

ホンダ

CBR250FOUR CBR250R, RR

サービスマニュアル



はじめに

このサービスマニュアルは、ホンダCBR250FOURおよびCBR250R、の整備要領を説明してあります。ただしCBR250RはCBR250FOURに対し、特に異なる整備要領のみ説明してあります。

CBR250R(J)については、CBR250R(H)に対する整備上の変更点をCBR250R(K)についてはCBR250R(H)に対する整備上の変更点と言う様に前年モデルに対し変更点をまとめて記載しています。ただし、外観上の変更など実際の作業に影響のないものについては記載してありません。

1章はマニュアル全般に渡る作業上の注意事項等が含まれていますので、これらを読まれた上でこのマニュアルを御使用ください。

2章には点検整備方式と点検調整要領を記載しております。車両の安全性及び各部の機能を維持するために、点検整備方式に従って定期点検を実施してください。

3章以降は、エンジン、フレーム、電装の別に各部の分解、組立、点検要領を記載してあります。

各章の最初の頁には、分解図または系統図、整備情報、故障診断を記載して使いやすように編集しております。

記載内容、仕様等は車両の改良のため、予告なく変更する場合があります。あらかじめご了承ください。

平成2年5月

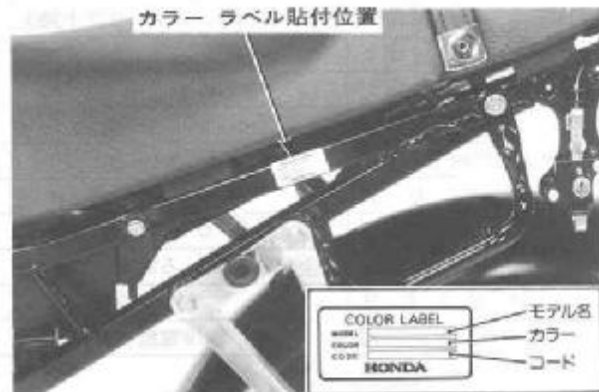
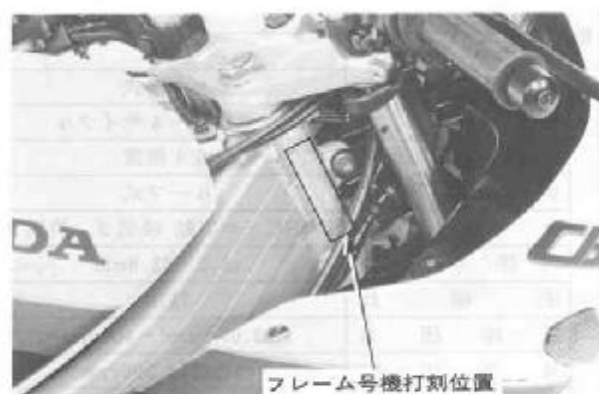
本田技研工業株式会社
整備資料課

目次

	整備情報	1
	点検、調整	2
エンジン	オイル潤滑系統	3
	フューエル システム	4
	冷却系統	5
	エンジン脱着	6
	シリンダ ヘッド、バルブ	7
	クランクケース	8
	シリンダ、ピストン、クランクシャフト	9
	クラッチ、ACジェネレータ	10
	ギヤシフト リンケージ	11
	トランスミッション	12
	フロント ホイール、サスペンション、ステアリング	13
	リヤ ホイール、ブレーキ、サスペンション	14
フレーム	ブレーキ機構(ディスク ブレーキ)	15
	エキゾースト パイプ、リヤ フェンダ	16
電装	バッテリー、充電装置	17
	点火装置	18
	セルフ スタータ装置	19
	ライト、メータ、スイッチ	20
追補	CBR250R(H)	21
	CBR250R(J)	22
	CBR250R(K)	23
	CBR250RR(L)	24
	CBR250RR(R)	25

号機打刻位置、カラー ラベル.....	1-1	専用工具、共通工具.....	1-16
諸 元 表.....	1-2	給油脂図.....	1-18
構造概要.....	1-3	配 線 図.....	1-19
作業上の注意.....	1-6	ワイヤリング図.....	1-20
締付けトルク.....	1-14	故障診断.....	1-23

号機打刻位置、カラー ラベル



色物部品の注文のときは、このモデル名とカラー コードを使用すること。

整備情報

諸 元 表

車 名	ホンダMC14	
長 さ	2,000mm	
幅	0.685m	
高 さ	1,120mm	
軸 距	1,370mm	
原 動 機 の 型 式	MC14E	
総 排 気 量	0.249ℓ	
燃 料 の 種 類	ガソリン	
車 両 重 量	前軸	77kg
	後軸	76kg
	計	153kg
乗 車 定 員	2 人	
車 両 総 重 量	前軸	97kg
	後軸	166kg
	計	263kg
タ イ ヤ	前輪	100/80-17 52H
	後輪	130/70-17 62H
最 低 地 上 高	0.140m	
性 能	制 動 停 止 距 離 (初速km/h)	14.0m (50km/h)
	最 小 回 転 半 径	2.6m
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	ルーフ式
	弁 機 構	DOHCギヤ駆動 吸気2, 排気2
	内 径 × 行 程	48.5×33.8mm
	圧 縮 比	11.0
	圧 縮 圧 力	13.0kg/cm ² -400rpm
	最 高 出 力	45PS/14,500rpm
	最 大 ト ル ク	2.5kg-m/10,500rpm
動 機	弁 開 閉 時 期	吸 気 開き 10° BTDC (1mmリフト時)
		吸 気 閉じ 40° ABDC (1mmリフト時)
		排 気 開き 30° BBDC (1mmリフト時)
		排 気 閉じ 10° ATDC (1mmリフト時)
	弁 す き ま	吸気 0.16mm (冷間)
		排気 0.23mm (冷間)
	無 負 荷 回 転 速 度	1,500rpm
	潤 滑 装 置	潤 滑 方 式 圧送飛沫併用式
		油 ポンプ 形 式 トロコイド式
		油 ろ 過 器 形 式 全流ろ過式, ろ網ろ紙併用式
冷 却 方 式	潤 滑 油 容 量	2.7ℓ
	水 冷 電 動 式	

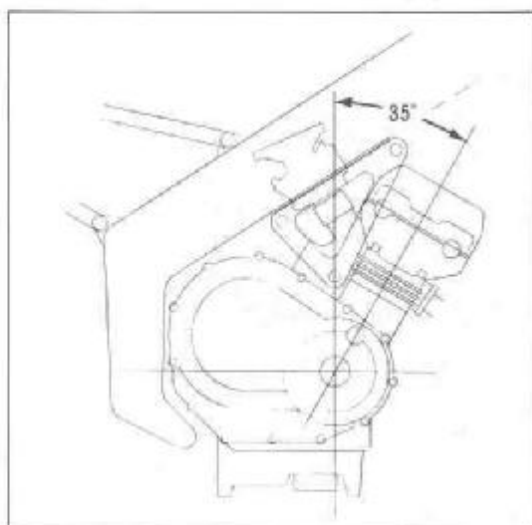
燃 料 装 置	エアクリーナ形式	ろ紙式	
	燃 料 タ ン ク 容 量	14.0ℓ	
	キ ャ プ レ ー タ 型 式	VG01	
	ガ ス 弁 径	28mm	
電 気 装 置	ベンチュリ径	25mm	
	点 火 形 式	フルトランジスタ式・バッテリー点火	
	点 火 時 期	20° BTDC/1,500rpm	
	点 火 プ ラ グ	NGK	C8EH-9, C9EH-9
		ND	U24FE9, U27FE9
電 気 装 置	点 火 す き ま	0.8-0.9mm	
	蓄 電 池 容 量	12V 8 AH	
動 力 伝 達 装 置	ク ラ ン プ 形 式	湿式多板コイル スプリング	
	操 作 方 式	機械式	
	機 関 から 変 速 機 までの 減 速 比	2.966	
	形 式	常時噛合式	
変 速 比	変 速 比	一 速	2.733
		二 速	2.000
		三 速	1.590
		四 速	1.333
		五 速	1.153
		六 速	1.035
	減 速 機	第 一 減 速 比	3.071
走 行 装 置	前 車 輪	キ ャ ス タ 度	26° 00'
	ト レ ー ル	97mm	
	タ イ ヤ の 空 気 圧	前 輪	2.00kg/cm ²
		後 輪	2.50kg/cm ²
か じ 取 り 角 度	左 側	35°	
	右 側	35°	
制 動 装 置 形 式	前 輪	油圧式ディスク	
	後 輪	機械式リーディング・トレーリング	
懸 架 方 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 形 式		ダイヤモンド	
フ レ ー ム No.		MC14-1000001~	
エ ン ジ ン No.		MC14E-1000001~	

構造概要

エンジン

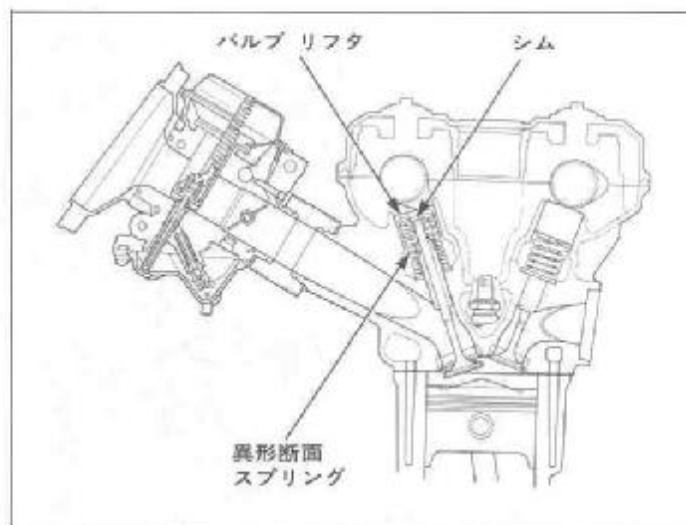
本機には、前傾35°のバンク角をもった水冷・直列式四気筒エンジンを採用しています。

前傾35°とすることで、インテーク マニホールド部のポート形状が直線的になり混合気の流れがスムーズになります。

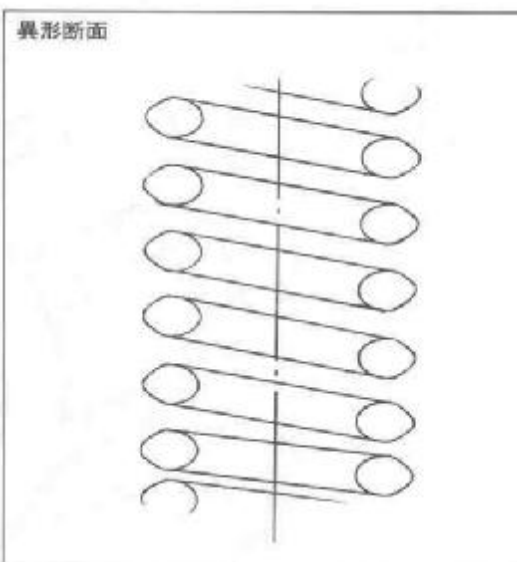
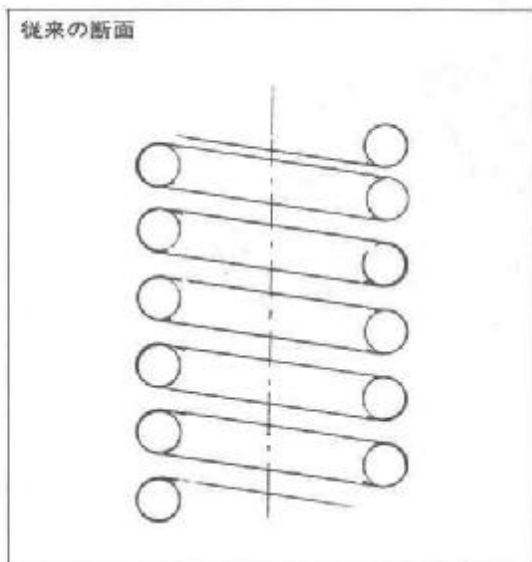


カムシャフト部には駆動にギヤを採用し、チエン駆動と比較して高回転向けの設計となっています。

同時に超高回転時の動弁系の作動をスムーズにするため、下シム式エンジンを採用しております。また、フリクション ロスの低減の一助とするため本機には浸炭焼入コンロッドを採用しております。



超高回転時のバルブの作動をスムーズにするため、コンピュータ解析による許容応力の高い断面バルブ スプリングを採用しています。



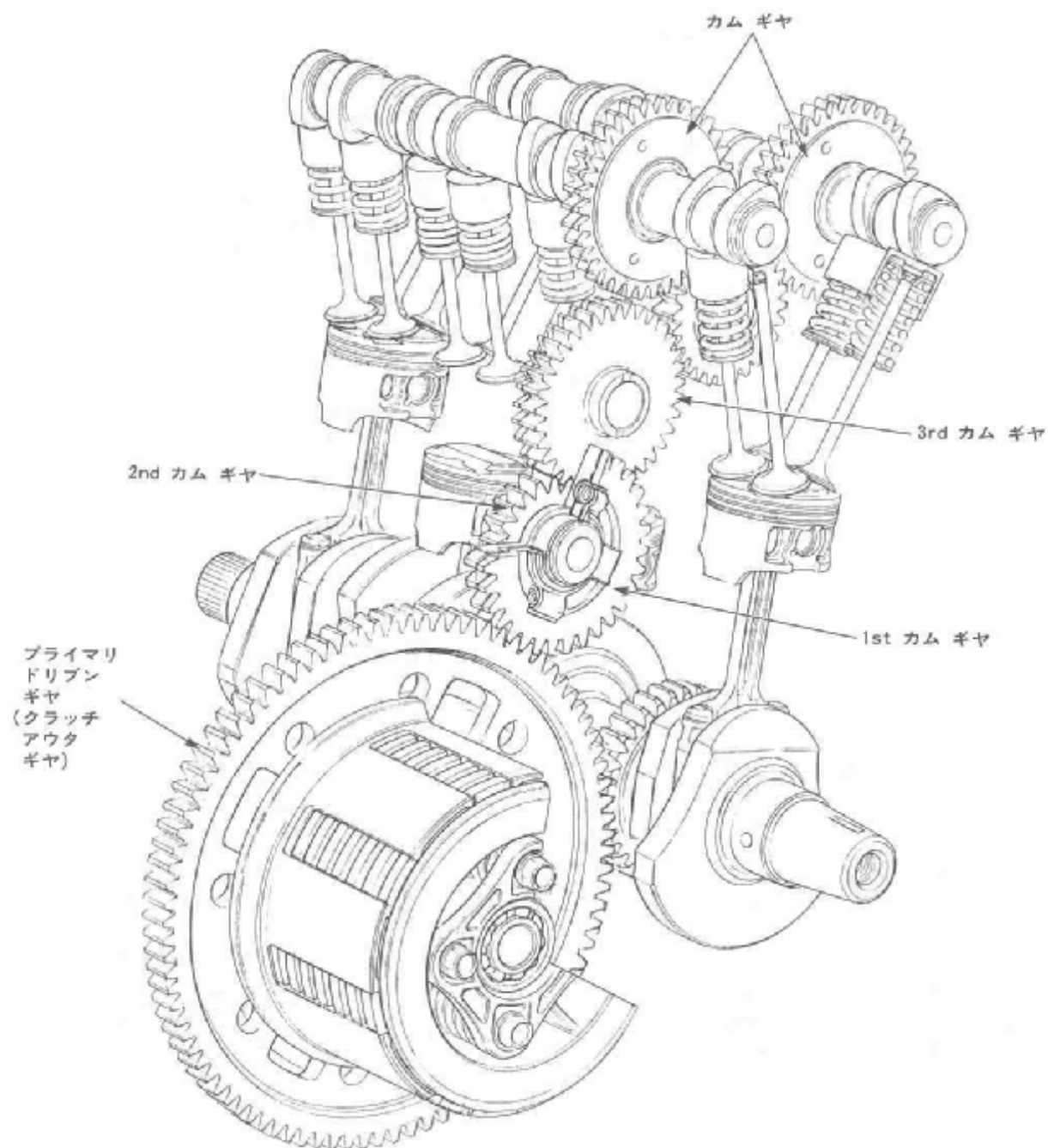
整備情報

本機は、フリクションロスの低減および高回転時においても正確なバルブタイミングでバルブ開閉をするため、カム ギヤ駆動を採用しております。

クランクシャフトからカム ギヤまでの伝達系路は図のごとくなっています。

クランクシャフトからの動力をトランスミッションのメインシャフトと同軸にあるプライマリ ドリブン ギヤ(クラッチ アウタ ギヤ)を介して、1stカム ギヤに伝達することで、カム ギヤを作動させています。

クランクシャフトからダイレクトに駆動しているV系のギヤ駆動とは異なった伝達経路となっています。



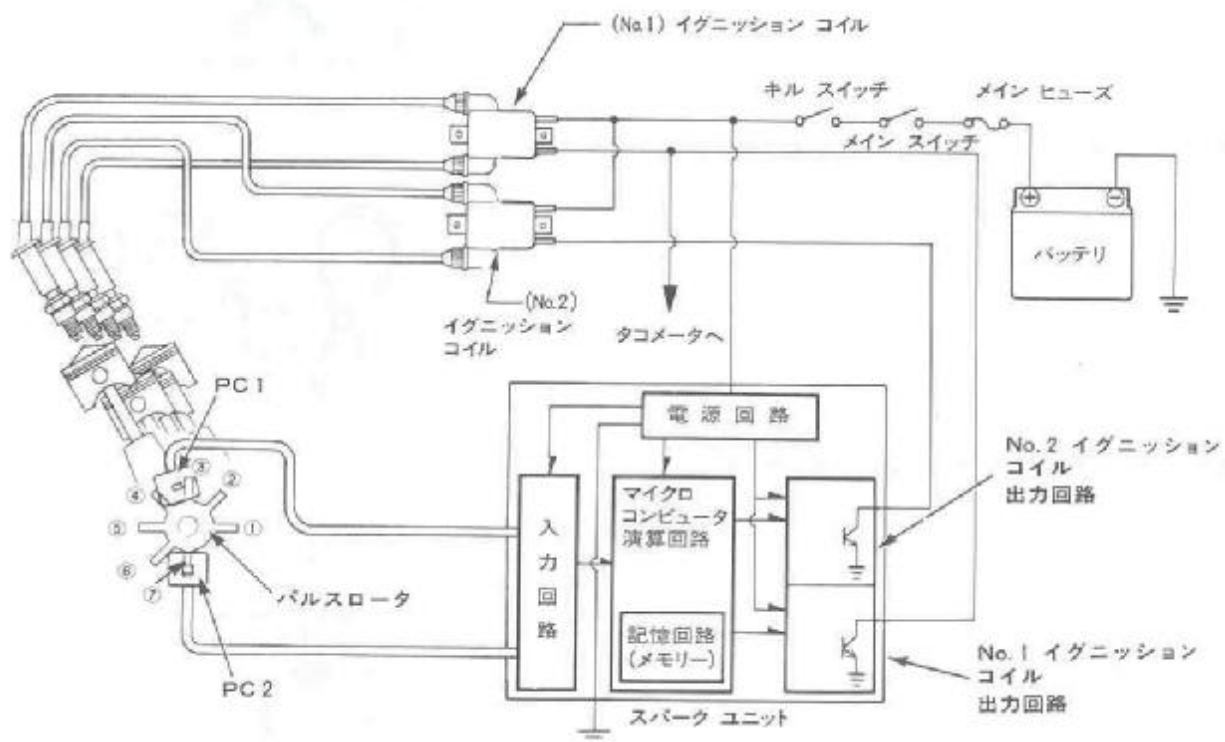
点火システム

低回転より高回転までのエンジン回転に最良の点火を得るために、マイクロコンピュータを内蔵した新設計のデジタル点火ユニットを採用しました。

パルスロータに凸部が7本あり、①→⑦の間は45°に、⑦→①の間は90°の角度に設定されています。この7本の凸部と2個のバルサコイルの相対位置により、エンジン回転および各気筒ごとのクランク位置を検知しています。

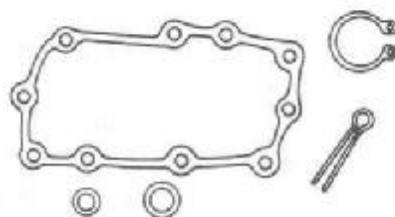
2個のバルサコイルは、PC2側がPC1側より水平線上に15°の角度をもってオフセットして取付けられています。これはクランクの位置を検出するためにオフセットしたものです。

エンジンの回転とともに、図のごとくPC1のバルサコイル部をパルスロータの凸部が通過したタイミングを「O基点」として、1回転するまでの時間を検知することでエンジン回転数を把握し、マイクロコンピュータにて点火時期を決定しています。

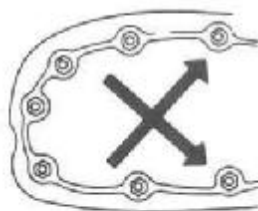


作業上の注意

- ガスケット、O-リング、サークリップ、コッタ ピン(割ピン)などは分解時新品と交換する。



- ボルト、ナット、ビス類の締付けは、仮締めをしてから、径の大きいものから小さいものへ、内側から外側へ対角に規定の締付けトルクで締付ける。



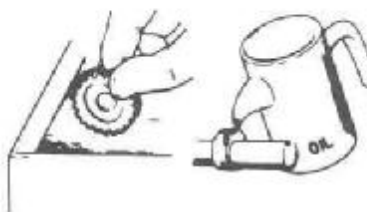
- 部品、油脂類は必ずホンダ純正部品、または推奨品を使用する。



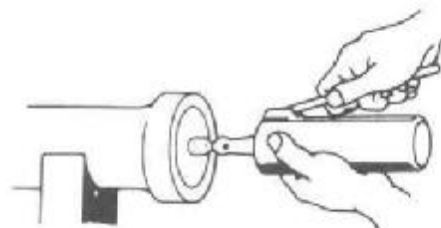
- 専用、共通工具を必要とする作業には必ず使用する。



- 部品は分解後点検、測定の前に洗浄し、組立て時には摺動面にオイルを塗布する。



- 指定個所には必ず指定グリースまたは相当品を塗布または注入する。



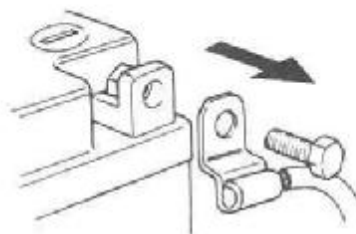
- 組立て後は各部の締付け、作動を必ず点検する。



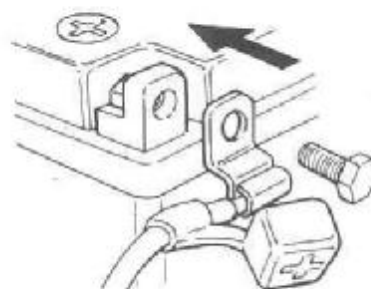
- 2名以上で作業する場合は、必ずお互いの安全を確認し合うこと。



- 作業の前には必ずバッテリーのマイナス(－)端子を外すこと。
- スパナなどをフレームに接触させないように注意すること。



- 作業の終了後は、各部の接続、固定、通しかたを再確認する。
- バッテリーを外してあったときは、プラス(＋)端子を先に接続する。
- 端子の接続後に端子にグリースを塗布すること。
- カバーは、完全に端子にかぶせること。



整備情報

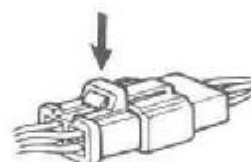
- ヒューズが溶断した場合は、原因を調べて修理してから、必ず指定容量のヒューズと交換すること。



- カバー類は、作業終了後確実に端子にかぶせること。



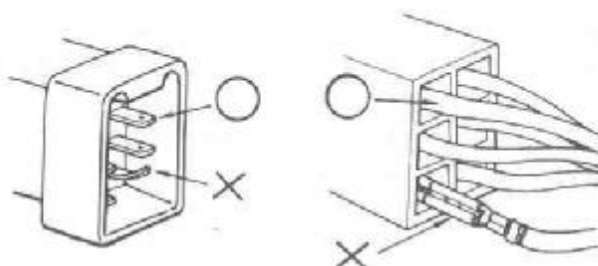
- ロック付きカブラの接続を外すときは、必ずロックを外してから作業すること。



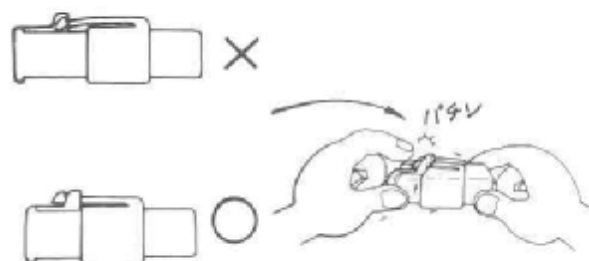
- カブラの接続を外すときは、カブラ本体を持って外すこと。
- ワイヤハーネスは引張らないこと。



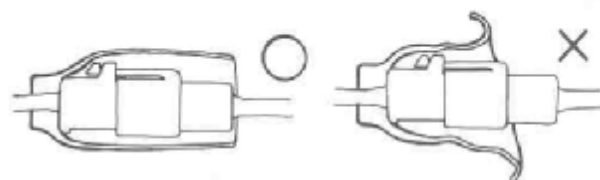
- カブラの接続前に端子の折れ、曲がりがないこと。端子の出過ぎ、抜けがないことを確認する。



- カブラは十分に差込むこと。
- ロック付きカブラは、ロックが完全に固定されていることを確認すること。
- ハーネスの抜けがないことを確認すること。



- カブラのビニールカバーは完全にカブラを被い、めくれないことを確認すること。



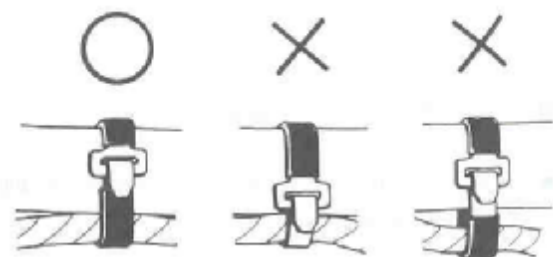
- コネクタの接続前に、カバーの破れがないこと、メス端子の開き過ぎがないことを確認する。



- コネクタは十分に差込むこと。
- ビニールカバーが完全に端子部を被っていることを確認すること。
- ビニールカバーの開口部は上に向けないこと。

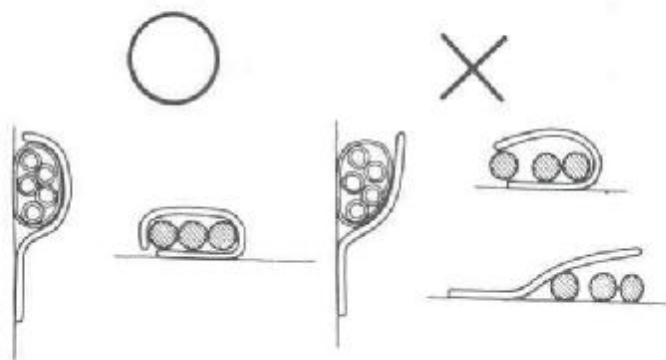


- ワイヤバンドは決められたフレーム位置にしっかりと固定すること。
- また、アルミバンドはコーティング部分でワイヤハーネスをとめること。



整備情報

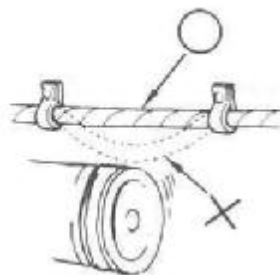
- クランプは、ワイヤ ハーネスが外れないように確実にクランプすること。



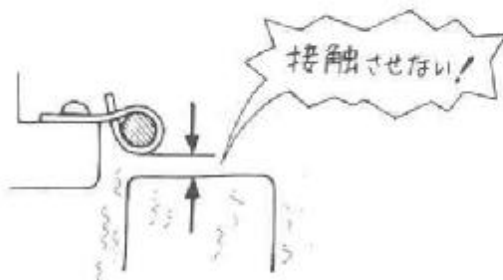
- 溶接クランプの場合は、溶接打痕のある方向にはクランプしないこと。



- ワイヤ ハーネスが、回転部、可動部と接触しないようにクランプすること。

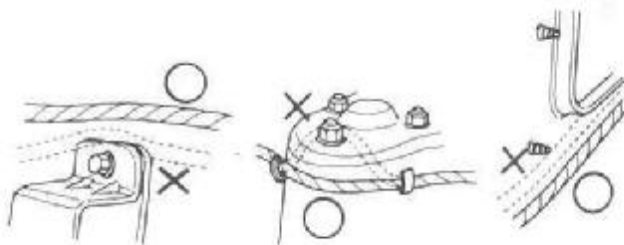


- ワイヤ ハーネスが高熱を出す部分と接触しないようにクランプすること。



- ワイヤ ハーネスは、ボディ端や鋭角部と接触しないように通すこと。

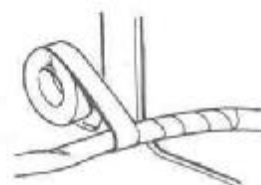
- ワイヤ ハーネスは、ボルトやスクリューの頭部、先端部に接触しないように通すこと。



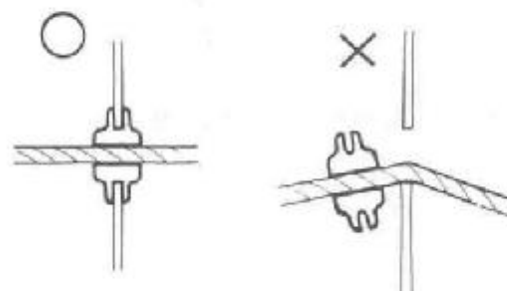
- ワイヤ ハーネスは、たるみや無理な引っ張りがないようにすること。



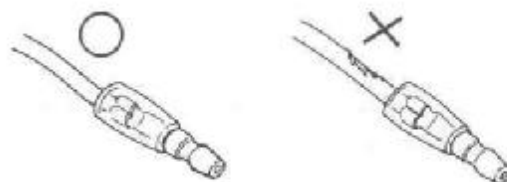
- ワイヤ ハーネスがどうしても端部や鋭角部と接触する場合は、その箇所をチューブやテープなどで保護すること。



- ワイヤ ハーネスにグロメットがついている場合は、確実にセットすること。



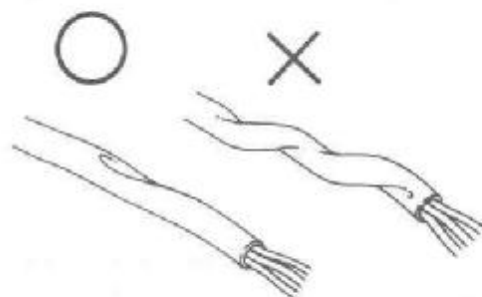
- ワイヤ ハーネスの被覆を破らないこと。
- ワイヤ ハーネスが破れた場合は、ビニール テープを巻いて修正すること。



- 部品取付け時に、ワイヤ ハーネスを噛み込ませないようにすること。



■ワイヤ ハーネスはねじって取付けないこと。



■ハンドルを左右いっぱい切った時、ワイヤ ハーネスが張りすぎたり、たるみすぎないように配線し、急な曲がりや、噛込みおよびエッジ部との干渉がないことを確認する。



■テスト使用時は、取扱説明書の説明を理解し、サービス マニュアルに従って作業すること。

■部品は、落としたり投げたりしないこと。



■端子に錆が発生した場合は、サンドペーパーなどで修正してから接続などの作業を行う。



■ケーブル類は無理にねじったり強く折曲げないこと。変形や損傷を受けたケーブルは作動不良や損傷の原因となる。

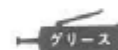


■シンボル・マークの意味

下記のシンボル・マークは、このマニュアルを通しての注意事項や、作業方法を示している。



：オイル塗布のこと
オイルの指定がない場合は、推奨エンジン オイル
を使用。



：グリース塗布のこと。



：ブレーキ フルード塗布のこと。(DOT 3 または 4)



：ホンダ ATF 塗布のこと。



：専用工具使用のこと。



：共通工具使用のこと。



：テスト、ゲージ使用のこと。



：OP 工具使用のこと。



：要注意事項。



：危険または重要作業。

(⇒ 12—3) : 12—3 頁を参照する。

整備情報

締付けトルク

エンジン関係

締 付 け 箇 所	個数	ネジ径 (mm)	締付けトルク (kg-m)	備 考
シリンダ ヘッド カバー (スペシャル ボルト)	6	6	0.8-1.2	
カム シャフト ホルダ (フランジ ボルト)	16	6	1.2-1.6	
シリンダ ヘッド (フランジ ボルト)	12	7	1.7-2.1	オイル塗布
スパーク プラグ	4	10	1.0-1.2	
コンロッド (コンロッド ボルト/ナット)	8	—	1.5-1.9	オイル塗布
ギヤ トレーン ホルダ ナット	2	8	1.8-2.2	
ACジェネレータ フライホイール	1	10	8.0-9.0	UBS
スタータ クラッチ	1	10	7.0-8.0	UBS
クラッチ センタ (ロック ナット)	1	20	6.0-7.0	
オイル ポンプ ドリブン スプロケット (フランジ ボルト)	1	6	1.3-1.7	ネジ ロック剤塗布
オイル プレッシャ スイッチ	1	—	1.0-1.4	ネジ ロック剤塗布
ニュートラル スイッチ	1	10	1.0-1.4	
オイル フィルタ センタ ボルト	1	20	1.5-2.0	
ドレン プラグ ボルト	1	14	3.5-4.0	
クランクケース締付けボルト (6mmフランジ ボルト)	16	6	1.0-1.4	オイル塗布
(8mmフランジ ボルト)	11	8	2.1-2.5	オイル塗布
カバー締付けボルト (6mmフランジ ソケット ボルト)	25	6	0.8-1.2	
シフト ドラム センタ (シフト ピン)	1	—	2.1-2.5	ネジ ロック剤塗布

フレーム関係

締 付 け 箇 所	個数	ネジ径 (mm)	締付けトルク (kg-m)	備 考
ハンドル取付けボルト	2	8	2.5-3.0	
ブレーキ ディスク ボルト	12	8	3.7-4.3	
フロント アクスル ナット	1	14	5.5-6.5	
フロント アクスル ホルダ ナット	4	8	1.8-2.5	Uナット
キャリパ ブラケット ボルト	4	8	2.4-3.0	
マスタ シリンダ ホルダ ボルト	2	6	1.0-1.4	
フロント フォーク ソケット ボルト	2	8	1.5-2.0	
ボトム ブリッジ ボルト	2	10	3.0-4.0	
トップ ブリッジ ボルト	2	7	0.9-1.3	
フロント フォーク ボルト	2	31	1.5-3.0	
ステアリング アジャスト ナット	1	26	2.0-2.4	
ステアリング ステム ナット	1	24	9.0-12.0	
ドリブン スプロケット ナット	6	8	2.8-3.4	
リヤ アクスル ナット	1	16	8.0-10.0	Uナット
リヤ クッション ロワ ジョイント ロック ナット	1	12	3.8-6.0	ネジ ロック剤塗布
リヤ クッション アップ ボルト	1	10	5.0-6.0	Uナット
リヤ クッション ロワ ボルト	1	10	5.0-6.0	Uナット
クッション アーム ボルト	1	10	5.0-6.0	Uナット
コンロッド ボルト (クッション アーム側)	1	10	5.0-6.0	Uナット
(フレーム側)	1	10	5.0-6.0	Uナット
リヤ フォーク ピボット アジャスト ボルト	1	26	1.0-2.0	
リヤ フォーク ピボット ロック ナット	1	26	6.0-7.0	
リヤ フォーク ピボット ナット	1	14	6.0-7.0	Uナット

締 付 け 箇 所	個数	ネジ径 (mm)	締付けトルク (kg-m)	備 考
ハンガ ビン	4	10	1.5-2.0	ボトム ブリッジ右 下にある。
ハンガ ビン プラグ	4	10	0.1-0.2	
ブレーキ ホース取付けボルト	4	10	2.5-3.5	
ブレーキ ホース共締めボルト	1	10	3.0-4.0	
エキゾースト パイプ ジョイント ナット	8	6	0.8-1.2	
マフラ取付けボルト	1	8	2.4-3.0	
チェンジ ペダル	1	6	1.0-1.4	
エンジン マウント ボルト	8	10	4.5-5.5	
エンジン ハンガ ブラケット	4	10	3.5-4.5	
サブ フレーム	4	10	4.5-5.5	
サイド スタンド ブラケット	2	8	2.5-3.0	シール剤塗布
ステップ ホルダー	4	8	2.5-3.0	
タンデム ステップ ホルダー	4	8	2.5-3.0	
イグニッション スイッチ	2	8	2.5-3.0	
サーモ スタット ケース	2	6	1.0-1.4	
ラジエータ アップ ステイ	2	6	1.0-1.4	
ラジエータ グリル	2	6	0.8-1.2	
フューエル コック	1	22	2.0-2.5	
フューエル タンク取付けナット	1	6	0.8-1.2	
フューエル タンク取付けボルト	1	8	1.8-2.5	
エア クリーナ ケース (殺付きボルト)	6	5	0.6-1.0	
エア クリーナ ダクト	1	6	0.5-0.8	
サブ エア クリーナ	1	6	0.5-0.8	
フェアリング	6	6	0.7-1.1	
フェアリング インサイド カバー	4	6	0.6-1.0	
ヘッドライト	4	6	0.3-0.5	
フェアリング ステイ	2	10	3.0-4.0	
メータ	2	6	0.8-1.2	
クーリング ファン スイッチ	1	16	2.4-3.2	
フロント フェンダ 6mmボルト	4	6	0.8-1.2	
6mmビス	2	6	0.7-1.1	
リヤ フェンダA	4	6	0.7-1.1	
リヤ フェンダB	5	6	0.8-1.2	
テール ライト	2	6	0.8-1.2	
スタータ モータ ターミナル ケーブル	1	6	0.8-1.2	
フロント ウィンカ	2	5	0.35-0.50	
ホーン ステイ	1	6	0.8-1.2	

表に示されていない締付け箇所は、下記の標準締付けトルクで締付ける。

標準締付けトルク

SH(Small Head)ボルト：8mmフランジ ヘッドの6mmボルトを示す。

種 類	締付けトルク(kg-m)	種 類	締付けトルク(kg-m)
5mmボルト, ナット	0.45-0.6	5mmスクリュ	0.35-0.5
6mmボルト, ナット	0.8-1.2	6mmスクリュ, 6mmフランジ ボルト	0.7-1.1
8mmボルト, ナット	1.8-2.5	6mmフランジ ボルト, ナット	1.0-1.4
10mmボルト, ナット	3.0-4.0	8mmフランジ ボルト, ナット	2.4-3.0
12mmボルト, ナット	5.0-6.0	10mmフランジ ボルト, ナット	3.5-4.5

整備情報

専用工具, 共通工具

新設専用工具

工 具 名 称	工具番号	使 用 箇 所	記載章
コンプレッション ゲージ アタッチメント	07GMJ-KT70100	シリンダ圧縮圧力測定	2
クラッチ センタ ホルダ	07GMB-KT70100	クラッチ分解/組立て	10
バルブ スプリング コンプレッサ アタッチメント	07GME-KT70200	バルブ分解/組立て	7
タペット ホール プロテクタ	07GME-KT70100	バルブ分解/組立て	7
バルブ ガイド リムーバ (4mm)	07GMD-KT70100	バルブ ガイド分解/組立て	7
12角ソケット レンチ	07GMA-KT70100	シリンダ ヘッド 7mm12角ボルト 取外し/取付け	7
ニードル ベアリング リムーバ	07GMD-KT70200	リヤ フォーク Lベアリング取外し	14
ロック ナット レンチ	07GMA-KT70200	リヤ フォーク脱着	14

既設専用工具

オイル プレッシャ ゲージ アタッチメント	07510-4220100	油圧測定	3
ステアリング ステム ソケット	07916-3710100	アジャスト ナット取外し/取付け	13
ベアリング リムーバ - リムーバ ハンドル - リムーバ スライディング ウェイト	07936-3710300 07936-3710100 07741-0010201	リヤ フォーク, サスペンション リンケージのニードル ベアリン グ, メインシャフト Lベアリン グ取外し	14 8
ドライバ アタッチメント (28×30mm)	07946-1870100	リヤ フォーク Lベアリング打 込み	14
ステアリング ステム ドライバ	07946-MB00000	インサ レース取付け	13
ドライバ シャフト	07946-MJ00100	リヤ フォーク ベアリング取外し	14
フォーク シール ドライバ アタッチメント	07947-KA20200	フロント フォーク組立て	13
ボール レース リムーバ セット - ドライバ シャフト Assy(ナットも含む) - アッセンブリ ベース - ドライバ アタッチメント A - ドライバ アタッチメント B - ベアリング リムーバ A - ベアリング リムーバ B	07946-KM90000 07946-KM90300 07946-KM90600 07946-KM90100 07946-KM90200 07946-KM90400 07946-KM90500	ボール レース取外し/取付け	13
リヤ クッション コンプレッサ アタッチメント	07959-MB10000	リヤ クッション分解/組立て	14
バルブ ガイド リーマ	07964-8840000	バルブ ガイド清掃, 仕上げ	7
スナップ リング プライヤ	07914-3230001	スナップ リング取外し/取付け	15
ピストン リング コンプレッサ	07955-ZG00000	ピストン取付け	9

共通工具

工 具 名 称	工具番号	使用箇所	記載章
フロート レベル ゲージ	07401-0010000	キャブレータ油面測定	4
ロック ナット レンチ (26×30mm)	07716-0020203	クラッチ ロック ナット脱着	10
エクステンション バー	07716-0020500	ロック ナット レンチに取付け て使用	10, 13
ロック ナット レンチ (30×32mm)	07716-0020400	ステアリング ステム ナット脱 着	13
フライホイール ホルダ	07725-0040000	フライホイール脱着	10
ロータ プーラ	07733-0020001	フライホイール取外し	10
アウタ ドライバ (32×35mm)	07746-0010100	フロント ホイール Rベアリン グ, リヤ フォーク Rベアリン グ打込み	13, 14

工 具 名 称	工具番号	使 用 箇 所	記載章
アウト ドライバ (37×40mm)	07746-0010200	リヤ ホイール ベアリング、メインシャフト、L.ベアリング 打込み	14 8
アウト ドライバ (42×47mm)	07746-0010300	フロント ホイール L.ベアリング ドリブン フランジ ベアリング 打込み	13 14
アウト ドライバ (24×26mm)	07746-0010700	サスペンション リンケージのニードル ベアリング打込み	14
パイロット (15mm)	07746-0040300	フロント ホイール ベアリング、リヤ フォーク R.ベアリング打込み	13 14
パイロット (17mm)	07746-0040400	リヤ ホイール、サスペンション リンケージ、ドリブン スプロケット、メインシャフト L.ベアリング打込み	8 14
パイロット (22mm)	07746-0041000	リヤ フォーク L.ベアリング	14
ベアリング リムーバ ヘッド (15mm)	07746-0050400	フロント ホイール ベアリング 打抜き	13
ベアリング リムーバ シャフト	07746-0050100	ホイール ベアリング打抜き	13, 14
ベアリング リムーバ ヘッド (17mm)	07746-0050500	リヤ ホイール ベアリング打抜き	14
フォーク シール ドライバ	07747-0010100	フロント フォーク組立て	13
ドライバ ハンドル A	07749-0010000	ベアリング打込み	8, 13, 14
バルブ スプリング コンプレッサ	07757-0010000	バルブ取外し/取付け	7
リヤ クッション コンプレッサ	07959-3290001	リヤ クッション分解/組立て	14

計測工具

工 具 名 称	工具番号	備 考	記載章
デジタル サーキット テスタ (興和製)	07411-0020000	または興和製サーキット テスタ (TH-5H), または三和製サーキット テスタ (07308-0020000) * MFバッテリーの充電状態の点検は必ずデジタル サーキット テスタを使用すること。	17, 18, 19, 20
オイル プレッシャ ゲージ	07506-3000000	油圧測定	3
バキューム ゲージ	07404-0030000	キャブレータ同調調整	4
コンプレッション ゲージ	07305-0010000	シリンダ圧縮圧力測定	2

バルブ シート カッタ

工 具 名 称	工具番号	使 用 箇 所	記載章
シート面カッタ (20.5mm)	07780-0011000	(45° IN) バルブ シート修正	7
※シート面カッタ (17mm)	07GMH-KT70500	(45° EX) バルブ シート修正	
※平面カッタ (20mm)	07GMH-KT70100	(32° IN) バルブ シート修正	
※平面カッタ (17mm)	07GMH-KT70200	(32° EX) バルブ シート修正	
内面カッタ (20.5mm)	07780-0014300	(60° IN) バルブ シート修正	
※内面カッタ (17mm)	07GMH-KT70400	(60° EX) バルブ シート修正	
※カッタ ホルダ (4 mm)	07GMH-KT70300	カッタを取付けて使用	

※新設工具

整備情報

給油脂図

エンジン関係

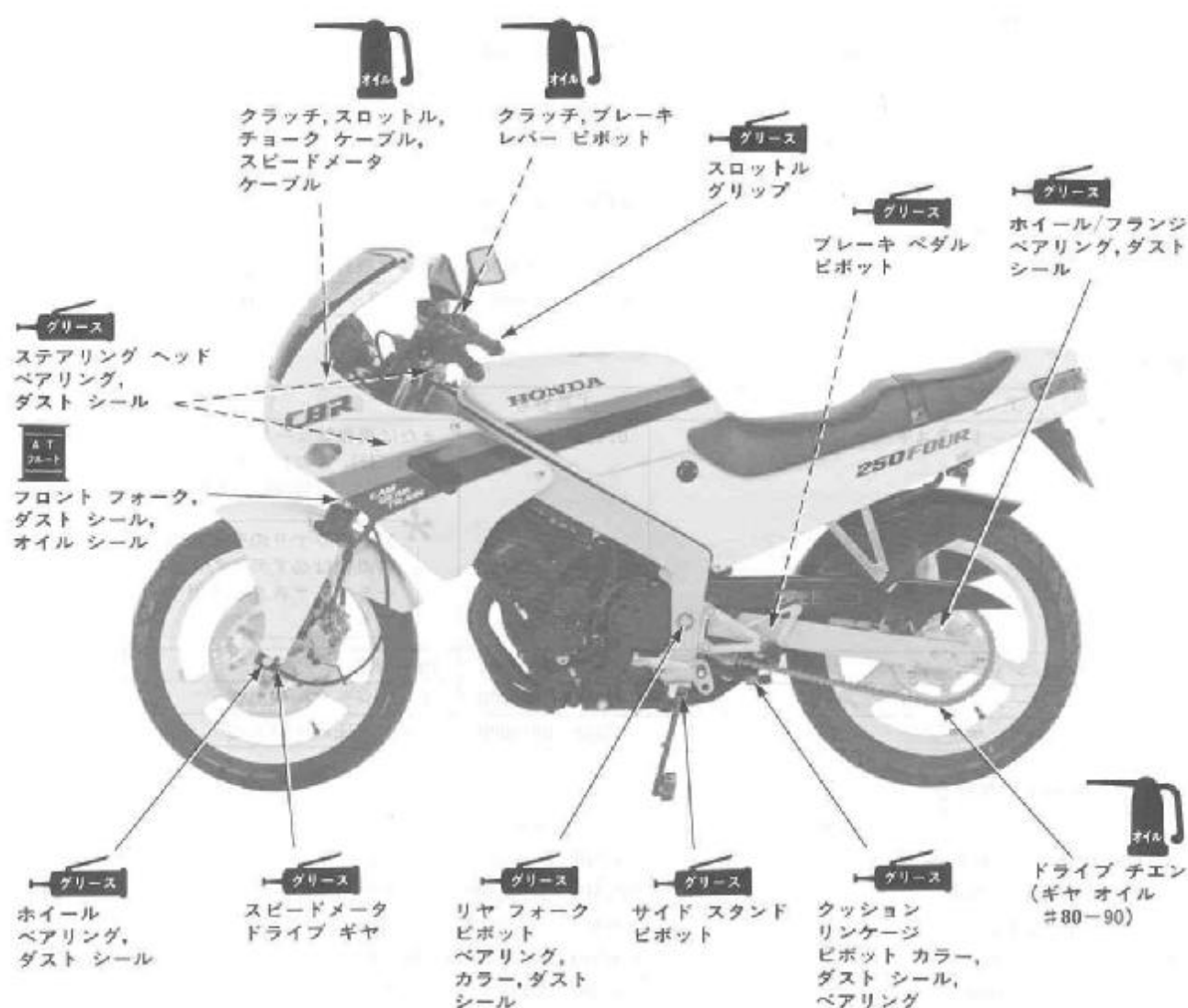
使用箇所	品名
シリンダヘッド内回転部、揺動面 クランクケース内回転部、揺動部	・*ホンダ純正オイル ウルトラGP(4サイクル二輪車用, SAE10W-40またはSAE20W-50)*

フレーム関係

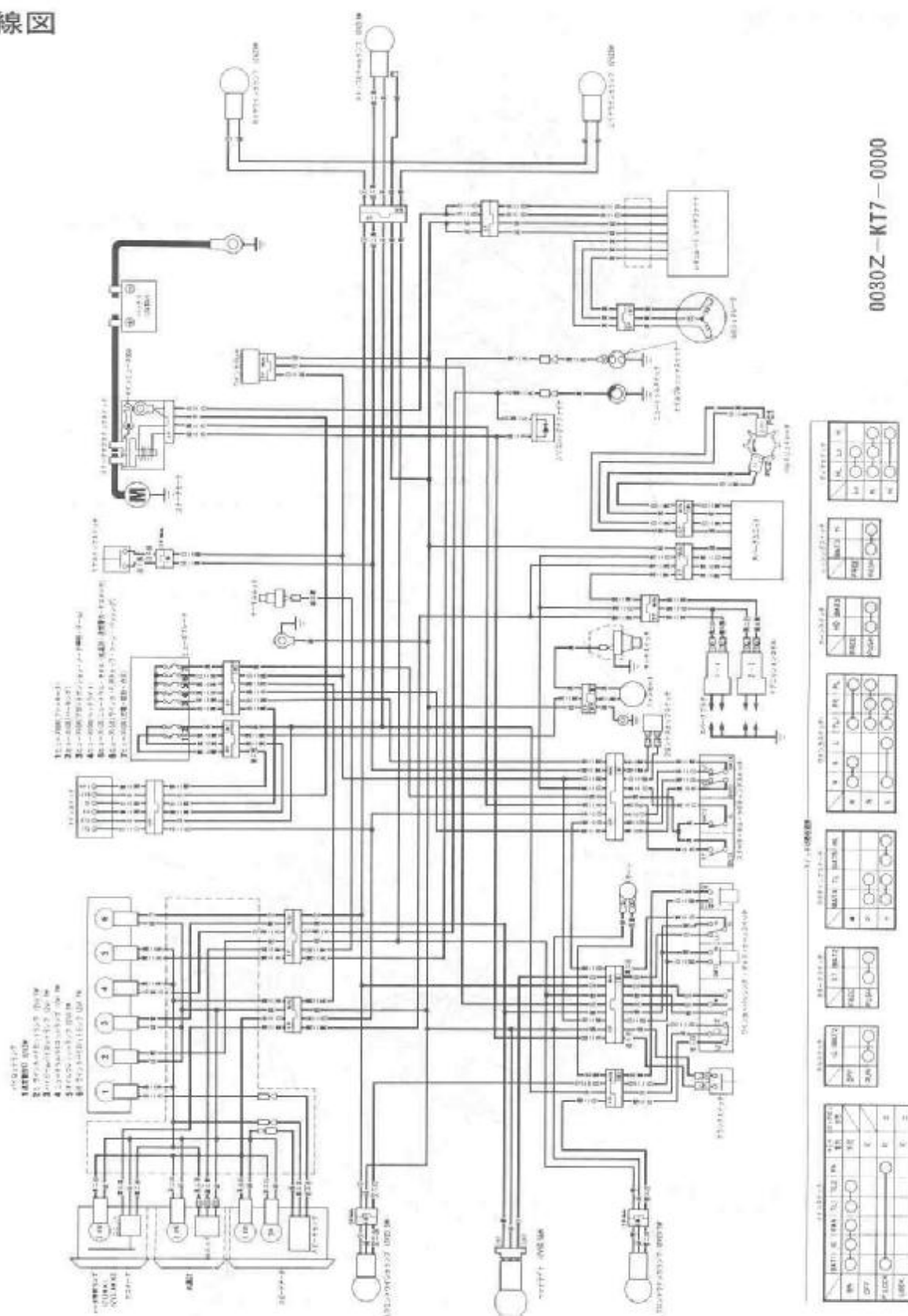
下図の個所に給油脂を行う。

特に指定していないグリース塗布個所は、マルチパーパスグリースを使用すること。

ここに表示されていない他の可動部品には、オイルまたはグリースを塗布することにより、異音の発生を防止し、耐久性の向上がはかれる。

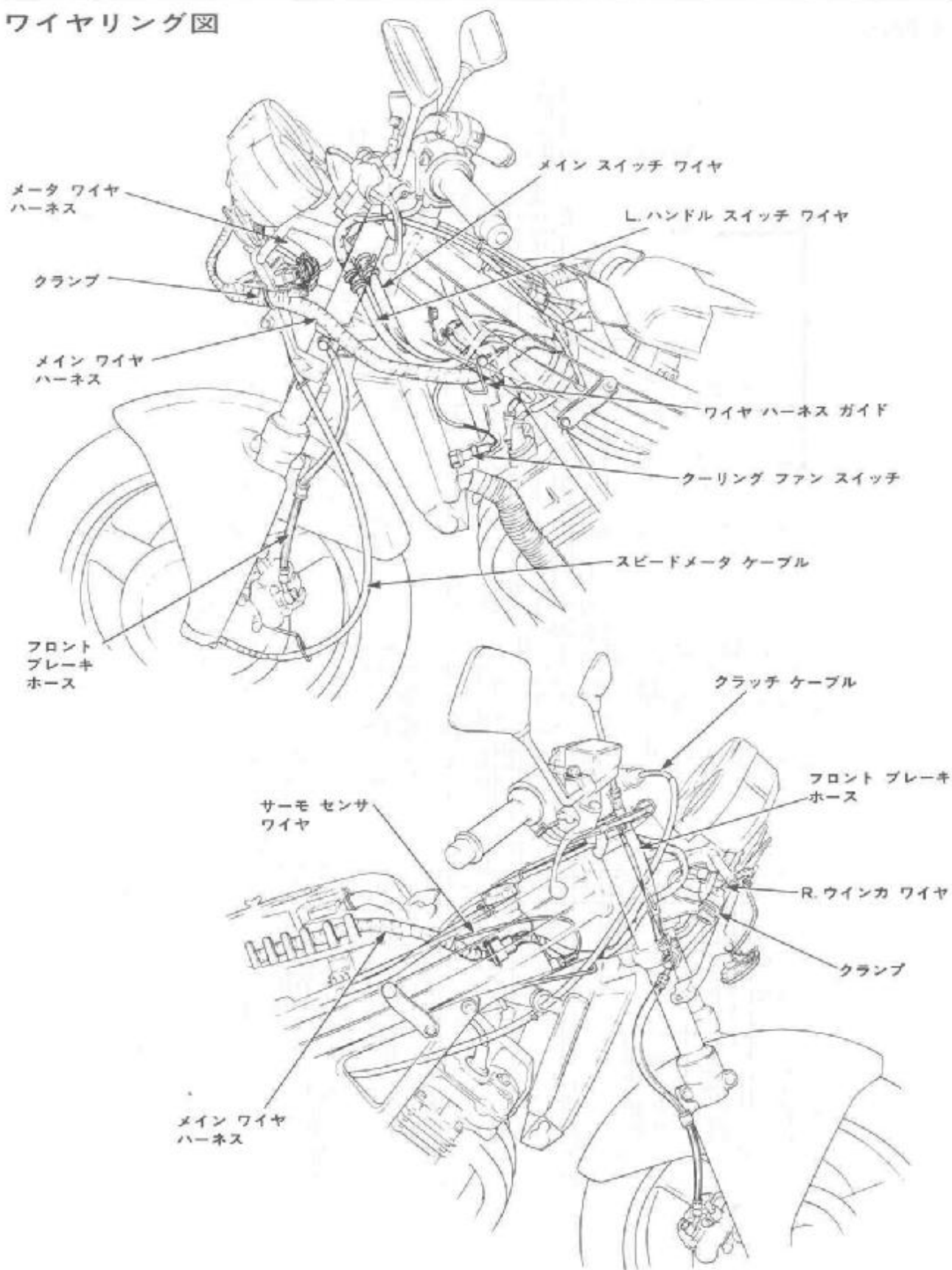


配線図

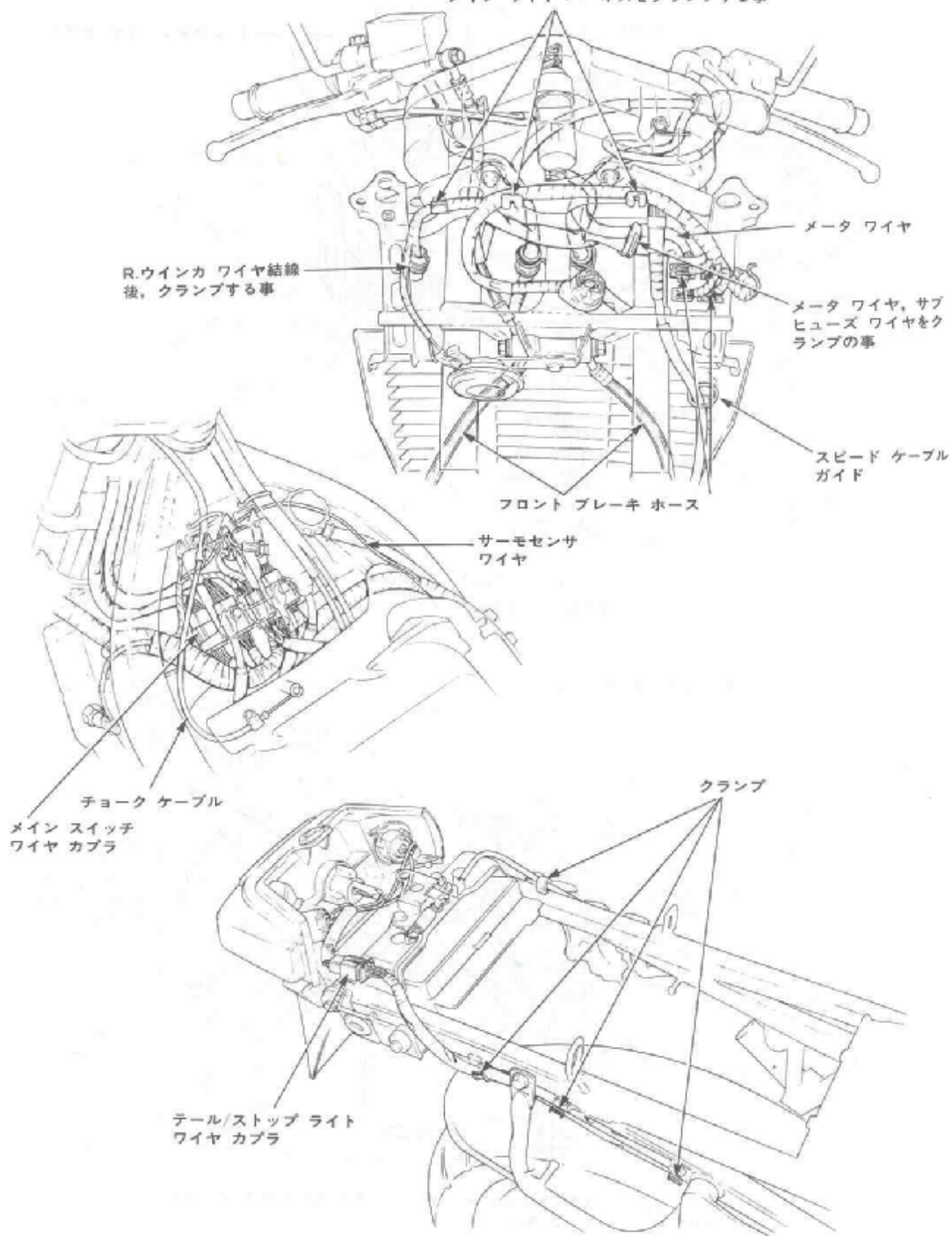


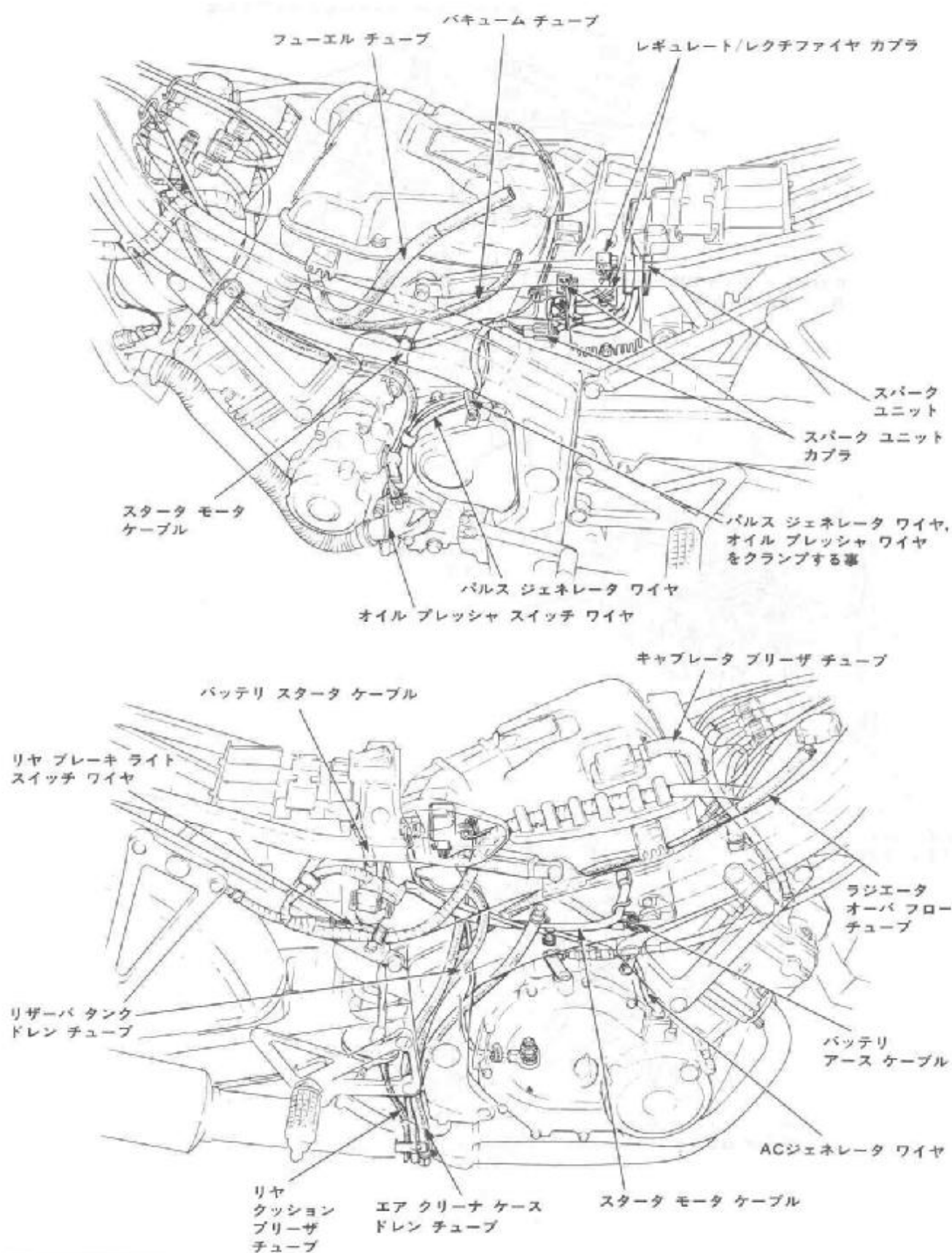
0030Z-KT7-0000

ワイヤリング図



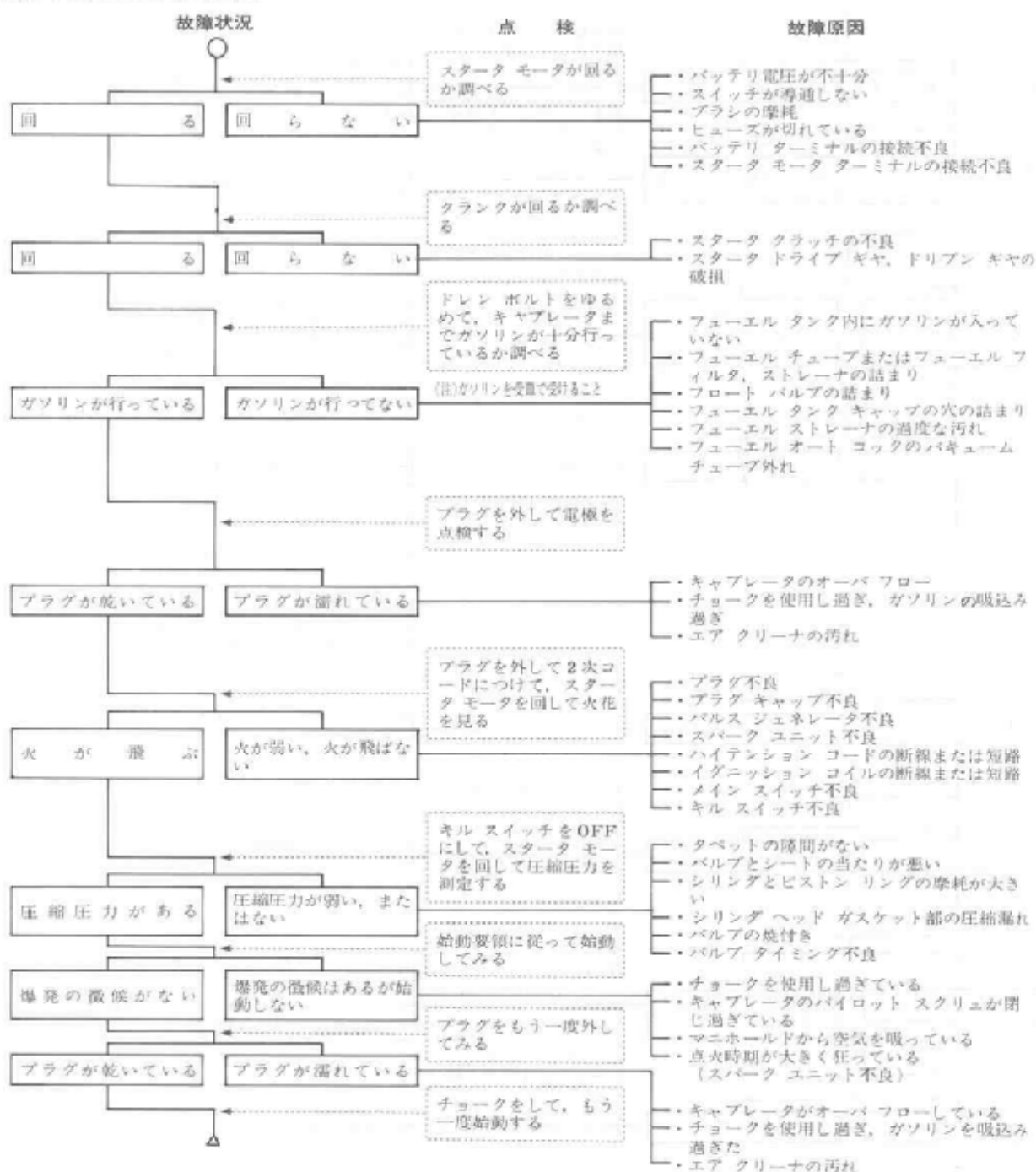
メイン ワイヤ ハーネスをクランプする事



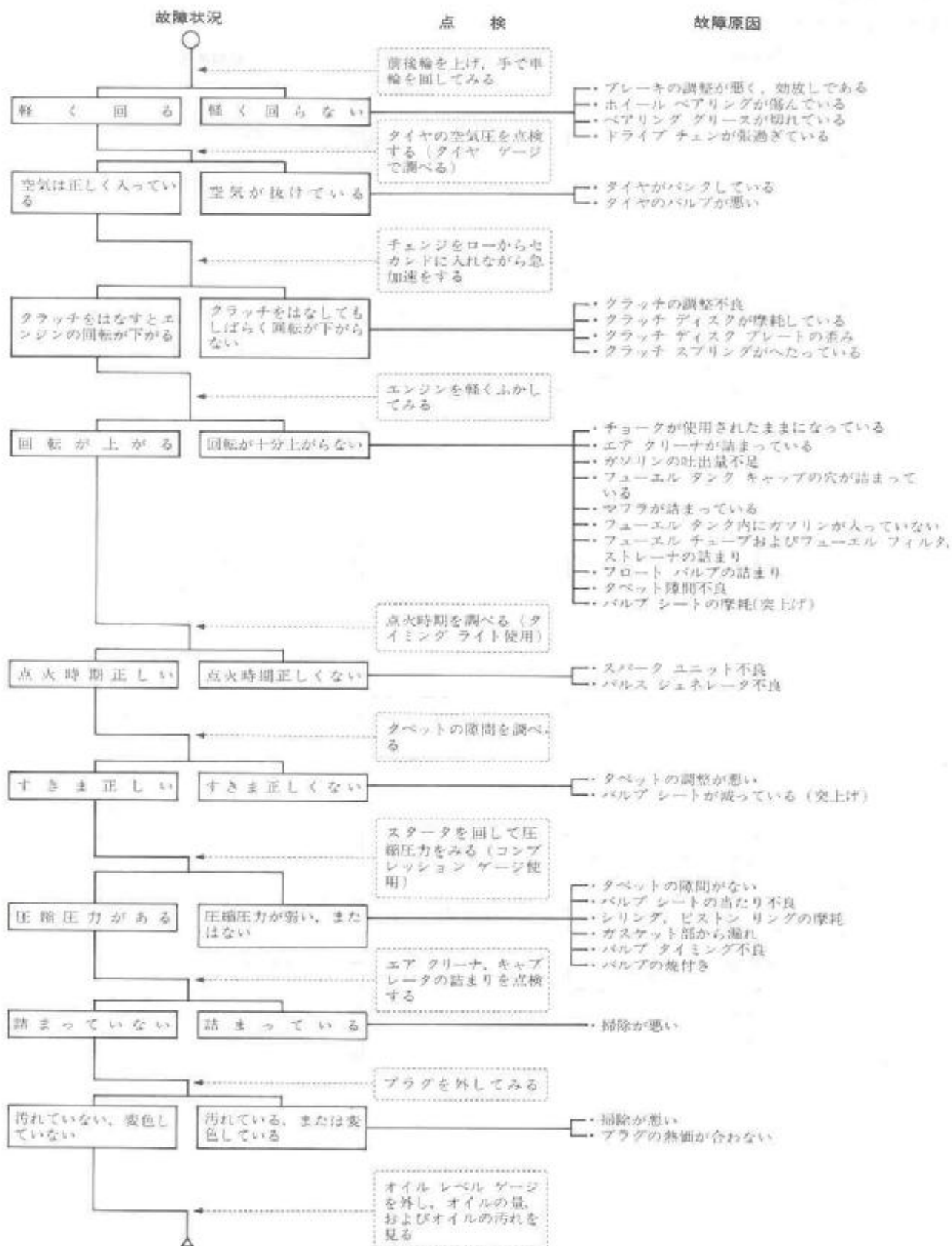


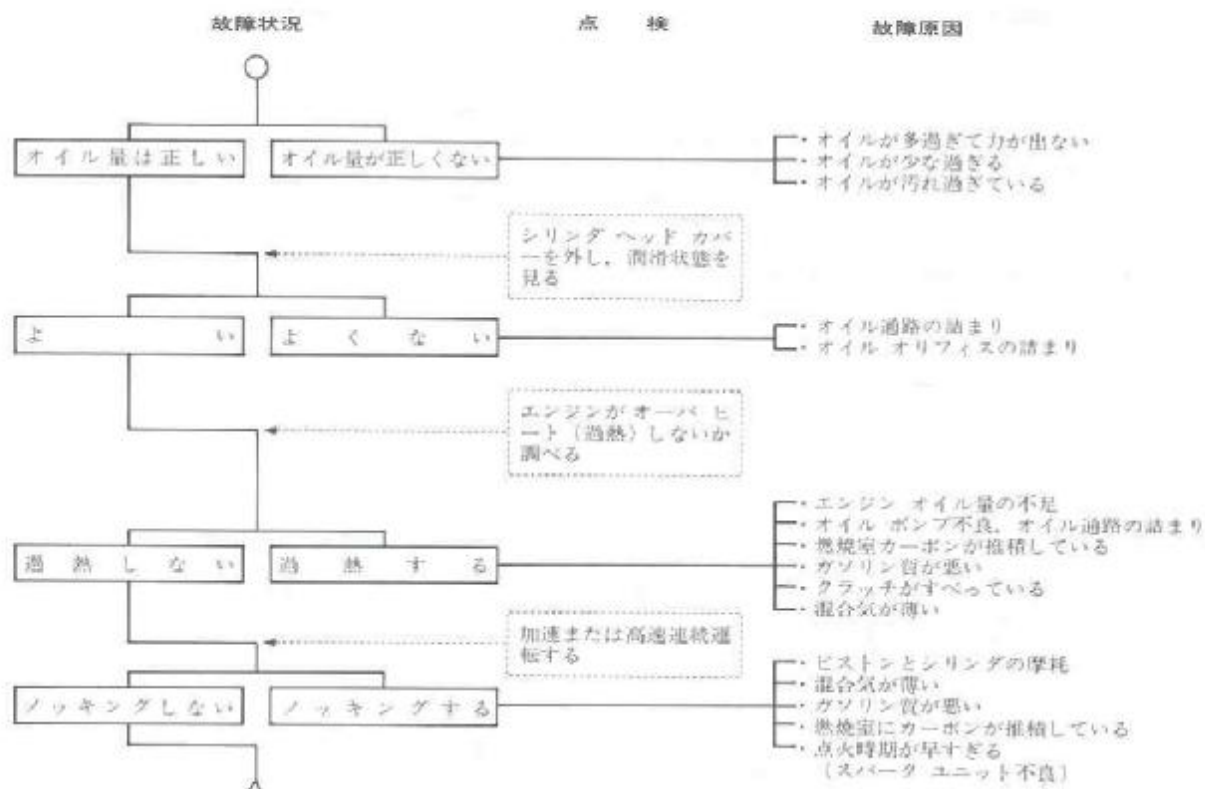
故障診断

始動不能または始動困難

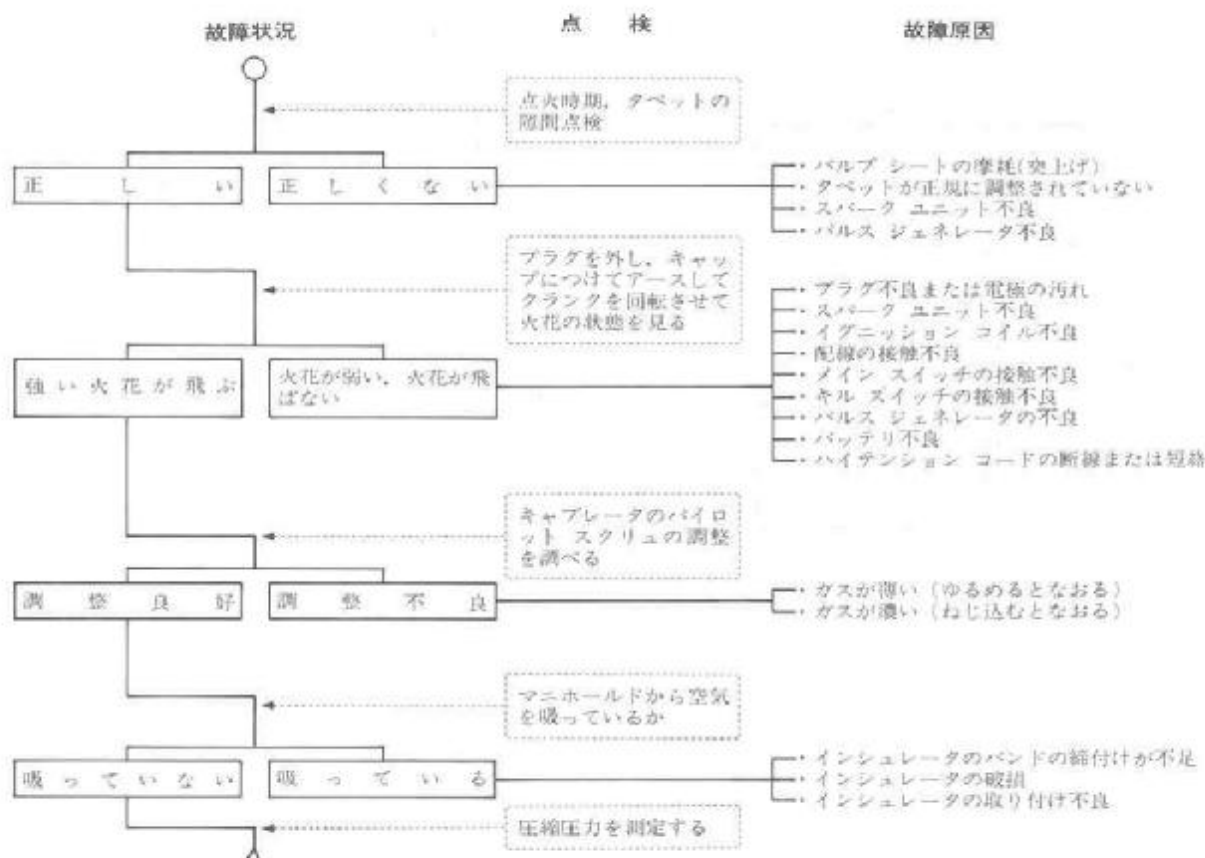


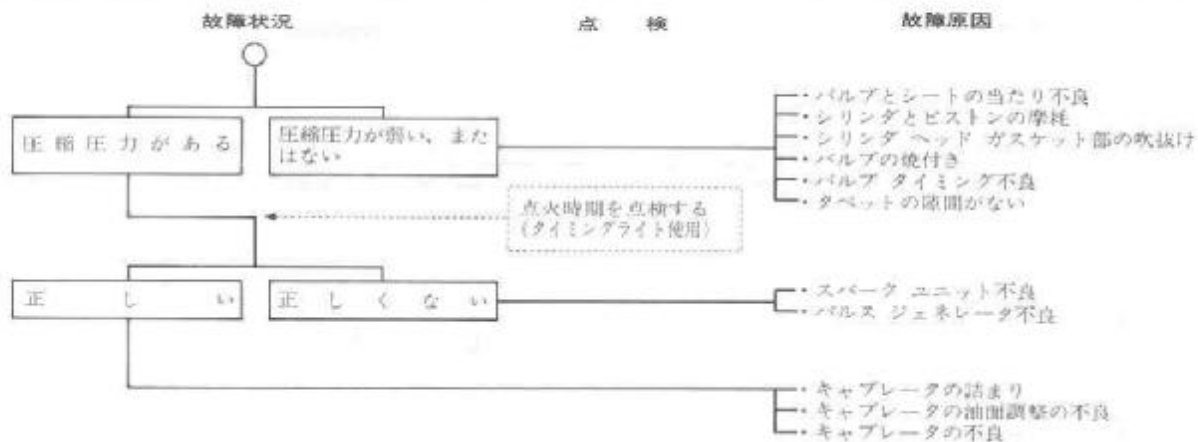
速度が出ない、力が出ない



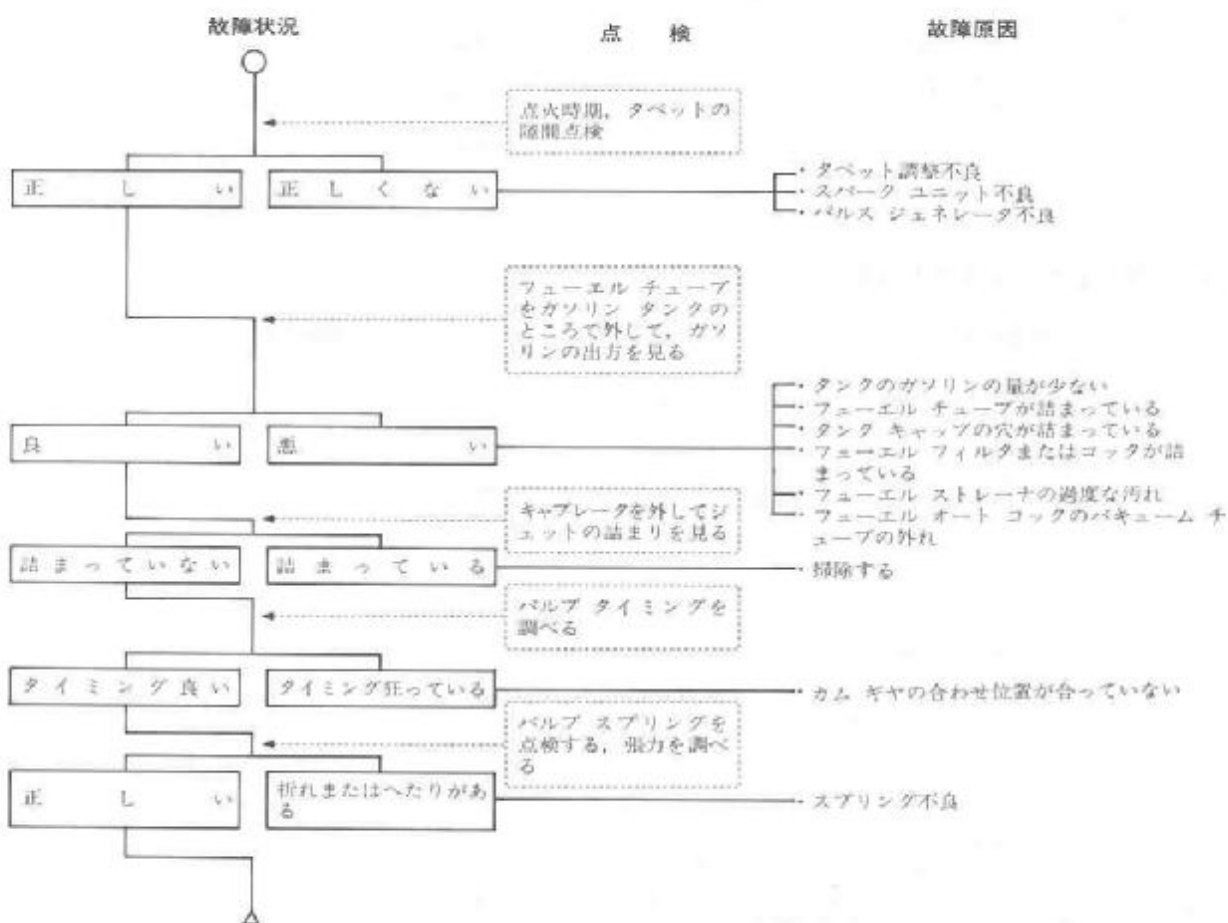


回転不調（主として低速およびアイドリング）

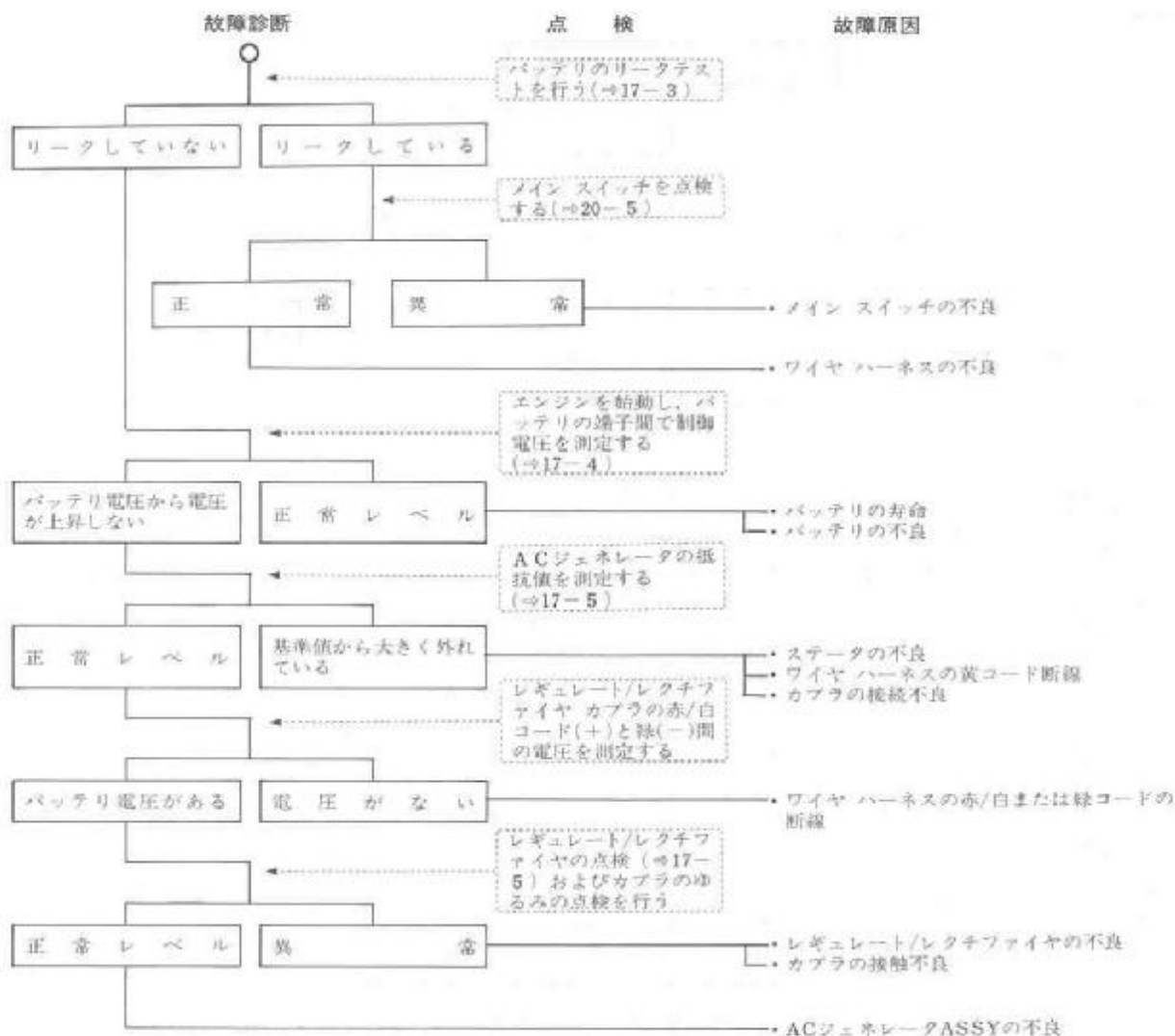




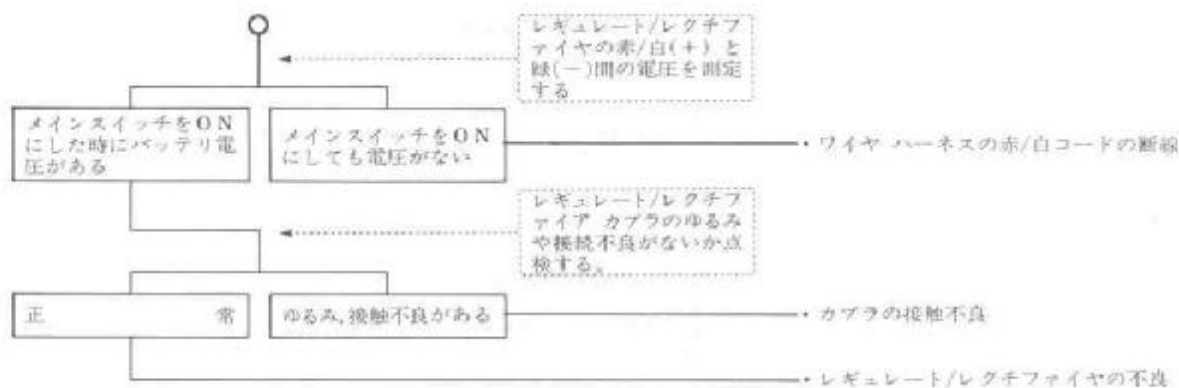
回転不調（高速）



充電不良(バッテリー上がり)



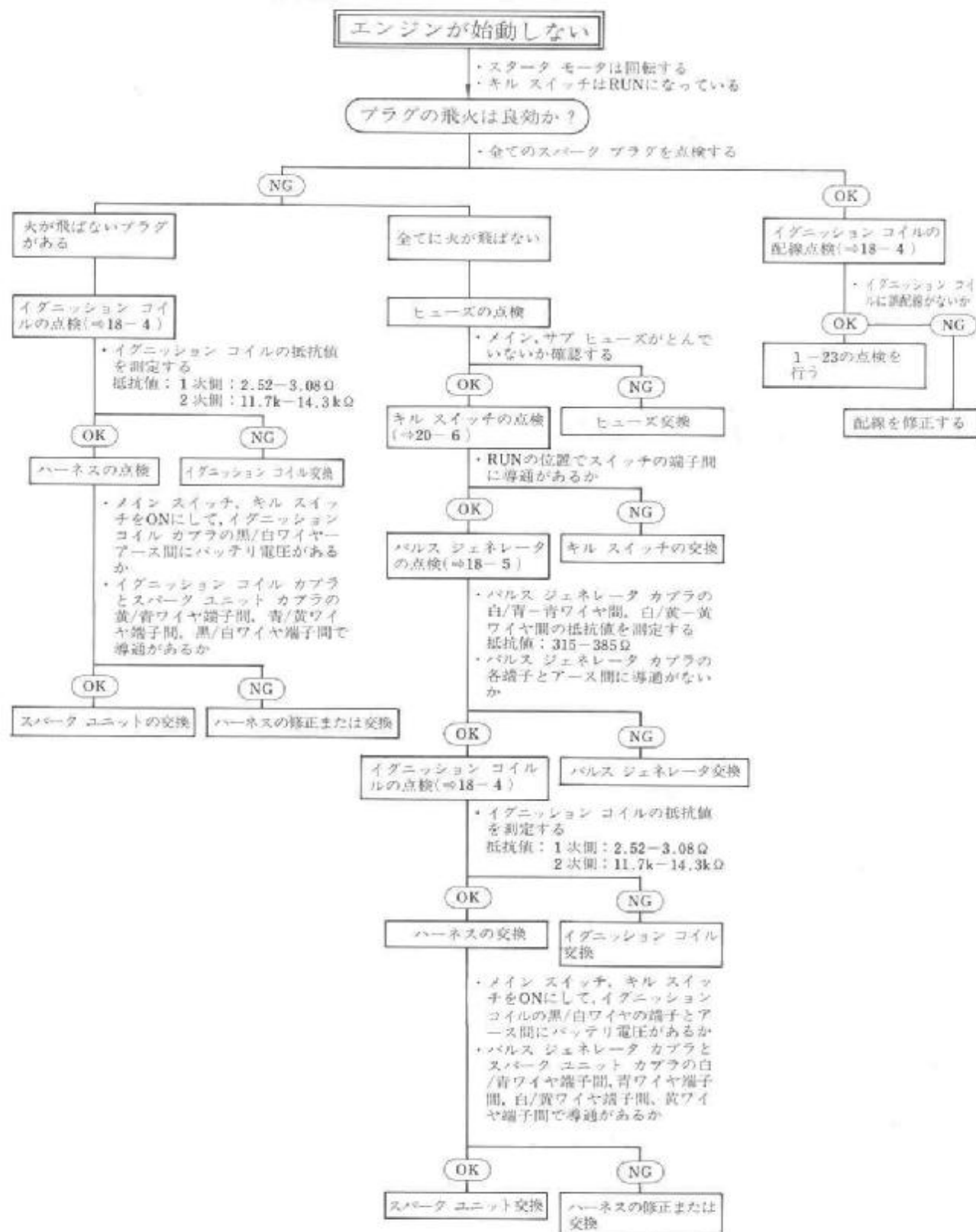
充電不良(オーバチャージ)



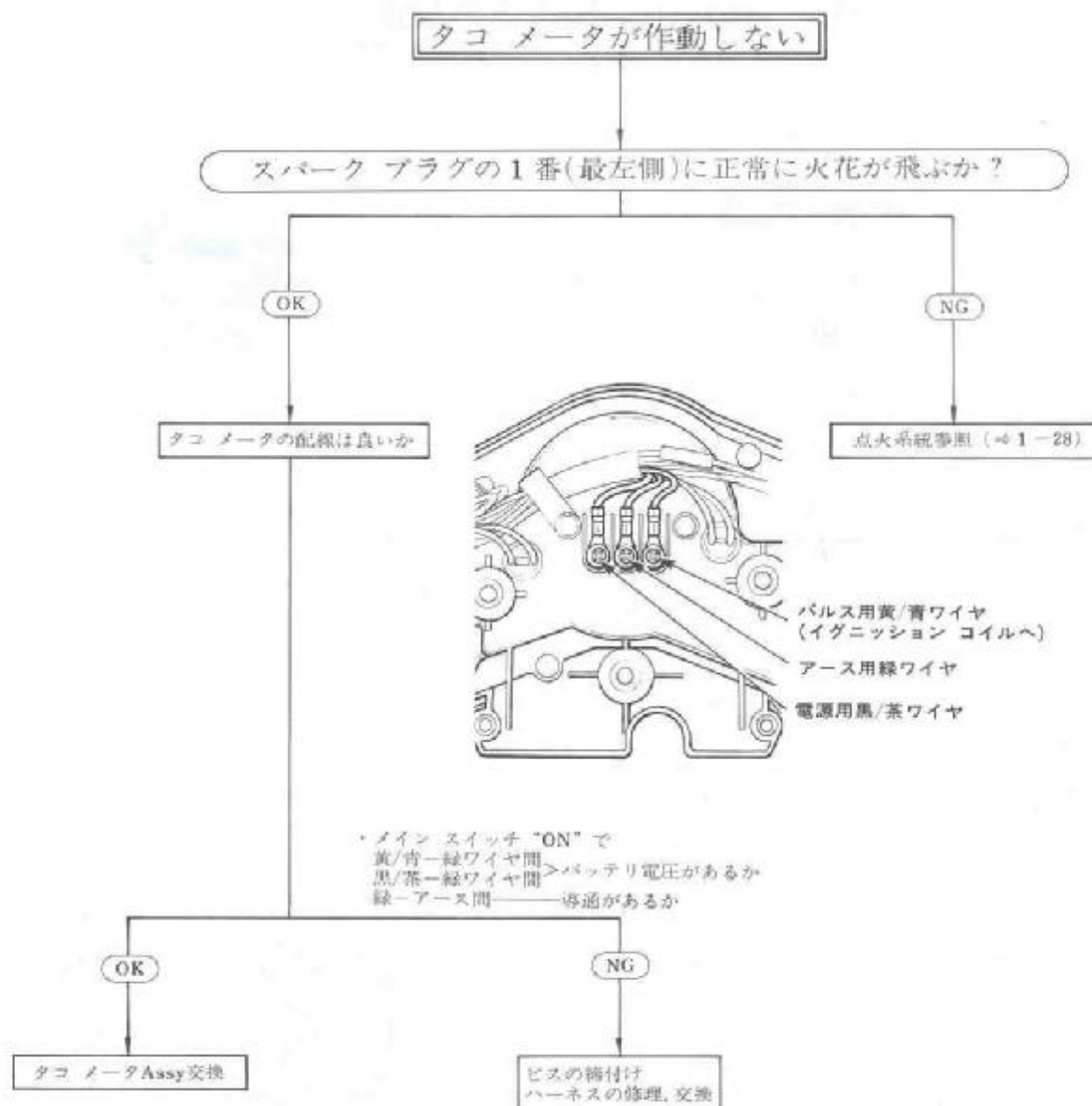
整備情報

電装系点火早見表

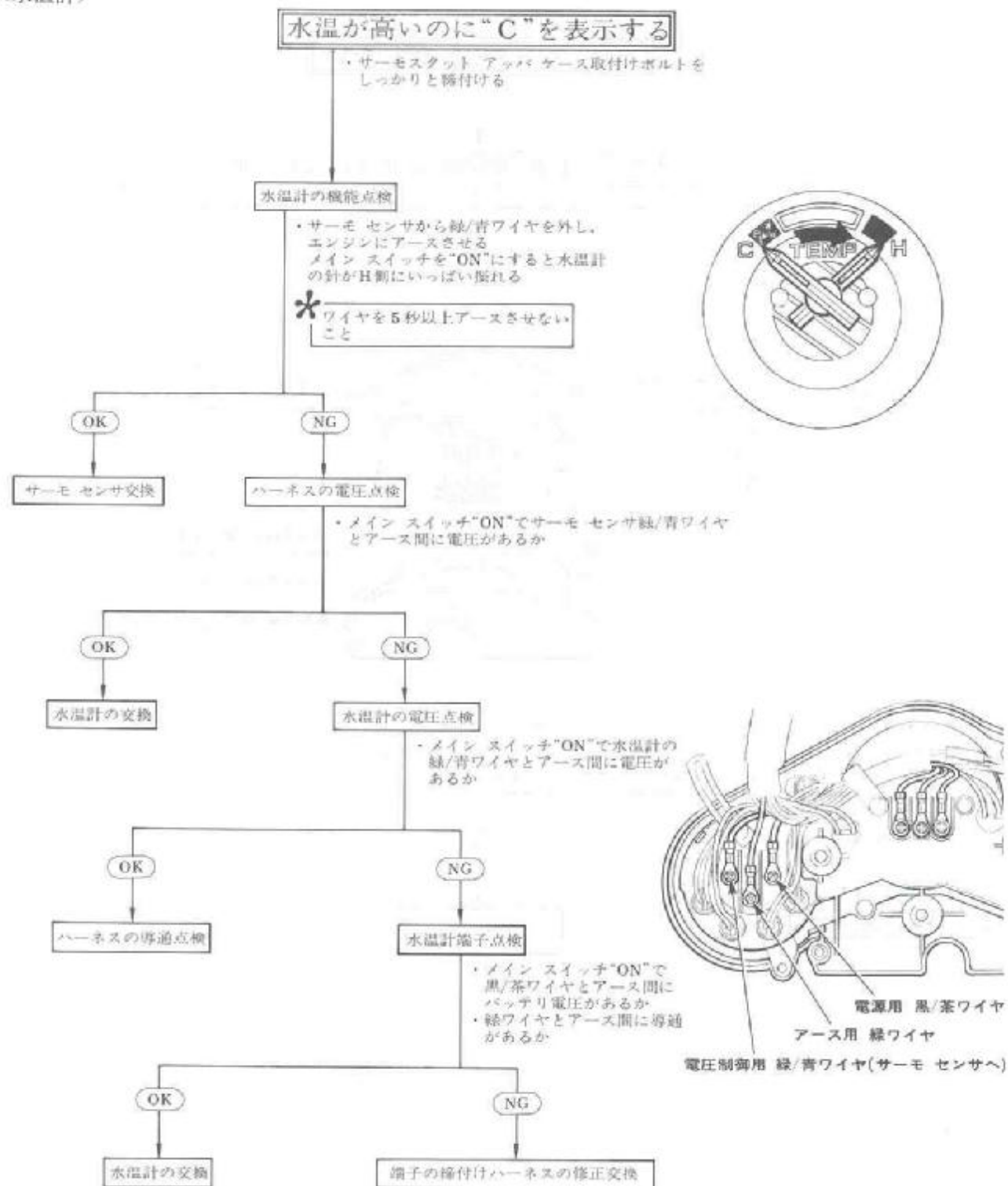
〈点火系統〉

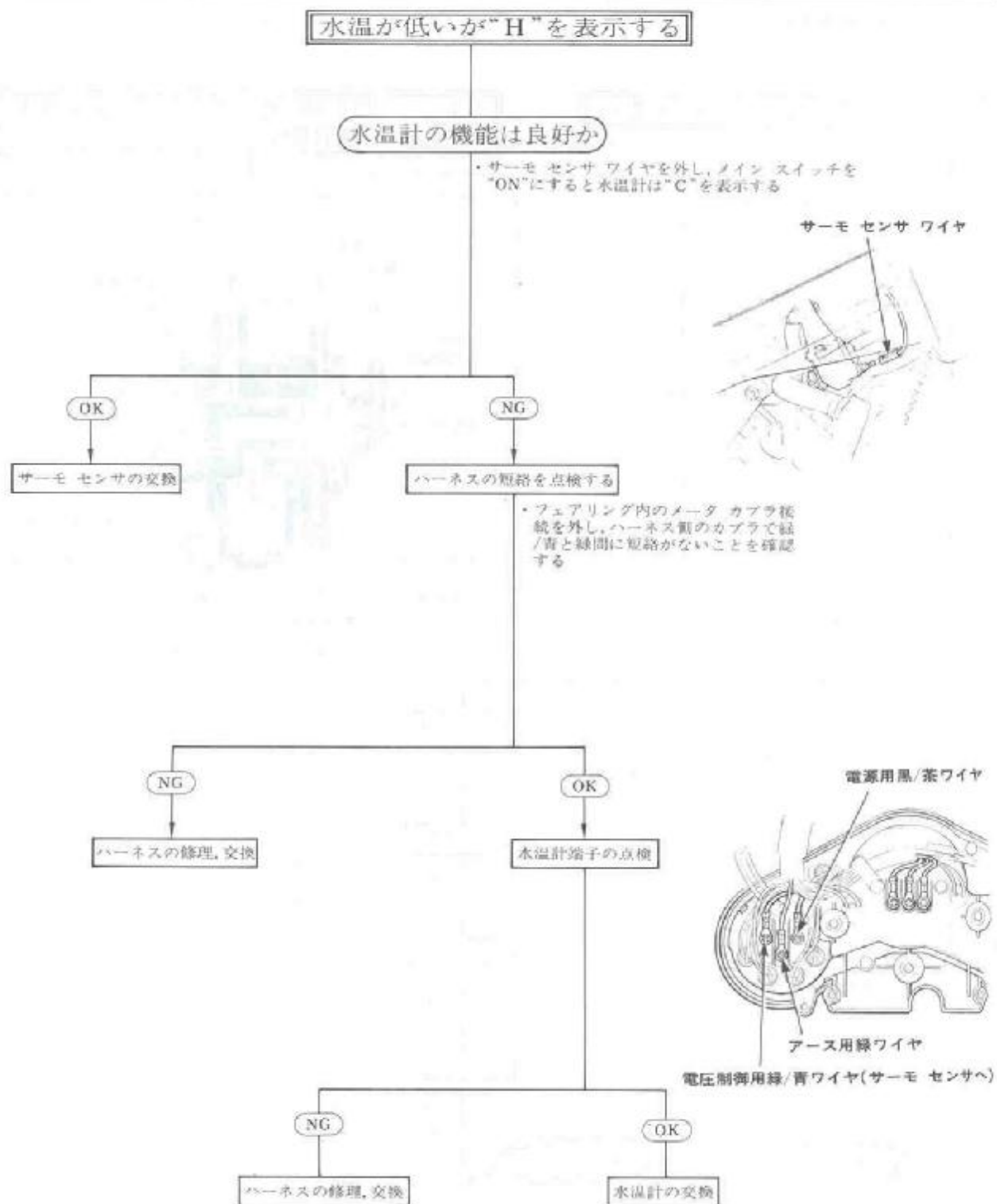


<タコメータ>



<水温計>

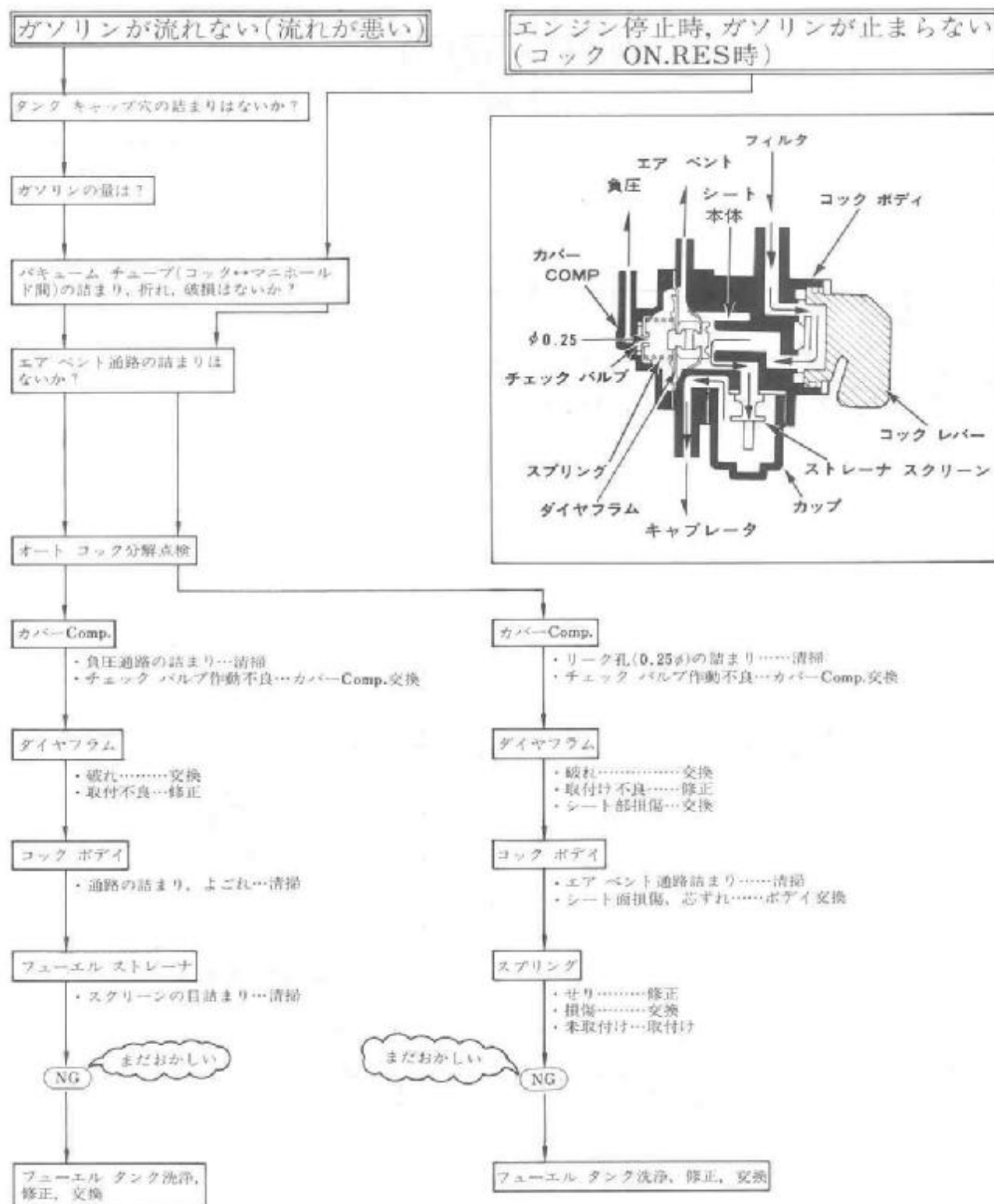




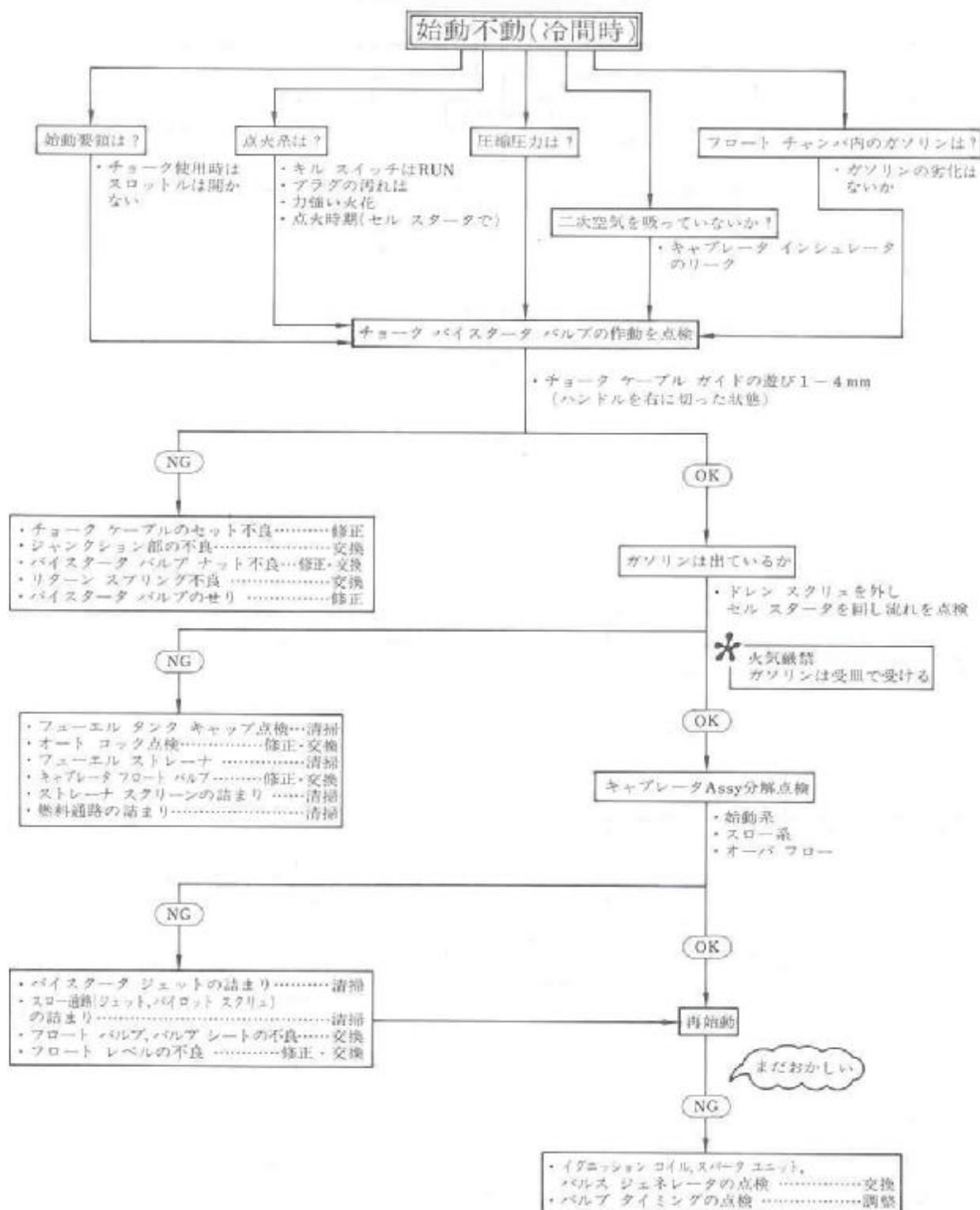
整備情報

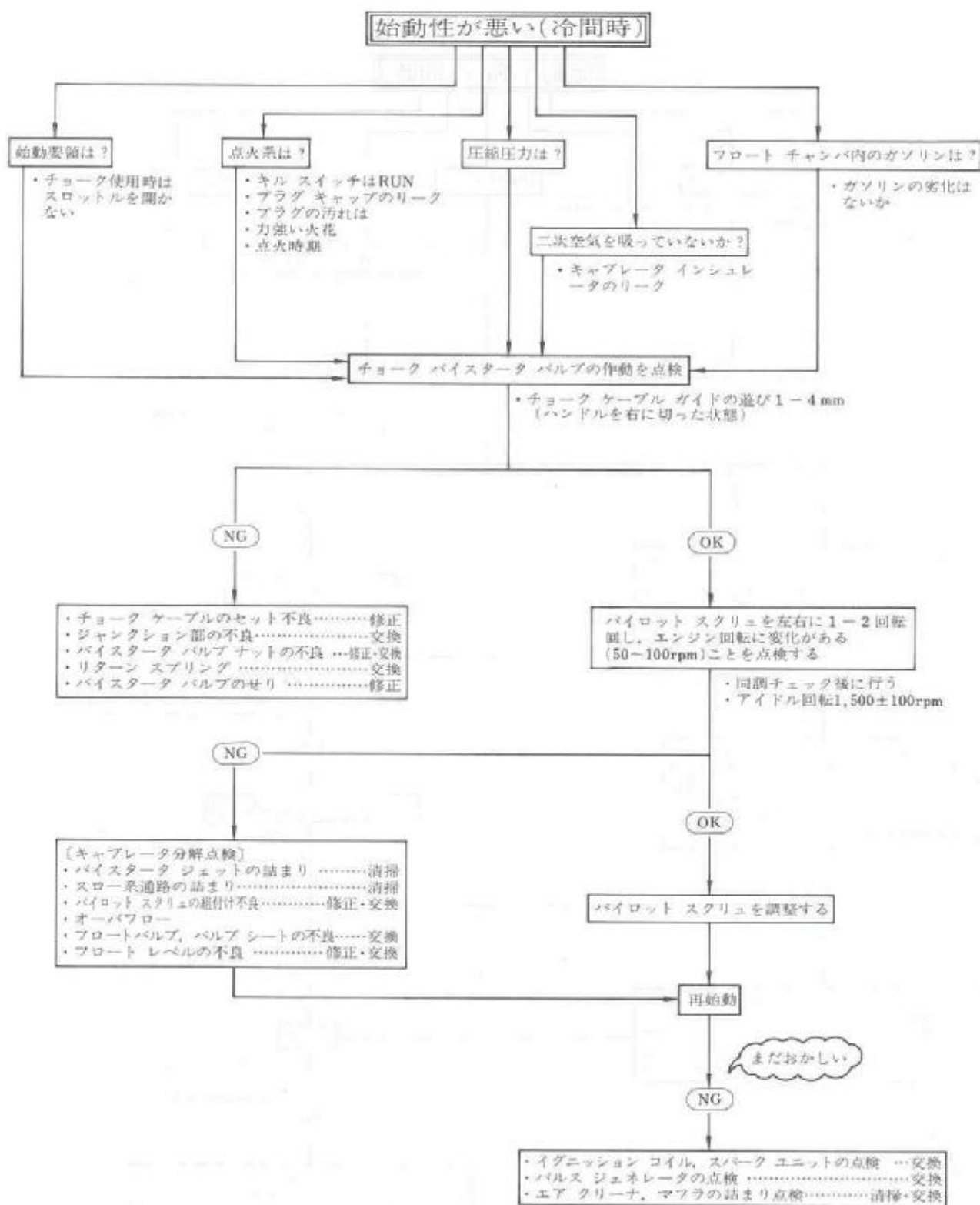
キャブレター点検早見表

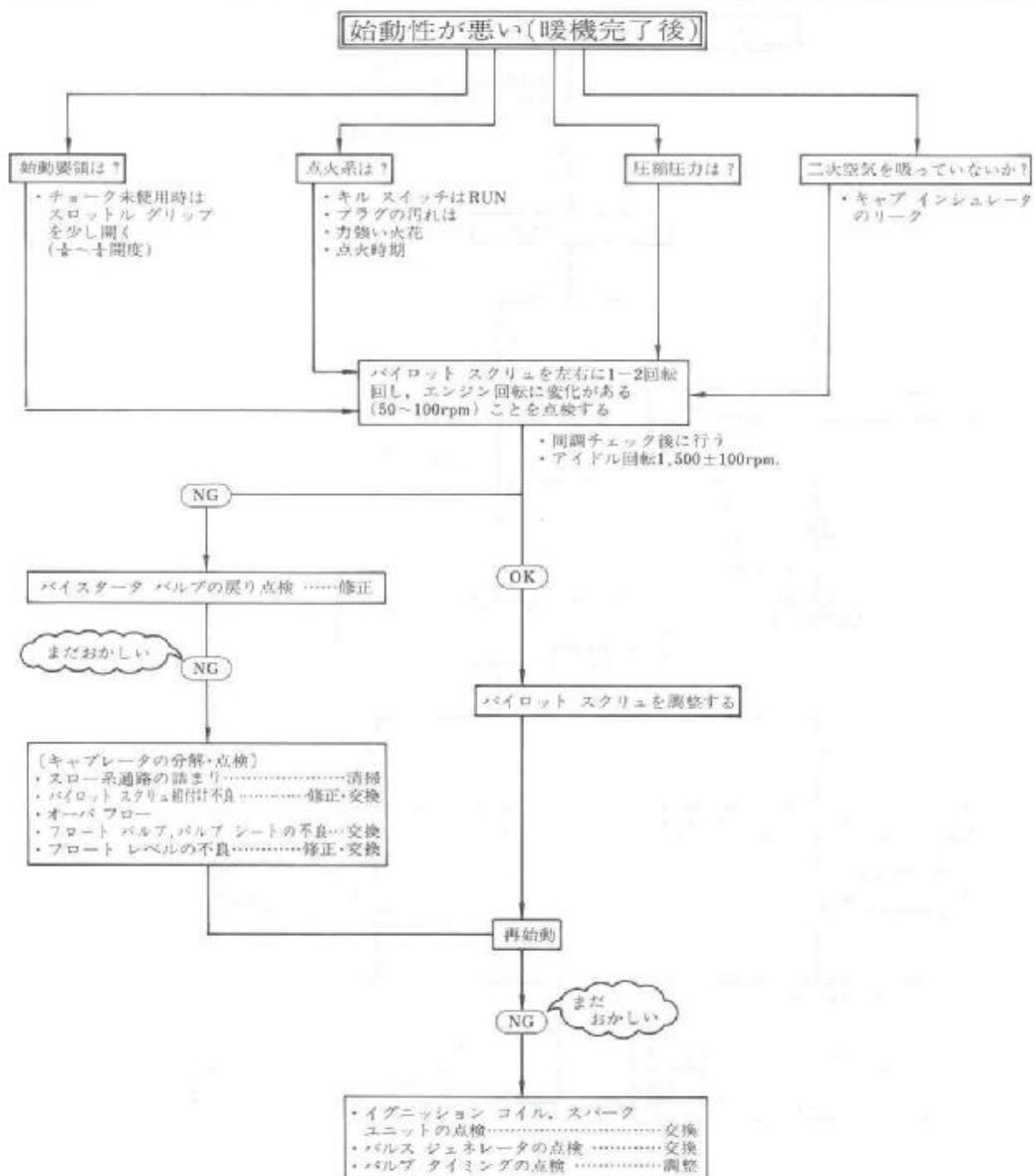
〈オート フューエル コック〉

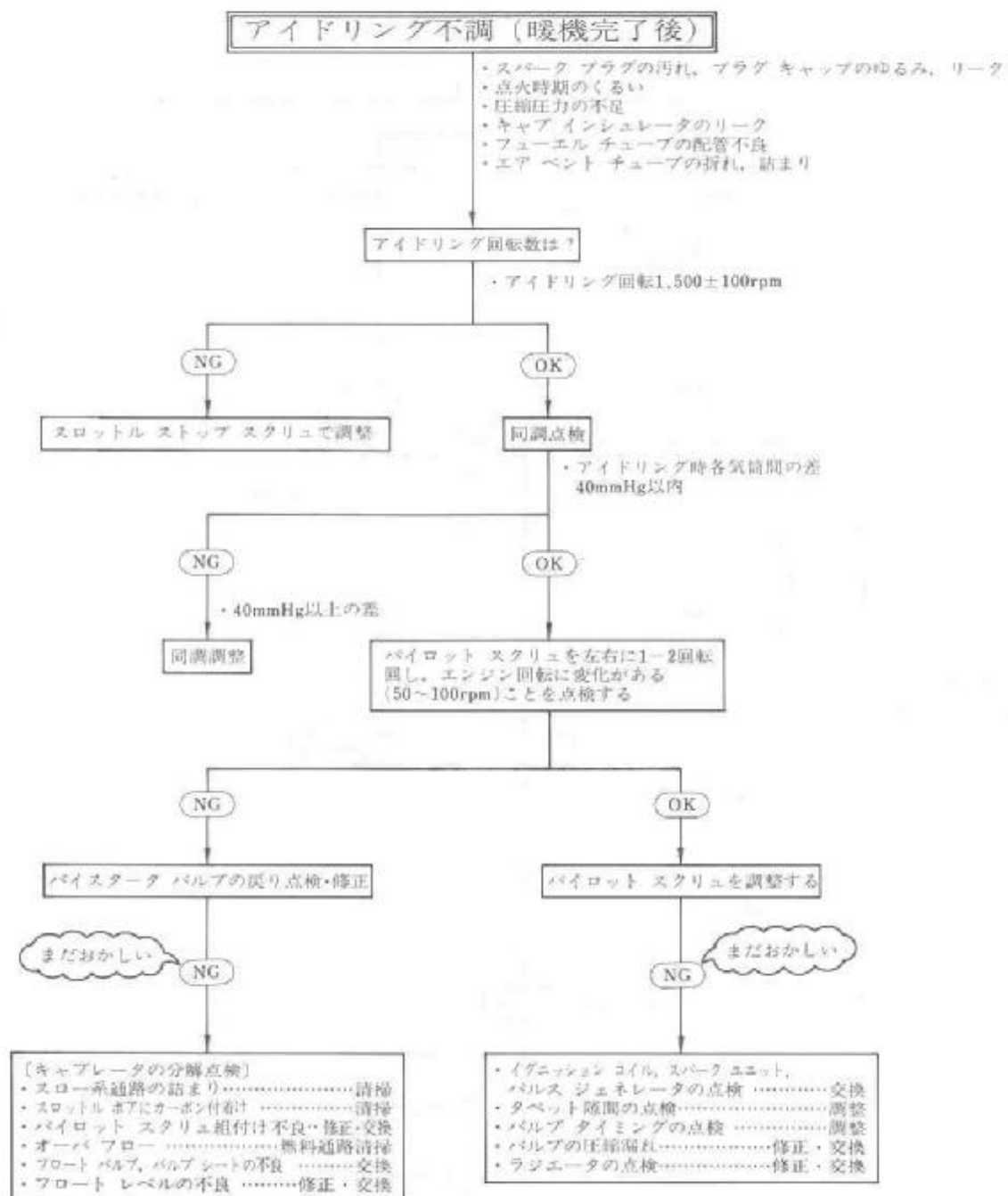


〈キャブレター〉









アイドリング時燃焼しないシリンダがある(暖機完了後)

- ・スパーク プラグの汚れ、プラグ キャップのゆるみ、リーク
- ・点火時期のくるい
- ・圧縮圧力の不足
- ・二次空気(キャブレター インシュレータのリーク)
- ・フューエル チューブの配管不良
- ・エア ベント チューブの折れ、詰まり

アイドリング時の同調点検

- ・アイドリング回転数 $1,500 \pm 100$ rpm
- ・気筒の差40mmHg以下

NG

・40mmHg以上の差

同調調整

OK

・パイロット スクリューを左右に1-2回転
回し、エンジン回転に変化がある
(50-100rpm)ことを点検する

NG

バイスタータバルブの戻り点検 ……修正

まだおかしい

NG

【キャブレターの分解点検】

- ・スロー系通路の詰まり……………清掃
- ・スロットル ボアにカーボン付着大……………清掃
- ・パイロット スクリュー組付け不良……………修正・交換
- ・オーバー フロー……………燃料通路清掃
- ・フロート バルブ、バルブ シートの不良……………交換
- ・フロート レベルの不良……………修正・交換

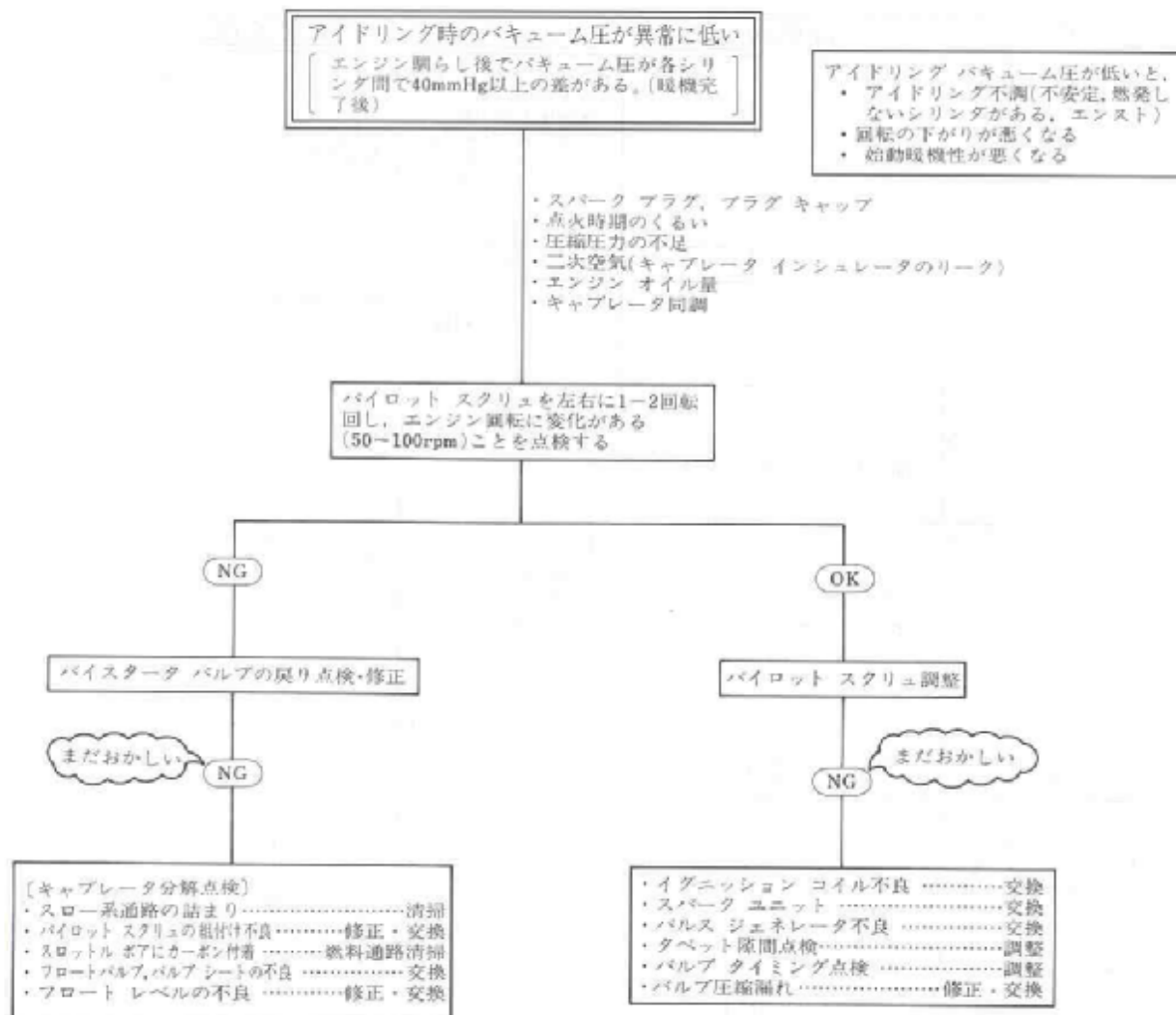
OK

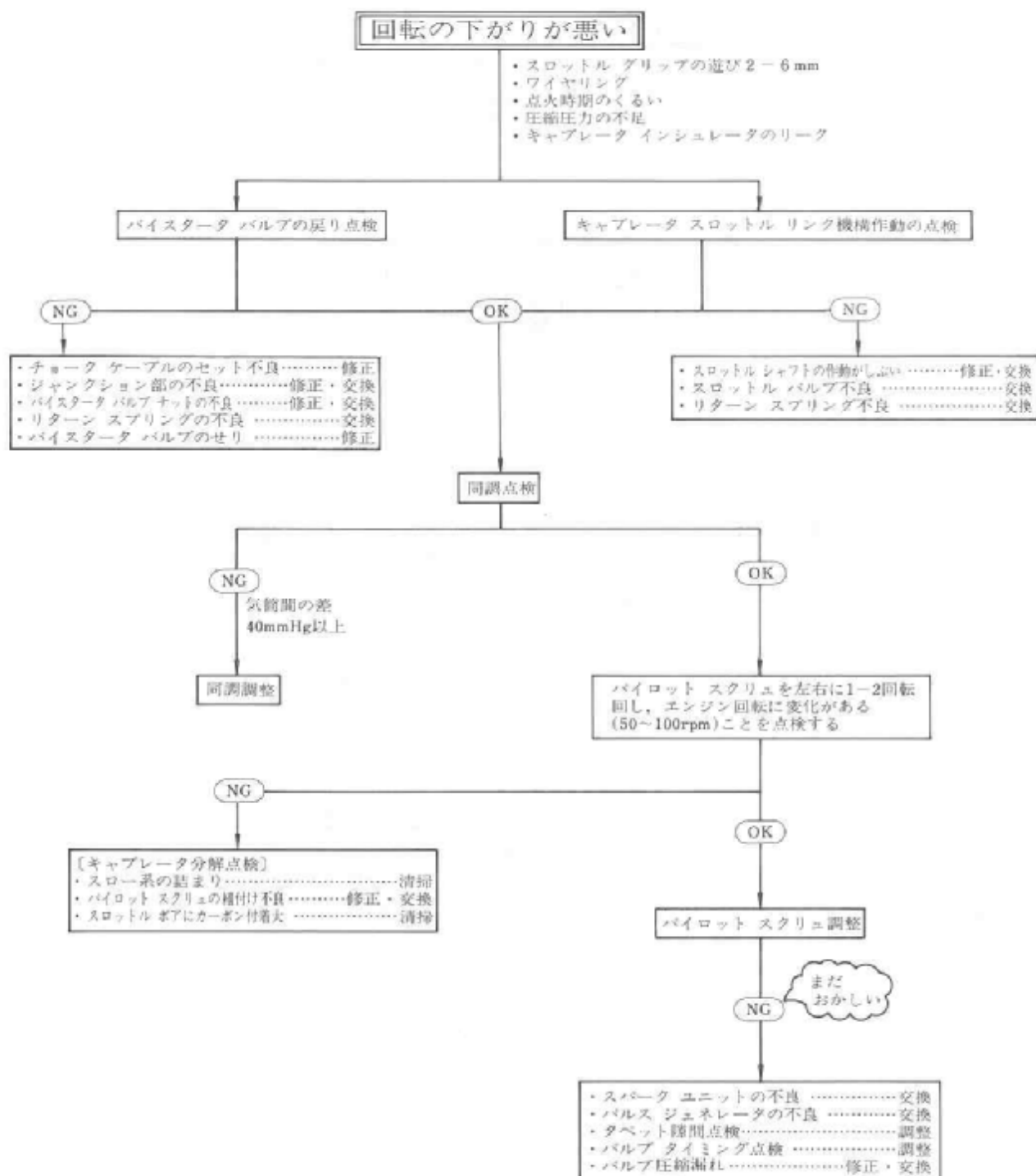
パイロット スクリュー調整

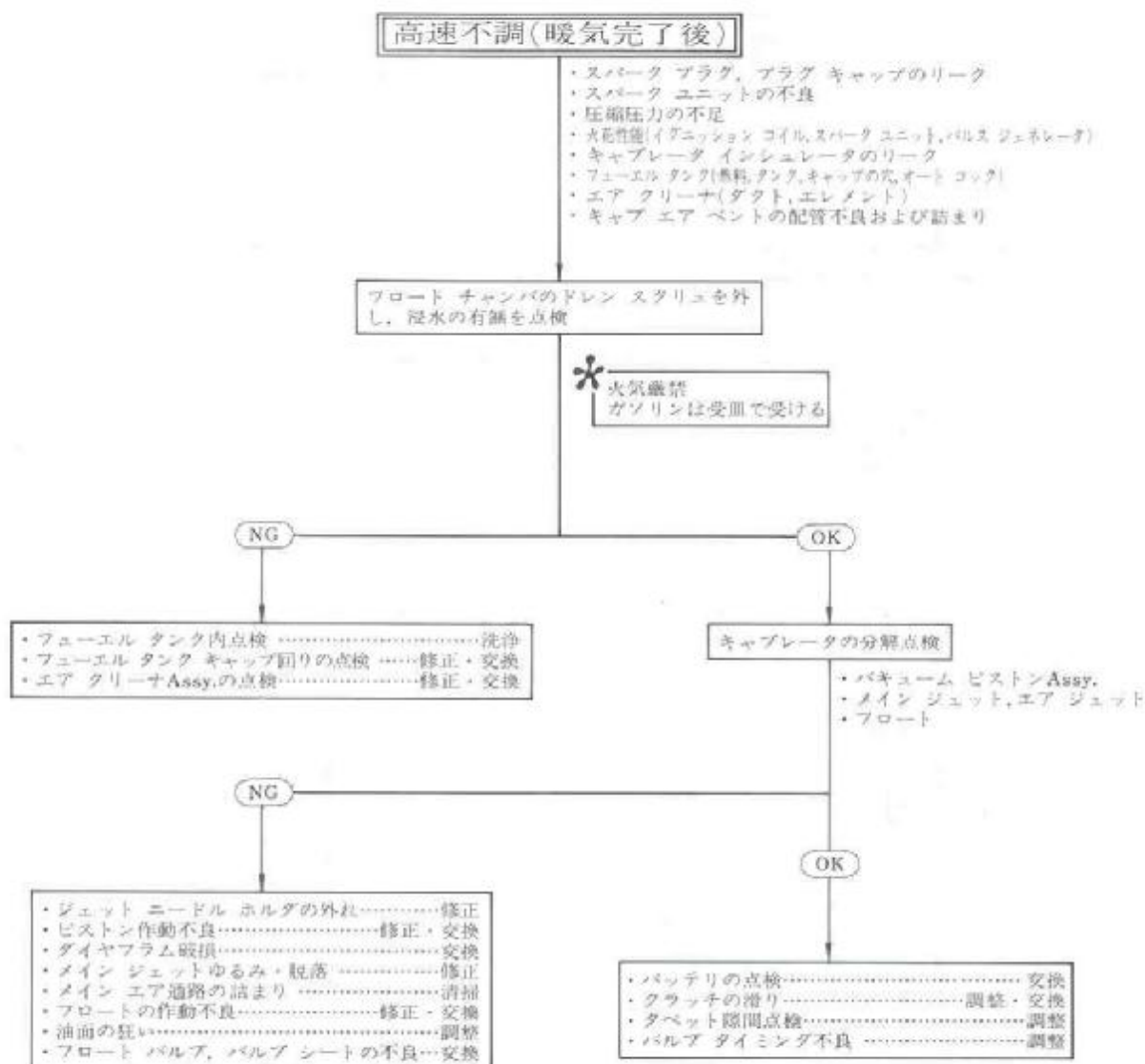
NG

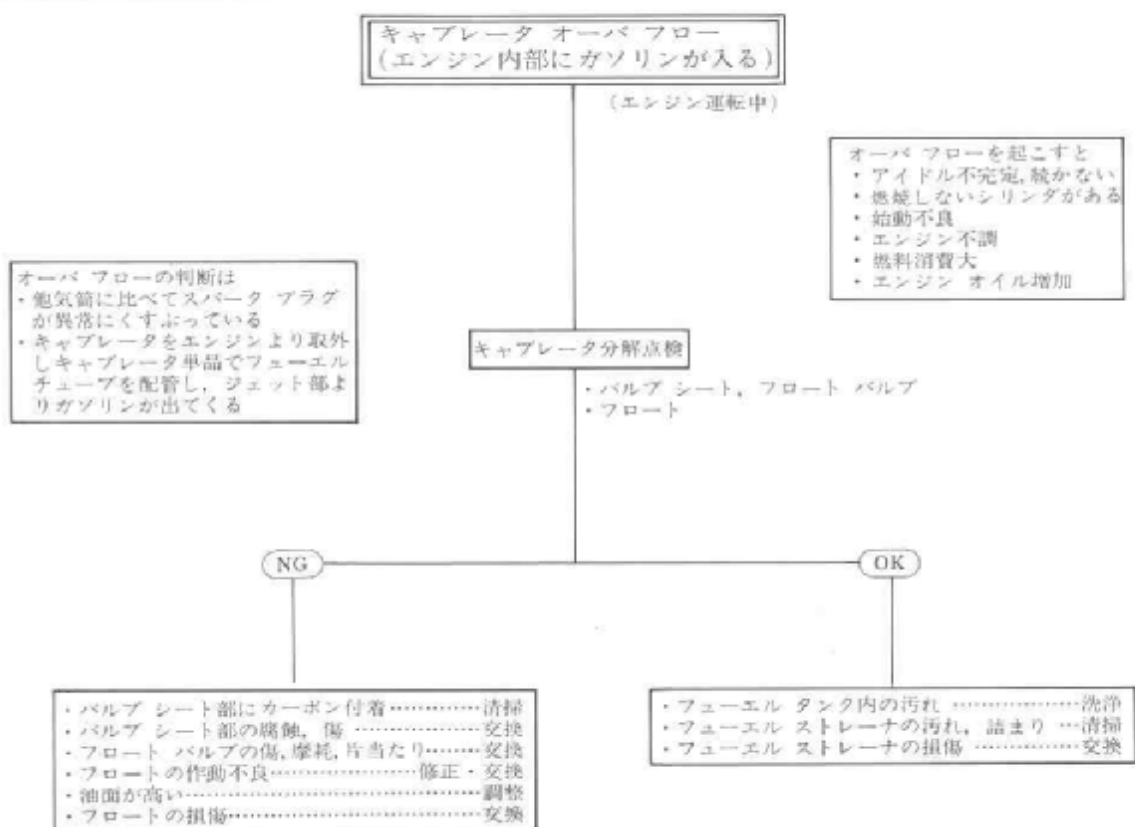
まだおかしい

- ・イグニッション コイルの不良……………交換
- ・スパーク ユニットの不良……………交換
- ・パルス ジェネレータの不良……………交換









2. 点検，調整

点検整備方式	2-1	動力伝達装置	2-8
かじ取り装置	2-5	電気装置	2-10
制動装置	2-5	原 動 機	2-11
走行装置	2-7	潤滑装置	2-16
緩衝装置	2-7	そ の 他	2-19

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ている点検時期を示し、「○」印はそのほかメーカーで推奨する時期を示す。
3. 「☆」印は、保安部品の定期交換を示す。
但し、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」または「高速走行時」とは、80km/h以上の速度で走行する場合をいう。

点 検 整 備 項 目		点検整備時期			備 考
		運 行 前	1 か 月 目	自家用 6 か 月 毎 12 か 月 毎	
かじ取り装置	ハンドルの遊び、緩み及びがた			●	
	操作具合			●	
	左右の回転角度			●	
	かじ取りホースの損傷			● ●	
	ホーク スピンドルの取付け状態			● ●	ステアリング 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 ステムを示す
制	ブレーキペダルの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)レバー先端で20-30mm リヤ ブレーキ(ペダル式) 20-30mm
	踏みしろ及びきき具合	●			
	ブレーキのきき具合		○ ● ●		
	緩み、がた及び損傷		○	●	
動	ホースの漏れ、損傷及び取付け状態		○ ● ●		
	ブレーキ ホースの交換				☆4年毎
	リザーバの液量	●		● ●	液面レベル 前輪：下限レベル以上あること 後輪：上限-下限間にあること
装	機能、摩耗及び損傷			●	
	マスタ シリンダ、ホイール シリンダのカップ、ダスト シール及びディスク キャリパーのゴム製品の交換				☆2年毎
	ドラムとライニングとの隙間			● ●	
置	シェーの摺動部分及びライニングの摩耗			●	インジケータ式
	ドラムの摩耗及び損傷			●	標準径：140mm 使用限度：141mm
	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			●	標準の厚さ：4.0mm 使用限度：3.5mm
	ブレーキ液の交換				☆1年毎

点検、調整

点 検 整 備 項 目		点検整備時期			備 考																		
		運 行 前	1 か 月 目	自家用 6 か 月 毎 12 か 月 毎																			
走 行 装 置	タイヤの空気圧	●	●	●	(単位: kg/cm ²) <table><tr><td></td><td>前 輪</td><td>後 輪</td></tr><tr><td rowspan="2">1 名乗車</td><td>一般</td><td>2.00</td><td>2.25</td></tr><tr><td>高速</td><td>2.00</td><td>2.25</td></tr><tr><td>2 名乗車</td><td>一般</td><td>2.00</td><td>2.50</td></tr><tr><td colspan="2">タ イ ヤ 仕 様</td><td>100/80-17 52H</td><td>130/70-17 62H</td></tr></table>		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 仕 様		100/80-17 52H	130/70-17 62H
			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 仕 様		100/80-17 52H	130/70-17 62H																			
	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			●	● 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:1.5-2.5kg・m フロント アクスルの締付けトルク:5.5-6.5kg・m リヤ アクスル ナットの締付けトルク:8.0-10.0kg・m																		
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:横振れ2.0mm以下 縦振れ2.0mm以下 リヤ ホイール リム: 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			●																				
リヤ ホイール ベアリングのがた			●																				
緩 衝 装 置	シヤムン			●	クッション スプリングを示す																		
	連結部のがた及びアームの損傷			●																			
	シヨツク アブソーバ			●	空気封入式 (単位: kg/cm ²) <table><tr><td></td><td>空 気 圧</td></tr><tr><td>前</td><td>0-0.4</td></tr></table>		空 気 圧	前	0-0.4														
	空 気 圧																						
前	0-0.4																						
動 力 伝 達 装 置	クラッチ レバーの遊び		●	●	クラッチ レバーの遊び 10-20mm																		
	作用		○	●	●																		
	油漏れ及び油量			●	● 油量 棒ゲージ 上限-下限間にあること																		
	操作機構のがた			●	●																		
	チェンの緩み		○	●	● 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			●	●																		

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
電 気 装 置	点火装置	点火プラグの状態			●	●	プラグ ギャップ：0.8－0.9mm
	バッテリー	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：1,500±100rpm
		排気の状態			●	●	
		エア クリーナ エレメントの交換					20,000km毎
	体	弁すき間		○		●	吸気（冷間）：0.13－0.19mm 排気（冷間）：0.20－0.26mm
		潤 滑 装 置	油の汚れ及び量			●	●
	油漏れ				●	●	
	オイルの量		●				
	エンジン オイルの交換			○			初回 1,000km、以後 6,000km毎
	燃 料 装 置	オイル クリーナの交換					初回13,000km、以後12,000km毎
		燃料漏れ			●	●	
		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 0.75－1.05kg/cm ²	
	冷却後の交換					2 年毎	

点検，調整

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 か 月 毎		12 か 月 毎
灯及び指示 装置方器 置向	作用			●	●	
	点滅具合、汚れ及び損傷	●				
警及錠 音び装 器施置	作用				●	
後び 写反 鏡射 及鏡	写影の状態	●				後写鏡のみ
反車は 射登車 器登周 及番番 び号号 自標標 動又	汚れ及び損傷	●				
計器	作用				●	
エバフ キイラ ゾブ ー及 スび トマ	取付けの緩み及び損傷				●	
	マフラの機能				●	
車及車 枠び体	緩み及び損傷				●	
前いら 日てれ の異た 運状箇 行が所 に認め	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			●	●	

かじ取り装置

かじ取りホーク

フロント ホイールを浮かし、ハンドルを左右に切り、上下方向にがたがなくスムーズに作動することを点検する。

上下方向にがたがある場合は、ステアリング ヘッド ベアリングを点検し、異状がある場合は交換する。(⇒13-26)

ステアリング アジャスト ナットの調整 (⇒13-29)

ワイヤ ケーブル類の引っかかりのないことを確認する。



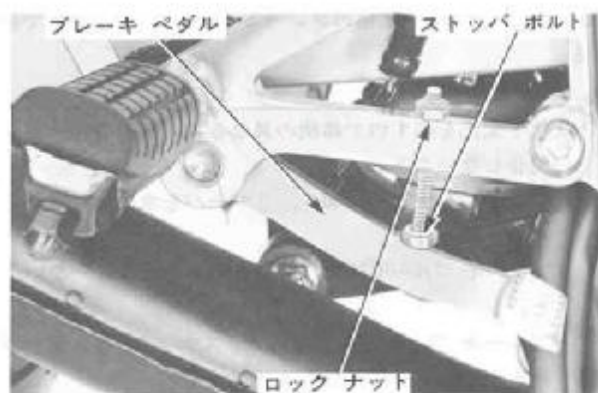
制動装置

ブレーキ ペダル

〈高さ調整〉

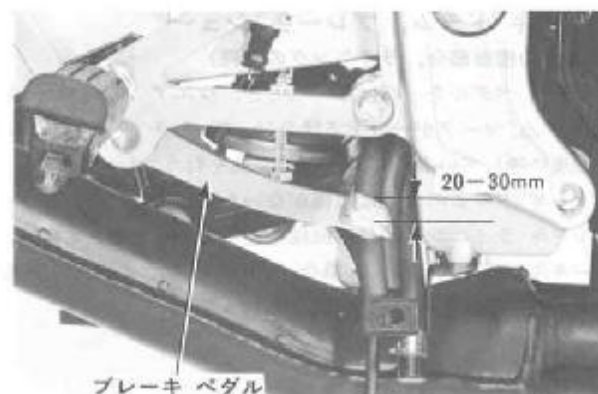
調整はロック ナットをゆるめ、ストッパ ボルトを回して行う。ロック ナットを締付ける。

調整後は、リヤ ストップ ランプ スイッチの作動時期を確認し、必要ならば調整する。(⇒2-19)



ブレーキ ペダルの遊びを点検する。

遊び: 20-30mm



調整はアジャスト ナットを回して行う。

調整後はリヤ ストップ ランプ スイッチの作動時期を確認し、必要ならば調整する。(⇒2-19)



点検、調整

ブレーキ レバー

フロント ブレーキ レバーを操作し、ブレーキのきき具合、エア混入の有無を点検する。

エアの混入が感じられる場合は、エア抜きを行う。(→15-3)

〈液量〉

ブレーキ フルード量を点検する。

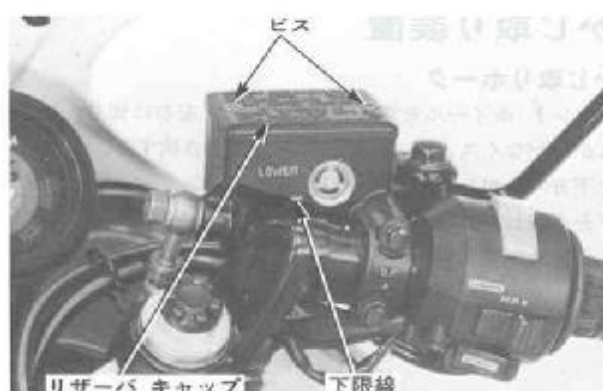
液が減少している場合は、各部の漏れがないか点検する。

リザーバ キャップ取付けビス2本を外し、キャップを取外す。

DOT 3またはDOT 4規格のブレーキ フルードを上限まで補給する。



- ・化学変化を起すので銘柄の異なるブレーキ フルードを混合しないこと。
- ・ハンドルを少し左に切り、リザーバを水平にしてからキャップを外す。
- ・ブレーキ フルード補給時にゴミや水を混入させないこと。
- ・ブレーキ フルードは塗装、プラスチック、ゴム面を傷めるので、部品類に付着させないこと。



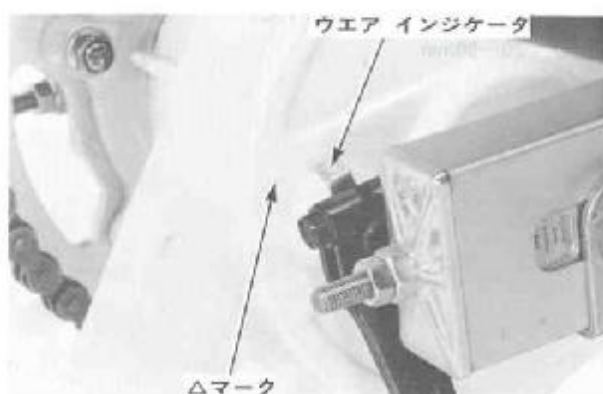
ブレーキ ドラム、ブレーキ シュー

〈シューの摺動部分、ライニングの摩耗〉

ブレーキ ペダルを一杯に踏んだとき、ウエア インジケータの矢印と"△"マークが一致する場合は、ブレーキ ライニングが使用限度に達しているのでシューの交換を行う。(→14-8)

ブレーキ ドラムの外観に損傷がないか点検する。

ブレーキ ライニングが使用限度に達しているとき、または、ブレーキ作動時に異音のする場合、ブレーキ ドラム内面に異常な摩耗、損傷がないか点検する。(→14-7)



ブレーキ ディスク、パッド

〈パッドの摩耗〉

ブレーキ レバーを一杯に握って内側、外側各々のブレーキ パッドの摩耗を点検する。

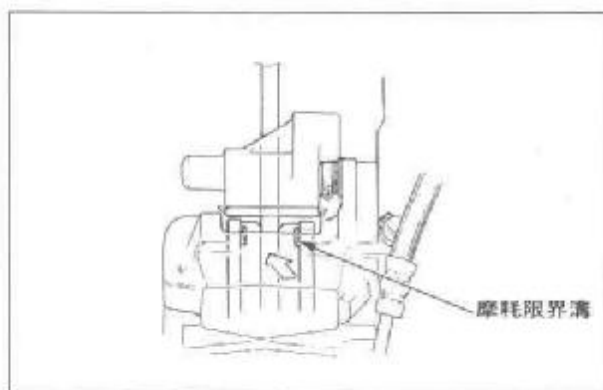
写真に示されている方向から、パッドの摩耗を点検する。

使用限界溝まで摩耗していたら交換する。(→15-4)



パッドはセットで交換すること。

ブレーキ ディスクの摺動面に異常な摩耗、損傷がないか点検する。(→15-6)



走行装置

ホイール

《タイヤの空気圧》

タイヤの空気圧を測定する。



点検はタイヤが冷えている時に行う。

指定空気圧：

単位：kg/cm²

		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 仕 様		100/80-17 52H	130/70-17 62H

《ホイール ナットとホイール ボルトのゆるみ》

フロント アクスル ナット、アクスル ホルダ ナットのゆるみを点検する。

リヤ アクスル ナットのゆるみを点検する。

ゆるんでいる場合は締付ける。

締付けトルク：

フロント アクスル : 5.5-6.5kg-m

アクスル ホルダ ナット : 1.8-2.5kg-m

リヤ アクスル ナット : 8.0-10.0kg-m

《リムとホイール ディスクの損傷》

前、後リムの腐食およびホイールの振れを点検する。

(⇒13-10, 14-3)

緩衝装置

ショック アブソーバ

《油漏れ, 損傷》

フロント ブレーキをかけ、フロント クッションを上下に数回圧縮して作動を点検する。

フロント フォークのオイル漏れ、各部の損傷、ゆるみを点検する。

リヤ クッションを上下に数回圧縮して作動を点検する。

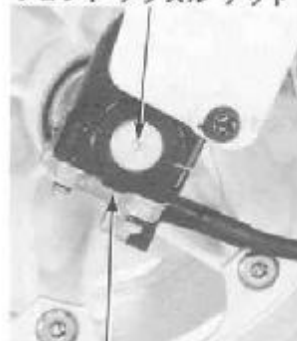
リヤ クッションのオイル漏れ、各部の損傷、ゆるみを点検する。

リヤ ホイールを浮かせ、リヤ ホイールを左右に押して、リヤ フォーク ピボット ベアリングのガタを点検する。

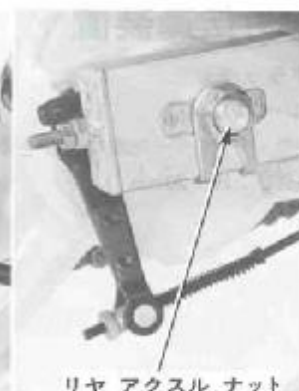
ガタのある場合はベアリングを点検し交換が必要な場合は交換する。(⇒14-3)



フロント アクスル ナット



アクスル ホルダ ナット



リヤ アクスル ナット



点検、調整

〈フロント フォーク空気圧〉

フレームを支持し、フロント ホイールを浮かす。

バルブ キャップを外す。

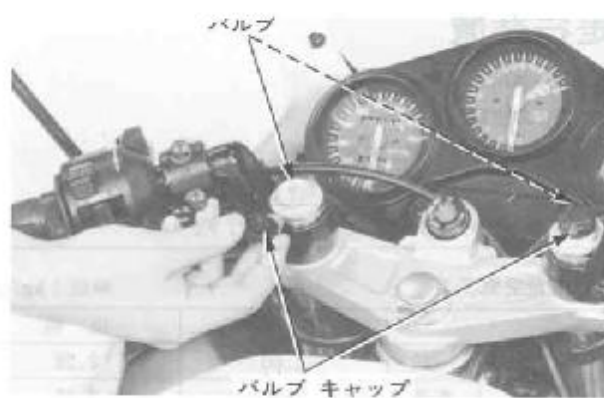
エア プレッシャ ゲージを使用して、空気圧を測定する。

指定空気圧：0 - 0.4kg-m

空気圧を調整する場合は手動式の空気入れなどで空気圧を高めた後、徐々に空気を抜き左右同じ空気圧に調整する。



- 空気圧を調整する場合は小刻みに増やし1度に多量の空気を入れないこと。
- 空気がオイル中に溶込み、空気圧が若干下がることもある。



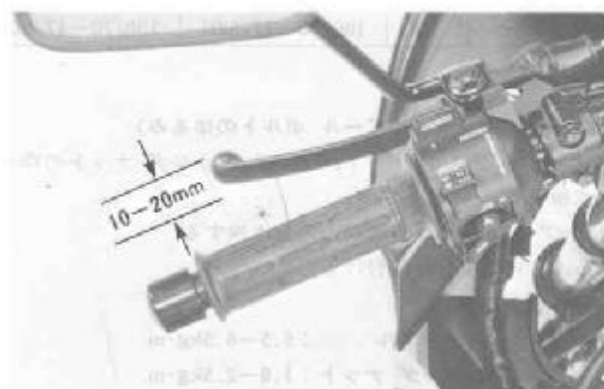
動力伝達装置

クラッチ

〈レバーの遊び〉

クラッチ レバー先端で遊びを点検する。

遊び：10-20mm



主な調整は、ロック ナットをゆるめてアジャスト ナットを回して行う。



微調整は、ハンドル側のロック ナットをゆるめてアジャスタを回して行う。



アジャスタのネジ部を8 mm以上出さないこと。



チェーンおよびスプロケット



ドライブ チェーンの点検調整の際は必ずエンジンを停止すること。

O-リングのへたり、チェーンの摩耗、チェーン ローラの損傷、ピンのゆるみのみられる場合は交換する。

《ドライブ チェーンのゆるみ》

ギヤをニュートラルにし、サイド スタンドを使用した状態にする。

下側のチェーンの両スプロケットの中間位置でドライブ チェーンの張りを点検する。

最大振幅：15-25mm（サイド スタンド使用時）

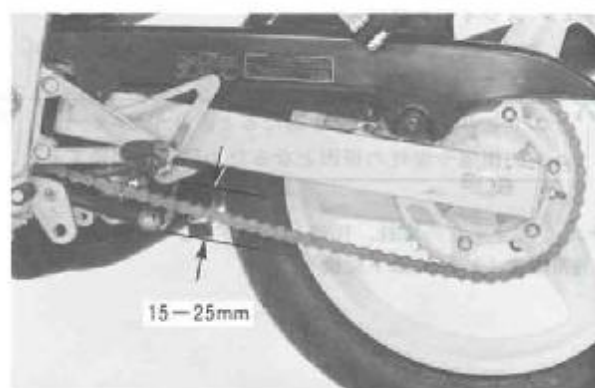
調整は下記の手順で行なう。

アクスル ナットをゆるめる。

ロック ナットをゆるめてアジャスト ナットを回して調整する。



- ・チェーン アジャスタの矢印は、必ず左右同じ目盛に合わせる。
- ・アクスル シャフト後方のチェーン アジャスタの矢印がリヤ フォークのラベルの赤ゾーンと一致している場合は、ドライブ チェーンを交換すること。



アクスル ナットを締付ける。

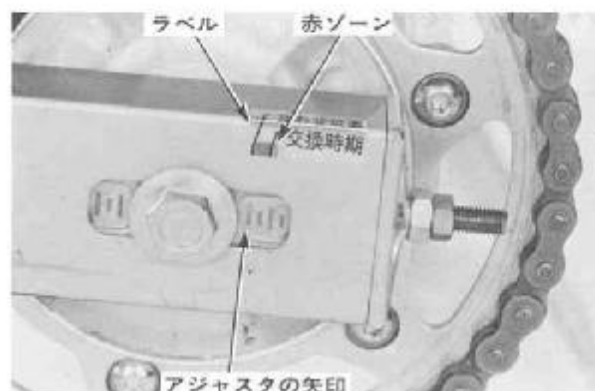
締付けトルク：8.0-10.0kg・m

アジャスト ナットを増締めし、ロック ナットを締付ける。

ドライブ チェーンにSAE#80-90のギヤ オイルを塗布する。



- ・スチーム洗浄、高圧洗車機、洗油などは、O-リングを損傷するので、使用しないこと。
- ・溶剤入りのチェーン スプレはO-リングを損傷する恐れがあるので使用しないこと。



《スプロケットの取付け状態および摩耗》

ドライブ、ドリブン スプロケットの歯に損傷、摩耗があるか点検し、必要な場合には交換する。



ドライブ チェーンとスプロケットはセットで交換すること。



点検、調整

〈チェーン スライドの摩耗〉

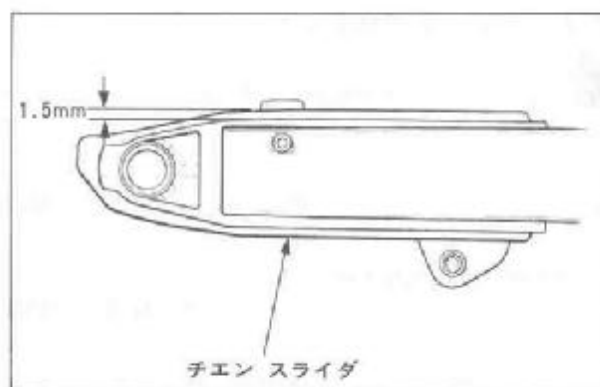
チェーン スライドを点検し、摩耗しているものは交換する。



チェーンとリヤ フォークが当たると、リヤ フォーク、チェーンの損傷や摩耗の原因となるため早めに交換する。

チェーン スライドの摩耗、損傷を点検する。

使用限度：1.5mm以下交換



電気装置

点火装置

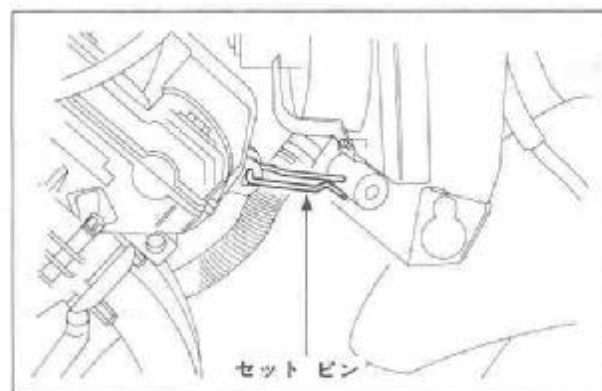
サイド カウルを外す。(⇒13-4)

ラジエータ セット ピンを外しラジエータを前方にスイングさせる。



ラジエータ セット ピン先端を押下げピンを引抜けば容易に外せる。

図の様にセット ピンを使用してラジエータをスイングさせたまま固定する。



プラグ キャップを外す。



〈点火プラグの状態〉

スパーク プラグを取外す。

プラグの損傷、汚れ、堆積物を点検する。

汚れ、堆積物のある場合は、プラグ クリーナ。または ワイヤ ブラシで清掃する。

指定プラグ：NGK：C8EH-9、C9EH-9

ND：U24FE9、U27FE9

プラグ隙間を0.8-0.9mmに調整する。



プラグの締め付けは、指で一杯に締め付けてからプラグ レンチを使用して締め付ける。

締め付けトルク：1.0-1.2kg-m

隙間、汚れ、堆積物を点検する



《点火時期》



- ・トランジスタ点火装置を使用しているので点火時期調整は必要ない。
- ・点火時期が狂っている場合は、スパーク ユニット、パルス ジェネレータを点検し、不良なら交換する。

エンジンを暖機する。

タイミング ホール キャップを外す。

タイミング ライトのコードをNo.1シリンダのハイテンションコードに接続する。

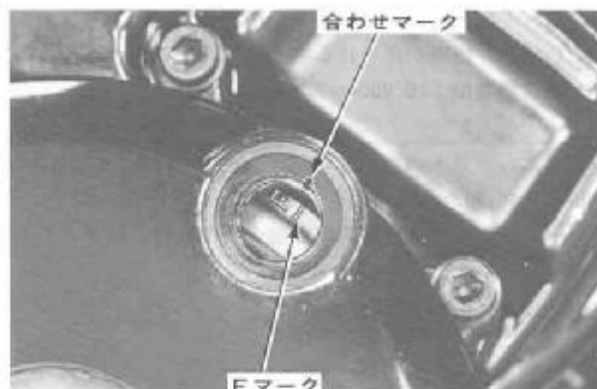


タイミング ライト

アイドリング($1,500 \pm 100\text{rpm}$)時合わせマークに“F”マークが合っていれば良好。

エンジン回転を上げていった時、“F”マークが左側に移動していけば良好。

タイミング ホール キャップのOリングにオイルを塗布し、締付ける。



合わせマーク

Fマーク

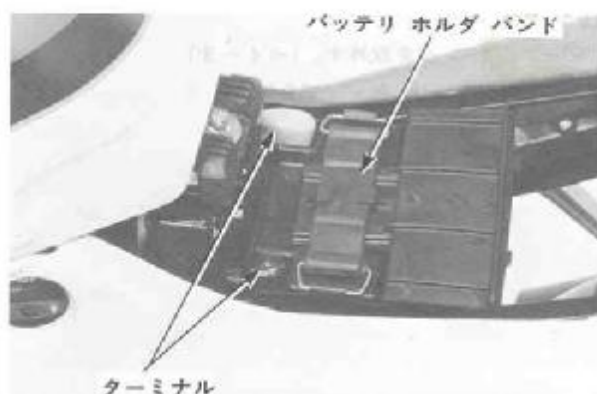
バッテリー

《ターミナル部の接続状態》

シートを取外す。

バッテリーがバッテリー ホルダ バンドでしっかり固定されていることを確認する。

バッテリー⊖ケーブル、⊕ケーブルがバッテリーのターミナルに確実に接続されているか点検する。



バッテリー ホルダ バンド

ターミナル

原動機

本体

《低速と加速の状態》



- ・アイドリング調整は、エンジン暖機状態で行う。
- ・キャブレタのオーバー ホール後のアイドリング調整は、キャブレタのパイロット スクリュ調整後に行う。(⇒4-14)

ギヤをニュートラルにする。スロットル ストップ スクリュ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： $1,500 \pm 100\text{rpm}$

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は、回転にイキツキが起る場合は、パイロット スクリュ調整(⇒4-14)を行う。



スロットル ストップ スクリュ

点検、調整

〈エア クリーナ エレメントの交換〉
フューエル タンクを取外す。(⇒4-3)
ボルトを外し、ダクトを取外す。



エレメントの汚れおよび損傷を点検する。
ひどい汚れ、損傷が見られる場合は交換する。
推奨交換時期：20,000km毎

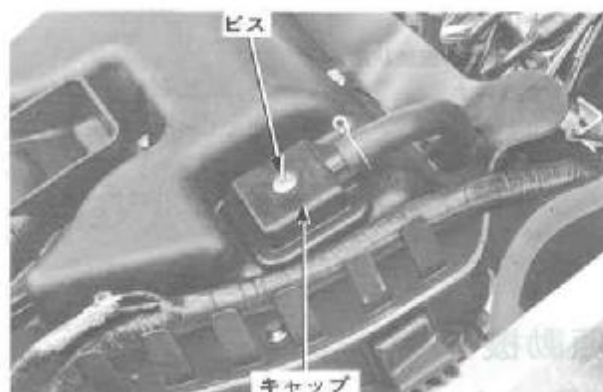


- ・エレメントのろ紙はオイルを含んでいる(ビスカス タイプ)のため、清掃をしないこと。
- ・車両の走行条件が過酷な場合は早目に交換すること。

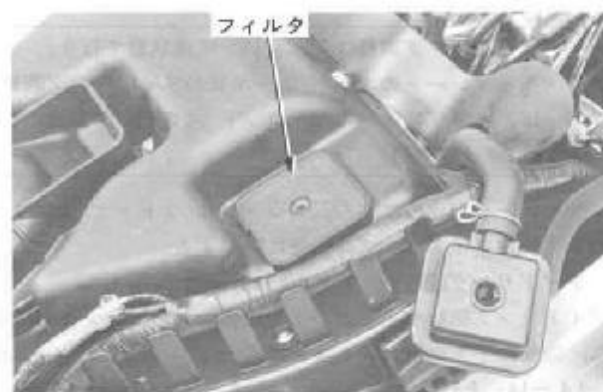


取付けは取外しの逆手順で行う。

〈サブ エア クリーナの清掃〉
フューエル タンクを取外す。(⇒4-3)
サブ エア クリーナ キャップを外す。



フィルタに詰まり、汚れがある場合は洗油で洗浄し乾燥させる。
フィルタを取付け、ビスを締付ける。
締付けトルク：0.5-0.8kg-m



《エア クリーナ ドレンの点検》

ドレン チューブに損傷がないか点検する。



《弁すきま》

点検



- ・点検, 調整はエンジン冷間時(35℃以下)に行う。
- ・車体を左右に傾けて, シリンダ ヘッド部に残っているエンジン オイルをクランクケース内へ落とす。

点検は下記の手順で行う。

タペット隙間 (冷間時):

IN : 0.13-0.19mm

EX : 0.20-0.26mm

シリンダ ヘッド カバーを外す。(→ 7-3)

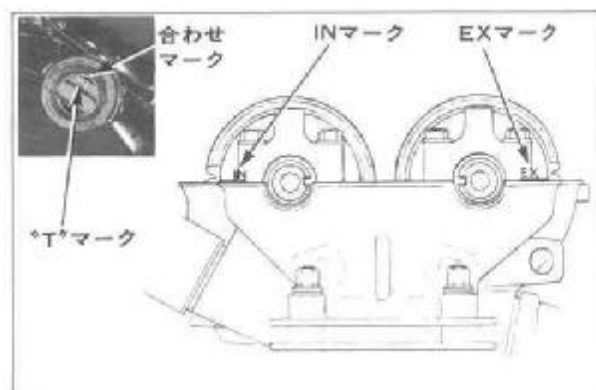
クランクシャフト ホール キャップを外す。

クランクシャフトを時計方向に回し, カム ギヤのけがき線をシリンダ ヘッド上面と平行にIN側, EX側ともに外側に向けた状態にする。

シクネス ゲージをカムとバルブ リフタの間にに入れて1番のタペット隙間を測定し, 記録する。

クランクシャフトを時計方向に回し, カム ギヤのけがき線をシリンダ ヘッド上面に垂直に, IN側は上方にEX側は下方に向けた状態にする。

シクネス ゲージをカムとバルブ リフタの間にに入れて2番のバルブ隙間を測定し, 記録する。



クランクシャフトを時計方向に回し, カム ギヤのけがき線をシリンダ ヘッド上面に平行に双方内側に向けた状態にする。シクネス ゲージをカムとバルブ リフタの間にに入れて4番のバルブ隙間を測定し, 記録する。

点検，調整

クランクシャフトを時計方向に回し、カムギヤのけがき線をシリンダヘッド上面に垂直に、IN側は下方にEXは上方に向けた状態にする。

シクネスゲージをカムとバルブリフタの間に入れて3番のタペット隙間を測定し、記録する。

調整

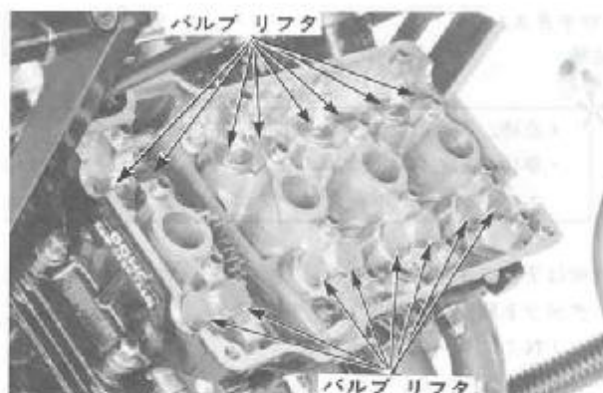
カムシャフトを外す。(⇒7-3)

バルブリフタを外す。

取外しにくい場合は、バルブたこまたはバルブラップを利用すると良い。

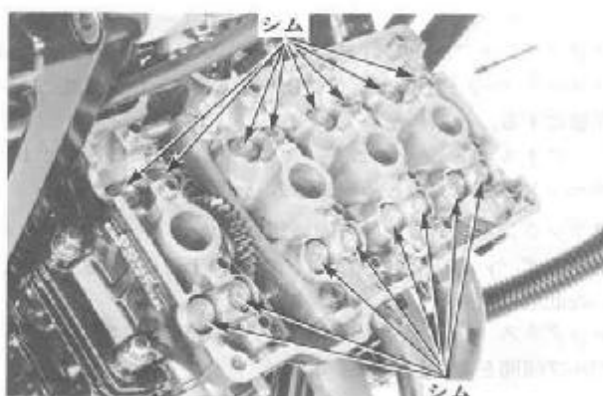


バルブリフタにシムが付いた状態で外れる場合があるので注意すること。

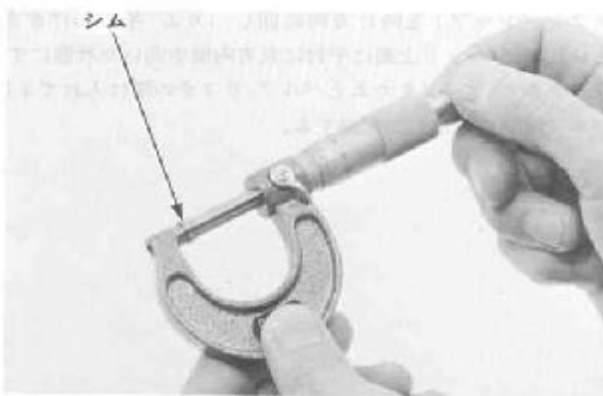


シムを外す。

取外しにくい場合は、マグネットまたはピンセットで取外す。リテーナのシム取付け部をエアで吹いて清掃する。



シムについたオイルを拭取り、マイクロメータで厚さを測定し、記録する。



新しいシムの求め方



シムは1.20mmから2.80mmまで0.025mm間隔で65個ある。

求めるシムの厚さを a 、

記録してあるタペット隙間を b 、

規定のタペット隙間を c 、

取付けてあったシムの厚さを d とする。

$a = b - c + d$ の式で新しいシムを求める。

(例)

インテーク側のタペット隙間が0.06mm(b)、取付けてあったシムの厚さが1.875mm(d)、規定のタペット隙間を0.16mm(c)、求めるシムの厚さを a とする。

$$a = 0.06 - 0.16 + 1.875$$

$$a = 1.775$$



・新しいシム、取付けてあったシムの厚さをマイクロメータで測定し正確な厚さを確認すること。

・必要なシムの厚さが2.80mm以上の場合はバルブシートにカーボンが堆積しているのをカーボンを除去し、バルブシートを修正すること。(⇒7章)

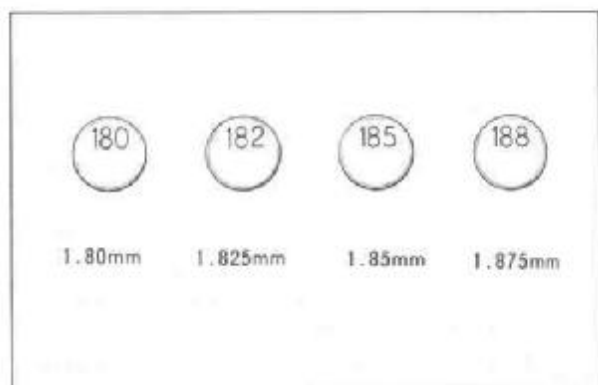
選択したシムを取付ける。

バルブリフタに二硫化モリブデン グリースを塗布して取付ける。

カムシャフトを取付ける。(⇒7-19)

クランクシャフトを数回回してシムをなじませ、タペット隙間を再点検する。

シリンダヘッドカバーを取付ける。(⇒7-21)



点検、調整

《シリンダ圧縮圧力》



測定はエンジン暖機完了後に行う。

全てのスパーク プラグ キャップを取外す。(⇒2-10)

測定するシリンダのスパーク プラグを取外す。

コンプレッション ゲージ アタッチメントをプラグねじ穴へ取付け、コンプレッション ゲージと接続する。

専用工具 コンプレッション ゲージ アタッチメント
07GMJ-KT70100

計測工具 コンプレッション ゲージ 07305-0010000

スロットル バルブを全開にする。

スタータ モータを回して圧縮圧力を測定する。



スタータ モータは連続して7秒以上回さないこと。パッテリ上りの原因となる。

圧縮圧力：13.0kg/cm²—400rpm

圧縮圧力が低い場合は次の項目を点検する。

- ・バルブの圧縮漏れ(⇒7章)
- ・タペット隙間不良
- ・シリンダ ヘッド ガスケットの破損
- ・ピストン リングの摩耗(⇒9-4)
- ・ピストン、シリンダの摩耗(⇒9-5)

圧縮圧力が高い場合は、次の項目を点検する。

- ・ピストン ヘッド、シリンダ ヘッドのカーボン堆積(⇒9-4、7-7)

潤滑装置

《オイルの汚れと量》



- ・オイル レベルを点検する時は車体を垂直にする。
- ・エンジンを2-3分間暖機運転しエンジンを停止して2-3分後にオイル量の点検を行う。

オイル レベル ゲージをねじ込まずオイル量を点検する。

オイル レベルが下限線以下の場合は、指定オイルをオイル注入口より、上限線まで補給する。

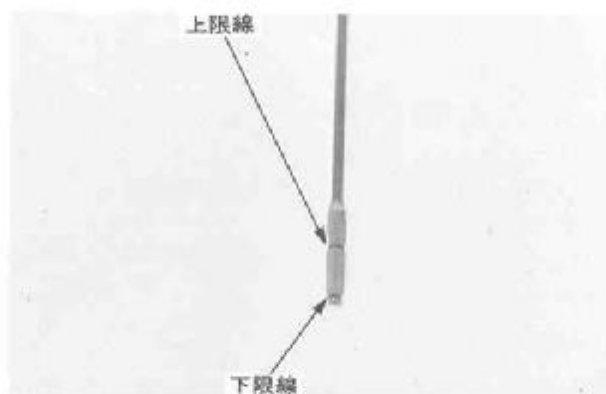
オイルの汚れが著しい場合はオイルを交換する。

指定エンジン オイル：

- ・ホンダ純正オイル ウルトラGP(4サイクル 2輪車用、SAE10W-40またはSAE20W-50)



3-2の表に従い使用する地域の外気温に適した粘度のオイルを使用すること。



《エンジン オイルの交換》



エンジンを暖機運転してオイルを暖めた後に抜取る。

オイル レベル ゲージを取外す。

ドレン ボルトを外して、オイルを完全に抜取る。

キル スイッチをOFFにしてスタータ モータを2-3秒回転させて残ったオイルを排出する。

ドレン ボルトをきれいに洗ってから取付ける。

締付けトルク：3.5-4.0kg-m



シーリング ワッシャが損傷している場合は交換する。

指定エンジン オイルを注入口より注入する。

エンジン オイル容量：

オイル交換時：2.2ℓ

オイル、オイル フィルタ交換時：2.4ℓ

エンジン分解時：2.7ℓ

オイル漏れの無い事を確認した後、オイル レベルを確認する。

《オイル クリーナの交換》

推奨交換時期：初回 18,000km

以後 12,000km毎

エンジン オイルを抜く。

オイル フィルタ取付けボルトを外しオイル フィルタ カバーを取外す。

オイル フィルタを取外す。

オイル フィルタ取付けボルトとオイル フィルタ カバーからO-リングを取外す。

新品のO-リングを取付け、オイルを塗布する。

スプリング、新しいオイル フィルタを取付け、オイル フィルタ カバーを取付ける。

オイル フィルタ取付けボルトを締付ける。

締付けトルク：1.5-2.0kg-m

指定エンジン オイルを注入口より注入する。

オイル漏れの無い事を確認した後オイル レベルを点検する。

(⇒ 2-16)

燃料装置

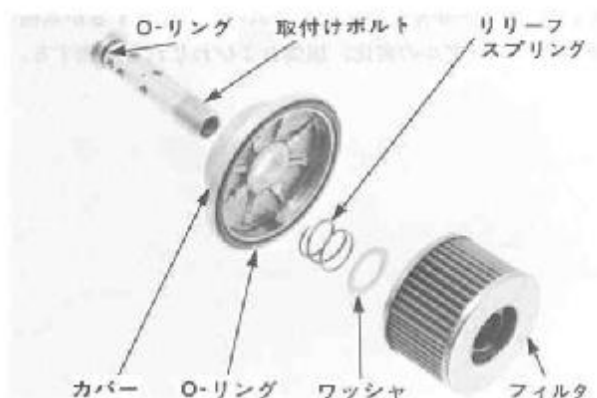
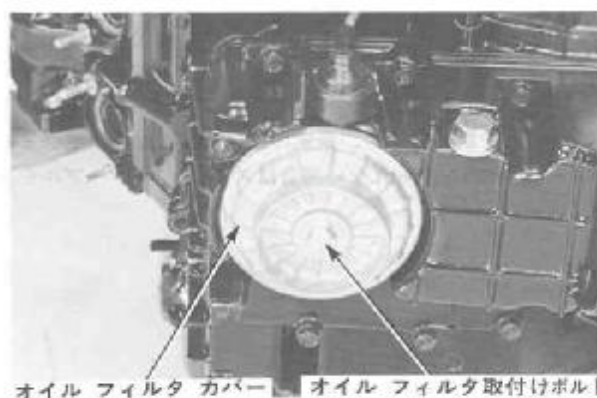
《スロットル バルブとチョーク レバーの状態》

スロットル グリップ部の遊びを点検する。

遊び：2-6mm

スロットル ケーブルの劣化、損傷およびねじれを点検する。

ハンドルが全ての向きでスロットル グリップがスムーズに作動することを確認する。

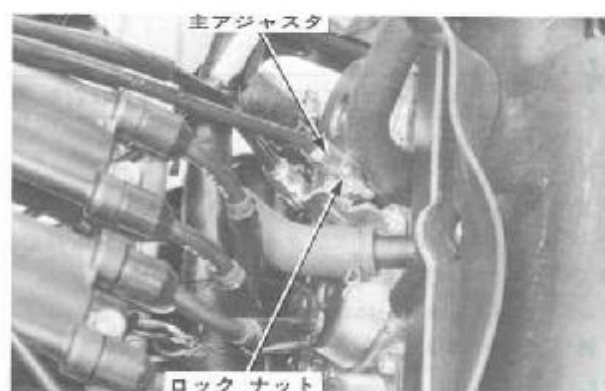


点検、調整

遊びの主調整はキャブレター部で行う。

フューエル タンクを取外す。(⇒4-3)

引き側のスロットル ケーブルのロック ナットをゆるめ、主アジャスタを回して遊びの調整を行う。



微調整はスロットル ホルダ部で行う。

ロック ナットをゆるめ、副アジャスタを回して遊びの調整を行う。

アジャスタを調整しても、規定の遊びが得られない場合または、スムーズな作動が得られない場合はスロットル ケーブルを交換する。

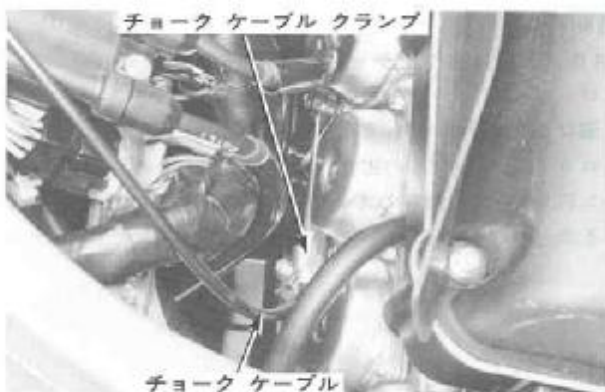


チョーク レバーが全閉、全開にスムーズに作動するか点検する。
チョーク ケーブルの劣化、損傷およびねじれを点検する。



チョーク レバーを全閉、全開に作動し、キャブレターのバイスタータ バルブが全閉、全開になることを確認する。

調整は、チョーク ケーブル クランプをゆるめて、ケーブルのクランプ位置を換えて行う。



〈フューエル ストレーナの詰まり〉

シートを外し、フューエル タンク取付けボルト、ナットを外取す。

フューエル コックを“OFF”にする。

ストレーナ カップを外し、O-リングおよびストレーナ スクリーンをフューエル コック ボディより取外す。

ストレーナ カップおよびストレーナ スクリーンをきれいな洗油で洗淨する。

ストレーナ スクリーンをコック ボディへ取付ける。

新品のO-リングを組付けてからストレーナ カップを締付ける。



フューエル ストレーナ カップを締過ぎないようにすること。

取付け後はフューエル コックを“ON”にして漏れのない事を確認する。

冷却装置

〈水量〉



- ・ラジエータ液量点検を行う時は車体を垂直にする。
- ・ラジエータ液量点検は、リザーバ タンクで行うこと。

R.サイド カバーを取外す。

リザーバ タンクのラジエータ液面が“UPPER”（上限）と“LOWER”（下限）の間にあることを確認する。

ラジエータ液面が“LOWER”（下限）以下の時は、指定ラジエータ液（補充液または原液をうすめて使用する）を“UPPER”（上限）まで補充する。

指定ラジエータ液：ホンダ純正ウルトラ ラジエータ液
（標準濃度30%）

その他

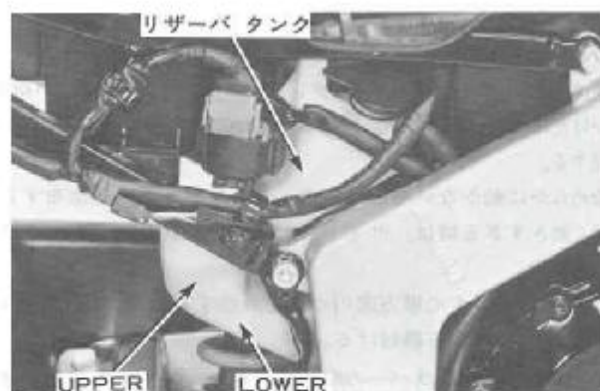
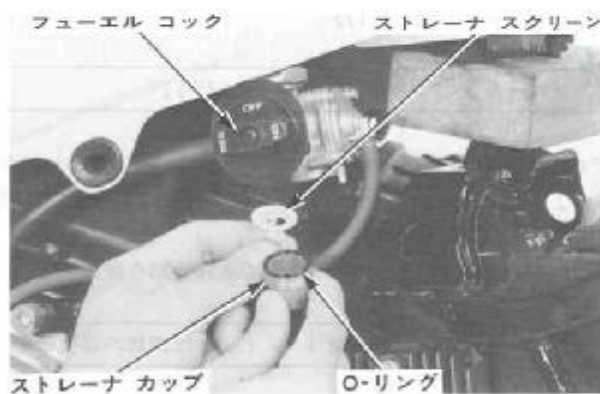
灯火装置

〈ヘッドライト〉

垂直方向調整ビスをドライバで回してヘッドライトの垂直方向の光軸調整を行う。

R.フェアリング インサイド カバーを外す。

水平方向調整ビスをドライバで回して、ヘッドライトの水平方向の光軸調整を行う。



点検、調整

《ストップ ライト (制動灯)》



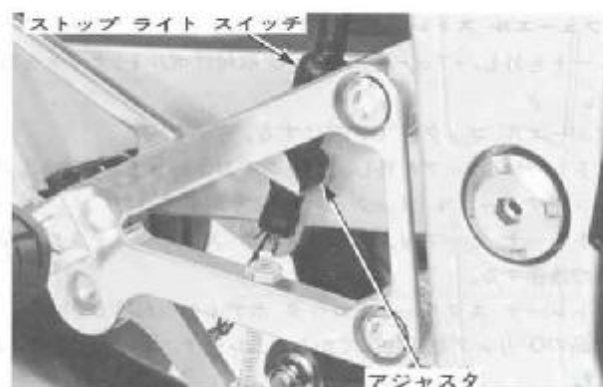
ブレーキ ペダルの高さの調整後に行う。

ブレーキ ペダルを 20 mm 踏込んだ時にストップ ライトが点灯するように、スイッチを押さえながらアジャスタを回して調整する。

調整後、ブレーキ ペダルを作動して点灯時期を確認する。



フロント ブレーキ ライト スwitchは調整の必要はない。



サイド スタンド

フレームを支持台などで支え、リヤ ホイールを持ち上げる。右の写真のようにサイド スタンドの先端に2.0-3.0kgの荷重をかけた時にサイド スタンドがなめらかに動いて収納されるか確認する。

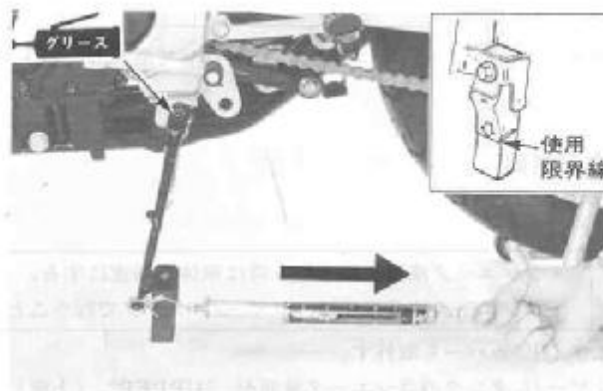
なめらかに動かない時は、ピボット部にグリースを塗布する。軽く動きすぎる時は、サイド スタンド スプリングのへたりを点検する。

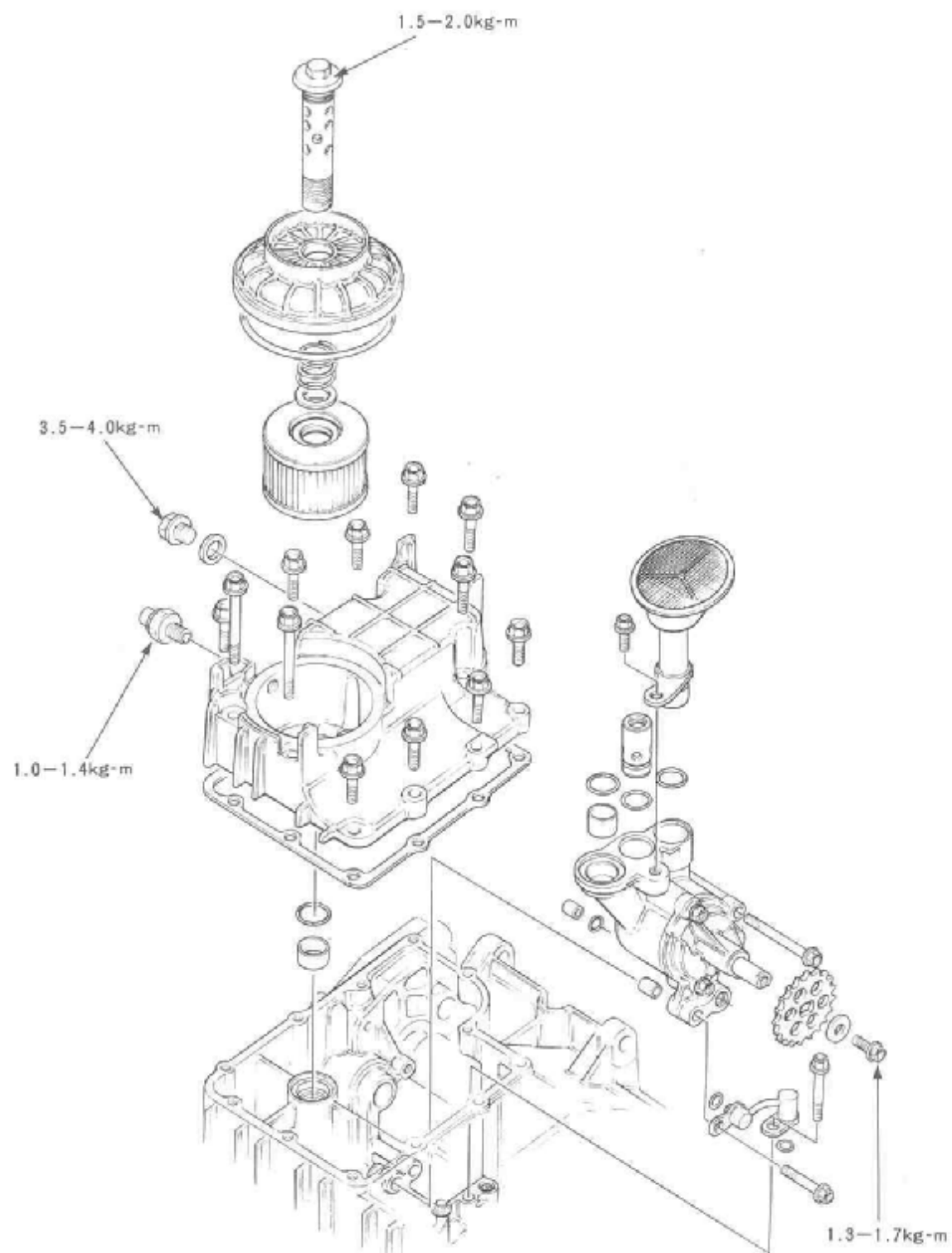
サイド スタンドの横方向のガタを点検する。ガタがある時は、ピボット ボルトを締め付ける。

サイド スタンド ラバーの摩耗を点検し、使用限界線まで摩耗したラバーは交換する。

締め付けトルク：

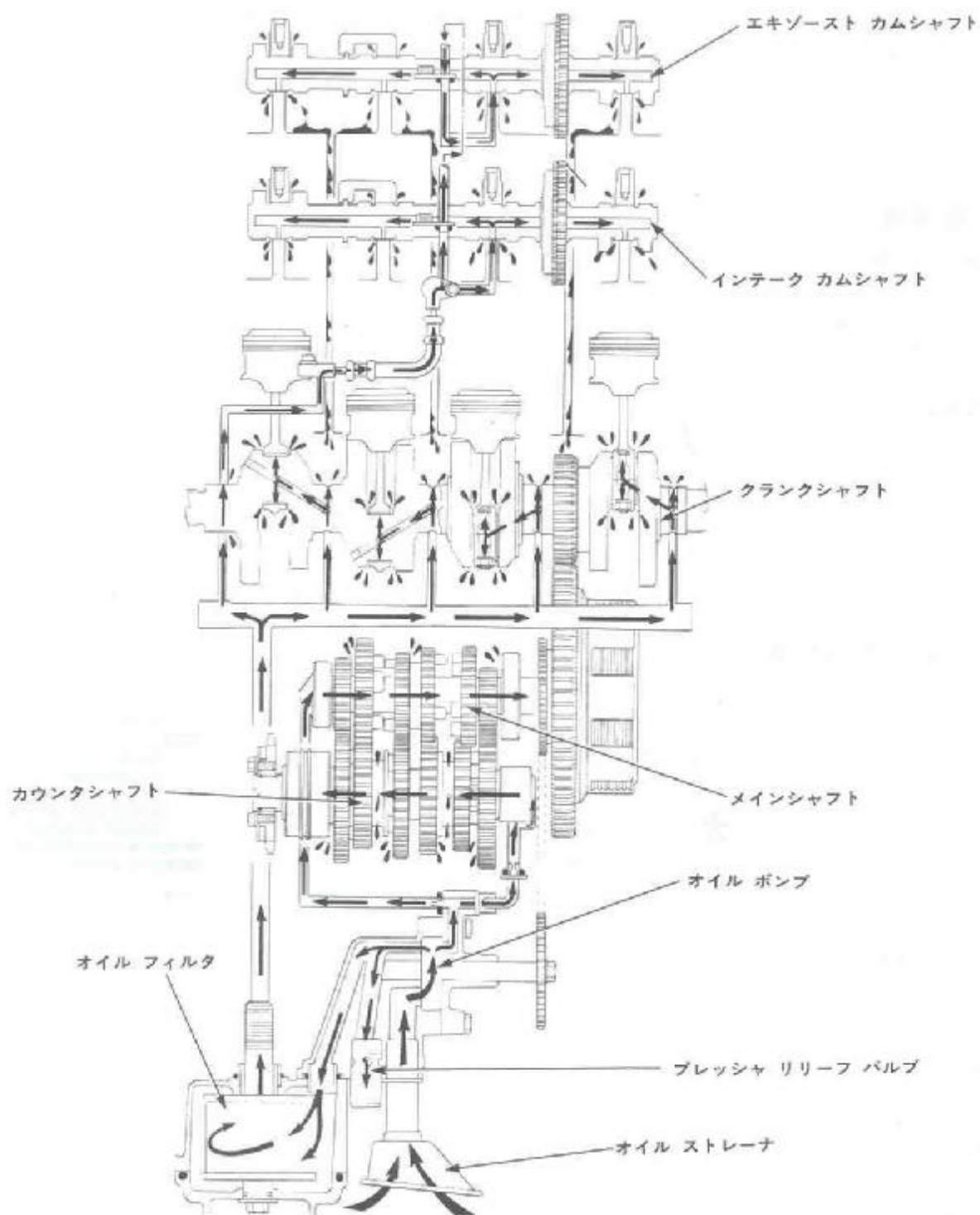
サイド スタンド ブラケット：2.5-3.0kg-m





3. オイル潤滑系統

潤滑経路図



分解図.....	3-0	オイル ストレーナ, プレッシャ
潤滑経路図.....	3-1	リリーフ バルブの取外し..... 3-4
整備情報.....	3-2	オイル ポンプの取外し..... 3-5
故障診断.....	3-3	オイル ポンプの取付け..... 3-8
油圧点検.....	3-4	オイル ストレーナ, プレッシャ
		リリーフ バルブの取付け..... 3-8

整備情報

作業上の注意

- 本章の作業は全て車上整備で行える。
- オイル ポンプ脱着時は、エンジン内部に異物が入らないよう注意する。
- オイル ポンプが使用限界の場合はAssyで交換すること。

整備基準

単位: mm

項 目	基 準	標 準 値	使 用 限 度
オイル ポンプ	ロータ チップ隙間	0.15	0.20
	ポンプ ボディとアウト ロータの隙間	0.15-0.22	0.35
	ロータとボディの隙間	0.02-0.07	0.10
	吐 出 圧	4.0-5.0kg/cm ² (6,000rpm, 油温60℃)	

エンジン オイルの仕様

エンジン オイル容量	2.2ℓ (オイル交換時), 2.4ℓ (フィルタ・オイル交換時), 2.7ℓ (全容量)	
指定エンジン オイル	<p>・“ホンダ純正オイル ウルトラGP(4 サイクル二輪車用, SAE10W-40またはSAE20W-50)”</p> <p>* 右表に従い使用する地域の外気温に適した粘度のオイルを使用すること。</p>	<p>気温と粘度との関係</p>

締め付けトルク

オイル ドレン ボルト	3.5-4.0kg-m
オイル フィルタ取付けボルト	1.5-2.0kg-m
オイル プレッシャ スイッチ	1.0-1.4kg-m (ネジ部にシール剤塗布)
オイル ポンプ ドリブン スプロケット ボルト	1.3-1.7kg-m (ネジ部にネジ ロック剤塗布)

工具

専用工具

オイル プレッシャ ゲージ アタッチメント	07510-4220100
-----------------------	---------------

計測工具

オイル プレッシャ ゲージ	07506-3000000
---------------	---------------

故障診断

オイル レベルが低い

- ・自然にオイルを消費した
- ・オイル漏れ
- ・ピストン リングの摩耗
- ・バルブ ガイドまたはシールの摩耗

オイルの汚れ

- ・オイル またはフィルタの交換をしていない
- ・ヘッド ガスケットの損傷
- ・ピストン リングの摩耗

油圧が低い

- ・オイル レベルが低い
- ・プレッシャ リリーフ バルブが閉じない
- ・オイル ストレーナの詰まり
- ・オイル ポンプの摩耗
- ・オイル漏れ
- ・正しい推奨オイルを使用していない

油圧が高い

- ・プレッシャ リリーフ バルブが開かない
- ・オイル フィルタ、オイル通路、オイル オリフィスの詰まり
- ・正しい推奨オイルを使用していない

油圧がない

- ・オイル レベルが低すぎる
- ・オイル ポンプ ドライブ スプロケットの損傷
- ・オイル ポンプ ドライブ チェンの損傷
- ・オイル ポンプの損傷
- ・内部のオイル漏れ

オイル潤滑系統

油圧点検



測定はエンジン暖機運転完了後に行う。

オイル プレッシャ スイッチのカバーおよびビスを外し、油圧警告灯のワイヤの接続を外す。
オイル プレッシャ スイッチを取外す。
オイル プレッシャ ゲージをプレッシャ スイッチ穴に接続する。
オイル量を点検する。

エンジンを始動させ約6,000rpmで油圧を測定する。

標準油圧：4.0～5.0kg/cm²(6,000rpm, 油温60℃)

エンジンを停止する。

オイル プレッシャ スイッチのネジ部にシーล剤を塗布し締付ける。

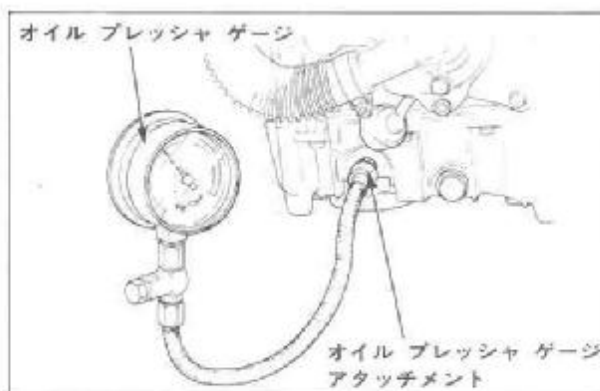
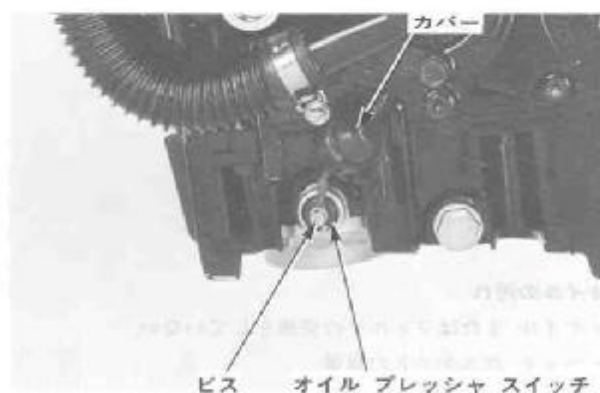
締め付けトルク：1.0～1.4kg・m

油圧警告灯ワイヤを接続する。

エンジンを再始動し、油圧警告灯がエンジン始動後1～2秒で消灯するか確認する。

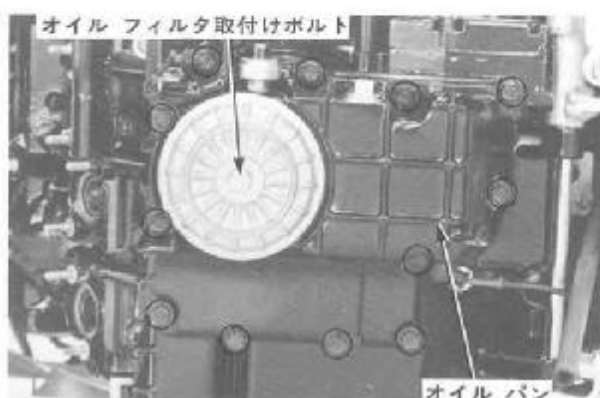
専用工具 オイル プレッシャ ゲージ アタッチメント
07510-4220100

計測工具 オイル プレッシャ ゲージ
07506-3000000

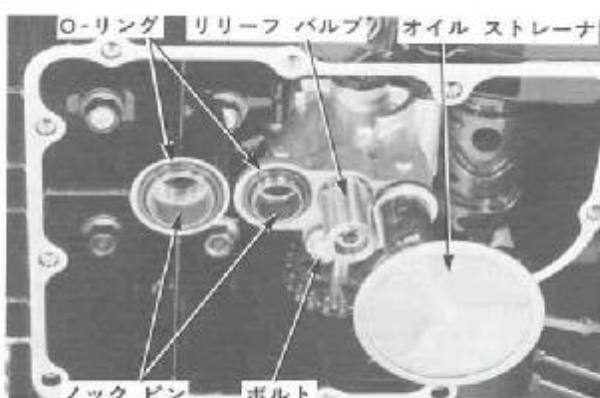


オイル ストレーナ、プレッシャ リリーフ バルブの取外し

オイル プレッシャ スイッチのカバーおよびビスを外す。
エキゾースト パイプを取外す。(⇒16-2)
エンジン オイルを抜く。(⇒2-17)
オイル フィルタ取付けボルトを取外す。
ボルト12本を外して、オイル パン、ガスケットを取外す。



ボルトを外し、オイル ストレーナをオイル ポンプから取外し、オイル ストレーナを清掃する。
オイル プレッシャ リリーフ バルブを取外す。
O-リング、ノック ピンを取外す。

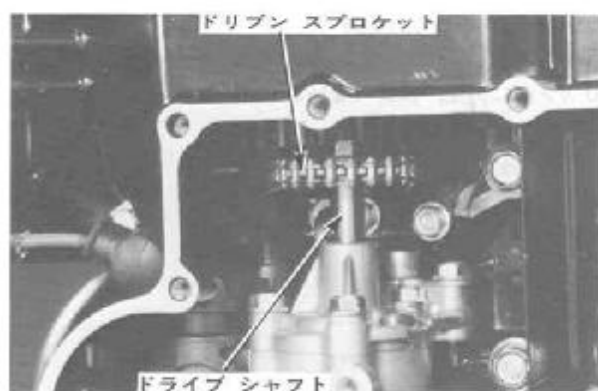


オイル ポンプの取外し

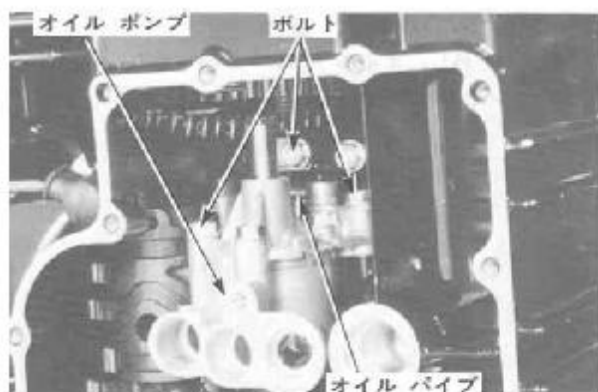
オイル ストレーナ、プレッシャ リリーフ バルブを取外す。

(⇒3-4)

ボルト、ワッシャを外して、オイル ポンプ ドライブ シャフトよりドライブ チェンと共にドリブン スプロケットを取外す。



ボルト 3 本を外して、オイル ポンプ、オイル パイプを取外す。
ノック ピンを外す。



リリーフ バルブの分解

スナップ リングを外し、リリーフ バルブ ボディを分解する。



リリーフ バルブの点検、組立て

スプリングのへたり、損傷、バルブおよびボディの傷、摩耗、損傷を点検する。

リリーフ バルブを組立てる。

O-リングに劣化、損傷のないことを確認する。



オイル潤滑系統

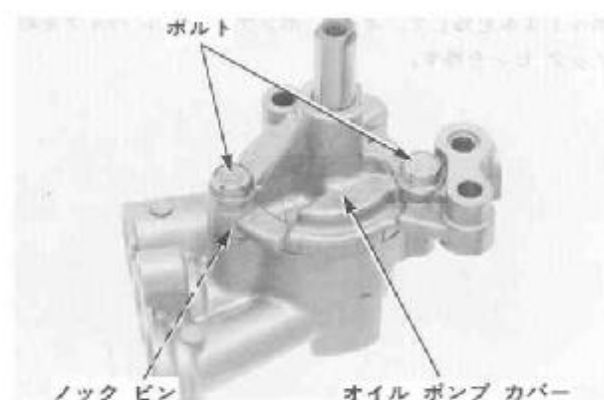
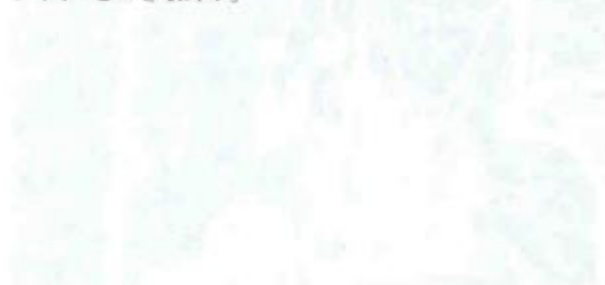
オイル パイプの点検

オイル パイプの通路に詰まり、漏れがないか点検する。
O-リングに劣化、損傷のないことを確認する。

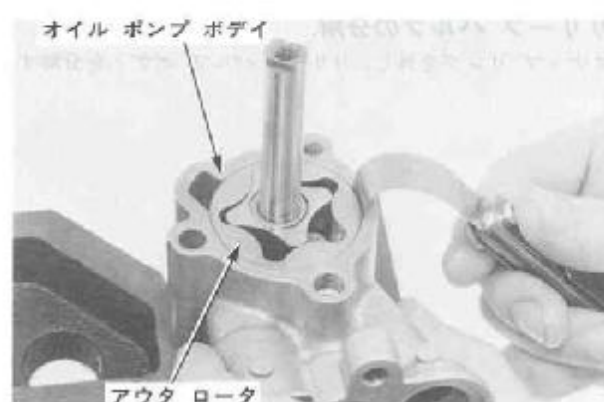


オイル ポンプの分解、点検

ボルト 2 本を外し、オイル ポンプ カバーを取外す。
ノック ピンを取外す。



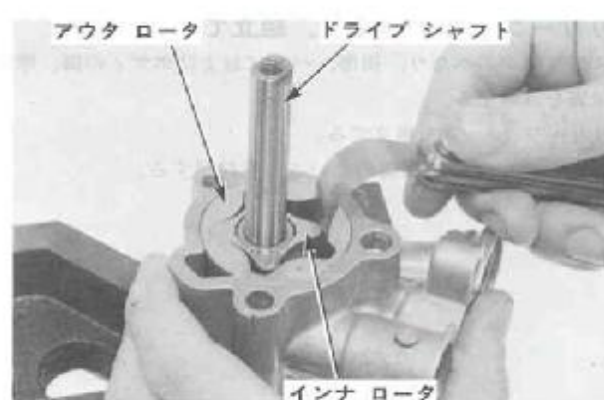
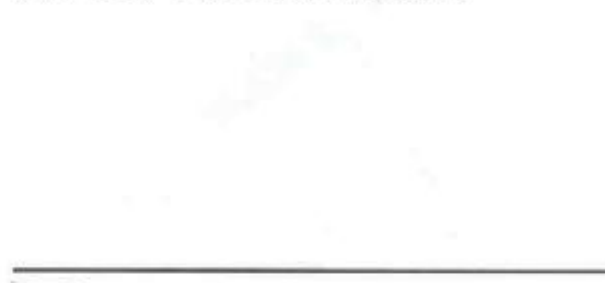
オイル ポンプ ボディとアウタ ロータの隙間を測定する。
使用限度：0.35mm以上交換



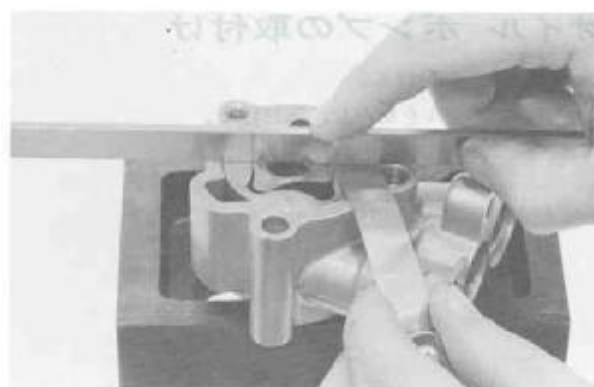
オイル ポンプ インナ ロータとアウタ ロータの隙間 (チップ 隙間) を測定する。

使用限度：0.20mm以上交換

オイル ポンプ ドライブ シャフトを取外す。



インナ、アウト ロータ端面とポンプ ボディの隙間を測定する。
使用限度：0.10mm以上交換

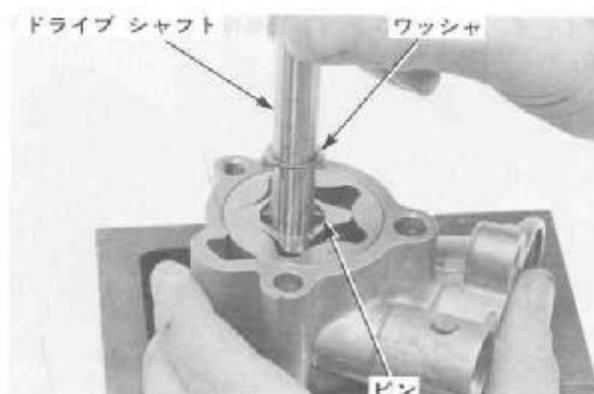


オイル ポンプの組立て

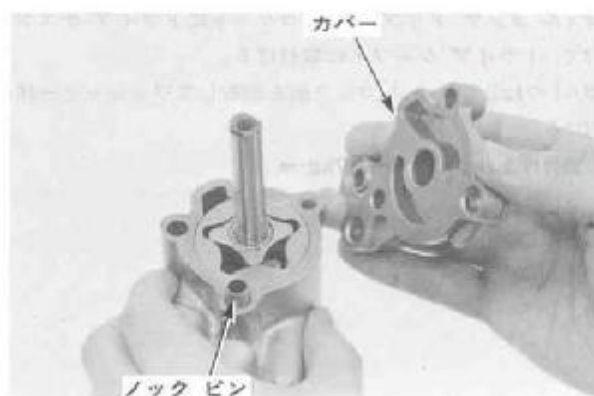
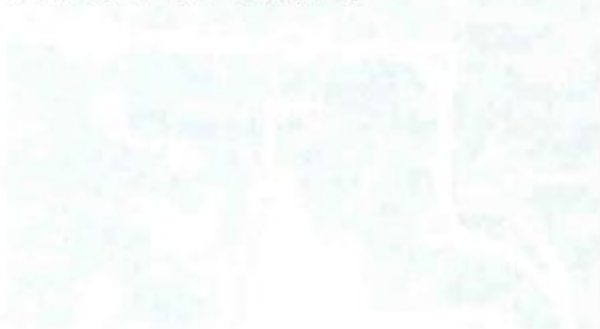


各部品は組立て前に洗浄し、ゴミなど付着させないように注意すること。

オイル ポンプの潤滑部分に推奨エンジン オイルを塗布する。
オイル ポンプ シャフトにピンを差込み、スラスト ワッシャを取付けて、インナ ロータの凹部とピンを合わせて、ドライブ シャフトをオイル ポンプ ボディに取付ける。



オイル ポンプ ボディにノック ピンを取付ける。
オイル ポンプ カバーを取付ける。



ボルト 2本を取付け、ドライブ シャフトを回して、スムーズに回転することを確認する。

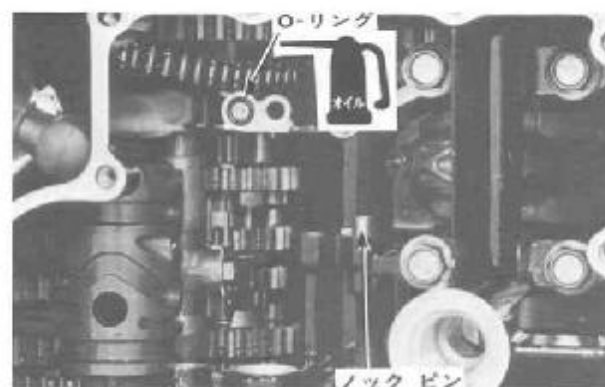


オイル潤滑系統

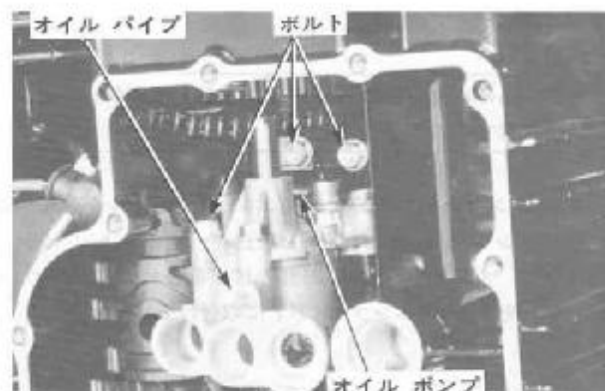
オイル ポンプの取付け

ノック ピンを取付ける。

O-リングにオイルを塗布し、取付ける。



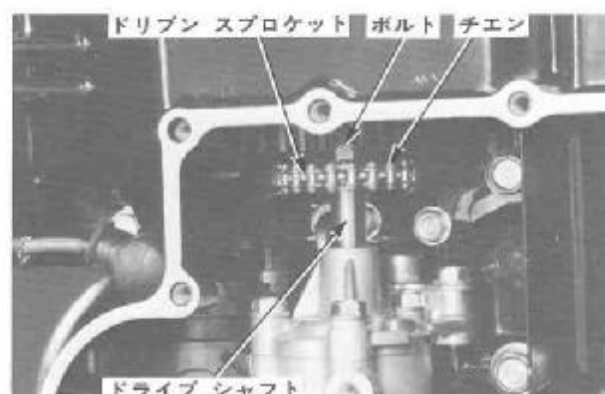
オイル ポンプ、オイル パイプを取付け、ボルト 3 本を締付ける。



オイル ポンプ ドライブ スプロケットにドライブ チェンを付けて、ドライブ シャフトに取付ける。

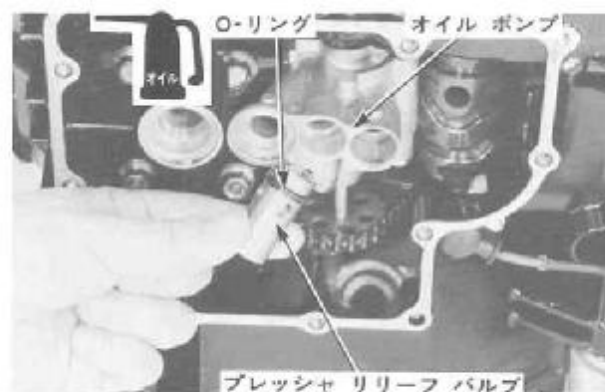
ボルトのねじ部にネジ ロック剤を塗布してワッシャと一緒に締付ける。

締付けトルク：1.3-1.7kg-m

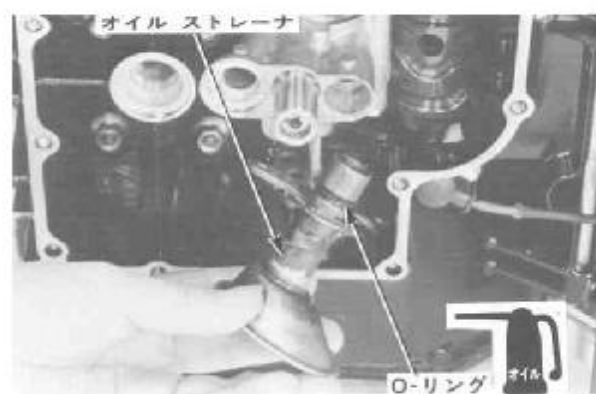


オイル ストレーナ、プレッシャ リリーフ バルブの取付け

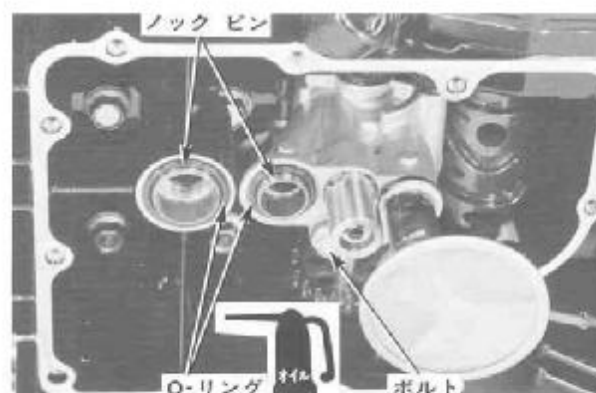
プレッシャ リリーフ バルブのO-リングにオイルを塗布し、オイル ポンプに取付ける。



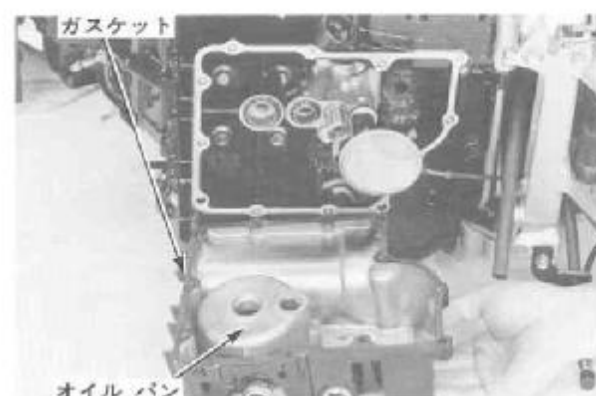
オイル ストレーナのO-リングにオイルを塗布し、オイル ポンプに取付ける。



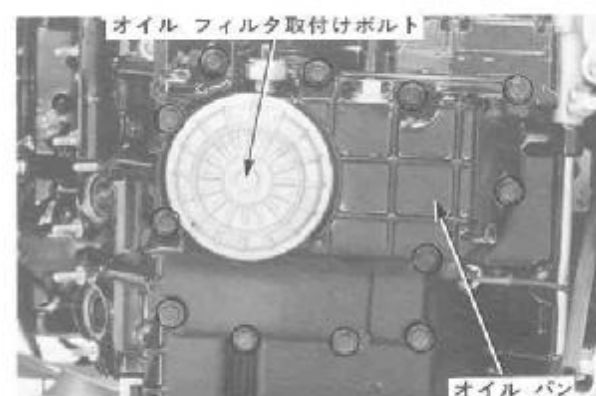
オイル ストレーナのボルトを締付ける。
 ノック ピンを取付けて、O-リングにオイルを塗布し、取付ける。



オイル パンを清掃し、新品のガスケットと共に取付ける。



12本のオイルパン取付けボルトを取付ける。
 オイル フィルタ取付けボルトを取付ける。
 締付けトルク：1.5-2.0kg-m



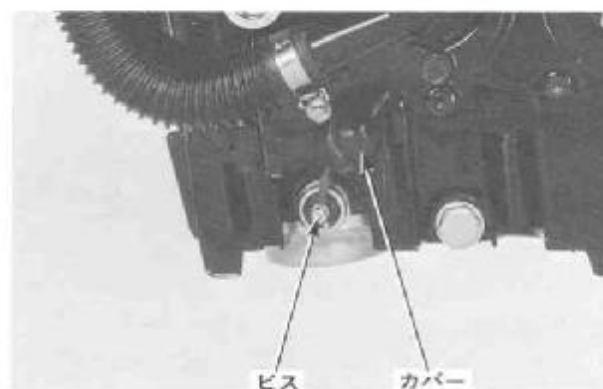
オイル潤滑系統

オイル プレッシャ スイッチのビスを締付け、カバーを取付ける。

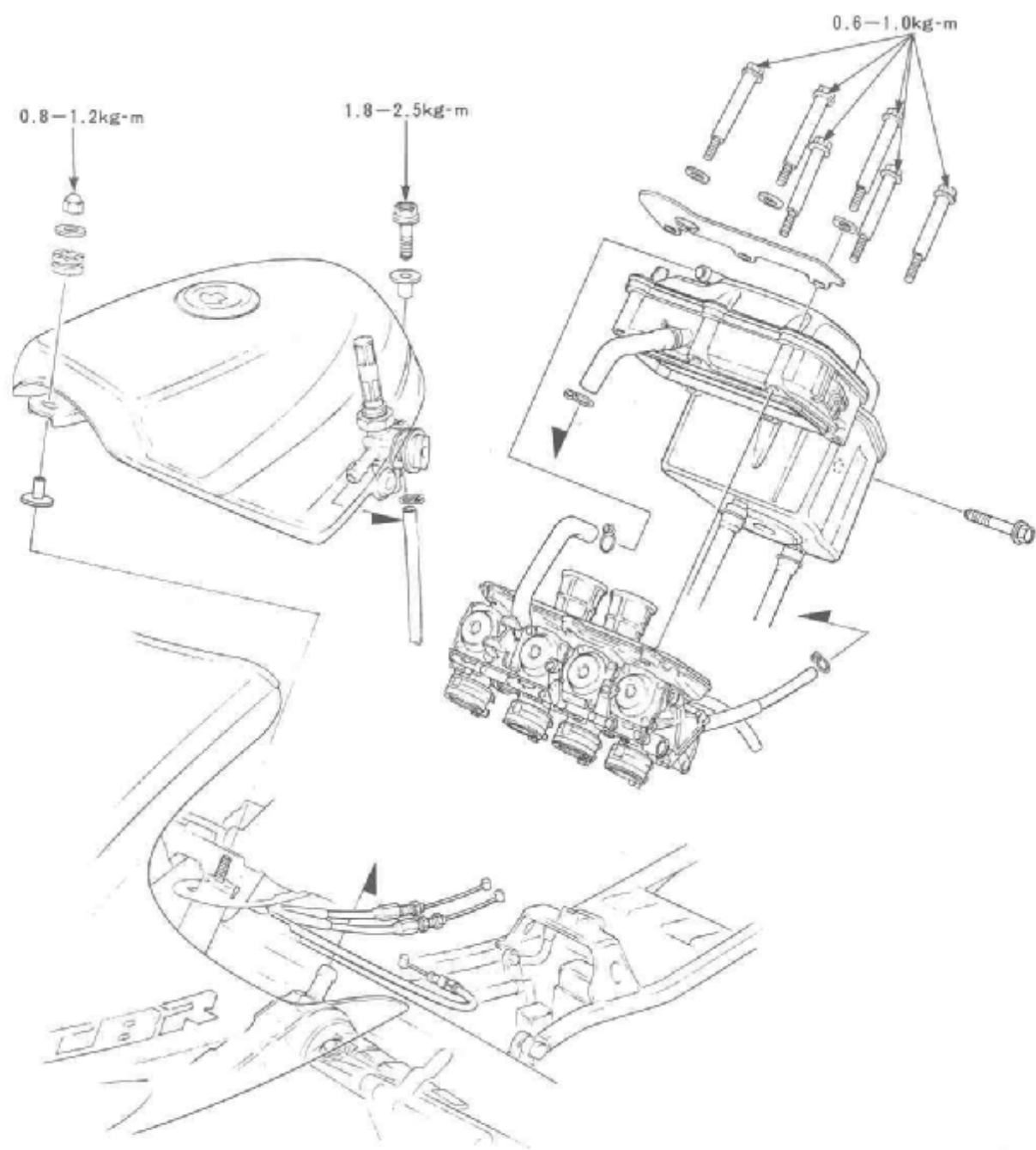
エンジン オイルを注入する。(⇒2-17)

エキゾースト パイプを取付ける。(⇒16-2)

エンジンを始動し、オイル漏れのないことを確認する。



分解図



4. フューエル システム

分解図	4-0	エア クリーナ ケース	4-6
整備情報	4-1	キャブレタ	4-8
故障診断	4-2	パイロット スクリュの調整	4-18
フューエル タンク	4-3	キャブレタの同調調整	4-19
フューエル オート コック	4-4		

整備情報

作業上の注意

- ・ケーブル類は無理にねじったり強く折曲げないこと。変形や損傷を受けたケーブルは作動不良の原因となる。
- ・ガソリンを取扱う場合は、火気に十分注意する。
- ・O-リング類の取付け位置には注意し、組立て時には新品と交換する。
- ・分解前にフロート チャンバのドレン スクリュをゆるめ、キャブレタ内のガソリンを排出し、受皿などに受けること。
- ・バキューム チャンバ、フロート チャンバはキャブレタを分離しなくても整備できる。

整備基準

項 目		標 準 値
ベンチュリ径		8 mm相当
セッティング マーク		VG01A
油 面		7 mm
メイン ジェット		#85
スロー ジェット		#35
アイドル回転数		1,500±100rpm
スロットル グリップの遊び		2 - 6 mm
パイロット スクリュ戻し回転数		2-1/2回転
フューエル タンク容量	全 容 量	14 ℓ
	リザーブ	2.5 ℓ

締付けトルク

フューエル コック	2.0-2.5kg-m
フューエル タンク取付けナット	0.8-1.2kg-m
フューエル タンク取付けボルト	1.8-2.5kg-m
エア クリーナ ケース	0.6-1.0kg-m
エア クリーナ ダクト	0.5-0.8kg-m

工具

共通工具

フロート レベル ゲージ	07401-0010000
--------------	---------------

計測工具

バキューム ゲージ	07404-0020000
-----------	---------------

故障診断

スタータは回るが始動しない

- ・タンクに燃料がない
- ・キャブレータに燃料が来ていない
- ・エンジン内に燃料が行きすぎている
 - ーフューエル フィルタの詰まり
 - ーフューエル チューブの詰まり
 - ーフロート バルブが固着している
 - ー油面調整不良
 - ーフューエル タンク キャップの通気穴の詰まり
 - ーフューエル オート コックの不良
 - ーバキューム チューブの詰まり、破損
- ・プラグの火花がでない（⇒18章）
- ・エア クリーナ エLEMENTの詰まり
- ・吸気系統のエア吸込み
- ・スロットル グリップの作動不良

始動困難、または始動してもすぐとまる

- ・点火不良（⇒18章）
- ・同調不良
- ・キャブレータ不良
- ・燃料の汚れ
- ・吸気系統のエア吸込み
- ・アイドル調整不良
- ・バイスタータ バルブの作動不良
- ・チョーク レバー、ケーブルの不良
- ・タペット隙間調整不良（⇒2章）

アイドル不安定

- ・点火不良（⇒18章）
- ・アイドル調整不良
- ・同調不良
- ・キャブレータ不良
- ・燃料の汚れ
- ・エア クリーナの詰まり
- ・吸気系統のエア吸込み
- ・タペット隙間調整不良（⇒2章）

加速時のミス ファイヤ

- ・点火不良（⇒18章）
- ・混合気が薄すぎる

アフタ パーン

- ・点火不良（⇒18章）
- ・混合気が薄すぎる

力不足および燃費が悪い

- ・燃料系統の詰まり
- ・点火不良
- ・エア クリーナ エLEMENTの詰まり

混合気が薄すぎる

- ・燃料ジェット類の詰まり
- ・バキューム ピストンの作動不良
- ・フロート バルブの不良
- ・油面が低すぎる
- ・フューエル タンク キャップの通気穴の詰まり
- ・フューエル ストレーナ スクリーンの詰まり
- ・フューエル チューブの折れ、つぶれ、詰まり
- ・エア ベント チューブの詰まり
- ・吸気系統のエア吸入
- ・フューエル フィルタの詰まり
- ・フューエル オート コックの不良
- ・バキューム チューブの詰まり、破損
- ・パイロット スクリューの調整不良

混合気が濃すぎる

- ・チョーク レバーを引いたままになっている
- ・フロート バルブの作動不良
- ・油面が高すぎる
- ・エア ジェット類の詰まり
- ・エア クリーナ エLEMENTの汚れ
- ・パイロット スクリューの調整不良

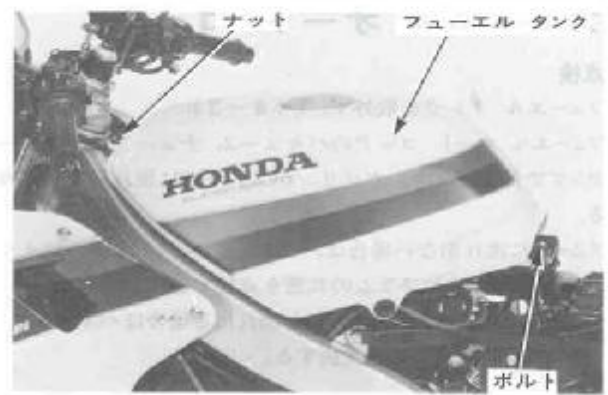
フューエル タンク

取外し



火 気 厳 禁

フューエル コックをOFFにする。
シート、サイド カバーを取外す。
タンク取付けボルト、ナットを外す。



バキュームおよびフューエル チューブを外してフューエル タンクを取外す。

タンク キャップの通気穴の詰まりを点検する。

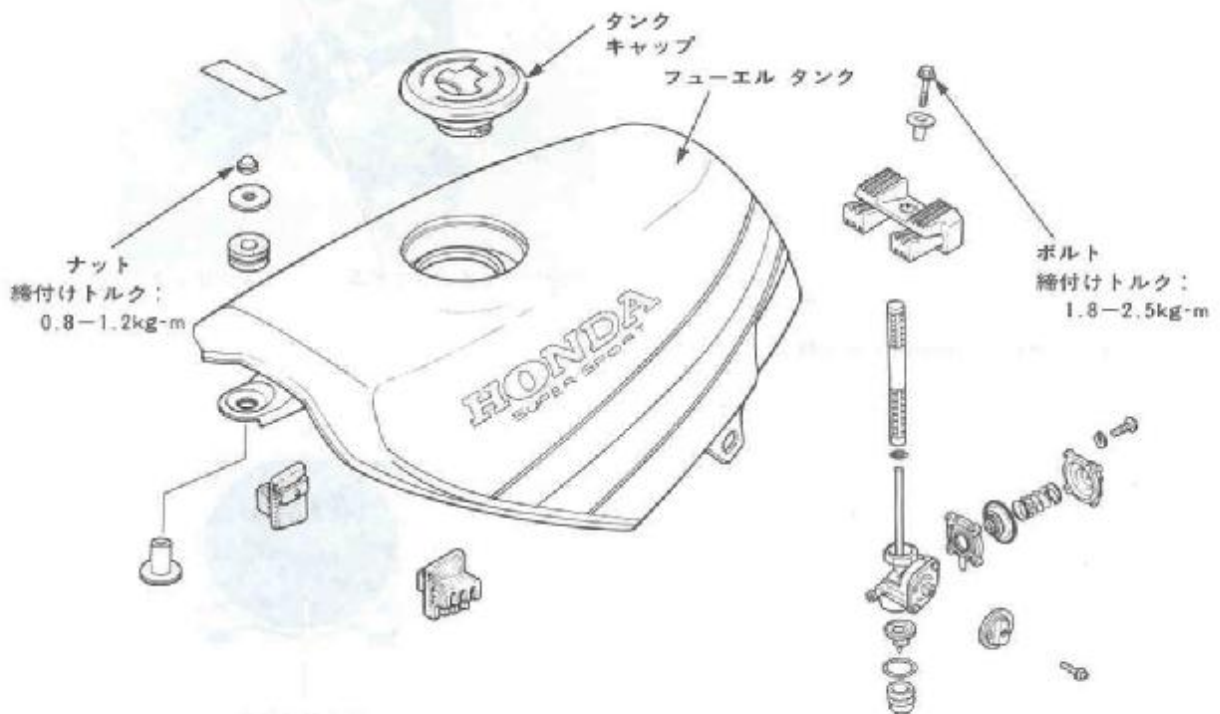


取付け

フューエル タンクの取付けは取外しの逆手順で行う。



取付け後ガソリン漏れのないことを確認する。



フューエル オート コック

点検

フューエル タンクを取外す。(⇒4-3)

フューエル オート コックのバキューム チューブにバキューム ポンプで負圧をかけ、ガソリンがスムーズに流れ出るか点検する。

スムーズに流れ出ない場合は、フューエル フィルタの詰まり、バキューム ダイアフラムの状態を点検する。

負圧をかけない状態でガソリンが流れ出る場合はバキューム ダイアフラムの不良なので交換する。



フューエル チューブの下にきれいな受け皿を置くこと。

分解

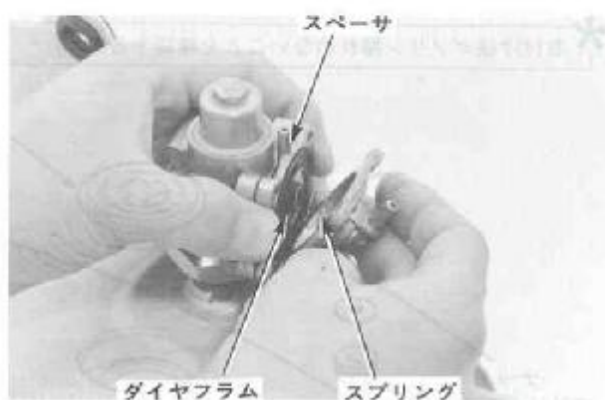
フューエル コック レバーを取外す。

ビス4本を外し、ダイヤフラム カバーを取外す。



スプリング、ダイヤフラム、スペーサを取外す。

ダイヤフラム スプリングのへたり、損傷を点検する。



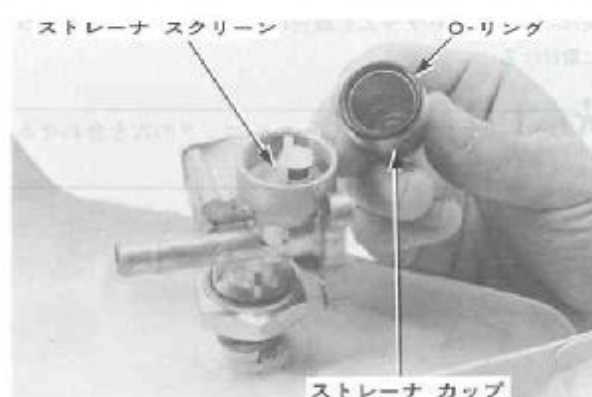
ダイヤフラムに劣化、破れ、損傷がないか点検する。



フューエル ストレーナ カップ、O-リング、ストレーナ スクリーンを取外す。

ストレーナ スクリーンを清掃する。

O-リングのへたりを点検する。

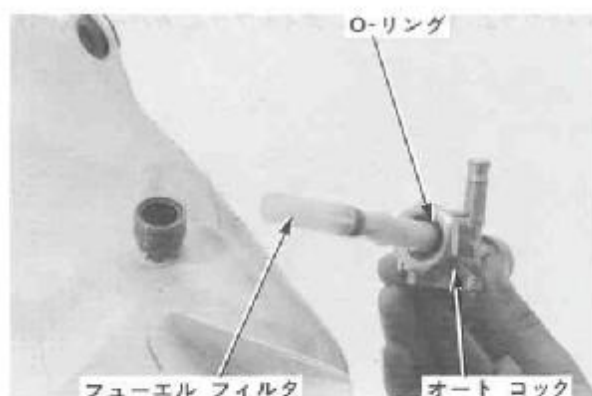


ロック ナットをゆるめ、フューエル オート コックをフューエル タンクから取外す。

フューエル フィルタ、O-リングを取外す。

フューエル フィルタを清掃する。

O-リングのへたりを点検する。



組立て

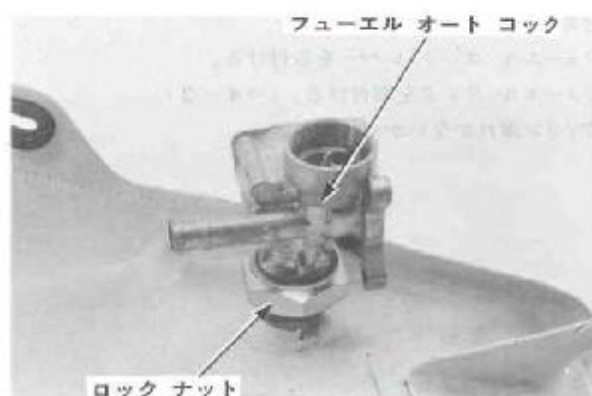
フューエル オート コックにフューエル フィルタ、O-リングを組付ける。

フューエル オート コックをフューエル タンクに取付ける。

締付けトルク：2.0-2.5kg・m



フューエル オート コックのロック ナットを締めすぎないように注意すること。

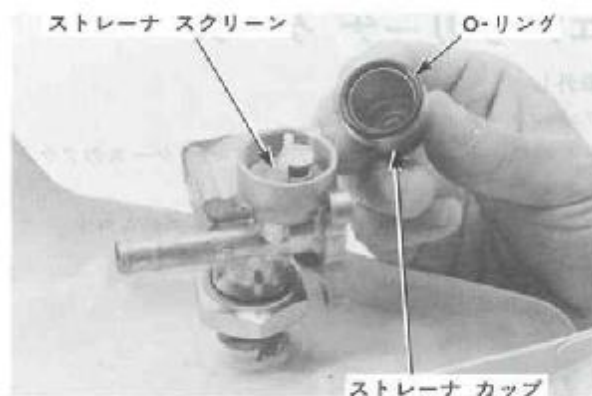


ストレーナ スクリーンを取付ける。

O-リングをストレーナ カップに取付け、カップをフューエル オート コックに取付ける。



フューエル ストレーナ カップを締めすぎないように注意すること。

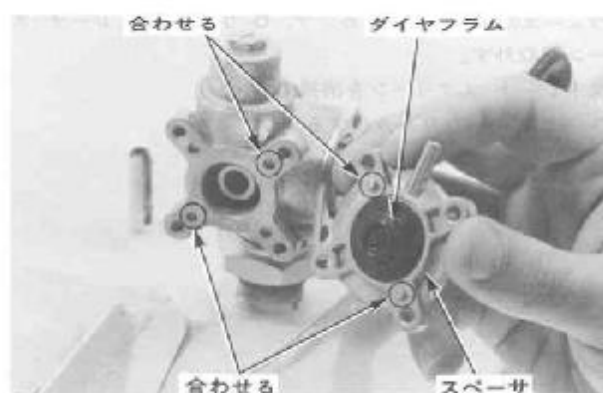


フューエル システム

スペーサにダイヤフラムを取付け、フューエル オート コック
に取付ける。



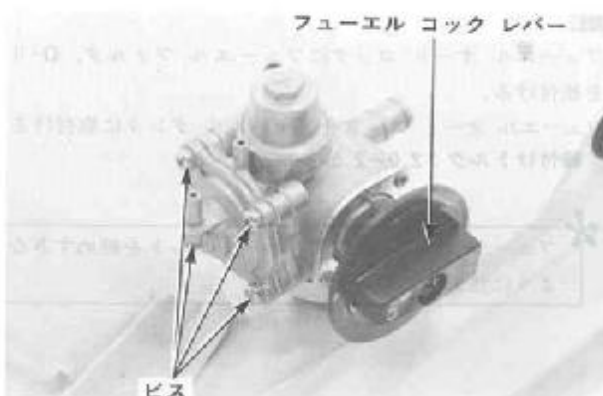
スペーサの突起部とフューエル コックの穴を合わせるこ
と。



ダイヤフラム スプリング、ダイヤフラム カバーを取付ける。



ビス 4 本を確実に締付ける。
フューエル コック レバーを取付ける。
フューエル タンクを取付ける。(→4-3)
ガソリン漏れがないか点検する。



エア クリーナ ケース

取外し

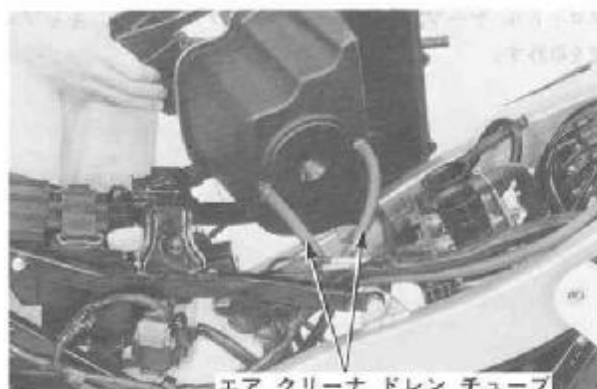
フューエル タンクを取外す。
メイン ワイヤ ハーネスをエア クリーナ ケースのクランプか
ら取外す。
ブリーザ チューブをエア クリーナ ケースから外す。



エア クリーナ取付けボルト 7 本を取外す。



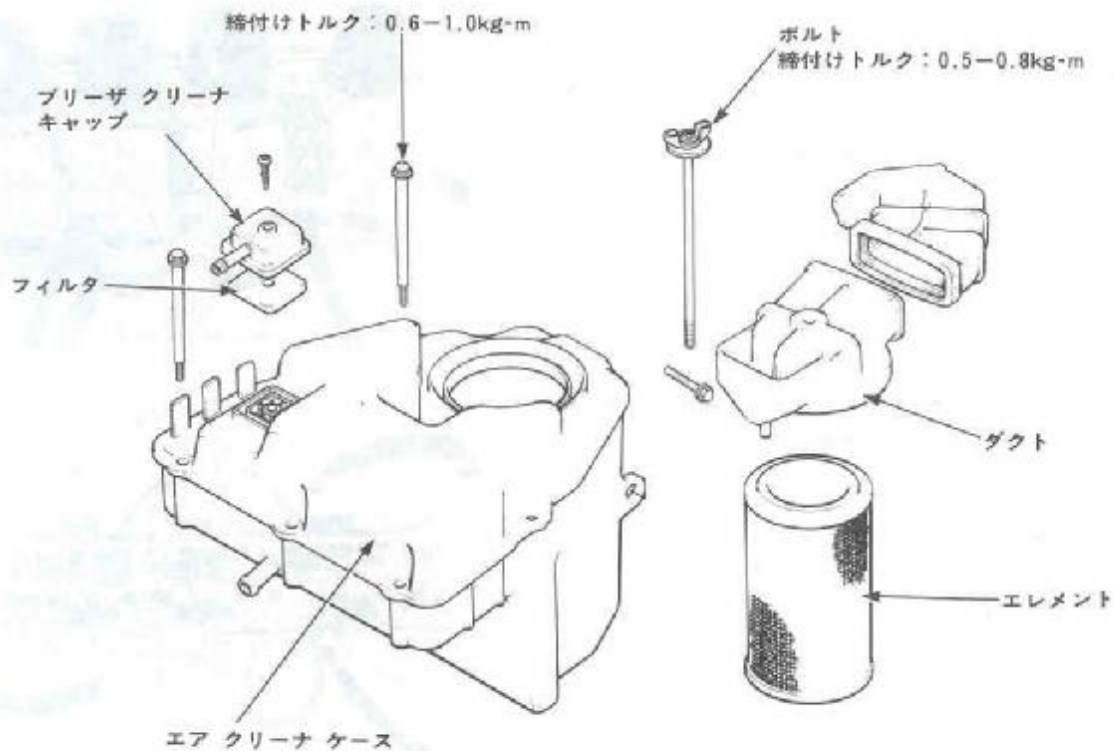
エア クリーナ ドレン チューブを外し、エア クリーナを取外す。



取付け

取付けは取外しの逆手順で行う。

* エア クリーナ ドレン チューブ、メイン ワイヤ ハーネスは正しく通すこと。(p1-22)



フューエル システム

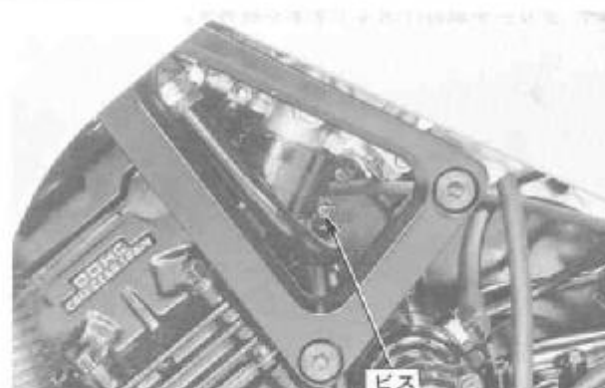
キャブレータ

取外し

フューエル タンクを取外す。(⇒4-4)

エア クリーナ ケースを取外す。(⇒4-6)

キャブレータ インシュレータ バンドのビス4本をゆるめる。
(シリンダ側の4個のバンド)



スロットル ケーブル、チョーク ケーブルを外し、キャブレータを取外す。

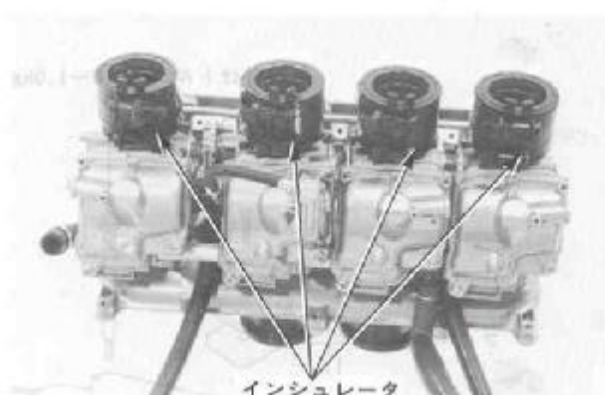


分解

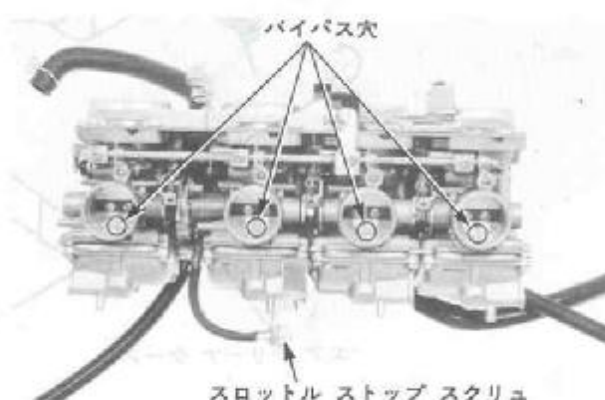


バキューム チャンバ、フLOAT チャンバの分解/組立ては分離しなくてもできる。

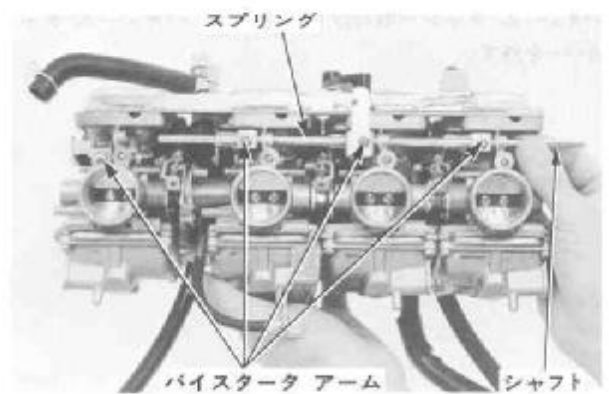
インシュレータをキャブレータから取外す。



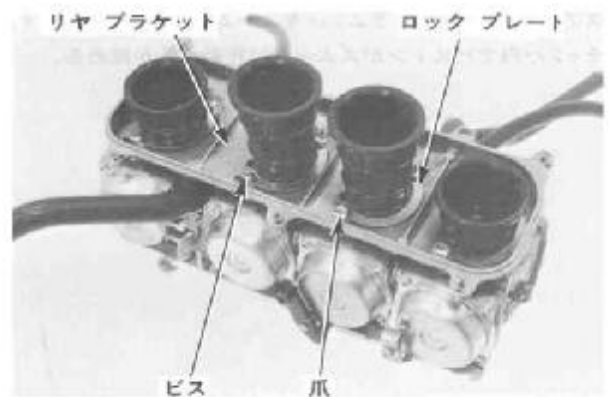
スロットル ストップ スクリュを回し、全キャブレータのバイパス穴が見えるようにセットしておく。



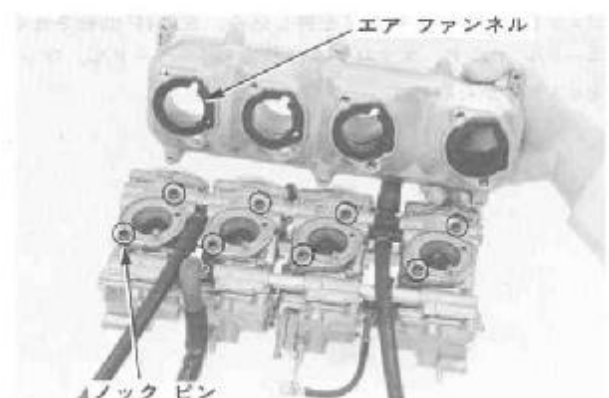
バイスタータ アームのボルトをゆるめ、バイスタータ アーム
シャフト、スプリングを取外す。
バイスタータ アームを取外す。



ロック プレートの爪を起こし、ビスを外し、リヤ ブラケット
を取外す。



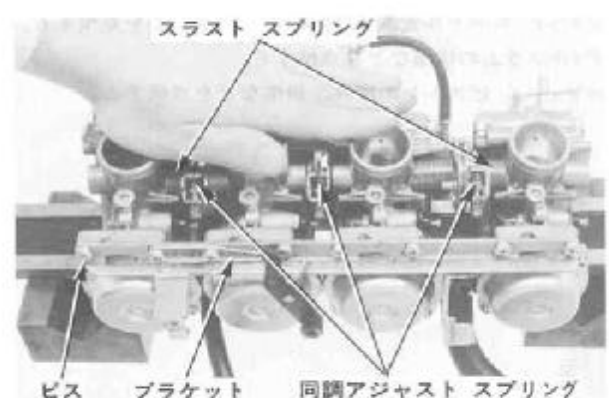
ノック ピン 8 個を取外す。
エア ファンネルの亀裂、損傷を点検する。



ビス 8 本を外し、フロント ブラケットを取外す。
キャブプレートを分離する。



- キャブプレート スラスト スプリング 2 本、同調アジャスト スプリング 3 本も同時に外れるので紛失しないこと。
- フューエルおよびエア ジョイント パイプを損傷しないように水平に分離すること。



フューエル システム

バキューム チャンバ取付けビスを外し、バキューム チャンバ カバーを外す。



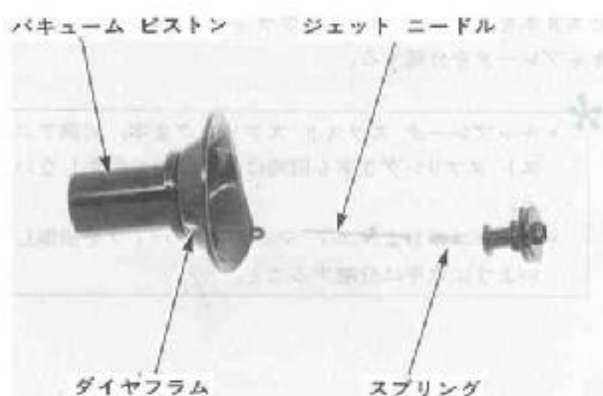
スプリング、ダイヤフラム、バキューム ピストンを取外す。
チャンバ内でピストンがスムーズに作動するか確かめる。



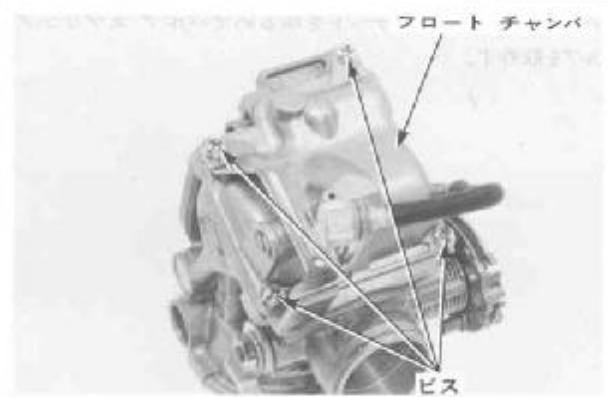
ジェット ニードル ホルダを押し込み、左に45°回転させる。
ニードル ホルダ、スプリング、ジェット ニードル、ワッシャ
をピストンから取外す。



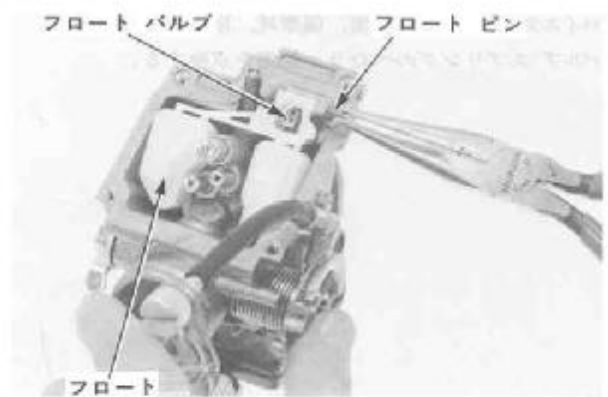
ジェット ニードル先端の摩耗、ねじれ、損傷を点検する。
ダイヤフラムの損傷などを点検する。
バキューム ピストンの摩耗、損傷などを点検する。



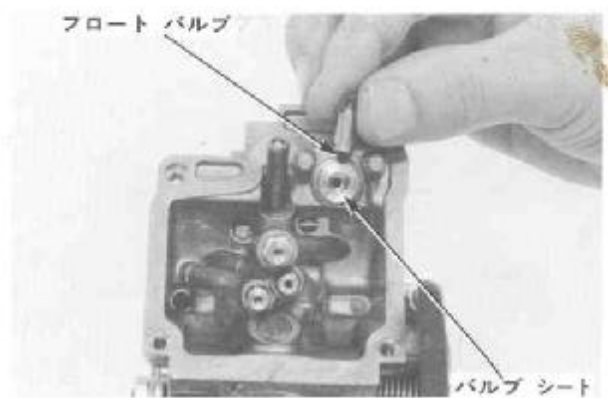
フロート チャンバ取付けビスを外す。
フロート チャンバを外す。



フロート ピンを取外し、フロート、フロート バルブを外す。
フロートに異常がないか点検する。



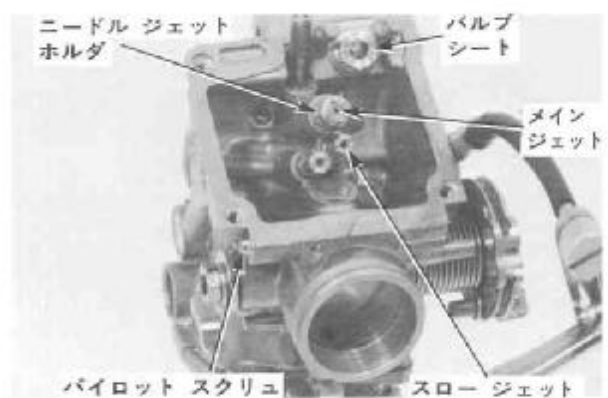
フロート バルブとバルブ シートの傷、詰まり、損傷を点検する。
バルブとシートの当たり面の摩耗状態を点検する。



メイン ジェット、ニードル ジェット ホルダ、スロー ジェット、バルブ シートを取外す。
パイロット スクリューを完全に締め込んだ位置までの回転数を記録して取外す。

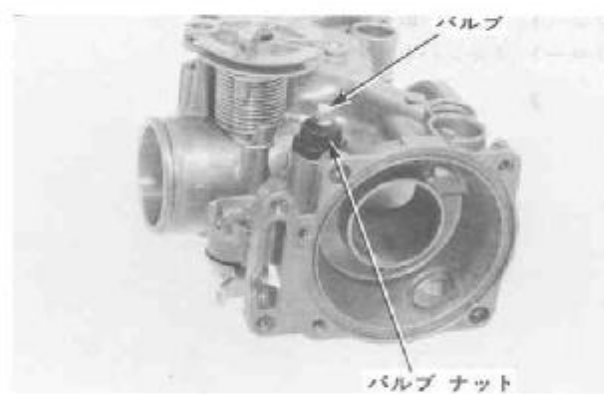
*****パイロット スクリューは強く締込まないこと。シート部の損傷の原因となる。

ジェット類を洗油で洗浄する。

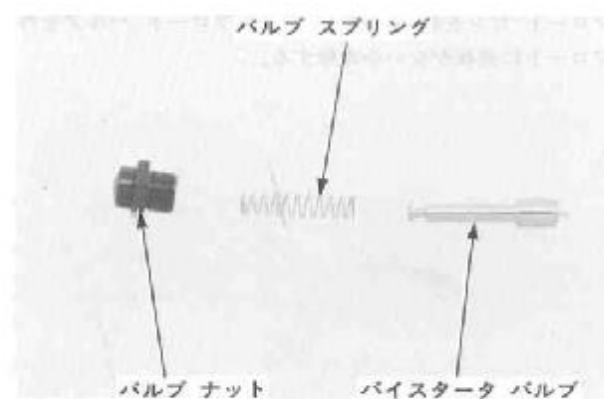


フューエル システム

バイスタータ バルブ ナットをゆるめてバルブ スプリング、バルブを取外す。



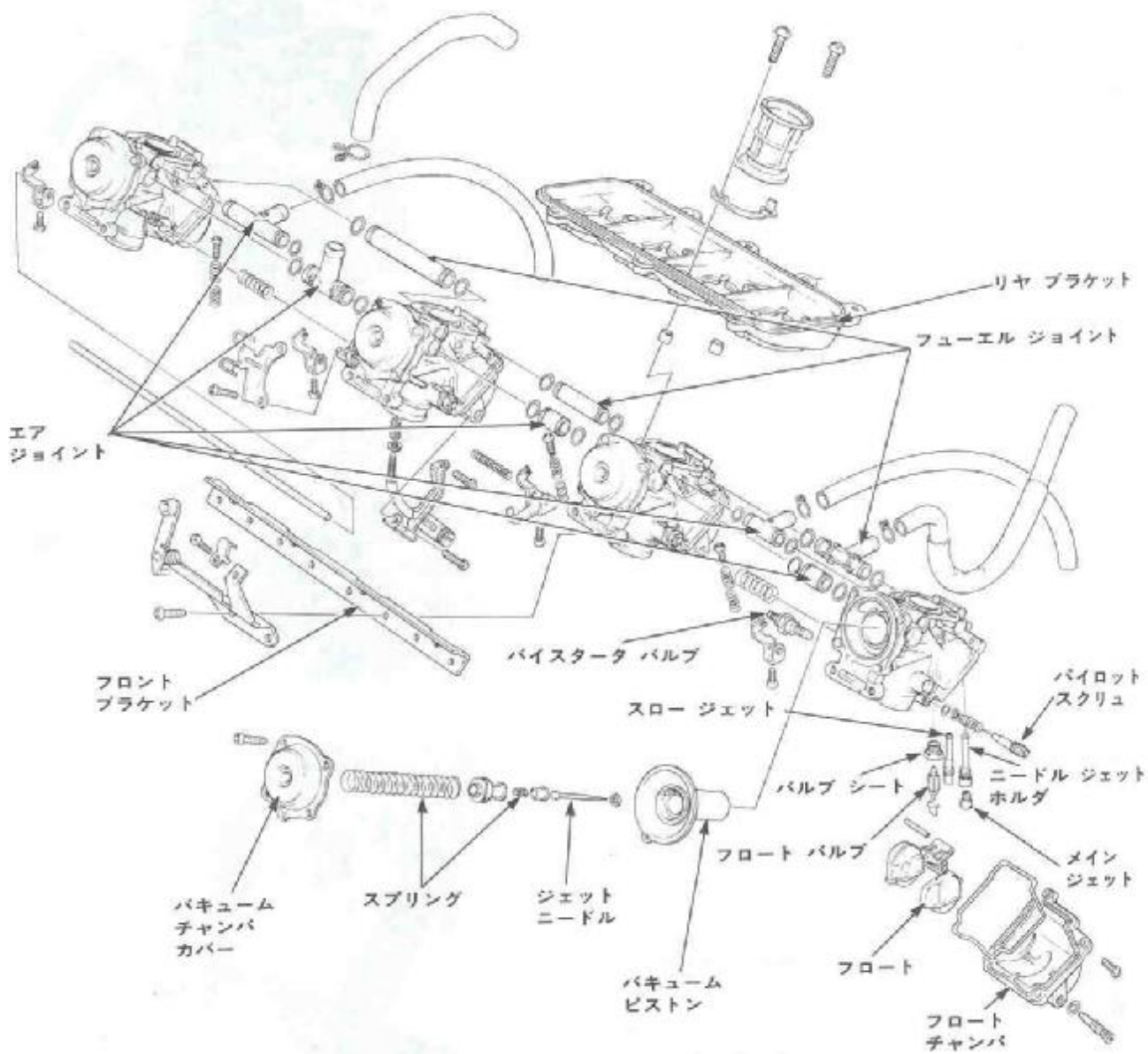
バイスタータ バルブの傷、偏摩耗、損傷を点検する。
バルブ スプリングのへたり、損傷を点検する。



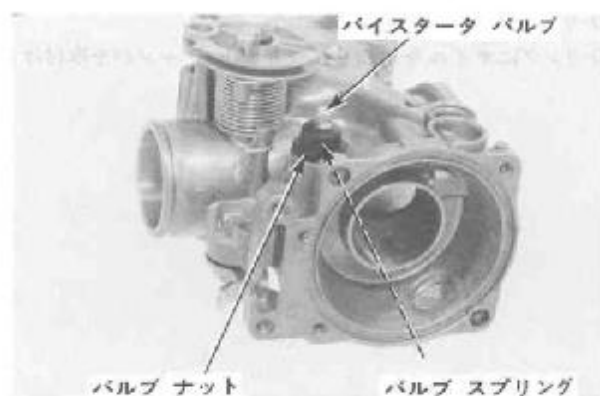
キャブレータ ボディの通路をエアで吹いて清掃する。



組立て



バイスタータ バルブ、バルブ スプリング、バルブ ナットを取付ける。

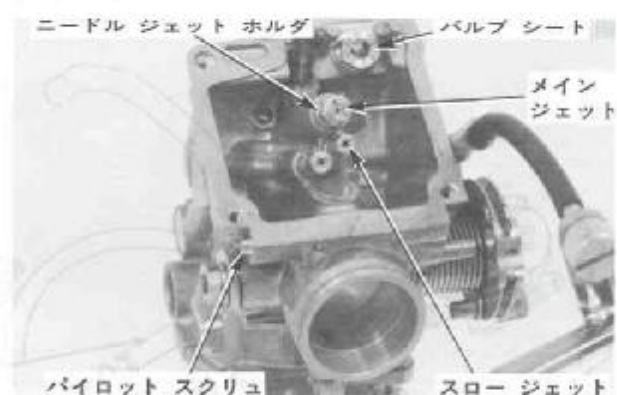


フューエル システム

ニードル ジェット ホルダ、メイン ジェット、スロー ジェット、バルブ シート、パイロット スクリューをキャブレータ ボディに取付ける。



パイロット スクリューを完全に締込んで分解時に記録しておいた回転数だけゆるめる。シート面を傷めるので強く締まらないこと。



フロート、フロート バルブをフロート ピンでキャブレータ ボディに取付ける。



油面点検

右写真のように、フロート チャンバ取付け面を垂直にし、そこから約30° キャブレータを手前へ傾けた位置（フロート バルブとフロート アームが接する位置）で油面の高さを測定する。

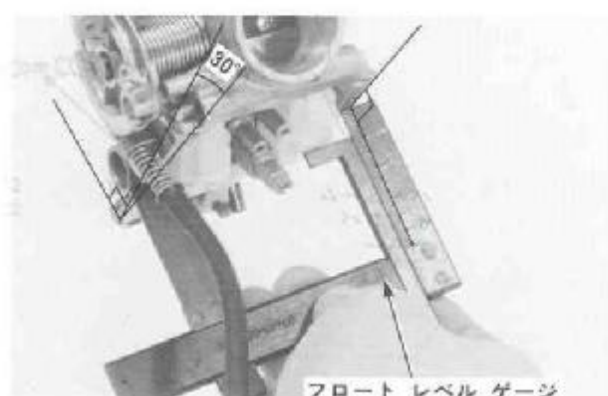
規定油面：7 mm

フロート アームのリップを曲げて油面の高さを調整すること。

共通工具 フロート レベル ゲージ 07401-0010000

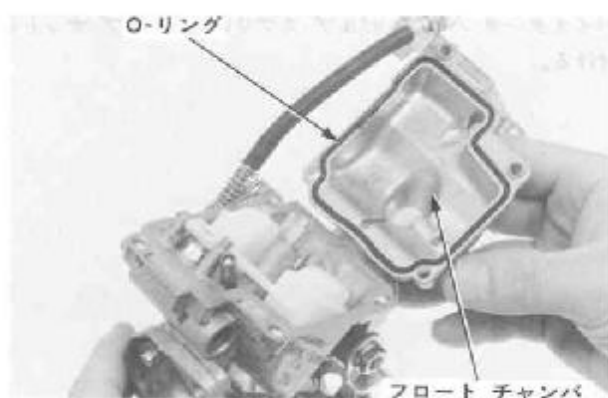


フロート レベル ゲージはフロート チャンバ取付け面に対し垂直かつメイン ジェットの位置で使用すること。



O-リングのへたりを点検する。

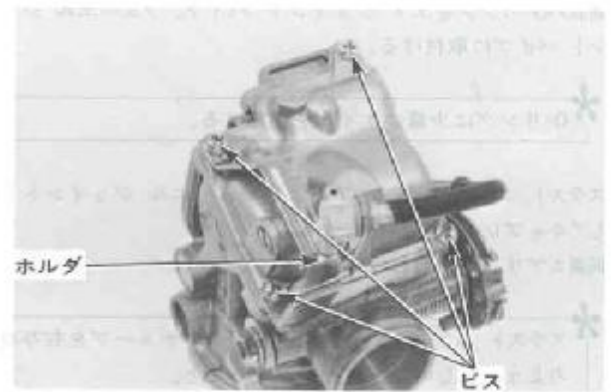
O-リングにオイルを塗布し、フロート チャンバを取付ける。



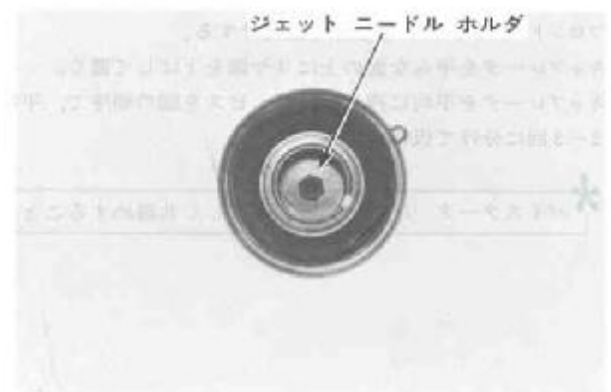
ビス4本でしっかり締付ける。



スロットル ストップ スクリュ ホルダをビス2本で、正しくキャブレータ ボディに共締めすること。



バキューム ピストンにワッシャ、ジェット ニードル、スプリングを組付け、ジェット ニードル ホルダを押し込みながら右に45°回転させて組付ける。



バキューム ピストン底を指でバキューム チャンバ側に押し上げてほぼ全開状態にし、ボディの溝にダイヤフラムのリブを確実にはめる。

スプリングを取付け、ダイヤフラムの穴とカバーの切欠きを合わせて、カバーを取付ける。



ダイヤフラムがカバーに噛込まないようにすること。



ビス4本で確実に締付ける。



フューエル システム

新品のO-リングをエア ジョイント パイプ、フューエル ジョイント パイプに取付ける。



O-リングに少量のオイルを塗布する。

スラスト スプリング、エアおよびフューエル ジョイントを介してキャブレータを組合わせる。

同調スプリングを取付ける。



スラスト スプリング、各ジョイント、チューブを右写真のように正しい位置にセットすること。

フロント ブラケットをビスで仮付けする。

キャブレータを平らな面の上にリヤ側を下にして置く。

キャブレータを平均に押し付けて、ビスを図の順序で、平均に2-3回に分けて仮締めする。



バイスタータ リフト アームを正しく共締めすること。

ノック ピンを取付ける。

右写真のようにジョイント、チューブを正しくセットする。

リヤ ブラケットを取付ける。

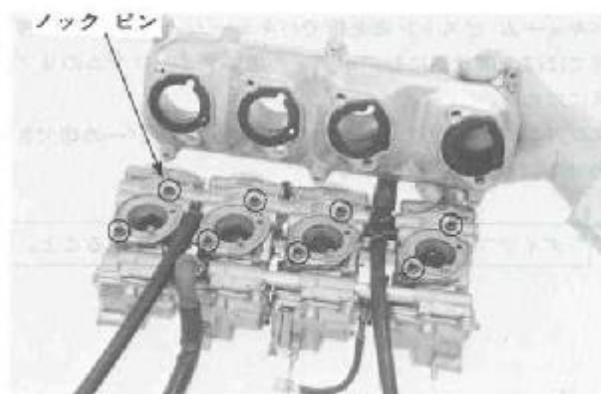
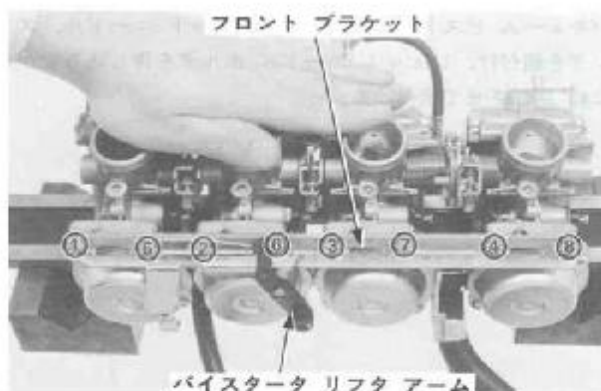
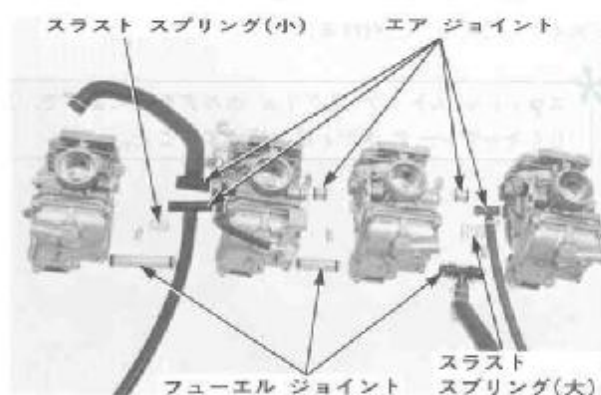
新品のロック プレートを取付け、ビスで仮付けする。

キャブレータを平らな面の上にフロント側を下にして置く。

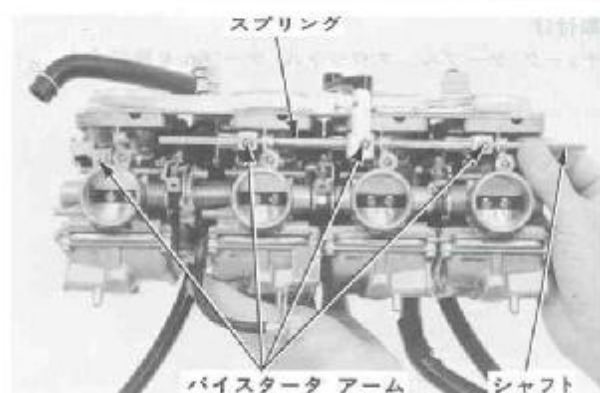
キャブレータを平均に押してビスを図の順序で、平均に2-3回に分けて締付ける。

フロント ブラケットのビスを本締めする。

ロック プレートの爪を曲げてビスをロックする。



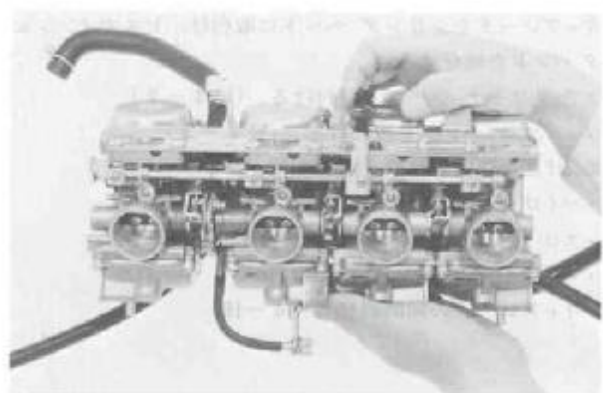
バイスタータ アームをバイスタータ バルブに正しく取付け、スプリング、アーム シャフトを取付ける。



バイスタータ アームをビスでシャフトに固定する。
バイスタータ リフタ アームを動かしバイスタータ バルブの作動を点検する。

以下の要領でスロットルの作動を点検する。

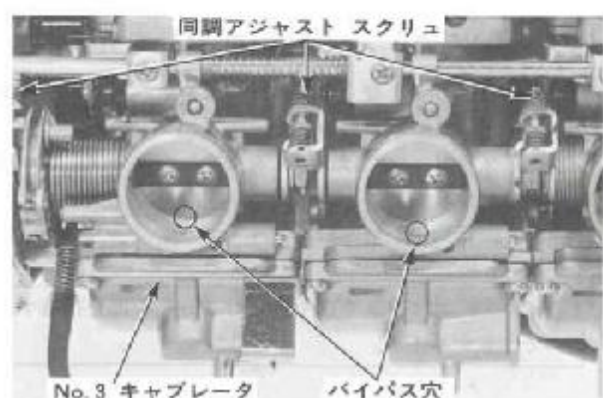
- スロットル リンケージを押して、スロットルを少し開きスロットルがスムーズに戻るか確める。
- スロットルを開閉して、引っかかりがないかを確認する。



同調アジャスト スクリュを回して、全キャブレタのバイパス穴とスロットル バルブの位置を同じにする。



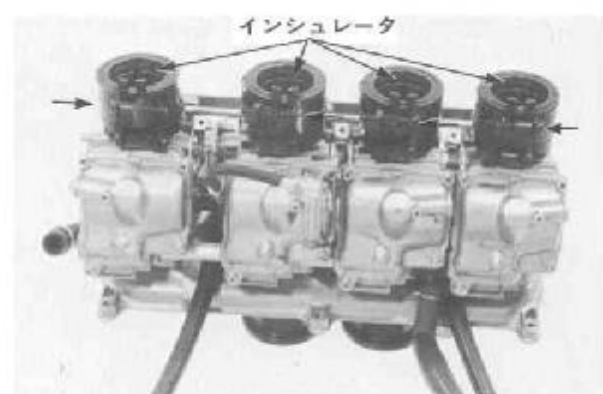
No. 3 キャブレタが基準になっている。



インシュレータをキャブレタに取付ける。



インシュレータ バンドのビスの方向を右写真のように正しくセットすること。(矢印がビスの頭の方向)



フューエル システム

取付け

チョーク ケーブル、スロットル ケーブルを接続する。



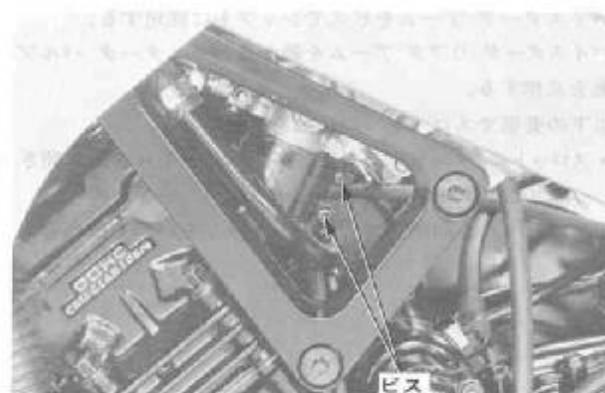
キャブレータをシリンダ ヘッドに取付け、ビスでインシュレータバンドを締付ける。

エア クリーナ ケースを取付ける。(⇒4-7)

フューエル タンクを取付ける。(⇒4-3)

取付け後、以下の点検・調整を行う。

- ・パイロット スクリュの調整
- ・スロットル グリップの遊び (⇒2-17)
- ・アイドル スピード (⇒2-11)
- ・キャブレータの同調調整 (⇒4-19)



パイロット スクリュの調整

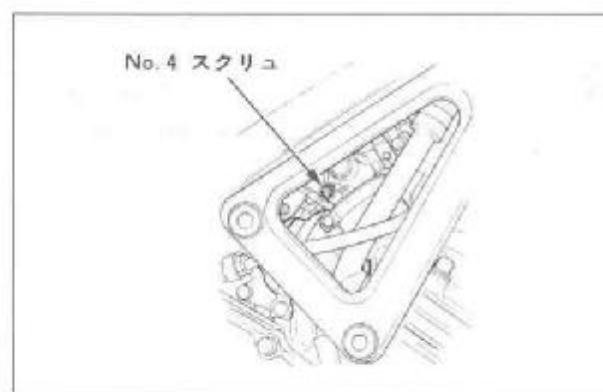
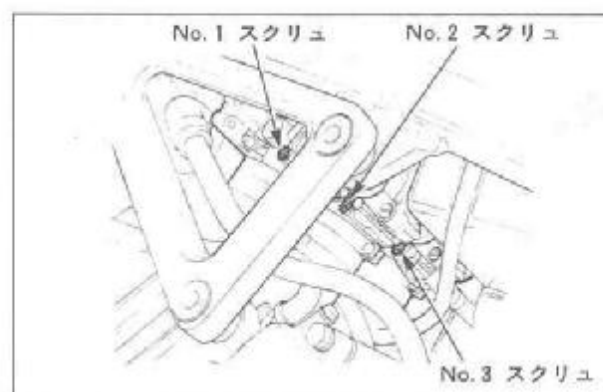
パイロット スクリュを軽く当たるまでねじ込み、分解時に記録した戻し回転数までゆるめる。

パイロット スクリュまたはボディを交換した場合は、標準戻し回転数まで戻す。

標準戻し回転数：2-1/2回転



パイロット スクリュを強く締込むとシート面を損傷するので注意すること。



キャブレタの同調調整

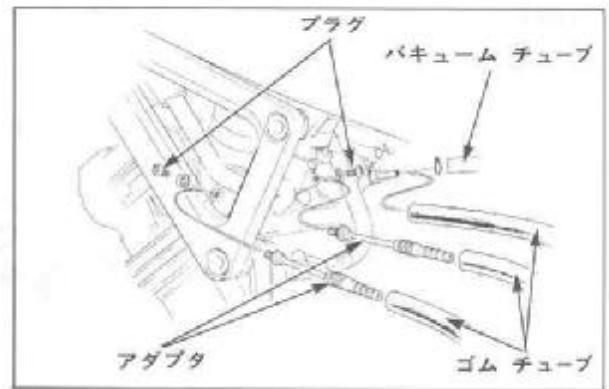


同調調整はエンジン暖機終了後に行う。

エンジンを始動し、フューエル オート コックのバキューム チューブをチューブ クリップで止めてバキュームがオート コックにかかった状態にする。エンジンを止める。



バキューム ポンプがある場合はこの作業は必要ない。フューエル タンク取外し後、バキューム チューブにバキューム ポンプで負圧をかける。



チューブが取付いた状態でフューエル タンクを外し、後方に置く。

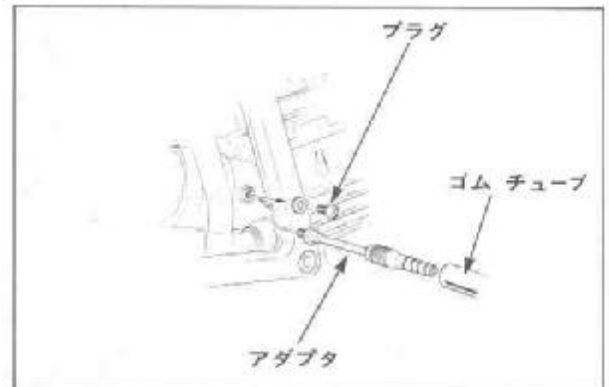
各シリンダ ヘッド インテーク ポートよりプラグ、ワッシャを外す。

(No.3 シリンダはバキューム チューブを外す。)

各々のプラグ穴にバキューム ゲージ アダプタを取付ける。

バキューム ゲージのゴム チューブをアダプタに接続する。

(No.3 シリンダはゴム チューブを直接接続する。)



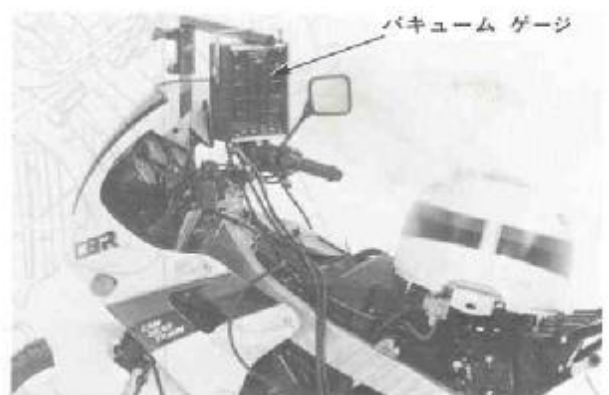
エンジンを始動し、規定のアイドリング回転数にする。

アイドリング回転数：1,500±100rpm

各シリンダ間のバキューム差を点検する。

規定バキューム差：40mmHg

計測工具 バキューム ゲージ 07404-0020000



バキュームが規定値以上の場合は以下の要領で調整する。

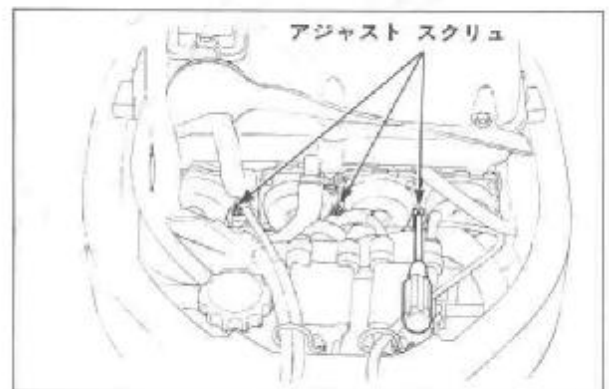
- ①各々のキャブレタのパイロット スクリュが標準戻し回転数にセットされていることを確認する。
- ②アジャスト スクリュを回して同調を調整する。

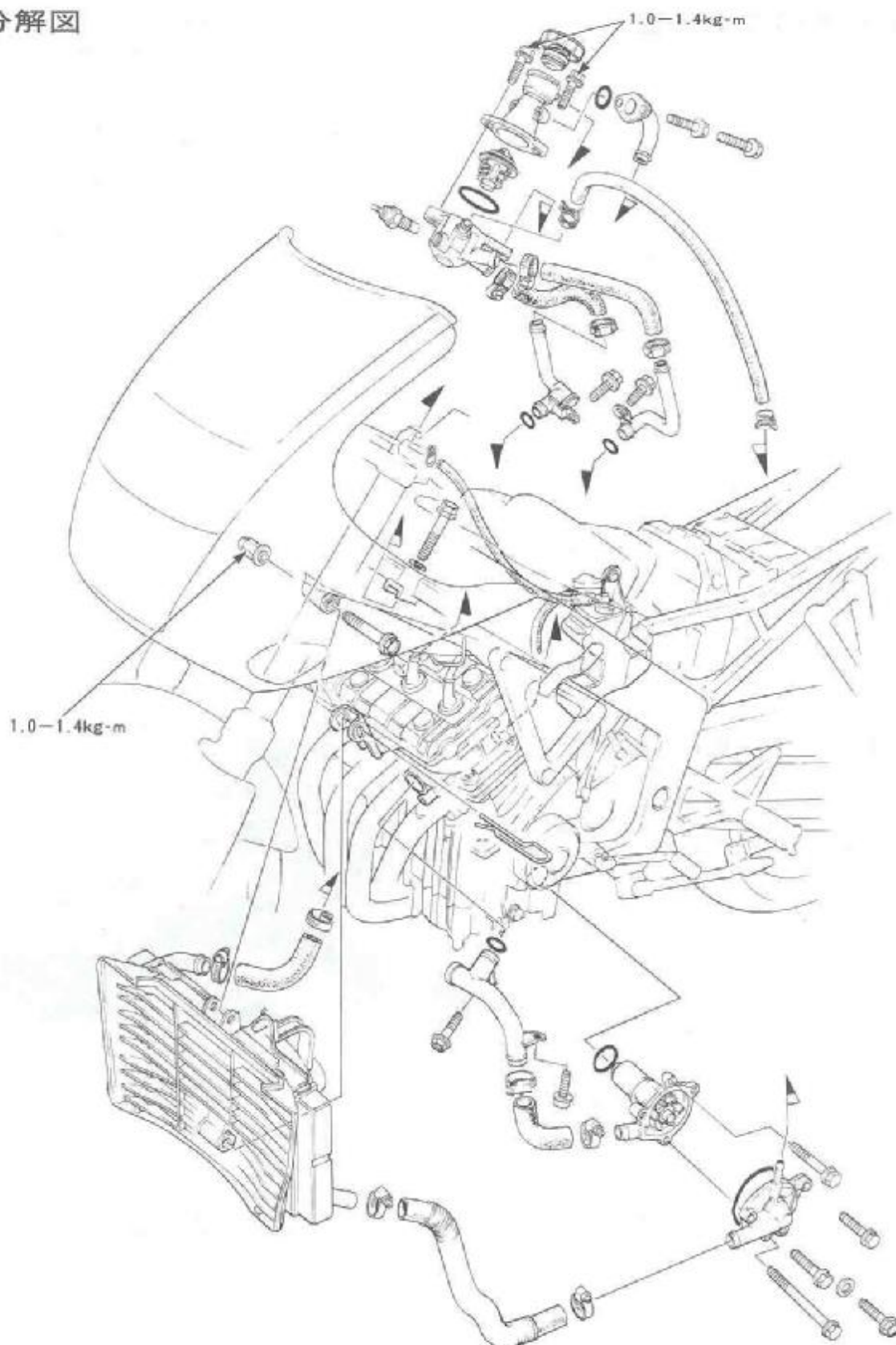


No. 3 キャブレタが、基準になっている。

調整後は、同調を再点検し、アイドリング調整を行う。

取外しの逆手順で各部品を取付ける。





分解図	5-0	サーモスタット	5-6
整備情報	5-1	サーモセンサ	5-8
故障診断	5-1	ウォーターポンプ	5-9
ラジエータ	5-3	リザーバタンク	5-11

整備情報

作業上の注意

- ・冷却系統の整備は冷間時に行うこと。
- ・ラジエータ液の温度が高いときに、ラジエータキャップをあけると、圧力が低下して急激に沸騰することがあり危険である。温度が低下してからキャップをあけること。
- ・冷却系統の整備はすべて車上整備で行える。
- ・ラジエータ液の補充はリザーバタンクで行う。ラジエータキャップは冷却装置分解後のラジエータ液再補充またはラジエータ液を抜取る場合を除いて外さないこと。
- ・ラジエータ液を塗装面に付着させると塗装表面をいためる場合があるので、万一付着した場合はすみやかに水洗いすること。
- ・点検、整備後ラジエータキャップテストを使用して各接続部およびシール部からの水漏れがないか点検する。

整備基準

項 目	標準値	使用限度
ラジエータキャップの開弁圧	0.75-1.05kg/cm ²	0.75kg/cm ² 以下または1.05kg/cm ² 以上交換
サーモスタット開弁温度	開き始め	80-84℃
	全開	95℃
	全開リフト量	8mm以上
冷却水容量	全容量 約1,300cc (ラジエータ制 約1,100cc リザーバタンク制 約200cc)	

締付けトルク

ラジエータ アップステイ	1.0-1.4kg-m
サーモスタット ケース	1.0-1.4kg-m
ラジエータ グリル	0.8-1.2kg-m

故障診断

水温が上りすぎる

- ・水温計またはサーモセンサの不良
- ・ラジエータキャップの不良
- ・サーモスタットの不良
- ・ラジエータ液の不足
- ・ウォーターホースまたはウォータージャケットの詰まり
- ・フィンの曲がり
- ・ラジエータの詰まり
- ・ウォーターポンプの不良

水漏れ

- ・メカニカルシールの不良
- ・ウォーターホースの損傷、劣化
- ・Oリング類の劣化、密着不良

水温が上らないまたは上りが悪い

- ・水温計またはサーモセンサの不良
- ・サーモセンサの不良

冷却系統

ラジエータ液の比重表

液温℃ ラジエータ液濃度%	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50
5	1.009	1.009	1.008	1.008	1.007	1.006	1.005	1.003	1.001	0.999	0.997
10	1.018	1.017	1.017	1.016	1.015	1.014	1.013	1.011	1.009	1.007	1.005
15	1.028	1.027	1.026	1.025	1.024	1.022	1.020	1.018	1.016	1.014	1.012
20	1.036	1.035	1.034	1.033	1.031	1.029	1.027	1.025	1.023	1.021	1.019
25	1.045	1.044	1.043	1.042	1.040	1.038	1.036	1.034	1.031	1.028	1.025
30	1.053	1.052	1.051	1.049	1.047	1.045	1.043	1.041	1.038	1.035	1.032
35	1.063	1.062	1.060	1.058	1.056	1.054	1.052	1.049	1.046	1.043	1.040
40	1.072	1.070	1.068	1.066	1.064	1.062	1.059	1.056	1.053	1.050	1.047
45	1.080	1.078	1.076	1.074	1.072	1.069	1.056	1.063	1.060	1.057	1.054
50	1.086	1.084	1.082	1.080	1.077	1.074	1.071	1.068	1.065	1.062	1.059
55	1.095	1.093	1.091	1.088	1.085	1.082	1.079	1.076	1.073	1.070	1.067
60	1.100	1.098	1.095	1.092	1.089	1.086	1.083	1.080	1.077	1.074	1.071

アミかけ部は標準比重値である。

ラジエータ液混合表(防錆不凍兼用)

使用地最低温度	混合率	ホンダ ウルトラ ラジエータ液	純 水
-9℃	20%	260cc	1,040cc
-16℃	30%	390cc	910cc
-25℃	40%	520cc	780cc
-37℃	50%	650cc	650cc
-44.5℃	55%	715cc	585cc

太字は標準混合率である。



ラジエータ液使用上の注意事項

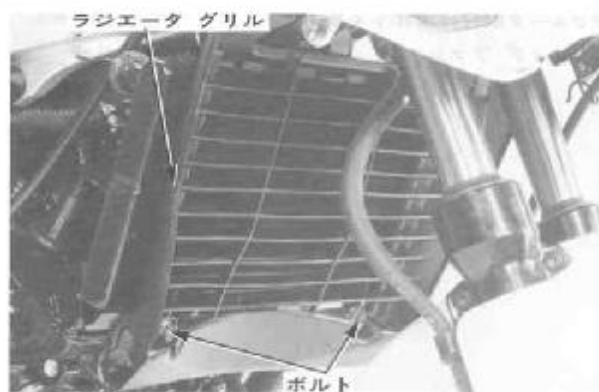
- ・補充する場合はホンダ・ウルトラ・ラジエータ液。(補充液または原液をうすめて使用する。)
- ・他銘柄との混合はさけること。
- ・毒性があるので絶対に飲用しないこと。
- ・使用地最低気温に対し5℃位の余裕をみた混合比率にする。

ラジエータ

ラジエータ、ホース類の点検

サイド カウルを取外す。(⇒13-4)

ボルト 2 本を外し、ラジエータ グリルを取外す。

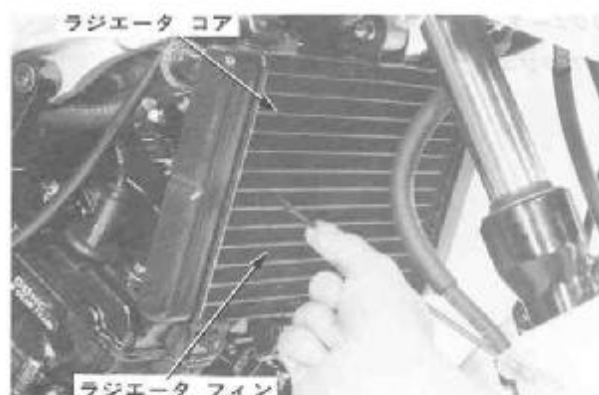


ホースおよびクランプの損傷、劣化を点検する。

ラジエータ コアの詰まり、フィンの曲がりがないか点検する。



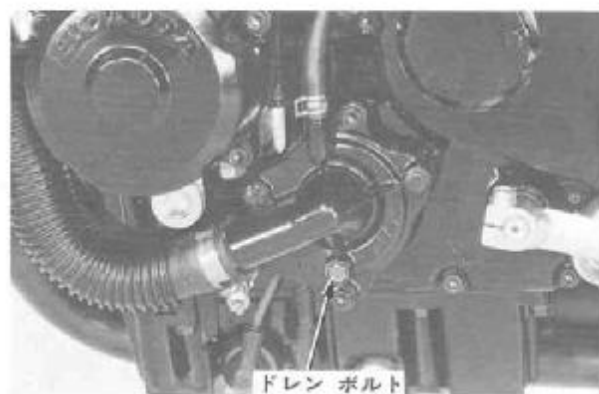
ラジエータ コアの詰まりが全放熱面積の20%を超える場合はラジエータを修正または交換する。



曲がっているフィンを⊖ドライバなどで修正する。

取外し

ドレン ボルトを外してシリンダ内のラジエータ液を抜く。



サイド カウルを取外す。(⇒13-4)

フューエル タンクを取外す。(⇒4-3)

No. 1, No. 4 イグニッション コイル取付けボルトを外し、ずらす。

ラジエータ ファン モータ カブラを取外す。



冷却系統

ラジエータ取付けボルトを取外す。
クーリング ファン スイッチ ワイヤ コネクタを外す。



ラジエータ セット ピンを取外す。
ロワ ラジエータ ホースを取外す。

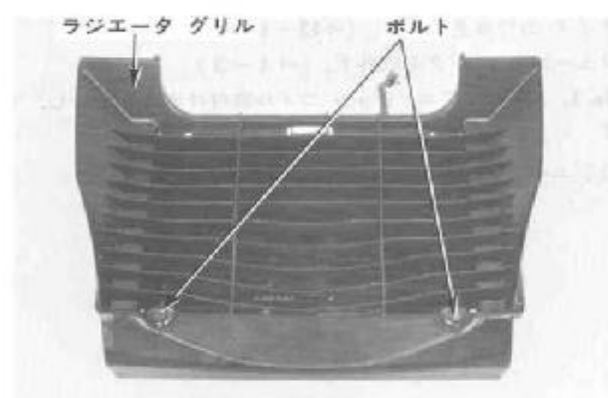


ラジエータを前方へ引出し、アッパ ラジエータ ホースの接続を外して、ラジエータを取外す。

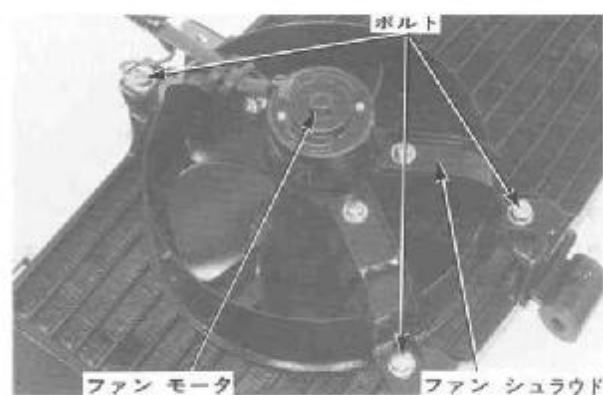
***** ラジエータ フィンなどに傷を付けないように注意すること。



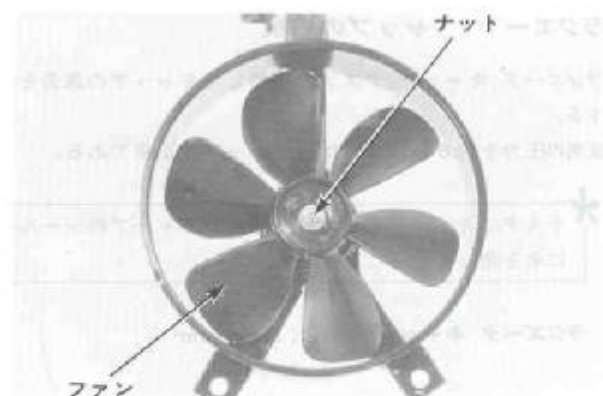
分解
ボルト 2 本を外し、ラジエータ グリルを取外す。



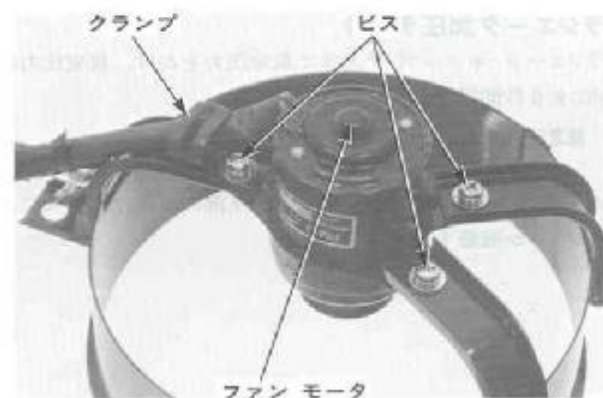
ラジエータ裏側のボルト 3 本を外し、ファン シュラウドとファン モータを Assy で取外す。



ナットを外してファンを取外す。



ワイヤをクランプから外す。
ビス 3 本を外してファン シュラウドからファン モータを取外す。

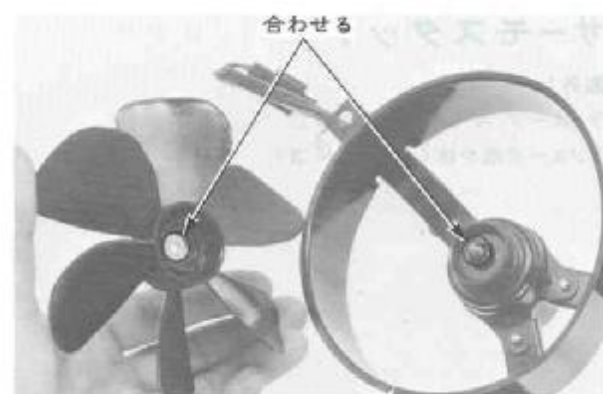


組立て

各部品に損傷がないか点検する。
組立ては分解の逆手順で行う。



ファン組付け時ファン モータ軸とファンの切欠きを合わせること。



冷却系統

取付け

取付けは取外しの逆手順で行う。

締付けトルク：

ラジエータ アップ ステイ：1.0～1.4kg・m

ラジエータ グリル：0.8～1.2kg・m

ラジエータ液を注入する。(⇒2-19)

ラジエータ加圧テストをして水漏れがないことを確認する。



ラジエータ キャップの点検

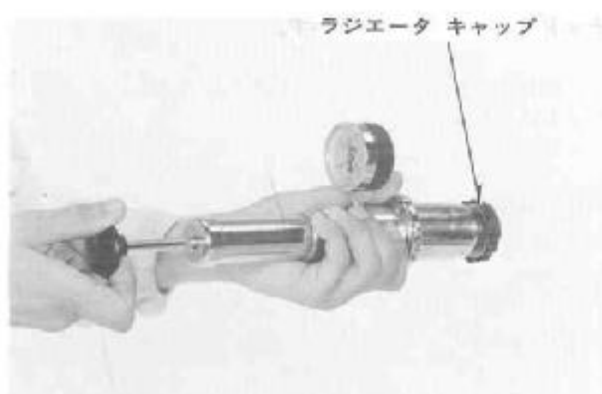
ラジエータ キャップ テスタを使用してキャップの良否を判定する。

正規の圧力を約6秒間保てば、キャップは正常である。



テストにキャップを取付ける際は、キャップのシール面に水を塗っておくこと。

ラジエータ キャップ開弁圧：0.9kg/cm²



ラジエータ加圧テスト

ラジエータ キャップ テスタで規定圧力をかけ、規定圧力範囲内に約6秒間保てるか確認する。

規定圧力：0.75～1.05kg・cm²

ホース、各接続部、ウォーター ポンプ下部の液漏れ点検穴に水漏れがないか確認する。



サーモスタット

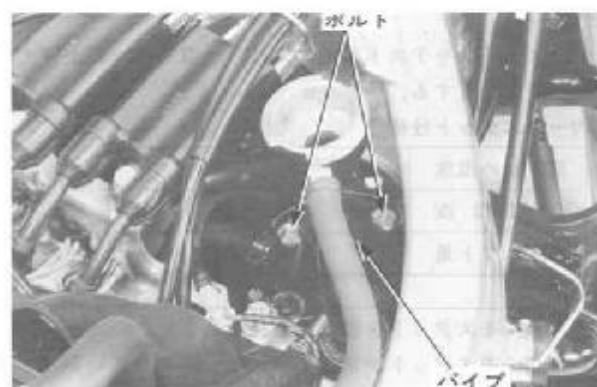
取外し

ラジエータ キャップを取外す。

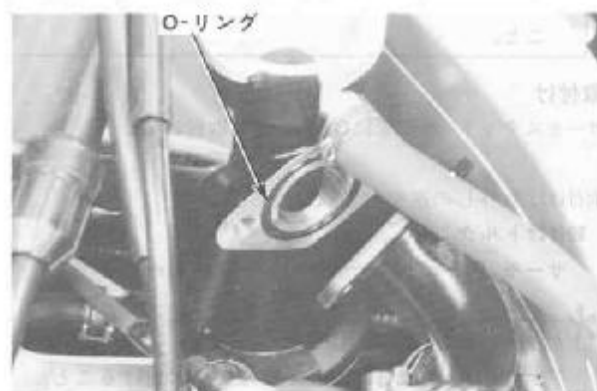
ラジエータ液を抜く。(⇒5-3)



2本のボルトを外し、パイプを取外す。



サーモスタット アップバ ケースのO-リングを取外す。



オーバーフロー チューブの接続を外す。

2本の取付けボルトを外し、サーモスタット アップバ ケースを取外す。



サーモスタットおよびO-リングを取外す。



冷却系統

点検

サーモスタットをテスト容器に入れ、水温を徐々に上げて、開弁温度をテストする。

サーモスタット仕様

開き始め温度	80～84℃
全開温度	95℃
全開リフト量	8 mm以上



- ・サーモスタットを容器に直接触れさせないこと。
- ・サーモスタットが常温で少しでも開弁しているときは交換すること。
- ・開弁リフト量は約5分間、95℃を保った後に測定すること。

取付け

サーモスタット ボディにO-リングを取付ける。

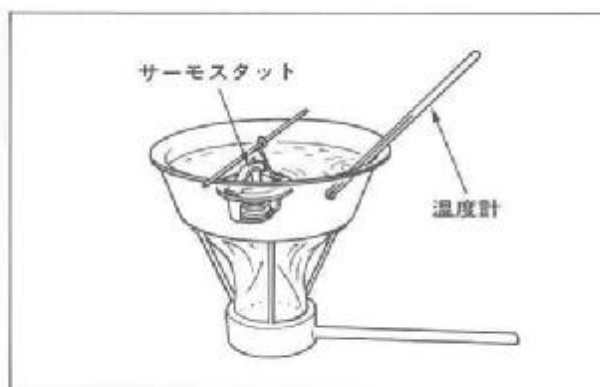
取付けは取外しの逆手順で取付ける。

締付けトルク：

サーモ スタット ケース：1.0～1.4kg-m



水温計が誤作動するおそれがあるため、サーモスタット アップリ ケース取付けボルトは確実に締付けること。

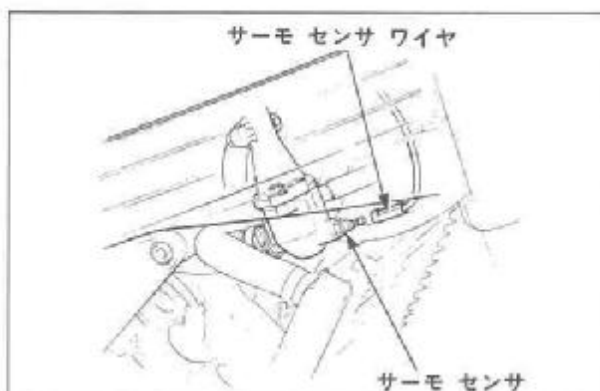


サーモ センサ

取外し

サーモ センサからワイヤを外す。

サーモ センサを取外す。



50%のラジエータ液を入れたテスト容器にサーモ センサを入れ、ラジエータ液温を徐々に上げて、サーモ センサの抵抗値を測定する。

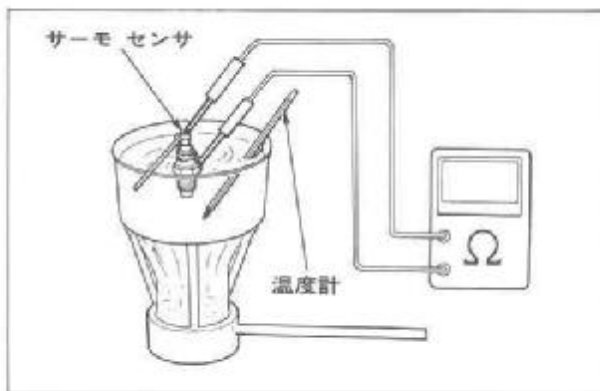


サーモ センサを直接容器に触れさせないこと。

サーモ センサ仕様：

温 度(℃)	50	80	120
抵抗値(Ω)	153.9	51.9	16.1

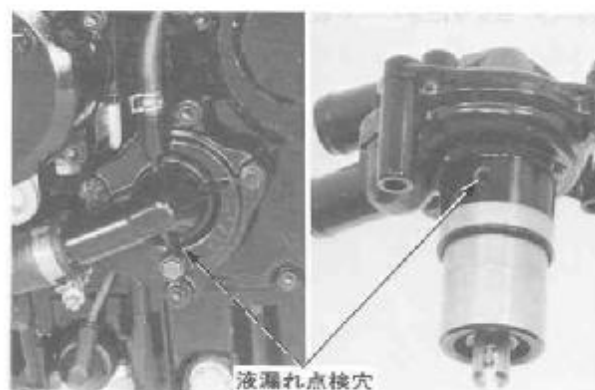
サーモ センサのねじ部にシール剤を塗布してサーモスタット ケースに締付ける。
ワイヤを接続する。



ウォーター ポンプ

メカニカル シールの点検

ウォーター ポンプ下部の液漏れ点検穴からラジエータ液が漏れているか点検する。液が漏れている場合は、メカニカル シールが損傷しているので、ウォーター ポンプをAssyで交換する。



取外し

エンジン オイルを抜く。(⇒2-17)

ラジエータ液を抜く。(⇒5-3)

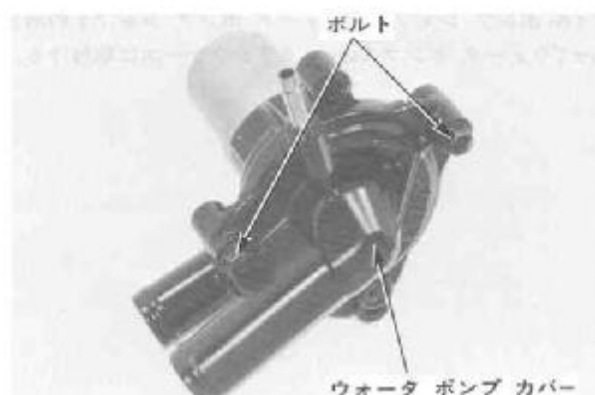
ホース バンドをゆるめ、ラジエータ ホースをウォーター ポンプ カバーから外す。

2本の取付けボルトを外してウォーター ポンプ Assyを取外す。

O-リングを取外す。



2本のボルトを外してウォーター ポンプとカバーを分割する。



点検

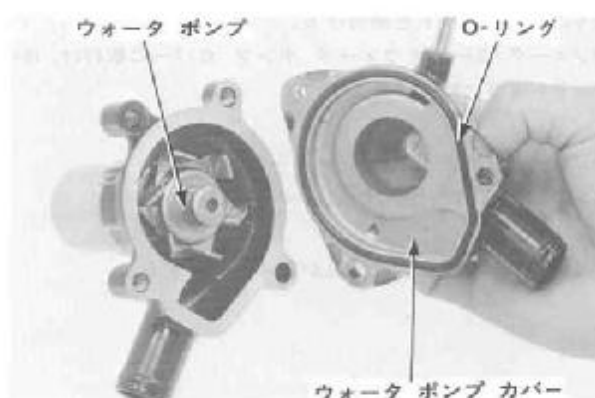
ウォーター ポンプの損傷を点検する。損傷のある場合はウォーター ポンプをAssyで交換する。



- ・ウォーター ポンプの分解は行なわないこと。
- ・ウォーター ポンプの交換は、Assy交換とする。

取付け

ウォーター ポンプ カバーにO-リングを取付ける。

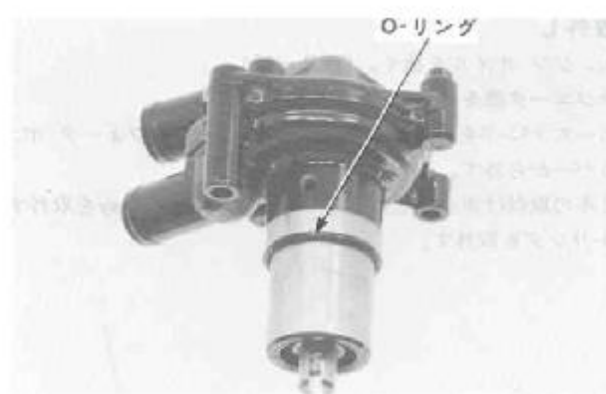


冷却系統

ウォーター ポンプにカバーを取付け、2本のボルトで締付ける。



ウォーター ポンプにO-リングを取付ける。



オイル ポンプ シャフトとウォーター ポンプ シャフトの溝を合わせてウォーター ポンプ Assyをクランクケースに取付ける。



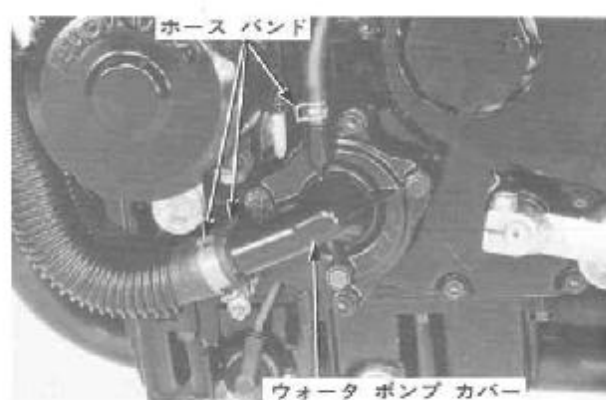
2本の取付けボルトを締付ける。

ラジエータ ホースをウォーター ポンプ カバーに取付け、ホースバンドを確実に締付ける。

ラジエータ液を注入する。(⇒2-19)

エンジン オイルを注入する。(⇒2-17)

作業終了後、各部から液漏れがないか確認する。



リザーバ タンク

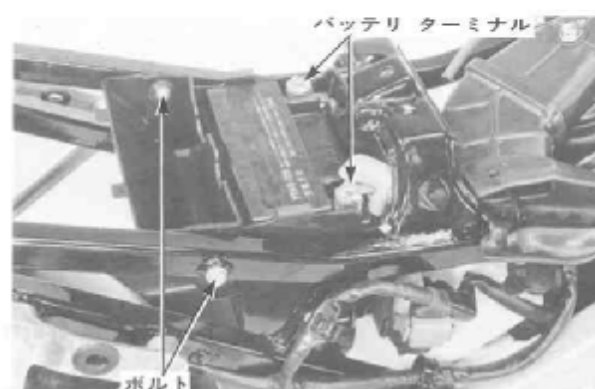
取外し

シート、サイド カバーを取外す。

フューエル タンクを取外す。(⇒4-3)

バッテリー ターミナルの接続を外し、バッテリーを取外す。

バッテリー ホルダのボルトを外す。

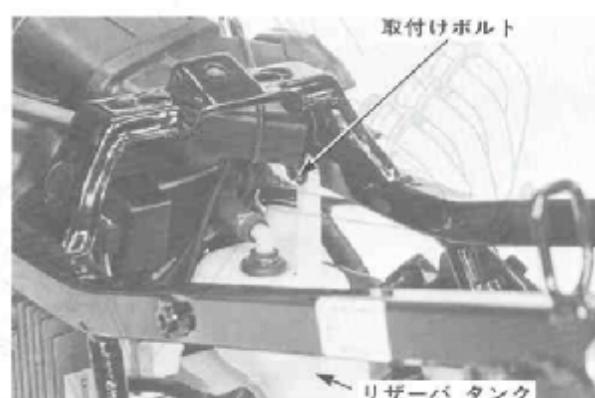


バッテリー ホルダを後方に傾けて、スパーク ユニットを取外す。

バッテリー ホルダの凹部をサブ フレームの突起より取外す。



リザーバ タンク取付けボルトを取外す。



リザーバ タンクのドレン チューブおよびオーバー フロー チューブの接続を取外す。

リザーバ タンクの下部にある突起を後方にずらしてサブ フレームより取外す。

取付け

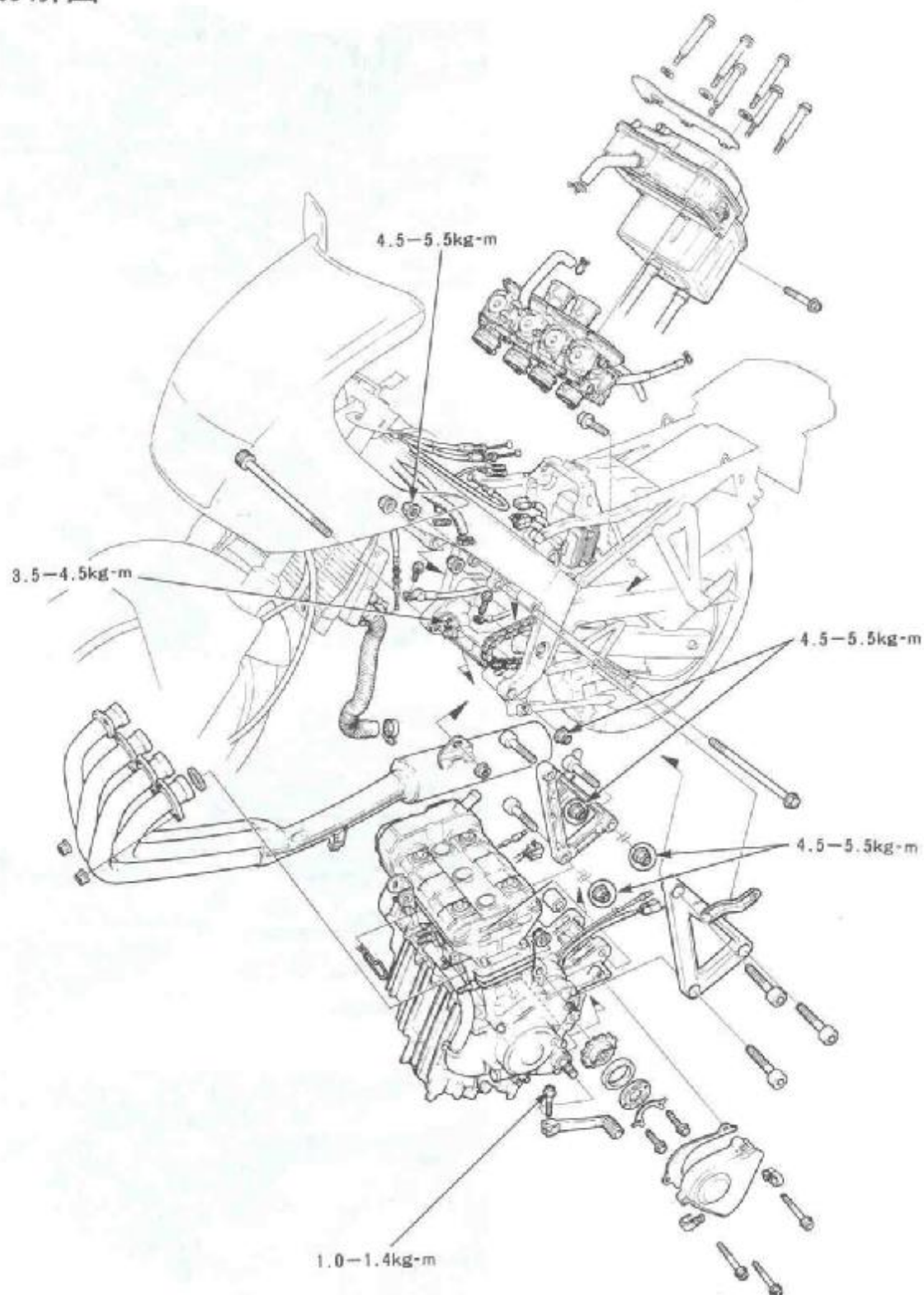
取付けは取外しの逆手順で行う。



チューブは指定された個所を通すこと。(⇒1-22)



分解図



6. エンジン脱着

分解図.....	6-0	エンジンの取外し.....	6-2
整備情報.....	6-1	エンジンの取付け.....	6-5

整備情報

作業上の注意

- エンジンを取外して行う整備作業項目
 ークランクシャフト、コンロッド、シリンダ、ピストン
 ートランスミッション
 ーシフト ドラム、シフト フォーク（シフト リンケージは除く）
- ガレージ ジャッキなどでエンジン下部を支えて脱着作業を行う。

整備基準

エンジン重量（整備）		約49kg
推奨エンジン オイル		*ホンダ純正オイル ウルトラGP(4 サイクル二輪車用, SAE10W-40またはSAE20W-50)* * API 分類SEまたはSF級のエンジン オイル(粘度に関しては3-2 頁を参照)
エンジン オイル容量	全 容 量	2.7 ℓ
	オイル交換時	2.2 ℓ
	オイル、フィルタ交換時	2.4 ℓ

締付けトルク

トップ エンジン マウント ボルト (10 mmボルト, ナット)	4.5-5.5kg-m
リヤ アップ エンジン マウント ボルト (10 mmボルト, ナット)	4.5-5.5kg-m
リヤ ロワ エンジン マウント ボルト (10 mmボルト, ナット)	4.5-5.5kg-m
エンジン ハンガ ブラケット (8 mmボルト)	3.5-4.5kg-m
チェンジ ペダル	1.0-1.4kg-m
スタータ モータ ターミナル ケーブル	0.8-1.2kg-m

エンジン脱着

エンジンの取外し

エンジン オイルを抜く。(⇒2-17)

ラジエータ液を抜く。(⇒5-3)

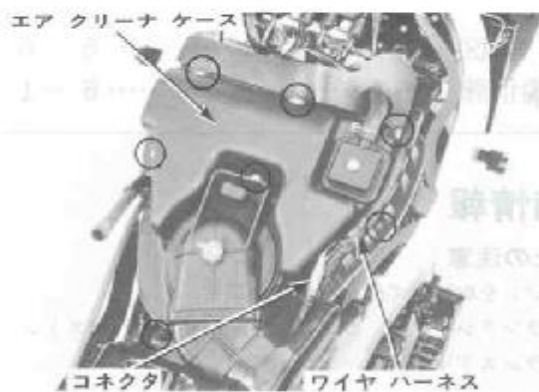
シート、サイド カバーを外す。

フューエル タンクを取外す。(⇒4-3)

バッテリーの⊖ターミナルからケーブルを外す。

コネクタ2本を外し、ワイヤ ハーネスをエア クリーナ ケースから外す。

ボルト7本を外し、エア クリーナ ケースを取外す。



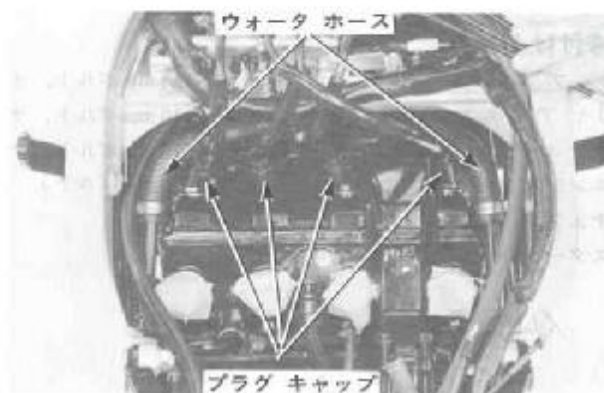
キャブレタを取外す。(⇒4-8)



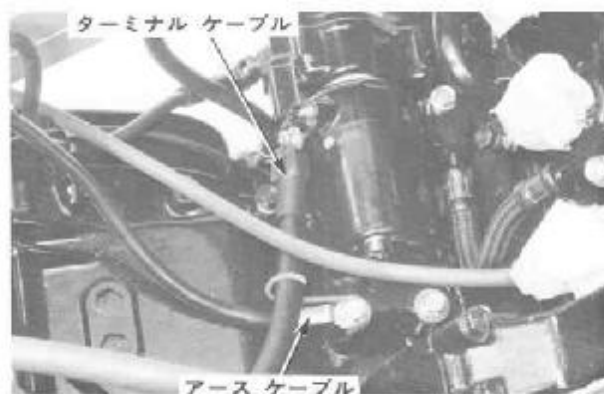
キャブレタを取外した後、インテーク マニホールドを
ガムテープなどでふさいでおく。



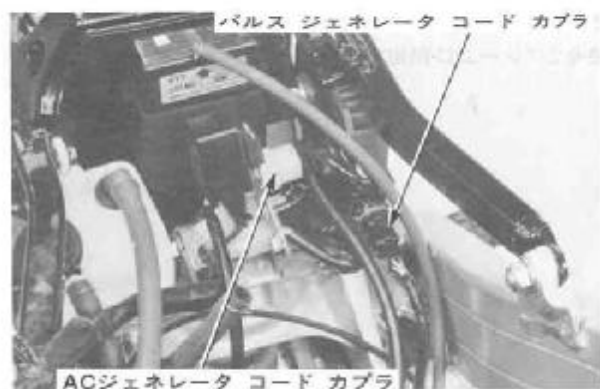
ウォータ ホース2本とプラグ キャップ4本を外す。



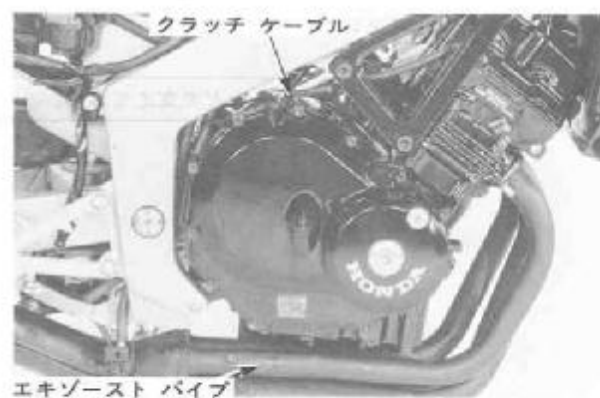
アース ケーブルとターミナル ケーブルを外す。



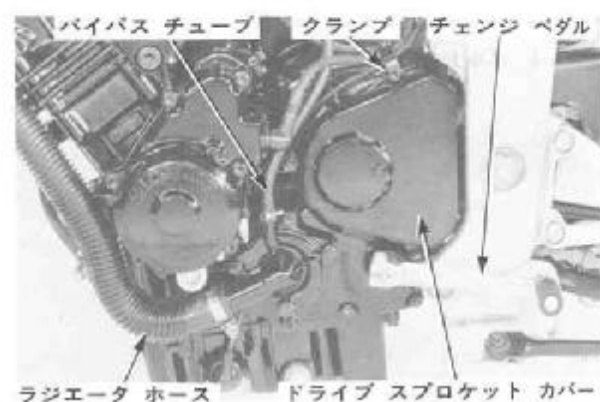
パルス ジェネレータ、ACジェネレータのカブラを外す。



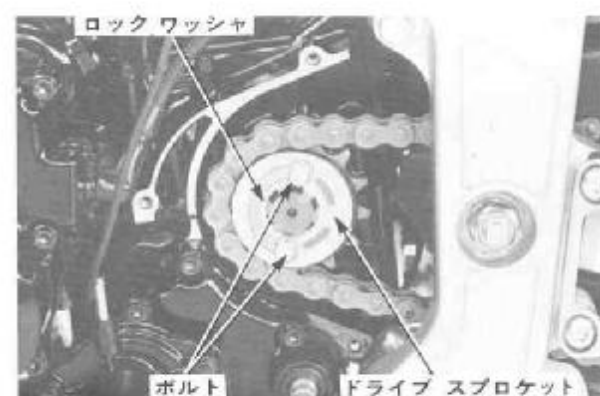
クラッチ ケーブルを外す。
エキゾースト パイプを取外す。(⇒16-2)



ラジエータ ホース、バイパス チューブを外す。
ドライブ スプロケット カバーを取外し、パルス ジェネレータ
ワイヤ、オイル プレッシュ スイッチ ワイヤをクランプから取
外す。



リヤ アクスル ナットをゆるめ、ドライブ チェンの張りをゆる
める。
ロック ワッシャの爪を伸ばし、ボルト 2 本を外して、ロック
ワッシャ、ドライブ スプロケットを取外す。



エンジン脱着

ラジエータ セット ピンを外し、ラジエータを前方にスイングさせてフレームに固定する。



ボルト 3 本を外し、エンジン ハンガ ブラケットを取外す。

* あらかじめエンジンをジャッキなどで支えておく。



リヤ アップ エンジン マウント ボルトとリヤ ロウ エンジン マウント ボルトを外し、エンジンをフレームから取外す。

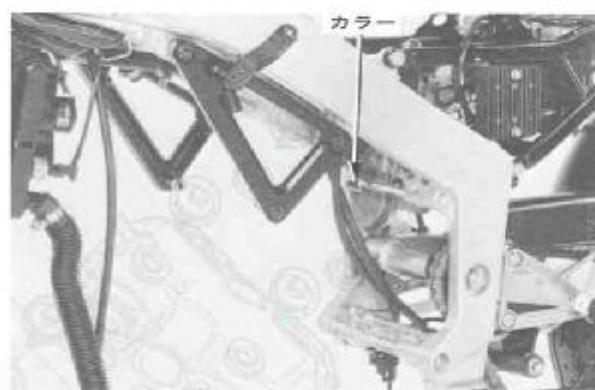


エンジンの取付け

取付けは取外しの逆手順で行う。



- ・ハーネス、ケーブル類を破損させないように注意する。
- ・フレーム各部、ボルト、ネジ部に傷を付けないように注意する。
- ・ドライブ スプロケット ボルトをロック ワシヤの爪で確実にロックすること。
- ・ケーブル、チューブおよびハーネス類は正しい位置を通すこと。(⇒1-20)



締付けトルク：

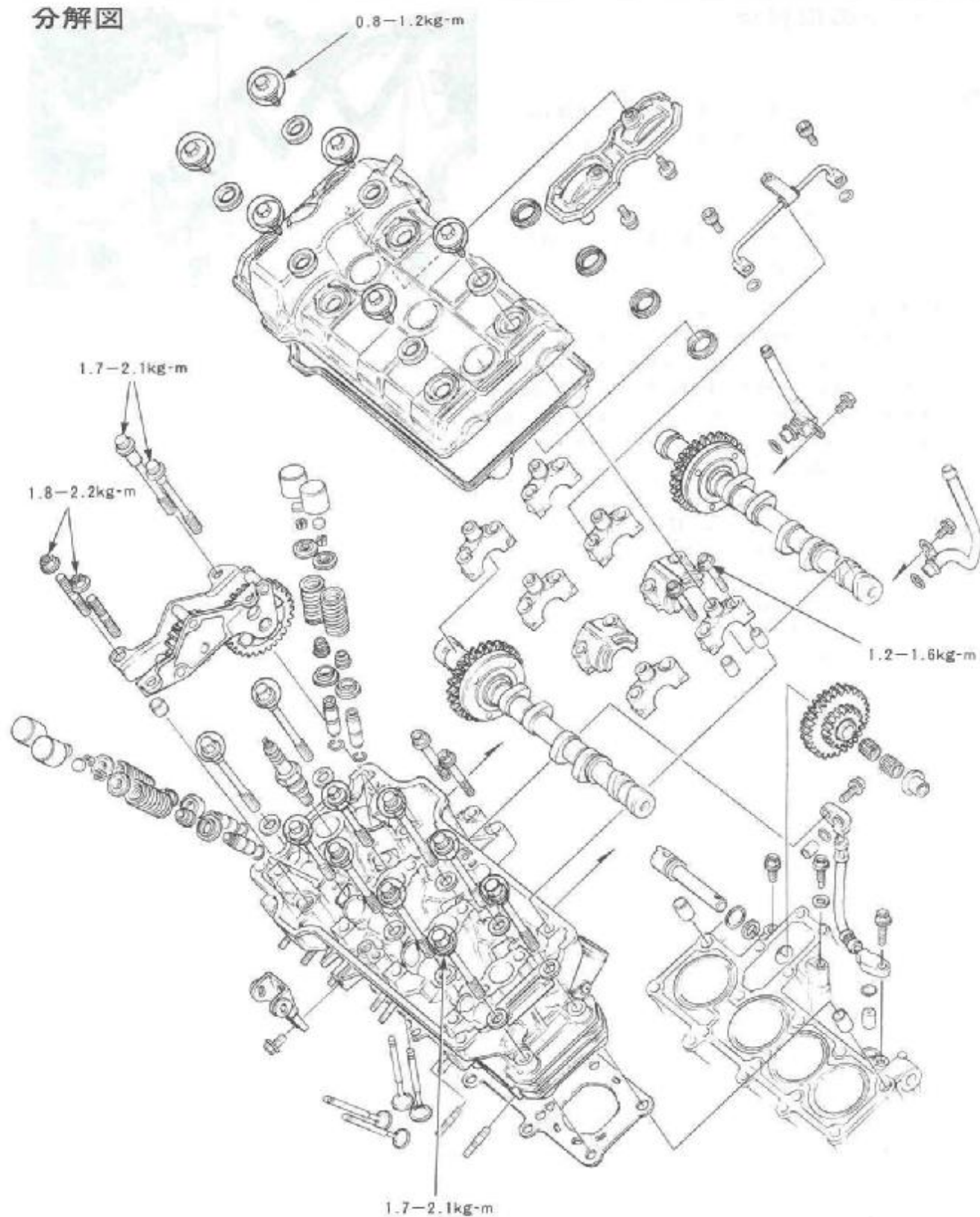
トップ エンジン マウント ボルト	：4.5-5.5kg-m
リヤ アップ エンジン マウント ボルト	：4.5-5.5kg-m
リヤ ロウ エンジン マウント ボルト	：4.5-5.5kg-m
エンジン ハンガ ブラケット	：3.5-4.5kg-m
チェンジ ペダル	：1.0-1.4kg-m

取付け後次の点検、調整を行う。

- ・クラッチ レバーの遊び (⇒2-8)
- ・スロットル グリップの遊び (⇒2-17)
- ・ドライブ チェン (⇒2-9)
- ・ブレーキ ペダル (⇒2-5)
- ・エンジン オイル (⇒2-17)
- ・チョーク レバー (⇒2-18)
- ・ラジエータ液 (⇒2-19)

シリンダ ヘッド, バルブ

分解図



7. シリンダ ヘッド, バルブ

分解図.....	7-0	バルブ シートの点検, 修正.....	7-10
整備情報.....	7-1	1st カム ギヤの取外し.....	7-12
故障診断.....	7-2	1st カム ギヤの取付け.....	7-14
シリンダ ヘッド カバーの取外し.....	7-3	シリンダ ヘッドの組立て.....	7-15
カムシャフトの取外し.....	7-3	シリンダ ヘッドの取付け.....	7-17
カム ギヤ トレーンの取外し.....	7-5	カム ギヤ トレーンの取付け.....	7-18
シリンダ ヘッドの取外し.....	7-5	カムシャフトの取付け.....	7-19
シリンダ ヘッドの分解.....	7-6	シリンダ ヘッド カバーの取付け.....	7-21
バルブ ガイドの交換.....	7-9		

整備情報

作業上の注意

- ・シリンダ ヘッド, バルブ関係の整備は車上で行える。
- ・カムシャフトのオイルは, オイル パイプを通して供給される。潤滑経路のオイル穴に詰まりがないことを確認する。
- ・組立て時は, 初期潤滑のために, カムシャフト ジャーナル部, カム面, バルブ リフタに二硫化モリブデン グリースを塗布する。シリンダ ヘッドのオイル溜にきれいなエンジン オイルを満たす。

整備基準

単位: mm

項 目			基 準	標 準 値	使用限度
圧 縮 圧 力				13.0kg/cm ² - 400rpm	—
カムシャフト	カム リフト	I N		29.3	29.15
		E X		29.0	28.85
	オイル クリアランス	1		0.015-0.057	0.06
		2		0.015-0.057	0.06
		3		0.025-0.067	0.07
		4		0.015-0.057	0.06
	振 れ			—	0.05
バルブ スプリング	自由長			37.3	36.3
バルブ, バルブ ガイド	バルブ ステム外径	I N		3.970-3.995	3.965
		E X		3.950-3.975	3.935
	バルブ ガイド内径	I N		4.000-4.012	4.065
		E X		4.000-4.012	4.065
	ステムとガイドの隙間	I N		0.005-0.042	0.10
		E X		0.005-0.050	0.13
	バルブ シート当たり幅	I N		0.8	1.3
		E X		1.0	1.5
バルブ リフタ	外 径			19.978-19.993	19.970
シリンダ ヘッド	歪 み			—	0.05
	バルブ リフタ摺動部外径			20.010-20.026	20.035

シリンダ ヘッド, バルブ

締付けトルク

シリンダ ヘッド カバー	0.8-1.2kg-m
カムシャフト ホルダ	1.2-1.6kg-m
エンジン マウント ボルト	4.5-5.5kg-m

シリンダ ヘッド (7mmボルト, オイル塗布)	1.7-2.1kg-m
ギヤ トレーン ホルダ	
7mmボルト (オイル塗布)	1.7-2.1kg-m
8mmナット	1.8-2.2kg-m

工具

専用工具

バルブ ガイド リーマ	07984-8840000
バルブ ガイド リムーバ	07GMD-KT70100
バルブ スプリング コンプレッサ	07GME-KT70200
アタッチメント	
タペット ホール プロテクタ	07GME-KT70100
12角ソケット レンチ	07GMA-KT70100
バルブ シート カッタ	
シート面カッタ (20.5mm, 45° IN)	07780-0011000
シート面カッタ (17mm, 45° EX)	07GMH-KT70500
平面カッタ (20mm, 32° IN)	07GMH-KT70100
平面カッタ (17mm, 32° EX)	07GMH-KT70200

共通工具

バルブ スプリング コンプレッサ	07757-0010000
------------------	---------------

内面カッタ (20.5mm, 60° IN)	07780-0014300
内面カッタ (17mm, 60° EX)	07GMH-KT70400
カッタ ホルダ (4mm)	07GMH-KT70300

故障診断

シリンダ ヘッド回りの不良は一般的に圧縮圧力の測定またはエンジン上部の音により判断できる。

圧縮圧力が低過ぎる, または不安定

- ・バルブ
 - ーバルブ隙間調整不良
 - ーバルブの焼付きまたは曲がり
 - ーバルブ スプリングの損傷
 - ーバルブ タイミングの不良
 - ーバルブ シートの密着不良
- ・シリンダ ヘッド
 - ーヘッド ガスケットの漏れ
 - ーヘッドの歪みまたは亀裂
- ・シリンダ, ピストンの不良 (⇒9章)

圧縮圧力が高過ぎる

- ・ピストン, 燃焼室のカーボンの堆積

騒 音

- ・バルブ隙間調整不良
- ・バルブの焼付きまたはバルブ スプリングの損傷, へたり
- ・カムシャフトの損傷, 摩耗
- ・カム ギヤ トレーンの摩耗, 損傷
- ・カム スプロケットの摩耗

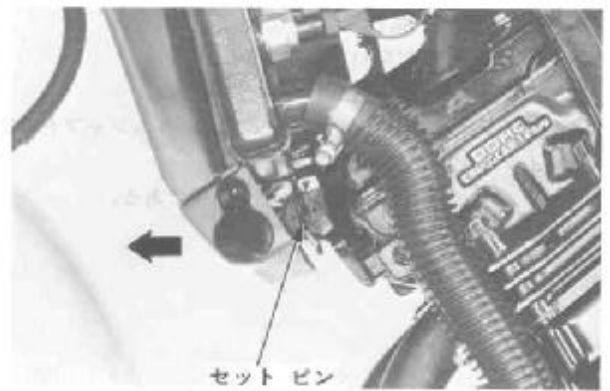
シリンダ ヘッド カバーの取外し

サイド カウルを外す。(→13-4)

ラジエータ セット ピンを外し、ラジエータを前方にスイングさせ、フレームを固定する。



ラジエータ セット ピン先端を押し下げピンを引抜けば容易に外せる。

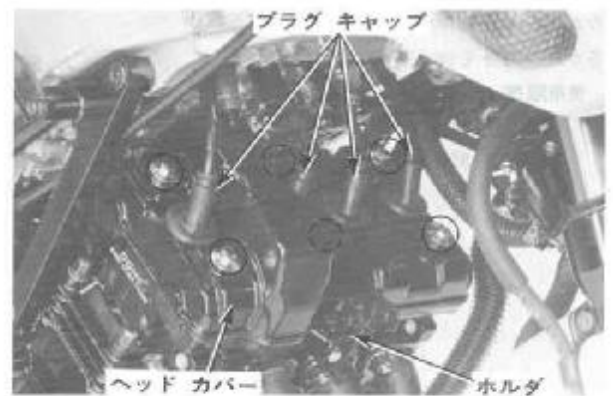


ラジエータ ホルダをシリンダ ヘッド から外す。

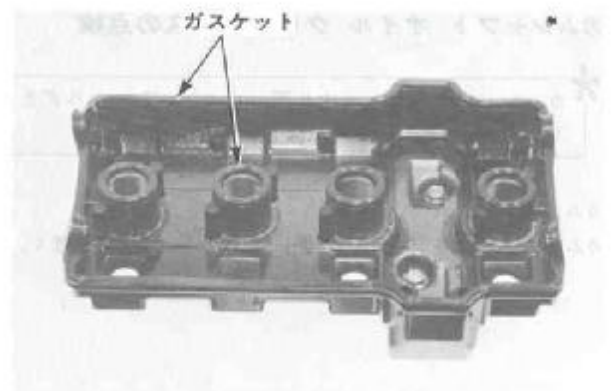
ブリーザ チューブをシリンダ ヘッド カバーから外す。

スモーク プラグ キャップを外す。

シリンダ ヘッド 取付けボルトを外し、シリンダ ヘッド カバーを外す。



シリンダ ヘッド カバーのガスケットに劣化、損傷がないか点検する。



カムシャフトの取外し

シリンダ ヘッド カバーを外す。

オイル パイプ取付けボルトを外す。

カムシャフト ホルダ取付けボルトを外し、オイル パイプ、O-リング、カムシャフト ホルダを外す。



カムシャフト ホルダのノック ピンは無理に外す必要はない。

カムシャフトを外す。

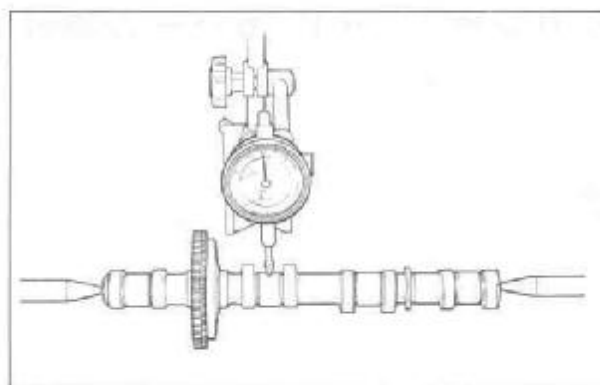
オイル パイプに詰まり、変形、損傷がないか点検する。



シリンダ ヘッド, バルブ

カムシャフトの点検

カム ギヤに損傷がないか点検する。
ジャーナル面に傷、偏摩耗がないか点検する。
カムシャフト両端をスタンドなどで支え、カムシャフトの曲がりをダイヤル ゲージで測定する。
ダイヤル ゲージ指示値の長が曲がりの値である。
使用限度：0.05mm以上交換



カム面の傷、偏摩耗、損傷を点検する。
各カムの高さを測定する。

使用限度：

I N：29.15mm以下交換

E X：28.85mm以下交換

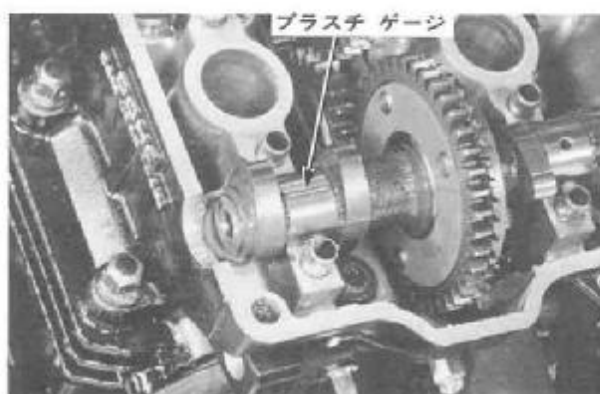


カムシャフト オイル クリアランスの点検



カムシャフトのジャーナル部、カムシャフト ホルダとシリンダ ヘッドのジャーナル面を脱脂しておく。

カムシャフトを取付ける。
カムシャフトの各ジャーナル面にプラスチック ゲージを置く。



カムシャフト ホルダを取付け、ボルトを締付ける。

締付けトルク：1.2-1.6kg-m



- カム ギヤの噛み合わせに注意する。
- カムシャフトが回らないように注意する。
- ボルトを数回に分け、平均に締付ける。



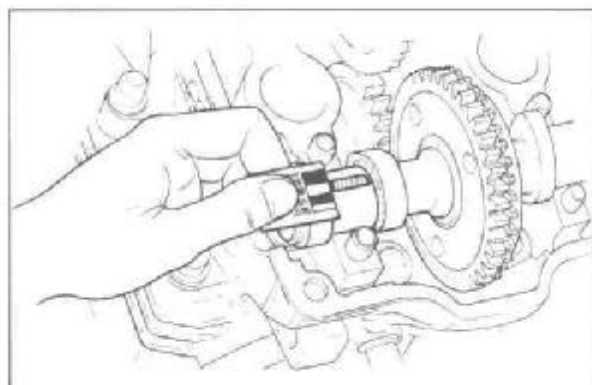
カムシャフトホルダを外し、カムシャフトを外す。
各ジャーナル面のプラスチックゲージの中で一番幅の広い箇所を測定する。

使用限度:

No. 1, 2, 4: 0.06mm以上交換

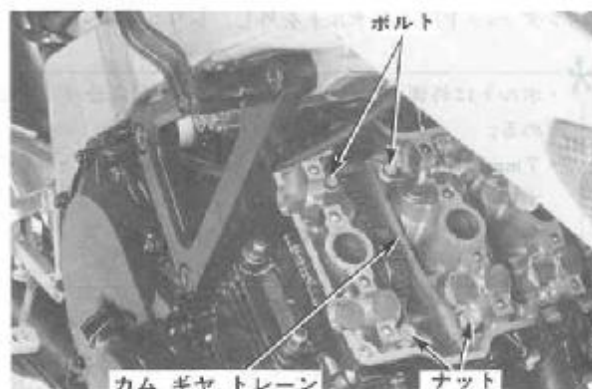
No. 3: 0.07mm以上交換

使用限度を越えている場合はカムシャフトを新品に交換し、再度オイルクリアランスを測定する。
再度測定しても、使用限度以上である場合は、シリンダヘッドとホルダを交換する。



カムギヤトレーンの外し

カムギヤトレーン取付けボルト2本、ナット2個を外し、カムギヤトレーンを外す。
ノックピンを外す。



ギヤトレーンのギヤがスムーズに回るか、歯に損傷がないか点検する。



シリンダヘッドの外し

カムシャフトを外す。(→7-3)

下記の部品を外す。

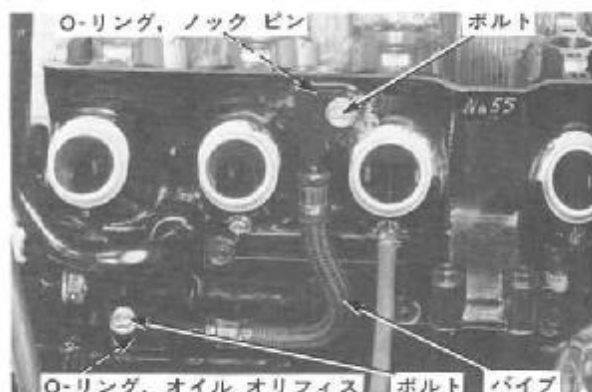
—フューエルタンク(→4-3)

—エアクリーナケース(→4-6)

—キャブプレート(→4-8)

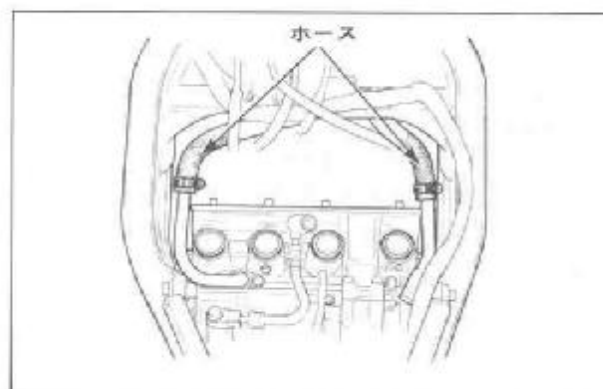
—エキゾーストパイプ(→16-2)

オイルパスパイプを外し、Oリング、ノックピン、オイルオリフィスを外す。



シリンダ ヘッド, バルブ

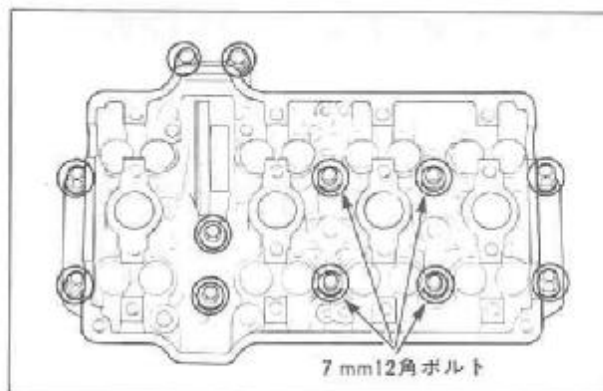
シリンダ ヘッドのウォータ パイプから、ホースを外す。



シリンダ ヘッド取付けボルトを外し、シリンダ ヘッドを外す。

- ボルトは外側から内側に対角に2-3回に分けてゆるめる。
- 7mm12角ボルトを外す時は、専用工具を使うと外しやすい。

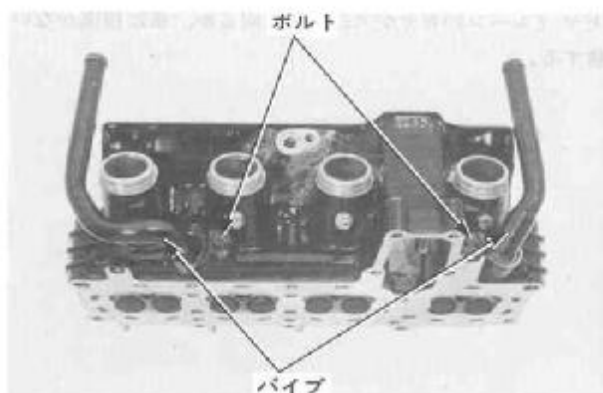
専用工具 12角ソケット レンチ
07GMA-KT70100



ガスケット、ロック ピンを外す。

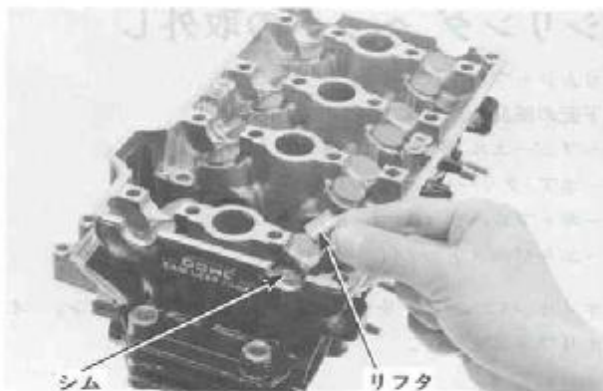
シリンダ ヘッドの分解

ウォータ パイプ、O-リングをシリンダ ヘッドから外す。



バルブ リフト、シムを外す。

- バルブ リフトとシムに取付け位置をマークしておくこと。



シリンダ ヘッドにタペット ホール プロテクタを取付ける。

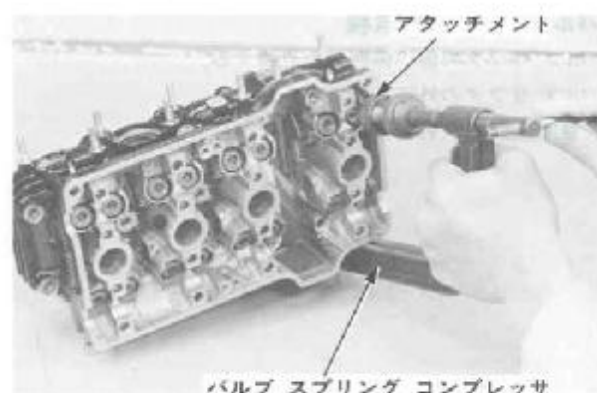
専用工具 タペット ホール プロテクタ
07GME-KT70100



バルブ スプリング コンプレッサとアタッチメントを使用し、コッタ、リテーナ、スプリング、バルブ、バルブ ステム シール、スプリング シートを外す。

共通工具 バルブ スプリング コンプレッサ
07757-0010000

専用工具 バルブ スプリング コンプレッサ アタッチメント
07GME-KT70200



- 必要以上にバルブ スプリングを圧縮しないこと。
- 各部品に取付け位置をマークしておく。

シリンダ ヘッドの点検

燃焼室からカーボンの堆積物を取除く。

ヘッド ガスケット面に付着したガスケット材を取除く。

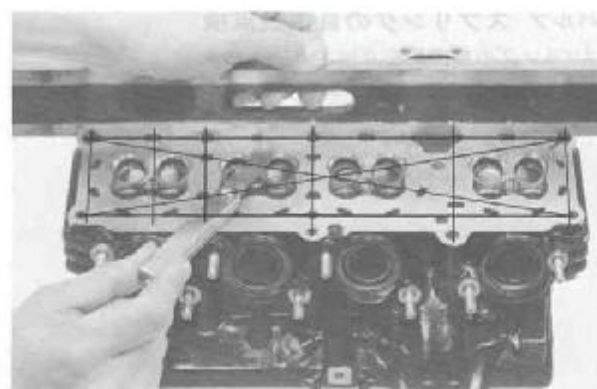


- ガスケット面を傷付けないように注意する。

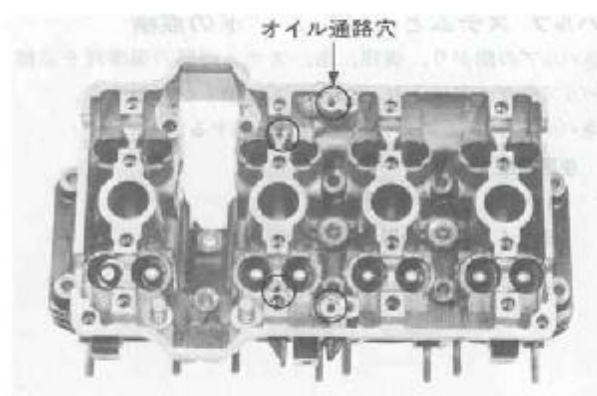
スパーク プラグ穴、バルブ穴付近の亀裂を点検する。

シリンダ ヘッドの歪みをストレート エッジとシックス スクエア ゲージで点検する。

使用限度：0.05mm以上交換



シリンダ ヘッドのオイル通路穴に詰まりがないか点検する。



シリンダ ヘッド, バルブ

バルブ リフタ ボアの傷, 偏摩耗を点検する。

バルブ リフタ ボアの内径を測定する。

使用限度：20.035mm以上交換

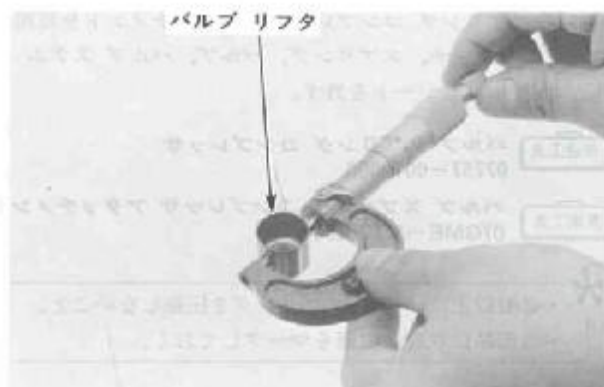


バルブ リフタの点検

バルブ リフタの傷, 偏摩耗を点検する。

バルブ リフタの外径を測定する。

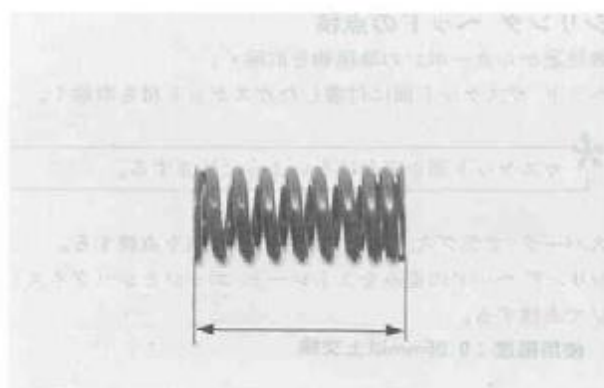
使用限度：19.970mm以下交換



バルブ スプリングの自由長点検

スプリングの自由長を点検する。

使用限度：36.3mm以下交換



バルブ ステムとバルブ ガイドの点検

各バルブの曲がり, 焼損, 傷, ステム端部の偏摩耗を点検する。

バルブをガイドに入れ, スムーズに動くか点検する。

各バルブ ステムの外径を測定, 記録する。

使用限度：

I N : 3.965mm以下交換

E X : 3.935mm以下交換



- * バルブ ガイド測定の前に、ガイドにリーマを通し、カーボンの堆積物を取除く。

専用工具 バルブ ガイド リーマ
07984-8840000

各ガイドの内径を測定する。

使用限度：4.065mm以上交換

各ガイドの内径から該当するバルブ ステムの外径を引いた値がステムとガイドの隙間である。

バルブ ステムとガイドの隙間

使用限度：

I N : 0.10mm以上交換

E X : 0.13mm以上交換

- * 隙間が使用限度を越えている場合は、ガイドを新品に換えると使用限度以内に入るか計算する。限度以内ならガイドのみを交換する。

ステムとガイドの隙間が、新品のガイドに換えても限度に入らない場合は、ガイドとバルブを新品に交換する。

- * ガイドを交換した場合は、バルブ シートを修正する。
(⇒7-10)

バルブ ガイドの交換

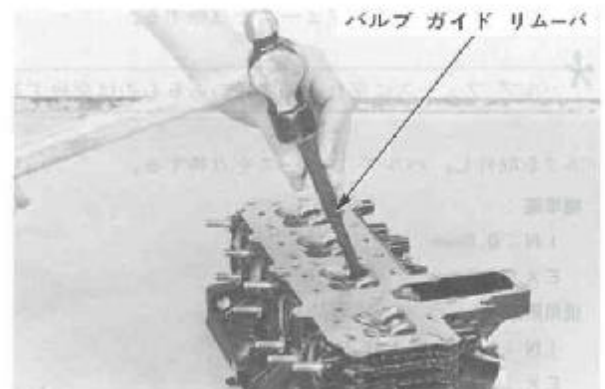
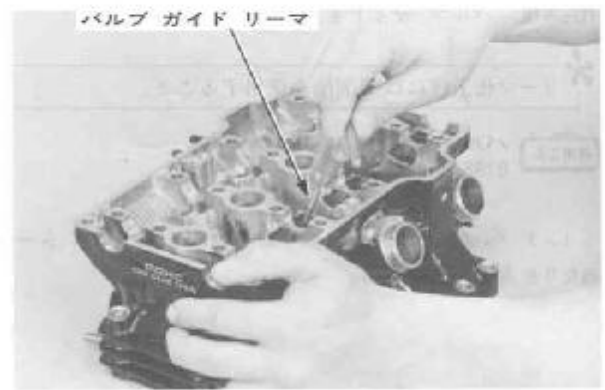
バルブ ガイドを打ち抜く。

- * シリンダ ヘッドを傷付けないように注意する。

専用工具 バルブ ガイド リムーバ
07GMD-KT70100

オーバーサイズのバルブ ガイドを打込む。

専用工具 バルブ ガイド リムーバ
07GMD-KT70100



シリンダ ヘッド、バルブ

打込み後、バルブ ガイドをリーマ仕上げする。

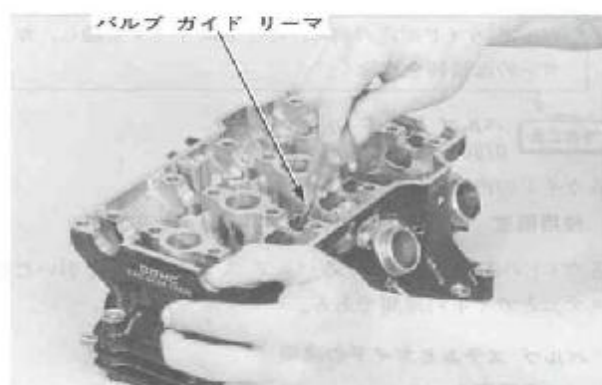


リーマ仕上げには切削油を使用すること。



バルブ ガイド リーマ
07984-8840000

シリンダ ヘッドを洗浄し、切り粉を取除く。バルブ シートの
当たりを点検、修正する。

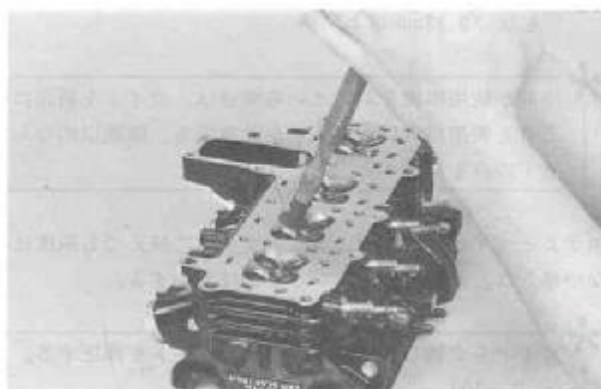


バルブ シートの点検、修正

バルブ シートの点検

バルブのカーボン堆積物を取除く。

バルブの接触面に光明丹を均一に薄く塗布する。バルブをこま
たはバルブ ラップを使用してバルブを張り合わせる。



バルブを取外し、バルブ フェースを点検する。



バルブ フェースに荒れ、偏摩耗のあるものは交換する。

バルブを取外し、バルブ フェースを点検する。

標準値：

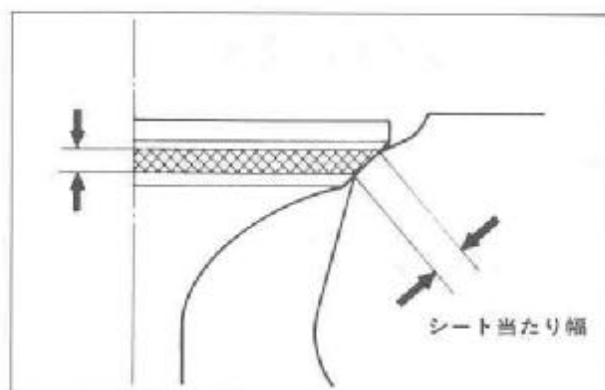
I N : 0.8mm

E X : 1.0mm

使用限度：

I N : 1.3mm以上修正

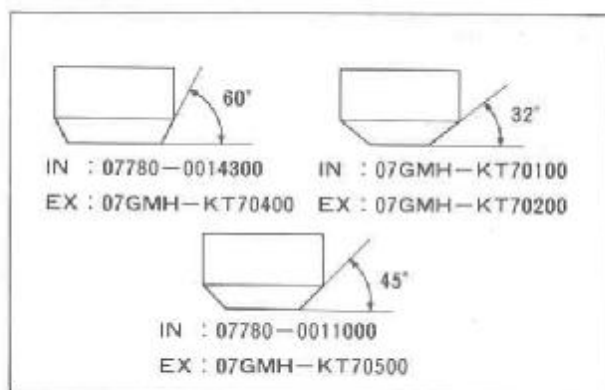
E X : 1.5mm以上修正



当たり幅が不均一、広すぎる、狭すぎる、上または下で当たっ
ている場合は、バルブ シートを、バルブ シート カッタで修正
する。

バルブ シートの修正

詳細はバルブ シート カッタの説明書を参照のこと。



修正は手で4-5kgの圧力で右または左に回転させながら研削する。

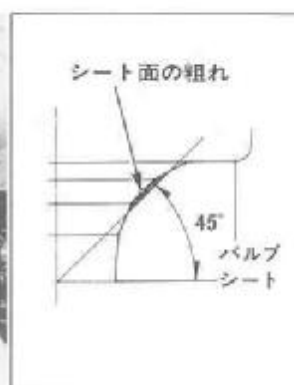


カッタにエンジン オイルを塗布し研削粉を落としながら使用する。

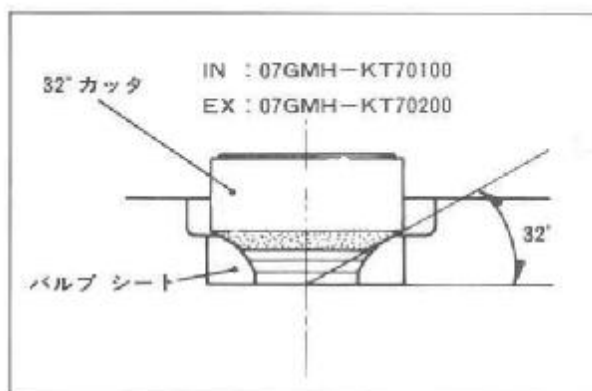
45° カッタを使用し、シート面に粗れやピン ホールがなくなるまで研削する。



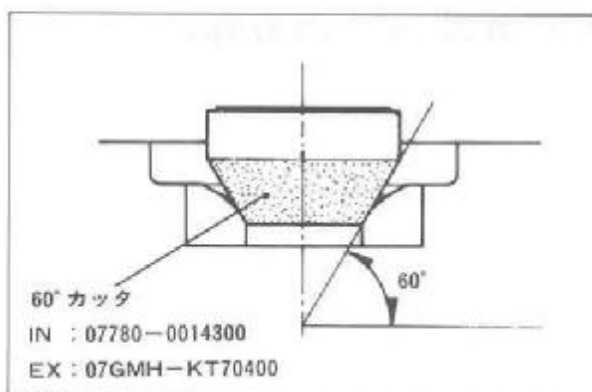
削り過ぎないように注意すること。



32° カッタを使用して平面の修正を行う。



60° カッタを使用して内面の修正を行う。

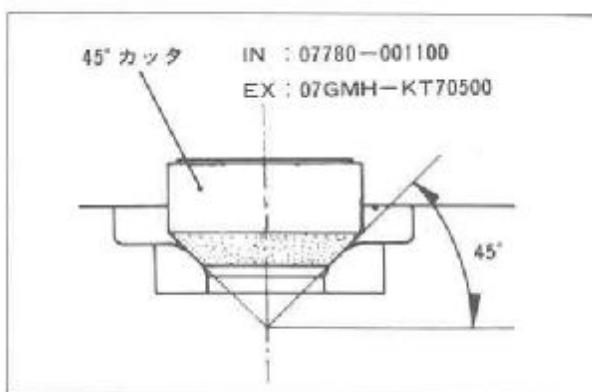


45° カッタを使用してシート面の修正を規定シート幅になるまで行う。

標準バルブ シート幅

IN : 0.8mm

EX : 1.0mm



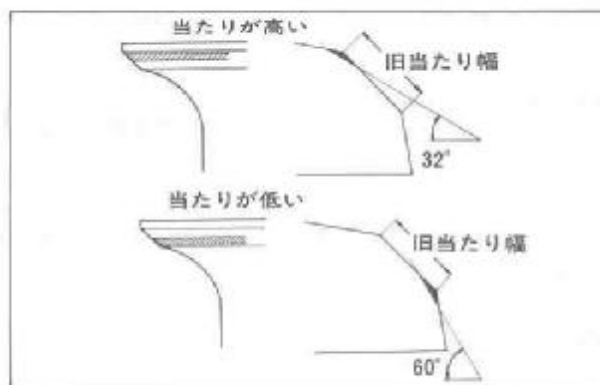
シリンダ ヘッド、バルブ

バルブ シートに光明丹を塗る。

バルブを取付け、軽く押しながらバルブを回転させ、シートの当たり位置を点検する。

当たり位置が高い場合は、32° カッタで研削し、45° カッタで規定幅に研削する。

当たり位置が低すぎる場合は、60° カッタで研削し、45° カッタで規定幅に研削する。



修正後バルブ フェース面にコンパウンドを均一に塗り、バルブたこまたはバルブ ラップで摺合わせを行う。

摺合わせ後シリンダ ヘッド、バルブを洗浄する。



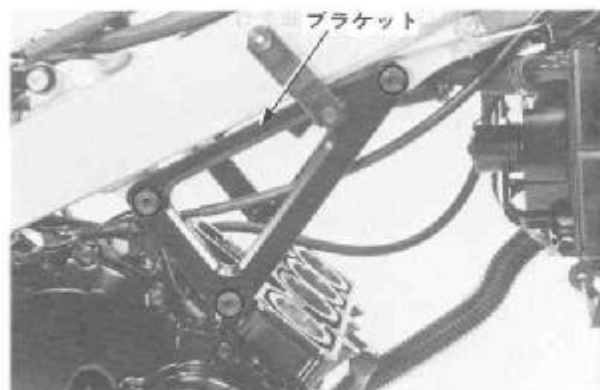
- 摺合わせはバルブをシートに強く押したまま回転させると傷がつくので軽く打合わせながら回転させること。
- 摺合わせ中コンパウンドがステムとガイドに入らないように気をつけること。



修正がすべて終わったら光明丹で45° シート面がバルブの接触面の中央に均一に当たっていることを確認する。

1st カム ギヤの取外し

R. エンジン ハンガ ブラケットを外す。

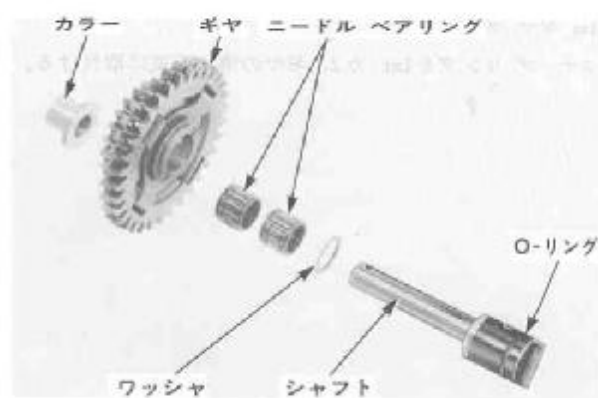


ボルト 2 本を外す。

シャフトを引抜き、1st カム ギヤ、カラーを外す。



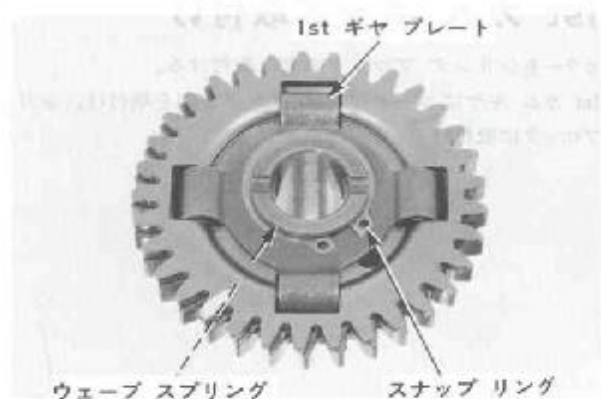
各部品に損傷, 摩耗がないか点検する。



1st カム ギヤの分解

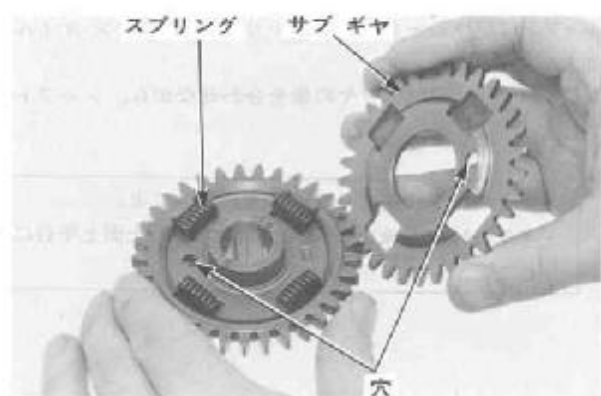
スナップ リングを外す。

ウェーブ スプリング, 1st ギヤ プレートを外す。



サブ ギヤを外し, スプリングを外す。

スプリングに損傷がないか点検する。



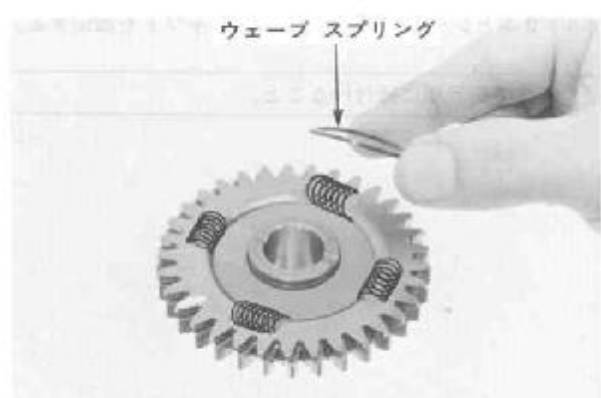
1st カム ギヤの組立て

スプリング 4 個を 1st カム ギヤ に取付ける。

サブ ギヤの穴と, 1st カム ギヤの穴を合わせて, サブ ギヤを取付ける。

ウェーブ スプリングを取付ける。

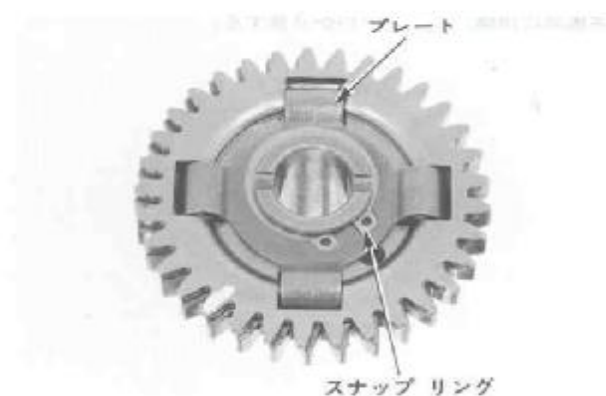
* ウェーブ スプリングの凹面をギヤ側に向けて取付けること。



シリンダ ヘッド, バルブ

1st ギヤ プレートを取付ける。

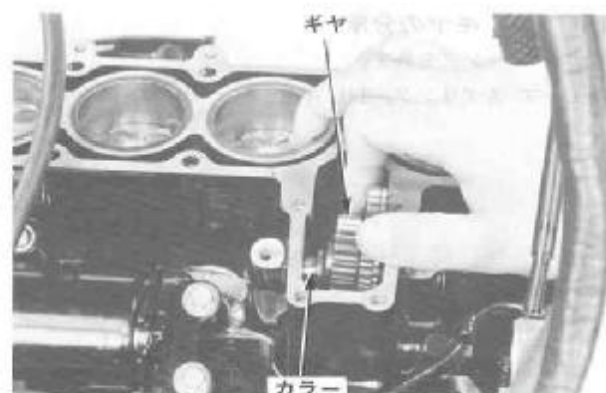
スナップ リングを1st カム ギヤの溝に確実に取付ける。



1st カム ギヤの取付け

カラーをシリンダ ブロックの穴に取付ける。

1st カム ギヤにニードル ベアリング 2 個を取付け、シリンダ ブロックに取付ける。



シャフトにワッシャを取付け、O-リングにエンジン オイルを塗布する。

1st カム ギヤとサブ ギヤの歯を合わせながら、シャフトを差込む。



- ギヤの歯を損傷させないように行うこと。
- ギヤのけがき線をシリンダ ブロック 上面と平行にすること。



ボルト 2 本とシーリング ワッシャでシャフトを固定する。



写真の番号順に締付けること。



R エンジン ハンガ ブラケットを取付け、ボルト、ナットを締付ける。

締付けトルク：4.5-5.5kg-m



シリンダ ヘッドの組立て

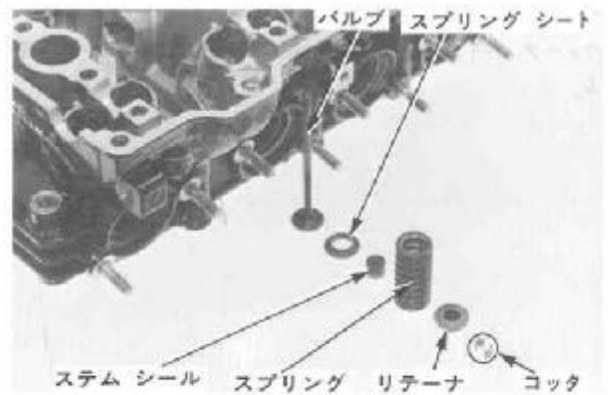
スプリング シート、新品のステム シールを取付ける。

バルブ ステムに二硫化モリブデン グリースを少量塗布し、ガイドに差し込む。

バルブ スプリングとリテーナを取付ける。



- ・バルブ スプリングのピッチの狭い方をヘッド側にして取付ける。
- ・バルブ ステム シールを取外した場合は新品に交換する。
- ・バルブ ステムを取付ける時は、ステム シールを損傷させないように、ゆっくり回しながら、ガイドに差し込む。



タペット ホール プロテクタを取付ける。

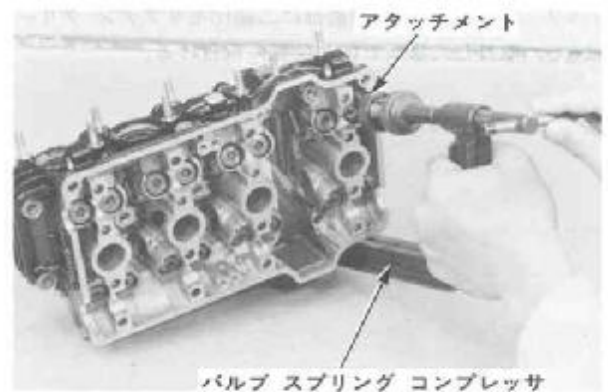
専用工具 タペット ホール プロテクタ
07GME-KT70100



バルブ スプリング コンプレッサとアタッチメントを使用し、バルブ コッタを取付ける。

共通工具 バルブ スプリング コンプレッサ
07757-0010000

専用工具 バルブ スプリング コンプレッサ アタッチメント
07GME-KT70200



- ・必要以上にバルブ スプリングを圧縮しないこと。

シリンダ ヘッド, バルブ

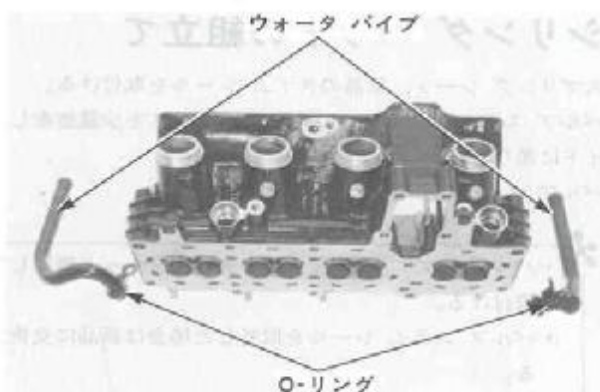
バルブ ステム端を軽く2-3回たたき、バルブとコックのなじみを良くする。



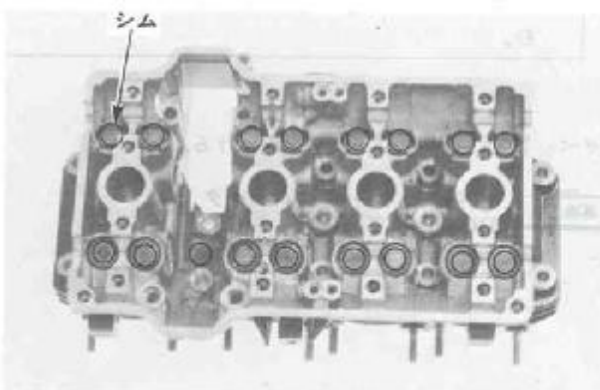
バルブを傷つけないように注意する。



ウォーター パイプに新品のO-リングを取付ける。
ウォーター パイプをシリンダ ヘッドに取付け、ボルトを締付ける。



リフト シムを取外した場所と同じ位置に取付ける。

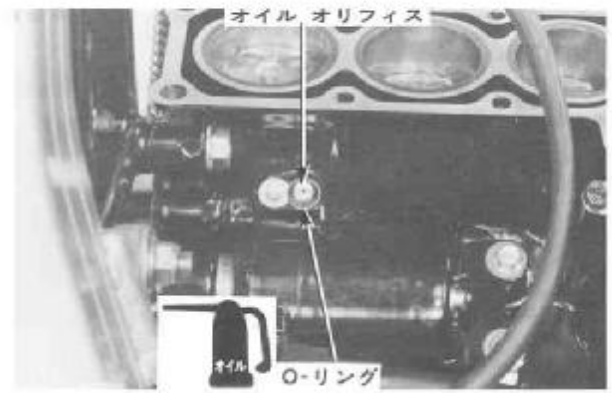


バルブ リフトの外周の摺動部に二硫化モリブデン グリースを塗布し、取外した場所と同じ位置に取付ける。

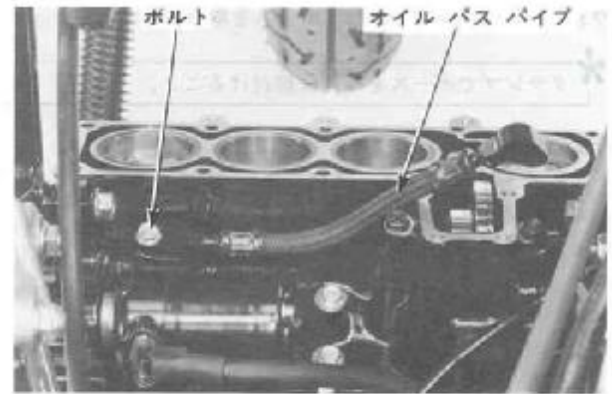


シリンダ ヘッドの取付け

シリンダ ブロックのオイル オリフィスに詰まりがないか点検し、O-リングにエンジン オイルを塗布して取付ける。



オイル パス パイプをシリンダ ブロックに取付ける。
取付けボルトのねじ部にシーラントを塗布して締付ける。



ノック ピン、新品のガスケットを取付ける。



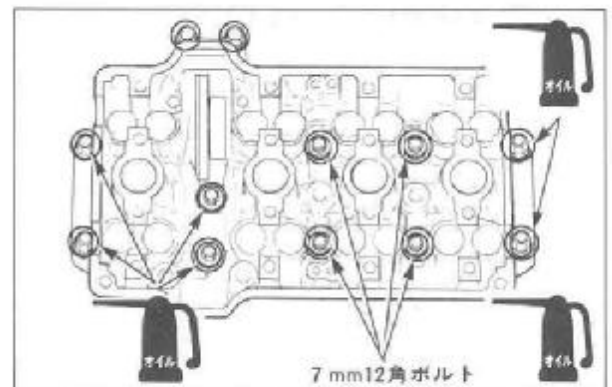
シリンダ ヘッドを取付ける。
シリンダ ヘッド取付けボルト、ワッシャにエンジン オイルを塗布し、シリンダ ヘッドに取付け、締付ける。

締付けトルク：1.7-2.1kg-m (7 mmボルト)



- ボルトは内側から外側に対角に2-3回に分けて締付ける。
- 7 mm12角ボルトを締付ける時は専用工具を使うと締付けやすい。

専用工具 12角ソケット レンチ
07GMA-KT70100



シリンダ ヘッド, バルブ

シリンダ ヘッドに新品のO-リングにエンジン オイルを塗布して取付ける。

ノック ピンを取付ける。

オイル パス パイプをシリンダ ヘッドに取付ける。



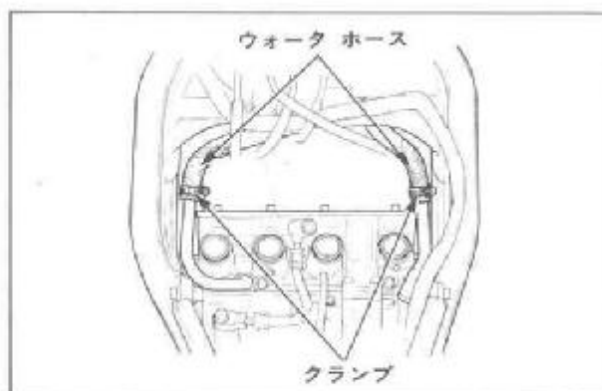
ウォーター パイプにウォーター ホースを取付ける。



クランプでホースを確実に締付けること。

下記の部品を取付ける：

- エキゾースト パイプ (⇒16-2)
- キャブレター (⇒4-18)
- エア クリーナ ケース (⇒4-7)
- フューエル タンク (⇒4-3)



カム ギヤ トレーンの取付け

ノック ピンをシリンダ ヘッドに取付ける。



スタッド ボルトを交換する場合は、ヘッド取付けねじ部にネジ ロック剤を塗布して取付けること。



7mmボルトは2種類あるので注意すること。



カム ギヤ トレーンを取付け。ボルト、ナットを締付ける。

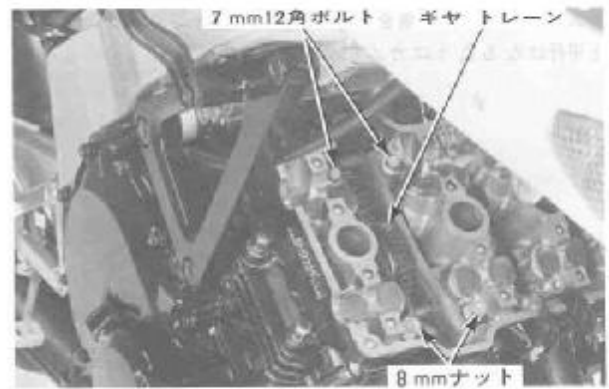
締付けトルク：

7 mmボルト：1.7-2.1kg-m

8 mmナット：1.8-2.2kg-m



ギヤの噛合わせに注意する。



カムシャフトの取付け

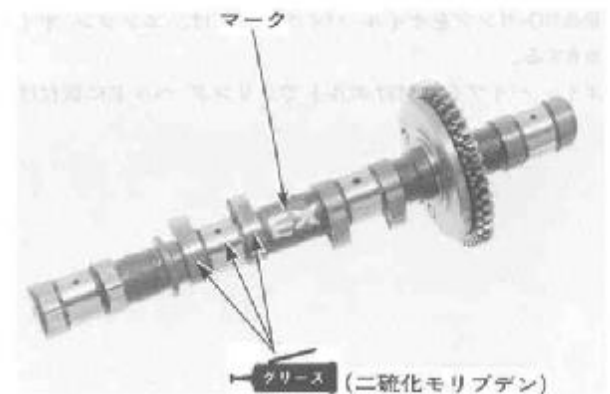
クランクシャフト ホール キャップとタイミング ホール キャップを外す。

クランクシャフトを時計方向に回し、フライホイールの“T”マークを合わせマークに合わせる。



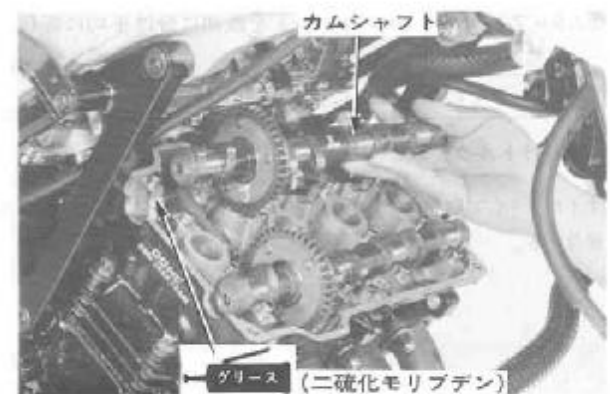
カムシャフトには“IN”、“EX”の識別マークがあるので取付け時に注意すること。

カムシャフトのジャーナル部、カム面に二硫化モリブデン グリースを塗布する。



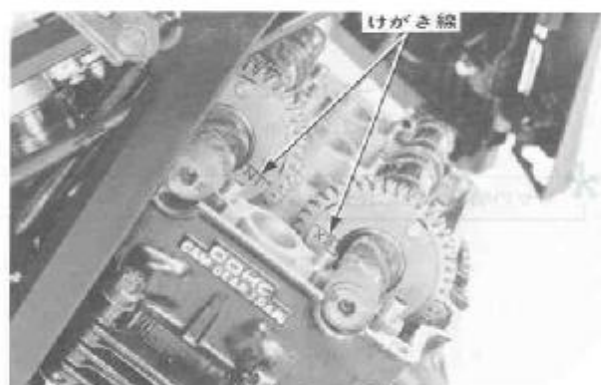
シリンダ ヘッドのジャーナル部に二硫化モリブデン グリースを塗布する。

カムシャフトをシリンダ ヘッドに取付ける。



シリンダ ヘッド, バルブ

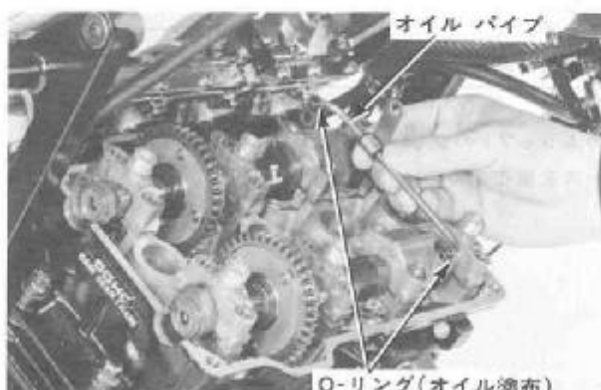
カム ギヤのけがき線を互いに向き合わせシリンダ ヘッド上面と平行になるようにカム シャフトを置く。



カムシャフト ホルダのジャーナル部に二硫化モリブデン グリースを塗布し、取外した場所と同じ位置に取付ける。



新品のO-リングをオイル パイプに取付け、エンジン オイルを塗布する。
オイル パイプを取付けボルトでシリンダ ヘッドに仮付けする。



カムシャフト ホルダ取付けボルトを数回に分け平均に締付ける。



カム ギヤの噛合わせに注意する。

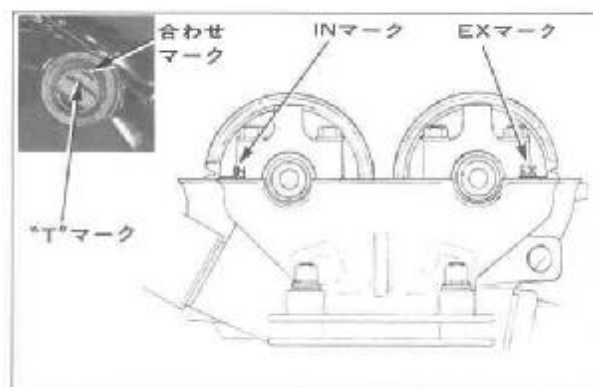
締付けトルク：1.2～1.6kg・m

オイル パイプ取付けボルトのネジ部にネジ ロック剤を塗布し、締付ける。



*T*マークと合わせマークが合っていることを確認する。
カム ギヤの*IN*, *EX*マークがシリンダ ヘッド上面に対して
平行であり、互いに向き合っていることを確認する。

クベツト隙間を調整する。(⇒2-13)

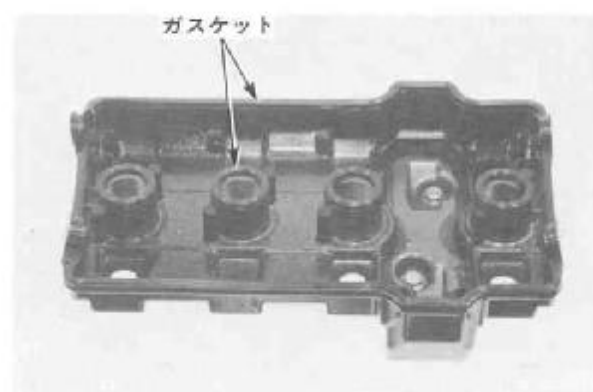


シリンダ ヘッド カバーの取付け

ブリーザ セパレート プレートを外した場合は、取付けボルト
にネジ ロック剤を塗布して締付ける。



シリンダ ヘッド カバー ガスケットをヘッド カバーに取付け
る。



シリンダ ヘッド カバーをシリンダ ヘッドに取付ける。

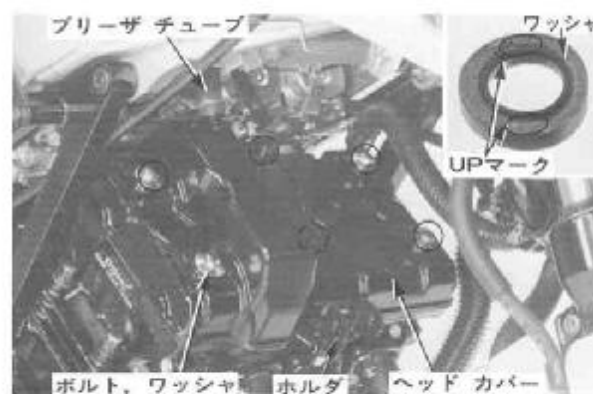
*
ワッシャには*UP*マークが付いているので取付け時、
注意すること。

ワッシャを取付け、取付けボルトを締付ける。

締付けトルク: 0.8-1.2kg-m

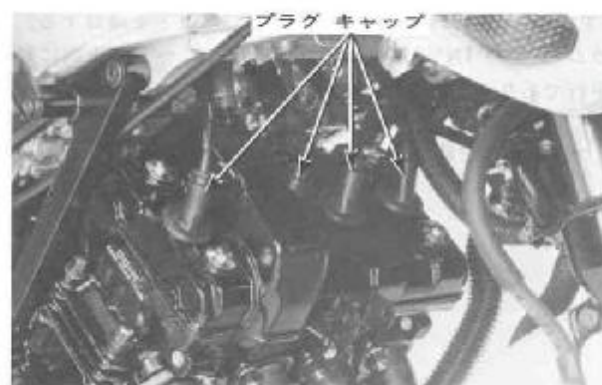
ブリーザ チューブをシリンダ ヘッド カバーに取付ける。

ラジエタ ボルタをシリンダ ヘッドに取付ける。



シリンダ ヘッド, バルブ

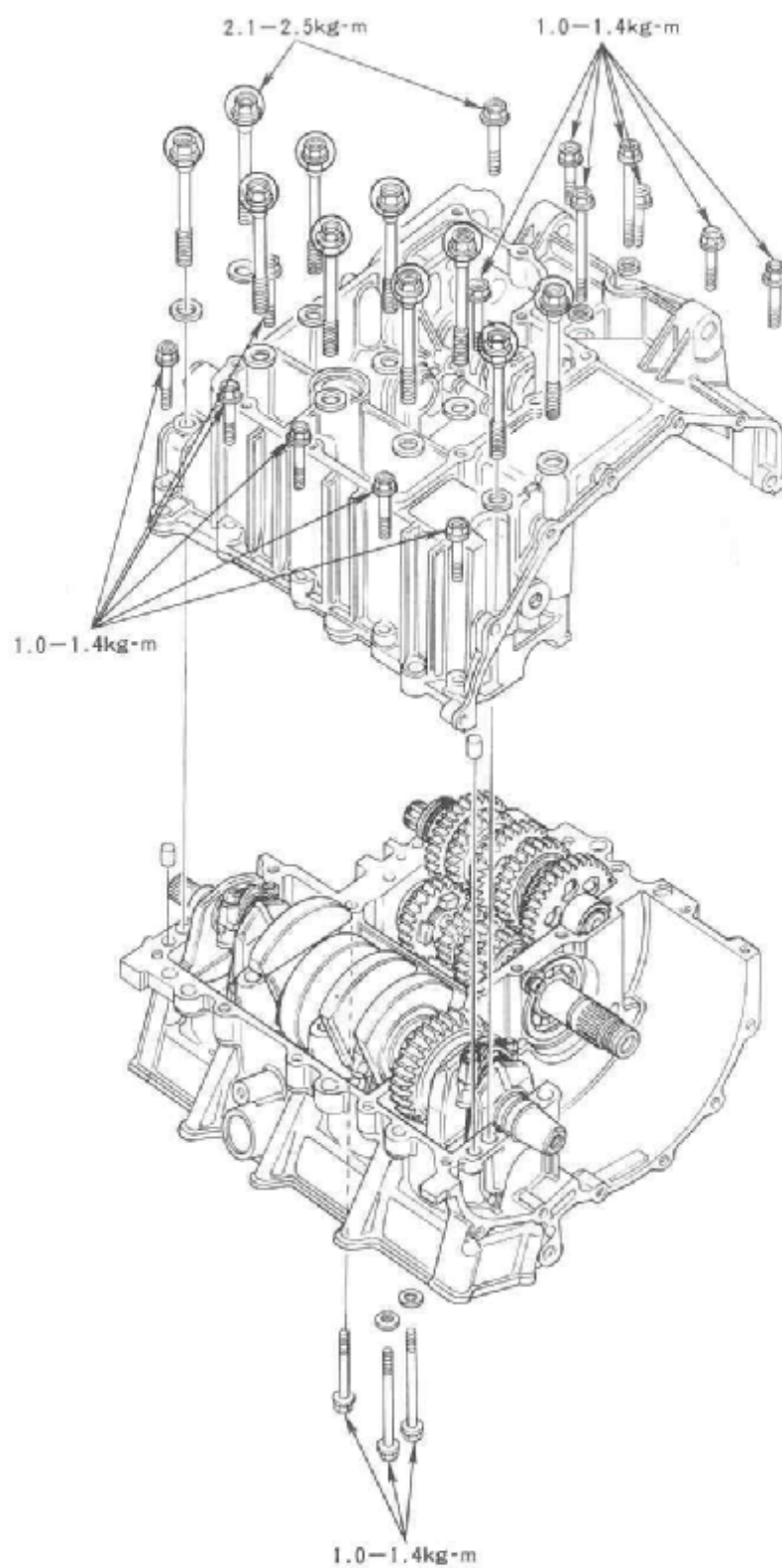
スパーク プラグ キャップを取付ける。



ラジエータをシリンダ ヘッドのロワ ホルダにセット ビンで固定する。

サイド カウルを取付ける。





8. クランクケース

分解図.....	8-0	ベアリングの交換.....	8-3
整備情報.....	8-1	クランクケースの組立て.....	8-3
クランクケースの分割.....	8-2		

整備情報

作業上の注意

- クランクシャフト、コンロッド、シリンダ、ピストン、トランスミッション（シフト フォーク ドラムを含む）の整備はクランクケースを分割してから行う。
- クランクケース分割の前に、下記部品の取外しが必要である。本章では全ての部品を取外した写真、手順が示されている。

整備箇所	取外し部品
コンロッド、シリンダブロック、ピストン	カムシャフト（⇒7章）、クラッチ アウタ（⇒10章）、オイル ポンプ（⇒3章）
クランクシャフト	フライホイール（⇒10章）、スタータ クラッチ（⇒19章）、カムシャフト（⇒7章）、オイル ポンプ（⇒3章）
トランスミッション * メインシャフト、カウンタシャフトの整備は、リンケージを外さなくても行える。	クラッチ（10章）、ギヤシフト リンケージ（⇒11章）、オイル ポンプ（⇒3章）

締付けトルク

クランクケース	8 mmボルト	2.1-2.5kg・m
	6 mmボルト	1.0-1.4kg・m

工具

専用工具

ベアリング リムーバ	07936-3710300
ーリムーバ ハンドル	07936-3710100
ーリムーバ スライディング ウェイト	07741-0010201

共通工具

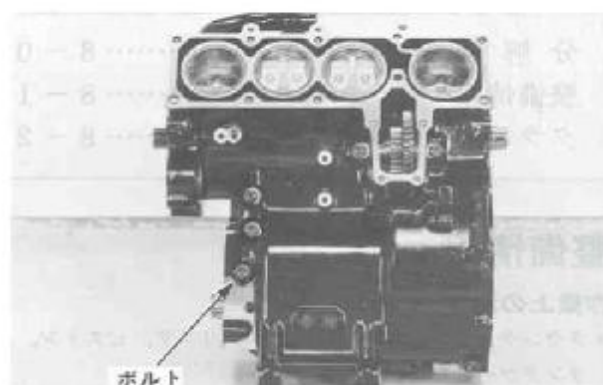
ドライバ ハンドル A	07749-0010000
アウタ ドライバ（37×40mm）	07746-0010200
パイロット（17mm）	07746-0040400

クランクケース

クランクケースの分割

クランクケースを分割する前に、作業上の注意（→8-1）に記載した部品を取外す。

シリンダブロック締付けボルトを外す。

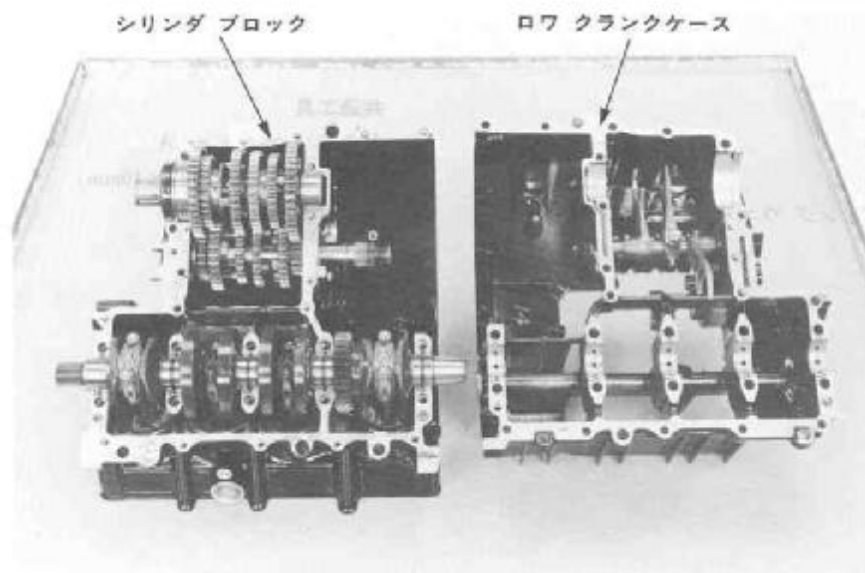
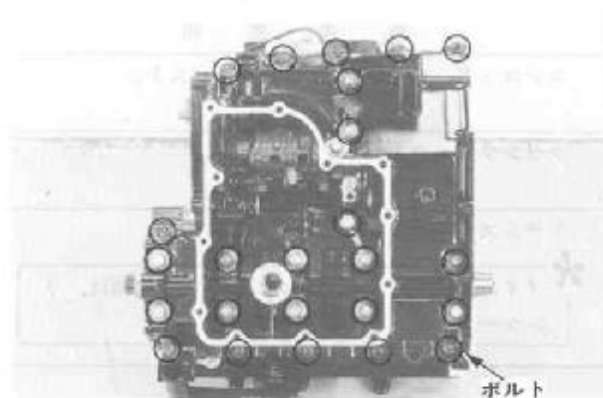


シリンダヘッド側を下方に向け、ロワ クランクケース ボルトを取外す。

ケースの歪みを防止するために、ボルトは2-3回にわけて、対角にゆるめる。

ロワ クランクケースを取外す。

クランクケース合わせ面をドライバなどでこじらないこと。



ベアリングの交換

シリンダ ブロックから下記の部品を取外す。

- ー クランクシャフト (⇒9-3)
- ー ピストン (⇒9-3)
- ー カウンタシャフト (⇒12-3)
- ー メインシャフト (⇒12-3)

メインシャフト ベアリングを点検し、スムーズに回らなかったり、がたのある場合は交換する。

ベアリングを取外す。

専用工具	ベアリング リムーバ	07936-3710300
	ー リムーバ ハンドル	07936-3710100
	ー リムーバ スライディング ウェイト	07741-0010201

新品のベアリングを打込む。

共通工具	ドライバ ハンドル A	07749-0010000
	アウタ ドライバ (37×40mm)	07746-0010200
	パイロット (17mm)	07746-0040400

- ・ベアリングは水平に打込むこと。
- ・マーク面を下側に向けて打込むこと。

シリンダ ブロックに下記の部品を取付ける。

- ー ピストン (⇒9-9)
- ー クランクシャフト (⇒9-9)
- ー メインシャフト (⇒12-7)
- ー カウンタシャフト (⇒12-7)

クランクケースの組立て

クランクケース合わせ面を清掃する。

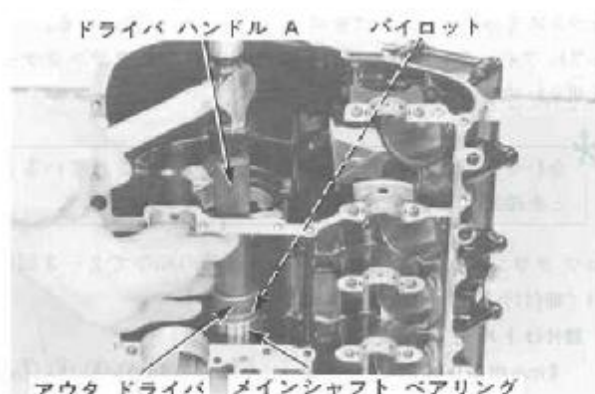
シリンダ ブロックにノック ピン、オイル オリフィスを取付ける。

シリンダ ブロック、ロウ クランクケースの合わせ面に液体パッキンを塗布する。

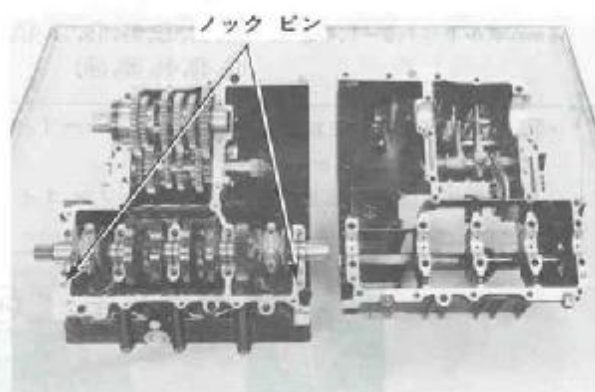
- ・メイン ベアリングの付近には塗布しないこと。
- ・オイル オリフィスに詰まりがないことを確認し、穴の大きい方を外側に向ける。



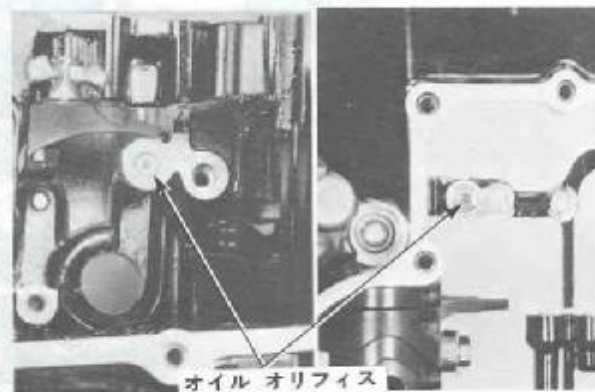
ベアリング リムーバ



アウタ ドライバ メインシャフト ベアリング



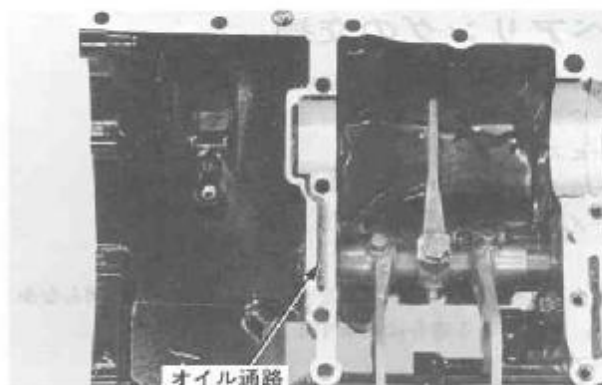
ノック ピン



オイル オリフィス

クランクケース

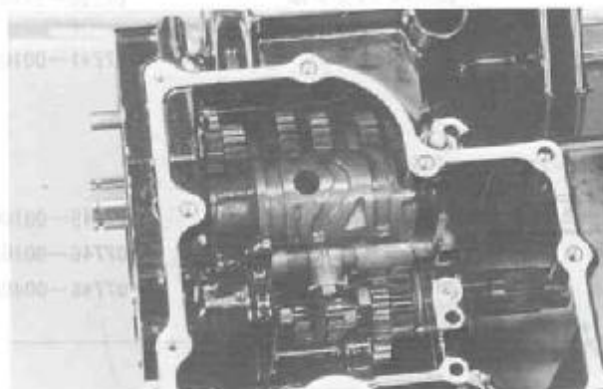
オイル通路の付近にも液体パッキンを塗布しないよう注意する。



トランスミッション ギヤをニュートラルの位置にする。
シフト フォークをギヤの溝に合わせながら、両クランクケースを組合わせる。



合わせ面の隙間を点検し、隙間なく組合わされていることを確認する。



ロワ クランクケース ボルトを図の番号の順序で2〜3回にわけて締付ける。

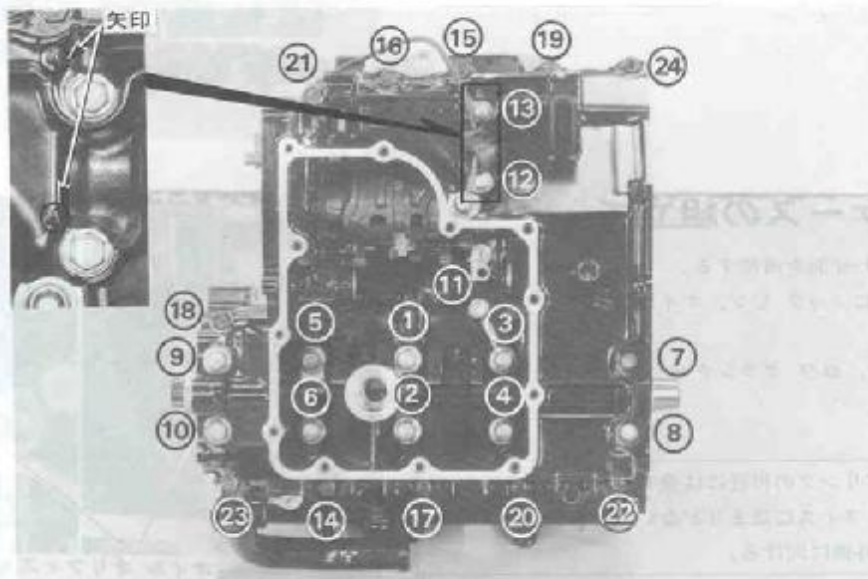
締付けトルク：

8 mmボルト：2.1〜2.5kg・m (①, ②, ③, ④, ⑤, ⑥, ⑦, ⑧, ⑨, ⑩以上ワッシャ付,
⑪ワッシャなし)

6 mmボルト：1.0〜1.4kg・m (⑬, ⑭, ⑮, ⑯, ⑰, ⑱, ⑲, ⑳, ㉑, ㉒, ㉓, ㉔)



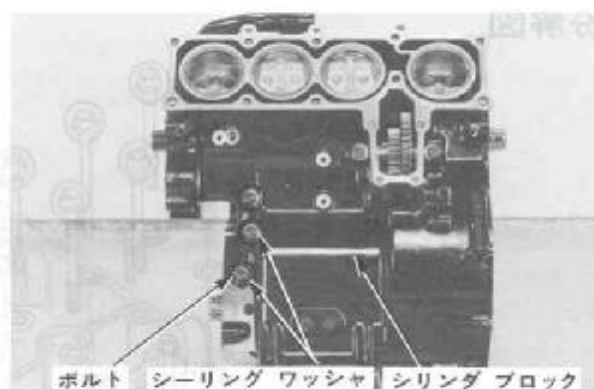
- ⑬, ⑭の矢印で指示された6 mmボルトにはシーリングワッシャを入れること。
- 8 mmボルトはねじ部とフランジ部にエンジン オイルを塗布してから締付けること。



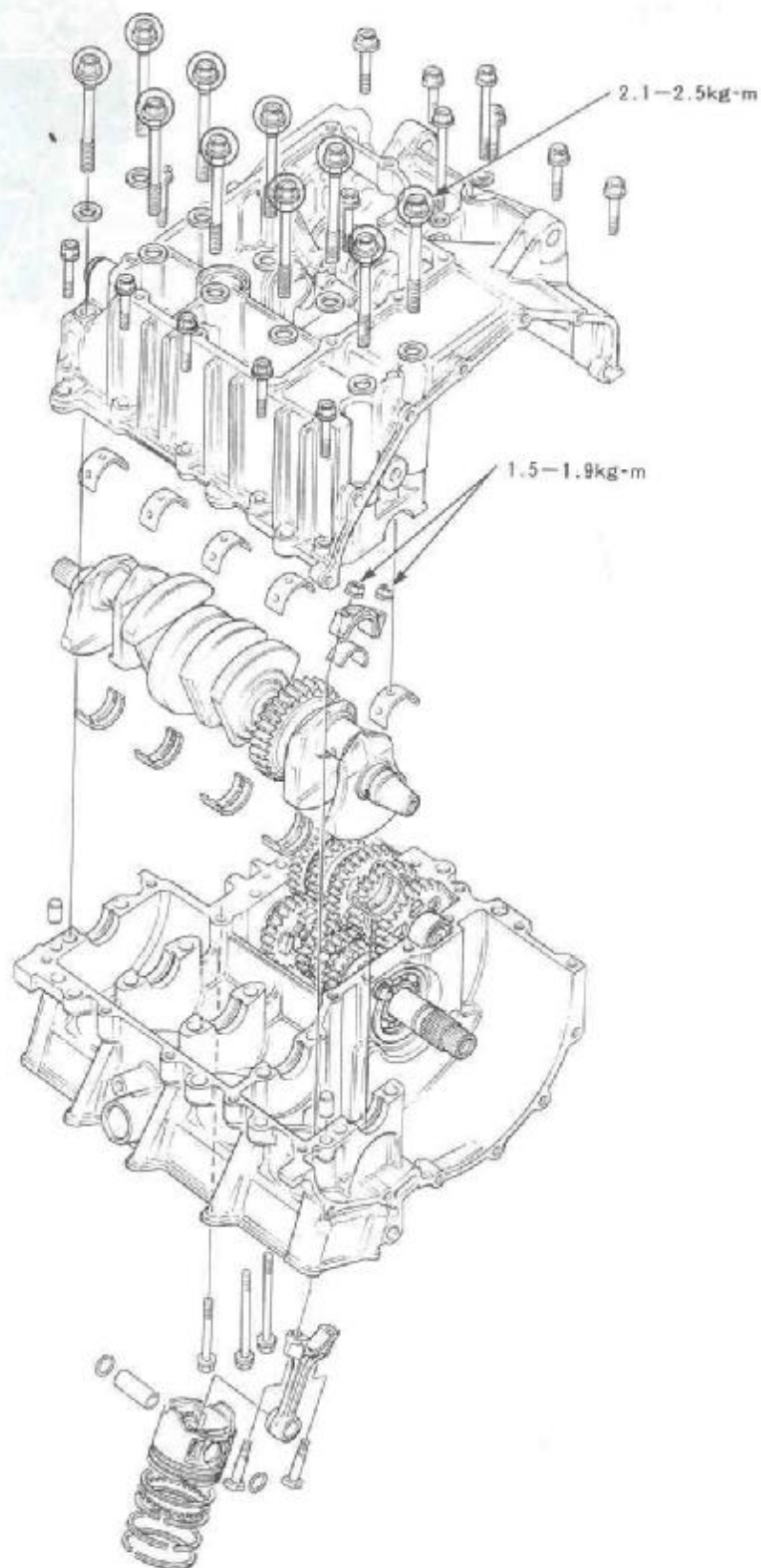
シリンダブロック ボルトを規定のトルクで締付ける。

締付けトルク：1.0-1.4kg・m

取外した部品を取付ける。



分解図



分解図.....	9-0	ベアリングの点検、選択.....	9-6
整備情報.....	9-1	ピストン、コンロッド、	
故障診断.....	9-2	クランクシャフトの取付け.....	9-9
ピストン、コンロッド、			
クランクシャフトの取外し.....	9-3		

整備情報

作業上の注意

- ・クランク ピン、メイン ジャーナル ベアリングはカラー コードにより選択使用する。交換用ベアリングはコード表から選ぶ。
- ・ベアリング交換後はプラスチ ゲージを使用してオイル クリアランスを確認する。
- ・組立て時にメイン ジャーナル ベアリングとコンロッド ベアリングに二硫化モリブデン グリースを塗布する。
- ・ピストンとコンロッドを取外す場合は、シリンダ上部に付着しているカーボン、スラッジをきれいに取除いてから作業すること。
- ・ピストン、コンロッド、クランクシャフトの整備はクランクケースを分割してから行う。(→8章)

整備基準

単位:mm

項 目		標 準 値	使用限度
クランクシャフト、 コンロッド	コンロッド大端部のサイド クリアランス	0.05-0.2	0.30
	クランクシャフトの振れ	—	0.05
	クランク ピンのオイル クリアランス	0.020-0.044	0.05
	メイン ジャーナルのオイル クリアランス	0.021-0.054	0.06
シリンダ	内 径	48.500-48.510	48.60
	上 面 歪	—	0.05
	真 円 度	—	0.005
	円 筒 度	—	0.005
ピストン リング	リング溝とリング の隙間	トップ	0.015-0.050
		セカンド	0.015-0.050
	リングの各口隙間	トップ	0.1-0.25
		セカンド	0.1-0.3
		オイル(サイド レール)	0.2-0.8
ピストン	ピストン外径		48.47-48.49
	ピストンとシリンダの隙間		0.01-0.04
	ピストンのピン穴内径		13.002-13.008
	ピストン ピンの外径		12.994-13.000
	ピストンとピストン ピンの隙間		0.002-0.014
	コンロッド小端部内径		13.016-13.034
	ピストン ピンとコンロッドの隙間		0.016-0.040

締付けトルク

- コンロッド ベアリング キャップ ナット : 1.5-1.9kg-m
クランクケース取付け 8mmボルト : 2.1-2.5kg-m

工具

専用工具

- ピストン リング コンプレッサ 07955-ZG00000

故障診断

エンジン騒音

- ・メイン ジャーナル ベアリングの摩耗
- ・クランク ピン ベアリングの摩耗
- ・ピストン、シリンダの摩耗
- ・ピストン ピン、ピストン ピン穴、コンロッド小端部の摩耗
- ・ピストン リングの摩耗、膠着(スティック)、または折損

圧縮圧力が低い、始動不良、低速不調

- ・ピストン リングの摩耗、膠着(スティック)、または折損
- ・シリンダ、ピストンの摩耗または損傷

圧縮圧力が高い

- ・シリンダ ヘッド、またはピストン頭部にカーボンの堆積

オーバ ヒート

- ・ピストン頭部にカーボンの堆積
- ・冷却水系統の水垢の付着または詰まり

マフラから煙が出る

- ・シリンダ、ピストン、ピストン リングの摩耗
- ・ピストン リングの取付け不良
- ・ピストン、シリンダの傷

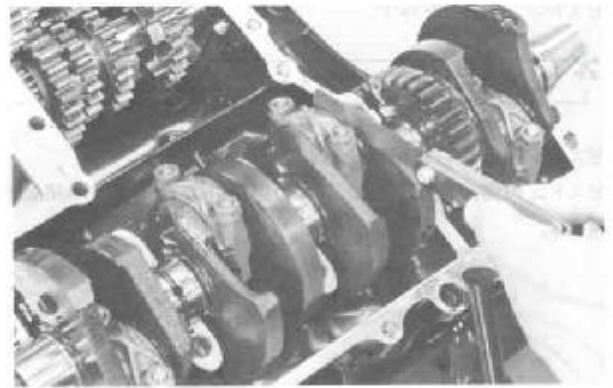
ピストン、コンロッド、クランクシャフトの取外し

クランクケースを分割する。(⇒8-2)

カウンタシャフトを取外す。(⇒12-3)

コンロッドのサイド クリアランスを点検する。

使用限度：0.30mm以上交換

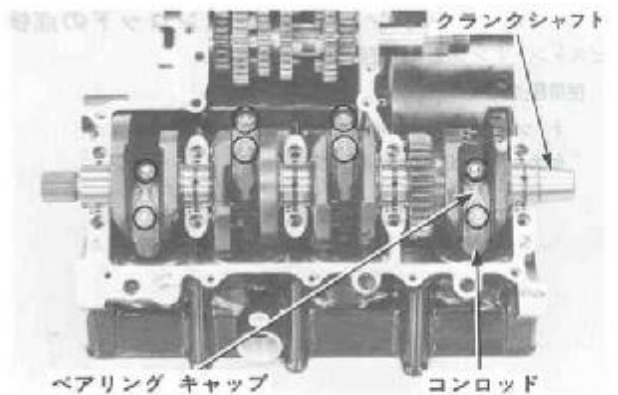


ベアリング キャップ ナットを外し、ベアリング キャップを取外す。

ピストンを押してシリンダからピストン、コンロッドを抜取る。

取外したピストン、コンロッド、ベアリング メタル、ベアリング キャップは元の位置がわかるようにマーキングしておくこと。

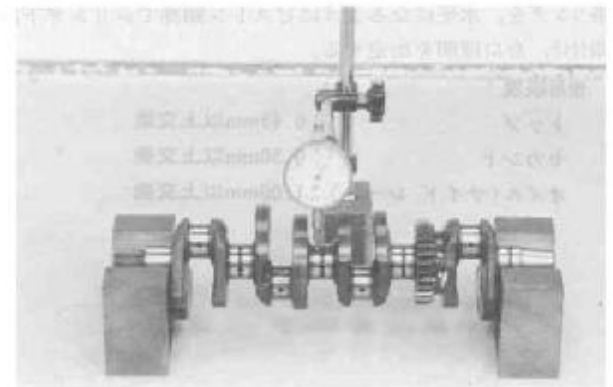
クランクシャフトを外す。



クランクシャフトの点検

クランクシャフト両端を支え、ジャーナル部の振れをダイヤルゲージで測定する。

使用限度：0.05mm以上交換



ピストンの分解

ピストン ピン クリップを外し、ピストン ピンを引抜き、ピストンをコンロッドから取外す。



シリンダ、ピストン、クランクシャフト

ピストン リングを外す。



リングは各シリンダ、ピストンごとに整理しておく。

ピストン頭部から堆積物を取除く。

ピストンの傷、亀裂、リング溝の偏摩耗、カーボン堆積物を点検する。



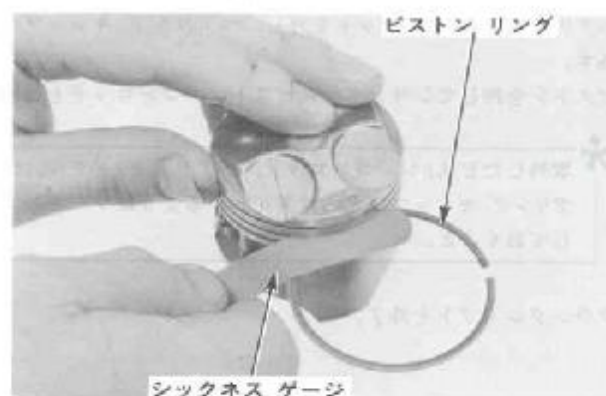
ピストン、ピストン リング、コンロッドの点検

ピストン リングと溝の隙間を点検する。

使用限度：

ト ッ プ：0.10mm以上交換

セカンド：0.10mm以上交換



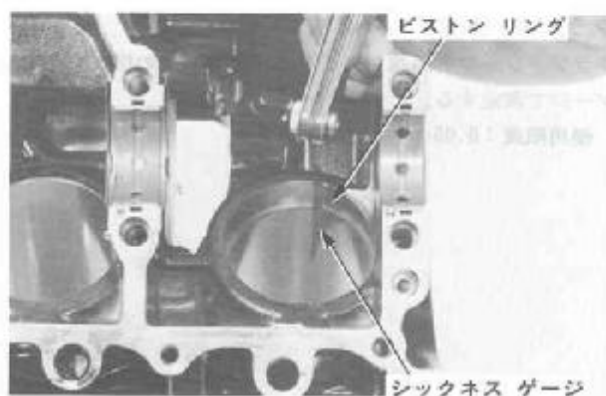
各リングを、水平になるようにピストン頭部でシリンダ下部に取付け、合口隙間を測定する。

使用限度：

ト ッ プ：0.45mm以上交換

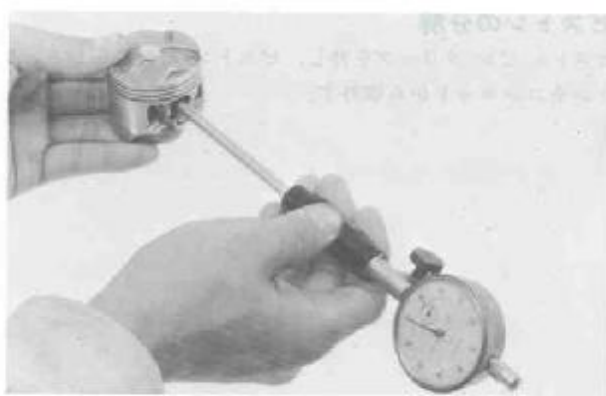
セカンド：0.50mm以上交換

オイル(サイド レール)：1.00mm以上交換



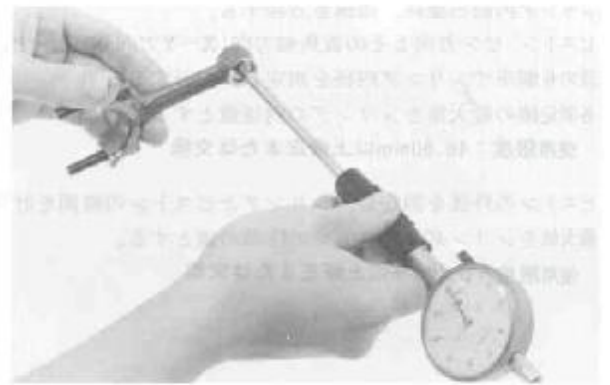
ピストン ピン穴の内径を測定する。

使用限度：13.02mm以上交換



コンロッド小端部内径を測定する。

使用限度：13.05mm以上交換



ピストン ピンの外径を測定する。

使用限度：12.98mm以下交換

ピストンとピストン ピンの隙間を計算する。

使用限度：0.04mm以上交換

コンロッドとピストン ピンの隙間を計算する。

使用限度：0.06mm以上交換



ピストンの外径を測定する。



スカート部下端より14mm、ピストン ピン穴に直角の所で測定する。

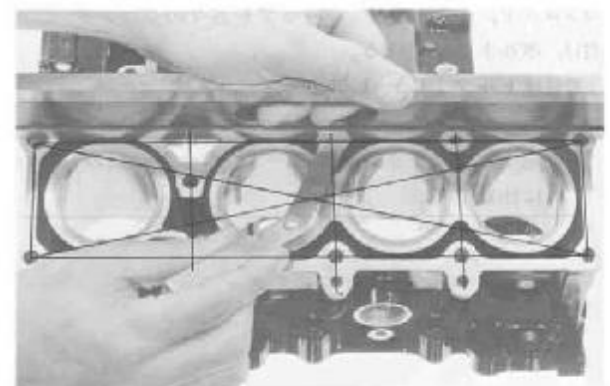
使用限度：48.35mm以下交換



シリンダの点検

シリンダ上面の歪みを点検する。

使用限度：0.05mm以上修正または交換



シリンダ、ピストン、クランクシャフト

シリンダ内面の摩耗、損傷を点検する。

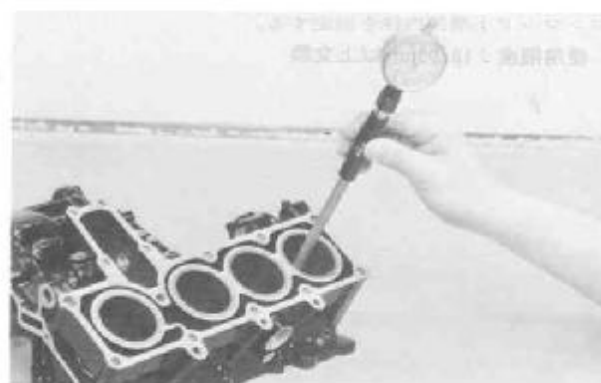
ピストン ピン方向とその直角軸方向(X-Y方向)に上、中、下段の6個所でシリンダ内径を測定し、記録する。

各測定値の最大値をシリンダの内径値とする。

使用限度：48.60mm以上修正または交換

ピストンの外径を測定し、シリンダとピストンの隙間を計算し、最大値をシリンダとピストンの隙間の値とする。

使用限度：0.10mm以上修正または交換

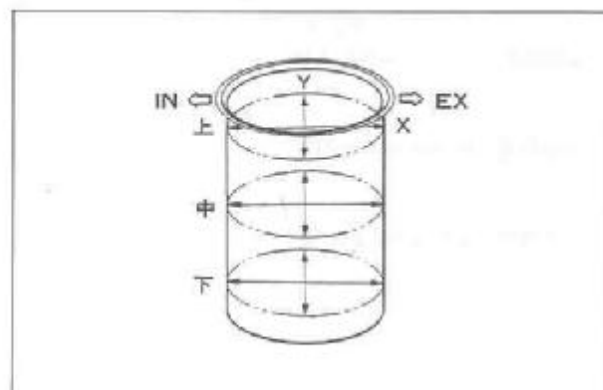


各測定値から真円度(X方向とY方向の差)と円筒度(XまたはY方向で上、中、下段の内径の差)を計算し、いずれも最大値をそれぞれの値とする。

使用限度：

真円度：0.005mm以上修正または交換

円筒度：0.005mm以上修正または交換



ベアリングの点検、選択

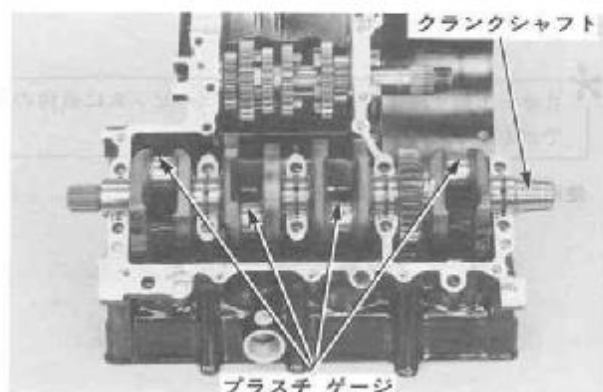
クランク ピン ベアリング

ベアリングに傷、はく離がないか点検する。

ベアリング、クランク ピンのオイルを拭取る。

クランクシャフトを取付ける。

オイル穴の位置をさけてプラスチ ゲージを置く。

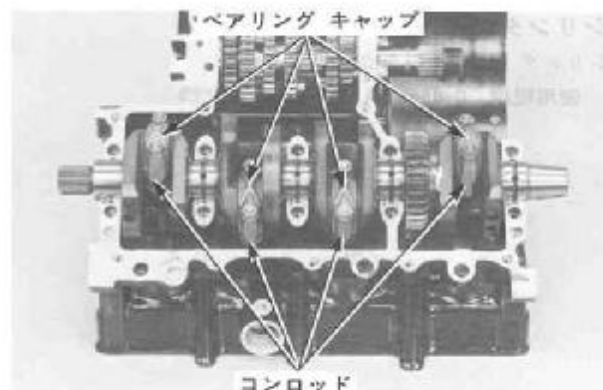


コンロッド、ベアリング キャップを各々のクランク ピンに取付け、ボルトを締付ける。

締付けトルク：1.5-1.9kg-m

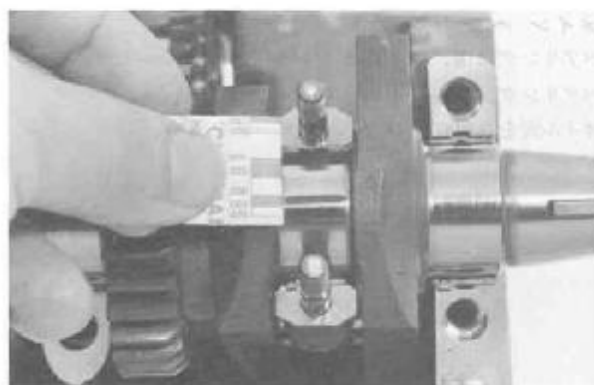


測定中にクランクシャフト、コンロッドが回らないように注意する。



ベアリング キャップを外し、プラスチック ゲージの幅を測定する。

オイル クリアランス使用限度：0.05mm以上交換

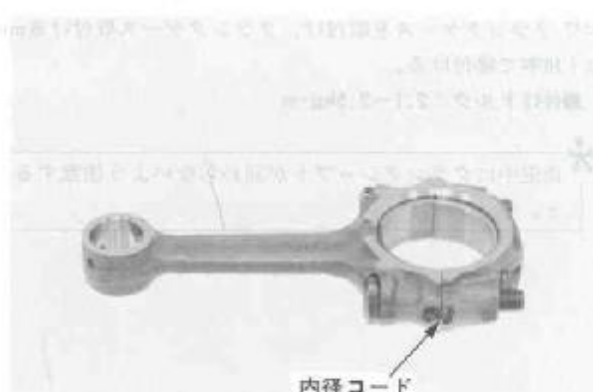


オイル クリアランスが使用限度を越えている場合は、ベアリングを交換する。

ベアリングは下記の要領で選択する。

コンロッド内径コードNo. を記録する。

* コンロッドの1または2 マークがコンロッドの内径コードNo. である。



クランク ピンの外径コードNo.を記録する(またはクランク ピンの外径を測定する)。

* クランク ウェイトのAまたはBがクランク ピンの外径コードである。



クランク ピンとコンロッドのコードNo.からベアリングの色別を調べる。

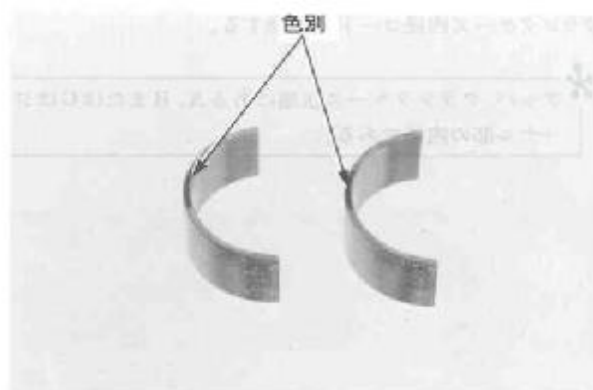
			コンロッド内径コード	
			1	2
			30.000－ 30.008mm	30.008－ 30.016mm
ク 外 径 コ ー ド ピ ン	A	26.992－ 27.000mm	C (黄)	B (緑)
	B	26.984－ 26.992mm	B (緑)	A (茶)

ベアリング メタルの厚さ：

A (茶)：1.502—1.506mm

B (緑)：1.498—1.502mm

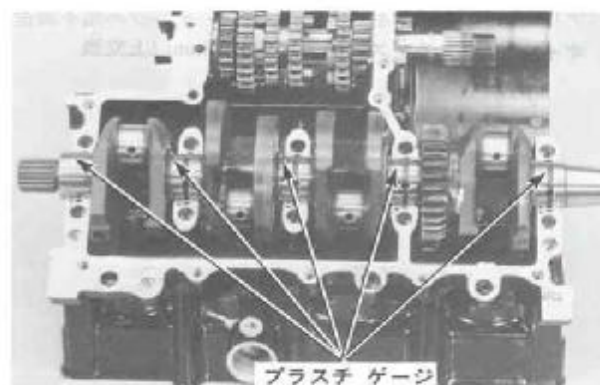
C (黄)：1.494—1.498mm



シリンダ、ピストン、クランクシャフト

メイン ベアリング

ベアリングに傷、はく離がないか点検する。
ベアリング、ジャーナル面のオイルを拭取る。
オイル穴をさけて、プラスチック ゲージを置く。

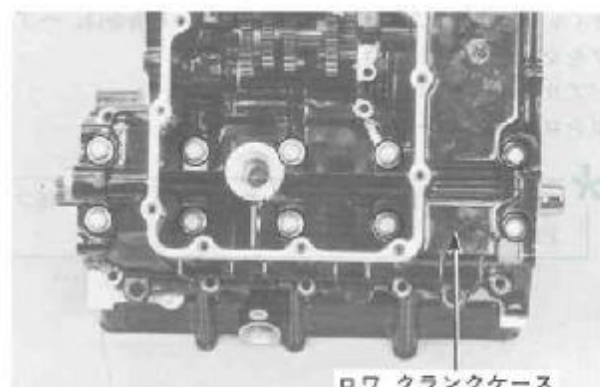


ロワ クランクケースを取付け、クランクケース取付け 8 mm ボルト10本で締付ける。

締付けトルク：2.1～2.5kg-m

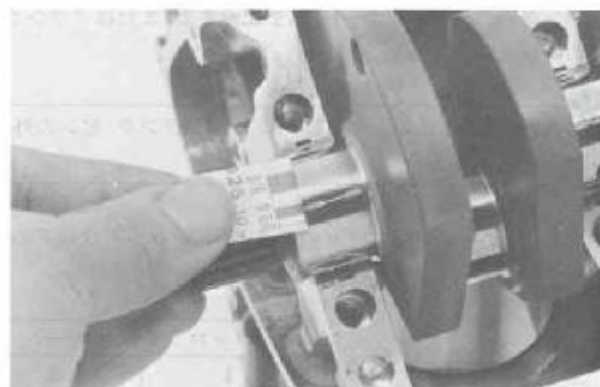


測定中にクランクシャフトが回らないよう注意すること。



ロワ クランクケースを外し、プラスチック ゲージの幅を測定する。

オイル クリアランス使用限度：0.06mm以上交換



クランクケース内径コードを記録する。



アッパ クランクケース後端にあるA、BまたはCはジャーナル部の内径である。

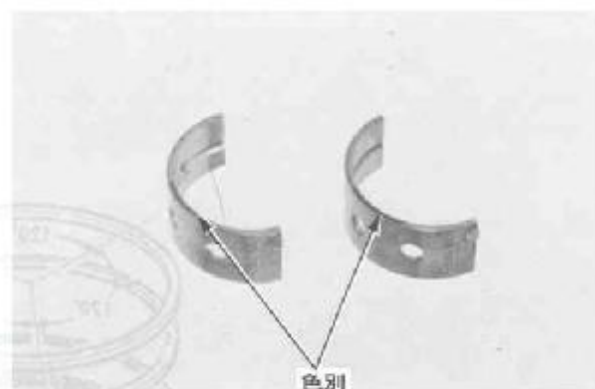


シリンダ、ピストン、クランクシャフト

クランクシャフトのメイン ジャーナル外径コードを記録する。
(またはメイン ジャーナル外径を測定する)。

* クランク ウェイトにある1または2の記号がメイン ジャーナルの外径コードNo.である。

クランクケースとクランクシャフトのコードNo.からベアリングの色別を調べる。



ベアリング メタルの厚さ:

A (茶): 1.507-1.511mm

B (緑): 1.503-1.507mm

C (黄): 1.499-1.503mm

D (桃): 1.495-1.499mm

			ケース内径コード		
			A	B	C
			31.000-31.008mm	31.008-31.016mm	31.016-31.024mm
メイン ジャーナル外径コード	1	27.992-28.000mm	D (桃)	C (黄)	B (緑)
	2	27.984-27.992mm	C (黄)	B (緑)	A (茶)

ピストン、コンロッド、クランクシャフトの取付け

メイン ベアリング メタルをシリンダ ブロック、ロワ クランクケースに取付ける。

メイン ベアリング メタルに二硫化モリブデン グリースを塗布する。

* メタルの凸部をシリンダ ブロック、ロワ クランクケースの溝に合わせて取付ける。



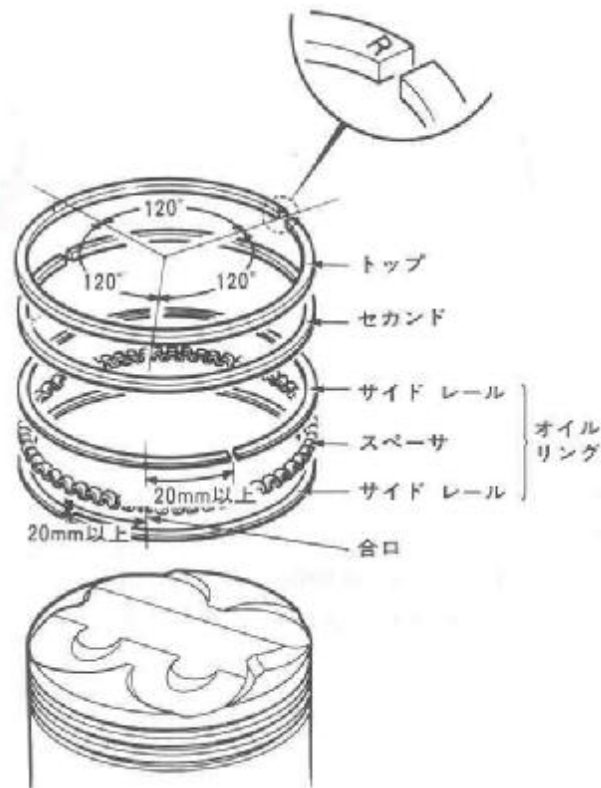
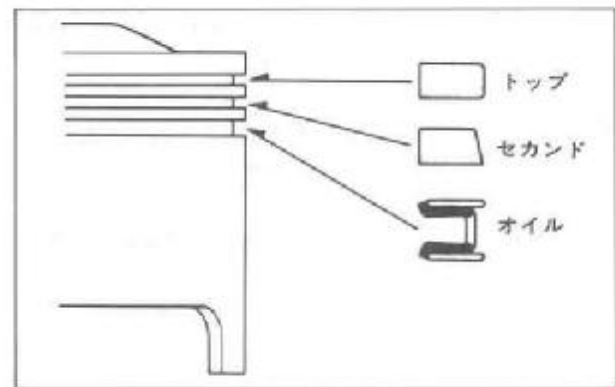
シリンダ、ピストン、クランクシャフト

ピストン リングの取付け

ピストン頭部、リング溝に付着しているカーボンを取除く。
ピストン リングを取付ける。



- ピストンを傷付けたり、リングを破損しないよう注意する。
- リングはメーカー マークのある面を上に向けて取付ける。
- リングの合口は120°間隔で取付ける。
- リングはピストン ピン穴方向およびピンと直角方向はさけて取付ける。
- サイド レールの合口を左右に振分ける。
- 取付け後、リングがスムーズに回るか確認する。



ピストンとコンロッドの組立て

ベアリング メタルをコンロッド、ベアリング キャップに取付ける。



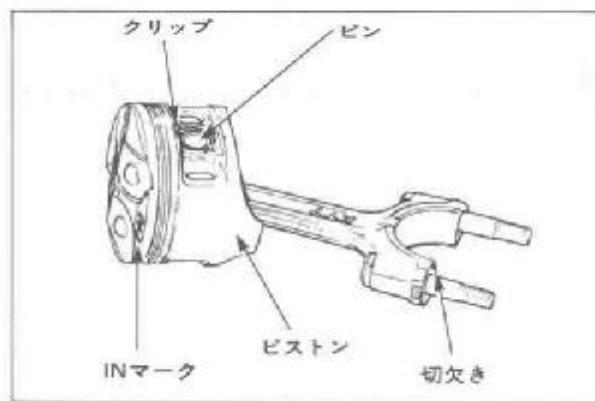
- メタルの凸部をコンロッド、ベアリング キャップの溝に合わせる。
- ベアリング メタルに二硫化モリブデン グリースを塗布する。



コンロッド小端部、ピストン ピン外周、ピストン ピン穴内径にオイルを塗布する。
コンロッドにピストンを取付ける。
ピストン ピンを取付け、ピストン ピン クリップをピストンの溝に確実にセットする。



- ピストンのINマークをコンロッドの切欠きに向けて取付ける。
- 取外した時に付けたマークを合わせて取付けること。



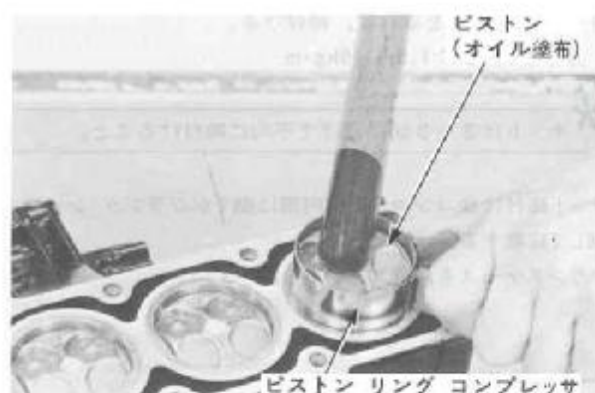
ピストン、コンロッドの取付け

ピストン外周部にオイルを塗布する。
コンロッド、ピストンをクランクケースのシリンダ上部より差込む。
ピストン リングをピストン リング コンプレッサで圧縮しピストン頭部をかるく押してシリンダ内にピストンを押込む。

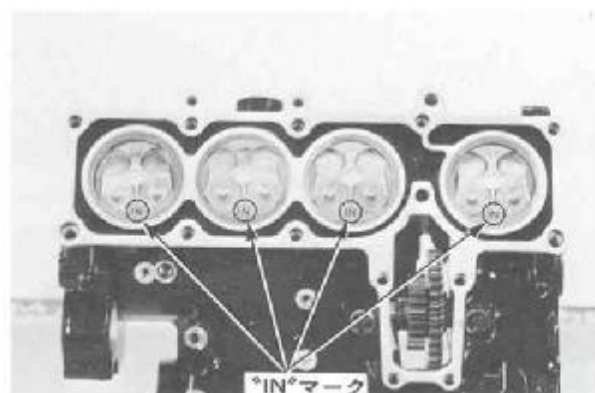


- ピストン、ピストン リングを損傷しないように注意すること。

専用工具 ピストン リング コンプレッサ 07955-ZG00000



ピストンの“IN”マークがインテーク側を向いていることを確認する。

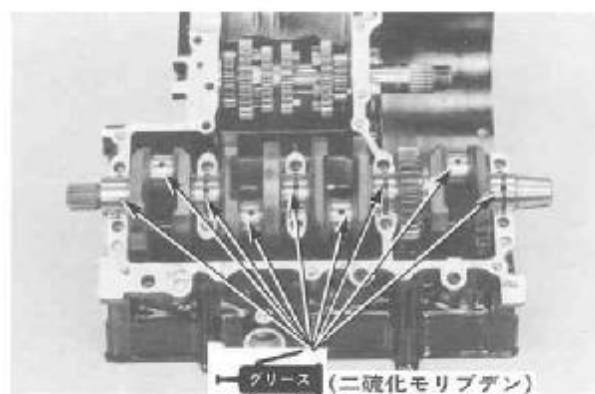


クランクシャフトの取付け

クランクシャフトのジャーナル部、クランク ピンに二硫化モリブデン グリースを塗布してシリンダ ブロックに取付ける。



- クランクシャフトをコンロッドで傷付けないようにコンロッドの太端部をクランク ピンに合わせる。

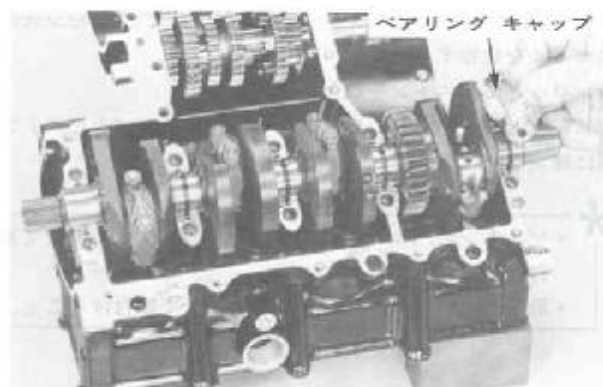


シリンダ、ピストン、クランクシャフト

コンロッド ベアリング キャップを取付ける。



- ・ベアリング キャップは取外し前と同じ位置に取付けること。



キャップ ナットを取付け、締付ける。

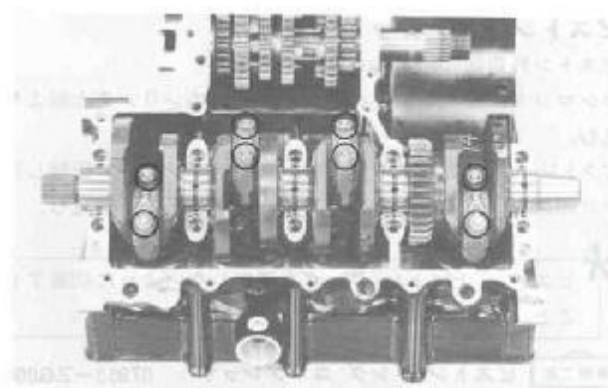
締付けトルク：1.5～1.9kg・m



- ・ナットは2～3回に分けて平均に締付けること。

ナット締付け後コンロッドが円滑に動くかクランク シャフトを回して確認する。

クランクケースを組み立てる。(⇒8-3)



10. クラッチ, ACジェネレータ

分解図.....	10-0	ACジェネレータの取外し.....	10-4
整備情報.....	10-1	クラッチ.....	10-5
故障診断.....	10-2	ACジェネレータの取付け.....	10-12
R.クランクケース カバーの取外し.....	10-3	R.クランクケース カバーの取付け.....	10-13

整備情報

作業上の注意

- 本章の作業は、エンジンの脱着は必要ない。
- ケース合わせ面に付着したガスケット材は除去する。
- エンジン内部にゴミ、泥など異物を入れないようにする。
- 分解時にケース合わせ面を傷付けないよう注意する。
- ACジェネレータの故障診断 (→17, 18章)
- ACジェネレータ システム全体の故障診断は1-27を参照する。

整備基準

単位:mm

項 目		基 準	標 準 値	使 用 限 度
クラッチ	クラッチ レバーの遊び		10—20	—
	クラッチ スプリング自由長		34.79	33.79
	クラッチ ディスクの厚さ		2.9—3.0	2.6
	クラッチ プレートの歪み		—	0.3
	クラッチ アウタ ガイドの内径		21.995—22.015	22.03
オイル ポンプ ドライブ スプロケットの内径			30.025—30.075	30.09
オイル ポンプ ドライブ ギヤ カラー	内 径		21.995—22.015	22.03
	外 径		29.987—30.000	29.97
	高 さ		22.300—22.400	22.20
メインシャフト外径 (クラッチ アウタ ガイド摺動部)			21.980—21.990	21.97

締付けトルク

オイル ポンプ ドライブ スプロケット ボルト	1.3-1.7kg-m (ネジ ロック剤塗布)
クラッチ ロック ナット	6.0-7.0kg-m
フライホイール ボルト	8.0-9.0kg-m
R.クランクケース カバー ボルト	0.8-1.2kg-m

工具

専用工具

クラッチ センタ ホルダー	07GMB-KT70100
---------------	---------------

共通工具

フライホイール ホルダー	07725-0040000
ロータ プーラ	07733-0020001
ロック ナット レンチ (26×30mm)	07716-0020203
エクステンション バー	07716-0020500

故障診断

クラッチの作動不良の大半は、クラッチ レバーの遊び不良である。クラッチを分解する前に、遊びを点検、整備する。

加速時クラッチが滑る

- ・クラッチ レバーの遊びが少なすぎる
- ・クラッチ ディスクの摩耗
- ・クラッチ スプリングのへたり

クラッチ作動が不安定

- ・クラッチ アウタ溝の摩耗

クラッチが切れない、クラッチを切っても走り出す

- ・クラッチ レバーの遊びが多すぎる
- ・クラッチ プレーットの歪み、曲り

レバーの作動が重い

- ・クラッチ ケーブルの損傷または泥などの詰まり
- ・リフタ機構の損傷
- ・ケーブルが正しい位置を通っていない

クラッチ、ACジェネレータ

R. クランクケース カバー取付けボルトにオイルを塗布し、R. クランクケース カバーを取付ける。

締付けトルク：0.8-1.2kg-m



クラッチ ケーブルをリフト アームに接続する。



ACジェネレータ ワイヤを正しく通り、(→1-22)
レギュレート/レクタファイヤの3Pコネクタを接続し、ナットで
取付ける。

サイド カバー、シートを取付ける。

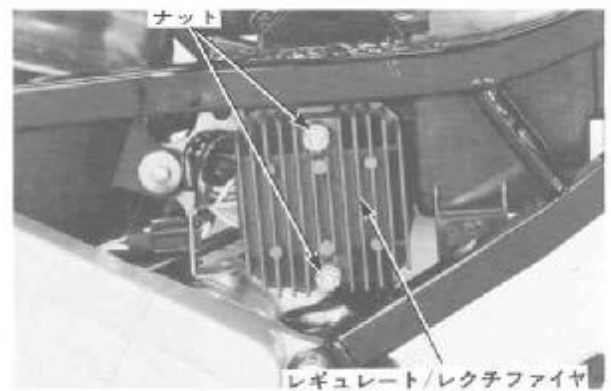
クラッチ レバーの遊びを調整する。(→2-8)

エンジン オイルを注入する。(→2-17)

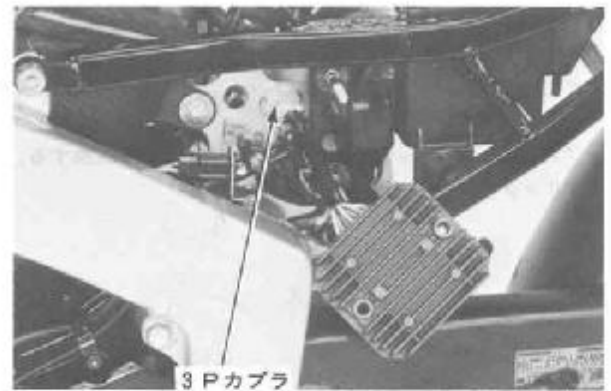


R.クランクケース カバーの取外し

エンジン オイルを抜く。(→2-17)
シートを取外す。
サイド カバーを取外す。
レギュレート/レクチファイヤ取付けナットを取外す。



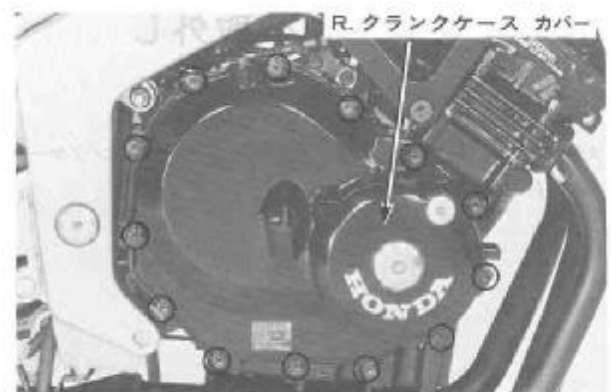
レギュレート/レクチファイヤの3Pカブラを外す。



クラッチ ケーブル アジャスト ナット、ロック ナットをゆるめてクラッチ ケーブルを外す。

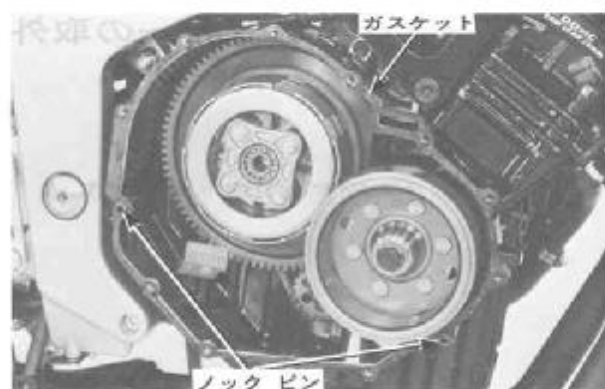


R.クランクケース カバー取付けボルトを外し、R.クランクケース カバーを取外す。



クラッチ、ACジェネレータ

ガスケット、ノック ピンを取外す。



クラッチ リフタの点検

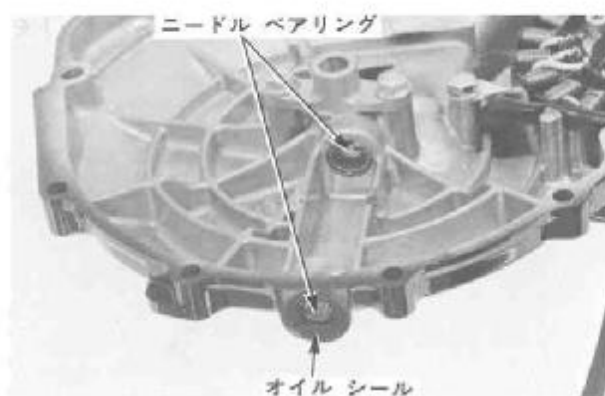
リフタ ピン、スプリングを取外す。

スプリング ストップを外し、クラッチ リフタ アームを取外す。

リフタ ピン、クラッチ リフタ アームの損傷を点検する。
スプリングのへたりを点検する。



ニードル ベアリングの摩耗、損傷、がたを点検する。
オイル シールのへたり、損傷を点検する。

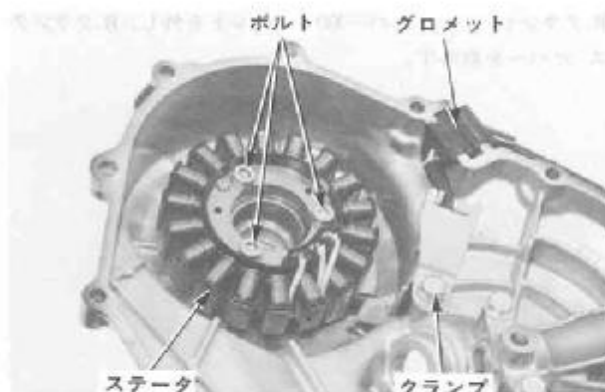


ACジェネレータの取外し

グロメットを外す。

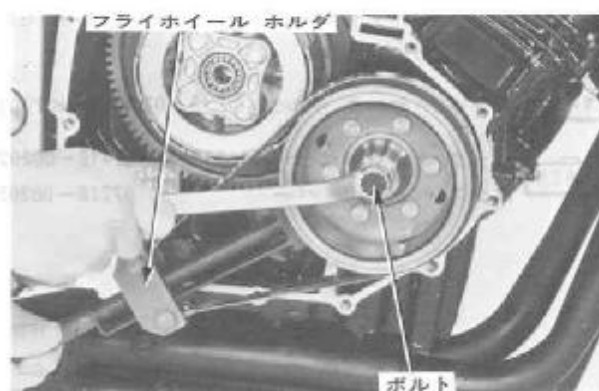
ACジェネレータ ワイヤ クランプを取外す。

ステータ取付けボルトを外し、ステータをR.クランクケース カバーから取外す。



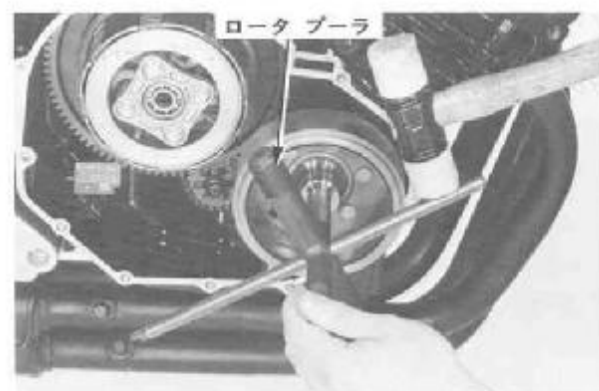
フライホイールをフライホイールホルダで固定し、ボルトを取外す。

共通工具 フライホイールホルダ 07725-0040000



ロータブーラを使用し、フライホイールを取外す。

共通工具 ロータブーラ 07733-0020001



ウッドラフキーをクランクシャフトから取外す。

***** ウッドラフキーを紛失しないように保管しておくこと。



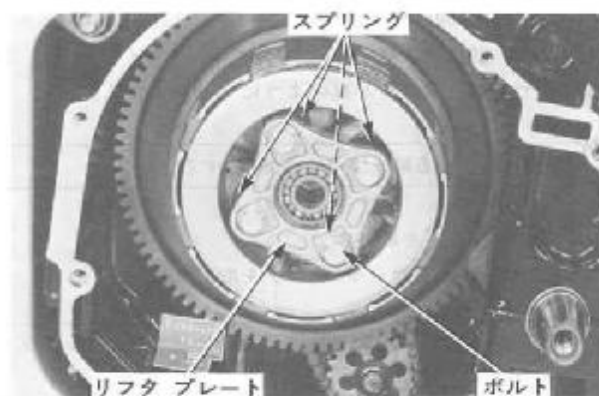
クラッチ

取外し

R. クランクケースカバーを取外す。(⇒10-3)

ボルトを外し、クラッチリフタプレート、クラッチスプリングを取外す。

***** クラッチリフタ取付けボルトは対角に少しずつ分けて取外す。



クラッチ、ACジェネレータ

クラッチ センタ ホルダでクラッチを固定し、クラッチ センタ ロック ナットを取外す。

専用工具 クラッチ センタ ホルダ 07GMB-KT70100

共通工具 ロック ナット レンチ (26 X 30mm) 07716-0020203
エクステンション バー 07716-0020500



クラッチ センタ ホルダを外し、ロック ワッシャ、クラッチ センタ、ジャグ スプリング、ディスク、プレート、プレッシャ プレートを取外す。



スラスト ワッシャを取外す。



ウッドラフ キーをクランクシャフトに取付け、フライホイールを取付ける。

クランクシャフトのウエイトとコンロッドが、プライマリ ドリブン ギヤ取外しの際、邪魔にならない位置になるまでフライホイールを時計方向に回す。

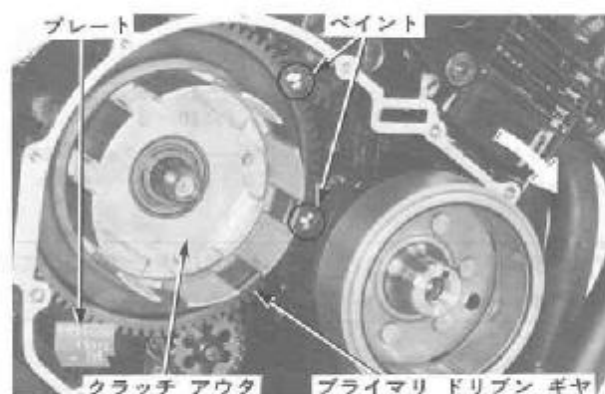
プライマリ ドリブン ギヤとプライマリ ドライブ ギヤ、1st カム ギヤの噛合部に右写真のようにペイントする。

***** ペイントをする時、各ギヤを脱脂すること。

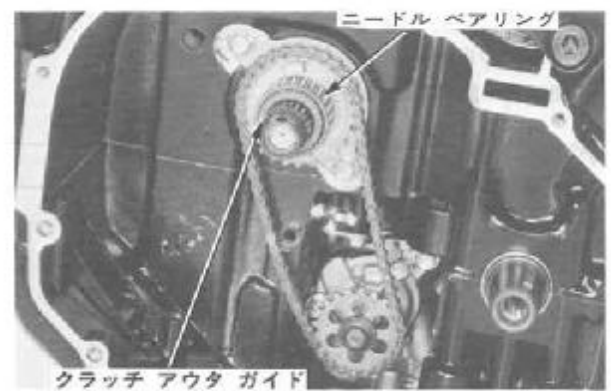
ストッパ プレートを取外す。

フライホイール、クラッチ アウタを取外す。

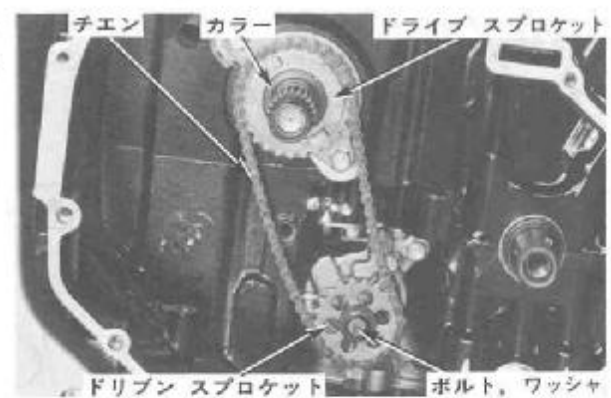
***** クラッチ アウタを取外している時にクランク シャフトを回さないこと。



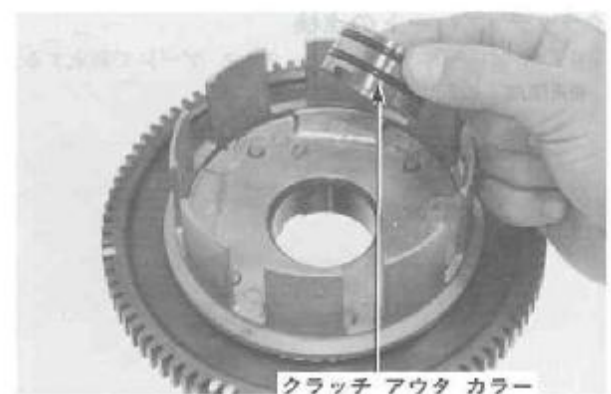
ニードル ベアリング, クラッチ アウタ ガイドを取外す。



ボルト, ワッシャを外し, オイル ポンプ ドライブ スプロケット, カラー, チェン, オイル ポンプ ドライブ スプロケットを取外す。



クラッチ アウタからクラッチ アウタ カラーを取外す。



リフト プレート ベアリングの点検

ベアリングの内側を手で回転させ, 異音, がたがないか点検する。ベアリングの外側とリフト プレートの間に, がたがないか点検する。



クラッチ、ACジェネレータ

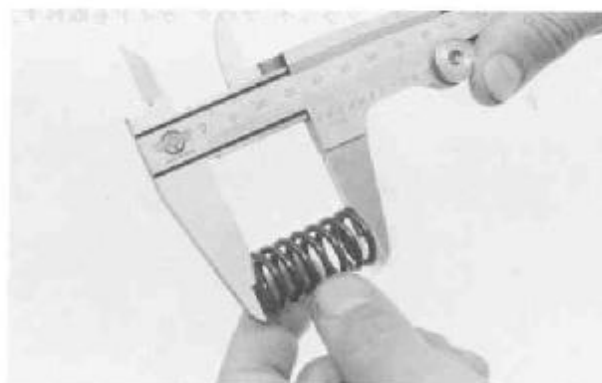
クラッチ スプリングの点検

スプリングの自由長を測定する。

使用限度：33.79mm以下交換



クラッチ スプリング交換時はセットで交換する。



クラッチ ディスクの点検

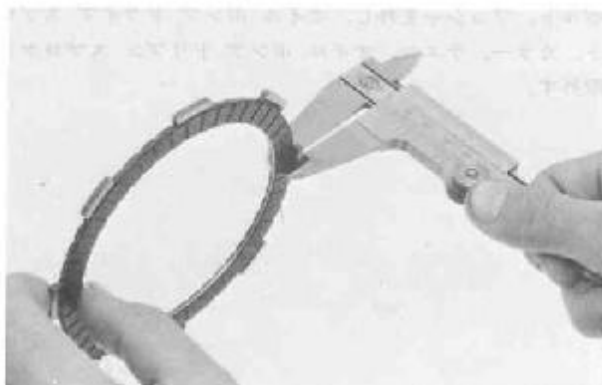
クラッチ ディスクに傷、変色のあるものは交換する。

クラッチ ディスクの厚さを点検する。

使用限度：2.6mm以下交換



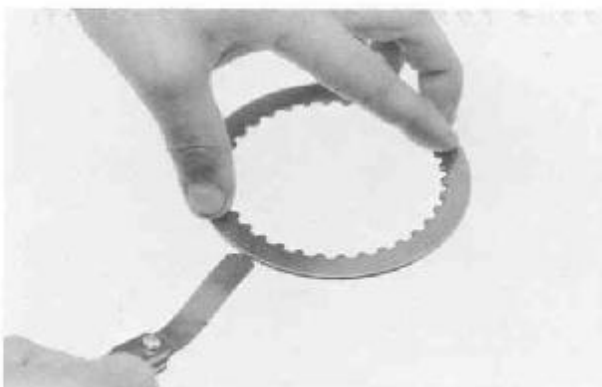
クラッチ ディスク、プレート交換時はセットで交換する。



クラッチ プレートの点検

定盤上で、プレートの歪みをシクネス ゲージで測定する。

使用限度：0.3mm以上交換



クラッチ センタ、スプリング シートの点検

クラッチ センタの溝部に段付き摩耗、損傷、亀裂がないか点検する。

スプリング シートの変形、摩耗、損傷を点検する。



ジャダ スプリングの点検

ジャダ スプリングに変形, 歪み, 損傷, 摩耗がないか点検する。



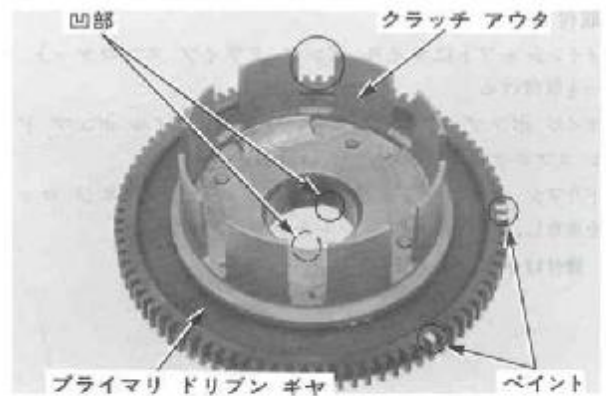
クラッチ アウタの点検

クラッチ アウタの溝部に傷, 亀裂, ディスクによる偏摩耗がないか点検する。凹部の摩耗, 損傷を点検する。

プライマリ ドリブン ギヤの歯の摩耗, 損傷を点検する。



クラッチ アウタ/プライマリ ドリブン ギヤを新品と交換する時は, 取外したギヤにペイントした位置と同じ位置に, 新品にもペイントしておくこと。



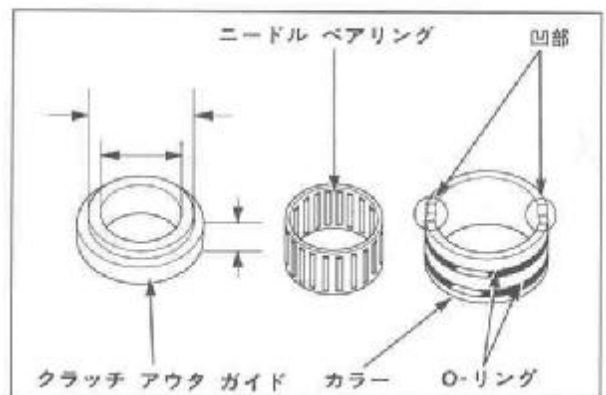
クラッチ アウタ ガイド, クラッチ アウタ カラー, ニードル ベアリングの点検

クラッチ アウタ ガイドの内径を測定する。

使用限度: 22.03mm以上交換

クラッチ アウタ カラーのO-リングのへたりを点検する。凹部の摩耗, 損傷を点検する。

ニードル ベアリングのローラ部の摩耗, 損傷を点検する。



オイル ポンプ ドライブ スプロケット, カラーの点検

オイル ポンプ ドライブ スプロケットの内径を測定する。

使用限度: 30.09mm以上交換

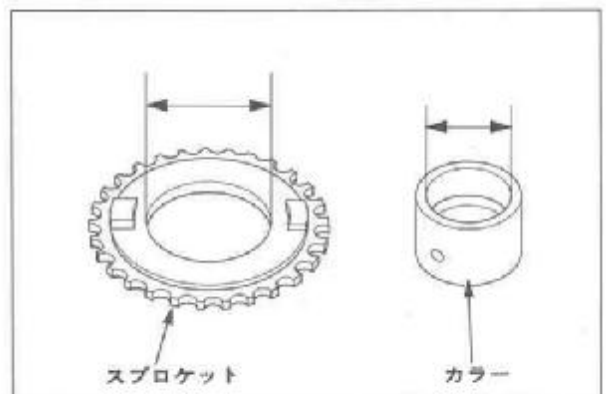
カラーの内径, 外径, 高さを測定する。

使用限度:

内 径: 22.03mm以上交換

外 径: 29.97mm以下交換

高 さ: 22.20mm以下交換



クラッチ、ACジェネレータ

メインシャフトの点検

メインシャフトのクラッチ アウタ ガイド、ドライブ スプロケット カラー摺動部を測定する。

使用限度：21.97mm以下交換



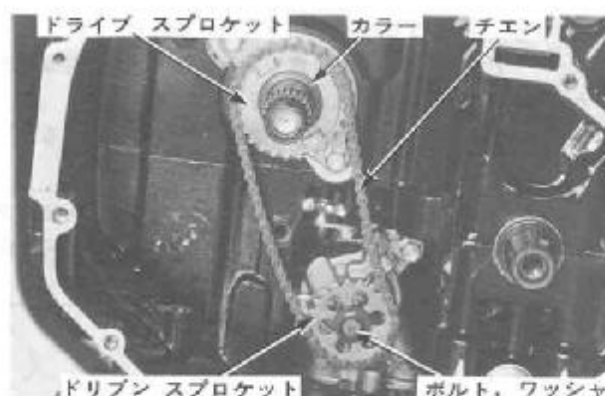
取付け

メインシャフトにオイル ポンプ ドライブ スプロケット カラーを取付ける。

オイル ポンプ ドライブ ギヤ、チェーン、オイル ポンプ ドリブン スプロケットをAssyで取付ける。

ドリブン スプロケット取付けボルトのねじ部にネジ ロック剤を塗布し、ボルトをワッシャとともに締付ける。

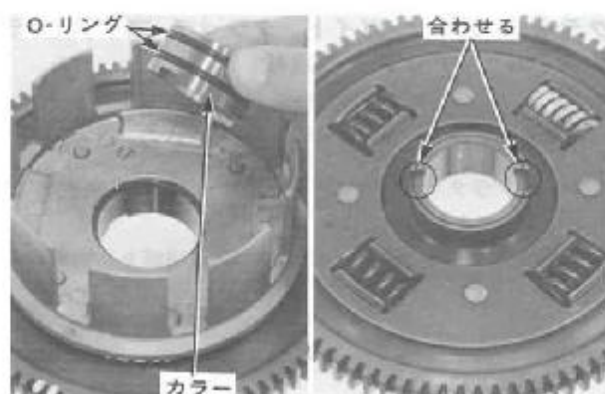
締付けトルク：1.3～1.7kg-m



クラッチ アウタの軸受部にオイルを塗布する。

O-リングにオイルを塗布し、クラッチ アウタ カラーをクラッチ アウタに組付ける。

- ・カラーは写真のようにクラッチ アウタ部の方向から組付けること。
- ・カラーの凹部と、ギヤの凹部を合わせること。



プライマリ ドリブン ギヤ取外し時にペイントした位置を合わせて、ギヤをメインシャフトに取付ける。

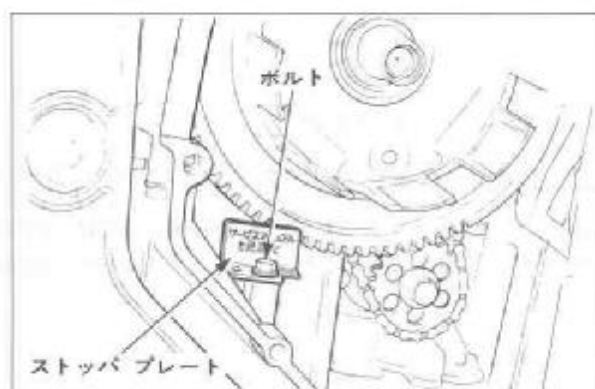
オイル ポンプ ドライブ スプロケットの突起とプライマリ ドリブン ギヤの切欠きを合わせる。

プライマリ ドリブン ギヤを1stカム ギヤに確実に噛合わせ、ニードル ベアリングを取付ける。

クラッチ アウタ ガイドを取付ける。



ストッパ プレートをしっかりと取付ける。



スラスト ワッシャをメインシャフトに取付ける。

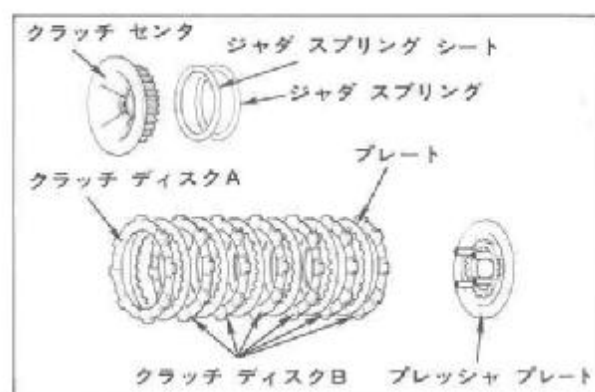
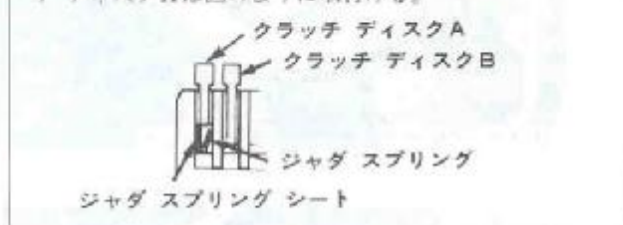


クラッチ ディスクとクラッチ プレートにエンジン オイルを塗布する。

クラッチ センタにジャダスプリング シート, ジャダ スプリング, ディスク, プレート, プレッシャ プレートを組付ける。

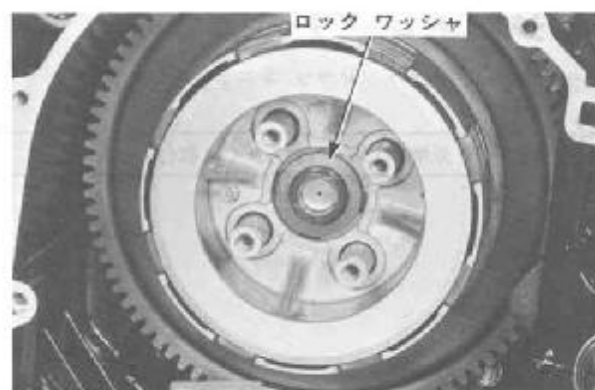


ジャダ スプリング, ジャダ スプリング シート, クラッチ ディスク A は図のように取付ける。



クラッチ アウタにクラッチ センタ, スプリング シート, ジャダ スプリング, ディスク, プレート, プレッシャ プレートを Assy で取付ける。

ロック ワッシャを取付ける。



クラッチ、ACジェネレータ

新品のロック ナットを取付ける。

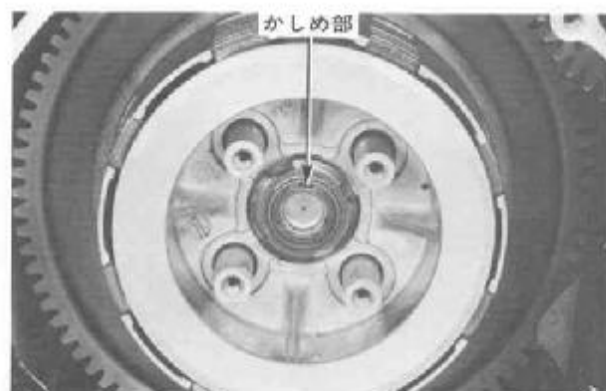
クラッチ センタ ホルダを取付け、クラッチを固定し、ロック ナットを締付ける。

締付けトルク：6.0ー7.0kg・m

専用工具	クラッチ センタ ホルダ	07GMB-KT70100
共通工具	ロック ナット レンチ(26×30mm)	07716-0020208
	エクステンション バー	07716-0020500



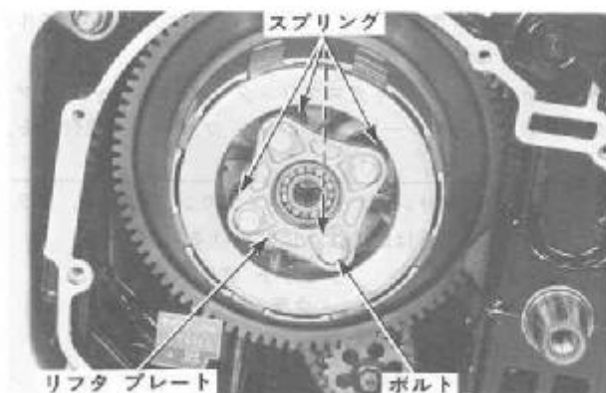
ロック ナットのつばをかしめる。



クラッチ スプリングを取付ける。

クラッチ リマダ プレートを取付け、ボルトで締付ける。

* ボルトは対角を交互に少しづつ締付ける。



ACジェネレータの取付け

クランクシャフトにウッドラフ キーを取付ける。

* クラッチを分解した場合は、すでに取付いている。



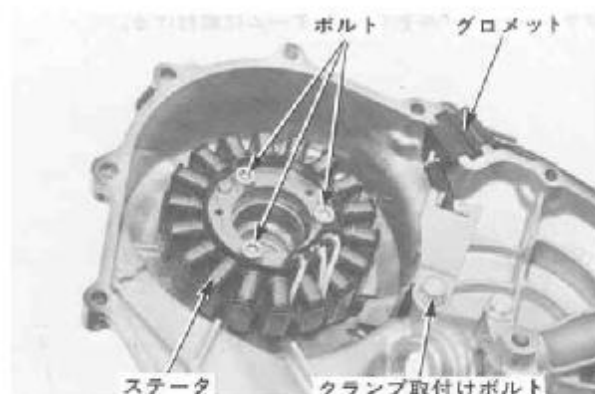
フライホイールをクランクシャフトに取付ける。
フライホイールをフライホイールホルダで固定し、ボルトを締付ける。

締付けトルク: 8.0-9.0kg-m

共通工具 フライホイールホルダ 07725-004000



ステータをR.クランクケースカバーに取付ける。
ボルトのねじ部にネジロック剤を塗布し、ACジェネレータワイヤークランプを取付ける。
グロメットを正しく組付ける。



R.クランクケースカバーの取付け 組立て

クラッチリフトアームを取付け、スプリングストッパを組付ける。

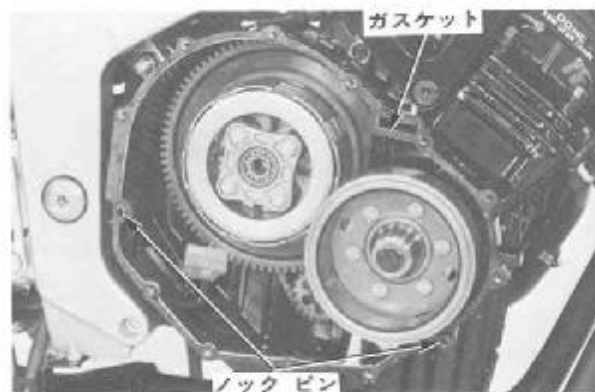


ストッパ取付け後、リフトアームが自由に回転するか確認すること。



- リフトアームのストッパ取付け穴は一方が面取りしてある。スプリングは、面取り側のストッパに組付けること。
- リフトピンはリフトアームの凹部に合わせて押込みながらセットすること。

ノックピン、ガスケットを取付ける。



クラッチ、ACジェネレータ

R.クランクケース カバー取付けボルトにオイルを塗布し、R.クランクケース カバーを取付ける。

締付けトルク：0.8-1.2kg-m



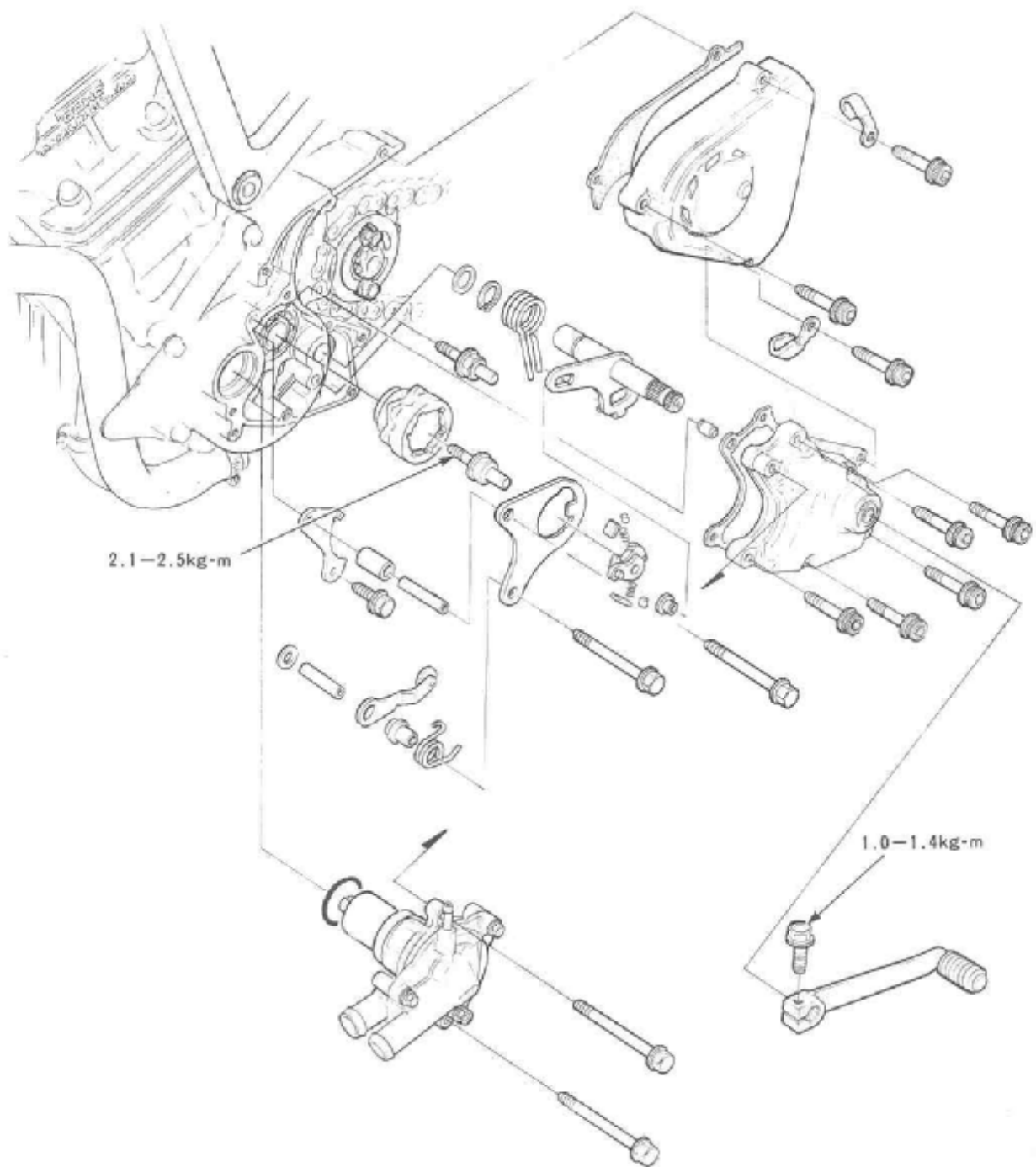
クラッチ ケーブルをリフト アームに組付ける。



ACジェネレータ ワイヤを正しく通す。(⇒1-22)
レギュレート/レクチファイヤの3Pカプラを接続し、ナットで取付ける。
サイド カバー、シートを取付ける。



クラッチ レバーの遊びを調整する。(⇒2-8)
エンジン オイルを注入する。(⇒2-17)



11. ギヤシフト リンケージ

分解図.....	11-0	ギヤシフト リンケージの取外し.....	11-2
整備情報.....	11-1	ギヤシフト リンケージの取付け.....	11-4
故障診断.....	11-1		

整備情報

作業上の注意

- ・ギヤシフト リンケージは車上整備ができる。
- ・トランスミッション、シフト ドラム、シフト フォークの整備が必要な場合は、クランクケースを分割して行う。

締付けトルク

チェンジ ペダル	1.0-1.4kg-m
ドラム センタ ボルト	2.1-2.5kg-m (ネジ ロック剤塗布)

故障診断

ギヤが入りにくい

- ・クラッチの調整不良
- ・シフト フォークの曲がり
- ・シフト ドラムのカム溝の損傷
- ・ギヤシフト スピンドルの爪の曲がり

ギヤ抜け

- ・ギヤのドック部の摩耗
- ・シフト シャフトの曲がり
- ・ストッパ アームの損傷
- ・シフト フォークの曲がり、損傷

ギヤシフト リンケージ

ギヤシフト リンケージの取外し

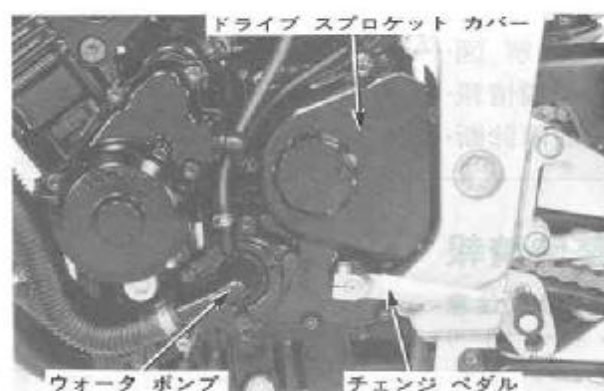
ウォータ ポンプを取外す。(→5-9)

チェンジ ペダルを取外す。

ドライブ スプロケット カバーを取外す。

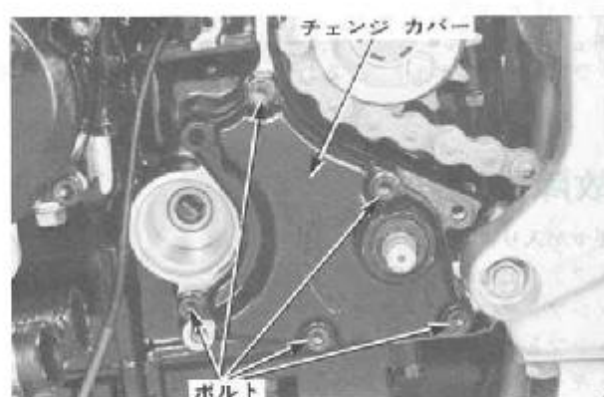


チェンジ ペダルを取外す前にギヤをニュートラルにしておくこと。



5本のチェンジ カバー取付けボルトを外し、シフト スピンドルを押込みながら、チェンジ カバーを取外す。

ガスケット、ロック ピンを外す。



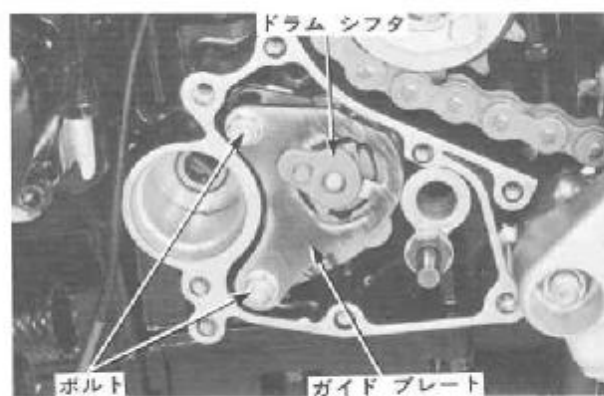
ギヤシフト スピンドルおよびワッシャを取外す。
シフト カラーを取外す。



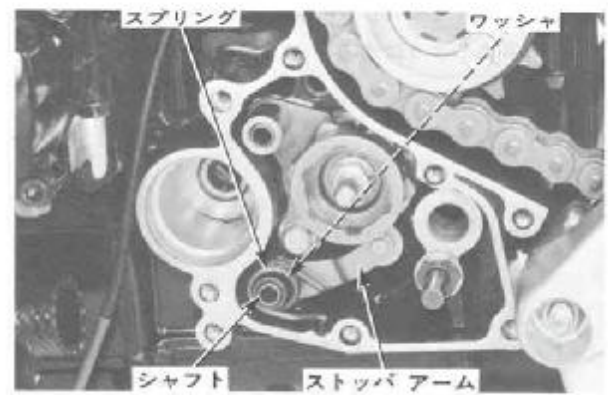
2本のボルトを外し、ドラム シフタと共にガイド プレートを取外す。



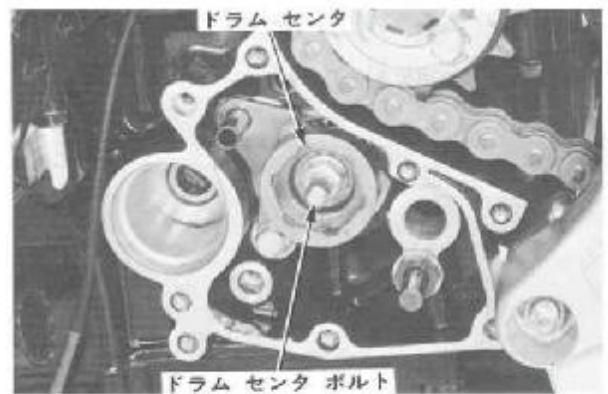
ラチェット ボールの飛出しに注意すること。



ストップアーム、スプリング、シャフト、ワッシャを取外す。



ドラム センタ ボルトを外し、ドラム センタを取外す。



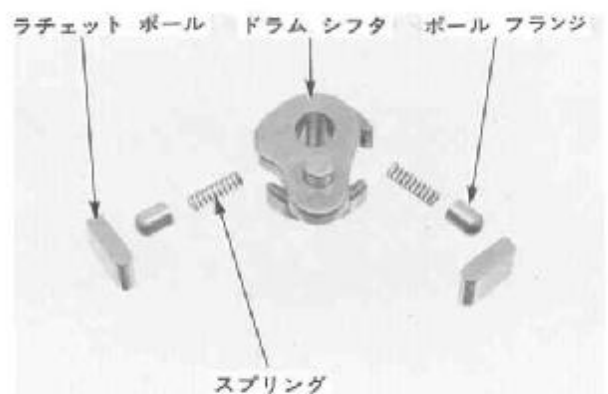
ギヤシフト スピンドルの点検

ギヤシフト スピンドルの摩耗、損傷を点検する。
スプリングのへたり、損傷を点検する。



ガイド プレートの組立て

ドラム シフト、ボール フランジ、ラチェット ボール、スプリングにきれいなエンジン オイルを塗布する。



ギヤシフト リンケージ

ドラム シフト、スプリング、ボール フランジ、ラチェット ボールを右写真のようにガイド プレートに組付ける。



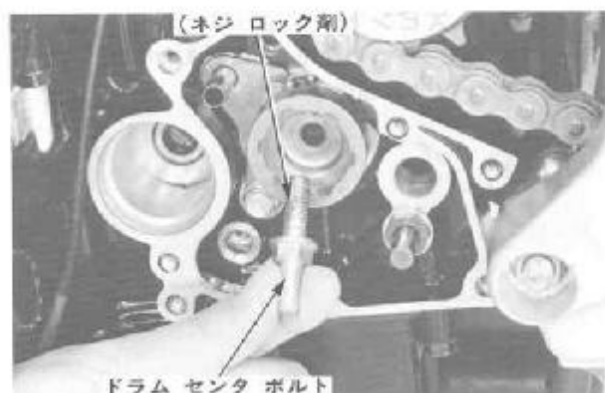
ギヤシフト リンケージの取付け

ドラム センタの切欠きをドラム ピンに合わせて取付ける。

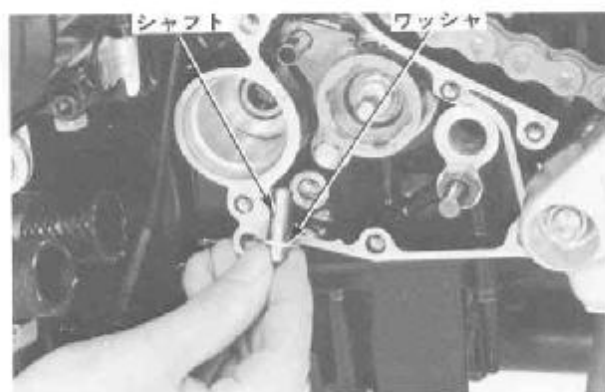


ドラム センタ ボルトのねじ部にネジ ロック剤を塗布し取付ける。

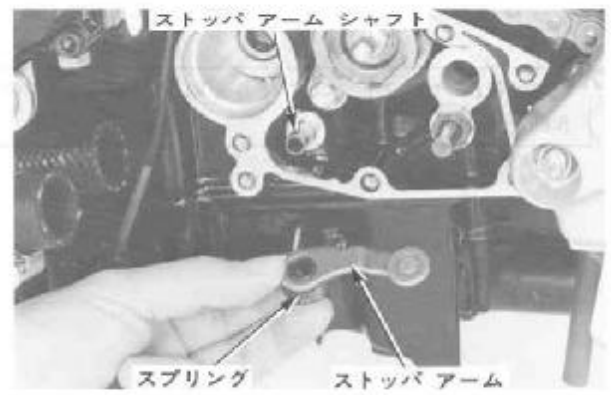
締付けトルク：2.1～2.5kg・m



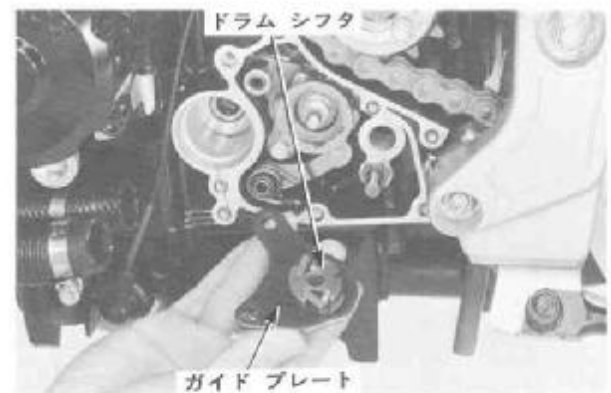
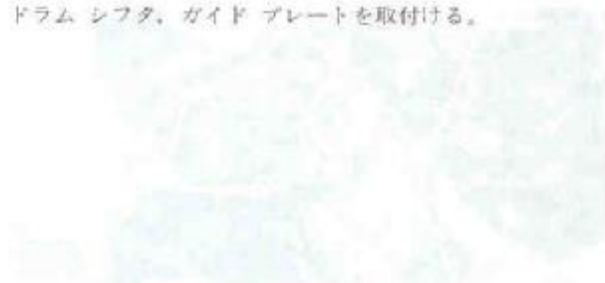
ストッパ アーム シャフトおよびワッシャを取付ける。



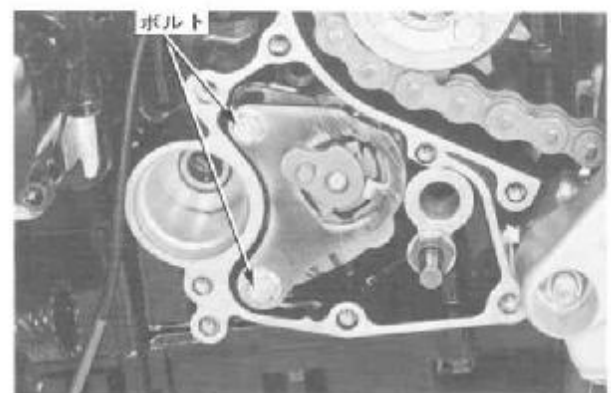
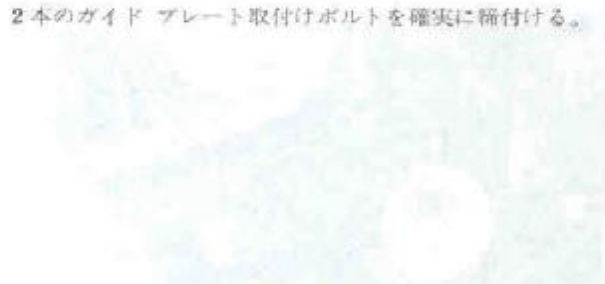
ストッパアームおよびスプリングをストッパアームシャフトに取付ける。



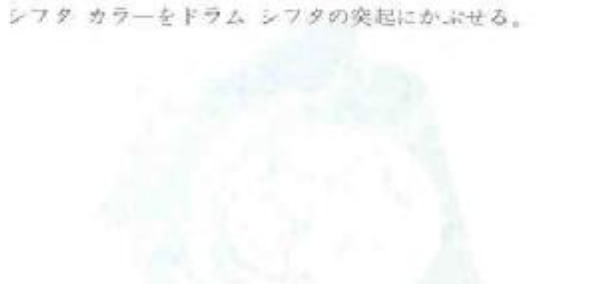
ドラムシフト、ガイドプレートを取付ける。



2本のガイドプレート取付けボルトを確実に締付ける。



シフトカラーをドラムシフトの突起にかぶせる。



ギヤシフト リンケージ

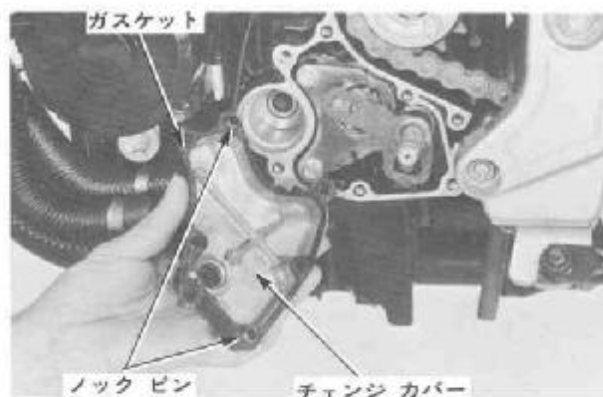
ギヤシフト スピンドル、ワッシャを取付ける。



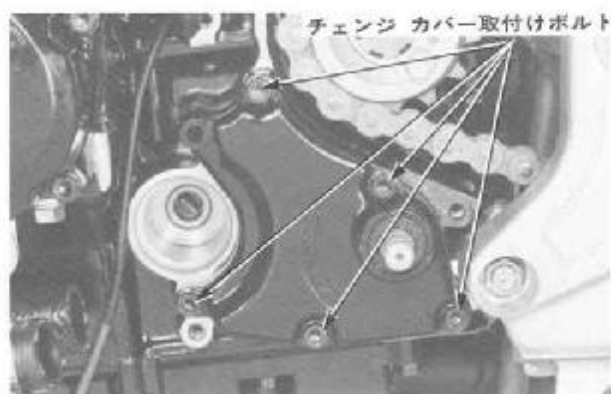
組付け後、ギヤシフト スピンドルを回し、リンケージの作動を確認する。



ノック ピン、新品のガスケットと共にチェンジ カバーを取付ける。



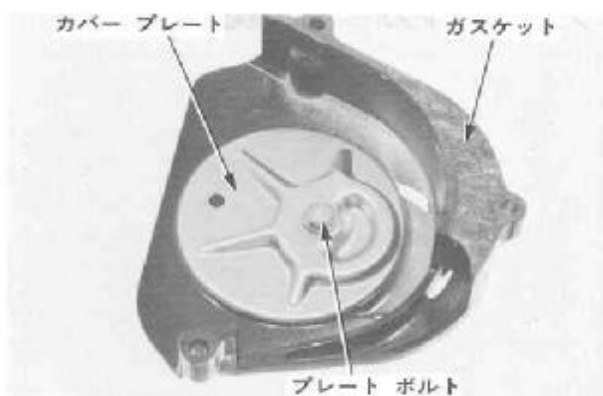
5本のチェンジ カバー取付けボルトを締付ける。



ドライブ スプロケット カバーにガスケットを取付ける。



カバー プレートを外した場合、プレート ボルトのねじ部にネジ ロック剤を塗布して取付けること。



ドライブ スプロケット カバーを取付け、3本のボルトを締付ける。

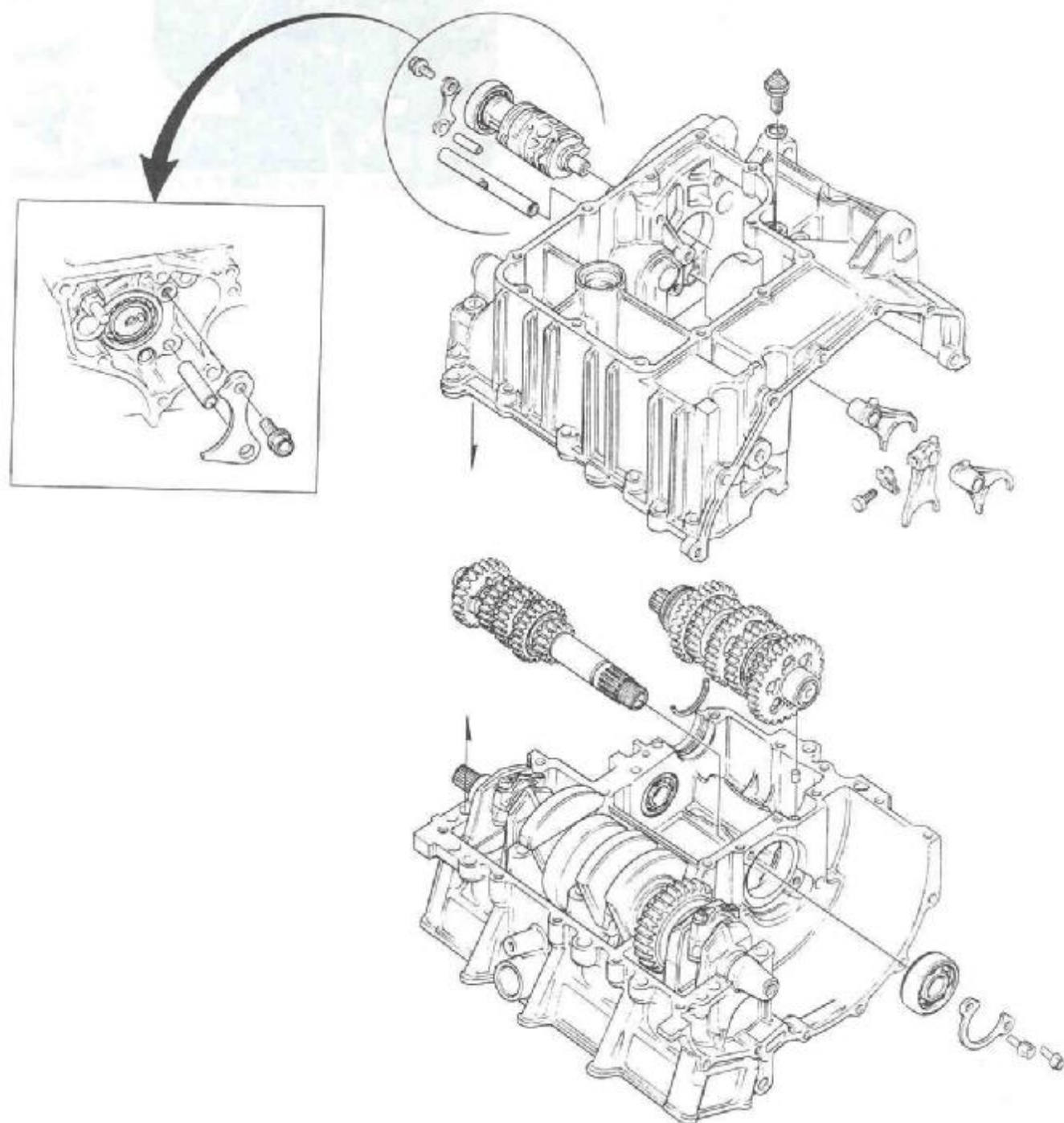
チェンジ ペダルを取付ける。

締付けトルク：1.0～1.4kg・m

ウォーター ポンプを取付ける。(→5-9)



分解図



12. トランスミッション

分解図.....	12-0	トランスミッションの分解.....	12-3
整備情報.....	12-1	トランスミッションの点検.....	12-5
故障診断.....	12-2	トランスミッションの組立て.....	12-7

整備情報

作業上の注意

- ・ クランクケース内部のトランスミッションの整備は、クランクケースを分割してから行う。
- ・ クランクケースの分割 (→ 8 章)

整備基準

単位: mm

項 目	基 準	標 準 値	使用限度
トランスミッション	バックラッシュ	0.044-0.140	0.3
	ギヤ内径	M 5	25.000-25.021
		M 6	25.000-25.021
		C 1	23.000-23.021
		C 2	28.000-28.021
		C 3	28.000-28.021
		C 4	28.000-28.021
	ギヤ プッシュ	M 5 内径	21.985-22.006
		M 5 外径	24.959-24.980
		M 6 外径	24.959-24.980
		C 1 外径	22.959-22.980
		C 1 内径	20.007-20.028
		C 2 外径	27.959-27.980
		C 3 外径	27.959-27.980
		C 4 外径	27.959-27.980
	メインシャフト外径	M 5 部	21.959-21.980
		クラッチ アウタ ガイド部	21.980-21.990
	カウンタシャフト外径	C 1 部	19.987-20.000
	ギヤとプッシュまたは シャフトの間隙	M 5 とプッシュ	—
		M 5 プッシュとシャフト	—
		M 6 とプッシュ	—
		C 1 とプッシュ	—
		C 1 プッシュとシャフト	—
		C 2 とプッシュ	—
		C 3 とプッシュ	—
		C 4 とプッシュ	—
	シフト フォーク	爪の厚さ	5.93-6.00
		内 径	12.000-12.021
	シフト フォーク シャフト	外 径	11.960-11.971

故障診断

ギヤが入りにくい

- ・クラッチ調整不良（遊びが大きすぎる）
- ・シフト フォークの曲がり
- ・シフト フォーク シャフトの曲がり
- ・ギヤシフト スピンドルの損傷
- ・シフト ドラムのガイド溝の損傷
- ・ガイド ペンの損傷

ギヤが抜ける

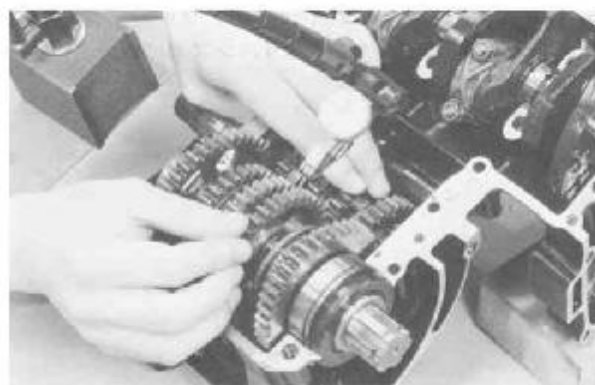
- ・ギヤのドッグ部の摩耗
- ・シフト フォーク シャフトの曲がり
- ・シフト ドラム ストップバの損傷
- ・シフト フォークの曲がり
- ・シフト ドラムのガイド溝の摩耗

トランスミッションの分解

クランクケースを分割する。(⇨8章)

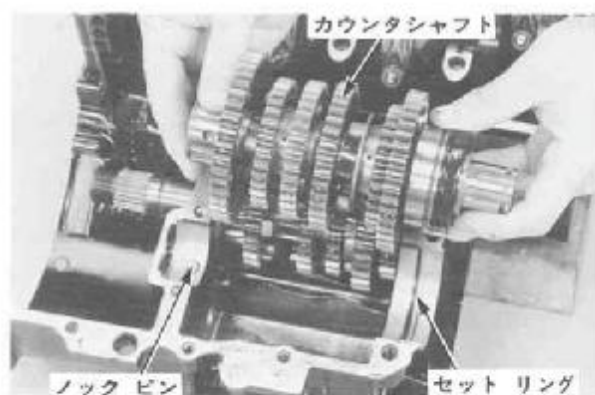
各ギヤのバックラッシュを測定する。

使用限度：0.3mm以上交換



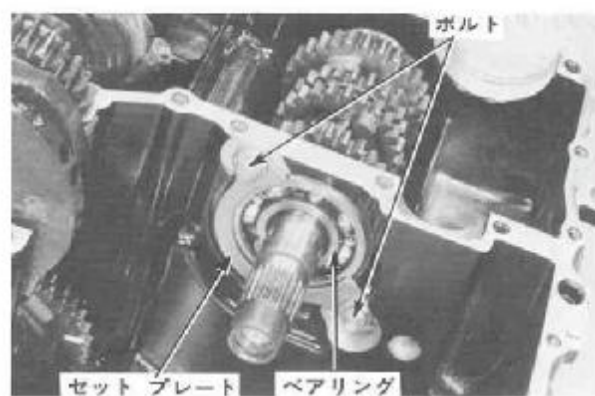
カウンタシャフトを外す。

ノックピン、ベアリング セット リングを外す。



ボルト2本を外し、ストッププレートを外す。

ベアリングを手前に取外す。

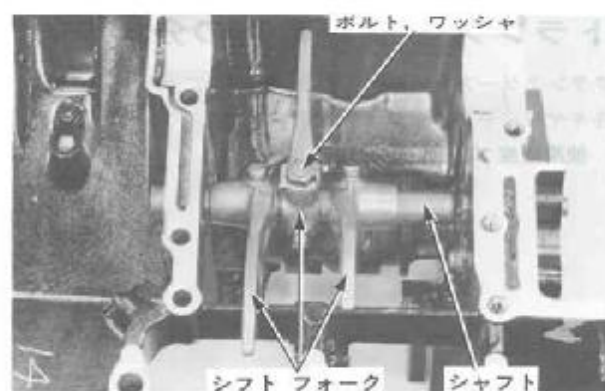


メインシャフトを取外す。

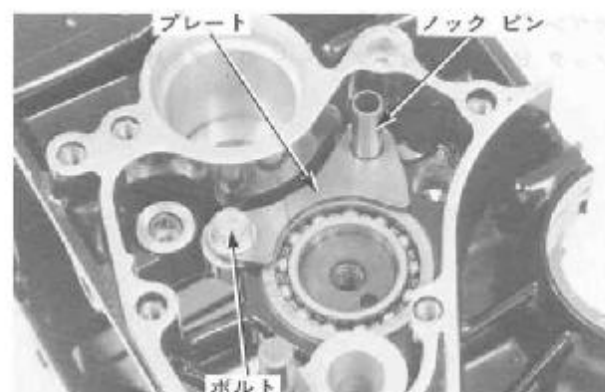


トランスミッション

ロック ワッシャの爪を伸ばし、ボルト、ワッシャを外す。
シフト フォーク シャフトを抜取り、シフト フォークを外す。



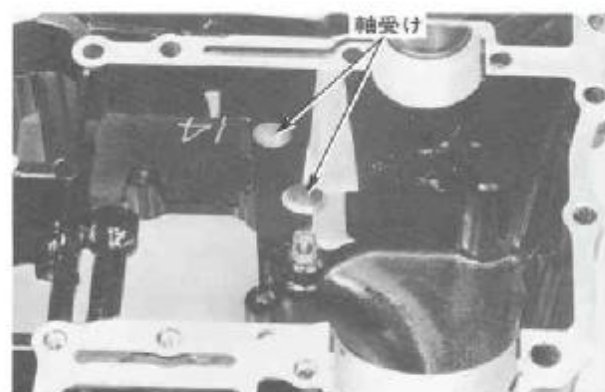
ボルトを外し、セット プレート、ロック ピンを外す。



シフト ドラムを取外す。



シフト フォーク シャフトとシフト ドラムの軸受けを点検する。



トランスミッションの点検

シフト ドラム ベアリングがスムーズに回るかまたはがたがないか点検する。

シフト ドラムのガイド溝に損傷、摩耗がないか点検する。



シフト フォークに損傷がないか点検する。

シフト フォークの内径、爪の厚さを測定する。

使用限度：

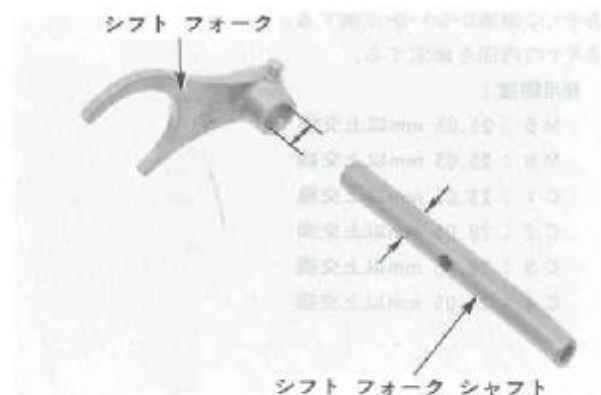
内 径：12.04mm以上交換

爪の厚さ： 5.60mm以下交換

シフト フォーク シャフトに損傷、曲がりがないか点検する。

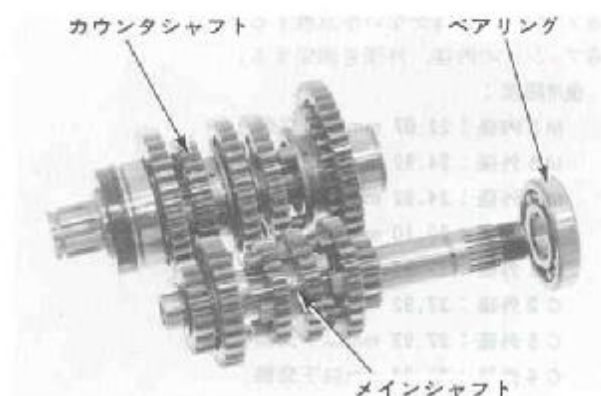
シフト フォーク シャフトの外径を測定する。

使用限度：11.90mm以下交換



メインシャフト ベアリングがスムーズに回るかまたはがたがないか点検する。

メインシャフト、カウンタシャフトを分解する。



カウンタシャフト軸受部のニードル ベアリングとアウト レースに損傷がないか点検する。



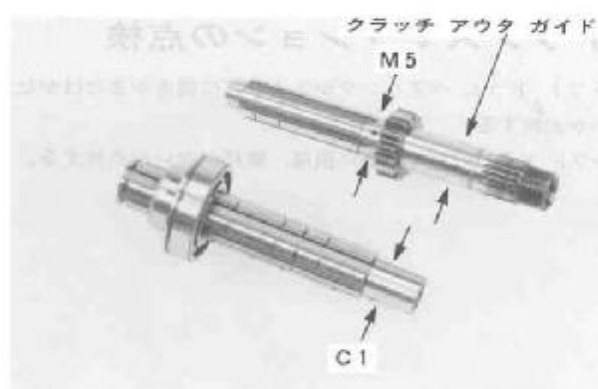
トランスミッション

メインシャフト、カウンタシャフトに損傷がないか点検する。
カウンタシャフト ベアリングが、がたがなくスムーズに回るか
点検する。

各シャフトの外径を測定する。

使用限度：

M 5 部	： 21.92 mm以下交換
クラッチ アウタ ガイド部	： 21.95 mm以下交換
C 1 部	： 19.97 mm以下交換

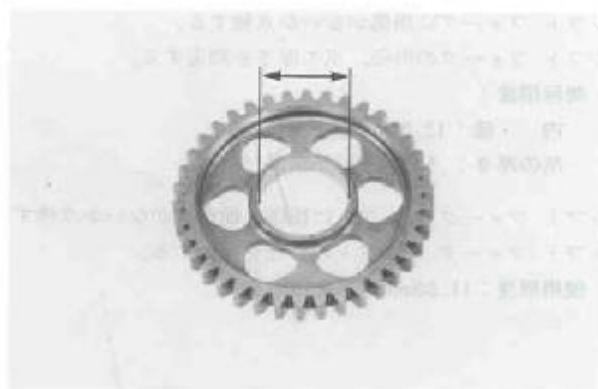


各ギヤに損傷がないか点検する。

各ギヤの内径を測定する。

使用限度：

M 5	： 25.05 mm以上交換
M 6	： 25.05 mm以上交換
C 1	： 23.05 mm以上交換
C 2	： 28.05 mm以上交換
C 3	： 28.05 mm以上交換
C 4	： 28.05 mm以上交換

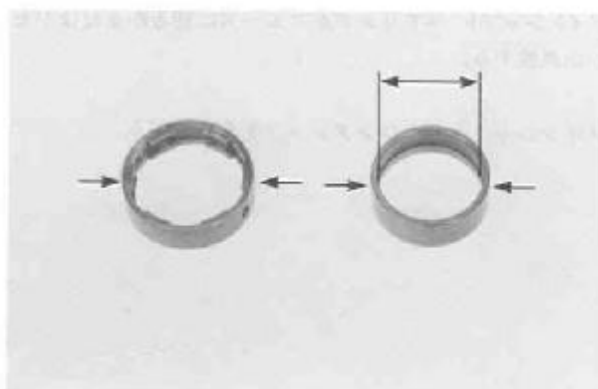


各ブッシュに損傷がないか点検する。

各ブッシュの内径、外径を測定する。

使用限度：

M 5 内径	： 22.07 mm以上交換
M 5 外径	： 24.92 mm以下交換
M 6 外径	： 24.92 mm以下交換
C 1 内径	： 20.10 mm以上交換
C 1 外径	： 22.92 mm以下交換
C 2 外径	： 27.92 mm以下交換
C 3 外径	： 27.92 mm以下交換
C 4 外径	： 27.92 mm以下交換



ブッシュとギヤまたはシャフトの隙間を計算する。

使用限度：

ブッシュとギヤ	： 0.10mm以上交換
ブッシュとシャフト	： 0.15mm以上交換

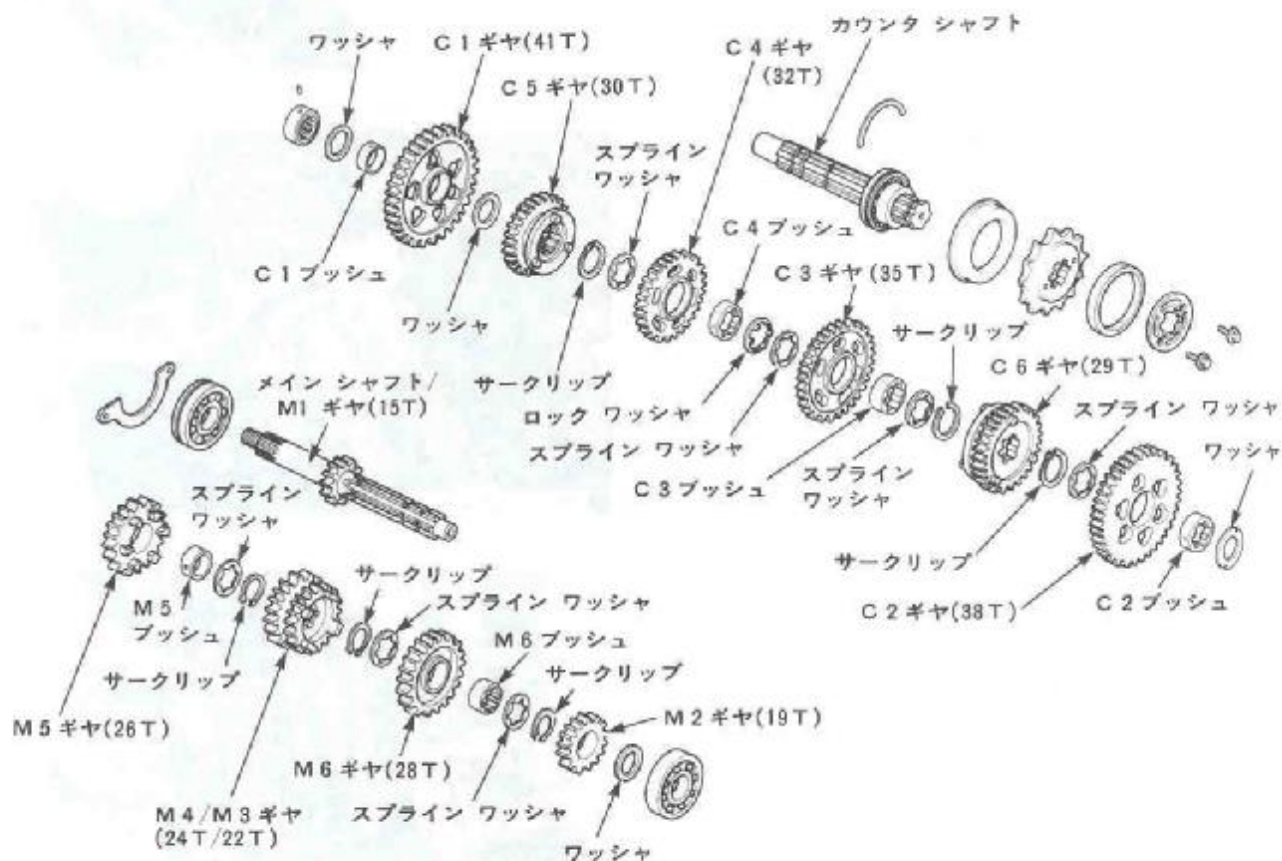
トランスミッションの組立て

各部品の摺動部、噛合部にエンジン オイルを塗布する。

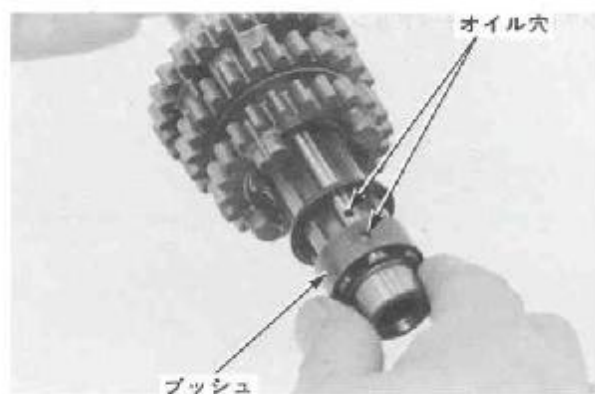


M3/4ギヤ、C5ギヤ、C6ギヤのシフト フォーク溝に二硫化モリブデン グリースを塗布すること。

C1ブッシュに二硫化モリブデン グリースとエンジン オイルを塗布すること。



ブッシュのオイル穴とシャフトのオイル穴を合わせること。

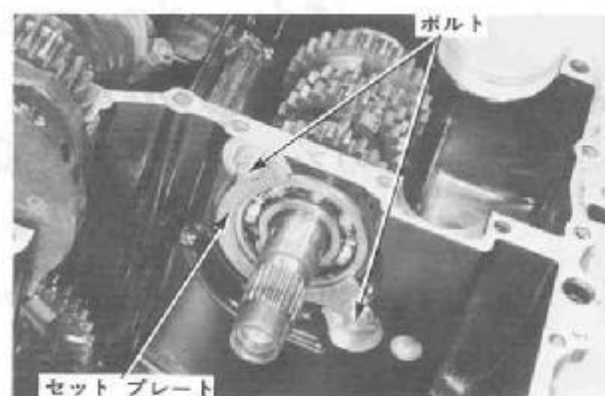


トランスミッション

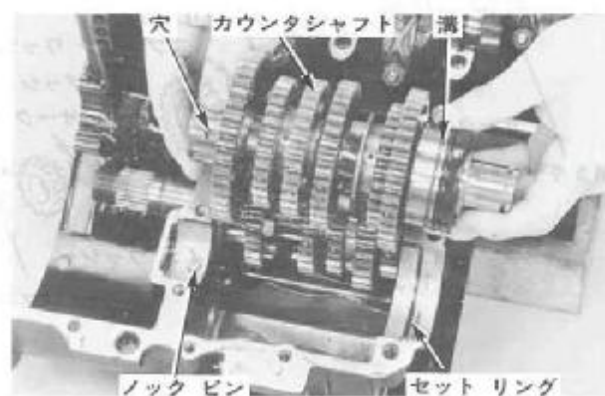
メインシャフトを取付ける。
ベアリングのマーク面を外側に向けて取付ける。



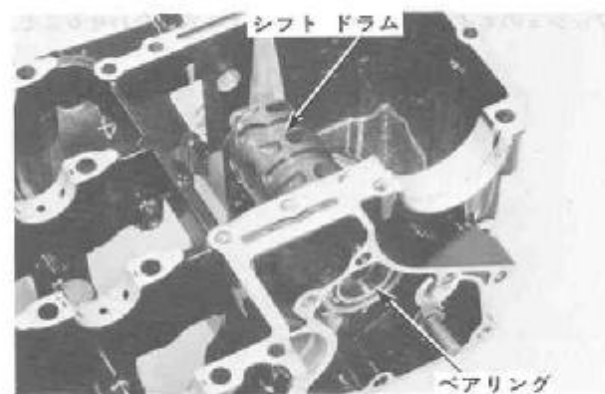
ボルトのねじ部にネジ ロック剤を塗布し、セット プレートを取付ける。



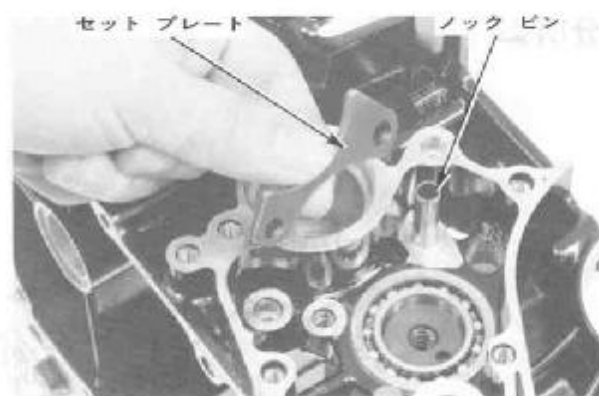
ベアリング セット リングと、ノック ピンをシリンダ ブロック
に取付ける。
ベアリングの溝とリング、カラーの穴とノック ピンを合わせて
カウンタシャフトを取付ける。



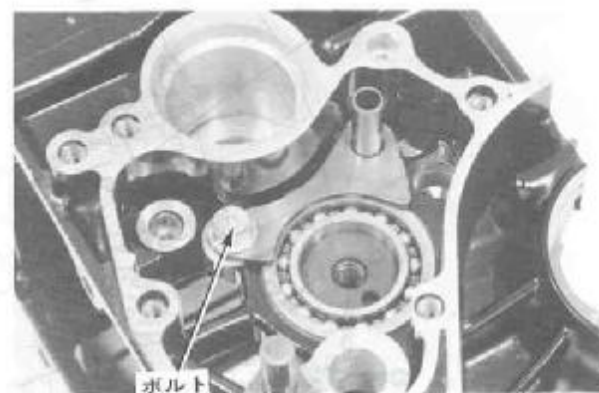
シフト ドラムとベアリングを取付ける。



ノック ピンを取付ける。
セット プレートを取付ける。



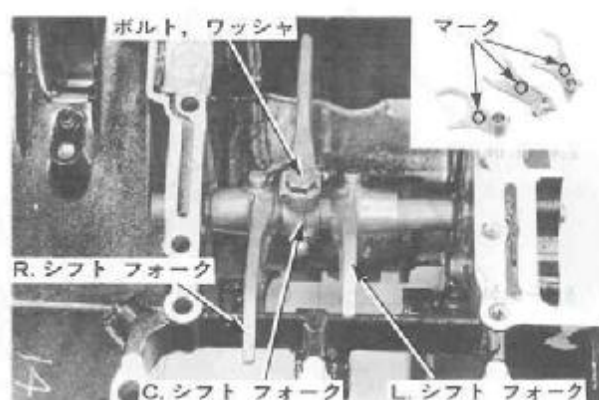
ボルトを締付ける。



シフト フォーク、シフト フォーク シャフトを取付ける。

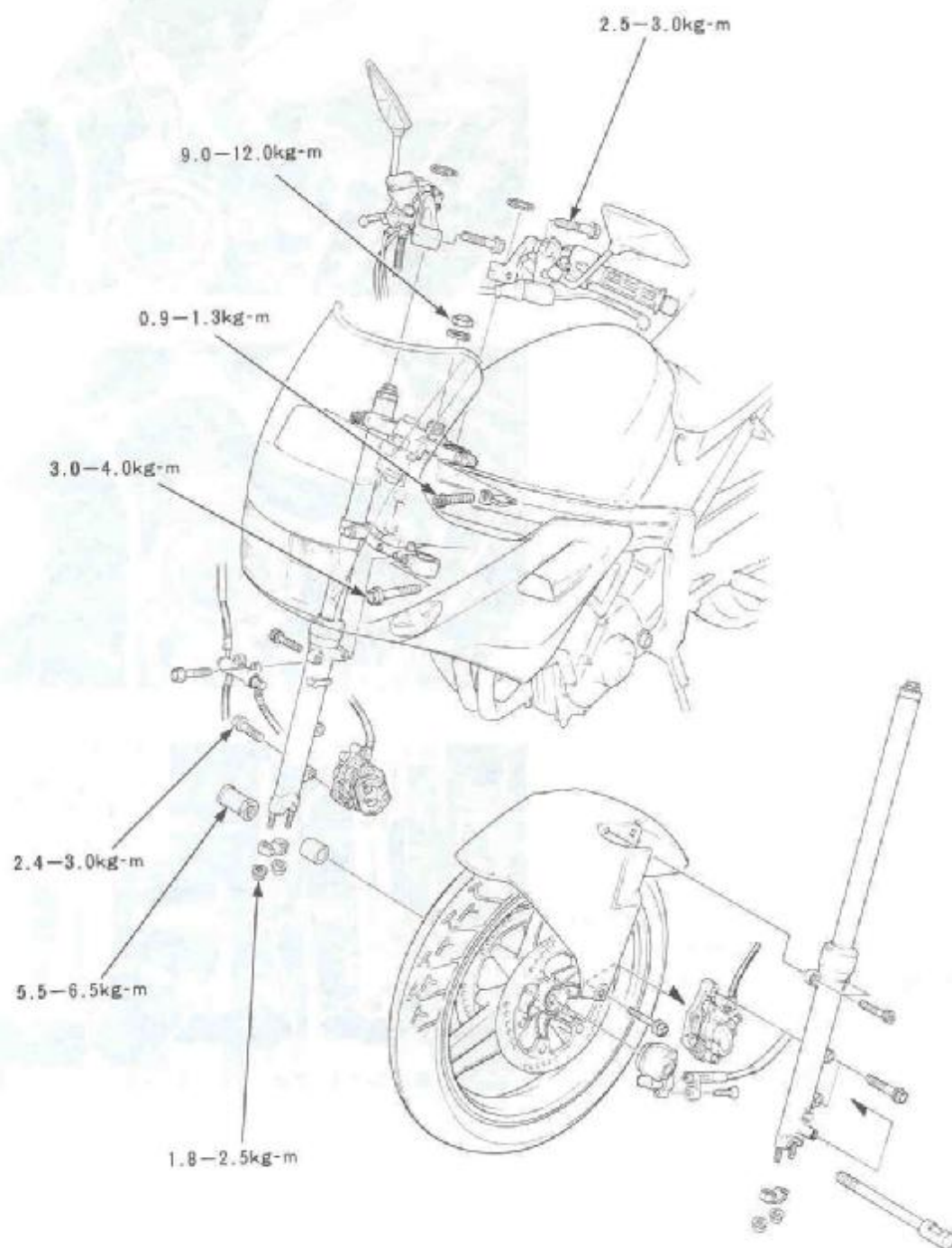
***** シフト フォークの“R”、“C”、“L”マークをドライブ スプロケット側に向けて取付ける。

シフト フォーク シャフトの穴とC.シフト フォークの穴を合わせ、新品のロック ワッシャと共にボルトを取付け、締付ける。
ロック ワッシャの爪を曲げ、ボルトをロックする。



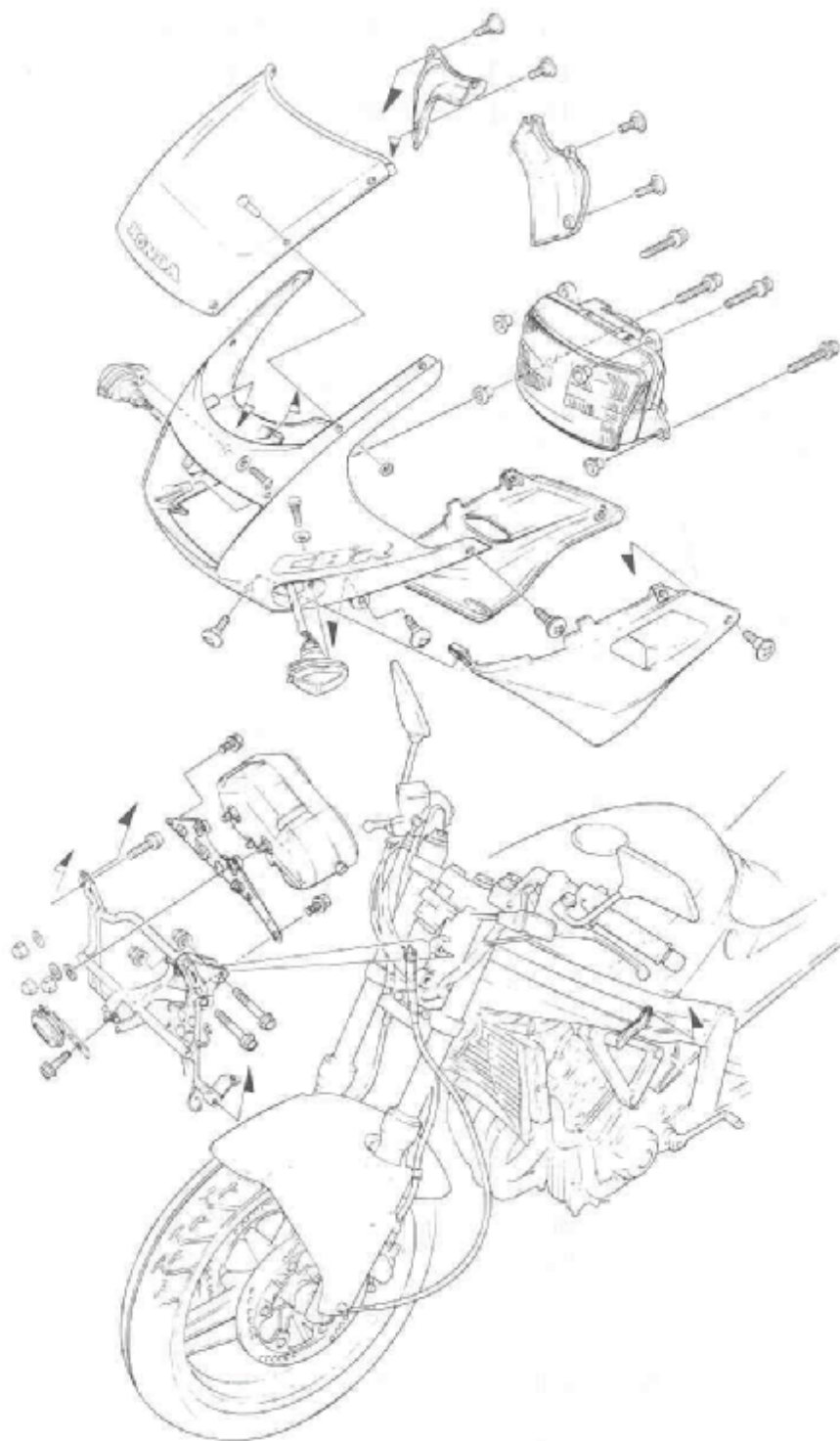
クランクケースを組み立てる。(→ 8 章)

分解図



13. ステアリングフォーク, サスペンション,

分解図



1

分解図	13-0	ハンドル	13-6
整備情報	13-2	フロント ホイール	13-10
故障診断	13-3	フロント フォーク	13-16
フェアリング	13-4	ステアリング ステム	13-25

整備情報

作業上の注意

- ・ホイールの上に乗ったり、無理な力がホイールにかからないようにすること。
また、ホイールに傷をつけないように取扱うこと。
- ・チューブレス タイヤを標準装備しているので、特にタイヤ、リムの損傷に注意すること。
- ・リムからタイヤを脱着する時には、リムの損傷を避けるために、専用の「タイヤ レバー」と「リム プロテクタ」を使うこと。
- ・チューブレス タイヤの脱着方法については「ホンダ モータ サイクル チューブレス タイヤ サービス マニュアル」(No. 6041551)を参照すること。

整備基準

項	目	標準値	使用限度
フロント アクスルの曲がり		—	0.2mm
フロント ホイール リムの振れ	縦方向	—	2.0mm
	横方向	—	2.0mm
フロント クッション スプリング自由長		419.9mm	411.5mm
フロント フォーク パイプの曲がり		—	0.2mm
フロント フォーク オイル量	規定量	290±2.5cc	—
	全屈時レベル	114mm	—
フロント フォーク空気圧		0-0.4kg/cm ²	—

締付けトルク

ハンドル取付けボルト	2.5-3.0kg-m	フロント フォーク ソケット ボルト	1.5-2.0kg-m
ブレーキ ディスク ボルト	3.7-4.3kg-m	ボトム ブリッジ ボルト	3.0-4.0kg-m
フロント アクスル ナット	5.5-6.5kg-m	トップ ブリッジ ボルト	0.9-1.3kg-m
アクスル ホルダ ナット	1.8-2.5kg-m	フォーク ボルト	1.5-3.0kg-m
キャリパ ブラケット ボルト	2.4-3.0kg-m	ステアリング アジャスト ナット	2.0-2.4kg-m
マスタ シリンダ ホルダ ボルト	1.0-1.4kg-m	ステアリング ステム ナット	9.0-12.0kg-m
フェアリング	0.7-1.1kg-m	フェアリング スティ	3.0-4.0kg-m
フェアリング インサイド カバー	0.6-1.0kg-m	フロント フェンダ 6mmボルト	0.8-1.2kg-m
イグニッション スイッチ	2.5-3.0kg-m	6mmビス	0.7-1.1kg-m

工具

専用工具

ステアリング ステム ソケット	07916-3710100	①ドライバ シャフト Assy	07946-KM90300
フォーク シール ドライバ アタッチメント	07947-KA20200	②アッセンブリ ベース	07946-KM90600
ステアリング ステム ドライバ	07946-MB00000	③ドライバ アタッチメント A	07946-KM90100
ーボール レース リムーバ セット	07946-KM90000 (①-⑥含む)	④ドライバ アタッチメント B	07946-KM90200
		⑤フェアリング リムーバ A	07946-KM90400
		⑥フェアリング リムーバ B	07946-KM90500

共通工具

フォーク シール ドライバ	07747-0010100
エクステンション バー	07716-0020500
ロック ナット レンチ(30×32mm)	07716-0020400
ベアリング リムーバ シャフト	07746-0050100
ベアリング リムーバ ヘッド(15mm)	07746-0050400

ドライバ ハンドル A	07749-0010000
パイロット(15mm)	07746-0040300
アウト ドライバ(42×47mm)	07746-0010300
アウト ドライバ(32×35mm)	07746-0010100

故障診断

ハンドルが重い

- ・ステアリング アジャスト ナットの締めすぎ
- ・ステアリング ベアリングの損傷
- ・ワイヤ、ケーブル類のステアリングとの干渉
- ・タイヤ空気圧が低い

ハンドルがとられる

- ・フロント フォークの曲がり
- ・フロント アクスルの曲がり、タイヤの倒れ
- ・リヤ フォークの曲がり

前輪の振れ

- ・リムの変形
- ・フロント ホイール ベアリングのがた
- ・タイヤの不良
- ・アクスル関係の締付け不良
- ・ホイール バランスの不適合

フロント クッションの異音

- ・フォークパイプとボトム ケースのせり
- ・オイル量の不足
- ・クッション締付け各部のゆるみ

フロント クッションが柔らかい

- ・スプリングのへたり
- ・オイル量が少ない
- ・フォーク空気圧の調整不良
- ・正しい粘度のオイルを使用していない

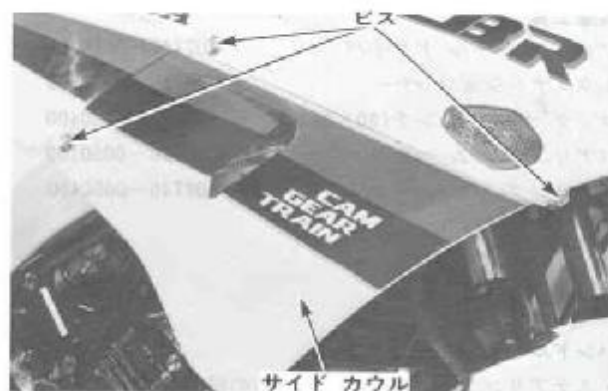
フロント クッションが硬い

- ・フォーク内のオイル不良
- ・フォーク空気圧の調整不良
- ・フォークパイプの曲がり
- ・オイル通路の詰まり
- ・正しい粘度のオイルを使用していない

フェアリング

フェアリングの取外し

サイド カウルの取付けビスを取外す。



サイド カウルの凸部をラジエータ グリルの合わせ位置より下方にずらして取外す。



ビスを外し、フェアリング インサイド カバーを取外す。



メータ ステアよりフェアリング取付けボルトおよびビスを取外す。



フェアリング下のビス2本を取外す。
フェアリングを前方に引出す。



ヘッドライト カバーをずらし、ソケットの接続を外す。
ウインカのカブラを外す。

フェアリングの取付け

取付けは取外しの逆手順で行う。

締付けトルク:

フェアリング : 0.7-1.1kg-m

フェアリング インサイド カバー : 0.6-1.0kg-m

* フェアリング インサイド カバー裏の切欠きをステアリング ステーに合わせて取付けること。



ステアリング ステーの取外し

フェアリングを取外す。(→13-4)

メータ、ヒューズ カブラの接続を外す。

メータを取外す。(→20-3)



ステアリング ステーのクランプよりハーネスを取外す。
ホーン スイッチの接続を外す。



フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

イグニッション ワイヤおよびR.ハンドル スイッチ ワイヤをクランプから外す。

ステアリング ステア取付けナット。ボルトを外し、ステアリング ステアを取外す。



ステアリング ステアの取付け

取付けは取外しの逆手順で行う。

総付けトルク：3.0-4.0kg-m
フェアレッシングを取付ける。(⇒13-5)



- ・ワイヤ、ハーネス、カブラ類は正しく取付けること。
(⇒1-20)

ハンドル

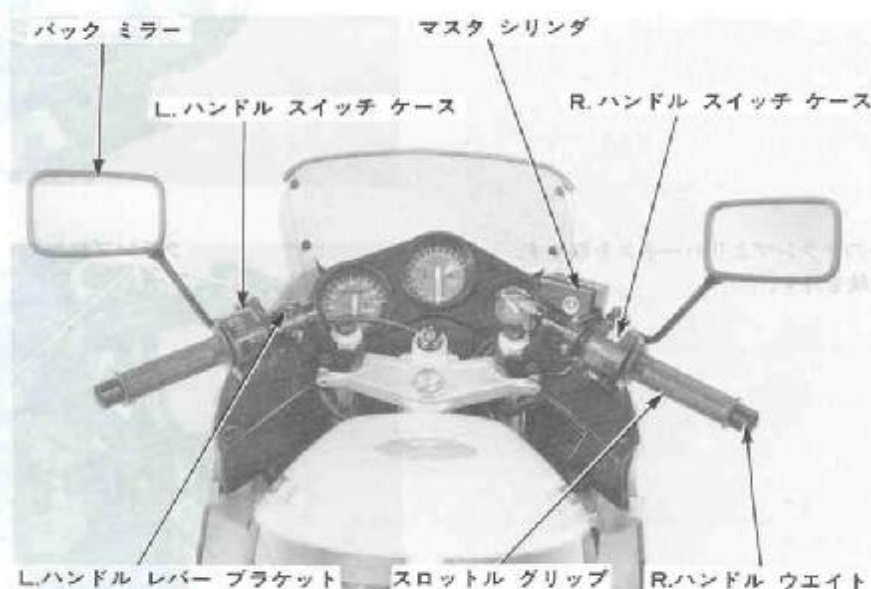
取外し

下記部品を取外す。

- R.ハンドル ウェイト
- ハンドル スイッチ ケース
- スロットル グリップ
- バック ミラー
- マスタ シリンダ
- L.ハンドル レバー ブラケット



- ・マスタ シリンダをブレーキ ホースでぶら下げないこと。
- ・マスタ シリンダを逆さにしたりすると油圧系統に空気が混入する恐れがある。取付けられていた位置を保ちながら車体などに固定すること。

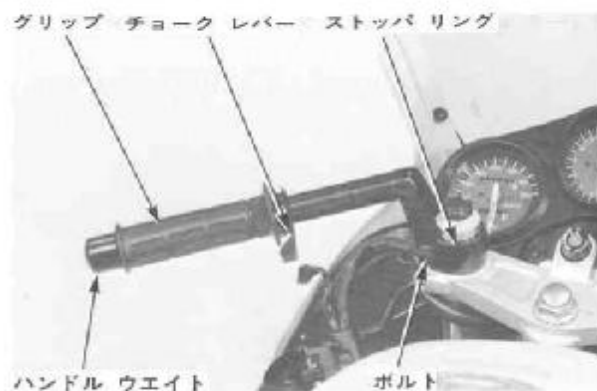


L. ハンドルの取外し

ハンドル ウェイトを外し、グリップ、チョーク レバーを取外す。

ストッパ リングを外し、ハンドルの取付けボルトを取外す。

L. ハンドルをフォーク パイプから取外す。



R. ハンドルの取外し

ストッパ リングを外し、ハンドル取付けボルトを取外す。

R. ハンドルをフォーク パイプから取外す。



L. ハンドルの取付け

ハンドルの位置決めピンをトップ ブリッジの切欠きに合わせて、フォーク パイプに取付ける。

ストッパ リングをフォーク パイプの溝に確実に取付ける。
ハンドル取付けボルトを締付ける。

締付けトルク：2.5-3.0kg・m

チョーク レバーをハンドルに取付ける。

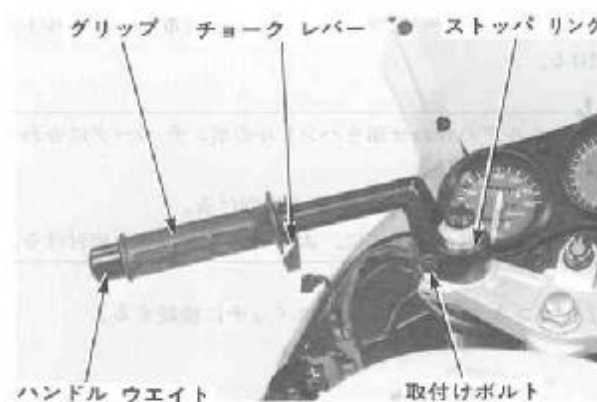
L. ハンドル グリップの接着面の汚れ、油脂分を去除し、充分乾燥させる。

接着面にホンダ純正[®]ホンダ ボンドA[®]または[®]セメダイン[®] #540[®]を薄く塗布し、接着剤が乾かないうちにグリップを回しながら取付ける。



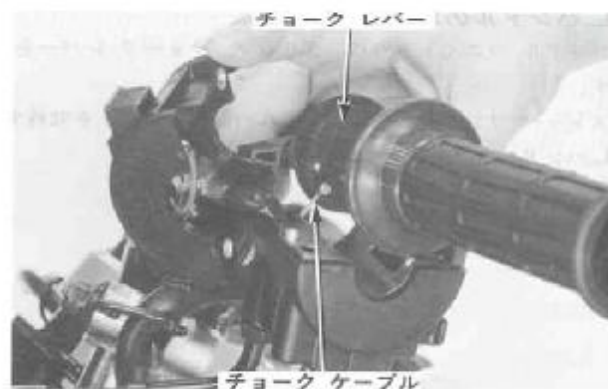
グリップの取付け後は接着剤が固まるまで数時間放置すること。

ハンドル ウェイトを取付ける。

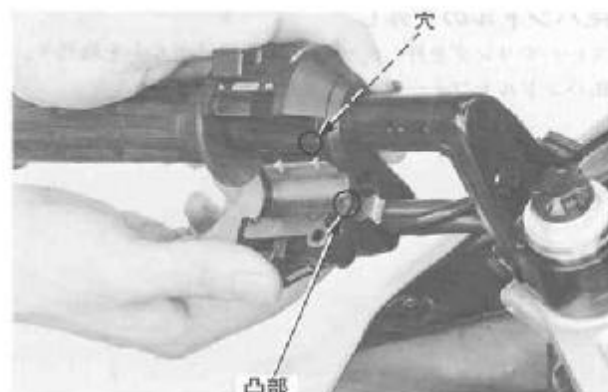


フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

チョーク レバーにチョーク ケーブルを取付ける。



Lスイッチ ケースの凸部をハンドル穴に合わせて取付ける。



スイッチ ケースを2本のビスで締付ける。

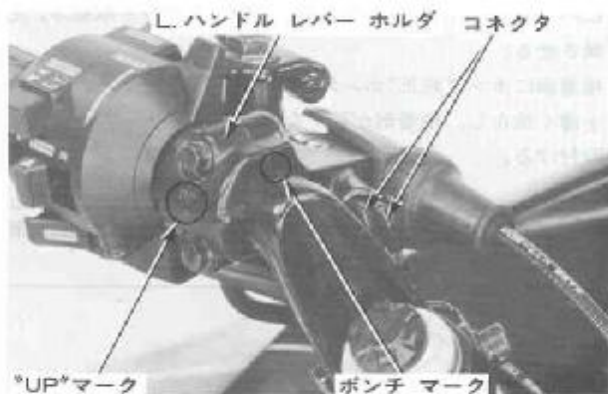
前側のビスを先に、次に後側のビスを締付ける。



L.ハンドル レバー ブラケット、ホルダを取付け、ボルトを締付ける。

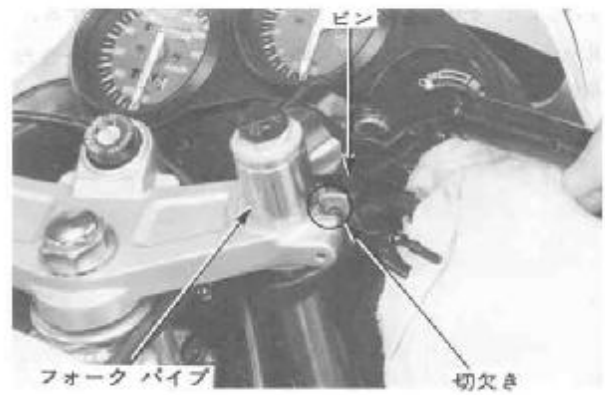
- ホルダの合わせ面をハンドルのポンチ マークに合わせる。
- ホルダの*UP*マークを上に向ける。
- 上側のボルトを先に、次に下側のボルトを締付ける。

ワイヤ コネクタをクラッチ スイッチに接続する。



R.ハンドルの取付け

ハンドルの位置決めピンをトップブリッジの切欠きに合わせて、
フォークパイプに取付ける。



ストッパリングをフォークパイプの溝に確実に取付ける。
ハンドル取付けボルトを締付ける。

締め付けトルク：2.5-3.0kg-m



ハンドルのスロットルグリップ摺動面をきれいにして、スロ
ットレグリップを取付ける。



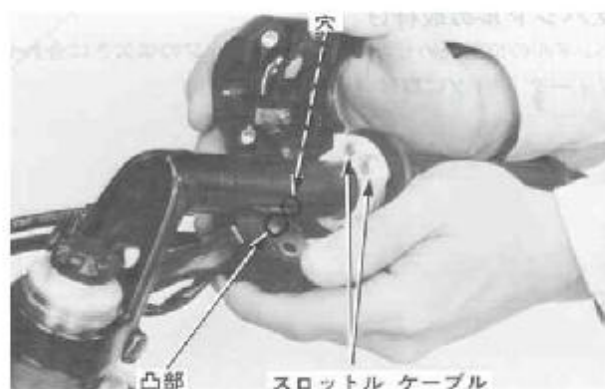
ハンドルウェイトを取付ける。



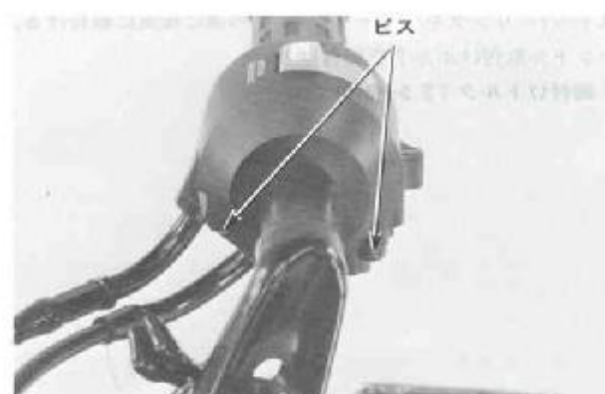
フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

スロットル グリップにスロットル ケーブルを接続する。

R.ハンドル スイッチ ケースの凸部とハンドルの穴を合わせて取付ける。



R.ハンドル スイッチ ケースの前側のビスを先に締付け、次に後側のビスを締付ける。



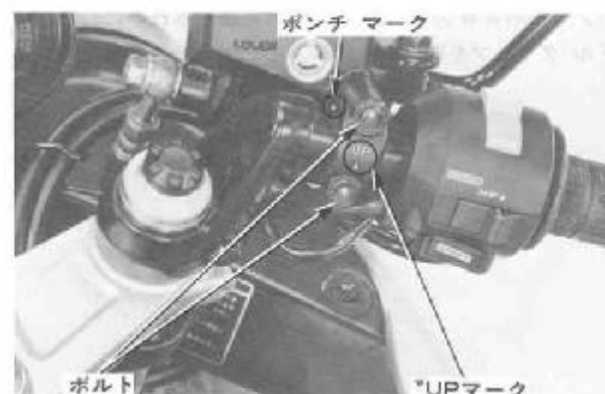
ホルダの*UP*マークを上に向けてマスタ シリンダをハンドルに取付ける。

マスタ シリンダとホルダの合わせ面をハンドルのポンチ マークに合わせ、上側のボルトを先に締付け、次に下側のボルトを締付ける。

締付けトルク: 1.0-1.4kg・m

フロント ストップ ライト スイッチにワイヤを接続する。

取付け後スロットル グリップの遊びを調整する。(⇒ 2-17)



フロント ホイール

取外し

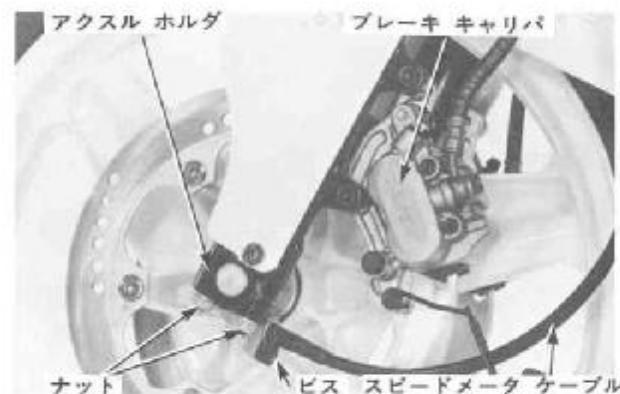
エンジン下部を支えてフロント ホイールを浮かせる。

ビスを外して、スピードメータ ケーブルの接続をギヤ ボックスから外す。

片側のブレーキ キャリパをブラケットと共に取外す。

ナットを外してR., L.アクスル ホルダを取外す。

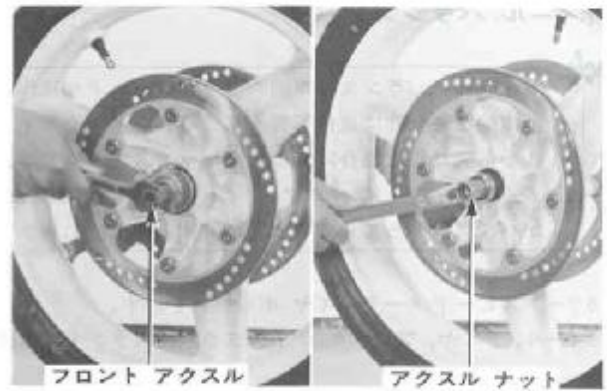
フロント ホイールを取外す。



フロント アクスルの取外し

スピードメータ ギヤ ボックス側でフロント アクスルを保持し、
アクスル ナットを取外す。

フロント アクスル、スピードメータ ギヤ ボックスを取外す。



フロント アクスル

アクスル ナット

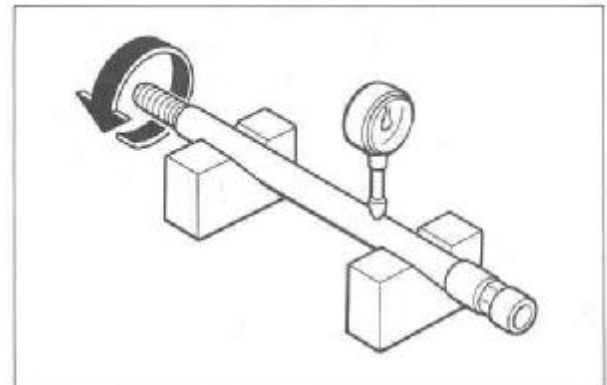
点検

フロント アクスルの曲がりを点検する。

Vブロックの上に、フロント アクスルを乗せダイヤル ゲージ
で測定する。

ダイヤル ゲージの読みの半分を曲がりの値とする。

使用限度：0.2mm以上交換



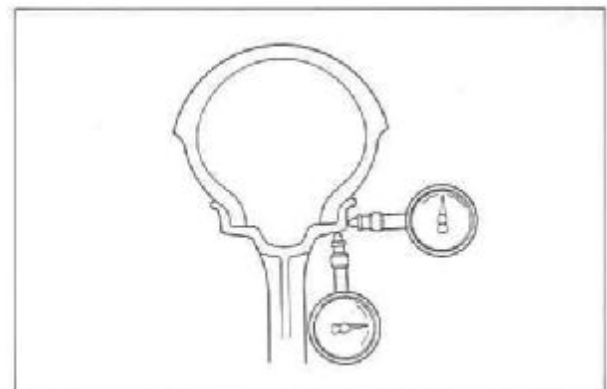
ホイールの振れを点検する。

使用限度：縦方向：2.0mm以上交換

横方向：2.0mm以上交換



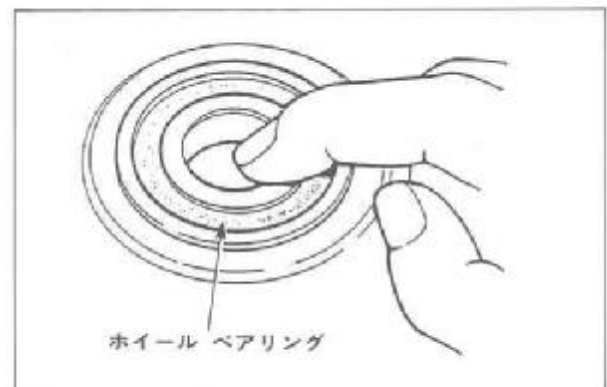
- キャスト ホイールの修正はできない。
- 使用限度を越えていたら新品と交換すること。



指でベアリングのインナ レースを回転させ、異音、ガタのある
ものは交換する。(→13-13)



ベアリングは必ず左右セットで交換すること。



ホイール ベアリング

フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

ホイール バランス



- ホイールのバランスは車両の安定性、ハンドル操作、全体的な安全性に直接影響を与える。タイヤをホイールから取外した場合にはつねにバランスを点検する。
- タイヤのバランス マーク(サイドウォールの塗装点)がバルブに合っていることを確認する。

カラー、スピードメータのギヤ ボックスを外す。

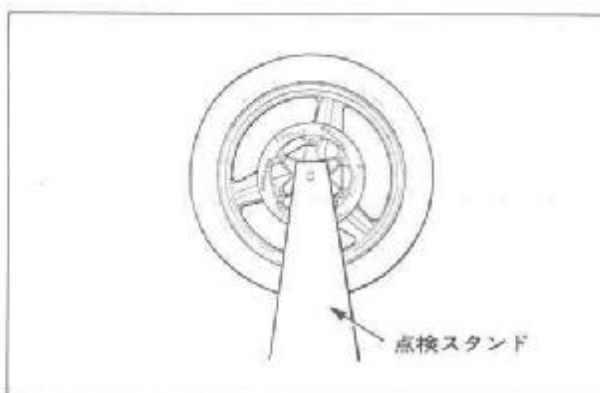
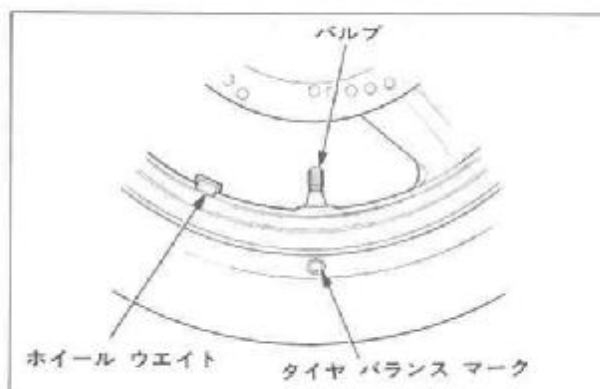
ホイール、タイヤ、ブレーキ ディスクを点検スタンドに取付ける。

ホイールを回転させて自然に停止させ、チョークでホイールのもっとも低い(もっとも重い)部分に印をつける。これを二度、三度行い、もっとも重い部分を確かめる。ホイールのバランスがとれている場合は、つねに同じ位置で停止することはない。ホイールのバランスをとるには、リムのもっとも高い側、(チョークの印の反対側)にホイール ウェイトを仮付けする。必要なだけウェイトを加えれば、ホイールは回転させたときに同じ位置で停止しなくなる。

バランス確認を行ない、ウェイトをしっかりと固定する。



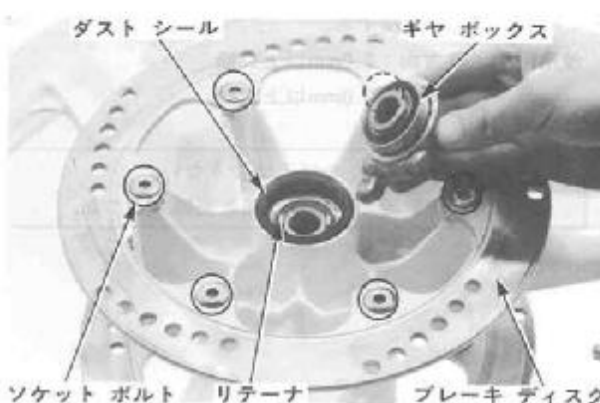
ウェイトはフロント 60g、リヤ 60g 以上を取付けないこと。



分解

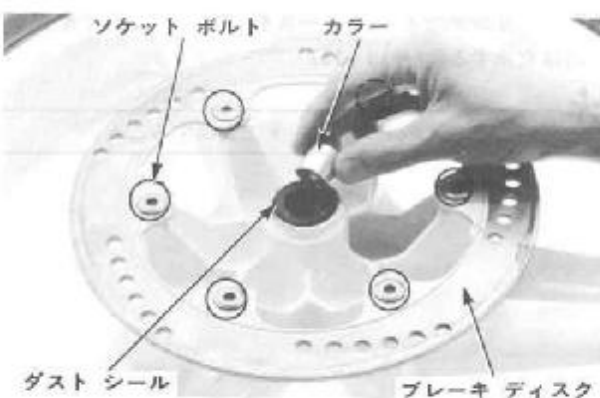
スピードメータ ギヤ ボックス、ダスト シール、ギヤ ボックス リテーナを取外す。

ソケット ボルトを外し、L.ブレーキ ディスクを取外す。



R.ハブからホイール カラー、ダスト シールを取外す。

ソケット ボルトを外し、R.ブレーキ ディスクを取外す。



ベアリングの取外し

ベアリング, ディスタンス カラーを取外す。

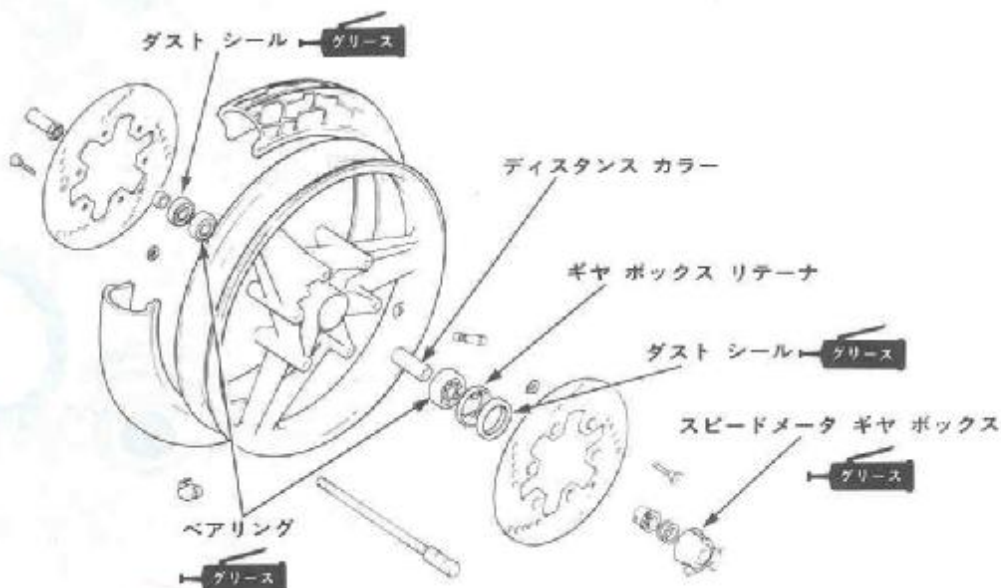
- 共通工具
- ベアリング リムーバ シャフト
07746-0050100
 - ベアリング リムーバ ヘッド (15mm)
07746-0040300



組立て



ブレーキ性能を低下させるのでブレーキ ディスクには油
脂類を絶対に付着させないこと。汚れた場合はディスク
から汚れを完全にふきとること。



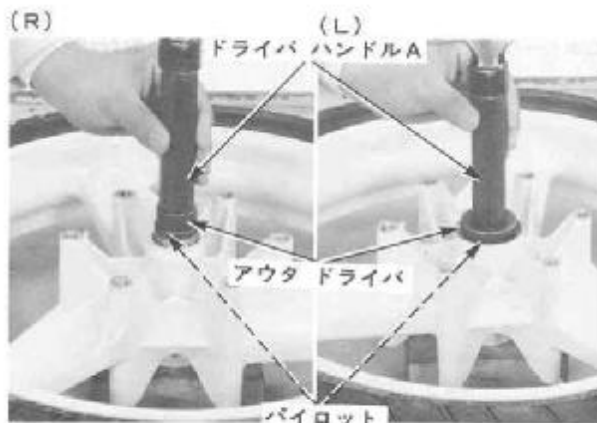
R.ベアリングを平行に打込み、ディスタンス カラーを取付ける。



ベアリングを取付ける前にディスタンス カラーが所定の
位置にあるか確認すること。

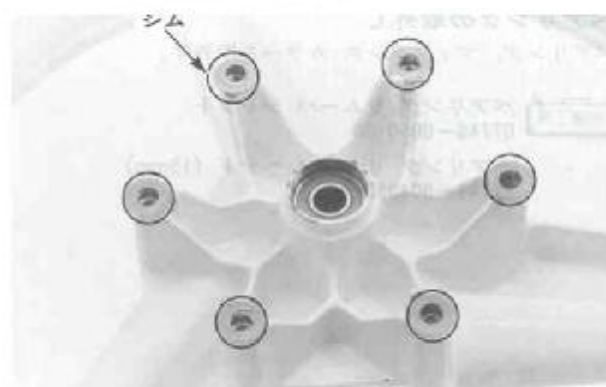
L.ベアリングを平行に打込む。

- 共通工具
- ドライバ ハンドル A
07749-0010000
 - パイロット (15mm)
07746-0040300
 - (L)アウタ ドライバ (42×47mm)
07746-0010300
 - (R)アウタ ドライバ (32×35mm)
07746-0010100



フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

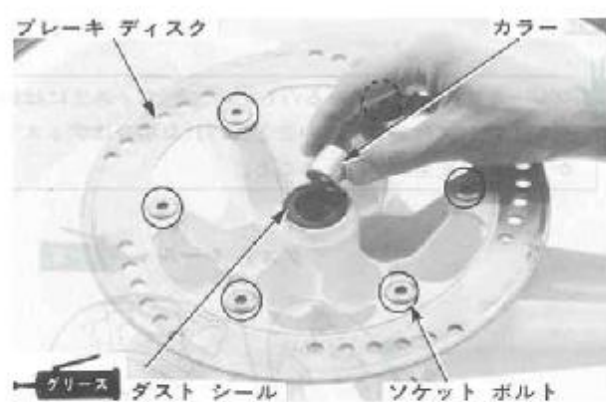
R.ホイール ハブにブレーキ ディスク シムを取付ける。



R.ブレーキ ディスクを6本のソケット ボルトで取付ける。

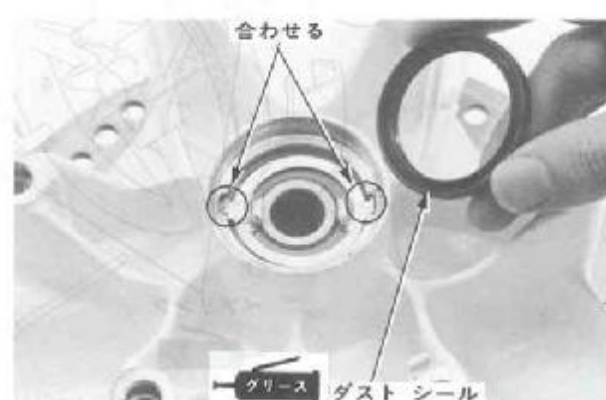
締付けトルク：3.7-4.3kg-m

R.ハブにダスト シール、ホイール カラーを取付ける。

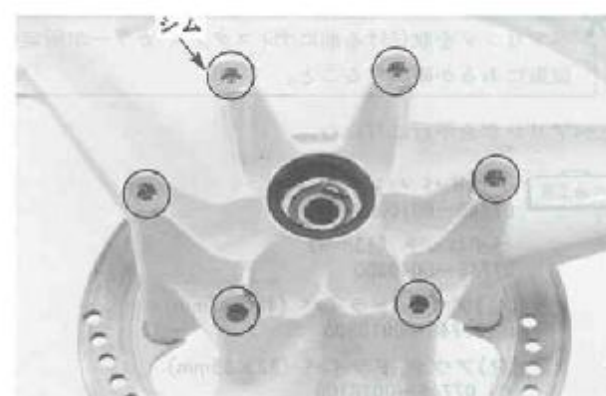


L.ホイール ハブの凹部とギヤ ボックス リテーナ凸部を合わせて取付ける。

ダスト シールを取付ける。

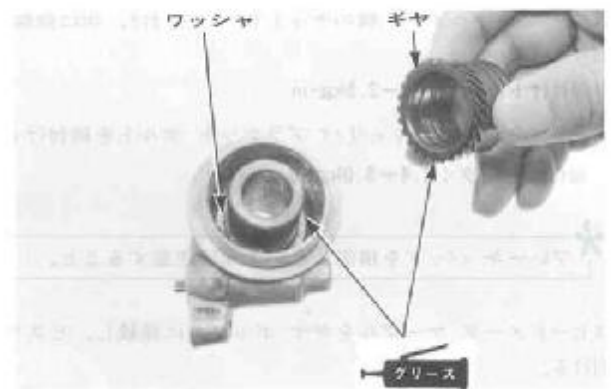


L.ホイール ハブにブレーキ ディスク シムを取付ける。



フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

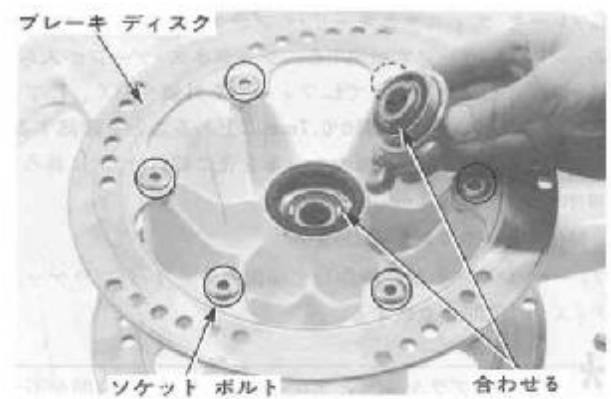
スピードメータ ギヤ ボックス、ワッシャ、ギヤにグリースを塗布する。



L.ブレーキ ディスクを6本のソケット ボルトで取付ける。

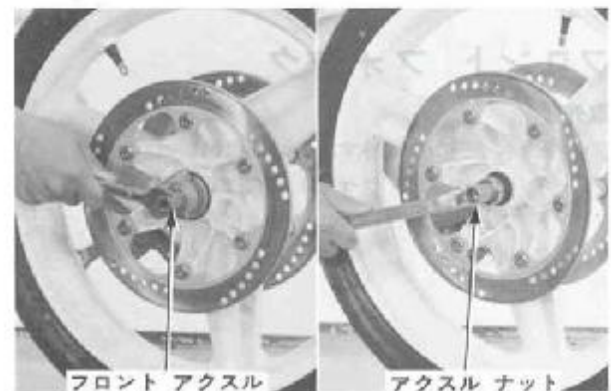
締付けトルク: 3.7-4.3kg・m

スピードメータ ギヤ ボックスとリチーナの凸部をギヤの切欠ぎに合わせて取付ける。



スピードメータ ギヤ ボックス側からフロント アクスルを通し、アクスル ナットを締付ける。

締付けトルク: 5.5-6.5kg・m

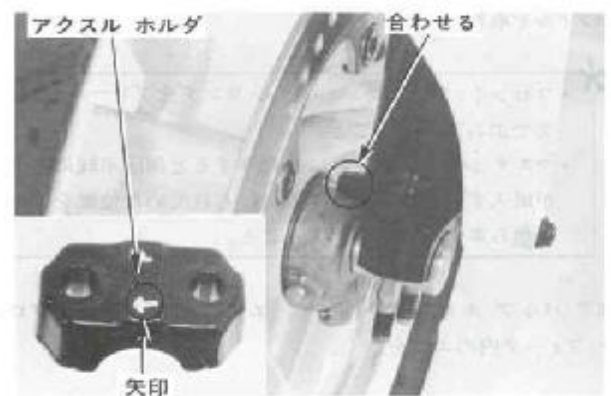


取付け

ブレーキ パッドの間にブレーキ ディスクを合わせながらフロント ホイールをセットする。

L.フォーク ボトム ケースのストッパの後側にスピードメータ ギヤ ボックスのストッパを合わせる。

アクスル ホルダの矢印を前方に向けて取付ける。



フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

R.アクスル ホルダの前面のナットを先に締付け、次に後側を締付ける。

締付けトルク: 1.8-2.5kg-m

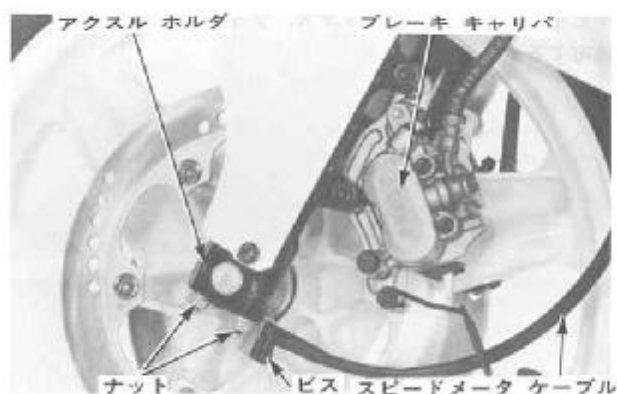
キャリパを取付け、キャリパ ブラケット ボルトを締付ける。

締付けトルク: 2.4-3.0kg-m



ブレーキ パッドを損傷しないように注意すること。

スピードメータ ケーブルをギヤ ボックスに接続し、ビスを締付ける。



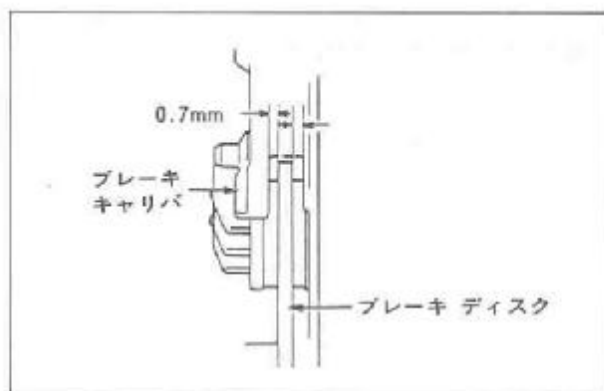
L.ブレーキ ディスクとキャリパ ブラケット間の隙間を0.7mmのシクネス ゲージで測定する。シクネス ゲージが入らない場合は、ゲージが入るまでL.フォークを外側へ引く。L.ブレーキ ディスクの両側共隙間が0.7mm以上あることを確認する。L.アクスル ホルダの前面のナットを先に締付け、次に後ろ側を締付ける。

締付けトルク: 1.8-2.5kg-m

ブレーキ レバーを数回操作して両側のキャリパ ブラケットとディスクの隙間を点検する。



キャリパ ブラケットとブレーキ ディスクの隙間が不十分だと、ディスク損傷の原因となる。



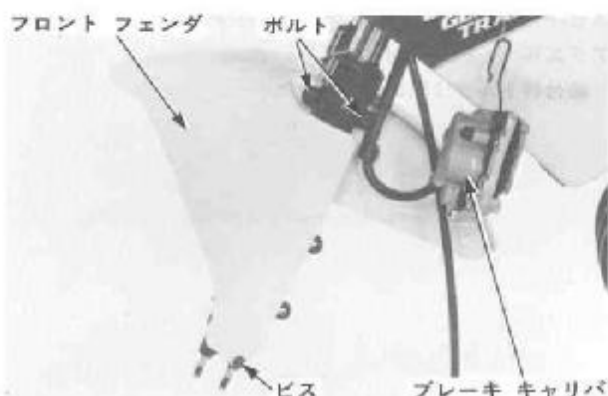
フロント フォーク

取外し

フロント ホイールを取外す。(⇒13-10)

ブレーキ キャリパをブラケットと共に取外す。

フロント フェンダ取付けボルトおよびビスを外し、フロント フェンダを取外す。

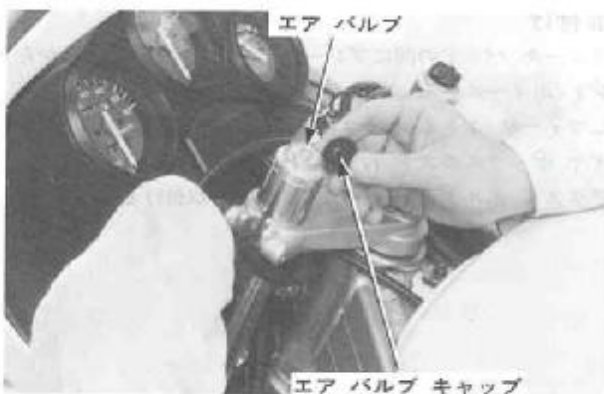


ハンドルを取外す。(⇒13-6)



- フロント ブレーキ マスタ シリンダをブレーキ ホースでぶら下げないこと。
- マスタ シリンダを逆さにしたりすると油圧系統に空気が混入する恐れがある。取付けられていた位置を保ちながら車体などに固定すること。

エア バルブ キャップを外して、エア バルブを押してフロント フォーク内のエアを抜く。



フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

あらかじめフォーク ボルトをゆるめる。
トップ ブリッジ ボルトをゆるめる。



ボトム ブリッジ ボルトをゆるめる。
フロント フォークを取外す。

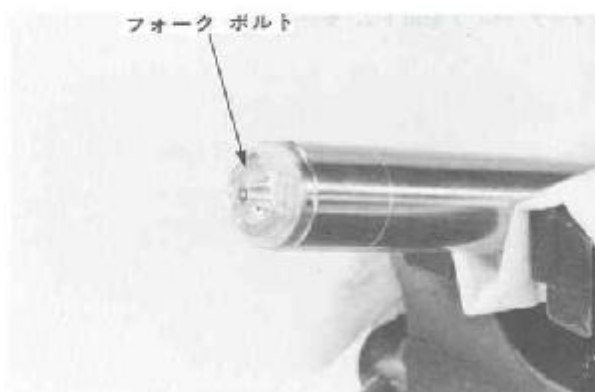


分解

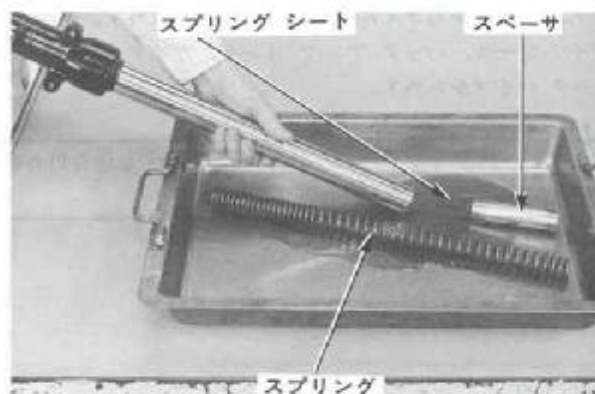
フォーク ボルトを取外す。



- バイスを使用する場合は、ウエスなどを使用してフォーク パイプに傷を付けないように注意する。
- フォーク パイプの摺動部をさけてバイスにセットする。



スペーサ、スプリング シート、スプリングを取外す。
フロント フォークを数回伸縮させてオイルを抜取る。

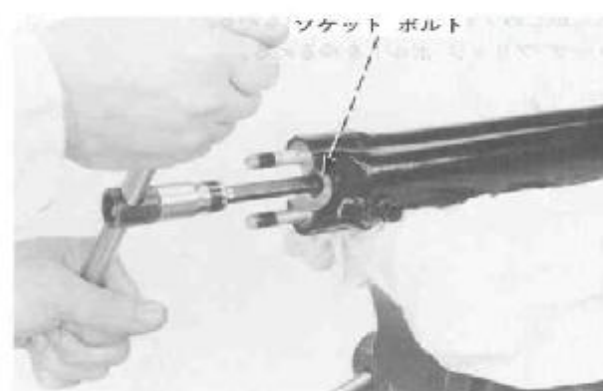


フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

フォーク ボトム ケースをウエスなどに介してバイスに固定し、
ソケット ボルトを取外す。



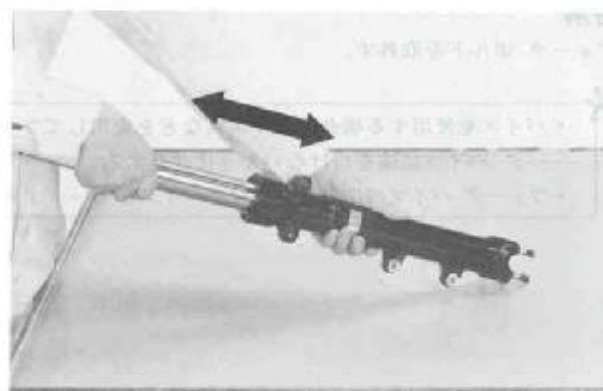
ソケット ボルトが空回りして外れない場合はスプリング
とフォーク ボルトを仮付けする。



ダスト シール, スナップ リングを取外す。



フォーク パイプをボトム ケースから抜取る。



ボトム ケースからオイル ロック ピースを取外す。
オイル シール, バック アップ リング, ガイド ブッシュをフ
ォーク パイプから外す。



フォーク パイプ ブッシュは新品と交換する場合以外は
外さないこと。



フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

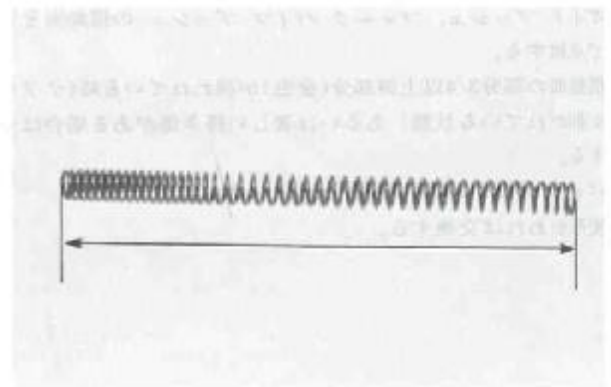
ストッパ リングを外し、シート パイプをフォーク パイプより
取外す。



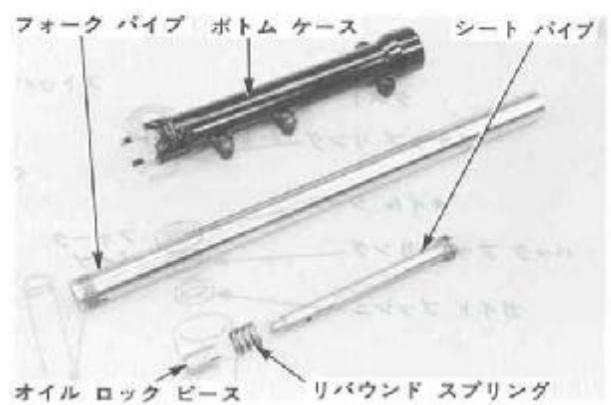
点検

フォーク スプリングの自由長を測定する。

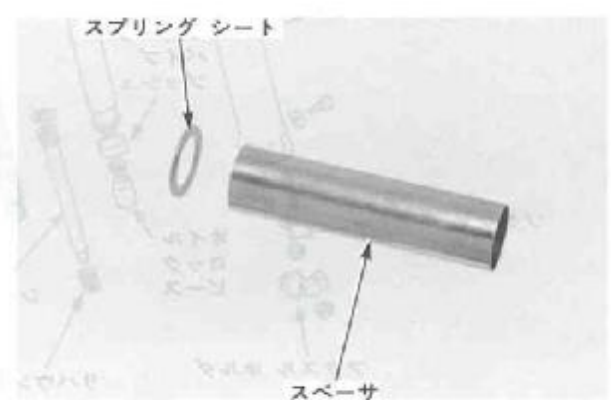
使用限度：411.5mm以下交換



各部品の損傷、異状摩耗がないか点検し、異状がある場合は新
品と交換する。



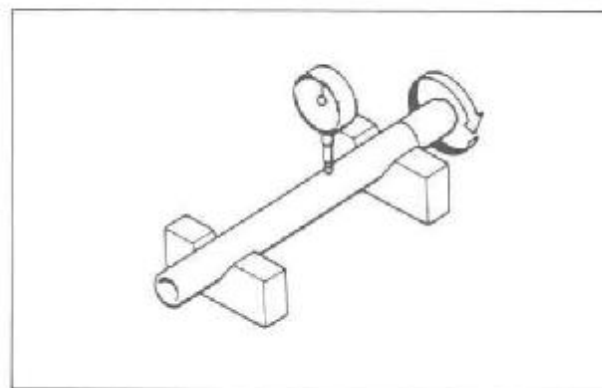
スペーサ、スプリング シートに損傷がないか点検し、損傷があ
る場合は新品と交換する。



フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

Vブロックの上にフォーク パイプを乗せ、ダイヤル ゲージでフォーク パイプの曲がりを測定する。ダイヤル ゲージの読みを半分を曲がりの値とする。

使用限度：0.2mm以上交換

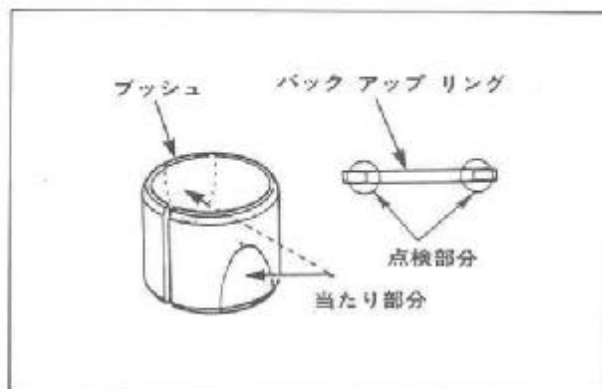


ガイド ブッシュ、フォーク パイプ ブッシュ の摺動面を目視で点検する。

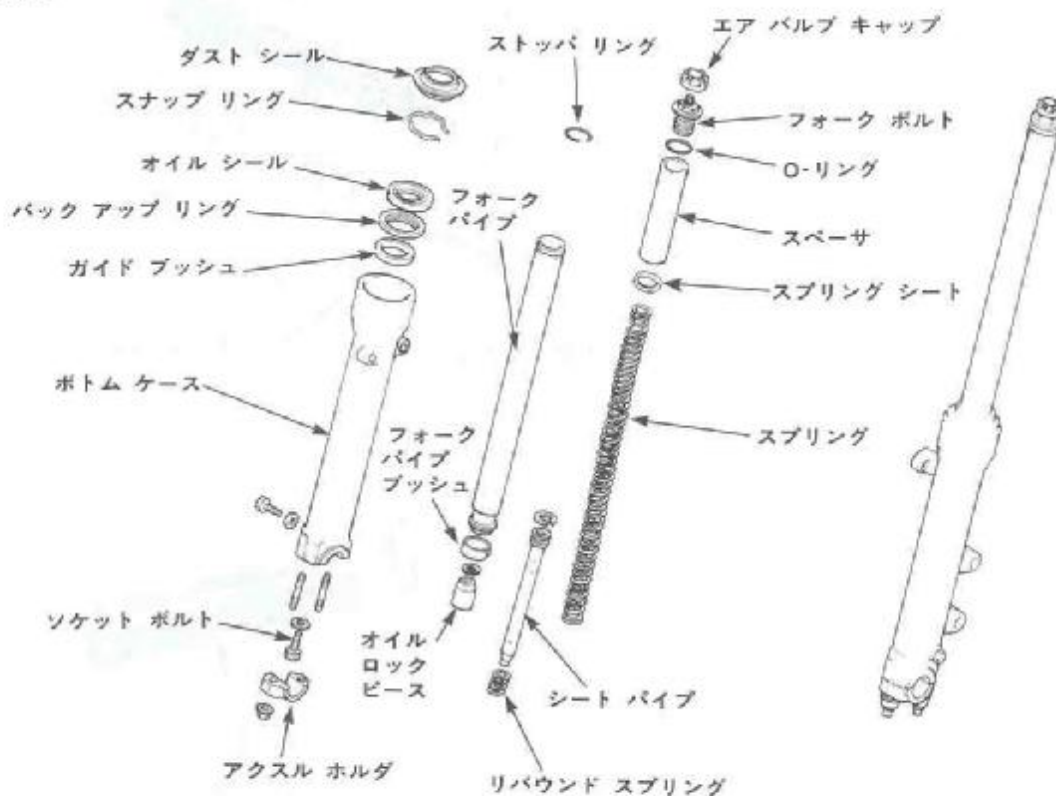
摺動面の部分3/4以上銅部分(金色)が現われている時(テフロンが剥がれている状態)あるいは著しい掻き傷がある場合は交換する。

バック アップ リングの点検部分を点検する。

変形があれば交換する。



組立て



フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

リバウンド スプリング, シート パイプをフォーク パイプに挿入する。



挿入後, シート パイプにストッパ リングを取付ける。



フォーク パイプにガイド ブッシュ, バック アップ リングを取付ける。
シート パイプにオイル ロック ピースを取付ける。
フォーク パイプをボトム ケースに挿入する。



ボトム ケースをウエスなどに介してバイスに固定し, ソケット
ボルトをシート パイプに締付ける。

締付けトルク: 1.5-2.0kg-m



フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

オイル シール リップ部にATFを塗布する。



- ・オイル シール取付け前にフォーク パイプ上端部にビニール テープを巻いて、オイル シール リップ部の損傷を防ぐ。
- ・オイル シールはメーカー マークのある面を上に向けて取付ける。

フォーク シール ドライバでガイド プッシュ。オイル シールを同時にボトム ケースに打込む。

専用工具 フォーク シール ドライバ アタッチメント
07947-KA20200

共通工具 フォーク シール ドライバ ボディ
07747-0010100

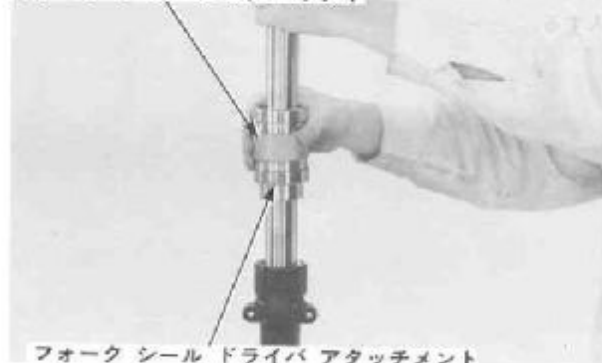
スナップ リングを取付ける。

ダスト シールを取付ける。

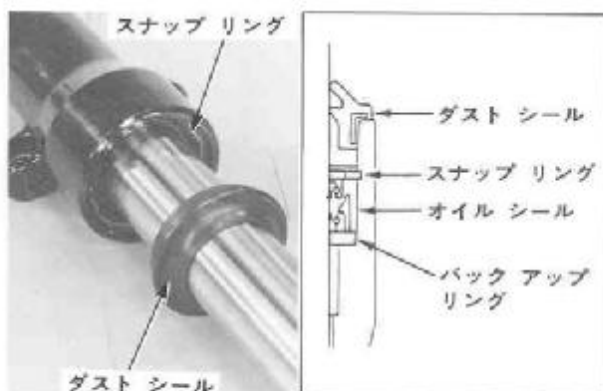


- ・スナップ リングはボトム ケースの溝に確実に取付ける。

フォーク シール ドライバ ボディ



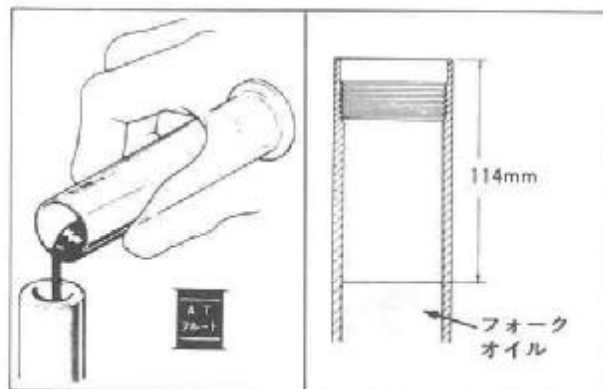
フォーク シール ドライバ アタッチメント



フォーク パイプを全屈状態にして、ATFを規定レベルまで注入する。

規定レベル：114mm

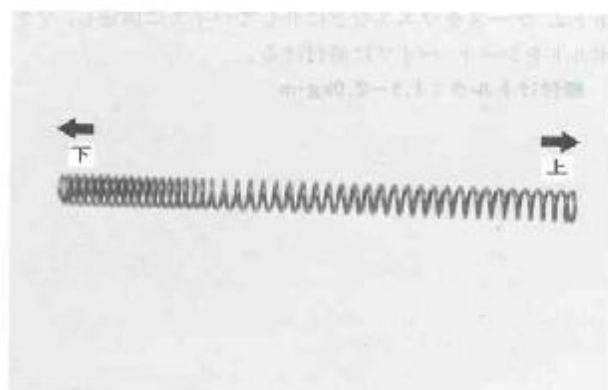
容 量：290 ± 2.5cc



クッション スプリングをフォーク パイプに取付ける。

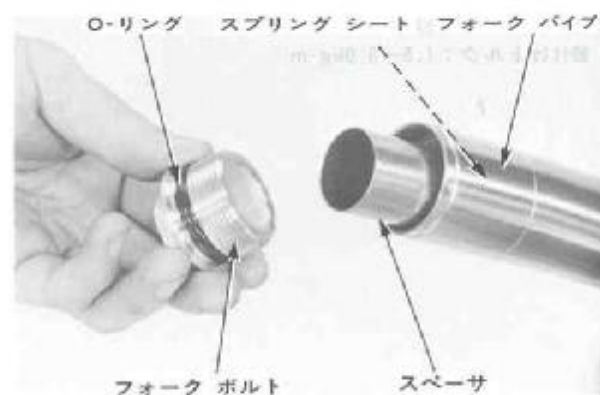


- ・スプリングに付着したATFは完全に除去してから取付けること。
- ・スプリングはピッチの狭い方を下にして取付けること。



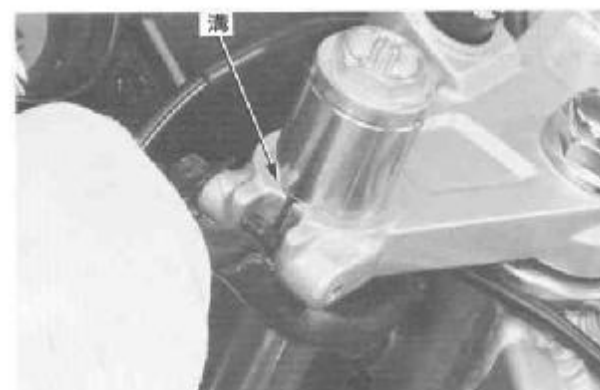
フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

スプリング シート、スペーサをフォーク パイプに取付ける。
フォーク ボルトにO-リングを取付けて、フォーク パイプに仮
締する。



取付け

フロント フォークを取付ける。
フォーク パイプの下側の溝をトップ ブリッジ 上面に合わせる。



トップ ブリッジ ボルトを締付ける。

締付けトルク：0.9-1.3kg-m



ボトム ブリッジ ボルトを締付ける。

締付けトルク：3.0-4.0kg-m



フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

フォーク ボルトを締付ける。

締付けトルク：1.5-3.0kg-m

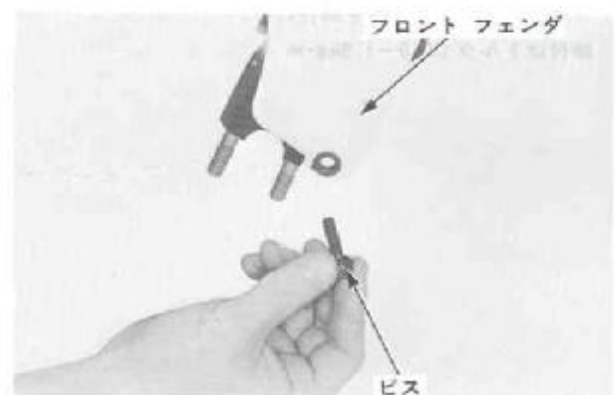


フロント フォーク空気圧を調整する。(⇒2-8)

エア バルブ キャップをフォーク ボルトに取付ける。



ビスを締付け、フロント フェンダとフロント フォークを固定する。



フロント フェンダ取付けボルトを締付ける。

締付けトルク：

6mmボルト：0.8-1.2kg-m

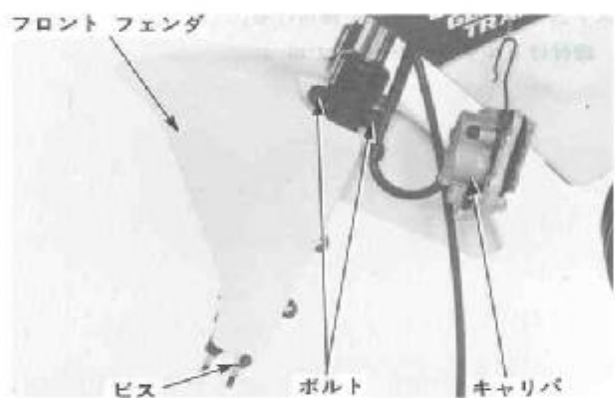
6mmビス：0.7-1.1kg-m

ブレーキ キャリバを取付ける。

締付けトルク：2.4-3.0kg-m

フロント ホイールを取付ける。(⇒13-15)

ハンドルを取付ける。(⇒13-7)



ステアリング システム

取外し

ハンドルを取外す。(⇒13-6)

フロント ホイールを取外す。(⇒13-10)

2本の取付けボルトを外し、イグニッション スイッチを取外す。



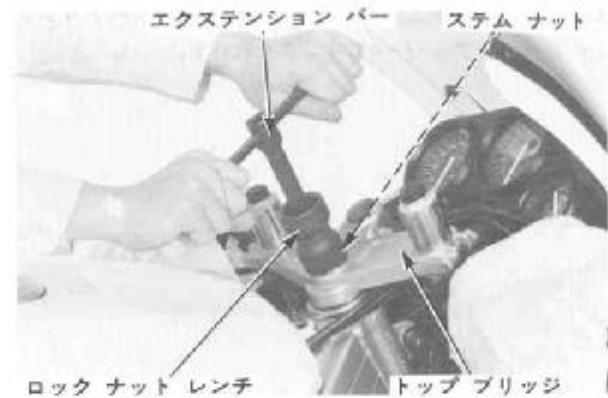
ステアリング システム ナット、ワッシャを取外す。

共通工具 ロック ナット レンチ (30×32mm)
07716-0020400

エクステンション バー
07716-0020500

フロント フォークを取外す。(⇒13-16)

フォーク トップ ブリッジを取外す。



ロック ワッシャの爪の曲げをのばす。

ロック ナット、ロック ワッシャを取外す。



ステアリング アジャスト ナットを取外す。

専用工具 ステアリング システム ソケット
07916-3710100

共通工具 エクステンション バー
07716-0020500



フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

フロント ブレーキ 2ウェイ ジョイントを取外す。



ステアリング ステム, ダスト シール, アップル ベアリング インナ レース, アップル ベアリングを取外す。



ステアリング ステムからロウ ベアリングを取外す。

点検

アップル, ロウ ベアリングの摩耗, 損傷を点検する。

ステアリング ステムのロウ ベアリングのインナ レースとダスト シールの摩耗, 損傷を点検する。

ステアリング ヘッド パイプのベアリング アウタ レースの摩耗, 損傷を点検する。



ベアリングの交換



ベアリングを交換する場合は, ベアリング, インナおよびアウタ レースをセットで交換すること。

ロウ ベアリング インナ レースをタガネなどで取外す。



- ステム ナットをステムに取付けて, ねじ部が損傷しないように保護する。
- ステムを損傷しないように注意すること。

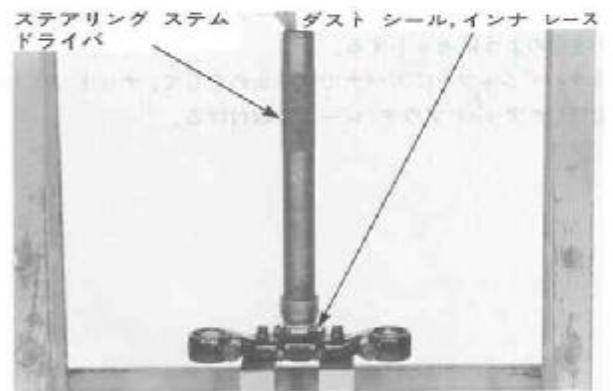
ダスト シールを取外す。



フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

ステアリング システムに新品のダスト シールを取付け、インナ
レースを圧入する。

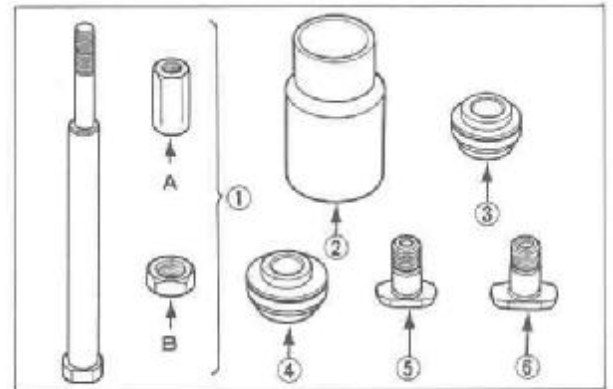
専用工具 ステアリング システム ドライバ
07946-MB00000



ボール レースの交換

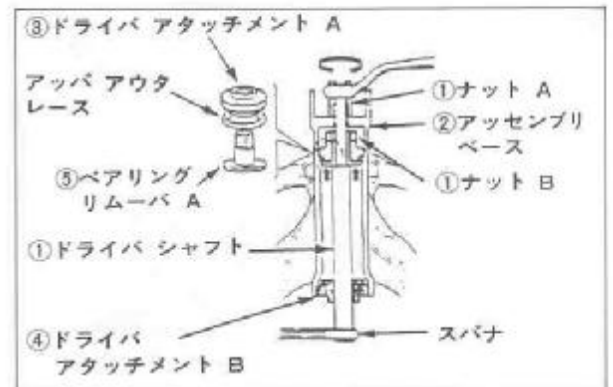
専用工具 ボール レース リムーバ セット (①-⑥含む)
07946-KM90000

- ① ドライバ シャフト Assy (ナット A, Bを含む)
07946-KM90300
- ② アッセンブリ ベース
07946-KM90600
- ③ ドライバ アタッチメント A
07946-KM90100
- ④ ドライバ アタッチメント B
07946-KM90200
- ⑤ ベアリング リムーバ A
07946-KM90400
- ⑥ ベアリング リムーバ B
07946-KM90500



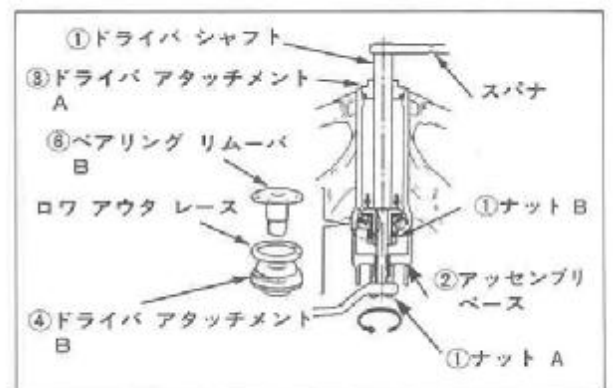
ヘッド パイプにボール レース リムーバを図のようにセットする。

- * ヘッド パイプの切欠き部にベアリング リムーバ Aを
合わせて取付ける。
- * ナット Bはスパナ等で軽く締付けておくこと。
- * アッセンブリ ベースの方向に注意すること。



ドライバ シャフトにスパナで回り止めをして、ナット Aを徐々に
回してアッパ アウタ レースを取外す。
同様にロウ アウタ レースを取外す。

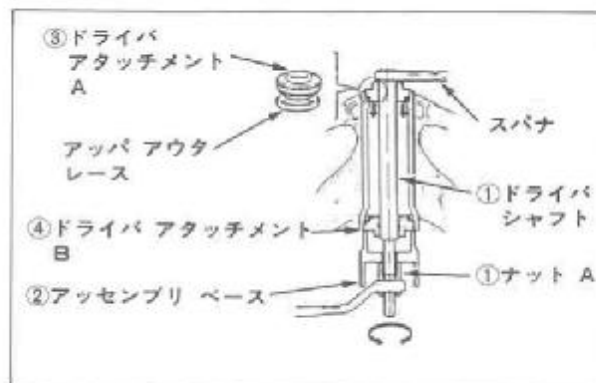
- * ヘッド パイプの切欠き部にベアリング リムーバ Bを合
わせて取付ける。



フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

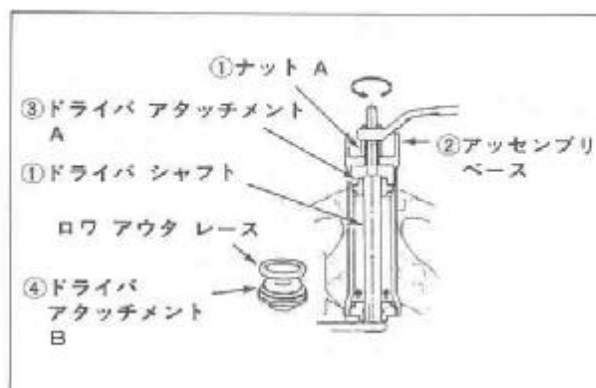
ヘッド パイプにアッパ アウタ レースとボール レース リムーバを図のようにセットする。

ドライバ シャフトにスパナで回り止めをして、ナット Aを徐々に回してアッパ アウタ レースを取付ける。

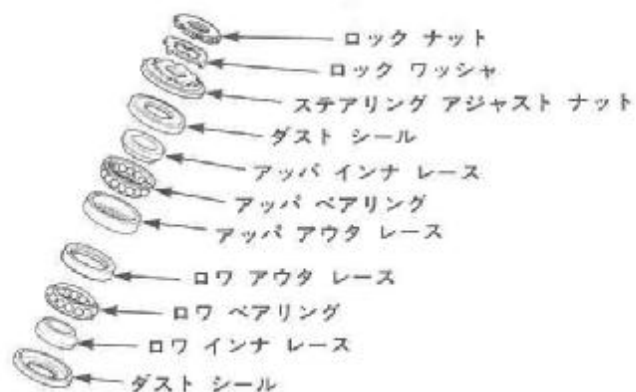
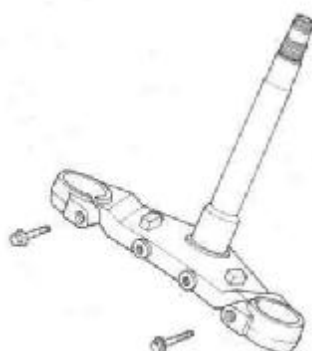


ヘッド パイプにロワ アウタ レースとボール レース リムーバを図のようにセットする。

ドライバ シャフトにスパナで回り止めをして、ナット Aを徐々に回してロワ アウタ レースを取付ける。



取付け



ベアリングにグリースを十分に塗布する。

ステアリング ステムにロワ ベアリングを取付ける。



フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

ステアリング ステムをステアリング ヘッドに取付ける。
アッパ ベアリング, インナ レース, ダスト シールを取付ける。



ステアリング アジャスト ナットを締付ける。

締付けトルク: 2.0-2.4kg-m

青田工具 ステアリング ステム ソケット
07916-3710100

共通工具 エクステンション バー
07716-0020500

ステアリング ステムを左右一杯に往復 5-6 回作動し, ベアリングをなじませる。
再度ステアリング アジャスト ナットを規定トルクで締付ける。



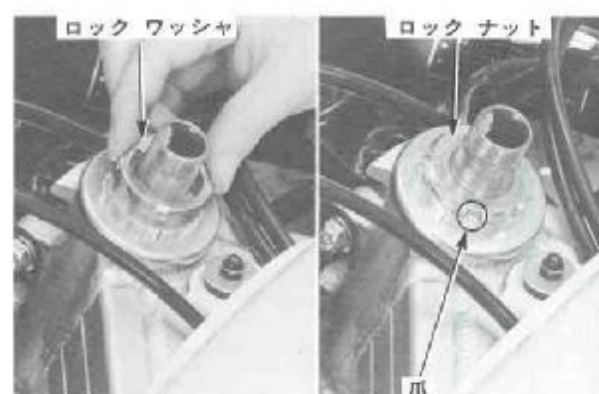
フロント ブレーキ 2 ウエイ ジョイントを取付ける。



新品のロック ワッシャの爪をステアリング アジャスト ナットの溝に合わせて取付ける。

ロック ナットをロック ワッシャに当たるまで手で締付ける。
ステアリング アジャスト ナットを保持して, ロック ワッシャの爪とロック ナットの溝が一致する分だけロック ナットを締込む。

ロック ワッシャの爪をロック ナットの溝に折曲げる。



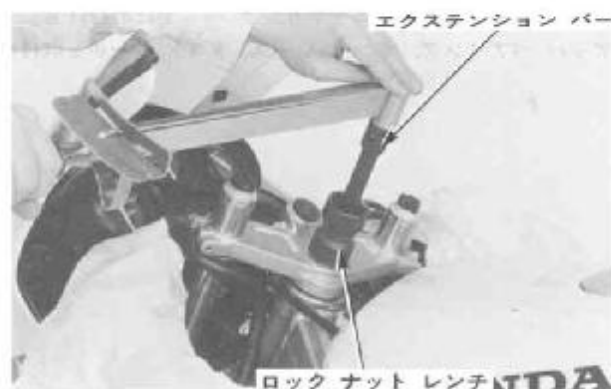
フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

フロント フォークを仮付けする。
フォーク トップ ブリッジを取付ける。
ワッシャ、ステム ナットを取付け、締付ける。

締付けトルク：9.0-12.0kg-m

フロント フォークを正しく取付ける。(⇒13-23)

共通工具 ロック ナット レンチ (30×32mm)
07716-0020400
エクステンション バー
07716-0020500



イグニッション スイッチをトップ ブリッジに取付け、2本の
ボルトで締付ける。

締付けトルク：2.5-3.0kg-m

フロント ホイールを取付ける。(⇒13-15)

ハンドルを取付ける。(⇒13-7)



ステアリング起動荷重

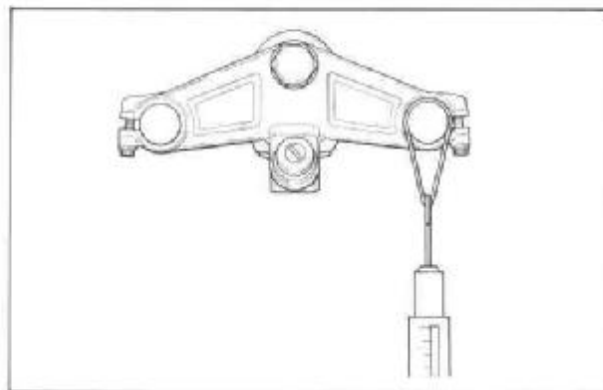
エンジン下部を支え、フロント ホイールを浮かせる。

ステアリング ステムを直進状態にする。

バネ計りをフロント フォーク バイブにかけてステアリングが
動き始める時の荷重を測定する。

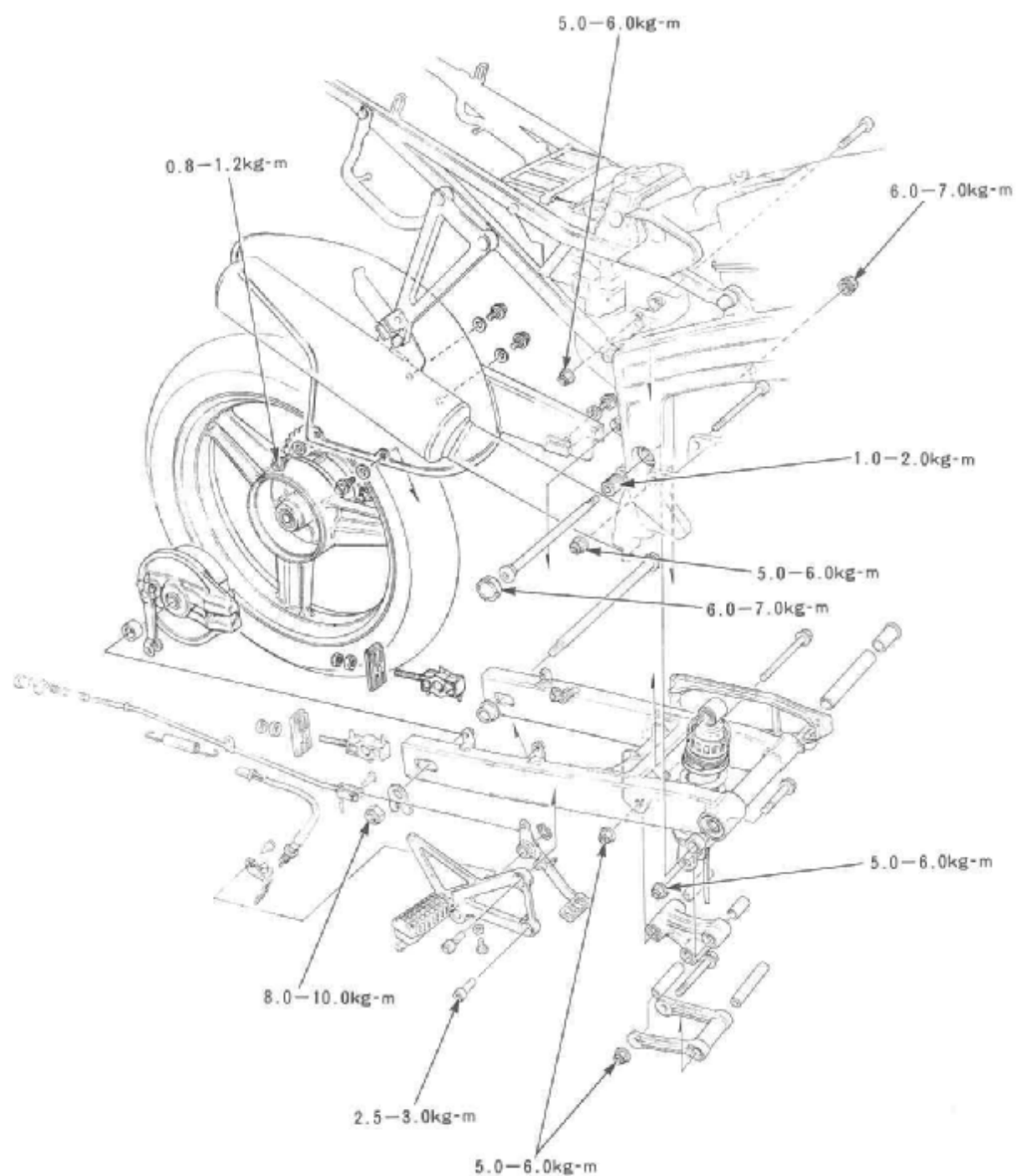


- ケーブル、ワイヤ ハーネス類をステムに干渉させない
こと。
- ステアリング トップ ブリッジに対し、90度の方向に
引くこと。



左右のフォーク平均で1.1-1.6kgの荷重であれば良好である。
上記範囲外であれば、ステアリング ベ어링 アジャスト ナ
ットの締付けを再調整する。

分解図



14. リヤ ホイール, ブレーキ, サスペンション

分解図	14-0	ブレーキ ペダル	14-10
整備情報	14-1	リヤ クッション	14-11
故障診断	14-2	サスペンション リンケージ	14-15
リヤ ホイール	14-3	リヤ フォーク	14-18
リヤ ブレーキ	14-7		

整備情報

作業上の注意



- ・ショック アブソーバのダンパ ユニットには高圧の窒素ガスが封入されているため、下記の注意事項を必ず守ること。
- 爆発やオイルが吹出す恐れがあるため、ダンパ ユニットの加熱や分解などは絶対に行わないこと。
- ショック アブソーバを廃却する際は必ずダンパ ユニットからガスを抜くこと。(→14-13)

- ・ホイールの上に乗ったり、無理な力がホイールにかからないようにすること。
- また、ホイールに傷をつけないように取扱うこと。
- ・チューブレス タイヤを標準装備しているため、特にタイヤ、リムの損傷に注意すること。
- ・リムからタイヤを脱着する時には、リムの損傷を避けるために、専用の「タイヤ レバー」と「リム プロテクタ」を使うこと。
- ・チューブレス タイヤの脱着方法については「ホンダ モーター サイクル チューブレス タイヤ サービス マニュアル」(No. 6041551)を参照すること。
- ・リヤ サスペンション リンケージ、リヤ クッションの取付けボルト、ナットは必ず正規品を使用すること。またボルトの通し方向を間違えないように注意すること。
- ・リヤ ホイール バランス取りは13-11頁を参照すること。

整備基準

項	目	標準値	使用限度
リヤ アクスルの曲がり		—	0.2mm
リヤ ホイール リムの振れ	縦方向	—	2.0mm
	横方向	—	2.0mm
ブレーキ ドラムの内径		140mm	141mm
ブレーキ ライニングの厚さ		4.0mm	2.0mm
リヤ クッション ダンパ圧縮力		12.3-16.0kg	9.8kg
リヤ クッション スプリング取付け長		173.8mm	—
リヤ クッション スプリング自由長		189.9mm	186.0mm

締付けトルク

ドリブシ スプロケット ナット	2.8-3.4kg-m	コンロッド ボルト (クッション アーム側)	
リヤ アクスル ナット	8.0-10.0kg-m		5.0-6.0kg-m
リヤ クッション ロワ ジョイント ロック ナット		(フレーム側)	5.0-6.0kg-m
(ネジ ロック剤塗布)	3.8-6.0kg-m	リヤ フォーク ビボット アジャスト ボルト	
リヤ クッション アップ ボルト	5.0-6.0kg-m		1.0-2.0kg-m
リヤ クッション ロワ ボルト	5.0-6.0kg-m	リヤ フォーク ビボット ロック ナット	6.0-7.0kg-m
クッション アーム ボルト	5.0-6.0kg-m	リヤ フォーク ビボット ナット	6.0-7.0kg-m
ステップ ホルダ	2.5-3.0kg-m		

工具

専用工具

ニードル ベアリング リムーバ	07GMD-KT70200	アウタ ドライバ (28×30mm)	07946-1870100
ベアリング リムーバ	07936-3710300	ドライバ シャフト	07946-MJ00100
ーリムーバ ハンドル	07936-3710100	リヤ クッション コンプレッサ アタッチメント	
ーリムーバ スライディング ウェイト	07741-0010201		07959-MB10000

共通工具

アウタ ドライバ (32×35mm)	07746-0010100	パイロット (22mm)	07746-0041000
アウタ ドライバ (37×40mm)	07746-0010200	ベアリング リムーバ シャフト	07746-0050100
アウタ ドライバ (42×47mm)	07746-0010300	ベアリング リムーバ ヘッド (17mm)	07746-0050500
アウタ ドライバ (24×26mm)	07746-0010700	ドライバ ハンドル A	07749-0010000
パイロット (15mm)	07746-0040300	リヤ クッション コンプレッサ	07959-3290001
パイロット (17mm)	07746-0040400		

故障診断

後輪の振れ

- ・リムの変形
- ・リヤ ホイール ベアリングのがた
- ・タイヤの不良
- ・アクスル関係の締付け不良
- ・タイヤ空気圧不良
- ・リヤ フォーク ヒボット ベアリングの不良

リヤ クッションが柔らかい

- ・スプリングのへたり
- ・リヤ クッション アジャスタの調整不良
- ・リヤ ダンパのへたり

リヤ クッションが堅い

- ・リヤ クッション アジャスタの調整不良
- ・ダンパ ロッドの曲がり

リヤ クッションの異音

- ・クッション ケースのせり
- ・締付け部のゆるみ

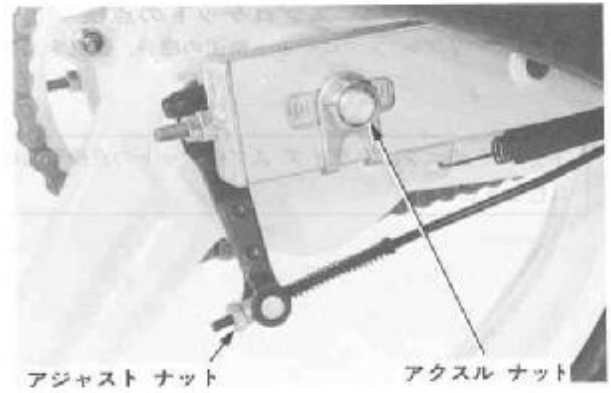
ブレーキの効きが悪い

- ・ブレーキ調整不良
- ・ブレーキ シュー表面の汚損
- ・ブレーキ シュー カム部の摩耗
- ・ブレーキ カムの摩耗
- ・ブレーキ ドラムの摩耗
- ・ブレーキ アーム セレクション結合不良

リヤ ホイール

取外し

フレームを支持台などで支え、リヤ ホイールを浮かす。
 アジャスト ナットを外し、ブレーキ ロッドをブレーキ アームから外す。
 アクスル ナットを外し、アクスル シャフトを取外す。
 リヤ ホイールを取外す。

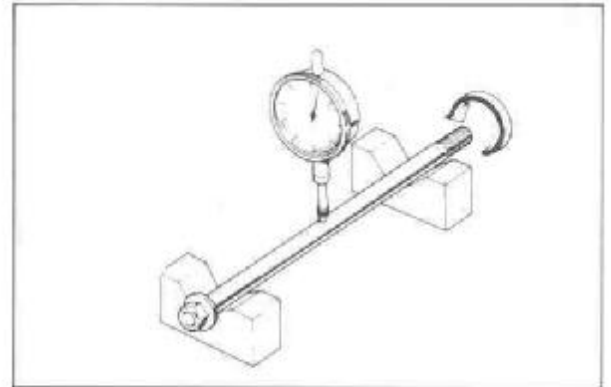


リヤ アクスルの曲がりの点検

Vブロックにリヤ アクスルを乗せ、ダイヤル ゲージで点検する。

ダイヤル ゲージの読みの半分を曲がりの値とする。

使用限度：0.2mm以上交換



ホイール リムの点検

ホイールをゆっくり回しダイヤル ゲージでリムの振れを点検する。

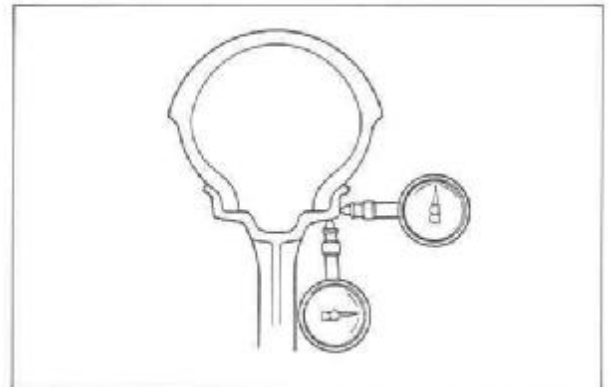
使用限度：

縦方向：2.0mm以上交換

横方向：2.0mm以上交換



- キャスト ホイールの修正はできない。
- 使用限度を越えていたら新品と交換すること。

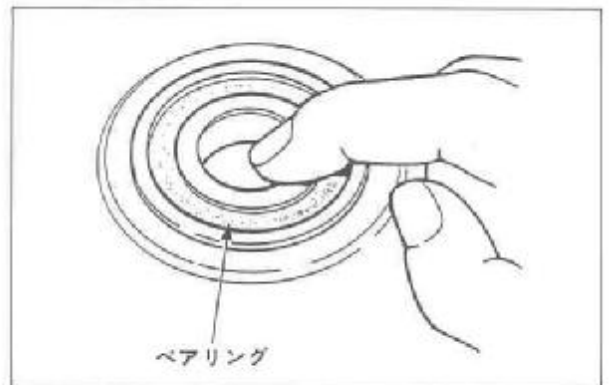


ホイール、フランジ ベアリングの点検

指でベアリングのインナ レースを回転させ、異音、ガタのあるものは交換する。(→14-5)



ベアリングは必ず3つセットで交換すること。



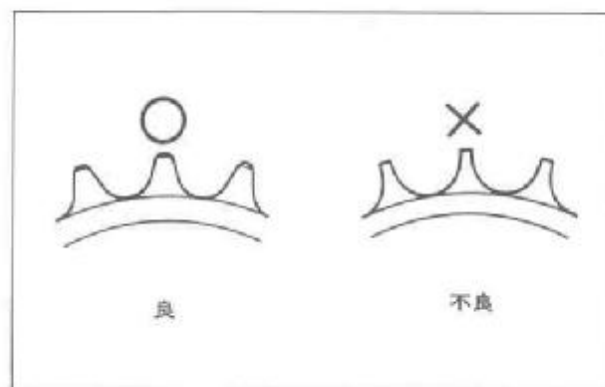
リヤ ホイール, ブレーキ, サスペンション

ファイナル ドリブン スプロケットの点検

ファイナル ドリブン スプロケット歯面の摩耗, 損傷を点検する。



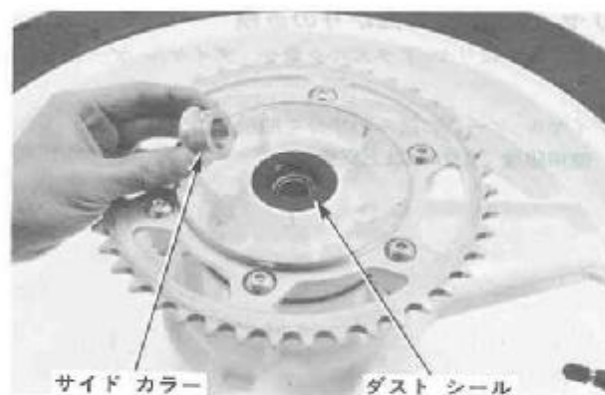
ドライブ チェン, ドライブ スプロケットの点検も同時に行なうこと。



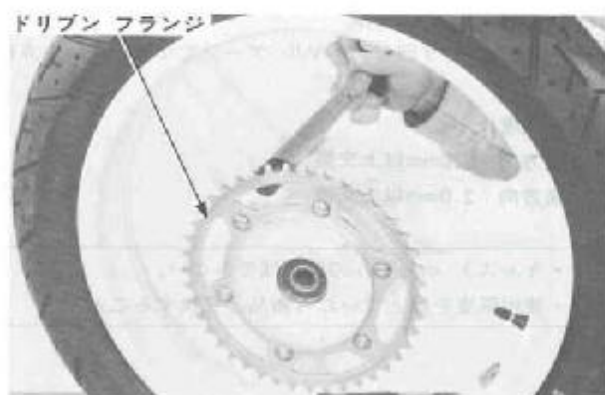
分解

サイド カラーを取外す。

ダスト シールを取外す。

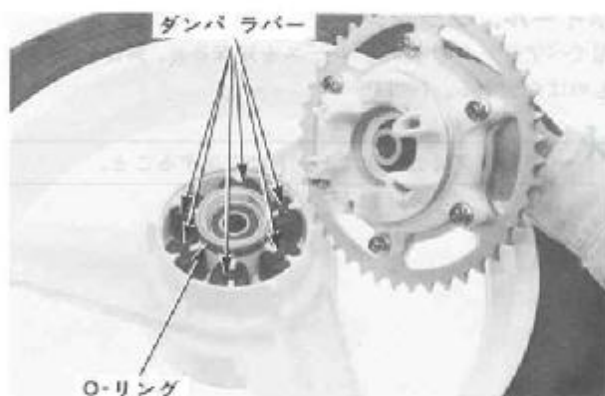


ドリブン フランジを取外す。

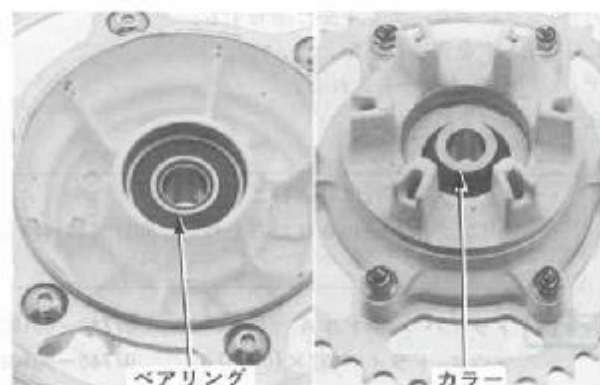


ダンパ ラバーを取外す。

O-リングを取外す。

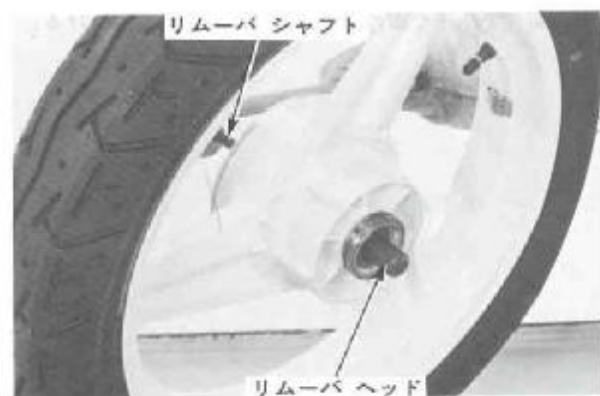


カラーを外し、ベアリングを取外す。

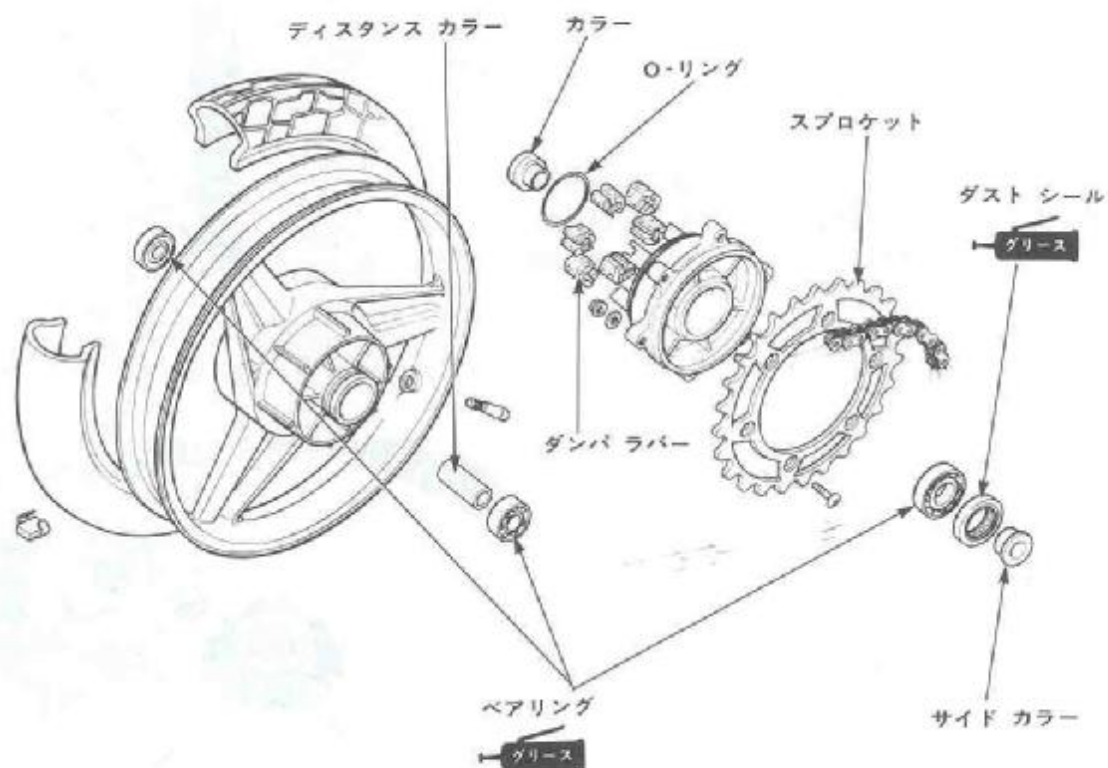


ホイール ベアリング, ディスタンス カラーを取外す。

ベアリング リムーバ シャフト 07746-0050100
ベアリング リムーバ ヘッド (17mm)
07746-0050500



組立て



リヤ ホイール, フレーキ, サスペンション

ベアリングにグリースを十分に塗布する。

L.ベアリングを先に打込む。

ディスタンス カラーを入れる。

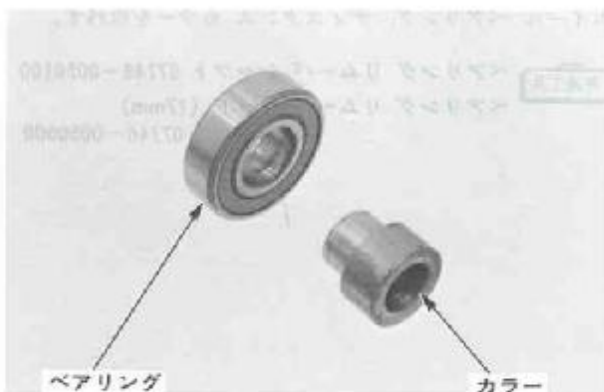
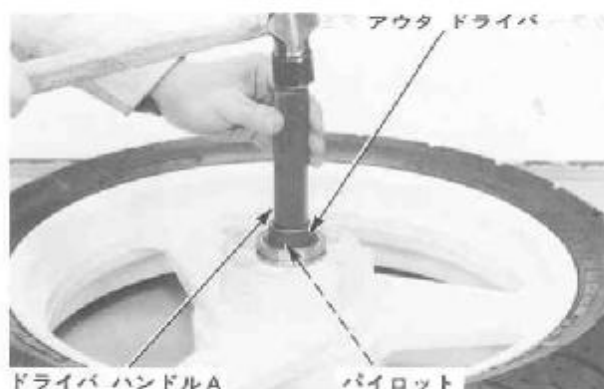
R.ベアリングを打込む。

*

- ベアリングは平行に打込むこと。
- ベアリングはシールされた方を外側に向けて組付けること。

共通工具	ドライバ ハンドルA	07749-0010000
	アウト ドライバ(37×40mm)	07746-0010200
	パイロット(17mm)	07746-0040400

ベアリングを水平な面の上に置いて、カラーを取付ける。



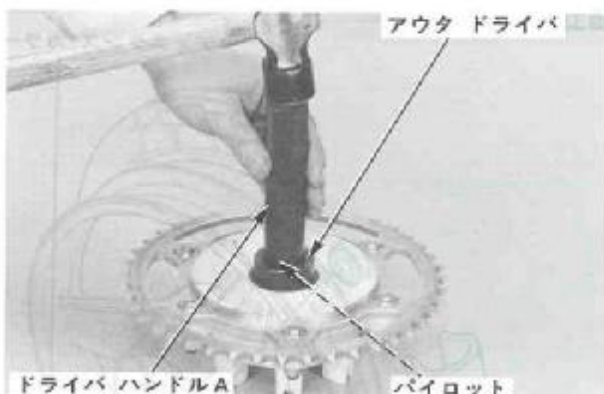
ベアリングにグリースを十分に塗布する。

ベアリングをドリブン フランジに打込む。

*

- ベアリングに浮きがない様、完全に打込むこと。

共通工具	ドライバ ハンドルA	07749-0010000
	アウト ドライバ (42×47mm)	07746-0010300
	パイロット (17mm)	07746-0040400



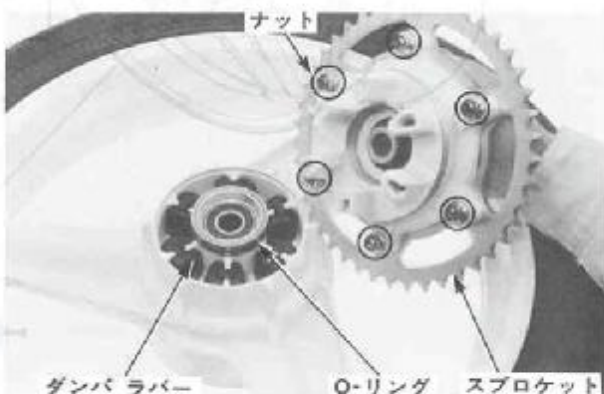
ダンパ ラバー, O-リングにへたり, 損傷, 劣化がないか点検する。

O-リングを組付ける。

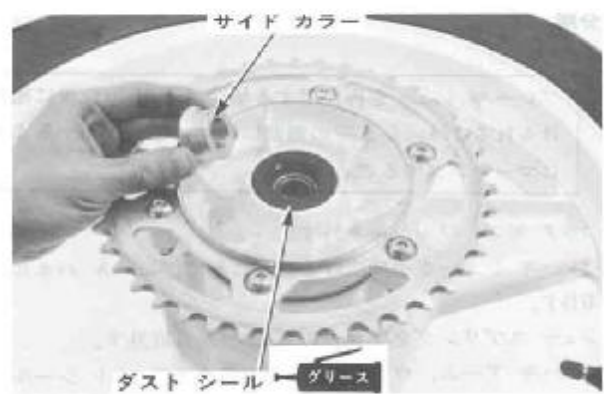
ファイナル ドリブン スプロケットを組付ける。

ドリブン スプロケット ナットを取外した場合は, ワッシャを組付けナットにオイルを塗布し, 規定トルクで締付ける。

締付けトルク: 2.8-3.4kg・m

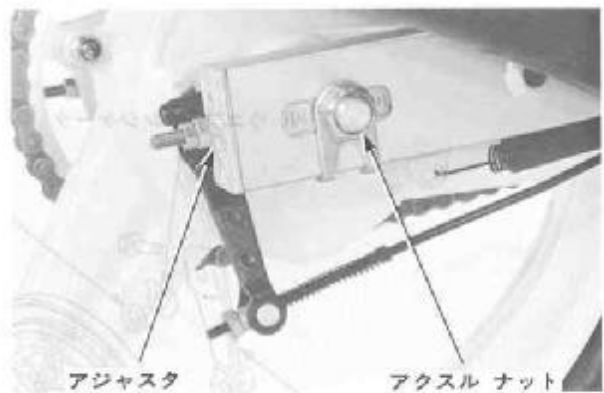


ダスト シールのリップ部にグリースを塗布し、ドリブン フランジに組付ける。
サイド カラーを取付ける。



取付け

リヤ ホイールにブレーキ パネルを取付ける。
リヤ フォークのストッパをブレーキ パネルの溝に合わせる。
ドライブ チェンをスプロケットに取付ける。
チェン アジャスタを取付け、アクスル シャフトを左側から通す。
アクスル ナットを締付ける。
締付けトルク：8.0-10.0kg・m
ドライブ チェンの調整をする。(→ 2-9)



リヤ ブレーキ

点検

ブレーキ ドラムの内径を測定する。
使用限度：141mm以上交換



ブレーキ ライニングの厚さを点検する。
使用限度：2.0mm以下交換



リヤ ホイール, ブレーキ, サスペンション

分解



ブレーキ シューを再使用する場合は、もとの位置に組付けられるよう、シューの側面に各々の位置がわかるようにマーキングすること。

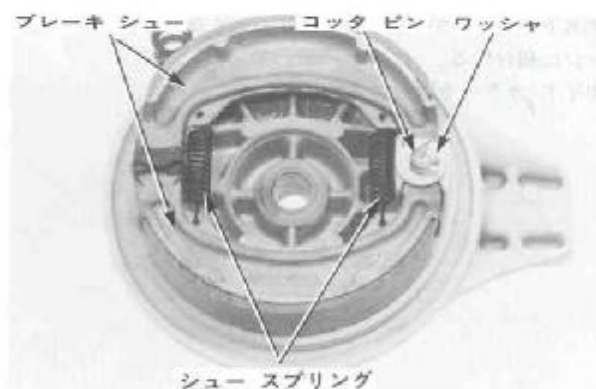
コッタ ピン, ワッシャを外す。

ブレーキ シューを手で広げるようにしてブレーキ パネルから取外す。

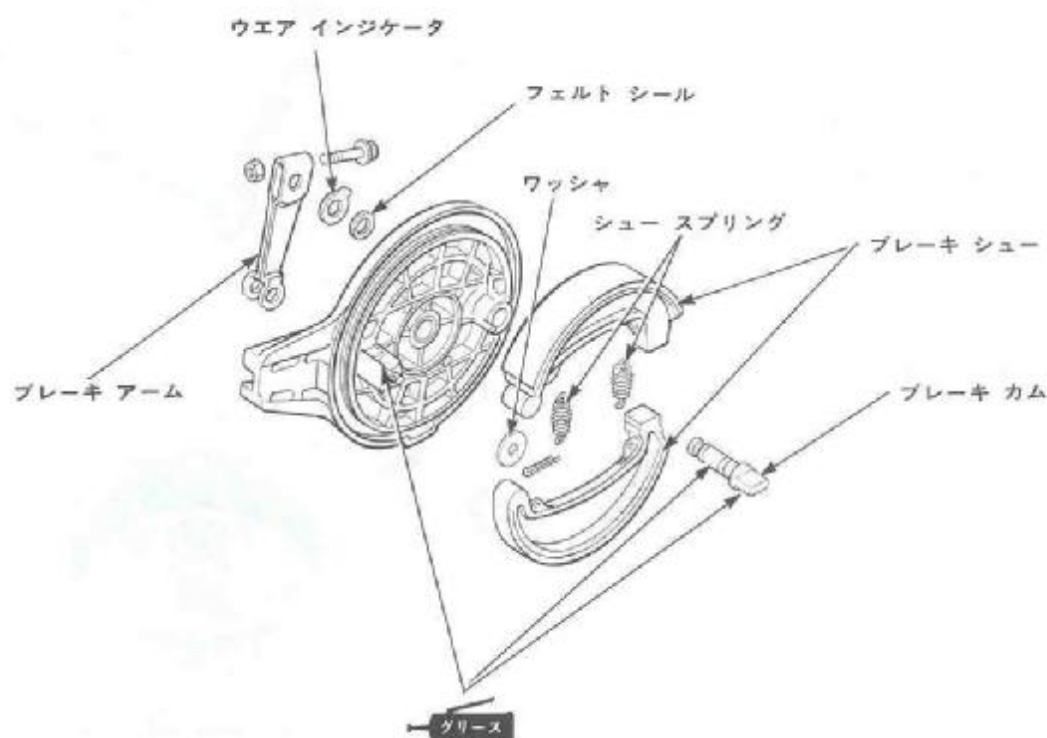
シュー スプリングをブレーキ シューから取外す。

ブレーキ アーム, ウェア インジケータ, フェルト シールを取外す。

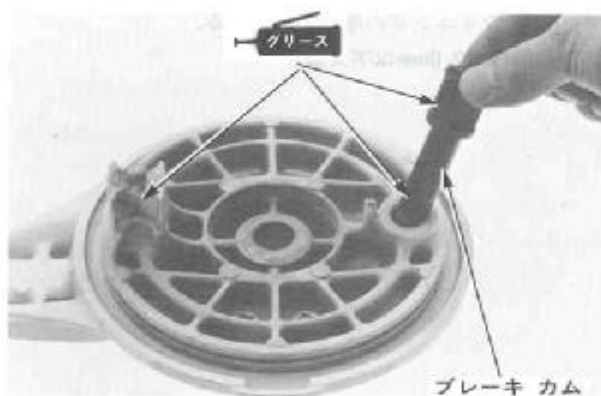
ブレーキ カムを取外す。



組立て

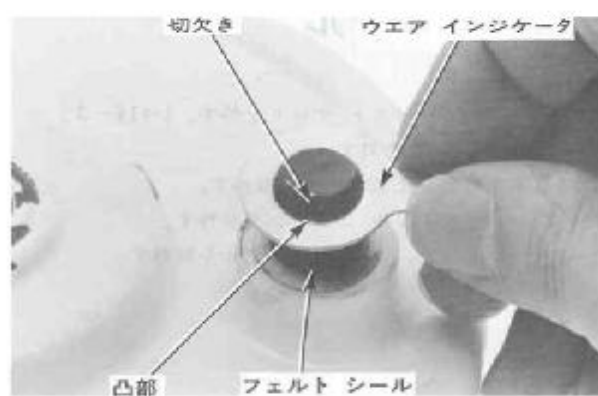


ブレーキ カム, アンカ ピンにグリースを少量塗布する。
ブレーキ カムを取付ける。



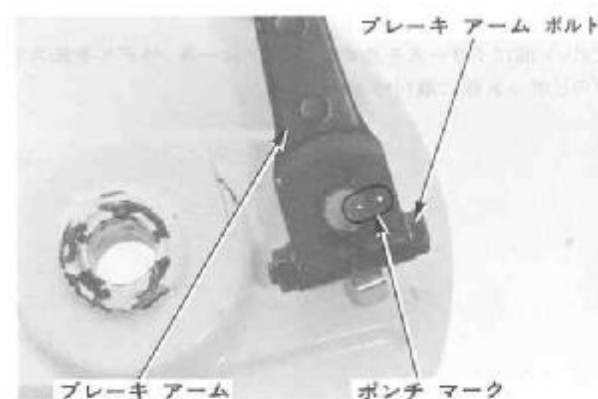
フェルト シールをエンジン オイルに浸しブレーキ パネルに取付ける。

ウェア インジケーターの凸部とブレーキ カムの切欠きを合わせ、ウェア インジケーターをブレーキ カムに取付ける。



ボンチ マークを合わせ、ブレーキ アームを取付ける。

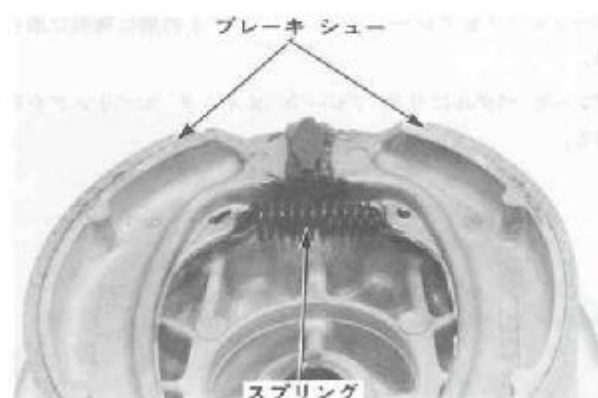
ブレーキ アーム ボルトを締付ける。



ブレーキ シューにスプリングを取付ける。

ブレーキ シューをブレーキ パネルに取付ける。

- ＊ブレーキ シューを再使用する場合は、マーキングした位置に正しく組付けること。
- ＊ブレーキ ライニングにグリースを付着させないように十分注意すること。
- ＊ブレーキ シューの交換が必要なときはセットで交換すること。



ワッシャ、コッタ ピンを取付ける。

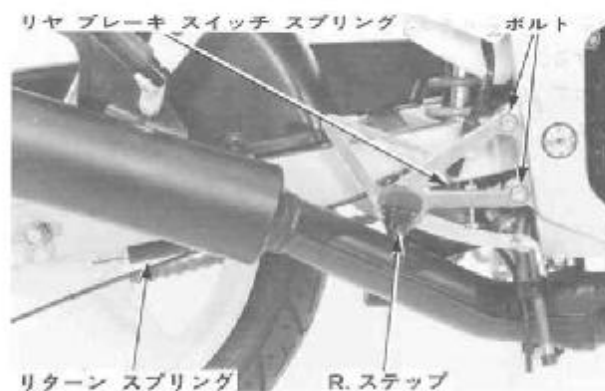


リヤ ホイール, ブレーキ, サスペンション

ブレーキ ペダル

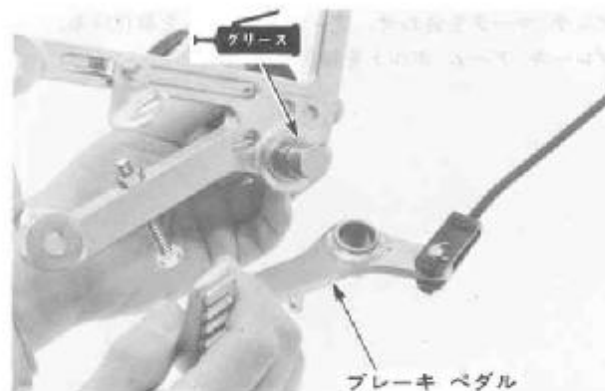
取外し

リヤ ブレーキ アジャスト ナットを外す。(⇒14-3)
リターン スプリングを外す。
ボルト 2 本を外し、R.ステップを取外す。
リヤ ブレーキ スイッチ スプリングを外す。
サークリップを外し、ブレーキ ペダルを取外す。



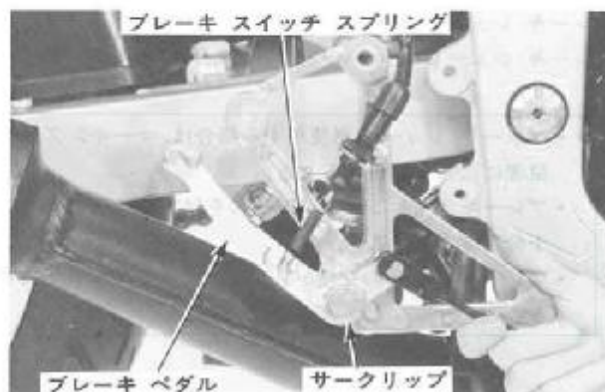
取付け

ピボット部にグリースを塗布して、ブレーキ ペダルをR.ステップのピボット部に取付ける。



サークリップをブレーキ ペダル ピボットの溝に確実に取付ける。

ブレーキ ペダルにリヤ ブレーキ スイッチ スプリングを取付ける。



R.ステップをボルト 2 本で締付ける。

締付けトルク：2.5-3.0kg-m

リターン スプリングをリヤ ブレーキ ロッドに取付ける。
リヤ ブレーキ アジャスト ナットを取付け、ブレーキ ペダルの遊び調整を行う。(⇒2-5)



リヤ クッション

取外し

フレームを支持台などで支え、リヤ ホイールを浮かす。
L. サイド カバーを取外す。
コンロッド ボルト(クッション アーム側)を外す。



コンロッド ボルト

リヤ クッション ロワ ボルトを外す。



リヤ クッション ロワ ボルト

リヤ クッション アッパ ボルトを外し、リヤ クッションを取外す。



リヤ クッション アッパ ボルト

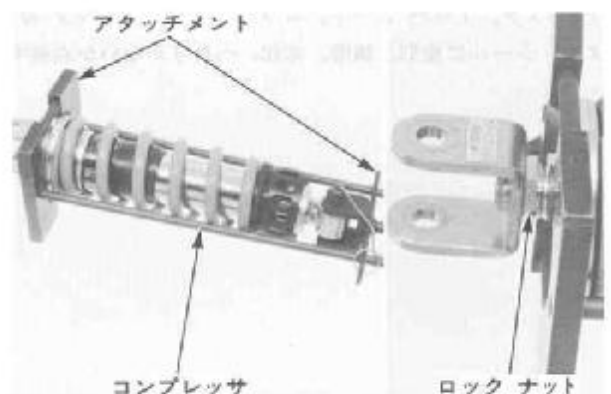
分解

リヤ クッション コンプレッサを取付ける。

共通工具 リヤ クッション コンプレッサ
07959-3290001

専用工具 クヤ クッション コンプレッサ アタッチメント
07959-MB10000

ロック ナットが外せる位置までスプリングを圧縮する。
ロック ナットをゆるめてロワ ジョイントを取外す。
工具を外して、シート ストップ、ダスト シール、スプリング
ガイド、ロワ スプリング シート、スプリング、アッパ スプリ
ング シート、アジャスタを取外す。



アタッチメント

コンプレッサ

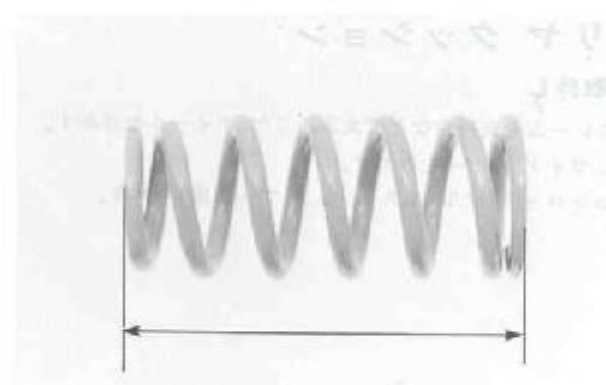
ロック ナット

リヤ ホイール、ブレーキ、サスペンション

点検

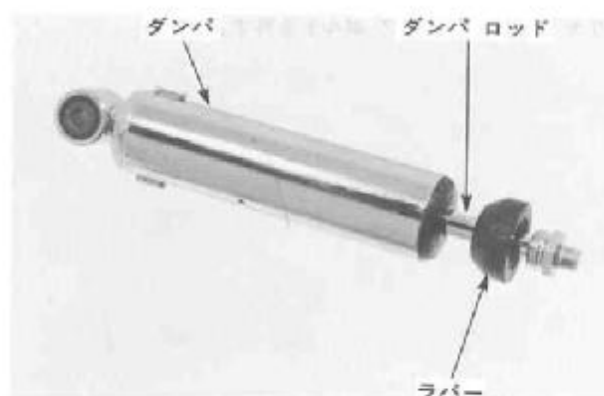
リヤ クッション スプリングの自由長を点検する。

使用限度：186.0mm以下交換



リヤ ダンパの変形、オイル漏れ、ロッドの曲がり、ダンパ ラバーの劣化、損傷を点検する。

リヤ ダンパの作動がスムーズであるか点検する。

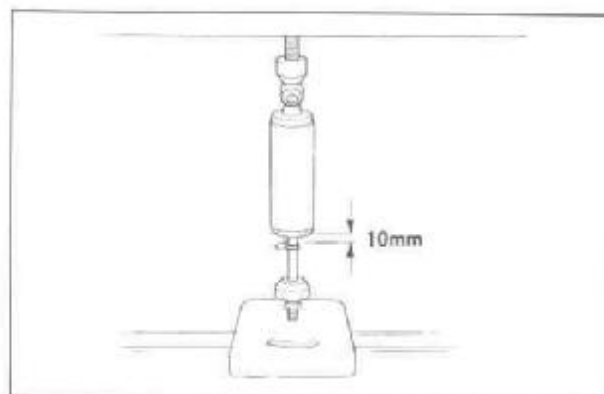


リヤ ダンパを一杯に伸ばし、ダンパ端面から10mmの場所にマークする。

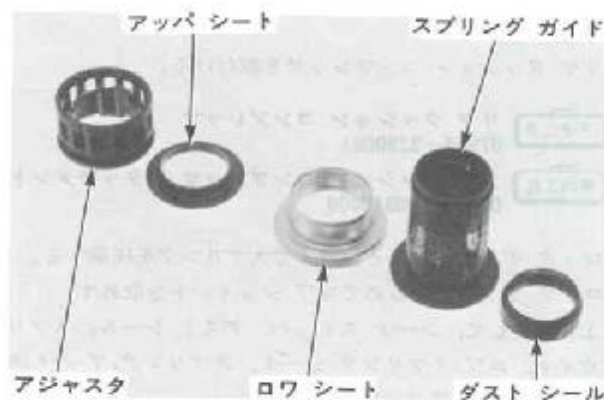
垂直にはかりに乗せ、油圧プレスでマークした場所まで押下げた時の荷重の増加分を測定する。

ダンパ圧縮力：12.3～16.0kg

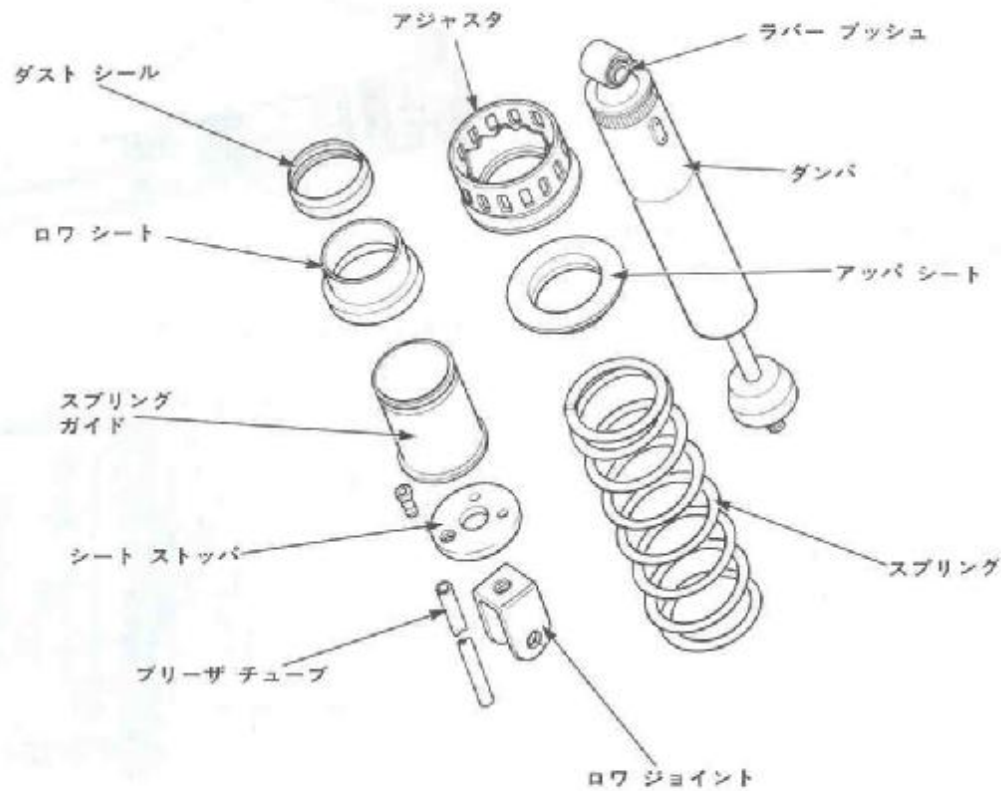
圧縮力が9.8kg以下の場合はダンパを交換する。



アジャスタ、アップ シート、ロウ シート、スプリング ガイド、ダスト シールに変形、損傷、劣化、へたりがないか点検する。



組立て



ダンパ ユニットのガス抜き

ダンパ ユニットには高圧の窒素ガスが封入されている為、下記の注意事項を必ず守ること。



- ・爆発やオイルが吹きだすなどの恐れがあるため、加熱や分解などは絶対に行わないこと。
- ・ダンパ ユニットの廃却の際は必ず下記手順によりガスを抜くこと。

リヤ クッションを分解する。(⇒14-11)

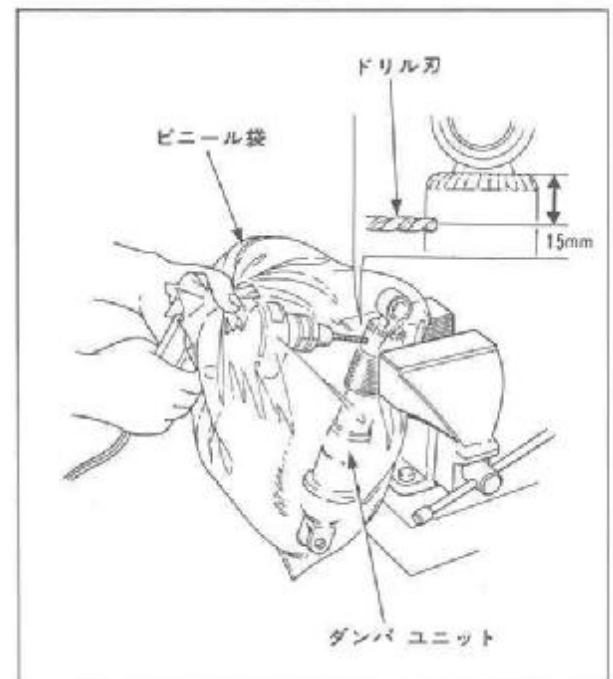
図示の位置にポンチでドリルの位置決めをする。

ダンパ ユニットを図の様にビニール袋で包み、立てた状態でバイスに固定する。

ドリル刃がビニール袋を巻込まない様にドリルの冷却風で袋を膨らませ、袋が破裂しない様に適当に空気を逃しながらポンチの位置に約3mm径のドリルで穴をあけてガスを抜く。



- ・ドリルが貫通した時にガスと共に切粉やオイルが飛散することがあるため、必ず防護眼鏡を着用すること。
- ・指定位置以外に穴をけるとオイルが吹出するため、穴をあけないこと。



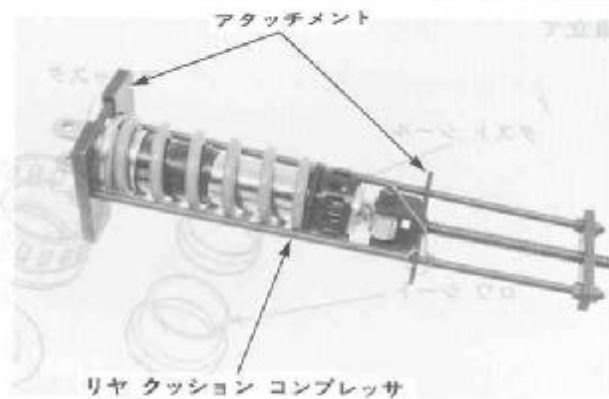
リヤ ホイール、ブレーキ、サスペンション

ダンパにアジャスタ、アッパシート、スプリング、ロワ シート、ダスト シール、スプリング ガイド、シート ストップを組付ける。

リヤ クッション コンプレッサで、ロワ ジョイントが取付く位置までスプリングを圧縮する。

共通工具 リヤ クッション コンプレッサ
07959-3290001

リヤ クッション コンプレッサ アタッチメント
07959-MB10000



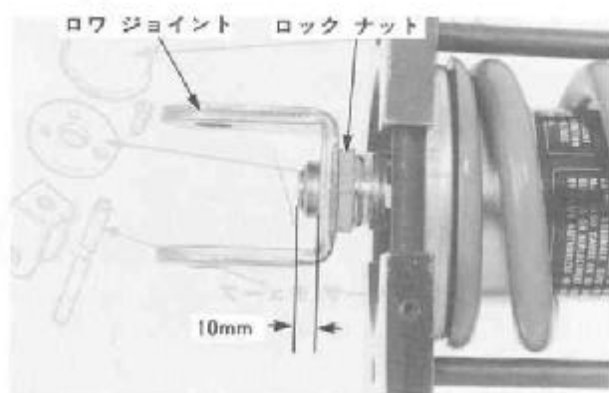
ダンパ ロッドのネジ部端面がロワ ジョイントの内側端面から10mmの高さになる様(スプリングが標準取付け長になる様) ロワ ジョイントを取付ける。

スプリングの取付け長

標準：173.8mm

ロワ ジョイントを固定し、ロック ナットを締付ける。

締付けトルク：3.8-6.0kg・m



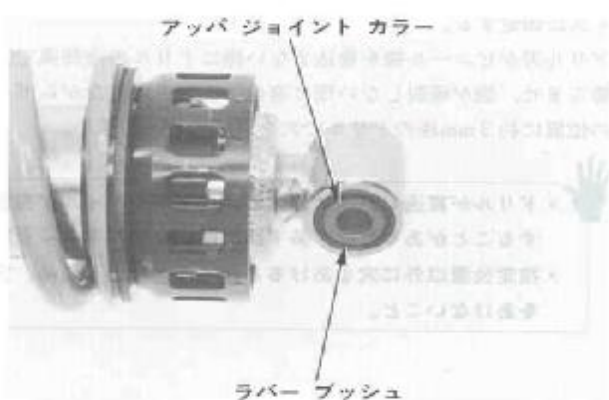
***** ダンパ ロッドのネジ部にネジ ロック剤を塗布して組付けること。

ブリーザ チューブをロワ ジョイントに確実に取付ける。



ブッシュの点検

アッパジョイント カラー、ラバー ブッシュに摩耗、損傷がないか点検する。



取付け

リヤ クッションを下側から入れ、リヤ クッション アップ ボルトを締付ける。

締付けトルク：5.0-6.0kg-m



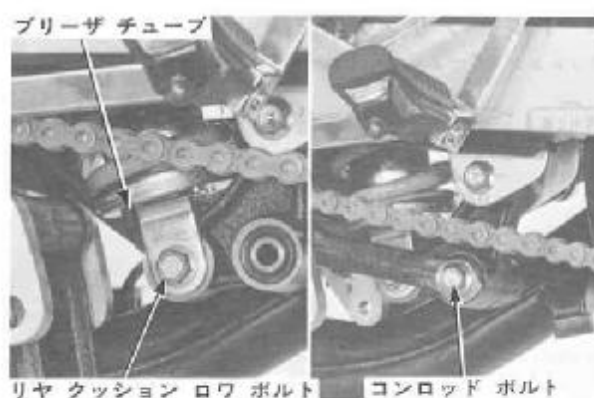
リヤ クッション ロウ ボルトを締付ける。

締付けトルク：5.0-6.0kg-m

***** ブリーザ チューブが前方向にくるようにクッションを取付けること。

コンロッド ボルト(クッション アーム側)を締付ける。

締付けトルク：5.0-6.0kg-m

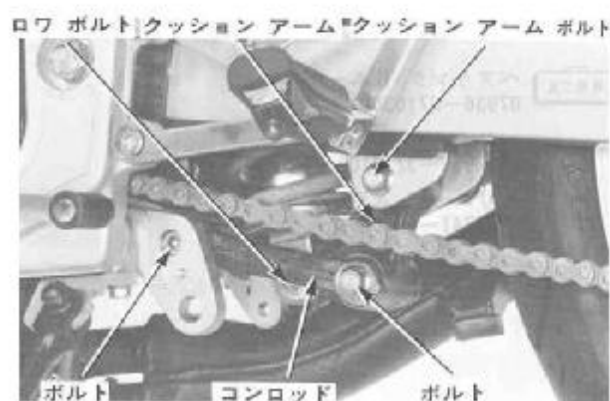


サスペンション リンケージ

取外し

コンロッド ボルト(フレーム側とクッション アーム側)を外し、クッション コンロッドを取外す。

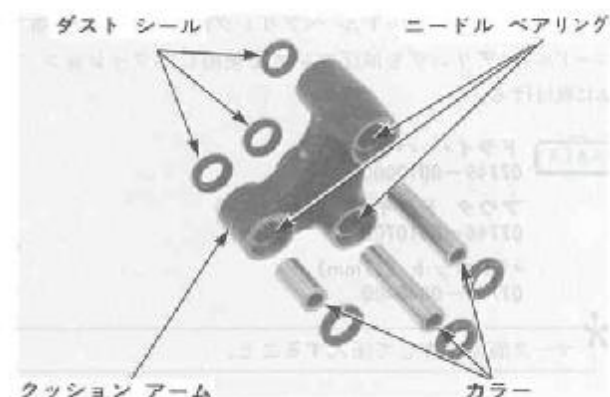
リヤ クッション ロウ ボルトとクッション アーム ボルトを外し、クッション アームを取外す。



分解, 点検

クッション アームからダスト シール, カラーを取外し、摩耗、損傷、へたりを点検する。

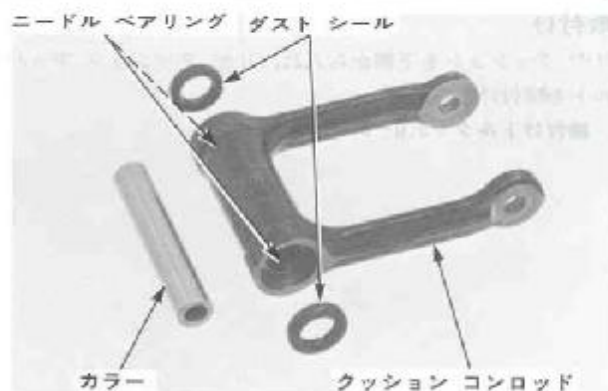
クッション アームのニードル ベアリングにガタ、損傷がある場合は交換する。



リヤ ホイール, ブレーキ, サスペンション

クッション コンロッドからダスト シール, カラーを取外し、
摩耗, 損傷, へたりを点検する。

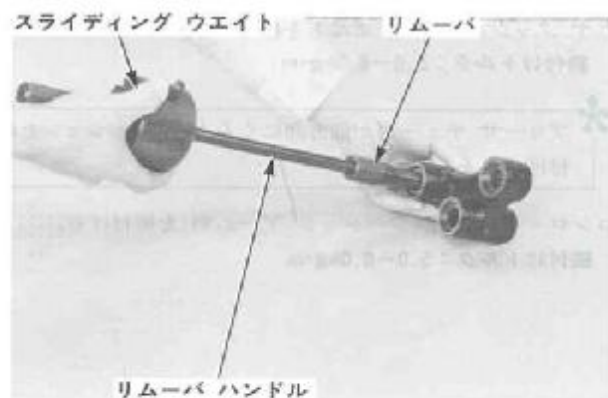
クッション コンロッドのニードル ベアリングにガタ, 損傷が
ある場合は交換する。



ニードル ベアリングの交換

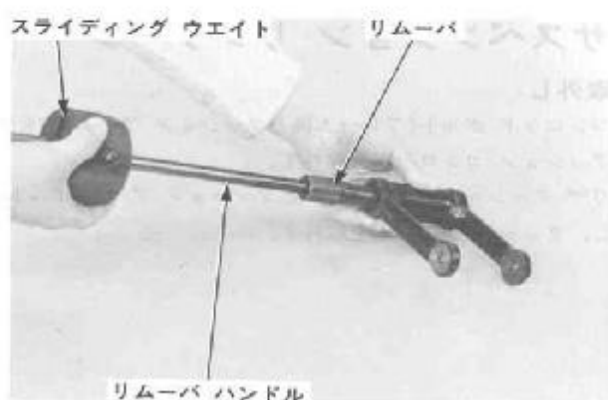
クッション アーム ニードル ベアリングを取外す。

- 専用工具**
- ベアリング リムーバ
07936-3710300
 - リムーバ ハンドル
07936-3710100
 - リムーバ スライディング ウェイト
07741-0010201



クッション コンロッド ニードル ベアリングを取外す。

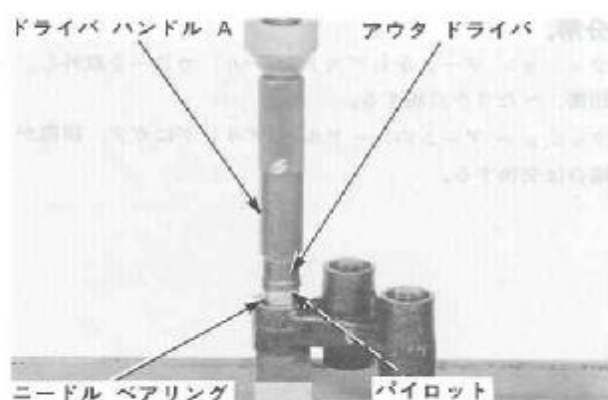
- 専用工具**
- ベアリング リムーバ
07936-3710300
 - リムーバ ハンドル
07936-3710100
 - リムーバ スライディング ウェイト
07741-0010201



クッション アーム ニードル ベアリングにグリースを塗布する。
ニードル ベアリングを油圧プレスを使用してクッション アーム
に取付ける。

- 共通工具**
- ドライバ ハンドル A
07749-0010000
 - アウト ドライバ (24×26mm)
07746-0010700
 - パイロット (17mm)
07746-0040400

***** マーク面側を押して圧入すること。



リヤ ホイール, ブレーキ, サスペンション

クッション コンロッド ニードル ベアリングにグリースを塗布する。

ニードル ベアリングを油圧プレスを利用してクッション アームに取付ける。

共通工程	ドライブ ハンドル A
	07749-0010000
	アウト ドライブ (24×26mm)
	07746-0010700
	パイロット (17mm)
	07746-0040400

***** マーク面側を押して圧入すること。

組立て

カラー、ダスト シールのリップ、ニードル ベアリングにグリースを塗布しクッション アームに取付ける。

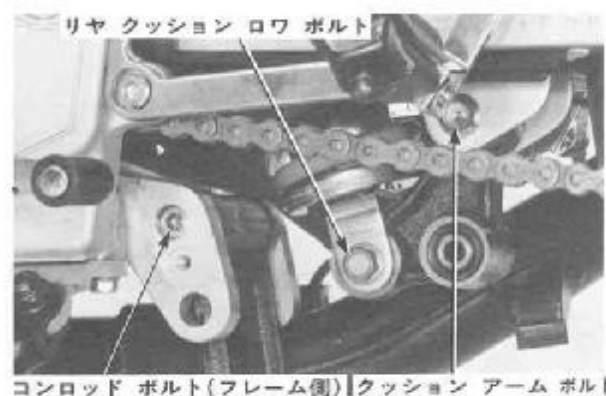
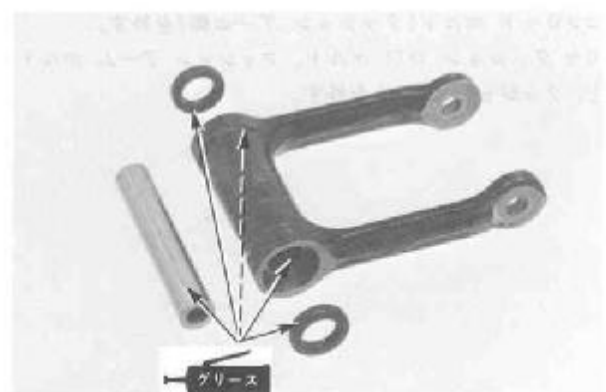
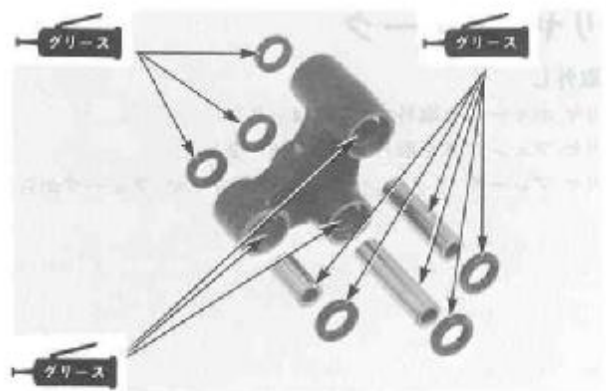
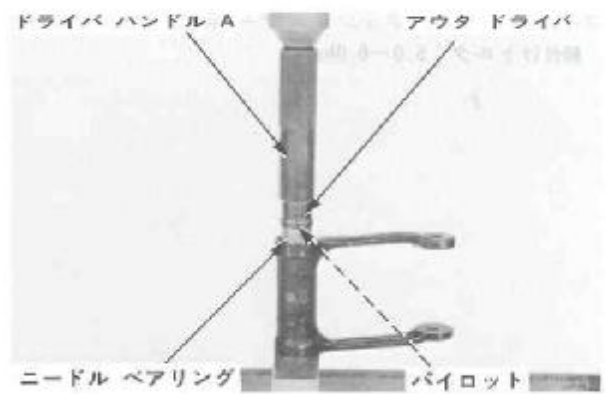
カラー、ダスト シールのリップ、ニードル ベアリングにグリースを塗布し、クッション コンロッドに取付ける。

取付け

クッション アーム、クッション コンロッドを取付ける。

締付けトルク：

クッション アーム ボルト	： 5.0-6.0kg-m
リヤ クッション ロワ ボルト	： 5.0-6.0kg-m
コンロッド ボルト(フレーム側)	： 5.0-6.0kg-m



リヤ ホイール, ブレーキ, サスペンション

コンロッド ボルト(クッション アーム側)を締付ける。

締付けトルク: 5.0-6.0kg-m



コンロッド ボルト(クッション アーム側)

リヤ フォーク

取外し

リヤ ホイールを取外す。(⇒14-3)

リヤ フェンダBを取外す。(⇒16-2)

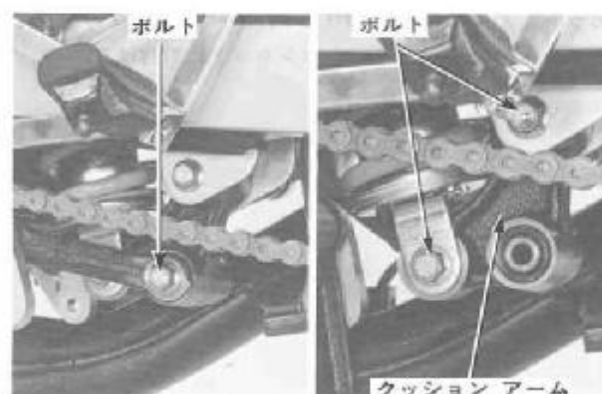
リヤ ブレーキ リターン スプリングをリヤ フォークから外す。



スプリング

コンロッド ボルト(クッション アーム側)を外す。

リヤ クッション ロワ ボルト, クッション アーム ボルトを外し, クッション アームを外す。



ボルト

ボルト

クッション アーム

リヤ フォーク ピボット ナットを外す。



ピボット ナット

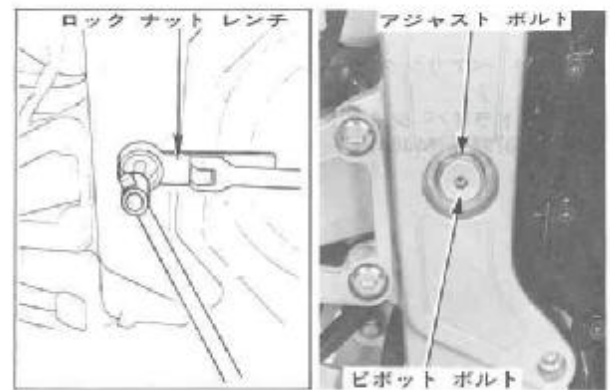
リヤ ホイール, ブレーキ, サスペンション

リヤ フォーク ビボット ロック ナットを外す。

専用工具 **ロック ナット レンチ**
07GMA-KT70200

リヤ フォーク ビボット アジャスト ボルトとビボット ボルトを一緒に取外す。

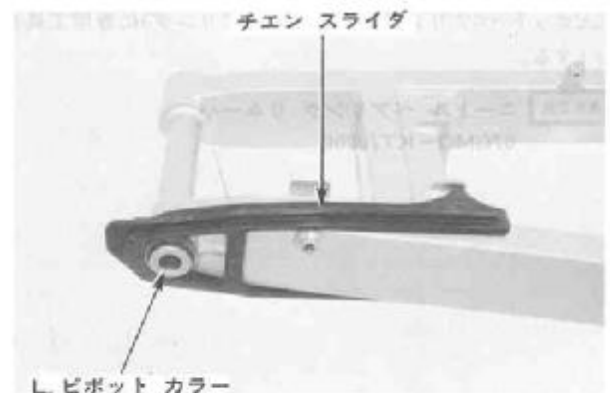
リヤ フォークを取外す。



分解

チェーン スライダ, L.ビボット カラーをリヤ フォークから外す。

ビボット カラーに損傷がないか点検する。

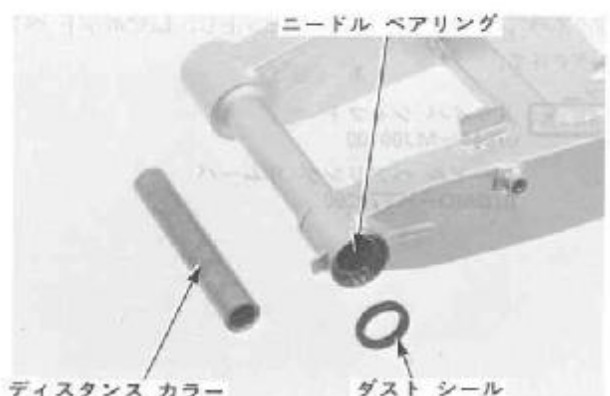


ダスト シールを外す。

ディスタンス カラーを外す。

ダスト シール, ディスタンス カラーに損傷がないか点検する。

ニードル ベアリングに損傷がないか点検する。



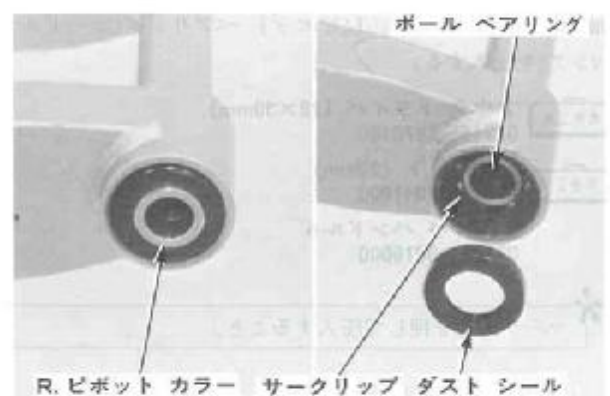
R.ビボット カラーを外す。

ダスト シールを外す。

ビボット カラー, ダスト シールに損傷がないか点検する。

ボール ベアリングにかた, 異音がなくスムーズに回るか点検する。

ベアリングを交換する場合は, サークリップを外す。

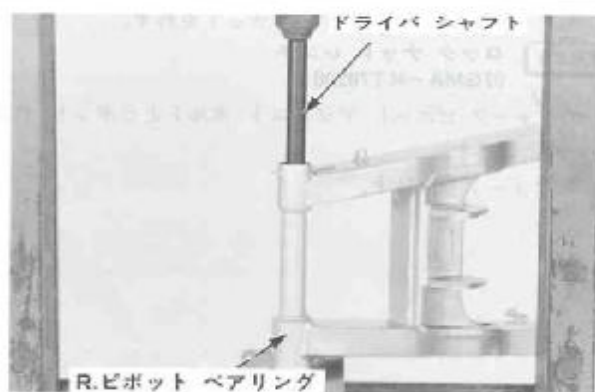


リヤ ホイール, ブレーキ, サスペンション

ベアリングの交換

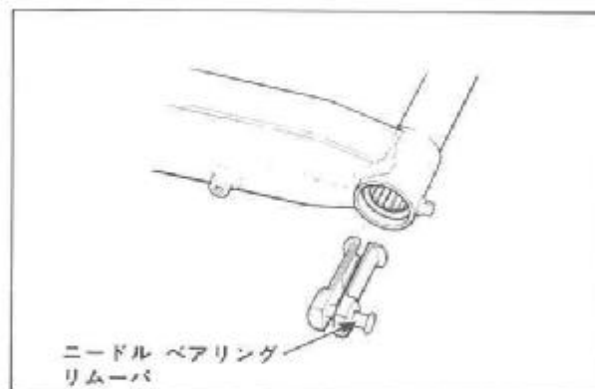
R.ピボット ベアリング(ボール ベアリング)を外す。

専用工具 ドライバ シャフト
07946-MJ00100



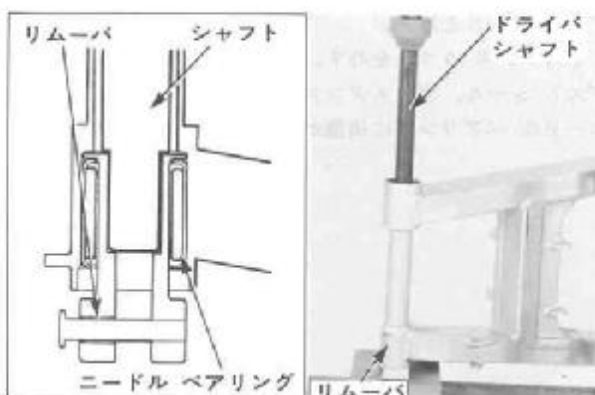
L.ピボット ベアリング(ニードル ベアリング)に専用工具をセ
ットする。

専用工具 ニードル ベアリング リムーバ
07GMD-KT70200



ドライバ シャフトを図のようにセットし、L.ピボット ベア
リングを外す。

専用工具 ドライバ シャフト
07946-MJ00100
ニードル ベアリング リムーバ
07GMD-KT70200



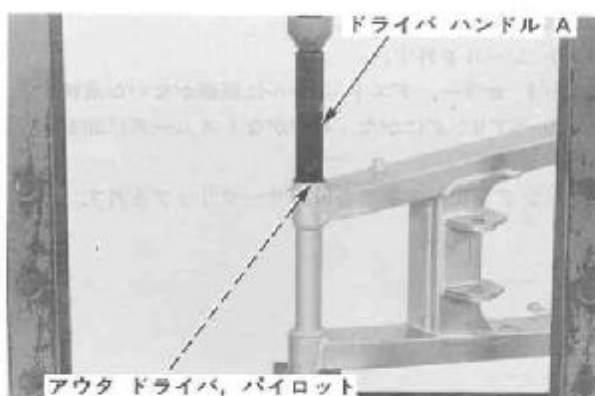
油圧プレスを使用して、L.ピボット ベアリング(ニードル ベア
リング)を圧入する。

専用工具 アウタ ドライバ (28×30mm)
07946-1870100

共通工具 パイロット (22mm)
07746-0041000
ドライバ ハンドル A
07749-0010000

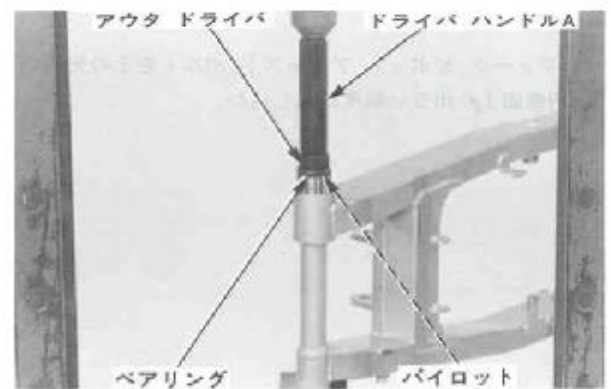


マーク面側を押して圧入すること。



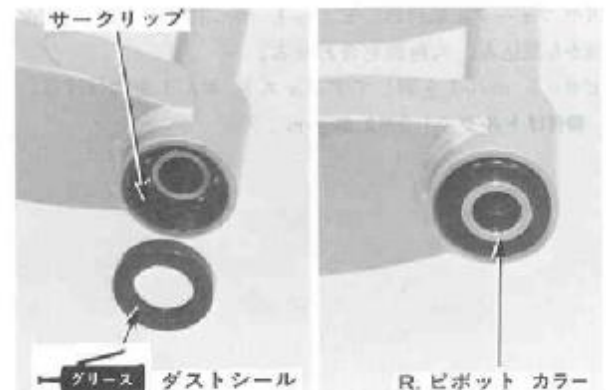
油圧プレスを使用して、R.ピボット ベアリング (ボール ベアリング) を圧入する。

共通工具 アウタ ドライバ (32×35mm)
07746-0010100
パイロット (15mm)
07746-0040300
ドライバ ハンドル A
07749-0010000



組立て

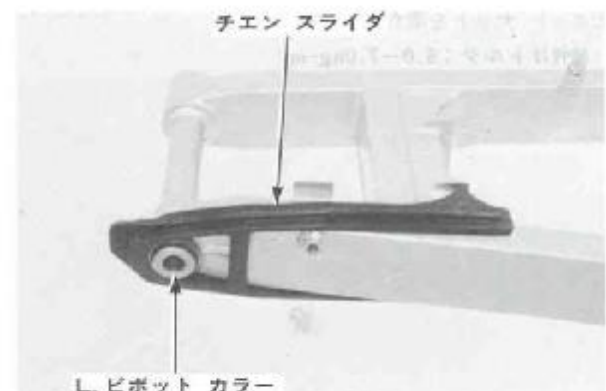
サークリップを溝に確実に取付ける。
R.ピボット ダスト シールのリップにグリースを塗布して取付ける。
R.ピボット カラーを取付ける。



L.ピボット ベアリングにグリースを十分塗布する。
ディスタンス カラーを取付ける。
L.ピボット ダスト シールのリップにグリースを塗布して取付ける。



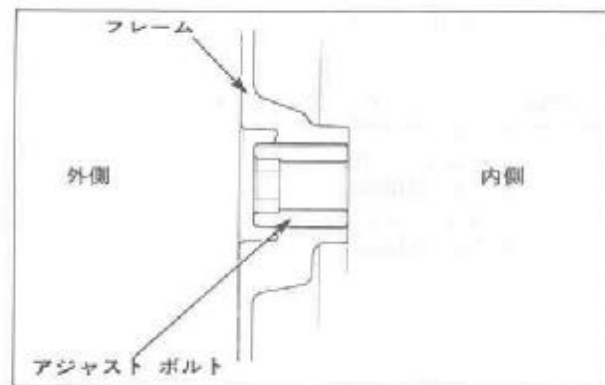
L.ピボット カラーを取付ける。
チェーン スライダを取付ける。



リヤ ホイール, フレーキ, サスペンション

取付け

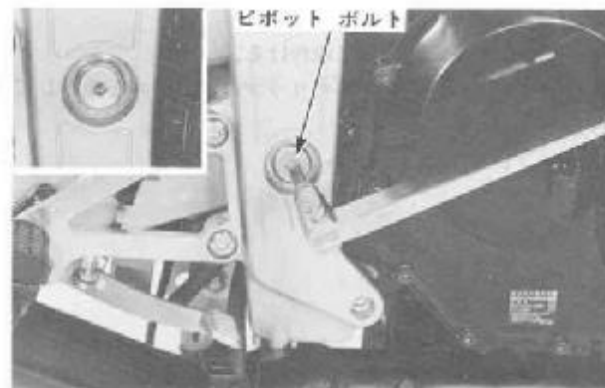
リヤ フォーク ピボット アジャスト ボルトをその先端がフレーム内側面より出ない程度にねじ込む。



リヤ フォークを取付け、ピボット ボルトをアジャスト ボルト側から差込み、六角部を合わせる。

ピボット ボルトを回してアジャスト ボルトを締付ける。

締付けトルク：1.0-2.0kg-m



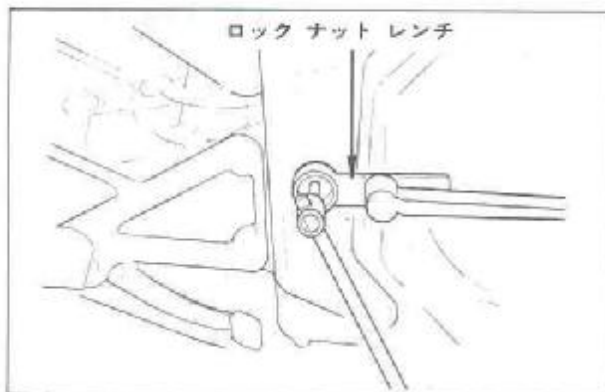
ロック ナットを取付け、締付ける。

専用工具 ロック ナット レンチ
07GMA-KT70200



ロック ナットを締付ける際に、アジャスト ボルトを共回りさせないように、ピボット ボルトを押さえること。

締付けトルク：6.0-7.0kg-m



ピボット ナットを取付け、締付ける。

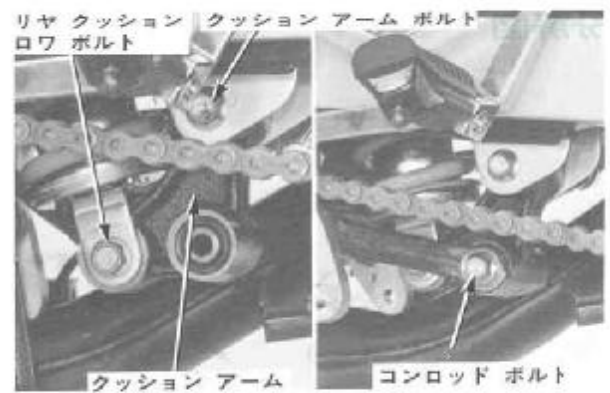
締付けトルク：6.0-7.0kg-m



クッション アームを取付け、ボルトを締付ける。

締付けトルク：

クッション アーム ボルト	： 5.0-6.0kg-m
リヤ クッション ロワ ボルト	： 5.0-6.0kg-m
コンロッド ボルト(クッション アーム側)	： 5.0-6.0kg-m



リヤ ブレーキ リターン スプリングをリヤ フォークに取付ける。

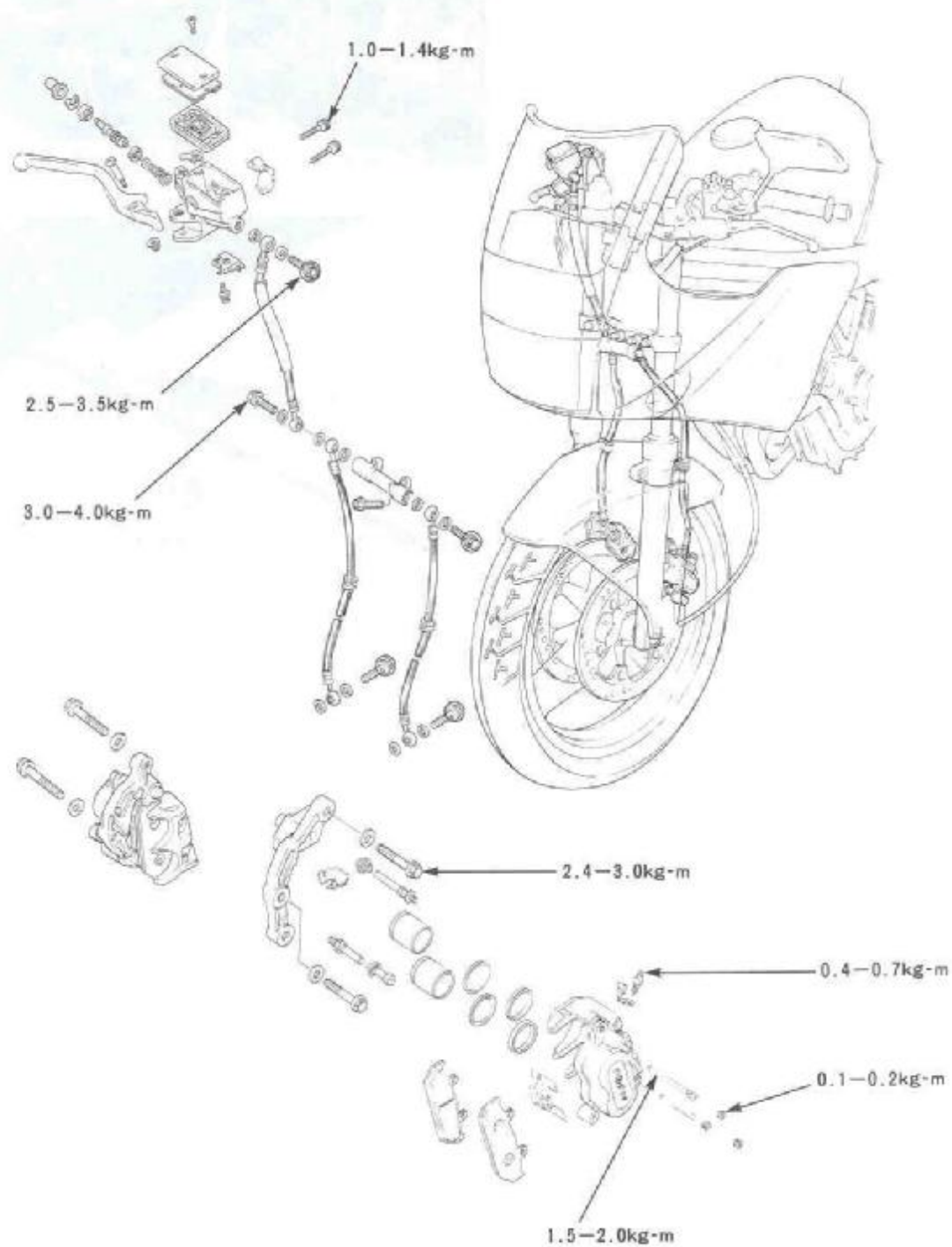
リヤ フェンダBを取付ける。(→16-2)

リヤ ホイールを取付ける。(→14-7)



ブレーキ機構(ディスク ブレーキ)

分解図



15. ブレーキ機構(ディスク ブレーキ)

分解図.....	15-0	ブレーキ パッド/ディスク.....	15-4
整備情報.....	15-1	マスタ シリンダ.....	15-6
故障診断.....	15-2	ブレーキ キャリパ.....	15-9
ブレーキ フルードの交換/ エア抜き.....	15-3		

整備情報

作業上の注意

- ブレーキ フルード補給時にゴミや水を混入させないこと。
- 化学変化を防止するため、銘柄の異なるブレーキ フルードを使用しないこと。
- 抜取ったブレーキ フルードは再使用しないこと。
- ブレーキ フルードは塗装、プラスチック、ゴム面を傷めるので、部品類に付着させないこと。付着したブレーキ フルードはきれいなウエスで拭きとること。
- ブレーキ フルードの流出を防ぐため、ホースのジョイント部をカバーしておくこと。
- 分解した部品は、ブレーキ フルードで洗浄し、圧縮空気などにより各ポートの通気を確認すること。
- 分解した部品は、ゴミやホコリが付かないように整理しておくこと。
- 各部品にゴミやホコリが付いていないことを確認の上、組付け作業を行うこと。
- 指定されている部品は必ず交換すること。
- ブレーキ パッドの交換は、ホースを外さなくても行うことができる。
- ブレーキ ホースを外した場合はエア抜きを行う。

整備基準

単位:mm

項 目	基 準	標 準 値	使 用 限 度
ブレーキ ディスクの厚さ		3.8-4.2	3.5
ブレーキ ディスクの振れ		—	0.3
マスタ シリンダの内径		14.000-14.043	14.055
マスタ ピストンの外径		13.957-13.984	13.945
キャリパ シリンダの内径		27.000-27.050	27.06
キャリパ ピストンの外径		26.918-26.968	26.91

締付けトルク

フロント キャリパ ブラケット	2.4-3.0kg-m	ブレーキ ホース取付けボルト	2.5-3.5kg-m
ハンガ ビン	1.5-2.0kg-m	ブレーキ ホース共締めボルト	3.0-4.0kg-m
マスタ シリンダ ホルダ ボルト	1.0-1.4kg-m	ブリーダ バルブ	0.4-0.7kg-m
ハンガ ビン プラグ	0.1-0.2kg-m		

工具

専用工具

スナップ リング プライヤ	07914-3230001
---------------	---------------

故障診断

ブレーキの効きが悪い

- ・ブレーキ系統にエアが混入している
- ・ブレーキ フルードが少ない
- ・ブレーキ フルードが漏れている
- ・ブレーキ パッドの摩耗
- ・パッドとディスクの表面が汚れている

ブレーキ レバーが重い、または ブレーキが効いたままになる

- ・キャリパ ピストンの固着
- ・ブレーキ系統の詰まり
- ・マスタ ピストンの固着

ブレーキより異音がする

- ・パッドの汚れ、摩耗
- ・ディスクの振れ、摩耗、汚れ
- ・キャリパの取付け不良
- ・ディスクまたはホイールのアライメントが狂っている
- ・パッドとハンガ ビンの接触部の潤滑が不足している

ブレーキ フルードの交換/ エア抜き

マスタ シリンダを水平にしてブレーキ フルード レベルをチェックする。

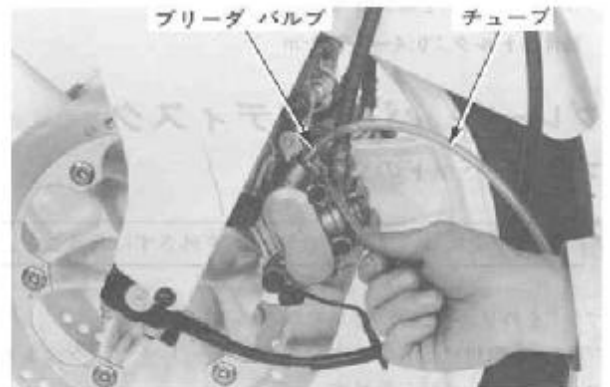


- ブレーキ フルード補給時にゴミや水を混入させないこと。
- 化学変化を防止するため、銘柄の異なるブレーキ フルードを使用しないこと。
- ブレーキ フルードは塗装、プラスチック、ゴム面を傷めるので、部品類に付着させないこと。
- ブレーキ フルードは、DOT 3またはDOT 4を使用すること。



ブレーキ フルードの抜取り

リザーバ キャップとダイヤフラムを取外す。
ブリーダ バルブに透明のビニール チューブを取付ける。
キャリパのブリーダ バルブをゆるめ、ブレーキ レバーを操作する。
ブリーダ バルブからブレーキ フルードが出なくなるまで繰返す。



- ブレーキ性能を悪化させるのでブレーキ ディスク、ブレーキ パッドを汚さないこと。
- 汚れた場合は、パッドを新品に交換し、ブレーキ ディスクの汚れをきれいに拭取る。



エア抜き

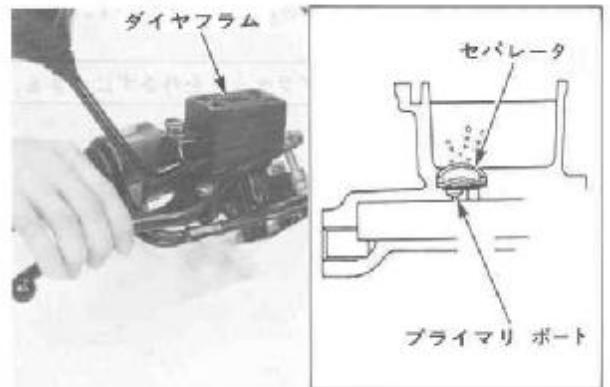


- ブレーキ フルードのレベルに注意して作業を行うこと。
フルードが下限線付近になったら再補充して作業を続けること。

ブリーダ バルブを締め、マスタ シリンダにブレーキ フルードを上限線まで補充する。

ダイヤフラムを取付ける。
ブレーキ レバーを操作し、セパレータからエアを抜く。
この操作を、セパレータとプライマリ ポートからエアが出なくなるまで(ブレーキ レバーに重みを感じるまで)行う。

マスタ シリンダにブレーキ フルードを上限線まで補充する。



ブレーキ機構(ディスク ブレーキ)

キャリパのブリーダ バルブに透明のビニール チューブを取付け、容器で受ける。

- 1) ブレーキ レバーを数回操作し、握ったままの状態 で ブリーダ バルブを約 1/4 回転ゆるめ、再び締める。

***** ブリーダ バルブを締めるまでブレーキ レバーは放さないこと。

- 2) ブレーキ レバーをゆっくり放し、完全に戻ったら、数秒間 放置する。

1), 2) の操作を、ブリーダ バルブからエアが出なくなるまで 繰り返す。

ブレーキ フルードを上限線まで再補充する。

ブリーダ バルブを締付ける。

締め付けトルク: 0.4-0.7kg-m

ブレーキ パッド/ディスク

ブレーキ パッドの交換

***** パッド交換は、ブレーキ ホースを外さずに行うこと。

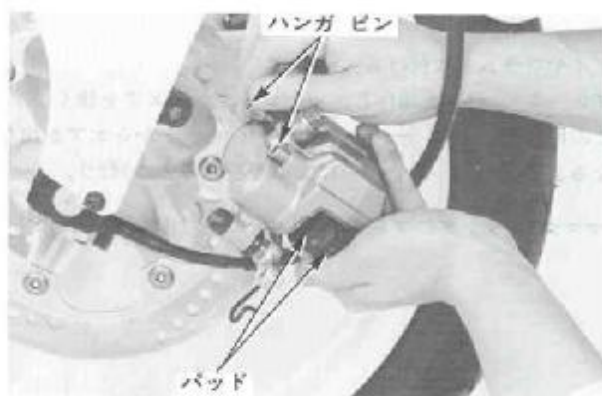
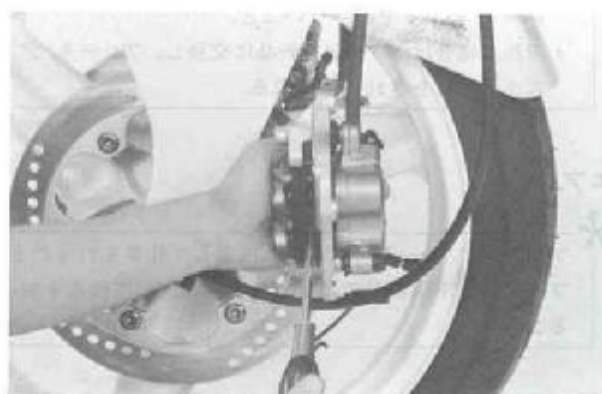
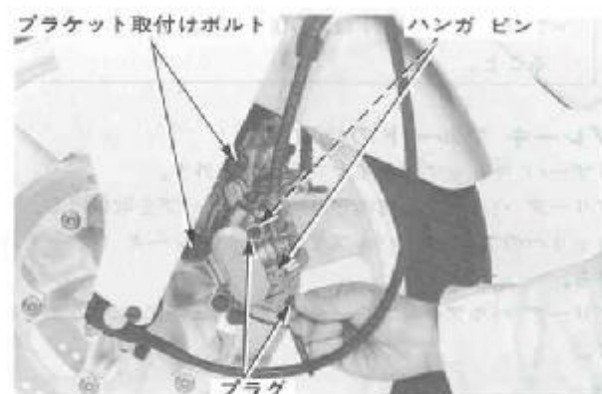
プラグを外し、ハンガ ビンをゆるめる。

ブラケット取付けボルト 2 本を外し、キャリパ ブラケットをフロント フォークから取外す。

新品のパッドが入るように、キャリパ ピストンを押戻す。

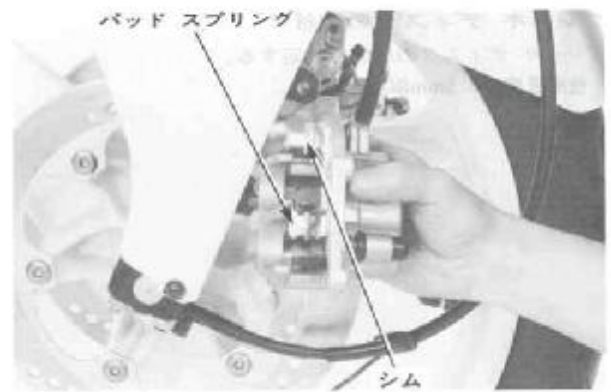
キャリパからハンガ ビンを抜き、パッドを取外す。

***** パッド交換はキャリパ ブラケットを外さずにできる。

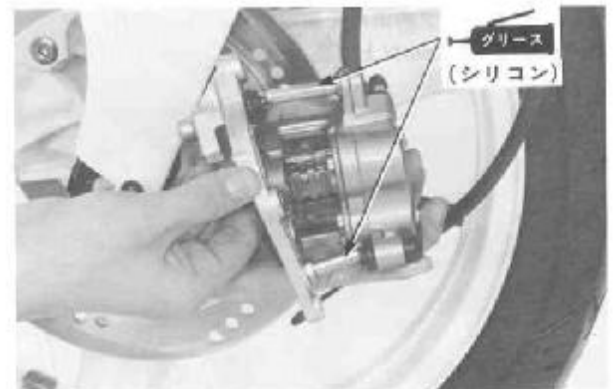


ブレーキ機構(ディスク ブレーキ)

パッド スプリング、シムの取付け位置を確認する。



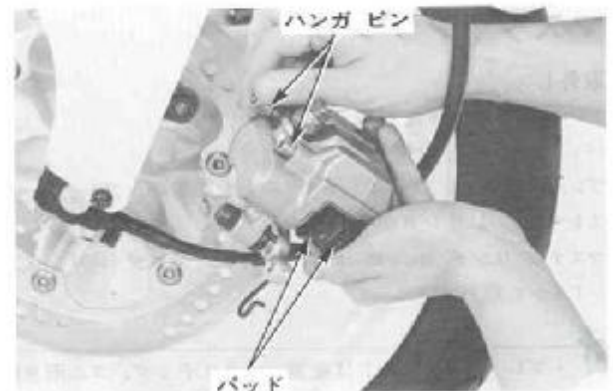
キャリパ ブラケットのピンにシリコン グリースを塗布する。



新品のパッドをキャリパに取付ける。

***** ブレーキ パッドは必ずセットで交換すること。

パッドを押込み、パッドのピン穴を合わせてハンガ ピンを軽く締付けておく。



キャリパをフロント フォークに取付け、ブラケット取付けボルトを締付ける。

締付けトルク：2.4-3.0kg-m

ハンガ ピンを締付ける。

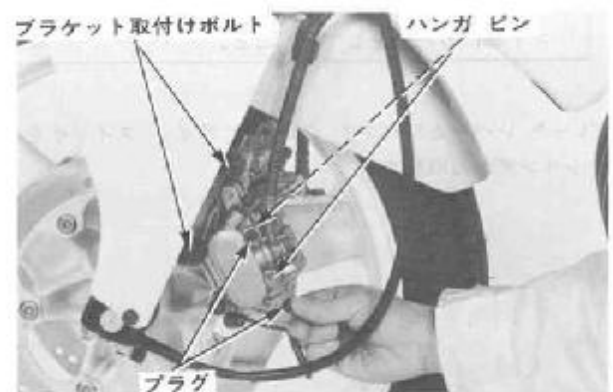
締付けトルク：1.5-2.0kg-m

プラグを取付ける。

締付けトルク：0.1-0.2kg-m



パッド交換後ブレーキ レバーを操作し、ピストンを押出しておくこと。



ブレーキ機構(ディスク ブレーキ)

ブレーキ ディスクの点検

ブレーキ ディスクの厚さを測定する。

使用限度：3.5mm以下交換



ブレーキ ディスクの振れを測定する。

使用限度：0.3mm以上交換



マスタ シリンダ

取外し

ブレーキ フルードを抜取る。(⇒15-3)

バック ミラーを外す。

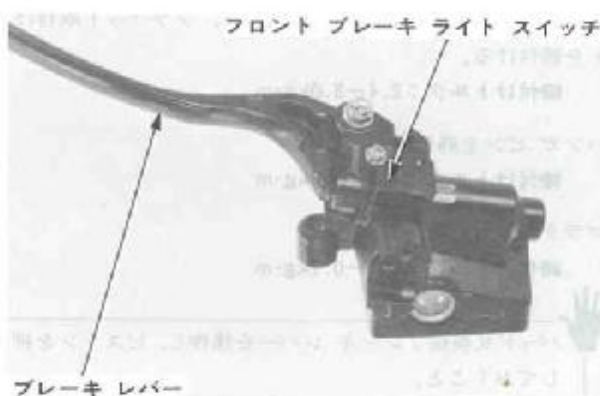
ブレーキ ホース ジョイント ボルトをゆるめ、ブレーキ ホースをマスタ シリンダから取外す。

マスタ シリンダ ホルダ ボルトを外し、マスタ シリンダをハンドルから取外す。



- ブレーキ フルードは塗装、プラスチック、ゴム面を傷めるので部品類に付着させないこと。
- ブレーキ フルードの流出を防ぐため、ホースのジョイント部にカバーをしておくこと。

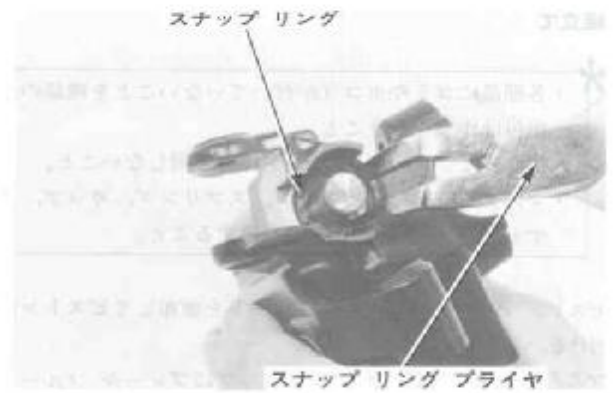
ブレーキ レバーとフロント ブレーキ ライト スイッチをマスタ シリンダから取外す。



分解

ダストブーツを外し、スナップ リングを外す。

専用工具 スナップ リング プライヤ
07914-3230001



マスタ シリンダからピストン、プライマリ カップ、スプリングを取外し、マスタ シリンダ、リザーバ内をブレーキ フルードで洗浄する。



- ・分解した部品は、ブレーキ フルードで洗浄し圧さく空気などにより各ポートの通気を確認すること。
- ・分解した部品は、ゴミやホコリが付かないように整理しておくこと。

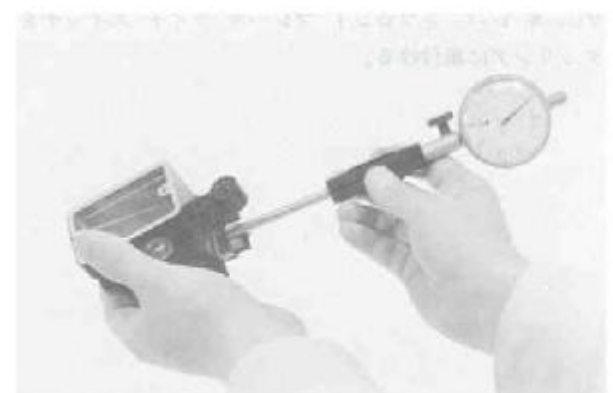


点検

マスタ シリンダのマスタ ピストンとの摺動面に傷、かじりがないか点検する。

マスタ シリンダの内径を測定する。

使用限度：14.055mm以上交換

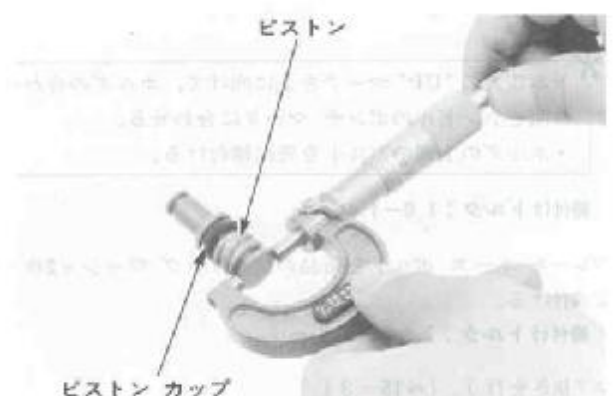


マスタ ピストンの外周に傷、かじりがないか点検する。

ピストン カップが劣化、損傷していないか点検する。

マスタ ピストンの外径を測定する。

使用限度：13.945mm以下交換



ブレーキ機構(ディスク ブレーキ)

組立て



- 各部品にゴミやホコリが付いていないことを確認の上、組付け作業を行うこと。
- 抜取ったブレーキ フルードは再使用しないこと。
- マスタ シリンダ ピストン、スプリング、カップ、スナップ リングはセットで交換すること。

ピストン カップにブレーキ フルードを塗布してピストンに組付ける。

マスタ シリンダ内、プライマリ カップにブレーキ フルードを塗布する。

スプリング、プライマリ カップ、ピストンをマスタ シリンダに組付け、スナップ リングで止める。



- カップを取付ける際に、リップ面を裏返しにしないこと。
- スプリングは小さいコイル径の方がピストン側である。
- スナップ リングは溝に確実にはめること。

ブーツを取付ける。

ブレーキ レバーとフロント ブレーキ ライト スwitchをマスタ シリンダに組付ける。

取付け

マスタ シリンダをハンドルに取付ける。



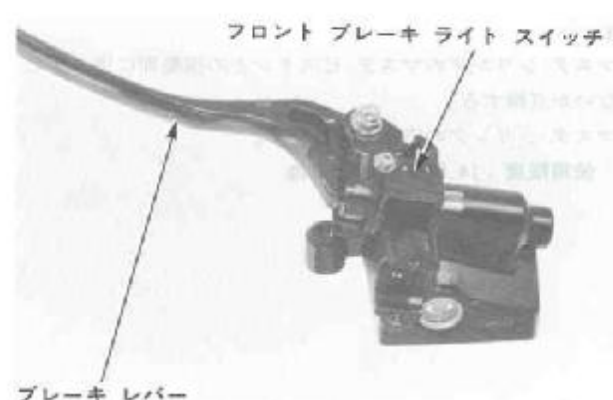
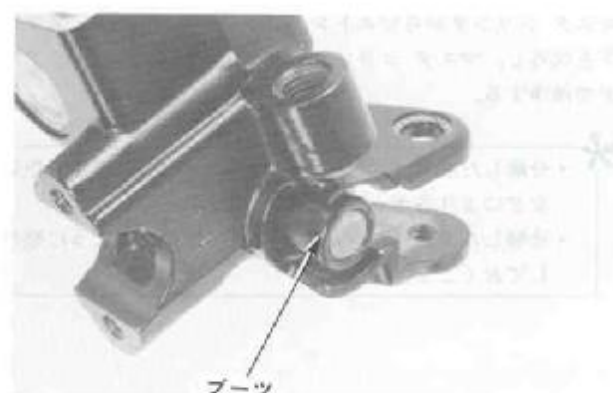
- ホルダの“UP”マークを上に向けて、ホルダの合わせ面をハンドルのポンチ マークに合わせる。
- ホルダの上側のボルトを先に締付ける。

締付けトルク：1.0-1.4kg-m

ブレーキ ホース ボルトを新品のシーリング ワッシャ2枚と共に締付ける。

締付けトルク：2.5-3.5kg-m

エア抜きを行う。(⇒15-3)



ブレーキ キャリパ

キャリパの取外し/分解



ブレーキ フルードは塗装、プラスチック、ゴム面を傷めるので、部品類には付着させないこと。

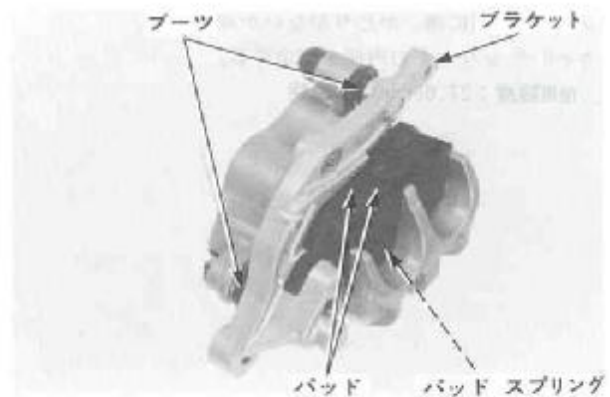
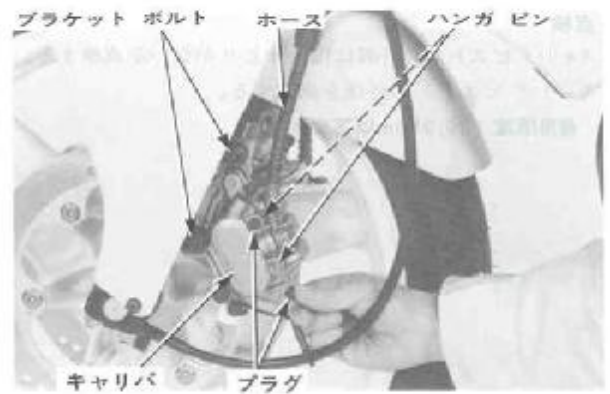
プラグを外し、ハンガ ビンをゆるめる。

きれいなオイル パンなどを下に置き、ブレーキ ホースをキャリパから外す。

ブラケット取付けボルト 2 本を外し、キャリパをフロント フォークから取外す。

下記の部品をキャリパから外す。

- ーキャリパ ブラケット
- ーパッド、パッド スプリング
- ーブーツ



ピストンとブレーキ フルードが飛び出さないようにウエスでくみ、ピストンを下向きにする。

ブレーキ ホースの取付け口より低圧のエアを徐々に吹込み、キャリパからピストンを取外す。



- ・高圧のエアを使用したり、エア ガンを近づけ過ぎないこと。
- ・キャリパの内側に絶対に手を入れぬこと。



ピストン シールとダスト シールをシリンダの奥へ押し込むようにして外す。



キャリパ シリンダ内面を傷付けないように注意する。

キャリパ内は、ブレーキ フルードで洗浄し、溝部から汚れを除去する。



ブレーキ機構(ディスク ブレーキ)

点検

キャリパ ピストンの外周に傷、かじりがないか点検する。

キャリパ ピストンの外径を測定する。

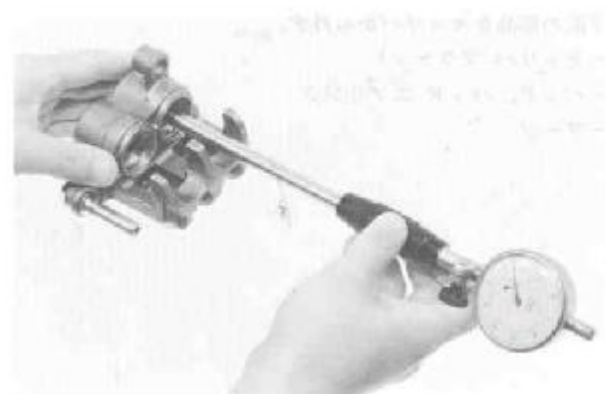
使用限度：26.91mm以下交換



シリンダ内面に傷、かじりがないか点検する。

キャリパ シリンダの内径を測定する。

使用限度：27.06mm以上交換



キャリパの組立て/取付け



- 各部品にゴミやホコリが付いていないことを確認の上、組付け作業を行なうこと。
- 抜取ったブレーキ フルードは再使用しないこと。
- キャリパ分解時は、ピストン シール、ダスト シールを新品に交換すること。

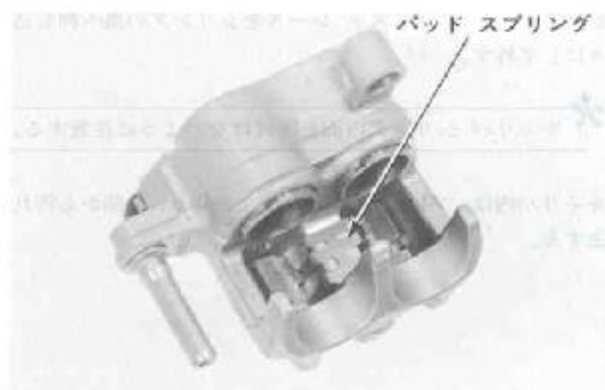
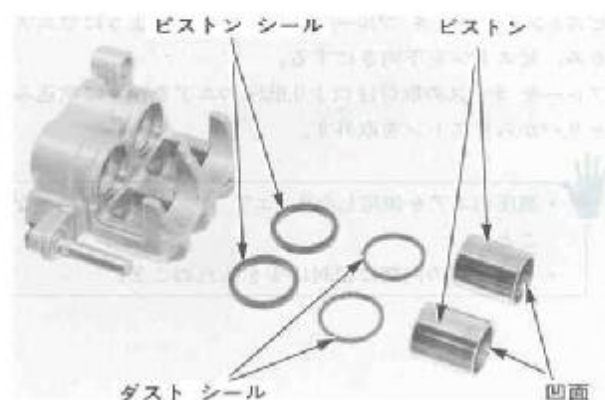
各シール内面にシリコン グリースまたはブレーキ フルードを塗布し、キャリパに組付ける。

ピストンをキャリパに組付ける。



- ピストンの凹面をブレーキ パッド側に向けること。

パッド スプリングをキャリパに組付ける。

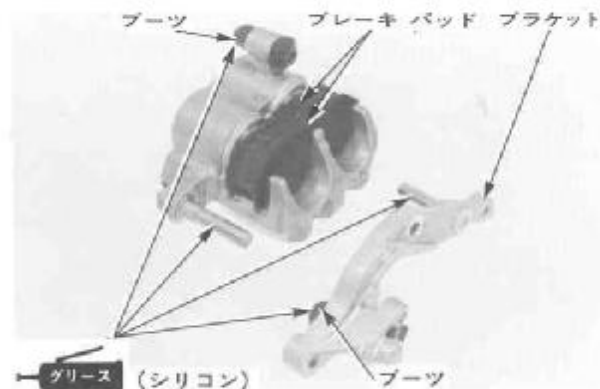


ブレーキ機構(ディスク ブレーキ)

ブレーキパッド、ブーツ、ブラケットをキャリパに組付ける。



- ブーツ、キャリパブラケットのピンにシリコングリースを塗布すること。
- ブーツはキャリパの溝に確実にセットすること。



ハンガピンを組付ける。

キャリパブラケットをフロントフォークに取付け、ボルトを締付ける。

締付けトルク：2.4-3.0kg-m

ブレーキホースと新品のシーリングワッシャ2枚をブレーキホースボルトで締付ける。

締付けトルク：2.5-3.5kg-m

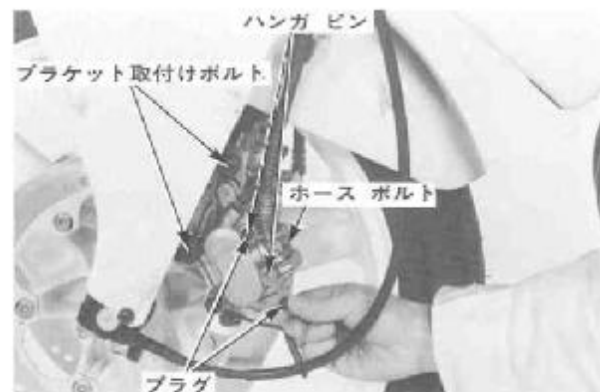
ハンガピンを締付ける。

締付けトルク：1.5-2.0kg-m

プラグを取付ける。

締付けトルク：0.1-0.2kg-m

ブレーキフルードを注入し、エア抜きを行う。(→15-3)



16. リヤフェンダ, サブフレーム

整備情報.....	16-1	リヤ フェンダ.....	16-2
エキゾースト パイプ.....	16-2	サブ フレーム.....	16-3

整備情報

作業上の注意



エキゾースト パイプ, マフラの整備はパイプ, マフラの冷間時に行うこと。

締付けトルク

エキゾースト パイプ ジョイント ナット	0.8-1.2kg-m
マフラ取付けボルト	2.4-3.0kg-m
リヤ フェンダA	0.7-1.1kg-m
リヤ フェンダB	0.8-1.2kg-m
タンデム ステップ ホルダ	2.5-3.0kg-m
サブ フレーム	4.5-5.5kg-m

エキゾーストパイプ, リヤフェンダ,サブフレーム

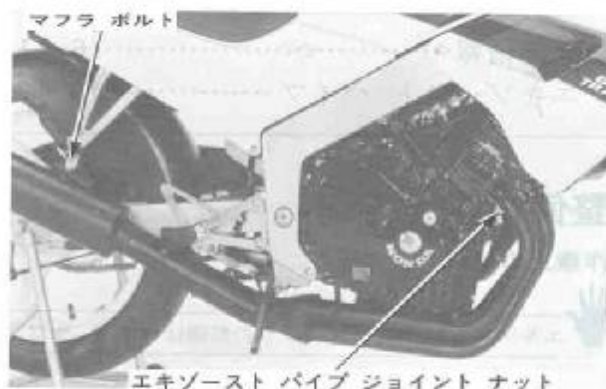
エキゾーストパイプ

取外し



パイプ、マフラの冷間時に行うこと。

エキゾーストパイプジョイントナットを取外す。
マフラ取付けボルト、ナットを外してエキゾーストパイプを取外す。



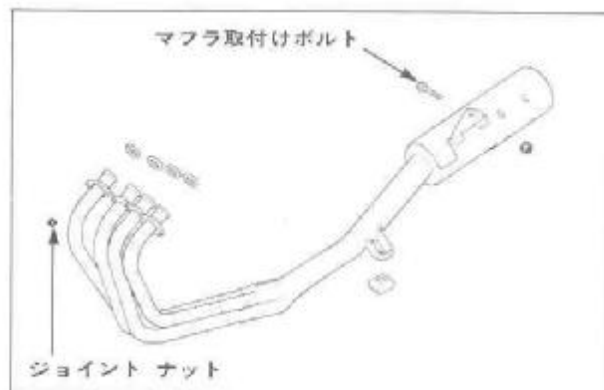
取付け

取付けは取外しの逆手順で行う。

締付けトルク:

エキゾーストパイプジョイントナット
: 0.8-1.2kg-m

マフラ取付けボルト: 2.4-3.0kg-m



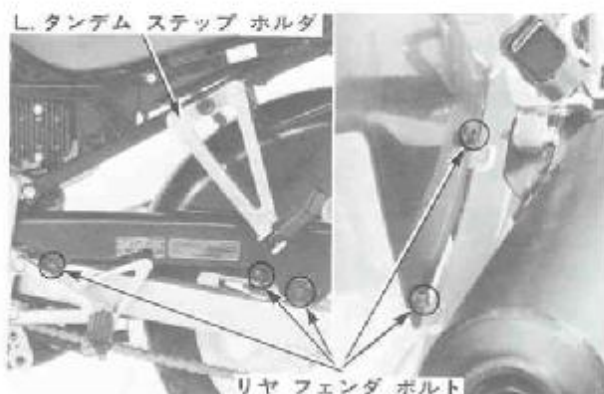
リヤフェンダ

取外し

サイドカバーを取外す。

ボルトを外し、L.タンデムステップホルダを取外す。

リヤフェンダボルト5本を外す。



リヤフェンダBを左斜め後方に取外す。

シート、リヤカウルを外し、テール/ストップライトのカブラを外す。

ボルト4本を外し、リヤフェンダAを取外す。

取付け

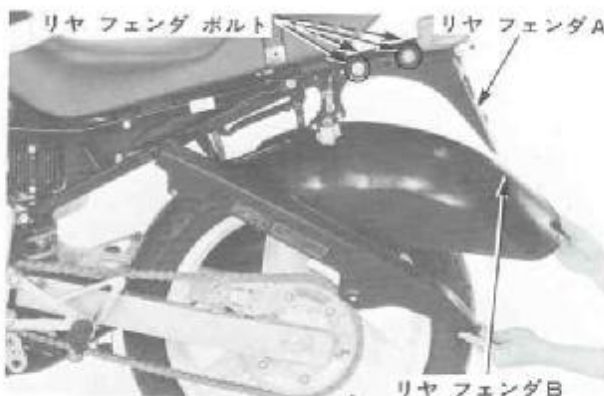
取付けは取外しの逆手順で行う。

締付けトルク:

リヤフェンダA: 0.7-1.1kg-m

リヤフェンダB: 0.8-1.2kg-m

タンデムステップホルダ: 2.5-3.0kg-m



サブ フレーム

取外し

下記の部品を取外し、サブ フレームを取外す。

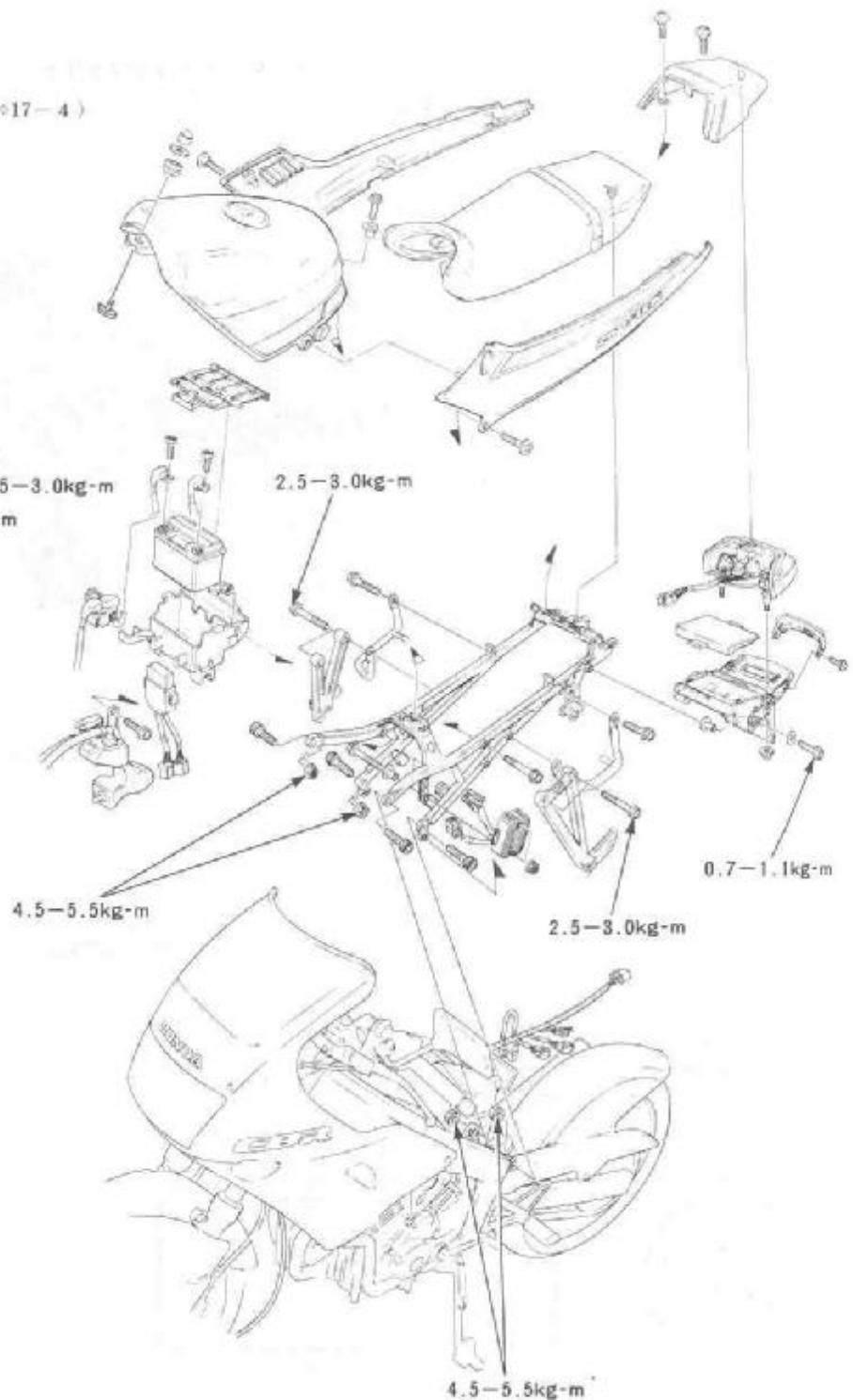
- フューエル タンク (⇒4-3)
- リヤ カウル (⇒20-2)
- テール ライト (⇒20-2)
- レギュレータ/レクタファイア (⇒17-4)
- バッテリー ケース (⇒5-11)
- リザーブ タンク (⇒5-11)
- リヤ フェンダ (⇒16-2)
- タンデム ステップ ホルダ
- サブ フレーム取付けボルト

取付け

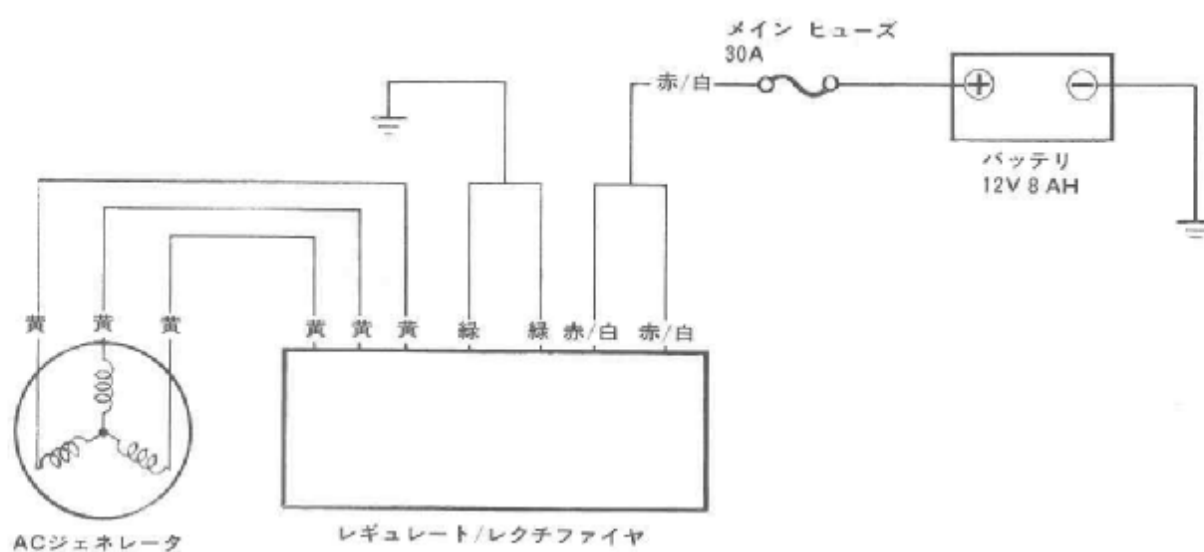
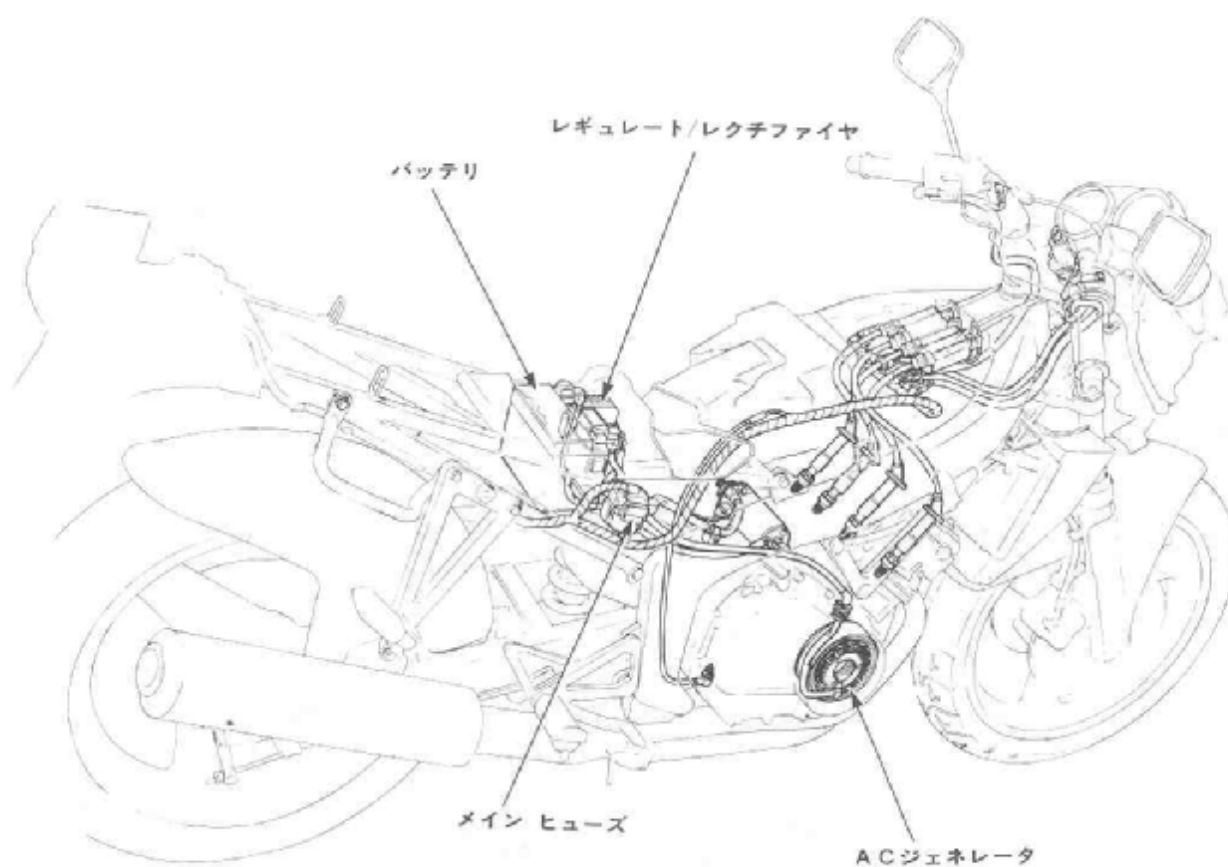
取付けは取外しの逆手順で行う。

締付けトルク:

- サブ フレーム: 4.5-5.5kg-m
- タンデム ステップ ホルダ: 2.5-3.0kg-m
- リヤ フェンダ A: 0.7-1.1kg-m



配線図



17. バッテリ, 充電装置

配線図.....	17-0	バッテリー.....	17-3
整備情報.....	17-1	レギュレート/レクチファイヤ.....	17-4
故障診断.....	17-2	ACジェネレータの点検.....	17-5

整備情報

作業上の注意

- ・カブラは同じ色のカブラを接続する。
- ・テスト状況の違いなどにより、測定値は標準値と多少異なる場合がある。
- ・ACジェネレータの脱着（→10章）
- ・システム全体の故障診断は1-27を参照する。

＜メンテナンス フリー バッテリ＞

- ・液量点検は不要であり、蒸留水の補給も行わないこと。
- ・バッテリー充電時は、バッテリーをフレームから取外し、液口キャップは取外さないこと。
- ・バッテリーの急速充電は緊急時以外は行わないこと。
- ・必ずバッテリー上面に表示してある電流と時間を基準に充電すること。
- ・充電状態（開放電圧）の点検は必ずデジタル ボルト メータを使用すること。
- ・バッテリー交換時は従来型バッテリーを搭載しないこと。

整備基準

項	目	標準値
バッテリー	容 量	12V 8 AH
	充電電流	0.9A
	開放電圧	13.0-13.2V (20°C)
充電開始回転数（ヘッドライト ON Loビーム時）		1,900rpm以下
レギュレート/レクチファイヤ	形 式	無接点式
	制御電圧	14.0-15.0V
ACジェネレータ コイル抵抗値		0.3-0.4Ω (20°C)
ACジェネレータ性能		18.5 A/5,000rpm

工具

計測工具

デジタル サーキット テスタ（興和製）	07411-0020000
サーキット テスタ（三和製）	07308-0020000
（興和製）	TH-5H

故障診断

電気がこない (メイン スイッチ“ON”で)

- バッテリーが放電している
 - ーリークしている
 - ーレギュレート/レクチファイヤの不良
 - ーACジェネレータの不良
- バッテリー コードの接続外れ
- ヒューズ切れ (メイン ヒューズを点検する)
- メイン スイッチ不良
- カプラの接触不良あるいはショート

充電系統の不良

- コネクタまたはカプラの接触不良、断線、またはショート
 - ーACジェネレータとレギュレータ/レクチファイヤ間 (黄)
 - ーレギュレート/レクチファイヤとスタータ マグネチック スイッチ間 (赤/白)
 - ースタータ マグネチック スイッチとバッテリー間
- レギュレート/レクチファイヤ不良
- ACジェネレータ不良

電圧が低い

- バッテリー充電不足または放電している
- レギュレート/レクチファイヤの不良
- ACジェネレータの不良

電流が断続する

- バッテリー コードの接触不良
- 充電系統の接触不良
- 点火系統の接触不良またはショート

バッテリー

バッテリーの脱着

シートを外す、バッテリーホルダバンド、バッテリーカバーを外す。

バッテリーのターミナルからケーブルを外す。



⊖ターミナルを先に、次に⊕ターミナルを外すこと。

バッテリーを取外す。

取付けは取外しの逆の手順で行う。



バッテリーを取付けた後、端子にグリースを少量塗布すること。

充電状態(開放電圧)の点検

バッテリー電圧を測定する。

完全充電：13.0～13.2V (20℃)

充電不足：12.3V以下 (20℃)



- 充電状態の点検は必ずデジタルサーキットテストを使用すること。
デジタルサーキットテスト：07411-0020000
- 電圧計の⊕コードをバッテリーの⊕ターミナルに、⊖コードを⊖ターミナルに接続する。

リークテスト

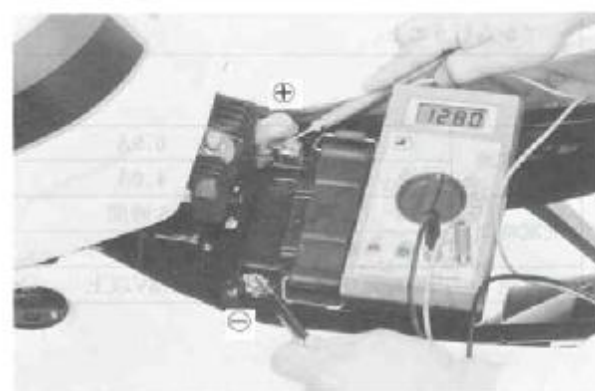
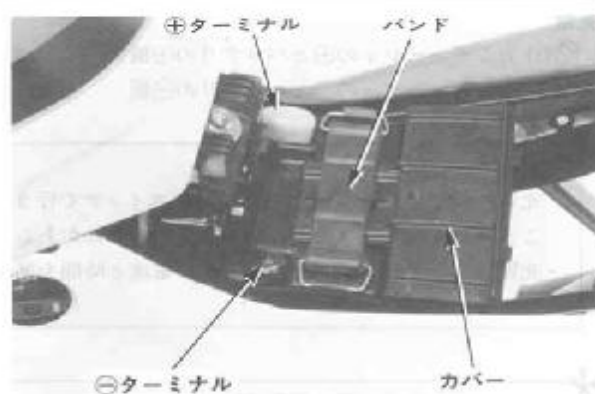
充電不足であれば、レギュレート/レクチファイヤのカブラを外し(⇒17-5)バッテリーから⊖ケーブルを外し、⊖ターミナルとバッテリーアースケーブル間に電流計をセットして、リークしていないか点検する。

リーク電流：0.1mA以下

リークしている場合は、レギュレート/レクチファイヤおよびACジェネレータの点検をおこない、ワイヤハーネスおよびカブラ、コネクタがショートしていないか、メインスイッチが正常か(⇒20-5)点検する。

リークしていない場合またはオーバーチャージ状態の場合は、レギュレート/レクチファイヤの制御電圧を測定する。

(⇒17-4)



バッテリー、充電装置

充電

接続の仕方：チャージャの⊕とバッテリーの⊕極

チャージャの⊖とバッテリーの⊖極

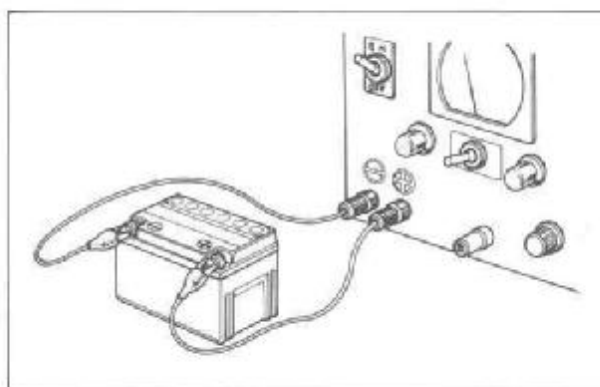


- ・バッテリーの付近では火気厳禁。
- ・充電のON、OFFは必ずチャージャのスイッチで行うこと。接続部で行うと火花が飛び爆発の恐れがある。
- ・充電は、必ずバッテリー上面の表示の電流と時間を基準に行うこと。



- ・バッテリーの急速充電は緊急時以外は行わないこと。
- ・充電後、電圧測定を行う場合は、必ず30分以上経過してから行うこと。

充電電流	標 準	0.9A
	急 速	4.0A
充電時間	標 準	5 時間
	急 速	1 時間
充電完了時の開放電圧		12.8V以上



レギュレート/レクチファイヤ

制御電圧の点検



このテストは、完全充電状態のバッテリーで行う。

暖機運転をする。

エンジンを止め、シートを外す。

エンジンを始動し、バッテリーのターミナル間に電圧計をセットする。



- ・電圧計の⊕コードをバッテリーの⊕ターミナルに、⊖コードを⊖ターミナルに接続する。
- ・ショートさせないように注意すること。

制御電圧：14.0～15.0V

電圧が規定電圧に制御されていない場合は、ACジェネレータからバッテリー間のワイヤ、ハーネスおよびカブラを点検し、もう一度測定する。

再度測定しても規定電圧に制御されない場合は、レギュレート/レクチファイヤの抵抗点検(→17-5)およびACジェネレータの点検(→17-6)を行う。

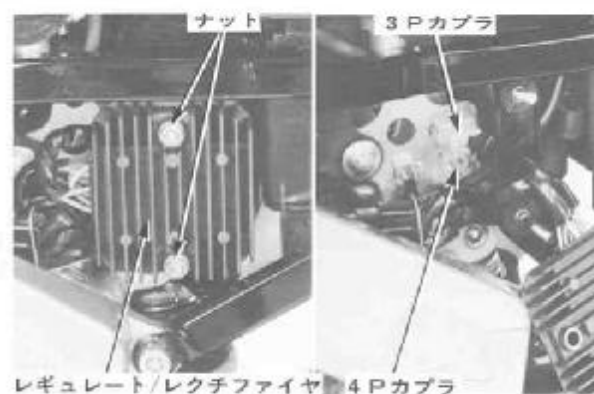


導通点検

シート、L.サイド カバーを取外す。

レギュレート/レクチファイヤ取付けナットを外す。

4 Pカブラ、3 Pカブラの接続を外し、レギュレート/レクチファイヤを取外す。



下表に従って各カブラ間の導通をテストする。

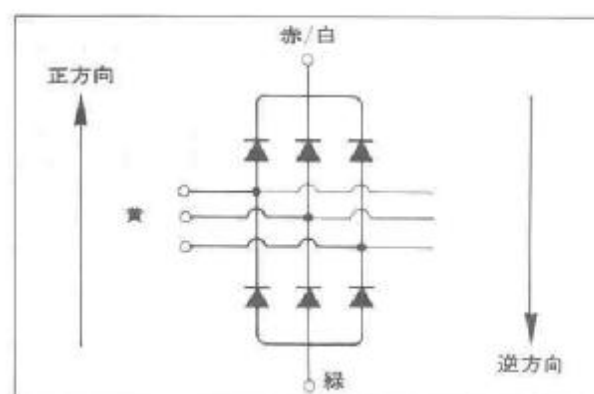
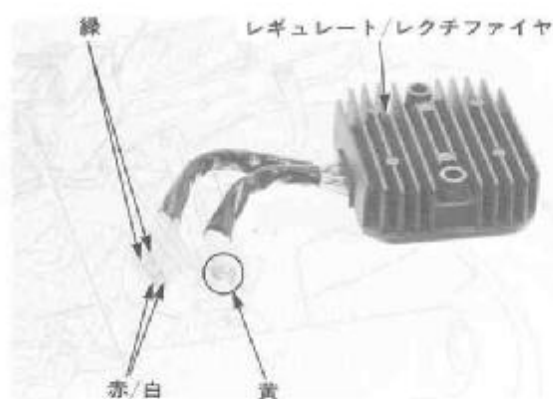
正方向に導通が有り、逆方向に導通がなければ正常である。

正方向：導通有り

	⊕ 針	⊖ 針
I	黄	緑
II	赤/白	黄

逆方向：導通なし

	⊕ 針	⊖ 針
I	緑	黄
II	黄	赤/白



ACジェネレータの点検

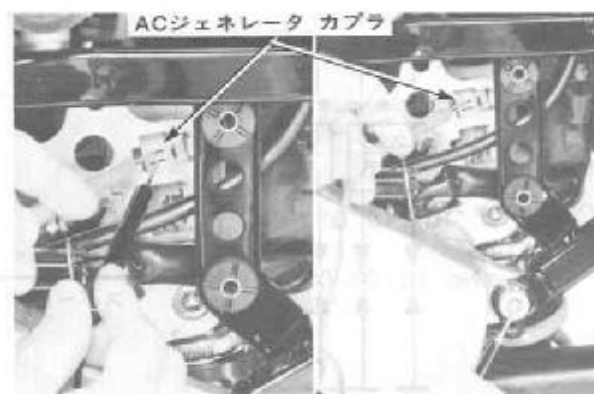
レギュレート/レクチファイヤを取外す。

ACジェネレータ側の黄と黄の各端子間の抵抗を測定する。

標準値：0.3-0.4Ω (20°C)

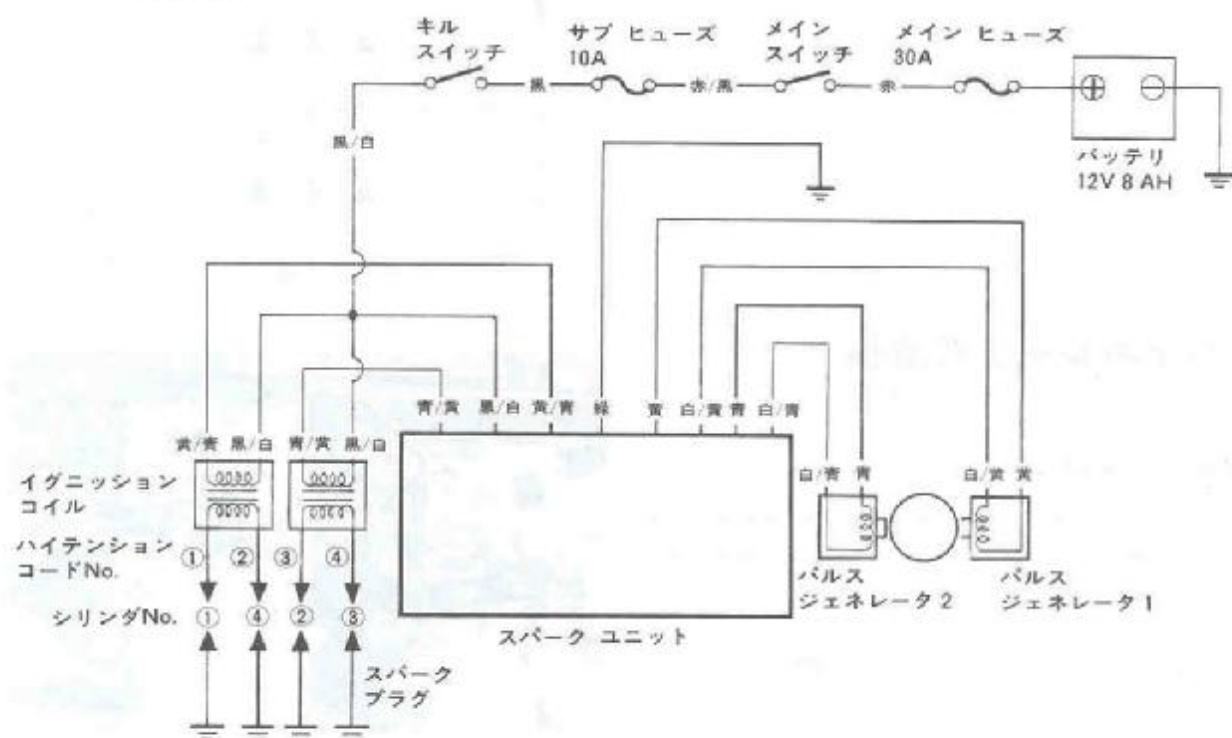
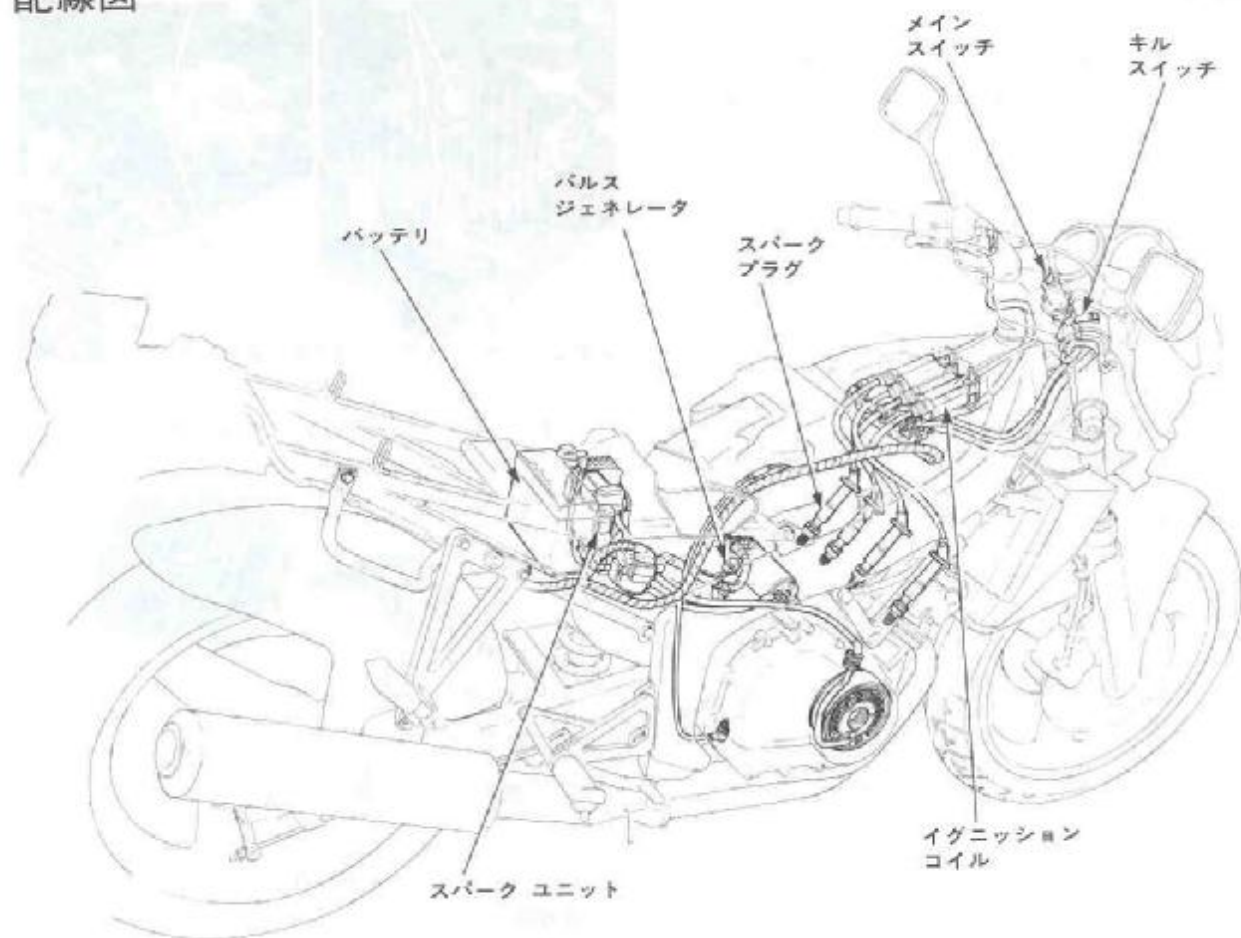
ACジェネレータの各端子とアース間に導通が無い事を確認する。抵抗値が標準値外の時、または、端子とアース間で導通がある場合は、ACジェネレータを交換する。

この測定はACジェネレータがエンジンに取付けられた状態で行える。



点火装置

配線図



配線図.....	18-0	点火装置の点検.....	18-3
整備情報.....	18-1	イグニッション コイル.....	18-4
故障診断.....	18-2	パルス ジェネレータ	18-5

整備情報

作業上の注意

- ・フル トランジスタ式点火装置なので調整は必要としない。
- ・点火時期の点検（⇒2-9）
- ・スパーク プラグの点検（⇒2-9）
- ・カプラは同じ色のカプラを接続すること。
- ・抵抗値などは測定状況によって標準値と多少異なる場合がある。

整備基準

項 目		標 準 値	
スパーク プラグ		NGK	ND
		C8EH-9	U24FE 9
		C9EH-9	U27FE 9
スパーク プラグ隙間		0.8-0.9mm	
点火時期	"F" マーク	20°BTDC/1,500rpm	
イグニッション コイル 抵抗値 (20℃)	1 次コイル		2.6-3.2Ω
	2 次 コイル	ハイテンション コード付き	21-29kΩ
		ハイテンション コード無し	13-17kΩ
パルス ジェネレータ コイル抵抗値 (20℃)		315-385Ω	

工具

計測工具

デジタル サーキット テスタ(興和製) 07411-0020000
 サーキット テスタ (三和製) 07308-0020000
 (興和製) TH-5H

故障診断

全部のプラグが点火しない

- キル スイッチが“OFF”になっている。
- キル スイッチ不良
- メイン スイッチ不良
- バルス ジェネレータ不良
- スパーク ユニット不良
- メイン ヒューズ切れ
- サブ ヒューズ切れ
- ワイヤの接触不良、断線、ショート
 - スタータ マグネチック スイッチとメイン スイッチ間（赤）
 - メイン スイッチとサブ ヒューズ間（赤/黒）
 - サブ ヒューズとキル スイッチ間（黒）
 - キル スイッチとスパーク ユニットまたはイグニッション コイル間（黒/白）
 - イグニッション コイルとスパーク ユニット間（黄/青、青/黄）
 - スパーク ユニットとアース間（緑）
 - バルス ジェネレータとスパーク ユニット間（白/青、白/黄）
- バッテリの充電不足

1個のプラグが点火しない

- プラグ不良
- ハイテンション コード不良
- イグニッション コイル不良
- スパーク ユニットとイグニッション コイル間でワイヤの断線、接触不良、ショート（青/黄、黒/白、黄/青）
- スパーク ユニット不良

回転不調

- 点火プライマリ回路
 - イグニッション コイル不良
 - 結線のゆるみ
 - キル スイッチ不良
 - メイン スイッチ不良
 - バッテリの充電不足
 - スパーク ユニット不良
 - バルス ジェネレータ不良
 - バルス ロータ不良
- 点火セカンダリ回路
 - プラグ不良
 - ハイテンション コード不良
 - ハイテンション コード キャップ スクリューのゆるみ
 - プラグ キャップのリーク
 - イグニッション コイル不良
- 点火時期
 - スパーク ユニット不良
 - バルス ジェネレータ不良
 - バルス ロータ不良

進角不良

- バルス ジェネレータ不良
- スパーク ユニット不良
- バルス ロータ不良

点火装置の点検

スパーク プラグに火が飛ばない、または飛んでも弱い場合は、スパーク プラグを点検する。(⇒2-10)

スパーク プラグに異状がない場合は、下記の点検を行う。

- スパーク プラグ キャップのゆるみ
- バッテリーの充電状態(開放電圧)の測定 (⇒17-3)
- メイン スイッチ、キル スイッチ、メイン ヒューズ、サブ ヒューズの点検 (⇒20章)
- スタータ マグネチック スイッチ カブラのさび

上記の点検をして異常がない場合は、スパーク ユニットの6 P カブラを外し、下記の点検を行う。

スパーク ユニットのカブラ端子にゆるみ、外れ、さびがないか点検する。

異状が無い場合は下記の表に従い、スパーク ユニットのオス型カブラの方の各端子の導通、抵抗値を点検、測定する。



端 子	項 目	標準値
黒/白と黄/青 黒/白と青/黄	イグニッション コイル 1次コイル	2.6-3.2Ω(20°C)
黒/白と緑 (メイン スイッチ"ON"、 キル スイッチ"RUN"の状態)	メイン スイッチ — キル スイッチ — スパーク ユニット間にバッテリー 電圧があるか	バッテリー電圧がある * テスタ レンジをDC-V レンジにして、12V 付近を指せば良好である。テストの⊕コードを黒/白に、⊖コードを緑に接続すること。

点検値が標準値外の場合は下記の項目を点検する。

- イグニッション コイル (⇒18-4)
- パルス ジェネレータ (⇒18-5)

上記の項目に異状が無ければ、ワイヤ ハーネス、カブラ、コネクタを点検し、修正または交換する。

スパーク ユニットの点検

上記の項目に異状がない場合は、パルス ロータを点検し(⇒19-8)、突起部に変形、傷がなく、点火時期が正規でない場合は、スパーク ユニットを新品と交換する。
再度、点火時期を点検する。(⇒2-11)



点火装置

イグニッション コイル

イグニッション コイルの点検

フューエル タンクを外す。(→4-3)

イグニッション コイルの一次側の抵抗値をターミナル間で測定する。

標準値：2.6-3.2Ω (20°C)

一次側端子とアース間の導通を点検する。

導通がなければ正常。



スパーク プラグからプラグ キャップを外し、イグニッション コイルの二次側の抵抗値を測定する。

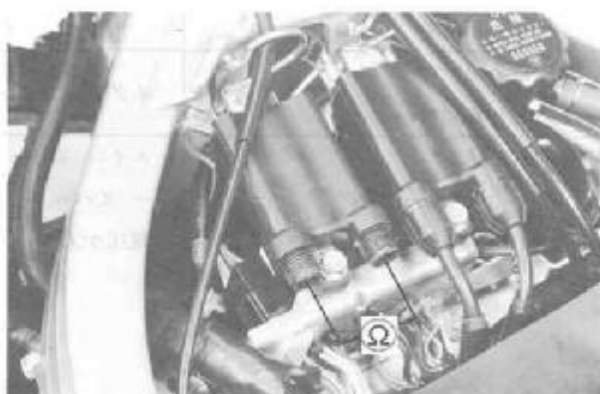
標準値：21-29kΩ (20°C)

イグニッション コイル二次側の測定値が規定外値のときは、ハイテンション コードを外し、二次側コイルの抵抗値を測定する。

標準値：13-17kΩ (20°C)

測定値が規定値内ならばハイテンション コードを交換する。

測定値が規定値外ならばイグニッション コイルを交換する。



イグニッション コイルの交換

イグニッション コイルのハイテンション コードを外す。

イグニッション コイル取付けボルトを外し、イグニッション コイルを取外す。

新品のイグニッション コイルをケーブル クランプと正しく共締めし、取付ける。

ハイテンション コードをコイルに取付ける。

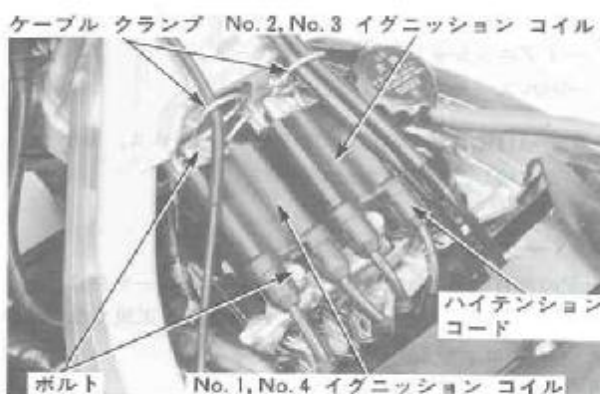


一次側のターミナルにコネクタを正しく取付けること。

No.1, 4コイル：緑端子-黄/青ワイヤ、
黒端子-黒/白ワイヤ

No.2, 3コイル：緑端子-青/黄ワイヤ、
黒端子-黒/白ワイヤ

フューエル タンクを取付ける。(→4-3)



パルス ジェネレータ

パルス ジェネレータ コイルの点検

L₁ サイド カバーを外す。

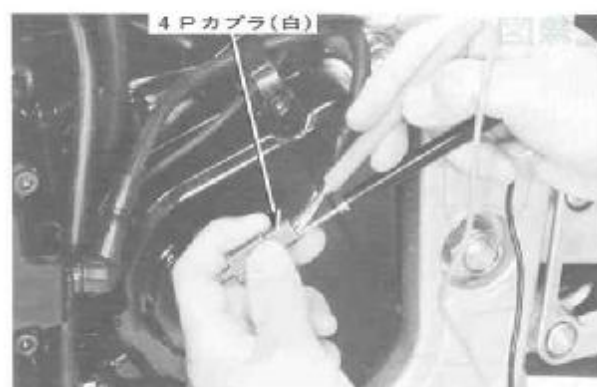
パルス ジェネレータ ワイヤの4 P カプラ(白)を外し、エンジン側のカプラのターミナル間(白/青と青、白/黄と黄)の抵抗値を測定する。

標準値: 315-385 Ω (20°C)

各端子とアース間の導通を点検する。導通がなければ正常。

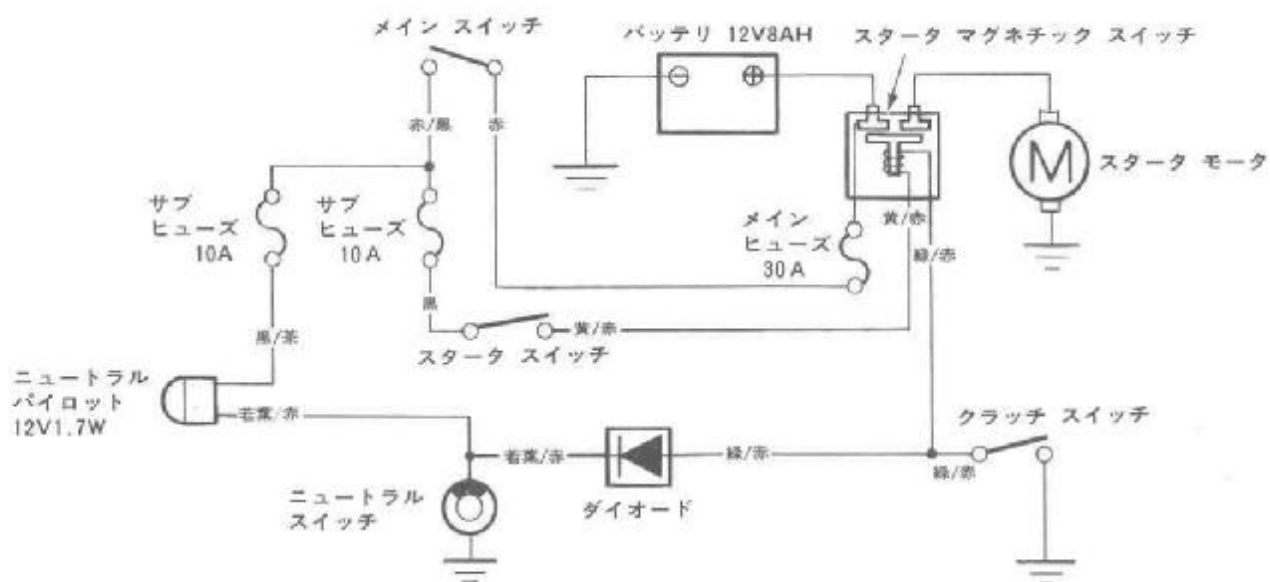
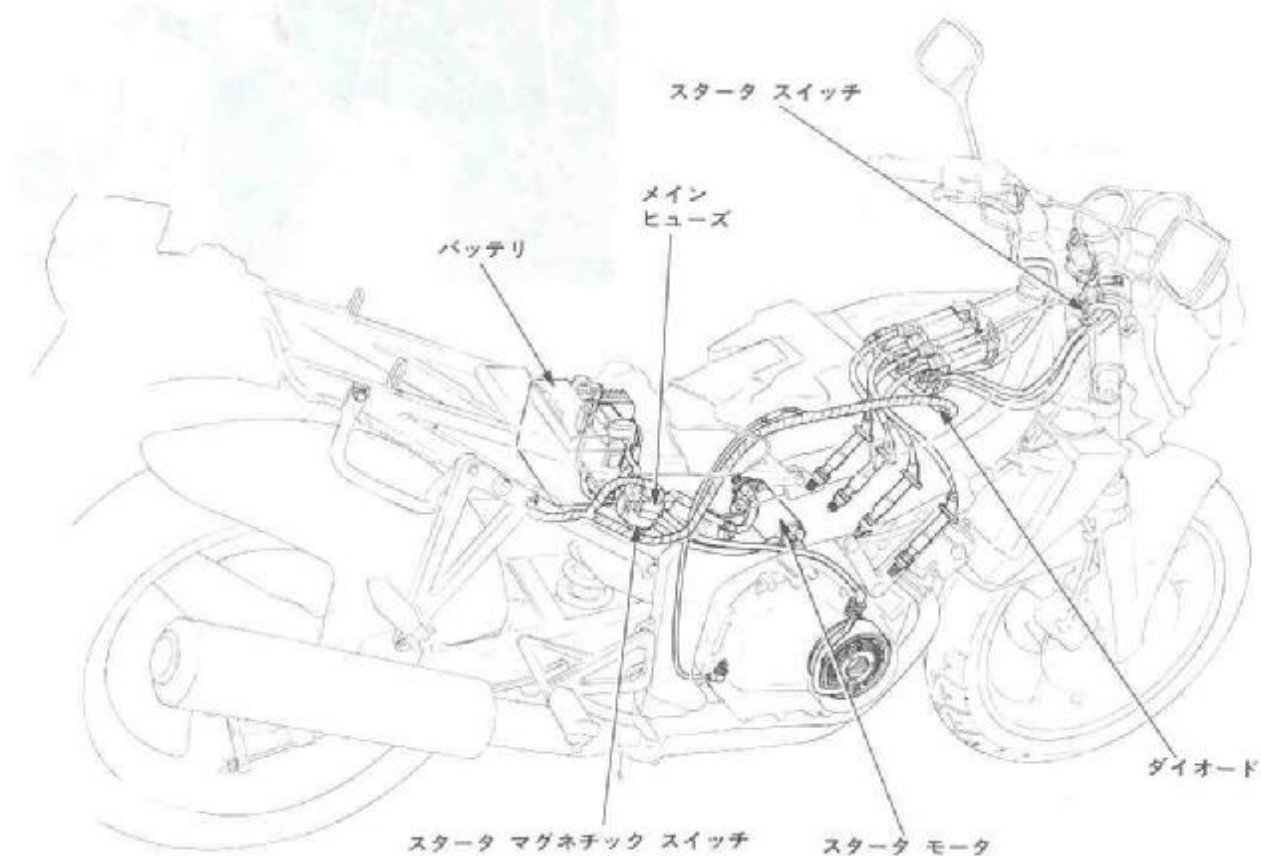


パルス ジェネレータ、パルス ロータの交換は19章を参照のこと。



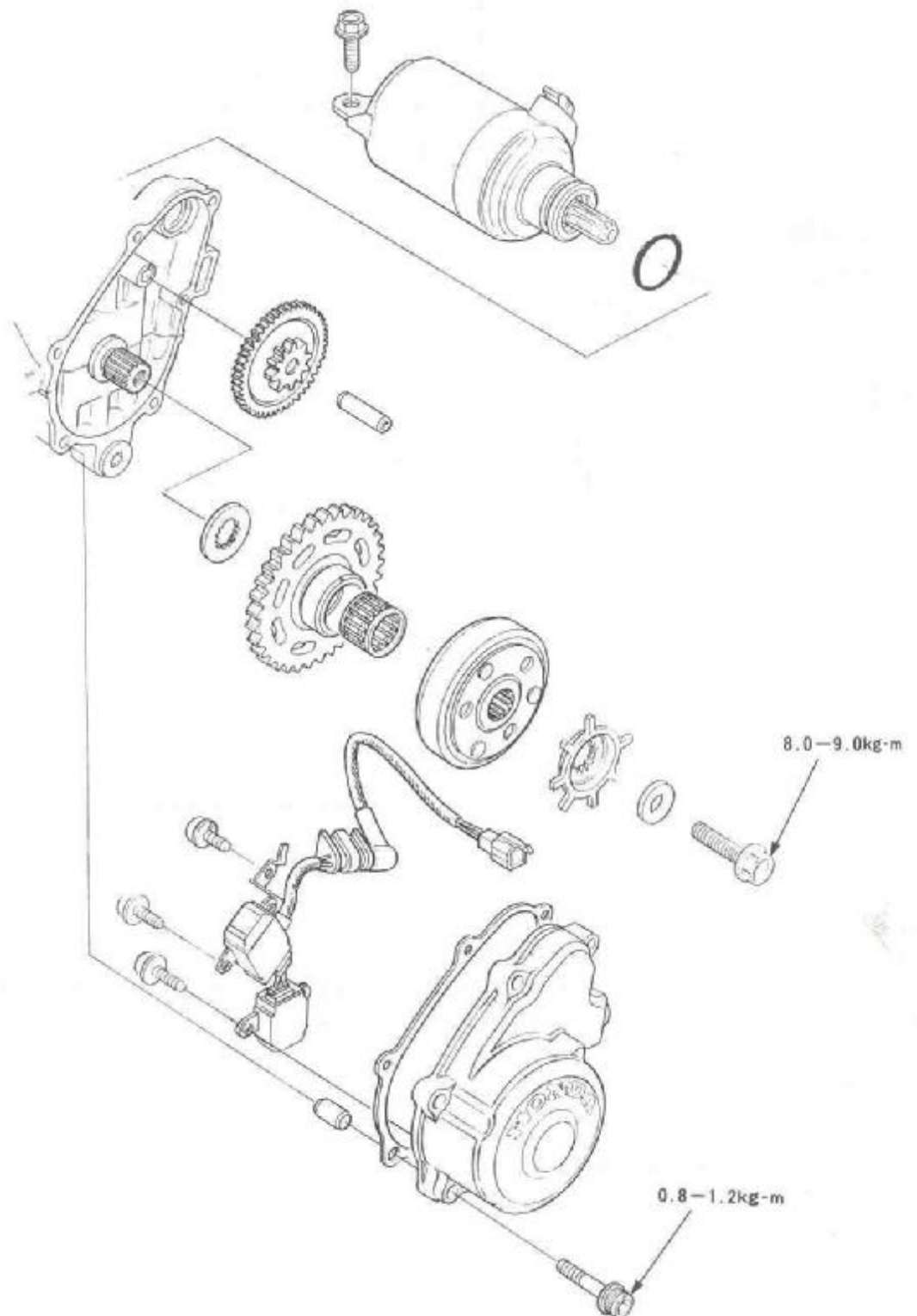
セルフ スタータ装置

配線図



19. セルフ スタータ装置

分解図



1

配線図.....	19-0	ダイオード.....	19-6
分解図.....	19-1	L.クランク ケース	
整備情報.....	19-2	カバーの取外し.....	19-7
故障診断.....	19-2	スタータ クラッチ	19-8
スタータ モータ	19-3	L.クランク ケース	
マグネチック スイッチ	19-6	カバーの取付け.....	19-11

整備情報

作業上の注意

- ・スタータ モータはエンジン搭載状態で取外せる。
- ・パルス ジェネレータの故障診断 (⇒18章)

整備基準

項目	基準	標準値	使用限度
スタータ モータ	ブラシ スプリング張力	630-850g	—
	ブラシ長	11.00-11.05mm	4.5mm

締付けトルク

スタータ クラッチ	8.0-9.0kg-m
L.クランク ケース カバー	0.8-1.2kg-m
スタータ モータ ターミナル ケーブル	0.8-1.2kg-m

故障診断

スタータが回らない

- ・バッテリー充電不足
- ・メイン スイッチ不良
- ・スタータ スイッチ不良
- ・ニュートラル スイッチ不良
- ・スタータ マグネチック スイッチ不良
- ・ワイヤ ハーネス、カブラ、コネクタの接触不良または断線
- ・クラッチ ダイオード不良
- ・クラッチ スイッチ不良
- ・ヒューズが切れている (サブ ヒューズを点検し、メイン ヒューズを点検する)

スタータ モータは回るがエンジンが回らない

- ・スタータ クラッチの不良
- ・スタータ ドライブ ギヤの不良
- ・スタータ ドリブン ギヤの不良

スタータ モータの力が弱い

- ・バッテリー充電不足
- ・回路の抵抗が大きすぎる
- ・モータ異物噛込み

スタータ モータ、エンジンは回るが始動しない

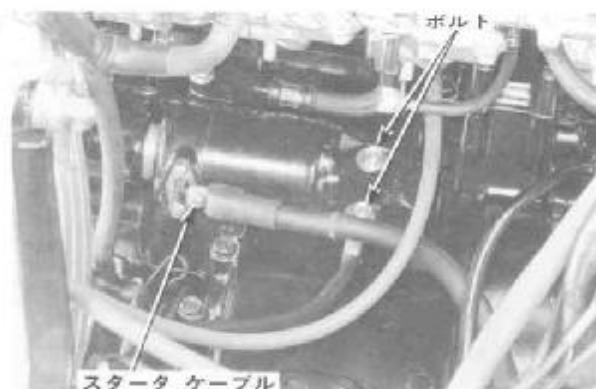
- ・点火系統不良 (⇒18章)
- ・エンジン不良

スタータ モータ

取外し

- * スタータ モータを取外す前に、バッテリーの⊖ターミナルを外すこと。

シート、サイド カバーを取外す。
 フューエル タンクを取外す。(⇒4-3)
 エア クリーナ ケースを外す。(⇒4-6)
 ビスを外し、スタータ ケーブルをモータから外す。
 2本の取付けボルトを取外す。
 スタータ モータを取外す。



分解

モータ ケースの取付けビスを外す。
 ケース カバーを取外す。
 ケースからコンミュータを取外す。

- * シムの位置、枚数を確認しておく。



ブラシの点検

ブラシの長さ、スプリングの張力を点検する。

使用限度:

ブラシ長 : 4.5mm以下交換



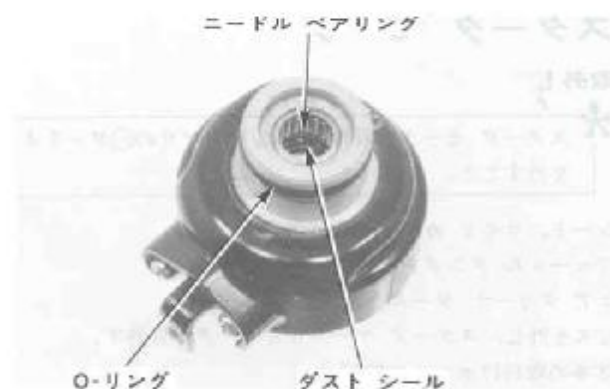
ターミナル端子とブラシの間の導通を点検する。



セルフ スタータ装置

ニードル ベ어링 ダスト、シール、O-リング の点検

ニードル ベ어링に摩耗、損傷、がたがないか点検する。
ダスト シールのへたりを点検し、うすくグリースを塗布する。
O-リングのへたりを点検する。



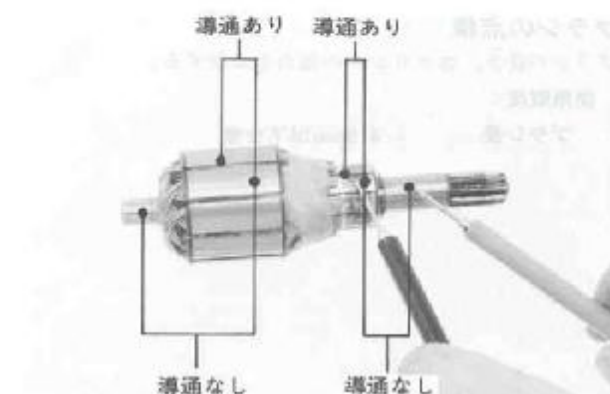
コンミュテータ(鉄心)の点検

鉄心の変色を点検する。
2つ以上の鉄心が変色している場合は、コイルがショートして
いるので交換する。

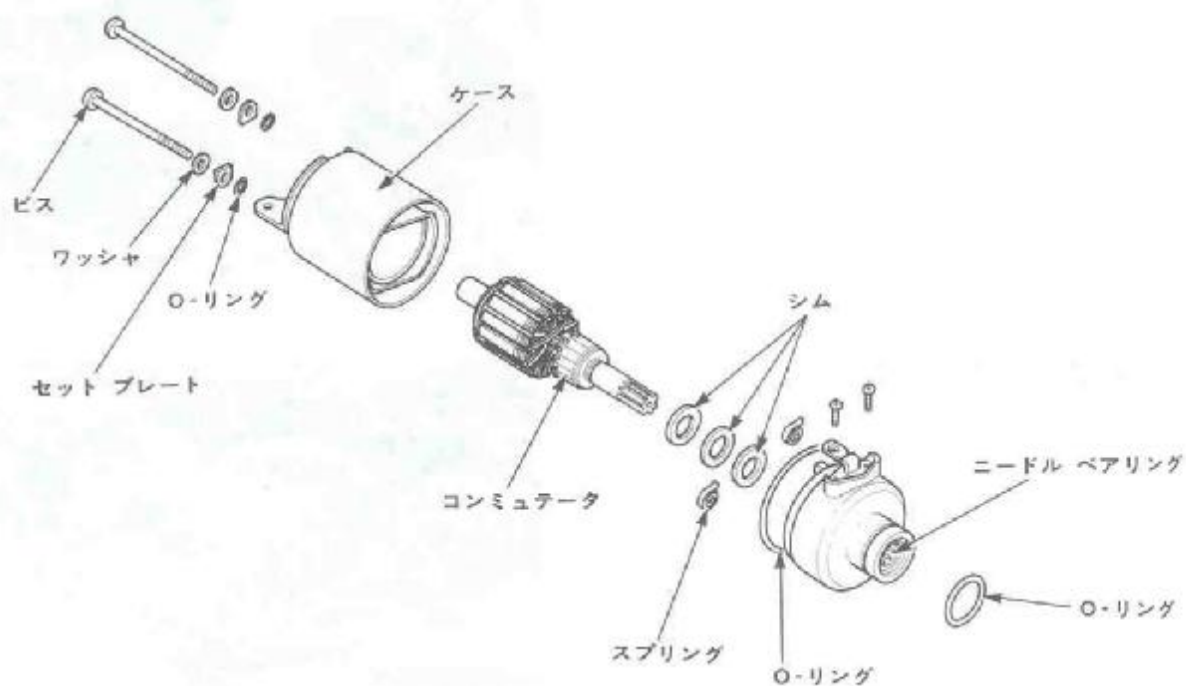


コンミュテータ間、コンミュテータとシャフト間の導通を点検
する。

コンミュテータ間に導通があれば正常。コンミュテータとシャ
フト間に導通がなければ正常である。



組立て



O-リングのへたりを点検する。
 ロック ワッシャをカバーの切欠きに正しく入れ、シムを取外し
 の時確認した順番にセットする。
 ブラシをセットし、コミュテータをスタータ モータ カバー
 に取付ける。
 カバーの切欠きとケースのポンチ マークを合わせ、モータ ケ
 ースを取付ける。



ビスにワッシャ、セット プレート、O-リングを組付け、ビス
 を締付ける。



セルフ スタータ装置

取付け

スタータ モータをクランクケースに取付け、ボルトを締付ける。



※ バッテリのアース ケーブルを必ず共締めすること。

ターミナルにケーブルを接続し、ビスを締付ける。

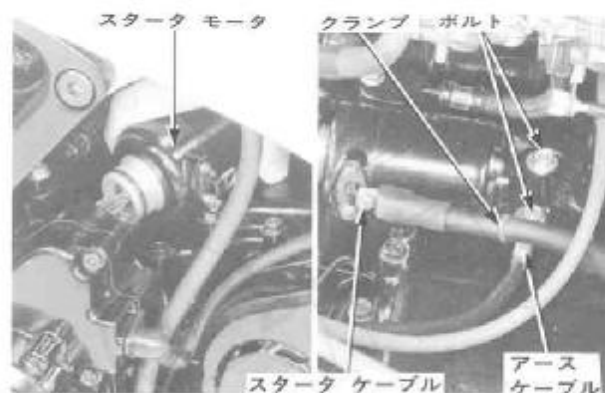
締付けトルク：0.8-1.2kg・m

スタータ ケーブルをクランプする。

エア クリーナ ケースを取付ける。

フューエル タンクを取付ける。(⇒4-3)

サイド カバー、シートを取付ける。



マグネチック スイッチ

点検

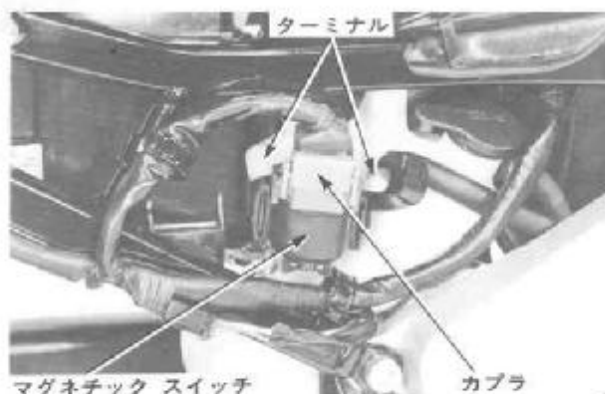
イグニッション スイッチを“ON”にして、スタータ ボタンを押した時“カチ”と音がしてスタータ モータが回ればマグネチック スイッチは正常である。

取外し

カブラをマグネチック スイッチから外す。

バッテリー⊖ターミナルからケーブルを外す。

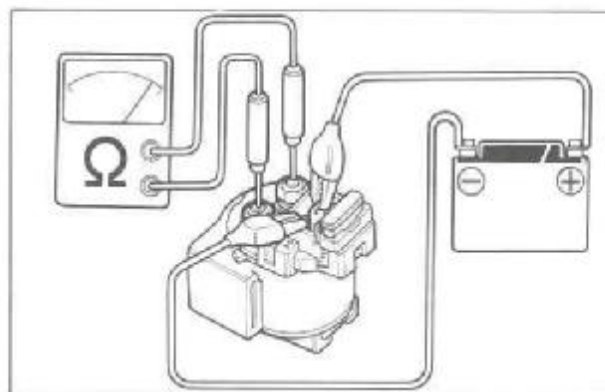
マグネチック スイッチを手前に引出し、ターミナルからコードを外す。



導通点検

マグネチック スイッチのターミナルにテストを接続する。

バッテリー電圧を図のカブラ端子間にかけたときにターミナル間に導通があれば正常である。



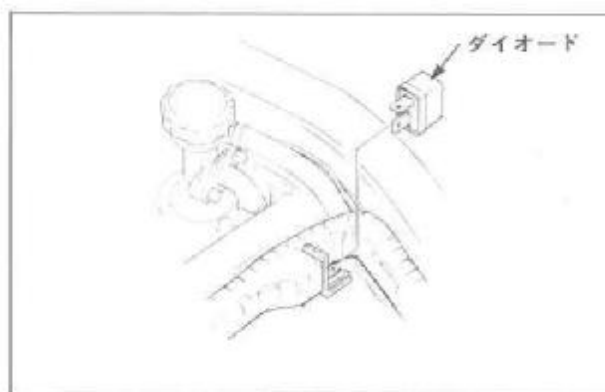
取付け

取付けは取外しの逆手順で行なう。

ダイオード

取外し

フューエル タンクを外し、ワイヤ ハーネスについているダイオードを取外す。



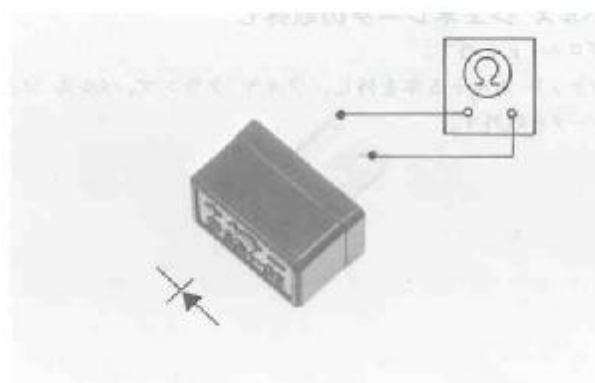
点検

抵抗計で導通を点検する。

通常の方向に導通があり、逆方向に導通がなければ正常である。

取付け

取付けは取外しの逆手順で行う。



L. クランクケース カバーの取外し

エンジン オイルを抜く (→ 2-17)

シートを外す。

L. サイド カバーを取外す。

パルス ジェネレータ 4P カブラの接続を外す。



ボルトを外し、L. クランクケース カバーを取外す。



ガスケット、ノック ピンを取外す。

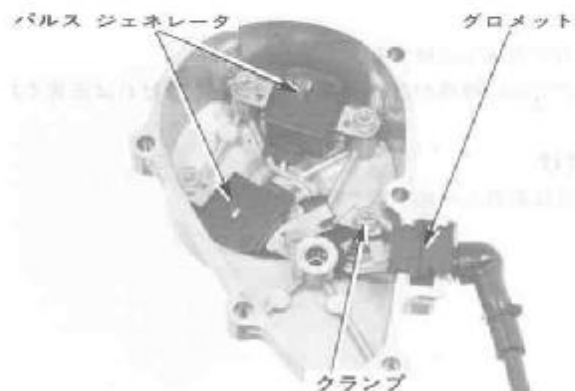


セルフ スタータ装置

パルス ジェネレータの取外し

グロメットを外す。

ソケット ボルト 5 本を外し、ワイヤ クランプ、パルス ジェネレータを取外す。



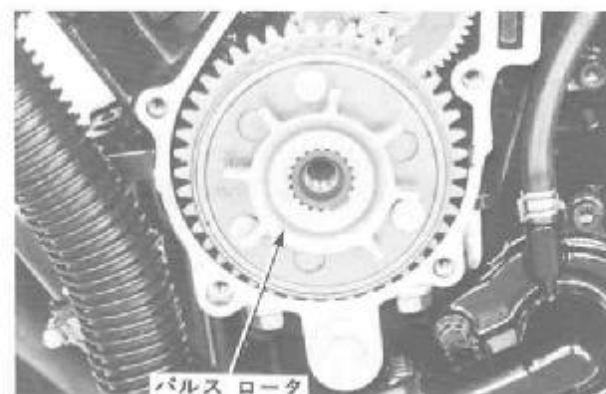
スタータ クラッチ

取外し

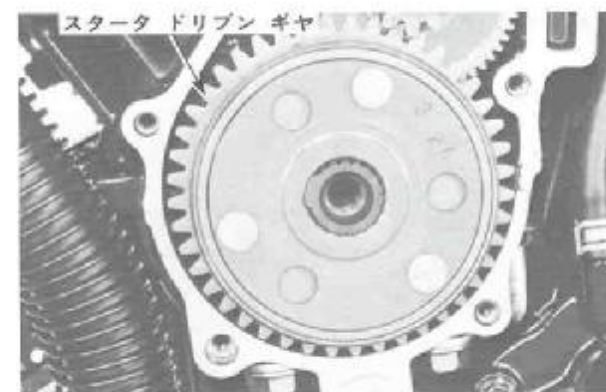
スタータ クラッチ取付けボルトを取外す。



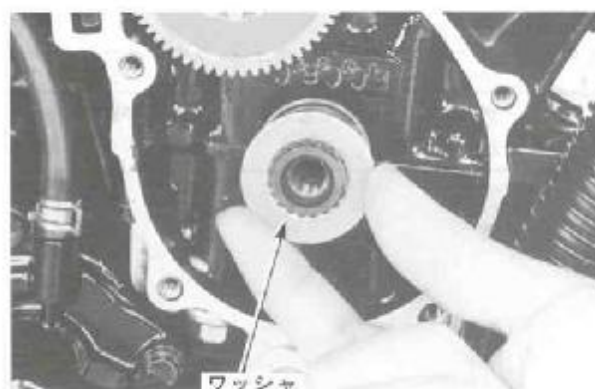
パルス ロータを取外す。



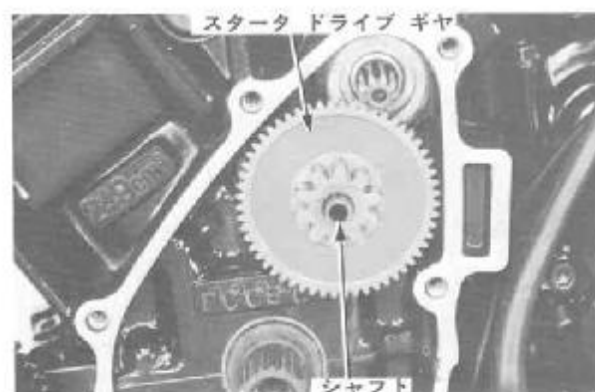
スタータ ドリブン ギヤを Assy で取外す。



ワッシャを取外す。



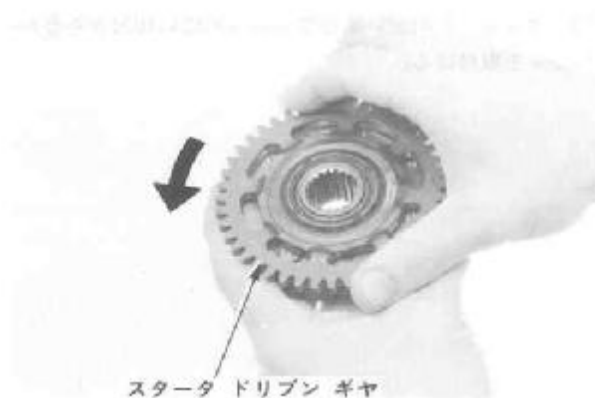
スタータ ドライブ ギヤ、シャフトを取外す。



分解/点検

スタータ ドライブ ギヤが矢印の方向(反時計方向)にのみ回転することを確認する。

スタータ ドライブ ギヤをワンウェイ クラッチから取外す。



スタータ ドライブ ギヤの摩耗、損傷を点検する。



セルフ スタータ装置

組立て

スタータ ドリブン ギヤをワンウェイ クラッチに取付ける。



スタータ ドリブン ギヤを矢印の方向（反時計方向）に回しながら組付ける。

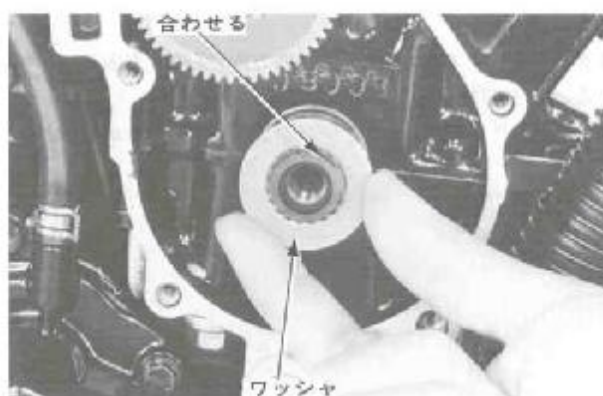


取付け

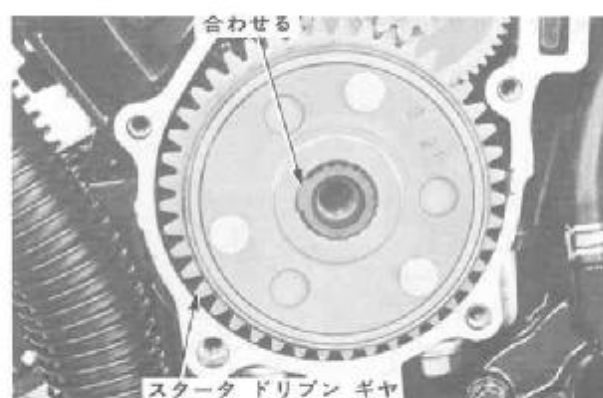
スタータ ドライブ ギヤ、シャフトを取付ける。



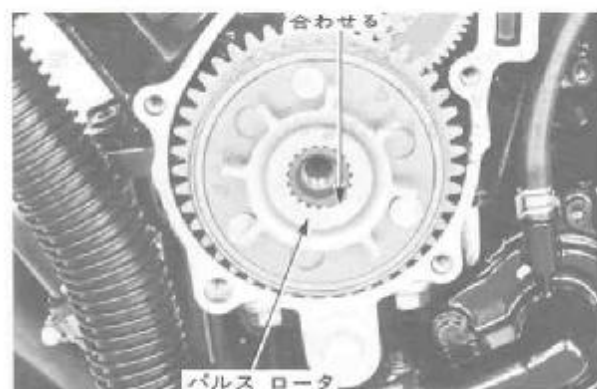
クランクシャフトの広い歯とワッシャの広い切欠きを合わせ、ワッシャを取付ける。



クランクシャフトの広い歯とワンウェイ クラッチ の広い切欠きを合わせ、スタータ ドリブン ギヤを取付ける。



クランクシャフトの広い歯とパルス ロータ の広い切欠きを合わせ、パルス ロータを取付ける。



スタータ クラッチ取付けボルトを取付け、規定トルクで締付ける。

締付けトルク：8.0-9.0kg・m



L. クランクケース カバーの取付け

パルス ジェネレータの取付け

パルス ジェネレータ 1、2 を正しくセットする。
パルス ジェネレータ ワイヤ クランプを取付ける。
ソケット ボルト 5 本を締付ける。



- ・ビスのネジ部にネジ ロック剤を塗布すること。
- ・ワイヤをたるませないようにセットすること。

グロメットを正しく組付ける。



スタータ クラッチ カバーの取付け

新品のガスケット、ノック ピンを取付ける。

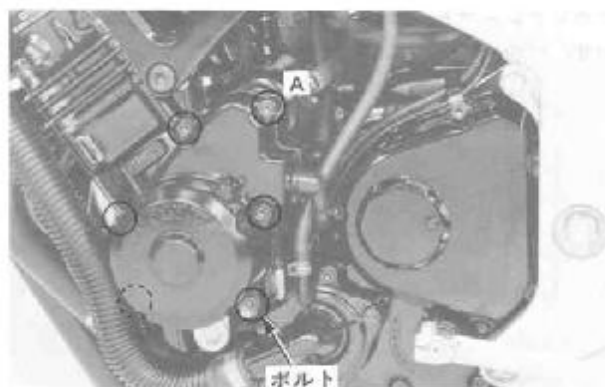


セルフ スタータ装置

L. クランクケース カバーを取付ける。

Aのボルトのみにネジ部にネジ ロック剤を塗布して、他の取付けボルトと共に締付ける。

締付けトルク：0.8-1.2kg-m



パルス ジェネレータ ワイヤを正しく通し、スパーク ユニットの4 P カブラと接続する。(⇒1-22)

L. サイド カバー、シートを取付ける。

エンジン オイルを注入する。(⇒2-17)



20. ライト, メータ, スイッチ

整備情報.....	20-1	水温計.....	20-8
故障診断.....	20-1	タコメータ.....	20-8
レンズ交換.....	20-2	クーリング ファン スイッチ.....	20-8
メータ.....	20-3	ニュートラル スイッチ.....	20-9
メイン スイッチ	20-5	ブレーキ ライト スイッチ.....	20-9
ハンドル スイッチ.....	20-6	クラッチ スイッチ.....	20-10
オイル プレッシュャ スイッチ.....	20-7	ホーン.....	20-10

整備情報

作業上の注意

- ・各リード線は同じ色どうし配線すること。異なった色のリード線には必ずどちらかの色に合わせて、コネクタの近くに色チユーブがつけてある。配線を外す前にリード線の色に注意する。カプラは同じ色のカプラを接続する。
- ・スイッチの導通テストは、車に取付けたままできる。

整備基準

項 目	標 準
ヘッドライト バルブ	12V 60/55W
フロント ウインカ バルブ	12V 23/ 8 W
リヤ ウインカ バルブ	12V 23W
ストップ/テール ライト バルブ	12V 23/ 8 W
パイロット ランプ類 (速度警告灯を除く)	12V 1.7W × 5
速度警告灯ランプ	12V 3 W
タコ メータ, 水温計照明ランプ	12V 3.4W × 2
スピード メータ照明ランプ	12V 3.4W, 12V 3 W
メイン ヒューズ	30 A
ウインカ, ブレーキ ライト, ホーン, パッシング スイッチ サブ ヒューズ	15 A
サブ ヒューズ (ウインカ, ブレーキ ライト, ホーン, パッシング スイッチのサブ ヒューズを除く)	10 A × 6

締付けトルク

イグニッション スイッチ	2.5-3.0kg-m	テール ライト	0.8-1.2kg-m
ヘッドライト	0.3-0.5kg-m	フロント ウインカ	0.35-0.50kg-m
メータ	0.8-1.2kg-m	クーリング ファン スイッチ	2.4-3.2kg-m

故障診断

ライトが点灯しない

- ・バルブ切れ
- ・スイッチの不良
- ・ワイヤの断線
- ・ヒューズ切れ
(メータ ケース下のサブ ヒューズを点検し、メイン ヒューズを点検する)
- ・バッテリーの放電
- ・配線の不良

ライトが暗い

- ・バッテリーの放電
- ・バルブの不良
- ヘッドライトのHi-Loの切りかえができない
- ・バルブの不良
- ・ディマ スイッチの不良
- ・配線の不良

ライト, メータ, スイッチ

レンズ交換

ヘッドライト

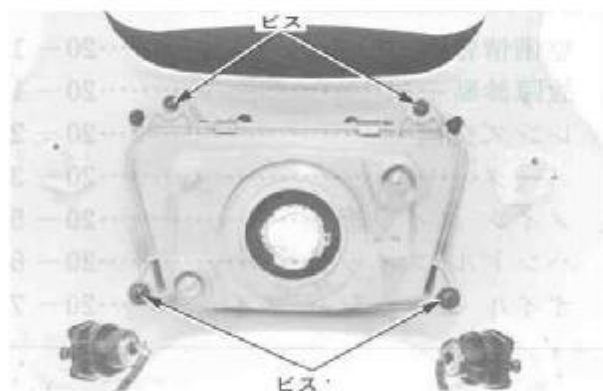
フェアリングを取外す。(→13-4)

ヘッドライトのバルブを取外す。



バルブのガラス面を素手または汚れた手袋などでさわると性能を損うので注意すること。

ビス4本を外し、ヘッドライト ケースをフェアリングから取外す。



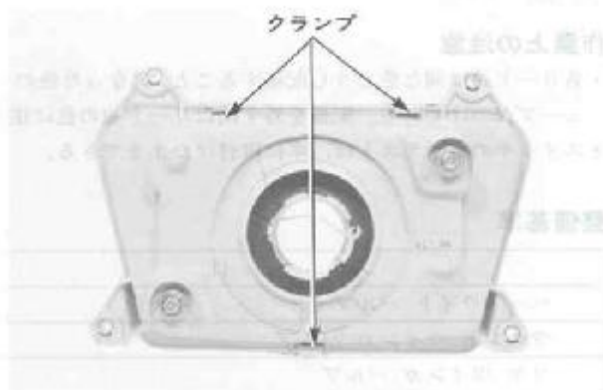
レンズ取付けクランプを外し、ヘッドライト レンズを取外す。

取付けは取外しの逆手順で行う。

締付けトルク:

ヘッドライト取付けビス: 0.3-0.5kg-m

ダスト カバーはTOPマークを上に向けて組付けること。



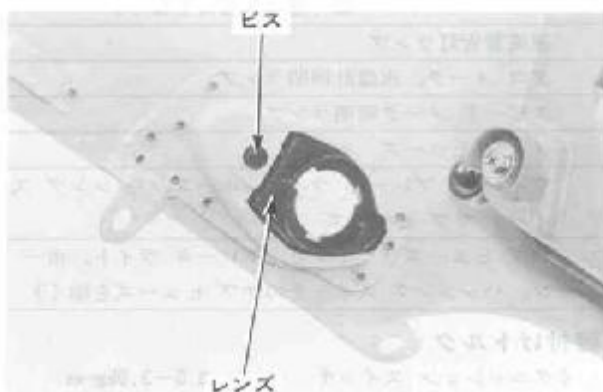
フロント ウインカ

フェアリングを取外す。(→13-4)

ウインカ レンズ取付けビスを外し、レンズを取外す。

取付けは取外しの逆手順で行う。

締付けトルク: 0.35-0.50kg-m



テールライト

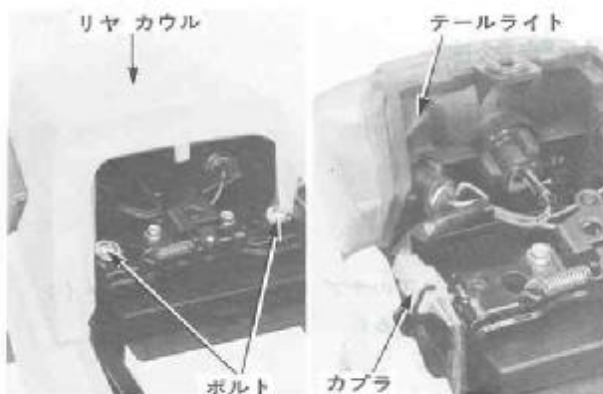
ビス2本を外し、リヤ カウルを取外す。

テールライト カブラを外す。

リヤ フェンダAの下側のナット2個を外し、テールライトを外す。

取付けは取外しの逆手順で行う。

締付けトルク: 0.8-1.2kg-m



メータ

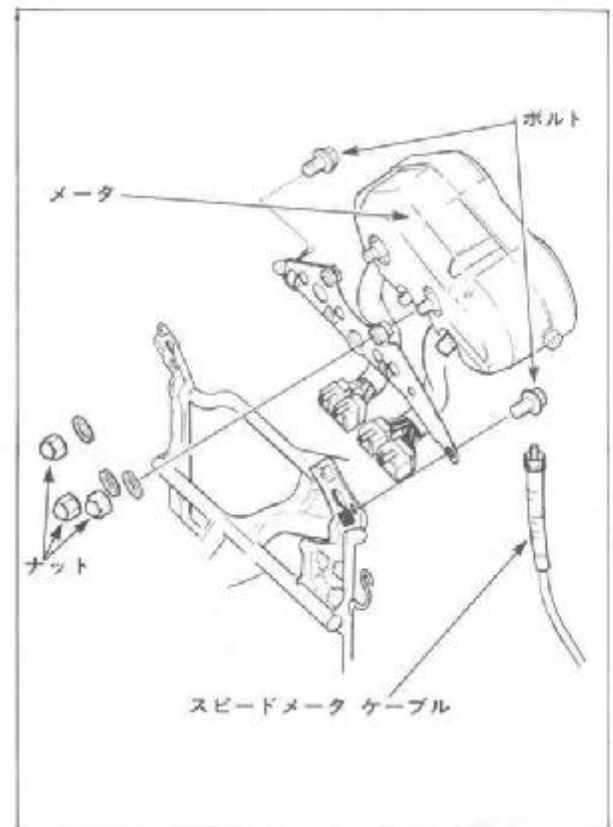
取外し

メータ スティ ボルトを外す。

スピードメータ ケーブルを取外す。

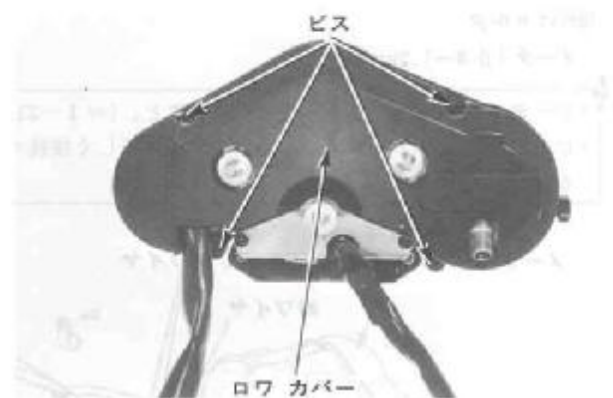
メータ カブラを外す。

ワイヤ ハーネスをクランプから外し、メータを取外す。

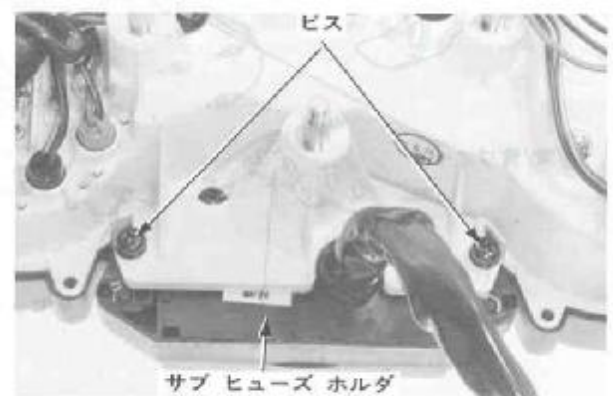


分解

ビス 4 本を外し、メータ ロワ カバーを取外す。

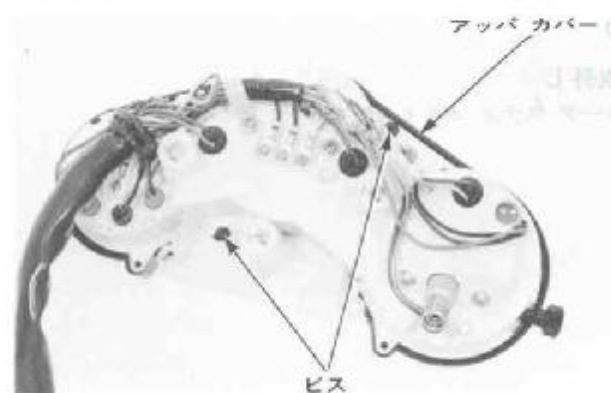


ビス 2 本を外し、サブ ヒューズ ホルダを取外す。



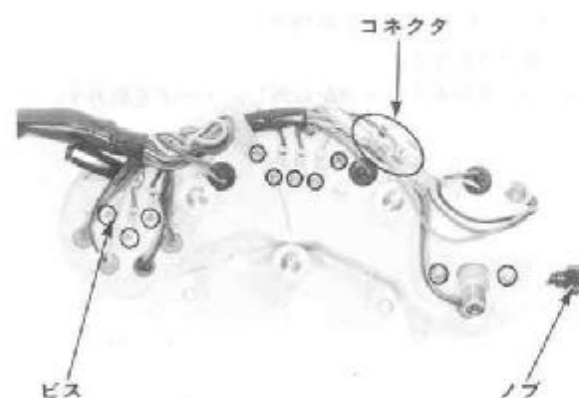
ライト、メータ、スイッチ

ビス2本を外し、メータ アップ カバーを取外す。



コネクタ、バルブ ソケット、トリップ メータ リセット ノブ、各メータ取付けビスを外して、メータを分解する。

- * ビスを外す前に、メータ ワイヤと共締めビスは、共締めするワイヤの色を確認しておくこと。



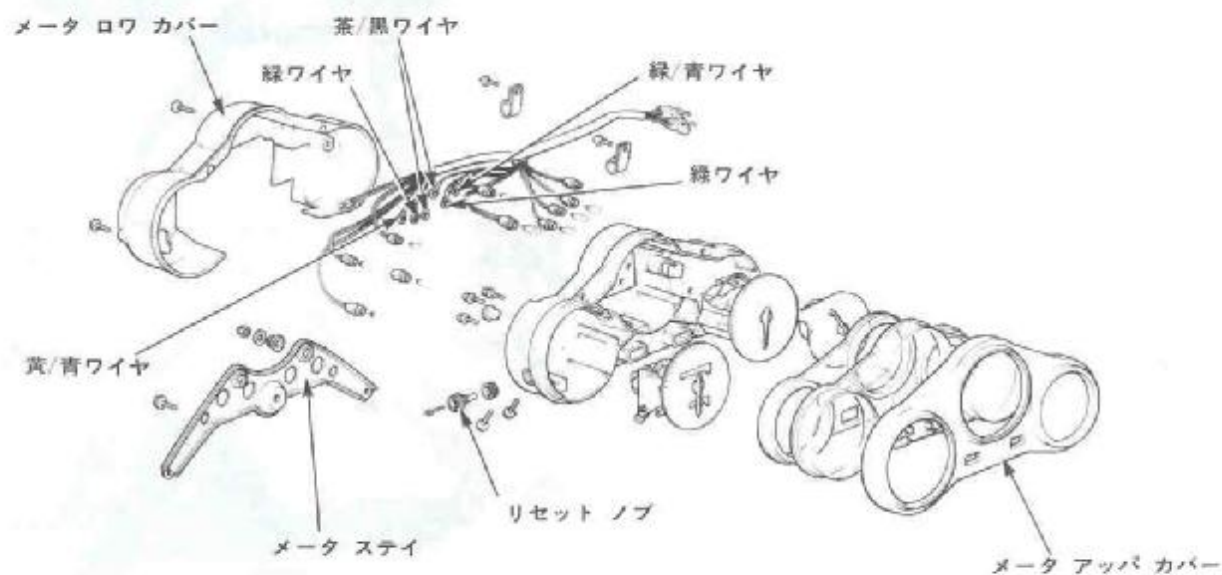
組立て/取付け

組立て/取付けは、取外し/分解の逆手順で行う。

締付けトルク：

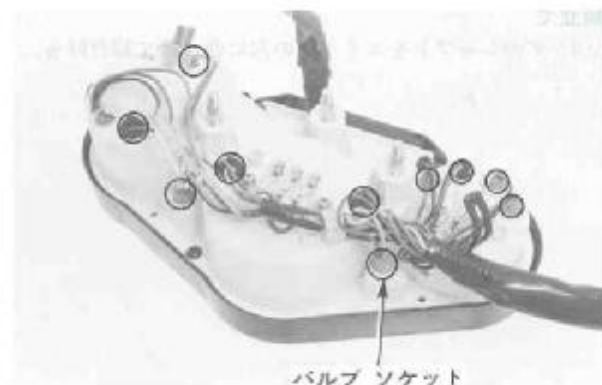
メータ：0.8-1.2kg-m

- * メータ ワイヤ ハーネスを正しく通すこと。(→1-21)
- ・ ビスと共締めのワイヤは、各ターミナルに正しく接続すること。



バルブ交換

メータをステーから外し、ロワ カバーを取外す。(⇒20-3)
バルブ ソケットを取外し、バルブを交換する。



メイン スイッチ

点検

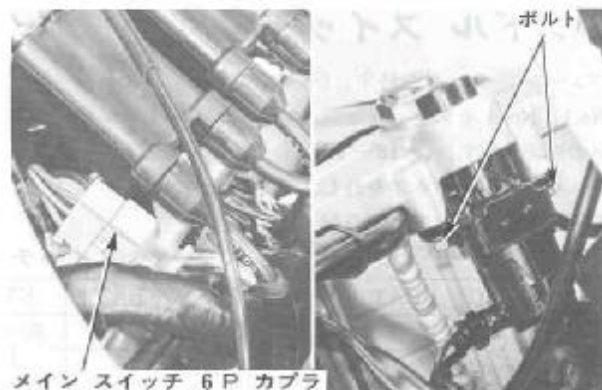
フューエル タンクを外し、メイン スイッチのカブラを外す。
○—○間で導通があれば良好である。

	BAT 1	IG	FAN	TL1	TL2	PA
	赤	赤/黒	青/橙	茶/白	茶	黄/黒
ON	○	○	○	○	○	
OFF						
P.LOCK	○					○
LOCK						



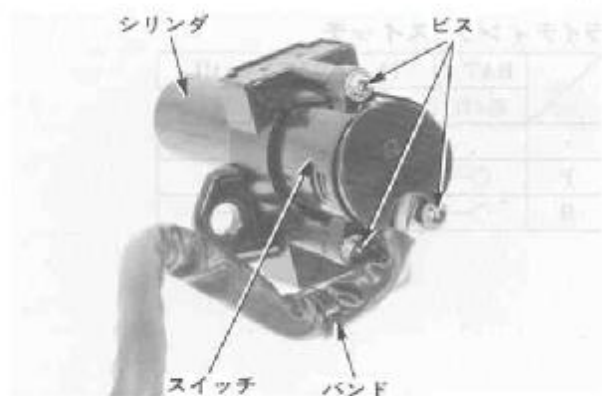
取外し

フューエル タンクを外し、メイン スイッチ 6 P カブラを外す。
メイン スイッチ取付けボルト 2 本を外し、メイン スイッチを取外す。



分解

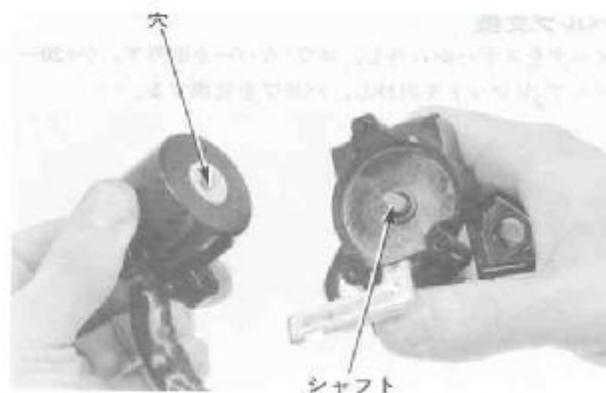
バンドを切り、ビス 3 本を外し、スイッチをスイッチ シリンダから取外す。



ライト, メータ, スイッチ

組立て

シリンダのシャフトをスイッチの穴に合わせて組付ける。



ビス3本を組付け、バンドでクランプする。



ワイヤがたるまぬように確実にクランプすること。

バンドのあまりを切取る。

組立て後、スイッチの導通を点検する。(⇒20-5)



取付け

取付けは、取外しの逆手順で行なう。

締め付けトルク:

イグニッション スイッチ取付けボルト: 2.5-3.0kg-m



取付け後、スイッチの作動を確認する。

ハンドル スイッチ

フューエル タンクを外す。(⇒4-3)

No.1, No.4 イグニッション コイルの取付けボルト, ターミナルの接続を外す。(⇒18-4)

各スイッチのハーネスを外し、カブラを外す。

○-○間で導通があれば良好。

キル スイッチ

	IG	BAT 2
	黒/白	黒
OFF		
RUN	○	○

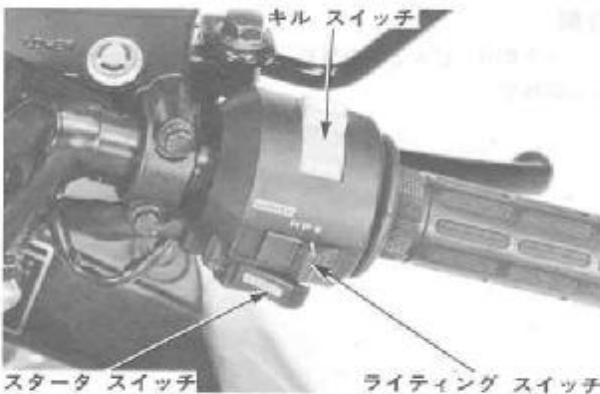
スタータ スイッチ

	BAT 2	ST
	黒	黄/赤
FREE		
PUSH	○	○



ライティング スイッチ

	BAT 4	TL	BAT 5	HL
	茶/青	茶/白	黒/赤	青/白
*				
P	○	○		
H	○	○	○	○



パッシング スイッチ

	BAT 3	Hi
	白/緑	青
FREE		
PUSH	○	○

ホーン スイッチ

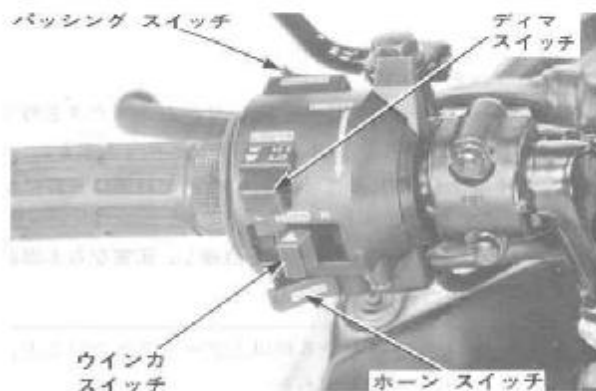
	BAT 3	Ho
	白/緑	若葉
FREE		
PUSH	○	○

ディマ スイッチ

	HL	Lo	Hi
	青/白	白	青
Lo	○	○	
(N)	○	○	○
Hi	○		○

ウインカ スイッチ

	W	R	L	TL1	PR	PL
	灰	空	橙	茶	空/白	橙/白
R	○	○		○		○
N				○	○	○
L	○		○	○	○	



オイル プレッシャ スイッチ

メイン スイッチをONにしてインジケータ パネルの油圧警告灯が点灯するか確認する。



点灯しない場合は、オイル プレッシャ スイッチ ワイヤの接続を外してワイヤをアースさせる。

メイン スイッチをONにして、油圧警告灯が点灯するか確認する。

点灯しない場合は警告灯のバルブ切れ、およびワイヤ ハーネスの断線、サブ ヒューズ切れを点検する。

エンジンを始動して、油圧警告灯が消灯している事を確認する。点灯している場合は、油圧を測定する。(→ 3-4)

油圧が正常な場合はオイル プレッシャ スイッチを新品と交換する。(→ 3-4)



水温計

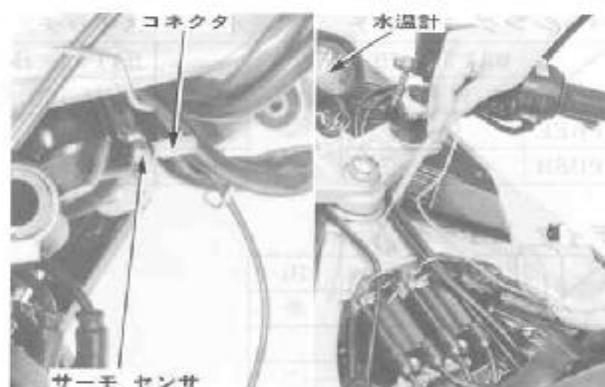
サイド カウルを取外す。

サーモスタット ケースのサーモ センサからコネクタを外す。
ジャンパ ワイヤを使用してコネクタ端子をアースする。
メイン スイッチをONにして水温計の指針がH側に一杯に振れることを確認する。

振れない場合は、ワイヤ ハーネスを点検し、正常なら水温計を交換する。(⇒20-3)



サーモ センサ ワイヤを5秒以上アースさせないこと。
水温計が故障することがある。

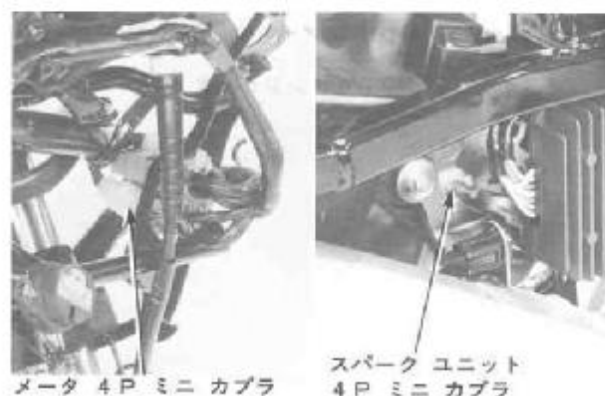
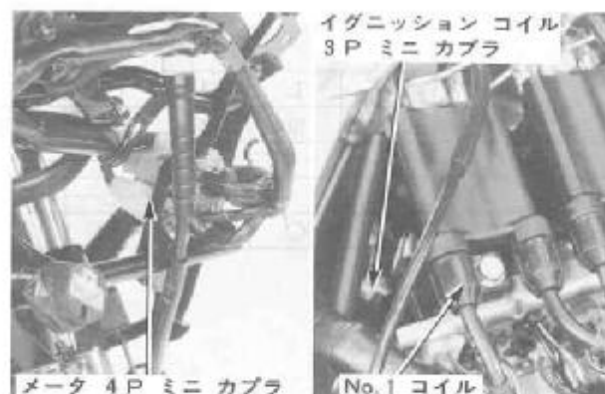


タコメータ

タコメータが正しく作動しない場合、以下の点検をする。
No.1コイルのスパーク プラタに火花が飛ぶか確認する。
飛ばない場合は点火系統を点検する。(⇒18-3)

火花が飛ぶ場合は、フューリング、フューエル タンクを外し、
メータの4Pミニ カブラ、イグニッション コイルの黄/青ワイヤ、
スパーク ユニットの4Pミニ カブラを外し、黄/青ワイヤ間の
導通を点検する。

導通があればタコメータを新品と交換し、再点検する。
導通がなければワイヤ ハーネスを交換する。



クーリング ファン スイッチ

クーリングファンはクーリングファン スイッチがラジエータ
液温を感知して作動する。

ラジエータ液温が98-102°Cに達するまでエンジンを回し、ファン
モータが作動するか点検する。

ラジエータ液温が93-97°Cに下がった時、ファン モータが停止
するか点検する。



ファン モータが作動しない場合は、クーリング ファン スイッチからコネクタを外し、ジャンパ ケーブルなどを使って、コネクタをボディ アースさせる。
メイン スイッチをONで、ファン モータが作動する場合はクーリング ファン スイッチが不良である。

ファン モータが作動しない場合は、コネクタの端子とボディアース間の電圧を測定する。

電圧がかかっていない場合は、下記を点検する。

- ・サブ ヒューズ切れ
- ・ターミナルのゆるみ、コネクタのゆるみ
- ・ワイヤ ハーネスの短絡、断線

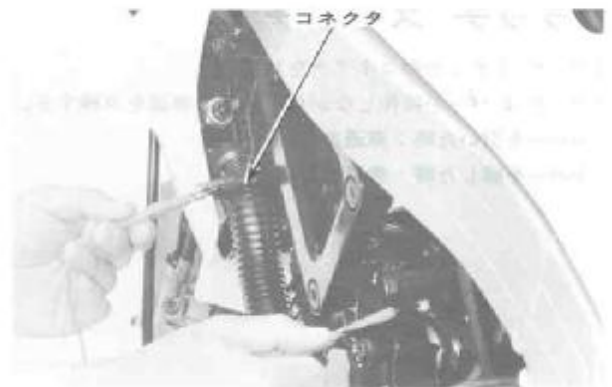
電圧がかかっている場合は、ファン モータの不良である。

ニュートラル スイッチ

フューエル タンクを外す。(⇒4-3)

ニュートラル スイッチ コネクタを外し、若葉/赤 ワイヤとアース間の導通を点検する。

トランсмисシヨンをニュートラルにした時のみ導通があれば正常である。



ブレーキ ライト スイッチ

フロント

ブレーキ ライト スイッチのコネクタを外す。

ブレーキ レバーを操作しながら端子間の導通を点検する。

- レバーを引いた時：導通あり
- レバーを離した時：導通なし



リヤ

R.サイド カバーを外し、リヤ ブレーキ ライト スイッチのカブラを外す。

ブレーキ ペダルを操作しながら端子間の導通を点検する。

- ペダルを押した時：導通あり
- ペダルを離した時：導通なし



ライト, メータ, スイッチ

クラッチ スイッチ

クラッチ スイッチのコネクタを外す。

クラッチ レバーを操作しながら端子間の導通を点検する。

レバーを引いた時：導通あり

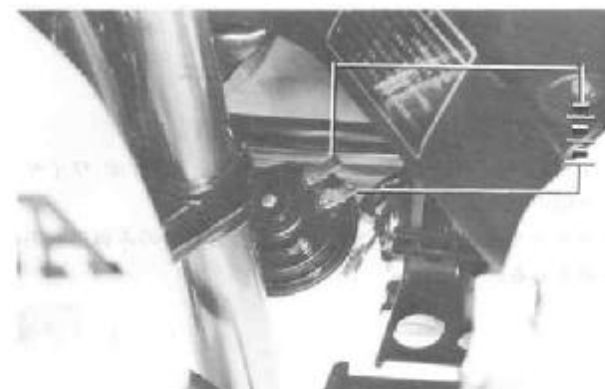
レバーを離した時：導通なし



ホーン

ホーンからワイヤを外す。

ホーンの端子に12Vバッテリーを直接接続し、鳴れば良好である。



CBR250R(H)

目 次

整備情報.....	21-2
点検, 調整.....	21-6
フューエル システム.....	21-12
冷却系統.....	21-13
エンジン脱着.....	21-13
シリンダ ヘッド, バルブ.....	21-13
シリンダ, ピストン, クランクシャフト.....	21-18
クラッチ.....	21-20
チェンジ カバーの取外し/取付け.....	21-21
フロント ホイール, サスペンション, ステアリング.....	21-21
リヤ ホイール, サスペンション.....	21-24
ブレーキ機構 (ディスク ブレーキ).....	21-31
シート カウル.....	21-41
サブ フレーム.....	21-43

CBR250R(H)追補

整備情報

諸元表

太線部分がCBR250FOURに対する変更点を示す。

車名	ホンダMC17	
長さ	2,000mm	
幅	0,680mm	
高さ	1,120mm	
軸距離	1,365mm	
原動機の型式	MC14E	
総排気量	0.249ℓ	
燃料の種類	ガソリン	
車両重量	前軸	78kg
	後軸	77kg
	計	155kg
乗車定員	2人	
車両総重量	前軸	98kg
	後軸	167kg
	計	265kg
タイヤ	前輪	100/80-17 52H
	後輪	130/70-17 62H
最低地上高	0.140m	
性能	制動停止距離 (初速km/h)	14.0m (50km/h)
	最小回転半径	2.7m
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	ルーフ式
	弁機構	DOHCギヤ駆動 吸気2, 排気2
	内径×行程	48.5×33.8mm
	圧縮比	11.0
	圧縮圧力	13.0kg/cm ² -400rpm
	最高出力	45PS/15,000rpm
	最大トルク	2.6kg-m/10,500rpm
	弁開閉時期	吸気 開き 18°BTDC (1mmリフト時)
		閉じ 34°ABDC (1mmリフト時)
動力機	排気	開き 36°BBDC (1mmリフト時)
		閉じ 11°ATDC (1mmリフト時)
	弁すきま	吸気 0.16mm (冷間)
		排気 0.23mm (冷間)
	無負荷回転速度	1,500rpm
	潤滑装置	潤滑方式 圧送兼沫併用式
		油ポンプ形式 トロコイド式
		油ろ過器形式 全流ろ過式、ろ網ろ紙併用式
		潤滑油容量 2.7ℓ
	冷却方式	水冷電動式

燃料装置	エアリーナ形式	ろ紙式
	燃料タンク容量	14.0ℓ
	キャブレター	型式 VG03
		ガス弁径 30mm
電気装置	点火装置	ベンチュリ径 27mm
		型式 フルトランス式・バッテリー点火
		点火時期 20°BTDC/1,500rpm
		点火プラグ NGK C8EH-9, C9EH-9 ND U24FE9, U27FE9
動力伝達装置	変速比	点火すきま 0.8-0.9mm
		蓄電池容量 12V 8AH
		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
変速装置	変速比	機関から変速機までの減速比 2.966
		形式 常時噛合式
		一速 2.733
		二速 2.000
減速機	第一減速機	三速 1.590
		四速 1.333
		五速 1.153
		六速 1.035
走行装置	前車輪	歯車形式 チェン
		減速比 3.142
		キヤスタ度 26°00'
		トレール 97mm
空気圧	タイヤの空気圧	前輪 2.00kg/cm ²
		後輪 2.50kg/cm ²
制動装置	制動装置形式	左側 34°
		右側 34°
		前輪 油圧式ディスク
		後輪 油圧式ディスク
懸架方式	懸架方式	前輪 テレスコピック式
		後輪 スイングアーム式
フレーム	フレーム形式	ダイヤモンド
		フレームNo MC17-1000001~
		エンジンNo MC14E-1000001~

締付けトルク 変更部分のみを示す。

エンジン関係

締 付 け 箇 所	個数	ネジ径 (mm)	締付けトルク (kg-m)	備 考
クランクケース ボルト	10	10	2.1-2.4	オイル塗布
ギヤ トレーン ホルダ ボルト (8 mm)	2	8	1.8-2.2	
(7 mm)	2	7	2.2-2.5	
シリンダ ヘッド取付けボルト (7 mm)	5	7	2.2-2.5	
(8 mm)	1	8	2.4-2.7	
(7 mm: 外側の4本)	4	7	1.7-2.1	

フレーム関係

締 付 け 箇 所	個数	ネジ径 (mm)	締付けトルク (kg-m)	備 考
ブレーキ ディスク ボルト	15	8	3.7-4.3	オイル塗布
クッション アーム ピボット ピンチ ボルト、ナット	1	8	2.0-3.0	
ハンガ ピン	5	10	1.5-2.0	
ハンガ ピン プラグ	5	10	0.2-0.3	
ブレーキ ホース取付けボルト	6	10	2.5-3.5	
リヤ マスタ シリンダ ボルト	2	6	1.0-1.4	
リヤ キャリバ取付けボルト	1	8	2.0-2.5	
ブリーダ バルブ	3	7	0.4-0.7	
フューエル タンク取付ボルト (8 mm)	1	8	1.8-2.5	
(6 mm)	1	6		
フェアリング	10	6	0.7-1.1	
フェアリング インサイド カバー	5	6	0.6-1.0	
ドリブン スプロケット	6	8	3.4-3.8	

専用工具 変更部分のみを示す。

新設専用工具

工 具 名 称	工具番号	使 用 箇 所
バルブ ガイド ドライバ (3.5mm)	07HMD-KT70100	バルブ ガイド交換
バルブ ガイド リーマ (3.5mm)	07HMH-KT70100	バルブ ガイド清掃、仕上げ

既設専用工具

ベアリング リムーバ	07936-3710300	サスペンション リンケージのニードル ベアリング (クッション アームのリヤ フォークとのピボット ベアリングは除く)、メインシャフト L.ベアリング取 外し
リムーバ ハンドル	07936-3710100	
リムーバ スライディング ウェイト	07741-0010201	
ベアリング リムーバ (15mm)	07936-KC10000	リヤ フォーク R.ピボット ベアリング、クッ ショ ン アームのリヤ フォークとのピボット ベアリング取 外し
リムーバ Assy (15mm)	07936-KC10500	
リムーバ シャフト (15mm)	07936-KC10100	
リムーバ ヘッド (15mm)	07936-KC10200	
リムーバ スライディング ウェイト	07741-0010201	
ベアリング ドライバ アタッチメント	07GMD-KV30100	リヤ フォーク L.ピボット ベアリング取付け
ドライバ アタッチメント (28×30mm)	07946-1870100	クラッチ リフト ブレード ベアリング打込み
	07946-1870100	リヤ フォーク L.ピボット ベアリング取外し
ドライバ ハンドル	07949-3710001	リヤ フォーク L.ピボット ベアリング取外し

CBR250R(H) 追補

共通工具

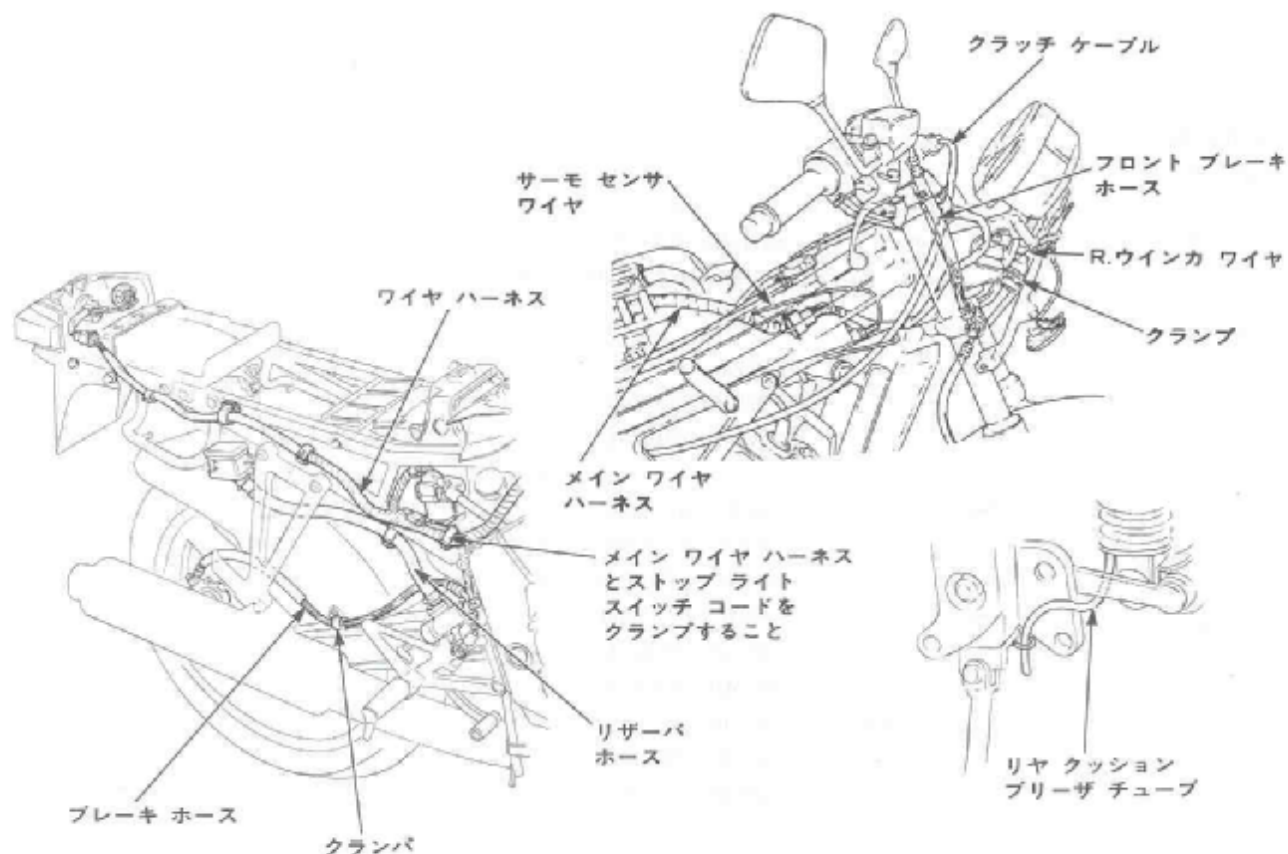
工 具 名 称	工具番号	使 用 箇 所
パイロット (15mm)	07746-0040300	フロント ホイール ベアリング, リヤ フォーク R. ピボット ベアリング, クッション アームのリヤ フォークとのピボット ベアリング打込み
パイロット (17mm)	07746-0040400	リヤ ホイール, サスペンション リンケージ (クッション アームのリヤ フォークとのピボット ベアリングは除く), ドリブ スプロケット, メインシャフト L.ベアリング打込み
パイロット (12mm)	07746-0040200	クラッチ リフト プレート ベアリング打込み
リヤ クッション コンプレッサ または, ショック アブソーバ コンプレッサ -コンプレッサ スクリュー Assy	07959-3290001 07GME-0010000 07GME-0010100	リヤ クッション分解/組立て

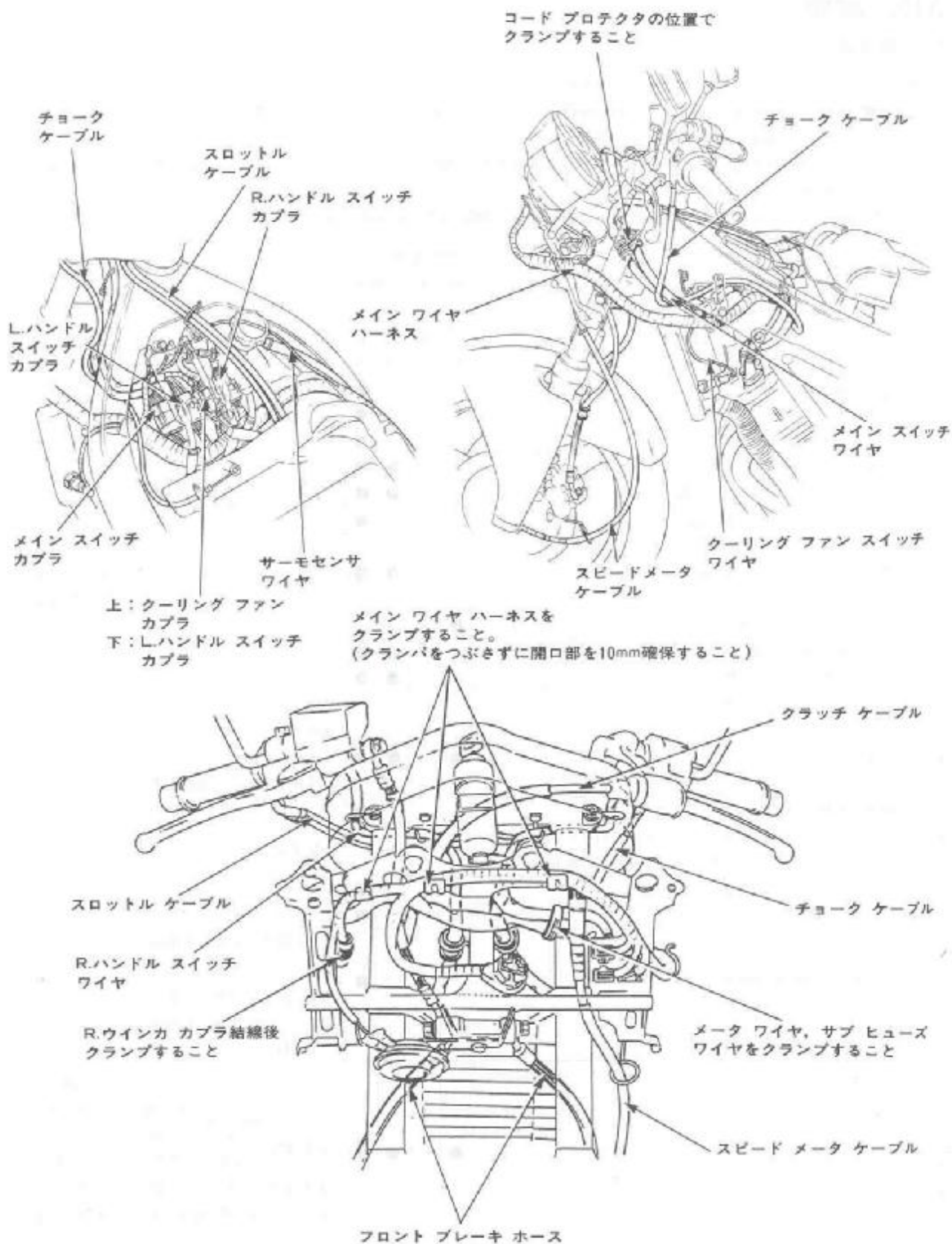
バルブ シート カッタ

工 具 名 称	工具番号	使 用 箇 所
※カッタ ホルダー (3.5mm)	07HMH-KT70200	カッタを取付けてバルブ シート修正

※新設工具

ワイヤリング図





CBR250R(H)追補

点検、調整

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ている点検時期を示し、「○」印はそのほかメーカーで推奨する時期を示す。

3. 「☆」印は、保安部品の定期交換を示す。

但し、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。従って若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」または「高速走行時」とは、80km/h以上の速度で走行する場合をいう。

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																					
かじ取り装置	ハンドル遊び、緩み及びがた				●																				
	操作用具合				●																				
	左右の回転角度				●																				
	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																			
制 動	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： フロント ブレーキ(レバー式)レバー先端で10-20mm リヤ ブレーキ(ペダル式) 20-30mm																			
	踏みしろ及びきき具合	●																							
	ブレーキのきき具合		○	●	●																				
	漏れ、損傷及び取付状態		○	●	●																				
	ブレーキ・ホースの交換					☆4年毎																			
油 動	油量	●		●	●	液面レベル 前輪：下限レベル以上あること 後輪：上限一下限間にあること																			
	機能、摩耗及び損傷				●																				
	マスタ・シリンダ、ホイール・シリンダのカップ					☆2年毎																			
	ダストシール及びディスク・キャリパのゴム製品の交換																								
	ディスクとパッドのすき間				●																				
置 装	パッドの摩耗			○	●	インジケータ式																			
	ディスクの摩耗及び損傷				●	標準の厚さ：前輪 4.0mm 後輪 5.0mm 使用 限度：前輪 3.5mm 後輪 4.0mm																			
	ブレーキ油の交換					☆1年毎																			
走 行 装 置	タイヤの空気圧	●		●	●	(単位：kg/cm ²) <table><tr><td></td><td></td><td>前 輪</td><td>後 輪</td></tr><tr><td rowspan="2">1名乗車</td><td>一般</td><td>2.00</td><td>2.25</td></tr><tr><td>高速</td><td>2.00</td><td>2.25</td></tr><tr><td>2名乗車</td><td>一般</td><td>2.00</td><td>2.50</td></tr><tr><td colspan="2">タ イ ヤ 仕 様</td><td>100/80-17 52H</td><td>130/70-17 62H</td></tr></table>			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 仕 様		100/80-17 52H	130/70-17 62H
			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 仕 様		100/80-17 52H	130/70-17 62H																						

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 装置	ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み	タイヤの亀裂及び損傷	●		● ●	
		タイヤの溝の深さ及び異状な摩耗	●		● ●	残溝 前輪0.8mmまで、後輪0.8mmまで
		タイヤの金属片、石その他の異物	●		● ●	
		ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み			● ●	アックスル・ナット、アックスル・ホルダを示す フロント アックスル ホルダの締付けトルク：1.8-2.5kg-m フロント アックスルの締付けトルク：5.5-6.5kg-m リヤ アックスル ナットの締付けトルク：8.0-10.0kg-m
		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：横振れ2.0mm以下 縦振れ2.0mm以下 リヤ ホイール リム：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			●	
		リヤ・ホイール・ベアリングのがた			●	
緩衝 装置	ショック アブソーバ	損傷			●	クッション・スプリングを示す
		連結部のがた及びアームの損傷			●	
		油漏れ及び損傷			●	
		取付部のがた			●	
動力 伝達 装置	クラッチ レバー	レバーの遊び			● ●	クラッチ レバーの遊び 10-20mm
		作用	○		● ●	
	トランスミ ッション	油漏れ及び油量			● ●	油量 棒ゲージ式 上限一下限間にあること。
		操作機構のがた			●	
	チェン・ス プロケット	チェーンの緩み	○		● ●	サイド スタンド使用時前後スプロケットの中央で 最大振幅 15-25mm
電気 装置	点火装置 バッテリー 電気配線	スプロケットの取付状態及び摩耗			●	
		点火プラグの状態			● ●	プラグ ギャップ：0.8-0.9mm
		ターミナル部の接続状態			●	
原動 機 体	エンジン	接続部の緩み及び損傷			●	
		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：1,500±100rpm
		排気の状態			● ●	
		エア クリーナ エLEMENTの交換				20,000km毎
機 体	弁すき間	弁すき間	○		●	吸気（冷間）：0.13-0.19mm 排気（冷間）：0.20-0.26mm

CBR250R(H)追補

点 検 整 備 項 目		点検整備時期			備 考		
		運 行 前	1 か 月 日	自家用			
				6 か 月 毎		12 か 月 毎	
原 動 機	潤滑装置	油の汚れ及び量			●	●	油量 棒ゲージ式 上限一下限間にあること
		油漏れ			●	●	
		オイルの量	●				
		エンジン・オイルの交換		○			初回 1,000km、以後 6,000km毎
		オイル・クリーナーの交換					初回13,000km、以後12,000km毎
	燃料装置	燃料漏れ			●	●	
		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	●				
	冷却装置	燃料ホースの交換					☆4年毎
		水量	●		●	●	リザーバ タンク 上限一下限間にあること
		水漏れ	●			●	
		ラジエータ キャップの機能				●	開弁圧0.95～1.25kg/cm ²
		冷却液の交換					2年毎
灯及び指示 装置方 向	作用			●	●		
	点滅具合、汚れ及び損傷	●					
警及逆 音器施 置	作用				●		
後及射 写鏡反	写影の状態	●				後写鏡のみ	
反車は 射器録 番号標 及び自 動又	汚れ及び損傷	●					
計器	作用				●		
エト及び ゾ・マ ーイマ スプラ	取付けの緩み及び損傷				●		
	マフラの機能				●		
車及車 枠び体	緩み及び損傷				●		
前以て の異状 が認め られ た箇所 に於て	当該箇所に変状がない事を確認	●					
その他	チェーン各部の給油状態			●	●		

制動装置

《ブレーキ ペダルの高さ調整》

リヤ マスタ シリンダ プッシュ ロッドのロック ナットをゆるめて、プッシュ ロッドを回すとブレーキ ペダルの高さを調整することができる。調整後はリヤ ストップ ランプ スイッチの作動時期を確認し、必要ならば調整する。(→2-20)

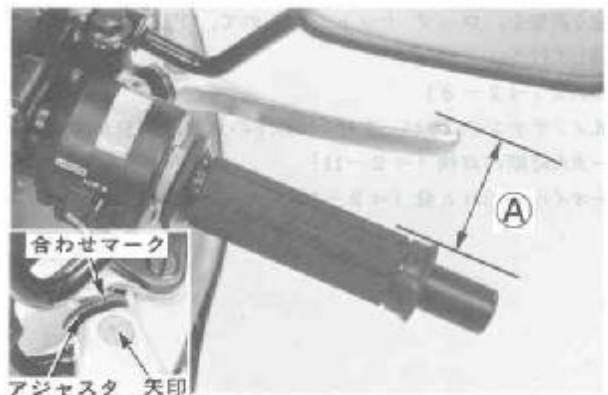


《ブレーキ レバーの調整》

ブレーキ レバー先端とグリップ間の距離(A)をアジャスタを回して調整することができる。



アジャスタの合わせマークをブレーキ レバーの矢印に必ず合わせる。



《リヤ ブレーキ フルードの液量》

ブレーキ フルード量を点検する。

液が減少している場合は、各部の漏れがないか点検する。

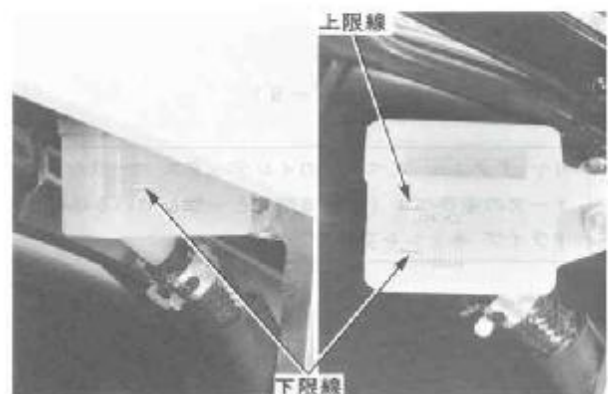
R. サイド カバーを取外す。

リザーバ キャップ取付けビス 2 本を外し、キャップを取外す。

DOT 3 または DOT 4 規格のブレーキ フルードを上限まで補給する。



- ・化学変化を起すので銘柄の異なるブレーキ フルードを混合しないこと。
- ・ブレーキ フルードの点検および補給はリザーバ キャップの上面が水平な状態で行うこと。
- ・ブレーキ フルード補給時にゴミや水を混入させないこと。
- ・ブレーキ フルードは塗装、プラスチック、ゴム面を傷めるので、部品類に付着させないこと。



《リヤ ブレーキ パッドの摩耗》

ブレーキ ペダルを一杯に押して内側、外側各々のブレーキ パッドの摩耗を点検する。

車体の後方から、パッドの摩耗を点検する。

使用限界溝まで摩耗していたら交換する。(→21-33)



パッドはセットで交換すること。

ブレーキ ディスクの振動面に異常な摩耗、損傷がないか点検する。(→21-35)



CBR250R(H)追補

動力伝達装置

クラッチ

《クラッチ レバーの遊び》

クラッチ レバーの遊びを点検する。(⇒2-8)

クイック スクリューを外し、R.メンテナンス カバーのボスをR.ロワ フェアリングのグロメットから外し、R.メンテナンス カバーを取外す。



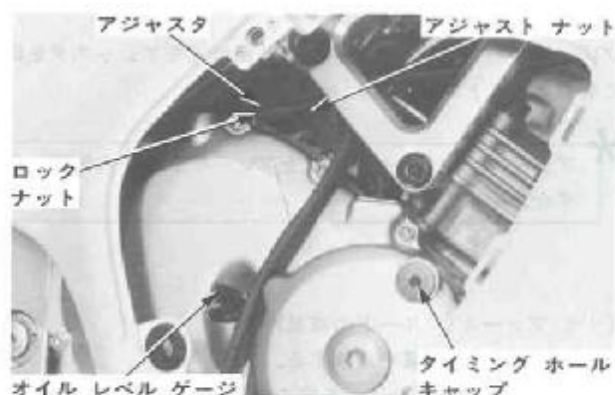
主な調整を、ロック ナットをゆるめて、アジャスト ナットを回して行う。

微調整 (⇒2-8)

R.メンテナンス カバーを外せば以下の点検、調整ができる。

一点火時期の点検 (⇒2-11)

オイルの汚れと量 (⇒2-16)



チェーンおよびスプロケット

《ドライブ チェンのゆるみ》

ドライブ チェンの調整 (⇒2-9)



リヤ アクスル スペーサのインデックス マークがリヤ フォークの赤ラベル (交換時期) と一致している場合は、ドライブ チェンを交換すること。

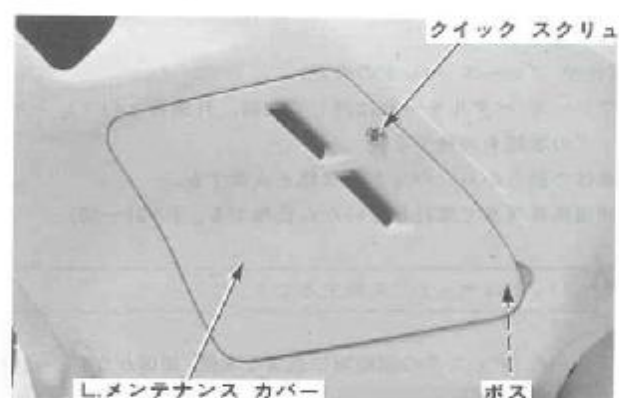


原動機

本体

《低速と加速の状態》

クイック スクリューを外し、L.メンテナンス カバーのボスをL.ロワ フェアリングのグロメットから外し、L.メンテナンス カバーを取外す。



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。(⇒2-11)



潤滑装置

《エンジン オイルの排出》

✳ エンジンを暖機運転して、オイルを暖めた後に抜取る。

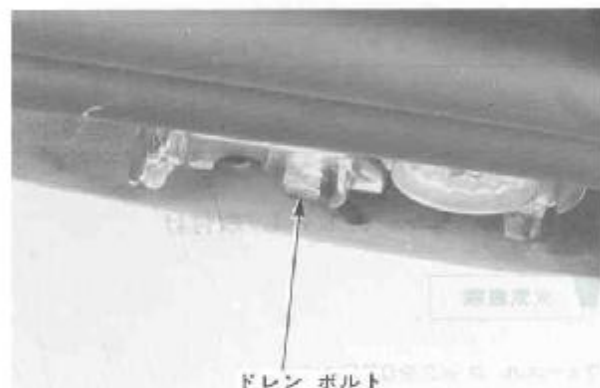
オイル レベル ゲージを外す。

ドレン ボルトを外して、エンジン オイルを完全に抜取る。

キル スイッチをOFFにして、スタータ モータを2-3秒回転させて、残ったオイルを排出する。

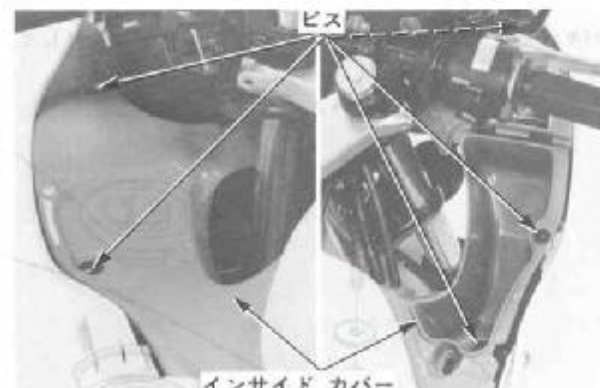
ドレン ボルトをきれいに洗ってから取付ける。

トルク：3.0-4.0kg-m



✳ シーリング ワッシャが損傷していたら交換する。

エンジン オイルを注入する。(⇒2-17)



その他

灯火装置

《ヘッドライト》

両側のアッパ フェアリング インサイド カバーを外す。

垂直方向調整ビスをドライバで回してヘッドライトの垂直方向の光軸調整を行う。

水平方向調整ビスをドライバで回して、ヘッドライトの水平方向の光軸調整を行う。



フューエル システム

整備情報

整備基準

太線部分がCBR250FOURに対する変更点を示す。

ベンチュリ径	プライマリ：9.8mm相当、セカンダリ：27mm相当	
セッティング マーク	VG03A	
油 面	7 mm	
メイン ジェット	#88	
スロー ジェット	#35	
アイドル回転数	1,500±100rpm	
スロットル グリップの遊び	2－6 mm	
パイロット スクリュー戻し回転数	2-1/2回転	
フューエル タンク容量	全 容 量	14 ℓ
	リザーブ	2.5 ℓ

フューエル タンクの取外し/取付け



火気厳禁

フューエル コックをOFFにする。

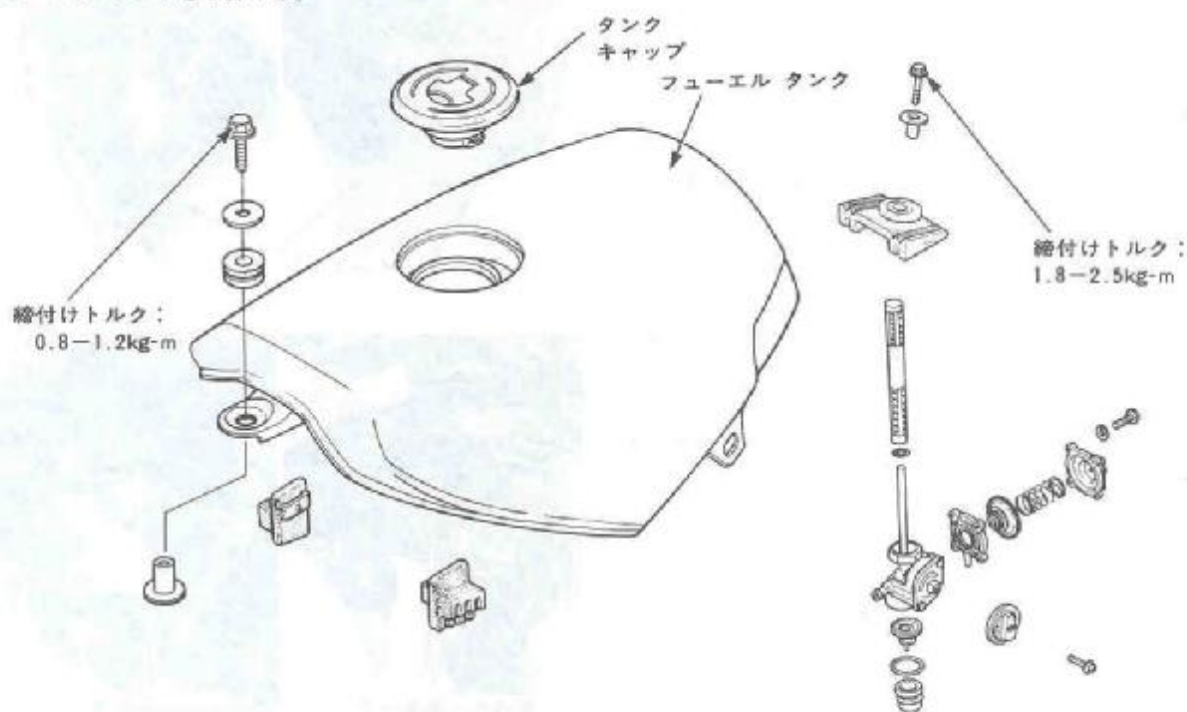
サイド カバーとシートを取外す。

タンク取付けボルト 2 本を外す。

バキューム チューブおよびフューエル チューブを外して、フ

ューエルタンクを取外す。(⇒4-3)

フューエル タンクを取付ける。



冷却系統

整備情報

整備基準

太線部分がCBR250FOURに対する変更点を示す。

項 目	標 準 値	使 用 限 度
ラジエータ キャップの開弁圧	0.95—1.25kg/cm ²	0.95kg/cm ² 以下または1.25kg/cm ² 以上交換
サーモスタット開弁温度	開き始め	80—84°C
	全 開	95°C
	全開リフト量	8 mm以上
冷 却 水 容 量	全容量 約1,300cc (ラジエータ側 約1,100cc リザーバ タンク側 約200cc)	

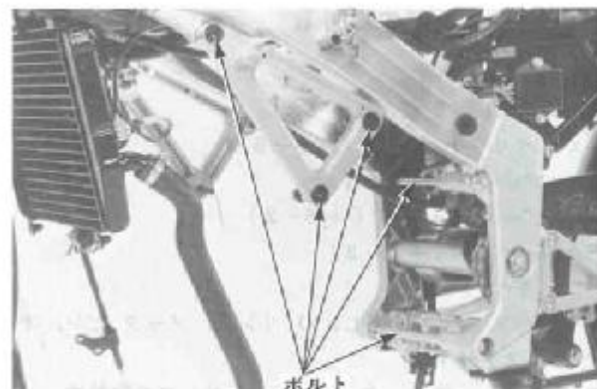
エンジン脱着

エンジンの取外し/取付け

ロワ フェアリングを取外す。(⇒21-21)

6 章を参照してエンジンの取外し、取付けを行う。

ロワ フェアリングを取付ける。(⇒21-23)



シリンダ ヘッド, バルブ

整備情報

整備基準

太線部分がCBR250FOURに対する変更点を示す。 単位:mm

項 目	基 準		標 準 値	使用限度
圧 縮 圧 力			13.0kg/cm ² —400rpm	—
カムシャフト	カム リフト	I N	29.15	29.00
		E X	28.85	28.70
	オイル クリアランス	1	0.015—0.057	0.06
		2	0.015—0.057	0.06
		3	0.025—0.067	0.07
		4	0.015—0.057	0.06
	振 れ		—	0.05
バルブ スプリング	自由長		38.58	37.6
バルブ, バルブ ガイド	バルブ ステム外径	I N	3.478—3.492	3.473
		E X	3.460—3.475	3.445
	バルブ ガイド内径	I N	3.500—3.512	3.565
		E X	3.500—3.512	3.565
	ステムとガイドの隙間	I N	0.008—0.034	0.092
		E X	0.025—0.052	0.132
	バルブ シート当たり幅	I N	0.8	1.3
		E X	1.0	1.5
バルブ リフト	外 径		19.978—19.993	19.97
シリンダ ヘッド	重 み		—	0.05
	バルブ リフト搭動部外径		20.010—20.026	20.035

CBR250R(H) 追補

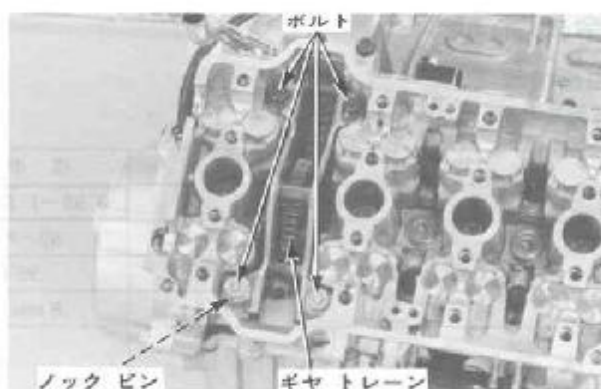
カム ギヤ トレーンの取外し

ロー フェアリングを取外す。(⇒21-21)

シリンダ ヘッド カバーを取外す。(⇒7-3)

カムシャフトを取外す。(⇒7-3)

ボルト 4 本を外して、カム ギヤ トレーンを取外す。
ノック ピンを外す。



シリンダ ヘッドの取外し

下記の部品を取外す。

—フューエル タンク (⇒4-3)

—エア クリーナ ケース (⇒4-6)

—キャブレター (⇒4-8)

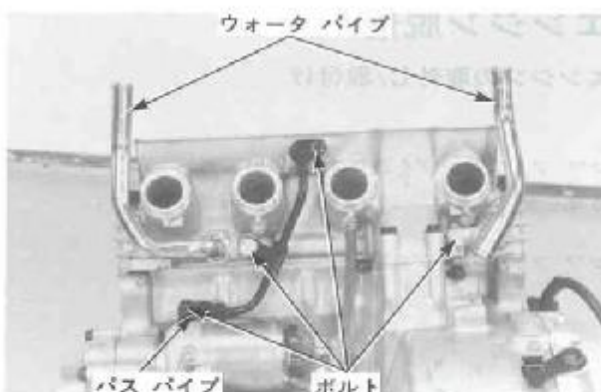
—エキゾースト パイプ (⇒16-2)

—カムシャフト (⇒7-3)

—カム ギヤ トレーン

オイル バス パイプを外し、O-リング、ノック ピン、オイル
オリフィスを外す。

ボルトを外し、ウォータ パイプとO-リングを取外す。



バルブ ステムとバルブ ガイドの点検

シリンダ ヘッドを分解する。(⇒7-6)

各バルブの曲がり、捻損、傷、ステム端部の偏摩耗を点検する。

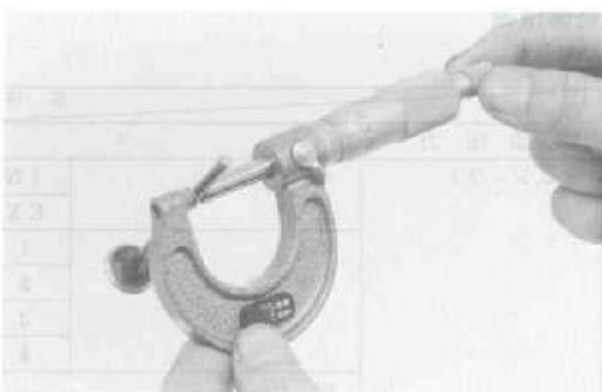
バルブをガイドに入れ、スムーズに動くか点検する。

各バルブ ステム外径を測定、記録する。

使用限度：

I N : 3.473mm 以下交換

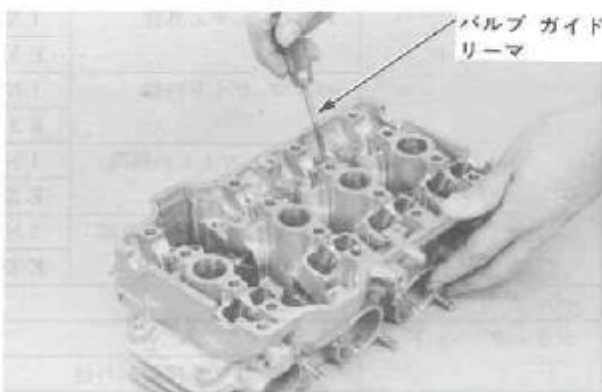
E N : 3.445mm 以下交換



バルブ ガイド測定の前に、ガイドにリーマを通し、カーボンの堆積物を取除く。

専用工具

バルブ ガイド リーマ
07HMH-KT70100



各ガイドの内径を測定する。

使用限度：3.565mm以上交換

各ガイドの内径から該当するバルブステムの外径を引いた値がステムとガイドの隙間である。

バルブステムとガイドの隙間

使用限度：

I N：0.092mm以上交換

E N：0.132mm以上交換



隙間が使用限度を越えている場合は、ガイドを新品に換えると使用限度以内に入るか計算する。限度以内ならガイドのみを交換する。

ステムとガイドの隙間が、新品のガイドに換えても限度に入らない場合は、ガイドとバルブを新品に交換する。



- ・ガイドを交換した場合は、バルブシートを修正する。
(⇒7-10)
- ・カッタホルダは07HMH-KT70200を使用する。

バルブガイドの交換

シリンダヘッドを徐々に100-150°C前後に暖める。



バーナなどを使用しないこと。シリンダヘッドが歪む恐れがある。

バルブガイドを打抜く。



素手で作業しないこと。



シリンダヘッドを傷付けないように注意する。



バルブガイドドライバ
07HMD-KT70100

オーバーサイズバルブガイドを打込む。



素手で作業しないこと。



バルブガイドドライバ
07HMD-KT70100

打込み後、バルブガイドをリーマ仕上げする。



リーマ仕上げには切削油を使用すること。

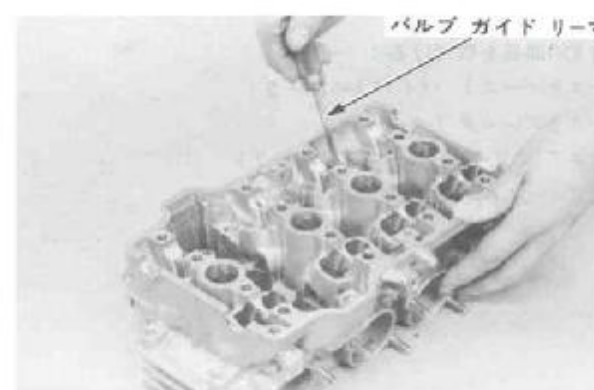


バルブガイドリーマ
07HMH-KT70100

シリンダヘッドを洗浄し、切り粉を取除く。バルブシートの当たりを点検、修正する。(⇒7-10)



カッタホルダは07HMH-KT70200を使用すること。



CBR250R(H)追補

シリンダ ヘッドの取付け

シリンダ ヘッドを組立てる。(⇒7-15)

ノック ピン, 新品のガスケットを取付ける。(⇒7-17)

シリンダ ヘッドを取付ける。

エンジン内側のシリンダ ヘッド取付けボルト, ワッシャにエンジン オイルを塗布する。シリンダ ヘッド取付けボルトをシリンダ ヘッドに取付け, 締付ける。

締付けトルク: 1.7-2.1kg-m (7 mmボルト: 外側の4本)

: 2.2-2.5kg-m (7 mmボルト)

: 2.4-2.7kg-m (8 mmボルト)



- ボルトは内側から外側に対角に2-3回に分けて締付ける。
- 7 mm 12角ボルトを締付ける時は専用工具を使うと締付けやすい。

専用工具 12角ソケット レンチ
07GMA-KT70100

- カム ギヤ トレーン下のボルト2本にはワッシャを使用しないこと。

シリンダ ブロックのオイル オリフィスに詰まりがないか点検し, 穴の小さい方を上に向けて取付ける。

新品のO-リングにエンジン オイルを塗布して取付ける。

シリンダ ヘッドに新品のO-リングにエンジン オイルを塗布して取付ける。

ノック ピンを取付ける。

ウォーター パイプに新品のO-リングを取付ける。

ウォーター パイプをシリンダ ヘッドに取付ける。

オイル パス パイプを取付ける。

シリンダ ブロック側のボルトのねじ部にシール剤を塗布して締付ける。

シリンダ ヘッド側のボルトを締付ける。

オイル パス パイプ/ウォーター パイプ ボルトとウォーター パイプ ボルトを締付ける。

ウォーター パイプにウォーター ホースを取付ける。(⇒7-18)

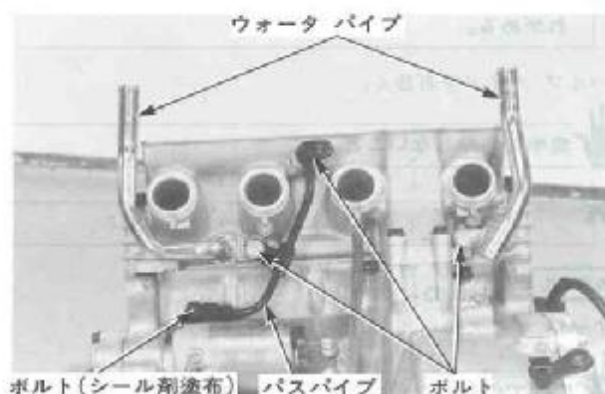
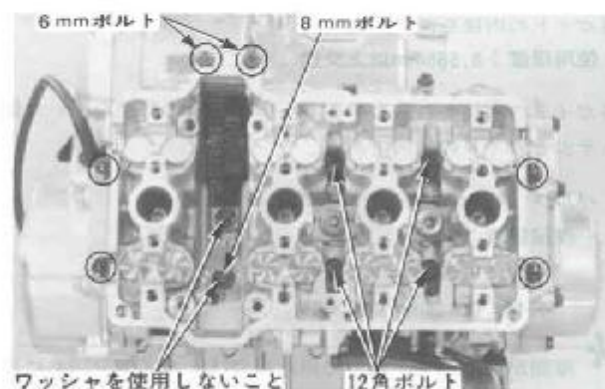
下記の部品を取付ける:

- エキゾースト パイプ (⇒16-2)

- キャブレータ (⇒4-18)

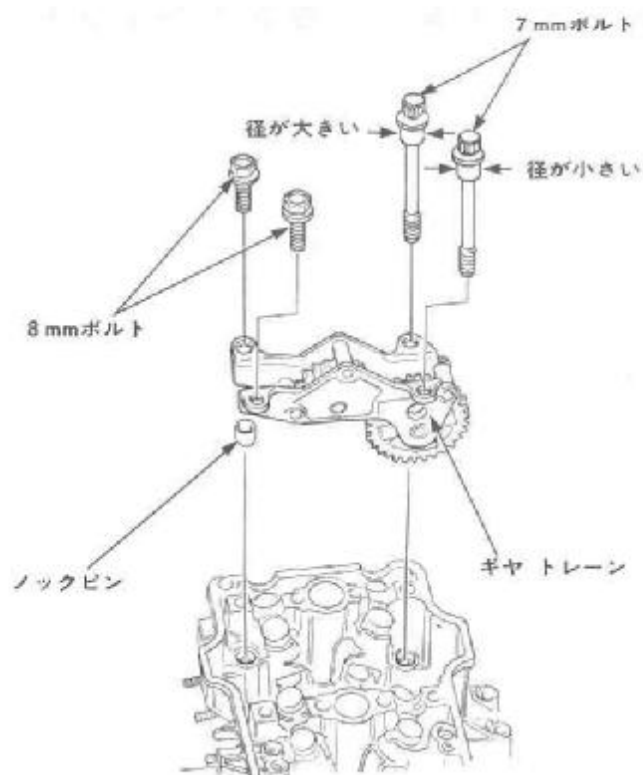
- エア クリーナ ケース (⇒4-7)

- フューエル タンク (⇒21-12)



カム ギヤ トレーンの取付け

ノック ピンをシリンダ ヘッドに取付ける。
7 mm ボルトは 2 種類あるので注意すること。



カム ギヤ トレーンを取付け、ボルトを締付ける。

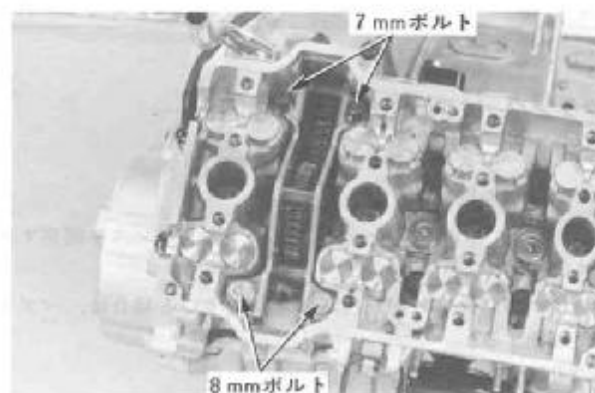
締付けトルク：8 mm ボルト：1.8-2.2kg-m

7 mm ボルト：2.2-2.5kg-m

カムシャフトを取付ける。(⇒7-19)

シリンダ ヘッド カバーを取付ける。(⇒7-21)

ロワ フェアリングを取付ける。(⇒21-23)



シリンダ，ピストン，クランクシャフト

整備情報

整備基準

太線部分がCBR250FOURに対する変更点を示す。 単位：mm

項 目		標 準 値	使用限度
クランクシャフト， コンロッド	コンロッド大端部のサイド クリアランス	0.05—0.2	0.30
	クランクシャフトの振れ	—	0.05
	クランク ピンのオイル クリアランス	0.028—0.046	0.05
	メイン ジャーナルのオイル クリアランス	0.030—0.054	0.06
シリンダ	内 径	48.500—48.510	48.60
	上 面 歪	—	0.05
	直 円 度	—	0.005
	円 筒 度	—	0.005
ピストン リング	リング溝とリング の隙間	トップ	0.015—0.050
		セカンド	0.015—0.050
	リングの合口隙間	トップ	0.1—0.25
		セカンド	0.1—0.3
		オイル(サイド レール)	0.2—0.8
			1.00
ピストン	ピストン外径		48.47—48.49
	ピストンとシリンダの隙間		0.01—0.04
	ピストンのピン穴内径		13.002—13.008
	ピストン ピンの外径		12.994—13.000
	ピストンとピストン ピンの隙間		0.002—0.014
	コンロッド小端部内径		13.016—13.034
	ピストン ピンとコンロッドの隙間		0.016—0.040

クランク ピン ベアリングの選択

クランクケースを分割する。(⇒8-2)

コンロッドを取外す。(⇒9-3)

クランク ピン ベアリングのオイル クリアランスを測定する。

(⇒9-6)

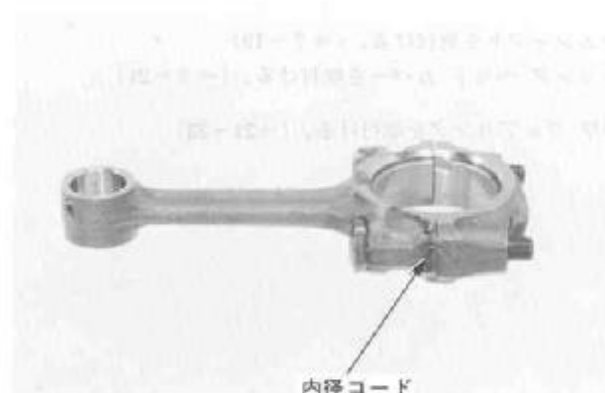
オイル クリアランスが使用限度を越えている場合は、ベアリングを交換する。

ベアリングは下記の要領で選択する。

コンロッド内径コードNo.を記録する。



コンロッドの I，II または III がコンロッドの内径コード No.である。



クランク ピンの外径コードNo.を記録する(またはクランク ピンの外径を測定する)。

* クランク ウェイトのA, BまたはCがクランク ピンの外径コードである。

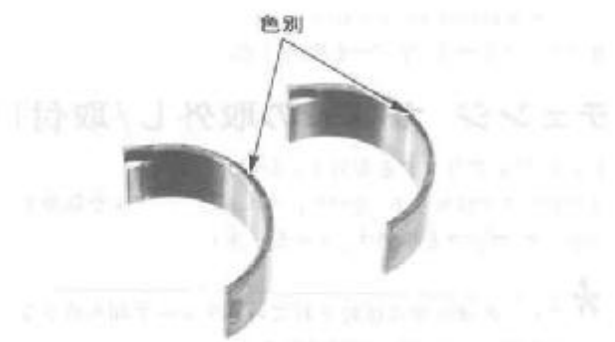


クランク ピンとコンロッドのコードNo.からベアリングの色別を調べる。

		1	2	3
		30.000— 30.005mm	30.006— 30.011mm	30.012— 30.018mm
A	26.994— 27.000mm	E (黄)	D (緑)	C (茶)
B	26.988— 26.993mm	D (緑)	C (茶)	B (黒)
C	26.982— 26.987mm	C (茶)	B (黒)	A (青)

ベアリング メタルの厚さ:

- A (青): 1.499—1.502mm
- B (黒): 1.496—1.498mm
- C (茶): 1.493—1.495mm
- D (緑): 1.490—1.492mm
- E (黄): 1.487—1.489mm



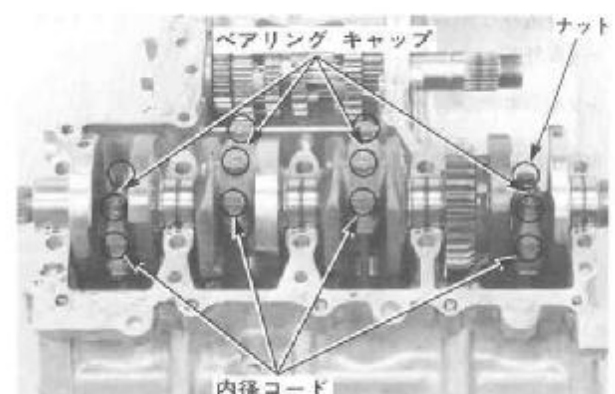
ピストン、コンロッド、クランクシャフトの取付け

ピストン、コンロッドを取付ける。(→9-10)

クランクシャフトを取付ける。(→9-11)

コンロッド ベアリング キャップを取付ける。

*
 ・ベアリング キャップは取外し前と同じ位置に取付けること。
 ・内径コードがエキゾースト側を向いていることを確認する。



キャップ ナットを締付ける。(→9-12)

クラッチ

R.クランクケース カバーの取外し/取付け

エンジン オイルを抜く。(⇒2-17)

L.サイド カバーを取外す。

レギュレータ/レクチファイヤを取外す。

クラッチ ケーブル アジャスト ナット、ロック ナットをゆるめてクラッチ ケーブルを外す。

R.クランクケース カバー取付けボルトを外し、R.クランクケースカバーとロワ フェアリング ステアを取外す。

取付けは取外しの逆手順で行う。



リフト プレート ベアリングの交換

クラッチを取外す。(⇒10-5)

リフト プレート ベアリングを点検し。(⇒10-7)

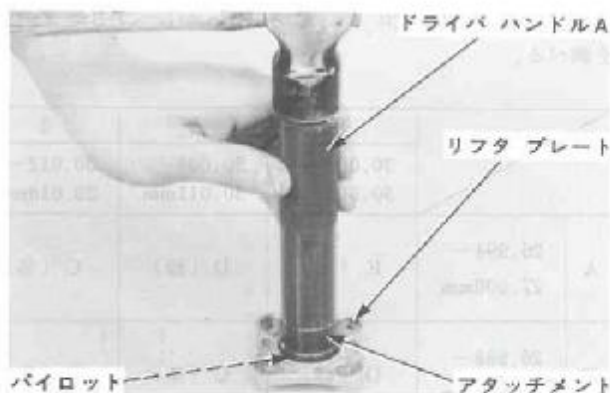
異常のある場合は交換する。

ベアリングを取外す。

新品のベアリングをマーク面を外側にに向けて、リフト プレートに打込む。

専用工具 ドライバ アタッチメント (28×30mm)
07946-1870100

共通工具 パイロット (12mm) 07746-0040200
ドライバ ハンドル A 07749-0010000



クラッチを取付ける。(⇒10-10)

R.クランクケース カバーを取付ける。

チェンジ カバーの取外し/取付け

L.ロワ フェアリングを取外す。(⇒21-21)

ドライブ スプロケット カバー、チェンジ ペダルを取外す。

ウォータ ポンプを取外す。(⇒5-9)

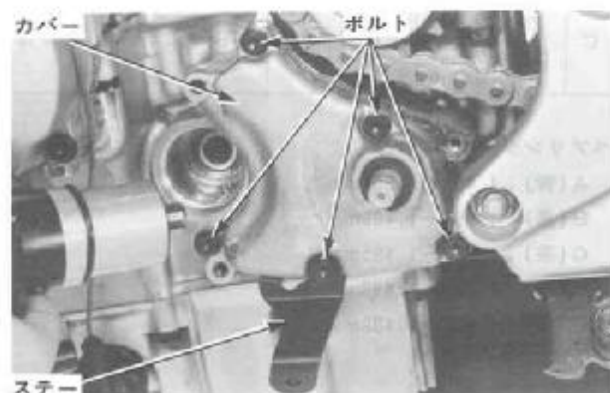


ウォータ ポンプに接続されているチューブ類を外さなくてもウォータ ポンプは外れる。

5本のチェンジ カバー取付けボルトを外し、シフト スピンドルを押込みながら、チェンジ カバーとロワ フェアリング ステアを取外す。

ガスケット、ノック ピンを外す。

取付けは取外しの逆手順で行う。



フロント ホイール，サスペンション，ステアリング

整備情報

整備基準

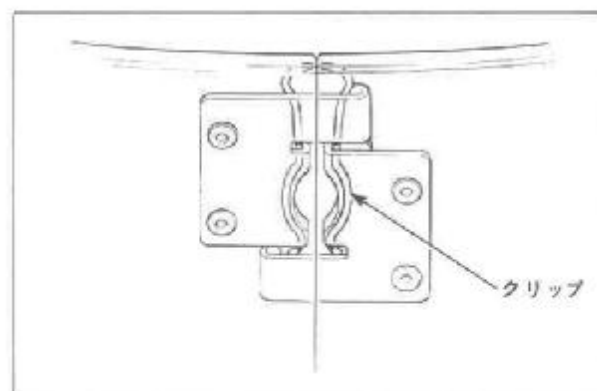
太線部分がCBR250FOURに対する変更点を示す。

項 目		標 準 値	使用限度
フロント アクスルの曲がり		——	0.2mm
フロント ホイール リムの振れ	縦 方 向	——	2.0mm
	横 方 向	——	2.0mm
フロント クッション スプリング自由長		396.6mm	388mm
フロント フォーク バイプの曲がり		——	0.2mm
フロント フォーク オイル量	規 定 量	302±2.5cc	——
	全高時レベル	100mm	——

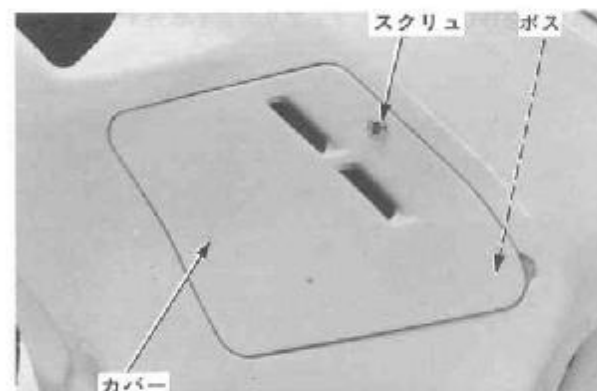
フェアリング

取外し

ロワ フェアリングのスプリング クリップを外す。



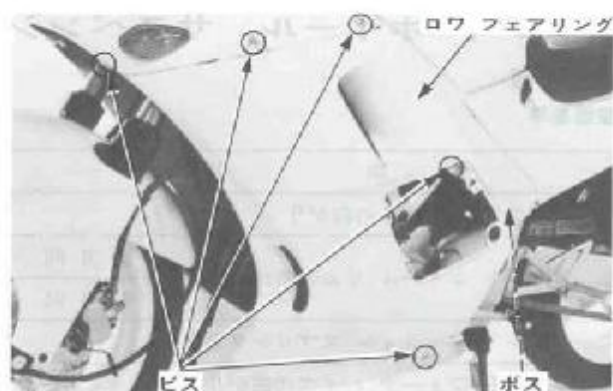
クイック スクリューを外し、メンテナンス カバーのボスをロワ フェアリングのグロメットから外し、メンテナンス カバーを取外す。



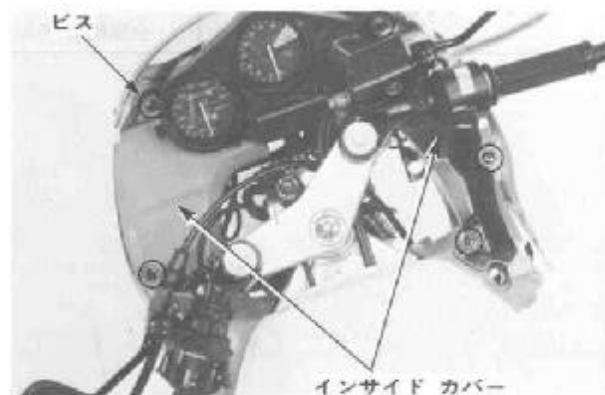
CBR250R(H) 追補

ビスを外す。

ロワ フェアリングのボスをフレームのグロメットから外し、ロワ フェアリングを取外す。



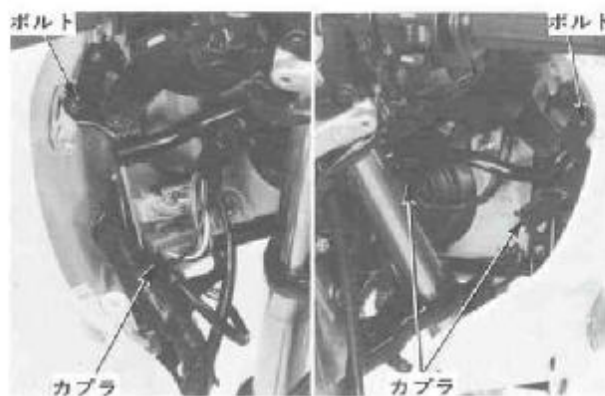
ビスを外し、アッパ フェアリング インサイド カバーを取外す。



ウインカ カブラの接続を外す。

ヘッド カブラの接続を外す。

ボルト 2 本を外す。



ビス 2 本を外し、アッパ フェアリングを取外す。

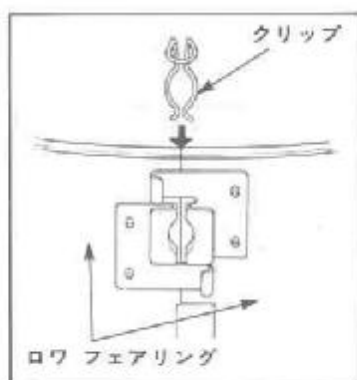


取付け

取付けは取外しの逆手順で行う。



スプリング クリップは図のようにセットすること。



R.ロワ フェアリング

アッパ フェアリング

アッパ フェアリング
インサイド カバー

クリップ

L.ロワ フェアリング

メンテナンス カバー

リヤ ホイール, サスペンション

整備情報

整備基準

太線部分がCBR250FOURに対する変更点を示す。

項 目		標 準 値	使 用 限 度
リヤ アクスルの曲がり		—	0.2mm
リヤ ホイール リムの振れ	縦方向	—	2.0mm
	横方向	—	2.0mm
リヤ クッション ダンパの圧縮力		30.8—36.8kg	24.6kg
リヤ クッション スプリング取付け長 (スプリング アジャスタ 2 段目セット時)		166.9mm	—
リヤ クッション スプリング自由長		178.8mm	175.0mm

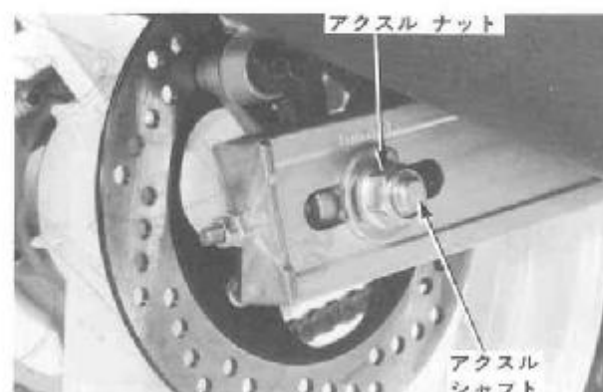
リヤ ホイール

取外し/取付け

フレームを支持台などで支え、リヤ ホイールを浮かす。
 アクスル ナットを外し、アクスル シャフトを取外す。
 リヤ ホイールを取外す。
 取付けは取外しの逆手順で行う。



リヤ ホイール脱着時に、ブレーキ ディスク、パッドに
 損傷を与えないように注意する。



リヤ ブレーキ ディスクの取外し

リヤ ホイールを取外す。
 必要があればR.サイド カラー、ダスト シールを取外す。
 ボルト 3 本を外し、リヤ ブレーキ ディスクを取外す。

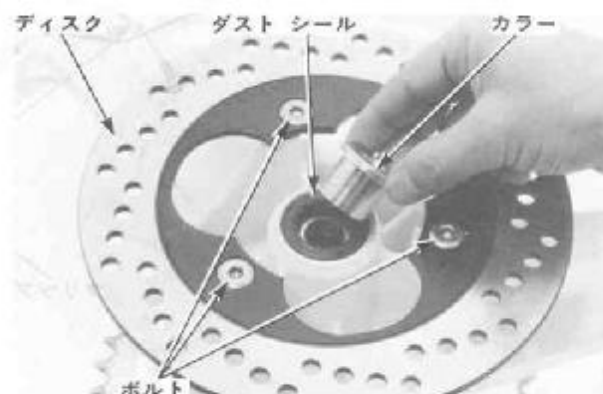
リヤ ブレーキ ディスクの取付け

ブレーキ ディスクを取付け、ボルト 3 本で締付ける。

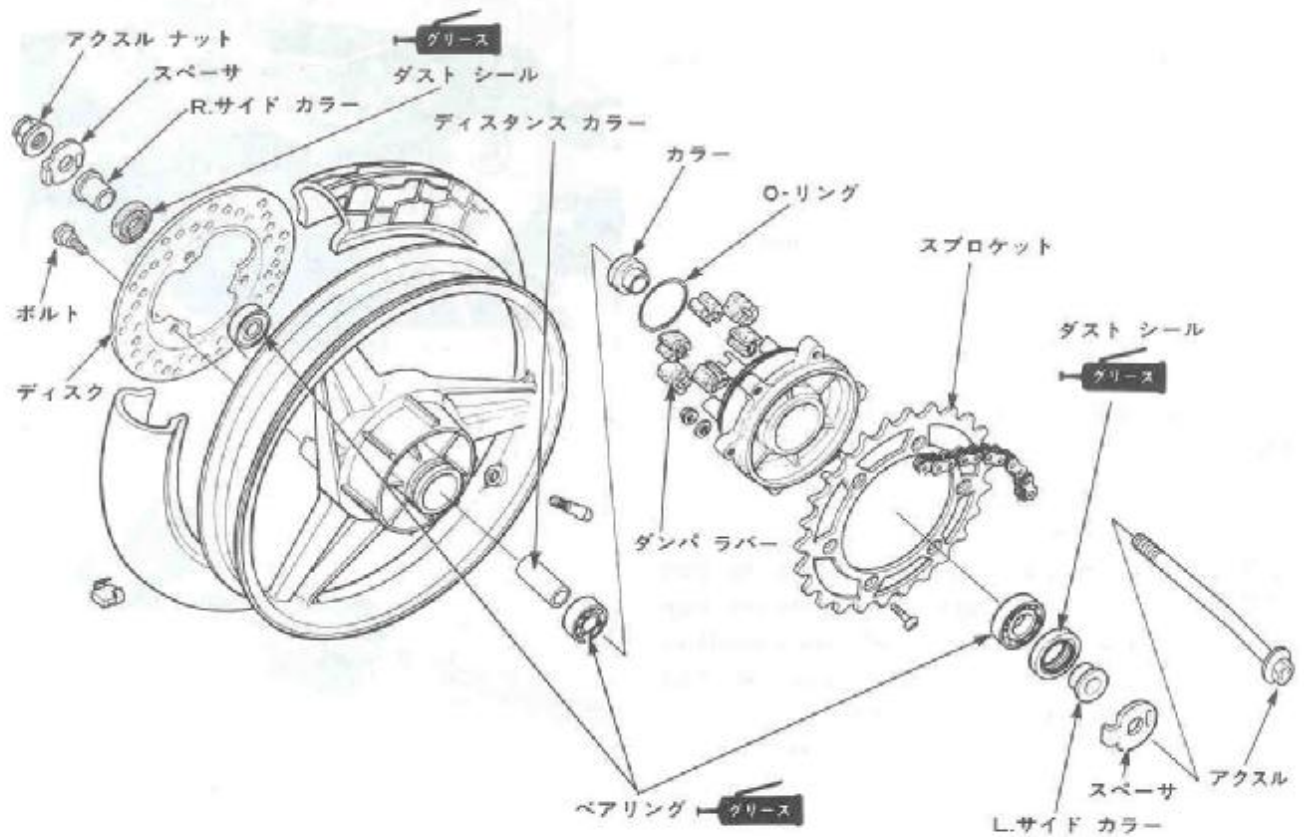
締付けトルク：3.7—4.3kg-m

ダスト シールを取外した場合は新品と交換し、リップ部にグリー
 ースを塗布して取付ける。

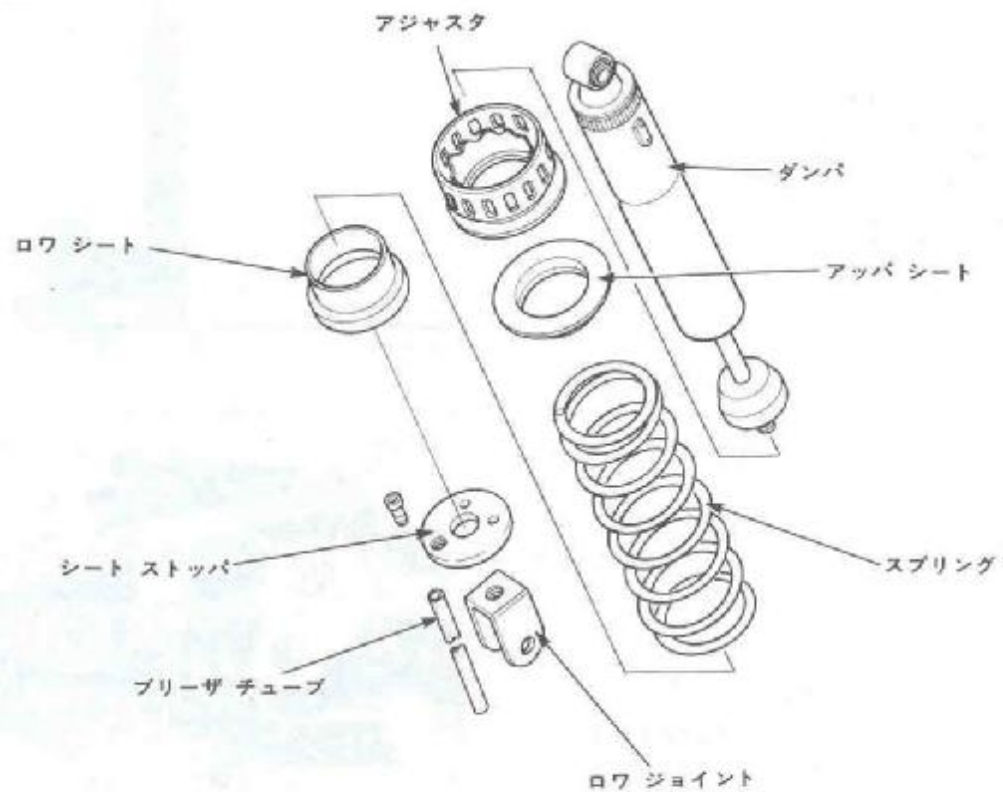
R.サイド カラーを取付ける。



リヤ ホイールの分解



リヤ クッション



CBR250R(H)追補

サスペンション リンケージ

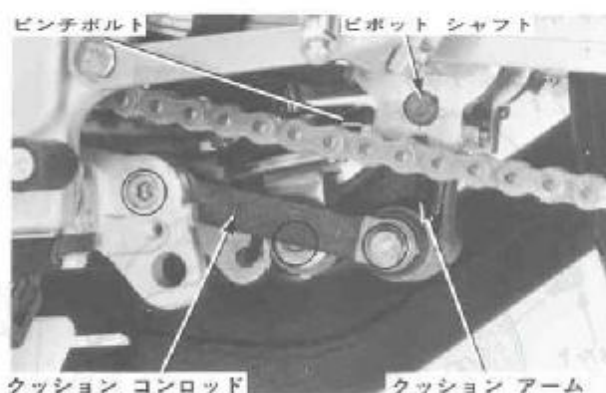
取外し

コンロッド ボルト (フレーム側とクッション アーム側) を外し、クッション コンロッドを取外す。

リヤ クッション ロワ ボルトを外す。

クッション アームーリヤ フォーク ピボット ピンチ ボルトを外す。

ピボット シャフトを外し、クッション アームを取外す。

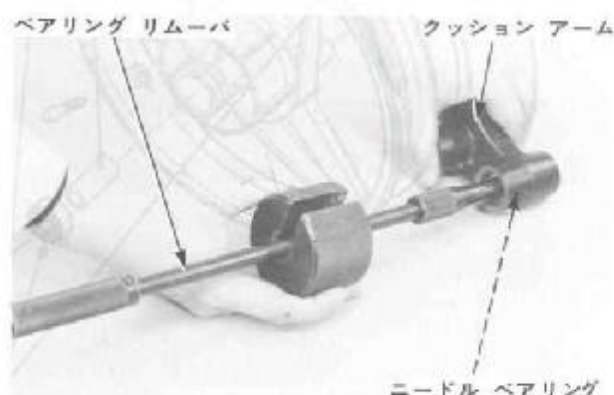


クッション アームのリヤフォークとのピボット ベアリングの交換

ダスト シールを外す。

ベアリング リムーバを使用してニードル ベアリングを取外す。

専用工具	ベアリング リムーバ (15mm)	07936-KC10000
	ーリムーバ Assy (15mm)	07936-KC10500
	ーリムーバ シャフト (15mm)	07936-KC10100
	ーリムーバ ヘッド (15mm)	07936-KC10200
	ーリムーバ スライディング ウェイト	07741-0010201

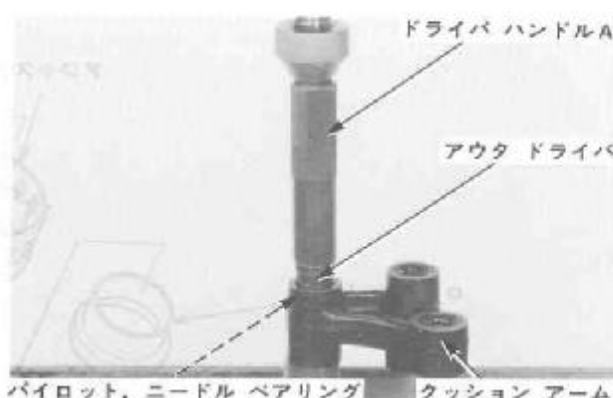


ニードル ベアリングにグリースを充填する。

ニードル ベアリングを油圧プレスを使用してクッション アームに取付ける。

共通工具	ドライバ ハンドル A	07749-0010000
	アウト ドライバ (24×26mm)	07746-0010700
	パイロット (15mm)	07746-0040300

***** マーク面側を押して圧入すること。



クッション アームを組立てる。(⇒14-17)

取付け

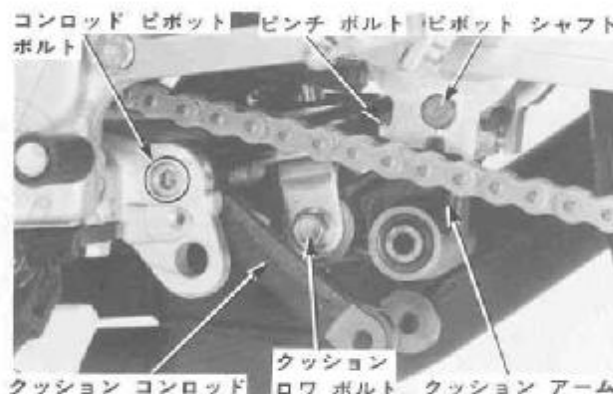
クッション アーム、クッション コンロッドを取付ける。

クッション アームーリヤ フォーク ピボット シャフトを取付ける。

各ボルトを規定トルクで締付ける。

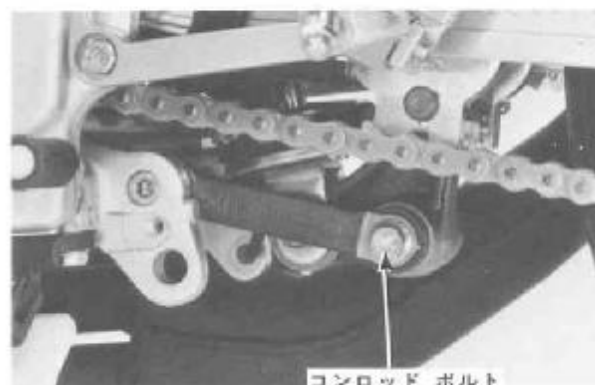
締付けトルク：

クッション アームーリヤ フォーク	
ピボット ピンチ ボルト	2.0-3.0kg-m
リヤ クッション ロワ ボルト	5.0-6.0kg-m
コンロッド ボルト (フレーム側)	5.0-6.0kg-m



コンロッド ボルト (クッション アーム側) を締付ける。

締付けトルク: 5.0-6.0kg-m



コンロッド ボルト

リヤ フォーク ベアリングの交換

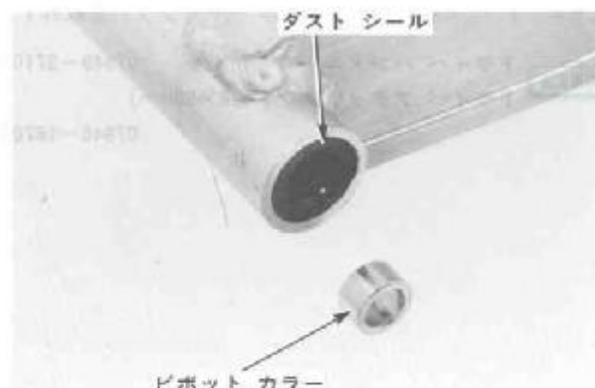
リヤ ホイールを取外す。(→21-24)

リヤ フェンダBを取外す。(→16-2)

クッション アームを取外す。(→21-26)

リヤ フォークを取外す。(→14-18)

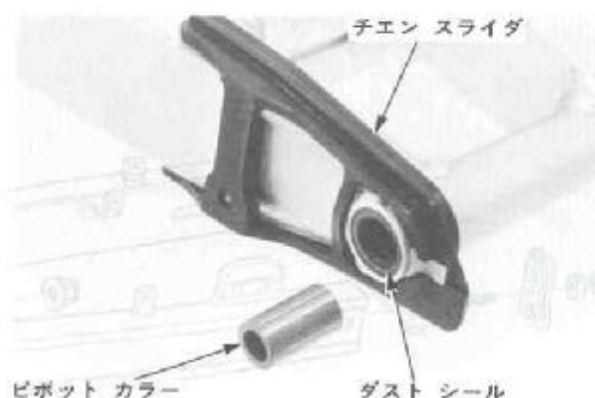
R. ピボット カラー、ダスト シールを取外す。



ピボット カラー

チェーン スライダを外す。

L. ピボット カラー、ダスト シールを取外す。



ピボット カラー

ダスト シール

サークリップを外す。

ベアリング リムーバを使用して、R.ピボット ベアリング (ボール ベアリング) を取外す。

専用工具	ベアリング リムーバ (15mm)	07936-KC10000
	- リムーバ Assy (15mm)	07936-KC10500
	- リムーバ シャフト (15mm)	07936-KC10100
	- リムーバ ヘッド (15mm)	07936-KC10200
	- リムーバ スライディング ウェイト	07741-0010201

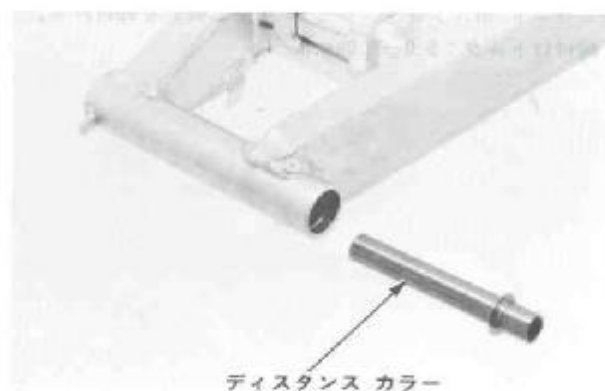


ベアリング リムーバ

サークリップ

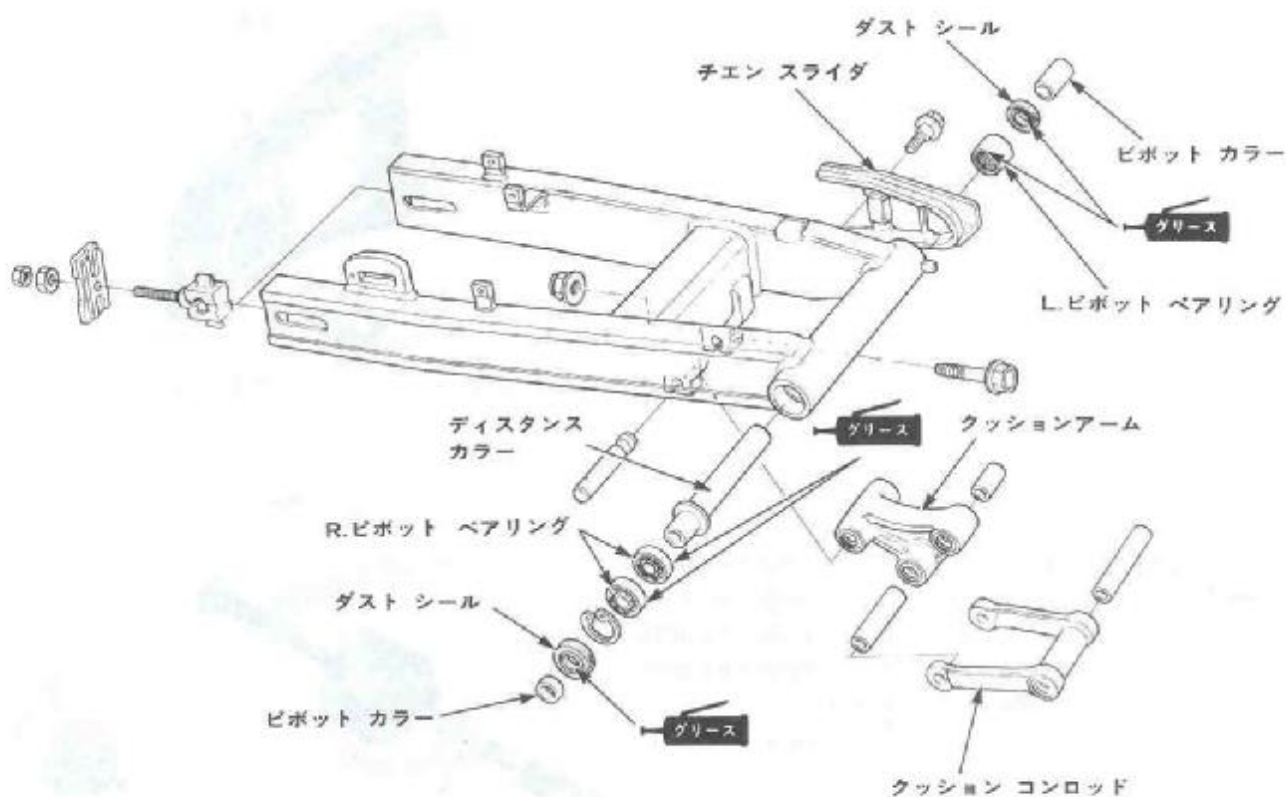
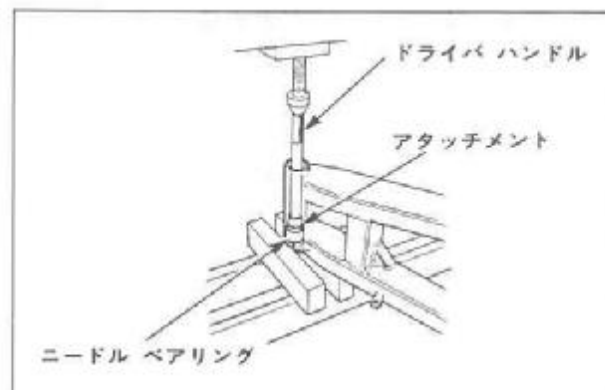
CBR250R(H)追補

ディスタンス カラーを取外す。



L.ピボット ベアリング (ニードル ベアリング) を取外す。

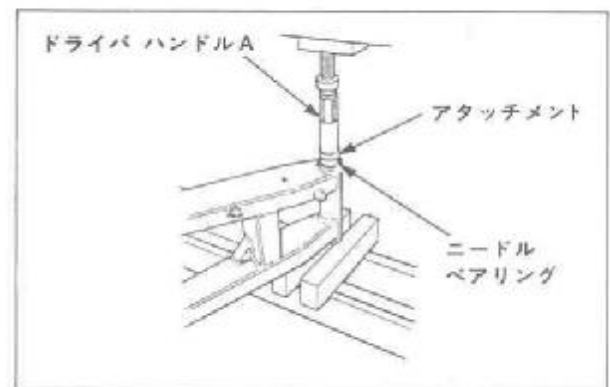
専用工具 ドライバ ハンドル 07949-3710001
 ドライバ アタッチメント (28×30mm) 07946-1870100



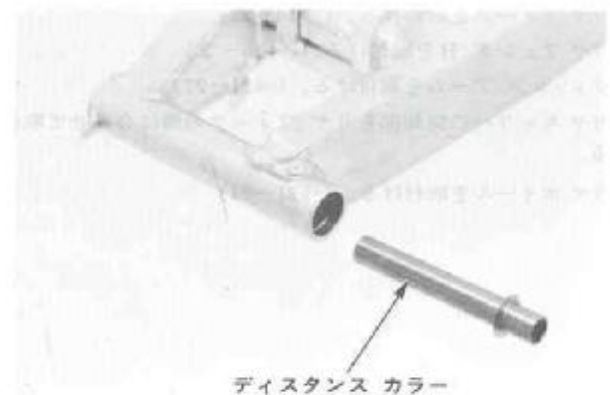
ニードル ベアリングのローラにグリースを充填する。
油圧プレスを使用して、L.ピボット ベアリング（ニードル ベアリング）を圧入する。

専用工具	ニードル ベアリング ドライバ アタッチメント 07HMD-KV30100
共通工具	ドライバ ハンドルA 07749-0010000

* マーク面側を押して圧入すること。



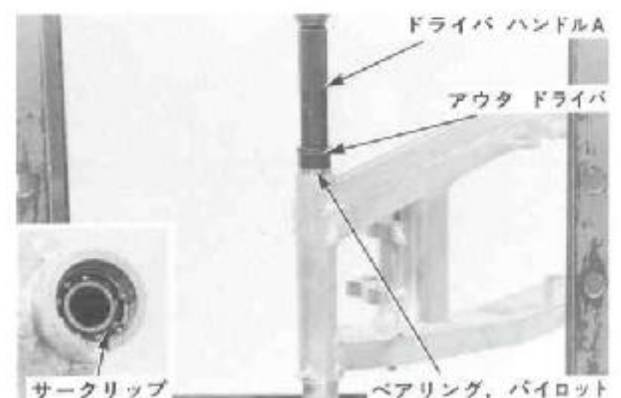
ディスタンス カラーを取付ける。



ベアリングにグリースを充填する。
油圧プレスを使用して、R.ピボット ベアリング（ボール ベアリング）を圧入する。

共通工具	アウト ドライバ (32×35mm) 07746-0010100
	パイロット (15mm) 07746-0040300
	ドライバ ハンドルA 07749-0010000

* マーク面側を押して圧入すること。

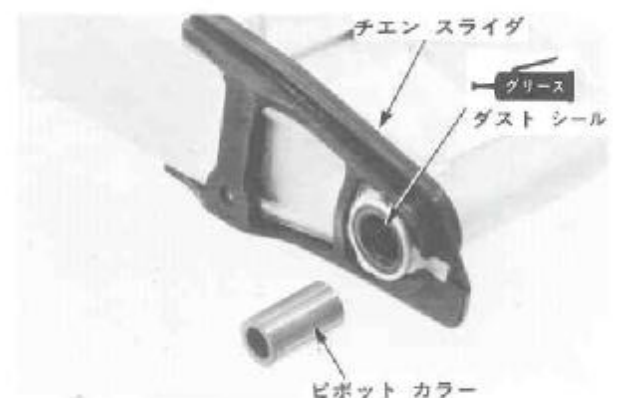


サークリップを溝に確実に取付ける。

L.ピボット ダスト シールのリップにグリースを塗布して取付ける。

L.ピボット カラーを取付ける。

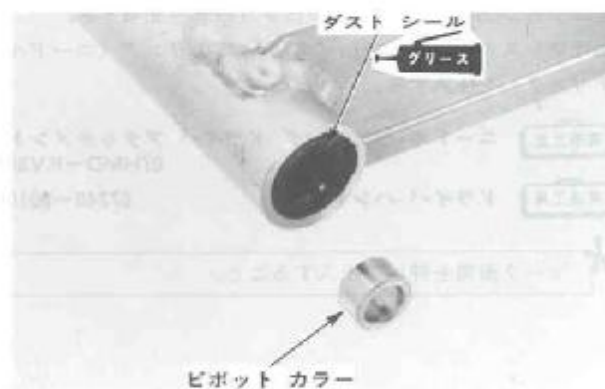
チェン スライダを取付ける。



CBR250R(H)追補

R.ピボット ダスト シールのリップにグリースを塗布して取付ける。

R.ピボット カラーを取付ける。



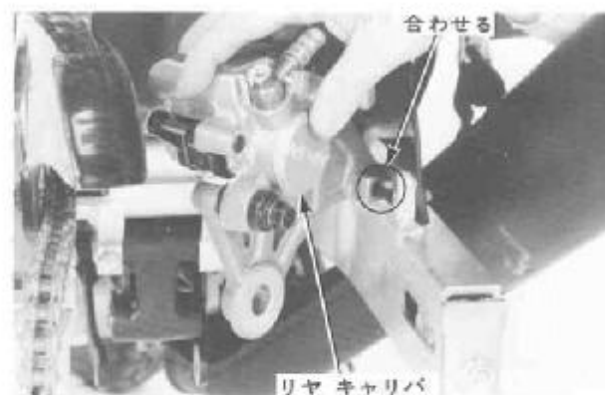
リヤ フォークを取付ける。(⇒14-22)

リヤ フェンダ Bを取付ける。(⇒16-2)

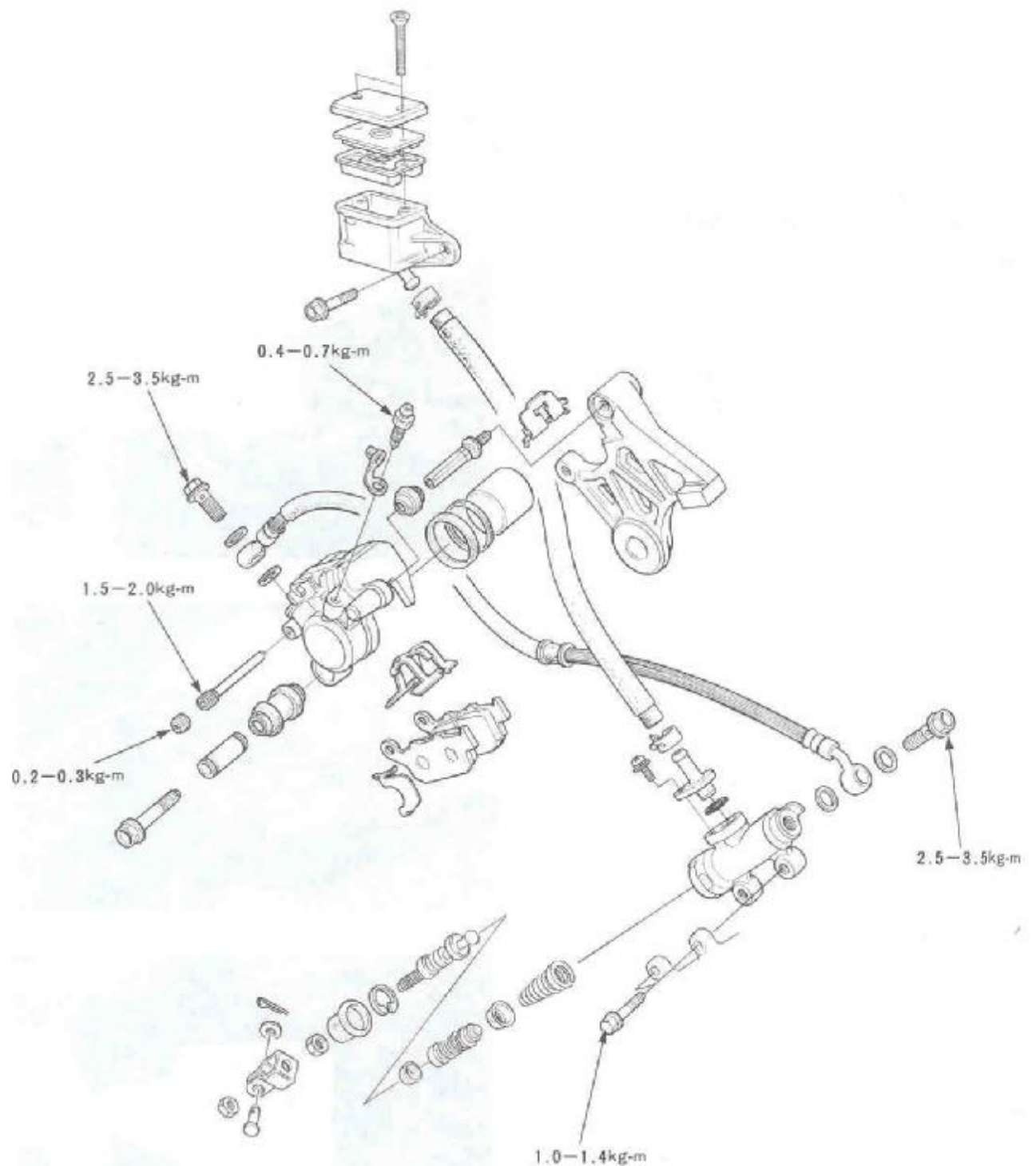
クッション アームを取付ける。(⇒21-27)

リヤ キャリバの突起部をリヤ フォークの溝に合わせて取付ける。

リヤ ホイールを取付ける。(⇒21-24)



ブレーキ機構(ディスク ブレーキ)



CBR250R(H) 追補

整備情報

整備基準

項目	基準	標準値	使用限度
リヤ ブレーキ ディスクの厚さ		4.8-5.2	4.0
リヤ ブレーキ ディスクの振れ		—	0.3
リヤ マスタ シリンダの内径		12.700-12.743	12.755
リヤ マスタ ピストンの外径		12.657-12.684	12.645
リヤ キャリパ シリンダの内径		38.180-38.230	38.240
リヤ キャリパ ピストンの外径		38.115-38.148	38.105

ブレーキ フルードの交換/エア抜き



フロント ブレーキのブレーキ フルードの交換/エア抜きは15-3頁を参照すること。

リヤ ブレーキのリザーバのブレーキ フルード レベルをチェックする。



- ブレーキ フルードの点検および補給はリザーバ キャップの上面が水平な状態で行うこと。
- ブレーキ フルード補給時にゴミや水を混入させないこと。
- 化学変化を防止するため、銘柄の異なるブレーキ フルードを使用しないこと。
- ブレーキ フルードは塗装、プラスチック、ゴム面を傷めるので、部品類に付着させないこと。
- ブレーキ フルードは、DOT 3 または DOT 4 を使用すること。

ブレーキ フルードの抜取り

リザーバ キャップを取外す。

ブリーダ バルブに透明のビニール チューブを取付ける。

キャリパのブリーダ バルブをゆるめ、ブレーキ ペダルを操作する。

ブリーダ バルブからブレーキ フルードが出なくなるまで繰り返す。



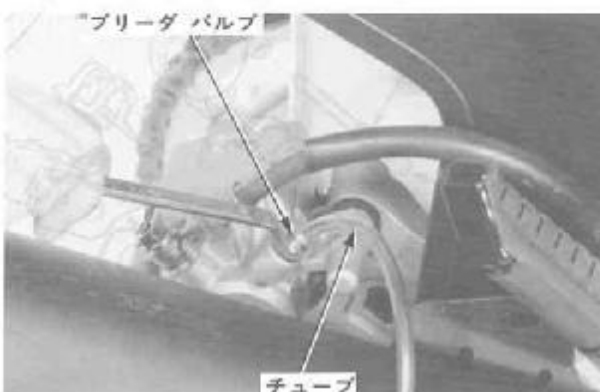
- ブレーキ性能を悪化させるのでブレーキ ディスク、ブレーキ パッドを汚さないこと。
- 汚れた場合は、パッドを新品に交換し、ブレーキ ディスクの汚れをきれいに拭取る。

エア抜き



ブレーキ フルードのレベルに注意して作業を行うこと。フルードが下限線付近になったら再補充して作業を続けること。

ブリーダ バルブを締め、リザーバにブレーキ フルードを上限線まで補充する。



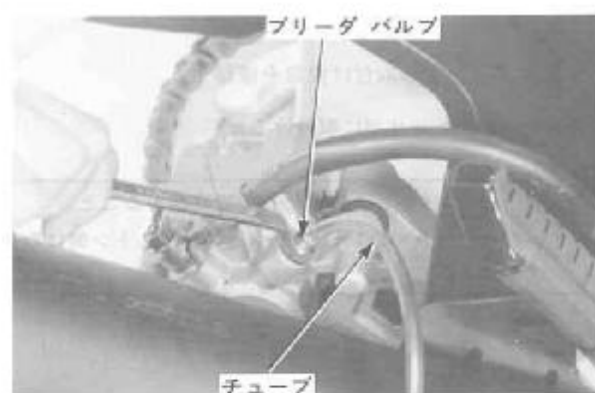
ブレーキ ペダルを操作し、エアを抜く。
この操作をリザーバにエアが出なくなるまで（ブレーキ ペダルに重みを感じるまで）行う。
リザーバにブレーキ フルードを上限線まで補充する。



キャリパのブリーダ バルブに透明のビニール チューブを取付け、容器で受ける。

1) ブレーキ ペダルを数回操作し、踏んだままの状態ですりーダ バルブを約5回転ゆるめ、再び締める。

***** ブリーダ バルブを締めるまでブレーキ ペダルは放さないこと。



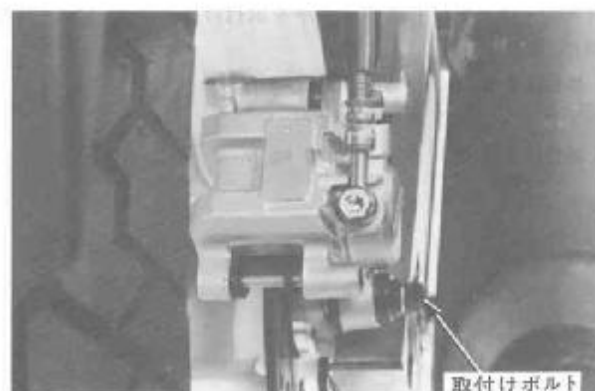
2) ブレーキ ペダルをゆっくり放し、完全に戻ったら、数秒間放置する。

1), 2)の操作を、ブリーダ バルブからエアが出なくなるまで繰り返す。

ブレーキ フルードを上限線まで再補充する。

ブリーダ バルブを締付ける。

締付けトルク：0.4-0.7kg-m



ブレーキ パッド/ディスク

ブレーキ パッドの交換

***** フロント ブレーキ パッドの交換/ブレーキ ディスクの点検は15-4, 6頁を参照すること。
* パッド交換は、ブレーキ ホースを外さずに行うこと。

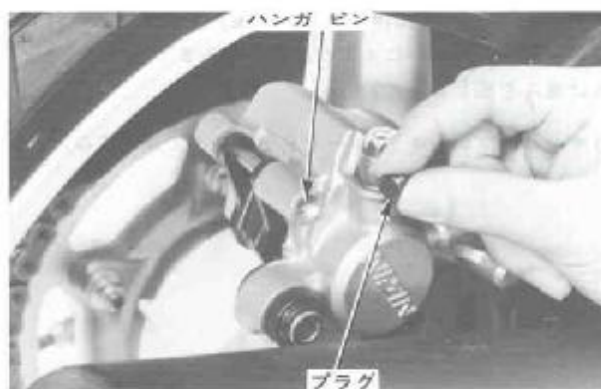
リヤ キャリパ取付けボルトを取外す。

新品のパッドが入るように、キャリパ ピストンを押戻す。



CBR250R(H) 追補

プラグ、ハンガ ビンを取外す。



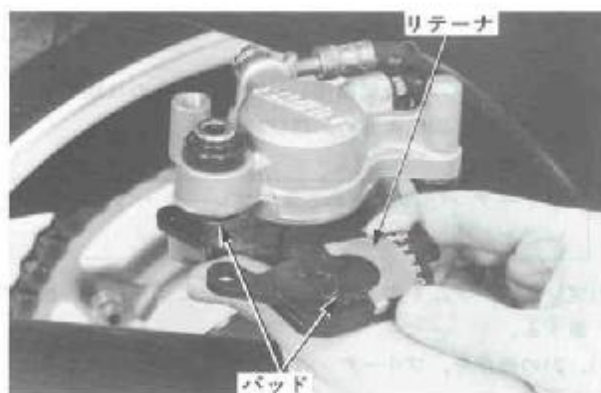
キャリパからパッドを取外す。

パッド スプリングの取付け位置を確認する。

新品のパッドをキャリパに取付ける。



- ・ブレーキ パッドは必ずセットで交換すること。
- ・リテーナ付きのブレーキ パッドをピストン側に取付けること。

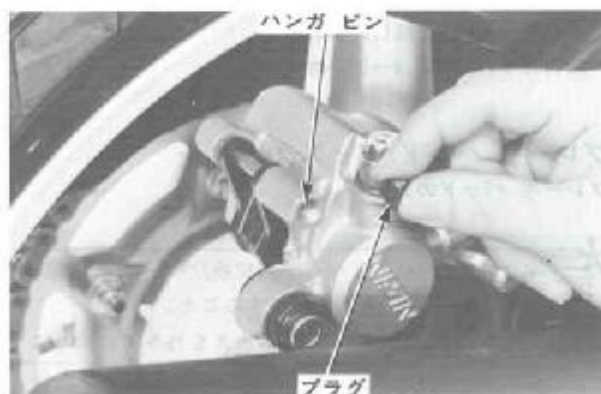


キャリパ ブラケットにキャリパを取付け、ハンガ ビンを取付け、締付ける。

締付けトルク： 1.5 - 2.0 kg-m

ハンガ ビン プラグを取付ける。

締付けトルク： 0.2 - 0.8 kg-m



リヤ キャリパ取付けボルトにシリコン グリースを塗布し、締付ける。

締付けトルク： 2.0 - 2.5 kg-m



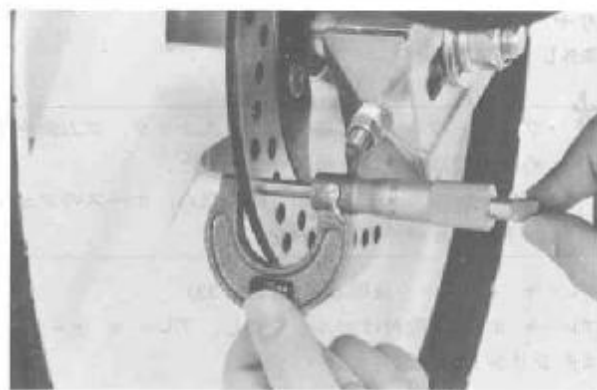
パッド交換後ブレーキ ペダルを操作し、ピストンを押出しておくこと。



ブレーキ ディスクの点検

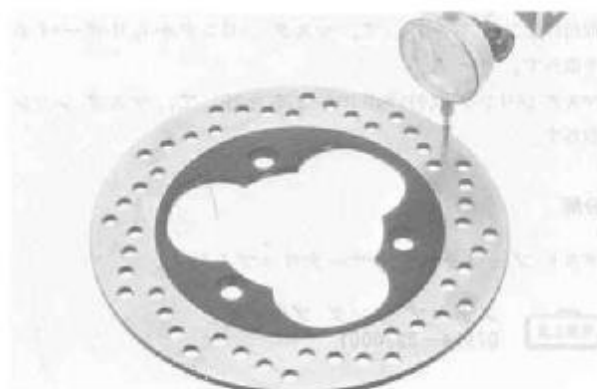
ブレーキ ディスクの厚さを測定する。

使用限度： 4.0 mm以下交換



ブレーキ ディスクの振れを測定する。

使用限度： 0.3 mm以上交換



マスタ シリンダ



フロント マスタ シリンダは15-6, 7, 8 頁を参照すること。

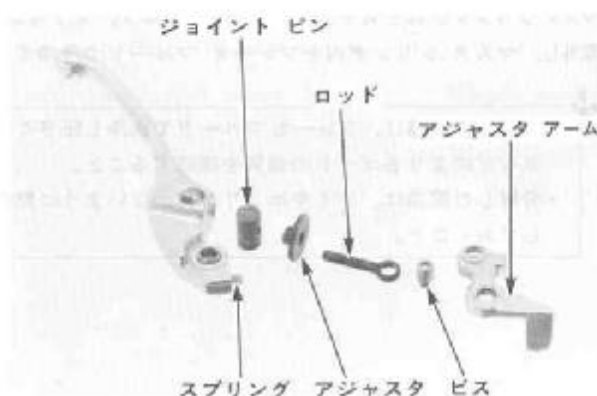
フロント ブレーキ レバー アジャスタ

フロント マスタ シリンダを取外す。(⇒15-6)

マスタ シリンダからブレーキ レバーを取外し、ビス、アジャスタ アーム、ロッド、アジャスタ、ジョイント ピンを取外す。
スプリングのへたりを点検する。

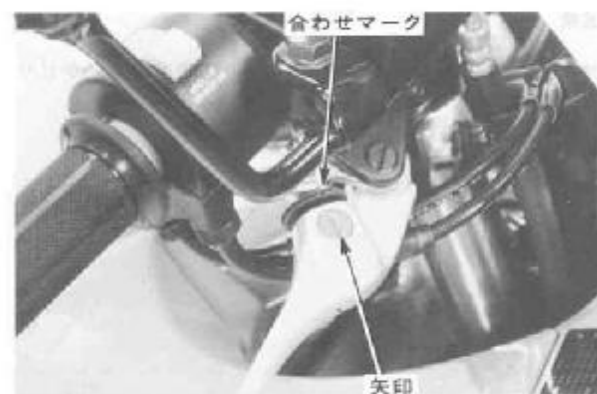
ジョイント ピンの穴にグリースを少量塗布し、ブレーキ レバーに取付ける。

アジャスタとロッドを取付け、ジョイント ピンに取付ける。
アジャスタ アームをブレーキ レバーに取付け、ビスを締付ける。



ジョイント ピンの矢印がアジャスタの合わせマークに合うように取付けること。

マスタ シリンダにブレーキ レバーを取付け、フロント マスタ シリンダを取付ける。(⇒15-8)



CBR250R(H)追補

リヤ マスタ シリンダ

取外し



- ・ブレーキフルードは塗装、プラスチック、ゴム面を傷めるので部品類に付着させないこと。
- ・ブレーキフルードの流出を防ぐため、ホースのジョイント部にカバーをしておくこと。

ブレーキフルードを抜取る。(⇒21-32)

ブレーキホース取付けボルトを外し、ブレーキホースをマスタシリンダから取外す。

ロックナットを外してジョイント部からブラッシュロッドを取外す。

取付けビス1本を外して、マスタシリンダからリザーバホースを取外す。

マスタシリンダ取付けボルト2本を外して、マスタシリンダを取外す。

分解

ダストブーツを外し、サークリップを外す。



スナップリングプライヤ
07914-3230001

マスタシリンダからピストン、ピストンカップ、スプリングを取外し、マスタシリンダ内をブレーキフルードで洗浄する。



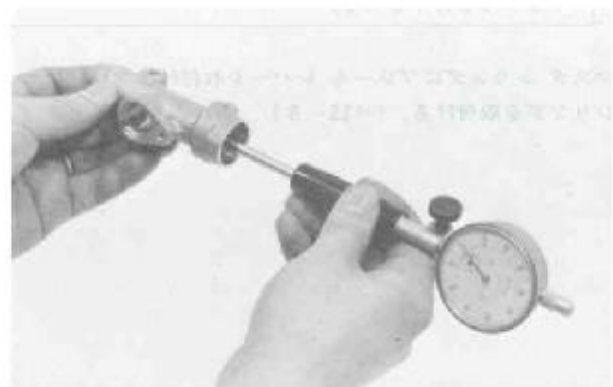
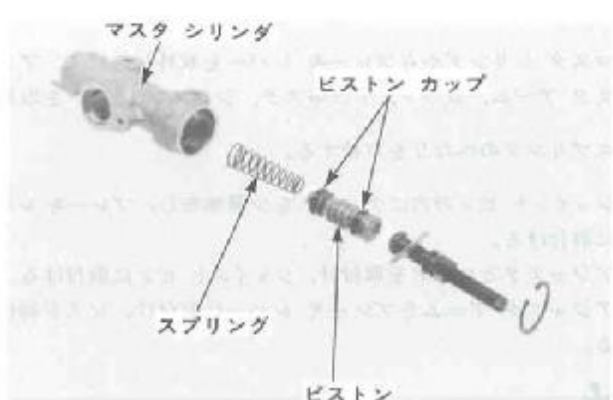
- ・分解した部品は、ブレーキフルードで洗浄し圧縮空気などにより各ポートの通気を確認すること。
- ・分解した部品は、ゴミやホコリが付かないように整理しておくこと。

点検

マスタシリンダのマスタピストンの摺動面に傷、かじりがないか点検する。

マスタシリンダの内径を測定する。

使用限度：12.755 mm以上交換



マスタ ピストンの外周に傷、かじりがないか点検する。
 ピストン カップが劣化、損傷していないか点検する。
 マスタ ピストンの外径を測定する。

使用限度： 12.645 mm以下交換



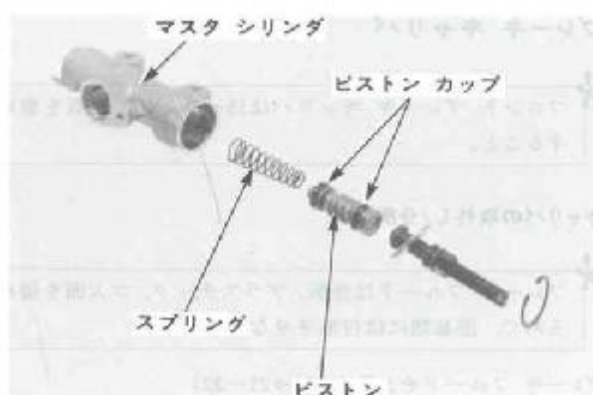
組立て



- 各部品にゴミやホコリが付いていないことを確認の上、組付け作業を行うこと。
- 抜取ったブレーキ フルードは再使用しないこと。
- マスタ シリンダ ピストン、スプリング、カップ、サークリップはセットで交換すること。

ピストン カップにブレーキ フルードを塗布してピストンに組付ける。

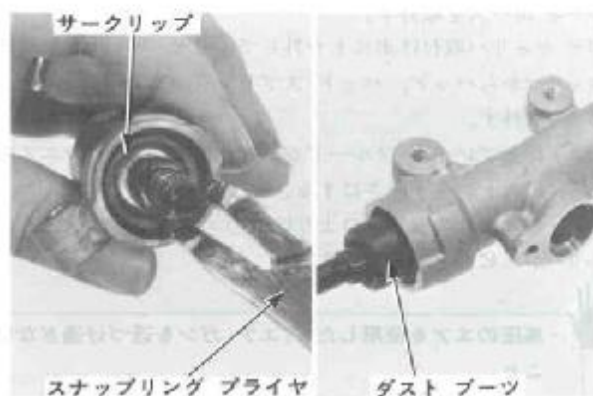
マスタ シリンダ内にブレーキ フルードを塗布する。
 スプリング、プライマリ カップ、ピストンをマスタ シリンダに組付け、サークリップで止める。



- カップを取付ける際に、リップ面を裏返しにしないこと。
- スプリングは小さいコイル径の方がピストン側である。
- サークリップは溝に確実に合はめること。

専用工具 スナップ リング プライヤ
 07914-3230001

ダストブーツを取付ける。



プッシュ ロッドとジョイント部を取付ける。

マスタ シリンダをボルト 2 本で取付け、締付ける。

締付けトルク： 1.0 - 1.4 kg-m

新品のシーリング ワッシャ 2 枚とブレーキ ホース取付けボルトでブレーキ ホースを取付け、締付ける。

締付けトルク： 2.5 - 3.5 kg-m



CBR250R(H)追補

リザーブ ホースにO-リングを付け、取付けビスでリザーブ ホースをマスタ シリンダに取付ける。

ブレーキ フルードを注入し、エア抜きを行う。(⇒21-32)



ブレーキ キャリパ

- * フロント ブレーキ キャリパは15-9、10、11頁を参照すること。

キャリパの取外し/分解

- * ブレーキ フルードは塗装、プラスチック、ゴム面を傷めるので、部品類には付着させないこと。

ブレーキ フルードを抜取る。(⇒21-32)

ブレーキ ホース取付けボルトを外してマスタ シリンダからブレーキ ホースを取外す。

リヤ キャリパ取付けボルトを外して、リヤ キャリパを取外す。キャリパからパッド、パッド スプリング、ブーツ、ピボットカラーを取外す。

ピストンとブレーキ フルードが飛び出さないようにウエスでくるみ、ピストンを下向きにする。

ブレーキ ホースの取付け口より低圧のエアを徐々に吹込み、キャリパからピストンを取外す。



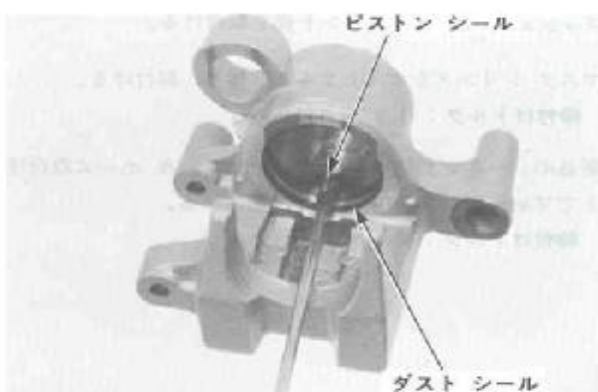
- ✋ • 高圧のエアを使用したり、エア ガンを近づけ過ぎないこと。
- キャリパの内側に絶対に手を入れぬこと。



ピストン シールとダスト シールをシリンダの奥へ押し込むようにして外す。

- * キャリパ シリンダ内面を傷付けないように注意する。

キャリパ内は、ブレーキ フルードで洗浄し、溝部から汚れを除去する。



点検

キャリバ ピストンの外周に傷、かじりがないか点検する。

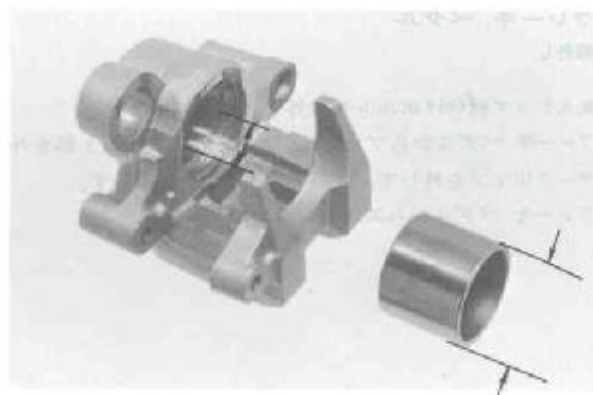
キャリバ ピストンの外径を測定する。

使用限度： 38.105 mm以下交換

シリンダ内面に傷、かじりがないか点検する。

キャリバ シリンダの内径を測定する。

使用限度： 38.240 mm以上交換



キャリバの組立て/取付け

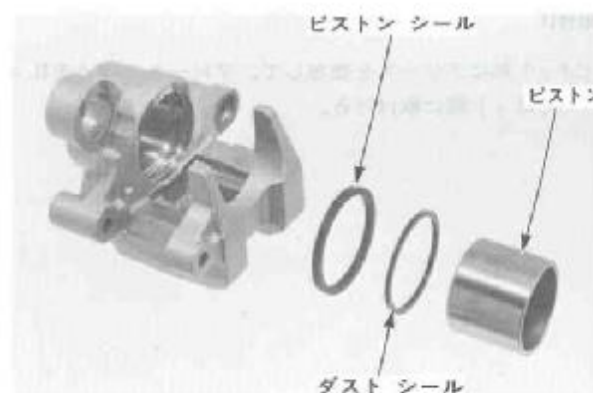


- 各部品にゴミやホコリが付いていないことを確認の上、組付け作業を行なうこと。
- 抜取ったブレーキ フルードは再使用しないこと。
- キャリバ分解時は、ピストン シール、ダスト シールを新品に交換すること。

新品のピストン シール、ダスト シールにブレーキ フルードを塗布し、キャリバ シリンダの溝に取付ける。

ピストンをキャリバに取付ける。

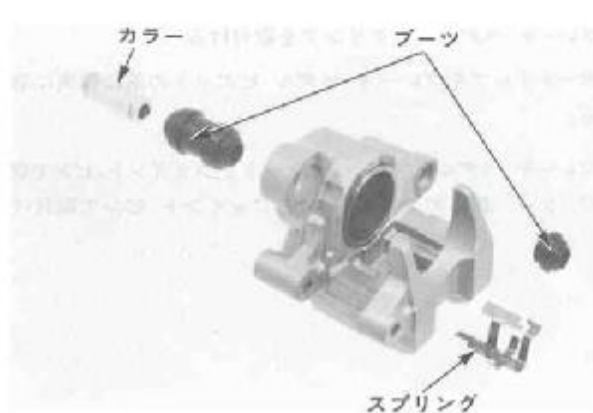
ブーツ、カラー、パッド スプリングを取付ける。



- ブーツにシリコン グリースを塗布すること。
- ブーツはキャリバの溝に確実にセットすること。



- キャリバ分解時は、ピストン シール、ダスト シールを新品に交換すること。



ブレーキ パッドをキャリバに取付け、キャリバをブラケットに取付ける。

リヤ キャリバを取付けボルトで締付ける。

締付けトルク： 2.0 - 2.5 kg・m

キャリバにハンガ ピンを取付ける。

締付けトルク： 1.5 - 2.0 kg・m

ハンガ ピン プラグを取付ける。

締付けトルク： 0.2 - 0.3 kg・m

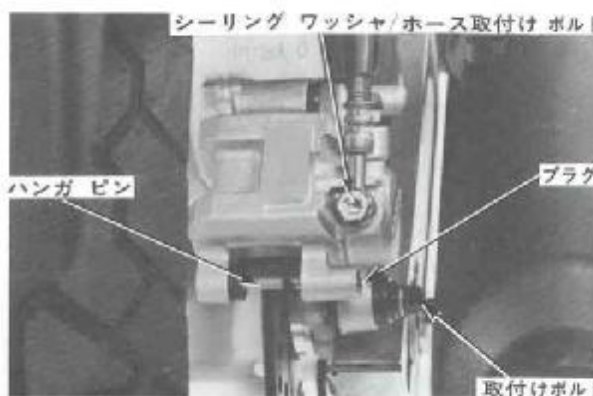
新品のシーリング ワッシャ 2枚とブレーキ ホース取付けボルトでブレーキ ホースを取付け、締付ける。



- ブレーキ ホースをキャリバの凹部に確実にセットすること。

締付けトルク： 2.5 - 3.5 kg・m

ブレーキ フルードを注入し、エア抜きを行う。(⇒21-32)

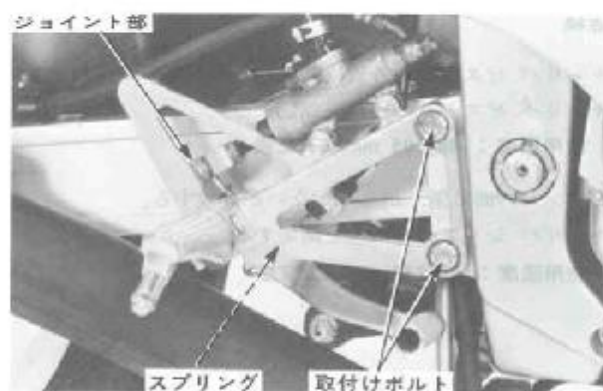


CBR250R(H)追補

ブレーキ ペダル

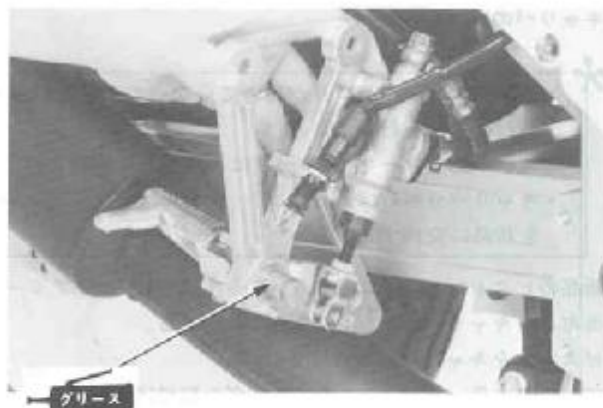
取外し

R.ステップ取付けボルトを取外す。
ブレーキ ペダルからブッシュ ロッドのジョイント部を外す。
サークリップを外して、ブレーキ ペダルを取外す。
ブレーキ ペダルからスプリングを取外す。

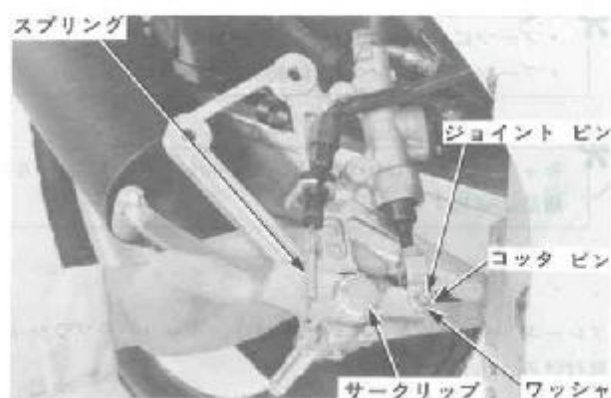


取付け

ピボット部にグリースを塗布して、ブレーキ ペダルをR.ステップのピボット部に取付ける。



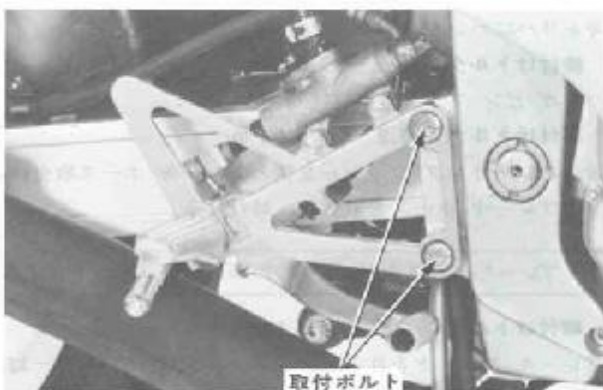
ブレーキ ペダルにスプリングを取付ける。
サークリップをブレーキ ペダル ピボットの溝に確実に取付ける。
ブレーキ ペダルとブッシュ ロッドをジョイント ピンで取付け、
ワッシャ、新品のコッタ ピンをジョイント ピンで取付ける。



取付けボルト 2 本でR.ステップを取付け、締付ける。

締付けトルク： 2.5 - 3.0 kg-m

ブレーキ ペダルの高さ調整を行う。(⇒21-9)



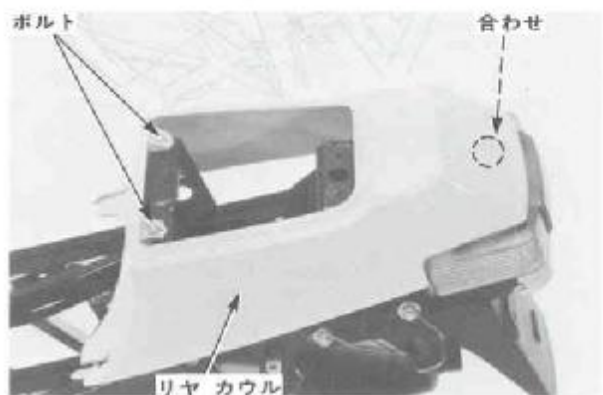
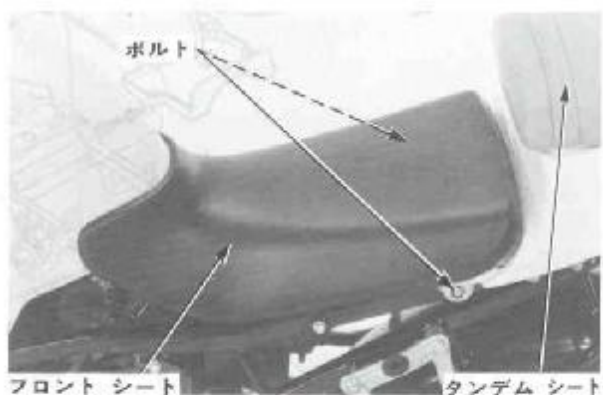
シート カウル
取外し

* シート カウルだけを取外す場合は、サイド カバー、フ
ロント シートの取外しは必要ない。

サイド カバー取付けビスを外す。
サイド カバーの4ヶ所の合わせを外し、サイド カバーを取外
す。

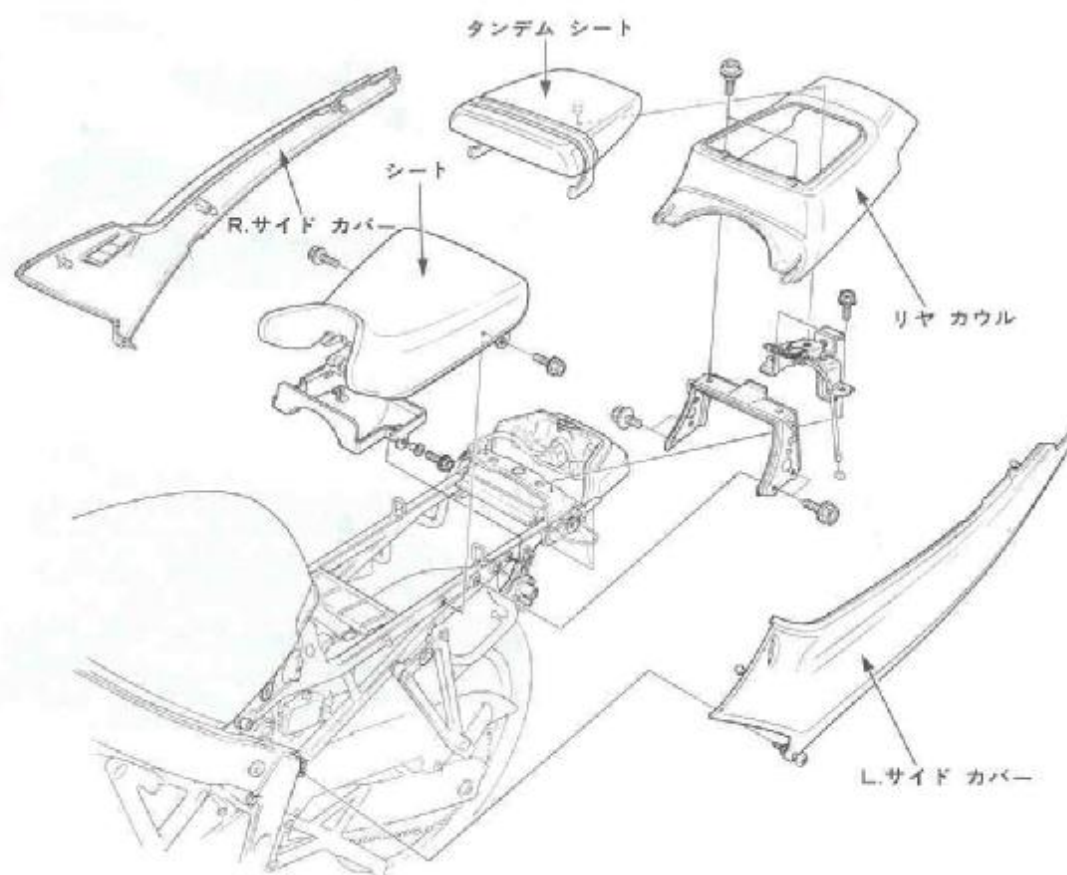
ボルト2本を外し、フロント シートを取外す。
ヘルメット ホルダのロックを解除し、タンデム シートを上に
持ち上げ、後方へずらして取外す。

リヤ カウル取付けボルト2本を外し、リヤ カウルを後部の合
わせより取外す。



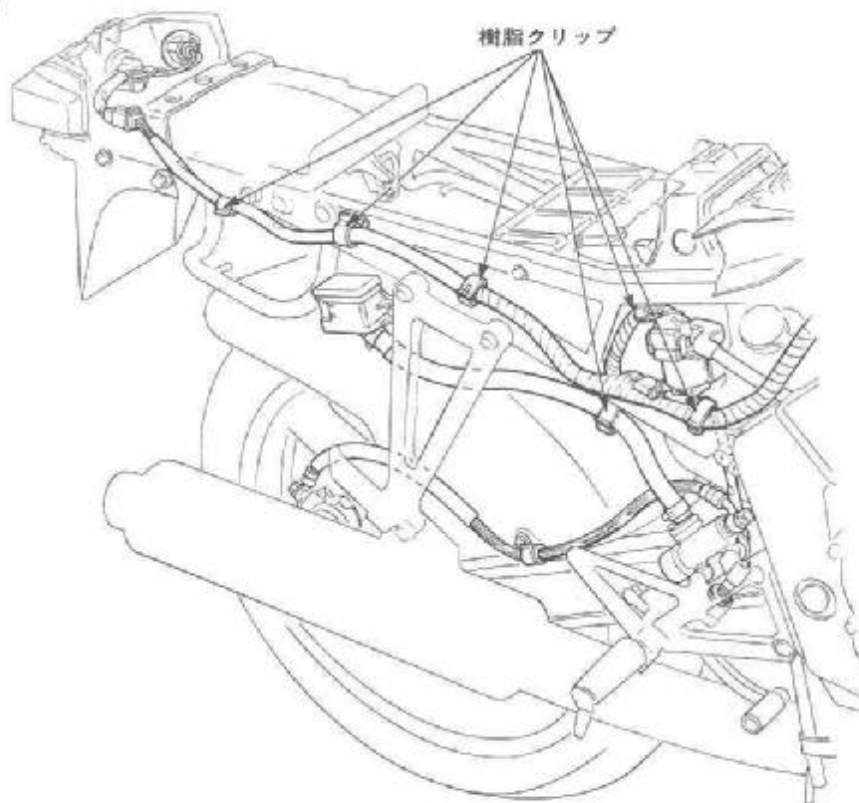
取付け

取付けは取外しの逆手順で行う。



サブ フレーム

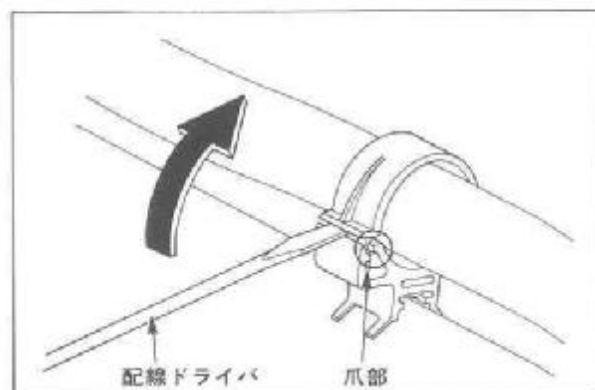
樹脂クリップの取外し/取付け



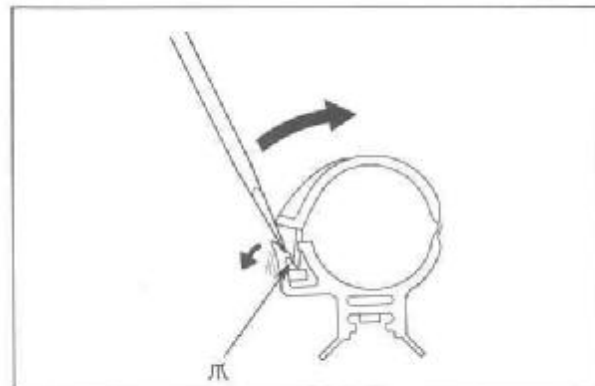
ワイヤ ハーネス、ホースをクリップから外す場合、配線ドライバなどで爪部を広げ、ロックを解除する。

ハーネス、ホースをクリップから外す。

ハーネス、ホースを取付ける場合は、クリップにハーネス、ホースをセットした後、爪がロックするまで（「カチッ」と音がするまで）押込む。



フレームから取外した場合は新品と交換すること。



CBR250R(J)

目 次

諸元表	22-2
締付けトルク,	22-3
専用工具, 共通工具	22-3
ワイヤリング図	22-4
配線図	22-8
整備データ	22-9
点検, 調整	22-15
フューエル システム	22-19
エンジン脱着	22-22
シリンダ ヘッド, バルブ	22-23
フロント ホイールの脱着	22-24
リヤ ホイール, サスペンション	22-25
ブレーキ機構 (ディスク ブレーキ)	22-29
フェアリング	22-30
ライト, メータ, スイッチ	22-32

CBR250R(J)追補

諸 元 表

太線部分がCBR250FOUR/CBR250Rに対する変更点を示す。

車 名		ホンダMC19	
長 さ		2,020mm	
幅		0.685m	
高 さ		1.075m	
軸 距 離		1.365m	
原 動 機 の 型 式		MC14E	
総 排 気 量		0.249ℓ	
燃 料 の 種 類		ガソリン	
車 両 重 量	前軸	77kg	
	後軸	77kg	
	計	154kg	
乗 車 定 員		2人	
車 両 総 重 量	前軸	94kg	
	後軸	170kg	
	計	264kg	
タ イ ヤ	前輪	100/80-17 52H	
	後輪	140/70-17 66H	
最 低 地 上 高		0.135m	
性 能	制 動 停 止 距 離 (初速km/h)	14.0m (50km/h)	
	最 小 回 転 半 径	2.9m	
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	ペントルーブ形	
	弁 機 構	DOHCギヤ駆動 吸気2, 排気2	
	内 径 × 行 程	48.5×33.8mm	
	圧 縮 比	11.0	
	圧 縮 圧 力	13.0kg/cm ² -400rpm	
	最 高 出 力	45PS/15,000rpm	
	最 大 ト ル ク	2.6kg・m/10,500rpm	
機 動 性	弁 開 閉 時 期	吸 気	開き 19° BTDC (1mmリフト時)
		吸 気	閉じ 33° ABDC (1mmリフト時)
		排 気	開き 36° BBDC (1mmリフト時)
		排 気	閉じ 11° ATDC (1mmリフト時)
	弁 す き ま	吸気	0.16mm (冷間)
		排気	0.23mm (冷間)
機 油 系	無 負 荷 回 転 速 度		1,500rpm
	潤 滑 装 置	潤 滑 方 式	圧送飛沫併用式
		油 ポンプ 形 式	トロコイド式
		油 ろ 過 器 形 式	全流ろ過式、ろ網ろ紙併用式
		潤 滑 油 容 量	2.7ℓ
冷 却 方 式		水冷	

燃 料 装 置	エアクリーナ形式	ろ紙式	
	燃 料 タンク 容 量	13ℓ	
	キ ャ プ レ ー タ	型 式	VG05
	ガ ス 弁 径	32mm	
電 気 装 置	点 火 装 置	ベ ン チ ュ リ 径	28.5mm
		形 式	フルトランジスタ式・バッテリー点火
		点 火 時 期	23° BTDC/1,500rpm
		点 火 プ ラ グ	NGK CR9EH-9, CR10EH-9
動 力 伝 達 装 置	ク ラ ッ プ	ND	U27FER9, U31FER9
		点 火 す き ま	0.8-0.9mm
		蓄 電 池 容 量	12V6AH
		形 式	湿式多板コイル スプリング
変 速 比	機 関 から 変 速 機 までの 減 速 比	操 作 方 式	機械式
		形 式	常時噛合式
	変 速 比	一 速	2.733
		二 速	2.000
		三 速	1.590
		四 速	1.333
		五 速	1.153
		六 速	1.035
	減 速 機	第 一 歯 車 形 式	チェーン
		減 速 比	3.176
走 行 装 置	前 車 輪	キ ャ ス タ 度	25°00'
		ト レ ー ル	89mm
	後 車 輪	タ イ ヤ の	前輪 2.25kg/cm ²
		空 気 圧	後輪 2.50kg/cm ²
か じ 取 り 角 度	制 動 装 置 形 式	左 側	31°
		右 側	31°
懸 架 方 式	前 輪	油 圧 式 ディスク	
		後 輪	油 圧 式 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 Na	バックボーン		
	MC19-1000001~		
エ ン ジ ン Na			
	MC14E-1000001~		

締付けトルク 変更部分のみを示す。

エンジン関係

締付け箇所	個数	ネジ径(mm)	締付けトルク(kg-m)	備 考
シリンダヘッド(フランジ ボルト)	12	7	2.7 - 3.0	
スパーク プラグ	4	10	1.0 - 1.4	
R.クランクケース カバー キャップ ボルト	1	14	0.8 - 1.2	

フレーム関係

締付け箇所	個数	ネジ径(mm)	締付けトルク(kg-m)	備 考
サイド スタンド ブラケット	2	10	4.5 - 5.5	
ラジエータ リザーブ タンク取付けボルト	2	6	1.0 - 1.4	
フューエル タンク 取付けボルト (フロント)	2	6	1.0 - 1.4	
(リヤ)	1	8	2.4 - 3.0	
エア クリーナ ケース取付けビス	6	5	0.35 - 0.5	
エア クリーナ ケース取付けボルト	1	6	1.0 - 1.4	
トップ ブリッジ締めボルト	2	8	2.0 - 2.5	
フロント アクスル ナット	1	14	5.5 - 6.5	
フロント アクスル ピンチ ボルト	4	8	1.8 - 2.5	
フロント ブレーキ キャリパ ブラケット	2	8	2.4 - 3.0	
フロント マスタシリンダ ホルダ ボルト	2	6	1.0 - 1.4	
リヤ クッション アッパ ボルト	1	10	4.5 - 5.5	
クッション コンロッド (フレーム側)	1	10	4.5 - 5.5	
(クッション アーム側)	1	10	4.5 - 5.5	
クッション アーム (リヤ クッション側)	1	10	4.5 - 5.5	
ロア カウル ステイ (上、R側)	1	6	0.7 - 1.1	
(上、L側)	1	6	1.0 - 1.4	
(下側)	4	6	0.7 - 1.1	
チェーン ペダル取付けボルト	1	8	2.4 - 3.0	
チェーン アーム	1	6	1.4 - 1.8	
エキゾースト パイプ ジョイント ナット	8	6	1.0 - 1.4	
サイド カバー取付けボルト	2	6	0.7 - 1.1	
フック ボルト	2	6	1.0 - 1.4	

専用工具, 共通工具 変更部分のみを示す。

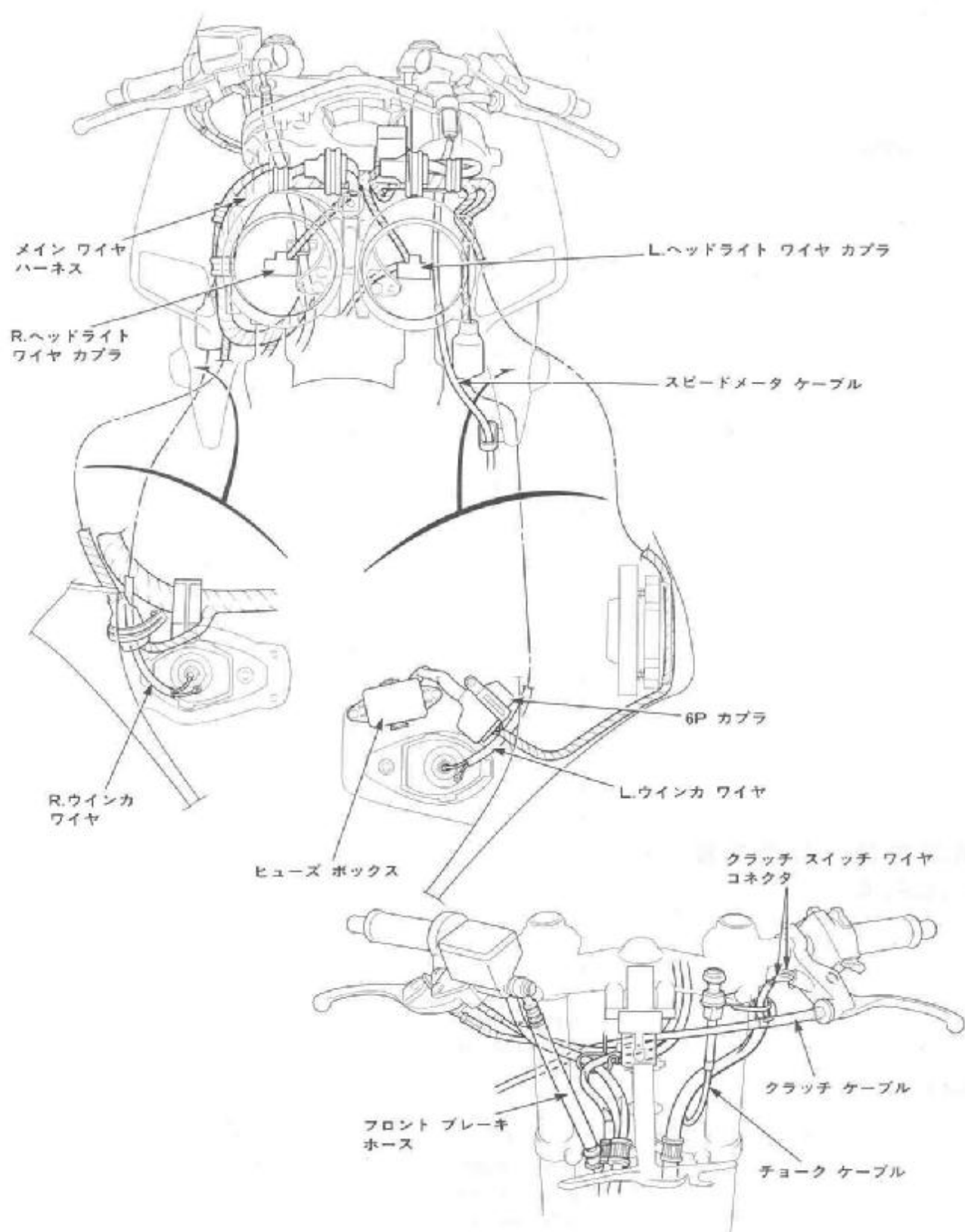
既設専用工具

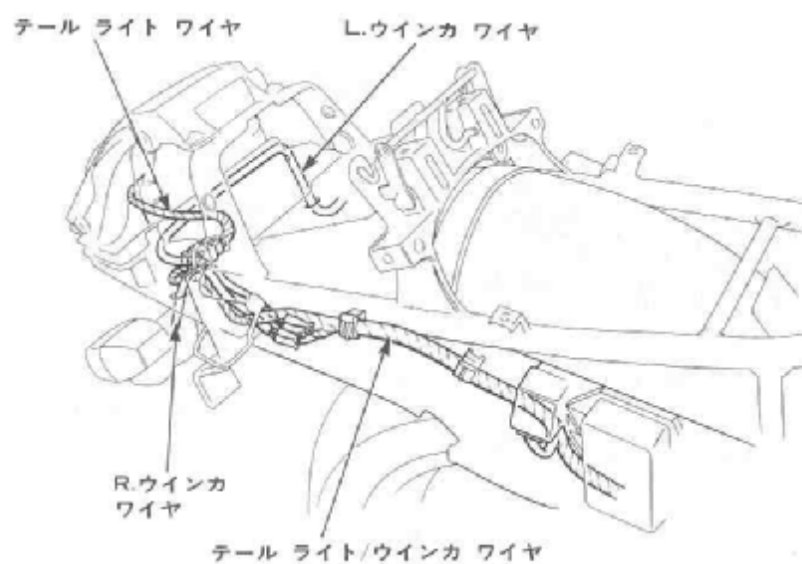
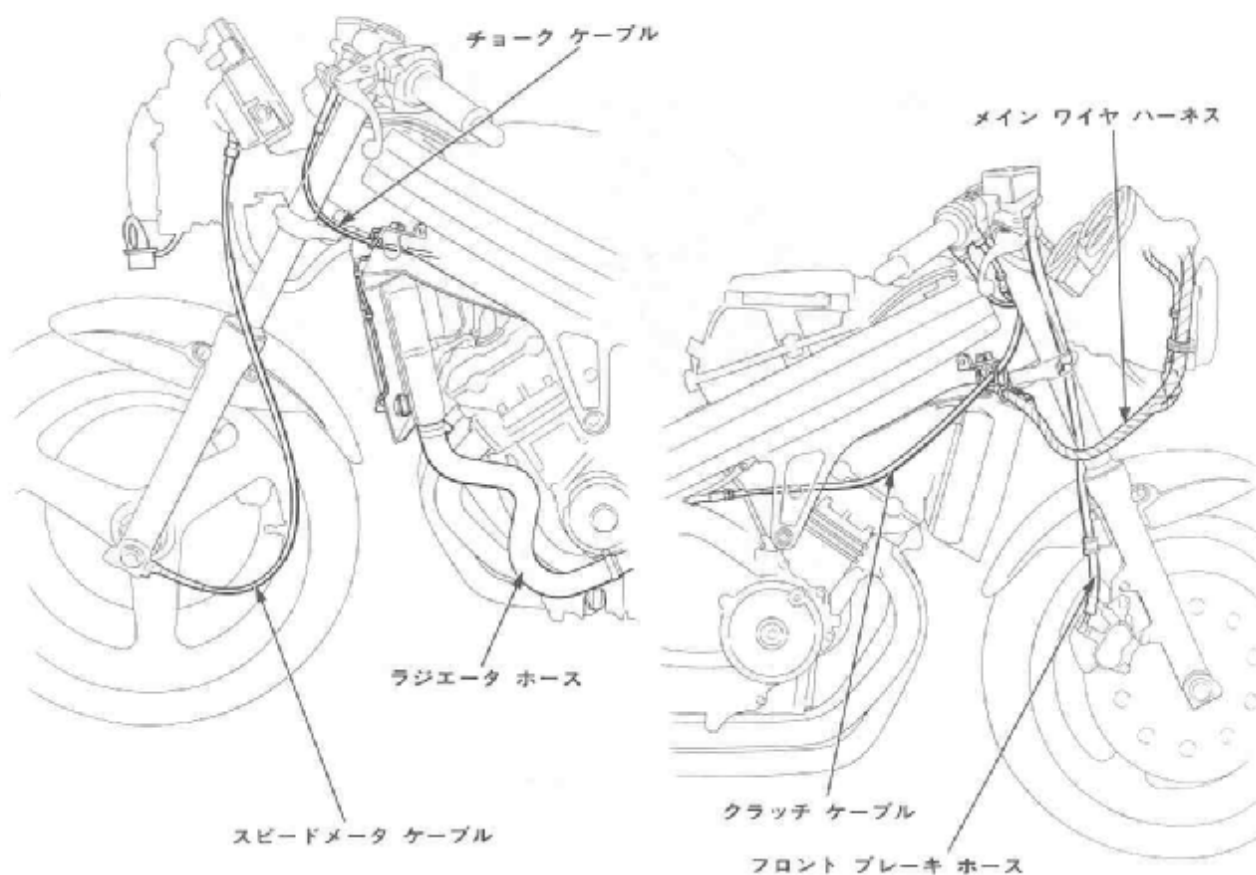
工 具 名 称	工具番号	使 用 箇 所
プッシュ ドライバ Assy	07GMD-KT80100	リヤ クッション、クッション リンカー スイングアーム
ボール レース リムーバ セット	07946-KM90001	ボール レース取外し/取付け
ディスクアッセンブリ ツール	07964-MB00200	スイングアーム ベアリングの脱着

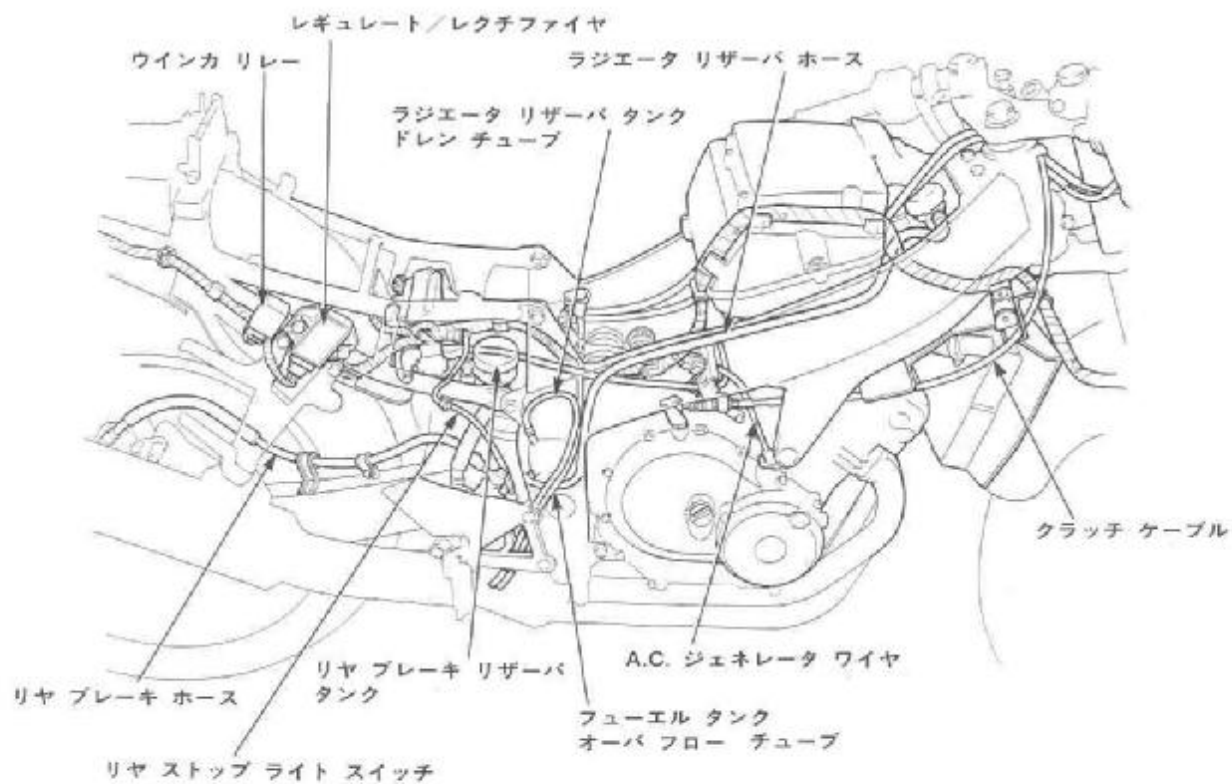
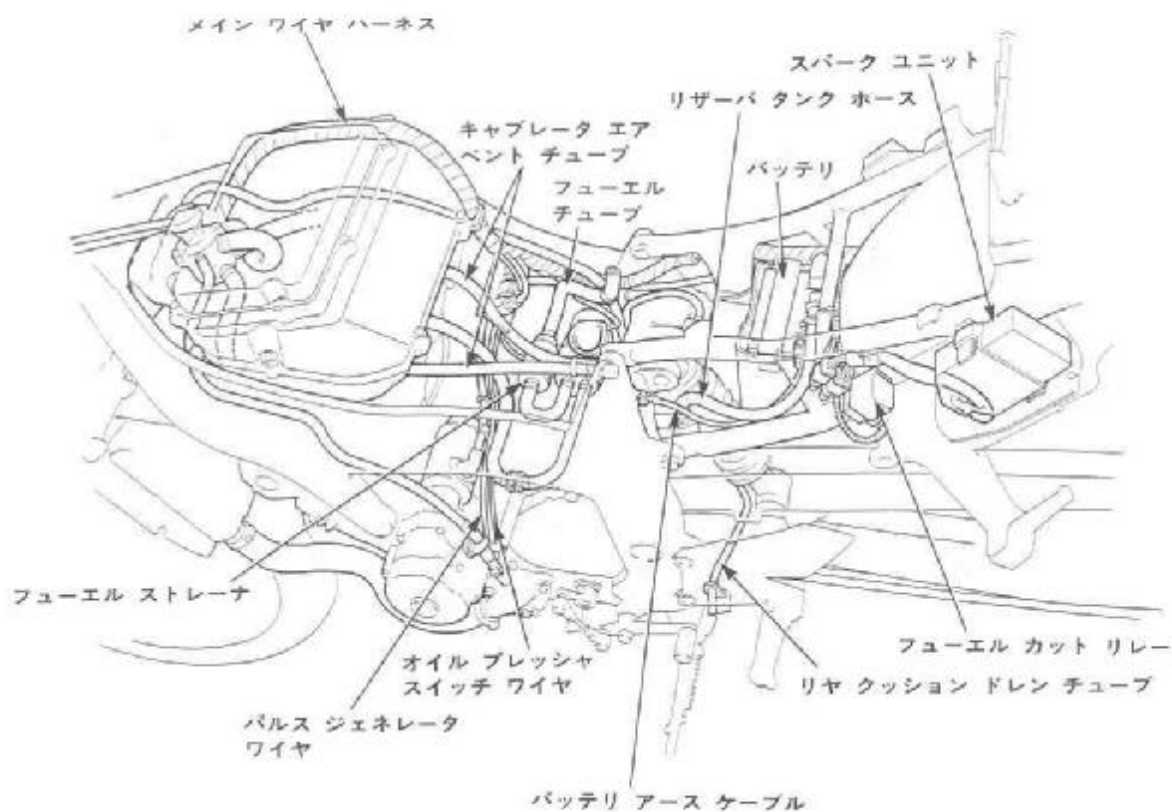
共通工具

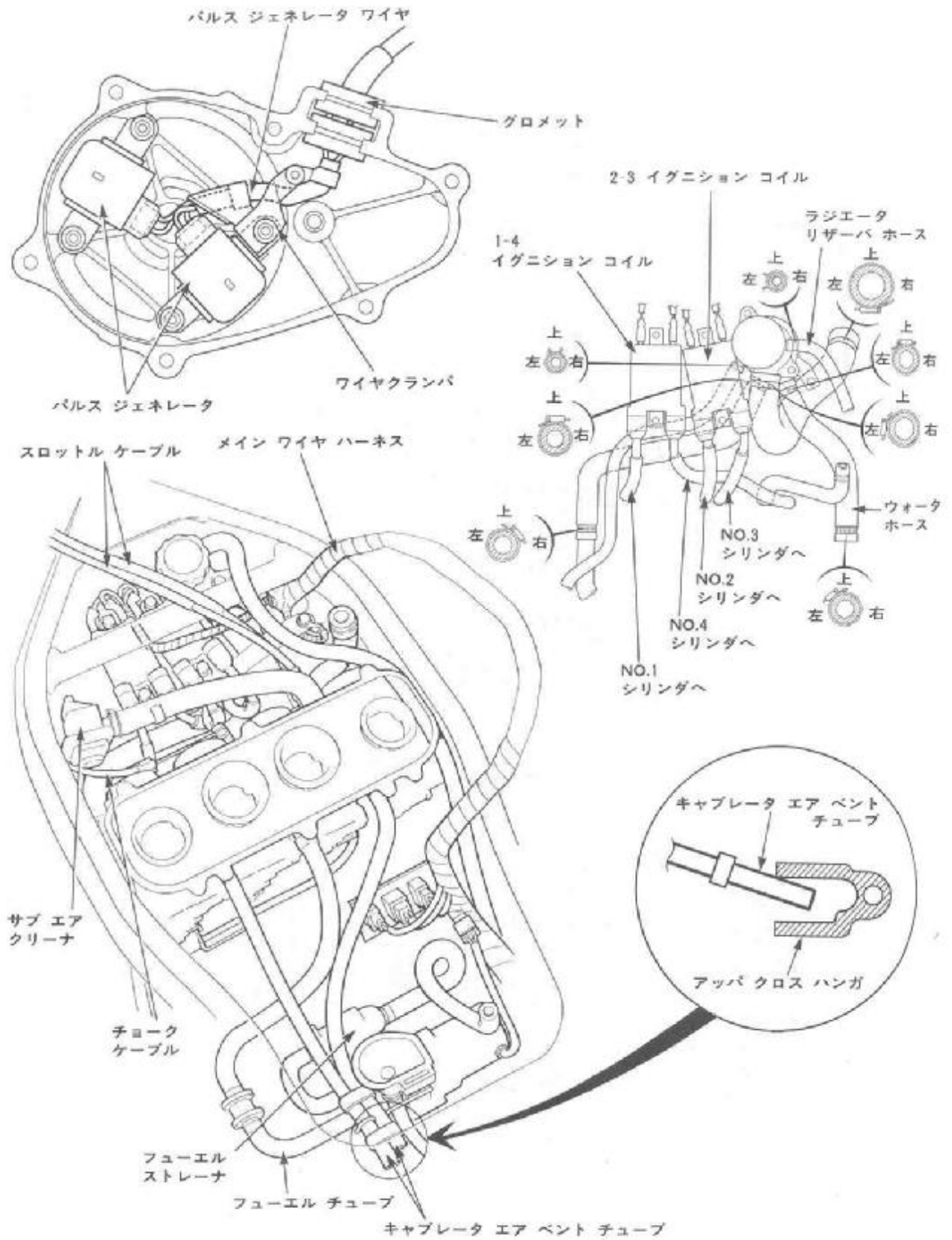
工 具 名 称	工具番号	使 用 箇 所
ドライバ アウタ 42×47mm	07746-0010300	フロント ホイール R.,L. ベアリング打込み
リムーバヘッド 20mm	07746-0050600	フロント ホイール R.,L. ベアリング打抜き
フォーク シール ドライバ アタッチメント	07747-0010600	フロント フォーク組立て

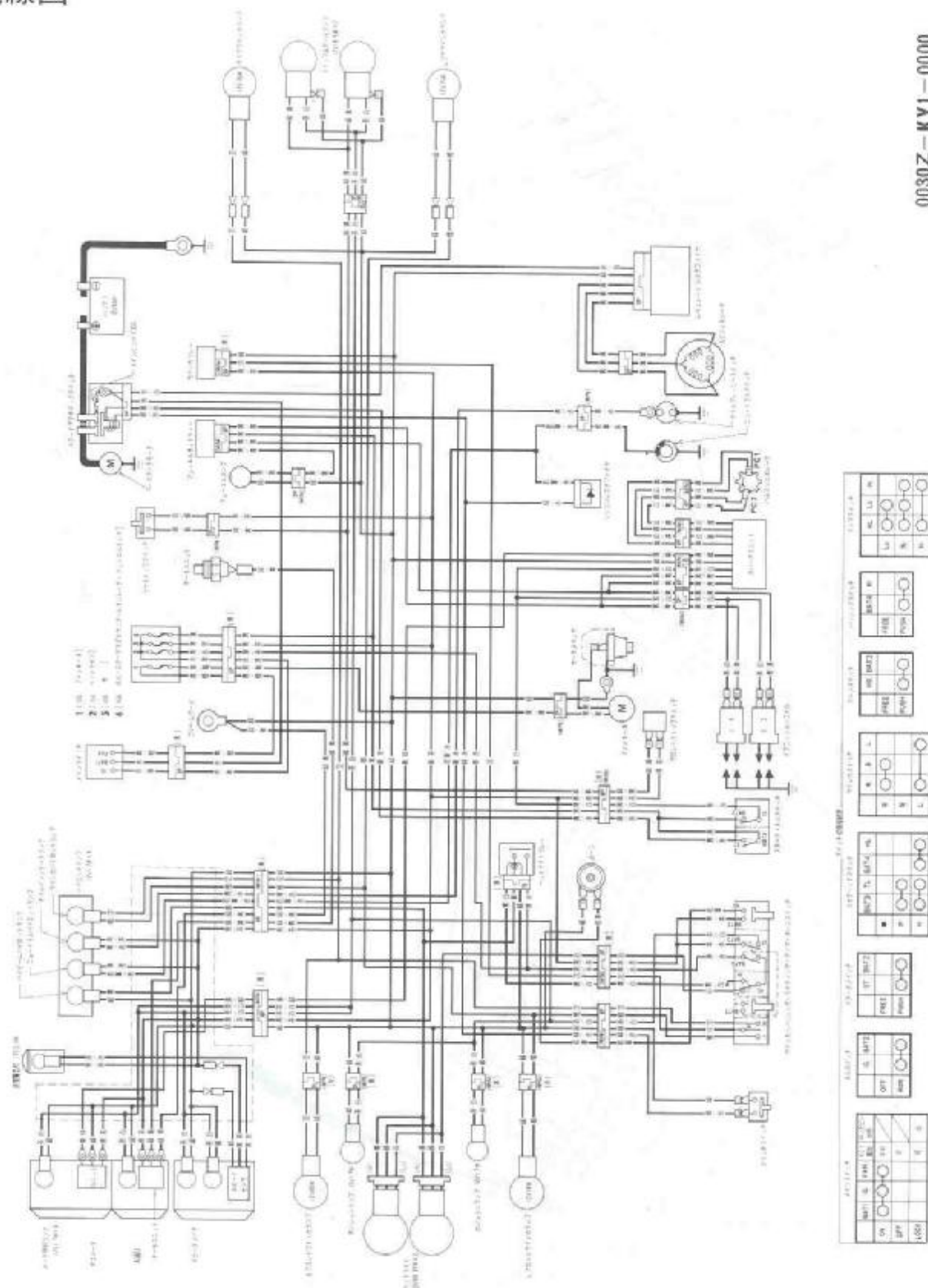
ワイヤリング図











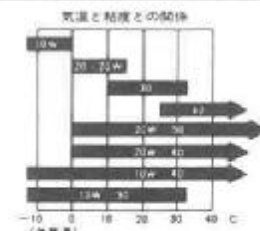
整備データ

オイル潤滑系統

単位: mm

項 目	基 準	標 準 値	使 用 限 度
オイル ポンプ	ロータ チップ隙間	0.15	0.20
	ポンプ ボディとアウト ロータの隙間	0.15-0.22	0.35
	ロータとボディの隙間	0.02-0.07	0.10
	吐 出 圧	4.0-5.0kg/cm ² (6,000rpm, 油温60°C)	

エンジン オイル容量	2.2ℓ (オイル交換時)、2.4ℓ (フィルター・オイル交換時)、2.7ℓ (全容量)		
指定エンジン オイル	<p>・* ホンダ純正オイル ウルトラGP(4サイクル二輪車用、SAE10W-40またはSAE20W-50)*</p> <p>* 右表に従い使用する地域の外気温に適した粘度のオイルを使用すること。</p>		



フューエル システム

項 目		標 準 値
ベンチュリ径		一次ボア9.1mm相当、二次ボア28.5mm相当
セッティング マーク		VG05A
油 面		8 mm
メイン ジェット		#85
スロー ジェット		#35
アイドル回転数		1,500±100rpm
スロットル グリップの遊び		2 - 6 mm
パイロット スクリュー戻し回転数		1-1/2回戻し
フューエル タンク容量	全 容 量	13 ℓ
	リザーブ	2 ℓ

冷却系統

項 目	標 準 値	使 用 限 度
ラジエータ キャップの開弁圧	0.95-1.25kg/cm ²	0.95kg/cm ² 以下または1.25kg/cm ² 以上交換
サーモスタット開弁温度	開き始め	80-84°C
	全 開	95°C
	全開リフト量	8 mm以上
冷 却 水 容 量	全容量 約1,500cc (ラジエータ側 約1,300cc リザーバ タンク側 約200cc)	

CBR250R(J)追補

エンジン脱着

エンジン重量 (整備)		約49kg
推奨エンジン オイル		* ホンダ純正オイル ウルトラGP(4サイクル二輪車用, SAE10W-40またはSAE20W-50)* ・API分類SEまたはSF級のエンジン オイル(粘度に関しては3-2頁を参照)
エンジン オイル容量	全 容 量	2.7ℓ
	オイル交換時	2.2ℓ
	オイル、フィルタ交換時	2.4ℓ

シリンダヘッド、バルブ

単位:mm

項 目			基 準	標 準 値	使用限度
圧 縮 圧 力				13.0kg/cm ² -400rpm	—
カムシャフト	カム リフト	I N		29.44-29.68	29.41
		E X		28.96-29.20	28.85
	オイル クリアランス	1		0.015-0.057	0.06
		2		0.015-0.057	0.06
		3		0.025-0.067	0.07
		4		0.015-0.057	0.06
	振 れ			—	0.05
バルブ スプリング	自由長			37.3	36.3
バルブ, バルブ ガイド	バルブ ステム外径	I N		3.481-3.495	3.47
		E X		3.460-3.475	3.44
	バルブ ガイド内径	I N		3.500-3.512	3.57
		E X		3.500-3.512	3.57
	ステムとガイドの隙間	I N		0.005-0.042	0.10
		E X		0.005-0.050	0.13
	バルブ シート当たり幅	I N		0.8	1.3
		E X		1.0	1.5
バルブ リフタ	外 径			20.010-20.026	20.035
シリンダ ヘッド	重 み			—	0.05
	バルブ リフタ摺動部外径			19.978-19.993	19.970

シリンダ、ピストン、クランク シャフト

単位:mm

項 目		標 準 値	使用限度
クランクシャフト、 コンロッド	コンロッド大端部のサイド クリアランス	0.05-0.2	0.30
	クランクシャフトの振れ	—	0.05
	クランク ピンのオイル クリアランス	0.028-0.046	0.05
	メイン ジャーナルのオイル クリアランス	0.030-0.048	0.06
シリンダ	内 径	48.500-48.510	48.60
	上 面 歪	—	0.05
	真 円 度	—	0.005
	円 筒 度	—	0.005
ピストン リング	リング溝とリング の隙間	トップ	0.015-0.050
		セカンド	0.015-0.050
	リングの合口隙間	トップ	0.1-0.25
		セカンド	0.15-0.30
		オイル(サイド レール)	0.2-0.8
ピストン	ピストン外径		48.47-48.49
	ピストンとシリンダの隙間		0.01-0.04
	ピストンのピン穴内径		13.002-13.008
	ピストン ピンの外径		12.994-13.000
	ピストンとピストン ピンの隙間		0.002-0.014
	コンロッド小端部内径		13.016-13.034
	ピストン ピンとコンロッドの隙間		0.016-0.040

		コンロッド 内径コード		
		1	2	3
メ タ ル の 外 径 コ ー ド	A	26.993-27.000mm	E (黄)	D (緑)
	B	26.987-26.994mm	D (緑)	C (茶)
	C	26.982-26.988mm	C (茶)	B (黒)
				A (青)

ベアリング メタルの厚さ:

- A (青): 1.502-1.505mm
- B (黒): 1.499-1.502mm
- C (茶): 1.496-1.499mm
- D (緑): 1.493-1.496mm
- E (黄): 1.490-1.493mm

		ケ ー ス 内 径		
		A	B	C
メ タ ル の 外 径 コ ー ド	1	27.993-28.000mm	E (桃)	D (黄)
	2	27.987-27.994mm	D (黄)	C (緑)
	3	27.982-27.988mm	C (緑)	B (茶)
				A (黒)

ベアリング メタルの厚さ:

- A (黒): 1.508-1.511mm
- B (茶): 1.505-1.508mm
- C (緑): 1.502-1.505mm
- D (黄): 1.499-1.502mm
- E (桃): 1.496-1.499mm

CBR250R(J)追補

クラッチ、ACジェネレータ

単位: mm

項 目	基 準	標 準 値	使用 限 度
クラッチ	クラッチ レバーの遊び	10-20	—
	クラッチ スプリング自由長	36	35
	クラッチ ディスクの厚さ	2.9-3.0	2.6
	クラッチ プレーートの歪み	—	0.3
	クラッチ アウタ ガイドの内径	21.995-22.015	22.03
オイル ポンプ ドライブ スプロケットの内径		30.025-30.075	30.09
オイル ポンプ ドライブ ギヤ カラー	内 径	21.995-22.015	22.03
	外 径	29.987-30.000	29.97
	高 さ	22.300-22.400	22.20
メインシャフト外径 (クラッチ アウタ ガイド摺動部)		21.980-21.990	21.97

トランスミッション

単位: mm

項 目	基 準	標 準 値	使用 限 度
トランスミッション	バックラッシュ	0.044-0.140	0.3
	ギヤ内径	M 5	25.000-25.021
		M 6	25.000-25.021
		C 1	23.000-23.021
		C 2	28.000-28.021
		C 3	28.000-28.021
		C 4	28.000-28.021
	ギヤ プッシュ	M 5 内径	21.985-22.006
		M 5 外径	24.959-24.980
		M 6 外径	24.959-24.980
		C 1 外径	22.959-22.980
		C 1 内径	20.020-20.041
		C 2 外径	27.959-27.980
		C 3 外径	27.959-27.980
		C 4 外径	27.959-27.980
	メインシャフト外径	M 5 部	21.963-21.977
		クラッチ アウタ ガイド部	21.980-21.990
	カウンタシャフト外径	C 1 部	19.987-20.000
	ギヤとプッシュまたは シャフトの隙間	M 5 とプッシュ	—
		M 5 プッシュとシャフト	—
		M 6 とプッシュ	—
		C 1 とプッシュ	—
		C 1 プッシュとシャフト	—
		C 2 とプッシュ	—
		C 3 とプッシュ	—
		C 4 とプッシュ	—
	シフト フォーク	爪の厚さ	5.93-6.00
		内 径	12.000-12.021
	シフト フォーク シャフト	外 径	11.960-11.971

フロント ホイール、サスペンション、ステアリング

項 目	標準値	使用限度
フロント アクスルの曲がり	—	0.2mm
フロント ホイール リムの振れ	縦 方 向	2.0mm
	横 方 向	2.0mm
フロント クッション スプリング自由長	303mm	297mm
フロント フォーク バイアの曲がり	—	0.2mm
フロント フォーク オイル量	規定量	362±2.5cc
	全初時レベル	95±6mm
フロント フォーク空気圧	0-0.4kg/cm ²	—

リヤホイール、ブレーキ、サスペンション

項 目	標準値	使用限度
リヤ アクスルの曲がり	—	0.2mm
リヤ ホイール リムの振れ	縦方向	2.0mm
	横方向	2.0mm
リヤ クッション ダンパ圧縮力	12.3-16.0kg	9.8kg
リヤ クッション スプリング取付け長	162.3mm	—
リヤ クッション スプリング自由長	172.1mm	168.7mm

ブレーキ機構 (ディスク ブレーキ)

単位:mm

項 目	基 準	標準値	使用限度
ブレーキ ディスクの厚さ		4.8-5.2	4.0
ブレーキ ディスクの振れ		—	3.0
フロント マスタ シリンダの内径		11.000-11.043	11.055
リヤ マスタ シリンダの内径		12.700-12.743	12.755
フロント マスタ ピストンの外径		10.957-10.984	10.945
リヤ マスタ ピストンの外径		12.657-12.684	12.645
フロント キャリパ シリンダの内径		27.00-27.05	27.06
リヤ キャリパ シリンダの内径		27.00-27.05	27.06
フロント キャリパ ピストンの外径		26.918-26.968	26.91
リヤ キャリパ ピストンの外径		26.918-26.968	26.91

CBR250R(J) 追補

バッテリー、充電装置

項 目		標 準 値
バッテリー	容 量	12V 6AH
	充電電流	0.6A (10H)
	開放電圧	13.0-13.2V (20°C)
充電開始回転数 (ヘッドライト ON Loビーム時)		1,900rpm以下
レギュレータ/レクチファイヤ	形 式	無接点式
	制御電圧	14.0-15.0V
ACジェネレータ コイル抵抗値		0.3-0.4Ω (20°C)
ACジェネレータ性能		18.5A/5,000rpm

点火装置

項 目		標 準 値	
スパーク プラグ		NGK	ND
		CR9EH-9	U27FER-9
		CR10EH-9	U31FER-9
スパーク プラグ隙間		0.8—0.9mm	
点火時期	°F° マーク	23° BTDC/1,500rpm	
イグニッション コイル 抵抗値 (20°C)	1 次コイル		2.52—3.08 Ω
	2 次 コイル	ハイテンション コード付き	11.7k—14.3k Ω
		ハイテンション コード無し	11.7k—14.3k Ω
パルス ジェネレータ コイル抵抗値 (20°C)		315—385 Ω	

セルフ スタータ装置

項目	基準	標 準 値	使 用 限 度
スタータ モータ	ブラシ スプリング張力	630-850g	—
	ブラシ長	11.00-11.05mm	4.5mm

ライト、メーター、スイッチ

項 目	標 準
ヘッドライト バルブ	12V 60/35W × 2
フロント ウインカ バルブ	12V 18W
リヤ ウインカ バルブ	12V / 5 W
ストップ/テール ライト バルブ	12V 18/ 5 W × 2
パイロット ランプ類 (速度警告灯を除く)	12V 1.7W × 4
速度警告灯 ランプ	12V 3.4W
タコ メータ、水温計照明ランプ	12V 1.7W × 2
スピード メータ照明ランプ	12V 1.7W × 2
メイン ヒューズ	30 A
ヘッドライト サブ ヒューズ	15 A
その他ヒューズ	10 A × 3

点検、調整

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ている点検時期を示し、「○」印はそのほかメーカーで推奨する時期を示す。
3. 「☆」印は、保安部品の定期交換を示す。
但し、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」または「高速走行時」とは、80km/h以上の速度で走行する場合をいう。

点 検 整 備 項 目		点検整備時期			備 考																			
		運 行 前	1 か 月 目	自家用 6 か 月 毎 12 か 月 毎																				
かし取り装置	（ハンドル）			●																				
	遊び、緩み及びがた			●																				
	操作具合			●																				
	左右の回転角度			●																				
かし取り装置	（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																			
制動装置	（ブレーキ・ペダル）			●	遊び： フロント ブレーキ[レバー式]レバー先端で10～20mm リヤ ブレーキ[ペダル式] 10～20mm																			
	遊び及び踏み込んだときの床板とのすき間			●																				
	踏みしろ及びきき具合	●																						
	ブレーキのきき具合		○	●																				
動力装置	（エンジン）			●																				
	漏れ、損傷及び取付状態			○																				
	ブレーキ・ホースの交換				☆4年毎																			
	液量	●		●	液面レベル 前輪：下限レベル以上あること 後輪：上限一下限間にあること																			
装置	（エンジン・ポンプ）			●																				
	機能、摩耗及び損傷			●																				
	マスタ・シリンダ、ホイール・シリンダのカップ ダストシール及びディスク・キャリパのゴム製品の交換				☆2年毎																			
	（ブレーキ・ディスク及びパッド）			●																				
走行装置	（ホイール）			○	インジケータ式																			
	パッドの摩耗			●	標準 厚さ：前輪 5.0mm 後輪 5.0mm 使用 限度：前輪 4.0mm 後輪 4.0mm																			
	ディスクの摩耗及び損傷			●																				
	ブレーキ液の交換				☆1年毎																			
走行装置	（タイヤ）	●		●																				
	タイヤの空気圧			●	(単位：kg/cm ²) <table><tr><td></td><td></td><td>前 輪</td><td>後 輪</td></tr><tr><td rowspan="2">1名乗車</td><td>一般</td><td>2.25</td><td>2.25</td></tr><tr><td>高速</td><td>2.25</td><td>2.25</td></tr><tr><td>2名乗車</td><td>一般</td><td>2.25</td><td>2.50</td></tr><tr><td colspan="2">タ イ ヤ 仕 様</td><td>160/80-17 52H</td><td>160/70-17 60H</td></tr></table>			前 輪	後 輪	1名乗車	一般	2.25	2.25	高速	2.25	2.25	2名乗車	一般	2.25	2.50	タ イ ヤ 仕 様		160/80-17 52H	160/70-17 60H
			前 輪	後 輪																				
	1名乗車	一般	2.25	2.25																				
高速		2.25	2.25																					
2名乗車	一般	2.25	2.50																					
タ イ ヤ 仕 様		160/80-17 52H	160/70-17 60H																					

CBR250R(J)追補

点 検 整 備 項 目		点検整備時期			備 考	
		運 行 前	自家用			
			1 か 月 目	6 か 月 毎		12 か 月 毎
走 行 装 置	ホ イ ー ル	タイヤの亀裂及び損傷	●	●	●	
		タイヤの溝の深さ及び異状な摩耗	●	●	●	幾溝 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		●	●	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：8.0～10.0kg・m
		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 リムの損れ、リム端で フロント ホイール リム：横振れ2.0mm以下 縦振れ2.0mm以下 リヤ ホイール リム： 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			●	
		リヤ・ホイール・ベアリングのがた			●	
緩 衝 装 置	シ ョ ッ ク ア ブ ソ ー バ	損傷			●	クッション・スプリングを示す
		連結部のがた及びアームの損傷			●	
		油漏れ及び損傷			●	
		取付部のがた			●	
動 力 伝 達 装 置	ク ラ ッ チ	レバーの遊び		●	●	遊び レバー式 レバー先端で10～20mm
		作用	○	●	●	
	ト リ シ ョ ン	油漏れ及び油量		●	●	油量 棒ゲージ式 上限一下限間にあること。
		操作機構のがた			●	
	サ イ ド ス タ ン ド	チェーンの緩み	○	●	●	サイド スタンド発用時、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	点火プラグの状態		●	●	プラグ ギャップ：0.8～0.9mm
		ターミナル部の接続状態			●	
		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：1,500±100rpm
		排気の状態		●	●	
		エア クリーナ エレメントの交換				20,000km毎
		弁すき間	○		●	吸気（冷間）：0.13～0.19mm 排気（冷間）：0.20～0.26mm

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
原 動 機	潤 滑 装 置	油の汚れ及び量			●	●	油量 棒ゲージ式 上限～下限間にあること
		油漏れ			●	●	
		オイルの量	●				
		エンジン・オイルの交換		○			初回 1,000km, 以後 6,000km毎
		オイル・クリーナーの交換					初回13,000km, 以後12,000km毎
	燃 料 装 置	燃料漏れ			●	●	
		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	●				
	冷 却 装 置	燃料ホースの交換					☆4年毎
		水量	●		●	●	リザーブタンク 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0.95～1.25kg/cm ²
		冷却液の交換					2年毎
灯及び指示 装置	作用			●	●		
	点滅具合、汚れ及び損傷	●					
警及鈴 音装置	作用				●		
後及び射 写鏡反	写影の状態	●				後写鏡のみ	
反車は 射登車 鏡面番 及び号 自標 動又	汚れ及び損傷	●					
計器	作用				●		
エト及び ゾバマ ーイフ スプラ	取付けの緩み及び損傷				●		
	マフラの機能				●		
車及車 枠及び体	緩み及び損傷				●		
前目 の進 行に 認め	当該箇所異状がない事を確認	●					
その他	シャシ各部の給油脂状態			●	●		

CBR250R(J)追補

ホイール ナットとホイール ボルトのゆるみ

フロント アクスル ボルトおよびリヤ アクスル ナットのゆるみを点検する。

ボトム ケース ビンチ ボルトのゆるみを点検する。

ゆるんでいる場合は締付ける。

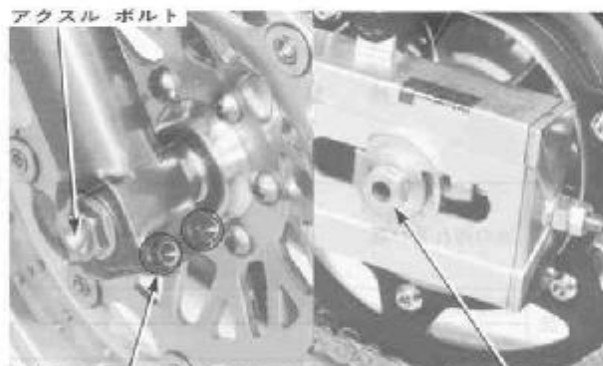
締付けトルク：

フロント アクスル： 6.0kg・m

ボトム ケース ビンチ ボルト： 2.2kg・m

リヤ アクスル： 9.0kg・m

アクスル ボルト



ボトムケース ビンチボルト

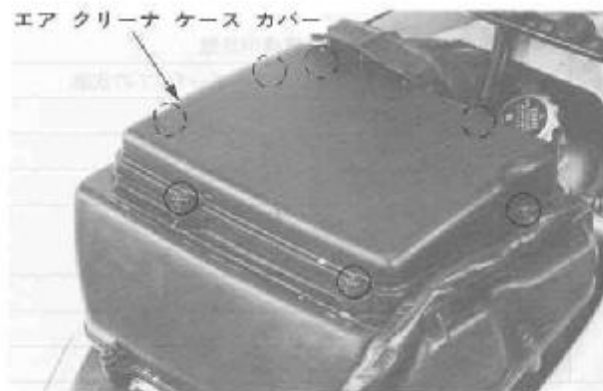
リヤ アクスル

エア クリーナ エLEMENTの交換

フューエル タンクを取外す。(→22-19)

ビスを外して、エア クリーナ ケース カバーを取外す。

エア クリーナ ケース カバー



ELEMENTの汚れおよび損傷を点検する。

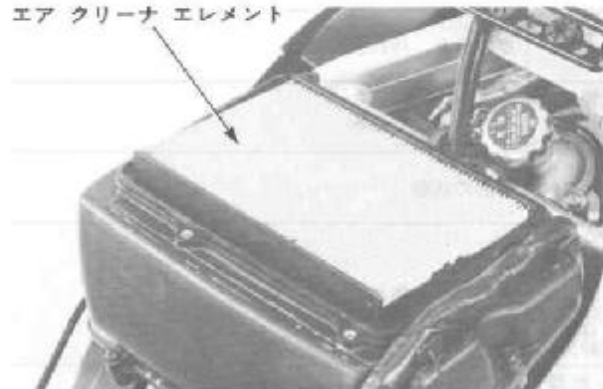
ひどい汚れ、損傷が見られる場合は交換する。

推奨交換時期：20,000km毎



- ・ELEMENTのろ紙はオイルを含んでいる（ビスカスタイプ）のため、清掃しないこと。
- ・車両の走行条件が過酷な場合は早めに交換すること。

エア クリーナ ELEMENT



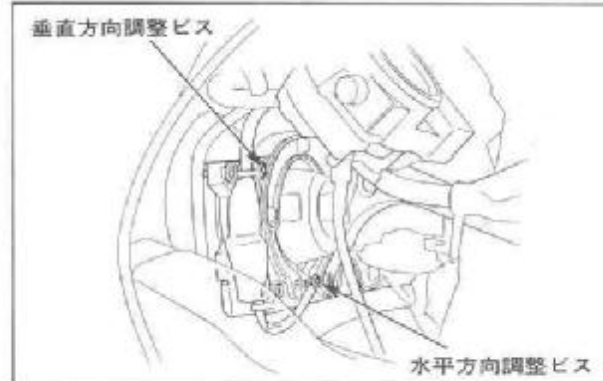
取付けは取外しの逆手順で行う。

ヘッドライト

垂直方向調整ビスをドライバで回してヘッドライトの垂直方向の光軸調整を行う。

水平方向調整ビスをドライバで回してヘッドライトの水平方向の光軸調整を行う。

垂直方向調整ビス



水平方向調整ビス

サイド スタンド

サイド スタンド ラバーの摩耗を点検する。
摩耗限界線まで摩耗したラバーは交換する。

サイド スタンドの作動を点検する。

スタンドが一段目で止まり、サイド スタンド ラバーが接地した時に、ラバーの動きでスタンドが前方へ動き、車体を支える。車体を立て、スタンド ラバーが床面から離れた時、スタンドが一段目の位置に動き、その位置から滑らかに格納できるか点検する。

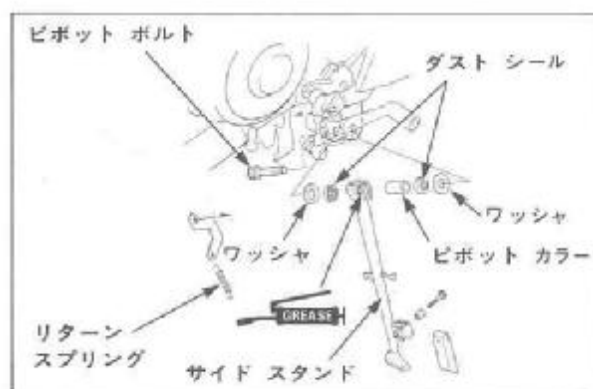
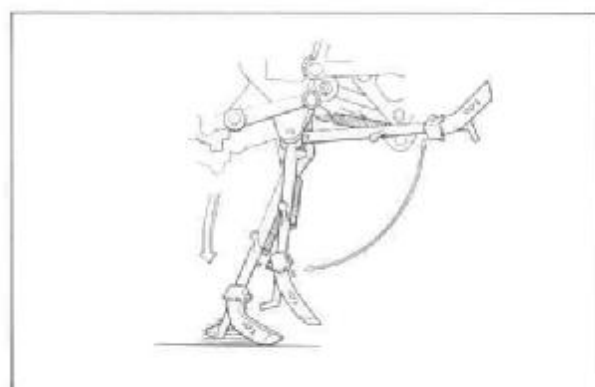
以上の作動が、滑らかでない場合は、サイド スタンドを分解し、点検する。

サイド スタンドの格納位置で、リターン スプリングを外す。ピボット ボルトを外し、サイド スタンドを分解する。スタンドのピボット部内径と、ピボット カラーに摩耗、損傷がないか、ピボット ダスト シールに損傷がないか点検する。点検後、ピボット部にグリスを塗布し、スタンドを組み立てる。



- ・ダスト シールは、スプリング側を外に向けて取付けること。
- ・ダスト シールのスプリングが外れていないことを確認し、サイド スタンドを取付けること

サイド スタンドの取付け後、作動を確認する。



フューエル システム

フューエル タンクの脱着

ボルトを外し、シートを取外す。

L,R.サイド カバーを取外す。(⇒22-30)



フューエル コックを“OFF”にする。

ボルト 3 本を外す。



CBR250R(J) 追補

フューエル タンクの後方を上に持ち上げた状態で、フューエル チューブをタンクより取外す。

フューエル タンクを取外す。

取付けは取外しの逆手順で行う。



取付け後、ガソリン漏れのないことを確認する。

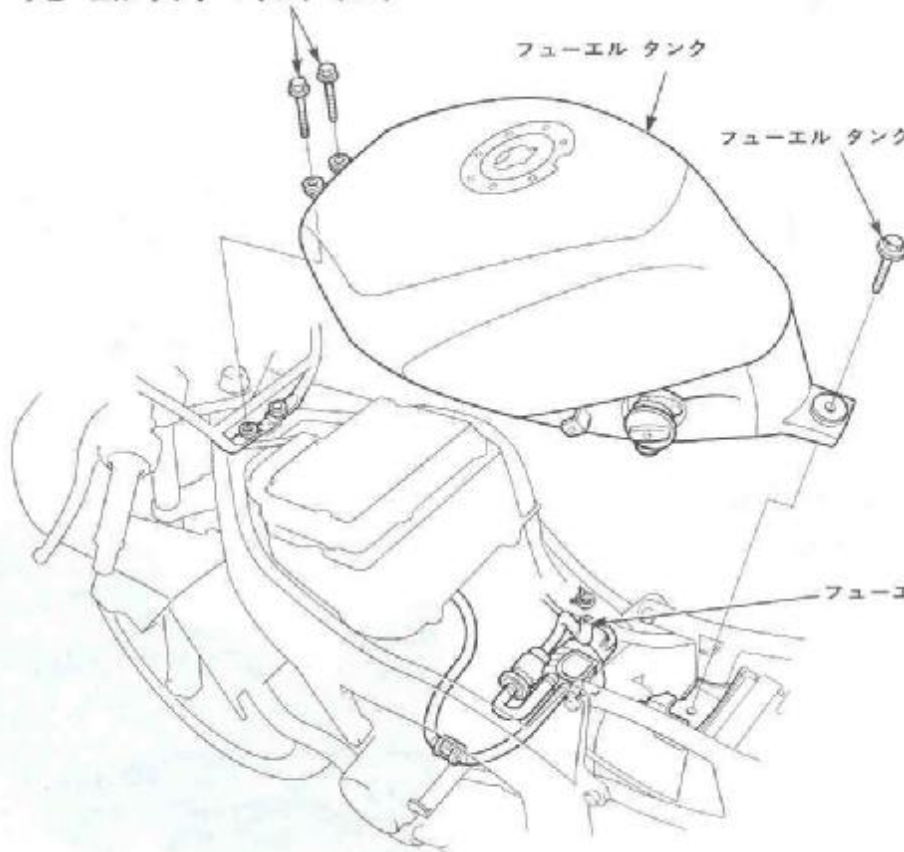


フューエル タンク マウント ボルト

フューエル タンク

フューエル タンク マウント ボルト

フューエル チューブ



エア クリーナ ケースの脱着

シート、フューエル タンクを取外す。(⇒22-19)

エア クリーナ エレメントを取外す。(⇒22-18)

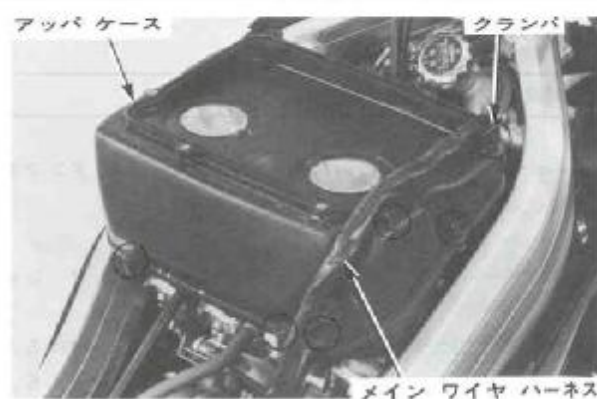


エア クリーナ ケースの取外し後分解しない場合は、エレメントの取外しの作業を省略してもさしつかえない。



メイン ワイヤ ハーネスをエア クリーナ ケースのクランパより取外す。

エア クリーナ ケース取付けビスを外し、アッパ ケースを取外す。

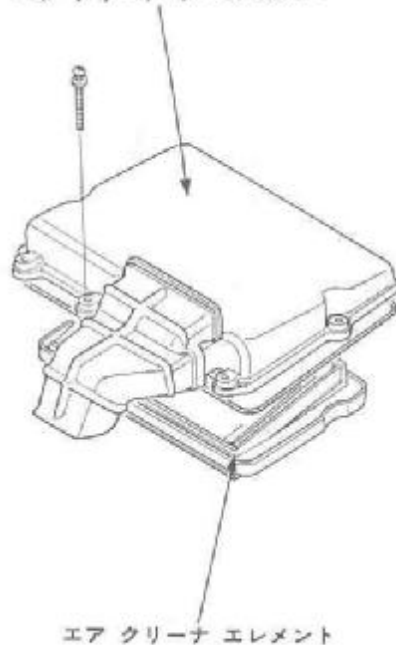


ボルトおよびビスを外し、ロア ケースを取外す。

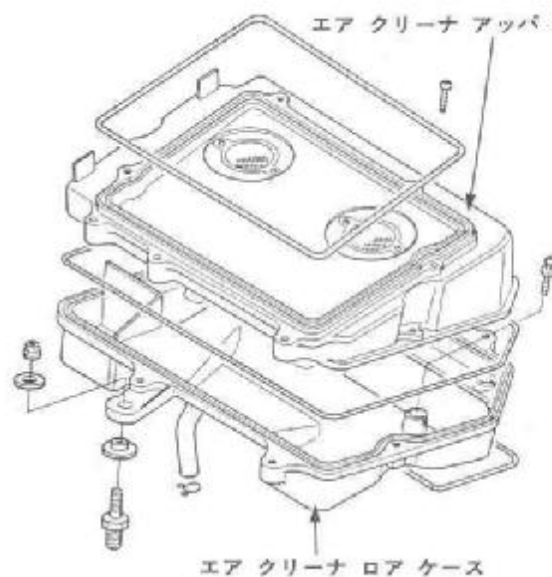
取付けは取外しの逆手順で行う。



エア クリーナ ケース カバー



エア クリーナ アッパ ケース



CBR250R(J) 追補

キャブレター同調調整



同調調整はエンジン暖気終了後に行う。

フューエル チューブが付いた状態で、フューエル タンクを後方に置く。

各シリンダ ヘッド インテーク ポートよりプラグ、ワッシャを取外す。

各々のプラグ穴にバキューム ゲージ アダプタを取付ける。
バキューム ゲージのゴム チューブをアダプタに接続する。

エンジンを始動し、規定のアイドリング回転数にする。

アイドリング回転数：1,500±100rpm

各シリンダ間のバキューム差を点検する。

規定バキューム差：±20mmHg



バキューム ゲージ

07404-0020000

バキュームが規定値以外の場合は以下の要領で調整する。

- 1) 各々のキャブレターのパイロット スクリューが標準戻し回転数にセットされていることを確認する。
- 2) アジャスト スクリューを回して同調を調整する。



NO 3 キャブレターが、基準になっている。

《NO 1、2 キャブレターの同調調整》

エアクリーナ ケース カバーを取外す

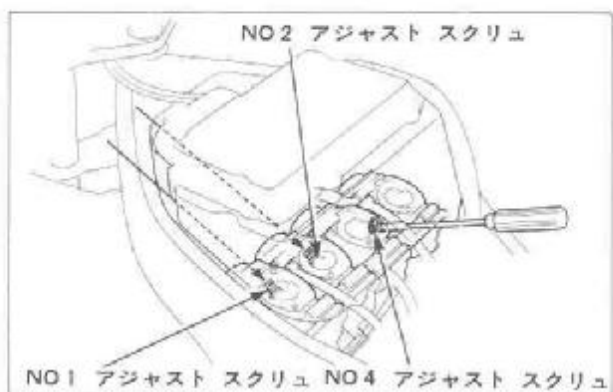
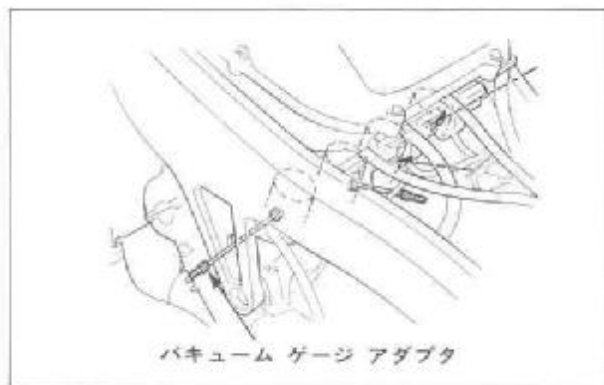
キャブレター前方よりアジャスト スクリューを回して行う。

《NO 4 キャブレターの同調調整》

エア クリーナ ケースの後方よりアジャスト スクリューを回して行う。

調整後は、同調を再点検し、アイドリングを行う。

取外しの逆手順で各部品を取付ける。

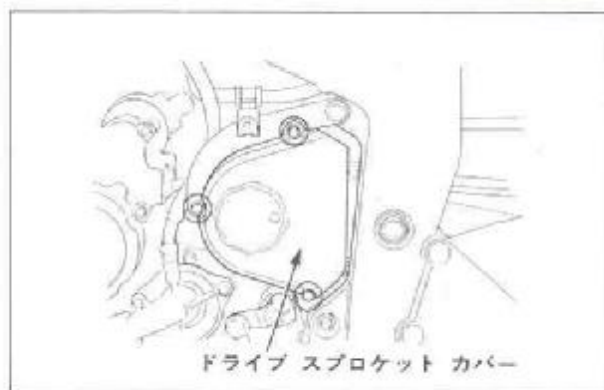


エンジン脱着

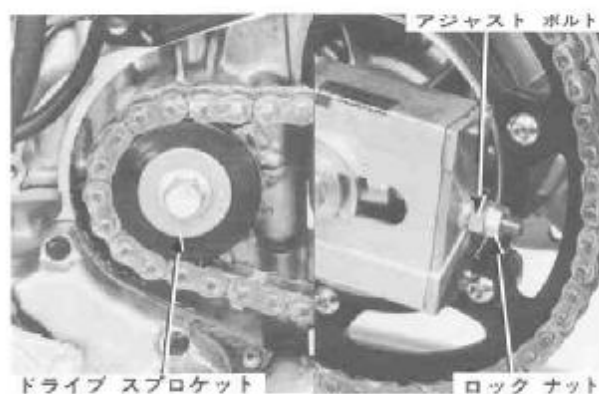
エンジンの取外し

《ドライブ スプロケットの脱着》

ボルト 3 本を外し、ドライブ スプロケット カバーを取外す。



リヤ アクスル ナット、ロック ナットおよびチェーン アジャスト ナットをゆるめ、ドライブ チェンの張りをゆるめる。
ボルトを外し、ドライブ スプロケットとクッション ラバーを取外す。



ドライブ スプロケット

ロック ナット

《チェンジ ペダルの取外し》

ボルトを外し、チェンジ ペダル アームをシャフトより抜取る。
ボルトを外し、チェンジ ペダルを取外す。



チェンジ ペダル アーム

チェンジ ペダル

エンジンの取付け

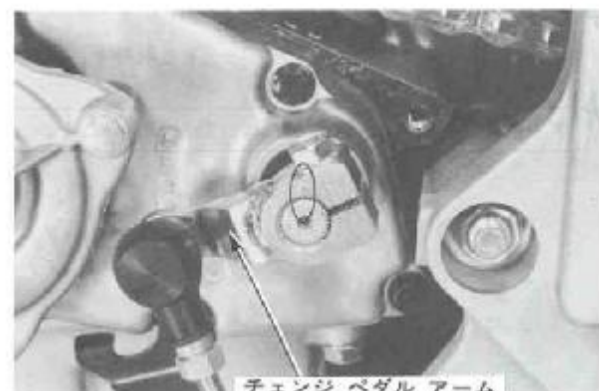
取付けは取外しの逆手順で行うこと。



- ・チェンジ ペダルの取付けの際、チェンジ シャフトとチェンジ アームのポンチ マークを合わせて取付けること。
- ・ドライブ スプロケットを取付けた後、クッション ラバーおよびセット プレートを確認に取付けること。

締付けトルク：

トップ エンジン マウント ボルト	：4.5-5.5kg・m
リヤ アップ エンジン マウント ボルト	：4.5-5.5kg・m
リヤ ロウ エンジン マウント ボルト	：4.5-5.5kg・m
チェンジ アーム ボルト	：1.4-1.8kg・m
エンジン ハンガ ブラケット	：3.5-4.5kg・m



チェンジ ペダル アーム

シリンダ ヘッド、バルブ

シリンダ ヘッド カバーの脱着

ロア カウルを取外す。(⇒22-31)

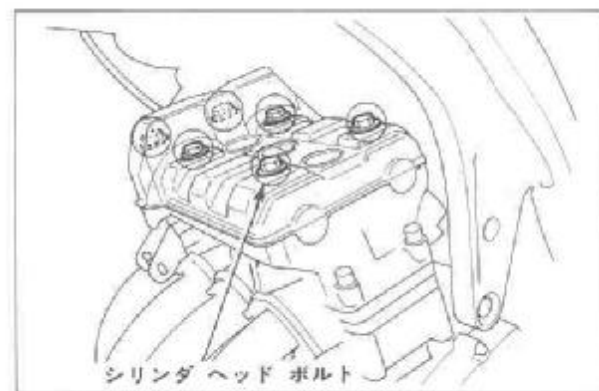
ラジエータを取外す。(⇒5-3)

ブリーザ チューブをシリンダ ヘッド カバーより取外す。

プラグ キャップを取外す。

ボルトを外し、シリンダ ヘッド カバーを取外す。

取付けは取外しの逆手順で行なう。



シリンダ ヘッド ボルト

CBR250R(J)追補

フロント ホイールの脱着

取外し

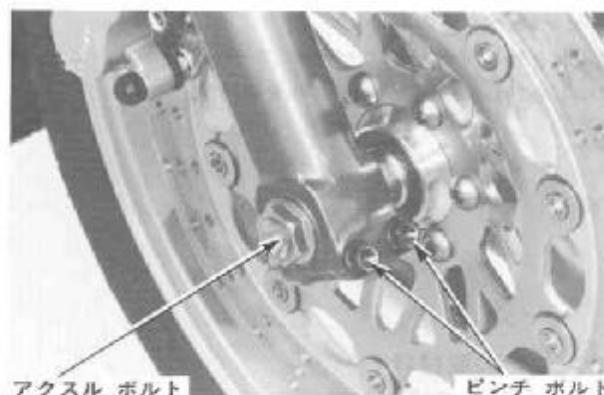
ビスを外して、スピードメータ ケーブルを取外す。



アクスル ボルトを取外す。

ボトム ケース ピンチ ボルト4本をゆるめる。

アクスル シャフトをL側へ取外し、フロント ホイールを取外す。



ディスク プレートの取外し

ソケット ボルトを外しディスク プレートを取外す。



ディスク プレートを取外した後、分解しないこと。

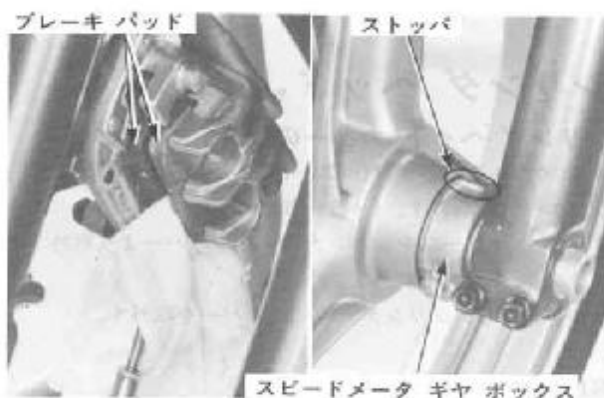


取付け

ブレーキパッドの間をドライバ等を使ってあらかじめ広げておく。

L.フォーク ボトム ケースのストッパの後側にスピードメータギヤ ボックスのストッパを合わせる。

アクスル シャフトをL側より取付ける。

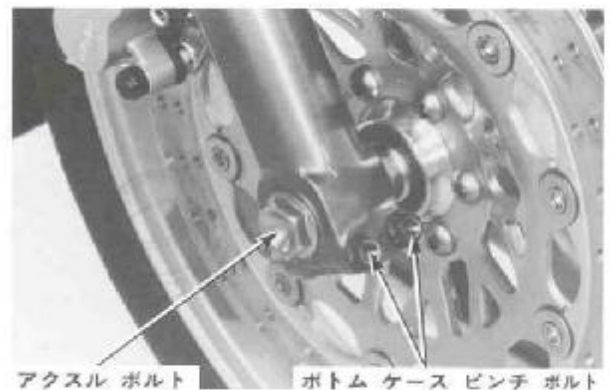


アクスル ボルトを締付ける。

締付けトルク：6.0kg-m

ボトム ケース ピンチ ボルトを締付ける。

締付けトルク：2.2kg-m



スピードメータ ケーブルを接続する。



リヤ ホイール, サスペンション

リヤ クッション

取外し

フレームを支持台などで支え、リヤ ホイールを浮かす。

① サイド カバーを取外す。

コンロッド ボルト (クッション アーム側) を外す。

リヤ クッション ロア ボルトを外す。

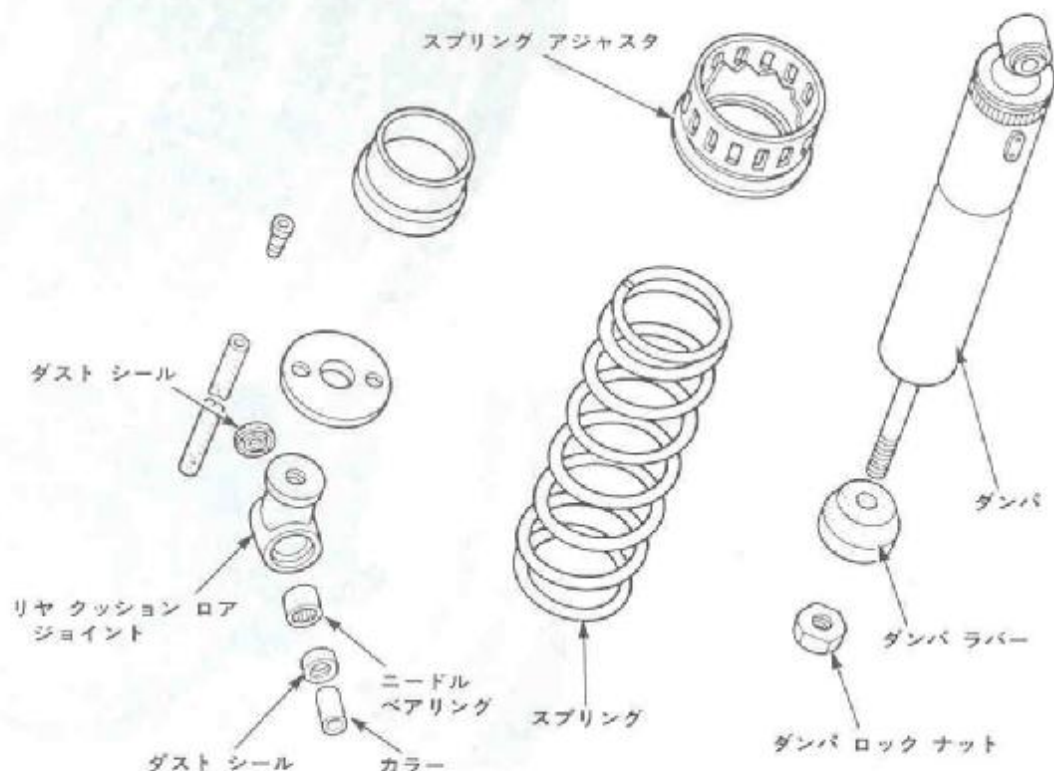


リヤ クッション アップア ボルトを取外し、リヤ クッションを下に取外す。



CBR250R(J) 追捕

分解, 組立て



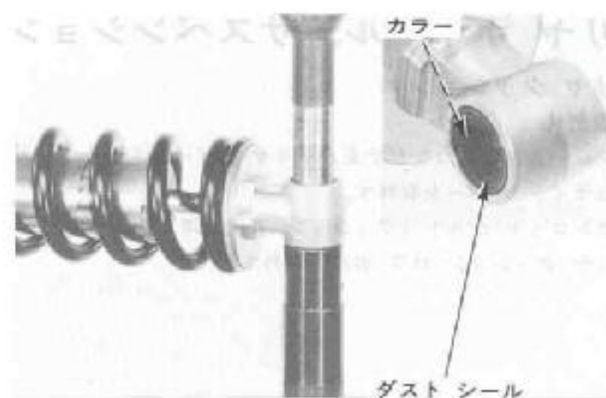
ニードル ベアリングの交換

ダスト シール, カラーを取外す。

ニードル ベアリングを油圧プレスを使って, リヤ クッションより取外す。

専用工具 ブッシュ ドライバ Assy

07GMD-KT80100



新品のニードル ベアリングを油圧プレスを使って, リヤ クッションに圧入する。

専用工具 ブッシュ ドライバ Assy

07GMD-KT80100

取付け後, ベアリングにグリースを塗布する。

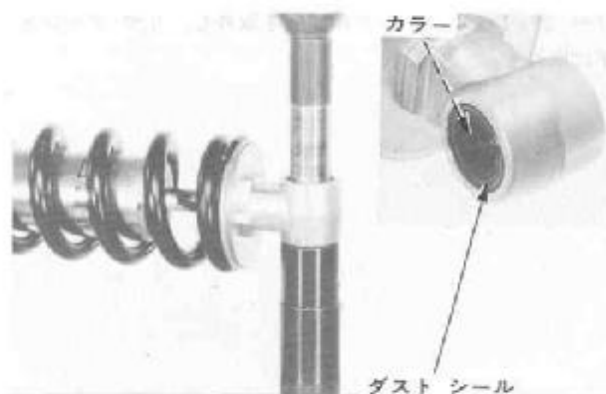
ダスト シール, カラーを取付ける。

取付け

取付けは取外すの逆手順で行う。



リヤ クッション アップマウント ボルトの締付けは, ロワ マウント ボルト取付け後に行うこと。



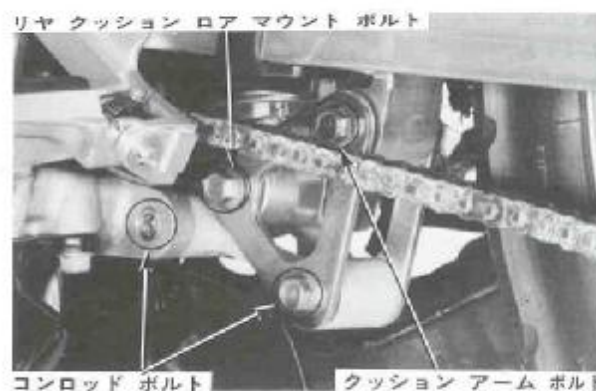
サスペンション リンケージ

取外し

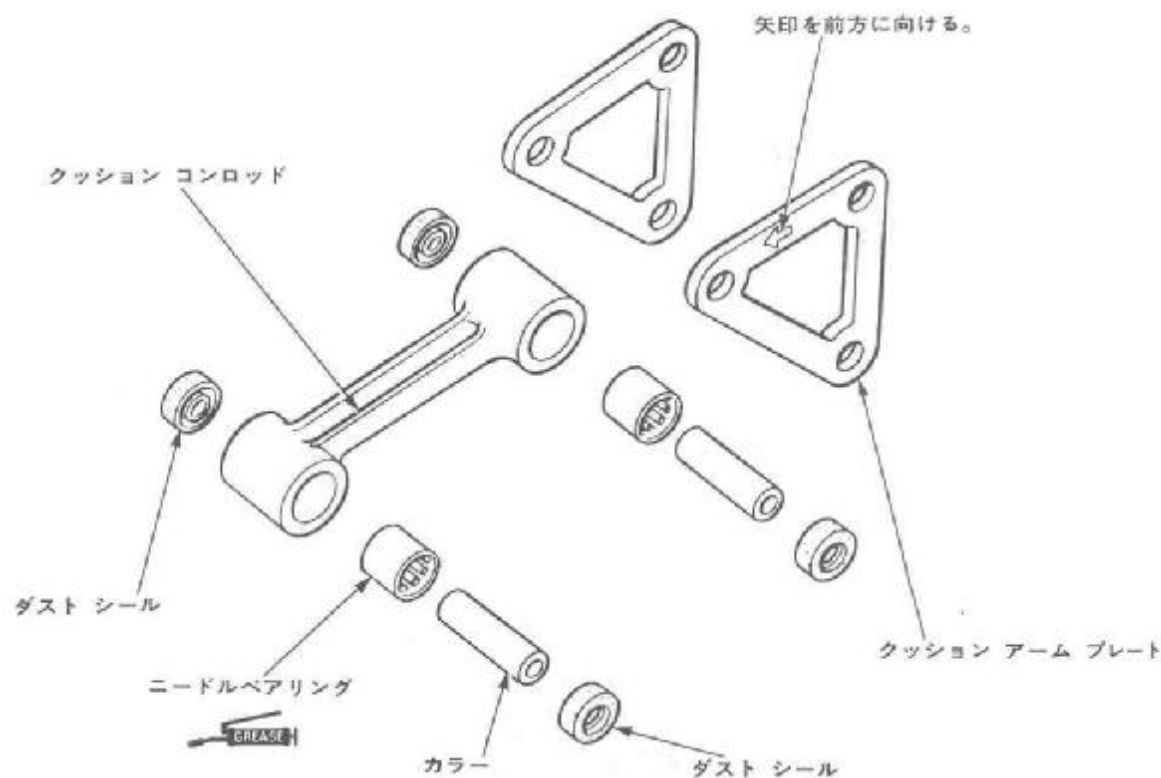
* サスペンション リンケージを取外す前に、リヤ クッション アップマウント ボルトをゆるめておくこと。

コンロッド ボルト (フレーム側とクッション アーム側) を外しクッション コンロッドを取外す。

リヤ クッション ロワ ボルトとクッション アーム ボルトを外し、クッション アームを取外す。



分解, 組立て



ニードル ベアリングの交換

ダスト シール、カラーを取外す。

ニードル ベアリングを油圧 プレスを使って、コンロッドより取外す。

専用工具 ブッシュ ドライバ Assy 07GMD-KT80100



CBR250R(J)追補

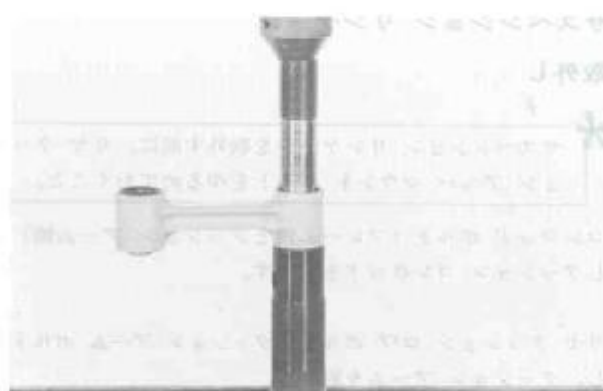
新品のニードル ベアリングを油圧プレスを使ってコシロッドに
圧入する。

取付け後、ベアリングにグリースを塗布する。

ダスト シール、カラーを取付ける。

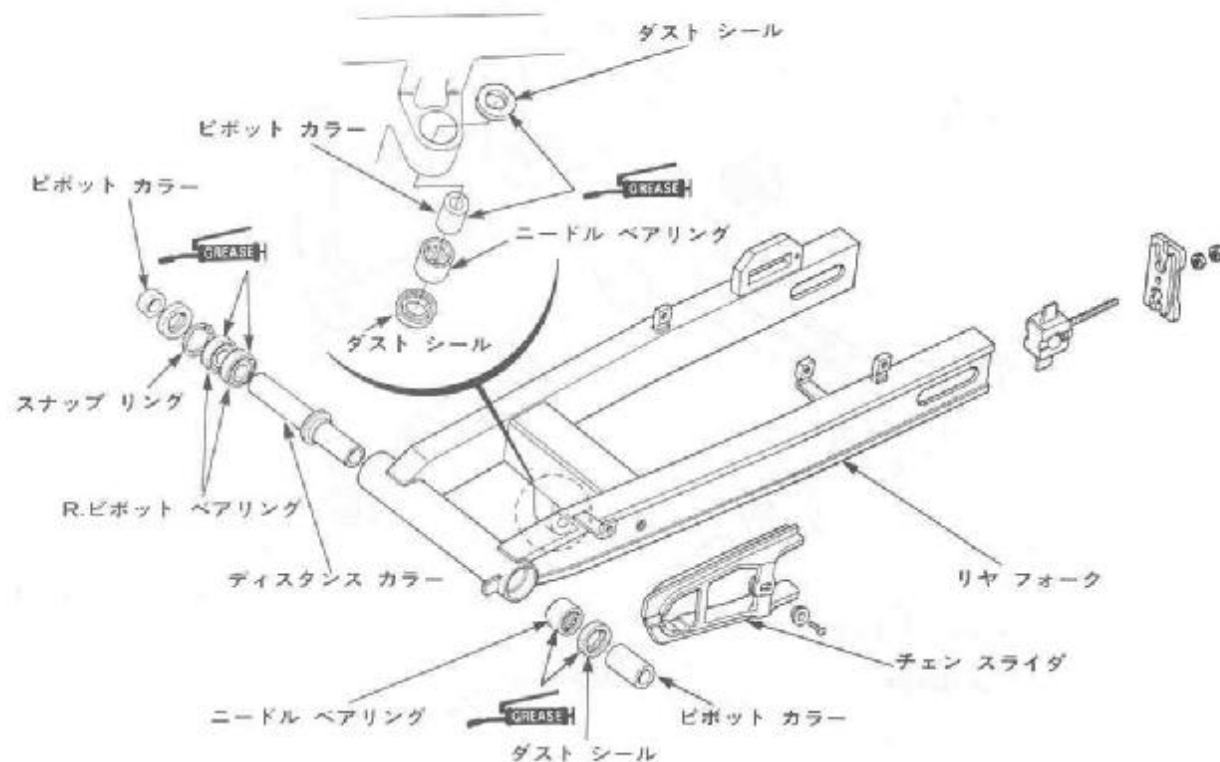
専用工具 ブッシュ ドライバ Assy

07GMD-KT80100



リヤ フォーク

分解、組立て

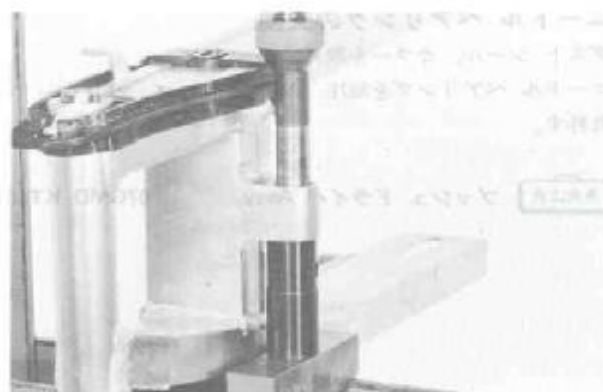


ニードル ベアリング (サスペンション リンケージ側) の交換
ダスト シール、カラーを取外す。

ニードル ベアリングを油圧プレスを使ってリヤ フォークより
取外す。

専用工具 ブッシュ ドライバ Assy

07GMD-KT80100

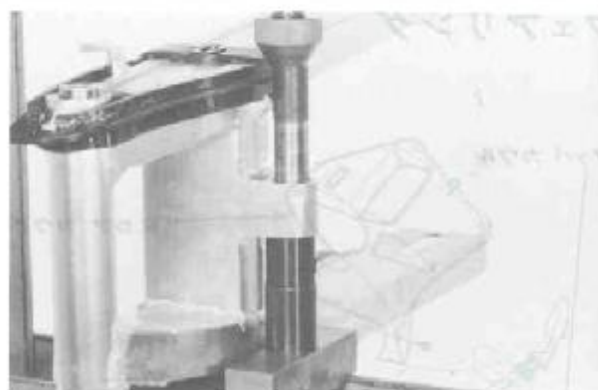


新品のニードル ベアリングを油圧プレスを使ってリヤ フォークに圧入する。

取付け後、ベアリングにグリースを塗布する。

ダスト シール、カラーを取付ける。

専用工具 プッシュ ドライバ Assy 07GMD-KT80100

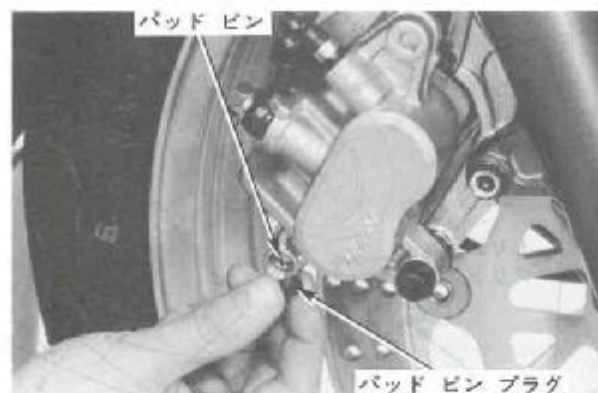


ブレーキ機構(ディスク ブレーキ)

フロント ブレーキ パッドの交換

パッド ピン プラグおよびハンガ ピンを取外す。

パッドを下に引降ろして取外す。

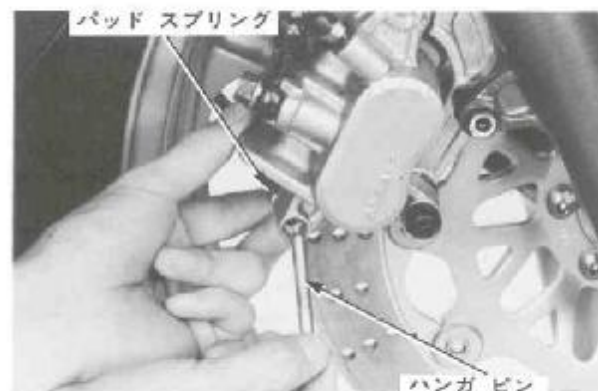


パッドの突部をキャリパの溝分に差込み取付ける。

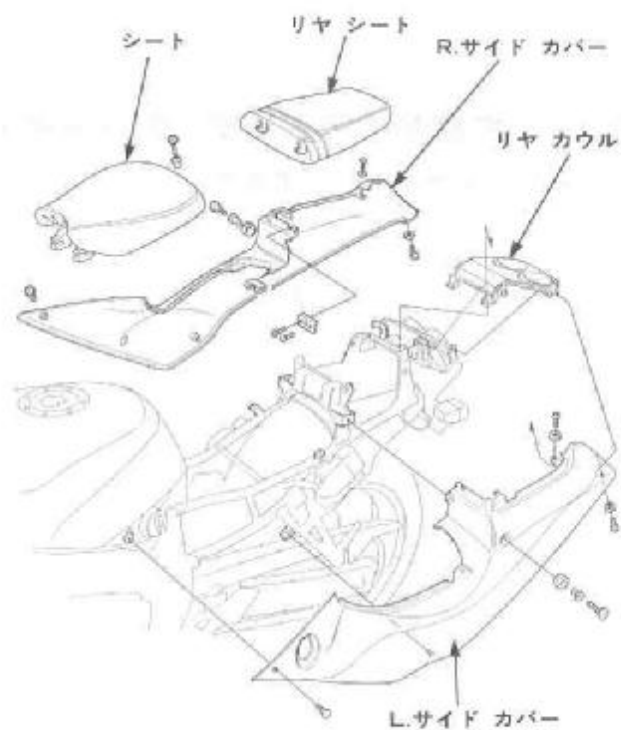
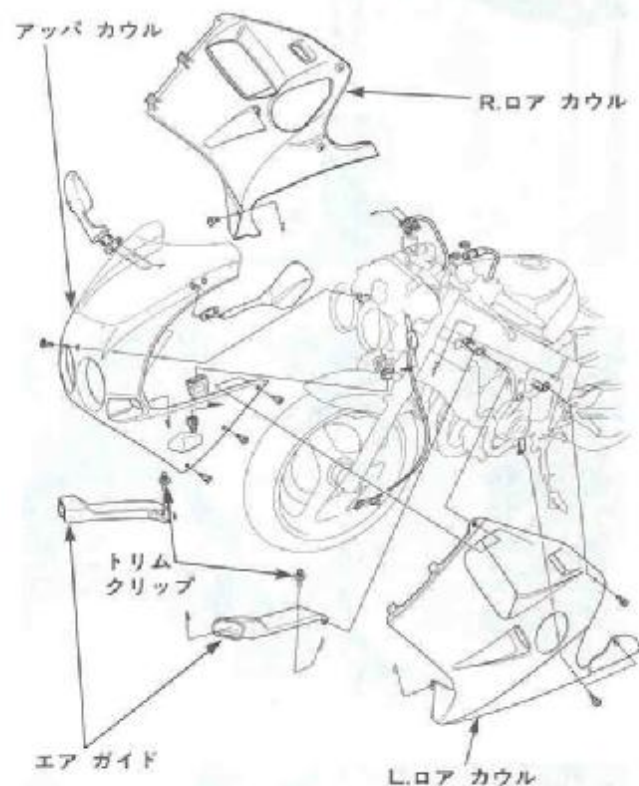
- ブレーキ パッドは必ずセットで交換すること。
- パッドを取付ける前に、パッド スプリングおよびパッドリテーナが確実にセットされていることを確認する。



パッドを上を押上げ、パッド スプリングを縮めた状態にし、ハンガ ピンを取付け、締付ける。



フェアリング



サイド カバーの脱着

シートおよびリヤ シートを取外す。

リヤ カウル下側のビスを外す。



リヤ シート下部のジョイント ビスおよびマウント ビスを外す。
クリップを外す。

サイド ボルト 2 本を外し、サイド カバーを取外す。



サイド カバーを取外す際、フック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。



ロワ カウルの脱着

ロワ カウル ジョイント ボルトを取外す。
ボルト 7 本を外して、L.ロワ カウルを取外す。
ボルト 6 本を外して、R.ロワ カウルを取外す。

取付けは取外しの逆手順で行う。



アップカウルの脱着

ロワ カウルを取外す。
バック ミラーを取外す。
エア ガイドのトリム クリップを外して、エア ガイドを取外す。



L,R.ウィンカ ワイヤ カブラの接続を外す。
L側の 6 Pカブラのクランプを外し、カブラの接続を外す。



CBR250R(J) 追補

アッパ カウル マウント ビスを外して、アッパ カウルを取外す。

取付けは取外しの逆手順で行なう。

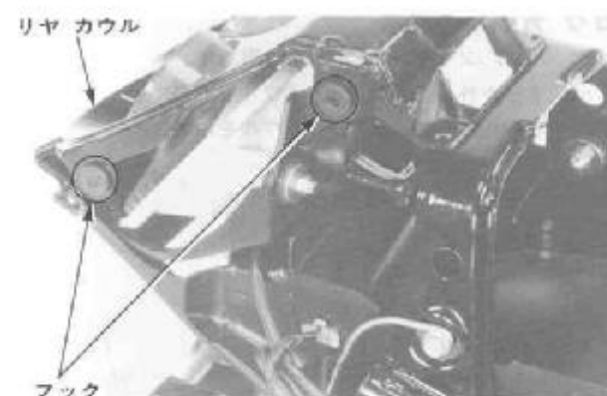


リヤ カウルの脱着

サイド カバーを取外す。

フック 4 本を外し、リヤ カウルを取外す。

取付けは取外しの逆手順で行なう。



ライト、メータ、スイッチ

ヘッド ライト ケースの脱着



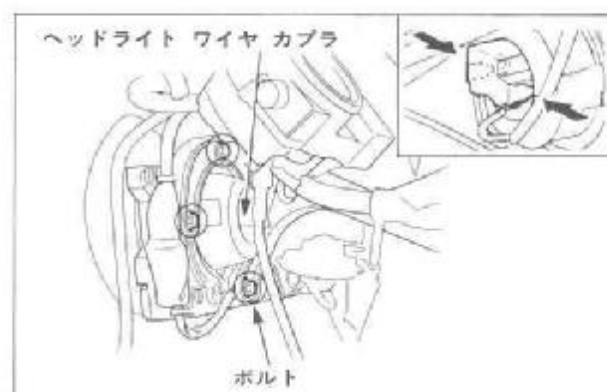
ヘッド ライトは 2 灯別々に脱着できる。

アッパ カウルを取外す。

ヘッド ライト ワイヤ コネクタのつまみを押しながら、コネクタの接続を外す。

ボルト 3 本を外し、ヘッド ライト ケースを取外す。

取付けは取外しの逆手順で行なう。

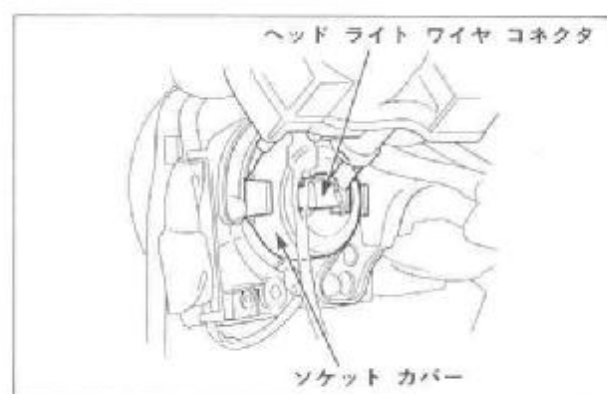


ヘッド ライト バルブ交換

アッパ カウルを取外す。(→22-31)

ヘッド ライト コネクタのつまみを押しながらコネクタを外す。

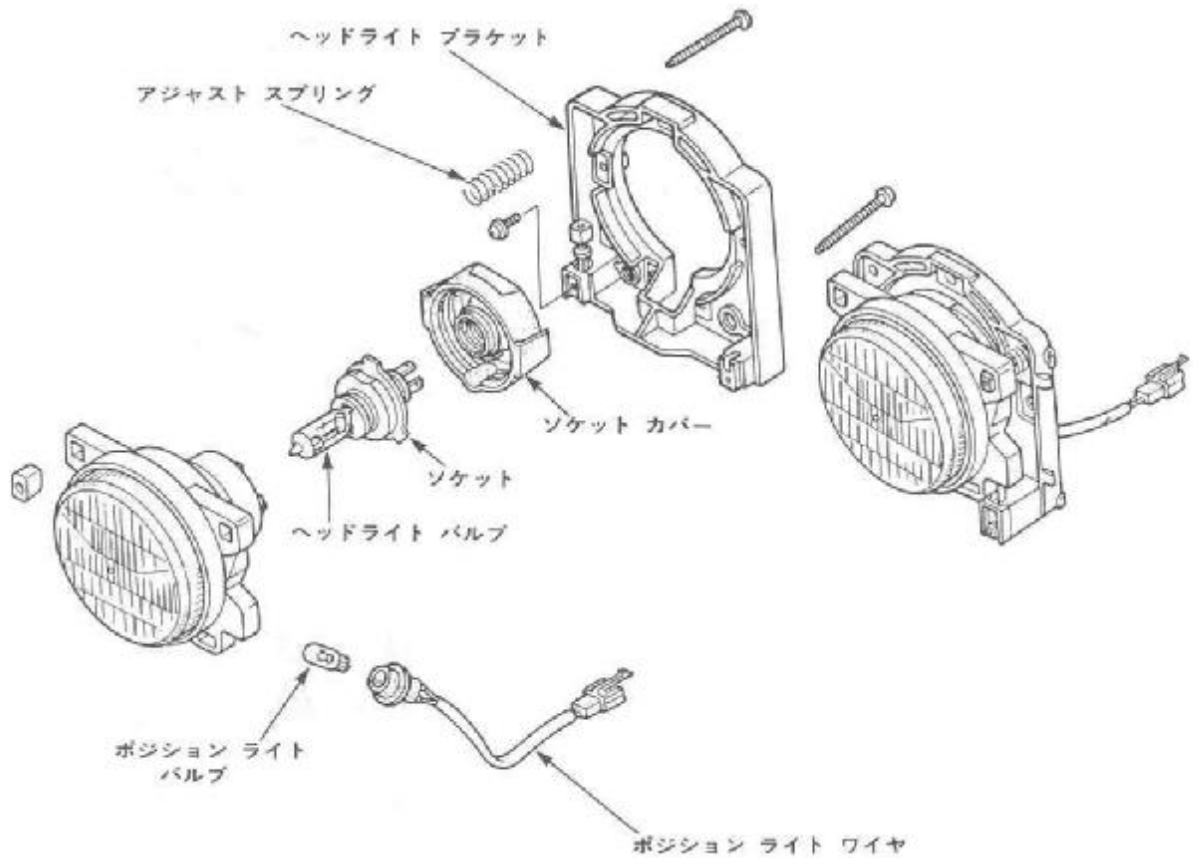
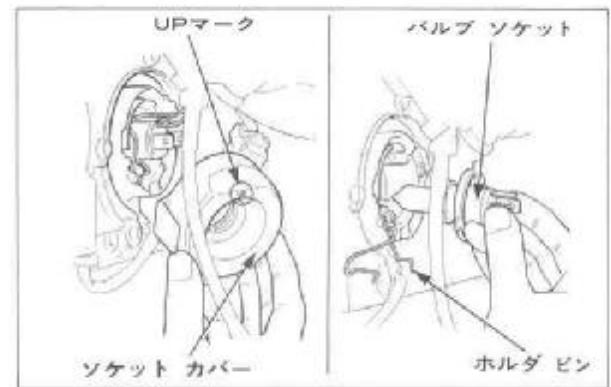
ソケット カバーを取外す。



バルブ ソケットを外し、バルブを取外す。

取付けは取外しの逆手順で行なう。

* ソケット カバーを取付ける際、UPマークを上にもけて取付けること。



テール ライト バルブの交換

リヤ シートを取外す。

バルブ ソケットを左に回して引抜く。

バルブを取外す。

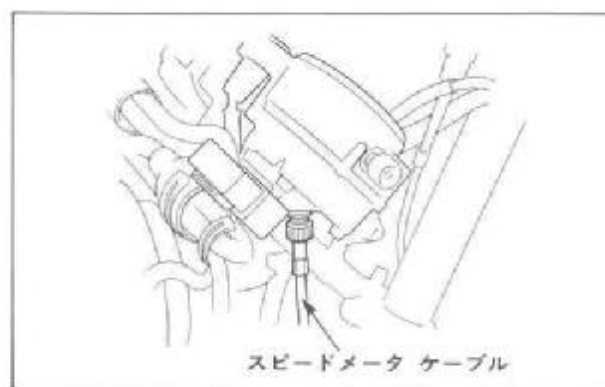
取付けは取外しの逆手順で行なう。



CBR250R(J) 追補

メータの脱着

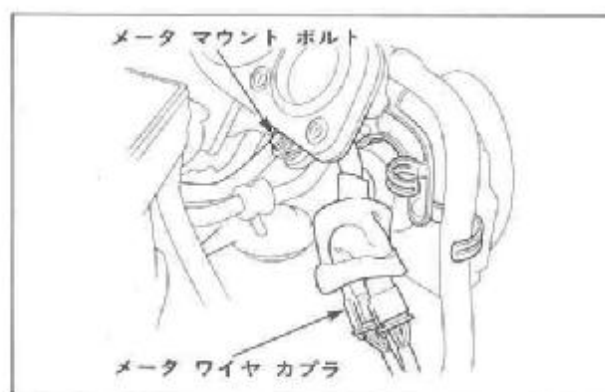
スピードメータ ケーブルの接続を外す。



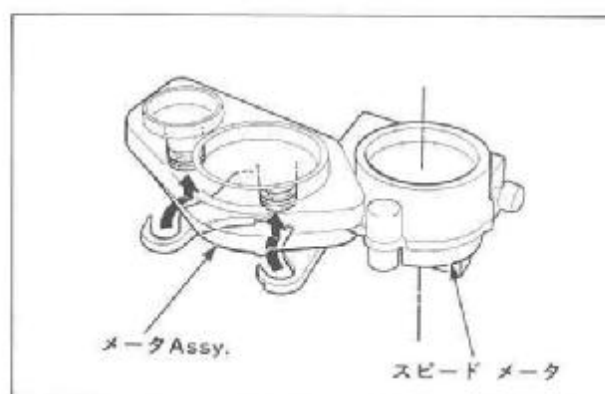
R.エア ガイドを外す。(→22-31)

メータ ワイヤ カブラの接続を外す。

メータ マウント ボルトを外す。

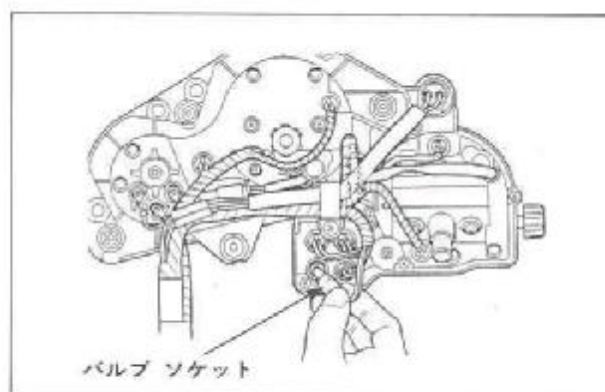


メータ Assy.は、スピード メータを中心に時計方向に回し、上に持ち上げて取外す。



メータ バルブの交換

バルブ ソケットを外し、バルブを交換する。

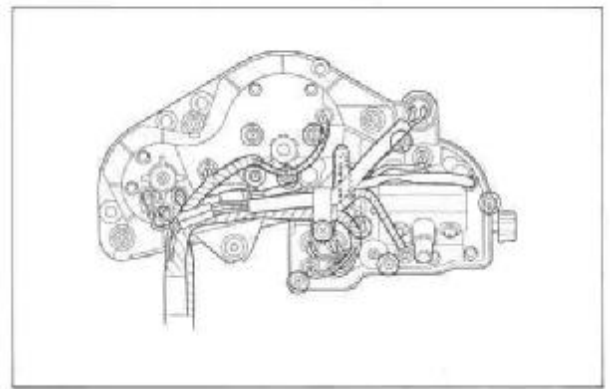


メータの分解

ビスを外し、メータ ロワ カバーを外す。
コネクタ、バルブ ソケット、トリップ メータ リセット ノブ
各メータ取付けビスを外し、メータを分解する。



ビスを外す前に、メータ ワイヤと共締めビスは、共締めするワイヤの色を確認しておくこと。

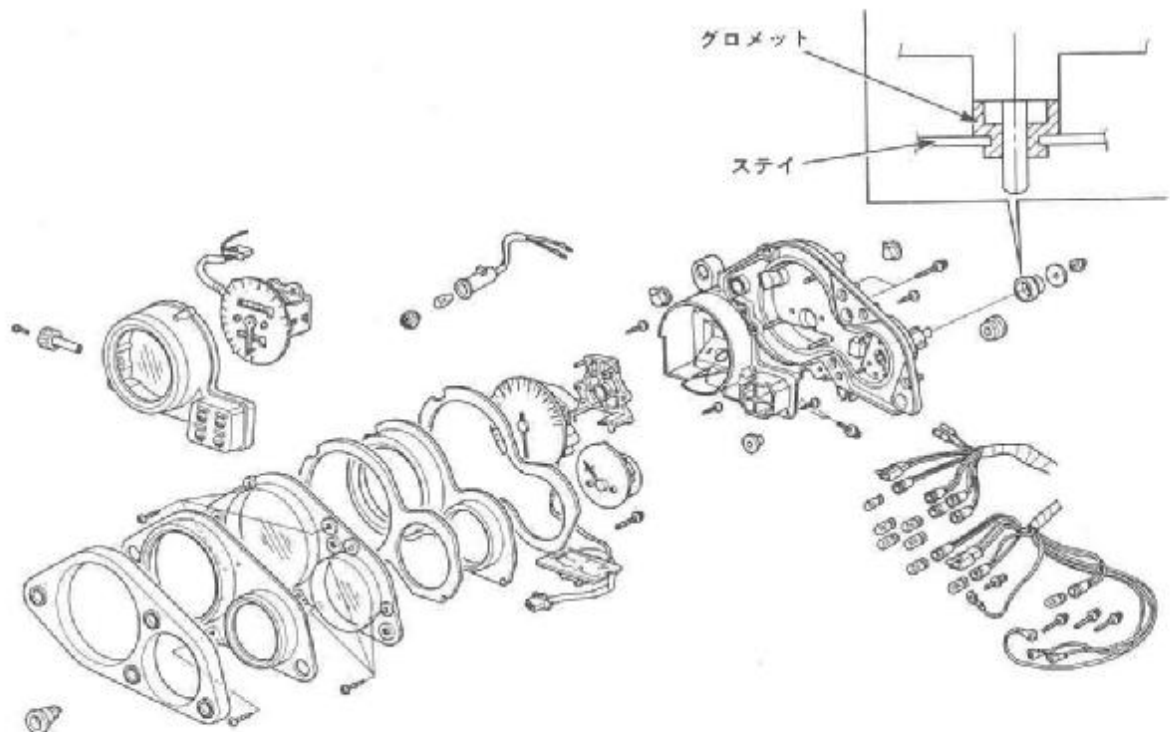


メータの組立て/取付け

組立て/取付けは、取外し//分解の手順で行なう。



- メータ ワイヤ ハーネスを正しく通すこと。
- ビスと共締めワイヤは、各ターミナルに確実に接続すること。
- メータ取付けの際は、グロメット 4 点をステイに確実に取付けること。



CBR250R(J)追補

フューエル ポンプのシステム点検

フューエル タンクを満たん(13ℓ)にする。
L.ロア カウル, L.サイド カバーを取外す。
フューエル チューブ(フューエル ポンプ〜キャブプレート間)をキャブプレートより外しチューブ先端を容器に入れる。

イグニッション キーを“ON”にする。
フューエル カット リレー ワイヤ カプラを外し、(黒/青-黒)ワイヤ間を5秒間ショートさせる。
フューエル チューブから吐出するガソリンの量を測定する。
毎分当りのガソリンの吐出量を計算する。

基準値：1,800cc/分

吐出量が基準値を大きく外れている場合は、フューエル カット リレーを点検する。

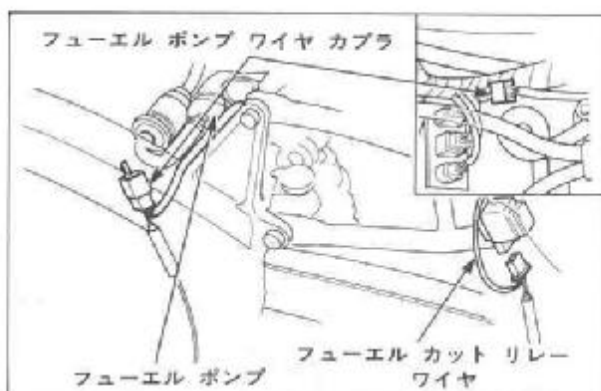
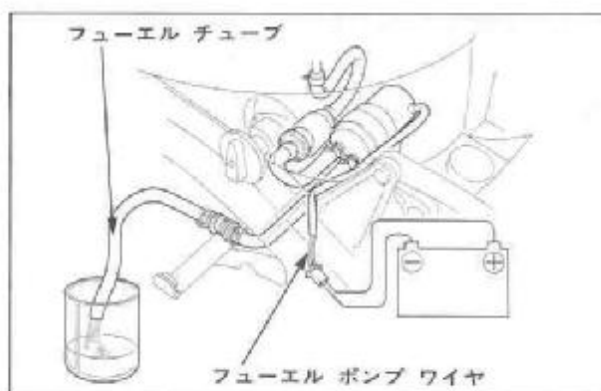
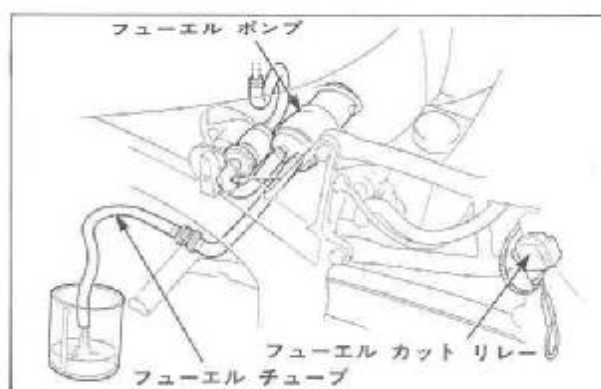
フューエル ポンプの点検

フューエル タンクを取外す。(⇒22-19)
フューエル ポンプ ワイヤ カプラを外す。
キャブプレートからフューエル チューブを外し、右図のように、チューブとワイヤ コネクタをフレームの右側に出し、再度フューエル タンクを取付ける。
フューエル ホースを外す場合プライヤ等ではさんで外すとチューブ切れの原因になる。
外しにくい場合は、一般市販のゴムチューブ抜きを使用すると良い。

市販工具：安全自動車株式会社製ゴムチューブ抜きMC2型など

フューエル ポンプ ワイヤ カプラにバッテリーを接続し、ガソリンの吐出量を測定する。
ガソリンの吐出量が基準値を大きく外れている場合は、フューエル ポンプを交換する。
異常がない場合は、フューエル カット リレーを点検する。

- ＊
- ・バッテリー接続時、火花が飛散することがあるので、ガソリンに引火しないように充分注意すること。
 - ・バッテリー接続時、⊕⊖を確認し点検すること。
逆に接続した場合フューエル ポンプが作動不良を起す原因となる。



フューエル カット リレーの点検

フューエル タンクを外す。(⇒22-19)

フューエル カット リレー ワイヤ カブラを外す。

フューエル ポンプ ワイヤ カブラを外す。

各カブラのハーネス側で、黒/青ワイヤの導通を点検する。

導通がない場合は、ワイヤ ハーネスを交換する。

異常がない場合は、フューエル カット リレー ワイヤカブラのハーネス側で下記の点検を行う。

イグニッション スイッチを“ON”にする。

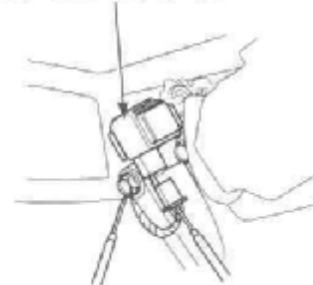
(黒-アース)間での電圧を測定する。

(黄/青、青/黄-アース)間での電圧を測定する。

各々バッテリー電圧がある場合は、フューエル カット リレーを交換する。

バッテリー電圧がない場合は、ワイヤ ハーネスを交換する。

フューエル カット リレー

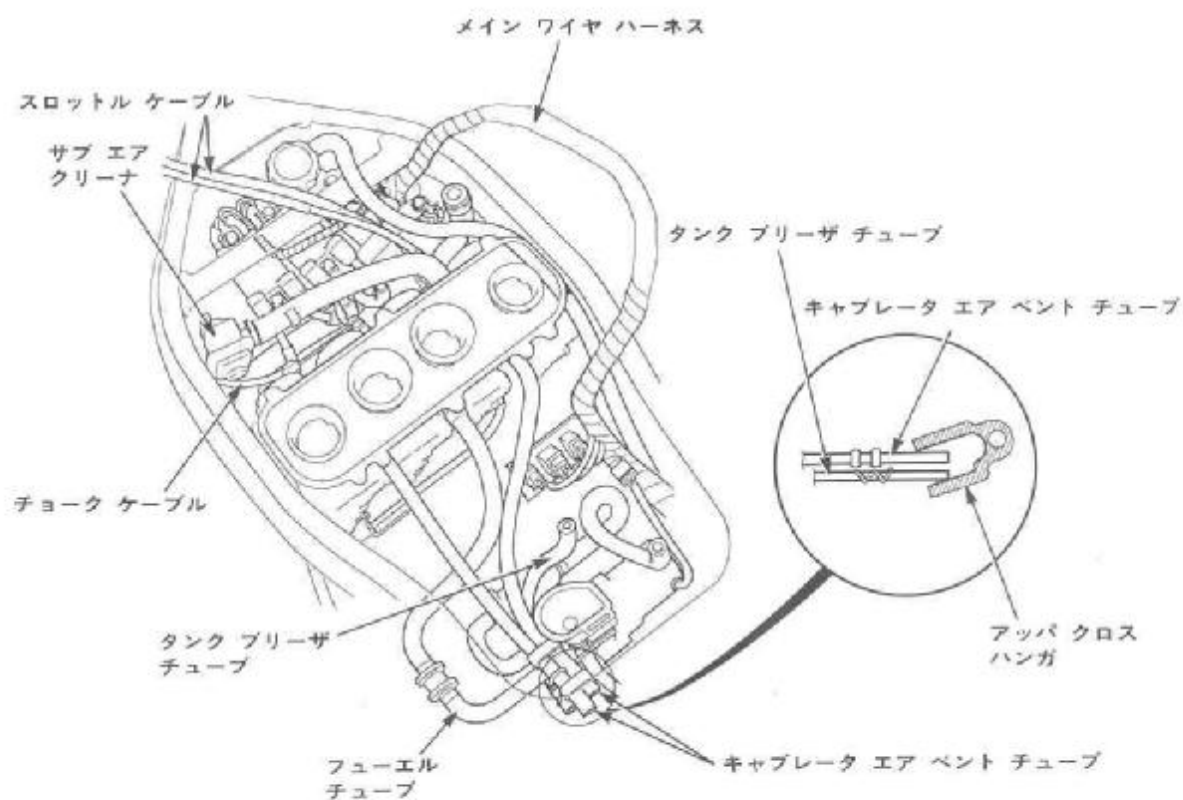
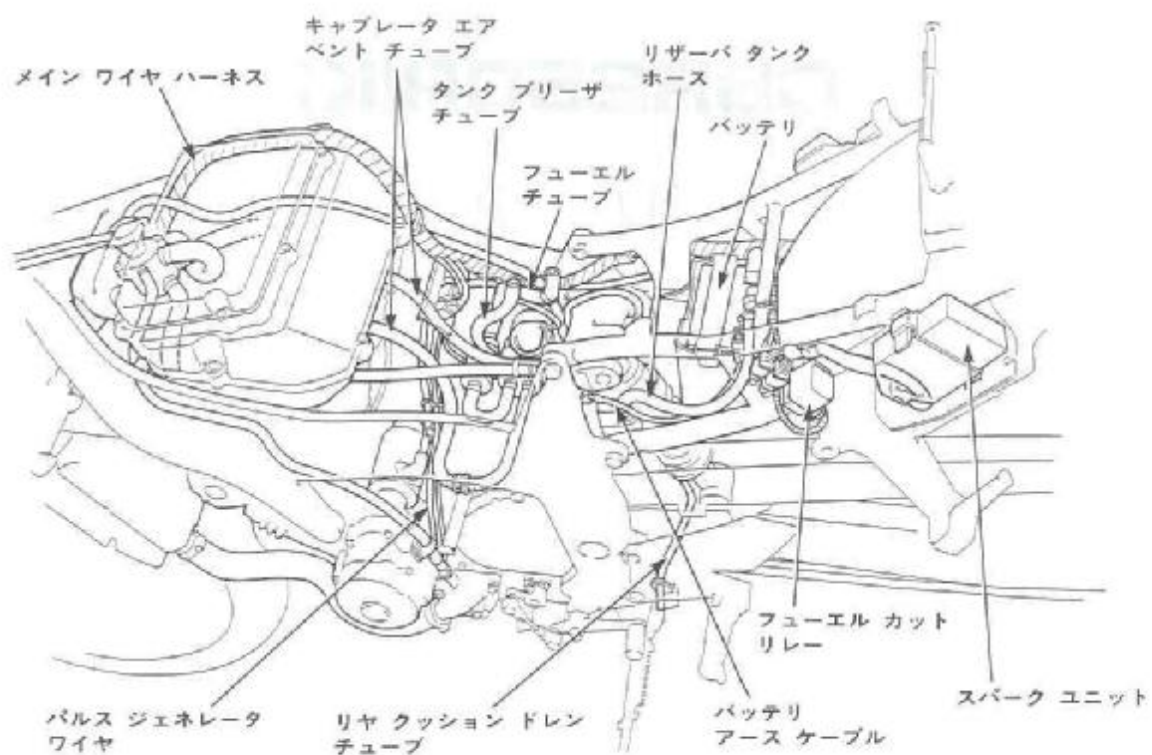


CBR250R(K)

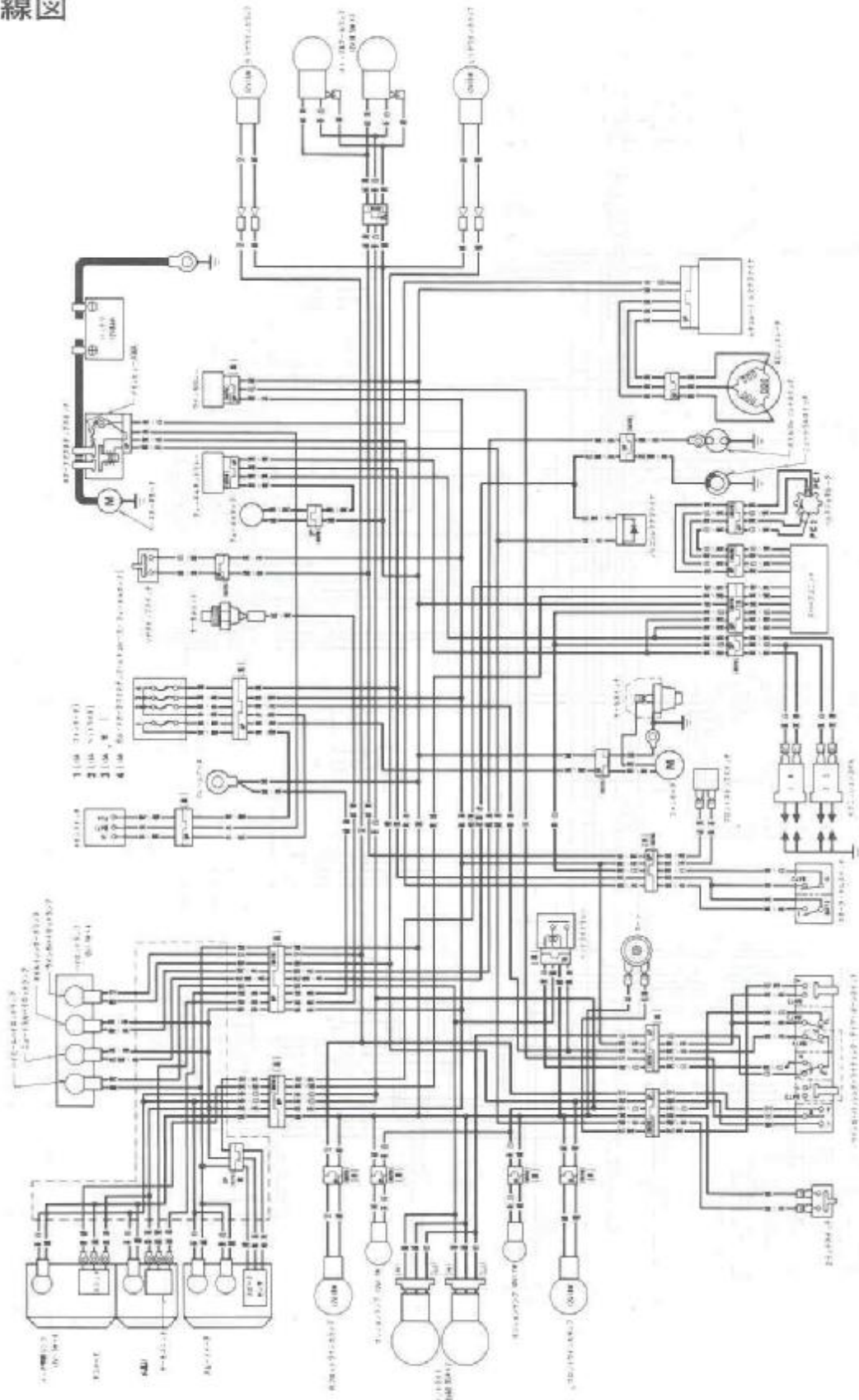
目 次

ワイヤリング図.....	23- 2
配 線 図.....	23- 3

ワイヤリング図



配線図

[illegible]

速度警告灯装备車

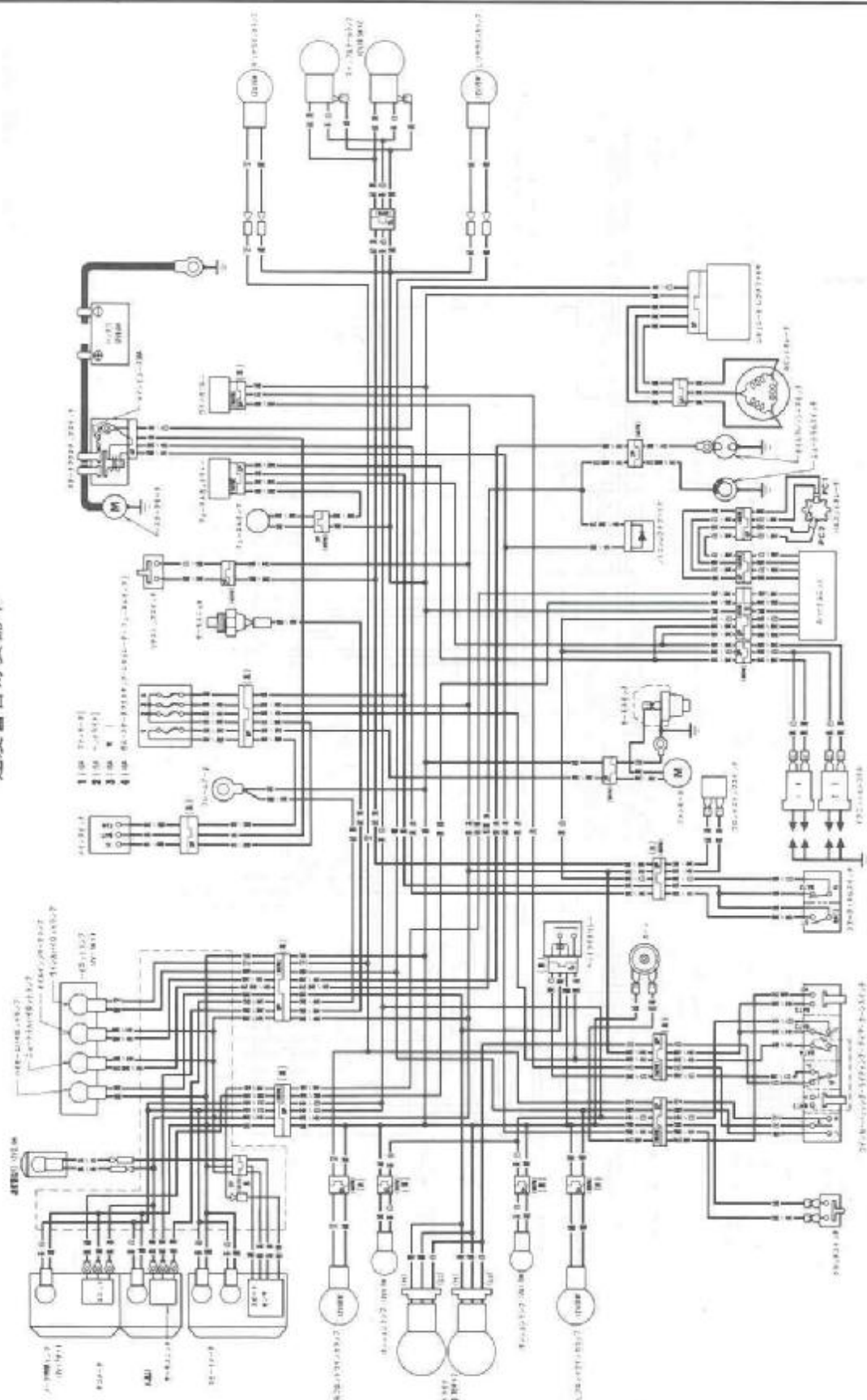


Figure 1. A 10 × 10 grid world environment. The grid contains various obstacles (black squares) and a goal (green square). The environment is defined by the following grid (0 = empty, 1 = obstacle, 2 = goal):

0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

The environment is used to evaluate the performance of the proposed algorithm. The grid world is a 10 × 10 grid with various obstacles and a goal. The goal is located at (0, 0) and the start is at (9, 9). The obstacles are located at (1, 1), (1, 2), (1, 3), (1, 4), (1, 5), (1, 6), (1, 7), (1, 8), (1, 9), (2, 1), (2, 2), (2, 3), (2, 4), (2, 5), (2, 6), (2, 7), (2, 8), (2, 9), (3, 1), (3, 2), (3, 3), (3, 4), (3, 5), (3, 6), (3, 7), (3, 8), (3, 9), (4, 1), (4, 2), (4, 3), (4, 4), (4, 5), (4, 6), (4, 7), (4, 8), (4, 9), (5, 1), (5, 2), (5, 3), (5, 4), (5, 5), (5, 6), (5, 7), (5, 8), (5, 9), (6, 1), (6, 2), (6, 3), (6, 4), (6, 5), (6, 6), (6, 7), (6, 8), (6, 9), (7, 1), (7, 2), (7, 3), (7, 4), (7, 5), (7, 6), (7, 7), (7, 8), (7, 9), (8, 1), (8, 2), (8, 3), (8, 4), (8, 5), (8, 6), (8, 7), (8, 8), (8, 9), (9, 1), (9, 2), (9, 3), (9, 4), (9, 5), (9, 6), (9, 7), (9, 8), (9, 9).

CBR250RR(L)

目 次

諸元表	24-2
構造概要	24-3
締付けトルク	24-5
専用工具, 共通工具	24-5
ワイヤリング図	24-6
配線図	24-10
整備データ	24-12
故障診断	24-15
点検, 調整	24-17
フューエル システム	24-21
冷却系統	24-37
エンジン脱着	24-41
シリンダ ヘッド, バルブ	24-44
シリンダ, ピストン, クランクシャフト	24-45
ギヤシフト リンケージ	24-46
フロントホイール, サスペンション, ステアリング	24-47
リヤ ホイール, サスペンション	24-49
ブレーキ機構	24-57
フェアリング, エキゾースト パイプ	24-59
バッテリー, 充電装置	24-62
点火装置	24-63
ライト, メータ, スイッチ	24-67

CBR250RR(L)追補

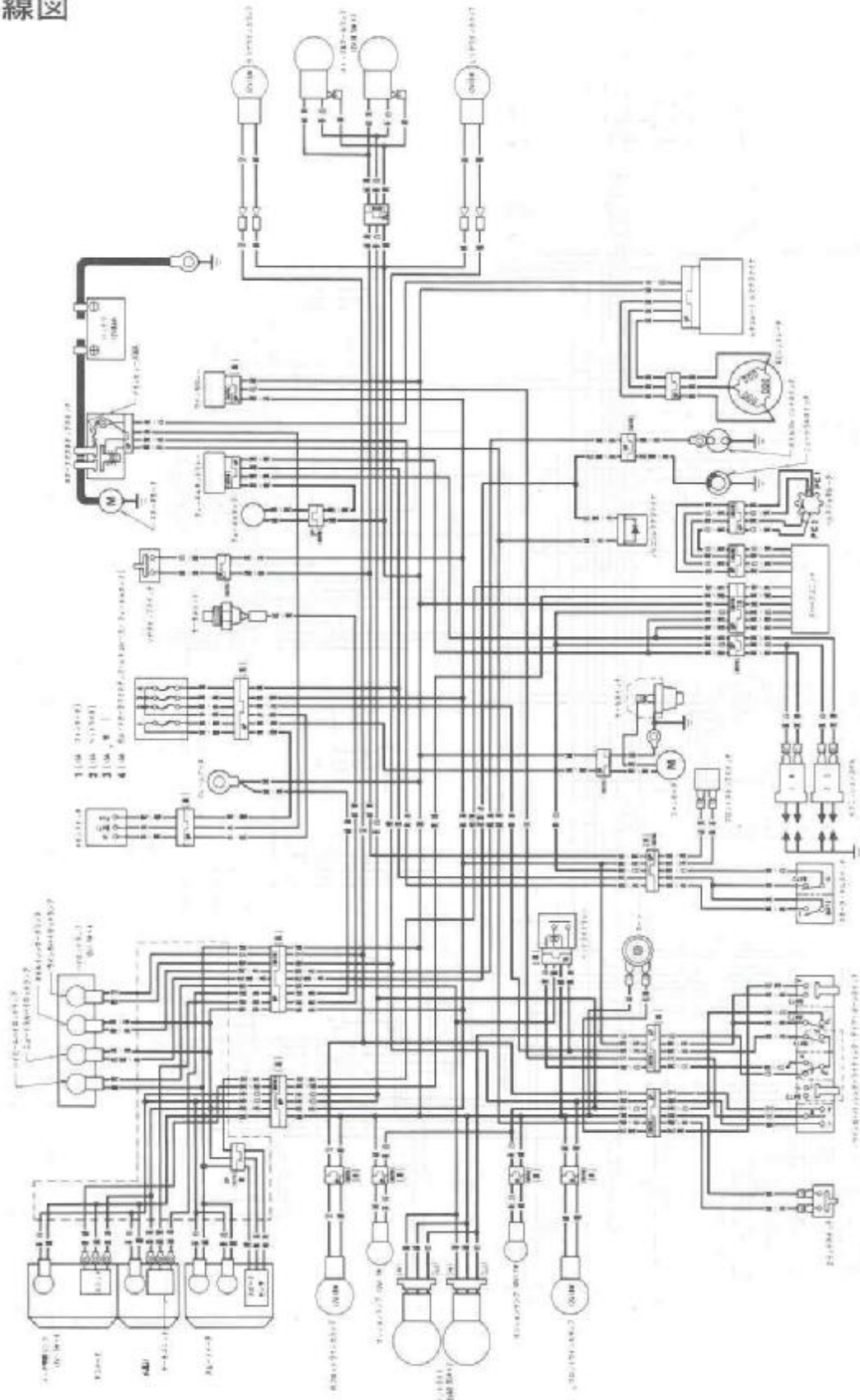
諸 元 表

車 名	ホンダMC22	
長 さ	1,975mm	
幅	0,675mm	
高 さ	1,080mm	
軸 距 離	1,345mm	
原 動 機 の 型 式	MC14E	
総 排 気 量	0.249ℓ	
燃 料 の 種 類	ガソリン	
車 両 重 量	前軸	80kg
	後軸	77kg
	計	157kg
乗 車 定 員	2人	
車 両 総 重 量	前軸	101kg
	後軸	166kg
	計	267kg
タ イ ヤ	前輪	110/70 R17 54H
	後輪	140/60 R17 63H
最 低 地 上 高	0.130m	
性 能	制 動 停 止 距 離 (初速km/h)	14.0m (50km/h)
	最 小 回 転 半 径	2.9m
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	ペントルーフ形
	弁 機 構	DOHC歯車駆動 吸気2, 排気2
	内 径 × 行 程	48.5×33.8mm
	圧 縮 比	11.5
	圧 縮 圧 力	13.0kg/cm ² —400rpm
	最 高 出 力	45PS/15,000rpm
	最 大 ト ル ク	2.5kg-m/12,000rpm
	弁 開 閉 時 期	開き 19° BTDC (1mmリフト時)
		閉じ 33° ABDC (1mmリフト時)
	排 気	開き 36° BBDC (1mmリフト時)
		閉じ 11° ATDC (1mmリフト時)
機 油	弁 す き ま	吸気 0.16mm (冷間)
		排気 0.23mm (冷間)
	無 負 荷 回 転 速 度	1,500rpm
	潤 滑 装 置	調 滑 方 式 圧送兼沫併用式
		油 ポンプ 形 式 トロコイド式
		油 ろ 過 器 形 式 全流ろ過式。ろ網ろ紙併用式
		潤 滑 油 容 量 2.7ℓ
冷 却 方 式	水冷電動式	

太線部分がCBR250FOUR/CBR250Rに対する変更点を示す。

燃 料 装 置	エアクリーナ形式		ろ紙式		
	燃料タンク容量		13ℓ		
	キャブレター	型 式	VP20		
		ガス弁径	30mm		
ベンチユリ径		29mm			
電 気 装 置	点 火 装 置	形 式	フルトランジスタ式・バッテリー点火		
		点 火 時 期	23° BTDC/1,500rpm		
	点火プラグ	NGK	CR9EH9, CR10EH9		
		ND	U27FER-9, U31FER-9		
	点 火 す き ま	0.8—0.9mm			
蓄 電 池 容 量	12V 6 AH				
動 力 伝 達 装 置	ク ラ ッ プ	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		2.966		
	変 速 比	形 式	常時噛合式		
			変 速 比	一 速	2.733
				二 速	2.000
				三 速	1.590
				四 速	1.333
				五 速	1.153
	六 速	1.035			
	減速機	第一	歯車形式	チェーン	
			減 速 比	3.058	
走 行 装 置	前車輪	キャスト度	24° 00'		
		ト レ ー ル	89mm		
タイヤの空気圧	前輪	2.25kg/cm ²			
	後輪	2.50kg/cm ²			
かじ取り角度	左側	31°			
	右側	31°			
制 動 装 置 形 式	前輪	油圧式ディスク			
	後輪	油圧式ディスク			
懸 架 方 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 形 式	バックボーン				
フ レ ー ム No.	MC22-1000001-				
エ ン ジ ン No.	MC14E-1140001~				

配線図



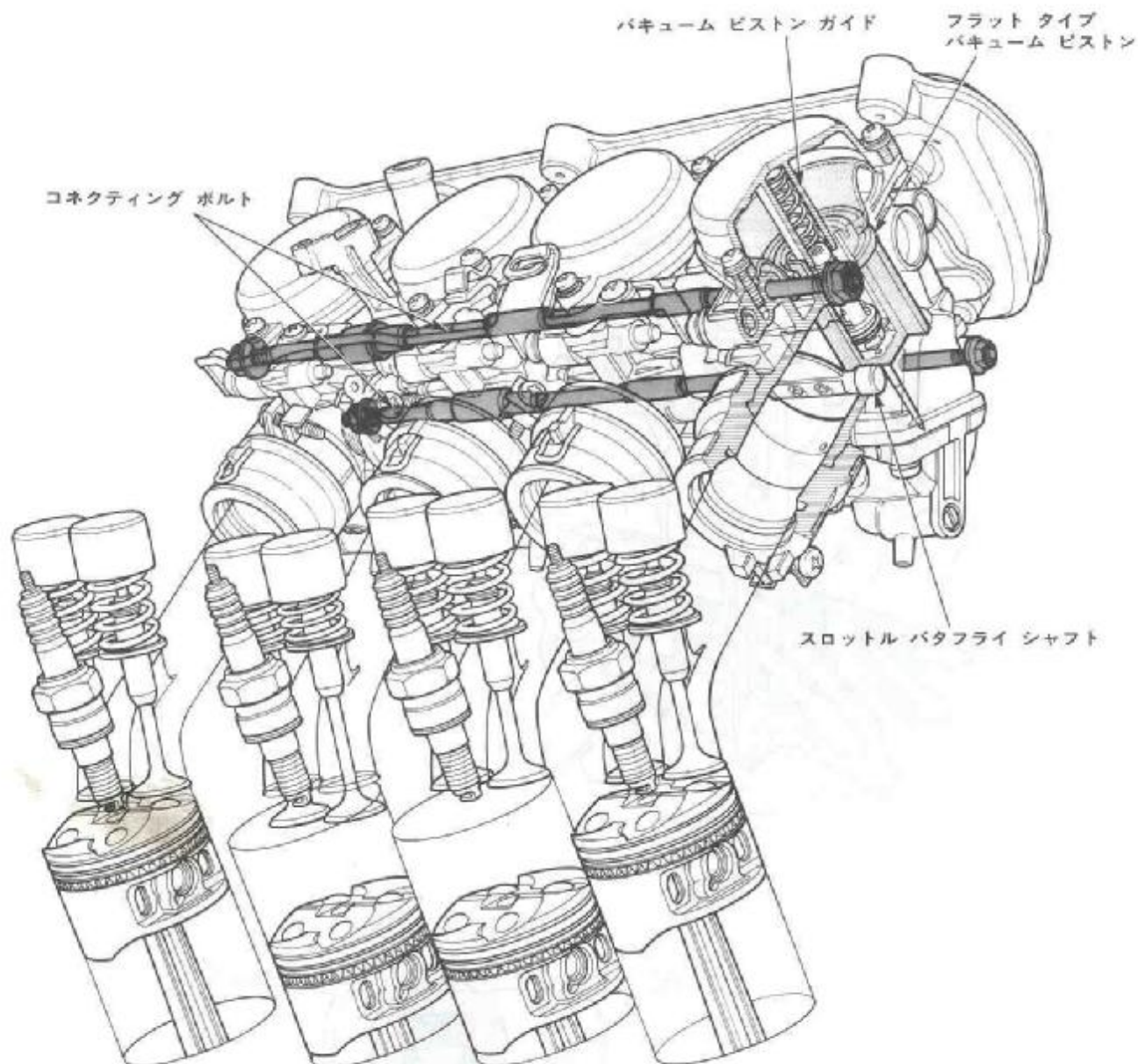
$11 \times 14 \times 8$		$9 \times 13 \times 8$		$7 \times 11 \times 8$		$5 \times 9 \times 8$		$3 \times 7 \times 8$		$1 \times 5 \times 8$		$1 \times 3 \times 8$		$1 \times 1 \times 8$	
00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63
64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95
96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111
112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127
128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143
144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159
160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175
176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191
192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207
208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223
224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239
240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255
256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271
272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287
288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303
304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319
320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335
336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351
352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367
368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383
384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399
400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415
416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431
432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447
448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463
464	465	466	467	468	469	470	471	472	473	474	475	476	477	478	479
480	481	482	483	484	485	486	487	488	489	490	491	492	493	494	495
496	497	498	499	500	501	502	503	504	505	506	507	508	509	510	511
512	513	514	515	516	517	518	519	520	521	522	523	524	525	526	527
528	529	530	531	532	533	534	535	536	537	538	539	540	541	542	543
544	545	546	547	548	549	550	551	552	553	554	555	556	557	558	559
560	561	562	563	564	565	566	567	568	569	570	571	572	573	574	575
576	577	578	579	580	581	582	583	584	585	586	587	588	589	590	591
592	593	594	595	596	597	598	599	600	601	602	603	604	605	606	607
608	609	610	611	612	613	614	615	616	617	618	619	620	621	622	623
624	625	626	627	628	629	630	631	632	633	634	635	636	637	638	639
640	641	642	643	644	645	646	647	648	649	650	651	652	653	654	655
656	657	658	659	660	661	662	663	664	665	666	667	668	669	670	671
672	673	674	675	676	677	678	679	680	681	682	683	684	685	686	687
688	689	690	691	692	693	694	695	696	697	698	699	700	701	702	703
704	705	706	707	708	709	710	711	712	713	714	715	716	717	718	719
720	721	722	723	724	725	726	727	728	729	730	731	732	733	734	735
736	737	738	739	740	741	742	743	744	745	746	747	748	749	750	751
752	753	754	755	756	757	758	759	760	761	762	763	764	765	766	767
768	769	770	771	772	773	774	775	776	777	778	779	780	781	782	783
784	785	786	787	788	789	790	791	792	793	794	795	796	797	798	799
800	801	802	803	804	805	806	807	808	809	810	811	812	813	814	815
816	817	818	819	820	821	822	823	824	825	826	827	828	829	830	831
832	833	834	835	836	837	838	839	840	841	842	843	844	845	846	847
848	849	850	851	852	853	854	855	856	857	858	859	860	861	862	863
864	865	866	867	868	869	870	871	872	873	874	875	876	877	878	879
880	881	882	883	884	885	886	887	888	889	890	891	892	893	894	895
896	897	898	899	900	901	902	903	904	905	906	907	908	909	910	911
912	913	914	915	916	917	918	919	920	921	922	923	924	925	926	927
928	929	930	931	932	933	934	935	936	937	938	939	940	941	942	943
944	945	946	947	948	949	950	951	952	953	954	955	956	957	958	959
960	961	962	963	964	965	966	967	968	969	970	971	972	973	974	975
976	977	978	979	980	981	982	983	984	985	986	987	988	989	990	991
992	993	994	995	996	997	998	999	1000	1001	1002	1003	1004	1005	1006	1007
1008	1009	1010	1011	1012	1013	1014	1015	1016	1017	1018	1019	1020	1021	1022	1023
1024	1025	1026	1027	1028	1029	1030	1031	1032	1033	1034	1035	1036	1037	1038	1039
1040	1041	1042	1043	1044	1045	1046	1047	1048	1049	1050	1051	1052	1053	1054	1055
1056	1057	1058	1059	1060	1061	1062	1063	1064	1065	1066	1067	1068	1069	1070	1071
1072	1073	1074	1075	1076	1077	1078	1079	1080	1081	1082	1083	1084	1085	1086	1087
1088	1089	1090	1091	1092	1093	1094	1095	1096	1097	1098	1099	1100	1101	1102	1103
1104	1105	1106	1107	1108	1109	1110	1111	1112	1113	1114	1115	1116	1117	1118	1119
1120	1121	1122	1123	1124	1125	1126	1127	1128	1129	1130	1131	1132	1133	1134	1135
1136	1137	1138	1139	1140	1141	1142	1143	1144	1145	1146	1147	1148	1149	1150	1151
1152	1153	1154	1155	1156	1157	1158	1159	1160	1161	1162	1163	1164	1165	1166	1167
1168	1169	1170	1171	1172	1173	1174	1175	1176	1177	1178	1179	1180	1181	1182	1183
1184	1185	1186	1187	1188	1189	1190	1191	1192	1193	1194	1195	1196	1197	1198	1199
1200	1201	1202	1203	1204	1205	1206	1207	1208	1209	1210	1211	1212	1213	1214	1215
1216	1217	1218	1219	1220	1221	1222	1223	1224	1225	1226	1227	1228	1229	1230	1231
1232	1233	1234	1235	1236	1237	1238	1239	1240	1241	1242	1243	1244	1245	1246	1247
1248	1249	1250	1251	1252	1253	1254	1255	1256	1257	1258	1259	1260	1261	1262	1263
1264	1265	1266	1267	1268	1269	1270	1271	1272	1273	1274	1275	1276	1277	1278	1279
1280	1281	1282	1283	1284	1285	1286	1287	1288	1289	1290	1291	1292	1293	1294	1295
1296	1297	1298	1299	1300	1301	1302	1303	1304	1305	1306	1307	1308	1309	1310	1311
1312	1313	1314	1315	1316	1317	1318	1319	1320	1321	1322	1323	1324	1325	1326	1327
1328	1329	1330	1331	1332	1333	1334	1335	1336	1337	1338	1339	1340	1341	1342	1343
1344	1345	1346	1347	1348	1349	1350	1351	1352	1353	1354	1355	1356	1357	1358	1359
1360	1361	1362	1363	1364	1365	1366	1367	1368	1369	1370	1371	1372	1373	1374	1375
1376	1377	1378	1379	1380	1381	1382	1383	1384	1385	1386	1387	1388	1389	1390	1391
1392	1393	1394	1395	1396	1397	1398	1399	1400	1401	1402	1403	1404	1405	1406	1407
1408	1409	1410	1411	1412	1413	1414	1415	1416	1417	1418	1419	1420	1421	1422	1423
1424	1425	1426	1427	1428	1429	1430	1431	1432	1433	1434	1435	1436	1437	1438	

CBR250RR(L)追補

キャブレターの結合には、2本のコネクティング ボルト（通しボルト）、コネクティング カラーを使用している。

No.1からNo.4までのキャブレター ボディをコネクティング ボルトで連結することにより、スロットル バタフライ シャフト センター軸の同軸性が向上し、キャブレター間のより正確な同調が得られるようになった。

またバキューム ピストン ガイドをバキューム チャンバー カバーに設置することにより、これまでキャブレター ボディ側にあったピストン ガイド部を縮小することが可能になり、コネクティング ボルトを使用して部品点数を減少させたことと合わせ、シンプルで、コンパクトなキャブレターとなった。



締付けトルク

エンジン関係 変更点のみ示す

締付け箇所	個数	ネジ径(mm)	締付けトルク(kg・m)	備 考
コンロッド ベアリング キャップ ナット	8	8	1.6-2.0	ねじ部、座面にオイル塗布 (モリブデン含有オイル不可)
ロワ ケース シーリング ボルト	1	18	4.0-5.0	ネジ ロック剤塗布 (R側のみ)

フレーム関係 変更点のみ示す

締付け箇所	個数	ネジ径(mm)	締付けトルク(kg・m)	備 考
リヤ アップ エンジン マウント ブラケット ボルト	4	8	3.0-4.0	
リヤ ロワ エンジン マウント ブラケット ボルト	2	10	4.5-5.5	
サブ フレーム アップ ボルト、ロワ ボルト	4	10	4.5-5.5	
サイド スタンド ブラケット ボルト	2	10	4.5-5.5	
ボトム ブリッジ ボルト	2	10	3.0-4.0	
ブレーキ ホース取付けボルト	5	10	3.0-4.0	
リヤ クッション ロワ ボルト	1	10	4.5-5.5	アロック ボルト
クッション アーム ボルト	1	10	4.5-5.5	アロック ボルト
リヤ クッション プロテクション プレート ボルト	3	5	0.5-0.7	ネジ ロック剤塗布
チェーン アーム ボルト	1	6	1.4-1.8	
R、L ステップ ピボット ボルト	2	8	3.5-4.5	アロック ボルト
サイレンサ ボルト	3	6	1.6-2.0	トルクス ボルト
メイン スイッチ取付けボルト	2	8	2.4-3.0	アロック ボルト
イグニッション コイル取付けビス	4	6	0.7-1.1	アロック ボルト

注) アロック ボルトを取外した場合は、新品に交換して締付けること。

専用工具，共通工具

専用工具

工 具 名 称	工 具 No.	数量	使 用 箇 所
ドライブ チェンかしめ工具	07HMH-MR10101	1	ドライブ チェン交換
ベアリング リムーバ アタッチメント	07LMC-KV30200	1	リヤ フォーク L ピボット ベアリング取外し
ボール レース リムーバ セット	07946-KM90001	1	ボール レース交換(07946-KM900001に対しベアリ
ーベアリング リムーバ A	07946-KM90401	1	ング リムーバのみ異なる)
バルブ ガイド リーマ(3.5mm)	07HMH-KT70101	1	バルブ ガイド清掃、仕上げ
パイロット スクリュー レンチ	07908-4220201	1	パイロット スクリューの調整

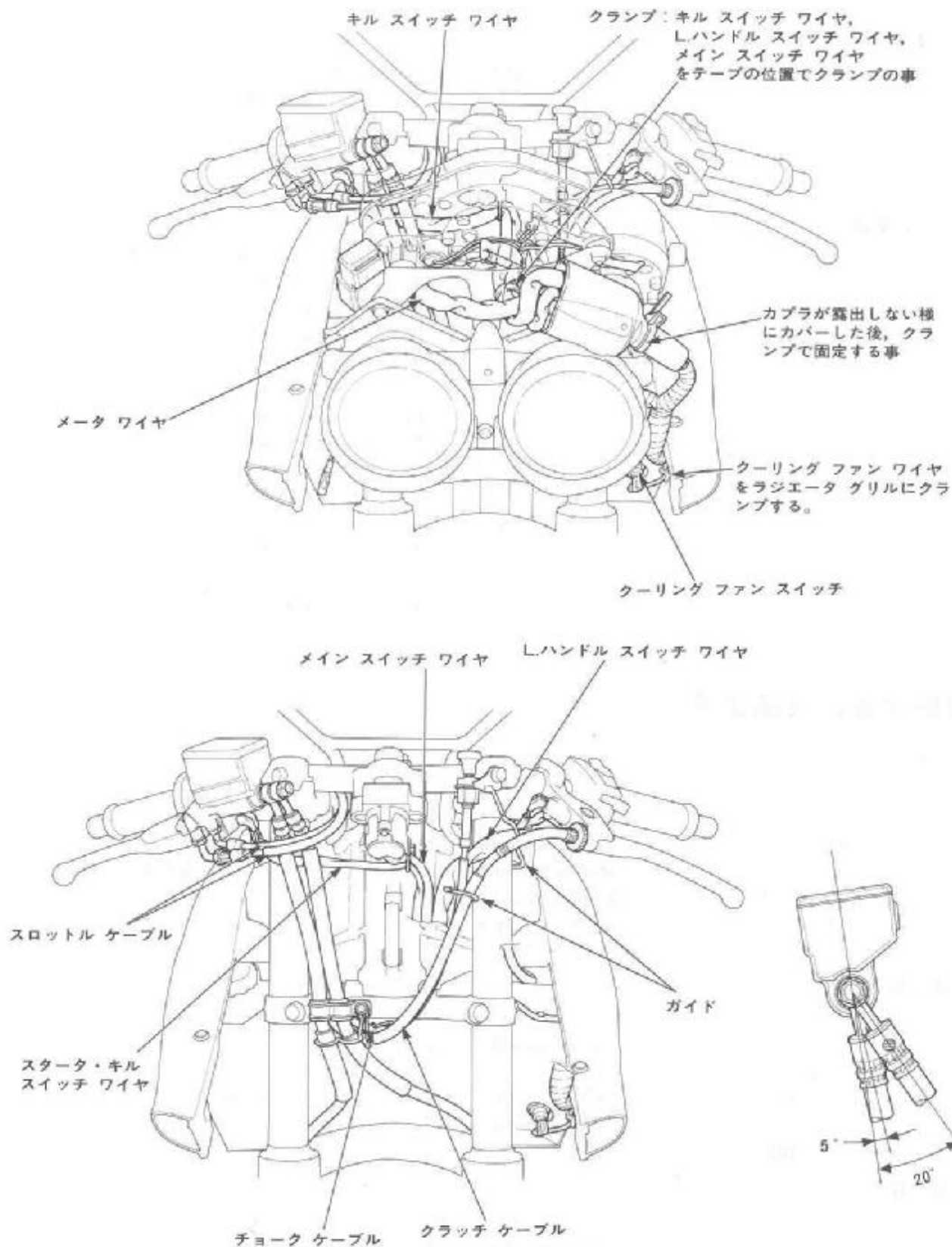
共通工具

工 具 名 称	工 具 No.	数量	使 用 箇 所
パイロット (20mm)	07746-0040500	1	フロント ホイール ベアリング、リヤ ドリブン フランジ ベアリング打込み
トルクスビット：T-40	07703-0010100	1	メイン スイッチ脱着
トルクスビット：T-30	07703-0010200	1	マフラー脱着
トルクスビット：T-10H	—	1	メイン スイッチ分解/組立て (一般市販工具)

計測工具

工 具 名 称	工 具 No.	数量	使 用 箇 所
ビーク ボルテージ アダプタ	07HGJ-0020100	1	点火装置の点検

ワイヤリング図



キル スイッチ ワイヤ,
L.ハンドル スイッチ ワイヤ,
メイン スイッチ ワイヤ
をテープの位置でクランプの事

スロットル ケーブル

クラッチ ケーブル

チョーク ケーブル

クランプ

ファン モータ カブラ

メイン ワイヤ ハーネス

スロットル ケーブル

ガイド

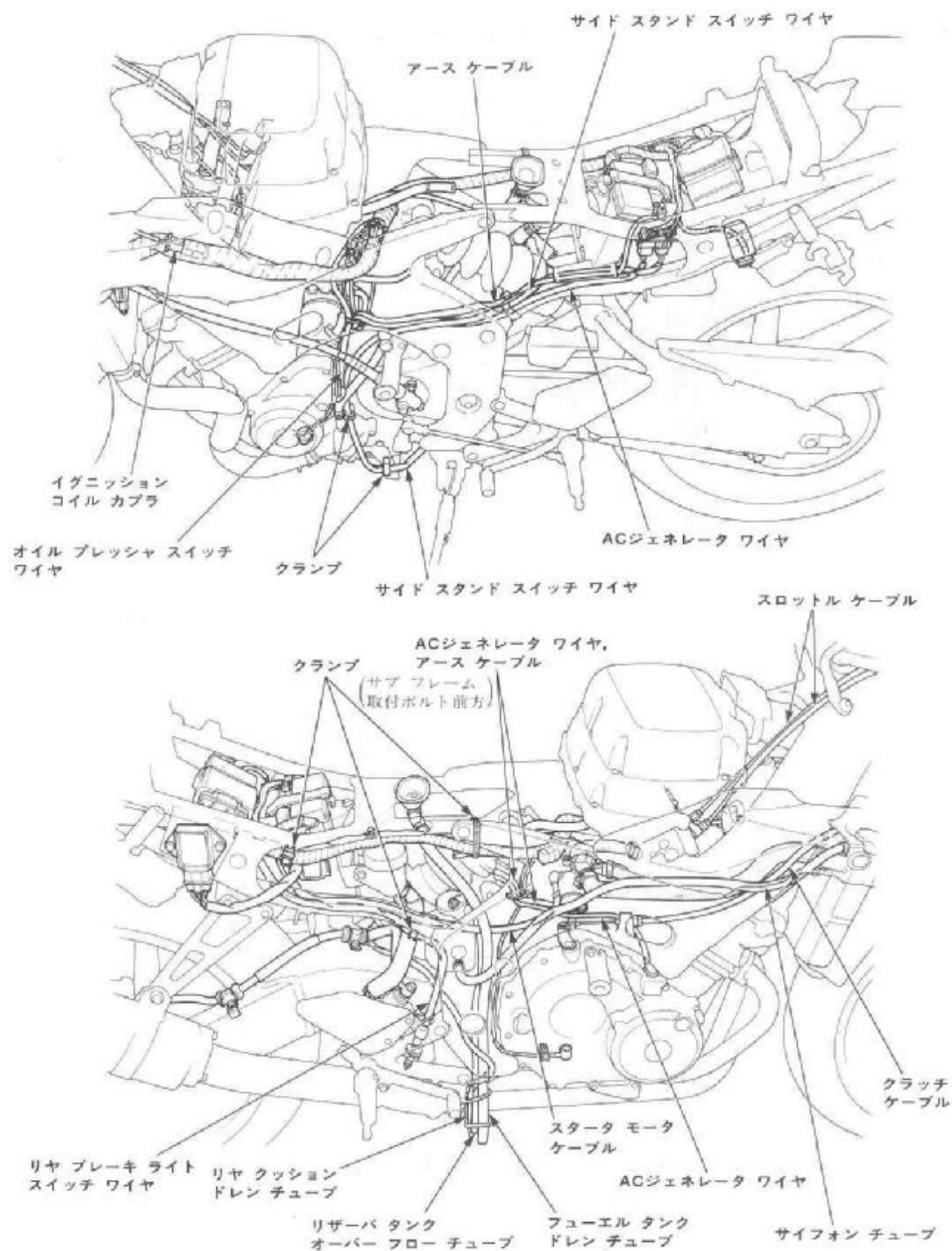
R.ウインカ ワイヤ

チョーク ケーブル

サイフォン チューブ

クラッチ ケーブル

ブリーザ チューブ



シリコン レクチファイヤの
前側でクランプする事

オイル プレッシャ スイッチ,
ニュートラル スイッチ コネクタ

パルス ジェネレータ
カブラ

シリコン
レクチファイヤ

アース ケーブル

フューエル チューブ

バキューム チューブ
(フューエル コック)

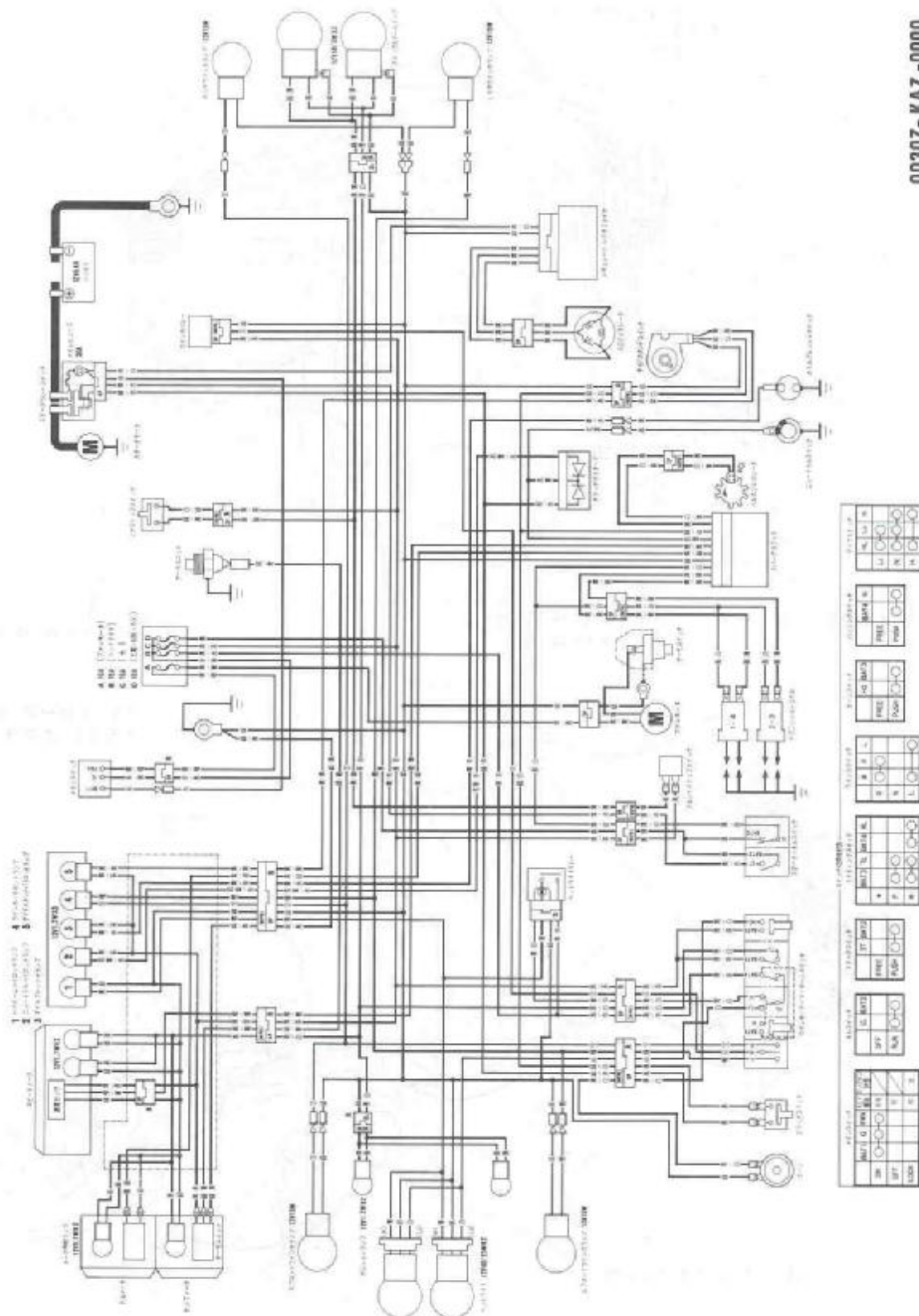
スロットル ケーブル

クランプ

リヤ ブレーキ ライト
スイッチ カブラ

レギュレート/レクチファイヤ

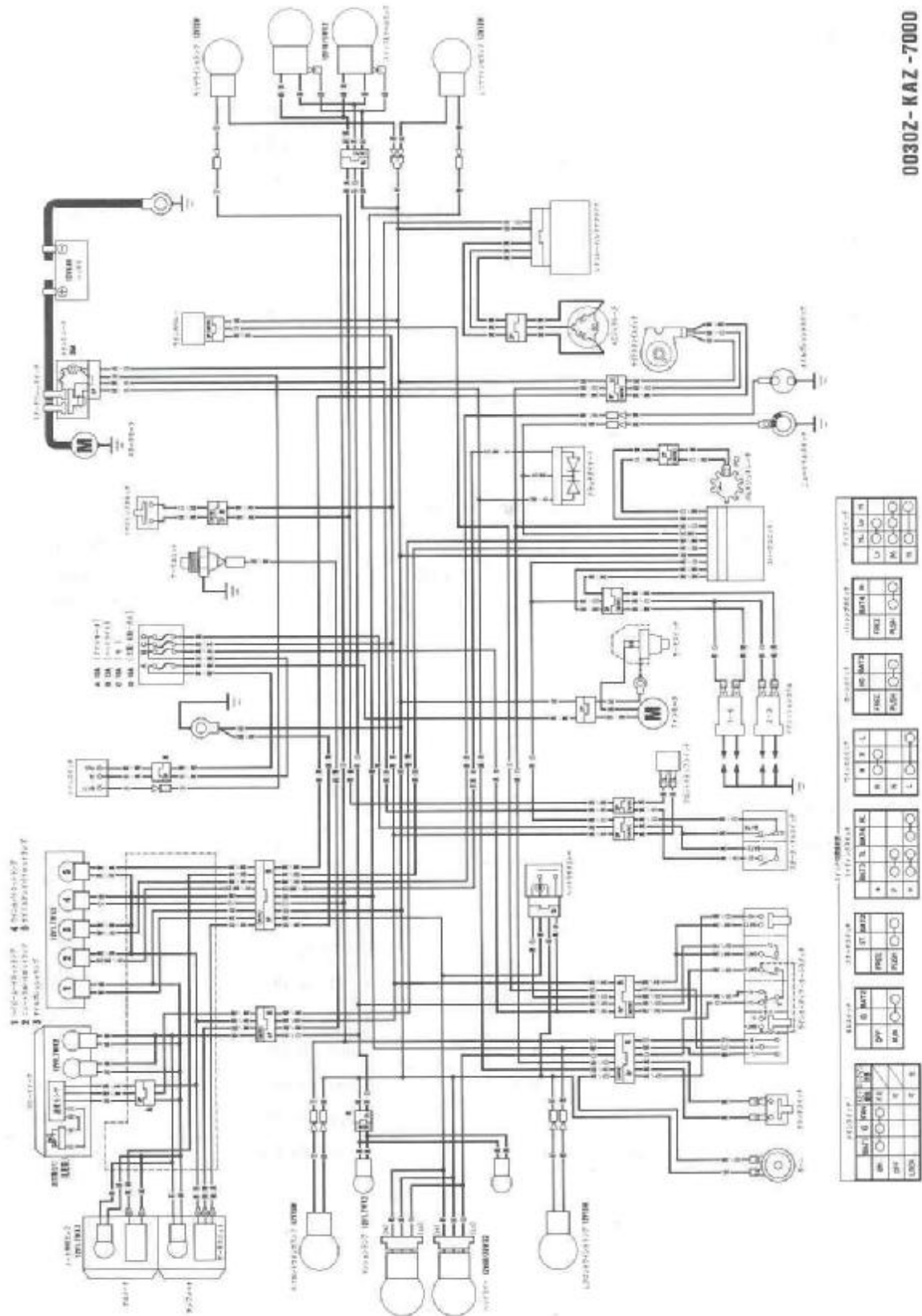
配線図



0030Z-KAZ-0000

速度警告灯装备车

0030Z-KAZ-7000



CBR250RR(L)追補

整備データ

整備基準

フューエル システム

項 目		標 準 値	
ベンチュリ径		9.1mm相当	
セッティング マーク		VP20A	
油面		13.7mm	
メイン ジェット		No1.4 : #105	No2.3 : #102
ジェット ニードル マーク		J93B	
パイロット スクリュー戻し回転数		1 - 3/4回転	
スロージェット		#35	
フューエル タンク容量	全 容 量	13 ℓ	
	リザーブ	約1.6 ℓ	

冷却系統

項 目	標 準 値	使 用 限 度
ラジエータ キャップの開弁圧	1.10-1.40kg/cm ²	1.10kg/cm ² 以下または1.40kg/cm ² 以上
冷却水容量	全容量 約1570cc	ラジエータ側 約1350cc リザーバ タンク側 約 220cc

エンジン脱着

エンジン重量 (整備)	約48.5kg
-------------	---------

シリンダヘッド, バルブ

単位: mm

項 目			標 準 値	使用限度
カムシャフト	カム リフト	I N	28.94-29.18	28.91
		E X	28.51-28.75	28.48
バルブ スプリング	自由長		37.65	36.65
バルブ, バルブ ガイド	バルブ ステム外径	I N	3.481-3.495	3.476
		E X	3.465-3.480	3.460
	ステムとガイドの隙間	I N	0.005-0.032	0.10
		E X	0.020-0.047	0.13
バルブ リフト	外 径		19.978-19.993	19.970
シリンダ ヘッド	バルブ リフト振動部内径		20.010-20.026	20.035

シリンダ、ピストン、クランク シャフト

単位: mm

項	目	標準値	使用限度
クランクシャフト、 コンロッド	コンロッド大端部のサイド クリアランス	0.10-0.25	0.30
	クランク ピン ジャーナルのオイル クリアランス	0.022-0.040	0.06
ピストン リング	リングの合口隙間 セカンド	0.21-0.36	0.45

コンロッド 内径コード				
	1	2	3	
	30.000- 30.006mm	30.006- 30.012mm	30.012- 30.018mm	
A	27.494-27.500mm	E (黄)	D (緑)	C (茶)
B	27.488-27.494mm	D (緑)	C (茶)	B (黒)
C	27.482-27.488mm	C (茶)	B (黒)	A (青)

ベアリング メタルの厚さ:

A(青): 1.252-1.255mm

B(黒): 1.249-1.252mm

C(茶): 1.246-1.249mm

D(緑): 1.243-1.246mm

E(黄): 1.240-1.243mm

フロント ホイール、サスペンション

項	目	標準値	使用限度
フロント フォーク オイル量		383±2.5cc	—
油面高さ		83mm	—
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	
フロント クッション スプリング	自由長	252.1mm	247mm
	取付け方向	テーパー側を下に向ける	

リヤ ホイール、サスペンション

項	目	標準値	使用限度
リヤ クッション ダンパ圧縮力(10mm圧縮時)		15.4kg	12.3kg
リヤ クッション スプリング取付け長		135mm	—
リヤ クッション スプリング自由長		143.8mm	140.9mm
ダンパユニット ガス抜き穴開け位置(h)		ダンパ ケース上端部より20mm下側	



ブレーキ機構 (ディスク ブレーキ)

単位: mm

項	目	標準値	使用限度
ブレーキ ディスクの振れ	フロント	—	0.4
	リヤ	—	0.3
フロント マスタ シリンダの内径		12.700-12.743	12.755
リヤ マスタ シリンダの内径		14.000-14.043	14.06
フロント マスタ ピストンの外径		12.657-12.684	12.65
リヤ マスタ ピストンの外径		13.957-13.984	13.95
フロント キャリパ シリンダの内径		25.400-25.450	25.46
リヤ キャリパ シリンダの内径		38.180-38.230	38.24
フロント キャリパ ピストンの外径		25.335-25.386	25.33
リヤ キャリパ ピストンの外径		38.098-38.148	38.09

CBR250RR(L)追補

点火装置

項	目	標準値
イグニッション コイル	一次コイル抵抗値 (20°C)	2.0-3.5 Ω
	一次コイル ピーク電圧	128 V以上
	二次コイル抵抗値 (20°C)	キャップ付き 23-37k Ω
		キャップ無し 13-17k Ω
パルス ジェネレータ	コイル抵抗値 (20°C)	340-420 Ω
	ピーク電圧 白/黄と黄	0.91 V以上

充電装置

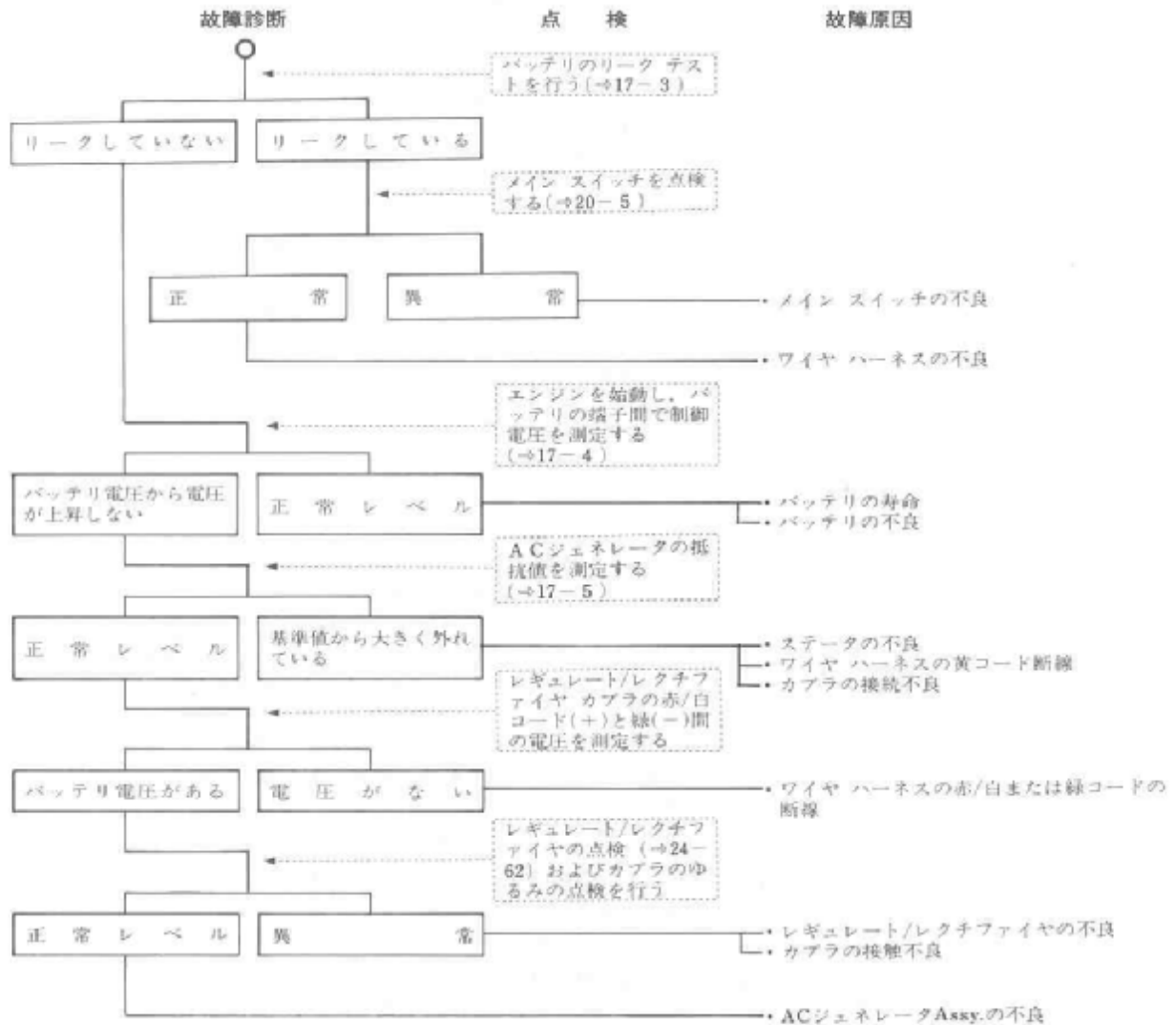
項	目	標準値
ACジェネレータ抵抗値 (20°C)		0.1-0.5 Ω
ACジェネレータ性能		270W/5,000rpm
充電開始回転数 (ヘッドライト ON Loビーム時)		2,000rpm

ライト、メータ、スイッチ

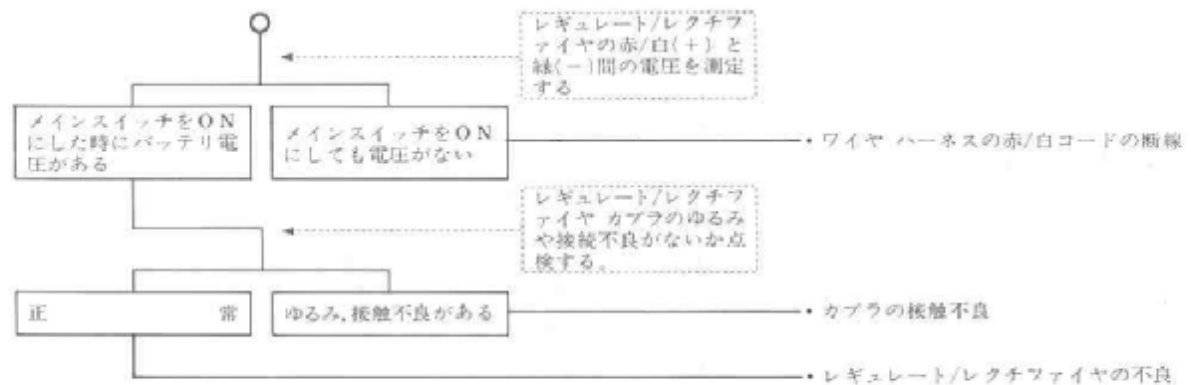
項	目	標準値
パイロット ランプ、メータ照明ランプ		12V1.7W×9
フロント ウインカ バルブ		12V15W×2
リヤ ウインカ バルブ		12V15W×2

故障診断

充電不良(バッテリー上がり)



充電不良(オーバチャージ)



CBR250RR(L)追補

スパーク プラグに火花がでない

- 故障診断の前に、良品のスパークプラグを用いて、火花がないことを確認しておくこと（プラグが原因でないか確認する）。また、プラグキャップやハイテンションコードのゆるみ、そして水分付着によるイグニッションコイル二次電流のリークがないかも事前に点検しておくこと。
- 片方のイグニッション コイルにだけ火花がでない場合、イグニッション コイルを差し替えてスパーク テストを行う。コイルを差し替えても症状に変化のない場合、イグニッション コイルの一次側電圧を測定する。コイルを差し替えて正常に飛火するようになる場合、元のイグニッション コイルが不良である。
- イグニッション コイル一次側電圧の「イニシャル電圧」とは、キル スイッチがRUN位置でメイン スイッチをONにした時に計測される電圧を示す。（エンジンをクランキングさせない時）

異 常 状 態		考えられる原因（①から順番に確認する）
イグニッション コイル一次側電圧	メイン スイッチがON、キル スイッチがRUNの時のイグニッション コイル一次側のイニシャル電圧がない。（他の電装部品の作動は正常）	①キル スイッチの不良 ②スイッチとイグニッション コイル間の断線 ③イグニッション コイル一次線端子の接触不良またはコイル一次線の断線（スパーク ユニットの端子間でイグニッション コイル一次線の抵抗を測定する） ④スパーク ユニットの不良（イニシャル電圧が正常になる場合はスパーク ユニットの不良である）
	イニシャル電圧は正常だがクランキング時に電圧が2～4 V下がる。	①ピーク ボルテージ アダプタの誤接続 ②バッテリーが上がりが気味（始動時の電圧低下が大きい） ③スパーク ユニットの黒/白コードに電圧がない、またはスパーク ユニットのケーブル端子の接触不良 ④スパーク ユニットの緑コードの断線または接触不良 ⑤イグニッション コイルとスパーク ユニットの断線（黄/青コードまたは青/黄コード）またはケーブルの接触不良 ⑥イグニッション コイル一次線の短絡 ⑦サイド スタンド スイッチの不良または関連回路（緑/白コード、緑コード、ケーブル）断線、接触不良（⇒24-66） ⑧パルス ジェネレータの不良（ピーク電圧を測定する） ⑨スパーク ユニットの不良（①～⑧に異常がない場合）
	イニシャル電圧は正常だがクランキング時のピーク電圧がない、またはほとんどない。	①ピーク ボルテージ アダプタの誤接続 ②ピーク ボルテージ アダプタの不良 ③スパーク ユニットの不良（①、②に異常がない場合）
	イニシャル電圧は正常だがピーク電圧が規定値より低い。	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 ・バッテリーが上がりが気味 ③テストのサンプリング タイムの影響（数回測定して基準以上の電圧があれば正常） ④スパーク ユニットの不良（①～③に異常がなく、スパーク プラグに飛火しない場合）
	イニシャル電圧とピーク電圧は正常だがスパーク プラグに飛火しない。	①スパーク ユニット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。	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 ・バッテリーが上がりが気味 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）
	ピーク電圧がない、またはほとんどない。	①ピーク ボルテージ アダプタの不良 ②パルス ジェネレータの不良

点検, 調整

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ている点検時期を示し、「○」印はそのほかメーカーで推奨する時期を示す。
3. 「☆」印は、保安部品の定期交換を示す。
但し、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」または「高速走行時」とは、80km/h以上の速度で走行する場合をいう。

点 検 整 備 項 目		点検整備時期				備 考																		
		運 行 前	1 又 は 6 か 月 毎	自家用 6 か 月 毎	12 か 月 毎																			
かじ取り装置	ハンドル				●																			
	操作具合				●																			
	左右の回転角度				●																			
	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かた				●	ステアリング システムを示す																		
	遊び及び踏み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)レバー先端で20-30mm リヤ ブレーキ(ペダル式) 10-20mm																		
	踏みしろ及びきき具合	●																						
制	ブレーキのきき具合		○	●	●																			
	漏れ、損傷及び取付状態		○	●	●																			
	ブレーキ・ホースの交換					☆4年毎																		
	油量	●		●	●	液面レベル 前輪：下限レベル以上にあること 後輪：上限一下限間にあること																		
装	機能、摩耗及び損傷				●																			
	マスタ・シリンダ、ホイール・シリンダのカップ					☆2年毎																		
	ダストシール及びディスク・キャリパのゴム製品の交換																							
	ディスクとパッドのすき間				●																			
置	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																		
	ブレーキ油の交換					☆1年毎																		
	タイヤの空気圧	●		●	●	[単位：kg/cm ²] <table><tr><td></td><td></td><td>前 輪</td><td>後 輪</td></tr><tr><td rowspan="2">1名乗車</td><td>一般</td><td>2.25</td><td>2.25</td></tr><tr><td>高速</td><td>2.25</td><td>2.25</td></tr><tr><td>2名乗車</td><td>一般</td><td>2.25</td><td>2.50</td></tr><tr><td colspan="2">タ イ ヤ 仕 様</td><td>110/70 R17 54H</td><td>140/60 R17 63H</td></tr></table>			前 輪	後 輪	1名乗車	一般	2.25	2.25	高速	2.25	2.25	2名乗車	一般	2.25	2.50	タ イ ヤ 仕 様		110/70 R17 54H
		前 輪	後 輪																					
1名乗車	一般	2.25	2.25																					
	高速	2.25	2.25																					
2名乗車	一般	2.25	2.50																					
タ イ ヤ 仕 様		110/70 R17 54H	140/60 R17 63H																					

CBR250RR(L) 追補

点検整備項目		点検整備時期				備 考
		運 行 前	1 又 は 6 か 月 毎	6 か 月 毎	12 か 月 毎	
走行 装置	タイヤの亀裂及び損傷	●		●	●	
	タイヤの溝の深さ及び異状な摩耗	●		●	●	残溝 前輪0.8mmまで、後輪0.8mmまで
	タイヤの金属片、石その他の異物	●		●	●	
	ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み			●	●	アックスル・ナット、アックスル・ボルトを示す フロント アックスル ホルダの締付けトルク：1.8-2.5kg-m フロント アックスル ボルトの締付けトルク：5.5-6.5kg-m リヤ アックスル ナットの締付けトルク：8.0-10.0kg-m
	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：横振れ2.0mm以下 縦振れ2.0mm以下 リヤ ホイール リム：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				●	
	リヤ・ホイール・ベアリングのがた				●	
緩衝 装置	ショック アブソーバ の損傷				●	クッション・スプリングを示す
	連結部のがた及びアームの損傷				●	
	油漏れ及び損傷				●	
	取付部のがた				●	
動力 伝達 装置	クラッチ レバーの遊び			●	●	遊び レバー式 レバー先端で10-20mm
	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。
	操作機構のがた				●	
	チェーンの緩み		○	●	●	サイドスタンド使用時、前後スプロケットの中央で 最大振幅 15-25mm
	スプロケットの取付状態及び摩耗				●	
電気 装置	点火装置			●	●	プラグ ギャップ：0.8-0.9mm
	バッテリー				●	
	電気配線				●	
原 動 機 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：1,500±100rpm
	排気の状態			●	●	
	エア クリーナ エLEMENTの交換					20,000km毎
	弁すき間		○		●	吸気（冷間）：0.13-0.19mm 排気（冷間）：0.20-0.26mm

点 検 整 備 項 目		点検整備時期				備 考
		運 行 前	1 ス は か 月 km 日時	自家用 6 か 月 毎	12 か 月 毎	
原 動 機	潤 滑 装 置	油の汚れ及び量		●	●	油量 棒ゲージ式 上限～下限間にあること
		油漏れ		●	●	
		オイルの量	●			
		エンジン・オイルの交換		○		初回 1,000km, 以後 6,000km 毎
		オイル・クリーナーの交換				初回13,000km, 以後12,000km 毎
	燃 料 装 置	燃料漏れ		●	●	
		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	●			
	冷 却 装 置	燃料ホースの交換				☆ 4 年毎
		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1.10～1.40kg/cm ²
		冷却液の交換				2 年毎
灯及び指示 装置	作用 点滅具合、汚れ及び損傷	作用		●	●	
		点滅具合、汚れ及び損傷	●			
警告装置	作用				●	
後及び射 鏡反	写影の状態	●				後写鏡のみ
反射器 及び白 動	汚れ及び損傷	●				
計器	作用				●	
エキ及び ゾ・マ ーイフ スブラ	取付けの緩み及び損傷				●	
	マフラの機能				●	
車及車 枠び体	緩み及び損傷				●	
前日 の 行 に 於 て	当該箇所に変状がない事を確認	●				
その他	シャシ各部の給油脂状態			●	●	

CBR250RR(L) 追補

動力伝達装置

〈チェン スライダの摩耗〉

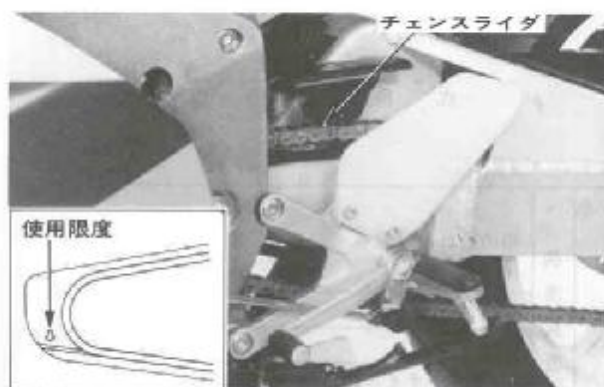
ドライブ スプロケット カバーを取外す。(⇒6-3)

チェン スライダの摩耗、亀裂を点検する。

使用限度まで摩耗している場合は交換する。(⇒24-49)



チェンとリヤ フォークが当たると、リヤ フォーク、チェンの損傷や摩耗の原因となるため早めに交換すること。



〈チェンの交換〉



- ・ドライブ チェンはマスタ リンク ジョイント ピンか
しめタイプを使用しているのでチェンの交換は専用工
具、指定の交換チェンを必ず用いること。
- ・クリップ タイプ チェンは絶対使用しないこと。

チェンをゆるめ、かしめ部を捜す。

工具をセットし、かしめ部を切断する。

専用工具

ドライブチェンかしめ工具

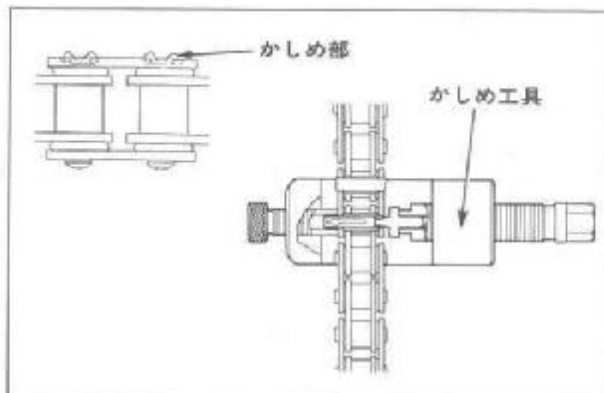
07HMH-MR10101

または一般市販工具

株式会社高砂アールケイ・エキセル製

428 ツール

大同工業株式会社製工具など



- ・かしめ工具使用に際しては使用説明書をよく読んでか
ら作業を行うこと。
- ・マスタ リンク、O-リング、リンク プレートの再使用
はしないこと。

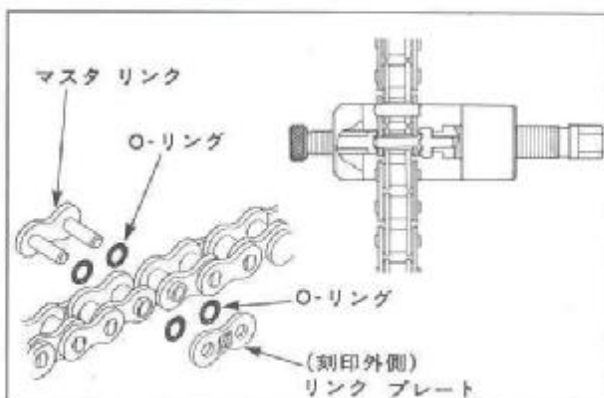
新品のチェンと交換する。

指定交換チェン: DID 428VS1

RK 428SH021

新品のマスタ リンクにO-リングを取付け、かみ込みのないよ
うにチェンの内側からマスタ リンクを取付ける。

さらに、O-リング、リンク プレートを専用工具を使用して取
付け、マスタ リンク ジョイント ピン先端をかしめる。



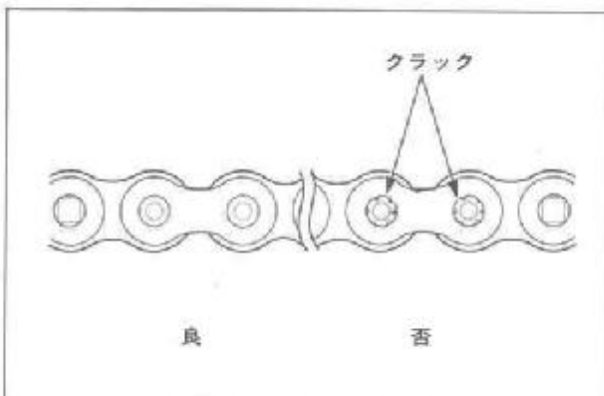
- ・マスタ リンク プレートの刻印を外側に向けて取付け
ること。
- ・O-リングにかみ込みのないこと。

かしめ部にクラックが発生していないか点検する。

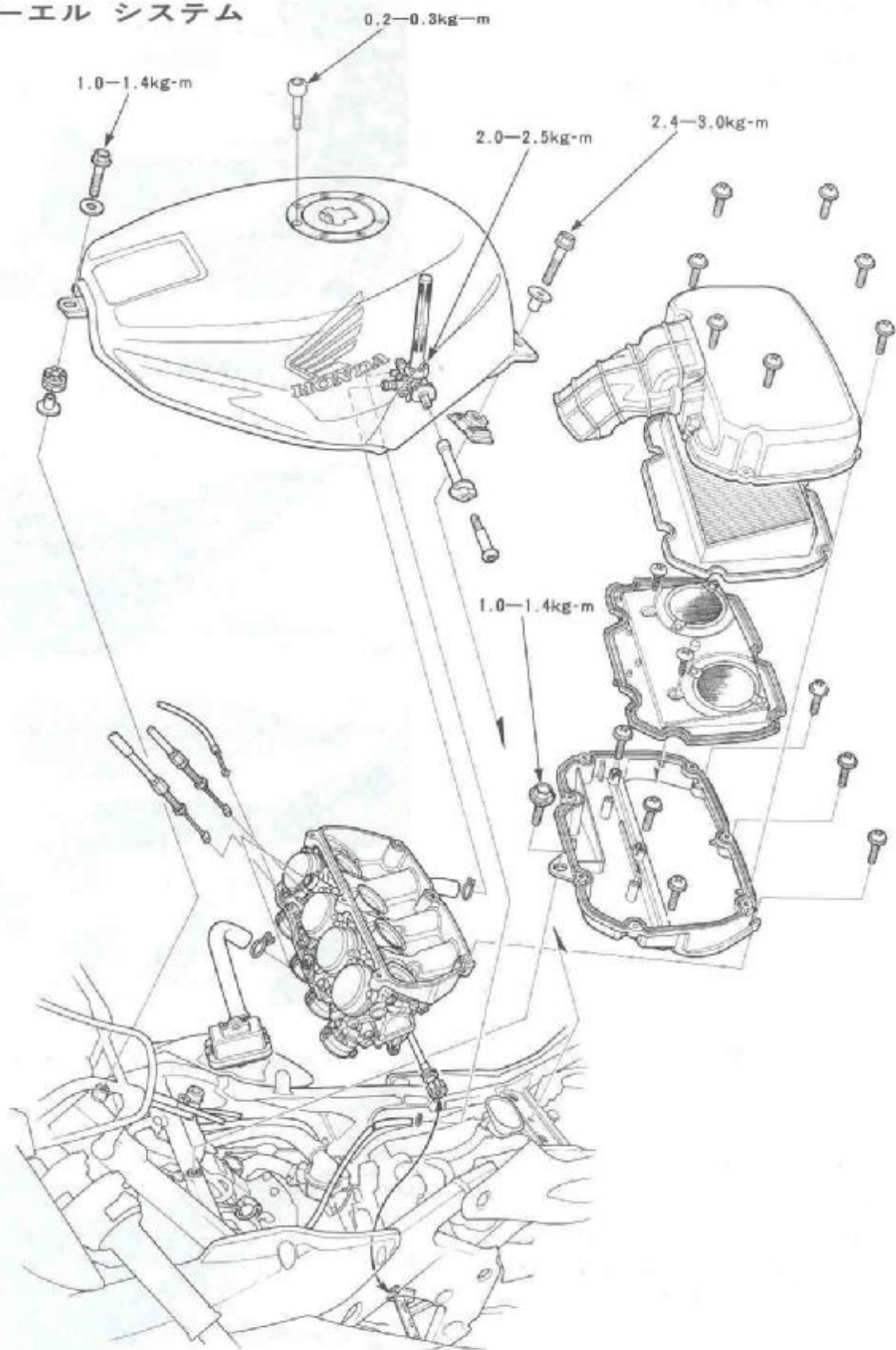
クラックがある場合は、新品のマスタ リンク、リンク プレ
ート、O-リングを用いて再度かしめ直す。



クリップ タイプ チェンは絶対使用しないこと。



フューエル システム



CBR250RR(L)追補

フューエル タンクの取外し



- ・火気厳禁
- ・ガソリンがこぼれたらすぐに拭取ること。

シートを取外す。

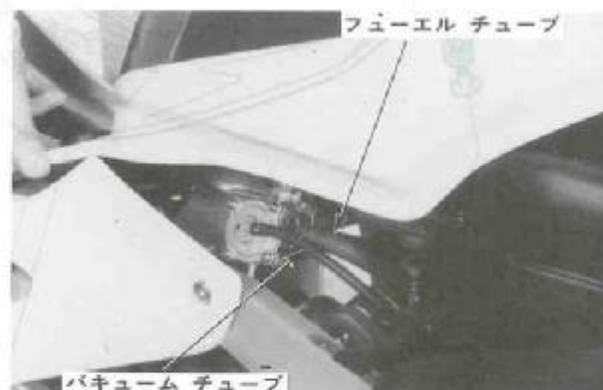
フューエル コックをOFFにする。

フューエル タンク取付けボルトを取外す。



フューエル タンクを持上げる。

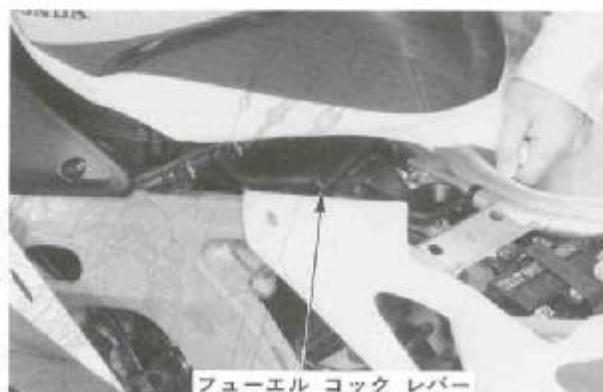
バキューム チューブおよびフューエル チューブをフューエル コックから外す。



フューエル タンクの前側を先に持ち上げ、タンクを右上方向に取外す。



- ・フューエル コック レバーを曲げないように注意すること。



フューエル タンクの取付け

取付けは取外しの逆手順で行う。



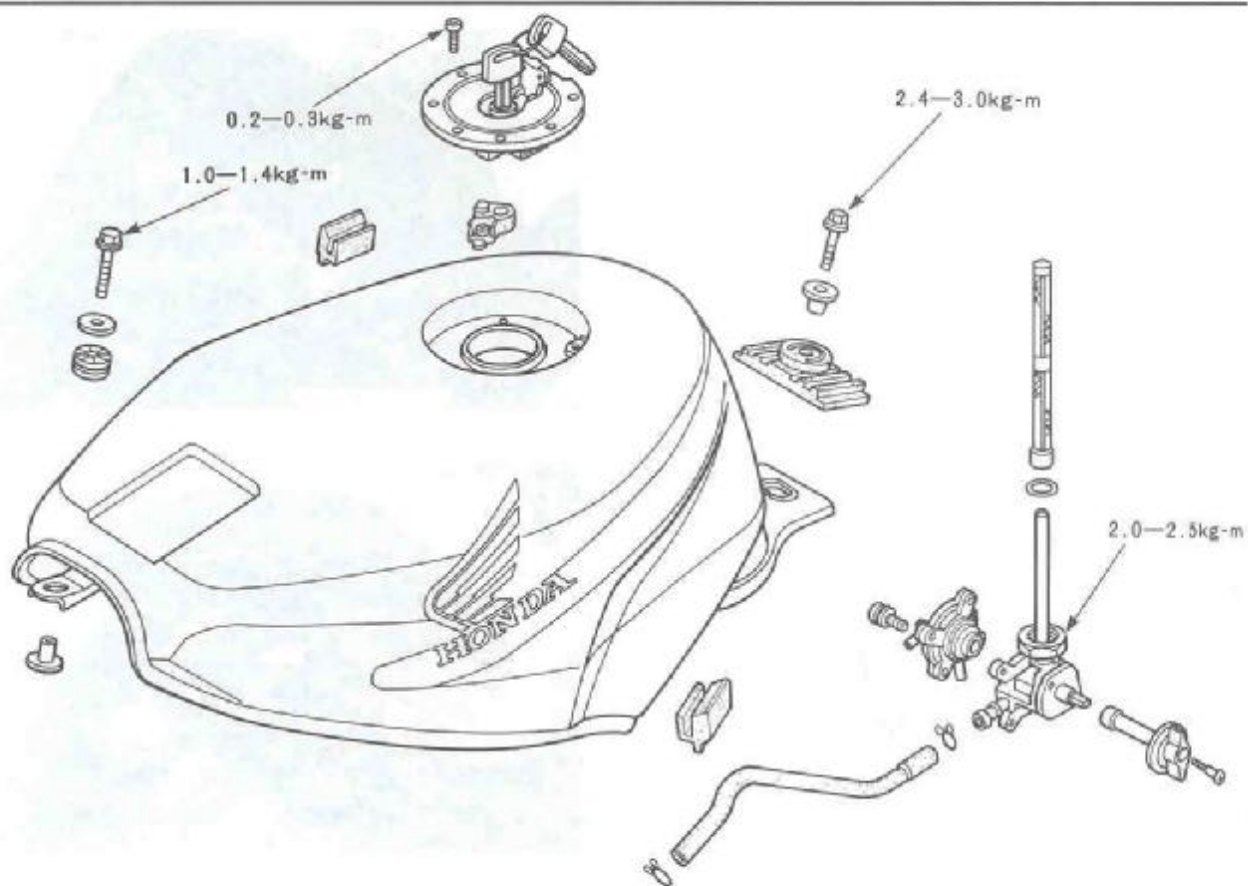
- ・バキューム チューブに折れ、つぶれがないように注意すること。
- ・取付け後ガソリン漏れのないことを確認する。

総付けトルク：フューエル タンク取付けボルト

フロント：1.0-1.4kg-m

リヤ：2.4-3.0kg-m

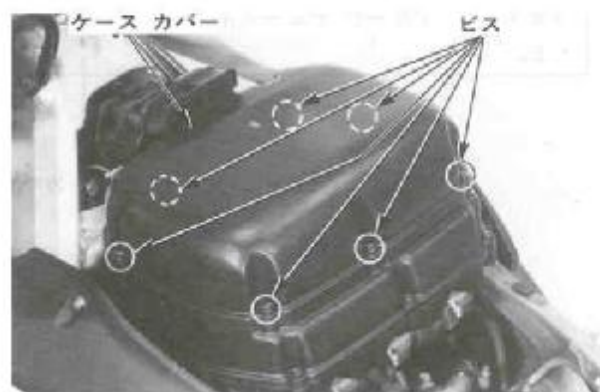




エア クリーナ ケースの取外し

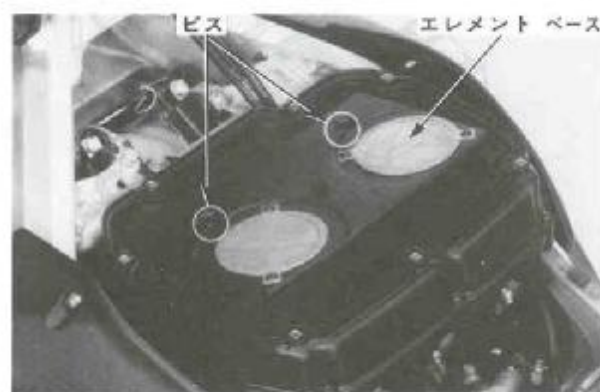
フューエル タンクを取外す。(⇒24-22)

ビスを外して、エア クリーナ ケース カバーを外す。



エア クリーナ エレメントを取外す。

ビスを外して、エア クリーナ エレメント ベースを外す。



CBR250RR(L)追補

エア クリーナ アップ ケース取付けビス、ボルトをゆるめる。



エア クリーナ アップ ケースを持ち上げ、ブリーザ チューブを外す。
エア クリーナ アップ ケースを取外す。

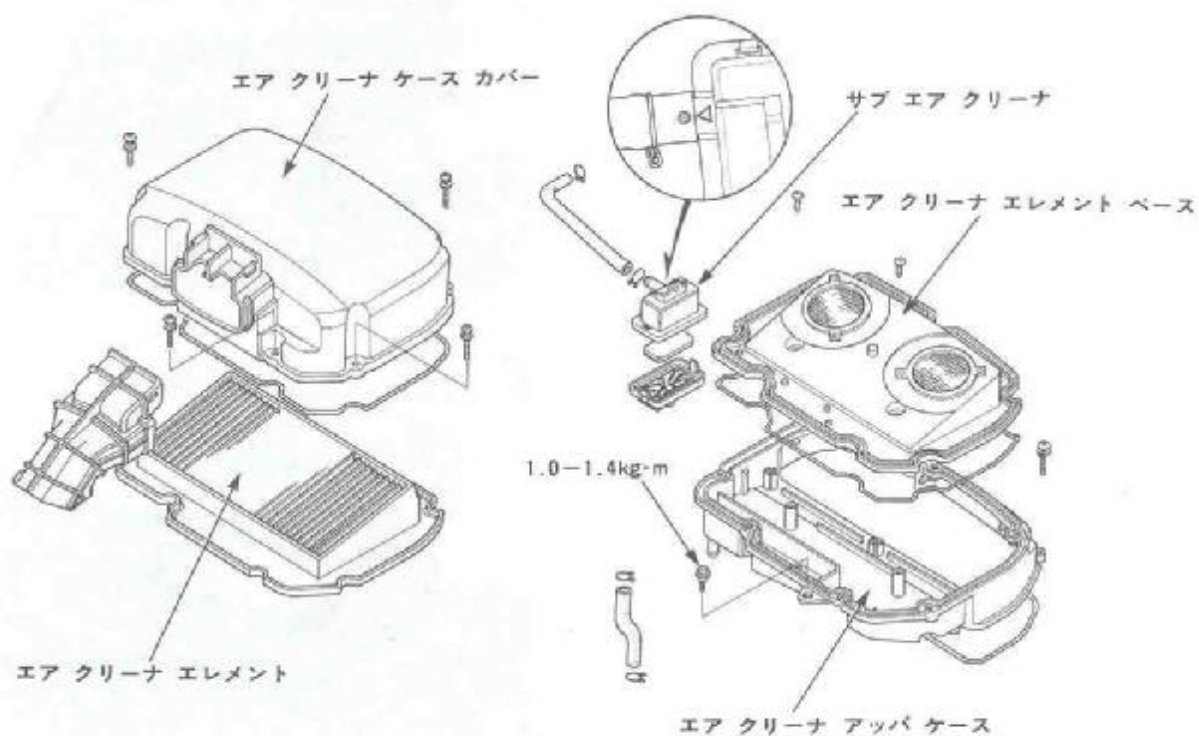


- * エア クリーナ ロア ケースはキャブレターに取付けて、脱着すること。

エア クリーナ ケースの取付け

取付けは取外しの逆手順で行う。

- *
• ブリーザ チューブをエア クリーナ アップ ケースに取付けること。
• サブ エア クリーナ チューブを確実にクランプすること。



キャブレターの取外し

フューエル タンクを取外す。(→24-22)

エア クリーナ ケースを取外す。(→24-23)

ドレン プラグをゆるめて、キャブレター内のガソリンを抜く。
シリンダ側キャブレター インシュレータ バンドのビス4本をゆるめる。



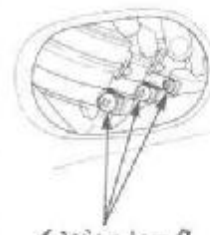
- ・火気厳禁
- ・ガソリンがこぼれたらすぐに拭取ること。



キャブレター インシュレータはキャブレター側に取付けて、脱着すること。

スロットル ストップ スクリュをクランプから外す。

<No.1～3>



インシュレータ
バンド ビス

<No.4> インシュレータ
バンド ビス



スロットル ストップ スクリュ

スロットル ケーブル、チョーク ケーブルを外し、キャブレターを取外す。



キャブレターを取外した後、インテーク マニホールドを
ガム テープなどでふさいでおく。



スロットル ケーブル

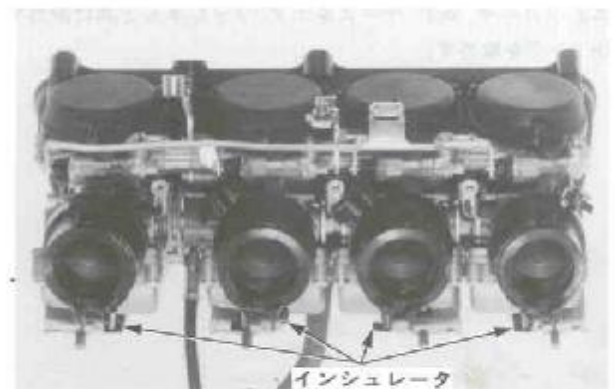
チョーク ケーブル

分解



バキューム チャンバ、フLOAT チャンバの分解/組立
ては分解しなくても行える。

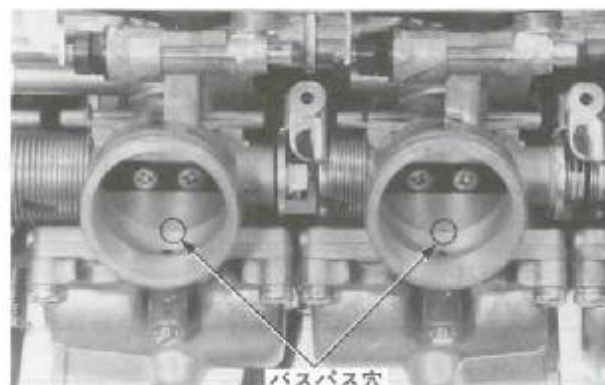
インシュレータをキャブレターから取外す。



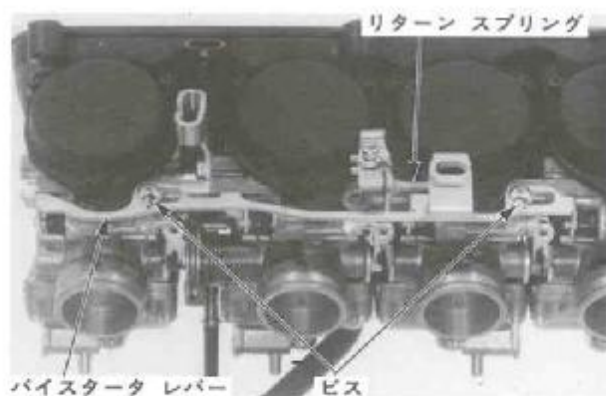
インシュレータ

CBR250RR(L)追補

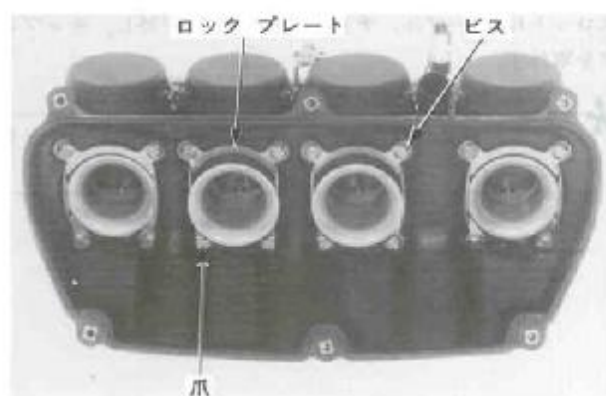
スロットルストップスクリュを回し、全キョプレートのパイパス穴が見えるようにセットしておく。



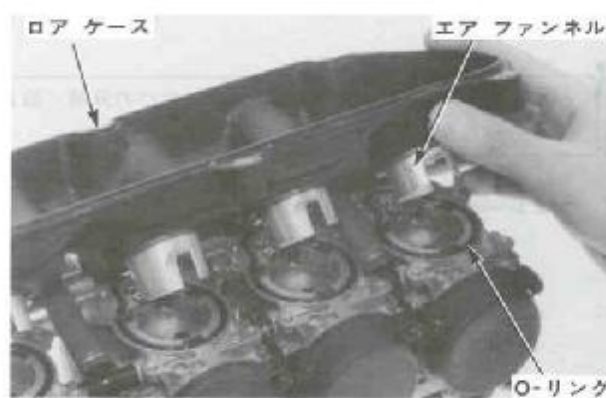
バイスタータレバー取外けビスを外し、ワッシャ、バイスタータレバーを取外す。
リターンスプリング、スプリングカラー、カラーを外す。



ロックプレートの爪を起こし、ビスを外す。



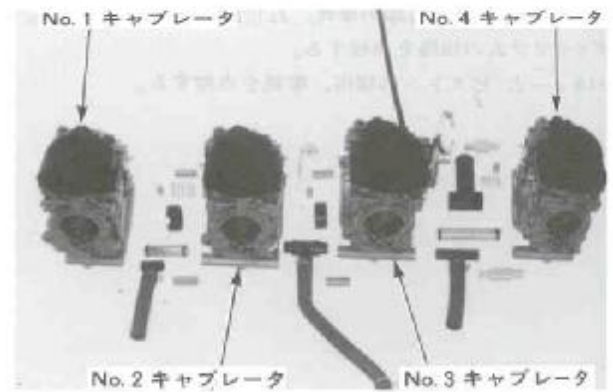
エアクリーナロアケースをエアファンネルと共に取外す。
O-リングを取外す。



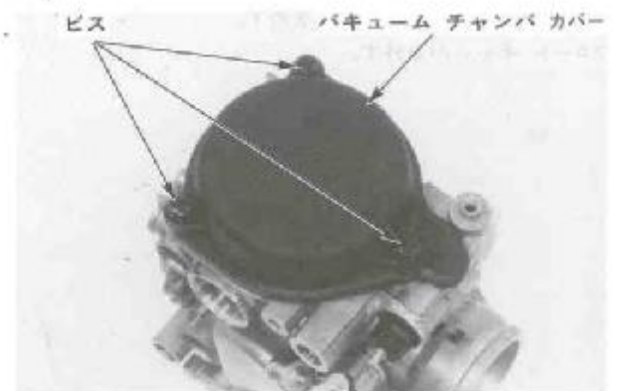
キャブレターのナットをゆるめ、L側のナットを取外す。
R側へキャブレター コネクティング ボルトを引き抜く。
キャブレターを分離する。



- キャブレター スラスト スプリング2本、同調アジャスト スプリング3本も同時に外れるので紛失しないこと。
- フューエル ジョイントおよび、エア ベント ジョイントを損傷しないように水平に分離すること。



バキューム チャンバ取付けビスを外し、バキューム チャンバ カバーを外す。



スプリング、バキューム ピストンを取外す。
チャンバ内でピストンがスムーズに作動するか確認する。



ジェット ニードル ホルダにバキューム チャンバ カバー取付けビスを締込み、ジェット ニードル ホルダを引き抜く。
スプリング、ジェット ニードル、ワッシャをピストンから取り外す。

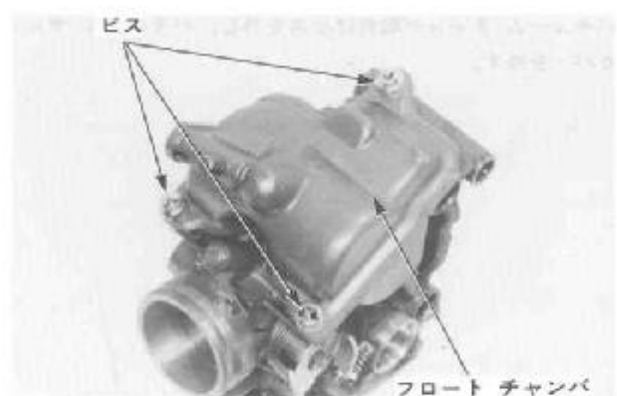


CBR250RR(L)追補

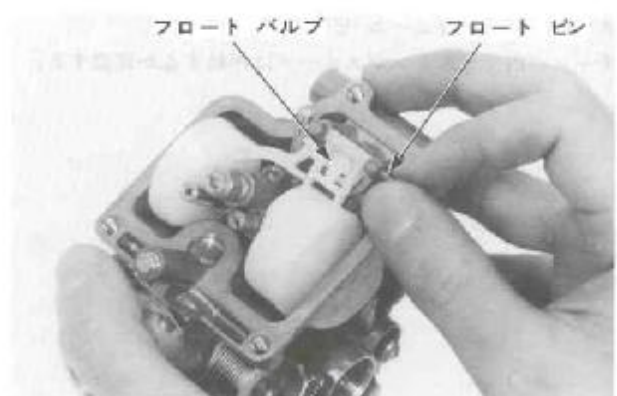
ジェット ニードル先端の摩耗、おじれ、損傷を点検する。
ダイヤフラムの損傷を点検する。
パキューム ピストンの損傷、摩耗を点検する。



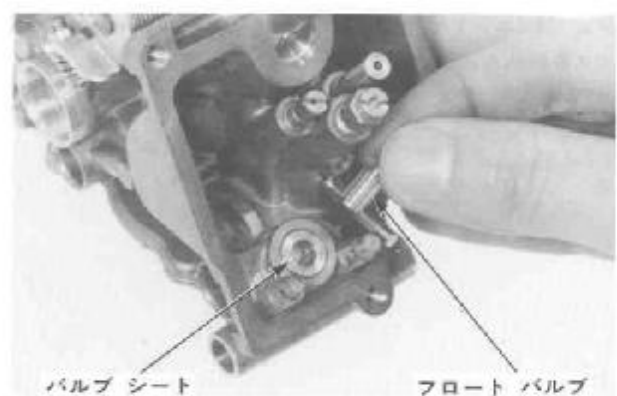
フロート チャンバ取付けビスを外す。
フロート チャンバを外す。



フロート ピンを取外し、フロート バルブを外す。
フロート に異常がないか点検する。



フロート バルブとバルブ シートの傷、詰まり、損傷を点検する。
バルブとシートの当たり面の摩耗状態を点検する。

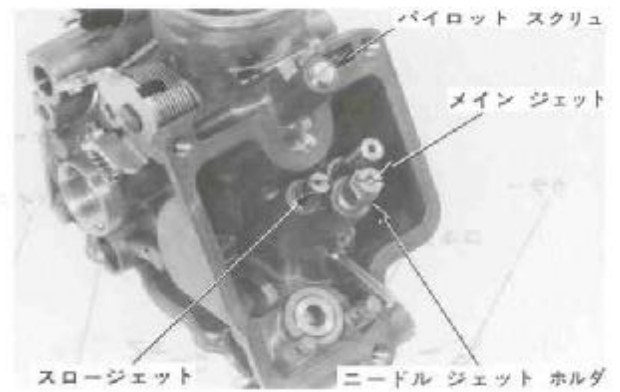


メイン ジェット、ニードル ジェット ホルダ、スロー ジェット
トを取外す。

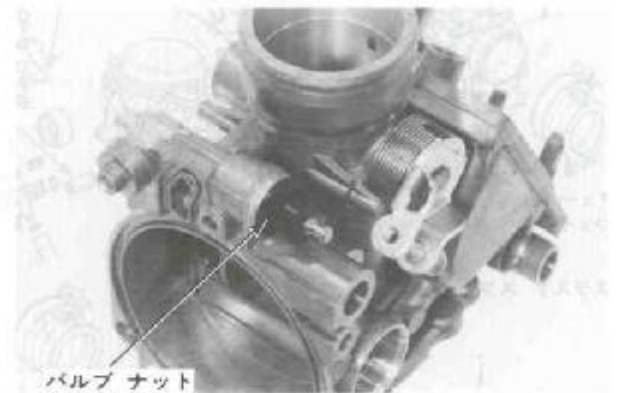
パイロット スクリューを完全に締込んだ位置までの回転数を記録
して取外す。スプリング、ワッシャ、O-リングを取外す。

* パイロット スクリューは強く締込まないこと。シート部の
損傷の原因となる。

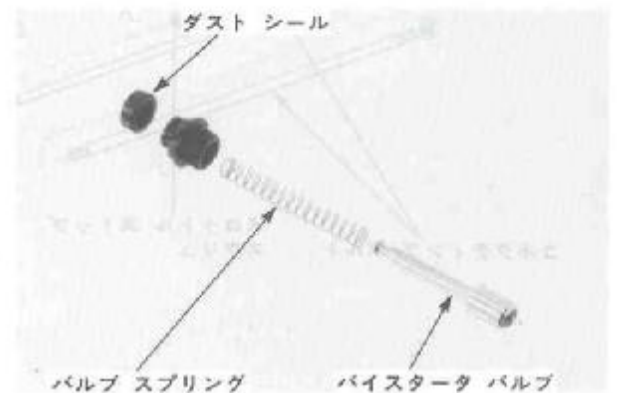
ジェット類を洗油で洗浄する。



バイスタータ バルブ ナットをゆるめてバルブ スプリング、バ
ルブを取外す。



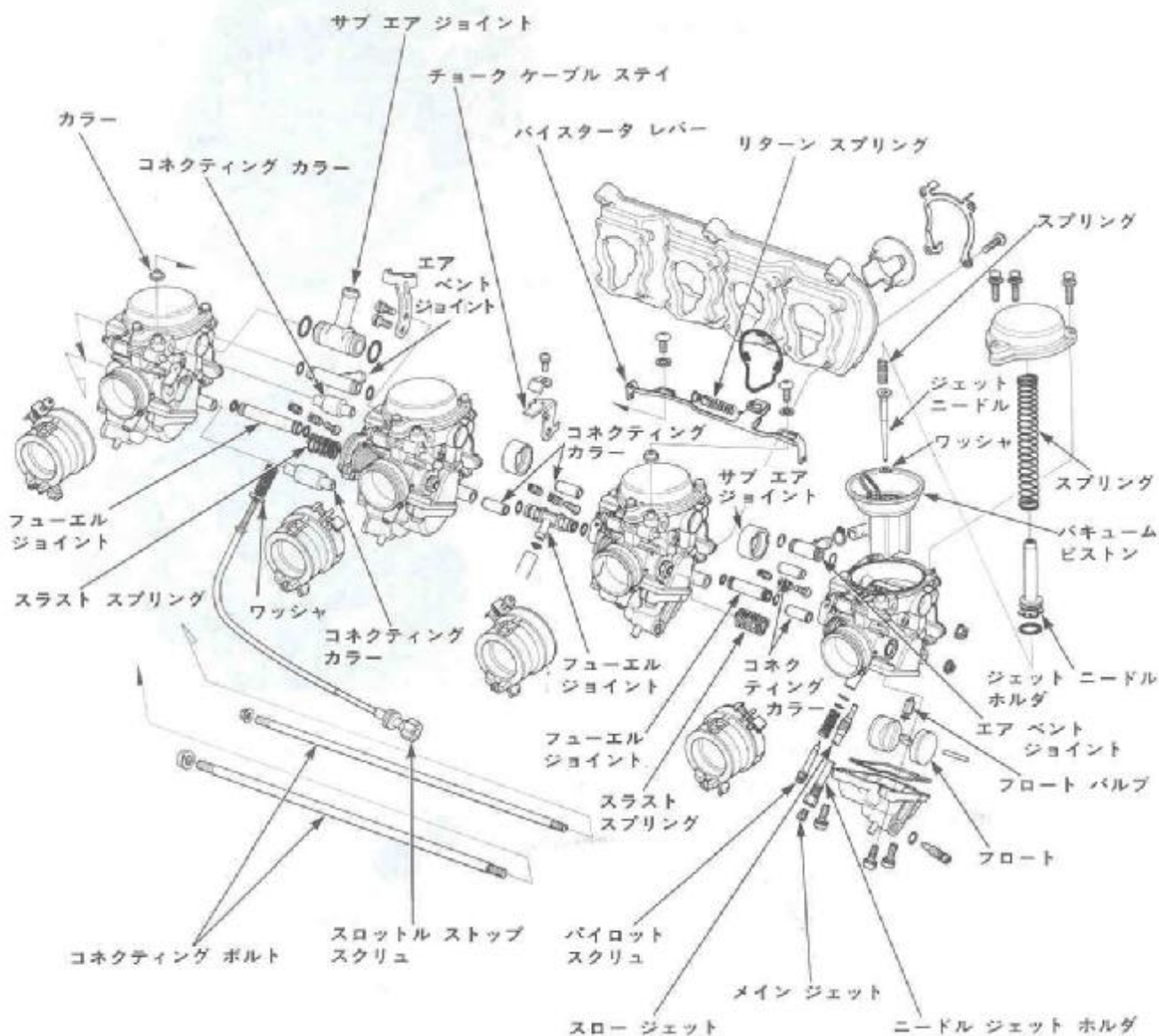
バイスタータ バルブの傷、偏摩耗、損傷を点検する。
バルブ スプリングのへたり、損傷を点検する。
ダスト シールの損傷を点検する。



キャブレータ ボディ通路をエアで吹いて清掃する。
エア クリーナ ロワ ケースのねじ部を清掃する。
フロート バルブ シート内のフィルタをエアで吹いて清掃する。



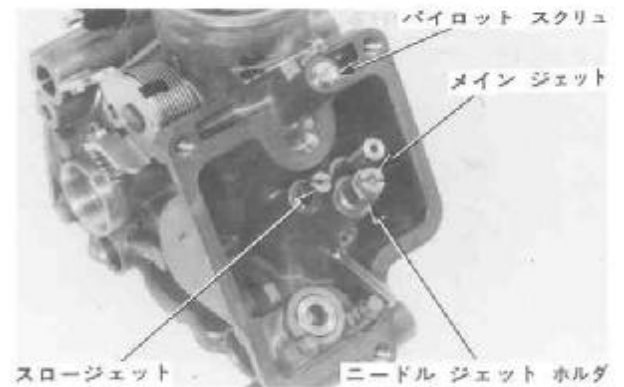
組立て



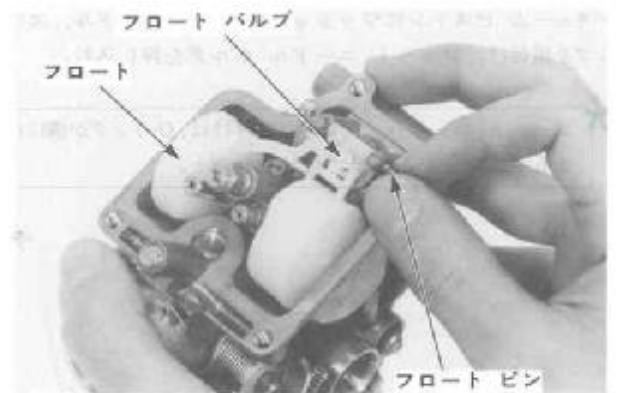
バイスタータバルブ、バルブスプリングを取付け、バイスタータバルブナットを締付ける。



ニードル ジェット ホルダ、メイン ジェット、スロー ジェットをキャブレータ ボディに取付ける。
ワッシャ、O-リング、スプリング、パイロット スクリューをキャブレータ ボディに取付ける。



フロント、フロート バルブをフロート ピンでキャブレータ ボディに取付ける。



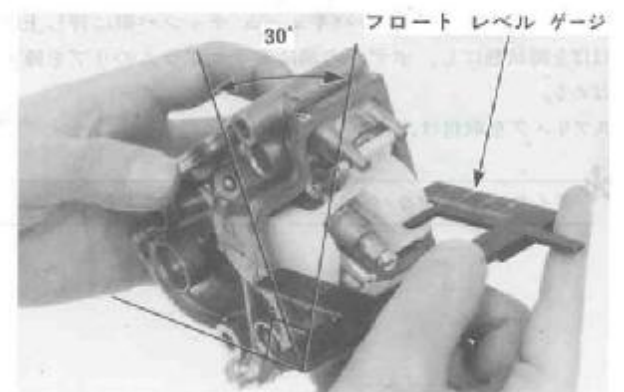
油面点検

右の写真のように、フロート チャンバ取付け面を垂直にし、そこから約30°キャブレータを傾ける。
フロート バルブとフロート アームが接する位置で油面の高さを測定する。

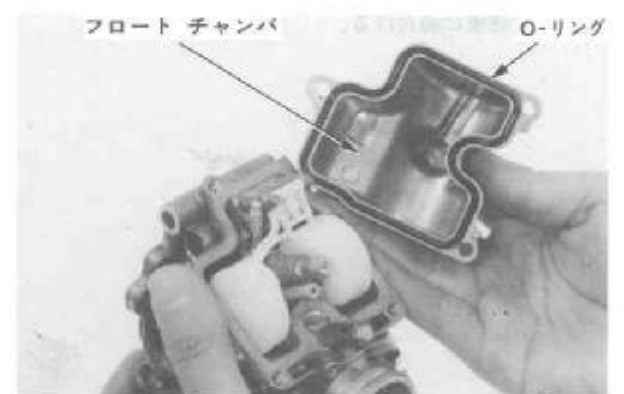
規定油面：13.7mm

共通工具 フロート レベル ゲージ 07401-0010000

* フロート レベル ゲージはフロート チャンバ取付け面に対し垂直かつメイン ジェットの位置で使用すること。



新品のO-リングをフロート チャンバに取付け、フロート チャンバを取付ける。



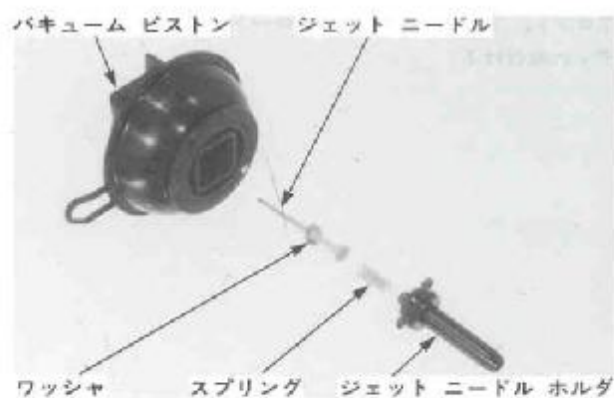
CBR250RR(L)追補

ビス 3 本で確実に締付ける。



バキューム ピストンにワッシャ、ジェット ニードル、スプリングを組付け、ジェット ニードル ホルダを押し込む。

* ジェット ニードル ホルダの取付けは、O-リングが溝にはまる手ごたえがあるまで押し込むこと。



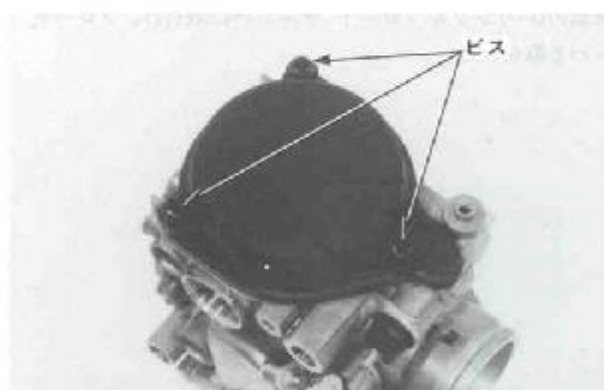
バキューム ピストン底をバキューム チャンバ側へ押し上げてほぼ全開状態にし、ボディの溝にダイヤフラムのリップを確実にはめる。

スプリングを取付け、カバーを取付ける。

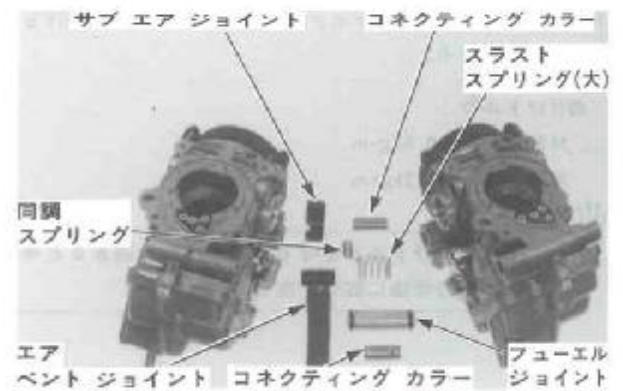
* ダイヤフラムがカバーに嚙込まないようにすること。



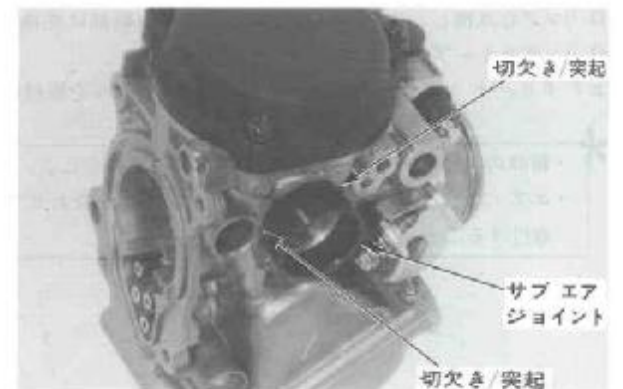
ビス 3 本で確実に締付ける。



No.1、No.2 キャブレターを次のように組付ける。
 新品のO-リングをエア ジョイント パイプ、フューエル ジョイント パイプに取付ける。
 スラスト スプリング、エア ベント ジョイントおよびサブ エア ジョイント、フューエル ジョイント、コネクティング カラーを介してキャブレターを組合わせる。
 同調スプリングを取付ける。

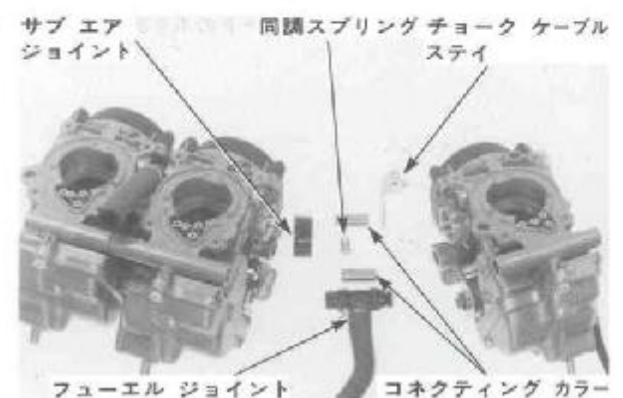


- * No.1 キャブレターにサブ エア ジョイントを取付ける際、ボディの突起とジョイントの切欠きを写真の位置に合わせること。
- * エア ベント ジョイントのチューブをエア クリーナ側に向け取付けること。
- * 各ジョイントのO-リングを傷つけないように組付けること。



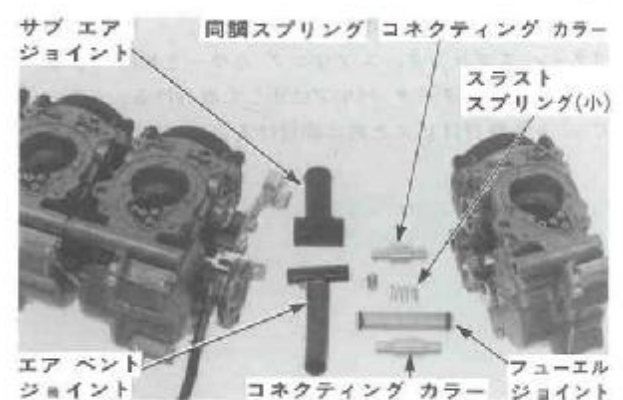
No.3 キャブレターをNo.1、No.2 キャブレターと同様に組付ける。

- * No.3、No.2 キャブレターの間はスラスト スプリングを使用しない。
- * 上側のコネクティング カラーと共にチョーク ケーブル ステイをセットすること。



No.4 キャブレターをNo.1、No.2 キャブレターと同様に組付ける。

- * サブ エア ジョイントはバキューム チャンバ カバー側に向けて取付けること。



CBR250RR(L)追補

R側からキャブレター コネクティング ボルトを取付ける。
ナットを締付ける。

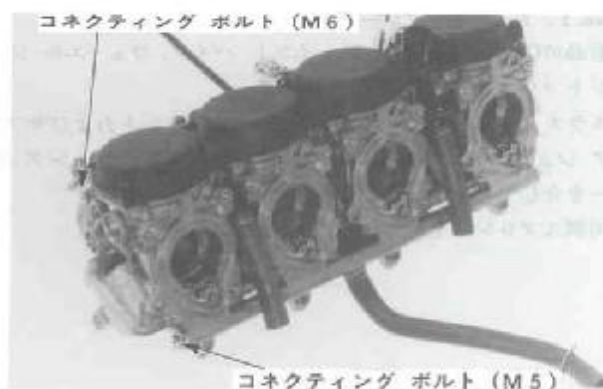
締付けトルク：

M5：0.45-0.6kg-m

M6：0.8 -1.2kg-m



ナットの締付けトルクを守ること。締付け過ぎるとキャブレター間の寸法に狂いが生じる。



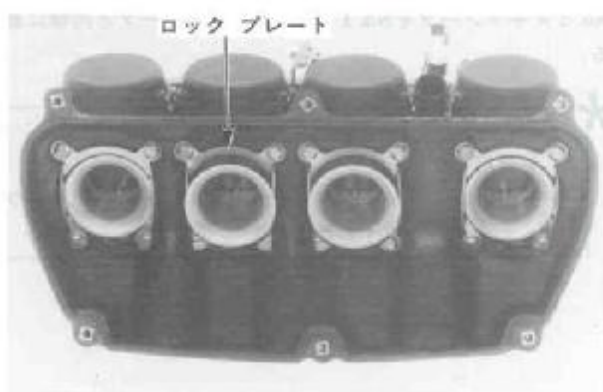
O-リングを点検し、劣化、損傷している場合は新品に交換する。
O-リングをキャブレター ボディに取付ける。
エア クリーナ ロー ケースと共にエア ファンネルを取付ける。



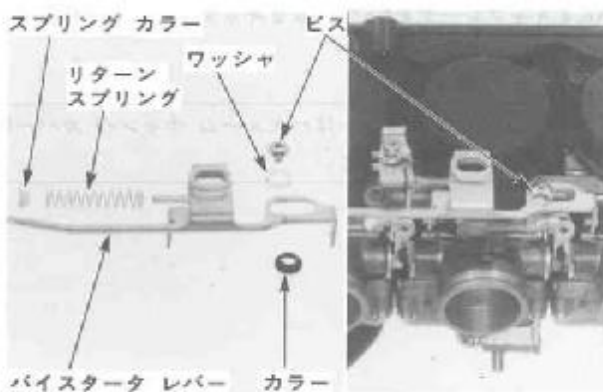
- 新品のロック プレートを先にセットしておくこと。
- エア ファンネルの溝とキャブレターの突起を合わせて取付けること。



新品のビスで締付け、ロック プレートの爪を曲げてビスをロックする。



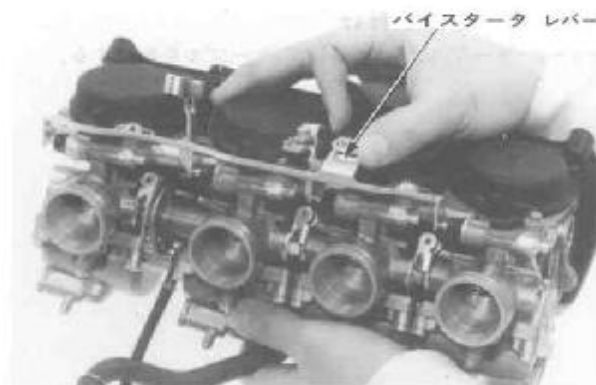
カラーをキャブレター ボディに取付ける。
リターン スプリング、スプリング カラーと共にバイスタータ
レバーをバイスタータ バルブに正しく取付ける。
ワッシャを取付けビスと共に締付ける。



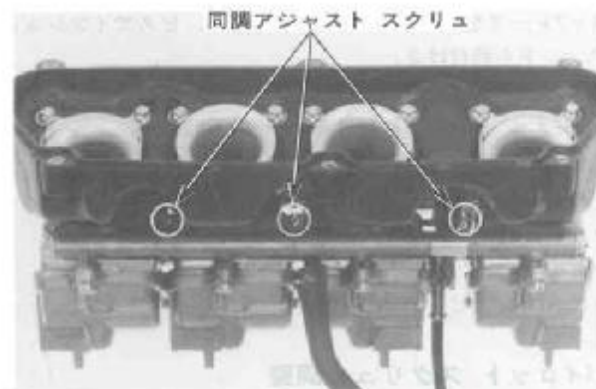
バイスタータ レバーを動かしバイスタータ バルブの作動を点検する。

以下の要領でスロットルの作動を点検する。

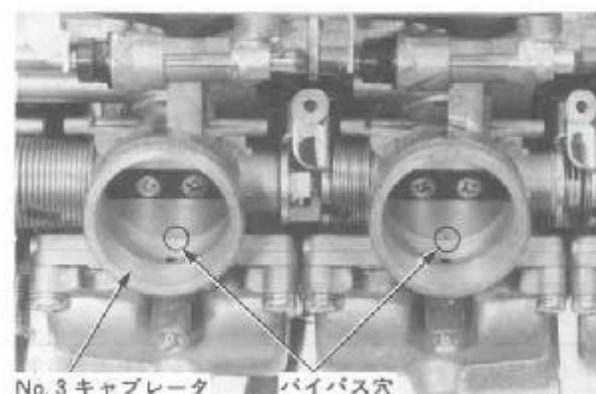
- スロットル ドラムを回してスロットルを少し開き、スロットルがスムーズに戻るか確認する。
- スロットルを閉閉して、引っかかりがないかを確認する。



同調アジャスト スクリューを回して、全キャブレータのバイパス穴とスロットル バルブの位置を同じにする。

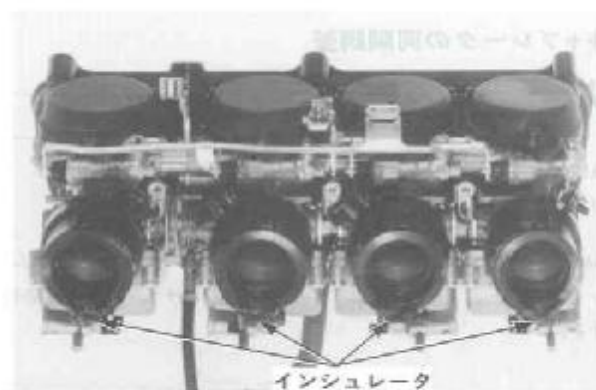


* No.3 キャブレータが基準になっている。



インシュレータをキャブレータに取付ける。

* インシュレータ バンドのビスの方向を右写真のように正しくセットすること。



CBR250RR(L) 追補

キャブレターの取付け

チョーク ケーブル、スロットル ケーブルを接続する。



キャブレターをシリンダ ヘッドに取付け、ビスでインシュレータ バンドを締付ける。

エア クリーナ ケースを取付ける。(⇒24-24)

フューエル タンクを取付ける。(⇒24-22)

取付け後、以下の点検調整を行う。

- ・パイロット スクリューの調整 (⇒24-36)
- ・スロットル グリップの遊び (⇒2-17)
- ・キャブレターの同調調整 (⇒24-36)
- ・アイドル スピード (⇒2-11)

パイロット スクリューの調整

ロワ カウルを取外す。(⇒24-59)

以下の工具を使用し、パイロット スクリューを軽く当たるまで締込み、分解時に記録した戻し回転数までゆるめる。

専用工具

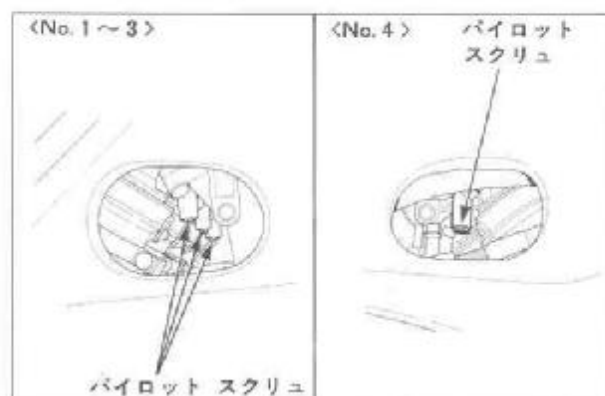
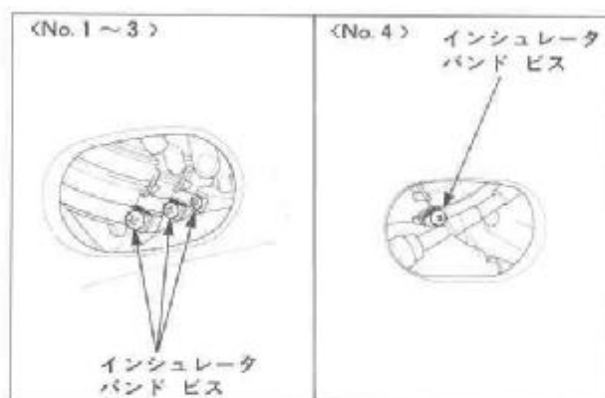
パイロット スクリュー レンチ 07908-4220201

パイロット スクリューまたはボディを交換した場合は、標準戻し回転数まで戻す。

標準戻し回転数：1-3/4回転



パイロット スクリューを強く締込むとシート面を損傷するので注意すること。



キャブレターの同調調整

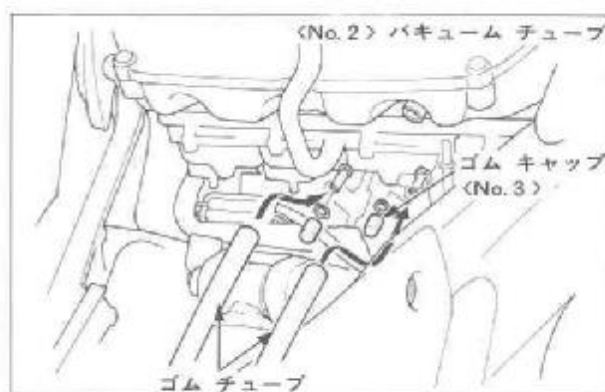


同調調整はエンジン暖機終了後に行うこと。

負圧がオート コックにかかった状態にする。(⇒4-19)

フューエル タンクを取外す。(⇒24-22)

No.2, No.3 シリンダ ヘッド インテーク ポートよりゴム キャップを外し、バキューム ゲージのゴム チューブを直接接続する。

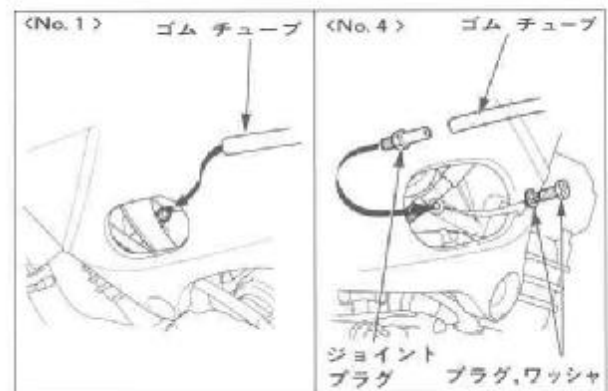


No.1 シリンダ ヘッド インテーク ポートよりバキューム チューブを外し、バキューム ゲージのゴム チューブを直接接続する。

No.4 シリンダ ヘッド インテーク ポートよりプラグ、ワッシャを外し、純正部品のジョイント プラグ (部番16214-MB0-000) を接続する。

ジョイント プラグ: 16214-MB0-000 (ホンダ純正部品)

バキューム ゲージのゴム チューブをアダプタに接続する。



エンジンを始動し、規定のアイドリング回転数にする。

アイドリング回転数: $1,500 \pm 100 \text{rpm}$

各シリンダ間のバキューム差を点検する。

規定バキューム差: 40mmHg



バキューム ゲージ 07404-0020000



バキューム差が規定値以上の場合は、以下の要領で調整する。

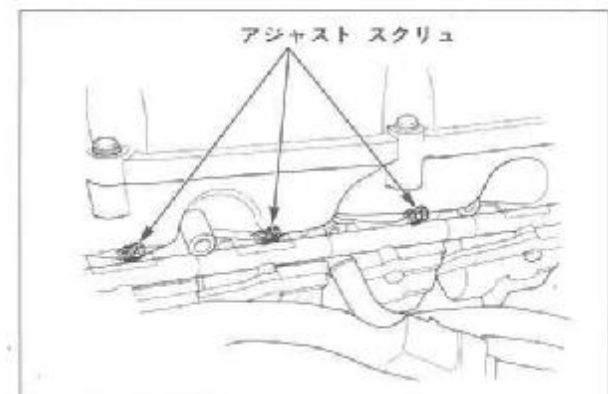
- ① 各々のパイロット スクリューが標準戻し回転数にセットされていることを確認する。
- ② アジャスト スクリューを回して同調を調整する。



No.3 キャブレターが、基準になっている。

調整後は、同調を再点検し、アイドリング調整を行う。(⇒2-11)

取外しの逆手順で各部品を取付ける。



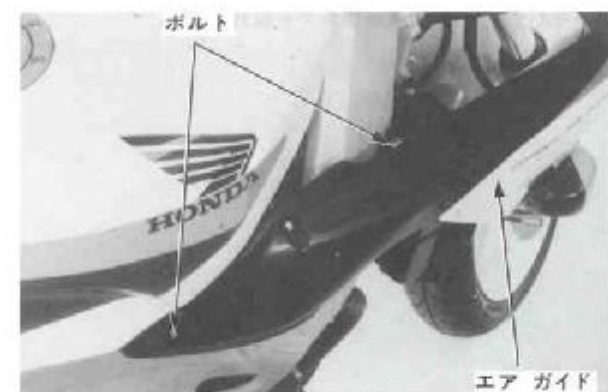
冷却系統

サーモスタットの取外し

ロワ カウルを取外す。(⇒24-59)

ドレン ボルトを外してラジエータ液を抜く。(⇒5-3)

ボルト 2 本を外して、R.側エア ガイドを取外す。



CBR250RR(L)追補

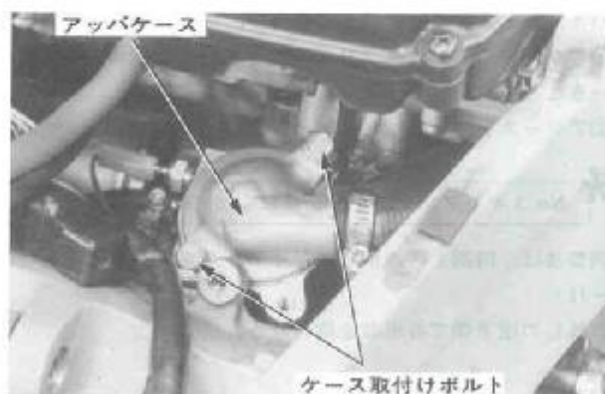
ラジエータ キャップを外し、ラジエータ液を排出する。
(⇒ 5-3)



ワイヤ ハーネス クランプ取付けボルト 2 本を外す。



取付けボルト 2 本を外し、サーモスタット アップパ ケースを取外す。



サーモスタットおよびO-リングを取外す。

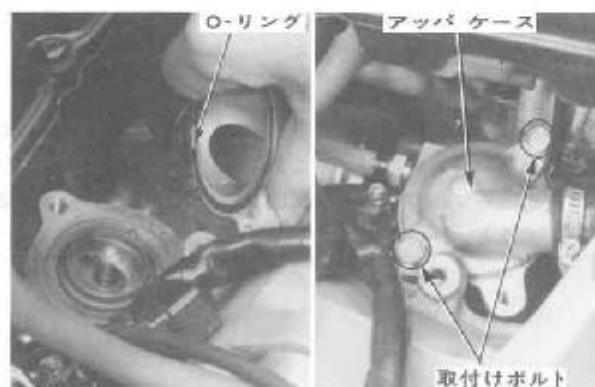


サーモスタットの取付け

サーモスタット アップバ ケースに新品のO-リングを取付ける。
取付けは、取外しの逆手順で行う。

締付けトルク：

サーモスタット アップバ ケース：1.0-1.4kg-m

**リザーバ タンクの取外し**

リヤ クッションを取外す。(⇒24-51)

リザーバ タンク セット スプリングを押し、スプリングの穴からリザーバ タンクの凸部を外す。

リザーバ タンクを後方に引いてセット スプリングを取外す。



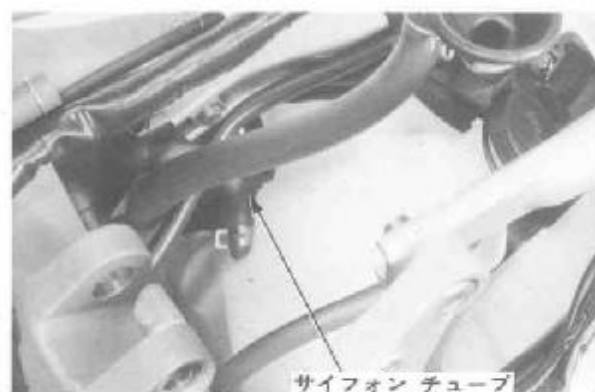
リザーバ タンクのL側にある突起をフレームの穴から外す。

リザーバ タンクのオーバー フロー チューブの接続を外す。



サイフォン チューブの接続を外す。

リザーバ タンクを取外す。



CBR250RR(L)追補

リザーバ タンクの取付け

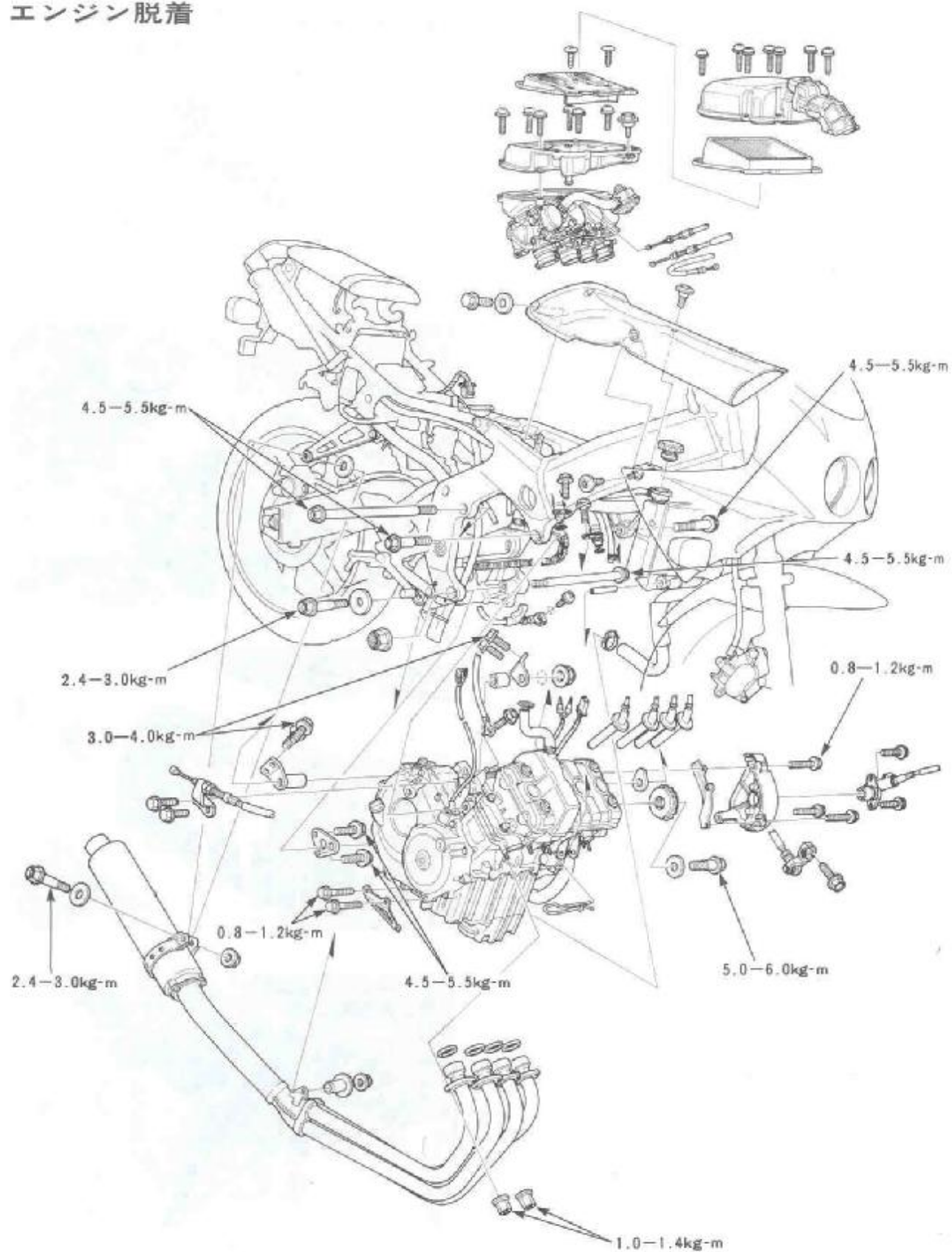
取付けは取外しの逆手順で行う。



- リザーバ タンク セット スプリングの穴をフレームの凸部に合わせ取付けること。
- チューブはワイヤリング図を参照し、正しい位置を通すこと。(→24-8)



エンジン脱着



CBR250RR(L)追補

エンジンの取外し

エンジン オイルを抜く。(⇒2-17)

ラジエータ液を抜く。(⇒24-37)

フューエル タンクを取外す。(⇒24-22)

パルス ジェネレータ カブラの接続を外す。

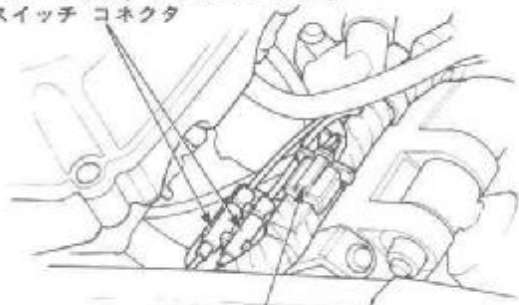
ニュートラル スイッチ、オイル プレッシャ スイッチ コネクタの接続を外す。

キャブレータを取外す。(⇒24-25)



キャブレータを取外した後、インテーク マニホールドをガム テープなどで塞いでおく。

ニュートラル、オイル プレッシャ
スイッチ コネクタ



パルス ジェネレータ カブラ

ウォーター ホース取付けボルト 2 本を外し、ウォーター ホースの接続をシリンダから外す。

アース ケーブルとターミナル ケーブルを外す。(⇒6-2)

取付けボルト

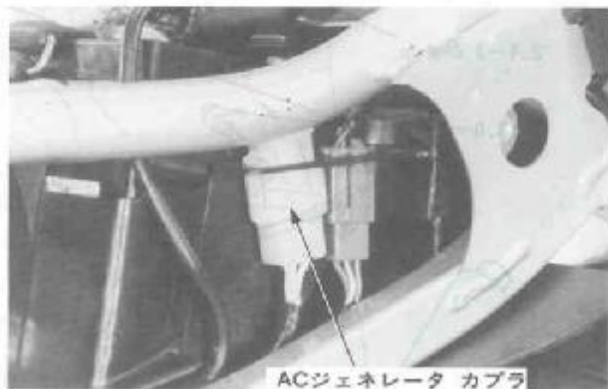


ACジェネレータ カブラの接続を外す。

クラッチ ケーブルを外す。(⇒6-3)

エキゾースト パイプを取外す。(⇒24-61)

ACジェネレータ カブラ



R側のロワ カウル ステイを取外す。



R,ロワ カウル ステイを外さずにエンジン脱着を行う場合は、カウル ステイを曲げない様に注意すること。

R,ロワ カウル ステイ

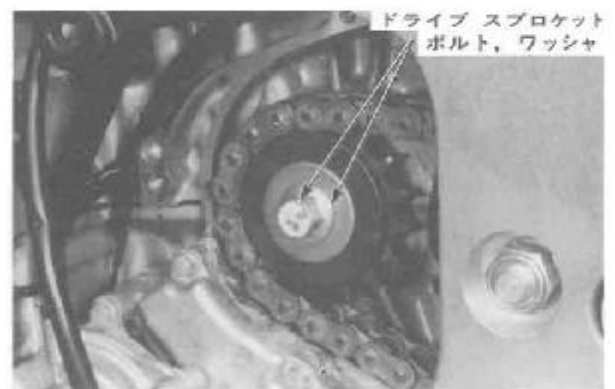


ボルトを外し、チェーン ペダル アームをギヤ シフト スピンドルより抜取る。

ドライブ スプロケット カバーを取外す。(⇒6-3)

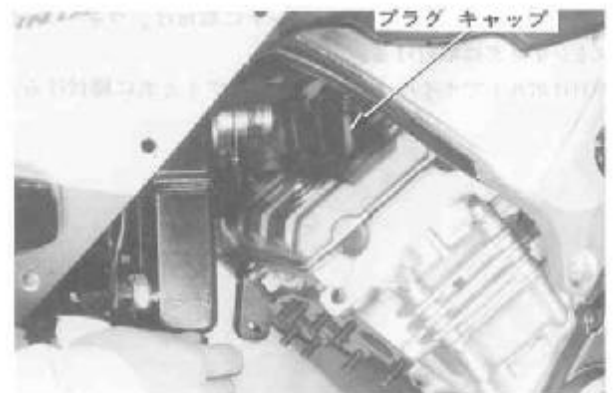
ドライブ チェンの張りをゆるめ、ボルトを外し、ドライブ スプロケットとワッシャを取外す。

ラジエータ ホース、バイパス チューブを外す。(⇒6-3)



ラジエータ セット ピンを外し、ラジエータを前方にスイングさせてフレームに固定する。

プラグ キャップ4本を外す。



R.側からフロント エンジン マウント ボルトを取外す。

L.側からフロント エンジン マウント ボルト スペーサ、ナットを取外す。

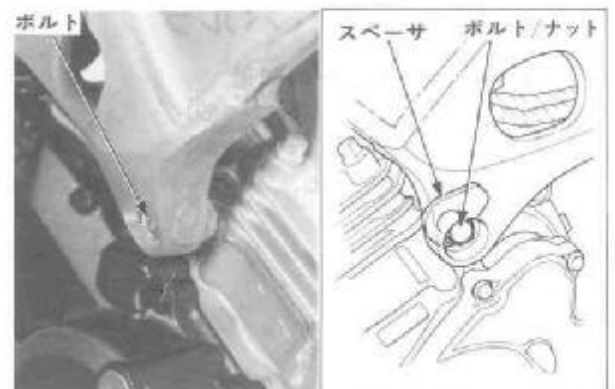
***** あらかじめエンジンをジャッキなどで支えておく。

リヤ アップ エンジン マウント ボルトとリヤ ロワ エンジン マウント ボルトを外し、エンジンをフレームから取外す。

(⇒6-4)

エンジンの取付け

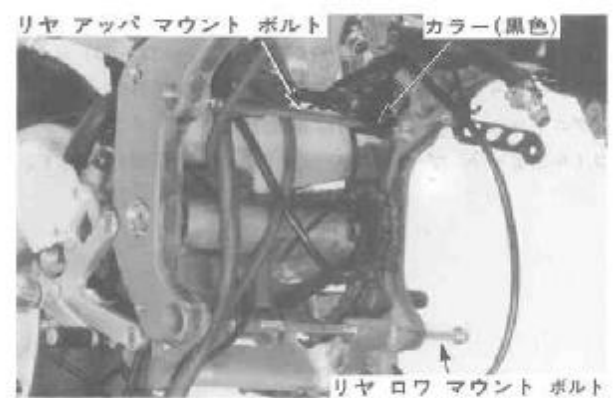
取付けは取外しの逆手順で行う。



- ***
- ・リヤ アップ エンジン マウント ボルトはR.側から取付けること。
 - ・リヤ ロワ エンジン マウント ボルトはL.側から取付けること。

締付けトルク：

フロント エンジン マウント ボルト：	4.5-5.5kg-m
リヤ アップ エンジン マウント ボルト：	4.5-5.5kg-m
リヤ ロワ エンジン マウント ボルト：	4.5-5.5kg-m
チェーン アーム ボルト：	1.4-1.8kg-m
ドライブ スプロケット ボルト：	5.0-6.0kg-m
ロワ カウル ステイ ボルト：	0.8-1.2kg-m



CBR250RR(L)追補

スピードメータギヤボックスのリテーナをドライブスプロケットボルトに合わせながら取付ける。



新品のO-リングをホースジョイントに取付け、ウォーターホースをシリンダに取付ける。
取付けボルトでオイルパスパイプステイと共に締付ける。



シリンダヘッド、バルブ

シリンダヘッドカバーの脱着

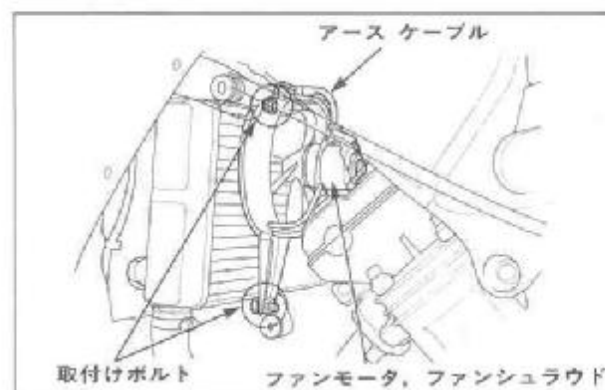
R., L.ロワカウルを取外す。(⇒24-59)

R., L.ロワガイドを取外す。(⇒24-37)

ラジエータセットピンを外し、ラジエータを前方にスイングさせる。

取付けボルト2本を外し、ファンシュラウドとファンモータをAssy.で取外す。

プラグキャップを取外す。

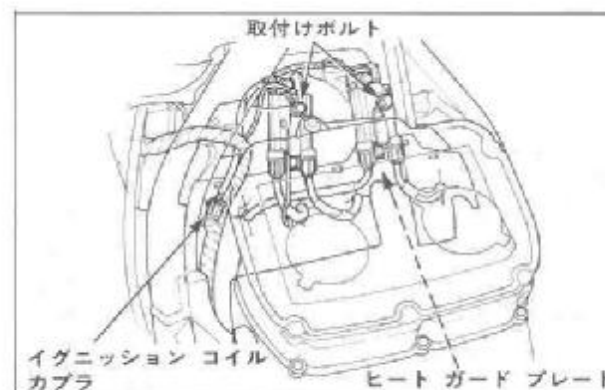


フューエルタンクを取外す。(⇒24-22)

エアクリーナケースカバーを取外す。(⇒24-23)

イグニッションコイル一次線カブラの接続を外す。

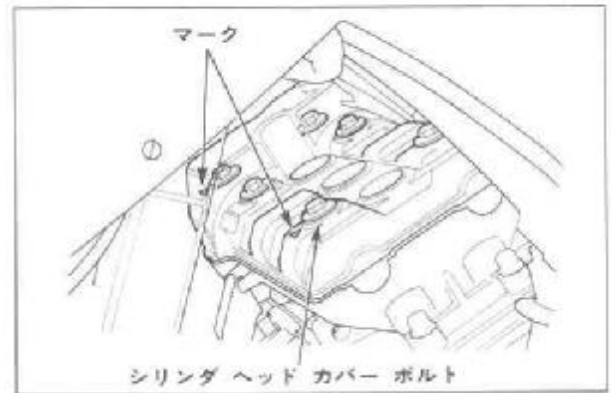
イグニッションコイル取付けボルトを外し、イグニッションコイルとヒートガードプレートをAssy.で下側に取外す。



ボルトを外し、シリンダ ヘッド カバーを取外す。
取付けは取外しの逆手順で行う。



- ・ワッシャには“UP”マークが付いているので取付け時、注意して取付けること。
- ・上側のファン シュラウド取付けボルトはアース ケーブルと共締めすること。
- ・ヘッド カバーの“▼”マーク付きボルト穴（2ヶ所）を締付け後、残りのボルトを締付けること。
- ・シリンダ ヘッド/シリンダ ブロックの分解時、オイルオリフィスは、穴の小さい方を下に向けて取付ける。



トルク：

シリンダ ヘッド カバー取付けボルト : 0.8-1.2kg-m

シリンダ、ピストン、クランクシャフト

ベアリングの点検、選択

・クランク ピン ベアリング

オイル穴の位置をさけて、プラスチック ゲージを置く。
コンロッド、ベアリング キャップを各々のクランク ピンに取付け、ねじ部、座面にオイルを塗布し、ナットを締付ける。
(→9-6)

締付けトルク：1.6-2.0kg-m



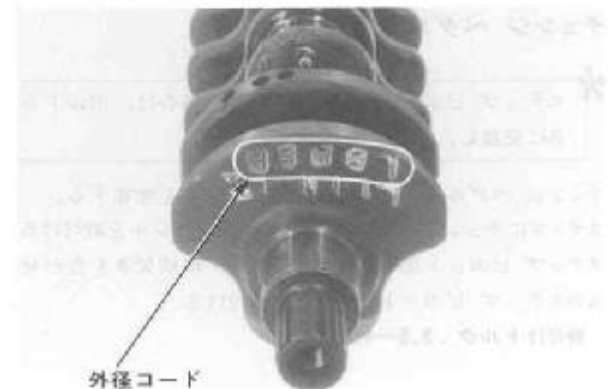
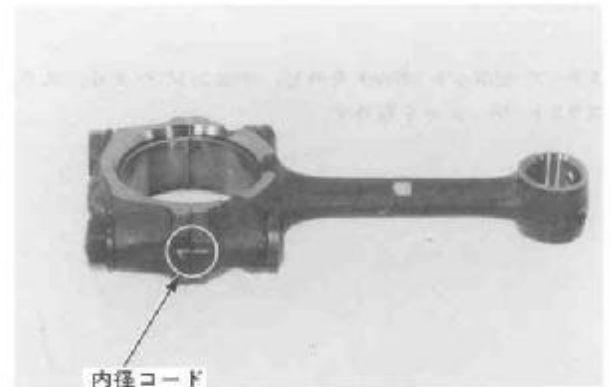
測定中にクランク シャフト、コンロッドが回らないように注意する。

ベアリング キャップを外し、プラスチック ゲージの幅を選択する。

オイル クリアランス使用限度：0.05mm以上交換

オイル クリアランスが使用限度を越えている場合は、ベアリングを交換する。(→9-7)

クランク ピンとコンロッドのコードNo.からベアリングの色別を調べる。



ベアリング メタルの厚さ：			コンロッド内径コード		
A(青)：1.252-1.255mm	D(緑)：1.243-1.246mm		30.000-30.006	30.006-30.012	30.012-30.018
B(黒)：1.249-1.252mm	E(黄)：1.240-1.243mm		1	2	3
C(茶)：1.246-1.249mm					
クランク ピン外径コード	27.500-27.494	A	E(黄)	D(緑)	C(茶)
	27.494-27.488	B	D(緑)	C(茶)	B(黒)
	27.488-27.482	C	C(茶)	B(黒)	A(青)

ギヤシフト リンケージ

チェンジ ペダルの取外し

ロック ナットをゆるめ、タイロッド ボルトを取外す。

L.ステップ ホルダ ボルトを外し、L.ステップ ホルダを取外す。



ステップ ピボット ボルトを外し、チェンジ ペダル、ステップ、スラスト ワッシャを取外す。

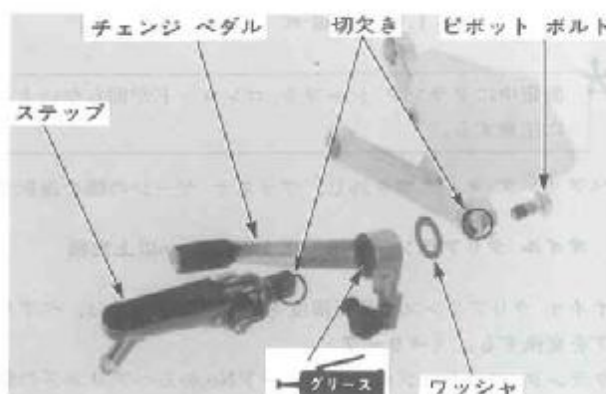


チェンジ ペダルの取付け

***** ステップ ピボット ボルトを外した場合は、ボルトを新品に交換し、めねじを清掃すること。

チェンジ ペダル プッシュ内面にグリースを塗布する。
ステップにチェンジ ペダル、スラスト ワッシャを取付ける。
ステップ ピボット 部とステップ ホルダの切欠きを合わせ、新品のステップ ピボット ボルトを締付ける。

締付けトルク：3.5—4.5kg-m



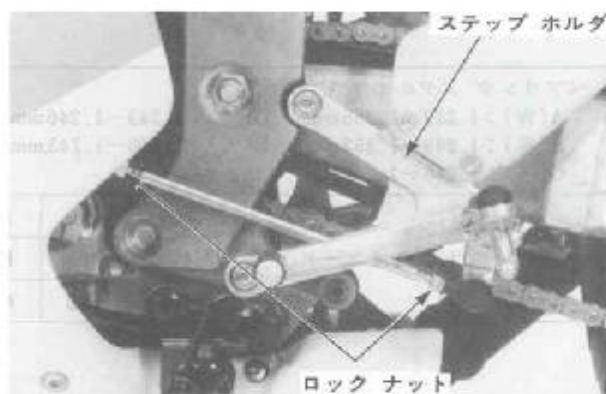
L.ステップ ホルダを取付け、ホルダ ボルトを締付ける。

締付けトルク：2.4—3.0kg-m

タイロッド ボルトを取付け、チェンジ ペダルの高さを調整する。

ロック ナットを締付ける。

締付けトルク：0.08—0.1kg-m



フロント ホイール, サスペンション, ステアリング

ハンドルの取外し

R.側トップブリッジボルトをゆるめる。

L.側トップブリッジボルトを取外す。

ステアリングステムナット、ワッシャを取外す。

トップブリッジを取外す。



メインスイッチは取外せずに作業できる。



下記の部品を取外す。

－ハンドルスイッチケース

－スロットルグリップ

－マスタシリンダ

－L.ハンドルレバーブラケット

ハンドル取付ボルトを外し、ハンドルをフォークパイプから取外す。



ハンドルの取付け

フォークパイプにハンドルを取付ける。



ハンドルとフォークパイプのストッパリングを突き当てること。



取外した部品を取付ける。(→13-7)

トップブリッジを取付ける。



ハンドルの位置決めボス部をトップブリッジの切欠きに合わせること。



ステアリングステムナット、ワッシャを取付ける。

締付けトルク：9-12kg・m

R.側トップブリッジボルトを締付ける。

L.側トップブリッジボルトをチョークケーブルガイドと共に取付ける。

締付けトルク：2.0-2.5kg・m

ハンドル取付けボルトを締付ける。

締付けトルク：2.4-3.0kg・m



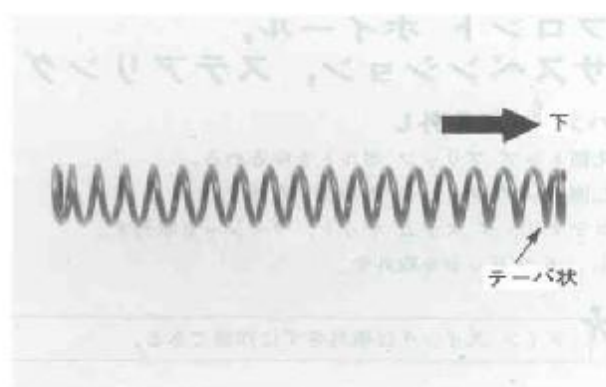
チョークケーブルはワイヤリング図(→24-6)に従って、正しく通すこと。(→24-6)

CBR250RR(L)追補

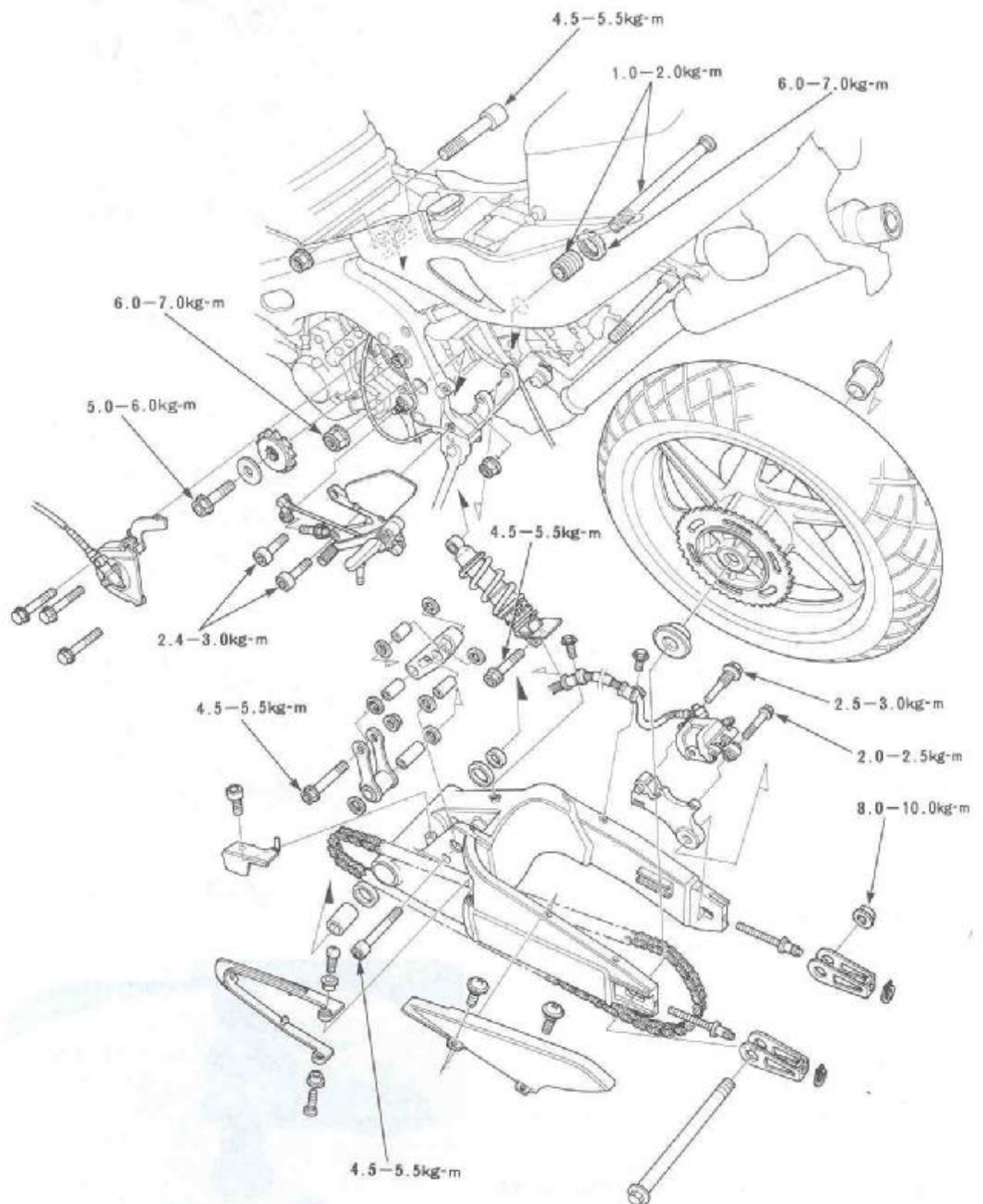
クッション スプリングの取付け

クッション スプリングはテーパ状のコイル端を下に向けて取付けること。

- * スプリングに付着したフォーク オイルを完全に除去してから取付けること。



リヤ ホイール, サスペンション



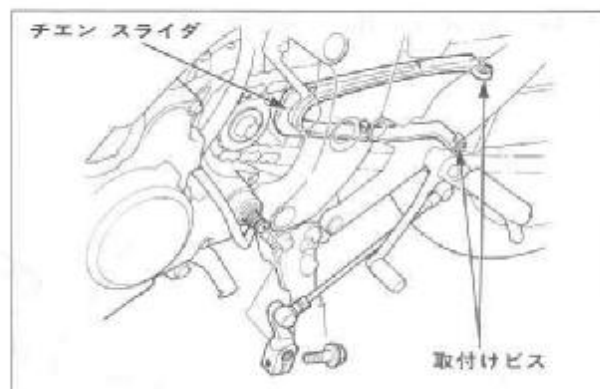
CBR250RR(L) 追補

ドライブ チェン スライダの交換

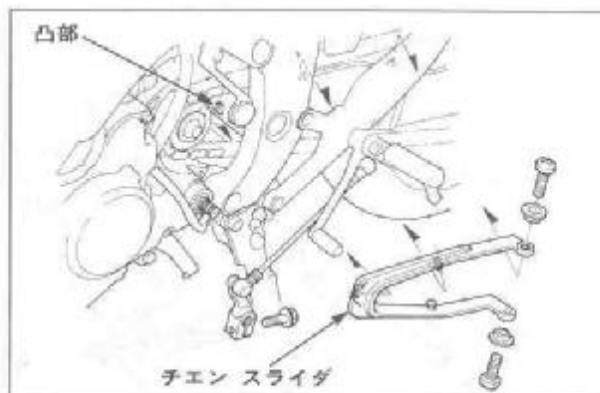
ロワ フェアリングを取外す。(⇒24-59)

ドライブ スプロケット カバーを取外す。(⇒6-3)

チェン スライダ取付けビスを外す。



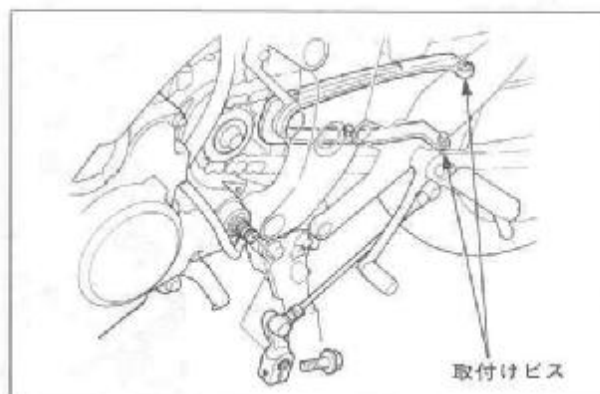
リヤ フォーク前側の凸部からチェン スライダを外し、交換する。



チェン スライダ取付けビスを締付ける。

ドライブ スプロケット カバーを取付ける。(⇒24-44)

ロワ フェアリングを取付ける。(⇒24-59)



リヤ ホイール ベアリングの交換

ホイール ベアリングを取外す。(⇒14-5)

R.ベアリングを先に打込む。

ディスタンス カラーを入れる。

L.ベアリングを打込む。



- R.ベアリングを突き当てまで打込むこと。
- ベアリングは刻印のある方を外側に向けて取付けること。

共通工具

ドライブ ハンドル A

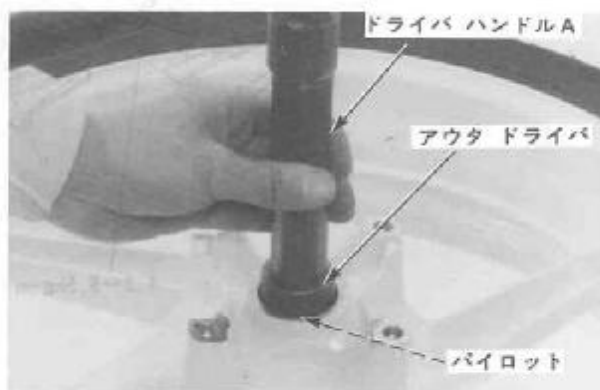
07749-0010000

アウト ドライバ(37×40mm)

07746-0010200

パイロット(17mm)

07746-0040400

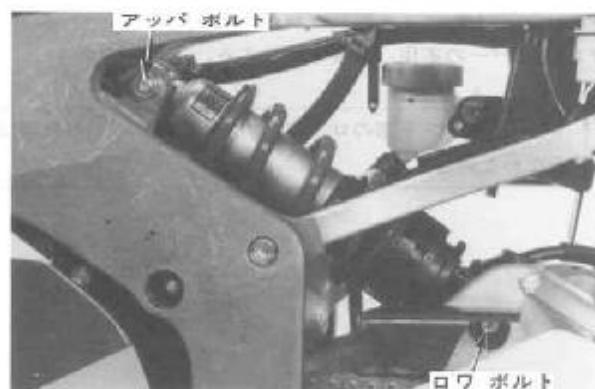


リヤ クッションの取外し

フレームを支えリヤ ホイールを浮かす。
 フューエル タンクを取外す。(→24-22)
 リヤ クッション ロワ ボルトを外す。
 リヤ クッション アッパ ボルトを外す。
 リヤ クッションを取外す。



リヤ クッションを車体より取外した場合はロワ ジョイントのめねじを清掃すること。



分解

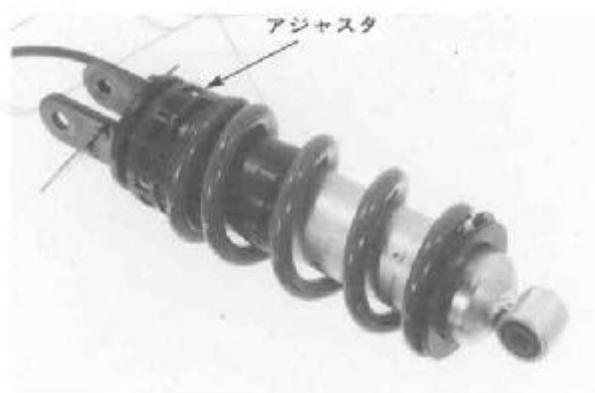
作業上の注意



- ・ダンパ ユニットには、高圧の窒素ガスが封入されているため、下記の注意事項を必ず守ること。
- ー爆発したり、オイルが噴き出す恐れがあるため、ダンパ ユニットの加熱、分解などは絶対行なわないこと。
- ーダンパ ユニットの廃却する際は、必ずダンパ ユニットから窒素ガスを抜くこと。ダンパ ユニットのガス抜き (→24-13)



リヤ クッション Assy. を車体より取外す前にアジャスタを最弱位置にしておくこと作業し易い



リヤ クッション コンプレッサを取付ける。

共通工具

リヤ クッション コンプレッサ 07GME-0010000

専用工具

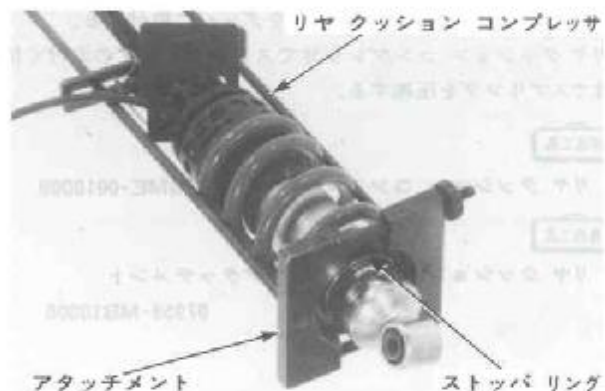
リヤ クッション コンプレッサ アタッチメント
 07959-MB10000

スプリングを圧縮し、ストッパ リングを取外す。



ロワ ジョイント部のロック ナットをゆるめての分解は行なわないこと。

工具を外し、スプリング シート、スプリングを取外す。



CBR250RR(L)追補

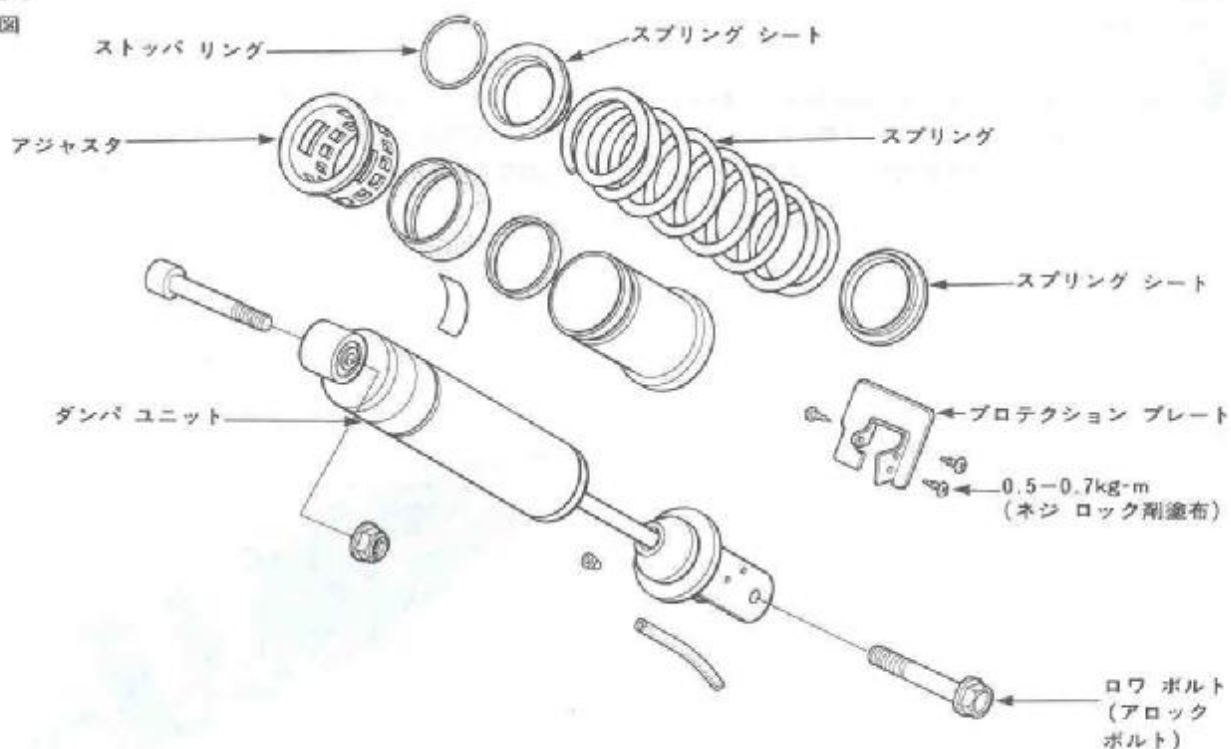
ダンパ ロッドにオイル漏れが無い点検する。

ダンパ ラバーの劣化、損傷を点検する。

* ロワ ジョイント部のロック ナットをゆるめての分解は行なわないこと。



組立て 展開図



スプリング、スプリング シートをダンパに取付ける。
リヤ クッション コンプレッサでストップ リングの取付く位置
までスプリングを圧縮する。

共通工具

リヤ クッション コンプレッサ 07GME-0010000

専用工具

リヤ クッション コンプレッサ アタッチメント 07959-MB10000



ストッパリングを取付ける。

リヤ クッション コンプレッサをリヤ クッションから外す。



ストッパリング

リヤ クッションの取付け

リヤ クッションを取付ける。

アッパ ボルト、ナットを取付ける。

締付けトルク：4.5-5.5kg-m

新品のリヤ クッション ロワ ボルトを取付ける。

締付けトルク：4.5-5.5kg-m



アッパ ボルト

ロワ ボルト



- ・リヤ クッション ドレン チューブはワイヤリング図を参照し正しい位置を通すこと。(⇒24-8)
- ・リヤ クッション ロワ ボルトは取外し時、新品に交換すること。

フューエル タンクを取付ける。(⇒24-22)

サスペンション リンケージの取外し

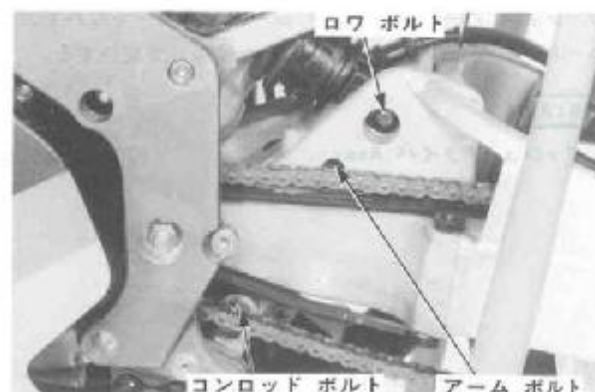
フレームを支えリヤ ホイールを浮かす。

L.ステップ ホルダを取外す。(⇒24-46)

コンロッド ボルト (フレーム側)を外す。

リヤ クッション ロワ ボルト、クッション アーム ボルトを外す。

サスペンション リンケージを Assy.で取外す。



ロワ ボルト

コンロッド ボルト

アーム ボルト

分解

コンロッド ボルト (クッション アーム側)を外し、アームとコンロッドを分割する。



コンロッド ボルト (クッション アーム側)

CBR250RR(L)追補

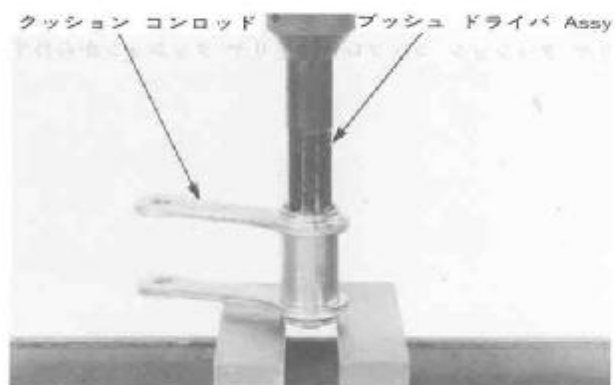
ニードル ベアリングの交換

クッション コンロッドからダスト シール、カラーを取外す。
ニードル ベアリングを油圧プレスを使用して交換する。

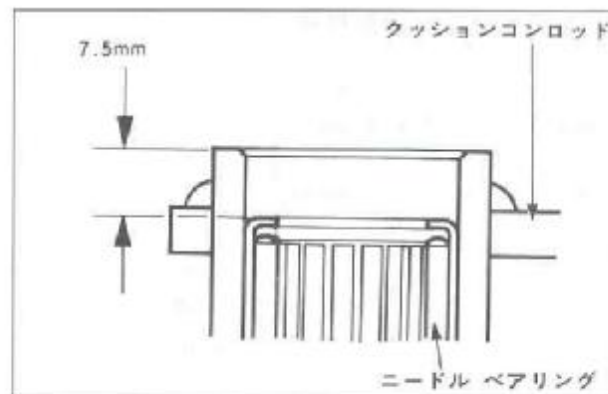
専用工具

ブッシュ ドライバ Assy

07GMD-KT80100



- ニードル ベアリングは刻印側を押して圧入すること。
- ニードル ベアリングはクッション コンロッド端面から7.5mmの深さまで圧入すること。

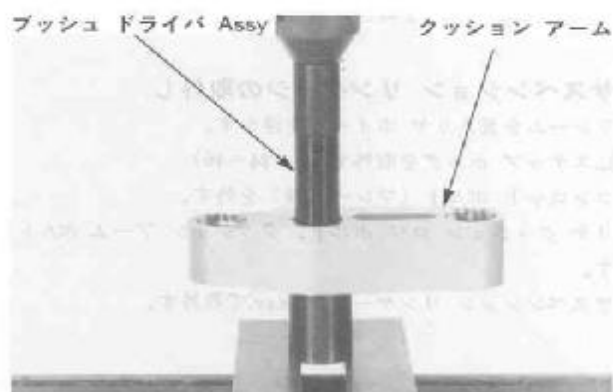


クッション アームからダスト シール、カラーを取外す。
ニードル ベアリングを油圧プレスを使用して交換する。

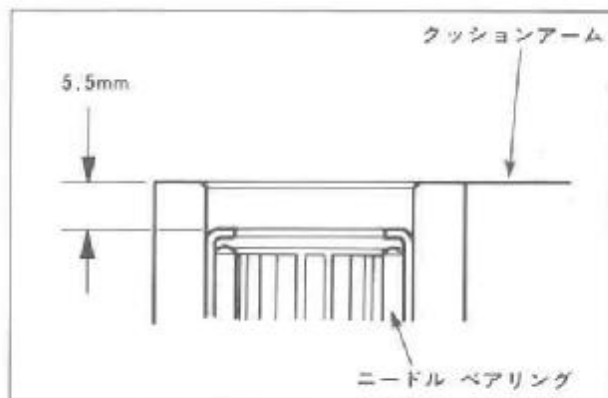
専用工具

ブッシュ ドライバ Assy

07GMD-KT80100



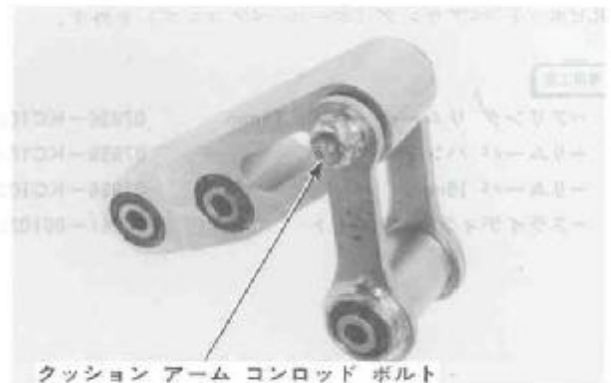
- ニードル ベアリングは刻印側を押して圧入すること。
- ニードル ベアリングはクッション アーム端面から5.5mmの深さまで圧入すること。



組立て

クッション アーム コンロッド ボルトを取付け、アームとコンロッドを組立てる。

締付けトルク：4.5-5.5kg-m



クッション アーム コンロッド ボルト

サスペンション リンケージの取付け

サスペンション リンケージを取付け位置にセットする。



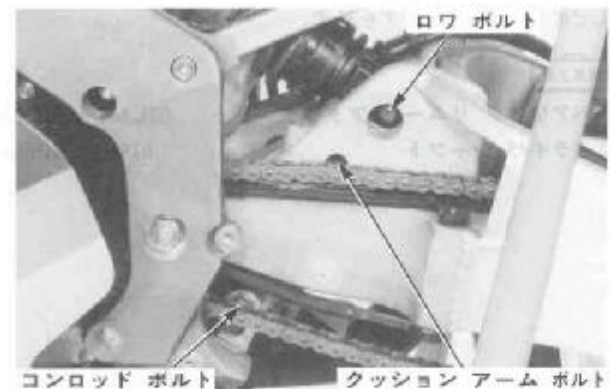
クッション アームのマーク (KAZ ↑UP) を上方に向けて取付けること。

新品のリヤ クッション ロワ ボルト、クッション アーム ボルトを取付ける。(⇒24-53)

締付けトルク：4.5-5.5kg-m

コンロッド ボルト、ナット (フレーム側) を取付ける。

締付けトルク：4.5-5.5kg-m



コンロッド ボルト クッション アーム ボルト

Lステップ ホルダを取付ける。(⇒24-46)

リヤ フォークの取外し

フレームを支えリヤ ホイールを浮かす。

リヤ ホイールを取外す。(⇒21-24)

ロワ フェアリングを取外す。(⇒24-59)

ドライブ スプロケットを取外す。(⇒24-43)

リヤ クッションを取外す。(⇒24-51)

サスペンション リンケージを取外す。(⇒24-53)

リヤ ブレーキ ホース クランプをリヤ フォークから外す。

リヤ フォーク ピボット ナット、ピボット ボルトを外し、リヤ フォークを取外す。(⇒14-18)



ブレーキ ホース クランプ

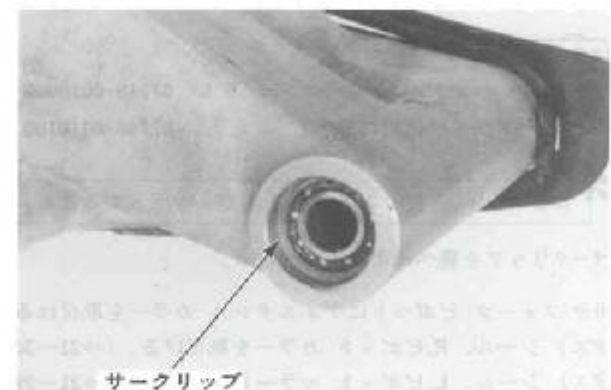
ピボット ベアリングの交換

R.ピボット カラー、ダスト シールを外す。(⇒14-19)

L.ピボット カラー、ダスト シールを外す。(⇒14-19)

リヤ フォーク ピボットからディスタンス カラーを取外す。(⇒14-19)

サークリップを取外す。



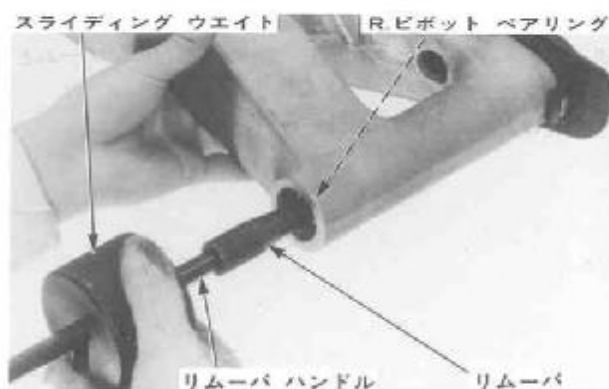
サークリップ

CBR250RR(L)追補

R.ピボット ベアリング (ボール ベアリング) を外す。

専用工具

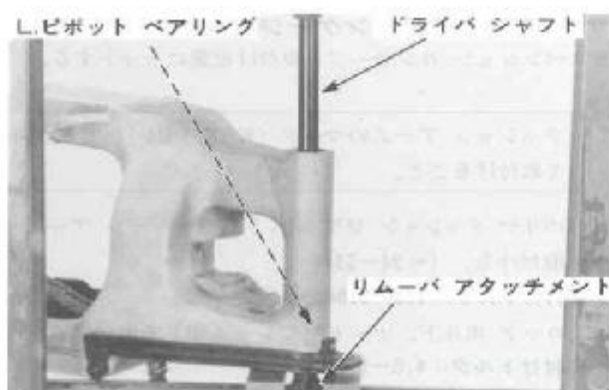
ベアリング リムーバ セット 15mm	07936-KC10000
ーリムーバ ハンドル 15mm	07936-KC10100
ーリムーバ 15mm	07936-KC10200
ースライディング ウェイト	07741-0010201



L.ピボット ベアリングを外す。

専用工具

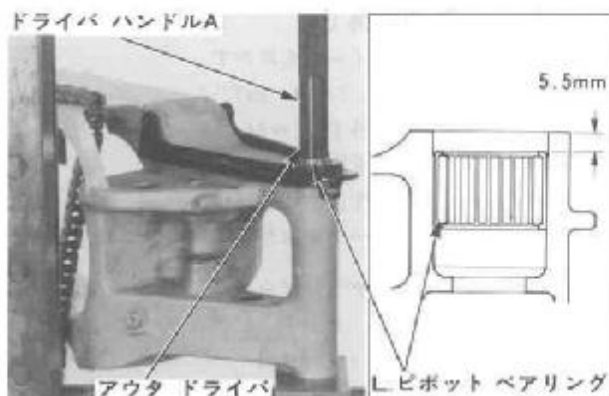
ベアリング リムーバ アタッチメント	07LMC-KV30200
ドライバ シャフト	07946-MJ00100



油圧プレスを使用して、L.ピボット ベアリングをリヤ フォーク端面から5.5mmの位置まで圧入する。

共通工具

ドライバ ハンドルA	07749-0010000
アウト ドライバ(32×35mm)	07746-0010100



R.ピボット ベアリングを圧入する。

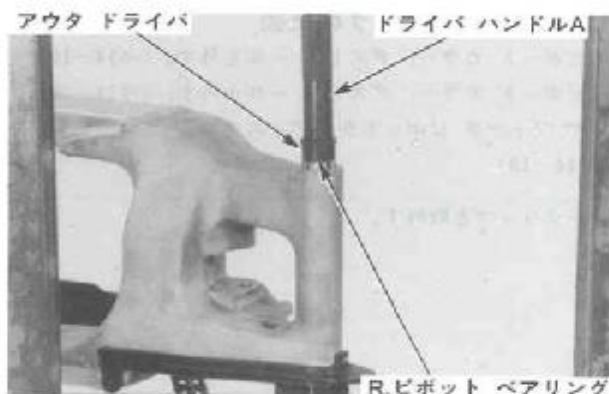
共通工具

ドライバ ハンドルA	07749-0010000
アウト ドライバ(32×35mm)	07746-0010100

***** R.ピボット ベアリングは突き当てまで圧入すること。

サークリップを溝へ確実に取り付け。

リヤ フォーク ピボットにディスタンス カラーを取付ける。
ダスト シール, R.ピボット カラーを取付ける。(⇒21-30)
ダスト シール, L.ピボット カラーを取付ける。(⇒21-29)



リヤ フォークの取付け

リヤ フォークを取付ける。
 リヤ ブレーキ ホースをリヤ フォークにクランプする。
 ピボット ボルト、ロック ナット、ピボット ナットを取付け、締付ける。(⇒14-22)
 リヤ クッションを取付ける。(⇒24-53)
 サスペンション リンケージを取付ける。(⇒24-55)
 リヤ ホイールを取付ける。(⇒21-24)
 ドライブ スプロケットを取付ける。(⇒24-43)
 ドライブ スプロケット カバーを取付ける。(⇒24-44)
 ロワ フェアリングを取付ける。(⇒24-59)



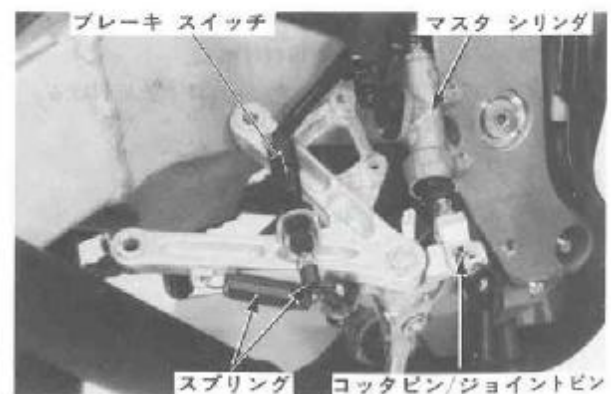
ブレーキ機構

ブレーキ ペダルの取外し

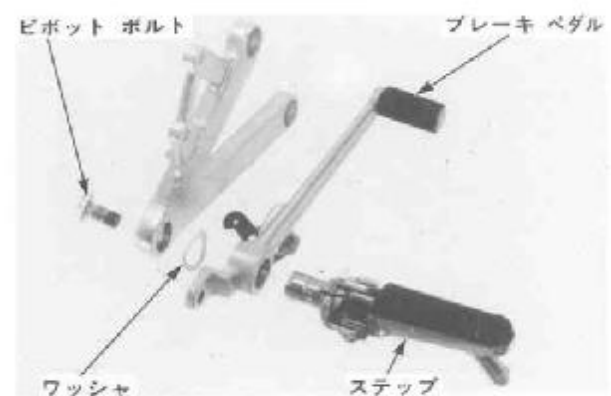
リヤ マスタ シリンダ取付けボルトを外し、R.ステップ カードを取外す。
 R.ステップ ホルダ ボルトを取外す。



コッタ ピン、ジョイント ピンを外しマスタ シリンダをブレーキ ペダルから取外す。
 ブレーキ スイッチ スプリングを外し、ブレーキ スイッチを取外す。
 リターン スプリングを取外す。



ステップ ピボット ボルトを外し、ブレーキ ペダル、ステップ、ウェーブ ワッシャを取外す。



CBR250RR(L) 追補

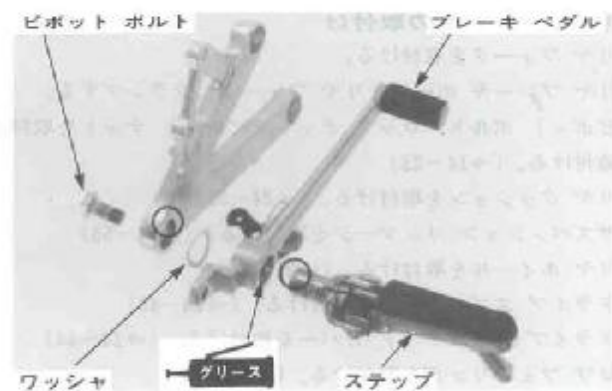
取付け



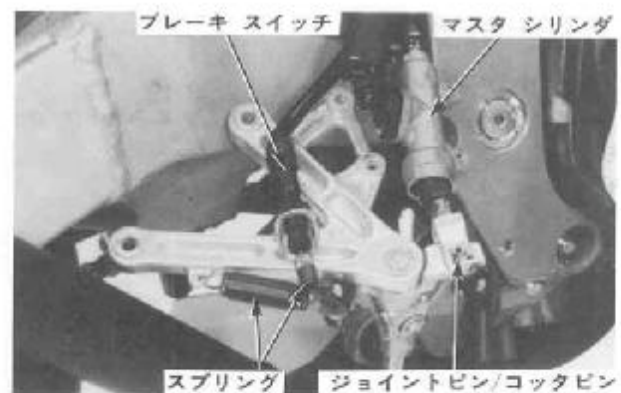
ステップ ビボット ボルトを外した場合は、ボルトを新品に交換し、めねじを清掃すること。

ブレーキ ペダル プッシュ内面にグリースを塗布する。
ステップにブレーキ ペダル、ウェーブ ワッシャを取付ける。
ステップ ビボット部とステップ ホルダの切欠きを合わせ、新品のステップ ビボット ボルトを締付ける。

締付けトルク：3.5-4.5kg-m



ブレーキ ペダルとマスタ シリンダ プッシュ ロッドをジョイント ピンで取付け、新品のコック ピンを取付ける。
ブレーキ スイッチを取付け、ブレーキ スイッチ スプリングを取付ける。
リターン スプリングを取付ける。



リヤ マスタ シリンダ、R.ステップ ガードを取付け、リヤ マスタ シリンダ取付けボルトを仮付けする。

R.ステップ ホルダを取付け、ホルダ ボルトを締付ける。

締付けトルク：2.4-3.0kg-m

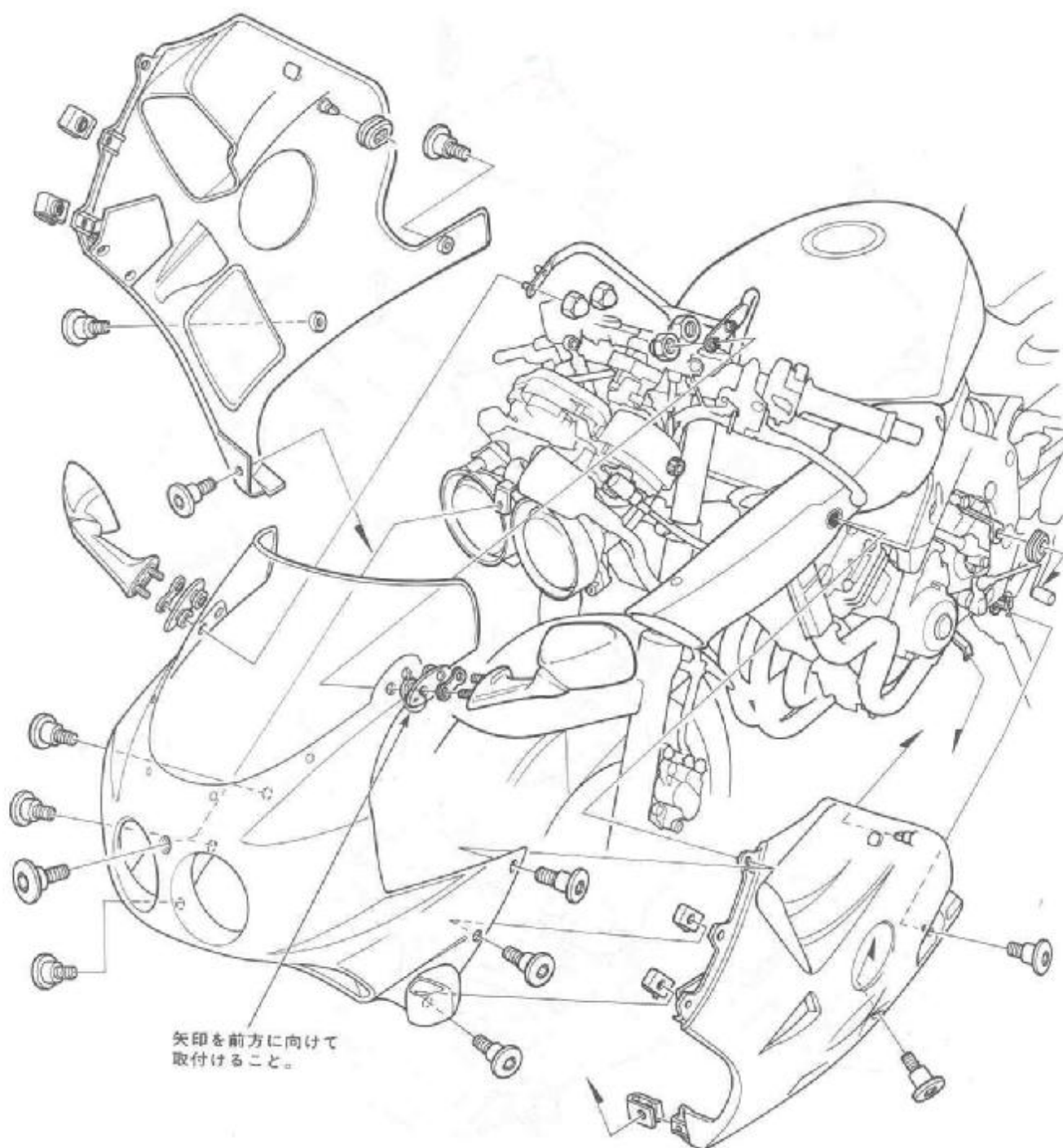
リヤ マスタ シリンダ取付けボルトを締付ける。

締付けトルク：1.0-1.4kg-m



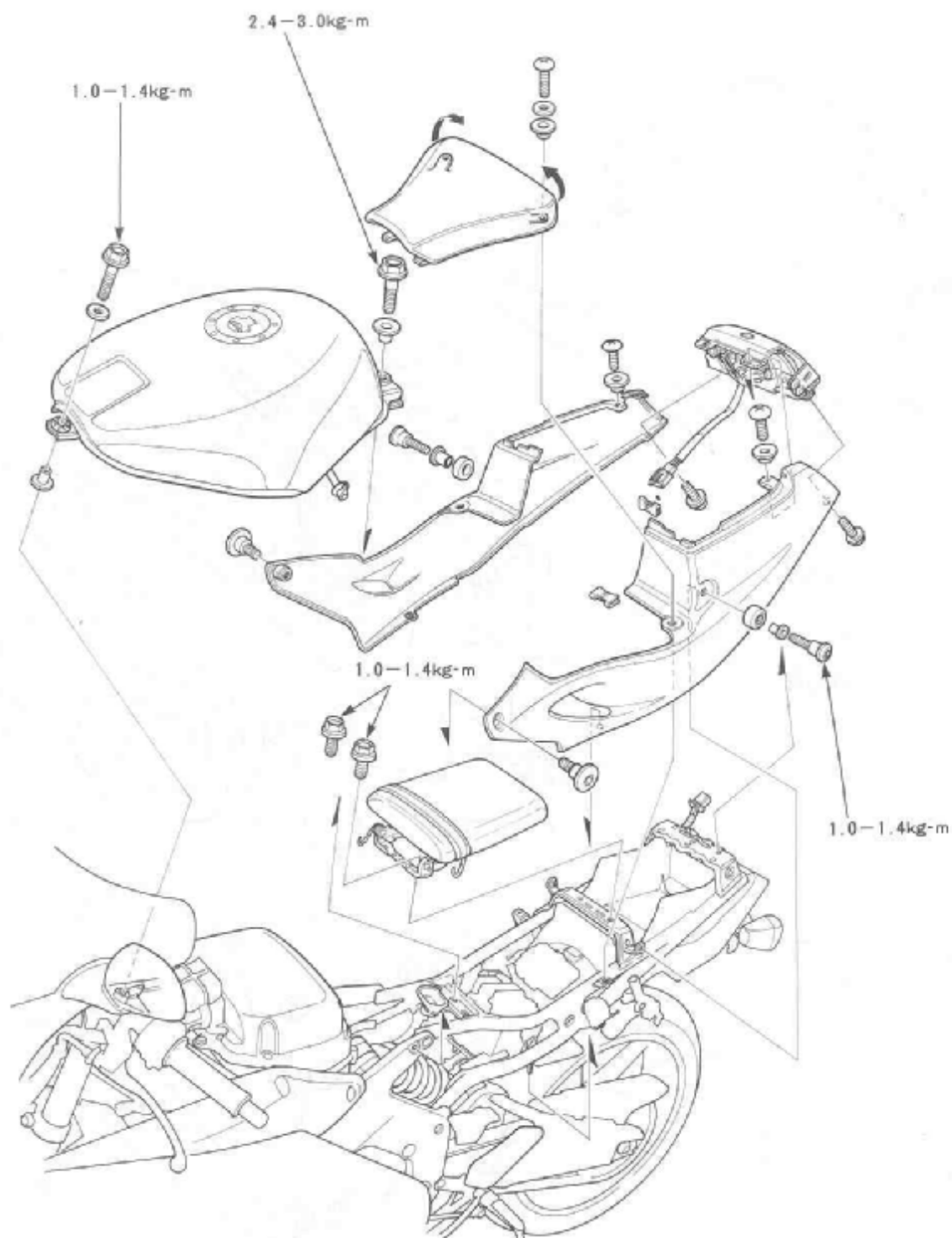
フェアリング、エキゾースト パイプ

取付けは、取外しは、22-30頁を参照すること



CBR250RR(L)追補

取付け、取外しは、22-30頁を参照すること。



エキゾースト パイプの取外し



パイプ、マフラの冷間時に行うこと。

ロワ カウルを取外す。(⇒24-59)

エキゾースト パイプ ジョイント ナットを取外す。

マフラ取付けボルト、ナットを外す。

エキゾースト パイプ取付けボルト、ナットを外してエキゾースト パイプ、ガスケットを取外す。



エキゾースト パイプの取付け

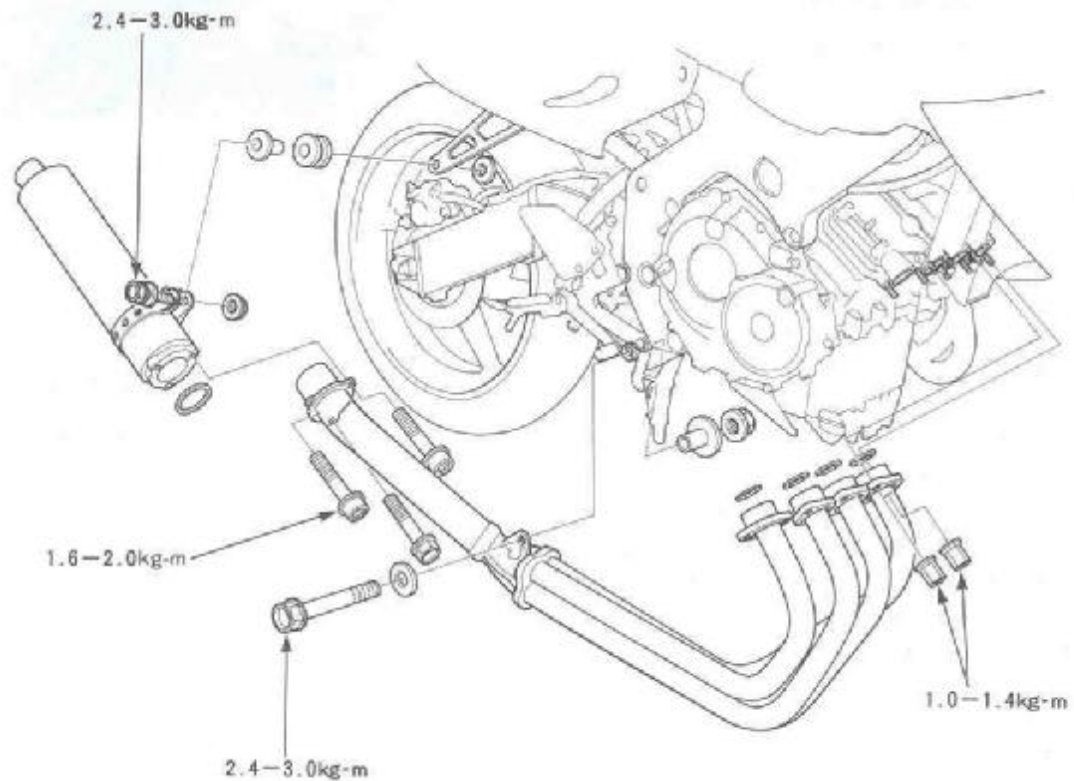
取付けは取外しの逆手順で行う。

締付けトルク：

エキゾースト パイプ ジョイント ナット：1.0-1.4kg-m

マフラ取付けボルト：2.4-3.0kg-m

エキゾースト パイプ取付けボルト：2.4-3.0kg-m



CBR250RR(L)追補

マフラの取外し



パイプ、マフラの冷間時に行うこと。

マフラ ジョイント ボルトを取外す。

共通工具

トルクスビット (T30)

07703-0010200

マフラ取付けボルト、ナットを外し、マフラ、ガスケットを取外す。

マフラの取付け

新品のガスケットを取付ける。

取付けは取外しの逆手順で行う。

締付けトルク：

マフラ ジョイント ボルト：1.6-2.0kg-m

マフラ取付けボルト：2.4-3.0kg-m

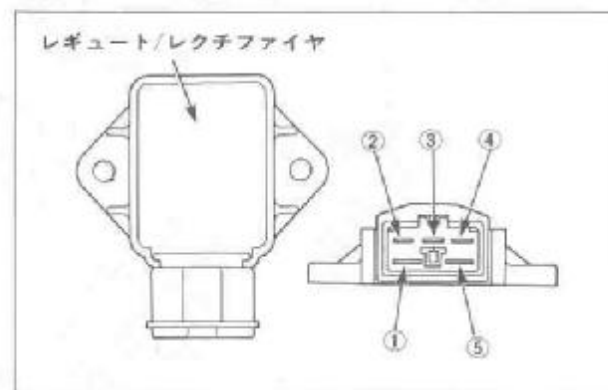
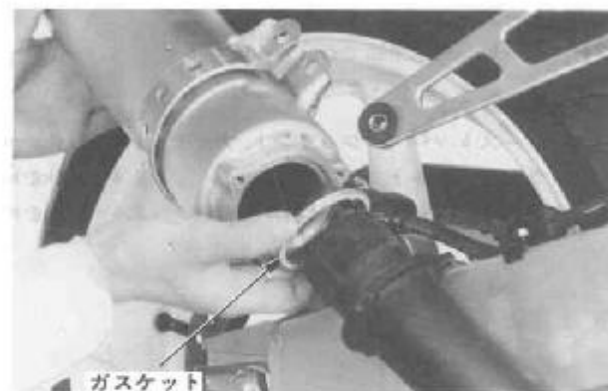
バッテリー、充電装置

レギュレート/レクチファイヤ本体の点検



- 点検中にテスト プローブ (測定子) の金属部に指が触れると、人体の抵抗が表示されるので注意する。
- 以下の指定テストを用いて点検すること。指定以外のテストで点検すると、異常な抵抗値が表示され、正確な点検ができない。
 - 興和製純正テスト (07411-0020000 デジタル式)
 - 三和製純正テスト (07308-0020001 アナログ式)
 - 興和製テスト (TH-5 H)
- 測定レンジは以下に合わせること。
 - 三和製 kΩレンジ
 - 興和製 R×100Ωレンジ

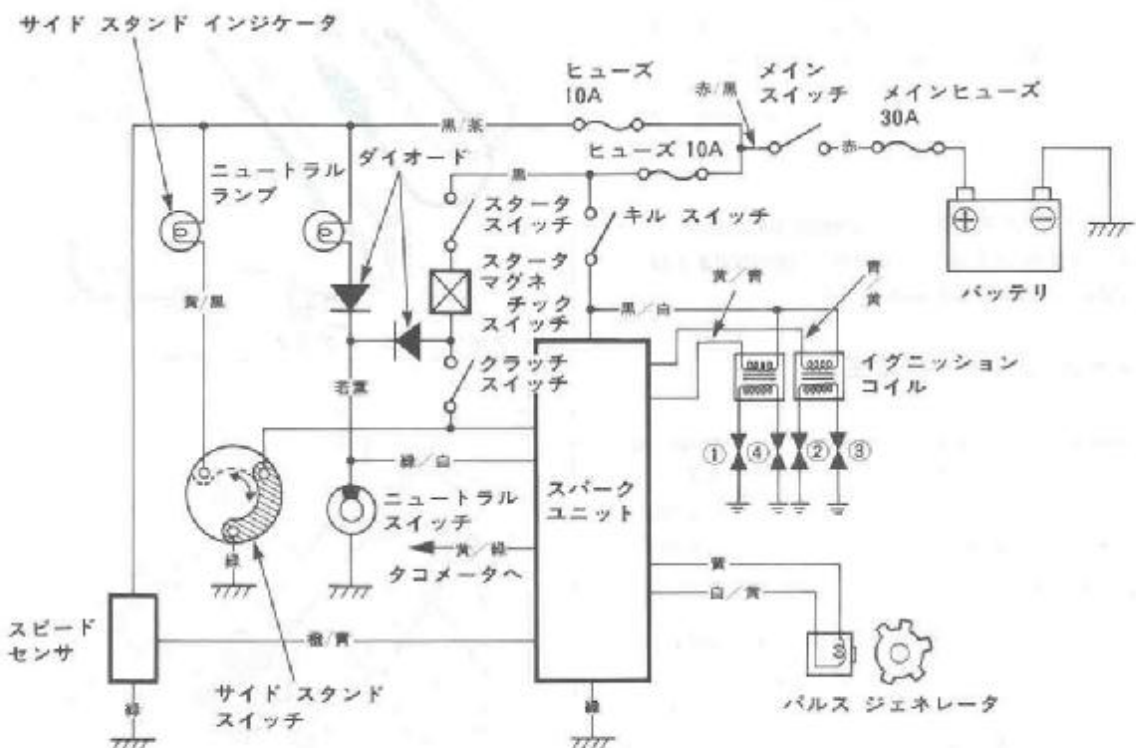
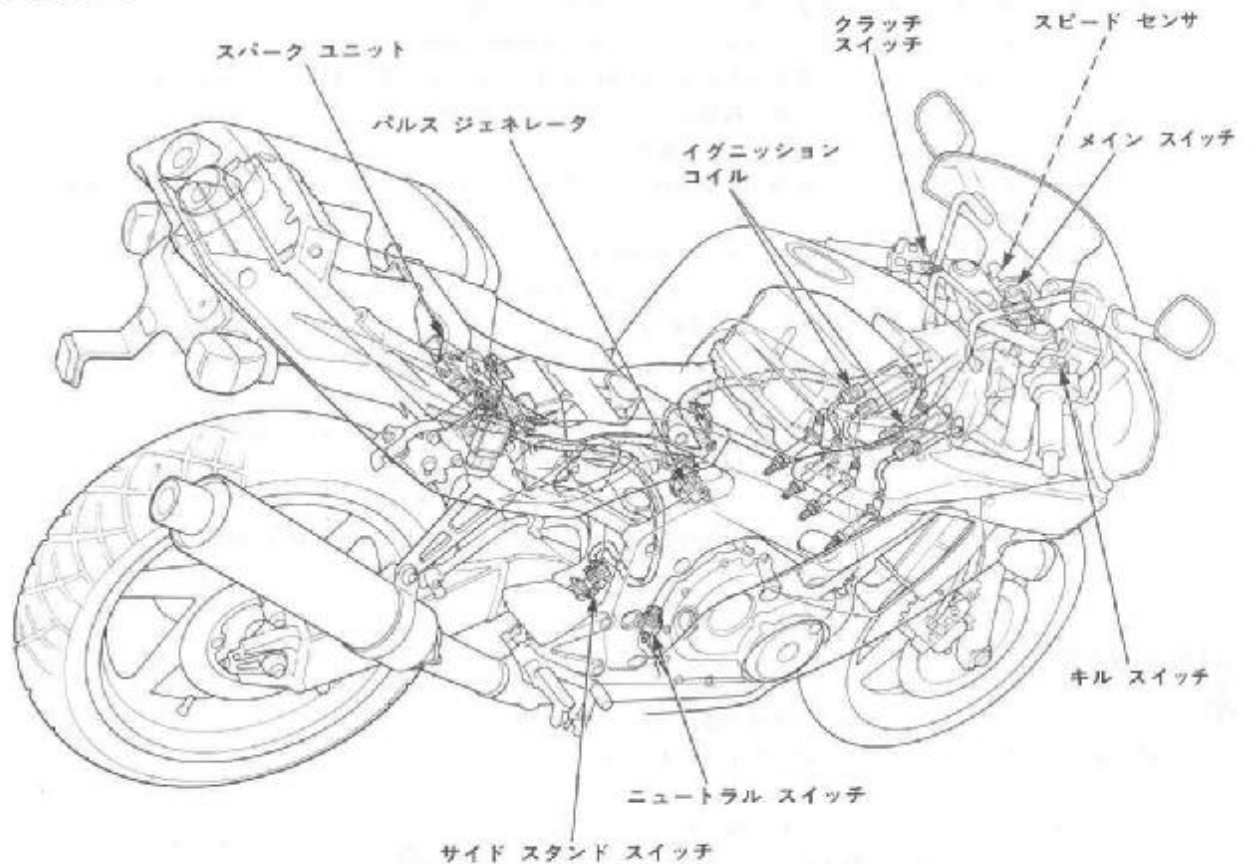
(デジタル式は、CDIΩ、R×100)
- 純正テストでも内蔵乾電池に消耗があると抵抗値が異なって表示されるため、異常な値が表示された場合は、テストの乾電池を点検すること。
- 興和製テストは表示値を100倍にした値が測定値になるので読み取りに注意する。



(単位 kΩ)

①	②	③	④	⑤
①	∞	∞	∞	∞
②	0.5-10	∞	∞	∞
③	0.5-10	∞	∞	∞
④	0.5-10	∞	∞	∞
⑤	0.7-15	0.5-10	0.5-10	0.5-10

点火装置



CBR250RR(L)追補

作業上の注意

- ・点火装置の点検は、24-16頁の故障診断表に基づいて、順序を追って点検すること。
- ・点火装置は電気式の進角装置をユニット内に内蔵しているため点火時期の調整はできない。
- ・点火装置のユニットは落としたり、強い衝撃を与えると故障の原因となるため、取り扱いには充分注意すること。また、電流が流れている時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。
- ・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続部の接触不良がないか点検を行うこと。
- ・良好な充電状態のバッテリーを用いて点検すること。容量の低下したバッテリーではセルフ スタータを回すときに電力を消費したり、クランキング スピードが低くなるため、正常な火花が得られないことがある。
- ・スパーク プラグは適正な熱価の物を用いること。不適当なスパーク プラグの使用はエンジンの不調や破損の原因となる。
- ・本書はピーク電圧による点検を主として説明してある。コイルの抵抗値による点検要領も併せて記載してあるが、正しい良否判定はできない場合がある。
- ・ニュートラル スイッチの点検は20-9頁を参照する。スイッチ、カブラの位置は24-9頁を参照する。
- ・メイン スイッチ、キル スイッチの点検は24-10頁を参照する。
- ・この車はイグニッション カット オフ式サイド スタンドを採用している。この装置は、ギヤがニュートラル位置かサイドスタンドが格納位置の時（もしくは、その両方の条件を満たしているとき）に点火装置を作動させる。

点火装置の点検

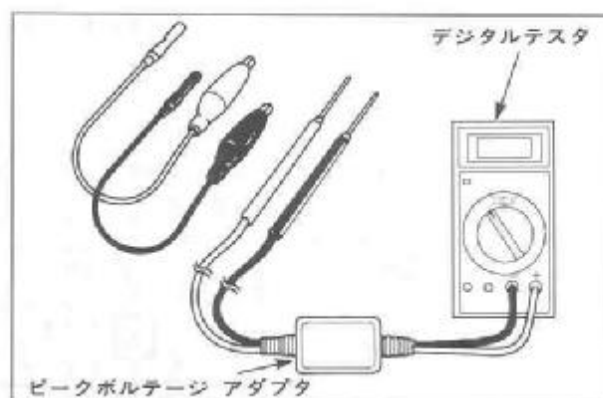


- ・スパーク プラグに火花が出ない場合、配線各部に外れ、接触不良などの異常がないことを確認した上で、各々のピーク電圧を測定すること。
- ・テストの種類によってテストの入力抵抗が違うため、表示される値が異なり、正しい数値が計測できない。純正デジタルテストまたは入力抵抗(インピーダンス)が10M Ω /DCV以上の市販テストで計測すること。

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。



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または
入力抵抗10M Ω /DCV以上の市販テスト



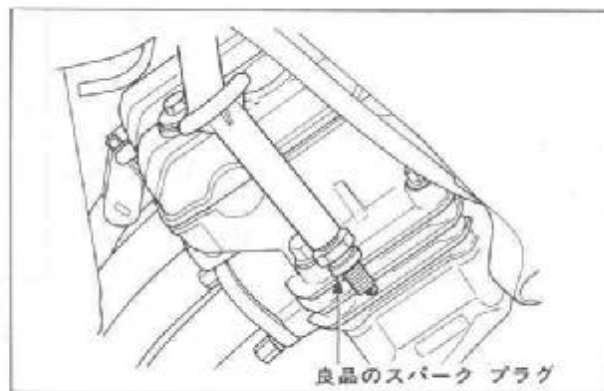
イグニッション コイル一次電圧



- ・各電気配線を正しく接続して測定すること。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、プラグとキャップが正常に取付いた状態で点検すること。プラグ キャップを外したまま測定するとピーク電圧が高く出ることがある。

正常な系統のスパークによってエンジンが点火する場合、クランキング速度が不安定になる。

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、良品のプラグを各気筒のプラグ キャップに取付け、エンジンにアースさせる。



フェューエル タンクを外す。(→24-22)

イグニッション コイルにコードを接続したまま一次側コード端子とボディ アース間にピーク ボルテージ アダプタを接続する。

接続方法:

1, # 4 イグニッション コイル:

黄/青コード端子⊕ - ボディ アース⊖

2, # 3 イグニッション コイル:

青/黄コード端子⊕ - ボディ アース⊖

メイン スイッチをONにし、キル スイッチをRUNにする。

この時の電圧 (イニシャル電圧) を確認する。

バッテリー電圧に近い値が表示されれば正常である。

電圧がない場合は、イグニッション コイルの電源回路が異常である。

ピーク電圧を測定する前に故障診断表を参照して回路を点検する。

メイン スイッチをON、キル スイッチをRUNにする。

スタータ モータでエンジンをクランキングし、各ピーク電圧を測定する。

ピーク電圧: 128 V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。



各々のイグニッション コイルのピーク電圧が異なる場合があるが、それぞれの規定値の電圧があれば良好である。

イグニッション コイル一次線端子で測定したピーク電圧が異常な場合は、イグニッション コイル 3P カブラの端子にアダプタを接続する。

コイルの一次線端子と同じ要領で、再度ピーク電圧を測定して先のピークと比較する。



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。



各々のイグニッション コイルのピーク電圧が異なる場合があるが、それぞれの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 ピーク電圧



- 各電気配線を正しく接続して測定すること。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、プラグとキャップが正常に取付いた状態で点検すること。プラグ キャップを外したまま測定するとピーク電圧が高く出ることがある。

シートを外す。

スパーク ユニットのカブラの接続を外す。

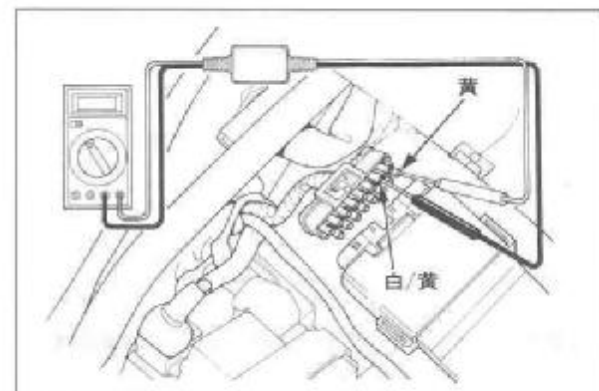
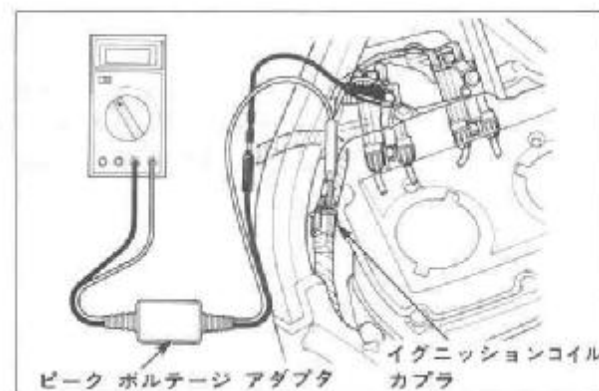
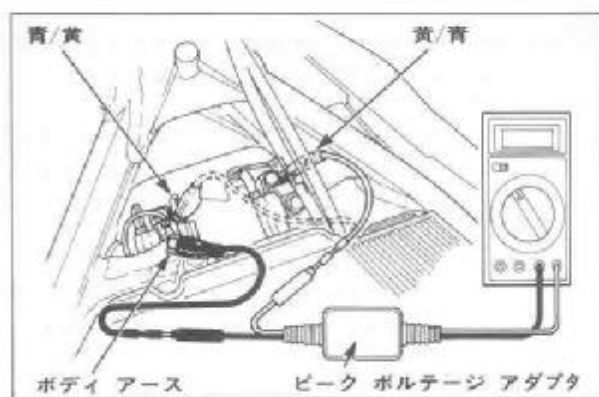
ピーク ボルテージ アダプタのテスト プローブをハーネス側の端子に接続する。

接続方法: 白/黄コード端子⊕ - 黄コード端子⊖

メイン スイッチをON、キル スイッチをRUNにする。

エンジンをクランキングし、ピーク電圧を測定する。

ピーク電圧: 0.91 V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。

スパーク 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 2P (白) カブラの接続を外し、上記の端子間で同様にピーク電圧を測定する。

ピーク電圧： 0.91V 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 カブラで測定した電圧が正常な場合は、カブラの接触不良、ワイヤ ハーネスの断線である。
- ・どちらの電圧も異常な場合、故障診断表を参照して各項目を点検した上で、パルス ジェネレータの不良と判定する。

サイド スタンド スイッチ

作用の点検

サイド スタンドを作動させて、サイド スタンド スイッチの作用を点検する。

トランスミッションをニュートラルにし、サイド スタンドを格納した位置でエンジンを始動する。

クラッチ レバーを握り、ギヤを入れた状態でサイド スタンドを下げた時に、エンジンが停止すれば正常である。

エンジンが停止しない場合は、サイド スタンド スイッチの点検を行う。(⇒24-66)

サイド スタンド スイッチの取付けにゆるみがないか点検する。

締付けトルク：

サイド スタンド ビボット ボルト	： 0.5-1.0kg-m
サイド スタンド ビボット ナット	： 3.5-4.5kg-m
サイド スタンド スイッチ取付けボルト	： 0.8-1.2kg-m

点検

メイン スイッチをOFFにする。

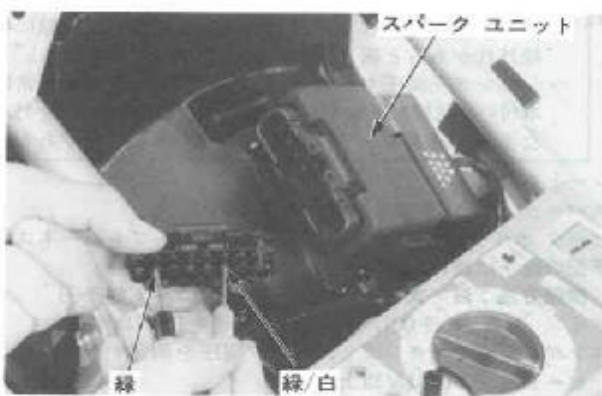
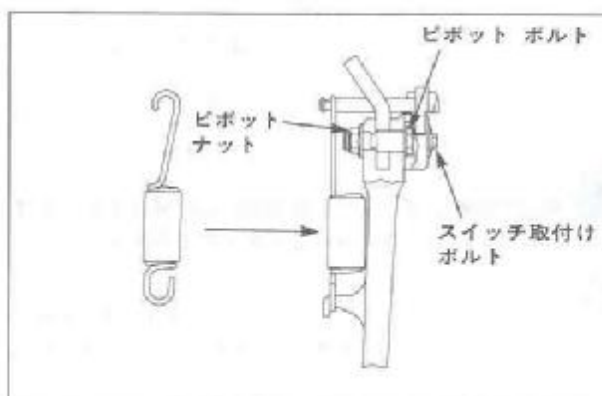
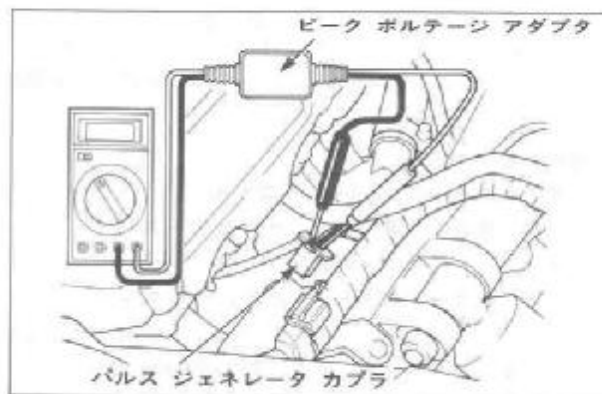
スパーク ユニートをリヤ フェンダから外し、カブラの接続を外す。

ハーネス側のカブラの緑/白と緑端子間で導通を点検する。

サイド スタンドが格納されている状態で導通があり、駐車状態の時に導通がなければサイド スタンド スイッチとワイヤ ハーネスは正常である。

異常がある場合は、ワイヤ ハーネスとサイド スタンド スイッチ単体の点検を行う。

接続方法 ハーネス側カブラの緑/白端子-緑端子間



サイド スタンド スイッチ単体の点検

サイド スタンド スイッチ 3Pカブラの接続を外し、下表に従って導通点検を行う。

○—○間で導通があれば正常である。

コードの色	緑/白	緑	黄/黒
サイド スタンド 駐車状態		○—○	
サイド スタンド 格納状態	○—○		

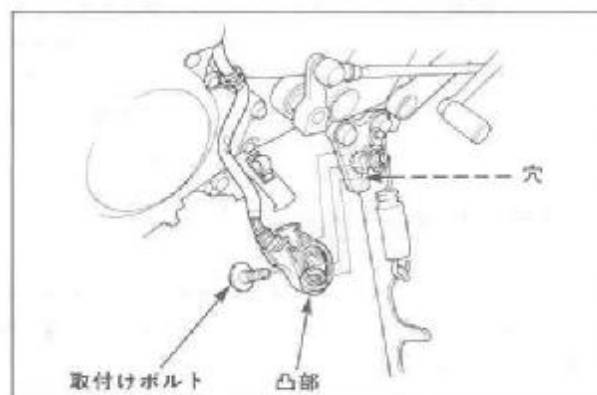


サイド スタンド スイッチの取外し

メイン スイッチをOFFにする。

サイド スタンド スイッチ 3Pカブラの接続を外す。

サイド スタンド スイッチ 取付けボルト外し、サイド スタンド スイッチを取外す。

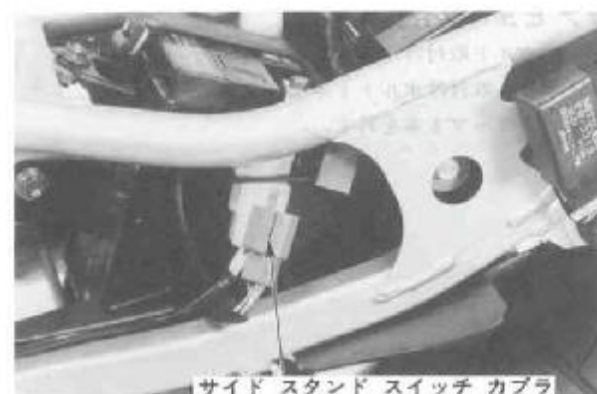


サイド スタンド スイッチの取付け

サイド スタンド スイッチの凸部をサイド スタンドの穴に合わせ取付ける。

サイド スタンド スイッチ 取付けボルトを締め付ける。

サイド スタンド スイッチ 3Pカブラを接続をする。



ライト、メータ、スイッチ

ヘッドライト リレー

ヘッドライトが消灯しない場合

ライティング スイッチ、ディマ スイッチを点検する。

(⇒24-10)

ライティング スイッチに異常がない場合はヘッドライト リレーを点検し(次頁参照)、リレーに異常がなければワイヤ ハーネスのショートを点検する。



CBR250RR(L)追補

ヘッドライトが点灯しない場合

ヘッドライト バルブが切れていないか点検する。
サブ ヒューズ(ヘッドライト15A)が切れていないか点検する。
ヘッドライト リレー カプラを外す。

下記の点検を行う。

カプラの端子にゆるみ、接触不良がないか点検する。
カプラの緑端子とボディ アース間に導通があるかどうか点検する。

ない場合はワイヤー ハーネスを修正または交換する。

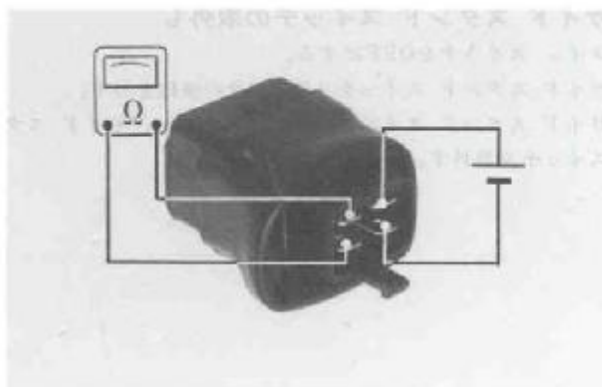
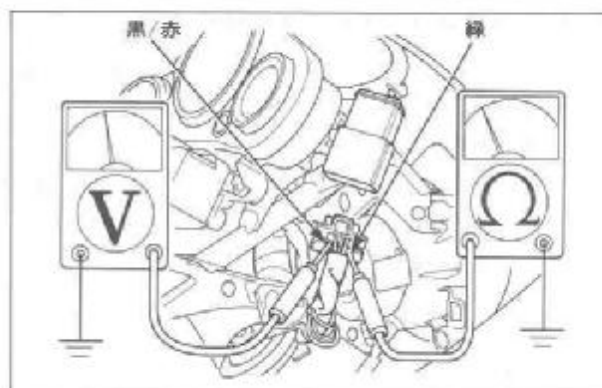
ある場合はメイン スイッチをONにしたとき黒/赤端子とボディ アースにバッテリー電圧があるか点検する。

ない場合はヘッドライト リレーからヒューズ ボックス間の黒/赤コードの断線である。ワイヤ ハーネスを修正または交換する。
ある場合はヘッドライト リレーを点検し、リレーに異常がなければ、ヘッドライト リレーからヘッドライト カプラ間またはヘッドライト リレーからライティング スイッチ間のコードの断線である。ワイヤ ハーネスを修正または交換する。

ヘッドライト リレーの点検

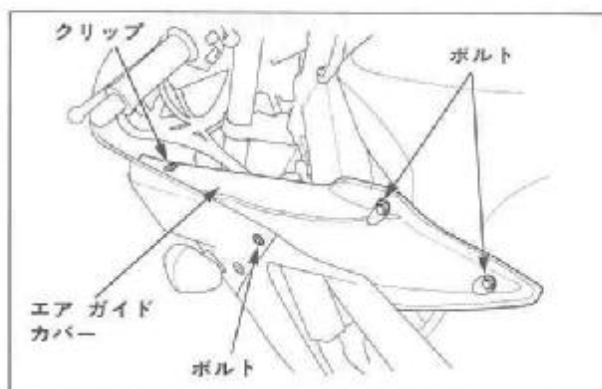
ヘッドライト リレーを取り外す。

ヘッドライト リレーの青/黄端子と緑端子に相当する端子にバッテリーを接続した時に黒/赤端子と青端子に相当する端子間に導通があれば正常である。

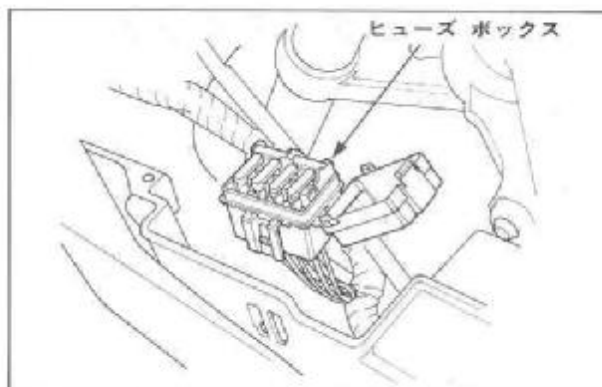


サブ ヒューズの交換

- L.エア ガイド取付けボルト2本を外す。
- ロワ カウル取付けボルト1本を外す。
- トリム クリップ1本を外す。



L.エア ガイド カバーを取外し、サブ ヒューズを交換する。

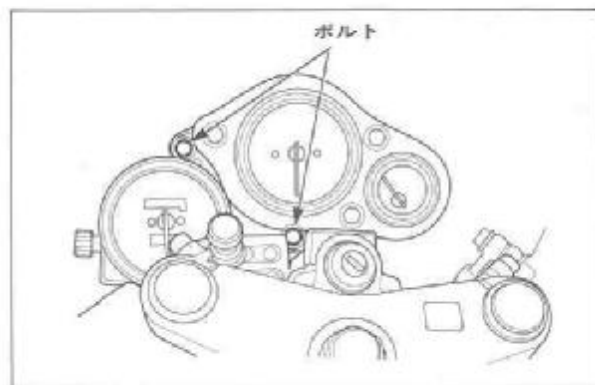


メータの脱着

メータ マウント ボルト 2本を外す。

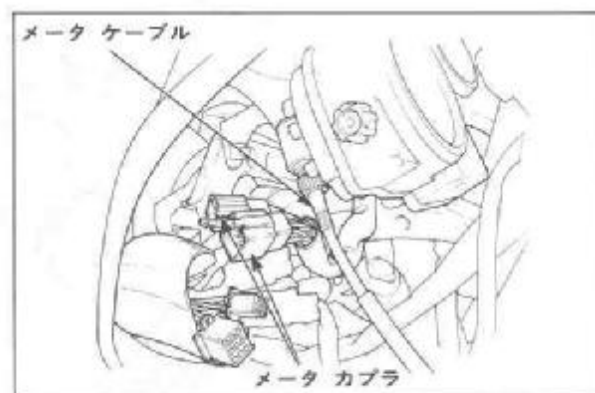


メータの脱着は、アッパフェアリングを取外さなくても行なえる。



スピード メータ ケーブルの接続を外す。(p.22-34)

メータ Assy.を上に持ち上げメータ ワイヤ カブラの接続を外し、取外す。



メータの分解

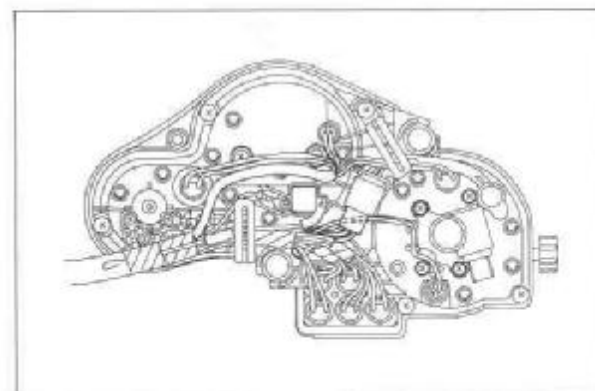
トリップ メータ リセット ノブを取外す。

ビスを外し、アッパ カバーを取外す。

コネクタ、バルブ ソケット、各メータ取付けビスを外し、メータを分解する。



ビスを外す前に、メータ ワイヤと共締めビスは、共締めするワイヤの色を記録しておくこと。



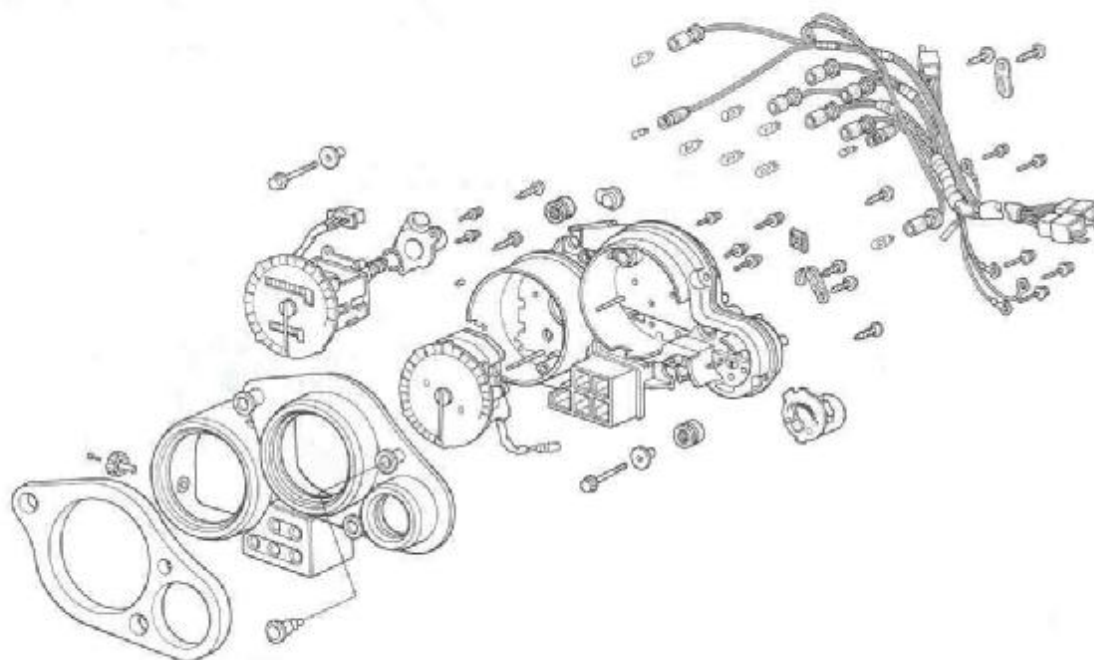
CBR250RR(L) 追補

メータの組立て/取付け

組立て/取付けは、取外し/分解の逆手順で行う。



- メータ ワイヤ ハーネスを正しく通すこと。
- メータ取り付けの際は、クロメットに確実に取付けること。



CBR250RR(R)

目 次

諸元表	25-2
締付けトルク	25-3
給油脂, シール剤	25-6
専用工具, 共通工具	25-8
配線図	25-9
ワイヤリング図	25-10
整備データ	25-11
バルブ クリアランス	25-17
ドライブ チェン	25-21
ラジエータの分解図	25-23
クラッチの分解図	25-24

CBR250RR(R)追補

諸 元 表

車 名	ホンダMC22	
長 さ	1.975m	
幅	0.675m	
高 さ	1.080m	
軸 距 離	1.345m	
原 動 機 の 型 式	MC14E	
総 排 気 量	0.249ℓ	
燃 料 の 種 類	ガソリン	
車 両 重 量	前軸	81kg
	後軸	77kg
	計	158kg
乗 車 定 員	2人	
車 両 総 重 量	前軸	102kg
	後軸	166kg
	計	268kg
タ イ ヤ	前輪	110/70R17 54H
	後輪	140/60R17 63H
最 低 地 上 高	0.130m	
性 能	制 動 停 止 距 離 (初速km/h)	14.0m (50km/h)
	最 小 回 転 半 径	2.9m
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	ペント ルーフ式
	弁 機 構	DOHCギヤ駆動 吸気2,排気2
	内 径 × 行 程	48.5×33.8mm
	圧 縮 比	11.5
	圧 縮 圧 力	13.0kg/cm ² - 400rpm
	最 高 出 力	40PS/14,500rpm
	最 大 ト ル ク	2.4kg-m/11,500rpm
機 油	吸 気	開き 20° BTDC (1mmリフト時)
		閉じ 20° ABDC (1mmリフト時)
	排 気	開き 29° BBDC (1mmリフト時)
		閉じ 3° BTDC (1mmリフト時)
	弁 す き ま	吸気 0.16mm (冷間)
		排気 0.23mm (冷間)
潤 滑 装 置	無 負 荷 回 転 速 度	1,500rpm
	潤 滑 方 式	圧送飛沫併用式
	油 ポンプ 形 式	トロコイド式
	油 ろ 過 器 形 式	全流ろ過式,ろ網ろ紙併用式
	潤 滑 油 容 量	2.7ℓ
冷 却 方 式	水冷電動式	

燃 料 装 置	エアクリーナ形式		ろ紙式		
	燃 料 タンク 容 量		13.0ℓ		
	キャブブレータ	型 式	VP20		
		ガ ス 弁 径	30mm		
電 気 装 置	点火装置	形 式		フル トランジスタ式・バッテリー点火	
		点 火 時 期		20° BTDC/1,500rpm	
		点火プラグ	NGK	CR9EH9, CR10EH9	
			ND	U27FER-9, U31FER-9	
	点 火 す き ま		0.8—0.9mm		
蓄 電 池 容 量		12V 6AH			
動 力 伝 達 装 置	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直進比				2.966
	変速比	変速比	形 式		常時噛合式
			一速	2.733	
				二速	2.000
				三速	1.590
				四速	1.333
				五速	1.153
				六速	1.035
	減速機	第一	歯車形式		チエン
			減 速 比		3.058
走行装置	前車輪	キ ャ ス タ 度		24° 00'	
		ト レ ー ル		89mm	
	タイヤの空気圧	前輪	2.25kg/cm ²		
後輪		2.50kg/cm ²			
かじ取り角度	左側		31°		
	右側		31°		
制動装置形式	前輪		油圧式ディスク		
	後輪		油圧式ディスク		
懸架方式	前輪		テレスコピック式		
	後輪		スイング アーム式		
フ レ ー ム 形 式		ダイヤモンド			
フ レ ー ム No		MC22-1100001～			
エ ン ジ ン No		MC14E-1400001～			

締付けトルク

エンジン関係

締 付 け 箇 所	個数	ネジ径 (mm)	締付けトルク (kg-m)	備 考
シリンダヘッドカバー スペシャル ボルト	6	6	0.8-1.2	
カムシャフトホルダ フランジ ボルト	16	6	1.2-1.6	
シリンダヘッド フランジ ボルト 7mm	9	7	2.7-3.0	オイル塗布
8mm	1	8	2.4-2.7	オイル塗布
スパーク プラグ	4	10	1.0-1.4	
コンロッド (コンロッド ボルト/ナット)	8	—	1.6-2.0	オイル塗布
ギヤ トレーン ホルダ ボルト	2	8	1.8-2.2	
ACジェネレータ フライホイール	1	10	8.0-9.0	UBS
スタータ クラッチ	1	10	8.0-9.0	UBS
クラッチ センタ ロック ナット	1	20	10.0-12.0	かしめ
オイル ポンプ ドリブン スプロケット フランジ ボルト	1	6	1.3-1.7	ネジ ロック剤塗布
オイル プレッシュ スイッチ	1	PT 1/8	1.0-1.4	シール剤塗布
ニュートラル スイッチ	1	10	1.0-1.4	
オイル フィルタ センタ ボルト	1	20	1.5-2.0	
ドレン プラグ ボルト	1	14	2.5-3.5	
クランクケース フランジ ボルト (6mm)	16	6	1.0-1.4	オイル塗布
(8mm)	11	8	2.1-2.5	オイル塗布
シフト ドラム センタ (シフト ピン)	1	—	2.1-2.5	ネジ ロック剤塗布
ギヤ シフト リターン スプリング ピン	1	8	2.1-2.5	
センタ シフト フォーク ロック ボルト	1	7	1.6-2.5	
ロア クランクケース シーリング ボルト	1	18	4.0-5.0	ネジ ロック剤塗布
タイミング ホール キャップ	1	14	0.8-1.2	
クランクシャフト ホール キャップ	1	30	0.8-1.2	
ドライブ スプロケット スペシャル ボルト	1	10	5.0-6.0	
キャブレタ同調エア ジョイント	4	5	0.2-0.3	

フレーム関係

締 付 け 箇 所	個数	ネジ径 (mm)	締付けトルク (kg-m)	備 考
エンジン マウント (フロント・R)	1	10	4.5-5.5	
(フロント・L)	1	10	4.5-5.5	
(リヤ・アッパ)	1	10	4.5-5.5	
(リヤ・ロア)	1	10	4.5-5.5	
(リヤ アッパ ブラケット)	2	8	3.0-4.0	
(リヤ ロア ブラケット)	2	10	4.5-5.5	
サブ フレーム (アッパ)	2	10	4.5-5.5	
(ロア)	2	10	4.5-5.5	
サイド スタンド ブラケット ボルト	2	10	4.5-5.5	
サイド スタンド ピボット ボルト・ナット	1/1	10	4.5-5.5	
ハンドル バー割締めボルト	2	8	2.4-3.0	
ハンドル ウェイト取付けスクリュー	2	6	0.7-1.1	
ハンドル レバー ブラケット ボルト	4	6	0.7-1.1	
ラジエータ取付けボルト アッパ	2	6	1.0-1.4	
ロア	1	6	1.0-1.4	
ファン モータ スイッチ	1	16	1.5-2.0	
サーモスタット ケース取付けボルト	2	6	1.0-1.4	
ウォータ ホース バンド	—	—	0.1-0.2	
フューエル タンク取付けボルト フロント	1	6	1.0-1.4	
リヤ	1	8	2.4-3.0	
フューエル コック取付けナット	1	22	3.0-4.0	
フューエル コック レバー取付けボルト	1	4	0.2-0.3	
フューエル キャップ ソケット ボルト	3	4	0.2-0.3	

CBR250RR(R)追補

締 付 け 箇 所	個数	ネジ径 (mm)	締付けトルク (kg-m)	備 考
エア クリーナ ケース スクリュー	13	5	0.1-0.2	
エア クリーナ ケース フロント ステイ ボルト	1	6	1.0-1.4	
アッパ カウル ソケット ボルト	1	6	0.7-1.1	
アッパ カウル ステイA	2/2	8	2.4-3.0	
メータ取付けボルト	2	6	1.0-1.4	
ホーン取付けボルト	1	6	1.0-1.4	
ヘッドライト取付けボルト	3	6	1.0-1.4	
アッパ カウル ステイB SHボルト	2	6	1.0-1.4	
バック ミラー キャップ ナット	4	6	0.8-1.2	
アッパ カウル ステイC	2	6	1.0-1.4	
ステアリング ステム アジャスト ナット	1	26	2.0-2.4	
ステアリング ステム ナット	1	24	9.0-12.0	
ボトム ブリッジ制締めボルト	2	10	3.0-4.0	
トップ ブリッジ制締めボルト	2	8	2.0-2.5	
リヤ アクスル ナット	1	16	8.0-10.0	
フロント アクスル ボルト	1	14	5.5-6.5	
アクスル ホルダ制締めボルト	4	8	1.8-2.5	
フロント ブレーキ ディスク ボルト	12	8	4.0-4.5	
ドリブン スプロケット ナット	6	8	2.8-3.4	
リヤ ブレーキ ディスク ボルト	4	6	1.8-2.2	
ブレーキ ホース オイル ボルト	6	10	3.0-4.0	
リヤ ブレーキ キャリバ スライド ビン (メイン)	1	12	2.5-3.0	
(サブ)	1	8	2.0-2.5	
ハンガ ビン	3	10	1.5-2.0	
ハンガ ビン プラグ	3	10	0.2-0.3	
ブレーキ ブリーダ バルブ	3	8	0.4-0.7	
フロント ブレーキ キャリバ取付けボルト	4	8	2.8-3.4	
リヤ マスタ シリンダ ホース ジョイント スクリュー	1	4	0.1-0.2	
リヤ マスタ シリンダ プッシュ ロッド ジョイント ナット	1	8	1.5-2.0	
フロント ブレーキ マスタ シリンダ キャップ スクリュー	2	4	0.1-0.2	
フロント ブレーキ スイッチ スクリュー	1	4	0.08-0.15	
ブレーキ レバー ピボット ボルト	1	6	0.05-0.15	
ブレーキ レバー ピボット ナット	1	6	0.5-0.7	
フロント ブレーキ マスタ シリンダ ホルダ ボルト	2	6	1.0-1.4	
リヤ フォーク ピボット ナット	1	14	6.0-7.0	
ドライブ チェーン スライド スクリュー	2	6	0.45-0.60	
リヤ フォーク ピボット アジャスト ボルト	1	26	1.0-2.0	
リヤ フォーク アジャスト ボルト ロック ナット	1	26	6.0-7.0	
フォーク ボルト	2	34	1.5-3.0	
フォーク ダンパ ロック ナット	2	8	1.5-2.5	
リヤ クッション取付けボルト アッパ	1	10	4.5-5.5	
ロア	1	10	4.5-5.5	
クッション コンロッド (フレーム側)	1	10	4.5-5.5	
(クッション アーム側)	1	10	4.5-5.5	
クッション アーム (スイング アーム側)	1	10	4.5-5.5	
リヤ クッション プレート スクリュー	3	5	0.5-0.7	
ロア カウル ソケット ボルト	6	6	0.7-1.1	
ロア カウル ステイ (R. アッパ)	1	6	0.7-1.1	
(L. アッパ)	1	6	1.0-1.4	
(ロア)	2	6	0.7-1.1	
チェンジ アーム フランジ ボルト	1	6	1.4-1.8	
エキゾースト パイプ ジョイント ナット	8	6	1.0-1.4	
マフラ取付けボルト/ナット	2/2	8	2.4-3.0	
サイレンサ取付けボルト	3	6	1.6-2.0	
ステップ ホルダ ソケット ボルト	4	8	2.4-3.0	
リヤ マスタ シリンダ取付けボルト	2	6	1.0-1.4	

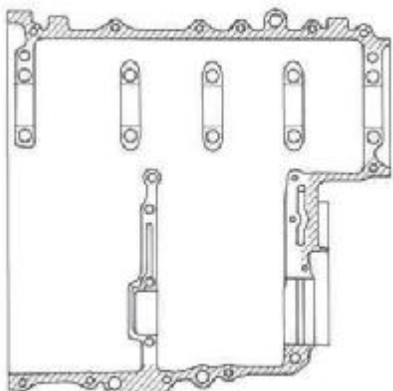
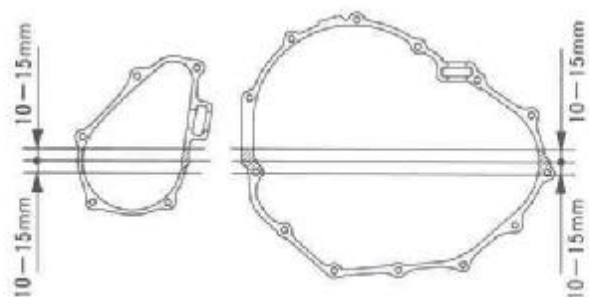
ネジ ロック剤塗布

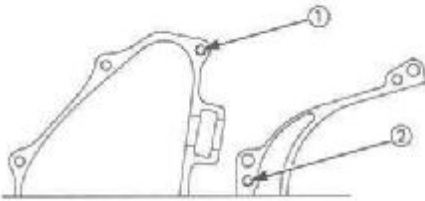
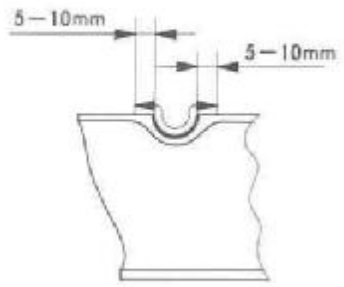
締 付 け 箇 所	個数	ネジ径 (mm)	締付けトルク (kg-m)	備 考
ビリオン ステップ ホルダ フランジ ボルト	4	8	2.4-3.0	
ビリオン ステップ ロック レバー ボルト	2	6	1.0-1.4	
リヤ フェンダ取付けボルト	4	6	1.0-1.4	
リヤ ウィンカ スクリュ	2	5	0.35-0.50	
リフレクタ ナット	1	6	0.7-1.1	
フロント フェンダ取付けボルト	4	6	0.7-1.1	
サイド カバー ソケット ボルト	4	6	0.7-1.1	
サイド カバー ジョイント スクリュ	1	5	0.35-0.50	
サイド カバー フック ソケット ボルト	2	6	1.0-1.4	
シート カウル スクリュ	2	5	0.3-0.4	
シート スクリュ	2	5	0.35-0.50	
ビリオン シート キャッチ	1	6	1.0-1.4	
ドライブ チェーン ケース ボルト	1	6	0.8-1.2	
スロットル ケーブル アジャスト ナット (キャブ側)	1	6	0.8-1.2	
スロットル ハウジング スクリュ	2	5	0.35-0.50	
クラッチ ケーブル ナット (エンジン側)	1	8	0.8-1.2	
チョーク ケーブル スクリュ (キャブレータ側)	1	4	0.15-0.30	
イグニッション コイル ブラケット ボルト	4	6	1.0-1.4	
イグニッション コイル スクリュ	2	6	0.7-1.1	
メイン スイッチ ソケット ボルト	2	8	2.4-3.0	
テール ライト キャップ ナット	2	6	0.8-1.2	

CBR250RR(R)追補

給油脂、シール剤

エンジン関係

塗 布 箇 所	注 意 点	油 脂 類
メイン ジャーナル ベアリング摺動面 コンロッド ベアリング摺動面 クランクシャフト ジャーナル摺動面 カムシャフト ベアリング面、カム摺動面 トランスミッション シフト フォーク溝 インテーク/エキゾースト バルブ ステム摺動面 クラッチ プライマリ ドリブン ギヤ・サブ ギヤ摺動面 クラッチ アウタ ニードル ベアリング スタータ リダクション ギヤ シャフト摺動面 コンロッド小端部摺動面 C1ギヤ カラー摺動面 バルブ リフト摺動面 プライマリ ドライブ ギヤ・サブ ギヤ摺動面 10×44mmピン摺動面		モリブデン溶液 (エンジン オイルとモリブデン グリスを1:1の割合で混合した モリブデン溶液塗布)
ピストン、ピストン リング、ピストン ピン摺動面 バルス ジェネレータ ロータ締付けボルトねじ部 シリンダヘッド ボルト(7mm)ねじ部、座面 コンロッド ナットねじ部、座面 メイン ジャーナル ボルトねじ部、座面 クラッチ センタ ロック ナットねじ部、座面 フライホイール ボルトねじ部、座面 スタータ ワンウェイ クラッチ ロック面 クラッチ ディスク ライニング面 クラッチ リフト ピン摺動面 各ギヤ面、ベアリング 各ベアリング転動部 各O-リング その他回転摺動面		エンジン オイル
各オイル シール リップ部 クランクシャフト ホイール キャップねじ部、座面		マルチ パーパス グリス
クランクケース合わせ面 		液体パッキン (スリーボンド1207Bまたは相当 品) 

塗 布 箇 所	注 意 点	油 脂 類
<p>オイル プレッシャ スイッチねじ部 サーモ センサねじ部</p>		シール剤
<p>シリンダ ブロック シーリング ボルトねじ部 シリンダ ヘッド シーリング ボルトねじ部 ドライバ スプロケット カバー ボルトねじ部 (6×25mm) ① L クランクケース カバー 締付けボルトねじ部 ②</p>  <p>ブリーザ プレート ボルトねじ部 ロア クランクケース シーリング ボルトねじ部 ACジェネレータ コード クランプ ボルトねじ部 メイン ベアリング セット プレート ボルトねじ部 オイル パイプ 締付けボルトねじ部、座面 (ブロック側) L クランクケース カバー プレート ボルトねじ部 シフト ドラム ベアリング セット プレート ボルトねじ部 オイル ポンプ ドリブン スプロケット ボルトねじ部 シフト ドラム センタ ボルトねじ部 ドライバ チェン ガイド プレート ボルトねじ部 スタータ クラッチ アウタ ボルトねじ部 パルス ジェネレータ ボルトねじ部</p>	<p>コーティング幅: 6.5±1mm</p>	ネジ ロック剤
<p>シリンダヘッド カムシャフト プラグ半月部</p> 		スリーボンド#5211Cまたは相当品

CBR250RR(R)追補

フレーム関係

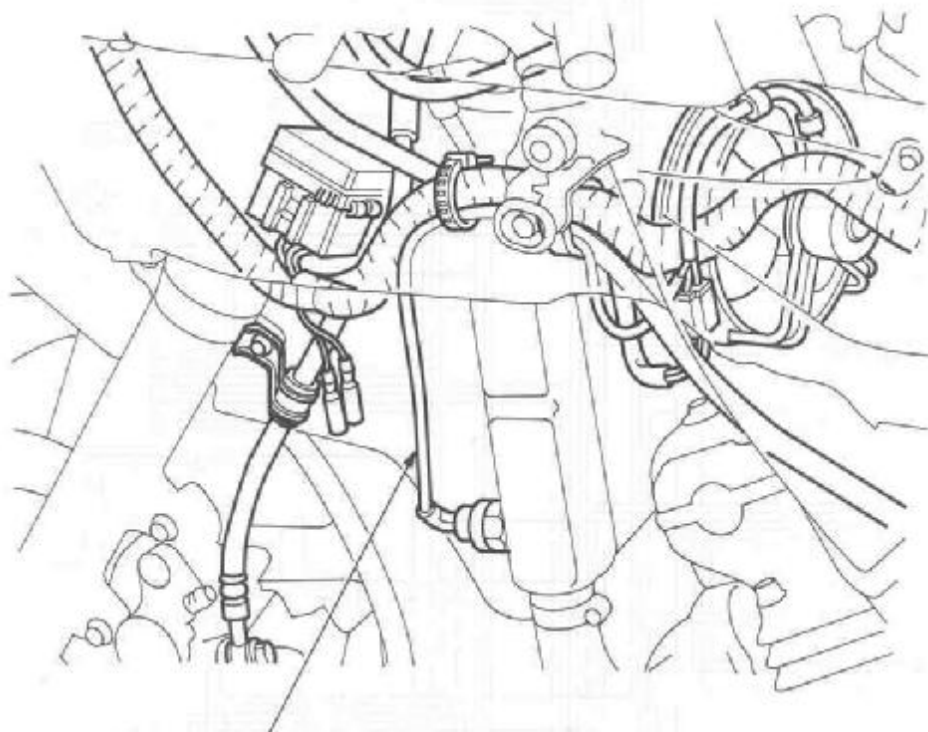
塗 布 箇 所	注 意 点	油 脂 類
リヤ ブレーキ ペダル ビボット揺動部 スロットル グリップ ハイブ揺動部 L. ハンドル レバー ビボット揺動部 チェンジ ペダル ビボット揺動部 シート キャッチ フック揺動部 ステアリング ステム ベアリング転動部 ステム ダスト シール リップ部 ビリオン シート ヒンジ揺動部		マルチ パーパス グリス
ステアリング ステム アジャスト ナット ねじ部		エンジン オイル
サイド スタンド ビボット揺動部		モリブデン グリス

専用工具、共通工具

専用工具

工 具 名 称	工具No.	数量	使 用 箇 所
ドライブ チェンかしめ工具	07HMH-MR10103	1	ドライブ チェン交換

ワイヤリング図



クーリング ファン ワイヤ

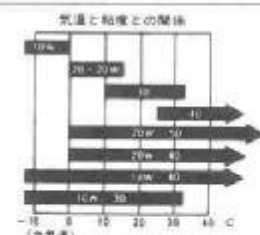
整備データ

オイル潤滑系統

単位: mm

項 目	基 準	標 準 値	使 用 限 度
オイル ポンプ	ロータ チップ隙間	0.15	0.20
	ポンプ ボディとアウタ ロータの隙間	0.15-0.22	0.35
	ロータとボディの隙間	0.02-0.07	0.10
	吐 出 圧	4.0-5.0kg/cm ² (6,000rpm, 油温60°C)	

エンジン オイル容量	2.2ℓ (オイル交換時), 2.4ℓ (フィルタ・オイル交換時), 2.7ℓ (全容量)		
指定エンジン オイル	<p>・*ホンダ純正オイル ウルトラGP(4 サイタル二輪車用, SAE10W-40またはSAE20W-50)*</p> <p>* 右表に従い使用する地域の外気温に適した粘度のオイルを使用すること。</p>		



フューエル システム

項 目	標 準 値	
ベンチュリ径	一次ボア 9.1mm相当, 二次ボア 29mm相当	
セッティング マーク	VP20B	
油 面	13.7mm	
メイン ジェット	No. 1, 4 : #112	No. 2, 3 : #110
スロー ジェット	#35	
アイドル回転数	1,500±100rpm	
スロットル グリップの遊び	2-6 mm	
パイロット スクリュー戻し回転数	2½回転戻し	
フューエル タンク容量	全 容 量	13ℓ
	リザーブ	約1.6ℓ

冷却系統

項 目	標 準 値	使 用 限 度
ラジエータ キャップの開弁圧	1.10-1.40kg/cm ²	1.10kg/cm ² 以下または1.40kg/cm ² 以上交換
サーモスタット開弁温度	開 き 始 め	80-84°C
	全 開	95°C
	全開リフト量	8 mm以上
冷 却 水 容 量	全容量 約1570cc (ラジエータ側 約1350cc) (リザーバ タンク側 約220cc)	

CBR250RR(R) 追補

エンジン脱着

エンジン重量 (整備)		約48.5kg
推奨エンジン オイル		<p>*ホンダ純正オイル ウルトラGP(4サイクル二輪車用, SAE10W-40またはSAE20W-50)*</p> <p>・API分類SE, SFまたはSG級のエンジン オイル (粘度に関しては3-2頁を参照)</p>
エンジン オイル容量	全 容 量	2.7ℓ
	オイル交換時	2.2ℓ
	オイル, フィルタ交換時	2.4ℓ

シリンダヘッド, バルブ

単位: mm

項 目			基 準	標 準 値	使用限度
圧 縮 圧 力				13.0kg/cm ² -400rpm	—
カムシャフト	カム リフト	I N		28.72-28.80	28.69
		E X		28.51-28.75	28.48
	オイル クリアランス	1		0.015-0.057	0.06
		2		0.015-0.057	0.06
		3		0.025-0.067	0.07
		4		0.015-0.057	0.06
振 れ			—	0.05	
バルブ スプリング	自由長		37.65	36.65	
バルブ、 バルブ ガイド	バルブ ステム外径	I N		3.481-3.495	3.476
		E X		3.465-3.480	3.460
	バルブ ガイド内径	I N		3.500-3.512	3.57
		E X		3.500-3.512	3.57
	ステムとガイドの隙間	I N		0.005-0.032	0.10
		E X		0.020-0.047	0.13
	バルブ シート当たり幅	I N		0.8	1.3
		E X		1.0	1.5
バルブ リフト	外 径		19.978-19.993	19.970	
シリンダ ヘッド	重 み		—	0.05	
	バルブ リフト駆動部内径		20.010-20.026	20.035	

シリンダ、ピストン、クランク シャフト

単位: mm

項 目		標 準 値	使用限度
クランクシャフト、 コンロッド	コンロッド大端部のサイド クリアランス	0.10-0.25	0.30
	クランクシャフトの振れ	—	0.05
	クランク ピンのオイル クリアランス	0.028-0.046	0.05
	メイン ジャーナルのオイル クリアランス	0.022-0.040	0.06
シリンダ	内 径	48.500-48.510	48.60
	上 面 歪	—	0.05
	真 円 度	—	0.005
	円 筒 度	—	0.005
ピストン リング	リング溝とリング の隙間	トップ	0.015-0.050
		セカンド	0.21-0.35
	リングの合口隙間	トップ	0.1-0.25
		セカンド	0.15-0.30
		オイル(サイド レール)	0.2-0.8
ピストン	ピストン外径		48.47-48.49
	ピストンとシリンダの隙間		0.01-0.04
	ピストンのピン穴内径		13.002-13.008
	ピストン ピンの外径		12.994-13.000
	ピストンとピストン ピンの隙間		0.002-0.014
	コンロッド小端部内径		13.016-13.034
	ピストン ピンとコンロッドの隙間		0.016-0.040

コンロッド 内径コード				
		1	2	3
		30.000- 30.006mm	30.006- 30.012mm	30.012- 30.018mm
クランクシャフト ピンの 外径コード	A	27.494-27.500mm	E (黄)	D (緑)
	B	27.488-27.494mm	D (緑)	C (茶)
	C	27.482-27.488mm	C (茶)	B (黒)

ベアリング メタルの厚さ:

A(青): 1.252-1.255mm

B(黒): 1.249-1.252mm

C(茶): 1.246-1.249mm

D(緑): 1.243-1.246mm

E(黄): 1.240-1.243mm

クランクシャフト 内径				
		A	B	C
		31.000- 31.005mm	31.006- 31.011mm	31.012- 31.018mm
メインジャーナル の 外径コード	1	27.993-28.000mm	E (桃)	D (黄)
	2	27.987-27.994mm	D (黄)	C (緑)
	3	27.982-27.988mm	C (緑)	B (茶)

ベアリング メタルの厚さ:

A(黒): 1.508-1.511mm

B(茶): 1.505-1.508mm

C(緑): 1.502-1.505mm

D(黄): 1.499-1.502mm

E(桃): 1.496-1.499mm

CBR250RR(R)追補

クラッチ、ACジェネレータ

単位：mm

項 目	基 準	標 準 値	使 用 限 度
クラッチ	クラッチ レバーの遊び	10-20	—
	クラッチ スプリング自由長	36	35
	クラッチ ディスクの厚さ	2.9-3.0	2.6
	クラッチ プレートの歪み	—	0.3
	クラッチ アウタ ガイドの内径	21.995-22.015	22.03
オイル ポンプ ドライブ スプロケットの内径		30.025-30.075	30.09
オイル ポンプ ドライブ ギヤ カラー	内 径	21.995-22.015	22.03
	外 径	29.987-30.000	29.97
	高 さ	22.300-22.400	22.20
メインシャフト外径 (クラッチ アウタ ガイド摺動部)		21.980-21.990	21.97

トランスミッション

単位：mm

項 目	基 準	標 準 値	使 用 限 度
トランスミッション	バックラッシュ	0.044-0.140	0.3
	ギヤ内径	M 5	25.000-25.021
		M 6	25.000-25.021
		C 1	23.000-23.021
		C 2	28.000-28.021
		C 3	28.000-28.021
		C 4	28.000-28.021
	ギヤ プッシュ	M 5 内径	21.985-22.006
		M 5 外径	24.959-24.980
		M 6 外径	24.959-24.980
		C 1 外径	22.959-22.980
		C 1 内径	20.020-20.041
		C 2 外径	27.959-27.980
		C 3 外径	27.959-27.980
		C 4 外径	27.959-27.980
	メインシャフト外径	M 5 部	21.963-21.977
		クラッチ アウタ ガイド部	21.980-21.990
	カウンタシャフト外径	C 1 部	19.987-20.000
	ギヤとプッシュまたはシャフトの隙間	M 5 とプッシュ	—
		M 5 プッシュとシャフト	—
		M 6 とプッシュ	—
		C 1 とプッシュ	—
		C 1 プッシュとシャフト	—
		C 2 とプッシュ	—
		C 3 とプッシュ	—
		C 4 とプッシュ	—
	シフト フォーク	爪の厚さ	5.93-6.00
		内 径	12.000-12.021
	シフト フォーク シャフト	外 径	11.960-11.971

フロント ホイール、サスペンション、ステアリング

項 目	標準値	使用限度
フロント アクスルの曲がり	—	0.2mm
フロント ホイール リムの振れ	縦 方 向	2.0mm
	横 方 向	2.0mm
フロント クッション スプリング自由長	252.1mm	247mm
フロント フォークパイプの曲がり	—	0.2mm
フロント フォーク オイル量	規 定 量	383±2.5cc
	全組時レベル	83mm
フロント フォーク空気圧	0-0.4kg/cm ²	—

リヤホイール、ブレーキ、サスペンション

項 目	標準値	使用限度
リヤ アクスルの曲がり	—	0.2mm
リヤ ホイール リムの振れ	縦方向	2.0mm
	横方向	2.0mm
リヤ クッション ダンパ圧縮力(10mm圧縮時)	15.4kg	12.3kg
リヤ クッション スプリング取付け長	135mm	—
リヤ クッション スプリング自由長	143.8mm	140.9mm

ブレーキ機構(ディスク ブレーキ)

単位:mm

項 目	標準値	使用限度
ブレーキ ディスクの振れ	フロント	0.4
	リ ヤ	0.3
フロント マスタ シリンダの内径	12.700-12.743	12.755
リヤ マスタ シリンダの内径	14.000-14.043	14.06
フロント マスタ ピストンの外径	12.657-12.684	12.65
リヤ マスタ ピストンの外径	13.957-13.984	13.95
フロント キャリパ シリンダの内径	25.400-25.450	25.46
リヤ キャリパ シリンダの内径	38.180-38.230	38.24
フロント キャリパ ピストンの外径	25.335-25.386	25.33
リヤ キャリパ ピストンの外径	38.098-38.148	38.09

CBR250RR(R)追補

バッテリー、充電装置

項 目		標 準 値
バッテリー	容 量	12V 6AH
	充電電流	0.6A (10H)
	開放電圧	13.0-13.2V (20°C)
充電開始回転数 (ヘッドライト・Loビーム時)		2,000rpm
レギュレータ/レクチファイヤ	形 式	無接点式
	制御電圧	14.0-15.0V
ACジェネレータ コイル抵抗値 (20°C)		0.1-0.5Ω
ACジェネレータ性能		270W/5,000rpm

点火装置

項 目		標 準 値	
スパーク プラグ		NGK	ND
		CR9EH-9	U27FER-9
		CR10EH-9	U31FER-9
スパーク プラグ隙間		0.8-0.9mm	
点火時期	*F*マーク	20° BTDC/1,500rpm	
イグニッション コイル	一次コイル抵抗値 (20°C)		2.0-3.5Ω
	一次コイル ビーク電圧		128V以上
	二次コイル抵抗値 (20°C)	キャップ付き	23-37kΩ
		キャップ無し	13-17kΩ
バルブ ジェネレータ	コイル抵抗値 (20°C)		340-420Ω
	ビーク電圧	白/黄と黄	0.91V以上

セルフ スタータ装置

項目	基準	標 準 値	使 用 限 度
スタータ モータ	ブラシ スプリング張力	630-850g	—
	ブラシ長	11.00-11.05mm	4.5mm

ライト、メーター、スイッチ

項 目	標 準
ヘッドライト バルブ	12V60/35W×2
フロント ウィンカ バルブ	12V23/8W×2
リヤ ウィンカ バルブ	12V15W×2
ストップ/テール ライト バルブ	12V18/5W×2
パイロット ランプ類	12V1.7W×4
速度警告灯ランプ (装備車のみ)	LED
タコ メータ、水温計照明ランプ	12V1.7W×2
スピード メータ照明ランプ	12V1.7W×2
メイン ヒューズ	30A
ヘッドライト サブ ヒューズ	15A
その他ヒューズ	10A×3

バルブ クリアランス

点検

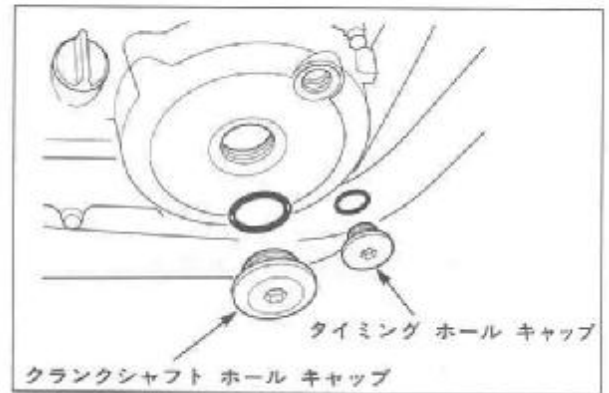
* バルブ クリアランスの点検は、エンジン冷間時（35℃以下）に行う。

シリンダ ヘッド カバーを取外す。（⇒7-3）

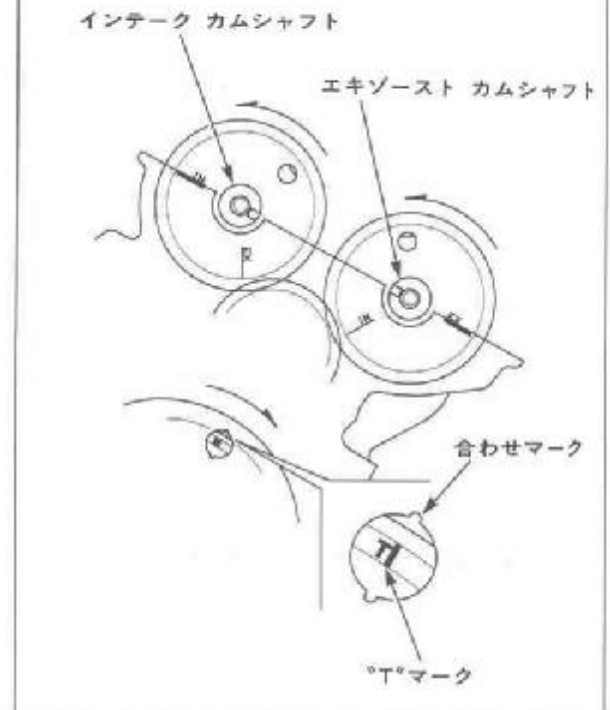
クランクシャフト ホール キャップ、タイミング ホール キャップを取外す。

クランクシャフトを時計方向に回し、フライホイールの“T”マークをR、クランクケース カバーの合わせマークに合わせる。カム ギヤの“IN”、“EX”マークが互いに外側を向いていること（#1シリンダ圧縮上死点）を確認する。

“IN”、“EX”マークが互いに内側を向いている場合は、クランクシャフトを時計方向に1回転させる。

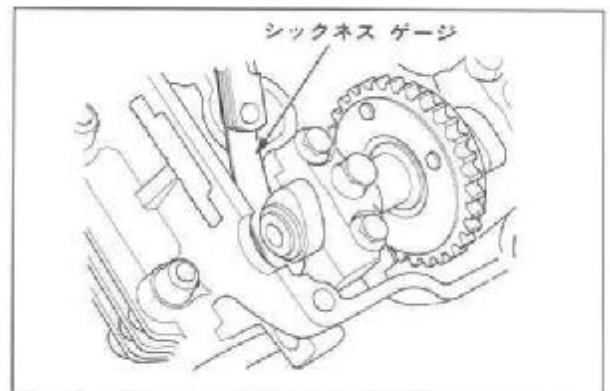


No. 1, No. 3 インテーク
バルブ クリアランス測定位置：



カムシャフトとバルブ リフタの間にシックネス ゲージを入れ、No. 1, No. 3 シリンダ“IN”側のバルブ クリアランスを点検する。

バルブ クリアランス：IN：0.16±0.03mm



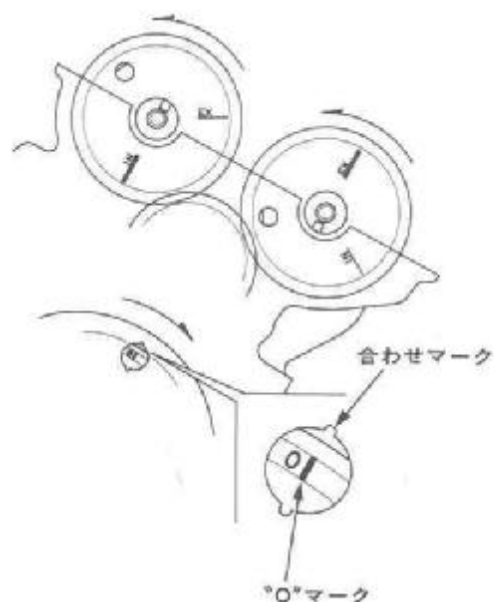
CBR250RR(R)追補

クランクシャフトを時計方向に1/2回転 (180°) 回し、フライホイールの“O”マークをR. クランクケース カバーの合わせマークに合わせる。

No. 2, No. 4 シリンダ EX 側のバルブ クリアランスを点検する。

バルブ クリアランス: EX: 0.23 ± 0.03 mm

No. 2, No. 4 エキゾースト
バルブ クリアランス測定位置:

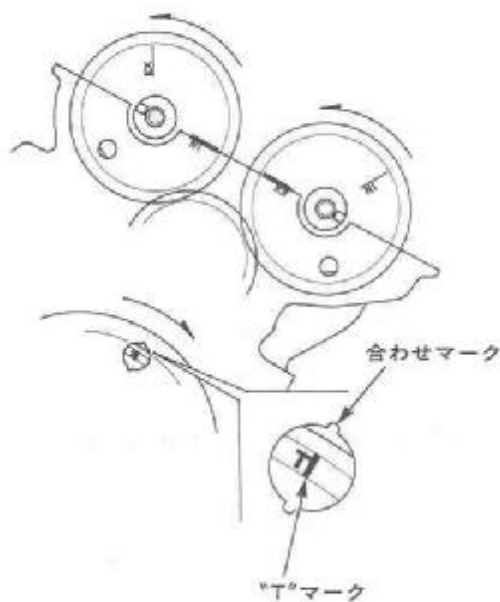


クランクシャフトを時計方向に回し、フライホイールの“T”マークをR. クランクケース カバーの合わせマークに合わせる。

No. 2, No. 4 シリンダ IN 側のバルブ クリアランスを点検する。

バルブ クリアランス: IN: 0.16 ± 0.03 mm

No. 2, No. 4 インテーク
バルブ クリアランス測定位置:

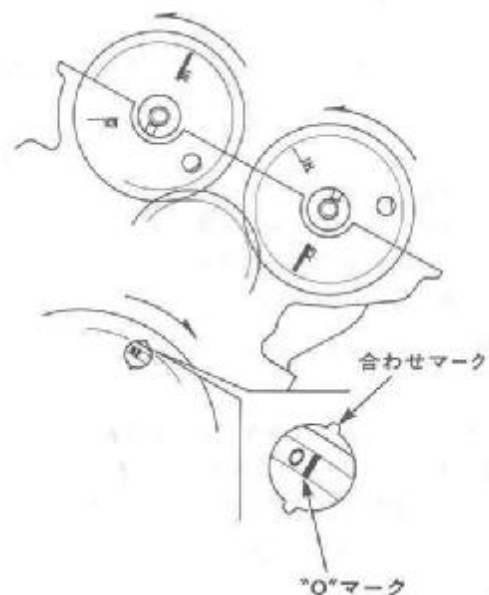


クランクシャフトを時計方向に1/2回転(180°)回し、マライホイールの“O”マークをR.クランクケース カバーの合わせマークに合わせる。

No.1, No.3 シリンダ“EX”側のバルブ クリアランスを点検する。

バルブ クリアランス: EX: $0.23 \pm 0.03 \text{ mm}$

No. 1, No. 3 エキゾースト
バルブ クリアランス測定位置:



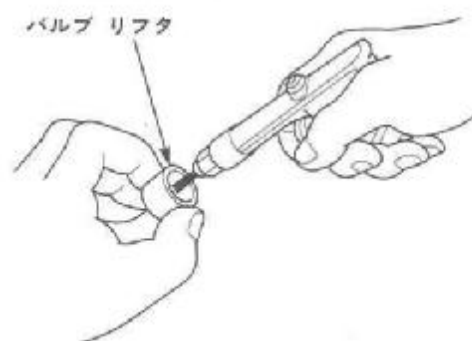
調整

カムシャフトを取外す。(⇒ 7-3)

バルブ リフタ, シムを取外す。

*

- リフタが取外しにくい場合は、バルブたこまたはバルブ ラッパを使用して取外す。
- バルブ リフタにシムが取付いた状態で外れる場合があるので、シムの脱落に注意する。
- シムが取り外しにくい場合は、ピンセットまたは磁石を使用して取外す。
- バルブ リフタ, シムは必ず元の位置に取付けること。
- 取外したリフタとシムは取付け位置別に区別して保管する。



バルブ リフタとシム取付け部を圧縮空気を吹いて清掃する。

CBR250RR(R)追補

取付けられていたシムに付着したオイルを拭き取り、マイクロメータでシムの厚さを測定し、記録する。

新しいシムの求め方

- * シムは1,200mmから2,800mmまで0.025mm間隔で65個設定されている。

下記の計算式、手順に従って新しいシムを選択する。

- A：求めるシムの厚さ
- B：測定したバルブ クリアランス
- C：規定のバルブ クリアランス
- D：取外したシムの厚さ

計算式： $A = B - C + D$

例：

測定したバルブ クリアランス：0.16mm
取付けられていたシムの厚さ：1.725mm
正規のバルブ クリアランス：0.21mm

$$A = (0.16 - 0.21) + 1.725$$

$$A = 1.675$$

- * 新しいシム、取外したシムの厚さは、マイクロメータを使用して正確に測定し、確認する。
- * 計算の結果、必要なシムの厚さが2,800mm以上の場合は、バルブ シートのカーボン堆積物を除去し、バルブ シートを修正する。

選択したシムをバルブ スプリング リテーナに取付ける。
バルブ リフタの揺動面に二硫化モリブデン溶液を塗布し、取付ける。

カムシャフトを取付ける。(→7-19)

カムシャフトを数回回してシムをなじませた後、バルブ クリアランスを再度点検する。

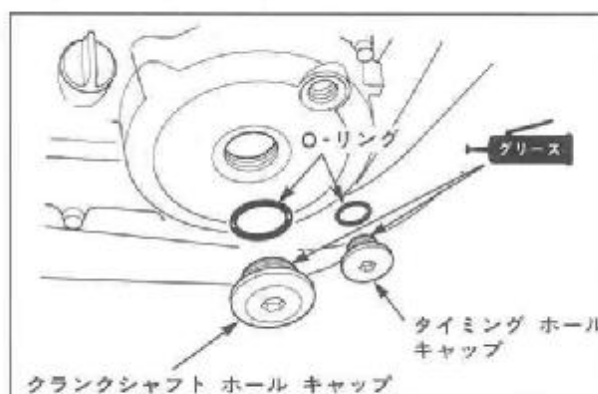
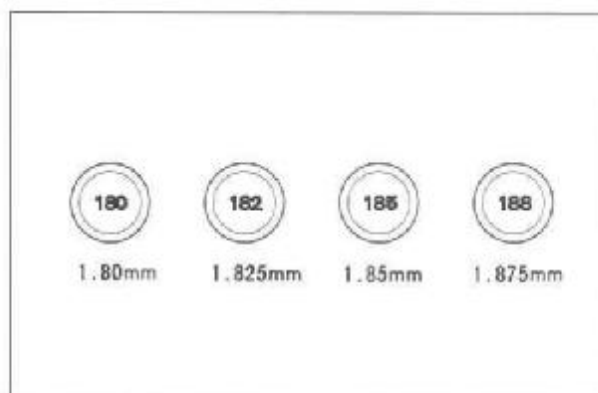
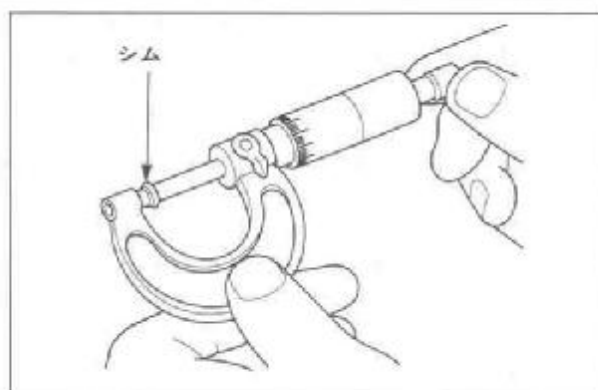
取外した部品を逆手順で取付ける。

クランクシャフト ホール キャップ、タイミング ホール キャップを取付ける。

- * O-リングの状態を点検し、必要があれば交換する。
- * キャップねじ部にグリスを塗布する。

トルク：

クランクシャフト ホール キャップ：0.8-1.2kg-m
タイミング ホール キャップ：0.8-1.2kg-m



ドライブ チェン

交換



- ・ドライブ チェンはマスタ リンク ジョイント ピンがしめタイプを使用しているのでチェンの交換は専用工具、交換チェンを必ず用いること。
- ・クリップ タイプ チェンは絶対に使用しないこと。

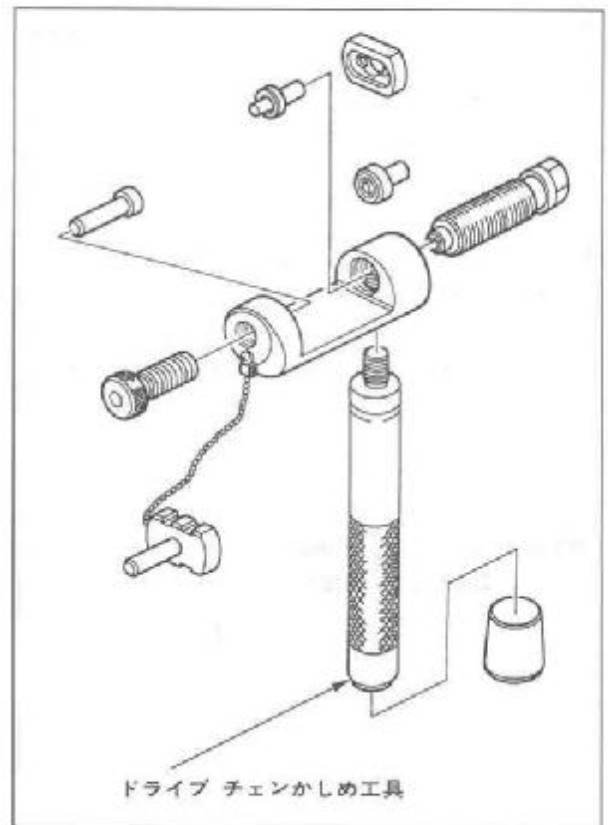
ドライブ チェンをゆるめる。
工具を組み立てる。



ドライブ チェンかしめ工具
07HMH-MR10103



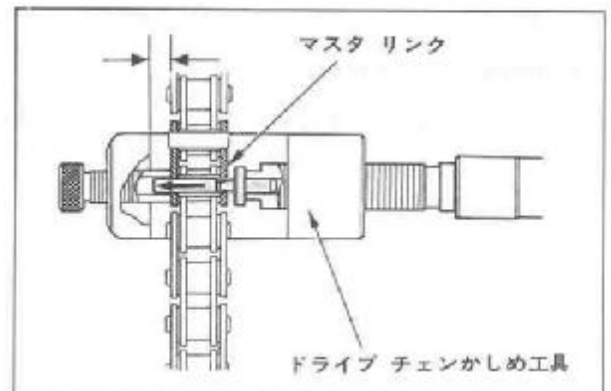
かしめ工具の使用に際しては、取扱説明書をよく読んでから作業を行うこと。



ドライブ チェンかしめ部に工具をセットし、かしめ部を切断する。



ドライブ チェンかしめ工具
07HMH-MR10103

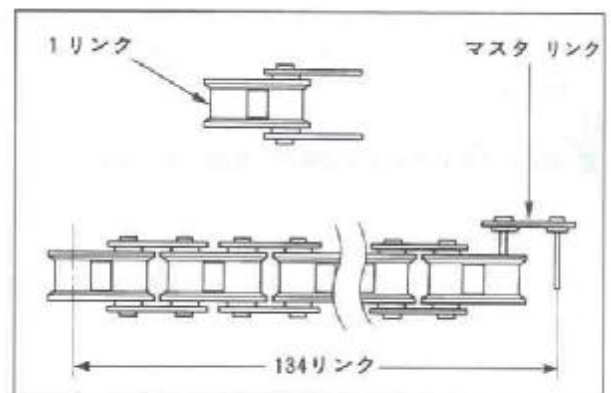


新品のドライブ チェンのリンク数をドライブ チェンかしめ工具を使用して調整する。



リンク数にマスタ リンクを含めること。

標準リンク数 : 134リンク
交換用ドライブ チェン: DID 428VS1
RK 428SHOZ1



CBR250RR(R)追補

- * マスタ リンク、O-リング、リンク プレートは再使用しないこと。

新品のマスタ リンクにO-リングを取付け、噛み込みのないようにチェーンの内側からマスタ リンクを取付ける。

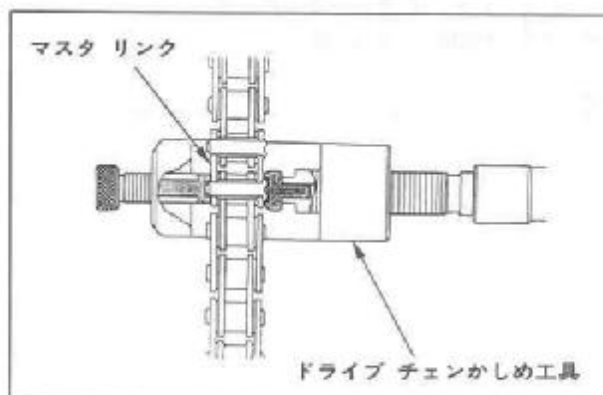
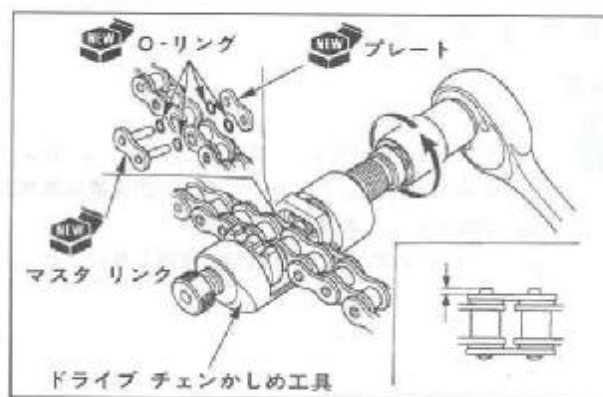
- * マスタ リンク プレートの刻印を外側に向け、取付ける。
- * O-リングの噛み込みに注意する。

さらに、O-リング、リンク プレートを専用工具を使用して取付ける。

リンク プレートからのマスタ リンク ジョイント ピンの突起を点検する。

標準値： RK：1.0～1.2mm
DID：0.9～1.25mm

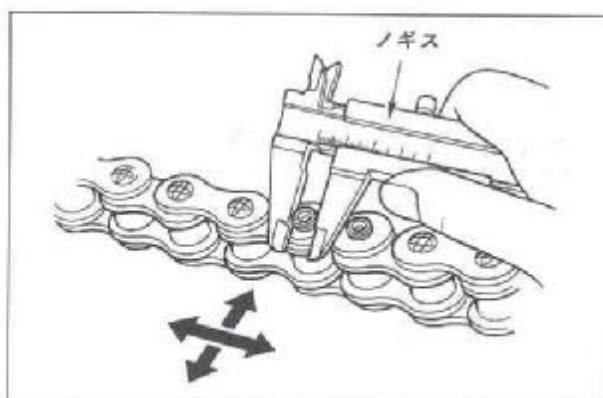
マスタ リンクのジョイント ピン先端をかしめる。



かしめ後、ノギスを使用してかしめ範囲を測定する。

かしめ範囲：4.75～4.95mm

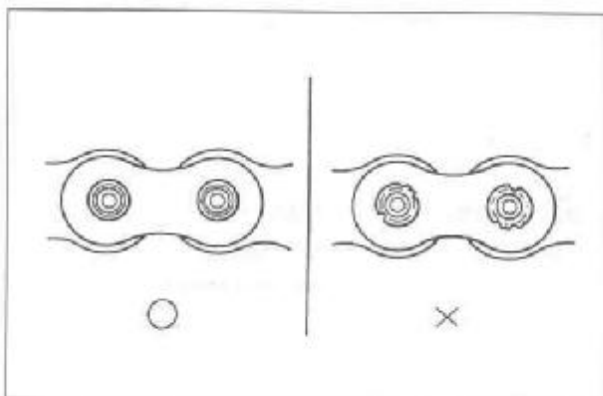
測定結果が不良の場合は、新品のマスタ リンク、リンク プレート、O-リングを使用して、再度かしめ直す。



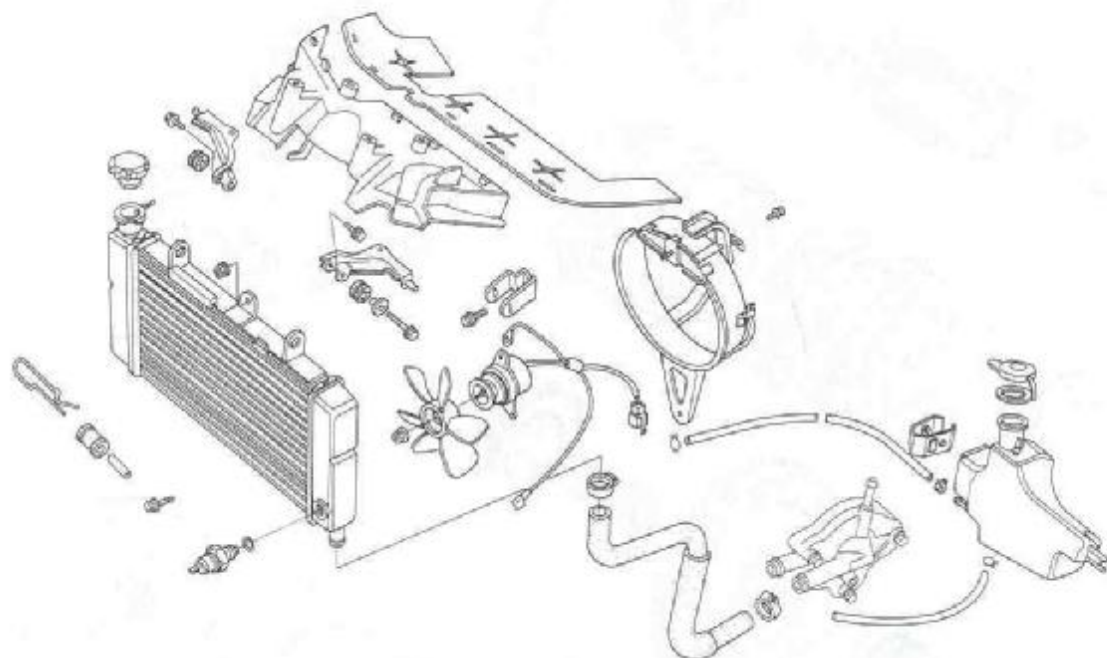
かしめ部にクラックが発生していないか点検する。

クラックがある場合は、新品のマスタ リンク、リンク プレート、O-リングを使用して再度かしめ直す。

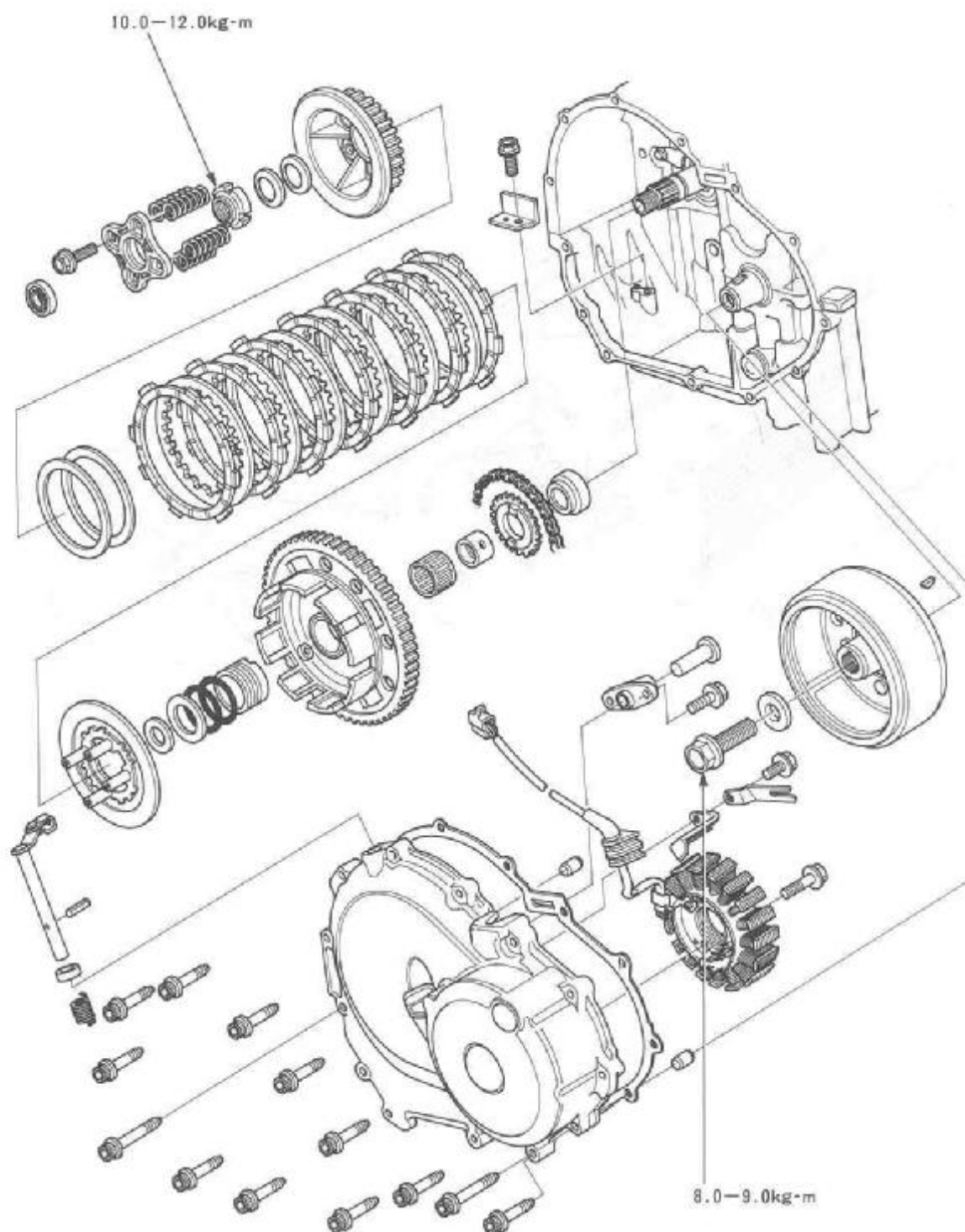
- * クリップタイプチェーンは絶対に使用しないこと。



ラジエータの分解図



クラッチの分解図



ホンダ CBR250FOUR
CBR250R, RR
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

(492頁)



60KT700

© Q3009712G~R
本田技研工業株式会社