YAMAHA

2024

取扱説明書

WEB版 オーナーズサービスマニュアル
点検や整備に関する詳しい情報はウェブサイトをご覧ください。
https://www.yamaha-motor.co.jp/mc/competition/HBRX2819UJ1J

YZ125X

⚠ ご使用前には必ず取扱説明書をよく読んでください。

YZ125X

BRX-28199-J1

⚠ ご使用前には必ず取扱説明書をよく読んでください。車をゆずるときには、次の持ち主のために本書もお渡しください。

JAM20080

YZ125X 取扱説明書

2023 年 5 月発行

不許複製

編集発行　**ヤマハ発動機株式会社**

JAM20081

はじめに

ヤマハモトクロッサーをご購入戴きありがとうございます。
このマニュアルは、高性能を誇るヤマハモトクロッサーが、十分にその性能を発揮できるように、また安全にご使用いただけるように、取り扱いについて、必要な事柄を記載したものです。必ず、ご一読の上、ご使用くださいますようお願い申し上げます。
なお、仕様変更などにより、図や内容がお求めいただいた製品と一致しない場合があります。ご了承ください。

ご使用について
ヤマハモトクロッサーは、MFJ モトクロスライセンス取得者を対象にして作られたマシンです。
ライセンスを持っていない人がモトクロッサーを使用すると、トラブルを生じる恐れがありますので使用しないでください。
また、ヤマハモトクロッサーは競技専用車両です。従いまして、国土交通省の認定は受けておりませんので、一般公道では走行できません。
必ずモトクロスコースなどの専用コースでご使用ください。

保証について
ヤマハモトクロッサーは、競技専用車両として作成されたスペシャルマシンです。お買い上げ後の保証については、対象となりませんのでご了承ください。
また、定期点検制度、アフターサービスの対象外となりますので、各自が日頃の点検整備を行って、常に最良の調子を保つように心掛けてください。

整備上の一般知識および技能のない人は、このマニュアルだけで点検、調整、分解、組立等を行わないでください。知識不足、技能不足のため、整備上のトラブルおよび機械破損等の原因となる場合があります。特にエンジン、車体の分解、調整、組立に於いては、ご購入販売店もしくはヤマハオフロードコンペティションモデル正規取扱店で行うようにしてください。

JAM30001

本書の重要な情報

本書では、重要な事項を下記のシンボルマークで表示しています。

⚠	安全にかかわる注意情報を示してあります。
⚠警 告	取り扱いを誤った場合、死亡、重傷・傷害に至る可能性が想定される場合を示してあります。
注 意	取り扱いを誤った場合、物的損害の発生が想定される場合を示してあります。
要　点	正しい操作のしかたや点検整備上のポイントを示してあります。

JAM10003

目次

総説編 1

サービスデータ編 2

点検・調整編 3

車体編 4

エンジン編 5

電装編 6

トラブルシューティング編 7

セッティング 8

総説編

安全運転のために 1-1
安全のために必ず次の事項を守ってください。..... 1-1

二輪車を廃棄する場合は？ 1-4
廃棄を希望する場合は？ 1-4
廃棄二輪車取扱店とは？ 1-4
リサイクル費用とは？ 1-4
二輪車リサイクルマークの取り扱い 1-4
廃棄二輪車に関するお問い合わせについて 1-4

重要項目ラベルの貼付位置 1-5

各部の名称 1-6

車両情報 1-7
車台番号打刻位置 1-7
原動機番号打刻位置 1-7

付属部品の説明 1-8
ニップルレンチ 1-8
ワンウェイバルブ 1-8
カラー (YPVS 用ツール) 1-8

整備上の注意事項 1-9
取り外し、組み立て時の注意事項 1-9
交換部品 1-9

各部の取り扱いと操作 1-10
エンジンストップスイッチ 1-10
シフトペダル 1-10
キックスターターレバー 1-10
フロントブレーキレバー 1-10
リヤブレーキペダル 1-10
フューエルコック 1-10
スターターノブ（チョーク） 1-11
サイドスタンド 1-11

エンジン始動とならし走行 1-12
ガソリンと混合用オイルについて 1-12
エンジンが冷えている時の始動方法 1-12
エンジンが暖まっている時の始動方法 1-12
ならし走行 1-12

ならし走行後の点検整備 1-14
主な点検整備の内容 1-14
エアーフィルターの整備 1-14

トルクチェックポイント 1-15

お車の手入れ 1-17
洗車 1-17
保管のしかた 1-18

JAM20168
安全運転のために
ヤマハモトクロッサーを操作するにあたって、安全で正しい使用ができるように、このマニュアルの記載事項をよくお読みいただき、適切に整備され、安全に使用されるよう努めてください。

JAM30401
安全のために必ず次の事項を守ってください。

使用者の責任
車両の使用者として、安全で適切な操作を行う責任があります。
バイクは二輪の乗り物です。安全に利用、運転するためには、適切な運転技術と運転知識を備えている必要があります。この車を運転するには、次の条件を満たしていなければなりません。
運転者は：
1. 車の操作に関するあらゆる局面について、あらゆる情報から学ぶこと。



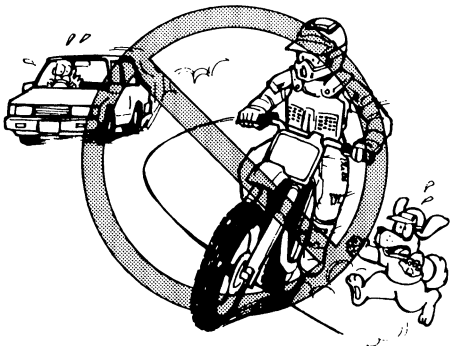
2. このマニュアルの警告や点検整備の要件を遵守すること。
3. 安全で正しいライディングテクニックのトレーニングを受けること。



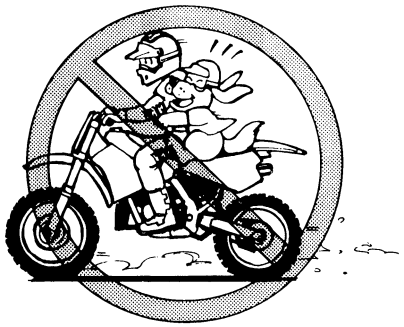
4. マニュアルに示される時期、あるいは車の状態に応じて必要なときに、充分な整備技術のある整備士の整備を受けること。

安全運転
走行前には必ず点検を行い、車両が安全に運転できる状態にあるかを確認してください。点検整備を怠ると、事故や車両の損傷につながる可能性が高くなります。走行前点検については、3-6 ページ “走行前の点検整備” を参照してください。

1. この車両はオフロード専用です。一般の道路、高速道路を走行すると道路交通法および道路運送車両法の違反となります。また、私道、神社の境内、公園、農道、堤防上など、いわゆる道路としての形態を整えていないところでも人や車が自由に出入りできるところは、一般の道路とみなされます。

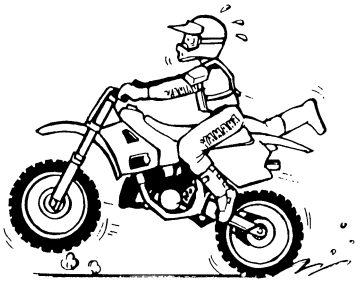


2. この車両は一人乗り専用です。運転者以外の人を乗せることはできません。



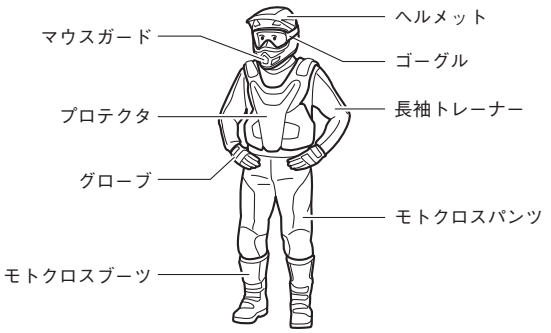
3. バイク事故の主な原因は、他の車両の運転者が走行中のバイクを見落としたり、発見が遅れることによります。多くの事故が、他の車両の運転者がバイクに気づかなかったことで起きています。こうした見落とし事故を減らすため、周りから認知されやすい目立つ服装を心がけてください。
   具体的には：
   - 明るい色の服を着用してください。
   - 他の運転者から見える位置を走行してください。運転者の死角を走行しないでください。
4. 経験不足のライダーが多くの事故に巻き込まれています。
   - ライダーはバイクに乗る技量が充分な人でなければなりません。またバイクに乗る技量が充分な人のみに貸すようにしてください。
   - ご自身の技量と限界を熟知してください。自分の限界を超えないことが事故防止には大切です。
   - バイク自体とすべての運転操作に慣れるまで、運転操作の練習をすることをおすすめします。
5. 多くの事故はライダーのミスによって起きます。典型的な例は、スピードの出し過ぎやバ

ンク角不足によってコーナーを曲がりきれなくなることです。速すぎる速度で走行しないでください。
6. 慣れない場所では注意して運転してください。隠れた障害物に出くわし、事故につながるおそれがあります。
7. ライダーの姿勢は、正しい運転操作の上で重要です。両手でハンドルを握って、両足をフットレストに置き、車両をコントロールしてください。
8. 酒気を帯びているとき、また薬を飲んだときは運転しないでください。
9. エンジンを始動する前に、必ずギヤをニュートラルにしてください。

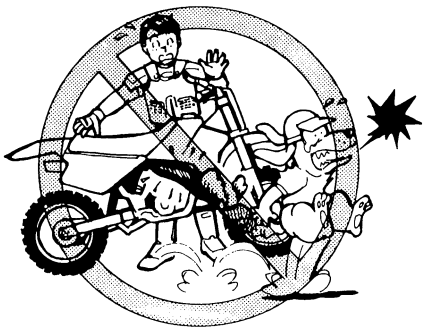


身体を保護する服装

バイクの事故による死亡原因のトップは頭部への傷害です。頭部への傷害を防いだり軽減させるために、必ずヘルメットを着用してください。



1. ヘルメットは PSC または SG、JIS マークのある二輪車用を必ず着用してください。
2. ヘルメットのシールドまたはゴーグルを着用してください。目を保護しないと、風圧の影響で視力が落ち、危険物の発見が遅れるおそれがあります。
3. すり傷、切り傷を防ぐため、ジャケット、ブーツ、ズボン、グローブなどを着用してください。
4. だぶついた服は着用しないでください。レバー、フットレスト、ホイールなどにからまり、傷害や事故につながるおそれがあります。
5. 防護服を必ず着用し、つま先、かかと、脚部を露出させないでください。運転中や運転直後は、エンジンや排気装置が非常に高温になるため、ヤケドするおそれがあります。

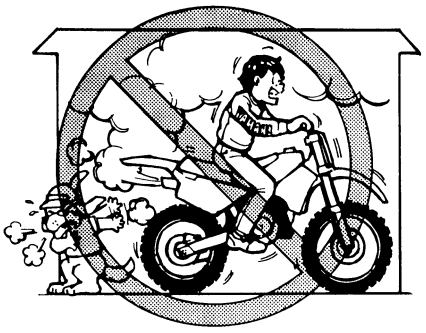


一酸化炭素中毒の予防

すべての排気ガスは、有毒な一酸化炭素を含んでいます。一酸化炭素を吸い込むと、頭痛、めまい、眠気、吐き気、意識障害を起こし、最悪の場合、死亡するおそれがあります。

一酸化炭素は無味無臭で無色のガスです。このため、排気ガスが見えない状態や臭いがしない状態でも無意識のうちに一酸化炭素を吸ってしまうおそれがあります。一酸化炭素をいったん吸い込むと、すぐに致死量に達して短時間のうちに意識不明となり死亡するおそれがあります。また、密閉された場所や換気が不充分な場所では、数時間や数日にわたって致死量レベルの一酸化炭素が残ってしまうおそれがあります。万一、中毒症状が現れた場合は、すぐに換気のよいところに移動し、医師の手当てを受けてください。

1. 屋内でエンジンをかけないでください。換気扇を回したり窓やドアを開けて換気しても、短時間のうちに一酸化炭素が充満するおそれがあり危険です。



2. 倉庫や車庫などの、換気が不充分な場所や閉鎖的な場所でエンジンをかけないでください。
3. 屋外であっても、排気ガスが窓やドアなどの開口部から建物の中に吸い込まれる可能性がある場所では、エンジンをかけないでください。

ヤマハ純正アクセサリー

アクセサリーを装備する場合は、慎重に製品を選んでください。ヤマハ純正アクセサリーは、ヤマハによって設計、テスト、および車両への使用が

認められたアクセサリーです。
ヤマハと無関係な多くのメーカーで、ヤマハ車用のパーツやアクセサリーが製造されていたり、その他の改造品が提供されています。ヤマハは、アフターマーケットで販売されているこうした製品をテストすることができません。したがって、ヤマハ製以外のアクセサリーの使用やヤマハで特に推奨していない改造については、ヤマハの販売店で販売されていたり取り付けが行われた場合でも、保証および推奨できません。

アフターマーケット製品、アクセサリー、改造
デザインや品質面でヤマハ純正アクセサリーと類似しているアフターマーケット製品でも、一部のアフターマーケット製品や改造は、安全上、問題となる場合があります。アフターマーケット製品の取り付けや、車両の設計特性や操作性を変えてしまうようなその他の改造を行うと、運転者や周囲の人が重傷や死亡に至る危険性を高める場合があります。車両の加工や改造に関連したけがや損害については、使用者の自己責任となります。
アクセサリーを取り付ける場合は、次のことに注意してください。

1. 車の性能を損なうアクセサリーを取り付けないでください。アクセサリーを装備する場合は、アクセサリーの取り付けによって、地上高やコーナリングクリアランスが減らないか、サスペンションの動き、ステアリングの取り回し、制御操作が妨げられないかを、事前に念入りに点検してください。
   - ハンドルやフロントフォークにアクセサリーを取り付けると、重量配分の変化によって安全性が損なわれる場合があります。ハンドルやフロントフォークにアクセサリーを取り付ける場合は、できるだけ軽量のものを最小限取り付けるようにしてください。
   - 大型でかさばるアクセサリーは、車の安定性に大きな影響を与える場合があります。風を受けて車が浮き上がりそうになったり、横風にバランスを崩される可能性があります。
   - アクセサリーによっては、運転者が通常の乗車位置に座れなくなる場合があります。乗車位置が不適切だと体の動きが制限され、車両制御に影響を与えるおそれがあるため、こうしたアクセサリーの装備はおすすめしません。
2. 電装アクセサリーの取り付けには注意が必要です。電装アクセサリーが電気系統の容量を超えると、電気系統が故障し、照明装置などの機能低下やエンジン出力低下の原因となり危険です。

アフターマーケット製のタイヤとリム
車両に装着されているタイヤとリムは、車両の性能に合わせて、最適な操縦性、制動性、乗り心地が得られるように設計されています。指定外のタイヤ、リム、サイズを組み合わせての装着は、不都合が生じる場合があります。タイヤの仕様と交換について、3-25 ページ “ タイヤの点検 ” を参照してください。

運搬
車を運搬する際は、下記の内容を必ず守ってください。

1. 車から、運搬中落下の可能性がある部品を取り外してください。
2. フューエルコック装備車の場合、フューエルコックが “OFF” になっているか、また燃料漏れしていないかを確認してください。
3. トレーラーの上またはトラックの荷台で、車のフロントホイールをまっすぐにし、フロントホイールをレールなどでしっかりと固定してください。
4. マニュアルミッション車の場合、ギヤを入れてください。
5. しっかりとした部分、例えばフレームまたはフロントフォークのアンダーブラケットなどを、固定用ベルトまたは適当なひもを使用して固定してください。（ラバーマウントのハンドルまたは方向指示灯などの壊れやすい部分を固定しないでください。）なお、運搬中に塗装面をこすらないように、慎重にひもを掛ける場所を選んでください。
6. 運搬中に車がおおきくバウンドしないように、固定用ベルトなどでリヤサスペンションをある程度まで圧縮させてください。

JAM20169
二輪車を廃棄する場合は？

JAM30402
廃棄を希望する場合は？
廃棄を希望される二輪車がある場合は、お近くの「廃棄二輪車取扱店」にご相談ください。

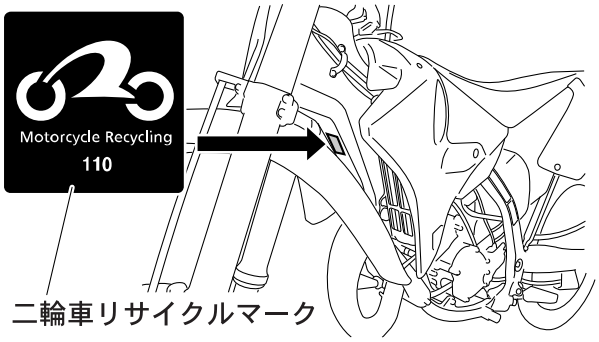
JAM30403
廃棄二輪車取扱店とは？
一般社団法人　全国軽自動車協会連合会の登録販売店で、広域廃棄物処理指定業指定店として登録されているお店が「廃棄二輪車取扱店」です。廃棄二輪車を適正処理するための窓口として、店頭に「廃棄二輪車取扱店の証」が表示されています。



廃棄二輪車取扱店の証

JAM30404
リサイクル費用とは？
廃棄二輪車を適正に処理し、再資源化する費用です。二輪車リサイクルマークが車体に貼付されている二輪車は、リサイクル費用をメーカー希望小売価格に含んでいますので、リサイクル料金はいただきません。ただし、リサイクル費用には運搬および収集料金は含まれていませんので、廃棄二輪車取扱店または指定引取場所までの運搬・収集料金は、お客様の負担になります。運搬・収集料金につきましては、廃棄二輪車取扱店にご相談ください。

JAM30405
二輪車リサイクルマークの取り扱い
この車には、下図の位置に二輪車リサイクルマークが貼付されています。
廃棄時に二輪車リサイクルマークの有無を確認しますので、絶対に剥がさないでください。二輪車リサイクルマークは、剥がれや破損による再発行、部品販売の取り扱いはございません。剥がれや破損でリサイクルマーク付き対象車かどうかが不明の場合は、下記へお問い合わせください。



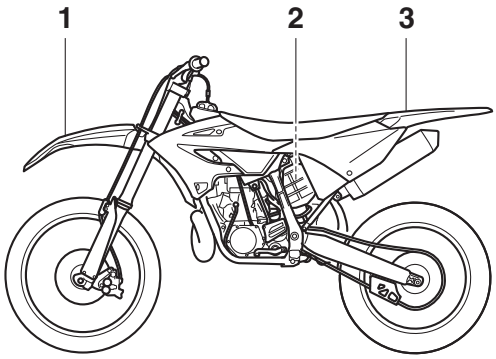
二輪車リサイクルマーク

JAM30406
廃棄二輪車に関するお問い合わせについて
廃棄二輪車に関するお問い合わせは、最寄りの「廃棄二輪車取扱店」、または下記のホームページへお願いします。
ヤマハ発動機（株）　二輪車リサイクルシステム
https://www.yamaha-motor.co.jp/mc/recycle/
公益財団法人　自動車リサイクル促進センター　ホームページ
https://www.jarc.or.jp/motorcycle/

JAM20085

重要項目ラベルの貼付位置

車両を運転する前に以下に示す重要ラベルをお読みください。



1

無鉛プレミアムガソリンとオイルの
混合燃料のみ使ってください。

3XJ-2415E-C2

2

⚠ 警　告

高圧窒素ガス入りです。
取扱いを誤ると爆発する恐れがあります。
●取扱説明書をよく読んでください。
●火中への投入、穴あけ、分解はしないでください。

4AA-22259-50

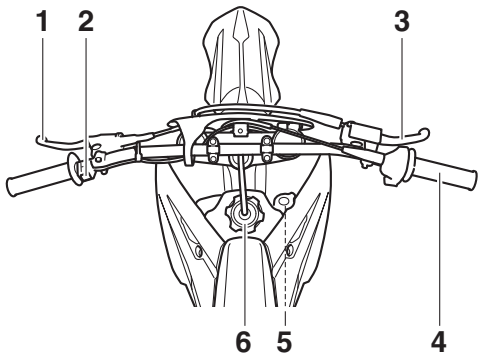
3

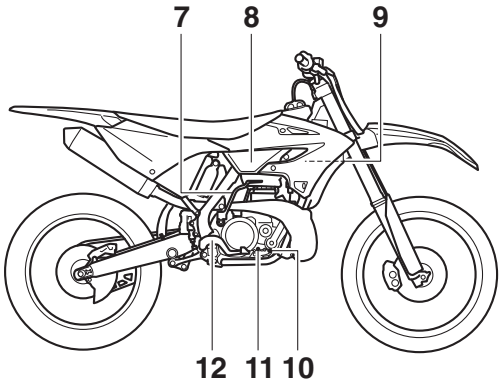
⚠ 警　告

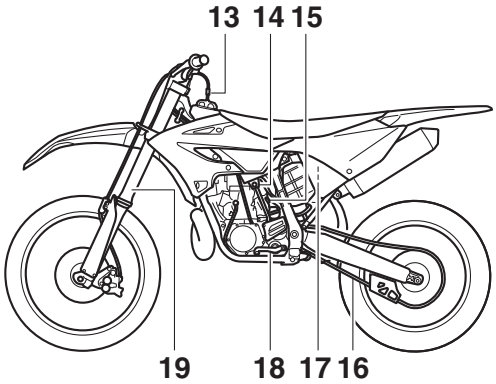
- ご使用の前には必ず取扱説明書とラベルをよく読んでください。
- この車は１人乗りです。
  運転者以外に人を同乗させると安定を失い危険です。
- この車は一般公道では走れません。
  一般公道を走行するために必要な保安部品を装備していません。
- 正しい服装で運転してください。
  ヘルメット、ゴーグル等の保護具を着用してください。

5PA-2118K-21

JAM20086
各部の名称







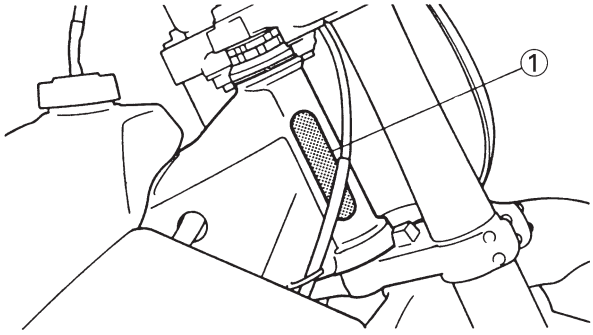
1. クラッチレバー
2. エンジンストップスイッチ
3. フロントブレーキレバー
4. スロットルグリップ
5. ラジエターキャップ
6. フューエルタンクキャップ
7. キックスターターレバー
8. フューエルタンク
9. ラジエター
10. 冷却水ドレンボルト
11. ミッションオイルチェックボルト
12. リヤブレーキペダル
13. ワンウェイバルブ
14. フューエルコック
15. スターターノブ
16. ドライブチェーン
17. エアーフィルター
18. シフトペダル
19. フロントフォーク

要　点

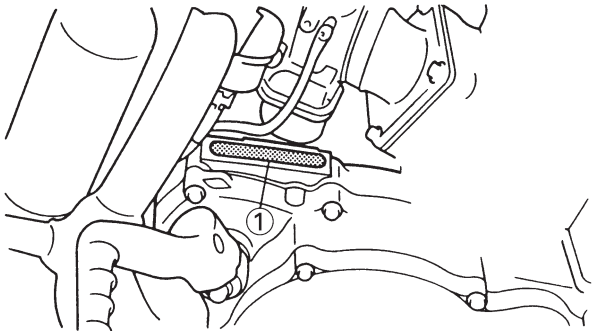
車両のデザインや仕様は予告なく変更することがありますので、ご了承ください。従って、本マニュアルの記載内容が、ご購入いただいたモデルの内容と異なる場合があります。

JAM20087
車両情報
ご自分の車両の識別番号を知っておくのには、2つの重要な理由があります。
1. 部品を注文する際に、識別番号をヤマハ販売店にご連絡いただくことで、ご自分のモデルの確認ができます。
2. 車両が盗難にあった場合、車両の捜査や確認に必要となります。

JAM30002
車台番号打刻位置
車台番号“1”はフレームの右側に刻印されています。

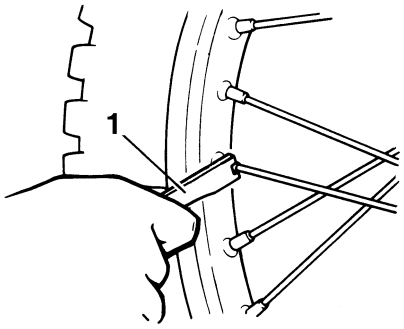


JAM30003
原動機番号打刻位置
原動機番号“1”はエンジンの右側に刻印されています。



JAM20088
付属部品の説明

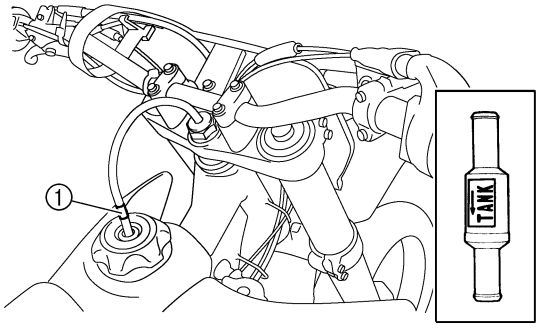
JAM30005
ニップルレンチ
ニップルレンチ “1” は、スポーク締め付けの時に使用するものです。



JAM30534
ワンウェイバルブ
フューエルタンクブリーザーホースのワンウェイバルブ “1” は、矢印をフューエルタンク側にして必ず下向きになるように組み付けてください。
JCA27110

注 意

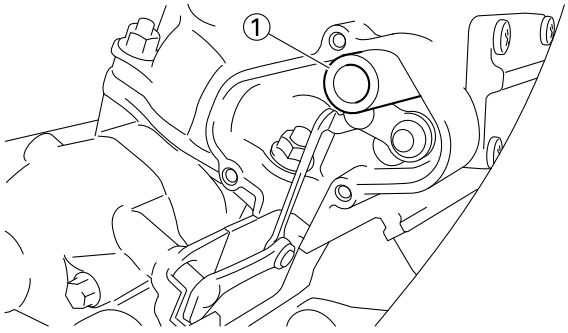
ワンウェイバルブをまちがえて逆に取付けたり、かたむいた状態にすると、ブリーザーとしての機能をはたしません。バルブは正しく取付けること。



JAM30615
カラー (YPVS 用ツール)
カラー “1” はエンジンのプッシュロッド分解、組み立ての時に使用するものです。
JCA27100

注 意

プッシュロッド分解、組立時には必ずカラーを使用すること。カラーを使用しないと、YPVS 構成部品を損傷する。



JAM20089
整備上の注意事項

JAM30009
取り外し、組み立て時の注意事項
1. 作業の前に、車両やエンジンの泥、ほこりなどをよく落とし、作業中内部に混入しないようにすること。
1-17 ページ “洗車” 参照。



2. 分解を行う場合、必要な部品については分解中に点検、測定をしてその記録を残し組み付け時の参考とする。また各部品は混同、紛失しないように、ギヤ、シリンダー、ピストンその他の部品を各セクション毎に整理すること。



3. 分解時、各部品をきれいに清掃し、各セクション毎にトレーなどに分けて保管すること。
4. 火気厳禁。整備場には火気を近づけないこと。
5. 整備中、怪我をしないよう、またエンジン、エキゾーストパイプ、サイレンサーなどで火傷することのないように、十分注意して作業すること。
6. 冷却水を車体に付着したまま放置すると塗装、メッキが損傷するので早目に水洗いすること。

JWA18970
⚠警 告

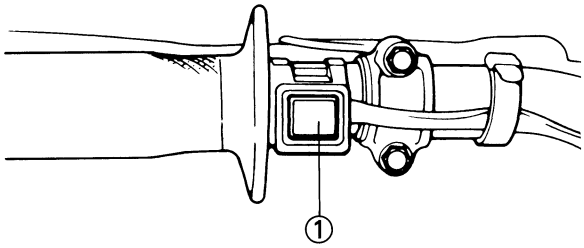
冷却水には毒性があるため取り扱いには十分注意すること。
- **目に入った場合：水で十分に洗い流してから医師の治療を受けること。**
- **皮膚や衣類についた場合：すみやかに水洗いしたのち石鹸水で洗うこと。**
- **飲んだ場合：すぐに、おう吐させ医師の治療を受けること。**

JAM30010
交換部品
定期交換部品を含め、車両の修理に使用する部品や油脂類は必ず新品のヤマハ純正部品、および推奨品を使用すること。
なお、中古部品の場合には、外観上は同じように見えても純正部品でない場合や、以前の使用によって品質が変化している恐れがあるので使用しないこと。

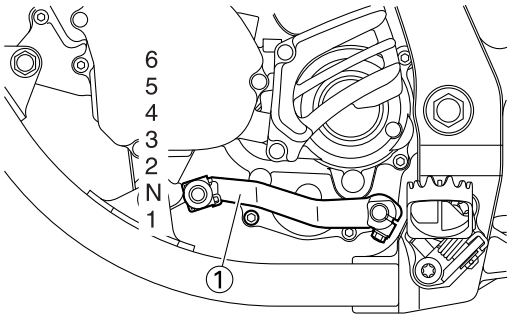


JAM20181
各部の取り扱いと操作

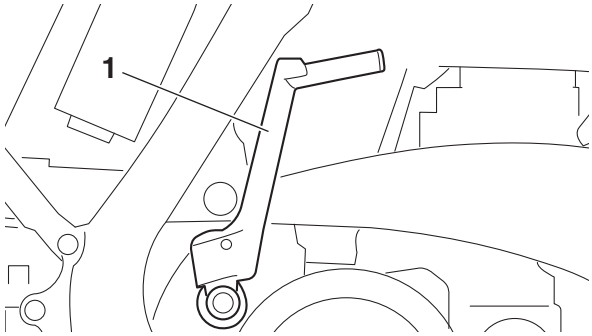
JAM30182
エンジンストップスイッチ
エンジンストップスイッチ “1” は、左ハンドルバーにあります。エンジンが停止するまで、エンジンストップスイッチを押し続けます。



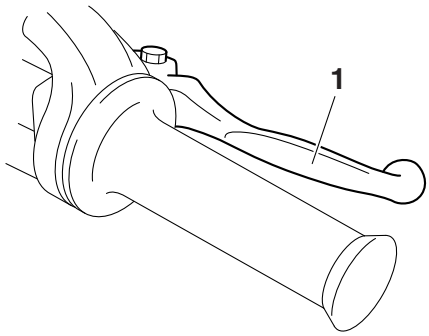
JAM30185
シフトペダル
シフトペダル “1” 操作は 1 ダウン 5 アップ(踏み込み蹴り上げ）方式です。
N（ニュートラル）から 1 速へはダウン（踏み込み）2 速 -6 速へはアップ（蹴り上げ）です。



JAM30186
キックスターターレバー
キックスターターレバー“1” を回してエンジンから離します。ギヤが噛み合うまで足でスターターを軽く押し下げ、その後、スムーズに力強くキックし、エンジンを始動させます。このモデルは、プライマリーキックスターターレバーを使用しており、クラッチが切り離されている場合、どのギヤでもエンジンを始動できます。ただし、通常の練習走行では、始動する前にニュートラルの位置にします。



JAM30188
フロントブレーキレバー
フロントブレーキレバー “1” は、右ハンドルバーにあります。フロントブレーキレバーをハンドルバーの方に引いて、フロントブレーキをかけます。



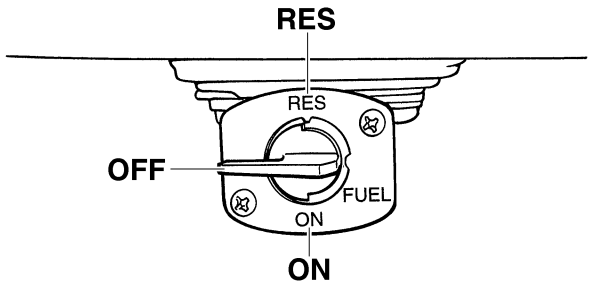
JAM30189
リヤブレーキペダル
リヤブレーキペダル “1” は、車体の右側にあります。ブレーキペダルを踏み込んで、リヤブレーキをかけます。



JAM30619
フューエルコック
OFF:
燃料は流れません。乗車以外フューエルコックレバーはこの位置です。
ON:
始動および通常走行時のフューエルコックレバーの位置です。
RES:
予備燃料のフューエルコックレバーの位置です。“ON” で走行中燃料がなくなったらレバーをこの位置にします。

要　点

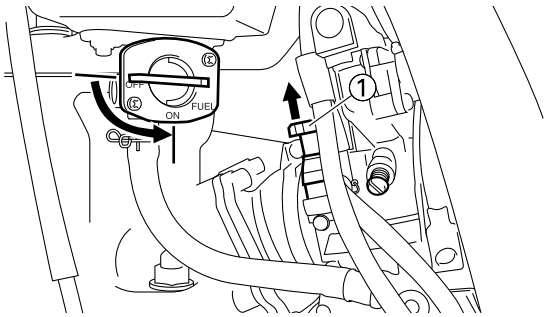
エンジン停止時に、フューエルコックを “ON” または “RES” にしておくと、キャブレターがオーバーフローした時など、クランクケース内に燃料がたまり始動不良の原因となるので必ず “OFF” にする。



JAM30618

スターターノブ（チョーク）

冷間時にエンジンを始動するには、より濃い混合気が必要です。スターターノブ “1” で制御されているセパレートスターター回路でこの混合気を供給します。スターターノブを引き出し、始動用に回路を開きます。エンジンが暖まった時、ノブを押して回路を閉じます。



JAM30190

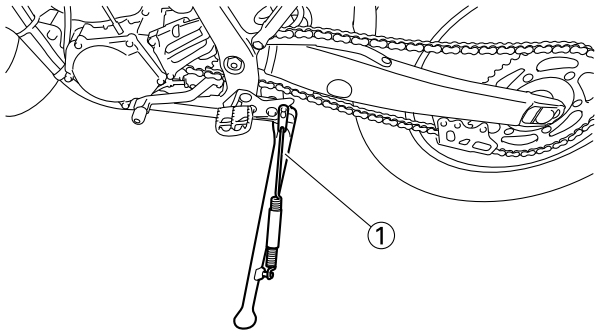
サイドスタンド

サイドスタンド “1” は車両を支えたり、運搬する時に使用するものです。

JWA18980

⚠警 告

• サイドスタンドに無理な力を加えないこと。
• サイドスタンドは走行前に上げること。



JAM20123
エンジン始動とならし走行

JAM30538
ガソリンと混合用オイルについて
下記に示す比率でガソリンとオイルを混合します。常に新しいガソリンを使用し、乗車の直前にガソリンとオイルを混合して給油します。混合してから数時間経ったものは使用しないでください。

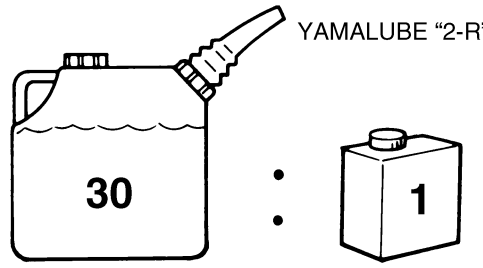
種類
無鉛プレミアムガソリン

要　点
ノッキングやピンギングが発生した場合には、違う銘柄のガソリンまたはオクタン価の高いガソリンを使用する。

JCA22260
注 意
オイルが凝固する恐れがあるので、2 種類の違う銘柄のオイルを混ぜないこと。違う銘柄のオイルを使用する場合は、フューエルタンクとキャブレターのフロートチャンバーから古い混合燃料を抜き取り、それから新しい燃料を入れること。

フューエルタンク容量
7.0 L (1.8 US gal, 1.5 Imp.gal)
予備容量
2.0 L (0.53 US gal, 0.44 Imp.gal)

エンジンオイル
潤滑方式
混合給油
推奨オイル
ヤマルーブ 2R
混合比
30



JAM30196
エンジンが冷えている時の始動方法
1. トランスミッションをニュートラルの位置にします。
2. フューエルコックを “ON” にして、スターターノブ（チョーク）を全開にします。
3. スロットルを全閉にして、キックスターターを力強くキックしてエンジンを始動します。
4. アイドリング状態またはエンジン回転数を少し高くしてエンジンを暖機します。通常 1、2 分かかります。
5. スターターノブ（チョーク）が閉じた状態でエンジンがスロットルに正常に反応した時、エンジンは暖まっています。

JWA19030
⚠警 告
排気ガスには有害な成分が含まれているので、風通しの悪い場所、閉めきった狭い場所での始動、暖機運転はしないこと。

6. エンジンを止める場合には、エンジンストップスイッチを押します。

要　点
エンジンが完全に停止するまで、エンジンストップスイッチを押し続ける。

JAM30197
エンジンが暖まっている時の始動方法
エンジンの始動は冷機時の手順と同じです。ただし、エンジンがすでに暖まっている場合、チョークノブの操作は不要です。

JAM30198
ならし走行
ならし走行は各部品の回転部分や摺動部分および取り付け部をなじませるためと、ライダー自身がマシンになれるための重要な走行です。

JCA25811
注 意
フィルターエレメントのメンテナンスを行ってから走行すること。

1. エンジン始動前に、ならし走行用の混合比で給油を行います。

推奨オイル
ヤマルーブ 2R
混合比
15

2. エンジンを始動させ、暖機運転を行います。
3. エンジン暖機運転後スロットル開度 1/2 以下で約 20 分間走行します。
4. 一度ピットインをして各取り付け部に緩み、またはオイル漏れ、その他異常がないか点検します。
5. 次にスロットル開度3/4以下で約40分間走行します。
6. 再びピットインをして各取り付け部に緩み、またはオイル漏れ、その他異常がないか十分に点検します。特にケーブル類の伸び、ブレーキの遊び、ドライブチェーンの伸び、スポークの緩みなどについて十分に点検調整を行います。

JCA25821

注 意

ならし走行後および1 レース走行後には “ トルクチェックポイント ” に示されている箇所の締め付けトルクチェック、増し締めを必ず行うこと。
以下の部品を交換した場合にも、ならし走行を行うこと。
- **シリンダーおよびクランクシャフト：約1 時間のならし走行が必要になる。**
- **ピストン、ピストンリング、バルブ、カムシャフトおよびギヤ：スロットル開度 1/2 以下で約 30 分間のならし走行が必要となる。**

ならし走行中は、エンジンの状態を注意深く観察すること。
ならし走行中の点検箇所は、“ ならし走行後の点検整備 ” の項目を参考にして、異常があればすぐにエンジンを停止して点検すること。

JAM20124
ならし走行後の点検整備
ならし走行終了後は、念入りな点検整備を行い、次の練習走行やレース走行に備えるようにしてください。
3-6 ページ “走行前の点検整備” 参照。

JAM30199
主な点検整備の内容
1. エンジン関係
- エンジン周りの漏れ
  シリンダーヘッド、シリンダーからの圧漏れ、クランクケース、ケースカバーからのオイル漏れ、冷却水系統の水漏れなどがないか。
- シリンダー、ピストン、ピストンリングのなじみ、シリンダーとピストンの当たりは良いか。
- ミッションオイル交換
  オイルを抜いて、汚れ具合を調べ金属片などの異物が混じっていないか点検する。(異物が混じっている場合は、ミッションを分解し点検する。)
  指定のオイルを規定量注入する。
- キャブレター
  分解し、各小さな孔をエアーで吹きながら清掃する。
- CDI マグネト
  ローターおよびステーターの取り付けに緩みがないか。
  コネクターが抜けかかっていないか。また、点火時期も確認しておく。
- サイレンサー
  本体や取付ステーに亀裂がないか。漏れがないか。
- 各取付ボルト、ナット類
  エンジン取付ボルトおよびエンジンブラケット他、各部品の取り付け部に緩みがないか。

2. 車体関係
- フレーム、スイングアーム、リンク周り、ブラケットなど各溶接部分や取り付け部分に緩みや亀裂などの異常がないか。
- ホイール
  ホイールの振れはないか。スポークに緩みはないか。
- ブレーキ
  ブレーキディスク取付ボルトに緩みはないか。
  リザーバータンクにブレーキフルードが規定量入っているか。漏れがないか。
- ケーブル
  ケーブル類への給油と調整。
- ドライブチェーン
  ドライブチェーンへの給油と張り調整。
- フューエルタンク
  フューエルタンクとフューエルコック内清掃。漏れがないか。
- サスペンション
  フロントフォーク、リヤショックアブソーバーにオイル漏れがないか。取り付け状態は良いか。
- スプロケット
  リヤホイールのスプロケット取り付けに緩みはないか。
- 各取付ボルト、ナット類
  各取り付け部に緩みがないか。

JCA25831
注 意
ならし走行後および 1 レース走行前には、“トルクチェックポイント” に示されている箇所の締め付けトルクチェック、増し締めを必ず行うこと。

- グリース、オイル給脂
  グリース、オイル給脂箇所には必ず給脂すること。

JAM30195
エアーフィルターの整備
ヤマルーブフィルターオイルまたは同等品をエレメントに塗布します。(オイルが多すぎると、エンジンの始動に悪影響を及ぼすので注意してください。)
3-11 ページ “エアーフィルターエレメントの清掃” 参照。

JAM20125

トルクチェックポイント

フレームの構成		シート兼用フューエルタンク		フューエルタンクとフレーム
				フレームとリヤフレーム
エンジンの懸架				フレームとエンジン
				エンジンブラケットとエンジン
				エンジンブラケットとフレーム
シート				シートとフレーム
ステアリング		ステアリングステムとハンドルバー		ステアリングステムとフレーム
				ステアリングステムとアッパーブラケット
				アッパーブラケットとハンドルバー
サスペンション	前	ステアリングステムとフロントフォーク		フロントフォークとアッパーブラケット
				フロントフォークとロアーブラケット
	後	リンク		リンクの組み立て
				リンクとフレーム
				リンクとリヤショックアブソーバー
				リンクとスイングアーム
		リヤショックアブソーバーの取り付け		リヤショックアブソーバーとフレーム
		スイングアームの取り付け		ピボットシャフトの締め付け
ホイール		ホイールの取り付け	前	ホイールアクスルの締め付け
				アクスルホルダーの締め付け
				スポークニップルの締め付け
			後	ホイールアクスルの締め付け
				ホイールとリヤホイールスプロケット
				スポークニップルの締め付け

ブレーキ	前	ブレーキキャリパーとフロントフォーク
		ブレーキディスクとホイール
		ユニオンボルトの締め付け
		ブレーキマスターシリンダーとハンドルバー
		ブリードスクリューの締め付け
		ブレーキホースホルダーの締め付け
	後	ブレーキペダルとフレーム
		ブレーキディスクとホイール
		ユニオンボルトの締め付け
		ブレーキマスターシリンダーとフレーム
		ブリードスクリューの締め付け
		ブレーキホースホルダーの締め付け
シフトペダル		シフトペダルとシフトシャフト
樹脂		フロントフェンダーの締め付け
		フロントフォークプロテクターの締め付け
		エアースクープの締め付け
		左カバーとリヤフレーム
		サイドカバーの締め付け
		リヤフェンダーの締め付け
		マッドフラップの締め付け
		リヤブレーキディスクカバーの締め付け
		リヤブレーキキャリパーカバーの締め付け

要　点

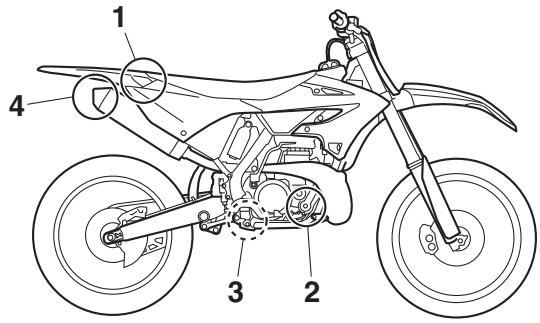
締め付けトルクについては、2-6 ページ “締め付けトルク” 参照。

JAM20126
お車の手入れ

JAM30200
洗車
常に車両をお手入れいただくことで、車両の見栄えを良くし、長持ちさせ、また最適な性能を維持することになります。

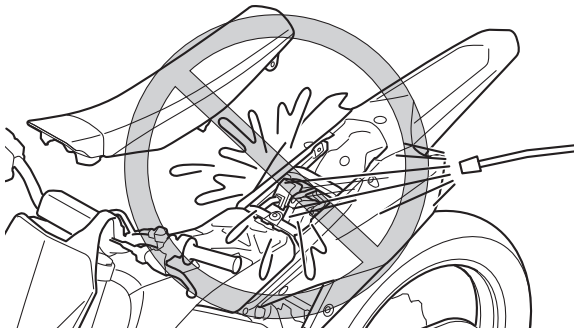
清掃前の準備
要　点
車両が完全に冷えていることを確認する。

1. 以下の部品を適切な手段で塞ぐか覆いをします。
   - 吸気口 “1”
   - ウォーターポンプハウジング下孔 “2”
   - クランクケースカバー下孔（左側） “3”
   - サイレンサー排気口 “4”
   - 各ホース先端部



2. すべてのキャップとカバー、さらにスパークプラグキャップを含むすべての電気カプラーとコネクターが確実に組み付けられているか確認します。
3. クランクケースのオイル汚れなどの頑固な汚れは、脱脂剤とブラシを使用して除去します。ただしシール、ガスケット、スプロケット、ドライブチェーン、ホイールアクスルには脱脂剤を絶対に使用しないでください。汚れや脱脂剤は、水で洗浄して除去します。

清掃
JCA26730
注 意
- **強酸性のホイールクリーナーの使用（特にスポークホイールへの使用）は避けること。落ちにくい泥汚れを落とすのにこのような製品を使用する場合は、クリーナーの使用説明書で指示された時間以上は決して放置しないこと。また水で完全に洗い流したあと、すぐに乾かし、防錆潤滑剤を塗布すること。**
- **カウル、パネルなどのプラスチック部品やマフラーは、清掃のしかたを誤ると傷つけることがある。軟らかくて清潔な布やスポンジを使用して水洗いする。プラスチック部品の汚れが十分に落ちないときは、少量の中性洗剤を水で薄めて清掃する。洗剤はプラスチック部品を傷つけるので大量の水で完全に洗い落とすこと。**
- **強い化学製品は使用しないこと。強力洗剤、研磨剤、溶剤、シンナー、燃料（ガソリン）、錆取り剤、錆止め剤、ブレーキフルード、不凍液、バッテリー液などの付着した布やスポンジは使用しないこと。**
- **ウインドシールド装備車両：つやが消えたり傷つけたりすることがあるので強力な洗剤または硬いスポンジは使用しないこと。プラスチック用の洗剤はウィンドシールドに傷を残す恐れがある。ウィンドシールドの組付後に見えない部位の小さな範囲でテストを行い、跡が残らないことを確認すること。ウィンドシールドに傷がついた場合、清掃後、質のよいプラスチック研磨剤を使用すること。**
- **高圧洗浄機もしくは水流による洗浄を行う場合、下記部分に水流を当てないこと。(水圧による破損や水の浸入による故障の原因となる為)**
  ホイールやスイングアームのベアリング部
  フォークやブレーキのシール部
  カプラー類、スイッチ類、バッテリー等の電装部品
  マフラーや各ホース類
  エアクリーナー吸入口
- **シート、カバー類を外した状態で水流による洗浄は行わないこと。**



通常使用の後
汚れは、温水、中性洗剤、および軟らかくてきれいなスポンジを使用して取り除き、きれいな水で全体を洗浄します。手が届きにくい部分は、歯ブラシなどを使用して汚れを落とします。頑固な汚れや付着した虫などは、洗浄する前に濡れたウエスを 2、3 分のせておくと、簡単に取り除くことができます。
雨天、海岸の近くを走行した後
海の塩分に雨水が加わると、腐食性が非常に高くなるため、雨天、海岸の近くを走行した後は、次の手順を実施してください。
要　点
冬季に道路に散布された凍結防止の塩は、春になっても残っている場合がある。

1. エンジンが冷えた後、車体を水道水と中性洗剤で洗浄します。
   ***注意：*温水は塩分による腐食作用を促進させるため、温水は使用しないこと。**
2. 錆びを防ぐために、クロームめっきおよびニッケルめっきの表面を含むすべての金属パーツに、腐食防止スプレーを塗布します。

清掃後

1. セーム布または吸水性のある布で車体の水を拭き取ります。
2. すぐにドライブチェーンを乾燥させ、錆を防ぐために潤滑油を塗布します。
3. クローム、アルミおよびステンレススチール製のパーツ（排気系統を含む）を、クロームポリッシュを使用してつや出しします。（ステンレススチール製の排気管の熱による変色部分も、クロームポリッシュで取り除くことができます。）
4. 錆を防ぐために、クロームめっきおよびニッケルめっきを含むすべての金属パーツの表面に、腐食防止スプレーを塗布することを推奨します。
5. 残った汚れを取り除くために、スプレーオイルを汎用のクリーナーとして使用してください。
6. 飛び石などによるペイント面の小さな傷は、タッチアップペイントで修理します。
7. ペイント面全体をワックス掛けします。
8. 保管またはカバーをかける前に車体を完全に乾燥させます。

JWA19050

⚠警 告

ブレーキやタイヤに汚れがあると、コントロールを失うおそれがある。

- **各ブレーキとタイヤに、油やワックスが付着していないか確認する。**
- **必要な場合は、普通のブレーキディスククリーナーまたはアセトンを使用して、ブレーキディスクとブレーキライニングを清掃し、温水と中性洗剤を使用してタイヤを洗浄する。高速ライディングを行う前に、車体のブレーキング性能とコーナリング特性を試しておくこと。**

JCA24240

注 意

- **スプレーオイルやワックスは少量を塗布し、拭き残しのないようにする。**
- **ゴムやプラスチックの部品に、プラスチック、ゴム用以外のオイルやワックスを塗布しないようにする。**
- **研磨剤は塗装が剥がれる原因となるので使用しないこと。**

要　点

- 使用する製品についてはヤマハ販売店に相談する。
- 洗車、雨天、高い湿気のため、ヘッドライトレンズが曇ることがある。ヘッドライトを短時間点灯させると、水分をレンズから取り除くことができる。

JAM30201

保管のしかた

短期間保管する場合

車両は常に、涼しく、乾燥した場所に保管し、必要なら多孔性のカバーをかけて、ほこりを防いでください。カバーをかける前に、エンジンと排気系統が冷えていることを確認してください。

JCA24250

注 意

- **水分が残ったまま、通気性の悪い場所で車両を保管したり、通気性のないカバーをかけたりすると錆の原因となる。**
- **錆を防ぐため、湿気のある場所、家畜小屋（アンモニアが発生するため）、強力な薬品が保管されている場所を避けること。**

長期間保管する場合

車両を数ヶ月間、保管する場合の手順：

1. 1-17 ページ“洗車”を参照し、指示に従ってください。
2. フューエルタンク、フューエルホース、キャブレターフロートチャンバー内のガソリンを抜いてください。
3. シリンダーやピストンリングなどを腐食から守るために、次の手順を行います。
   a. スパークプラグを抜き、スプーン一杯程度のエンジンオイルをスパークプラグの孔に入れ、プラグを再度組み付けます。エンジンストップスイッチを押しながら数回エンジンを回し、オイルがシリンダー壁に行き渡るようにします。
4. レバー、ペダル、サイドスタンドおよびすべてのコントロールケーブルとピボットポイントに給脂します。
5. タイヤの空気圧を点検し、必要なら正しい空気圧にした後、車体を持ち上げ、前後のホイールを浮かせます。車体を浮かせない場合は、ホイールを毎月少しづつ回転させ、タイヤの 1 箇所に負担がかからないようにします。
6. 湿気の侵入を防ぐために、ビニール袋でマフラー出口をカバーします。

要　点

車両を保管する前に、修理の必要な箇所があれば修理すること。

サービスデータ編

主要諸元.....2-1

エンジン整備諸元.....2-2

車体整備諸元.....2-4

締め付けトルク.....2-6
一般締め付けトルク.....2-6
エンジン締め付けトルク.....2-7
車体締め付けトルク.....2-8

JAM20127
主要諸元

モデル	
モデル型式	BRX5
寸法	
全長	2155 mm (84.8 in)
全幅	825 mm (32.5 in)
全高	1285 mm (50.6 in)
シート高	970 mm (38.2 in)
軸間距離	1450 mm (57.1 in)
最低地上高	355 mm (13.98 in)
重量	
車両重量	96 kg (212 lb)

JAM20128
エンジン整備諸元

エンジン	
行程	2 ストローク
冷却方式	水冷
吸気方式	リードバルブ
総排気量	124 cm^3
気筒数	単気筒
内径 x 行程	54.0 × 54.5 mm (2.13 × 2.15 in)
圧縮比	7.8–10.2 : 1
始動方式	キック式
燃料	
種類	無鉛プレミアムガソリン
フューエルタンク容量	7.0 L (1.8 US gal, 1.5 Imp.gal)
予備容量	2.0 L (0.53 US gal, 0.44 Imp.gal)
エンジンオイル	
潤滑方式	混合給油
推奨オイル	ヤマルーブ 2R
混合比	30
トランスミッションオイル	
推奨オイル	ヤマルーブ　ギヤオイル
オーバーホール時	0.76 L (0.80 US qt, 0.67 Imp.qt)
定期交換時	0.70 L (0.74 US qt, 0.62 Imp.qt)
クーリングシステム	
冷却水容量	
ラジエターと全ての経路	0.90 L (0.95 US qt, 0.79 Imp.qt)
スパークプラグ	
メーカー / 型式	NGK/BR9EVX
プラグギャップ	0.6–0.7 mm (0.024–0.028 in)
クラッチ	
クラッチ形式	湿式 , 多板
クラッチレバー遊び	7.0–12.0 mm (0.28–0.47 in)
フリクションプレート厚さ	2.90–3.10 mm (0.114–0.122 in)
使用限度	2.80 mm (0.110 in)
枚数	8 pcs
クラッチプレート厚さ	1.50–1.70 mm (0.059–0.067 in)
枚数	7 pcs
歪み限度	0.20 mm (0.008 in)
クラッチスプリング自由長	41.20 mm (1.62 in)
クラッチスプリング自由長限度	39.20 mm (1.54 in)
プッシュロッド曲り使用限度	0.30 mm (0.012 in)

動力伝達機構	
1 次減速比	3.368 (64/19)
変速機形式	常時噛合式 6 速
減速比	
1 速	2.384 (31/13)
2 速	1.933 (29/15)
3 速	1.588 (27/17)
4 速	1.352 (23/17)
5 速	1.176 (20/17)
6 速	1.055 (19/18)
2 次減速比	3.846 (50/13)
駆動方式	チェーン
エアフィルター	
エアフィルターエレメント	湿式エレメント
エアフィルターオイルグレード	ヤマルーブフィルターオイル
キャブレター	
型式 x 数量	PWK38S × 1
刻印	BRX1 00
メインジェット	#162
メインエアジェット	#200
ジェットニードル - クリップ段数	NYEE-2
メインノズル	2.9(#6)
カッタウェイ	#65
パイロットアウトレット	0.8
パイロットジェット	#60
バイパス 1	1.5
エアスクリュー戻し回数	2
バルブシートサイズ	3.8
スタータージェット #1	#85
パワージェット	#35
油面 （H 寸法）	6.5 mm (0.26 in)
スロットルグリップ遊び	3.0–5.0 mm (0.12–0.20 in)

JAM20129
車体整備諸元

車体	
キャスター	26.0 度
トレール	110 mm (4.3 in)
フロントホイール	
種類	スポークホイール
リムサイズ	21 x 1.60
リヤホイール	
種類	スポークホイール
リムサイズ	18 x 2.15
フロントタイヤ	
種類	チューブ有り
サイズ	80/100-21 51M
メーカー / 銘柄	DUNLOP/MX33F
リヤタイヤ	
種類	チューブ有り
サイズ	110/100-18 64M
メーカー / 銘柄	DUNLOP/MX33
タイヤ空気圧（冷間時）	
前輪	100 kPa (1.00 kgf/cm^2, 15 psi)
後輪	100 kPa (1.00 kgf/cm^2, 15 psi)
フロントブレーキ	
ブレーキ形式	油圧式シングルディスクブレーキ
パッド厚さ使用限度	1.0 mm (0.04 in)
指定ブレーキフルード	BF-4 (DOT-4)
リヤブレーキ	
ブレーキ形式	油圧式シングルディスクブレーキ
パッド厚さ使用限度	1.0 mm (0.04 in)
指定ブレーキフルード	BF-4 (DOT-4)
フロントサスペンション	
種類（前）	テレスコピック
スプリング	コイルスプリング
ショックアブソーバー	オイルダンパー
ホイールトラベル（前）	300 mm (11.8 in)
フォークスプリング自由長限度	492.0 mm (19.37 in)
インナチューブ曲り限度	0.2 mm (0.01 in)
指定オイル	ヤマルーブ サスペンションオイル S1
オイル量（左）	405.0 cm^3 (13.69 US oz, 14.28 Imp.oz)
オイル量（右）	405.0 cm^3 (13.69 US oz, 14.28 Imp.oz)

伸側減衰力	
調整機構	機械式
調整単位	クリック
基準位置からの調整量（軟）	20
基準位置からの調整量（標準）	12
基準位置からの調整量（硬）	0
圧側減衰力	
調整機構	機械式
調整単位	クリック
基準位置からの調整量（軟）	20
基準位置からの調整量（標準）	13
基準位置からの調整量（硬）	0

リヤサスペンション

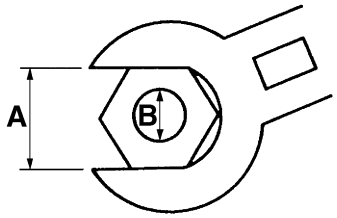
種類（後）	スイングアーム（リンク式）
スプリング	コイルスプリング
ショックアブソーバー	ガスオイルダンパー
ホイールトラベル（後）	315 mm (12.4 in)
スプリングの取付荷重	
調整機構	機械式
調整値（軟）	1.5 mm (0.06 in)
調整値（標準）	2.0 mm (0.08 in)
調整値（硬）	18.5 mm (0.73 in)
伸側減衰力	
調整機構	機械式
調整単位	クリック
基準位置からの調整量（軟）	20
基準位置からの調整量（標準）	10
基準位置からの調整量（硬）	0
圧側減衰力	
調整機構	機械式
圧側減衰力（高速沈み込み時）	
調整単位	回転
基準位置からの調整量（軟）	2
基準位置からの調整量（標準）	1-3/8
基準位置からの調整量（硬）	0
圧側減衰力（低速沈み込み時）	
調整単位	クリック
基準位置からの調整量（軟）	20
基準位置からの調整量（標準）	13
基準位置からの調整量（硬）	0

ドライブチェーン

サイズ	520
チェーンタイプ	シールドタイプ
駒数	114
たわみ量（メンテナンススタンド）	48.0–58.0 mm (1.89–2.28 in)
15 リンク伸び使用限度	239.3 mm (9.42 in)

JAM20131
締め付けトルク

JAM30205
一般締め付けトルク
この表は、ISO 規格のネジピッチであるボルトやナットの一般締め付けトルク値を示しています。本書に特に指示のない場合は、この表に従ってください。ボルトやナットを締め付ける場合は、ネジ部のゴミや油分を取り除いてください。また、複数のボルトやナットを使用して締め付ける場合は、締結物の反りを防ぐために、数回に分けて対角線上に締め付けます。



A. 二面巾
B. ネジ部の外径

A（ナット）	B（ボルト）	一般締付トルク		
		N·m	kgf·m	lb·ft
10 mm	6 mm	6	0.6	4.4
12 mm	8 mm	15	1.5	11
14 mm	10 mm	30	3.0	22
17 mm	12 mm	55	5.5	41
19 mm	14 mm	85	8.5	63
22 mm	16 mm	130	13.0	96

JAM30203

エンジン締め付けトルク

要　点

△- 印はならし走行後およびレース毎に締め付けトルクを点検する。

項目	ネジ径	個数	締め付けトルク	備考
スパークプラグ	M14S	1	20 N·m (2.0 kgf·m, 15 lb·ft)	
シリンダーヘッドナット	M8	5	28 N·m (2.8 kgf·m, 21 lb·ft)	
シリンダーヘッドスタッドボルト	M8	5	13 N·m (1.3 kgf·m, 9.6 lb·ft)	
シリンダーナット	M8	4	30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft)	
シリンダースタッドボルト	M8	4	13 N·m (1.3 kgf·m, 9.6 lb·ft)	
パワーバルブカバースクリュー	M5	4	5 N·m (0.5 kgf·m, 3.7 lb·ft)	
パワーバルブリンクレバーボルト	M4	1	4.0 N·m (0.40 kgf·m, 3.0 lb·ft)	
パワーバルブ	M5	4	8 N·m (0.8 kgf·m, 5.9 lb·ft)	
プッシュロッドボルト	M5	1	4.5 N·m (0.45 kgf·m, 3.3 lb·ft)	
スラストプレートスクリュー	M5	1	4.0 N·m (0.40 kgf·m, 3.0 lb·ft)	
ガバナーフォークスクリュー	M4	2	5 N·m (0.5 kgf·m, 3.7 lb·ft)	
パワーバルブハウジングボルト	M5	3	4.0 N·m (0.40 kgf·m, 3.0 lb·ft)	
ウォーターポンプハウジングカバーボルト	M6	4	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	
冷却水ドレンボルト	M6	1	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	
ラジエターボルト	M6	6	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	
ラジエターガードボルト	M6	2	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	
ラジエターホースクランプ	M6	8	1.5 N·m (0.15 kgf·m, 1.1 lb·ft)	
エアーフィルターエレメント	M6	1	2.0 N·m (0.20 kgf·m, 1.5 lb·ft)	
キャブレタージョイントボルト	M6	4	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	
キャブレタージョイントクランプ	M4	1	2.3 N·m (0.23 kgf·m, 1.7 lb·ft)	
エアーフィルターケースクランプ	M4	1	2.3 N·m (0.23 kgf·m, 1.7 lb·ft)	
エアーフィルターケースボルト	M6	2	8 N·m (0.8 kgf·m, 5.9 lb·ft)	△
エアーフィルターガイドクランプ	M5	1	3.5 N·m (0.35 kgf·m, 2.6 lb·ft)	
ロックナット（スロットルケーブルハンドルバー側）	M8	1	7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)	
ロックナット（スロットルケーブルキャブレター側）	M6	1	4.0 N·m (0.40 kgf·m, 3.0 lb·ft)	
クランクケースボルト	M6	12	14 N·m (1.4 kgf·m, 10 lb·ft)	
クランクケースカバーボルト（右側）	M6	8	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	
クランクケースカバーボルト（左側）	M6	4	7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)	△
ドライブスプロケットカバーボルト	M6	2	5 N·m (0.5 kgf·m, 3.7 lb·ft)	
ベアリングプレートカバースクリュー	M6	3	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	

項目	ネジ径	個数	締め付けトルク	備考
ホルダーボルト	M6	1	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	
オイルチェックボルト	M6	1	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	
オイルドレンボルト	M10	1	20 N·m (2.0 kgf·m, 15 lb·ft)	
キックスターターレバー	M6	1	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	
クラッチカバーボルト	M6	6	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	
プライマリードライブギヤボルト	M8	1	48 N·m (4.8 kgf·m, 35 lb·ft)	△/
クラッチボスナット	M16	1	80 N·m (8.0 kgf·m, 59 lb·ft)	ロック ワッシャー
クラッチスプリングボルト	M6	5	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	
ロックナット（クラッチケーブル側）	M6	1	4.3 N·m (0.43 kgf·m, 3.2 lb·ft)	
ドライブスプロケットナット	M18	1	75 N·m (7.5 kgf·m, 55 lb·ft)	ロック ワッシャー
シフトペダルボルト	M6	1	12 N·m (1.2 kgf·m, 8.9 lb·ft)	
ベアリングプレートカバースクリュー（シフトドラム）	M6	2	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	
シフトガイドボルト	M6	2	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	
ストッパーレバーボルト	M6	1	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	
セグメントボルト	M8	1	30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft)	
エキゾーストパイプボルト	M6	2	12 N·m (1.2 kgf·m, 8.9 lb·ft)	△
エキゾーストパイプステーボルト（前側）	M6	1	12 N·m (1.2 kgf·m, 8.9 lb·ft)	△
エキゾーストパイプステーボルト（後側）	M6	1	12 N·m (1.2 kgf·m, 8.9 lb·ft)	△
サイレンサーボルト	M6	2	12 N·m (1.2 kgf·m, 8.9 lb·ft)	△
ファイバーボルト	M6	4	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	
ステーターコイルボルト	M6	3	7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)	
CDI マグネトローターナット	M12	1	56 N·m (5.6 kgf·m, 41 lb·ft)	
イグニッションコイルボルト	M6	2	7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)	

JAM30204

車体締め付けトルク

要　点

△- 印はならし走行後およびレース毎に締め付けトルクを点検する。

項目	ネジ径	個数	締め付けトルク	備考
アッパーブラケットピンチボルト	M8	4	21 N·m (2.1 kgf·m, 15 lb·ft)	△
ロアーブラケットピンチボルト	M8	4	21 N·m (2.1 kgf·m, 15 lb·ft)	△
ステアリングステムナット	M24	1	145 N·m (14.5 kgf·m, 107 lb·ft)	△

項目	ネジ径	個数	締め付けトルク	備考
アッパーハンドルバーホルダーボルト	M8	4	28 N·m (2.8 kgf·m, 21 lb·ft)	△
ロアーハンドルバーホルダーナット	M12	2	40 N·m (4.0 kgf·m, 30 lb·ft)	△
ステアリングリングナット	M28	1	要点を参照。	△
ダンパー Ass'y（フロントフォーク）	M51	2	30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft)	
インナーチューブとアジャスター	M22	2	55 N·m (5.5 kgf·m, 41 lb·ft)	
ベースバルブ（フロントフォーク）	M42	2	28 N·m (2.8 kgf·m, 21 lb·ft)	
アジャスター（ダンパー Ass'y）	M12	2	29 N·m (2.9 kgf·m, 21 lb·ft)	
ブリードスクリュー（フロントフォーク）	M5	2	1.3 N·m (0.13 kgf·m, 0.95 lb·ft)	
フロントフォークプロテクターボルト	M6	6	5 N·m (0.5 kgf·m, 3.7 lb·ft)	△
ケーブルガイドスクリュー	M6	1	3.8 N·m (0.38 kgf·m, 2.8 lb·ft)	△
フロントブレーキホースホルダーボルト	M6	2	9 N·m (0.9 kgf·m, 6.6 lb·ft)	△
スロットルケーブルキャップスクリュー	M4	2	0.5 N·m (0.05 kgf·m, 0.37 lb·ft)	
フロントブレーキマスターシリンダーホルダーボルト	M6	2	9 N·m (0.9 kgf·m, 6.6 lb·ft)	△
フロントブレーキレバーピボットボルト	M6	1	6 N·m (0.6 kgf·m, 4.4 lb·ft)	
フロントブレーキレバーピボットナット	M6	1	6 N·m (0.6 kgf·m, 4.4 lb·ft)	
ロックナット（フロントブレーキレバーポジション）	M6	1	5 N·m (0.5 kgf·m, 3.7 lb·ft)	
クラッチレバーピボットボルト	M6	1	3.0 N·m (0.30 kgf·m, 2.2 lb·ft)	
クラッチレバーピボットナット	M6	1	7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)	
クラッチレバーホルダーボルト	M6	2	5 N·m (0.5 kgf·m, 3.7 lb·ft)	
ロックナット（クラッチレバーポジション）	M5	1	5 N·m (0.5 kgf·m, 3.7 lb·ft)	
フロントブレーキマスターシリンダーリザーバーキャップスクリュー	M4	2	1.5 N·m (0.15 kgf·m, 1.1 lb·ft)	
フロントブレーキホースユニオンボルト	M10	1	30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft)	△
フロントブレーキキャリパーボルト	M8	2	28 N·m (2.8 kgf·m, 21 lb·ft)	△
グリップキャップボルト	M6	2	3.8 N·m (0.38 kgf·m, 2.8 lb·ft)	
エンジンストップスイッチスクリュー	M3	1	0.5 N·m (0.05 kgf·m, 0.37 lb·ft)	
ブレーキパッドピンプラグ	M10	2	2.5 N·m (0.25 kgf·m, 1.8 lb·ft)	
ブレーキパッドピン	M10	2	17 N·m (1.7 kgf·m, 13 lb·ft)	△

項目	ネジ径	個数	締め付けトルク	備考
ブレーキキャリパーブリードスクリュー	M8	2	6 N·m (0.6 kgf·m, 4.4 lb·ft)	△
フロントホイールアクスルナット	M16	1	105 N·m (10.5 kgf·m, 77 lb·ft)	△
フロントホイールアクスルピンチボルト	M8	4	21 N·m (2.1 kgf·m, 15 lb·ft)	△
フロントブレーキディスクボルト	M6	6	12 N·m (1.2 kgf·m, 8.9 lb·ft)	△/T
リヤブレーキディスクボルト	M6	6	12 N·m (1.2 kgf·m, 8.9 lb·ft)	△/T
フットレストブラケットボルト	M10	4	55 N·m (5.5 kgf·m, 41 lb·ft)	T
リヤブレーキペダルボルト	M8	1	26 N·m (2.6 kgf·m, 19 lb·ft)	△
リヤブレーキマスターシリンダーボルト	M6	2	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	△
リヤブレーキマスターシリンダーリザーバーキャップボルト	M4	2	1.5 N·m (0.15 kgf·m, 1.1 lb·ft)	
リヤブレーキホースユニオンボルト	M10	2	30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft)	△
リヤブレーキペダルアジャスティングロックナット	M6	1	6 N·m (0.6 kgf·m, 4.4 lb·ft)	
リヤホイールアクスルナット	M20	1	125 N·m (12.5 kgf·m, 92 lb·ft)	△
ニップル（スポーク）	—	72	2.5 N·m (0.25 kgf·m, 1.8 lb·ft)	△
リヤホイールスプロケットナット	M8	6	42 N·m (4.2 kgf·m, 31 lb·ft)	△
リヤブレーキディスクカバーボルト	M6	2	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	△
リヤブレーキキャリパープロテクターボルト	M6	2	7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)	△
ドライブチェーンプラーロックナット	M8	2	19 N·m (1.9 kgf·m, 14 lb·ft)	
エンジンマウントナット（前側）	M10	1	64 N·m (6.4 kgf·m, 47 lb·ft)	△
エンジンマウントナット（下側）	M10	1	64 N·m (6.4 kgf·m, 47 lb·ft)	△
エンジンブラケットナット（上側）	M8	2	34 N·m (3.4 kgf·m, 25 lb·ft)	△
エンジンブラケットナット（下側）	M8	1	34 N·m (3.4 kgf·m, 25 lb·ft)	△
ピボットシャフトナット	M16	1	85 N·m (8.5 kgf·m, 63 lb·ft)	△
リレーアームナット（スイングアーム側）	M14	1	70 N·m (7.0 kgf·m, 52 lb·ft)	△
コネクティングアームナット（リレーアーム側）	M14	1	80 N·m (8.0 kgf·m, 59 lb·ft)	△
コネクティングアームナット（フレーム側）	M14	1	80 N·m (8.0 kgf·m, 59 lb·ft)	△
リヤショックアブソーバー Ass'y アッパーナット	M10	1	56 N·m (5.6 kgf·m, 41 lb·ft)	△
リヤショックアブソーバー Ass'y ロアーナット	M10	1	53 N·m (5.3 kgf·m, 39 lb·ft)	△
リヤフレームアッパーボルト	M8	1	32 N·m (3.2 kgf·m, 24 lb·ft)	△

項目	ネジ径	個数	締め付けトルク	備考
リヤフレームロアーボルト	M8	2	29 N·m (2.9 kgf·m, 21 lb·ft)	△
ブレーキホースホルダースクリュー	M5	4	3.5 N·m (0.35 kgf·m, 2.6 lb·ft)	△
スイングアームとパッチスクリュー	M4	4	2.0 N·m (0.20 kgf·m, 1.5 lb·ft)	
ボルト（ドライブチェーンテンショナー）	M8	1	16 N·m (1.6 kgf·m, 12 lb·ft)	
ドライブチェーンテンショナーナット	M8	1	16 N·m (1.6 kgf·m, 12 lb·ft)	
ドライブチェーンサポートボルト	M6	1	7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)	
ドライブチェーンサポートナット	M6	2	7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)	
ドライブチェーンガイドボルト	M5	4	6 N·m (0.6 kgf·m, 4.4 lb·ft)	
フューエルタンクボルト（ボス）	M10	2	20 N·m (2.0 kgf·m, 15 lb·ft)	△/
フューエルタンクボルト	M6	2	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	△
フューエルコックスクリュー	M6	2	4.0 N·m (0.40 kgf·m, 3.0 lb·ft)	△
フューエルタンクスクリュー（シートセット側）	M6	1	7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)	
フューエルタンクスクリュー（フィッティングバンド側）	M6	1	7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)	
フューエルタンクブラケットボルト	M6	4	7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)	
エアースクープボルト（フューエルタンク）	M6	4	7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)	△
エアースクープボルト（ラジエターガード）	M6	2	7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)	△
フロントフェンダーボルト	M6	4	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	△
リヤフェンダーボルト（前側）	M6	2	7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)	△
リヤフェンダーボルト（後側）	M6	2	12 N·m (1.2 kgf·m, 8.9 lb·ft)	△/
スクリュー（マッドフラップ）	—	2	1.3 N·m (0.13 kgf·m, 0.95 lb·ft)	△
サイドカバーボルト（前側）	M6	2	7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)	△
サイドカバーボルト（後側）	M6	2	9 N·m (0.9 kgf·m, 6.6 lb·ft)	△
シートボルト	M6	1	11 N·m (1.1 kgf·m, 8.1 lb·ft)	△
ナンバープレートボルト	M6	1	7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)	△
サイドスタンドボルト	M10	1	25 N·m (2.5 kgf·m, 18 lb·ft)	

要　点

ステアリングリングナット

1. はじめにステアリングナットレンチを使用して約 38 N·m (3.8 kgf·m, 28 lb·ft) のトルクで締め付けた後、ステアリングリングナットを緩める。
2. ステアリングリングナットを 7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft) のトルクで再び締め付ける。

点検・調整編

サービスパーツ 3-1

点検・交換一覧表 3-2
点検・交換一覧表 3-2

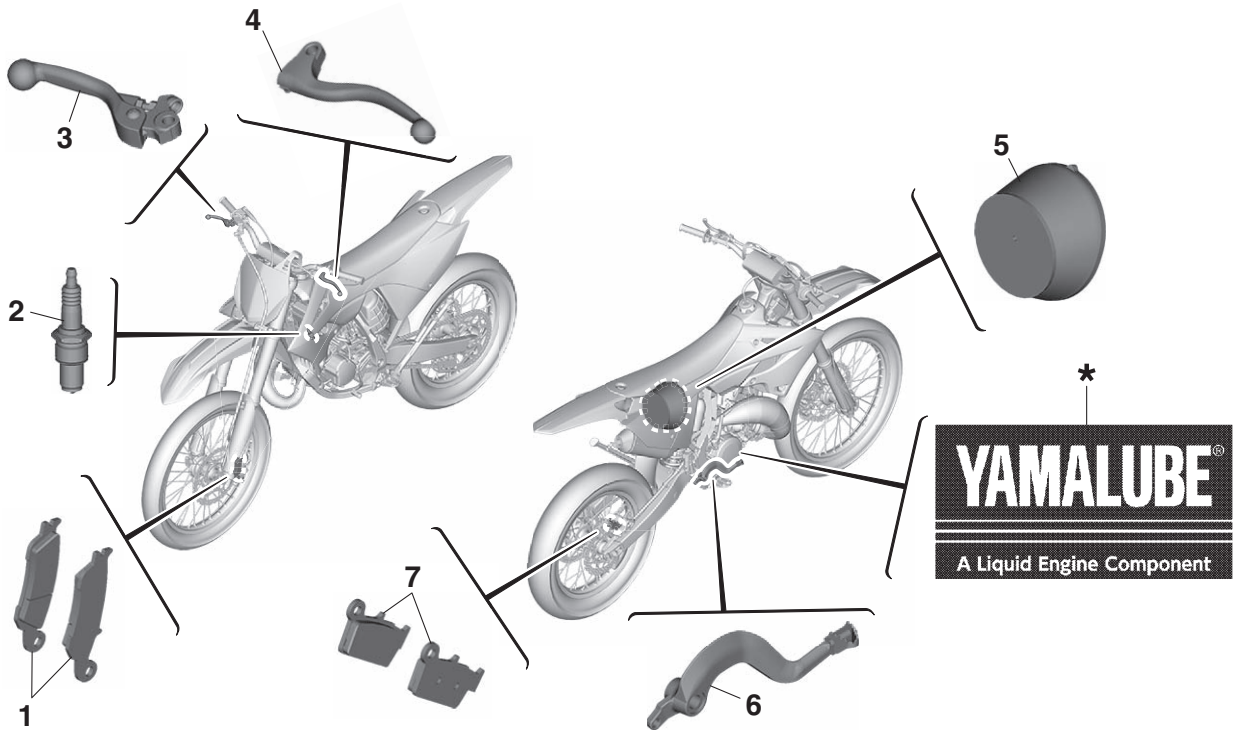
走行前の点検整備 3-6
一般点検整備 3-6

エンジン 3-8
パイロットエアースクリューの調整 3-8
アイドリング回転数の調整 3-8
スロットルグリップの点検 3-8
スパークプラグの点検 3-8
トランスミッションオイルの点検 3-9
ミッションオイルの交換 3-9
クラッチレバーの遊びの調整 3-10
クラッチレバーポジションの調整 3-11
エアーフィルターエレメントの清掃 3-11
キャブレタージョイントの点検 3-12
キャブレターホースの点検 3-12
エキゾーストシステムの点検 3-12
冷却水レベルの点検 3-13
冷却システムの点検 3-14
冷却水の交換 3-14

車体編 3-16
フロントディスクブレーキの調整 3-16
リヤディスクブレーキの調整 3-16
ブレーキフルードレベルの点検 3-17
フロントブレーキパッドの点検 3-17
リヤブレーキパッドの点検 3-17
フロントブレーキホースの点検 3-17
リヤブレーキホースの点検 3-18
ブレーキの動作の点検 3-18
油圧ブレーキシステムからのエアー抜き 3-18
ドライブチェーンのたわみ 3-19
ドライブチェーンの潤滑 3-20
ステアリングヘッドの点検と調整 3-20
ステアリングヘッドの潤滑 3-21
フロントフォークの点検 3-21
フロントフォークの調整 3-22
リヤショックアブソーバー Ass'y の点検 3-23
リヤショックアブソーバー Ass'y の調整 3-23
スイングアームの作動の点検 3-25
スイングアームピボットの潤滑 3-25
タイヤの点検 3-25
スポークの点検と締め付け 3-26
ホイールの点検 3-26
車体締付けの点検 3-26
ケーブルの点検と潤滑 3-26

ブレーキレバーの潤滑 3-26
クラッチレバーの潤滑 3-27
ペダルの潤滑 3-27
サイドスタンドの点検 3-27
サイドスタンドの潤滑 3-27

JAM20202
サービスパーツ
図示のサービスパーツは定期的に点検、または交換すること。



* エンジンオイル、潤滑剤およびグリース、ケア製品

見出番号	部品番号	部品名称（パーツカタログ掲載）	個数
1	B2W-25805-00	ブレーキパツドキツト	1
2	94709-00193	プラグ , スパーク (NGK BR-9EVX)	1
3	B2W-83922-00	レバー 2	1
4	17D-83912-01	レバー 1	1
5	4XM-14451-01	エレメント , エアクリーナ	1
6	4XM-27200-21	ペダル , ブレーキ	1
7	1C3-W0046-50	ブレーキパツドキツト 2	1

要　点

部品番号は変更する場合があります。その場合、所有している車両の識別番号をヤマハ販売店に連絡し、注文してください。

JAM20157
点検・交換一覧表

JAM30386
点検・交換一覧表
JCA25871

注 意

• ならし走行後および1レース走行前には、“ トルクチェックポイント ” に示されている箇所の締め付けトルクチェック、増し締めを必ず行うこと。
• 車両の性能を十分に発揮するには、定期的に点検整備を実施すること。部品の寿命は走行条件（雨やほこりなど）により大幅に異なるので、下表を参考に早めの点検整備をすること。

要 点

* 印の項目は、特殊工具、データ、技能を必要とするため、ヤマハ販売店にて点検整備を行う。

No.		項目	点検、整備内容	ならし走行後	1レース毎 (約2.5時間)	3レース毎 (約7.5時間)	5レース毎 (約12.5時間)	必要に応じて
1	*	ピストン	• カーボンが堆積していないか、また亀裂や損傷がないか点検する。 • 清掃する。	√	√			
			• 交換する。				√	√
2	*	ピストンリング	• ピストンリング合口すき間や、リングが損傷していないかを点検する。	√	√			
			• 交換する。			√		√
3	*	ピストンピンと小端ベアリング	• ピストンピンと小端ベアリングが損傷していないかを点検する。		√			
			• 交換する。					√
4	*	シリンダーヘッド	• シリンダーヘッドにカーボンが堆積していないか点検する。 • 清掃する。	√	√			
			• シリンダーヘッドガスケットの損傷を点検する。 • 必要に応じてシリンダーヘッドナットを締め付ける。	√	√			
			• シリンダーヘッドガスケットを交換する。					√
5	*	シリンダー	• シリンダーに焼き付き跡や摩耗がないか点検する。 • 清掃する。	√	√			
			• 交換する。					√
6	*	YPVS	• カーボンが堆積していないか、また亀裂や損傷がないか点検する。	√	√			
			• 清掃する。	√	√			
7	*	クラッチ	• クラッチハウジング、フリクションプレート、クラッチプレート、クラッチスプリングに摩耗や損傷がないか点検する。 • 調整する。	√	√			
			• 交換する。					√
8	*	トランスミッション	• トランスミッションオイルを交換する。	√			√	
			• トランスミッションに損傷がないか点検する。					√
			• ベアリングを交換する。					√

No.		項目	点検、整備内容	ならし走行後	1 レース毎 (約 2.5 時間)	3 レース毎 (約 7.5 時間)	5 レース毎 (約 12.5 時間)	必要に応じて
9	*	シフトフォーク、ガイドバー、シフトドラム	• すべての構成部品に摩耗や損傷がないか点検する。 • 必要に応じて交換する。					√
10	*	ローターナット（フライホイールマグネト）	• 締め付ける。	√			√	
11	*	キックスターターシステム	• アイドルギヤに損傷がないか点検する。 • 必要に応じて交換する。					√
12	*	排気系統	• エキゾーストパイプとマフラーにカーボンが堆積していないか点検する。	√	√			
			• 清掃する。				√	
13	*	クランクシャフト	• クランクシャフトにカーボンが堆積していないか、損傷がないか点検する。				√	√
			• 清掃する。				√	√
14	*	キャブレター	• キャブレターのセッティングと、詰まりがないかを点検する。	√	√			
			• 調整、清掃する。	√	√			
15		スパークプラグ	• 状態を点検する。 • 清掃とギャップ調整を行う。	√	√			
			• 交換する。					√
16	*	ドライブチェーン	• チェーンの張り、たわみと状態を点検する。 • 調整し、ヤマルーブ 180 チェーンオイルまたは同等品を給油する。	√	√			
			• 交換する。					√
17	*	冷却システム	• 冷却水の量と漏れを点検する。	√	√			
			• ホースのひび割れ、損傷がないか点検する。		√			
			• ラジエターキャップスプリングの作動を点検する。					√
			• 冷却水を交換する。	2 年毎				√
18	*	車体各部の締め付け	• 車体各部が正しく締め付けられているか点検する。 • 必要に応じて、増し締め、締め直しをする。	√	√			
19		エアーフィルターエレメント	• 清掃する。	√	√			
			• 交換する。					√
20	*	フレーム	• 清掃し、損傷していないか点検する。	√	√			
21	*	燃料系統	• 清掃し、漏れがないか点検する。	√		√		

No.		項目	点検、整備内容	ならし走行後	1 レース毎 (約 2.5 時間)	3 レース毎 (約 7.5 時間)	5 レース毎 (約 12.5 時間)	必要に応じて
22	*	ブレーキ	• レバーの位置とペダルの位置を点検する。 • 取り付け部に注油する。 • ブレーキディスク表面を点検する。 • ブレーキ液の量と漏れを点検する。 • ブレーキディスクボルト、キャリパーボルト、マスターシリンダーボルト、ユニオンボルトを増し締めする。	√	√			
			• ブレーキパッドを交換する。					√
			• ブレーキ液を交換する。	1 年毎				√
23	*	フロントフォーク	• 作動とオイル漏れがないかを点検する。 • 必要に応じて調整する。 • ダストシールを清掃し、ヤマハグリース B を塗布する。	√	√			
			• フォークオイルを交換する。	√			√	
			• オイルシールを交換する。					√
			• プロテクターシールを交換する。					√
24	*	ショックアブソーバー	• 作動を点検し、調整する。 • 必要に応じて締め付ける。	√	√			
			• ヤマハグリース B を注油する。			√		√ （洗車後または雨天の走行後）
25	*	ドライブチェーンローラーとサポートガイド	• 摩耗や損傷がないか点検する。 • 必要に応じて交換する。					√
26	*	リヤサスペンション	• 状態を点検し、必要に応じて締め付ける。	√	√			
			• モリブデングリースを注油する。	√	√			
27	*	スイングアームピボットベアリング	• ベアリングのがたを点検する。 • モリブデングリースを注油する。	√	√			
28		サイドスタンド	• ヤマハグリース B を注油する。					√
29	*	ステアリングヘッド	• 作動、遊びを点検し、必要であれば増し締めする。	√	√			
			• 清掃し、ヤマハグリース B を注油する。				√	
			• ベアリングを交換する。					√
30	*	タイヤとホイール	• タイヤの空気圧、ホイールの振れ、スポークの緩み、タイヤの摩耗状態を点検する。	√	√			
			• 必要に応じてスプロケットボルトを締め付ける。	√	√			
			• ホイールベアリングのがたを点検する。			√		
			• ホイールベアリングにヤマハグリース B を注油する。			√		
			• ホイールベアリングを交換する。					√
31	*	可動部、ケーブル類	• 注油する。	√	√			

No.		項目	点検、整備内容	ならし走行後	1 レース毎 (約 2.5 時間)	3 レース毎 (約 7.5 時間)	5 レース毎 (約 12.5 時間)	必要に応じて
32	*	スロットルグリップ	• 作動を点検する。 • スロットルグリップの遊びの量を点検し、必要に応じて調整する。 • ケーブルとスロットルグリップハウジングに注油する。	√	√			

JAM20134
走行前の点検整備
新車ならし走行および練習走行やレース走行の直前には、必ず整備状態の確認を行い万全を期してください。

JAM30209
一般点検整備

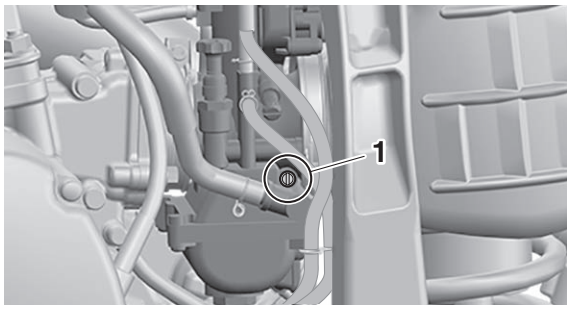
項目	点検	ページ
冷却水	ラジエターのキャップ口元まで入っているか。冷却系統に漏れはないか。	3-13, 3-14, 3-14
燃料	新しいガソリンが十分に入っているか。燃料系統に漏れはないか。	1-12
トランスミッションオイル	規定量入っているか。クランクケースから漏れはないか。	3-9, 3-9
シフトおよびクラッチ作動	1 段 1 段確実に入るか。クラッチの断続は良いか。	3-10, 3-11
スロットルグリップ／ハウジング	作動はスムーズか。遊び量は適切か。	3-8, 3-26
ブレーキ	前後ブレーキの遊びと効き具合は良いか。ブレーキフルードの量は適正か。	3-16, 3-16, 3-17, 3-17, 3-17, 3-17, 3-18, 3-18
ドライブチェーン	たわみ量は良いか。給油は十分か。	3-19, 4-30, 4-30, 4-31, 4-31, 4-31
タイヤ、ホイール	タイヤ空気圧は適正か。摩耗具合はどうか。スポークの緩みはないか。振れはないか。	3-25, 3-26, 3-26
ステアリング	作動はスムーズか。がたはないか。	3-20
フロントフォーク、リヤショックアブソーバー	作動は良いか。オイル漏れはないか。	3-21, 3-22, 3-23, 3-23, 3-25
ケーブル類	クラッチ、スロットルなどの作動はスムーズか。ハンドル操作時やフロントフォークの上下動時に引っ掛かりがないか。	—
エキゾーストパイプ、サイレンサー	取り付け状態は良いか。亀裂はないか。	3-12
リヤホイールスプロケット	取付ボルトの緩みはないか。	4-3, 4-3, 4-3
給脂	車体各部の作動はスムーズか。	3-26, 3-26, 3-27, 3-27
各取付ボルト、ナット類	車体各部、エンジンマウント部などの各取り付け部に緩みはないか。	1-15
各配線コネクター	ステーターコイル Ass'y、CDI、イグニッションコイルの接続は確実か。	—
セッティング	走行当日のコース状況（コース路面、天候）および練習走行結果によってのセッティング調整や不具合点の点検整備は完全に済ませたか。	8-9, 8-9, 8-9, 8-9, 8-10, 8-11, 8-11, 8-11, 8-12, 8-14, 8-15

要　点

普段の点検整備を十分に実施し、レース場ではその確認と簡単なセッティング調整ぐらいにして、ゆとりを十分に持って、時間を有効に使うようにする。

JAM20135
エンジン

JAM30607
パイロットエアースクリューの調整
1. 以下の調整をします。
   • パイロットエアースクリュー “1”



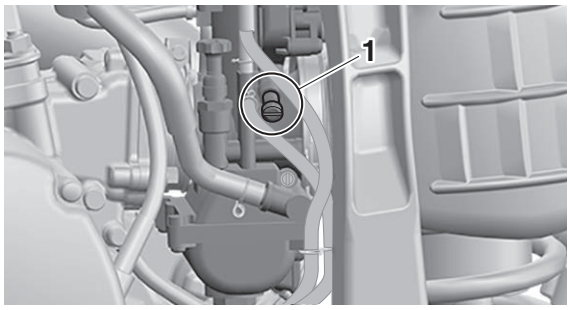
要　点

スロットル低開度時（スロー系）の燃料流量を最適に保つため、標準（出荷時）のパイロットエアースクリュー戻し回転数は個々の車両で異なる。パイロットエアースクリューを調整する前に、いっぱいまで締め込み、回転数を数える。この値を工場出荷時の戻し数値として記録しておくこと。

   a. パイロットエアースクリューを、軽く突き当たるまで締め込みます。
   b. 規定の回数分、パイロットエアースクリューを戻します。

エアスクリュー戻し回数
2

JAM30412
アイドリング回転数の調整
1. エンジンを始動して、数分間暖機します。
2. 以下の調整をします。
   • アイドリング回転数
   a. エンジンが止まらない程度に、可能な限り低い回転数になるように、スロットルストップスクリュー “1” を回します。



   b. ロックナットを締め付けます。

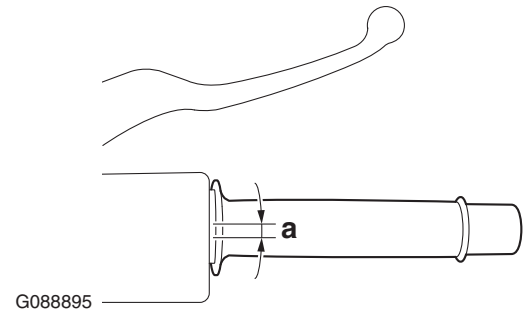
JAM30475
スロットルグリップの点検

要　点

スロットルグリップの遊びを調整する前に、適正なエンジンアイドリング回転数であることを確認する。

1. 以下の点検をします。
   • スロットルグリップの遊び “a”
   規定値外 → 調整

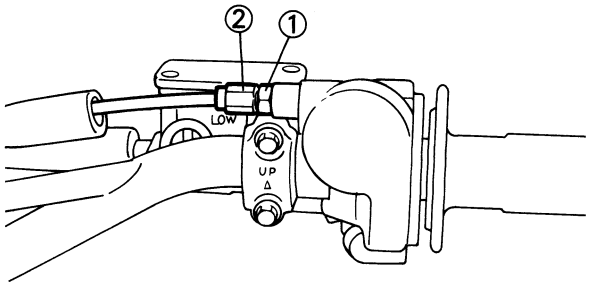
スロットルグリップ遊び
3.0–5.0 mm (0.12–0.20 in)



2. 以下の調整をします。
   • スロットルグリップの遊び
   a. アジャスターカバーをスライドさせます。
   b. ロックナット “1” を緩めます。
   c. 遊びが規定値になるまでアジャスター “2” を回し調整します。
   d. ロックナットを締め付けます。

JWA20330
⚠ 警 告

スロットルグリップの遊びを調整後、ハンドルバーを左右に切ってエンジンが吹き上がらないことを確認すること。



JAM30254
スパークプラグの点検
1. 以下の部品の接続を外します。
   • スパークプラグキャップ
2. 以下の部品を取り外します。
   • スパークプラグ

JCA13330

注 意

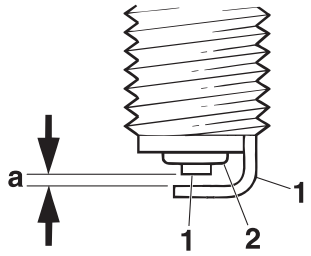
スパークプラグを取り外す前に圧縮空気でプラグ周辺に溜まった汚れを吹き飛ばし、プラグ孔からシリンダー内に落ちるのを防止する。

3. 以下の点検をします。
   • スパークプラグタイプ
   不適当 → 交換

	メーカー / 型式 **NGK/BR9EVX**

4. 以下の点検をします。
   • 電極 “1”
   損傷 / 摩耗 → スパークプラグを交換
   • インシュレーター “2”
   異常色 → スパークプラグを交換
   標準色は薄い黄褐色
5. 以下の部品を清掃します。
   • スパークプラグ
   (スパークプラグクリーナーまたはワイヤーブラシを使用)
6. 以下の測定をします。
   • スパークプラグギャップ “a”
   (ワイヤーシックネスゲージを使用)
   規定値外 → ギャップを調整

	プラグギャップ **0.6–0.7 mm (0.024–0.028 in)**



G088879

7. 以下の部品を組み付けます。
   • スパークプラグ

	スパークプラグ **20 N·m (2.0 kgf·m, 15 lb·ft)**

要 点

スパークプラグを取り付ける前に、スパークプラグとガスケットの表面を清掃する。

8. 以下の部品を接続します。
   • スパークプラグキャップ

JAM30539

トランスミッションオイルの点検

1. エンジンを 2、3 分間アイドリング運転後、エンジンを止め、約 5 分間放置します。
2. 車を平坦な場所に垂直に立てます。
3. 以下の点検をします。
   • トランスミッションオイルレベル
   a. オイルチェックボルト “1” を取り外します。
   b. オイルレベルを点検します。

要 点

オイルレベルを点検する時、車を垂直に立てること。

JWA21090

⚠警 告

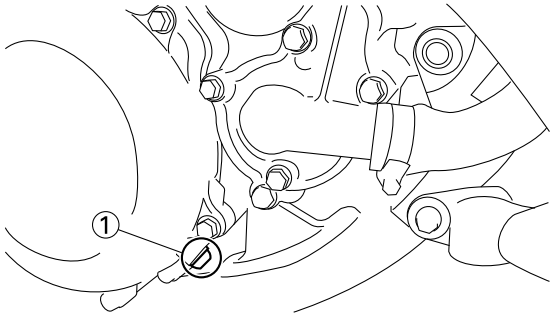
高速運転直後にオイルチェックボルトを取り外さないこと。加熱されたオイルが噴出し、危険を招く恐れがある。オイルが冷めるまで待つこと。

   オイルが流出する → オイルレベルは正常
   オイルが出ない → オイルレベルが低い
   オイルが流出するまでトランスミッションオイルを補充します。

	推奨オイル **ヤマルーブ ギヤオイル** **オーバーホール時** **0.76 L (0.80 US qt, 0.67 Imp.qt)** **定期交換時** **0.70 L (0.74 US qt, 0.62 Imp.qt)**

   c. ガスケット（オイルチェックボルト）を点検し、損傷がある場合は交換します。
   d. オイルチェックボルトを締め付けます。

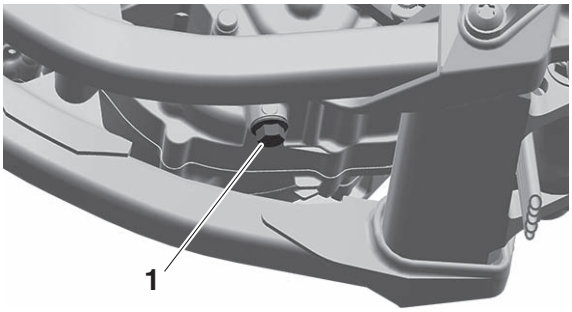
	オイルチェックボルト **10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)**

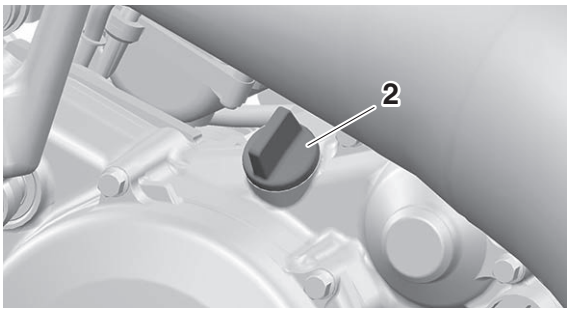


JAM30540

ミッションオイルの交換

1. エンジンを 2、3 分間アイドリング運転後、エンジンを止め、約 5 分間放置します。
2. 車を平坦な場所に垂直に立てます。
3. エンジン下部に受皿を起きます。
4. 以下の部品を取り外します。
   • オイルドレンボルト “1”
   • オイルフィラーキャップ “2”





5. 以下を排出します。
   • トランスミッションオイル
6. 以下の部品を組み付けます。
   • ワッシャー New
   • オイルドレンボルト

オイルドレンボルト
20 N·m (2.0 kgf·m, 15 lb·ft)

7. 以下を注入します。
   • トランスミッションオイル

推奨オイル
ヤマルーブ　ギヤオイル
オーバーホール時
0.76 L (0.80 US qt, 0.67 Imp.qt)
定期交換時
0.70 L (0.74 US qt, 0.62 Imp.qt)

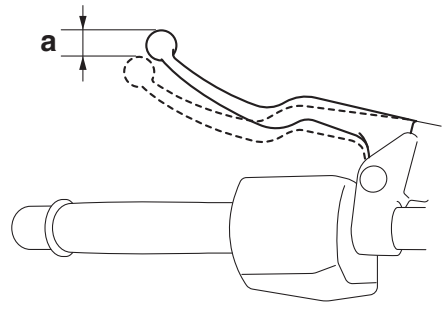
8. 以下の点検をします。
   • オイル漏れ
9. 以下の点検をします。
   • トランスミッションオイルレベル
10. 以下を組み付けます。
   • オイルフィラーキャップ

JAM30216

クラッチレバーの遊びの調整

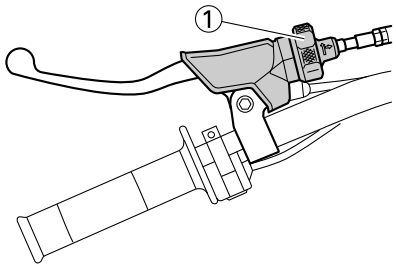
1. 以下の点検をします。
   • クラッチレバーの遊び “a”
   規定値外 → 調整

クラッチレバー遊び
7.0–12.0 mm (0.28–0.47 in)



G088887

2. 以下の調整をします。
   • クラッチレバーの遊び
   ハンドルバー側
   a. クラッチレバーの遊びが規定値になるまでアジャスター “1” を回して調整します。



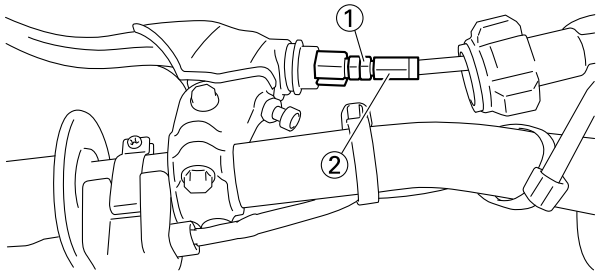
要　点

クラッチレバーの遊びが、ハンドルバー側で調整できない場合、クラッチケーブル側のアジャスターで調整する。

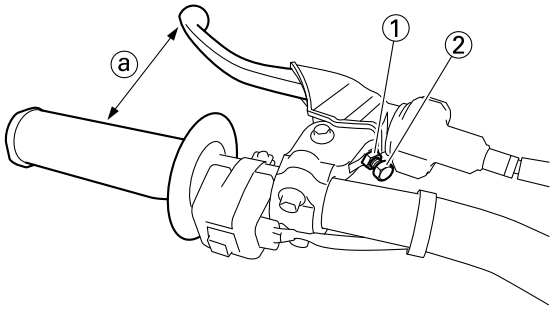
クラッチケーブル側
a. クラッチケーブルカバーをずらします。
b. ロックナット “1” を緩めます。
c. クラッチレバーの遊びが規定値になるまでアジャスター “2” を回して調整します。
d. ロックナット “1” を締め付けます。

ロックナット（クラッチケーブル側）
4.3 N·m (0.43 kgf·m, 3.2 lb·ft)

e. クラッチケーブルカバーを元の位置に戻します。



JAM30370
クラッチレバーポジションの調整
1. 以下の調整をします。
   • クラッチレバー位置 “a”
   ロックナット “1” を緩め、アジャスター “2” を使用してクラッチレバー位置 “a” を使用しやすいように調整します。

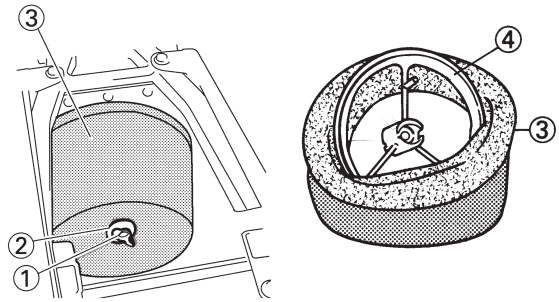


2. 以下の部品を締め付けます。
   • ロックナット

	**ロックナット（クラッチレバー位置）** **5 N·m (0.5 kgf·m, 3.7 lb·ft)**

JAM30219
エアーフィルターエレメントの清掃
1. 以下の部品を取り外します。
   • シート
2. 以下の部品を取り外します。
   • フィッティングボルト “1”
   • ワッシャー “2”
   • エアーフィルターエレメント “3”
   • エアーフィルターガイド “4”

JCA14401
注 意
エアーフィルターエレメントが外れたままエンジンを始動しないこと。エアーフィルターエレメントを装着しないと、エンジン部品が摩耗したり、エンジンを損傷させる場合がある。また、キャブレターの調子が悪くなったり、エンジン性能を悪化させ、オーバーヒートする可能性もある。



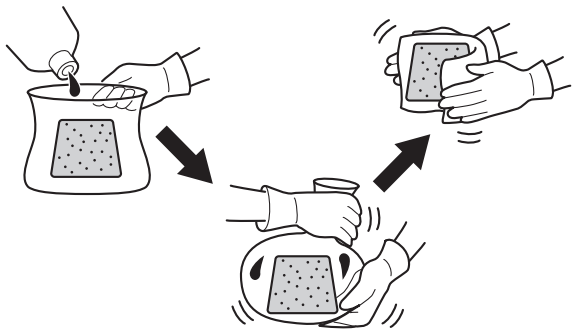
3. 以下の部品を洗浄します。
   • エアーフィルターエレメント
   a. エアーフィルタークリーナーまたは洗油で洗浄後、エレメントを絞り完全に乾燥させます。

JWA19110
⚠警 告
ガソリンや有機性（酸性、アルカリ性）の揮発油で洗浄しないこと。

JCA24280
注 意
エレメントは破損するので強く絞らないこと。

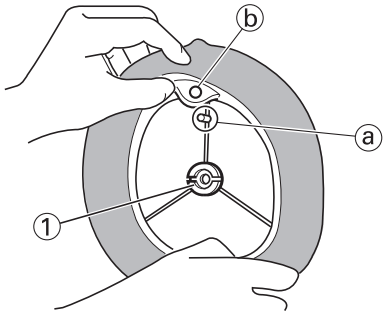
4. 以下の点検をします。
   • エアーフィルターエレメント
   損傷 → 交換
5. 以下を塗布します。
   • ヤマルーブフィルターオイル
   a. エアーフィルターエレメントをビニール袋に入れ、ビニール袋の中にフィルターオイルをたらします。
   b. ビニール袋の上からエレメントをよく揉みエレメントにまんべんなくオイルを浸透させます。
   c. きれいなウエスなどでエレメントを包みエレメントをやさしく揉み余分なオイルを取り除きます。

要 点
- オイルの浸透度はエレメントに軽くにじむ程度にすること。
- エレメント交換時も洗浄時と同様の手順でフィルターオイルを浸透させる。

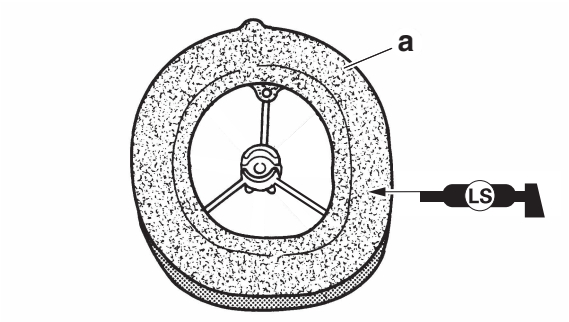


6. 以下の部品を組み付けます。
   • エアーフィルターガイド “1”

要 点
エアーフィルターガイドの突起部 “a” をエアーフィルターエレメントの孔 “b” に合わせて組み付ける。



7. 以下を塗布します。
   • ヤマハグリースB
   （エアーフィルターケースの合面 “a” へ）

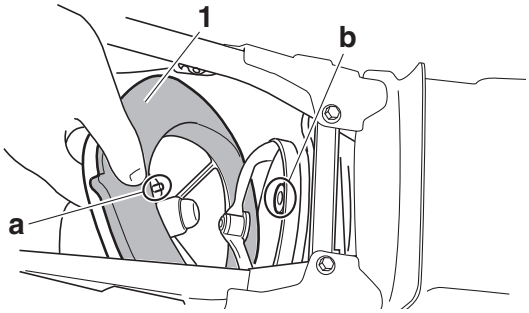


8. 以下の部品を組み付けます。
   • エアーフィルターエレメント “1”
   • ワッシャー
   • フィッティングボルト

	フィッティングボルト **2.0 N·m (0.20 kgf·m, 1.5 lb·ft)**

要 点

エアーフィルターガイドの突起部 “a” をエアーフィルターケースの孔 “b” に合わせて組み付ける。



JCA26420

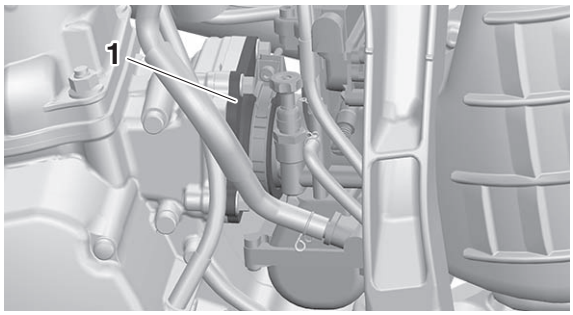
注 意

エアーフィルターエレメントが、エアーフィルターケース内に正しく取り付けられていることを確認する。エアーフィルターエレメントを取り付けないでエンジンを操作しない。取り付けずに操作すると、ピストンやシリンダーが過度に摩耗することがある。

JAM30541

キャブレタージョイントの点検

1. 以下の点検をします。
   • キャブレタージョイント “1”
   亀裂 / 損傷 → 交換

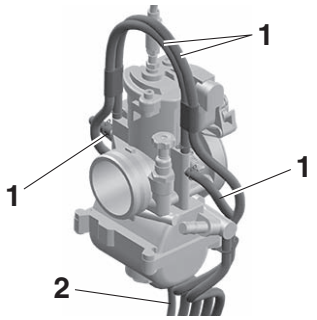


JAM30542

キャブレターホースの点検

各フューエルホースおよび各バキュームホース共、以下の手順で行います。

1. 以下の点検をします。
   • フューエルホース
   • エアーベントホース “1”
   • オーバーフローホース “2”
   亀裂 / 損傷 → 交換
   接続部の緩み → 正しく接続



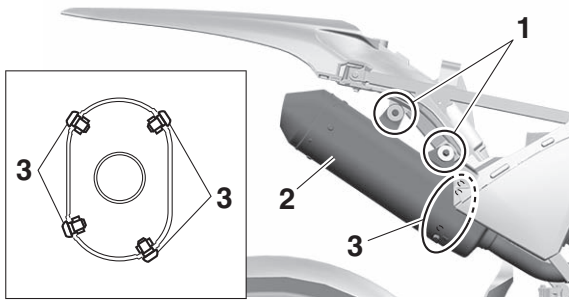
JAM30221

エキゾーストシステムの点検

1. 以下の部品を取り外します。
   • エキゾーストパイプ
   • サイレンサー
2. 以下の点検をします。
   • エキゾーストパイプ
   • サイレンサー
   亀裂 / 損傷 → 交換
3. 以下の点検をします。
   • サイレンサーファイバー
   損傷 → 交換
4. 以下の部品を交換します。
   • サイレンサーファイバー
   a. サイレンサーボルト “1”、サイレンサー “2”、ファイバーボルト “3” を取り外します。

要　点

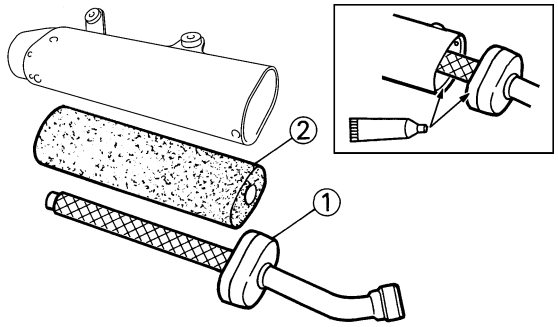
インナーパイプはバイスなどで固定して取り外す。



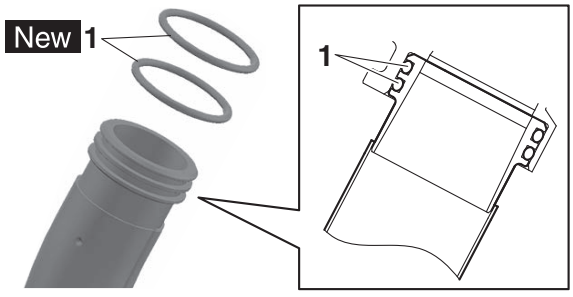
b. インナーパイプ “1” を取り外します。
c. ファイバー “2” を交換します。
d. インナーパイプを組み付けます。

要　点

耐熱シール剤を図の部分に、すき間のないように塗布する。

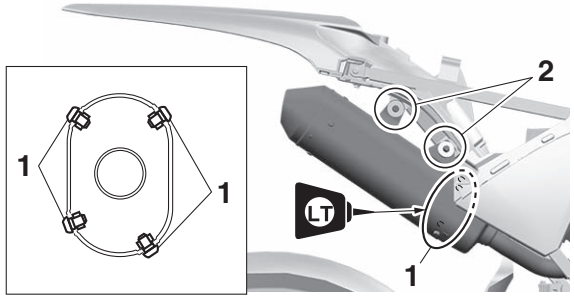


5. 以下の点検をします。
   • ガスケット “1” New



6. 以下の点検をします。
   • 締付トルク

	ファイバーボルト “1” **10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)** **ネジロック** **サイレンサーボルト “2”** **12 N·m (1.2 kgf·m, 8.9 lb·ft)** **サイドカバーボルト（前側）** **7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)** **サイドカバーボルト（後側）** **9 N·m (0.9 kgf·m, 6.6 lb·ft)**



JAM30210

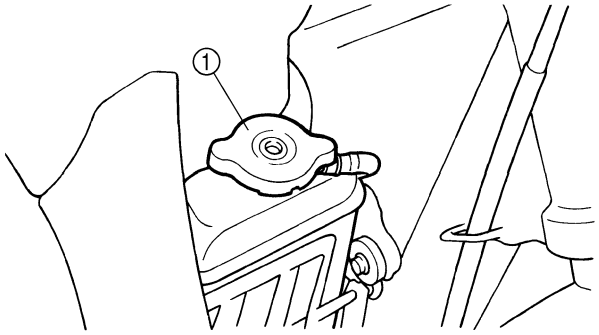
冷却水レベルの点検

JWA13030

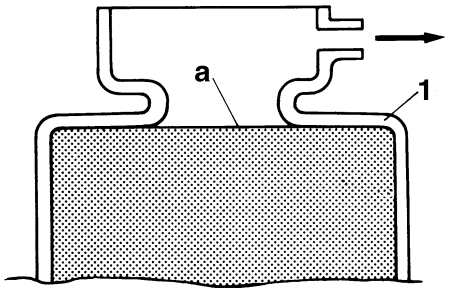
⚠警 告

エンジンが熱いうちはラジエターが高温で圧力がかかっているので、ラジエターキャップを外さないこと。非常に高温の冷却水と蒸気により、ケガやヤケドをする危険があるため、エンジンが完全に冷えてから、以下の手順でラジエターキャップを取り外すこと。
タオルのような厚い布をラジエターキャップにかぶせ、ゆっくりとキャップを反時計方向にまわし、残っている圧力を逃がすこと。シューシューという音が止まったら、ラジエターキャップを上から押さえながら反時計方向にまわし、キャップを外すこと。

1. 車両を平坦な場所で垂直に立てます。
2. 以下の部品を取り外します。
   • ラジエターキャップ “1”



3. 以下の点検をします。
   • 冷却水量
     上限レベル “a” 以下 → 上限レベルまで冷却水を補充



1. ラジエター

JCA24260

注 意

- **冷却水の代わりに水を追加すると、不凍液分が減少するので、冷却水の代わりに水を使用した場合は、不凍液分の濃度をチェックし、必要であれば調整すること。**
- **蒸留水以外は使用しないこと。ただし、蒸留水が入手できない場合は、軟水を使用しても構わない。**

4. エンジンを始動させ、3 分間暖機運転をした後、エンジンを停止させます。
5. 以下の点検をします。
   - 冷却水量

要 点

冷却水が安定するまで数分間待ってから冷却水量を点検する。

JAM30211

冷却システムの点検

1. 以下の部品を取り外します。
   - シート
   - サイドカバー（左／右）
   - エアースクープ（左／右）
2. 以下の点検をします。
   - ラジエター
   - ラジエターホース
     亀裂 / 損傷 → 交換
3. 以下の部品を組み付けます。
   - エアースクープ（左／右）
   - シート
   - サイドカバー（左／右）

JAM30212

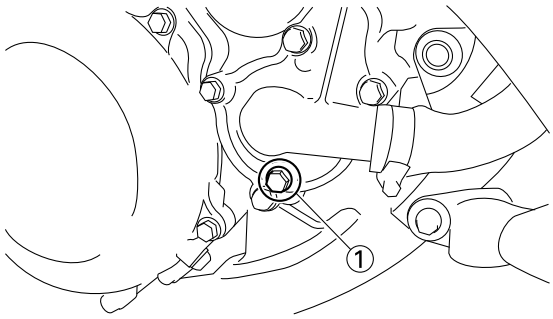
冷却水の交換

JWA13030

警 告

エンジンが熱いうちはラジエターが高温で圧力がかかっているので、ラジエターキャップを外さないこと。非常に高温の冷却水と蒸気により、ケガやヤケドをする危険があるため、エンジンが完全に冷えてから、以下の手順でラジエターキャップを取り外すこと。
タオルのような厚い布をラジエターキャップにかぶせ、ゆっくりとキャップを反時計方向にまわし、残っている圧力を逃がすこと。シューシューという音が止まったら、ラジエターキャップを上から押さえながら反時計方向にまわし、キャップを外すこと。

1. エンジンの下部に受皿を置きます。
2. 以下の部品を取り外します。
   - 冷却水ドレンボルト “1”



3. 以下の部品を取り外します。
   - ラジエターキャップ
     ラジエターキャップをゆっくりと緩め、冷却水を抜き出します。

要 点

ラジエターキャップを緩めると冷却水が勢いよく横方向に吹き出すので、受皿を排出口に近付けておく。

4. 冷却水が完全に抜けたら水道の水を入れラジエター内を洗浄します。
5. 以下の部品を組み付けます。
   - 銅ワッシャー New
   - 冷却水ドレンボルト

冷却水ドレンボルト
10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)

6. 冷却水を補充します。

推奨冷却水
ヤマルーブロングライフクーラント
ラジエターと全ての経路
0.90 L (0.95 US qt, 0.79 Imp.qt)
冷却水混合比
1:1（冷却水：水）

JWA13040

警 告

- **冷却水が目にはいったときは、大量の水で充分洗い、医師の治療を受けること。**
- **冷却水が衣服についたときは、素早く水で洗い流し、その後、洗剤と水で洗うこと。**
- **もし冷却水を飲み込んだときは、すぐに吐き出すようにし、ただちに医師の治療を受けること。**

JCA13481

注 意

- **冷却水の代りに水を加えた場合、冷却水の不凍液濃度が下がる。水道水を冷却水の代りに水を補充する場合は、冷却水の不凍液濃度を点検し、正しい濃度に調整すること。**
- **使用する水は、蒸留水に限る。ただし、蒸留水がない場合は軟水を使用してもよい。硬水や塩分の含まれた天然水は使用しないこと。**
- **冷却水が塗装面に付着した場合には、すぐに水で洗い流すこと。**
- **異なる種類の冷却水を混合しないこと。**

7. 以下の部品を組み付けます。
   - ラジエターキャップ
8. エンジンを始動させ、3 分間暖機運転した後、エンジンを停止させ、エンジンが冷えるまで待ちます。
9. 以下の点検をします。
   - 冷却水量
     3-13 ページ “冷却水レベルの点検” 参照。

JAM20136
車体編

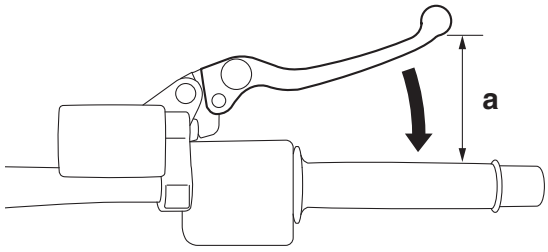
JAM30479
フロントディスクブレーキの調整

要　点

ブレーキレバーの遊びはありません。

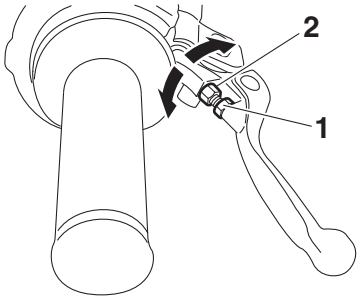
1. 以下の点検をします。
   • ブレーキレバー握り幅 “a”

ブレーキレバー握り幅
100 mm (3.94 in)
調整範囲
86–105 mm (3.39–4.13 in)



G088889

2. 以下の部品を取り外します。
   • ブレーキレバーカバー
3. 以下の調整をします。
   • ブレーキレバー握り幅
   a. ロックナット “1” を緩めます。
   b. 規定のブレーキレバー握り幅になるまで、アジャスティングボルト “2” を回し調整します。



   c. ロックナットを締め付けます。

ロックナット（フロントブレーキレバーポジション）
5 N·m (0.5 kgf·m, 3.7 lb·ft)

JWA13050
⚠警 告

引き具合がやわらかく感じられる時は、ブレーキ液漏れ、エアー混入によるブレーキの効き不良の恐れがある。エアーの混入によるブレーキ性能の低下は事故につながるため、走行する前に必ず点検し、必要であればエアー抜きを行い、エアーを取り除く。

JCA13490
注 意

ブレーキレバーの調整後、ブレーキの引きずりがないことを確認する。

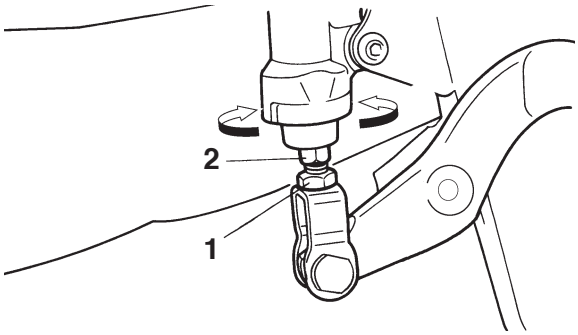
4. 以下の部品を組み付けます。
   • ブレーキレバーカバー

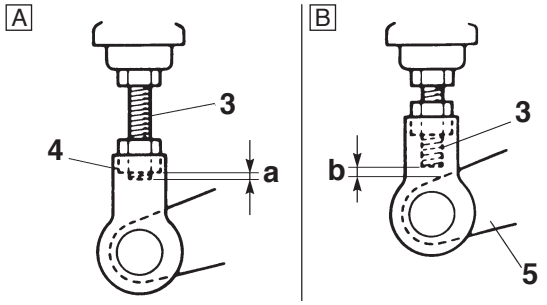
JAM30480
リヤディスクブレーキの調整

1. 以下の調整をします。
   • ブレーキペダルの位置
   a. ロックナット “1” を緩めます。
   b. ブレーキペダルの位置が適正になるまで、アジャスティングナット “2” を回します。

JWA20710
⚠警 告

図示のように、最大 “A” と最小 “B” の間でペダルの高さを調整すること。（この際、ボルト “3” の先端 “a” はロアーアジャスティングナット “4” から突き出ていて、ブレーキペダル “5” からは 2.0 mm (0.08 in) “b” 以上離れていること。）





   c. ロックナットを規定のトルク値で締め付けます。

リヤブレーキペダルアジャスティングロックナット
6 N·m (0.6 kgf·m, 4.4 lb·ft)

JWA19150

⚠警 告

ブレーキペダルの具合が軟らかく感じられる時は、ブレーキシステムにエアーが混入している恐れがある。走行する前に、ブレーキシステムのエアー抜きを行うこと。ブレーキシステムにエアーが混入するとブレーキ性能の低下の原因となる。

JCA13510

注 意

ブレーキペダルポジションの調整後、ブレーキの引きずりがないことを確認する。

JAM30234

ブレーキフルードレベルの点検

1. 車両を平坦な場所で垂直に立てます。

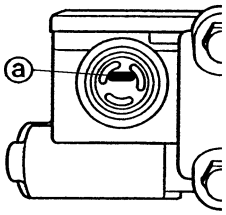
要 点

ブレーキフルードレベルを正確に読み取るため、リザーバーのキャップ面を水平に保つ。

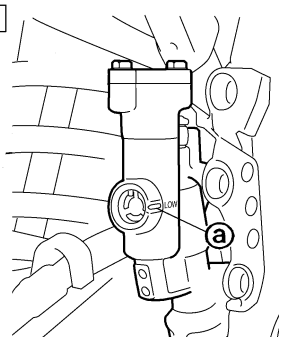
2. 以下の点検をします。
   - ブレーキフルードレベル
     下限レベルマーク “a” 以下 → 補充

指定ブレーキフルード
BF-4 (DOT-4)

A



B



A. フロントブレーキ
B. リヤブレーキ

JWA13090

⚠警 告

- **必ず指定のブレーキフルードを使うこと。他のフルードはシール類を劣化させ、フルードの漏れやブレーキ作動不良の原因となる。**
- **2 種類以上のブレーキフルードを混ぜて使用しないこと。混合ブレーキフルードは化学反応を起こし、ブレーキ作動不良の原因になる。**
- **ブレーキフルードを注入する際には水分が混入しないように注意すること。水分が混入されると、ブレーキフルードの沸騰点が低下し、ベーパーロックをひき起こす恐れがある。**

JCA13540

注 意

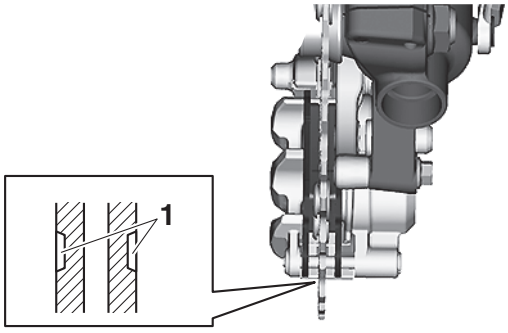
ブレーキ構成部品の清掃には、新しいブレーキフルードを使用する。ブレーキフルードは塗装やプラスチックに損傷を与える場合があるので、ブレーキフルードがこぼれた場合はすぐにふき取ること。

JAM30231

フロントブレーキパッドの点検

各ブレーキパッドの点検は以下の手順で行います。

1. ブレーキを作動させます。
2. 以下の点検をします。
   - フロントブレーキパッド
     ウェアインジケーター溝 “1” とブレーキディスクのすき間がほとんどない → ブレーキパッドをセットで交換
     4-5 ページ “フロントブレーキ” 参照。

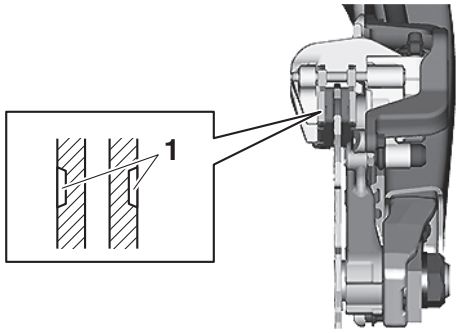


JAM30232

リヤブレーキパッドの点検

各ブレーキパッドの点検は以下の手順で行います。

1. ブレーキを作動させます。
2. 以下の点検をします。
   - リヤブレーキパッド
     ウェアインジケーター溝 “1” とブレーキディスクのすき間がほとんどない → ブレーキパッドをセットで交換
     4-7 ページ “リヤブレーキ” 参照。



JAM30478

フロントブレーキホースの点検

1. 以下の点検をします。
   - ブレーキホース
     亀裂 / 損傷 / 摩耗 → 交換
2. 以下の点検をします。
   - ブレーキホースクランプ

接続の緩み → クランプボルトを締め付け
3. 車両を垂直に立て、フロントブレーキを数回操作します。
4. 以下の点検をします。
• ブレーキホース
ブレーキフルード漏れ → 損傷したブレーキホースを交換

JAM30498
リヤブレーキホースの点検
1. 以下の点検をします。
• ブレーキホース
亀裂 / 損傷 / 摩耗 → 交換
2. 以下の点検をします。
• ブレーキホースホルダー
接続部の緩み → ホルダーボルトを締め付け
3. 車両を垂直に立て、リヤブレーキを数回操作します。
4. 以下の点検をします。
• ブレーキホース
ブレーキフルード漏れ → 損傷したホースを交換

JAM30499
ブレーキの動作の点検
1. 以下の点検をします。
• ブレーキの動作
ブレーキが正しく作動しない → ブレーキシステムを点検

要　点

乾いた路面で走行し、フロントブレーキとリヤブレーキを別々に作動させ、ブレーキが正しく作動するかどうか点検する。

JAM30477
油圧ブレーキシステムからのエアー抜き
JWA19140

⚠警 告

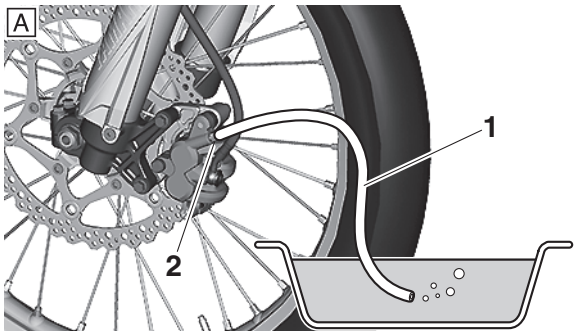
以下の場合には必ずブレーキシステムのエアー抜きを行うこと。
• ブレーキシステムを分解した時
• ブレーキホースを緩めたり、取り外したり、または交換した時
• ブレーキフルード量が非常に低い時
• ブレーキの作動に異常がある時

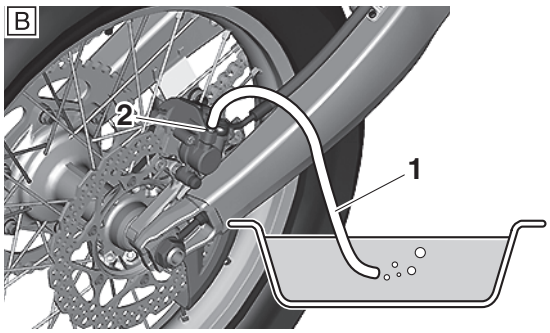
1. 以下の部品を取り外します。
• ブレーキマスターシリンダーキャップ
• リザーバーダイヤフラム
• リザーバーフロート（フロントブレーキ）
• プロテクター（リヤブレーキ）

要　点

• ブレーキフルードをこぼしたり、リザーバーからあふれないように注意する。
• ブレーキ操作を行う前に十分なブレーキフルードがあることを確認する。この確認を怠ると、ブレーキシステムの中にエアーが混入し、エアー抜きの作業時間が非常に長くなる。
• エアー抜きが困難な場合には、ブレーキフルードを数時間安定させる。ホースの中の小さい気泡が消えてから再度エアー抜きを行う。

2. ブレーキシステムのエアー抜きを行います。
a. リザーバーに指定のブレーキフルードを適切な量まで補充します。
b. リザーバーダイヤフラムを組み付けます。
c. ブリードスクリュー“2”にビニールホース“1”を確実に接続し、ビニールホースの先端に受皿を置きます。





A. 前
B. 後

d. ブレーキを数回、ゆっくりと操作します。
e. ブレーキレバーをいっぱいに引く、または、ブレーキペダルを完全に踏み込んでその位置を保持します。
f. ブリードスクリューを緩めます。

要　点

ブリードスクリューを緩めるとブレーキキャリパー内の圧力が開放され、ブレーキレバーがスロットルグリップに届く、または、ブレーキペダルがさらに踏み下げられる。

g. ブリードスクリューを締め付け、ブレーキレバーまたはブレーキペダルを離します。
h. ビニールホースのブレーキフルードの中から気泡が消えるまで、(d) から (g) の手順を繰り返します。

要　点

リザーバーへブレーキフルードを補充しながら

行う。

JCA24320

注 意

- **ブレーキディスク、タイヤ、ホイール等に付着したブレーキフルードをきれいに拭き取ること。**
- **塗装面やプラスチック部品はブレーキフルードで損傷することがある。ブレーキフルードがこぼれた場合は、ただちに拭き取ること。**

i. ブリードスクリューを締め付けます。

ブレーキキャリパーブリードスクリュー
6 N·m (0.6 kgf·m, 4.4 lb·ft)

j. リザーバーへブレーキフルードを規定レベルまで注入します。
3-17 ページ “ブレーキフルードレベルの点検” 参照。

JWA13110

警 告

油圧ブレーキのエアー抜き後、ブレーキの作動を確認すること。

JAM30481

ドライブチェーンのたわみ

JCA13550

注 意

ドライブチェーンを張りすぎると、エンジンとエンジン内部への負担となる。緩めすぎるとドライブチェーンがとびはね、スイングアームに損傷を与え、事故の原因となる。そのため、ドライブチェーンのたわみ量は常に標準値内にあること。

ドライブチェーンのたわみ量の点検

1. メンテナンススタンドを使用して、リヤホイールを浮かせます。

JWA13120

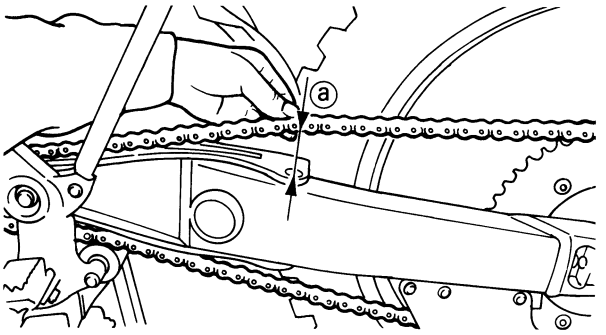
警 告

車両が倒れないよう、確実に支えること。

2. トランスミッションをニュートラル位置にします。
3. ドライブチェーンガイドボルトの真上でドライブチェーンを約 50 N (5.0 kgf, 37 lbf) の力で引きます。
4. 以下の点検をします。
   - ドライブチェーンのたわみ量 “a”
     規定値外 → 調整

要 点

図で示されたドライブチェーンガイドとチェーン下部間のドライブチェーンのたわみ量を測定する。



たわみ量（メンテナンススタンド）
48.0–58.0 mm (1.89–2.28 in)

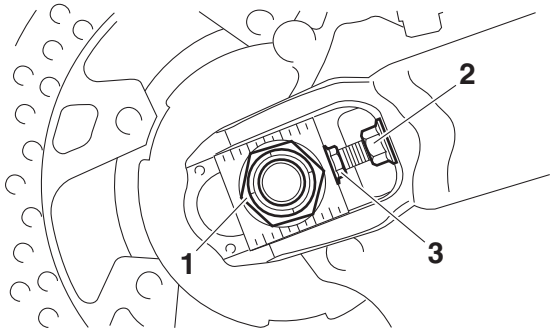
ドライブチェーンのたわみ量の調整

JWA13120

警 告

車両が倒れないよう、確実に支えること。

1. 以下の調整をします。
   - ドライブチェーンのたわみ量
     a. ホイールアクスルナット “1” を緩めます。
     b. 両方のロックナット “2” を緩めます。
     c. 規定のドライブチェーンのたわみ量になるまで、アジャスティングボルト “3” を回し調整します。



要 点

- 適正なホイールアライメントを保つため、両側を均等に調整する。
- リヤホイールを前方に押し、スイングアームエンドプレートとスイングアームの先端との間にすき間のないことを確認する。

d. ホイールアクスルナットを締め付けます。

リヤホイールアクスルナット
125 N·m (12.5 kgf·m, 92 lb·ft)

e. ドライブチェーンプラーロックナットを締め付けます。

ドライブチェーンプラーロックナット
19 N·m (1.9 kgf·m, 14 lb·ft)

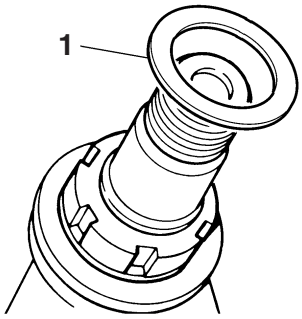
JAM30251
ドライブチェーンの潤滑
ドライブチェーンは連結部品で構成されています。ドライブチェーンが正しく整備されていない場合、チェーンは早く摩耗します。そのため、車両がほこりの多い場所で使用された時は、ドライブチェーンの整備をする必要があります。
この車両にはサイドプレートの間に小さいゴムの O リングのあるドライブチェーンを使用しています。スチーム洗浄、高圧洗浄、シンナー、ガソリンなどの揮発性溶剤、ワイヤーブラシの使用は O リングを傷つけることがあります。よって、ドライブチェーンの清掃には洗油を必ず使用してください。ドライブチェーンを乾燥させた後、エンジンオイルまたは O リングチェーン用のチェーン潤滑剤で潤滑します。市販の一般的な潤滑剤には溶剤が含まれ、O リングを損傷させるおそれがあるため、ドライブチェーンに使用しないでください。

推奨オイル
ヤマルーブ スーパーチェーンオイル

JAM30247
ステアリングヘッドの点検と調整
1. メンテナンススタンドを使用して、フロントホイールを浮かせます。

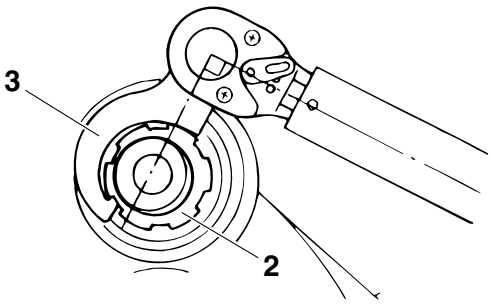
JWA13120
⚠警 告
車両が倒れないよう、確実に支えること。

2. 以下の点検をします。
   - ステアリングヘッド
     フロントフォークの下部をつかんで、フロントフォークを静かにゆらします。
     がた / 緩み → ステアリングヘッドを調整
3. 以下の部品を取り外します。
   - ハンドルバー
   - アッパーブラケット
4. 以下の調整をします。
   - ステアリングヘッド
     a. ワッシャー “1” を取り外します。



b. ステアリングナットレンチ “3” を使用してリングナット “2” を一旦緩めてから、規定トルクで締め付けます。

要 点
- トルクレンチはステアリングナットレンチに対して、直角に取り付け使用する。
- ステアリングを左右に 2、3 回動かし、スムーズに動くか確認する。



ステアリングナットレンチ
90890-01403
エキゾーストフランジナットレンチ
YU-A9472

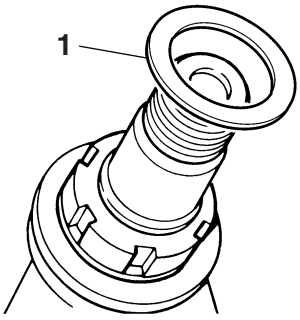
ステアリングリングナット（1 回目の締め付けトルク）
38 N·m (3.8 kgf·m, 28 lb·ft)

c. フロントフォークを左右に 2、3 回動かし、ステアリングがスムーズに回転するか確認します。スムーズに回転しない場合は、ロアーブラケットを取り外し、アッパーベアリングとロアーベアリングを点検します。
4-25ページ“ステアリングヘッド”参照。
d. リングナットを完全に緩めた後、ステアリングナットレンチを使用して、規定トルクで締め付けます。

JWA21110
⚠警 告
ステアリングリングナットを規定トルク以上に締め付けないこと。

ステアリングリングナット（最終の締め付けトルク）
7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)

e. フロントフォークを左右方向いっぱいに動かし、ステアリングヘッドのがたを点検します。がたがある場合は、ロアーブラケットを取り外し、アッパーベアリングとロアーベアリングを点検します。
4-25ページ“ステアリングヘッド”参照。
f. ワッシャー “1” を組み付けます。



5. 以下の部品を組み付けます。
- アッパーブラケット
- ハンドルバー
4-9 ページ “ ハンドルバー ” 参照。

JAM30502
ステアリングヘッドの潤滑
1. 以下の部品を潤滑します。
- アッパーベアリング
- ロアーベアリング
- ベアリングレース

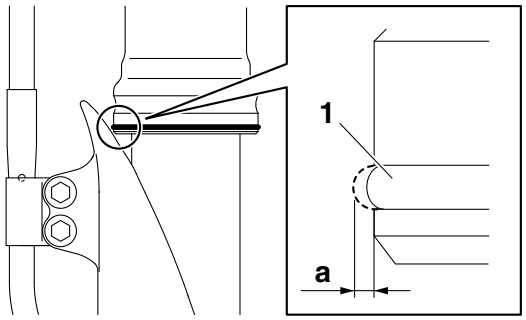
推奨潤滑剤
ヤマハグリース B

JAM30413
フロントフォークの点検
1. 車両を平坦な場所で垂直に立てます。
JWA13120
⚠警 告
車両が倒れないよう、確実に支えること。
2. 以下の点検をします。
- インナーチューブ
損傷 / 傷 → 交換
- フロントフォーク
インナーチューブとアウターチューブ間にオイル漏れ → オイルシールを交換
3. 車両を垂直に立て、フロントブレーキをかけます。
4. 以下の点検をします。
- フロントフォークの作動
ハンドルバーを上から数回強く押し、フロントフォークがスムーズに戻るか点検をします。
作動不良 → 修正または交換
4-14 ページ “ フロントフォーク ” 参照。

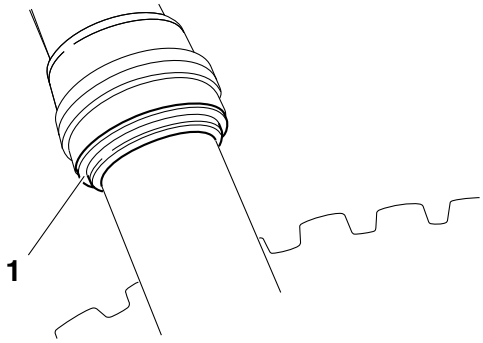
要 点
損傷が見つかった場合、または、フロントフォークがスムーズに作動しない場合、ヤマハ販売店で点検、または、修理を受けてください。

5. 以下の点検をします。
- プロテクターガイド “1”
規定値外 → 交換

要 点
アウターチューブの外周と同じ高さ “a” まで摩耗した時は、プロテクターガイドが使用限度に達していることを示す。

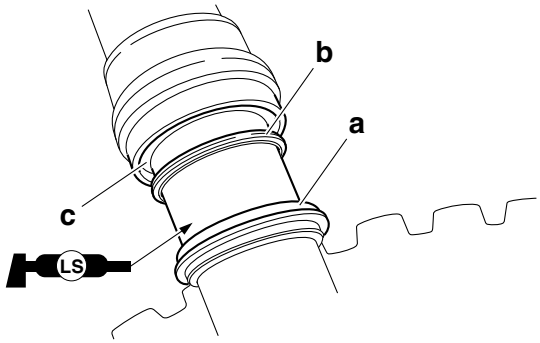


6. 以下の部品を取り外します。
- プロテクター
- ダストシール “1”
JCA24330
注 意
ドライバーでダストシール、インナーチューブを傷付けないこと。



7. 以下の部品を清掃します。
- ダストシール “a”
- スクレーパー “b”
- オイルシール “c”

要 点
- 走行後は必ずダストシール、スクレーパーとオイルシールを清掃する。
- インナーチューブにヤマハグリース B を塗布する。



JAM30239
フロントフォークの調整
JWA19180

⚠警 告

- **左右のフロントフォークは常に均等に調整すること。調整が不均等の場合、操安性を欠くことになる。**
- **車体が倒れないよう、確実に支えること。**

伸側減衰力
JCA24340

注 意

調整範囲を超えてアジャスターを無理に回さないこと。

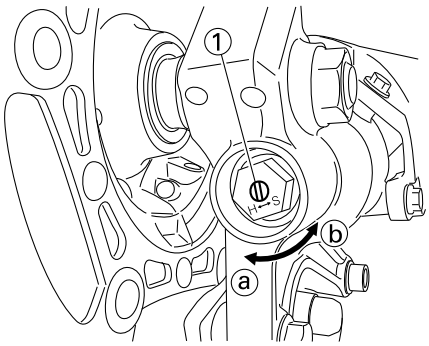
1. 以下の調整をします。
   - 伸側減衰力
     a. アジャスター “1” を “a” または “b” の方向に回し調整します。

“a” 方向
伸側減衰力が大きくなる（サスペンションが硬くなる）
“b” 方向
伸側減衰力が小さくなる（サスペンションが軟らかくなる）

伸側減衰力
最小（ソフト）
“b”* 方向へ 20 段
標準
“b”* 方向へ 12 段
最大（ハード）
“b”* 方向へ 0 段
***アジャスターを “a” 方向へいっぱいに回したところを基点とする。**

要 点

減衰力調整機構のクリックする合計回数は、製造中の軽微な違いにより必ずしも正確に上記の仕様とは一致しないが、実際のクリック回数は常に全体の調整範囲を表す。正確な調整をするためには、個々の減衰力調整機構のクリック数をチェックし、必要に応じて仕様を変えることを推奨する。



圧側減衰力
JCA24350

注 意

調整範囲を超えてアジャスターを無理に回さないこと。

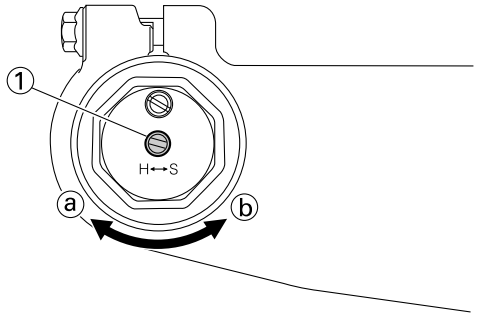
1. 以下の調整をします。
   - 圧側減衰力
     a. アジャスター “1” を “a” または “b” の方向に回し調整します。

“a” 方向
圧側減衰力が大きくなる（サスペンションが硬くなる）
“b” 方向
圧側減衰力が小さくなる（サスペンションが軟らかくなる）

圧側減衰力
最小（ソフト）
“b”* 方向へ 20 段
標準
“b”* 方向へ 13 段
最大（ハード）
“b”* 方向へ 0 段
***アジャスターを “a” 方向へいっぱいに回したところを基点とする。**

要 点

減衰力調整機構のクリックする合計回数は、製造中の軽微な違いにより必ずしも正確に上記の仕様とは一致しないが、実際のクリック回数は常に全体の調整範囲を表す。正確な調整をするためには、個々の減衰力調整機構のクリック数をチェックし、必要に応じて仕様を変えることを推奨する。



フロントフォークのエアー抜き

要　点

走行時、フロントフォークの初期の入りが硬く感じた場合に、フロントフォークの内圧抜きを行う。

1. メンテナンススタンドを使用して、フロントホイールを浮かせます。

JWA13120

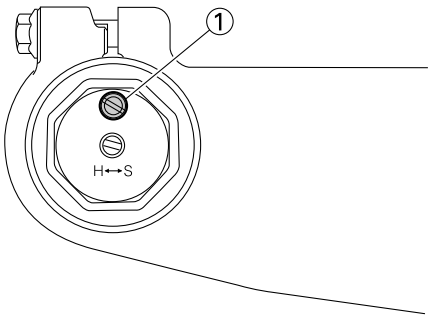
⚠警 告

車両が倒れないよう、確実に支えること。

2. ブリードスクリュー “1” を取り外し、フロントフォーク内の圧力を解放します。
3. 以下の部品を締め付けます。
   - ブリードスクリュー



ブリードスクリュー（フロントフォーク）
1.3 N·m (0.13 kgf·m, 0.95 lb·ft)



JAM30482

リヤショックアブソーバー Ass'y の点検

1. 車両を平坦な場所で垂直に立てます。

JWA13120

⚠警 告

車両が倒れないよう、確実に支えること。

2. 以下の点検をします。
   - リヤショックアブソーバー Ass'y
     ガス漏れ / オイル漏れ → リヤショックアブソーバー Ass'y を交換
     4-28 ページ “ リヤショックアブソーバー Ass'y” 参照。
3. 以下の点検をします。
   - リヤショックアブソーバー Ass'y の作動
   - リヤサスペンションリンクの作動
     シートに跨がり、身体を数回上下にゆすり、リヤショックアブソーバーAss'yがスムーズに作動するか点検します。
     作動不良 → 修正または交換

JAM30242

リヤショックアブソーバー Ass'y の調整

メンテナンススタンドを使用して、リヤホイールを浮かせます。

JWA13120

⚠警 告

車両が倒れないよう、確実に支えること。

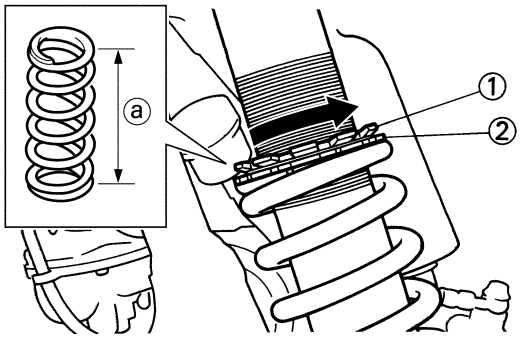
スプリング初期荷重

JCA24360

注 意

調整範囲を超えてアジャスターを無理に回さないこと。

1. 以下の部品を取り外します。
   - リヤフレーム
2. 以下の調整をします。
   - スプリング初期荷重
     a. ロックナット “1” を緩めます。
     b. スプリングとアジャスター間にすき間ができるまでアジャスター “2” を緩めます。
     c. スプリング自由長 “a” を測定します。



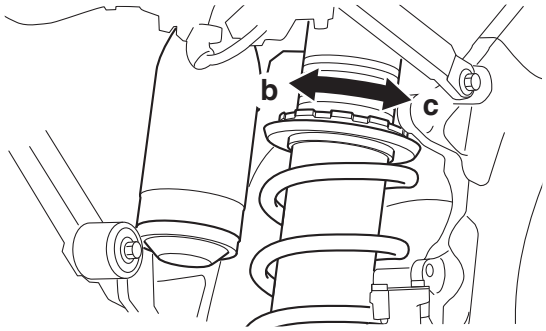
     d. アジャスターを “b” または “c” の方向に回し調整します。

“b” 方向
スプリング初期荷重が大きくなる（サスペンションが硬くなる）
“c” 方向
スプリング初期荷重が小さくなる（サスペンションが軟らかくなる）

スプリングの取付荷重
最小
スプリング自由長より 1.5 mm (0.06 in) 締め込んだ位置
標準
スプリング自由長より 2.0 mm (0.08 in) 締め込んだ位置
最大
スプリング自由長より 18.5 mm (0.73 in) 締め込んだ位置

要　点

- 調整は必ずロックナット、アジャスター付近の泥、砂をよく落としてから行う。
- スプリングセット長はアジャスター 1 回転につき 1.5 mm (0.06 in) 変更になる。



e. ロックナットを締め付けます。

3. 以下の部品を組み付けます。
   - リヤフレーム

伸側減衰力
JCA24370

注 意

調整範囲を超えてアジャスターを無理に回さないこと。

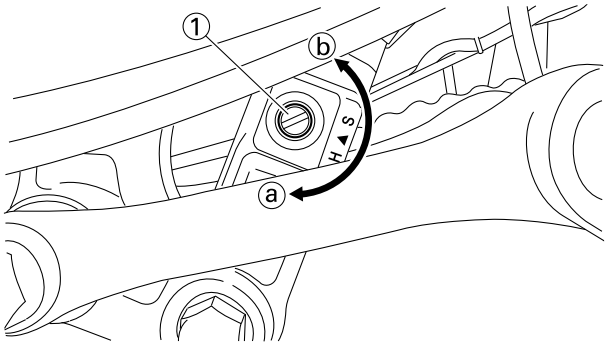
1. 以下の調整をします。
   - 伸側減衰力
     a. アジャスター “1” を “a” または “b” の方向に回し調整します。

“a” 方向
伸側減衰力が大きくなる（サスペンションが硬くなる）
“b” 方向
伸側減衰力が小さくなる（サスペンションが軟らかくなる）

伸側減衰力
最小（ソフト）
“b” * 方向へ 20 段
標準
“b” * 方向へ 10 段
最大（ハード）
“b” * 方向へ 0 段
*** アジャスターを “a” 方向へいっぱいに回したところを基点とする。**

要　点

減衰力調整機構のクリックする合計回数は、製造中の軽微な違いにより必ずしも正確に上記の仕様とは一致しないが、実際のクリック回数は常に全体の調整範囲を表す。正確な調整をするためには、個々の減衰力調整機構のクリック数をチェックし、必要に応じて仕様を変えることを推奨する。



圧側減衰力（高速沈み込み時）
JCA24370

注 意

調整範囲を超えてアジャスターを無理に回さないこと。

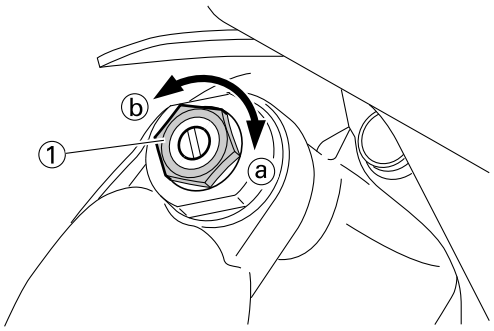
1. 以下の調整をします。
   - 圧側減衰力（高速沈み込み時）
     a. アジャスター “1” を “a” または “b” の方向に回し調整します。

“a” 方向
圧側減衰力が大きくなる（サスペンションが硬くなる）
“b” 方向
圧側減衰力が小さくなる（サスペンションが軟らかくなる）

圧側減衰力（高速沈み込み時）
最小（ソフト）
“b” * 方向へ 2 回転
標準
“b” * 方向へ 1-3/8 回転
最大（ハード）
“b” * 方向へ 0 回転
*** アジャスターを “a” 方向へいっぱいに回したところを基点とする。**

要　点

正確な調整をするためには、減衰力調整機構の実際の合計回転数を確認することを推奨する。この調整範囲は製造中の軽微な違いにより仕様とは正確に一致しないことがある。



圧側減衰力（低速沈み込み時）

JCA24390

注 意

調整範囲を超えてアジャスターを無理に回さないこと。

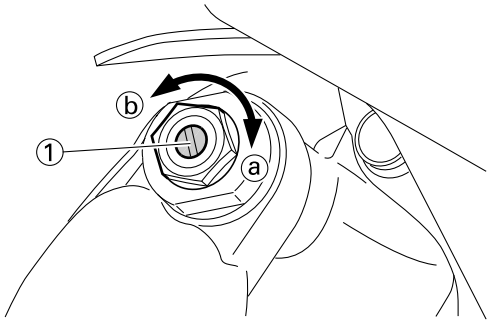
1. 以下の調整をします。
   - 圧側減衰力（低速沈み込み時）
     a. アジャスター “1” を “a” または “b” の方向に回し調整します。

“a” 方向 **圧側減衰力が大きくなる（サスペンションが硬くなる）** **“b” 方向** **圧側減衰力が小さくなる（サスペンションが軟らかくなる）**

	圧側減衰力（低速沈み込み時） **最小（ソフト）** **“b” * 方向へ 20 段** **標準** **“b” * 方向へ 13 段** **最大（ハード）** **“b” * 方向へ 0 段** ***アジャスターを “a” 方向へいっぱいに回したところを基点とする。**

要　点

減衰力調整機構のクリックする合計回数は、製造中の軽微な違いにより必ずしも正確に上記の仕様とは一致しないが、実際のクリック回数は常に全体の調整範囲を表す。正確な調整をするためには、個々の減衰力調整機構のクリック数をチェックし、必要に応じて仕様を変えることを推奨する。



JAM30240

スイングアームの作動の点検

1. 以下の点検をします。
   - スイングアームの作動
   - スイングアームの遊び
     4-29 ページ “ スイングアーム ” 参照。

JAM30500

スイングアームピボットの潤滑

1. 以下の部品を潤滑します。
   - オイルシール
   - カラー

	推奨潤滑剤 **ヤマハグリース B**

JAM30243

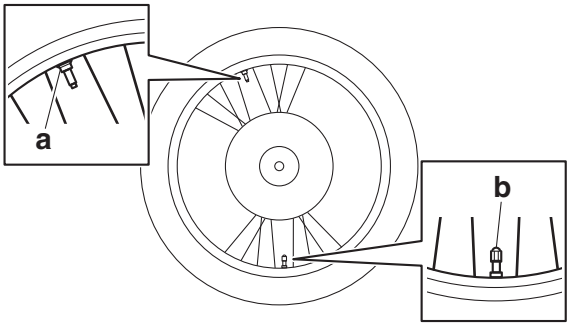
タイヤの点検

1. 以下の測定をします。
   - タイヤ空気圧
     規定値外 → 調整

	タイヤ空気圧（冷間時） **前輪** **100 kPa (1.00 kgf/cm^2, 15 psi)** **後輪** **100 kPa (1.00 kgf/cm^2, 15 psi)**

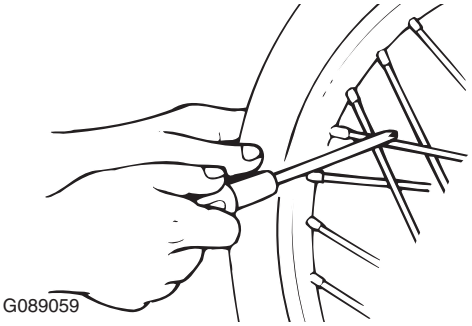
要　点

- タイヤの空気圧は、冷間時に点検する。
- タイヤ空気圧が低い時にビードストッパー締付ナットが緩むと、タイヤがリムから外れるおそれがあるため、ビードストッパー締付ナット “a” を必ず点検する。
- タイヤバルブステム “b” が傾斜している場合は、タイヤがリムの本来の位置から外れていることが考えられる。タイヤの位置を修正する。



a. ビードストッパー締付ナット
b. タイヤバルブステム

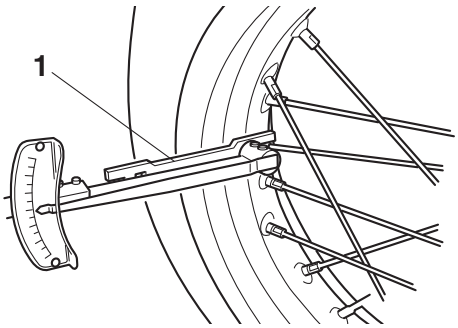
JAM30244
スポークの点検と締め付け
1. 以下の点検をします。
   • スポーク
     曲がり / 損傷 → 交換
     緩み → 締め付け
     スポークをドライバーで軽く叩きます。



要　点

スポークの緩みはドライバーでスポークを軽く叩いて確認する。緩みがない場合は澄んだよく響く音がし、緩みがある場合は濁った音がする。

2. 以下の部品を締め付けます。
   • スポーク
     （スポークニップルレンチ “1” を使用）



スポークニップルレンチ (6–7)
90890-01521
スポークニップルレンチ (6–7)
YM-01521

ニップル（スポーク）
2.5 N·m (0.25 kgf·m, 1.8 lb·ft)

要　点

- 1 回の締め付けは半回転（180°）以上回さない。
- ならし走行後の増し締めはニップルの初期緩みがなくなるまで行う。
- 増し締めは一度に行わず、少しずつ数回に分けて行う。

JAM30245
ホイールの点検
1. 以下の点検をします。
   • ホイール
     損傷 / 変形 → 交換

JWA13260
⚠ 警 告

損傷、変形したホイールは、修正しないで、新品と交換すること。

JAM30253
車体締付けの点検
すべてのナット、ボルト、スクリューが正しく締め付けられていることを確認してください。
2-8 ページ “ 車体締め付けトルク ” 参照。

JAM30248
ケーブルの点検と潤滑
各インナーケーブルおよびアウターケーブルの点検は以下の手順で行います。

JWA13270
⚠ 警 告

アウターケーブル被覆が損傷すると、ケーブルが腐食したり動きにくくなることがある。アウターケーブルとケーブル被覆が損傷した場合は、直ちに交換すること。

1. 以下の点検をします。
   • アウターケーブル
     損傷 → 交換
2. 以下の点検をします。
   • ケーブルの作動
     作動不良 → 潤滑

推奨グリース
エンジンオイルまたはケーブル潤滑剤

要　点

ケーブルエンドを垂直に持ち、ケーブル被覆の中に潤滑剤を 2、3 滴注入するか、インジェクターで潤滑する。

JAM30483
ブレーキレバーの潤滑
1. 以下の部品のピボット部と金属可動部品を潤

滑します。
• ブレーキレバー

	推奨グリース **シリコングリース G30M**

JAM30503
クラッチレバーの潤滑
1. 以下の部品のピボット部と金属可動部品を潤滑します。
   • クラッチレバー

	推奨グリース **ヤマハグリース B**

JAM30250
ペダルの潤滑
1. ペダルのピボット部と金属可動部品を潤滑します。

	推奨グリース **ヤマハグリース B**

JAM30504
サイドスタンドの点検
1. 以下の点検をします。
   • サイドスタンドの動き
   サイドスタンドがスムーズに動くことを点検します。
   作動不良 → 修理または交換

JAM30252
サイドスタンドの潤滑
サイドスタンドのピボット部と金属可動部品を潤滑します。

	推奨グリース **ヤマハグリース B**

車体編

カバー類の脱着 4-1
ナンバープレートの取り外し 4-1
サイドカバーの取り外し 4-1

フロントホイール 4-2
フロントホイールの取り外し 4-2
フロントホイールの組み付け 4-2

リヤホイール 4-3
リヤホイールの取り外し 4-3
リヤホイールスプロケットの点検と交換 4-3
リヤホイールの取り付け 4-3

フロントブレーキ 4-5
フロントブレーキパッドの交換 4-5

リヤブレーキ 4-7
リヤブレーキパッドの交換 4-7

ハンドルバー 4-9
ハンドルバーの取り外し 4-9
ハンドルバーの点検 4-9
ハンドルバーの組み付け 4-9

フロントフォーク 4-14
フロントフォークの取り外し 4-14
フロントフォークの分解 4-14
フロントフォークの点検 4-15
フロントフォークの組み立て 4-16
フロントフォークの組み付け 4-22

ステアリングヘッド 4-25
ロアーブラケットの取り外し 4-25
ステアリングヘッドの点検 4-25
ステアリングヘッドの組み付け 4-25

リヤショックアブソーバー Ass'y 4-28
リヤショックアブソーバー Ass'y の取り外し 4-28
リヤショックアブソーバー Ass'y の点検 4-28

スイングアーム 4-29
スイングアームの取り外し 4-29

チェーンドライブ 4-30
ドライブチェーンの取り外し 4-30
ドライブチェーンの点検 4-30
ドライブスプロケットの点検 4-31

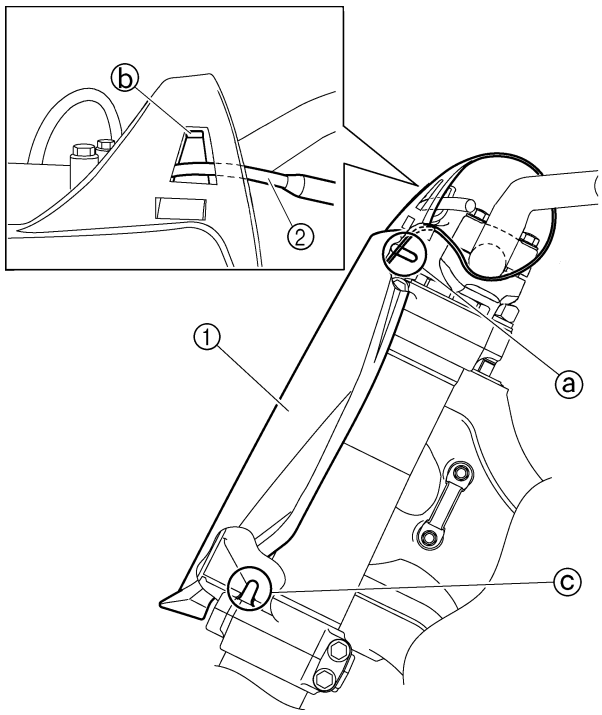
リヤホイールスプロケットの点検..... 4-31
ドライブチェーンの取り付け 4-31

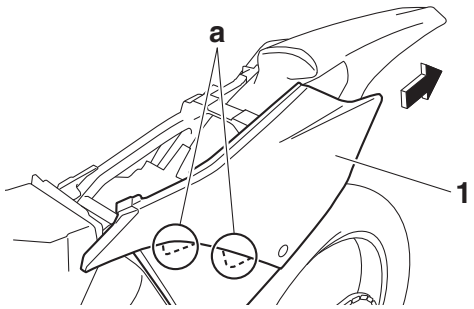
JAM20094
カバー類の脱着

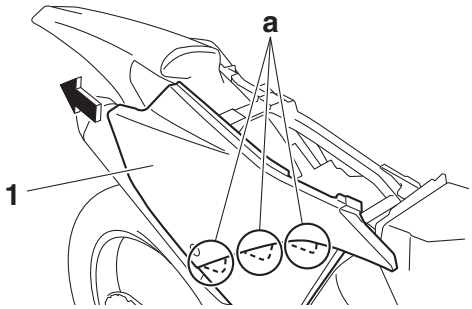
JAM30371
ナンバープレートの取り外し
1. 以下の部品を取り外します。
   - ナンバープレートボルト
   - ナンバープレート “1”

要　点

- ナンバープレートのバンドは、突起部 “a” に差し込まれている。取り外す前に突起部からバンドを取リ外す。
- ナンバープレートのケーブルガイド “b” からクラッチケーブル “2” を取り外す。
- ロアーブラケットの突起部 “c” はナンバープレートに差し込まれている。突起部からナンバープレートを引きながら取り外す。
- ナンバープレートを組み付ける時は、ナンバープレートの突起をナンバープレートバンドの上側の孔に差し込む。







JAM30459
サイドカバーの取り外し
1. 以下の部品を取り外します。
   - サイドカバーボルト
   - サイドカバー（左／右）“1”

要　点

サイドカバーのつめ部 “a” がエアーフィルターケースに差し込まれているので、後方へ引抜いて取り外す。

JAM20095
フロントホイール

JAM30017
フロントホイールの取り外し
1. メンテナンススタンドを使用してフロントホイールを浮かせます。

JWA13120
⚠警 告

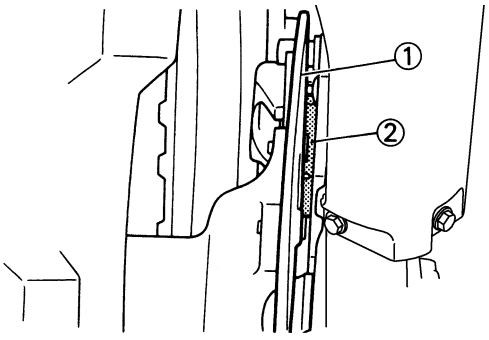
車両が倒れないよう、確実に支えること。

2. 以下の部品を取り外します。
   • フロントホイール

JAM30021
フロントホイールの組み付け
1. 以下の部品を組み付けます。
   • フロントホイール

要 点

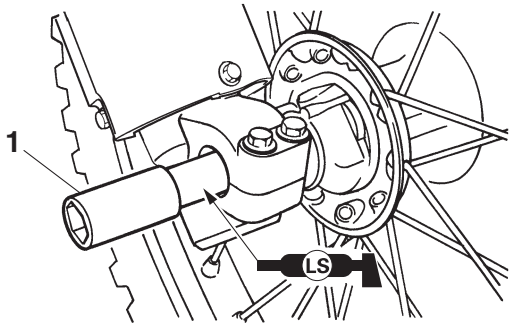
ブレーキディスク “1” をブレーキパッド “2” の間に合わせて組み付ける。



2. 以下の部品を組み付けます。
   • フロントホイールアクスル “1”

要 点

フロントホイールアクスルにヤマハグリース B を塗布する。

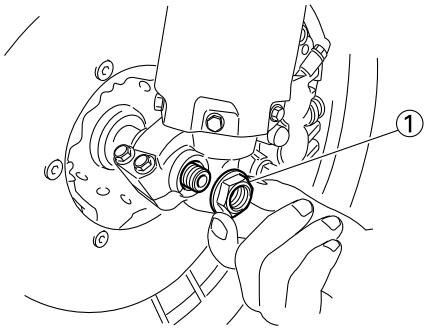


3. 以下の部品を締め付けます。
   • フロントホイールアクスルナット “1”

	フロントホイールアクスルナット **105 N·m (10.5 kgf·m, 77 lb·ft)**

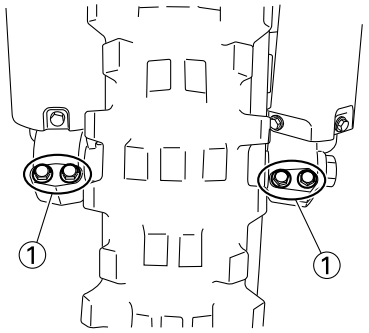
JCA24430
注 意

フロントホイールアクスルナットを締め付ける前に、ハンドルバーを上から数回強く押し、フロントフォークがスムーズに戻るか点検すること。



4. 以下の部品を締め付けます。
   • フロントホイールアクスルピンチボルト “1”

	フロントホイールアクスルピンチボルト **21 N·m (2.1 kgf·m, 15 lb·ft)**



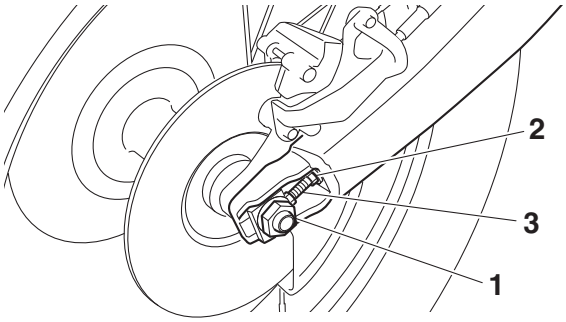
JAM20096
リヤホイール

JAM30022
リヤホイールの取り外し
1. メンテナンススタンドを使用してリヤホイールを浮かせます。

JWA13120
⚠警 告

車両が倒れないよう、確実に支えること。

2. 以下の部品を取り外します。
   • リヤホイールアクスルナット “1”
3. 以下の部品を緩めます。
   • ロックナット “2”
4. 以下の部品を締め付けます。
   • アジャスティングボルト “3”

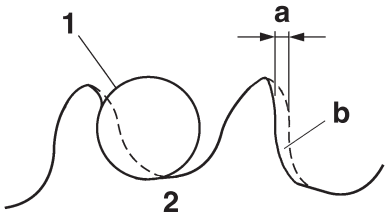


5. 以下の部品を取り外します。
   • リヤホイールアクスル
   • リヤホイール

要 点

• リヤホイールを前方に押し、リヤホイールスプロケットからドライブチェーンを取り外す。
• リヤホイールが取り外されている時に、ブレーキペダルを踏まない。

JAM30025
リヤホイールスプロケットの点検と交換
1. 以下の点検をします。
   • リヤホイールスプロケット
   歯面 “a” が 1/4 以上摩耗 → リヤホイールスプロケットとドライブスプロケットをセットで交換
   歯の曲がり → リヤホイールスプロケットとドライブスプロケットをセットで交換



G088904

b. 正常

1. ドライブチェーンローラー
2. リヤホイールスプロケット

2. 以下の部品を交換します。
   • リヤホイールスプロケット
   a. セルフロッキングナットとリヤホイールスプロケットを取り外します。
   b. リヤホイールドライブハブを清潔な布で清掃します。リヤホイールスプロケットと接触する部分は念入りに清掃します。
   c. 新しいリヤホイールスプロケットを組み付けます。

	**リヤホイールスプロケットナット 42 N·m (4.2 kgf·m, 31 lb·ft)**

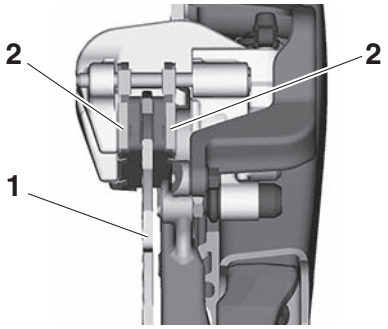
要 点

セルフロッキングナットは数回に分けて対角線上に締め付ける。

JAM30027
リヤホイールの取り付け
1. 以下の部品を組み付けます。
   • リヤホイール

要 点

ブレーキディスク “1” をブレーキパッド “2” の間に合わせて組み付ける。

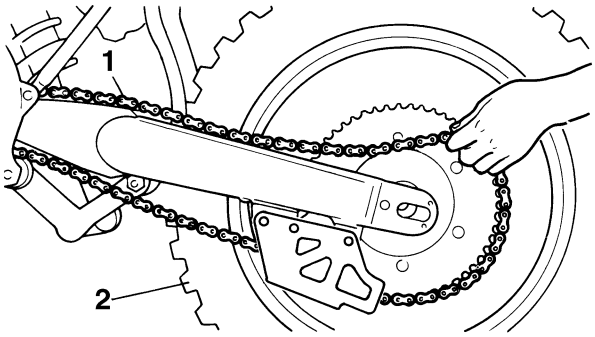


2. 以下の部品を組み付けます。
   • ドライブチェーン “1”

要 点

リヤホイール “2” を前側に押し、ドライブ

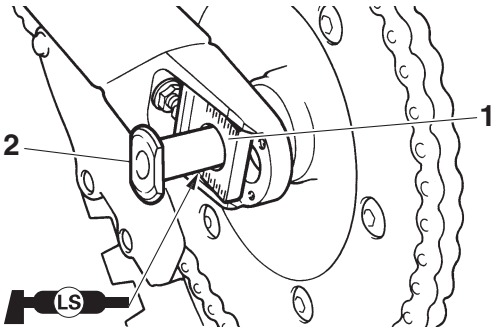
チェーンを組み付ける。



3. 以下の部品を組み付けます。
- ドライブチェーンプラー（左）“1”
- リヤホイールアクスル “2”

要　点

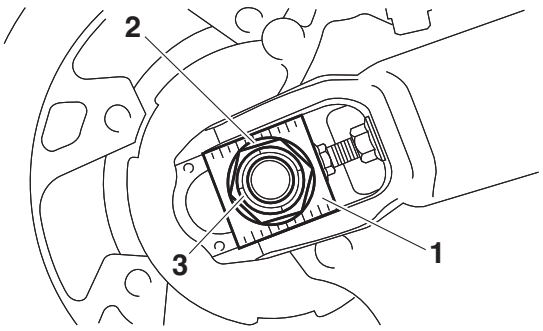
- ドライブチェーンプラー（左）を組み付け、左側からリヤホイールアクスルを挿入する。
- リヤホイールアクスルにヤマハグリースBを塗布する。



4. 以下の部品を組み付けます。
- ドライブチェーンプラー（右）“1”
- ワッシャー “2”
- リヤホイールアクスルナット “3”

要　点

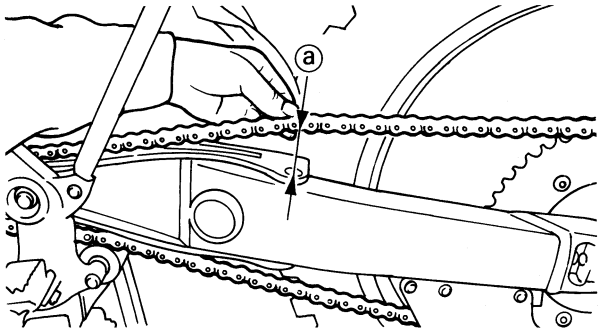
この段階では、リヤホイールアクスルナットは仮締めとする。



5. 以下の調整をします。
- ドライブチェーンのたわみ量 “a”

たわみ量（メンテナンススタンド）
48.0–58.0 mm (1.89–2.28 in)

3-19 ページ “ドライブチェーンのたわみ”参照。

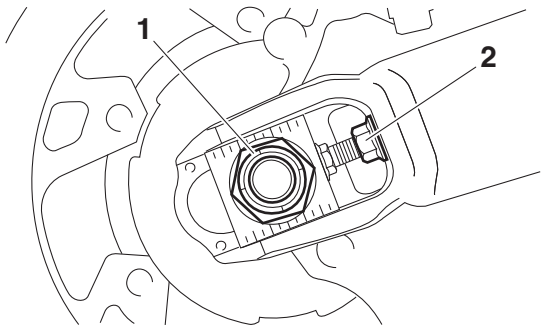


6. 以下の部品を締め付けます。
- リヤホイールアクスルナット “1”

リヤホイールアクスルナット
125 N·m (12.5 kgf·m, 92 lb·ft)

- ロックナット “2”

ドライブチェーンプラーロックナット
19 N·m (1.9 kgf·m, 14 lb·ft)



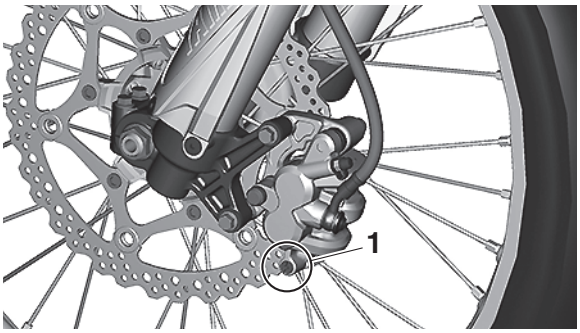
JAM20097
フロントブレーキ

JAM30519
フロントブレーキパッドの交換

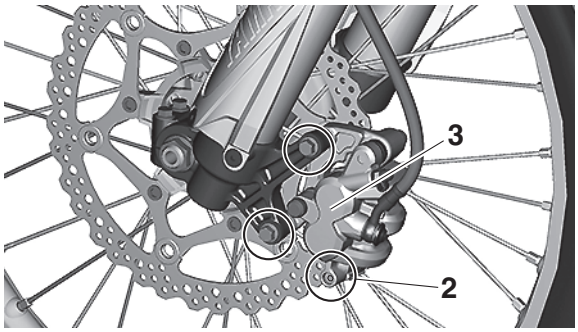
要　点

ブレーキパッドを交換する場合は、ブレーキホースの取り外しやブレーキキャリパーの分解は不要。

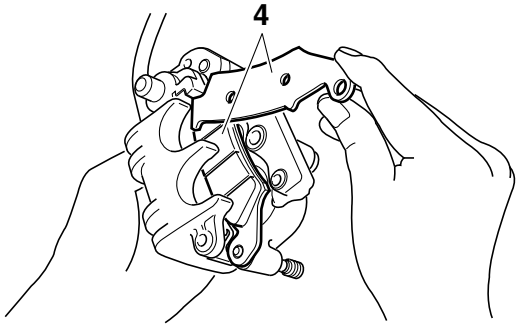
1. 以下の部品を取り外します。
   - ブレーキパッド
     a. パッドピンプラグ “1” を取り外します。



     b. パッドピン “2” を緩めます。
     c. フロントフォークからブレーキキャリパー “3” を取り外します。

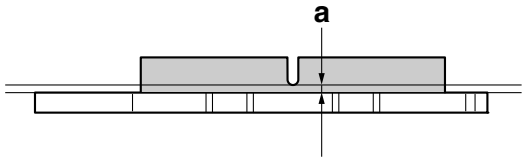


     d. パッドピンとブレーキパッド “4” を取り外します。



2. 以下の測定をします。
   - ブレーキパッド使用限度 “a”
     規定限度以下 → ブレーキパッドをセットで交換

	パッド厚さ使用限度 **1.0 mm (0.04 in)**

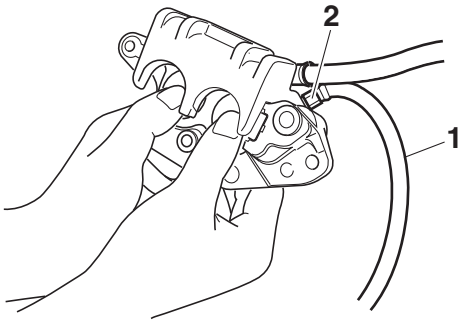


3. 以下の部品を組み付けます。
   - ブレーキパッド
     a. ブリードスクリュー “2” にビニールホース “1” を接続し、ホースの先端に受皿を置きます。
     b. ブリードスクリューを緩めてブレーキキャリパーピストンを押し戻します。

JWA19160

警 告

排出したブレーキフルードは再使用しないこと。



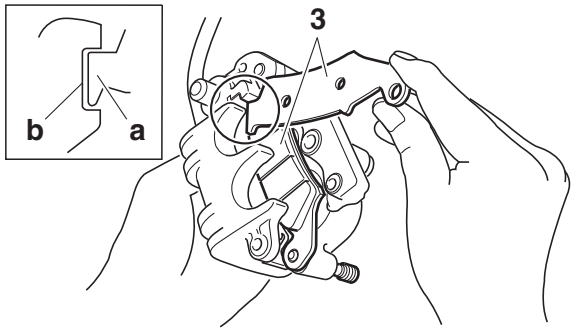
     c. ブリードスクリューを締め付けます。

	ブレーキキャリパーブリードスクリュー **6 N·m (0.6 kgf·m, 4.4 lb·ft)**

     d. ブレーキパッド “3” とパッドピンを組み付けます。

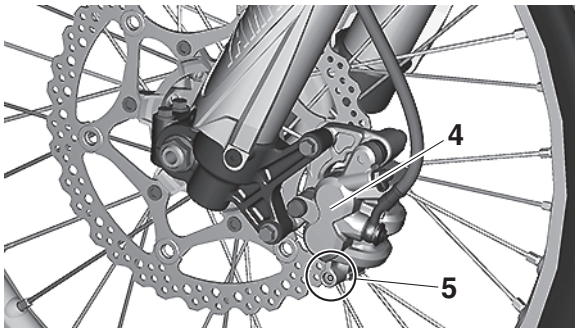
要　点

- ブレーキパッドの突起部 “a” をブレーキキャリパーの凹部 “b” に合わせて組み付ける。
- パッドピンはこの段階では仮締めとする。



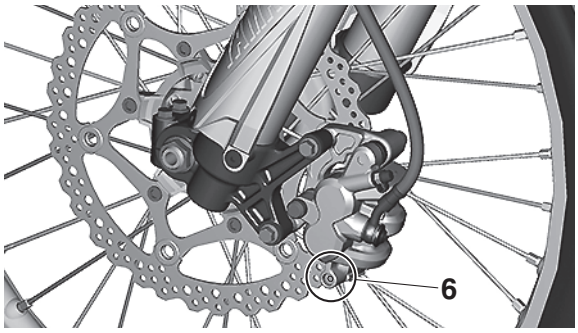
e. ブレーキキャリパー “4” を組み付け、パッドピン “5” を締め付けます。

フロントブレーキキャリパーボルト
28 N·m (2.8 kgf·m, 21 lb·ft)
ブレーキパッドピン
17 N·m (1.7 kgf·m, 13 lb·ft)



f. パッドピンプラグ “6” を組み付けます。

ブレーキパッドピンプラグ
2.5 N·m (0.25 kgf·m, 1.8 lb·ft)



4. 以下の点検をします。
   - ブレーキフルードレベル
     3-17 ページ “ ブレーキフルードレベルの点検 ” 参照。
5. 以下の点検をします。
   - ブレーキレバーの作動
     軟らかく感じられる時 → ブレーキシステムのエアー抜き
     3-18ページ “油圧ブレーキシステムからのエアー抜き ” 参照。

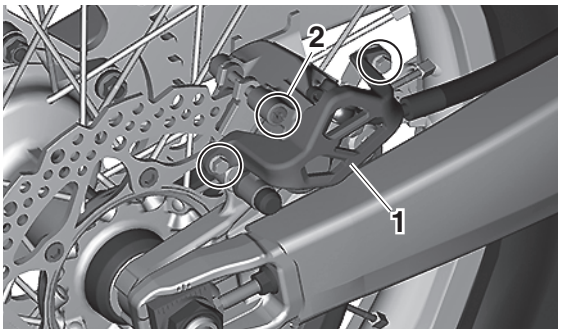
JAM20098
リヤブレーキ

JAM30520
リヤブレーキパッドの交換

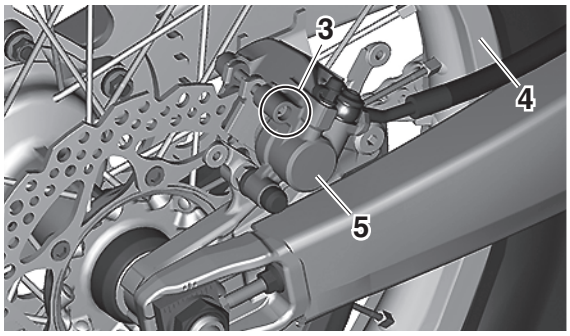
要　点

ブレーキパッドを交換する場合は、ブレーキホースの取り外しやブレーキキャリパーの分解は不要。

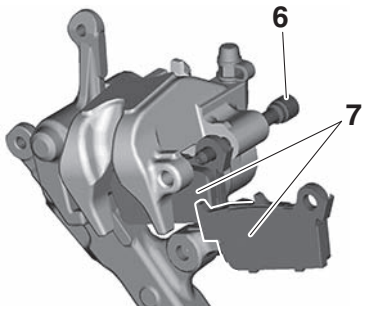
1. 以下の部品を取り外します。
   - ブレーキパッド
     a. プロテクター “1” とパッドピンプラグ “2” を取り外します。



     b. パッドピン “3” を緩めます。
     c. リヤホイール “4” とブレーキキャリパー “5” を取り外します。



     d. パッドピン “6” とブレーキパッド “7” を取り外します。



2. 以下の測定をします。
   - ブレーキパッド使用限度 “a”
     規定限度以下 → ブレーキパッドをセットで交換

パッド厚さ使用限度
1.0 mm (0.04 in)

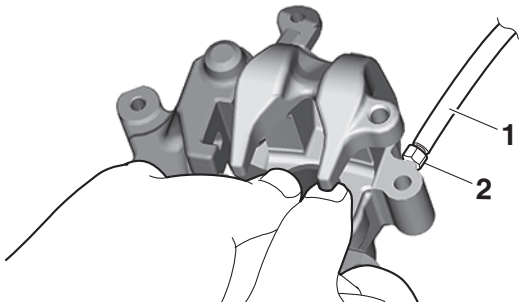


3. 以下の部品を組み付けます。
   - ブレーキパッド
     a. ブリードスクリュー “2” にビニールホース “1” を接続し、ホースの先端に受皿を置きます。
     b. ブリードスクリューを緩めてブレーキキャリパーピストンを押し戻します。

JWA19170

⚠警　告

排出したブレーキフルードは再使用しないこと。



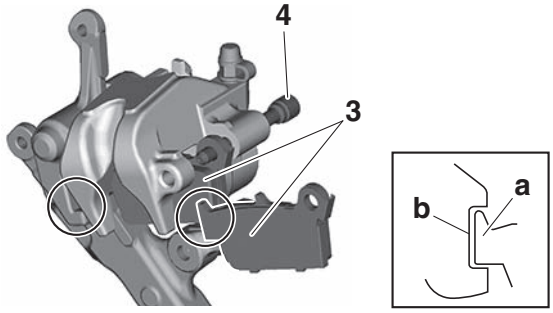
     c. ブリードスクリューを締め付けます。

ブレーキキャリパーブリードスクリュー
6 N·m (0.6 kgf·m, 4.4 lb·ft)

     d. ブレーキパッド “3” とパッドピン “4” を組み付けます。

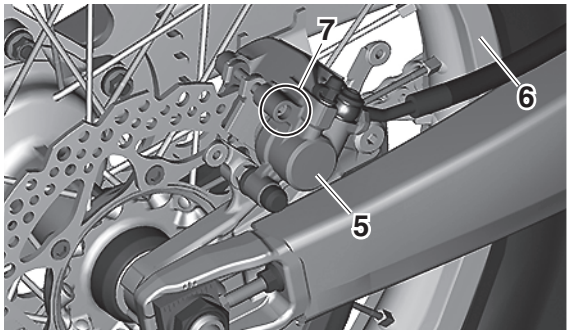
要　点

- ブレーキパッドの突起部 “a” をブレーキキャリパーの凹部 “b” に合わせて組み付ける。
- パッドピンはこの段階では仮締めとする。



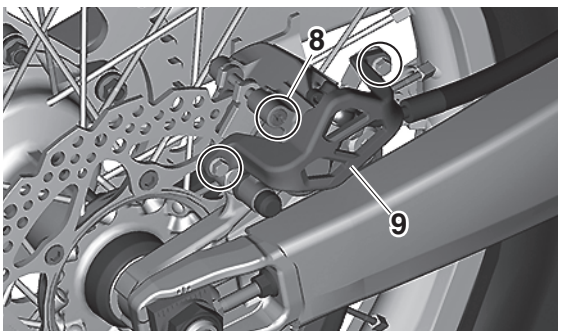
e. ブレーキキャリパー “5” とリヤホイール “6” を組み付けます。
f. パッドピン “7” を締め付けます。

	ブレーキパッドピン **17 N·m (1.7 kgf·m, 13 lb·ft)**



g. パッドピンプラグ “8” とプロテクター “9” を組み付けます。

	ブレーキパッドピンプラグ **2.5 N·m (0.25 kgf·m, 1.8 lb·ft)** **リヤブレーキキャリパープロテクターボルト** **7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)**

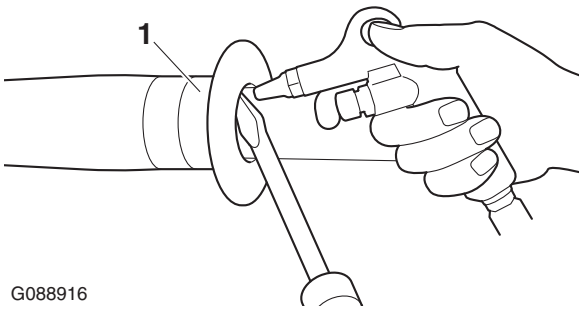


4. 以下の点検をします。
   • ブレーキフルードレベル
   3-17 ページ “ ブレーキフルードレベルの点検 ” 参照。
5. 以下の点検をします。
   • ブレーキペダルの作動
   踏み具合が軟らかく感じられる時 → ブレーキシステムのエアー抜き
   3-18ページ “油圧ブレーキシステムからのエアー抜き ” 参照。

JAM20099
ハンドルバー

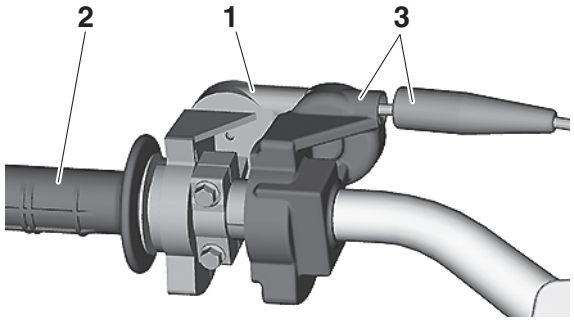
JAM30052
ハンドルバーの取り外し
1. 車両を平坦な場所で垂直に立てます。
JWA13120
⚠警 告
車両が倒れないよう、確実に支えること。
2. 以下の部品を取り外します。
   • グリップ “1”

要 点
ハンドルバー（チューブガイド）とグリップの間に圧縮空気を吹き込む。グリップが緩んでから取り外す。



3. 以下の部品を取り外します。
   • スロットルケーブルハウジング “1”
   • スロットルグリップ “2”

要 点
ラバーカバー“3” をスロットルケーブルハウジングから取り外す。

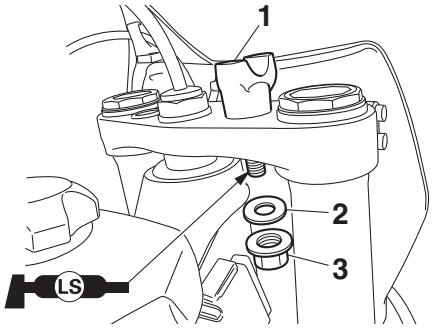


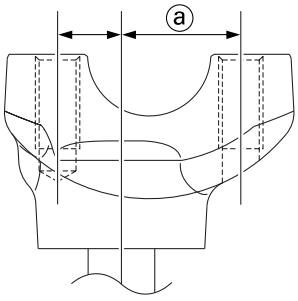
JAM30053
ハンドルバーの点検
1. 以下の点検をします。
   • ハンドルバー
     曲がり / 亀裂 / 損傷 → 交換

JWA13690
⚠警 告
衝突、転倒などで一度曲ったハンドルバーは非常に弱く危険であるため、修正しないで新品と交換すること。

JAM30054
ハンドルバーの組み付け
1. 車両を平坦な場所で垂直に立てます。
JWA13120
⚠警 告
車両が倒れないよう、確実に支えること。
2. 以下の部品を組み付けます。
   • ロアーハンドルバーホルダー “1”
   • ワッシャー “2”
   • ロアーハンドルバーホルダーナット “3”

要 点
- ロアーハンドルバーホルダーはボルト中心からの距離の長い方 “a” を車体前側にして組み付ける。
- ロアーハンドルバーホルダーのネジ部にヤマハグリースＢを塗布して組み付ける。
- ロアーハンドルバーホルダーの前後方向を逆に組み付けることにより、ハンドルバーポジションの前後のオフセット量を変更することができる。
- ロアーハンドルバーホルダーナットは、この階段ではまだ締め付けない。



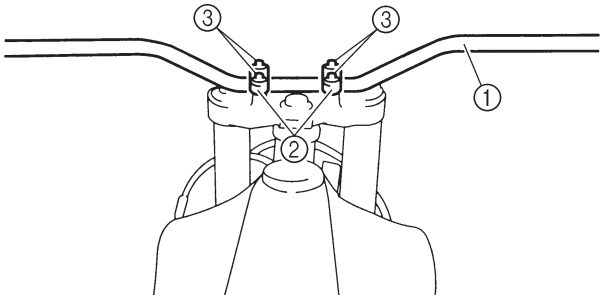


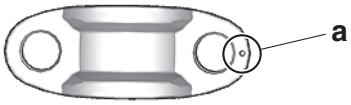
3. 以下の部品を組み付けます。
   • ハンドルバー “1”
   • アッパーハンドルバーホルダー “2”
   • アッパーハンドルバーホルダーボルト “3”

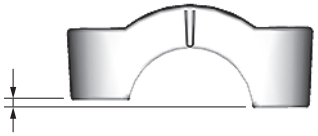
	**アッパーハンドルバーホルダーボルト** **28 N·m (2.8 kgf·m, 21 lb·ft)**

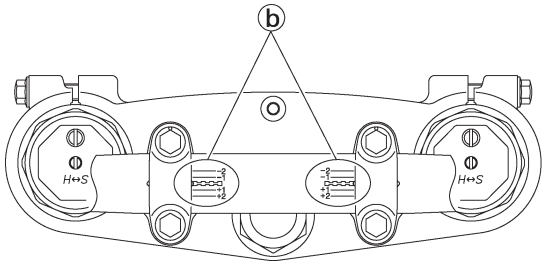
要　点

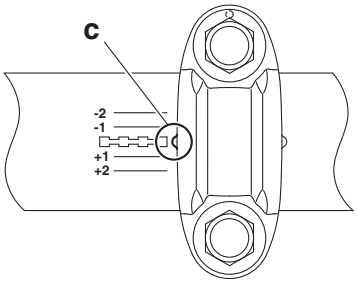
- アッパーハンドルバーホルダーは合マーク “a” がある方を前側にして組み付ける。
- ハンドルバーは左右のマーク “b” が左右同じになるように組み付ける。
- ハンドルバーはマークがアッパーハンドルバーホルダーの突起部 “c” と図のようになるように組み付ける。
- アッパーハンドルバーホルダーボルトの締め付けは前側より行い、次に後側を締め付ける。





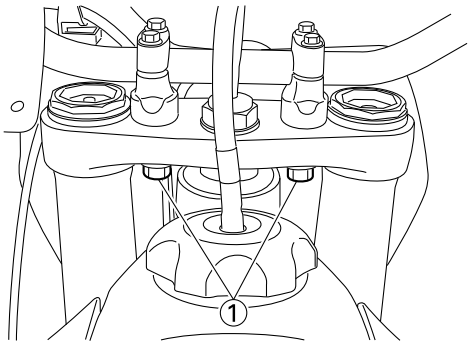






4. 以下の部品を締め付けます。
   - ロアーハンドルバーホルダーナット “1”

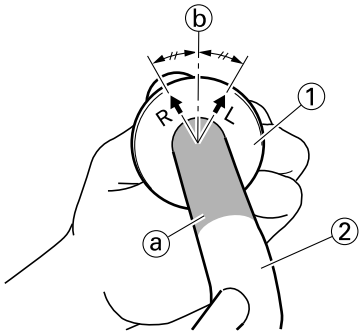
	ロアーハンドルバーホルダーナット 40 N·m (4.0 kgf·m, 30 lb·ft)



5. 以下の部品を組み付けます。
   - 左グリップ “1”
     ハンドルバー “2” に接着剤を塗布して組み付けます。

要　点

- 接着剤を塗布する前に、ハンドルバー接着面 “a” の油脂類をシンナーなどで拭き取る。
- 左グリップの 2 つの矢印マークの中間線 “b” を真上に向けて組み付ける。



6. 以下の部品を組み付けます。
   - エンジンストップスイッチ “1”

	エンジンストップスイッチスクリュー 0.5 N·m (0.05 kgf·m, 0.37 lb·ft)

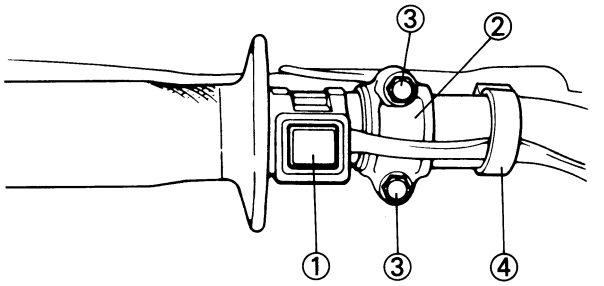
   - クラッチレバーホルダー “2”
   - クラッチレバーホルダーボルト “3”

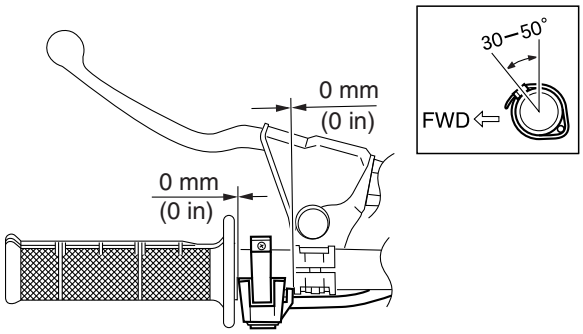
	クラッチレバーホルダーボルト 5 N·m (0.5 kgf·m, 3.7 lb·ft) **クラッチレバーピボットボルト 3.0 N·m (0.30 kgf·m, 2.2 lb·ft)** **クラッチレバーピボットナット 7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)**

   - クランプ “4”

要　点

- クラッチレバーピボットボルトを締め付けた後、クラッチレバーピボットボルトが回らないように押さえながらクラッチレバーピボットナットを締め付ける。
- エンジンストップスイッチ、クラッチレバーホルダーおよびクランプは図の寸法になるように組み付ける。
- エンジンストップスイッチの取り付け角度は、リード線がクラッチレバーホルダーの中央を通るように組み付ける。

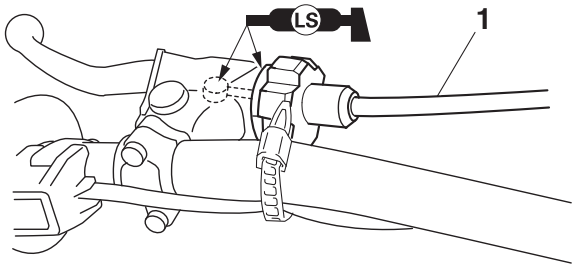




7. 以下の部品を組み付けます。
   - クラッチケーブル “1”

要　点

クラッチケーブルエンドにヤマハグリースBを塗布して組み付ける。

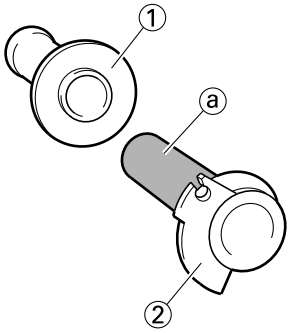


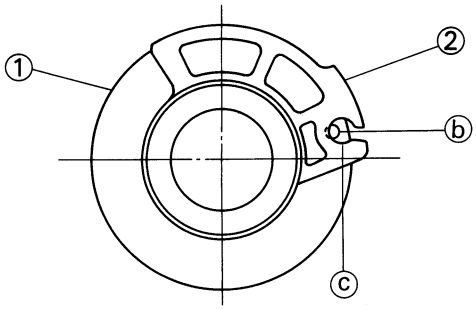
8. 以下の調整をします。
   - クラッチレバー遊び
     3-10ページ “クラッチレバーの遊びの調整” 参照。

9. 以下の部品を組み付けます。
   - 右グリップ “1”
     チューブガイド “2” に接着剤を塗布して組み付けます。

要　点

- 接着剤を塗布する前に、チューブガイド接着面 “a” の油脂類をシンナーなどで拭き取る。
- 右グリップの合マーク “b” をチューブガイドの切欠き “c” に合わせて組み付ける。

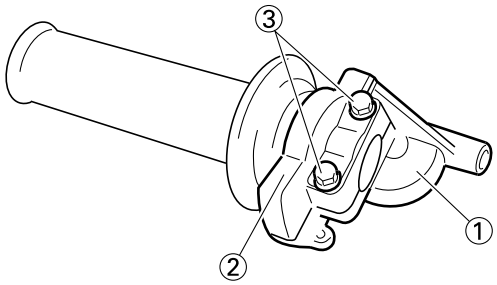




10.以下の部品を組み付けます。
   - グリップキャップ（上側） “1”
   - グリップキャップ（下側） “2”
   - グリップキャップボルト “3”

要　点

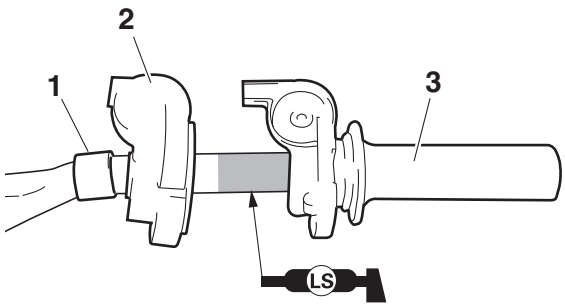
グリップキャップボルトを仮締めする。



11.以下の部品を組み付けます。
   - カラー “1”
   - キャップカバー “2”
   - スロットルグリップ “3”

要　点

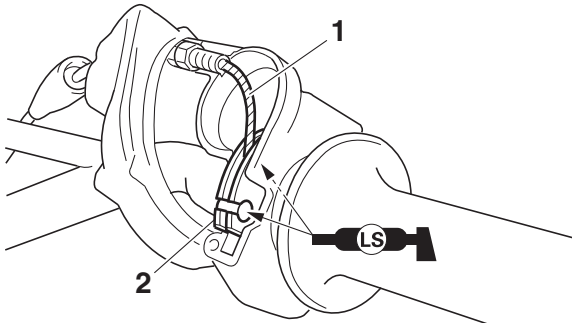
- スロットルグリップ摺動面にヤマハグリース B を塗布して組み付ける。
- グリップキャップボルトは、スロットルグリップがハンドルバーに底付かない位置で仮締めする。



12.以下の部品を組み付けます。
- スロットルケーブル “1”
（チューブガイド “2” へ）

要　点

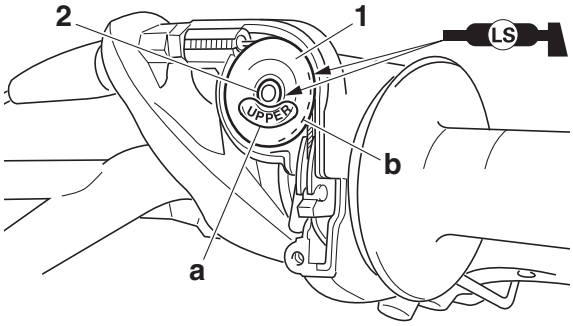
スロットルケーブルエンドおよびチューブガイドケーブル巻取り部にヤマハグリース B を塗布する。



13.以下の部品を組み付けます。
- ローラー “1”
- カラー “2”

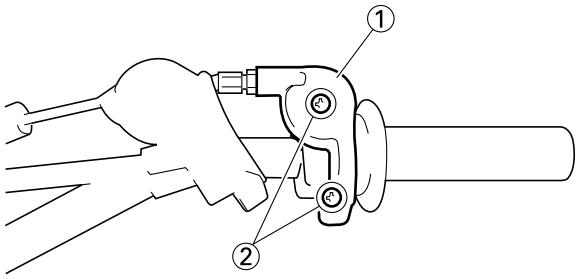
要　点

- ローラーの摺動面およびケーブルガイド部にヤマハグリース B を塗布する。
- ローラーの“UPPER”マーク“a”を上側に向けて組み付ける。
- スロットルケーブルをローラーの溝 “b” に通す。



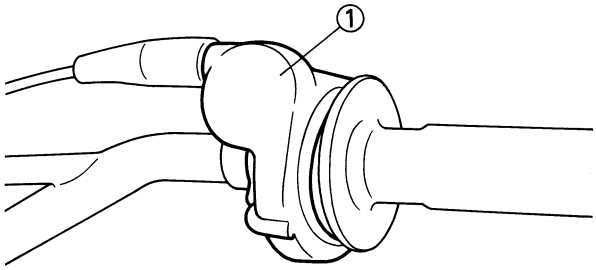
14.以下の部品を組み付けます。
- スロットルケーブルキャップ “1”
- スロットルケーブルキャップスクリュー “2”

	スロットルケーブルキャップスクリュー **0.5 N·m (0.05 kgf·m, 0.37 lb·ft)**



15.以下の調整をします。
- スロットルグリップ遊び
3-8 ページ “ スロットルグリップの点検 ” 参照。

16.以下の部品を組み付けます。
- キャップカバー “1”

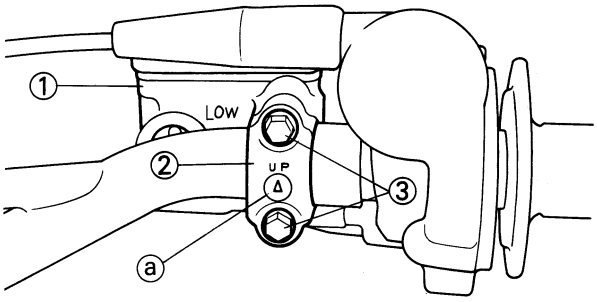


17.以下の部品を組み付けます。
- ブレーキマスターシリンダー “1”
- ブレーキマスターシリンダーホルダー “2”
- フロントブレーキマスターシリンダーホルダーボルト “3”

フロントブレーキマスターシリンダーホルダーボルト
9 N·m (0.9 kgf·m, 6.6 lb·ft)

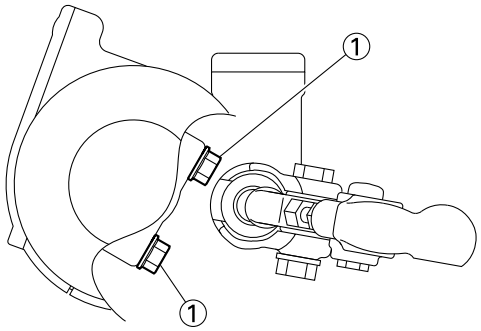
要　点

- ブレーキマスターシリンダーホルダーの “△” マーク “a” を上に向け組み付ける。
- ブレーキマスターシリンダーホルダーボルトの締め付けは上側より行い、次に下側を締め付ける。



18.以下の部品を組み付けます。
- グリップキャップボルト “1”

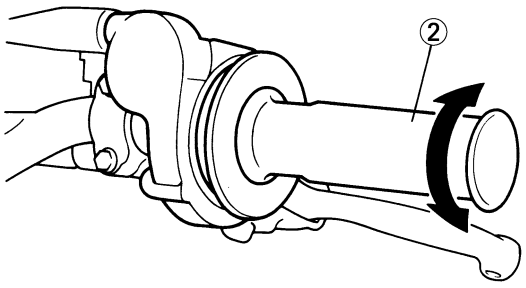
グリップキャップボルト
3.8 N·m (0.38 kgf·m, 2.8 lb·ft)



JWA21080

⚠警 告

締付け後、スロットルグリップ “2” がスムーズに作動するか確認すること。スムーズに作動しない場合は組付け位置を修正すること。



JAM20100
フロントフォーク

JAM30055
フロントフォークの取り外し
1. メンテナンススタンドを使用してフロントホイールを浮かせます。

JWA13120
⚠警 告

車両が倒れないよう、確実に支えること。

要 点

アジャスターとベースバルブを緩める前にアジャスティングスクリューのセット位置を記録しておく。

2. 以下の部品を緩めます。
   - アッパーブラケットピンチボルト
   - ダンパー Ass'y
   - ロアーブラケットピンチボルト

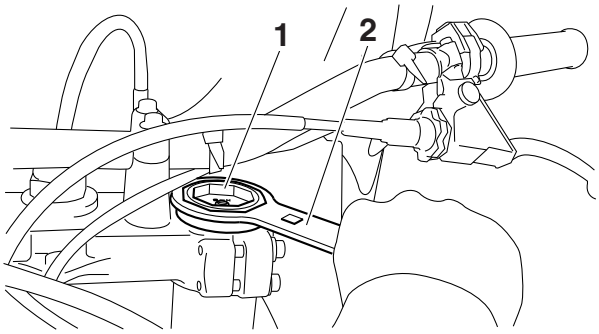
JWA18000
⚠警 告

ロアーブラケットピンチボルトを緩める前に、フロントフォークを確実に保持すること。

要 点

フロントフォークを車体から取り外す前に、キャップボルトリングレンチ “2” を使用してダンパー Ass'y “1” を緩める。

キャップボルトリングレンチ
90890-01501
キャップボルトリングレンチ
YM-01501



3. 以下の部品を取り外します。
   - フロントフォーク

JAM30056
フロントフォークの分解
1. 以下を排出します。
   - フォークオイル
2. 以下の部品を取り外します。
   - アジャスター “1”
     （インナーチューブから）

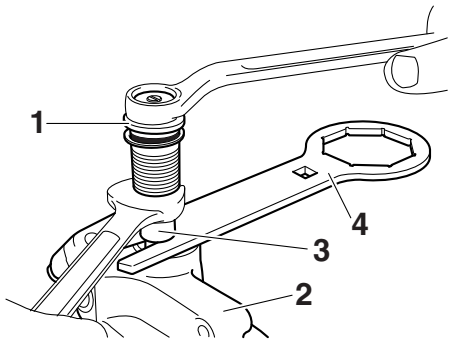
要 点

- インナーチューブ “2” を押し下げ、インナーチューブとロックナット “3” の間にキャップボルトリングレンチ “4” を差し込む。
- ロックナットを固定してアジャスターを取り外す。

JCA24520
注 意

ダンパーロッドがダンパーAss'y 内部に入り込んで取り出せなくなる恐れがあるので、ロックナットは取り外さないこと。

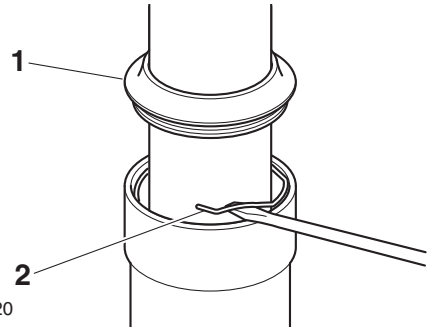
キャップボルトリングレンチ
90890-01501
キャップボルトリングレンチ
YM-01501



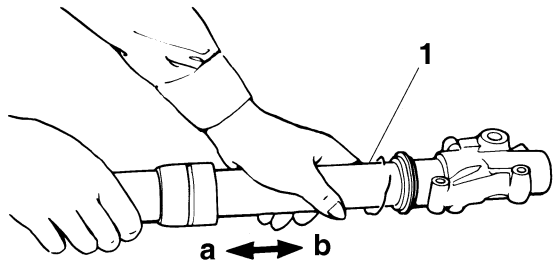
3. 以下の部品を取り外します。
   - ダストシール “1”
   - ストッパーリング “2”
     （マイナスドライバーを使用）

JCA14180
注 意

インナーチューブに傷を付けないよう注意すること。



4. 以下の部品を取り外します。
   - インナーチューブ “1”
     a. インナーチューブを縮める時 “a” はゆっくりと、伸ばす時 “b” は速く作動させます。
     b. インナーチューブがアウターチューブから取り外せるまでこの手順を繰り返します。

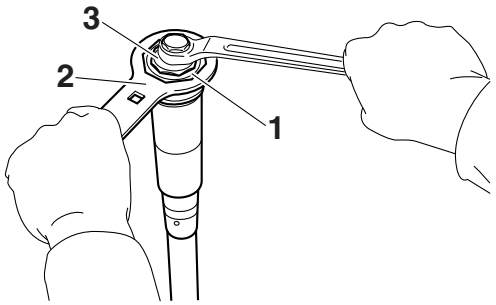


5. 以下の部品を取り外します。
   • ベースバルブ “1”
   （ダンパー Ass'y から）

要　点

キャップボルトリングレンチ “2” でダンパー Ass'y を固定し、キャップボルトレンチ “3” を使用してベースバルブを取り外す。

キャップボルトレンチ
90890-01500
キャップボルトレンチ
YM-01500
キャップボルトリングレンチ
90890-01501
キャップボルトリングレンチ
YM-01501



JAM30057

フロントフォークの点検

1. 以下の点検をします。
   • インナーチューブ表面
   傷 → 修理または交換
   1000 番の耐水サンドペーパーを使用します。
   オイルロックピースの損傷 → 交換
   • インナーチューブ曲がり
   規定値外 → 交換
   ダイヤルゲージを使用します。

インナチューブ曲り限度
0.2 mm (0.01 in)

要　点

曲がりの値は、ダイヤルゲージの測定値の 1/2 である。

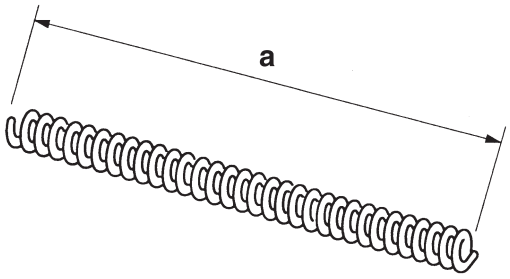
JWA13650

⚠警 告

衝突、転倒などで一度曲ったインナーチューブは非常に弱く危険であるため、修正しないで新品と交換すること。

2. 以下の点検をします。
   • アウターチューブ
   傷 / 摩耗 / 損傷 → 交換
3. 以下の測定をします。
   • フォークスプリング自由長 “a”
   規定値外 → 交換

フォークスプリング自由長限度
492.0 mm (19.37 in)



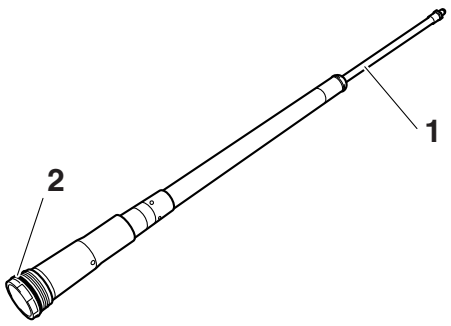
G088921

4. 以下の点検をします。
   • ダンパー Ass'y “1”
   曲がり / 損傷 → 交換
   • O リング “2”
   摩耗 / 損傷 → 交換

JCA14200

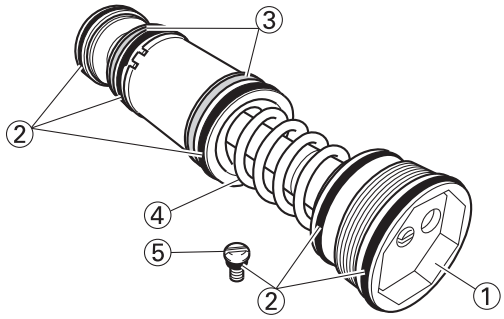
注 意

- **フロントフォークのビルトインダンパー調整ロッドは複雑な内部構造をしているため、特に塵、ごみの混入による性能低下に注意すること。**
- **分解や組み立ての際は塵、ごみの混入に注意すること。**

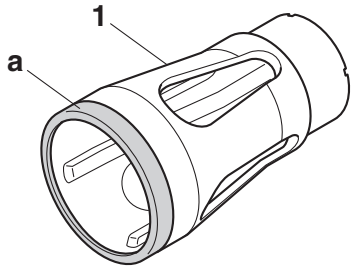


5. 以下の点検をします。
   • ベースバルブ “1”
   摩耗 / 損傷 → 交換
   汚れ → 清掃
   • O リング “2”
   摩耗 / 損傷 → 交換

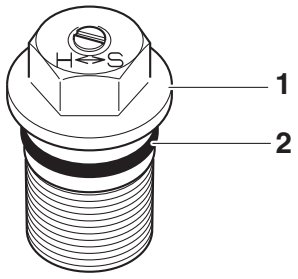
- ピストンメタル “3”
  摩耗 / 損傷 → 交換
- フォークスプリング “4”
  損傷 / へたり → ベースバルブを交換
- ブリードスクリュー “5”
  摩耗 / 損傷 → 交換



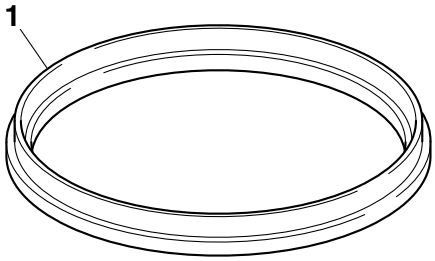
6. 以下の点検をします。
   - アッパースプリングシート “1”
     (摺動部 “a”)
     摩耗 / 損傷 → 交換



7. 以下の点検をします。
   - アジャスター “1”
   - O リング “2”
     摩耗 / 損傷 → 交換



8. 以下の点検をします。
   - スクレーパー “1”
     損傷 → 交換



JAM30058

フロントフォークの組み立て

JWA13660

⚠ 警 告

- **各フロントフォークのオイルレベルは同じであること。**
- **オイルレベルが均等でないとハンドリングや操作性が不安定になる。**

要 点

- フロントフォークを組み立てる際には以下の部品を交換する。
  - インナーチューブブッシュ
  - スライドメタル
  - オイルシール
  - 銅ワッシャー
- フロントフォークを組み立てる前に各構成部品を清掃する。

1. ダンパー Ass'y を最伸状態にします。
2. 以下へオイルを注入します。
   - ダンパー Ass'y

指定オイル
ヤマルーブ サスペンションオイル S1
オイル量
205 cm³ (6.93 US oz, 7.21 Imp.oz)

JCA24530

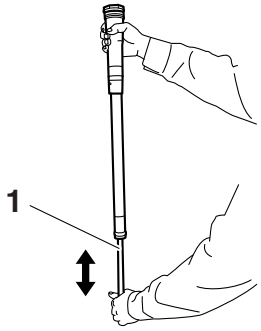
注 意

- **指定オイルを使用すること。異なったオイルを使用するとフロントフォーク本来の性能を発揮できない。**
- **フロントフォークを分解または組み立てる時に、フロントフォーク内に異物が入らないように注意すること。**

3. 注入後、ダンパー Ass'y “1” を 200 mm (7.9 in) 以内で上下にゆっくり数回動かし、ダンパー Ass'y 中のエアーを抜きます。

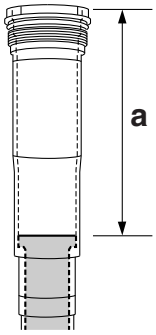
要 点

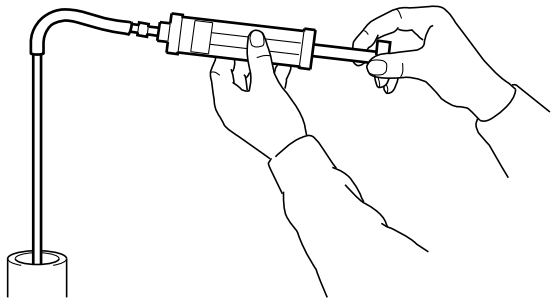
過剰に大きく動かさない。200 mm (7.9 in) より大きく動かすとエアーが混入する。その場合には手順（1）から（3）を繰り返す。



4. 以下の測定をします。
- オイル量（左／右）“a”
  規定値外 → 調整

標準オイルレベル
145–148 mm (5.71–5.83 in)
最伸状態のダンパー Ass'y の上部から測定する。

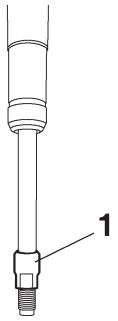




5. 以下の部品を締め付けます。
- ロックナット “1”

要　点

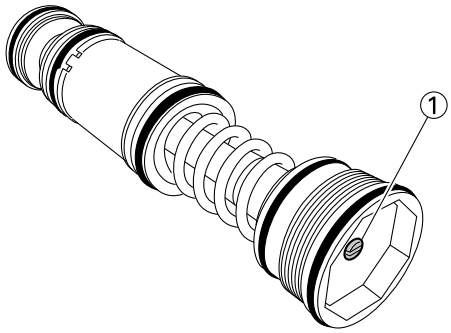
手で回せる範囲でロックナットをダンパー Ass'y にいっぱいに締め付ける。



6. 以下の部品を緩めます。
- 圧側減衰力アジャスター “1”

要　点

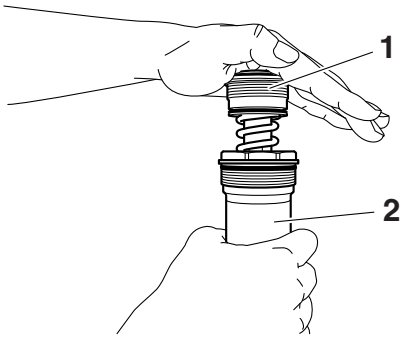
- 減衰力アジャスターを緩める前にセット位置を記録しておく。
- 減衰力アジャスターをいっぱいに緩めないと組み付け後、正確な減衰特性が得られない。



7. 以下の部品を組み付けます。
- ベースバルブ “1”
  （ダンパー Ass'y “2” へ）

要　点

はじめにダンパーロッドを最圧状態にする。次にダンパーロッドの圧力を解放しながらベースバルブを組み付ける。



8. 以下の点検をします。
- ダンパー Ass'y
  最伸状態になっていない → 手順 (1) から (7) を繰り返す

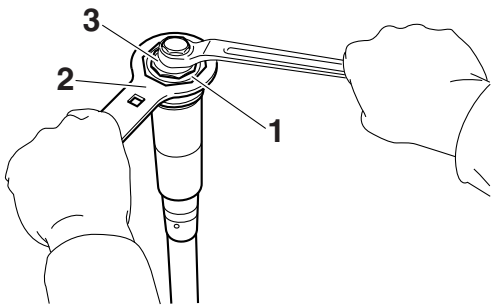
9. 以下の部品を締め付けます。
- ベースバルブ “1”

ベースバルブ（フロントフォーク）
28 N·m (2.8 kgf·m, 21 lb·ft)

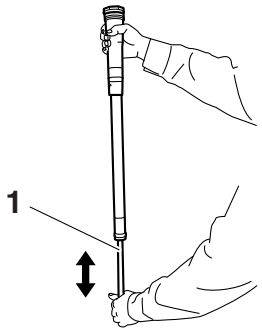
要　点

キャップボルトリングレンチ “2” でダンパー Ass'y を固定し、キャップボルトレンチ “3” でベースバルブを締め付ける。

キャップボルトレンチ
90890-01500
キャップボルトレンチ
YM-01500
キャップボルトリングレンチ
90890-01501
キャップボルトリングレンチ
YM-01501



10.フォークオイルを注入したら、ダンパー Ass'y “1” を 10 回以上ゆっくり上下させ、各部にオイルをまわします。

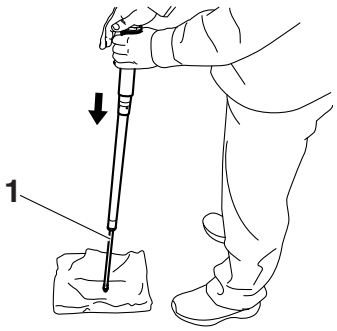


11.ウエスなどでダンパー Ass'y “1” を保護して最圧状態にし、余分なオイルをベースバルブ側にオーバーフローさせます。

JCA24540

注 意

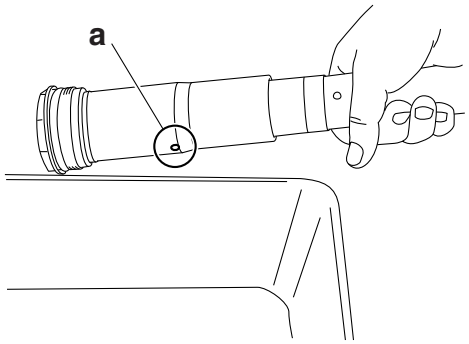
ダンパー Ass'y を損傷しないようにすること。



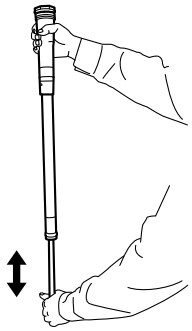
12.オーバーフローしたオイルをダンパー Ass'y の孔 “a” から排出します。

要　点

オーバーフローするオイル量は約 10 cm^3 (0.34 US oz, 0.35 Imp.oz)。



13.以下の点検をします。
- ダンパー Ass'y の作動
  固着 / 結合 / ざらつき → 手順 (1) から (12) を繰り返す



14.以下の部品を組み付けます。
- ダストシール “1” New
- スクレーパー “2”
- ストッパーリング “3”
- オイルシール “4” New
- ワッシャー “5”
- スライドメタル “6” New
  （インナーチューブ “7” へ）

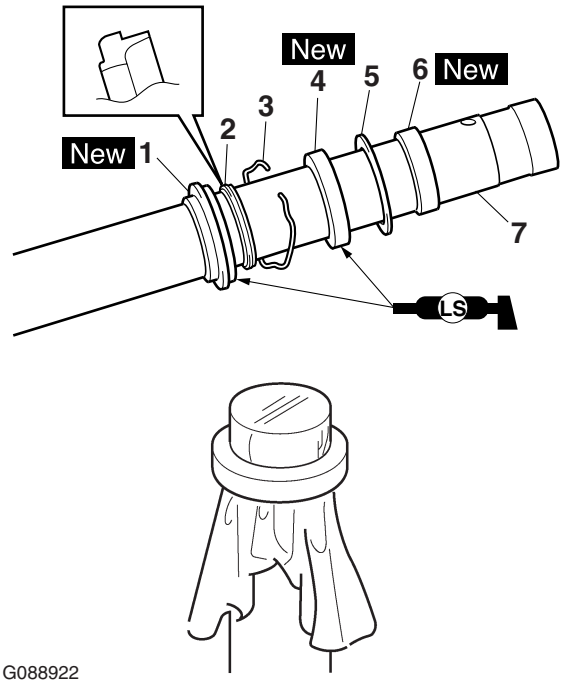
JCA24550

注 意

オイルシールは数字が記入された方を下側に向けて組み付けること。

要　点

- ダストシールリップ部とオイルシールリップ部にヤマハグリース B を塗布する。
- インナーチューブにフォークオイルを塗布する。
- 図のようにスクレーパーをインナーチューブに組み付ける。
- オイルシールリップ部を傷付けないように、フォークオイルを塗布したビニールシートを使用する。

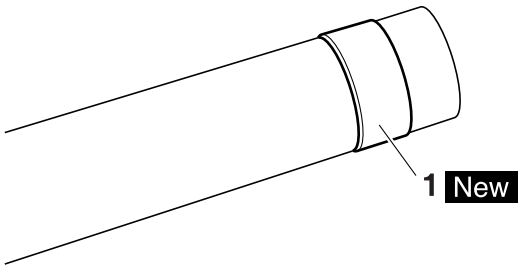


G088922

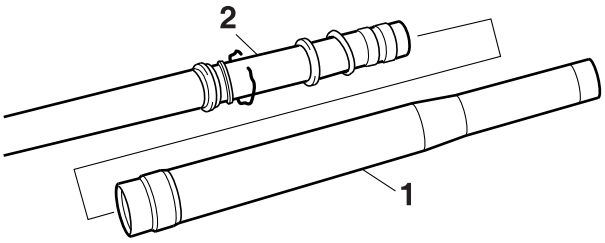
15.以下の部品を組み付けます。
- ピストンメタル “1” New

要　点

ピストンメタルをインナーチューブの溝に合わせて組み付ける。



16.以下の部品を組み付けます。
- アウターチューブ “1”
  （インナーチューブ “2” へ）



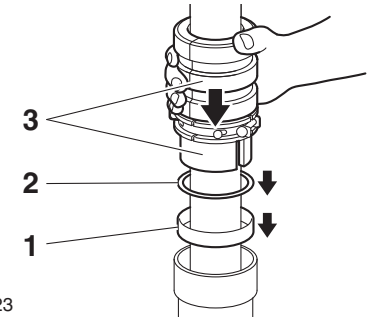
17.以下の部品を組み付けます。
- スライドメタル “1” New
- ワッシャー “2”
  （アウターチューブへ）

要　点

フォークシールドライバー “3” を使用して、アウターチューブにスライドメタルを押し込む。



フォークシールドライバー
90890-01502
フォークシールドライバー (48)
YM-A0948



G088923

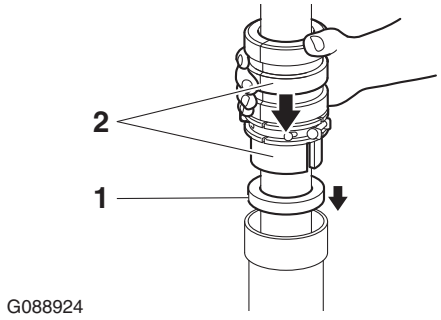
18.以下の部品を組み付けます。
- オイルシール “1” New

要　点

フォークシールドライバー “2” を使用して、ストッパーリング溝が完全に見えるまでオイルシールを押し込む。



フォークシールドライバー
90890-01502
フォークシールドライバー (48)
YM-A0948

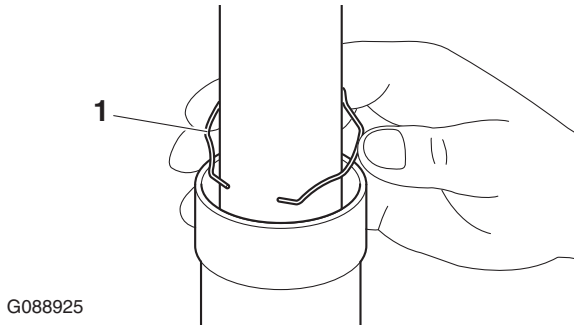


G088924

19.以下の部品を組み付けます。
- ストッパーリング “1”

要　点

ストッパーリングをアウターチューブ溝に確実に組み付ける。

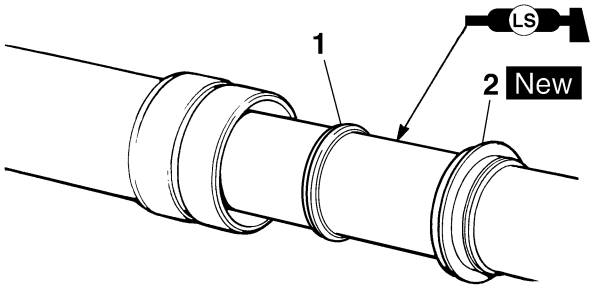


G088925

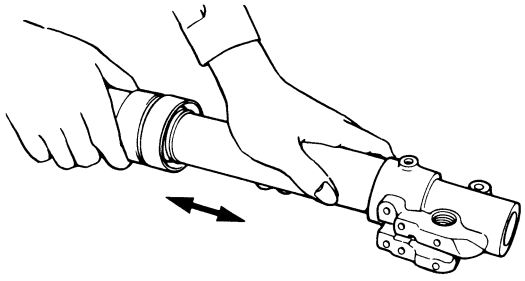
20.以下の部品を組み付けます。
- スクレーパー “1”
- ダストシール “2” New

要　点

インナーチューブにヤマハグリース B を塗布する。

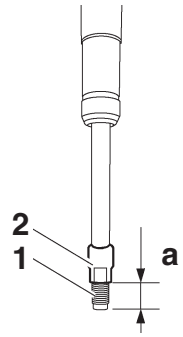


21.以下の点検をします。
- インナーチューブの作動
  固着 / 結合 / ざらつき → 手順（14）から（20）を繰り返す



22.以下の測定をします。
- 距離 “a”
  規定値外 → ロックナットを締め込む

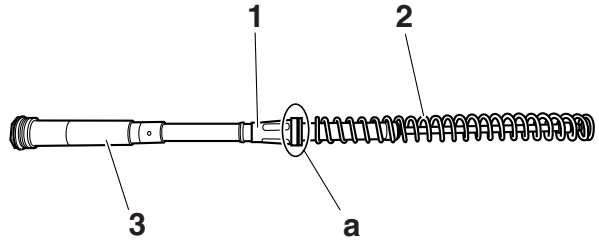
距離 “a”
16 mm (0.63 in) 以上
ダンパー Ass'y “1” 下部とロックナット “2” 下部の間



23.以下の部品を組み付けます。
- アッパースプリングシート “1”
- フォークスプリング “2”
  （ダンパー Ass'y “3” へ）

要　点

アッパースプリングシートは径の大きい方 “a” をフォークスプリング側に向けて組み付ける。



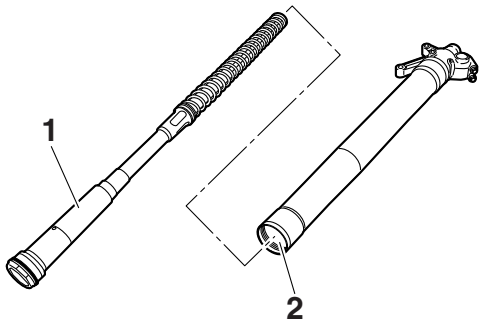
24.以下の部品を組み付けます。
- ダンパー Ass'y “1”
  （インナーチューブ “2” へ）

JCA24560

注 意

ダンパー Ass'y は、インナーチューブの底部に接

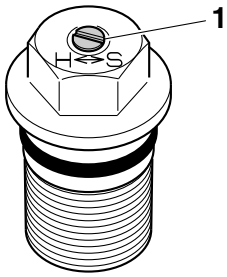
触するまでゆっくりスライドさせて入れる。インナーチューブを傷つけないように注意すること。



25.以下の部品を緩めます。
- 伸側減衰力アジャスター “1”

要　点

- 減衰力アジャスターを緩める前にセット位置を記録しておく。
- 減衰力アジャスターをいっぱいに緩めないと組み付け後、正確な減衰特性が得られない。

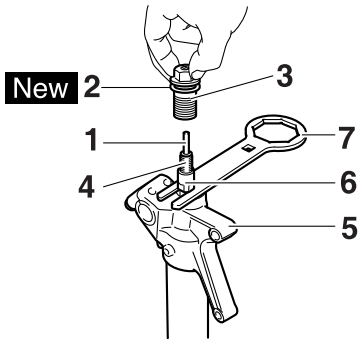


26.以下の部品を組み付けます。
- ダンパー調整ロッド “1”
- 銅ワッシャー “2” New
- アジャスター “3”
  （ダンパー Ass'y “4” へ）

要　点

- インナーチューブ “5” を押し下げ、インナーチューブとロックナット “6” の間にキャップボルトリングレンチ “7” を差し込む。
- 手で回せる範囲でアジャスターをダンパー Ass'y にいっぱいに締め付ける。

キャップボルトリングレンチ
90890-01501
キャップボルトリングレンチ
YM-01501

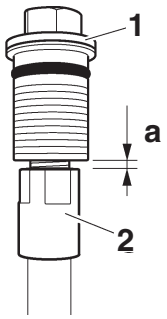


27.以下の測定をします。
- アジャスター “1” とロックナット “2” のすき間 “a”
  規定値外 → ロックナットを再度締め込んで再調整

アジャスターとロックナット間のすき間 “a”
0.5–1.0 mm (0.02–0.04 in)

要　点

規定値外のすき間で組み付けると正確な減衰力が得られない。

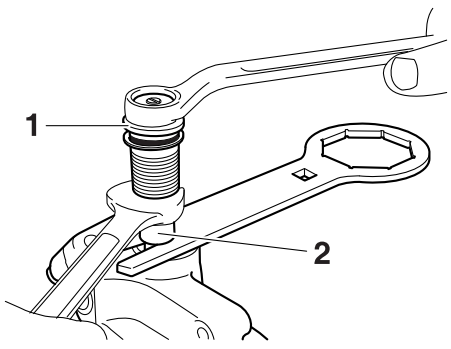


28.以下の部品を締め付けます。
- アジャスター（ダンパー Ass'y） “1”

アジャスター（ダンパー Ass'y）
29 N·m (2.9 kgf·m, 21 lb·ft)

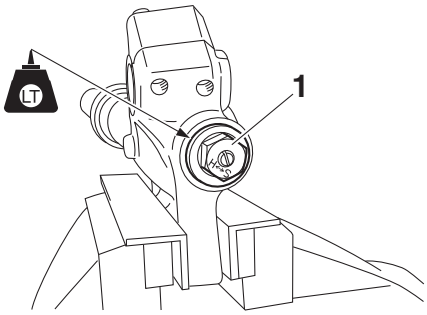
要　点

ロックナット “2” を固定してアジャスターを締め付ける。



29.以下の部品を組み付けます。
- アジャスター “1”
（インナーチューブへ）

アジャスター
55 N·m (5.5 kgf·m, 41 lb·ft)
ネジロック



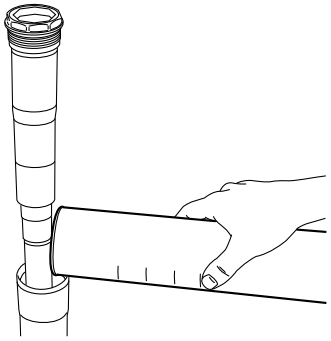
30.以下へオイルを注入します。
- フロントフォーク

指定オイル
ヤマルーブ サスペンションオイル S1
オイル量
210 cm³ (7.1 US oz, 7.41 Imp.oz)
調整範囲
200–365 cm³ (6.76–12.3 US oz, 7.05–12.9 Imp.oz)

JCA24570

注 意

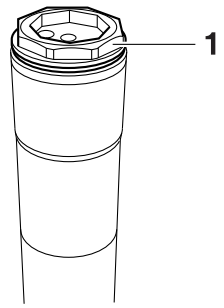
- **指定オイルを必ず使用すること。異なったオイルを使用するとフロントフォーク本来の性能を発揮できない。**
- **フロントフォークを分解または組み立てる時に、フロントフォーク内に異物が入らないようにすること。**



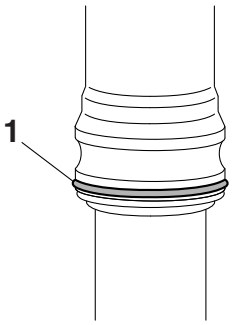
31.以下の部品を組み付けます。
- ダンパー Ass'y “1”
（アウターチューブへ）

要 点

ダンパー Ass'y を仮締めする。



32.以下の部品を組み付けます。
- プロテクターガイド “1”



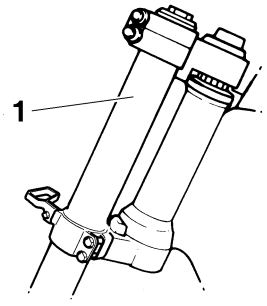
JAM30059

フロントフォークの組み付け

1. 以下の部品を組み付けます。
- フロントフォーク “1”

要 点

- ロアーブラケットピンチボルトを仮締めする。
- アッパーブラケットピンチボルトはこの段階ではまだ締め付けない。



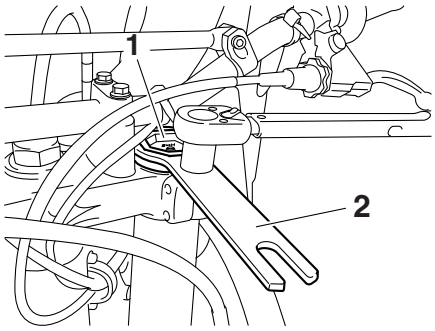
2. 以下の部品を締め付けます。
- ダンパー Ass'y “1”

ダンパー Ass'y（フロントフォーク）
30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft)

要 点

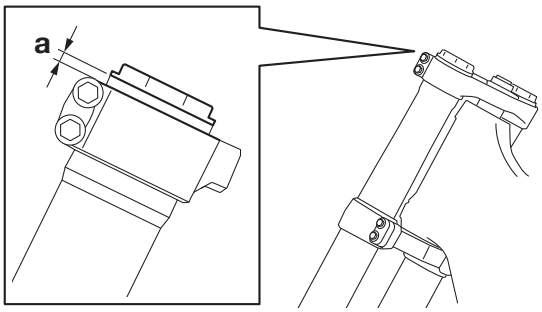
キャップボルトリングレンチ “2” を使用してダンパー Ass'y を締め付ける。

キャップボルトリングレンチ
90890-01501
キャップボルトリングレンチ
YM-01501



3. 以下の調整をします。
- フロントフォーク突出し量 “a”

フロントフォーク突出し量（標準）“a”
10 mm (0.4 in)



4. 以下の部品を締め付けます。
- アッパーブラケットピンチボルト “1”

アッパーブラケットピンチボルト
21 N·m (2.1 kgf·m, 15 lb·ft)

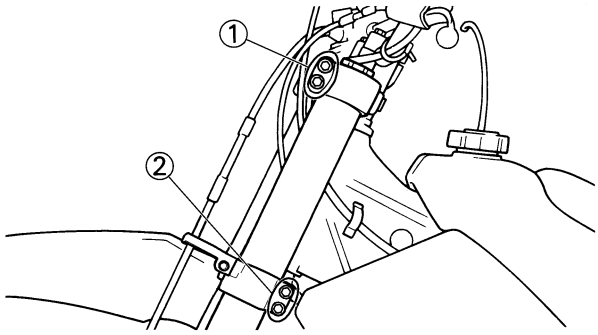
- ロアーブラケットピンチボルト “2”

ロアーブラケットピンチボルト
21 N·m (2.1 kgf·m, 15 lb·ft)

JWA19320

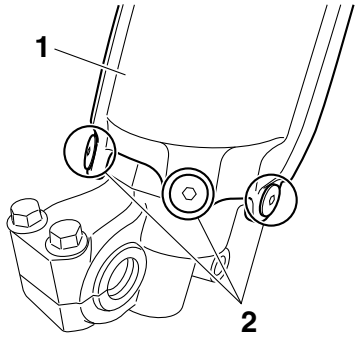
⚠ 警 告

規定トルクでロアーブラケットを締め付けること。規定トルクを超えて締め付けるとフロントフォークの作動不良の原因となる。



5. 以下の部品を組み付けます。
- プロテクター “1”
- フロントフォークプロテクターボルト “2”

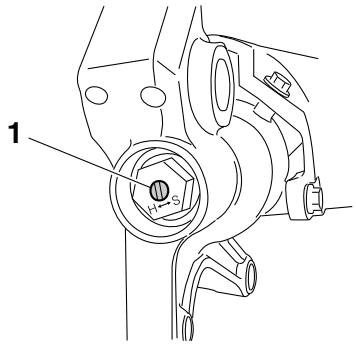
フロントフォークプロテクターボルト
5 N·m (0.5 kgf·m, 3.7 lb·ft)



6. 以下の調整をします。
- 伸側減衰力

要 点

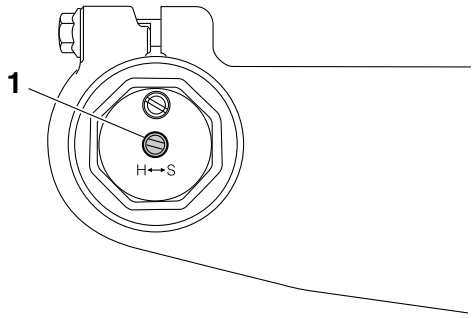
減衰力アジャスター“1” をいっぱいまで軽く締め込んでから、元の段数に戻す。



7. 以下の調整をします。
- 圧側減衰力

要 点

減衰力アジャスター“1” をいっぱいまで軽く締め込んでから、元の段数に戻す。


1
H
S

JAM20101
ステアリングヘッド

JAM30060
ロアーブラケットの取り外し
1. メンテナンススタンドを使用してフロントホイールを浮かせます。

JWA13120
⚠警 告

車両が倒れないよう、確実に支えること。

2. 以下の部品を取り外します。
   • リングナット “1”

要 点

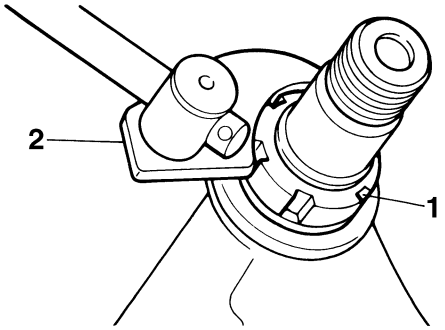
ステアリングナットレンチ “2” を使用してリングナットを取り外す。



ステアリングナットレンチ
90890-01403
エキゾーストフランジナットレンチ
YU-A9472

JWA13730
⚠警 告

ロアーブラケットの脱落を防ぐため、確実に支える。



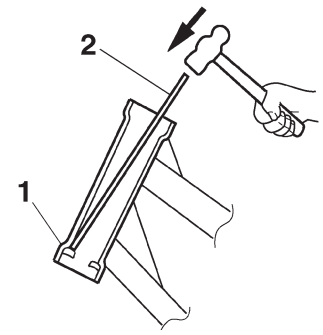
JAM30061
ステアリングヘッドの点検
1. 以下の部品を洗油で洗浄します。
   • ベアリング
   • ベアリングレース
2. 以下の点検をします。
   • ベアリング
   • ベアリングレース
     損傷 / ピッチング → 交換
3. 以下の部品を交換します。
   • ベアリング
   • ベアリングレース
     a. 長めのロッド “2” とハンマーを使用してベアリングレースをステアリングヘッドパイプ “1” から取り外します。
     b. たがね “4” とハンマーを使用してベアリングレースをロアーブラケット “3” から取り外します。
     c. 新しいベアリングレースを組み付けます。

JCA14270
注 意

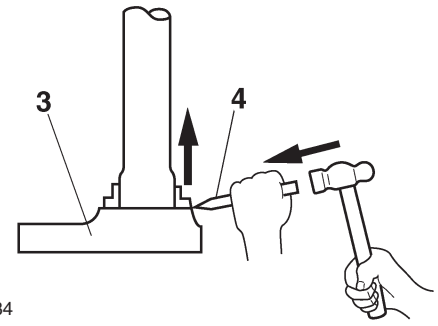
ベアリングレースが組み付け困難な場合、ステアリングヘッドパイプが損傷している可能性がある。

要 点

ベアリングとベアリングレースは必ずセットで交換する。



G088933



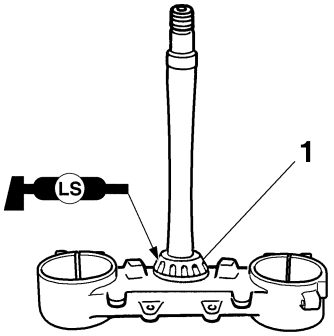
G088934

4. 以下の点検をします。
   • アッパーブラケット
   • ロアーブラケット
     （ステアリングステムも一緒に）
     曲がり / 亀裂 / 損傷 → 交換

JAM30062
ステアリングヘッドの組み付け
1. 以下の部品を組み付けます。
   • ロアーベアリング “1”

要 点

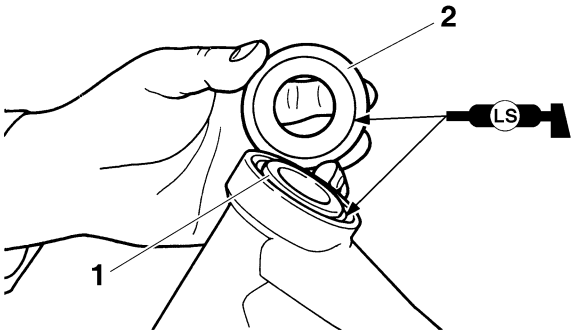
ダストシールリップ部およびインナーレース内周面にヤマハグリース B を塗布する。



2. 以下の部品を組み付けます。
   - ベアリングレース
   - アッパーベアリング “1”
   - ベアリングレースカバー “2”

要　点

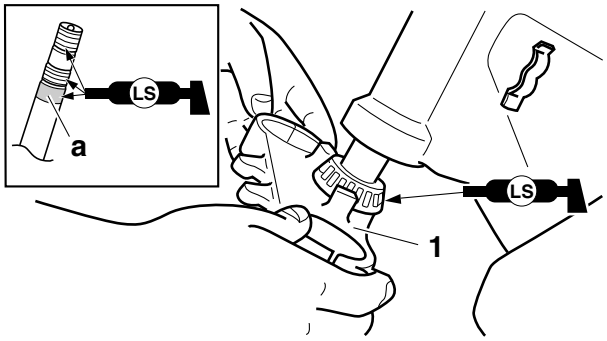
ベアリングとベアリングレースカバーリップ部にヤマハグリース B を塗布する。



3. 以下の部品を組み付けます。
   - ロアーブラケット “1”

要　点

ベアリング、ステアリングステムの “a” の部分とネジ山にヤマハグリース B を塗布する。



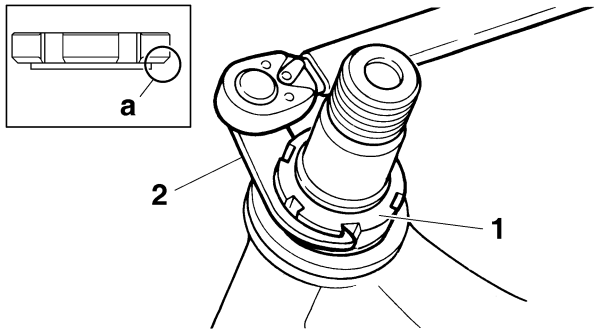
4. 以下の部品を組み付けます。
   - ステアリングリングナット “1”

	ステアリングリングナット **7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)**

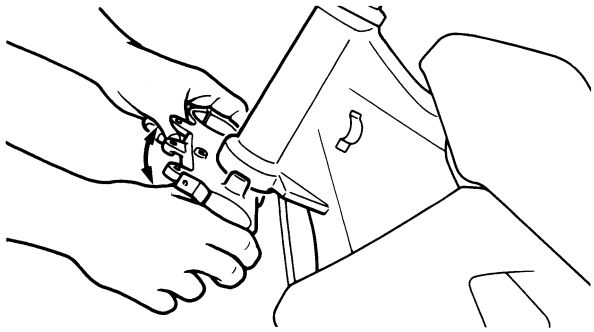
要　点

ステアリングナットは段付き部 “a” を下側に向けて組み付ける。

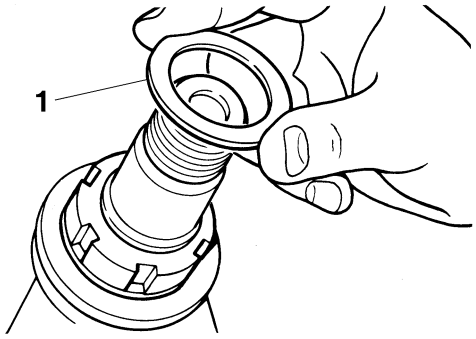
ステアリングナットレンチ “2” を使用してステアリングリングナットを締め付けます。
3-20ページ “ステアリングヘッドの点検と調整” 参照。



5. ステアリングステムはロックからロックまで回して点検します。スムーズに回転しない場合は、ステアリングステムを取り外し、ステアリングベアリングを点検します。



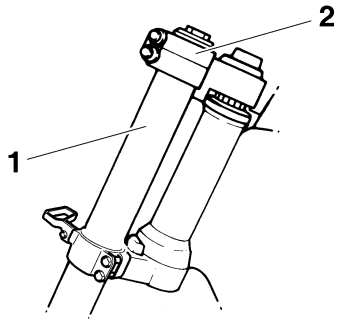
6. 以下の部品を組み付けます。
   - ワッシャー “1”



7. 以下の部品を組み付けます。
   - フロントフォーク “1”
   - アッパーブラケット “2”

要　点

- ロアーブラケットピンチボルトを仮締めする。
- アッパーブラケットピンチボルトはこの段階ではまだ締め付けない。

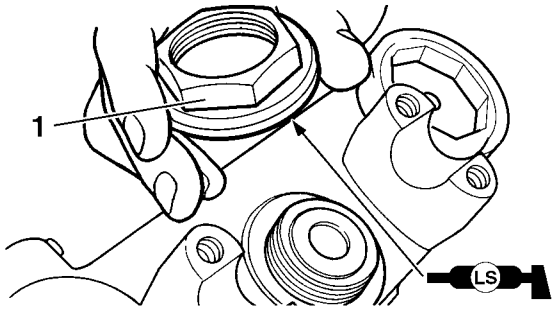


8. 以下の部品を組み付けます。
   • ステアリングステムナット “1”

	ステアリングステムナット **145 N·m (14.5 kgf·m, 107 lb·ft)**

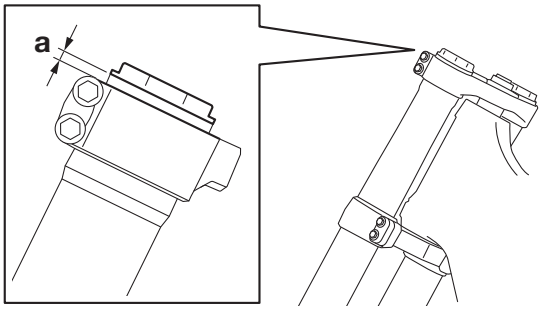
要　点

組み付ける時、ステアリングステムナットの接触面にヤマハグリースＢを塗布する。



9. ナットを締め付けた後、ステアリングがスムーズに作動するか確認します。スムーズに作動しない場合は、ステアリングリングナットを徐々に緩めながらステアリングを調整します。
10. 以下の調整をします。
   • フロントフォーク突出し量 “a”

	フロントフォーク突出し量（標準）“a” **10 mm (0.4 in)**



11. 以下の部品を締め付けます。
   • アッパーブラケットピンチボルト “1”

	アッパーブラケットピンチボルト **21 N·m (2.1 kgf·m, 15 lb·ft)**

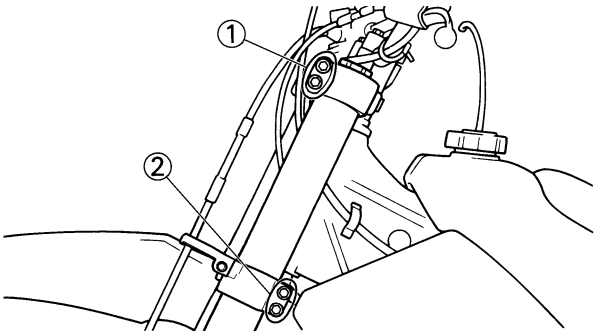
   • ロアーブラケットピンチボルト “2”

	ロアーブラケットピンチボルト **21 N·m (2.1 kgf·m, 15 lb·ft)**

JWA19330

⚠警　告

規定トルクでロアーブラケットを締め付けること。規定トルクを超えて締め付けるとフロントフォークの作動不良の原因となる。



JAM20102
リヤショックアブソーバー Ass'y

JAM30065
リヤショックアブソーバー Ass'y の取り外し
1. メンテナンススタンドを使用してリヤホイールを浮かせます。

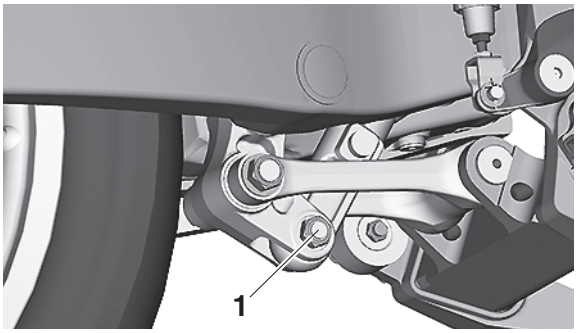
JWA13120
⚠警 告

車両が倒れないよう、確実に支えること。

2. 以下の部品を取り外します。
   - リヤショックアブソーバーAss'yロアーボット "1"

要 点

リヤショックアブソーバーAss'y ロアーボルトを取り外す時には、スイングアームが落ちないように支える。



3. 以下の部品を取り外します。
   - リヤショックアブソーバーAss'yアッパーボルト
   - リヤショックアブソーバー Ass'y

JAM30067
リヤショックアブソーバー Ass'y の点検
1. 以下の点検をします。
   - リヤショックアブソーバーロッド
     曲がり / 損傷 → リヤショックアブソーバー Ass'y を交換
   - リヤショックアブソーバー
     ガス漏れ / オイル漏れ → リヤショックアブソーバー Ass'y を交換
   - スプリング
     損傷 / 摩耗 → 交換
   - スプリングガイド
     損傷 / 摩耗 → 交換
   - ベアリング
     損傷 / 摩耗 → 交換
   - ボルト
     曲がり / 損傷 / 摩耗 → 交換

JAM20103
スイングアーム

JAM30071
スイングアームの取り外し
1. メンテナンススタンドを使用して、リヤホイールを浮かせます。

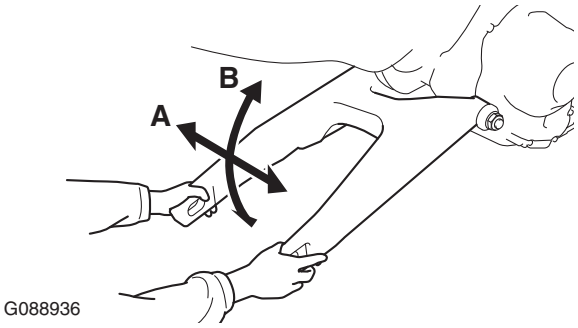
JWA13120
⚠警 告

車両が倒れないよう、確実に支えること。

2. 以下の測定をします。
   - スイングアーム横方向の遊び
   - スイングアーム上下の動作
     a. ピボットシャフトナットの締め付けトルクを測定します。

	**ピボットシャフトナット** **85 N·m (8.5 kgf·m, 63 lb·ft)**

     b. スイングアーム横方向の遊び “A” はスイングアームを左右に動かして測定します。スイングアーム横方向の遊びが規定値外の場合は、ブッシュ、ベアリング、およびカラーを点検します。
     c. スイングアームの上下の動作 “B” はスイングアームを上下に動かして確認します。スイングアーム上下の動作がスムーズでない場合や引っ掛かりのある場合は、ブッシュ、ベアリング、カラーを点検します。



G088936

JAM20104
チェーンドライブ

JAM30075
ドライブチェーンの取り外し
1. 車両を平坦な場所に立てます。

JWA13120
⚠警 告

車両が倒れないよう、確実に支えること。

要　点

メンテナンススタンドを使用して車両を立て、リヤホイールを浮かせる。

2. 以下の部品を取り外します。
   - ドライブチェーン

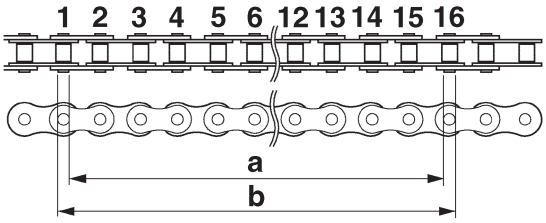
要　点

ドライブチェーン切断／連結工具を使用して、ドライブチェーンを切断する。（市販の工具を使用する）

JAM30076
ドライブチェーンの点検
1. 以下の測定をします。
   - ドライブチェーンの 15 リンク長さ
     規定値外 → ドライブチェーンを交換

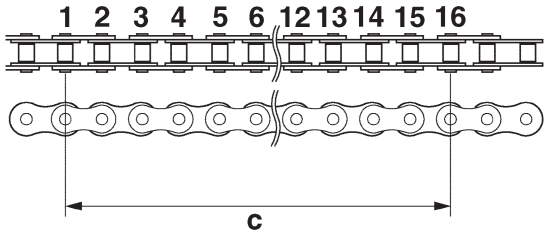
	15 リンク伸び使用限度 **239.3 mm (9.42 in)**

   a. 図のように、ドライブチェーンの 15 リンク部で、それぞれのピンの内側同士の長さ “a” と、それぞれのピンの外側同士の長さ “b” を測定します。



G088937

   b. 以下の計算式で、ドライブチェーンの 15 リンク長さ “c” を計算します。
   ドライブチェーンの 15 リンク長さ “c” =（内側ピン間の長さ “a” + 外側ピン間の長さ “b”）/2

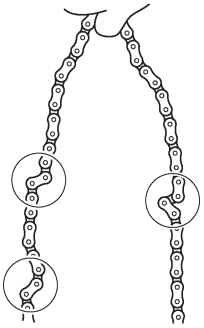


G088938

要　点

- ドライブチェーンの 15 リンク長さを測定する場合は、ドライブチェーンを張った状態で行う。
- この測定は測定位置を変えて 2、3 回行う。

2. 以下の点検をします。
   - ドライブチェーン
     固着 → 清掃、潤滑または交換

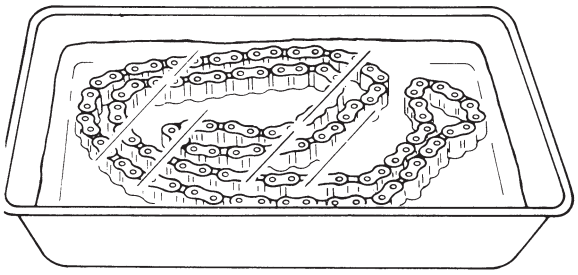


G088939

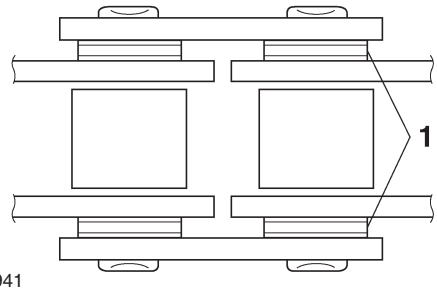
3. 以下の部品を清掃します。
   - ドライブチェーン
     a. ドライブチェーンを清潔な布で拭きます。
     b. ドライブチェーンを洗油に入れて、残っている汚れを落とします。
     c. ドライブチェーンを洗油から出して、完全に乾燥させます。

JCA19090
注 意

- この車両にはサイドプレートの間に小さいゴムの O リング “1” のあるシールチェーンを使用している。スチーム洗浄、高圧洗浄、シンナー、ガソリンなどの揮発性溶剤、ワイヤーブラシを使用しての洗浄は行わないこと。ドライブチェーンの洗浄には洗油のみ使用する。
- O リングが損傷することがあるため、10 分以上洗油に入れないこと。

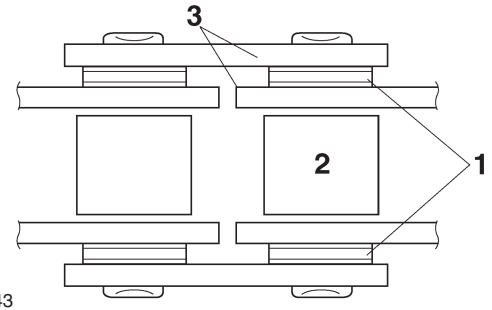


G088940



G088941

4. 以下の点検をします。
   - O リング “1”
     損傷 → ドライブチェーンを交換
   - ドライブチェーンローラー “2”
     損傷 / 摩耗 → ドライブチェーンを交換
   - ドライブチェーンサイドプレート “3”
     損傷 / 摩耗 → ドライブチェーンを交換



G088943

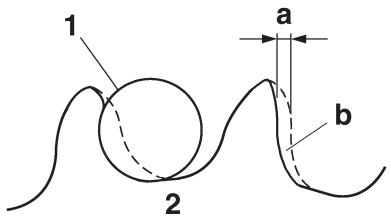
5. 以下の部品を潤滑します。
   - ドライブチェーン

推奨オイル
ヤマルーブスーパーチェーンオイル

JAM30077

ドライブスプロケットの点検

1. 以下の点検をします。
   - ドライブスプロケット
     歯面 “a” が 1/4 以上摩耗 → ドライブスプロケットとリヤホイールスプロケットをセットで交換
     歯の曲がり → ドライブスプロケットとリヤホイールスプロケットをセットで交換



G088904

b. 正常

1. ドライブチェーンローラー
2. ドライブスプロケット

JAM30078

リヤホイールスプロケットの点検

4-3ページ “リヤホイールスプロケットの点検と交換” 参照。

JAM30079

ドライブチェーンの取り付け

1. 以下の部品を組み付けます。
   - ドライブチェーン

JCA17410

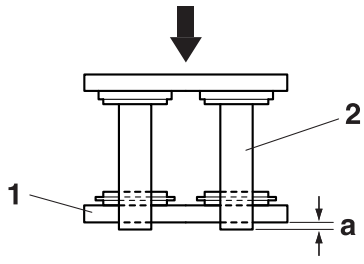
注 意

作業時には保護メガネを着用すること。

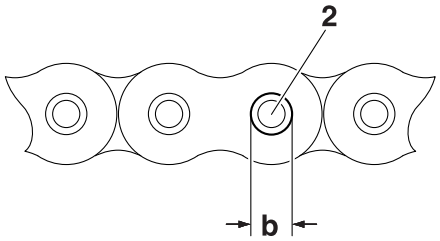
要 点

ドライブチェーン切断／連結工具を使用して、マスターリンクを組み付ける。（市販の工具を使用する）

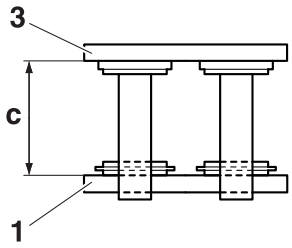
a. マスターリンクプレート “1” を圧着して取り付ける時は、コネクティングピン “2” の先端とマスターリンクプレート間のすき間 “a” を 1.2–1.4 mm (0.05–0.06 in) に保つようにします。



b. リベット打ちの後、コネクティングピン “2” の端 “b” の直径が 5.5–5.8 mm (0.22–0.23 in) になっているか確認します。



c. リベット打ちの後、マスターリンク “3” の内側と、マスターリンクプレート “1” の内側のすき間 “c” が 12.1–12.3 mm (0.476–0.484 in) になっているか確認します。



2. 以下の部品を潤滑します。
   • ドライブチェーン

	推奨オイル **ヤマルーブスーパーチェーンオイル**

3. 以下の部品を組み付けます。
   • ドライブスプロケット
   • ロックワッシャー New
   • ドライブスプロケットナット

	ドライブスプロケットナット **75 N·m (7.5 kgf·m, 55 lb·ft)**

JCA14300

注 意

ドライブチェーンの寿命が短くなるため、摩耗したドライブチェーンスプロケットは使用しない。

4. 以下の調整をします。
   • ドライブチェーンのたわみ量
   3-19 ページ “ ドライブチェーンのたわみ ” 参照。

	たわみ量（メンテナンススタンド） **48.0–58.0 mm (1.89–2.28 in)**

JCA24590

注 意

ドライブチェーンを張りすぎると、エンジンとエンジン内部への負担となる。緩めすぎるとドライブチェーンが飛び跳ね、スイングアームに損傷を与え、事故の原因となる。そのため、ドライブチェーンのたわみ量は必ず規定値内にあること。

エンジン編

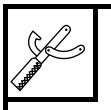
クラッチ.....5-1
クラッチの取り外し.....5-1
フリクションプレートの点検.....5-1
クラッチプレートの点検.....5-1
クラッチスプリングの点検.....5-1
クラッチハウジングの点検.....5-1
クラッチボスの点検.....5-1
プレッシャープレートの点検.....5-2
プッシュレバーシャフトの点検.....5-2
プッシュロッドの点検.....5-2
プライマリードライブギヤの点検.....5-2
プライマリードリブンギヤの点検.....5-2
クラッチの組み付け.....5-2

JAM20111
クラッチ

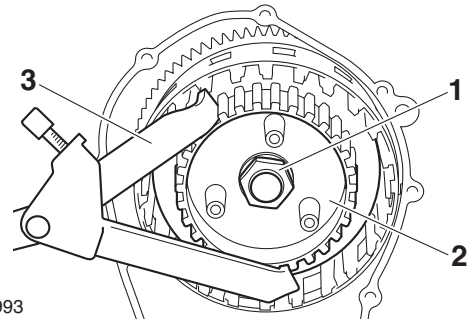
JAM30108
クラッチの取り外し
1. 以下の部品を取り外します。
   - クラッチボスナット “1”
   - ロックワッシャー
   - クラッチボス “2”

要　点

- クラッチホルダー “3” を使用してクラッチボスを固定し、クラッチボスナットを緩める。
- クラッチボスナットの取り外しには、インパクトレンチを使用しないこと。



クラッチホルダー
90890-04199
ユニバーサルクラッチホルダー
YM-91042



G088993

JAM30109
フリクションプレートの点検
1. 以下の点検をします。
   - フリクションプレート
     損傷 / 摩耗 → フリクションプレートをセットで交換
2. 以下の測定をします。
   - フリクションプレート厚さ
     規定値外 → フリクションプレートをセットで交換

要　点

フリクションプレートの 4 箇所を測定する。



フリクションプレート厚さ
2.90–3.10 mm (0.114–0.122 in)
使用限度
2.80 mm (0.110 in)

JAM30110
クラッチプレートの点検
1. 以下の点検をします。
   - クラッチプレート
     損傷 → クラッチプレートをセットで交換
2. 以下の測定をします。
   - クラッチプレート歪み
     （プレートの表面とシックネスゲージを使用）
     規定値外 → クラッチプレートをセットで交換



シックネスゲージ
90890-03268
フィラーゲージセット
YU-26900-9



クラッチプレート厚さ
1.50–1.70 mm (0.059–0.067 in)
歪み限度
0.20 mm (0.008 in)

JAM30111
クラッチスプリングの点検
1. 以下の点検をします。
   - クラッチスプリング
     損傷 → クラッチスプリングをセットで交換
2. 以下の測定をします。
   - クラッチスプリング自由長
     規定値外 → クラッチスプリングをセットで交換

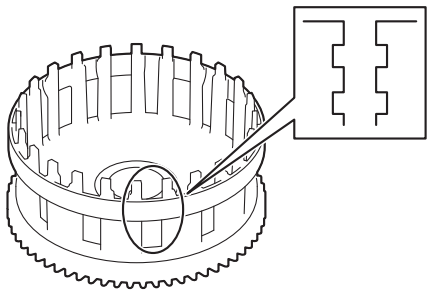


クラッチスプリング自由長
41.20 mm (1.62 in)
クラッチスプリング自由長限度
39.20 mm (1.54 in)

JAM30112
クラッチハウジングの点検
1. 以下の点検をします。
   - クラッチハウジングドッグ部
     損傷 / ピッチング / 摩耗 → クラッチハウジングドッグ部のバリを除去、またはクラッチハウジングを交換

要　点

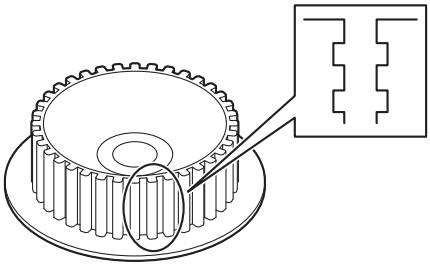
クラッチハウジングドッグ部のピッチングはクラッチの作動不良をひき起こす。


G088994

JAM30113
クラッチボスの点検
1. 以下の点検をします。
   - クラッチボススプライン
     損傷 / ピッチング / 摩耗 → クラッチボスを交換

要　点

クラッチボススプラインのピッチングはクラッチの作動不良をひき起こす。



G088995

JAM30114

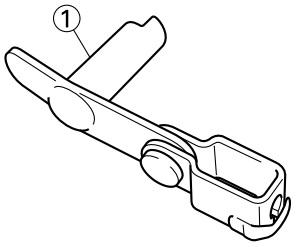
プレッシャープレートの点検

1. 以下の点検をします。
   - プレッシャープレート
     亀裂 / 損傷 → 交換

JAM30115

プッシュレバーシャフトの点検

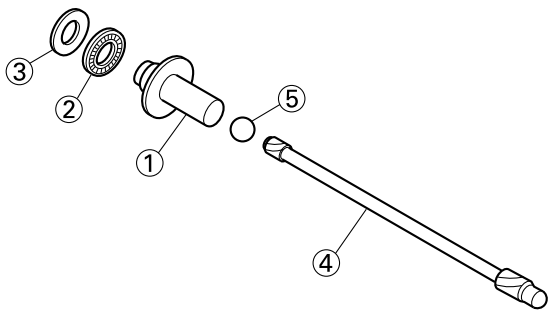
1. 以下の点検をします。
   - プッシュレバーシャフト “1”
     摩耗 / 損傷 → 交換



JAM30484

プッシュロッドの点検

1. 以下の点検をします。
   - プッシュロッド1 “1”
   - ベアリング “2”
   - ワッシャー “3”
   - プッシュロッド2 “4”
   - ボール “5”
     亀裂 / 損傷 / 摩耗 → 交換



2. 以下の測定をします。
   - プッシュロッド2曲がり限度
     規定値外 → 交換

	プッシュロッド曲り使用限度 **0.30 mm (0.012 in)**

JAM30117

プライマリードライブギヤの点検

1. 以下の点検をします。
   - プライマリードライブギヤ
     損傷 / 摩耗 → プライマリードライブギヤとプライマリードリブンギヤをセットで交換
     作動中の異音 → プライマリードライブギヤとプライマリードリブンギヤをセットで交換
2. 以下の点検をします。
   - プライマリードライブギヤとプライマリードリブンギヤ間の遊び
     遊びがある → プライマリードライブギヤとプライマリードリブンギヤをセットで交換

JAM30118

プライマリードリブンギヤの点検

1. 以下の点検をします。
   - プライマリードリブンギヤ
     損傷 / 摩耗 → プライマリードライブギヤとプライマリードリブンギヤをセットで交換
     作動中の異音 → プライマリードライブギヤとプライマリードリブンギヤをセットで交換

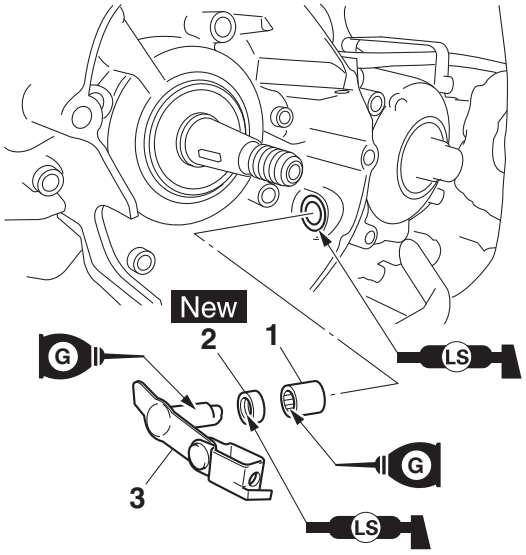
JAM30121

クラッチの組み付け

1. 以下の部品を組み付けます。
   - ベアリング “1”
   - オイルシール “2” New
   - プッシュレバーシャフト “3”

要　点

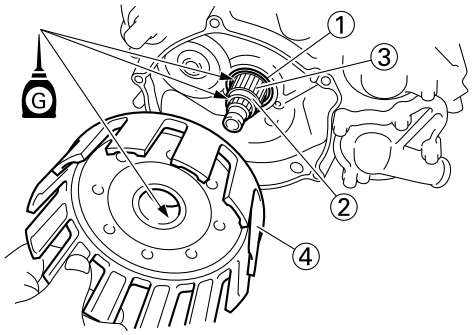
オイルシールリップ部にヤマハグリースBを塗布する。



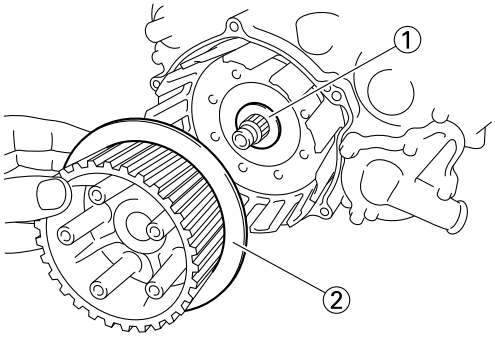
2. 以下の部品を組み付けます。
- スラストワッシャー[D=ø34 mm (1.34 in)] “1”
- スペーサー “2”
- ベアリング “3”
- プライマリードリブンギヤ “4”

要　点

ベアリング、スペーサー、プライマリードリブンギヤ内周面にトランスミッションオイルを塗布して組み付ける。



3. 以下の部品を組み付けます。
- スラストワッシャー[D=ø34 mm (1.34 in)] “1”
- クラッチボス “2”



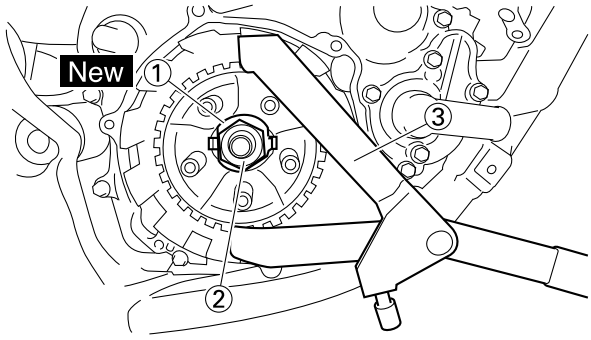
4. 以下の部品を組み付けます。
- ロックワッシャー “1” New
- クラッチボスナット “2”

	クラッチボスナット **80 N·m (8.0 kgf·m, 59 lb·ft)**

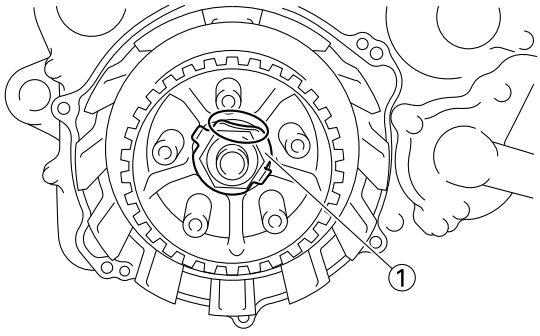
要　点

クラッチホルダー “3” を使用して、クラッチボスを固定する。

	クラッチホルダー **90890-04199** **ユニバーサルクラッチホルダー** **YM-91042**



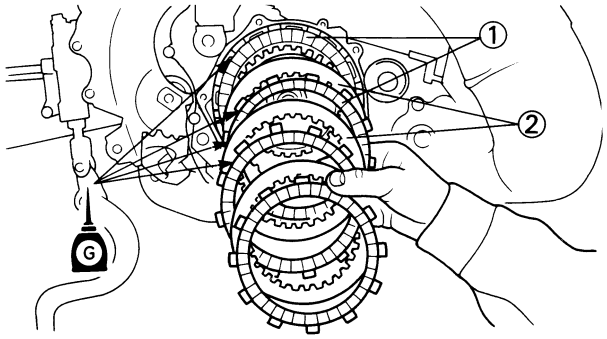
5. ロックワッシャー “1” を確実に折り曲げます。



6. 以下の部品を組み付けます。
- フリクションプレート “1”
- クラッチプレート “2”

要　点

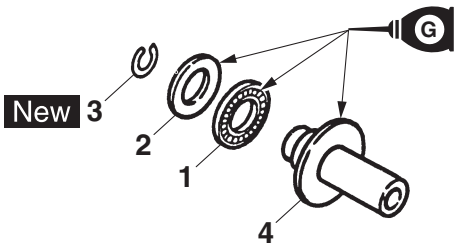
- クラッチボスに最初にフリクションプレートを組み付け、最後がフリクションプレートになるように、クラッチプレートとフリクションプレートを交互に組み付ける。
- フリクションプレートとクラッチプレートにトランスミッションオイルを塗布する。



7. 以下の部品を組み付けます。
   - ベアリング “1”
   - ワッシャー “2”
   - サークリップ “3” New
     （プッシュロッド 1 “4” へ）

要　点

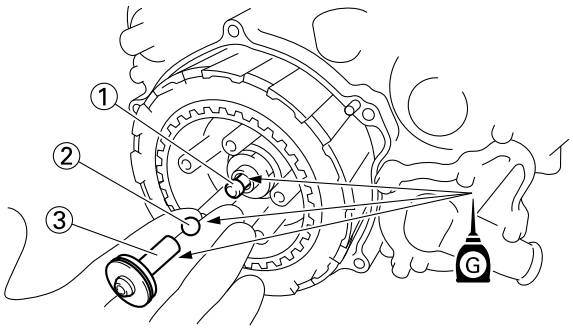
ベアリング、ワッシャー、プッシュロッド 1 にトランスミッションオイルを塗布して組み付ける。



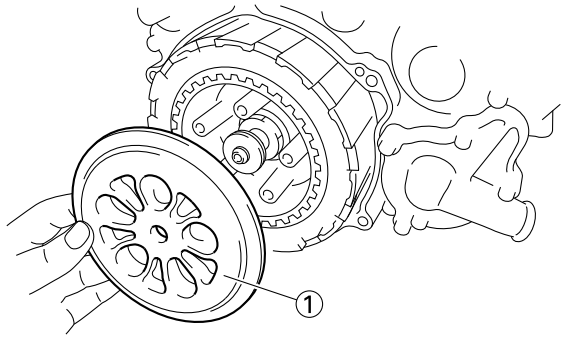
8. 以下の部品を組み付けます。
   - プッシュロッド 2 “1”
   - ボール “2”
   - プッシュロッド 1 “3”

要　点

プッシュロッド 1、プッシュロッド 2、ボールにトランスミッションオイルを塗布する。



9. 以下の部品を組み付けます。
   - プレッシャープレート “1”



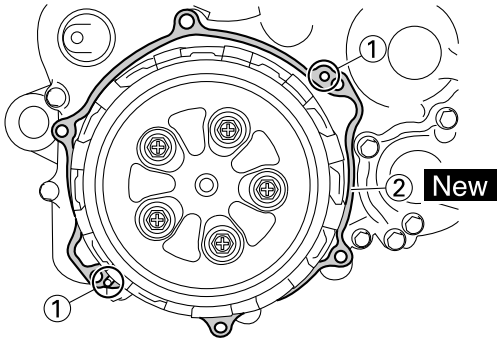
10.以下の部品を組み付けます。
   - クラッチスプリング
   - クラッチスプリングボルト

	クラッチスプリングボルト **10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)**

要　点

締め付け順序に従って 2、3 回に分けて規定のトルクで締め付ける。

11.以下の部品を組み付けます。
   - ダウエルピン “1”
   - ガスケット（クラッチカバー） “2” New



12.以下の部品を組み付けます。
   - クラッチカバー
   - クラッチカバーボルト

	クラッチカバーボルト **10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)**

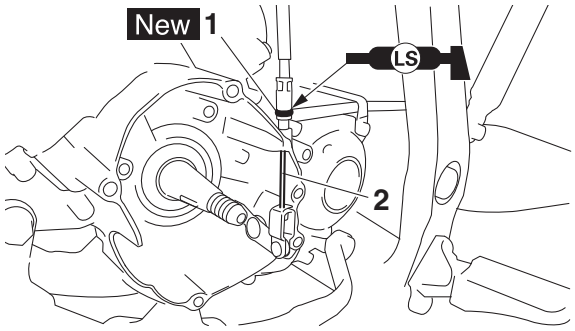
要　点

締め付け順序に従って 2、3 回に分けて規定のトルクで締め付ける。

13.以下の部品を組み付けます。
- O リング “1” New
- クラッチケーブル “2”

要　点

- クラッチケーブル “2” は、O リング “1” を挟まないよう、クランクケースに直角に挿入する。
- O リングにヤマハグリース B を塗布して組み付ける。

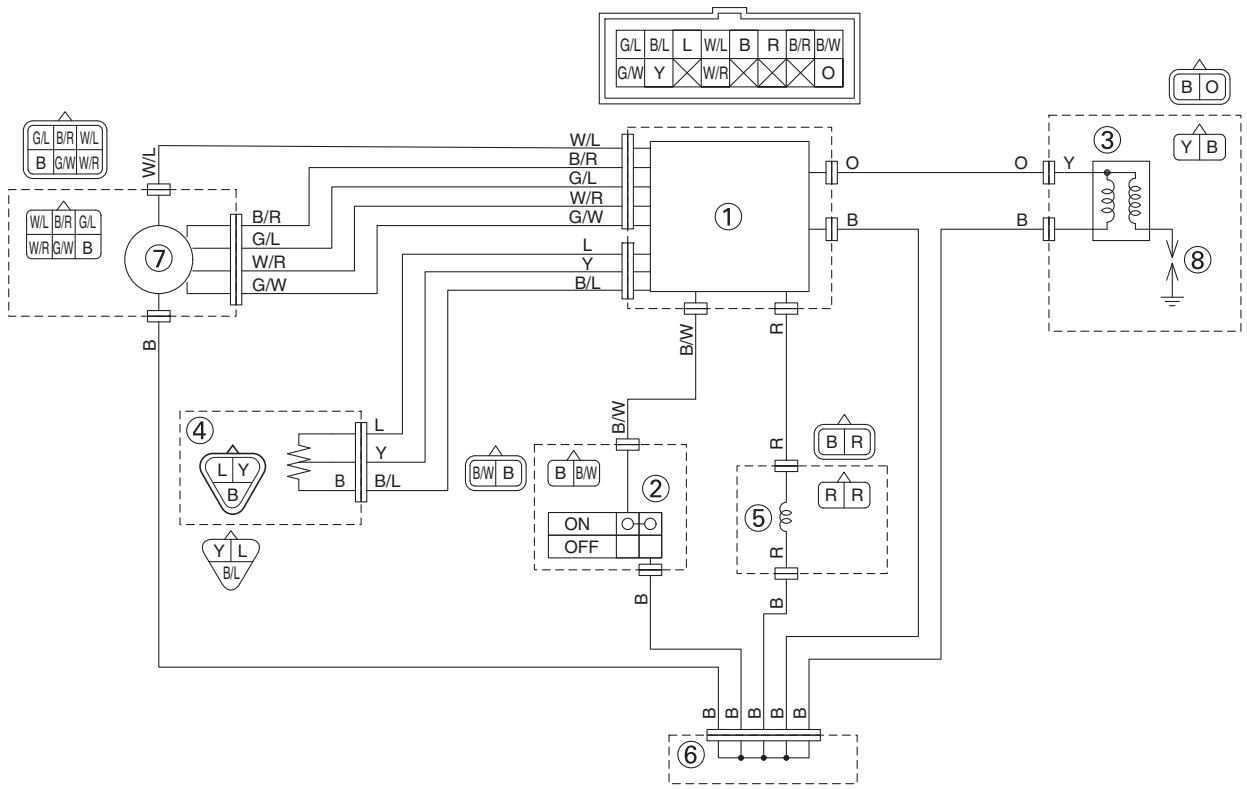


電装編

配線図 6-1
カラーコード.....6-1

6

JAM20195
配線図



1. CDI ユニット
2. エンジンストップスイッチ
3. イグニッションコイル
4. スロットルポジションセンサー
5. ソレノイドバルブ
6. ジョイントコネクター
7. CDI マグネト
8. スパークプラグ

JAM30608
カラーコード

B	黒
L	青
O	橙
R	赤
Y	黄
B/L	黒 / 青
B/R	黒 / 赤
B/W	黒 / 白
G/L	緑 / 青
G/W	緑 / 白
W/L	白 / 青
W/R	白 / 赤

トラブルシューティング編

トラブルシューティング 7-1
総説 7-1
エンジンのトラブルシューティング 7-1
クラッチのトラブルシューティング 7-7
トランスミッションのトラブルシューティング 7-8
冷却システムのトラブルシューティング 7-9
ブレーキのトラブルシューティング 7-10
サスペンションのトラブルシューティング 7-10
ステアリング／ハンドリングのトラブルシューティング 7-12

JAM20148
トラブルシューティング

JAM30309
総説

要　点

- ここに列記しているトラブルシューティングは、すべての症状、推定原因、処置を記載したものではない。基本的なトラブルシューティングの手引きとして、トラブルの早見表として使用する。点検、調整、交換などは本文を参照する。
- 以下のトラブルシューティングガイドは、ご自身で重要なシステムを点検するための迅速で簡単な手順を示しています。ただし、車両の修理が必要な場合は、ヤマハ販売店に持ち込んでください。必要な工具、経験、ノウハウを備え熟練した整備士が車両を適切に整備いたします。

JAM30612
エンジンのトラブルシューティング

始動不良、始動不能、クランキングはする

症状	推定原因	処置
スパークプラグから火花が飛ばない	ヤマハ販売店で電気系統の点検を受けてください。	
燃料が供給されない	燃料切れ	フューエルタンクに燃料を補給する。
	フューエルタンクキャップブリーザー孔の詰まり	フューエルタンクキャップを清掃する。
	燃料ホースの詰まり、つぶれ	燃料ホースを清掃、修理または交換する。
	燃料漏れ	燃料経路を点検し、漏れ箇所を修理または交換する。
	フューエルコックストレーナーの詰まり	フューエルコックストレーナーを清掃または交換する。
	フューエルコックの詰まり	フューエルコックを清掃または交換する。
	フューエルコックの亀裂、損傷、摩耗	フューエルコックを交換する。
	キャブレター燃料通路の詰まり	キャブレターを清掃する。
	ニードルバルブ、ニードルバルブシートの詰まり	ニードルバルブ、ニードルバルブシートを清掃する。
	フロートの損傷	フロートを交換する。
	パイロットジェットの詰まり	パイロットジェットを清掃する。
	スタータージェットの詰まり	スタータージェットを清掃する。
	スタータープランジャーの曲がり、損傷	スタータープランジャーを交換する。
	スターターケーブルの調整不良	スターターケーブルを調整する。
—	ガソリンの水入り、異物混入、変質	ガソリンを交換する。

症状	推定原因	処置
圧縮圧力が低い	—	圧縮圧力を測定する。
	スパークプラグの締め付け不良	スパークプラグを規定トルクで締め付ける。
	シリンダーヘッド、シリンダーの締め付け不良	シリンダーヘッド、シリンダーを規定トルクで締め付ける。
	シリンダーヘッドガスケットの損傷	シリンダーヘッドガスケットを交換する。
	ピストンリングの摩耗、損傷、固着	ピストンとピストンリングをセットで交換する。
	ピストンの焼き付き、損傷	ピストンとピストンリングをセットで交換する。
	シリンダーボアの摩耗、損傷	シリンダー、ピストン、ピストンリングをセットで交換する。

アイドリング回転数不調、中高速不調

症状	推定原因	処置
スパークプラグから火花が飛ばない	スパークプラグギャップの不良	スパークプラグギャップを調整する。
	スパークプラグの摩耗、損傷	スパークプラグを交換する。
	スパークプラグキャップの不良	スパークプラグキャップを交換する。
	イグニッションコイルの不良	イグニッションコイルを交換する。
	CDI ユニットの不良	CDI ユニットを交換する。
燃料が供給されない	燃料漏れ	燃料経路を点検し、修理または交換する。
	キャブレター燃料通路の詰まり	キャブレター燃料通路を清掃する。
	ニードルバルブ、ニードルバルブシートの詰まり	ニードルバルブ、ニードルバルブシートを清掃する。
	フロートの損傷	フロートを交換する。

症状	推定原因	処置
—	ガソリンの水入り、異物混入、変質	ガソリンを交換する。
	キャブレターエアー通路の詰まり	キャブレターを清掃する。
	スロットルケーブルの調整不良	スロットルグリップの遊びを調整する。
	アイドリング回転数の調整不良（スロットルストップスクリュー）	スロットルストップスクリューを調整する。
	パイロットスクリューの調整不良	パイロットスクリューを調整する。
	パイロットエアースクリューの調整不良	パイロットエアースクリューを調整する。
	パイロットジェットの詰まり	パイロットジェットを清掃する。
	パイロットジェットの緩み	パイロットジェットを規定トルクで締め付ける。
	ニードルバルブシートの損傷、摩耗	ニードルバルブシートを交換する。
	ニードルバルブシートの緩み	ニードルバルブシートを規定トルクで締め付ける。
	ニードルバルブの損傷、摩耗	ニードルバルブを交換する。
	不適切なフューエルレベル	フューエルレベルを調整する。
	スタータープランジャーの曲がり、損傷、摩耗	スタータープランジャーを交換する。
	スターターケーブルの調整不良	スターターケーブルを調整する。
	キャブレターブリーザーホースの詰まり、つぶれ	キャブレターブリーザーホースを清掃、修理または交換する。
	スロットルポジションセンサー角度の不良	スロットルポジションセンサー角度を調整する。
	エアーインダクションシステムの不良	エアーインダクションシステムを点検し、修理または不良部品を交換する。
	バキュームホースの詰まり、つぶれ	バキュームホースを清掃、修理または交換する。
	バキュームホースの亀裂、損傷	バキュームホースを交換する。
	キャブレタージョイントの損傷	キャブレタージョイントを交換する。
	キャブレタージョイントの締め付け不良	キャブレタージョイントボルトを規定トルクで締め付ける。
	エアーフィルターエレメントの詰まり	エアーフィルターエレメントを清掃または交換する。

中高速不調

症状	推定原因	処置
スパークプラグから火花が飛ばない	スパークプラグギャップの不良	スパークプラグギャップを調整する。
	スパークプラグの摩耗、損傷	スパークプラグを交換する。
	スパークプラグキャップの不良	スパークプラグキャップを交換する。
	イグニッションコイルの不良	イグニッションコイルを交換する。
	CDI ユニットの不良	CDI ユニットを交換する。
燃料が供給されない	燃料漏れ	燃料経路を点検し、修理または交換する。
	キャブレター燃料通路の詰まり	キャブレター燃料通路を清掃する。
	ニードルバルブ、ニードルバルブシートの詰まり	ニードルバルブ、ニードルバルブシートを清掃する。
	フロートの損傷	フロートを交換する。

症状	推定原因	処置
—	ガソリンの水入り、異物混入、変質	ガソリンを交換する。
	キャブレターエアー通路の詰まり	キャブレターを清掃する。
	スロットルケーブルの調整不良	スロットルグリップの遊びを調整する。
	キャブレターの同調不良	キャブレターの同調を調整する。
	パイロットスクリューの調整不良	パイロットスクリューを調整する。
	パイロットエアースクリューの調整不良	パイロットエアースクリューを調整する。
	パイロットジェットの詰まり	パイロットジェットを清掃する。
	パイロットジェットの緩み	パイロットジェットを規定トルクで締め付ける。
	メインノズルの詰まり	メインノズルを清掃する。
	メインノズルの緩み	メインノズルを規定トルクで締め付ける。
	メイントジェットの詰まり	メインジェットを清掃する。
	メインジェットの緩み	メインジェットを規定トルクで締め付ける。
	ジェットニードルの曲がり、損傷、摩耗	ジェットニードルを交換する。
	ピストンバルブダイヤフラムの亀裂、損傷	ピストンバルブダイヤフラムを交換する。
	ピストンバルブの動作不良（動きが固い）	ピストンバルブを交換する。
	ニードルバルブシートの損傷、摩耗	ニードルバルブシートを交換する。
	ニードルバルブシートの緩み	ニードルバルブシートを規定トルクで締め付ける。
	ニードルバルブの損傷、摩耗	ニードルバルブを交換する。
	不適切なフューエルレベル	フューエルレベルを調整する。
	スタータープランジャーの曲がり、損傷、摩耗	スタータープランジャーを交換する。
	スターターケーブルの調整不良	スターターケーブルを調整する。
	キャブレターブリーザーホースの詰まり、つぶれ	キャブレターブリーザーホースを清掃、修理または交換する。
	スロットルポジションセンサー角度の不良	スロットルポジションセンサー角度を調整する。

症状	推定原因	処置
—	エアーインダクションシステムの不良	エアーインダクションシステムを点検し、修理または不良部品を交換する。
	バキュームホースの詰まり、つぶれ	バキュームホースを清掃、修理または交換する。
	バキュームホースの亀裂、損傷	バキュームホースを交換する。
	キャブレタージョイントの損傷	キャブレタージョイントを交換する。
	キャブレタージョイントの締め付け不良	キャブレタージョイントボルトを規定トルクで締め付ける。
	エアーフィルターエレメントの詰まり	エアーフィルターエレメントを清掃または交換する。

エンジンの異音

症状	推定原因	処置
ピストン付近からの異音	ピストンリングの摩耗、損傷	ピストンとピストンリングをセットで交換する。
	ピストンの摩耗、損傷	ピストンとピストンリングをセットで交換する。
	ピストン（ピストンピン孔）の摩耗	ピストンとピストンピンをセットで交換する。
	ピストンピンの摩耗、損傷	ピストンピンを交換する。
	シリンダーボアの摩耗、損傷	シリンダー、ピストン、ピストンリングをセットで交換する。
	ピストンヘッド、燃焼室のカーボン堆積	ピストンヘッド、燃焼室を清掃する。
クランクシャフト付近からの異音	クランクシャフトジャーナルまたはクランクピンの摩耗、損傷	クランクシャフトを交換する。
	大端ベアリングの摩耗、損傷	大端ベアリングを交換する。
	クランクシャフトジャーナルベアリングの摩耗、損傷	クランクシャフトジャーナルベアリングを交換する。
	バランサーシャフトジャーナルベアリングの摩耗、損傷	バランサーシャフトジャーナルベアリングを交換する。

JAM30510
クラッチのトラブルシューティング

マニュアルクラッチ

症状	推定原因	処置
クラッチの滑り	クラッチの組み立て不良	クラッチを組み立て直す。
	クラッチケーブルの調整不良	クラッチレバーの遊びを調整する。
	クラッチスプリングの緩み	クラッチスプリングボルトを規定トルクで締め付ける。
	クラッチスプリングのへたり	クラッチスプリングをセットで交換する。
	プレッシャープレートの歪み	プレッシャープレートを交換する。
	フリクションプレートの摩耗	フリクションプレートをセットで交換する。
	クラッチプレートの歪み、摩耗	クラッチプレートをセットで交換する。
	不適当なオイル量	エンジンオイル量を規定レベルに調整する。
	不適当なオイル粘度（軟らかい）	推奨エンジンオイルに交換する。
	オイルの劣化	推奨エンジンオイルに交換する。
クラッチの切れ不良	クラッチスプリング不良	クラッチスプリングをセットで交換する。
	プレッシャープレートの歪み	プレッシャープレートを交換する。
	フリクションプレートのふくらみ	フリクションプレートをセットで交換する。
	クラッチプレートの歪み	クラッチプレートをセットで交換する。
	プルロッドの曲がり（アウタープルタイプ）	プルロッドを交換する。
	プルロッド歯面の摩耗（アウタープルタイプ）	プルロッドとプルレバーシャフトをセットで交換する。
	プッシュロッドの曲がり（インナープッシュタイプ）	プッシュロッドを交換する。
	クラッチボスの損傷、摩耗	クラッチボスを交換する。
	クラッチハウジングブッシングの焼き付き	クラッチハウジングを交換する。
	プルレバーの取付不良	プルレバーの合いマークを合わせて取り付ける。
	不適当なオイル量	エンジンオイル量を規定レベルに調整する。
	不適当なオイル粘度（硬い）	推奨エンジンオイルに交換する。
	オイルの劣化	推奨エンジンオイルに交換する。

症状	推定原因	処置
クラッチの異音	プライマリードリブンギヤの損傷、摩耗	プライマリードライブギヤまたはクランクシャフトとクラッチハウジングをセットで交換する。
	クラッチボスナットの緩み	クラッチボスナットを規定トルクで締め付ける。
	クラッチダンパーのへたり	クラッチハウジングを交換する。
	クラッチハウジングベアリングの摩耗	クラッチハウジングベアリングを交換する。
	プレッシャープレートベアリングの摩耗	プレッシャープレートベアリングを交換する。

JAM30511

トランスミッションのトラブルシューティング

症状	推定原因	処置
トランスミッションのギヤが入らない、入りにくい	クラッチの切れ不良	“クラッチの切れ不良” を参照する。
	シフトロッドの調整不良	シフトロッドの取り付け長さを調整する。
	シフトシャフトの曲がり	シフトシャフトを交換する。
	シフトドラムの溝に異物噛み込み	シフトドラムの溝に噛み込んだ異物を除去する。
	シフトドラムの損傷	シフトドラムを交換する。
	シフトフォークの焼き付き	シフトフォークとシフトフォークガイドバーをセットで交換する。
	シフトフォークガイドバーの曲がり	シフトフォークガイドバーを交換する。
	トランスミッションギヤ間の異物噛み込み	トランスミッションギヤ間に噛み込んだ異物を除去する。
	トランスミッションギヤの焼き付き	焼き付いたギヤとアクスルをセットで交換する。
	トランスミッションの組み立て不良	トランスミッションアクスル Ass’y を組み立て直す。
トランスミッションのギヤが抜ける（飛び越す）	シフトペダル位置調整不良	シフトペダル位置を調整する。
	ストッパーレバーの戻り不良	ストッパーレバースプリングを交換する。
	シフトフォークの曲がり、摩耗	シフトフォークを交換する。
	シフトドラムの振れ	シフトドラムを交換する。
	シフトドラム溝の摩耗	シフトドラムを交換する。
	トランスミッションギヤドッグ部の摩耗	トランスミッションギヤを交換する。

症状	推定原因	処置
トランスミッションの異音	トランスミッションギヤの損傷、摩耗	トランスミッションギヤを交換する。
	メインアクスルスプラインの摩耗	メインアクスルを交換する。
	ドライブアクスルスプラインの摩耗	ドライブアクスルを交換する。
	ベアリングの摩耗	ベアリングを交換する。

JAM30512

冷却システムのトラブルシューティング

症状	推定原因	処置
オーバーヒート	ピストンヘッド、燃焼室のカーボン堆積	ピストンヘッド、燃焼室を清掃する。
	エンジン冷却水経路の詰まり	エンジン冷却水経路を点検し、清掃する。
	冷却水量の不足	推奨冷却水を規定レベルまで補充する。
	ラジエターの損傷、漏れ	ラジエターを交換する。
	ラジエターキャップの不良	ラジエターキャップを交換する。
	ラジエターフィンの詰まり	ラジエターフィンを清掃する。
	ラジエターフィンの曲がり、損傷	ラジエターフィンを修理またはラジエターを交換する。
	ウォーターポンプの損傷、不良	ウォーターポンプを交換する。
	ホース、パイプの損傷	ホース、パイプを交換する。
	ホース、パイプの接続不良	ホース、パイプを接続し直す。
	エアーフィルターエレメントの詰まり	エアーフィルターエレメントを清掃または交換する。
	ブレーキの引きずり	ブレーキシステムを点検し、修理または不良部品を交換する。
	不適当なスパークプラグギャップ	規定のスパークプラグギャップに調整する。
	不適当なスパークプラグ熱価	指定型式のスパークプラグに交換する。
ウォーターポンプの異音	ウォーターポンプハウジングカバーとインペラの接触	ウォーターポンプを分解し、不良部品を交換する。
	ウォーターポンプハウジングベアリングの摩耗	ウォーターポンプハウジングベアリングを交換する。

JAM30513
ブレーキのトラブルシューティング

症状	推定原因	処置
ディスクブレーキの効き不良	ブレーキパッドの摩耗	ブレーキパッドをセットで交換する。
	ブレーキディスクの摩耗、振れ	ブレーキディスクを交換する。
	油圧ブレーキシステムへのエアー混入	油圧ブレーキシステムのエアー抜きをする。
	ブレーキフルードの漏れ	油圧ブレーキシステムを点検し、修理または不良部品を交換する。
	ブレーキフルード量の不足	ブレーキフルードを規定レベルまで補充する。
	ブレーキキャリパーピストンの固着	キャリパーピストンシールを交換する。
	ブレーキキャリパーとスライドピンの固着	キャリパースライドピンに給脂する。
	ユニオンボルトの緩み	ユニオンボルトを規定トルクで締め付ける。
	ブレーキホース、ブレーキパイプの損傷	ブレーキホース、ブレーキパイプを交換する。
	ブレーキディスク、ブレーキパッドへのオイル、グリース付着	ブレーキディスク、ブレーキパッドを清掃する。
	ブレーキレバーまたはブレーキペダルピボット部の潤滑不足	ブレーキレバーまたはブレーキペダルピボット部を潤滑する。

JAM30514
サスペンションのトラブルシューティング

症状	推定原因	処置
フロントフォークが硬い	インナーチューブの曲がり、損傷	インナーチューブを交換する。
	アウターチューブの曲がり、損傷	アウターチューブを交換する。
	スライドメタルの損傷、摩耗	スライドメタルを交換する。
	ダンパーロッドの曲がり、損傷	ダンパーロッドを交換する。
	ホイールアクスルの曲がり	ホイールアクスルを交換する。
	不適当なオイル粘度（過大）	推奨フォークオイルに交換する。
	不適当なオイル量（過多）	オイルレベルを規定値に調整する。
	スプリング初期荷重の調整不良（過大）	スプリング初期荷重を調整する。
	伸側減衰力の調整不良（過大）	伸側減衰力を調整する。
	圧側減衰力の調整不良（過大）	圧側減衰力を調整する。

症状	推定原因	処置
フロントフォークが軟らかい	フォークスプリングのへたり、損傷	フォークスプリングを交換する。
	不適当なオイル粘度（過小）	推奨フォークオイルに交換する。
	不適当なオイル量（過少）	オイルレベルを規定値に調整する。
	スプリング初期荷重の調整不良（過小）	スプリング初期荷重を調整する。
	伸側減衰力の調整不良（過小）	伸側減衰力を調整する。
	圧側減衰力の調整不良（過小）	圧側減衰力を調整する。
フロントフォークのオイル漏れ	インナーチューブの曲がり、損傷、錆	インナーチューブを交換する。
	アウターチューブの亀裂、損傷	アウターチューブを交換する。
	オイルシールの取り付け不良	オイルシールを交換する。
	オイルシールリップの損傷	オイルシールを交換する。
	不適当なオイル量（過多）	オイルレベルを規定値に調整する。
	ダンパーロッド Ass'y ボルトの緩み	ダンパーロッド Ass'y ボルトを規定トルクで締め付ける。
	ダンパーロッド Ass'y ボルト銅ワッシャーの損傷	ダンパーロッド Ass'y ボルト銅ワッシャーを交換する。
	キャップボルト O リングの亀裂、損傷	キャップボルト O リングを交換する。
リヤサスペンションが硬い	リヤショックアブソーバーロッドの曲がり、損傷	リヤショックアブソーバーを交換する。
	スイングアームピボットシャフトの曲がり	スイングアームピボットシャフトを交換する。
	スイングアームベアリングまたはブッシュの損傷、摩耗	スイングアームベアリングまたはブッシュを交換する。
	リレーアームベアリングの損傷、摩耗	リレーアームベアリングを交換する。
	コネクティングアームベアリングの損傷、摩耗	コネクティングアームベアリングを交換する。
	リヤショックアブソーバースプリング初期荷重の調整不良（過大）	スプリング初期荷重を調整する。
	リヤショックアブソーバー伸側減衰力の調整不良（過大）	伸側減衰力を調整する。
	リヤショックアブソーバー圧側減衰力の調整不良（過大）	圧側減衰力を調整する。

症状	推定原因	処置
リヤサスペンションが軟らかい	リヤショックアブソーバーのオイル漏れ	リヤショックアブソーバーを交換する。
	リヤショックアブソーバーのガス漏れ	リヤショックアブソーバーを交換する。
	リヤショックアブソーバースプリングのへたり、損傷	リヤショックアブソーバーを交換する。
	リヤショックアブソーバースプリング初期荷重の調整不良（過小）	スプリング初期荷重を調整する。
	リヤショックアブソーバー伸側減衰力の調整不良（過小）	伸側減衰力を調整する。
	リヤショックアブソーバー圧側減衰力の調整不良（過小）	圧側減衰力を調整する。
リヤショックアブソーバーのオイル漏れ	リヤショックアブソーバーロッドの曲がり、損傷、錆	リヤショックアブソーバーを交換する。
	オイルシールリップの損傷	リヤショックアブソーバーを交換する。

JAM30515

ステアリング／ハンドリングのトラブルシューティング

症状	推定原因	処置
ハンドルバーの振れ	ステアリングリングナットの緩み	ステアリングリングナットを規定トルクで締め付ける。
	ベアリングまたはベアリングレースの摩耗	ベアリングとベアリングレースをセットで交換する。
	フロントフォークの歪み	フロントフォークを修理または交換する。
	フロントホイールアクスルの曲がり	フロントホイールアクスルを交換する。
	タイヤ空気圧の調整不良	タイヤ空気圧を規定値に調整する。
	タイヤの摩耗、変形、不適正なタイヤ	タイヤを交換する。
ステアリングが重い	ステアリングリングナットの締め過ぎ	ステアリングリングナットを規定トルクで締め付ける。
	ロアーブラケットの曲がり	ロアーブラケットを交換する。
	ベアリングまたはベアリングレースの破損	ベアリングとベアリングレースをセットで交換する。
	タイヤ空気圧の調整不良	タイヤ空気圧を規定値に調整する。

症状	推定原因	処置
フロントホイールの振動	スポークの緩み	スポークを締め付け、振れを調整する。
	ホイールベアリングの損傷、摩耗	ホイールベアリングを交換する。
	タイヤの摩耗、変形、不適正なタイヤ	タイヤを交換する。
	ホイールアクスルまたはホイールアクスルナットの緩み	ホイールアクスルまたはホイールアクスルナットを規定トルクで締め付ける。
	ホイールアクスルピンチボルトの緩み	ホイールアクスルピンチボルトを規定トルクで締め付ける。
	フロントフォークオイルレベルの不良	フロントフォークオイルを規定レベルに調整する。
リヤホイールの振動	スポークの緩み	スポークを締め付け、振れを調整する。
	ホイールベアリングの損傷、摩耗	ホイールベアリングを交換する。
	タイヤの摩耗、変形、不適正なタイヤ	タイヤを交換する。
	ホイールアクスルナットの緩み	ホイールアクスルナットを規定トルクで締め付ける。
	スイングアームピボットシャフトの緩み	スイングアームピボットシャフトを規定トルクで締め付ける。
	スイングアームの曲がり、損傷	スイングアームベアリングを交換する。
	スイングアームベアリングまたはブッシュの損傷、摩耗	スイングアームベアリングまたはブッシュを交換する。

セッティング

エンジン.....8-1
キャブレターセッティングについて.....8-1
自然条件によるキャブレターのセッティング.....8-1
走行点検.....8-1
スロットルバルブ開度によるセッティングパーツの影響範囲.....8-1
メインジェットの調整.....8-2
パイロットエアースクリューの調整.....8-2
パイロットジェットの調整.....8-2
ジェットニードルの調整.....8-2
ジェットニードル段数の調整.....8-3
スロットル開度との関係.....8-3
キャブレターセッティングパーツ.....8-4
コース状況とキャブレターセッティング例.....8-6
症状に応じたキャブレターセッティング例.....8-6
スパークプラグの熱価変更について.....8-8

車体編.....8-9
2 次減速比（スプロケット）の選定.....8-9
ドライブおよびリヤホイールスプロケットセッティングパーツ.....8-9
タイヤ空気圧.....8-9
フロントフォークセッティング.....8-9
フォークオイル量の変更と特性.....8-10
スプリングを交換した場合のセッティング.....8-10
フロントフォークセッティング部品.....8-11
リヤサスペンションセッティング.....8-11
スプリングセット長の選び方.....8-11
スプリングを交換した場合のセッティング.....8-11
リヤショックアブソーバーセッティングパーツ.....8-12
フロントフォークのセッティングについて.....8-14
サスペンションのセッティング（リヤショックアブソーバー）.....8-15

JAM20198
エンジン

JAM30590
キャブレターセッティングについて
- 燃料の役目は動力を発生する他に、エンジンを冷却する役目と２ストロークエンジンでは潤滑の役目を持っています。従って、混合気（空気＋燃料）が希薄すぎると異常燃焼、焼き付きを起こす結果となり、また濃すぎるとスパークプラグがかぶって性能が充分に発揮されず、エンジン停止を起こす原因となります。
- エンジンの要求する混合気の濃度は気象状況により異なり、その日の気象状況（気圧、湿度、温度）によって適正なキャブレターのセッティングが必要となります。
- 最終的には、あくまでも本人が走行した上で、走行状態（エンジン回転の上がり具合、路面状況）とプラグの焼け具合による総合判断のもとに、最良のセッティングにする必要があります。

要　点

その時のセッティングの内容を、気象状況、路面状況、ラップタイムなどと共にメモしておき、後々の参考データとする。

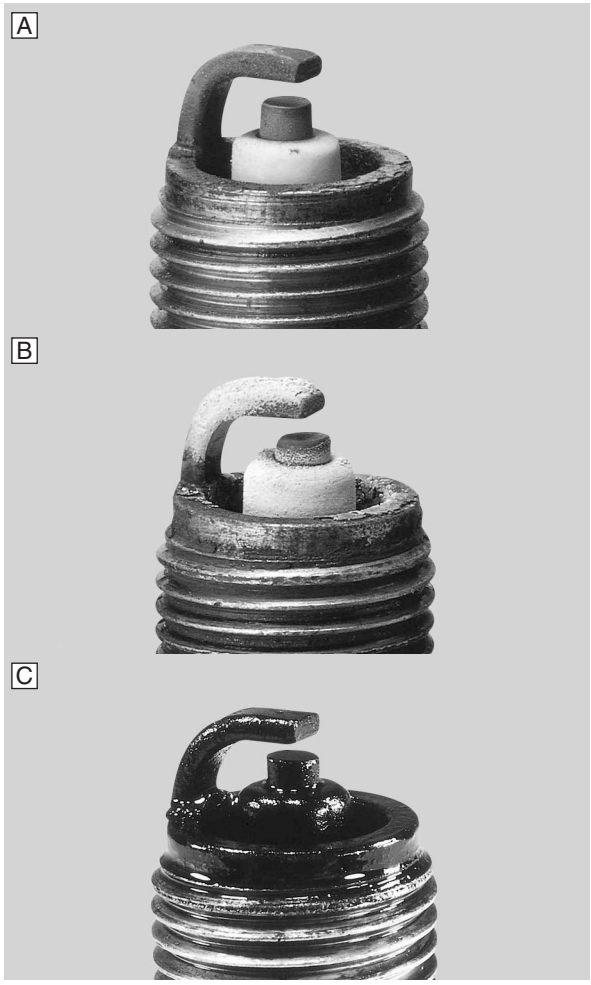
JAM30591
自然条件によるキャブレターのセッティング

気温	湿度	空気圧（標高）	混合気	セッティング
高い	高い	低い（高い）	濃くなる	薄くする
低い	低い	高い（低い）	薄くなる	濃くする

混合気の濃い薄いは、空気密度（空気中の酸素濃度）に左右されます。従って、混合物の設定については、上の表を参照してください。
すなわち、
- 気温が高いと空気は膨張して密度が減少する。
- 湿度が高いと空気中の水蒸気分だけ酸素濃度が減少する。
- 気圧が低い（標高が高い）と空気密度が減少する。

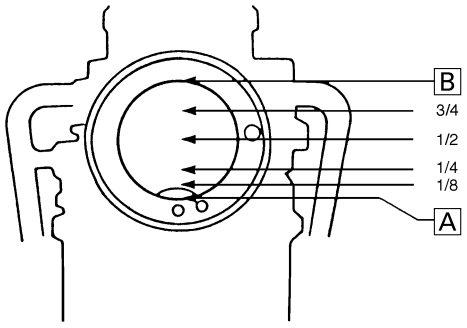
JAM30592
走行点検
キャブレターおよびスパークプラグを標準仕様のまま、暖機運転後にコースを2、3周走行して、エンジンのツキ（吹け上がり）具合、およびスパークプラグの焼け具合を確認します。

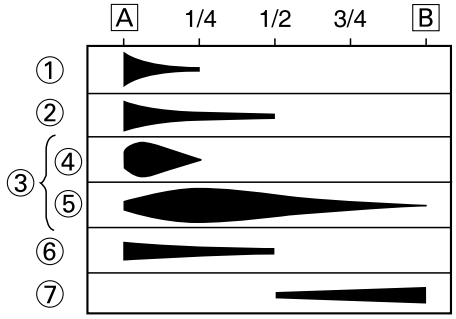
焼け具合	スパークプラグの状態
適正	碍子が渇いており茶褐色になっている
焼け過ぎ	碍子が白っぽくなっている
かぶり	碍子が黒く湿っぽい



A. 適正
B. 焼け過ぎ
C. かぶり

JAM30593
スロットルバルブ開度によるセッティングパーツの影響範囲





A. 全閉
B. 全開

1. パイロットエアースクリュー
2. パイロットジェット
3. ジェットニードル
4. ストレート径
5. クリップ段数
6. スロットルバルブ
7. メインジェット

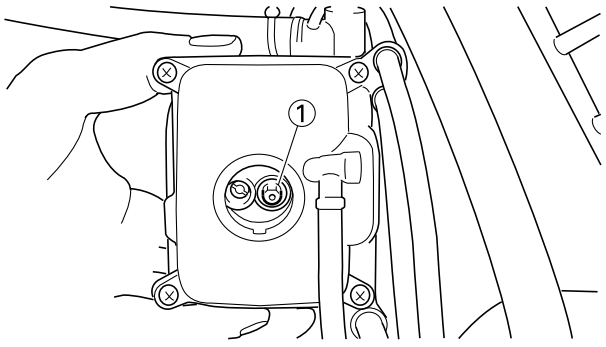
JAM30594

メインジェットの調整

メインジェット “1” によって、3/4–4/4（全開）スロットルまでの混合気濃度が決まります。

標準メインジェット	#162

1. 焼け過ぎの場合
   メインジェットの番数を標準より大きくする。(濃くする)
2. かぶっている場合
   メインジェットの番数を標準より小さくする。(薄くする)



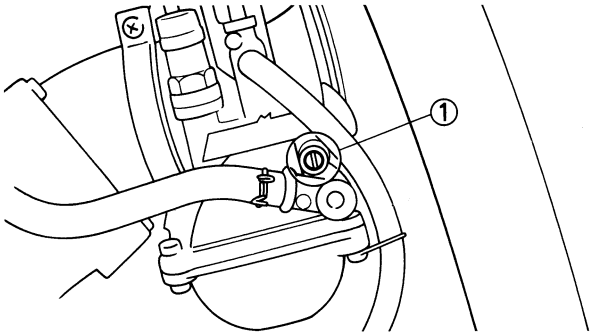
JAM30595

パイロットエアースクリューの調整

パイロットエアースクリュー “1” によって、全閉 –1/8 スロットルまでの混合気濃度が決まります。

パイロットエアースクリューを締め込むと低回転時の混合気が濃くなり、戻すと薄くなります。

標準パイロットエアースクリュー戻し回転数	2 戻す



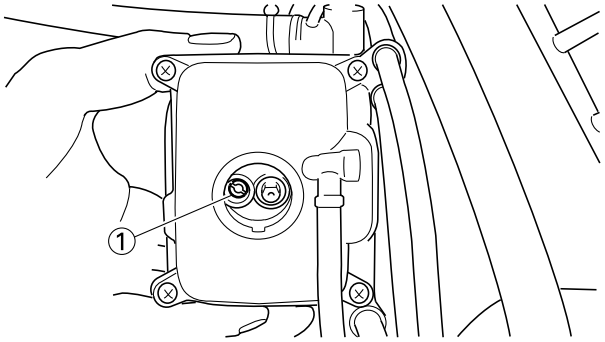
JAM30596

パイロットジェットの調整

パイロットジェット “1” によって、全閉 –1/2 スロットルまでの混合気濃度が決まります。パイロットエアースクリューだけでは調整できない場合に変更します。

パイロットジェットの番数を大きくすると低回転時の混合気が濃くなり、小さくすると薄くなります。

標準パイロットジェット	#60



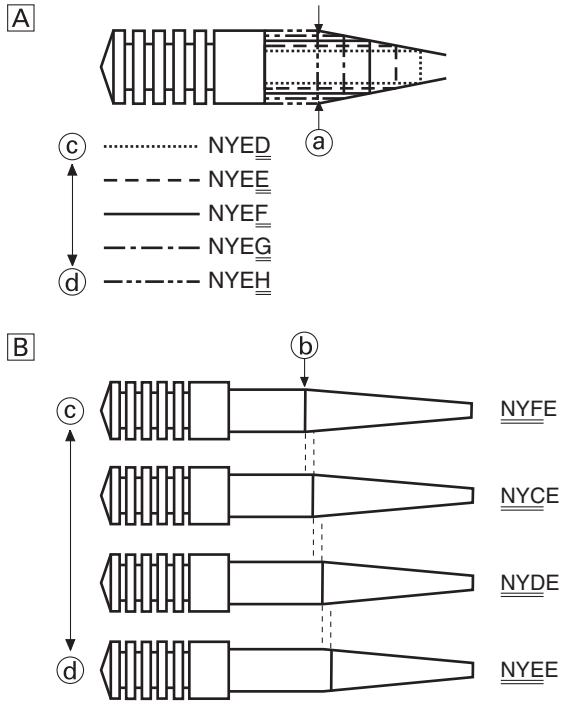
JAM30597

ジェットニードルの調整

YZ125X のキャブレターはメインノズルが圧入タイプとなっており変更ができません。そのため、ジェットニードル変更によるキャブレターセッティングが必要となります。

1. ジェットニードルのセッティングパーツは、テーパー角度は同じで、ストレート部の径とテーパー部の切上がり位置が変わる仕様になっています。

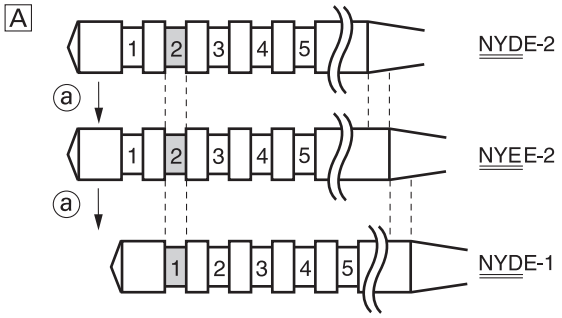
標準ジェットニードル	NYEE



A. ストレート部の径の違い
B. テーパー部の切上がり位置の違い

a. ストレート部の径
b. テーパー部の切上がり位置
c. 濃い
d. 薄い

2. ジェットニードル変更による効果（参考）
- ストレート部の径
  ストレート部の径によってスロットル開度 1/8–1/4 までの混合濃度が決まります。
- テーパー部の切上がり位置
  テーパー部の切上がり位置を変更した場合、クリップ段数を 0.5 段分変更することと同じ効果が得られます。
  例：
  NYEE-2 段に対し、クリップ段数で 0.5 段分薄くしたい場合は NYDE-1 段を選択します。



A. NYEE-2 段に対して 0.5 段分薄くしたい場合

a. 0.5 段分薄い

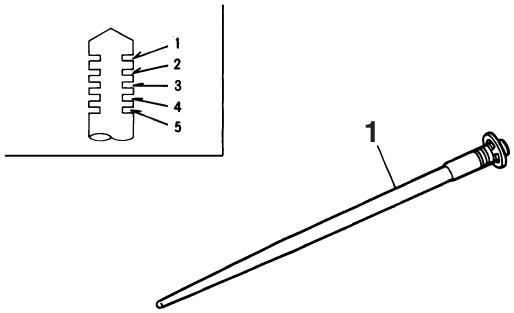
JAM30598

ジェットニードル段数の調整

ジェットニードル“1”は中速域のエンジンのツキ具合が悪い場合に調整します。中速域が濃すぎても薄すぎても、もたつきがあり加速が悪くなります。
中速域の混合気濃度はスパークプラグでは判断が難しいため、実際に走行した感覚で判断します。

標準ジェットニードル段数	2 段

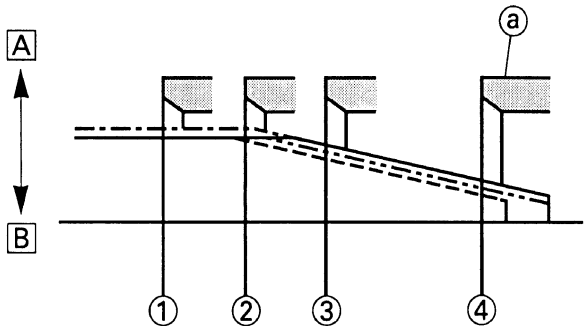
1. 中速域が濃い場合
   ボコツキ感があり吹け上がりが悪い。
   ジェットニードルのクリップを 1 段上にセットし、ニードルを下げて薄くする。
2. 中速域が薄い場合
   息をつく感じで吹け上がりが遅れる。
   ジェットニードルのクリップを 1 段下にセットし、ニードルを上げて濃くする。



JAM30605

スロットル開度との関係

キャブレターのメイン系の燃料は、メインジェットで流量を規制された後、メインノズルとジェットニードルの間の面積により再度流量が規制されますが、スロットル開度との関係は、1/8–1/4 開度付近ではジェットニードルのストレート部の径が、1/4–1/1 開度付近ではテーパー部の切上がりの位置とクリップ段数が各開度での流量に関係してきます。
従ってジェットニードルのストレート部の径、テーパー部の切上がりの位置とクリップ段数の組み合わせにより各開度での流量バランスを取ることができます。



例：

———— NYEE-2　　—·—·—·— NYEF-2

--------- NYEE-3　　—··—··— NYDE-2

A. 薄い（太い）
B. 濃い（細い）

1. 1/8 開度
2. 1/4 開度
3. 1/2 開度
4. 1/1 開度

a. メインノズル

JAM30599

キャブレターセッティングパーツ

部品名		種類	部品 No.
メイン ジェット	濃い	#175	4MX-14943-42
		#172	4MX-14943-92
		#170	4MX-14943-41
		#168	4MX-14943-91
		#165	4MX-14943-40
	（標準）	#162	4MX-14943-90
		#160	4MX-14943-39
		#158	4MX-14943-89
		#155	4MX-14943-38
		#152	4MX-14943-88
		#150	4MX-14943-37
	薄い	#148	4MX-14943-87
パイロット ジェット	濃い	#80	B4X-14948-19
		#78	B4X-14948-18
		#75	B4X-14948-17
		#72	B4X-14948-16
		#70	B4X-14948-15
		#68	B4X-14948-14
		#65	B4X-14948-13
		#62	4MX-14948-12
	（標準）	#60	4MX-14948-11
		#58	4MX-14948-10
		#55	4MX-14948-09
		#52	4MX-14948-08
	薄い	#50	4MX-14948-07

部品名	種類	部品 No.
ジェットニードル 濃い	NYFD	B4X-14916-FD
	NYCD	B4X-14916-CD
	NYDD	B4X-14916-DD
	NYED	B4X-14916-ED
	NYFE	B4X-14916-FE
	NYCE	B4X-14916-CE
	NYDE	B4X-14916-DE
（標準）	NYEE	B4X-14916-EE
	NYFF	B4X-14916-FF
	NYCF	B4X-14916-CF
	NYDF	B4X-14916-DF
	NYEF	B4X-14916-EF
	NYFG	B4X-14916-FG
	NYCG	B4X-14916-CG
	NYDG	B4X-14916-DG
	NYEG	B4X-14916-EG
	NYFH	B4X-14916-FH
	NYCH	B4X-14916-CH
	NYDH	B4X-14916-DH
薄い	NYEH	B4X-14916-EH

JAM30601
コース状況とキャブレターセッティング例

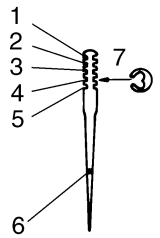
	一般コース			砂地コース		
	10 °C 以下（冬）	15–25 °C（春、秋）	25 °C 以上（夏）	10 °C 以下（冬）	15–25 °C（春、秋）	25 °C 以上（夏）
メイン ジェット	#168	#162	#155	#172	#168	#160
ジェット ニードル	NYEE-2	NYEE-2	NYEE-2	NYEE-2	NYEE-2	NYEE-2
パイロット ジェット	#58	#60	#65	#58	#60	#65
パイロット エアースク リュー	0	0	-3/4	0	0	-3/4

要　点

パイロットエアースクリューのセッティング例は標準（出荷時）戻し回転数からの変更回転数を表している。例）標準戻し回転数が 1、セッティング例の値が -1/4 の時は 3/4 回転戻しとなる。

JAM30602
症状に応じたキャブレターセッティング例

症状	セッティング	点検
• スロットル全開 高速失火 * 息つき キリキリ音 スパークプラグ白色 ↓ 混合気が薄い	メインジェットの番数を上げる。 （徐々に）	• スパークプラグの焼け具合 → 薄い褐色なら良好 • 直らない場合： フロートバルブシートの詰まり フューエルホースの詰まり フューエルコックの詰まり
• スロットル全開 頭打ち 伸びない 吹け上がりが遅い スパークプラグ黒色 ↓ 混合気が濃い	メインジェットの番数を下げる。 （徐々に） * レースの場合には、混合気をわずかに濃くすることでエンジントラブルが低減される。	• スパークプラグの焼け具合 → 薄い褐色なら良好 • 直らない場合： エアーフィルターの詰まり キャブレターのオーバーフロー

症状	セッティング	点検
混合気が薄い	ジェットニードルのクリップ位置を下げる。(1 段)	 薄くなる (標準) 濃くなる 1. 1 段 2. 2 段 3. 3 段 4. 4 段 5. 5 段 6. ジェットニードル 7. クリップ クリップ段数とはジェットニードルの溝への取り付け位置であり、上から何段目に差し込むかを示している。
混合気が濃い	ジェットニードルのクリップ位置を上げる。(1 段)	
• スロットル開度 1/4–3/4 の間 * 息つき 失速	ジェットニードルのクリップ位置を下げる。(1 段)	
• スロットル開度 1/4–1/2 の間 伸びない 白煙が出る 加速不良	ジェットニードルのクリップ位置を上げる。(1 段)	
• スロットル開度 0–1/4 の間 * 息つき 失速	ジェットニードルの径を小さくする。	
• スロットル開度 0–1/4 の間 加速不良 白煙が出る	ジェットニードルの径を大きくする。	
• 低回転で不安定 ピンキング音	ジェットニードルのクリップ位置を下げる。(1 段) パイロットエアースクリューを締め込む。	
極低速のレスポンスが悪い	パイロットジェットの番数を下げる。 パイロットエアースクリューを緩める。 効果がない場合は、上記の手順を逆にする。	ブレーキの引きずり キャブレターのオーバーフロー
低速から中速域へのレスポンスが悪い	ジェットニードルのクリップ位置を上げる。 直らない場合は逆の操作を行う。	
スロットル急開時のレスポンスが悪い	全体的セッティングを確認する。 メインジェットの番数を下げる。 ジェットニードルのクリップ位置を上げる。(1 段) 直らない場合は逆の操作を行う。	エアーフィルターの汚れを点検
エンジンの回転戻りが悪い	パイロットエアースクリューを締め込む。	スロットルバルブの作動状態を点検

*：息つきの症状がある場合には、キャブレターブリーザーホースの詰まりを点検する。
以上はあくまでも目安であり、走行フィーリング、プラグの焼け具合をチェックしながらセッティングを行う必要がある。
なお、通常のセッティングは、メインジェット、ジェットニードル段数、パイロットジェット、パイロットエアースクリューで行う。

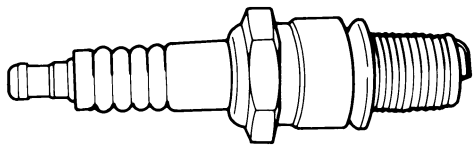
JAM30603

スパークプラグの熱価変更について

スパークプラグの焼け具合から判断して適正でない場合には、キャブレターのセッティングを変更する方法とプラグの熱価を変更する方法があります。

標準スパークプラグ	BR9EVX （抵抗入りタイプ）

- 原則として、プラグの熱価は標準仕様のものを使用し、プラグの焼け具合の判断によりキャブレターのセッティングで調整します。
- メインジェットが標準より ±#30番以上の変更を要する場合には、プラグの熱価を変更してあらためてメインジェットの選定を行います。



要　点

- プラグの焼け具合をチェックする場合は、必ず本走行後すぐにエンジンを止めた状態で行う。
- 空吹しはしない。
- 熱価を変更する場合は、標準熱価より ±1 ランクの範囲内で行う。
- 標準プラグメーカーと異なるメーカーのプラグを使用する場合は、そのプラグが標準プラグメーカーのどの程度の熱価に相当するのか、また抵抗入りタイプであることを確認しておく。
- プラグの焼け具合が適正であってもプラグメーカー、使用オイルの違いにより、焼けの色が多少異なる場合があるので注意する。

JAM20119
車体編

JAM30168
2 次減速比（スプロケット）の選定

2 次減速比 = リヤホイールスプロケット歯数 / ドライブスプロケット歯数

2 次減速比
3.846 (50/13)

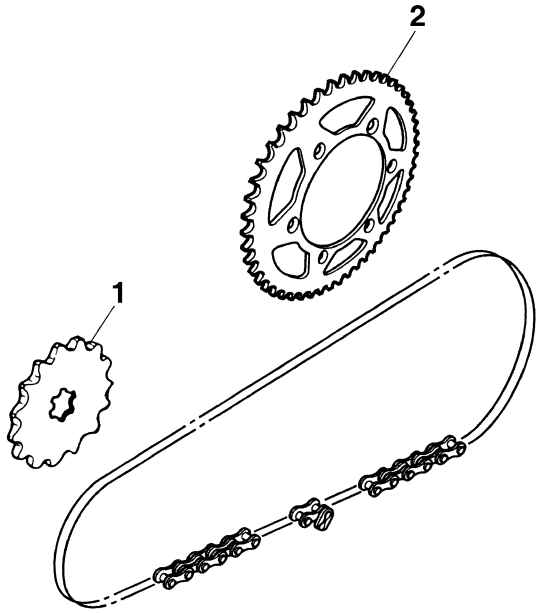
＜2 次減速比の選定条件＞
- 一般的にはストレートなどの長いスピードコースでは減速比を小さく、またコーナーの多いコースでは減速比を大きくするといわれていますが、実際にはその当日の路面状態によっても走れるスピードが変わるので、必ず実走行を行い、コース全域にわたり乗りやすいセッティングにすることが原則となります。
- 現実にはコース全域に合うセッティングは非常に難しく、どこかに犠牲になるところが出てくる場合があります。コース中に最も勝敗に影響する場所に合わせたセッティングとしてください。その場合もコース全域を走行した時のバランスが最も良いように、ラップタイムの測定をしながら、2 次減速比を選定してください。
- ストレートが長く、最高速が出る場所では、その直線の終り頃で丁度回転が上がり切るようなセッティングにするのが一般的であり、オーバーレブ（過回転）にならないように注意してください。

要　点

ライダーによって走り方が異なり、また車両によってもセッティングやパワーの差がある。そのため、最初から他のライダーと同じ減速比に決めてしまうことはせずに、必ず自分の技量に合った走行をして選定する。

JAM30169
ドライブおよびリヤホイールスプロケットセッティングパーツ

部品名		種類	部品 No.
ドライブスプロケット “1”	（標準）	13T	9383B-13218
リヤホイールスプロケット “2”		47T	17D-25447-50
		48T	17D-25448-50
		49T	B2W-25449-00
	（標準）	50T	B2W-25450-00
		51T	B2W-25451-00
		52T	17D-25452-50



JAM30170
タイヤ空気圧

コースの路面状況に合わせて空気圧を調整する必要があります。

標準タイヤ空気圧
100 kPa (1.00 kgf/cm^2, 15 psi)

- 雨降り、泥々のコース、砂の多いコース、滑りやすい路面は空気圧を低くし接地面を大きくする必要があります。

調整範囲
60–80 kPa (0.60–0.80 kgf/cm^2, 9–12 psi)

- 石が多いコース、硬い路面は多少滑っても空気圧を高くしてパンクを防止する必要があります。

調整範囲
100–120 kPa (1.00–1.20 kgf/cm^2, 15–18 psi)

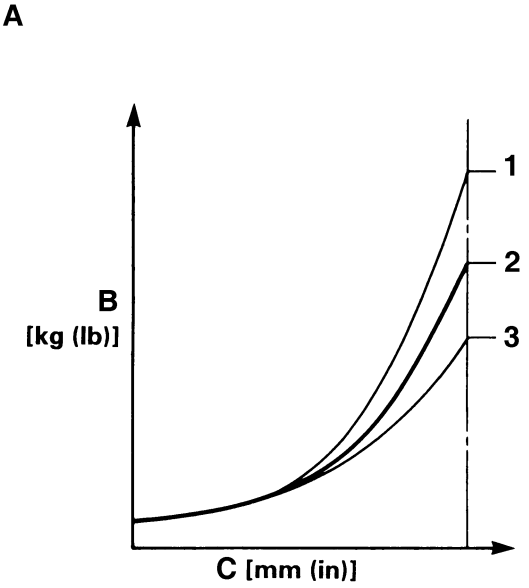
JAM30171
フロントフォークセッティング

ライダーの走行フィーリングやコース条件により、フロントフォークのセッティングをしてください。
フロントフォークのセッティングには、次の 3 点があります。
1. エアースプリング特性のセッティング
   - フォークオイル量の変更
2. スプリング初期荷重のセッティング
   - スプリングを変更

3. 減衰力のセッティング
- 圧側減衰力を変更
- 伸側減衰力を変更
  スプリングは荷重に対して働き、減衰力はクッションスピードに対して働きます。

JAM30427
フォークオイル量の変更と特性
フォークオイル量を変更することにより、最終ストローク付近での減衰特性を変えることができます。
JWA19190
⚠警 告
オイルの調整は 5 cm³ (0.2 US oz, 0.2 Imp.oz) 刻みで行うこと。オイル量を減らしすぎると伸切りでフロントフォークが異音を発生したり、手や体に感じる異常が発生する。逆に増やしすぎると異常にエアースプリング特性が硬くなり、フロントフォーク性能および特性が悪くなる。そのため、フロントフォークの調整は規定範囲内で行うこと。

指定オイル
ヤマルーブ サスペンションオイル S1
標準オイル量
210 cm³ (7.1 US oz, 7.41 Imp.oz)
調整範囲
200–365 cm³ (6.76–12.3 US oz, 7.05–12.9 Imp.oz)



A. オイル量変更によるエアースプリング特性
B. 荷重
C. ストローク

1. 最高オイル量
2. 標準オイル量
3. 最低オイル量

JAM30173
スプリングを交換した場合のセッティング
フロントフォークのセッティングはリヤサスペンションの影響を受けやすいので、フロント、リヤのバランス（姿勢など）に注意して行ってください。
1. ソフトスプリングを使用する場合
- 伸側減衰力を変更
  1、2 段位緩めます。
- 圧側減衰力を変更
  1、2 段位締め込みます。

要　点
走行フィーリングは全体に軟らかめになる。減衰力のバランスは伸び側が強めとなり、連続したギャップなどで沈み込みが大きくなることがある。

2. ハードスプリングを使用する場合
- 伸側減衰力を変更
  1、2 段位締め込みます。
- 圧側減衰力を変更
  1、2 段位緩めます。

要　点
走行フィーリングは全体に硬めになる。減衰力のバランスは伸び側が弱めとなり、接地感がなかっ

たり、ハンドルバーが振れたりすることがある。

JAM30436
フロントフォークセッティング部品
• フロントフォークスプリング

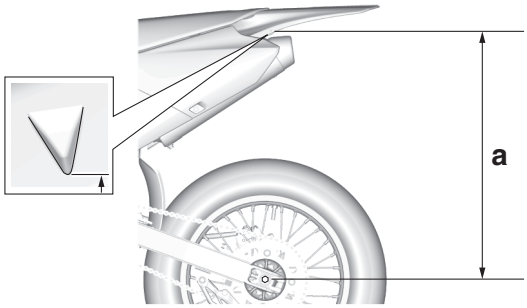
標準バネ定数 N/mm		3.9	
種類	バネ定数 N/mm	部品 No.	I.D. マーク (スリット)
ソフト	3.9	BRY-23141-00	I
↑	4.0	BRY-23141-10	II
	4.1	B3J-23141-10	III
	4.2	B3J-23141-20	IIII
	4.3	B3J-23141-30	IIIII
	4.4	B3J-23141-40	I-I
	4.5	BR9-23141-20	I-II
	4.6	BR9-23141-30	I-III
	4.7	BR9-23141-40	I-IIII
	4.8	BR9-23141-50	I-IIIII
	4.9	BR9-23141-60	II-II
↓	5.0	BR9-23141-70	II-III
ハード	5.1	BR9-23141-80	II-IIII

要　点

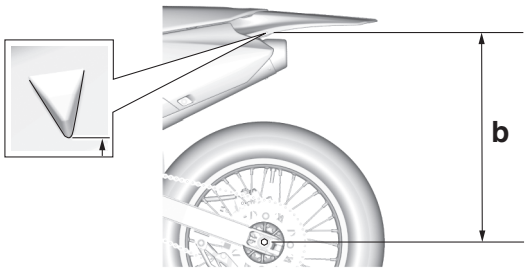
I.D. マーク（スリット）は、スプリング端面に印されている。

JAM30175
リヤサスペンションセッティング
ライダーの走行フィーリングやコース条件により、リヤショックアブソーバーのセッティングを行ってください。
リヤサスペンションのセッティングには、次の２点があります。
1. スプリング初期荷重のセッティング
   • スプリングセット長を変更
   • スプリングを変更
2. 減衰力のセッティング
   • 伸側減衰力を変更
   • 圧側減衰力を変更

JAM30437
スプリングセット長の選び方
1. エンジン下部にスタンドまたは台を置き、リヤホイールが浮いた状態にし、リヤホイールアクスルの中心とリヤフェンダーの “△” マーク間の寸法 “a” を測定してください。



2. 車体をスタンドから降し、ライダーが乗車した状態でリヤホイールアクスルの中心とリヤフェンダーの “△” マーク間の沈下寸法 “b” を測定してください。

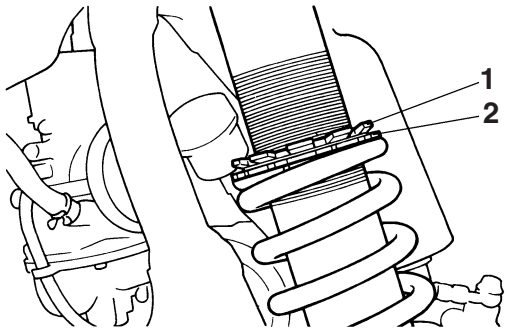


3. “a” の測定寸法値から “b” の沈下寸法値を引いた数値が基準値になるようにロックナット “1” を緩め、アジャスター “2” を回して調整してください。

基準値
90–100 mm (3.5–3.9 in)

要　点

• 新車時とならし走行後では同じスプリングのセット長でもスプリングの初期ヘタリなどにより変化する。よって、必ず再確認する。
• アジャスターを調整し、セット長を変更しても基準値にならない場合は、オプションのスプリングに交換して再度調整する。



JAM30177
スプリングを交換した場合のセッティング
スプリング交換時は必ず、スプリングセット長沈み込み量90–100 mm (3.5–3.9 in) を合わせた後、

セッティングを行ってください。
1. ソフトスプリングを使用する場合
   • スプリングの荷重が減少した分、伸側減衰力を小さくする方向にセッティングしてください。伸側減衰力アジャスターを 1、2 段戻して走行し、各自の好みで調整してください。
2. ハードスプリングを使用する場合
   • スプリングの荷重が増加した分、伸側減衰力を大きくする方向にセッティングしてください。伸側減衰力アジャスターを 1、2 段締め込んで走行し、各自の好みで調整してください。

要　点

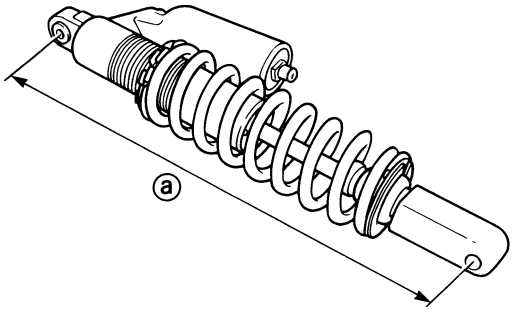
伸側減衰力を調整すると圧側減衰力も多少変化する。補正のために圧側低速減衰力小さくする方向にセッティングする。

JWA19200

⚠警 告

他のリヤショックアブソーバーを使用する場合、ショックアブソーバーの全長 “a” がスタンダードショックアブソーバーを超える物を使用すると作動に不具合を生じることがある。絶対にスタンダードショックアブソーバーの全長以上の物を使用しないこと。

標準ショックの長さ “a”
490 mm (19.29 in)



JAM30178

リヤショックアブソーバーセッティングパーツ

• リヤショックスプリング “1”

[等ピッチ鉄スプリング]

標準バネ定数 N/mm		42	
種類	バネ定数 N/mm	部品 No.	I.D. マーク / 個数
ソフト	42	5UN-22212-00 (銀)	茶 1 個
↑	44	5UN-22212-10 (銀)	緑 1 個
	46	5UN-22212-20 (銀)	赤 1 個
	48	5UN-22212-30 (銀)	黒 1 個
	50	5UN-22212-40 (銀)	青 1 個
	52	5UN-22212-50 (銀)	黄 1 個
↓	54	5UN-22212-60 (銀)	桃 1 個
ハード	56	5UN-22212-70 (銀)	白 1 個

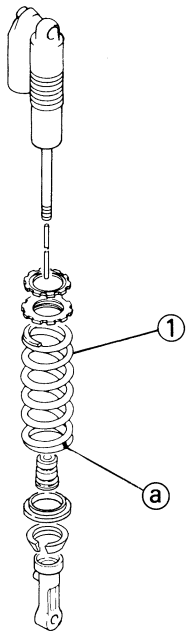
[不等ピッチ鉄スプリング]

種類	バネ定数 N/mm	部品 No.	I.D. マーク / 個数
ソフト	44	5UN-22212-A0 (銀)	緑 2 個
↑	46	5UN-22212-B0 (銀)	赤 2 個
	48	5UN-22212-C0 (銀)	黒 2 個
	50	5UN-22212-D0 (銀)	青 2 個
	52	5UN-22212-E0 (銀)	黄 2 個
↓	54	5UN-22212-F0 (銀)	桃 2 個
ハード	56	5UN-22212-G0 (銀)	白 2 個

要　点

• 不等ピッチスプリングは等ピッチスプリングに対し、初期の特性がソフトで、最圧時には底づきしにくい仕様になっている。
• I.D. マーク “a” は、スプリング端部に印されて

いる。
• I.D. マークの色と個数によって、スプリングの仕様が異なる。



• スプリングの取付荷重

スプリングの取付荷重
最小
スプリング自由長より 1.5 mm (0.06 in) 締め込んだ位置
標準
スプリング自由長より 2.0 mm (0.08 in) 締め込んだ位置
最大
スプリング自由長より 18.5 mm (0.73 in) 締め込んだ位置

要　点

スプリング初期荷重調整は、3-23 ページ “リヤショックアブソーバーAss'y の調整” 参照する。

JAM30179

フロントフォークのセッティングについて

要　点

- 標準位置を基本として、下記の現象の場合は、表を参考にしてセッティングする。
- 変更する場合は、リヤショックアブソーバーの沈み込み量を基準値 90–100 mm (3.5–3.9 in) に合わせた後に行う。

症状	セクション				点検箇所	調整方法
	ジャンプ	ギャップ（大）	ギャップ（中）	ギャップ（小）		
全体的に硬い	√	√	√		圧側減衰力	アジャスターを反時計方向に回し（2 段程度）減衰力を下げる。
					オイル量	オイル量を約 5–10 cm^3 (0.2–0.3 US oz, 0.2–0.4 Imp.oz) 程度減らす。
					スプリング	ソフトスプリングに交換する。
全体的に動きが悪い	√	√	√	√	アウターチューブ インナーチューブ	曲がり、へこみ、その他大きな傷はないかチェックして、あれば交換する。
					スライドメタル	長期間使用の場合は新品に交換する。
					ピストンメタル	長期間使用の場合は新品に交換する。
					ロアーブラケット締め付けトルク	規定トルクで締め直す。
初期の動きが悪い				√	伸側減衰力	アジャスターを反時計方向に回し（2 段程度）減衰力を下げる。
					オイルシール	オイルシール内面にグリースを塗布する。
全体に軟らかく底づきする	√	√			圧側減衰力	アジャスターを時計方向に回し（2 段程度）減衰力を上げる。
					オイル量	オイル量を約 5–10 cm^3 (0.2–0.3 US oz, 0.2–0.4 Imp.oz) 程度増やす。
					スプリング	ハードスプリングに交換する。
最終ストローク付近が硬い	√				オイル量	オイル量を約 5 cm^3 (0.2 US oz, 0.2 Imp.oz) 程度減らす。
最終ストローク付近で腰がなく底づきする	√				オイル量	オイル量を約 5 cm^3 (0.2 US oz, 0.2 Imp.oz) 程度増やす。
最初の入りが硬い	√	√	√	√	圧側減衰力	アジャスターを反時計方向に回し（2 段程度）減衰力を下げる。

症状	セクション				点検箇所	調整方法
	ジャンプ	ギャップ（大）	ギャップ（中）	ギャップ（小）		
フロントが低く前下がりの姿勢が気になる			√	√	圧側減衰力	アジャスターを時計方向に回し（2 段程度）減衰力を上げる。
					伸側減衰力	アジャスターを反時計方向に回し（2 段程度）減衰力を下げる。
					リヤとのバランスを取る	リヤの 1 名乗車時の沈み込み量を 95–100 mm (3.7–3.9 in) に合わせる（リヤの姿勢を低くする）。
					オイル量	オイル量を約 5 cm^3 (0.2 US oz, 0.2 Imp.oz) 程度増やす。
フロントが突っ張った感じで前上がりの姿勢が気になる			√	√	圧側減衰力	アジャスターを反時計方向に回し（2 段程度）減衰力を下げる。
					リヤとのバランスを取る	リヤの 1 名乗車時の沈み込み量を 90–95 mm (3.5–3.7 in) に合わせる（リヤの姿勢を高くする）。
					スプリング	ソフトスプリングに交換する。
					オイル量	オイル量を約 5–10 cm^3 (0.2–0.3 US oz, 0.2–0.4 Imp.oz) 程度減らす。

JAM30428

サスペンションのセッティング（リヤショックアブソーバー）

要　点

- 標準位置を基本として、次の現象の場合は、表を参考にしセッティングする。
- 伸側減衰力の調整は 2 段毎で行う。
- 圧側低速減衰力の調整は 1 段毎に行う。
- 圧側高速減衰力の調整は 1/6 回転毎で行う。

症状	セクション				点検箇所	調整方法
	ジャンプ	ギャップ（大）	ギャップ（中）	ギャップ（小）		
硬く沈み込み気味			√	√	伸側減衰力	アジャスターを反時計方向に回し（2 段程度）減衰力を下げる。
					スプリングセット長	1 名乗車時の沈み込み量を 90–100 mm (3.5–3.9 in) にする。
フワフワして落ち着かない			√	√	伸側減衰力	アジャスターを時計方向に回し（2 段程度）減衰力を上げる。
					圧側低速減衰力	アジャスターを時計方向に回し（1 段程度）減衰力を上げる。
					スプリング	ハードスプリングに交換する。
重くて引きずられる			√	√	伸側減衰力	アジャスターを反時計方向に回し（2 段程度）減衰力を下げる。
					スプリング	ソフトスプリングに交換する。

症状	セクション				点検箇所	調整方法
	ジャンプ	ギャップ（大）	ギャップ（中）	ギャップ（小）		
路面の食いつきが悪い				√	伸側減衰力	アジャスターを反時計方向に回し（2 段程度）減衰力を下げる。
					圧側低速減衰力	アジャスターを時計方向に回し（1 段程度）減衰力を上げる。
					圧側高速減衰力	アジャスターを時計方向に回し（1/6 回転程度）減衰力を上げる。
					スプリングセット長	1 名乗車時の沈み込み量を 90–100 mm (3.5–3.9 in) にする。
					スプリング	ソフトスプリングに交換する。
底づき	√	√			圧側高速減衰力	アジャスターを時計方向に回し（1/6 回転程度）減衰力を上げる。
					スプリングセット長	1 名乗車時の沈み込み量を 90–100 mm (3.5–3.9 in) にする。
					スプリング	ハードスプリングに交換する。
はね返り	√	√			伸側減衰力	アジャスターを時計方向に回し（2 段程度）減衰力を上げる。
					スプリング	ソフトスプリングに交換する。
入りが硬い	√	√			圧側高速減衰力	アジャスターを反時計方向に回し（1/6 回転程度）減衰力を下げる。
					スプリングセット長	1 名乗車時の沈み込み量を 90–100 mm (3.5–3.9 in) にする。
					スプリング	ソフトスプリングに交換する。



QQS-CLT-101-BRX

PRINTED IN JAPAN
2023.05-0.1×1