このたびは、スズキ車をお買いあげいただきありがとうございます。

このマニュアルにはRM-Z250の正しい取扱いの方法や点検･整備･セッティングに必要な事柄を説明しています。お車をご使用になる前に、このマニュアルを必ずお読みください。
スズキRM-Z250でモトクロスというすばらしいスポーツをお楽しみいただくと共にレースでのご活躍を心からお祈りいたします。

ご使用にあたって

この車は、モトクロス専用の競技車として製作されたスペシャルマシンです。自動車として登録するために必要な国土交通省の認定を受けておりませんので、一般の道路を走行することはできません。道路(道路運送車両法第2条第6項、道路交通法第2条第1項に定める自動車道や一般交通の用に供する場所)を走行しますと、道路運送車両法及び道路交通法違反となります。なお、私道･寺社の境内･公園･海辺･農道･林道･堤防上など、いわゆる道路としての形態を整えていない所でも、人や車が自由に出入りできる所は一般の道路とみなされます。この車の走っても良い場所はモトクロス専用コース等に限定されますので十分注意してください。

保証について

この車はモトクロス専用の競技車として製作された車です。一般の車と異なり保証の対象にはなりません。あらかじめご了承ねがいます。

本書は整備に関する事柄をすべて記載しているわけではありません。2輪車の整備上の基本的な技能･知識の無い人はこのマニュアルだけで点検･調整･分解･組立てなどを行わないでください。技能不足･知識不足が、トラブルや部品破損などの原因となる場合があります。また、競技に参加する為には、このマニュアルに記載されていること以外に専門知識が必要となることがありますので、ご不明な点がございましたら、お買いあげいただいたスズキ販売店または代理店にご相談ください。

重要

⚠ 警告/⚠ 注意/注記/アドバイス

この取扱説明書を注意深く読み、指示事項に従ってください。強調すべき情報には記号 ⚠ および 警告、注意、注記、アドバイス の表示で記載しています。これらは重要な内容ですのでしっかりお読みください。

⚠ 警　告

取扱いを誤った場合、死亡または重大な傷害を生じる可能性がある危害の程度を示しています。

⚠ 注　意

取扱いを誤った場合、傷害を負う可能性がある危害の程度を示しています。

注　記

取扱いを誤った場合、物的損害の発生する危害の程度を示しています。

アドバイス: お車のために守っていただきたいこと、知っておくと便利なことを示しています。

この取扱説明書に記載されている情報、イラスト、写真、仕様のすべては、発行時点における製品の最新情報に基づくものです。その後の改良や変更などにより、この取扱説明書の内容とお車が一致しない場合がありますがあらかじめご了承願います。

SUZUKI MOTOR CORPORATION

目次

必読！安全走行のために 1

取扱要領 2

燃料、エンジンオイル、クーラント 3

慣らし運転と点検 4

操作方法 5

点検、整備 6

洗車、長期保管 7

主要諸元

索引

必読！安全走行のために

取扱上の注意 1-2
シンボルマークと意味 1-4
ラベル 1-4
環境を保護するために 1-5
車台番号の位置 1-6

取扱上の注意

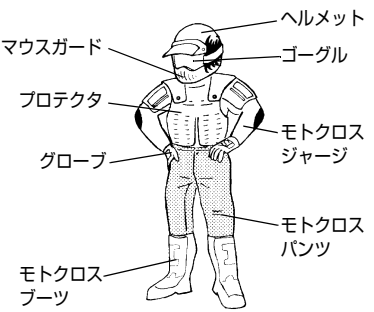
ヘルメットとゴーグルを装着してください

ヘルメットは最も重要な装備です。ヘルメットの装着により必要な視界や音が阻害されることはありません。また、一般的に衝突の際にヘルメットを装着していたことによって負傷したり、負傷が重くなったりすることはありません。ヘルメットは単に、運転手の頭部を守るだけでなく知性、記憶、人格、そして生命を守る手助けをします。

また、視覚も非常に大切です。適切なゴーグル等を着用することで、風などで視界が悪くことを防止し、小枝や、虫、ほこり、またはタイヤによって跳ね上げられた小石など空気中の危険物から目を保護します。運転するときは必ず、ヘルメットとゴーグル等を着用してください。

保護具を着用してください

乗車するときは、適切な装備を着用してください。手袋、くるぶしを覆う頑丈なブーツ、長ズボン、長袖のシャツ、およびジャケットを含む保護衣服を着用していることで、転倒した際のけがを最小限にできます。また、キドニーベルトと胸または背中のプロテクタの着用もおすすめします。



走行の前に点検を行ってください

各使用の前に 4-3 ページ以降の 「走行前の点検」に従って点検を実施してください。

2 人乗りの禁止

この車は 1 人乗り専用です。運転者以外、人を乗せて走行しないでください。

競技前の練習走行を行ってください

競技を始める前には、ウォーミングアップのために慣熟走行を行ってください。お客様の体を慣らすだけでなく、お車の状態の確認にもなります。

モトクロスについて学んでください
この車にお子様や、モトクロスの知識、経験のない方がお乗りになるときは、モトクロスに関する知識のある人に付き添ってもらい、安全な場所で正しい操作方法の指導を受けてください。
モトクロスに関する経験が豊富なチームなどに加入し、先輩ライダーからアドバイスを受けることをおすすめします。

運転技術の限界を知ってください
常に自分の技術の限界を超えないライディングを心がけてください。限界を知り、それを超えないようにすることが事故防止につながります。技量の限界を越えた無茶な走行は、お客様だけでなく他のライダーにも危険をおよぼしますので、お客様の経験に合った範囲で走行してください。

二輪車で安全に競技をするためには、お客様の精神的および肉体的技術が十分な経験を積んでいることが必要です。もし、疲れている場合またはアルコール、その他の薬物の影響がある場合には車両、特に二輪車を運転してはいけません。アルコール、違法薬物、さらには処方医薬品や市販薬であっても、眠気、体調不良、バランス感覚の欠如、そして判断力の低下を引き起こすおそれがあります。疲れている場合や、アルコールや薬物の影響がある場合は、決して乗らないでください。

終わりに
他のライダーの動きは予測できませんし、お客様のお車の状態も変化します。運転時には細心の注意を払って走行しましょう。

スズキ株式会社は、今後長きにわたってお客様と共にライディングを楽しむパートナーとなれることを心から願っております。

シンボルマークと意味

シンボルマークは、作業の内容や情報を示すマークです。それぞれのマークの意味は以下の通りです。

記号	意味
	トルク管理を必要とする箇所および規定値を示します。
	オイルの塗布を示します。 特に指示のない場合は、エンジンオイルを使用してください。
	スズキブレーキフルード DOT4 の使用を示します。
	フォークオイルの使用を示します。
	特殊工具の使用を示します。
	サービスデータを示します。

ラベル

この車をご使用になる前に、この取扱説明書と車体に貼ってあるラベルを必ずお読みいただきご理解ください。また、どのラベルもはがさないでください。

環境を保護するために

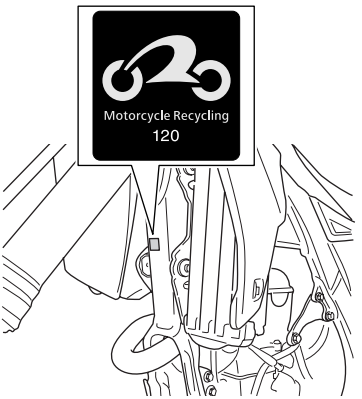
将来、お車やエンジンオイルなどを廃棄する場合は、地球環境を守るため、むやみに捨てないでください。お車を廃棄する場合はお近くの「廃棄二輪取扱店」にご相談ください。

廃棄二輪取扱店とは

廃棄二輪取扱店の証

廃棄二輪取扱店とは（社）全国軽自動車協会連合会の加盟販売店で廃棄二輪取扱店として登録されている、廃棄二輪車を適正処理するための窓口です。
廃棄二輪取扱店には「廃棄二輪取扱店の証」が表示されています。

二輪車リサイクルマークとリサイクル料金



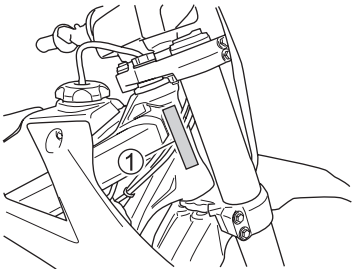
この車には二輪車リサイクルマークが貼り付けられています。二輪車リサイクルマークが貼り付けられている二輪車は、適正な処理を行い再資源化するための、リサイクル費用がメーカー希望小売価格および車両本体価格に含まれています。お車を廃棄する場合には、リサイクル料金はいただきません。ただしお車の運搬、収集費用はお客様のご負担となります。運搬、収集費用につきましては、お近くの「廃棄二輪取扱店」にご相談ください。

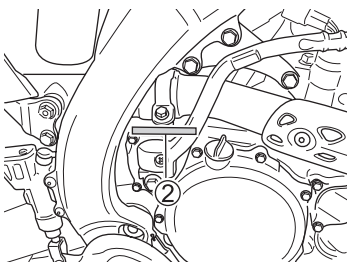
二輪車リサイクルマークの取扱い
お車を廃棄する場合には、二輪車リサイクルマークが必要となります。マークは車体からはがさないでください。紛失、破損による再発行および部品販売の取扱いはありません。

リサイクルマーク対象車両かどうか不明の場合は、下記のホームページおよびコールセンターでご確認ください。

廃棄二輪車に関するお問合せについて
廃棄二輪車に関するお問合せは、お近くの廃棄二輪取扱店または下記までお問合せください。
（財）自動車リサイクル促進センター
ホームページ：http://www.jarc.or.jp/

車台番号の位置





お車の登録にフレームおよび（または）エンジン番号を使用します。またこの番号は、販売店が部品を注文したり、特別な修理情報を参照したりする際に役立ちます。フレーム番号 ① は、ステアリングヘッドパイプ右側に刻印されています。エンジン番号 ② は、クランクケース上部に刻印されています。

アフターサービスなどを的確に行うために、それぞれの番号を記入してください。

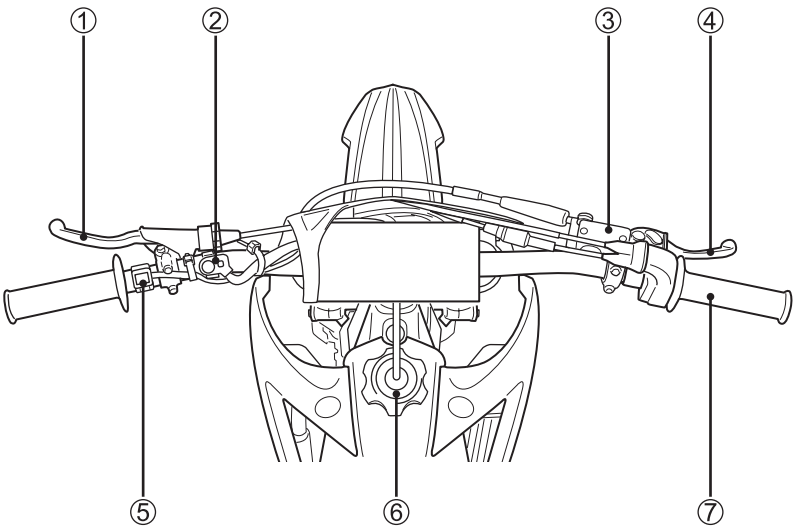
フレーム番号

エンジン番号

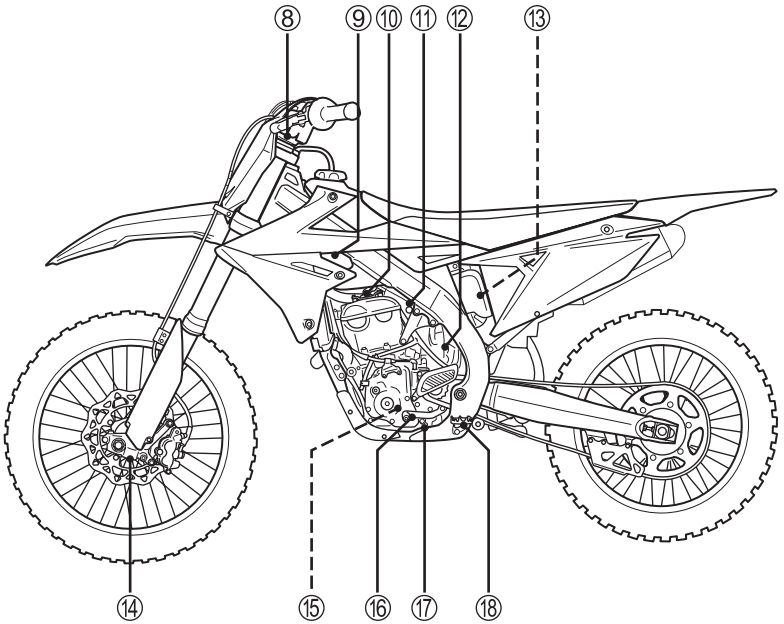
取扱要領

各部の名称 2-2
ハンドルバー左 2-5
ハンドルバー右 2-6
フューエルタンクキャップ 2-7
スタータノブ 2-8
キックスタータレバー 2-8
ギヤシフトレバー 2-9
リヤブレーキペダル 2-9
アクセサリサイドスタンド 2-10
サスペンションの調整 2-10
サスペンションの前後バランス 2-22

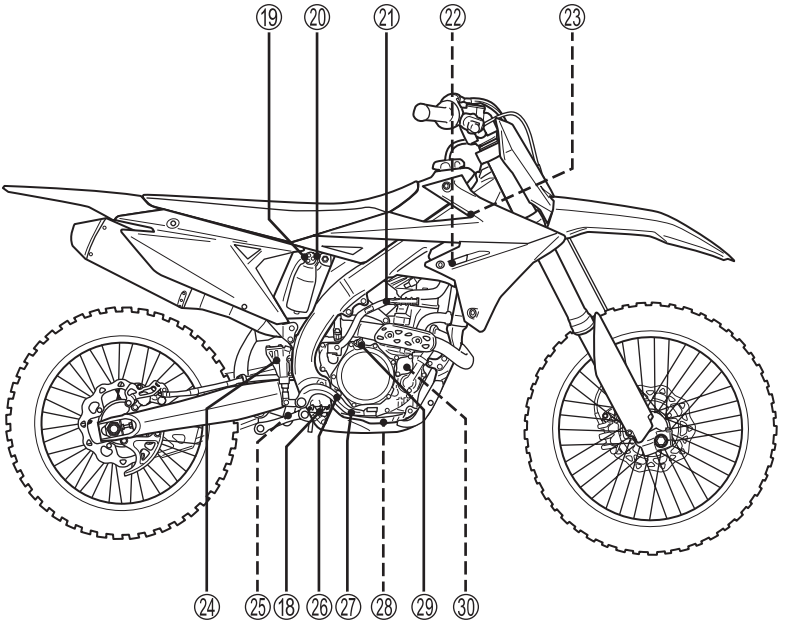
各部の名称



① クラッチレバー
② S-HAC スイッチ
③ フロントブレーキフルードリザーバ
④ フロントブレーキレバー
⑤ エンジンストップスイッチ
⑥ フューエルタンクキャップ
⑦ スロットルグリップ

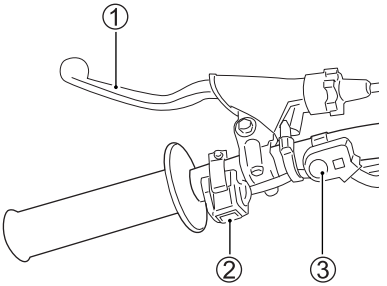


⑧ フロントフォーク圧側減衰力アジャスタ
⑨ バッテリカプラ
⑩ スパークプラグ
⑪ スタータノブ
⑫ アイドルスクリュ
⑬ エアクリーナ
⑭ フロントフォーク伸側減衰力アジャスタ
⑮ オイルストレーナ（No.2）
⑯ ギヤシフトレバー
⑰ オイルストレーナ（No.1）
⑱ フットレスト



⑲ リヤサスペンション伸側減衰力アジャスタ （低速）
⑳ リヤサスペンション圧側減衰力アジャスタ （高速 / 低速）
㉑ キックスタータレバー
㉒ ECM チューニングマップカプラ
㉓ ラジエータキャップ
㉔ リヤブレーキフルードリザーバ
㉕ リヤサスペンション伸側減衰力アジャスタ （高速）
㉖ オイル点検窓、オイルチェックボルト
㉗ リヤブレーキペダル
㉘ ドレンプラグ No.1, No.2
㉙ エンジンオイルフィラーキャップ
㉚ エンジンオイルフィルタ

ハンドルバー左



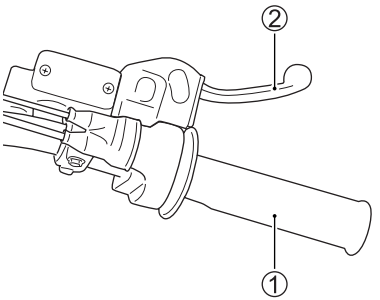
クラッチレバー ①
クラッチレバーは、エンジンの始動やトランスミッションを操作するときに使用します。 このレバーをにぎるとクラッチが切れます。

エンジンストップスイッチ ②
エンジンを停止するには、トランスミッションをニュートラルにしてエンジンストップスイッチを押します。

S-HAC（スズキホールショットアシストコントロール）スイッチ ③
スターティングゲートを使用してレースをスタートするときに、スタート時の操作を補助するシステムです。

詳細については、「S-HAC（スズキホールショットアシストコントロール ）モードの選択」を参照してください。(☞ 5-4)

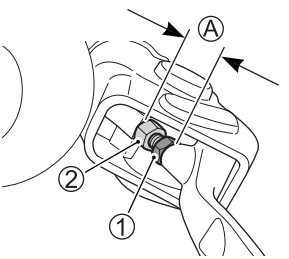
ハンドルバー右



スロットルグリップ ①
スロットルグリップの操作量でエンジンスピードを制御します。手前に回すとエンジン回転数が上がります。戻すとエンジン回転数が下がります。

フロントブレーキレバー ②
フロントブレーキをかけるには、フロントブレーキレバーを握ります。

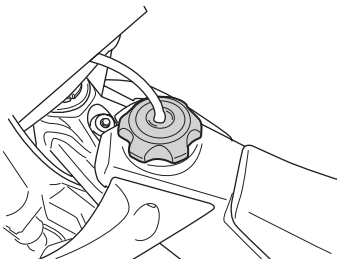
フロントブレーキレバーの調整
以下の手順で、フロントブレーキレバーの位置を調整します：



1. ロックナット ① をゆるめます。
2. アジャスタ ② を右または左に回して、ブレーキレバーを適切な位置に調整します。
3. 標準のアジャスタ長 Ⓐ は、11 ～ 15 mm です。
4. ロックナット ① を規定トルクで締め付けます。

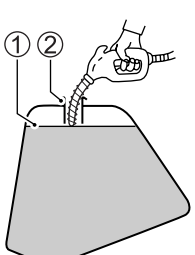
フロントブレーキレバー アジャスタロックナット：
5.0 N·m (0.51 kgf-m)

フューエルタンクキャップ



フューエルタンクキャップを開けるには、ステアリングステムヘッドナットからベントチューブを抜き、キャップを反時計方向に回します。キャップを閉じるときは、時計方向に回してしっかりと締めます。ベントチューブがしっかりと接続されていて、適切に通っているか確認してください。

給油するときは、新しいガソリンを使ってください。ごみ、ほこり、水、その他の液体で汚れた質の悪いガソリンを使用しないでください。また、給油するときにごみ、ほこり、水などがフューエルタンクに入らないように注意してください。



① フューエルレベル
② 給油口

フューエルタンク容量：6.3 L

⚠ 警　告

フューエルタンクに燃料を給油しすぎると、エンジンの熱や太陽光による温度上昇が原因で、燃料が漏れ出す可能性があります。その結果、こぼれた燃料が燃え出すおそれがあります。

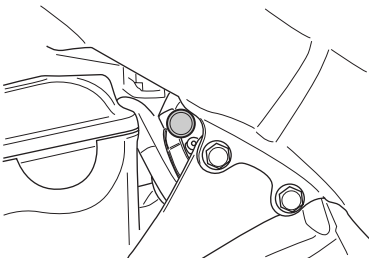
燃料のレベルが給油口の先端に到達したら給油を停止してください。

⚠ 警　告

給油の際に安全上の注意事項を遵守しなかった場合には、火災が発生したり、有毒なガスを吸い込んだりする可能性があります。

充分に換気された場所で給油してください。エンジンが停止していることを確認し、高温になっているエンジンに燃料をこぼさないよう注意してください。また、火気厳禁のため、給油中の喫煙や火の気のあるところでの給油は避けてください。気化した燃料を吸わないように注意し、給油する際には、子供やペットを近づけないようにしてください。

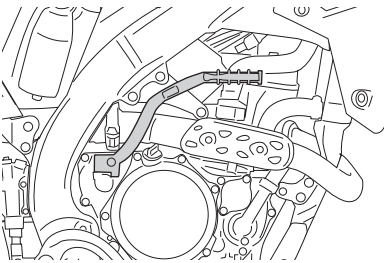
スタータノブ



スタータノブは、エンジンが冷えているときに始動しやすくします。冷えたエンジンを始動する際には、スタータノブを手前に一杯まで引き、スロットルを閉じた状態でキックスタータレバーを踏み込みます。なお、エンジンが暖まっている場合、始動時にスタータノブを使用する必要はありません。

アドバイス: エンジンの始動手順については、この取扱説明書の「エンジンの始動」の項を参照してください。

キックスタータレバー



トランスミッションがニュートラルに入った状態でキックスタータレバーを押し下げるとエンジンが始動します。クラッチレバーを握ると、トランスミッションがニュートラル以外に入っていてもエンジンを始動することができます。

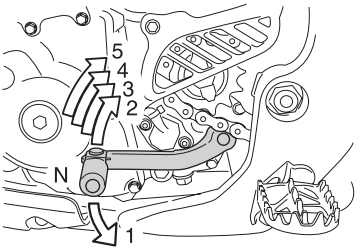
キックスタータレバーを最上位置からエンジンの圧縮圧が感じられる位置までゆっくりと押し下げ、この位置からキックスタータレバーを放して最上位置まで戻します。次に、スロットルを閉じた状態で、キックスタータレバーをフルストロークで力強く踏み込みます。

⚠ 警　告

キックスタータレバーが完全に収納されていない場合には、運転が阻害されるおそれがあります。

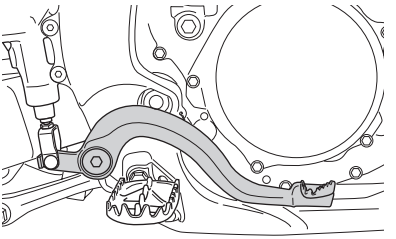
エンジンを始動した後に、キックスタータレバーが元の位置に戻っているか確認してください。

ギヤシフトレバー



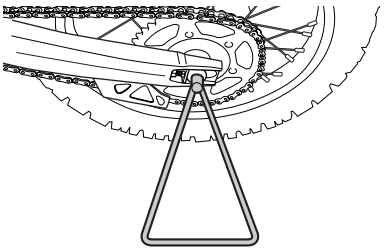
この車には5速トランスミッションが備えられており、図のように操作します。正しくシフトするには、クラッチレバーを握り、スロットルを閉じると同時にギヤシフトレバーを操作します。ギヤシフトレバーを引き上げるとシフトアップし、押し下げるとシフトダウンします。ニュートラルは1速と2速の中間にあります。ニュートラルに入れる場合は、レバーを 1 速と 2 速の中間位置まで押し下げるか引き上げるかします。

リヤブレーキペダル



リヤブレーキペダルを踏み込むとリヤブレーキがかかります。

アクセサリサイドスタンド



この車にはサイドスタンドが装着されていません。車を短時間駐車する場合はアクセサリサイドスタンドを使用します。保守点検を行うときはサービススタンドを使用してエンジンの下側を確実にサポートしてください。走行前には忘れずにアクセサリサイドスタンドを取り外してください。

サスペンションの調整

注　記

アジャスタを無理にまわすと、サスペンションが損傷するおそれがあります。

アジャスタを限界以上に回さないでください。

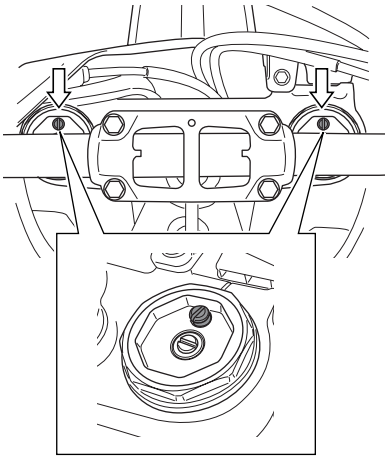
フロントフォークセッティング

フロントフォークの圧側および伸側減衰力と油量は、ライダーの好み、体重、コースコンディションに合わせて調整することができます。

アドバイス：

- **必ず、左右のフロントフォークを均等に調整してください。**
- **調整をする前に次の項目を点検してください。**
  - **フロントフォークの内圧を解放（大気圧に合わせる）（☞ 2-11）**
  - **フロントフォークの損傷とオイル漏れ（☞ 6-42）**
  - **タイヤ空気圧（☞ 6-39）**
  - **タイヤおよびホイールの損傷（☞ 6-39）**
  - **スポークニップルの張りとビードストッパナットの締め付け（☞ 6-41）**
  - **ステアリングの動作（☞ 6-43）**

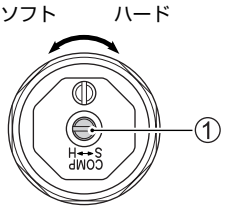
フロントフォークの内圧を解放
(大気圧に合わせる)



1. フロントホイールを地面から浮かせるために、市販の整備スタンドなどを使用して車をサポートします。
2. 左右のエアブリーダバルブを取り外して、フロントフォークの内圧を大気圧にします。
3. エアブリーダバルブを規定トルクで締め付けます。

フロントフォークエアブリーダバルブ
1.3 N·m (0.13 kgf-m)

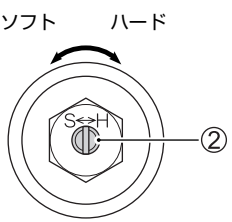
圧側減衰力の調整



アジャスタを設定するには、アジャストスクリュ ① を止まるまで時計方向に回し、次に推奨クリック数だけ戻します。アジャストスクリュ ① を止まった位置から無理に回さないでください。アジャスタが損傷することがあります。

DATA 標準設定 :
反時計回りに 11 クリック

伸側減衰力の調整

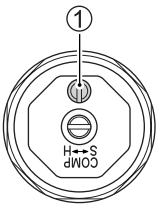


アジャスタを設定するには、アジャストスクリュ ② を止まるまで時計方向に回し、次に推奨クリック数だけ戻します。アジャストスクリュ ② を止まった位置から無理に回さないでください。アジャスタが損傷することがあります。

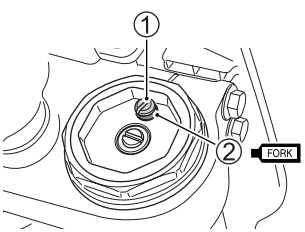
DATA 標準設定 :
反時計回りに 13 クリック

オイル量の微調整

フォークオイル容量を増やす



1. エアブリーダバルブ①を取り外します。
2. エアブリードホールからフォークオイルを追加します。

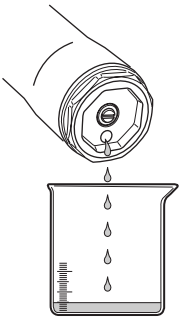


3. 新品の O リング ② にフォークオイルを塗布し、エアブリーダバルブ ① を規定トルクで締め付けます。

FORK フォークオイル 99000-99044-L05 (SUZUKI FORK OIL L-05)

フロントフォークエアブリーダバルブ 1.3 N·m (0.13 kgf-m)

フォークオイル容量を減らす



1. フロントフォークを取り外します。(サービスマニュアル参照)
2. エアブリーダバルブを取り外します。
3. フロントフォークを傾け、エアブリードホールからオイルを抜きます。

フロントフォークセッティング手順 (☞ 2-13)

⚠ 注　意

フォークオイルの量が左右均等ではない場合、ハンドリングが不安定になることがあります。

左右のフォークの性能を均等にするため、フォークオイルの量が左右均等になるように調整してください。

フロントフォークセッティング手順

テスト走行して、さまざまなタイプの路面に対するフロントサスペンションの反応を確認します。確認された徴候に従って、フロントフォークをライダーとレーストラックの条件に対してベストな設定に調整します。調整するときには、以下の指示に従ってフォークオイルの量と、圧側および伸側減衰力を変えてみてください。

アドバイス：

- **フロントフォークのオイル量を調整するときは、規定範囲内であることを確認してください。また、オイル量の増減は 1 ml 単位でおこなってください。**
- **減衰力を調整するときは、アジャスタの変更を一度に 1 または 2 クリック単位でおこなってください。**

症状	状況	調整手順
全体的に硬すぎるように感じる	• ジャンプ • 大きなギャップ • 中ぐらいのギャップの連続	1. 圧側と伸側の両方の減衰力をもっとやわらかい設定に調整します。 2. フォークオイルの量を減らします。 3. スプリングをオプションのもっとやわらかいものに変更します。
全体的に、およびボトムがやわらかすぎると感じる	• ジャンプ • 大きなギャップ • ブレーキを掛けるとき	1. 圧側の減衰力をもっと強い設定に調整します。 2. フォークオイルの量を増します。 3. スプリングをオプションのもっと強いものに変更します。
トラベルエンドの近くで、硬すぎると感じられる	• ジャンプ	フォークオイルの量を減らします。
トラベルエンドと下部の近くではやわらかすぎると感じられる	• ジャンプ • 大きなギャップ	1. 圧側の減衰力をもっと硬い設定に調整します。 2. フォークオイルの量を増します。
ストロークの初期が強すぎると感じられる	• ジャンプ • 大きなギャップ • 中ぐらいのギャップの連続 • 小さなギャップの連続	圧側の減衰力をもっと弱い設定に調整します。
やわらか過ぎて不安定に感じられる	• 中ぐらいのギャップの連続 • 小さなギャップの連続	伸側の減衰力をもっと強い設定に調整します。
跳ね上げ	• ジャンプ • 大きなギャップ	伸側の減衰力をもっと強い設定に調整します。
跳ね上げ	• 小さなギャップの連続	伸側の減衰力をもっと弱い設定に調整します。

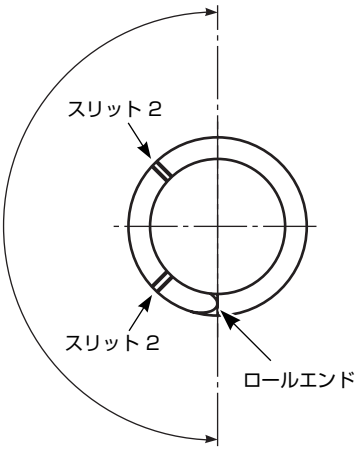
1. フロントフォークを取り外します。(サービスマニュアル参照)
2. フロントフォークスプリングを取り外します。(サービスマニュアル参照)
3. 下表を参照し、ライダーの体重と好みに合せてフロントサスペンションを調整します。

スプリング	部品番号	ばね定数	識別 (スプリングエンドのスリットマーク)	標準オイル量	オイル量調整範囲
ソフト (オプション)	51171-46K10	4.9 N/mm (0.50 kgf/mm)	下記の図 1 参照	360 ml	310 - 380 ml
標準	51171-46K00	5.0 N/mm (0.51 kgf/mm)	下記の図 2 参照	360 ml	310 - 375 ml
ハード (オプション)	51171-46K20	5.1 N/mm (0.52 kgf/mm)	下記の図 3 参照	360 ml	310 - 375 ml

アドバイス : 必ず上記の範囲内でフォークオイル量を調整してください。

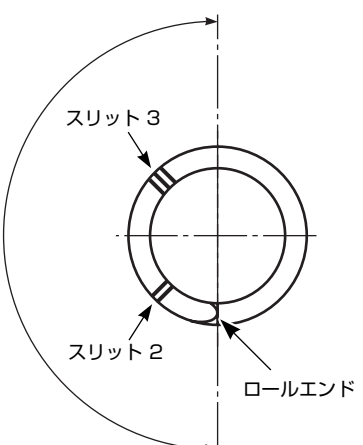
アドバイス : スプリングエンドの識別用スリットマークは予備部品専用です。工場組立てスプリングには、識別用スリットマークはありません。

図 1



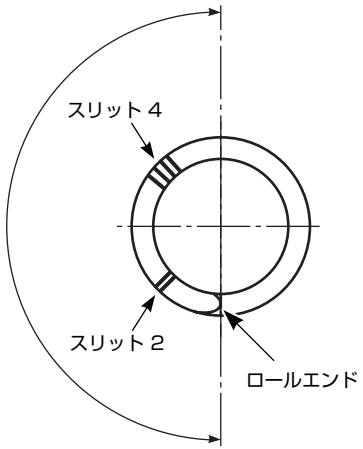
ソフト (部品番号 51171-46K10)

図 2



標準 (部品番号 51171-46K00)

図 3



ハード (部品番号 51171-46K20)

リヤショックアブソーバの調整

⚠ 警　告

リヤショックアブソーバには、高圧の窒素ガスが封入されています。不適切な取り扱いをすると、爆発や破裂が起こるおそれがあります。

・ 火や熱から遠ざけてください。
・ 取扱説明書をよくお読みください。

アドバイス: リヤショックアブソーバを廃棄するときは、スズキ販売店にご相談ください。

RM-Z250 のリヤショックアブソーバは、コース条件とライダーの好みに従って、圧側および伸側減衰力を調整することができます。適正な設定をするためには調整前に下記の項目を点検し、サスペンションの異常の有無を確認してください。

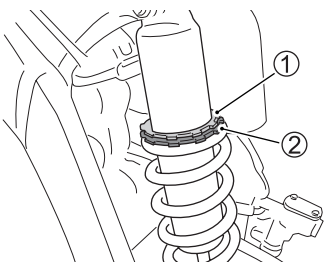
- リヤショックアブソーバの損傷とオイル漏れ (☞ 6-42)
- スイングアームとリンクの締まり (☞ 6-42)
- タイヤ空気圧 (☞ 6-39)
- タイヤおよびホイールの損傷 (☞ 6-39)
- スポークニップルの張りとビードストッパナットの締め付け (☞ 6-41)

アドバイス :

- **標準設定で走行した感じを基準として設定を行います。**
- **何かの理由で設定の方向性が分からなくなった場合は、標準設定に戻し、再び調整を試みてください。**

スプリングの調整

1. 車両を市販の整備スタンドなどで支え、後輪を浮かせます。
2. マフラとシートレールアセンブリを取り外します。
   (サービスマニュアル参照)



3. スプリングの初期セット荷重を変更するには、ロックナット ① をゆるめ、アジャスタ ② を回して調整します。

TOOL 09910-60620:
アジャスタブルレンチ

DATA 標準スプリング設定長さ :
スプリング自由長から
3.0 mm 圧縮したとき
[標準]: 242 mm

DATA スプリング設定長さ調整可能範囲:
229 – 243 mm
[スプリング自由長 245 mm 時]

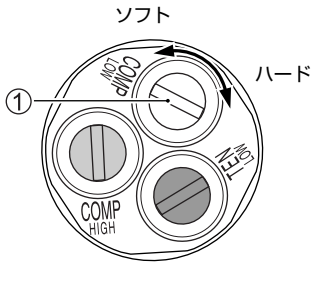
スプリングアジャスタ
ロックナット :
30 N·m (3.1 kgf-m)

注　記

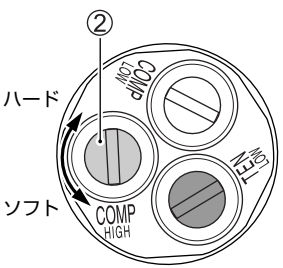
ロックナット ① をゆるめずにアジャスタ ② を回すと、リアショックアブソーバが損傷するおそれがあります。

ロックナット ① をゆるめてからアジャスタ ② を回してください。

圧側減衰力の調整



（低速）



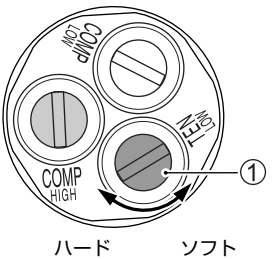
（高速）

アジャスタを設定するには、アジャストスクリュ ①、② を止まるまで時計方向に回し、次に推奨クリック数だけ戻します。アジャストスクリュ①、② を止まった位置から無理に回さないでください。アジャスタが損傷することがあります。

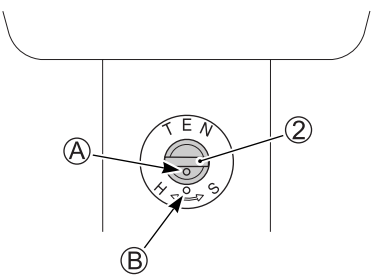
DATA 標準設定：
（低速）
アジャストスクリュ ① を反時計回りに 14 クリック

（高速）
アジャストスクリュ ② を反時計回りに 14 クリック

伸側減衰力の調整



（低速）



（高速）

アジャスタを設定するには、アジャストスクリュ ①、② を止まるまで時計方向に回し、次に推奨クリック数だけ戻します。アジャストスクリュ①、② を止まった位置から無理に回さないでください。アジャスタが損傷することがあります。

DATA 標準設定：
（低速）
アジャストスクリュ ① を反時計回りに 14 クリック

（高速）
アジャストスクリュ ② を反時計回りに 16 クリック戻し、ポンチマーク Ⓐ と Ⓑ が一致する位置

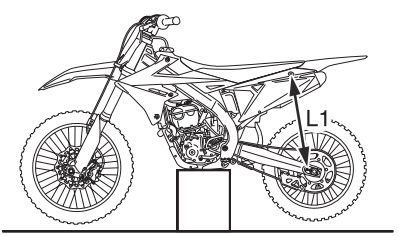
リヤショックアブソーバスプリングの交換手順

1. リヤショックアブソーバを取り外します。(サービスマニュアル参照)
2. リヤショックアブソーバスプリングを取り外します。(サービスマニュアル参照)
3. 下表を参照し、ライダーの体重と好みに合せてリヤショックアブソーバスプリングを選択します。

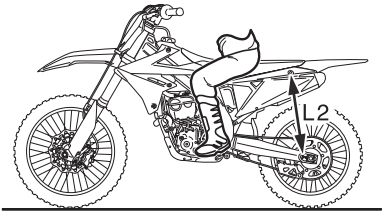
部品番号	ばね定数	マーキングペイント	設定長さ調整可能範囲
(ソフト) 62211-46K10 (オプション)	50N/mm (5.1kgf/mm)	青色	229 ～ 243mm (スプリング自由長が 245mm 時)
(標準) 62211-46K00	52N/mm (5.3kgf/mm)	黄色	
(ハード) 62211-46K20 (オプション)	54N/mm (5.5kgf/mm)	桃色	

スプリング取付け長さの調整

1. 市販の整備スタンドなどで車両を支え、後輪を浮かせます。



2. シート取付けボルトからチェーンアジャスタロックナットまでの距離 L1 を測定します。



3. 整備スタンド等から車両を降ろし、車両にまたがって前後サスペンションを数回ストロークさせます。
4. ライダー乗車状態のシート取付けボルトからチェーンアジャスタロックナットまでの距離 L2 を測定します。
5. L1 から L2 をひいて、たわみ量を算出します。

アドバイス：

- **レース時の重量に合わせるために、車両はガソリンを満タンにし、ライダーはレース時の装備を着用してください。**
- **測定時は車両をできるだけ垂直に支えてください。**
- **測定は複数人数で行ってください。**

DATA 標準たわみ：110 mm

測定たわみが次の場合：	調整手順
110 mm 未満	スプリングアジャスタナットを回して、スプリング設定長さを短くします。
110 mm 超	スプリングアジャスタナットを回して、スプリング設定長さを長くします。

たわみの測定値を 110 mm に設定した後、テスト走行を行い、下記のガイドを参照しながら、ライダーとトラック条件に対してサスペンションを調整します。

アドバイス：減衰力を調整するときは、アジャスタの一度に回す量を 1/4 から 1/2 回転でおこなってください。

症状	状況	調整手順
全体的に硬すぎるように感じる	• ジャンプ • ギャップの連続	1. 圧側の減衰力をもっと弱い設定に調整します。 2. 伸側の減衰力をもっと弱い設定に調整します。 3. スプリングをオプションの弱いものに変更します。 (☞2-19)
跳ね上げ	• 中ぐらいから大きいギャップ	1. 伸側の減衰力をもっと強い設定に調整します。 2. 圧側の減衰力をもっと強い設定に調整します。
底付き感またはやわらか過ぎて不安定だと感じる	• ジャンプ • 大きなギャップ • ギャップの連続	1. 圧側の減衰力をもっと強い設定に調整します。 2. 伸側の減衰力をもっと強い設定に調整します。 3. 標準より弱いオプションのスプリングに変更している場合は、強いものに変更します。 (☞2-19)
ゴツゴツと感じられ、ギャップでとても硬く感じる	• ジャンプ • 大きなギャップ • ギャップの連続	1. 圧側の減衰力をもっと弱い設定に調整します。 2. 伸側の減衰力をもっと弱い設定に調整します。 3. 標準より弱いオプションのスプリングに変更している際、上記の調整をしても、サスペンションの底が着くのが感じられるときは、スプリングをオプションの強いものに変更します。 (☞2-19)
トラクションがかかりづらい	• 加速 • 小さなギャップの連続	1. 圧側の減衰力をもっと弱い設定に調整します。 2. 上記の調整後に静止摩擦の感覚が改善されない場合は、伸側減衰力を、もっと弱い設定に調整します。 3. 標準より弱いオプションのスプリングに変更している際、上記の調整をしても、サスペンションの底が着くのが感じられるときは、スプリングをオプションの強いものに変更します。 (☞2-19)
リヤ側よりフロント側が沈みがちである	• 減速時またはブレーキング	1. 圧側の減衰力をもっと弱い設定に調整します。 2. 伸側の減衰力をもっと強い設定に調整します。

サスペンションの前後バランス

フロントとリアのバランスを適切に調整することは、サスペンションの性能にとって最も重要です。フォークオイルの粘度、圧側減衰力、伸側減衰力を硬くして、フロントフォークをリヤサスペンションよりも硬く調整すると、ギャップでフロントフォークがストロークしづらくなります。これによって車とライダーの重心位置がリヤ寄りに移動し、フロントフォークの調整前によかった場所でリヤサスペンションが底付きする可能性がでてきます。

バランステスト

平坦な路面で車の横に立ち、片足をフットレストにのせます。素早く押し込んだときに、フロントとリヤのサスペンションが両方とも均等に沈みこまないといけません。

バランスの取り方

- フロントフォークの内圧を点検します。内圧は外気温や標高により変化するため、エアブリーダバルブで大気圧になるよう調整してください。
- リヤサスペンションのスプリング設定長さをスプリングアジャスタナットで調整する際は、たわみ量が 110mm となるようにしてください。110mm に合わせられない場合は、スプリングを現在のばね定数より高いものまたは低いものへ変更する必要があります。
- リヤサスペンションの圧側減衰力はサスペンションバランスの微調整に使用でき、アクセスが容易です。

燃料、エンジンオイル、クーラント

燃料のオクタン価 3-2
エンジンオイル 3-2
エンジンクーラント 3-4

燃料、エンジンオイル、クーラント

燃料のオクタン価

無鉛ハイオクガソリンを使用してください。

アドバイス：RM-Z250 エンジンは、無鉛ガソリン専用に設計されています。あらゆる条件において無鉛ハイオクガソリンをご使用ください。

エンジンオイル

スズキ純正エンジンオイルまたは同等品を使用してください。スズキ純正エンジンオイルが入手できない場合には、以下のガイドラインに従って適切なエンジンオイルを選択してください。
エンジンオイルの品質は、エンジン性能と寿命に影響する主要な要素です。常に良質のエンジンオイルを選択してください。JASO MA に適合した API（アメリカ石油協会）分類 SG、SH、SJ、SL、SM 、SN のオイルを使用してください。

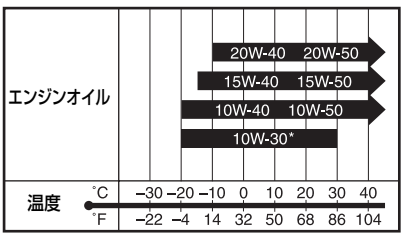
SAE	API	JASO
10W-40	SG, SH, SJ, SL, SM または SN	MA

API: American Petroleum Institute
JASO: Japanese Automobile Standards Organization

MOTUL 300V または SUZUKI ECSTER OIL SUPER DELUXE 10W-40 の使用を推奨します。

SAE エンジンオイル粘度

SAE 10W-40 エンジンオイルの使用を推奨します。SAE 10W-40 が入手できない場合は、下表に基づき代替品を選択してください。

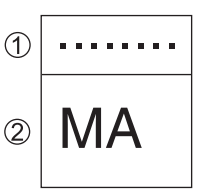


* API が SG，SH，SJ，SL のもの

JASO T903

JASO T903 規格は、4 サイクルモーターサイクルおよび ATV 用オイル選択の指標となるものです。モーターサイクルおよび ATV のエンジンでは、エンジンオイルがクラッチおよびトランスミッションを潤滑します。JASO T903 は、モーターサイクルおよび ATV のクラッチとトランスミッションの潤滑性能に関する要求を定めたものです。

MA と MB の二つの分類があります。この規格を確認できるよう、オイルの容器には下記の分類が表示されています。



① オイル販売会社のコード番号
② オイル分類

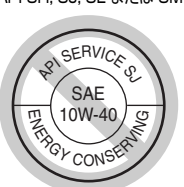
Energy Conserving

「ENERGY CONSERVING」（省エネルギー）および「RESOURCE CONSERVING」（省資源）オイルの使用は推奨いたしません。API 分類で SH、SJ、SL、SM または SN のオイルには、API 分類のドーナツ型マークに「ENERGY CONSERVING」または「RESOURCE CONSERVING」の表示が付いているものがあります。これらのオイルはエンジン寿命およびクラッチ性能に悪影響を与える可能性があります。

API SG, SH, SJ, SL, SM または SN

推奨

API SH, SJ, SL または SM



API SN

非推奨

エンジンクーラント

「スズキスーパーロングライフクーラント」または「スズキロングライフクーラント」を使用してください。「スズキスーパーロングライフクーラント」および「スズキロングライフクーラント」が手に入らない場合は、必ず 50:50 の割合で蒸留水と混合したアルミラジエータ対応のグリコール系不凍液を使用してください。

⚠ 警　告

クーラントは有害のため、飲み込んだり吸い込んだりすると危険です。子供やペットから離れたところに保管してください。

不凍液やクーラントは飲み込まないでください。飲み込んだ場合は無理に吐くのではなく、すぐに医療処置を施してください。クーラントが目に入った場合も、水で洗い流し、医療処置を施してください。また、蒸気を吸わないでください。もし吸い込んだ場合は、蒸気を吐き出し、清浄な空気を吸ってください。

注　記

エンジンクーラントがこぼれると、車体の塗装面に損傷を与えるおそれがあります。

ラジエータに注入するときには、こぼさないように注意してください。こぼれたクーラントはすぐに拭き取ってください。

エンジンクーラント

エンジンクーラントは、サビ止め、ウォーターポンプの潤滑、また不凍液として働きます。お客様の地域の気温が氷点下まで下がらなくても、エンジンクーラントは必ず使用してください。

スズキスーパーロングライフクーラント（青）

「スズキスーパーロングライフクーラント」は、適切な比率で混合済みになっています。クーラントレベルが低下した場合には、「スズキスーパーロングライフクーラント」のみを補充してください。なお、クーラントを交換する際に「スズキスーパーロングライフクーラント」を希釈する必要はありません。

スズキロングライフクーラント（緑）

混合用の水

蒸留水だけを使用してください。蒸留水以外の水はアルミラジエータを腐食させ、詰まらせるおそれがあります。

水／クーラントの必要量

液量（合計）：1100 ml

50%	水	550 ml
	クーラント	550 ml

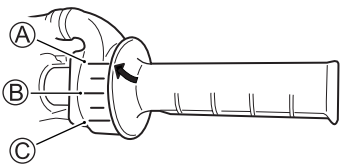
アドバイス：この 50% 混合液は－ 31 ℃以上の温度で冷却系統の凍結を防止します。モーターサイクルが－ 31 ℃未満の温度にさらされる場合、この混合比を 55%（－ 40 ℃）または 60%（－ 55 ℃）のクーラントまで増加させる必要があります。なお、クーラントの混合比は 60%を超えてはいけません。

慣らし運転と点検

慣らし運転 4-2
走行前の点検 4-3

慣らし運転

新車時



Ⓐ..... 全閉
Ⓑ..... 1/2
Ⓒ..... 全開

1. 発進する前にエンジンを暖気します。
2. スロットル開度 1/2 以下で 60 分間運転してください。
3. スロットル開度 3/4 以下で 60 分間運転してください。

アドバイス：新車時は、ボルトやナット類が通常より早くゆるむ可能性があります。走行後には、必ず懸架ナットを含むボルトやナット類の増締めを行ってください。

部品交換時

以下の部品を交換するときは、同じ手順に従ってください。

- ピストン
- ピストンリング
- シリンダ
- クランクシャフト
- クランクシャフトベアリング

走行前の点検

⚠ 警　告

走行前点検や適切な保守を怠ると、事故の発生とお車の損傷の可能性が高くなるおそれがあります。

お車を使用するごとに必ず点検し、安全な状態であることを確認してください。この取扱説明書にある「点検、整備」の章を参照してください。

ライダー個人の安全およびお車の保護のために、乗車前に次の項目を必ずチェックして、お車の状態が良好であることを確認してください。

⚠ 警　告

エンジンがかかっている状態で点検を行うことは危険です。エンジンの可動部品に手や服がはさまれると、重傷を負うおそれがあります。

エンジンストップスイッチ、およびスロットルの点検以外のとき、エンジンを止めてください。

点検対象	レース前もしくは 2時間走行毎	備考
スパークプラグ	○	・ 熱価、電極の汚れ、締め付け ・ スパークプラグキャップのゆるみ
エアクリーナエレメント	○	・ ほこり
エアクリーナ	○	・ 損傷 ・ アウトレットチューブのゆるみ
エンジンオイル	○	オイルレベル
クーラント	○	クーラントレベル
クーリングシステム	○	・ ラジエータホースの損傷 ・ エンジンクーラント漏れ
クラッチ	○	・ 遊び ・ スムーズな作動
	○	クラッチプレートの摩耗とゆがみ
スロットル	○	・ 遊び ・ スムーズな作動
クランクケースブリーザホース	○	ブリーザホースの詰まりと曲がり
アイドリングスピード	○	回転速度
ブレーキフルード	○	フルードレベル
ブレーキ	○	・ ブレーキレバー位置 ・ ブレーキペダル高さ ・ 作動
	○	摩耗（パッド）
ドライブチェーンおよび エンジンスプロケット	○	・ 潤滑 ・ 摩耗
ドライブチェーンガイド、 バッファおよびローラ	○	・ 摩耗 ・ 損傷
スプロケット	○	・ 摩耗 ・ 亀裂
サスペンション	○	・ スムーズな作動 ・ フロントフォークの内圧を解放
ホイール	○	・ スポークの張り ・ ビードストッパナットの締まり または損傷
タイヤ	○	タイヤ空気圧
ステアリング	○	円滑な作動、ガタつき
シリンダヘッド	○	燃焼室のカーボン堆積物
ピストンおよびシリンダ	○	・ ピストンヘッドカーボン堆積物 ・ ピストンおよびシリンダの摩耗

点検対象	レース前もしくは 2時間走行毎	備考
フューエルホース	○	・ 損傷 ・ ホースの接続
フューエルタンク	○	漏れ
エキゾーストパイプおよび マフラ	○	・ 排ガス漏れ ・ 締め付けトルク
	○	損傷
エンジン懸架ナットを含むボルトおよびナット	○	締め付けトルク

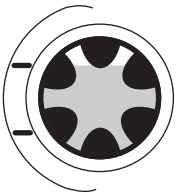
操作方法

最初に 5-2
エンジンオイルレベルの事前点検 5-2
エンジンの始動 5-3
S-HAC (スズキホールショットアシストコントロール) モードの選択 5-4
S-HAC モード選択 5-6
チューニングマップの選択 5-10

最初に

注　記
この車両には、ラジエータクーリングファンとクーラントリザーバが無いため、乗車後にエンジンをアイドリング状態で放置すると、エンジンのオーバーヒートの原因になります。また、周辺温度の高いとき、泥や砂の多い地帯などの過酷な条件のもとで走行すると、オーバーヒートする可能性があります。 **走行後はエンジンをアイドリング状態で放置しないでください。練習走行やレース前には、クーラントレベルが適切かどうかを点検してください。**

エンジンオイルレベルの事前点検



エンジンオイルレベルの事前点検は、エンジンの中にオイルが入っているかを確認するための簡易的な点検です。
レベルレンズを見て、オイルが入っているかを確認します。

なお、走行前には、エンジンに入っているエンジンオイルの量の確認が必要です。こちらの確認方法については、6-19 ページの「エンジンオイルレベルの点検」をご参照ください。

注　記
オイルが不十分、または無い状態でエンジンを始動すると、エンジンが損傷するおそれがあります。 **エンジンオイルは常に規定レベルに維持してください。**

アドバイス: 車両の傾きがオイルレベルに影響するため、車両が垂直に保たれていない場合には、オイルレベルの測定が不正確になります。

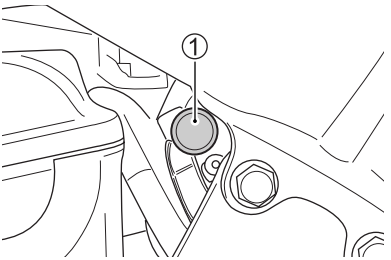
エンジンの始動

- エンジンを始動する前に、エンジンオイルレベル、クーラントレベル、およびエアクリーナの状態を点検してください。
  (☞ 6-19, 6-33, 6-14)
- エンジンを始動する前に、フューエルタンクに、練習走行またはレースのために十分な燃料があることを確認してください。
- トランスミッションをニュートラルに入れます。

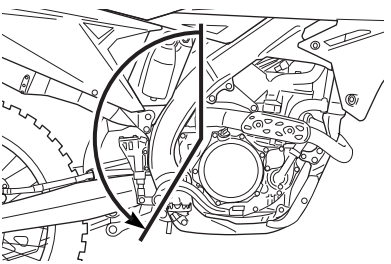
アドバイス：クラッチレバーを握ると、トランスミッションがどのギヤになっていてもエンジンを始動できます。

注　記
ニュートラルでエンジンをレーシングすると、エンジン稼働部品の寿命が低下するおそれがあります。 **寿命の低下を防ぐため、高回転のレーシングを極力避けてください。**

エンジンが冷えているとき



1. スタータノブ① を引きます。



2. キックスタータレバーを、エンジン圧縮圧が感じられるまで最上位置からゆっくりと押し下げ、この位置からキックスタータレバーを放して最上位置まで戻します。次にスロットルを閉じた状態で、キックスタータレバーをフルストロークで力強く踏み込みます。キックスタート操作の間に、決してスロットルを開かないでください。

アドバイス: エンジンのキックスタートをするときは、忘れずにアクセサリサイドスタンドを取り外してください。

3. エンジン回転数が安定した後、スタータノブ① を戻します。

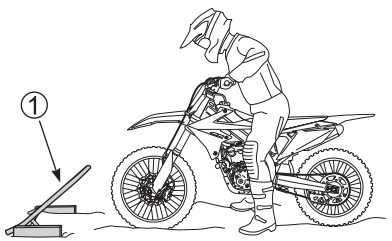
エンジンが既に暖まっている、または再始動の場合：
キックスタータレバーを、エンジン圧縮圧が感じられるまで最上位置からゆっくりと押し下げ、この位置からキックスタータレバーを放して最上位置まで戻します。次にスロットルを閉じた状態で、キックスタータレバーをフルストロークで力強く踏み込みます。キックスタート操作の間に、決してスロットルを開かないでください。

アドバイス: エンジンが始動しない場合には、スロットルを全開にした状態でキックスタータレバーをゆっくりと 4 ～ 5 回押し下げて、エンジン内の濃い混合気を排出します。次にスロットルを閉じてからエンジンを始動します。

スタータノブ使用の条件	
エンジンの状態	スタータノブ
暖機エンジン	押し戻す（OFF）*
冷機エンジン	引き出す（ON）

* 上記の手順の後にエンジンが始動しない場合は、スタータノブを引いてエンジンを始動します。エンジンが始動したら、直ちにスタータノブを押し戻します。

S-HAC（スズキホールショットアシストコントロール）モードの選択



S-HAC は、スターティングゲート ① を使用してレースをスタートするときにエンジン特性を制御する機能です。エンジン制御のために3つのモードの中からひとつを選択することができます。

アドバイス：
- **S-HAC は、スターティングゲートでのスタート専用の制御です。スターティングゲートが無いスタートの場合は、S-HAC を使用しないでください。**
- **スタート時のクラッチをつないだときに発進の判定を行います。**
- **スロットルを開けない（スロットル開度 1/8 以下）で発進したり、ハーフクラッチを多用しエンジン回転数を下げずに発進すると、発進の判定がされない場合があります。これらの条件に当てはまる走行をする場合は S-HAC を使用しないでください。**

S-HAC モード

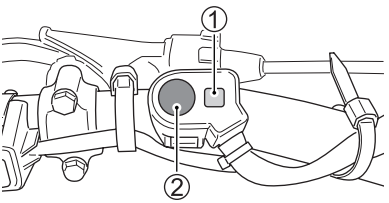
モード（インジケータライト）	用途
標準モード（消灯）	–
モード A（遅い点滅）	ハードおよびドライダート、またはコンクリートベース
モード B（速い点滅）	通常ダート

エンジン制御解除条件

選択されたモード	エンジン制御解除条件
モード A または モード B	発進後 6 秒経過したとき
	発進後スロットルを閉じたとき
	5 速にシフトしたとき
	モード A またはモード B が選択された後、180 秒以内に発進しないとき
	S-HAC スイッチをもう一度押し、インジケータライトが消えるまで押し続けたとき

上記の条件の何れかにあてはまると即時に設定が解除され、標準モードに切り替わります。

S-HAC モード選択



エンジンを始動し、ギヤをニュートラル、1 速、2 速のいずれかにシフトします。次に、エンジン回転数を 3500 rpm 以下にします。

アドバイス : DTC (故障コード) が表示される場合は、S-HAC モード (モード A、モード B) を設定することはできません。

モード A

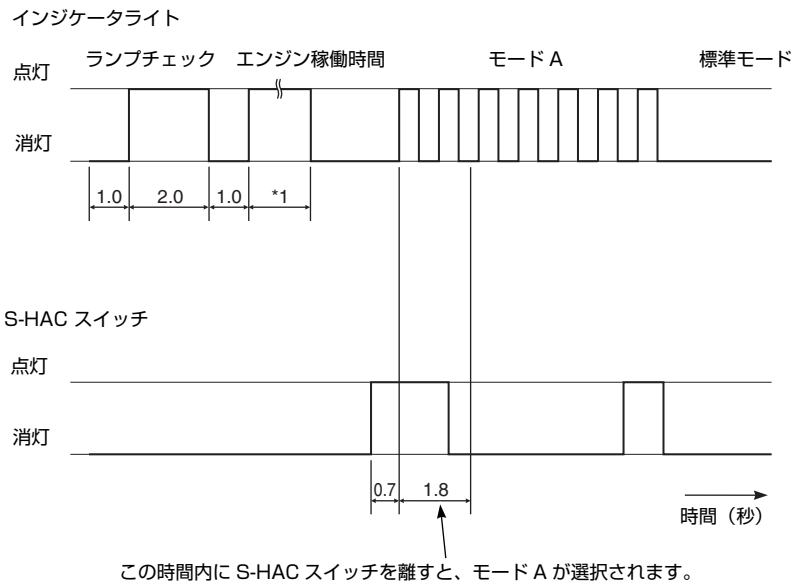
- インジケータライト ① が 2 秒間ランプチェック点灯し、次にエンジン稼働時間表示点灯になります。ただし、エンジン稼働時間表示点灯中でも、S-HAC スイッチ ② を 0.7 秒以上押し続けると、インジケータライト ① が遅い点滅 (モード A) に切り替わります。
- モード A を選択するには、インジケータライト ① が遅い点滅中 (約 1.8 秒間) に S-HAC スイッチ ② を離します。
- モード A を選択すると遅い点滅が継続します。

アドバイス :

- **モード A から標準モードに切り替えるには、インジケータライト ① が消えるまで S-HAC スイッチを押し続けます。**
- **モード A からモード B に切り替えるには、最初に標準モードに切り替え、次にモード B に切り替えます。**

モード A

*1 インジケータライトはエンジン稼働時間が 1 時間につき、0.2 秒間点灯します。



モード B

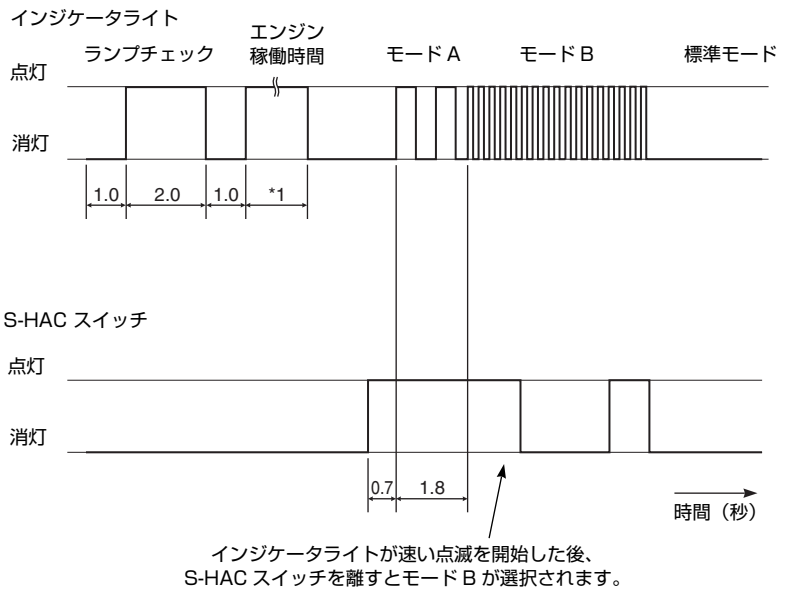
- インジケータライト ① が 2 秒間ランプチェック点灯し、次にエンジン稼働時間表示点灯になります。ただし、エンジン稼働時間表示点灯中でも、S-HAC スイッチ ② を 0.7 秒以上押し続けると、インジケータライト ① が遅い点滅(モード A) に切り替わります。そのまま S-HAC スイッチ ② を 1.8 秒以上押し続けると、インジケータライト ① が速い点滅（モード B) に切り替わります。
- S-HAC スイッチ ② を離してモード B を選択すると、速い点滅が継続します。

アドバイス :

- **S-HAC スイッチを押してモード A（遅い点滅）からモード B（速い点滅）に切り替えた後、S-HAC スイッチをもう一度押すと標準モードのみが選択されます。**
- **モード B からモード A に切り替えるには、最初に標準モードに切り替え、次にモード A に切り替えます。**
- **モード B から標準モードに切り替えるには、インジケータライト ① が消えるまで S-HAC スイッチを押します。**

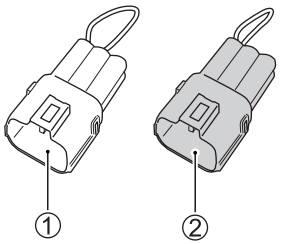
モードB

*1 インジケータライトはエンジン稼働時間が 1 時間につき、0.2 秒間点灯します。



インジケータライトが速い点滅を開始した後、
S-HAC スイッチを離すとモード B が選択されます。

チューニングマップの選択



この車の ECM には、標準マップと２つの変更マップ（噴射薄目マップと噴射濃目マップ）の3種類のマップがあります。

お車の出荷時に同梱されているそれぞれ適切なショートワイヤカプラを選択し、それをモードセレクトカプラに接続します。これで ECM 設定を別のマップ（噴射薄目マップと噴射濃目マップ）に変更することができます。

	ショートワイヤカプラの色	インジェクションマップ
①	白	薄い
②	グレー	濃い
	白（黒テープ）	標準

アドバイス: インジェクションマップはエンジンが始動した直後に切り替わります。

- **次の場合は、白のショートワイヤカプラを選択します（噴射薄目マップ）**
  1. **雨天時**
  2. **湿度が高いとき**
- **次の場合は、グレーのショートワイヤカプラを選択します（噴射濃目マップ）**
  1. **湿度が低いとき**
  2. **連続高速走行時**

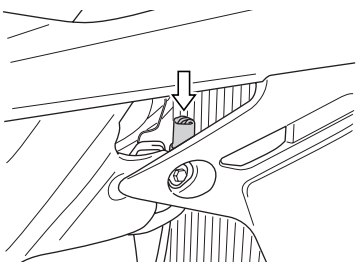
アドバイス：上記の情報は目安です。設定を決定するときには必ず、操縦性やスパークプラグの状態も確認してください。

ショートワイヤカプラの接続手順

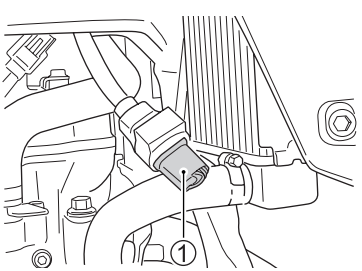
注　記

モードセレクトカプラの選択が不適切な場合、システムを損傷するおそれがあります。

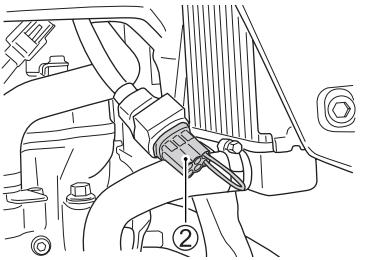
ショートワイヤカプラを接続するときは、水分が入らないようにしてください。



1. ブラケットからモードセレクトカプラを取り外します。



2. 標準ショートワイヤカプラ ① を取り外します。



3. ショートワイヤカプラ ② をモードセレクトカプラに接続します。
4. ブラケットにモードセレクトカプラを取り付けます。
5. エンジンを始動します。

点検、整備

交換部品 6-2
点検スケジュール 6-2
エンジン稼働時間表示手順 6-6
エンジン稼働時間リセット手順 6-8
注油 6-10
フューエルタンク 6-12
エアクリーナ 6-14
スパークプラグ 6-17
エンジンオイル 6-19
アイドリング回転数の調整 6-27
スロットルケーブルの調整 6-28
フューエルホース 6-29
クラッチの調整 6-30
ドライブチェーン 6-31
エンジンクーラント 6-33
ブレーキ 6-35
タイヤ 6-39
スポークニップルおよびビードストッパナット 6-41
フロントフォーク 6-42
リヤショックアブソーバ 6-42
ステアリング 6-43

交換部品

注　記

品質がスズキ純正部品と同等でない交換部品は、性能問題と損傷につながる可能性があります。

純正部品または同等品を使用してください。

スズキ純正部品は、特にスズキの車両用に設計され、製造された高品質の部品です。

点検スケジュール

定期的に点検、整備することは非常に重要です。次表のガイドラインに従ってください。定期サービス間の間隔が時間数で示されています。それぞれの時期に達したら、表記されている整備を確実に実施してください。

⚠ 警　告

排気ガスには、無色無臭であるために検出が難しい一酸化炭素が含まれています。一酸化炭素を吸い込むと、死亡または重傷を負う可能性があります。

室内、換気が悪い場所、および換気されていない場所では、エンジンを始動したり、作動を続けたりしないでください。

注　記

品質の悪い部品を使用すると、性能への悪影響や損傷などにつながる可能性があります。

部品を交換する際には、スズキ純正部品または同等品のみを使用してください。

定期点検表

定期的に点検、整備することは非常に重要です。表のガイドラインに従ってください。部品の寿命は走行条件によって異なります。過酷な条件下で使用する場合は、表に示されているよりも高い頻度で行ってください。

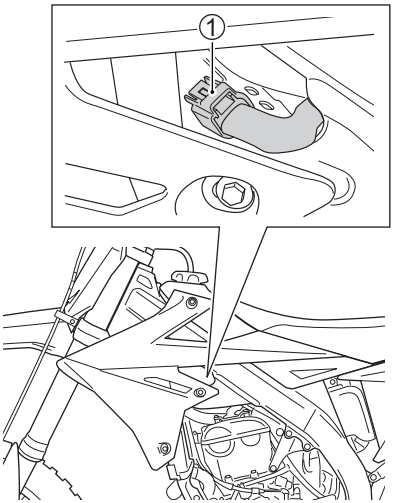
点検時期 / サービス項目	レース	各レース	3 レースごと	6 レースごと	備考
	時間数	2 時間毎	6 時間毎	12 時間毎	
スパークプラグ (☞ 6-17)		I	–	–	
エアクリーナ (☞ 6-14)		C	–	–	必要に応じてエアクリーナエレメントを交換
エンジンオイル (☞ 6-19)		–	R	–	初回慣らし後に交換
エンジンオイルフィルタ (☞ 6-20)		–	–	R	
オイルストレーナ (☞ 6-22)		–	I & C	–	最初の初回慣らし後に点検と清掃
クーリングシステム		I	–	–	• ラジエータホースとエンジンクーラントを毎年交換 • オーバーホールまたは保管のために洗浄
クラッチ		I	–	–	必要に応じてクラッチプレートを交換
スロットルケーブルおよびクラッチケーブル (☞ 6-28, 6-30)		I & L	–	–	
スロットルボディ		I	–	–	
スロットルポジションセンサ		I	–	–	
クランクケースブリーザホース		I	–	–	
フューエルホース (☞ 6-29)		I	–	–	4 年毎に交換
バルブクリアランス		–	–	I	
ピストン		–	–	R	
ピストンリング		–	–	R	
シリンダヘッド、シリンダ		–	–	I	
マフラ		I	–	–	
サイレンサ		I	–	R	砂地でのレースの後に交換
キックスタータレバー		I & L	–	–	
ドライブチェーン (☞ 6-31)		I & L	R	–	30 分毎にゆるみを調整
クランクケースドライブシャフトオイルシール		I	–	–	• オイルシールの異常（ほこり、石または異物）を頻繁に点検 • 必要に応じて新品と交換
エンジンスプロケット		I	–	–	各レース後、スプロケットボルトのゆるみを点検

点検時期 / サービス項目	レース	各レース	3 レースごと	6 レースごと	備考
	時間数	2 時間毎	6 時間毎	12 時間毎	
リヤスプロケット		I	–	–	最初とその後の 10 分間の走行後、その後はレース毎に、スプロケットボルトを点検し、増し締め
ドライブチェーンバッファ、ガイド		–	R	–	
ブレーキ (☞ 6-35)		I	–	–	ブレーキホースとフルードを毎年交換
フロントブレーキキャリパアクスルボルト		–	T	–	
フロントフォークオイル		–	R	–	初回慣らし後に交換
フロントフォーク		I	–	–	• フロントフォークインナーチューブに異常がないか点検 • 内圧を解放
リヤサスペンション		I	–	–	リヤサスペンションシステムは頻繁に点検し、必要に応じて旋回部分にグリスを塗布
タイヤ (☞ 6-39)		I	–	–	
スポークニップル (☞ 6-41)		I	–	–	最初の 2 時間までは 20 分毎に、その後は各走行の前に点検
ステアリング		I	–	–	
フレーム		I	–	–	
スイングアーム		I	–	–	
フューエルタンク		I	–	–	
ボルトおよびナット		T	–	–	1 時間毎に増し締め
潤滑 (☞ 6-10)		I	I	I	「注油」のスケジュールに従い注油

アドバイス : R = 交換、C = 清掃、T = 締付け、I = 点検と清掃、調整、潤滑、必要に応じて交換、L = 潤滑

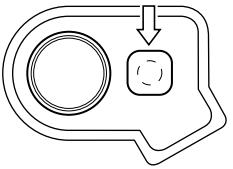
* 各点検及びメンテナンス作業については、添付 DVD 内のサービスマニュアルを参照ください。各作業方法については、サービスマニュアルの“0B”章に一覧がありますので、そこから該当ページをご確認ください。

エンジン稼働時間表示手順



1. キャップからバッテリカプラ①を取り外します。
2. バッテリワイヤを使用して、12 ボルトバッテリをバッテリカプラに接続します。

TOOL 36890-28H00:
バッテリワイヤ（オプション）

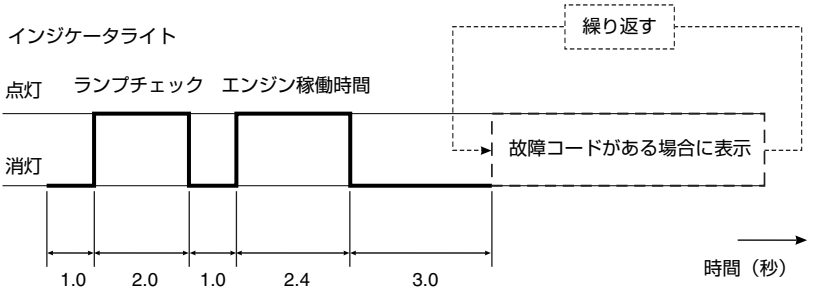


3. インジケータライトが2秒間点灯した後（ランプチェック）、エンジン稼働時間をインジケータライト点灯時間によって表示します。

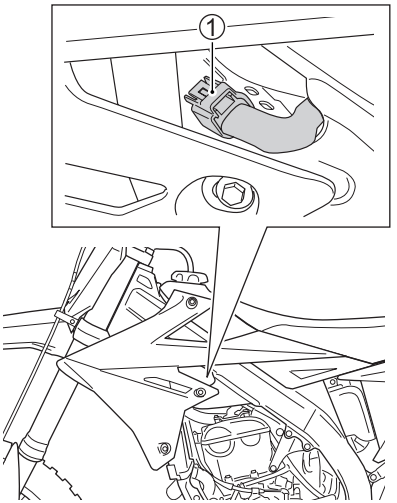
アドバイス：

- **ランプチェックおよびエンジン稼働時間の点灯は最初のみで、故障コードがある場合は、故障コードが繰り返し表示されます。**
- **インジケータライトは、エンジン稼働時間の 1 時間当たり 0.2 秒間点灯します。**
- **ただし、エンジン稼働時間の表示は、100 時間までです。（20 秒間点灯）。**
- **エンジンを始動時にも同じ動作を行います。**

例：エンジン稼働時間が 12 時間の場合



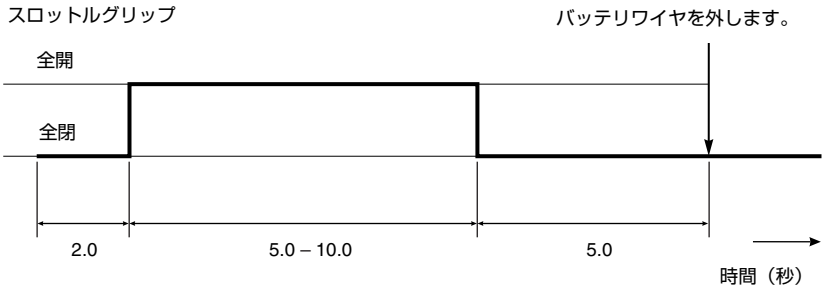
エンジン稼働時間リセット手順



1. キャップからバッテリカプラ①を取り外します。
2. バッテリワイヤを使用して、12 ボルトバッテリをバッテリカプラに接続します。
3. バッテリワイヤを接続した後、2 秒以内にスロットルグリップを全開にし、5 秒～ 10 秒間保持します。
4. スロットルグリップを全閉にして 5 秒以上待ちます。
5. バッテリワイヤを外します。

TOOL 36890-28H00:
バッテリワイヤ (オプション)

アドバイス：TP センサが故障している場合はエンジン稼働時間のリセット操作はできません。

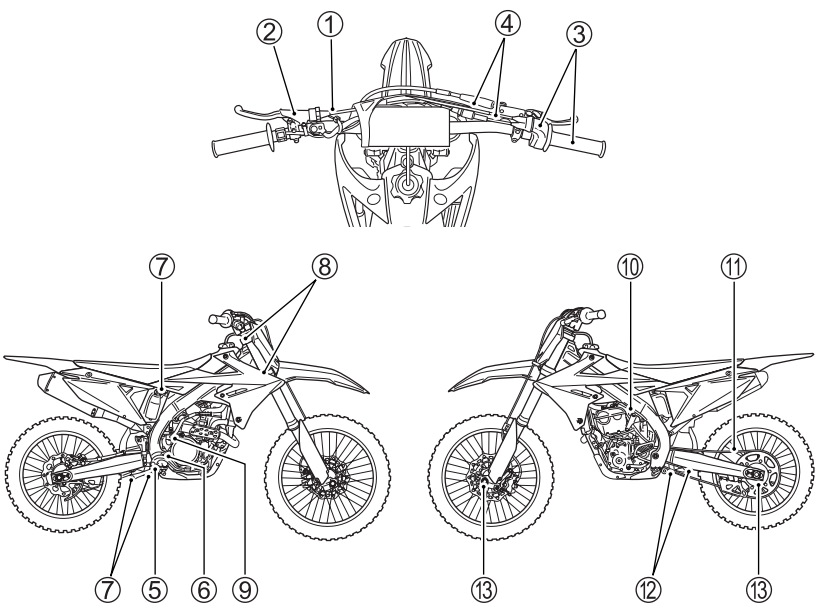

スロットルグリップ
バッテリワイヤを外します。
全開
全閉
2.0
5.0 – 10.0
5.0
時間（秒）

注油

耐久性を増し、摩耗を避けるために、可動部分にグリスまたはオイルを塗布します。

注　記
電気系統のスイッチに注油すると故障の原因となります。 **電気スイッチにはグリスやオイルを注油しないでください。**

必ず点検スケジュールに従ってください。多くの構成部品を潤滑するために必要な分解は、それ自体が大切な予防保守です。摩耗、疲労、調整の点検になるだけでなく、それがなければ取り除くことができない砂粒も取り除くことができます。



No.	項目	潤滑剤	頻度	コメント
①	クラッチケーブル		レース前と 各レース間	オイルをケーブル内に注油します。ピボットにあるケーブルエンドを潤滑します。
②	クラッチレバー ピボット			
③	スロットルグリップ とスロットルケース		レース前	スロットルケーブルスプールの内部に少量のグリスを塗布します。ほこりが付かないようにします。
④	スロットルケーブル			
⑤	ブレーキペダル ピボット		1 レース毎 / 条件に従ってさらに 頻繁に	ブレーキペダルピボットにグリスを塗布します。
⑥	スイングアーム ピボット		3 レースごと / 条件に従ってさらに 頻繁に	シールにグリスを塗布します。
⑦	リヤサスペンション ピボット		1 レース毎 / 条件に従ってさらに 頻繁に	シールにグリスを塗布します。
⑧	ステアリングステム ベアリング		5 レースごと / 条件に従ってさらに 頻繁に	ベアリングにグリスを塗布します。
⑨	キックスタータ レバーピボット		レース前	キックスタータレバーピボットにグリスを供給します。
⑩	チョークシャフト		レース前	チョークシャフトに薄くオイルを塗布します。
⑪	ドライブチェーン		レース前と 各レース間	チェーンは常にオイルが潤滑している状態にします。摩耗と調整を常にチェックします。
⑫	クッションレバー ダストシール		1 レース毎 / 条件に従ってさらに 頻繁に	シールにグリスを塗布します。
⑬	フロントおよび リヤホイール		1 レース毎 / 条件に従ってさらに 頻繁に	ベアリングとシールにグリスを塗布します。

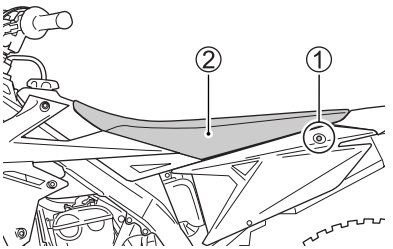
オイルを塗布します。

 グリスを塗布します。

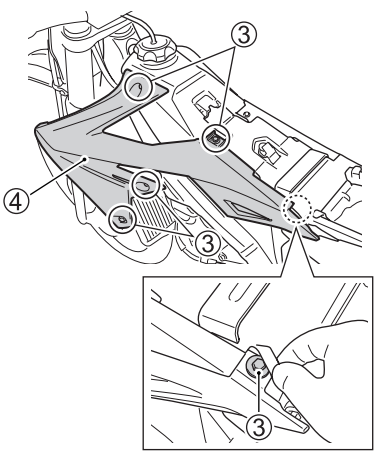
 耐水性グリス EP2 または同等のグリスを塗布します。

フューエルタンク

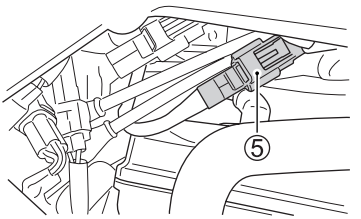
フューエルタンクの取り外し



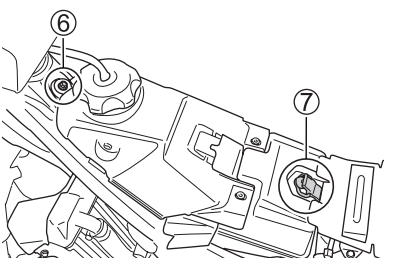
1. ボルト ① およびリヤシート ② を取り外します。



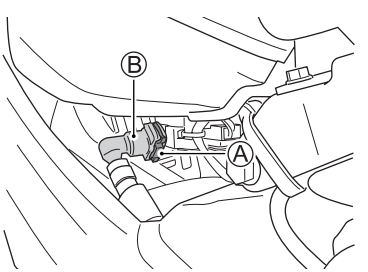
2. ボルト③と左右のラジエータカバー④ を取り外します。



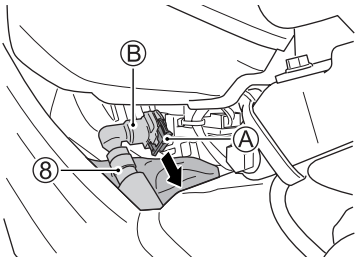
3. フューエルポンプカプラ⑤を取り外します。



4. フューエルタンクのボルト⑥およびゴムバンド ⑦ を取り外します。



5. フューエルタンクを持ち上げて保持します。リテーナ Ⓐ とフューエルホースコネクタ Ⓑ を清掃します。



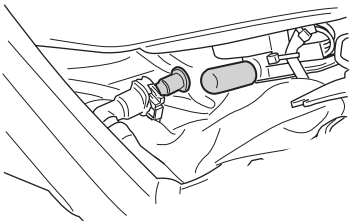
6. フューエルホース⑧の下にウエスを置き、リテーナ Ⓐ を引いてフューエルホースコネクタⒷのロックを解除します。
7. フューエルパイプからフューエルホースコネクタ Ⓑ を取り外します。

⚠ 警　告

フューエルホースからこぼれた燃料に着火するおそれがあります。

フューエルホースを外す前にエンジンを停止し、火気、火花、および熱源を遠ざけてください。また、喫煙をしないでください。燃料は容器に入れ、こぼれた燃料は適切に処分してください。

アドバイス: フューエルタンクを取り外すとき、フューエルホース ⑧ は、フューエルタンク側で外してください。



8. 清掃したプラグとキャップをフューエルホースとフューエルポンプに取り付けます。

注　記

燃料通路に汚れやほこりが入ると詰まりなどの原因になります。

- **コネクタを取り外したときは、プラグとキャップをフューエルホースとフューエルポンプに取り付けてください。**
- **コネクタの取り外しと接続は、部品がきれいな状態で行ってください。**

9. フューエルタンクを取り外します。

エアクリーナ

エンジン性能をよい状態に保つためには、エアクリーナエレメントをきれいな状態にしておく必要があります。次の要領でエレメントを取り外し、点検してください。

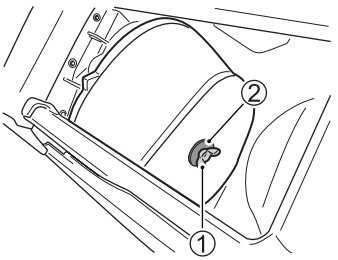
⚠ 警　告

エアクリーナエレメントを取り外した状態でエンジンを始動させると、エンジンからエアインテークボックスへ燃焼ガスが吹き返されるおそれがあり危険です。また、ほこりがエンジンに侵入し、重大な損傷を招くおそれがあります。

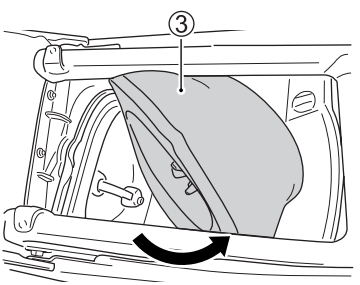
エンジンを始動するときは、必ずエアクリーナエレメントを所定の位置に取り付けてください。

エレメントの取り外し

1. ボルトおよびシートを取り外します。



2. ウィングボルト ① およびワッシャ ② を取り外します。



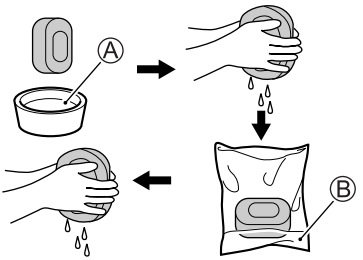
3. エレメント ③ を取り外します。

注　記

エアクリーナエレメントの取扱い方法が不適切な場合、エレメントの破れなどの原因になります。

エレメントを車両から取り外したり、装着したりする際は、上記のイラストの矢印方向に取り扱ってください。

エレメントの洗浄



エレメントは以下の手順で洗浄します：

1. エレメントより大きな洗面器に、不燃性の洗浄溶剤Ⓐを満たします。エレメントを溶剤に浸して洗浄します。

   Ⓐ: MOTUL AIR FILTER CLEAN または同等の洗浄溶剤

2. エレメントを両手の手のひらの間に入れて握り、余分な溶剤を絞り出します。このときにエレメントをひねったり、ねじったりしないでください。
3. エレメントを乾燥させます。
4. エレメントをビニール袋に入れます。少量のエアフィルタオイル Ⓑ を入れて、オイルをエレメントに浸透させます。

   Ⓑ: MOTUL AIR FILTER OIL または同等のフィルタオイル

5. エレメントを握って余分なオイルを絞り出します。

注　記

破れたエアクリーナエレメントは、ほこりがエンジンに侵入し、エンジンの損傷を招くおそれがあります。

エアクリーナエレメントが破れた場合には新品と交換します。乗車前にエレメントに破れがないか確認してください。

6. エアクリーナケース内のほこりやゴミを清掃します。

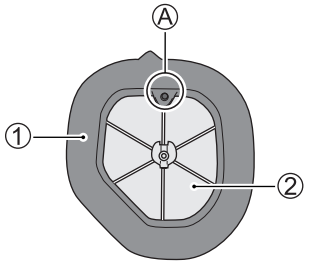
⚠ 警　告

新しいオイル、使用済みのオイル、および溶剤は有害です。子供やペットがこれらを飲み込むことによって、傷害を負う可能性があります。また、使用済みのエンジンオイルに繰り返し触れたり、長時間触れたりすると皮膚がんの原因となるおそれがあります。使用済のオイルや溶剤に短期間でも接触すると、皮膚に炎症を起こすおそれがありますので、ご注意ください。

- **新しいオイル、使用済みのオイル、および溶剤は、子供やペットに近づけないでください。**
- **長袖の上着および防水性の手袋を着用してください。**
- **オイルや溶剤が皮膚に付いたら石鹸で洗ってください。**

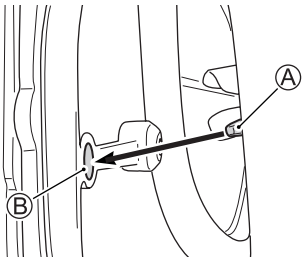
アドバイス：使用済のオイルや溶剤は、リサイクルするか適切な方法で処分してください。

エレメントの取り付け



1. エレメント ① をエレメントホルダ ② に取り付けます。

アドバイス: エレメントホルダの突起Ⓐをエレメント ① の穴に合わせます。



2. エレメントホルダの突起Ⓐをエアクリーナボックスの穴 Ⓑ に合わせ、エアクリーナボックスに取り付けます。

注　記

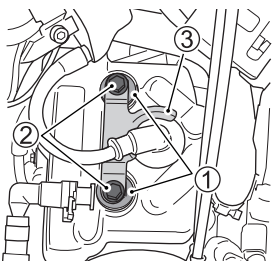
エアクリーナエレメントの取り付けが不適切な場合は、ほこりがエレメントを通過し、エンジンを損傷させるおそれがあります。

エアクリーナエレメントは正しく取り付けてください。

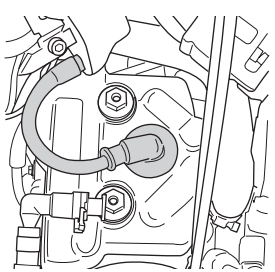
スパークプラグ

下記の手順でスパークプラグを取り外してください。

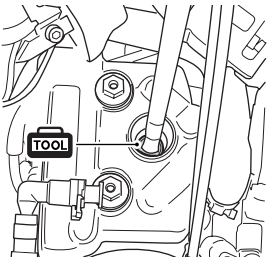
1. シートを取り外します。
2. ラジエータカバーとフューエルタンクを取り外します。



3. シリンダヘッドカバーボルト①を工具で固定した状態でスパークプラグリテーナボルト ② を外し、スパークプラグキャップリテーナ③を取り外します。



4. スパークプラグキャップを外します。
5. スパークプラグキャップとスパークプラグの穴を清掃します。



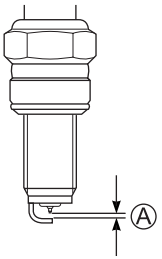
6. 特殊工具でスパークプラグを取り外します。

TOOL 09930-10121:
スパークプラグソケットセット

アドバイス: スパークプラグを取り外す前に、汚れが燃焼室に入るのを防止するため、スパークプラグの周囲の汚れを取り除いてください。

注　記
スパークプラグの穴にゴミが入ると、エンジンの可動部品を損傷させるおそれがあります。 **スパークプラグを外している間は、スパークプラグの穴を覆ってください。**

スパークプラグの点検



ワイヤータイプの隙間ゲージで、スパークプラグのギャップ Ⓐ を測定します。標準のスパークプラグのギャップは 0.9～1.0 mm. 測定したギャップが標準の範囲外である場合には、スパークプラグを新品と交換します。

カーボン堆積物を清掃するときには、スパークプラグの絶縁体先端の焼け具合をチェックします。その色によって、標準スパークプラグがお客様の運転条件に適しているかどうかが分かります。正常に作動しているスパークプラグは、非常に薄い茶色をしています。もし、スパークプラグが白色または上薬をかけたような表面になっている場合は、高い温度条件で運転していることになります。このようなときは、高熱価 (冷え型) プラグに交換する必要があります。反対に、スパークプラグが黒色になっている場合には、低い温度条件で運転していますので、低熱価 (焼け型) プラグに交換する必要があります。

標準プラグ

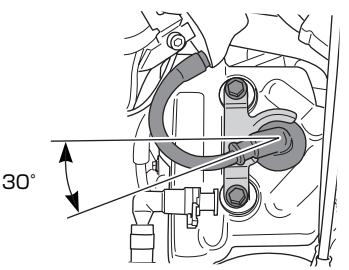
NGK	CR8EIB-10

取り付け

スパークプラグは最初に手で締め付けた後、規定締付けトルクで締め付けます。

TOOL **09930-10121:**
スパークプラグソケットセット

スパークプラグ :
11 N·m (1.1 kgf-m)



1. 図のように、スパークプラグキャップを確実に取り付けます。
2. スパークプラグキャップリテーナを取り付け、スパークプラグリテーナボルトを規定トルクで締め付けます。

スパークプラグリテーナボルト :
11 N·m (1.1 kgf-m)

エンジンオイル

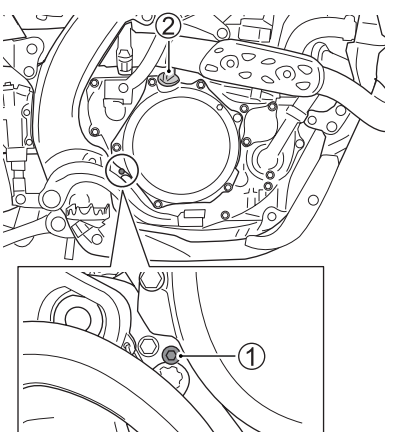
エンジンオイルレベルの点検

「エンジンオイルレベルの事前点検」を実施した後、以下の手順に従ってエンジンオイルレベルを確認します。

1. 平坦地でアクセサリサイドスタンド等を使用して車両を立てます。
2. エンジンを始動し、3分間暖機します。
3. エンジンを停止し 2 分間待ちます。
4. 車両を垂直に保持します。

アドバイス: 車両の傾きがオイルレベルに影響するため、車両が垂直に保たれていない場合、正確にオイルレベルの点検ができません。

アドバイス: アイドリング回転数を超えてエンジンを回さないでください。オイルレベルに影響します。



5. その後、オイルチェックボルト ① を取り外したときにオイルがこぼれ出たら、オイルレベルは適切です。
6. オイル量が過剰な場合には、オイルレベルの穴からオイルを抜きます。
7. オイルが流れ出ない場合には、オイルチェックボルト ① を締め、フィラーキャップ ② を取り外して、適切な量の推奨オイルを注入します。

⚠ 注　意

エンジンオイルとエキゾーストパイプは熱くなっているため、やけどを負うおそれがあります。

オイルを抜き取る前にはオイルドレンプラグとエキゾーストパイプが素手で触ることができるくらい冷えるまで待ってください。

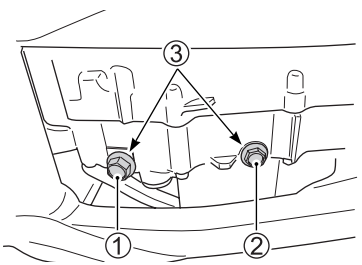
8. 上記の手順を繰り返します。
9. オイルチェックボルト①を締め付けます。

オイルチェックボルト:
5.5 N·m (0.56 kgf-m)

エンジンオイルおよびオイルフィルタの交換

エンジンオイルとオイルフィルタを決められた時期に交換します。オイルは、エンジンから抜けやすくするために暖まっているうちに交換してください。交換は、下記の手順で行ってください。

1. アクセサリサイドスタンド等を使用して車両を立てます。
2. エンジンを始動し、2 ～ 3 分間暖機運転します。



3. ドレンプラグ No.1 ① および No.2 ② の下にオイル受けを置きます。
4. エンジンを停止し、車両を垂直にしてエンジンオイルフィラキャップ、ドレンプラグNo.1 ① およびドレンプラグ No.2 ② を取り外し、オイルを抜きます。
5. キックスタータレバーを 10 回程度押し下げた後、車体を左右に 2 ～ 3 回傾けオイルを完全に抜き取ります。
6. オイルが抜けたらガスケット③を新品に交換し、ドレンプラグ No.1 ① およびドレンプラグ No.2 ② を規定トルクで締め付けます。

ドレンプラグ No.1:
21 N·m (2.1 kgf-m)

ドレンプラグ No.2:
12 N·m (1.2 kgf-m)

アドバイス: エンジンが始動するのを防止するため、キックスタータレバーを押し下げる間、エンジンストップスイッチも押しておいてください。

⚠ 注　意

エンジンオイルとエキゾーストパイプは熱くなっているため、やけどを負うおそれがあります。

オイルを抜き取る前にはオイルドレンプラグとエキゾーストパイプが素手で触ることができるくらい冷えるまで待ってください。

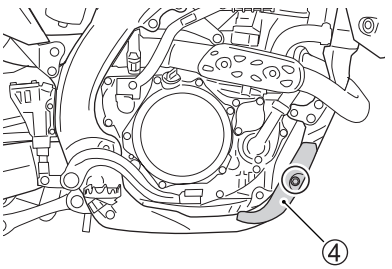
⚠ 警　告

子供やペットがオイルを飲み込むことによって危害を生じさせることがあります。使用済みのエンジンオイルに繰り返し触れたり、長時間触れると皮膚がんの原因になるおそれがあります。また、オイルとの短時間の接触は、皮膚に炎症を起こすおそれがあります。

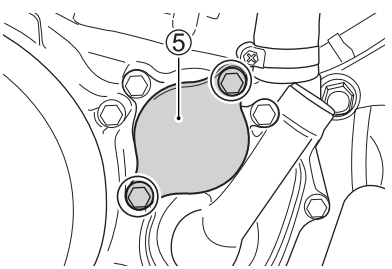
新しいオイル、使用済みのオイル、およびオイルフィルタは、子供やペットに近づけないようにしてください。使用済オイルとの接触を最小限にするために、オイル交換の際には長袖シャツと防水手袋（食器洗い用手袋など）を着用してください。もし、オイルが皮膚に付着した場合には、石けんと水で洗浄してください。オイルが染み付いた衣服やウェスは洗濯し、使用済のオイルおよびフィルタは、リサイクルするか適切な方法で処分してください。

アドバイス：

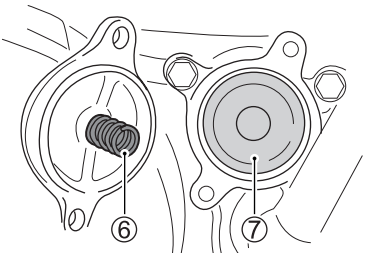
- **油脂類の廃液は、リサイクルするか適切な方法で処分してください。**
- **作業を開始する前に、オイルジョッキ内またはオイルフィルタ取り付け面にほこり、泥または異物がないか、確認してください。**



7. 右側のプロテクター④を取り外します。

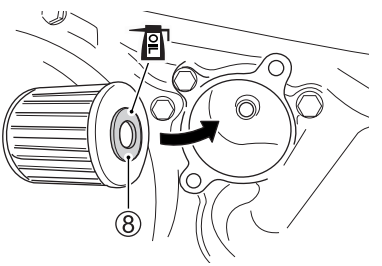


8. ボルトを外し、オイルフィルタキャップ⑤を取り外します。

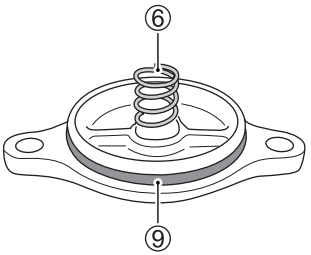


9. スプリング⑥およびオイルフィルタ⑦を取り外します。

取り付け



10. オイルフィルタ（新品）のガスケット⑧にエンジンオイルを塗布します。
11. オイルフィルタを取り付けます。



12. オイルフィルタキャップにスプリング ⑥ を取り付けます。
13. オイルフィルタキャップに新品のOリング ⑨ を取り付けます。
14. オイルフィルタキャップ⑤を取り付けオイルフィルタキャップボルトを規定トルクで締め付けます。

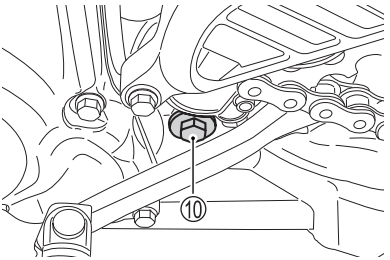
注　記

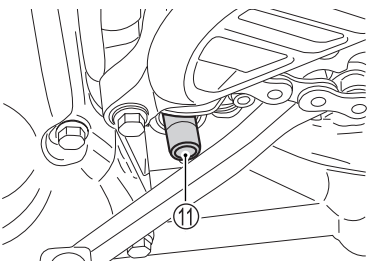
適切なオイルフィルタを使用しなかった場合には、エンジンに損傷を与えるおそれがあります。

必ずスズキ純正のオイルフィルタまたは同等品を使用してください。

オイルフィルタキャップボルト：
11 N·m (1.1 kgf-m)

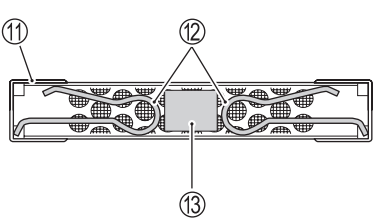
オイルストレーナ（No.1）の清掃





15. オイルストレーナキャップ ⑩ を取り外します。オイルストレーナ No. 1⑪ を引き抜きます。

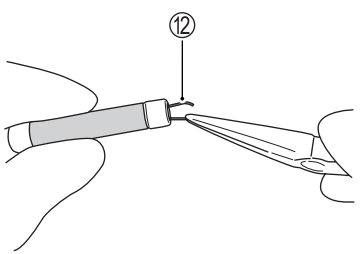
アドバイス: エンジンオイルを交換したときは、オイルストレーナ（No.1）を点検してください。



⑫ .....クリップ
⑬ .....マグネット

16. オイルストレーナの損傷または詰まりを点検してください。オイルストレーナが損傷している場合は交換してください。オイルストレーナが詰まっている場合は、次の手順でオイルストレーナを清掃してください。

アドバイス：新しいエンジンでは、鉄片がでるため、最初の 2 ～ 3 回の走行まではオイルストレーナをしっかり清掃してください。

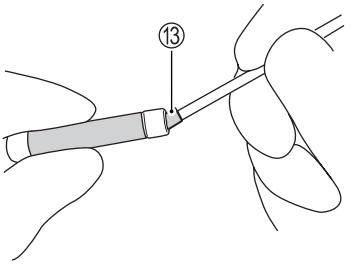


17. クリップ ⑫ を取り外します。

⚠ 注　意

オイルストレーナのマグネット周辺に付着した、尖った鉄片で指をけがするおそれがあります。

オイルストレーナから鉄片を除去するときには保護手袋を着けてください。



18. 適切な鉄の棒を使用して、マグネット ⑬ を取り外します。

⚠ 警　告

ストレーナのマグネットには強力な磁気があります。磁気はペースメーカーに影響をおよぼすおそれがあります。

ペースメーカーをつけている場合は保守作業を行わないでください。

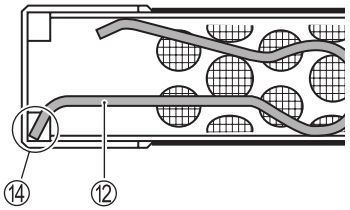
⚠ 警　告

マグネットは飲み込まないようにご注意ください。

取り外したマグネットを飲み込んでしまった場合は、直ちに医師の診断を受けてください。

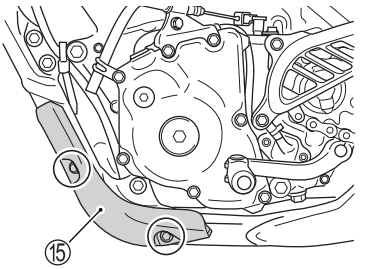
アドバイス: このマグネットには強い磁気があるので、マグネットを磁気カード、携帯電話、腕時計などに近づけないでください。

19. マグネットとオイルストレーナを清掃してください。

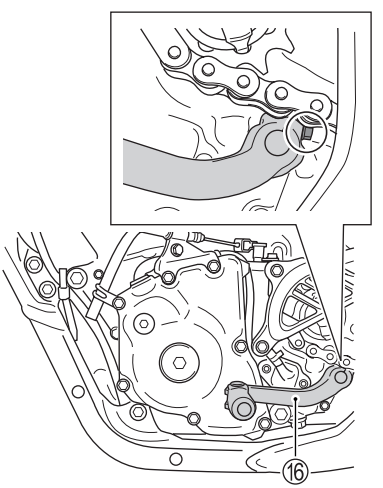


20. マグネットとクリップをオイルストレーナに差し込みます。クリップ ⑫ を溝 ⑭ にひっかけます。

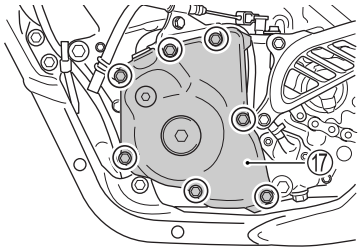
オイルストレーナ (No.2) の清掃



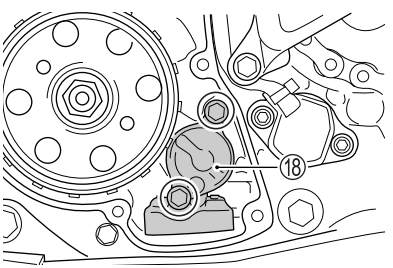
21. 左側のプロテクター⑮を取り外します。

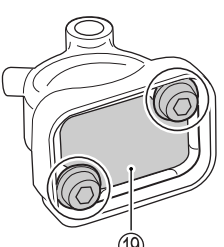


22. ボルトを外し、ギヤシフトレバー ⑯ を取り外します。

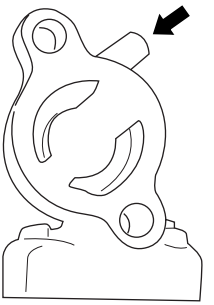


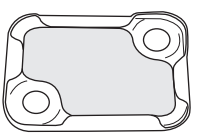
23. ボルトを外し、マグネトカバー⑰ を取り外します。





24. ボルトを外し、オイルポンプ No. 2 カバー⑱ を取り外します。ボルトを外し、オイルストレーナ No. 2 ⑲ を取り外します。





25. オイルストレーナの損傷または詰まりを点検してください。オイルストレーナが損傷している場合は交換してください。オイルストレーナが詰まっている場合は、エアガンでオイルストレーナを清掃してください。

取り付け

26. オイルストレーナ No. 1⑪を取り付け、オイルストレーナキャップ ⑩ を規定トルクで締め付けます。

アドバイス: ガスケットは新品に交換してください。

エンジンオイルストレーナキャップ: 21 N·m (2.1 kgf-m)

27. オイルストレーナ No. 2 ⑲ を取り付け、オイルストレーナ No. 2 ボルトを規定トルクで締め付けます。

オイルストレーナ No.2 ボルト 5.5 N·m (0.56 kgf-m)

28. オイルポンプ No. 2 カバー ⑱ を取り付け、オイルポンプ No. 2 ボルトを規定トルクで締め付けます。

オイルポンプ No.2 ボルト: 11 N·m (1.1 kgf-m)

29. マグネトカバー⑰ を取り付け、マグネトカバーボルトを規定トルクで締め付けます。

マグネトカバーボルト: 11 N·m (1.1 kgf-m)

30. ギヤシフトレバーおよびプロテクターを取り付けます。
31. 新しいオイルをフィラー穴から注入します。約 1000 ml のオイルが必要です。

アドバイス: オイルのみを交換するときは約 950 ml のオイルが必要です。

注　記

スズキ純正エンジンオイルまたは同等品以外を使用すると、エンジンを損傷するおそれがあります。

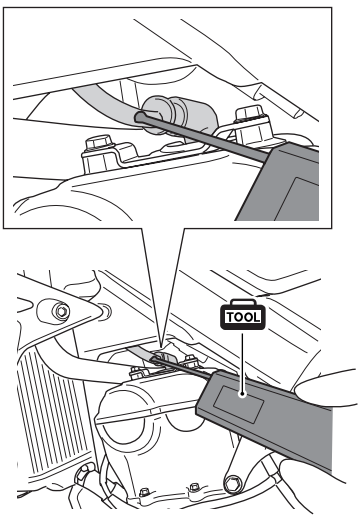
「燃料、オイル、クーラント」の項に指定されているオイルを使用してください。

32. オイルフィラーキャップを締め付けます。
33. エンジンを始動して、3 分間アイドリングさせます。オイルフィルタキャップからのオイル漏れがないことを目視で確認してください。
34. エンジンオイルレベルの点検の手順に従って、オイルレベルを点検します。

アイドリング回転数の調整

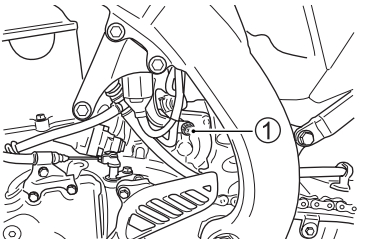
1. スロットルケーブルの遊びを調整します。(☞ 6-28)
2. エンジンを始動して暖機します。

アドバイス: エンジンを暖機状態で調整してください。



3. 特殊工具をハイテンションコードに接続します。

TOOL 09900-26010:
デジタルタコメータ



4. アイドリングアジャストスクリュ ① を回して、下記のようにアイドリング回転数を設定します。

DATA **アイドリング回転数:**
2200 ± 50 r/min

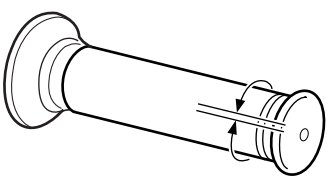
回す	アイドリング回転数
時計方向	上がる
反時計方向	下がる

スロットルケーブルの調整

⚠ 警　告

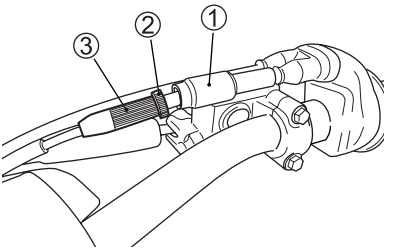
スロットルケーブルの遊びが不適切な場合、ハンドルバーを動かした際にエンジン回転数が突然上昇するおそれがあります。これにより操縦不能となり事故につながるおそれがあります。

ハンドルの動きによってエンジン回転数が上昇しないようにスロットルケーブルの遊びを調整してください。



2.0 ～ 4.0 mm

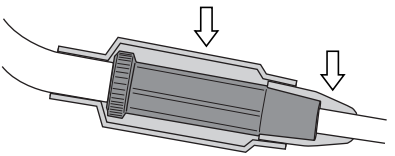
スロットルグリップを回してスロットルケーブルの遊びを測定します。 スロットルグリップには2.0～4.0 mm の遊びが必要です。



1. ブーツ ① を取り外します。
2. ロックナット ② をゆるめます。
3. アジャスタ ③ を右または左に回して、適切な遊びになるよう調整します。
4. ロックナット ② を締め付けます。
5. スロットルケーブルの遊びを再度点検します。適切な範囲に入っていない場合には再調整します。
6. ブーツ ① を取り付けます。

DATA スロットルケーブルの遊び :
2.0 ～ 4.0 mm

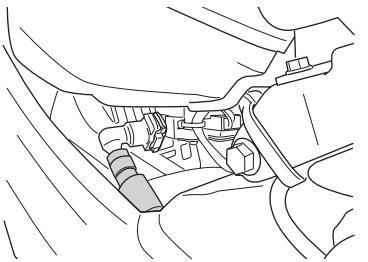
スロットルケーブルブーツ



スロットルケーブルには、ブーツが取り付けられています。ブーツが確実に取り付けられていることを確認してください。洗車時には、ブーツに直接水をかけないようにしてください。ブーツが汚れている場合は、水で濡らした布で拭き取ってください。

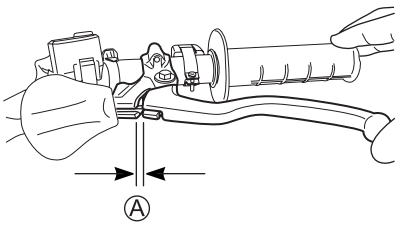
フューエルホース

フューエルタンクの項を参照して、フューエルタンクを持ち上げます。



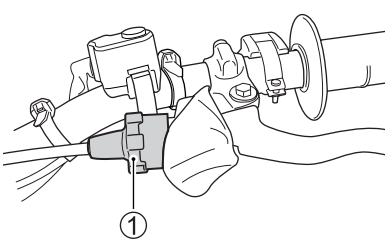
フューエルホースの損傷と燃料漏れを点検します。不具合が見られる場合はフューエルホースを交換してください。フューエルホースは4年毎に交換してください。

クラッチの調整



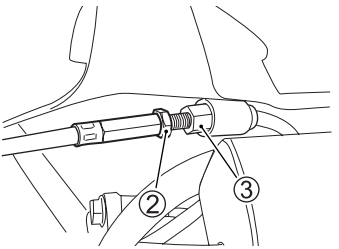
次のように、クラッチケーブルの遊びを調整します。

微調整（クイックアジャスタ）



圧力が感じられるまでレバーを握ったとき、レバーホルダで測定したクラッチレバーの遊び Ⓐ が 2 ～ 3 mm になるように、アジャスタ ① を回します。

大幅な調整



1. ロックナット ②をゆるめます。圧力が感じられるまでレバーを握ったとき、レバーホルダで測定したクラッチレバーの遊び Ⓐ が 2 ～ 3 mm になるように、アジャスタボルト ③ を回します。
2. ロックナット②を規定トルクで締め付けます。

クラッチケーブルアジャスタ ロックナット：
2.1 N·m (0.21 kgf-m)

ドライブチェーン

ドライブチェーンの交換が必要になった場合にご自身で交換ができない場合には、スズキ販売店にご相談ください。ドライブチェーンの状況と調整状態は、毎回運転前に点検しなければなりません。チェーンの点検、調整については次のガイドラインに従ってください。

⚠ 警　告

ドライブチェーンの状態が不適切または調整不良のまま運転すると、事故につながるおそれがあります。

この項の説明に従って、毎回運転前に、ドライブチェーンを点検、調整、保守してください。

⚠ 警　告

エンジンをかけたままの整備は危険です。ドライブチェーン、スプロケットなどの可動部品に挟まれるおそれがあります。

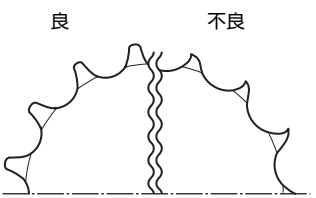
保守点検を行うときは、必ずエンジンを停止してください。

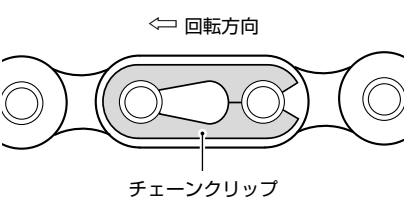
ドライブチェーンの点検

チェーンは下記の項目について点検してください。

- ピンのゆるみ
- ローラーの損傷
- 繋ぎ目の乾燥またはサビ
- 曲がりや固着
- 異常摩耗
- 調整不良

ドライブチェーンの状態や調整に関して不具合がある場合、スズキ販売店または、資格のある整備士にご相談ください。





ドライブチェーンが何れかの状態になっている場合は、スプロケットにも何らかの損傷がある可能性があります。スプロケットは下記について点検してください。

- 歯の異常摩耗
- 歯の欠損または損傷
- スプロケットマウントナットのゆるみ

アドバイス: 新品のドライブチェーンを取り付ける場合は、両方のスプロケットの摩耗を調べ、状況に応じて交換してください。

ドライブチェーンの清掃と注油

下記の方法で清掃し、注油してください。

1. ドライブチェーンから汚れやほこりを除去します。
2. ドライブチェーン専用クリーナまたは水と中性洗剤を使用して、ドライブチェーンを清掃します。

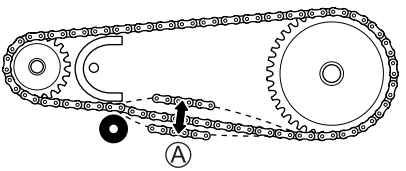
注　記

不適切な清掃をすると、ドライブチェーンに傷がついたりドライブチェーンが損傷するおそれがあります。

- **シンナー、灯油、ガソリン等の揮発性溶剤を使用しないでください。**
- **高圧洗浄機を使用しないでください。**
- **ワイヤーブラシを使用しないでください。**

3. やわらかいブラシを使用して、ドライブチェーンを清掃してください。
4. 水と中性洗剤を拭き取ります。
5. 二輪車用ドライブチェーン潤滑油または高粘度のオイル（#80 ～ 90）で潤滑します。
6. チェーンプレートの両側に注油します。
7. ドライブチェーンの全周にわたって注油した後に、余分な潤滑油を拭き取ります。

ドライブチェーンの調整



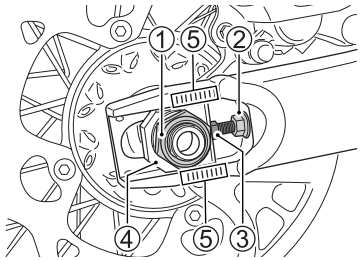
車体下を整備スタンドなどで支え、後輪を浮かせた状態でチェーンバッファとリヤスプロケットの中央部でチェーンの遊びを測定します。測定した数値が下記の数値ではない場合は、調整してください。

DATA チェーンの遊びⒶ：35～45mm

⚠ 警　告

ドライブチェーンのゆるみが大き過ぎるとスプロケットから外れ、事故や重大な損傷につながります。

毎回、運転前にドライブチェーンのゆるみを点検してください。



1. アクスルナット ① をゆるめます。
2. ロックナット ② をゆるめ、アジャスタ ③ を回して、ドライブチェーンのゆるみを調整します。左右のアジャスタワッシャ ④ が、目盛り ⑤ の同じ位置になることを確認してください。
3. ロックナット ② を締め付け、アジャスタ ③ を固定します。
4. アジャスタワッシャ④をアジャスタ ③ に押し付け、アクスルナット ① を締め付けます。
5. 締め付け後チェーンのゆるみを再点検し、必要に応じて再調整します。

リヤアクスルナット：
100 N·m (10.2 kgf-m)

エンジンクーラント

クーラントレベル

⚠ 警　告

クーラントは、飲み込んだり皮膚や目に付着したりすると有害です。

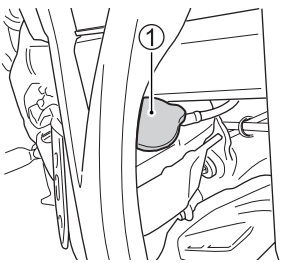
クーラントは、常に子供やペットから離れたところに保管してください。飲み込んだ場合は無理に吐くのではなく、すぐに医療処置を施してください。また、クーラントが皮膚や目に付着した場合は水で洗い流し、医療処置を施してください。

⚠ 警　告

エンジンが熱いときにラジエータキャップを開けた場合、沸騰した液体や蒸気でけがをするおそれがあります。

エンジンが熱いときにラジエータキャップを開けないでください。ラジエータキャップを開けるときは、エンジンが冷えるまで待ってください。

1. エンジンクーラントが注入口の口元まであるか確認してください。そうでない場合は、ラジエータに指定のエンジンクーラントを補給してください。



2. ラジエータキャップ①をしっかり締めます。

⚠ 注　意

ラジエータキャップの締め付けが不適切な場合、冷却システムが規定の作動圧力に達せず、オーバーヒートの原因になります。

ラジエータキャップは、確実に締めてください。

アドバイス：

- **水だけを補充するとエンジンクーラントは希釈され効果が低下します。指定のエンジンクーラントを補充してください。**
- **この車にはブリーザホースの端にオーバーフロータンクがありません。従って、走行中にエンジンクーラントレベルが低下することがあります。走行の前には毎回エンジンクーラントを点検してください。**

ラジエータホースの点検

ラジエータホースを点検して、亀裂、損傷、およびクーラントの漏れがないか確認します。不具合が見つかった場合にはラジエータホースを交換してください。もし、ご自身で交換できない場合には、スズキ販売店にラジエータホースを新品に交換するよう依頼してください。

ブレーキ

前後にディスクブレーキが装備されています。

⚠ 警　告

ブレーキ系統を適切に点検および整備しなかった場合には、事故を起こすおそれがあります。

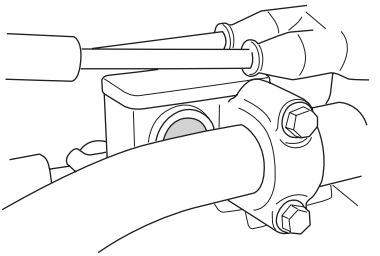
走行前点検の項に従って、毎回走行前にブレーキ系統を点検してください。また、必ず点検スケジュールに従ってブレーキ系統を整備してください。

アドバイス：泥、水、砂、その他過酷な条件で使用すると、ブレーキの磨耗が進みます。このような条件下で使用する場合は「点検スケジュール」で推奨されてるよりも頻繁にブレーキを点検する必要があります。

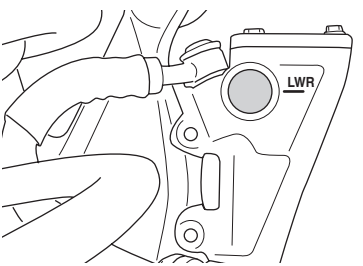
ブレーキホースの点検

ブレーキホースおよびホースジョイントを点検して、亀裂、損傷、およびブレーキフルードの漏れがないか確認します。不具合が見つかった場合にはブレーキホースを交換してください。もし、ご自身で交換できない場合には、スズキ販売店にブレーキホースを新品に交換するよう依頼してください。

ブレーキフルード



フロント



リヤ

前後のブレーキフルードリザーバのフルードレベルを点検してください。どちらかのリザーバのレベルが下側のマークよりも低い場合、ブレーキパッドの摩耗および漏れを点検してください。

⚠ 警　告

ブレーキフルードは、ブレーキホースを通して、徐々に湿気を吸収します。ブレーキフルードの水分含有量が高いと沸点が下がり、ブレーキ構成部品の腐食によってブレーキシステムの誤作動の原因になります。沸騰するブレーキフルードやブレーキシステムの誤作動は事故につながります。

ブレーキの性能を維持するために、ブレーキフルードは 2 年毎に交換してください。

⚠ 警　告

密封容器に入った DOT4 ブレーキフルード以外のフルードを使用すると、ブレーキシステムが損傷して事故を引き起こすおそれがあります。

取り外す前にフィラーキャップを清掃します。密封された容器に保管された DOT4 ブレーキフルードを使用してください。異なるタイプのブレーキフルードを使用したり、混ぜて使用しないでください。

⚠ 警　告

ブレーキフルードは、人やペットに有害です。飲み込んだりすると有害または致命的な危険があり、また皮膚や目に付着しても害があります。

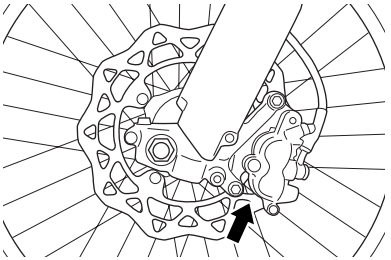
ブレーキフルードは、常に子供やペットから離れたところに保管してください。誤って飲み込んだ場合は、直ちに救急センターまたは医師に連絡をとってください。ブレーキフルードが皮膚や目に付着した場合は、水で洗い流し、医療処置を施してください。

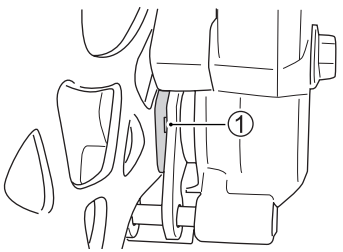
注　記

ブレーキフルードをこぼすと塗装面やプラスチック部品を傷めます。

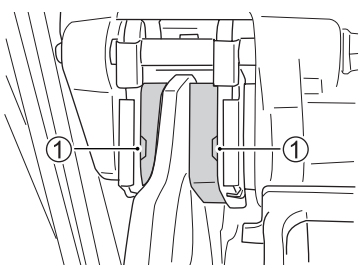
ブレーキフルードリザーバに注入するときには、こぼさないように注意してください。こぼれたフルードは、すぐに拭き取ってください。

ブレーキパッド





フロント



リヤ

フロントおよびリヤブレーキパッドが摩耗限度溝 ① まで摩耗していないか点検します。フロントまたはリヤパッドが摩耗限度溝まで摩耗している場合は、フロントとリヤの両方のパッドを新品と交換する必要があります。フロントまたはリヤブレーキパッドを交換した後、必ずブレーキレバーまたはペダルを数回作動させてください。こうすることで、パッドが正しい位置になります。

⚠ 警　告

ブレーキパッドの点検や推奨タイミングでの交換を怠ると、事故を起こすおそれがあります。

ブレーキパッドの交換が必要な場合にご自身で交換ができない場合には、スズキ販売店に作業を依頼してください。ブレーキパッドは推奨どおりに点検、整備してください。

⚠ 警　告

ブレーキパッドを修理または交換した後に、ブレーキレバー／ペダルを数回作動させずに走行すると、ブレーキ性能の不良によって事故につながるおそれがあります。

ブレーキ系統の修理またはブレーキパッドの交換を実施した後には、ブレーキパッドがブレーキディスクに押し付けられて適切なレバー／ペダルのストロークと、しっかりした感触が戻るまで、ブレーキレバー／ペダルを数回作動させてください。

⚠ 警　告

2 つのブレーキパッドのうち 1 つだけを交換するとブレーキの作動が不均等になるため、事故を起こすおそれがあります。

必ず両方のパッドを同時に交換してください。

アドバイス: パッドが取り付けられていないときに、ブレーキレバー／ペダルを握るまたは踏み込まないでください。ピストンを所定位置に押し戻すことが困難になり、またブレーキフルードの漏れが発生するおそれがあります。

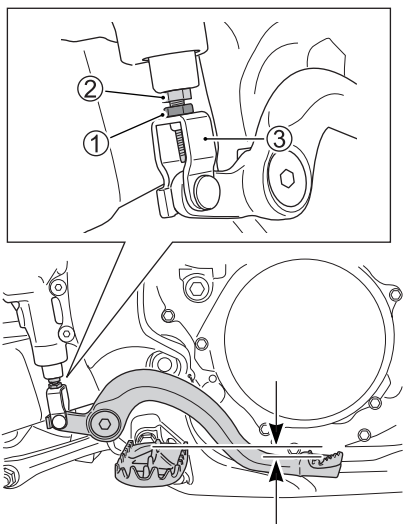
リヤブレーキペダルの調整

注　記

ブレーキペダルの調整が不適切な場合は、ブレーキパットが常にディスクとこすり合わされることになり、パッドとディスクが損傷します。

この項に書かれている方法でブレーキペダルを正しく調整してください。

ペダルとフットレスト間のクリアランスを設定するには、リヤブレーキペダルを調整しなければなりません。ブレーキペダルを次のように調整してください。



1. ロックナット ① をゆるめます。
2. アジャスタ②を回してブレーキペダルの高さを調節し、ペダルがフットレストの上面から 0 ～ 10 mm の位置に調整します。
3. ヨーク ③ を固定し、ロックナットを規定トルクで締め付けます。

リヤブレーキマスターシリンダロッドロックナット：
6.0 N·m (0.61 kgf-m)

タイヤ

⚠ 警 告

タイヤはお客様のお車と路面間を連結するきわめて重要な連結部です。以下の注意事項に従わなかった場合には、タイヤ不良により事故が起きるおそれがあります。

- **毎回運転前にタイヤの状態を確認し、必要に応じて空気圧を調整してください。**
- **著しく摩耗した場合、もしくは切れ目や割れのような損傷を見つけた場合はタイヤを交換してください。**
- **取扱説明書のこの項を注意深く読んでください。**

タイヤ空気圧と積載

乗車する際は、タイヤ空気圧を点検し、次表に従って空気圧を調整してください。タイヤは運転すると表面や内部の温度上昇により空気圧も上がりますので、空気圧の点検は必ず運転前に行ってください。

タイヤ空気圧（冷間時）

フロント	70 ～ 110 kPa 0.7 ～ 1.1 kgf/cm²
リヤ	70 ～ 110 kPa 0.7 ～ 1.1 kgf/cm²

タイヤの状態と種類

タイヤの状態や種類は二輪車の性能に影響を及ぼします。タイヤの切れ目、割れおよび摩耗はハンドリングに悪影響を与え、車両を制御できなくなるおそれがあります。

毎回、運転前にタイヤの状態を点検してください。タイヤに切れ目や割れなどの外観上の損傷が見られる場合は、タイヤを交換してください。

タイヤを交換する場合は、次表に記されているサイズと種類のものを使用してください。異なったサイズと種類を使用すると、ハンドリングに悪影響を与え、車両を制御できなくなるおそれがあります。

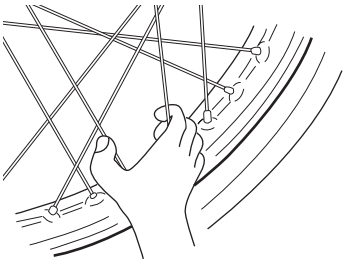
	フロント	リヤ
サイズ	80/100-21 51M	100/90-19 57M
種類	DUNLOP GEOMAX MX33F	DUNLOP GEOMAX MX33

⚠ 警　告

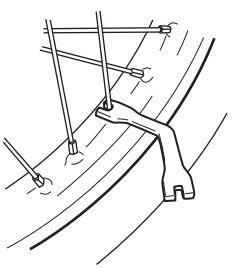
タイヤの修理または取り付けが不適切な場合には、制御不能や事故につながるおそれがあります。

タイヤの修理や交換をする際にご自身で修理や交換ができない場合には、適切な工具や経験を有しているスズキ販売店や資格のある整備士にご依頼ください。

スポークニップルおよびビードストッパナット



スポークの張りを確認してスポークニップルの締まり具合を確かめてください。スポークの張りは、スポークを指で握って確かめてください。スポークニップルがゆるいと、そのスポークは他のスポークより簡単に曲がってしまいます。



すべてのスポークが同じ張りになるように、スポークニップルレンチでスポークニップルを締め付けてください。

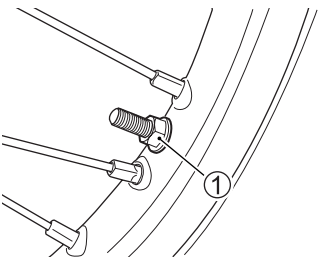
スポークニップル
(フロントホイール):
5.5 N·m (0.56 kgf-m)

スポークニップル
(リヤホイール):
6.0 N·m (0.61 kgf-m)

注　記

スポークニップルの締め付けが不適切な場合、ホイールを損傷することがあります。

スポークニップルの締め付けは、一度に 1/2 回転以下にしてください。スポークの張りを点検し、次にスポークニップルを締め付けます。

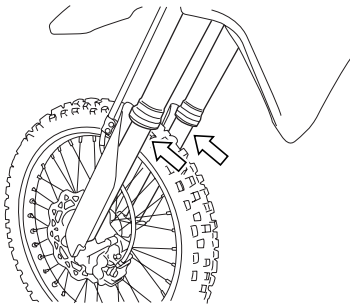


ビードストッパナット ① の締め付けを点検します。

ビードストッパナット
(フロントホイール):
14 N·m (1.4 kgf-m)

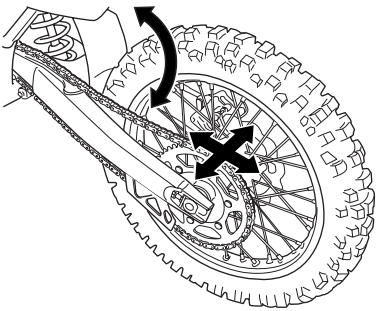
ビードストッパナット
(リヤホイール):
17 N·m (1.7 kgf-m)

フロントフォーク



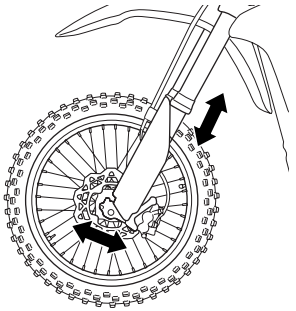
- フロントフォークを上下に数回動かし、動きが円滑かを点検します。
- 損傷とオイル漏れを確認します。
- ボルトとナットの締め付けを点検します。
- 損傷が見つかった場合は、フロントフォークを新品と交換します。

リヤショックアブソーバ



- リヤサスペンションを上下に数回動かし、動きが円滑かを点検します。
- 損傷とオイル漏れを確認します。
- ボルトとナットの締め付けを点検します。
- スイングアームを上下、左右に動かして、リヤサスペンションにガタがないか点検します。
- 必要に応じて部品を新品に交換します。

ステアリング

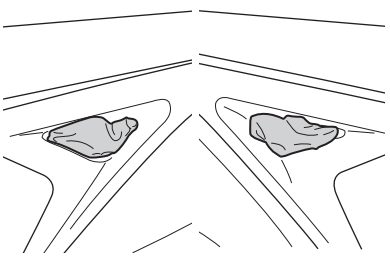


フロントフォークを上下、前後に動かしてステアリングの状態を確認します。ステアリングにガタがある場合、ステアリングステムヘッドナットの締まりとステアリングベアリングを点検します。

洗車、長期保管

洗車 7-2
清掃後の点検 7-4
長期保管 7-4
保管から使用できる状態に戻す手順 7-5
サビ止め 7-6

洗車



お車の洗車を行うときは、エアクリーナエレメントを通して水がエンジンに入るのを防止するため、以下の手順に従ってください。

- エレメントにビニール袋を被せます。
- シートを取り付けます。
- エアクリーナボックスに水が入るのを防止するため、フレームカバーの吸気口の穴にカバーをします。

エアクリーナボックスに高圧の水を噴射しないでください。

洗車

洗車する場合は、下記の指示に従ってください。

1. 冷たい流水を使って、ほこりや泥を取り除きます。洗車するときは、軟質のスポンジやブラシを使用してください。硬質の素材を使用すると塗装面に傷を付けますので使用しないでください。
2. スポンジややわらかい布を用いて、中性洗剤またはカーウォッシュソープで洗浄します。スポンジや布はひんぱんに洗浄液に浸してください。

アドバイス: 下記の場所には水を噴射したり流したりしないでください。

- **スパークプラグ**
- **フューエルタンクキャップ**
- **フューエルインジェクションシステム**
- **ブレーキマスターシリンダ**
- **スロットルケーブルブーツ**
- **フロントフォークのダストシール部**

注　記

コイン式の洗車場などに設置されている高圧洗浄機は、水圧によって部品を損傷させるおそれがあります。サビや腐食の原因となり、摩耗が増大します。また、パーツクリーナも部品を損傷させるおそれがあります。

洗車をする場合は高圧の洗浄水を使用しないでください。また、スロットルボディやフューエルインジェクションセンサにはパーツクリーナを使用しないでください。

3. 汚れが完全に取れたら水道水で洗剤を洗い流します。
4. 水洗いが終わったら、乾いたやわらかい布で拭き取り日陰で乾燥させます。
5. 塗装面の損傷を注意深く点検します。損傷があるときは、タッチアップペイントを入手し、下記要領で補修します。
   a.損傷箇所を清掃し乾燥させます。
   b.ペイントをかき混ぜ、損傷部分に小さいブラシで薄く塗布します。
   c.ペイントを完全に乾燥させます。

アドバイス：洗車後は、必ず車を乾燥させて下さい。洗車後すぐに、部品を取り外す必要がある場合、エアーを吹き付け、部品から水を吹き飛ばしてください。

注　記

アルカリ性や強酸性のクリーナや、ガソリン、ブレーキフルード、その他の溶剤は部品を損傷させるおそれがあります。

ぬるま湯で溶かした中性洗剤を用いてやわらかい布で清掃してください。

ワックスがけ

洗車後は、塗装面の保護と外観向上のためワックスをかけて磨くことをお勧めします。

- ワックスと光沢剤等は良質のものだけを使用してください。
- ワックスと光沢剤等は、そのメーカーの指示事項に従って行ってください。

清掃後の点検

お車の寿命を延ばすために、「注油」の項に従って注油してください。

⚠ 警　告

ブレーキが濡れた状態で走行すると危険な場合があります。濡れたブレーキは、乾いたブレーキよりも制動力が低下する可能性があるため事故に至るおそれがあります。

洗車後には、低速で走行してブレーキをテストしてください。必要な場合には、数回ブレーキをかけて摩擦によってブレーキを乾燥させてください。

「乗車前の点検」の項に従い、前回運転時に生じた不具合がないかチェックしてください。

長期保管

この車は、競技専用車両ですので、一般市販車のようなメインスイッチキー、ハンドルロック機構を備えておりません。盗難やお子様が無断で乗ることを防ぐため、保管場所には十分注意してください。また、サビ等を防ぐために屋内に保管することをおすすめします。

長期間使用しない場合は、適切な材料、設備、技術の伴う特別な作業が必要です。これらの作業がご自身で行えない場合には、スズキ販売店へご依頼ください。ご自身で行う場合は、下記に従い作業してください。

車両

お車全体を清掃します。お車が倒れないよう、固い平坦な路面でアクセサリサイドスタンド等を使用して駐車します。

燃料

フューエルタンクからガソリンを抜き、空にします。

エンジン

1. スパークプラグ穴に約5mlのエンジンオイルを注入します。スパークプラグを取り付け、エンジンを数回クランキングします。
2. エンジンオイルを排出し、新しいオイルを規定量入れます。
3. エアクリーナの入口とマフラの出口をオイルで湿らせたウエスで塞いで、湿気が入るのを防止します。

タイヤ

タイヤを正規の空気圧にします。

車両外部

- ビニールおよびゴム部品に劣化防止剤を吹き付けます。
- 塗装されていない面にはサビ止めを吹き付けます。
- 塗装面にはワックスを塗ります。

保管から使用できる状態に戻す手順

1. お車全体を清掃します。
2. エアクリーナ入口およびマフラ出口からオイルで湿らせたウエスを取り除きます。
3. エンジンオイルを全て排出します。新しいオイルフィルタを取り付け、この取扱説明書に書かれているようにしてエンジンに新しいオイルを充てんします。
4. スパークプラグを取り外します。エンジンを数回クランキングします。スパークプラグを取り付けます。
5. お車が適切に潤滑されていることを確認します。
6. この取扱説明書に記載されている「走行前の点検」を実施します。
7. 取扱説明書に書かれているようにしてエンジンを始動します。

エンジンの始動が困難な場合は、以下の手順に従います：

長期間にわたって燃料経路に残存した燃料の劣化が原因で、燃料経路から劣化した燃料が排出されるまでは、エンジンの始動が困難になります。新鮮な燃料によって燃料ラインが洗い流されるまで、キック操作を繰り返してください。

1. フューエルタンクに燃料を半分以上まで満たします。
2. ギヤをニュートラルに入れます。
3. スロットルを約 1/4 程度開いた状態で、キック操作を 30 ～ 40 回繰り返します。

アドバイス: スロットルが開いた状態では、燃料の噴射量が増大するように制御されます。ただし、スロットルを 1/2 以上開いてはなりません。エンジン始動の際、スロットル開度が 1/2 以上の場合、燃料の噴射が遮断されます。

4. この取扱説明書に記載されている「エンジンの始動手順」に従いエンジンを始動します。

アドバイス: 数回試してもエンジンが始動しない場合には、スパークプラグが湿ってしまいます。この場合、スロットルを全開にした状態でキックスタートの操作を 4 ～ 5 回繰り返して、スパークプラグを乾燥させます。エンジン始動のとき、スロットルを全開にしても燃料は噴射されません。

サビ止め

お車をサビないように手入れし、新品同様に保つことは重要です。

サビに関する重要な情報

サビの共通原因

- 路上の塩、ほこり、湿気、または化学物質が取り除きにくい部位に蓄積すること。
- 軽度の事故や石や砂利が跳ねることで生じた表面処理または塗装された金属面の欠け、引っかき傷その他の損傷。

路上の塩、海辺の空気、工業汚染、高い湿度は全て腐食の原因になります。

サビ止めのしかた

- お車をこまめに少なくとも月に 1 度は洗車しましょう。また、できるだけ清潔で乾燥した状態に保ちます。
- 付着した異物を取り除きます。路上の塩、化学物質、路上のオイル／タール、樹液、鳥のふん、工場から飛散した粉塵などの異物は車両の表面を損傷させるおそれがあります。こういった種類の付着物はできるだけ速やかに取り除きます。付着物を洗い流すことが困難な場合、クリーナの使用が必要になることがあります。特殊なクリーナを使用する場合、メーカーの指示に従ってください。

- 表面の損傷はできる限り速やかに修理しましょう。塗装面に損傷がないか車体を注意深く調べてください。塗装面に欠けや傷を見つけたら、腐食が進行しないようすぐに補修してください。欠けや傷が金属素地まで達している場合はスズキ販売店にご相談ください。
- 車両は乾燥した換気のよい場所で保管してください。ガレージで頻繁に洗車をしたり、湿った車両を頻繁にガレージ内に駐車したりする場合、ガレージ内の湿度が高い可能性があります。高い湿度は腐食の原因になったり、腐食を促進させます。濡れた状態の車両は、たとえ暖房のあるガレージであっても、換気が不十分であればサビてしまうおそれがあります。
- 車両にカバーをかけます。日中の直射日光は、塗装、プラスチック部品の退色の原因になります。

主要諸元

寸法、重量

全長	2185 mm
全幅	835 mm
全高	1255 mm
ホイールベース	1485 mm
最低地上高	330 mm
シート高さ	955 mm
装備重量 (重量)	106 kg

エンジン

タイプ	4 サイクル , 水冷 ,DOHC
シリンダ数	1
ボア	77.0 mm
ストローク	53.6 mm
排気量	249 cm^3
圧縮比	13.75 : 1
燃料系統	フューエルインジェクション
エアクリーナ	ポリウレタンフォームエレメント
スタータシステム	プライマリキック
潤滑系統	セミドライサンプ

ドライブトレイン

クラッチ	湿式多板型
トランスミッション	5 速常時噛合式
ギヤシフトパターン	1 ダウン , 4 アップ
1 次減速比	3.315 (63/19)
ギヤレシオ , 1 速	2.153 (28/13)
2 速	1.705 (29/17)
3 速	1.470 (25/17)
4 速	1.238 (26/21)
5 速	1.090 (24/22)
最終減速比	3.846 (50/13)
ドライブチェーン	DID 520DMA4K, 114 リンク

シャシー

フロントサスペンション	倒立テレスコピック式 , コイルスプリング、オイルダンパ
リヤサスペンション	リンク式、コイルスプリング , オイルダンパ
フロントサスペンションストローク	310 mm
リヤホイールトラベル	299 mm
キャスタ	28° 40’
トレール	125 mm
フロントブレーキ	ディスク
リアブレーキ	ディスク
フロントタイヤサイズ	80/100-21 51M、チューブタイプ
リヤタイヤサイズ	100/90-19 57M、チューブタイプ

電装品

点火系統	電子点火 (CDI)
スパークプラグ	NGK CR8EIB-10
ジェネレータ	単相 AC ジェネレータ

容量

フューエルタンク	6.3 L
エンジンオイル , オイル交換	950 ml
フィルタ交換時	1000 ml
オーバーホール時	1100 ml
クーラント	1100 ml

索引

S
S-HAC（スズキホールショットアシストコントロール）モードの選択.....5-4
S-HAC モード選択.....5-6

あ
アイドリング回転数の調整.....6-27
アクセサリサイドスタンド.....2-10

え
エアクリーナ.....6-14
エンジン稼働時間リセット手順.....6-8
エンジンオイル.....3-2、6-19
エンジンオイルレベルの事前点検.....5-2
エンジンクーラント.....3-4、6-33
エンジン作動時間表示手順.....6-6
エンジンの始動.....5-3

か
各部の名称.....2-2
環境を保護するために.....1-5

き
キックスタータレバー.....2-8
ギヤシフトレバー.....2-9

く
クラッチの調整.....6-30

こ
交換部品.....6-2

さ
最初に.....5-2
サスペンションの調整.....2-10
サビ止め.....7-6

し
車台番号の位置.....1-6
シンボルマークと素材.....1-4

す
スタータノブ.....2-8
ステアリング.....6-43
スパークプラグ.....6-17
スポークニップルおよびビードストッパナット.....6-41
スロットルケーブルの調整.....6-28

せ
清掃後の点検.....7-4
洗車.....7-2

そ
走行前の点検.....4-3

た
タイヤ.....6-39

ち
チューニングマップの選択.....5-10
注油.....6-10
長期保管.....7-4

て
点検スケジュール.....6-2

と
ドライブチェーン.....6-31
取扱上の注意.....1-2

な
慣らし運転.....4-2

ね
燃料のオクタン価.....3-2

は
ハンドルバー左.....2-5
ハンドルバー右.....2-6

ふ
フューエルタンク.....6-12
フューエルタンクキャップ.....2-7
フューエルホース.....6-29
ブレーキ.....6-35
フロントフォーク.....6-42

ほ
保管から使用できる状態に
戻す手順.....7-5
保守および設定の注意事項.....6-2

ら
ラベル.....1-4

り
リヤショックアブソーバ.....6-42
リヤブレーキペダル.....2-9