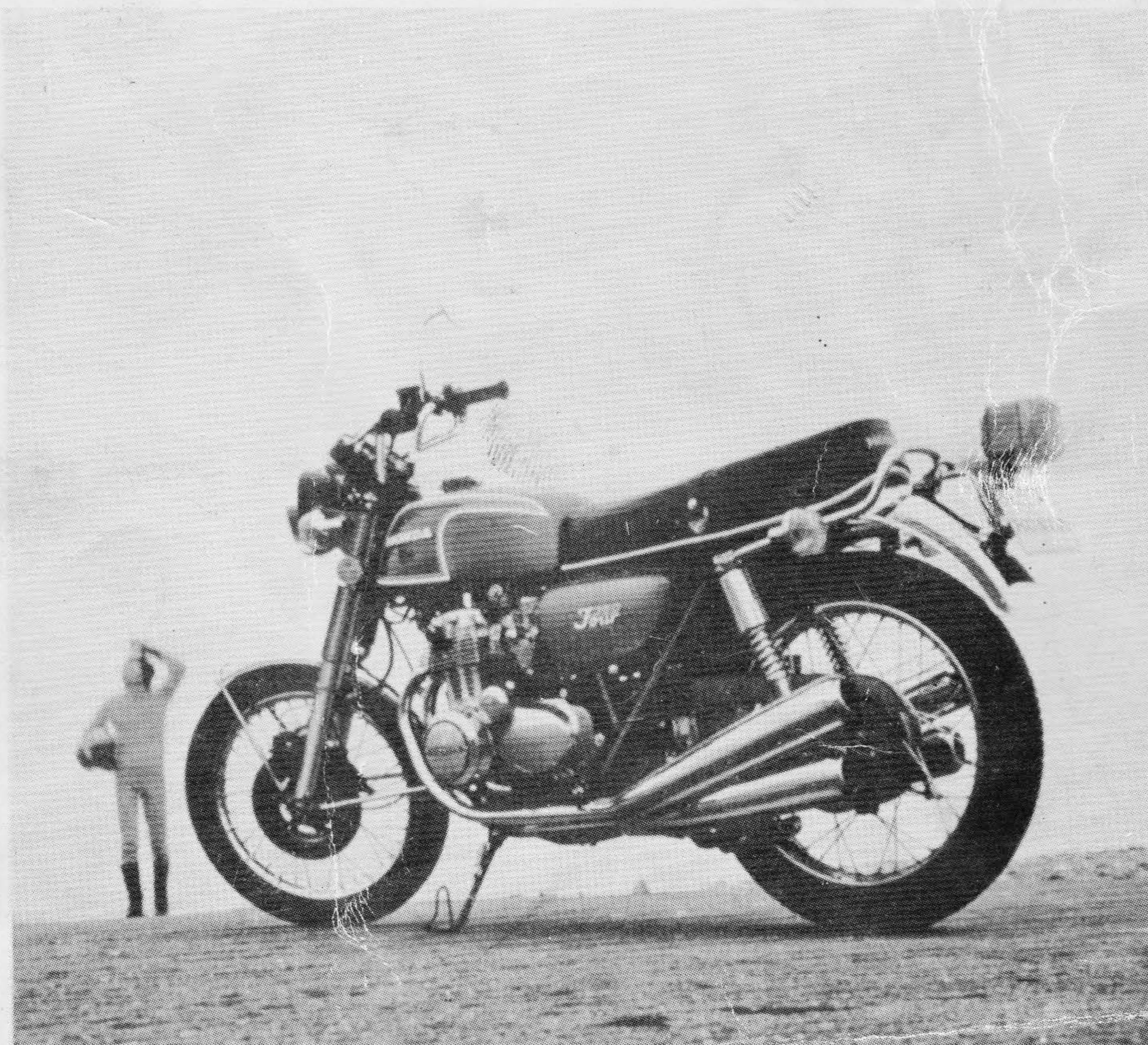


ホンダドリ-ムCB350/400FOUR

サービス マニュアル



はじめに

このサービスマニュアルはホンダドリーム CB350F を母体として CB350F そして最後に CB400F の“整備に関する手引き”として編集してあります。

巻末には「サービスデータ」を記載してあります。したがって本書により正確、かつ迅速な整備が行なえることと思います。

CB400F については5章に説明してありますが、母体となっている CB350F と類似している箇所については、CB350F の項を参照という方法で削除してありますので御了解下さい。

なお既刊のホンダドリーム CB350F, 400F の「パーツリスト」と合わせて御利用下さればより判りやすいと思います。

このサービスマニュアルの基本は CB350F になっていますので写真、イラスト等一部実車と異なる場合がありますが御了解下さい。

昭和50年1月

本田技研工業株式会社
サービス部 整備資料課

目次

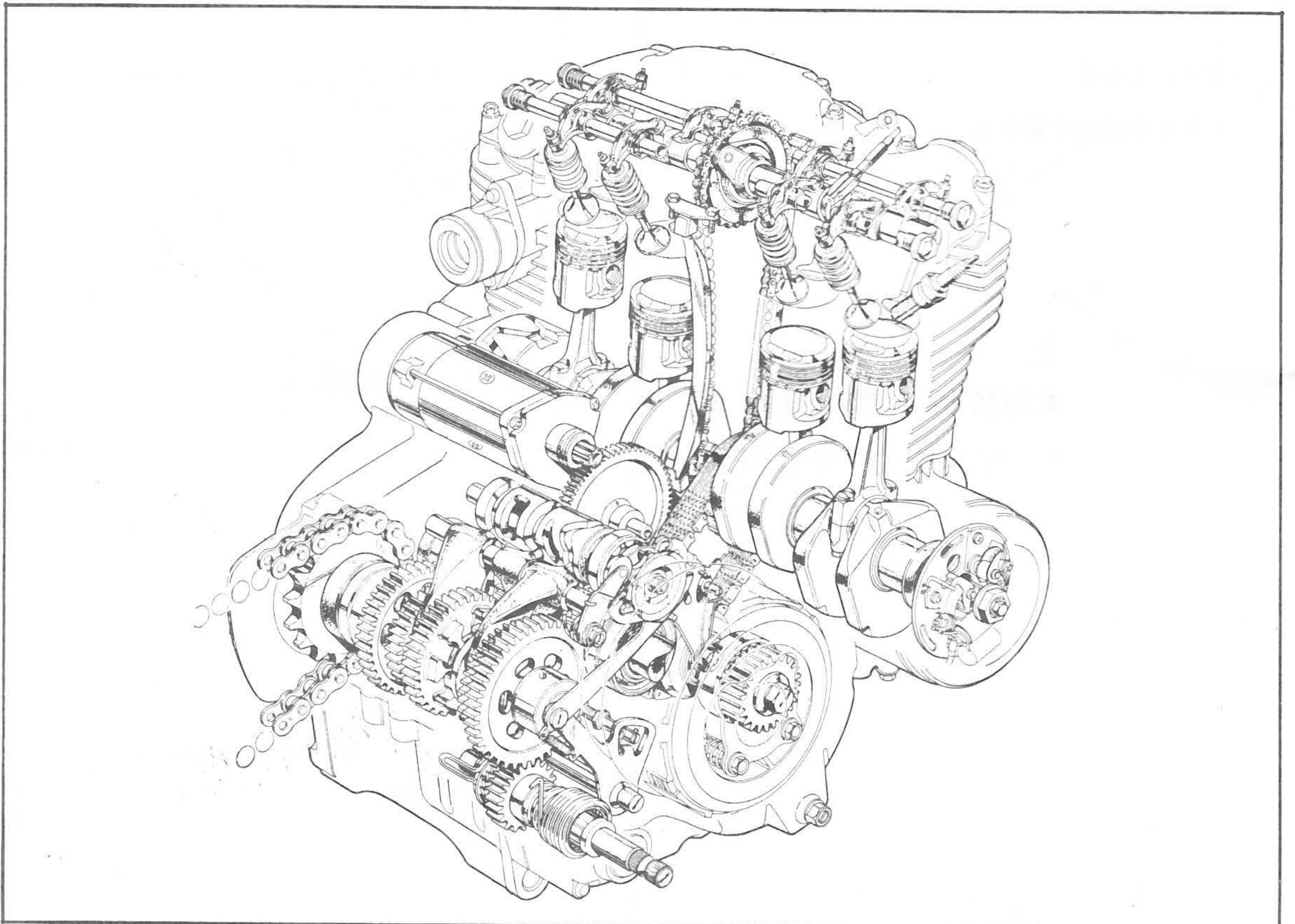
I 作業上の注意事項	2
II エンジン	3
1. エンジンを搭載したまま出来る作業	3
2. エンジン脱着	3
3. シリンダーヘッド・シリンダーピストン	4
4. オイルポンプ・オイルフィルター	11
5. クラッチ	13
6. キックスターター	16
7. ギヤーシフト関係	17
8. トランスミッション	20
9. プライマリーシャフト関係	21
10. カムチェーンテンショナー関係	24
11. クランクシャフト・ コネクティングロッド	25
12. ロアー・アッパークランクケース	29
13. キャブレター	30
III フレーム	37
1. フロントホイール	37
2. フロントディスクブレーキ	40
3. リヤホイール・リヤブレーキ	44
4. ステアリングハンドル	47
5. ステアリングステム	49
6. フロントサスペンション	50
7. リヤサスペンション	52
8. フレームボディ	54
IV 電装	59
1. 電装品	59
2. 点火装置	60
3. 充電装置	64
4. 始動装置	68
5. その他の電装品	72
V CB400F の内容説明	76
1. 新機構説明	76
2. エンジン	78
3. フレーム	82
4. 電装	88
VI CB400F・I型, II型内容説明	90
VII サービスデータ	92
1. 専用工具	92
2. 締付けトルク表	94
3. 整備数値一覧表	95
4. 故障診断表	98
5. 諸元	104
6. 配線図	106

I. 作業上の注意事項

1. パッキン，ガスケット，Oリング，割ピンは，組付時には新品に交換する。
2. ボルト，ナット，ビス類の締付けは径の大きいものから小さいものへ，内側から外側へ対角に規定の締付トルクで締付ける。
3. 部品，油脂類は必ず純正・指定部品を使用する。
4. 専用工具を必要とする作業は，必ず使用する。
5. エンジン部品は，分解後洗浄し，組立時には摺動面にオイルを塗布する。
6. 組立時，指定個所にはグリスを塗布，又は封入する。
7. 組立後は各部の締付け，作動を必ず点検する。
8. 2人以上で行なう共同作業は，お互いに安全を確認しながら作業する。

当書使用上の注意

1. エンジンとフレームの各部品の組立順序は述べてありませんから，分解の逆順序で行って下さい。
但し，注意を要する作業は“組立の要点”に記載してあります。
2. 各部品の“点検”項目の整備数値は巻末にまとめて入っていますから参照して下さい。



エンジン透視図

II. エンジン

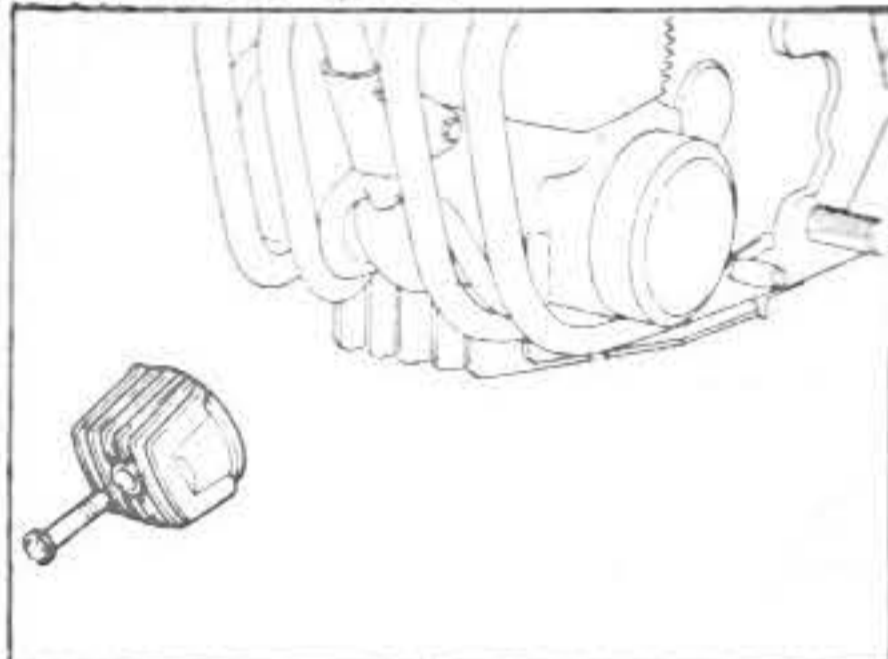
1. エンジンを搭載したままで出来る作業

	項 目	参照頁
1	シリンダーヘッド・カムシャフト・シリンダー・ピストン関係	4
2	オイルポンプ・オイルフィルター関係	12
3	クラッチ関係	13
4	キックスターター関係	16
5	ギヤーシフト関係 (一部)	17
6	カムチェーンテンショナー関係 (一部)	24
7	キャブレター	30
8	電装関係 (ジェネレーター・コンタクトポイント)	—

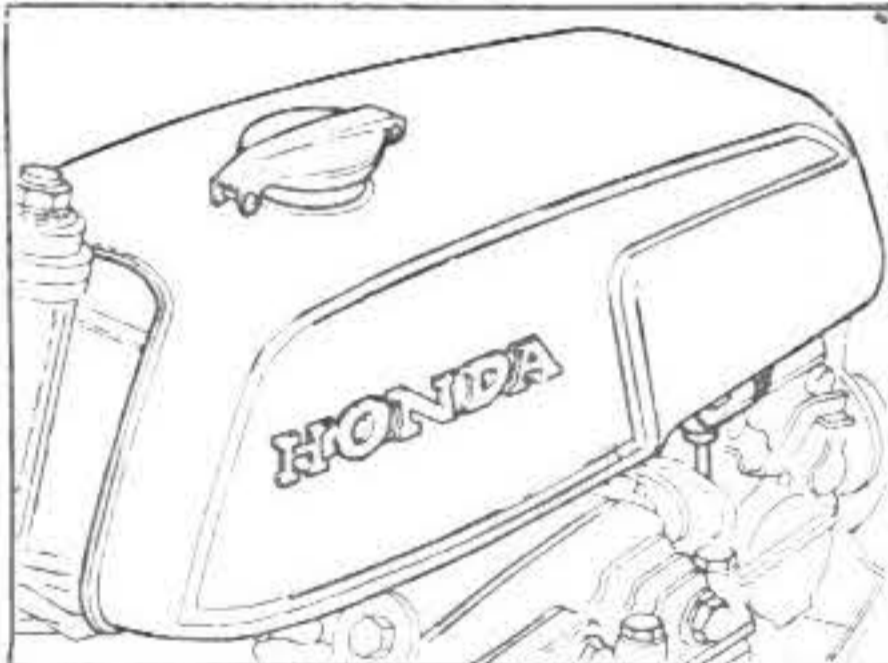
2. エンジン脱着

番号順に作業する。
搭載は逆順序で行なう。

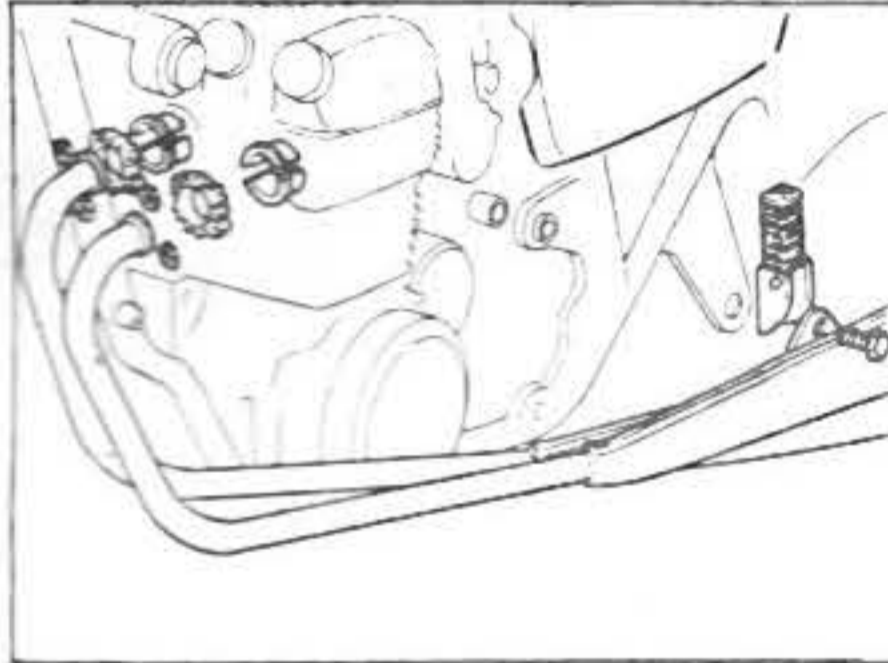
1. オイルフィルター



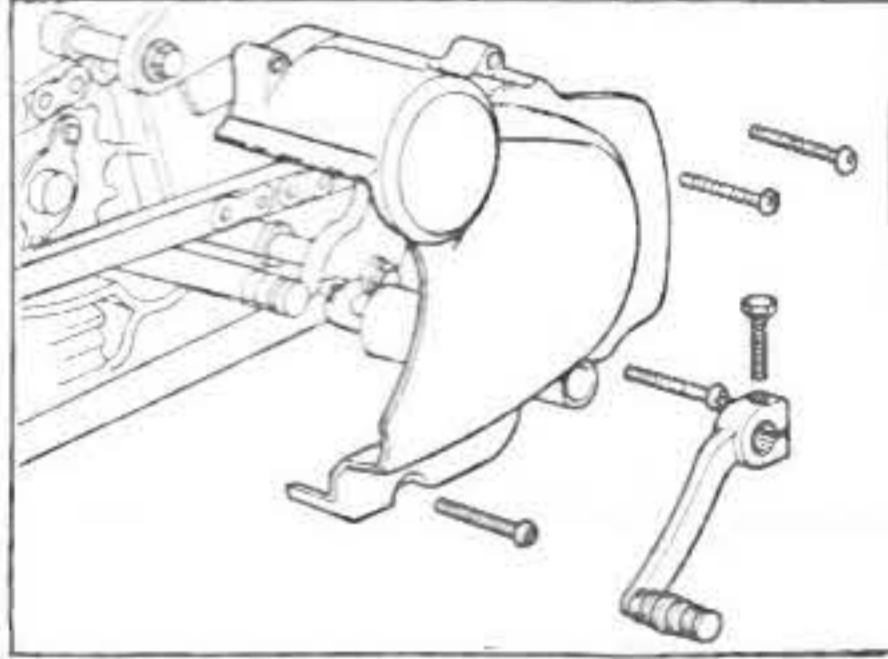
2. フューエルタンク



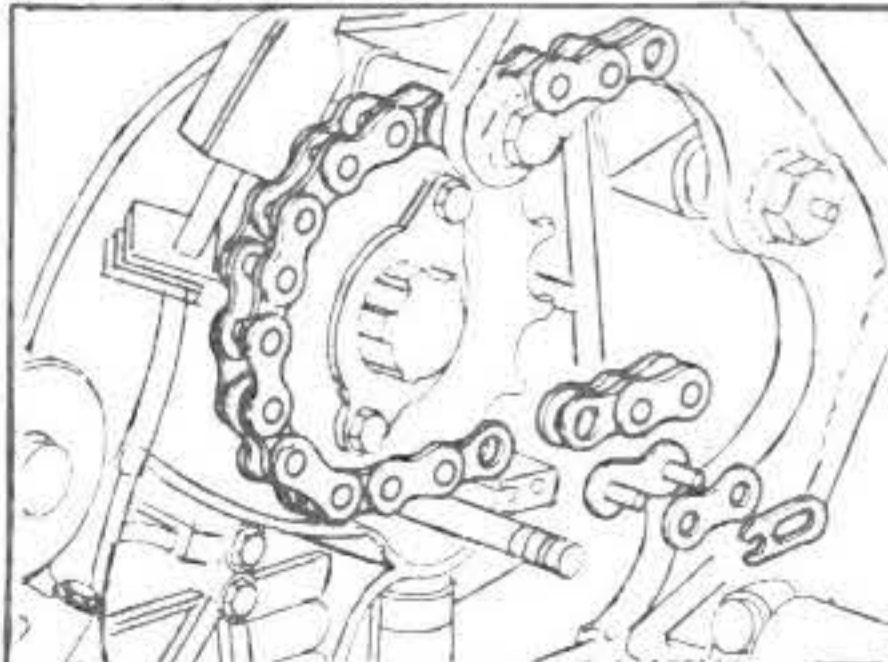
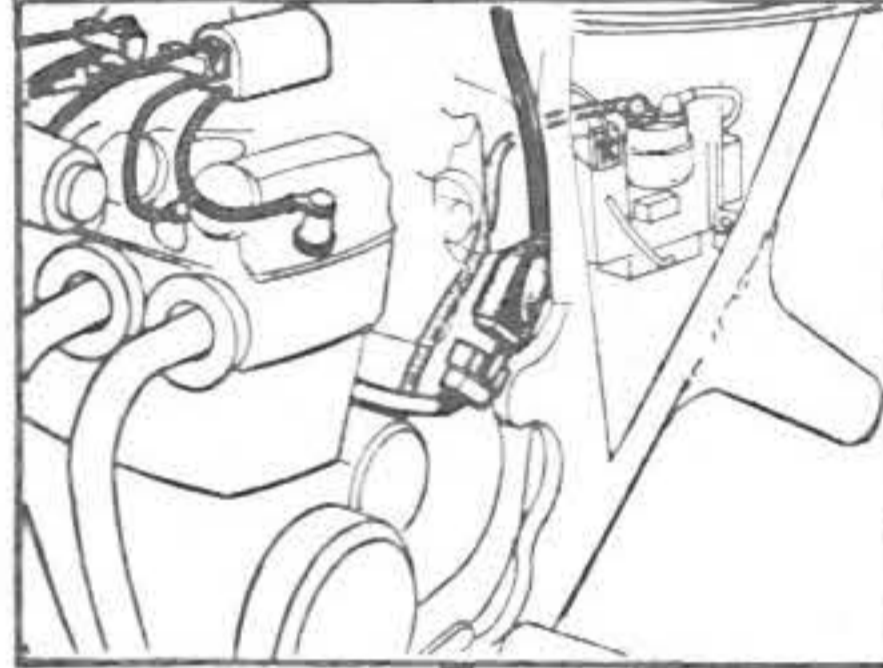
3. マフラー・ステップ



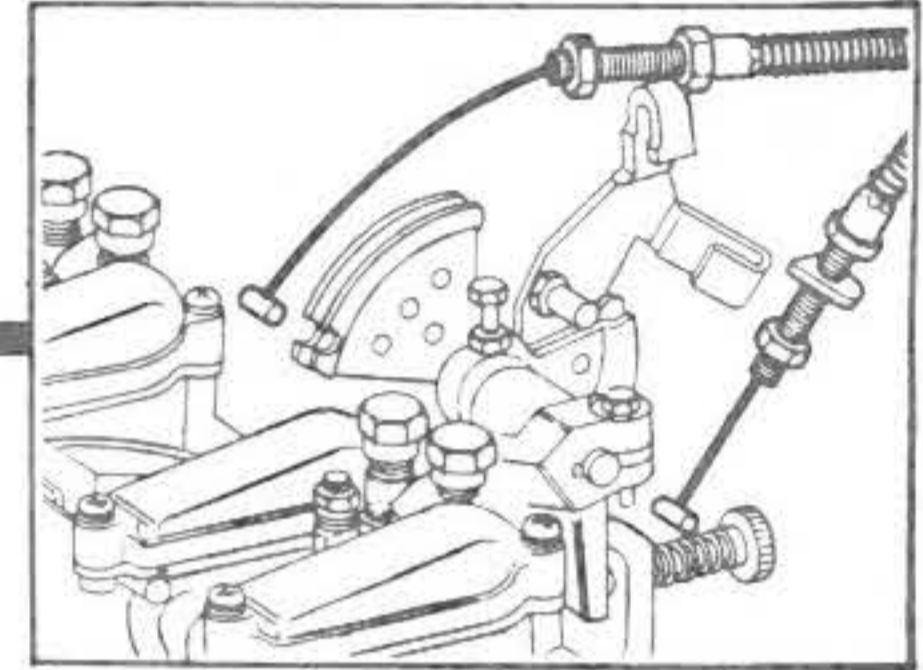
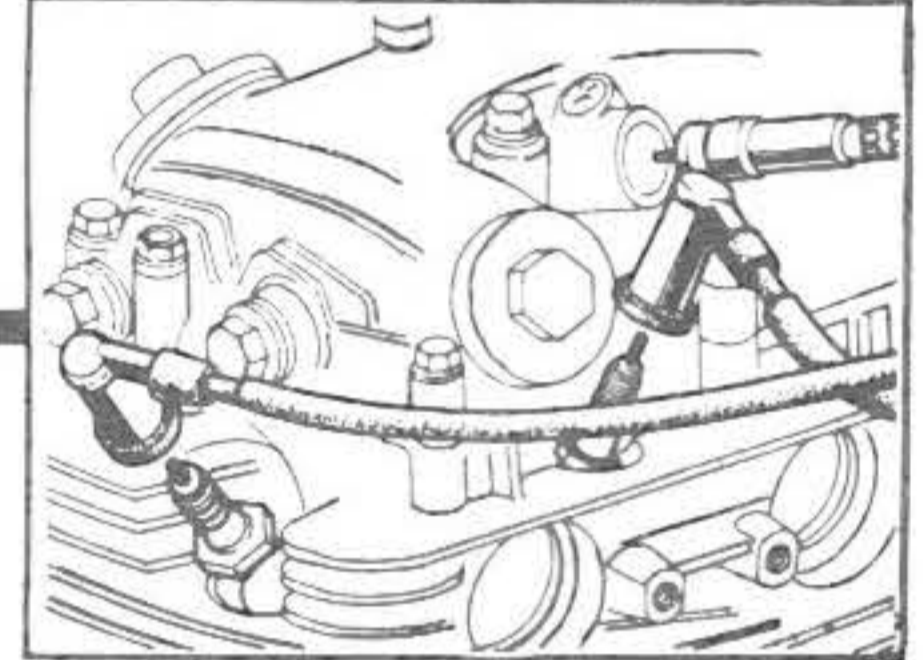
4 L. クランクケースカバー



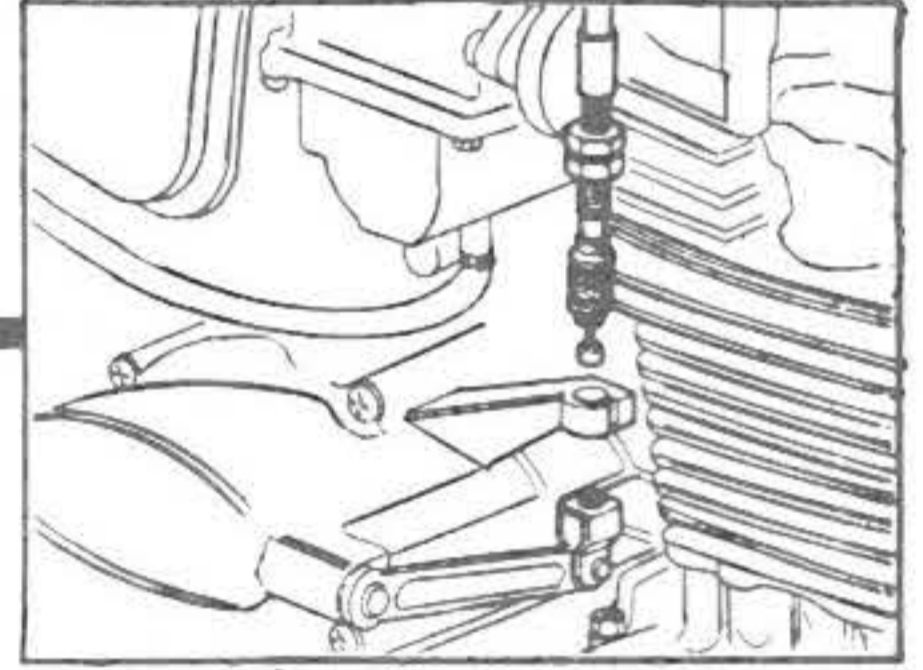
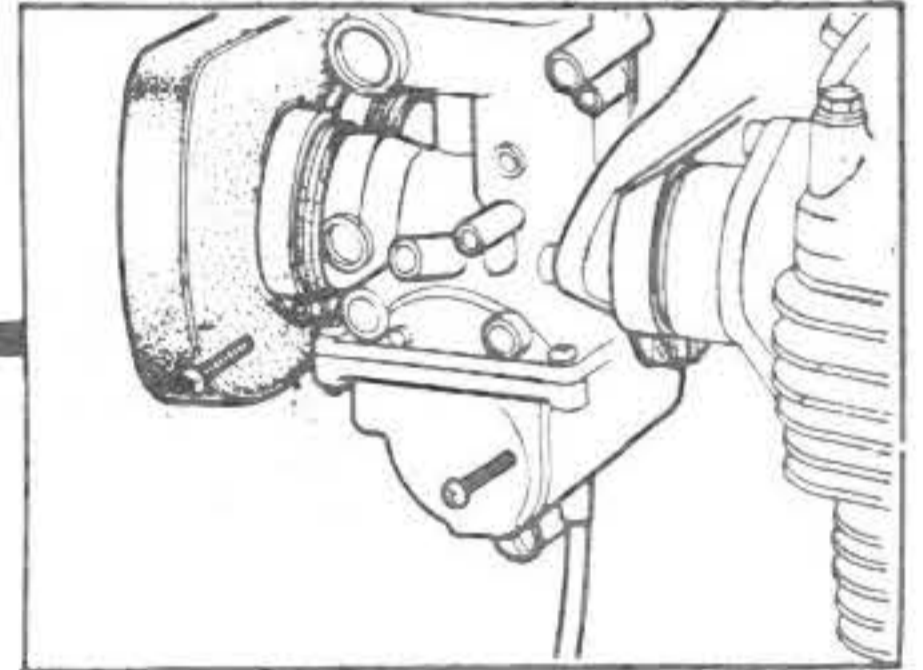
5. ドライブチェン

6. イグニッションコイル・スターターケーブル
ワイヤーハーネスカブラー

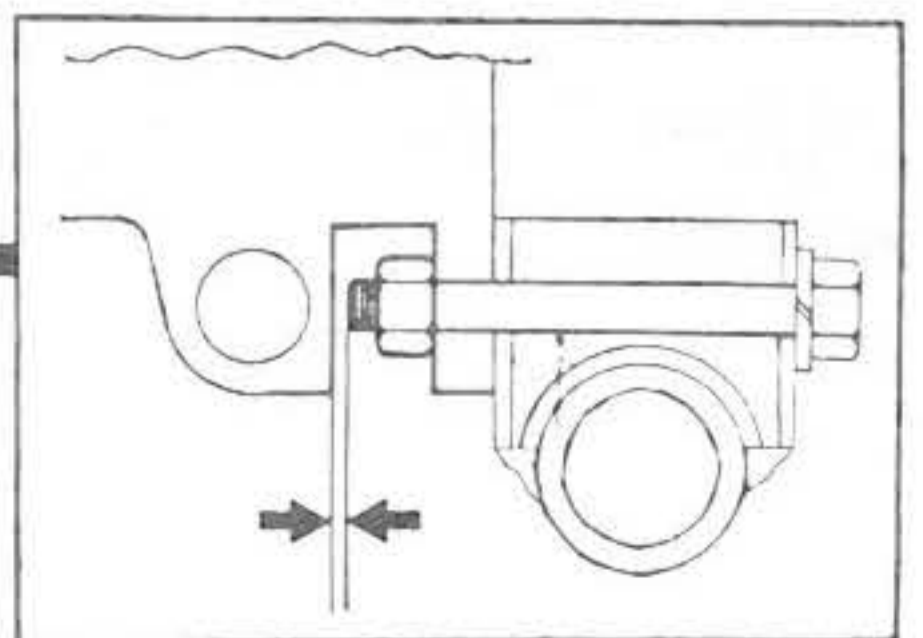
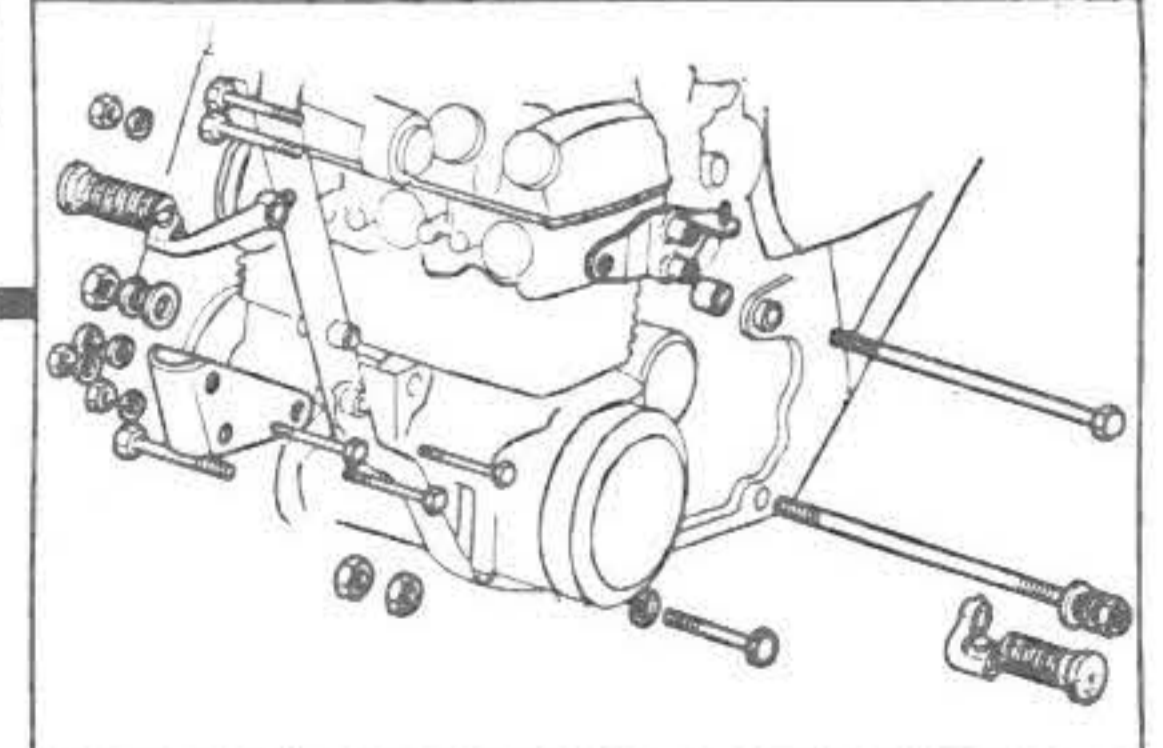
7. スロットルケーブル

8. スパークプラグキャップ
タコメーターケーブル

9. クラッチケーブル

10. キャブレター
エアークリーナーチャンバー

11. ハンガーボルト



ローアークランクケース前側ハンガーボルト
(10×75mm)は指定のものを使用しスプリング
ワッシャーを忘れないこと。

3. シリンダーヘッド・カムシャフト・シリンダー・ピストン関係

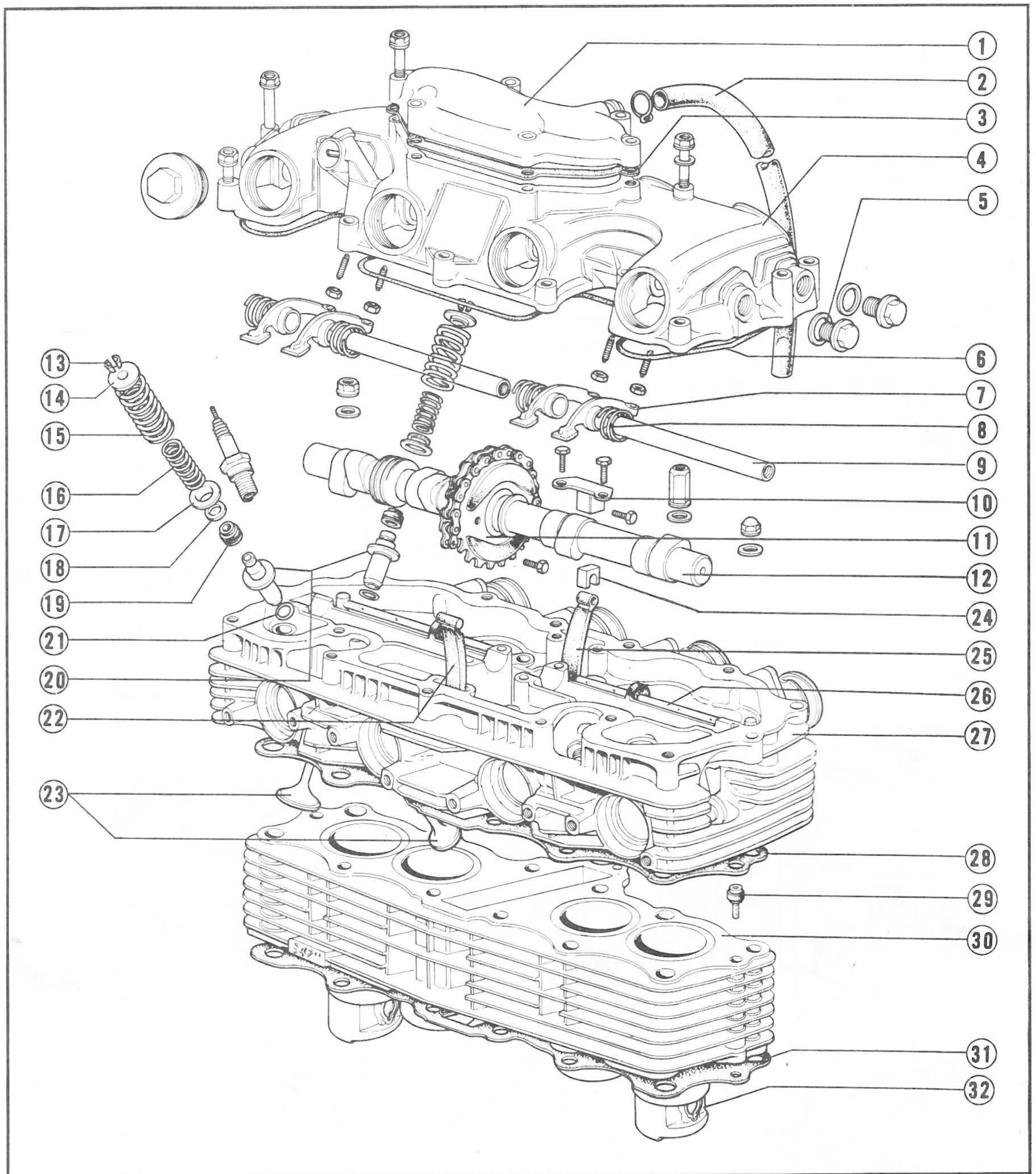


図 2

()内は使用個数 ①ブリーザーカバー (1) ②ブリーザーチューブ (1) ③ブリーザーカバーパッキン (1)
 ④シリンダーヘッドカバー (1) ⑤シーリングボルト (4) ⑥シリンダーヘッドカバーパッキン (1) ⑦バルブロッ
 カーアーム ⑧ロッカーアームサイドスプリング ⑨ロッカーアームシャフト (4) ⑩カムチェーンテンショナーホルダー
 (1) ⑪カムプロケット (1) ⑫カムシャフト (1) ⑬バルブコッター (16) ⑭バルブスプリングリテーナー
 (8) ⑮アウターバルブスプリング (8) ⑯インナーバルブスプリング (8) ⑰アウターシート (8) ⑱インナー
 シート (8) ⑲バルブステムシール (8) ⑳IN. EXバルブガイド (8) ㉑Oリング 10×1.6 (8) ㉒カムチェ
 ンガイド (1) ㉓IN. EXバルブ (8) ㉔テンショナーダンパー (2) ㉕テンショナースリッパ (1) ㉖オイルパ
 イプ (2) ㉗シリンダーヘッド (1) ㉘シリンダーヘッドガスケット (1) ㉙オイルコントロールオリフィスバル
 ブ (2) ㉚シリンダー (1) ㉛シリンダーパッキン (1) ㉜ピストン (4)

分解の要点

1. シートを開け、フューエルタンクを外す。
2. イグニッションコイルを外す。
3. ブリザーカバーを外す。
4. タコメーターケーブルを外す。
5. タペットホールキャップ（8個）を外し、ロッカーアームのアジャストスクリューをゆるめて、シリンダーヘッドカバーを外す。
 - a. ロッカーアームシャフトは、キャップナットを外し、10mmボルトをネジ込み抜く。
6. マフラーを外す。
7. スパークプラグキャップ（4個）と2番、3番スパークプラグを外す。
8. カムチエンテンショナーホルダーを外し、テンショナースリッパを取外す。
9. ポイントカバーを外す。
10. カムプロケットをカムシャフトより外し、カムチエンを外す。
 - a. ノックボルトが上に来るまでスペシャルナットを右へ回わし、ノックボルトを外す。更にスペシャルナットを1回転し、もう1個のノックボルトを外す。
11. カムシャフトを右側へ抜く。

〈注意〉

カムチエンがクランクケース内に落ちないように針金等で保持しておく。

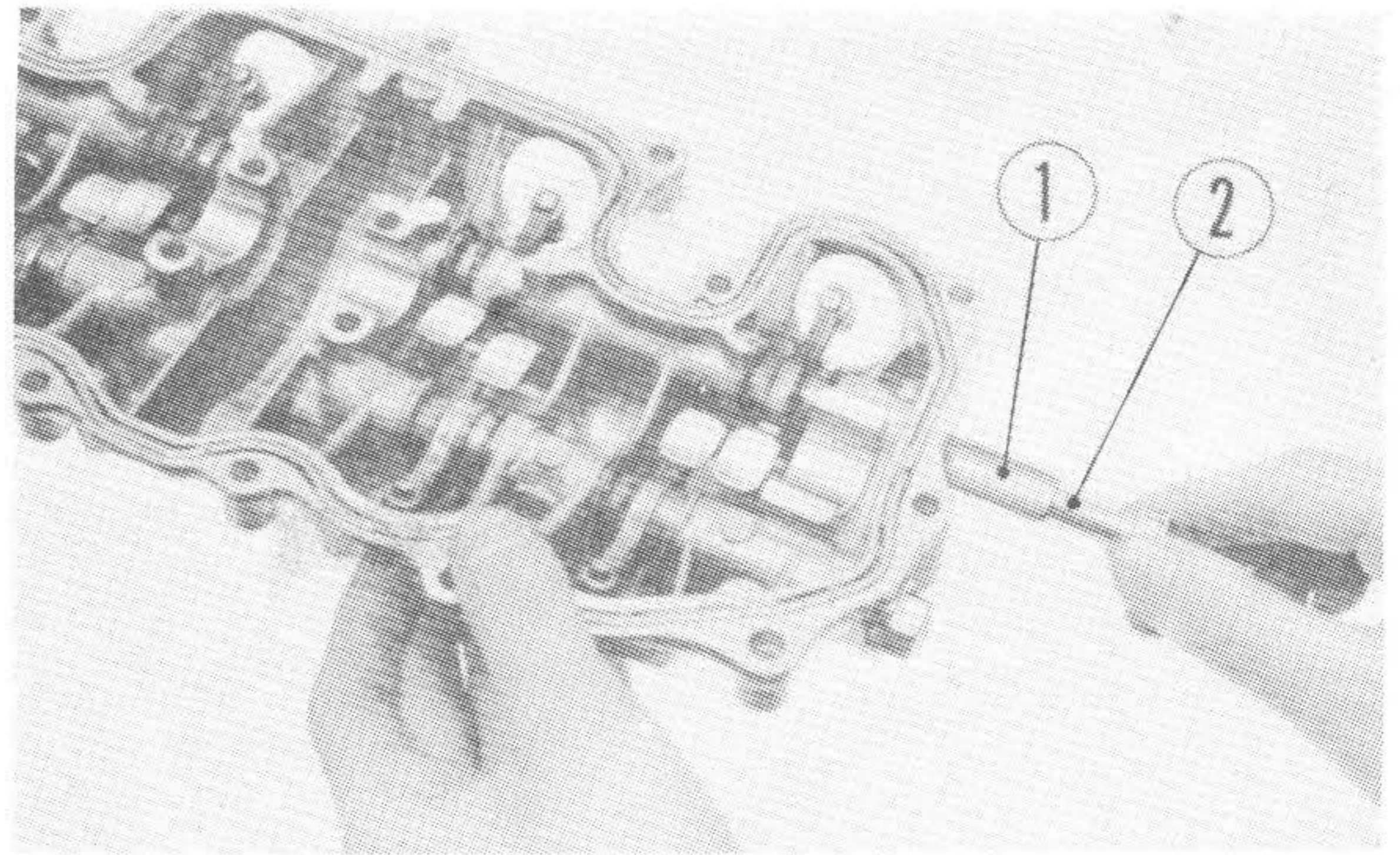


図3 ①ロッカーアームシャフト ②10mmボルト

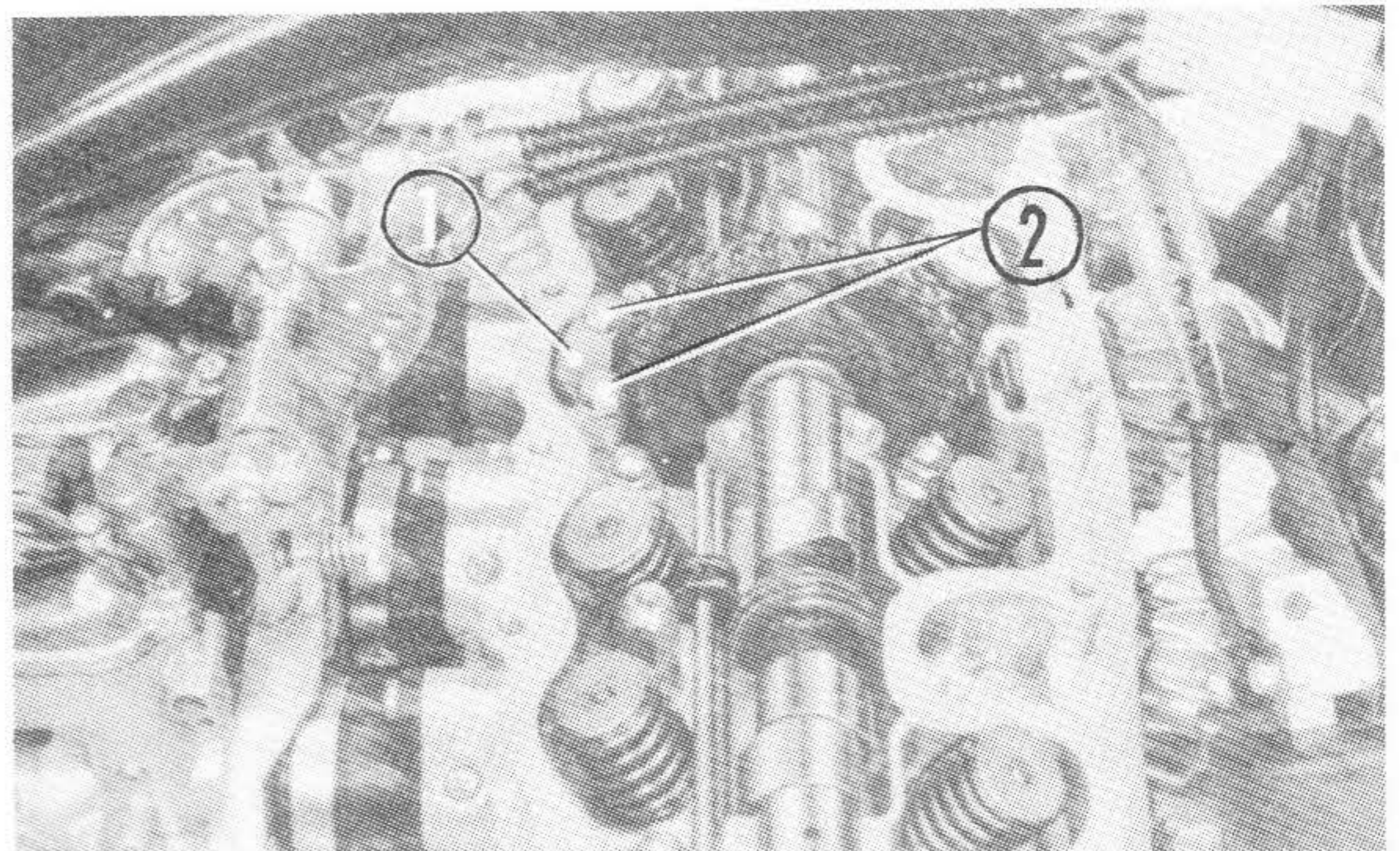


図4 ①カムチエンテンショナーホルダー
②6×20 ボルト

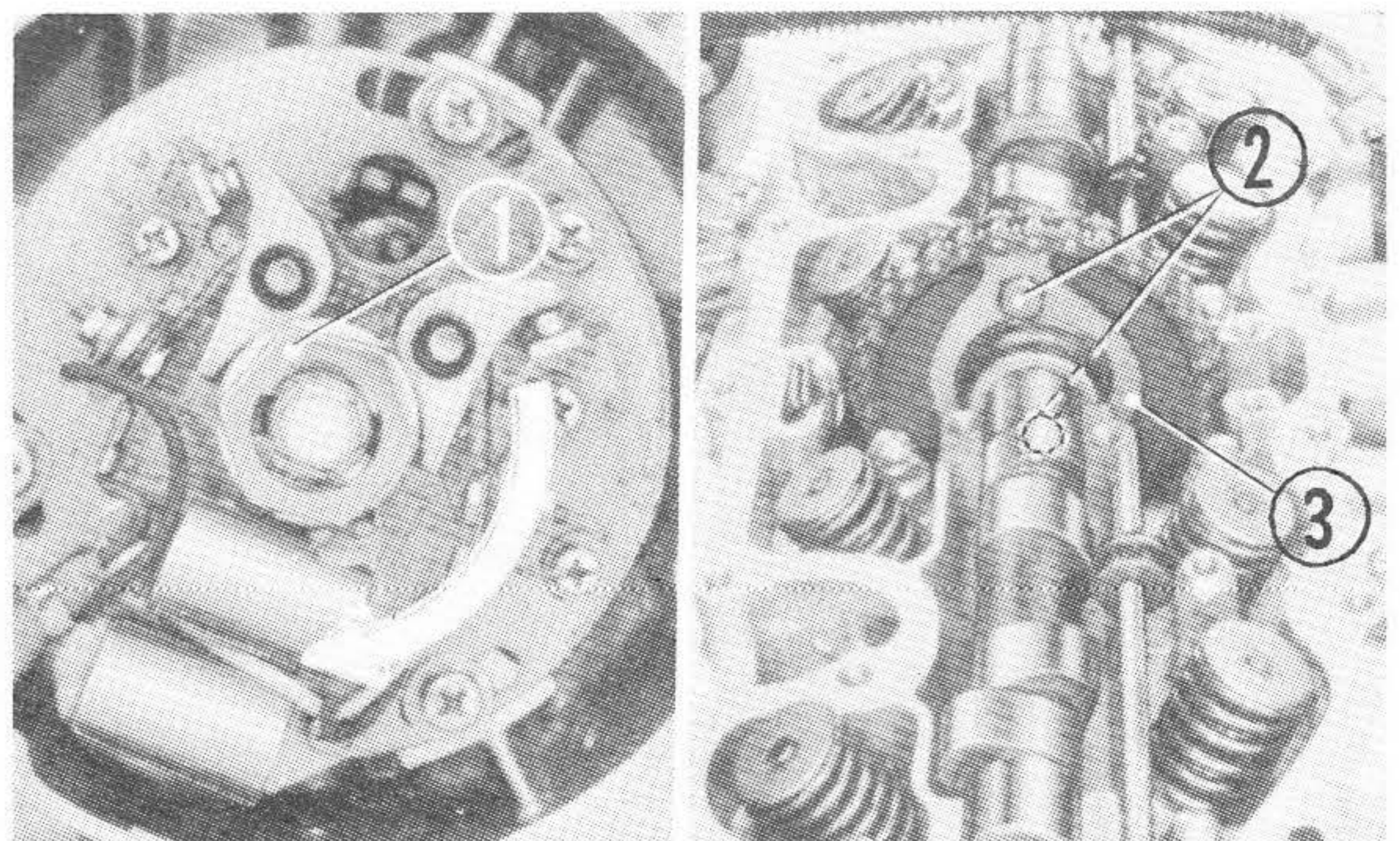


図5 ①スペシャルナット ②ノックボルト
③カムプロケット

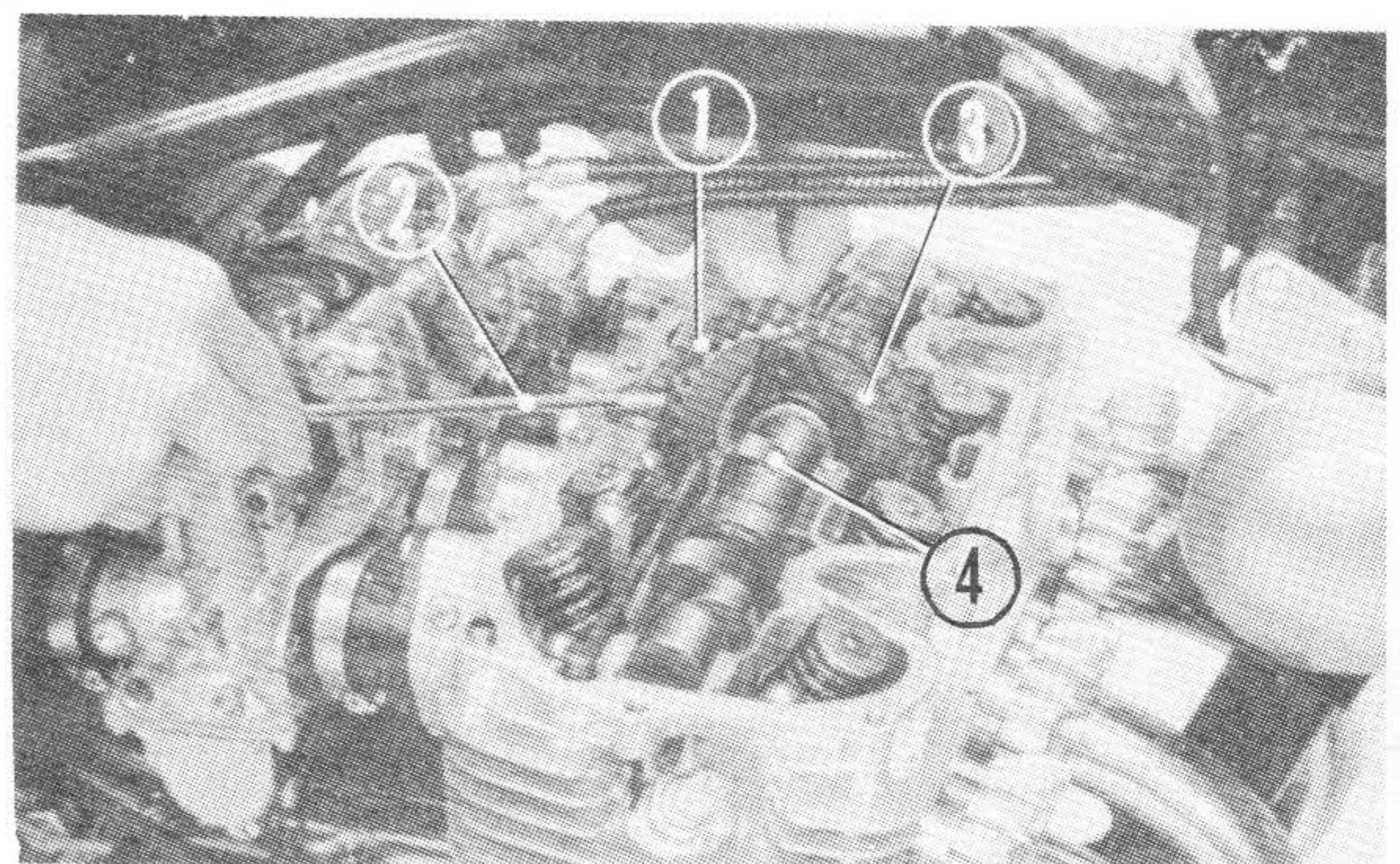


図6 ①カムチエン ②ドライバー ③カムプロケット
④カムシャフト

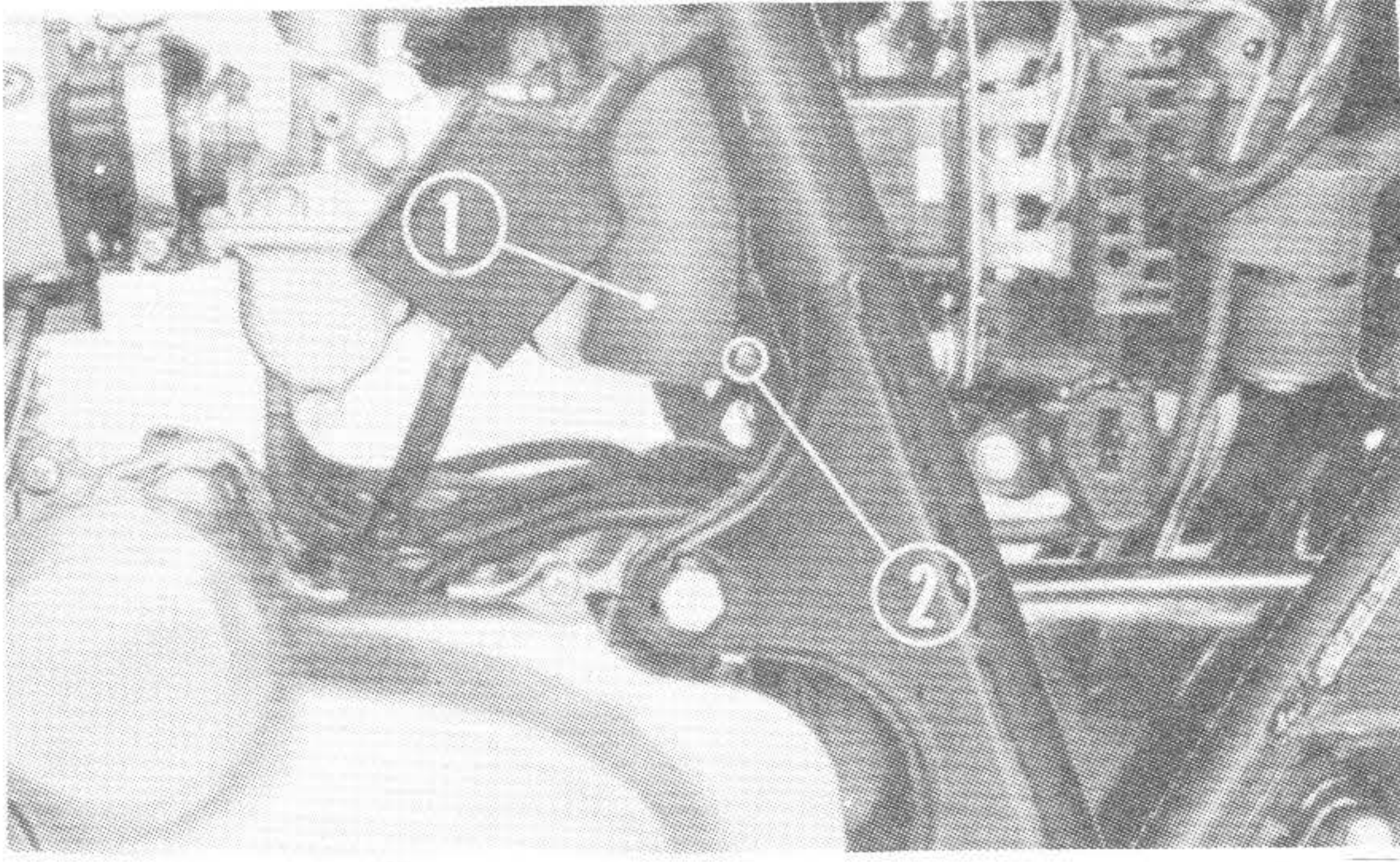


図 7 ①エアークリーナーチャンバー ②締付けビス

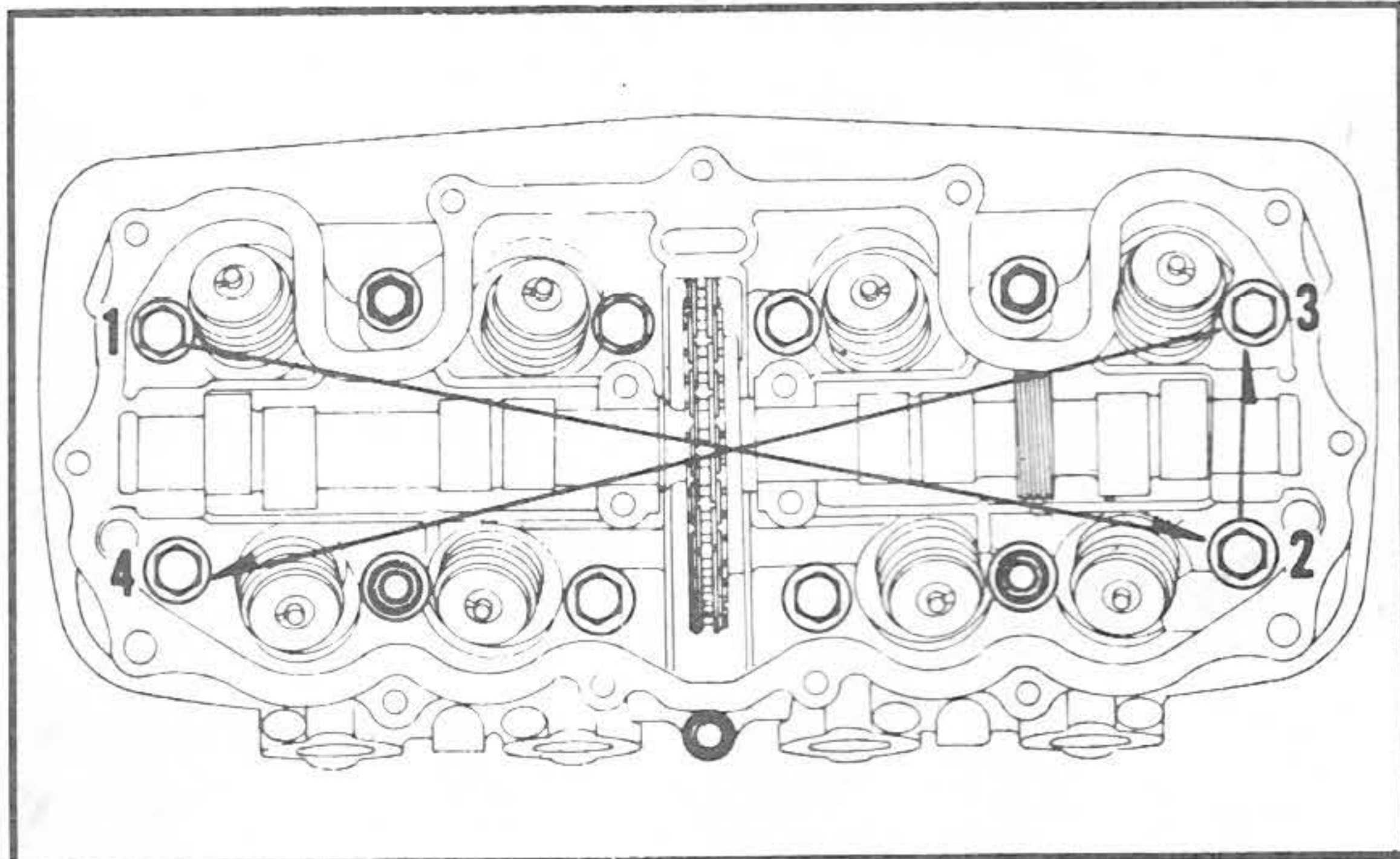


図 8 シリンダーヘッド締付けナット取外し順序

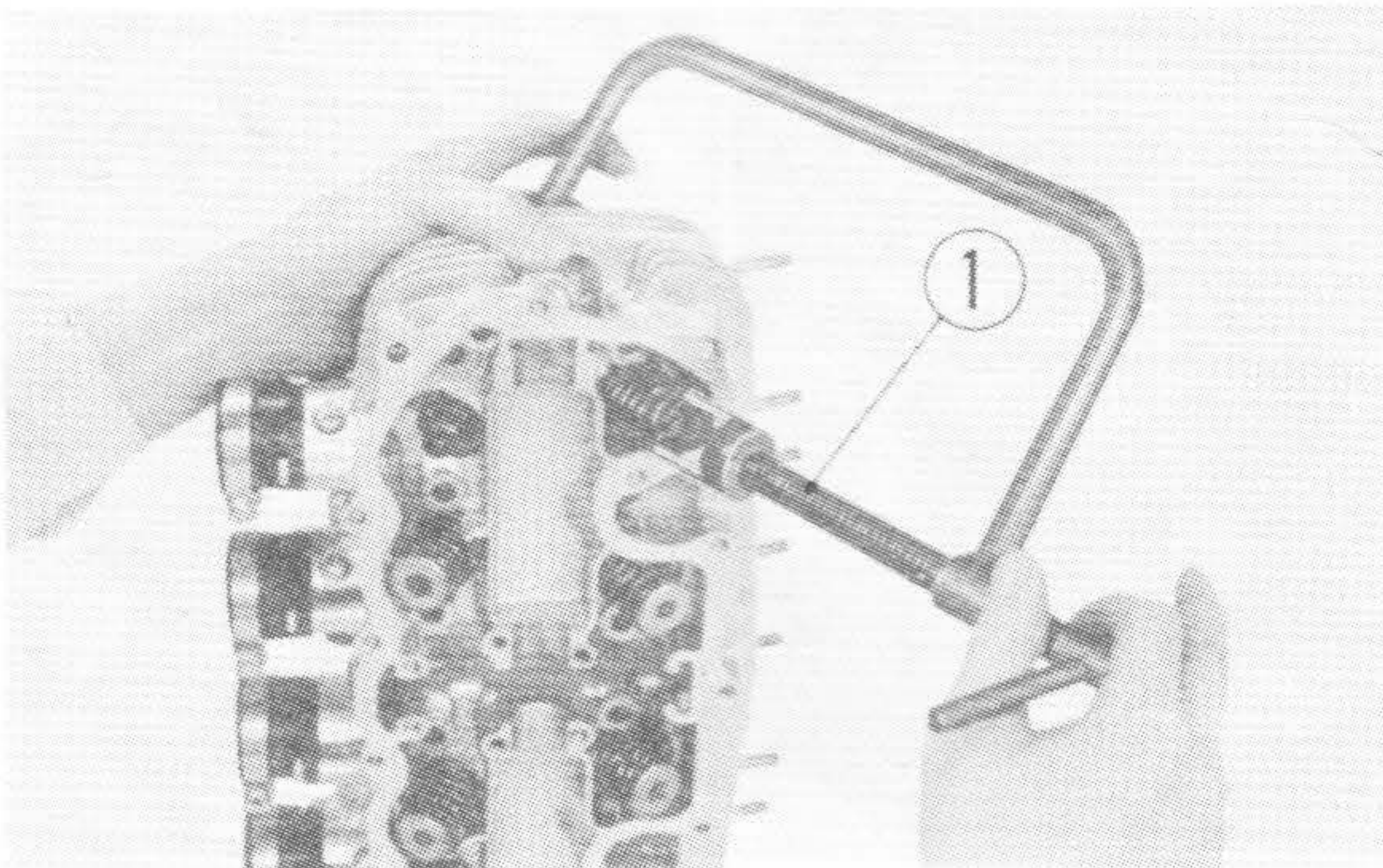


図 9 ①バルブリフター

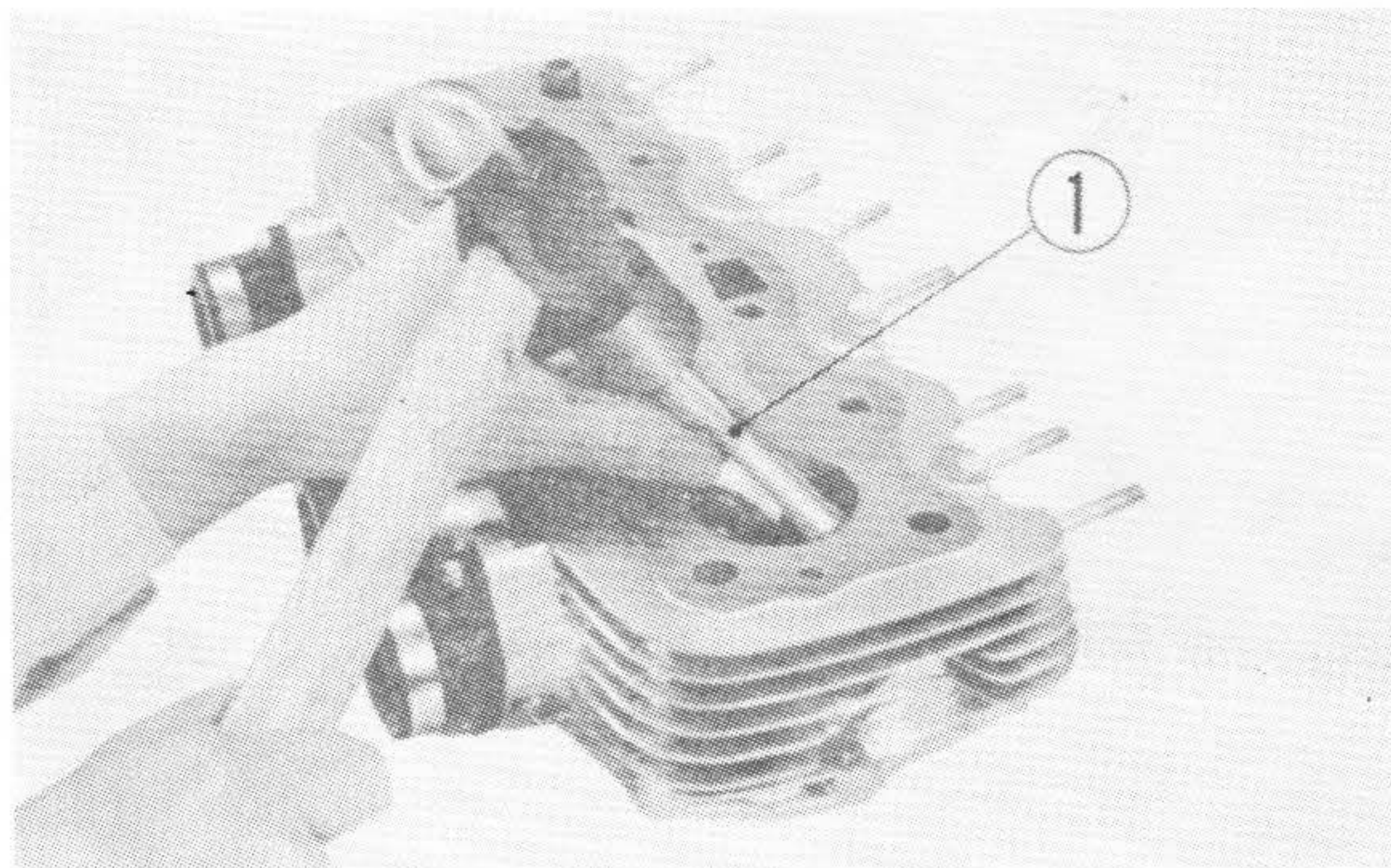


図 10 ①バルブガイドリムーバー

12. エアークリーナーエレメントを外し，エアークリーナーチャンバー締付けビスをゆるめる。
13. キャブレターを外す。

14. シリンダーヘッド締付けナットを図 8 に示すように対角線上に外側から徐々にゆるめる。

15. カムチェンガイドを抜き，シリンダーヘッドを取外す。
 - a. バルブリフター（工具No. 07957—3290000）でバルブスプリングを圧縮し，バルブコッターを外してバルブ，バルブスプリングを外す。

- b. バルブガイドの交換
バルブガイドリムーバー（工具No. 07942—3290100）でバルブガイドを抜く。

16. シリンダーを外す。

〈注 意〉

ピストンに傷をつけないこと。

17. ピストンピンクリップ、ピストンピンを外し、ピストンを取外す。

- a. ピストンに傷をつけないように注意しながらピストンリングを外す。

〈注意〉

- ・ピストンピンクリップをクランクケース内に落とさないように、クランクケース内に布をつめておく。

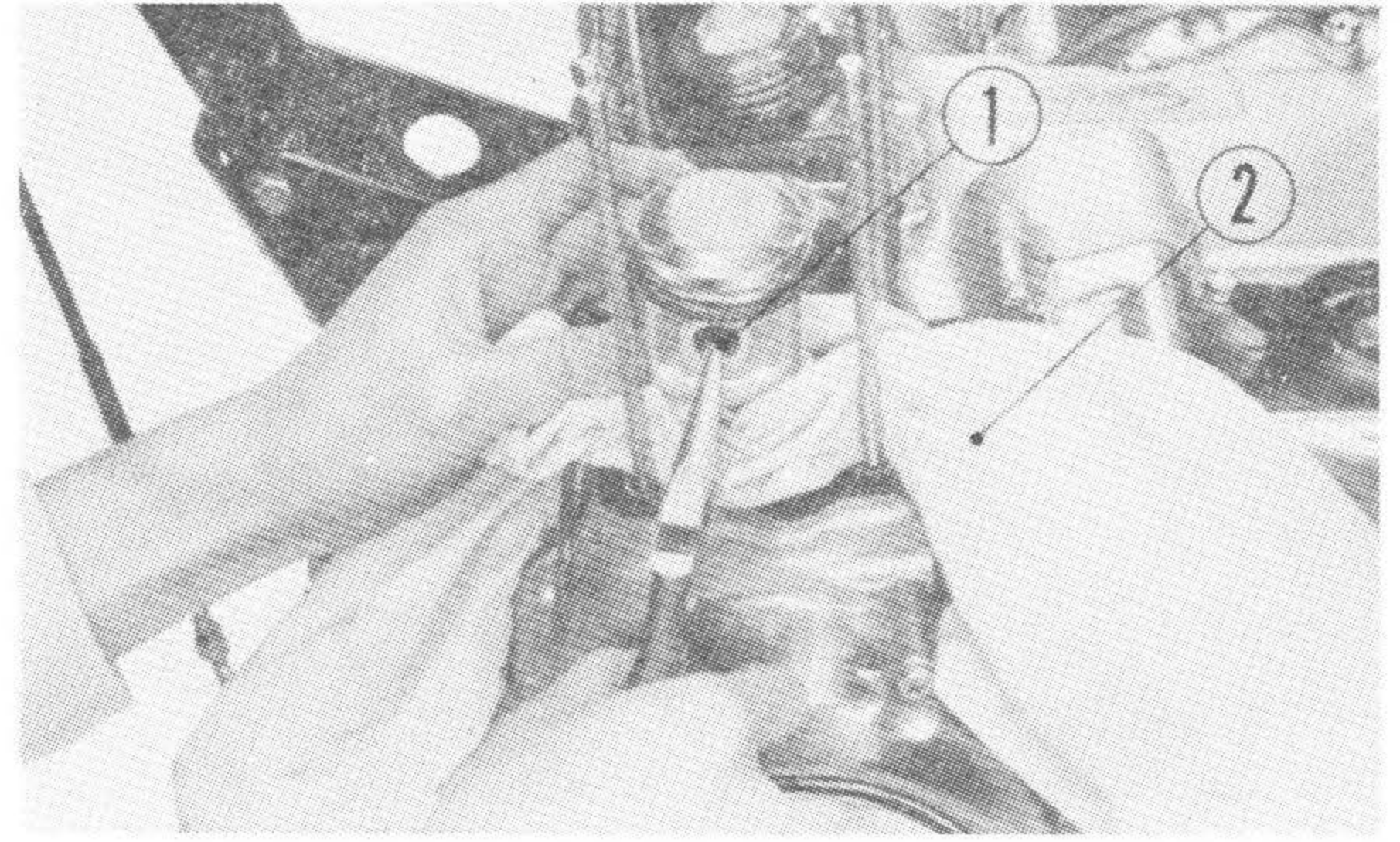


図 11 ①ピストンピンクリップ ②布

点 検

カムシャフト・シリンダーヘッド関係

1. ロッカーアームとロッカーアームシャフトの間隙。
2. シリンダーヘッドのカムシャフト軸受。(図12参照)。
軸受け面に傷や、ひどい摩耗がないか点検する。
3. カム高さの測定。
4. カムシャフト中央部軸受け面の振れ。

5. バルブシート当り巾の測定・修正

バルブシート面に光明丹を薄く均一に塗り、バルブシートを押えつけながら回わし、当り巾が切れ目なく当たっているか調べる。

当り不良の場合はバルブ摺合わせをして再度当りを調べる。不良の時は、バルブシートを修正する。

〈注意〉

バルブシートグラインダー使用時は、その指示書に従って作業をして下さい。

6. バルブステム外径の測定。
7. バルブとバルブガイドの間隙。
8. バルブスプリング自由長の測定。
9. シリンダーヘッド合わせ面の平坦度。

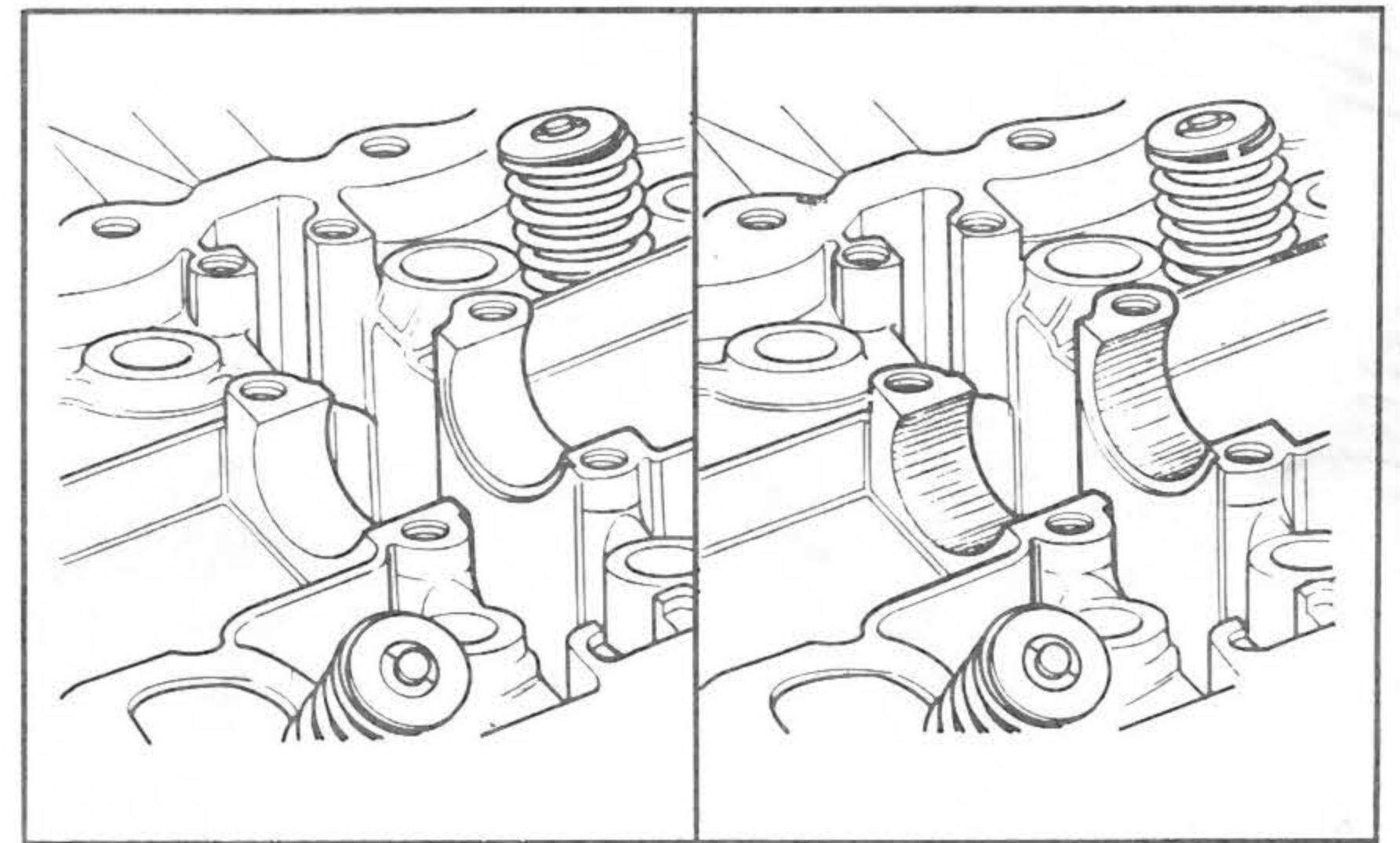


図 12 良 好 不 良

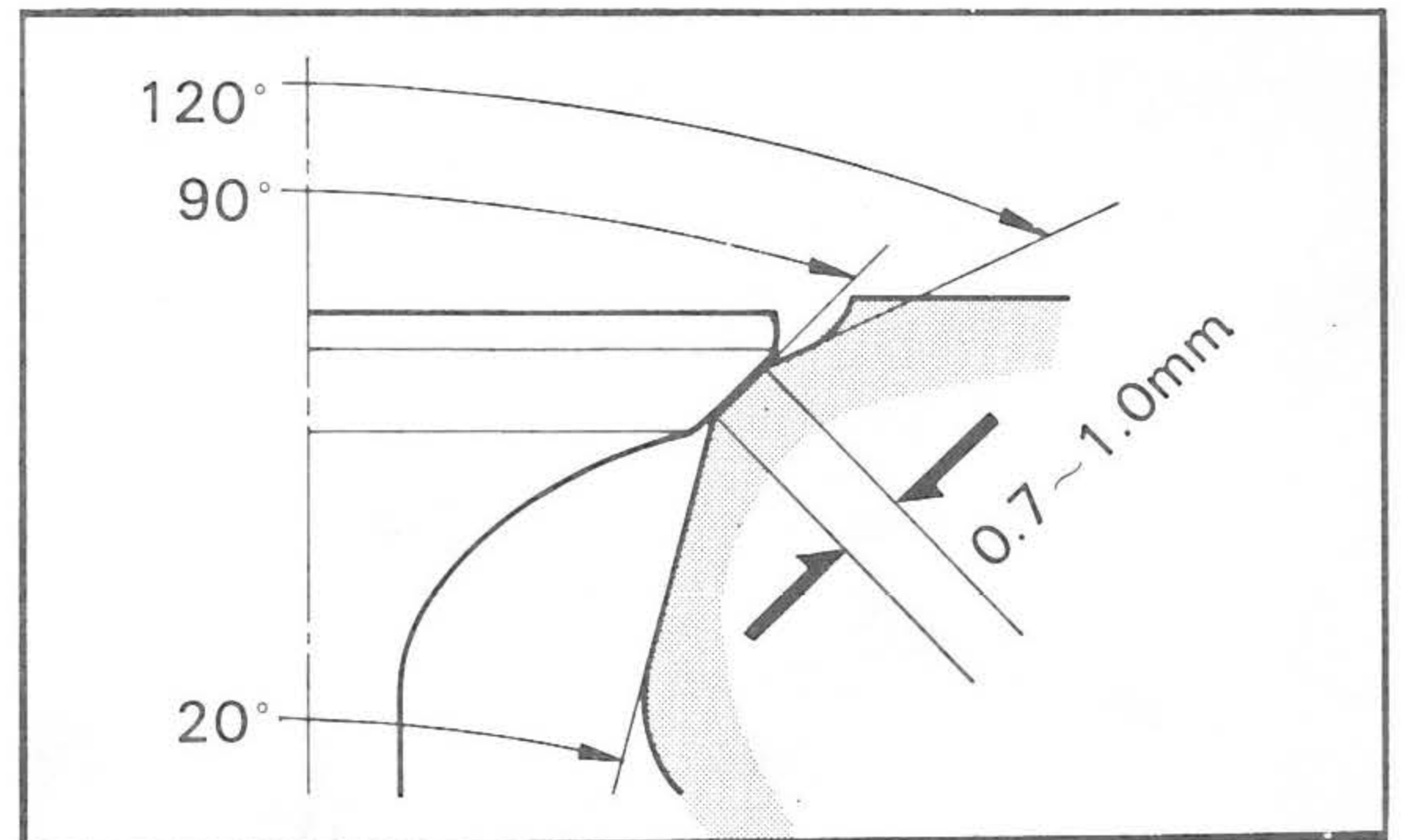


図 13 バルブシート詳細図

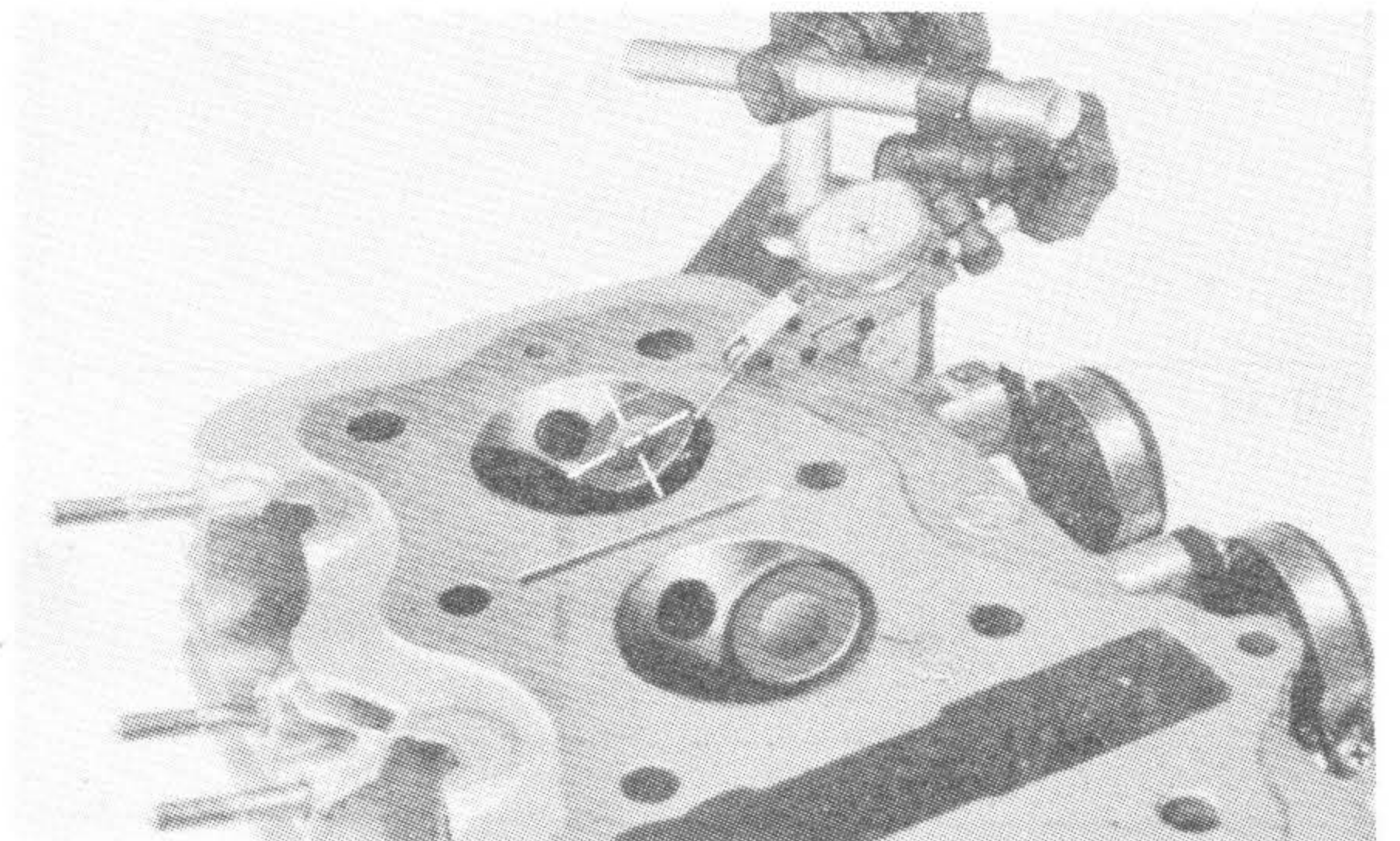


図 14 バルブとバルブガイド間隙測定

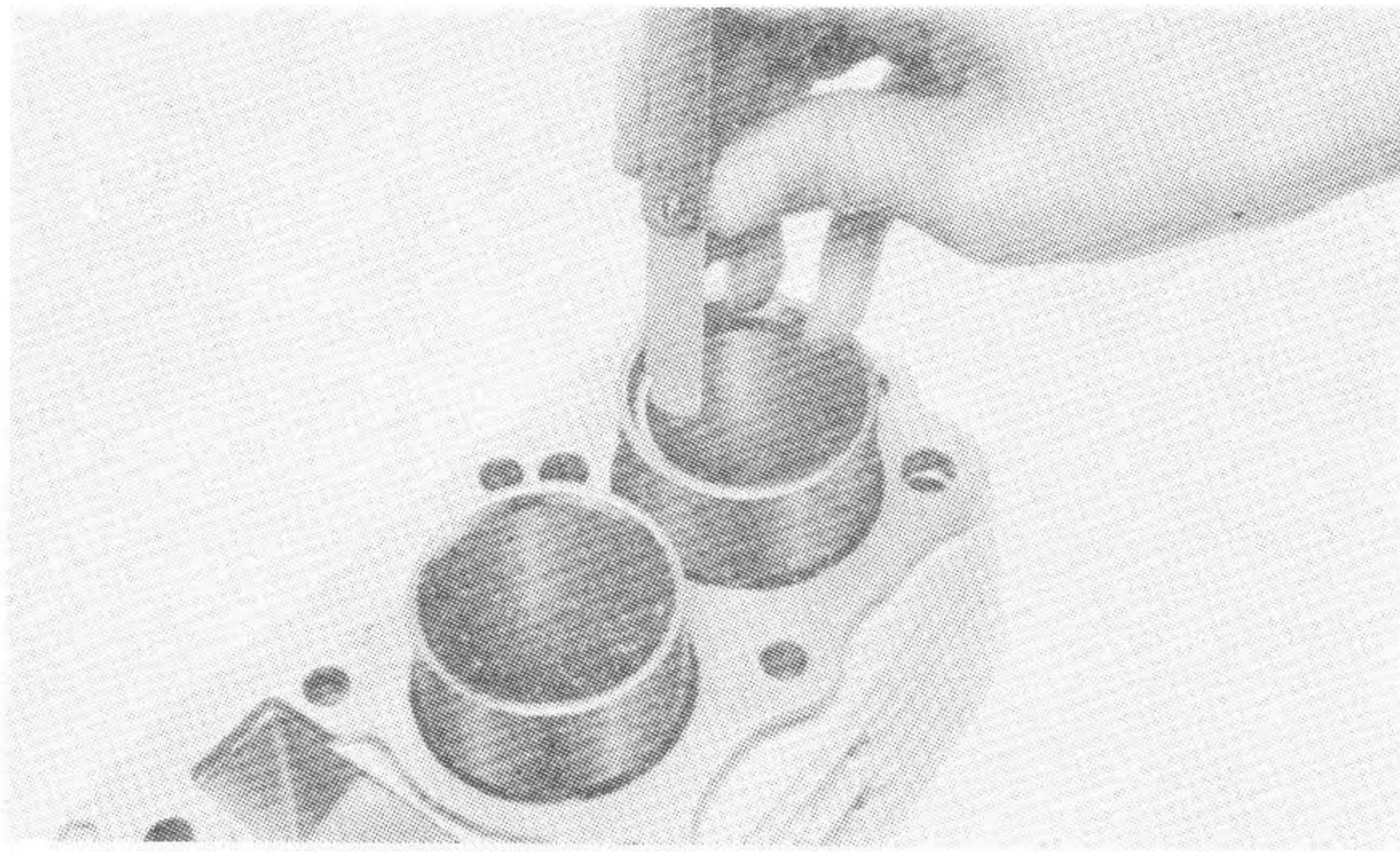


図 15 ピストンリング合い口間隙の測定

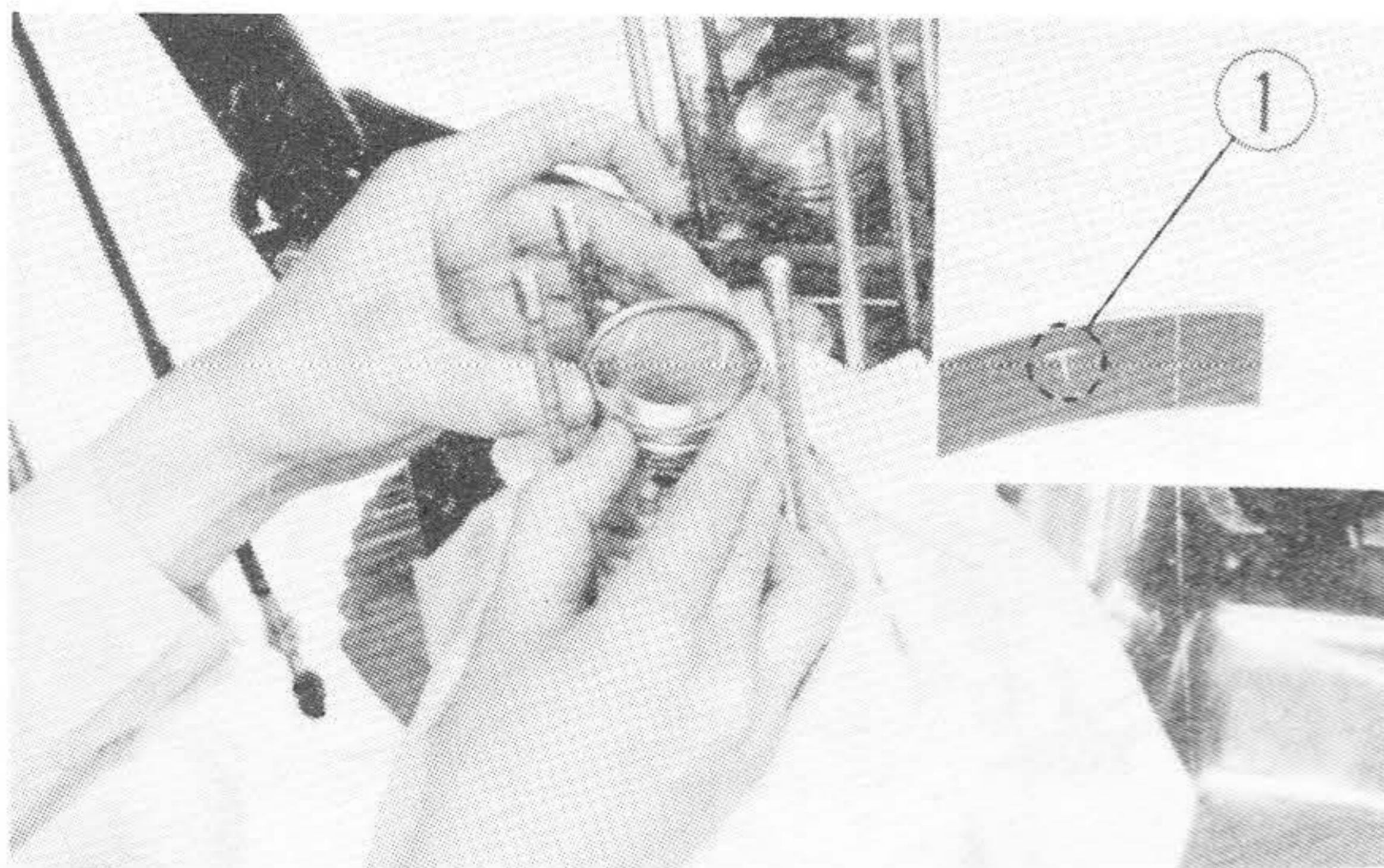


図 16 ①ピストンリングトップマーク

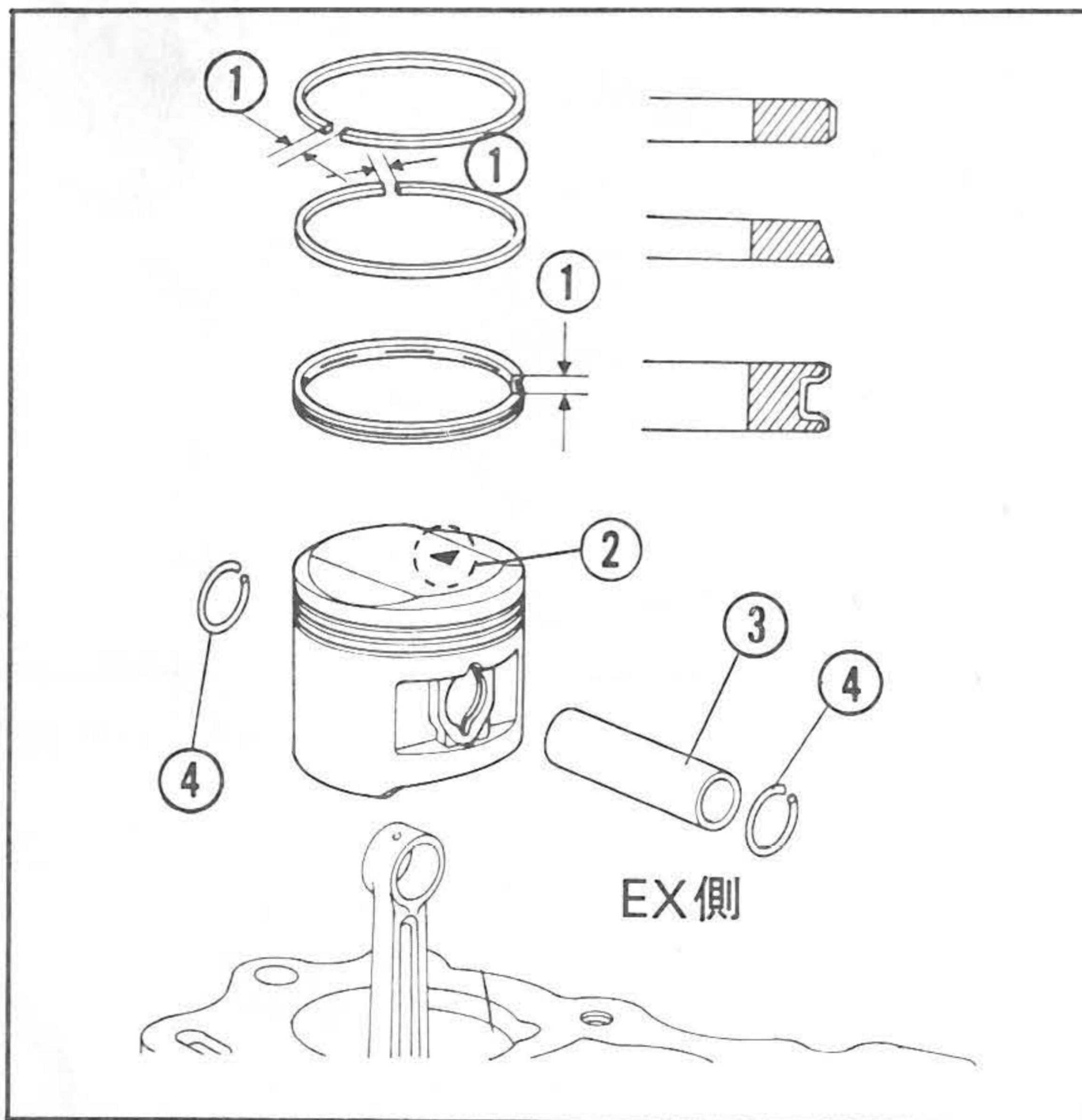


図 17 ①合い口隙間 ②ピストンマーク ③ピストンピン ④ピストンピンクリップ

シリンダー・ピストン関係

1. シリンダー内径の測定。
シリンダーゲージで X・Y 方向の上・中・下についてそれぞれ測定する。
2. ピストンスカート部外径。
3. ピストンピン穴内径。
4. ピストンピン外径。
5. ピストンリングとピストンリング溝の間隙。
6. ピストンリング合い口間隙。
ピストンリングをシリンダーのスカート部に入れシックネスゲージで間隙を測る。

組立の要点

1. ピストンリング
 - a. 同一メーカー品をセットで使用し、マークを必ず上にしてピストンに取付けること。

マ ー ク	メ ー カ ー
N	日本ピストンリング
R	理研ピストンリング
T	帝国ピストンリング

- b. 新しいピストンリングを使用する時は、ピストンのリング溝に入れて、当り具合を確認する。
 - c. 各リングの合い口は、ピストンピンと直角方向をさけて 120° づつに等分する。
2. ピ ス ト ン
 - a. 取付け方向に注意する。
矢印のあるピストンは矢印の向を前側 (EX側) に、"IN" の刻印のあるピストンは IN 側に取付ける。

3. シリクター

a. エストレのエストレボス部下の溝にエスト

レベース (工具 No. 07958-3330000) を図の様

に4個さし込む。次にエストレコソプレ

ツサー (工具 No. 07955-3330000) をエストレ

リソグ上に取付け、シリクターを徐々に降ろ

す。

各エストレリソグがシリクターに入ったら、E

ストレリソグコソプレツサーとエストレベース

を取外す。

なお、シリクターを組込む前にエストレリソグ

にオイルを塗っておく。

b. オイルコントロールオリーブはつまり

がないか点検してから組付ける。

4. シリクターヘッド

a. バルブガイド交換時、打込みはバルブガイド

ライバー (工具 No. 07942-3290200) で打込み、

バルブガイドフリーマー (工具 No. 07984-20000

00) で内径を仕上げる。

b. 締付けナットのネジ部にオイルをつけて図19に

示す順序で徐々に締付ける。

締付けトルク: 200kg.cm

5. バルブタイミソグを合わせる。

a. クラックシヤクトを回し、スパークアソビ

サーの1・4 "T" マークとタイミソグマーク

を合わせる。

5. バルブタイミソグを合わせる。

a. クラックシヤクトを回し、スパークアソビ

サーの1・4 "T" マークとタイミソグマーク

を合わせる。

b. カムプロケットの合わせラインがシリクター

ヘッド上面と平行になるようにカムチェンをカ

ムプロケットに取付ける。

c. カムプロケットをノックボルト2本でカムシ

ヤクトに取付ける。

3. シリクター

a. エストレのエストレボス部下の溝にエスト

レベース (工具 No. 07958-3330000) を図の様

に4個さし込む。次にエストレコソプレ

ツサー (工具 No. 07955-3330000) をエストレ

リソグ上に取付け、シリクターを徐々に降ろ

す。

各エストレリソグがシリクターに入ったら、E

ストレリソグコソプレツサーとエストレベース

を取外す。

なお、シリクターを組込む前にエストレリソグ

にオイルを塗っておく。

b. オイルコントロールオリーブはつまり

がないか点検してから組付ける。

4. シリクターヘッド

a. バルブガイド交換時、打込みはバルブガイド

ライバー (工具 No. 07942-3290200) で打込み、

バルブガイドフリーマー (工具 No. 07984-20000

00) で内径を仕上げる。

b. 締付けナットのネジ部にオイルをつけて図19に

示す順序で徐々に締付ける。

締付けトルク: 200kg.cm

5. バルブタイミソグを合わせる。

a. クラックシヤクトを回し、スパークアソビ

サーの1・4 "T" マークとタイミソグマーク

を合わせる。

5. バルブタイミソグを合わせる。

a. クラックシヤクトを回し、スパークアソビ

サーの1・4 "T" マークとタイミソグマーク

を合わせる。

b. カムプロケットの合わせラインがシリクター

ヘッド上面と平行になるようにカムチェンをカ

ムプロケットに取付ける。

c. カムプロケットをノックボルト2本でカムシ

ヤクトに取付ける。

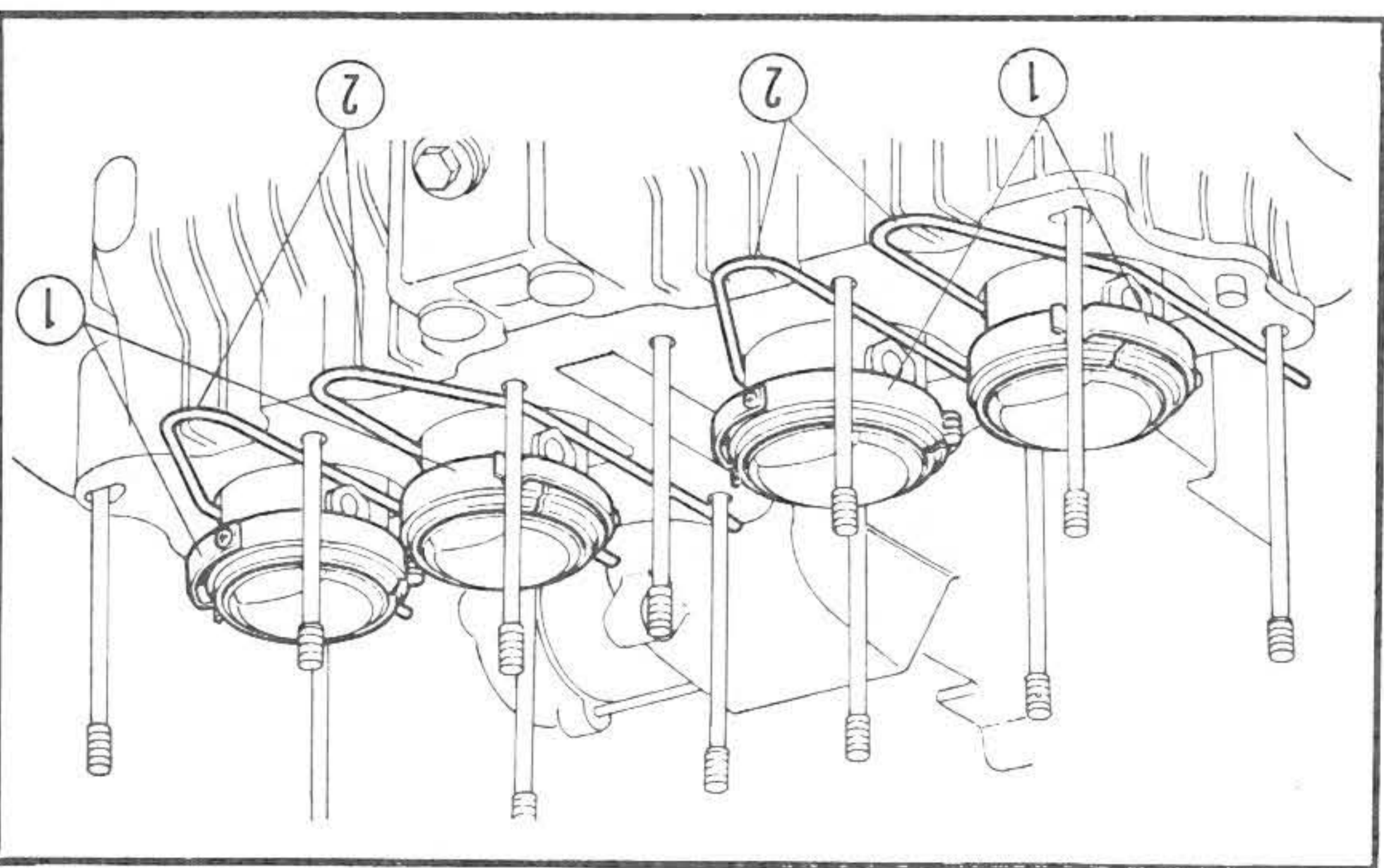


図 18 ① エストレコソプレツサー ② エストレベース

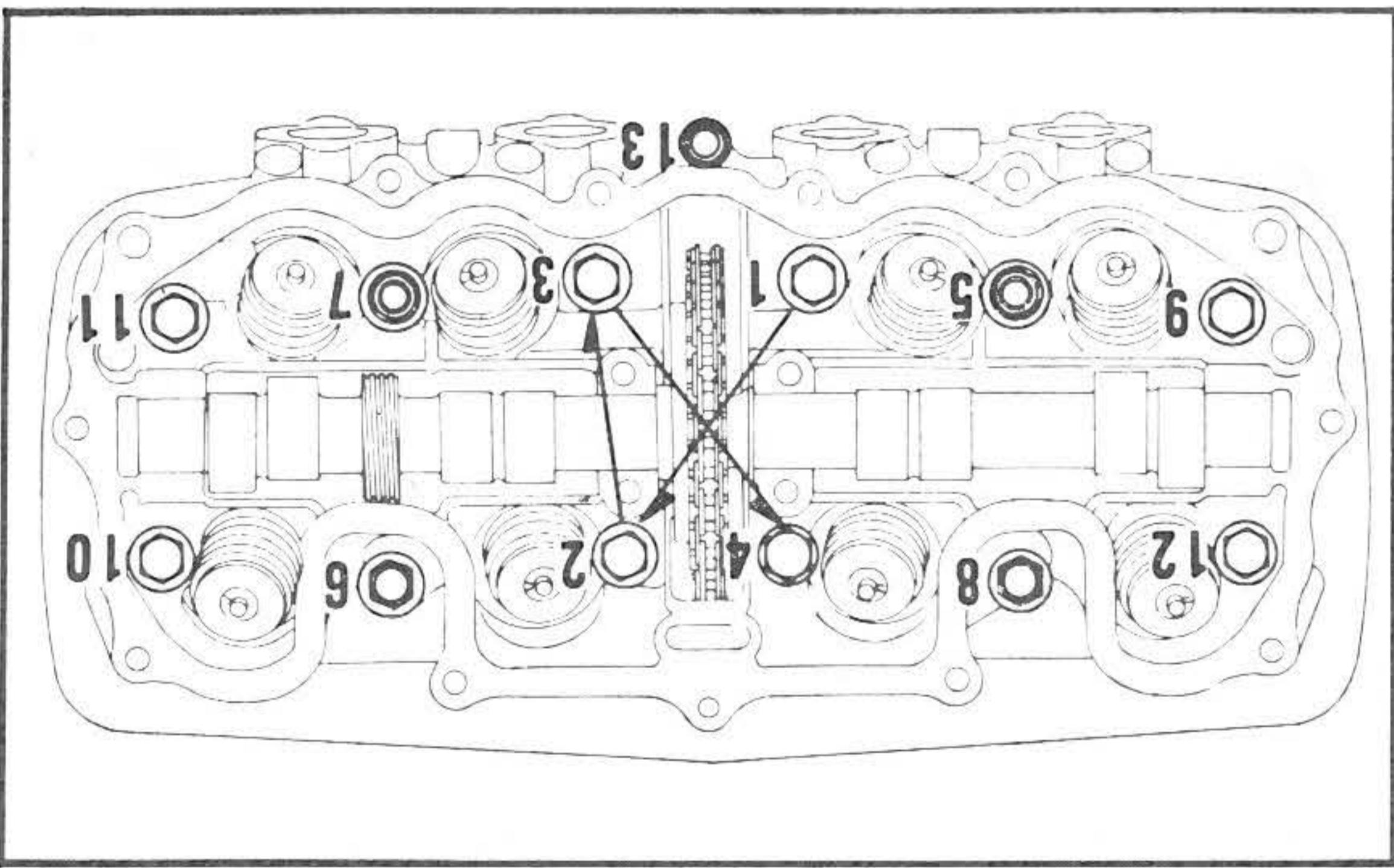


図 19 シリクターヘッド締付け順序

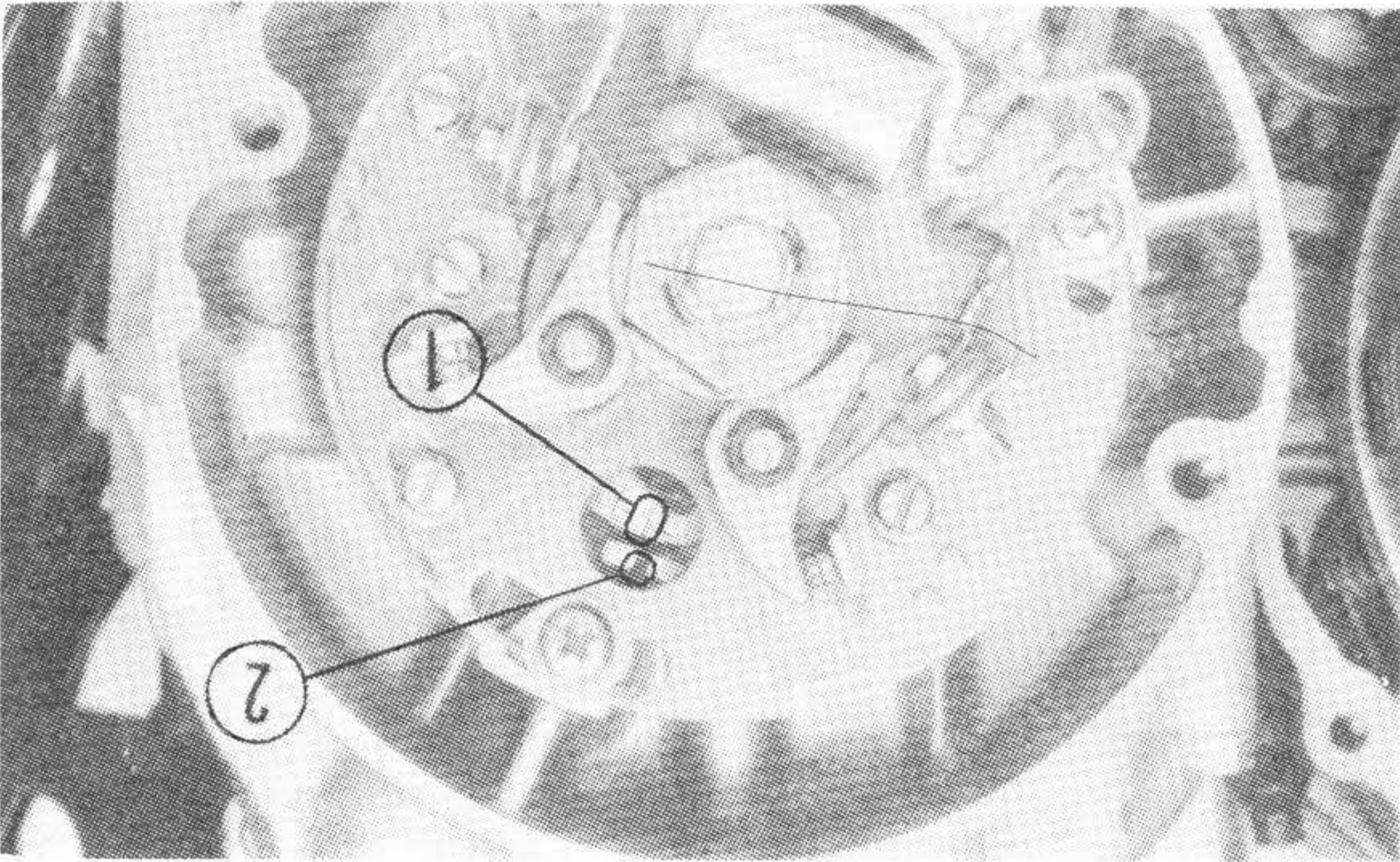


図 20 ① 1・4の "T" マーク ② タイミソグマーク

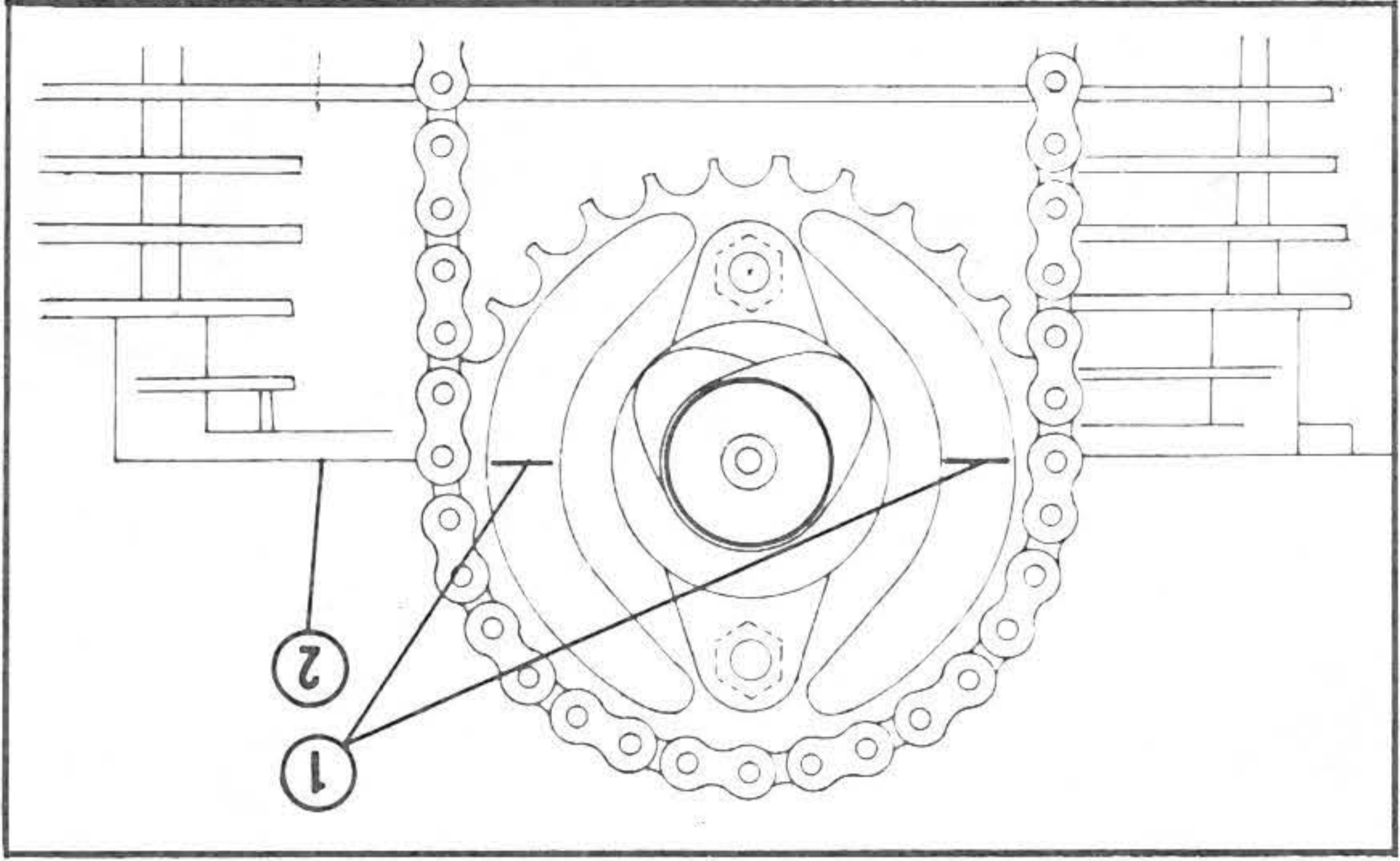


図 21 ① カムプロケット合わせライン ② シリクターヘッド上面

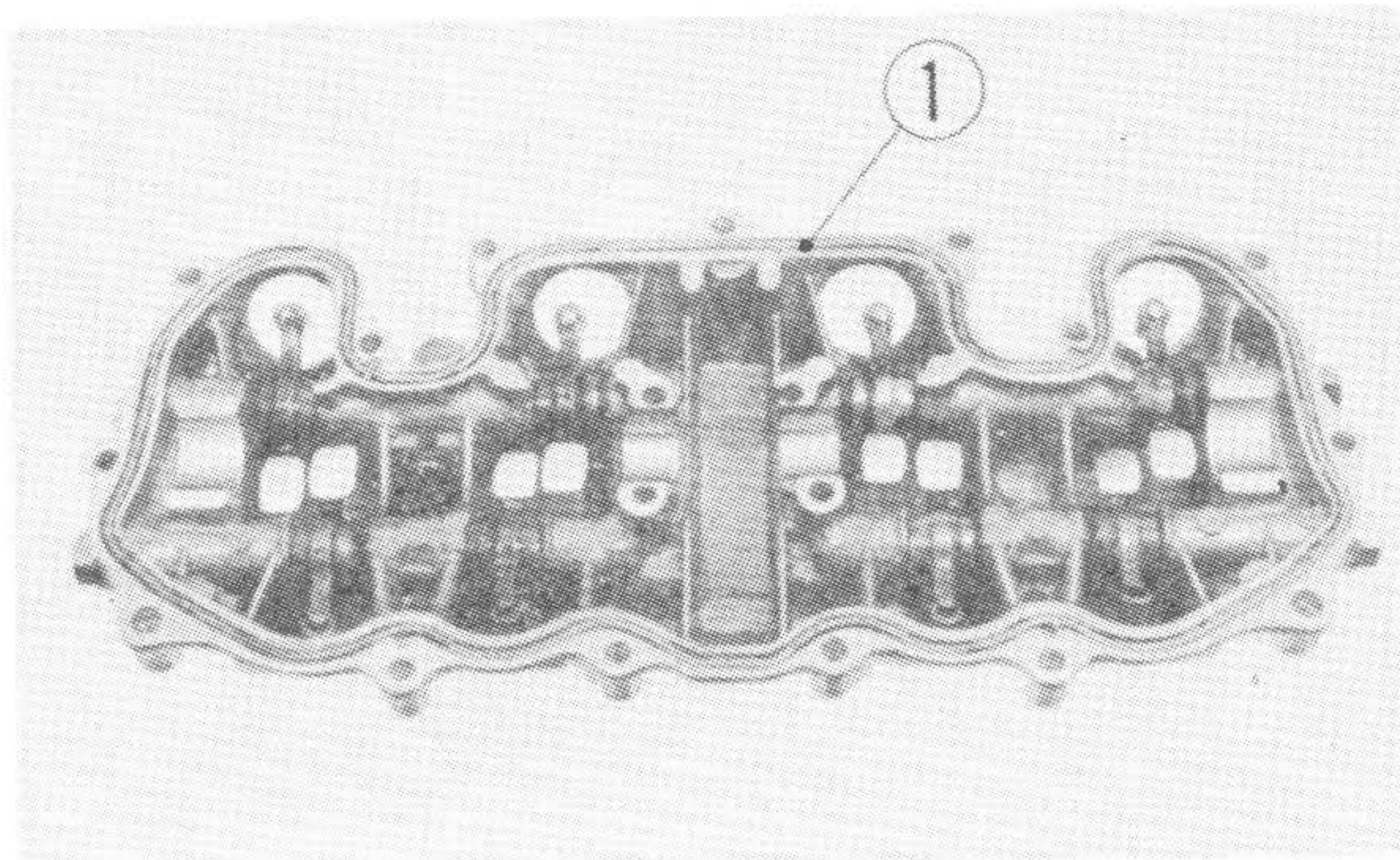


図 22 ①シリンダーヘッドカバーパッキン

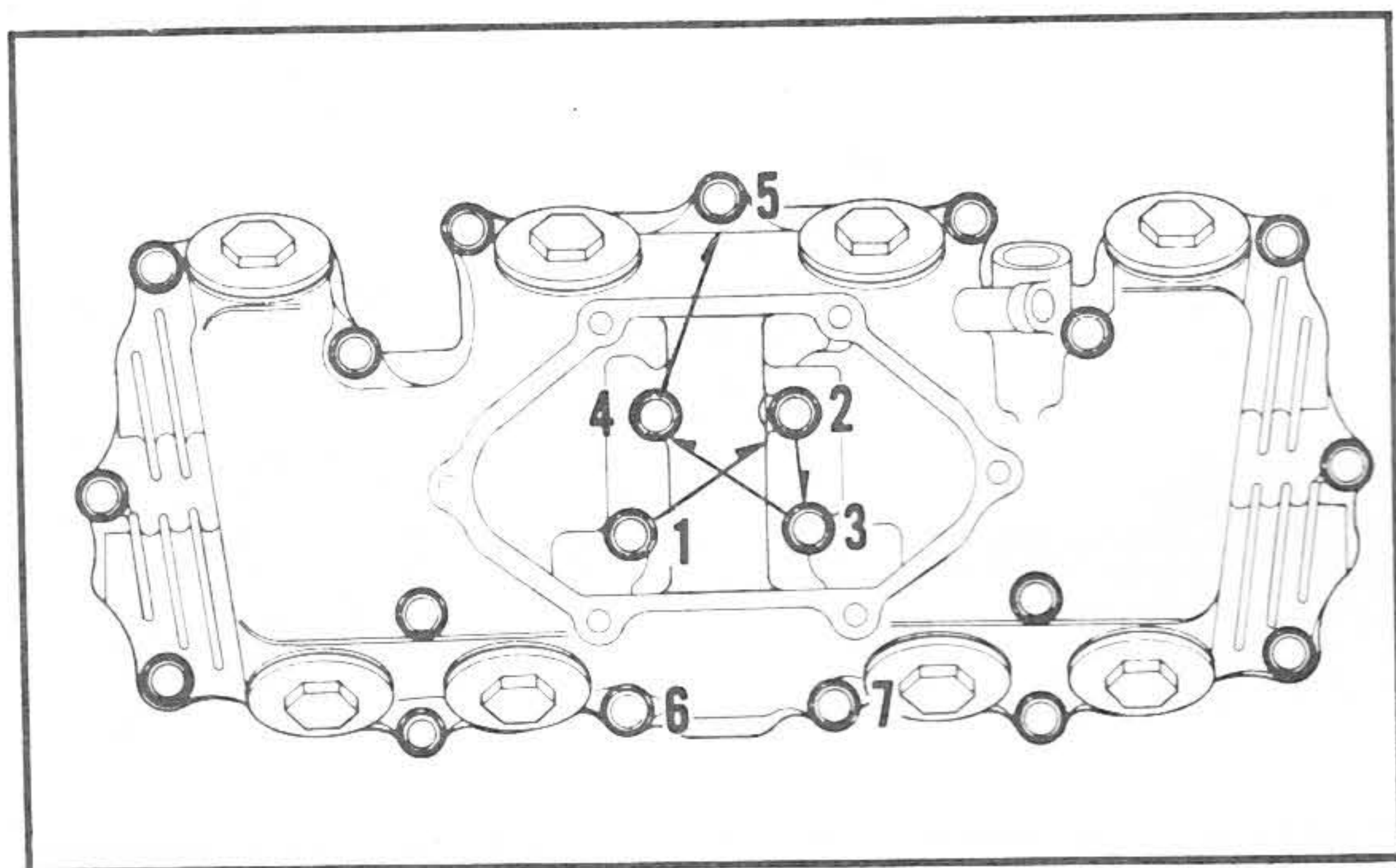


図 23 シリンダーヘッドカバー締付け順序

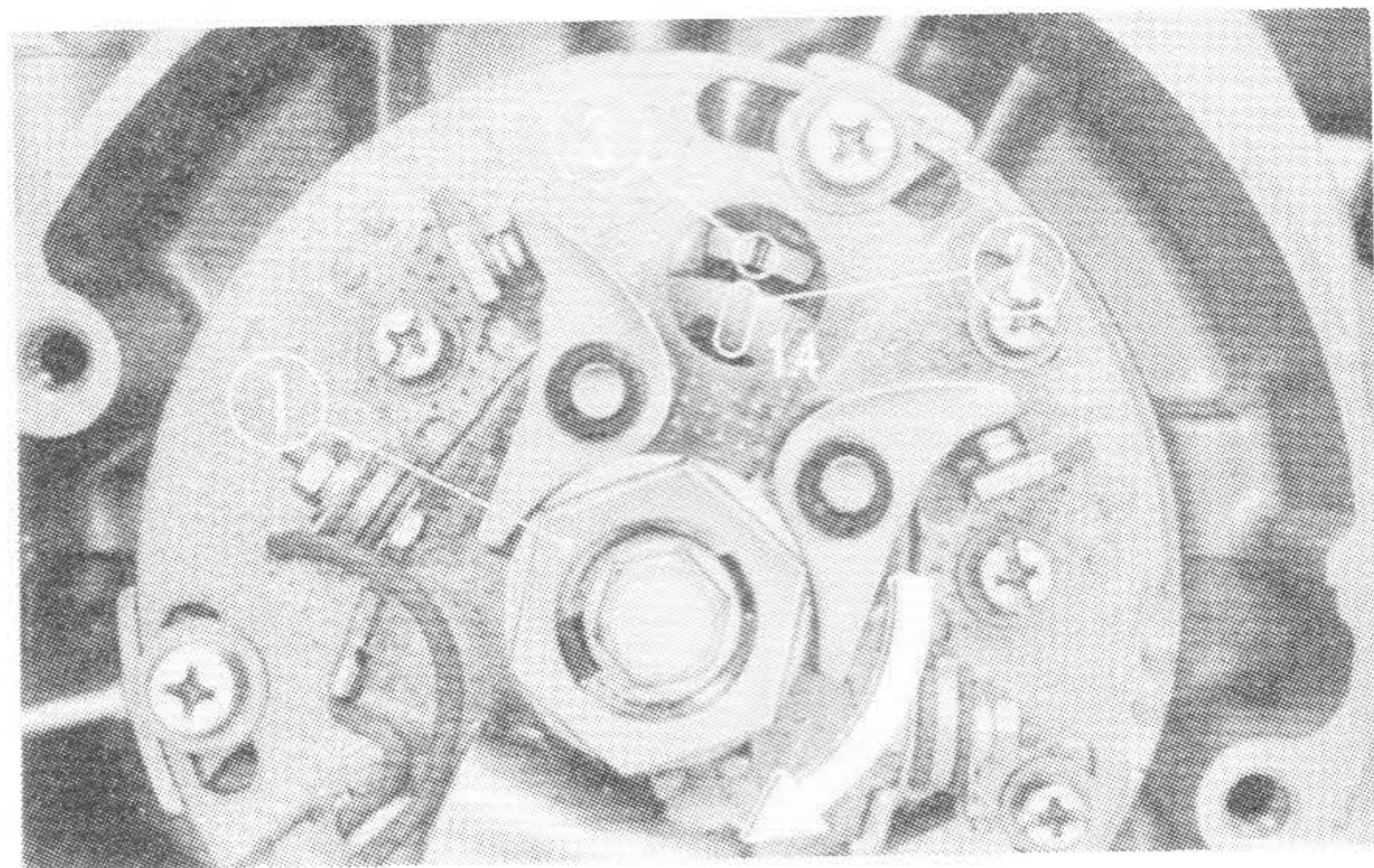


図 24 ①スペシャルナット ②1・4" T" マーク
③タイミングマーク

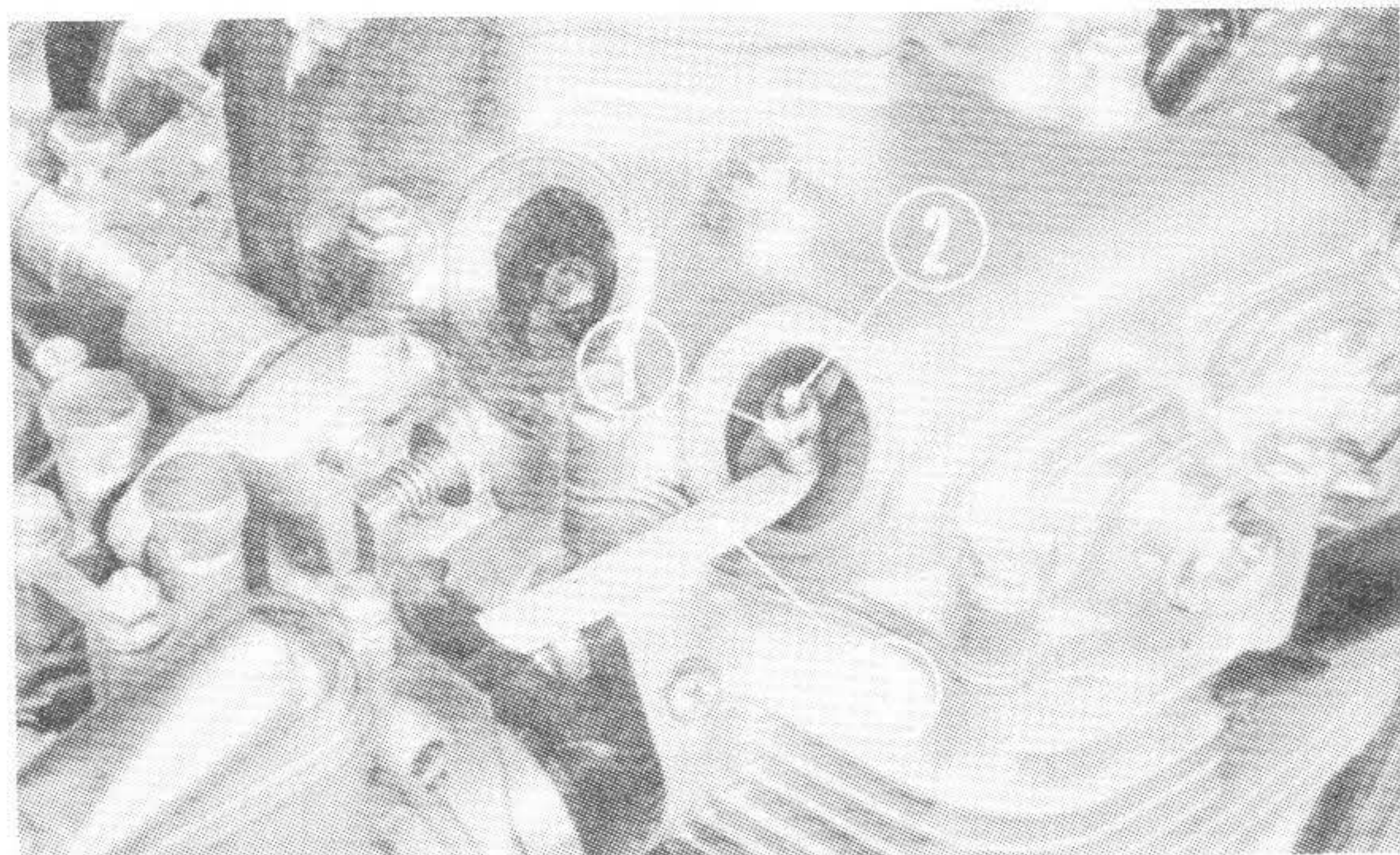


図 25 ①ロックナット ②アジャストスクリュー
③シクネスゲージ

6. シリンダーヘッドカバー

- a. シリンダーヘッドカバーのパッキン溝に、液体パッキン（スリーボンド2号相当品）を塗布してからカバーパッキンを入れる。
カバーパッキンに損傷があれば新品と交換する。

- b. シリンダーヘッドカバーは図23に示す順序で徐々に締付ける。
締付けトルク：0.7~1.1 kg.m
尚、各ボルトのトルク差は 20kg.cm 以内とする。

7. タペット間隙を調整する。

- a. スペシャルナットを右方向に回わし、1・4の" T" マークをタイミングマークに合わせる。
- b. No. 1 シリンダーのピストンが圧縮上死点であるか点検する。（IN. EX ロッカーアームにガタがある。）
圧縮上死点でなければもう1回転させて1・4の" T" マークをタイミングマークに合わせる。

〈注 意〉

シリンダー No. は前進方向に対して左から右へ1・2・3・4番とする。

- c. 下表の○印のタペット間隙をロックナットをゆるめてアジャストスクリューで行なう。

タペットクリアランス
IN側 0.05mm (冷間時)
EX側 0.05mm (冷間時)

	No. 1	No. 2	No. 3	No. 4
IN側	○	×	○	×
EX側	○	○	×	×

- d. ○印タペット調整後、さらにスペシャルナットを1回転させ1・4" T" マークとタイミングマークを合わせ 上表の×印のタペットを調整する。

4. オイルポンプ・オイルフィルター

オイルポンプはプライマリーシャフトで駆動されるダブルトロコイドポンプで、オイルフィルターはスクリーンと汜紙の2重汜過式となっている。

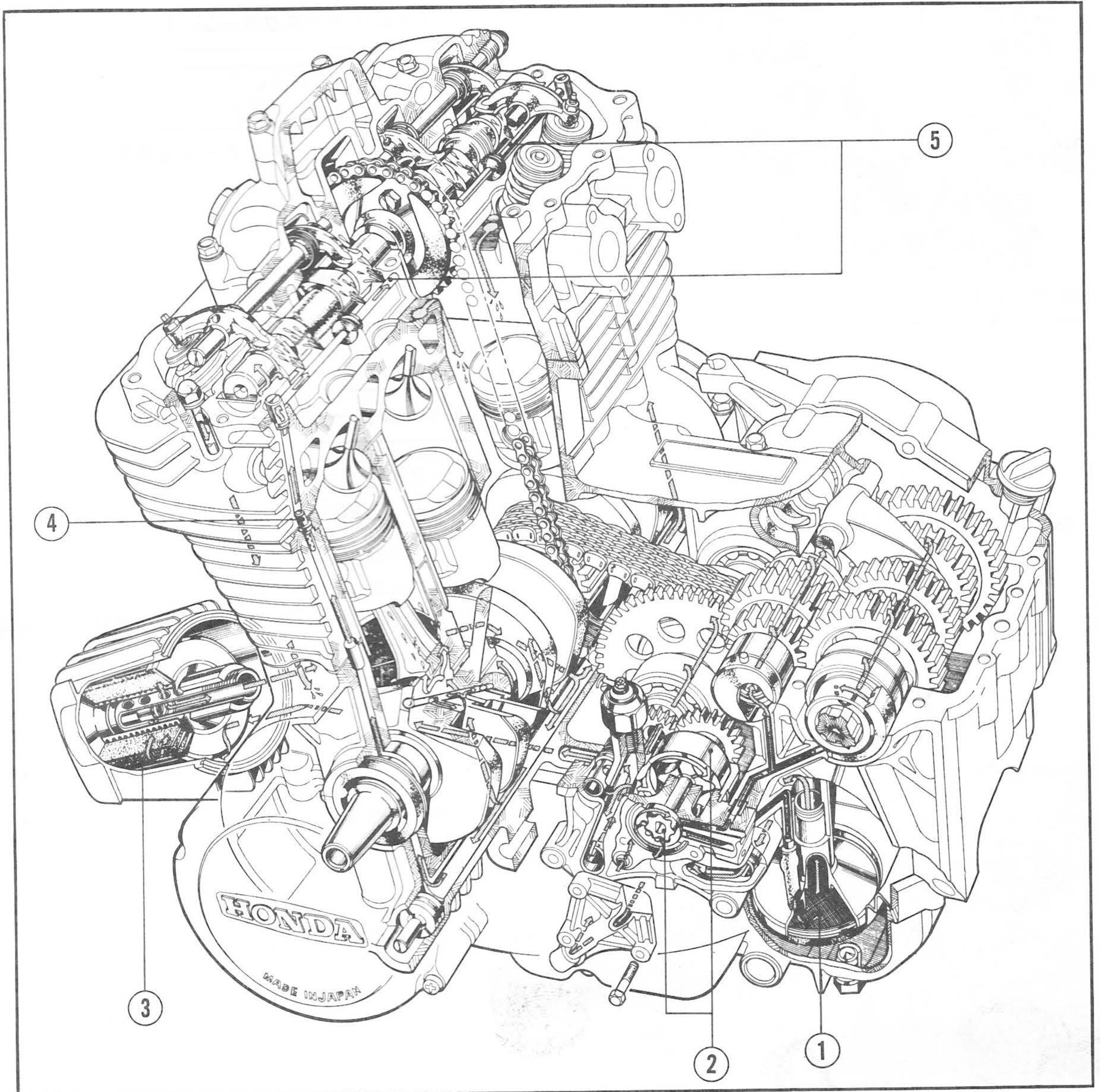
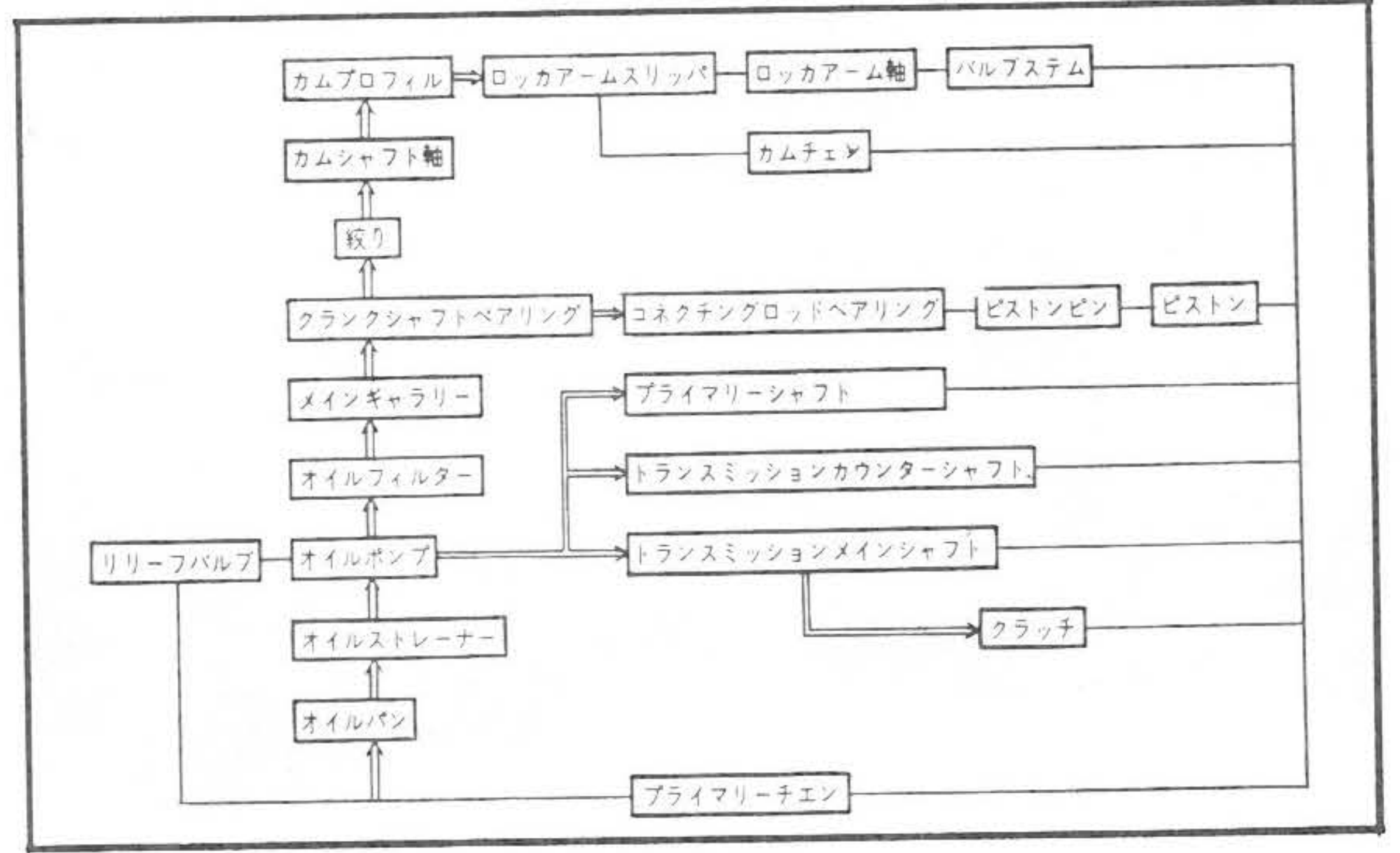


図 26 オイル潤滑径路
 ①オイルストレーナー ②オイルポンプ ③オイルフィルター ④オイルコントロールオリフィスバルブ ⑤オイルパイプ

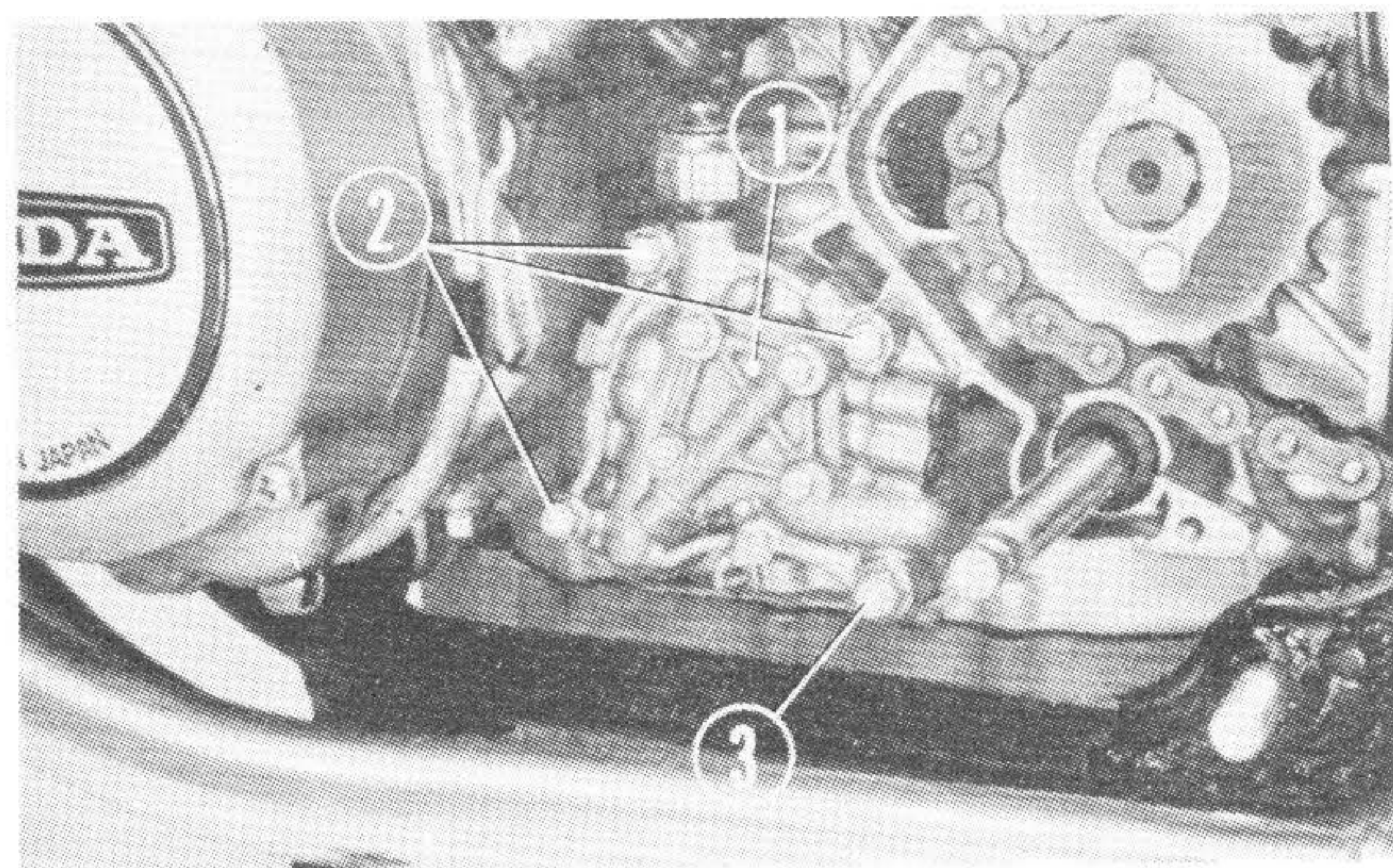


図 27 ①オイルポンプ ②6mmボルト ③8mmボルト

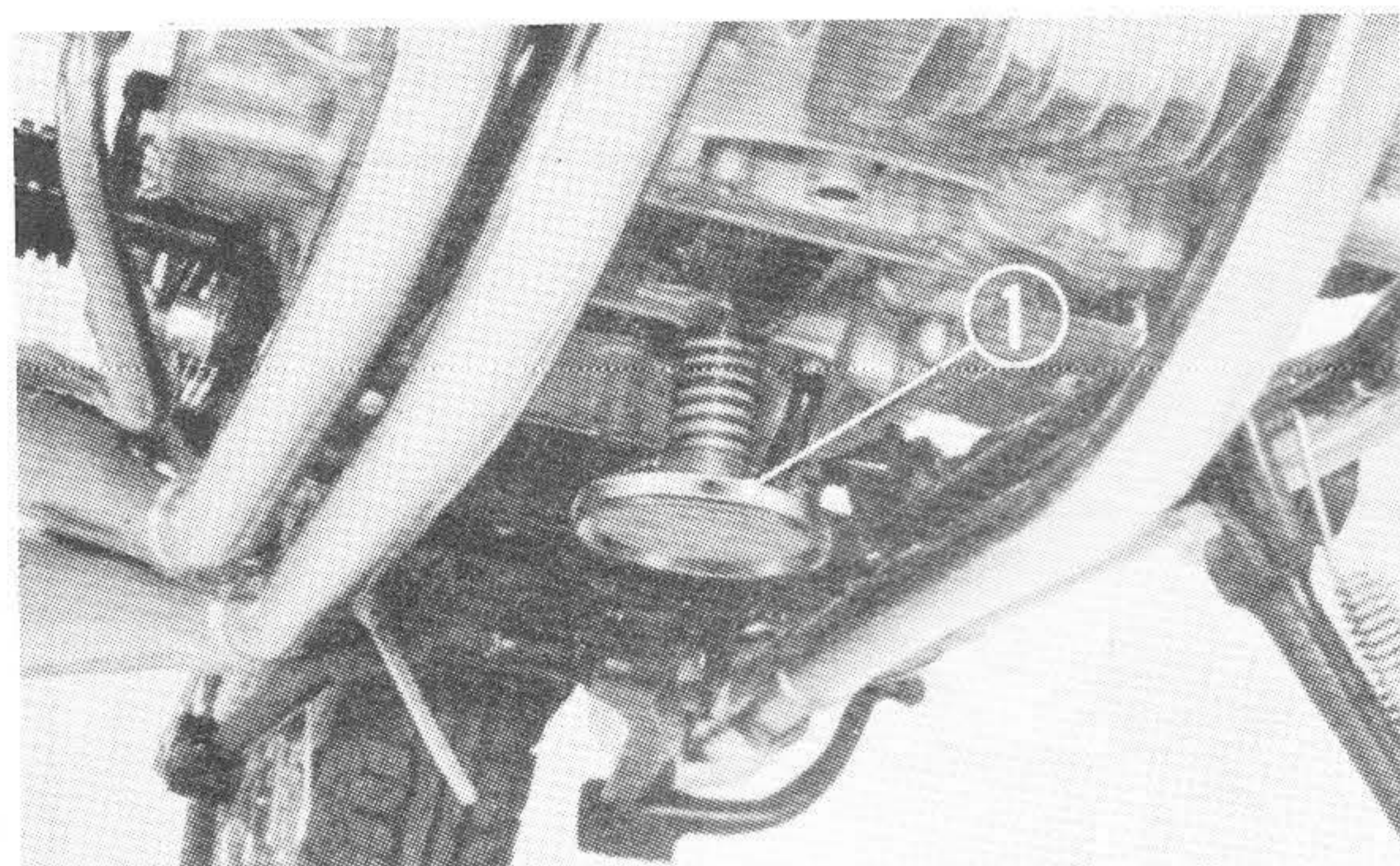


図 28 ①オイルストレーナースクリーン

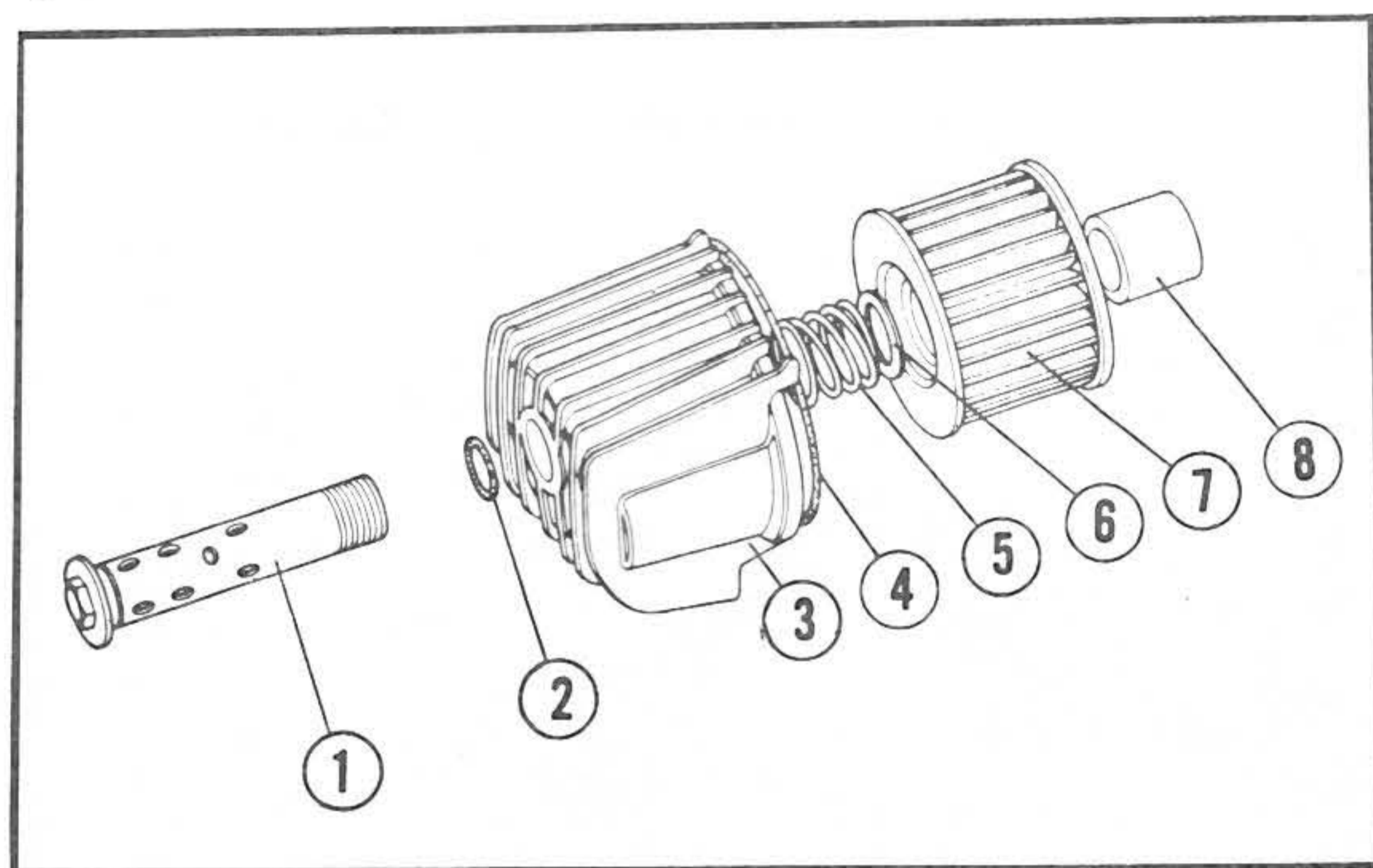


図 29 ①オイルフィルターセンターボルト ②Oリング (1.5×2.5) ③オイルフィルターケース ④Oリング (89×4.5) ⑤セットスプリング ⑥スプリングシート ⑦オイルフィルターエレメント ⑧オイルフィルターカラー

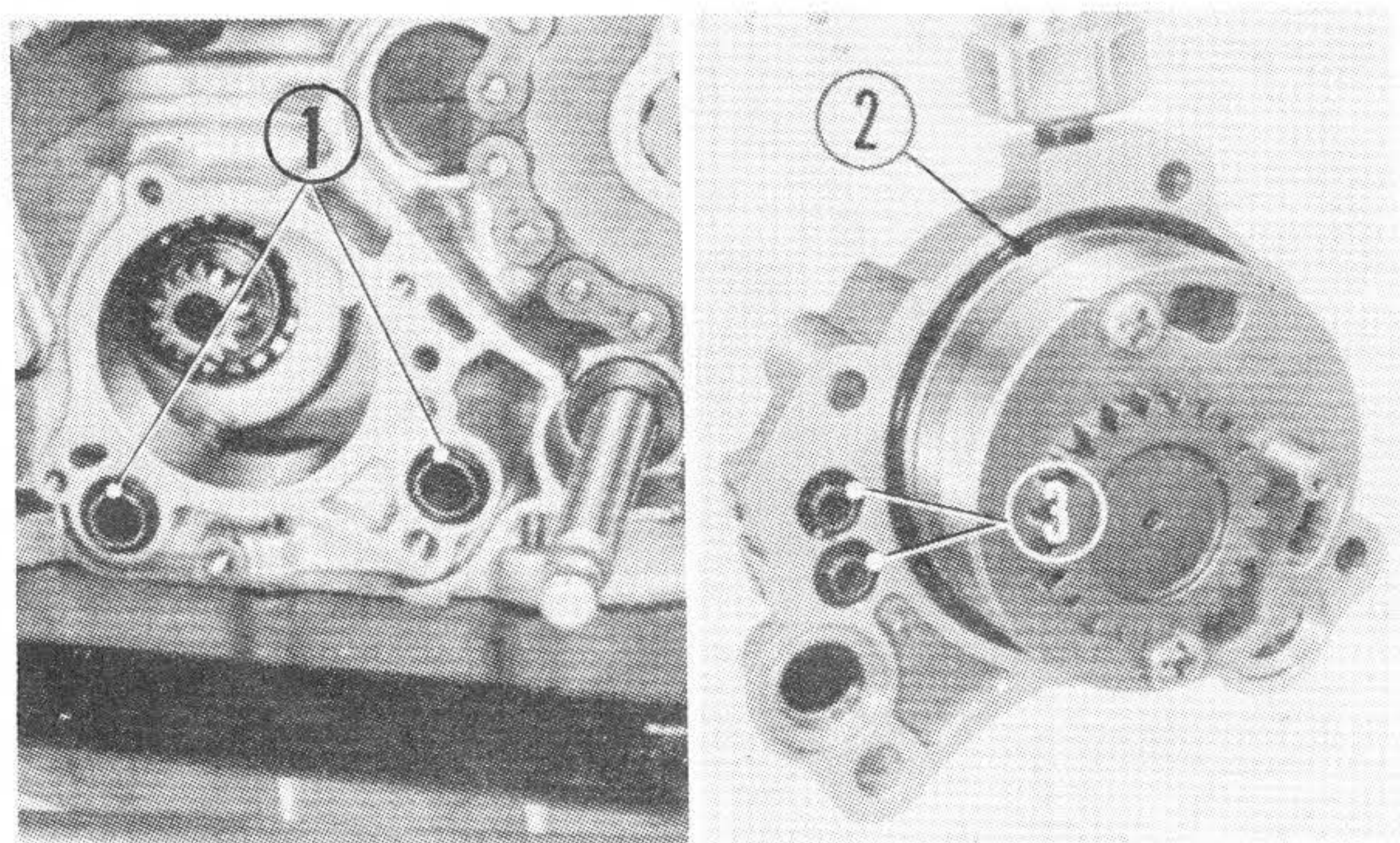


図 30 ①Oリング (15×2.5) ②Oリング (63×2.5) ③Oリング (9.9×1.5)

分解の要点

オイルポンプ

1. ギヤーチェンジペダルとL.フートレストを外す。
2. L.クランクケースカバーを外す。
3. オイルポンプスイッチコードを外す。
4. オイルポンプを外す。

オイルストレーナースクリーン

1. エンジンオイルを抜く。
2. オイルパンを外す。
3. オイルストレーナースクリーンを外す。

オイルフィルター

1. オイルフィルターセンターボルトを外し、オイルフィルターを取外す。

点 検

オイルポンプ

1. アウターローターとボディとの間隙。
2. インナーとアウターローターのチップクリアランス。
3. リリーフバルブにゴミを噛んでないか、またリリーフバルブの作動を点検する。

組立の要点

1. 図30に示すOリングの取付けを忘れないこと。
2. オイル量の点検をして、少ない場合は、給油する。
3. オイルフィルターの各部品は組付け間違いがないか確認する。(図29参照)。

5. クラッチ

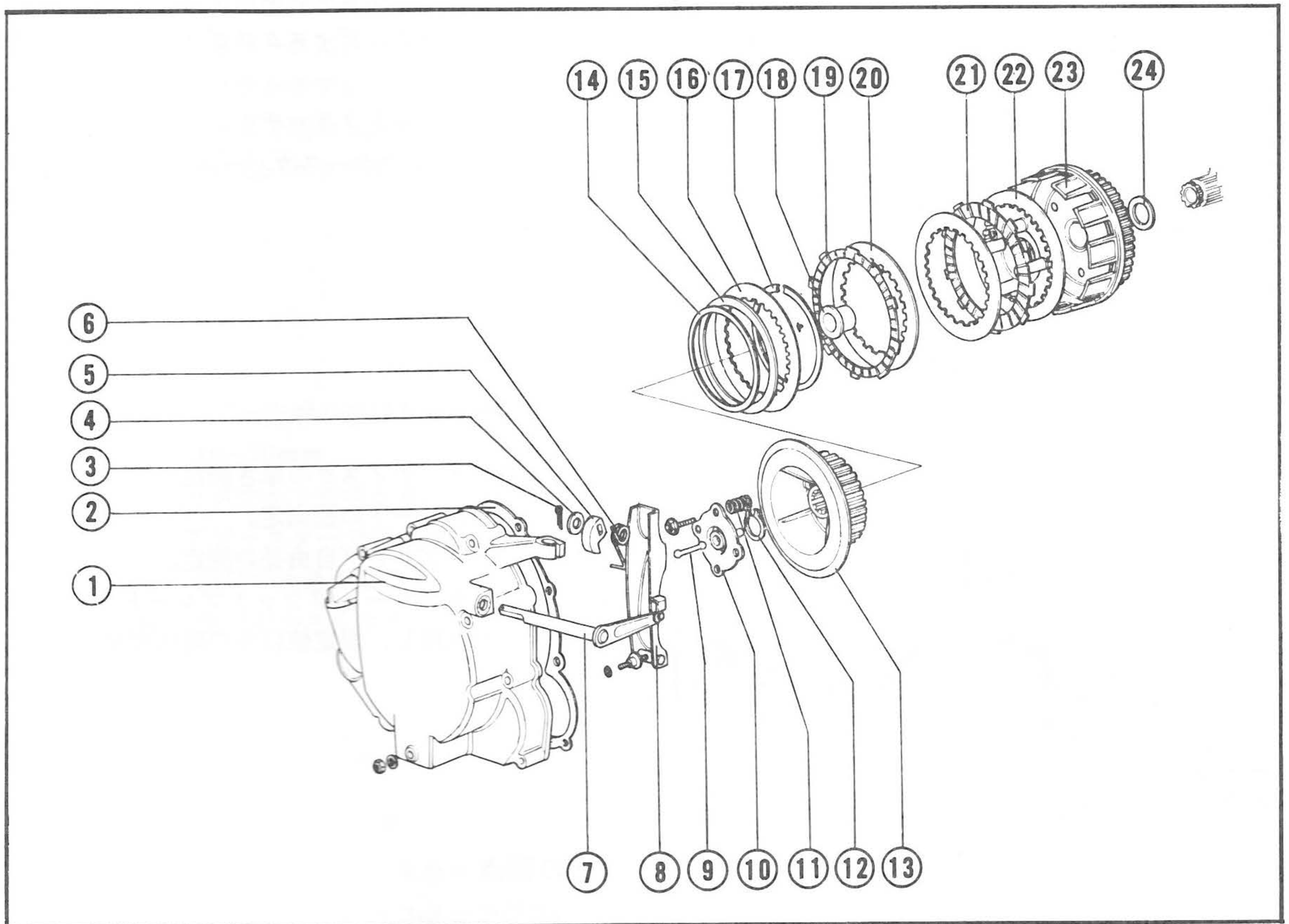


図 31 ①R.クランクケースカバー (1) ②カバーパッキン (1) ③割りピン 2.0×15 (1) ④10mmワッシャー (1) ⑤クラッチリフターカム (1) ⑥クラッチレバーリターン springs (1) ⑦クラッチレバー (1) ⑧クラッチアジャスティングレバー (1) ⑨クラッチリフターロッド (1) ⑩クラッチリフタープレート (1) ⑪クラッチスプリング (4) ⑫25mmサークリップ (1) ⑬クラッチセンター (1) ⑭ディスクスプリングシート (1) ⑮クラッチディスクスプリング (1) ⑯クラッチプレートB (1) ⑰92mmスペシャルセットリング (1) ⑱25mmカラー (1) ⑲クラッチフリクションディスク (1) ⑳クラッチプレート (6) ㉑クラッチフリクションディスク (6) ㉒クラッチプレッシャープレート (1) ㉓クラッチアウター (1) ㉔25mmスラストワッシャー

分解の要点

1. エンジンオイルを抜く。
2. R. フートレストとキックスターターペダルを外す。
3. R.クランクケースカバーを外す。
4. クラッチプレッシャープレートを外す。
5. 25mmサークリップを外し、クラッチ Assy を取外す。

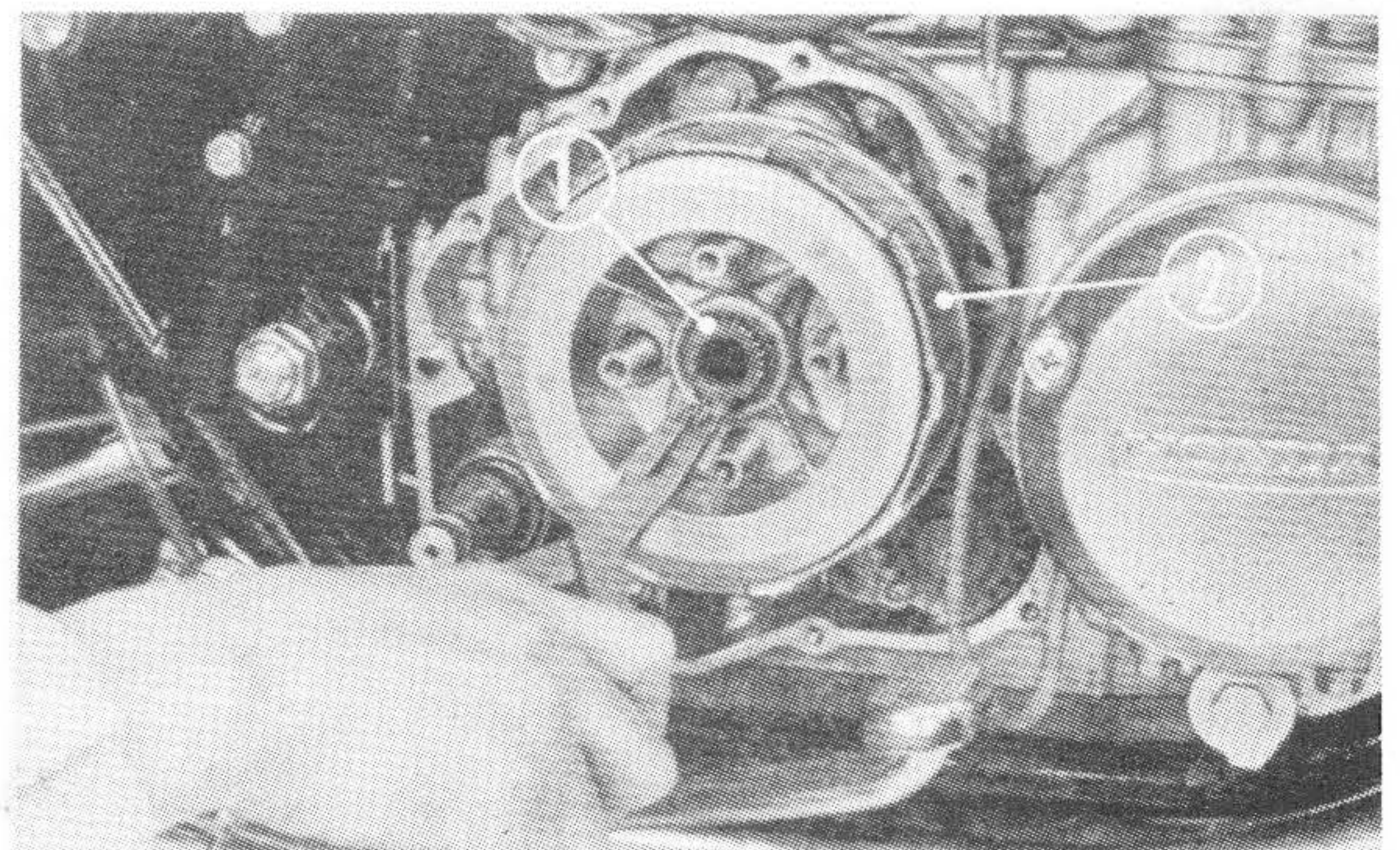


図 32 ①25mmサークリップ ②クラッチASSY.

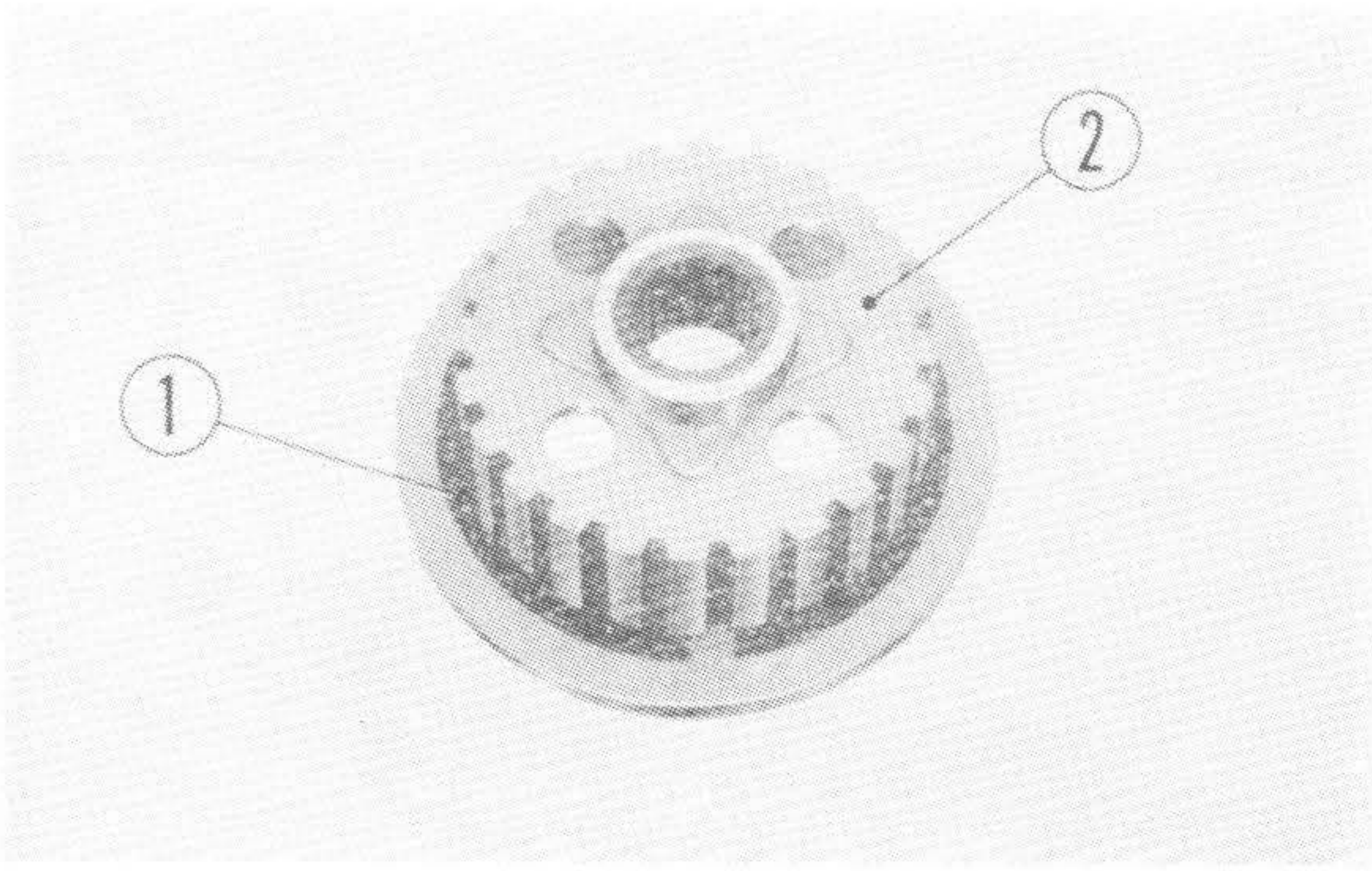


図 33 ①92mmスペシャルセットリング
②クラッチセンター

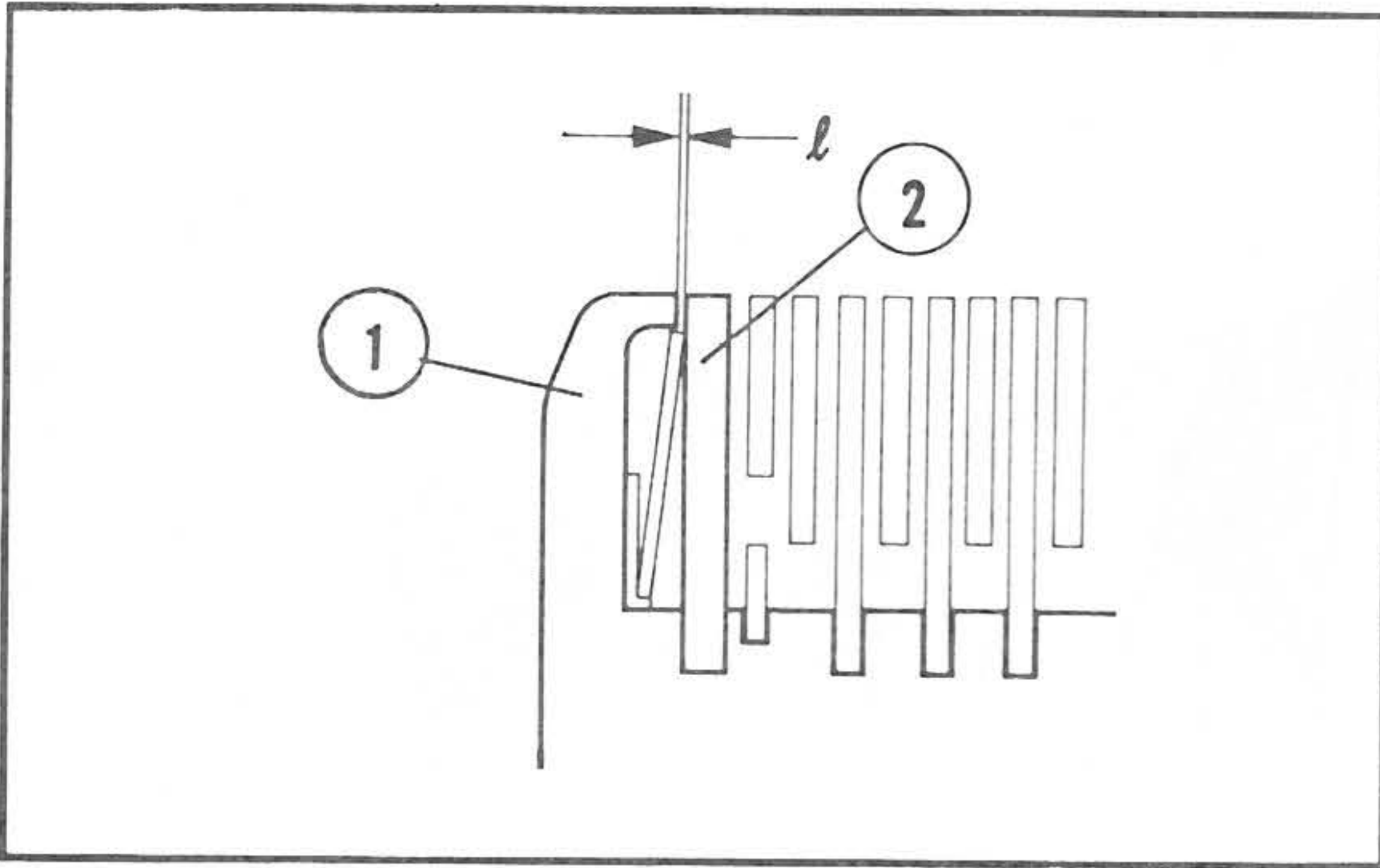


図 34 ①クラッチセンター ②クラッチプレートB

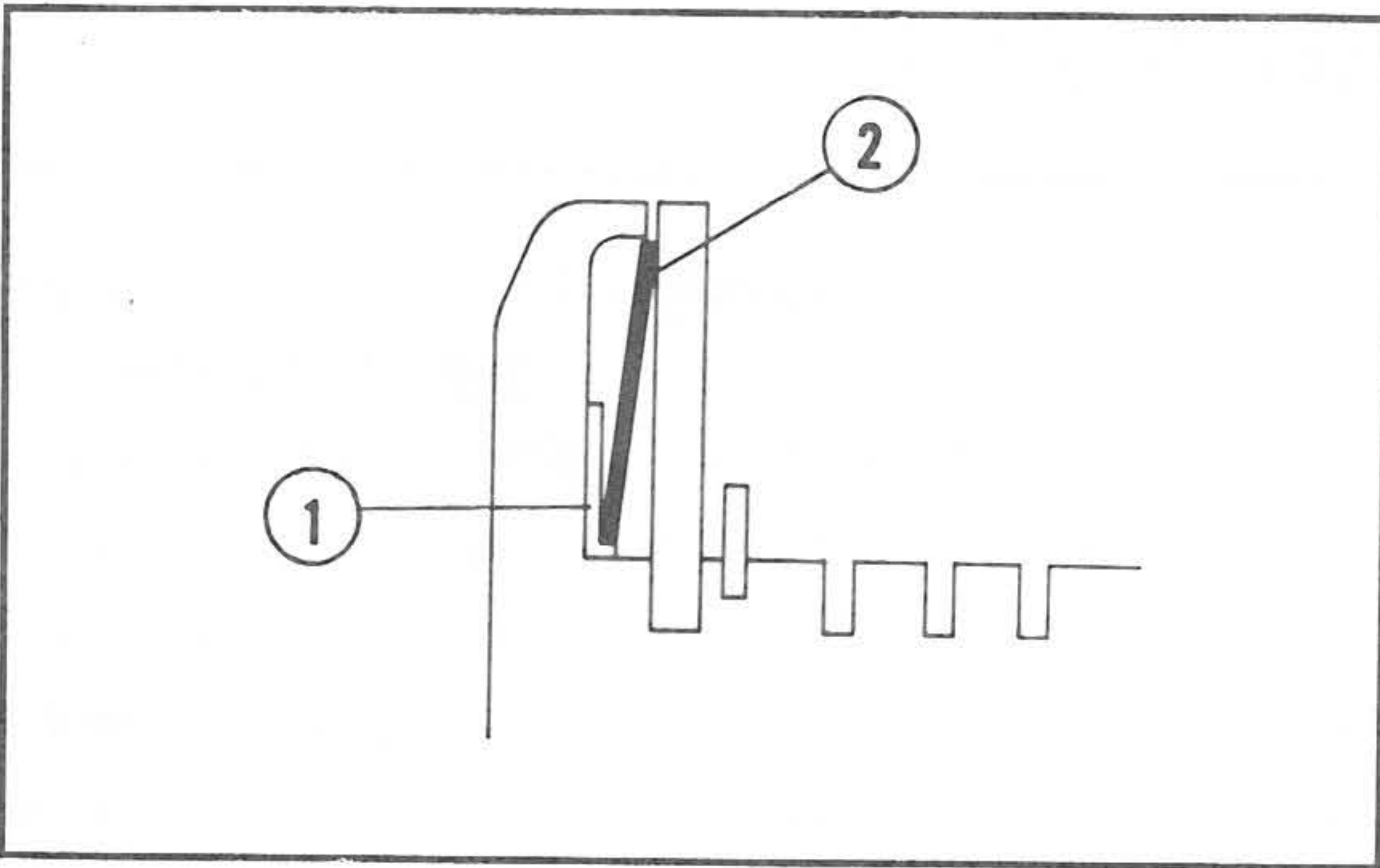


図 35 ①ディスクスプリングシート
②クラッチディスクスプリング

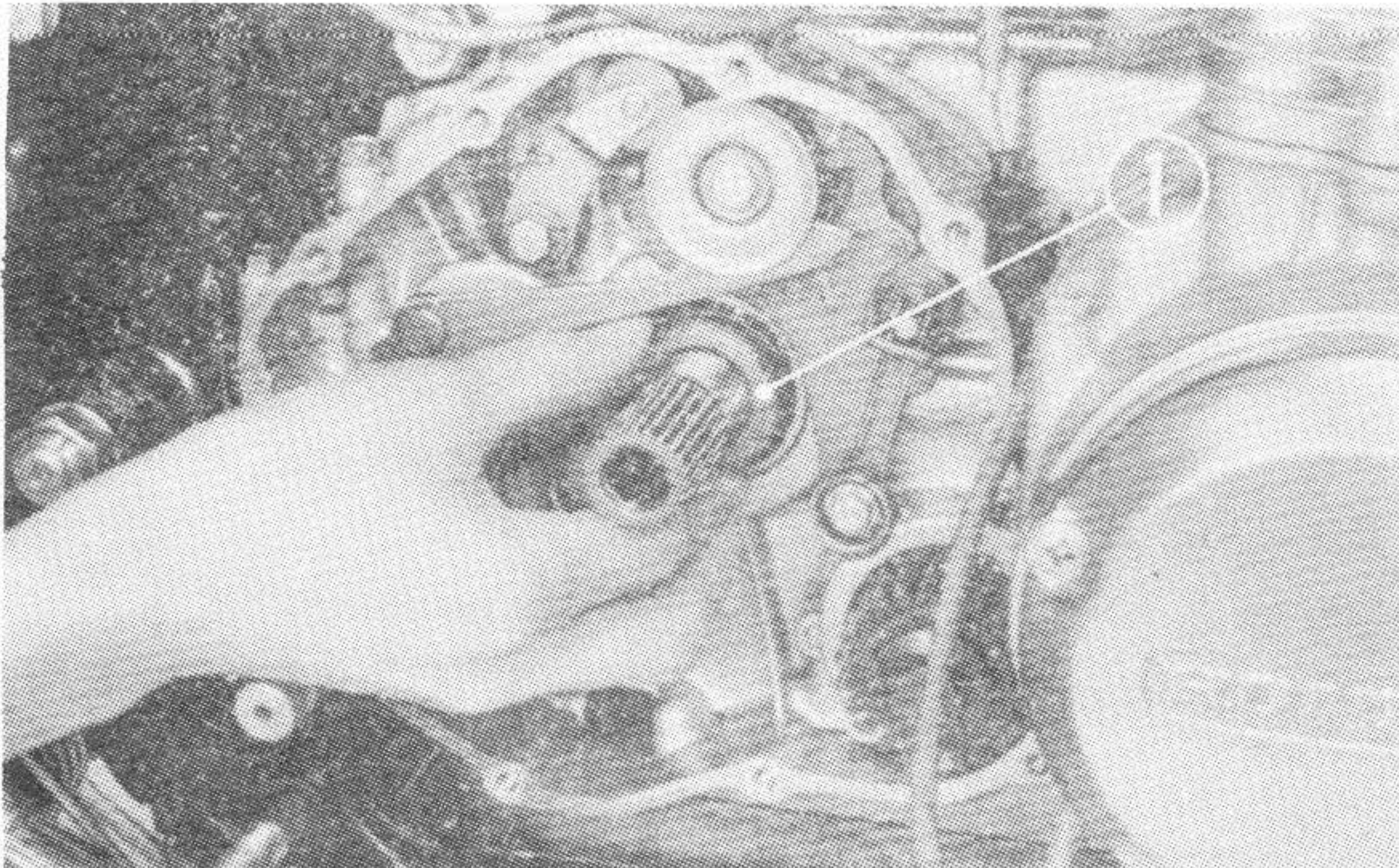


図 36 ①25mmスラストワッシャー

6. クラッチセンターから 92mm スペシャルセットリングを外し、クラッチプレートB、クラッチディスクスプリング、ディスクスプリングシートを取外す。
7. クラッチレバーとクラッチアジャスティングレバーをR. クランクケースカバーより外す。

点 検

1. フリクションディスクの厚さ測定。
2. クラッチプレートの歪測定。
3. クラッチスプリング自由長の測定。
4. クラッチセンターとクラッチプレートBの隙間(l)を点検し、規定値以外の際は交換する。

組立の要点

1. ディスクスプリングシートとクラッチディスクスプリングの取付け、方向に注意すること。
2. 25mm スラストワッシャーの取付けを忘れないこと。
3. フリクションディスクとクラッチプレートを交互にクラッチアウターに取付ける。
 - a. ディスク巾 8mm のフリクションディスクの取付位置に注意する。(図31の⑱)。

4. クラッチを調整する。

- a. クラッチレバーの合わせマークをR.クランクケースの合わせマークに合わせて、ロックナットをゆるめ、クラッチアジャスターを左方向へ重くなるまで回わし、その位置から約 $\frac{1}{4}$ 回右方向へ回わし、ロックナットで締付ける。

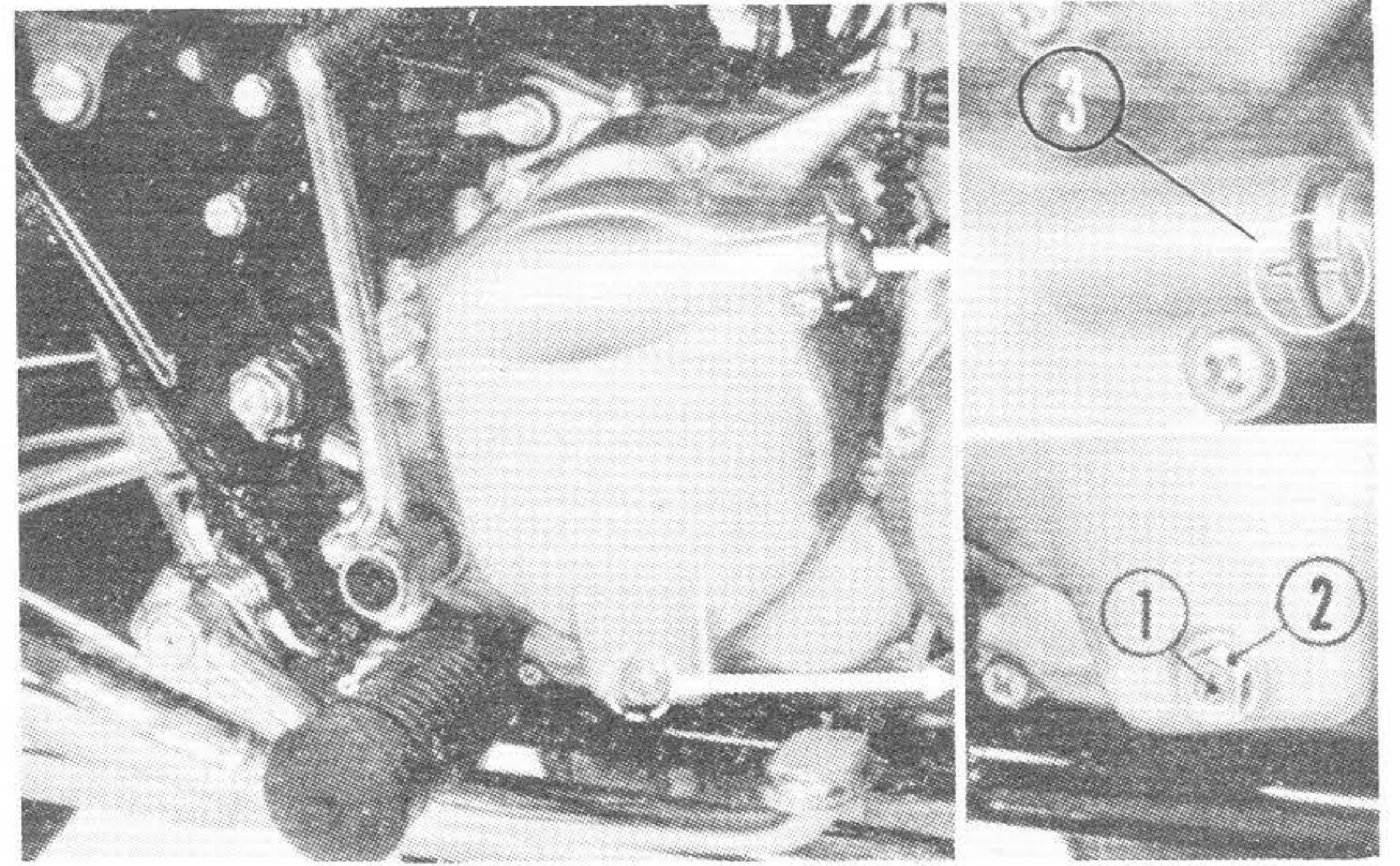


図 37 ①ロックナット ②クラッチアジャスター
③④合わせマーク

- b. クラッチレバー先端の遊びを点検する。

規定値： 10~20mm

調整はロックナットをゆるめ、クラッチケーブルローアアジャスターで行なう。

A方向： 遊びが大きくなる。

B方向： 遊びが小さくなる。

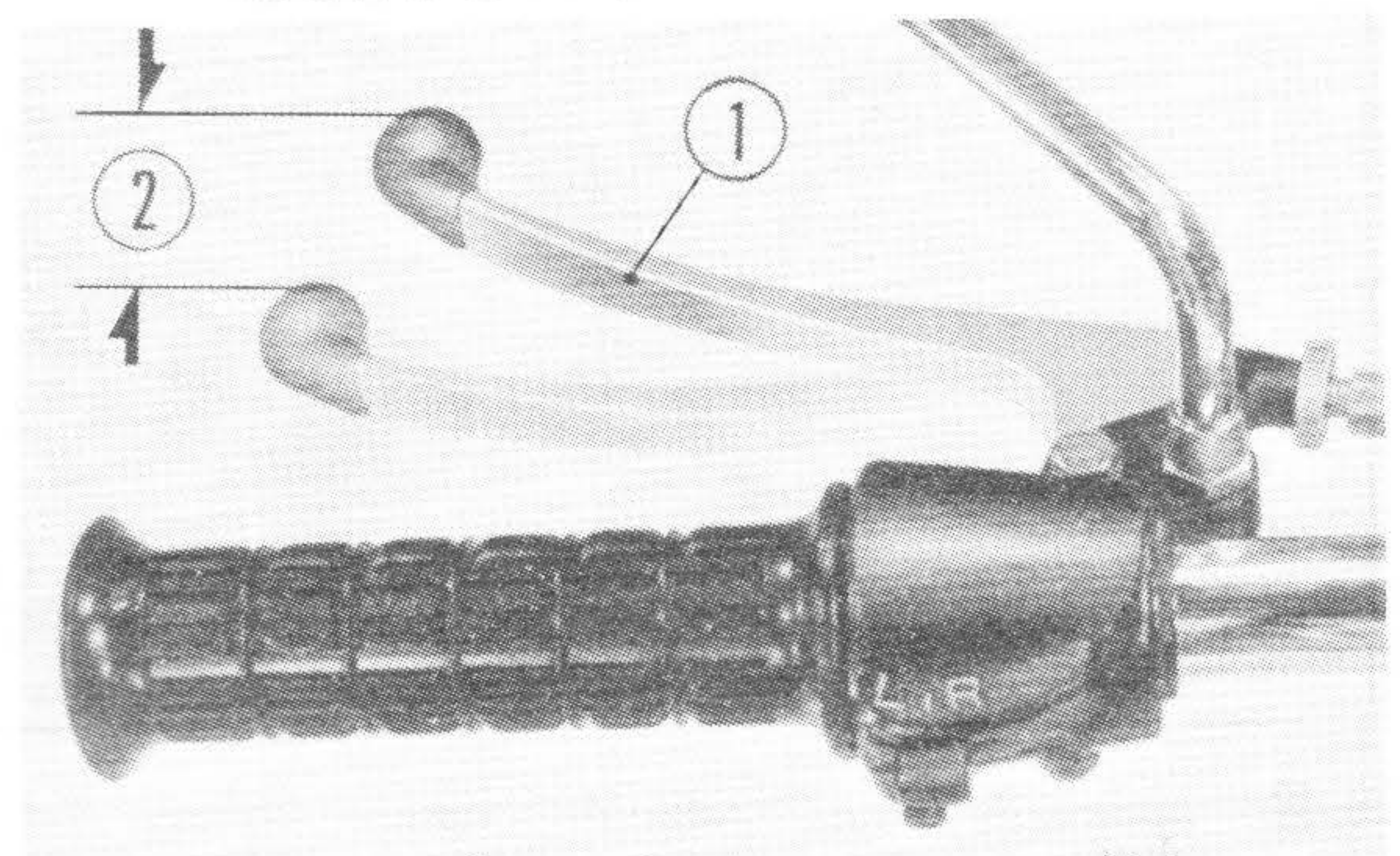


図 38 ①クラッチレバー ②遊び

なお、微調整はロックナットをゆるめ、クラッチケーブルアッパーアジャスターで行なう。

- c. 調整後、クラッチの作動を確認する。

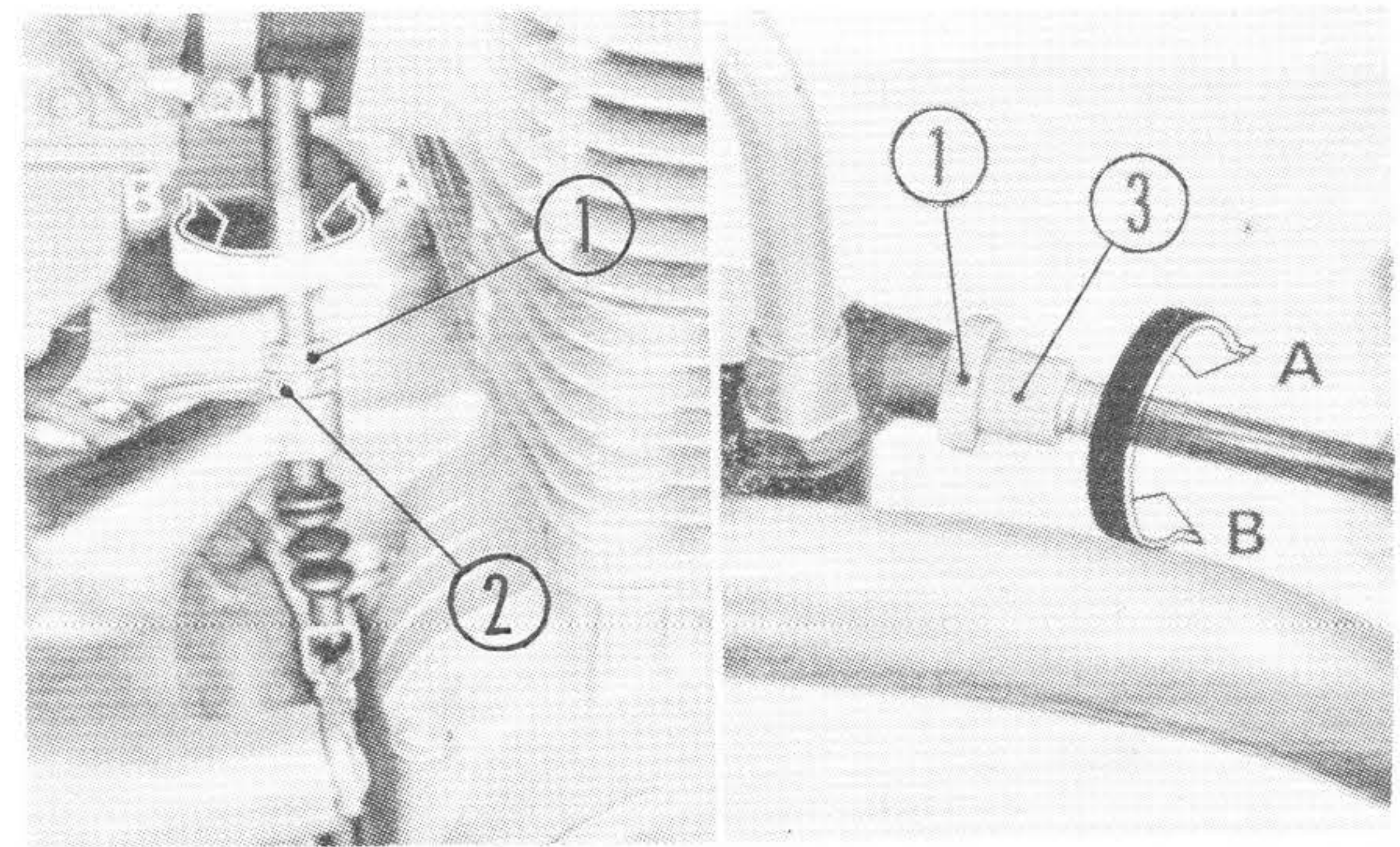


図 39 ①ロックナット
②クラッチケーブルローアアジャスター
③クラッチケーブルアッパーアジャスター

6. キックスターター

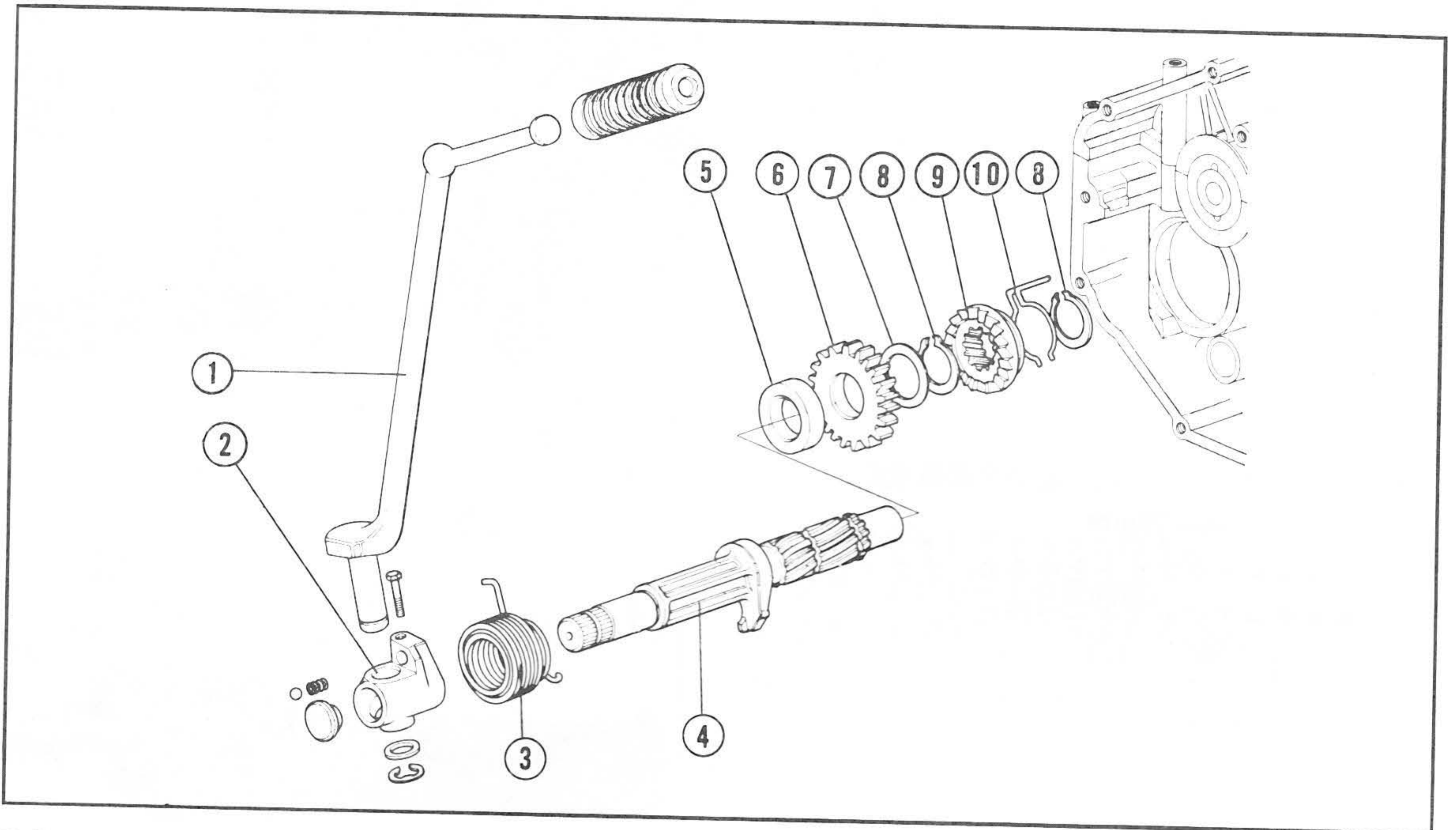


図 40 ①キックスターターアーム (1) ②キックアームジョイント (1) ③キックスタータースプリング (1)
④キックスタータースピンドル (1) ⑤カラー (1) ⑥キックスターターピニオン (1) ⑦20mmスラストワッシャー (1) ⑧20mmセットリング (2) ⑨スタータードライブラチェット (1) ⑩スターターピニオンフリクションスプリング (1)

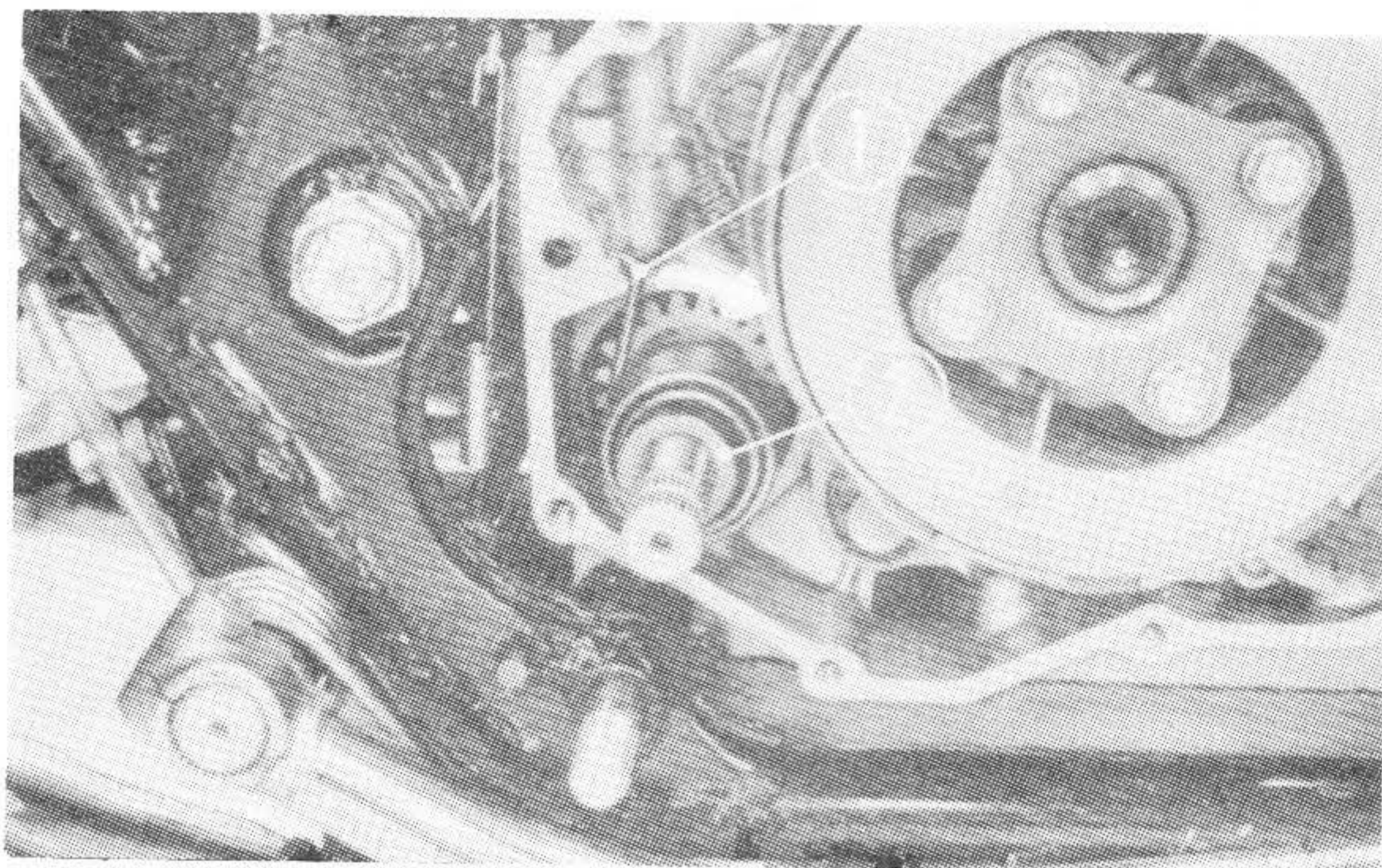


図 41 ①キックスタータースプリング
②キックスタータースピンドル

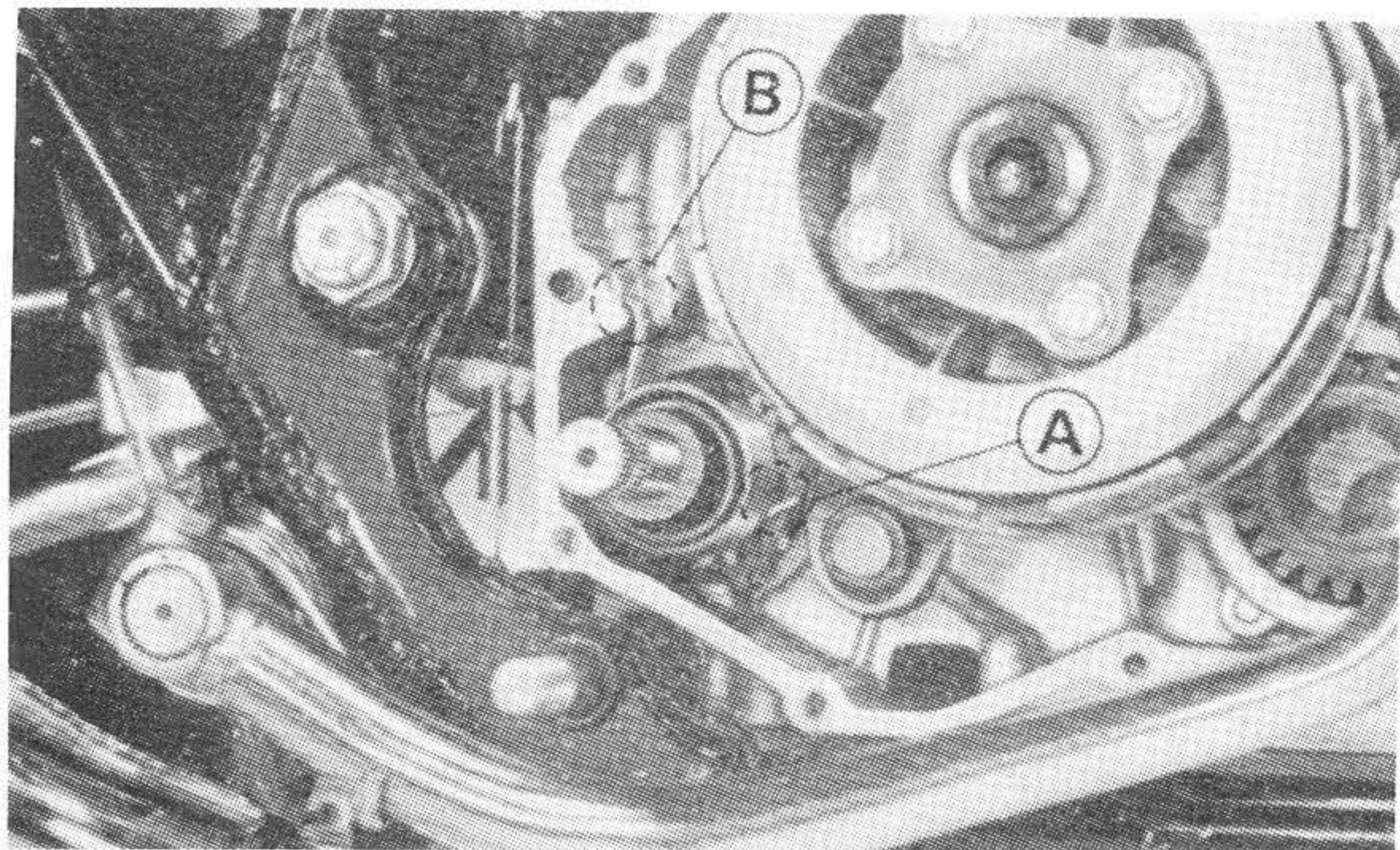


図 42 キックスタータースプリングの取付け

分解の要点

1. エンジンオイルを抜く。
2. R. フートレスト, キックスターターペダルを外す。
3. R. クランクケースカバーを外す。
4. キックスタータースプリングを外し, キックスターター Assy を外す。

点 検

1. スタータードライブラチェットがスムーズに作動するか点検する。
2. キックスターターピニオンとキックスタータースピンドルの間隙。

組立の要点

1. スターターピニオンフリクションスプリングをクランクケースのストッパー止め溝に確実に入れる。
2. キックスタータースプリング端④部をフックに掛け, キックスターター Assy を取付ける。
次に⑤部をクランクケーススリブにセットする。
3. キックスターターギヤが, ローギヤに確実に噛合っているか確認すること。

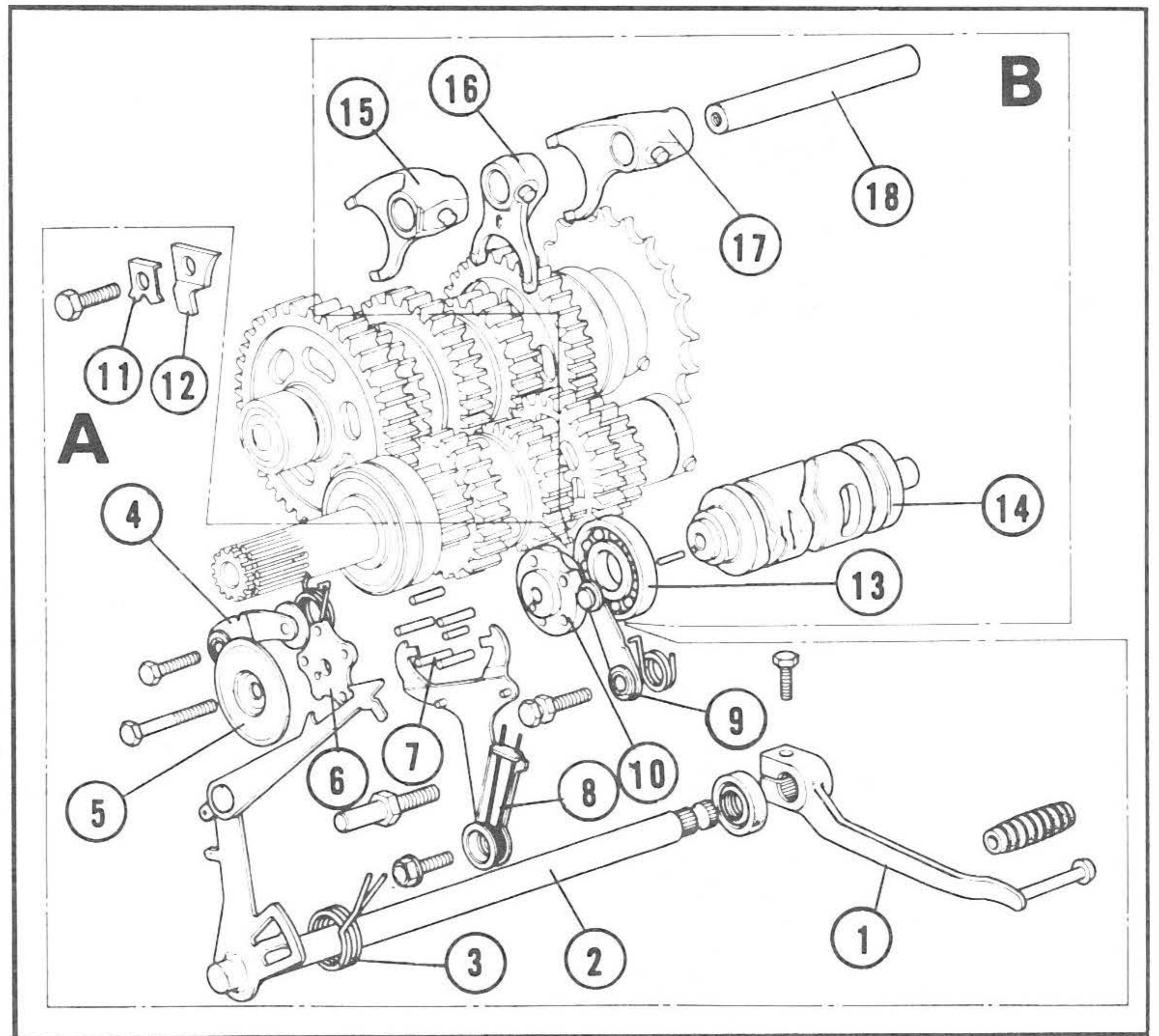
7. ギヤースhift関係

図 43

Aグループ：エンジンを降ろさないで出来る作業

Bグループ：エンジンを降ろして行なう作業

- ①ギヤースhiftペダル (1)
- ②ギヤースhiftスピンドル (1)
- ③リターン springs (1)
- ④ギヤースhiftドラムストッパー (1)
- ⑤ギヤースhiftサイドプレート
- ⑥ドラムストッパープレート (1)
- ⑦ローラー (6)
- ⑧ポジチブストッパー (1)
- ⑨ニュートラルストッパーアーム (1)
- ⑩ギヤースhiftドラムセンター (1)
- ⑪ 8 mm タングドワッシャー (1)
- ⑫ガイドシャフトセットプレート (1)
- ⑬16004 ボールベアリング (1)
- ⑭ギヤースhiftドラム (1)
- ⑮R.ギヤースhiftフォーク (1)
- ⑯C.ギヤースhiftフォーク (1)
- ⑰L.ギヤースhiftフォーク (1)
- ⑱シフトフォークガイドシャフト



分解の要点

Aグループ

1. エンジンオイルを抜く。
2. R. フートレストとキックスターアームを外す。
3. ギヤースhiftペダルを外す。
4. R. クランクケースカバーを外す。
5. ギヤースhiftスピンドルを外す。
6. ポジチブストッパー, ギヤースhiftドラムストッパー, ニュートラルストッパーアームを外す。
図45はニュートラル位置を示す。

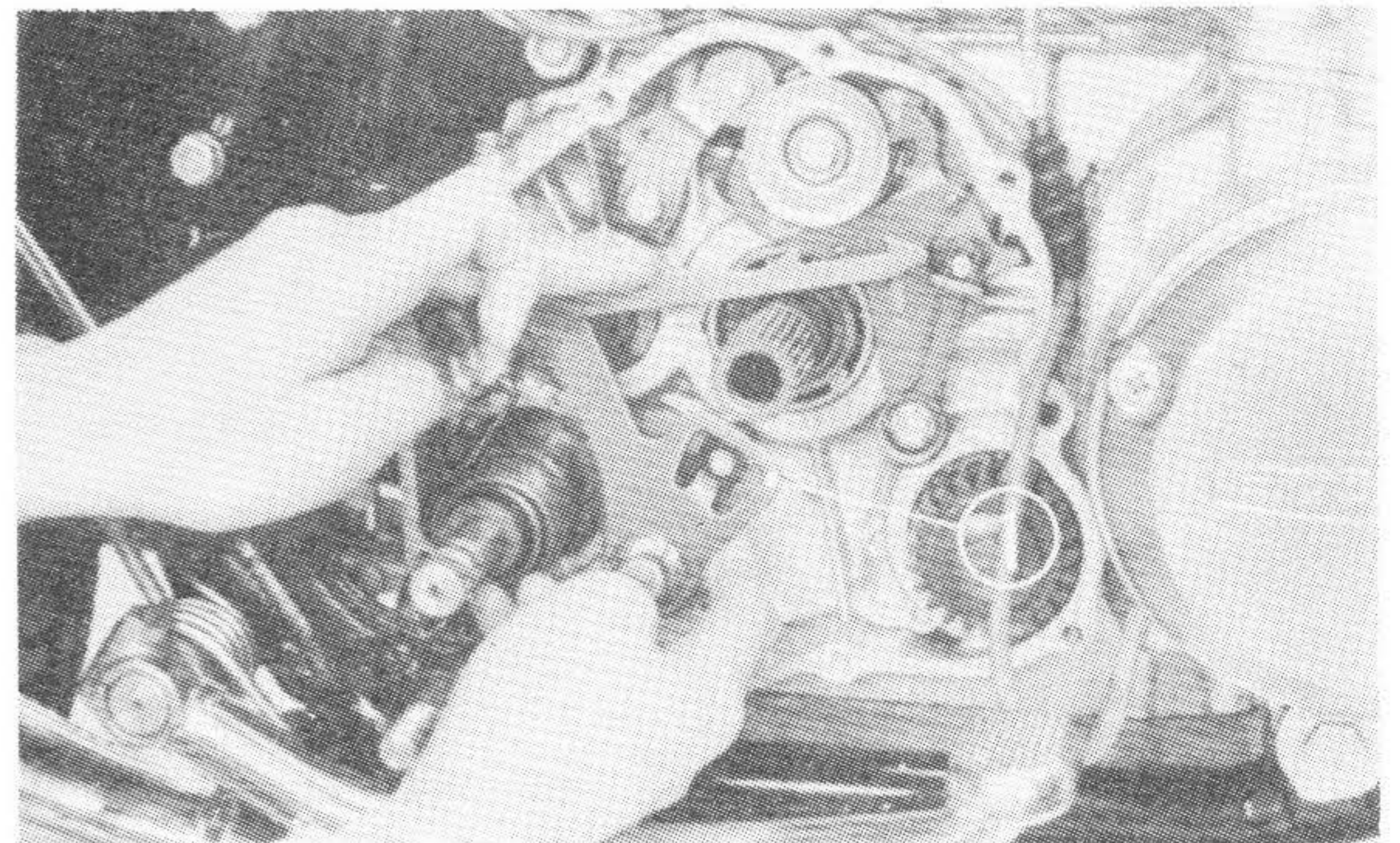


図 44 ①ギヤースhiftスピンドル

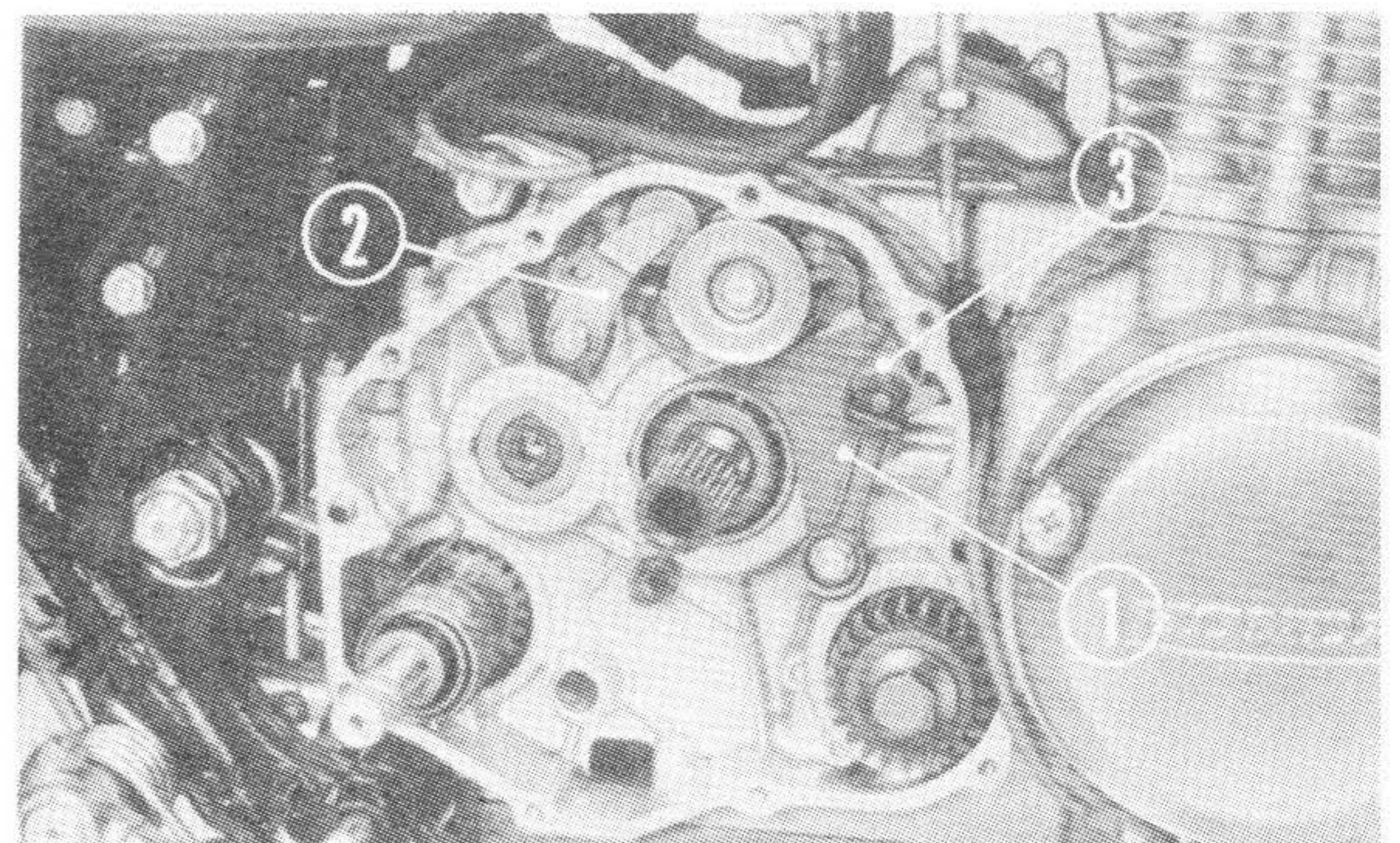


図 45 ①ポジチブストッパー
②ギヤースhiftドラムストッパー
③ニュートラルストッパーアーム

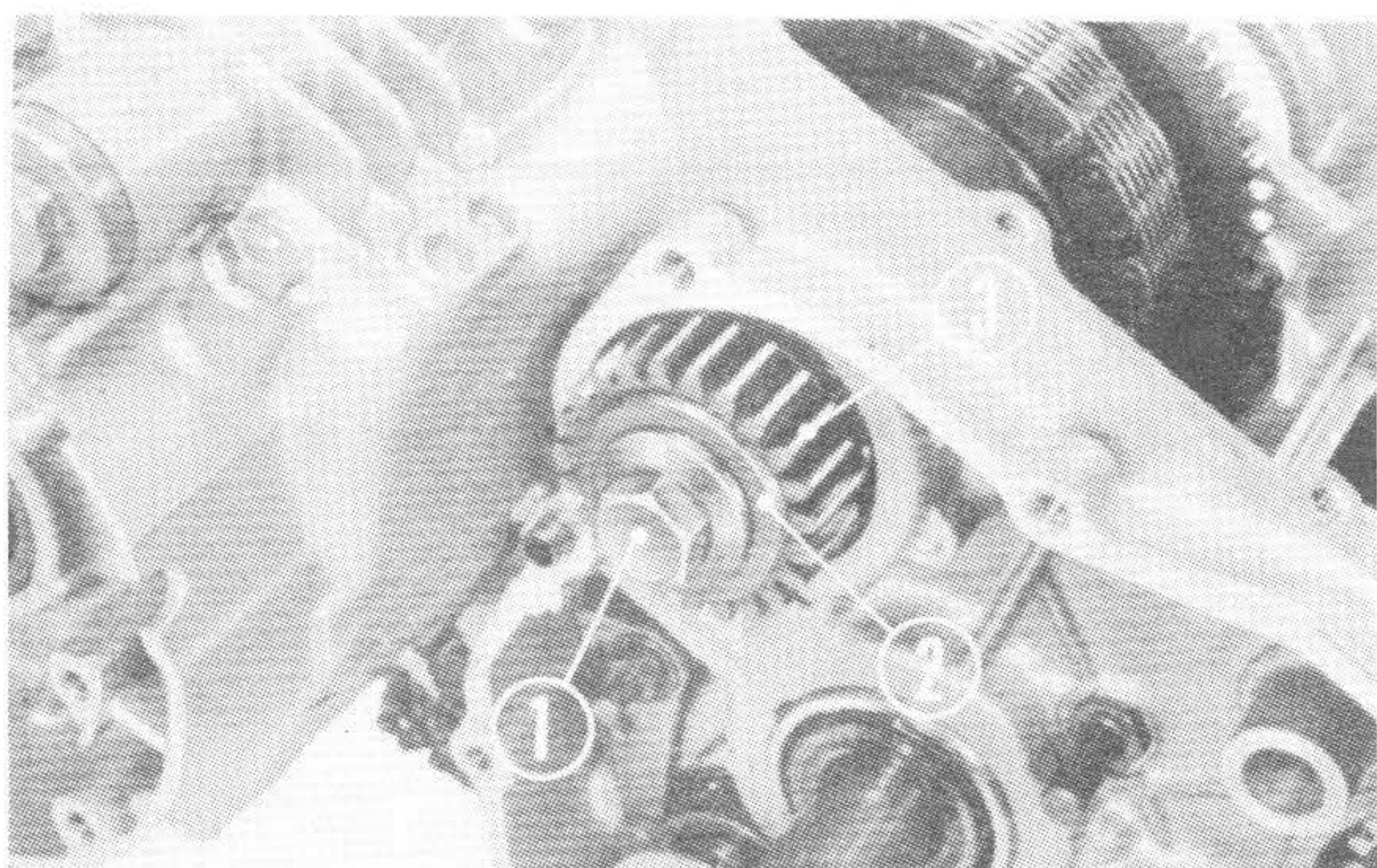


図 46 ①12mm UBS ボルト
②プライマリーシャフトロックワッシャー
③セカンダリードライブギヤー

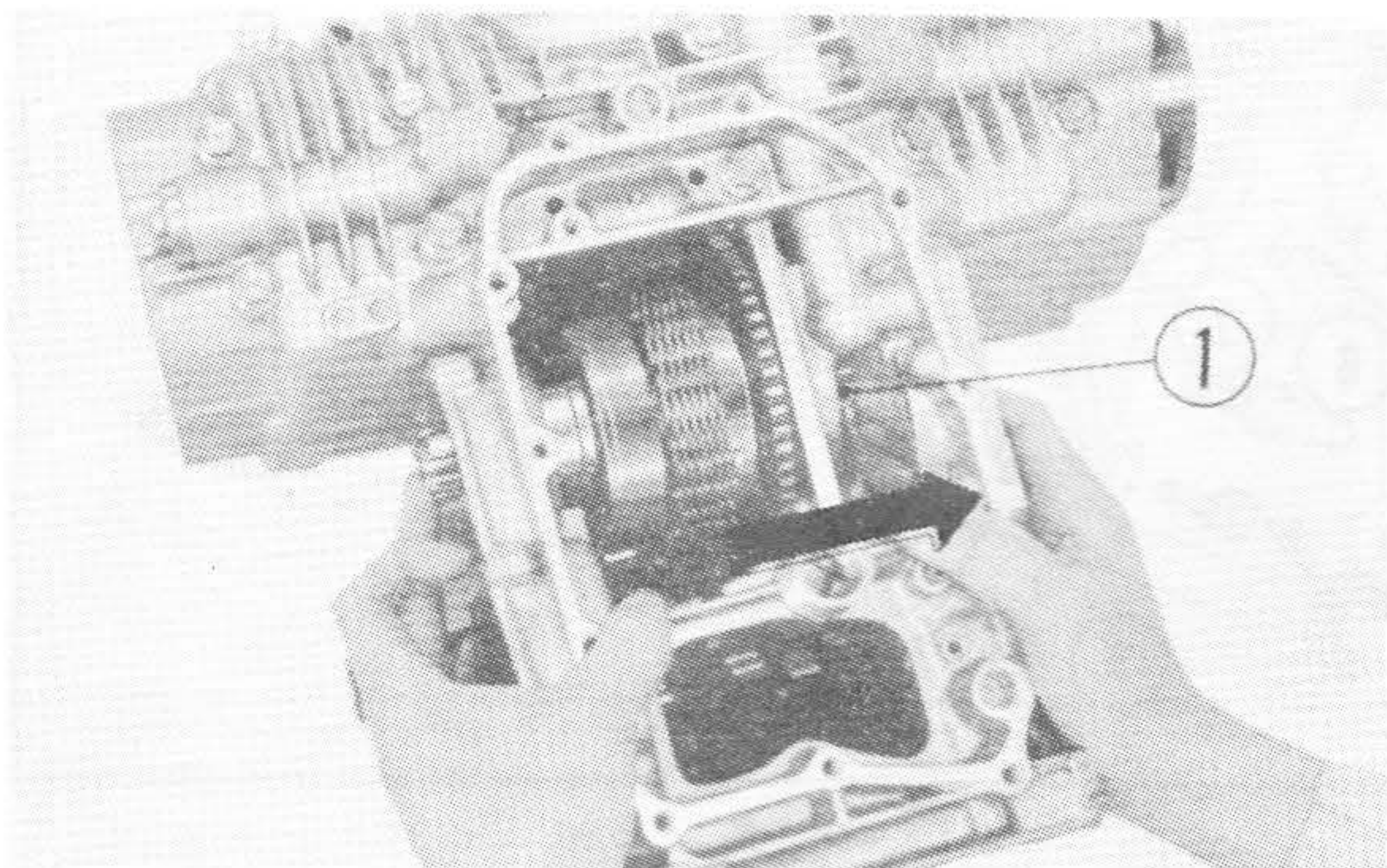


図 47 ①プライマリーシャフト

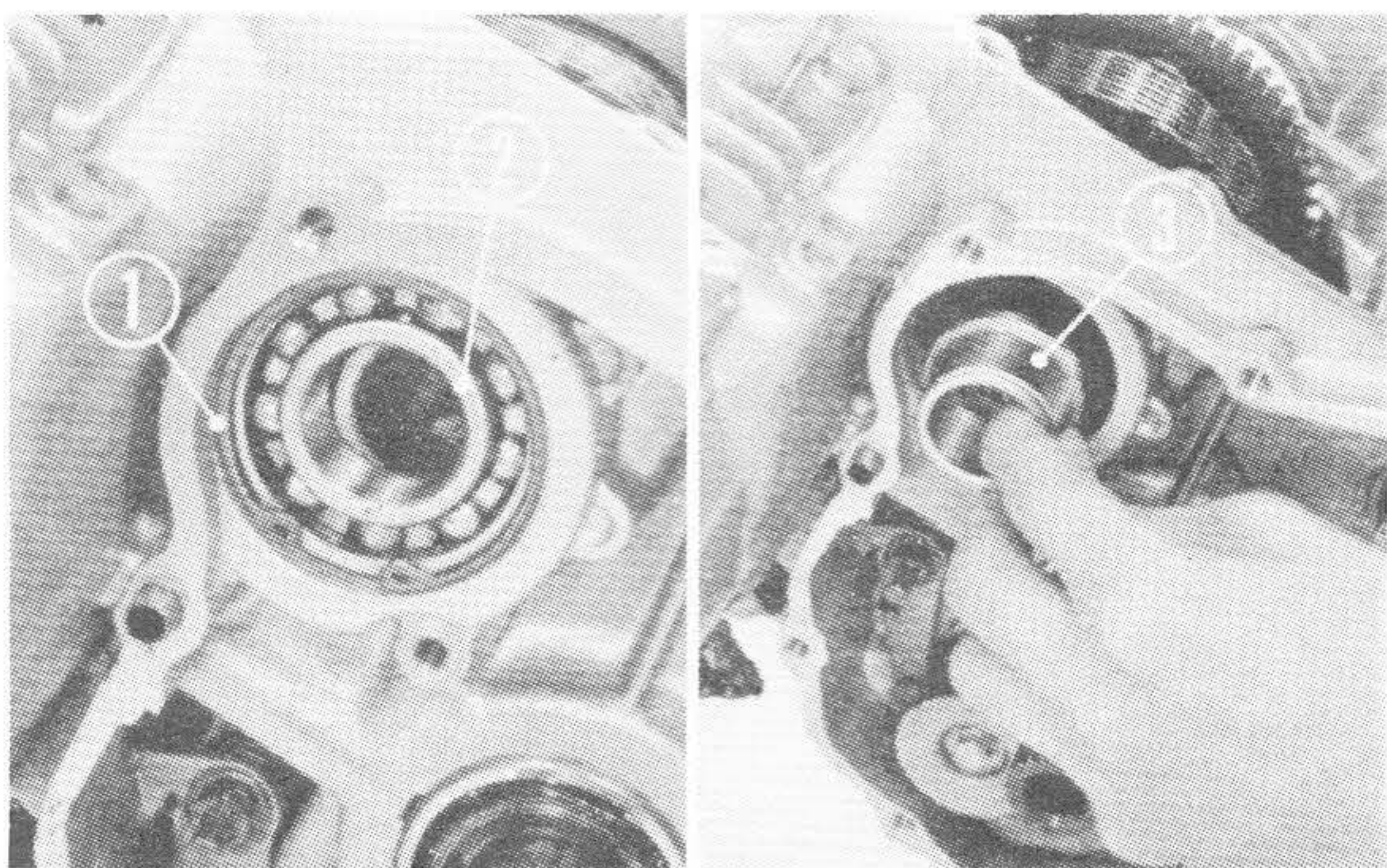


図 48 ①52mm インターナルサークリップ
②6205ボールベアリング ③25mm カラー

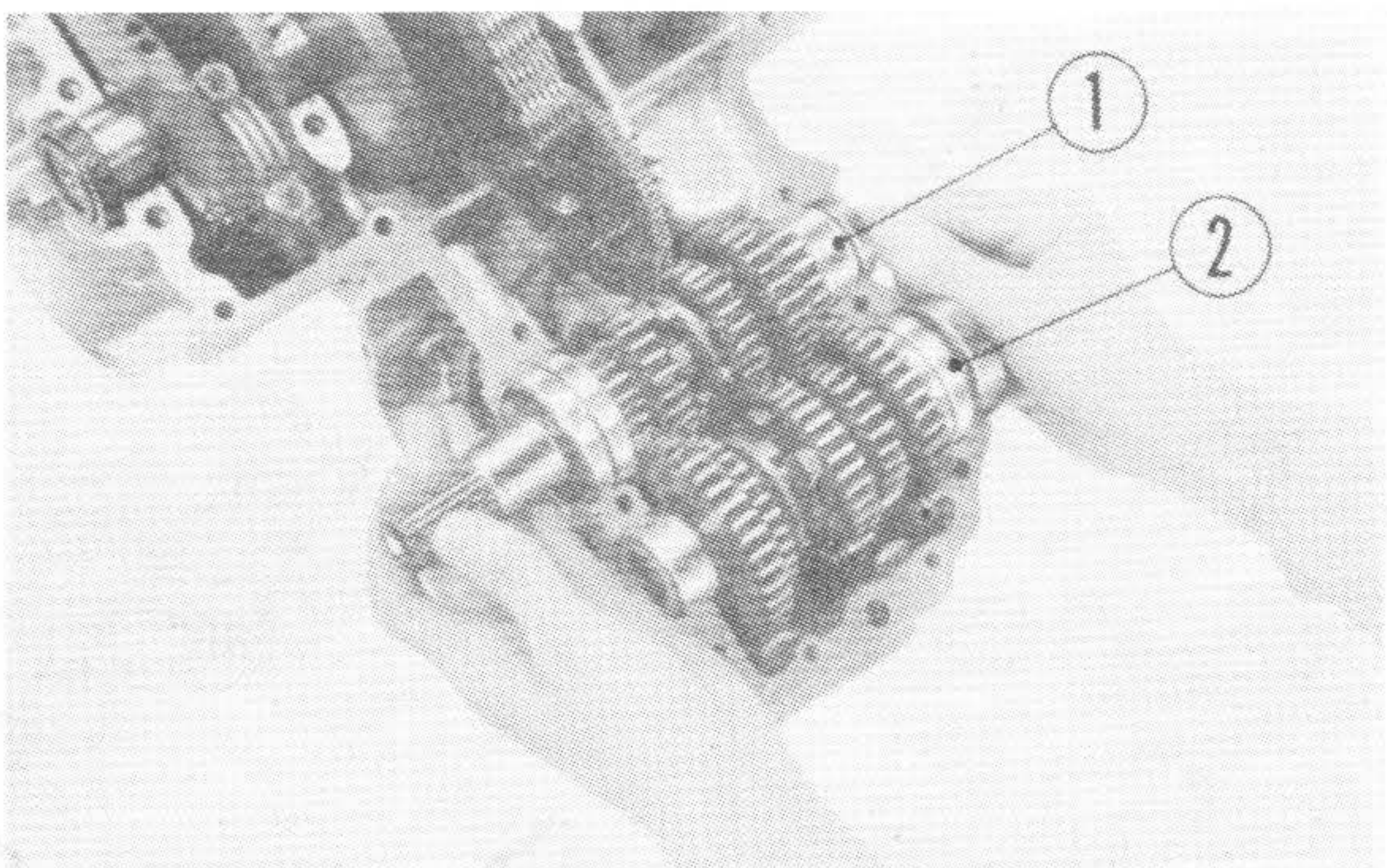


図 49 ①メインシャフト ②カウンターシャフト

7. コンタクトブレーカーベースとスパークアドバンサーを外す。
8. オイルポンプを外す。(12頁参照)
9. セカンダリードライブギヤーを外す。

B グループ

1. エンジンを降ろし、Aグループの1～9項目の作業を行なう。
2. プライマリーシャフトを右側へ抜く。
3. 52mm インターナルサークリップを外し、6205ボールベアリングと 25mm カラーを外す。
4. アッパー・ロアークランクケース締付けボルトを外し、ロアークランクケースを取外す。
5. メインシャフト Assy. とカウンターシャフト Assy. を一緒に取外す。

6. ギヤースhiftセットプレートを外し、シフトフォークガイドシャフトとギヤースhiftドラムを抜く。

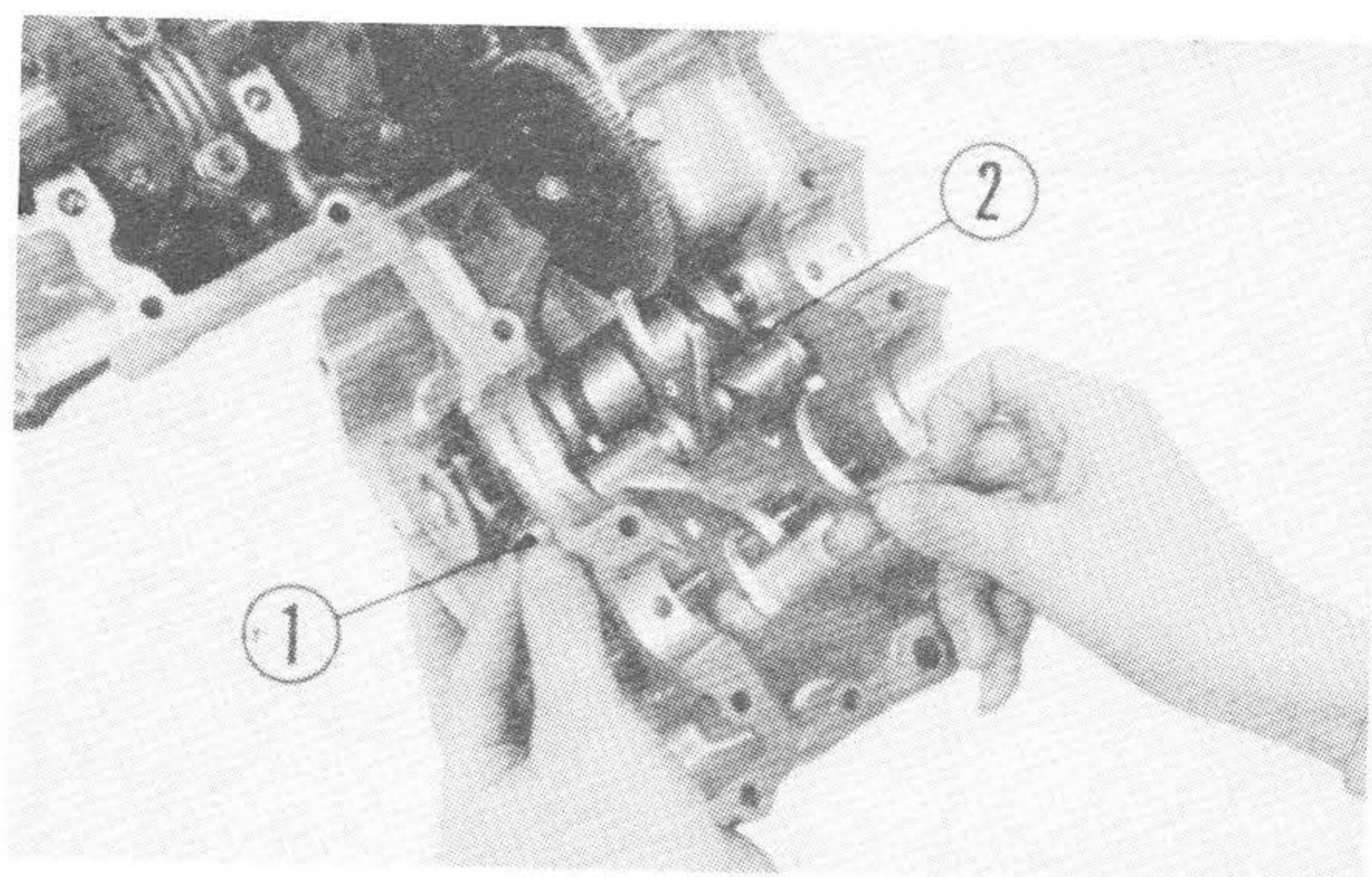


図 50 ①シフトフォークガイドシャフト
②ギヤースhiftドラム

点 検

1. ギヤースhiftフォーク爪の厚さ測定。
2. シフトフォークガイドシャフト外径の測定。
3. ギヤースhiftフォーク内径の測定。
4. ギヤースhiftフォークダボとギヤースhiftドラム溝との間隙。

組立の要点

1. ギヤースhiftドラムとギヤースhiftはニュートラル位置にして組込む。
2. ギヤースhiftフォークの取付けは "R" "C" "L" の刻印に注意すること。(図51参照)
3. ギヤースhiftセットプレートを取付けたあと、ロックワッシャーの爪をボルト頭に折り曲げる。
4. ギヤースhiftドラムストッパー、ニュートラルストッパーアーム、ポジティブストッパーの取付け位置と作動を確認する。(図45参照)
5. ギヤースhiftスピンドルを動かして、各部がスムーズに作動するか確認する。
6. トランスミッションの取付けは20頁を参照する。
7. アッパー・ロアークランクケースの取付けは29頁を参照する。

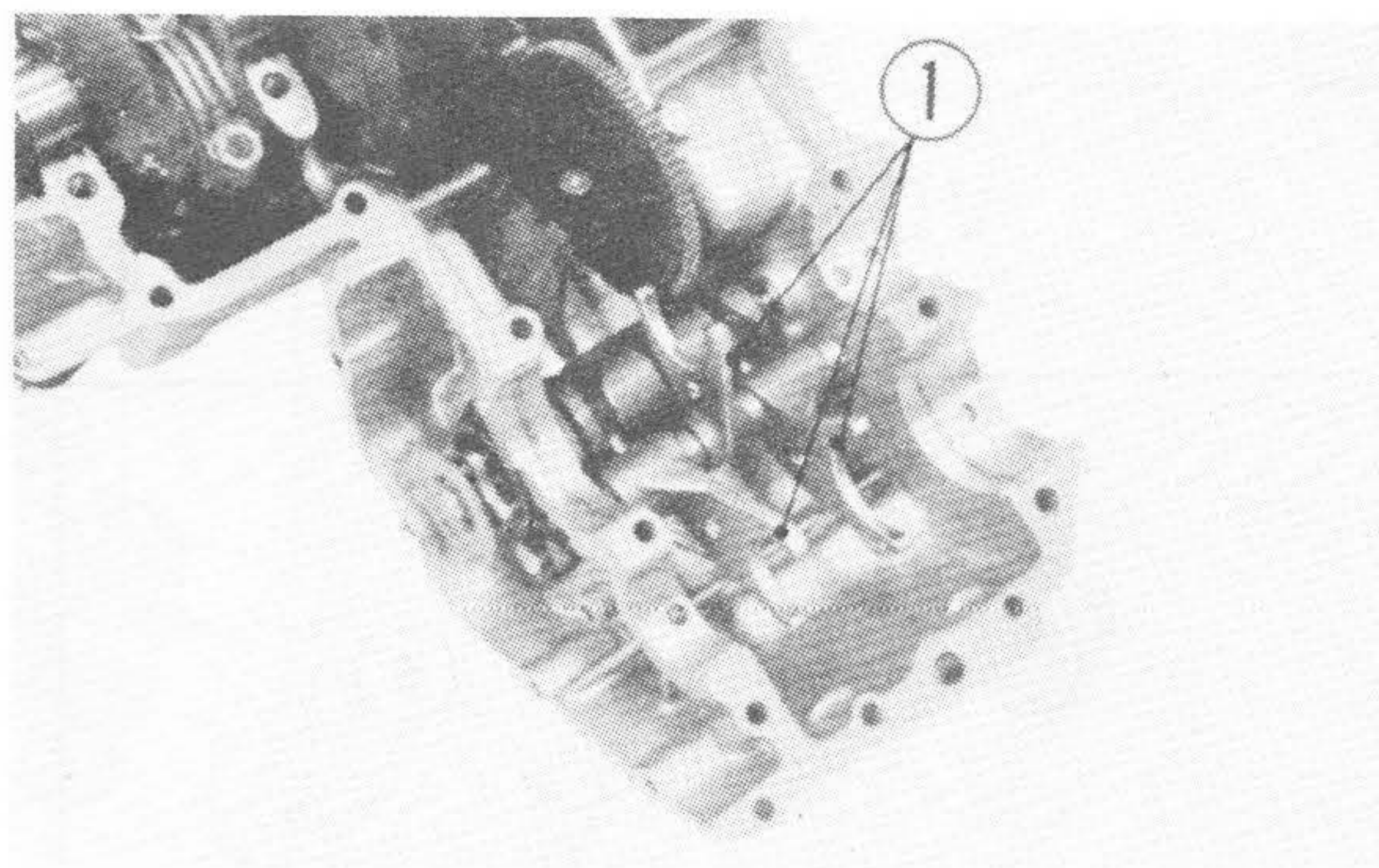


図 51 ①ギヤースhiftフォーク

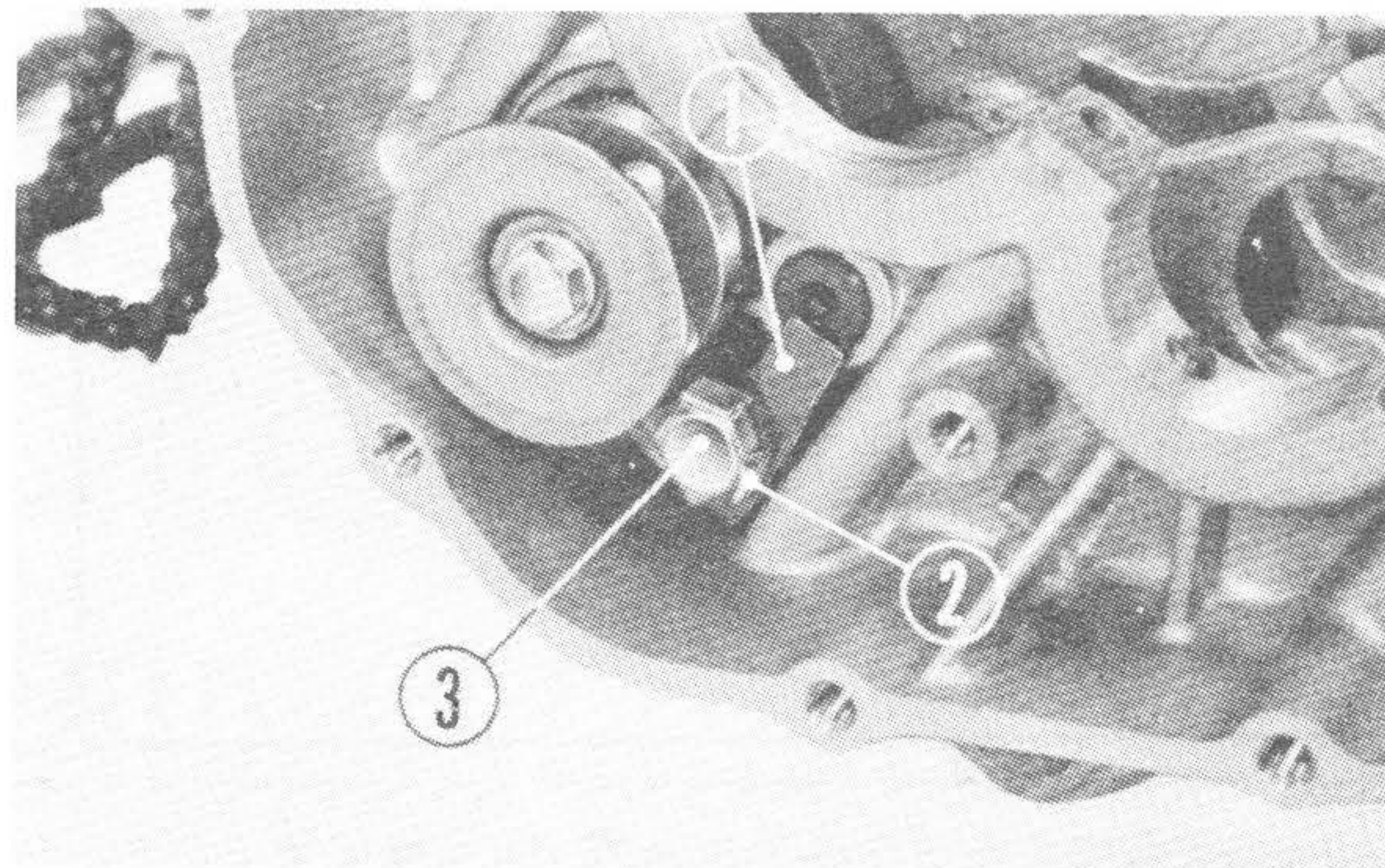
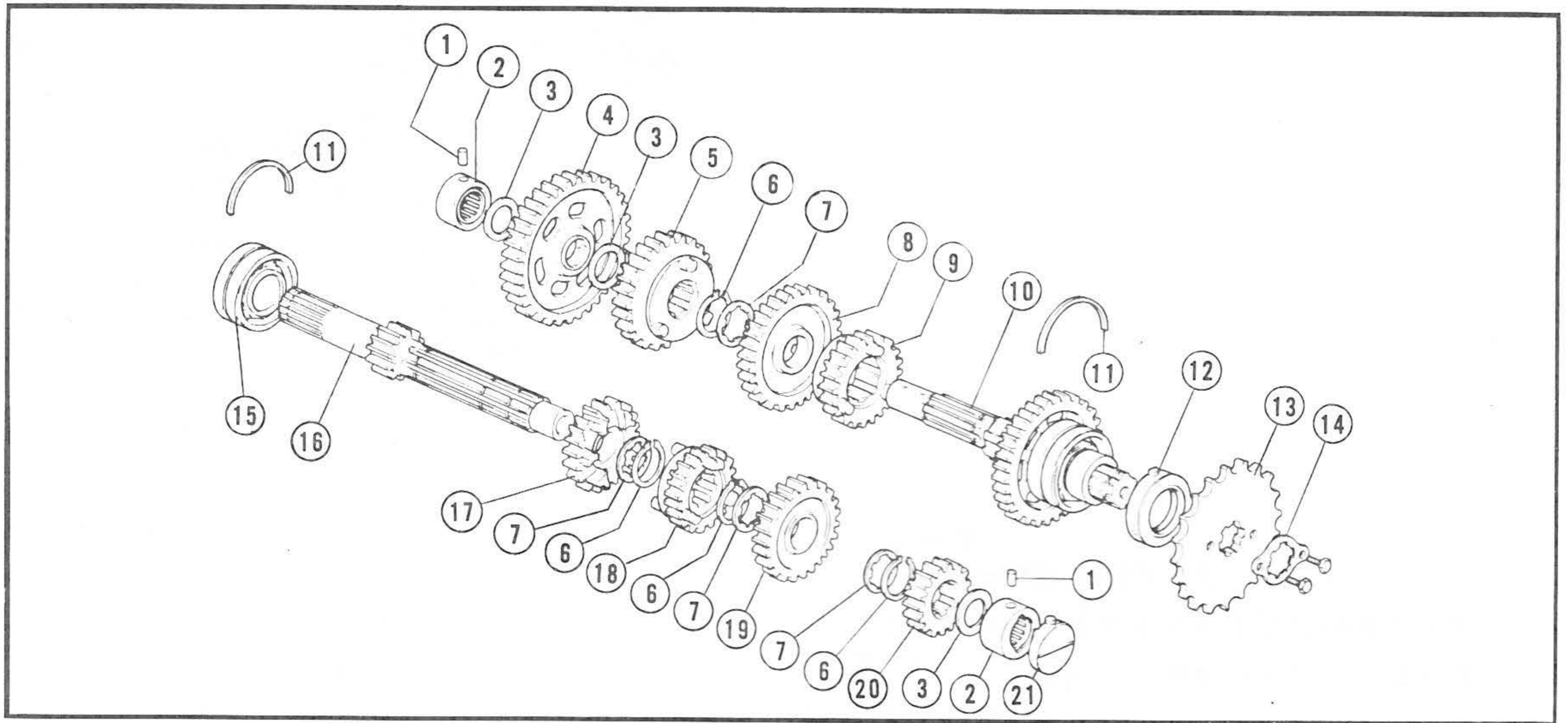


図 52 ①セットプレート ②ロックワッシャー
③8mmボルト

8. トランスミッション



- 図 53 ① 6mmピン (2) ② 20mmニードルベアリング (2) ③ 20mmスラストワッシャー (3) ④ カウンターシャフトローギヤー: 41T (1) ⑤ カウンターシャフトフォースギヤー: 31T (1) ⑥ 25mmサークリップ (4) ⑦ スラストワッシャー (4) ⑧ カウンターシャフトサードギヤー: 34T (1) ⑨ カウンターシャフトトップギヤー: 28T (1) ⑩ カウンターシャフト: 37T (1) ⑪ 52mmベアリングセットリング (2) ⑫ オイルシール ⑬ ドライブスプロケット: 17T (1) ⑭ フィキシングプレート (1) ⑮ 5205HSボールベアリング (1) ⑯ メインシャフト (1) ⑰ メインシャフトフォースギヤー: 27T (1) ⑱ メインシャフトサードギヤー: 24T (1) ⑲ メインシャフトトップギヤー: 29T (1) ⑳ メインシャフトセカンドギヤー: 20T (1) ㉑ オイルシール

分解の要点

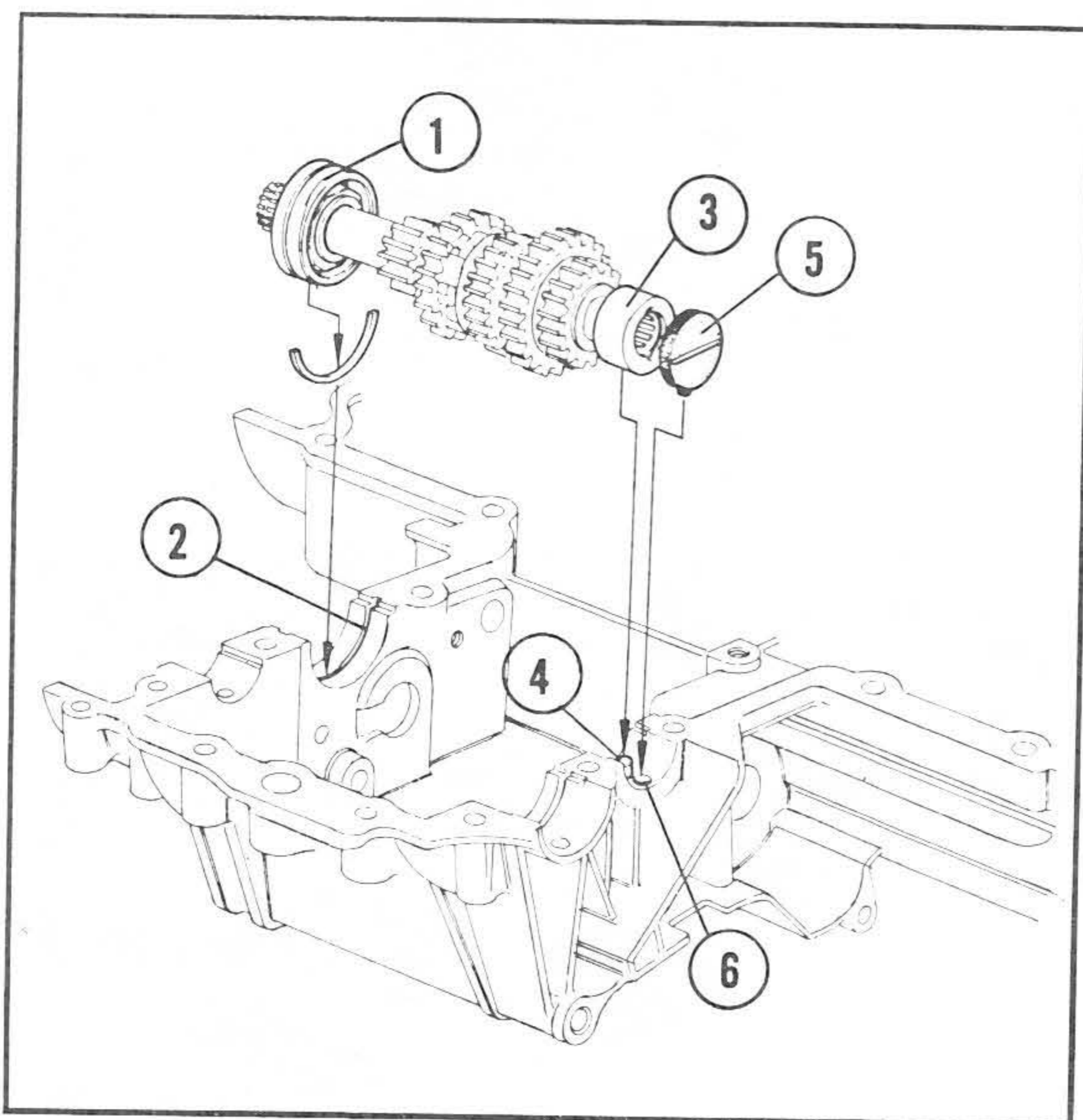
1. メイン・カウンターシャフトを、アッパークランクケースより外す。(18頁参照)

点 検

1. ギヤーバックラッシュの測定。
2. ギヤーのダボが著しく摩耗、破損しているものは交換する。
また、ギヤーがスプライン上をスムーズに作動するか点検する。
3. 各ギヤーとシャフトの間隙。

組立の要点

1. メインシャフト
 - a. 5205HS ボールベアリング溝を 52mmベアリングセットリングにはめる。
 - b. 20mm ニードルベアリングのノック穴を 6mmピンにはめる。
 - c. オイルシールの凸部をアッパークランクケースのノック穴にはめる。



- 図 54 ① 5205HSボールベアリング ② セットリング ③ 20mmニードルベアリング ④ 6mmピン ⑤ オイルシール ⑥ ノック穴

2. カウンターシャフト

- a. 20mm ニードルベアリングのノック穴を 6mm ピンにはめる。
- b. ボールベアリング溝を 52mmベアリングセットリングにはめる。
- c. オイルシールの凸部をアッパークランクケースのノック穴にはめる。

3. ギヤースフトドラムを回わして各ギヤースムーズに作動するか確認する。

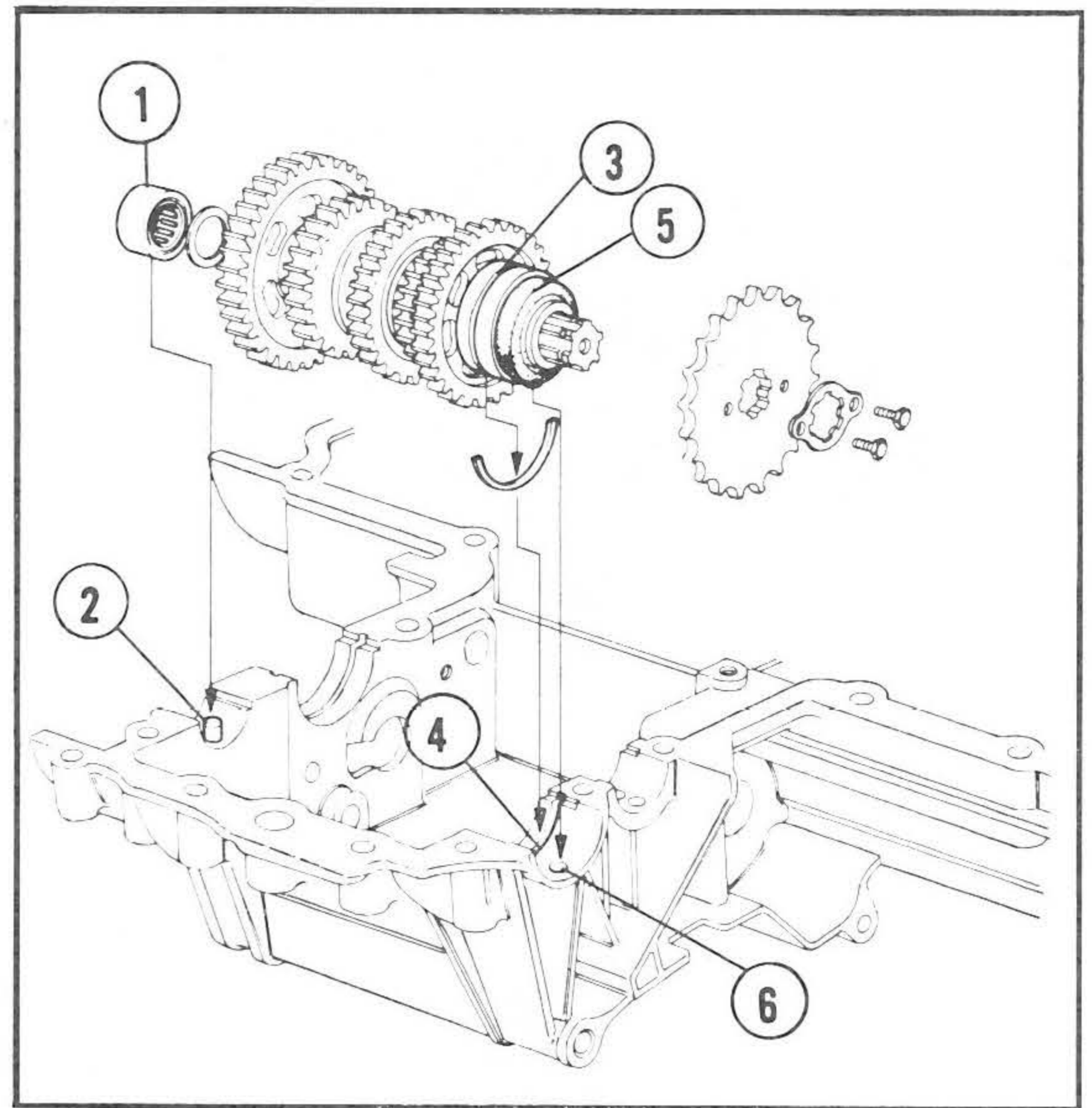


図 55 ①20mm ニードルベアリング ②6mm ピン
③5205ボールベアリング ④セットリング
⑤オイルシール ⑥ノック穴

9. プライマリーシャフト関係

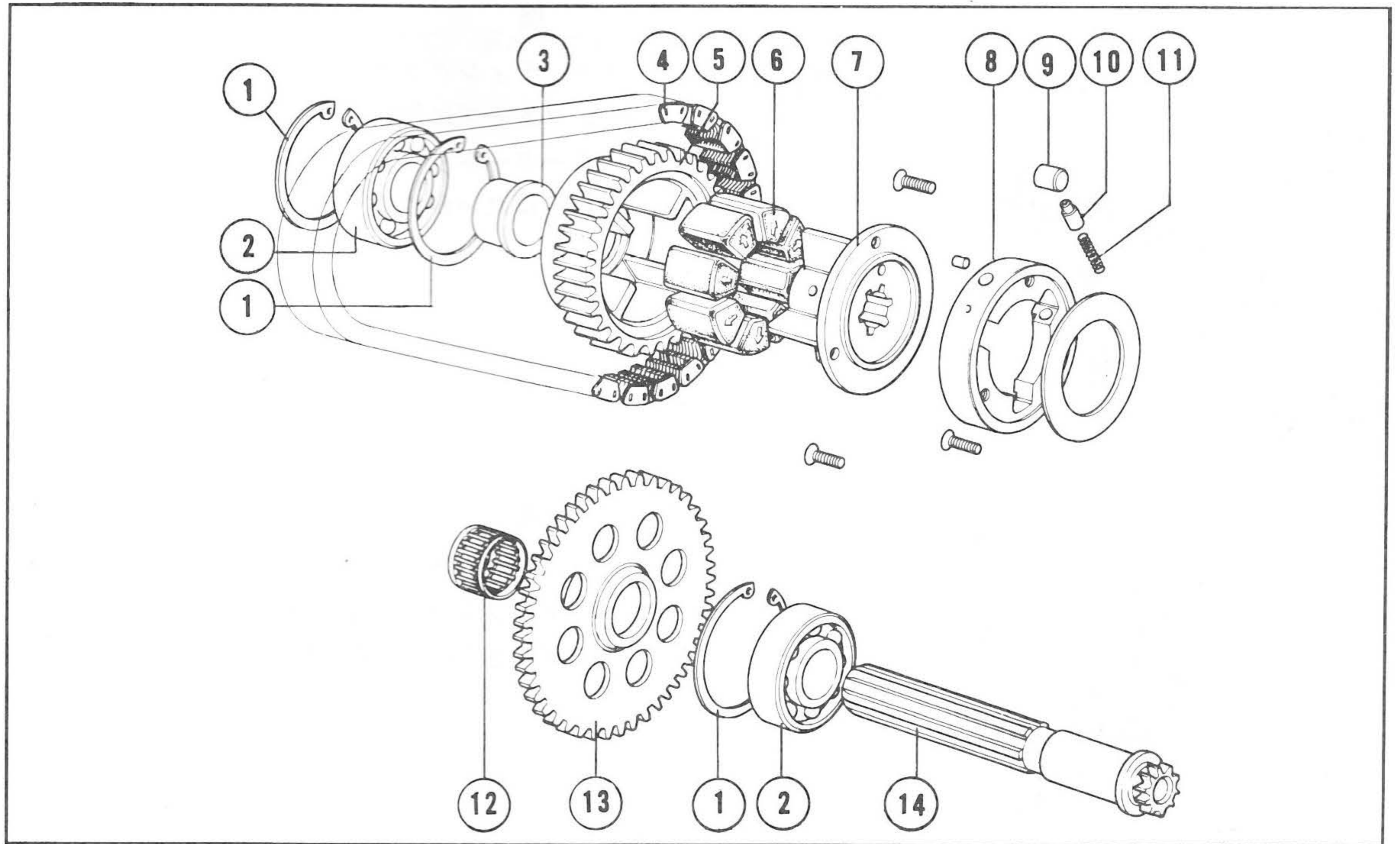


図 56 ①52mm インターナルサークリップ (3) ②6205ボールベアリング (2) ③25mm カラー (1) ④プライマリードライブチェン (1) ⑤プライマリードリブンスプロケット (1) ⑥ダンパーラバー (8) ⑦ドリブンスプロケットハブ (1) ⑧クラッチアウトター (1) ⑨10.2×9.5ローラー (3) ⑩キャップ (3) ⑪スプリング (3) ⑫ニードルベアリング (1) ⑬スタータードリブンギヤ (1) ⑭プライマリーシャフト (1)

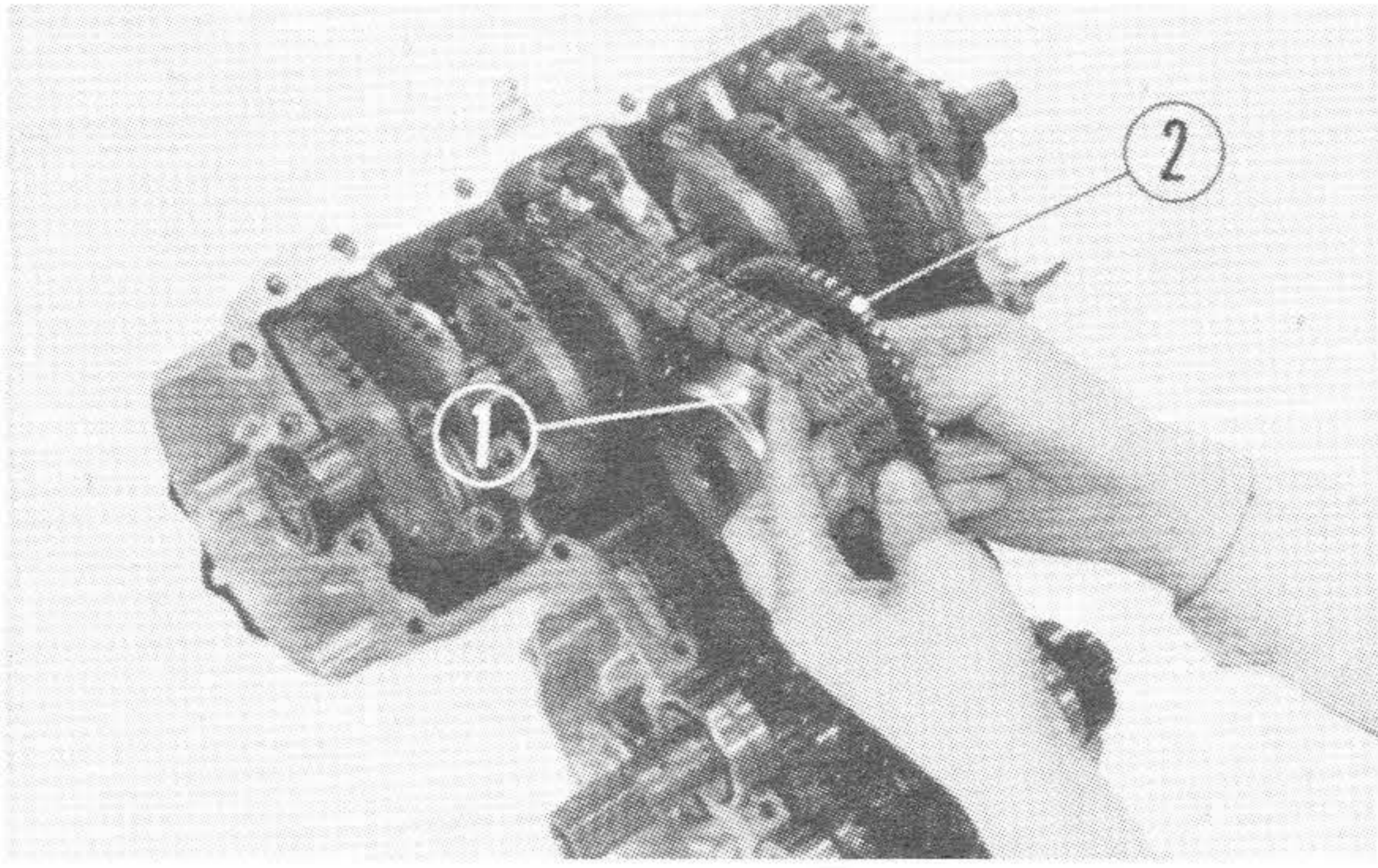


図 57 ①プライマリードリブンスプロケット
②スタータードリブンギヤー

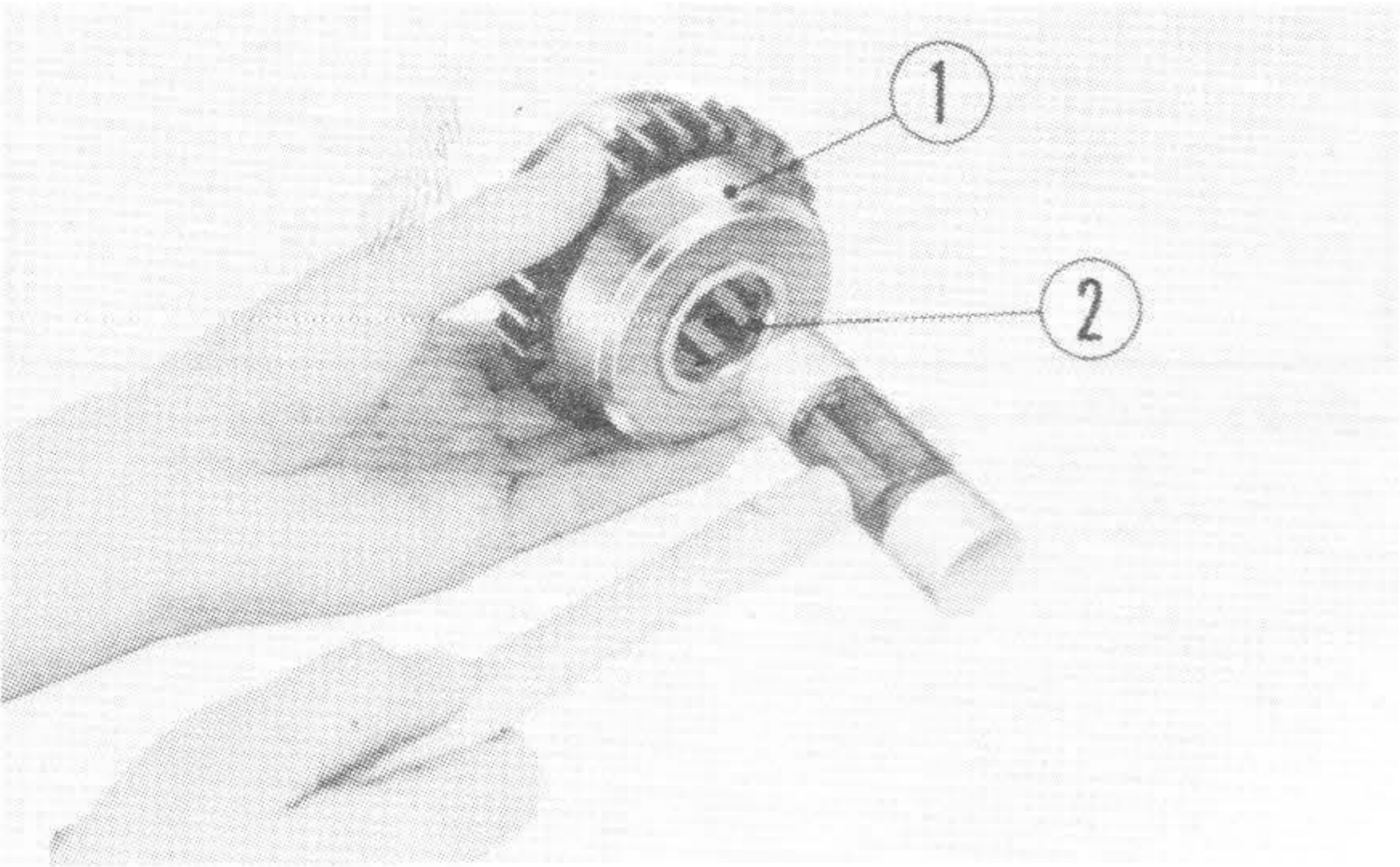


図 58 ①プライマリードリブンスプロケット
②ドリブンスプロケットハブ

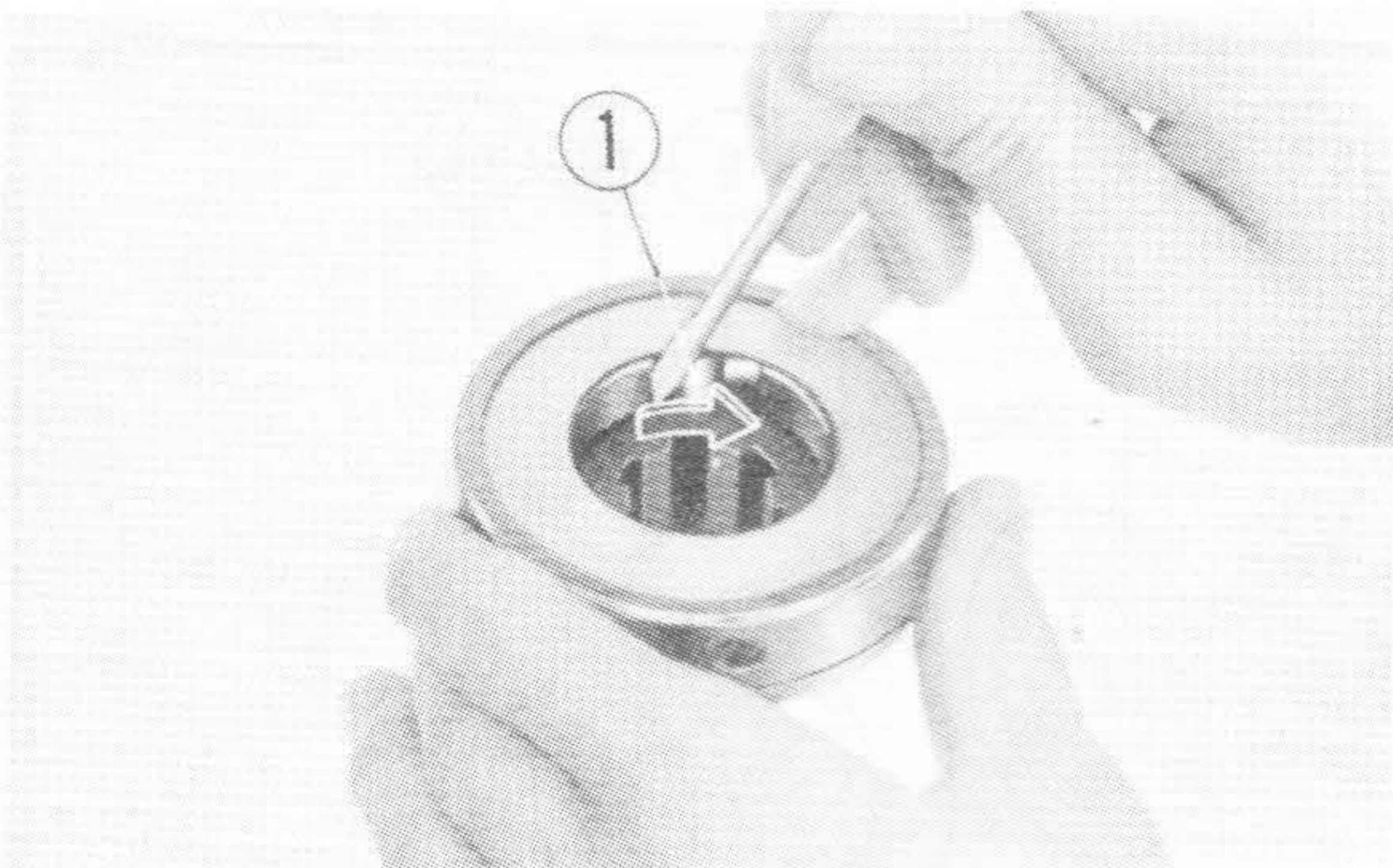


図 59 ①スターティングクラッチローラー

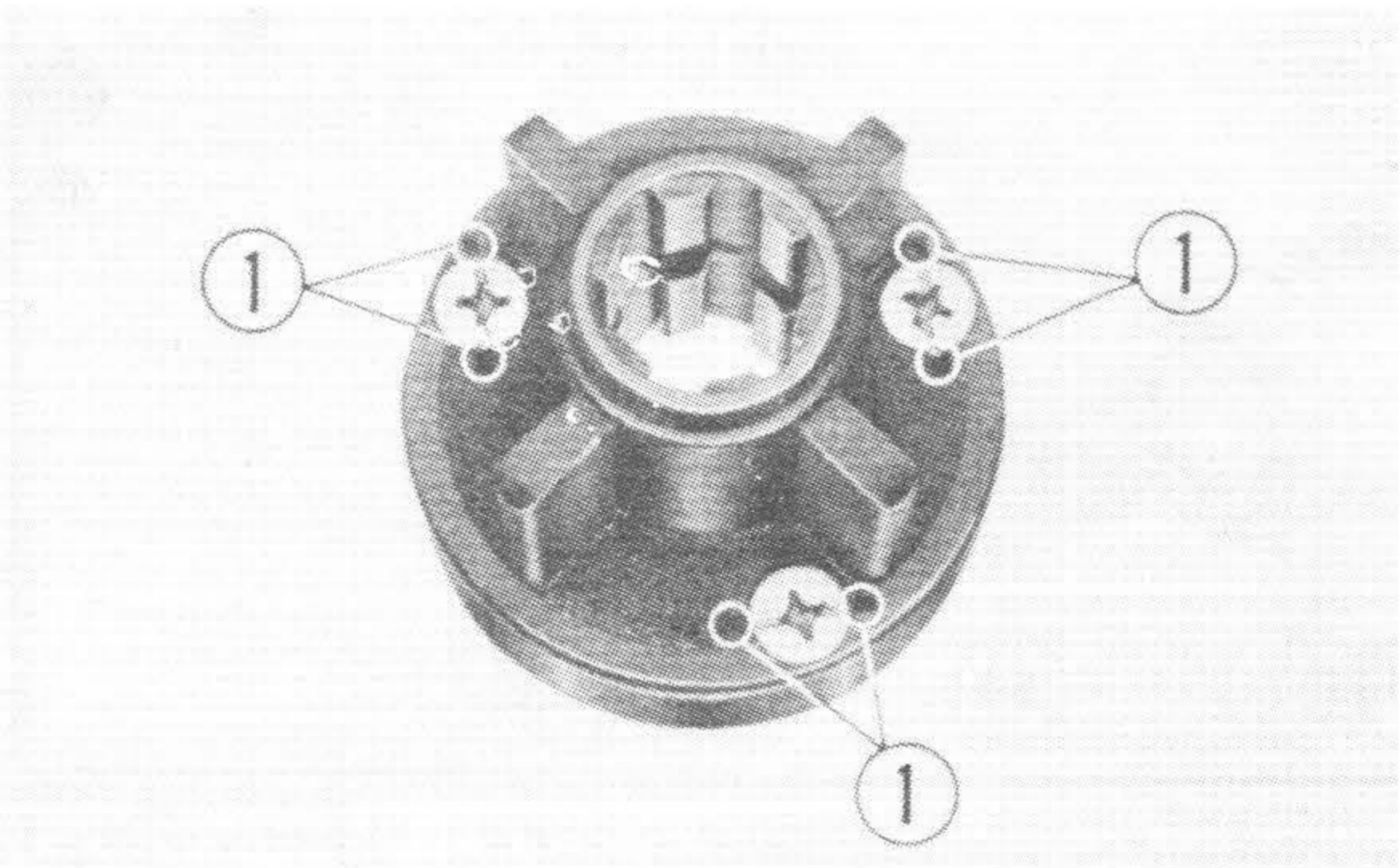


図 60 ①かしめる

分解の要点

1. プライマリーシャフトを外す。(18頁参照)
2. プライマリードリブンスプロケットとスタータードリブンギヤーを外す。
3. ドリブンスプロケットハブとプライマリードリブンスプロケットを分解する。
4. ダンパーラバーを外す。

点 検

1. スターティングクラッチは各部品を点検しローラーがスムーズに作動するか点検する。
2. スタータードリブンギヤーのニードルベアリングに損傷はないか点検する。

組立の要点

1. クラッチアウターボディを分解した時、6 mm ビスでドリブンスプロケットハブとクラッチアウターボディを締付けて、ビスの頭2ヶ所をかしめる。

2. プライマリーシャフトを右側より通し、25mm カラーを取付ける。

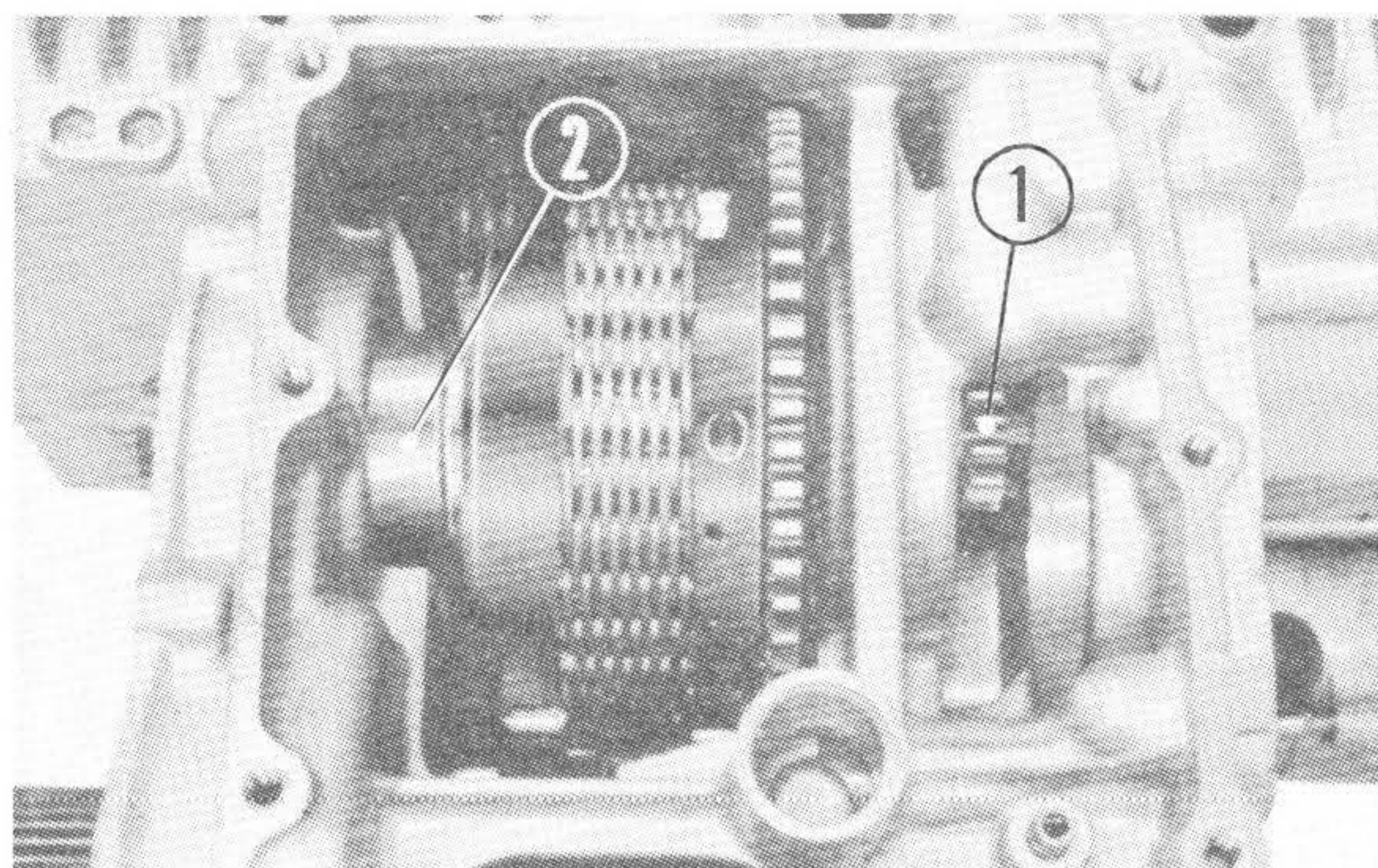


図 61 ①プライマリーシャフト ②25mm カラー

3. 6205ボールベアリングを入れ、52mm インターナルサークリップを確実にセットする。

4. アッパーロアークランクケースを指定ボルトで締付ける。(29頁参照)

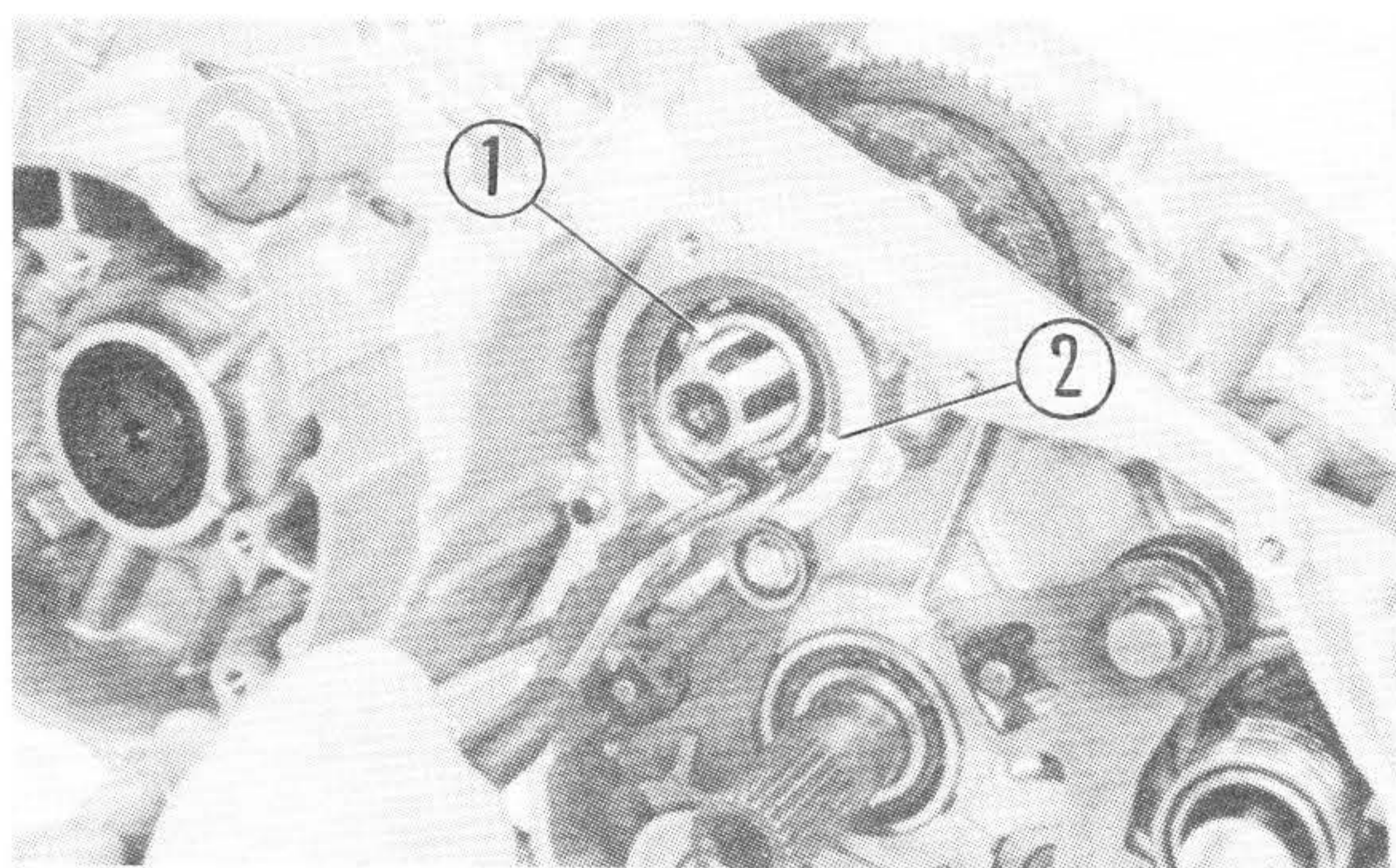


図 62 ①6205ボールベアリング
②52mm インターナルサークリップ

5. プライマリーシャフトロックワッシャーは"OUT SIDE" の刻印を外側へ向けて、ボルトで締付ける。

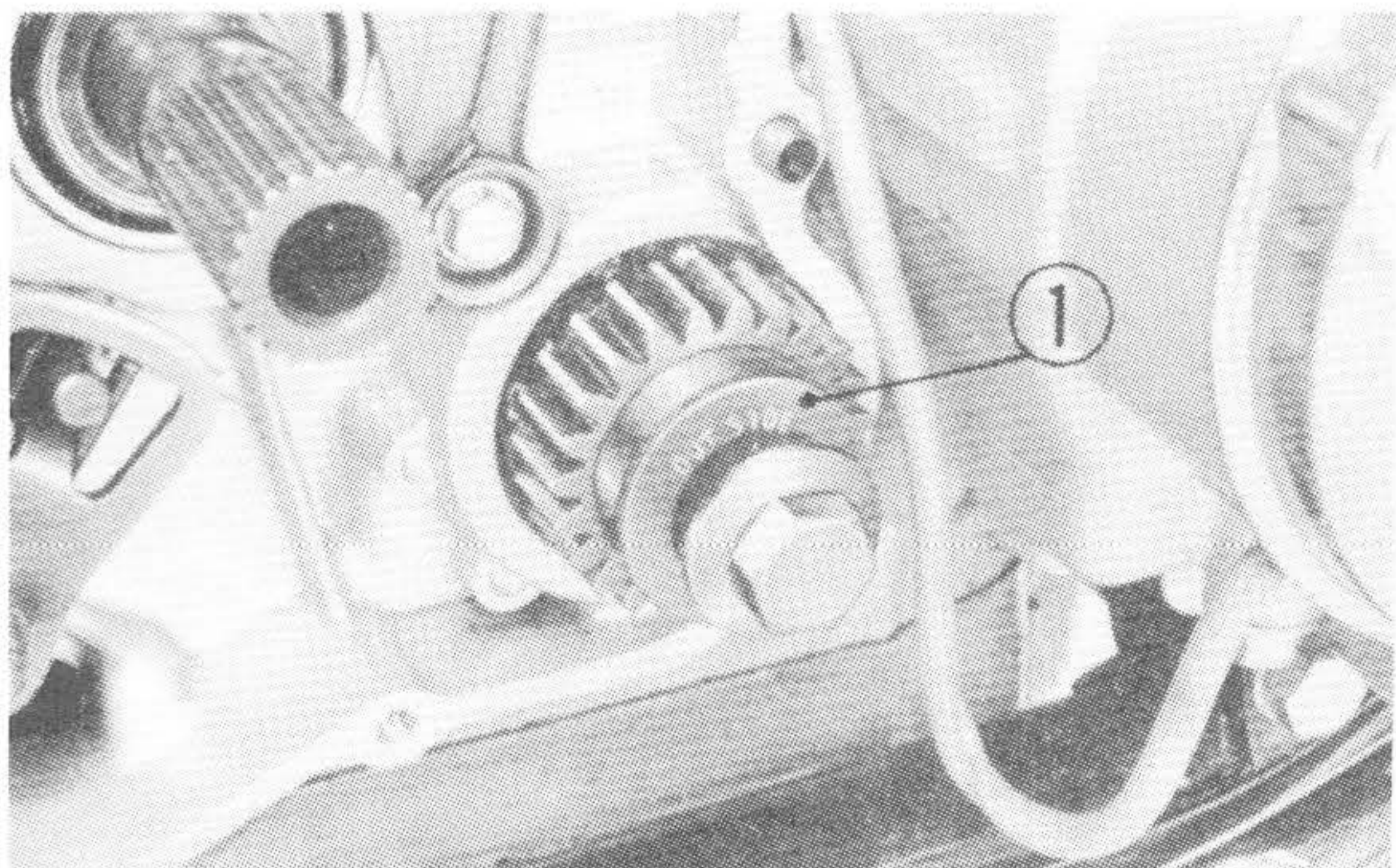


図 63 ①プライマリーシャフトロックワッシャー

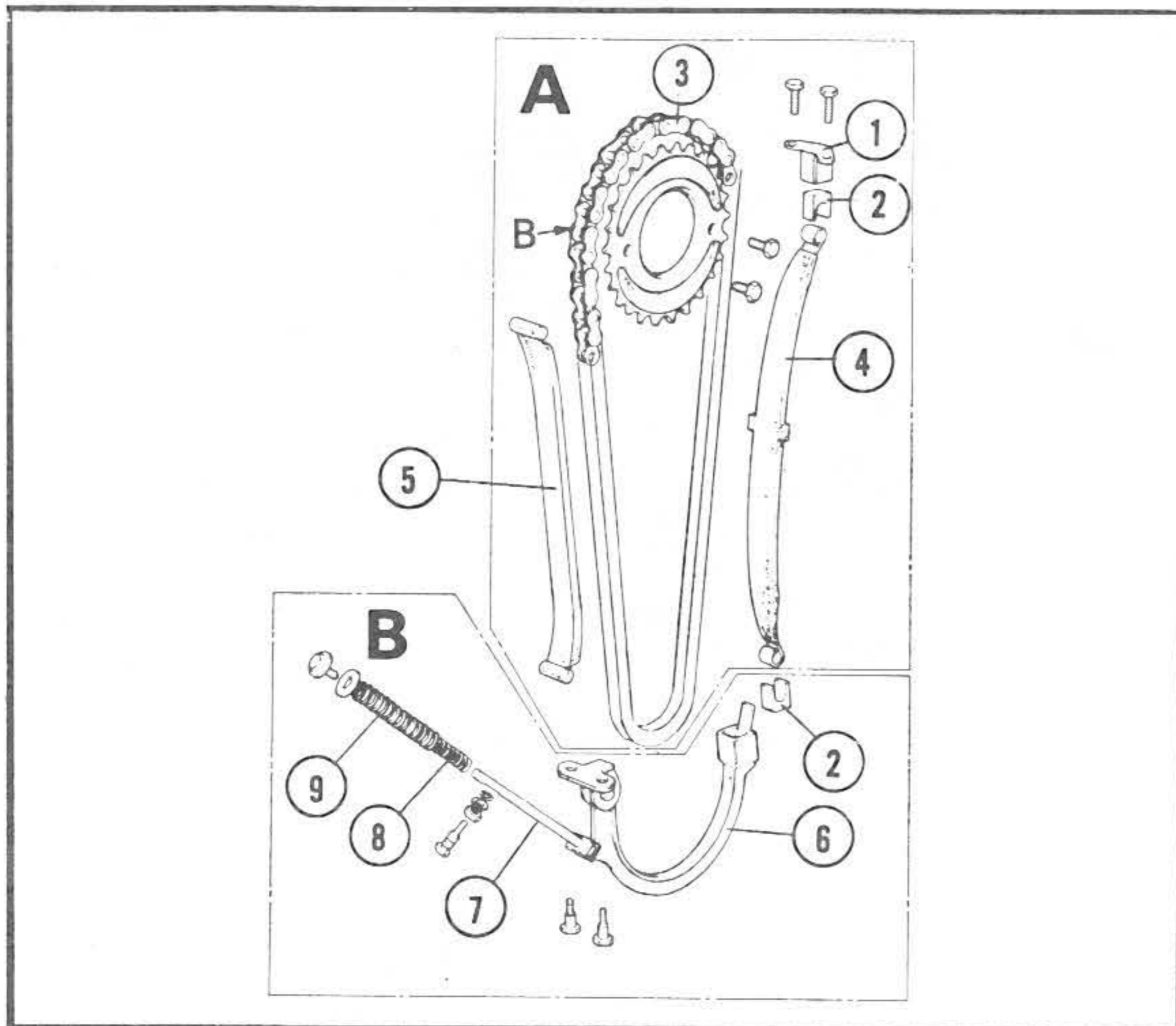


図 64

Aグループ：エンジンを降ろさないで出来る作業

Bグループ：エンジンを降ろして行なう作業

- ①カムチェーンテンショナーホルダー (1)
- ②テンショナーダンパー (2)
- ③カムチェーン (1)
- ④テンショナースリッパ (1)
- ⑤カムチェーンガイド (1)
- ⑥カムチェーンテンショナーアーム (1)
- ⑦プッシャー (1)
- ⑧テンショナーインナーコイル (1)
- ⑨テンショナーアウトコイル (1)

10. カムチェーンテンショナー関係

分解の要点

Aグループ

1. カムチェーンガイドとテンショナースリッパを外す。(6頁参照)

Bグループ

2. ロアクランクケースを外す。(18頁参照)
3. テンショナーアームとテンショナープッシャーを外す。

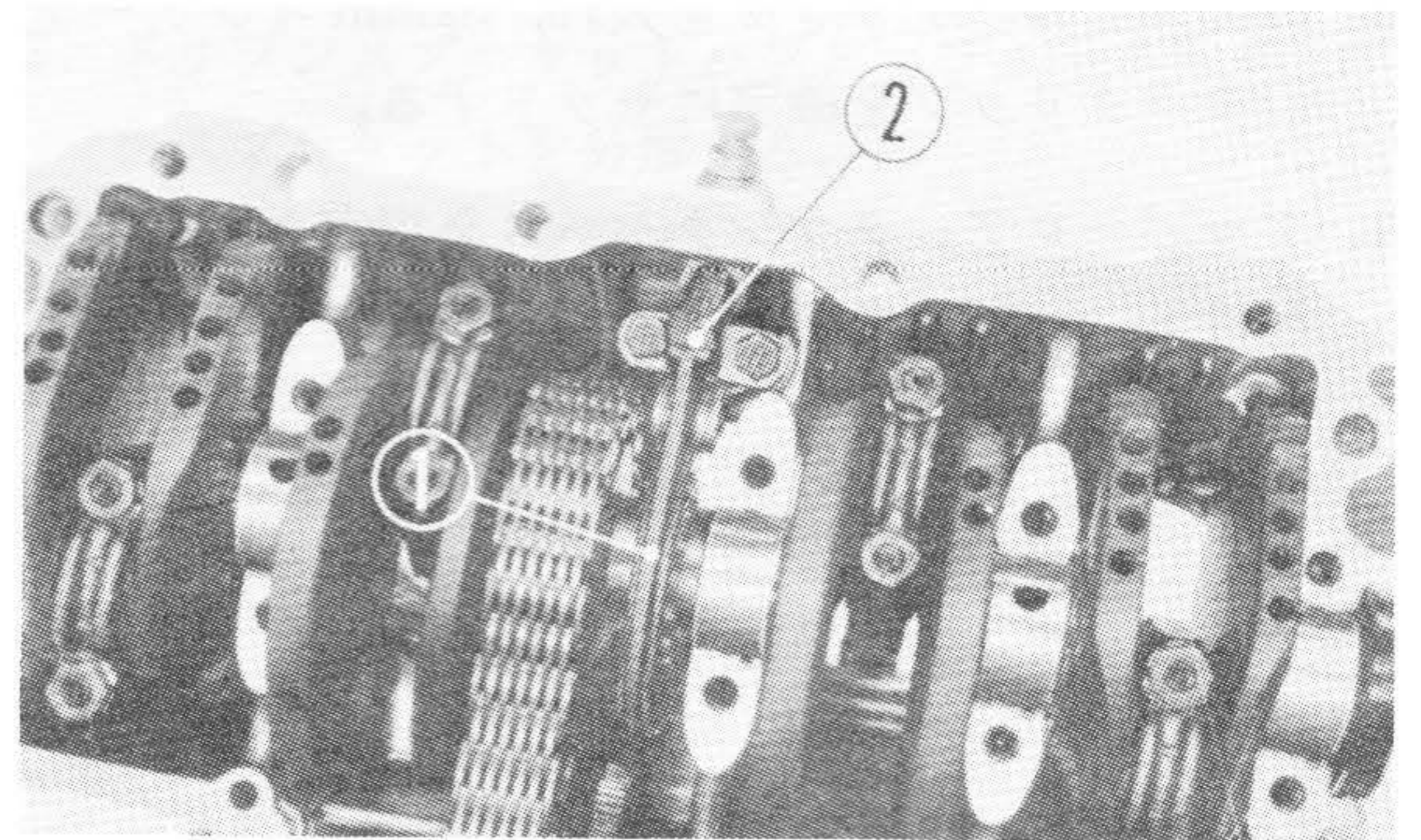


図 65 ①テンショナーアーム ②プッシャー

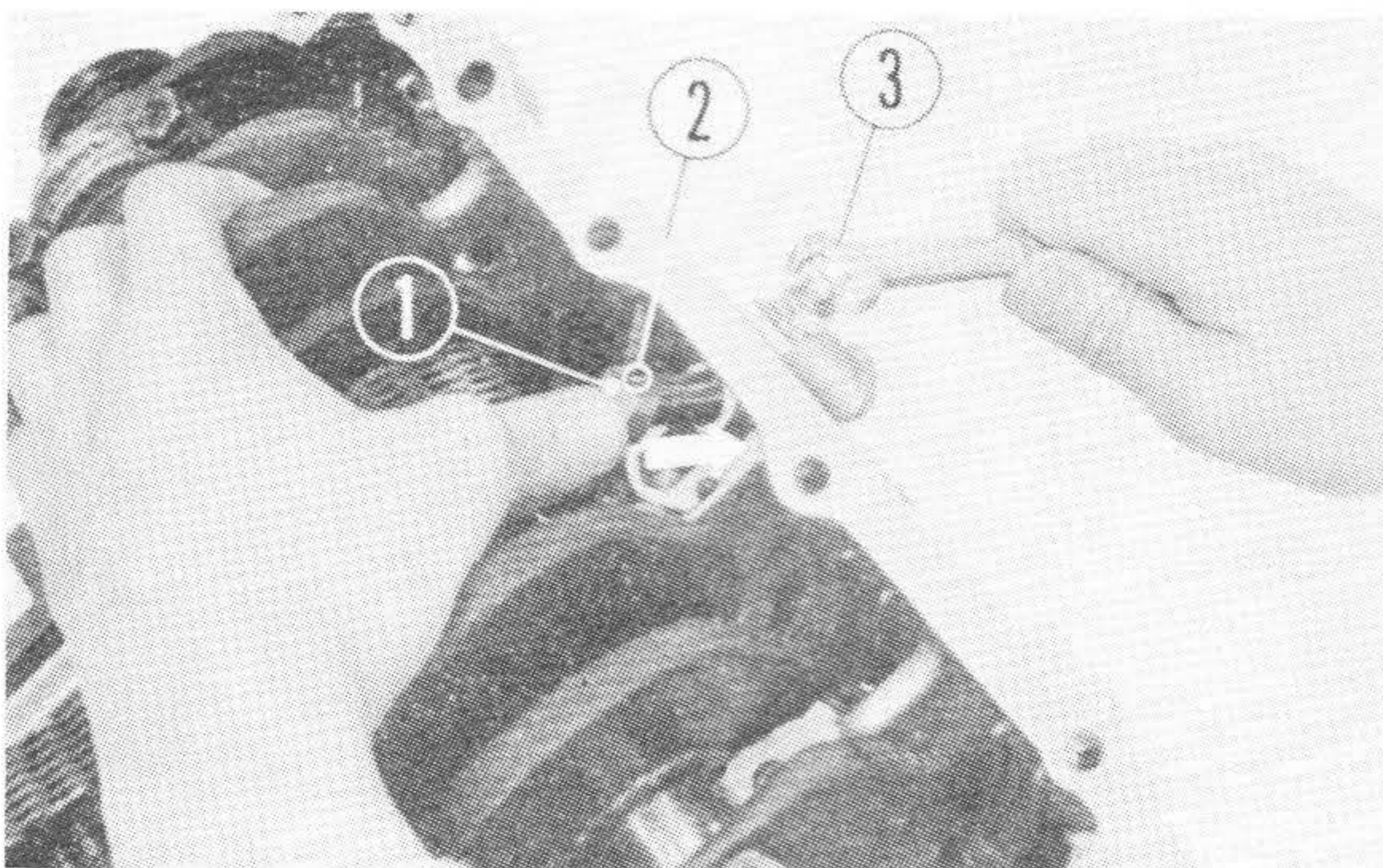


図 66 ①プッシャー ②印 ③テンショナーアジャスティングボルト

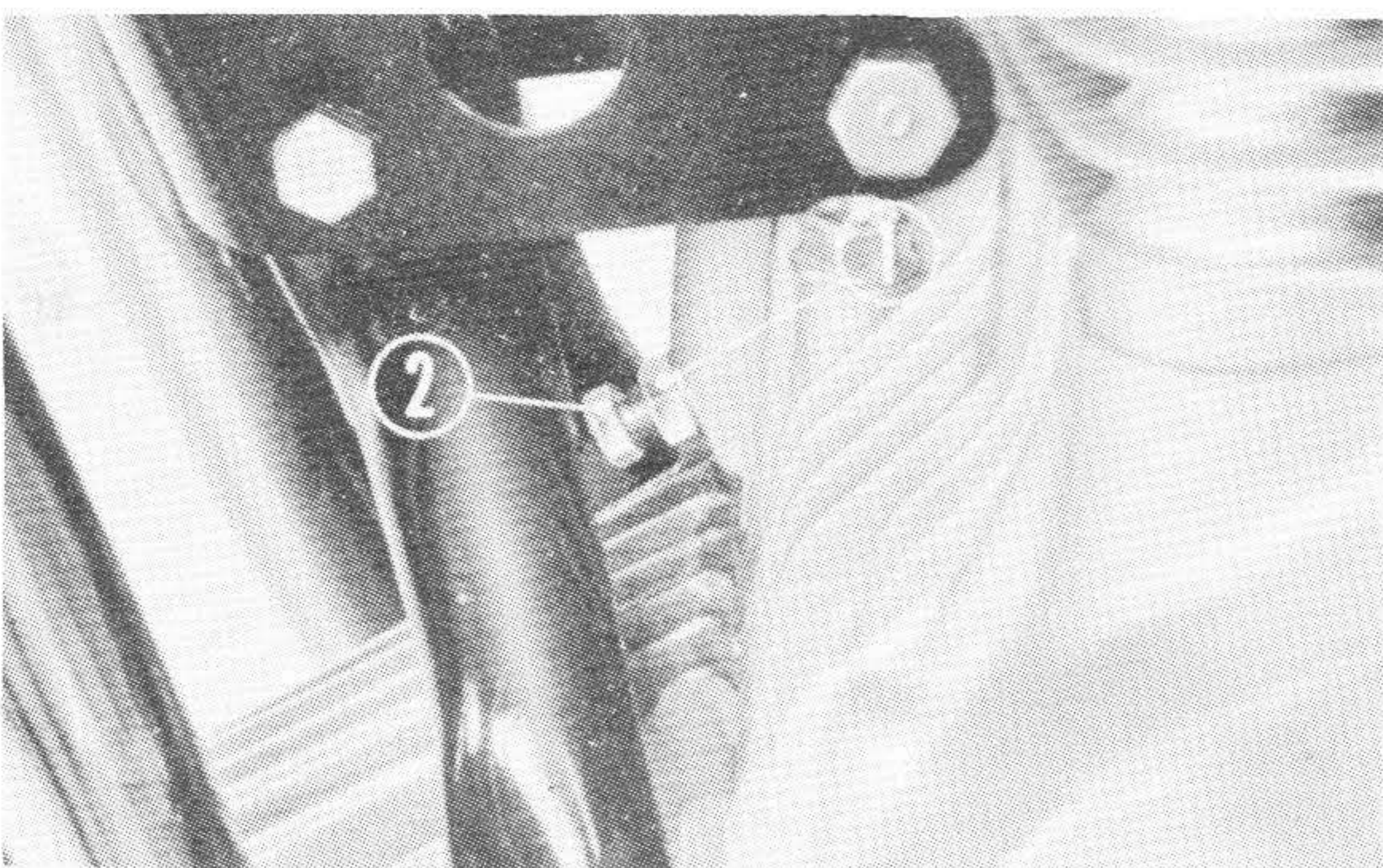


図 67 ①ロックナット ②アジャスティングボルト

点検

1. カムチェーンガイドとテンショナースリッパの摩耗測定。

組立の要点

1. プッシャーは印を上にして取付け、指で強く押してテンショナーアジャスティングボルトとロックナットで締付ける。
2. カムチェーンを調整する。
 - a. 組立後、アイドルリング状態(1,200rpm)にして、ロックナットとテンショナーアジャスティングボルトをゆるめれば自動的に適正なチェーン張りが得られる。
 - b. 再びアジャスティングボルトを締付け、ロックナットで固定する。

〈注意〉

テンショナープッシャーを故意に引張ったり、ゆるめたりしないこと。

11. クランクシャフト・コネクティングロッド関係

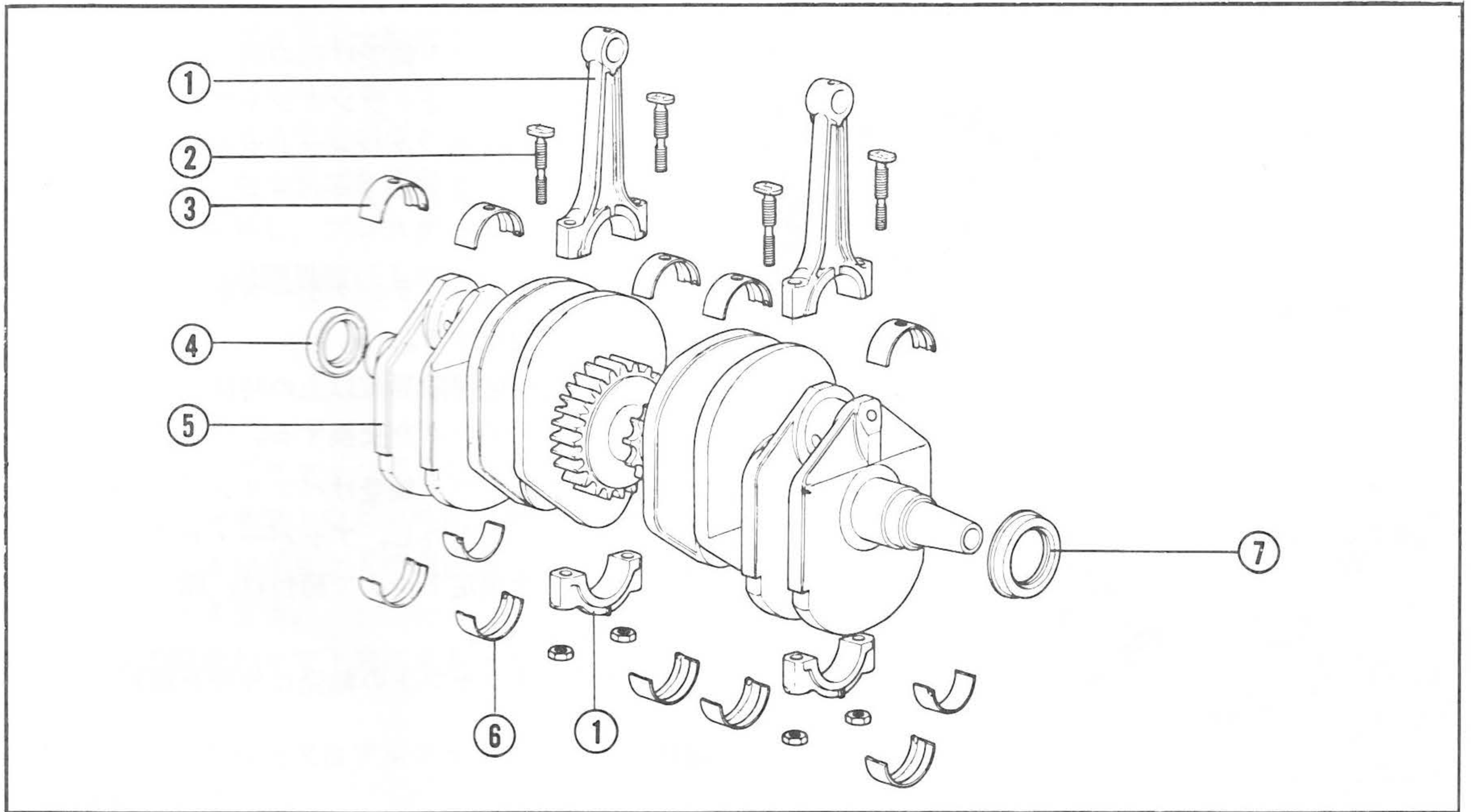


図 68 ①コネクティングロッド (4) ②コネクティングロッドボルト (8) ③クランクシャフトベアリング (10)
④オイルシール 80×42×8 (1) ⑤クランクシャフト (1) ⑥コネクティングロッドベアリング (8) ⑦オイルシール 30×45×8 (1)

分解の要点

1. シリンダーヘッド, シリンダー, ピストンを外す。(5頁参照)
2. ACGローターをダイナモプーラー (工具No. 07 933-3330000) で外す。
3. ロアークランクケースをアッパークランクケースより外す。(18頁参照)
4. カムテンションナーアームを外す。(24頁参照)。
5. クランクシャフト Assy. を外す。

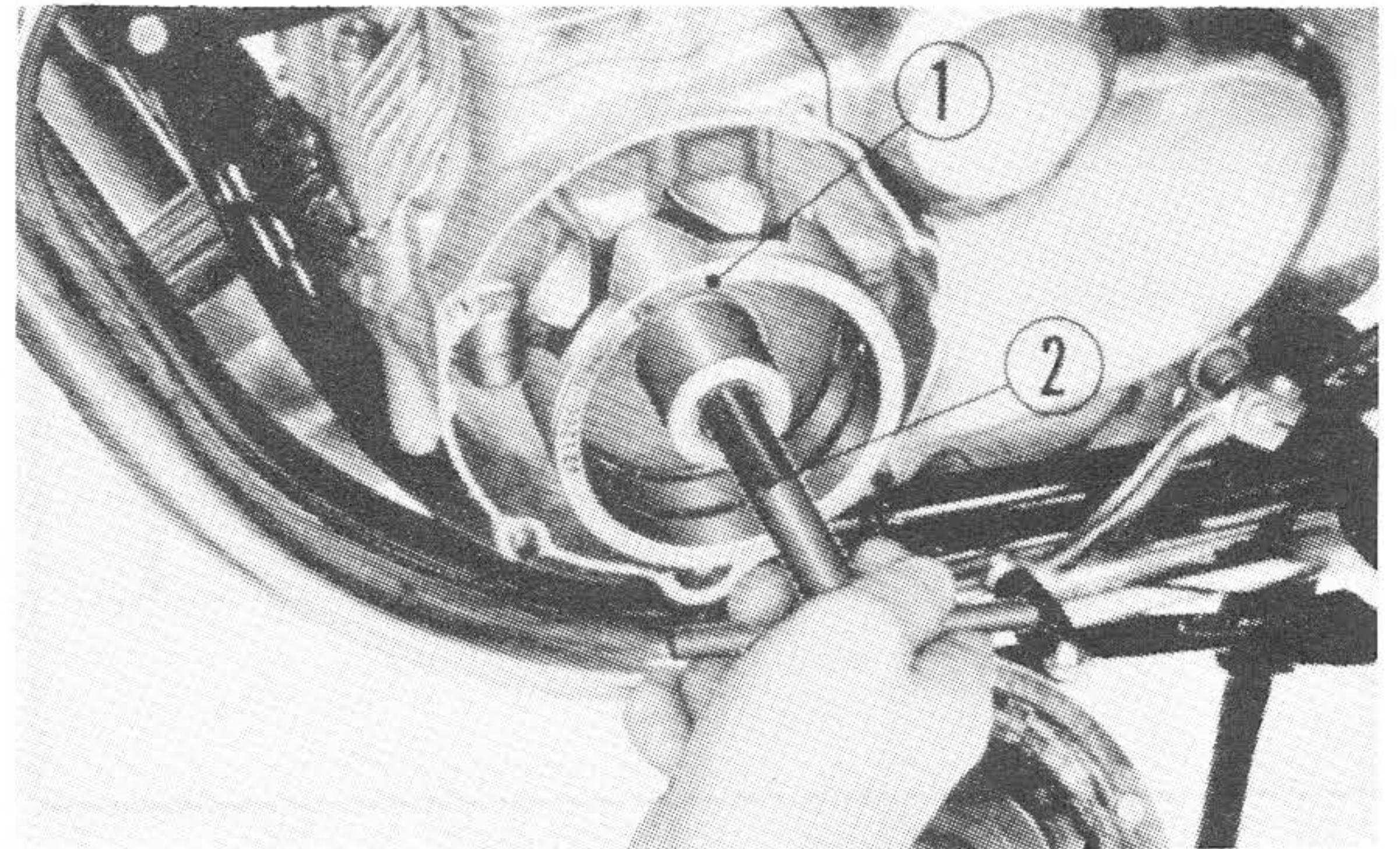


図 69 ①ACGローター ②ダイナモプーラー

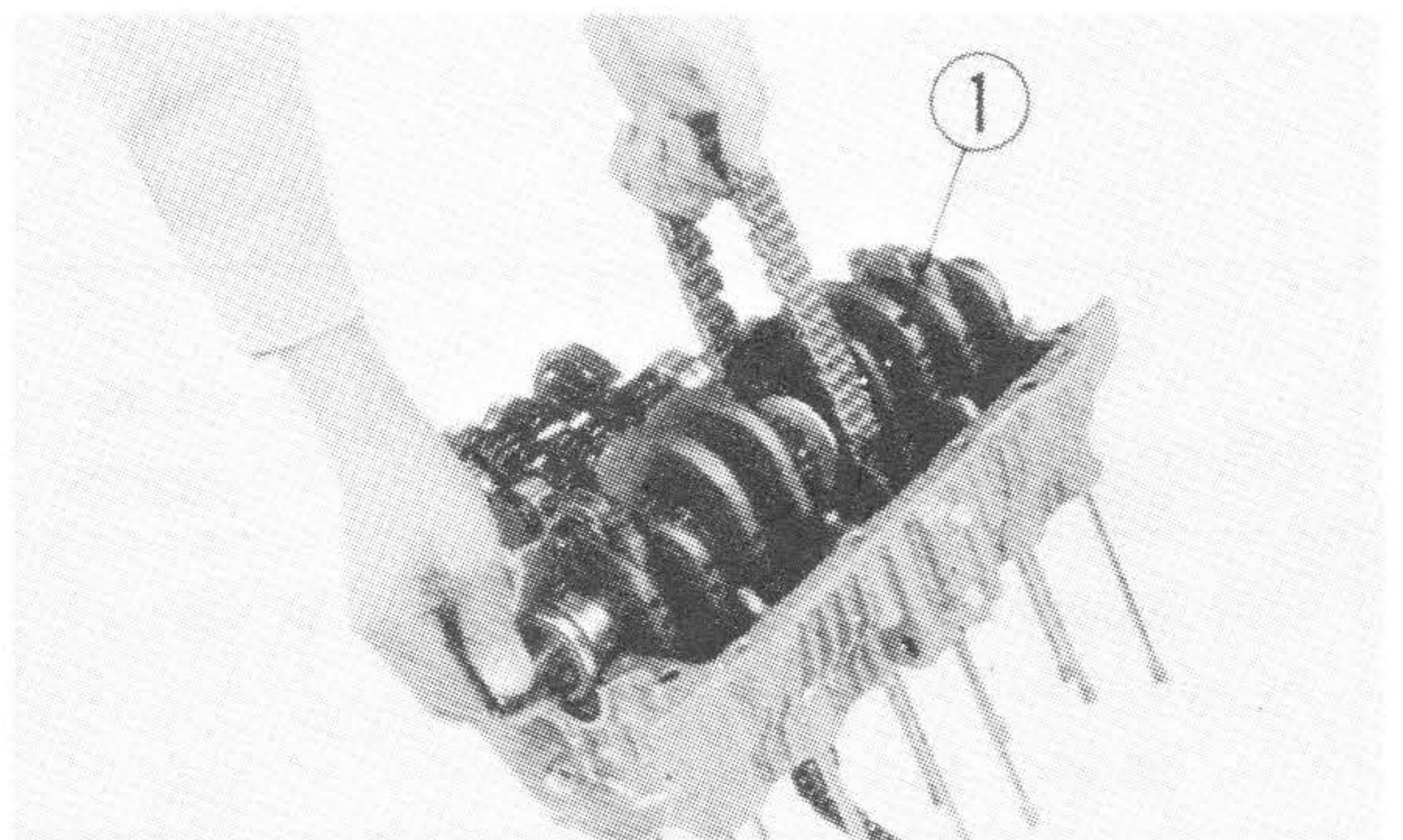


図 70 ①クランクシャフトASSY

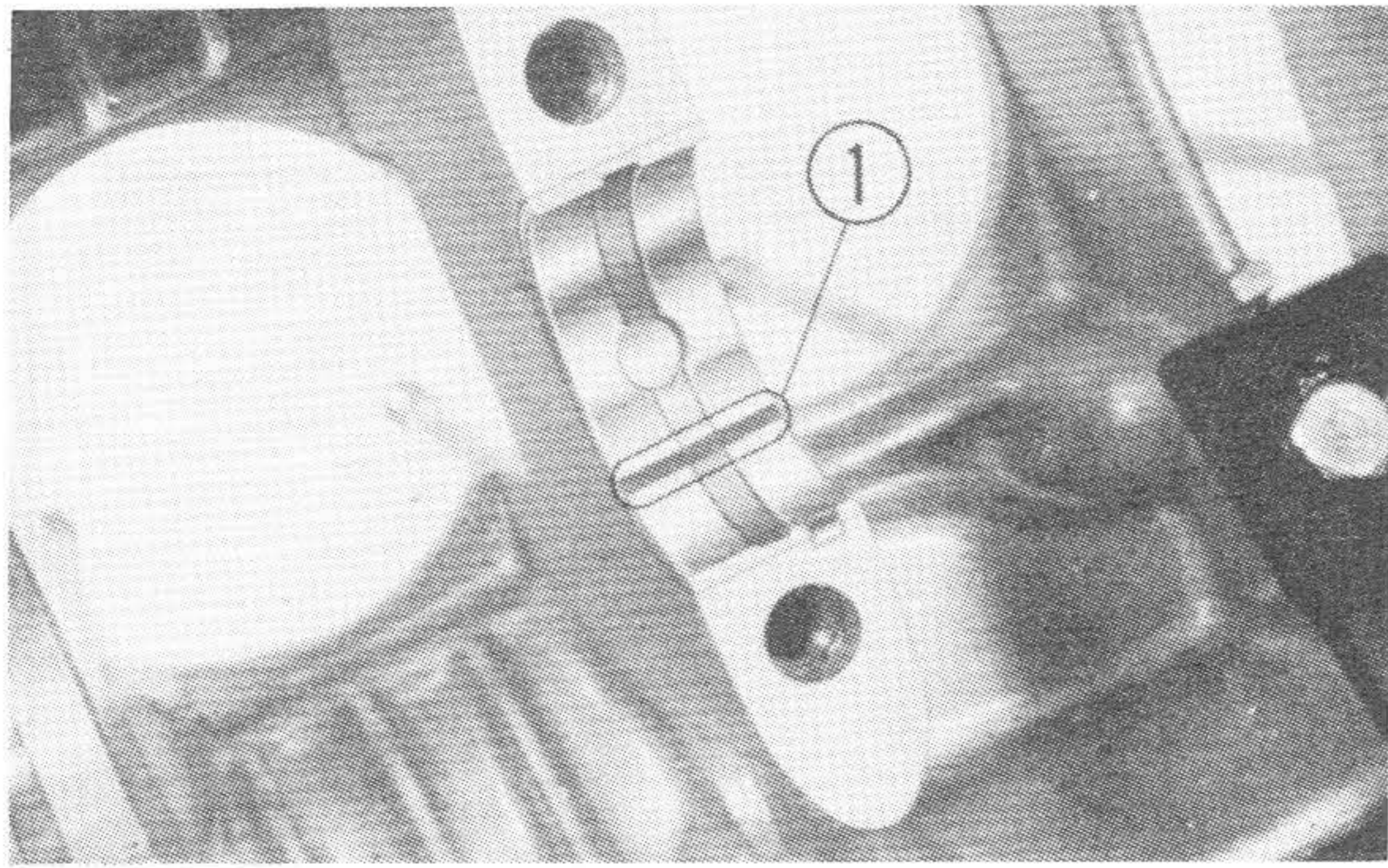


図 71 ①プレスゲージ

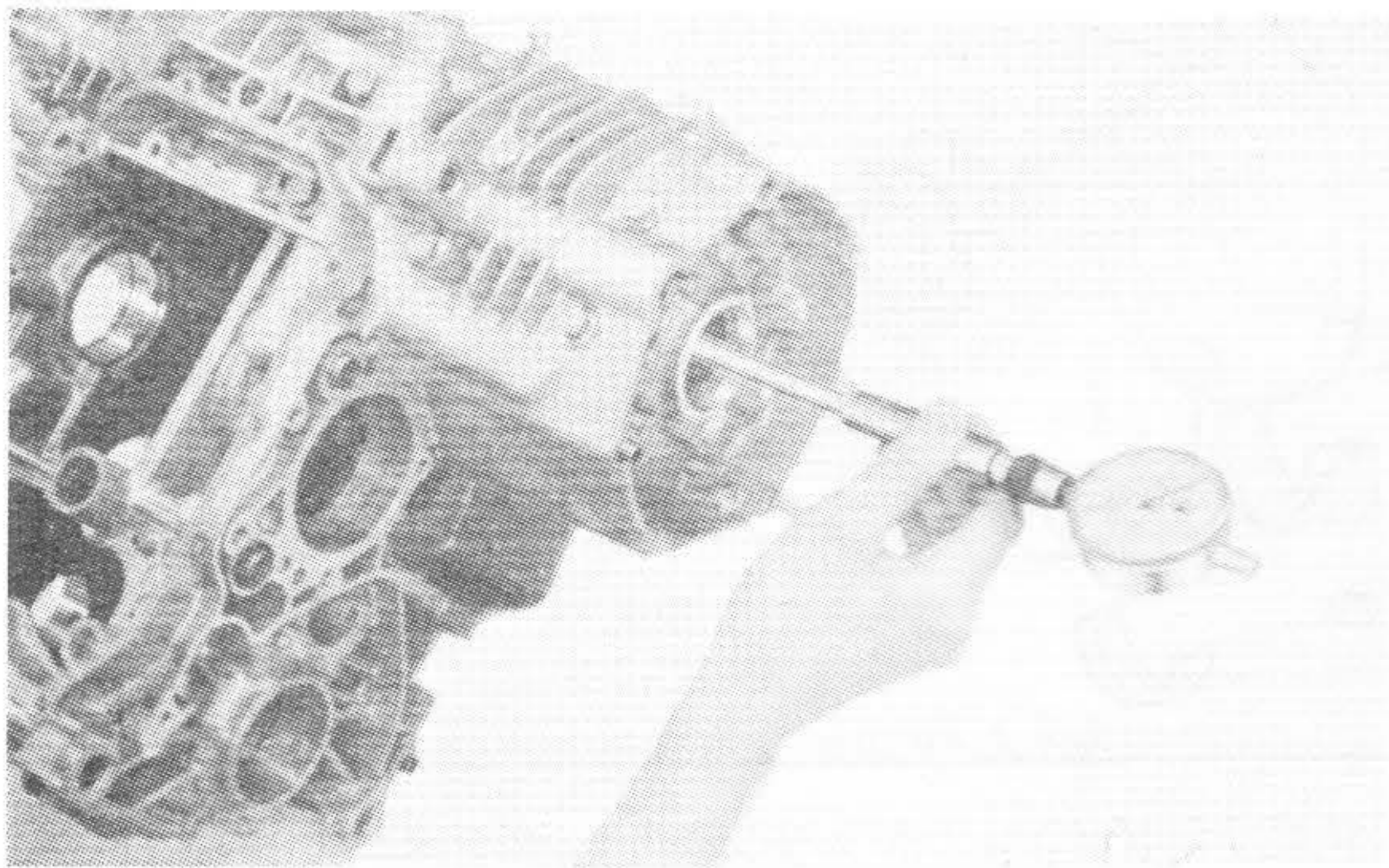


図 72 軸受け部内径の測定

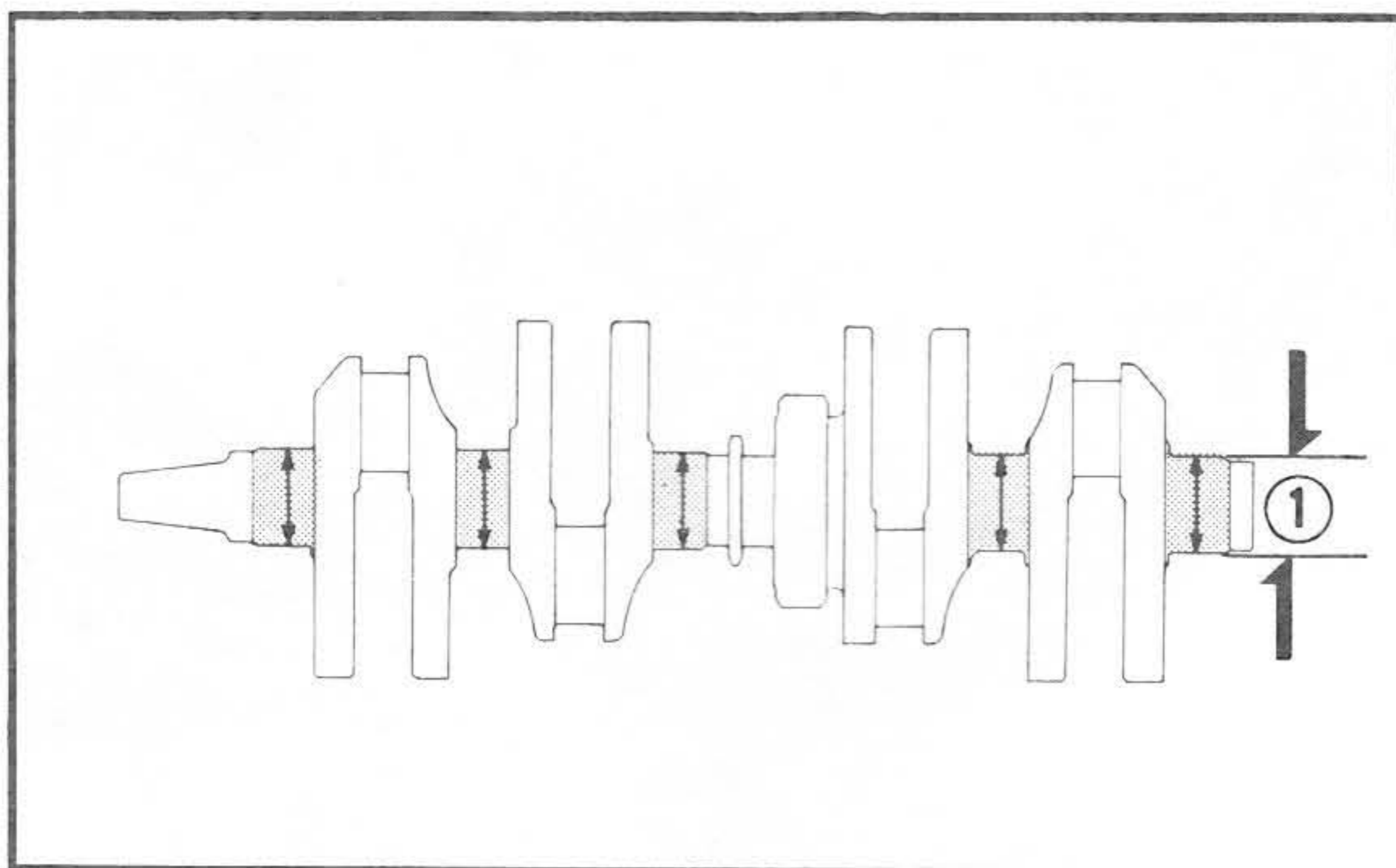


図 73 ①クランクシャフト軸受け外径

点 検

1. クランクシャフト中央軸受け部の振れ測定。
2. クランクシャフト軸受け部の間隙測定。
 - a. プレスゲージをクランクシャフトベアリング上に置き、クランクシャフトをセットする。
 - b. アッパー・ロアークランクケースを規定トルクで締付ける。
 - c. 再びアッパークランクケースを外し、プレスゲージを測定する。
3. クランクシャフト軸受けベアリングの選択。
 - a. ベアリングを外し、アッパー・ロアークランクケースを規定トルクで締付け、軸受け部の内径を測定する。
 - b. クランクシャフトの軸受け外径を測定する。

測定値が使用限界値以上の時は、クランクシャフトベアリングを交換する。

- c. a. b で測定した値の組合わせで下表によりベアリングを選択する。
ベアリングは色か又はアルファベットで分類されていて、色はベアリング側面に、アルファベットはベアリング裏面に打刻されている。

単位：mm

クランクシャフト 軸受け寸法分類	31.99—32.00	31.98—31.99	31.97—31.98
クランクケース 軸受け寸法分類			
35.000—35.008	D (黄)	C (緑)	B (茶)
35.008—35.016	C (緑)	B (茶)	A (黒)
35.016—35.024	B (茶)	A (黒)	A.A (青)

4. コネクティングロッド小端部内径測定。
5. コネクティングロッド大端部のサイド間隙測定。
6. コネクティングロッド大端部の間隙測定。
 - a. コネクティングロッドキャップを外し、プレスゲージをコネクティングロッドベアリング上に置き、再びキャップを規定トルクで締付ける。
 - b. キャップを外し、プレスゲージを測定する。
測定値が使用限界値以上の時は、ベアリングを交換する。

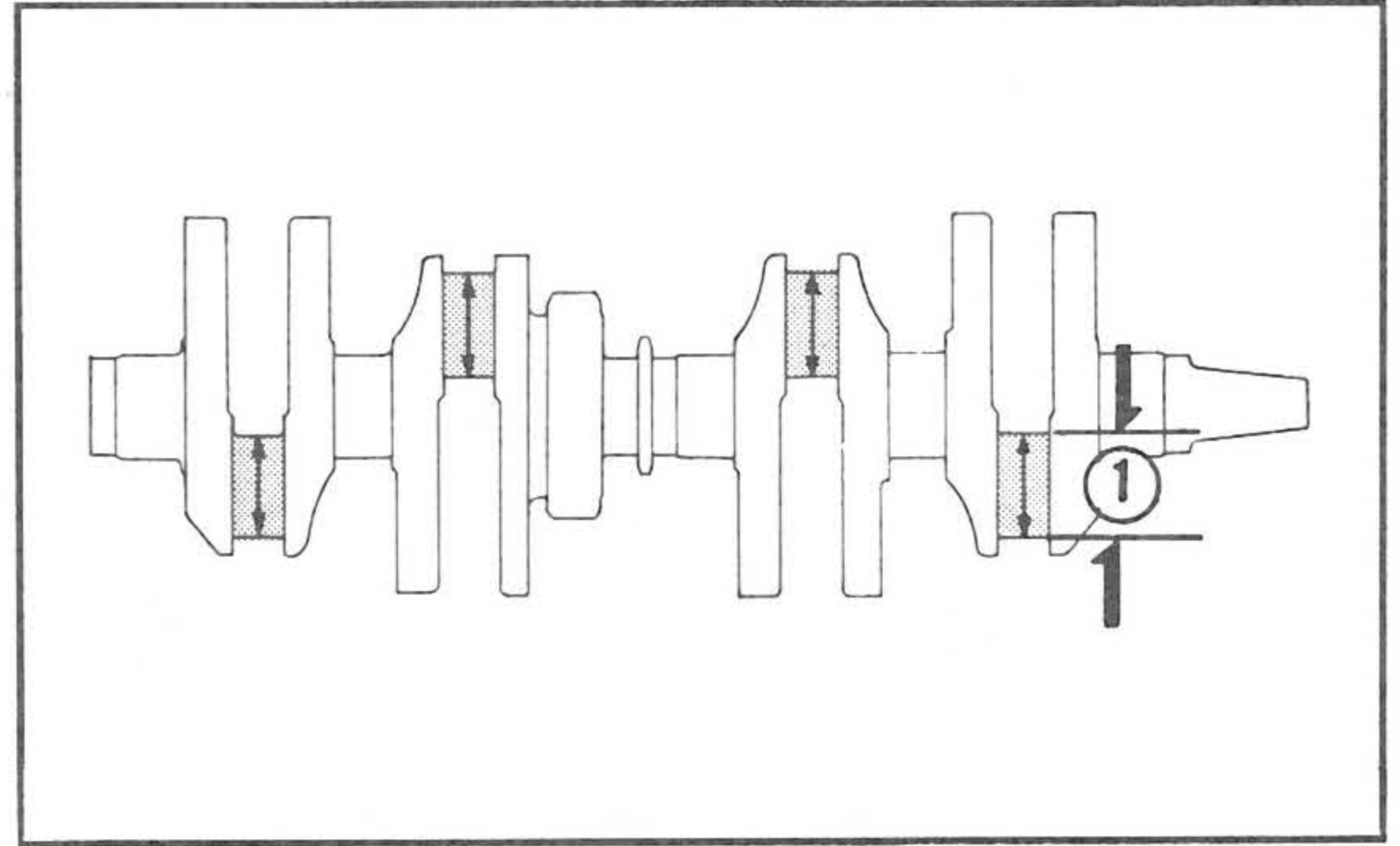


図 74 ①ピン外径

7. コネクティングロッドベアリングの選定。
 - a. クランクシャフトのピン外径を測定する。
 - b. コネクティングロッドの選択番号 (1, 2, 3) をチェックする。
 - c. a. bの組合わせで下表によりベアリングを選択する。
ベアリングは色又はアルファベット刻印で分類されている。

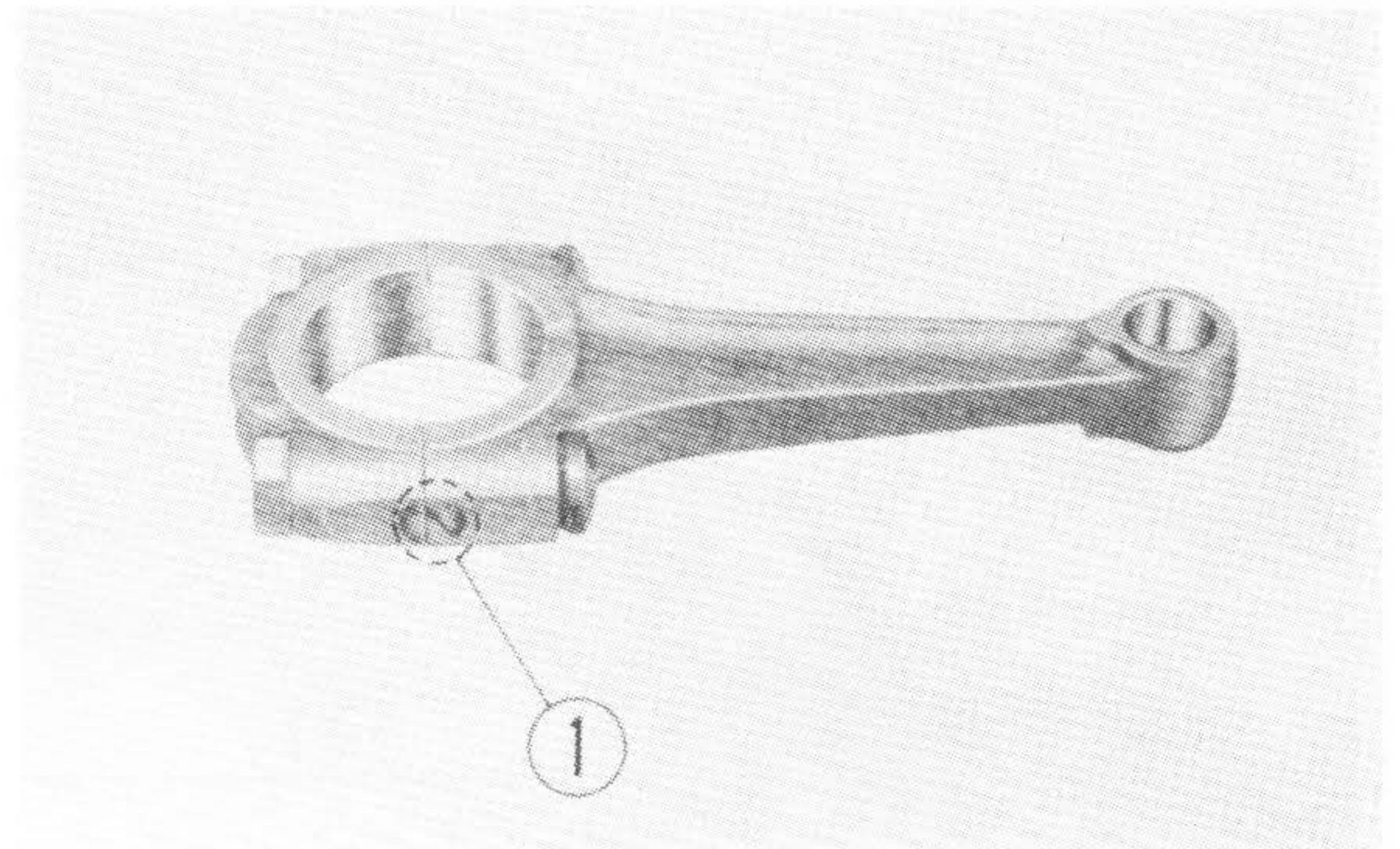


図 75 ①選択番号

単位：mm

クランクシャフト ピン寸法分類 コネクティング ロッド分類番号	31.99—32.00	31.98—31.99	31.97—31.98
1	E (赤)	D (黄)	C (緑)
2	D (黄)	C (緑)	B (茶)
3	C (緑)	B (茶)	A (黒)

〈注 意〉

ベアリングを取付ける時は、爪が前方向 (EX 側) になるようにすること。

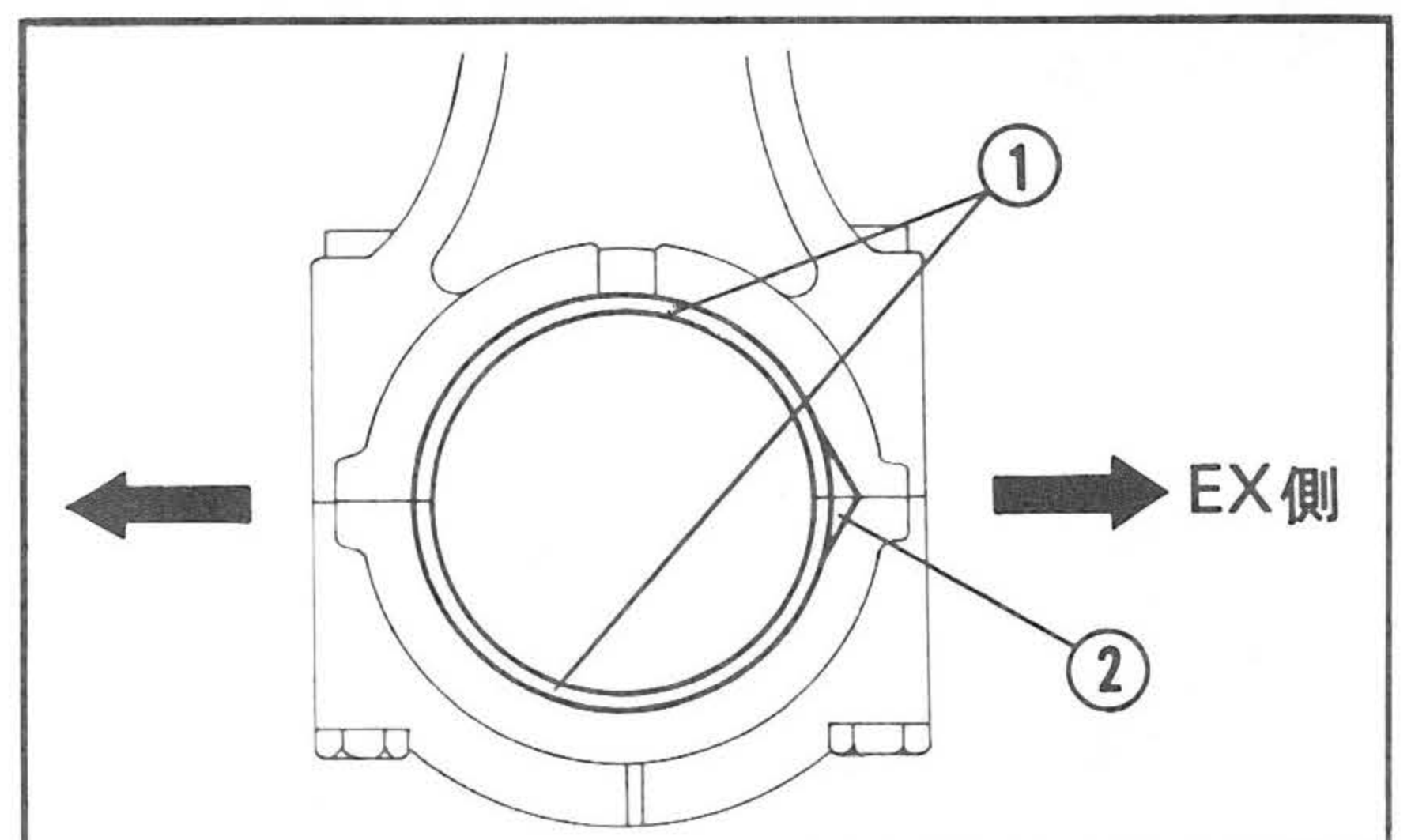


図 76 ①ベアリング ②爪

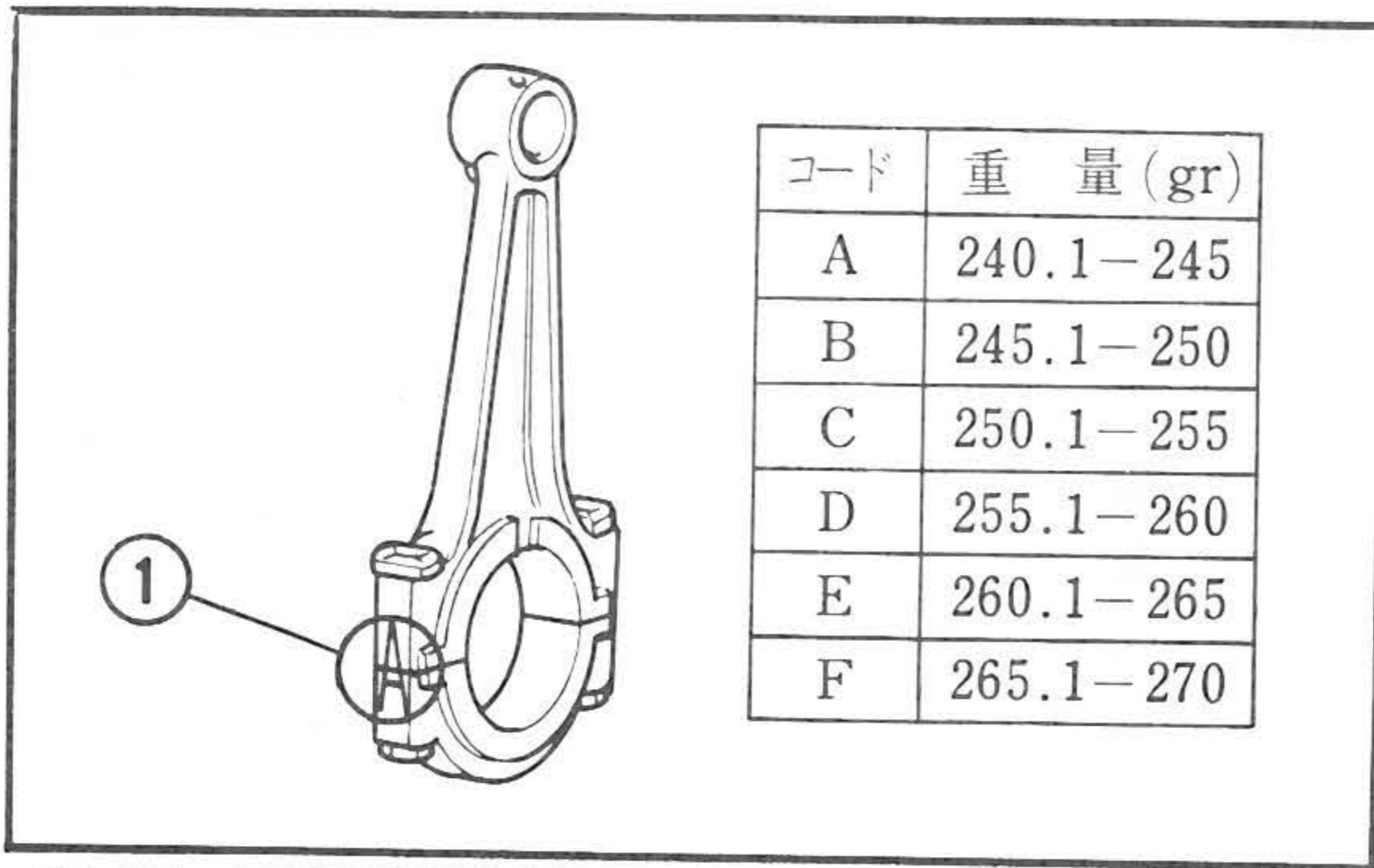
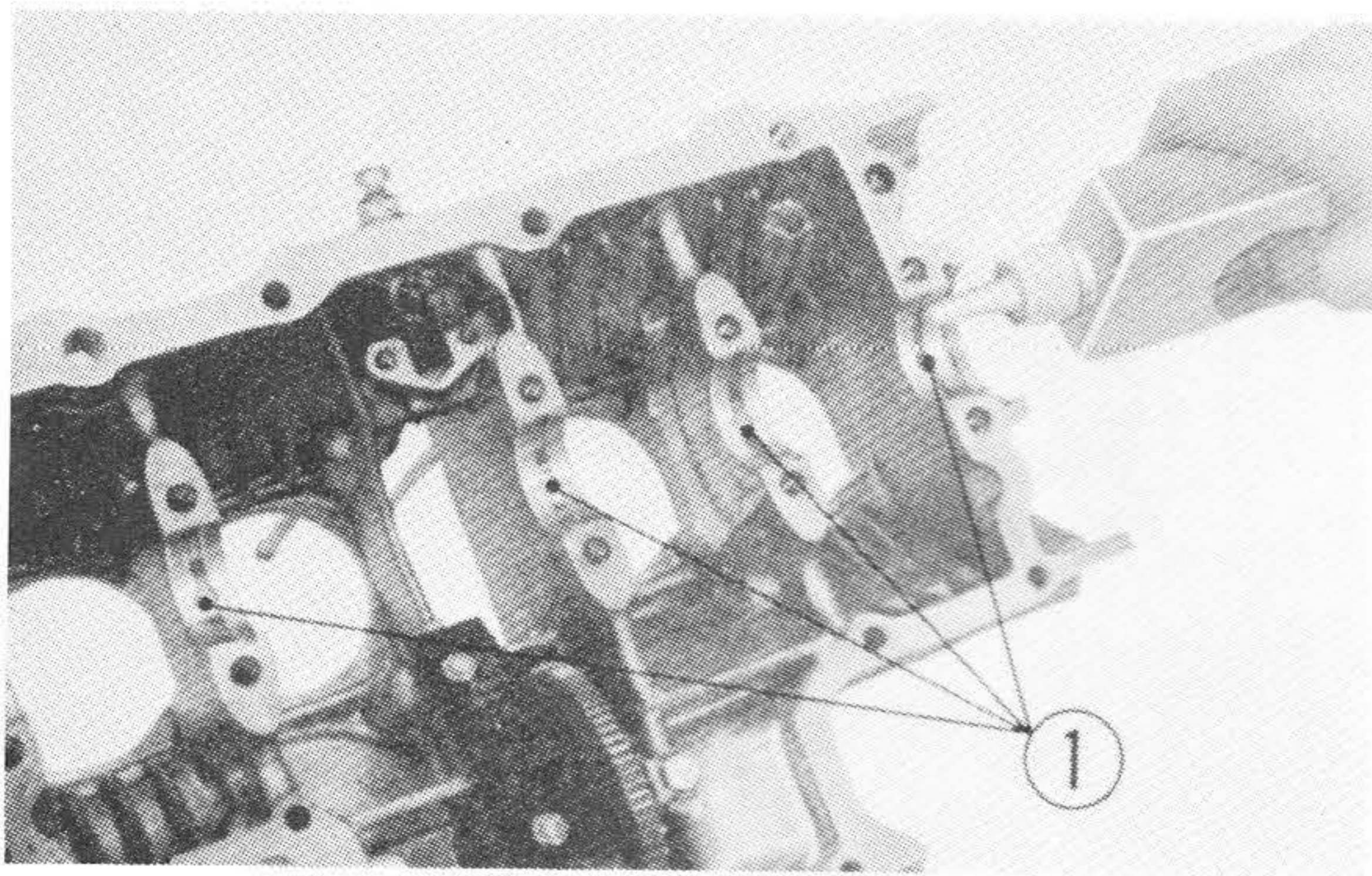


図 77 ①重量選別番号



8. コネクティングロッドの重量選別。
コネクティングロッドを交換する時は、同一コード（アルファベット）を使用する。

〈注 意〉

コネクティングロッド重量は、本体、キャップ、ボルト2本を含み、ベアリングは含まない。

組立の要点

1. クランクケース合わせ面に塗布する液体パッキンが乾いてから、ベアリングをはめ込む。
2. ベアリングの表面には、2硫化モリブデン（住友金属鉱山製ローフルペースト相当品）を塗布する。

12. ロアー・アツパークランクケース

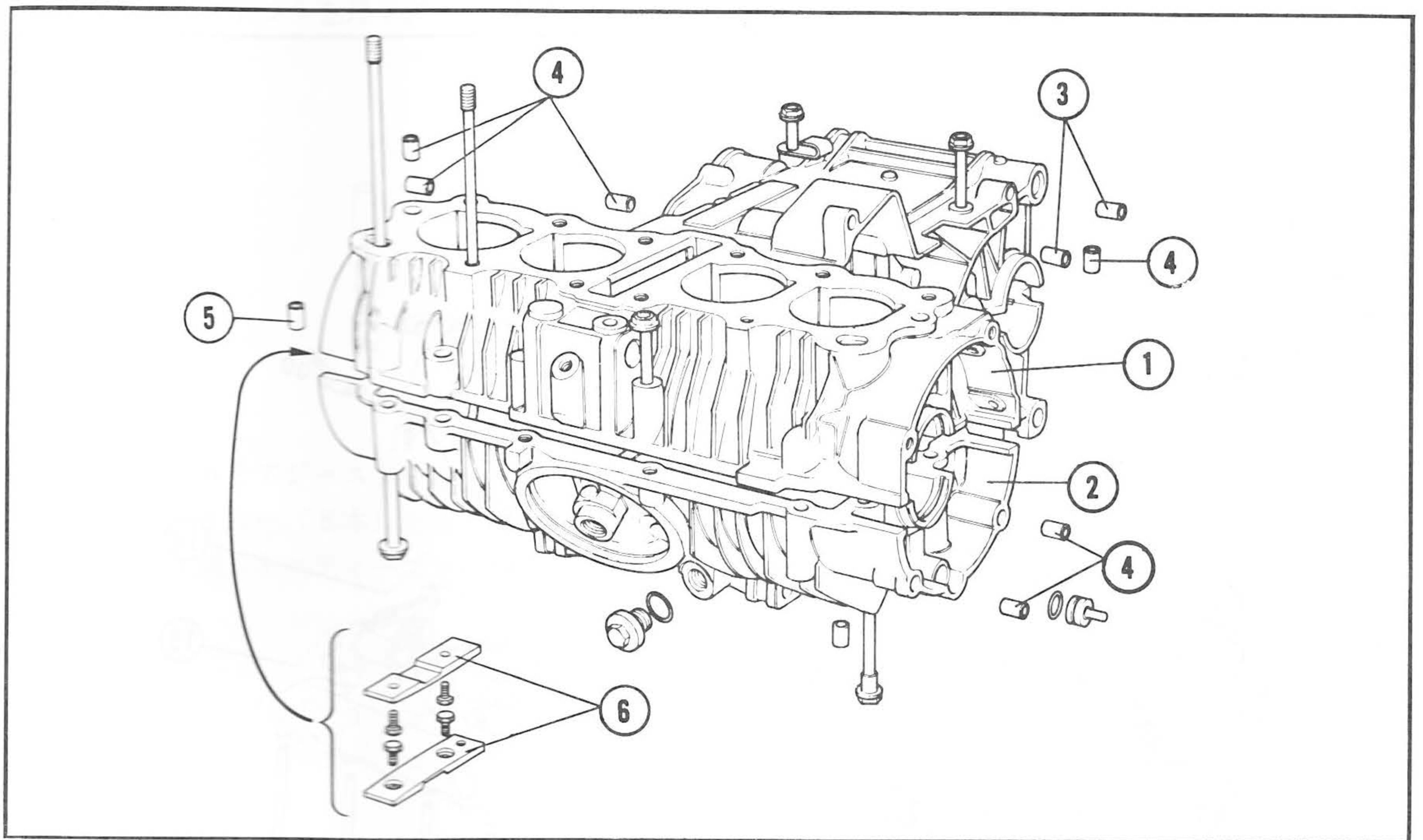


図 79 ①アツパークランクケース (1) ②ロークランクケース (1) ③ノックピン 8×10 (2) ④ノックピン 8×14 (6) ⑤ノックピン 10×14 (2) ⑥プライマリーチェンガイド (2)

分解の要点

1. ロークランクケースをアツパークランクケースより外す。(18頁参照)。

点 検

1. オイル通路につまりはないか確認する。
2. プライマリーチェンガイドの摩耗測定。

組立の要点

1. プライマリーチェンガイドはへこみマークをトランスミッション側に向けて取付ける。
2. クランクケース合わせ面に液体パッキンを均一に塗布する。
3. 各部ノックピンは正しく取付けられているか、倒れはないか確認する。
4. ロークランクケースの UBS ボルト10本は図81に示す順序で締付ける。
5. 各ボルトの使用個所に注意する。

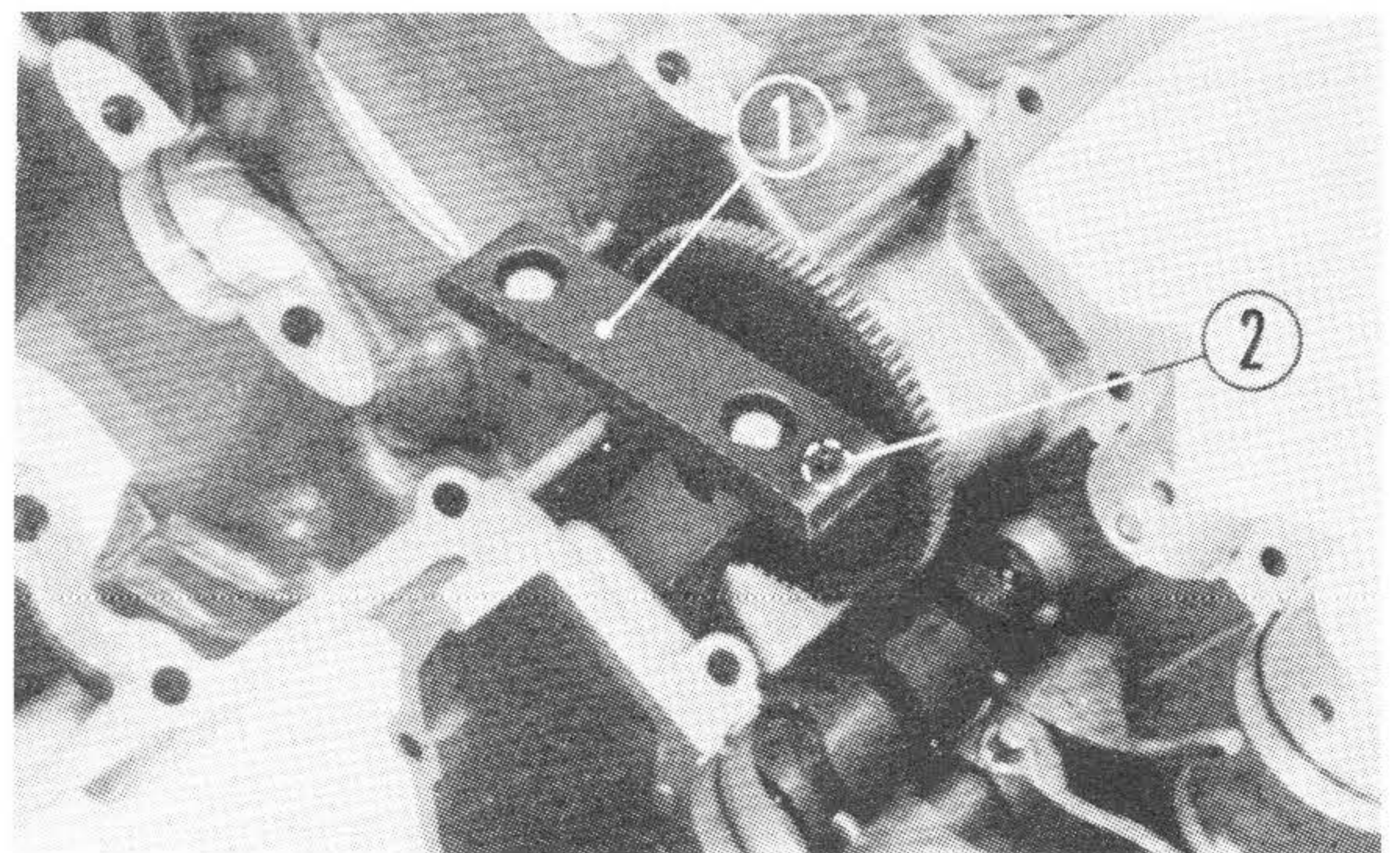


図 80 ①プライマリーチェンガイド ②へこみマーク

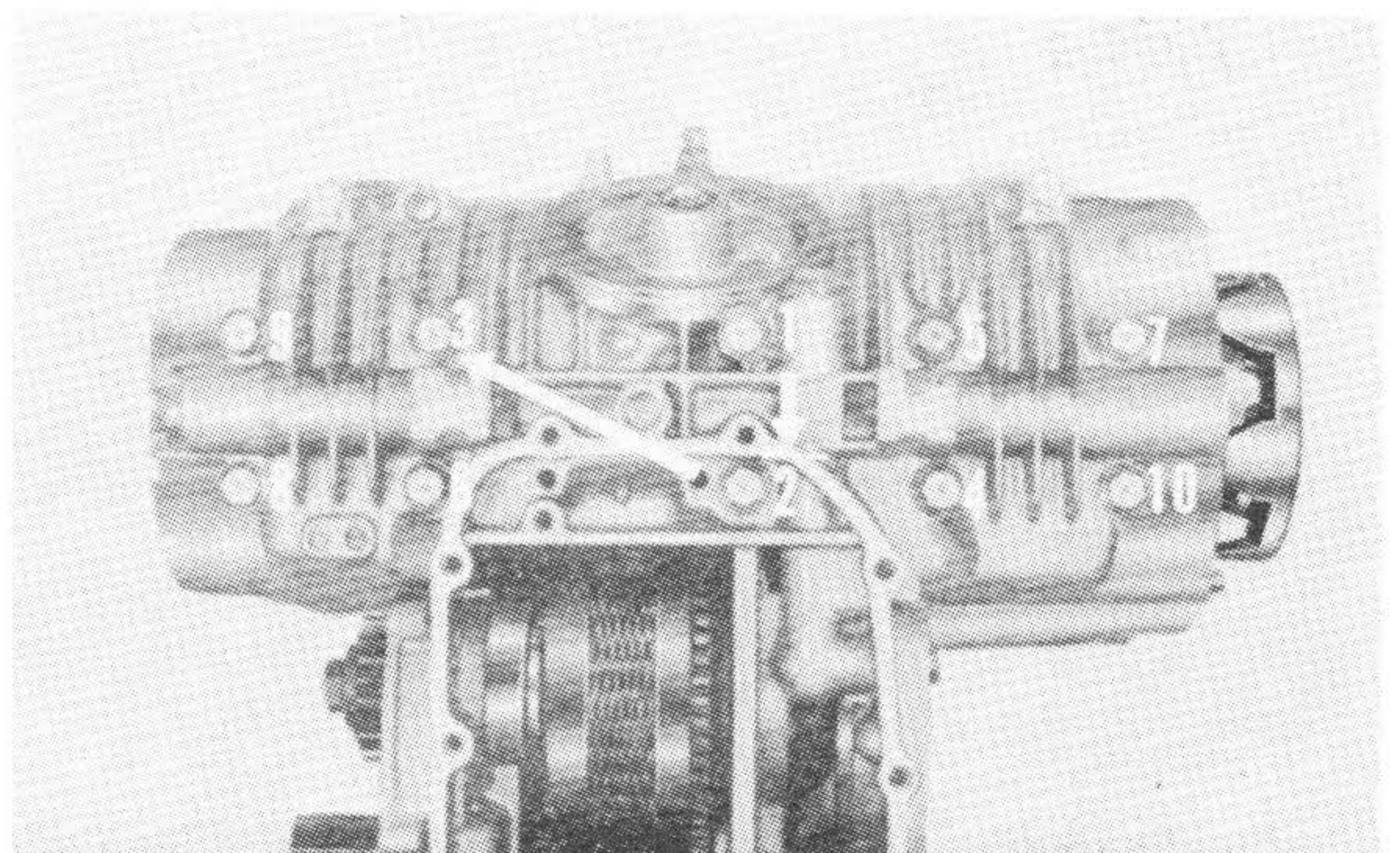


図 81 ロークランクケース締付けボルト締付順序

13. キャブレター

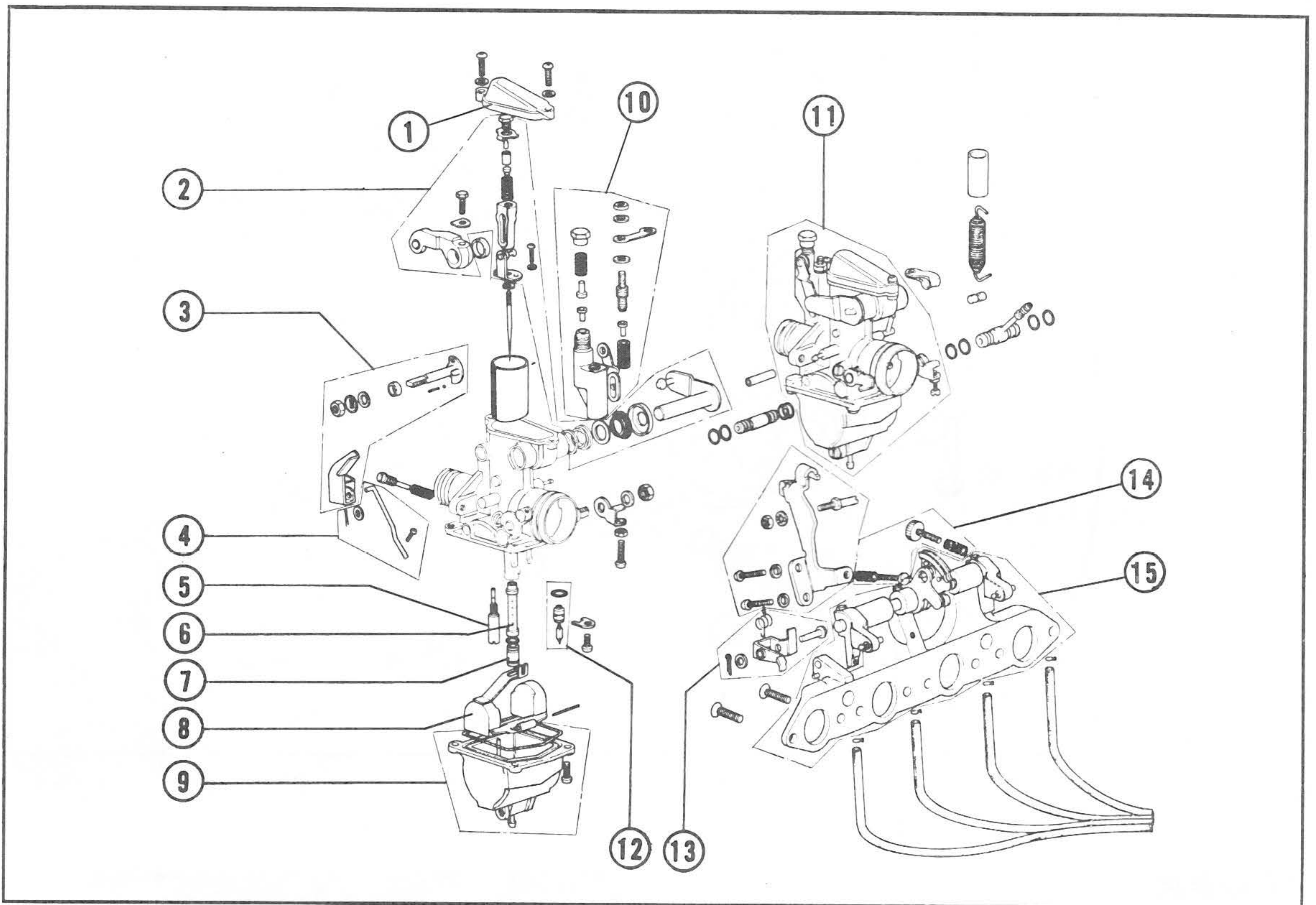


図 82 ①トップセット ②リンクアームセットA ③リンクセット ④チョークロッドセット ⑤スロージェット
⑥ジェットニードルセット ⑦メインジェットセット ⑧フロートセット ⑨フロートチャンバーセットA
⑩アジャスターホルダーセットA ⑪キャブレターアッセンブリー ⑫フロートバルブセット ⑬リンクセット
⑭スクリューセットB ⑮ステイプレートセット

●キャブレター構成部品のセット販売について

キャブレターの性能を維持するためには、各機能上の関連部品をセットで交換するのが望ましいので図82に示すようにセット販売になっています。

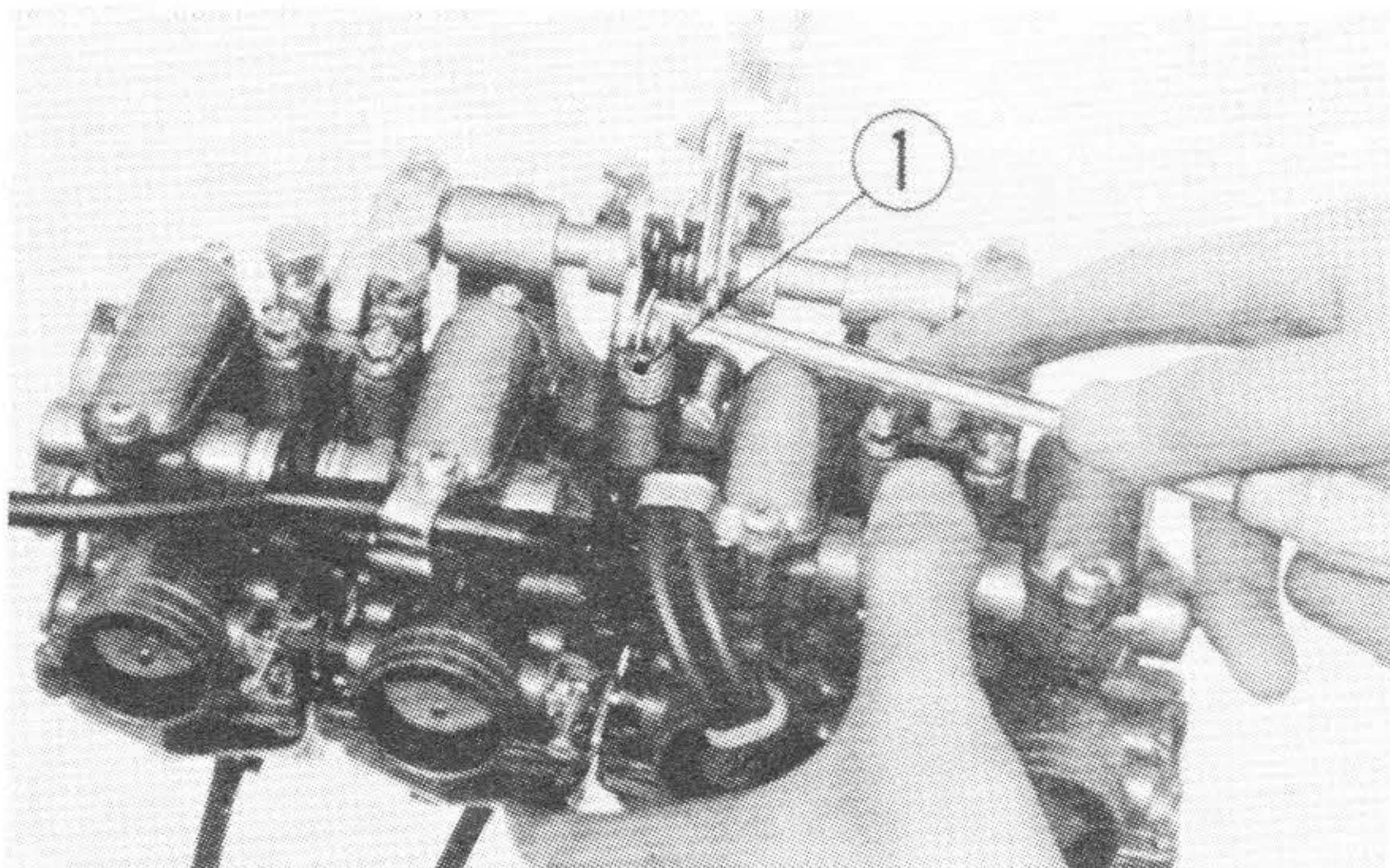


図 83 ①スロットリターンコイル

分解の要点

1. キャブレター Assy. を外す。

ステイプレート, キャブレター本体

2. スロットリターンコイルをリンクレバーより取り外す。

3. 各キャブレターの六角ナット，ダストプレート B，キャップナットを外す。

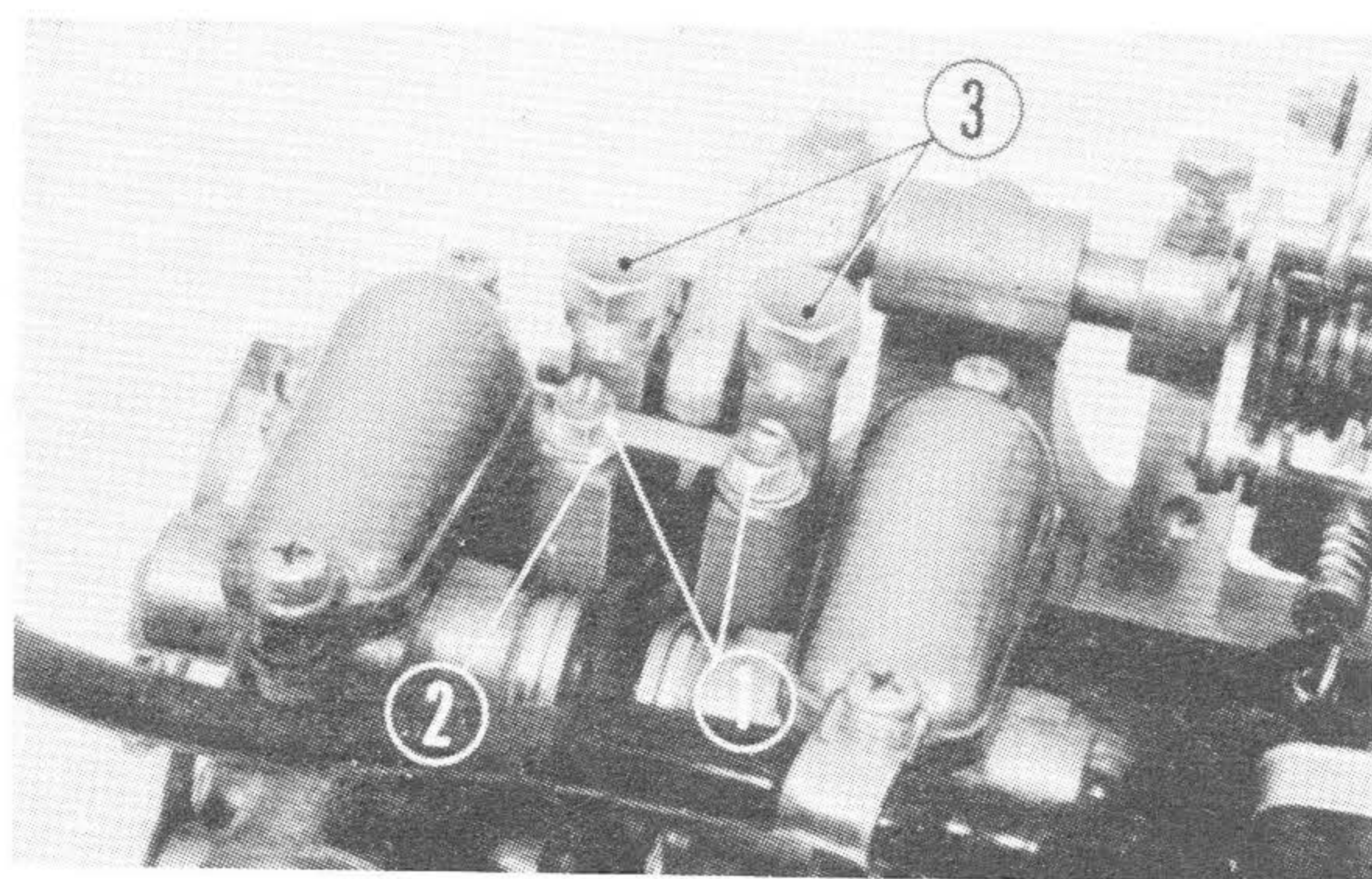


図 84 ①ナット ②ダストプレート B
③キャップナット

4. リンクアームをアジャスターホルダーより外す。
5. 6mm スクリュー (8本) を外して，キャブレター本体 (4個) をステープレートより外す。

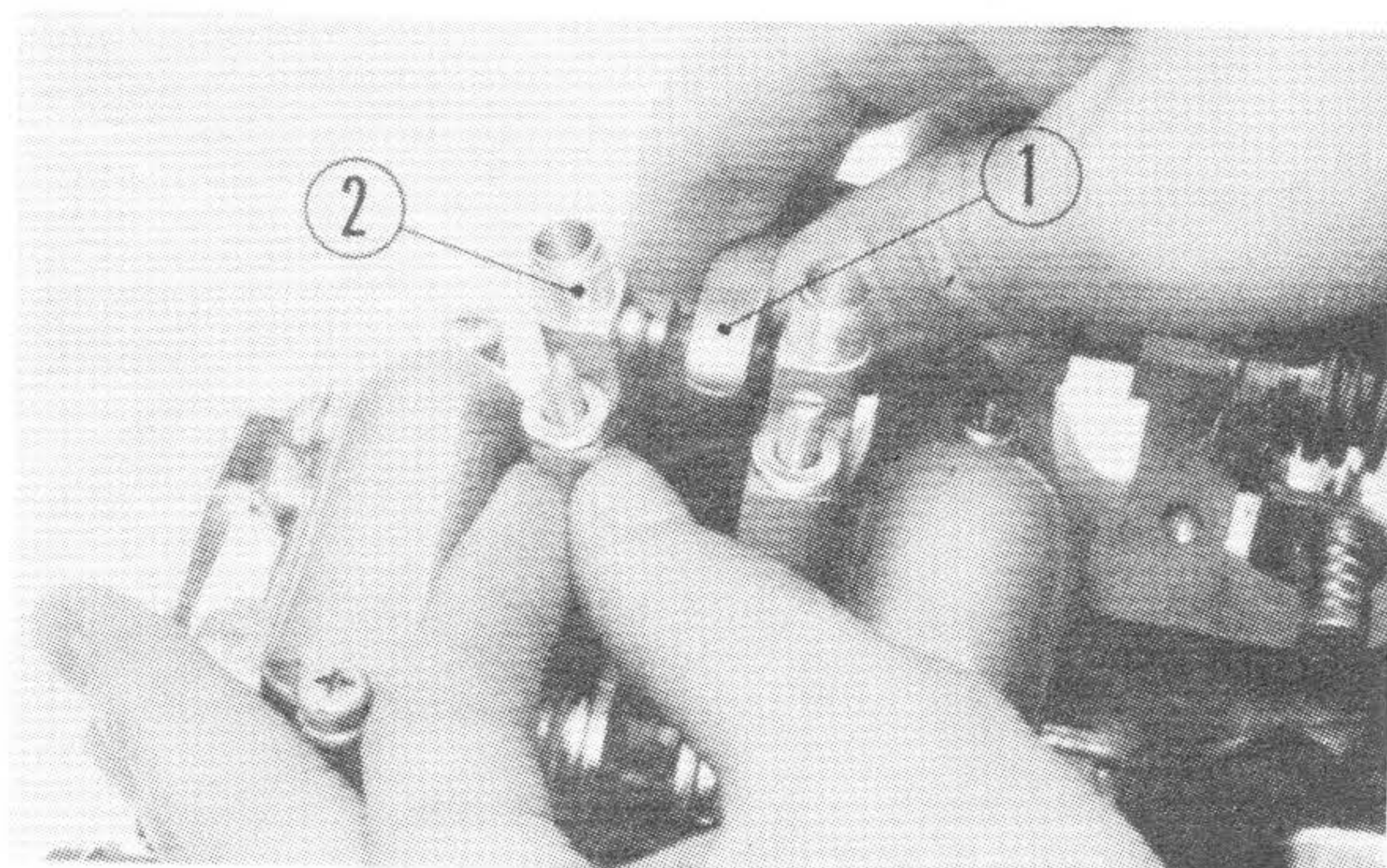


図 85 ①リンクアーム ②アジャスターホルダー

スロットルバルブ，ジェットニードル

6. キャブレタートップを外す。
7. タングドワッシャーの爪をたおして，6mm と 4mm ボルトを外す。

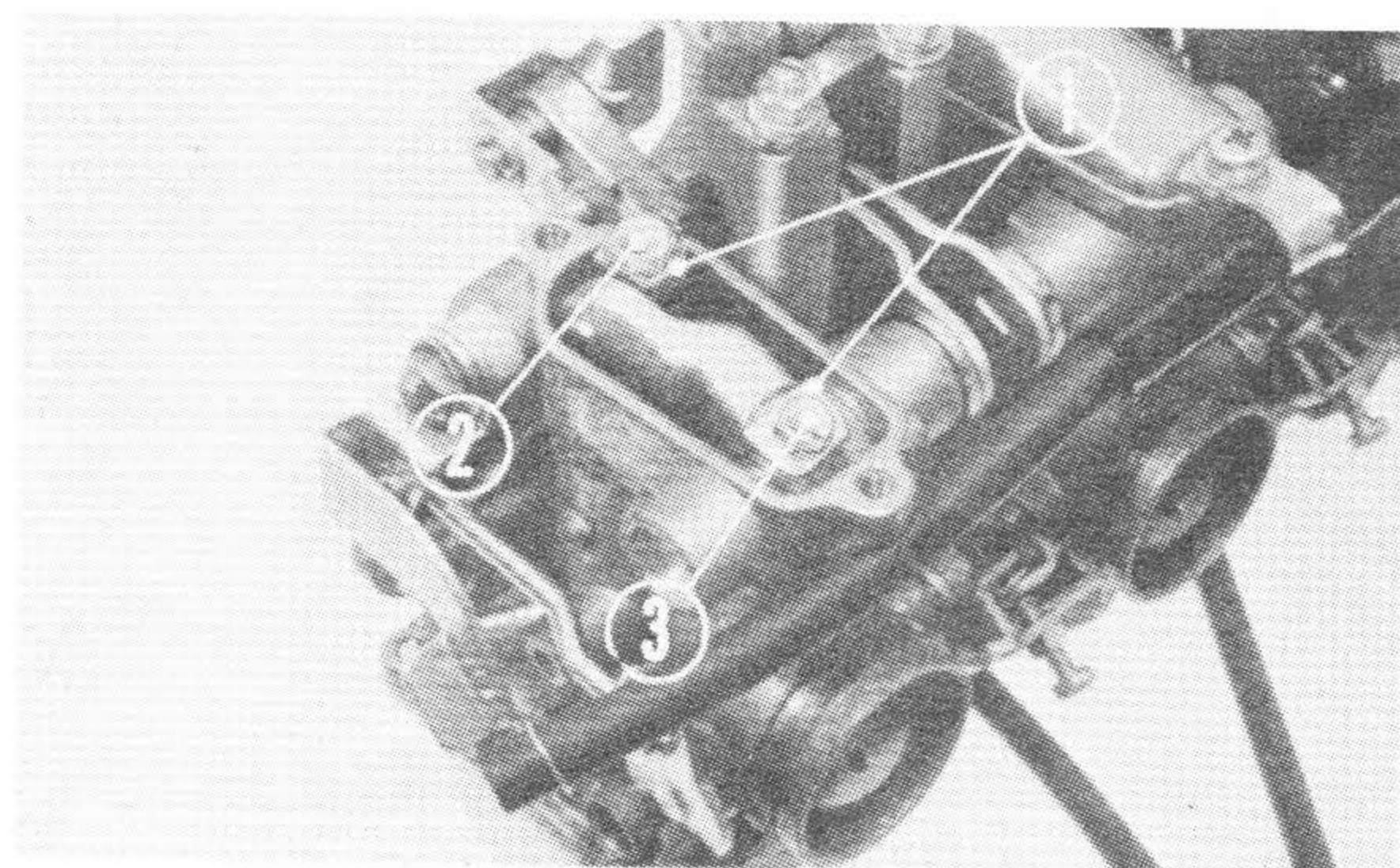


図 86 ①タングドワッシャー ②6mm ボルト
③4mm ボルト

8. ドライバーでリンクアームをA方向に押して，スロットルシャフトから外す。

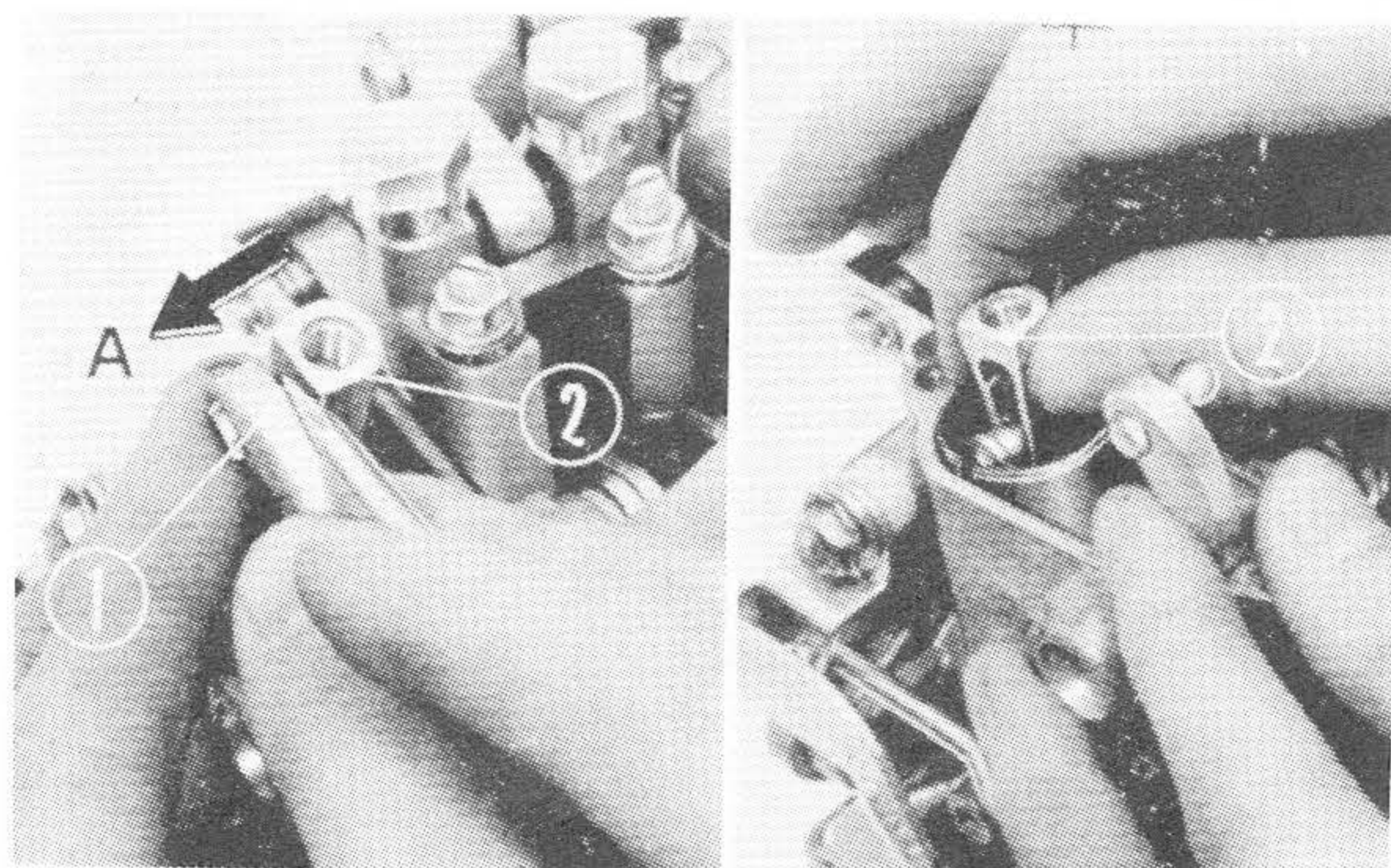


図 87 ①リンクアーム ②スロットルシャフト

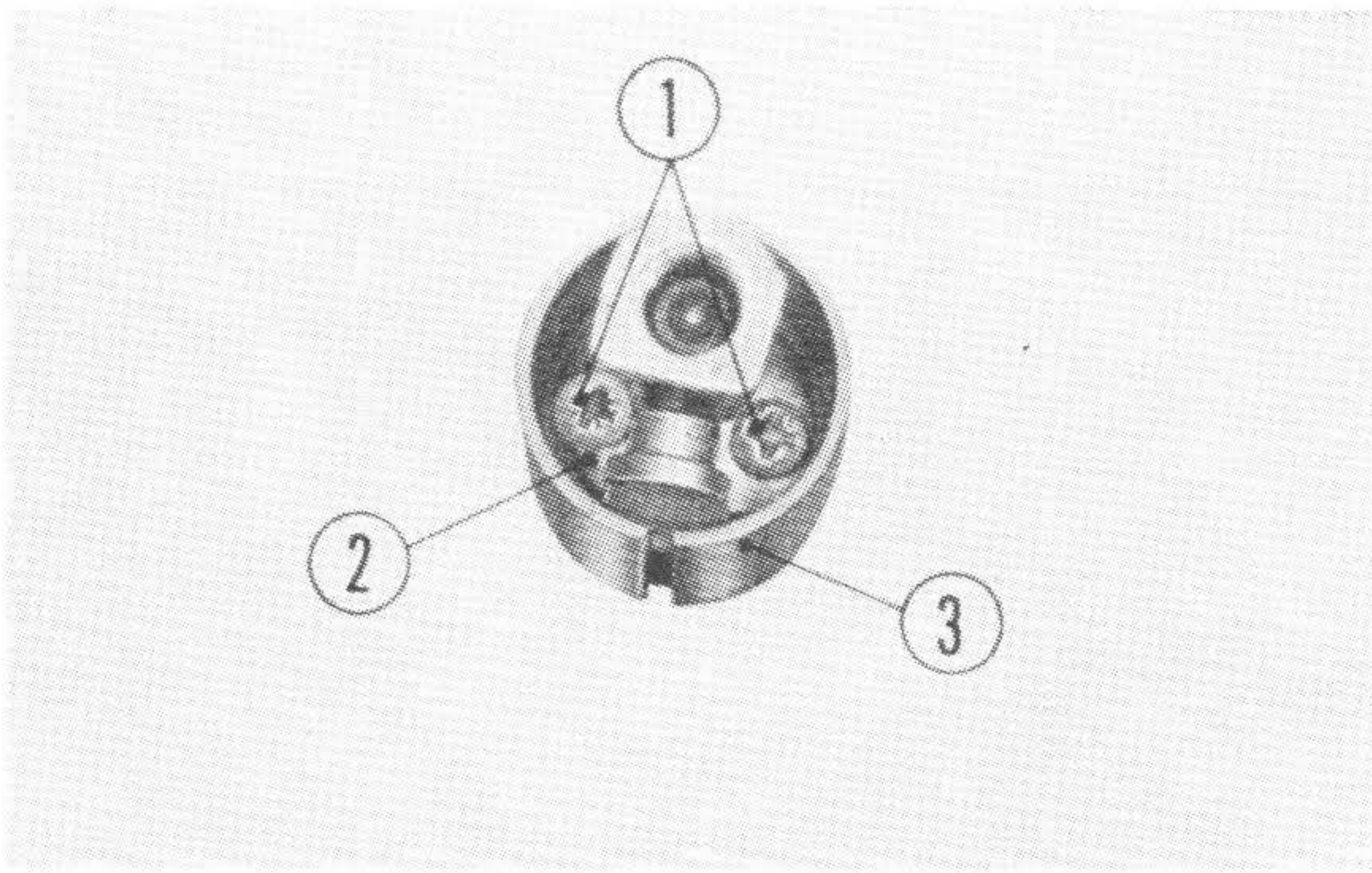


図 88 ① 3 mmビス ②バルブプレート
③スロットルバルブ

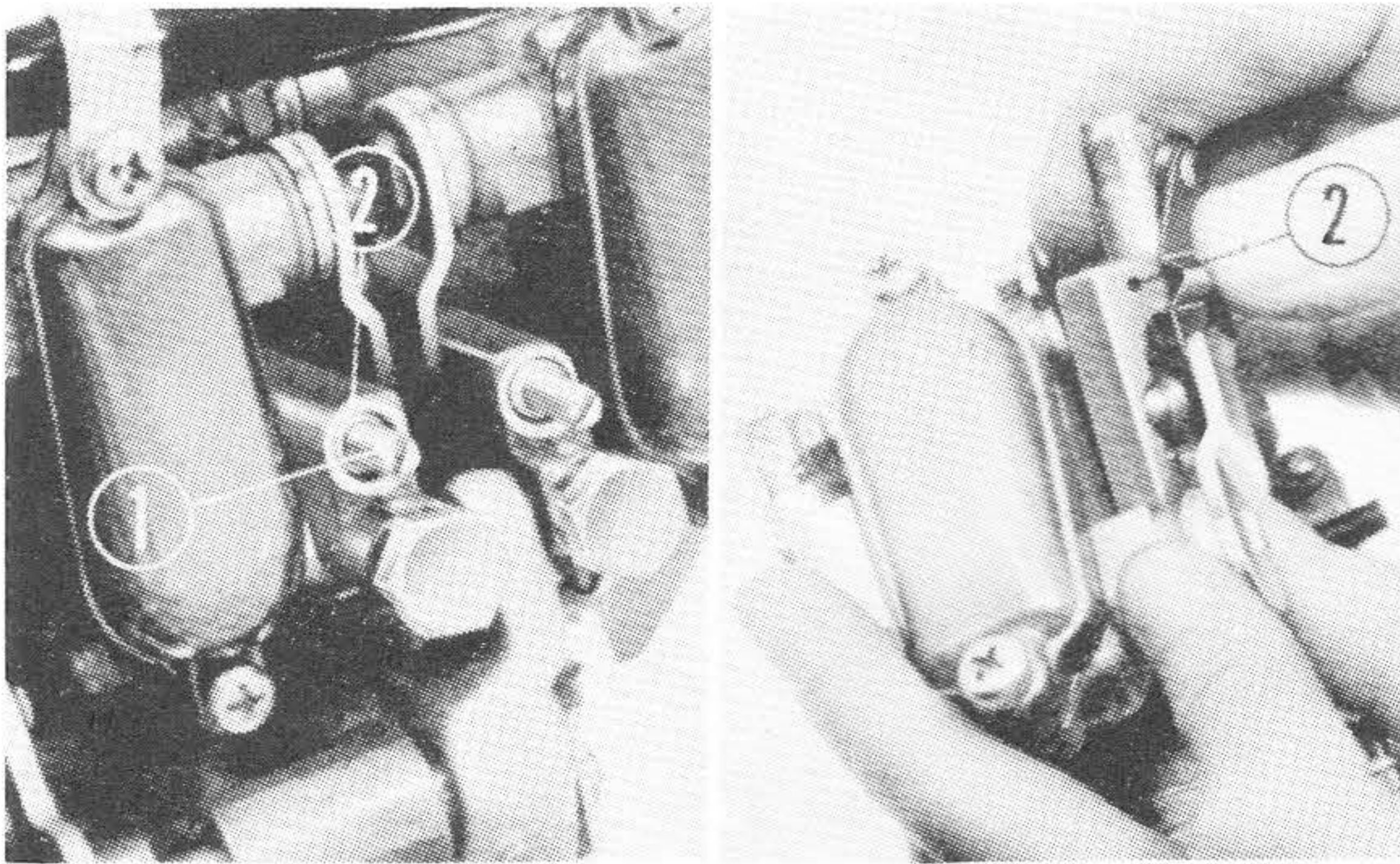


図 89 ①アジャスティングスクリュー
②アジャスターホルダー

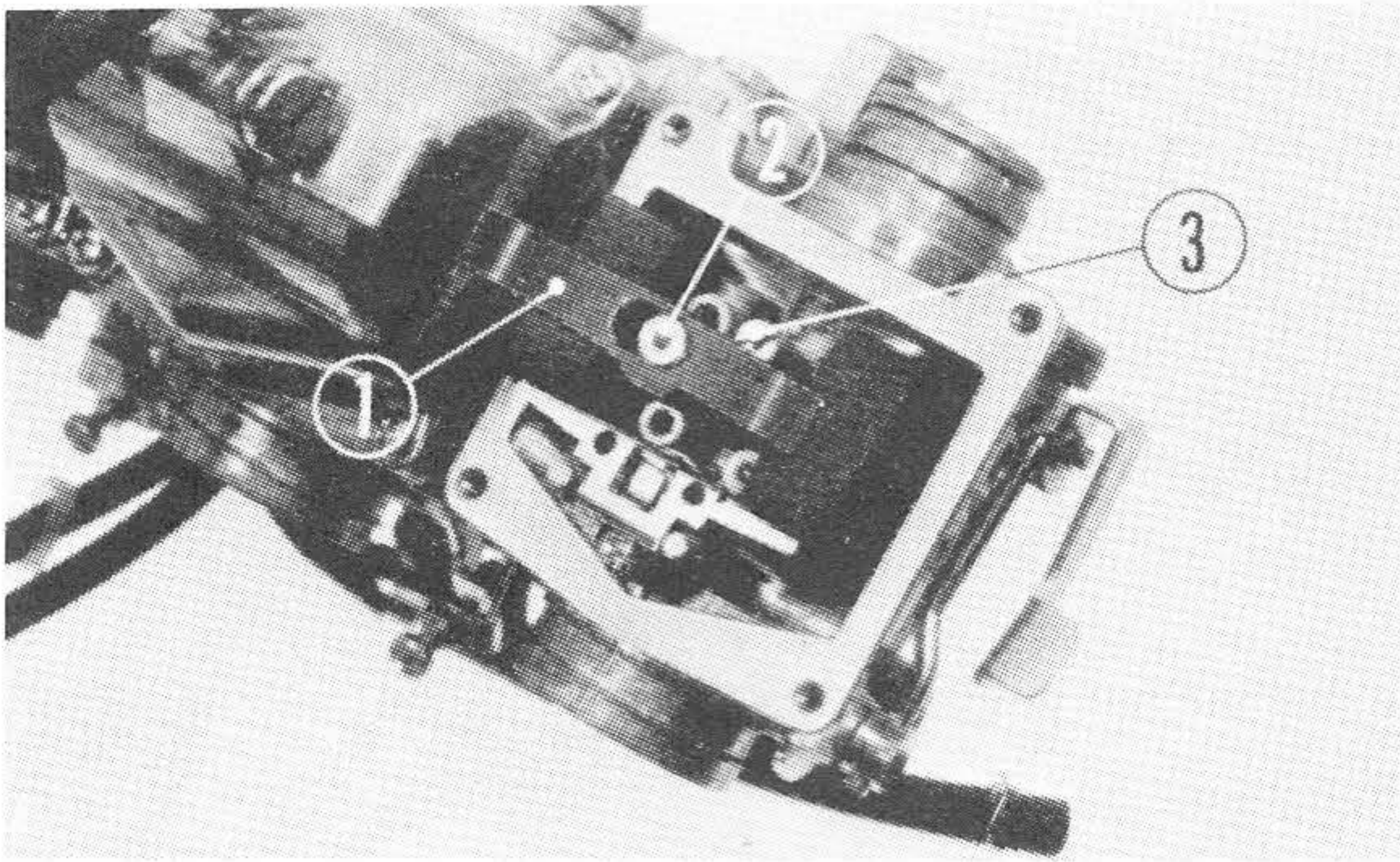


図 90 ①リーフスプリング ②メインジェット
③スロージェット

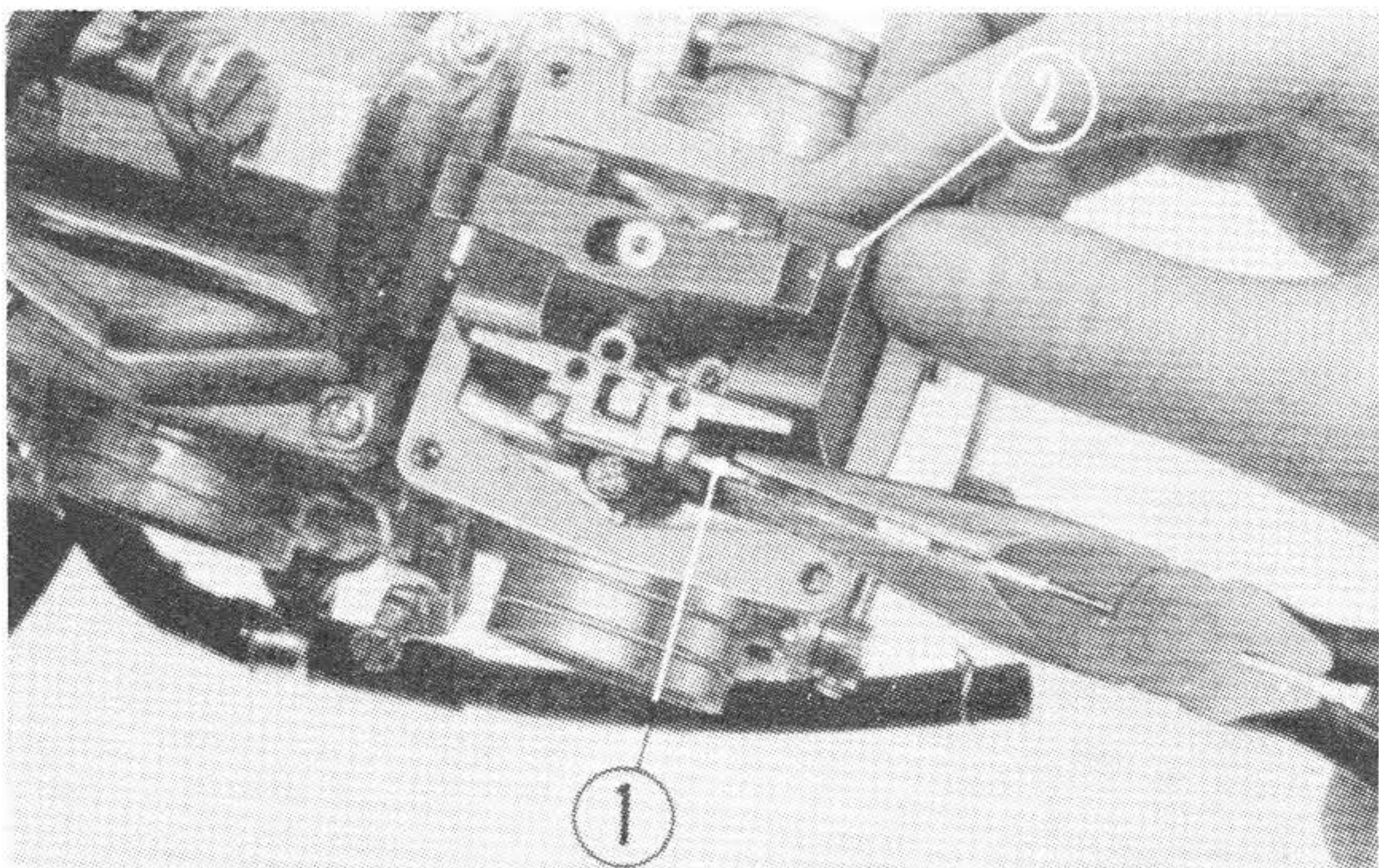


図 91 ①フロートアームピン ②フロート

9. 3 mm ビス (2本) を外してバルブプレートを90
まわし、スロットルバルブより取外す。
10. ジェットニードルを スロットルバルブより取外
す。

アジャスターホルダー

1. キャブレターをステイプレートより外す。(前頁
参照)
2. アジャスティングスクリューをアジャスターホル
ダーより外す。
3. アジャスターホルダーをレバーより取外す。

フロート、メインジェット、スロージェット

1. フロートチャンバーカバーを外す。
2. リーフスプリングとメインジェット、スロージェ
ットを外す。
3. フロートアームピンを抜き、フロートを外す。

- クリッププレートを外して、バルブシートを外す。

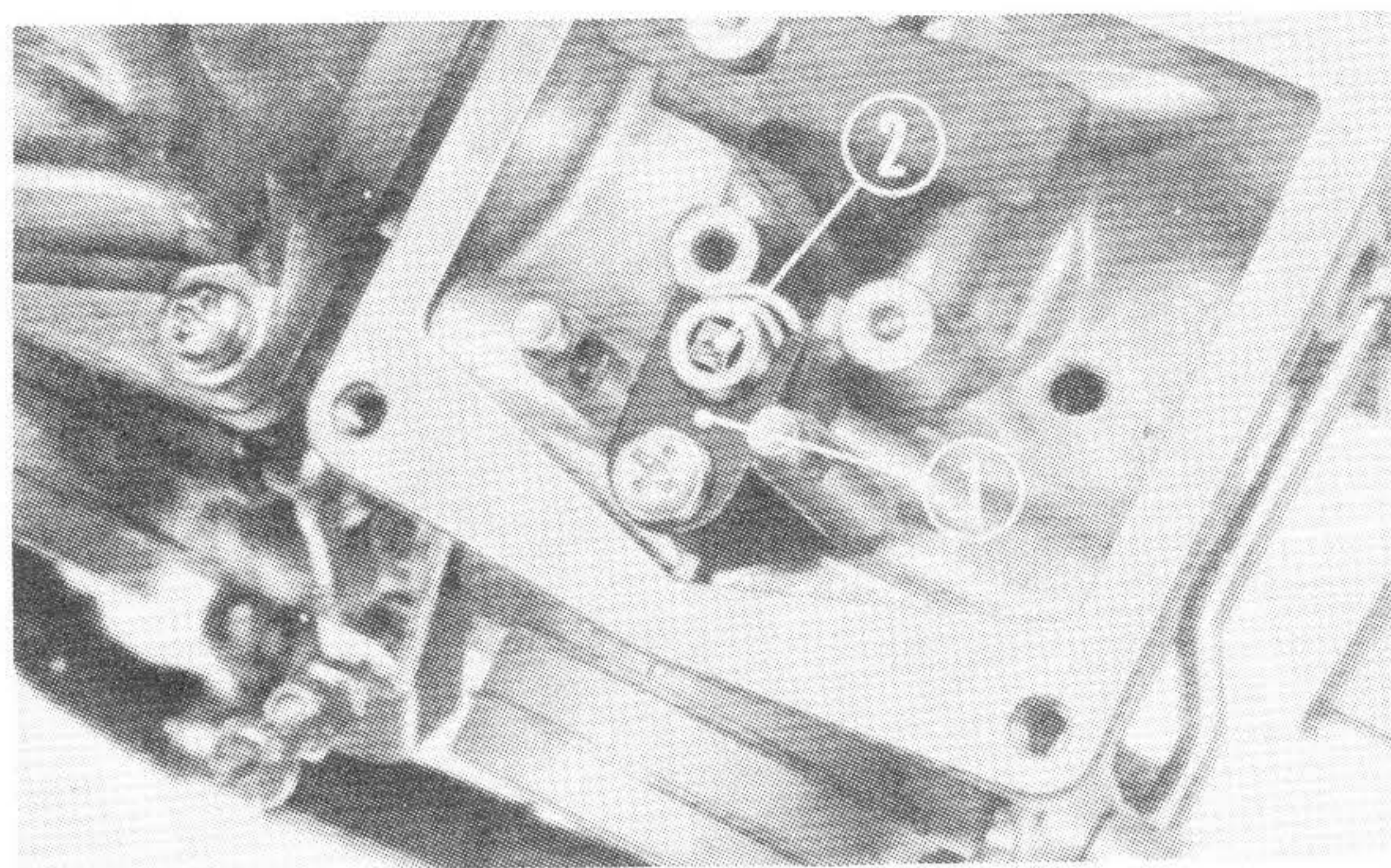


図 92 ①クリッププレート ②バルブシート

点 検

- メインジェット、スロージェットにつまりがないか吹いて確認する。
- 油面調整
フロートアームがフロートバルブの先端にちょうど接するようにして、フロートレベルゲージで、キャブ面よりフロートの高さを測定する。
基準値にない時は、フロートアーム先端を曲げて調整する。

基準値: 21mm

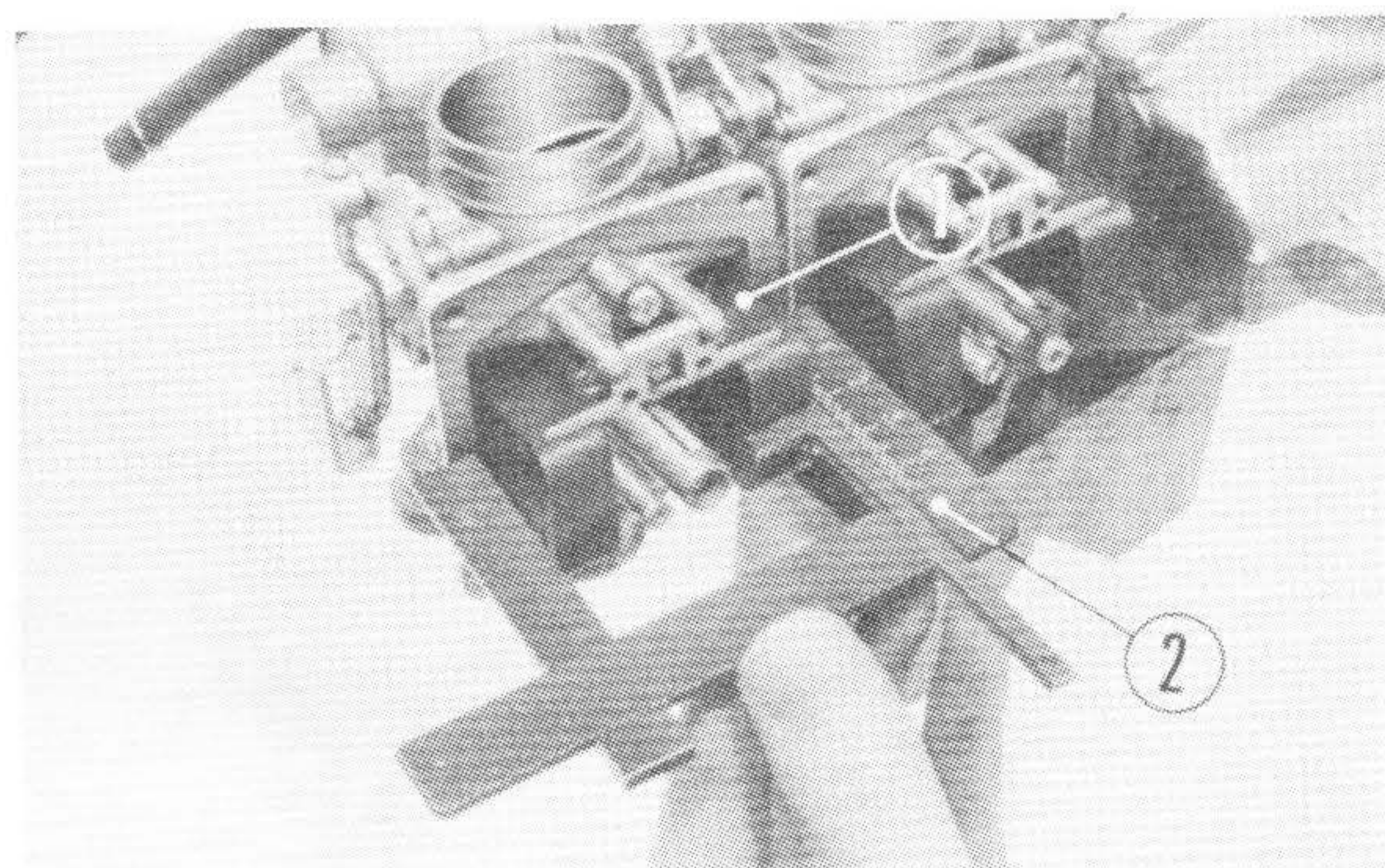


図 93 ①フロート ②フロートレベルゲージ

組立の要点

- バルブプレートにスプリングワッシャーと 3 mm ビス (2本) を置き、バルブプレートの凸部をスロットルバルブの溝に合わせて、下へ押し込む。
- バルブプレートをリンクアーム側に 90° 回わし、3 mm ビスで締付ける。
- スロットルバルブの溝をキャブレター本体の凸部に合わせ取付ける。そうすればスロットルバルブのカットアウェイ部はチョークバルブ側になる。

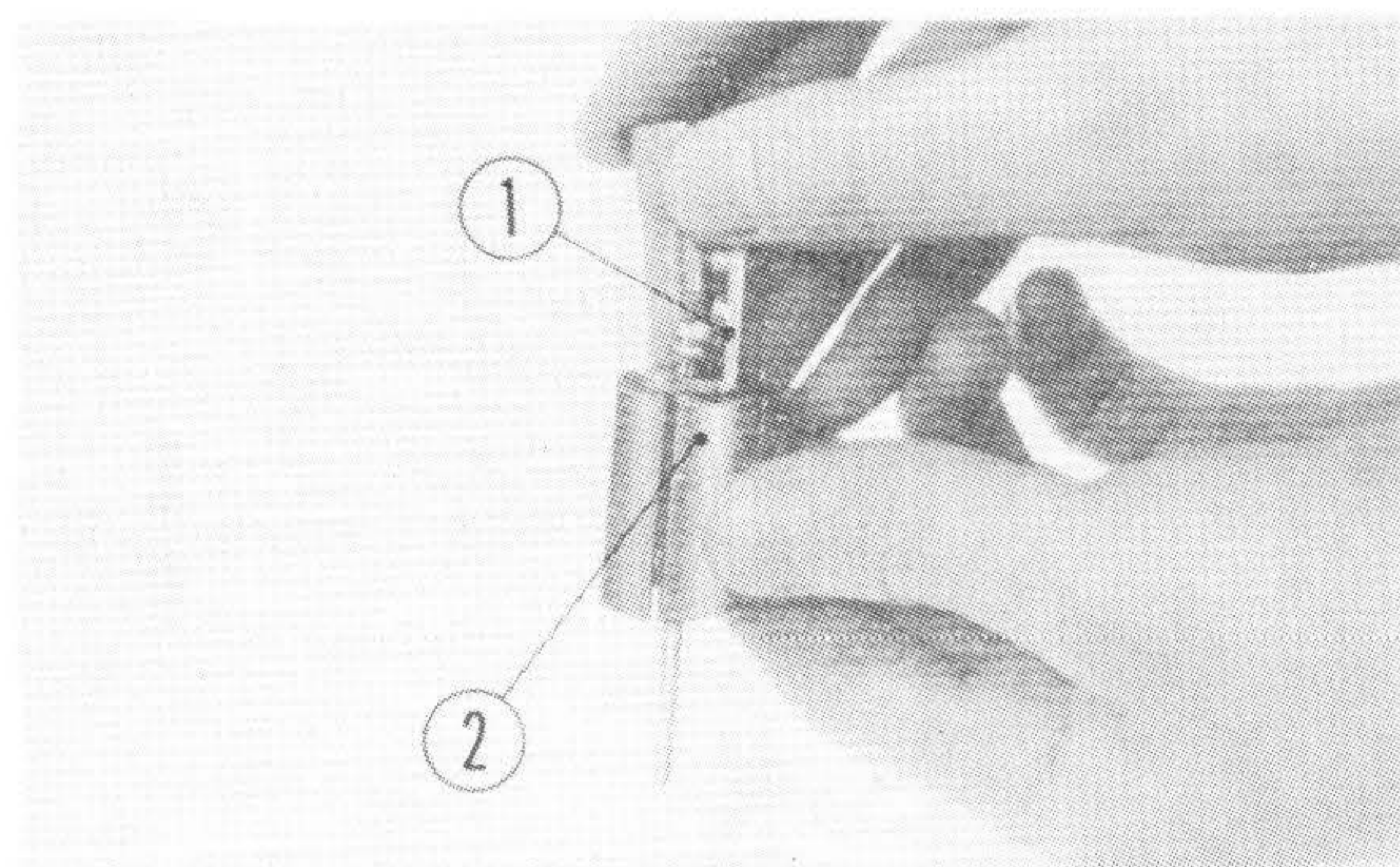


図 94 ①バルブプレート ②スロットルバルブ

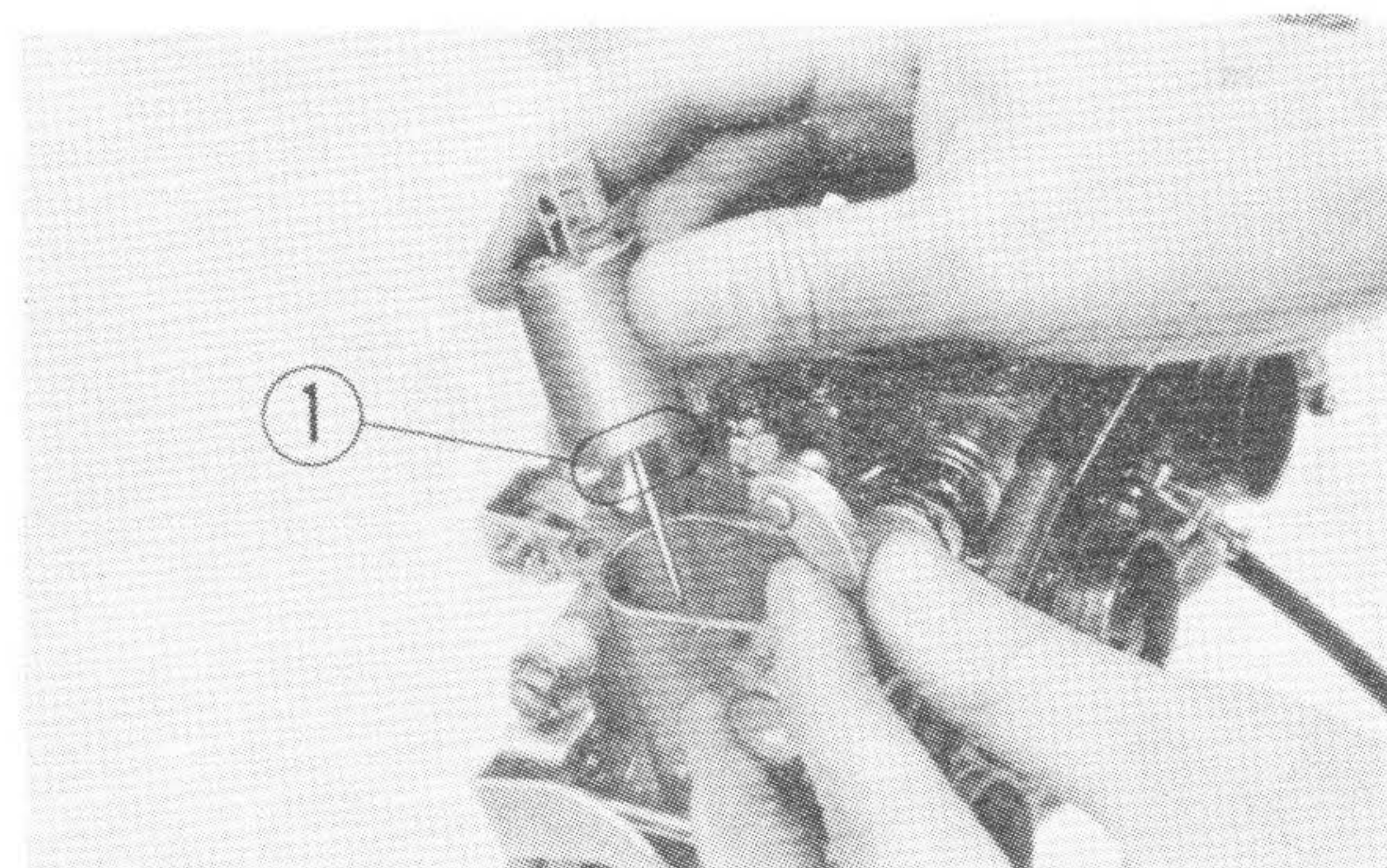


図 95 ①カットアウェイ

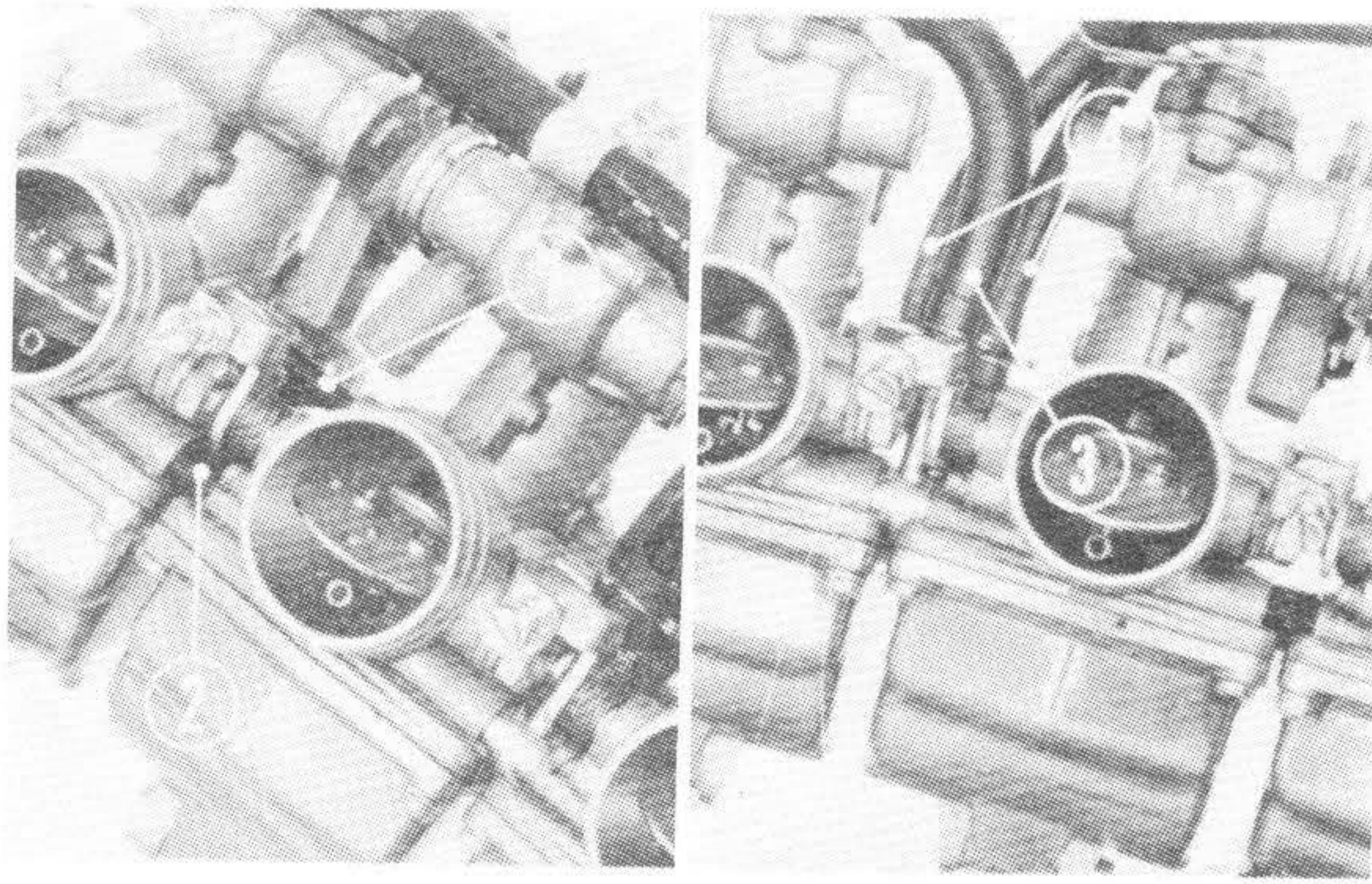


図 96 ①フューエルチューブ (2.5×16) ②フューエルジョイント ③フューエルチューブ ④フューエルチューブ (3.5×600)

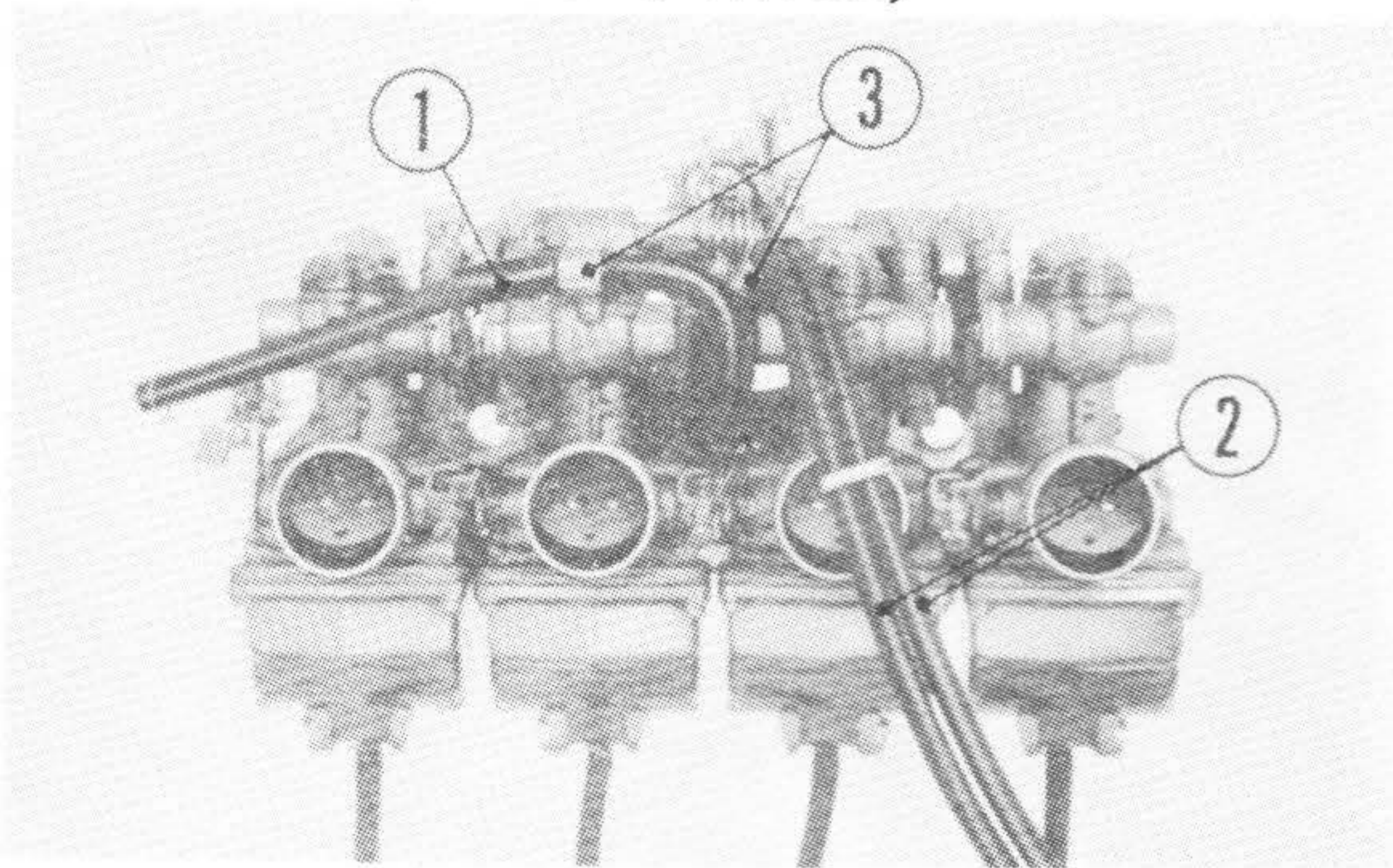


図 97 ①フューエルチューブ ②フューエルチューブ (3.5×600) ③クリップ

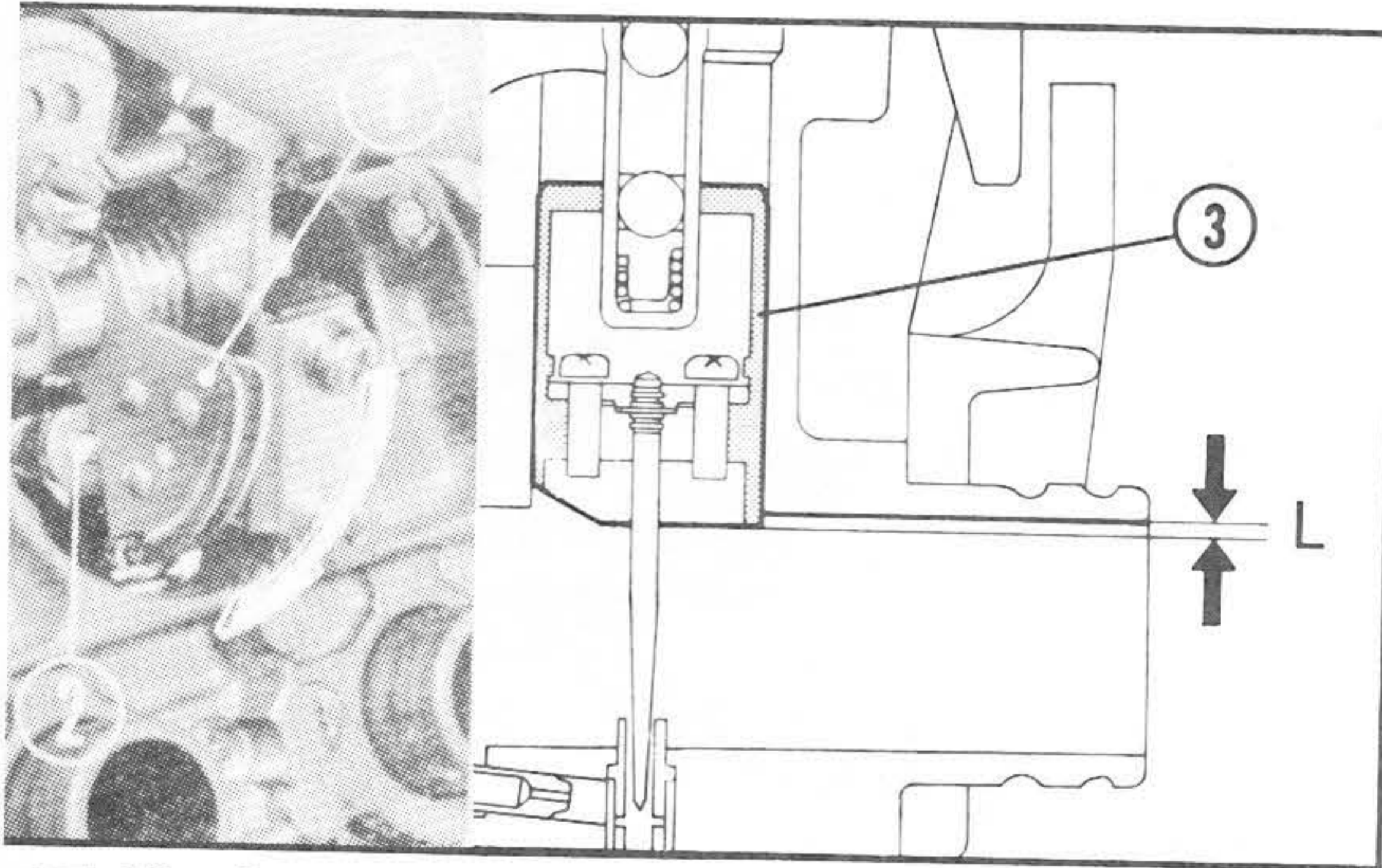


図 98 ①スロットルレバー ②スクリュー ③スロットルバルブ

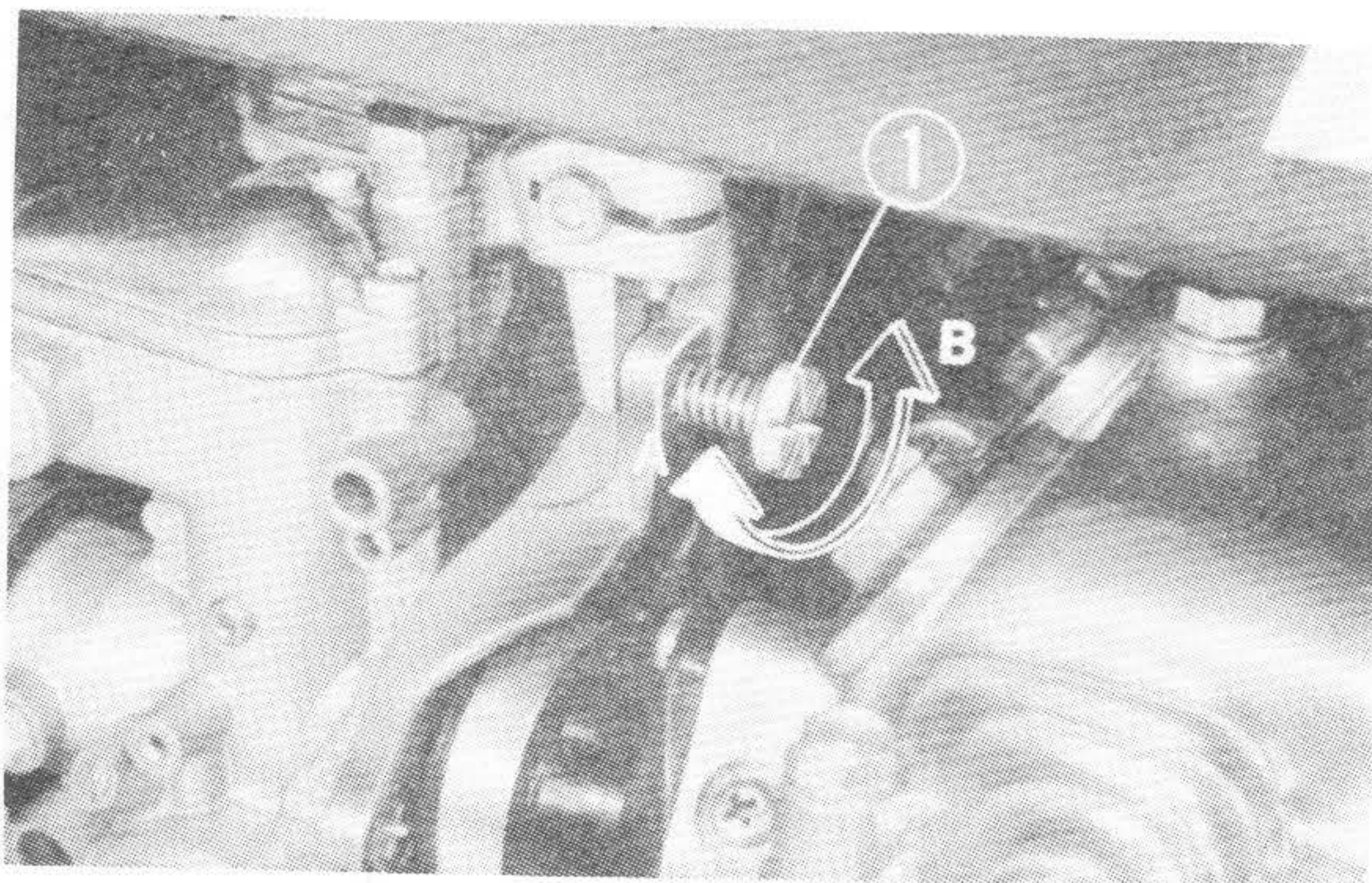


図 99 ①ストップスクリュー

4. フューエルチューブとフューエルジョイントをキャブレターに取付ける。

5. キャブレターの各チューブは図97に示すように取付ける。

〈注 意〉

クリップは確実に取付けること。

6. スロットルレバーをスクリューに当るまで回わし、スロットルバルブの下端とスロットルボアーの面が一致しているか点検する。

7. キャブレターをエンジンに取付け後調整を行なう。

〈注 意〉

・暖気運転後に行なうこと。

アイドリング

ストップスクリューを左右に回わしてアイドリング回転数を 1,200rpm にする。

A方向: 回転が上がる。

B方向: 回転が下がる。

同調点検

- 各キャブレターのインレットマニホールドからビスを外し、バキュームゲージ用のアタッチメント（アタッチメントA：工具 No. 07510-3000100，アタッチメントB：工具 No. 07510-3000100）を取付け、バキュームゲージ（工具 No. 07504-3000200）をセットする。
- エンジンを始動して、各バキュームゲージの数値を点検する。

規定値：16-24cmhg

〈注意〉

規定値内で各ゲージ共、同じ数値を示していること。

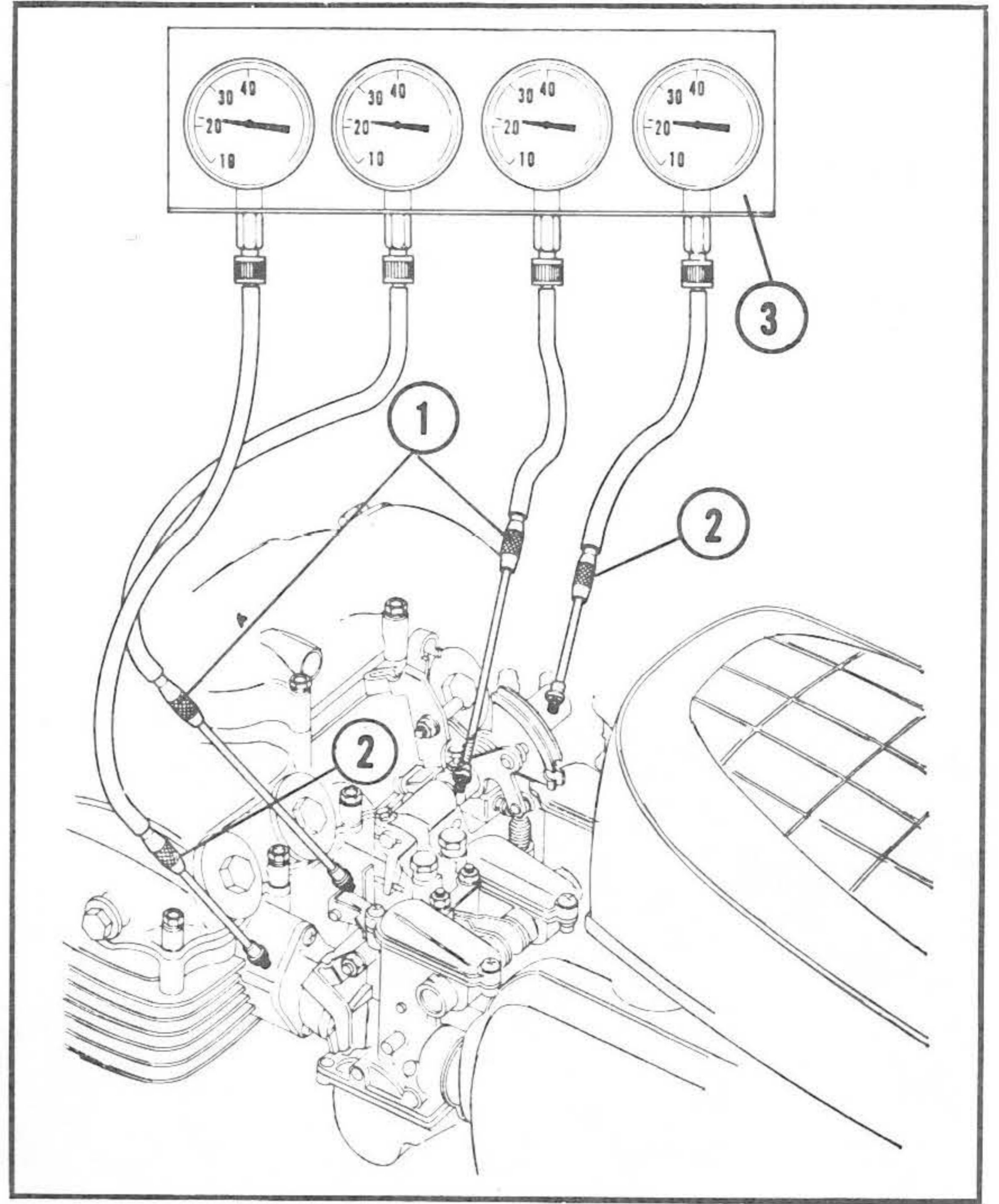


図 100 ①アタッチメントA ②アタッチメントB
③バキュームゲージ

同調調整

- フューエルタンクをフレームより外し、長いフューエルチューブでキャブレターにつなぐ。
- スロットルレバーとステイの“H”寸法が 56 ± 1.5 mm になるようにストップスクリーンで調整する。
A方向：H寸法長くなる。
B方向：H寸法短くなる。
- エンジンを始動して、各バキュームゲージが、規定内で、同じ数値を示すように調整する。
調整はロックナットをゆるめて、アジャスティングスクリーンで行なう。
A方向：バキューム圧が小さくなる。
B方向：バキューム圧が大きくなる。

〈注意〉

調整後はロックナットを確実に締付けて、スロットルグリップを3～4回開閉して、再度同調を確認する。

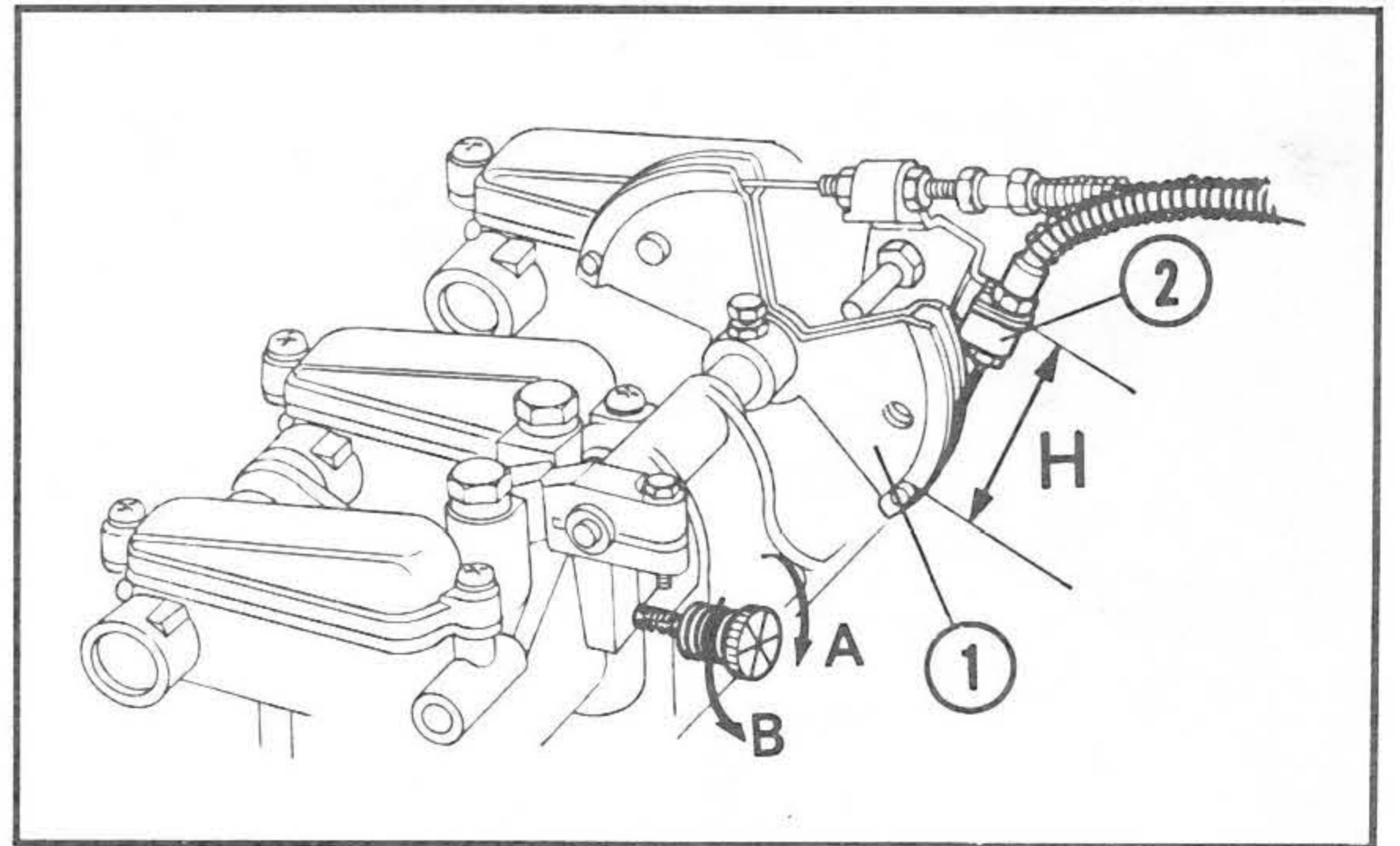


図 101 ①スロットルレバー ②ステイ

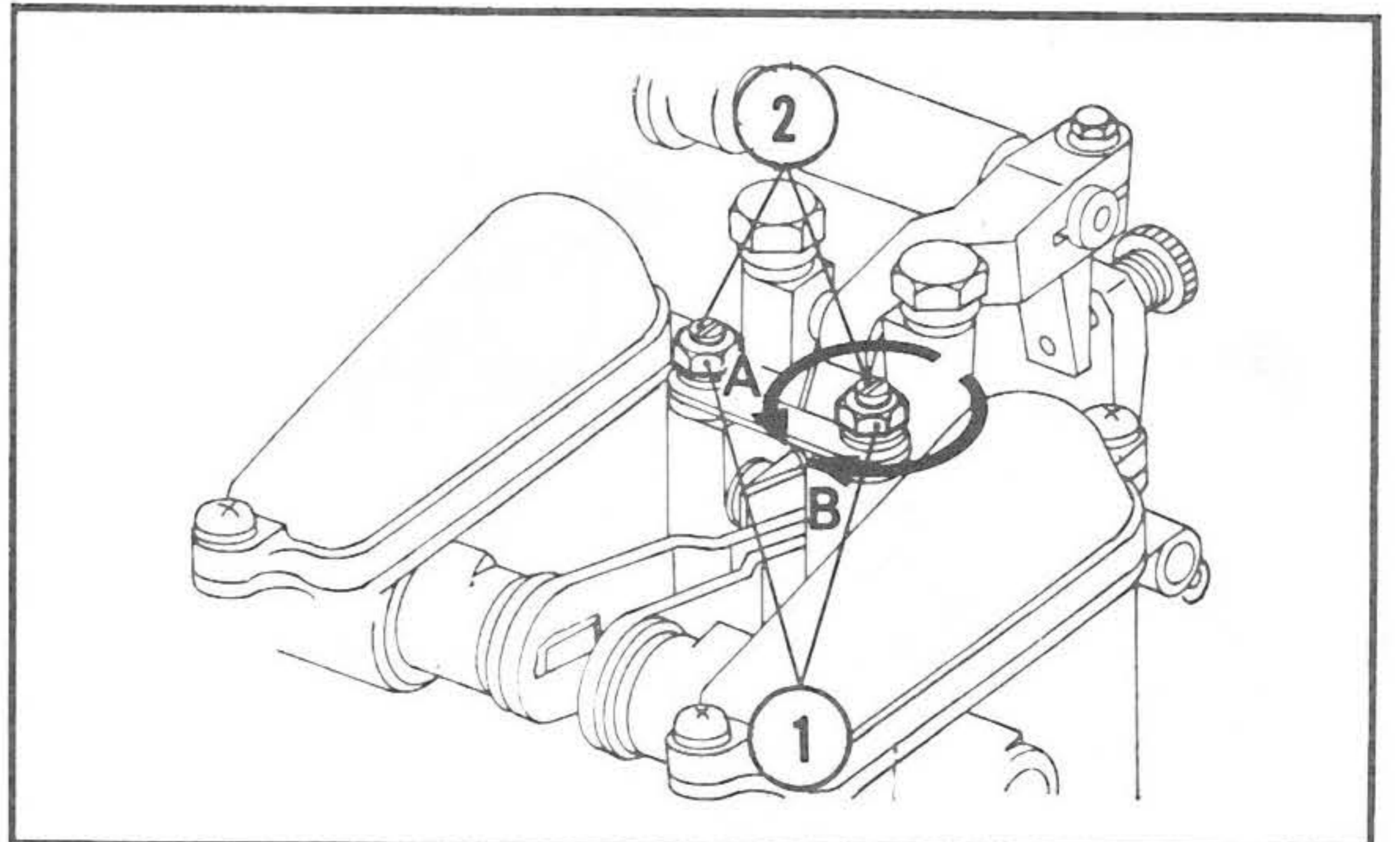


図 102 ①ロックナット
②アジャスティングスクリーン

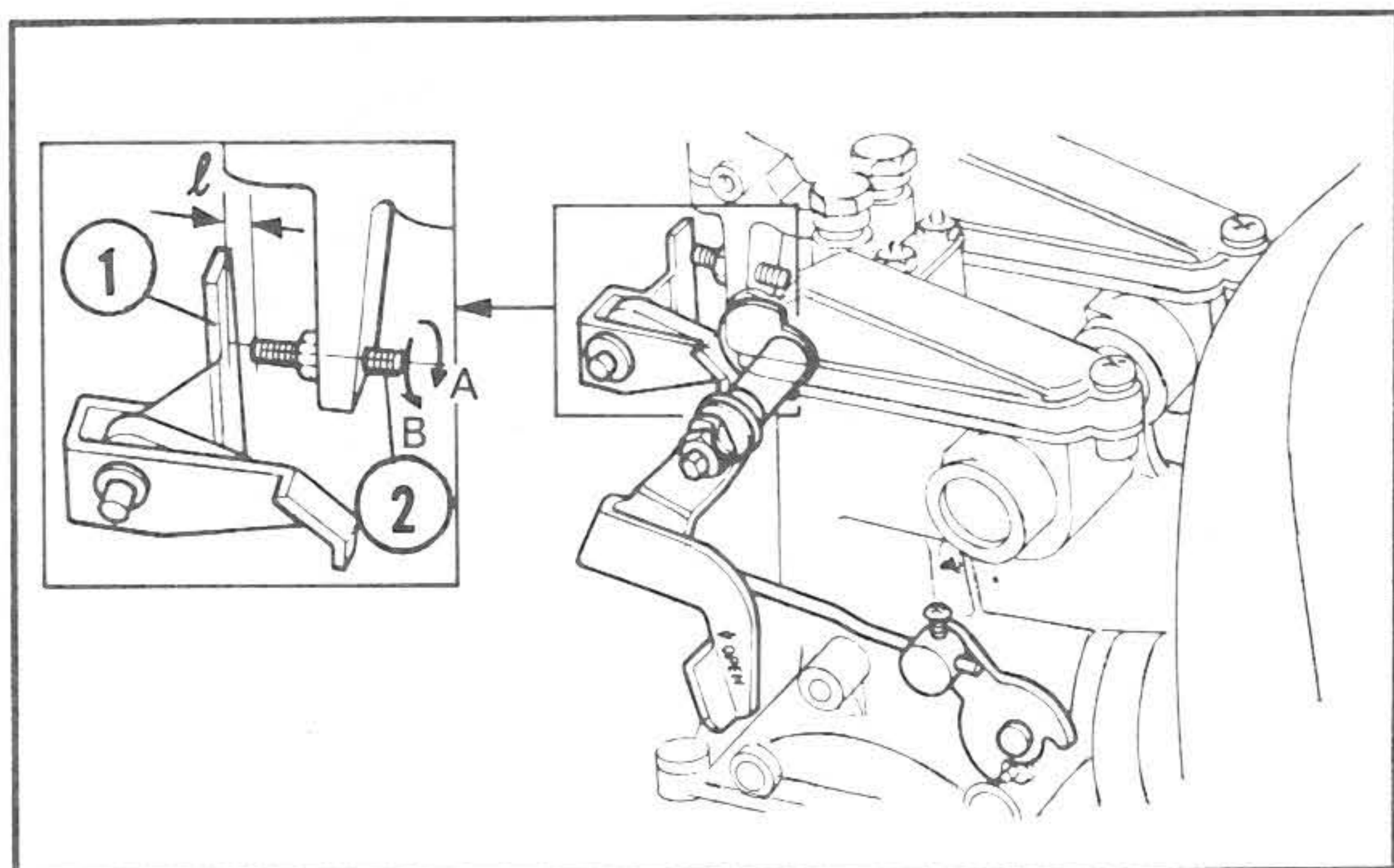


図 103 ①リンクプレート
②アジャスティングスクリュー

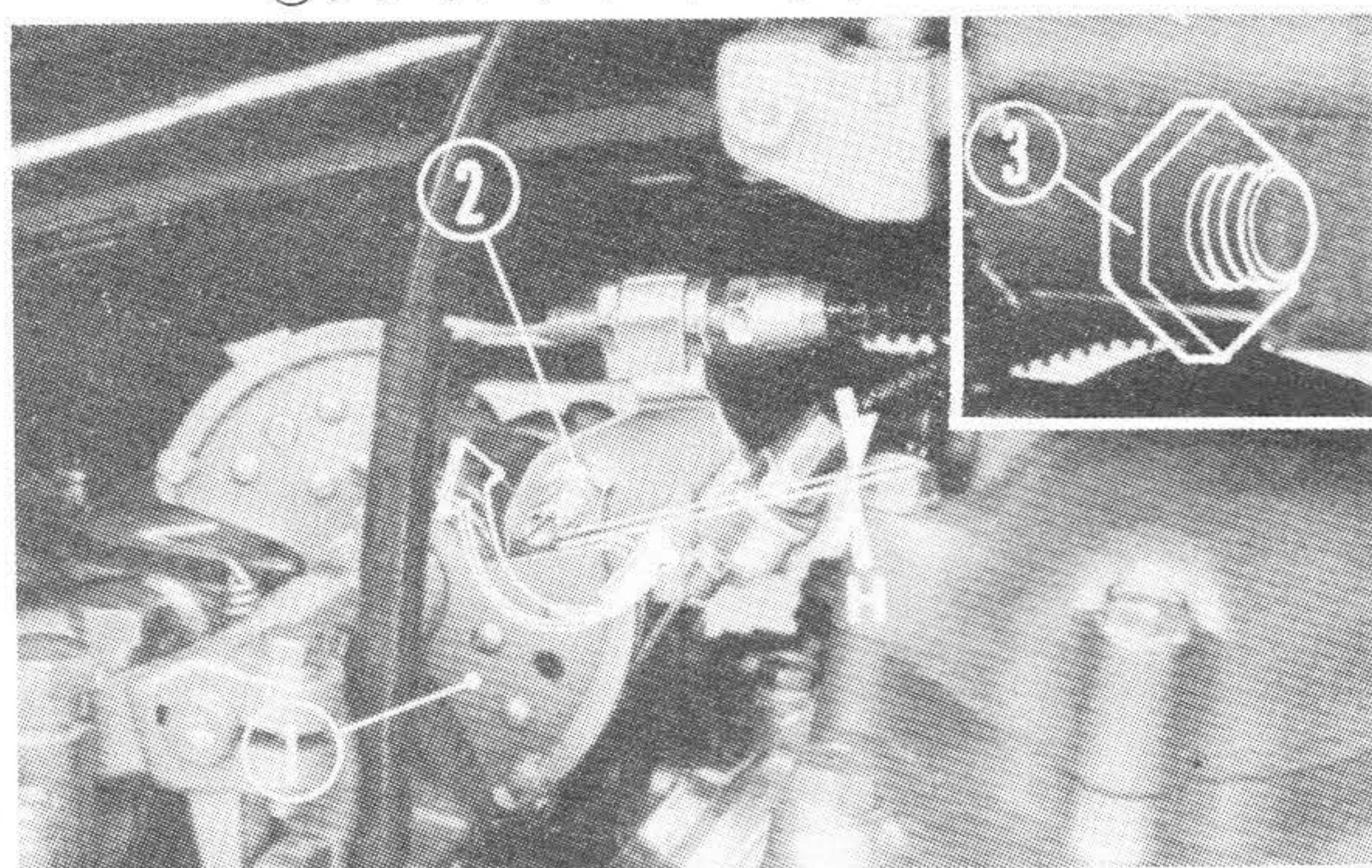


図 104 ①スロットルレバー ②リンクピン
③ロックナット

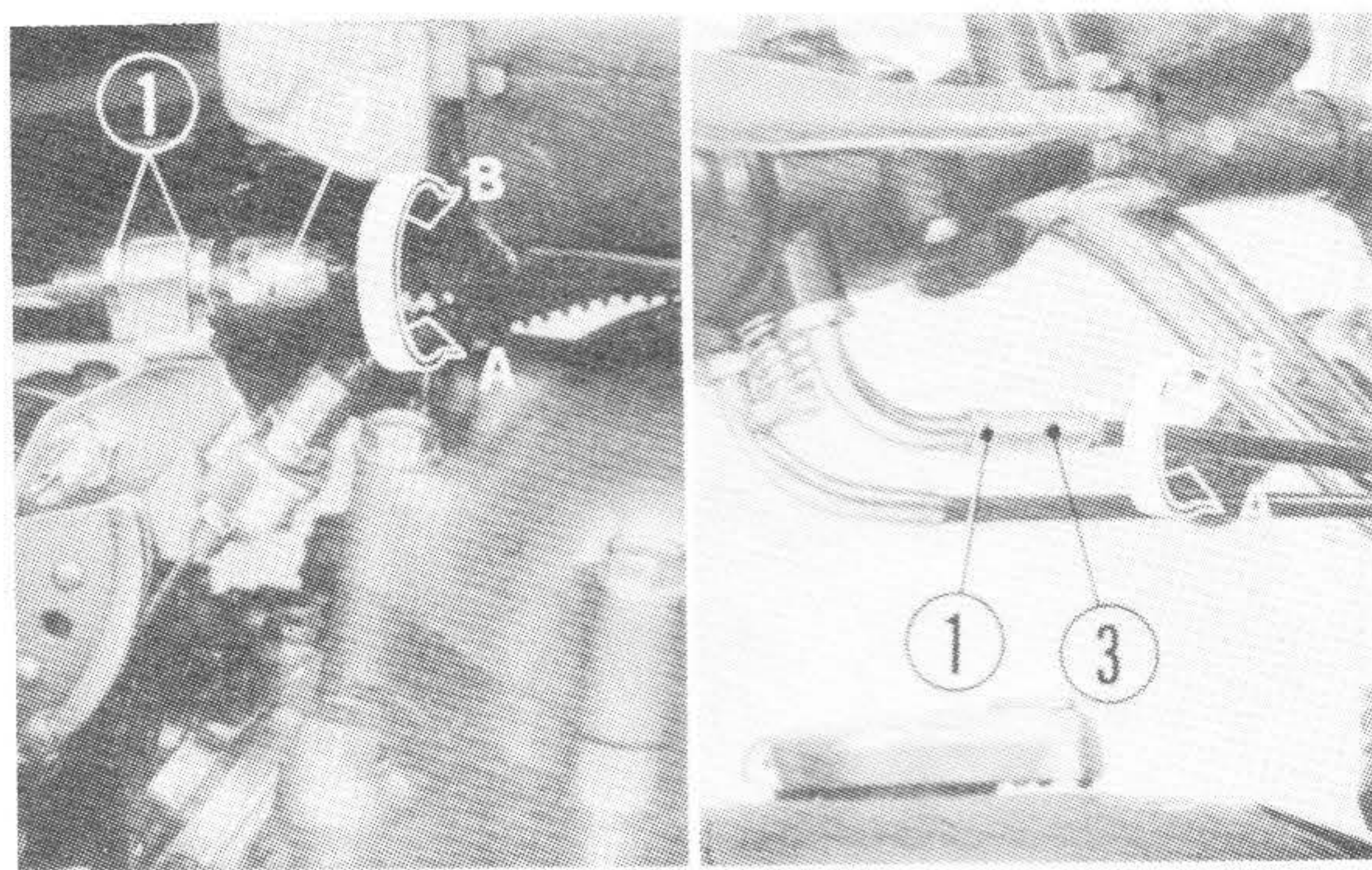


図 105 ①ロックナット ②アジャスティングナット
③ケーブルアジャスター

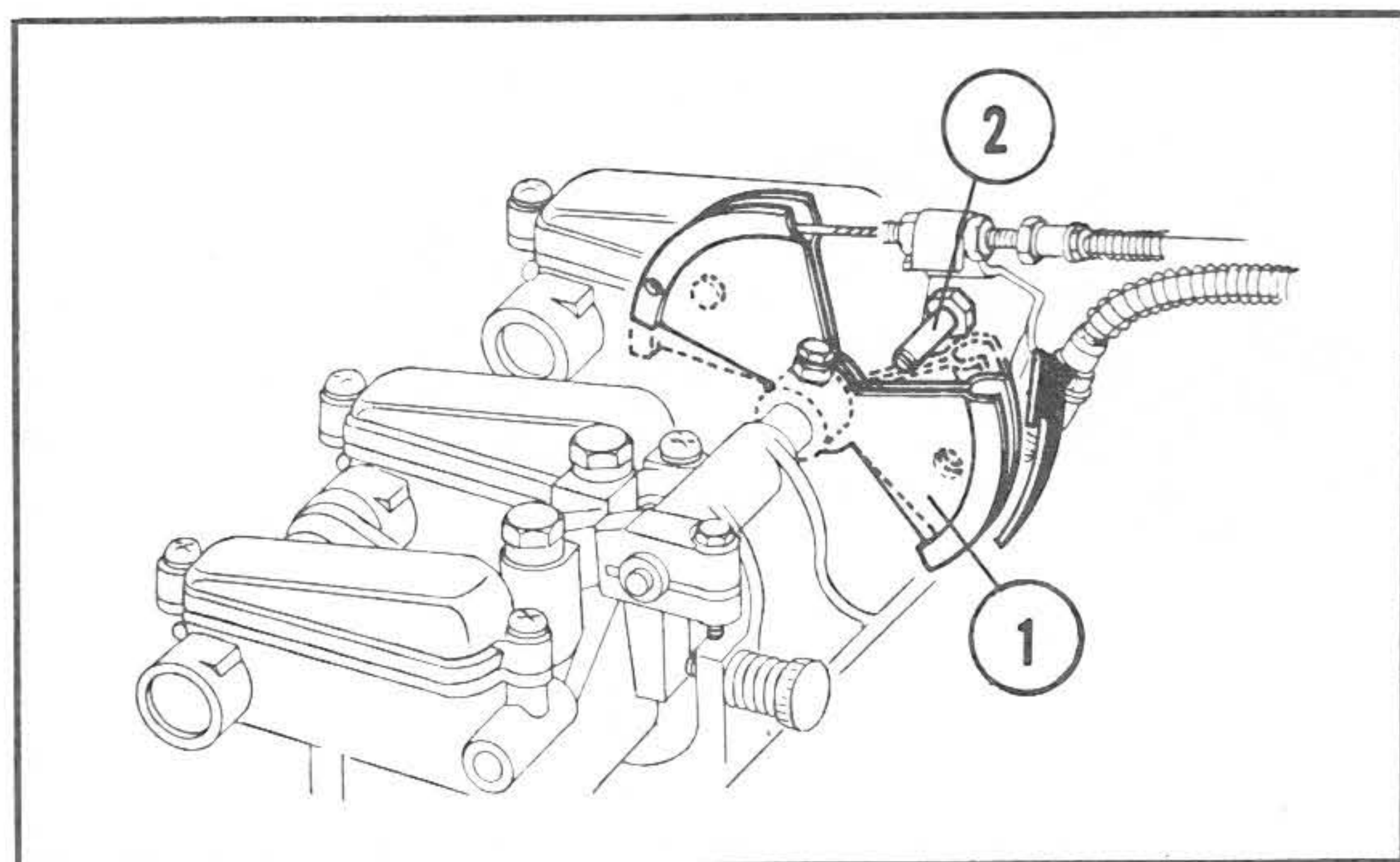


図 106 ①スロットルレバー ②リンクピン

ファーストアイドル調整

ファーストアイドル調整は、同調調整後暖気時に行なう。

- a. チョークレバーを全開にして、リンクプレートとアジャスティングスクリューの隙間 (l) を点検する。

規定値: **0~0.3mm**

調整はロックナットをゆるめアジャストスクリューで行なう。

A方向: 隙間少なくなる。

B方向: 隙間多くなる。

- b. エンジンを始動して、チョークレバーをゆっくり上下させて、一番高い回転数をチェックする。この回転数が 3,500~4,500rpm 内であれば良好である。調整は a 項のアジャスティングスクリューで行なう。

A方向: 回転が上がる。

B方向: 回転が下がる。

オーバートラベルストッパー調整

- a. スロットルグリップを戻し、スロットルレバーとリンクピンの“H寸法”をロックナットをゆるめリンクピンで調整する。(図104 参照)。

規定寸法: **2.0~2.1mm**

スロットルケーブル調整

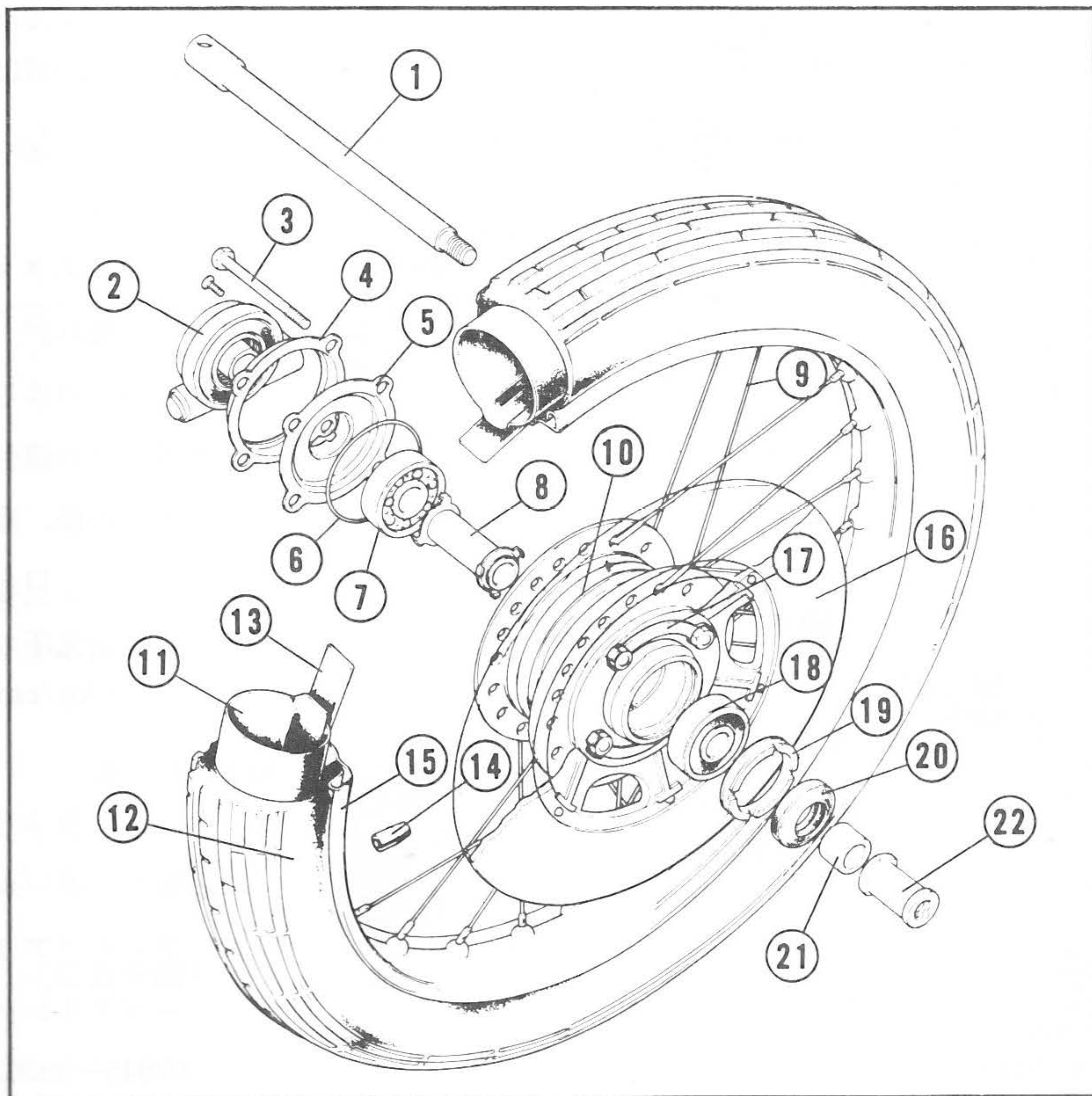
- a. スロットルグリップの遊びを点検する。
規定値: グリップ外周で約 10°
調整は、ロックナットをゆるめアジャスティングナットで行なう。
A方向: グリップ遊び大きくなる。
B方向: グリップ遊び小さくなる。
- b. 微調整はケーブルロックナットをゆるめ、ケーブルアジャスターで行なう。
A方向: グリップ遊び大きくなる。
B方向: グリップ遊び少なくなる。
- c. スロットルグリップを完全に戻した時、スロットルレバーとリンクピンが当たるかをチェックする。当たらなければ、スロットルリターンケーブルを交換する。

III. フレーム

1. フロントホイール

図 107

- ①フロントホイールアクスル
- ②スピードメーターギヤー
- ③8×90mm ボルト
- ④ギヤーボックスリテーナーカバー
- ⑤ギヤーボックスリテーナー
- ⑥Oリング
- ⑦6302Uラジアルボールベアリング
- ⑧ディスタンスカラー
- ⑨スポーク
- ⑩フロントホイールハブ
- ⑪チューブ
- ⑫タイヤ
- ⑬タイヤフラップ
- ⑭ホイールバルンサー
- ⑮ブレーキディスク
- ⑯タングドワッシャー
- ⑰6302Uラジアルボールベアリング
- ⑱ベアリングリテーナー
- ⑳ダストシール
- ㉑ホイールサイドカラー
- ㉒アクスルナット



分解の要点

1. エンジン下部にジャッキを当てて、フロントホイールを浮かす。
2. スピードメーターケーブルを取外す。
3. アクスルホルダー取付けナットを外し、フロントフォークよりホイールを取外す。

〈注意〉

フロントホイールを取外した状態でフロントブレーキレバーを作動させないこと。

4. フロントホイールアクスルナットを外し、フロントアクスルを取外す。
5. タングドワッシャーの爪を押し、ブレーキディスクを取外す。
 - a. ブレーキディスクと一緒に、ギヤーボックスリテーナー、ギヤーボックスリテーナーカバーが外れる。

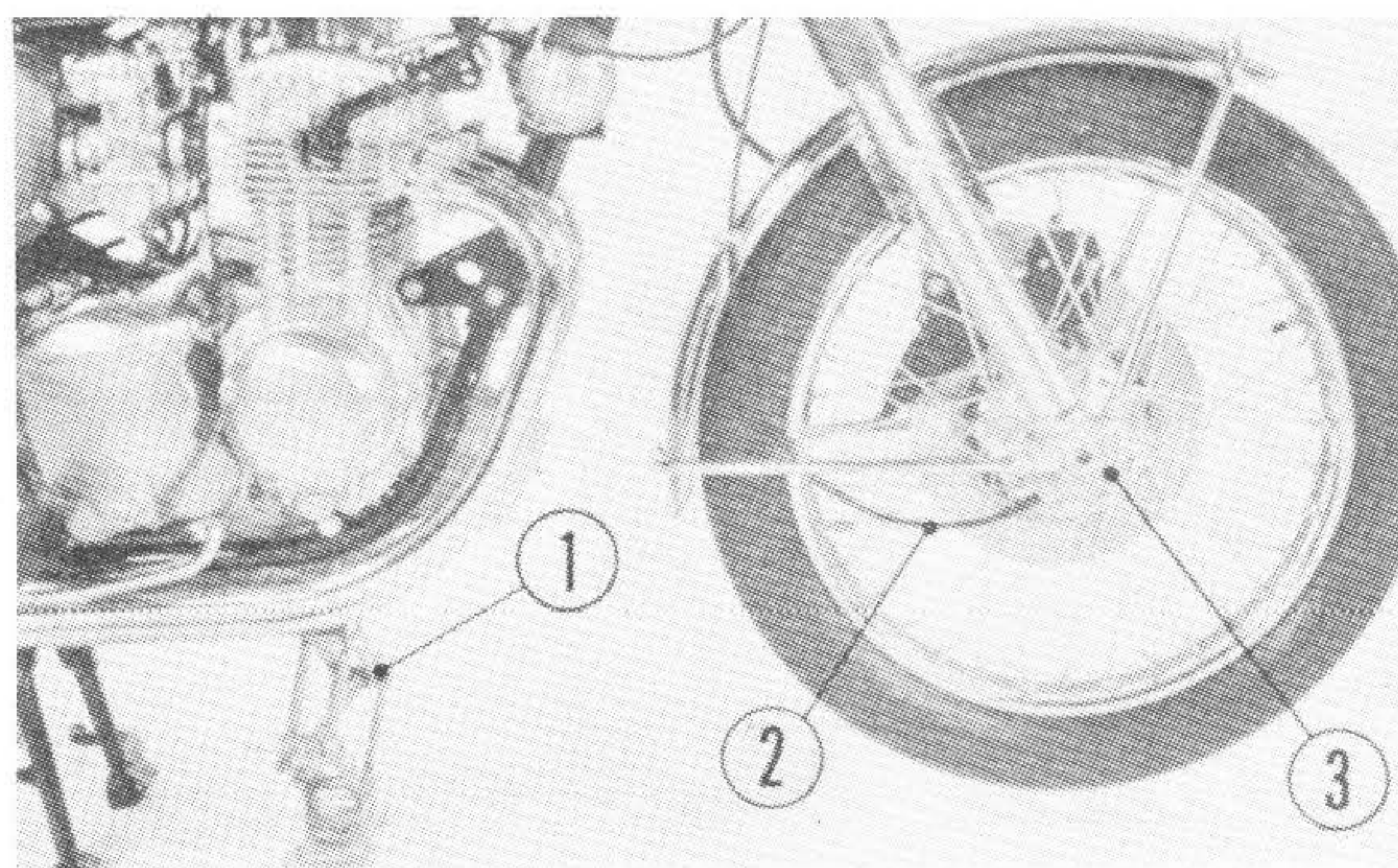


図 108 ①ジャッキ ②スピードメーターケーブル
③アクスルホルダー

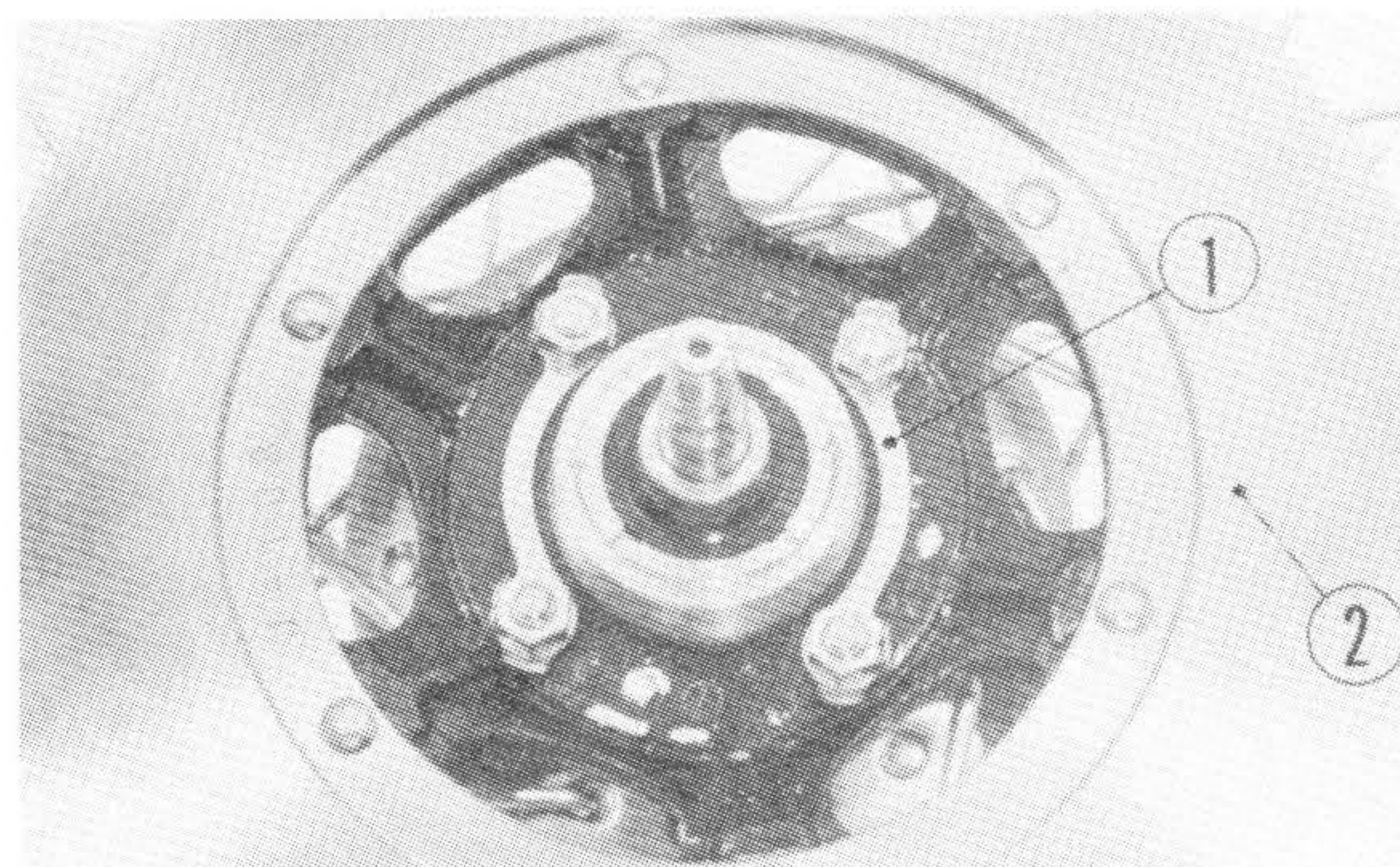


図 109 ①タングドワッシャー ②ブレーキディスク

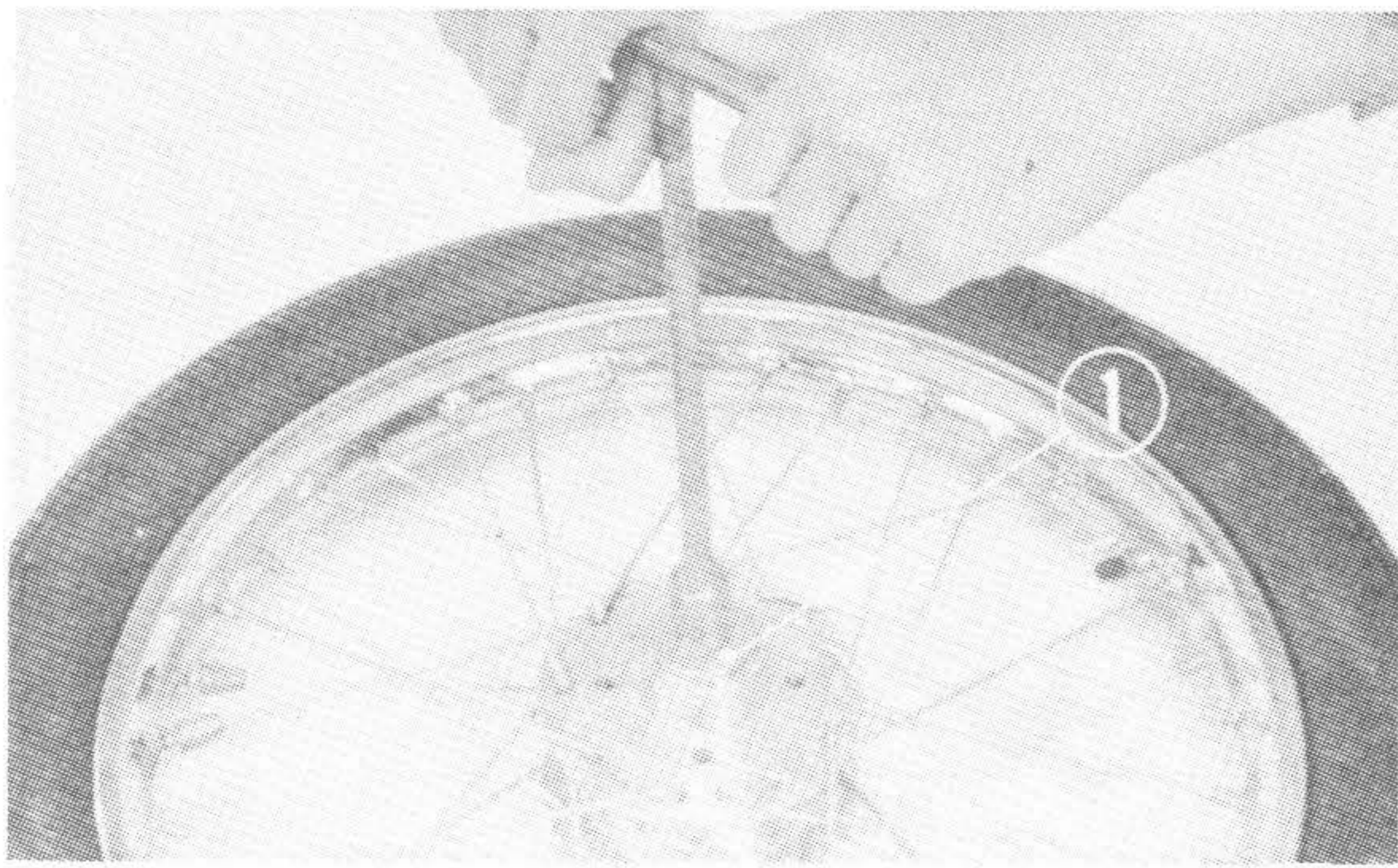


図 110 ①ベアリングリテーナーレンチ

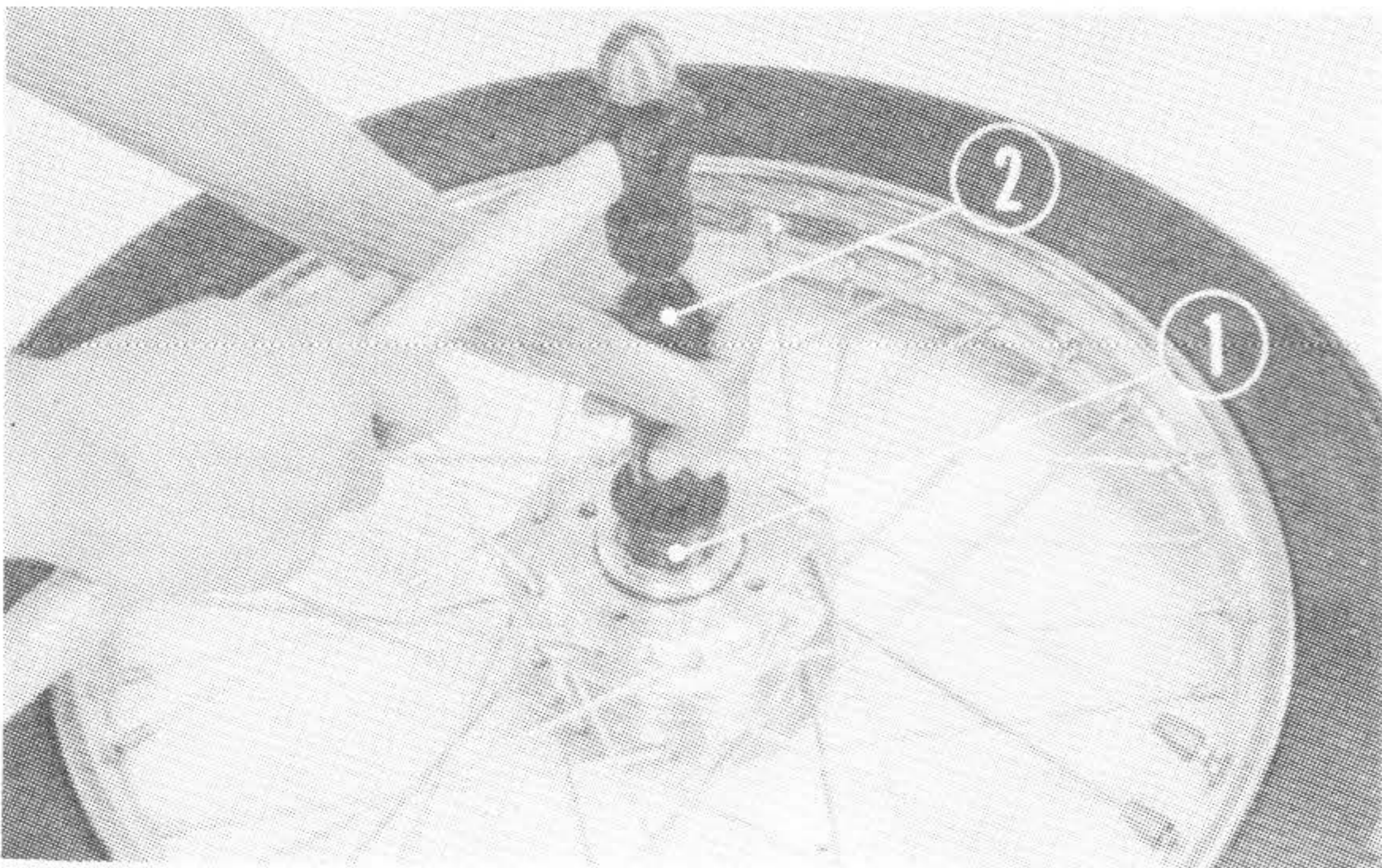


図 111 ①アウターベアリングドライバーアタッチ
②ドライバーハンドル

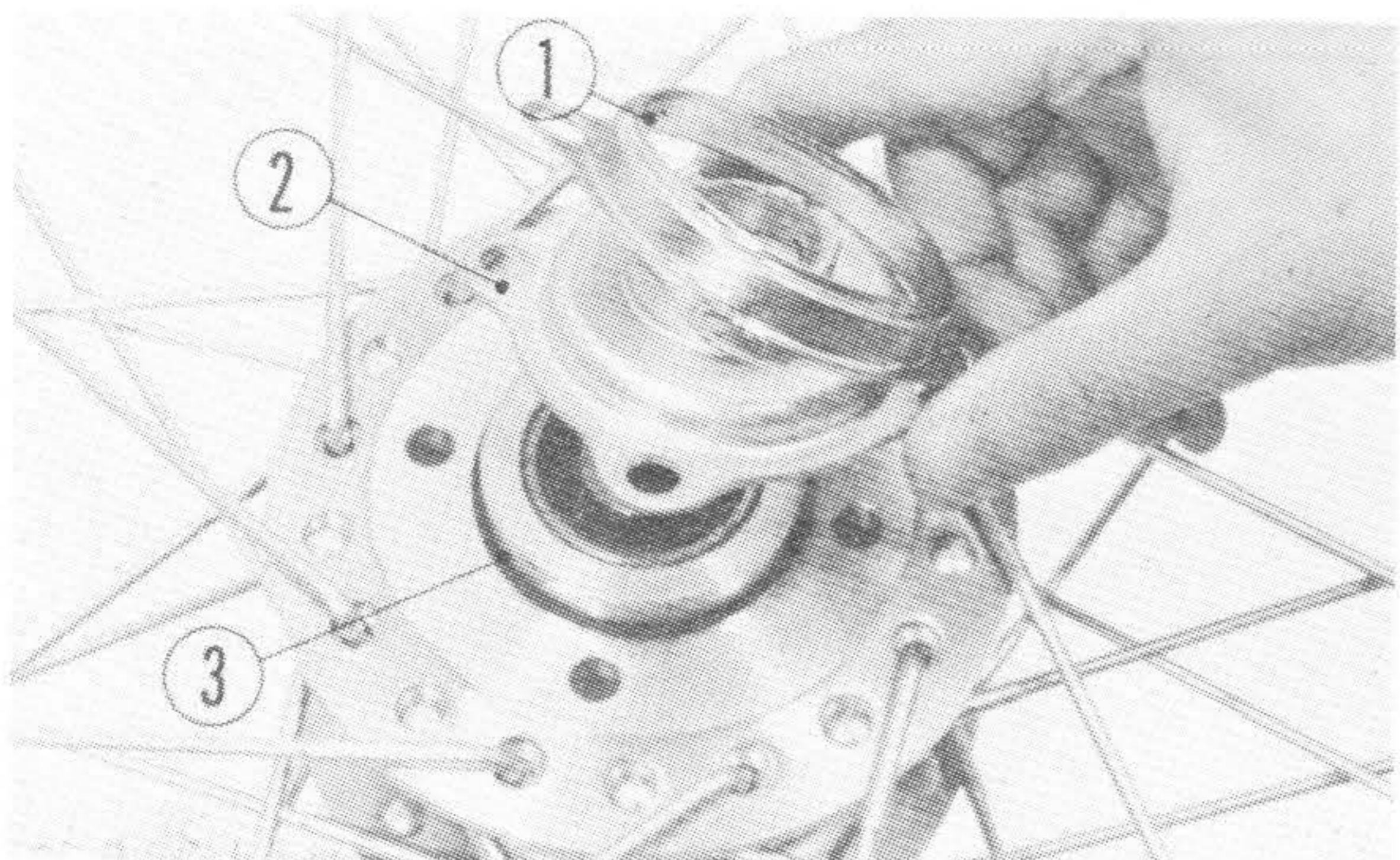
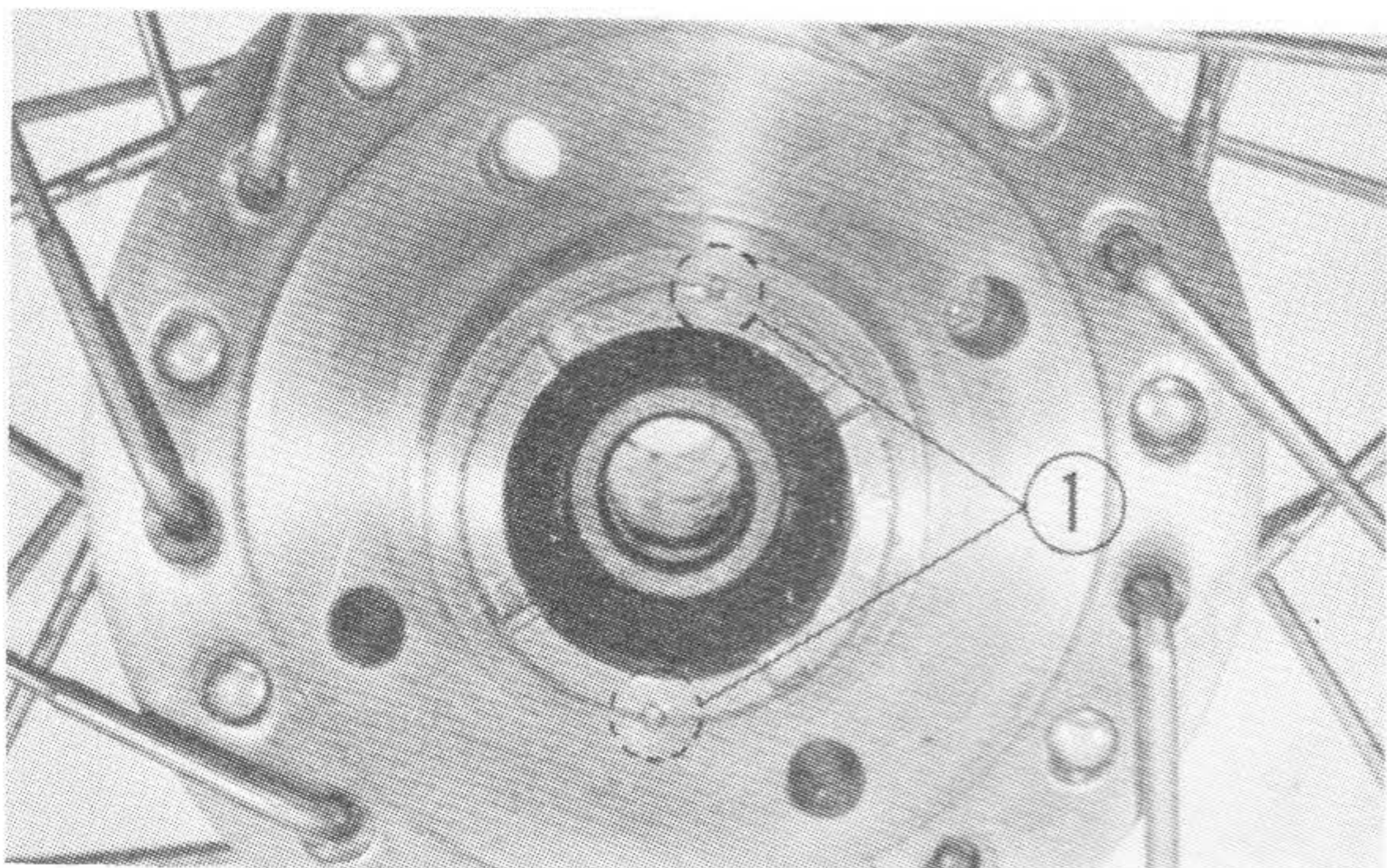


図 113 ①ギヤボックスリテーナーカバー
②ギヤボックスリテーナー ③Oリング

6. ダストシールを外しベアリングリテーナーレンチ (工具 No. 07088~32301) でベアリングリテーナーを取外す。

点 検

1. フロントアクスルの曲り。
2. リムの振れ。
3. スポークのゆるみ, 曲り, 損傷。
スポークの締付けトルクは $0.25 \sim 0.30 \text{ kg-m}$
4. タイヤの傷, 摩耗。
5. チューブ, 口金からのエア洩れ。
6. タイヤ空気圧の確認
 1.8 kg/cm^2

組立の要点

1. ボールベアリングとホイールハブ内にグリースを塗布し, ボールベアリングを打込む。
 - a. ボールベアリングの打込みは専用工具 (アウターベアリングドライバーアタッチ: (工具 No. 07945-3330300) ドライバーハンドル: (工具 No. 07949-6110000))を使用すること。
 - b. ディスタンスカラーの挿入を忘れないこと。
2. ベアリングリテーナーを取付けて2ヶ所にポンチかしめする。
3. ホイールハブにOリングが取付いているか確認して, ギヤボックスリテーナー, リテーナーカバーを8mボルトで取付け, 反対側にブレーキディスクをセットする。

4. ブレーキディスクをホイールハブに取付ける。

〈注 意〉

タングドワッシャーは新品と交換し、締付け後確実にロックする。

5. スピードメーターギヤボックスは、ギヤボックスリテーナの溝に合わせて取付ける。

6. フロントホイールをフロントホークに取付けるとき、ディスク側の前側よりアクスルホルダーを締付ける。

〈注 意〉

フロントフォークとアクスルホルダーの合わせ面は締付けたとき前側に隙間がないように締付ける。

7. キャリパー戻り量を調整する。(43頁参照)

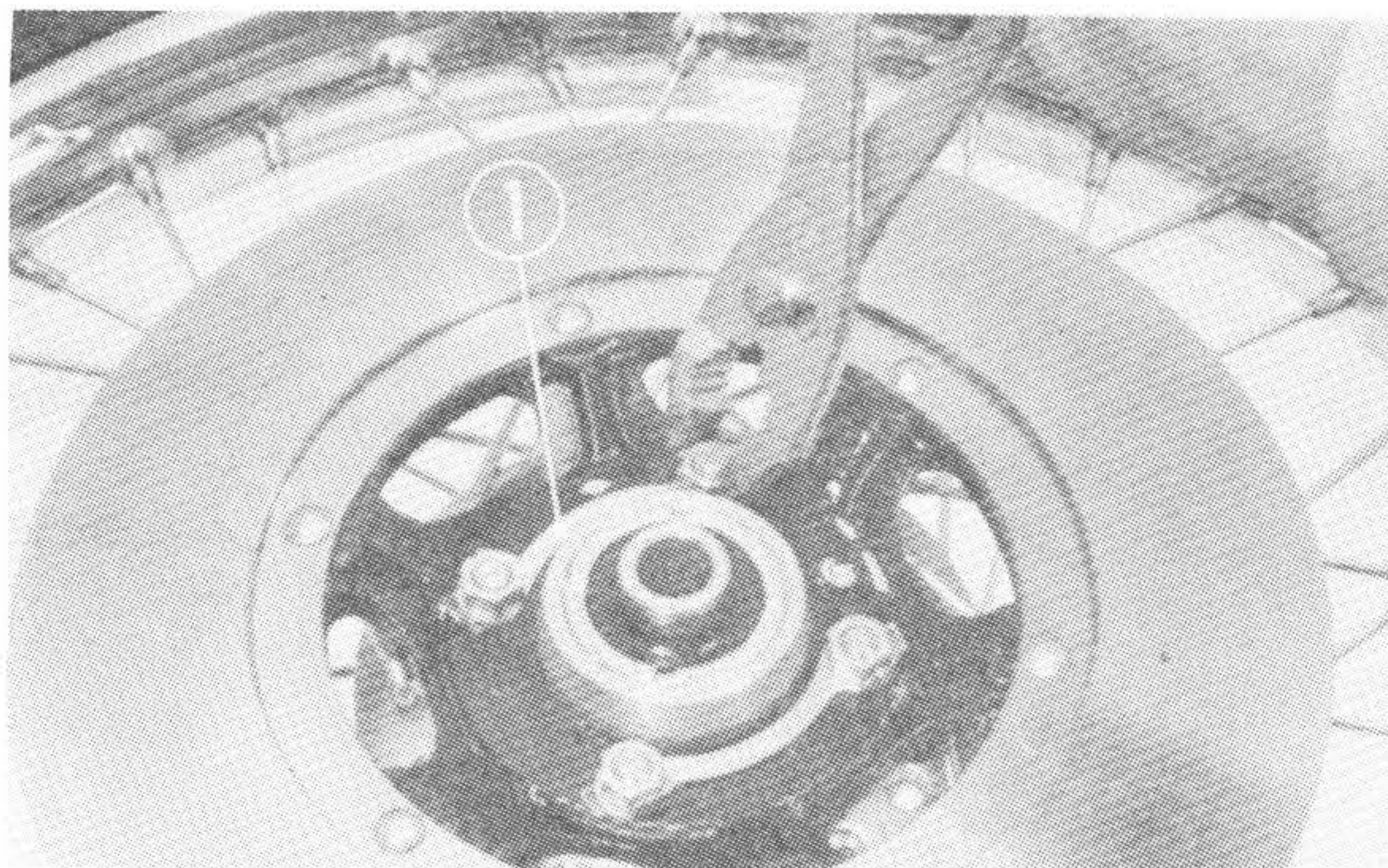


図 114 ①タングドワッシャー

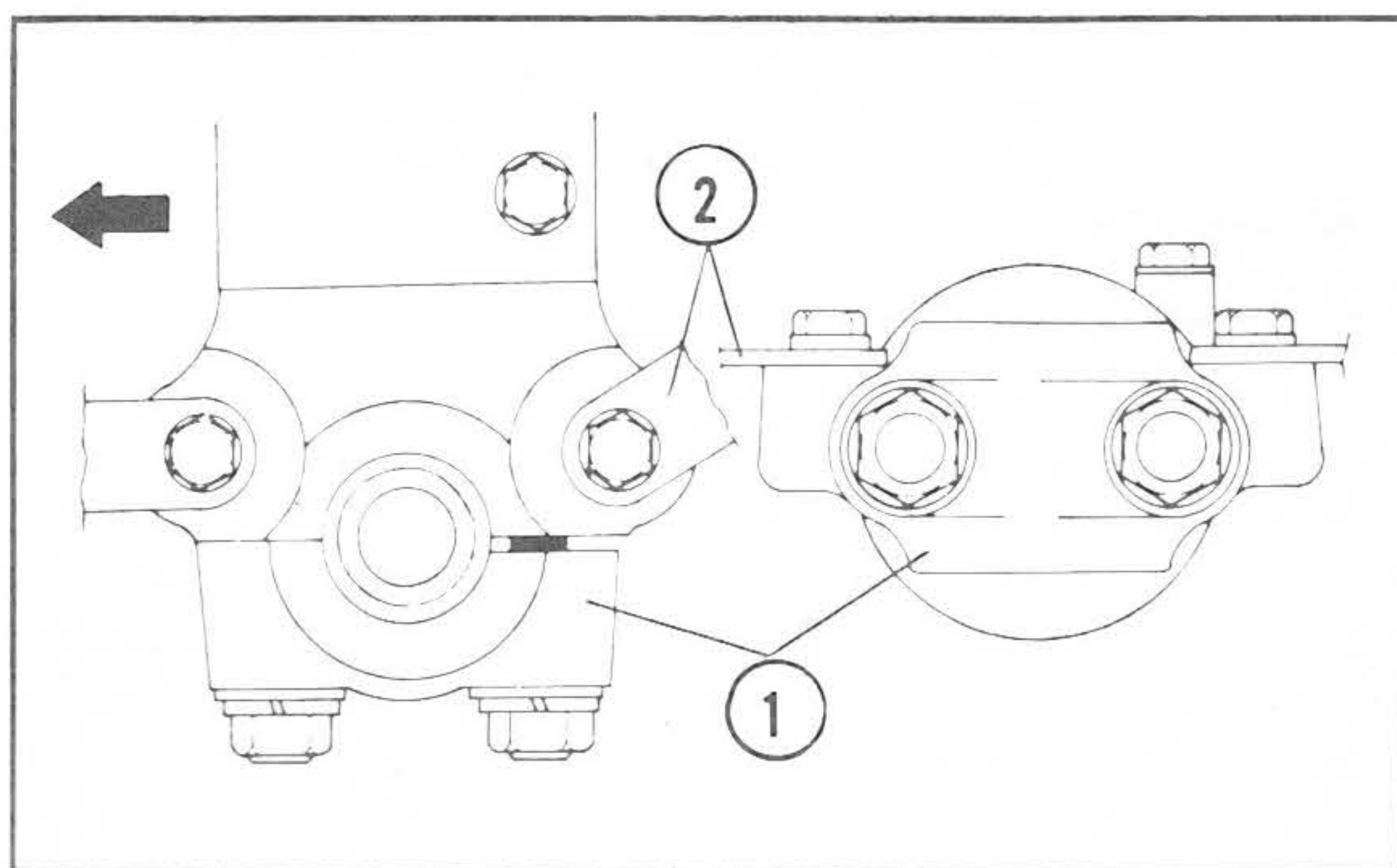


図 115 ①アクスルホルダー ②フロントフェンダー

ホイールバランスの測定

リヤホイールも同様に行なう。

- a. ホイールにマークをし (A・B・C等) 2～3回緩やかに回転させる。
- b. アンバランスがあれば、ホイールは常に同じ箇所ですまる。
- c. その時反対側にホイール balancer を取付けて全体のバランスを保つようにする。
ホイール balancer の種類
20g, 15g, 10g, 5g
- d. 確認を測定と同様に2～3回行ない、止る位置がそれぞれ異なれば正規である。

〈注 意〉

ブレーキディスクも取付けた状態でバランスを測定すること。

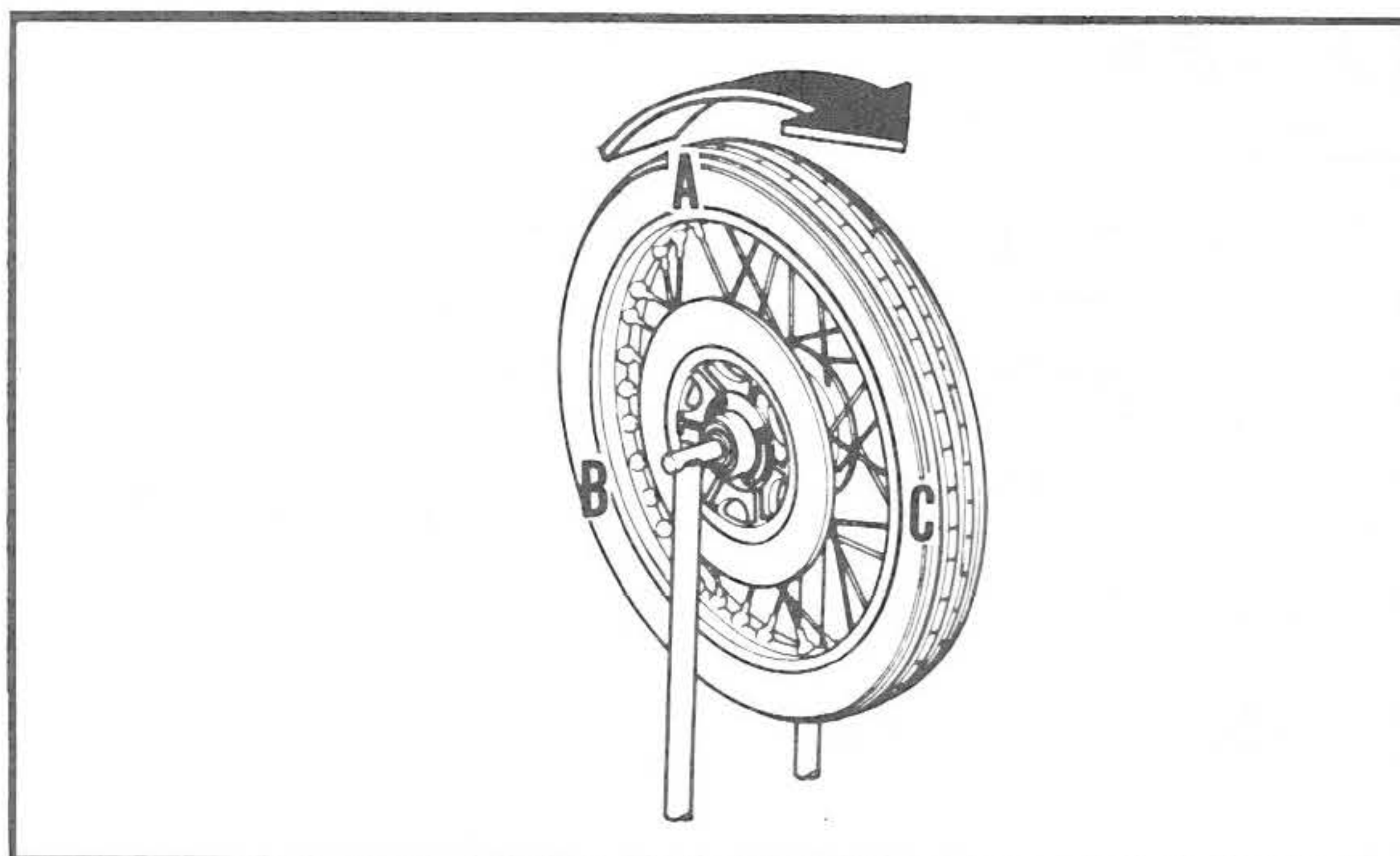


図 116 ホイールバランスの測定

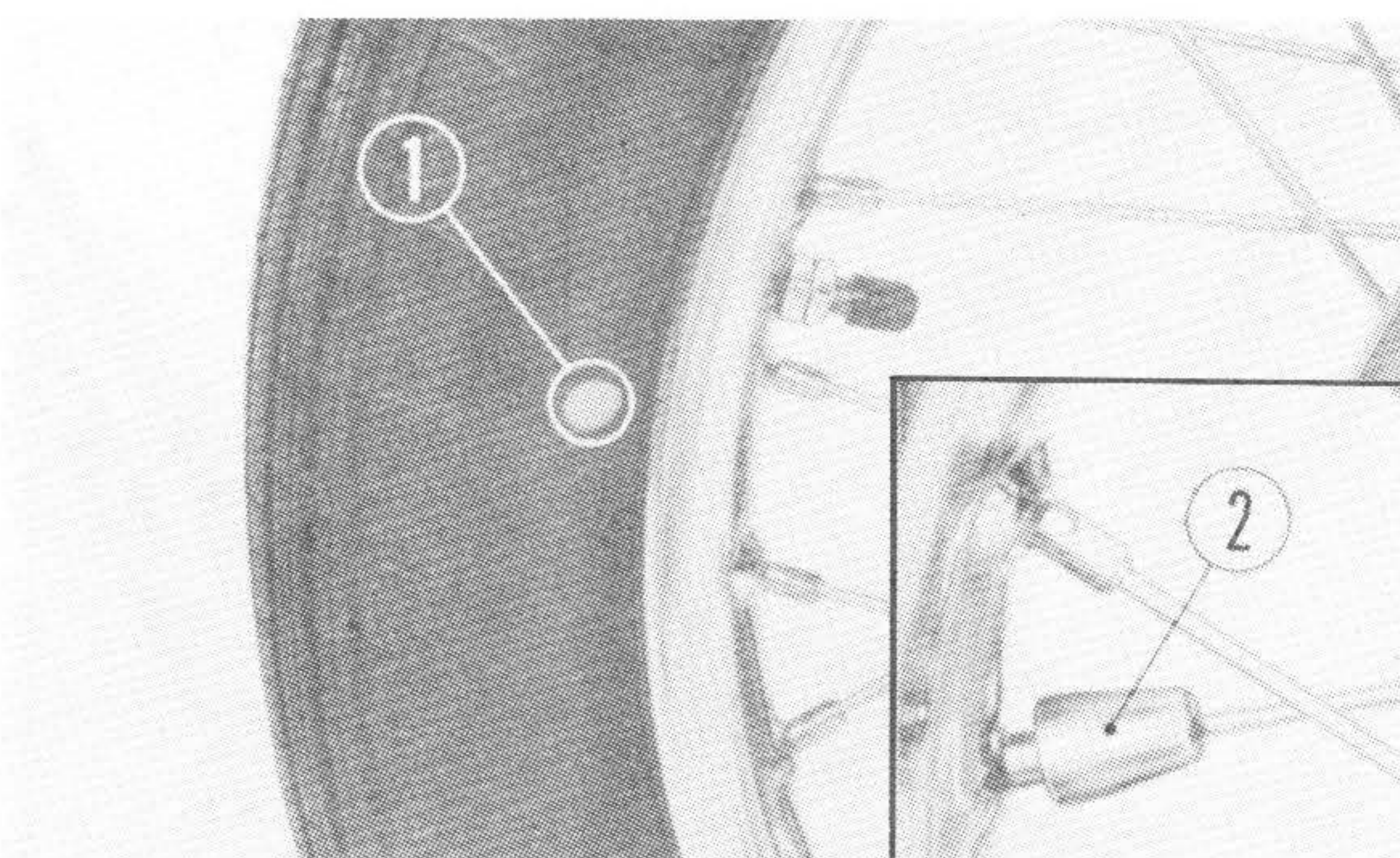


図 117 ①バランスマーク ②ホイール balancer

2. フロントディスクブレーキ

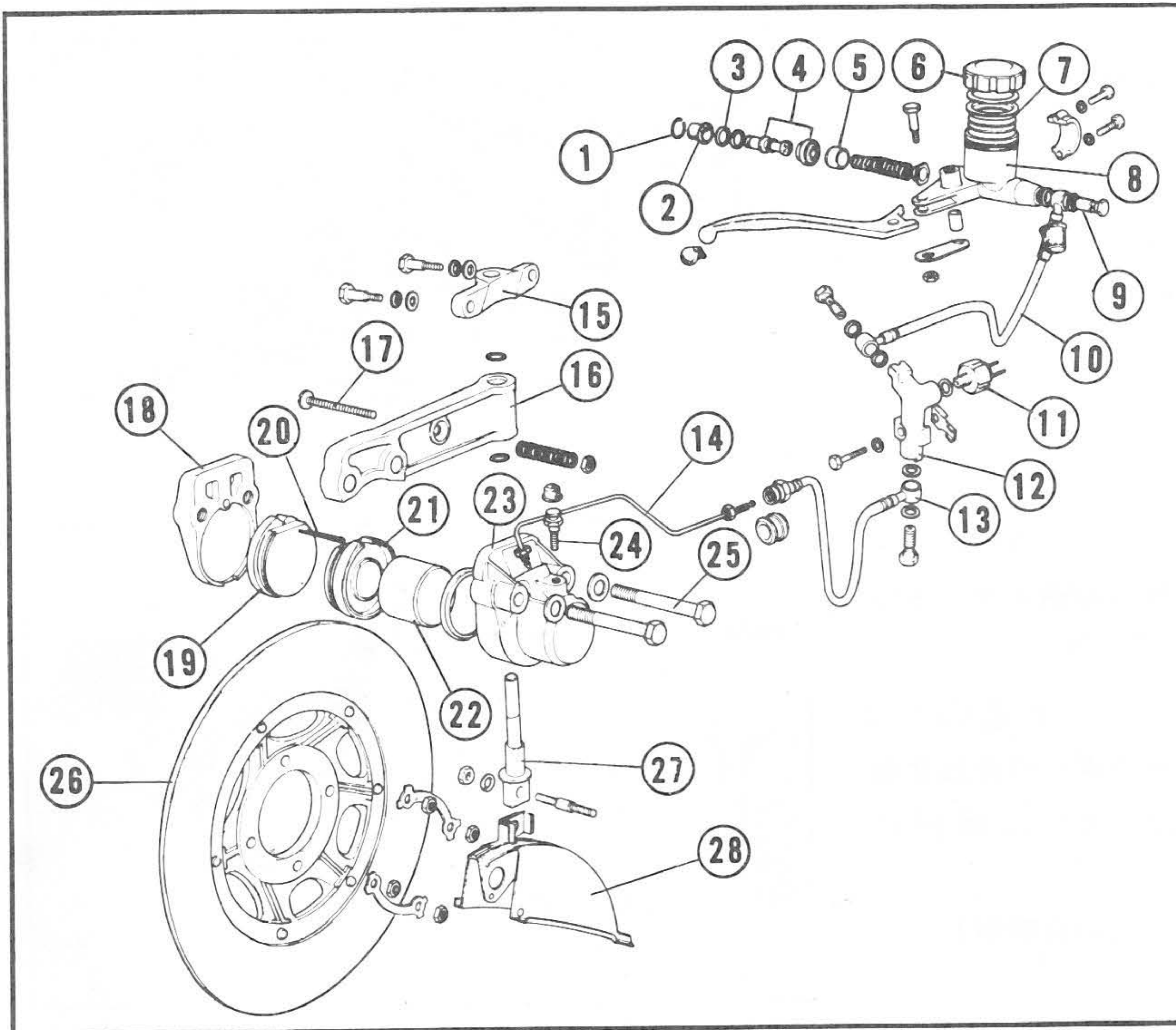


図 118

- ①ブーツストッパー
- ②ブーツ
- ③18mmインターナルサークリップ
- ④ピストン
- ⑤プライマリーカップ
- ⑥キャップ
- ⑦ダイヤフラム
- ⑧マスターシリンダー
- ⑨オイルボルト
- ⑩フロントブレーキホースB
- ⑪ストップスイッチ
- ⑫3ウェージョイント
- ⑬フロントブレーキホースA
- ⑭フロントブレーキパイプ
- ⑮キャリパーホルダージョイント
- ⑯キャリパーホルダー
- ⑰調整ボルト
- ⑱キャリパーB
- ⑲パッドB
- ⑳割ピン
- ㉑パッドA
- ㉒ピストン
- ㉓キャリパーA
- ㉔ブリダーバルブ
- ㉕キャリパーセッティングボルト
- ㉖ブレーキディスク
- ㉗キャリパーホルダーピン
- ㉘ディスクカバー

分解の要点

キャリパー

1. ディスクブレーキ液を抜く。
2. フロントブレーキパイプをキャリパーより外す。
3. フロントフェンダーを取外す。
4. 調整ボルト, 8mmナットを外し, ディスクカバー, キャリパー ASSY. を取外す。
5. キャリパーセッティングボルトを取外し, キャリパー ASSY. を分解する。

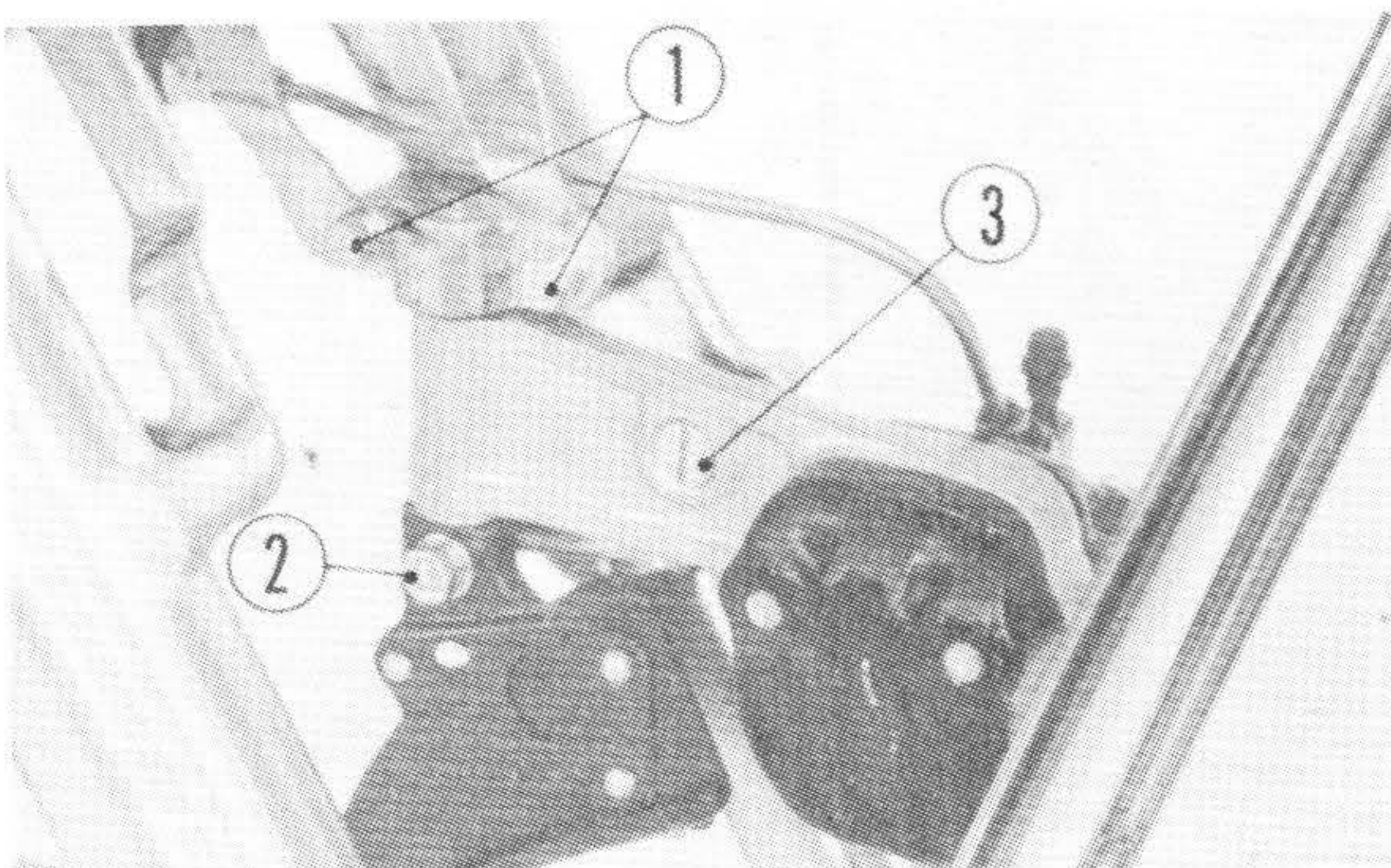


図 119 ①6mmボルト ②8mmナット ③調整ボルト

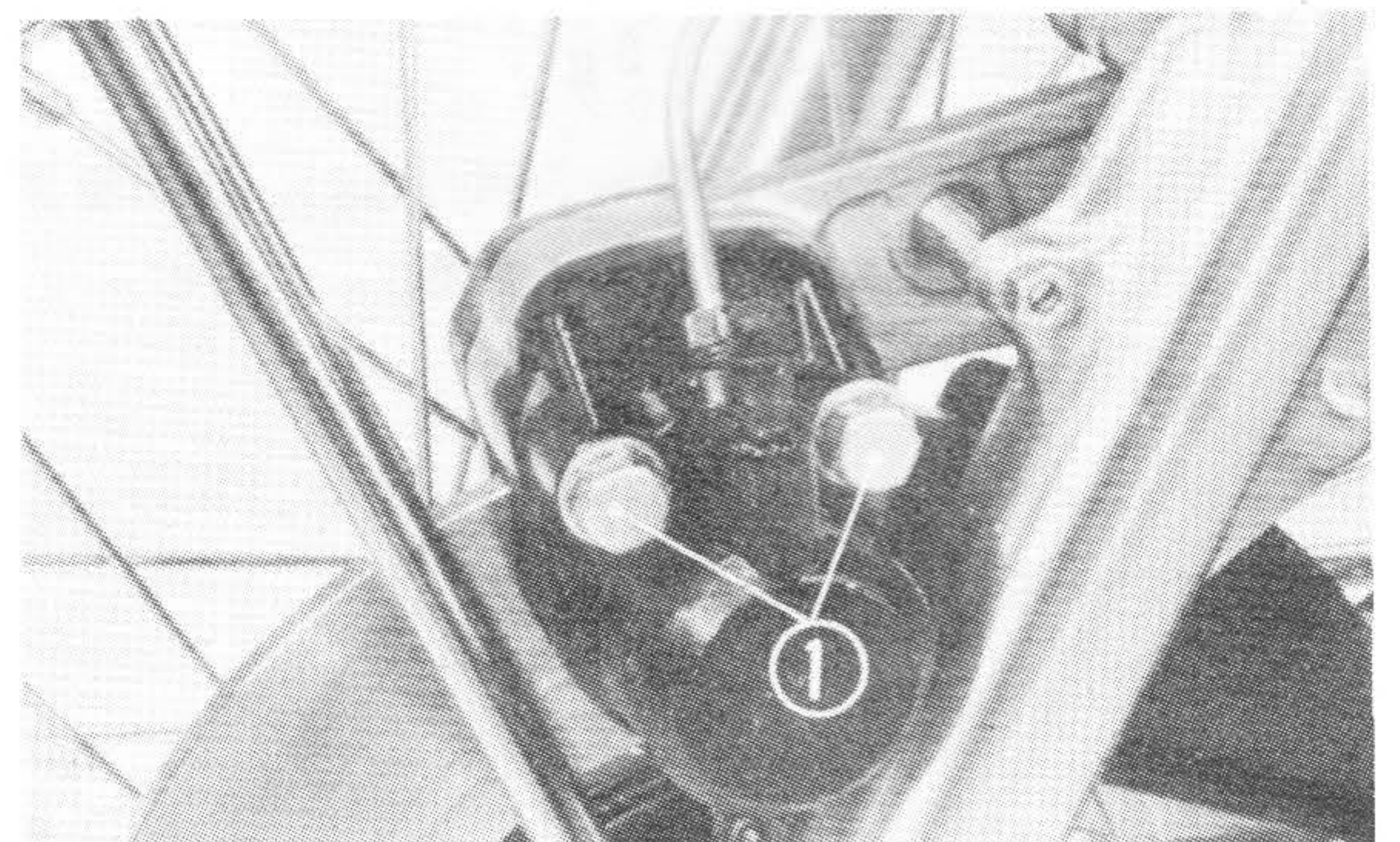


図 120 ①キャリパーセッティングボルト

6. 割ピンを抜き、パッドBを取外す。
7. キャリパーAよりパッドAを取外す。
 - a. キャリパーAの頭部をたたけばパッドは取外せる。

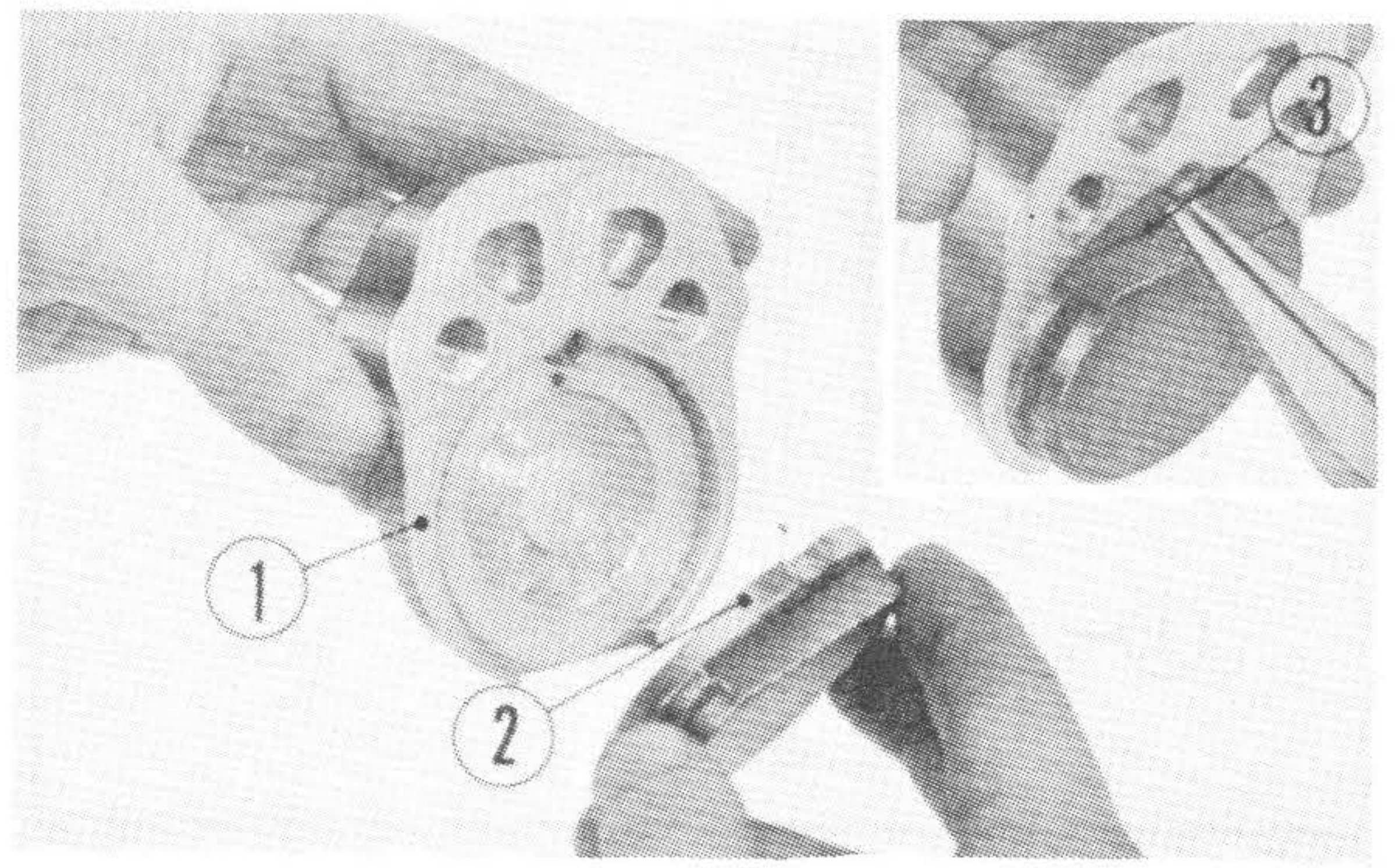


図 121 ①キャリパーB ②パッドB ③割ピン

マスターシリンダー

8. オイルボルト、マスターシリンダーセッティングボルトをゆるめてマスターシリンダーを取外す。
 - a. 先にジョイントボルトを取外すこと。
 - b. ブレーキレバーを取外す。
9. ブーツを外し、マスターシリンダーのサークリップをスナッピングプライヤー（工具 No. 07914-3230000）で取外す。

〈注 意〉

ブーツを破らないこと。

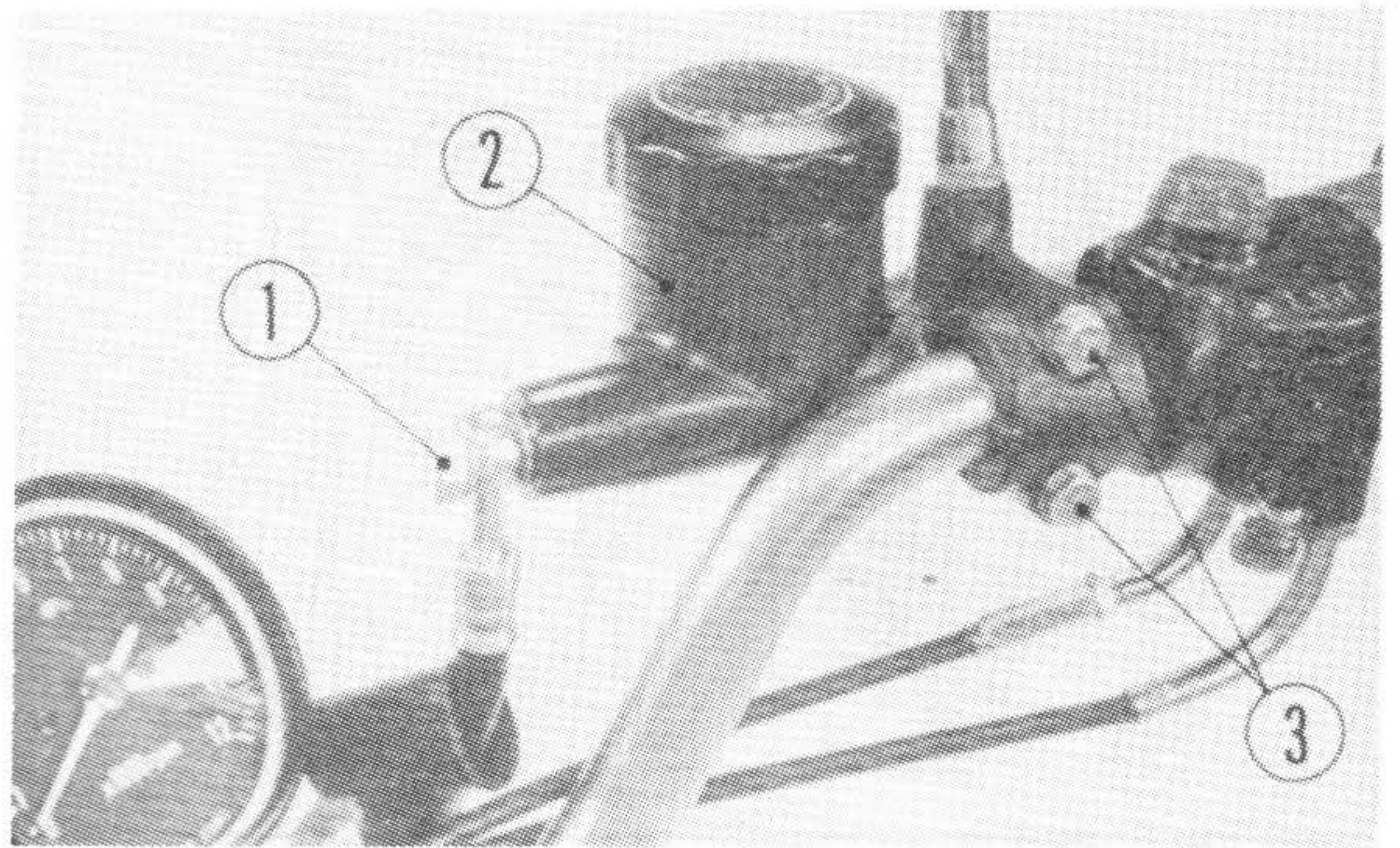


図 122 ①オイルボルト ②マスターシリンダー ③マスターシリンダーセッティングボルト

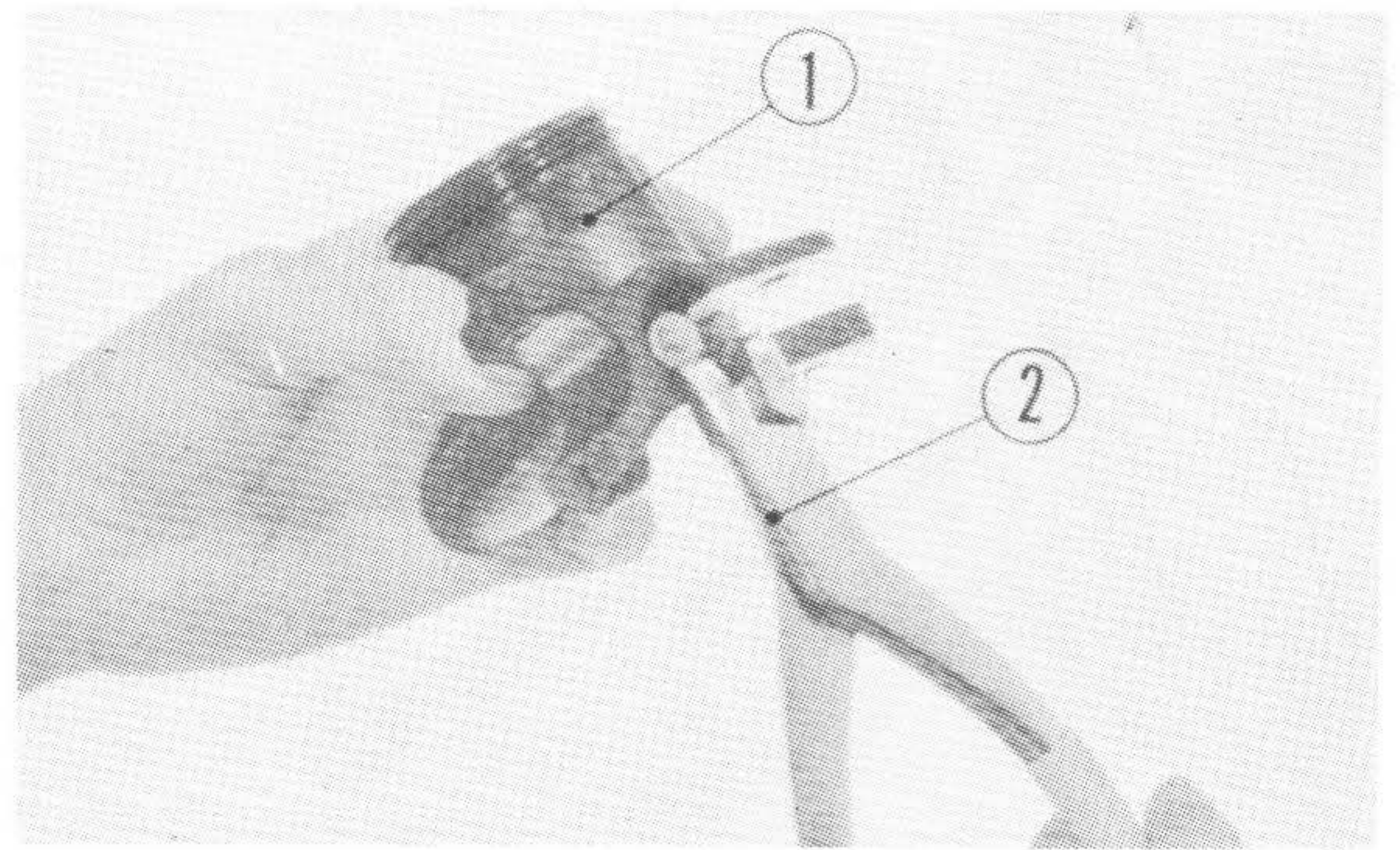


図 123 ①マスターシリンダー ②スナッピングプライヤー

10. ピストン、チェックバルブ、プライマリーカップを取外す。
 - a. プライマリーカップ取出し時、ブレーキホースジョイントより $2 \sim 3 \text{ kg/cm}^2$ のエア圧を加え取出す。
またはチェックバルブを傷つけないもので押し出す。

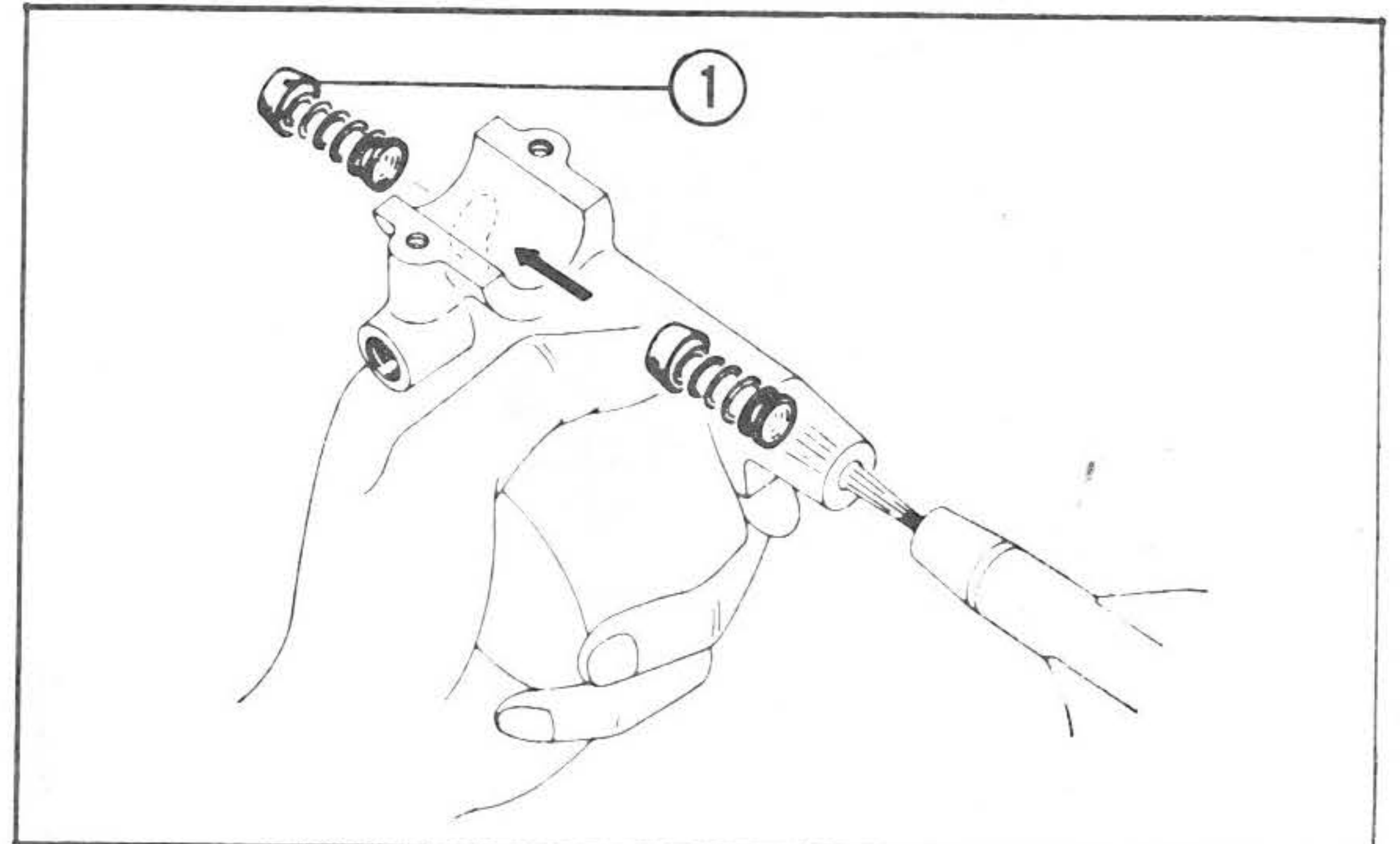


図 124 ①プライマリーカップ

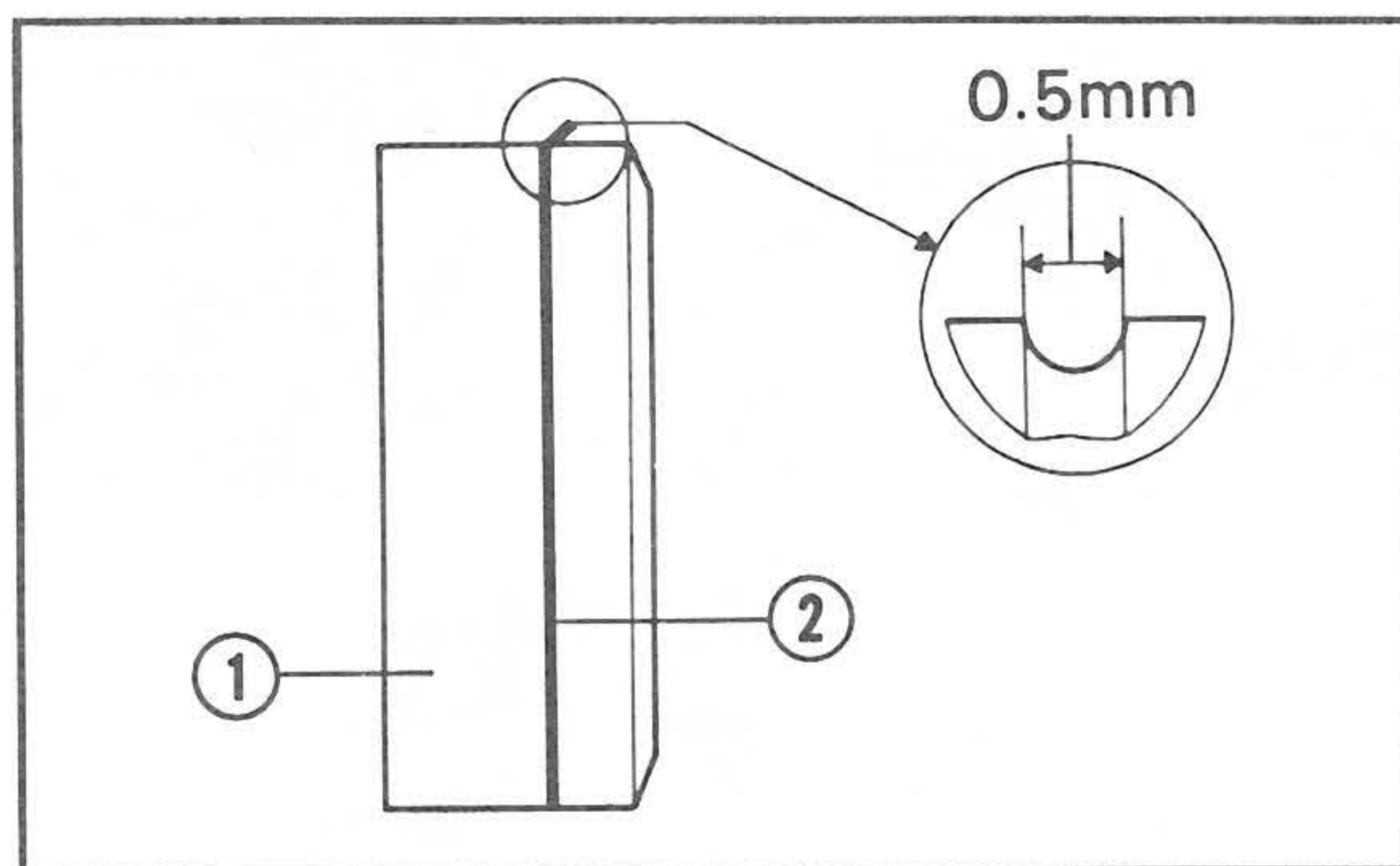


図 125 ①パッド ②赤色溝

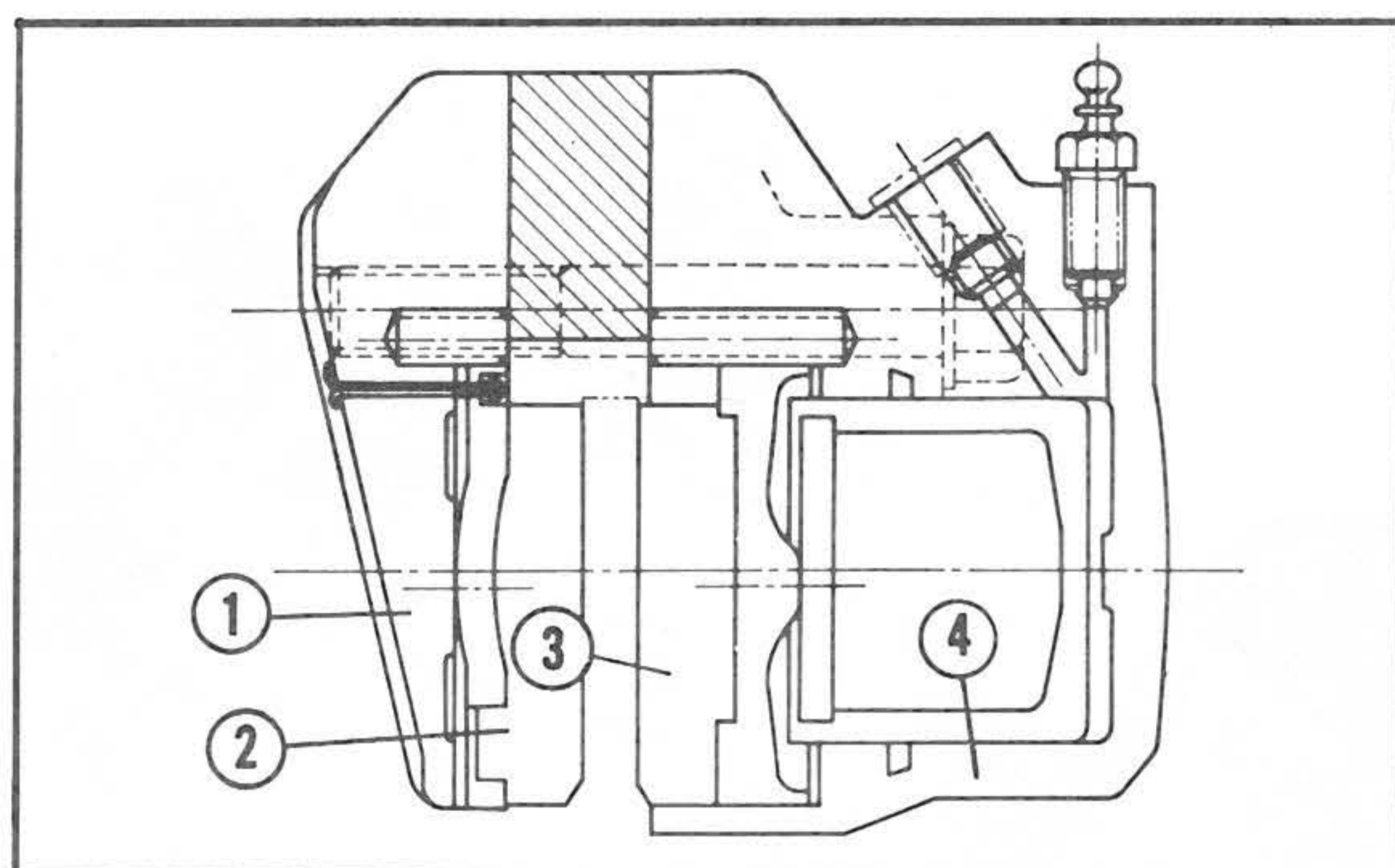


図 126 ①キャリパーB ②パッドB ③パッドA
④キャリパーA

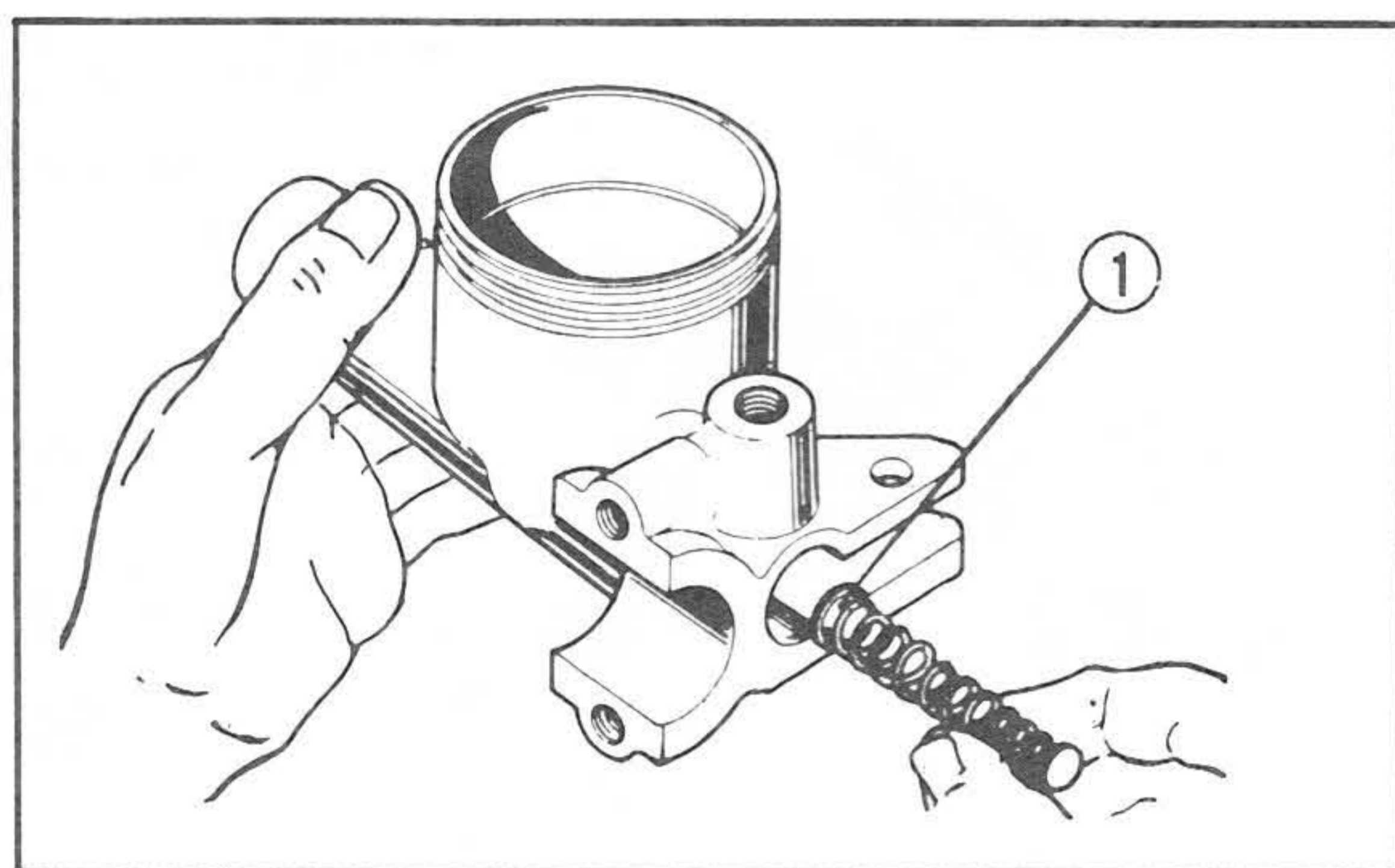


図 127 ①チェックバルブ

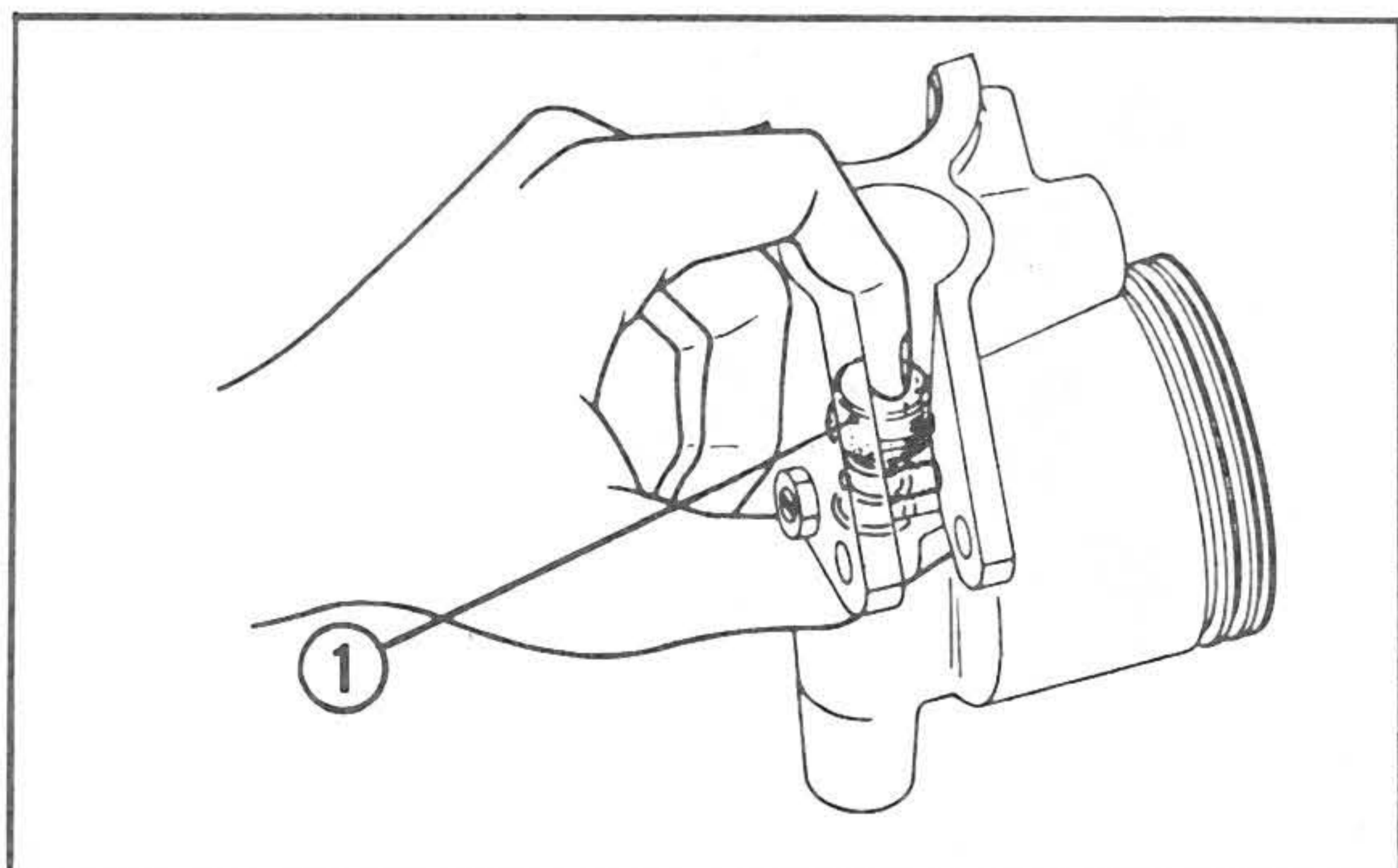


図 128 ①プライマリーカップ

点 検

1. ディスクブレーキパッドの摩耗。
パッドA, Bそれぞれに赤線で溝が刻まれているが、この溝まで摩耗していれば交換する。
2. キャリパーシリンダー内径, ピストン外径の測定。
3. マスターシリンダー内径, ピストン外径の測定。

組立の要点

キャリパー

1. パッドA, Bを組付ける時, キャリパーにグリースを塗布する。

〈注 意〉

- ・パッドのブレーキ面にグリースを付着させないこと。
 - ・異物, ゴミなど入らないようにすること。
- グリース——シリコーンシーリンググリース

マスターシリンダー

1. シリンダー内面にブレーキ液を塗布する。
2. リターンスプリングにチェックバルブを組付けた状態でシリンダー内に組付ける。

〈注 意〉

シリンダー内に組込む時, チェックバルブが逆さになる事があるので, スプリングから外れないよう確認すること。

3. プライマリーカップ外周に少量のブレーキ液を塗布し, 傷を付けないよう注意しながら組付ける。

〈注 意〉

- ・シリンダー内でカップが倒れたり, 逆方向でないか確認する。
- ・プライマリーカップを分解したときには必ず新品と交換すること。

4. 18mm サークリップを取付ける。

- a. 嵌合状態確認のためサークリップを回して確認する。

ブレーキ液のエア抜き

油圧ブレーキではブレーキ系統にエアが入ると、ブレーキの制動力が低下し、非常に危険であるのでレバーを握ったときフワフワと作動したり、ブレーキ液をきらせたときは、次の要領でエア抜きを行なう。

- マスターシリンダーにブレーキ液を、レベルラインまで入れる。
- ダイヤフラムを取付け、液の飛散を防ぐ。
- キャリパーに設けられているブリードバルブにパイプを差込み、オイル受けの容器を準備する。
- ブレーキレバーを握り、圧力を感じるころまで数回作動させ、そしてブレーキレバーを握った状態でブリードバルブをゆるめ（約90°）レバーがハンドルパイプについたら、すぐ締める。この作業を数回くりかえして放出するブレーキ液の中に気泡が完全になくなるまで行なう。

〈注意〉

マスターシリンダーのブレーキ液がなくならないよう、エア抜き作業のたびに補給する。

- マスターシリンダーにホンダディスクブレーキ液をレベルラインまで入れる。

〈注意〉

ブレーキ液を塗装面、ゴム類、メーター等に、付着させると化学変化を起こし、腐蝕させるので取扱いには充分注意する。

キャリパー戻り量の調整

- キャリパーアジャストボルトをパッドBとディスクが軽く接触するまで右に回す。
- 一杯にねじ込んだ状態より $\frac{1}{8}$ ~ $\frac{1}{2}$ 回転戻しロックナットを締付ける。
- ブレーキの引きずりを確認するために前輪を持ち上げ回転させる。
多少の引きずりは問題ない。

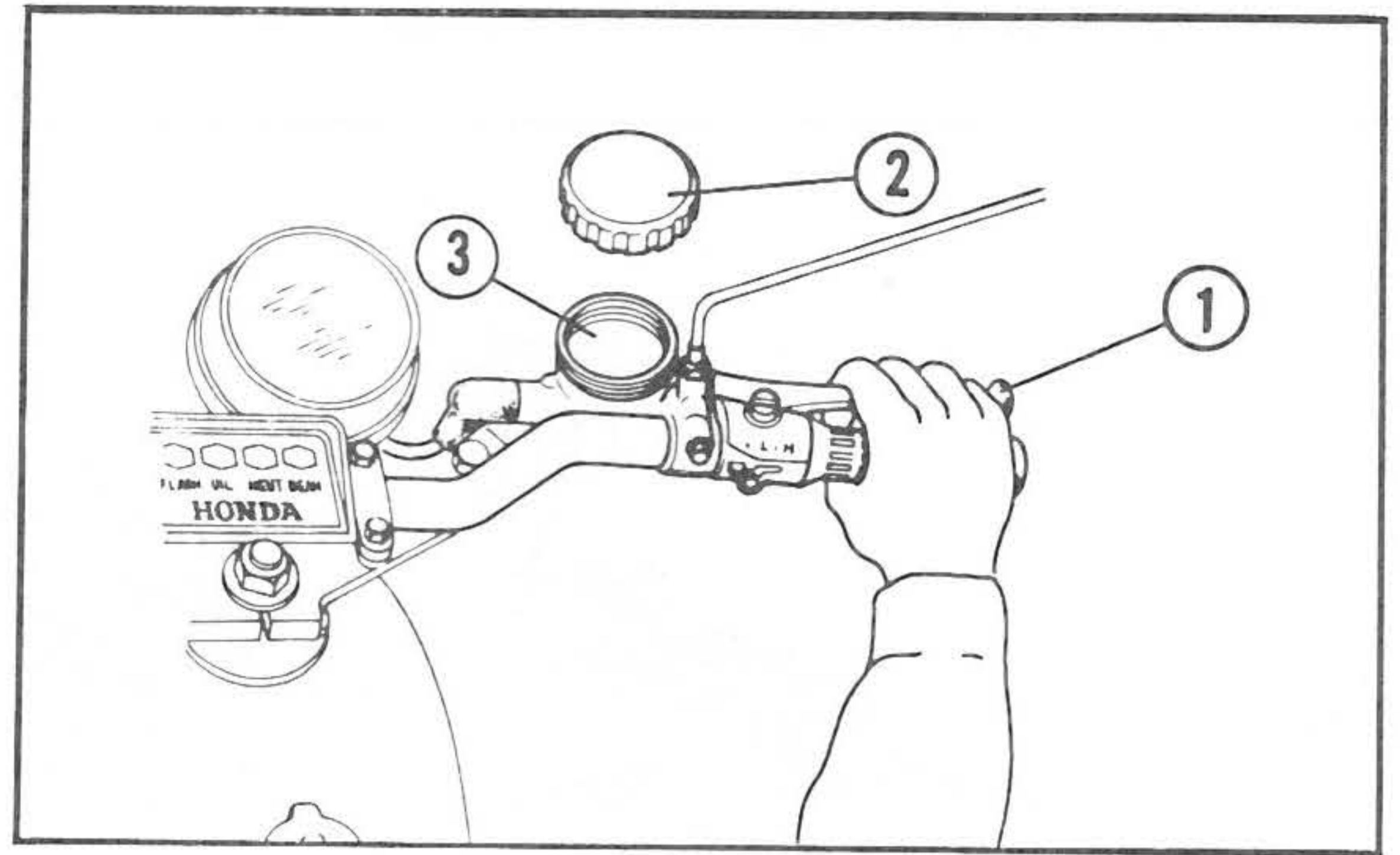


図 129 ①ブレーキレバー ②キャップ ③ダイヤフラム

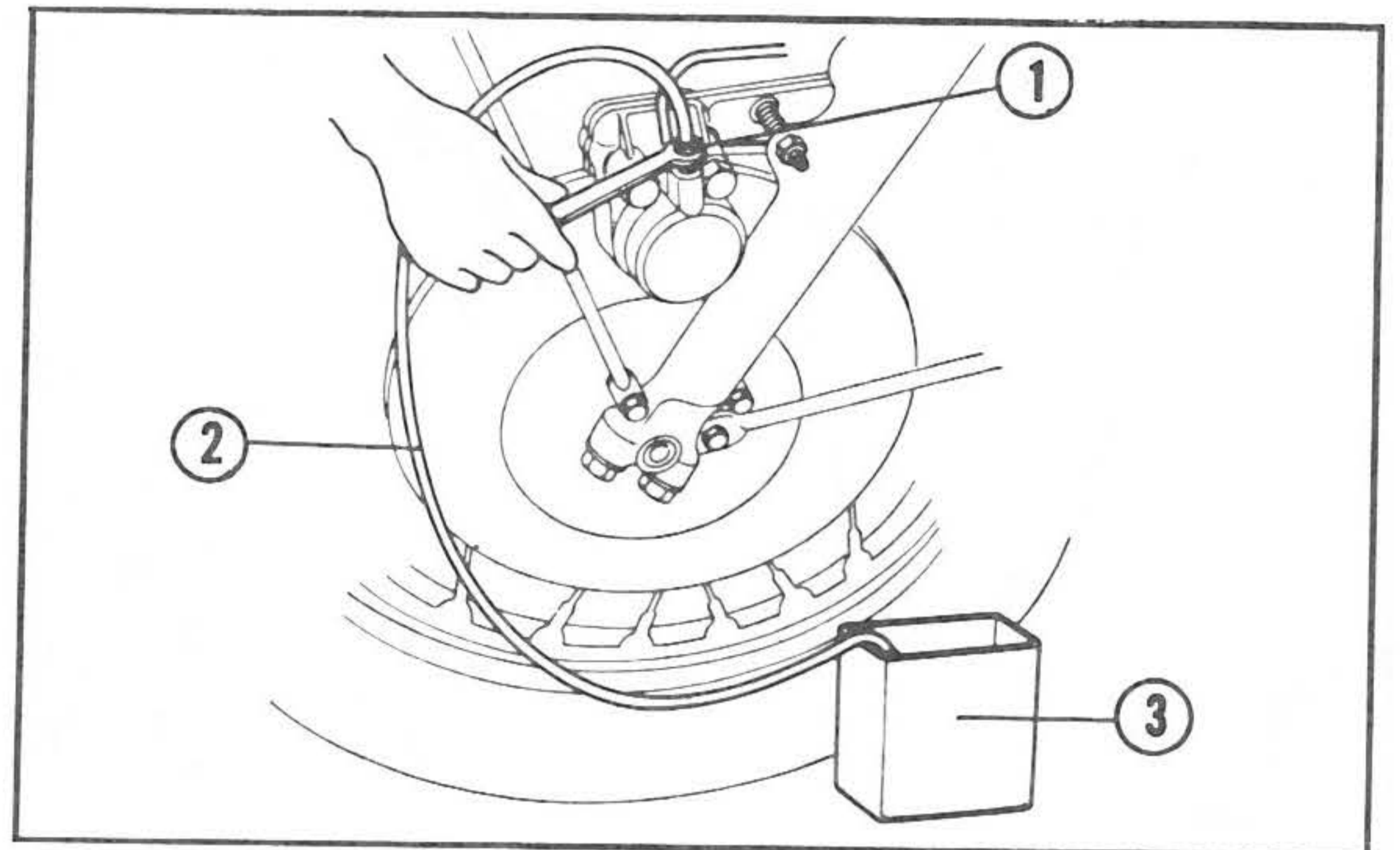


図 130 ①ブリードバルブ ②パイプ ③容器

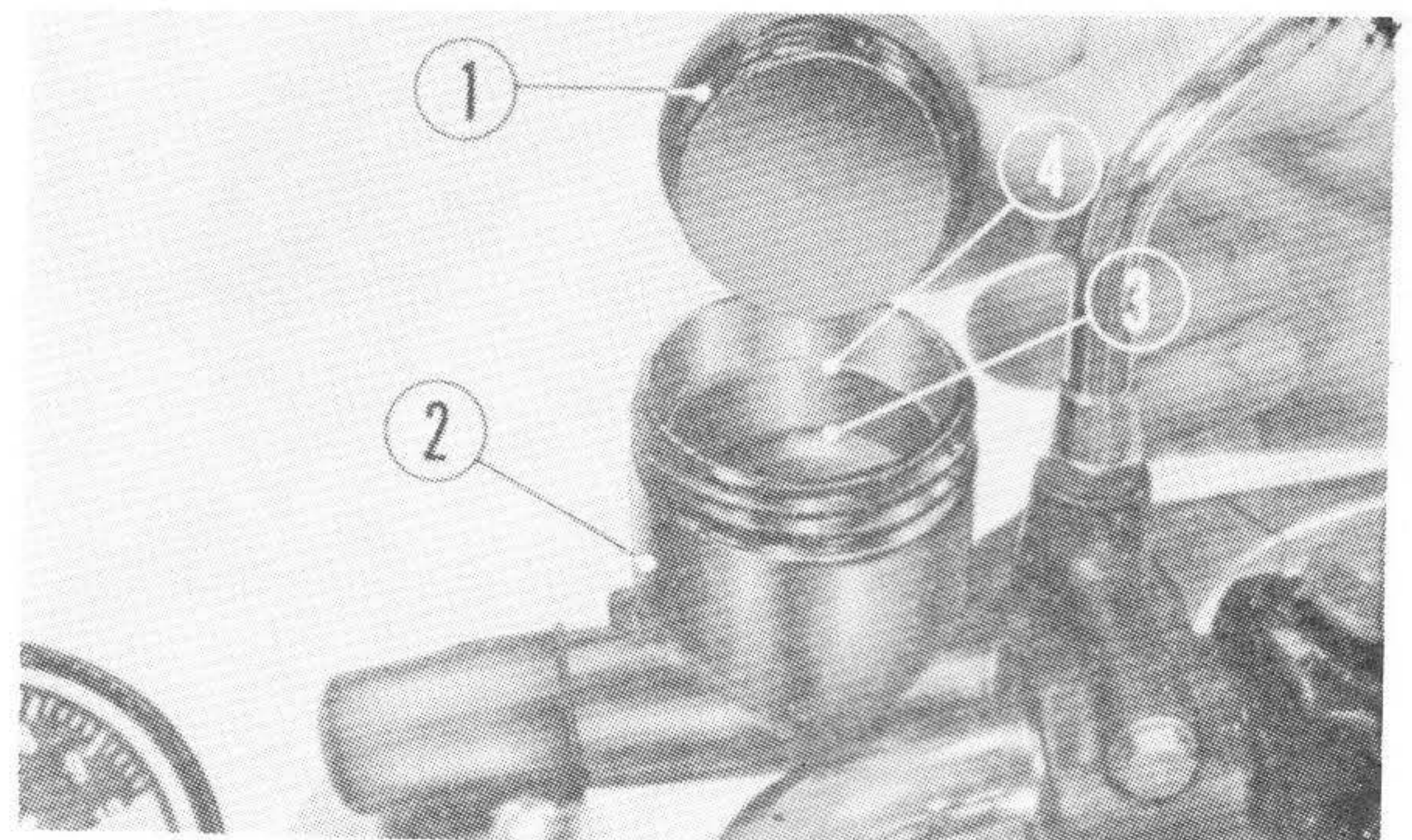


図 131 ①ダイヤフラム ②マスターシリンダー ③ディスクブレーキ液 ④レベルライン

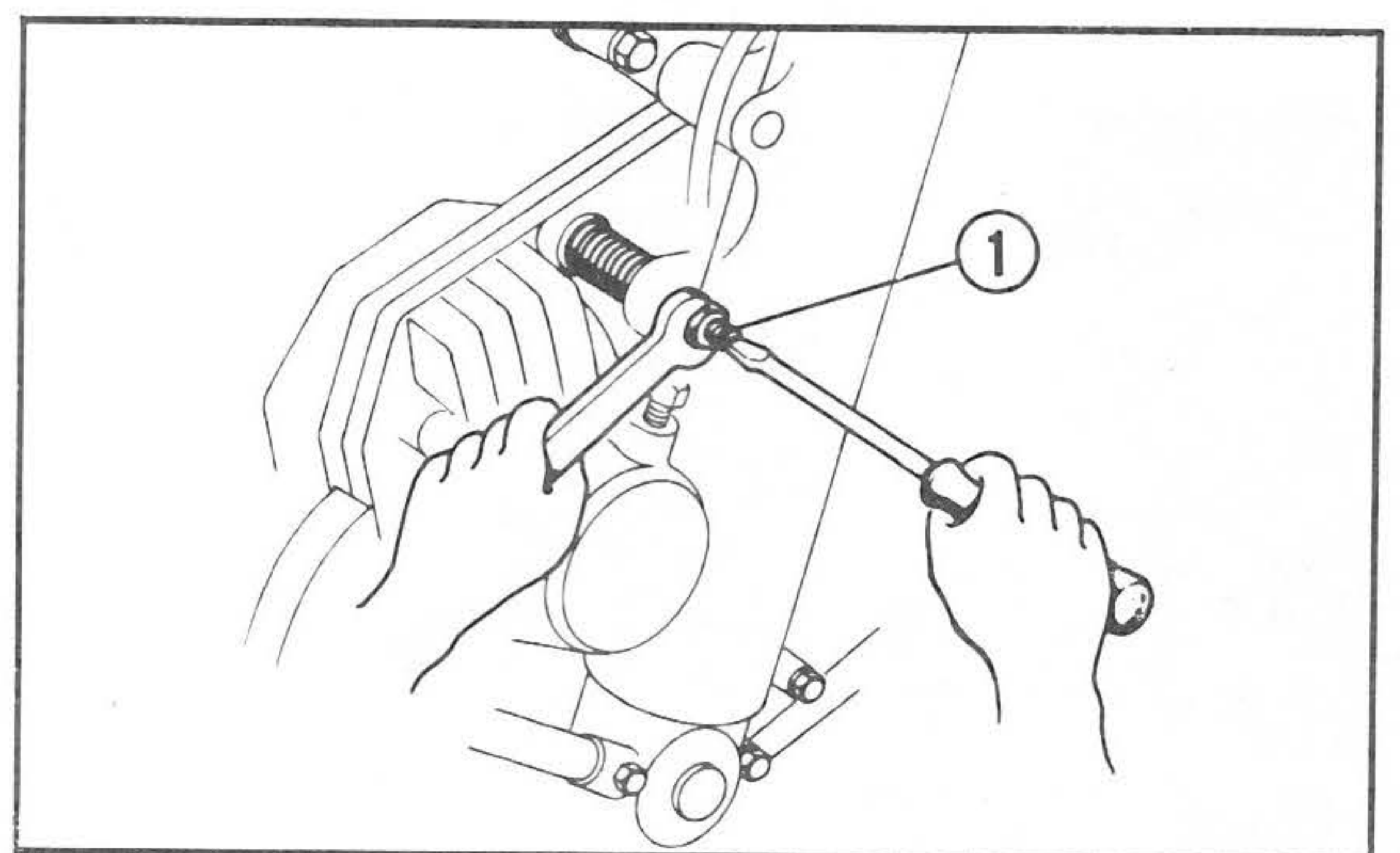


図 132 ①キャリパーアジャストボルト

3. リヤホイール・リヤブレーキ

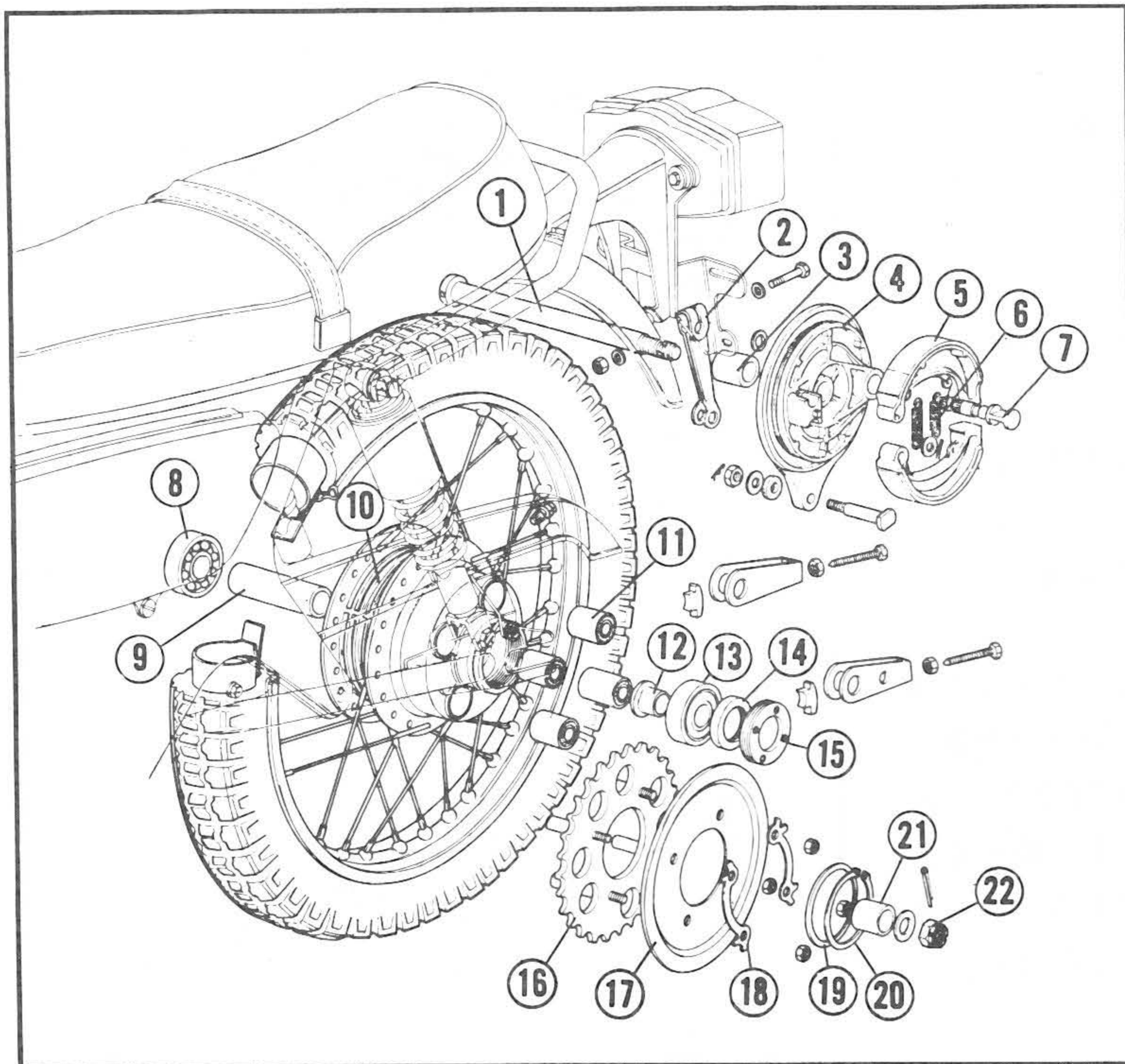


図 133

- ①リヤホイールアクスル
- ②リヤブレーキアーム
- ③リヤブレーキパネルサイドカラー
- ④リヤブレーキパネル
- ⑤リヤブレーキシュー
- ⑥ブレーキシュースプリング
- ⑦リヤブレーキカム
- ⑧6303ラジアルボールベアリング
- ⑨リヤアクスルデイスタンスカラーA
- ⑩リヤホイールハブ
- ⑪リヤホイールダンパーブッシュ
- ⑫リヤアクスルデイスタンスカラーB
- ⑬6304ラジアルボールベアリング
- ⑭30×40×9.5ダストシール
- ⑮リヤホイールベアリングリテーナ
- ⑯ファイナルドリブンスプロケット
- ⑰スプロケットサイドカラー
- ⑱10mmタングドワッシャー
- ⑲70mmワッシャー
- ⑳69mmエクスターナルサークリップ
- ㉑リヤホイールサイドカラー
- ㉒溝付ナット

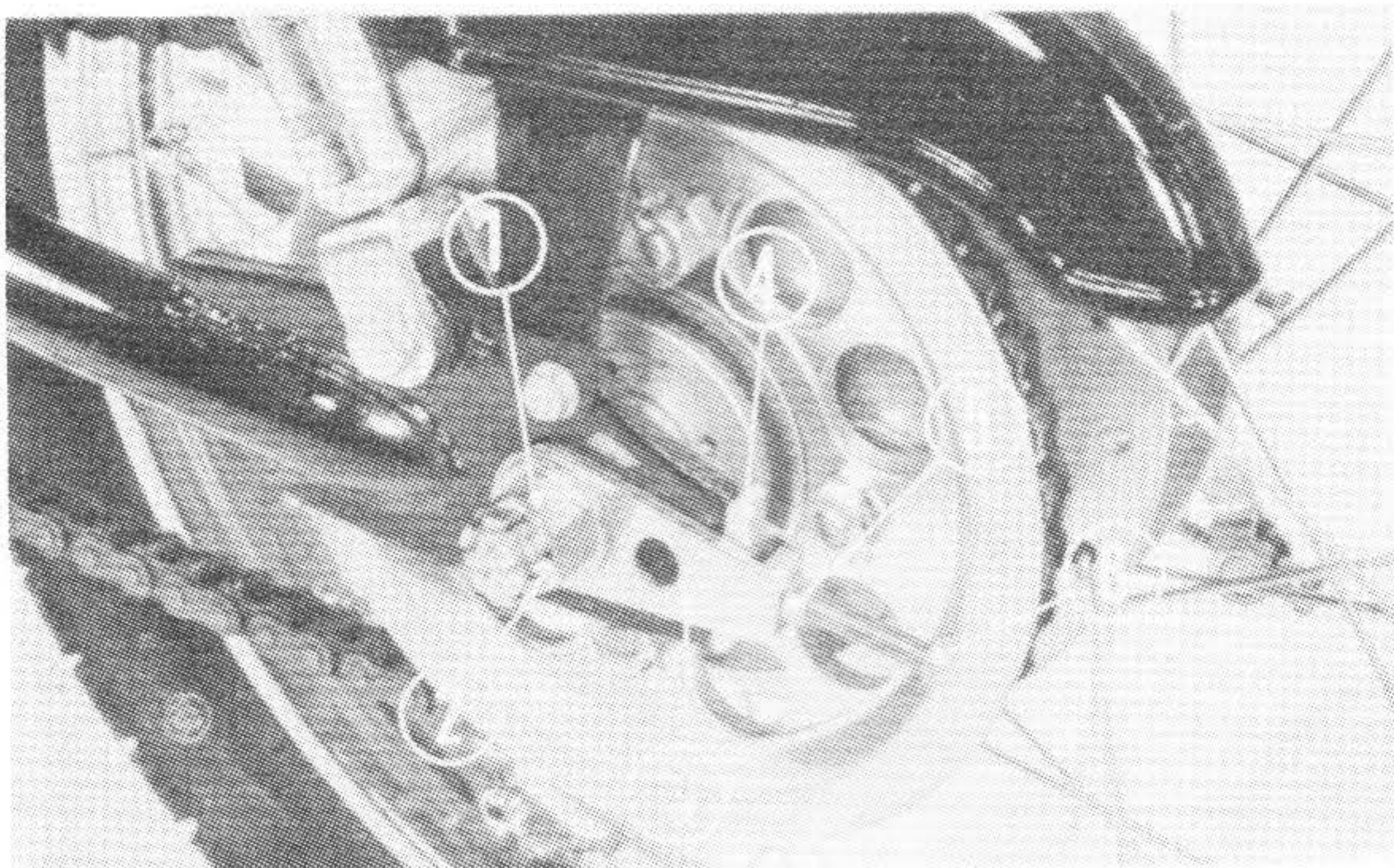


図 134 ①アクスルナット ②割ピン ③ドライブチェーンアジャスター ④チェーンアジャスターストッパー ⑤ロックナット ⑥チェーンアジャスターボルト

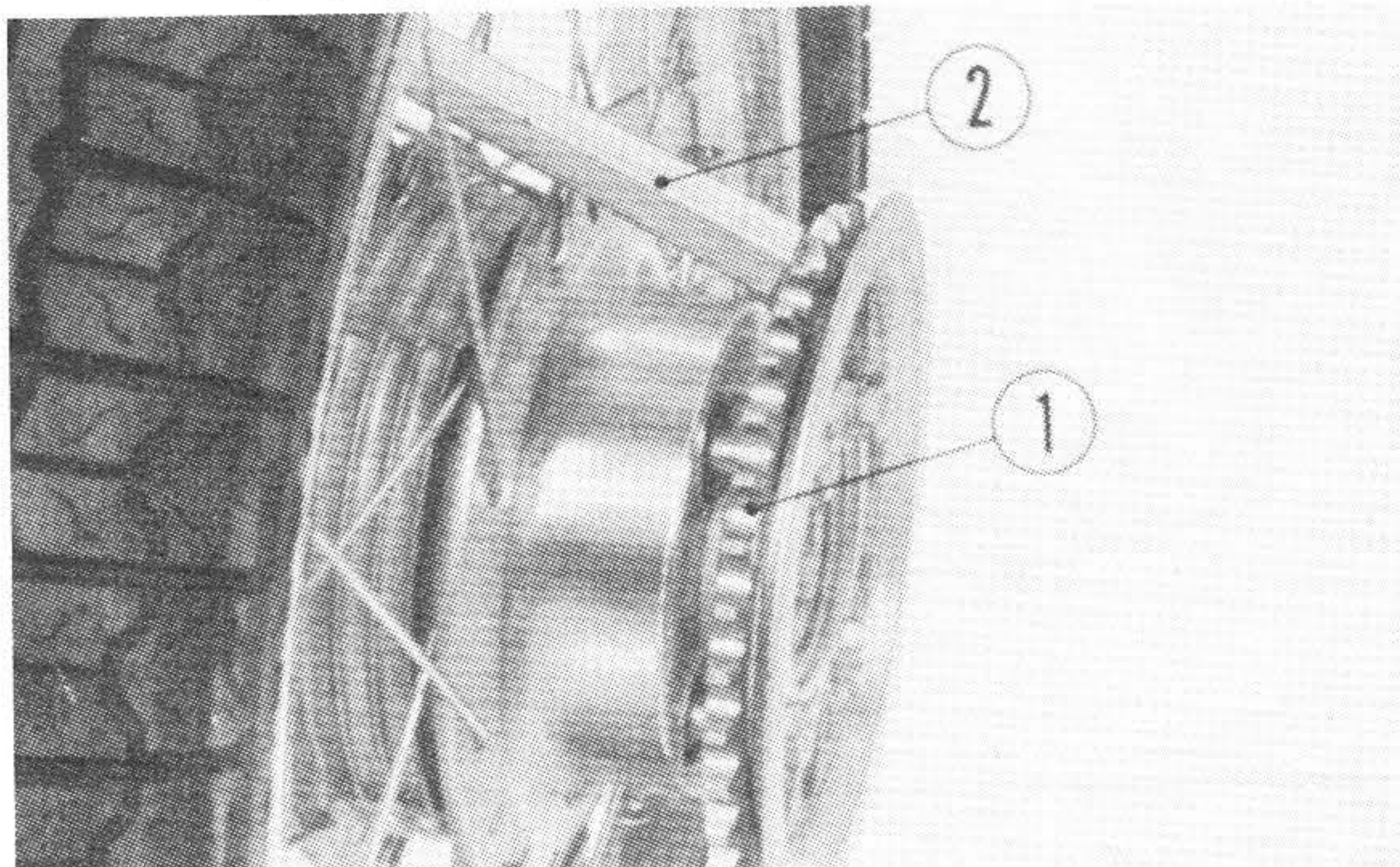


図 135 ①ファイナルドリブンスプロケット ②木片

分解の要点

1. マフラーを取外す。
2. リヤブレーキロッド, リヤブレーキストッパーアームを取外す。
3. ドライブチェーンアジャスターボルト, ロックナットをゆるめ, 割ピンを抜きアクスルナットをゆるめる。
4. ドライブチェーンをファイナルドリブンスプロケットより外し, ホイールをチェーンアジャスターストッパー, リヤホイールアクスルごと後方に取外す。
5. ファイナルドリブンスプロケットは69mmサークリップを取外し, 図135のようにして取外す。
 - a. タングドワッシャーは取外さなくてもよい。

〈注 意〉

- ・ファイナルドリブンスプロケット, フィキシングボルトは一体のため, 交換するときにはセットで交換すること。
- ・タングドワッシャーを取外した場合は新品と交換すること。

6. ベアリングリテーナーレンチ(工具No. 07910—3290000) でベアリングリテーナーを取外す。

点 検

1. リヤホイールアクスルの曲り。
2. ボールベアリングの遊び。
3. リムの振れ。
4. スポークのゆるみ, 曲り, 折損。
スポークの締付けトルクは $0.20 \sim 0.25 \text{ kg.m}$
5. ファイナルドリブンスプロケットの摩耗, 損傷。
6. ドライブチェンの摩耗, 損傷, 伸び。
7. タイヤの傷, 摩耗。
8. タイヤ空気圧の確認。
 2.0 kg.cm^2
9. ブレーキシューの摩耗。
10. ブレーキパネルの傷, 亀裂。
11. ブレーキドラムの摩耗。

取付けの要点

1. ボールベアリングとホイールハブ内にグリースを塗布し, ディスタンスカラーを挿入して, ボールベアリングを専用工具(アウターベアリングドライバーアタッチ: (工具No. 07945—3330300) ドライバーハンドル(工具No. 07949—6110000)で打込む。
2. ベアリングリテーナーの取付けにも取外しと同様に, ベアリングリテーナーレンチを使用して締付ける。
 - a. 締付け後, 図138のように4ヶ所ポンチかしめをする。
3. ファイナルドリブンスプロケットをピボットブッシュに取付ける。
 - a. 全体を平均に打込み, 69mm サークリップを取付ける。

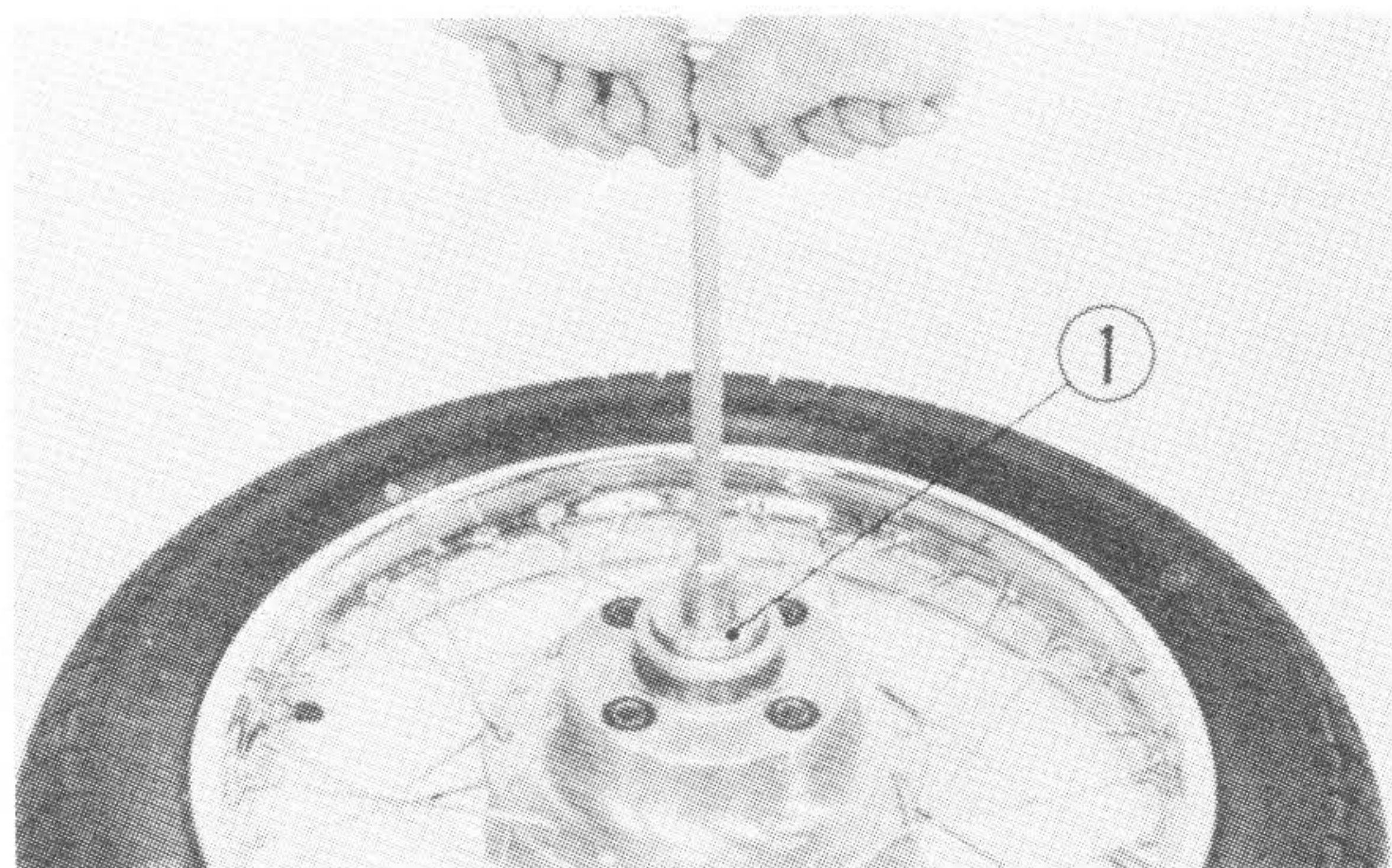


図 136 ①ベアリングリテーナーレンチ

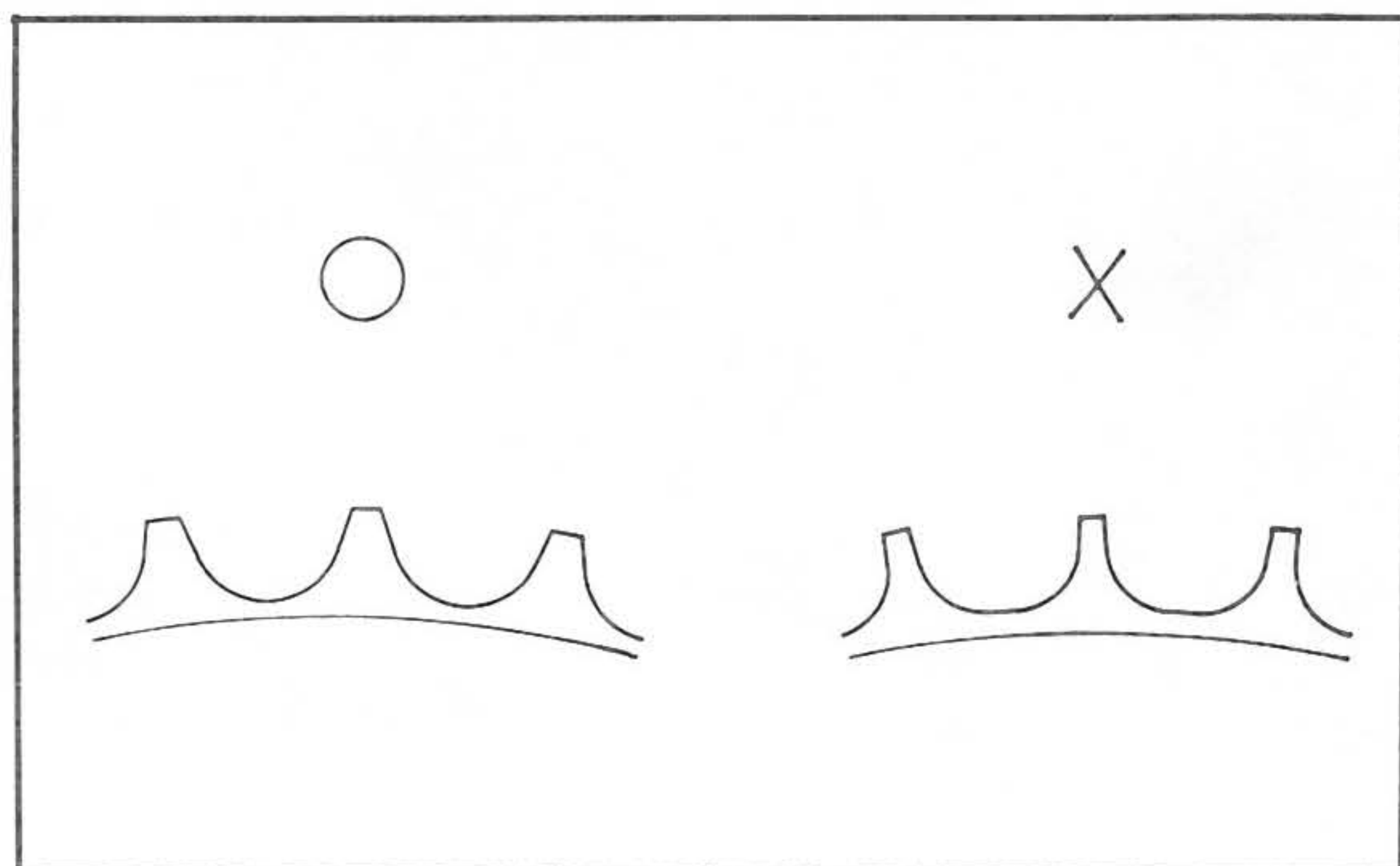


図 137 ファイナルドリブンスプロケットの摩耗点検

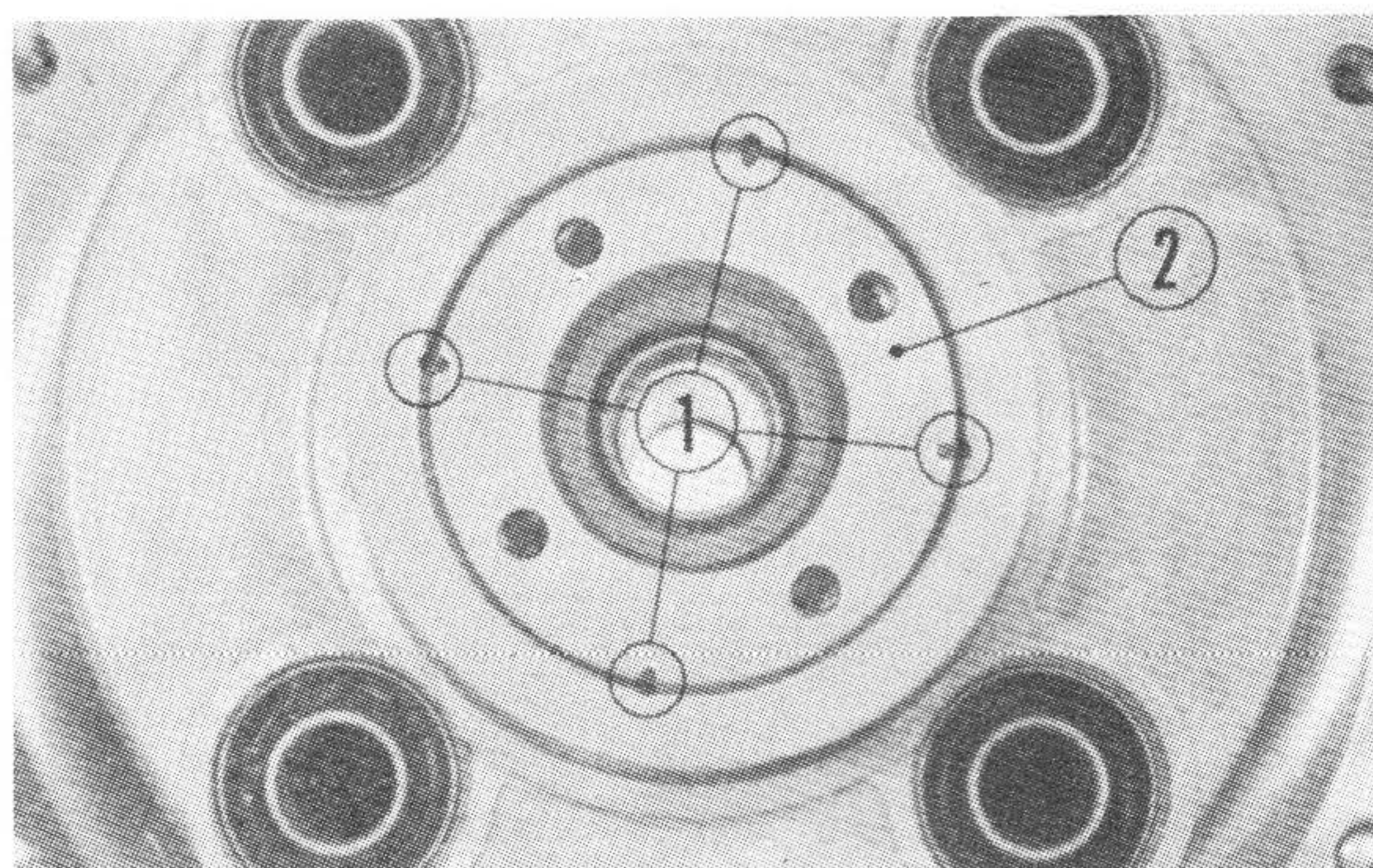


図 138 ①ポンチかしめ ②ベアリングリテーナー

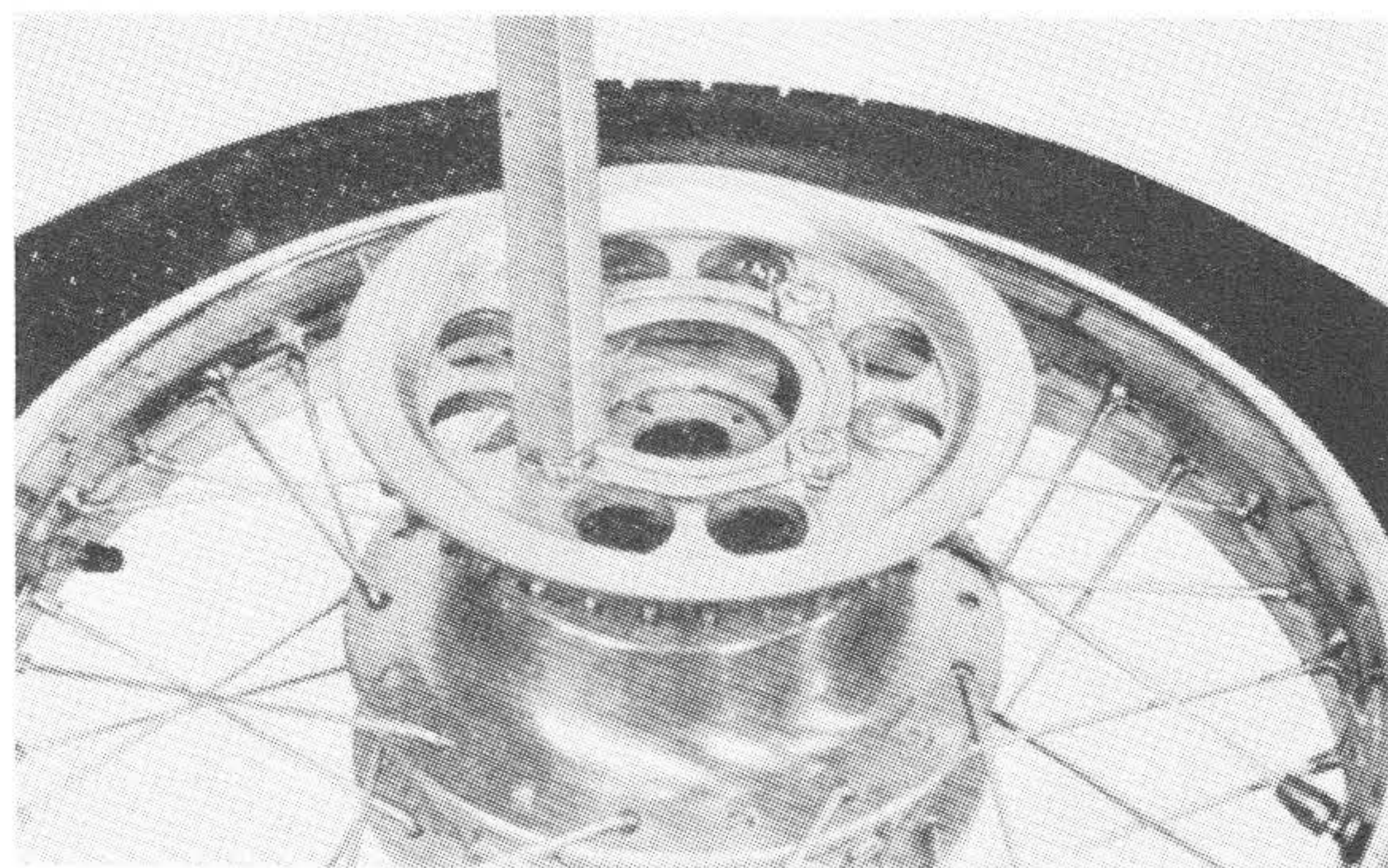


図 139 ファイナルドリブンスプロケットの取付け

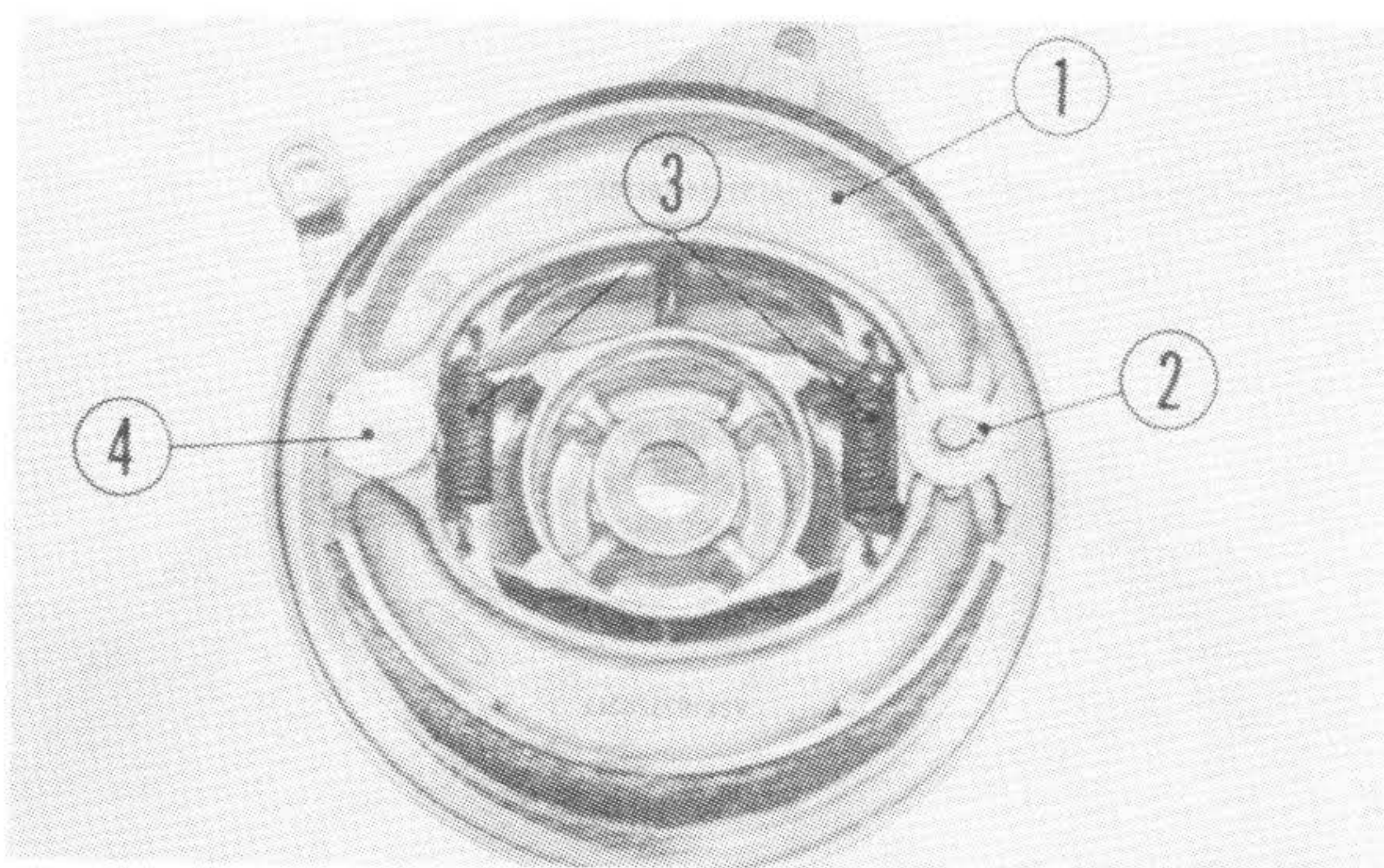


図 140 ①ブレーキシュー ②アンカーピン ③ブレーキシュースプリング ④ブレーキシューカム

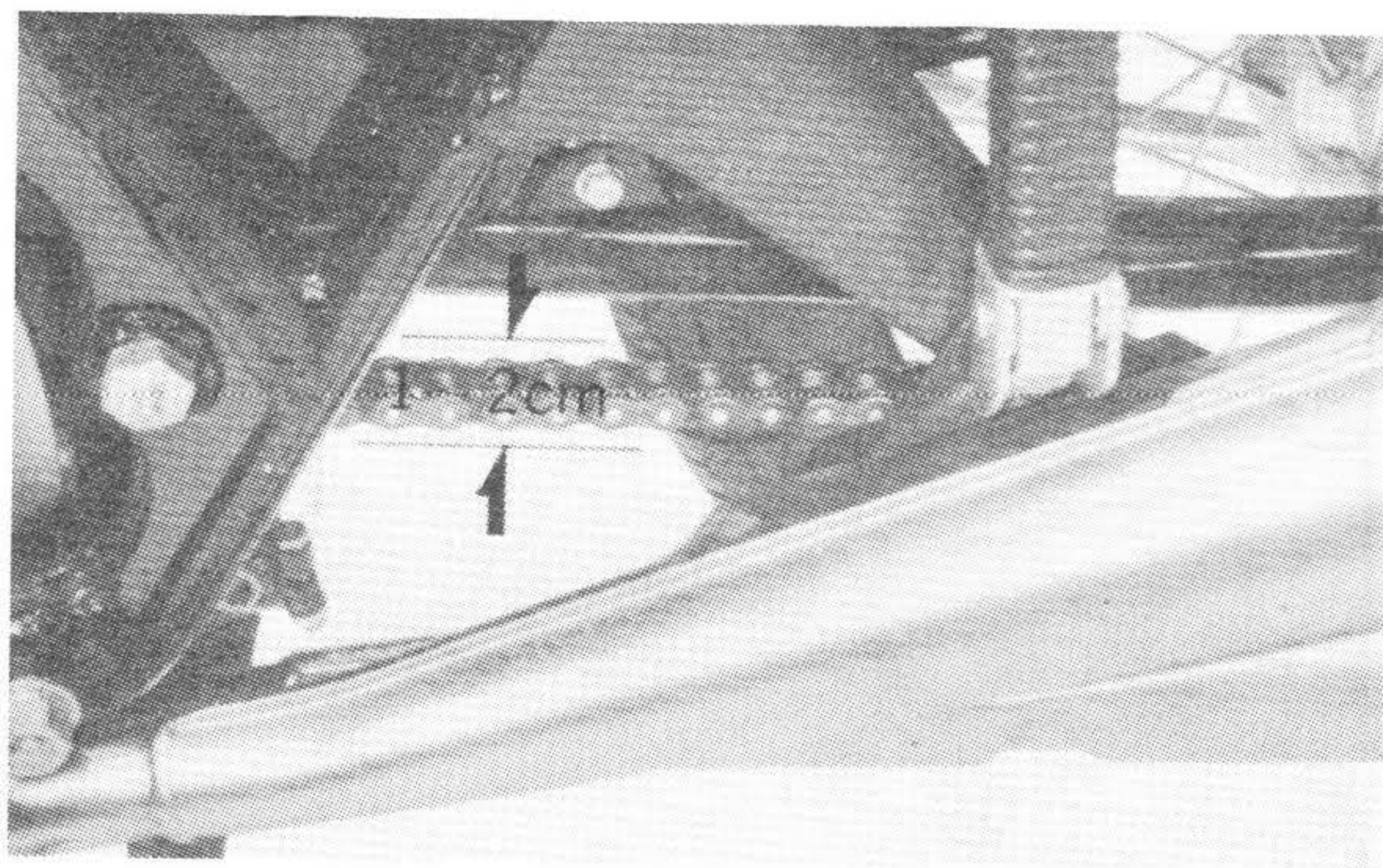


図 141

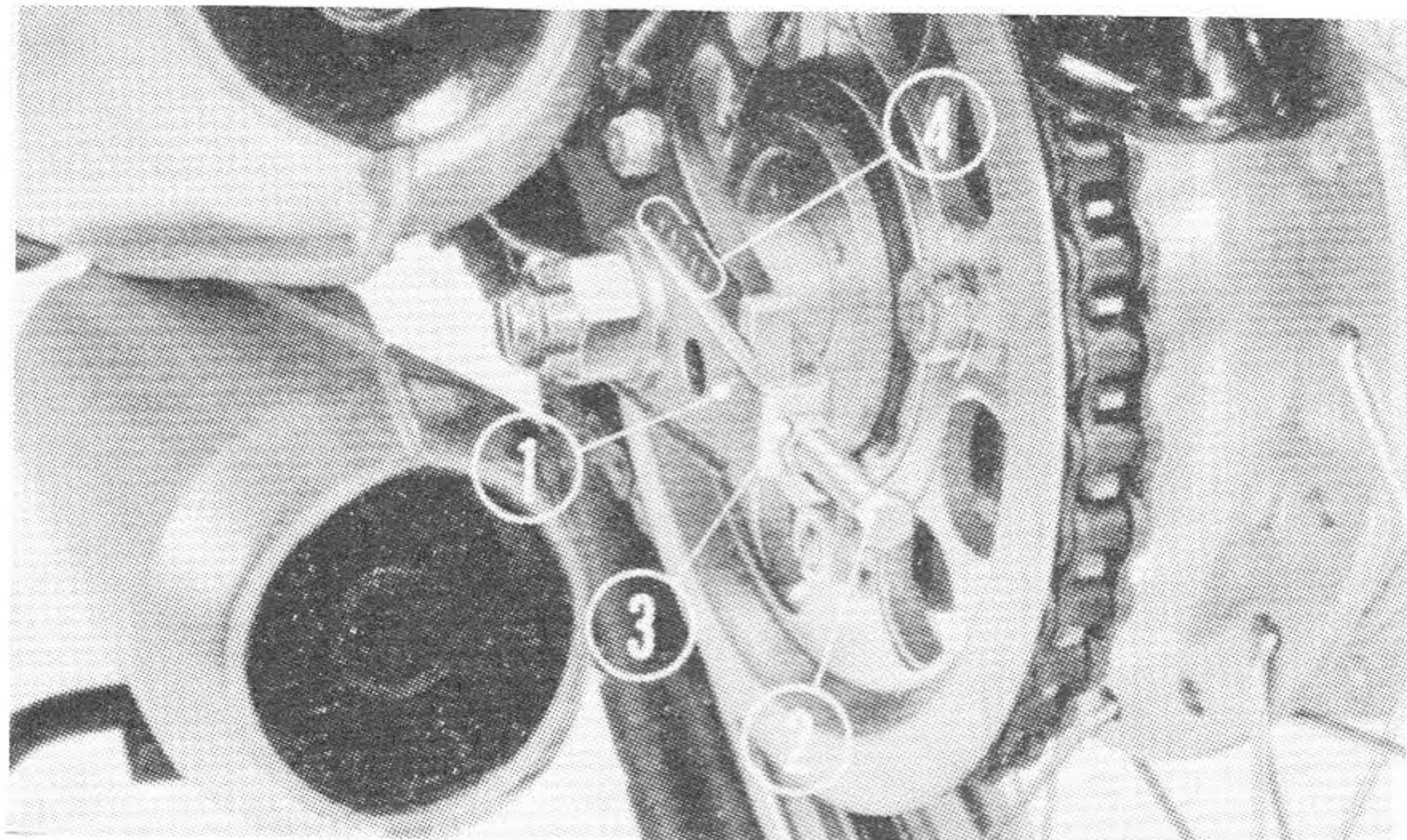


図 142 ①ドライブチェーンアジャスター ②アジャストボルト ③ナット ④刻印

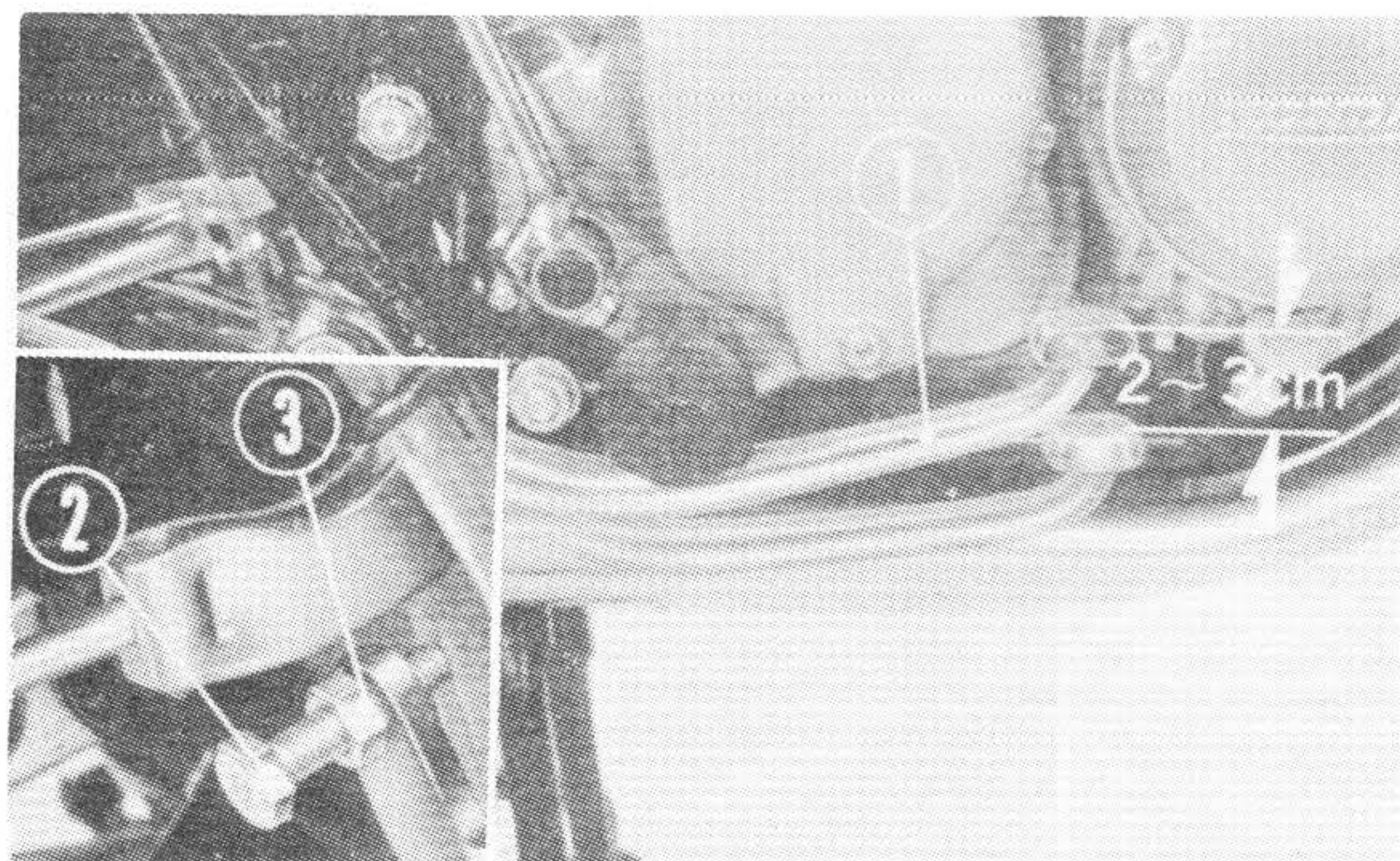


図 143 ①ブレーキペダル ②アジャストナット ③ロックナット

4. ブレーキシュー取付け時、アンカーピンにグリースを塗布する。

〈注 意〉

ブレーキライニング面にグリースや油脂類が付着しないよう充分注意する。

5. ブレーキパネルをホイールハブに確実に取付け、リヤホイールアクスルを挿入してリヤフォークに取付ける。
6. 組立が終わったら、ドライブチェーンの張具合を調整する。
 - a. チェーンを上下に動かしたときの最大振幅が1～2 cm あればよい。

〈注 意〉

ドライブsproケットとドリブンスproケットの中央部で点検すること。

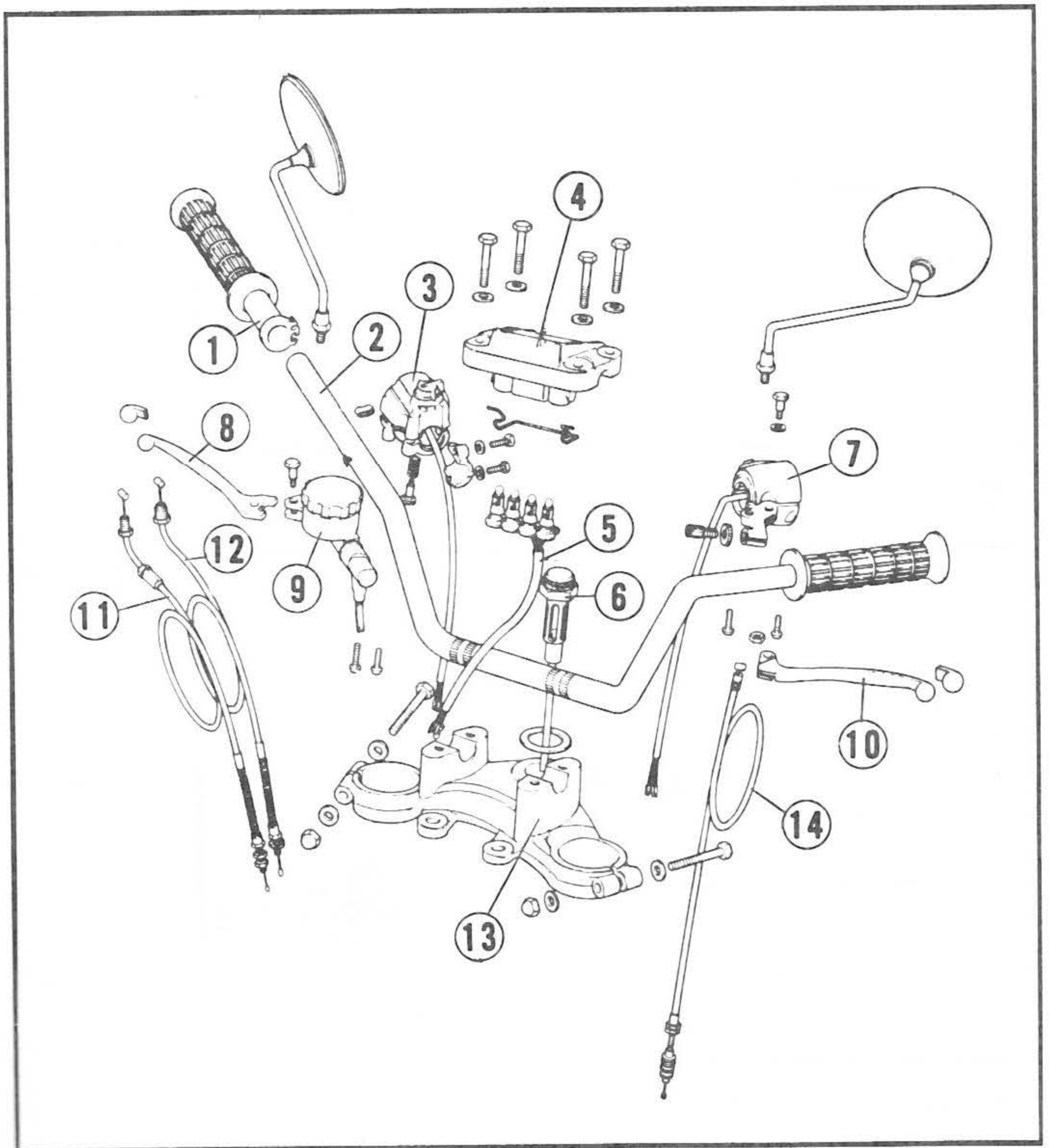
- b. アクスルナットをゆるめた状態で、アジャスターの刻印が左右同じ位置になるようにしてチェーンのたるみが正規になるようにアジャストボルトで調整する。

7. リヤブレーキペダルの踏面高さとし遊びを調整する。
 - a. ペダル踏面高さの調整は、アジャストボルトでライダーの好みの位置に合わせる。
 - b. ブレーキペダルの遊びは、ペダル先端で2～3 cm あればよい
 - c. 調整はブレーキロッドのアジャストナットを回して行なう。

4. ステアリングハンドル

図 144

- ①スロットルグリップパイプ
- ②ステアリングハンドルパイプ
- ③スターターデイマースイッチ
- ④アッパーホルダー
- ⑤パイロットランプコード
- ⑥ステアリングステムナット
- ⑦ウインカーホーンスイッチ
- ⑧ブレーキレバー
- ⑨マスターシリンダー
- ⑩クラッチケーブル
- ⑪スロットルケーブル[Ⓐ]
- ⑫スロットルケーブル[Ⓑ]
- ⑬フォークトップブリッジ
- ⑭クラッチケーブル



分解の要点

1. マスターシリンダーを取外す。

〈注意〉

ブレーキ液をこぼさないようにすること。

2. クラッチケーブルを取外す。
3. スロットルケーブルを取外す。
 - a. キャブレターのスロットルケーブルステイよりスロットルケーブル[Ⓐ]、[Ⓑ]を取外す。

4. ヘッドライトケースを開け、ケース内のウインカー、ライティングスイッチコードの結線を分離する。
5. アッパーハンドルホルダーを外し、ステアリングハンドルパイプを取外す。

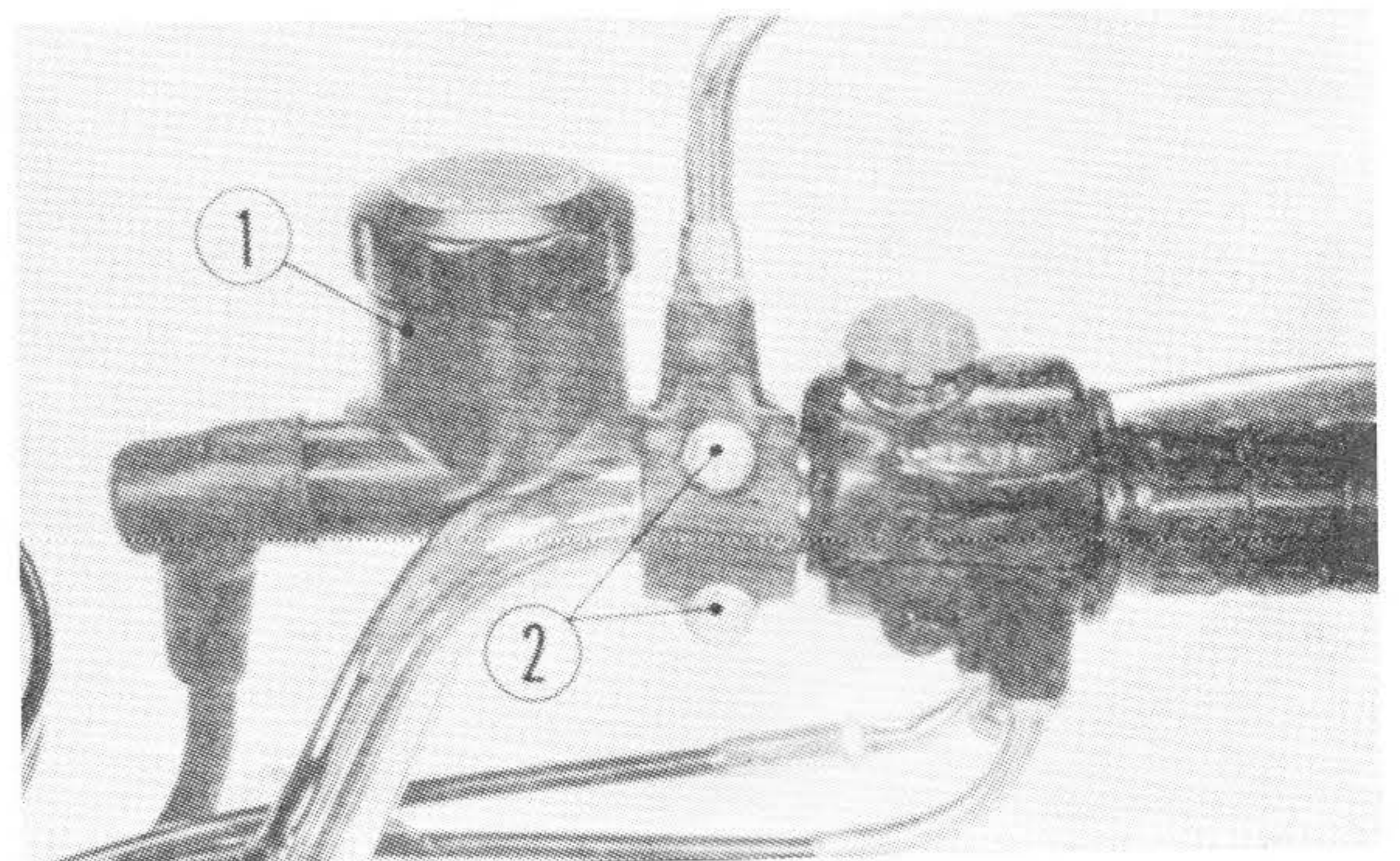


図 145 ①マスターシリンダー
②マスターシリンダーセッティングボルト

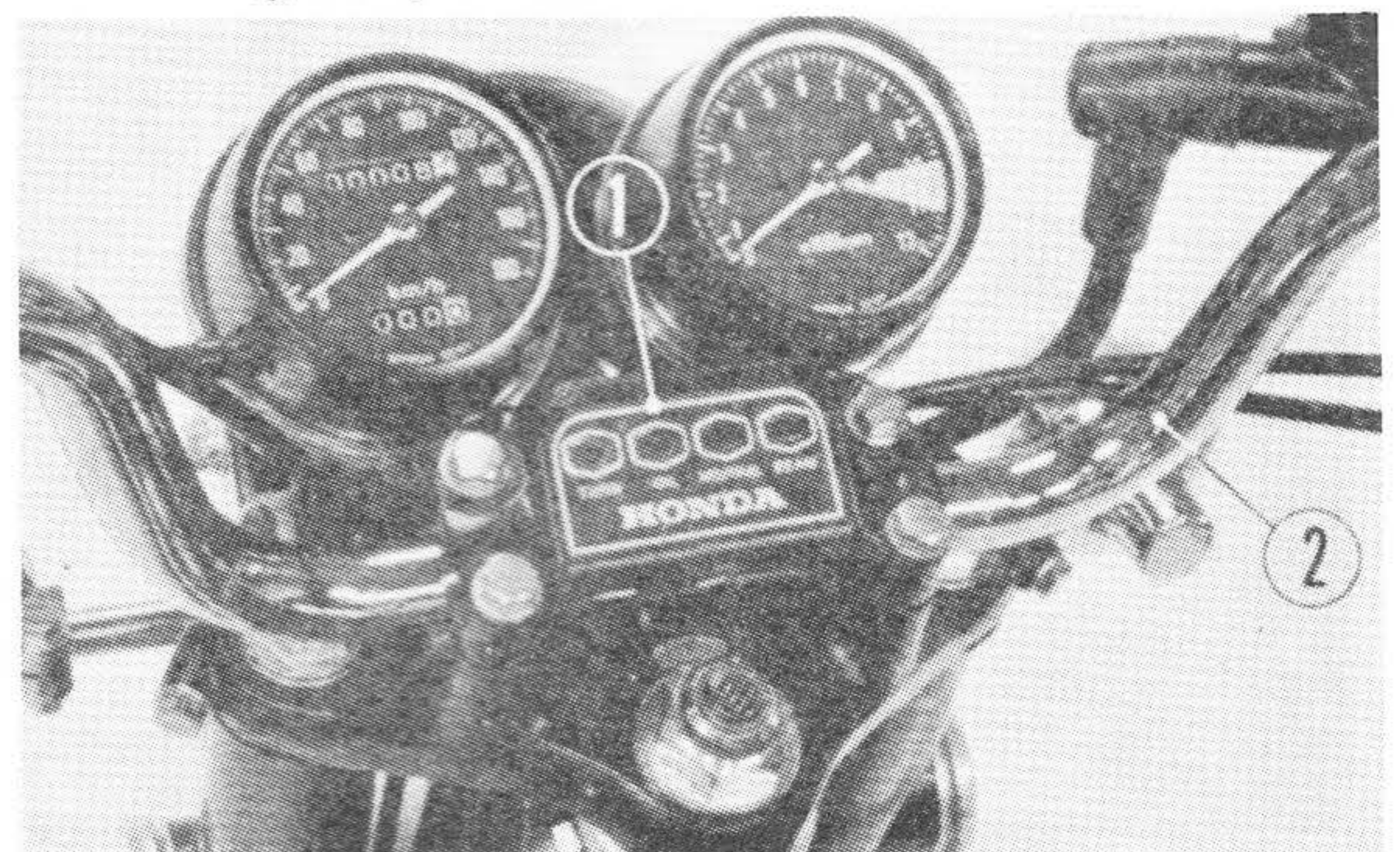


図 146 ①アッパーハンドルホルダー
②ステアリングハンドルパイプ

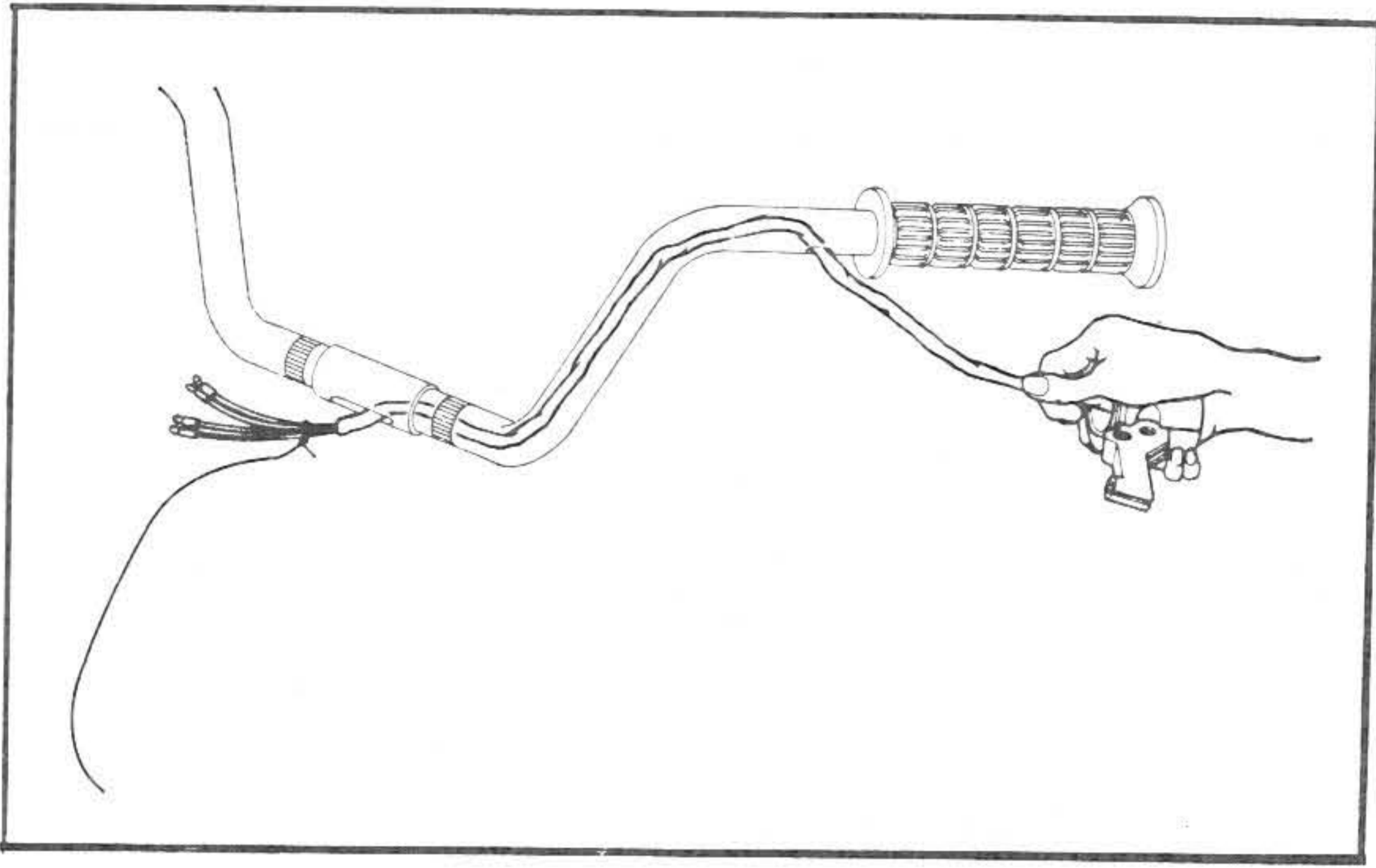


図 147 スイッチコードの抜き取り

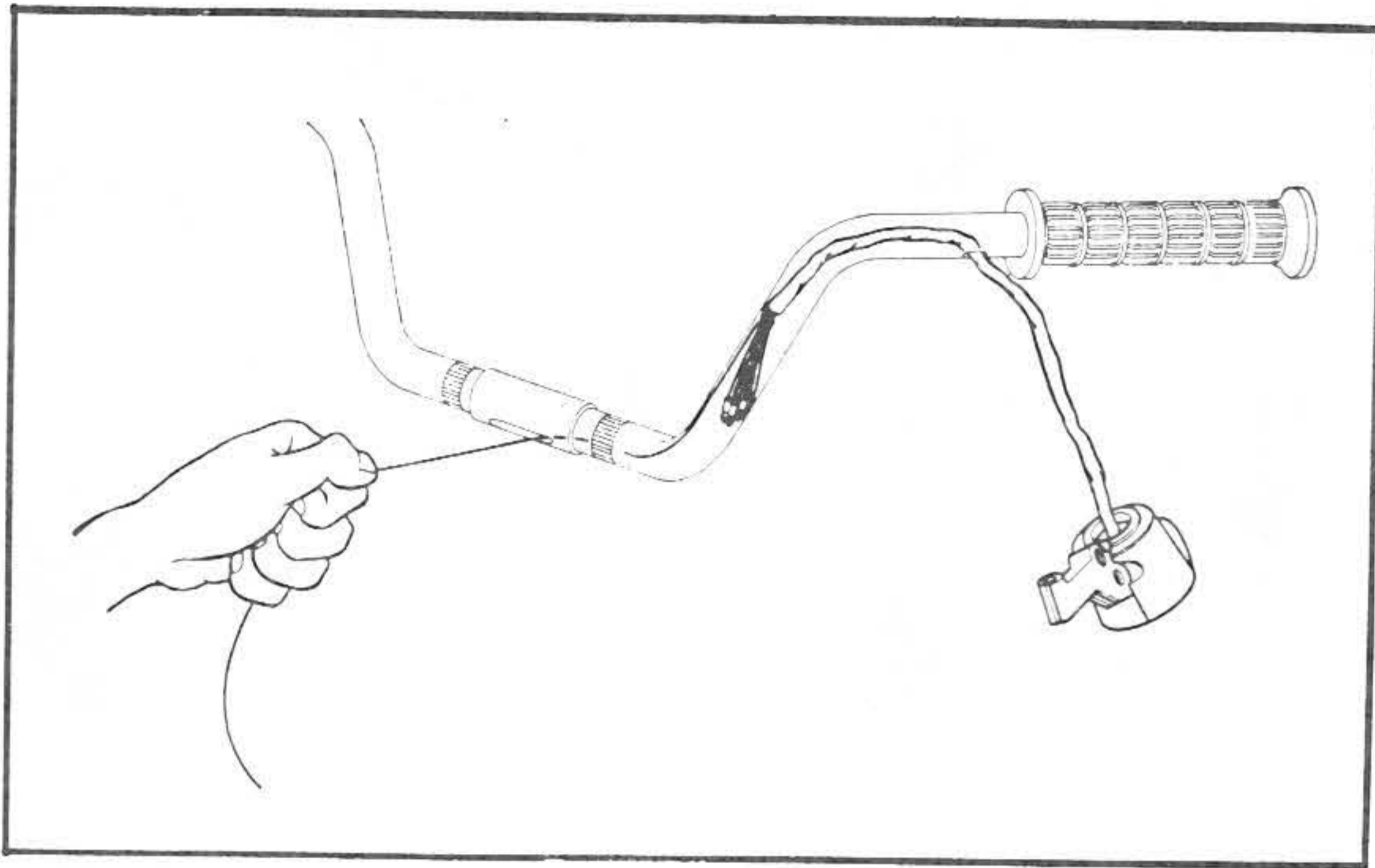


図 148 スイッチコードの通し方

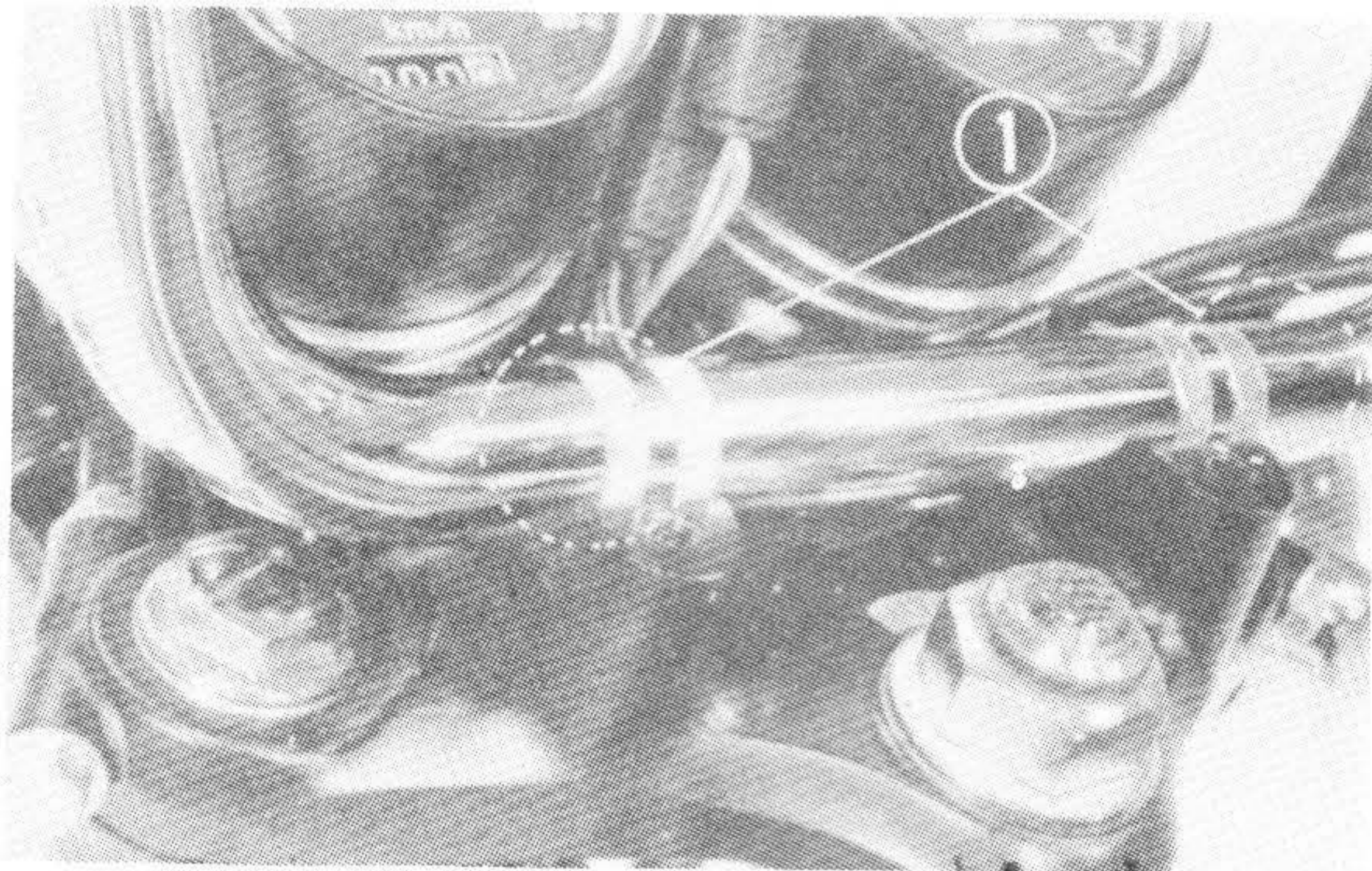


図 149 ①ポンチマーク

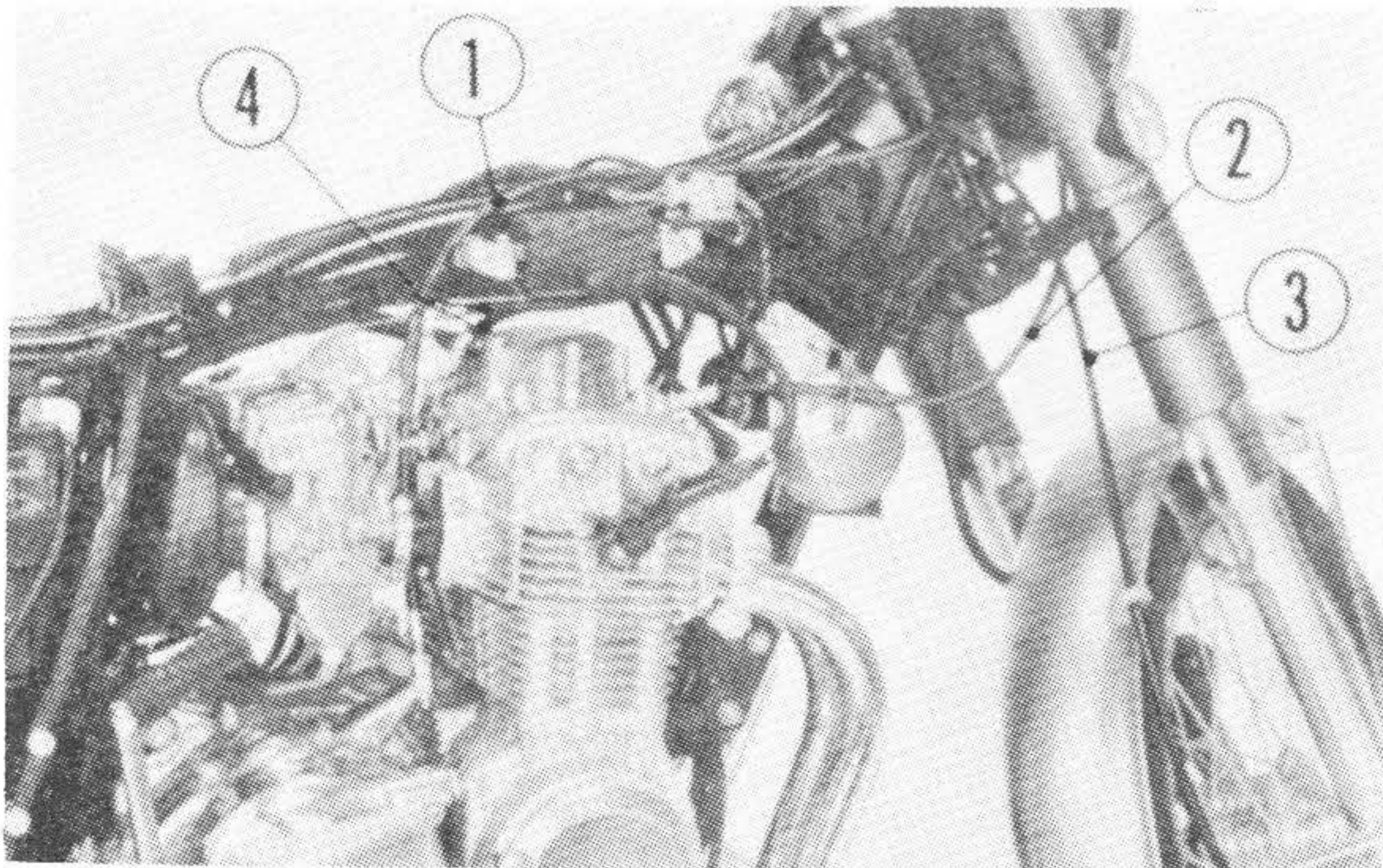


図 150 ①クラッチケーブル ②タコメーターケーブル ③スピードメーターケーブル ④スロットルケーブル

6. ライティングスイッチ, ウィンカースイッチをステアリングパイプより抜き取る。

〈注 意〉

無理して抜き取らないこと。

点 検

1. ステアリングハンドルの歪み, 破損。
2. コードの破れ, 断線。
3. ケーブルの破損。

組立の要点

1. ライティングスイッチ, ウィンカースイッチを取付ける。
 - a. コードの先端に針金等を結びパイプ内を通す。

2. ステアリングハンドルパイプを取付ける。

- a. ポンチマークをホルダーの上面に合わせて取付ける。

〈注 意〉

- ・ホルダーは前側より締付けること。
 - ・コードのかみ込みに注意すること。
3. 各ケーブル, コードを所定の位置に通し, ハンドルを左右に回わしたとき, 各ケーブル, コードに無理がかからないように点検する。

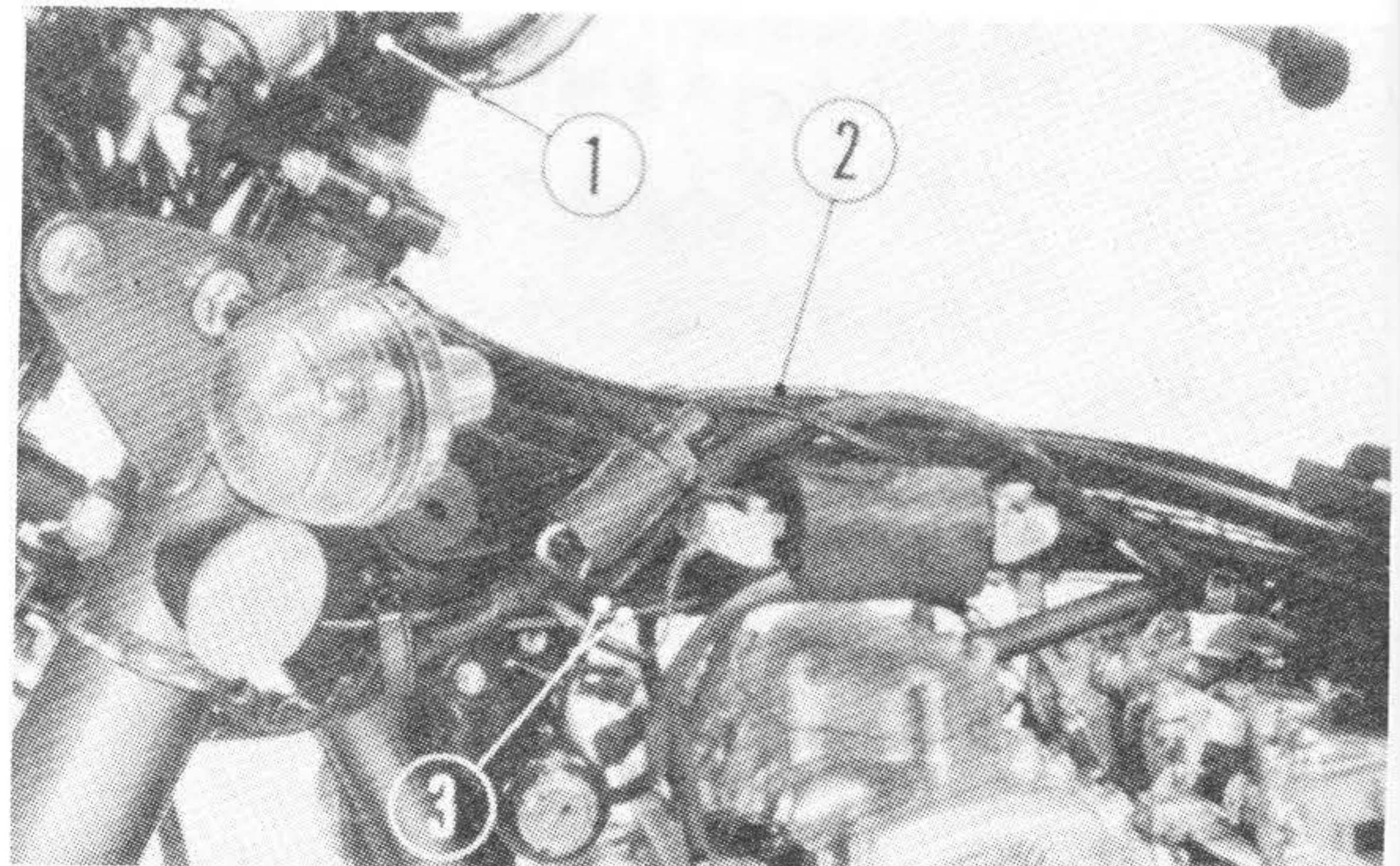


図 150-1 ①②クラッチケーブル ③スロットルケーブル

5. ステアリングシステム

分解の要点

1. フロントホイール, キャリパー Assy. を取外す。
2. ステアリングハンドルパイプを取外す。
3. ヘッドライトケース内のコードを分離して, ヘッドライトケースを取外す。
4. ブレーキホースをステアリングシステムより取外す。
5. スピードメーター, タコメーターを取外す。
 - a. ケーブルは, エンジン側, フロントホイール側を外す。

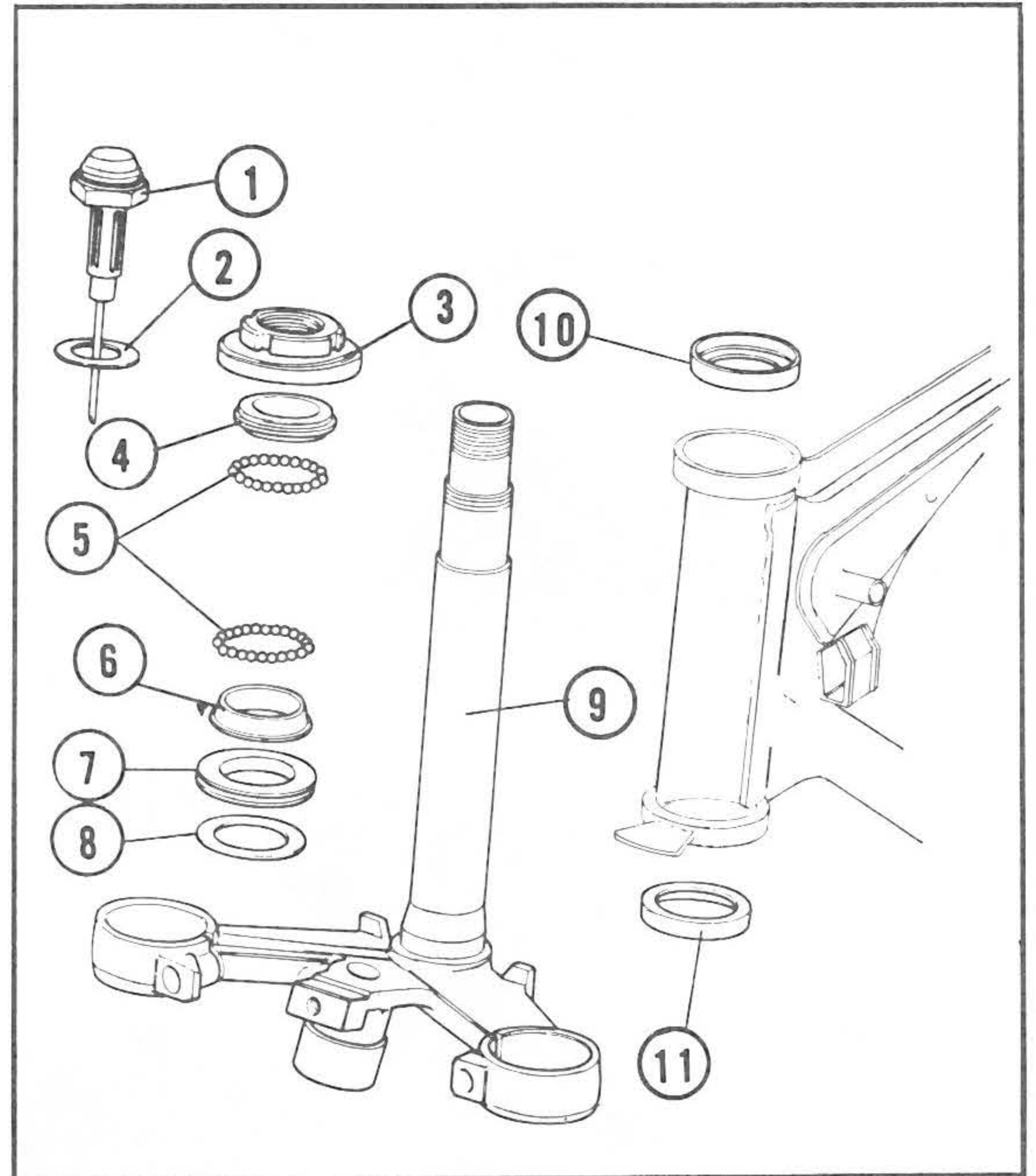


図 151 ①ステアリングステムナット ②ステアリングステムナットワッシャー ③ステアリングトップスレッド ④ステアリングトップコーンレース ⑤#8 スチールボール ⑥ステアリングボトムコーンレース ⑦ステアリングヘッドダストシール ⑧ダストシールワッシャー ⑨ステアリングステム ⑩ステアリングトップボールレース ⑪ステアリングボトムボールレース

6. フロントフォークボルト, フロントフォークパイプ締付けボルトを外し, てフロントフォークを抜き取る。
7. ステムナットをゆるめ, ホークトップブリッジを取外す。

8. ステアリングヘッドトップスレッドをゆるめて, ステアリングステムを抜き取る。

〈注意〉

スチールボールを紛失しないように注意する。

点 検

1. ステアリングステムの曲り, 破損。
2. トップコーンレース, ボトムコーンレースの当り面の損傷, 摩耗, 打痕。
3. ステアリングヘッドダストシールの摩耗。

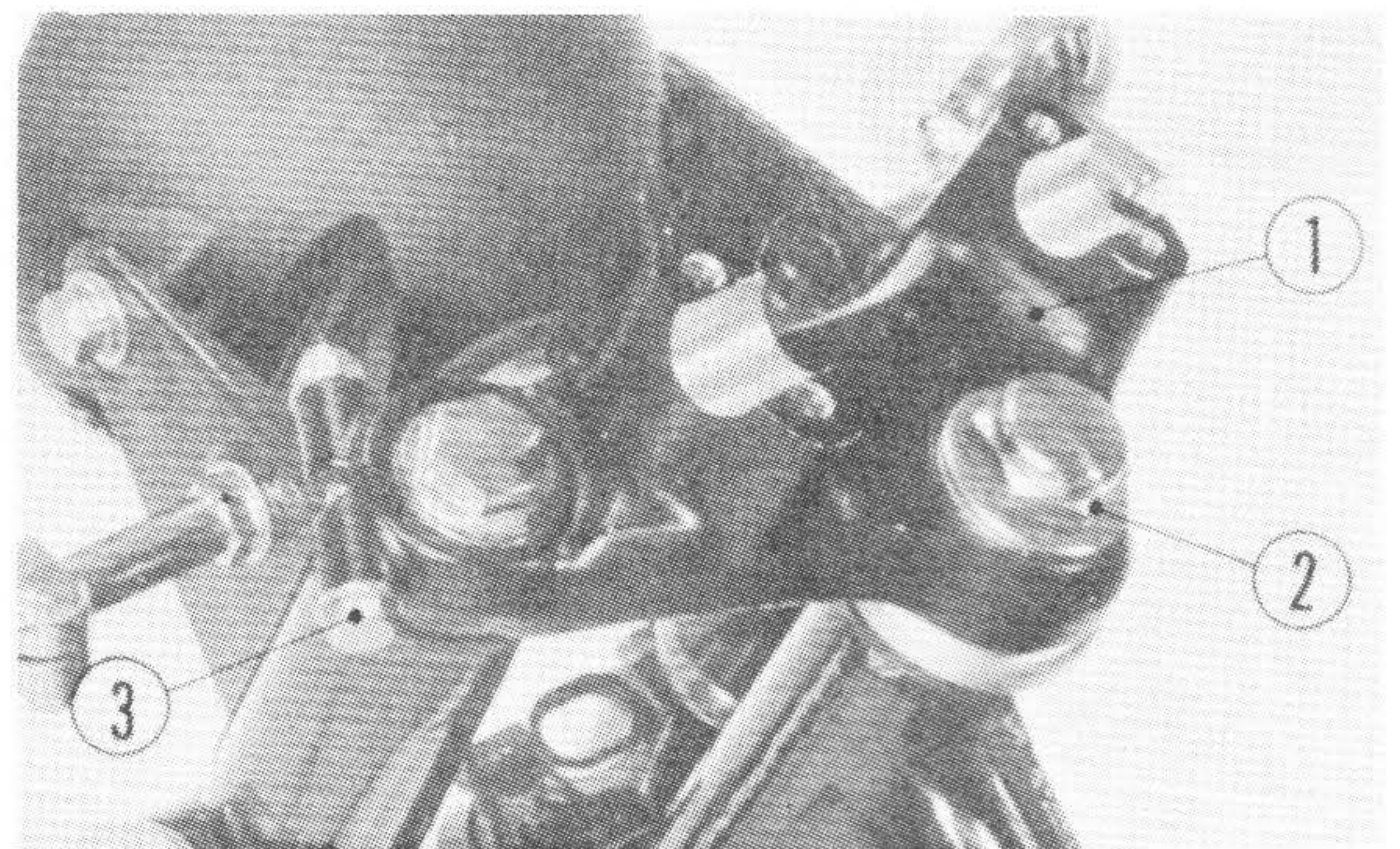


図 152 ①フォークトップブリッジ ②ステアリングステムナット ③フロントフォークパイプ締付けボルト

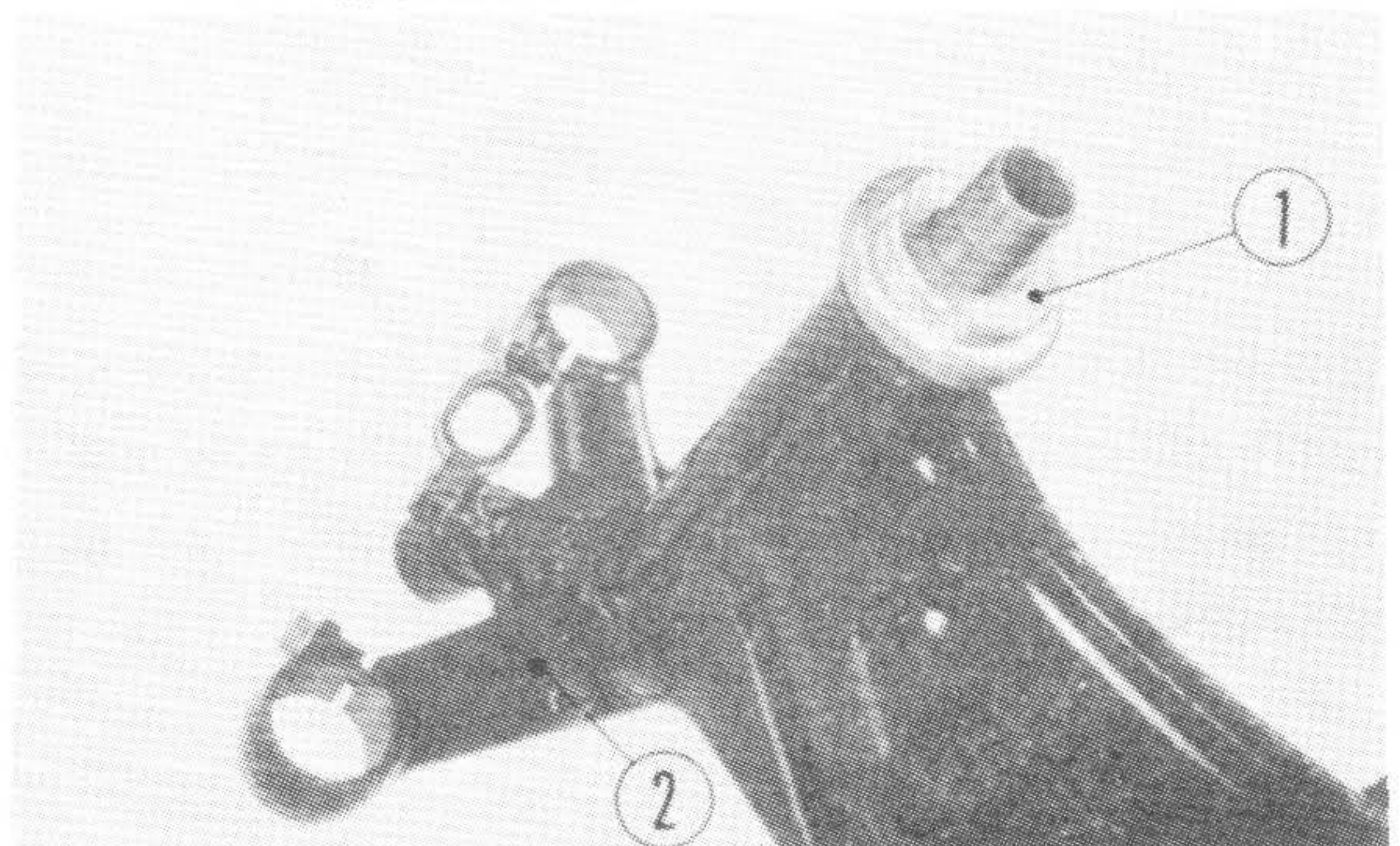


図 153 ①ステアリングヘッドトップスレッド ②ステアリングステム

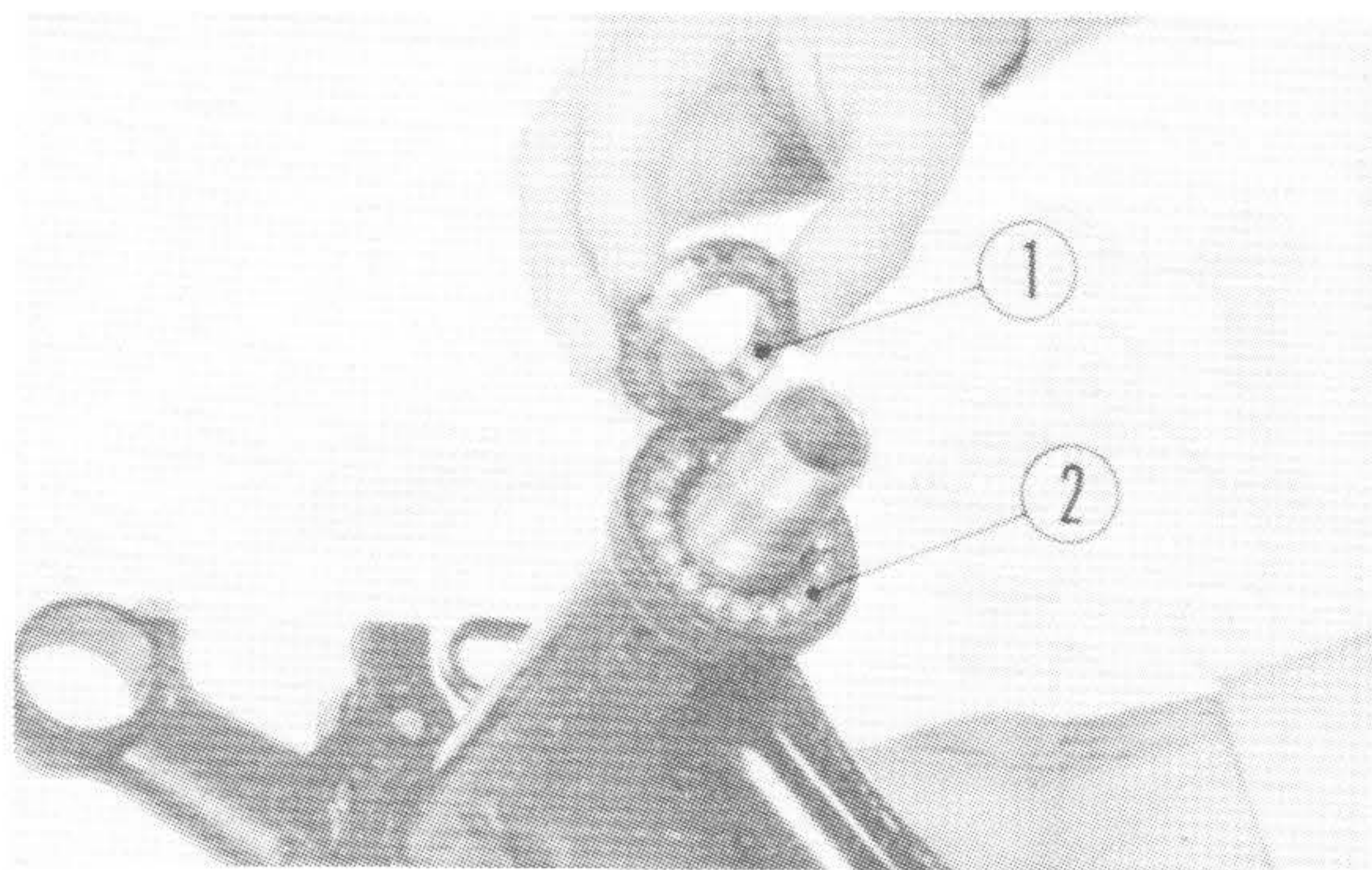


図 154 ①トップコーンレース ②#8 スチールボール

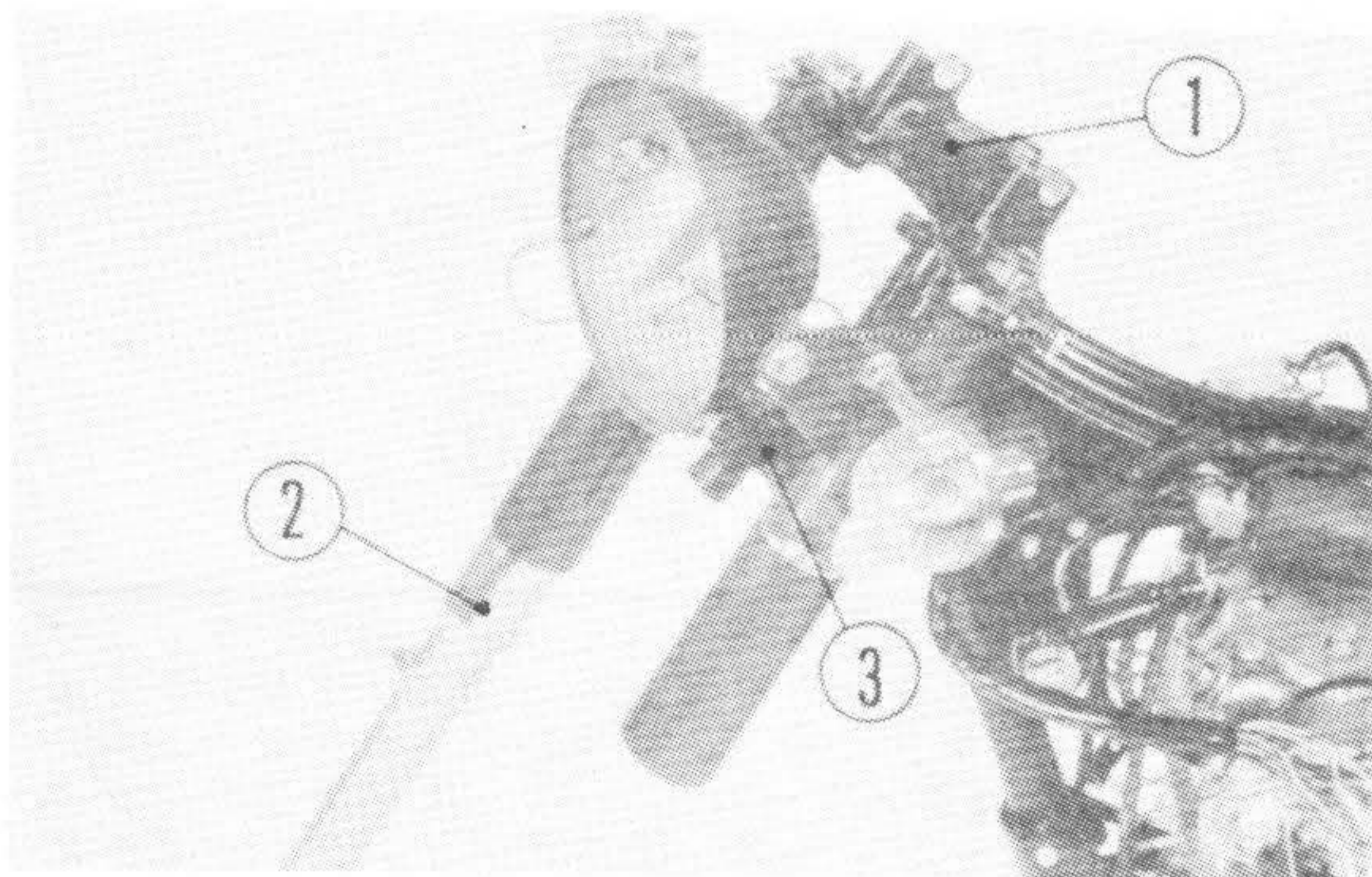


図 155 ①フォークトップブリッジ ②フロントフォーク ASSY. ③ステアリングステム

組立の要点

1. #8 スチールボールにグリースを塗り、上側に 19 個、下側に 18 個を組み込みステアリングステムを通し、ヘッドトップスレッドを一ぱいに締付けて左右にステムを回わしガタがなく、重くない程度にもどす。

〈注 意〉

- 組立前、コーンレース、ボールレース、#8 スチールボールを洗油で洗浄し、新しいグリースを塗布すること。
2. フォークトップブリッジの取付けはフロントフォークをステアリングステムに仮付してから行なう。

6. フロントサスペンション

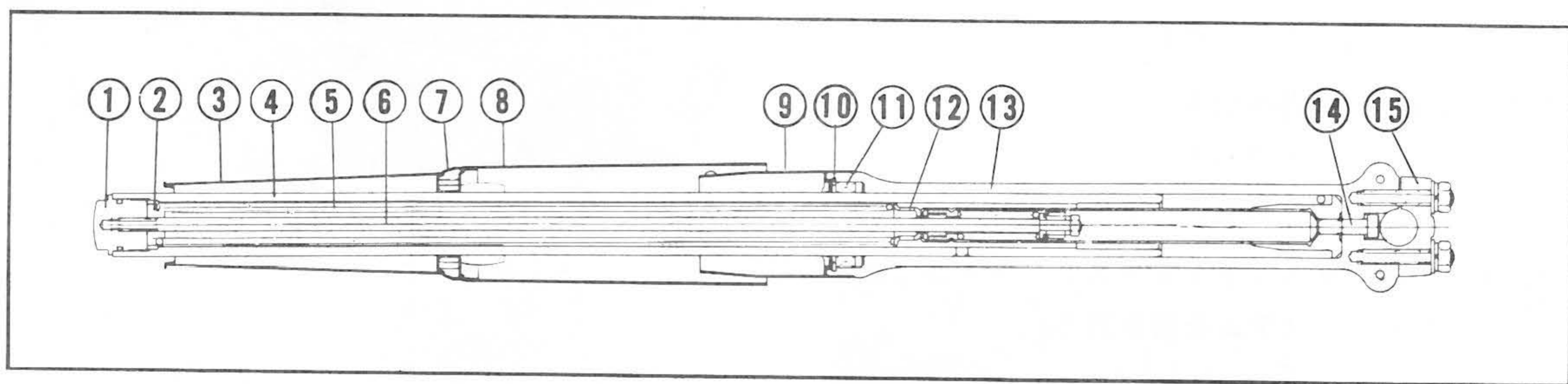


図 156 フロントクッション断面図

- ①フロントフォークボルト ②ロックナット ③フロントフォークカバー ④フロントフォークパイプ ⑤フロントクッションスプリング ⑥ダンパー ⑦フロントフォークリブ ⑧フロントフォークアンダーカバー ⑨ボトムケースカバー ⑩47mm インターナルサークリップ ⑪オイルシール ⑫クッションスプリングシート ⑬フロントフォークボトムケース ⑭8mm ソケットボルト ⑮アクスルホルダー

分解の要点

1. フロントホイールを取外す。(37頁参照)
2. キャリパー Assy. をL.フロントフォークより取外す。(40頁参照)
3. フロントフォークボルト, フロントフォークパイプ締付けボルトを外してフロントフォークを下側に抜き取る。
 - a. 締付けボルトをゆるめる前にフォークボルトをゆるめておく。
4. フロントクッションオイルを抜く。
5. フロントフォークパイプに錆が発生している場合は # 250 程度のサンドペーパーで完全に除去する。
6. ホローレンチ (工具 No. 07917-3230000) で 8 mm ソケットボルトを外せば (図159 A の状態) で取外せる。
7. フロントフォークボルト, ロックナットを外し, フロントクッションを取外す。
8. オイルシール取外しにはボトムケースカバーを外してサークリップを取外す。

点 検

1. フロントクッションスプリングの測定。
2. フロントフォークパイプとフロントフォークボトムケースのガタ。
3. オイルシールの傷, 破損。
4. フロントフォークパイプ摺動部の傷。

組立の要点

1. ボトムケースにフォークパイプ (図159 A の状態) を取付ける。
 - a. 取付け時ソケットボルトにネジロックを塗布すること。

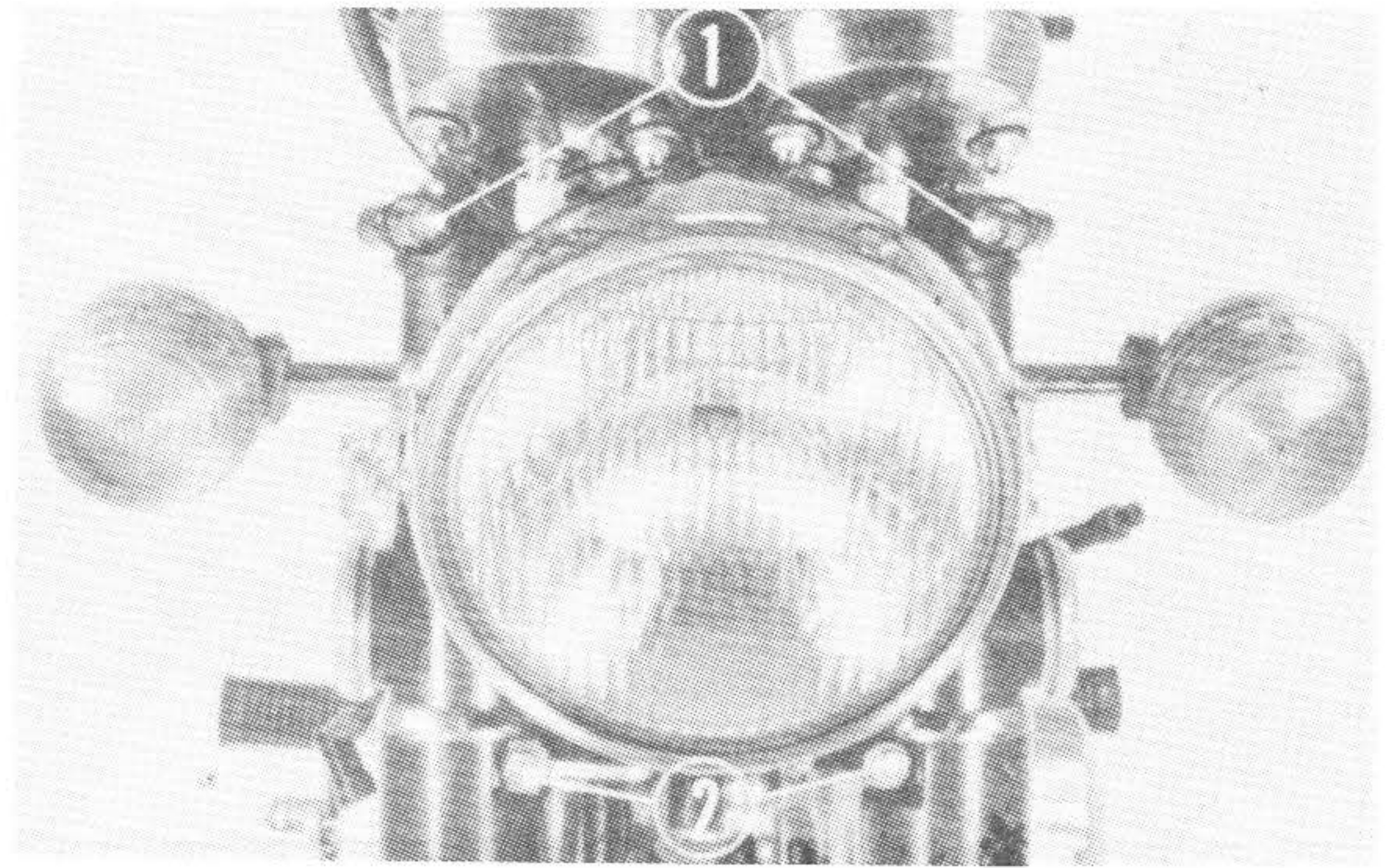


図 157 ①フロントフォークパイプ締付けボルト
②フロントフォークボルト

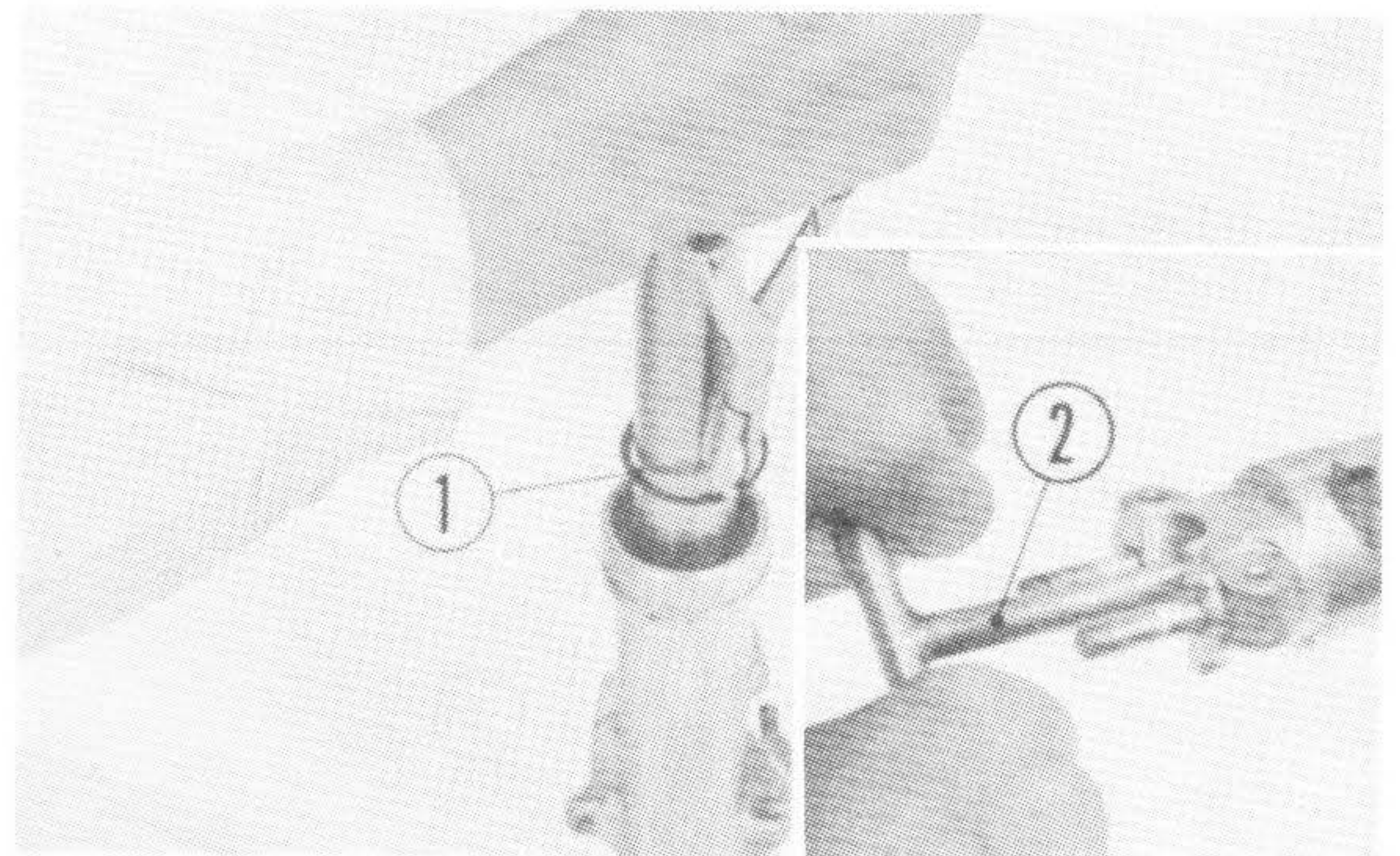


図 158 ①サークリップ ②ホローレンチ

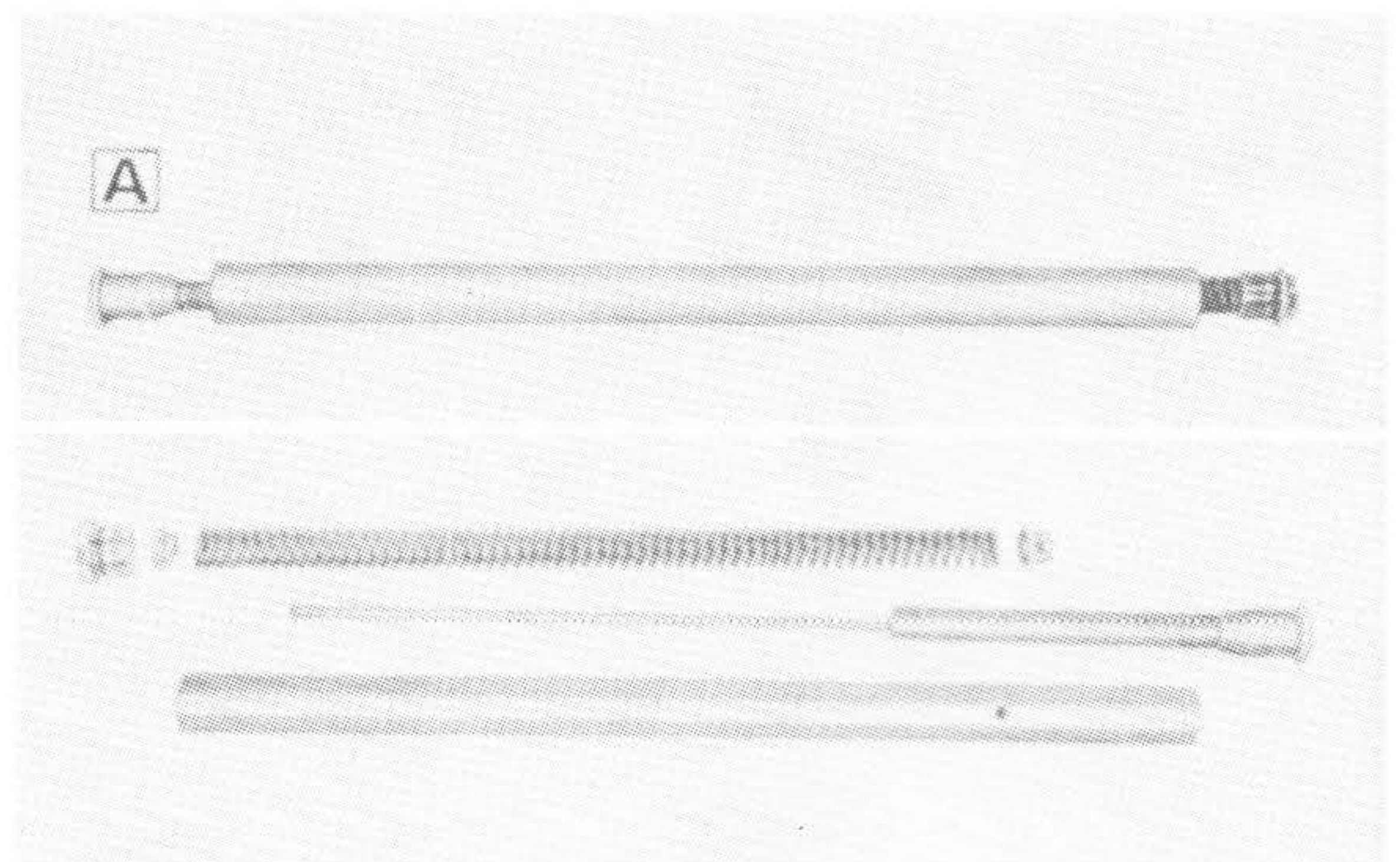


図 159

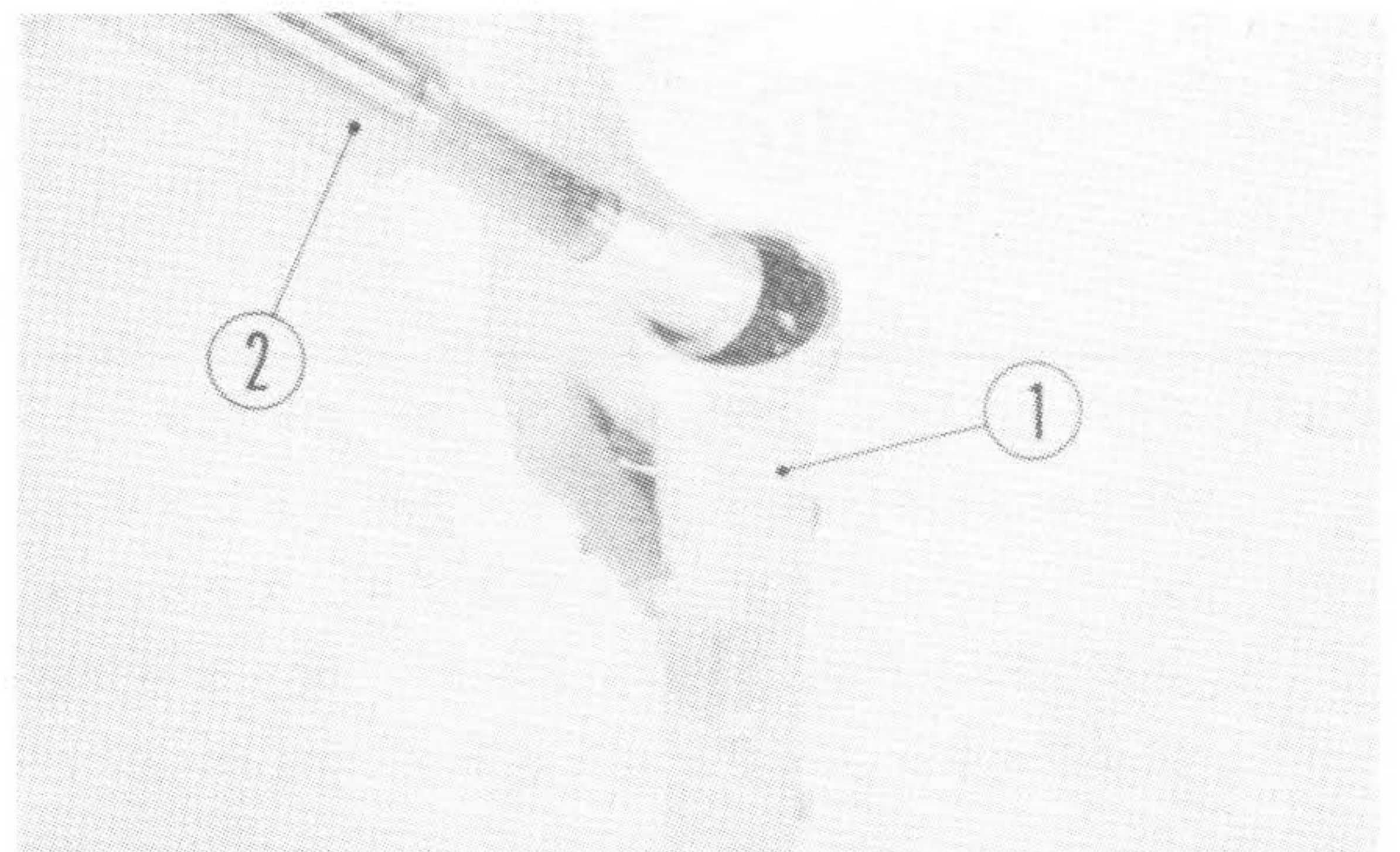


図 160 ①ボトムケース ②フォークパイプ

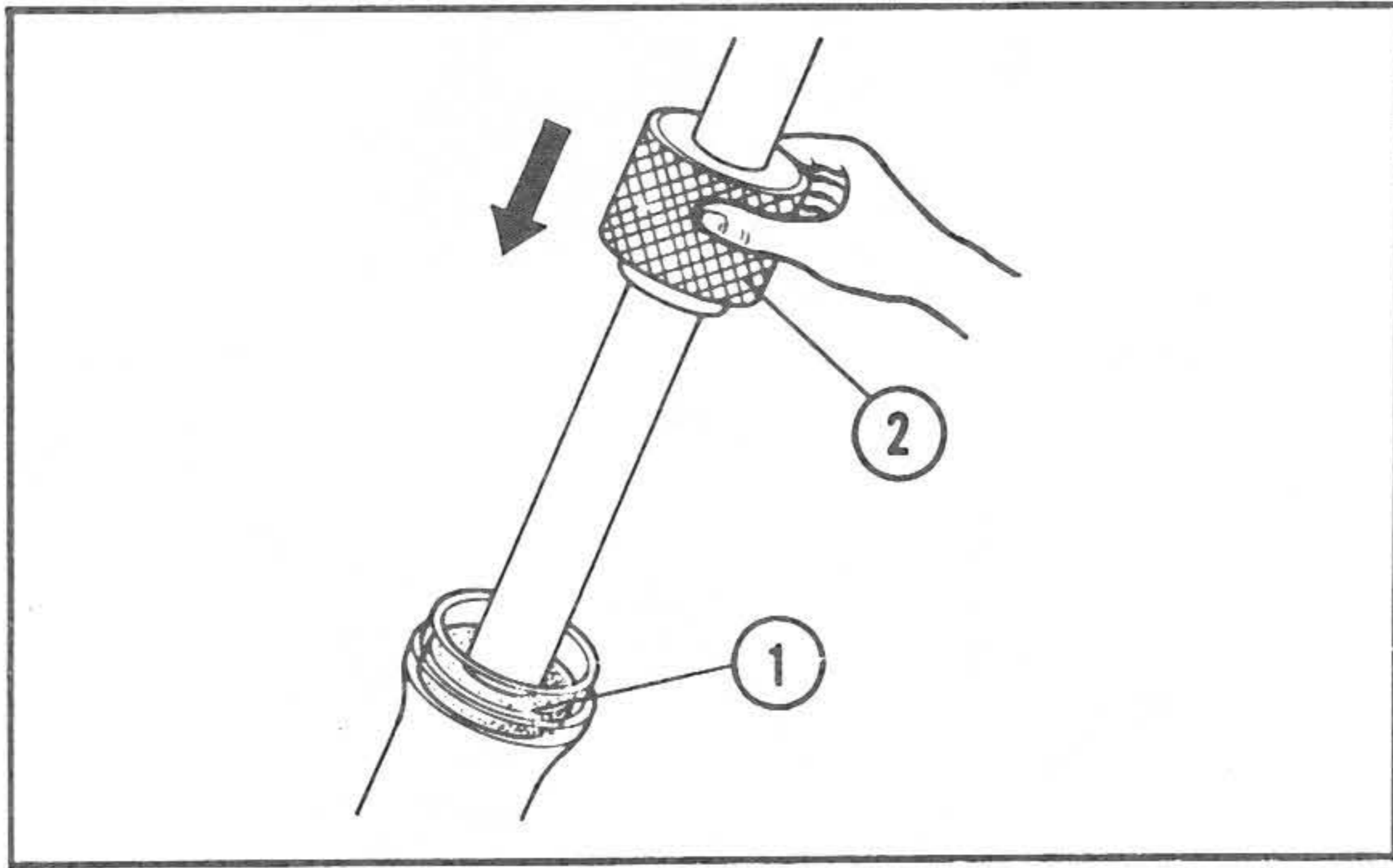


図 161 ①オイルシール ②フロントシールドドライバー

2. オイルシールの内外周にホンダ ATF オイルを塗布してフォークパイプに挿入しフロントシールドドライバー（工具No. 07947-3330000）でフロントフォークボトムケースに圧入する。

〈注 意〉

- 一度取外したオイルシールは交換する。
 - サークリップを忘れないよう確実に取付ける。
3. フロントクッションオイルを規定量入れる。

ホンダ ATF オイル 125 cc

7. リヤサスペンション

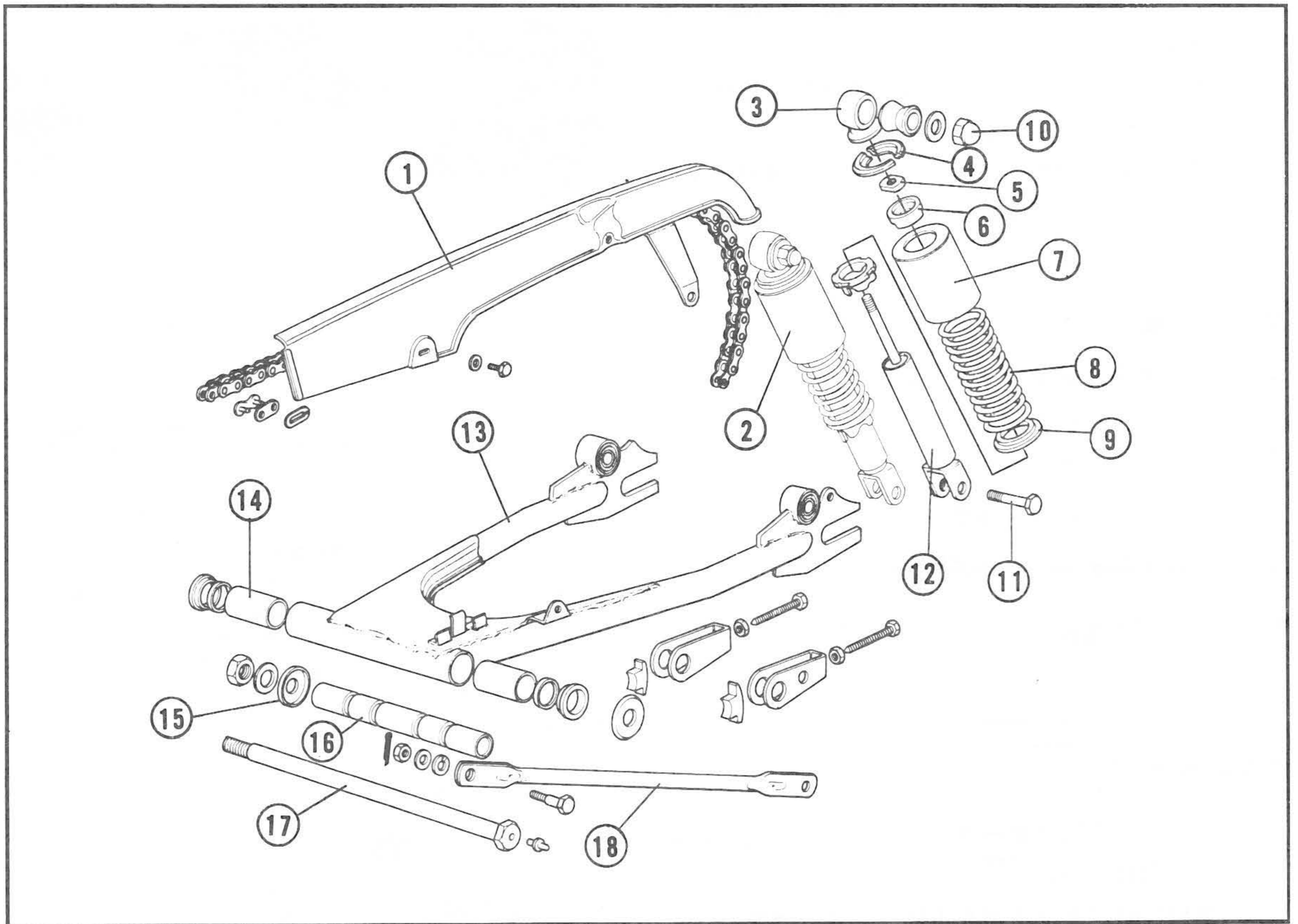


図 162 ①ドライブチェンケース ②リヤクッションASSY. ③アッパージョイント ④スプリングシートストップパー
⑤9mmロックナット ⑥リヤクッションストップパーラバー ⑦リヤクッションアッパーケース ⑧リヤクッションスプリング ⑨シートスプリングアッパー ⑩リヤクッションアッパーナット ⑪10×32ボルト ⑫リヤクッションダンパー ⑬リヤフォーク ⑭リヤフォークピボットブッシュ ⑮リヤフォークダストシールカップ
⑯リヤフォークセンターカラー ⑰リヤフォークピボットボルト ⑱リヤブレーキストップパーアーム

分解の要点

リヤサスペンション

1. リヤバンパーを取外す。
 - a. 8 mm ボルトを外し、リヤクッション袋ナットをゆるめて取外す。
2. リヤクッション分解組立工具（工具 No. 07959—3290000）で圧縮し、スプリングシートストッパーを外しスプリングを取外す。

リヤフォーク

3. リヤホイールを取外す。
4. リヤフォークピボットナットを外し、リヤフォークピボットボルトを抜き取り、リヤフォークを取外す。

点検

1. リヤクッションスプリングの測定。
2. リヤダンパーの変形、オイル洩れ。
3. リヤストッパーラバーの破損。
4. リヤフォークセンターカラーとブッシュの間隙。
5. リヤフォークの曲り。

組立の要点

1. リヤクッション分解組立工具でリヤクッションを圧縮し、アッパージョイントを上方に引き上げてスプリングシートストッパーでセットする。
2. リヤフォークセンターカラーにグリースを塗布し、リヤフォークに取付ける。
3. リヤフォークをフレームに取付ける。
 - a. ピボットボルトは左側より取付ける。

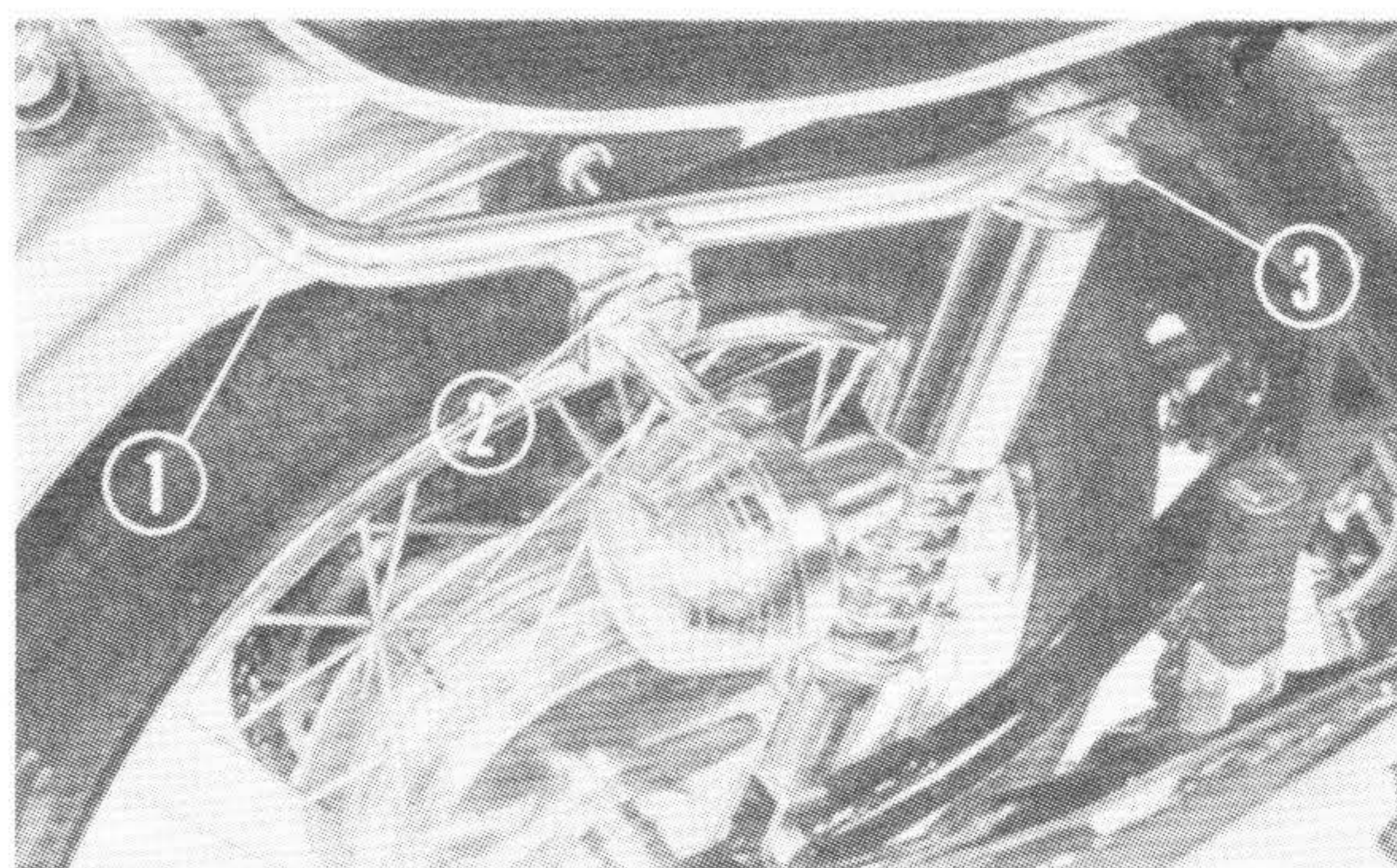


図 163 ①リヤバンパー ②8 mm ボルト
③リヤクッション袋ナット

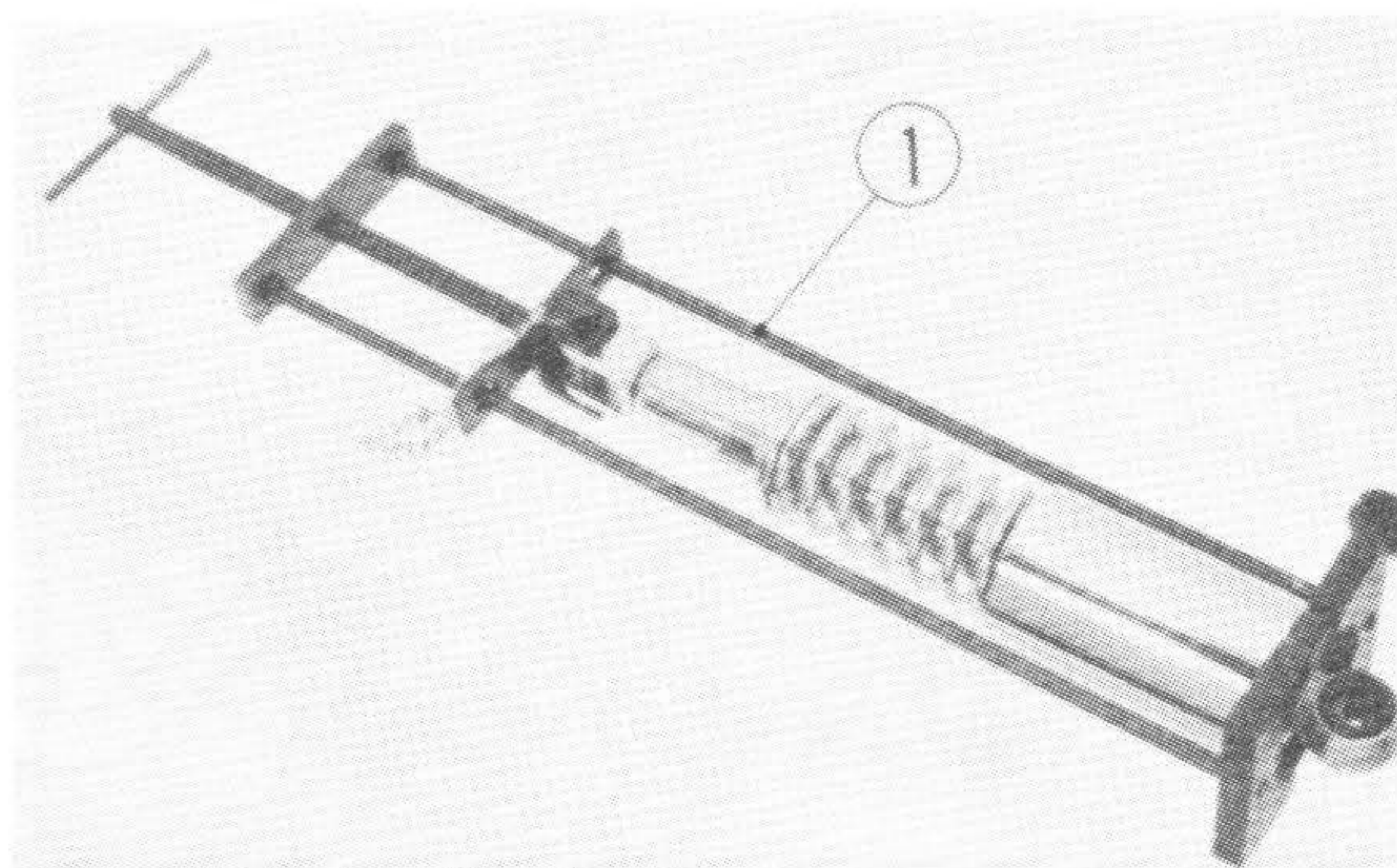


図 164 ①リヤクッション分解組立工具

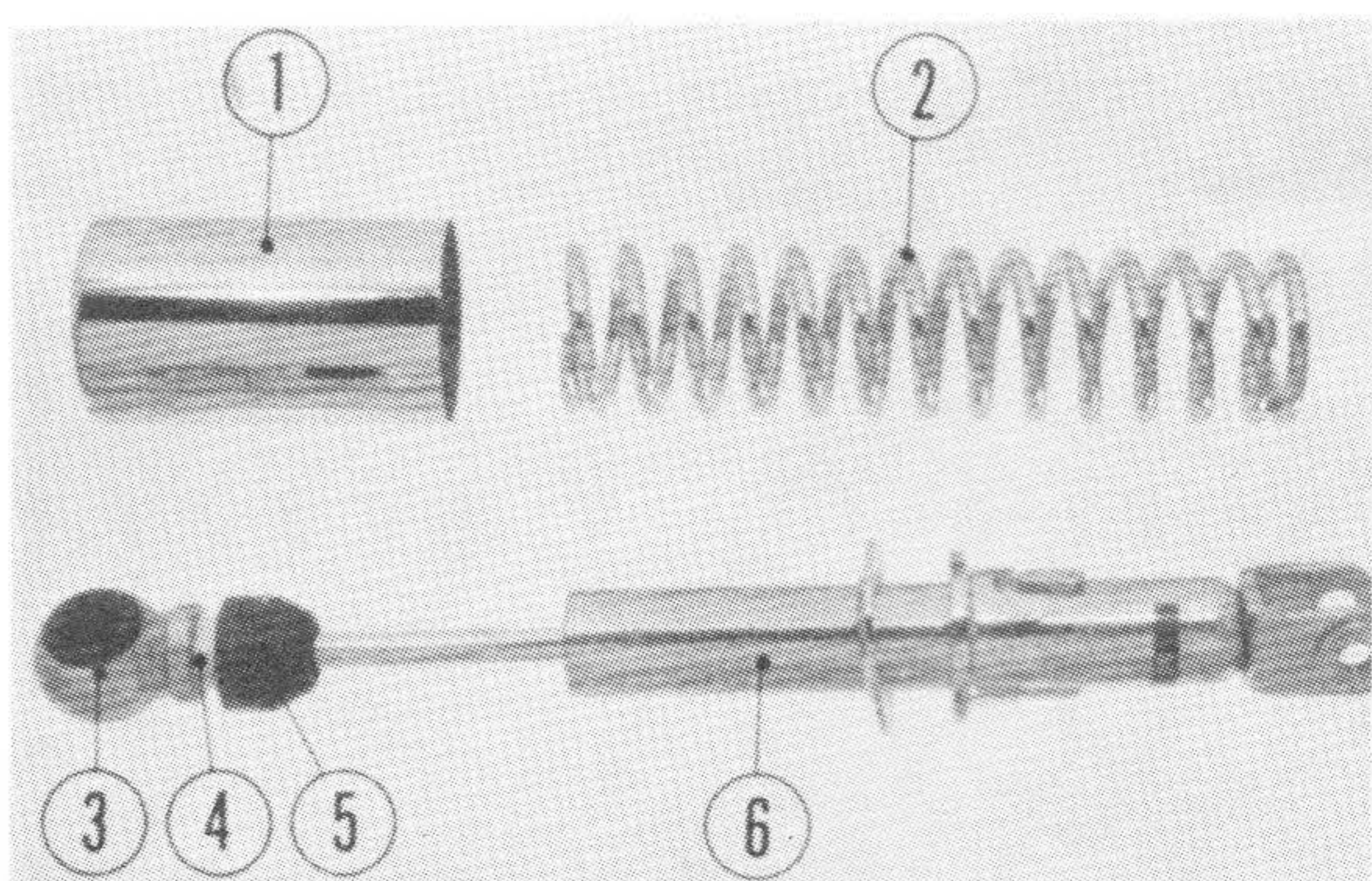


図 165 ①アッパーカーケース ②リヤクッションスプリング
③アッパージョイント ④ロックナット
⑤ストッパーラバー ⑥リヤダンパー

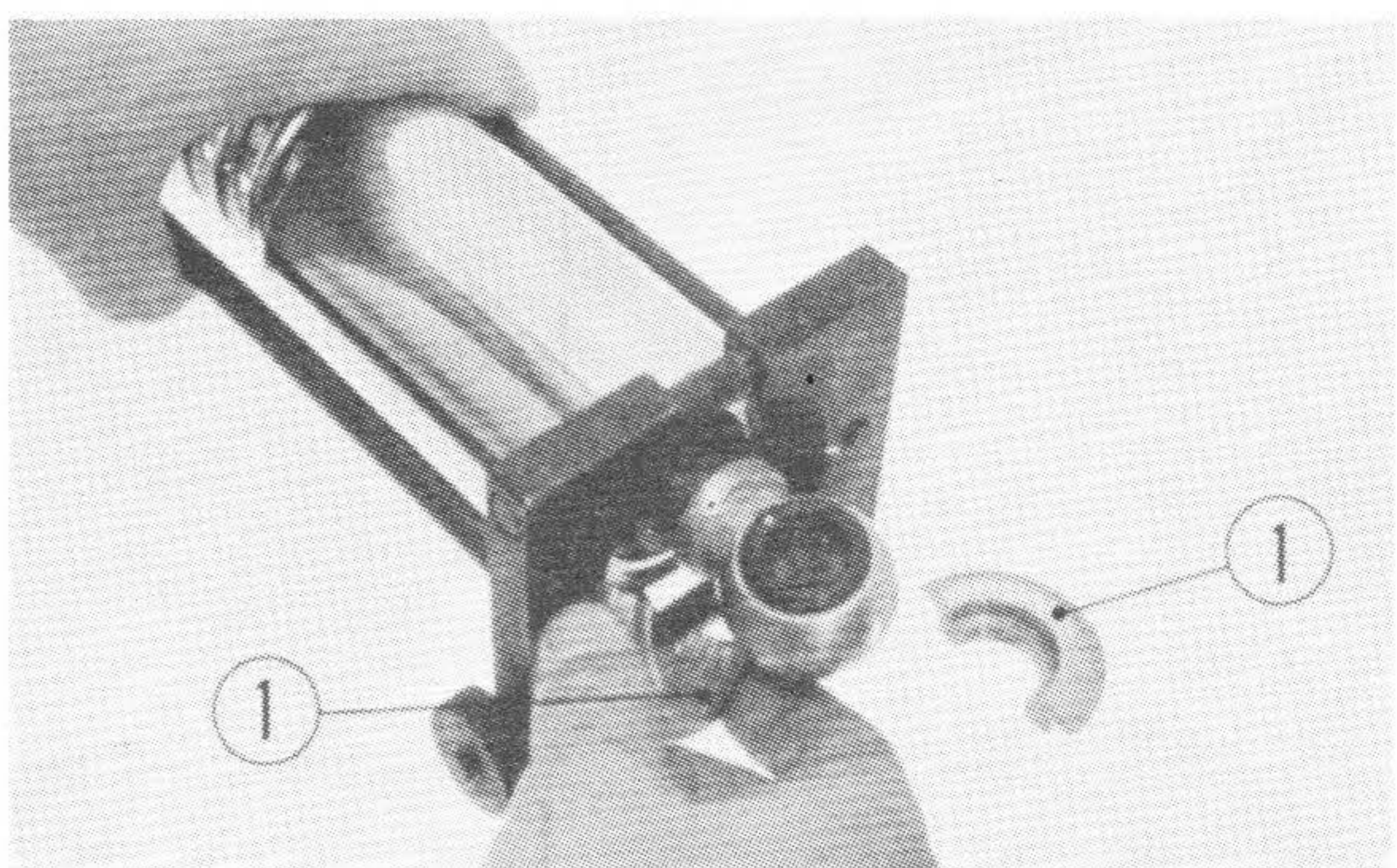


図 166 ①スプリングシートストッパー

8. フレームボディ

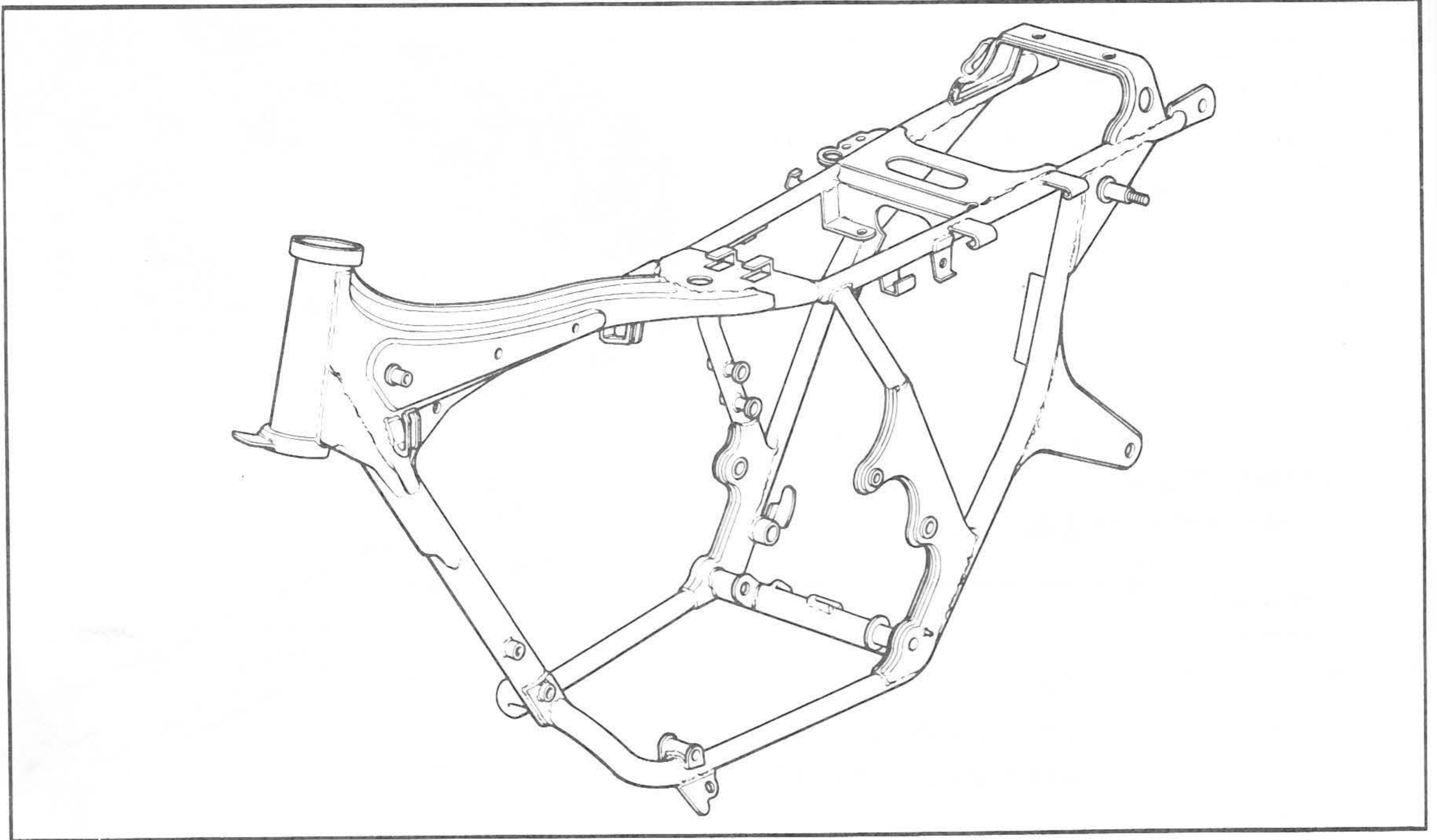


図 167

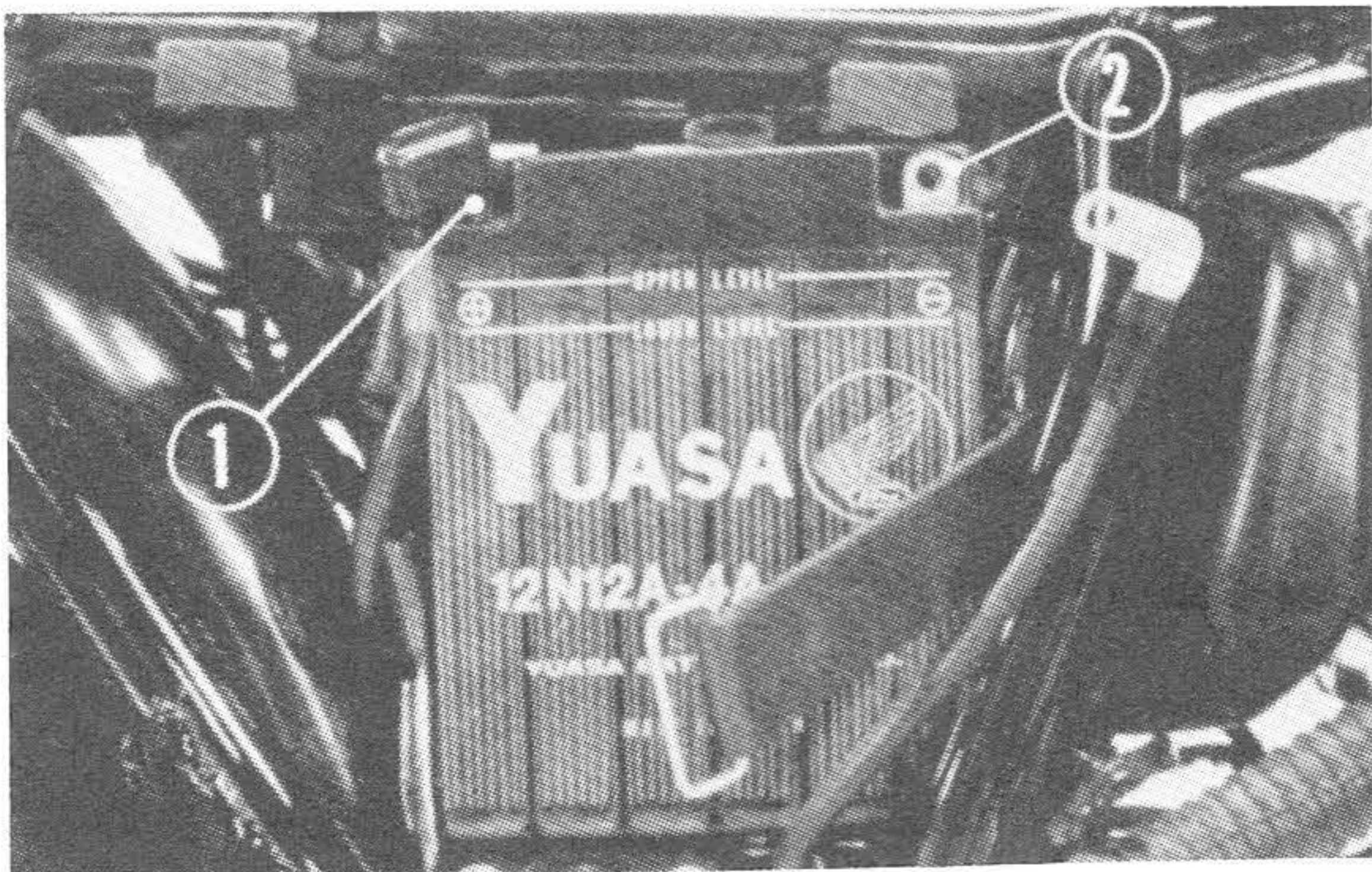


図 168 ①⊕端子 ②⊖端子

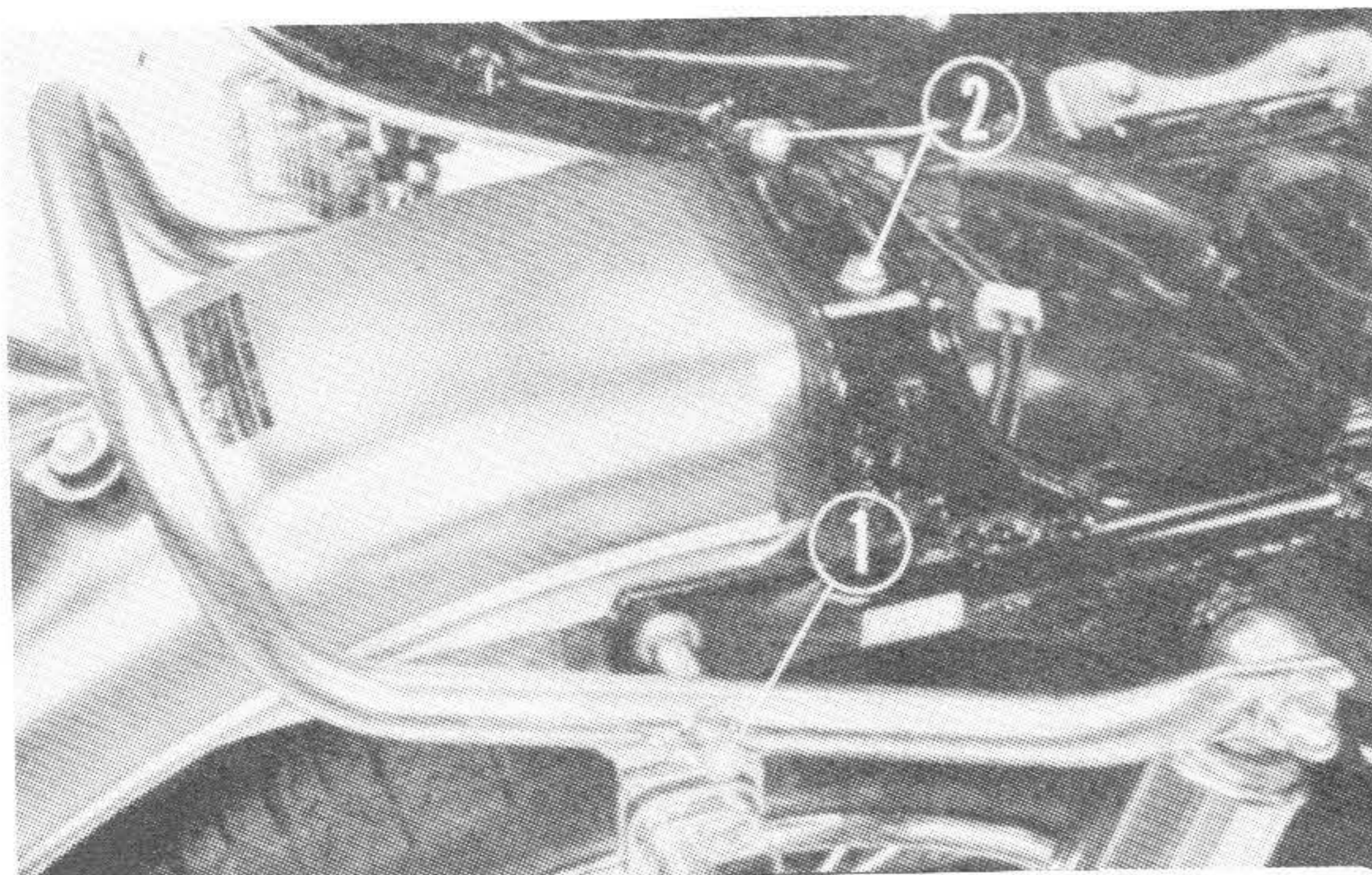


図 169 ① 8 mm ボルト ② 6 mm ボルト

取外しの要点

1. フューエルタンクを外す。
2. シートを取外す。
3. バッテリーを取外す。
 - a. ⊖端子を外してから⊕端子を取外す。
4. エンジンを降す。
5. ステアリングシステムを取外す。(49頁参照)
 - a. フロントホイール, フロントフォーク, ステアリングハンドル取外しを含む。
6. リヤフェンダーを取外す。
 - a. リヤウインカー, テールライトの結線を外し, 8 mm ボルト, 6 mm ボルトを取外す。

7. エアークリーナーケース、バッテリーボックスを取外す。
 - a. 各配線のコネクター、カプラーを分離する。
 - b. シリコン整流器、レギュレーター、スターティングマグネチックスイッチを取外す。
 - c. ボルト（3本）を取外しエアークリーナーケースを前に移動させ取外す。
8. ワイヤハーネスを取外す。

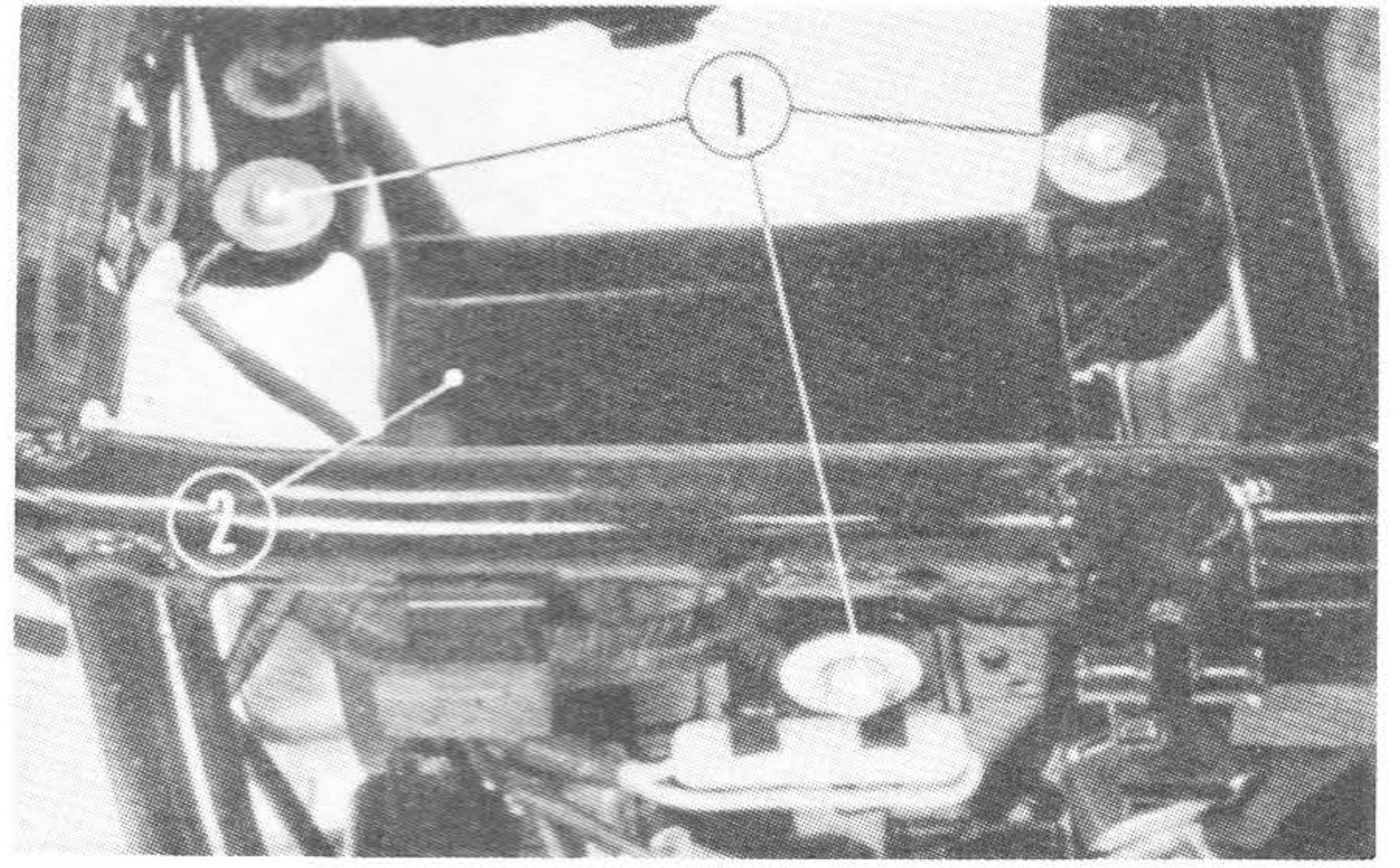


図 170 ① 6 mm ボルト ② エアークリーナーケース

9. ボールレースリムーバー（工具No. 07953—333000）で上下のボールレースを取外す。
10. メインスタンド、サイドスタンドを取外す。

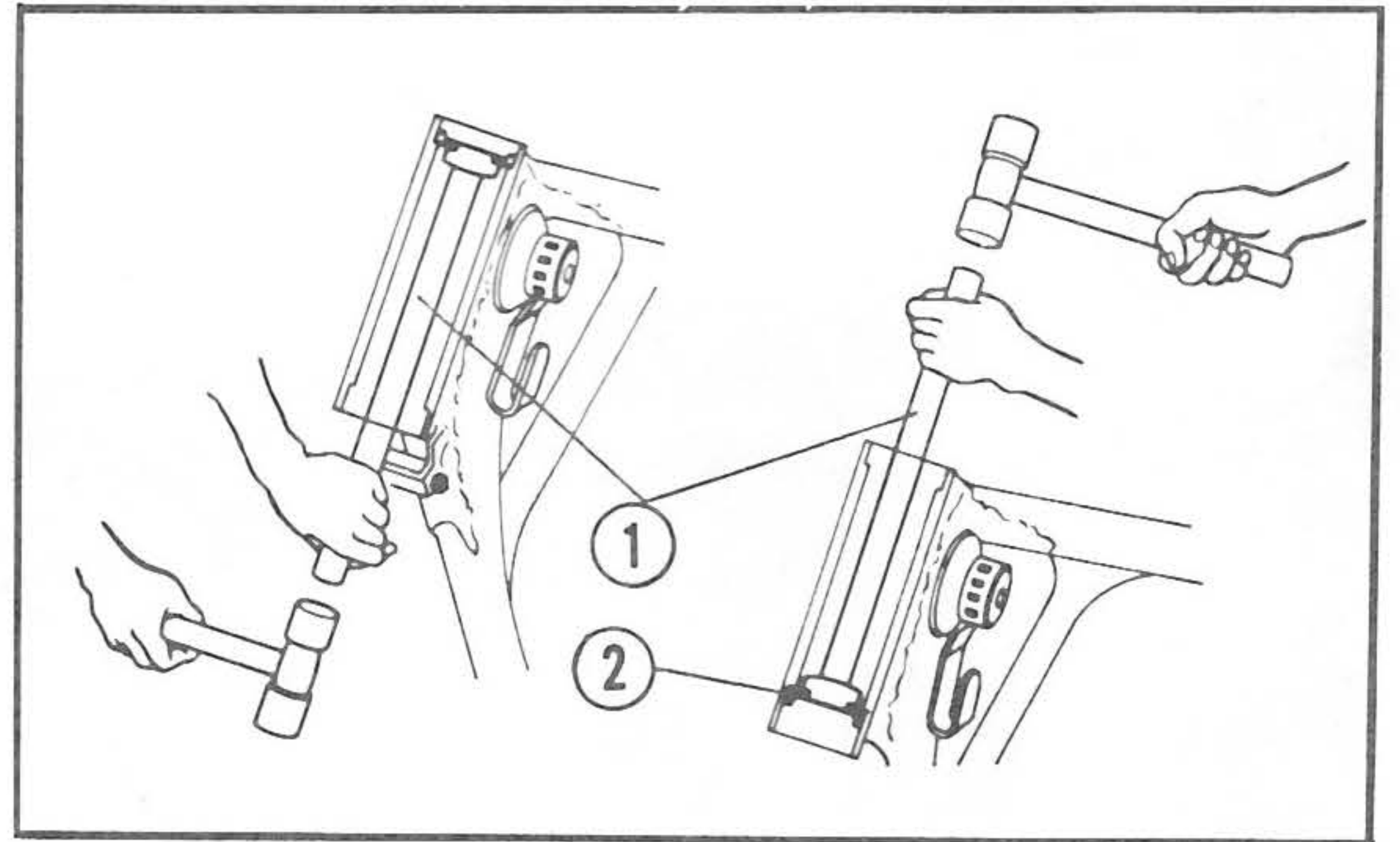


図 171 ① ボールレースリムーバー ② ボールレース

点 検

1. フレーム全体の曲り、損傷、変形、亀裂。
2. ヘッドパイプの角度および変形。
3. ワイヤハーネス、電装類のコネクター、カプラーの接触状態、傷、破れ。
4. フューエルフィルターキャップ穴のつまり。
5. フューエルコックドレンパッキン、ストレーナーカップパッキンのへたり、損傷。
6. フューエルチューブの老化、破損。

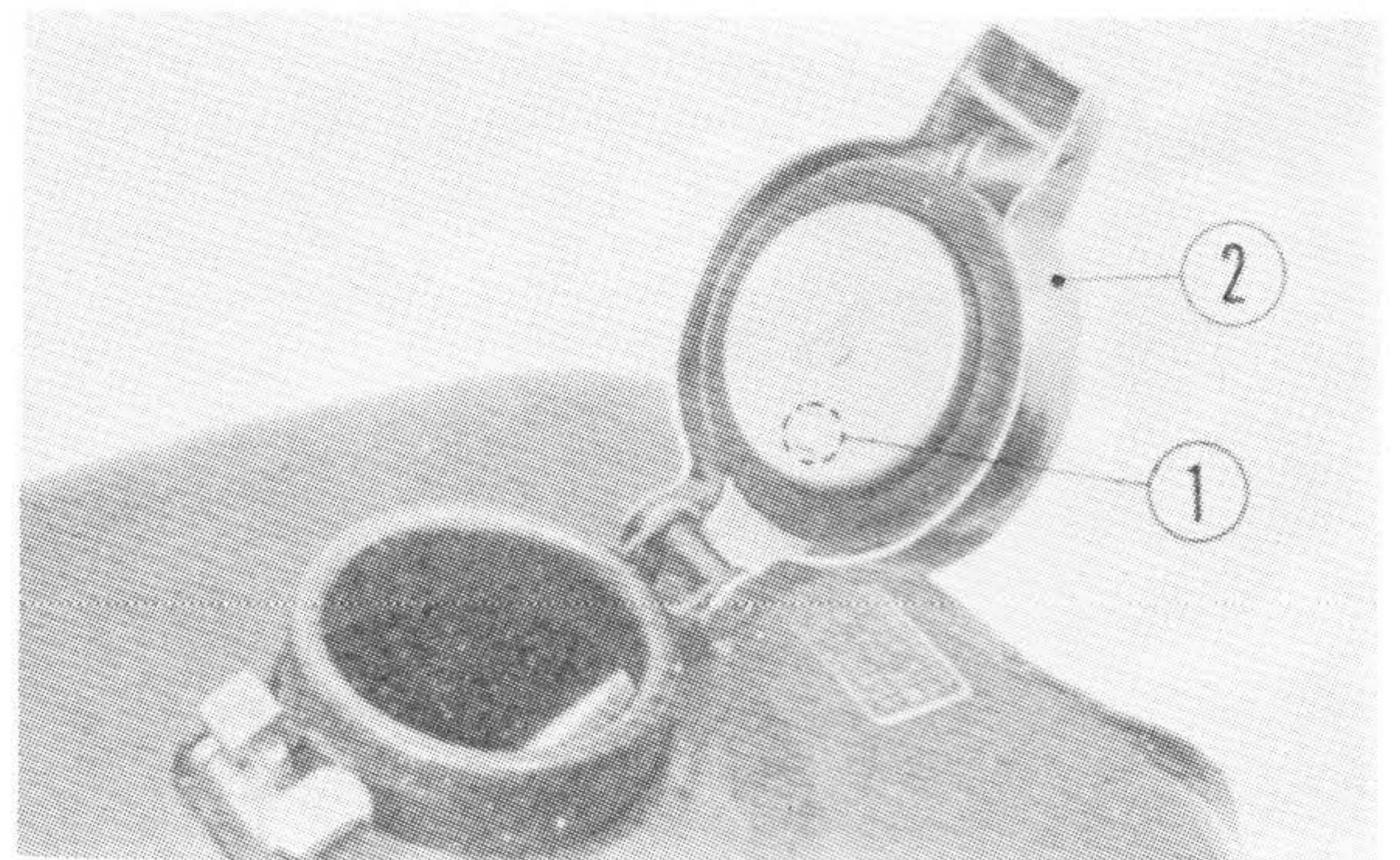


図 172 ① フューエルフィルターキャップ穴 ② フューエルフィルターキャップ

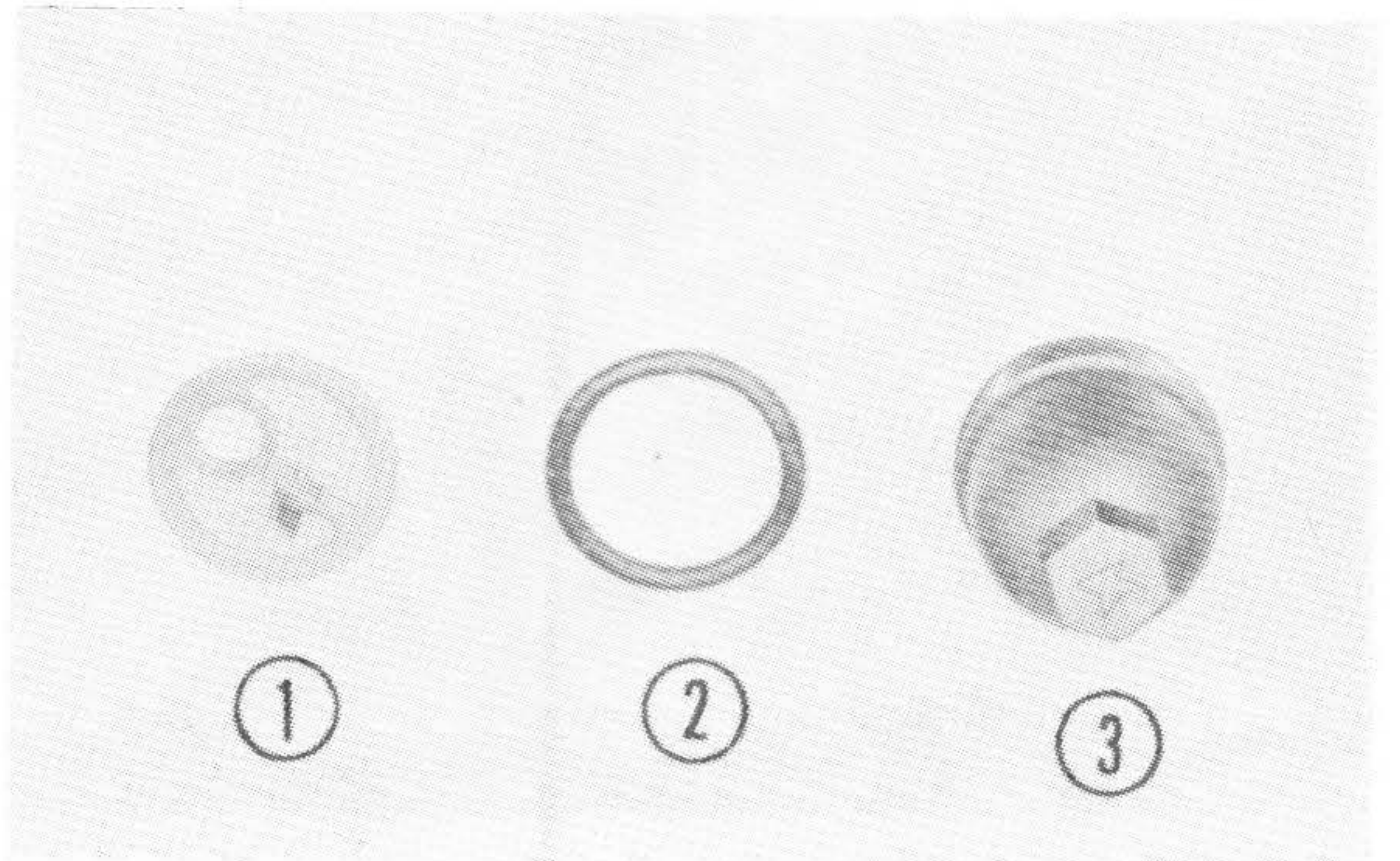


図 173 ① フューエルストレーナースクリーン ② ストレーナーカップパッキン ③ ストレーナーカップ

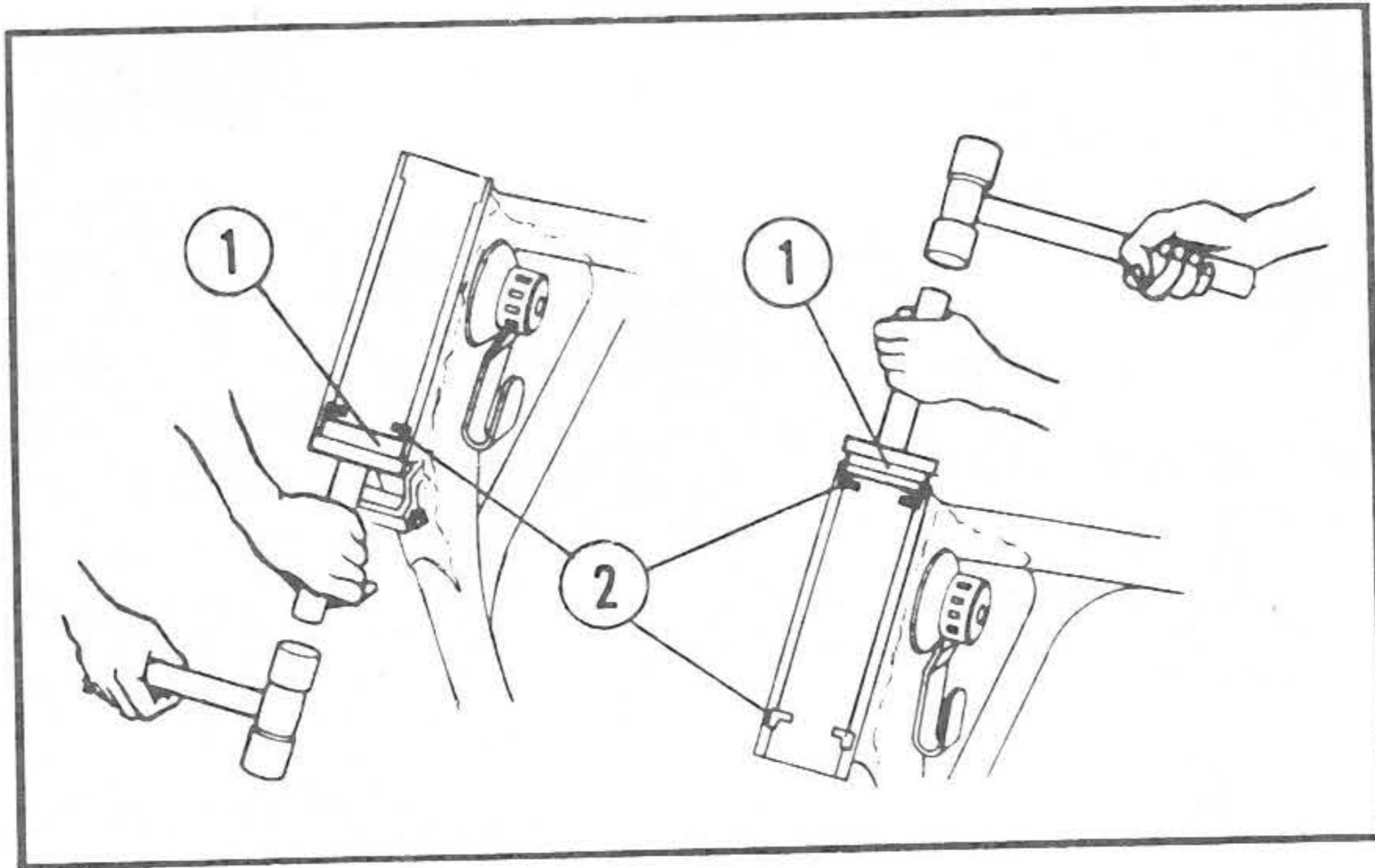


図 174 ①専用工具 ②ボールレース

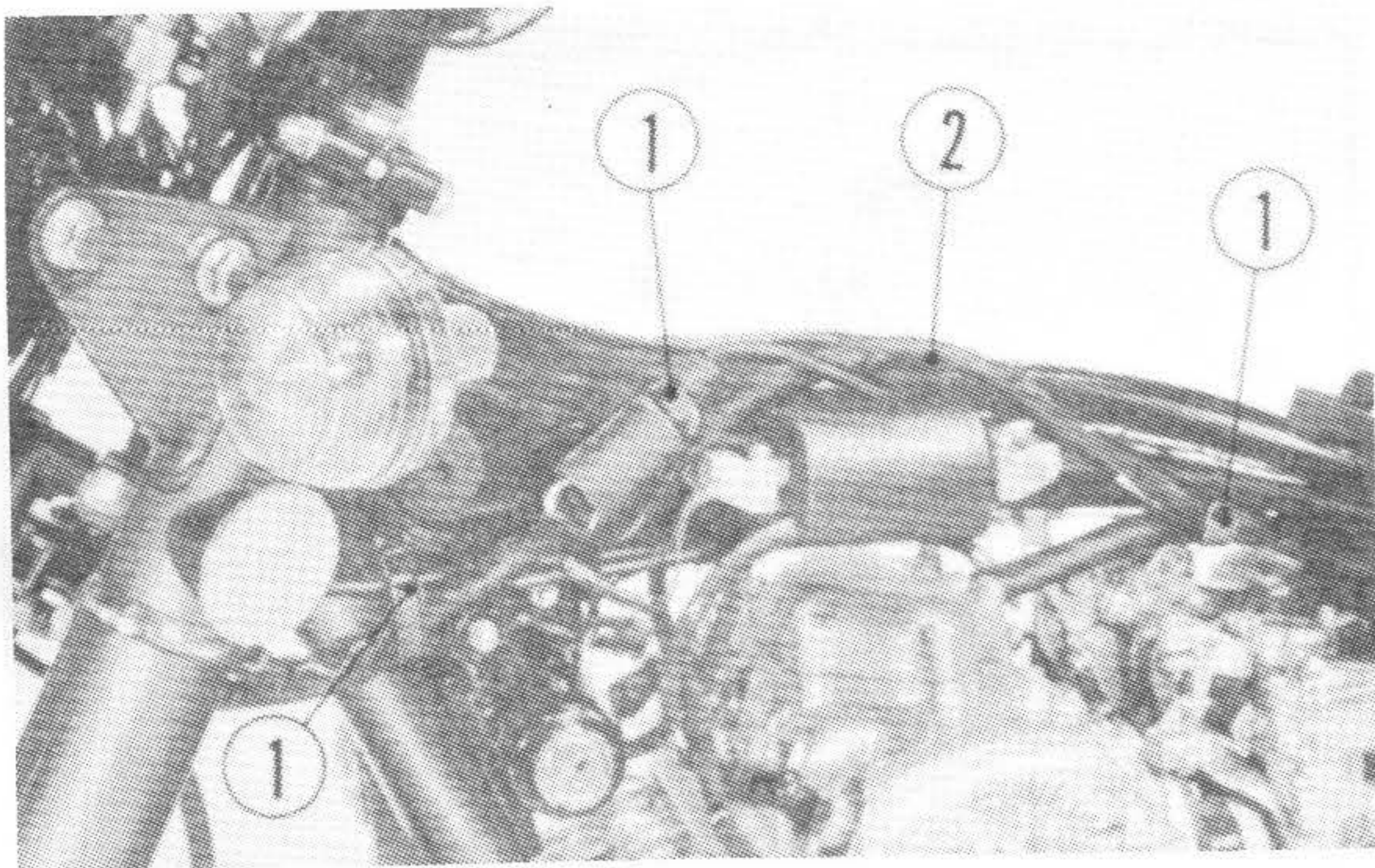


図 175 ①クリップ ②ワイヤーハーネス

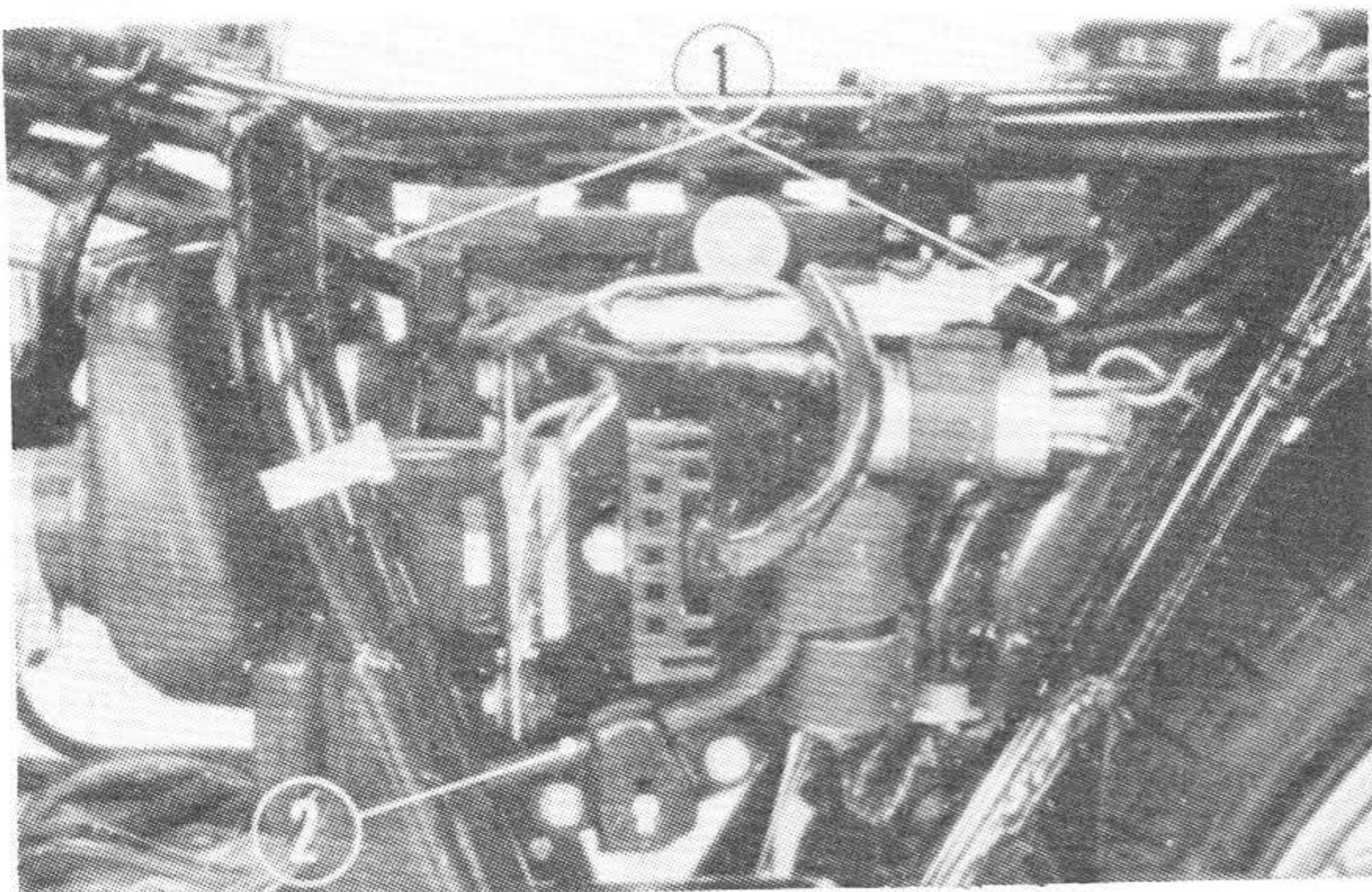


図 176 ①ワイヤーハーネス ②スターティングモーターケーブル

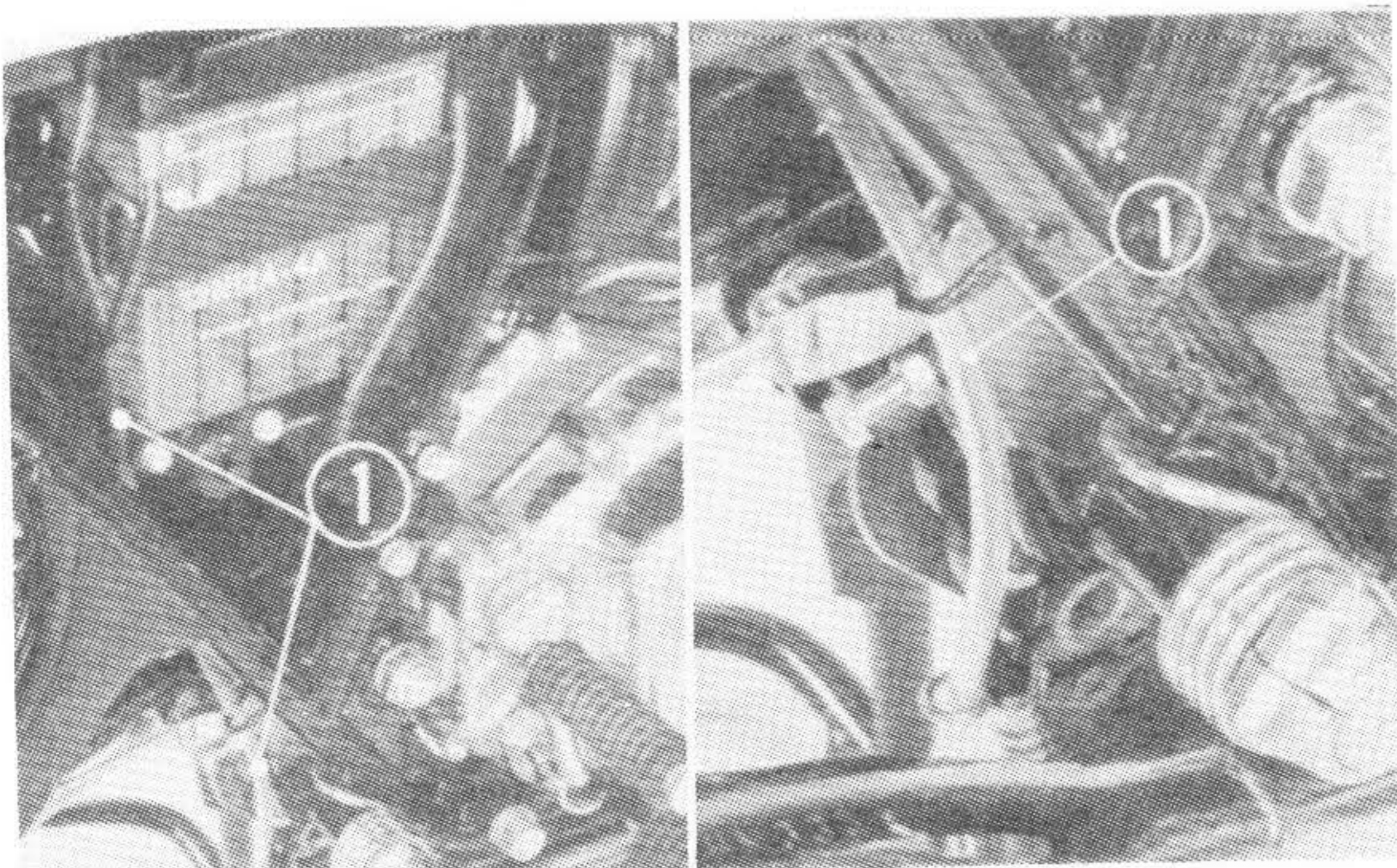


図 177 ①バッテリーオーバーフローチューブ

取付けの要点

1. 専用工具（ボールレースドライバーアタッチ工具 No. 07945-3330200 ドライバーハンドル：工具 No. 07949-6110000）でボールレースを打込む。

〈注 意〉

傾かないように平均に打込むこと。

2. ワイヤーハーネスを取付ける。

- a. 所定の位置に通し、クリップで確実に止めること。
- b. カプラーはロックされているか確認すること。

3. エアークリーナーケース、バッテリーボックスを取付ける。

〈注 意〉

エアークリーナーケース取付け 6 mm ボルト（前側）にワイヤーハーネスをアースすること。

4. バッテリーを取付ける。

- a. ⊕端子を先に取付ける。
- b. バッテリーコーションマークにしたがって、バッテリーオーバーフローチューブを通す。

5. メインスタンド、テイドスタンドを取付ける。
- ブリザーパイプガイドを忘れないこと。
 - サイドスタンドスプリングは取付け部が長い方を上にする。

〈注 意〉

メインスタンド締付けボルトを締付けすぎないこと。

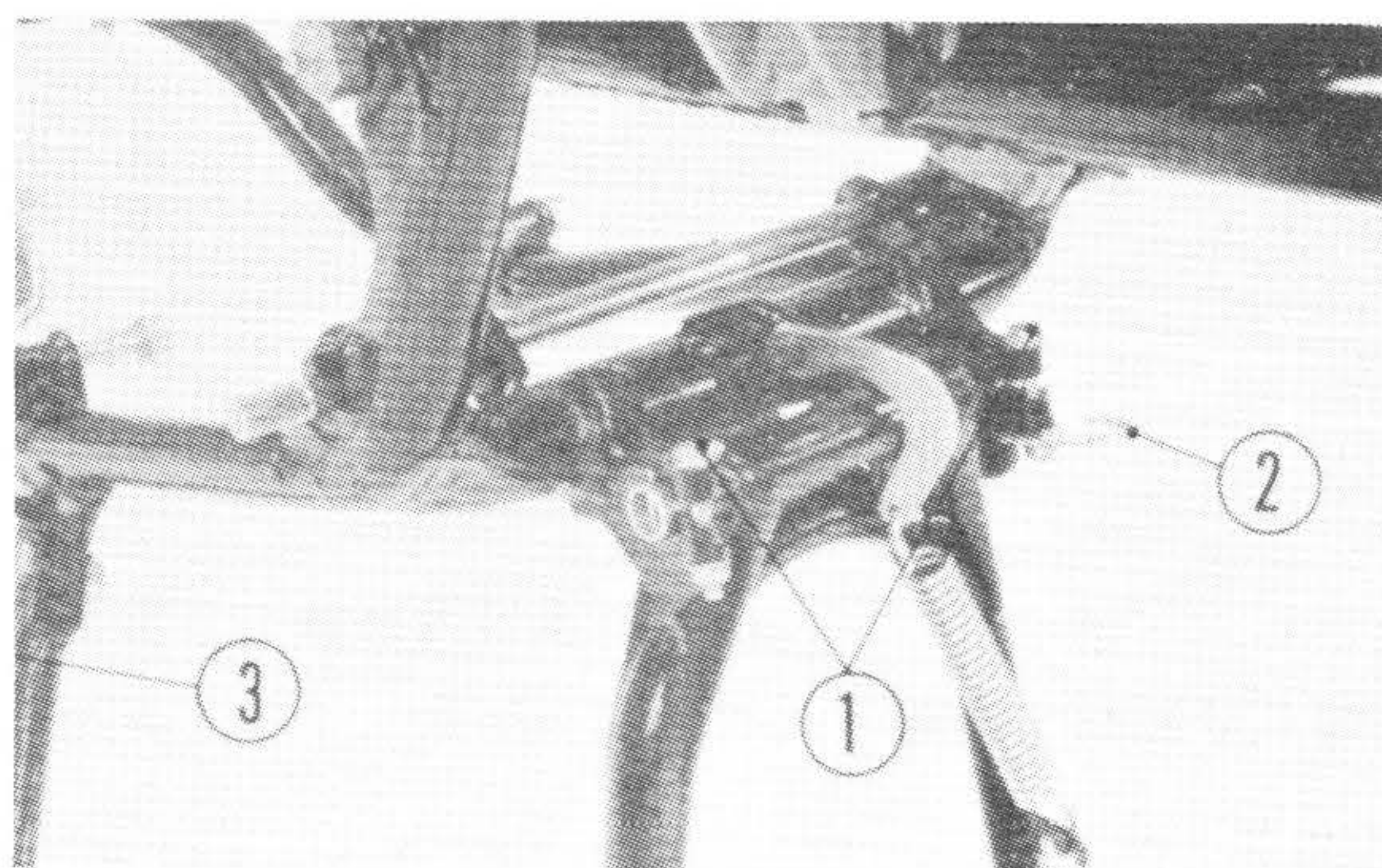


図 178 ①メインスタンド締付けボルト ②ブリザーパイプガイド ③サイドスタンドスプリング

6. エアークリーナーを清掃する。
- エアークリーナーエレメントを軽くたたき、エレメントの内部からエアを強く吹きつける。
 - 清掃時エアークリーナーケース下部の水抜き穴のチェック及び内部が汚れている時には清掃する。

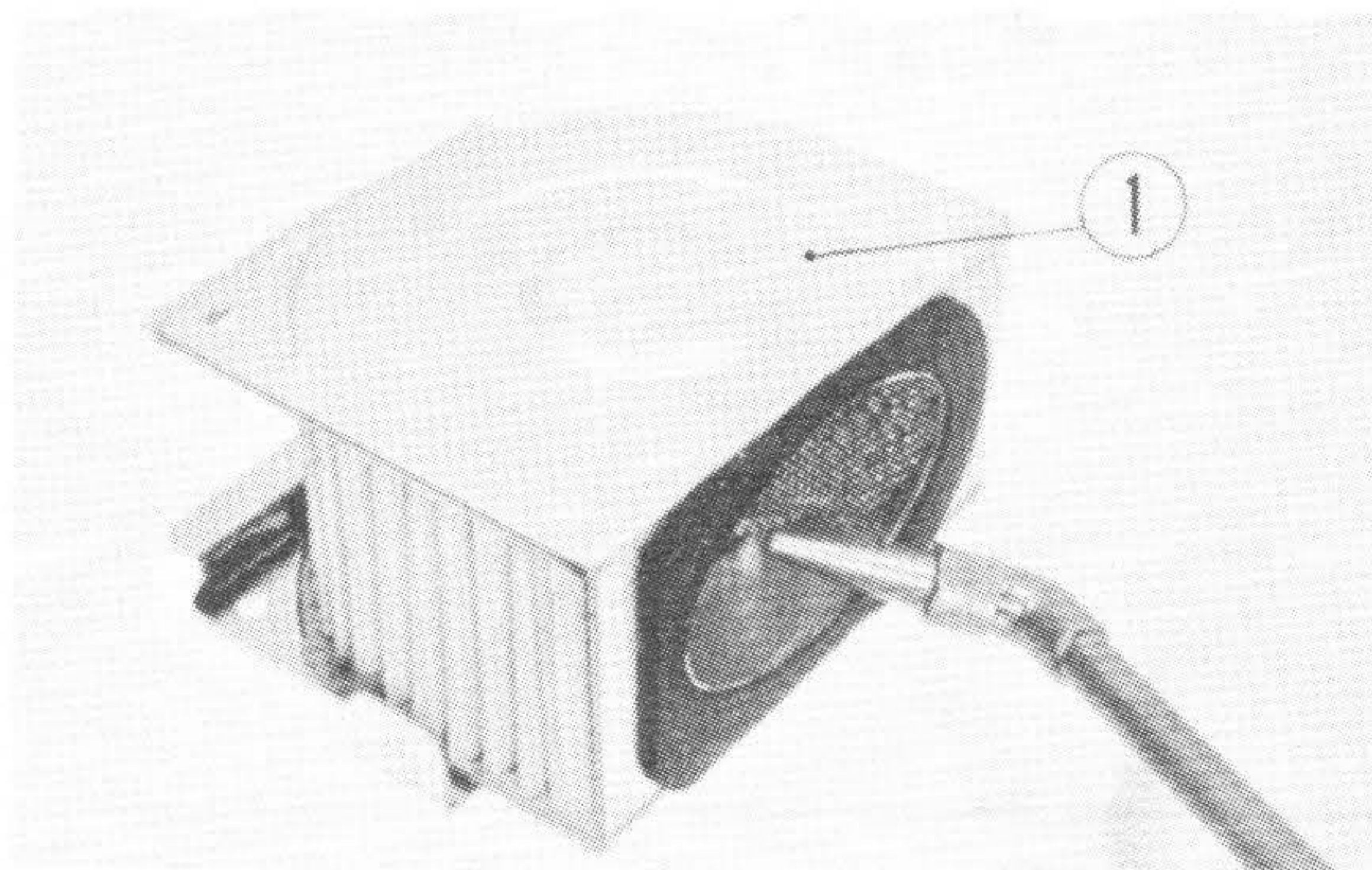


図 179 ①エアークリーナー

7. マフラーを取付ける。
- コネクティングチューブバンドは上下マフラーを押えて締付ける。
 - マフラーブラケットとマフラーを 8mm ナットで締付ける。

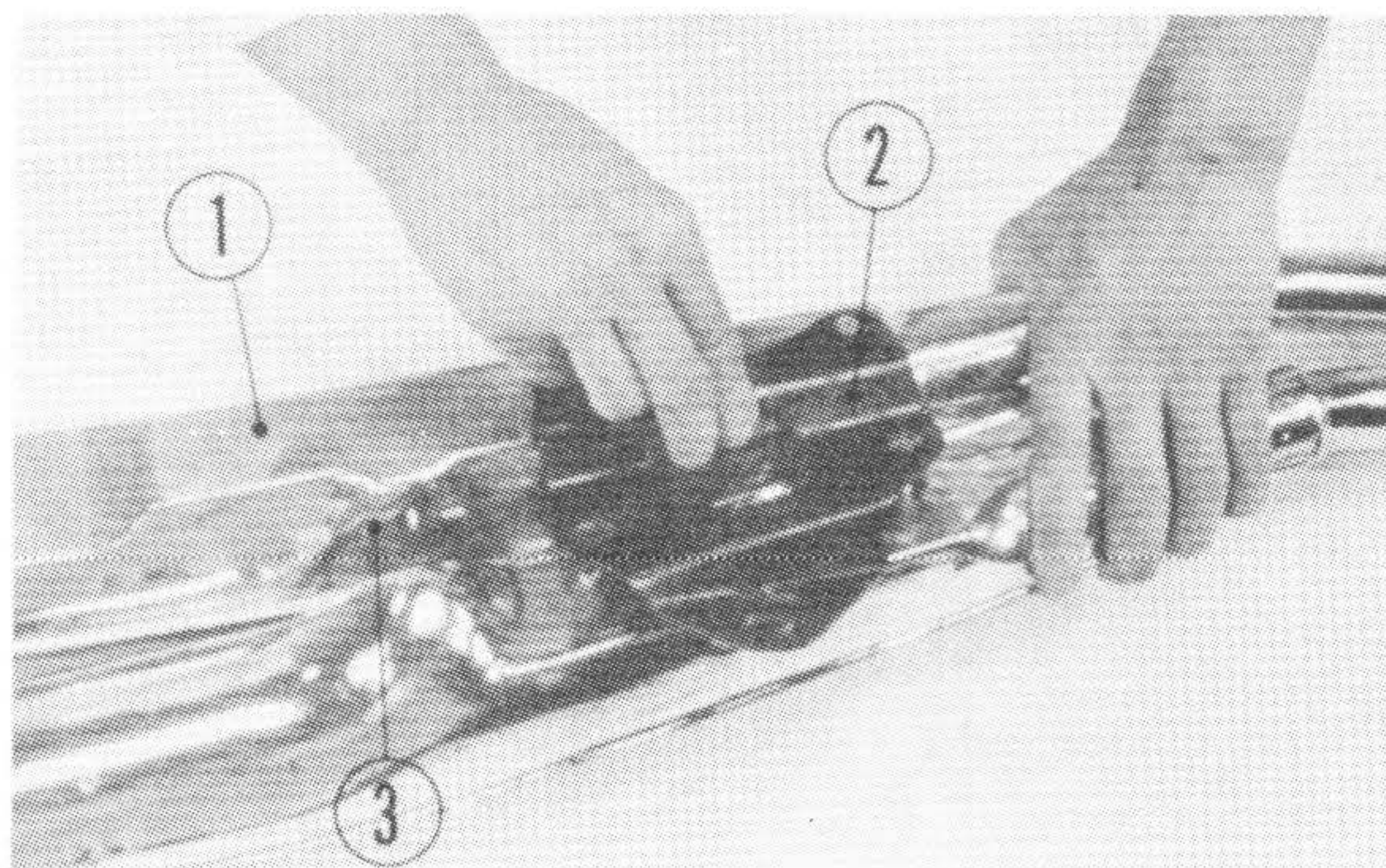


図 180 ①マフラー ②マフラーブラケット ③コネクティングチューブ

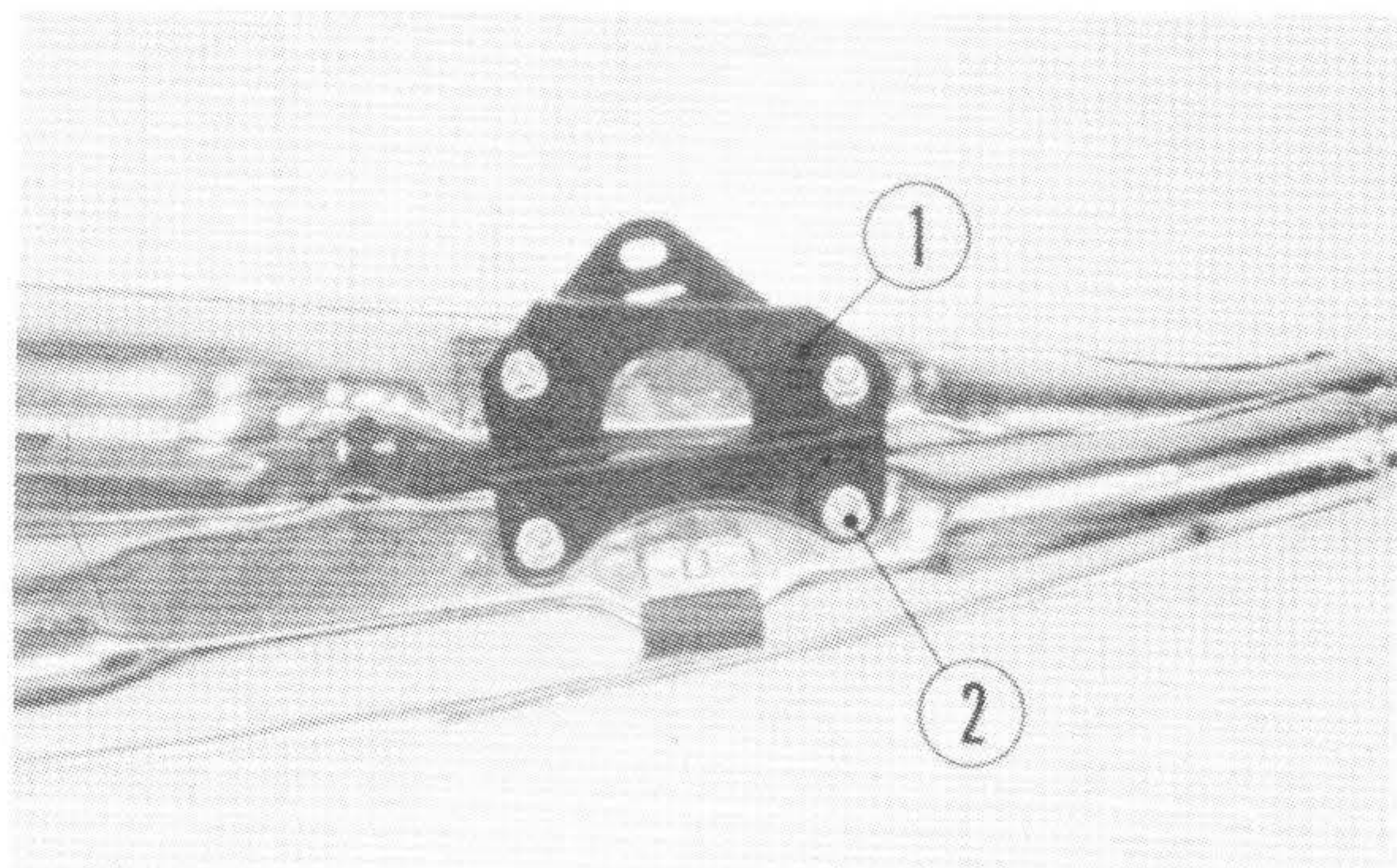


図 181 ①マフラーブラケット ②8mmナット

IV. 電 装

1. 電 装 品

電装関係の作業上の注意事項

1. 電装品のトラブルの場合、巻末の配線図により原因を推定し、重点的に点検する。
2. 配線の外れ、断線、噛み込み、被覆の破れを点検し、グロメット、カバー類の外れ、破損を確認し、確実に修正する。
3. ヒューズの点検は熔断か、機械的断線かを確認し、熔断の場合は、必ず原因を究明してからヒューズを適正容量を確めて取付ける。
4. バッテリーのターミナルボルトのゆるみ、外れ、ターミナルとコード端子の汚れ、液量、液の比重を点検する。
5. バッテリーは自然放電する。また夜間走行では昼間の走行よりも充電量が減る。したがって時々しか乗らぬ場合とか夜間に多く乗る場合には補充電が必要な場合がある。(バッテリーの取外しは、まず⊖ターミナルから、取付けの場合は⊕ターミナルから行なう。)
6. バッテリーのブリーザーチューブは、ラベルの指示通り確実に取付ける。
7. 配線、電源に異常がないことを確認してから、部品の点検を始める。

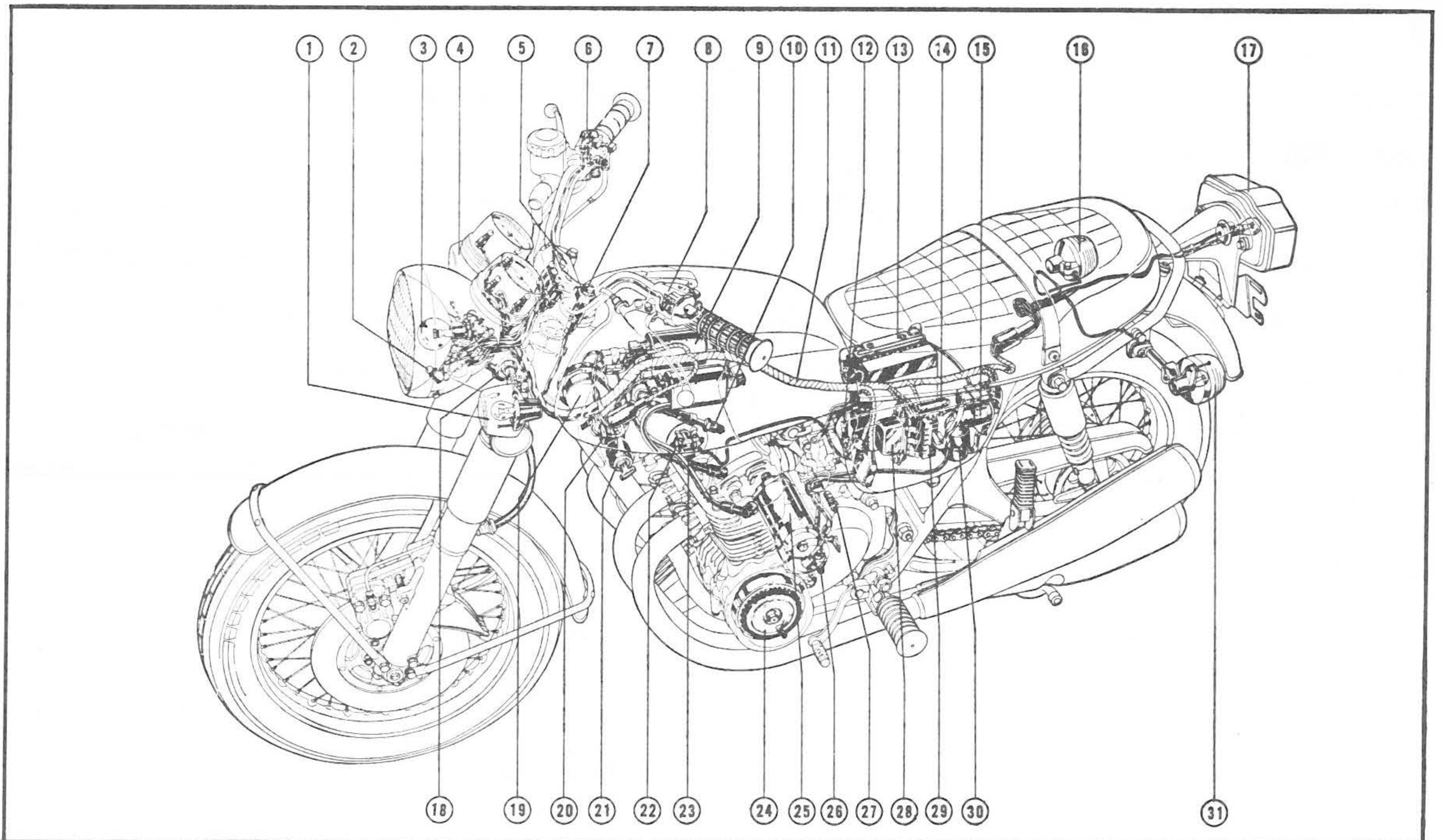


図 182 ①フロントウインカー(L) ②ポジションランプ ③ヘッドライト ④フロントウインカー(R) ⑤パイロットランプパネル ⑥スターター・デイマー・キルスイッチ ⑦警告灯 ⑧ウインカー、ホーンパッシングスイッチ ⑨イグニッションコイル ⑩スパークアドバンサー ⑪ワイヤーハーネス ⑫リヤブレーキスイッチ ⑬バッテリー ⑭ヒューズ ⑮ウインカーリレー ⑯リヤウインカー(R) ⑰テールランプ・ストップランプ ⑱フロントブレーキスイッチ ⑲ホーン ⑳スピードウォーニングユニット ㉑イグニッションスイッチ ㉒コンタクトブレーカー ㉓コンデンサー ㉔ACジェネレーター ㉕スターティングモーター ㉖オイルプレッシャースイッチ ㉗ニュートライスイッチ ㉘レギュレーター ㉙シリコン整流器 ㉚スターターマグネチックスイッチ ㉛リヤウインカー(L)

2. 点火装置

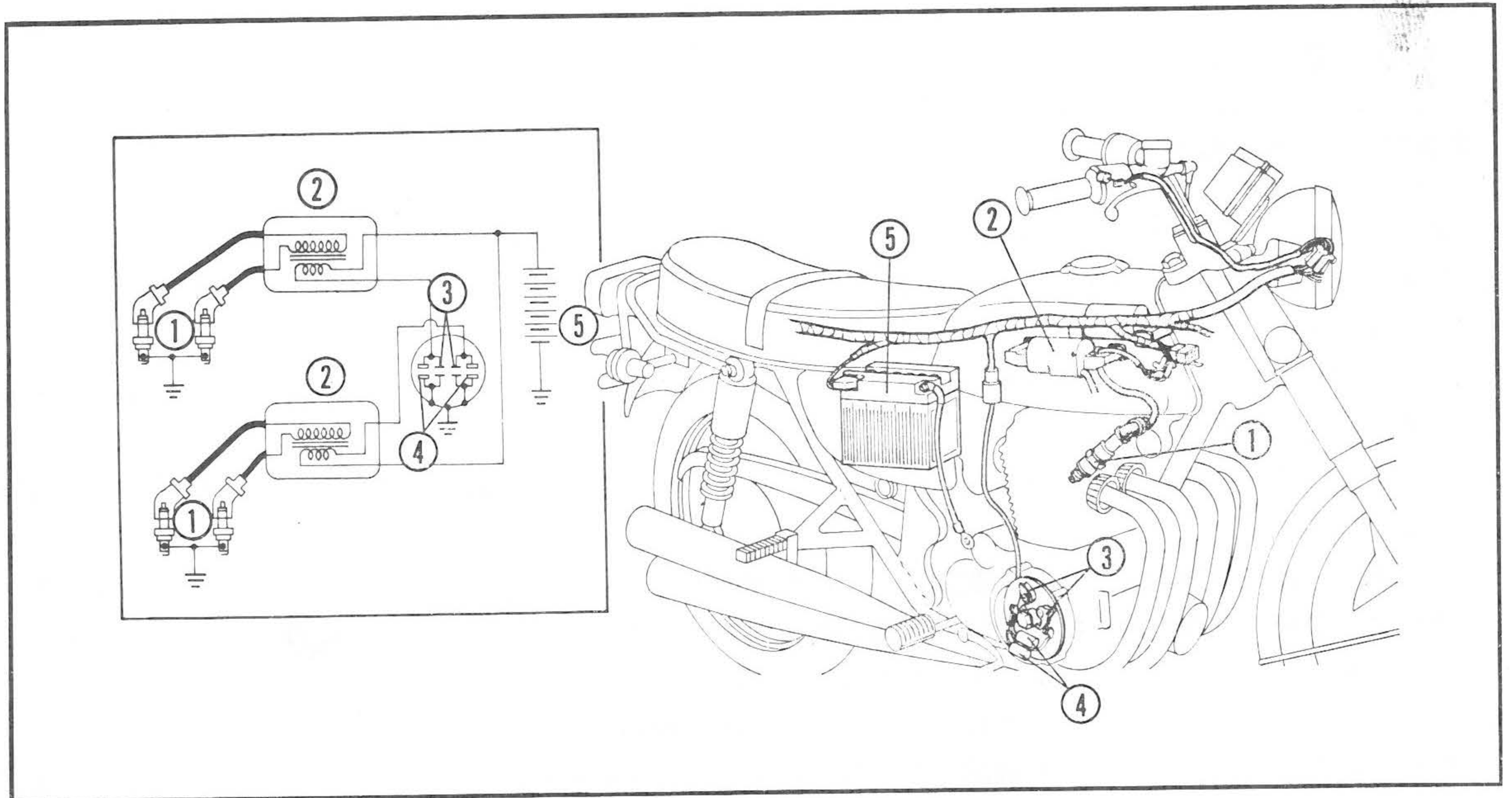


図 183 ①スパークプラグ ②イグニッションコイル ③コンデンサー ④コンタクトブレーカー ⑤バッテリー

この点火装置は4サイクル4気筒のエンジンに対して、第1, 第2, 第4, 第3気筒の順にクランク回転角180° 間隔に点火する。

クランクの右端に進角装置付カムと180° 間隔に2個のブレーカーがあり、2本の高圧コードを持つ2個のイグニッションコイルにそれぞれ接続されている。これらはクランクの回転につれ180° おきに1・4気筒のプラグ、2・3気筒のプラグが同時にスパークするが、常に1方は混合気に点火し、他方は排気中でスパークしており、クランク2回転で全気筒の爆発行程が順に完了する。したがってディストリビューターが不要でシンプルで保守の容易な装置となっている。

イグニッションコイル 三針飛火の距離	7mm 以上
スパークプラグ タイプ (スタンダード) プラグギャップ	D-7ES (NGK) X-22ES (DENSO) 0.6—0.7mm
コンタクトブレーカー ポイントギャップ スプリング張力	0.3—0.4mm 650—850gr
コンデンサー 容 量 絶縁抵抗	0.22 μ F \pm 10% 10M Ω 以上 (1,000V メガーにて)
スパークアドバンサー 進角始め回転数 (クランクシャフトで) 進角終り回転数 (") 進角範囲	1,400~1,600r.p.m. 2,300~2,500r.p.m. 23.5°~26.5°

イグニッションコイル

点 検

1. 導通テスト

a. 1次コイル

1次コイルの2端子間の導通をラジオテスターで点検する。

右側のコイル——黄色と黒/白リード端子間

左側のコイル——青色と黒/白リード端子間

b. 2次コイル

それぞれのイグニッションコイルの2本の高圧コード間の導通を点検する。

上記の点検で導通がないものはコイルの断線なので交換する。

2. 性能テスト

コイルの導通があっても長期間使用していると、性能が落ちて来ることがあるので性能を調べる必要がある。

a. サービステスターのつまみをイグニッションテストに合わせ、テスターの指示通りに結線する。

b. テスターの電源に満充電のバッテリーを接続し三針間で安定して飛ぶ最長火花をつまみを回して測定する。

火花がBの形にでたら高圧コードを逆にテスターに接続し必ずAの状態に測定する

スパークプラグ

点 検

1. 電極の消耗、電極間隙、絶縁碍子の状態を点検する。

a. プラグの汚れをプラグクリーナーかワイヤーブラシで落とす。

b. 電極間隙をシクネスゲージで測定する。
調整の必要がある場合
0.6~0.7mmに調整する。

c. 碍子やガスケットの破損、変形があるときは交換する。

指定プラグ D-7ES (NGK)

X-22ES (DENSO)

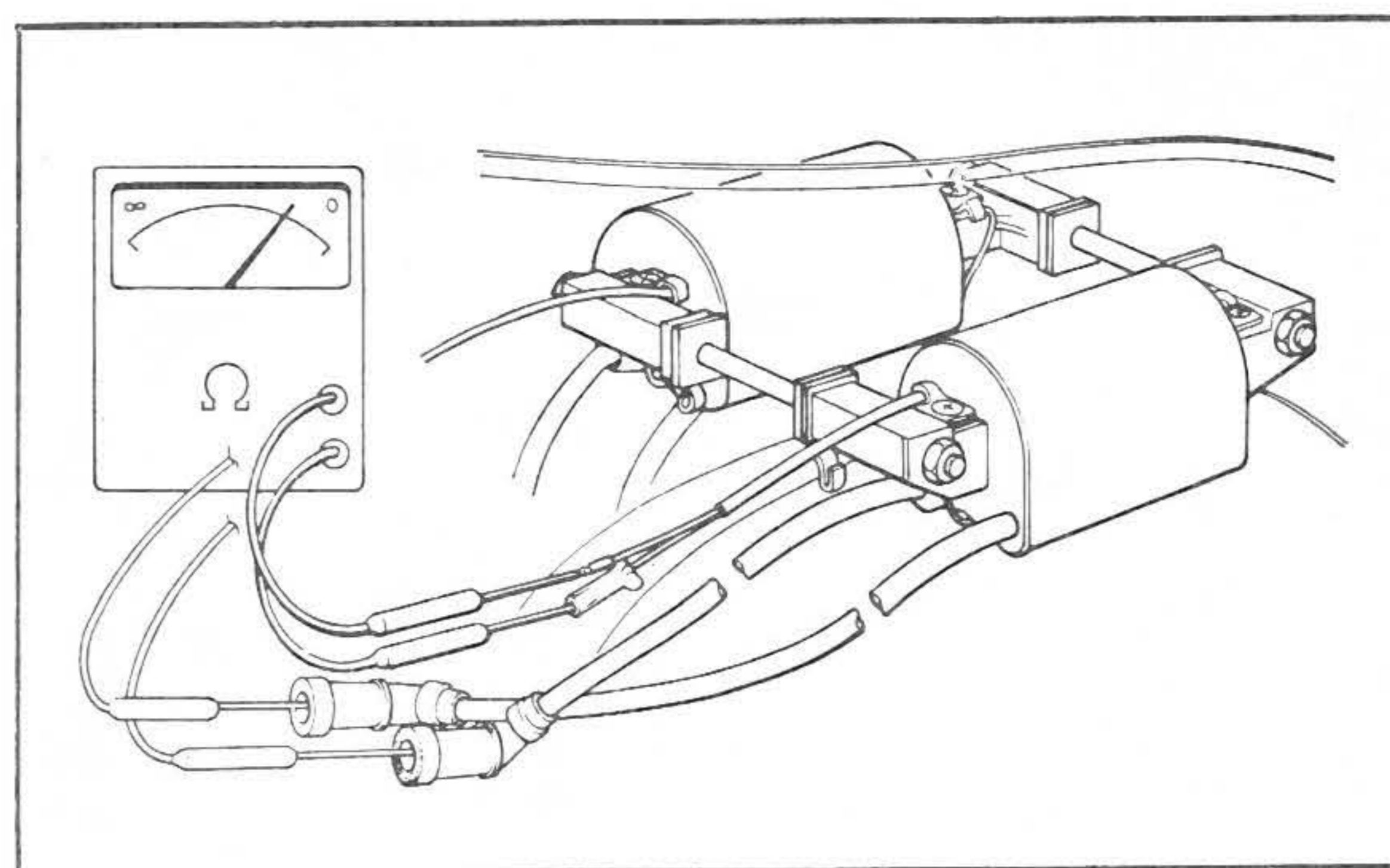


図 184 イグニッションコイル導通テスト

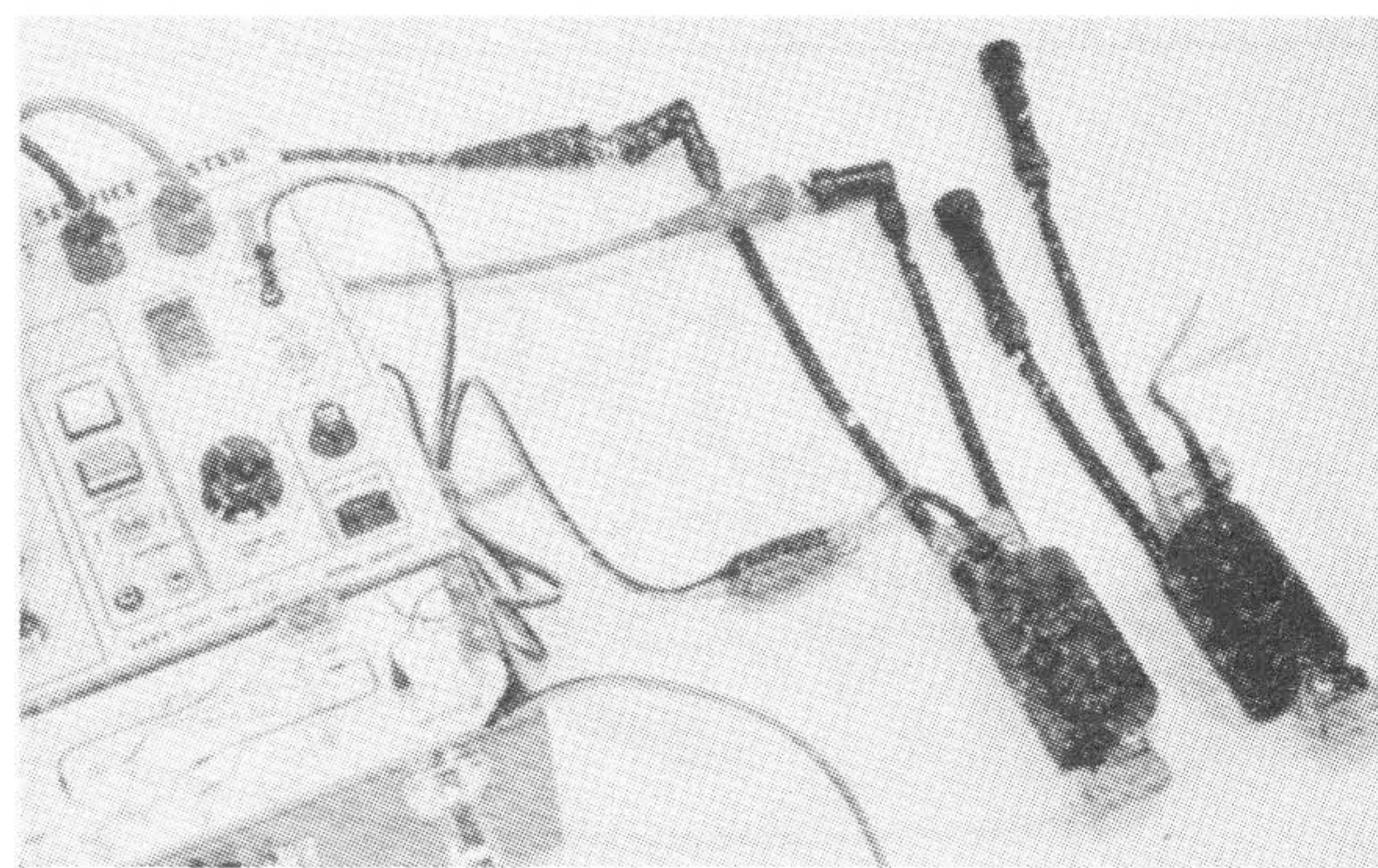


図 185 イグニッションコイル性能テスト

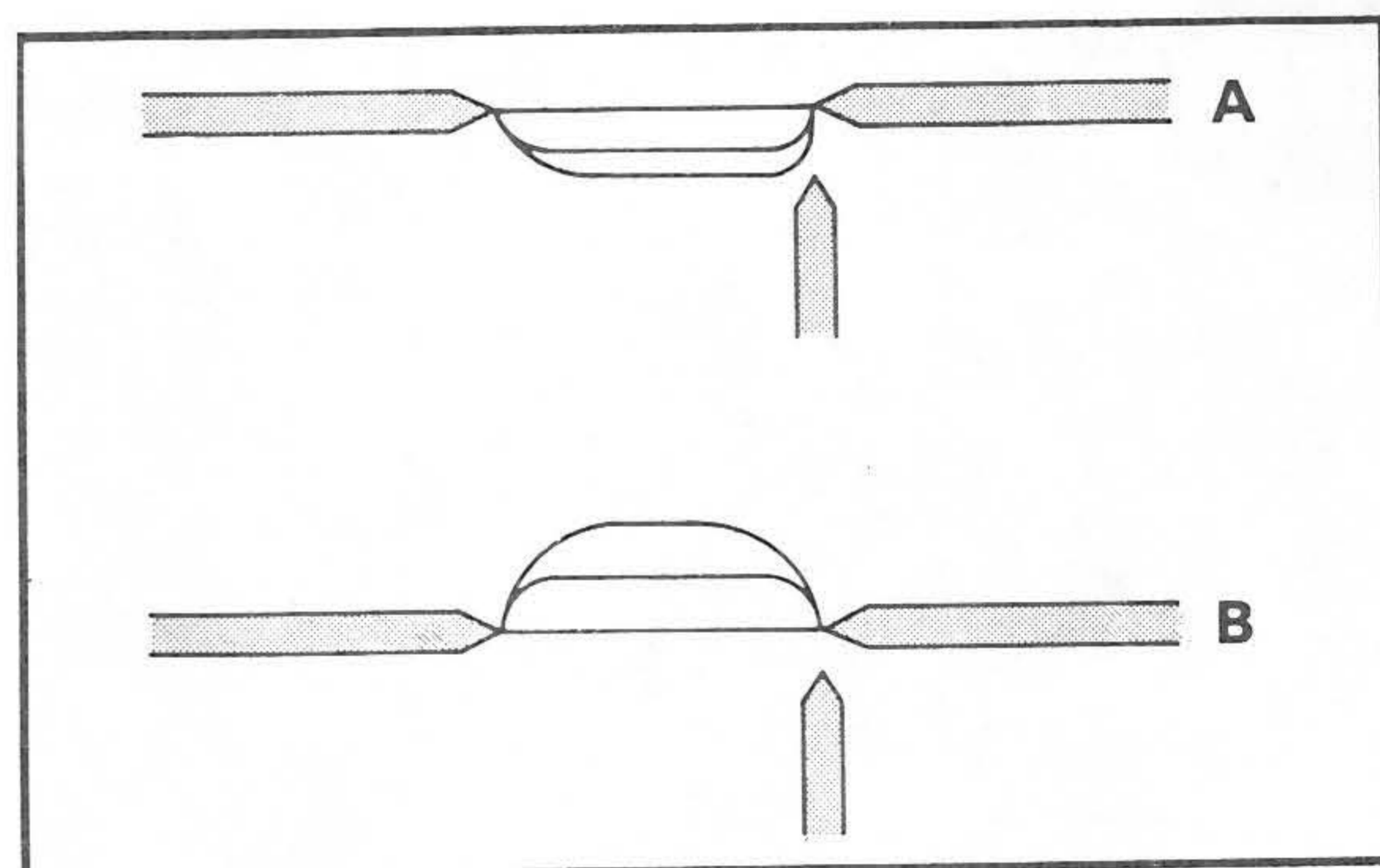


図 186 三針火花テスト

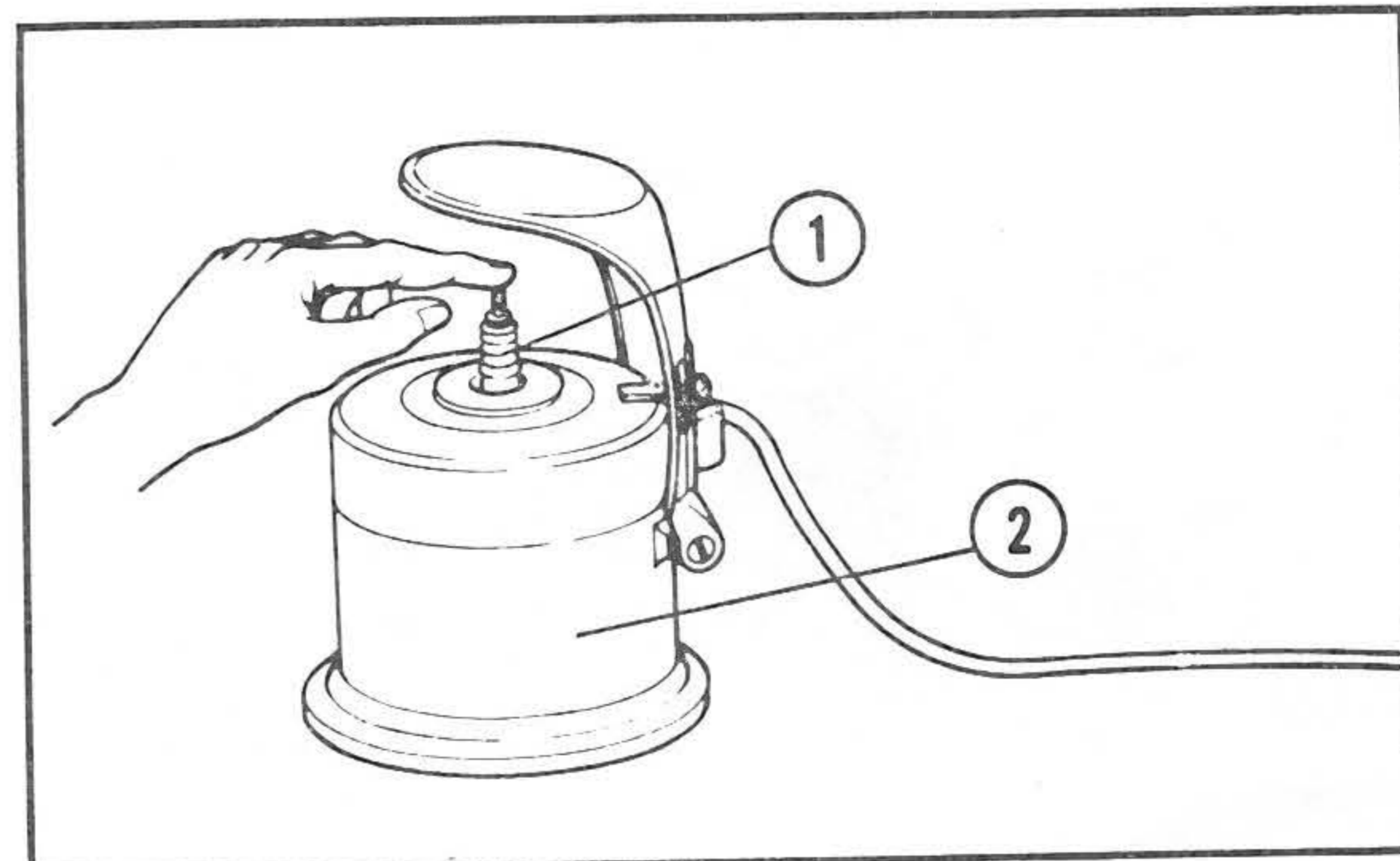


図 187 ①スパークプラグ ②プラグクリーナー

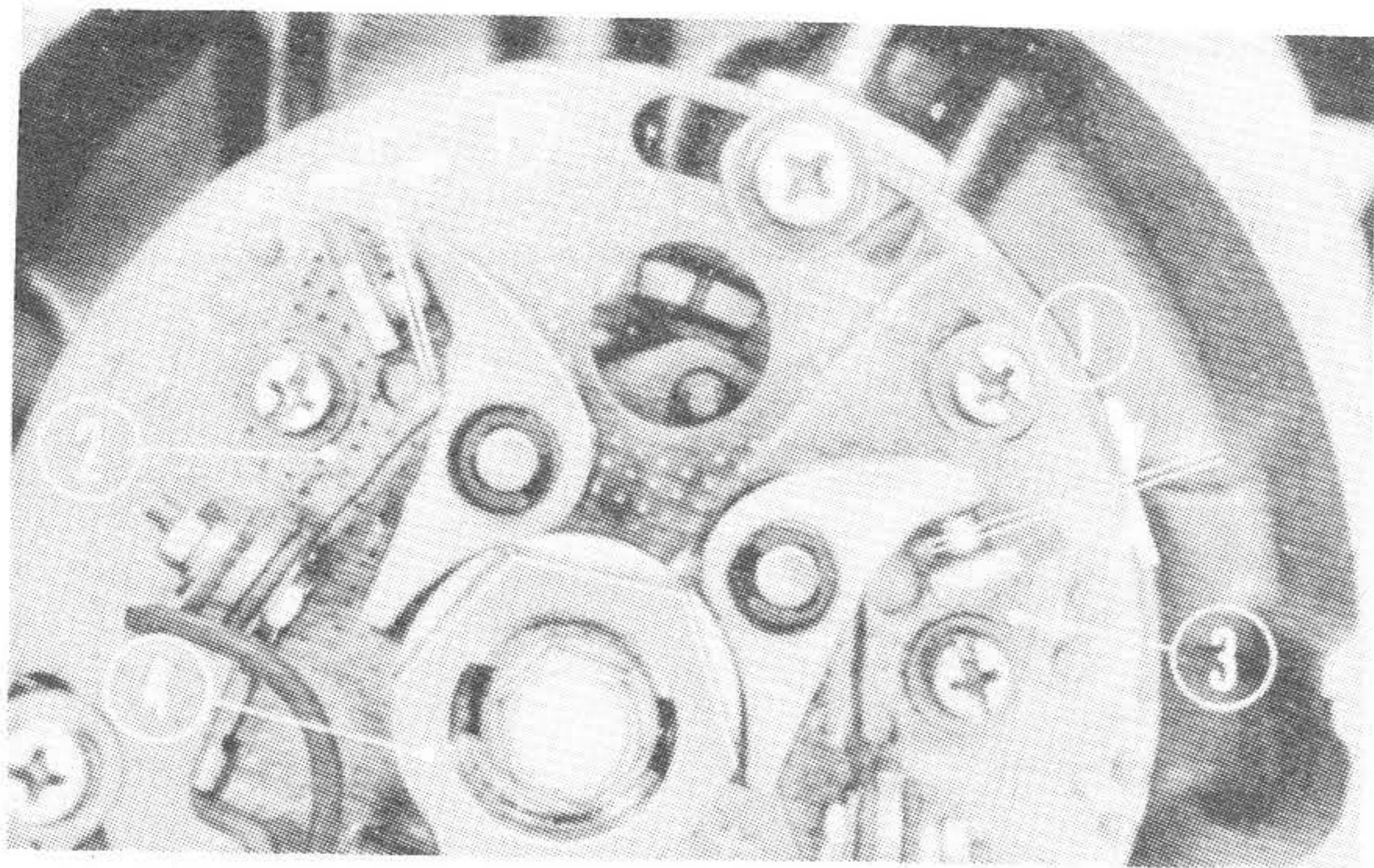


図 188 ①ポイント隙間 ②1・4ブレーカーベース
③2・3ブレーカーベース ④スペシャル
ナット

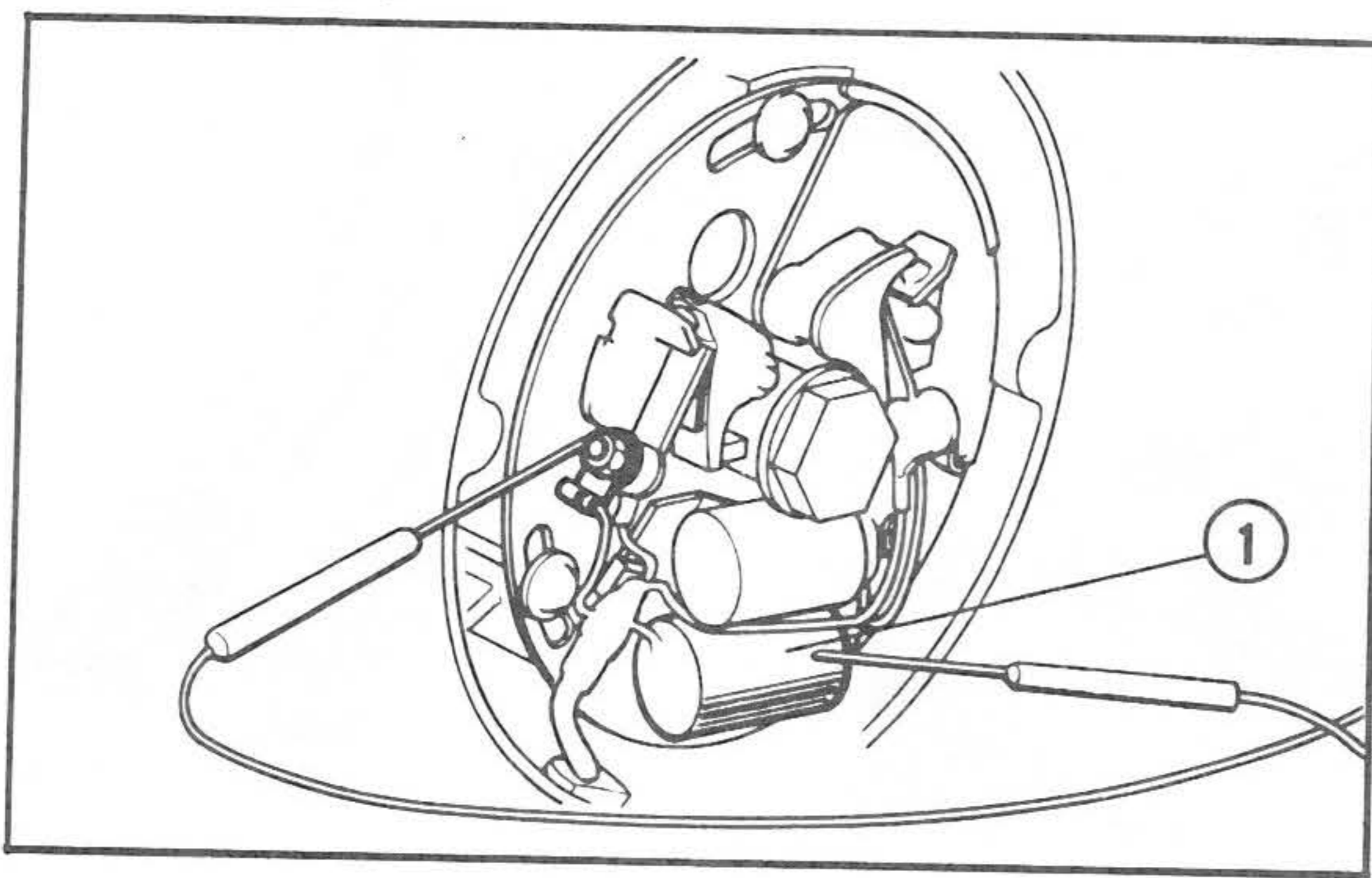


図 189 ①コンデンサー

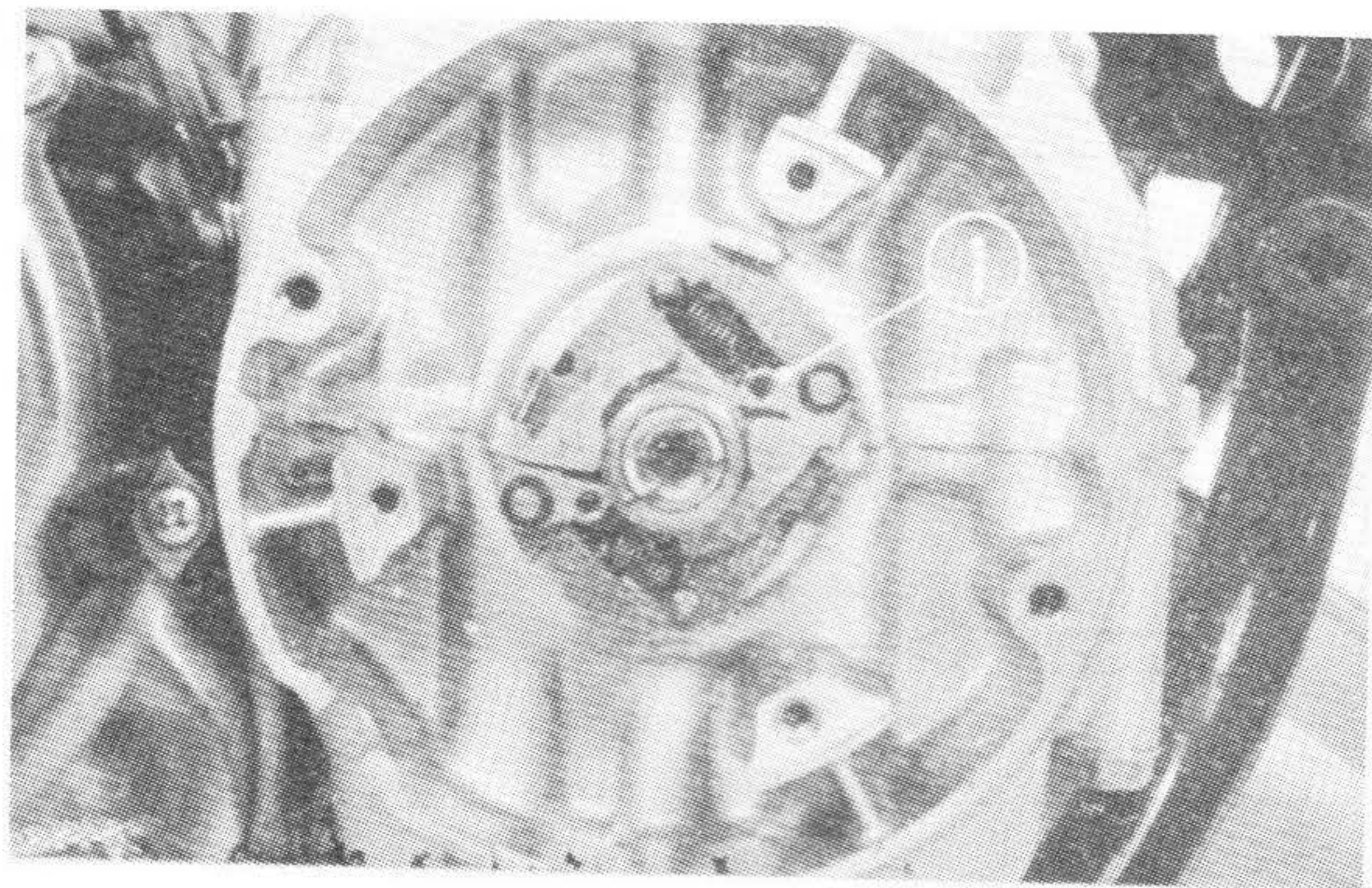


図 190 ①スパークアドバンサー

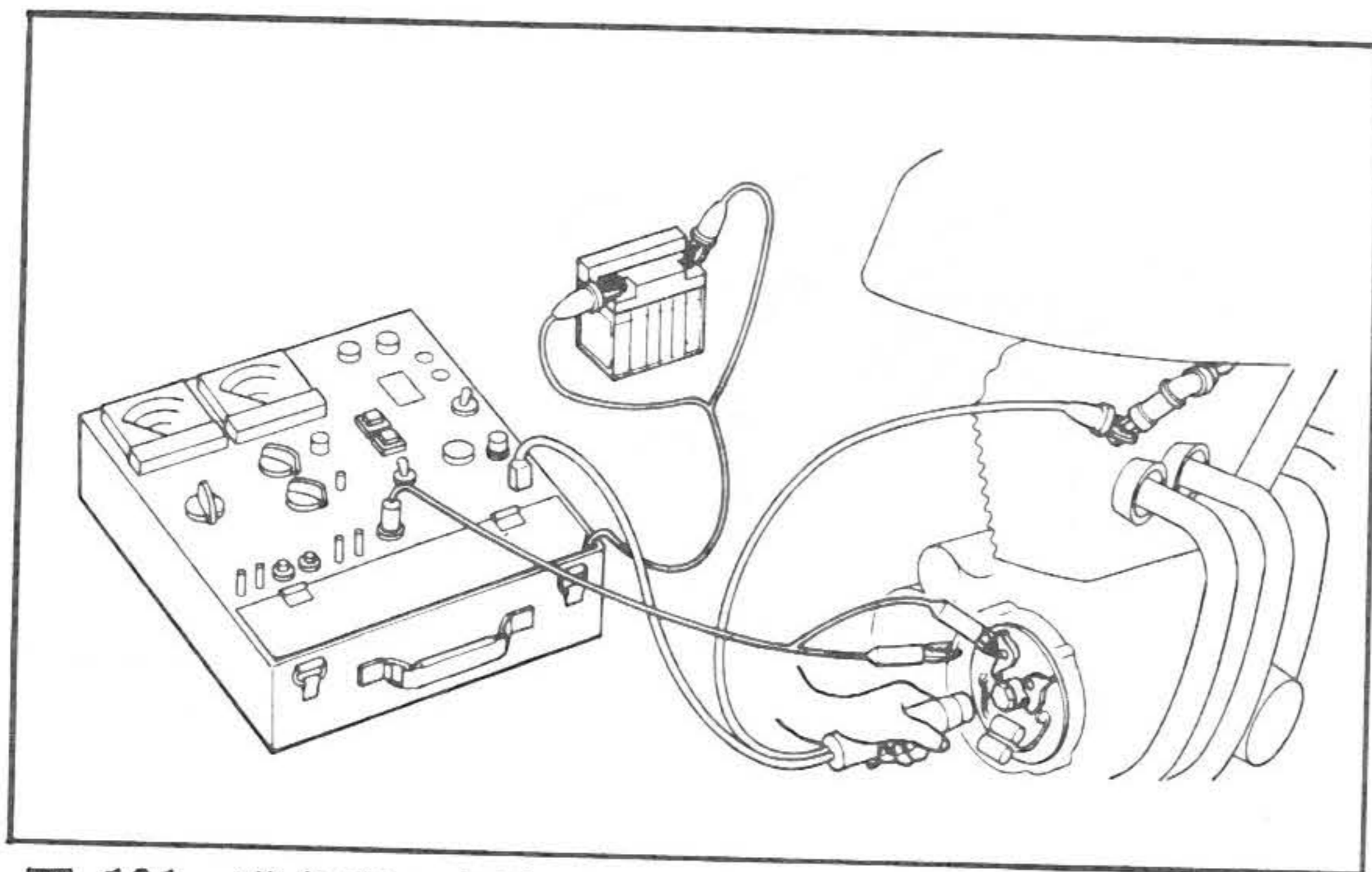


図 191 進角度の点検

コンタクトブレーカー・コンデンサー

1. ポイント隙間を調整する。
 - a. スペシャルナットを右方向に回わし、1・4ポイントの最大間隙を点検する。
標準間隙 **0.3~0.4mm**
 - b. 調整はビスをゆるめ1・4ブレーカーベースを動かして行なう。
 - c. 2・3ポイントも1・4ポイントと同様に点検する。
調整はビスをゆるめ2・3ブレーカーベースを動かして行なう。

2. コンデンサーの容量

- a. サービステスターを使用して測定する。
標準値: **0.22 μ F \pm 10%**

〈注意〉

測定はポイントが開いた状態で行なうこと。

スパークアドバンサー

点 検

1. 摺動面からほこり、異物を取り去り、作動がスムーズかどうか確認する。
2. アドバンサーピンの摩耗を点検する。
3. 進角度の点検は、サービステスターのタイミングライトを使用し、進角開始回転数と進角終了回転数を測定する。

点火時期調整

- a. サービステスターのインストラクションにより結線をして、No. 1シリンダーのスパークプラグにタイミングライトコードを取付ける。
- b. エンジンを始動し、アイドリング (1,200rpm) 回転にして、タイミングライトをタイミングマークに向け1・4 "F" マークがタイミングマークに合っているか点検する。
マークが合っていない時は、ビス a をゆるめベースプレート c を左右に動かして調整する。
右方向：点火時期早くなる。
左方向：点火時期遅くなる。
- c. エンジン回転を 2,500rpm にして、タイミングマークが2本のアドバンスマーク内であれば正常である。

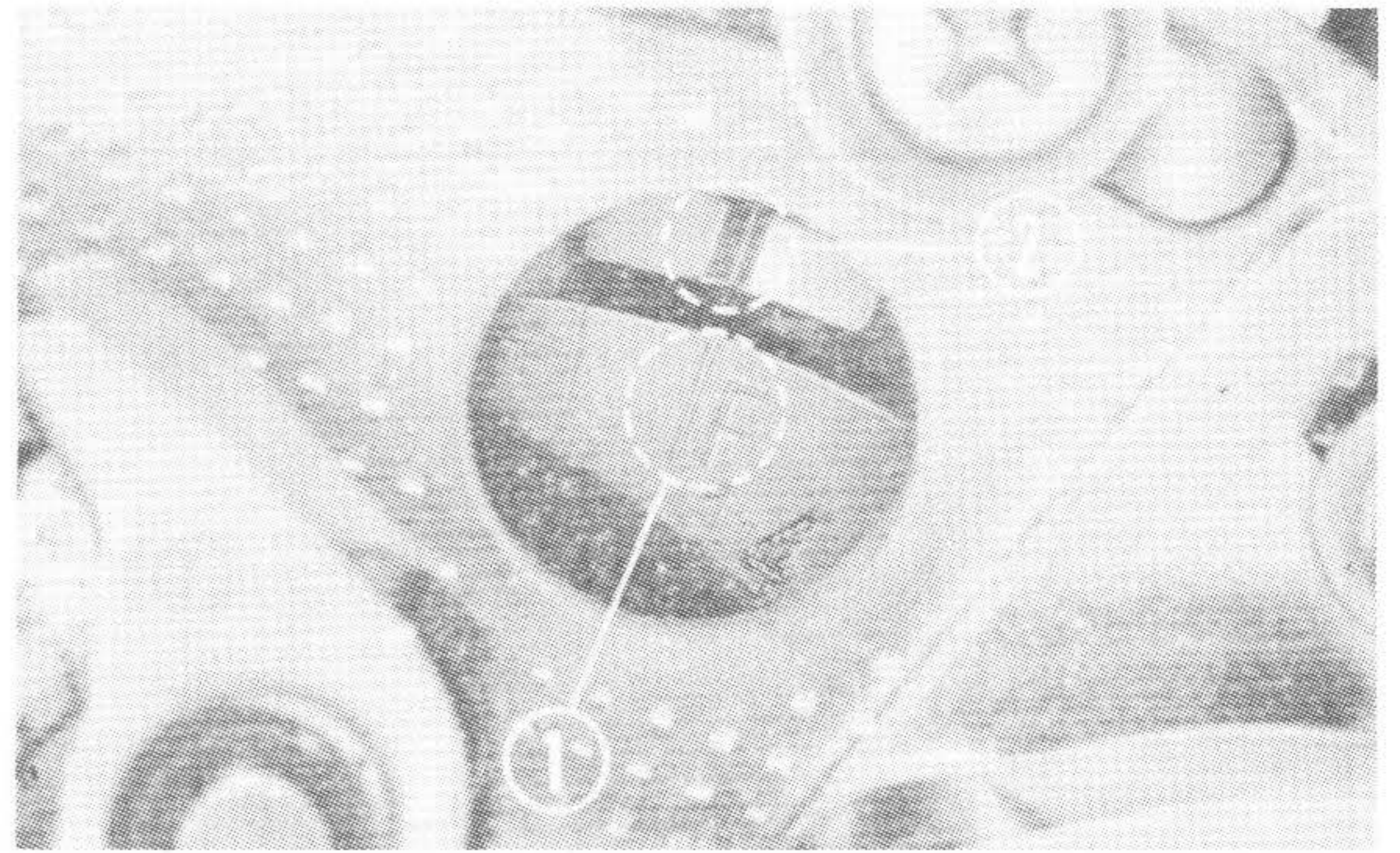


図 192 ①1・4 "F" マーク ②タイミングマーク

- d. No. 2シリンダーのスパークプラグにタイミングコードを取付け、アイドリング回転にして、2・3 "F" マークがタイミングマークに合っているか点検する。
調整はビス b をゆるめて、ベースプレート d を左右に動かして行なう。

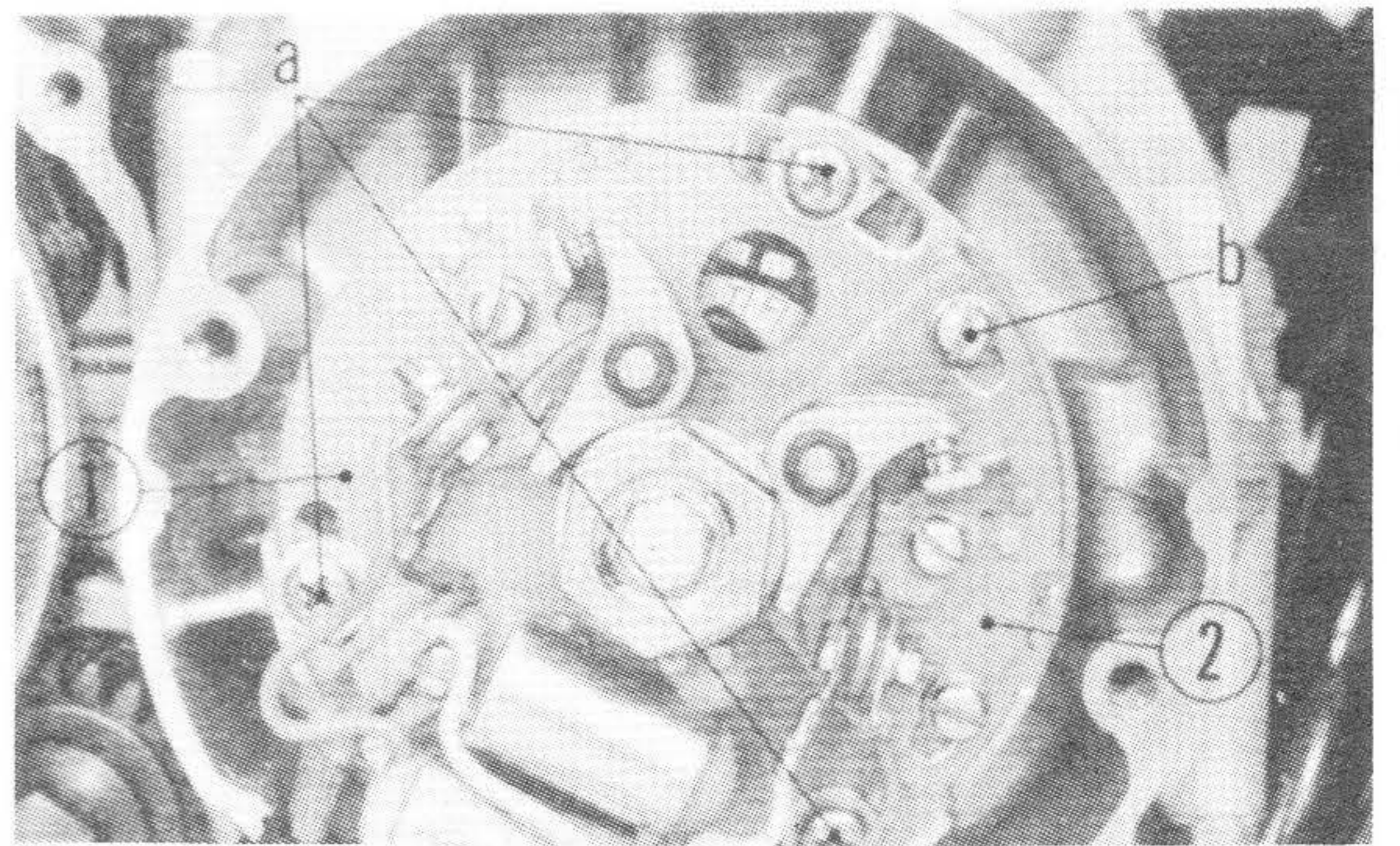


図 193 ①ベースプレート c ②ベースプレート d

- e. エンジン回転を 2,500rpm にして2・3 "F" マークが2本のアドバンスマーク内であれば正常である。

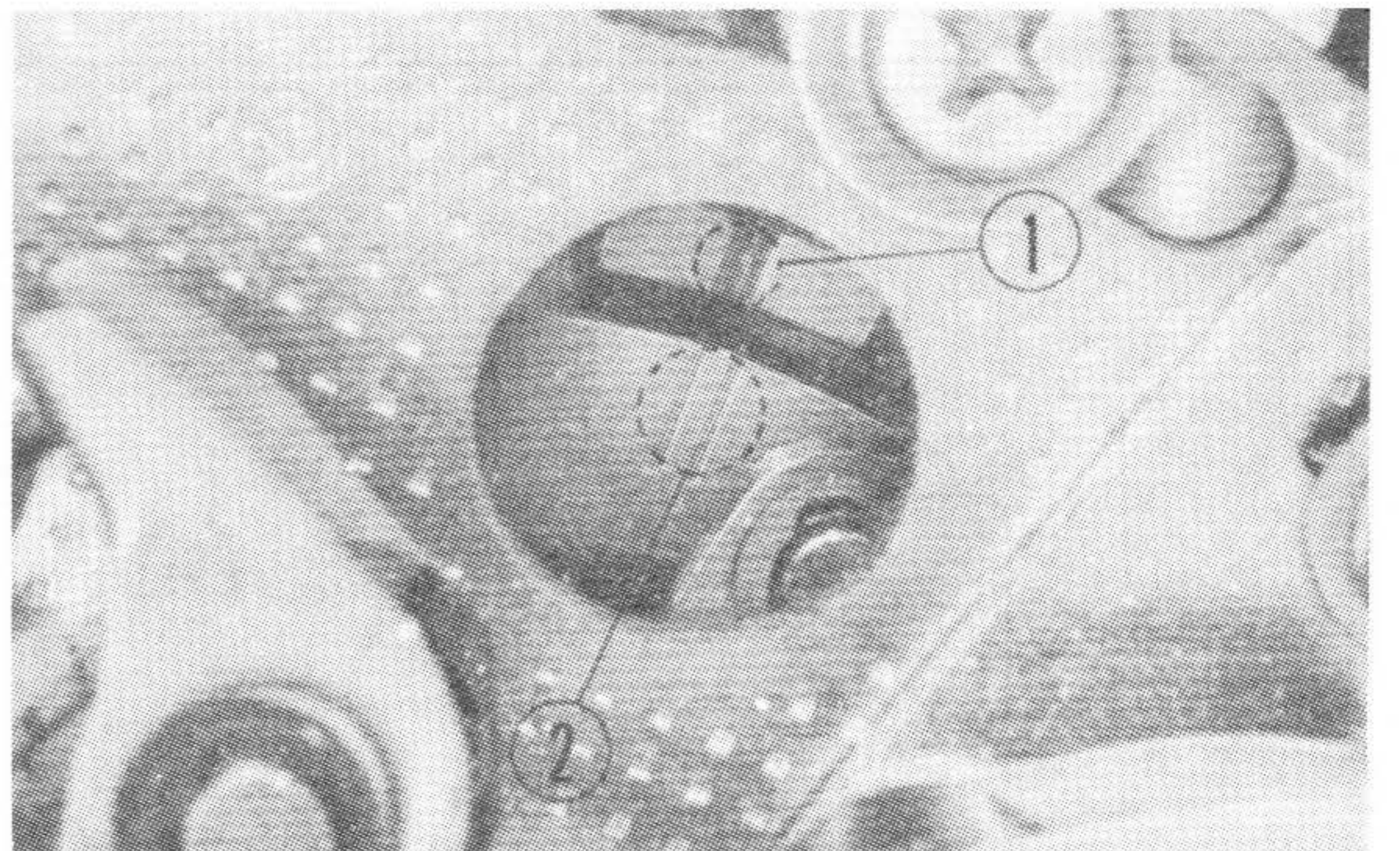


図 194 ①タイミングマーク ②アドバンスマーク

3. 充電装置

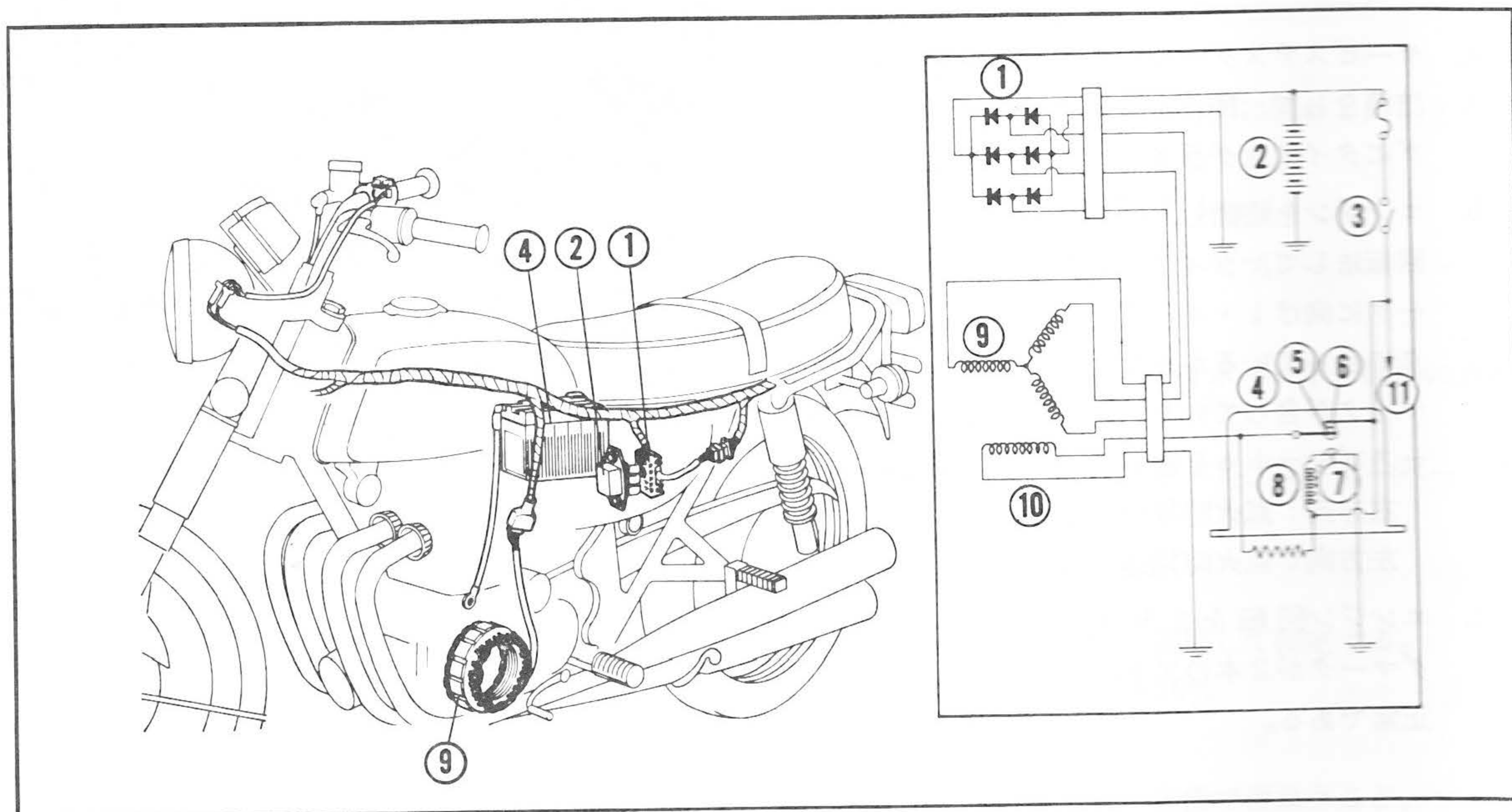


図 195 ①シリコン整流器 ②バッテリー ③イグニッションスイッチ ④レギュレーター ⑤アッパーコンタクト
⑥ムービングコンタクト ⑦ローアコンタクト ⑧リレーコイル ⑨ステーターコイル ⑩フィールドコイル
⑪負荷へ

この充電装置はブラシレス励磁式3相ACジェネレーター、シリコン整流器、ボルテージレギュレーター、バッテリーで構成されている。

この3相ACジェネレーターは出力が多く負荷に対して十分な電力を供給し、さらにレギュレーターによる出力調整により電圧も、バッテリーの状態も常に一定の幅に理想的に保たれている。またこのACGは四輪用に較べはるかに小型軽量で消耗部がなく取扱いにもすぐれている。

1. 充電テスト

a. 満充電のバッテリーを使用する。(バッテリー液の比重 20°C で 1.26~1.28 まで充電する。)

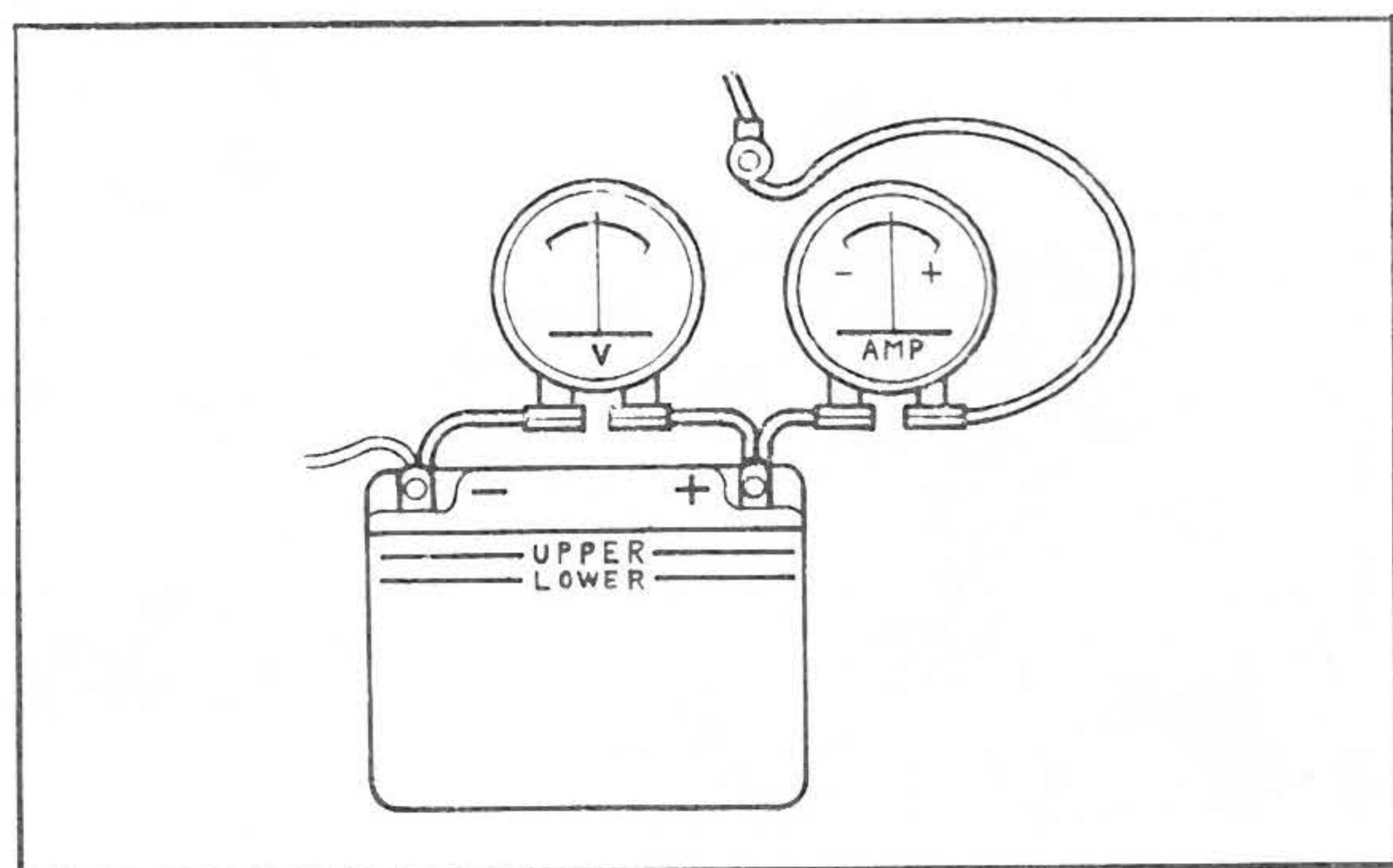


図 196 充電テスト

- b. バッテリーの⊕端子とアンメーターの⊖端子を接続し、ハーネスとアンメーターの⊕端子を接続する。
- c. ボルトメーターをバッテリーの⊕端子と⊖端子間に接続する。
- d. エンジンを始動し、昼間・夜間走行状態で次頁の充電特性図のような測定値を確認する。測定値が著しく異なる場合はACGを点検し、異常がなければレギュレーターを調整する。

〈注意〉

ACGの出力は温度によっても多少変動する。

充電特性測定回路

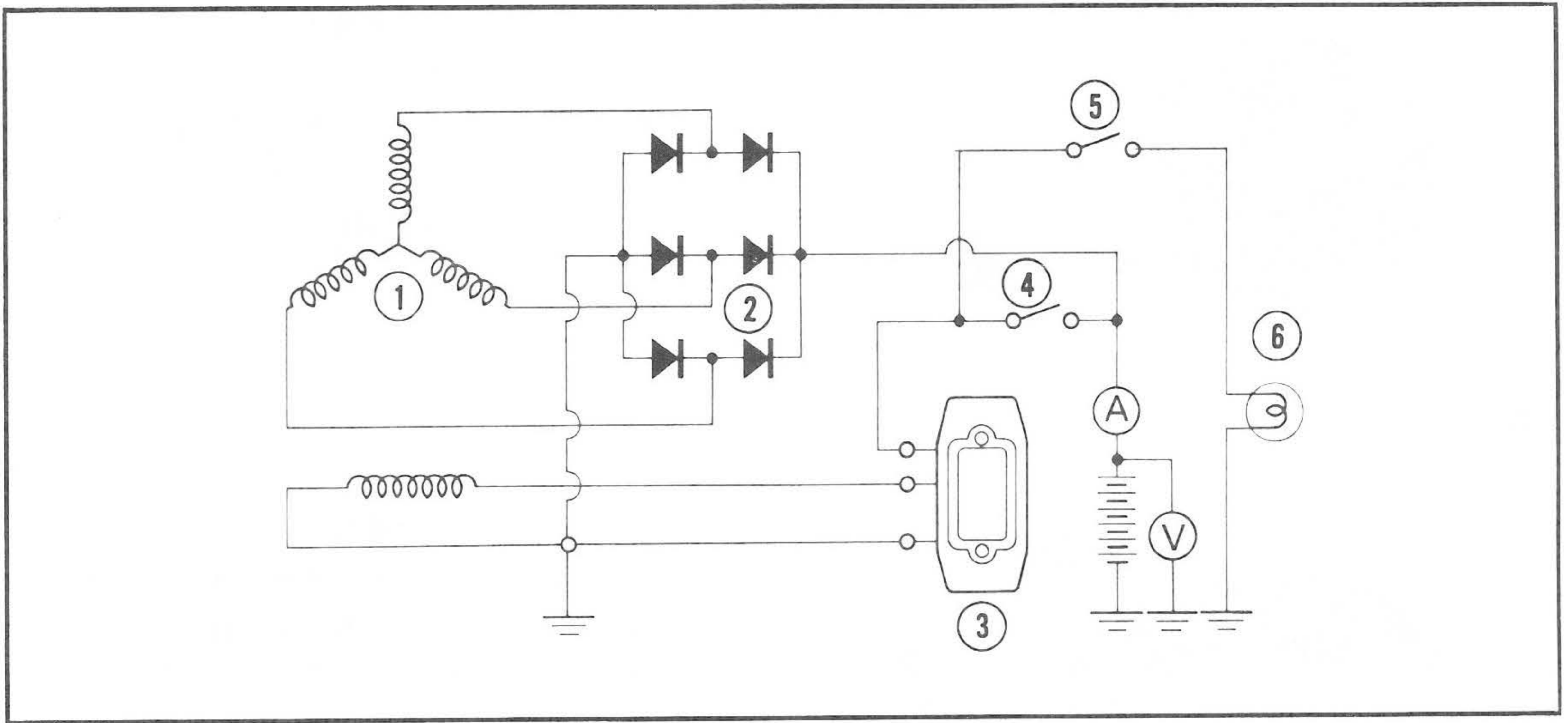


図 197 ①ACG ②シリコン整流器 ③レギュレーター ④メインスイッチ ⑤ライティングスイッチ ⑥夜間負荷

充電特性

エンジン (rpm) \ 充電電流 (A)	1,000	2,000	3,000	4,000	5,000	6,000	7,000	8,000
昼間走行	1.6	1.9	2.0	1.8	1.6	1.5	1.4	1.4
夜間走行			4	2.6	2.0	1.6	1.4	1.4
バッテリー端子電圧(V)	12.5	14.2	15	15	15	15	15	15

ACジェネレーター

型式・メーカー	日本電装
定格出力	14.5V 13A
定格回転数	5,000rpm
アース特性	⊖

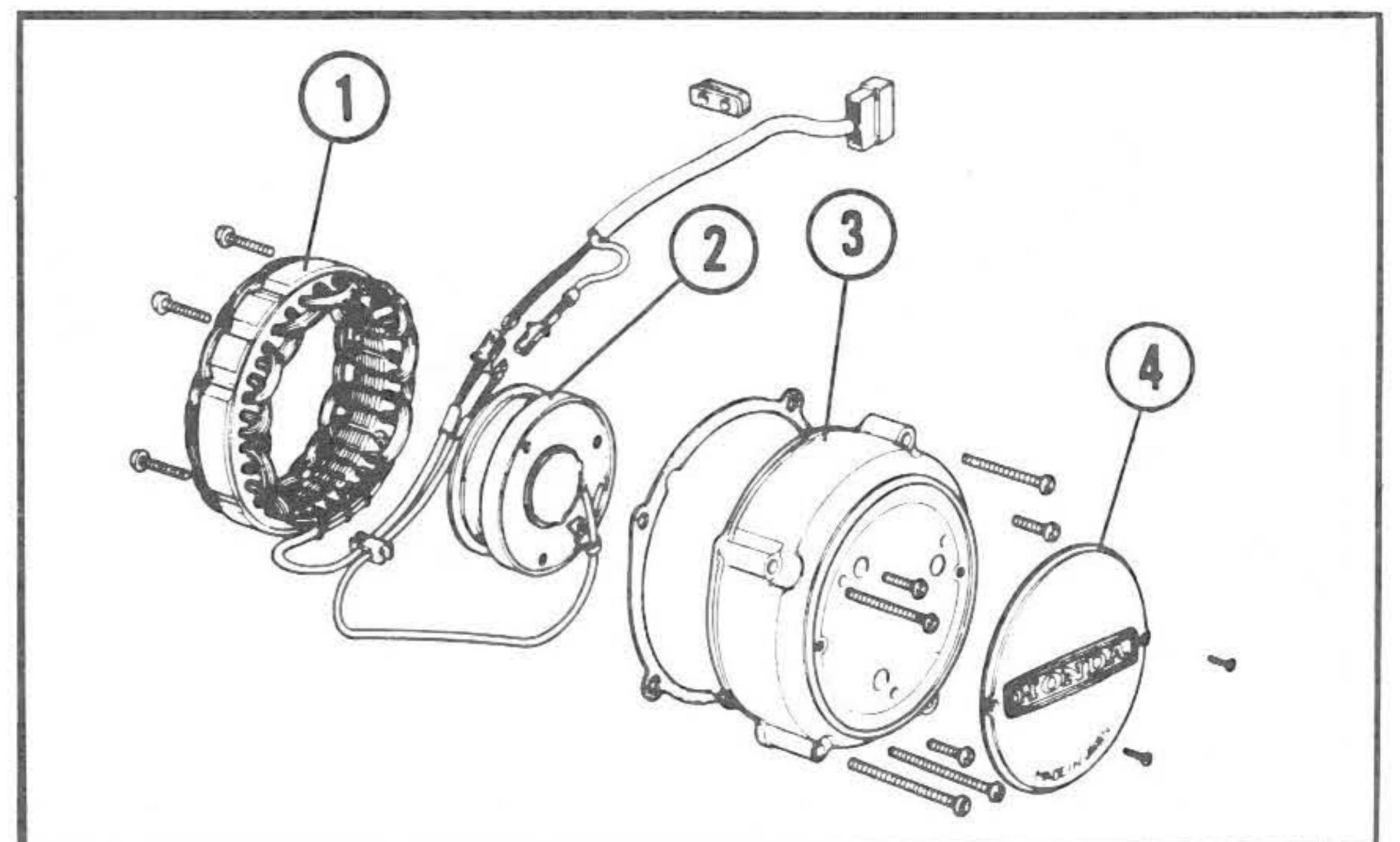


図 198 ①ステーター ②フィールドコイル ③ダイナモカバーA ④ダイナモカバーB

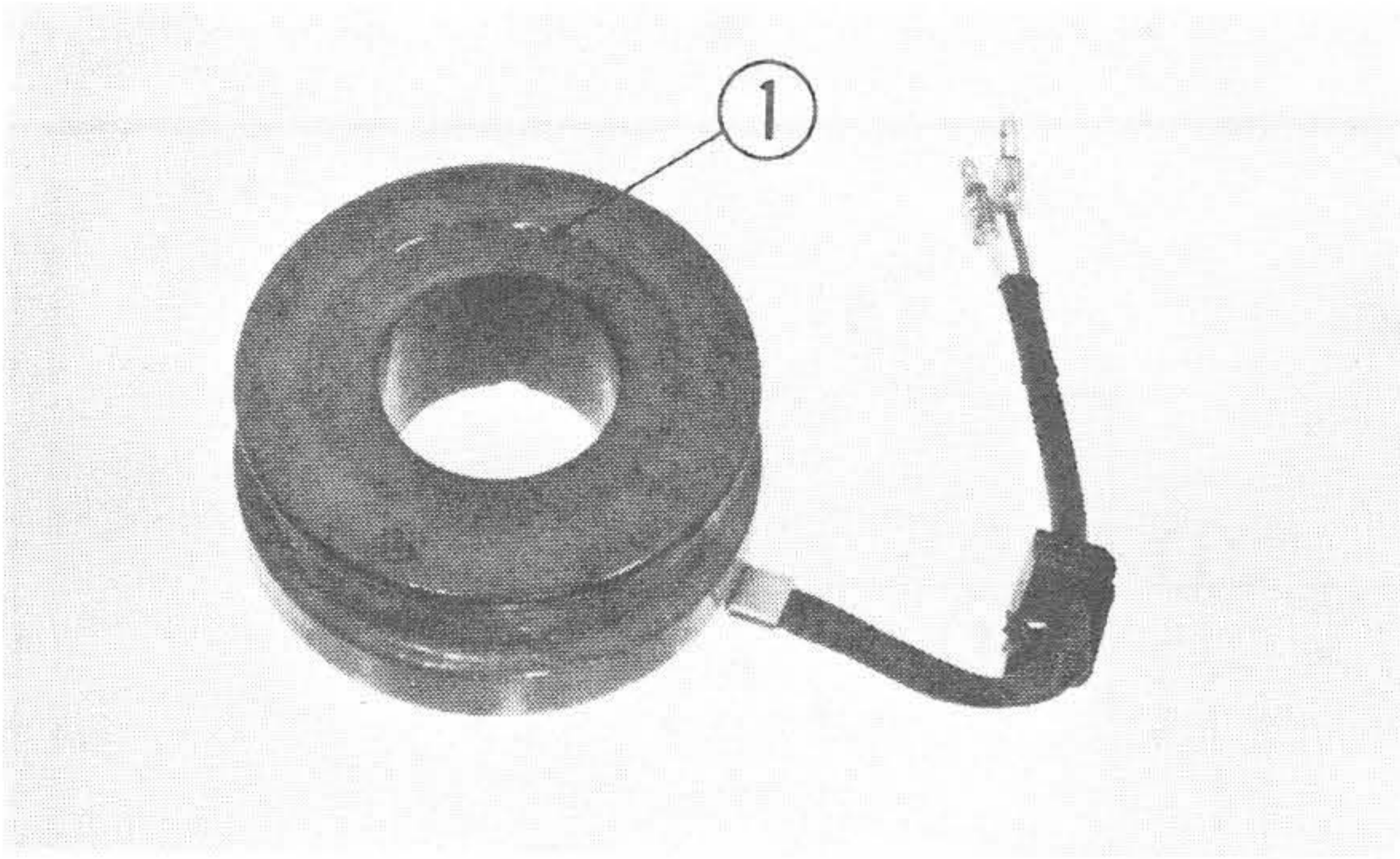


図 199 ①フィールドコイル

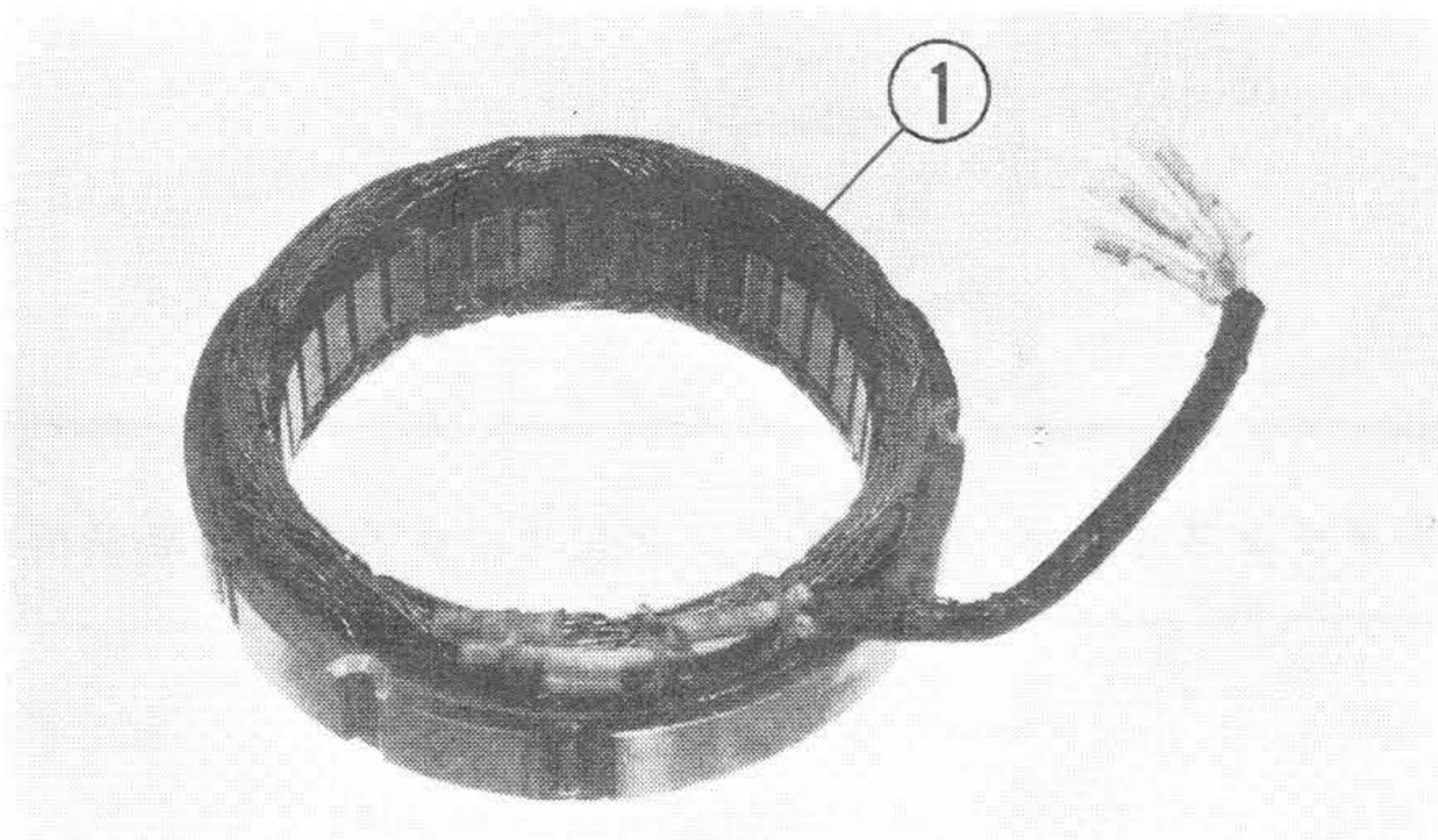


図 200 ①ステーターコイル

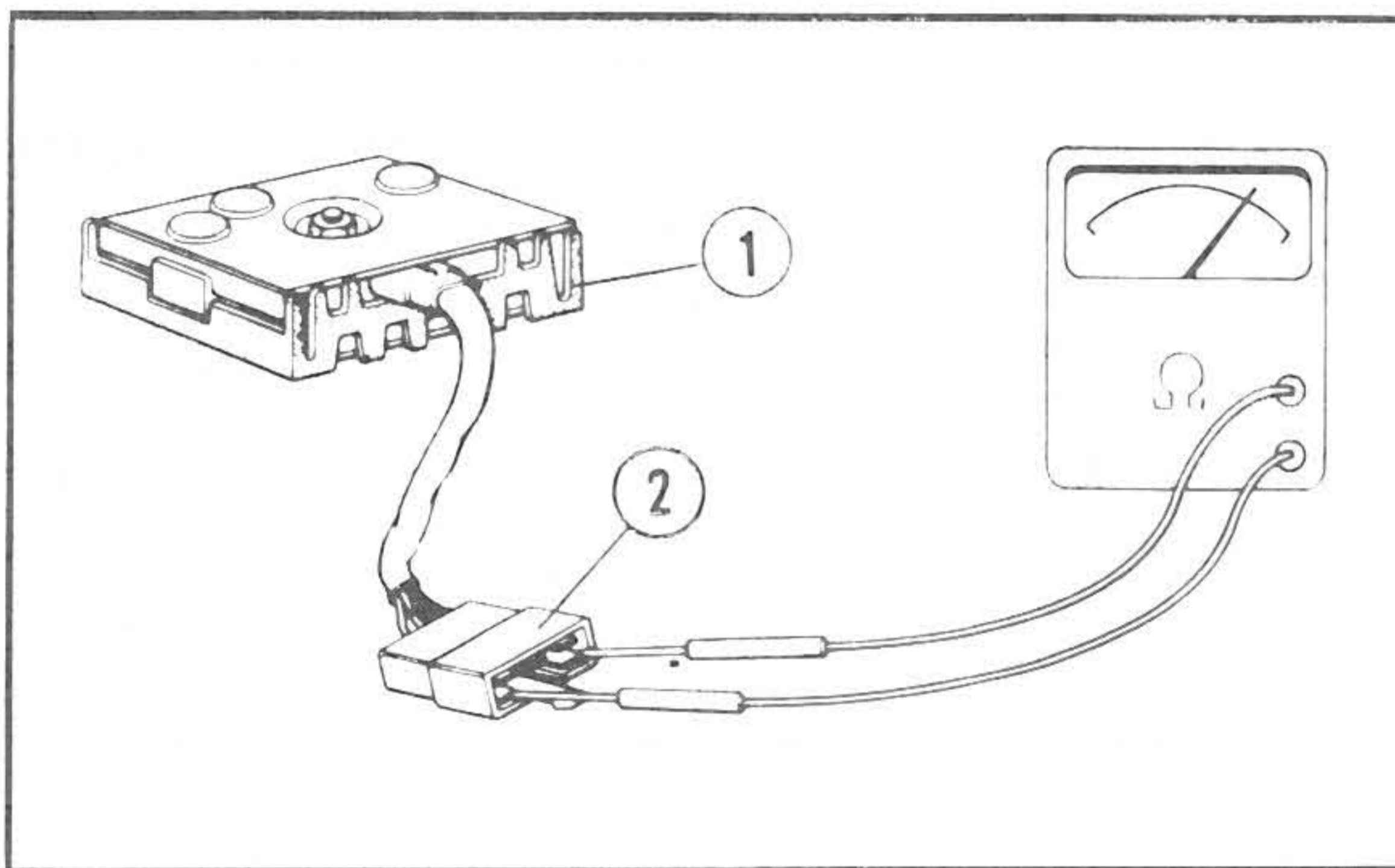


図 201 ①シリコン整流器 ②カプラー

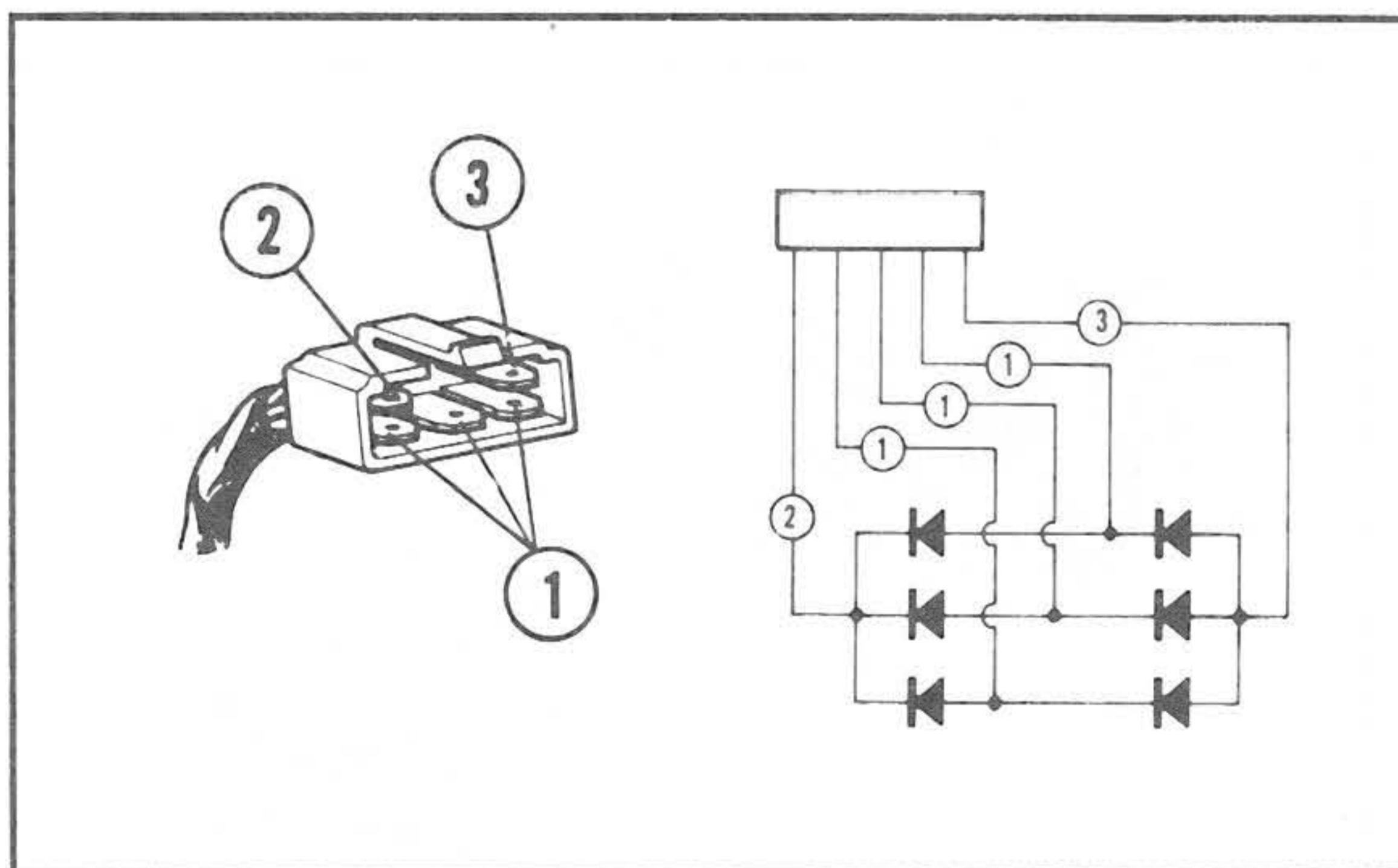


図 202 ①黄色リード ②赤/白リード ③緑リード

点 検

1. フィールドコイルの導通テスト。
ラジオテスターでフィールドコイルの2本のリード線（白リード，緑リード）間の導通を点検する。

規定抵抗：4.6~5.0Ω

2. ステーターコイルの導通テスト。
ラジオテスターでステーターコイルの3本のリード線（黄リード）間の導通を点検する。
導通があればよい。

規定抵抗：0.16~0.69Ω

シリコン整流器

点 検

シリコン整流器の点検は個々のダイオードについて、正方向，逆方向の特性をテスターで測定する。正方向のみ導通があれば正常で，両方向に導通のあるもの，導通のないものは不良である。

〈注 意〉

1. この時メガーでテストしないこと。
高電圧がかかってシリコンダイオードを破損する。
2. バッテリーの極性を間違えないこと。
バッテリーを逆に配線すると，バッテリーの寿命を短くし，電気系統に大電流が流れ，シリコン整流器を破損したり，ワイヤーハーネスを焼損する。
3. シリコン整流器の"P"端子（マグネチックスイッチ端子の赤/白配線）を外したままで，発電機を高回転でまわさないこと。高い発生電圧のため，シリコン整流器を損傷することがある。
4. バッテリーを搭載したまま，急速充電のような外部の電源でバッテリーを充電する時は，シリコン整流器のカプラーを外しておくこと。

レギュレーター

このレギュレーターはバッテリー電圧によって接点を開閉して、抵抗を直列に入れてACGのフィールドコイルの励磁電流を調節し出力を制御するものである。

調整電圧：14.0—15.0V

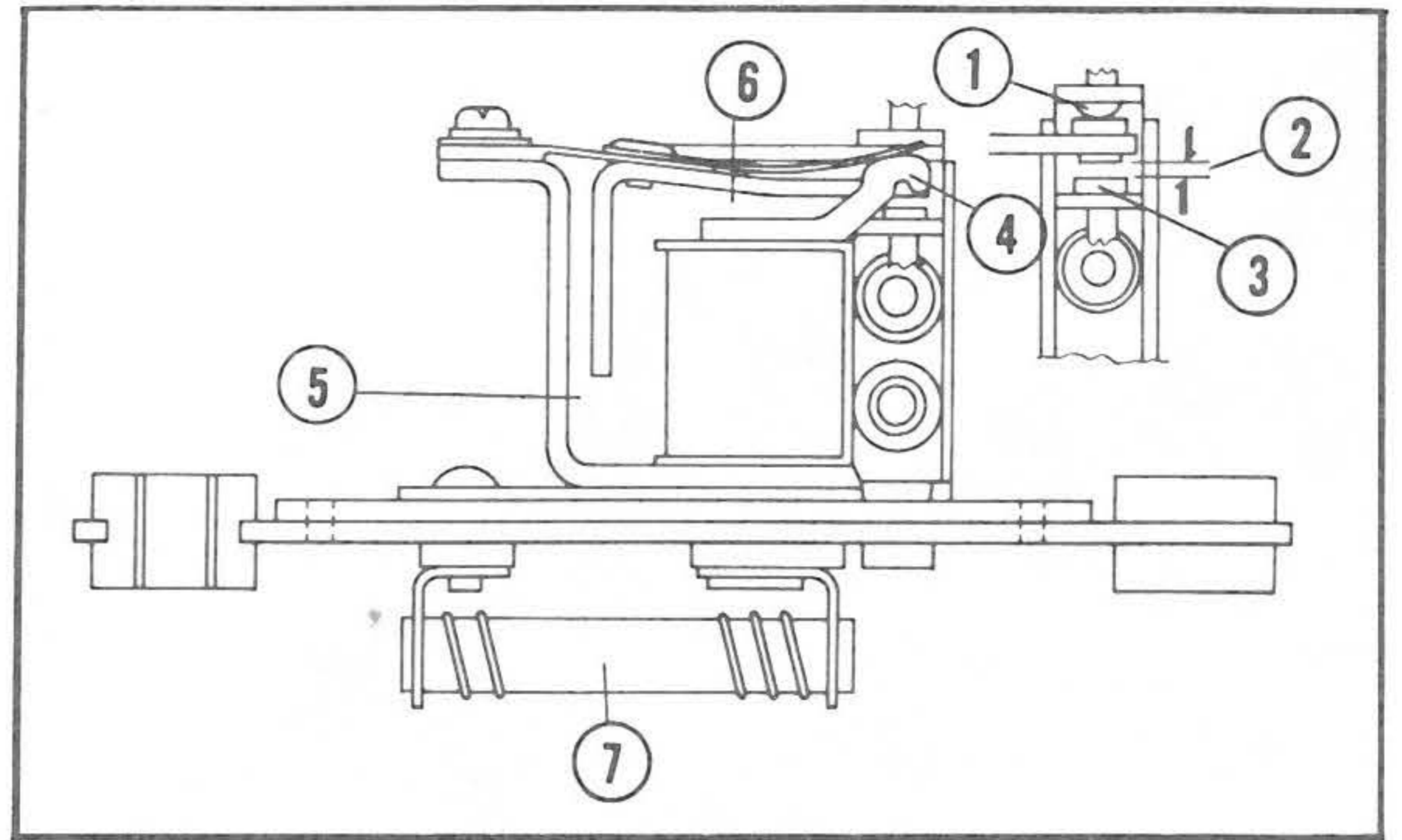


図 203 ①ポイント（高速側）②ポイントギャップ
③ポイント（低速側）④アジャストアーム
⑤アングルギャップ ⑥アーマチュアギャップ ⑦レジスター

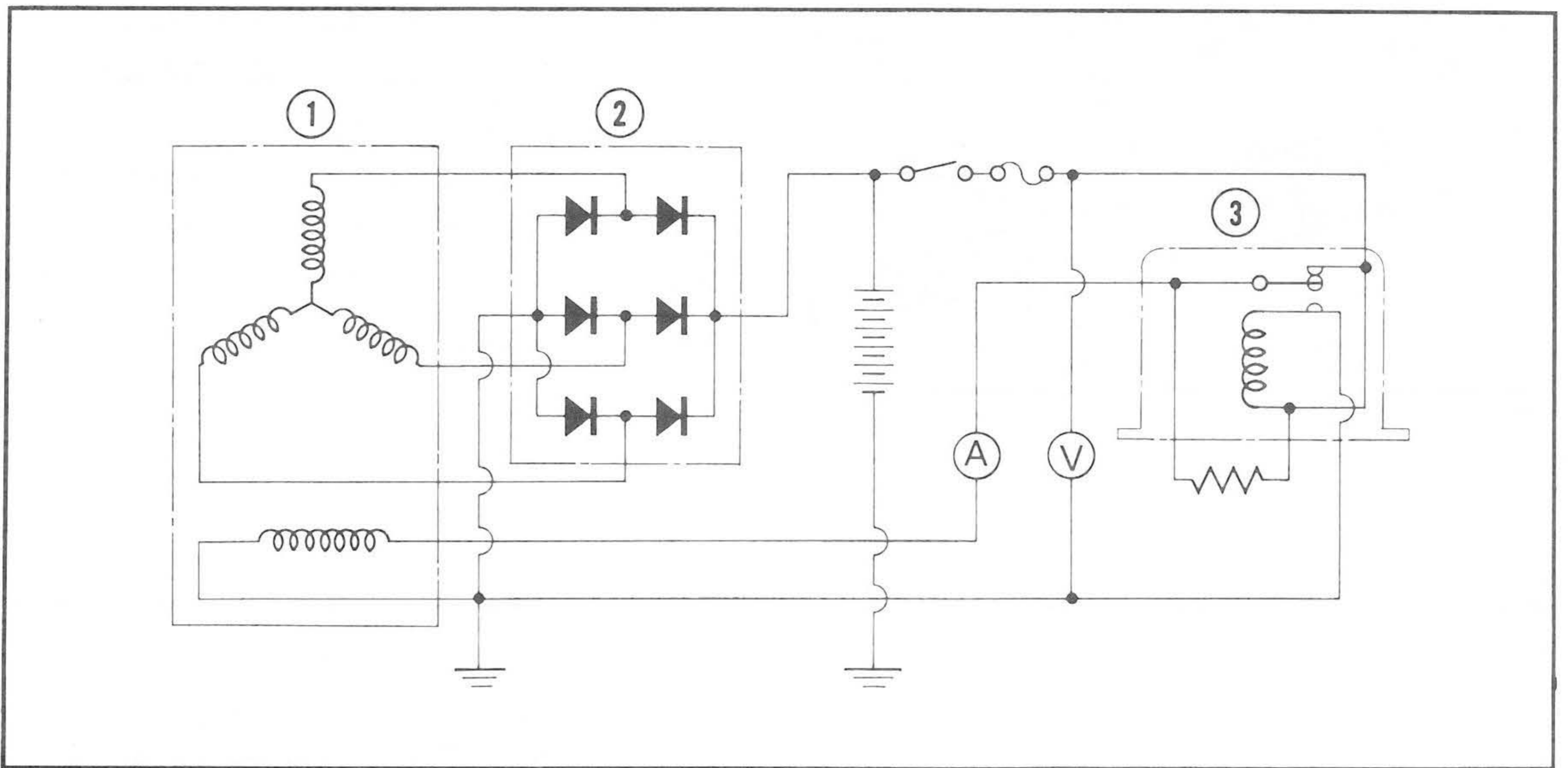


図 204 ①ABG ②シリコン整流器 ③レギュレーター

点検・調整

測定は回転上昇時に行なうこと。

1. フィールド回路にアンメーターを接続しエンジン回転数を上げ、フィールド電流 (If) の最大値 (If max) を測定する。
2. さらにエンジン回転数を上げるとフィールド電流は減少してくる。これが $\frac{1}{2} If \text{ max}$ になったときのバッテリー電圧を測定する。

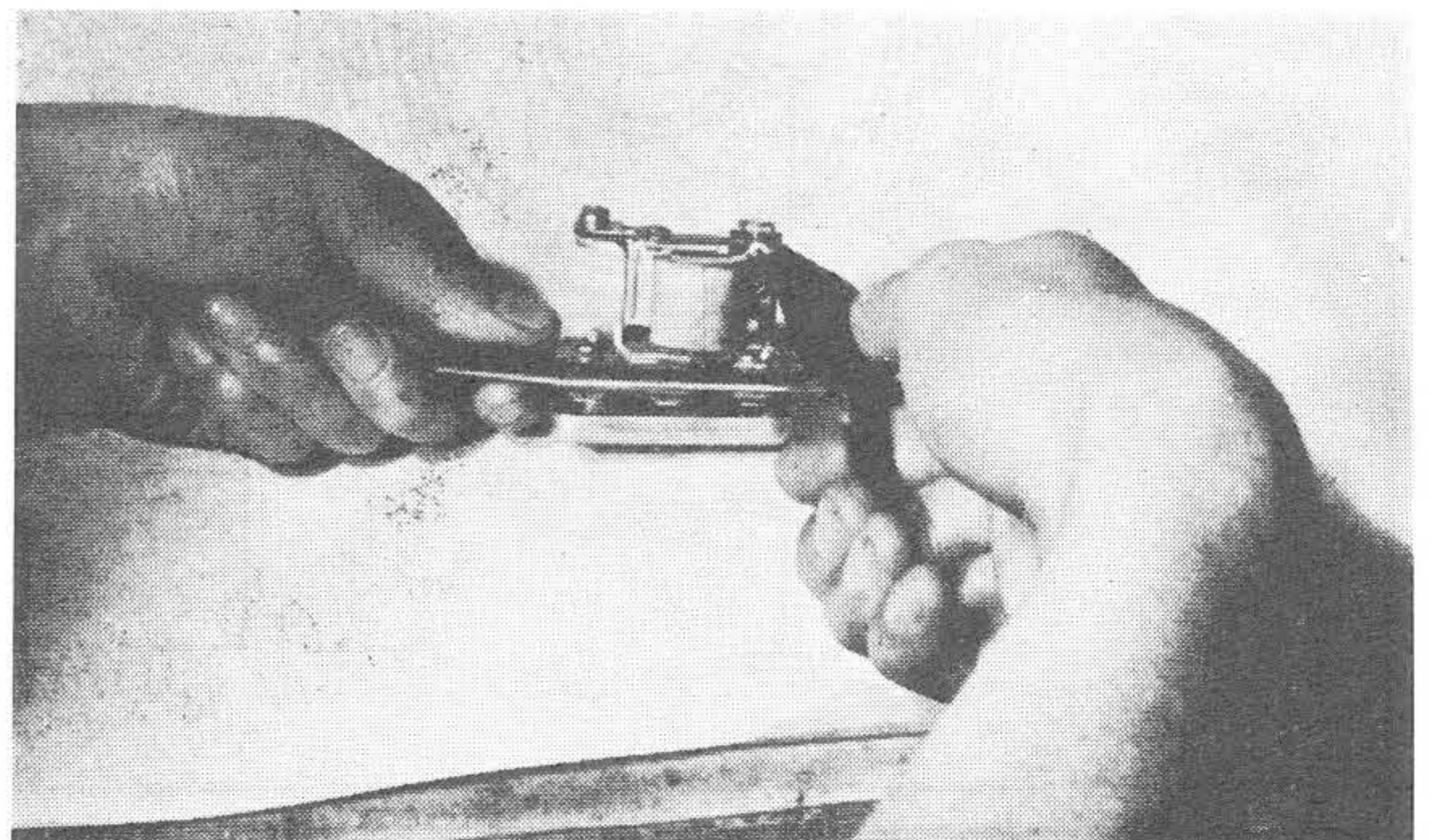


図 205 アジャスティングアームによる電圧調整

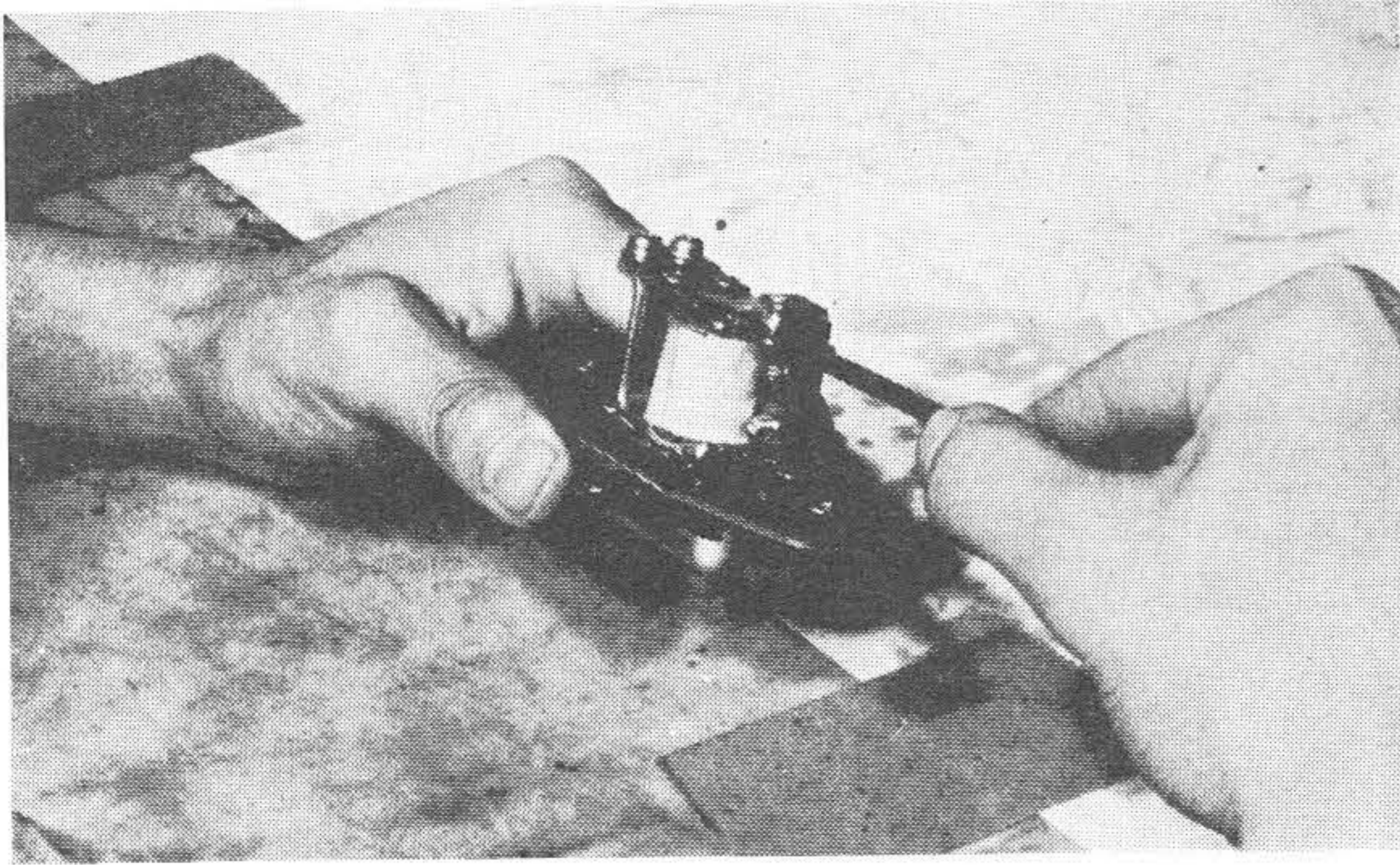


図 206 ポイントギャップの点検

3. さらに回転数を上げ 4,000rpm のときの電圧を測定する。

1/2If max 時と 4,000rpm 時の電圧が規定の調整電圧に入るようにアジャストアームを曲げて調整する。

(キーを抜いた状態で行なうこと。)

4. 上記の調整で満足な結果が得られなければ各ギャップを測定し、ホルダーを曲げて調整する。

アーマチュアギャップ	0.3mm 以上
ポイントギャップ	0.3~0.45mm 以上
アングルギャップ	0.2mm 以上

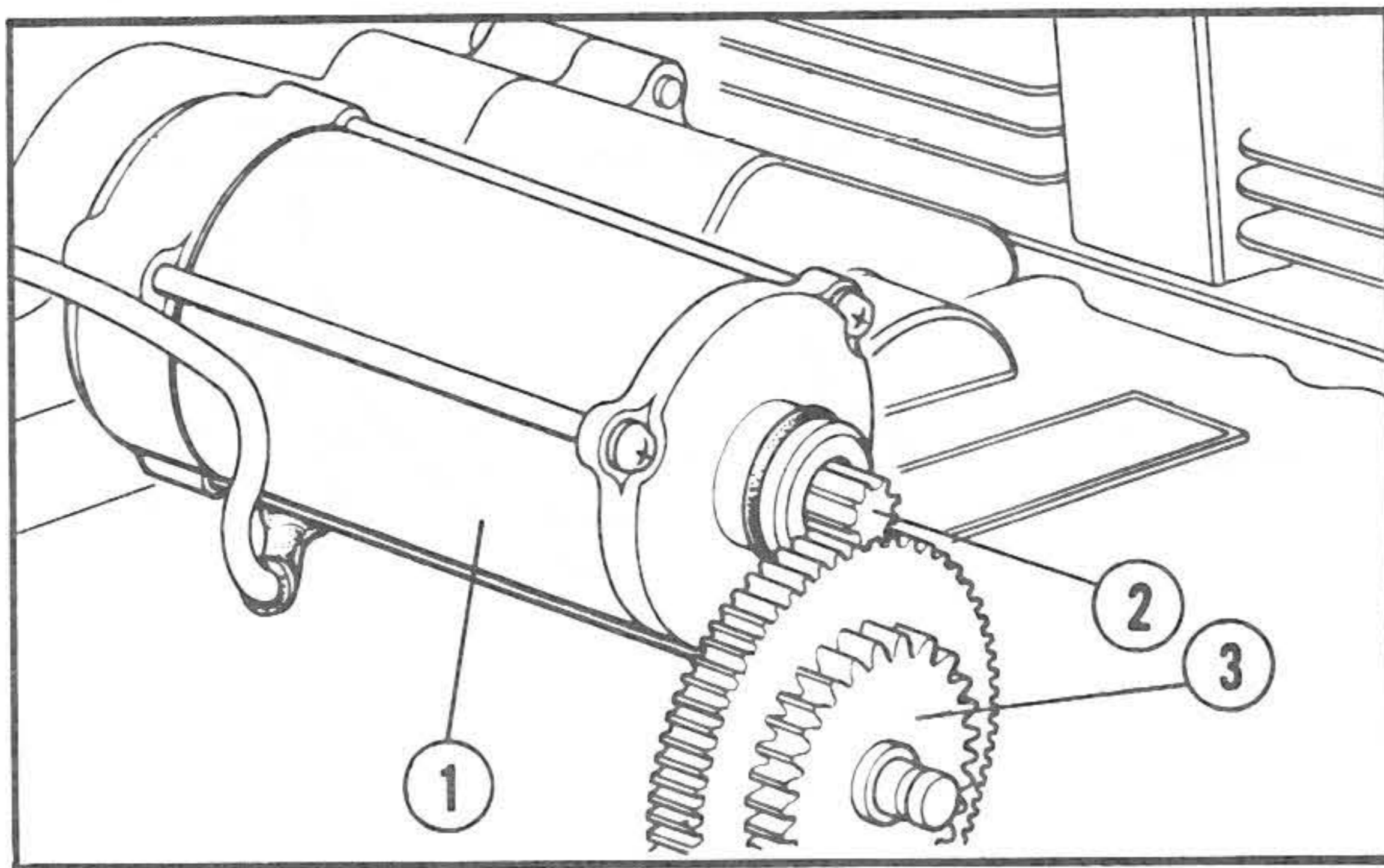


図 207 ①スターティングモーター ②モーターシャフトギヤ ③リダクションギヤ

4. 始動装置

スターティングモーターはシリンダー後方クランクケース上部に位置しており、外部からの浸水や異物の侵入を完全に防いでいる。

出力の伝達はモーターシャフトギヤからリダクションギヤ、モータードリブンギヤ、オーバーランニングクラッチ、プライマリーシャフトへと伝わる。

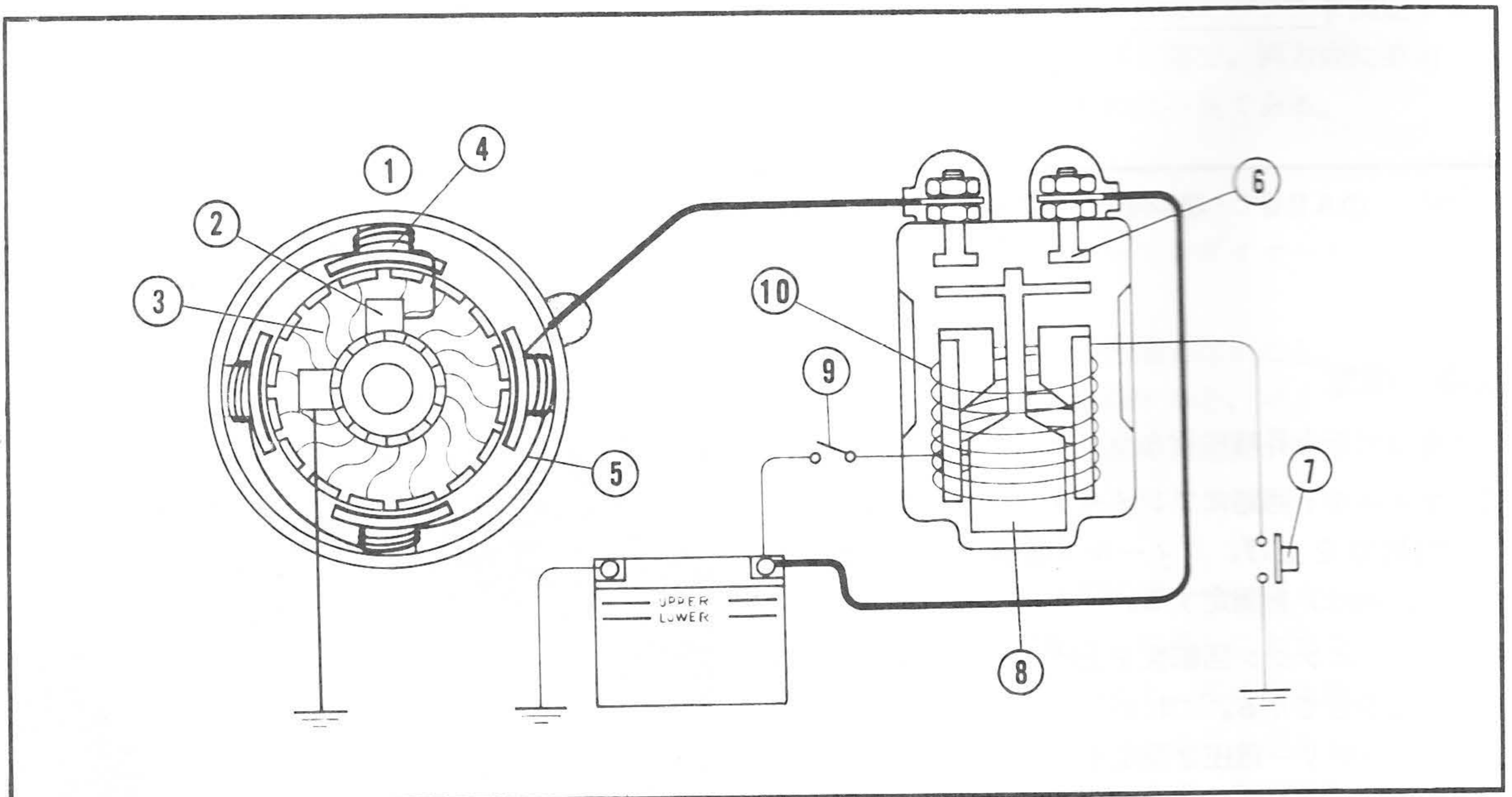


図 208 ①スターティングモーター ②ブラシ ③アーマチュア ④ポール ⑤フィールドコイル ⑥スターティングマグネチックスイッチ ⑦スタータースイッチ ⑧プランジャー ⑨イグニッションスイッチ ⑩励磁コイル

スターティングモーター

仕様と特性

定格電圧	12 V
定格出力	0.6kW
定格時間	30秒連続

	負荷時	無負荷時	拘束時
電圧	11V	8 V	5 V
アンペア	35A	120A	250A
トルク	—	0.11kg-cm	0.26kg-cm
回転	1,100~22,000rpm	3,200rpm	—

点検

1. カーボンブラシの点検

カーボンブラシの摩耗、接触面の荒れ、およびブラシスプリングの張力が弱くなると始動不良の原因になるので交換する。

	標準値	修正限度
カーボンブラシの長さ	12—13mm	5.5mm以下
ブラシスプリングの張力	0.5—0.6kg	0.4kg以下

2. コミュテーターの清掃

コミュテーターが汚損していると始動性が悪くなるのでこまかいサンドペーパーで面をみがく。修正後きれいに清掃しておくこと。

3. ステーターコイルの点検

ステーターコイル側に結線されているブラシとスターティングモーターケーブル間の導通を測定する。導通がない場合はステーターコイルの断線である。

4. アーマチュアコイルの点検

アーマチュアコイルがアースしていると始動不良になるので、コミュテーター面と鉄心の導通を点検する。導通がある場合はステーターコイルのアースである。

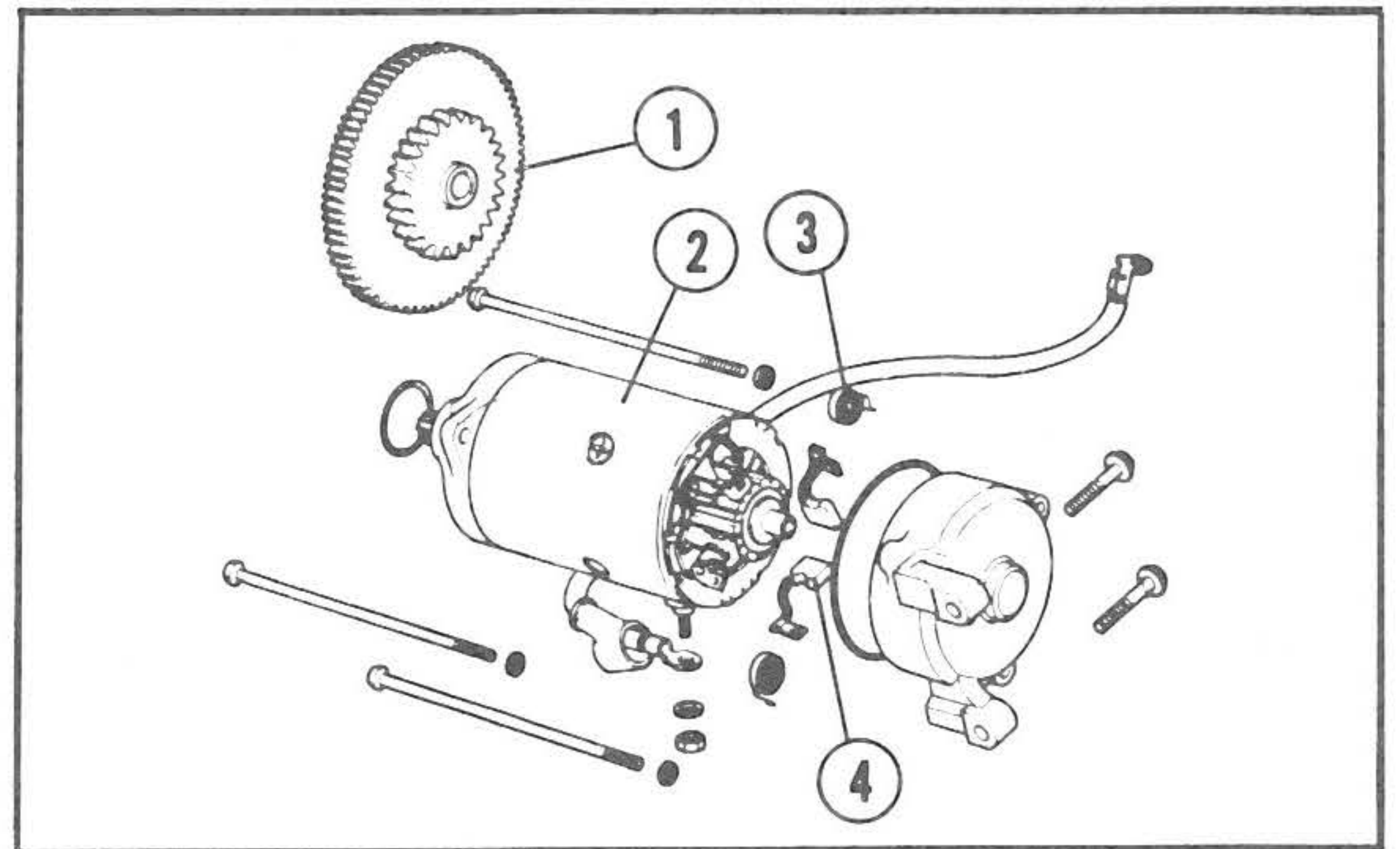


図 209 ①スターターリダクションギヤ ②スターティングモーター ③ブラシスプリング ④ブラシ

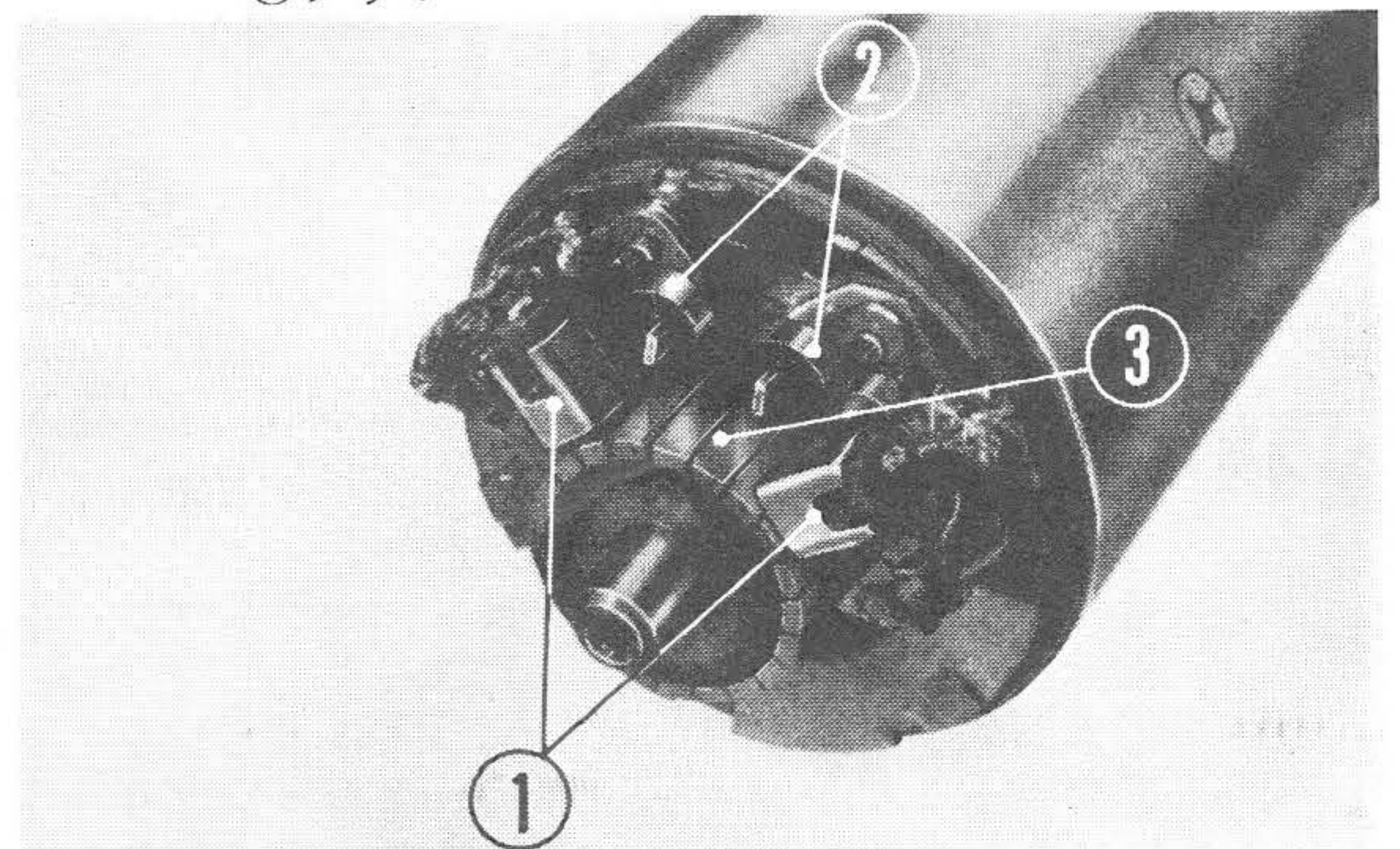


図 210 ①カーボンブラシ ②ブラシスプリング ③コミュテーター

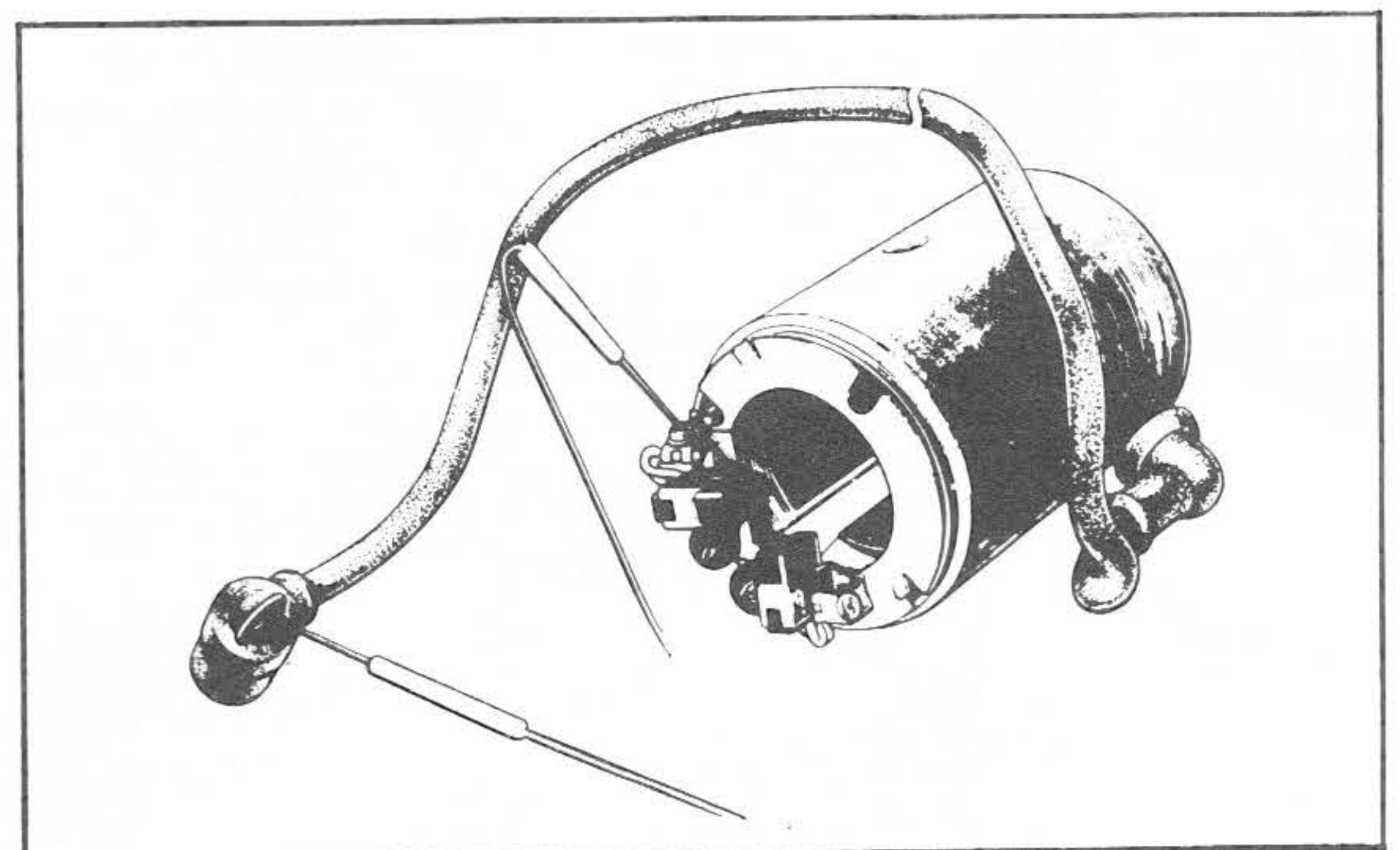


図 211 ステーターコイルの点検

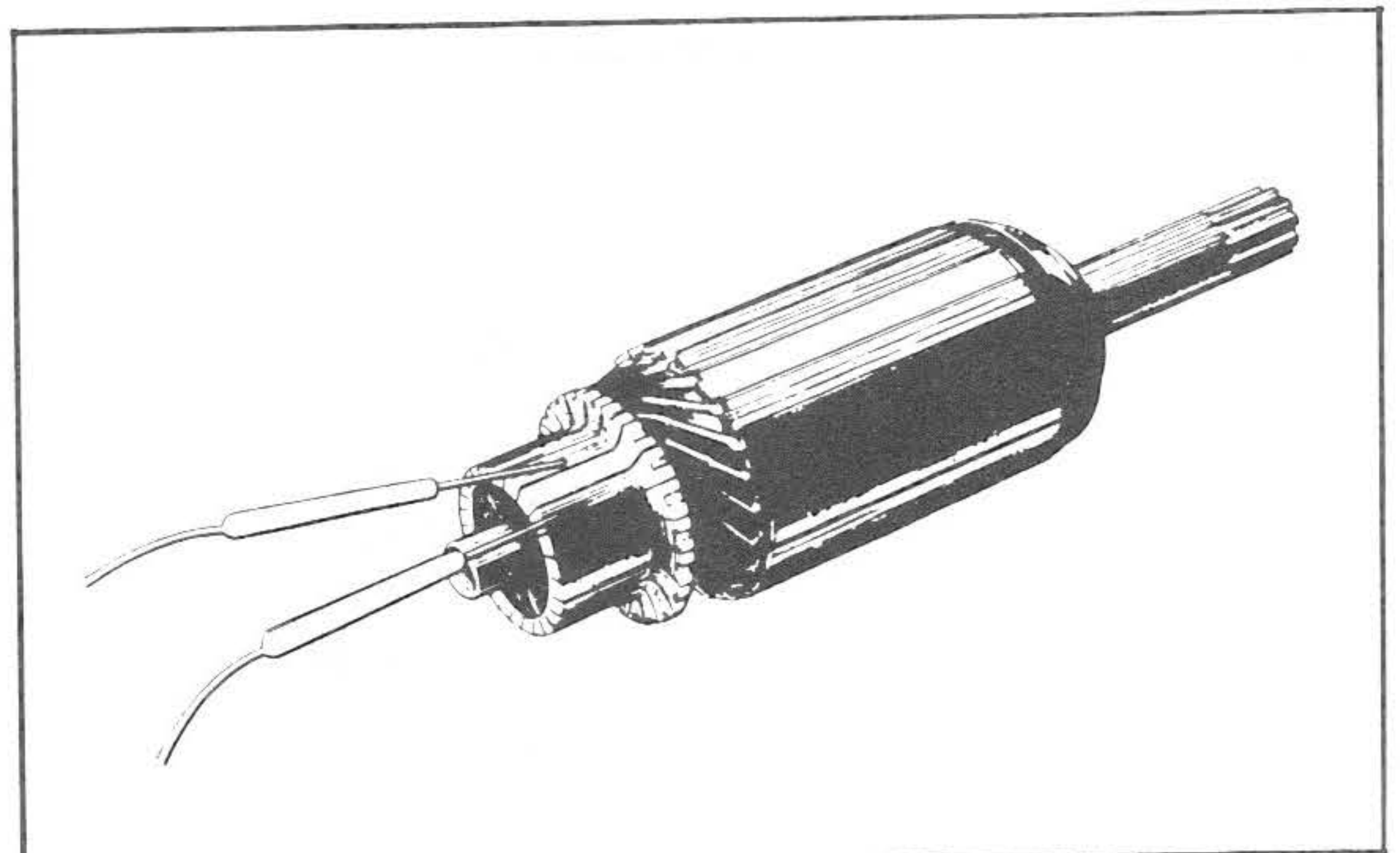


図 212 アーマチュアコイルの点検

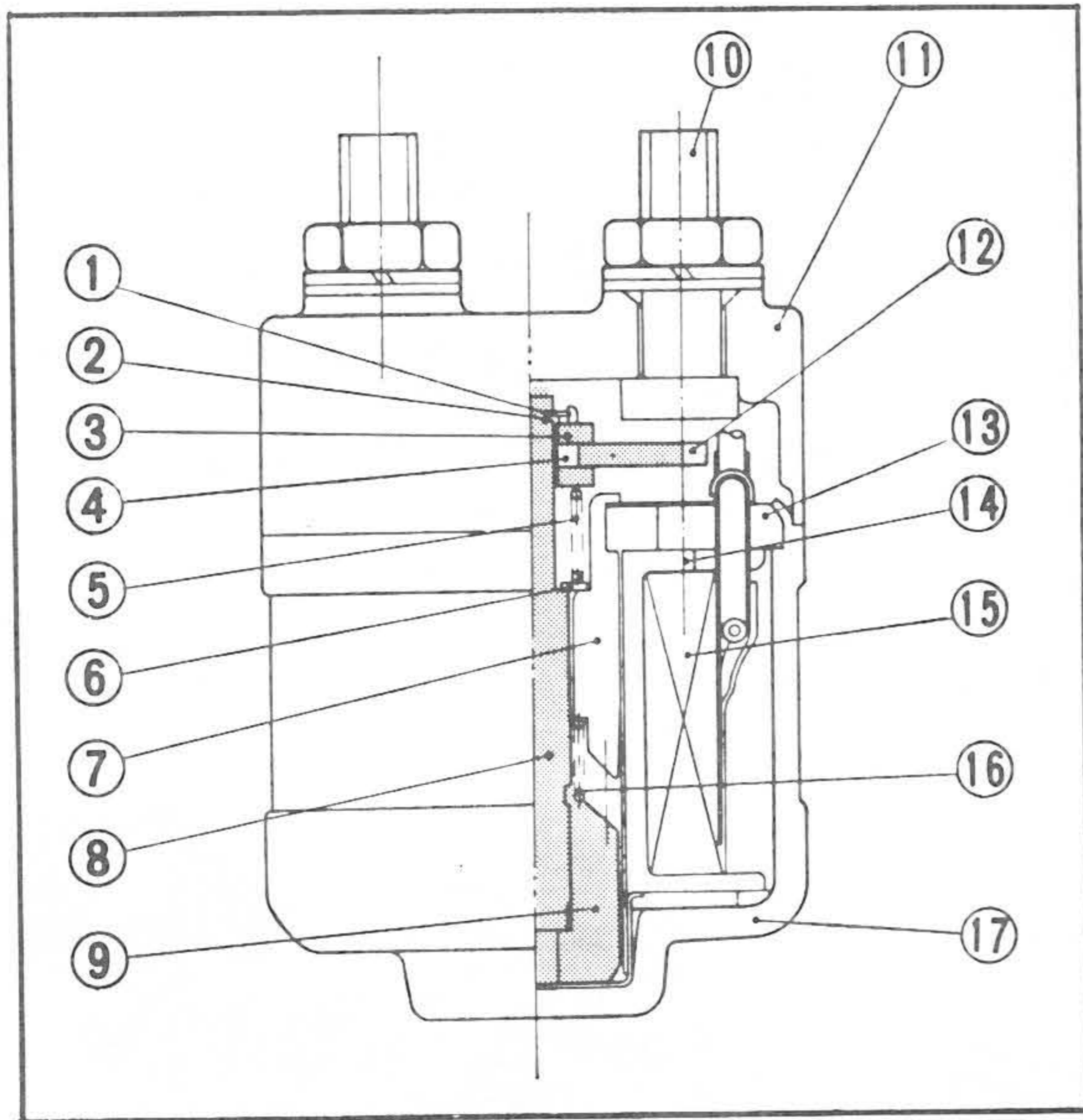


図 213 ①ストッパー ⑩コンタクトボルト
 ②ストッパーホルダー ⑪ケース
 ③ワッシャー ⑫コンタクトプレート
 ④ローラーA ⑬ヨーク
 ⑤コンタクトスプリング ⑭コイルボビン
 ⑥フラットワッシャー ⑮コイルコンプリート
 ⑦プランジャーホルダー ⑯リターンスプリング
 ⑧プランジャーシャフト ⑰ボディ
 ⑨プランジャー

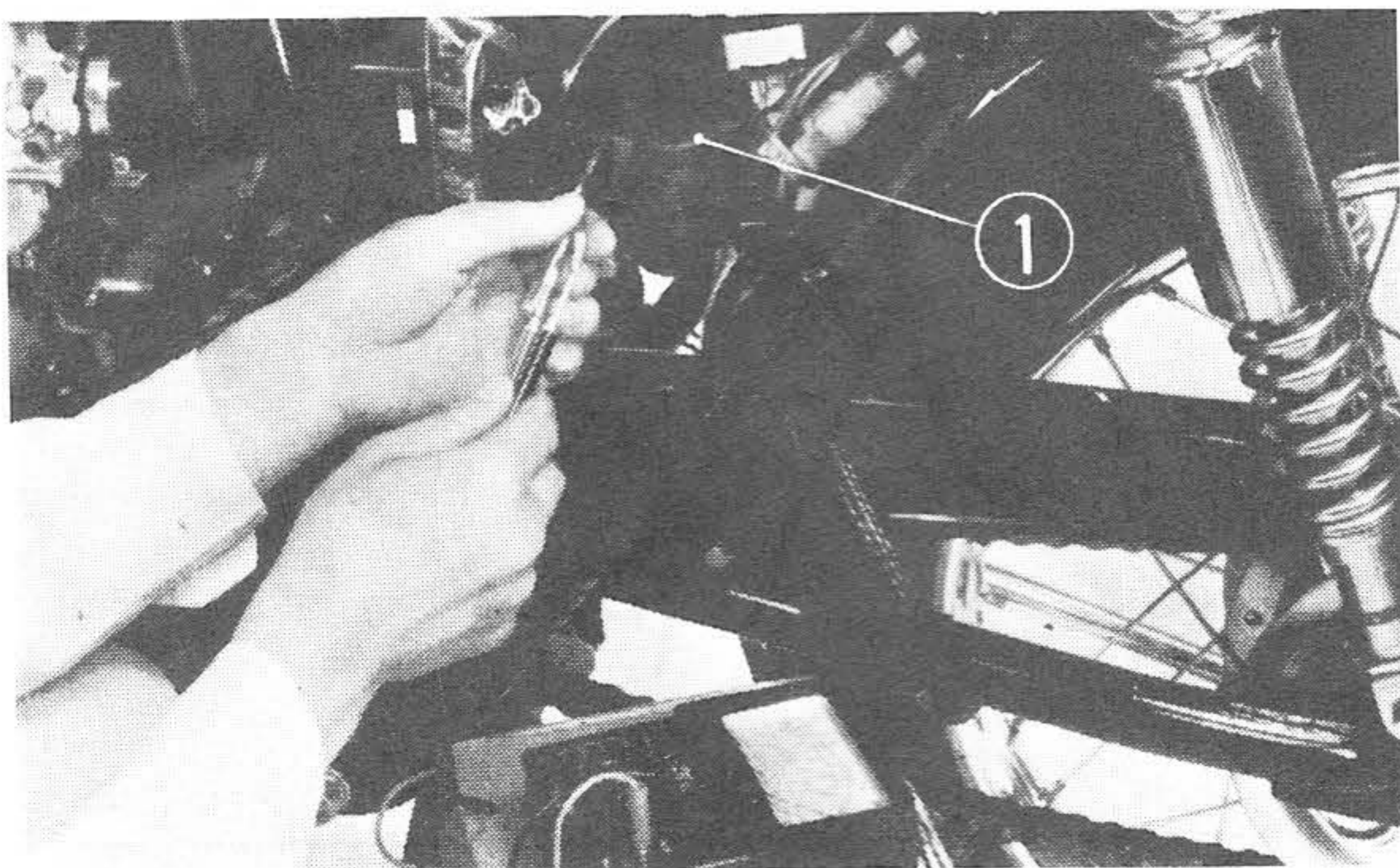


図 214 ①スターティングマグネチックスイッチ

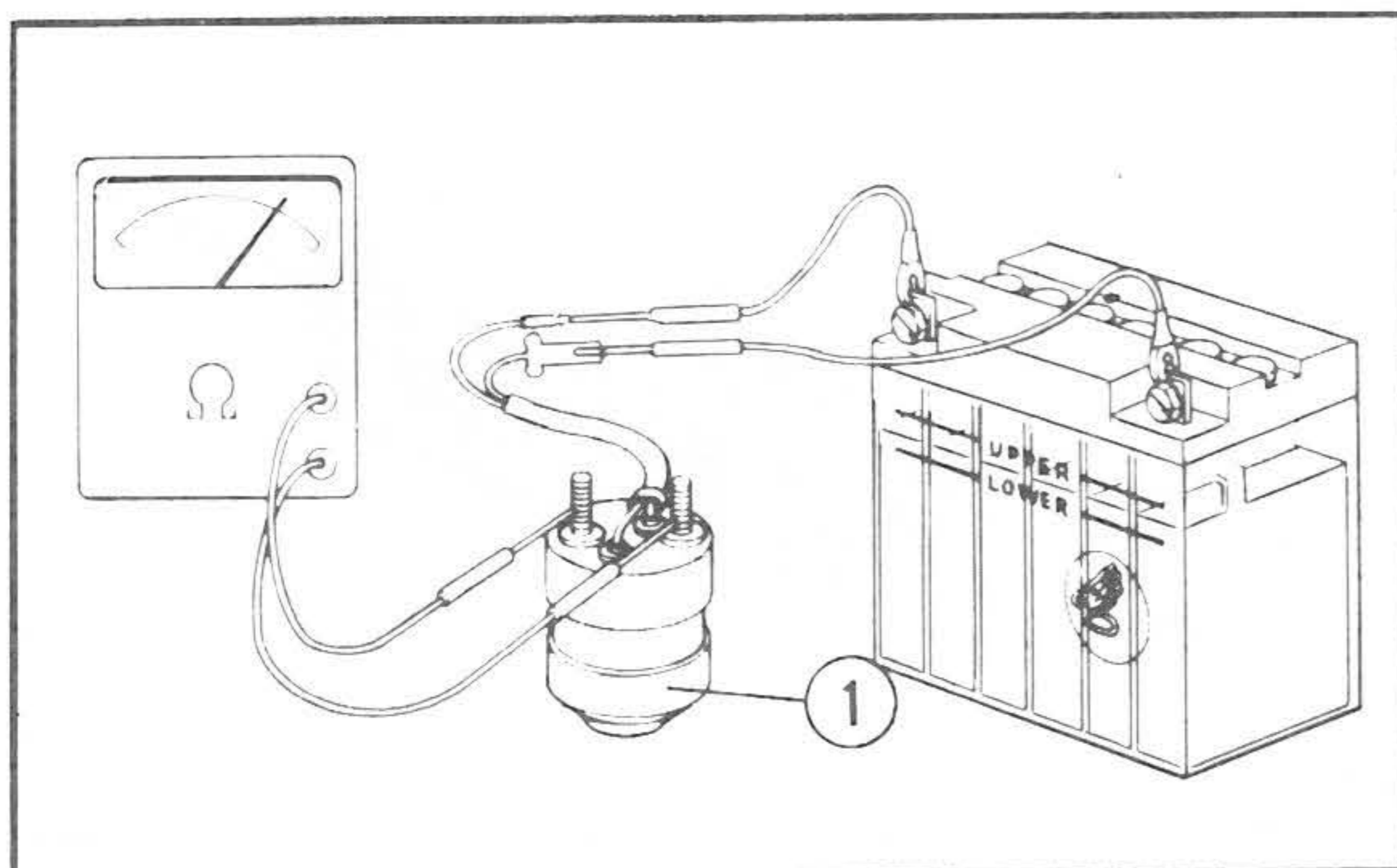


図 215 ①スターティングマグネチックスイッチ

スターティングマグネチックスイッチ

スターティングモーターを回転させるために流れる電流は 100A 以上に達するので、抵抗を少なくするために太い配線を必要とし、またこの電流を断続するスイッチも接触部を大きくとらねばならない。急激に大電流を遮断するとスパークを生じ、接触部の圧力によっては抵抗も加わるので、大電流回路のスイッチは、電磁石を利用したスイッチを別に設け、少ない電流で遠隔操作をし、大電流回路の断続を行なっている。

点 検

1. 一次コイルの導通をテストする。
 導通がない場合は一次コイルの断線。
 ・一次コイルの両端子間に 12V の電圧をかけた時に「カチッ」と音がすれば、一次コイルは正常である。
2. 長く使用していると、電流が大きいいため接触部が焼損して抵抗が多くなり、電気が流れなくなることがある。
 一次コイル側に 12V の電圧をかけ、スイッチをいれて端子間の導道を測定する。
 導通がない場合はスイッチの不良。

バッテリー

仕様

形式	12N12A-4A・1
電圧	12V
容量	12AH

比重測定方法

バッテリー液を吸込式比重計で計り比重が1.200 (20°C) 以下の場合には充電する。

尚比重を測定するには、図 216 に示すように吸込比重計を使用し、ガラス筒を垂直に立て、電解液を静かに吸い込ませて電解液が盛り上った上端の目盛を読みとればよい。

点検・保守

1. 電解液は半月～1 カ月ごとに各槽の液量を点検する。アンダーレベル以下の場合には蒸留水をアップレベル線まで補充する。
2. 液量が甚だしく減るときは、充電システムを点検する必要がある。
3. 定期的に電解液の比重を測定する。尚蒸留水を補充した場合は、十分充電を行ない、電解液が十分かくはんされてから測定する。
4. コネクター、ターミナルの腐蝕による接触不良、ペーストの脱落、サルフェーション（完全放電のバッテリーを長期間放置すると極板に硫酸鉛が固着し充電を行っても元の状態に回復しない）などが故障の主な原因であるので点検を十分に行なう。

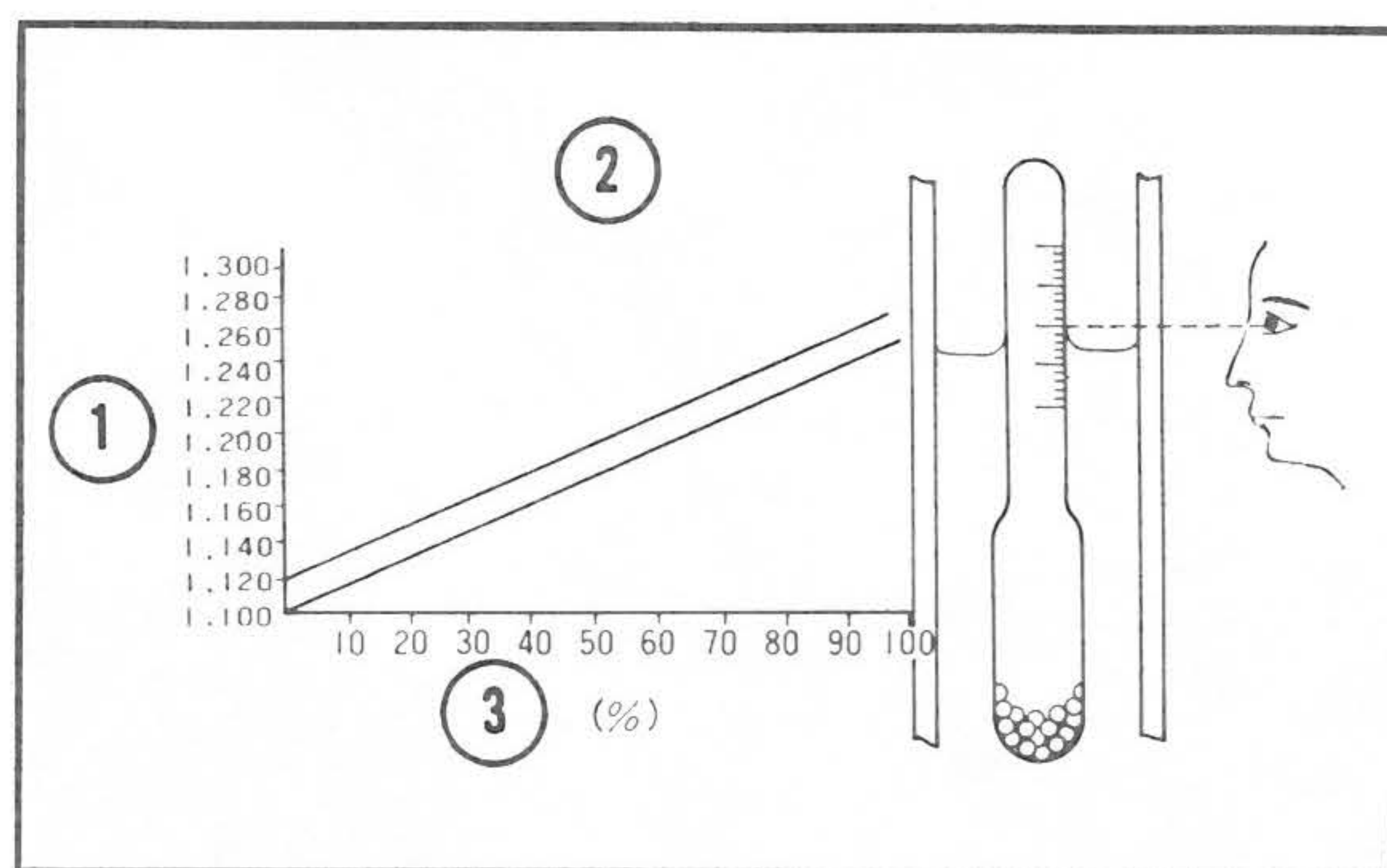


図 216 ①液比重 ②充電量と液比重の関係
③充電量 (%)

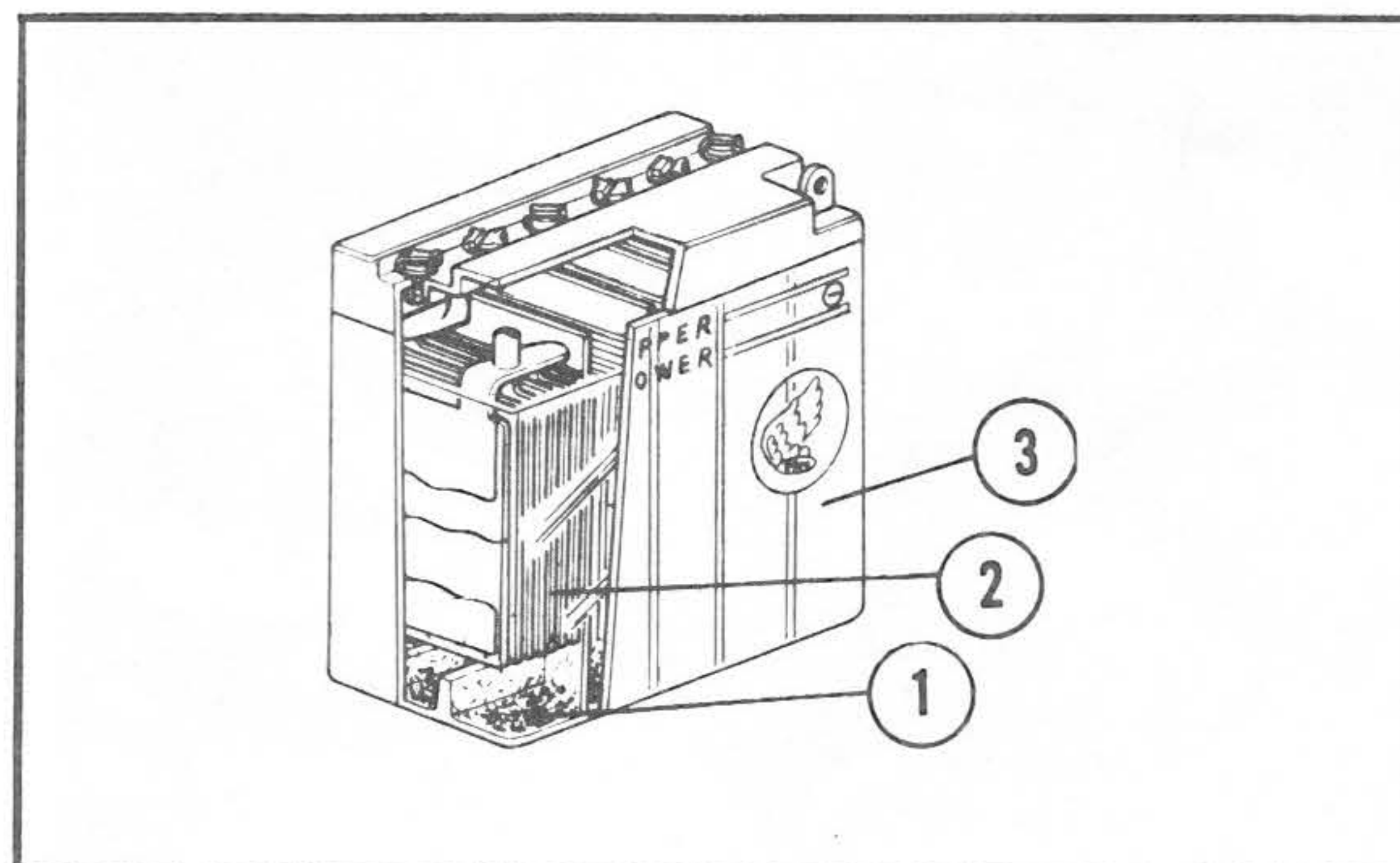


図 217 ①沈澱物 ②プレート ③バッテリーケース

バッテリー充電

〈充電上の注意〉

1. 急速充電はバッテリーの寿命を著しく縮めるので避ける方がよい。特に充電を早急に行ないたい場合には充電電流を 2.0A を限度とする。
2. 充電中は水素ガスが発生する為、火気に注意する。
3. バッテリー充電後はこぼれたバッテリー液などを水洗いで良く落とし、ターミナルにグリースを塗っておくこと。

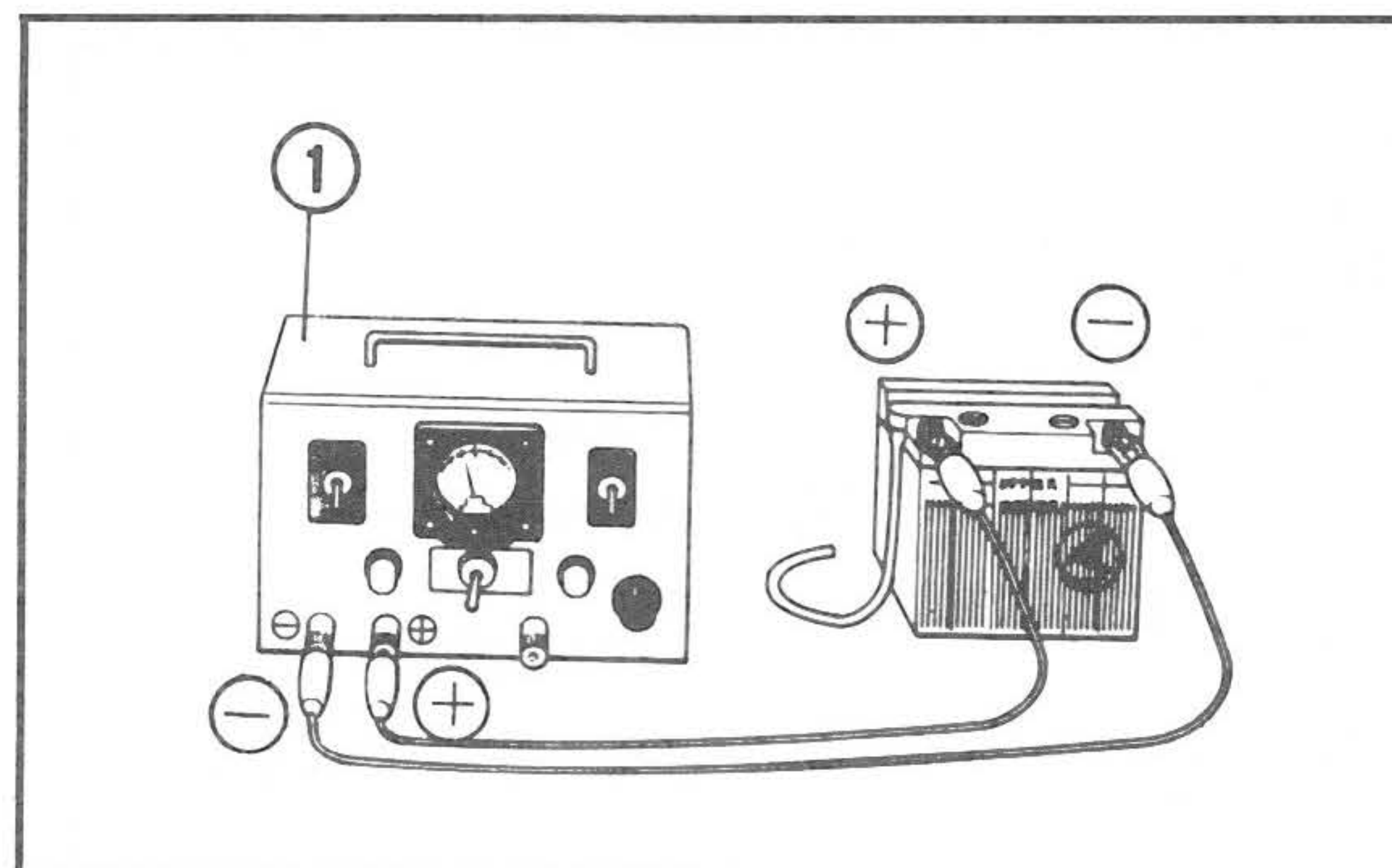


図 218 ①充電器

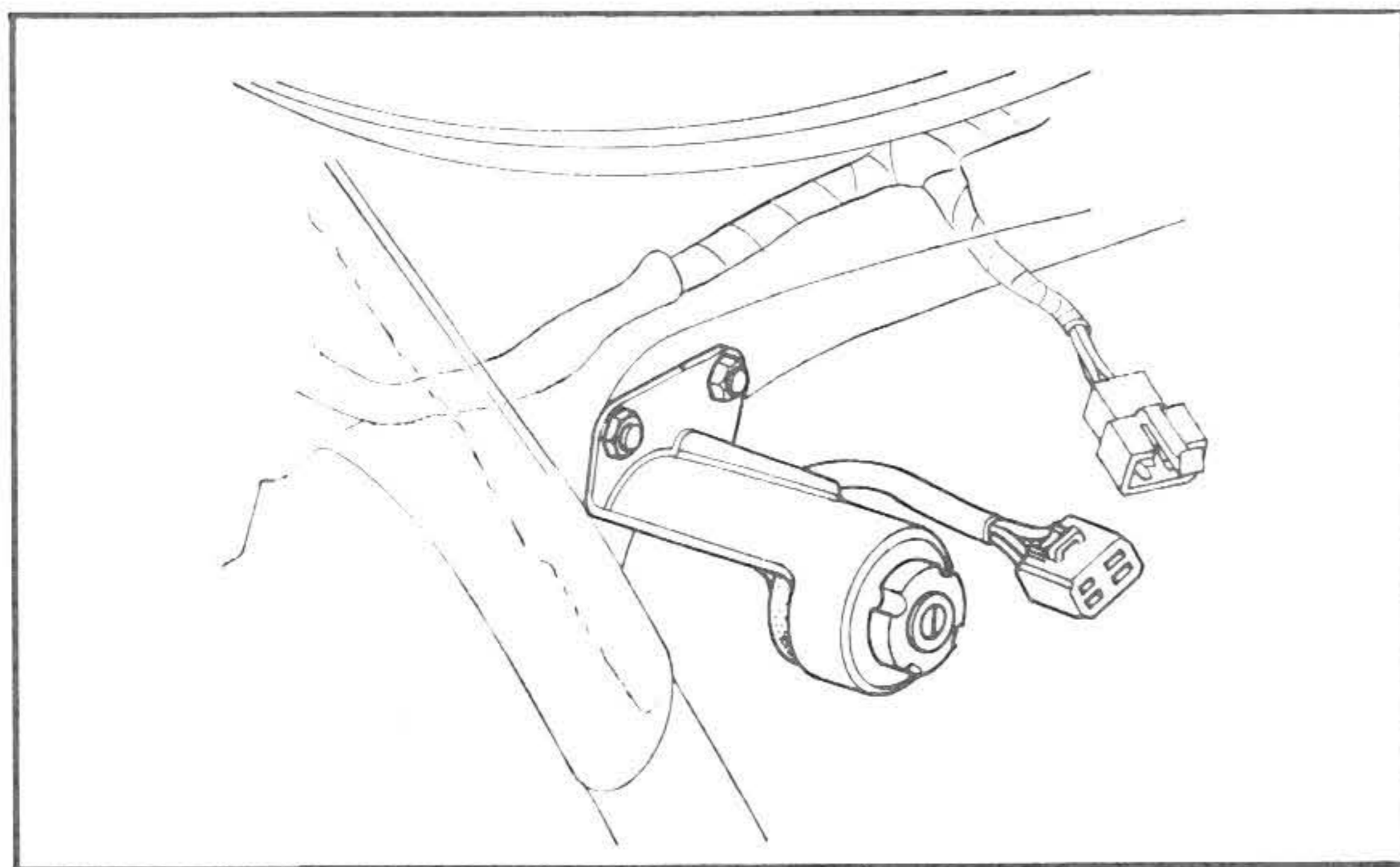


図 219 コンビネーションスイッチの点検

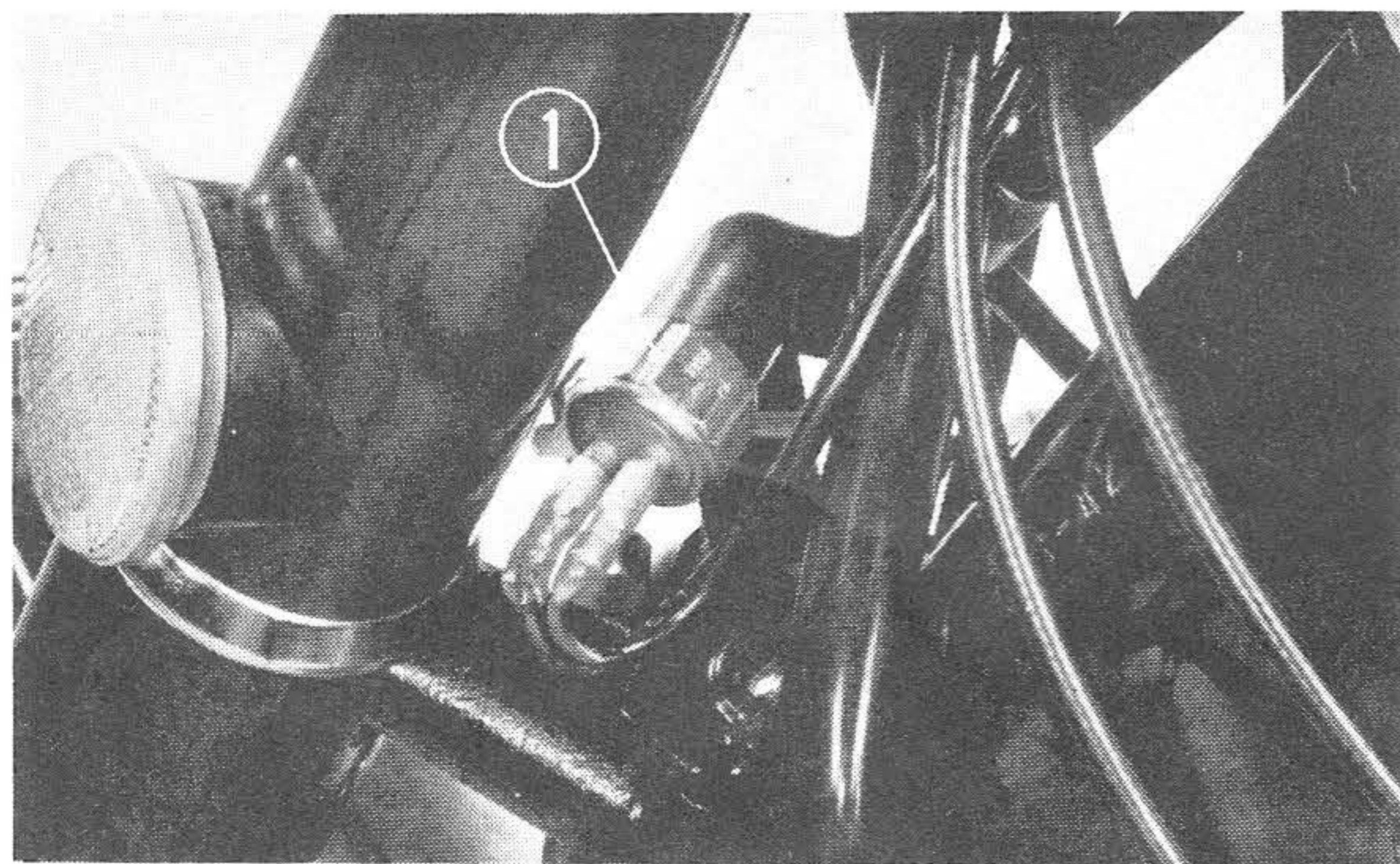


図 220 ①フロントストップスイッチ



図 221 ①リヤストップスイッチ

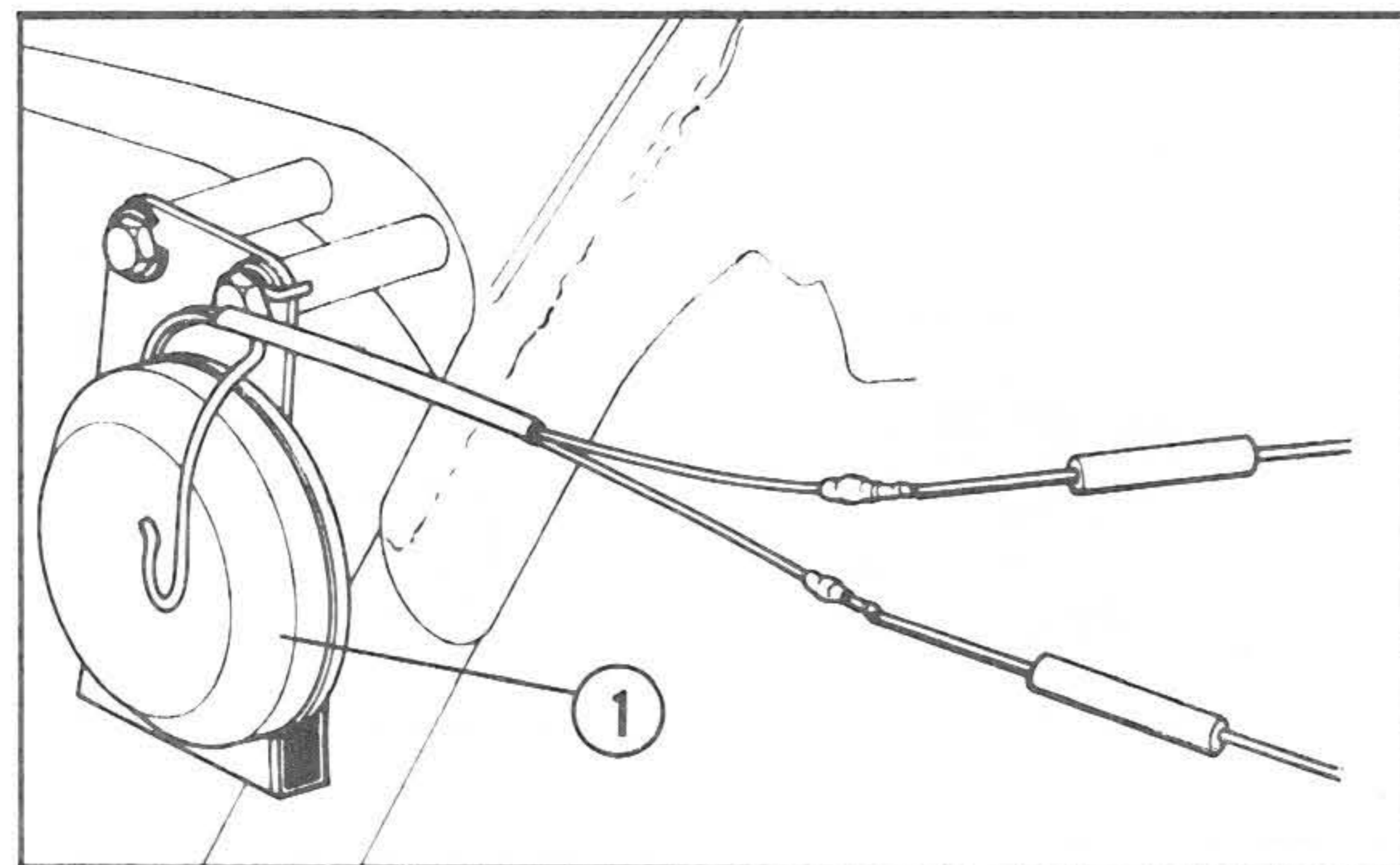


図 222 ①ホーン

5. その他の電装品

コンビネーションスイッチ

スイッチ ON, OFF の状態で下表のような ○—○ で導通があれば良好である。

導通がない場合は不良である。また ○—○ 以外で導通がある場合も不良である。

	BAT	I G	TL ₁	TL ₂
コードの色	赤	黒	茶/白	茶
キーの位置	OFF			
	I	○—○	○—○	
	II	○—○		○—○

フロントストップスイッチ

フロントストップスイッチコード（黒と緑/黄）にテスター棒を当て、ブレーキレバーを作動させて導通を調べる。

ブレーキレバー遊びに注意（2～5mm）

ブレーキレバー先端より、レバーを作動した時、約5～10mmで点灯しなければならない。

リヤストップスイッチ

リヤストップスイッチコード（緑/黄と黒）にテスター棒を当て導通を調べる。

ブレーキペダル先端踏時約 2cm より点灯するのが望ましい。

調整はアジャストナットを回わして行なう。

ホーン

- ホーンの配線間で導通を確認する。
- または満充電の 12V バッテリーを接続しホーンが鳴るか確認する。

ウインカースイッチ

ヘッドライトケース内のウインカースイッチの結線を外し、ウインカースイッチの灰色コードと橙色コード（L側）、および灰色コードと空色コード（R側）の各々について導通テストを行なう。

○—○印で導通があれば良品。

ノブ位置	空色	灰色	橙色
R	○—	—○	
OFF			
L		○—	—○

ライティングスイッチ

各リード線間の断線、または接触不良をテスターで点検する。

スイッチの各位置で下表のような導通があれば良好。

○—○印以外のところで導通があれば不良である。

	IG	HB	TL	LB
コード色	黒	青	茶/白	白
ON	H	○—	—○	—○
	P	○—	—○	—○
	L	○—	—○	—○

キルスイッチ・スタータースイッチ

各リード線間の断線、または接触不良をテスターで点検する。スイッチの各位置で下表のような導通があれば良好である。

○—○印以外のところで導通がある場合は不良である。

キルスイッチ

コード色	黒	黒/白
RUN	○—	—○
OFF		

スタータースイッチ

コード色	黄/赤	ボデーアース
ON	○—	—○
OFF		

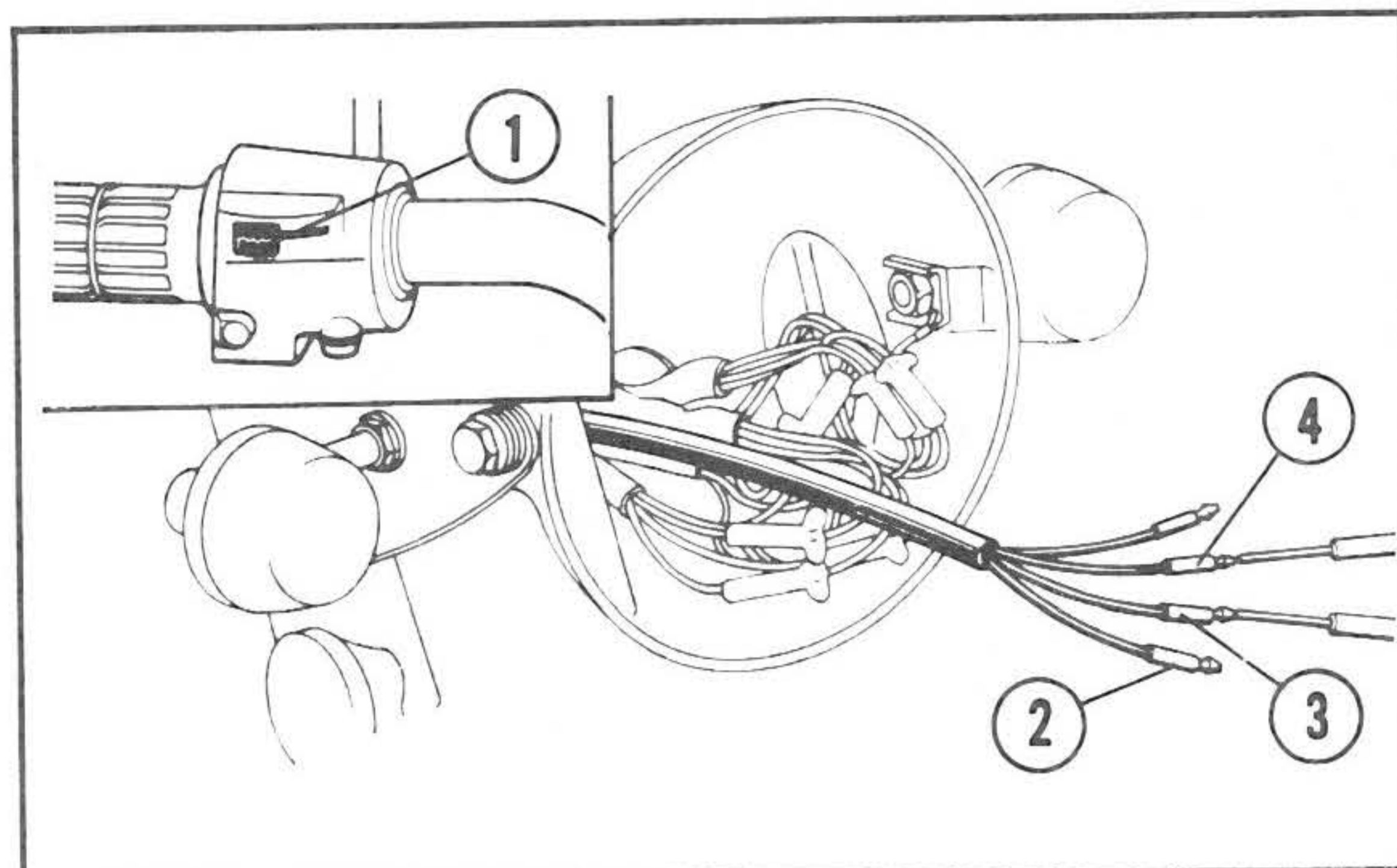


図 223 ①ウインカースイッチ ②空色 ③灰色 ④橙色

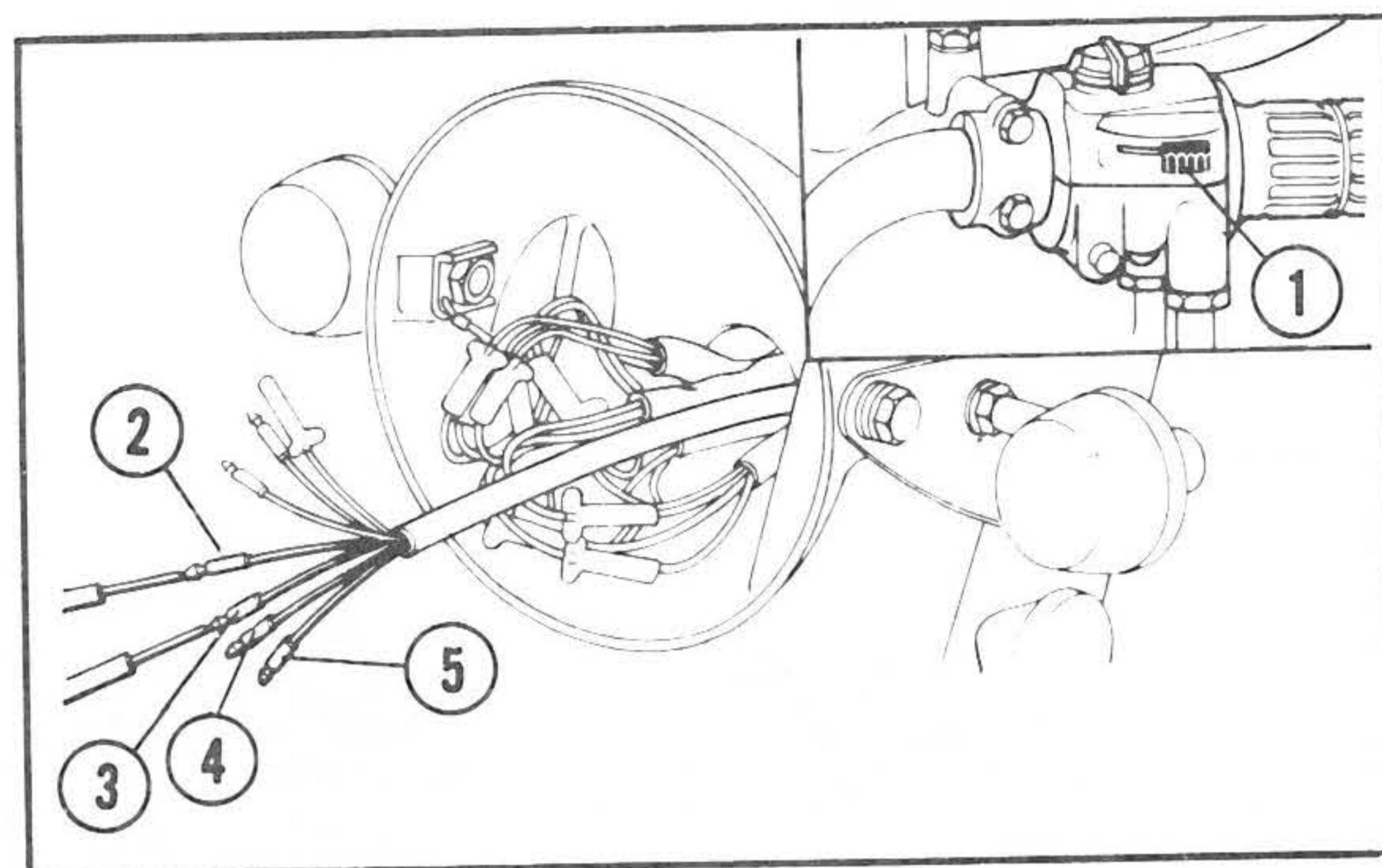


図 224 ①ライティングスイッチ ②黒色 ③青色 ④茶色/白色 ⑤白色

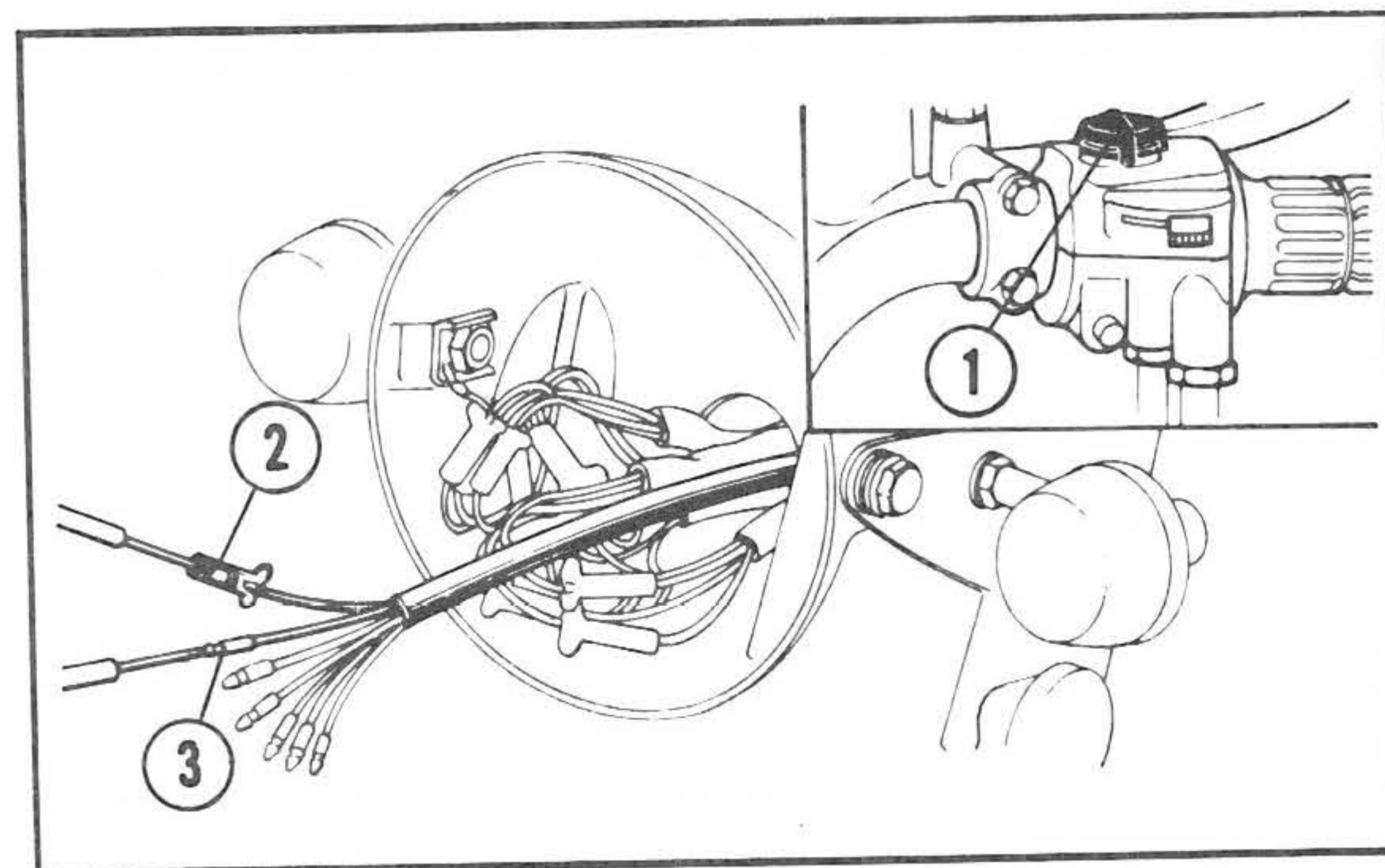


図 225 ①キルスイッチ ②黒色 ③黒色/白色

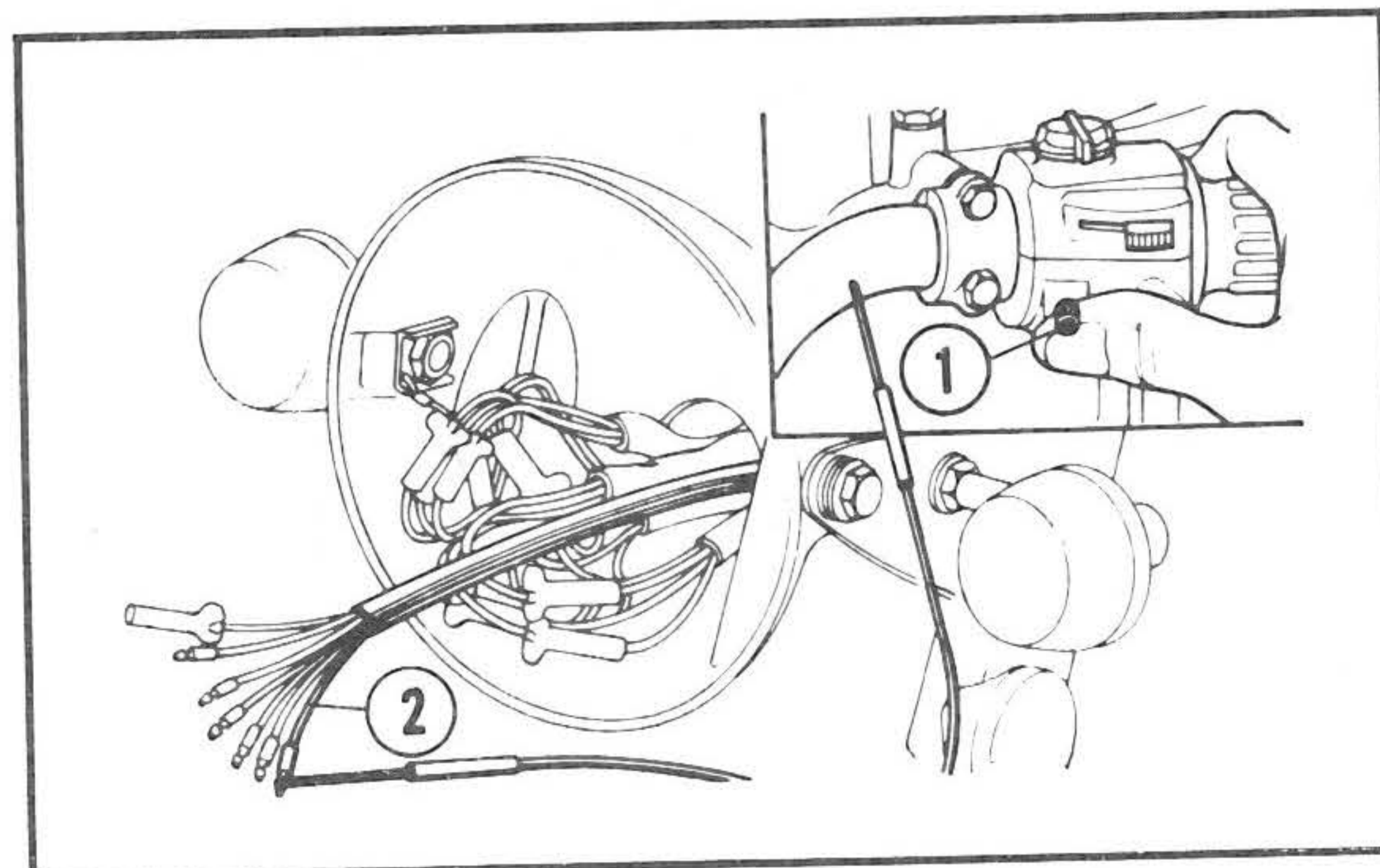


図 226 ①スタータースイッチ ②黄色/赤色

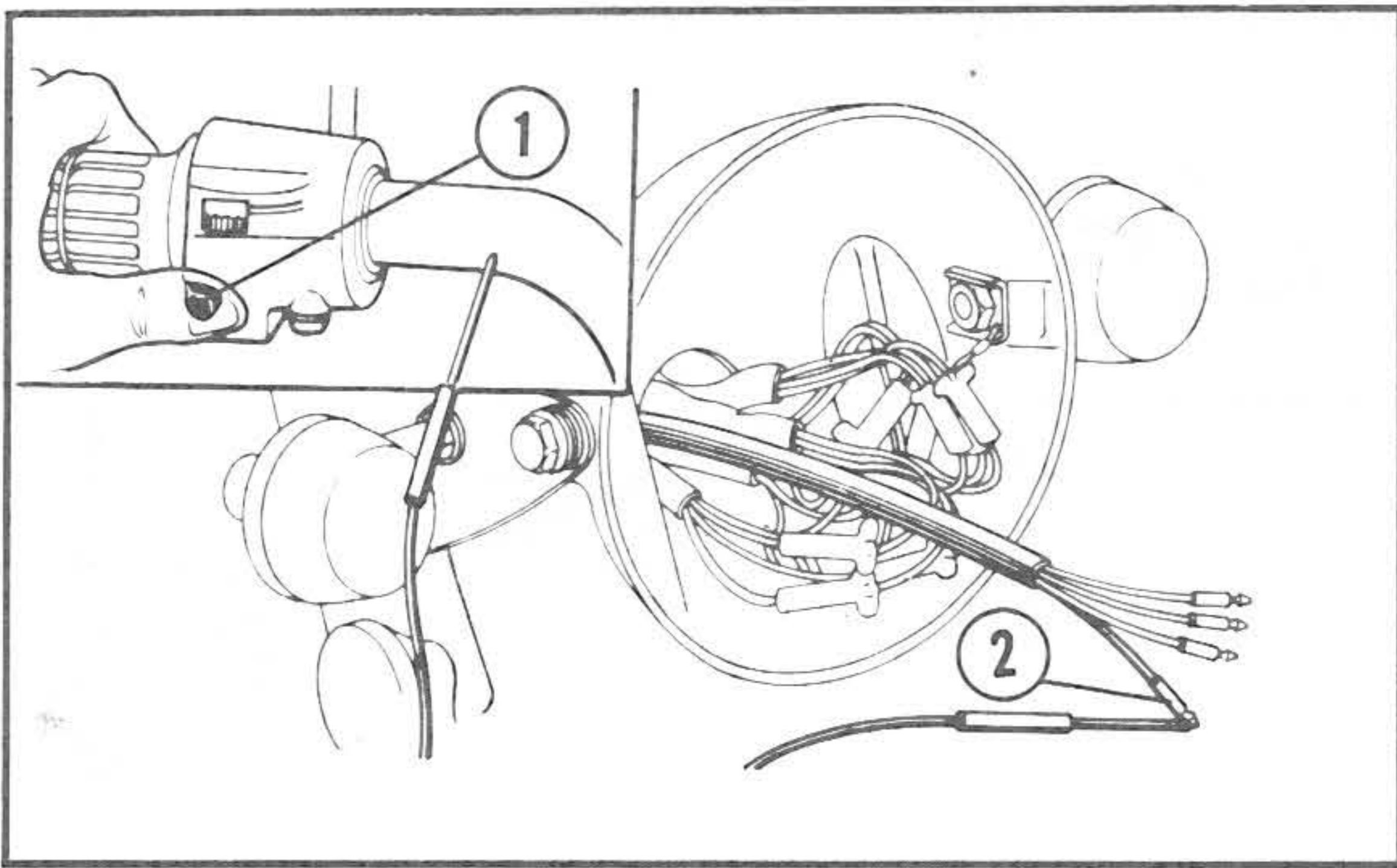


図 227 ①ホーンボタン ②若葉

ホーンボタン

ヘッドライトケース内の若葉リードとハンドルパイプにテスター棒を当てホーンボタンを押して導通を確認する。導通があれば良品である。

パッシングスイッチ

各リード線間の導通を点検する。スイッチの各位置で下表のような導通があれば良好である。

コード色	黒	青
ON	○—○	○—○
OFF		

オイルプレッシャースイッチ

オイルポンプから $4.5\text{kg}/\text{cm}^2$ の圧力で各部にオイルを供給しているが、油圧が低下するとオイルの供給が不十分となる。オイルの油圧が低下して $0.3\text{kg}/\text{cm}^2$ 以下になるとオイルプレッシャースイッチが作動してウォーニングランプがつく構造である。

スイッチの導通テストをする。導通があれば正常。オイルプレッシャーランプはメインスイッチを ON にしたとき点灯し、エンジンが始動したら消えるのが正常である。

オイルプレッシャースイッチが正常なのに、エンジン始動後もランプの消えない場合は油圧系路を点検すること。

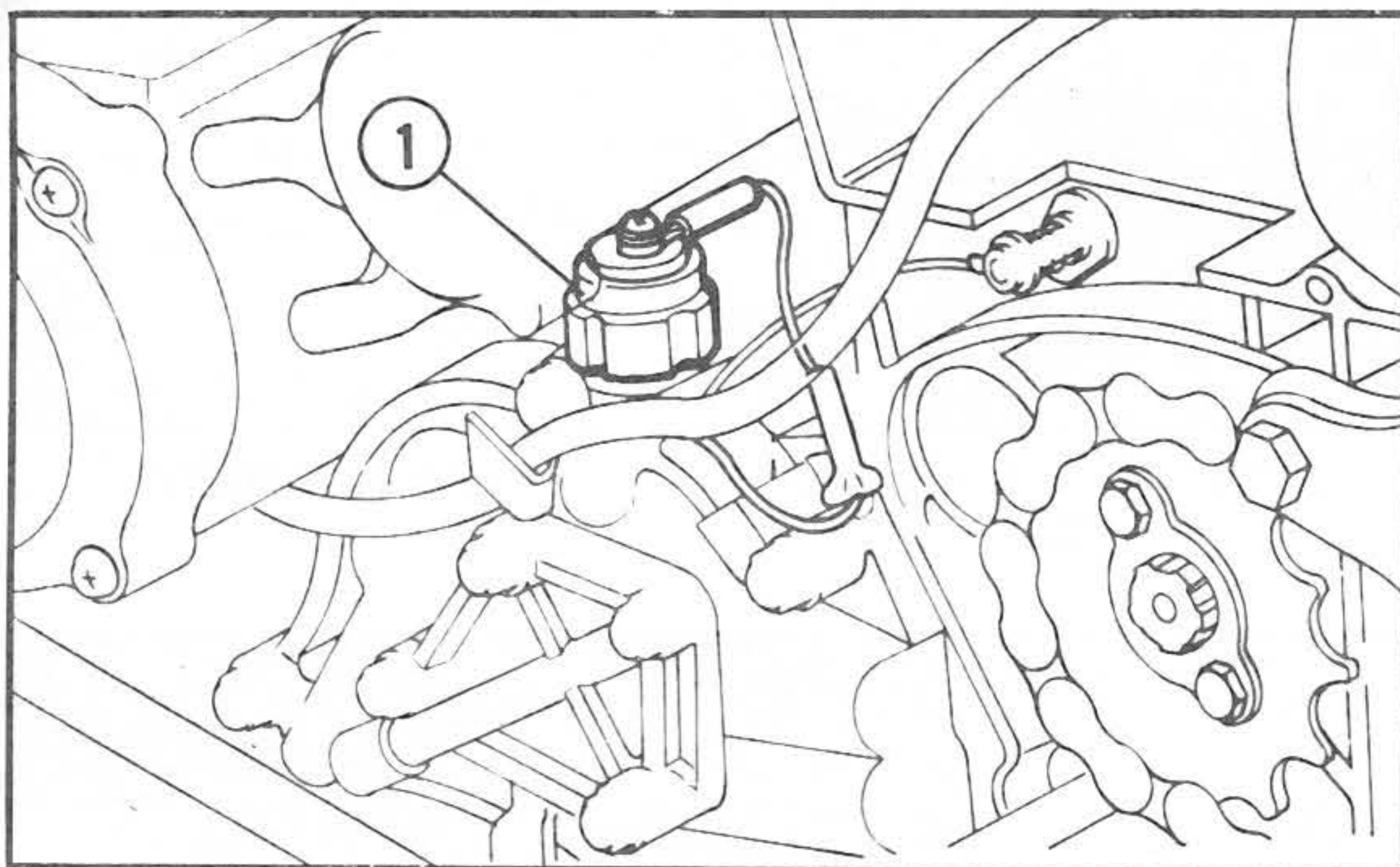


図 228 ①オイルプレッシャースイッチ

ニュートラルスイッチ

ニュートラルスイッチは L. クランクケースに装置されている。ニュートラルになるとニュートラルスイッチがアースしてニュートラルパイロットランプが点灯する。

トランスミッションをニュートラル位置にし、L. クランクケースカバーを外して、ニュートラルスイッチの導通を点検する。

導通があれば正常である。

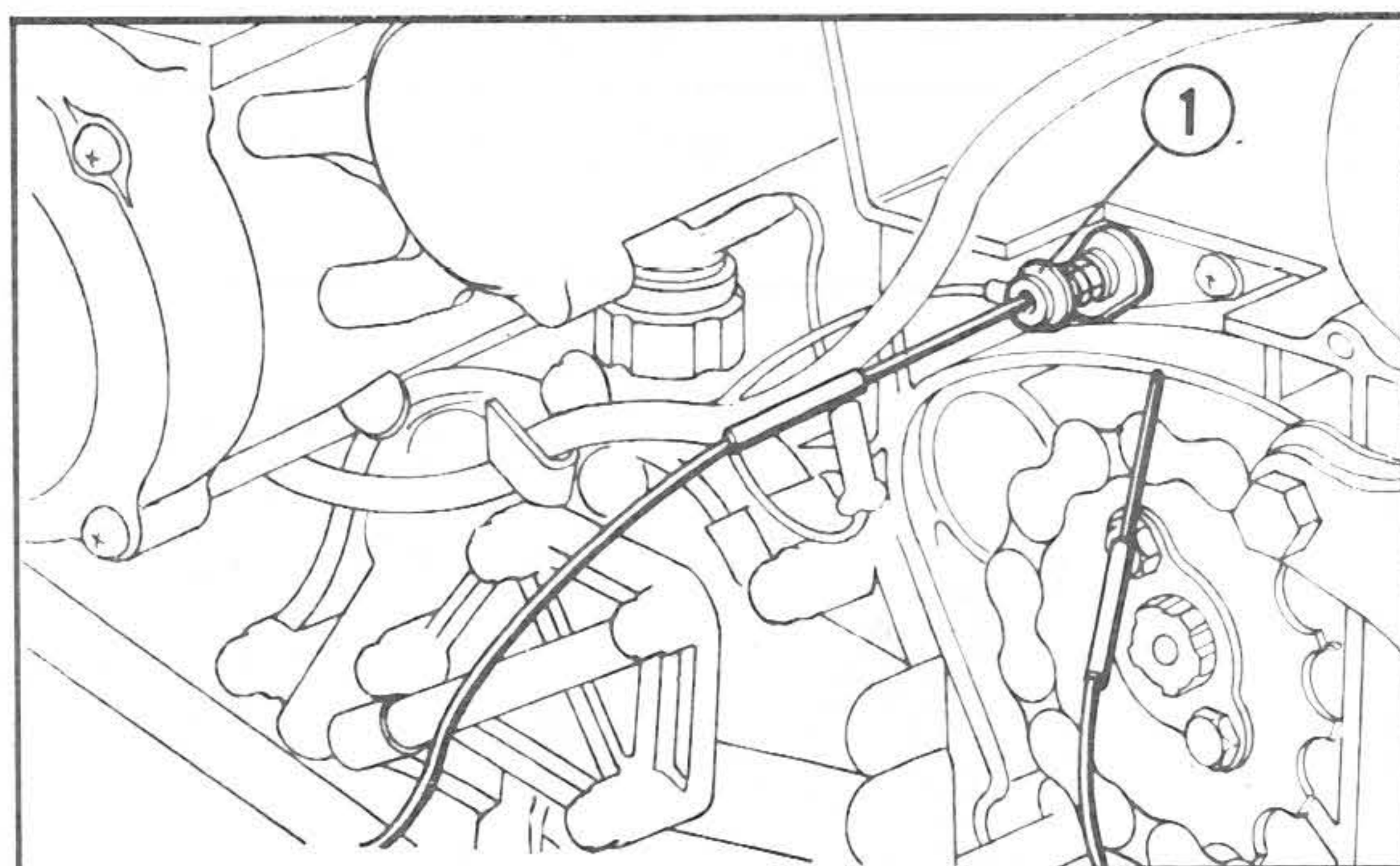


図 229 ①ニュートラルスイッチ

スピード警告装置

スピード警告装置は、走行速度が80km以上になるとパイロットランプが点灯し、運転者に警告を発する装置である。

80kmを超えるとスピードメーターに取付けられた検出装置によって検出された電流がスピードウォーニングユニットに送られて、ステアリングステムナットに取付けられたパイロットランプが点灯する。

1. バルブ切れの点検、交換

警告灯のリード線、ステムナットを外し、ひき上げ、ゴムチューブのスリットからバルブを交換する。

2. リレーユニットの点検

●右図のようにバッテリーとユニットとランプを接続し、ランプが灯けばリレーユニットは正常である。(点灯しない現象の場合)

●リレーユニットの茶/赤リードの導通をテスターにて点検する。導通がなければリレーユニットは正常である。(つきっぱなし現象の場合)

3. センサーの点検

バルブ、ユニットに異常がなければ、センサー異常である。これはメーターと一体の為メーターごと交換する。

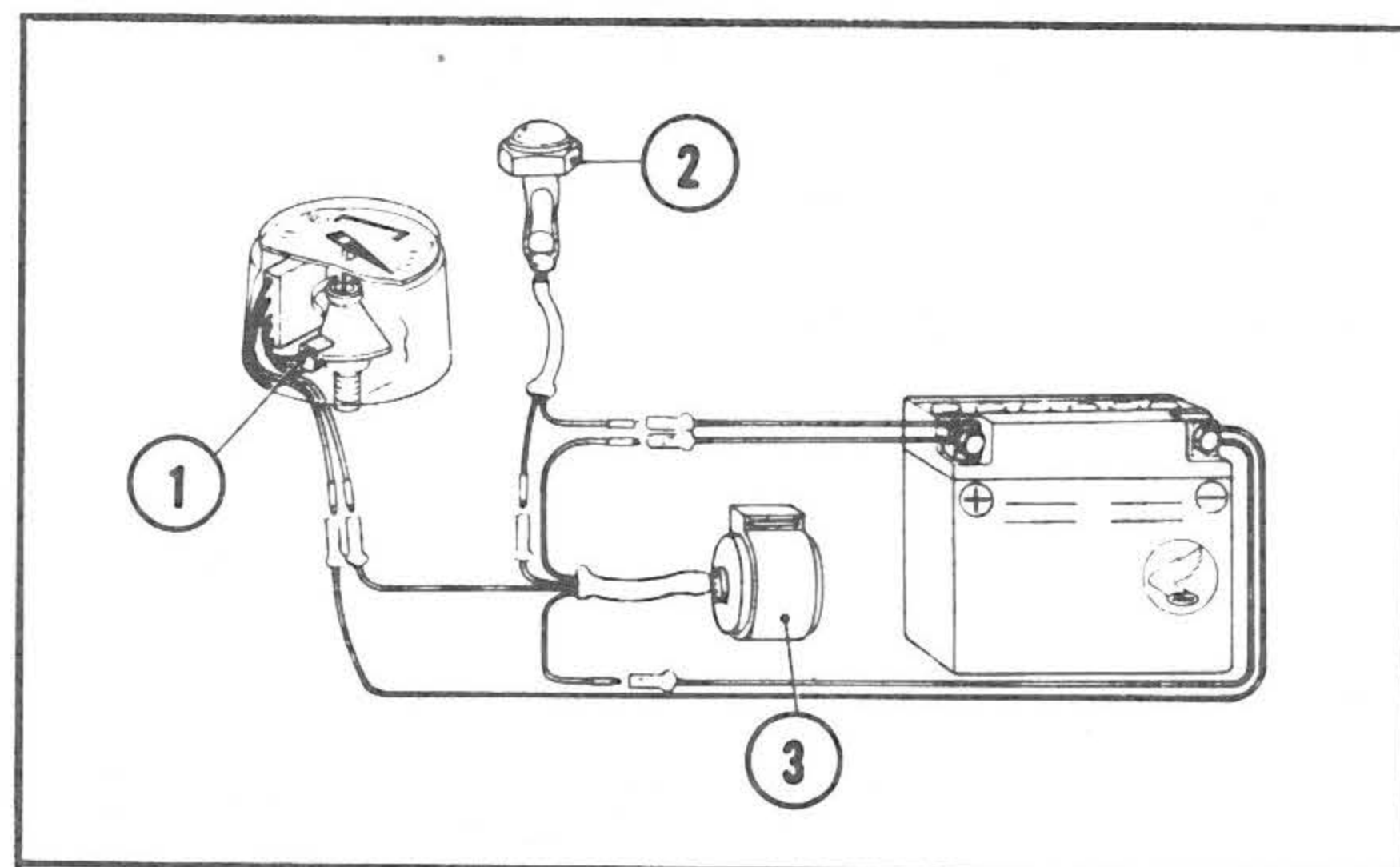


図 230 ①センサー ②警告灯
③リレーユニット

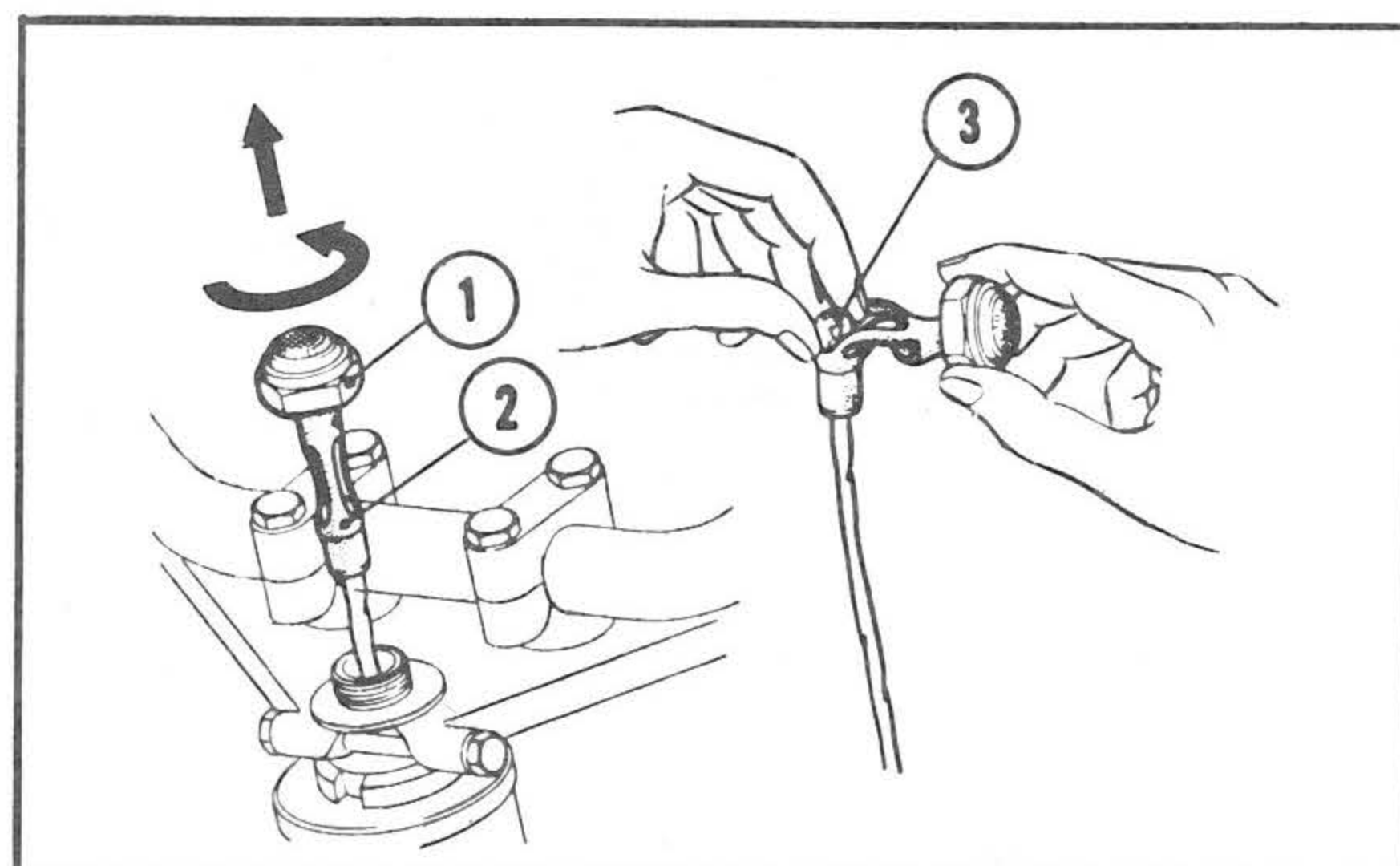


図 231 ①警告灯 ②ゴムチューブ ③バルブ

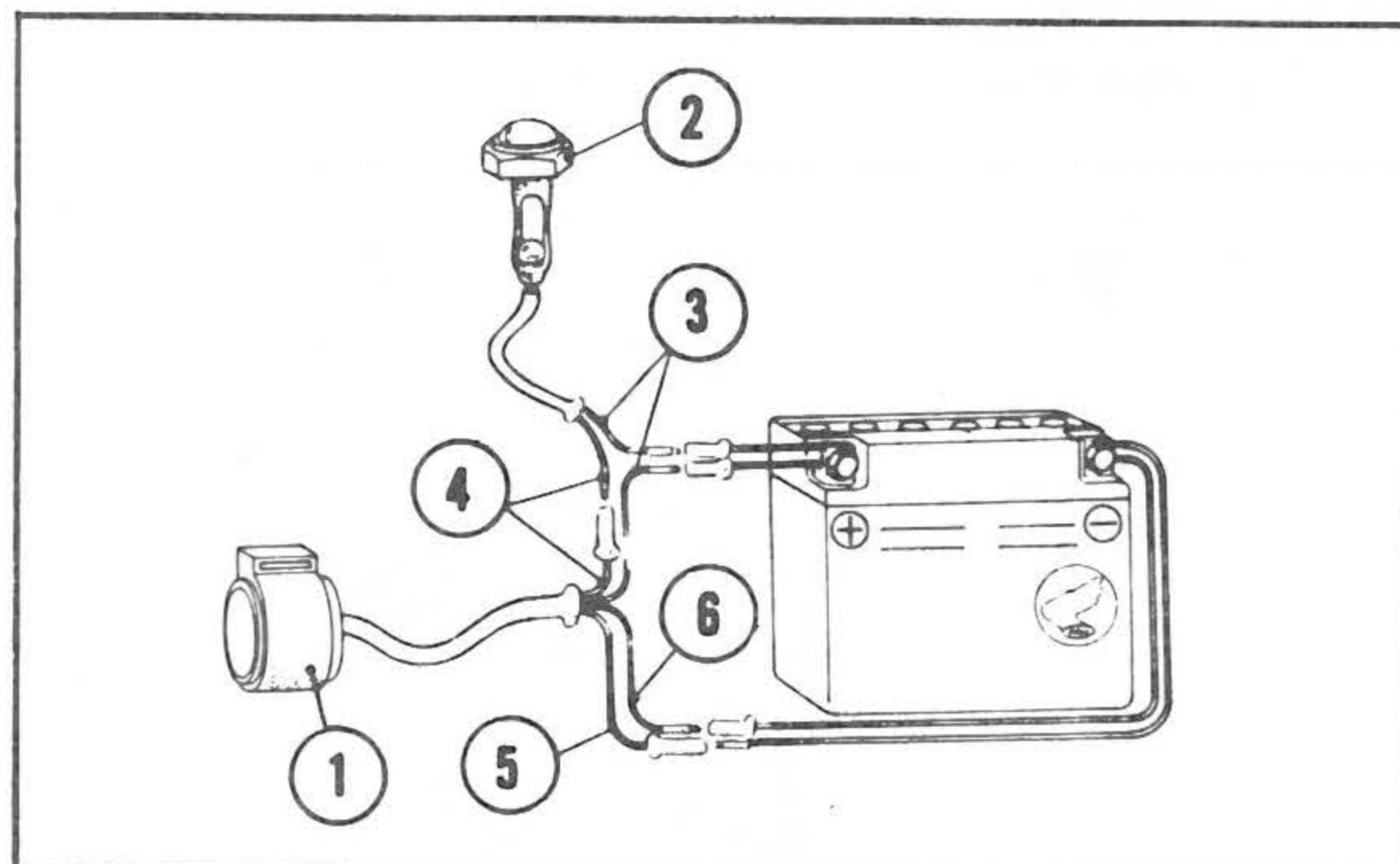


図 232 ①リレーユニット ②警告灯 ③黒 ④茶/赤
⑤桃 ⑥緑

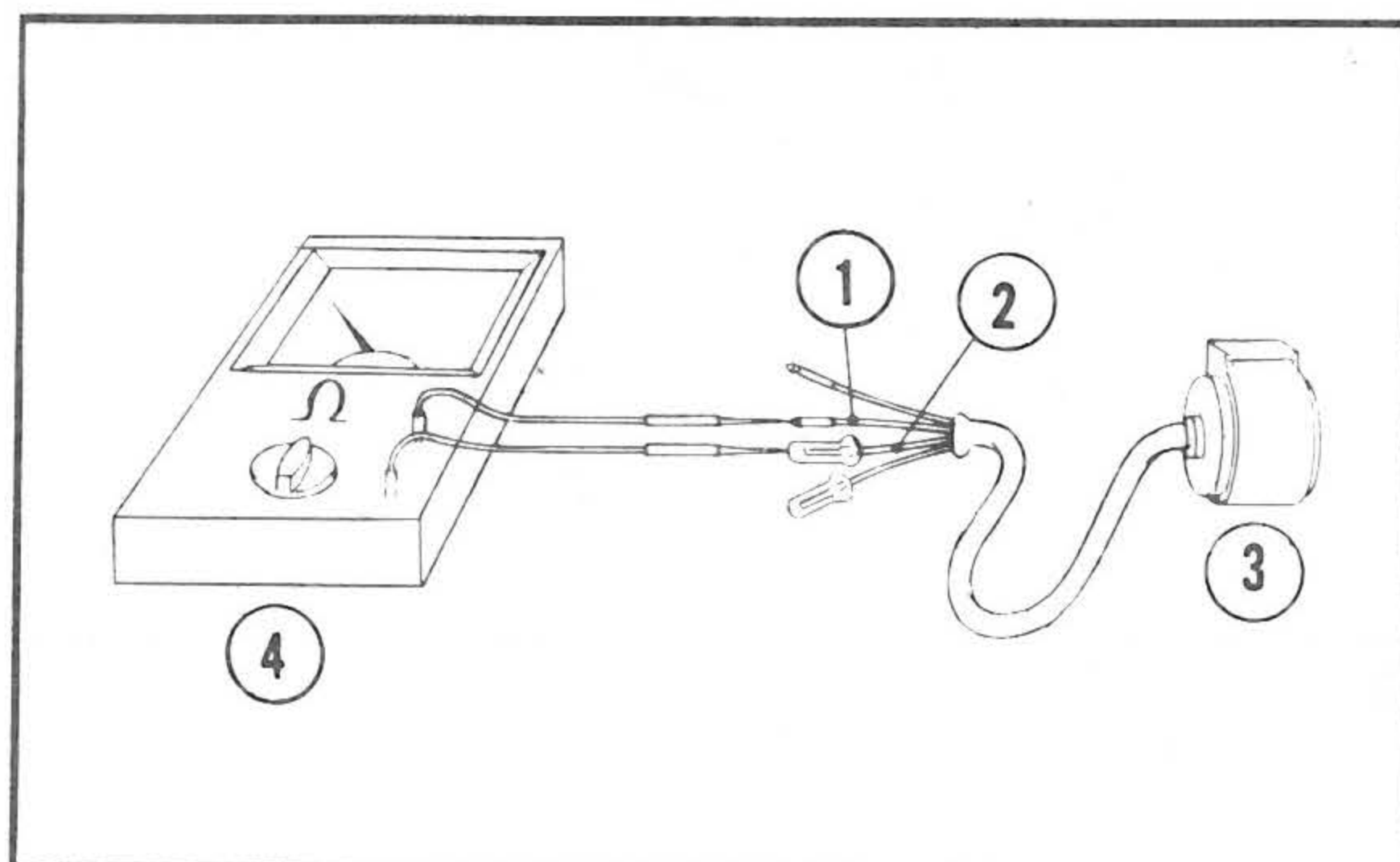


図 233 ①緑 ②茶/赤 ③リレーユニット ④テスター

V. CB400F 内容説明

1. 新機構説明

ブローバイガス還元装置

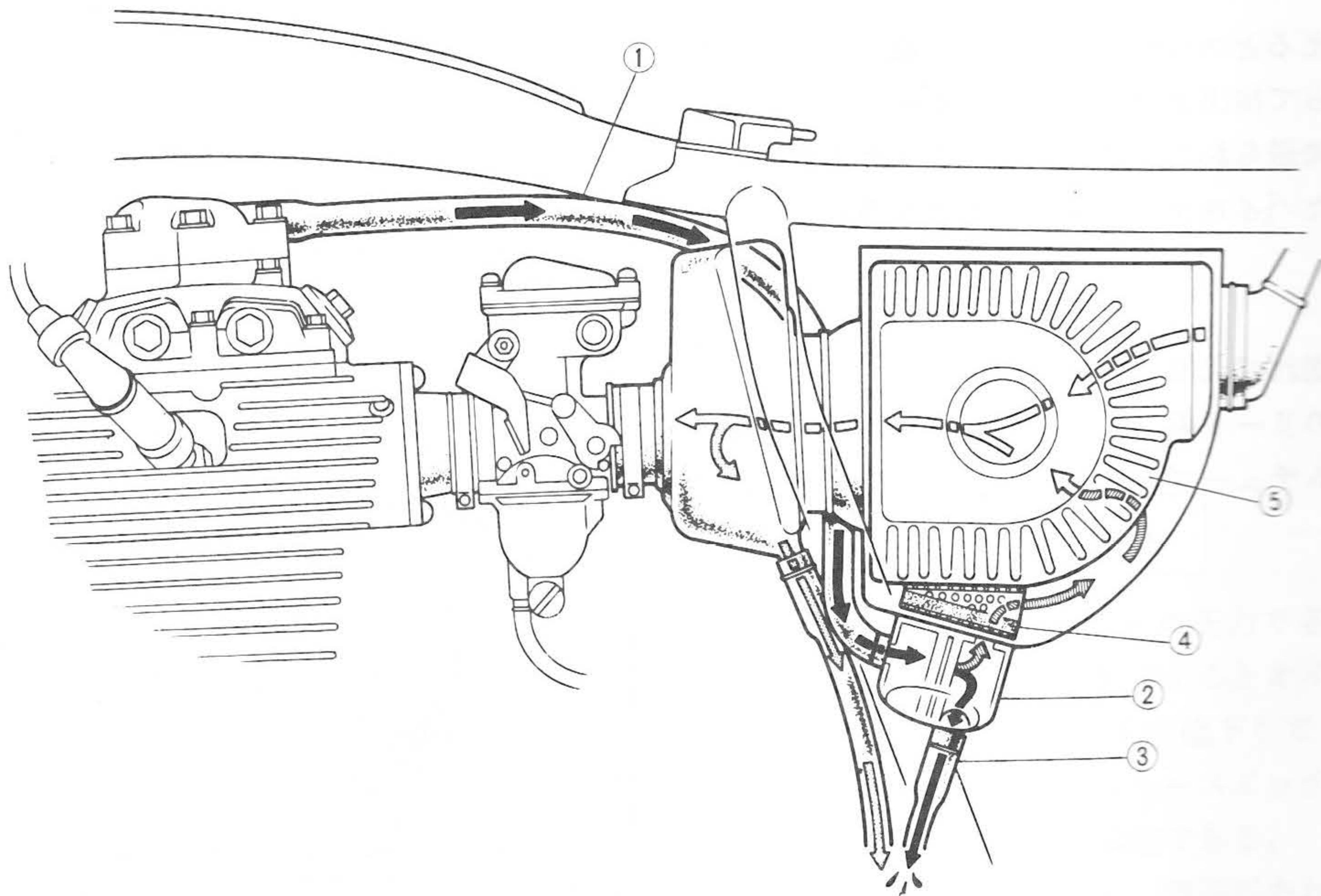


図 5-1 ①ブリーザーチューブ ②ブリーザーボックス ③オールドレンチューブ ④ブリーザーエレメント
⑤エアークリーナーエレメント

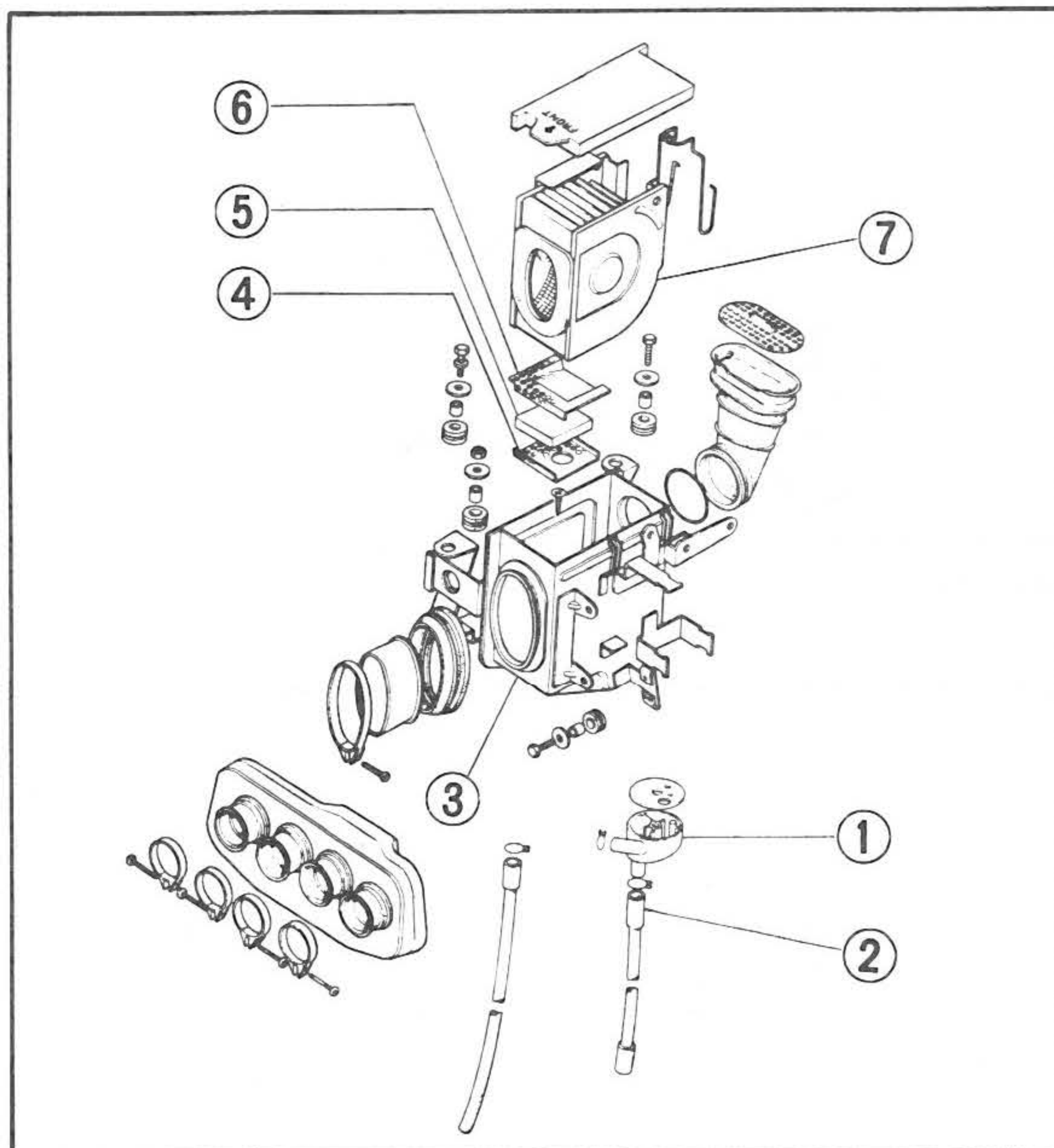


図 5-2 ①ブリーザーボックス
②オールドレンチューブ
③エアークリーナーケース
④ローアエレメントホルダー
⑤ブリーザーエレメント
⑥アッパエレメントホルダー
⑦エアークリーナーエレメント

シリンダーヘッド内からブリーザーチューブで送られてきたブローバイガスは、一度ブリーザーボックスに入り、ブリーザーエレメントにより、オイル分離、ろ過されてエアークリーナーに送られる。

エアークリーナーに入り、ろ過されたフレッシュエアと共にキャブレターを通過して再び燃焼室に入る。したがって未燃焼ガスを再度燃焼させることにより、ブローバイガスを減少させている。

ブレーキインジケータ

ブレーキパネルに刻印を用い、ブレーキカムのセレーションにブレーキインジケータプレートを介し、ブレーキアームを取付けてある。

ブレーキペダルを踏んだとき、正常であればブレーキパネルの刻印と、インジケータの矢印とは一致しないが、ブレーキシューの摩耗が進むにつれ、カムが図の方向に移動するため、ブレーキパネルの刻印と、インジケータの矢印とが一致するようになる。

このような状態になる摩耗限界なので、ブレーキシュー、ドラムを点検し、使用限度以上の場合は交換する必要がある。

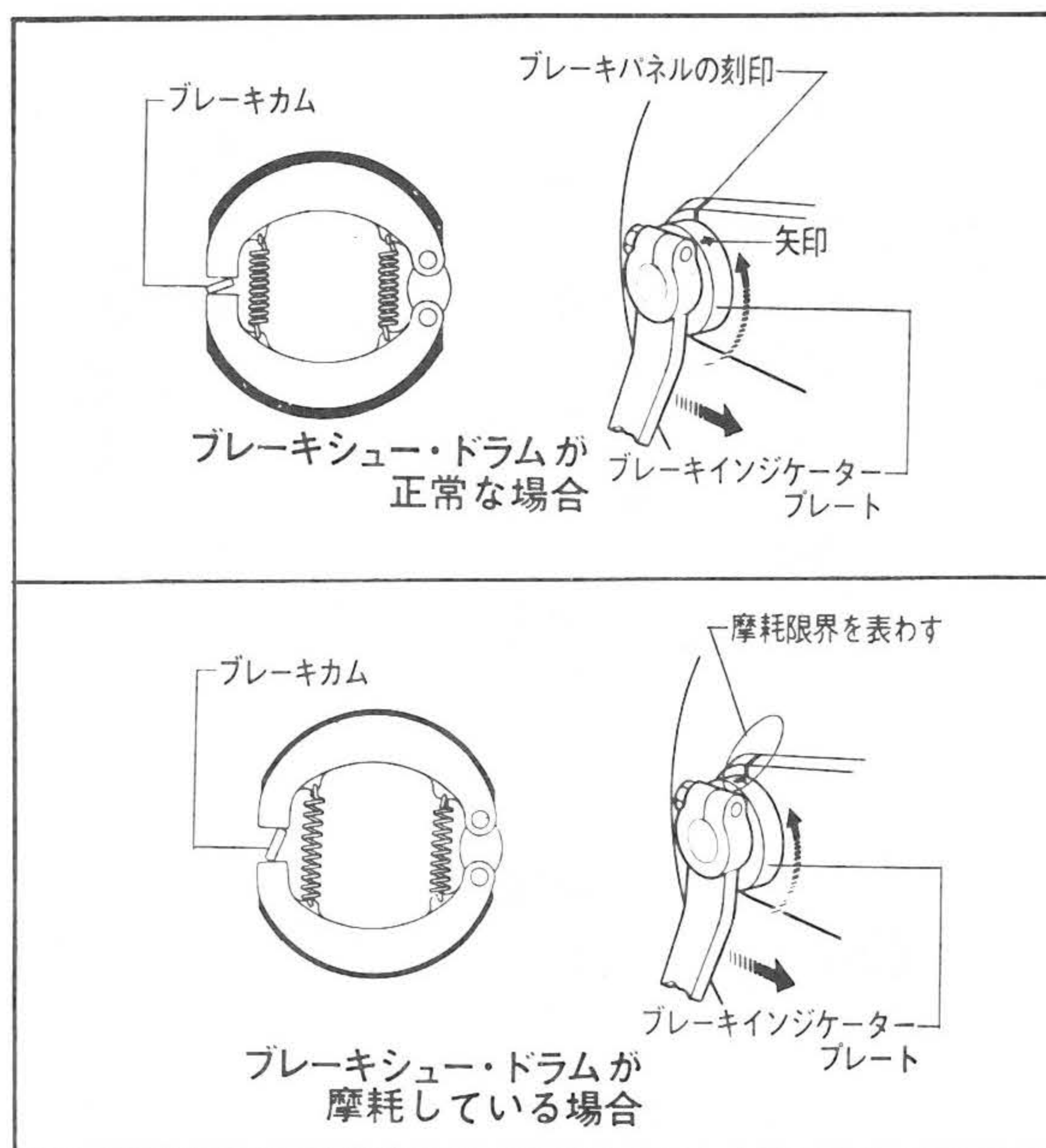


図 5-3

フロントクッション

フロントフォークは減衰性能に優れた、テレスコピック式複動フリーバルブの減衰力変化型を採用し、ロングストロークのダンパーは走行時における衝撃吸収がよく、ボトムケースは軽くて剛性の高いアルミ合金を用い、外観機能美、乗心地、ステアリング特性に優れ、走行安定性を向上させている。

クッションストローク

圧縮側 90mm 伸び側 24.5mm 計 114.5mm

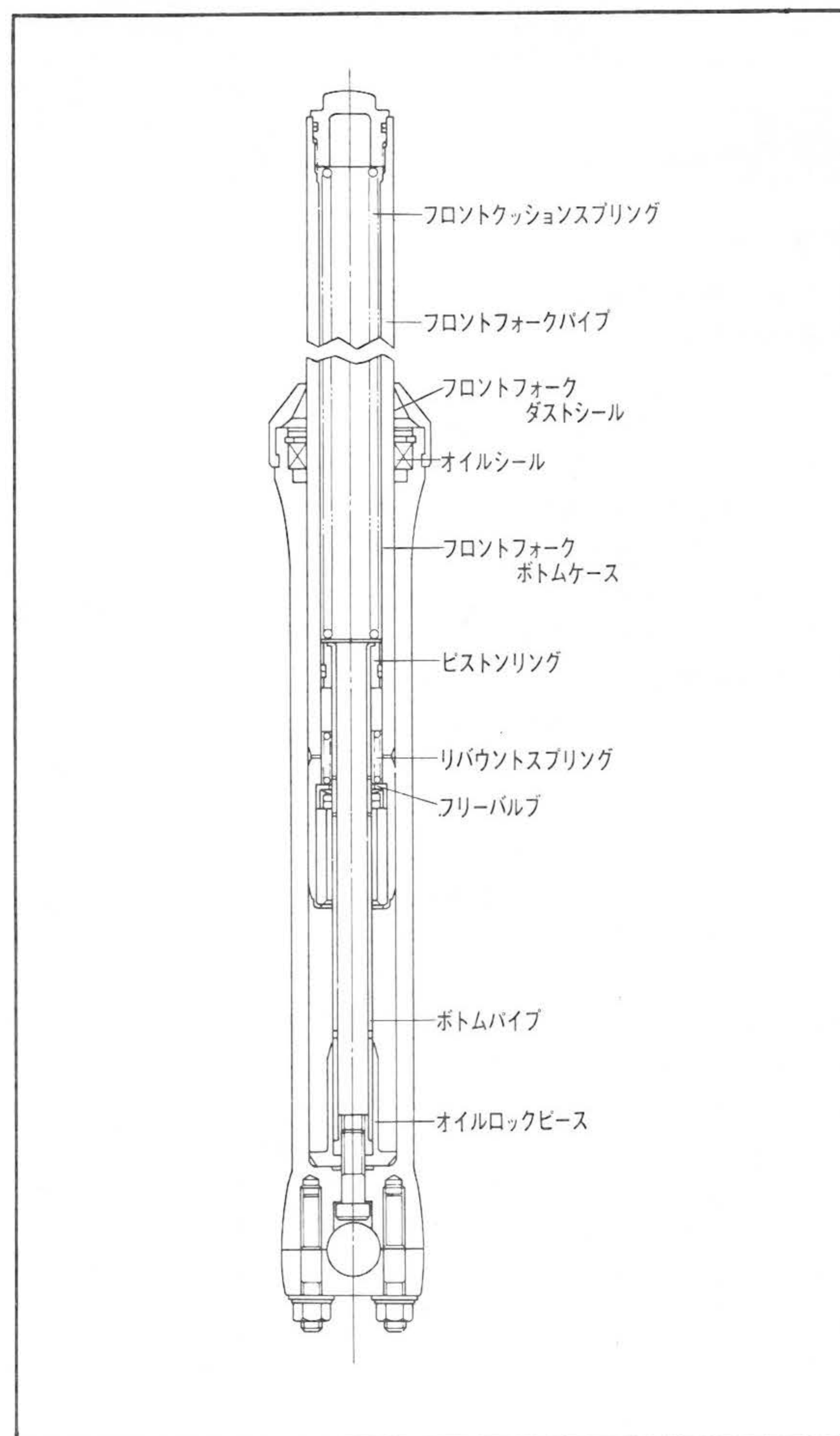


図 5-4

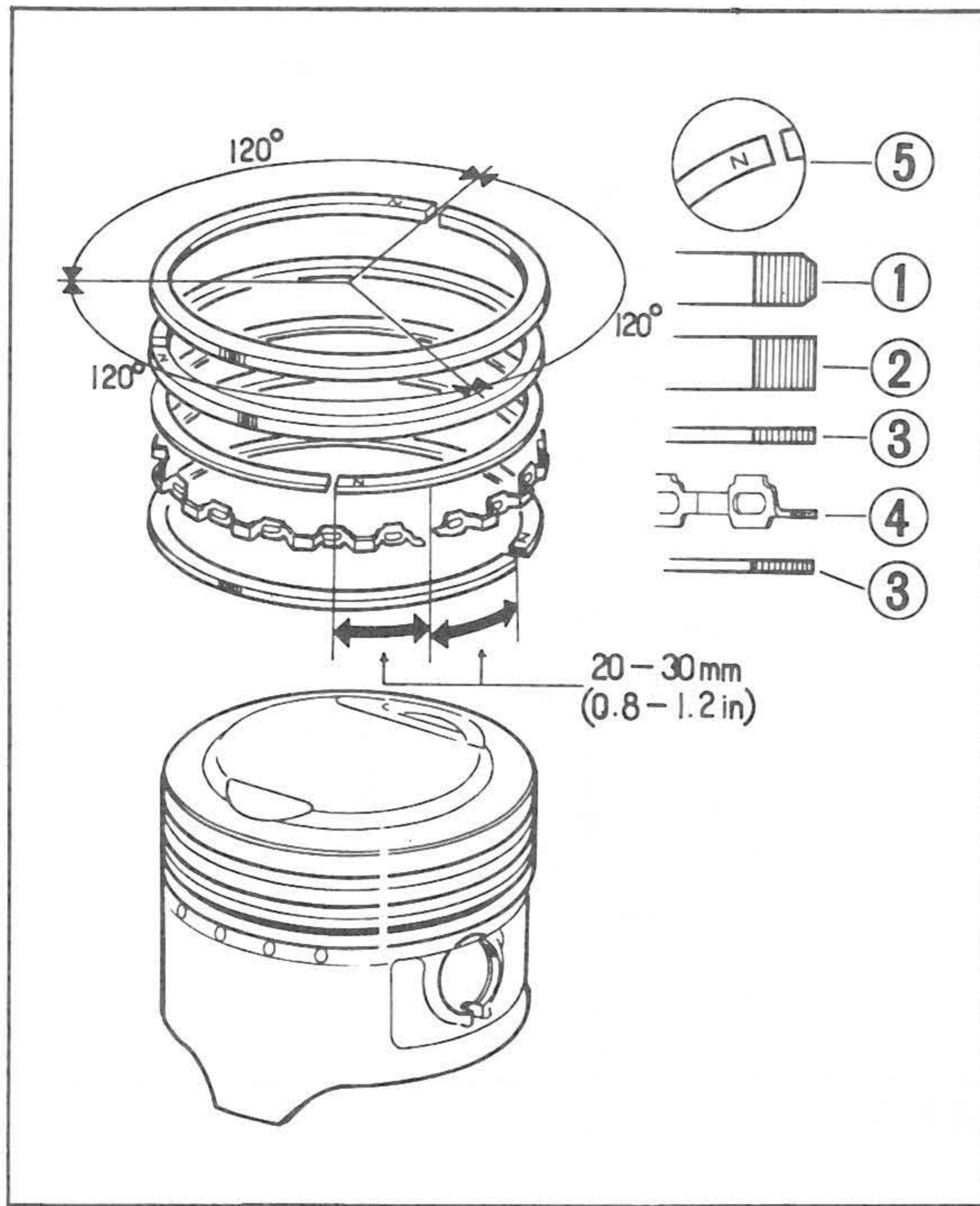


図 5-5 ①トップリング ②セカンドリング ③レール
④スペーサー ⑤マーク

2. エンジン

ピストンリングの組立

1. オイルリングの取付けは、始めにスペーサーを取付け、次にレールを取付ける。
レールのギャップはスペーサーのギャップを中心に、それぞれ20~30mm ずらせる。

2. ピストンリングのマークを上にして、セカンドリング、トップリングを取付ける。

〈注意〉

- ・トップリングとセカンドリングを間違えないこと。
- ・リングをピストンに取付け後、手でリングを回わして、スムーズに回転することを確認する。
- 3. 各リングの合口を、ピストンピンと直角方向をさけて、120° ずつ等分に配置する。

〈注意〉

- ・スリーピース型オイルリングはスペーサーの合口で行なう。

クラッチ

- ①クラッチアジャストカバー (1)
- ②8mm ナット (1)
- ③クラッチリフターレバー (1)
- ④クラッチレバースプリング (1)
- ⑤オイルシール (1)
- ⑥R.クランクケースカバー (1)
- ⑦クラッチカムプレート (1)
- ⑧ボールリテーナー (1)
- ⑨クラッチリフター (1)
- ⑩クラッチアジャストスクリュー (1)
- ⑪クラッチリフタープレート (1)
- ⑫クラッチスプリング (4)
- ⑬16mm ロックナット (1)
- ⑭16mm ロックワッシャ (1)
- ⑮オイルフィルターロックワッシャ (1)
- ⑯クラッチセンター (1)
- ⑰ディスクスプリングシート (1)
- ⑱クラッチディスクスプリング (1)
- ⑲クラッチプレートB (1)
- ⑳92mm スペシャルセットリング (1)
- ㉑クラッチフィリクシオンディスク (1)
- ㉒25mm カラー (1)
- ㉓クラッチプレートA (6)
- ㉔クラッチフィリクシオンディスク (6)
- ㉕クラッチプレッシャープレート (1)
- ㉖クラッチアウター (1)
- ㉗25mm スラストワッシャ (1)

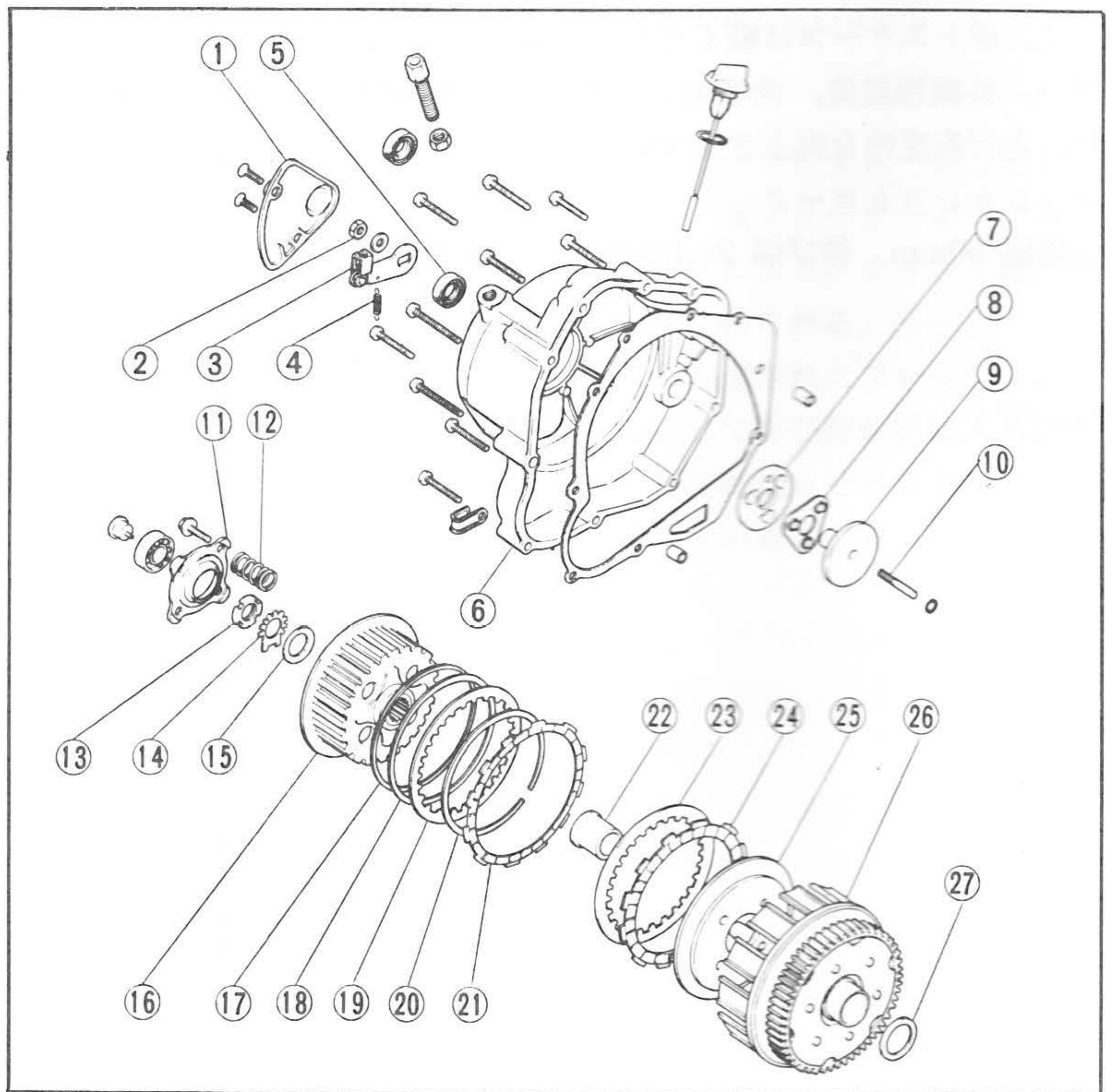


図 5-6

分解の要点

1. 12mm ドレンプラグボルトを外しエンジンオイルを排出する。
2. リアブレーキアジャストナットを外す。
3. R. ステップとキックスターペダルを外す。
4. R. クランクケースからクラッチカバーを外す。
5. クラッチケーブルをゆるめる為にクラッチアジャスターを回す。
6. クラッチリフターレバーからクラッチケーブルを外す。
7. R. クランクケースカバーを外す。
8. クラッチアジャストロックナットをゆるめ、クラッチリフターレバーと、スプリングを外す。
9. クラッチカムプレート、ボールリテーナー、クラッチリフター及びアジャストスクリューを R. クランクケースカバーから外す。
10. ボルトを外しクラッチリフタープレートとクラッチスプリングを外す。
11. ロックナットレンチ（専用工具 No. 07916—639000）を用いて、16mm ロックナットを外し、クラッチアッセンブリーを外す。
12. 92mm スペシャルセットリングを、クラッチセンターから外し、クラッチプレートB、クラッチディスクスプリング、ディスクスプリングシートを外す。

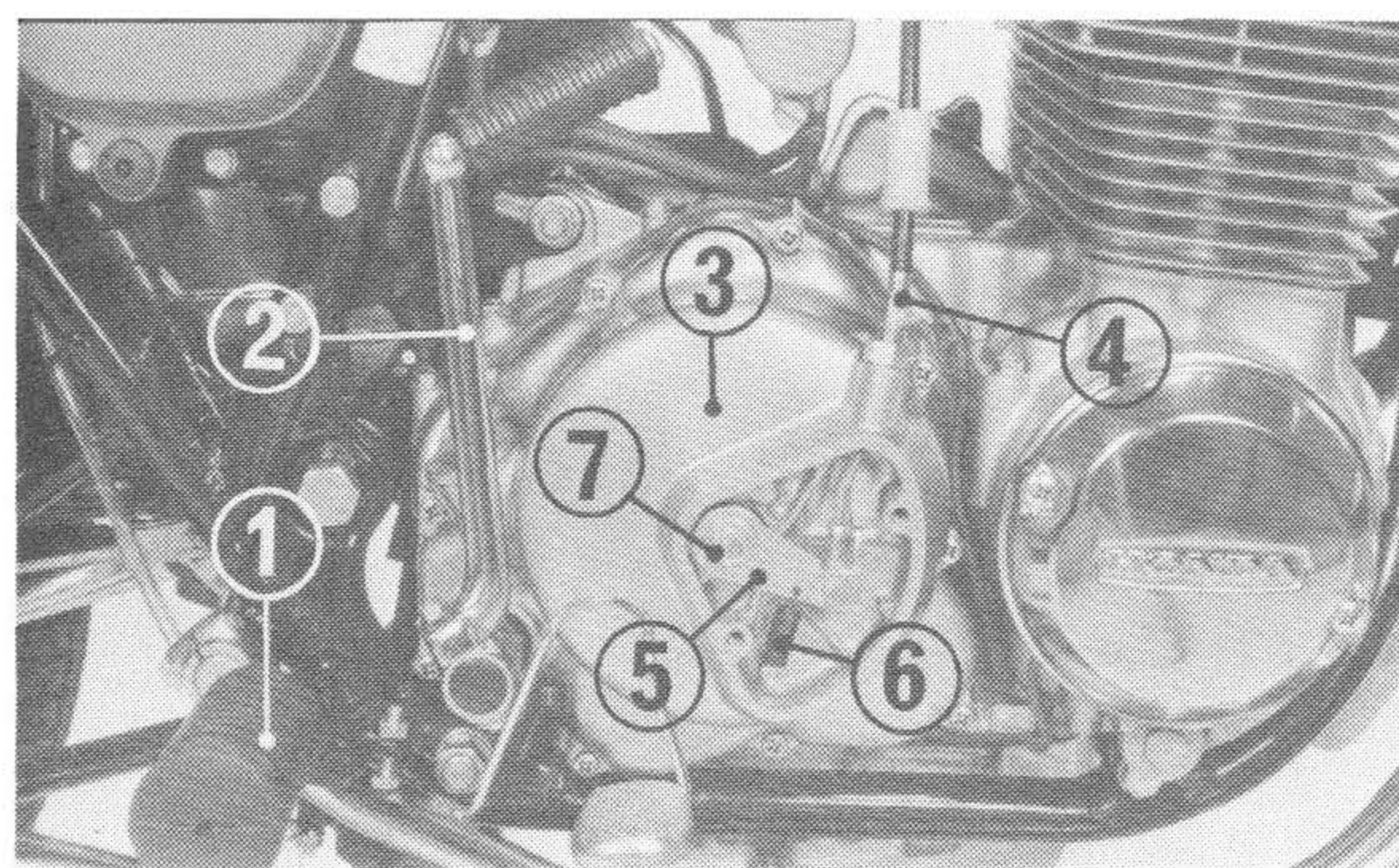


図 5-7 ①R.ステップアッセンブリー ②キックスターペダル ③R.クランクケースカバー ④クラッチアジャスト ⑤クラッチリフターレバー ⑥クラッチレバースプリング ⑦ロックナット

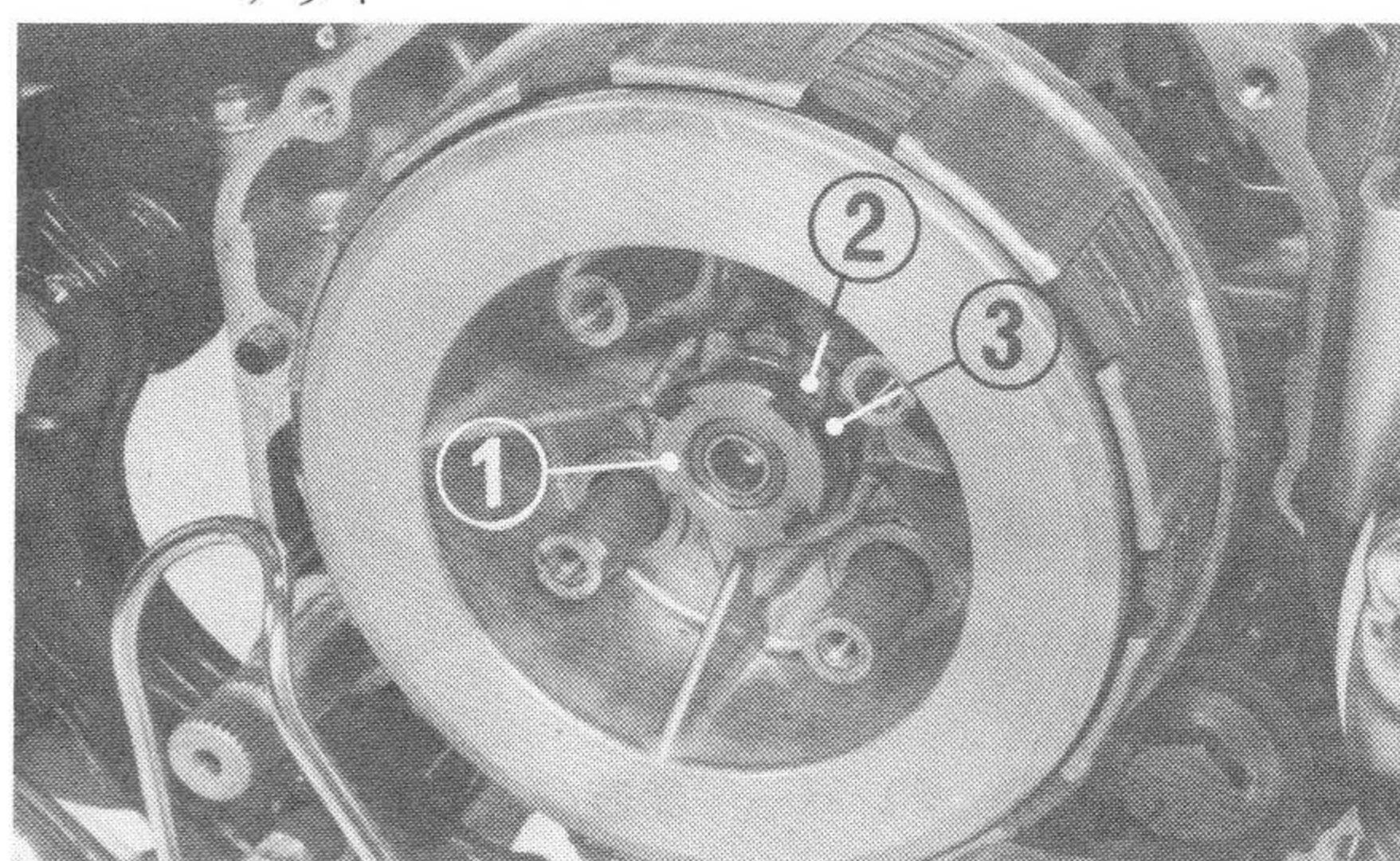


図 5-8 ①16mmロックナット ②16mmロックワッシャ ③オイルフィルターロックワッシャ

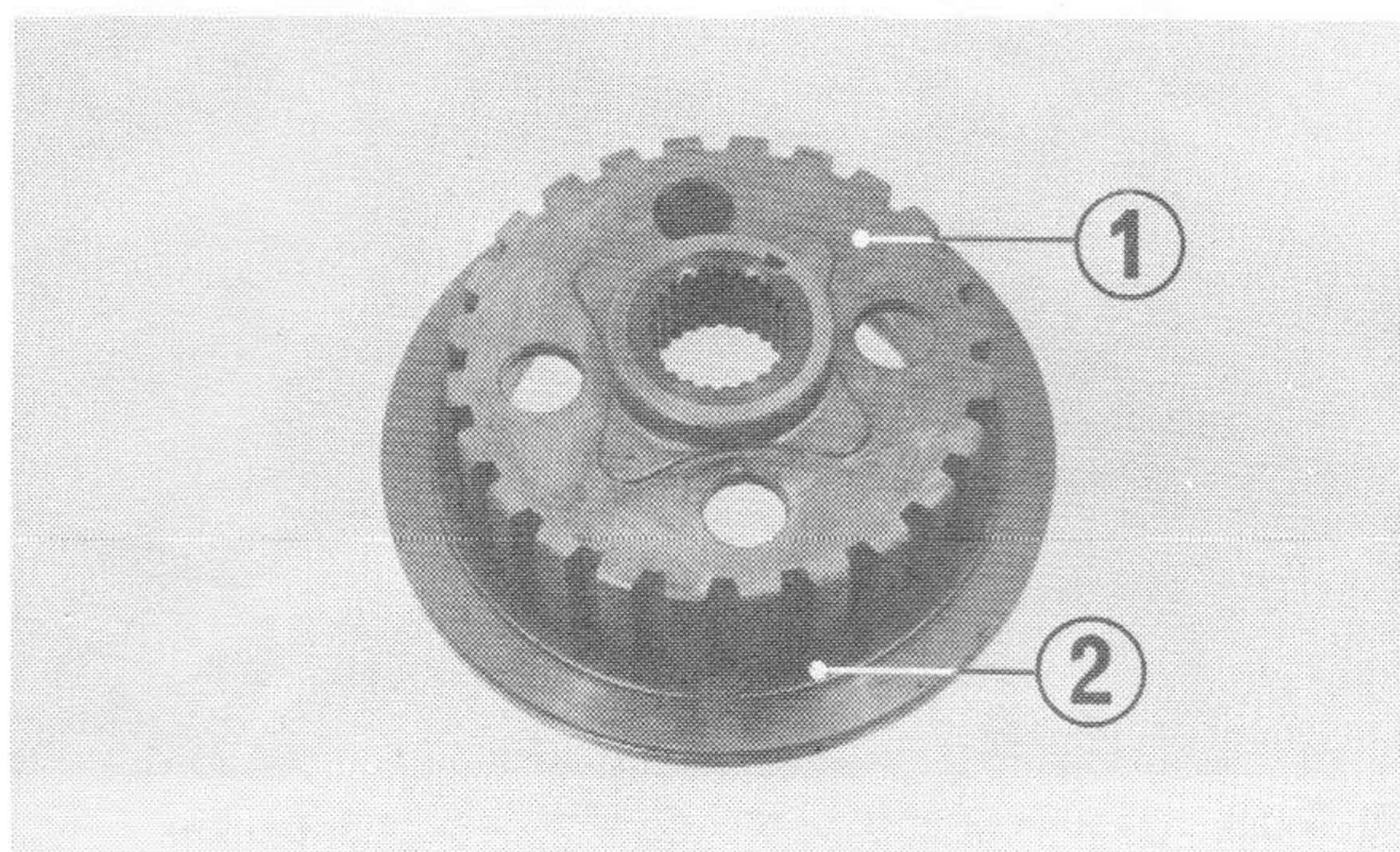


図 5-9 ①クラッチセンター ②92mmスペシャルセットリング

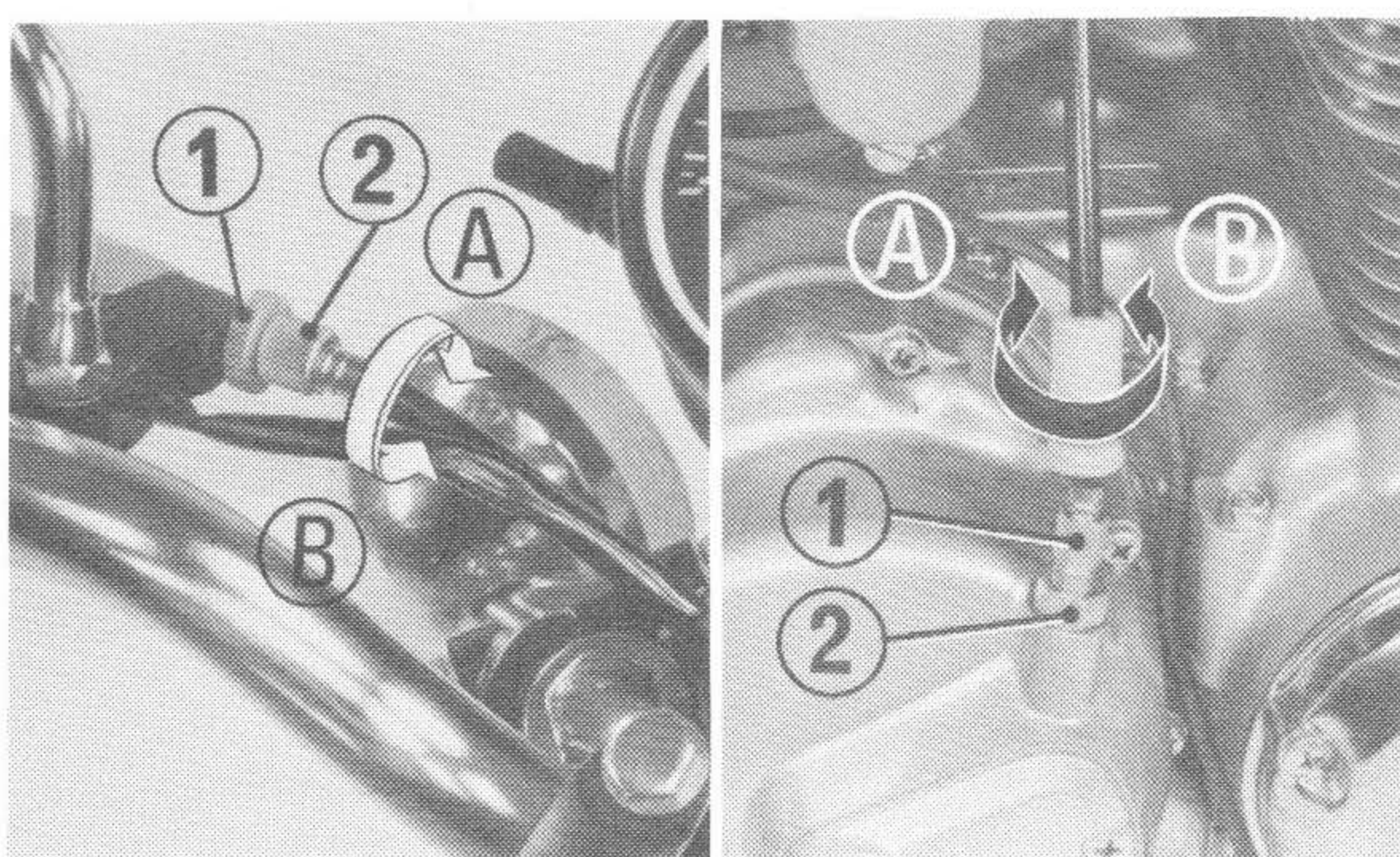


図 5-10 ①ロックナット ②クラッチケーブルアジャスター

クラッチ調整

エンジン停止の状態で行う。

1. クラッチレバー側のアジャスターをⒶ方向に回わし、クラッチレバーブラケットに一杯に締付けてワイヤーの遊びを多くする。
2. クラッチハウジング側のクラッチケーブルアジャスターをⒶ方向に回わしてケーブルをゆるめる。
3. クラッチカバーを外し、アジャストスクリューロックナットをゆるめ、アジャスティングスクリューをⒶ方向に軽く回わす。その位置からスクリューをⒷ方向に $\frac{1}{4}$ ~ $\frac{1}{2}$ 回転戻し、ロックナットで固定する。

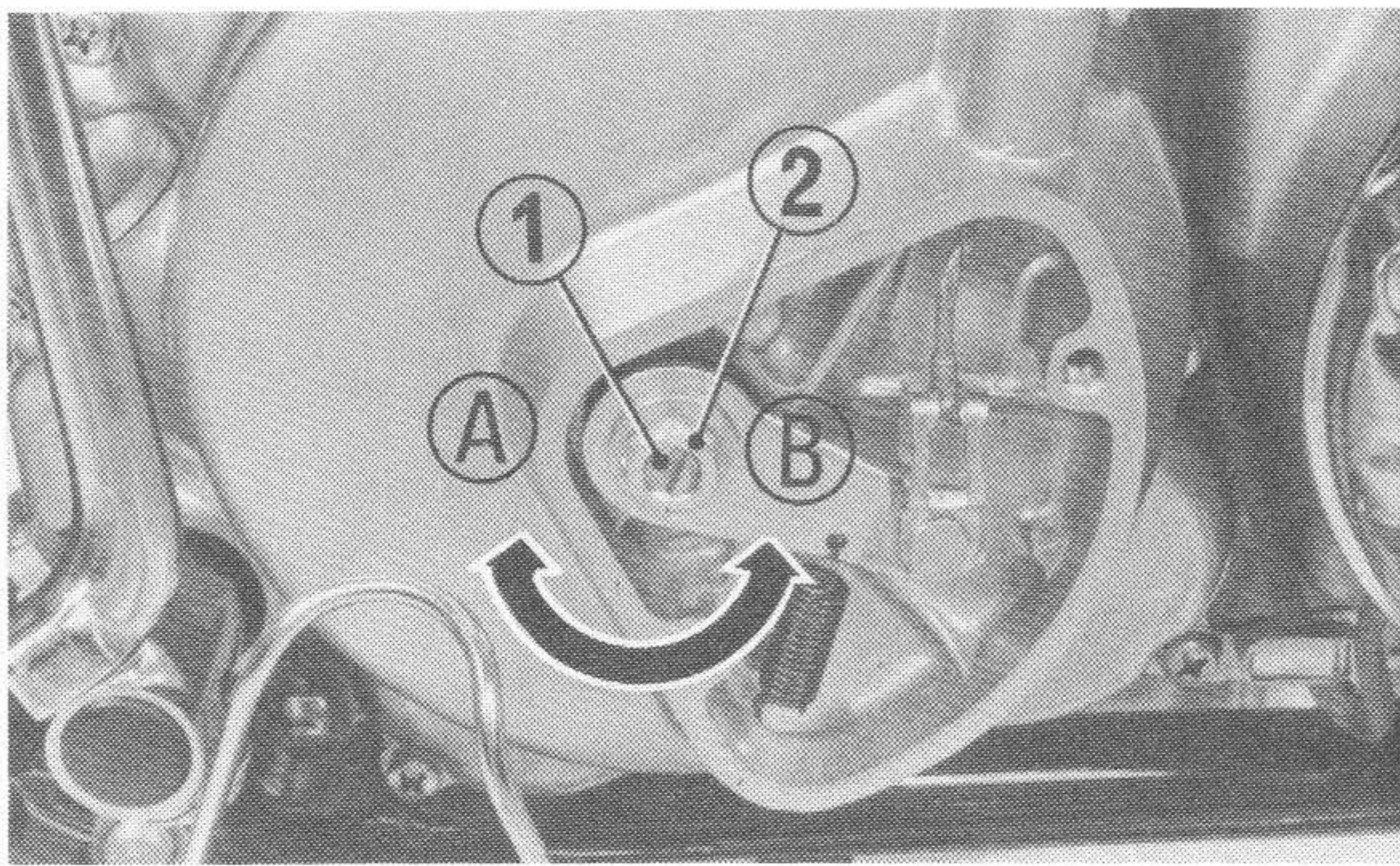


図 5-11 ①クラッチアジャスタースクリュー
②アジャスタースクリューロックナット

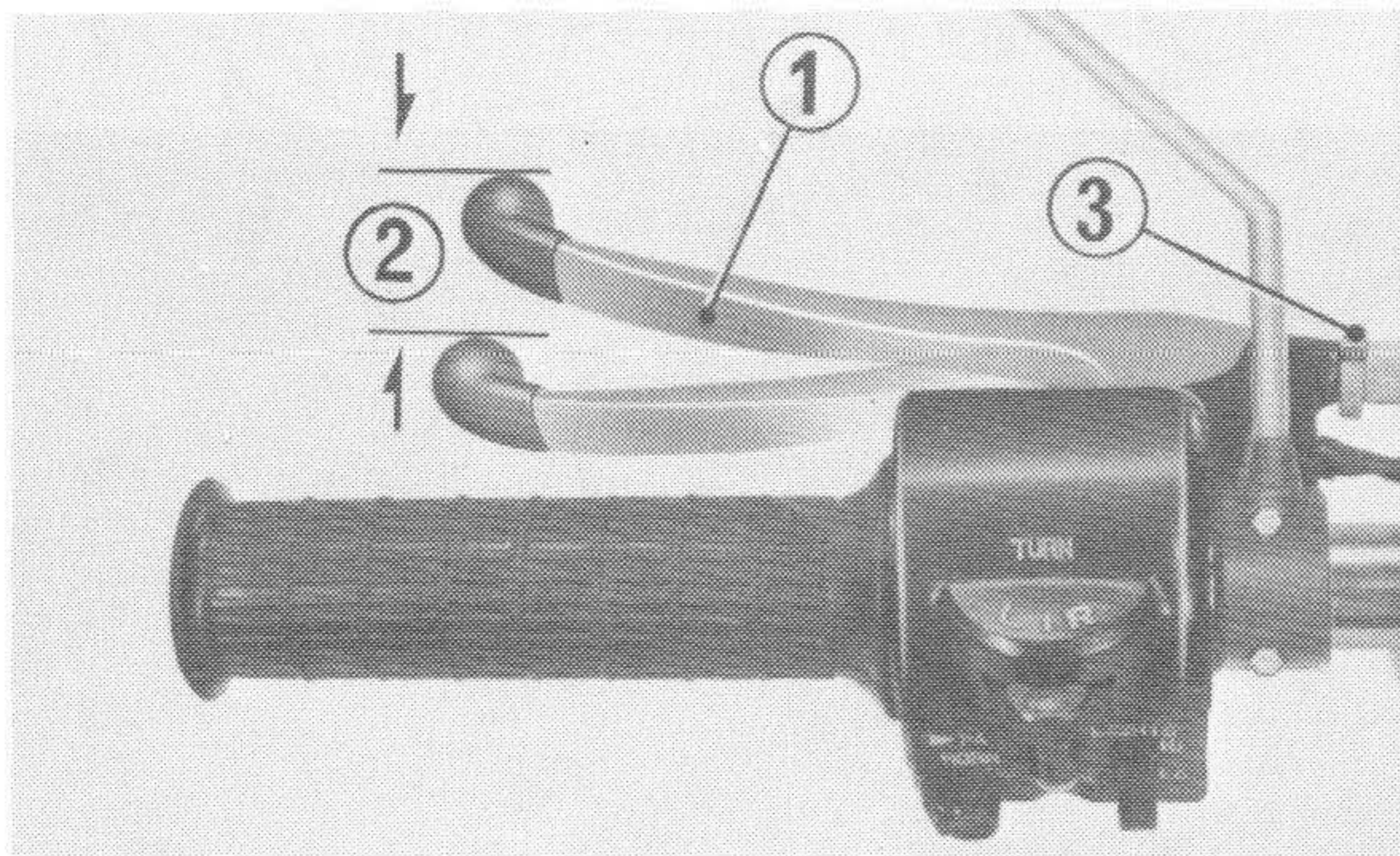


図 5-12 ①クラッチレバー ②遊び ③アジャスター

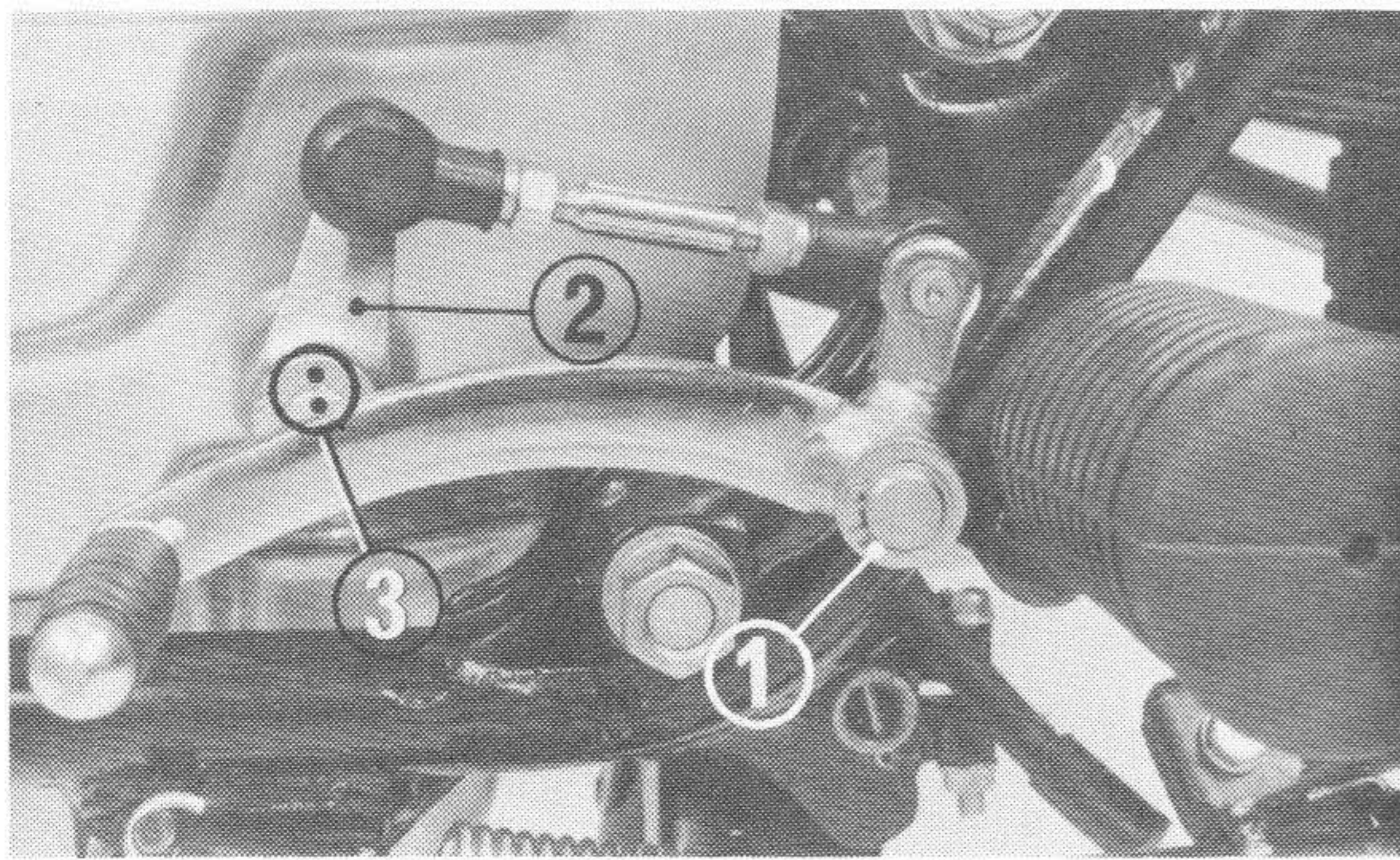


図 5-13 ①スナップリング ②ギアシフトレバー
③ポンチマーク

4. エンジン側のアジャスターを④方向に10—20mmクラッチレバーの遊びになる様に調整し、ロックナットで締める。

B方向に回わすと→遊びは多くなる。

A方向に回わすと→遊びは少なくなる。

5. クラッチレバーの微調整はレバー側のクラッチケーブルアジャスターで行える。

6. 調整後、次の事を確認する。

- ・ エンジンを始動させ、チェンジ操作がスムーズか？
- ・ エンストまたは飛び出し等がないか？

ギアシフトチェンジペダル

分解の要点

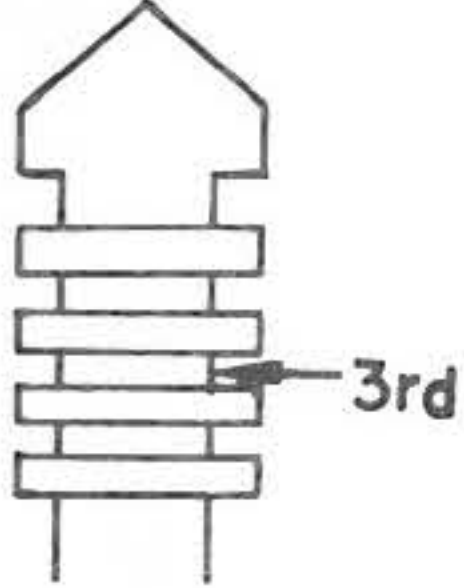
1. スナップリングを外し、ギアシフトレバーを外す。
2. ギアシフトペダルアッセンブリーを外す。

組立の要点

1. ギアシフトアッセンブリーを、ギアシフトレバーのポンチマークとスピンドルのポンチマークを合わせて取付ける。
2. ペダルレバーが、スピンドルのギアシフトレバーと並行になる様にペダルの位置を調整する。調整は、ロックナットをゆるめて、アジャスターを回転して行う。調整後はロックナットを完全に締付ける。

キャブレター

キャブレターセッティング一覧表

項 目	
セ ッ テ ン グ No.	0 5 4 - A
メ ー ン ジ ェ ッ ト	# 7 5
ス ロ ー ジ ェ ッ ト	# 4 0
ジ ェ ッ ト ニ ー ド ル セ ッ テ ン グ	
パ イ ロ ッ ト ス ク リ ュ ー 開 度	$2 \pm \frac{1}{2}$
油 面	2 1 mm

3. フレーム

フロントサスペンション

- ① R.フロントクッション
- ② フォークボルト
- ③ フロントクッションスプリング
- ④ ピストンリング
- ⑤ アンダーシートパイプ
- ⑥ リバウンドスプリング
- ⑦ フロントフォークパイプ
- ⑧ ボトムケースカバー
- ⑨ オイルロックピース
- ⑩ オイルシールストップリング
- ⑪ オイルシール
- ⑫ ボトムケース
- ⑬ ドレンボルト
- ⑭ ソケットボルト
- ⑮ フロントアクスルホルダー

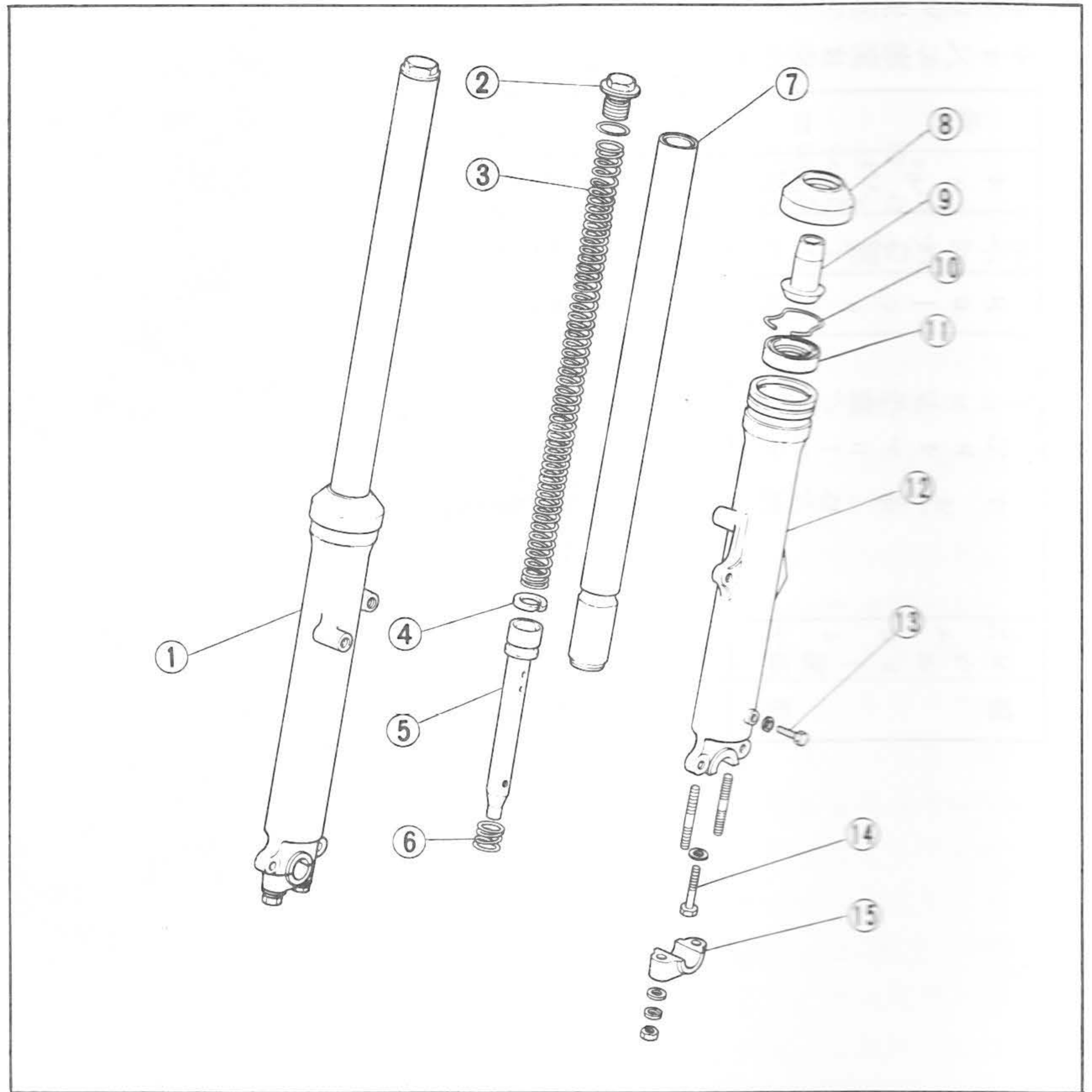


図 5-14

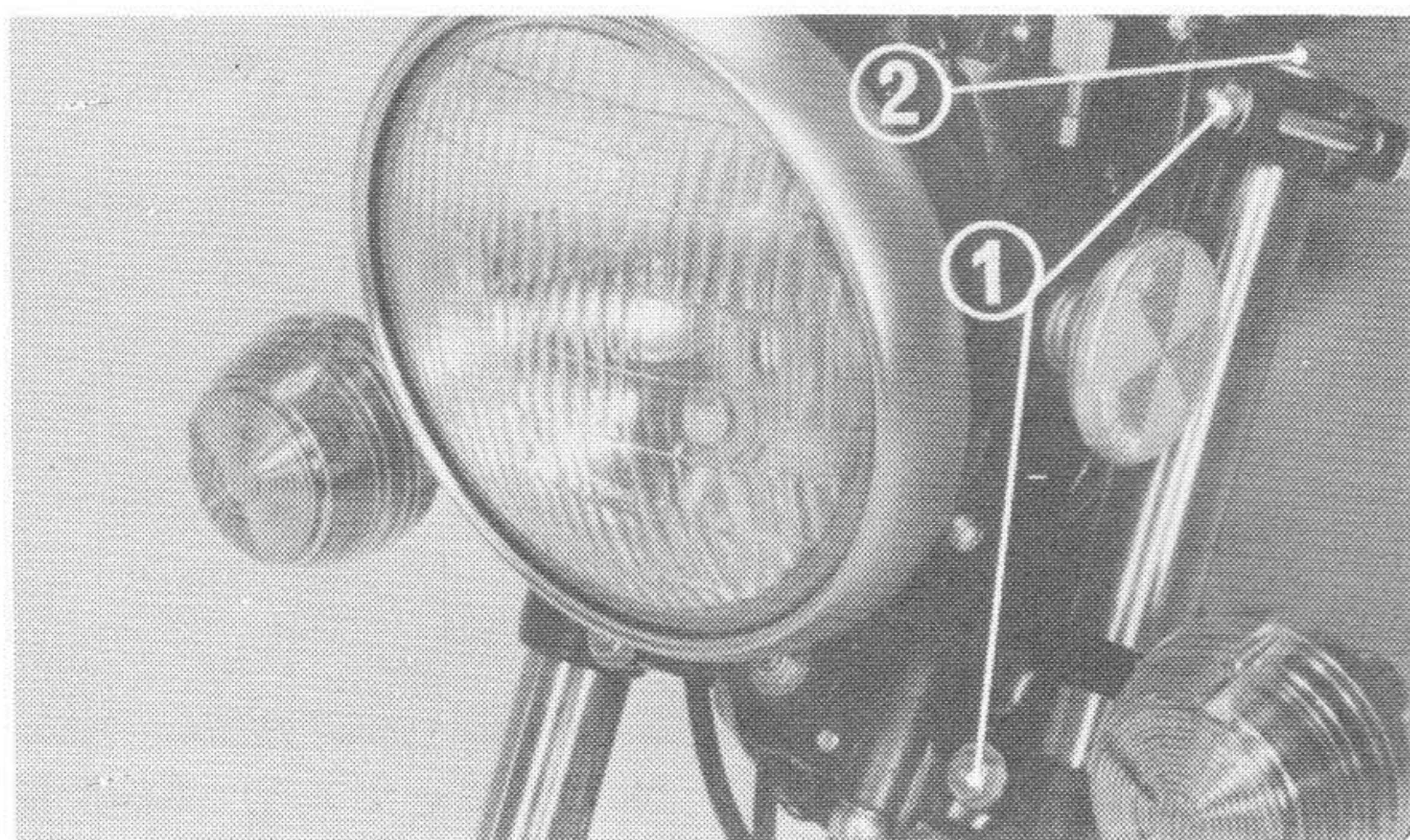


図 5-15 ①フロントフォークパイプ締付けボルト
②フロントフォークボルト

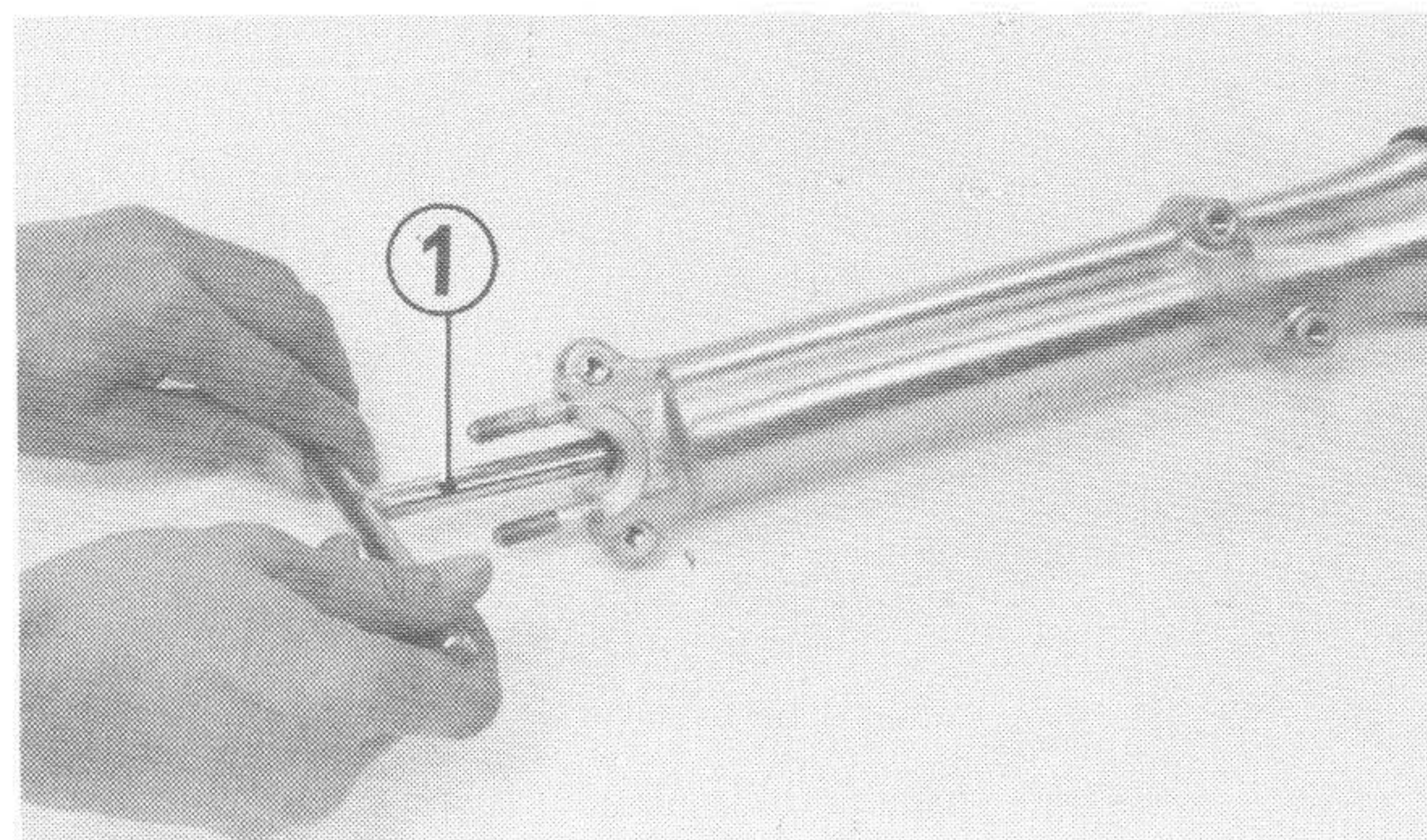


図 5-16 ①ホローセットレンチ

分解の要点

1. フロントフォークボルトを外す前に、フォークボルトをゆるめておく。
2. フロントホイールを取外す。
3. キャリパー Assy. フロントフェンダーを外す。
4. フロントフォークパイプ締付けボルトを外し、フロントフォークを下側に抜き取る。
5. フロントフォークボルトを外し、フロントクッションオイルを抜く。
6. フロントフォークボトムケースをバイスにはさみ、ホローセットレンチ（専用工具 No. 07917—3230000）でソケットボルトを取外し、フォークボトムケースとフォークパイプとを分離する。
7. フロントフォークボルト、ロックナットを外し、フロントクッションスプリング、アンダーシートパイプ、リバウンドスプリングを取外す。
8. ボトムケースからオイルロックピースを取外す。

9. フロントフォークダストシールを外し，オイルシールストッパーリングを取外す。

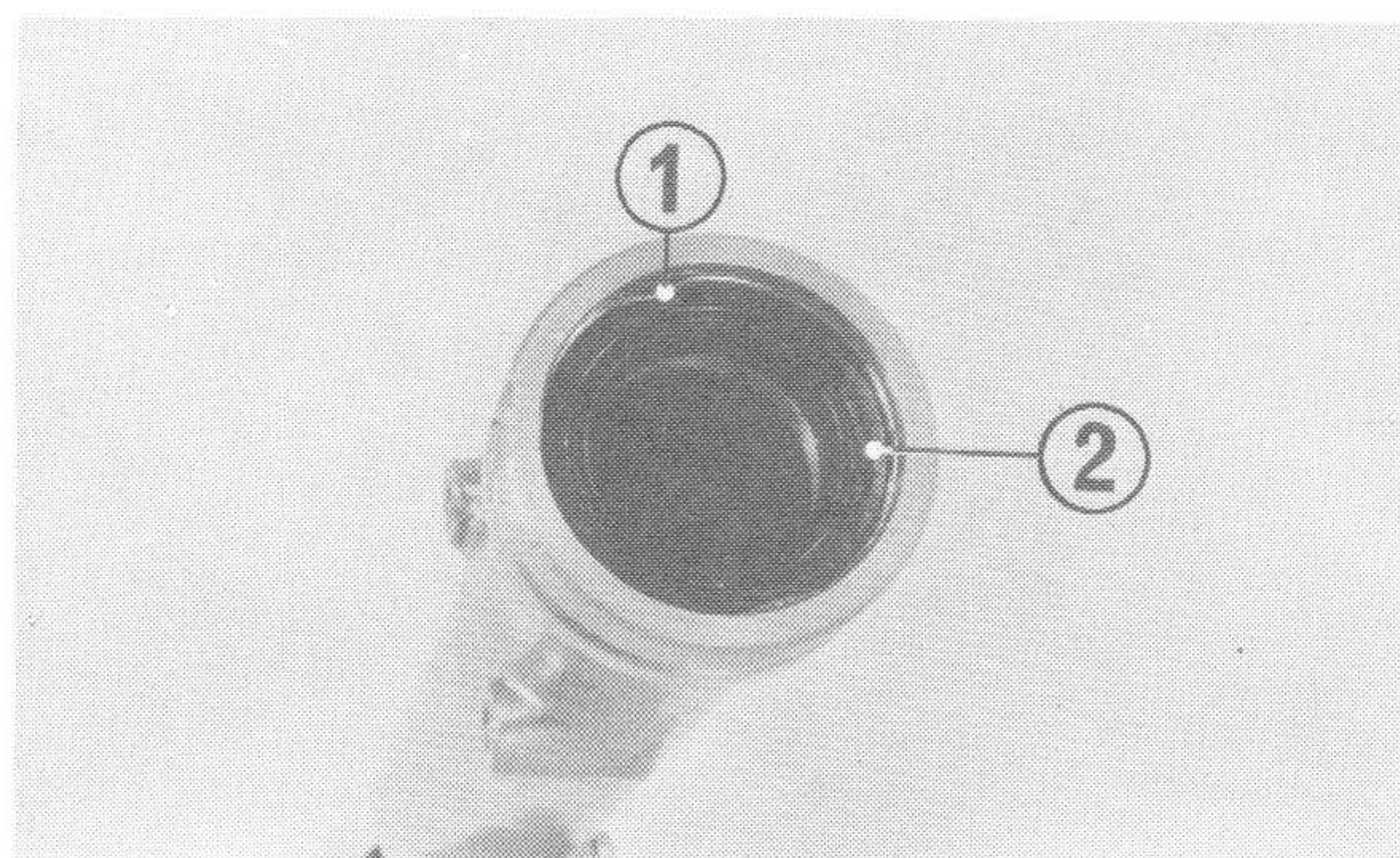


図 5-17 ①オイルストッパーリング ②オイルシール

点 検

1. フロントクッションスプリング自由長，張力。
2. フロントフォークピストンリングの摩耗。
3. フロントフォークパイプとフロントフォークボトムケースのガタ。
4. オイルシールの傷，破損。
5. フロントフォークパイプの摺動面の傷。

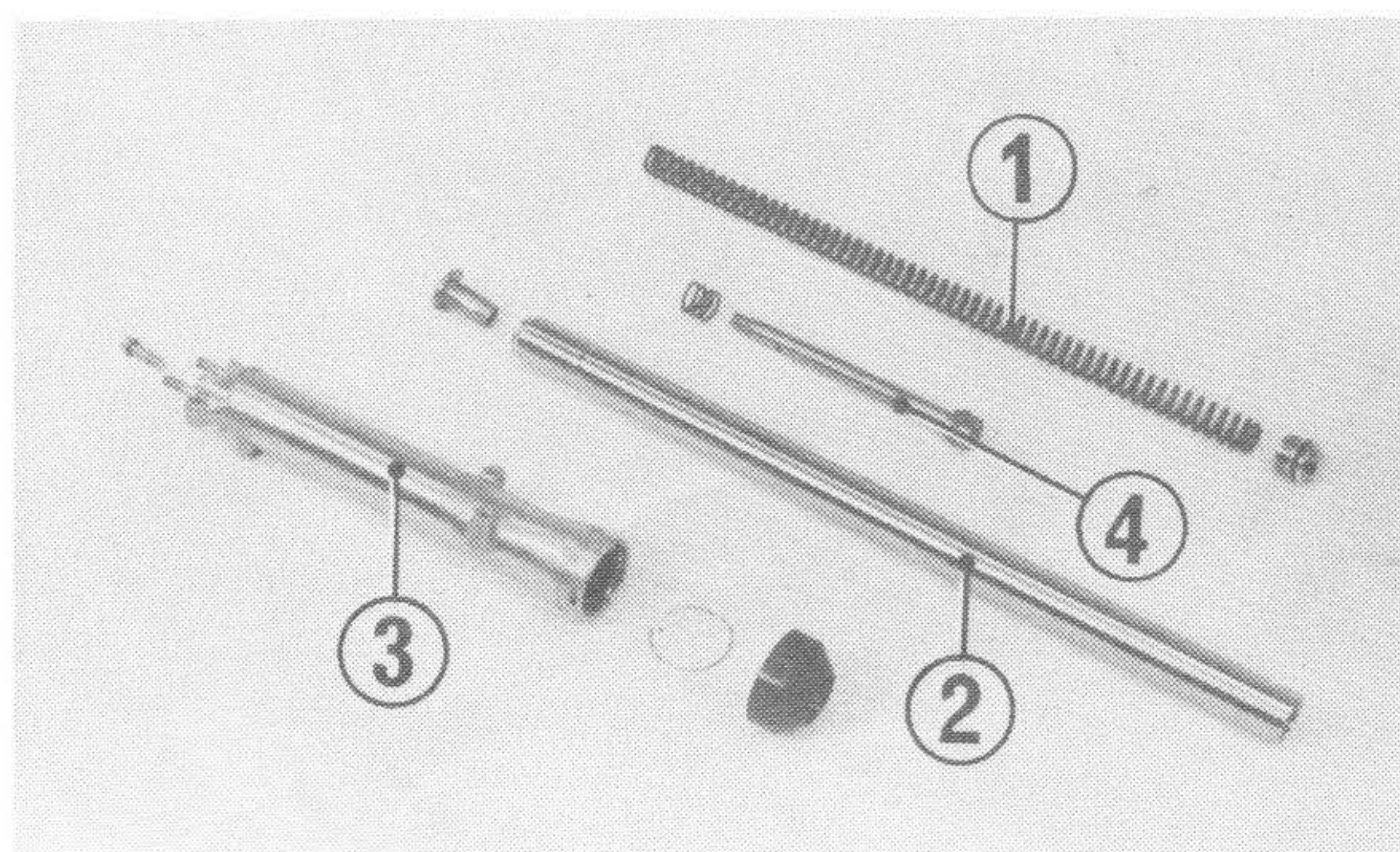


図 5-18 ①クッションスプリング ②フロントフォークパイプ ③ボトムケース ④ピストンリング

組立の要点

組立は分解の逆手順で行なう。

1. ボトムケースにフォークパイプを取付け，ソケットボルトにネジロックを塗布し，分解時と同様にソケットレンチで締付ける。

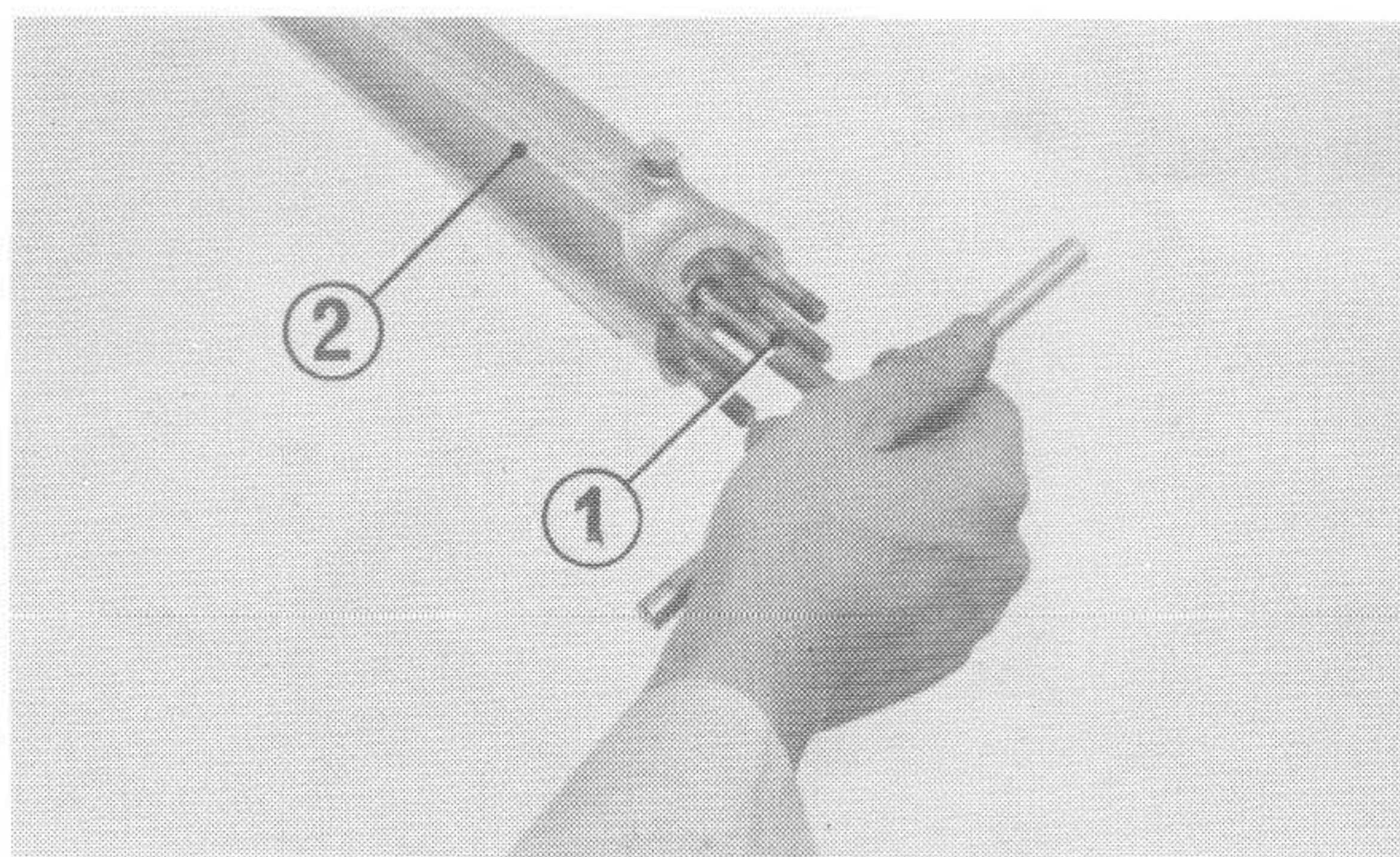


図 5-19 ①ソケットレンチ ②フロントフォークパイプ

2. オイルシールの内外周にホンダ ATF オイルを塗布し，フォークシールドドライバー（専用工具 No. 07947-3290000）でオイルシールを圧入する。

〈注 意〉

- ・オイルシールストッパーリングを忘れないよう確実に取付ける。
 - ・一度外したオイルシールは交換すること。
3. フロントクッションオイルを規定量入れる。

ホンダ ATF オイル 185～191 cc

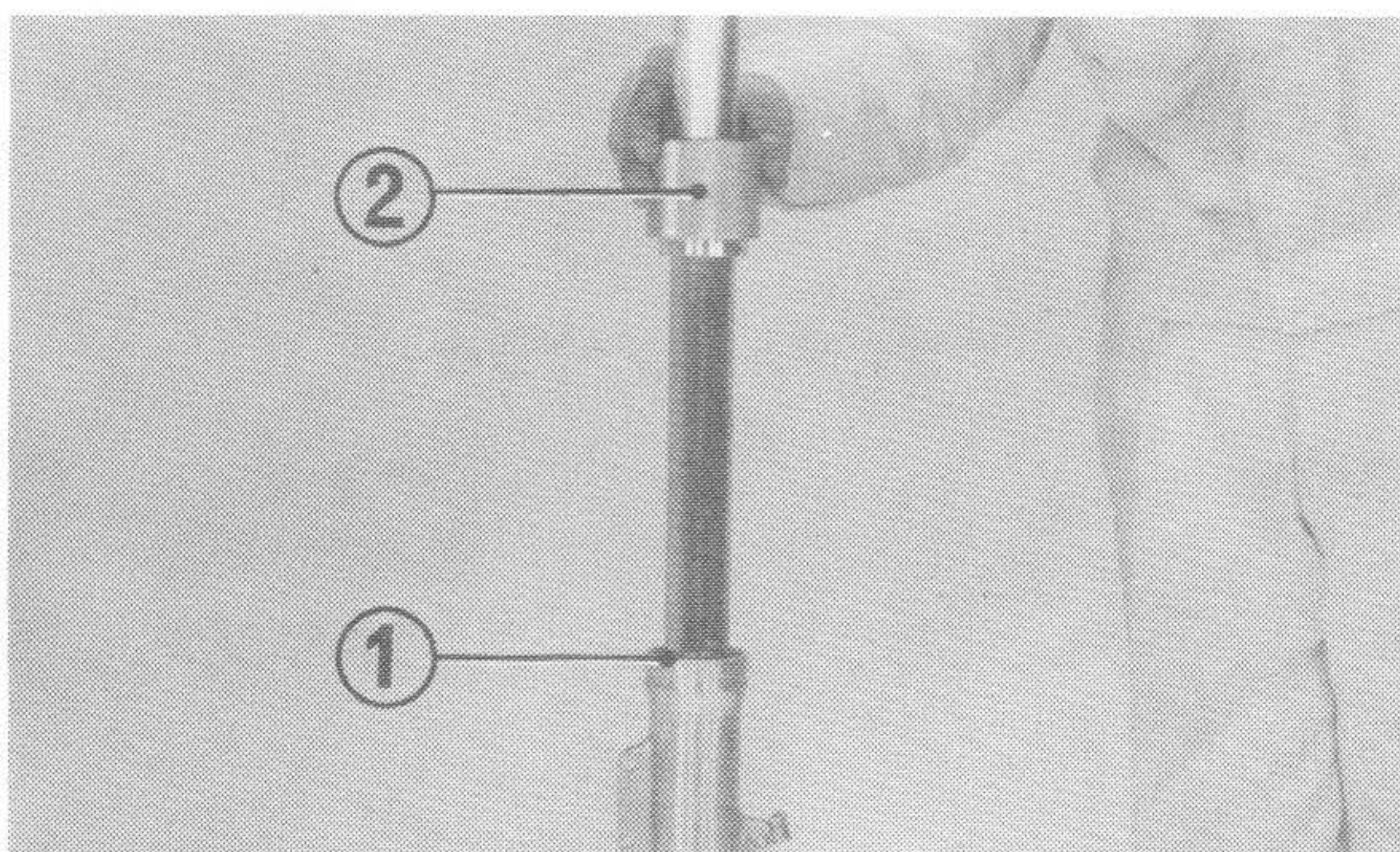


図 5-20 ①オイルシール ②フォークシールドドライバー

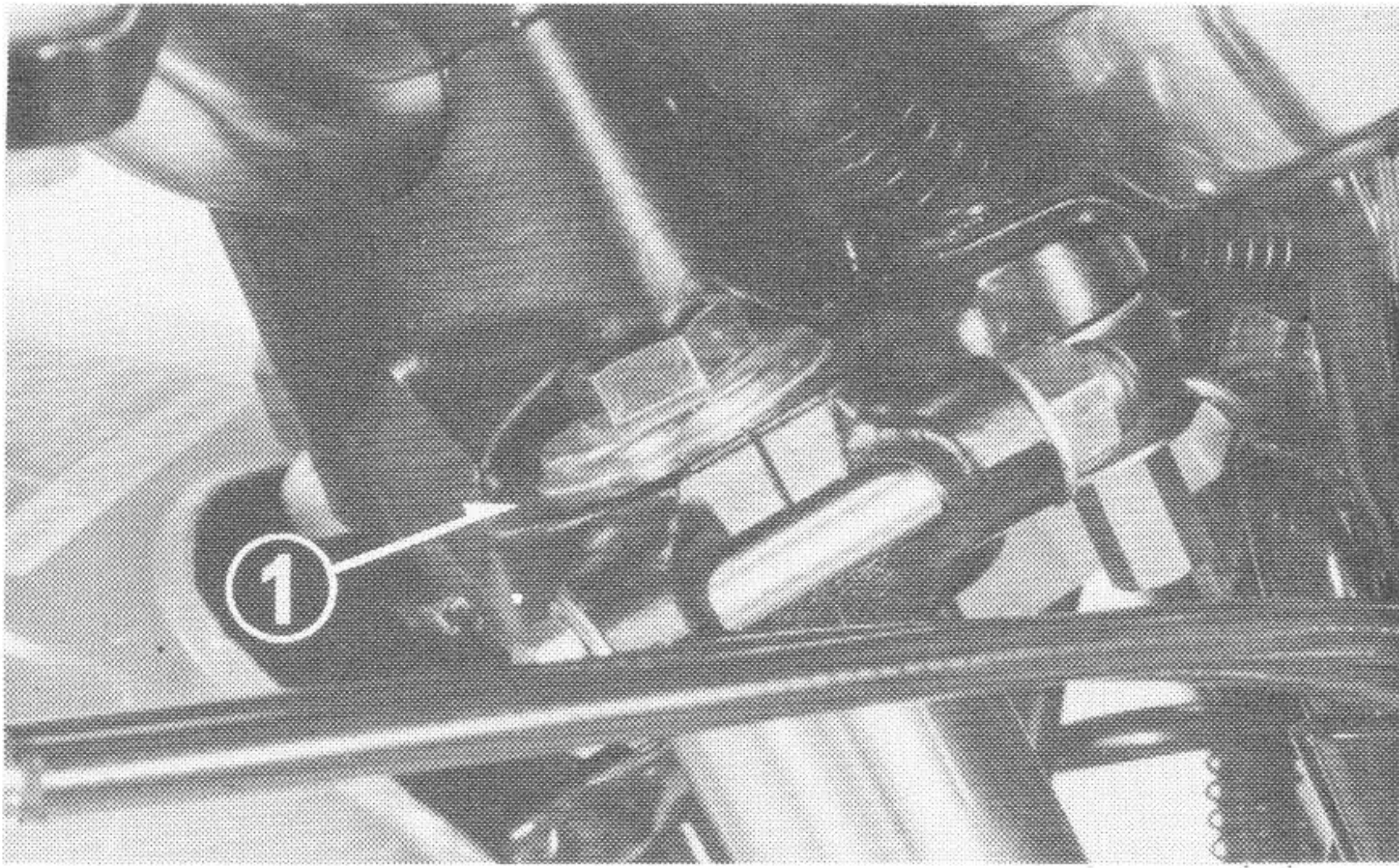


図 5-21 フロントフォークパイプの面取りの下の線にそろえること。

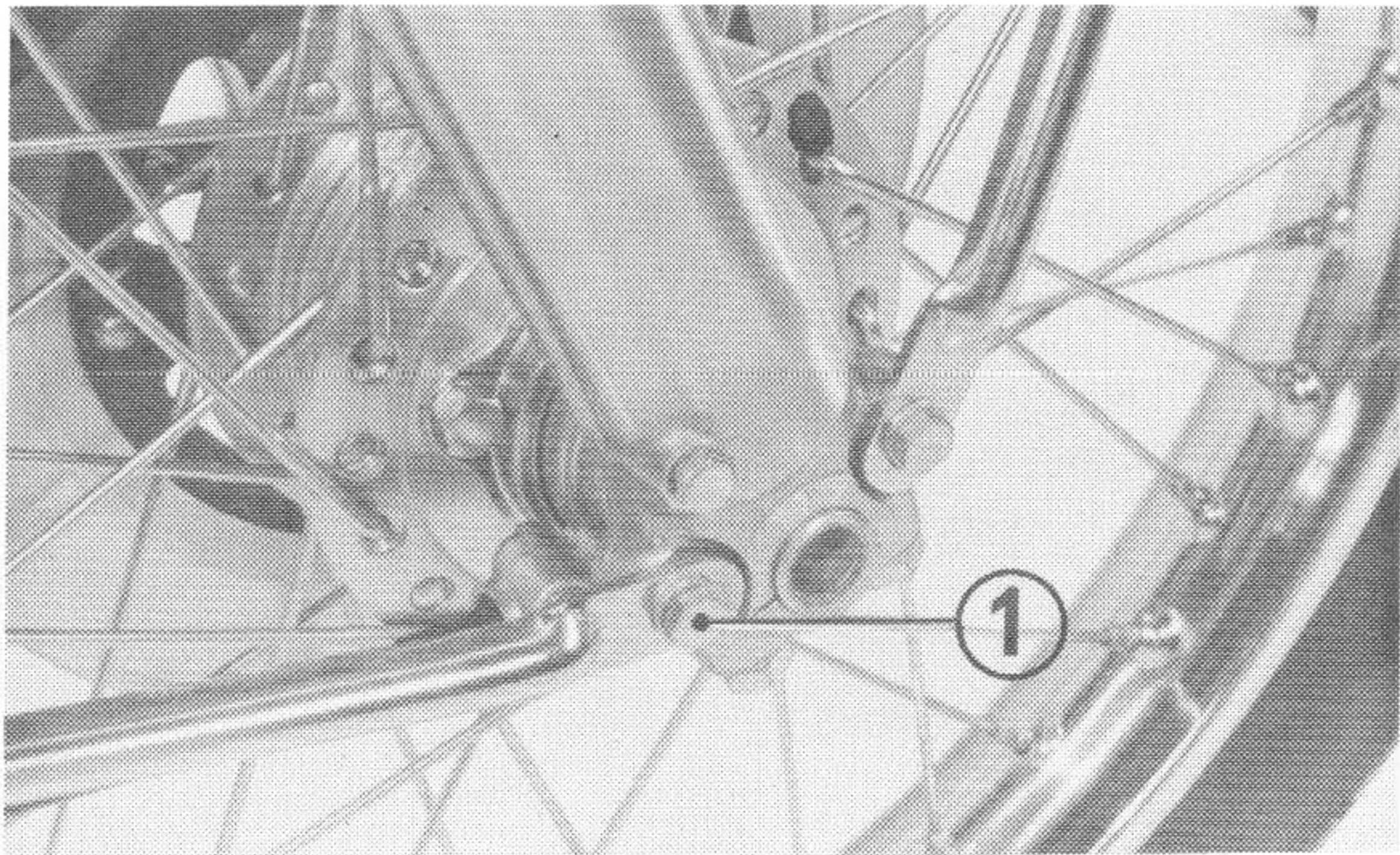


図 5-22 ①ドレンボルト

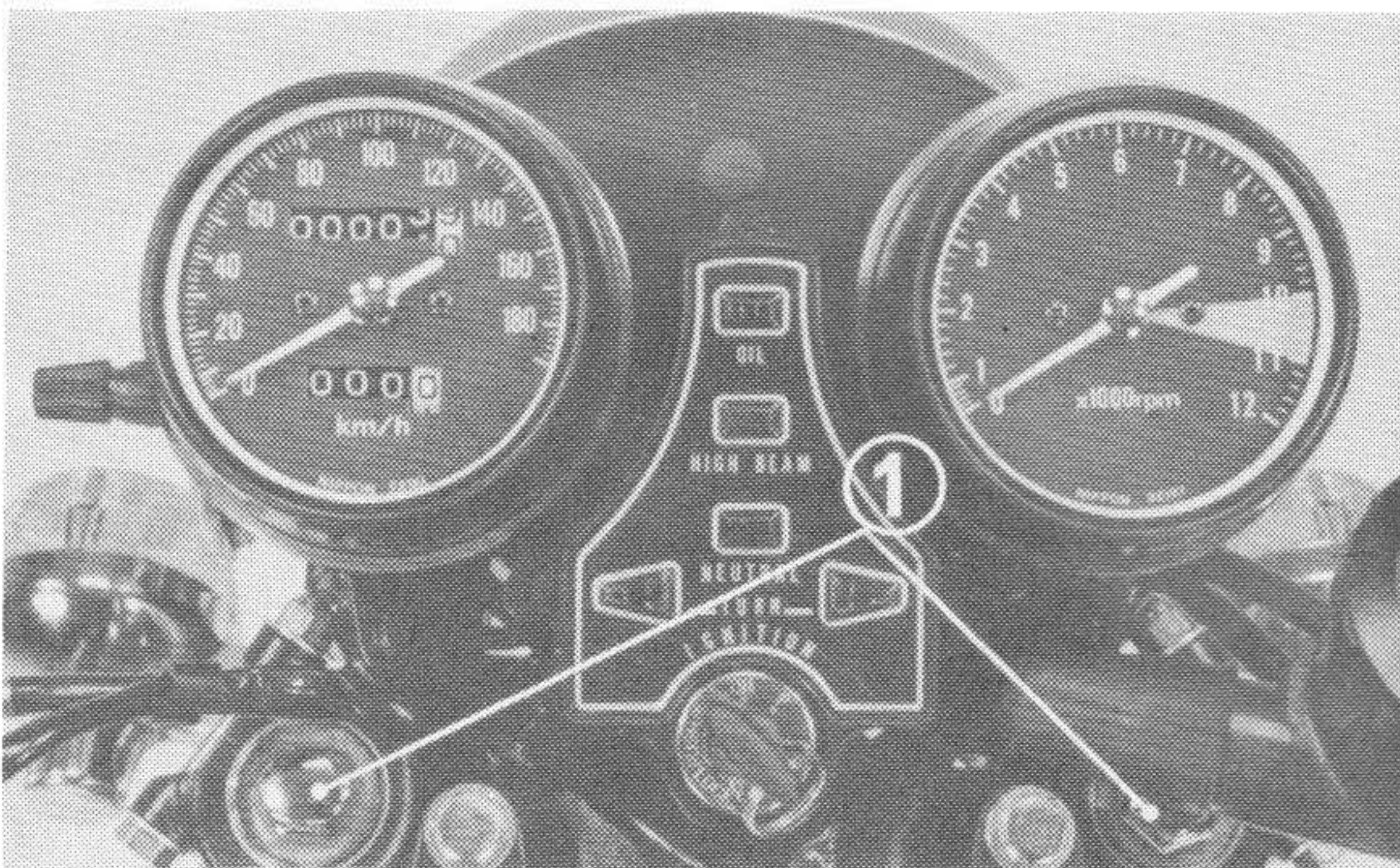


図 5-23 ①フロントフォークボルト

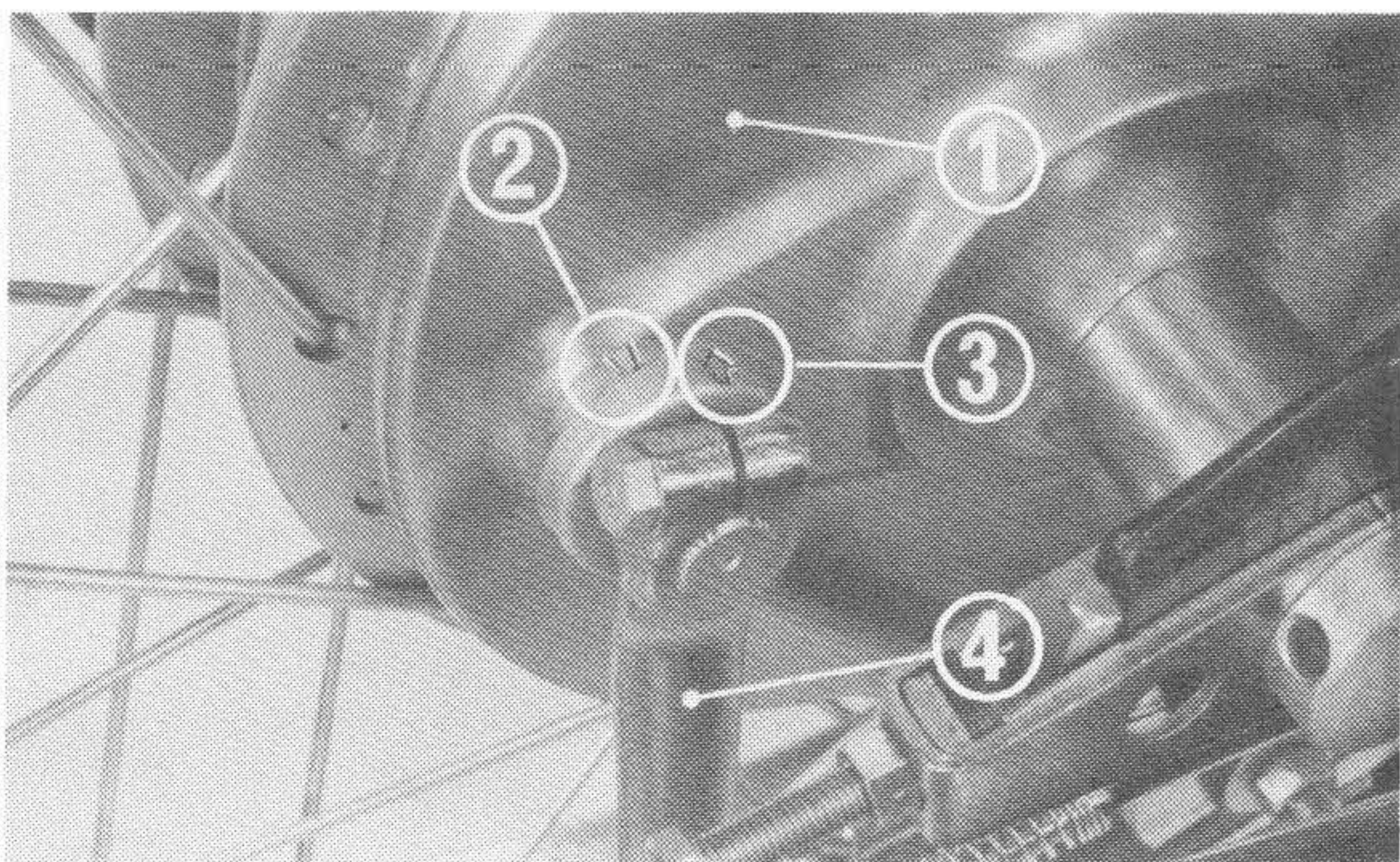


図 5-24 ①ブレーキパネル ②刻印 ③矢印
④ブレーキアーム

4. フロントフォーク取付け時、左右の高さを必ずそろえて取付ける。

〈注意〉

- ・フロントフォークパイプに付いた油は、必ず落すこと。
5. 取付け後、下記について点検する。
 - ・往復運動はスムーズかどうか？
 - ・オイルシールからのオイル洩れの有無。

フロントクッションオイルの交換

1. フロントフォークボルト、ドレンボルトを外し、フロントブレーキをロックさせ、ハンドルを押え5～6回程度クッションさせて抜く。
2. ドレンボルトを取付け、新しいフロントクッションオイルを規定量だけ上から注入する。
 ホンダ ATF オイル
 165～180 cc 交換時
 185～191 cc 分解時
3. フロントフォークボルトを取付ける。

リヤブレーキ

リヤブレーキシューの点検

1. ブレーキを全作動した状態で、ブレーキアーム側の赤い矢印とブレーキパネルの刻印の間隔を点検する。
2. もし矢印が刻印と一致している場合は、ブレーキシューを新品に交換する。
 又同時にブレーキドラムの摩耗を点検し、摩耗限界に達しているものは交換する。

フューエルフィルターの清掃

1. フューエルコックレバーを“OFF”位置にして、フューエルタンクの接続を外し、フューエルタンクを外す。
2. フューエルタンクのガソリンを排出する。
3. タンクをゆるめて、フューエルコック、フューエルフィルターのタンクから取外す。
4. ガスケットを点検し、破損している場合は交換する。

5. フューエルフィルターを洗淨油で洗う。
6. フューエルフィルターに目詰り、破れがある場合は新品に交換する。
7. フューエルコックをタンクに②フューエルタンクに取付ける。
8. フューエルタンクをフレームに取付け、フューエルタンクを接続し、クリップで確実に止める。
9. ガソリンを注入し、コックレバーを“ON”位置にして、取付ナット部及びフューエルタンク接続部から燃料洩れを点検する。

エアークリーナー

エアークリーナーエレメントの清掃

1. シートを開け、ツールボックスをエアークリーナーシートを開け、ツールボックスをエアークリーナーシートと共に外す。
2. エアークリーナーエレメントクリップクリップを引張って外し、エアークリーナーエレメントを外す。
3. エアークリーナーエレメントを軽く叩いて、埃りを落とし、エアークリーナーエレメントの内側からエアークリーナーエレメントを取り除く。

トリガーエレメント・チューブの清掃

1. エアークリーナーを外してからエレメントホルダーとトリガーエレメントを外す。
 2. トリガーエレメントをきれいな洗剤で洗淨し、余分な洗剤を洗い出し、エレメントを完全に乾かす。
- <注意>
ガソリンや酸性、アルカリ性、有機性の揮発油を洗淨の為に用いてはいけません。

フューエルフィルターの清掃

1. フューエルコックレバーを“OFF”位置にして、フューエルタンクの接続を外し、フューエルタンクを外す。
2. フューエルタンクのガソリンを排出する。
3. タンクをゆるめて、フューエルコック、フューエルフィルターのタンクから取外す。
4. ガスケットを点検し、破損している場合は交換する。

5. フューエルフィルターを洗淨油で洗う。
6. フューエルフィルターに目詰り、破れがある場合は新品に交換する。
7. フューエルコックをタンクに②フューエルタンクに取付ける。
8. フューエルタンクをフレームに取付け、フューエルタンクを接続し、クリップで確実に止める。
9. ガソリンを注入し、コックレバーを“ON”位置にして、取付ナット部及びフューエルタンク接続部から燃料洩れを点検する。

エアークリーナー

エアークリーナーエレメントの清掃

1. シートを開け、ツールボックスをエアークリーナーシートを開け、ツールボックスをエアークリーナーシートと共に外す。
2. エアークリーナーエレメントクリップクリップを引張って外し、エアークリーナーエレメントを外す。
3. エアークリーナーエレメントを軽く叩いて、埃りを落とし、エアークリーナーエレメントの内側からエアークリーナーエレメントを取り除く。

トリガーエレメント・チューブの清掃

1. エアークリーナーを外してからエレメントホルダーとトリガーエレメントを外す。
 2. トリガーエレメントをきれいな洗剤で洗淨し、余分な洗剤を洗い出し、エレメントを完全に乾かす。
- <注意>
ガソリンや酸性、アルカリ性、有機性の揮発油を洗淨の為に用いてはいけません。

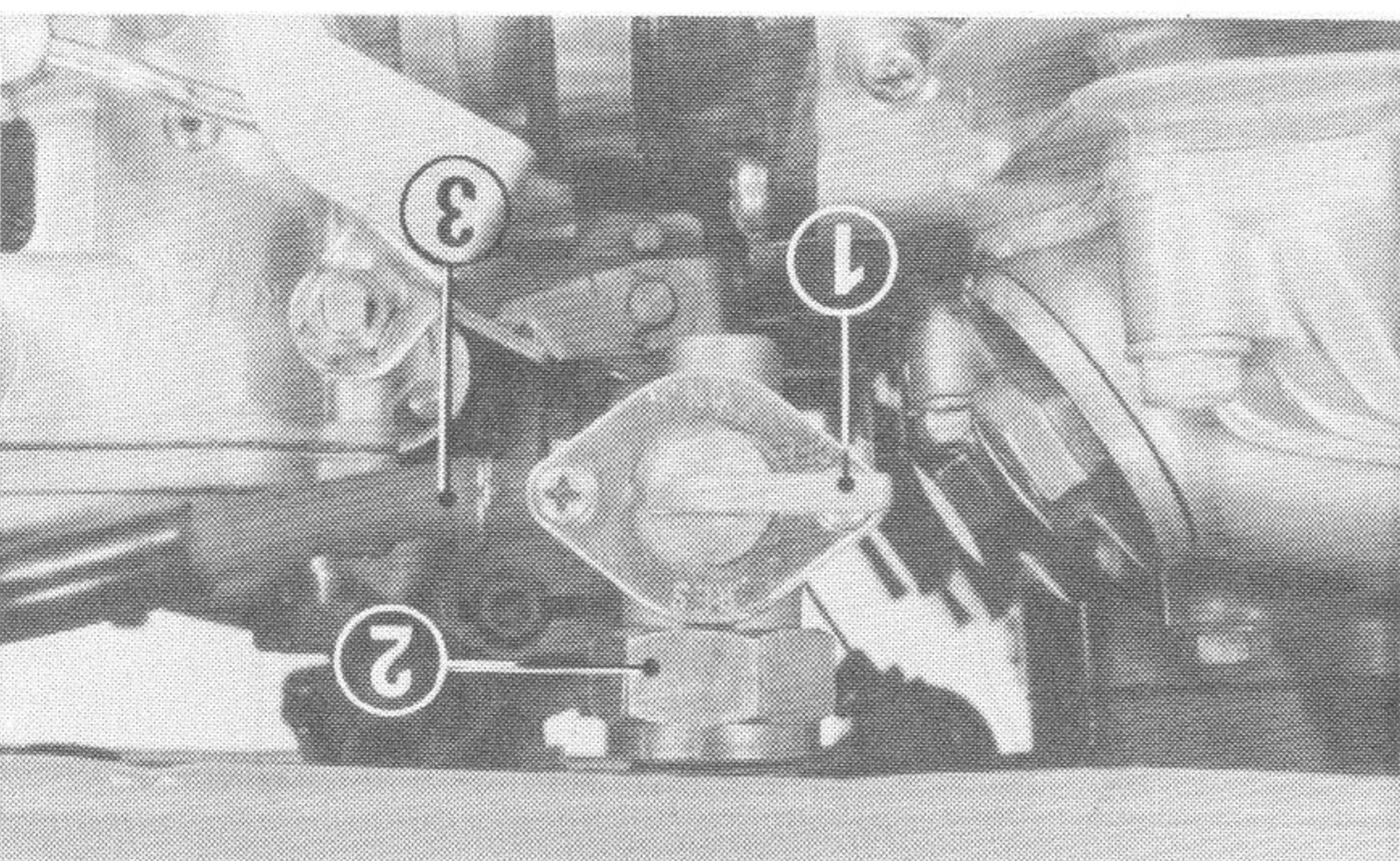


図 5-25 ①フューエルコックレバー ②フューエルコッククリップ ③フューエルタンク

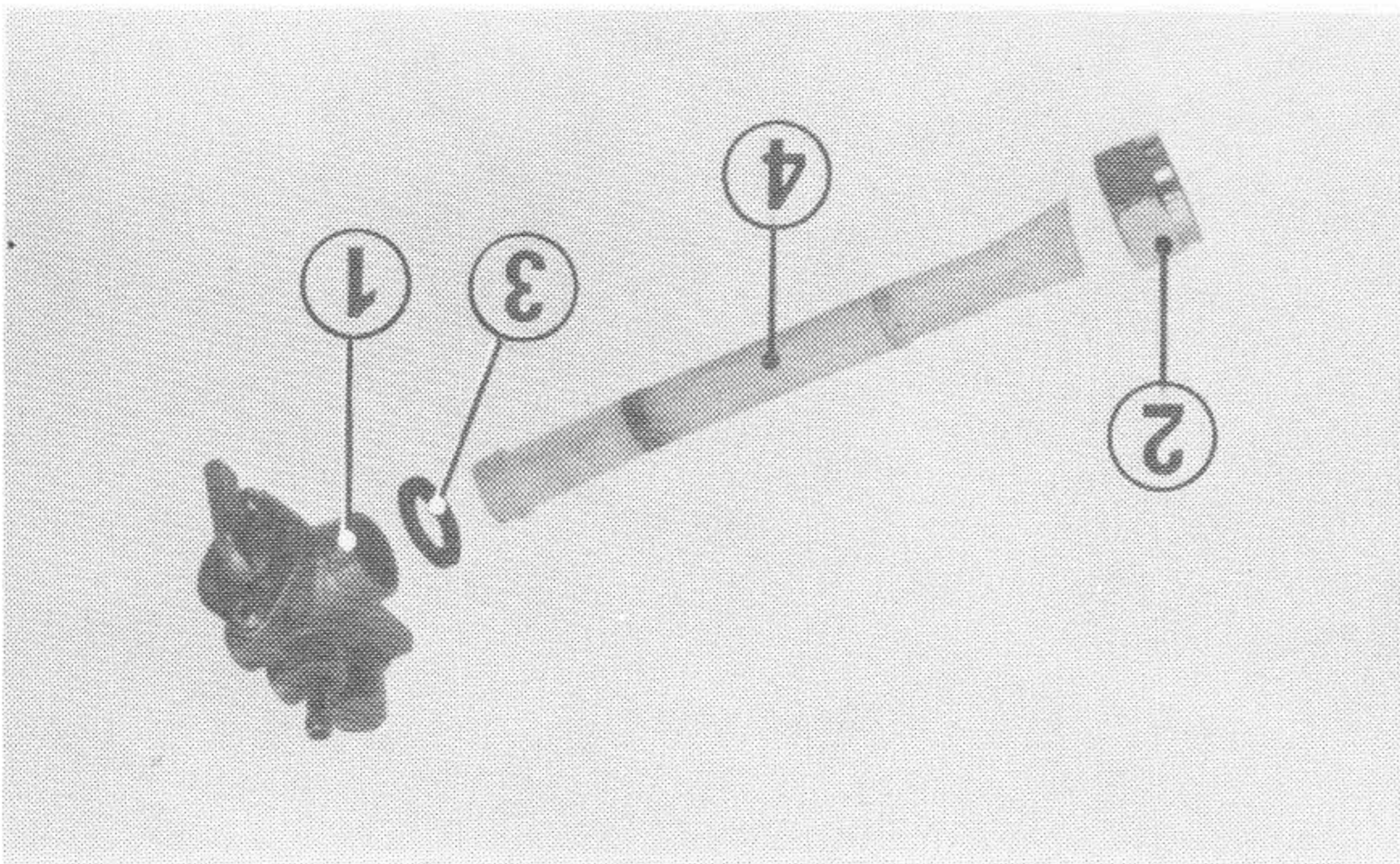


図 5-26 ①フューエルコック ②フューエルコックナット ③ガスケット ④フューエルフィルター

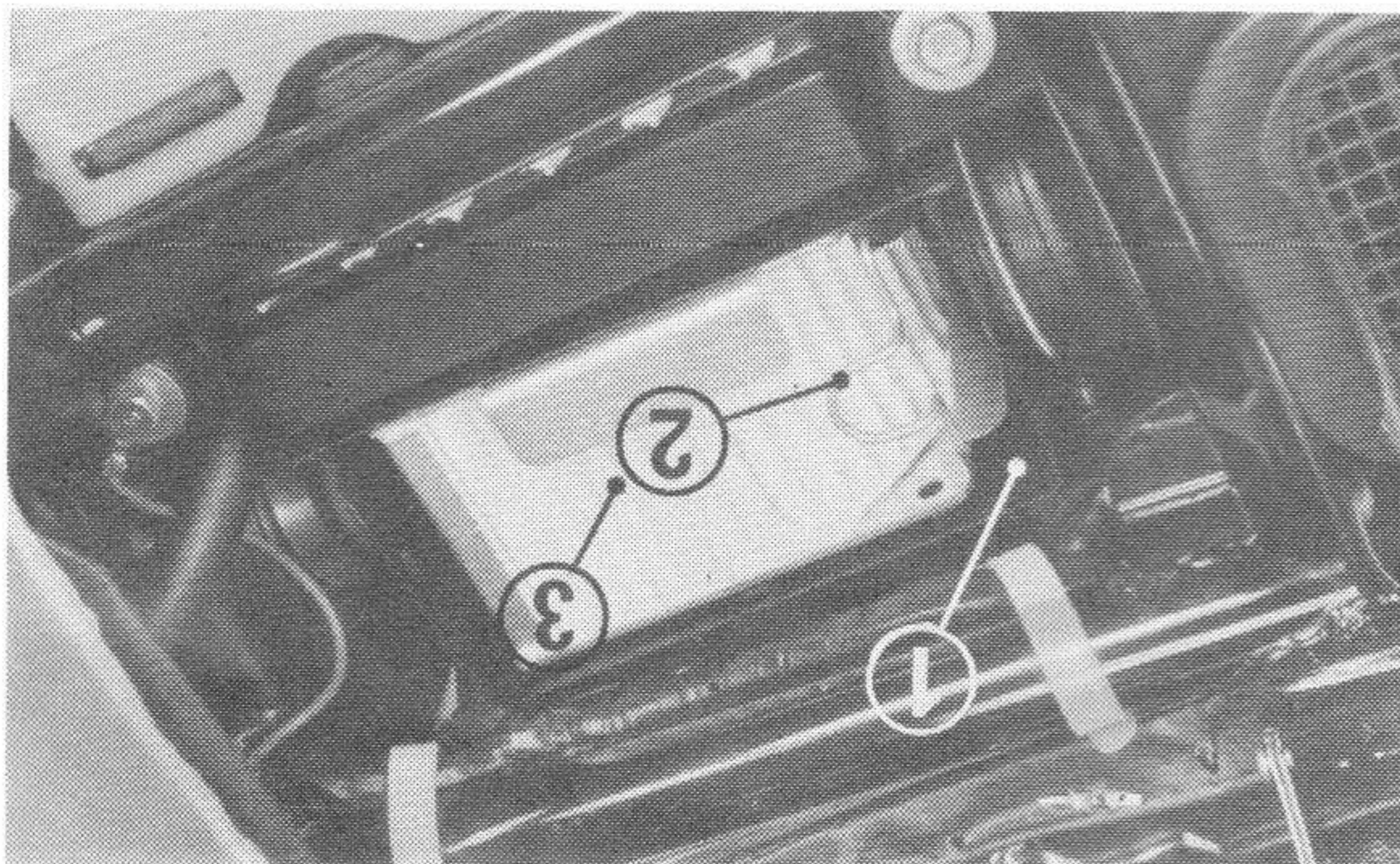


図 5-27 ①エアークリーナーボックス ②エアークリーナーエレメントクリップ ③エアークリーナーエレメント

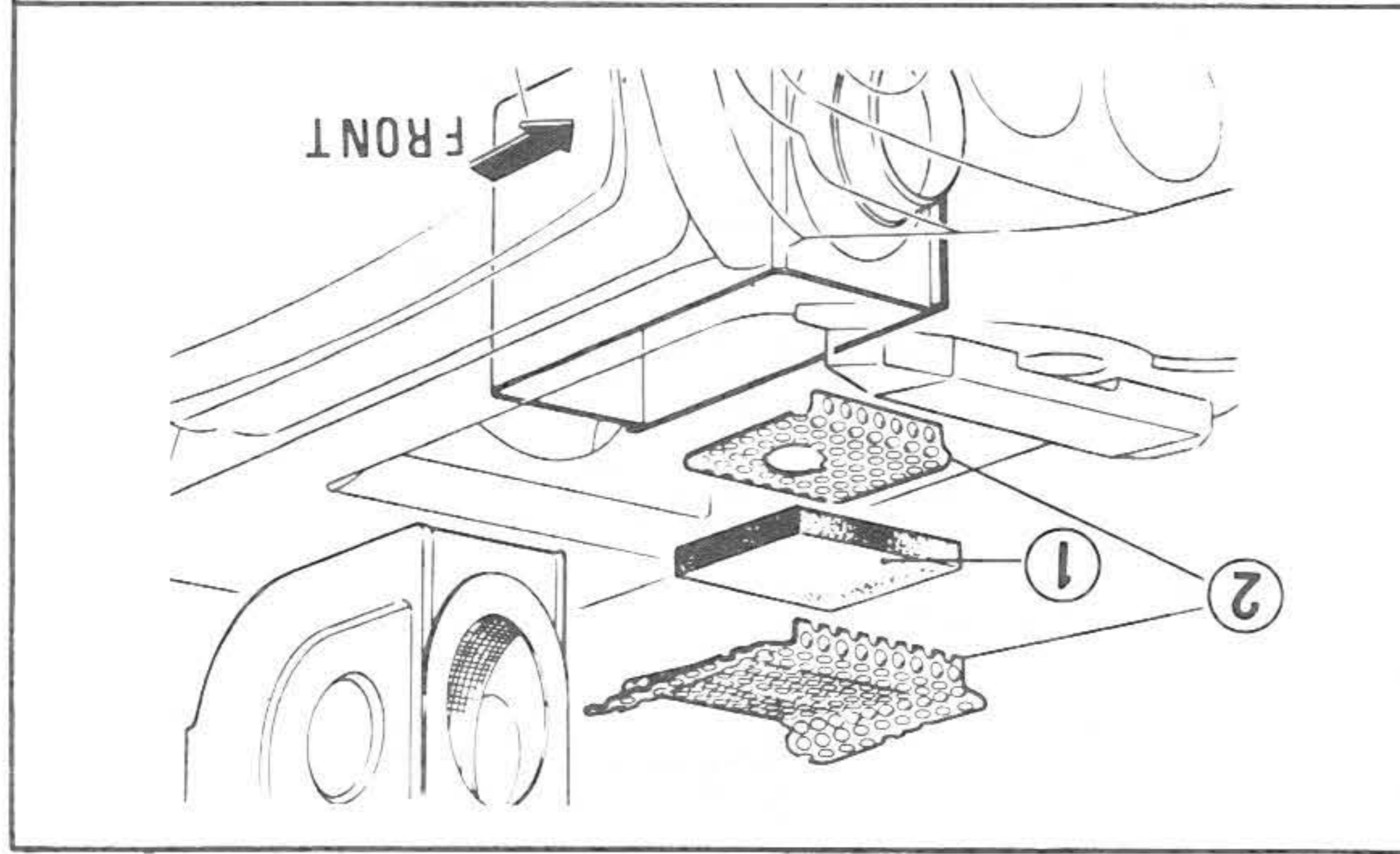


図 5-28 ①トリガーエレメント ②エレメントホルダー

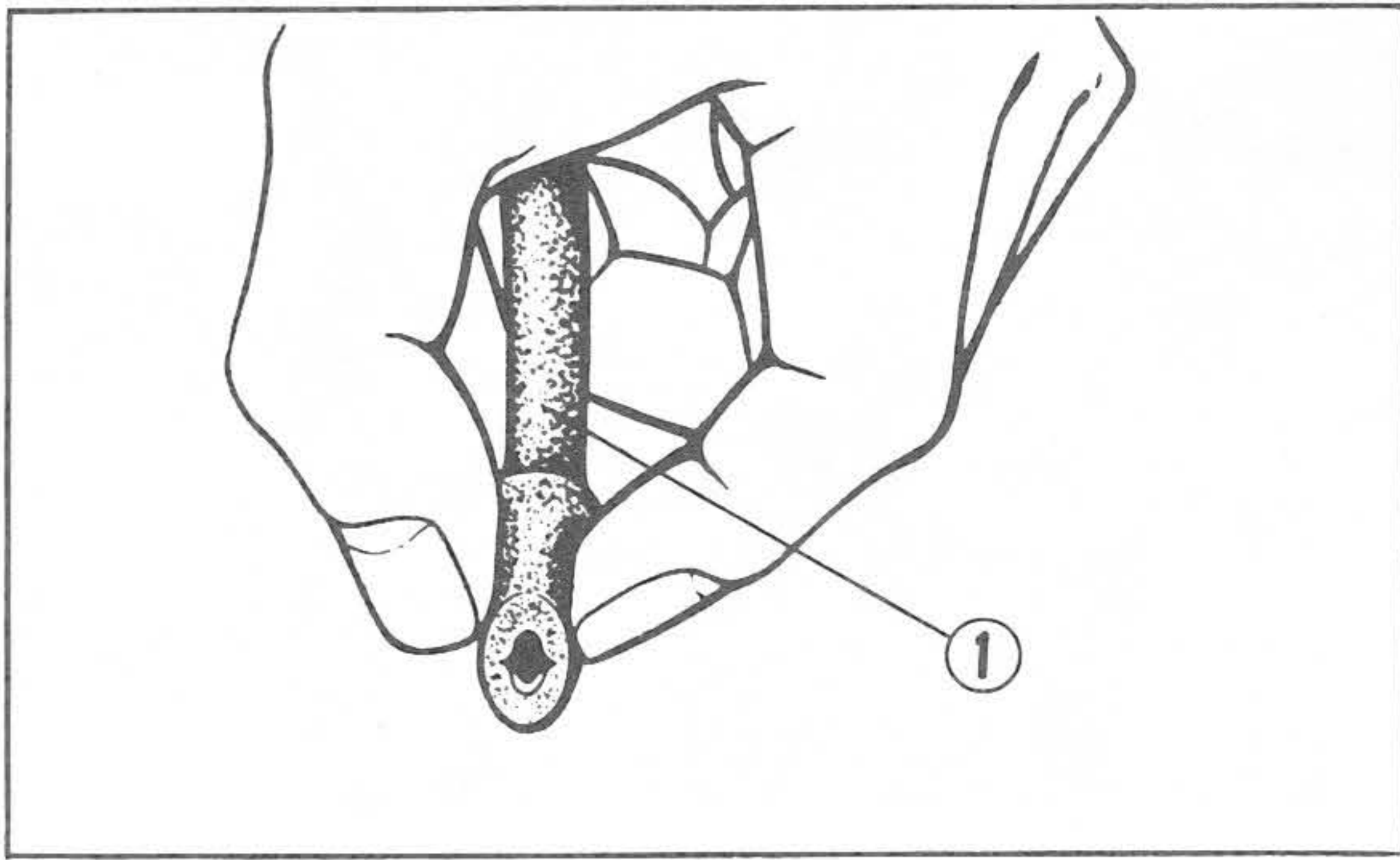


図 5-29 ①ドレンチューブ

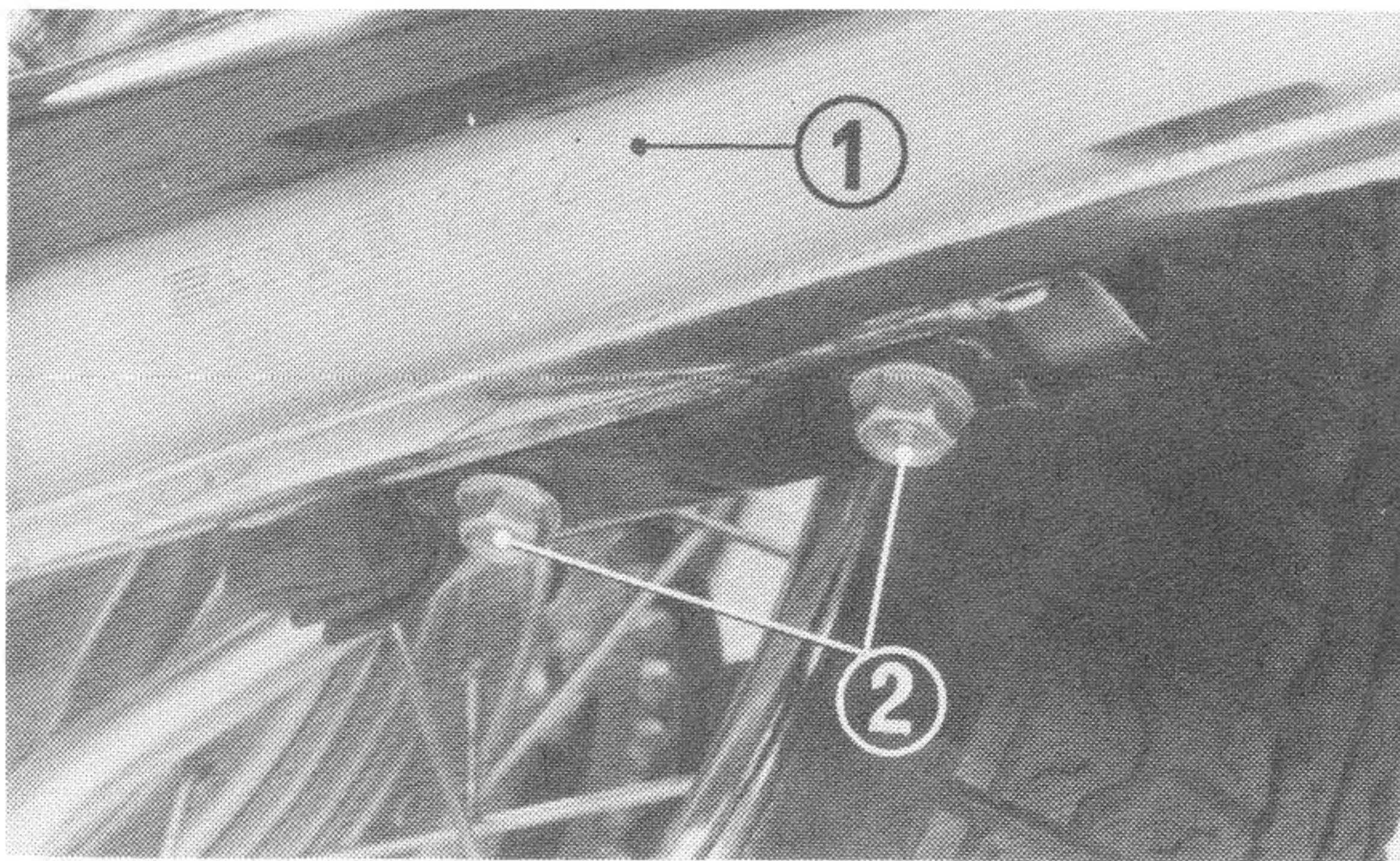


図 5-30 ①マフラー ASSY. ②8x16ボルト

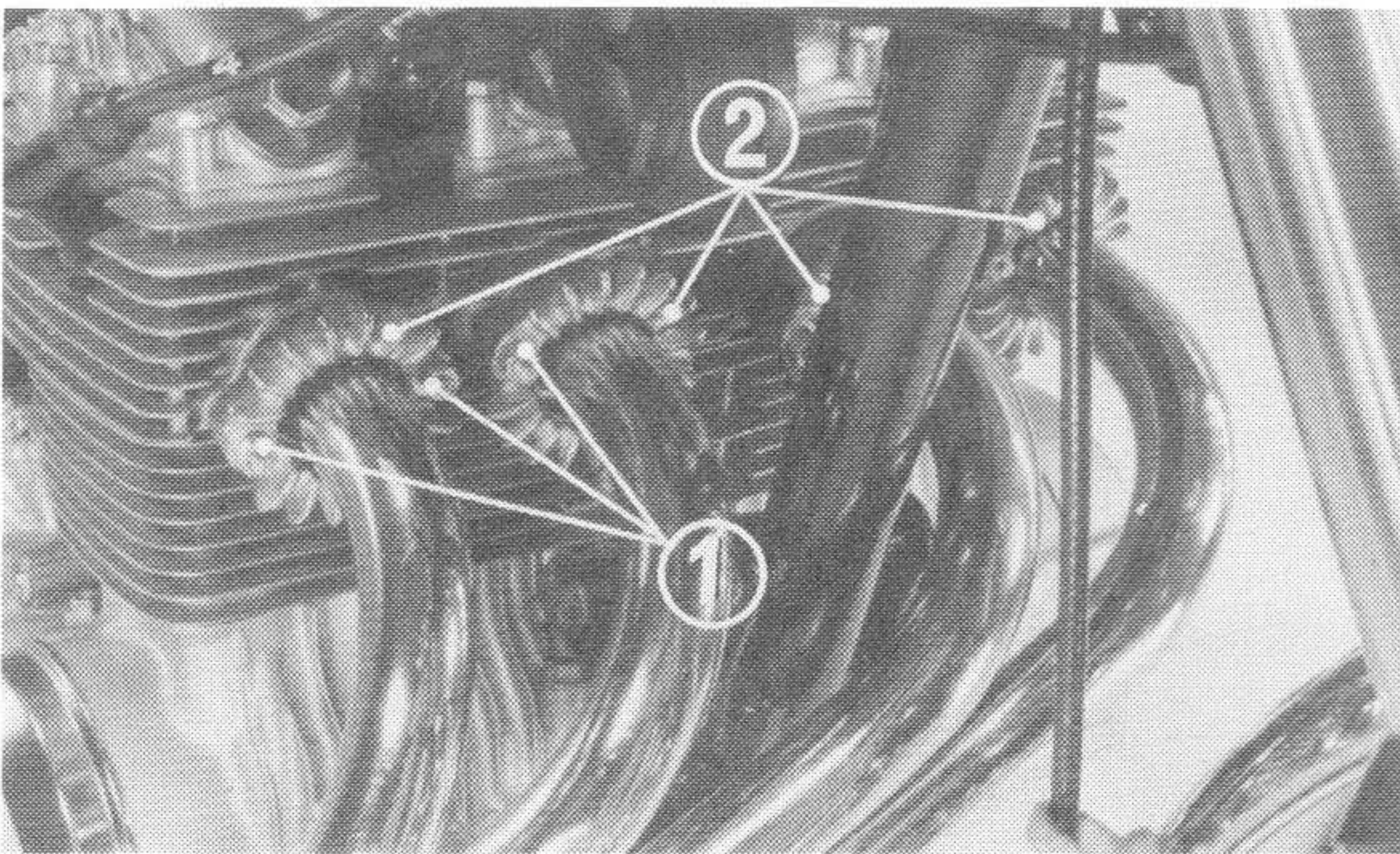


図 5-31 ①6mmナット
②エキゾーストパイプジョイント

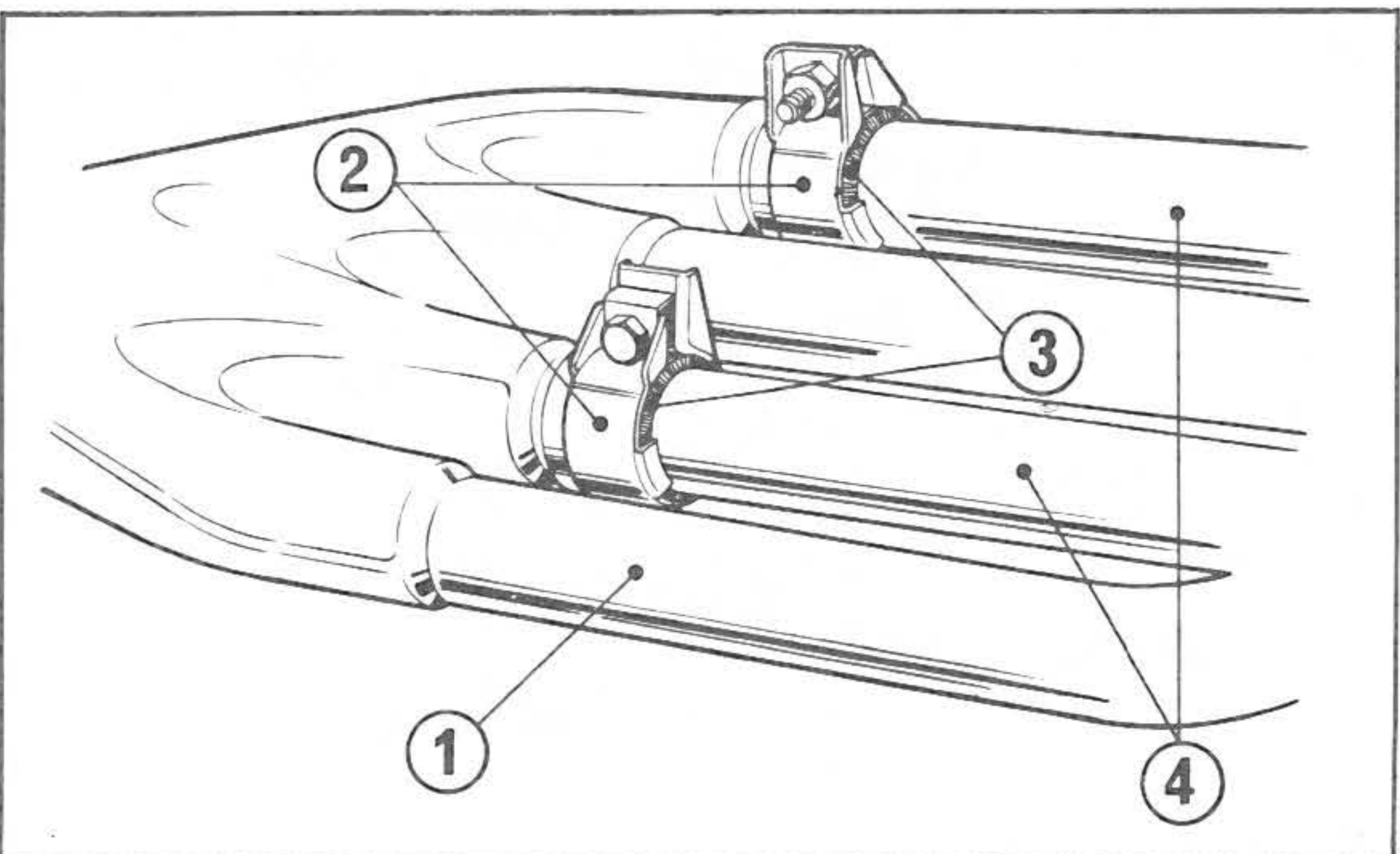


図 5-32 ①マフラー ASSY. ②マフラーバンド
③マフラーガスケット ④エキゾーストパイプ

3. ドレンチューブの下端をつまみ、溜っているオイルや水を排出する。
4. 組付けは分解の逆手順で行う。

マフラー

分解の要点

1. 2本の8x16ボルトを外し、フレームからマフラーを外す。

2. 8本のジョイントナットを外し、エキゾーストパイプジョイント、ジョイントカラー及びマフラー Assy. を外す。
3. マフラーバンドボルトを外し、2本のエキゾーストパイプとシーリングガスケットをマフラー Assy. から離す。

点検

1. エキゾーストパイプガスケットが、破損していないか点検する。
2. マフラーシーリングガスケットが、破損していないか点検する。

組立の要点

1. 2本のエキゾーストパイプを取付ける前にマフラー Assy. を取付けておく。
2. エキゾーストパイプにシーリングガスケットを通しておいてからマフラー Assy. に取付ける。
3. ジョイント、ジョイントカラーと共にナットで、エキゾーストパイプをシリンダーに取付ける。
4. マフラーの下側にマフラーバンドのボルトがくる様に締付ける。

ワイヤーリング

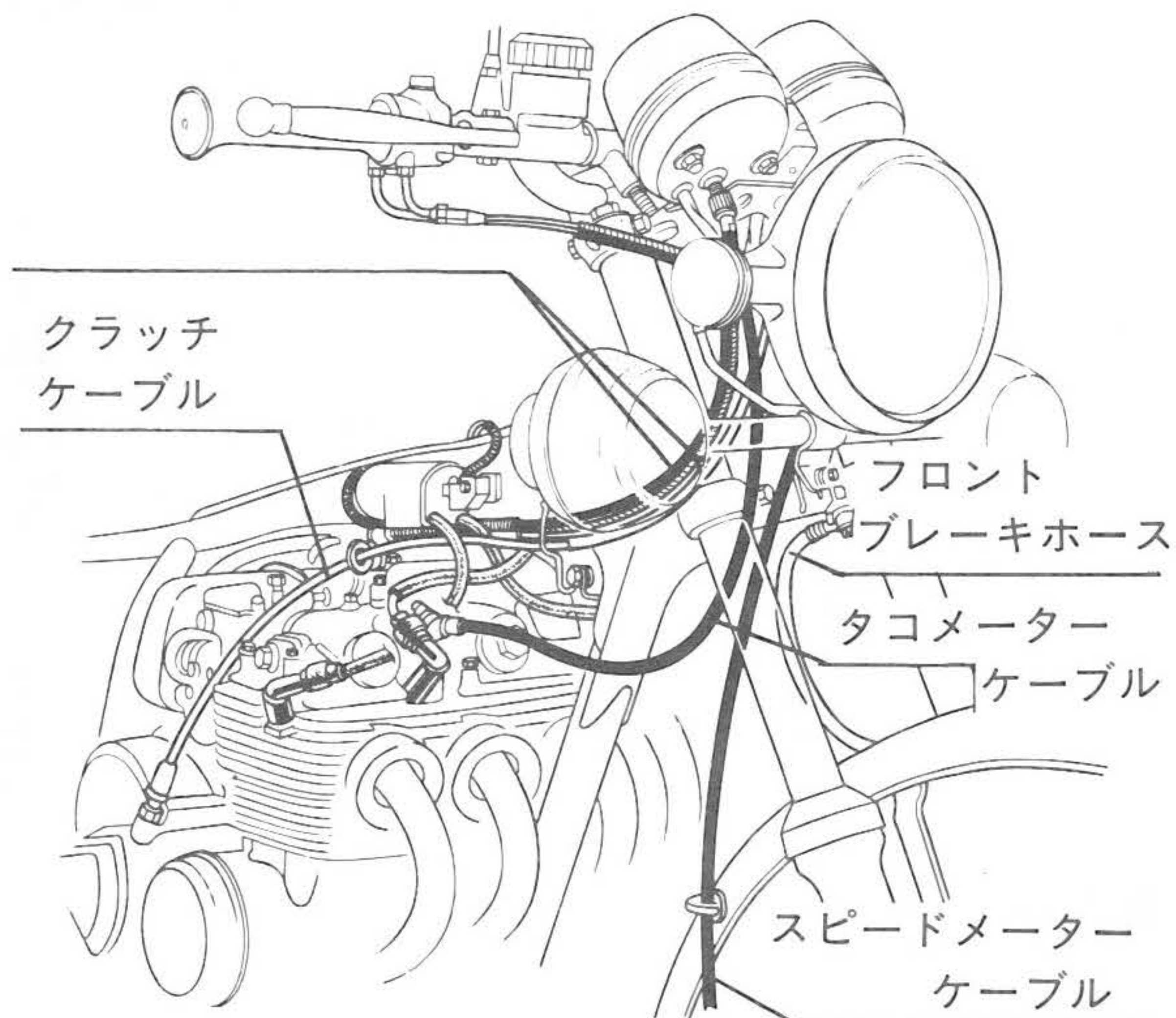
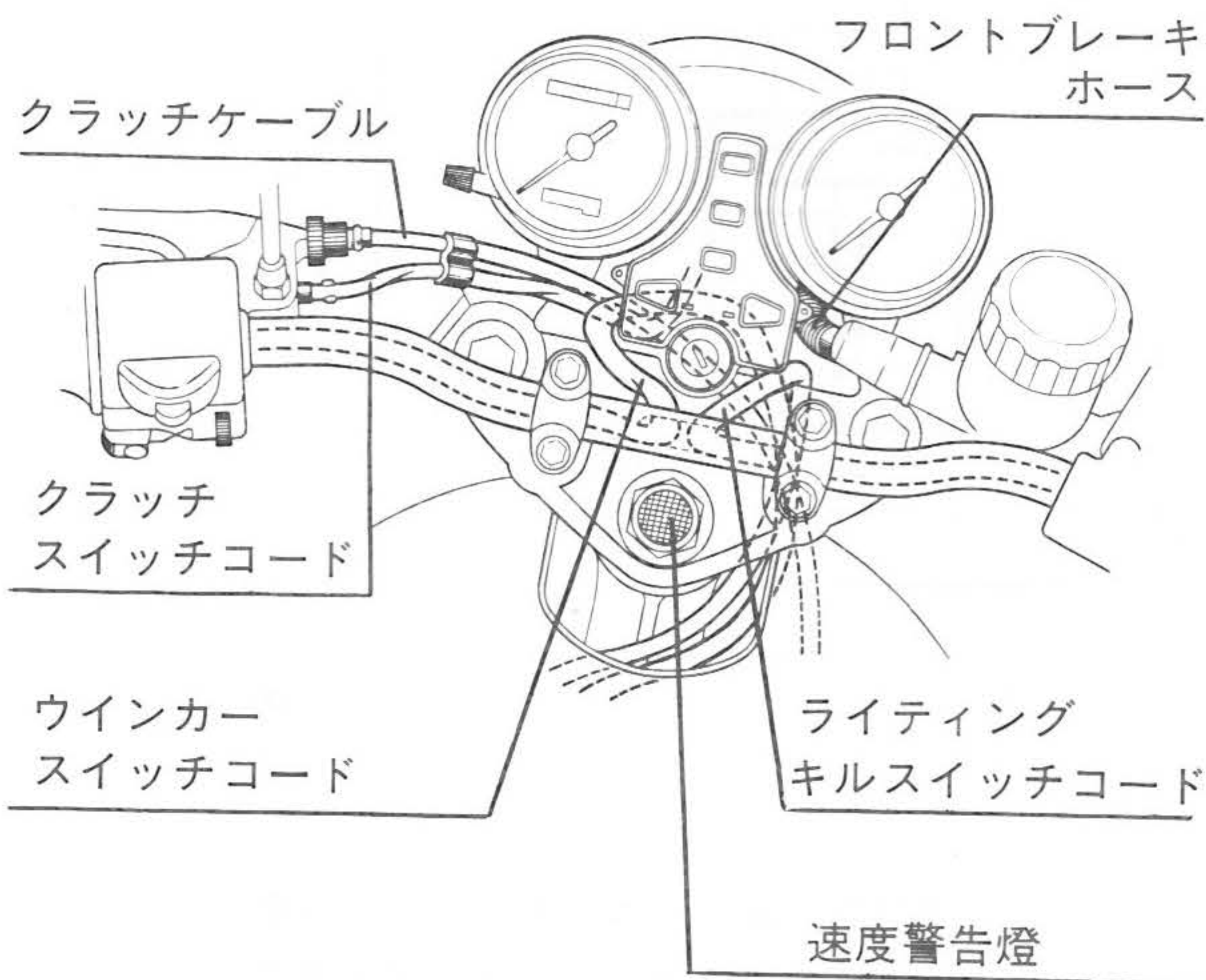
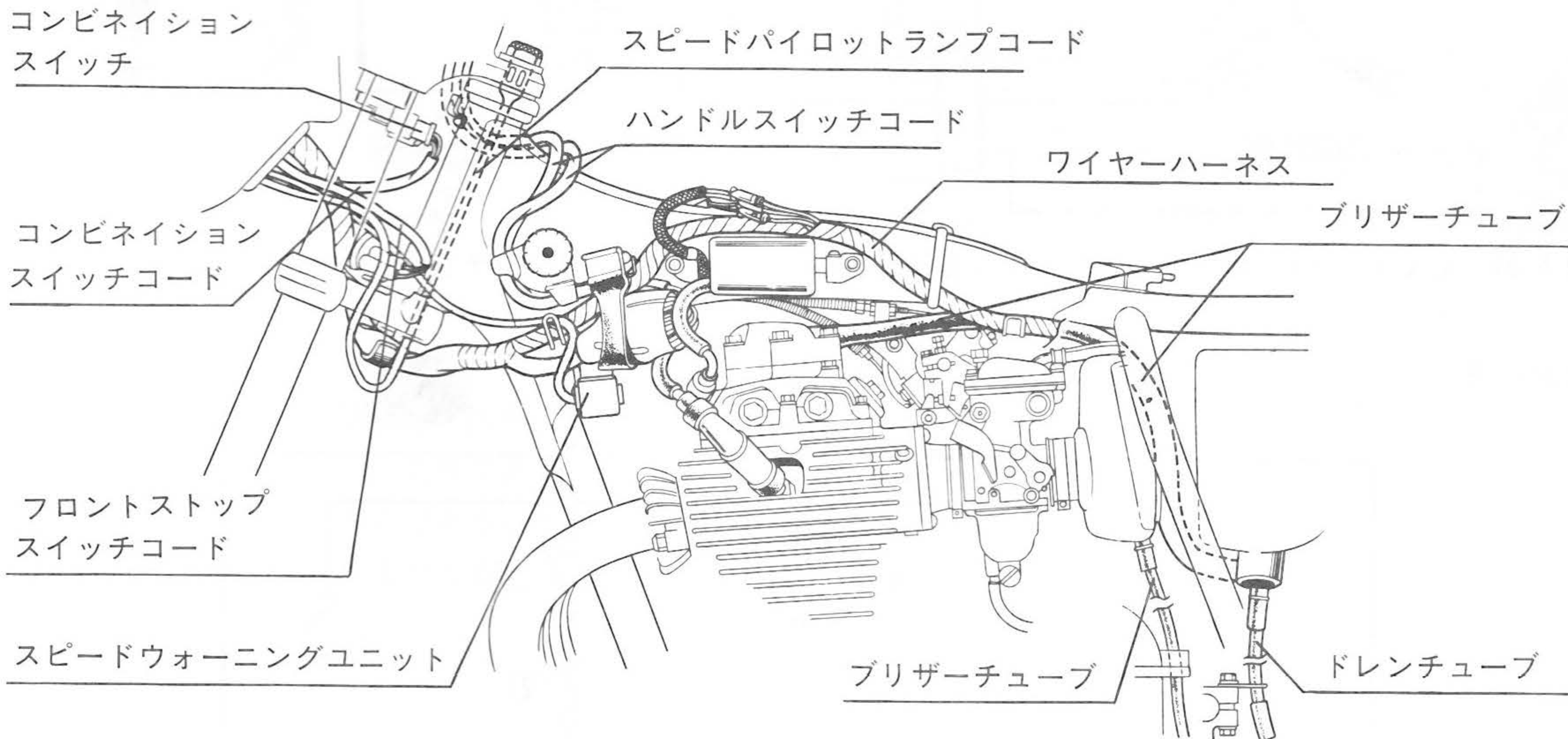
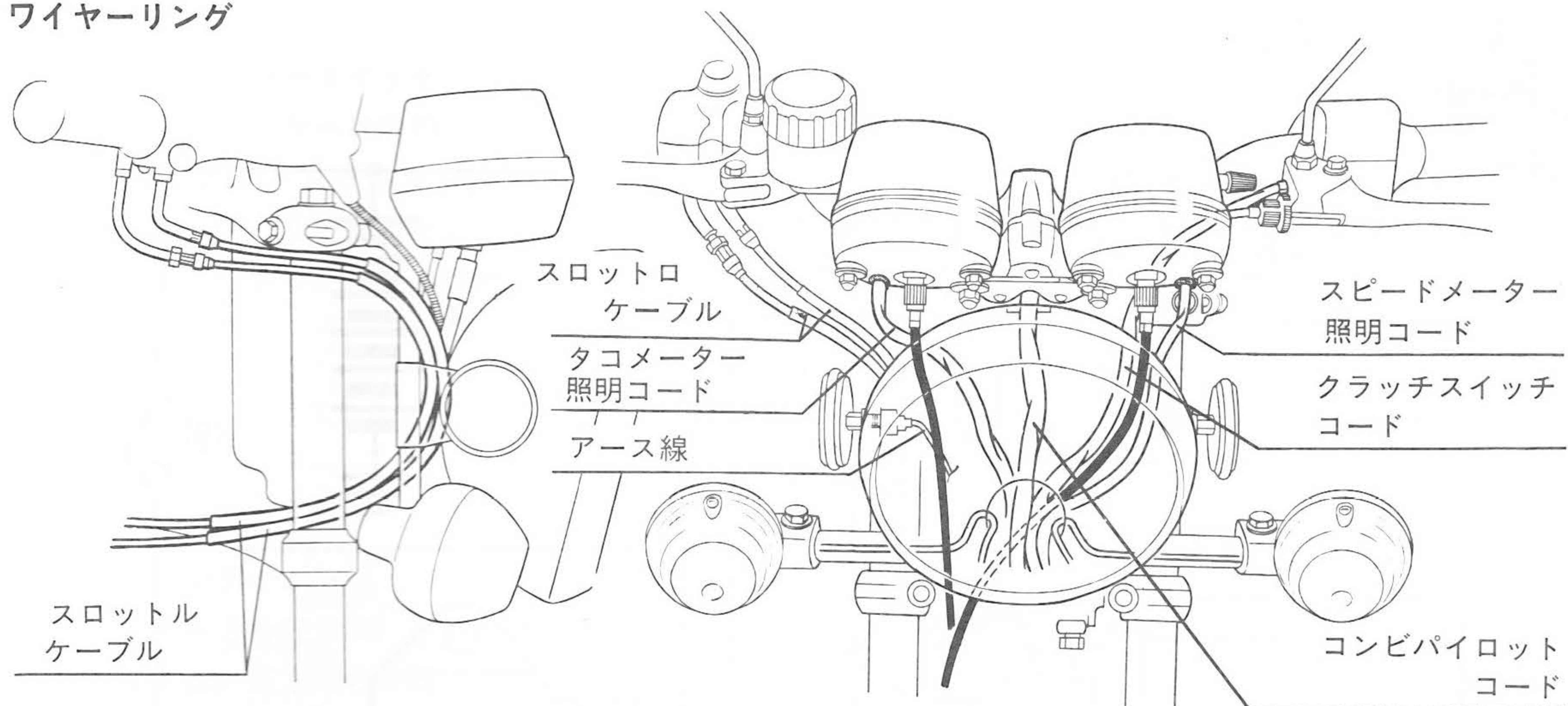


図 5-33

4. 電 装

充電装置

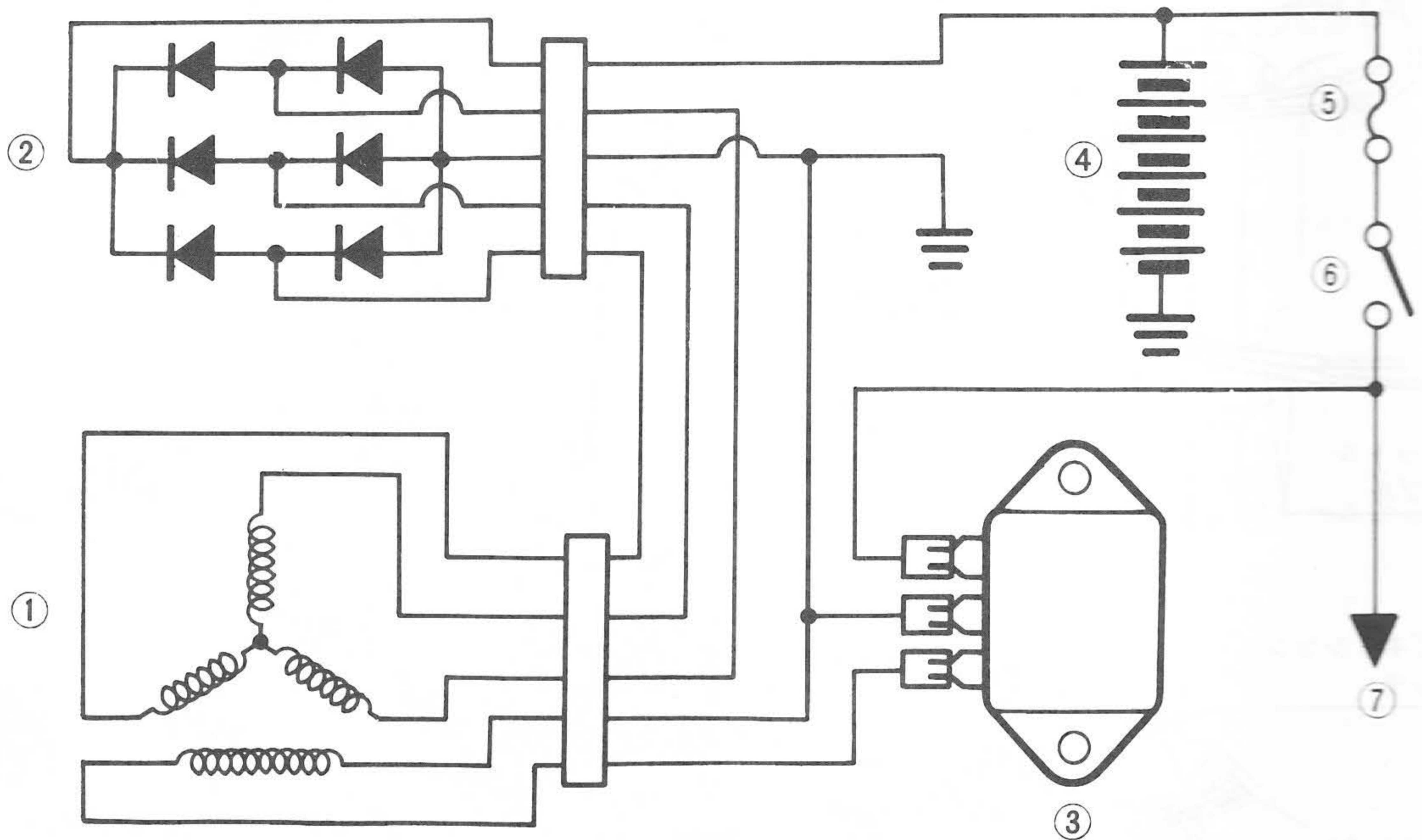


図 5-34 ①A.C.ジェネレーター ②シリコン整流器 ③レギュレーター ④バッテリー ⑤ヒューズ
⑥メーンスイッチ ⑦負荷

始動装置

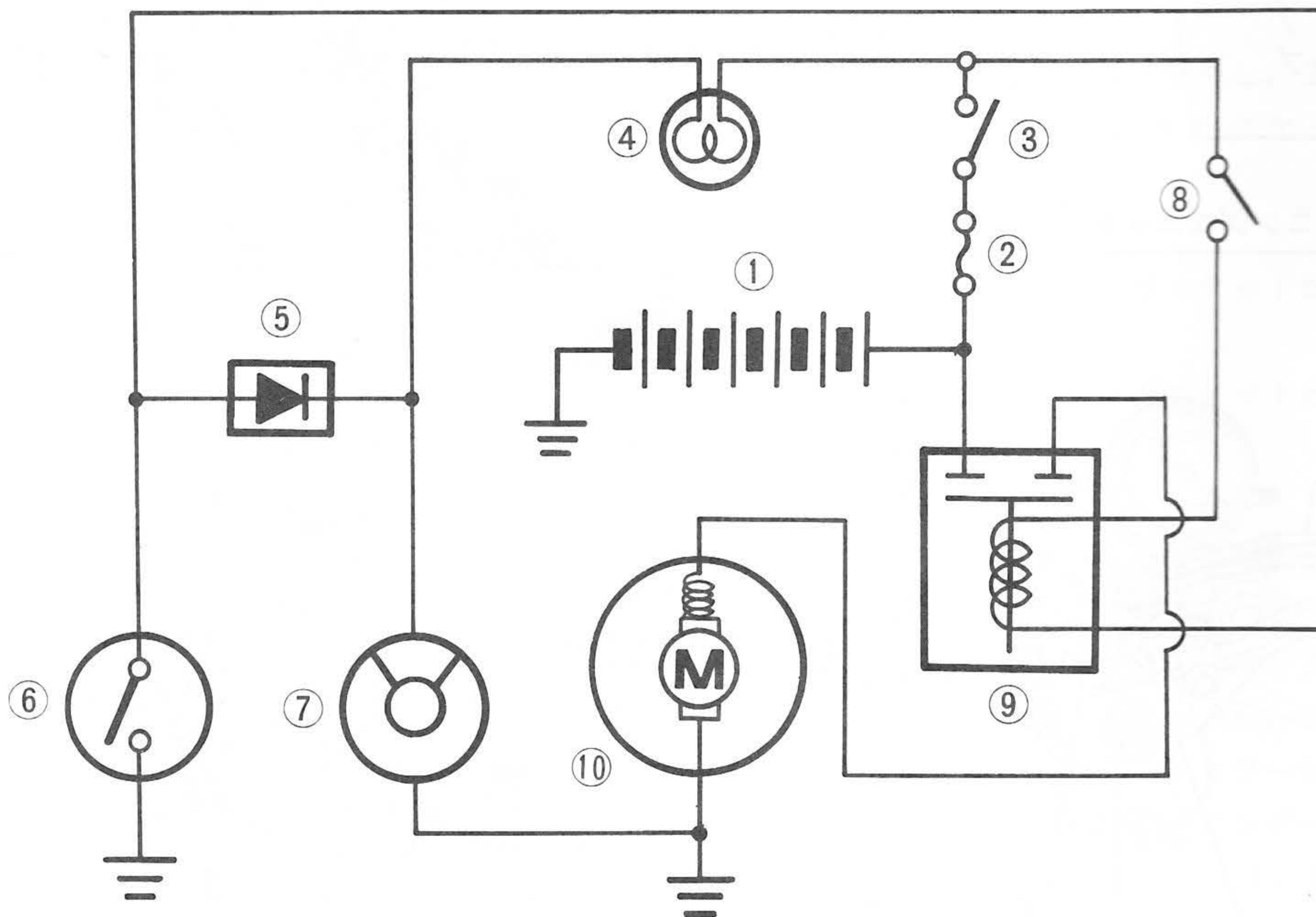


図 5-35 ①バッテリー ②ヒューズ ③メーンスイッチ ④ニュートラルランプ ⑤シリコンダイオード ⑥クラッチスイッチ
⑦ニュートラルスイッチ ⑧スターティングスイッチ ⑨スターティングマグネチックスイッチ ⑩スターティングモーター

電装品の点検

1. クラッチレバースイッチ

ヘッドライトケース内のクラッチスイッチコード（緑，緑/赤）にテスター棒を当て，クラッチレバーを操作させて導通を点検する。
クラッチを切った時のみ導通があればよい。

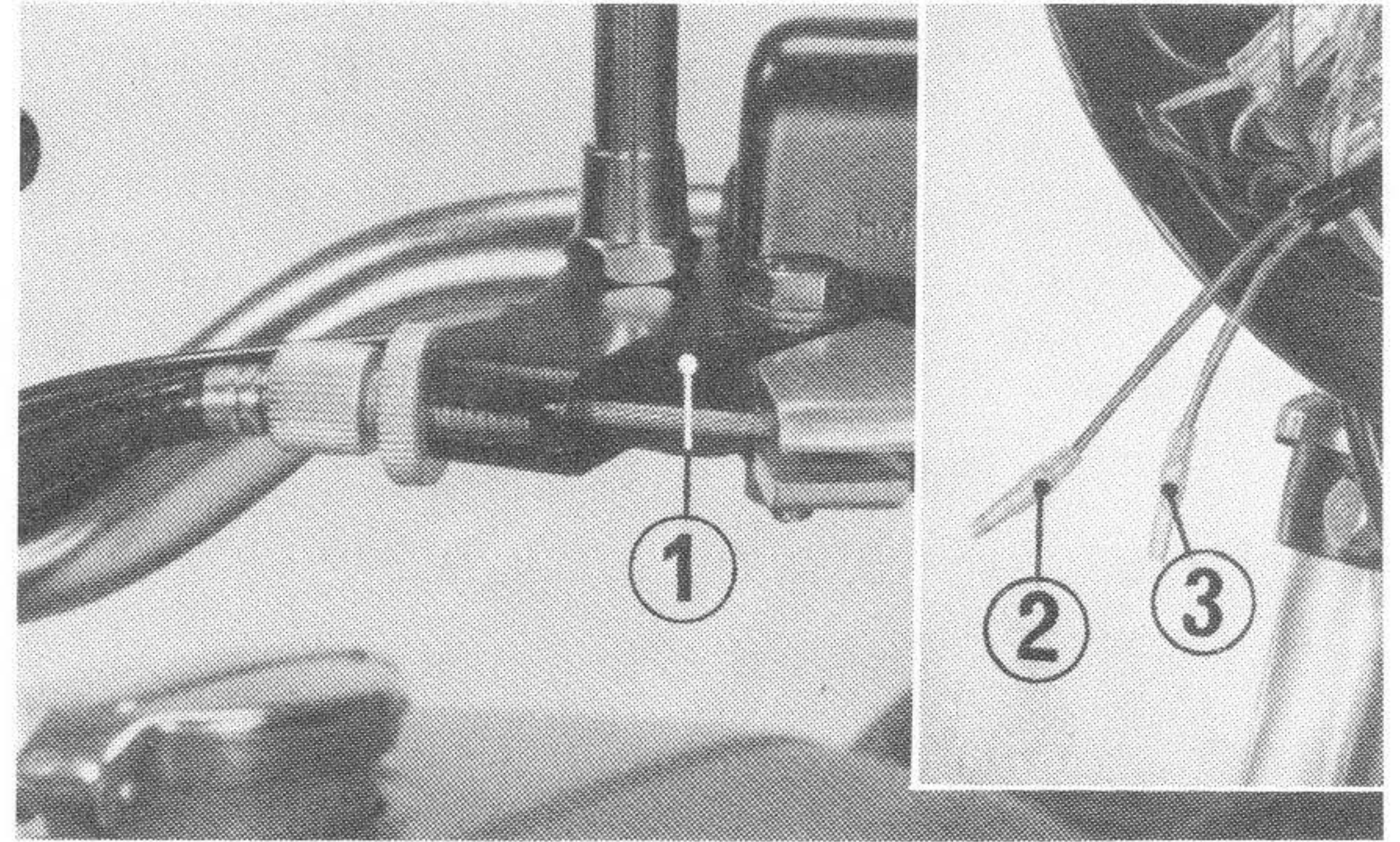


図 5-36 ①クラッチレバースイッチ ②緑 ③緑/赤

2. シリコンダイオード

ダイオードの正方向，逆方向の特性をテスターで測定する。正方向のみ導通があれば正常で両方向に導通があるもの及び導通のないものは不良である。

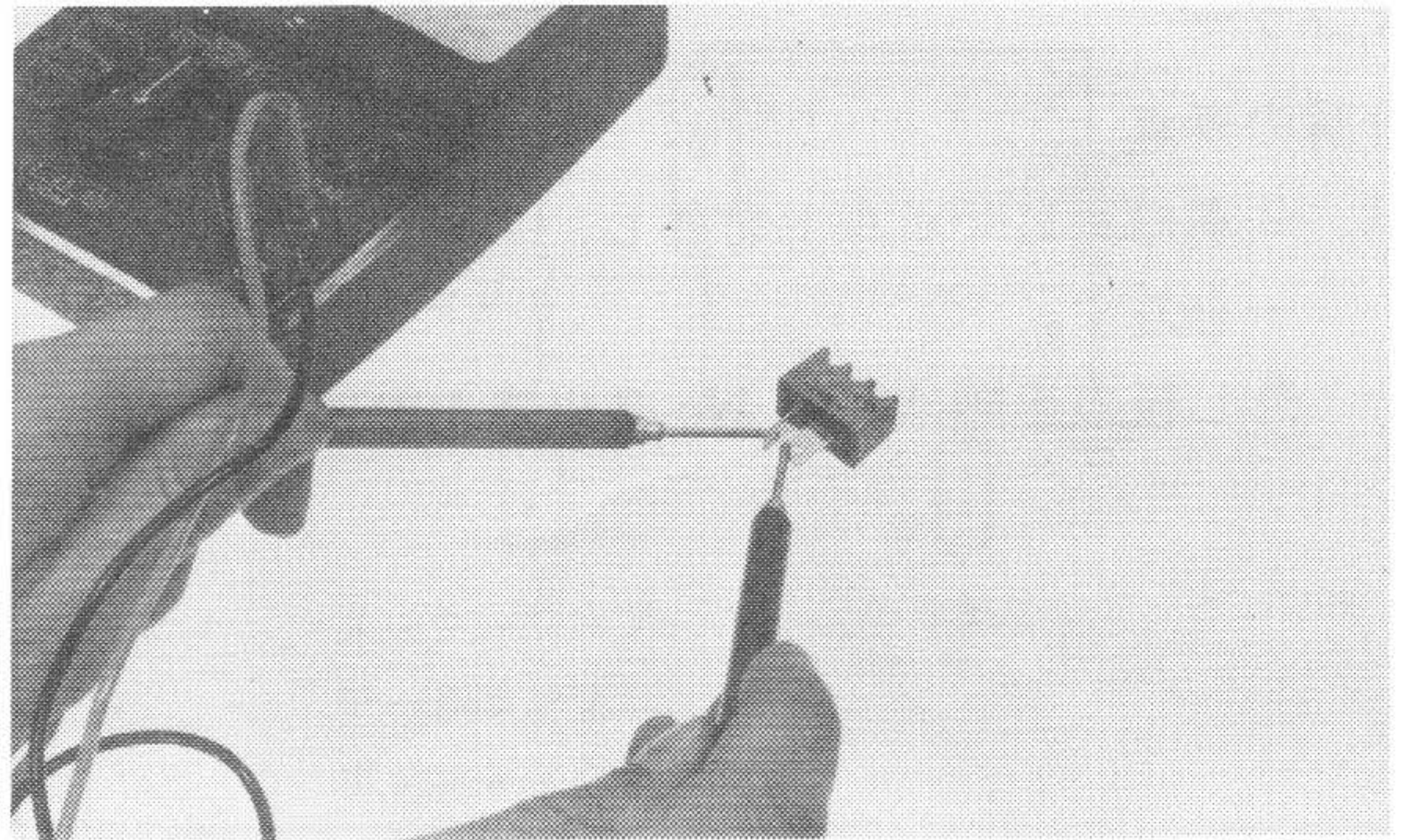


図 5-37 シリコンダイオードの点検

〈注 意〉

この時，メガーでテストしないこと。高電圧が掛ってシリコンダイオードを破損する。

3. コンビネーションスイッチ，ハンドルスイッチ

各スイッチ ON，OFF の状態で下表のような○—○で導通があれば良好である。
導通がない場合は不良である。また○—○以外で導通がある場合も不良である。

ウインカーホーンデイマースイッチ切換接続表

DIMMER SW			HORN DASSING SW			WINKER SW					
	HL	Lo	Hi		HO	E	PA		W	L	R
L	○—○			FREE				L	○—○		
N	○—○—○			PUSH	○—○			N			
H	○—○—○			SLIDE	○—○—○			R	○—○—○		

メーンスイッチ接続表

	BAT	IG	TL	TL	PA
LOCK					
OFF					
RUN	○—○—○—○—○				
PA	○—○—○—○—○				

スターターキルライティングスイッチ接続表

IG	KILL	START	IG	P	HL
			OFF		
			P	○—○	
			HL	○—○—○	

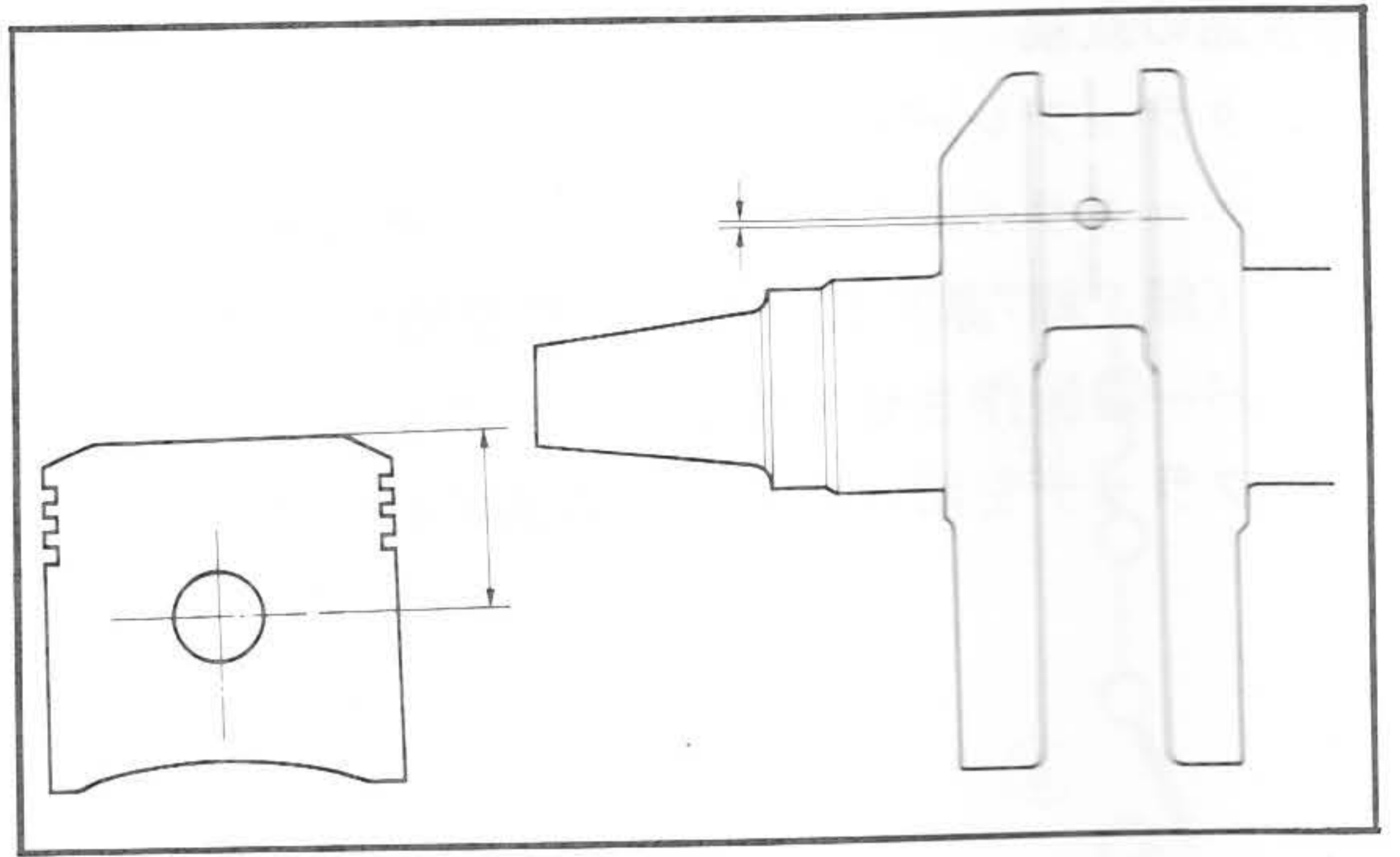
VI. CB400F I型, II型内容説明

クランクシャフト, ピストン

前モデルのCB400Fに対して、クランクシャフトのクランクピンセンターの寸法が変更になっており、又ピストン上部の寸法も異って排気量を下げている。

したがってI型, II型に対し、前モデルのクランクシャフト, ピストンを使用することはトラブルや機能上問題があるので注意する。

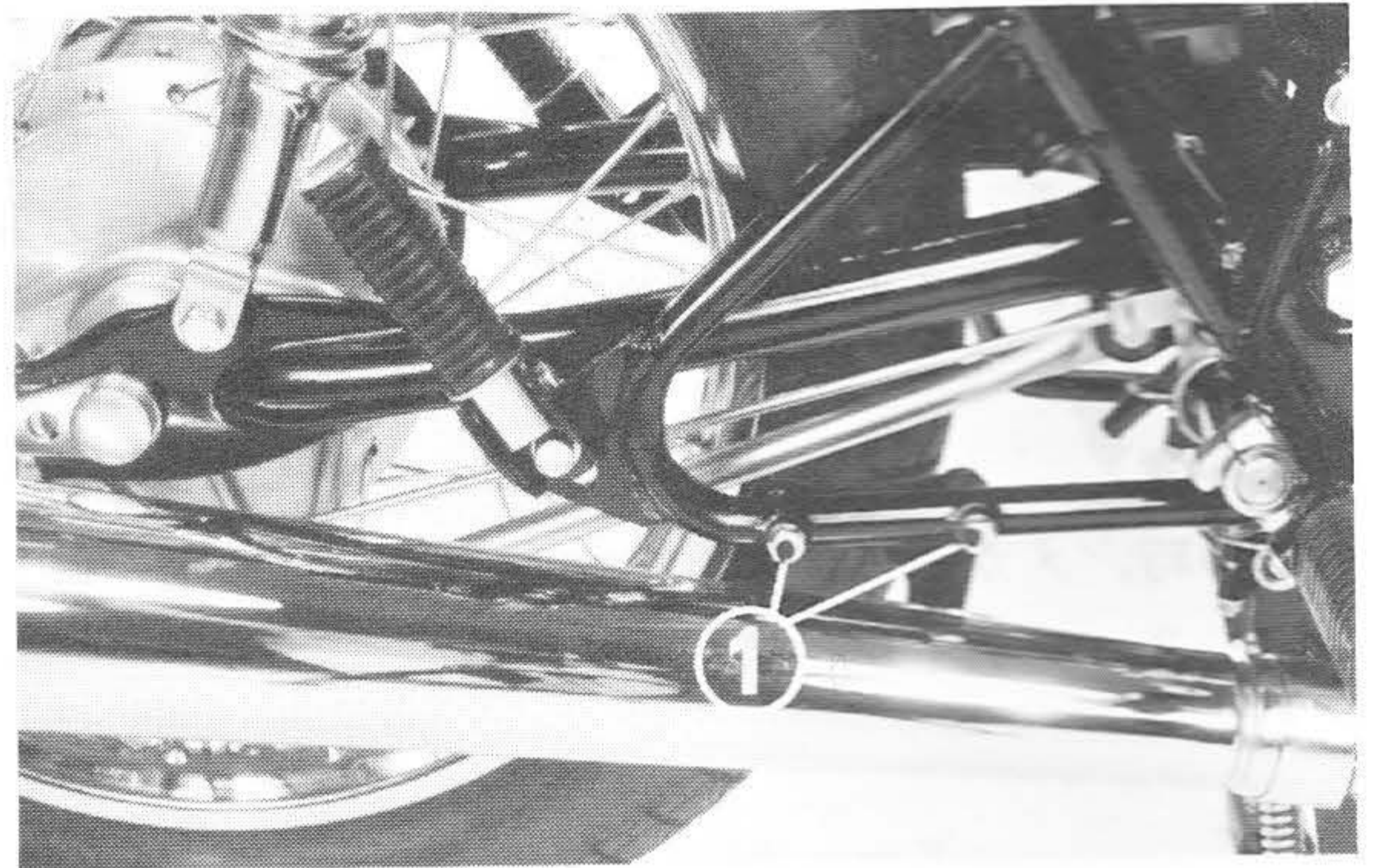
ベアリング嵌合については26~28頁を参照すること。



マフラー

分解の要点

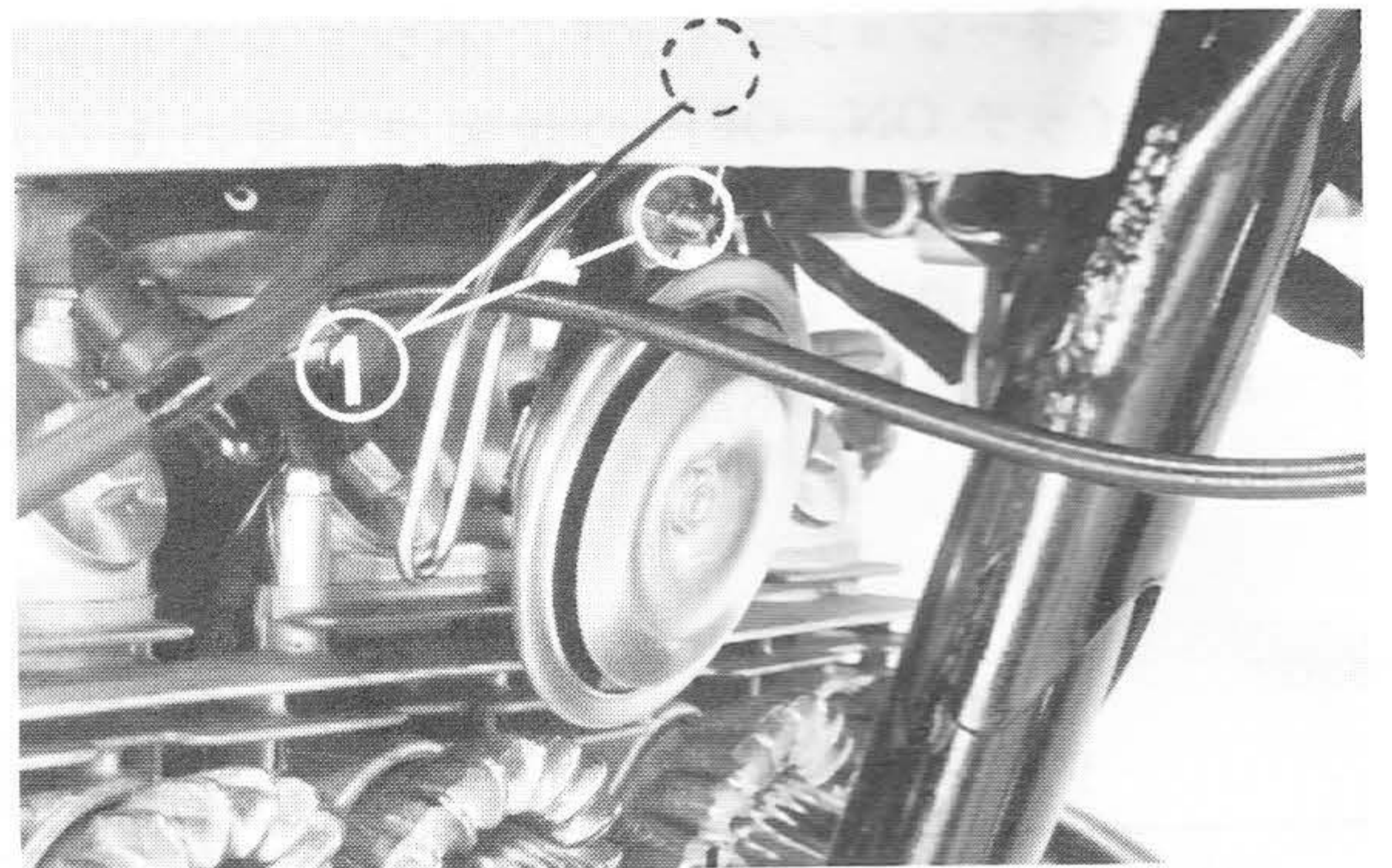
1. 2本の8×45ボルトを外し、フレームからマフラーを外す。
外し後の手順は86頁 No. 2以降を参照すること。



① 8×16 フランジボルト

ホーン

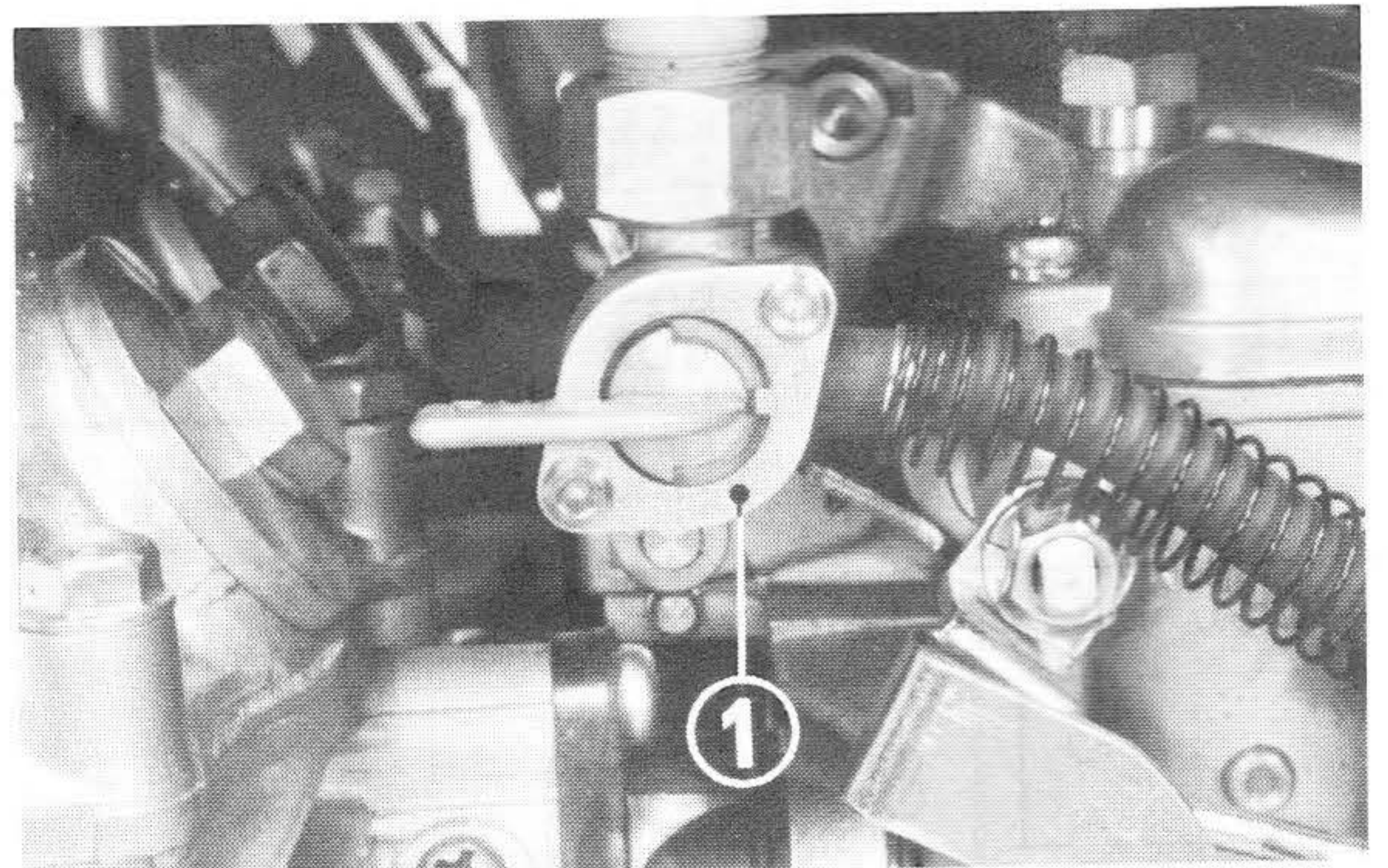
1. ホーンコードのコンネクターを外し、2ヶの6mmナットを外す。
点検の方法は72頁を参照する。



① 8mm ナット

フューエルコック

1. 形状が変更になっている。外し方については85頁参照のこと。

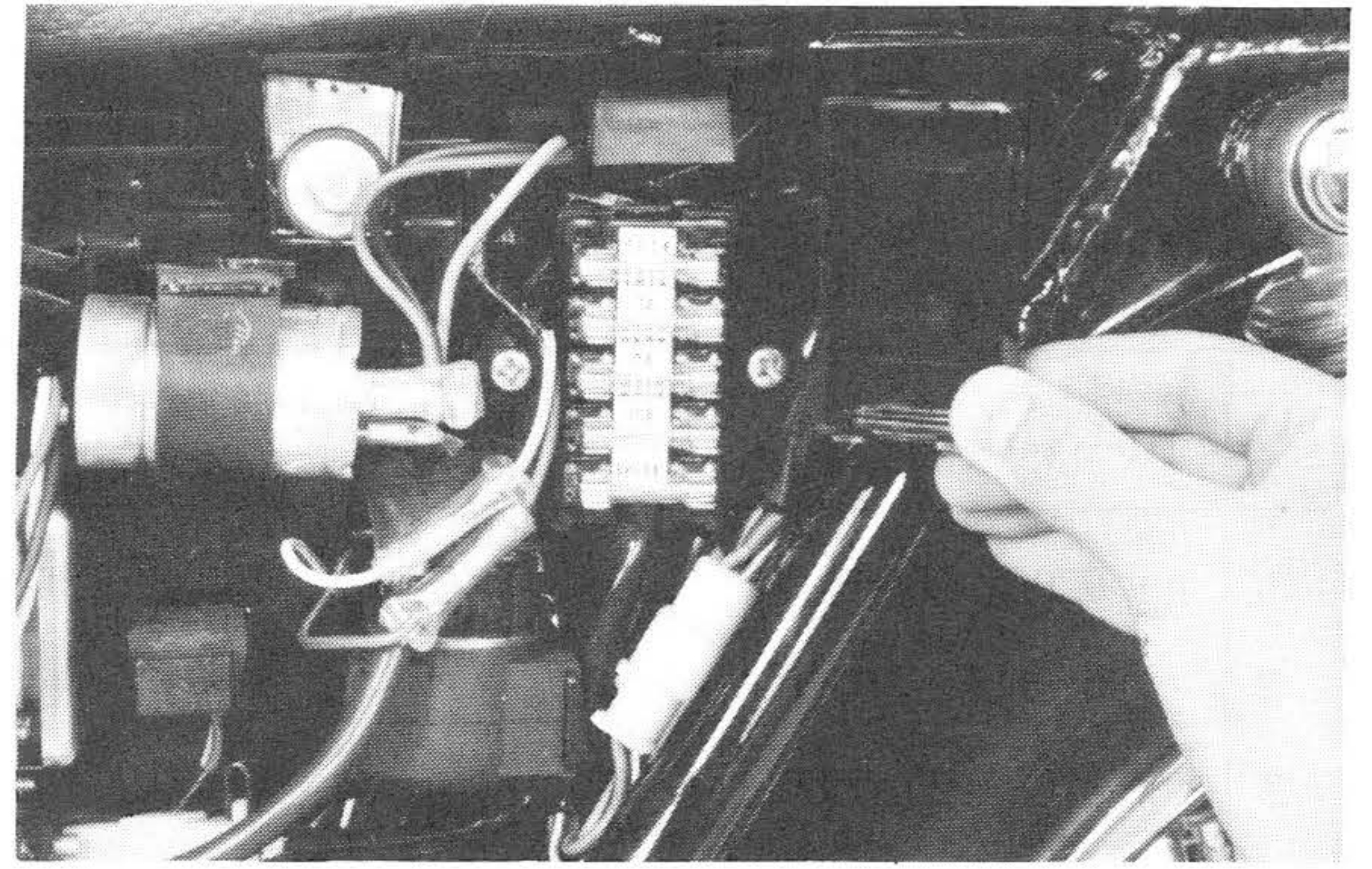


① フューエルコック

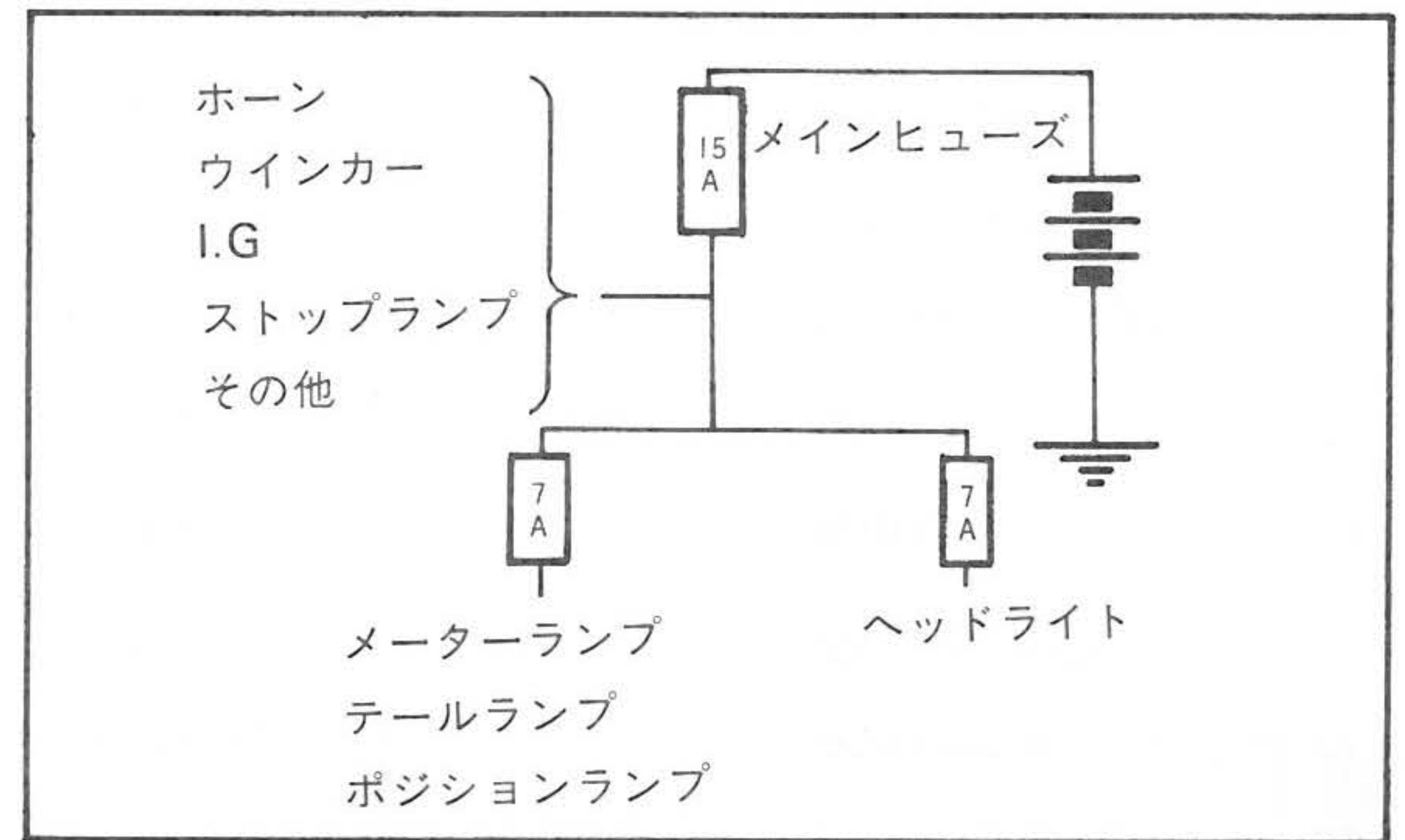
三系統別ヒューズ

ヒューズは、左サイドカバーを外すとフレームパイプの前にセットされており、簡単に点検ができる。

従来の一系統ヒューズの場合、ヒューズが切れた場合エンジンは始動しないが、この三系統ヒューズは15Aヒューズをバッテリー回路としてメインに、7Aヒューズ2個はサブとして、一方はヘッドライト関係、他方はポジションランプ、テールライト、メーターランプの回路を受け持っている。



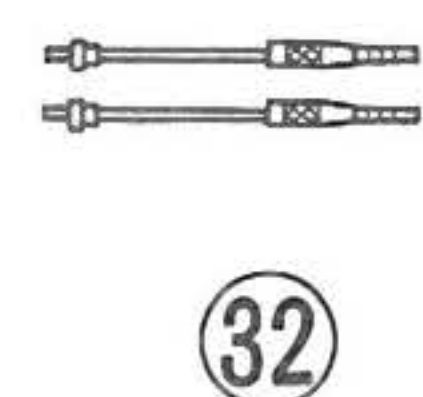
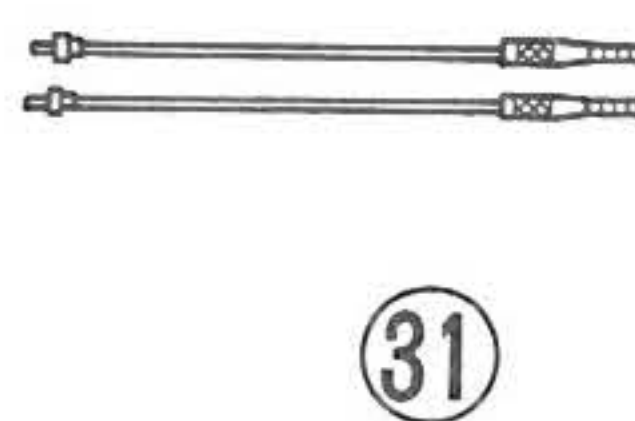
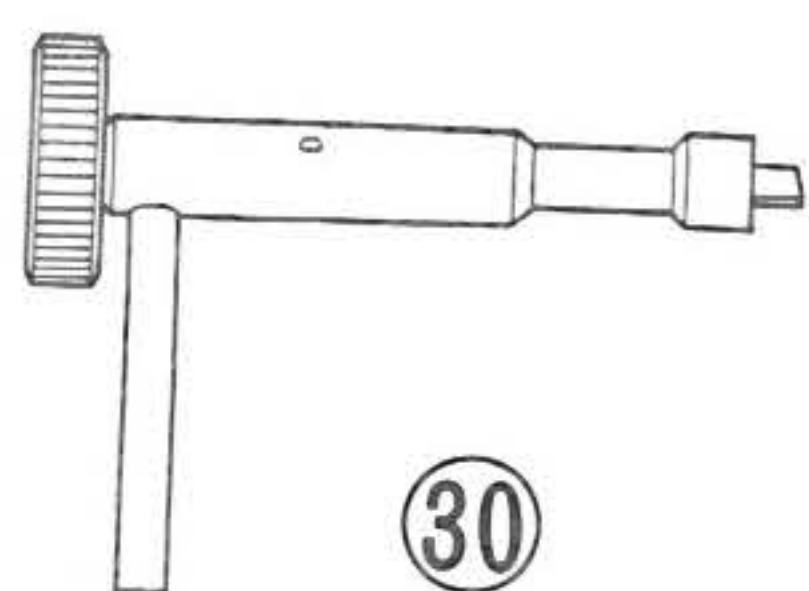
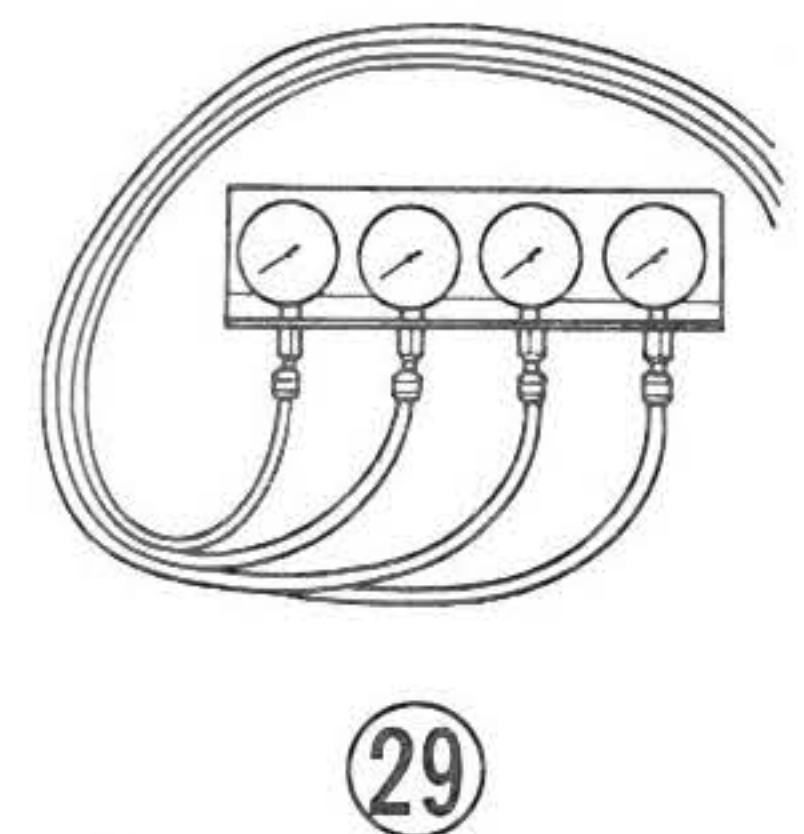
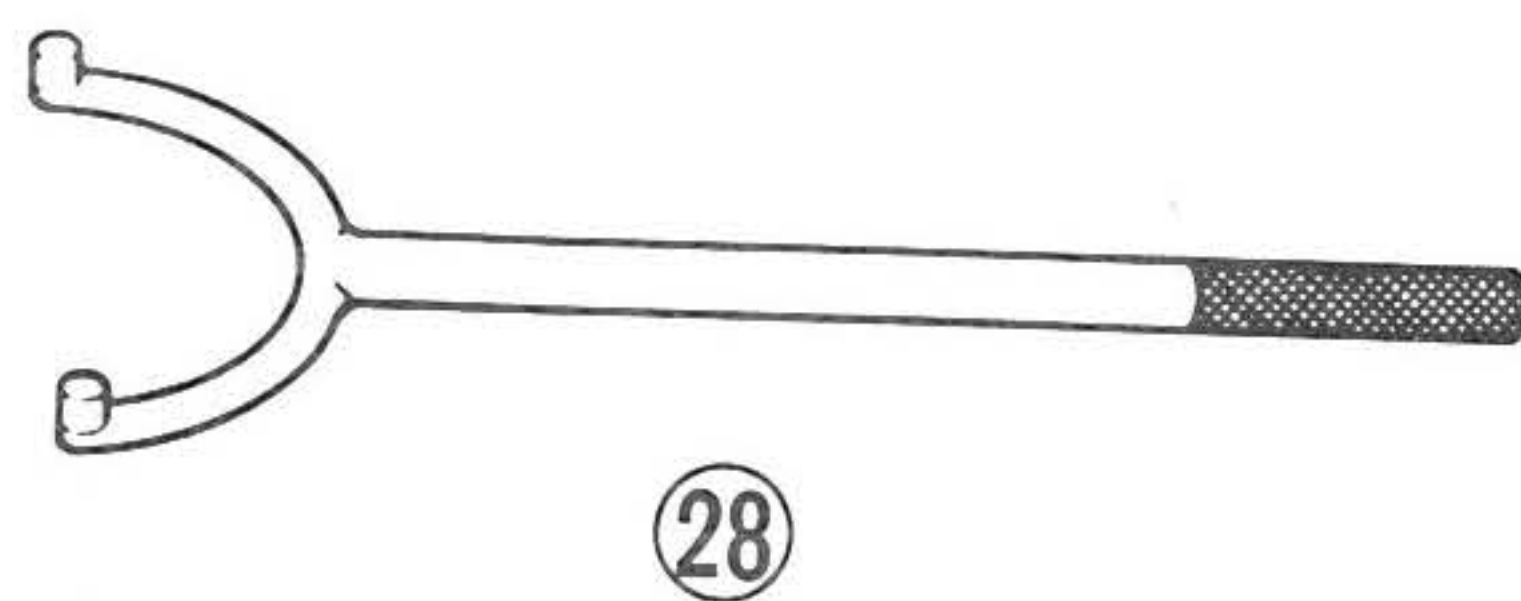
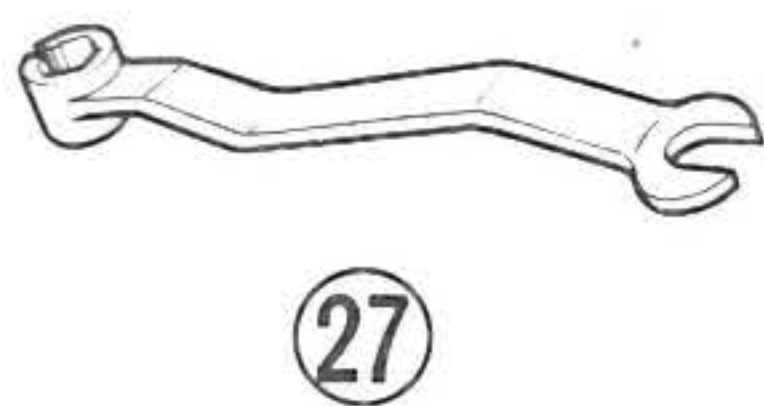
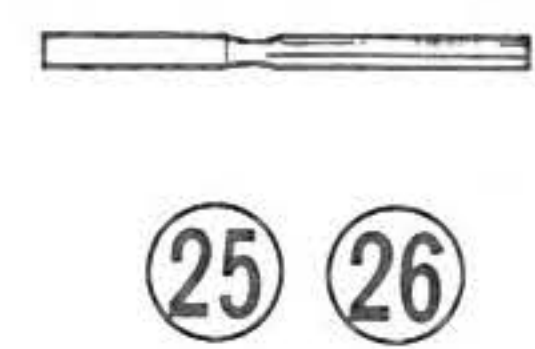
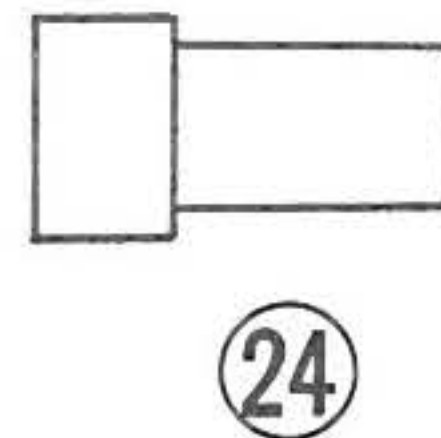
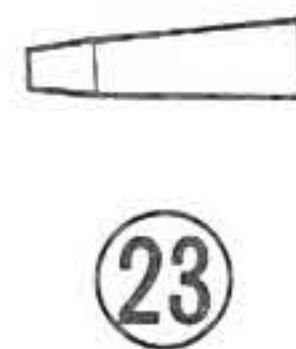
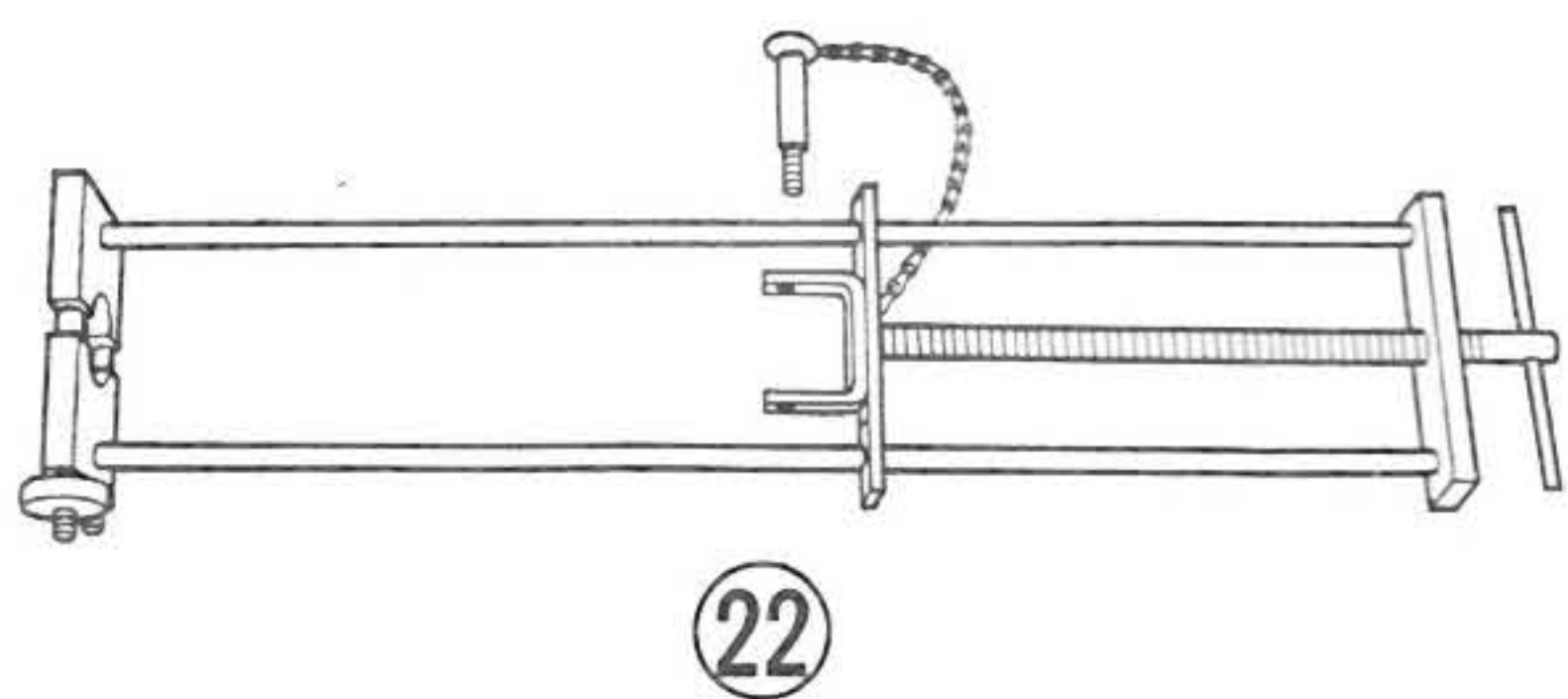
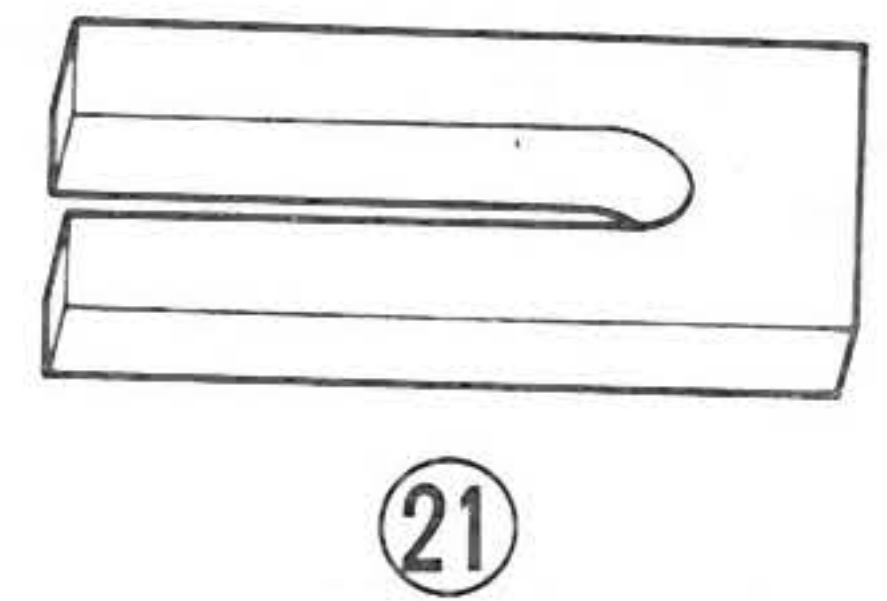
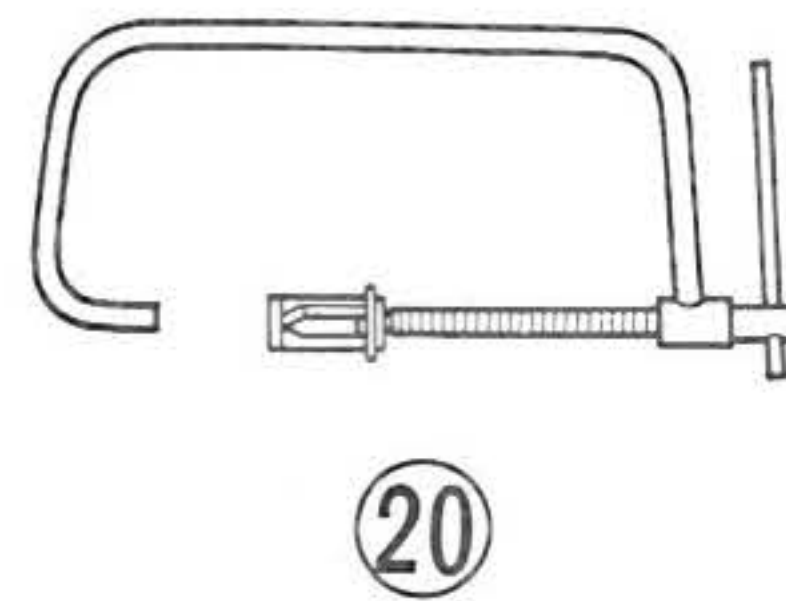
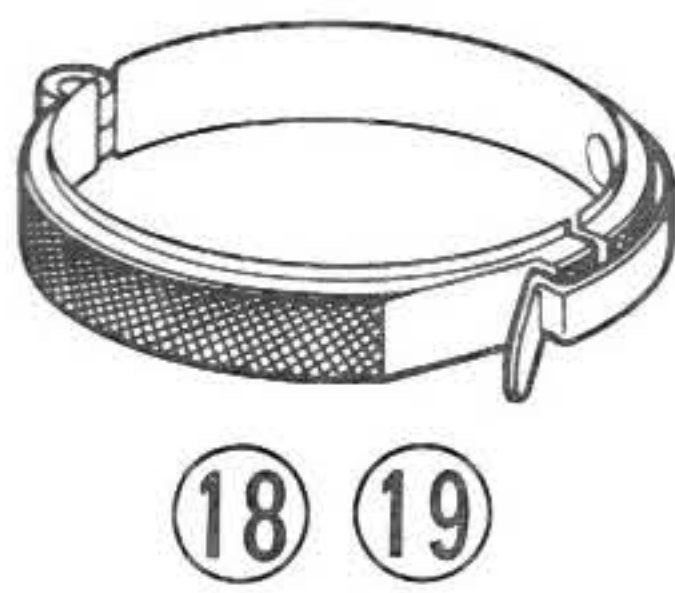
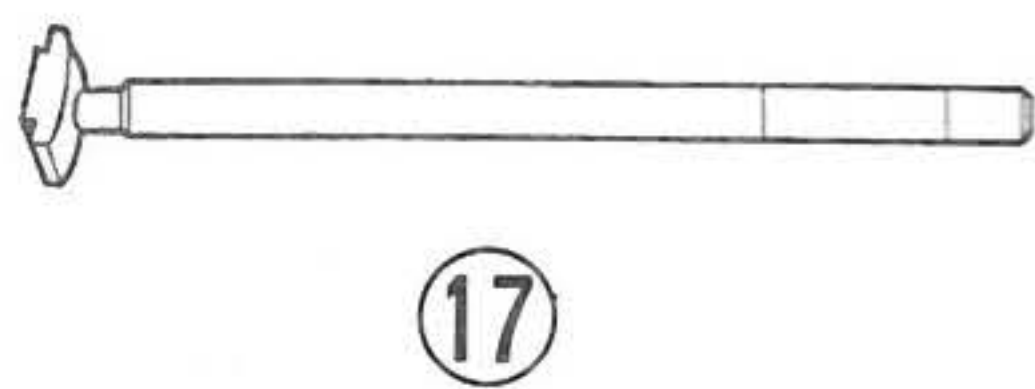
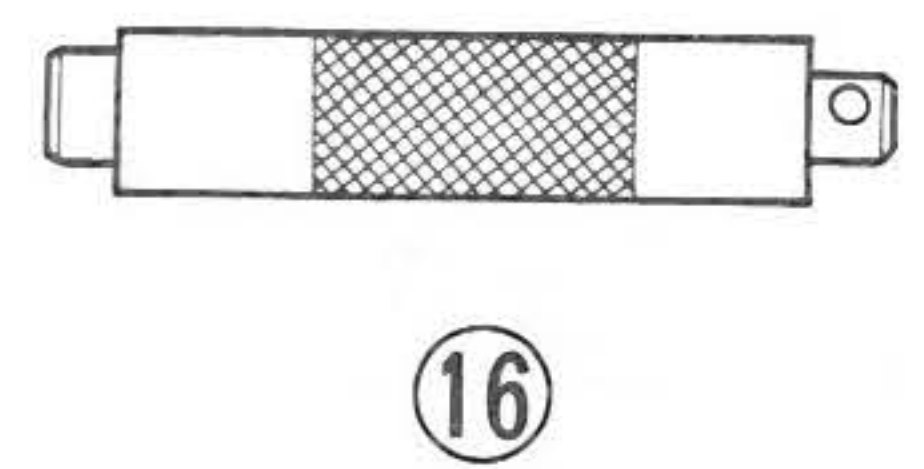
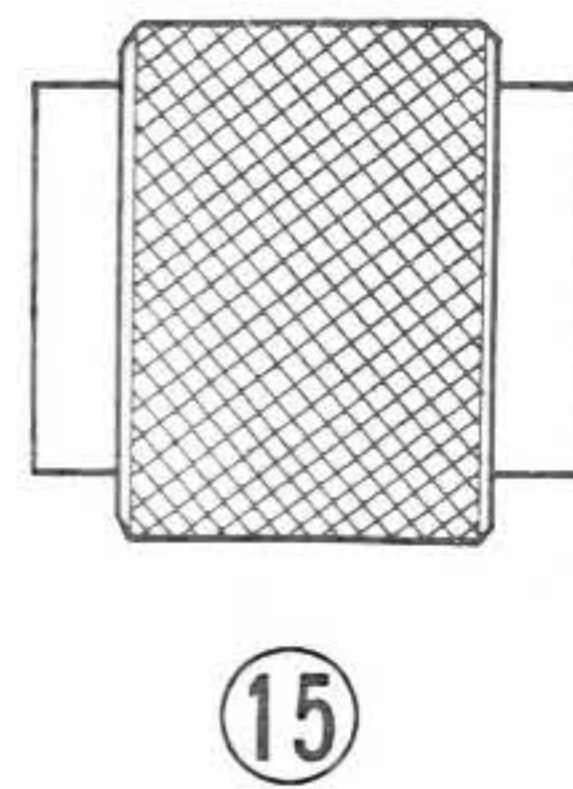
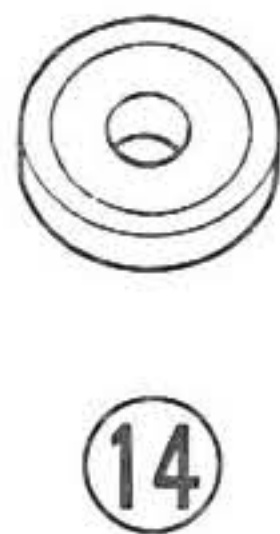
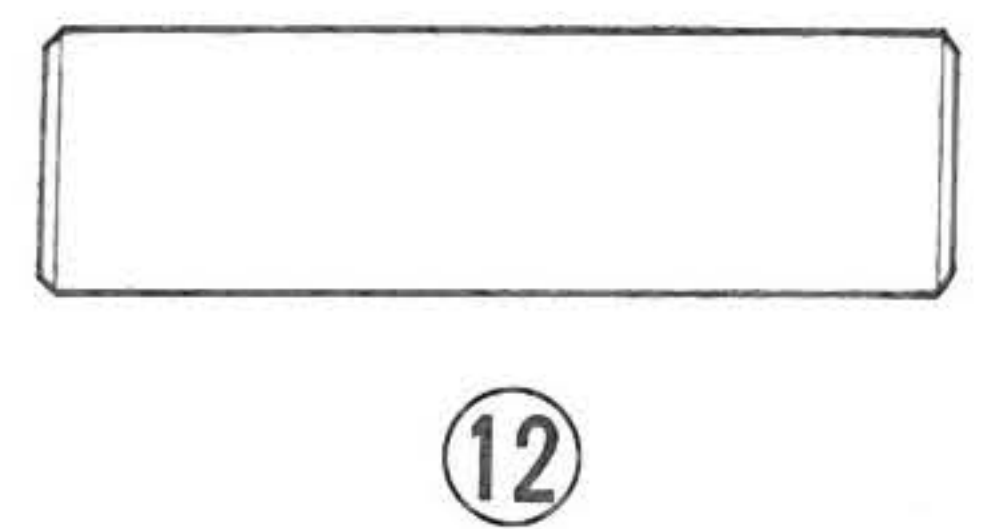
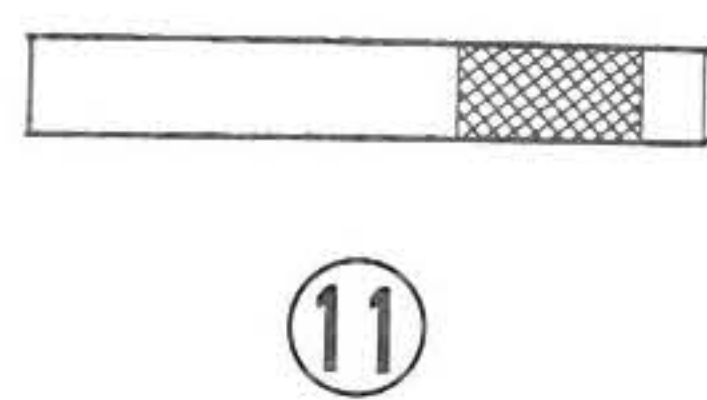
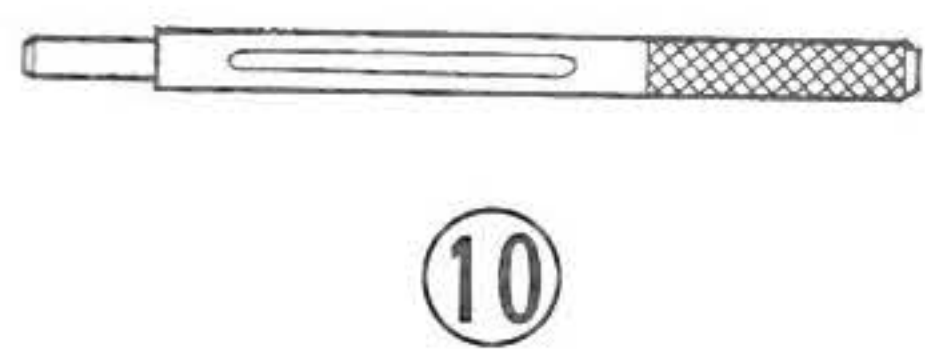
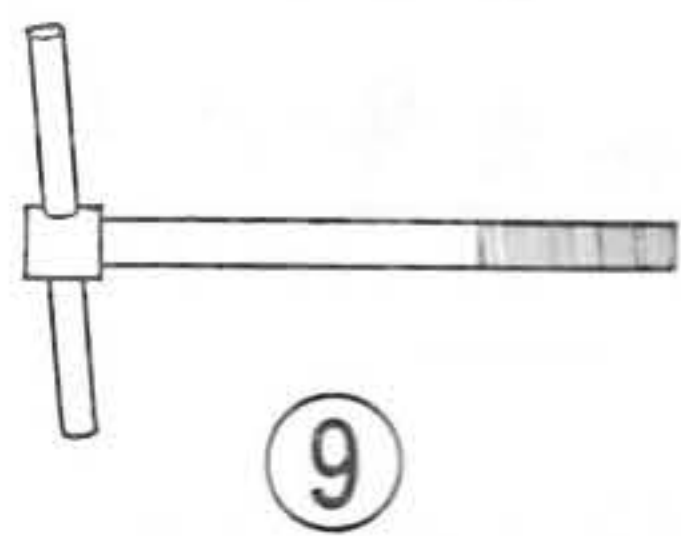
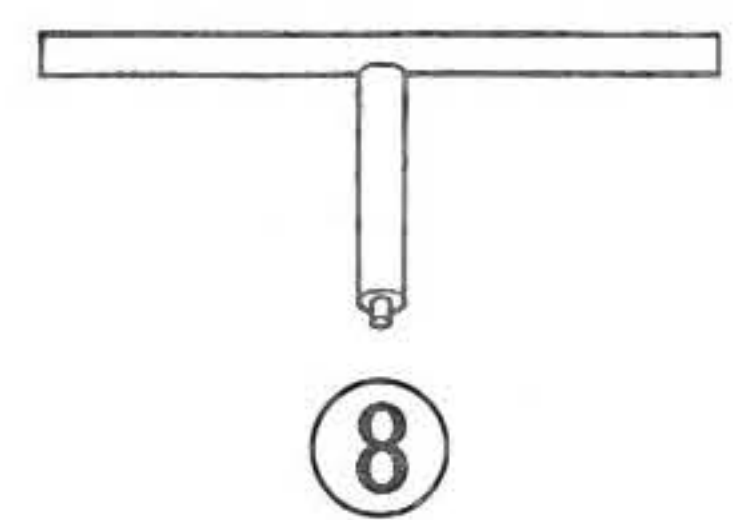
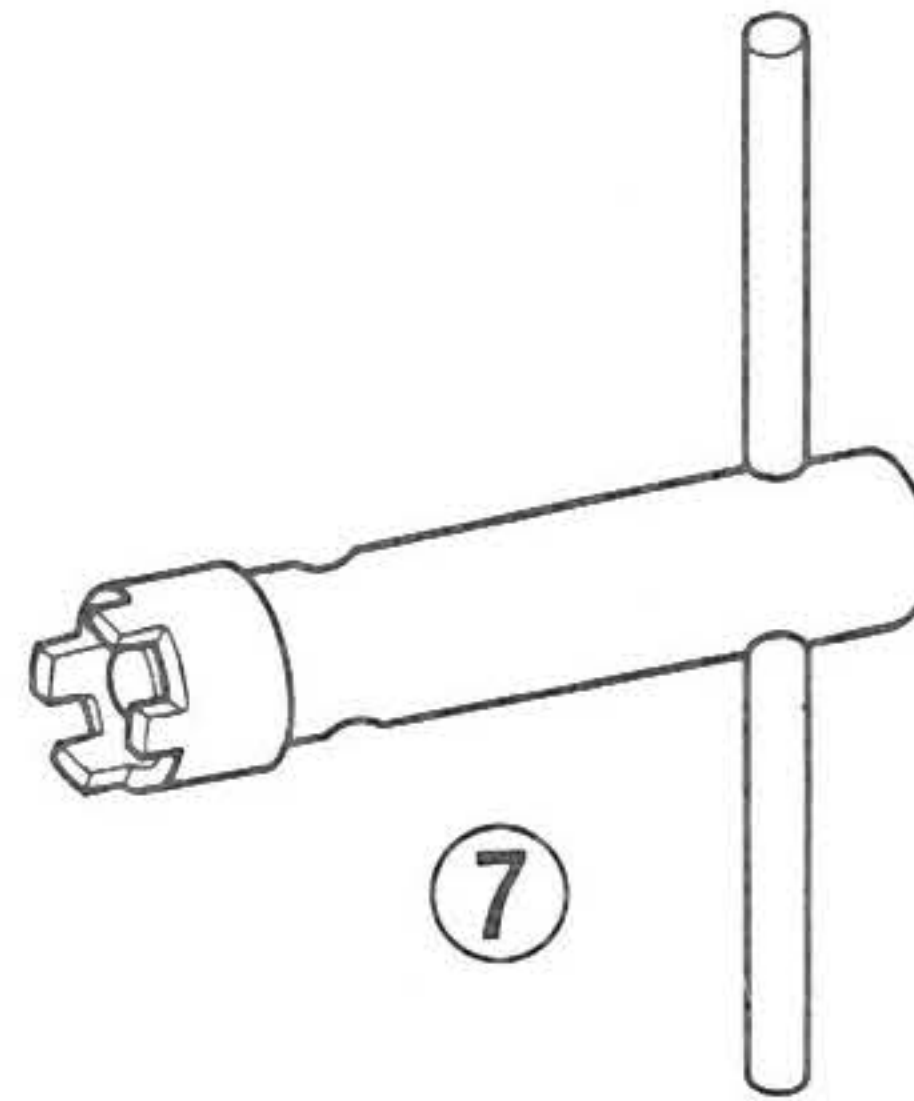
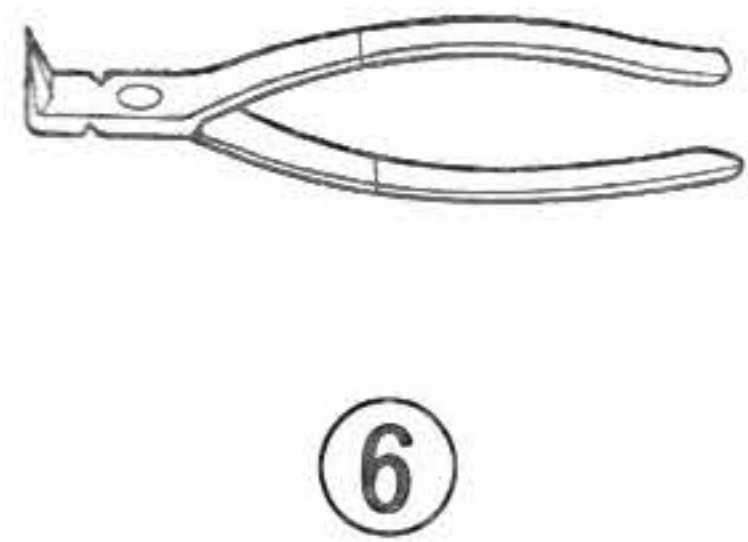
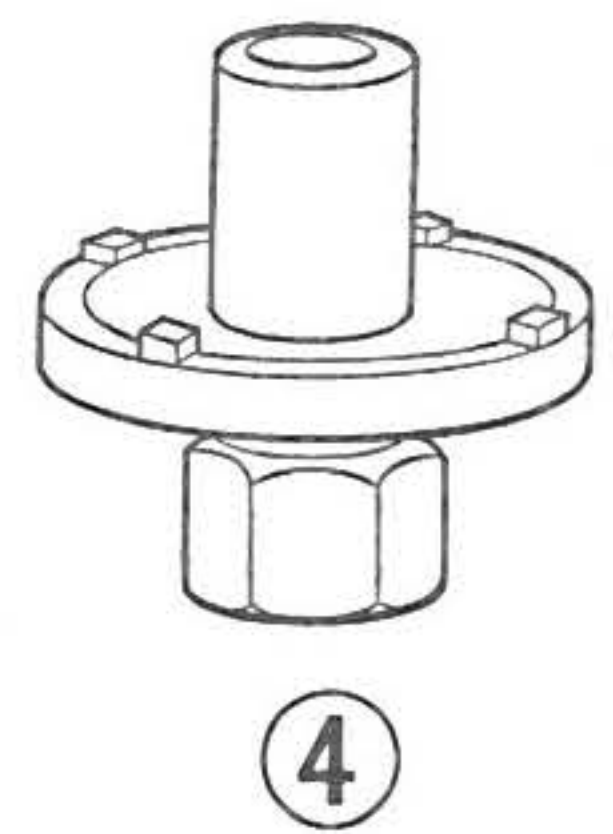
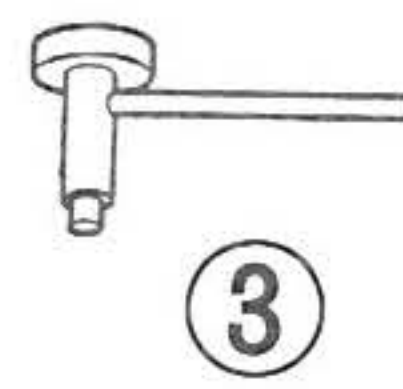
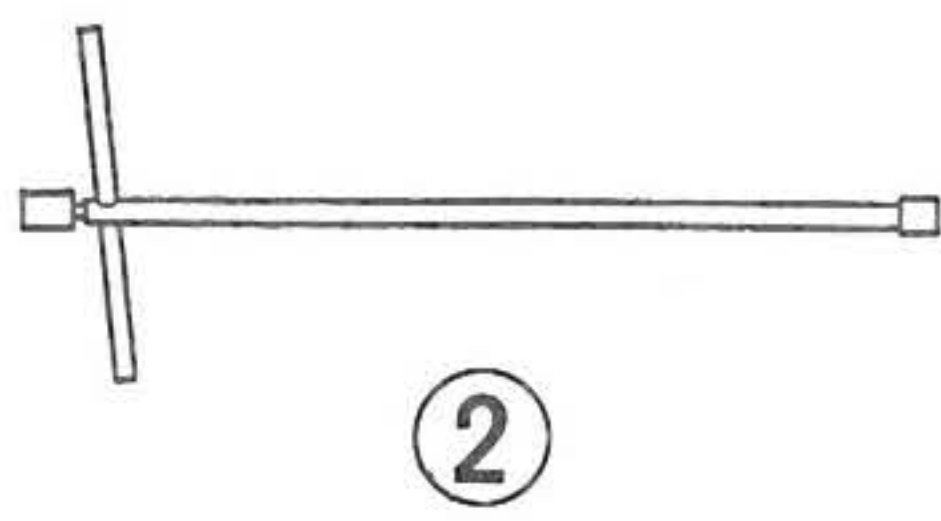
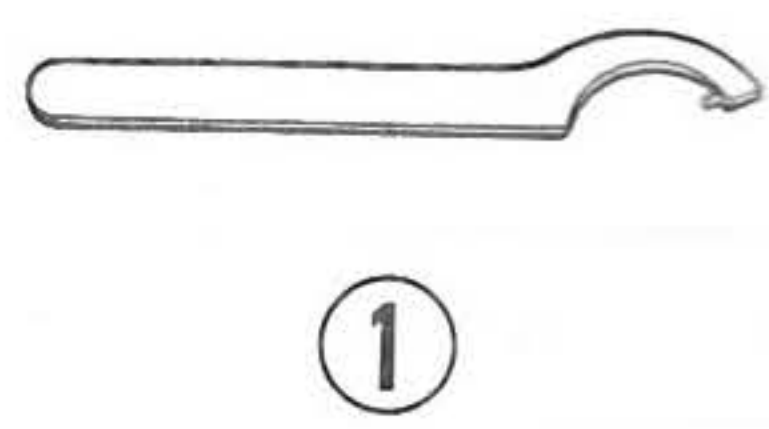
7Aのヒューズが切れても、15Aヒューズが切れていなければ、ホーン、ウインカー、I・G、ストップランプ関係は正常に動くが、切れた原因を調べて早急にヒューズは交換する。



VII. サービスデーター

1. 専用工具

No.	工具番号	350	400	品名	備考
1	07902-2000000	—	○	48mmピンスパナー	
2	07960-3230000	○	○	12mmボックスレンチ	
3	07908-0010000	○	○	タペットアジャスティングレンチ	
4	07910-3230101	○	○	リテーナーレンチ (フロント)	
5	07910-3290000	○	○	リテーナーレンチ (リアー)	
6	07914-3230000	○	○	スナップリングプライヤー	
7	07916-6390000	—	○	16mmロックナットレンチ	
8	07917-3230000	○	○	6mmホローセットレンチ	フロントクッション分解
9	07933-3330000	○	○	ロータープーラー	
10	07942-3290100	○	○	バルブガイドリムーバー	
11	07942-3290200	○	○	バルブガイドドライバー	
12	07945-3330100	○	○	ドライバーインナーベアリング	
13	07945-3330200	○	○	ボールレースドライバーアタッチメント	
14	07945-3330300	○	○	ベアリングドライバーアタッチメント	
15	07947-3330000	○	○	ドライバーシール	フロントフォーク オイルシール
16	07949-6110000	○	○	ドライバーハンドル	
17	07953-3330000	○	○	ボールレースリムーバー	
18	07955-3330000	○	—	ピストンリングコンプレッサー	
19	07955-3770000	—	○	ピストンリングコンプレッサー	
20	07957-3290000	○	○	バルブリフター	
21	07958-3330000	○	○	ピストンベース	
22	07959-3290000	○	○	リヤークッション分解組立工具	リヤークッション分解/組立
23	07974-3230100	○	—	ピストンカップガイド	
24	07974-3230200	○	—	ピストンガイド	
25	07984-2000000	○	○	バルブガイドリーマー I N	
26	07984-3770000	—	○	バルブガイドリーマー E X	
27	07921-0010000	—	○	フレアーナットレンチ	ブレーキパイプ取付け/分解
28	07922-2870000	—	○	ドライブsprocketホルダー	
	オプション工具				
29	07504-3000100	○	○	バキュームゲージセット	
30	07908-3230200	○	○	キャブレターアジャスティングレンチ	
31	07510-3000100	○	○	バキュームゲージアタッチメント A	
32	07510-3000200	○	○	バキュームゲージアタッチメント B	



31

32

33

2. 締付トルク表

エンジン関係

締付け箇所	ネジ径	トルク kg-m
シリンダーヘッド	M8×1.25	1.8 - 2.2
カムプロケット	M7×1.0	1.6 - 2.0
ACジェネレーターローター	M10×1.25 (UBS)	4.5 - 6.0
プライマリードライブギア	M12×1.25 (UBS)	5.0 - 6.0
タペットアジャスティングナット	M5×0.5	0.7 - 1.1
アッパー・ロークランクケース	M8×1.25 (UBS)	2.7 - 3.3
クラッチセンター	M16×1.0	4.0 - 4.5
コネクティングロッド	M8×1.25	2.0 - 2.2
スパークプラグ	M14×1.25	1.2 - 1.6
オイルドレンボルト	M22×1.25	3.0 - 4.0

フレーム関係

締付け箇所	ネジ径	トルク kg-m
フロントフォークボルト	M14×1.5	4.5 - 5.5
ステアリングステムナット	M24×1.0	8.0 - 12.0
スポーク	前輪	0.25 - 0.30
	後輪	0.20 - 0.25
リアフォークピボットボルト	M14×1.5	5.5 - 0.70
フロントアクスルナット	M12×1.15	5.5 - 6.5
リヤアクスルナット	M16×1.5	8.0 - 10.0
ファイナルドライブフランジ (CB400F)	M10×1.25 (UBS)	4.0 - 5.0
ステップバー	M12×1.25	4.5 - 5.5
フェーエルコック (CB400F)	M20×1.5	2.5 - 3.5

上記締付けトルク表以外のものは下記標準締付けトルク表に従って締付けを行うこと。

標準締付けトルク

ボルト・ビス・ナットの種類	締付けトルク kg-m
5mmビス	0.35 - 0.5
6mmビス	0.7 - 1.1
5mmボルト・ナット	0.45 - 0.6
6mmボルト・ナット	0.8 - 1.2
8mmボルト・ナット	1.8 - 2.5
10mmボルト・ナット	3.0 - 4.0
12mmボルト・ナット	5.0 - 6.0
6mmフランジボルト	1.0 - 1.4
8mmフランジボルト	2.4 - 3.0
10mmフランジボルト	3.0 - 4.0

3. 整備数値表

エンジン関係 CB350F

単位: mm

項 目	基 準 値	使 用 限 度
ロッカアームとロッカアームシャフト間隙	0.016—0.052	0.1
カムシャフトのカム高さ	IN	28.185—28.225
	EX	28.184—28.224
カムシャフト中央部振れ	—	0.1
バルブブシートの幅	0.7	1.5
バルブステム外径	IN	5.48—5.49
	EX	5.46—5.47
バルブとバルブガイド隙間	IN	0.01—0.03
	EX	0.03—0.05
バルブスプリング荷重	インナー	19.2/13.0—14.6kg
	アウター	23.7/32.0—32.4kg
バルブスプリング自由長	インナー	29.0
	アウター	34.5
シリンダーヘッド合わせ面平坦度	—	0.3
シリンダー内径	47.00—47.01	47.1
ピストンのスカート外径	46.97—46.99	46.85
ピストンピン穴内径	13.002—13.008	13.05
ピストンピン外径	12.994—13.000	12.9
ピストンリングとピストンリング溝の隙間	トップ	0.03—0.055
	セカンド	0.015—0.045
	オイル	0—0.015
ピストンリングの合い口隙間	トップ	0.1—0.3
	セカンド	0.1—0.3
	オイル	0.1—0.3
アウターローター外径とポンプボデイの隙間	メインポンプ	0.06—0.12
	サブポンプ	0.15—0.20
アウター・インナーローターチップ隙間	メインポンプ	0.15
	サブポンプ	0.15
フリクションディスク厚さ	2.62—2.78	2.3
クラッチプレートの歪	0.1以下	0.2
クラッチスプリング荷重	25.0/19.3—20.7kg	—
クラッチスプリング自由長	35.5	34.0

項 目	基 準 値	使 用 限 度	
ギヤーシフトフォーク爪の幅	5.93—6.00	5.5	
ギヤーシフトガイドシャフト外径	12.957—12.984	12.9	
ギヤーシフトフォーク内径	13.000—13.018	12.95	
キックスターターピニオンとシャフト隙間	0.04—0.082	0.1	
ギヤーシフトフォークダボとドラム溝の隙間	0.05—0.22	0.3	
トランスミッションギヤー バックラッシュ	1st. 2nd	0.044—0.134	0.2
	3rd. 4th. 5th	0.046—0.142	0.2
トランスミッション各ギヤ ーとシャフトの隙間	C-1 ギヤー	0.04—0.074	0.2
	そ の 他	0.04—0.081	0.2
カムチェーンショナーズリッパー厚さ(中央部)	4.0	3.0以下	
カムチェーンガイド	6.1—6.3	5.0	
クランクシャフト中央部振れ	0.03以下	0.05	
クランクジャーナルオイル隙間	0.018—0.048	0.08	
コネクティングロッド小端内径	13.012—13.033	13.10	
コネクティングロッド大端サイド隙間	0.02—0.07	0.15	
コネクティングロッド大端部オイル隙間	0.018—0.048	0.08	
プライマリーチェンガイド厚さ(中央部)	6.0—6.3	5.0	

フレーム関係

項 目	基 準 値	使 用 限 度
ブレーキディスクの曲り	0.3以下	0.3以上
ブレーキディスクの厚さ	6.9—7.1	—
ホイールリム側面振れ	0.5以下	2.0
ボールベアリング軸方向振れ	0.07以下	0.1
ボールベアリング直径方向振れ	0.03以下	0.05
フロントアクスルの曲り	0.01	0.2
キャリパーシリンダー内径	38.18—38.20	38.215
キャリパーピストン外径	38.115—38.48	38.105
マスターシリンダー内径	14.000—14.043	14.055
マスターピストン外径	13.957—13.984	13.940
リヤーアクスルの曲り	0.01	0.2
ブレーキライニングの厚さ	4.9—5.0	2.5
ブレーキドラムの内径	160.0—160.3	161

項 目	基 準 値	使 用 限 度
フロントクッションスプリング荷重	389.2/26.4kg	—
フロントクッションスプリング自由長	426.5	416
リヤーククッションスプリング自由長	195.8	190.0
リヤークフォークピボットブッシュとセンターカラーとの隙間	0.1—0.3	0.5
リヤークフォークブッシュの内径	21.5—21.552	21.70
センターカラーの外径	21.427—21.460	21.35
フロントフォークボトムケースの内径	33.000—33.039	33.180
フロントフォークパイプの外径	32.925—32.95	32.875

CB400F

エンジン関係

項 目	基 準 値	使 用 限 度
バルブとバルブガイド隙間	EX 0.01—0.03	0.3
シリンダー内径	51.00—51.01	51.1
ピストンのスカート外径	50.97—50.99	50.85
ピストンリングピストン	トップ 0.025—0.055	0.15
ピストンリングとピストン リング溝の隙間	セカンド 0.015—0.045	0.15
	トップ 0.15—0.35	0.7
ピストンリングの合い口 隙 間	セカンド 0.15—0.35	0.7
	オイル 0.2—0.5	0.9
クラッチスプリング自由長	31.25	29.75

フレーム関係

項 目	基 準 値	使 用 限 度
フロントクッション自由長	478.6	450
リヤーククッション自由長	210.4	190.0
フロントフォークパイプの外径	32.925—39.980	32.875

上記以外の整備数値は CB350F の整備数値表を参照下さい。

4. 故障診断表

現象	原因	処置
始動しない, しにくい	1. 圧縮圧力が少ない ①タペットの突上げ ②バルブガイドの摩耗。シートの当り不良 ③バルブタイミングの狂い ④ピストンリングの摩耗 ⑤シリンダーの摩耗 2. プラグ, ポイントに火花が飛ばない ①プラグの汚れ ②プラグが湿っている ③ポイント接点が汚れている ④ポイント隙間の不良 ⑤点火時期不良 ⑥イグニッションコイルの不良 ⑦イグニッションコードの断線または短絡 ⑧コンデンサーの短絡 3. キャブレターにガソリンが流れない ①タンクキャップの穴つまり ②フューエルコックのつまり ③キャブレターフロートバルブの不良 ④パイプのつまり	タペット調整 交換, 修正 修正 交換 交換 清掃 清掃 清掃 調整 調整 交換 交換 交換 清掃 清掃 交換 清掃
エンジンがとまりやすい	1. プラグの汚れ 2. ポイントの汚れ 3. 点火時調整不良 4. 燃料系統パイプのつまり 5. キャブレタージェット類の詰まり 6. タペット調整不良	清掃 清掃 調整 清掃 清掃 調整
エンジン騒音	1. タペット音 ①タペット隙間大きい ②バルブスプリングのへたり 2. ピストン打音 ①ピストン, シリンダーの摩耗 ②燃料室内にカーボン堆積 ③ピストンピン, コンロッド小端部の摩耗 3. カムチエン ①チエンの伸び ②カムプロケット, タイミングプロケットの摩耗 4. クラッチ打音 ①クラッチセンターのスプラインガタ ②フリクションディスクとアウターの歯部ガタが大きい ③フリクションディスク, クラッチプレートのひずみ 5. クランクシャフト ①クランク軸ベアリングのガタ ②コネクティングロッド大端部のガタが大きい	調整 交換 交換 清掃 交換 交換, カムチエンテンショナー調整 交換 交換 交換 交換または修正 交換 交換

現 象	原 因	処 置
エンジン騒音	6. ギヤー音 ①ミッションギヤーの摩耗およびセリ ②ミッションスプライン部の摩耗 ③プライマリーギヤーの摩耗及びセリ	交 換 交 換
クラッチがすべる	1. クラッチ調整不良（遊びがない） 2. クラッチスプリングのへたり 3. プレッシャープレートの摩耗およびひずみ 4. クラッチプレートのひずみ 5. フリクションディスクの摩耗およびひずみ	調 整 交 換 交 換 交 換 交 換
クラッチが切れな い	1. クラッチ調整不良（遊びが大きい） 2. クラッチスプリングの張力が平均でない 3. クラッチプレートのひずみ	調 整 交 換 交 換
チェンジが入らな い	1. シフトドラムストッパーの変形 2. ギヤーシフトドラムの折損 3. ギヤーシフトフォークの変形	修正又は交換 交 換 修正又は交換
チェンジペダルが 戻らない	1. ギヤーシフトリターンスプリングの折れ 2. ケース類とギヤーシフトスピンドルのセリ	修正または交換 修 正
チェンジが抜ける	1. メインシャフト、カウンターシャフトのシフティン グギヤーの摩耗 2. ギヤーシフトフォークの曲りまたは摩耗 3. シフトドラムストッパースプリングのへたり	交 換 修正または交換 交 換
低速回転不調	1. タペット調整不良 2. シリンダーヘッドバルブシートの当り不良 3. バルブガイドの不良 4. 点火時期調整不良 5. ポイント接点不良 6. プラグのギャップが大きい 7. 点火火花が弱い（コンデンサー、イグニッションコ イル不良） 8. キャブレター油面調整不良 9. キャブレターエアークリーユの調整不良	調 整 交 換 交 換 交 換 調 整 修 正 修 正 交 換 調 整 調 整
高速回転不調	1. バルブスプリングのへたり 2. バルブタイミングの不良 3. プラグギャップが小さい 4. 点火時期が遅い（自動進角装置の不良） 5. ポイントアームのスプリングが弱い 6. イグニッションコイル不良 7. キャブレター油面調整不良（油面が低い） 8. エアークリーナーエレメントのつまり 9. キャブレターにはガソリンが十分こない	交 換 修 正 修 正 調 整 交 換 交 換 交 換 交 換 調 整 清 掃 清掃またはガソリン補給
マフラーから煙が 出る	1. エンジンオイル量が多すぎる 2. シリンダーとピストンリングの摩耗が大きい 3. バルブガイドの摩耗 4. シリンダーの傷	規定量注入，レベルゲージで確認 交 換 交 換 交 換

現 象	原 因	処 置
馬 力 が ない	<ol style="list-style-type: none"> 1. タペット調整不良 (バルブ突上げ) 2. バルブスプリングのへたり 3. バルブタイミングの狂い 4. シリンダー, ピストンリングの摩耗 5. バルブシート当り不良 6. 点火時期調整不良 7. ポイント不良 8. プラグキャップ不良 9. キャブレター各ジェット類のつまり 10. 油面調整不良 11. エアークリーナーのつまり 	調 整 交 換 修 正 交 換 交 換 調 整 修正または交換 修 正 清 掃 調 整 清 掃
オ ー バ ー ヒ ー ト	<ol style="list-style-type: none"> 1. シリンダーヘッドにカーボン堆積 2. オイル量不足 3. オイルポンプ不良, オイル通路のつまり 4. 油面が低い 5. 点火時期が早い (ノッキング) 	清 掃 規定量注入 清 掃 調 整 調 整
ハ ン ド ル が 重 い	<ol style="list-style-type: none"> 1. ステアリングシステムの締めすぎ 2. ステアリングシステムスチールボールの破損 3. ステアリングシステムの曲り 4. タイヤ空気圧が少ない 5. ステアリングコーンレース締めすぎ 	調 整 交 換 交 換 調 整 調 整
ハ ン ド ル が と ら れ る	<ol style="list-style-type: none"> 1. 左右クッションの不揃い 2. フロントフォークが曲っている 3. フロントアクスルの曲り, タイヤの倒れ 	交 換 交換又は修正
前 輪 の 振 れ	<ol style="list-style-type: none"> 1. リム変形 2. フロントホイールベアリングのがた 3. スポークのゆるみ 4. タイヤの不良 5. アクスル関係の締付け不良 	交 換 交 換 増 締 め 交 換 増 締 め
フ ロ ン ト ク ッ シ ョ ン が や わ ら か い	<ol style="list-style-type: none"> 1. スプリングのへたり 2. ダンパーオイルがやわらかい (オイル量が少ない) 	交 換 オイルの補充
フ ロ ン ト ク ッ シ ョ ン が か た い	<ol style="list-style-type: none"> 1. クッションオイルの粘度が高い 2. ダンパーオイルが多い 	交 換 調 整
フ ロ ン ト ク ッ シ ョ ン の 騒 音	<ol style="list-style-type: none"> 1. クッションケースのセリ 2. クッションストッパーラバーの破損 3. ダンパーオイルの不足 4. クッション締付け各部のゆるみ 	交 換 交 換 調 整 増 締 め
後 輪 の 振 れ	<ol style="list-style-type: none"> 1. リムの変形 2. リヤホイールベアリングのがた 3. スポークのゆるみ 4. タイヤ不良 	交 換 交 換 増 締 め 交 換
リ ヤ ー ク ッ シ ョ ン が や わ ら か い	<ol style="list-style-type: none"> 1. スプリングのへたり 2. リヤークッションアジャスター不適確 	交 換 調 整
リ ヤ ー ク ッ シ ョ ン が か た い	リヤークッションアジャスター不適確	調 整

現 象	原 因	処 置
リヤークッションの騒音	1. クッションケースのセリ 2. 締付けのゆるみ	交 換 増 締 め
ブレーキの効きが悪い	(前 輪) 1. ブレーキ液の不足 2. ブレーキ系統にエアが混入している 3. パットが摩耗している (後 輪) 1. ブレーキシューの当りが悪い 2. ブレーキライニングに油またはグリースが付いている 3. ロッドのがた, ブレーキペダルシャフト部のがた 4. ブレーキ調整不良	レベルラインまで注入 エア抜きを行なう 交 換 交換または修正 交 換 交換または調整 調 整
調整代がない	1. ブレーキシューの摩耗 2. ブレーキシューカム部の摩耗 3. ブレーキアームセレーション結合不良 4. ブレーキカムの摩耗	交 換 交 換 交 換 交 換
ブレーキ異音	1. ブレーキシューの摩耗 2. ブレーキシューの表面に異物が付着している 3. ブレーキシュー表面が硬化している 4. ブレーキシューの曲り, ねじれ	交 換 掃除または交換 交 換 交 換
点火不能および火が弱い	1. 点火コイルの不良 2. スパークプラグの不良	交 換 交 換
ブレーカーポイントの焼け	コンデンサー不良	交 換
スパークプラグ電極部にカーボン堆積	1. 燃料の濃過ぎ 2. アイドリング回転が高い 3. ガソリン不良 4. エアークリーナーのつまり 5. コールドタイプ使用	キャブレターの調整 キャブレターの調整 清 掃 ホットタイプに交換
スパークプラグ電極部の汚れ	1. ピストンリング摩耗 2. ピストン, シリンダーの摩耗 3. バルブガイドとバルブの隙間が大きい	リング交換 ピストンまたはシリンダー交換 交 換
電極部オーバーヒートまたは焼損	1. ホットタイプの使用 2. エンジンオーバーヒート 3. 点火時期不良 4. スパークプラグのゆるみ 5. 混合気が薄い	コールドタイプに交換 調 整 増 締 め キャブレター調整
充電しない	1. 配線の断線またはショート, 結線のゆるみ 2. ショート, アース, 断線によるジェネレーターコイルの不良 3. シリコンダイオードのパンク 4. レギュレーターのリード線のショートまたは修理 5. レギュレーターの無負荷電圧が規定電圧より低い	修理または交換 交 換 交 換 修理または交換 再 調 整

現 象	原 因	処 置
充電不足	1. 配線の ・断線, ショートの初期または接部のゆるみ 2. 発電機の ・フィールドコイルのショート (導通テストで抵抗側測定) ・ステーターコイルのショート ・ステーターコイルの断線 ・シリコンダイオードの不良 3. レギュレーターの ・無負荷電圧が規定電圧よりも低い ・ポイントの汚損, 塵埃付着 ・コイル, 抵抗器の内部ショート 4. バッテリーの ・電解液不足 ・極板不良	修理, 増締め 交 換 交 換 交 換 交 換 再 調 整 みがく, 掃除 交 換 蒸溜水を規定量入れる 交 換
過 充 電	1. 配線のP端子回路とF端子回路がショート 2. バッテリーの内部ショート 3. レギュレーターの ・無負荷電圧の異常上昇 ・アース不良 ・コイルリード線の断線	交 換 修 理 交 換 修 理 アースを完全に 修理または交換
充電電流の不安定	1. 車の振動で被覆の破れた配線のショート 2. 発電機のショート 3. レギュレーターの ・コイル断線初期 ・調整電圧の狂い ・キースイッチの不良 ・ポイントの汚損	修理または交換 巻き直しまたは交換 修理または交換 再 調 整 交 換 掃 除
セルボタンを押しても始動しない	1. バッテリー不良 2. マグネットスイッチの接触不良 3. セルモーターカーボンブラシの接触不良	交 換 交 換 修理または交換
サルフェーション (極板の表面が白い膜でおおわれたようになりたり白い斑点ができる。)	1. 充電量が少ないか極端に多すぎる。 2. 電解液の比重や分量が不適當。 3. 放電したまま長時間放置していた (スイッチを入れたまま放置) 4. 取付けが不完全で余計な振動を受ける。 5. 冬期に車を放電する場合, 配線を外しておかないと, 放電を助長させるから注意すること。	1. 放電状態で放置した場合; 車を使わない時でも, 一カ月に一度は充電する。 2. 電解液を定期的に点検し常に指定の液面線を保つ (極板上
自己放電 (負荷が接続されて電流が消費される以外, 放置しておいても放電している。)	1. 容器, 接触部分の汚損による。 2. 電解液中の不純物および電解液が濃すぎるとき。	1. 常に外観をきれいに保つ。 2. 補充液を取扱うときに注意する。

現 象	原 因	処 置
放電量が多い場合 比重がだんだん下り、比重が1.100付近になるとウインカー・ホーン等が作動しなくなる。	1. ヒューズ、結線等は正常でウインカー、ホーン等の電気負荷が作動しなくなる。 この状態でも車は使用できるがバッテリーをそのままにしていると内部の⊕⊖極板が硫酸と化合している硫酸鉛が結晶して（サルフェーション）充電できなくなる。	1. 比重が1.200(20°C)以下になるような場合は早く充電する。 2. 正確な充電をしても再三上がる場合は規定エンジン回転による規定電流を確認する。 3. 充電電流が規定値でも放電する場合は負荷を下げる（余分の負荷を追加している場合）
充電量が多い場合 液の減少は早い 常に100%充電されているので非常に調子よく気付かないことが多いので注意すること。 （比重が1,260以上）	1. ある時期よりバッテリー下部の沈澱物が急に多くなり、内部短絡を起し使えなくなる。	1. 規定充電電流の確認。
比重の低下 電解液がなくなる。	1. 短 絡。 2. 充電不足。 3. 蒸溜水の入れすぎ。 4. 電解液に不純物が入ったとき。	1. 比重測定を行なえば判る。

5. 諸 元

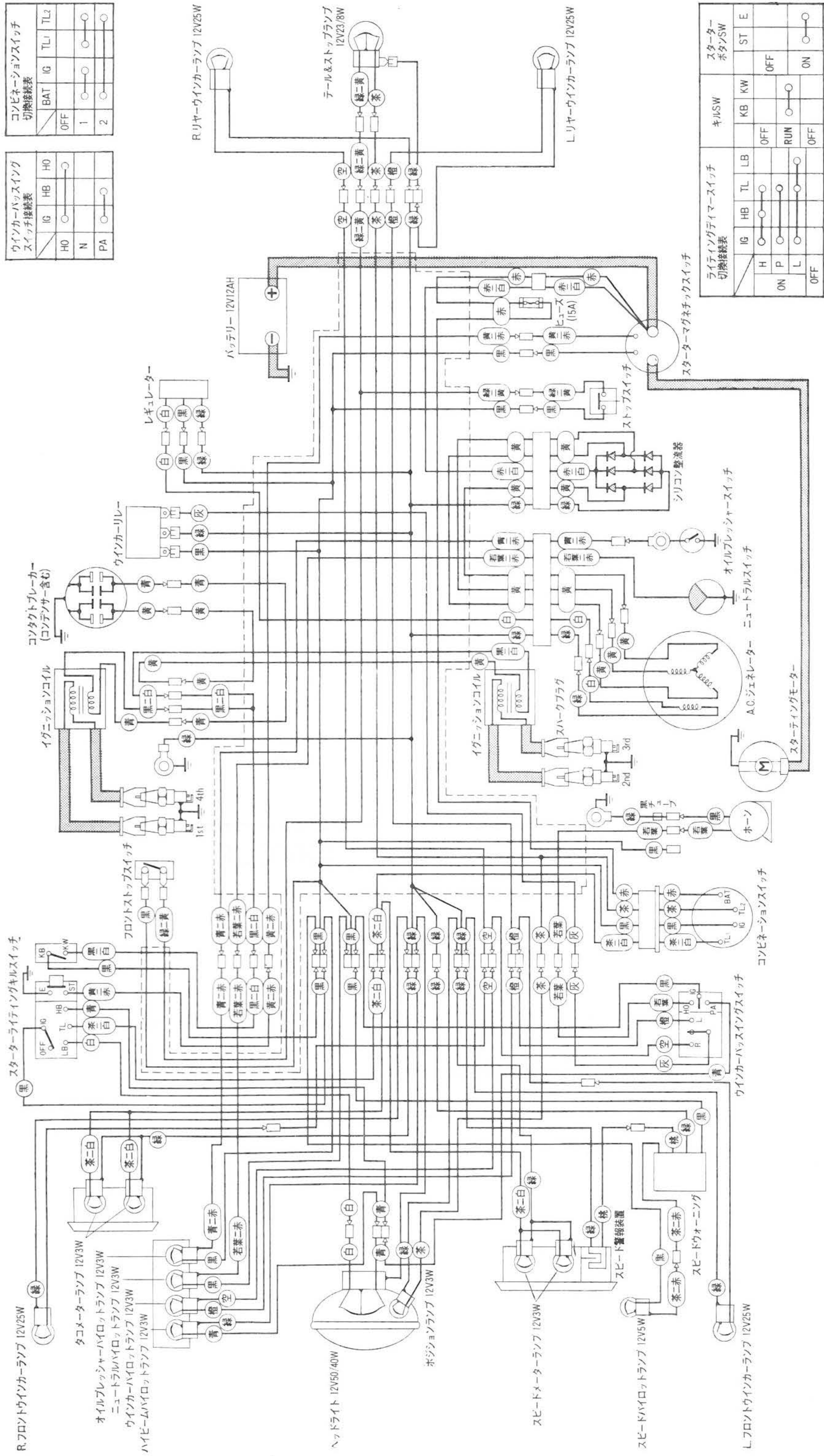
CB350F

車 名		ホンダCB350F		
車 両 重 量 kg	前 軸	86		
	後 軸	98		
	計	184		
車 両 総 重 量 kg	前 軸	105		
	後 軸	189		
	計	294		
全	長 m	2.070		
全	幅 m	0.780		
全	高 m	1.090		
軸	距 m	1.355		
タイヤサイズ	前 輪	3.00-18-4PR		
	後 輪	3.50-18-4PR		
最 低 地 上 高 m		0.155		
性 能	舗装平坦路燃料消費率 km/l (km)	40(60km/h)		
	登 坂 能 力	0.37		
	最 小 回 転 半 径 m	2.3		
	制 動 距 離 m	13.5(50km/h)		
機 関	型 式	CB350F		
	種 類	ガソリン, 4サイクル		
	冷 却 方 式	空 冷		
	シリンダー数及配列	直 4 横 置		
	燃 焼 室 形 式	半 球 形		
	弁 配 置	1 頭上カム軸チェーン駆動		
	内 径 × 行 程 mm	47.0 × 50.0		
	総 配 気 量 l	0.347		
	圧 縮 比	9.3		
	圧 縮 圧 力 kg/cm ² /rpm	12.0-700		
	最 高 出 力 ps/rpm	34/9,500		
	最 大 ト ル ク kg-m/rpm	2.7/7,000		
	整 備 重 量 kg	67		
	バ ル ブ	吸 気	開(上死点前)	5°
			閉(下死点后)	35°
		排 気	開(下死点前)	35°
閉(上死点后)			5°	
弁 間 隙		吸 気 mm	0.05	
		排 気 mm	0.05	
アイドリング回転 rpm	1,200			
始 動 方 式	キック式・セルフ式併用			
点 火 装 置	点 火 方 式	バッテリー点火		
	点 火 時 期	10°/1,200 (上死点前)		
	点 火 プ ラ グ 型 式	D-7ES (NGK) X-22ES (日本電装)		
燃 料 装 置	エアークリーナー	不織布式		
	燃 料 タ ン ク 容 量 l	12		
	キ ャ プ レ タ	型 式	PW20	
		セッティングマーク	656C	
		メインジェット	# 75	
		スロージェット	# 35	
エアースクリュー開度		1/2 ± 1/8 戻し		
油 面 高 さ mm	21			
潤 滑 装 置	潤 滑 方 式	圧送式		
	油 ポ ン プ 形 式	トロコイド式		
	油 ろ 過 器 形 式	全流ろ過金網式ろ紙式併用		
	潤 滑 油 容 量 l	3.5		
蓄 電 池	形 式 及 び 数	12N12A-4A		
	電 圧 及 び 容 量	12V-12AH		
充 電 電 機	形 式	交 流 式		
	出 力	12V-12A		
動 力 伝 達 装 置	機 関 から 変 速 機 まで の 減 速 比	3.423		
	ク ラ ッ チ 形 式	湿式多板コイルスプリング		
	変 速 機	一 速	2.733	
		二 速	1.850	
		三 速	1.416	
		四 速	1.148	
五 速		0.965		
変 速 機 から 後 車 軸 まで の 減 速 比	2.235			
走 行 装 置	キ ャ ス タ ー 度	63°40'		
	ト レ ー ル mm	85		
	か じ 取 り 角 度	40 (左右)		
ブ レ ー キ の 種 類 形 式	前	油圧式ディスク		
	後	ロッド式リーディング トレーリング		
前 輪 懸 架 方 式	テレスコピック			
後 輪 懸 架 方 式	スイングアーム			
フ レ ー ム 形 式	セミダブルクレードル			
フ レ ー ム No. 適 用 初 号 機	CB350F-1006001~			
エ ン ジ ン No. 適 用 初 号 機	CB350FE-1006001~			

CB400F

車名		ホンダCB400F		点火装置		点火方式		バッテリー点火	
車両重量 kg	前軸	87		燃料装置	エアークリーナー		ろ紙式		
	後軸	96			燃料タンク容量 l		14		
	計	183			キャブレター	型式		PW20	
車両総重量 kg	前軸	110		セッティングマーク		054A			
	後軸	183		メインジェット		# 75			
	計	293		スロージェット		# 40			
全長 m	2.050		潤滑装置	エアースクリュー開度		2±½			
全幅 m	0.705			油面高さ mm		21			
全高 m	1.040			潤滑方式	圧送式				
軸距 m	1.355				油ポンプ形式		トロコイド式		
タイヤサイズ	前輪	3.00-S18-4PR		油ろ過器形式		全流ろ過金網ろ紙式併用			
	後輪	3.50-S18-4PR		潤滑油容量 l		3.5			
最低地上高 m	0.150		蓄電池	形式及び数		12N12A-4A			
性能	舗装平坦路燃料消費率 km/l (km)	36(60km/h)		電圧及び容量		12V-10AH			
	登坂能力	0.37		充発電機	形式		交流式		
	最小回転半径 m	2.3			出力		12V-13A		
	制動距離 m	13.5(50km/h)		動力伝達装置	機関から変速機までの減速比		3.423		
機関	型式	CB400FE			クラッチ形式		湿式多板コイルスプリング		
	種類	ガソリン, 4サイクル		変速機	一速	2.733			
	冷却方式	空冷			二速	1.800			
	シリンダー数及配列	直4横置			三速	1.375			
	燃焼室形式	半球形			四速	1.111			
	弁配置	1頭上カム軸チェーン駆動			五速	0.965			
	内径×行程 mm	51.0×50.0			六速	0.866			
	総配気量 l	0.408		変速機から後車軸までの減速比		2.235			
	圧縮比	9.4		走行装置	キャスト角度		63°30'		
	圧縮圧力 kg/cm ² /rpm	12.0/700			トレール mm		85		
	最高出力 ps/rpm	37/8,500			かじ取り角度		41° (左右)		
	最大トルク kg-m/rpm	3.2/7,500		ブレーキの種類形式		前	油圧式ディスク		
	整備重量 kg	67				後	ロッド式リーディングトレーリング		
	バルブ	吸気	開(上死点前)	5°		前輪懸架方式		テレスコピック	
閉(下死点後)			35°		後輪懸架方式		スイングアーム		
排気		開(下死点前)	35°		フレーム形式		セミダブルクレードル		
		閉(上死点後)	5°		フレーム No. 適用初号機		CB400F-1000001~		
弁間隙		吸気 mm	0.05		エンジン No. 適用初号機		CB400FE-1000001~		
		排気 mm	0.05						
アイドル回転 rpm	1,200								
始動方式	キック式・セルフ式併用								

(CB350 FOUR)



コンピネーションスイッチ
切換接続表

BAT	IG	TL ₁	TL ₂
OFF			
1	○	○	○
2	○	○	○

ウインカーハブスイッチ
スイッチ接続表

IG	HB	HO
HO	○	○
N		
PA	○	○

ライティングディマースイッチ
切換接続表

IG	HB	TL	LB
H	○	○	○
P			
L	○	○	○
OFF			

スターターマグネチックスイッチ

スターター ボタンスW	キルSW	キルSW	キルSW
ST	KW	KB	KW
	OFF	OFF	OFF
	RUN	RUN	RUN
ON	○	○	○
OFF	OFF	OFF	OFF

スターティングモーター

スターティングモーター
ON
OFF

オイルプレッシャースイッチ

オイルプレッシャースイッチ
ON
OFF

ニュートラルスイッチ

ニュートラルスイッチ
ON
OFF

コンピネーションスイッチ

コンピネーションスイッチ
ON
OFF

ウインカーハブスイッチ

ウインカーハブスイッチ
ON
OFF

スピードウォーニング

スピードウォーニング
ON
OFF

スピードメーター

スピードメーター
ON
OFF

スピードハイロッドランプ

スピードハイロッドランプ
ON
OFF

スピードウォーニング

スピードウォーニング
ON
OFF

HONDA CB350/400FOUR
サービスマニュアル

不許複製

発行 本田技研工業株式会社

編集 本田技研工業(株)サービス部整備資料課



HONDA

本田技研工業株式会社

2224002

6033302

YB1009002