

New Model

SUZUKI
GT380

新商品ニュース

No. 41



新空冷時代への先鞭。ラムエアーシステム

ごあいさつ

好評のスズキGTシリーズに新車種SUZUKI GT380が登場致しました。

500cc級に迫る車格と性能は新設計のラムエアシステムによる冷却性能の向上と2サイクル3気筒、4本マフラーという構成から生み出され、1クラス上を満足できるものと確信致します。

更にはGT750で好評を得ている、フロントフォーク、リヤークッション、タイヤ性能等をそのまま取り入れたライダー（人間）中心の安全設計、急加速時の排気煙減少を図るSRIS方式等々を盛り込み充実した製品です。

以下SUZUKI GT380を御紹介致しますので御一読頂き販売・アフターサービスに絶大な御支援を賜りたく御願ひ申し上げます。

昭和46年12月15日

鈴木自動車工業株式会社

SUZUKI GT 380のあらまし

1. エンジン関係

- 1) 多気筒自然空冷エンジンの冷却向上のため新しい冷却方式ラムエアシステムを採用しました。特に連続高速運転では抜群の強みを発揮します。
- 2) 2サイクル3気筒エンジンはボア×ストローク54mm×54mm、総排気量は371ccです。
- 3) シリンダーはスリーブ鑄込みで3気筒が各々独立しています。
- 4) シリンダーヘッドはアルミ合金の3気筒一体式で各気筒間の温度差を少なくしています。
- 5) クランクシャフトは120度間隔で、これは4サイクル6気筒に匹敵するバランスで6個のクランクベアリングと合せて非常に滑らかな回転をします。
- 6) キャブレターはVM24SCを3個装備し、スターターは便利なハンドル部操作方式です。エアークリーナーは樹脂ケースに納め防塵は完璧、サイレンサー付で吸入音も静かです。
- 7) マフラーは3エキゾースト4マフラーでスタイルと消音効果に充分配慮されたものです。
- 8) トランスミッションはGT250、GT350等で定評の6段リターン方式です。
- 9) キックスターターは便利なプライマリーキックです。
- 10) SRIS（スズキリサイクルインジェクションシステム）を設置してマフラーの排気煙を少なくしています。

2. フレーム関係

- 1) 新設計ダブルクレードルパイプフレームは本格的構造で強度充分です。
- 2) セリアニータイプのフロントフォークはストローク110mm、ボトムケースはアルミ合金、作動部はブーツ付きと大型安全車にふさわしいものです。
- 3) フロントタイヤは3.00-19、リヤタイヤは3.50-19を採用し駆動力、走行安定性を図った安全車です。
- 4) ブレーキは前180φ2リーディング、後180φリーディングトレーリングでエンジン性能にマッチした強力なものです。
- 5) フェーエルタンクは15ℓの大容量をもち、タンクキャップはキーロックつきです。
- 6) シートはワンタッチで横へ開き、フレームカバーは引張るだけで取外せる点検整備に便利な構造です。

3. 電装品関係

- 1) 発電機は180Wのオルタネータを装備し低速回転での充電性能、耐久性等に優れたものです。
- 2) 点火方式は3ポイント3イグニッションコイル、クランクシャフト右端でギヤーを介して回転するポイントシャフトは振れがなく高速まで安定した飛火性能を発揮します。

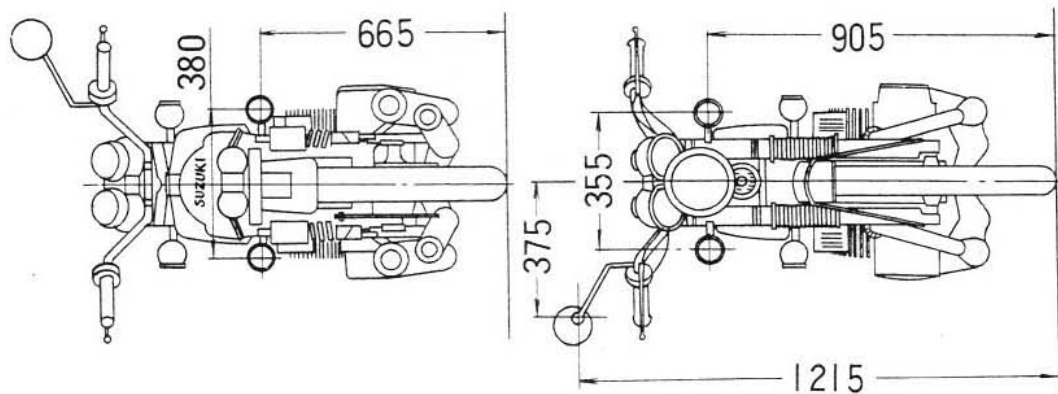
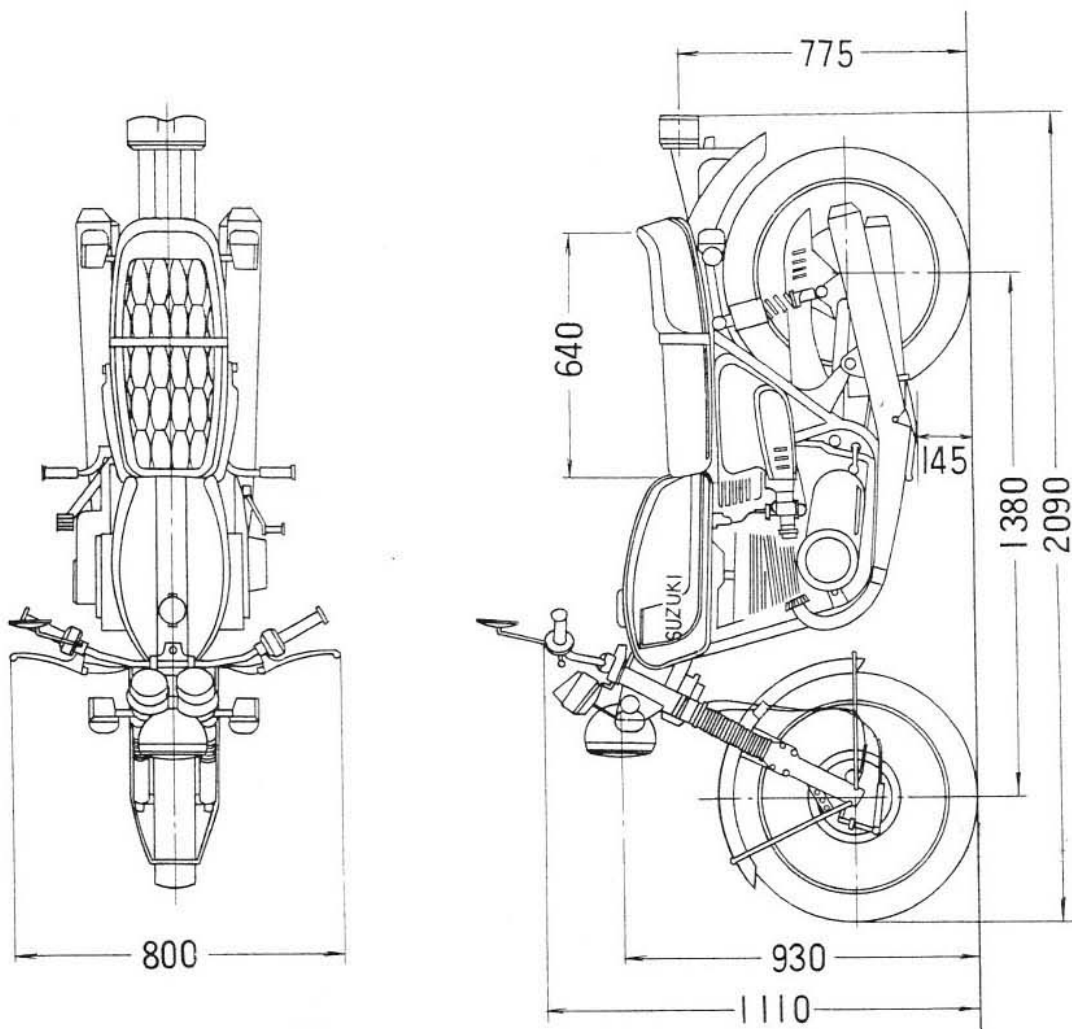
も く じ

ごあいさつ.....	1	ギヤーシフト関係(分解図).....	21
SUZUKI GT380のあらまし	2	ドライブチェーン.....	22
も く じ.....	3	キックスターター.....	22
主な諸元.....	4	3 車体関係.....	23
外観4面図.....	5	3-1 フレーム.....	23
エンジン性能曲線図.....	6	3-2 フロントフォーク.....	23
走行性能曲線図.....	7	3-3 リヤショックアブソーバー.....	23
1 エンジン関係.....	8	3-4 タ イ ヤ.....	23
1-1 ラムエアシステム.....	8	3-5 ブレーキ.....	24
1-2 シリンダーヘッド.....	10	3-6 フューエルタンク.....	25
1-3 シリンダーヘッドカバー.....	10	3-7 シ ー ト.....	25
1-4 シリンダー.....	11	3-8 フェンダー.....	25
1-5 ピストン.....	11	3-9 後輪の脱着.....	25
1-6 ピストンリング.....	12	4 電装関係.....	26
1-7 クランクシャフト.....	12	4-1 点火装置.....	26
1-8 スズキリサイクルインジェク ションシステム.....	13	4-2 スパークプラグ.....	26
1-9 エンジン潤滑(スズキCCIS).....	14	4-3 オルタネーター.....	27
1-10 キャブレター.....	16	4-4 コンビネーションメーター.....	31
1-11 エアークリーナー.....	18	4-5 車体電装品.....	31
1-12 マフラー.....	18	4-6 スピードウオーナー(速度警 告灯).....	33
2 クラッチ・ミッション関係.....	19	5 重要締付箇所一覧.....	34
2-1 クラッチ.....	19	6 点検整備に必要なデータ.....	35
2-2 トランスミッション.....	19	電気配線図.....	36
変速比(ミッション分解図).....	20		

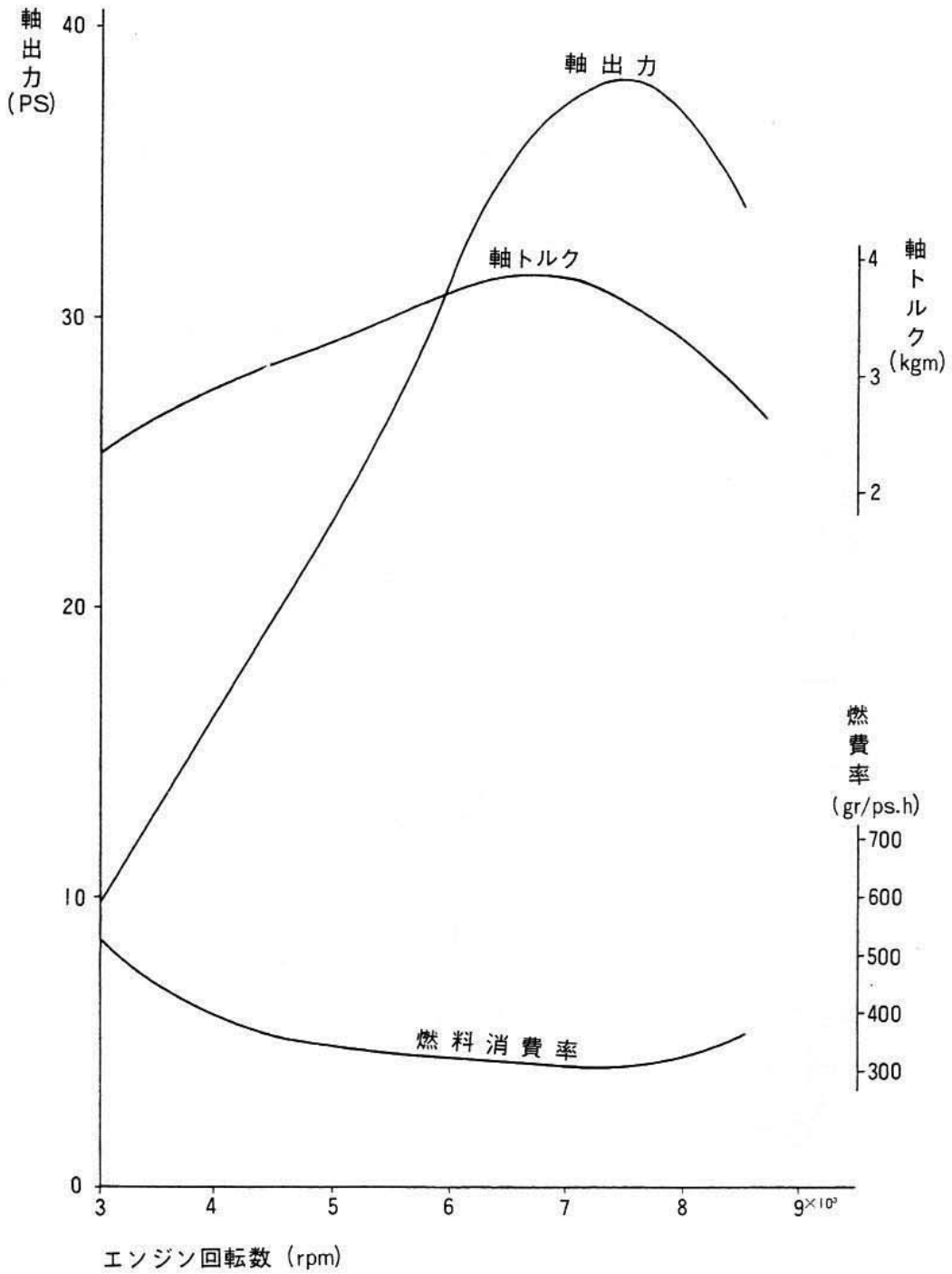
主 な 諸 元

寸法・重量		動力伝達装置	
全 長	2,090mm	一次減速ギヤー	$\frac{24}{68}$ 2.833
全 巾	800mm	クラッチ型式	湿式多板
全 高	1,110mm	変速比 1速	$\frac{12}{28}$ 2.333
ホイールベース	1,380mm	2速	$\frac{18}{27}$ 1.500
ロードクリアランス	145mm	3速	$\frac{21}{24}$ 1.157
車輻重量(装備)	183kg	4速	$\frac{23}{22}$ 0.904
		5速	$\frac{25}{20}$ 0.782
		6速	$\frac{27}{19}$ 0.708
		二次減速チェン	# 530 $\frac{14}{42}$ 3.285
性 能		走行装置	
定地燃費 (60km/h)	35km/ℓ	かじ取角度	左右42°
登坂能力 (tan θ)	0.65 33°	キャスター	62°
最小回転半径	2.3m	トレール	109mm
制動停止距離 (初速50km/h)	14m	タイヤ (前)	3.00-19-4 PR
		(後)	3.50-18-4 PR
エンジン関係		制動装置	
型 式	2サイクル空冷3気筒	前	内拡機械式 2 L ドラム径180φ
弁 機 構	ピストンバルブ	後	内拡機械式 L-T ドラム径180φ
総排気量	371cc	緩衝装置	
内径×行程	54×54mm	前	テレスコピック
圧 縮 比	7.2	後	スイングアーム
最高出力	38ps/7,500r.p.m	フレーム型式	ダブルクレードルパイプ
最大トルク	3.8kg-m/6,500r.p.m	灯 火	
始動方式	プライマリーキック	ヘッドランプ	35/25W
点火方式	バッテリー点火	テール・プレーキランプ	5.2/18.4W×2
スパークプラグ	B-7 ES又はW22ES	ターンシグナルランプ	23W×4
キャブレター	VM24SC×3個	速度警告灯	3.4W
エアークリーナー	湿式ポリウレタン	ターンシグナルパイロットランプ	3.4W
点火時期 (上死点前)	24°	ハイビームパイロットランプ	3.4W
バッテリー型式容量	12N7-4 A 12V-7 AH	ニュートラルパイロットランプ	3.4W
フューエルタンク容量	15ℓ	照明ランプ・スピードメーター	3.4W
オイルタンク容量	1.3ℓ	タコメーター	3.4W
トランスミッションオイル量	1,400cc	フューズ	15A
フロントフォークオイル量 (片側)	210cc		

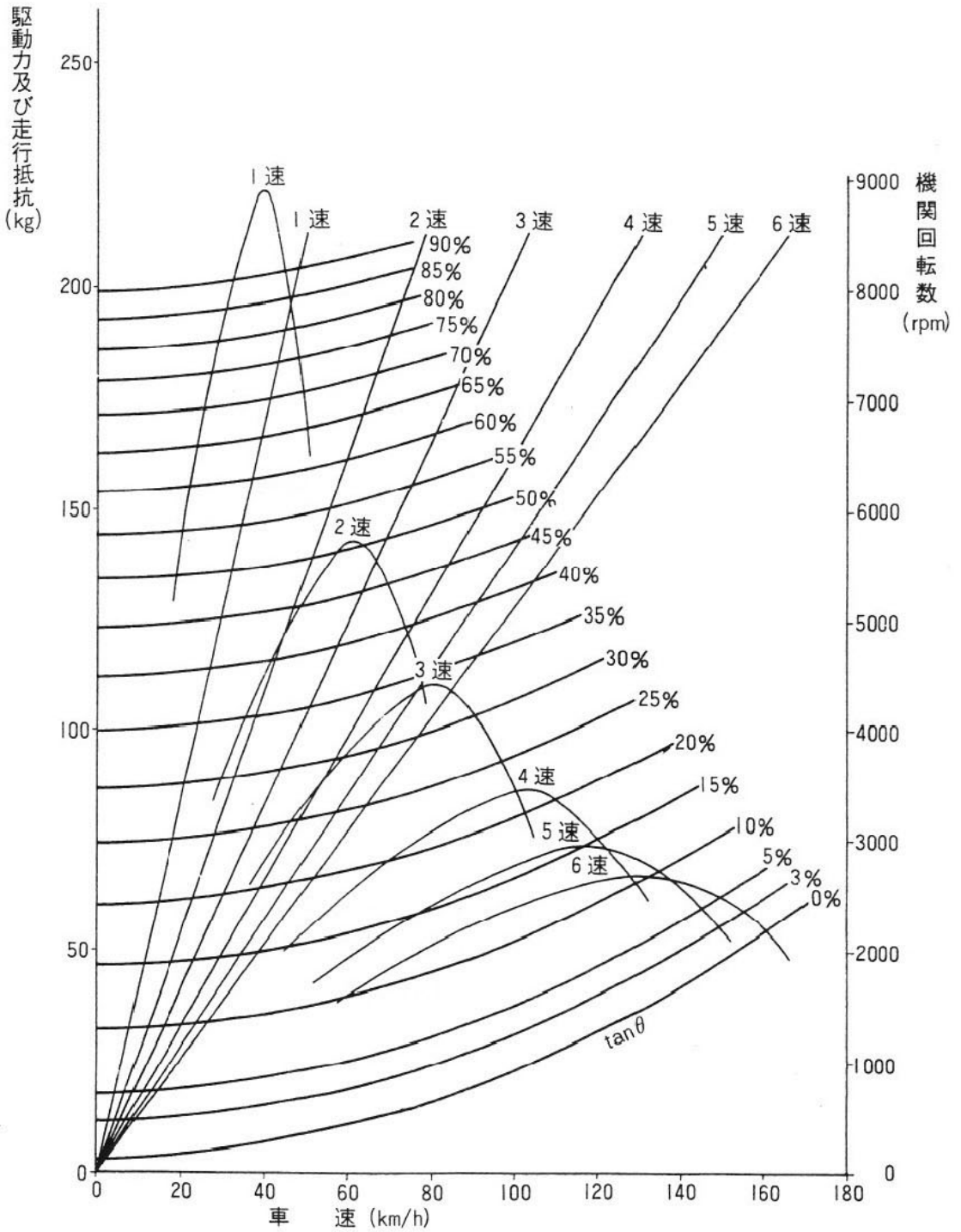
外觀 4 面図



原動機性能曲線図



走行性能曲線図(2人乗)



1 エンジン関係

1-1 ラムエアーシステム

- 普通の空冷多気筒エンジンは………中間シリンダーの冷却に問題がある。

自然空冷多気筒の両端にあるシリンダー及びシリンダーヘッドは中間のそれに比べて冷却風の通りが良く従って温度も低くなる。

又冷却用フィンの形状をみると両端のシリンダーやシリンダーヘッドはある程度自由な大きさに設定できるが中間のシリンダーやシリンダーヘッドに於ては両側エンジンとの位置関係上、自由に大きくする事に制限を受けるので冷却風の通りにくい事と合せて冷却性に問題が残る。

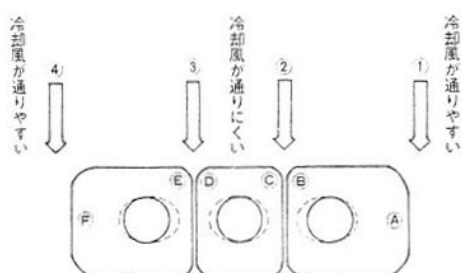


図-1

これを是正するため、RAM、AIR SYSTEMを開発、採用した。

- ラムエアーシステムとは

RAMとは「詰め込む」「押し込む」等の意味をもった言葉で中間シリンダーや両端シリンダーの内側(図-1のB C D Eの部分)に空気を詰め込んで冷却する方式をRAM AIR SYSTEMと言います。

- ラムエアーシステムの働き

極く一般的なオートバイでは走行する事によって生じた冷却風が図-2の様にエンジンとフェューエルタンクの間、或いはエンジンの下側の比較的広い隙間の所を通ります。エンジンに設けられた冷却用フィンの間も空気は流れるが大きな目でみるとエンジン部が1つの物体となって冷却風は通りにくく少量の冷却風によって冷却さ

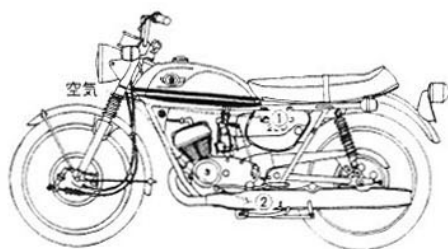


図-2

図-1に示す様に①、④の部分の冷却風は通りやすく又(A)(F)部は冷却フィンも大きく設定できるので冷却が良くなり温度が下るためシリンダーの膨張量が少ない。②、③の部分は冷却風が通りにくく又冷却フィンも大きく設定できないため温度が両端に比べて高くなり各シリンダーは点線に示す様に膨張し歪みを生じるこれは高速になればなる程歪みが大きくエンジン性能に与える影響が大きくなる。

れ大部分の空気は、図-2の矢印の様に流れてしまう。この空気をエンジン冷却風として利用すれば冷却効率は向上する事になります。

ラムエアーシステムでは図-2①の矢印にあたる空気の流れをエンジン冷却用の冷却風を利用したものです。

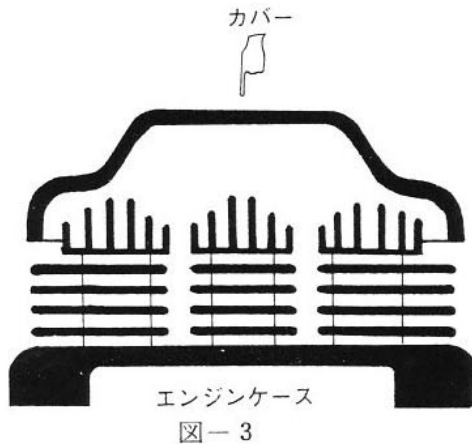


図-3

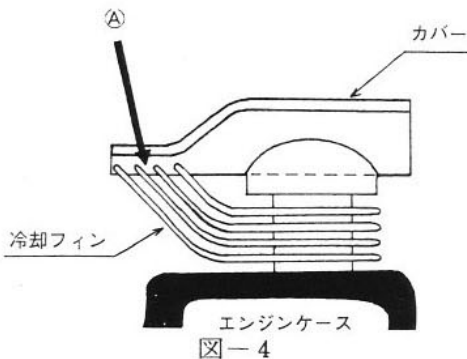


図-4

従来のエンジンのシリンダーヘッドの上部に図-3に示す様なカバーを設けてエンジン上部の通過しようとする空気をシリンダーヘッド部へ冷却風として導きます。

このカバーは中間シリンダーを中心に両側シリンダーヘッドの中央部までの部分に冷却風が入りやすい形状となっています。

図-4でわかる様にカバー内に入った冷却風は、エンジン後部へ進むにつれて、その通路がせまくなっているので次第に流速を増して抜けでていく。

この時、図のⒶ部には負圧を生じる（空気の流れる早い所には負圧ができる……ベルヌーイの定理）事になる。

このⒶ部に向けてシリンダー側の冷却フィンを設けてあるのでシリンダー附近の空気はⒶ部に吸引される

事になり前記図-1で示した空気の通りにくい部分（図-1の②、③）の空気を冷却風としてスムーズに通す事ができる。

これは複数のシリンダーを持つ自然空冷エンジンのシリンダー間の冷却効率を高めるのに大きな効果をもたらすものです。

●ラムエアーシステムの効果

以上に説明して来たラムエアーシステムは実験から次の様な効果があがっています。速度利用率（注-1）をみると表-1の様に中間シリンダーを通る冷却風は両端シリンダーに対して自然空冷エンジンでは51.2%であるのに対してラムエアーシステムでは68.1%と3割以上の向上がみられます。

更に冷却風量をみると中間シリンダーの冷却風量は両端シリンダーに対して自然空冷では40.1%であるのに対してラムエアーシステムでは65.6%と約4割もの向上がみられ中間シリンダーの冷却の良い事がわかります。

	自然空冷エンジン	ラムエアーシステム
速度利用率	51.2%	68.1%
冷却風量	40.1%	65.6%

表-1

※注-1……速度利用率

100 km/hのスピードで走行した時冷却フィンの間を流れる空気の早さが100 km/hであれば100%であり68.1%は100 km/hのスピードで走っても冷却風は68.1km/hのスピードしかないという事です。

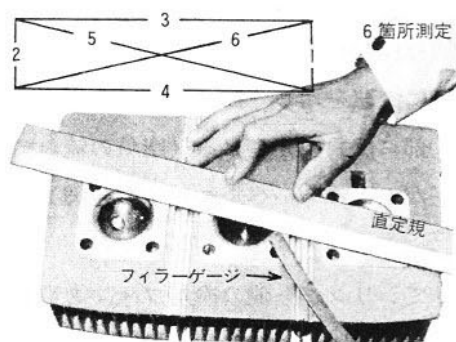
尚ラムエアシステムを採用する事により

- ① シリンダー関係から発生する騒音をカバーによって遮断する事ができエンジン音が静かになる。
- ② 冷却の向上によるフィンの小型化が可能であり従って多気筒でもエンジン巾をせまくする事ができる。
- ③ 大型車としてのムードが向上する。

等の利点もあります。

1-2 シリンダーヘッド

アルミ合金製で3気筒が一体になっています。



1体式シリンダーヘッドは中央シリンダーの高熱を左右シリンダーへ伝えラムエアシステムと合せてエンジン冷却の向上に一役買っています。

燃焼室容量…… 14.9 ± 0.3 cc (B-7 E S 装着時)

燃焼室形状……スカッシュドーム

尚一体式のため組付前には必ず平面度を点検、修正して下さい。

平面修正限度…… 0.05 mm以上

組付、分解時にシリンダーヘッドの歪みを極力少なくするために締付トルク、締付順序は正しく行って下さい。

シリンダーヘッド
締付トルク…… 350 ± 20 kg-cm

締付順序は左の写真のように①から⑫へ締付けてゆきますが分解の時は数字の逆に行います。

この時各ナットを1度に規定トルクまで締付けしないで1回目は $200 \sim 250$ kg-cmで締付け、その後、規定

トルクに締付けて下さい。尚シリンダーヘッドはシリンダーをクランクケースに締付ける前に締付けてその後シリンダーをクランクケースに締付けます。

1-3 シリンダーヘッドカバー

シリンダーヘッドカバーはラムエアシステムの主役で中間シリンダーの冷却性能を向上させる重要な役割を果たすものです。試運転の時でも必ずシリンダーヘッドカバーを取付けて行って下さい。もちろん重量軽減等の目的で取り外す事はいけません。

1-4 シリンダー

定評のアルミシリンダーは、スズキ独自の製法でスリーブをシリンダーバレルに溶着させ歪みが最も少なくおさえられるものです。

ボア×ストロークは54mm×54mmでシリンダーヘッドが一体式であるのに対してシリンダーは3気筒が各々独立しています。

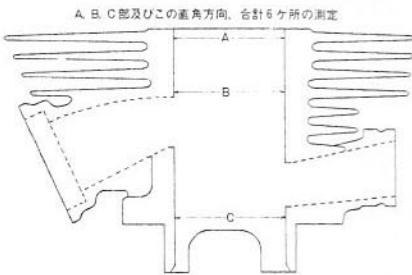
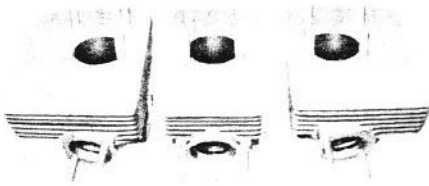
これらはラムエアシステムと合まって抜群の冷却性能を発揮します。

もちろんボーリング可能ですからシリンダーの内径を左図の様に6ヶ所測定しこの6ヶ所の測定数値の最大値と最少値の差が

シリンダー摩耗限度……0.1mm以上

になっていたらボーリング等の処置をして下さい。

ボーリングは0.5、1.0の2回ができます。



1-5 ピストン

ピストンは正楕円ピストンを採用しました。

真円から厚肉部分を削り取ったピストンでは極部的に角部を生じるため少量ではあるがピストンとシリンダーのクリアランスに変化を与えこれが極限の運転状態に於てピストンとシリンダーの焼付きを起す原因になる事もあります。

正楕円ピストンはこの様な事が全く考えられないピストンで、ピストンとシリンダーのクリアランス

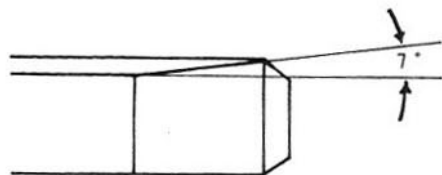
は設計通りの寸法になります。又3気筒共に同一のピストンを使用していますが分解組立の際にはR、M、Lのピストンが互いに入れ替る事のない様にして下さい。シリンダーとピストンの当りが変り焼付き等の原因になる事もあります。

尚ボーリングを行う際は、オーバーサイズピストンの最下部より26mm上のピストンピン直角方向の直径を測定し、この寸法に60±5 ミクロンを加えた数字にボーリングして下さい。

—注— スズキG T 250、T 250、T 20型車等とピストンの形状は極く類似していますが、共通使用はできませんので御注意下さい。

1-6 ピストンリング

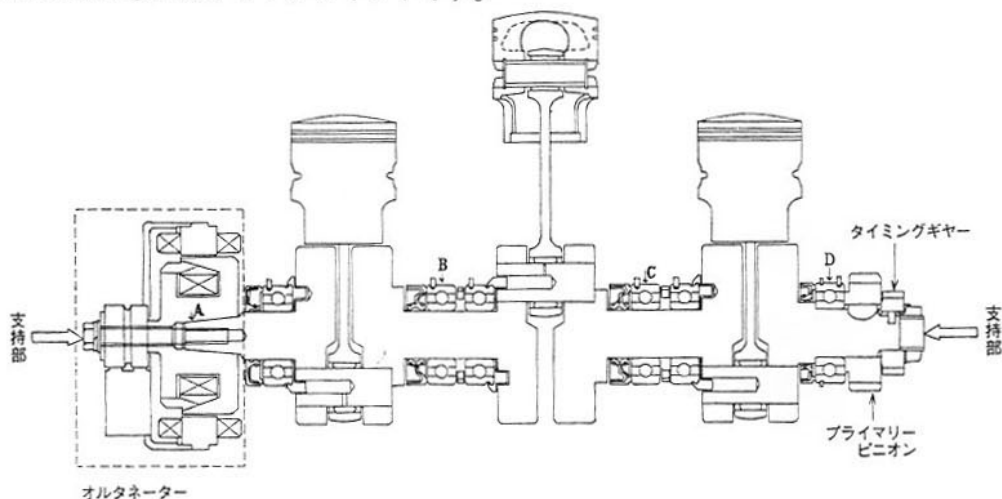
ピストンリングには、1stにキーストリング、2ndにフラットリングを使用していますので、1stと2ndを入れ替える事はできません。キーストリングはリング膠着を少なくするために上面を7°の斜面にしたものですから上下を逆に組付ける事はできません。必ず刻印のある側を上へ組付けて下さい。ピストンと同様従来の250ccに使用していたピストンリングは使用できません。



1-7 クランクシャフト

クランクシャフトは120度クランクでL、M、Rの順序で爆発します。両端を各1個、各気筒間を2個、合計6個の6205ベアリングで支持し4個のオイルシールで各気筒間を密閉しています。もちろん全部のベアリングにはスズキCCISによって新鮮なオイルを直接給油しています。

これら6個のベアリングとCCIS（直接給油）はトルク変動の少ない2ストローク3気筒（4ストローク6気筒に匹敵する）と合せて非常になめらかで振動が少なく更に耐久性に優れたクランクシャフトです。



この優れたクランクシャフトの性能を充分発揮するため分解組立には次の箇所を御注意下さい。

- ① 組立時にはオイルシールリップ部にスズキスーパーグリスAを $\frac{1}{2}$ 周以上に充填して下さい。
- ② 各ベアリング及びコンロッド大、小端にスズキCCISオイルを適量給油して下さい。
- ③ クランクシャフトの振れは上図の両端を支持してA、B、C、Dの4箇所を測定し

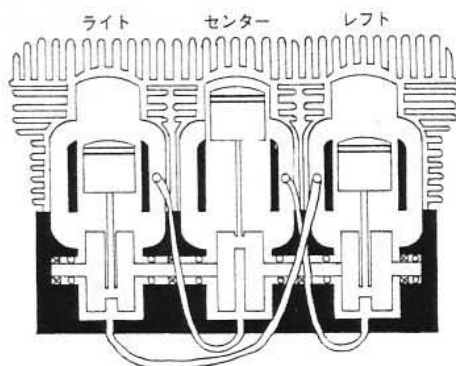
クランクの振れ限度……0.05mm以下

である事を確認して下さい。

- ④ 各ベアリングにはアウターレースの共廻りを防ぐためのピンがありますので、これをクランクケース合せ面の凹みに位置を合わせて下さい。他の箇所では組付ますとクランクケースを破損させる事になります。
- ⑤ 組付時には各オイルシール共、ベアリング側に寄せクランクホイールに接触する様な事のない様御注意下さい。

1-8 スズキリサイクルインジェクションシステム (SRIS)

混雑した市街地での連続した低速運転中にクランクチャンバー内には潤滑油が溜りやすく、これらの余剰潤滑油は急加速時等に排気煙となってマフラーから排出されます。この様な現象を最少限に押えるためクランク室内へ溜ろうとする余剰潤滑油をオイルホースで掃気通路へ導き燃焼室で完全燃焼させる方式を取っています。この方式をスズキリサイクルインジェクションシステムと言い排気煙(特に急加速時)の減少を図っています。



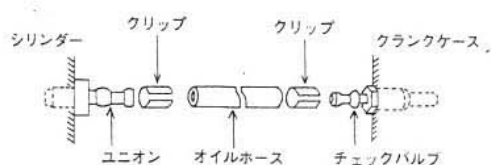
スズキリサイクルインジェクションシステムの連結順序は上図の様に、

- レフト クランク室底部から →センターシリンダー掃気通路へ、
 - センタークランク室底部から →ライト シリンダー掃気通路へ、
 - ライト クランク室底部から →レフト シリンダー掃気通路へ、
- となっています。

この連結順序を間違えますとその機能を発揮致しませんので充分御注意下さい。

尚シリンダーを脱着した時はオイルホースとクリップは必ず交換して下さい。シリンダーの熱によってホースが硬化したり、変質しているため再使用はできません。

★オイルホース取付の要領

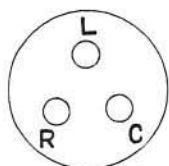


- オイルホースにあらかじめクリップをはめこむ。
- ホース端を水に浸してから水を切ってオイルホースをはめ込む。
- クリップはオイルホースを抜けない程度に引きながら指の腹で押し込む。
- クリップの切目は目立たない様にする。

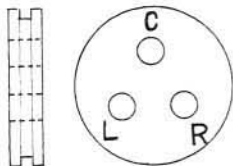
★オイルホースグロメットの取扱い

オイルホースは、3本をまとめてレフトエンジンとセンターエンジンの中間の後部に通してあります。アッパークランクケース及びロークランクケースには各1個ずつのグロメットを使用してオイルホースの位置決めをしています。このグロメットには取付位置を指示する印がありますのでよく見て取付位置を間違わない様に御注意下さい。

ロアーに使用した時
表



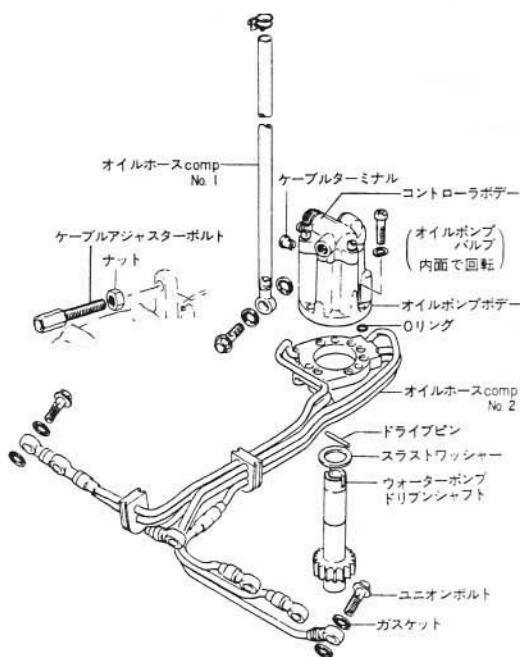
アッパーに使用した時
裏



図は1個のグロメットの表と裏を表わしたものが1つの穴に1面はL(レフト)、1面はC(センター)と記してあります。他の穴も同様に裏表に異なる印がしてありますがこれはロークランクケースに使用した時左側の図が、アッパークランクケースに使用した時は右側の図が各々表になる様に組付けた時の連結先を表わしています。

1-9 エンジン潤滑(スズキCCIS)

エンジン潤滑は六口吐出のオイルポンプ(スズキGT750と同タイプ)を使用し、3箇所(5個)のクランクベアリングと3個のシリンダーへ直接給油するスズキ独自のCCISを採用しています。



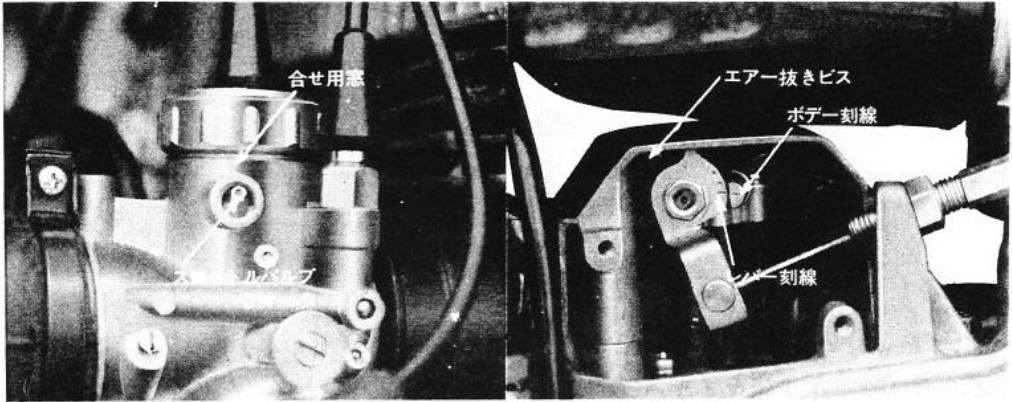
六口のオイルポンプはオイルポンプボデー・コントローラーボデー・オイルポンプバルブ等からなっています。オイルポンプボデーはオイルホースcompを介してクランクケースへ取付けられています。コントローラーボデーはエンジンオイルの吸入及びエア抜き装置、バルブのストロークをコントロールする機構、バルブのカム部をガイドするピン等で構成されオイルポンプボデーへ3本のビスで取付けられています。オイルポンプボデーの中で回転しながら上下運動し、バルブに内蔵されたローラーとスプリングによりポンプ作用を行っています。エンジンオイルはタンクからコントローラーボデーへ入り、一旦オイルポンプボデーの内壁に通じた穴へ入ります。そして回転するバルブの外周の穴と合致したとき、バルブ内へ吸入され、バルブが更に回転しバルブの吐出側の穴(下側)とオイルポンプボデー内壁の吐出側の穴(下側)と合致した時ポンプ作用により

オイルホースへ吐出致します。

このオイルポンプ本体は非常に高精度で作られているもので分解致しますと吐出性能が狂ってきます。従って部品販売扱いはオイルポンプ AssY となり内部のインナーパーツ単体の部品販売扱いは致しません。

★オイルポンプの駆動はプライマリードライブギヤー → プライマリードリブンギヤー → キックスタータードリブンギヤー → キックスターターアイドルギヤー → キックスタータードライブギヤー → オイルポンプドライブギヤー① → オイルポンプドライブシャフト(ウオームギヤー) → オイルポンプドリブンギヤー② → オイルポンプドリブンシャフトを経てこの間の減速比は72.24です。

★オイルポンプコントロールケーブルの調整



- キャブレター合せ用窓のボルトを取り外す。
- スロットルグリップを廻し左上の写真の様に合せ用窓の上部とスロットルバルブの○マークの上部が合致する所で止める。
- この時右上の写真の様にオイルポンプボデーの刻線とレバーの刻線が一致する様にコントロールケーブルを調整します。

★オイルパイプ及びオイルポンプのエア抜き

- オイルタンクからオイルポンプまで
右上の写真に示したエア抜きビスを弛めて C C I S オイルが完全にパイプ内に入ったら締付けて下さい。
- オイルポンプからエンジンまで
コントロールレバーを手で全開にしエンジンを 2~3,000 r.p.m で回転させてオイルパイプ内のエアが完全に抜けるまで続けて下さい。
分解した時はオイルパイプ内にあらかじめオイルを入れて組付ければエア抜きを後にする必要がなくなります。

★オイル吐出量

コントロールレバー全開 エンジン回転数 2,000 ± 100 r.p.m	} 2 分間……………2.82~3.74cc

1-10 キャブレター

キャブレターは同圧VM24SCを3個装備しています。

スロットルバルブ及びスターターは各々スロットルグリップとハンドル部のスターターレバーをワイヤーで連結して作動させています。

取付けにはシリンダー側、エアークリーナー側共にラバーで浮動させ振動による油面変動等を最少限に押えております。

★同圧キャブレター

急加速時等にエンジン回転に比べてスロットルバルブが開きすぎると一旦吸入した混合気が吸き返されこれが再吸入されると吸入混合気が濃くなり不完全燃焼をするため規定出力が得られない事がある。

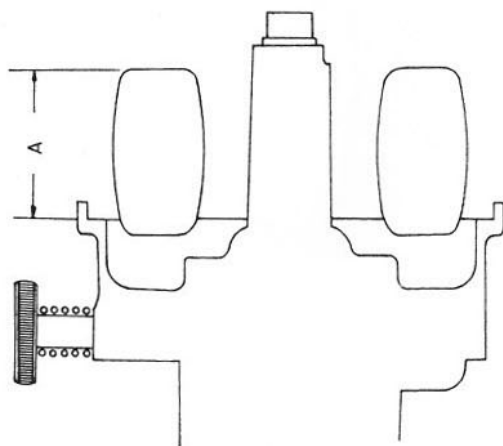
これを防ぐため急加速時、ミキシングキャンバーの負圧とフロートチャンバーの負圧を同一にし必要以上にガソリンがエンジンに吸入されるのを防いでいますので追越し加速の性能が向上します。

★油面調整基準

フロートは左右連結のフロートアームと一体式のもので

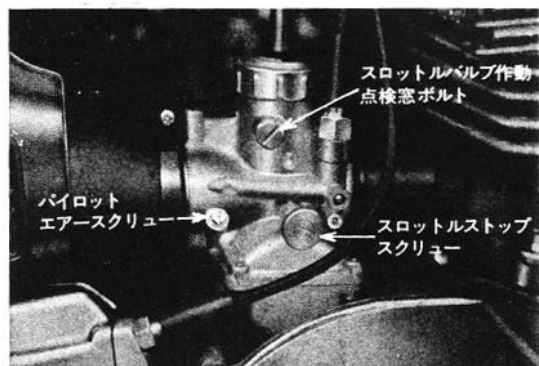
油面調整基準はフロート高さで図のA寸法をノギスで測定して下さい。

フロート高さ… 24.25 ± 1 mm



★スロットルワイヤーの調整

- それぞれのキャブレターのワイヤーが遊び2～3mmになる様にミキシングチャンバートップのワイヤーアジャスターで調整して下さい。
- それぞれのキャブレターのスロットルバルブ作動点検窓ボルトを取り外しこの窓と各々のスロットルバルブの○マークの上を合せた所で3つのスロットルバルブが揃っているか否かを確認めます。



- スロットルグリップ部で遊びが1～2mmになる様にスロットルグリップ部のワイヤーアジャスターで調整して下さい。

—注—

スロットルワイヤーの遊び調整をした時は必ずオイルポンプコントロールワイヤーも同時に調整確認して下さい。

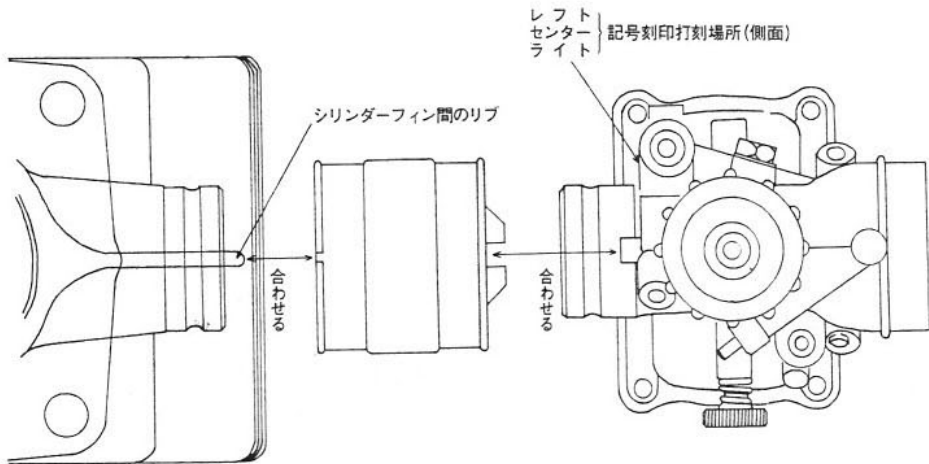
★アイドリングの調整

- エンジンを暖機します。
- 3個のキャブレターのパイロットエアスクリューを軽く一杯締め込んだ所から1¼回転ずつ戻します。
- | | | |
|----------|---|---|
| レフトエンジン | } | 左の様に2つのエンジンを組合せた3組合せでエンジンを爆発させ(1本のプラグキャップを取り外して行う)て |
| センターエンジン | | どの組合せでもエンジン回転が同一(約800r.p.m)になる様にスロットルストップスクリューの調整を行います。 |
| センターエンジン | } | (数回、繰り返して行って下さい) |
| ライトエンジン | | |
| ライトエンジン | } | |
| レフトエンジン | | |
- 3気筒全部のエンジンを爆発させてエンジン回転数(タコメーター指示)が規定の回転数になる様3つのキャブレターのスロットルストップスクリューを同量ずつもどします。

アイドリング回転数……1.100 ±100 r.p.m

パイロットエアスクリュー } は前ページ下段の写真を参照して下さい。
スロットルストップスクリュー }

- キャブレターの取付け



上図の様にシリンダー・インテークパイプ・キャブレターを合せて組込むとキャブレターを垂直に取付ける事が出来ます。

尚キャブレターにはスターター側面(上図参照)に取付場所の刻印をしてありますので、レフト、センター、ライトを間違わない様御注意下さい。

レフトキャブレター……………刻印L

センターキャブレター…………… M

ライトキャブレター…………… R

●キャブレターの主なセッティング

M J (メインジェット).....	80#
J N (ジェットニードル).....	4 D H 7-2
P J (パイロットジェット).....	22.5#
A S (エアースクリュー).....	1 ¼
N J (ニードルジェット).....	O-4
油面調整基準.....	24.25 ^{±1} (フロート高さ)

1-11 エアークリーナー

エアークリーナーは湿式ポリウレタンを採用しています。

これは

- 濾過性能が高い。
- 確実な洗滌ができる。
- 長期間の使用に耐える。

等の特徴をもったものです。

エアークリーナーケースは樹脂製で密閉度が高くこれにサイレンサーを設け吸入音を静かにしたものです。更に形状に於てもラムエアシステムの空気の流れを助長する様なデザインにし細部にまで気を配ったものです。

★エアークリーナーの洗滌

- 原則として3,000km走行毎に洗滌して下さい。
- 湿式ポリウレタンは洗油できれいに洗滌して下さい。
- 洗油で洗滌後S A E 30#程度のオイル(CCIS オイルで可)を約10cc程度に湿らせて組付けて下さい。

1-12 マフラーは3エキゾースト4マフラーで排気音とデザインを充分に考慮したものです。

ライト、レフトエキゾーストパイプはマフラーと1体式ですが、ミドルエキゾーストパイプはマフラーと別体で、エンジン下部で2本に別れ、それぞれのマフラーがコネクターで取付けられ左右に別れてライト、レフトのマフラーと共に、フレームのマフラスターを介して締付けられています。

エキゾースト部の取付けはフィン付フランジを、2本のボルトでそれぞれシリンダーのエキゾースト部へ締付けてマフラー後部は左右それぞれフレームのマフラスターを介して2本のマフラーを同時にリヤーフートレストボルトで締付けている簡単なものです。

又マフラー内部には、音質の向上を図るため金網をはった構造としました。

★取付上の注意

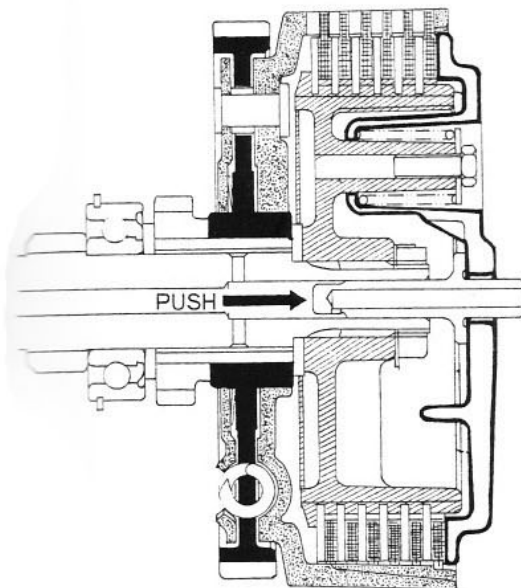
- エキゾーストパイプとエキゾーストフランジはネジ式ですから取付けは締付けた状態でシリンダーエキゾーストポート面とフランジが2mm位の間隙になる様な位

置にあらかじめ決めておいてから締付けて下さい。

- センターライト・センターレフトのマフラーを取付ける時はエキゾーストパイプフランジを弛めた状態で行い、マフラーコネクターを完全に取付けてから締付けて下さい。
- リアーフートレスト部で締付ける時は、外側のマフラーと内側のマフラーの両方がマフラスターの裏側へ取付く様にして下さい。マフラーでフレームのマフラスターをはさんで締付けるのは間違いです。

2. クラッチ、トランスミッション関係

2-1 クラッチ



クラッチは基本的には従来のGT350と大差ありませんが38PSの高出力を十分に伝えるものです。

個々の部品は、整備性を考慮して他のスズキ製品と出来る限り共通部品を使用致しました。

-クラッチハウジング.....GT 380
-プライマリーギヤ.....
-クラッチスリーブハブ.....TS 250-3
-ドライブプレート.....TM 400
-プレッシャープレート.....GT 500
-ドリブンプレート.....GT 750
-プッシュピース.....GT 500

上記の様に殆どの主要部品は共通部品を使用しています。

又クラッチダンパーはコイルスプリングを強・弱の3個ずつ、計6個を使用し大小のショックに対して敏感に応ずるものです。尚コイルスプリングを使用する事によってプライマリーギヤ音も長期間に渡

って静しゆくになる等、耐久性の向上をも図りました。

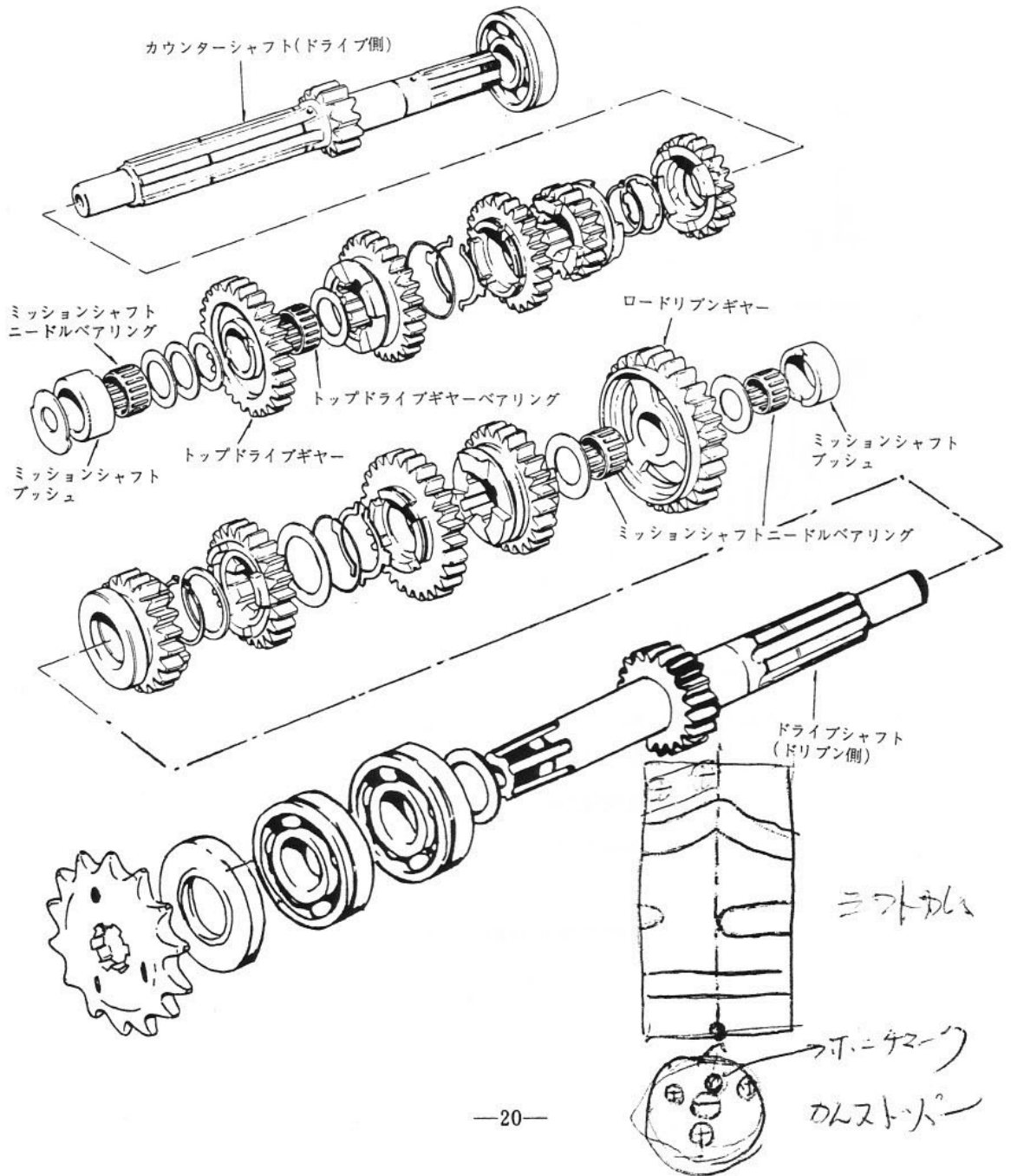
2-2 トランスミッション

スズキT20に初めて採用して以来、T250・T350・GT250・GT350等に長年、好評を頂いた6段変速は、クローズドレシオで、エンジン性能を無駄なく後輪に伝える本格派です。

又ニュートラル、アイドル時の騒音を防止するため、ローギヤにブレーキをかける、ニュートラルブレーキも従来と同様、採り入れてあります。

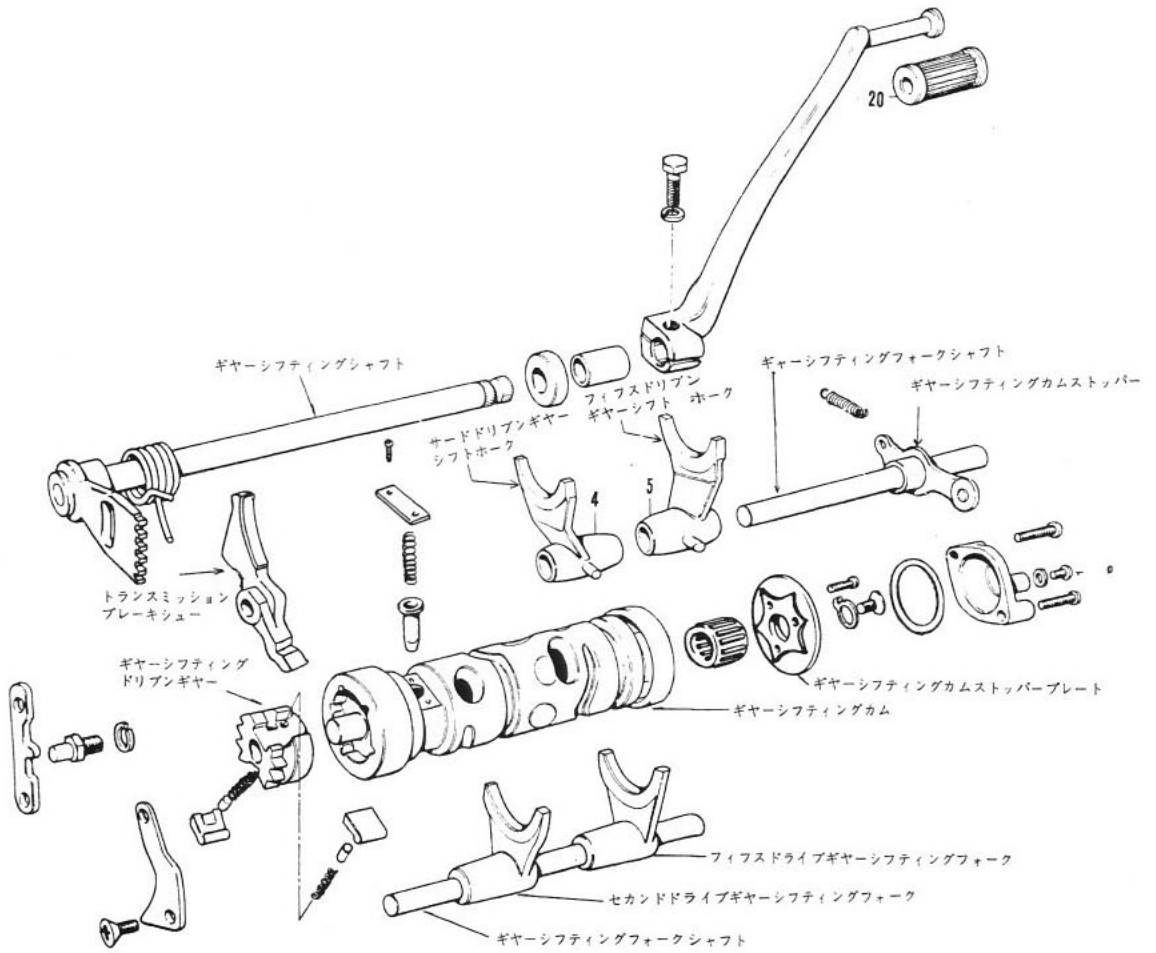
変速比

	ドライブ側	ドリブン側	変速比
1 速	12 枚歯	28 枚歯	2.333
2 速	18 〃	27 〃	1.500
3 速	21 〃	24 〃	1.157
4 速	23 〃	22 〃	0.904
5 速	25 〃	20 〃	0.782
6 速	27 〃	19 〃	0.708



●ギヤーシフティング関係

チェンジ方式は1ダウン5アップの中間ニュートラルのリターン方式です。



上図はギヤーシフティング関係の分解図ですがこれらは従来からスズキGTシリーズをはじめハスラーシリーズその他に使われている機構と基本的には同様で充分な信頼性をもったものです。

★ドライブチェーン

チェーンは#530を使用し、その全周のどこにもチェンジョイントのないエンドレス式を採用しています。(GT750と同様)

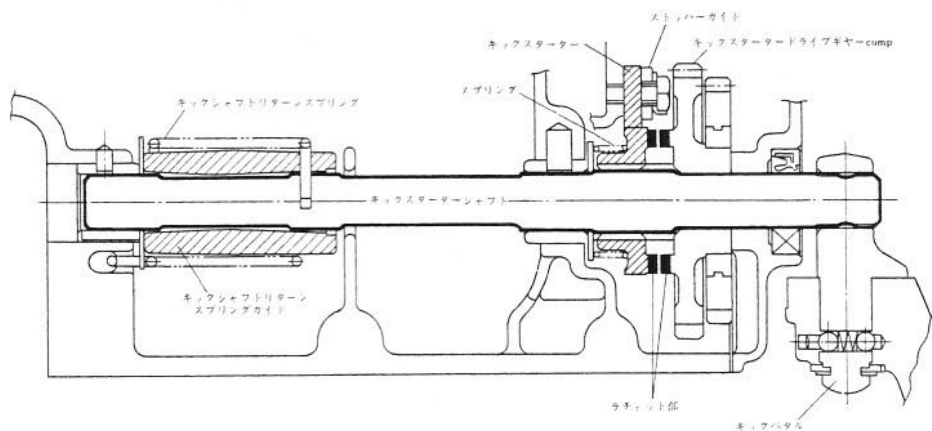
これは、大馬力と高速回転を考慮したのですがその保守、使用に間違いがあり、走行中に切断事故等を起さない様、下記の点に十分な御注意を頂き、更にお客様を指導して下さい。

- チェーンは、スイングアームの調整穴最後部まで伸びたら新品に交換して下さい。
- 二次減速比の変更等でチェーンの長さを変更するため、切断したり、接続する時は特殊工具のチェンジョイントツール(品番09900-21802)を使用して下さい。
一般市販のチェンカッターでは切断及び接続ができません。…GT750と同様
- チェーンのたるみは15~20mmが正規です。
- 500km走行毎及び高速走行前に必ず洗滌・給油・たるみ点検を行って下さい。

★キックスターター

キックスターターは右足動でプライマリーキックを採用し6段変速のギヤがどこかに噛み合っているクラッチを切れば簡単に始動できる便利な方法です。

構造は下図の通りですが、GT750、TM400、TS250-3等と同タイプで、簡単に確実に作動し、しかも耐久性に優れたものです。



キックペダルを踏むとキックスターターシャフトが回転しキックスターターシャフトとスプリングで嵌合しているキックスターターが回転します。

キックスターターが回転する時、ストッパーガイドからキックスターターが外れてスプリングに押し込まれ右側へスライドします。

キックスターターの右側及びキックスタータードライブギヤの左側にラチェットがありキックスターターが右側へスライドした時にラチェットが噛み合い、キックスターターシャフトが回転する事によってキックスタータードライブギヤが回転する仕組みです。

キックスターードライブギヤーは、キックスターアイドルギヤーを介してキックスターードリブンギヤーを回転させプライマリーギヤーからクランクシャフトへ伝達しエンジンを始動させます。

キックペダルはキックシャフトリターンズプリングによって戻りストッパーガイドによってラチェットが外れキックスターードライブギヤーは空転します。

- キックスターをスプラインへ組み込む場合、スプラインのポンチマークとキックスターにあるポンチマークを合せて下さい。

3 車体関係

3-1 フレーム

本格的ダブルクレードルパイプフレームは強度充分です。又、エンジンの脱着が容易な様に右側後部のエンジン取付プレートを取り外せる様に設計しました。

3-2 フロントフォーク

セリアニータイプのフロントフォークはストローク110mmでスズキ車特有の定評あるクッションと安定した操縦性を発揮します。

又、インナーチューブの露出部は、ブーツで覆い、泥水等での汚れを防止し、オイルシールの寿命を伸ばします。

★フロントフォーク作動油

- 作動油量……片側210cc
- 作動油の種類……ATF(オートマチックミッションオイル…通称トルコンオイル)

3-3 リヤショックアブソーバー

負荷3段調節式でハーフカバーを取付けスポーティーさと防塵を兼ね備えたものです。

3-4 タイヤ

フロントタイヤは3.00-19で、直進性、走破性等が高く安定したハンドル操作のできるものです。

リヤタイヤは3.50-18で、エンジン性能を確実に路面に伝え、又コーナーリング時のグリップを十分に考慮した安全設計車です。

★高性能を支えるタイヤは安全に直接つながる重要なものです。御客様に対してもよく指導しタイヤの重要度を知って下記の摩耗限度を必ず守って下さい。

- タイヤの摩耗限度



左図の様にタイヤの溝が摩耗限度に達したら直ちに交換して下さい。

タイヤ摩耗限度……溝の深さ	{	前1.6mm
		後2.0mm

● タイヤ空気圧

タイヤ空気圧は走行性能に大きく影響しますので常に下記の適正空気圧を保つ様御客様を御指導下さい。

	前 輪	後 輪
1人乗車	1.8kg/cm ²	2.0kg/cm ²
2人 〃	1.8 〃	2.2 〃
高速道路	1.8 〃	2.2 〃

3-5 ブレーキ

前輪にドラム径180φの2リーディングブレーキ、後輪にドラム径180φのリーディングトローリングブレーキを採用、オーソドックスの中にも確実な制動能力を持つ安全設計車です。

★ブレーキの点検調整

ブレーキシューをブレーキパネルに組付けた状態でカムを全閉にしてブレーキシューの外径を測定します。

● ブレーキシュー摩耗限度

ブレーキシュー外径	前	後
摩 耗 限 度	1 7 6 mm	1 7 6 mm

次にドラム内径を測定して

● ブレーキドラム摩耗限度

ブレーキドラム内径	前	後
摩 耗 限 度	1 8 0 . 7 mm	1 8 0 . 7 mm

以上が正常である事を確認してブレーキワイヤーを調整し

前ブレーキ……ブレーキをロックした時、レバーとグリップのすき間が20mm

後ブレーキ……ブレーキをロックした時、ペダルの踏代が20～30mm

になる様にして下さい。

● ブレーキカムレバーコネクティングロッドの調整

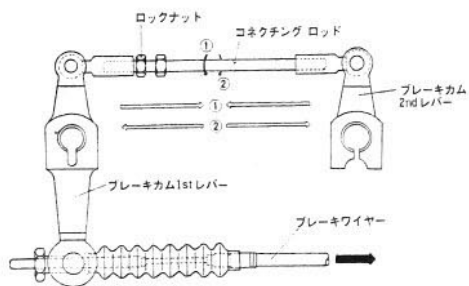
1 コネクティングロッドのロックナットをゆるめる

2.コネクティングロットを左図⇒①の方向へ廻す

3.ブレーキレバーを一杯引くか又はブレーキカム1stレバーを手で一杯押す。

4.コネクティングロッドを⇒②の方向へ廻してゆくとブレーキカム2ndレバーが引張られブレーキシューがドラムに当たるとコネクティングロッドを廻す手が動くのでこの位置で止める

5.ロックナットを締付ける。



- 3-6 フューエルタンクは15ℓ入りの大容量で高速長距離ツーリングに燃料補給のわずらわしさを少なくすると同時にデザイン面にも充分考慮したものです。
 又フューエルタンクキャップには一層の安全を期すためキー付と致しました。
 これにより走行中、転倒時等に外力が働いてもタンクキャップが開く事はなく、思わぬ事故にも安心です。

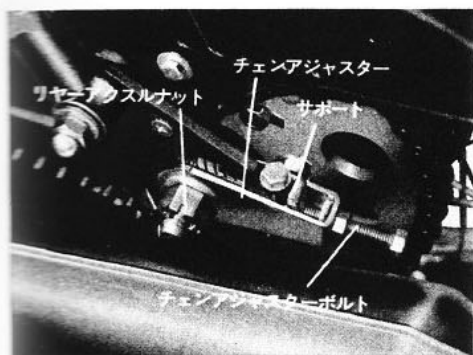


尚開閉には、エンジンキーをタンクキャップ部のキー穴へ差し込み左写真の矢印方向へ廻してボタンを両側から押して開きます。

閉じる時はタンクキャップを押えつければ閉まりますがこの時フックが先に閉じた状態になっていない様に気をつけて下さい。

- 3-7 ワンタッチで横に開くシートと引張るだけで取外しのできる左右のフレームカバーはバッテリーの点検、CCISオイルの補給、各種電装品類の点検調整に非常に便利です。
- 3-8 前後のフェンダーは鉄板のクロームメッキでフロントフェンダーはフォークアウターチューブへ取付けリヤフェンダーはフレーム後部へ取付けられています。尚リヤフェンダーは中央部で前後に分割し、前半分は硬質ポリエチレン樹脂(黒色)です。
- 3-9 後輪の脱着

リヤアクスルボルトは4マフラーのため横へ抜き出す事はできません。後輪の脱着には下記要領で行って下さい。

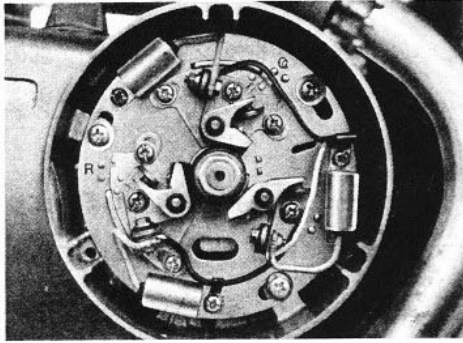


- ①リヤアクスルナットの割ピンを抜き取り、ナットを弛める。
- ②サポートをスイングアーム最後部へ締付けているボルトを抜き取ります。
- ③チェーンアジャスターを弛めてサポートを取り外し車輪を前へ出しチェンをスプロケットから外します。
- ④車輪全体を後へ取り出して外します。

4 電装関係

4-1 点火装置

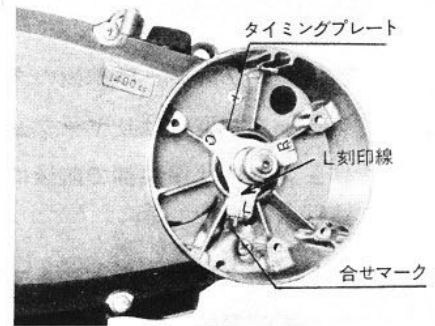
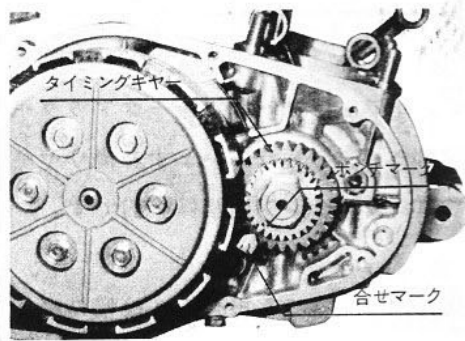
バッテリーを電源にした3ポイント3コイル方式で最もオーソドックスな方式を採用しています。



ポイントは120°の角度で3個取付けその形状は、ポイント面に附着した油等がいつまでも溜らない様な方向にあります。従って3個のポイントの中でレフト用は形状が異なり、ライト用、センター用は同じものを使用しています。

これらのブレーカーAssYはエンジンの右側最前部に取付けて居りますが、クランクシャフトで直接カムシャフトを駆動せず、カムシャフトの振れを防ぐ

事を目的にギヤーを介して駆動しています。従って回転が逆になりますのでポイント調整、その他ポイント関係の取扱いには御注意下さい。



●ポイントの調整

ポイントギャップ……0.3~0.4mm

点火時期……上死点前24度(ピストン下降距離3.0mm)

●ポイント関係の組付

前記した様にポイントの開閉をするブレーカーシャフトはクランクシャフトよりギヤーを介して駆動させています。

ブレーカーシャフトはライトカバーにベアリングで支持されて居りますので、ライトカバーを組付ける時、タイミングギヤーを合せて組付けねばなりません。

1. 左上写真の様にタイミングギヤーのポンチマークと合せマークを合せて下さい。
2. 右上写真の様にライトカバーの合せマークとタイミングプレートのL刻印線を合せて下さい。
3. 上記1.2.の状態ですらライトカバーを組付けると自動的にタイミングギヤーが合い、ポイント関係の他の取扱いは全て一般的なものとなります。

4-2 スパークプラグ

ロングリーチのスパークプラグを採用しています。

	標準プラグ	焼ける時	くすぶる時
NGK	B-7ES	B-8ES	B-6ES
ND	W22ES	W24ES	W20ES

4-3 オルタネーター

安全を主体に設けられた各種電装品の機能をフルに発揮させるためには常にその電源であるバッテリーがベストコンディションでなければなりません。

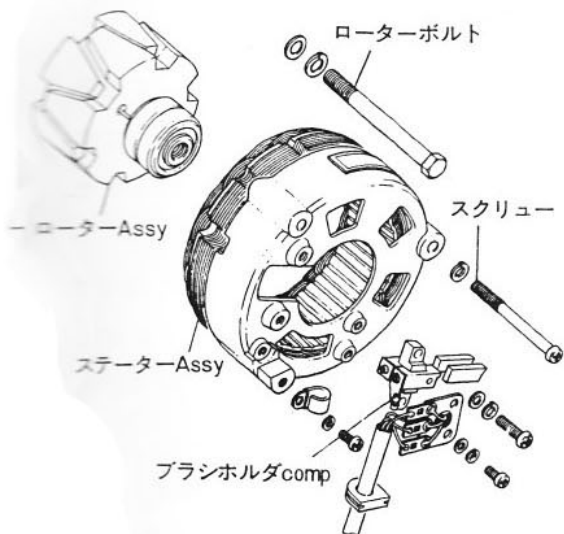
このため低速時より充電性能の高いオルタネーターを採用致しました。

●構造

回転するローターにフィールドコイルを巻きブラシを介して通电させています。

発電子側のコイルはステーターに巻き固定されています。

発電された電気は6個のダイオードで整流されボルテージレギュレーターを介して、バッテリーの充電、及び各負荷へ通じる様になっています。



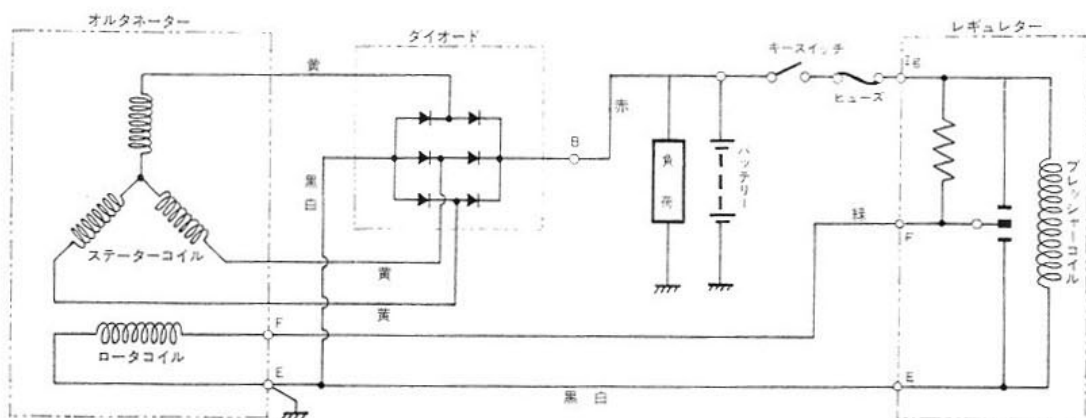
●特長

通常の直流発電機はローター側に発電子を設け、固定子側にフィールドコイルを設けて発電電流をコンミュテーターを介してブラシから取り出しています。これに比べてオルタネーターではこれと反対の関係になっているため、

- ローターを小型化できる（フィールドコイルは発電コイルより小さくてよい）
- ブラシの寿命が半永久的（ブラシの接点がコンミュテーターの様に凸凹でなく平面であり又通電電流が発電子と比べてフィールドコイルは少ない）
- 発電子が固定しているので断線、その他の故障が少ない（殆んど皆無）

等の特長があります。

● 充電回路



オルタネーターの充電回路は上図の如くです。

ローターコイルに流れる電流即ち励磁電流が一定の場合、オルタネーターB・E端子間に発生する電圧は回転数に比例します。バッテリーに充電する限り電圧は一定にする必要があり、回転数が上昇して発生電圧が高くなろうとすると励磁電流を減少させてやります。

これを行うのがレギュレーターであり電圧調整の原理は従来のダイナモと全く同じです。イグニッションスイッチを入れると励磁電流が流れます。バッテリーからレギュレーターlg端子に入り、ポイントを通してF端子に出てオルタネーターのF端子に入り。ローターコイルが励磁されます。

この状態でエンジンが始動すると、ローターが回転し始めステーターコイルに3相交流が誘起され、シリコン整流ファイヤで整流されB端子からバッテリーへ充電されます。バッテリーへの充電が進むにつれて、バッテリーの端子電圧が上昇すると、レギュレーターのプレッシャーコイルに加わる電圧も上昇するので、ポイントは吸引され、ローターコイルに流れる励磁電流は調整抵抗を通じて流れるため減少し、規定電圧でオルタネーターの発生電圧は調整されます。

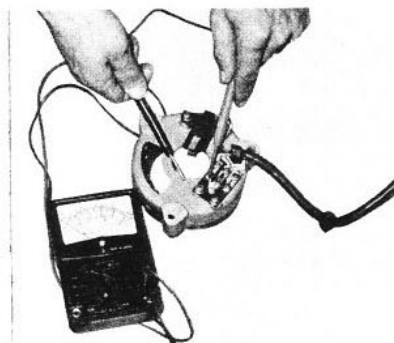
このレギュレーターの作動は従来の3エレメントレギュレーターのボルテージエレメントの作動と全く同様であります。

オルタネーター用レギュレーターは、このように電圧だけで調整してやればよく、カットアウトリレーやカーレントリミッタは必要ありません。というのは、シリコン整流ファイヤがバッテリーからの逆流を阻止するので、カットアウトリレーは必要なく、またステーターコイル自身がある値以上は電流を抑える性質を有しているため、カーレントリミッタも必要がないわけです。

● 取扱い上の注意

1. ローターはレフトクランクシャフトのテーパー部へ固定されているので特殊工具(09930-50951)のローター抜きを使用して下さい。
2. ステーターを取外しの際、ブラシホルダーを外してからステーターを取外して下さい。ブラシホルダーをつけたまま、外すとブラシがスリップリングから外れる時、スプリングの力でブラシが急に飛び出て、折損の原因になります。

● オルタネーターの点検



※ステーターコイル絶縁テスト

ステーターコイルの各リード線とボデー間の導通をみて導通がなければ良い。

※ステーターコイルの断線テスト

ステーターコイルの各リード線間の導通をみて各測定(3ヶ所)とも導通していなければいけません。ない場合は断線ですから交換して下さい。

ステーターコイルの抵抗…… $0.26 \pm 0.1 \Omega$

※ローターコイルの断線テスト

スリップリング間の導通(抵抗)を測定し導通がなければ断線しています。

ローターコイルの抵抗…… $10.9 \pm 0.2 \Omega$

※ローターコイルの絶縁テスト

スリップリングとローターボデー間の導通をみて導通があってははいけません。

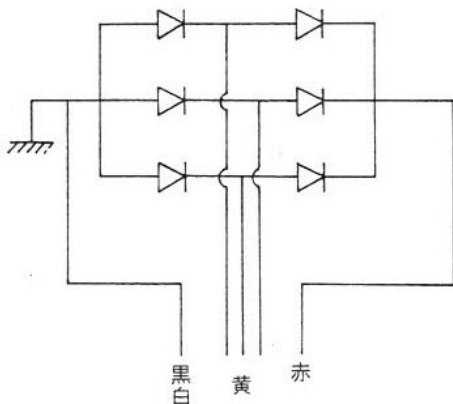
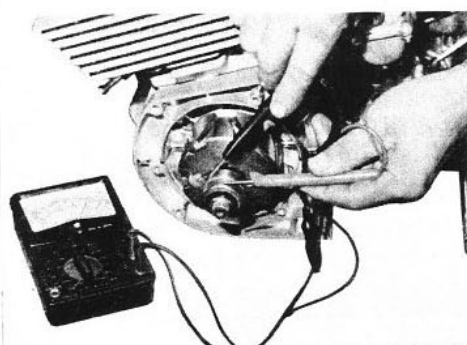
※シリコンレクティブファイヤーの点検

6個のシリコンレクティブファイヤーが左図の様に結線されていますので各リード線間の抵抗を測定して順方向には非常に少ない抵抗を示し、逆方向には無限大に近い抵抗を示すか確認します。6個の中で1個でも不良があれば異常ですから交換して下さい。

※ブラシの点検

ブラシは半永久的なものです。新品寸法の $\frac{1}{2}$ 摩耗したら交換して下さい。

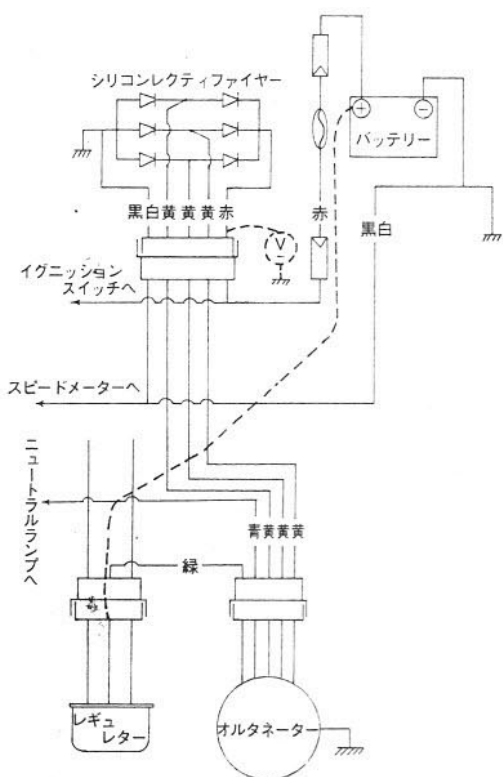
ブラシホルダーを取り外しブラシスプリングを自由に伸ばした状態でブラシがブラシホルダーから7mm以下になったら交換して下さい。



※オルタネーター及びシリコンレクティブファイヤーの総合性能確認

オルタネーターの発電する性能測定は全ての負荷を取り除いて行います。

左図の実線は標準の結線図ですがこの中でレギュレーター部のカプラーを外しバッテリー一⊕端子から直接(緑線)へ接続します。又シリコンレクティブファイヤーのカプラー部より(赤)線の接続だけ取り外してこの線に直流電圧計を入れて電圧の測定を行います。



(以上、図中の点線)

こうする事によってオルタネーターはバッテリー電源で励磁し全ての負荷を取り除いた事になりますので正直な発生電圧を測定できます。この測定結果が下記の値以下であったらオルタネーターの故障であるし、満たされる値でもバッテリー上り等のある場合は、他の箇所が原因である事が判明します。

—注—

できる限り短時間で測定して下さい。途中で測定を中断する時は、緑線を外して下さい。フィールドコイルが焼損する恐れがあります。

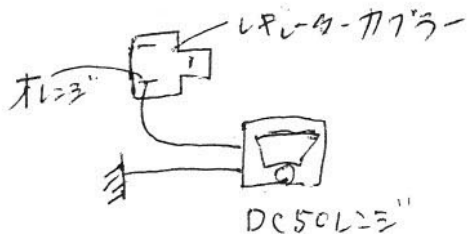
	エンジン回転数	電圧
発生電圧の最低限度	1,500 r.p.m	18 V
〃	2,500 r.p.m	31 V

※ボルテージレギュレーターの調整電圧点検

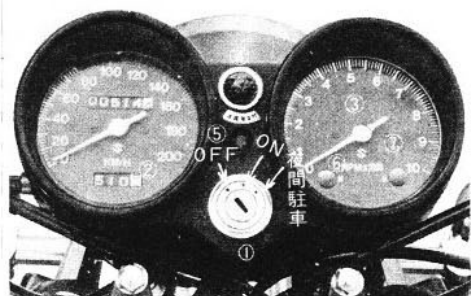
負荷調整電圧(バッテリーを取付けた状態での充電回路上の電圧)を測定して判断して下さい。

負荷調整電圧.....13.5~14.5V

→ 2,000rpm ~ 3,000rpm
バッテリー満充電



4-4 コンビネーションメーター



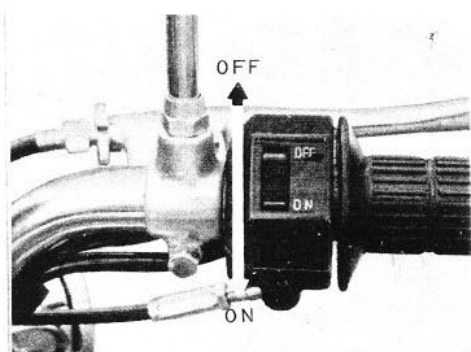
スピードメーター、タコメーター、イグニッションスイッチ、スピードウォーナーランプ等は1つのパネル上に集中して設けられ見やすく、安全性を考慮したものです。

- ①イグニッションスイッチ
- ②スピードメーター
- ③エンジンタコメーター
- ④スピードウォーナーランプ(速度警告灯)
- ⑤ターンシグナルパイロットランプ
- ⑥ニュートラルランプ
- ⑦ハイビームインジケータランプ

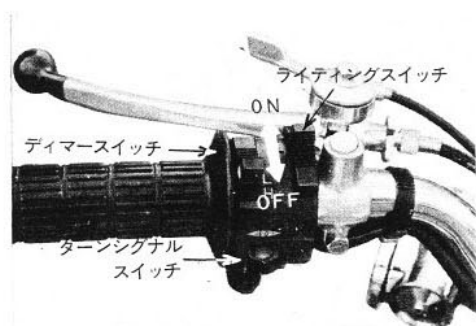
イグニッションスイッチはOFF、ON、夜間駐車の3段でヘッドランプの点滅はハンドルスイッチで行う様になっています。

4-5 車体電装品

- ライトハンドルスイッチ



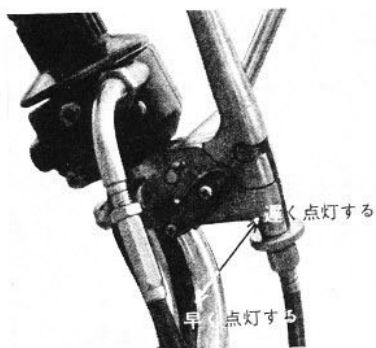
緊急時にエンジンを停止させるキルスイッチ付です。左写真の様に前方を押すとOFF、後方を押すとONになり、イグニッションスイッチに関係なくエンジンを止める事ができます。



- レフトハンドルスイッチ

レフト側にライティングスイッチ、デイマースイッチ、ターンシグナルスイッチ、ホーンスイッチ等を集めた集中操作方式は、便利で操作のしやすいものでこんな所にも安全性を十分に考慮致しました。

● フロントブレーキスイッチの調整



フロントブレーキのみを作動させてもブレーキランプが点灯する様にしてあります。これも安全性を考慮したのですが確実に作動させるために正常な調整を常に心掛けて下さい。

※ブレーキレバー作動範囲の半分のところでブレーキランプが点灯するのが正規です。

※調整はブレーキスイッチの2本のビスを弛めて取付位置で行います。(写真参照)

{ 前方向へ移動……遅く点灯する
後方向へ移動……早く点灯する

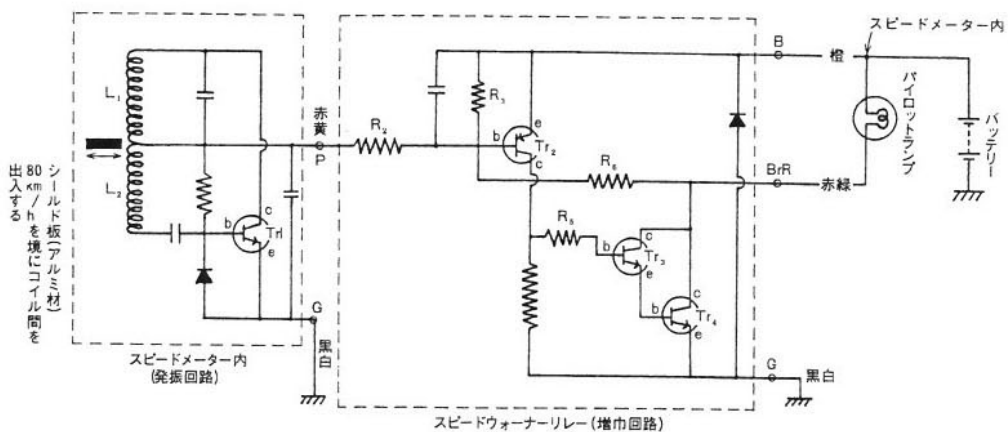
● その他35 / 25Wの大型ヘッドランプ、大型ウィンカーランプ、二灯1体式のリヤコンビネーションランプ等、細部に渡るライダー中心の安全設計車です。

● 各種電装品の一覧

バッテリー	12V - 7 A H (12N 7 - 4 A)
フューズ	15A
ヘッドランプ	35 / 25W
テールブレーキランプ	5.2 / 18.4W × 2個
速度警告灯(スピードウォーナーランプ)	3.4W
ターンシグナルランプ	23W × 4個(左右前後)
ハイビームパイロットランプ	3.4W
ニュートラルパイロットランプ	3.4W
スピードメーターランプ(文字板照明)	3.4W
タコメーターランプ ()	3.4W

4-6 スピードウォナー(速度警告灯)

ライダーに安全と注意を喚起するため、スピードが $80 \pm 5 \text{ km/h}$ になると点灯します。



● 動作の説明

発振回路内のコイル L_1 、 L_2 の間にスピードメーターの指針と連動して動くシールド板が入りします。(80km/h以下ではシールド板は出ています。80km/h以上になるとコイル間にシールド板が入ってきます。)

1) コイル間にシールド板が入っていない場合(80km/h以下)回路中の電流は。

バッテリー→B→ R_3 → R_2 →P→ L_1 → Tr_1 の経路で Tr_1 まで到達しますが発振条件が満足されない(L_1 、 L_2 の磁力線が干渉するため)ので Tr_1 は動作しません。

2) コイル間にシールド板が入ると(80km/h以上)の場合、磁力線の干渉がなくなるため Tr_1 が導通します。

バッテリー→B→ R_3 → R_2 →P→ L_1 → Tr_1 c→ Tr_1 e→Gに電流が流れます。

電流が流れると R_2 と R_3 の抵抗で分割された負の電気が Tr_2 bにかかるので Tr_2 がONとなります。

3) Tr_2 がONすると Tr_3 、 Tr_4 とリードスイッチがONになりバッテリー→パイロットランプ→BrR→ Tr_4 →Gと電流が流れパイロットランプが点灯します。

● 故障判断

発振回路、増巾回路ともに分解して部品を交換する事はできません。

1) スピードウォナーリレーの赤黄線をアースさせてみて、

- パイロットランプが点灯すれば……発振部(スピードメーター)の不良
- パイロットランプが点灯しなければ……ウォナーリレーの不良又はパイ

ロットランプの断線

が判明します。

2) 次に、スピードメーターからきている赤緑線をアースさせてみます。

※1)のテストでパイロットランプが点灯せず2)のテストで点灯したらウォーナーリレーの故障です。

※パイロットランプがつかなければ電球の球切れです。

3) 以上で各ユニット毎の点検はできますが点検中各リード線の断線、接触不良等は含まれて居りませんから御注意下さい。

4) 1) 2)のテストで長時間アースさせるのはさけて

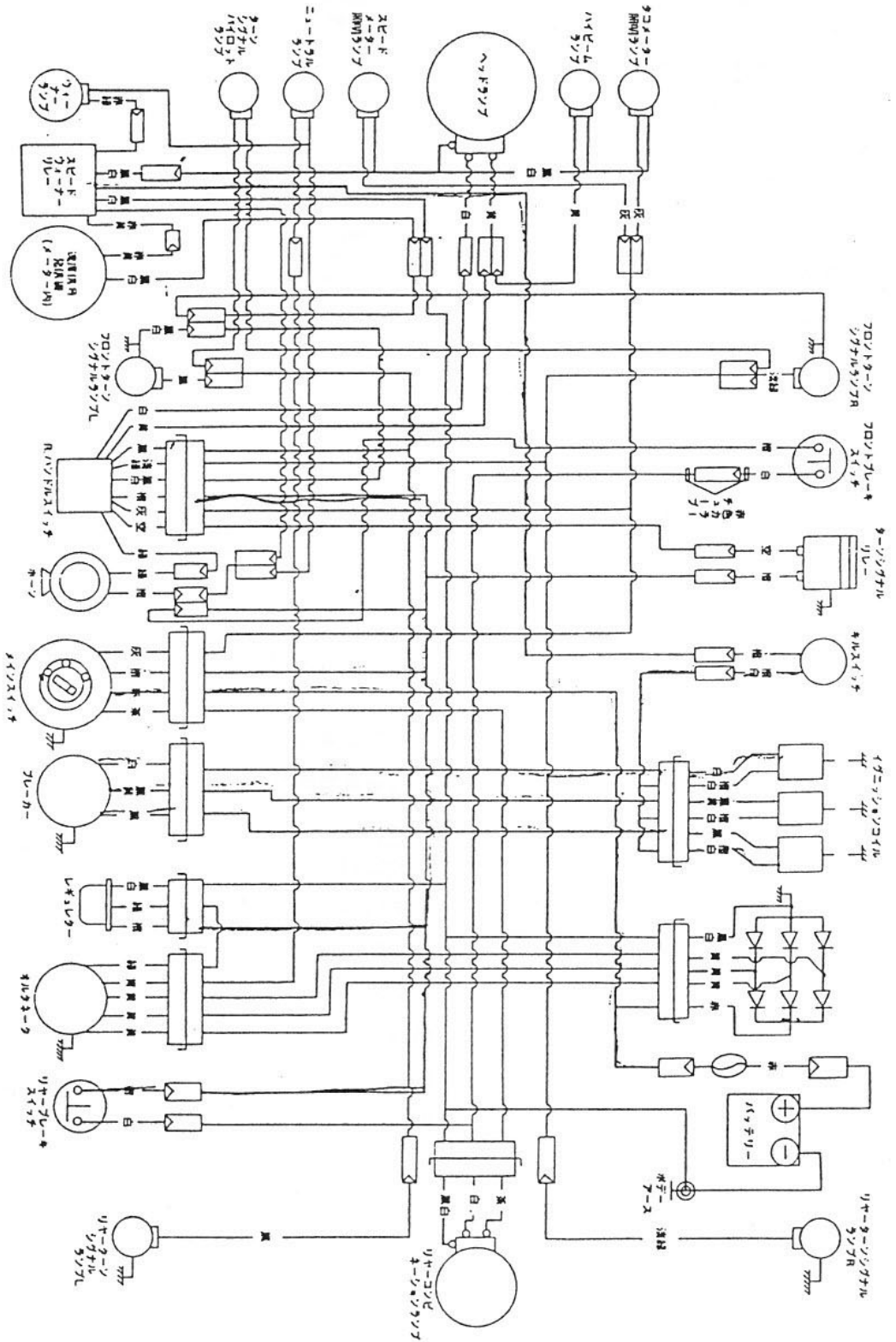
5 重要締付箇所一覧

フロントアクスルナット	500～ 800kg-cm	1 個
フロントアクスルストッパーナット	130～ 230 ♪	4 個
リヤーアクスルナット	540～ 800 ♪	1 個
ステアリングステムヘッドボルト(左右)	180～ 300 ♪	2 個
♪ (後)	90～ 140 ♪	1 個
ステアリングステムボルト(左右)	200～ 300 ♪	2 個
ハンドルクランプボルト	90～ 200 ♪	4 個
リヤーショックアブソーバーナット(上下)	180～ 280 ♪	4 個
リヤースイニングアームピボットナット	500～ 750 ♪	1 個
フロントブレーキカムレバーナット	40～ 70 ♪	2 個
リヤーブレーキカムレバーナット	40～ 70 ♪	1 個
リヤートルクリンクナット(前後)	180～ 280 ♪	2 個
フロントフートレストボルト	300～ 450 ♪	2 個
フロントトルクリンク(上下)	180～ 280 ♪	2 個
エンジンマウンティングボルト、ナット	300～ 400 ♪	3 個
エンジンマウンティングプレートボルト	130～ 230 ♪	2 個

6 点検整備に必要なデータ

	項 目	デ ー タ
制 動 装 置	フロントブレーキレバーとグリップとの間隙	ブレーキが効いたとき……20mm
	リヤブレーキペタルの踏代	……20～30mm
	ブレーキライニングの摩耗限度(前後)	カムとアンカーピンの直角方向外径 176mm
	ブレーキワイヤーの交換限度	2年(定期交換部品)
走 行 装 置	ブレーキドラム内径の摩耗限度(前後)	180.7mm
	タイヤ空気圧	前1.8kg/cm 後2.0kg/cm ² (二人乗 2.0kg/cm ²)
	タイヤの摩耗限度	タイヤトレッド残溝(前1.6mm 後2.0mm)
	ホイールリムの振れ	2mm以下
動 力 伝 達 装 置	フロントフォーク作動油	片側 210cc (オートマチックミッションオイル……通称トルコンオイル)
	クラッチレバーの遊び	3mm
	ドライブチェンのたるみ	15～20mm
電 気 装 置	ドライブチェンの交換限度	スイングアーム長穴にて調整不能になった時
	スパークプラグ	標準 NGK B-7ES MDW22ES 焼けきみ B-8ES W24ES くすぶりきみ B-6ES W20ES
	点火時期(上死点前)	24° (ピストン下降距離3.0mm)
	充電状態のチェック	負荷調整電圧……13.5～14.5V 無負荷定励磁電圧… { 1,500r.p.m 18V以上 2,500r.p.m 31V以上
エ ン ジ ン 関 係	エアークリーナー	3,000km毎清掃
	フューエルホース交換限度	4年(定期交換部品)
	オイルポンプ吐出量	2分間2,000±100r.p.m コントロールレバ ー全開……2.82～3.74cc
	圧縮圧力	10kg/cm ² (1,000r.p.m)
	無負荷回転数(アイドリング)	1,100r.p.m
ギ ャ ー オ イル	ギヤオイル	最初500kmその後5,000km毎に交換 スズキギヤオイル使用1.4ℓ

電気配線図

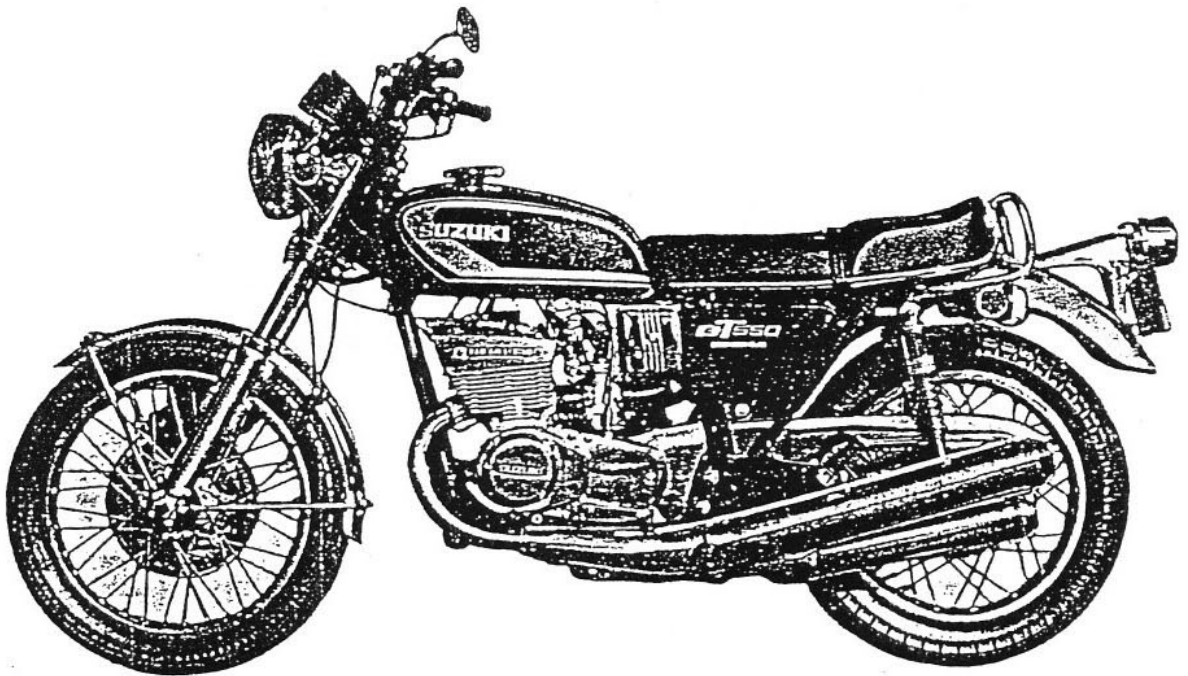




New Model

SUZUKI GT380 GT550

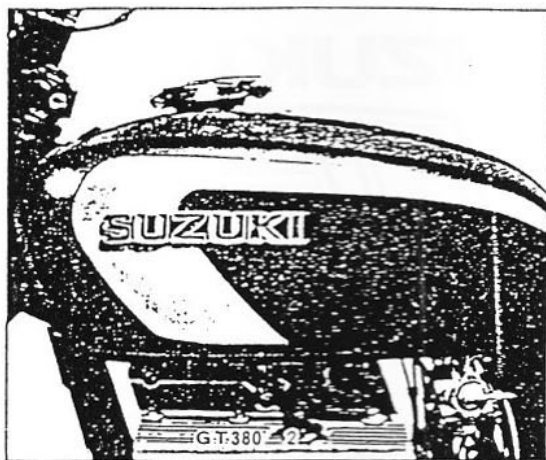
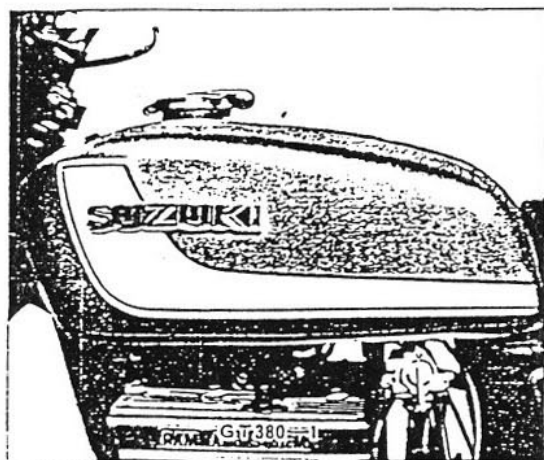
新商品ニュース No.52
昭和48年12月
鈴木自動車工業株式会社



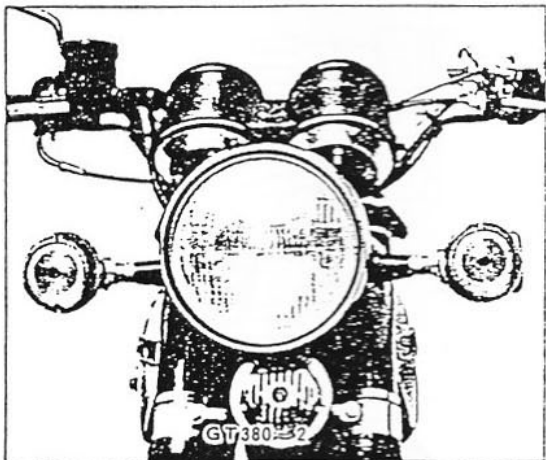
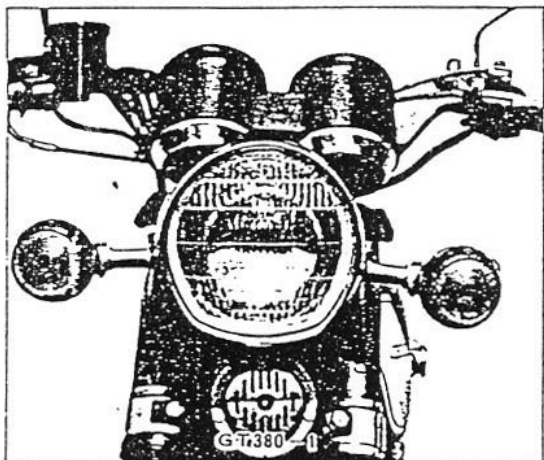
GT380 ラムエアースystem 3気筒の冴え。
GT550 手ごたえ確かなビッグツアラー。

㊦ 主な変更点

- イメージを一新、新感覚のシャレたストライプはGT 380 B-2の完成度を象徴しています。



- 配光特性の良い丸型ヘッドランプは明るく安全です。(12V-35/25W)



- ウインカー（フロント）取付巾を従来の355mmから395mmと40mm広くし視認性の向上を図っております
- バッシングライト（追越合図警報装置）を新しく採用しました。
- 加速性能の向上と加速騒音を低くするために3速の減速比を変更致しました。

旧減速比 1.157 ⇔ 新減速比 1.005 1

- 車体色は次の通り3色です。

色	名	色番号
ブライツブルーメタリック（青）		2 7 9
オリーブグリーンメタリック（濃緑）		7 3 8
スターダストシルバーメタリック（銀）		7 3 7

GT380 国産電機製オルタネーターの採用について

GT380のオルタネーターが2社立となつておりますので、国産電機製についてのサービスデータをお知らせ致します。

尚、日本電装製についてはGT380新商品ニュースを参照して下さい。

記

1. 無負荷発生電圧

オルタネーターの励磁電流を12Vバッテリーから一定にして取り出し、オルタネーターから発生する電気に全く負荷をかけない状態でオルタネーターの性能を測定します。(詳細はGT380新商品ニュース P29~30参照)

※無負荷電圧の最低限度

	国産電機	日本電装
1,500 rpm	22V以上	18V以上
2,500 rpm	40V以上	31V以上

2. 負荷調整電圧

正常な結線状態でバッテリーの(+)(-)両端子間に電圧計を入れて、種々の回転数における電圧計指示を読み取る。

※負荷調整電圧

13.5~14.5V

3. 各部のデータ

※ステーターコイルの抵抗

各リード線間の抵抗 $0.43 \pm 0.1 \Omega$

※ローターコイルの抵抗

スリップリング端子部で $4.5 \pm 0.5 \Omega$

※ブラシの摩耗限界

残余部長さ 7mmまで(横線マーク有り)

回
覧
印



販売No.4776 (E) 55 B5 上70 30.000 (形)

4. その他

- 種々のテストは出来る限り短時間で実施して下さい。
- /度のテストでなく、数分後に再測定して下さい。著しくデータのちがう場合は測定用機器、測定方法を再チェックして下さい。

以上

GT380ディスクブレーキ車の発売について

発売以来好評を頂いて参りましたスズキGT380を更に有力な商品とし市場の要望に応じてゆくため、ディスクブレーキを取り付けた車種を追加する事になりましたので、お知らせ致します。

1. 説 要

従来のGT380の前輪関係を変更し2リーディングドラムブレーキから油圧式ディスクブレーキに変更した車種を追加します。

2. 車体番号

GT380B……/000/より打刻

打刻場所……フレームヘッドパイプ右側前部

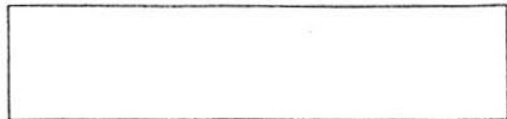
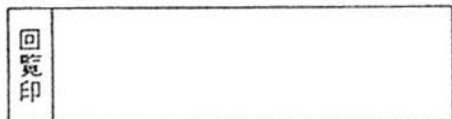
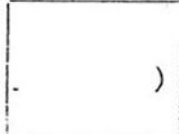
エンジン番号はGT380と連番で打刻致します。

3. ディスクブレーキの特徴

- イ 制動能力が安定して居り特に高速や繰り返し制動によるフェードを生じる事が少ない。
- ロ 自動調整で調整のわずらわしさがなく、常に一定の条件で使用できる。
- ハ パッドによつて泥や水を払いのけるので泥や水がついても回復が早い。

4. ディスクブレーキ取扱い上の注意

- イ ブレーキフルードにはスズキ純正のスズキブレーキフルードをお使い下さい。他のブレーキフルードと混ぜて用いる事は絶対さけて下さい。
 - ロ ブレーキフルードが塗装面や樹脂面に附着しない様に注意して下さい。
 - ハ ブレーキフルードに水や油が混ざらない様に注意して下さい。ブレーキフルードの量を確認する時は、メインスタンドを立ててハンドルを真すぐにして行つて下さい。
- その他、詳細はGT550新商品ニュースを参照して下さい。



販売No.4776 (E) 〒〒 B 5 J:70 30,000 (杉)

№ T-A-20-2/3

5. 変更部品の明細

G T 3 8 0 標準車		G T 3 8 0 デイスタブプレ-キ付車		備考	
品番	品名	個数	品番		品名
51100-33000	フロントフォークAssy	○	51180-18400	フロントフォークAssy	キリバ-取付用ボスを追加した。
51103-33030	フロントフォークダンパ-Assy(R)	○	51103-18430	フロントフォークダンパ-Assy(R)	
01121-10407	フォークアッパ-ブラケットボルト	○	09100-10021	フォークアッパ-ブラケットボルト	フレキホ-スクランブ取付の為長くした。
		○	51456-33000	フレキホ-スクランブ	
		○	51457-18400	フレキホ-スクランブロックプレート	
		○	09308-10008	フレキホ-スクロメット	
		○	08321-21068	クランクロックワッシャー	
		○	09128-06011	クランクスクリュ-	
53100-33000	フロントフエング-Assy	○	53100-33700	フロントフエング-Assy	
54100-33000	フロントホイ-ルハブAssy	○	54100-18400	フロントホイ-ルハブAssy	ディスクフレキ用として小型化
		○	54600-34000	スピードメーター-ギヤ-BOXAssy	ハブの変更にともなう
					(ハブ及びギヤ-BOXの変更にG T 390 標準車のフレキ関連部品スピードメ- ターギヤ-関連部品が廃止されます。)
55311-33020	フロントホイ-ルリム	○	55311-33600	フロントホイ-ルリム	ハブの変更に伴いスポーク穴角の変更
55321-33020	フロントホイ-ルインナ-スポーク	○	55321-34020	フロントホイ-ルインナ-スポーク	ハブの変更に伴い長さ変更
55322-33020	フロントホイ-ルアウト-スポーク	○	55322-34020	フロントホイ-ルアウト-スポーク	"
		○	59100-18410	キリバ-Assy	
		○	09104-10007	キリバ-Assyボルト	

＜新商品の紹介＞

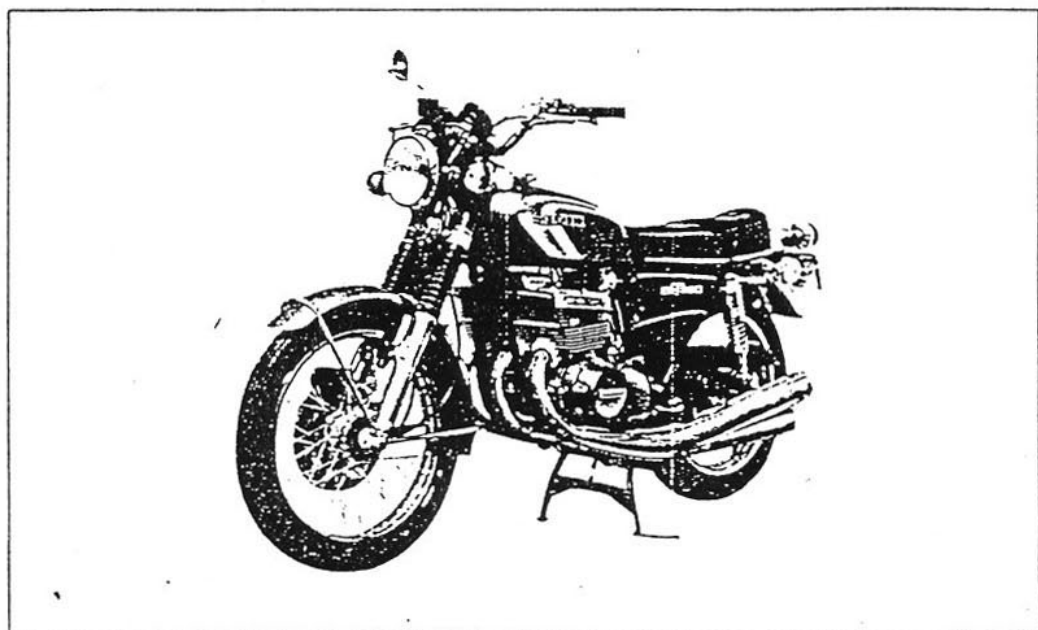
スズキGT380B-2の御紹介

FXD-B-126528リ

完成された2サイクルロードスポーツマシンとして好評を頂いて参りましたスズキGT380が装いも新たにスズキGT380B-2として登場致しました。

48.5月

ここにその主な変更点を御案内致します。



スズキGT380Bのあらまし

●エンジン関係

- 1) 多気筒自然空冷エンジンの冷却向上を図るラムエアシステム。
連続高速運転では抜群の強みを発揮します。
- 2) 滑らかな回転が特長の2サイクル3気筒エンジンはボア×ストローク=54mm×54mm総排気量371ccで1クラス上の余裕あるエンジンです。
- 3) シリンダー・シリンダーヘッドは冷却の良いアルミ合金で定評のあるところ です。
- 4) キャブレターはVM24SCの3キャブレターで安定したエンジン性能を約束します。
- 5) マフラーは3エキゾースト4マフラーのデザインと排気消音の両立を図っています。
- 6) ミッションは定評の6段ミッション、ハイテクニックを楽しんで下さい。

●車体関係

- 1) 高性能マシーンを完全に止めるブレーキは、フロントに油圧ディスク、リヤに180φのリーディングトレイリングを採用。
- 2) 走行安定性とクッションを両立させた車体設計はフレーム、フロントフォーク、クッション、タイヤと全てに気を配った安全車です。
- 3) 大型の丸型ヘッドランプをはじめ安全性重視の車体電装品類。

好評のスズキGTシリーズ中のGT550・GT380が外装を一新し、より安全性を加味し、GT550B-3型・GT380B-3型として新発売することになりました。

以下これらの主な変更点とあらましについて、2型と比較しながら説明致しますので、ご一読の上拡販に、アフターサービスに絶大なるご支援を賜りたくお願い申し上げます。

1. 実施号概(車台番号)

GT380B-15057号機より

GT550B-11552号機より

2. あらまし

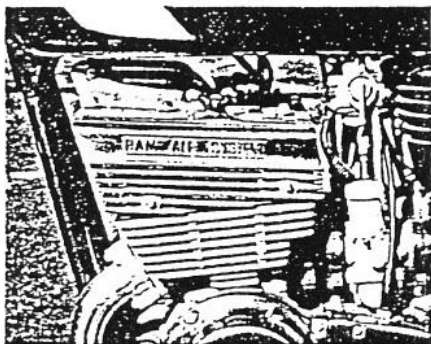
- 2-1 ラムエアースystem採用の2サイクル3気筒エンジンです。
- 2-2 操作むらのない強制開閉式キャブレターを採用しています。
- 2-3 潤滑は6口ポンプ使用のスズキCCIS機構です。
- 2-4 3エキゾースト・4本マフラー式で排気音とスタイルを充分配慮しています。尚GT550B-3にはECTS(エキゾーストカブラーチューブシステム)が付いています。
- 2-5 SRIS(スズキリサイクルインジェクションシステム)を設け、マフラーの排気煙を少なくしています。
- 2-6 始動の楽なセル・キック採用式(GT550のみ)です。
- 2-7 本格的構造で強度も充分なダブルクレードルパイプフレームを使用しています。
- 2-8 ストローク110mmのセリアニータイプフロントフォーク、5段切替式リヤショックアブソーバーの採用で乗心地は良好です。
- 2-9 フロントに油圧式ディスクブレーキ・リヤに摩耗限度表示付ドラム式ブレーキ(180φ)を採用し、安定した制動力を発揮します。
- 2-10 シートにヘルメットロック兼用のシートロックを装備しています。
- 2-11 新感覚のストライプ、大型車に相応しいデザインです。
- 2-12 大型ツーリング車に相応しい見やすいメーター類や電気式文字がチェンジ段数を示すチェンジンジケーターも装備しています。

3. 主な変更点 (GT380、GT550共通)

3-1 エンジン関係

(1) シリンダーヘッド・ラムエアーカバー

スパークプラグ取付角度変更に伴ない形状変更しました。



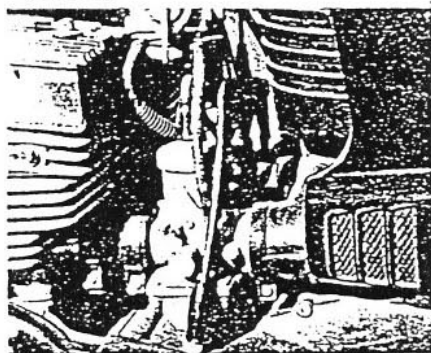
2 型



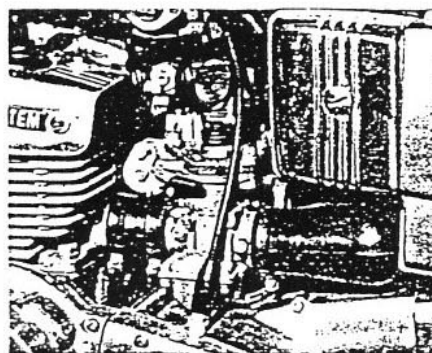
3 型

(2) キャブレター

スロットルバルブの開閉を強制的に行う、強制開閉式3連キャブレターを採用しました。これにより、スロットルの操作性が良くなり、燃料噴霧のバラツキが小さくなりました。



2 型



3 型

(3) エアークリーナー

エアークリーナーエレメントの取外しができる様な構造に変更しました。

2 型

エアークリーナー Ass'y で取外し、これを分解して、中のエレメントを取出す必要がある。尚この時、エアインレットホースも取外さなければならない。

3 型

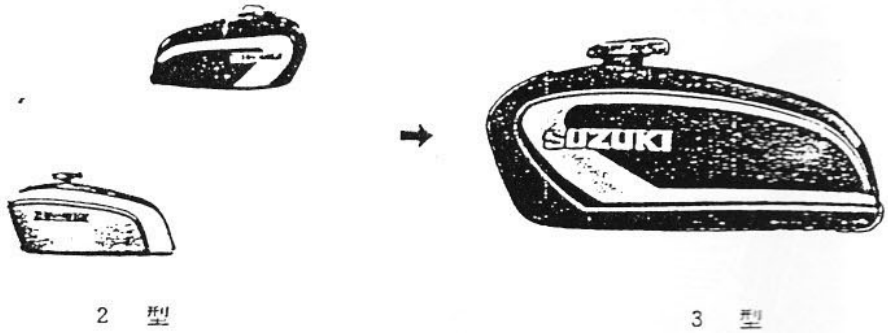
左サイドのビスを弛め、エアークリーナーカバーを取外せば中のエレメントが取出し可能となる。



3-2 車体関係

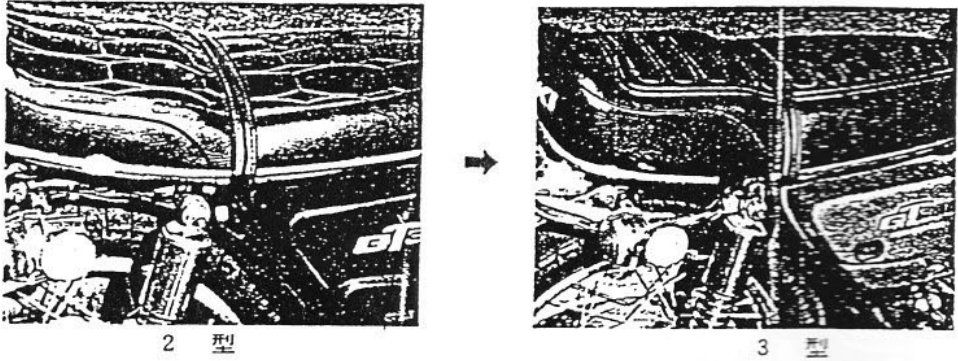
(1) フューエルタンク

大型車に相応しい新感覚のストライプです。



(2) シート

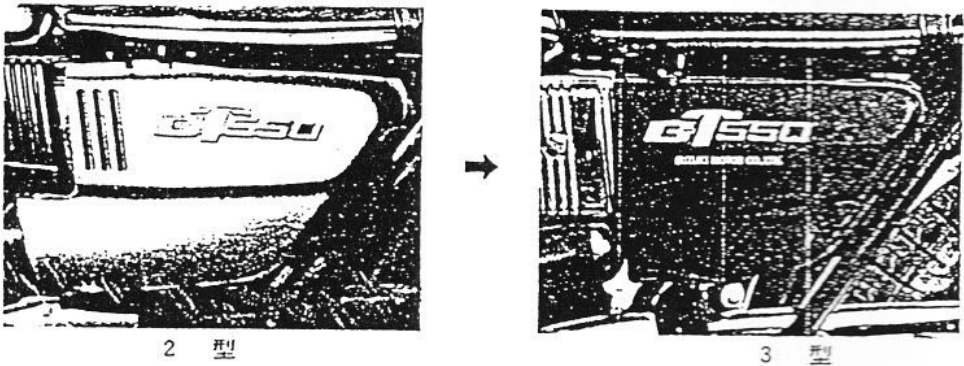
ヘルメットロックと兼用のシートロックを装備し、安全性と実用性の向上を図りました。又新鮮さを生み出すため、キルティングデザインを変更しました。



これにより、従来ハンドルライト側に装備していましたがヘルメットロックは廃止しました。

(3) フレームカバー

エアークリーナーの変更に伴ない、フレームカバーもシャープさを加えた形状に変更しました。(GT380は、エンブレムが異なるのみで同様に変更)



(4) リヤバンパー

GT750シリーズに装備されているような、リヤバンパーを標準装備としました。これによりメインスタンドを容易に立てることができます。

2 型

リヤバンパー無し

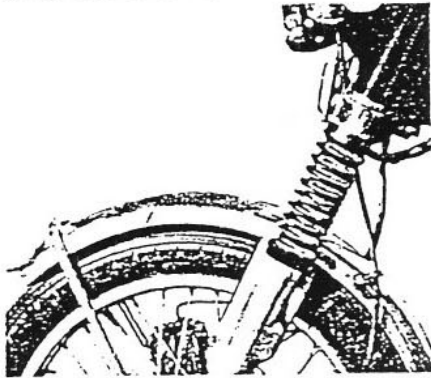


3 型

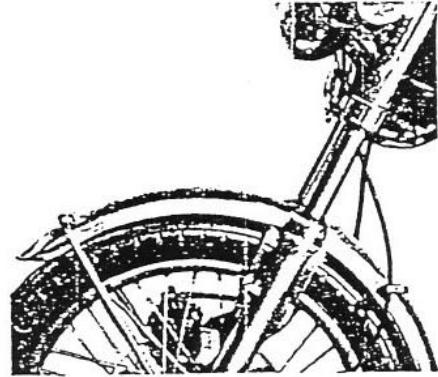
リヤバンパー標準装備

(5) フロントフォーク

ゴムブーツを外し、セリアニータイプのフォークを直接外側に現わし、機能美としての外観の向上を図りました。



2 型



3 型

(6) ヘッドランプハウジング・ヘッドランプステー

外観の向上を図るため、表面処理方法を変更しました。

2 型

車体色と同色塗装

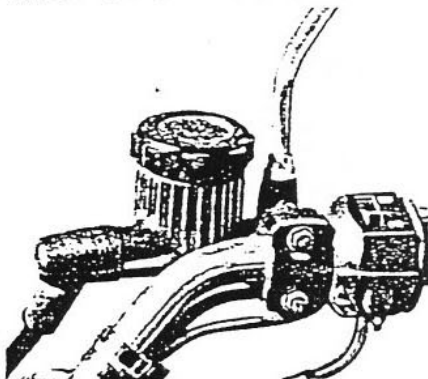


3 型

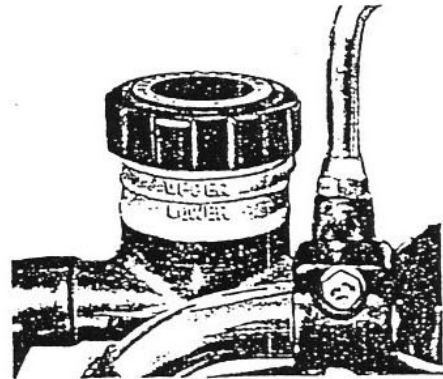
メッキ仕上

(7) ブレーキオイルリザーバータンク

オイル残量が外からわかるように、透明に変更しました。



2 型



3 型

(8) チェンケース

外観の向上を図るため、表面処理方法と材質を変更しました。

2 型

樹脂製黒塗装

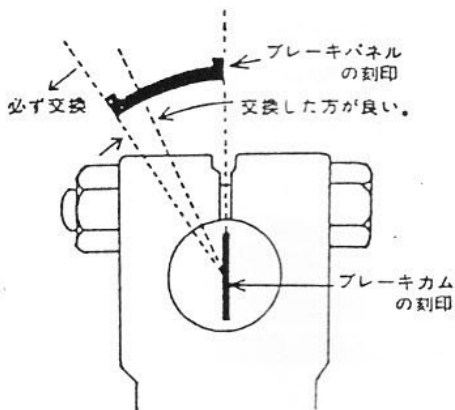


3 型

鉄製メッキ仕上げ

(9) リヤーブレーキパネル

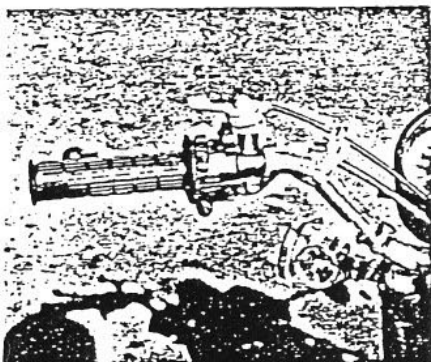
保安基準の改正に伴い、ブレーキシューの摩耗程度がひと目でわかるよう、ブレーキライニングウェアリミット（ブレーキシュー摩耗限度表示）をブレーキパネルに浮出し表示しました。



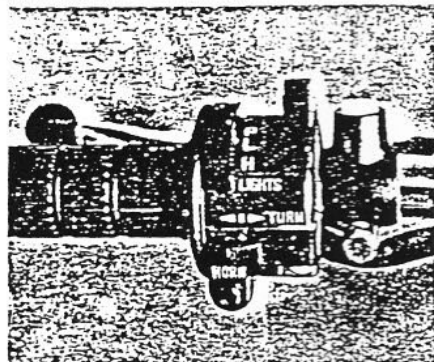
3-3 電装関係

(1) レフトハンドルスイッチ

保安基準の改正に伴い、各スイッチ類の識別や、作動表示を明確にしました。これによりスイッチの誤操作が防げ、より安全になりました。



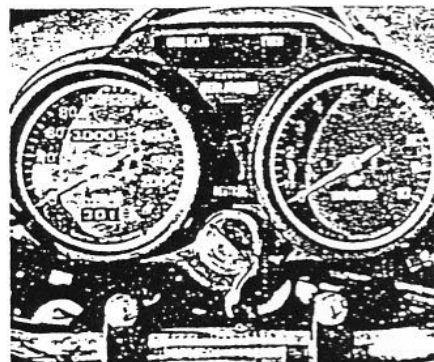
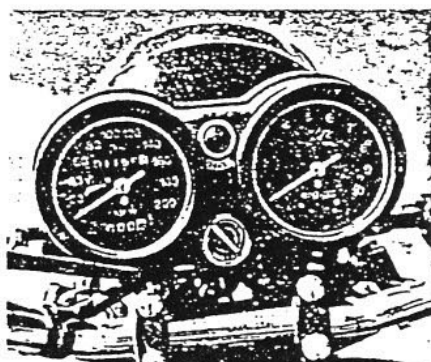
2 型



3 型

(2) スピードメーター&タコメーター

メーター廻りのデザイン配置を一新し、新たにギヤーインジケータランプ（使用チェンジ段数の表示灯）を装備しました。



このギヤーインジケータランプの配線は、ニュートラルランプの配線と同様になっています。

4. キャブレターの調整方法

2型以前の車は、2気筒ずつ3つの組合せ（RとM、LとM、RとL）で同一回転数に合せ、最後に3気筒すべて爆発させて、正規の回転数になるよう調整していましたが、強制開閉式3連キャブレターの採用により、これらのわずらわしさがなくなり、一箇所での調整が可能になりました。

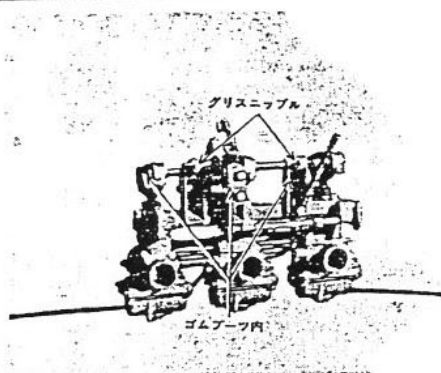
（尚、詳しい調整方法については、後日お知らせ致しますが、それまでは、アイドルリング調整エアースクリューの戻し量確認の他、箇々のキャブレターは分解しないで下さい。）

アイドルリング回転数及びエアースクリューの戻し量は下表の通りです。

	G T 380 B - 3	G T 550 B - 3
エアースクリュー戻し量	1¼回転	1½回転
標準アイドルリング回転数	1,100r.p.m	1,000r.p.m

又、このキャブレターは、リンク機構を使用しているため、次の箇所には、6,000km走行又は6ヶ月点検毎に、スズキスーパーグリスCを注入して下さい。

- グリスニップル(2箇所)
- リンク部のゴムブール内(3箇所)



5. G T 380のみの変更点

ミッションオイル量

2 型

1 4 0 0 cc



3 型

1 5 0 0 cc

5-2 点火時期

2 型

上死点前 24°

ピストンストローク3.00mm



3 型

上死点前 21°

ピストンストローク2.30mm

6. 車体色

- スターダストシルバーメタリック
- オリーブグリーンメタリック
- キャンディロイヤルマルーン

色番号 737

色番号 738

色番号 781 (G T 380のみ)

7. 主な諸元及び整備データ等

機種 GT-380B-3

認定番号 2724

車体番号 打刻位置 フレームヘッドパイプ右側前
GT-380B-15057

エンジン番号 打刻位置 ロアークラックケース上面
エンジン番号 開始番号 GT-380と連番

1. 主要諸元

項目	諸元	元
寸法	全長 2,910mm 全中 815mm 全高 1,125mm ホイールベース 1,380mm	
重量	車軸重 (前軸) 83kg " (後軸) 100kg " (計) 183kg 乗車定員 2名 車軸総重量 (前軸) 100kg " (後軸) 193kg " (計) 293kg 最低地上高 145mm	
性能	燃料消費率 35km/l (60km/h) 燃動停止距離 14m (初速50km/h) 登坂能力 0.49 (26°) 最小回転半径 2.3m	
原動機	エンジン排気量 371cc 内径×行程 54×54mm 出力比 7.2 最大トルク 38P.S/7,500r.p.m 潤滑方式 3.8kg-m/6,500r.p.m 弁機構 CCIS 始動方式 ヒストン弁キック エンジン重量 60kg エンジン寸法(長×中×高) 510×489×407mm アイドリング回転数 1,100r.p.m エキゾースト管 湿式ポリウレタン VM24×3	

項目	目	諸元
動力伝達装置	1 一次減速比 クラッチ型式(フューション) トラクションミックス 変速比 2 二次減速比	2.833 掃式多板式(6枚) 常時啮合 2.333 1.500 1.105 0.904 0.782 0.708 3.000
電気装置	2 点検式 電池容量 バッテリー型式・容量	バッテリー オルタネーター 12N7-4A・12V7Ah 15A
懸架	軸角 軸距 軸方式 軸位置	62° 109mm 42° テレスコピック スイングアーム 筒形非動式コイルバネ 筒形非動式コイルバネ 3.00-19-4PR 3.50-18-4PR 1.60A×19 1.85B×18
燃料	燃料タンク容量	油圧式ディスク 224φ 右手動 内圧機械式 L-T 180φ 右手動 ダブルクレードルパイプ 15ℓ 1.3ℓ

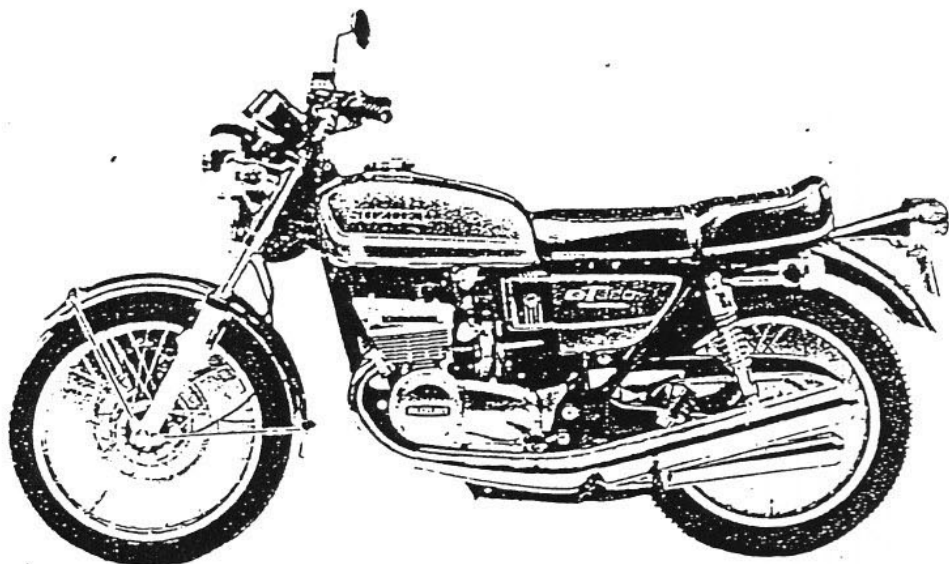


新商品ニュース

SUZUKI

GT380B-4

新商品ニュース No61
昭和49年9月30日
鈴木自動車工業株式会社

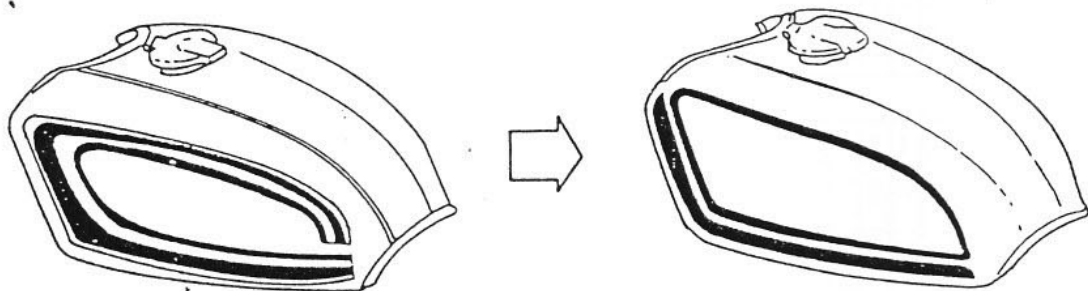


車台番号 GT380B-17182号機より

主な変更箇所

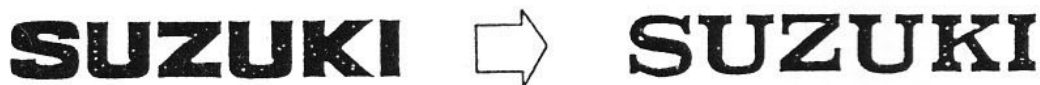
(1) フューエルタンク

ストライプを下図のように変更しました。



(2) SUZUKI 文字

フューエルタンクエンブレム及びシート後部のSUZUKI文字を下図のように変更しました。



(3) リヤーフレックスリフレクター

橙色から赤色に変更しました。

(4) ビリオンフートレスト

ビリオンフートレストの折り曲げ方向を安全性の上から、上後方に規制しました。

回覧印



(5) 前後輪

前後輪のタイヤサイズを次表の如く変更しました。

前 輪	3.00-19-4 P R	→	3.00 S 19-4 P R
後 輪	3.50-18-4 P R	→	3.50 S 19-4 P R

従って、空気圧の標準は次表の如くにして下さい。(冷間時)

	前 輪	後 輪
1人乗り	1.8kg/cm ²	2.0kg/cm ²
2人乗り	1.8kg/cm ²	2.2kg/cm ²
高速走行	1.8kg/cm ²	2.2kg/cm ²



	前 輪	後 輪
1人乗り	1.75kg/cm ²	2.0kg/cm ²
2人乗り	1.75kg/cm ²	2.25kg/cm ²
高速走行	1.75kg/cm ²	2.25kg/cm ²

注

スズキサービスマニュアル「2輪車データ集」の186頁・187頁を追加記入しておいて下さい。



新商品ニュース

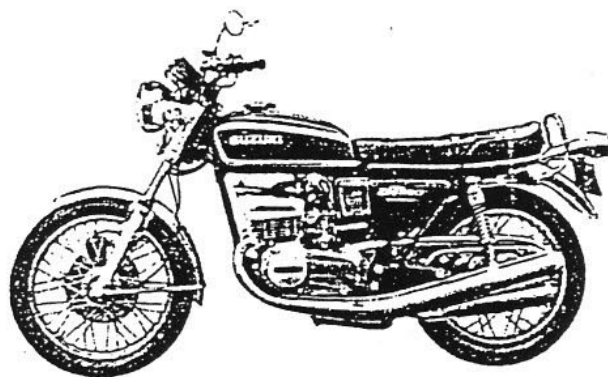
新商品ニュース No.94 1/2

昭和51年1月

鈴木自動車工業株式会社

SUZUKI GT380B-5

スズキGT380Bをマイナーチェンジし、GT380B-5型として新発売致しましたので、その変更箇所をお知らせ致します。



車台番号GT380B-20610号機より

主な変更箇所

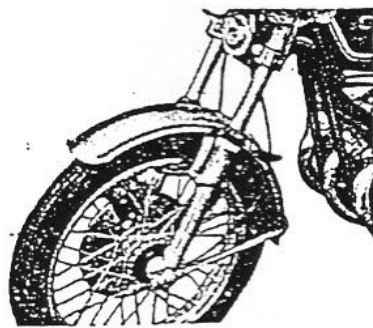
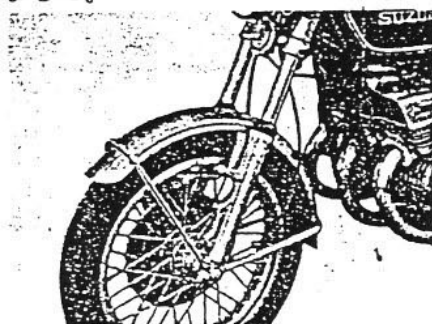
- (1) フューエルタンク エンブレム

、下図の様にフューエルタンクエンブレム及びビストライブテープを変更しました。



- (2) フロント フェンダー

フェンダー前部のブレースを廃止し、シンプルな新設計フロントフェンダーを採用しました。



回覧印





新商品ニュース

新商品ニュース No109 1/2

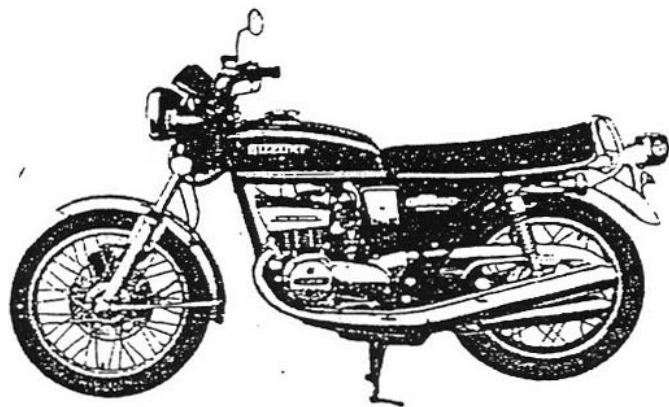
昭和52年2月

鈴木自動車工業株式会社

SUZUKI

GT380B-6

スズキGT380Bをマイナーチェンジし、GT380B-6型として新発売致しますので、その変更点をお知らせ致します。

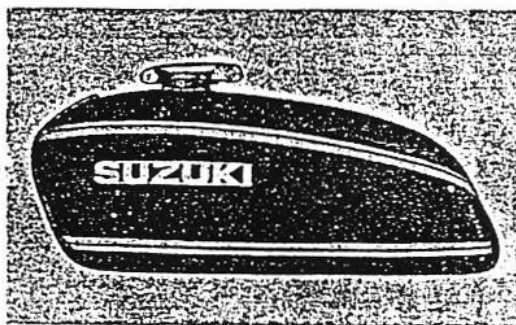


車台番号380B-25034号機より

主な変更点

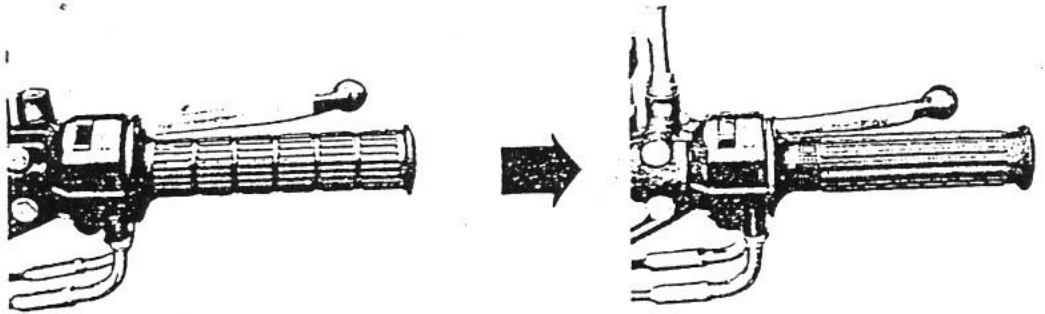
1. フューエルタンク

下図のようにフューエルタンクのスライプテープのデザインを変更しました。

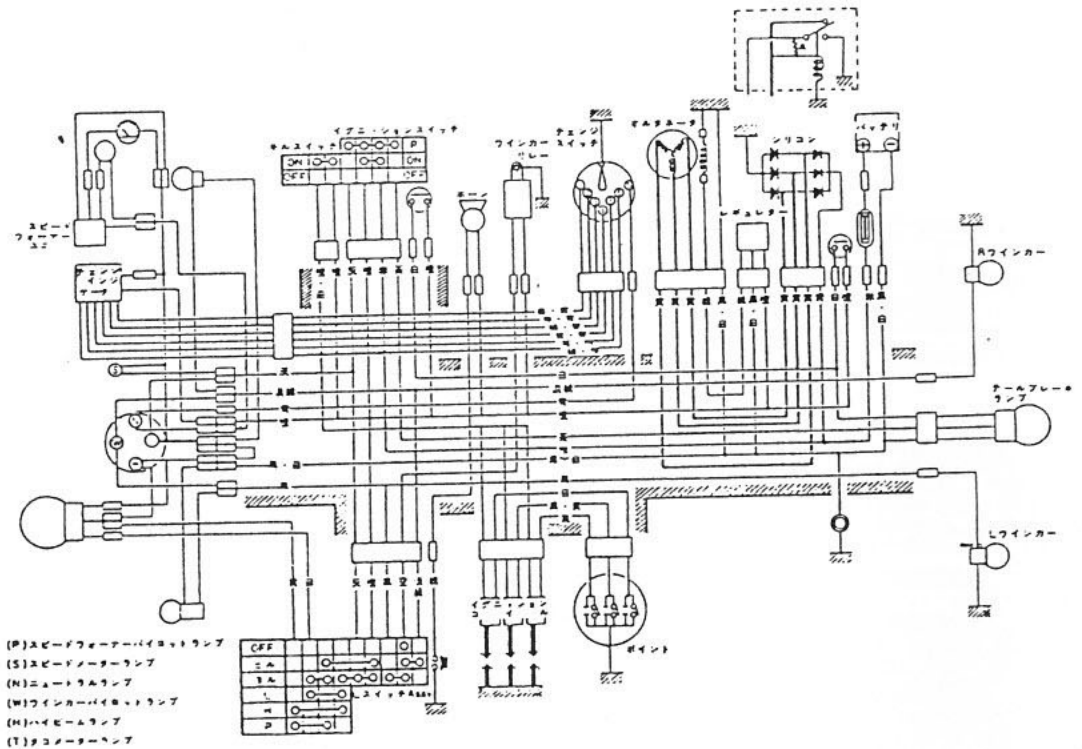


(3) ハンドルグリップ

細身のタッチのグリップに変更し、操作性を良くすると共に疲労の軽減を図りました。



(4) 電気配線図





新商品ニュース

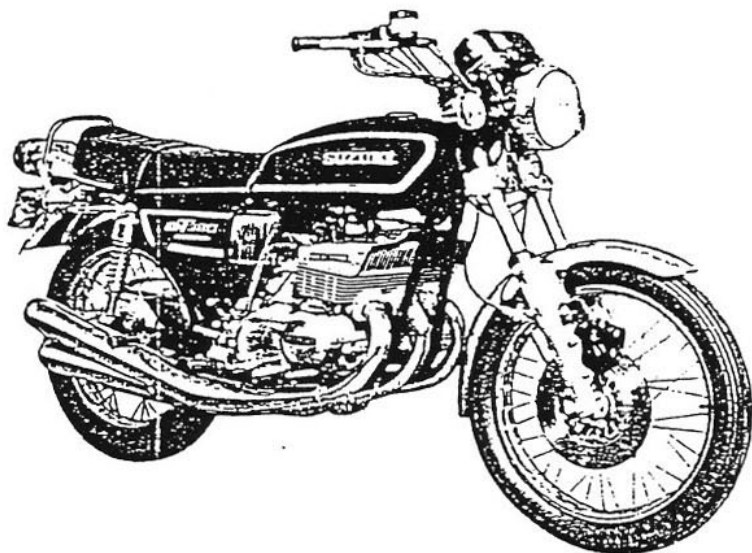
新商品ニュース No.134

昭和53年3月

鈴木自動車工業株式会社

SUZUKI GT380B-7

発売以来ご好評をいただいているスズキGT380をマイナーチェンジし、7型として新発売したので、その変更点をお知らせいたします。

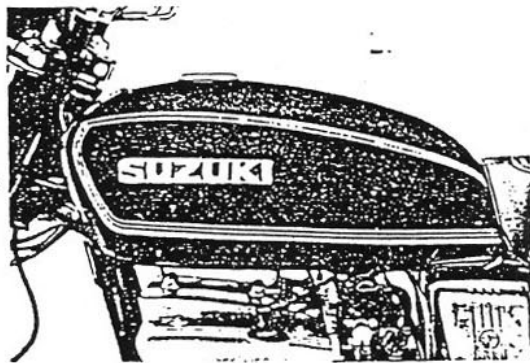
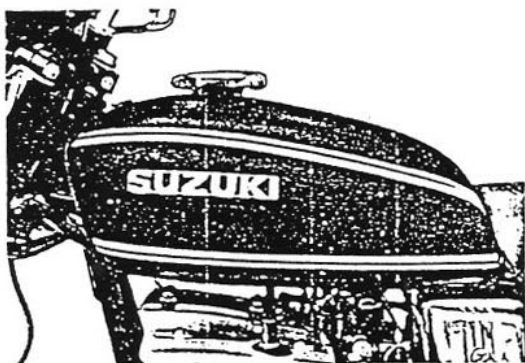


車体番号GT380B-29653号機より

主な変更点

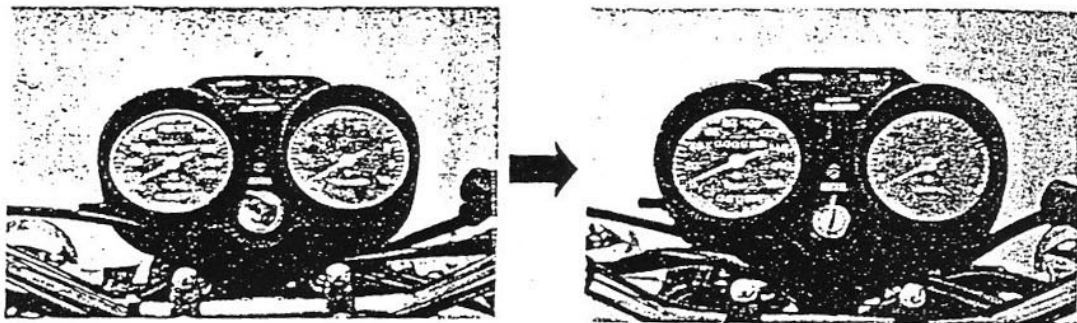
1. フューエルタンク

フューエルタンクのストライプを変更しました。



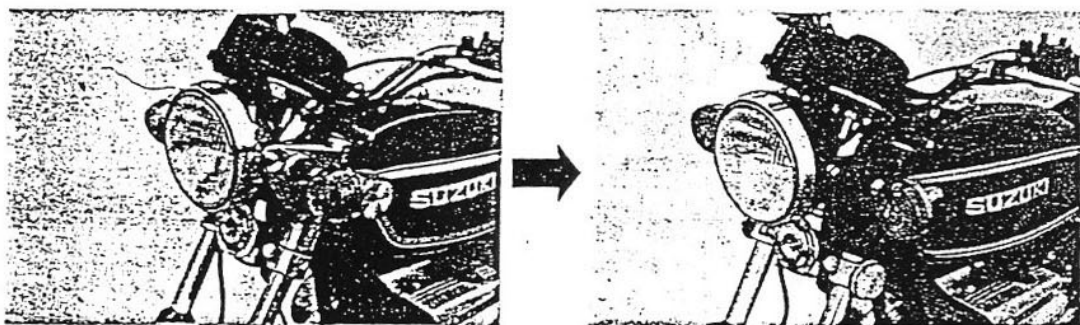
2. スピード&タコメータ

スピード&タコメータの文字板色調を落ち着いたブラウンとし最高目盛りを200km/h から180km/hに変更しました。



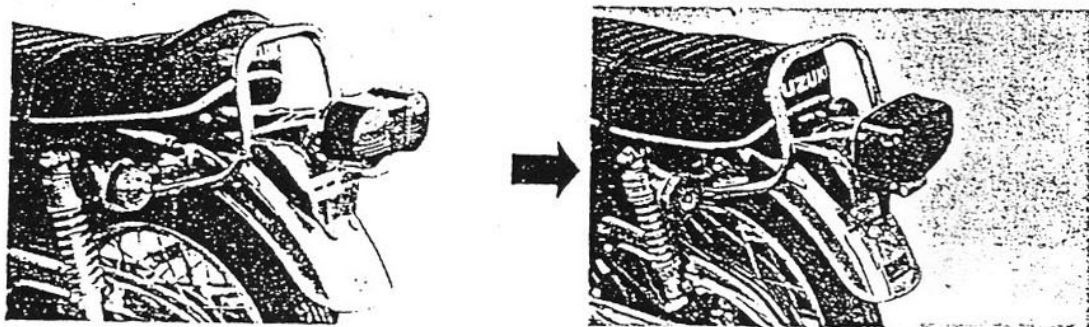
3. ヘッドランプハウジング、フォークブラケット

ヘッドランプハウジング及びフォークブラケットは、クロームメッキから艶消しブラック塗装に変更し、精悍なスタイリングとしました。



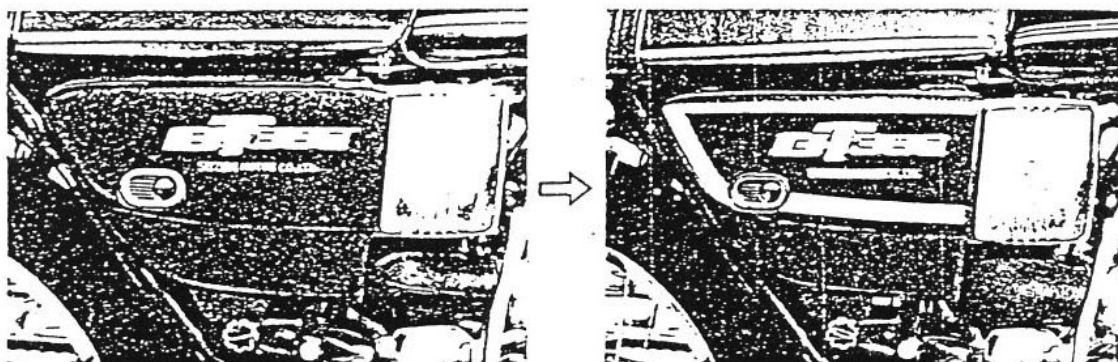
4. ターンシグナル&テールランプ

ターンシグナルランプは、リフレクター付のGTタイプから軽快な薄形にし視認性の高い魚眼レンズを採用しました。又テールランプはGSタイプに変更しました。



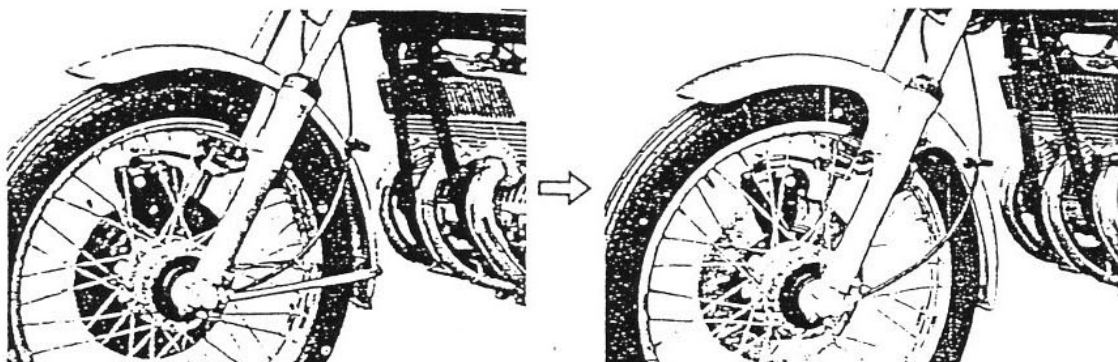
2. フレームカバー

フレームカバーにもストライプを施し、車全体のイメージチェンジをはかりました。



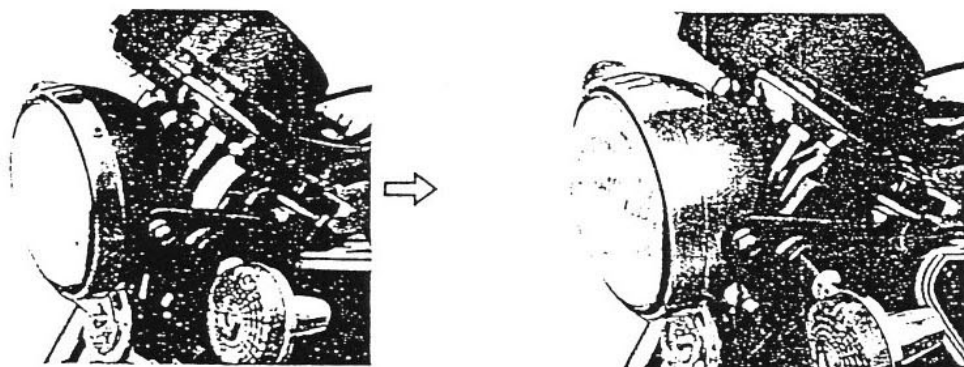
3. フロントフェンダー

ブレースを廃止し、軽快なフェンダーにしました。



4. ヘッドランプハウジング

黒の艶消し塗装からメッキ製に変更しました。



G T 3 8 0 標準車		G T 3 8 0 デイスタブレード付車		備考
品番	品名	品番	品名	
		08322-21108	ワッシャー	
		08321-21108	ロックワッシャー	
		59210-18400	フロントブレーキディスクComp	
		09100-08094	ディスクCompボルト	
		09169-08016	ワッシャー	
		59480-34010	ブレーキフロントホースComp	
		59240-34010	ブレーキリヤホースComp	
		59243-18400	ブレーキリヤホースガイド	
		08311-31108	ブレーキホースガイドナット	
		08321-21108	〃 ロックワッシャー	
		09308-14003	〃 クロメント	
		59244-18400	ブレーキホースツギキ	
		59250-18420	ブレーキパイプComp	
		59280-18400	ブレーキパイプカバー	
		59600-18440	マスターシリンダ-Assy	
		59711-18400	マスターシリンダ-ブーツ	
		09360-10003	ブレーキオイルボルト	
		09161-10005	ブレーキオイルワッシャー	
57300-33600	ブレーキレバ-Assy	57300-18620	ブレーキレバ-Assy	
57000-31010	クラッチレバ-Assy	57500-33010	クラッチレバ-Assy	



鈴木自動車工業株式会社

静岡県浜松市外高塚300 ☎<0534>47-1111