

SUZUKI

DR 250

DJEBEL 250 XC-GPS

追補版

サービスマニュアル



shupaltse666.net
djebel-club.ru(com)

DR250RY
DR250RXY
DR250RXGY

概要 車歴

〔営業機種記号〕

DR250RY

〔通称名〕

DR250R

〔車名及び型式〕

スズキ BA-SJ45A

〔開始車台番号〕

SJ45A-500001 ~

発売：2000年2月



〔営業機種記号〕 DR250RXY

〔通称名〕 ジェベル 250XC



〔営業機種記号〕 DR250RXGY

〔通称名〕 ジェベル 250GPS

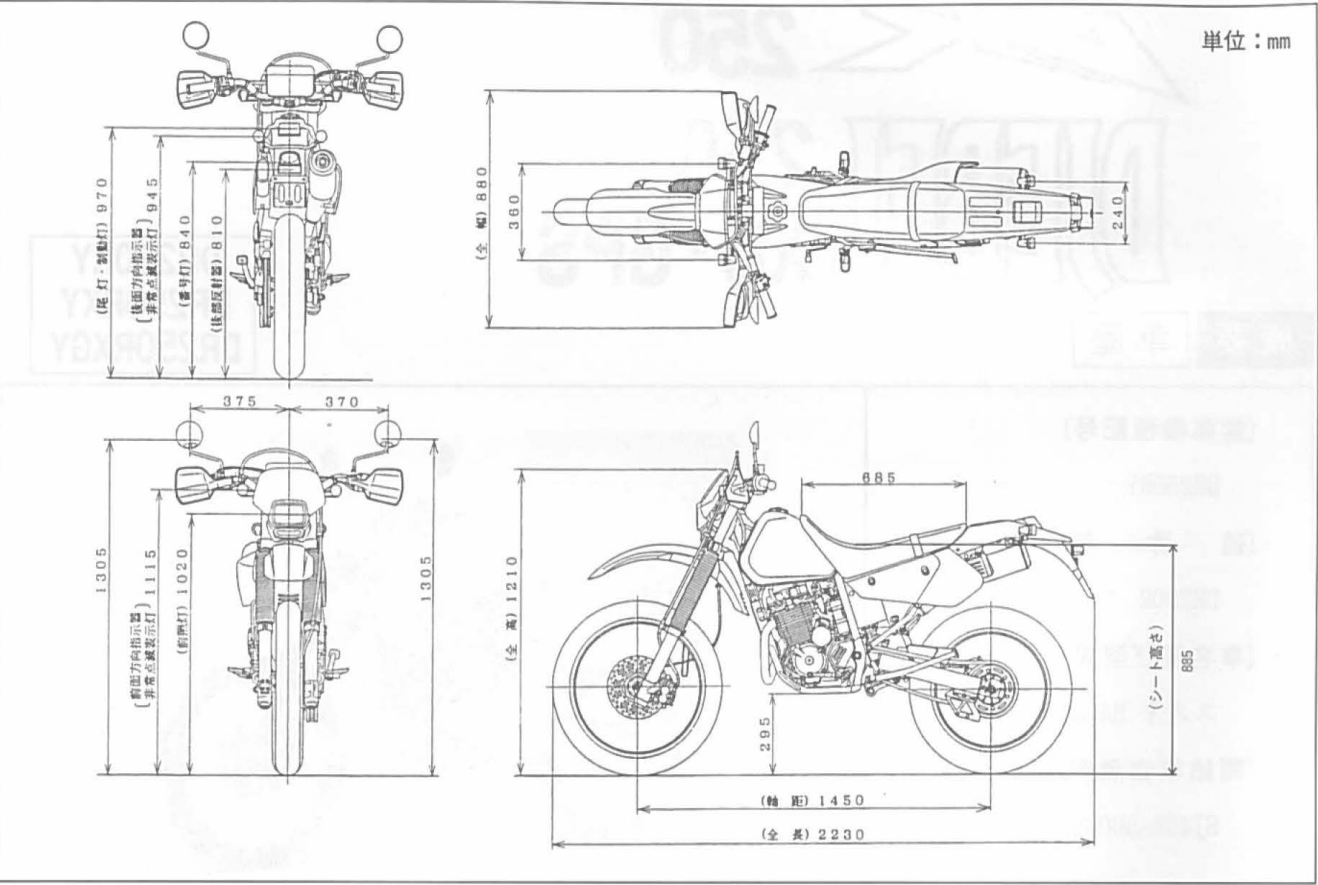


DR250RW, DR250RXW, DR250RXGW との主な相違点

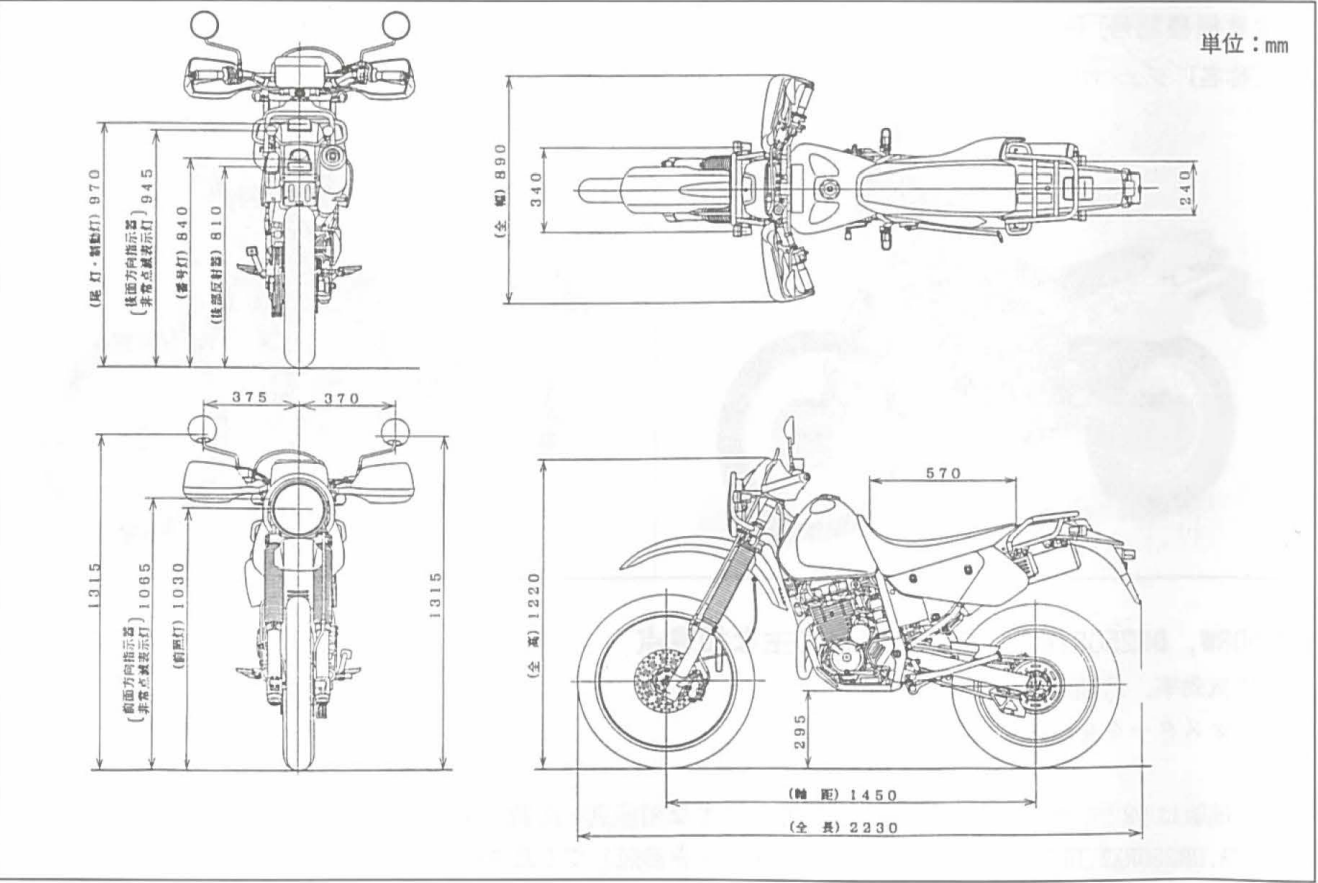
- ・吸排気効率，燃焼効率の向上を図りました。
- ・キックスタータを設けました。

この追補版はDR250RW, DR250RXW, DR250RXGW との主な相違点を記載しました。これ以外の部分についてはDR250RW, DR250RXW, DR250RXGW のサービスマニュアルを参照してください。

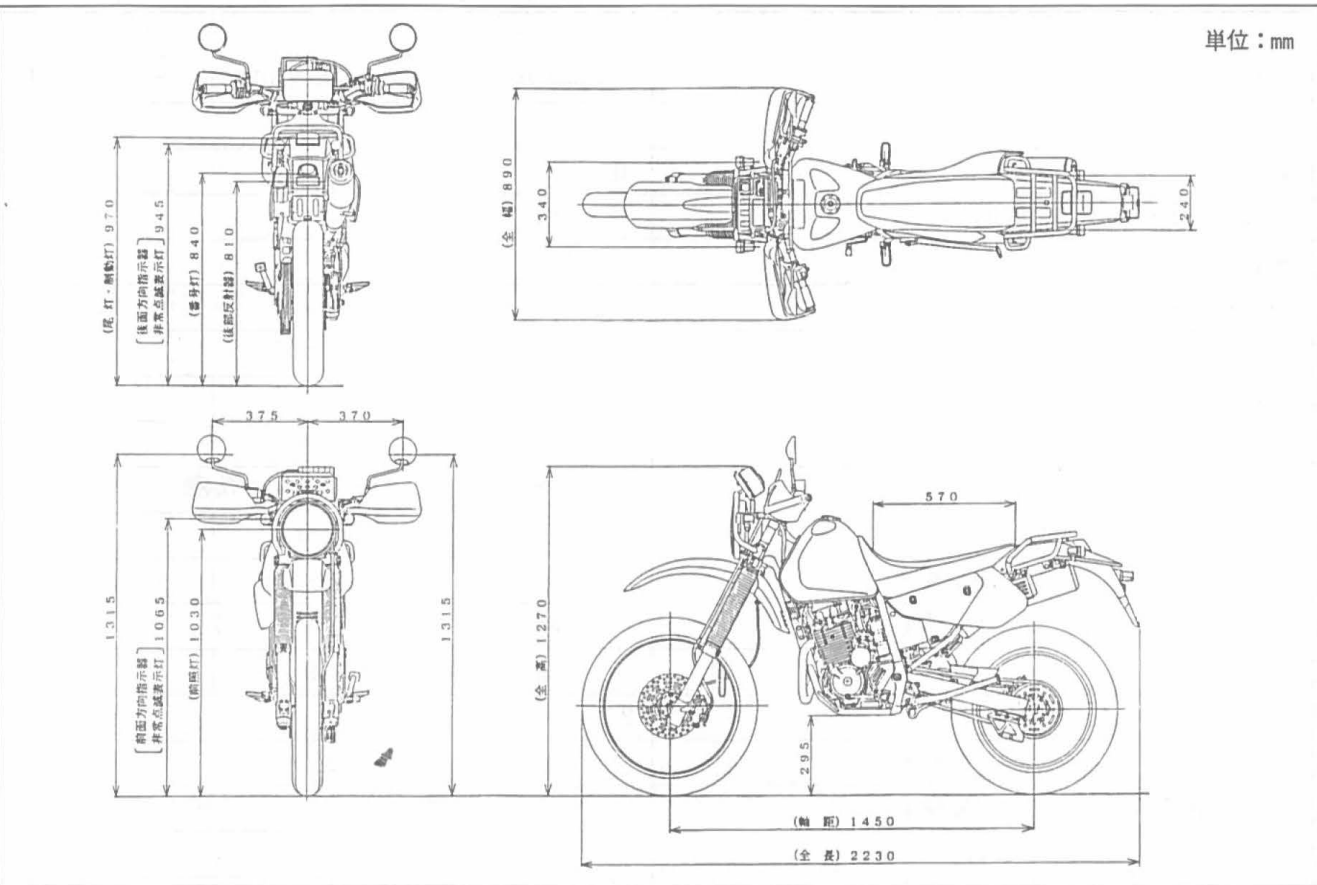
外観四面図 (DR250RY)



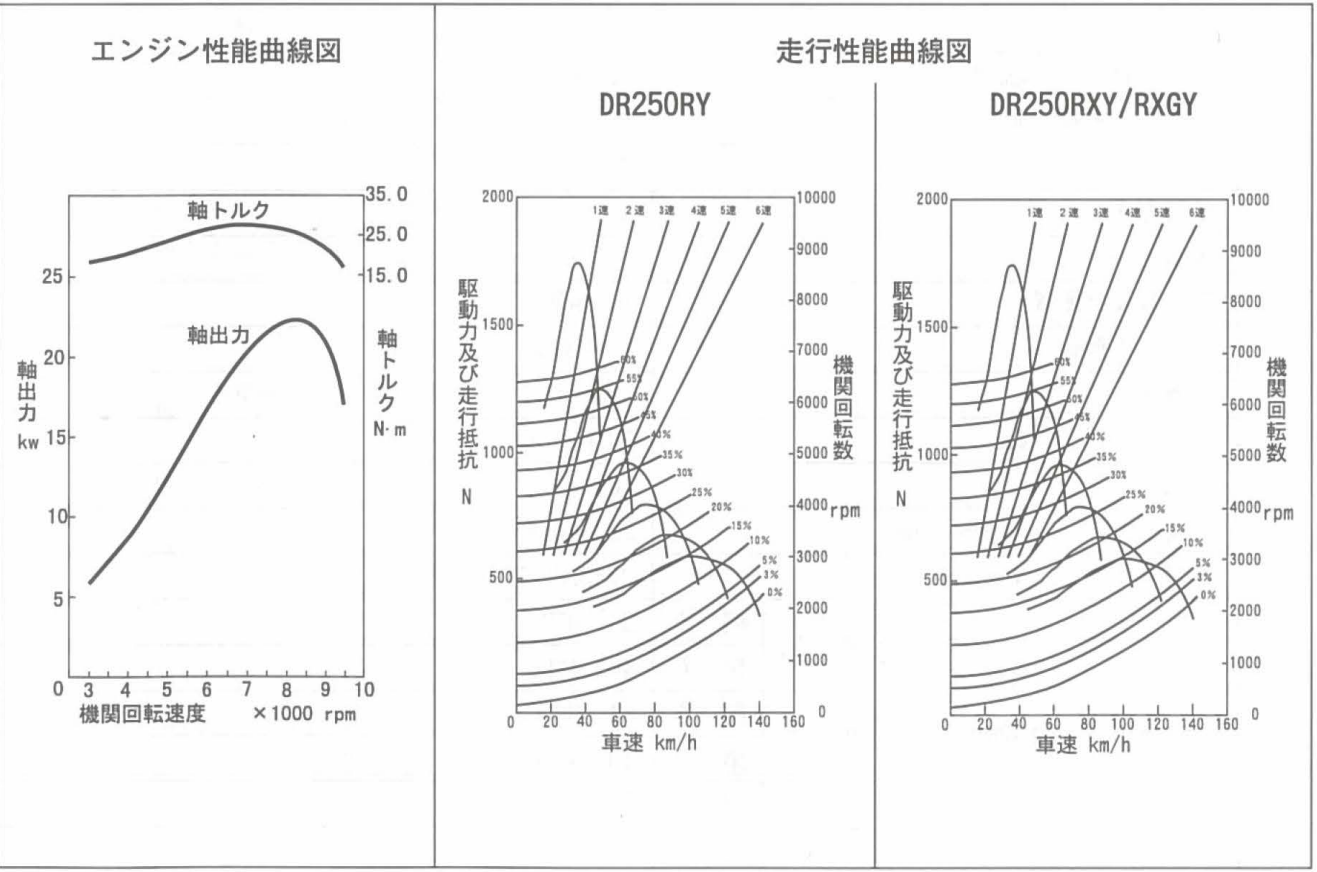
外観四面図 (DR250RXY)



外観四面図 (DR250RXGY)



性能曲線図



主要諸元

*はDR250RW・DR250RXW・DR250RXGWとの相違箇所を示す。

営業機種記号			DR250RY		DR250RXY	DR250RXGY
通称名			DR250R		ジェベル 250XC	ジェベル 250GPS
車名及び型式			BA-SJ45A			
認定番号			Ⅱ -242			
自動車等の種別または範囲			軽（2輪）			
軸距 m			1.450			
原動機の型式			J425			
総排気量 ℓ			0.249			
類別			001	003	007	
長さ m			2.230			
幅 m			0.88	0.89		
高さ m			1.210	1.220	1.270	
車両重量 kg	前軸重		61	66	67	
	後軸重		67	73		
	計		128	139	140	
乗車定員 人			2			
車両総重量 kg	前軸重		88	93	94	
	後軸重		150	156		
	計		238	249	250	
タイヤ	前輪		3.00-21 51P			
	後輪		4.60-18 63P			
最低地上高 m			0.295			
性能	燃料消費率 km/ℓ		47（60 km/h）			
	制動停止距離 m（初速 km/h）		前：29（60） 後：47（60）			
	最小回転半径 m		2.3			
原動機	始動方式		キック・セルフ併用式			
	種類		ガソリン・4サイクル			
	気筒数及び配置		単・横置			
	燃焼室：形式		2半球形			
	弁機構		DOHC チェーン駆動，吸気2，排気2			
	内径×行程 mm		73.0×59.6			
	圧縮比		10.4			
	最高出力 kw {PS} /rpm		22 {30} /8500（ネット）			
	最大トルク N・m {kgm} /rpm		27 {2.8} /7000（ネット）			
機	弁又はポート開閉時期	吸気	開き	24° BTDC		
			閉じ	40° ABDC		
		排気	開き	54° BBDC		
			閉じ	10° ATDC		
		掃気	開き	—		
			閉じ	—		

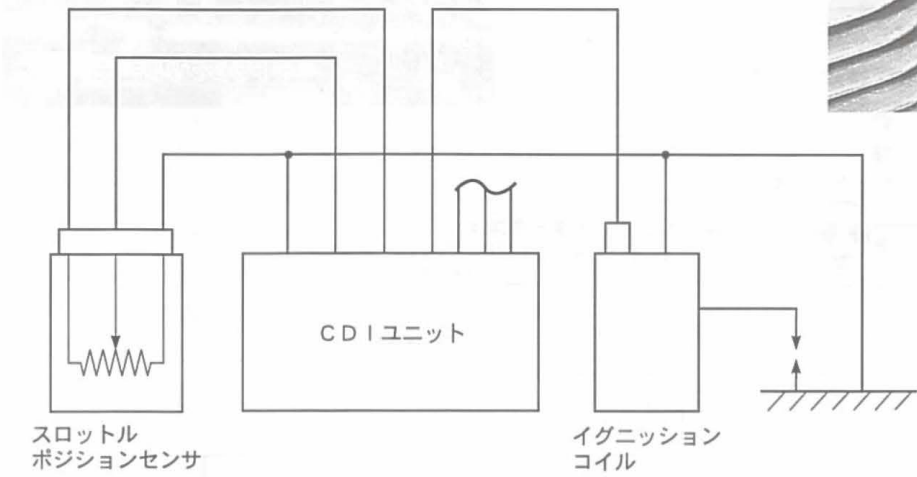
原動機	潤滑装置	潤滑方式	圧送式	
		油ポンプ形式	トロコイド式	
		油冷却器形式	外置式・空冷	
	冷却装置	冷却方式	油冷	
		放熱器形式	—	
		水ポンプ形式	—	
		サーモスタット形式	—	
	燃料装置	空気清浄器：形式		ウレタンフォーム式
燃料タンク		材質	鋼	
		容量 ℓ	10	17
燃料ポンプ形式		—		
燃料ろ過器形式		—		
気化器		型式	13E2	
		ガス弁径 mm	32	
		ベンチュリ径 mm	可変(最大リフト 31)	
		空気弁形式	手動式・パタフライ式	
電気装置		電圧 V		12 (－) アース
	点火装置	形式	CDI 式	
		点火時期 BTDC° / rpm	7/1500	
		断続器形式	無接点式	
		点火早め装置の形式及び性能	電子式 -2 ～ 30° (クランク軸角相当)	
		点火プラグ：型式	*(NGK)CR9E (DENSO)U27ESR-N	
	蓄電池：容量 Ah		4(10)	
	充電発電機	形式	交流式	
		出力 V-A	12-12	
		電圧電流調整器：形式	サイリスタ式	
電波雑音防止装置：形式		抵抗入りプラグ式 外付抵抗器式 併用		
動力伝達装置	機関から変速機までの機構		機関-減速機-クラッチ-変速機	
	クラッチ	形式	湿式・多板・コイルスプリング式	
		操作方法	機械式	
	変速機	形式	常時嚙合式	
		操作方法	足動式	
	減速機：歯車：形式		スプロケットホイール	
走行装置	前車軸	キャスタ 度	26° 45'	
		トレール mm	108	
	タイヤのリム	前 輪	軽合金 21 × 1.60	
		後 輪	軽合金 18 × 2.15	
	タイヤの形式	前 輪	—	
		後 輪	—	

装 か じ 取 置 り	ハンドル幅 mm		815	810
	かじ取り角度	左 側	45°	
		右 側	45°	
制 動 装 置	形式		前： 油圧式シングルディスク 後：	
	作動系統及び制動車輪		2- 前1 輪 / 後1 輪 制動	
	ブレーキの胴径又はディスク有効径 mm	前 輪	224	
		後 輪	192	
	マスタ・シリンダ又はブレーキ弁の形式		シングル形	
	マスタ・シリンダ内径 mm		前側：12.7 後側：14.0	
	ホイール・シリンダの内径 mm	前 輪	27.0/27.0	
後 輪		30.2		
緩 衝 装 置	前 輪	懸架方式	テレスコピック式	
		ばね形式	コイルばね	
	後 輪	懸架方式	スイングアーム式	
		ばね形式	コイルばね・ガス併用	
	ショック・アブソーバ形式	前 輪	筒形複動式	
		後 輪	筒形複動式	
	車 わ く	形 式		セミダブルクレードル
断面形状		丸		
寸 法 mm		φ 42.7 × 1.6		
騒音防止装置	消音器：個数		1	
防 排 ガ ス 装 置 散	ブローバイ・ガス還元装置：形式		シールド式	
	触媒：種類及び形式		—	
	その他の装置：形式		—	
灯 火 装 置 等	前照灯：個数、色及び性能		1 白色 60/55W	
	番号灯：個数及び性能		1 5W	
	尾 灯：個数及び性能		1 5W 31cm ² (制動灯と兼用)	
	制動灯：個数及び性能		1 21W 31cm ² (尾灯と兼用)	
	方向指示器：前面：個数及び性能		2 15W 10cm ² 85 回／分 (非常点滅表示灯と兼用)	
	方向指示器：後面：個数及び性能		2 15W 10cm ² 85 回／分 (非常点滅表示灯と兼用)	
	非常点滅表示灯：前面：型式		2 15W 10cm ² 85 回／分 (方向指示器と兼用)	
警 報 装 置 確 保	非常点滅表示灯：後面：型式		2 15W 10cm ² 85 回／分 (方向指示器と兼用)	
	警音機：個数及び性能		1 平型 電気式	
	後 写 鏡	左：形式	固定式	
右：形式		固定式		
計 器	速度計：形式		フロントハブ 電気式	
	速度計：性能		40 ^{+5.0} _{-2.0} km/h	
	走行距離計の形式		フロントハブ 電気式	

吸入装置

キャブレータ

- ・スロットルポジションセンサ①を設け、スロットル開度に応じた点火特性にしています。



排気装置

マフラ

- ・マフラ内構造を変更し、排気音の低減を図りました。



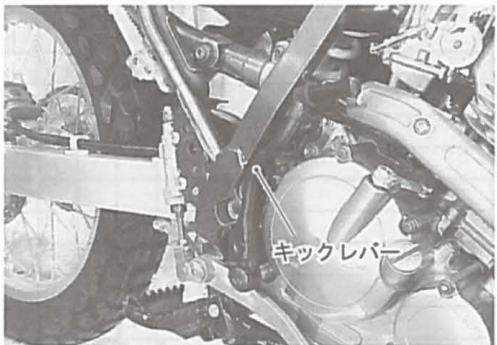
始動装置

キックスタータ

- ・始動をセルフ、キックスタータ併用式にしました。

作動

- ・キックレバーを踏むと、キックシャフト、キックスタータ、キックギヤ、キックアイドルギヤ、クラッチドリブンギヤを経由して、クランクシャフトを回します。

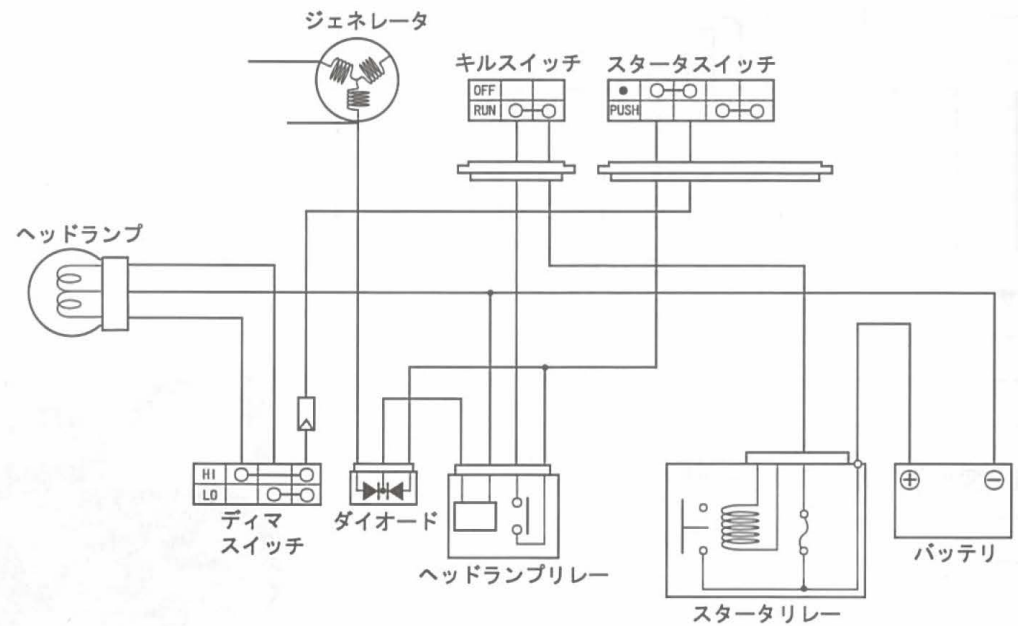
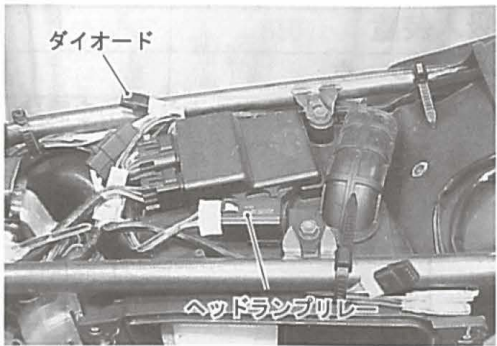


灯火装置

・ヘッドランプはエンジンが始動すると、点灯します。

作動

・エンジンが始動すると、ジェネレータの発生する電気がダイオードを経由して、ヘッドランプリレーをONにし、バッテリーからヘッドランプに電気を流します。
また、ヘッドランプリレーはONになるとバッテリーからの電気は、ダイオードにも流れ、ヘッドランプは点灯し続けます。



点検整備方式

点 検 整 備 方 式			点検整備時期				備 考		
点 検 箇 所		点 検 項 目	日常	1 か 月 目	6 か 月 毎	12 か 月 毎			
か じ 取 り 装 置	ハンドル	操作具合				●			
		損傷				●			
	フロント・フォーク	ステアリング・システムの取付状態				●			
		ステアリング・システムの軸受部のがた		○		●			
	ブレーキ・ペダル及び ブレーキレバー	遊び	●		●	●			
		ブレーキの効き具合	●	○	●	●			
	ロッド及びケーブル類	緩み、がた及び損傷				●			
	ホース及びパイプ	漏れ、損傷及び取付状態		○	●	●			
	リザーバタンク	液量	●			●			
	マスタ・シリンダ、ホイール・シリンダ及びディスク キャリパ	機能、摩耗及び損傷				●			
	ブレーキ・ドラム及びブ レーキ・シュー	ドラムとライニングとのすき間				●	●		
		シューの摺動部分及びライニングの摩耗					●		
		ドラムの摩耗及び損傷					●		
		ブレーキ・ドラム及びパッ ド	ディスクとパッドとのすき間				●		
			パッドの摩耗			○	●		
			ディスクの摩耗及び損傷				●		
走 行 装 置	ホイール	タイヤの空気圧	●		●	●			
		タイヤの亀裂及び損傷	●			●			
		タイヤの溝の深さ及び異常な摩耗	●			●			
		ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み		○	●	●			
		フロント・ホイール・ベアリングのがた				●			
		リヤ・ホイールベアリングのがた				●			
		スポークの緩み		○					
緩 衝 装 置	サスペンションアーム	連結部のがた及びアームの損傷				●			
	ショックアブソーバ	油漏れ及び損傷				●			
動 力 伝 達 装 置	クラッチ	クラッチレバーの遊び			●	●			
		作用		○	●	●			
	トランスミッション	油漏れ及び油量		○	●	●			
		ドライブVベルトの損傷、亀裂、異状摩耗					-		
	ドライブVベルト・エアクリーナの状態					-			
		プロペラシャフト 及び ドライブ・シャフト	連結部の緩み			-	-		
	チェーン及び スプロケット	スプライン部のがた				-			
		自在継手部のがた				-			
電 気 装 置	点火装置	チェーンの緩み		○	●	●			
		スプロケットの取付状態及び摩耗				●			
	バッテリー	点火プラグの状態				●	●		
		点火時期			-	-			
		液量	-	-	-	-			
電気配線	液の比重				-				
	ターミナル部の接続状態					●			
原 動 機	本体	接続部の緩み及び損傷				●			
		かかり具合及び異音	●	○		●			
		アイドリング回転数		○	○	○			
		弁すき間		○					
		低速及び加速の状態	●	○		●			
		排気の状態				●	●		
		エア・クリーナ・エレメントの状態				●	●		
		カム・チェーンの調整状態	-	-	-	-			

点 検 整 備 方 式		点検整備時期				備 考
点 検 箇 所	点 検 項 目	日常	1 か 月 毎	6 か 月 毎	12 か 月 毎	
原 動 機	潤滑装置	油漏れ	○	●	●	
		油の汚れ		●	●	
		エンジンオイルの量	●	●	●	
		オイルポンプの調整状態			-	
	燃料装置	燃料漏れ			●	
		キャブレターのリンク機構の状態			-	
		スロットル・バルブ及びチョーク・バルブの状態			●	
	冷却装置	水量	-	-	-	
		水漏れ	-	-	-	
	灯火装置及び方向指示器	作用	●	●	●	
	警告器及び施錠装置	作用			●	
	計器	作用			●	
	エキゾースト・パイプ及びマフラ	取付部の緩み及び損傷			●	
	マフラ	マフラの機能			●	
	フレーム	緩み及び損傷			●	
	その他	シャシ各部の給油脂状態			●	
	前日の運行において異常が認められた箇所	当該箇所に異常がないことを確認	●		●	
	ブローバイガス還元装置	配管の損傷			○	
		ブリーザドレンの清掃		○	○	
	一酸化炭素等発散防止装置	二次空気供給装置の機能	-	-	-	
		配管の損傷取付状態	-	-	-	

●：法定項目，○：メーカー指定項目を示す。

定 規 交 換 部 品 項 目	交 換 時 期	備 考
ブレーキフルード	1 年毎	
マスタシリンダカップ	4 年毎	
キャリパピストンシール	4 年毎	
エンジンオイル	初回 1 か月目又は 1000 km 及び 1 年毎又は 6000 km 毎	
オイルクリーナエレメント	初回 1 か月目又は 1000 km 及び 18000 km 毎	

注) 交換時期は年又は走行距離のどちらか早い方にて交換する。

排出ガスの点検

- ・ エアクリーナフィルタの点検を行う。
- ・ スパークプラグの点検を行う。
- ・ エンジンを下記条件に合わせて暖機する。

平らな床面でセンタスタンドを掛け、車体を垂直にし、安定を図ってからエンジンを始動する。
エンジン暖機
エンジンを冷機の状態から始動し、12 分間アイドル運転する。
(この時の油温約 70℃)

参 考

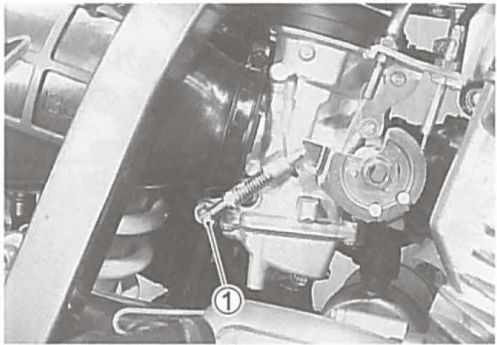
エンジン回転はエンジンタコメスタを用いて確認すること。(ハイテンションコードにテストのクリップをはさむ)

- ・ アイドリング回転数を点検する。

DATA アイドリング回転数: 1500 ± 100 rpm

TOOL 09900-26006: エンジンタコメスタ

- ・ アイドリング回転数が規定値以外の場合は、スロットルストップスクリュ①を回して規定値にする。

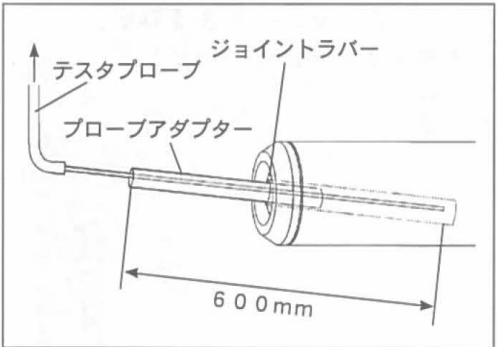


点 検

- ・ CO/HC テスタプローブのアダプタが 600mm 以上確保できる管を用いて (右図参照) マフラに接続する。

△ 注意

管とマフラの接続部から排気ガスが漏れていないこと。



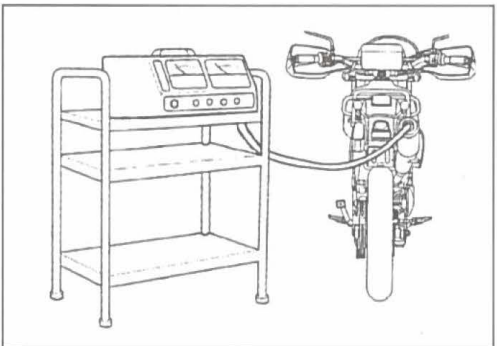
上記の方法でアイドリング回転数を確実に調整又は、確認後、一酸化炭素濃度 (CO%) および炭化水素濃度 (HC ppm) を測定する。

DATA アイドリング時の濃度 (基準値)

CO 濃度: 4.5% 以下

HC 濃度: 2000 ppm 以下

- ・ 基準値を越えている場合はパイロットスクリュの調整を行う。
(P 20)



キックスタータ

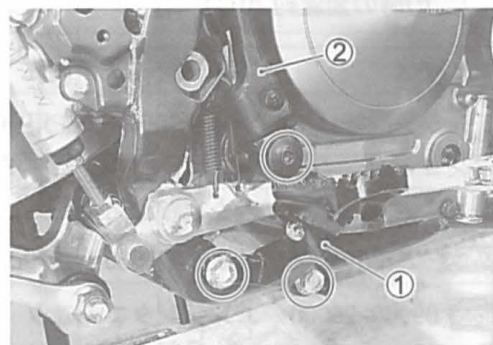
分解

- ・ エンジンオイルを抜く。

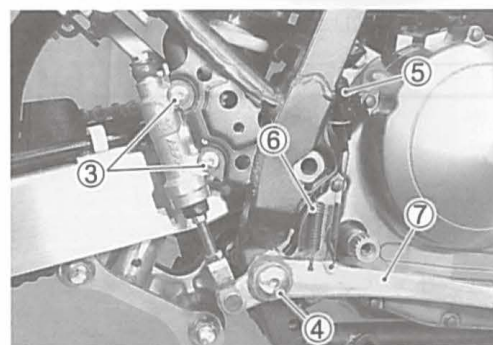
 ドレンプラグ: 21 N・m [2.1 kgf・m]



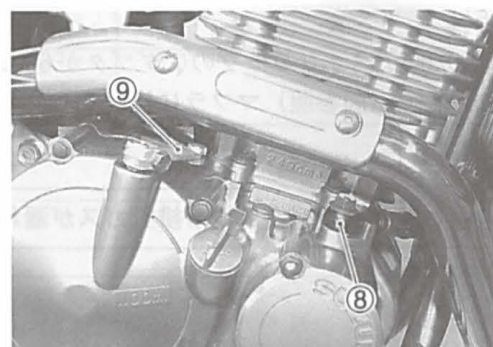
- ・ フートレストブラケット ① を外す。
- ・ キックレバー ② を外す。



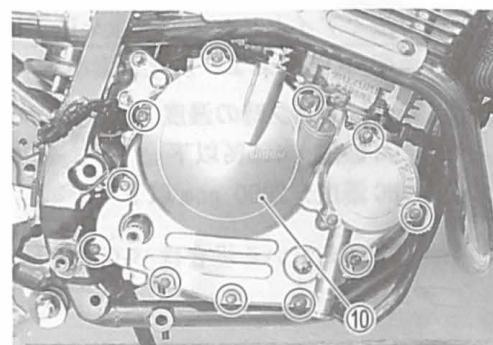
- ・ リヤブレーキマスタシリンダ締付ボルト ③ を外す。
- ・ ブレーキペダルボルト ④ を外す。
- ・ リヤブレーキランプスイッチ ⑤ を外す。
- ・ リターンスプリング ⑥ を外す。
- ・ リヤブレーキペダル ⑦ を引き抜く。



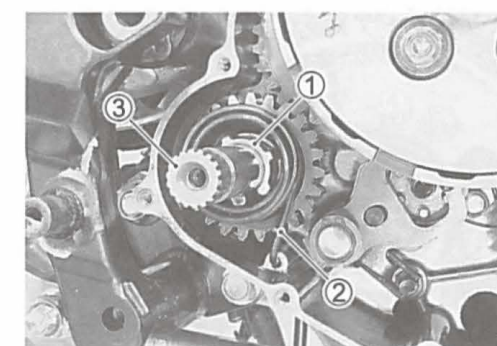
- ・ オイルクーラホース ⑧ を外す。
- ・ クラッチアーム ⑨ を外す。



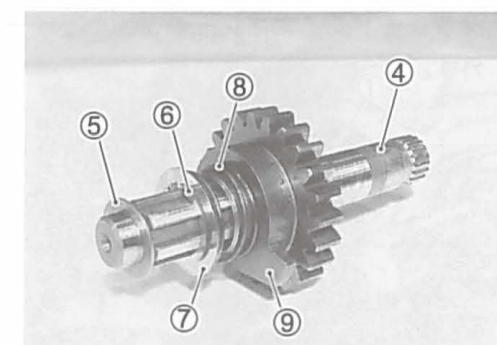
- ・ クラッチカバー ⑩ を外す。



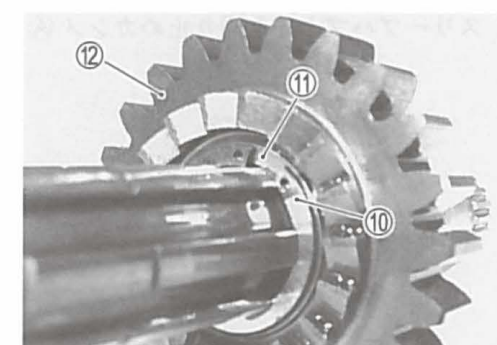
- ・ スプリングガイド ① を外す。
- ・ スプリング ② を外す。
- ・ キックシャフトアッシ ③ を外す。



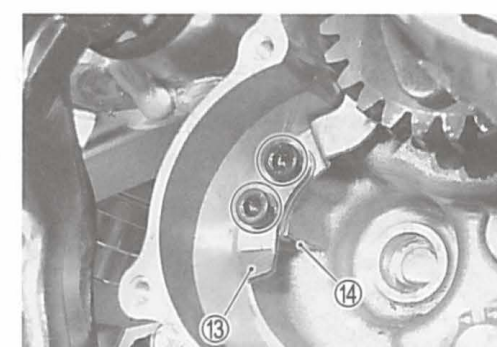
- ・ キックシャフト ④ からワッシャ ⑤, サークリップ ⑥, ワッシャ ⑦, スプリング ⑧, スタータ ⑨ を外す。



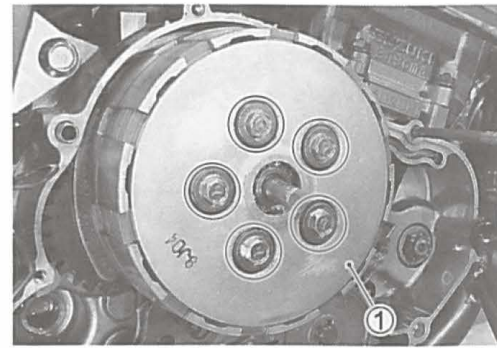
- ・ サークリップ ⑩, ワッシャ ⑪, キックギヤ ⑫ を外す。



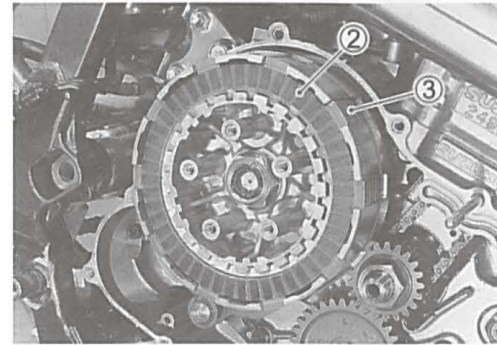
- ・ キックガイド ⑬, キックストッパ ⑭ を外す。



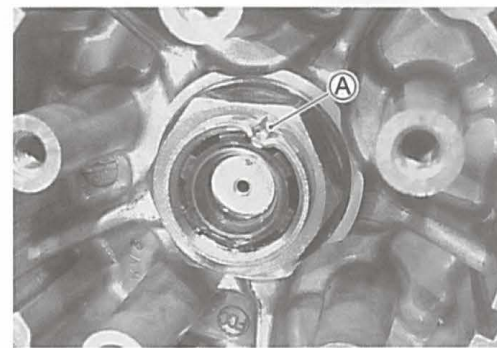
- ・ クラッチプレッシャプレート①を外す。



- ・ クラッチドライブプレート②、クラッチドリブンプレート③を外す。



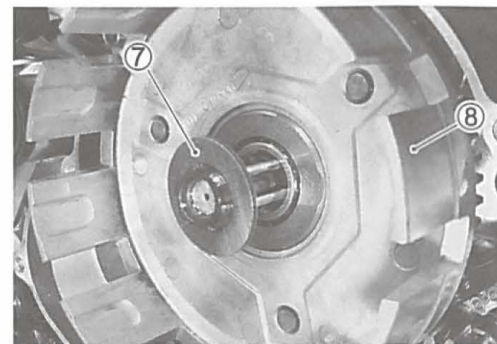
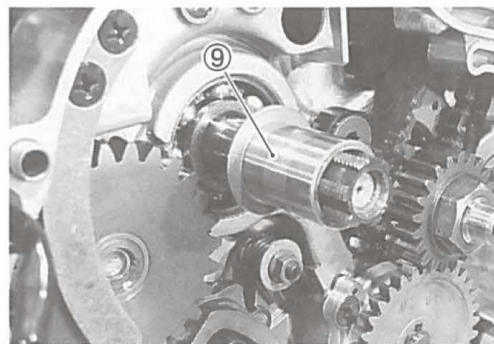
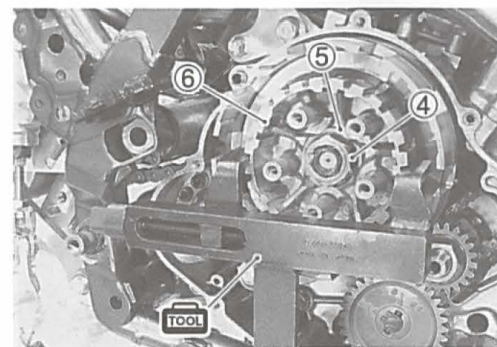
- ・ スリーブハブナット回り止めカシメ④を平らにする。



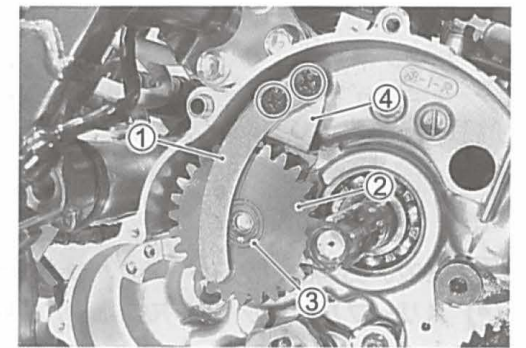
- ・ 特殊工具を用いてスリーブハブの回り止めをする。

TOOL 09920-53740: クラッチスリーブハブホルダ

- ・ スリーブハブナット④を外す。
- ・ ワッシャ⑤、スリーブハブ⑥、ワッシャ⑦、ドリブンギヤ⑧、スリーブ⑨を外す。

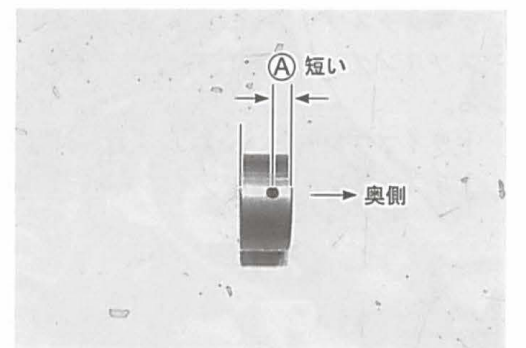
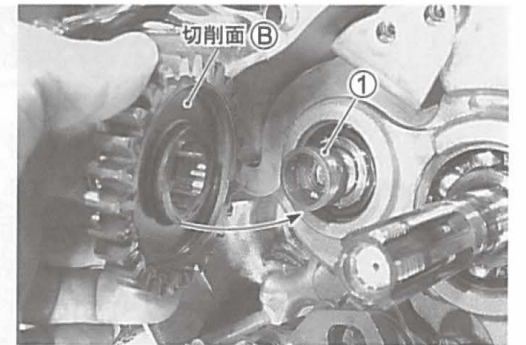


- ・ キックリテーナ①を外す。
- ・ キックアイドルギヤ②を外す。
- ・ プッシュ③を外す。
- ・ プレート④を外す。

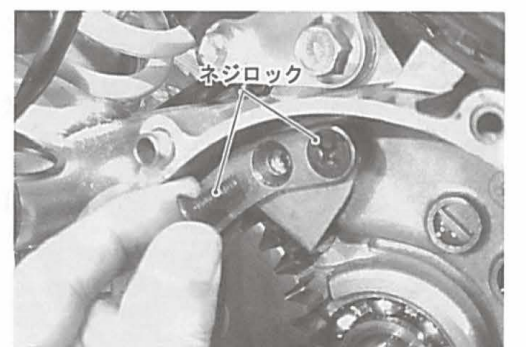


組立

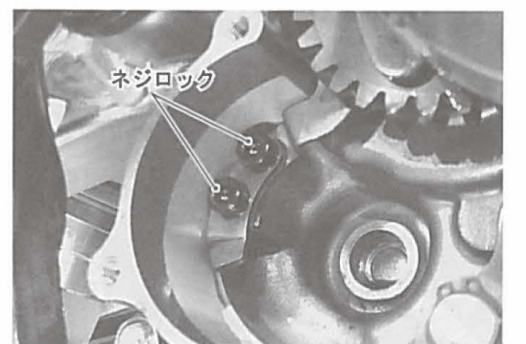
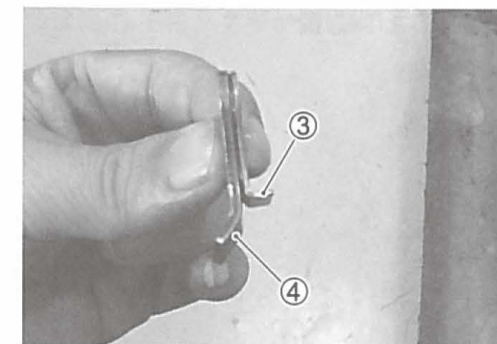
- ・ 組立は分解の逆の手順で行ない、下記項目は特に注意すること。
- ・ プッシュ①は、オイル穴の向きに注意して組み付ける。
 - ・ プッシュは、プッシュ端から、オイル穴までの寸法の短い側⑤を奥側に組み付ける。
- ・ キックアイドルギヤ②は、切削面側⑥を奥側にする。



- ・ キックリテーナ締付けスクリュは、ネジロックを塗布してから締め付ける。



- ・ キックストッパ③、キックスタータガイド④を組み付ける。
- ・ キックスタータガイド締付ボルトにネジロックを塗布してから締め付ける。

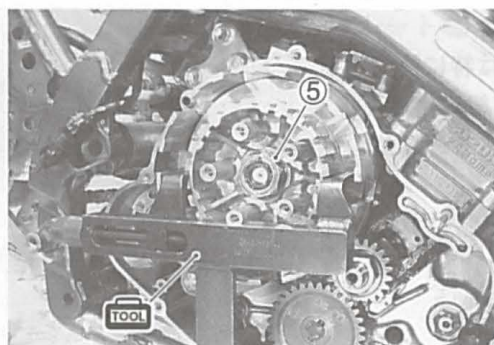


- ・スリーブ①は、つば側(A)を奥側にして組み付ける。
- ・ドリブンギヤ②、ワッシャ③を組み付ける。
- ・スリーブワッシャ④、ナット⑤を組み付ける。
- ・ワッシャは広がり側をスリーブハブに向けて組み付ける。
- ・特殊工具を用いてスリーブハブの回り止めを行いナットを規定トルクで締め付ける。

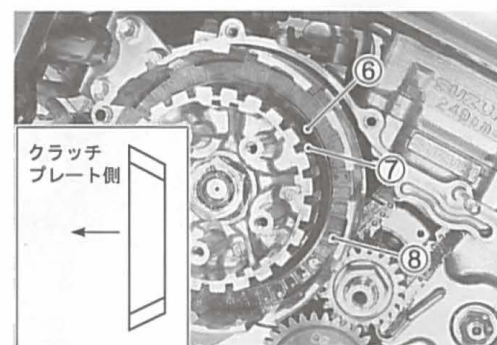
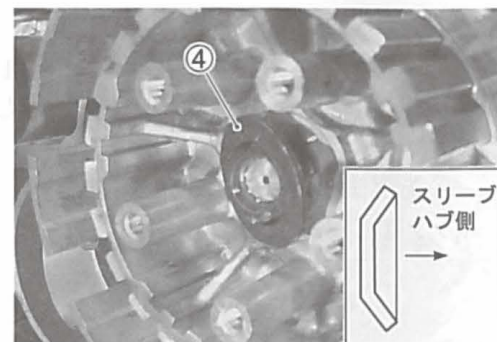
TOOL 09920-53740: クラッチスリーブハブホルダ

スリーブハブナット: 70 N・m [7.0 kgf・m]

- ・スリーブハブナットをカシメてナットの回り止めを行う。



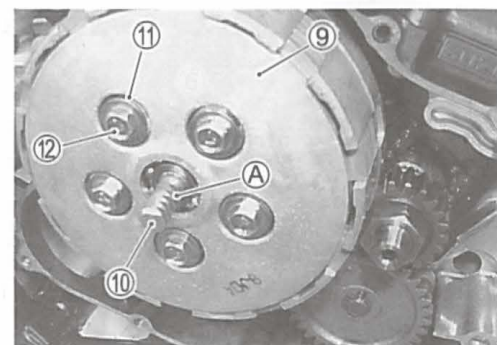
- ・クラッチスプリングシート⑥、スプリング⑦を組み付ける。
- ・スプリングは、広がり側をクラッチプレート側に向けて組み付ける。
- ・ドライブプレート No.2 ⑧を組み付ける。
- ・ドリブンプレートとドライブプレート No.1 を交互に組み付ける。



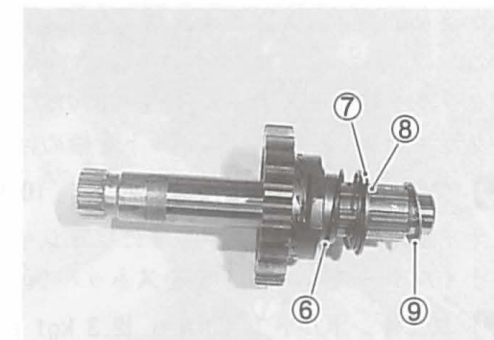
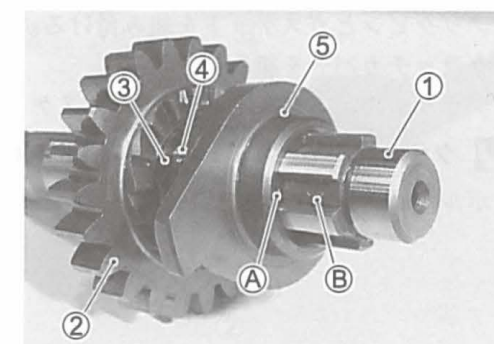
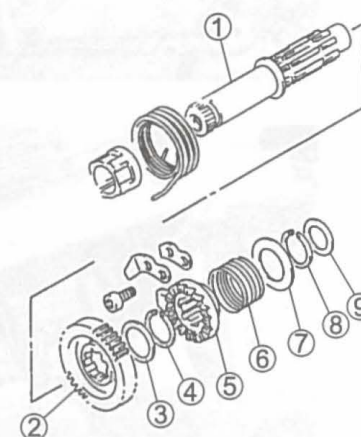
- ・プレッシャプレート⑨にリリースラック⑩を組み付ける。
- ・プレッシャプレートを組み付ける。
- ・スプリング⑪、ボルト⑫を組み付け、規定トルクで締め付ける。

プレッシャプレートボルト: 10 N・m [1.0 kgf・m]

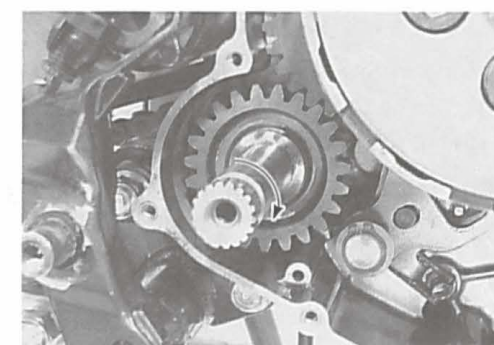
- ・リリースラックのギヤ部(A)をエンジン前側に向けておく。



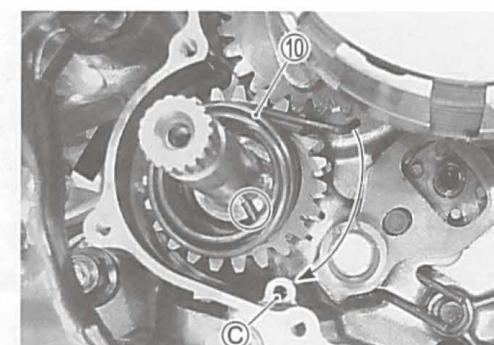
- ・キックシャフト①にキックギヤ②、ワッシャ③、サークリップ④を組み付ける。
- ・キックスタータ⑤はポンチマーク(A)をシャフト側の刻線(B)に合わせて組み付ける。
- ・スプリング⑥、ワッシャ⑦、サークリップ⑧を組み付ける。
- ・ワッシャ⑨を組み付ける。



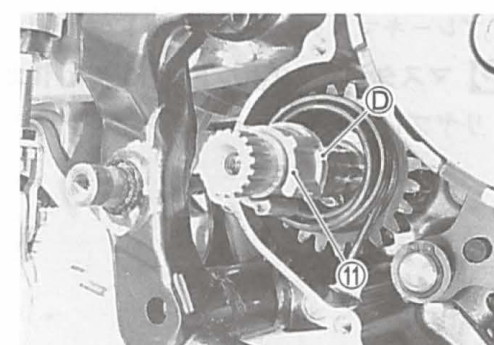
- ・キックシャフトアッシを組み付ける。
- ・シャフトを右回転させ、キックスタータの爪をキックストップパに当てる。



- ・キックスプリング⑩を組み付ける。
- ・スプリング端をクランクケース側の穴(C)にはめ込む。



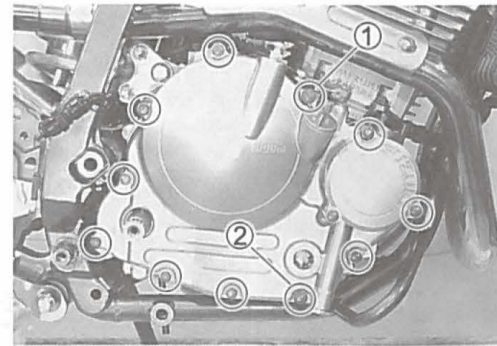
- ・スプリングガイド⑪のつば側(D)をキックギヤ側に向けて組み付ける。



- ・ ノックピンとガスケットを組み付ける。
- ・ クラッチカバーを組み付ける。
- ・ クラッチカバーボルト ①, ② にガスケットを組み付ける。

🔧 クラッチカバーボルト： 10 N・m [1.0 kgf・m]

- ・ ボルトは対角線上に均等に締め付ける。

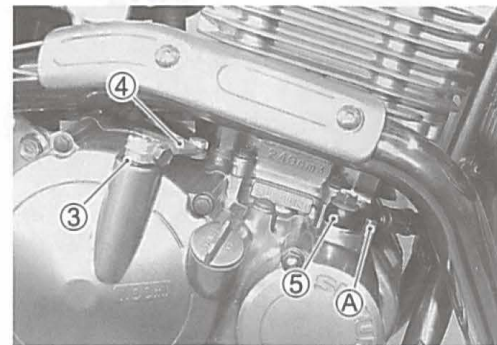


- ・ クラッチリリースピニオン ③ を左に回し、遊びがない状態にする。
- ・ クラッチリリースアーム ④ を右図の位置に組み付ける。
- ・ クラッチリリースアームボルトを締め付ける。

🔧 クラッチリリースアームボルト： 10 N・m [1.0 kgf・m]

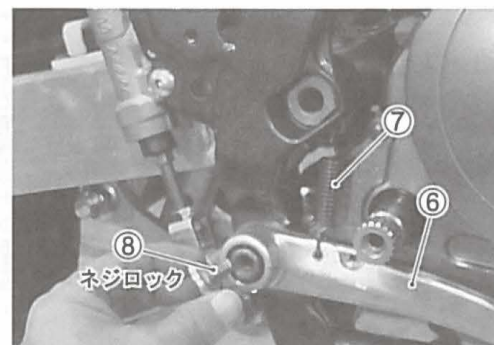
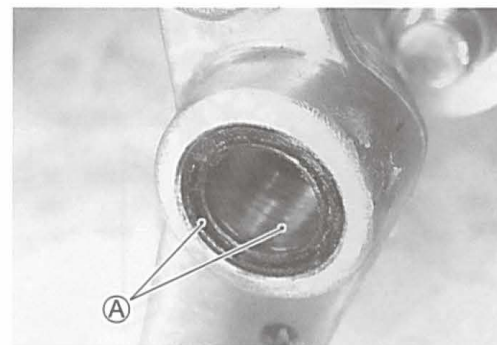
- ・ オイルホースユニオンボルトにワッシャを組み付ける。
- ・ オイルホースユニオン ⑤ をストッパ A に当てて組み付ける。

🔧 ユニオンボルト： 23 N・m [2.3 kgf・m]



- ・ ブレーキペダル軸部 A/B にグリスを塗布する。
- ・ ブレーキペダル ⑥ を組み付ける。
- ・ リターン springs ⑦ を組み付ける。
- ・ 締付ボルト ⑧ にネジロックを塗布して規定トルクで締め付ける。

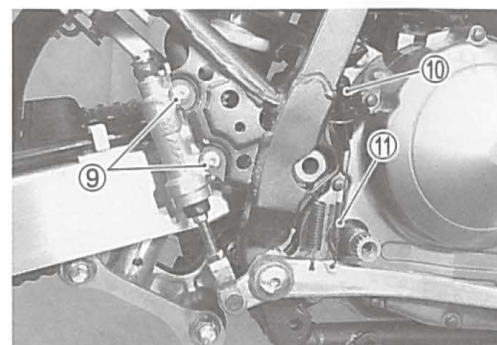
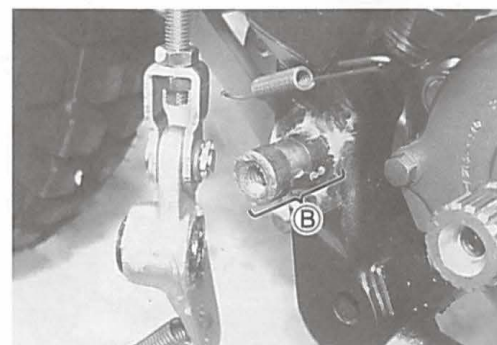
🔧 ブレーキペダルボルト： 23 N・m [2.3 kgf・m]



- ・ ブレーキマスタシリンダボルト ⑨ を組み付ける。

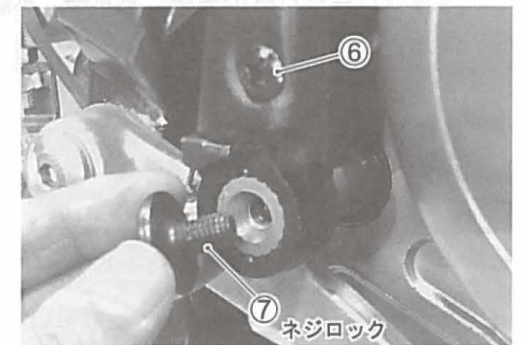
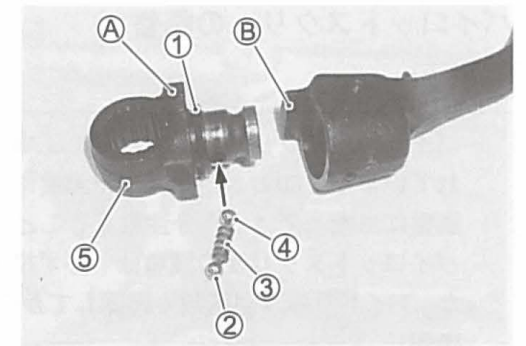
🔧 マスタシリンダボルト： 10 N・m [1.0 kgf・m]

- ・ リヤブレーキスイッチ ⑩, スプリング ⑪ を組み付ける。



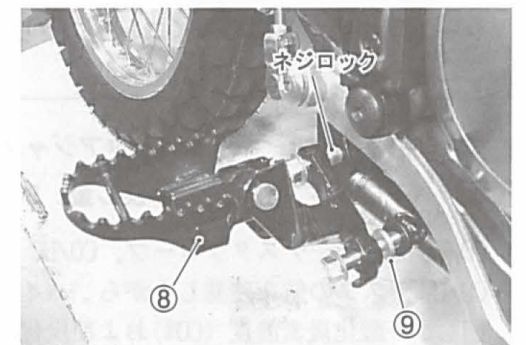
- ・ オイルシール ①, ボール ②, スプリング ③, ボール ④, 及び回転軸部にグリスを塗布する。
- ・ キックレバージョイント ⑤ の切削側 A にレバーの爪 B をセットする。
- ・ キックレバースクリュー ⑥ を締め付ける。
- ・ キックレバーボルト ⑦ にネジロックを塗布して締め付ける。

🔧 キックレバーボルト： 23 N・m [2.3 kgf・m]



- ・ フートレストブラケット ⑧ を組み付ける。
- ・ フートレストブラケットの前側ボルトにワッシャ ⑨ を組み付ける。
- ・ フートレストブラケットの後側ボルトにネジロックを塗布して組み付ける。
- ・ フートレストブラケットボルトを規定トルクで締め付ける。

🔧 フートレストブラケットボルト： 55 N・m [5.6 kgf・m]



パイロットスクリュの調整

⚠注意

- ・パイロットスクリュはあらかじめ工場で正しく管理、調整されています。COおよびHCの排出濃度に大きく影響しますので調整にあたっては、十分注意すること。
- ・パイロットスクリュの調整は、必ず規定の暖機状態で、正確な、アイドリング回転数か確認してから行うこと。(11ページ参照)
- ・キャブレタ以外の箇所に不具合、不調の原因がないことを確認すること。

- ・特殊工具を用いてパイロットスクリュ①を軽く一杯まで締め込み、標準戻し量まで戻す。

参考

特殊工具キャブレタアジャストドライバは先端①を外して使用します。

⚠注意

シート面を傷めるのでパイロットスクリュは強く締め込まないこと。

TOOL 09913-10130: キャブレタアジャストドライバ

DATA パイロットスクリュ標準戻し量: 2と1/4 回転戻し

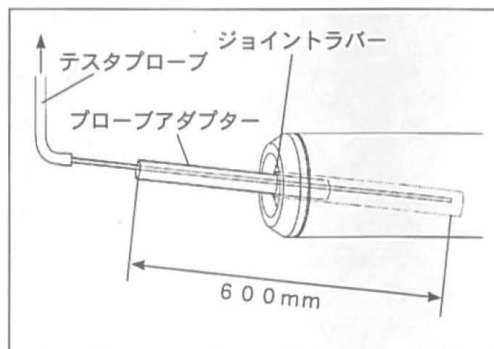
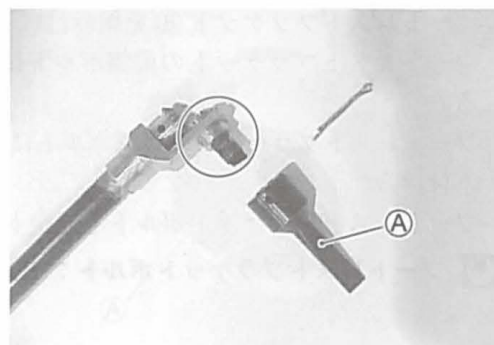
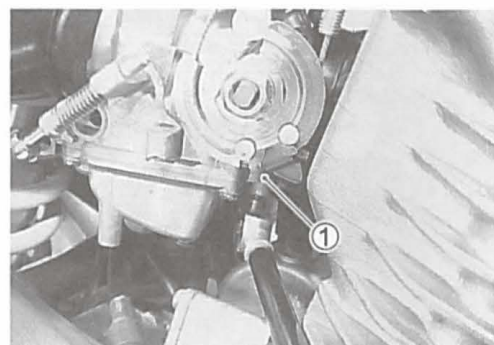
- ・CO/HC 測定管, テスタプローブ, CO/HC テスタをセットする。
- ・CO/HC テスタの値を確認しながら, パイロットスクリュを左右に回し, 一酸化炭素濃度 (CO%) および炭化水素濃度 (HC ppm) を調整値にする。

DATA アイドリング時の濃度 (調整値)

CO 濃度: 1.5 ± 0.5 %

HC 濃度: 1000 ppm 以下

- ・上記調整方法で, 一酸化炭素濃度 (CO%) が調整値に調整できない場合および一酸化炭素濃度 (CO%) が調整値内であっても炭化水素濃度 (HC ppm) が調整値を越える場合および, CO, HC が調整値内に調整できても始動性, その他走行性能に異常がある場合はスパークプラグ, 燃料装置, 点火装置, シリンダヘッド, シリンダ, ピストンの点検を行う。



キャブレタ

スロットルポジションセンサの点検

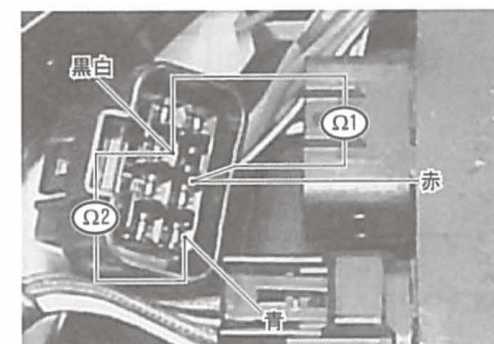
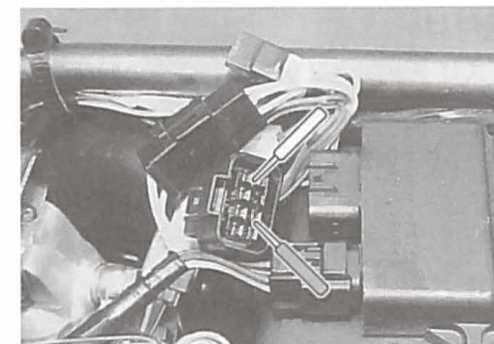
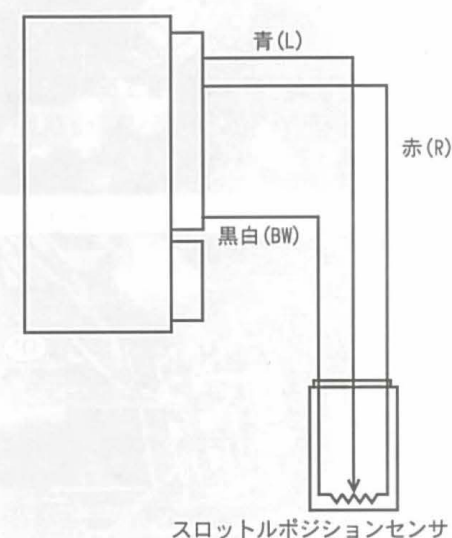
- ・スロットルポジションセンサの全抵抗 (Ω_1) を測定する。
又, スロットルを開けていくと (Ω_2) の抵抗が徐々に増加するか点検する。

DATA スロットルポジションセンサ全抵抗 (Ω_1): 約 5K Ω

- ・異常がある場合は, スロットルポジションセンサを交換する。

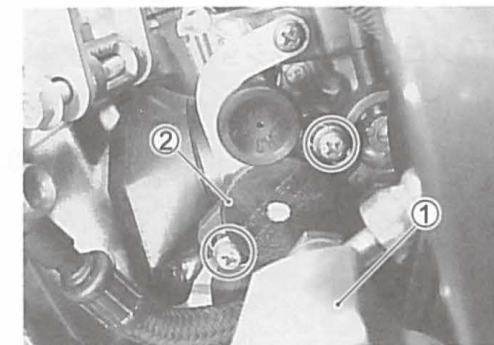
参考

点検の際に, スロットルポジションセンサを取り外す必要はない。



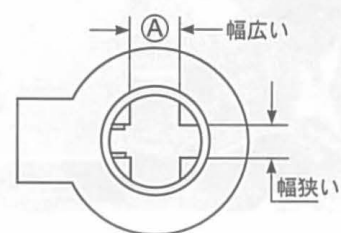
スロットルポジションセンサの取外し

- ・リヤショックアブソーバリザーバタンク ① をずらす。
- ・スロットルポジションセンサ ② を外す。

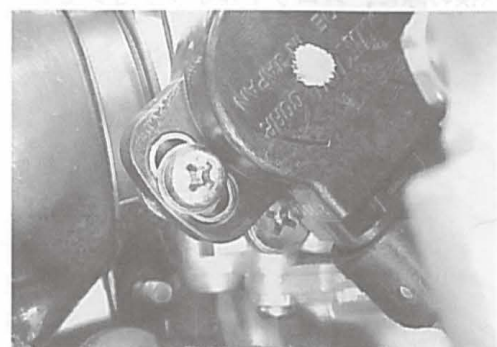
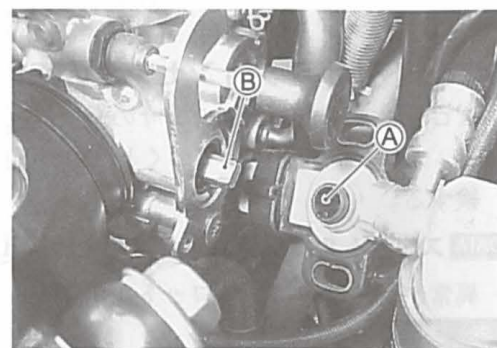


組付け

- ・スロットルポジションセンサの凹部(A)をキャブレタスロットルシャフトの凸部(B)にはめ込む。



- ・スロットルポジションセンサを仮り締めする。



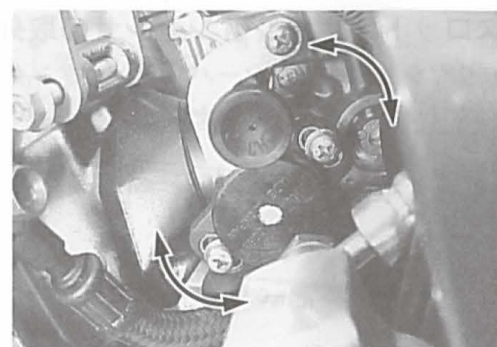
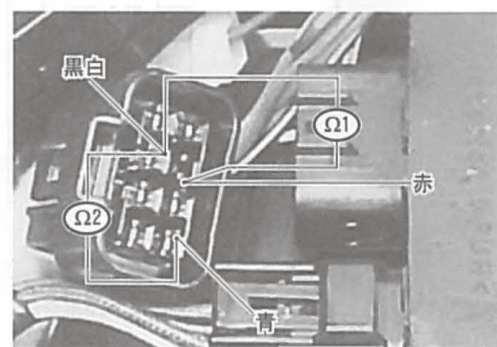
スロットルポジションセンサの位置あわせ

- ・スロットルグリップ全開、アイドル回転数 1500 rpmであることを確認する。
- ・イグニッションキーをOFFにし、イグナイタカプラを外す。
- ・スロットルポジションセンサの赤色線と黒白色線の抵抗(Ω_1)を測定する。
- ・次に、スロットルレバーを回し、スロットルバルブを全開にする。
- ・このときの抵抗値(Ω_2)が(Ω_1)の約84%になるように、スロットルポジションセンサ位置を調整する。

DATA スロットルポジションセンサ抵抗値(Ω_2) : (Ω_1) × 0.84

(例: $\Omega_1 = 5k\Omega$ のとき, $\Omega_2 = 4.2k\Omega$)

- ・スロットルポジションセンサ締付後再度(Ω_2)の抵抗値を確認する。



充電装置の点検

バッテリーリーク電流の点検

- ・イグニッションスイッチをOFFにする。
- ・レフトフレームカバーを外す。
- ・バッテリーの⊖リードワイヤを外す。
- ・バッテリーの⊖端子と⊖リードワイヤ間に右図のようにテストのミリアンペア計を接続し、規定値以上に針が振れれば電流がリークしていると判断する。

DATA バッテリーリーク電流 DR250RY/XY: 3 mA 以下
DR250RXGY: 3 mA 以下

測定レンジ: 電流 (---, 20 mA)

TOOL 09900-25008: マルチサーキットテストセット

注意

- ・電流計を接続するときは、リーク電流が大きい場合があるので、最初は高いレンジから測定すること。
- ・測定中にイグニッションスイッチをONにしないこと。

- ・電流がリークしていた場合は、カプラ、コネクタを外して原因箇所を探す。

バッテリー充電電圧の点検

- ・レフトフレームカバーを外す。
- ・エンジンタコテストをハイテンションコード①に接続する。
- ・エンジンを始動させ、デマスイッチをHIにして5000 rpmを保つ。

TOOL 09900-26006: エンジンタコテスト

- ・この状態でバッテリーの⊕⊖端子間の電圧を測定する。
- ・測定値が規定範囲を外れていたら、ジェネレータコイル及びレギュレートレクチファイヤを点検する。

参考

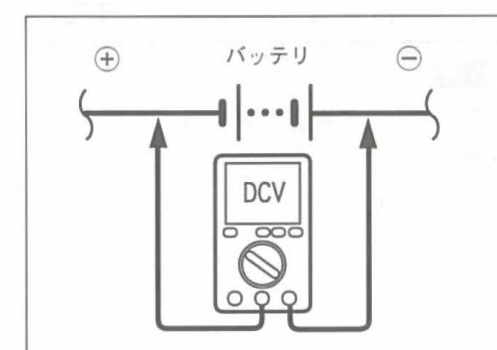
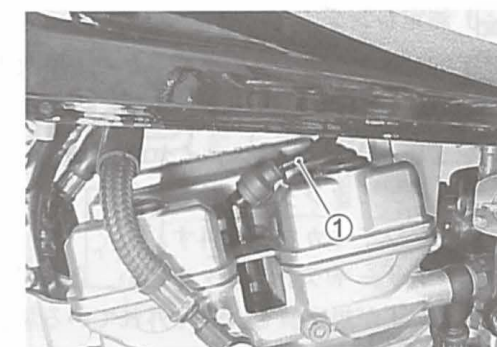
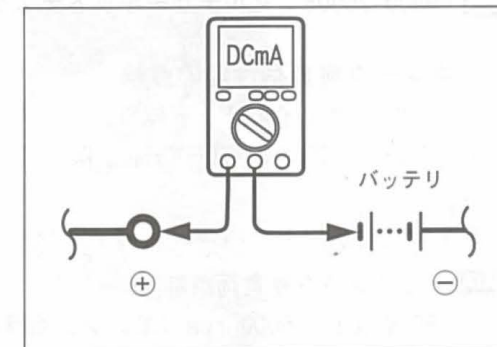
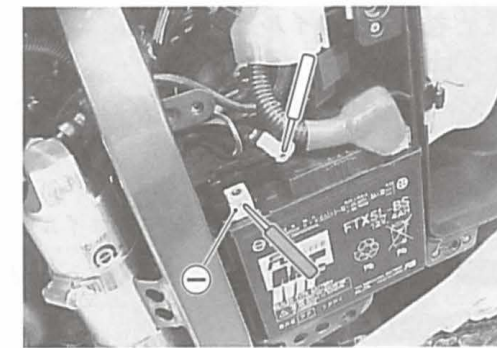
バッテリー充電電圧は、バッテリーが満充電のとき測定すること。

DATA バッテリー充電電圧: 13.5 ~ 15.0 V / 5000 rpm

測定レンジ: DCV

TOOL 09900-25008: マルチサーキットテストセット

09900-26006: エンジンタコテスト



ジェネレータコイル抵抗の点検

- ・フロントシートを外す。
- ・ジェネレータコイルリード線カプラを外す。
- ・各端子間に導通があるか点検し、またリードワイヤとアース間に導通がないか点検する。
- ・異常がある場合はジェネレータコイルを点検する。

DATA ジェネレータコイル抵抗：(0.7～1.2 Ω) 参考値

測定レンジ：抵抗 (Ω)

TOOL 09900-25008：マルチサーキットテストセット

ジェネレータ無負荷性能の点検

- ・ジェネレータコイルリード線カプラを外す。
- ・エンジンを始動させ、5000 rpmを保って各端子間の電圧を測定する。
- ・電圧が規定値以下の場合は、ジェネレータコイルを交換する。

DATA ジェネレータ無負荷性能

80 V以上 / 5000 rpm (エンジン冷機時)

測定レンジ：AC

TOOL 09900-25008：マルチサーキットテストセット

09900-26006：エンジンタコメタ

レギュレートレクチファイヤの点検

- ・フューエルタンクを外す。
- ・リードワイヤカプラを外す。
- ・マルチサーキットテストを使い、各端子間の電圧を測定する。
- ・測定電圧が規定値を大きく外れている場合は、レギュレートレクチファイヤを交換する。

測定レンジ：ダイオード (→←)

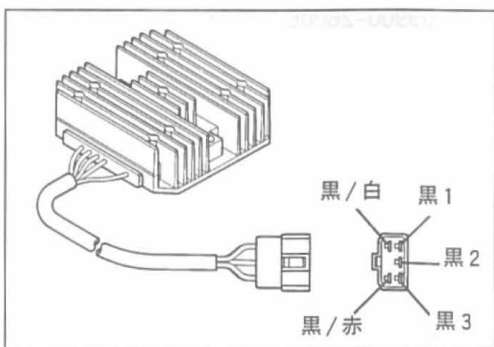
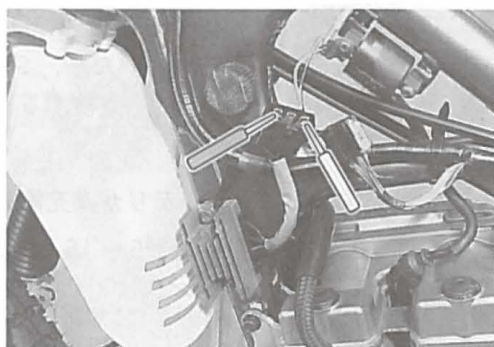
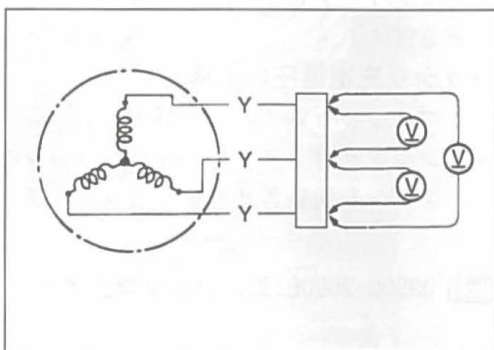
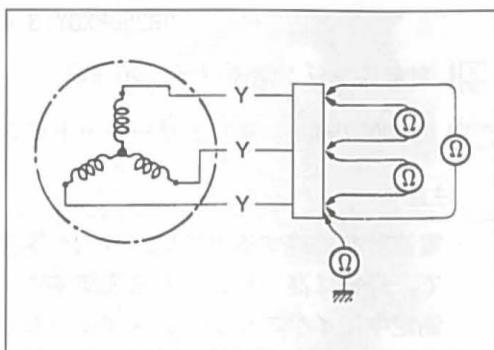
TOOL 09900-25008：マルチサーキットテストセット

(V)

		テスト ⊕				
テスト ⊖		黒／赤	黒1	黒2	黒3	黒／白
	黒／赤		0.4～0.7	0.4～0.7	0.4～0.7	0.5～1.2
	黒1	約1.5		約1.5	約1.5	0.4～0.7
	黒2	約1.5	約1.5		約1.5	0.4～0.7
	黒3	約1.5	約1.5	約1.5		0.4～0.7
	黒／白	約1.5	約1.5	約1.5	約1.5	

参考

無接続時1.4 V以下の場合はマルチサーキットテストの内部電池を交換する。



点火装置の点検

イグニッションコイル1次ピーク電圧の点検

- ・プラグキャップを外し、新品のスパークプラグを取り付け、エンジンにアースする。

参考

- ・全てのカプラが接続されているか確認する。
- ・バッテリーが完全に充電されているか確認する。

- ・マルチサーキットテストにピークボルトアダプタを取り付ける。
- ・マルチサーキットテストを次のように接続する。

イグニッションコイル：⊕ テスタ → アース

⊖ テスタ → 白青

- ・スタータボタンを押し、2～3秒エンジンを回転させて1次ピーク電圧を測定する。
- ・上記の測定を2～3回繰り返し、最も高い値を測定する。

DATA イグニッションコイル1次ピーク電圧

180V以上 (バッテリー満充電時)

測定レンジ：DCV

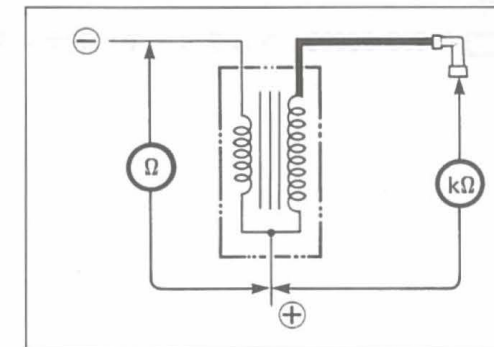
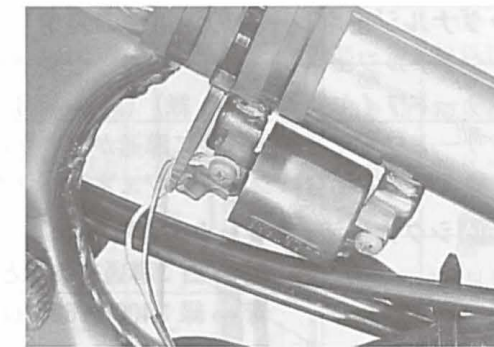
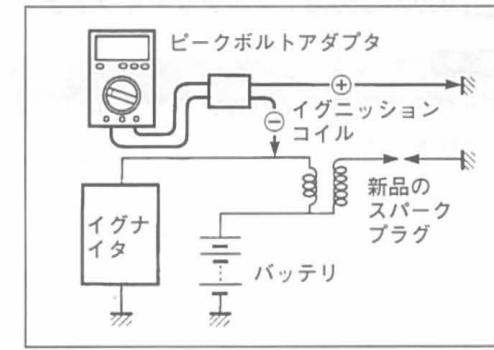
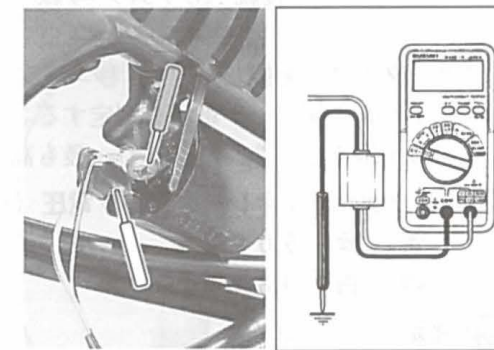
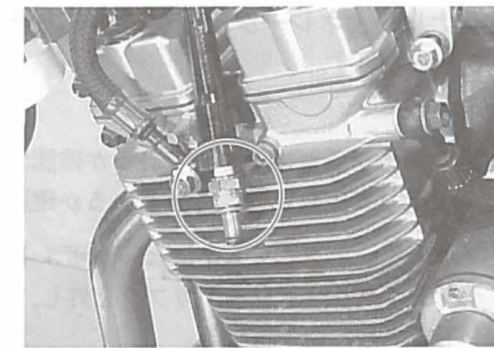
TOOL 09900-25008：マルチサーキットテストセット

注意

感電を防ぐため、スパークプラグやテストの端子部分に触れないこと。

参考

電圧が規定値以下の場合は、イグニッションコイル、シグナルジェネレータ、イグナイタの点検をする。



イグニッションコイルの抵抗の測定

- ・1次コイルの端子間の抵抗を測定する。
- ・2次コイルの抵抗をプラグキャップ間で測定する。

DATA イグニッションコイル抵抗値

1次コイル：0.3～1.3 Ω (⊕ 端子 - ⊖ 端子)

2次コイル：12～20 kΩ

(⊕ 端子 - スパークプラグキャップ)

測定レンジ：抵抗 (Ω)

TOOL 09900-25008：マルチサーキットテストセット

シグナルジェネレータピークボルトの点検

- ・シートを外す。

参考

- ・全てのカプラーが接続されているか確認する。
- ・バッテリーが完全に充電されているか確認する。
- ・マルチサーキットテストにピークボルトアダプタを取り付ける。
- ・イグナイタリードワイヤカプラーを外し、マルチサーキットテストを下のよう組み付ける。

接続：⊕ テスタ → 緑 ⊖ テスタ → 青

⊕ テスタ → 白 ⊖ テスタ → 黒

- ・スタータボタンを押し、2～3秒エンジンを回転させて、シグナルジェネレータピーク電圧を測定する。
- ・上記の測定を2～3回繰り返し、最も高い値を測定する。

DATA シグナルジェネレータピーク電圧（バッテリー満充電時）

青 ↔ 緑：5.0 V以上

黒 ↔ 白：0.8 V以上

測定レンジ：DCV

TOOL 09900-25008：マルチサーキットテストセット

参考

電圧が規定値外であれば、シグナルジェネレータコイルの交換か、再点検を行う。

シグナルジェネレータの抵抗値の測定

- ・シグナルジェネレータリードワイヤカプラーを外す。
- ・リードワイヤ間（青 ↔ 緑）（黒 ↔ 白）の抵抗を測定する。
- ・リードワイヤとアース間に導通がないか確認する。
- ・異常がある場合はシグナルジェネレータを交換する。

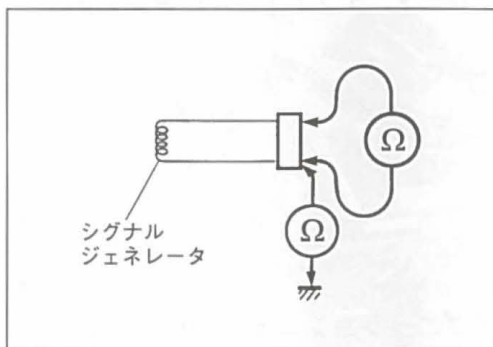
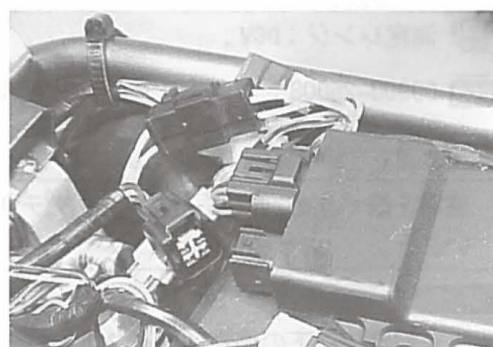
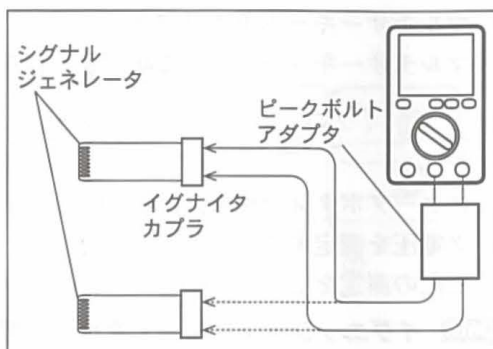
DATA シグナルジェネレータの抵抗値：

黒 ↔ 白：導通有ること。(0.1～1.0 Ω) 参考値

青 ↔ 緑：400～620 Ω

測定レンジ：抵抗 (Ω)

TOOL 09900-25008：マルチサーキットテストセット



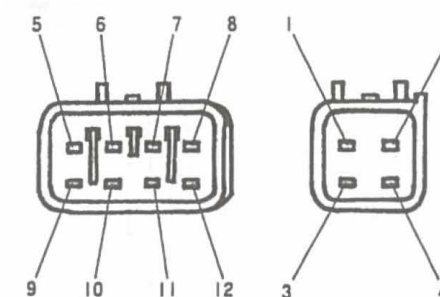
CDI ユニットの点検

- ・CDI ユニットのカプラーを外す。
- ・ポケットテストで端子間抵抗を測定する。

注意

- ・テストにより多少数値が異なるので注意すること。
- ・テストによる測定は低電圧のためチェックが良好でも判断できない故障もあるので注意すること。
- ・測定レンジは×1KΩで行なうこと。

端子配列図

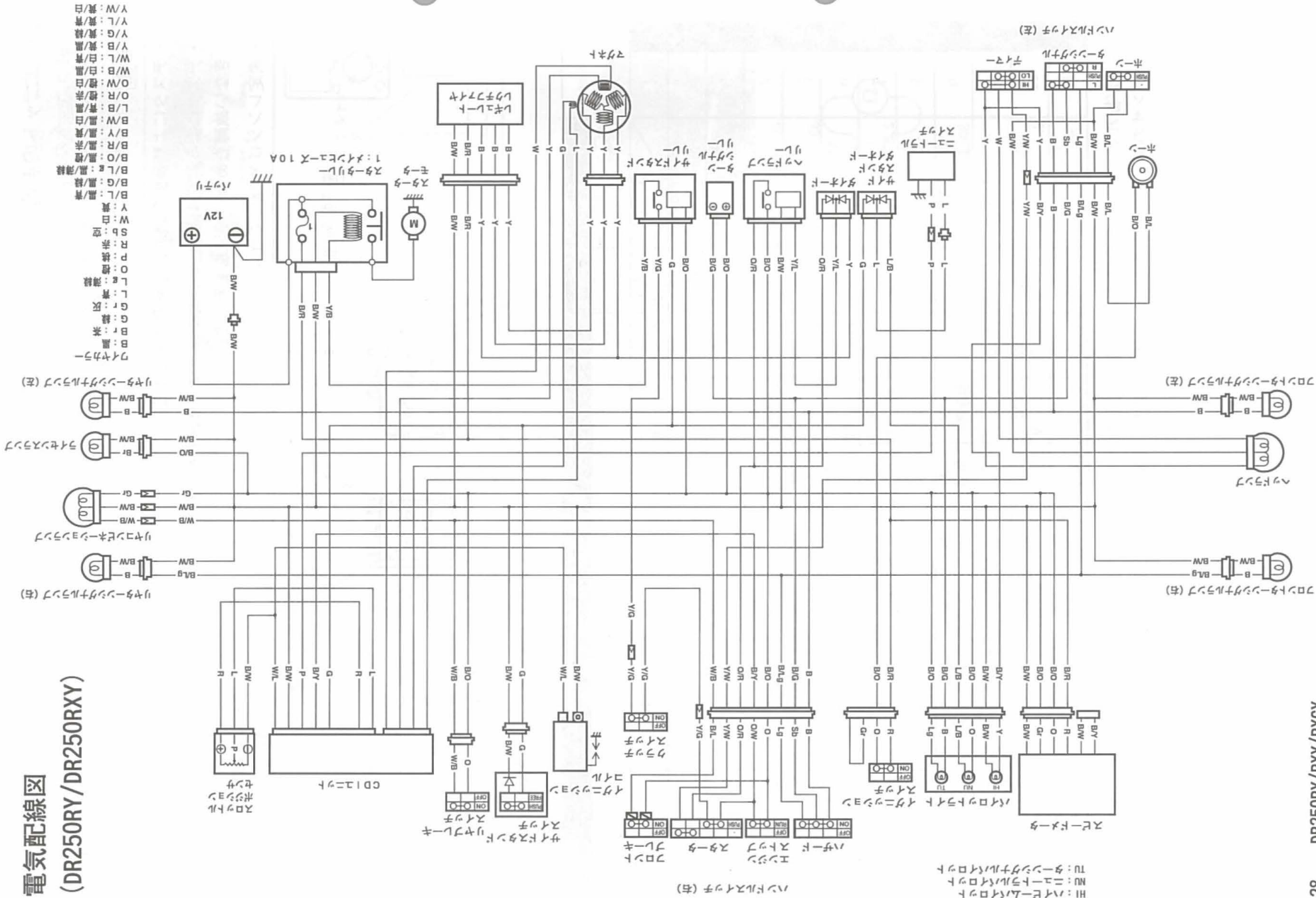


単位：KΩ

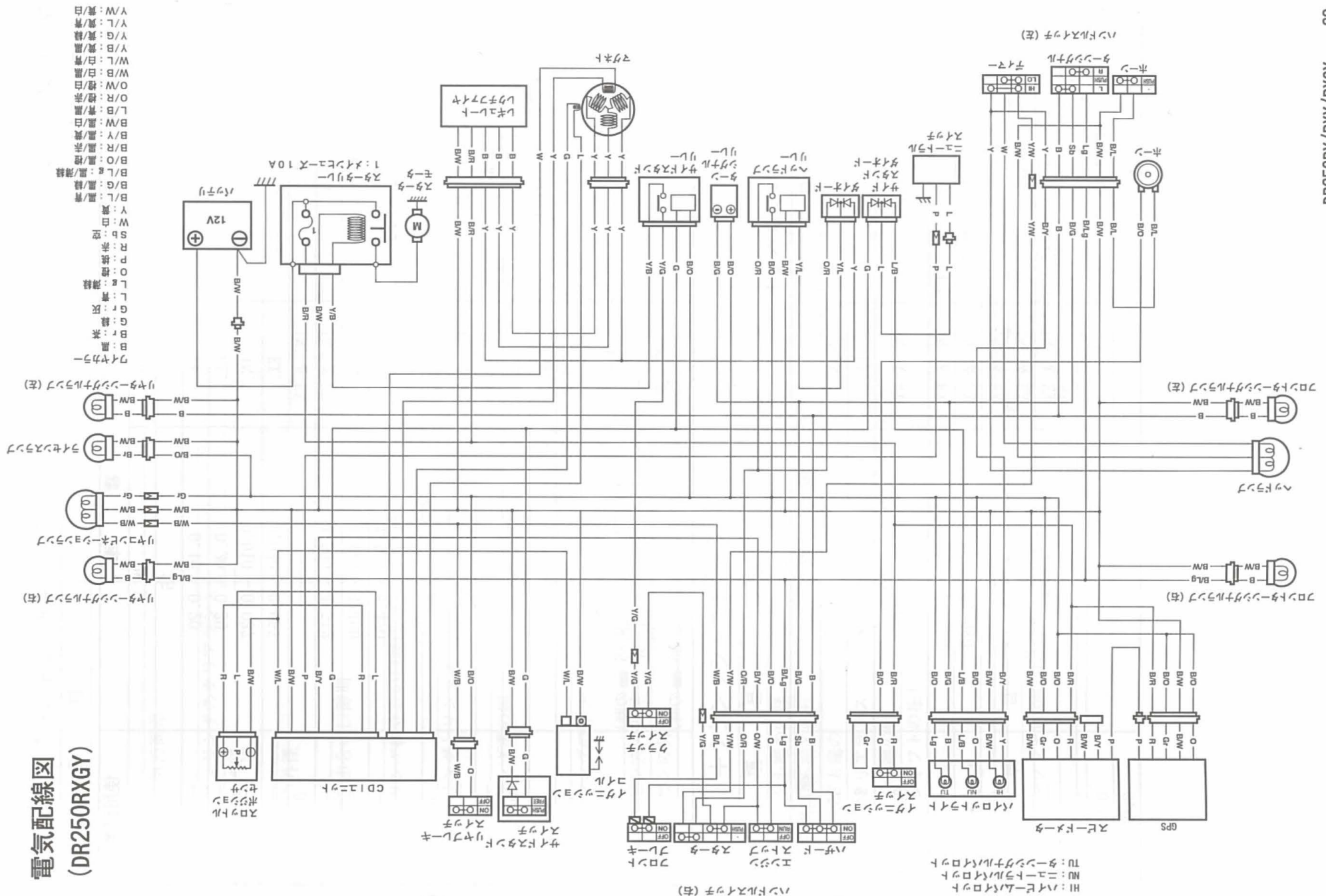
		テスト棒 (赤) ⊕											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
テスト棒 (黒) ⊖	1	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	∞	∞	ON	ON
	2	ON	0	4.4～28	20～400	30～500	0	2.8～18	200以上	∞	∞	2.2～15	70以上
	3	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	∞	∞	ON	ON
	4	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	∞	∞	ON	ON
	5	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	∞	∞	ON	ON
	6	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	∞	∞	ON	ON
	7	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	∞	∞	ON	ON
	8	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	∞	∞	ON	ON
	9	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON
	10	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON
	11	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON
	12	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON

- ・ON: 針が振れる。数値は参考値です。∞: 針が振れない。
- ・コンデンサの影響で針が大きく振れて戻る所があります。安定した所で測定すること。

電気配線図
(DR250RY/DR250RXY)



電気配線図
(DR250RXGY)



サービスデータ

バルブガイド

単位：mm

項 目	標 準		使用限度
バルブ径	IN.	28.5	—
	EX.	25	—
バルブクリアランス (冷機時)	IN.	0.10 ～ 0.20	—
	EX.	0.20 ～ 0.30	—
バルブステムとバルブガイドのクリアランス	IN.	0.010 ～ 0.037	—
	EX.	0.030 ～ 0.057	—
バルブステムのガタ	IN. & EX.	—	0.35
バルブガイドの内径	IN. & EX.	4.500 ～ 4.512	—
バルブステムの外径	IN.	4.475 ～ 4.490	—
	EX.	4.455 ～ 4.470	—
バルブステムの振れ	IN. & EX.	—	0.05
バルブヘッドの厚さ	IN. & EX.	—	0.5
バルブステムエンドの長さ	IN. & EX.	—	—
バルブシート面の幅	IN. & EX.	0.9 ～ 1.1	—
	IN. & EX.	—	0.03
バルブスプリングの自由長	インナ	40.17	38.6
	アウト	42.22	40.6
バルブスプリングの荷重	インナ	53 [5.3] N [kgf] (バルブスプリング長さ：29.85 mm の時)	—
	アウト	143.2 [14.6] N [kgf] (バルブスプリング長さ：33.35 mm の時)	—

カムシャフト+シリンダヘッド

単位：mm

項 目	標 準		使用限度
カムの高さ	IN.	35.82 ～ 35.86	35.52
	EX.	35.22 ～ 35.26	34.92
カムシャフトジャーナルのオイルクリアランス	IN. & EX.	0.032 ～ 0.066	0.150
カムシャフトジャーナルホルダの内径	IN. & EX.	22.012 ～ 22.025	—
カムシャフトジャーナルの外径	IN. & EX.	21.959 ～ 21.980	—
カムシャフトの振れ	IN. & EX.	—	0.08
ロッカーアームの内径	IN. & EX.	—	—
ロッカーアームシャフトの外径	IN. & EX.	—	—
シリンダの歪み	—	—	0.05
シリンダヘッドの歪み	—	—	0.05
シリンダヘッドカバーの歪み	—	—	0.05

シリンダ+ピストン+ピストンリング

単位：mm

項 目	標 準		使用限度
圧縮圧力	1300kPa [13 kgf/cm ²] 400rpm		—
圧縮圧力の気筒間差	—		—
ピストンとシリンダのクリアランス	—		0.12
シリンダの内径	73.000 ～ 73.015 (シリンダ上端より 20 mm 下)		73.12
ピストンの外径	72.985 ～ 73.000 (ピストン下端より 15 mm 上)		72.280
ピストン自由合い口隙間	1st	約 6.9	5.5
	2nd	約 7.2	5.8
ピストンリング組立合い口隙間	1st	0.1 ～ 0.3	0.5
	2nd	0.35 ～ 0.5	1.0
ピストンリングとリング溝の隙間	1st	—	0.18
	2nd	—	0.15
ピストンリング溝の幅	1st	1.01 ～ 1.03	—
	2nd	1.01 ～ 1.03	—
	Oil	2.01 ～ 2.03	—
ピストンリングの厚さ	1st	0.97 ～ 0.99	—
	2nd	0.97 ～ 0.99	—
ピストンピン穴の内径	19.002 ～ 19.008		19.030
ピストンピンの外径	18.996 ～ 19.000		18.980

コンロッド+クランクシャフト

単位：mm

項 目	標 準	使用限度
コンロッド小端の内径	19.006 ～ 19.014	19.040
コンロッド小端の振れ	—	3.0
コンロッド大端のスラストクリアランス	0 ～ 0.55	1.0
コンロッド大端の幅	19.95 ～ 20.00	—
クランクシャフトの振れ	—	0.05

オイルポンプ

項 目	標 準	使用限度
オイルプレッシャ (油温 60℃)	49 ～ 147 kPa [0.5 ～ 1.5 kgf/cm ²] (エンジン回転数 3000 r/min)	—

クラッチ

単位:mm

項 目	標 準		使用限度
クラッチレバーの遊び	10 ~ 15		—
ドライブプレートの厚さ	No.1	2.92 ~ 3.08 (6枚)	2.6
	No.2	2.92 ~ 3.08 (1枚)	2.6
ドリブンプレートの爪の幅	No.1 & No.2	13.7 ~ 13.8	5.1
ドリブンプレートの歪み	—		0.10
クラッチスプリング自由長	41		40.0

トランスミッション+ドライブチェーン

単位:mm(ギヤレシオを除く)

項 目		標 準	使用限度
一次減速比		3.190	—
二次減速比		3.000	—
ギヤ比	Low	2.416	—
	2nd	1.733	—
	3rd	1.333	—
	4th	1.111	—
	5th	0.952	—
	6th	0.826	—
シフトフォークと溝の隙間		0.1 ~ 0.3	0.50
シフトフォークの溝の幅		5.0 ~ 5.1	—
シフトフォークの爪の厚さ		4.8 ~ 4.9	—
ドライブチェーン	種類	D. I. D 520V ₂	—
	リンク数	108	—
	20ピッチ長さ	317.5	319.4
ドライブチェーンの緩み (空車時, サイドスタンド使用)		20 ~ 40	—

キャブレータ

単位:mm

項 目	諸 元
キャブレータ型式	BSR32
メインボア径	φ32
キャブレータ判別刻印	13E2
アイドリング回転数	1500
油面高さ(フューエルレベル)	31.5 ± 0.5
メインジェット (M. J)	#122.5
メインエアジェット (M. A. J)	φ130
ジェットニードル (J. N)	5DH40-3
ニードルジェット (N. J)	P-OM(885)
パイロットジェット (P. J)	# 12.5
バイパス (B. P)	BP1:0.9 BP2:0.9 BP3:0.7
パイロットアウトレット (P. O)	φ1.0
バルブシート (V. S)	φ2.0
スタータジェット (G. S)	# 65
ピストンバルブ (C. A)	—
パイロットエアジェット (P. A. J)	150
スロットルケーブルの遊び	2 ~ 4 (グリップ回転数)
パイロットスクリュ (P. S)	マスタ合わせ (約2と¼回転戻し)

電装

項 目	諸 元		備 考
スパークプラグ	形式	NGK: CR9E DENSO: U27ESR-N	
	点火隙間	0.7 ~ 0.8 mm	
飛火性能	8 mm 以上		
イグニッションコイルの抵抗値	一次側	0.3 ~ 1.3 Ω	⊖ 端子 - ⊕ 端子
	二次側	12 ~ 20 k Ω	⊕ 端子 - プラグキャップ
イグニッションコイル一次ピーク電圧	180 V 以上		W 又は B/Y ⊖ - アース ⊕
ジェネレータコイルの抵抗値	(0.7 ~ 1.2 Ω) 参考値		Y-Y
シグナルジェネレータコイルの抵抗値	400 ~ 620 Ω		B1-G
シグナルジェネレータのピーク電圧	5.0V 以上		B ⊕ - G ⊖
ジェネレータ最大出力	200 W (エンジン回転 5000r/min)		
ジェネレータ無負荷電圧	60 V (AC) 以上 (エンジン回転 5000r/min)		
充電電圧	13.5 ~ 15 V (エンジン回転 5000r/min)		
スタータリレーの抵抗値	3 ~ 5 Ω		
バッテリー	形式	FTX5L-BS	
	容量	4 Ah	
	電解液比重	—	
ヒューズ	10A		

ワット数

単位:W

項 目	標 準
ヘッドランプ	HI 60
	LO 55
ライセンスランプバルブ	5
テール/ストップランプ	5/21
ターンシグナルランプ	15 × 4
スピードメータランプ	LED
ニュートラルパイロットランプ	2
ターンシグナルパイロットランプ	2
ハイビームパイロットランプ	2

ブレーキ+ホイール

単位：mm

項 目	標 準		使用限度
フロントブレーキアジャスタ	レバー先端遊び 1 ～ 5		
リヤブレーキペダル高さ	0 ～ 10		
ブレーキパッドの厚さ	前 輪	—	摩耗限度線まで
	後 輪	—	摩耗限度線まで
ブレーキディスクプレートの厚さ	前 輪	3.5	3.0
	後 輪	4.0	3.5
ブレーキディスクプレートの振れ	—		0.3
マスタシリンダの内径	前 輪	12.700 ～ 12.743	—
	後 輪	14.000 ～ 14.043	—
マスタシリンダピストンの外径	前 輪	12.657 ～ 12.684	—
	後 輪	13.957 ～ 13.984	—
ブレーキキャリパシリンダの内径	前 輪	27.000 ～ 27.05	—
	後 輪	30.23 ～ 30.28	—
ブレーキキャリパピストンの外径	前 輪	26.93 ～ 26.95	—
	後 輪	30.16 ～ 30.18	—
ブレーキフルードの種類	DOT 4		—
ホイールリムの振れ	横	—	2.0
	縦	—	2.0
ホイールリムサイズ	前 輪	21 × 1.16	—
	後 輪	18 × 2.15	—
アクスルシャフトの振れ	前 輪	—	0.25
	後 輪	—	0.25

タイヤ

項 目	標 準		使用限度
タイヤ空気圧 （1名乗車／2名乗車）	前 輪	150/150 kPa 1.50/1.50 kgf/cm ²	—
	後 輪	150/175 kPa 1.50/1.75 kgf/cm ²	—
タイヤサイズ	前 輪	3.00-21 51P	—
	後 輪	4.60-18 63P	—
タイヤの種類	前 輪	DR250RY: D605F J DR250RXY/RXGY: D605F G	—
	後 輪	DR250RY: D605 J DR250RXY/RXGY: D605 G	—
タイヤ摩耗限度 内は推奨値	前 輪	—	0.8 mm 4.0 mm
	後 輪	—	0.8 mm 4.0 mm

サスペンション

単位：mm

項 目	標 準	使用限度
フロントフォークストローク	280	—
フロントフォークスプリングの自由長	465.2	455
フロントフォークオイルレベル	135.0 (スプリング無し、最圧縮時、インナチューブ上面から)	—
フロントフォークオイルの種類	フロントフォークオイル SS7 号	—
フロントフォークオイル量	538 ± 2.5 ml	—
リヤホイール可動量	—	—
スイングアームピボットシャフトの振れ	—	0.3

フューエル+エンジンオイル

項 目	諸 元			備 考
ガソリンの種類	無鉛レギュラーガソリン			
フューエルタンクの要領	全容量	DR250RY:10L	DR250RXY・RXGY:17L	
エンジンオイルの種類	スズキエクスターオイル TYPE04			
	スズキエクスターオイルスーパーデラックス			
	スズキエクスターオイル SG 10W/40			
エンジンオイル要領	オイル交換時	約 1100 ml		
	オイルフィルタ 交換時	約 1300 ml		
	エンジン 分解時	約 1600 ml		