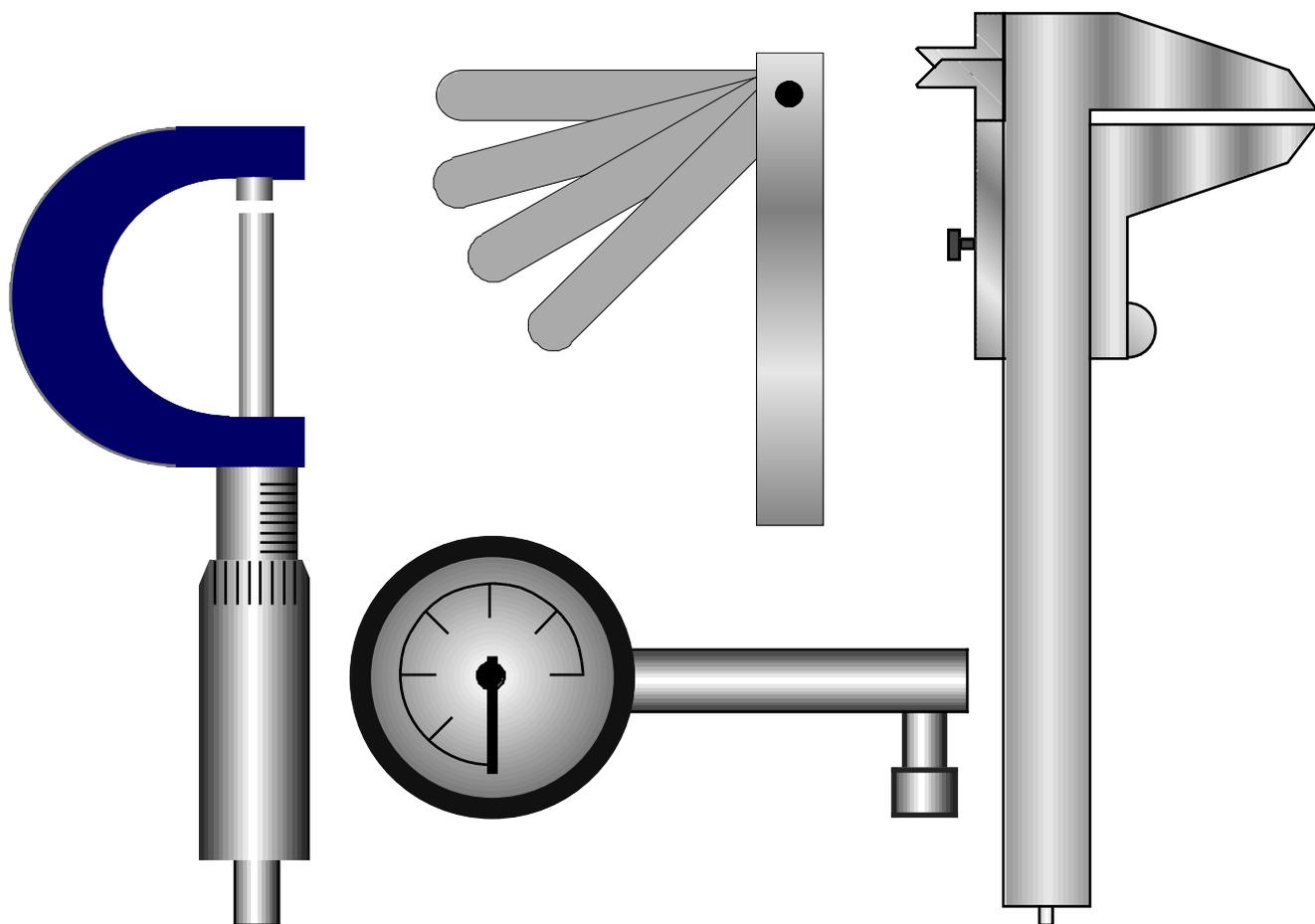
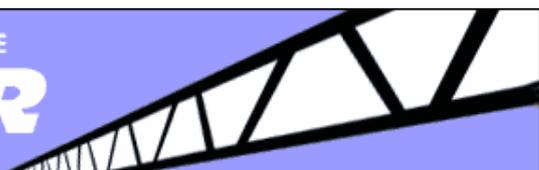


# SDRトラブルシューティング



YAMAHA TWO-STROKE SINGLE  
**YZ SDR**  
WWW.YAMAHA-SDR.COM



# 目次

|             |    |                      |    |
|-------------|----|----------------------|----|
| 始動不良始動困難    | 3  | キック不良                | 11 |
| 燃料系         | 3  | キック滑り                | 11 |
| 点火系         | 4  | キックが重い               | 11 |
| 圧縮系         | 4  | その他                  | 11 |
|             |    | キック戻り不良              | 11 |
| アイドルリング低速不調 | 5  | 変速不良                 | 11 |
| 燃料系         | 5  | チェンジが入らない            | 11 |
| 点火系         | 5  | シフトペダルが動かない          | 11 |
| 圧縮系         | 6  | チェンジ抜け               | 12 |
| その他         | 6  |                      |    |
| 中高速不調       | 7  | エンジン異音               | 12 |
| 燃料系         | 7  | ブレーキ不良               | 13 |
| 点火系         | 8  | 効きが悪い                | 13 |
| 圧縮系         | 8  | 引きずり                 | 13 |
| その他         | 8  |                      |    |
| オーバーヒート     | 9  | フロントフォーク不具合          | 13 |
| 点火系         | 9  | オイル漏れ                | 13 |
| 燃料系         | 9  | 動作不良                 | 14 |
| 圧縮系         | 9  |                      |    |
| ギヤオイル       | 9  | 操縦安定性不良              | 14 |
| 冷却系         | 9  |                      |    |
| その他         | 9  | 電装の不良                | 15 |
| オーバークール     | 9  | 充電系                  | 15 |
|             |    | 照明系                  | 16 |
| クラッチ        | 10 | 信号系                  | 16 |
| クラッチの滑り     | 10 | Y.P.V.S不調            | 16 |
| クラッチの切れ不良   | 10 | 付録 セッティングメモ          | 17 |
|             |    | Racing Setting Specs | 18 |
|             |    | 部品交換記録簿              | 19 |
|             |    | 仕様変更覚え書き             | 20 |
|             |    | ご注意                  | 21 |

## 始動不良・始動困難

### 燃料系

#### フューエルタンク

- ガソリン無し  
    フューエルコックPRI位置は負圧に関係ないため試験はPRI位置で行う
- フューエルフィルタの詰まり  
    キャブのフューエルホース接続内部フィルターも確認
- フューエルタンクキャップの空気穴の詰まり  
    タンクキャップを開けタンク内を大気圧に戻し確認
- ガソリン水入り、異物混入、変質

#### フューエルコック

- フューエルホースの詰まり  
    フューエルコックPRI位置は負圧に関係ないため試験はPRI位置で行う
- 負圧ホースの外れ、亀裂

#### キャブレタ

- ガソリン水入り、異物混入、変質
- 2次エアの吸い込み  
    インテークマニホールド、フューエルコック負圧ホース、クランクシャフトオイルシールなど

#### スターター系

- スタータジェット詰まり(フロートチャンバー部分に圧入)
- スタータプランジャ動作不良  
    スロー、スターター系の口径の小さなジェット類の詰まりはエアガンでは判別不能  
    パーツクリーナー等のスプレーを用い目視点検が確実

#### スロー系

- パイロットジェットの詰まり
- パイロットエア通路の詰まり
- パイロットジェットのセッティング不良(ノーマル#22.5)

#### オーバーフロー

- フロートの変形、動作不良
- ニードルバルブの段付き摩耗
- 同バルブシートの密着不良(異物の噛み込み)
- 同ホルダーのOリング損傷
- H寸法調整不良(油面高すぎ)  
    H寸法は目安にすぎず実際の油面を優先 H寸法：15～17mm 油面：3.5mm～4.5mm

走行後、燃料ホースをキャブから切り離し次回始動時の変化を見る

掛かり良好 オバーフローと判定

掛かり変化無し 他の原因を捜す

万が一に備えホースの出口をボルト等で塞いでおきキャブ側はゴミが入らぬよう養生

#### エアクリーナー

- 目詰まり、スポンジの状態  
    経年変化でスポンジが変質している物はキャブを詰まらせます
- 塗布オイル過多  
    しばらく走っていれば解消されます
- エア取り込み口の状態  
    潰れがないか、ウエスなどの噛み込みなど

## 点火系

### スパークプラグ

- プラグギャップの不適 (基準0.7~0.8mm)
- 電極の摩耗、汚損
- 端子の破損
- 熱価の不適(標準#9 NGK #27デンソー)
- プラグキャップの不良

### イグニッションコイル

- 1次、2次コイルの断線
  - 1次コイル 0.72 ~1.08
  - 2次コイル 5.68k ~8.52k
- ハイテンションコードの不良(断線、損傷、リークなど)
- 本体接地不良
- C.D.Iユニット~イグニッションコイル間の配線、接続不良(橙線)

### C.D.I系

- C.D.Iユニットの不良
- ピックアップコイルの不良
  - 白/緑~白/赤間抵抗値 280~420
- チャージコイルの不良
  - 黄~茶間抵抗値 48~72
  - 黒~黒/赤間抵抗値 520~780
- マグネットウッドラフキーの破損(点火時期のずれ)
  - マグネットフライホイール取り付けナットの緩み、外れで起こる。締め付けトルク9.3kg・m
- マグネットフライホイール損傷、磁力低下、鉄粉などのゴミ付着

### スイッチ、配線

- メインスイッチの不良(S/W OFF時 黒/白線と黒線間0、S/W ON時 )
- キルスイッチの不良(RUN位置にて黒/白線と黒線間 )
- ワイヤハーネスの断線(黒/白線がアースに落ちると点火せず)
  - 点火系全般としては新品プラグ単体での放電確認を行い、火花が極端に弱くなければ点火系はおむね良好と判断。
  - タイミングライトがあれば点火時期も合わせて確認(B.T.D.C19°/1350rpm )

## 圧縮系

### シリンダーヘッド/シリンダー

- スパークプラグの不締まり
  - 締め付けトルク2.0kg・m
  - 角度法：シリンダーヘッドとプラグのガスケットが接触した所から
  - 新品プラグの場合1/2回転、再使用プラグの場合1/12回転
- シリンダーヘッド、シリンダーの不締まり
  - ヘッド取り付けナット2.2kg・m シリンダー取り付けナット2.8kg・m
- シリンダーヘッド歪み
  - 歪み限度0.03mm 脱着時、オーバーヒート時に歪みやすい
- シリンダーヘッドガスケットの破損
- シリンダーガスケットの破損
- シリンダーの摩耗、損傷、焼き付き

## ピストン/ピストンリング

- ピストンリングの組み付け不良
- ピストンリングの摩耗、張力不足、折損
- ピストンリング膠着
- ピストンの焼き付き、損傷

慣らし運転終了後に再度シリンダーを外し、ピストン、シリンダーの状態を確認  
当たりの強い部分にペーパーを掛け修正(ピストン側) 面倒でもやっておくのが吉  
圧縮圧力基準値 $12.0\text{kg}/\text{cm}^2$ -1000rpm  
圧縮圧力下限値  $9.6\text{kg}/\text{cm}^2$ -1000rpm エンジン完全暖機後、アクセル全開にて測定

## リードバルブ

- ストップーの変形
- リードバルブ密着不良 ハウジングとの隙間限度0.2mm
- リードバルブの破損
- マニホールドの不締まり
- 同ガスケット破損

## クランクシャフト/クランクケース

- クランクケース合わせ目のシール不良
- クランクシャフトオイルシール損傷
- クランクシャフトの振れ 振れ限度0.03mm

## アイドリング・低速不調

### 燃料系

#### 混合気

- スタータブランチの戻り不良                   アイドリング回転
- パイロットジェットの緩み                   アイドリング回転
- パイロットエアジェットの詰まり           アイドリング回転
- キャブウオーマホースへ冷却水の不通   アイドリング回転
- アイドリング回転の低すぎ               アイドリング基準1350rpm
- スロットルケーブル遊び不適           アイドリング回転

ハンドルを左右に切った時に回転が変わるような場合は遊びが少ない

- H寸法調整不良(油面高すぎ又は低すぎ)
- エンジンオイルとガソリン混比の不適(オイルポンプワイヤ、最小ストローク確認 0.15~0.20mm)
- エアクリナーの状態

エンジンブレーキがあまり期待できない2stの場合、アイドリングを下げることにより効きは向上します。ただしアイドリング時の発電量は減ります。

### 点火系

#### スパークプラグ

- プラグギャップの不適 (基準0.7~0.8mm)
- 電極の摩耗、汚損
- 端子の破損
- 熱価の不適(標準#9 NGK #27デンソー)
- プラグキャップの不良

#### イグニッションコイル

- ハイテンションコードの不良(断線、損傷、リークなど)
- 本体接地不良
- C.D.Iユニット~イグニッションコイル間の配線、接続不良(橙線)

## C.D.I系

- C.D.Iユニットの不良
- ピックアップコイルの不良
- チャージコイルの不良
- マグネットウッドラフキーの破損(点火時期のずれ)
- マグネットフライホイール損傷、磁力低下、鉄粉などのゴミ付着

## 圧縮系

### シリンダーヘッド/シリンダー

- スパークプラグの不締まり
- シリンダーヘッド、シリンダーの不締まり
- シリンダーヘッド歪み
- シリンダーヘッドガスケットの破損
- シリンダーガスケットの破損
- シリンダーの摩耗、損傷、焼き付き

### ピストン/ピストンリング

- ピストンリングの組み付け不良
- ピストンリングの摩耗、張力不足、折損
- ピストンリング膠着
- ピストンの焼き付き、損傷

### リードバルブ

- ストッパーの変形
- リードバルブ密着不良
- リードバルブの破損
- マニホールドの不締まり
- 同ガスケット破損

### クランクシャフト/クランクケース

- クランクケース合わせ目のシール不良
- クランクシャフトオイルシール損傷
- クランクシャフトの振れ

## その他

### Y.P.V.S

- 作動不良(低速位置に来ていない)

### その他

- トランスミッションオイルの粘度、量  
粘度高すぎ、量多すぎは抵抗大
- ブレーキの引きずり、タイヤの空気圧低下などホイール周り  
引摺トルク5kg 以下  
一般道 F 1.75kg/cm<sup>2</sup> R 2.00kg/cm<sup>2</sup>  
高速道 F 2.00kg/cm<sup>2</sup> R 2.25kg/cm<sup>2</sup>

## 中高速不調

### 燃料系

#### フューエルタンク

- フューエルフィルタの詰まり
- フューエルタンクキャップの空気穴の詰まり

#### フューエルコック

- フューエルホースの詰まり
- 負圧ホースの外れ、亀裂

#### キャブレタ

- ガソリン水入り、異物混入、変質
- 2次エアの吸い込み
- スタートプランジャの戻り不良
- H寸法調整不良(油面高すぎ又は低すぎ)
- ジェットニードル、ニードルジェットの摩耗
- ジェットニードルクリップ段数不適
- スロットルバルブの引掛かり(スロットルバルブが全開になっていない)
- メインジェットの詰まり、緩み、穴の拡大



樹脂ワッシャの未装着

キャブ全般に言えることは、ジェット類に刻印されている寸法と実際の寸法の差異ではまる場合があります。経年変化、前オーナーの取り扱い方などで内径が広がっている場合があります。はまった場合はインナーパーツを新品に交換して試して下さい。エンジン不調は燃料が濃くても薄くても起こります。

#### エアクリーナー

- 目詰まり
- エア取り込み口の状態

#### オイルポンプ

- エンジンオイルとガソリン混比の不適(オイルポンプワイヤ、最小ストローク確認 0.15～0.20mm)

### 点火系

#### スパークプラグ

- プラグギャップの不適 (基準0.7～0.8mm)
- 電極の摩耗、汚損
- 端子の破損
- 熱価の不適(標準#9 NGK #27デンソー)
- プラグキャップの不良

#### イグニッションコイル

- ハイテンションコードの不良(断線、損傷、リークなど)
- 本体接地不良
- C.D.Iユニット～イグニッションコイル間の配線、接続不良(橙線)

#### C.D.I系

- C.D.Iユニットの不良
- ピックアップコイルの不良
- チャージコイルの不良
- マグネットウッドラフキーの破損(点火時期のずれ)
- マグネットフライホイール損傷、磁力低下、鉄粉などのゴミ付着

## 圧縮系

### シリンダーヘッド/シリンダー

- スパークプラグの不締まり
- シリンダーヘッド、シリンダーの不締まり
- シリンダーヘッド歪み
- シリンダーヘッドガスケットの破損
- シリンダーガスケットの破損
- シリンダーの摩耗、損傷、焼き付き

### ピストン/ピストンリング

- ピストンリングの組み付け不良
- ピストンリングの摩耗、張力不足、折損
- ピストンリング膠着
- ピストンの焼き付き、損傷

### リードバルブ

- ストッパーの変形
- リードバルブ密着不良
- リードバルブの破損
- マニホールドの不締まり
- 同ガスケット破損

### クランクシャフト/クランクケース

- クランクケース合わせ目のシール不良
- クランクシャフトオイルシール損傷
- クランクシャフトの振れ

## その他

### Y.P.V.S

- 作動不良(高速位置に来ていない)
- カーボンの堆積
- ケーブル調整不良

### その他

- 排気口のカーボン堆積
- チャンバーの詰まり
- シリンダーとチャンバーの接続部より排気漏れ(社外チャンバーは特に注意)
- クラッチの滑り
- トランスミッションオイルの粘度、量(粘度高い、量多すぎ)
- オーバーヒート

高速走行時、急にエンジン不調になった場合の応急処置(順番は状況により異なります)

燃料コックをPRIに切り替え

タンクキャップを開けタンク内を大気圧へ戻す

工具があればプラグ点検(予備プラグがあれば交換)

低負荷運転時に問題が無ければキャブの燃料ホース取り付け部分のフィルターの点検、清掃

冷却水量の確認(ラジエターキャップは完全に冷えてから開ける) 水漏れの場所にもよりますが、注水後ラジエターキャップを外した状態で水漏れが少なくなればキャップを外したまま自走可能です

抱き付きの場合は、ハンカチ、ティッシュ、工具などでオイルタンクよりオイルを吸い取り、プラグ孔より数滴たらしキックを手で数回動かしてみる。軽く回るようであればエンジン再始動。

## オーバーヒート

### 点火系

- 熱価の不適(標準#9 NGK #27デンソー)
- プラグギャップの不適 (基準0.7~0.8mm)
- 電極の汚損、破損
- C.D.Iユニットの不良  
点火時期が早まる方向でオーバーヒート発生

### 燃料系

- メインジェットの詰まり
- H寸法調整不良(油面低すぎ)
- エアクリーナー目詰まり、破損
- 2次エアの吸い込み  
混合気が薄くなる方向でオーバーヒート発生

### 圧縮系

- 燃焼室へのカーボン堆積  
圧縮圧力が高まる方向でオーバーヒート発生

### ギヤオイル

- オイル量不足又は入れすぎ
- オイル粘度高すぎ
- オイルの品質不良
- クラッチ滑り

### 冷却系

- 冷却水の不足
- サーモスタット開弁せず  
開弁開始温度63.5~66.5 全開温度80 全開バルブリフト量3mm以上
- ラジエターキャップ加圧不良 (加圧できない場合は沸点低下)
- インペラシャフトギヤ空転(ダウエルピン折れ、ギヤ欠け)
- インペラシャフトの損傷
- ラジエターコアの詰まり
- ラジエターフィンの潰れ (ラジエター面積の20%以上の潰れは修正又は交換)
- サーモスイッチの故障(105 ~115 でスイッチON)

### その他

- ブレーキ引きずなどの走行抵抗大

オーバーヒートは高負荷、低速ほど起きやすい。SDRの場合は水温警告灯という物が付いてはいますがこれは水温が105 以上になった場合に点灯します。この水温は限界に近い値になり、何らかのトラブルが発生してない限り通常点灯することはありません。警告灯が点灯した場合は速やかに速度を落とし、原因を特定し対処して下さい。

## オーバークール

- サーモスタット閉弁せず

## クラッチ

### クラッチの滑り

#### クラッチ

- クラッチケーブルの調整不良(遊び過小)  
基準：クラッチレバー先端の所で10 ~ 15mm
- クラッチケーブルの動き不良(引っかかり、固着)
- クラッチスプリングの締め付け不良
- クラッチスプリングのへたり  
クラッチスプリング標準自由長32.0mm 使用限度30.0mm
- フリクションプレート、クラッチプレートの摩耗  
フリクションプレート標準厚2.9 ~ 3.1mm 使用限度2.8mm  
1 枚単位では測定誤差が大きいため全数まとめて測定(要脱脂)
- フリクションプレート破損
- クラッチプレートの歪み大  
クラッチプレート歪み0.05mm 以下
- プレッシュャープレート、クラッチボスの偏摩耗
- クラッチリリース機構の不良(プッシュレバーの固着など)

#### ギヤオイル

- 量不適(少ない)
- 粘度不適(柔らかい)
- オイルの品質不良

### クラッチの切れ不良

#### クラッチ

- クラッチケーブルの調整不良(遊び過大)
- 合いマーク調整不良
- プッシュレバーとプッシュロッドの噛合い不良
- プライマリドリブンギヤのプッシュ焼き付き
- クラッチプレート歪み大
- フリクションプレートのふやけ

#### ギヤオイル

- 量不適(多い)
- 粘度不適(硬い)
- オイルの品質不良

プライマリドリブンギヤ、クラッチボスにクラッチプレートやフリクションプレートによる段付き摩耗があるとクラッチの接続、切れがスムーズに行えなくなります。

プライマリドリブンギヤは平ヤスリにて修正可能。

クラッチプレートはプレス打ち抜きのための裏表(エッジ無し、エッジ有り)があります。

エッジが無い方を奥に向けて組むのが吉。

純正ギヤオイルが硬い(SAE80)と思う方は安価な4stエンジンオイル(SAE30 ~ 40)が使えます。

## キック不良

### キック滑り

#### キック

- キックギヤクリップの圧力不足
- キックギヤのスライド不良(飛び込み)
- キックアイドルギヤの摩耗、破損
- キックギヤクリップの外れ
- クランクケース、ストッパー部の破損
- キックアクスル、キッククランクセレーション部のなめり

#### ギヤオイル

- 粘度不適(硬い)

### キックが重い

#### キック

- キックギヤクリップの圧力過多
- キックギヤとアイドルギヤの変摩耗、焼き付き

#### ギヤオイル

- 粘度不適(柔らかい)

### その他

- 異物の噛み込み
- エンジン焼き付き
- プライマリドライブ、ドリブンギヤブッシュの焼き付き
- C.D.I マグネット締め付けナットの緩み

### キック戻り不良

- キックスプリングの折損、外れ
- キックギヤの作動不良
- キックアクスルとクランクケースカバーのせり
- キックアクスルの当たり
- キックギヤクリップの外れ
- クランクケースストッパ部の破損

## 変速不良

### チェンジが入らない

クラッチの切れ不良参照

### シフトペダルが動かない

#### シフトカム

- シフトロッドの調整不良
- シフトシャフトの曲がり
- シフトカム/シフトフォーク
- 溝部の異物噛み込み
- シフトフォークの焼き付き
- シフトフォークガイドバーの曲がり

## トランスミッション

- トランスミッション焼き付き
- 異物の噛み込み
- トランスミッション組み付け不良

## チェンジ抜け(飛び越し)

### シフトシャフト

- 調整不良
- ストッパーレバー戻り不良

### シフトカム/シフトフォーク

- シフトフォークの摩耗
- シフトカム軸方向のガタ
- シフトカム溝部の摩耗
- トランスミッション
- ミッションギヤ ドッグ部の摩耗

### その他

- エンジンマウントの損傷によるエンジンの移動量大 確実に変速が出来ないためギヤ抜けが起こりやすい

## エンジン異音

### ピストン打音(カタカタ音)

- ピストンクリアランス大  
シリンダーをウエスで包むと静かになる。冷間時によく出る。
- 焼き付き

### ピストンリング音(チリチリ音)

- ピストンリングの摩耗
- 焼き付き
- シリンダーポートの摩耗

### ノッキング音

- C . D . Iユニットの不良(点火時期が早まる方向で発生)
- 燃焼室のカーボン堆積(圧縮圧力が高まる方向で発生)
- スパークプラグの熱価の不適(標準#9 NGK #27デンソー)
- オーバーヒート
- 燃料変質、品質不良

異音に関してはエンジン部分で発生する音(ピストン、コンロッド、クランクシャフト、バランスーシャフト、プライマリドライブギヤ、プライマリドリブンギヤ辺りまで)とそれ以降のミッション部分で発生する音に大別できます。

完全暖機後、クラッチを切って音に変化が無い場合はエンジン関係、変化がある場合はミッション関係と判断できます(かなり大雑把ですが)

## ブレーキ不良

### 効きが悪い

- 遊び調整不良  
ブレーキレバー先端の所で2 ~ 5mm      ブレーキペダル先端の所で13 ~ 15mm  
ブレーキペダル取り付け高50mm
- ブレーキパッドの摩耗  
標準厚さ5.5mm    使用限度0.5mm
- ブレーキディスクの摩耗、曲がり、歪み  
標準厚さ5.0mm    使用限度4.5mm  
ブレーキ・ディスクの振れ0.5mm 以下
- ブレーキ系統へのエア混入
- ブレーキフルード量不適  
LOWER レベル以上
- ブレーキフルード劣化  
定期交換油脂(1年毎)DOT3以上、DOT4を推奨
- ブレーキフルード漏れ
- ユニオンボルト不締まり  
締め付けトルク2.6kg・m    ガスケットの再使用は禁止
- ブレーキホース破損、膨張  
定期交換部品(4年毎)
- シリンダーカップ不良  
定期交換部品(2年毎)
- キャリパーシール不良  
定期交換部品(2年毎)
- ブレーキディスクディスク、ブレーキパッドにオイル、グリスの付着

### 引きずり

- 遊び調整不良
- シリンダーカップ戻り不良  
マスターシリンダー内壁に傷などがないか確認
- キャリパーシール不良
- キャリパーピストン戻り不良  
ピストン側面にゴミや錆があると起きやすい。錆のある物は交換

ブレーキ本体はディスクブレーキのため遊び調整は出来ません  
パッドとディスクの隙間が多い又は少ない場合はキャリパーのオーバーホール  
判断基準:ディスクにパッドが僅かに接していること    引摺トルク5kg 以下

## フロントフォーク不具合

### オイル漏れ

- インナーチューブの曲がり、損傷、錆
- アウターチューブの損傷、亀裂
- オイルシール損傷
- オイルシール取り付け不良
- オイル量不適(多すぎ)
- フロントフォーク下部のヘキサゴンボルト緩み、ガスケット損傷  
締め付けトルク3.0kg・m
- キャップボルトリング切損
- ドレンボルトの緩み、ガスケット損傷

## 動作不良

### 動きが硬すぎる

- インナーチューブの曲がり、変形、損傷
- アウターチューブの曲がり、変形
- スライドメタルの摩耗、損傷
- ピストンの曲がり、損傷
- フォークオイルの粘度、量の不適(高い、多すぎ)  
オイルグレード G10、オイル量255cc  
油面：最圧縮時に102mm (油量より油面を優先)

サスではありませんが、タイヤの空気圧が高いと同様のフィーリングになります。  
リヤサスに関してはプリロードの掛けすぎ、サスペンションリンケージ固着、焼き付き、  
スイングアームピボット周りの固着、焼き付きで同様のフィーリングになります。

### 動きが柔らかすぎる

- フォークスプリングのへたり  
フォークスプリング自由長373.5mm 使用限度368mm
- キャップボルトOリング切損(空気バネが効かない)
- フォークオイルの粘度、量の不適(低い、少なすぎ)

リヤサスに関してはプリロードの不足、ショックアブソーバー内のガス、オイル抜け、バンブラバーの損傷があります。

どんなトラブルであってもリヤサスは基本的に非分解、単体部品無しですのでユニット交換又は専門業者によるオーバーホールとなります。

## 操縦安定性不良

### ハンドル

- 曲がり、取り付け不良

### ステアリング

- ハンドルクラウン取り付け不良 締め付けトルク5.5kg・m
- アンダーブラケットの曲がり
- アンダーブラケット締め付け不良
- ベアリング、ベアリングレースの損傷、摩耗  
ロックナットの締め付けすぎ 動きが重くなる  
ロックナットの締め付け不足 ガタ発生  
レース凹み 引っかかり  
ステアリングフィッティングナット締め付けトルク3.8kg・m 1/8 戻し

### フロントフォーク

- 左右オイル量の不一致
- 左右スプリングの不一致
- スプリングの折損、へたり
- フロントフォークのねじれ
- 左右突き出し量の不一致
- 突き出し量の多すぎ 基準：ハンドル上端部と面一

## スイングアーム

- スイングアームピボットのベアリング、カラーの摩耗、焼き付き
- スイングアームの曲がり、ねじれ

## リヤクッション

- スプリングのへたり
- 調整不良
- オイル漏れ

## ホイール

- ホイールバランスの狂い
- ホイールアライメントの狂い(チェーンライン)
- ホイールの変形、振れ
- タイヤの空気圧の不適、変形、偏摩耗、組み付け不良、極端なサイズ変更
- ホイールベアリングの摩耗
- ホイールアクスルボルトの曲がり、緩み

## フレーム

- ねじれ
- ヘッドパイプベアリングレースの損傷
- ベアリングレースの組み付け不良

## 電装の不良

### 充電系

#### 充電しない

- バッテリーの不良、寿命  
    バッテリー形式GM3-3B 12V3Ah
- ヒューズ切れ
- 配線、コネクタ接続不良
- ステータコイル断線、短絡  
    ステータコイル抵抗値0.28～0.42 (白-白間総当たり)
- マグネットフライホイール損傷、磁力低下、鉄粉などのゴミ付着
- レクチファイヤレギュレータの不良  
    充電電圧14.3～15.3V/3000rpm

#### 過充電

- レクチファイヤレギュレータの不良
- バッテリーの不良、寿命

### 照明系

#### ヘッドライトが暗い

- バルブの不適(規定外のバルブ使用) 標準仕様45/45W
- 電装品、アクセサリ取り付け過多
- 充電不良
- バッテリー不良
- カプラー、コネクタ、ワイヤーハーネスの接続不良
- アース不良
- スイッチの接触不良(メイン、ライト、ディマー)
- バルブの寿命

## ヘッドライト球がよく切れる

- バルブの不適(規定外のバルブ使用)
- バッテリー不良
- レクチファイヤレギュレータ不良
- アース不良
- スイッチの接触不良(メイン、ライト、ディマー)
- バルブの寿命

## 信号系

### フラッシュランプが点かない

- ヒューズ切れ(エンジン停止時)
- バルブ切れ
- アース不良
- バッテリー上がり
- フラッシュリレーの不良
- フラッシュスイッチ不良
- ワイヤハーネス断線、カプラー接続不良

### フラッシュランプが点き放し

- フラッシュリレーの不良
- バッテリー電圧低下(上がり気味)
- バルブ切れ(前後どちらか一方)

### フラッシュの点滅が遅い

- フラッシュリレーの不良
- バッテリー電圧低下(上がり気味)
- バルブの不適(規定外バルブ) バルブ仕様：10W
- スイッチの不良(メイン、フラッシュスイッチ)

### フラッシュの点滅が速い

- バルブの不適(規定外バルブ)
- フラッシュリレーの不良

## ホーン不鳴

- バッテリーの不良
- スイッチの不良(メイン、ホーンスイッチ)
- ホーンの調整不良
- ホーンの不良(コイル断線、接点の不良)
- ワイヤハーネスの断線

## Y.P.V.S不調

### Y.P.V.S不良

- バッテリー不良
- メインスイッチ不良
- サーボモーターの不良
- バルブにカーボン堆積
- プーリーケーブルの断線
- C.D.Iユニットの不良
- Y.P.V.Sコントロールユニットの不良
- ワイヤハーネスの断線、カプラー接続不良

### セッティングメモ

|                     | Standard                      | My SDR | Comment |
|---------------------|-------------------------------|--------|---------|
| スパークプラグ             | BR9ES or W27ESR-U             |        |         |
|                     |                               |        |         |
| キャブレター              | TM28SS/MIKUNI                 |        |         |
| メインジェット             | #175                          |        |         |
| ジェットニードル            | 5L19-13                       |        |         |
| クリップ段数              | 3/5(樹脂ワッシャ付き)                 |        |         |
| ニードルジェット            | P-8                           |        |         |
| パイロットジェット           | #22.5                         |        |         |
| パイロットエアジェット         | 1.2                           |        |         |
| フューエルレベル            | 3.5 ~ 4.5mm                   |        |         |
|                     |                               |        |         |
| Fタイヤ                | 90/80-17 46S                  |        |         |
| Rタイヤ                | 110/80-17 57S                 |        |         |
| タイヤ空気圧 一般道          | F1.75 R2.00kg/cm <sup>2</sup> | F R    |         |
|                     |                               |        |         |
| Fフォーク油面             | 最圧時102mm                      |        |         |
| Fフォークオイル            | 純正サスペンションOil                  |        |         |
| Fフォークスプリング          | S.T.D                         |        |         |
| Fフォークプリロード          | S.T.D                         |        |         |
| Fフォーク突き出し量          | S.T.D                         |        |         |
| Fトフォーク1G            | 基準無し                          |        |         |
| Fフォーク残ストローク         | 基準無し                          |        |         |
|                     |                               |        |         |
| Rクッションプリロード         | 3/9(1-Soft,9-Hard)            |        |         |
| Rクッション1G            | 基準無し                          |        |         |
| Rクッション残ストローク        | 基準無し                          |        |         |
|                     |                               |        |         |
| エンジンオイル             | オートループスーパー                    |        |         |
| トランスミッションオイル        | 純正ギヤオイル                       |        |         |
| 2次減速比(Driven/Drive) | 43/16 2.687                   | /      |         |
|                     |                               |        |         |
|                     |                               |        |         |
|                     |                               |        |         |
|                     |                               |        |         |
|                     |                               |        |         |

Racing Setting Specs

|                     |     |     |     |     |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|
| 日付                  |     |     |     |     |
| 天気/気温               |     |     |     |     |
| 湿度/気圧               |     |     |     |     |
| コース名/イベント名          |     |     |     |     |
|                     |     |     |     |     |
| スパークプラグ             |     |     |     |     |
| 点火時期                |     |     |     |     |
|                     |     |     |     |     |
| メインジェット             |     |     |     |     |
| パワージェット             |     |     |     |     |
| ジェットニードル            |     |     |     |     |
| クリップ段数              |     |     |     |     |
| ニードルジェット            |     |     |     |     |
| パイロットジェット           |     |     |     |     |
| エアスクリー              |     |     |     |     |
| スロットルバルブC.A         |     |     |     |     |
| フューエルレベル            |     |     |     |     |
| 使用燃料/オイル            |     |     |     |     |
| 燃費                  |     |     |     |     |
|                     |     |     |     |     |
| Fタイヤ                |     |     |     |     |
| Rタイヤ                |     |     |     |     |
| タイヤ空気圧              | F R | F R | F R | F R |
| 2次減速比(Driven/Drive) | /   | /   | /   | /   |
|                     |     |     |     |     |
| Fフォーク               |     |     |     |     |
| スプリングプリロード/1G       |     |     |     |     |
| 突き出し量               |     |     |     |     |
| 油面                  |     |     |     |     |
| 使用オイル               |     |     |     |     |
| ダンパーコンプレッション        |     |     |     |     |
| ダンパーリバウンド           |     |     |     |     |
| 残ストローク              |     |     |     |     |
|                     |     |     |     |     |
| Rショック               |     |     |     |     |
| スプリングプリロード/1G       |     |     |     |     |
| 車高                  |     |     |     |     |
| ダンパーコンプレッション        |     |     |     |     |
| ダンパーリバウンド           |     |     |     |     |
| 残ストローク              |     |     |     |     |





## ご注意

この資料は整備書を参考にして作りましたが、整備書に沿って作っておりませんので実際の点検は整備書に則り実施して下さい。

トラブルシューティング項目に無い項目が存在し、存在すべき項目が削除されています。

この資料は全ての故障原因を示したものではありません。可能性の高い故障の原因究明を簡単に示してあるだけです。故障は部品単独で起こるものばかりではなく、複数の部品が関係しあって起きる場合があります。一つずつ確実に点検していくことが解決への近道と思います。

一部の名称は通称へ変更しております。

私見が多く含まれておりますので参考程度に留めて下さい。

### 警告

整備内容には重要保安部品が多数含まれており、未熟な技術による分解整備は死亡事故に繋がります。重要保安部品の分解整備を行った場合は安全な場所で十分な試運転を行い、その整備内容に問題がないか確認して下さい。不安がある場合は専門技術を有する整備工場へご相談下さい。

作者および配布者はこの資料を使用して生じた損害について一切の責任を負わないものとします。

作者はこの資料に不備があってもそれを修正する義務を負いません。

上記の事項に同意出来ない場合は本資料のご利用はお止めください。

バナー製作 : Smail?

<http://yamaha-sdr.com>