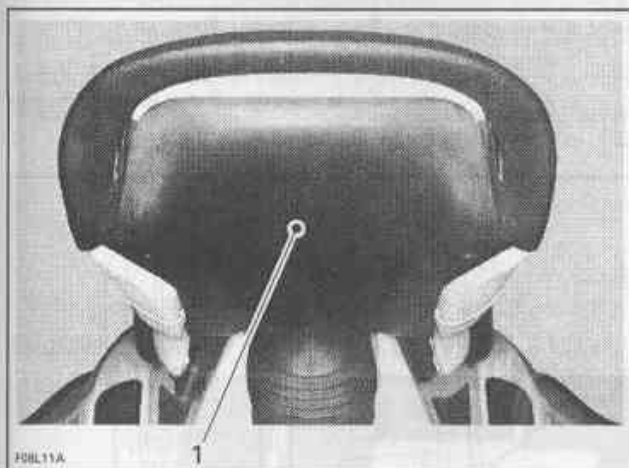


## 座席の取り外し

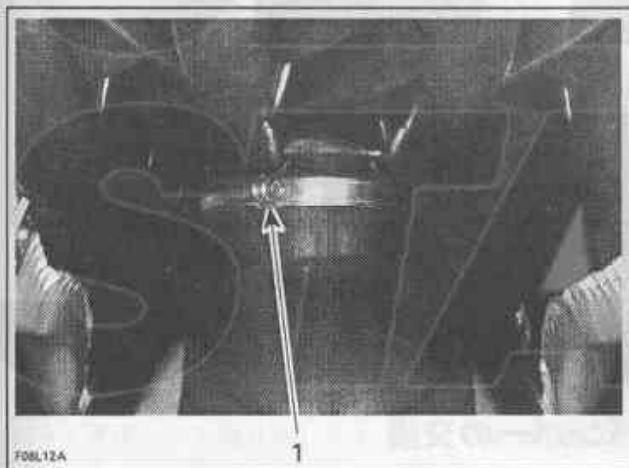
### XPモデル

4本のボルトを外し、座席のボトムカバー17を取り外します。



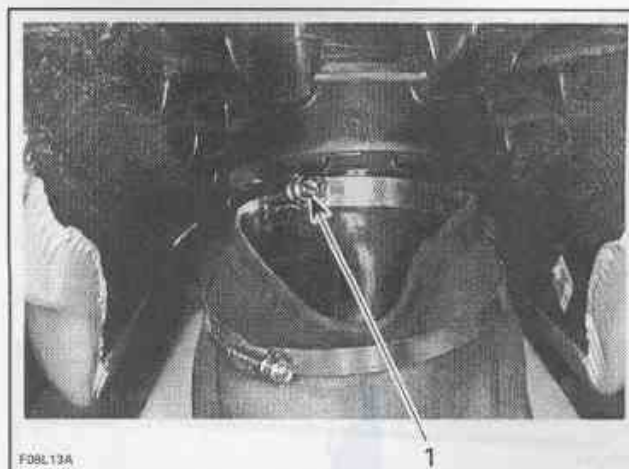
#### 1. カバーを取り外す

アウターブーツのギアクランプを緩め、アウターブーツを下に下げます。



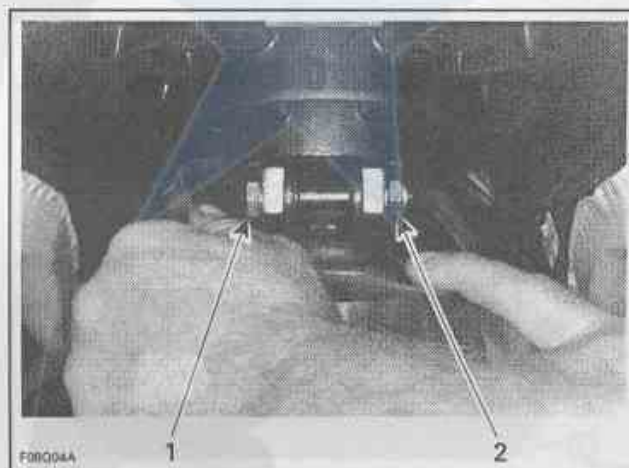
#### 1. ギアクランプを緩める

インナーブーツのギアクランプを緩め、ブーツを下に下げます。



#### 1. ギアクランプ

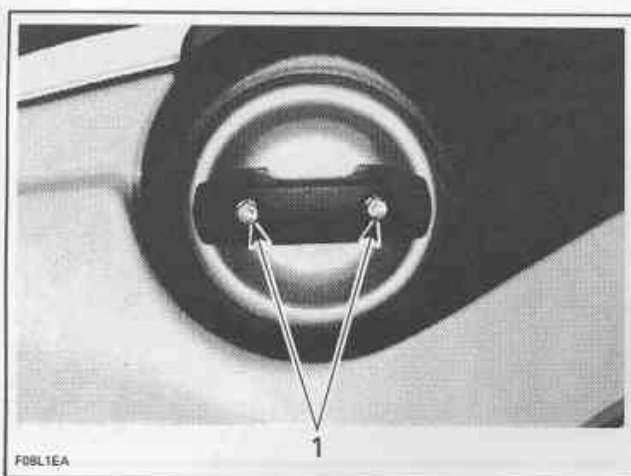
ショックアブソーバーのアップーサポートからボルトとロックナットを外します。



#### 1. ボルト 2. ロックナット

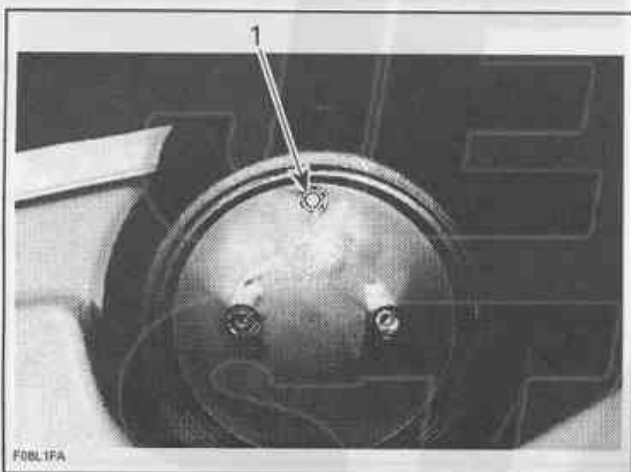
保護キャップ18を取り外してボルト19を外し、座席両側のアイレット20を取り外します。

## セクション12 ハル/ボディ サブセクション02 (調整と修理)



### 1. アイレットのボルトを外す

座席両側のカップ 21 を取り外します。  
座席両側のナット 23 を外します。



### 1. ナットを外す

シートを倒します。

サイドカバーを固定している座席両側のボルト 24 を外します。

座席を下げます。

サイドカバーを取り外します。

シートフレームをピボットから外します。

座席を取り外します。

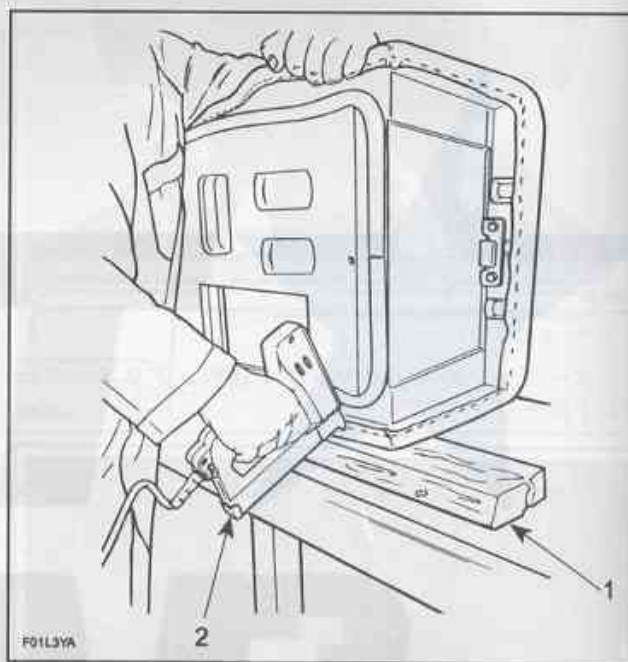
座席の取り付けは、取り外しと逆の手順で行います。規定トルクと使用するサービス用の製品については、このサブセクションの冒頭に示した座席の図を参照してください。

## シートカバーの交換

Arrow タッカー ETN-50 などのような電動式タッカー、または Arrow タッカー T-50 などのような手動式タッカーを使用して、ステーブルを打ち込みます。

注記：ステーブルの打ち込みが容易になりますので、できるだけ電動式タッカーを使用してください。

シートレストは、木材などの固い表面で受けるようにしてください。これにより、ステーブルを所定の位置にしっかりと打ち込むことができます。



例

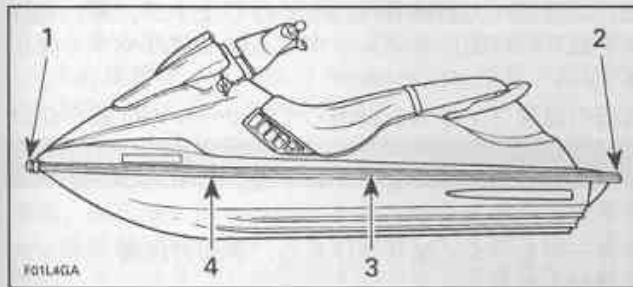
1. 木材
2. ETN-50 (電動式) または T-50 (手動)

カバーの取り付けが完了したら、カバーの余分な部分を切り取ります。

## バンパーの交換

1. サイドバンパーレール 4 からトリム 5 を取り外します。
2. ポップリベット 12 をドリルで外し、サイドバンパーレール 4 を取り外します。
3. ボディのストレートセクションとパウセクションに穴位置をマークします。





例

1. フロントバンパー
2. コーナーバンパー
3. ストレートセクション
4. バウセクション

4. フロントバンパー13の下にバンパーレール4を差し込みます。
5. 4.8mm (3/16in) のドリルを使用して、バンパーレール4のバウセクション前部に最初のドリル穴を開けます。穴位置のマークを基準にしてください。穴を開けたらリベット12を打ちます。

**注意:** ドリル穴を開ける際に、バンパーレールやハルを傷つけないように注意してください。

6. バンパーレール4を正しくボディに取り付け、必要に応じて余分な部分を切り取ります。
7. コーナーバンパー14にバンパーレール4を差し込みます。
8. ボディに付けたマークを使用してバンパーレール4にドリルで穴を開け、リベット12を打ちます。
9. 石鹸水をつけてトリム5を取り付けます。
10. 反対側についても同じ手順を繰り返します。

## スポンソンの交換

座席を取り外します (XPの場合はアクセスカバー)。エアベントチューブサポートを取り外します (GSおよびGSX RFI)。

シートサポートを取り外します (GTI、GTX RFIおよびGTX)。

マフラーを取り外します。

バッテリーを取り外します。

10mmのディーブソケットとエクステンションを使用して、ビルジ内側からロックナット10を外します。

スポンソン6を外し、ハルに付着しているシーラントを除去します。

新しいスポンソン6にガスケット7を取り付けます。

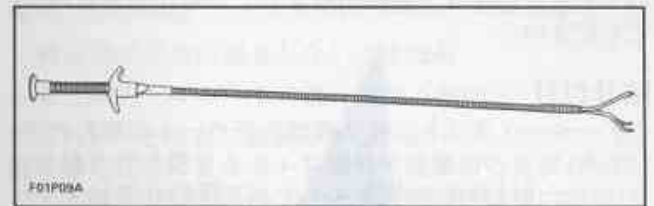
スポンソンのスタッドのまわりにシリコンシーラント (P/N 293 800 033) を塗布します。

スポンソンのスタッドにロックタイト 243 (青) を塗布します。

スポンソン6をハルに取り付けます。

ビルジの内側から、最初に平ワッシャー8をスポンソンのスタッドに差し込みます。ロックワッシャーとナット10を取り付け、5N・m (44 lbf・in) で締め付けます。

**注記:** Snap-on の 4 クロー式フレキシブルピックアップ工具を使うと、平ワッシャーとロックワッシャーの取り付けが容易になります。



取り外した部品を元通りに取り付けます。

ハルとスポンソンに付着した余分なシーラントを拭き取ります。

### 警告

規定トルクは必ず守り、指示された箇所には必ずロックタイトを塗布してください。

## バッフルのシーリング

### GTS モデル

リアバッフルセクションには、シールのためシリコンシーラント (P/N 293 800 033) を塗布します。

## エンジンコンパートメントカバーの取り外し

### XP モデル

キャブレターのリンケージからスロットルケーブルとチョークケーブルを取り外します。

スタート&ストップボタン、監視ブザー、セーフティランヤードスイッチ、ゲージのワイヤリングハーネスの接続を外します。

ヒンジを固定しているボルトとナットを外し、ウォータークラフトのボディから取り外します。

ガスシリンダーを外します。

エンジンコンパートメントカバーを取り外します。

エンジンカバーの取り付けは、取り外しと逆の手順で行います。規定トルクと使用するサービス用の製品については、このサブセクションの冒頭に示したエンジンカバーの図を参照してください。

## デカールの交換

### 除去

ヒートガンでデカールの一方の端を数秒間加熱し、指でこすって剥がれるようにします。

デカールをゆっくりと引き、剥がそうとする部分を必要に応じてさらに加熱します。

剥がす途中で切れてしまった場合は、その部分をさらに数秒間加熱します。剥がそうとするとデカールが延びてしまう場合は、数秒間冷ましてから作業を再開してください。

### 貼り付け

ウォータークラフトには2種類のデカールが使われています。ひとつは裏面が保護フィルムで覆われており、もうひとつは両面が保護フィルムで覆われています。また、これらのデカールは、プラスチック、ゲルコート、金属の3種類の素材上に貼り付けられます。

#### 裏側のみ保護フィルムで覆われているもの

これらのデカールには文字情報(例:警告)が書き込まれており、ゲルコートまたは金属上に貼り付けられます。

PPG製のAcryliclean DX 330、またはこれと同等の良質な溶剤を使用して貼り付け面をきれいにします(製造元の指示に従ってください)。

デカールのまわりを鉛筆でなぞり、デカールの貼り付け位置をマークします。

裏面の保護フィルムを半分はがし、マークした位置にデカールを合わせます。真中の部分から始めて片側部分を貼り付け、残り半分の保護フィルムも剥がして完全に貼り付けます。中心部分から外側に向けて表面をスキージで磨くようにして小刻みにこすり、下地にしっかりと定着させてください。

#### 両面が保護フィルムで覆われているもの

通常これらのデカールには図が描かれており、ゲルコートやプラスチック面に使用されます。

#### ゲルコート面への貼り付け

PPG製のAcryliclean DX 330、またはこれと同等の良質な溶剤を使用して貼り付け面をきれいにします(製造元の指示に従ってください)。

きれいな布で活性剤(P/N 293 530 036)を塗ると、きれいに貼り付けることができます。塗った後何秒間かして活性剤が蒸発したら、下地処理は完了です。

デカールのまわりを鉛筆でなぞり、デカールの貼り付け位置をマークします。

乾いた状態の方が接着性はよくなりますが、薄い石鹸水を貼り付け面にスプレーすると貼り付けやすくなります。

裏面の保護フィルムを剥がしてデカールの位置を合わせ、中心部分から外側に向けて表面をスキージで磨くようにして小刻みにこすり、下地にしっかりと貼り付けます。

デカールをハルに貼り付けたら、表面の保護フィルムを剥がします。

#### プラスチック面(ストレージカバー)への貼り付け

イソプロピルアルコールで表面をきれいにします。

デカールのまわりを鉛筆でなぞり、デカールの貼り付け位置をマークします。

きれいな布で活性剤(P/N 293 530 036)を塗り、貼り付け面の下地処理をします。塗った後何秒間かして活性剤が蒸発したら、下地処理は完了です。

**注意:**プラスチック部品へのデカール貼り付け時は、石鹸水は使用しないでください。

裏面の保護フィルムを剥がしてデカールの位置を合わせ、中心部分から外側に向けて表面をスキージで磨くようにして小刻みにこすり、下地にしっかりと貼り付けます。

デカールを貼り付けたら、表面の保護フィルムを剥がします。

## ハルとボディの修理

### 概要

ゲルコートはなめらかで耐久性に富む表面素材で、SEA・DOOウォータークラフトのハルやボディに使われているグラスファイバーのコーティングに使われています。また、ゲルコートは水や日光から艇体を保護する役割も果たしています。ゲルコートは樹脂、顔料(色素)、充填剤、モノマー、硬化剤を混合したもので、これを型に吹き付けて使用します。

SEA・DOOのボディとハルは、細切れにしたグラスファイバーを樹脂で固めて作られています。これを、ゲルコートの層に吹き付け、さらに、必要な箇所をグラスファイバーのマット、クロス、網織りにしたもので補強しています。このような構造には高品質の修理が必要とされ、損傷箇所を元通り修理するには、適切な技術と材料、そして慎重な作業が要求されます。



注記：グラスファイバー修理キットは自動車用品店またはマリン用品店で入手することができます。ゲルコート修理キットは他の Bombardier 用品と同様のルートで入手することができます。

### 警告

樹脂、硬化剤、ゲルコートを扱う場合は手袋を着用し、直接肌に触れないように注意してください。保護用スキングリームを使用することもできます。材料の中には引火性のものもありますので、作業場所には裸火や火のついた煙草を持ち込まないでください。グラインダーがけやサンドペーパーがけ、吹き付け作業などを行う場合は保護めがねを着用し、吹き付け作業には防毒マスクまたは塗装用マスクを着用してください。製品の注意書きは必ずよく読んでください。

### 気泡

考えられる原因：

- － 積層材の層とゲルコートの中に空気が残留していた

### 下地処理

気泡まわりの損傷したゲルコートをパテ用ナイフ、できればカーバイド製のグラインダーチップで削り取ります。浮いた部分や弱くなった部分を完全に削り取ってください。削り取った部分のまわりのゲルコート表面を 220 番のサンドペーパーで磨きます。必要なようであれば、削った部分も磨いてください。これらの部分の表面は、ゲルコートパテの食いつきをよくするために、荒らしておく必要があります。

### 穴を埋める

きれいな布にアセトンをつけ、削った部分を清掃します。Bombardier ゲルコート修理キット (P/N 295 500 100) を使用してください。ゲルコートパテを混合する場合は、キットの説明書に従ってください。

空気が混ざらないようにして、必要量を慎重に混ぜ合わせます。パテナイフを使用して修理箇所にパテを盛り、プラスチックフィルムで覆います。硬化時間は、気温、パテの量、硬化剤の量によって異なります。2 時間経過したら表面を指で軽く押して固さを確かめてください。修理箇所が硬化したら、プラスチックフィルムを取り除きます。

### サンドペーパーがけ

サンディングブロックを使用し、320 番のサンドペーパーでオリジナルの面近くまで削ります。水を含ませた布で削りカスを拭き取り、さらに 400 番のサンドペーパーをかけます。最後に 600 番のサンドペーパーで水研ぎして深い傷を取り除いてください。必要に応じ、さらに 1000 番のサンドペーパーで水研ぎをします。

### バフがけとワックスがけ

バフがけ用パッドが付いた大型ポリッシャーで表面をバフがけします。パッドにゴミが付着していないことを確認してください。ゴミが付着していると、ゲルコートの損傷を招きます。バフがけは中目の白の研磨剤から慎重に始め、細目の研磨材で仕上げます。バフがけ中は、表面が過熱しないように常に注意を払ってください。

### ブリスター

考えられる原因：

- － 硬化剤が完全に混合しないまま残留
- － 硬化剤とゲルコートの混合比が不適切

ブリスターとは目で確認できるウォータークラフト表面の膨らみで、ゲルコート層内で発生する有害な欠陥です。程度が軽い場合は、気泡の修理と同様の方法で修理を行ってください。数が多く密集している場合の適切な修理としては、液体のゲルコートを吹き付ける方法があります。この修理方法については、「ゲルコートの割れ」を参照してください。

### ゲルコートの割れ

考えられる原因：

- － グラスファイバー積層材の弾性変形
- － ゲルコートの厚さ
- － 衝撃の直接的影響

割れがゲルコート層に留まっている場合は、ゲルコート部分のみを修理します。構造部の弾性変形による割れ、または衝撃が加わったことが明白な場合は、補強が必要になることがあります。これについては「複合割れ」で説明します。



## セクション12 ハルノボディ

### サブセクション02 (調整と修理)

#### 下地処理

##### 割れの数が少ない場合

鋭い三角状の刃を持つ缶切り、できればカーバイド製のグラインダーチップで割れをなぞるように削ります。V型に削るとゲルコート接着に十分な面積を確保することができます。220番のサンドペーパーで削った溝の両側を磨きます。

##### 割れの数が多い場合

グラインダーに24番のディスクを付けてゲルコートを削り取ります。削った部分の周囲は220番のサンドペーパーで磨いてください。

#### 修理部分を埋める

##### 割れの数が少ない場合

「気泡」の修理方法を参照してください。

##### 広い面積にわたって多数の割れが存在する場合：

液体ゲルコートを吹き付けられるように下地処理をし、表面をアセトンできれいに拭きます。ウォータークラフトの他の部分にゲルコートが付かないようにマスキングをしてください。

説明書に従って必要な量のゲルコートと硬化剤を混合します。ゲルコートはアセトンで10%の濃度まで薄めることができます。また、粘度が必要な場合はカボシル (Cabosil) を加えて調整することができます。

吹き付けに使用するエアには、オイル、汚れ、水などが混入しないようにしてください。

混合したゲルコートを試しに紙にスプレーして、濃度や吹き付けパターンを確認します。削った部分を正しくコーティングするには、5～6回の吹き付けが必要です。最後に吹き付けた部分に重ねて吹き付けを行いますが、この場合最低30秒の間隔をとってください。ゲルコートの正常な硬化を妨げますので、厚塗りはいけません。

吹き付け後はポリビニルアルコール (PVA) をコーティングして空気を遮断し、ゲルコート表面に埃がつかないようにします。空気に曝された状態ではゲルコートの硬化が遅くなるため、PVAによって硬化を促進することができます。

##### サンドペーパーがけ

ポリビニルアルコールを水で洗い流します。修理箇所の面積に応じて、サンディングブロックを使って手でサンドペーパーがけをするか、エアサンダーを使用します。サンドペーパーの目を細かくしながらサンドペーパーがけを繰り返し、希望の表面仕上げになるまで磨きます。

##### バフがけとワックスがけ

バフがけ用パッドが付いた大型ポリッシャーで表面をバフがけします。パッドにゴミが付着していないことを確認してください。ゴミが付着していると、ゲルコートの損傷を招きます。バフがけは中目の白の研磨剤から慎重

に始め、細目の研磨材で仕上げます。バフがけ中は、表面が過熱しないように常に注意を払ってください。

#### 複合割れ

考えられる原因：

- グラスファイバー層の厚さ
- 衝撃の直接的影響

複合割れとは、割れがゲルコート層に止まらずグラスファイバーの層まで達しているものを言います。この場合2種類の修理を行う必要があります。最初に損傷箇所の構造強度を回復するための修理を行います。割れのタイプには単純なクラックから大きな穴までさまざまなものがあります。通常はグラスファイバーの補強が必要になりますが、割れが強度の低下をもたらす可能性がある場合は特に重要になります。もうひとつの修理は、ゲルコートの補修で、これは内側および外側積層材の修理が完了するまで実施できません。

#### 外側

電動サンダーに24番のディスクを取り付け、損傷したゲルコートとグラスファイバーを削り取ります。サンダーがけは、割れの部分の外側少なくとも50mm (2in) の範囲にわたって行い、パッチを強度部材に接着できるようにします。修理に必要な量のグラスマットを切り出しますが、それぞれのマットが最低13mm (1/2in) のオーバーラップ部分を持つようにしてください。最後の層にはグラスクロスを使用するときれいに仕上げることができます。割れが小さい場合は、その部分にエポキシ充填剤を詰めるだけで充分です。

#### 内側

内側を修理する場合は、より広範囲にわたって損傷箇所を削り取ることができます。この場合、より多くのグラスファイバーを使用することになるため、修理箇所の強度は上がります。下地処理をした後の修理箇所の開口部がかなり大きい場合は、開口部をカバーする裏当てが必要になることがあります。積層用のグラスマットとグラスクロスは、下層のものよりも大きくするように切り出してください。

#### 修理部分へのパッチあて

##### 外側

パッチあては最初に外側から行ってください。アセトンを含ませた布で修理箇所をきれいに拭き、その部分を残してマスキングします。小さい割れの場合は、Bombardier製のゲルコート修理パテと同じ要領でエポキシ充填剤を使用します。より大きな面積を積層により修理する場合は、マット、クロス、グラスファイバー樹脂および硬化剤を使用することになります。きれいな容器を使用して、必要な量だけ樹脂を混合します。指定された硬化剤の量を守ってください。

塗装用の刷毛で修理箇所に樹脂を塗布します。割れの部分に一番小さいマットを置き、マットに樹脂を含ませます。残りのマットを重ねていき、最後にクロス

被せます。マットに樹脂を含ませる際は、気泡が残らないように注意し、各クロスに含ませる樹脂の量が等しくなるようにします。15～20分で硬化が始まりますので、その間に終わるように手早く作業を進めてください。刷毛はアセトンで洗浄できます。

修理箇所が硬化するまで待ってから内側の修理にかかってください。修理箇所の開口部がかなり大きく、積層材が正しい形状を維持するのが難しい場合は、開口部を支える裏当てが必要になることがあります。表面がプラスチックでコーティングされたボール紙などを使用し、コーティング面が修理側になるようにして、修理箇所の形状に合わせて内面にぴったりと合うように切り出します。修理箇所への固定はテープや支持材を使用してください。

#### 内側

布にアセトンを含ませて修理部分をきれいに拭き取ります。外側の修理と同じ要領で少しずつ大きなグラスファイバーの素材を積層していきます。外側の修理に裏当てを使用した場合は、作業前のその裏当てを取り除いてください。硬化したら表面のシャープエッジを除去し、必要に応じて塗装します。

#### サンドペーパーがけ

##### 外側

この表面はゲルコート用の下地処理を行う必要があります。ゲルコート塗布の方法は、修理箇所の面積によって決まります。「ゲルコートの割れ」の修理手順を参照してください。

#### バフがけとワックスがけ

「ゲルコートの割れ」の「バフがけとワックスがけ」を参照してください。

## 工具および素材一覧

### 工具

- 保護めがね
- エアマスク
- 白い布
- サンディングブロック
- バテナイフ
- プラスチックフィルム
- かきませ用の棒
- カバーシート (SEA・DOO用)
- はさみ
- バフがけ用パッド
- 大型ポリッシャー
- 電動サンダー
- 塗装用刷毛
- プラスチック容器 (混合用)
- スプレーガン
- プラスチックスキージ

### 素材

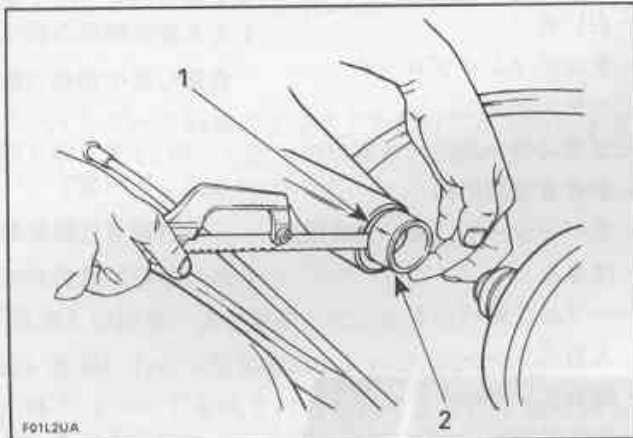
- グラスファイバーマット
- グラスファイバークロス
- ポリエステル樹脂
- ボール紙
- マスキングテープ
- サンドペーパー (100番、220番、320番、400番、600番、1000番)
- 24番のサンディングディスク
- Bombardier ゲルコートパテ
- Bombardier 液体ゲルコート
- アセトン
- カボシル (Cabosil)
- エポキシ充填剤
- 中目の研磨材 (白)
- 細目の研磨材 (白)
- ワックス



## セクション12 ハル/ボディ サブセクション02 (調整と修理)

### スルーハルフィッティングの取り付け

ハルのインサート修理は以下の要領で行います。  
ハルの面に合わせ、鋸でプラスチック製のハルインサートを切り取ります。

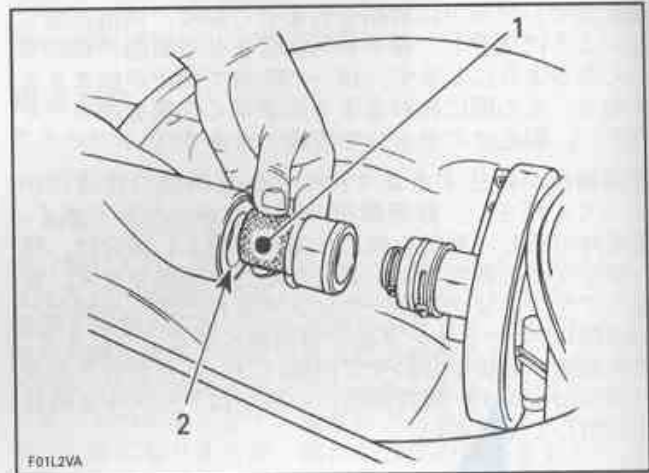


1. ハル
2. プラスチック製ハルインサート

エポキシ接着剤 (3M-05900) を混合します。説明書の指示に従ってください。

エポキシ接着剤をアルミニウムインサート (P/N 292 000 075) のローレット加工面とプラスチックインサートの内径部に塗布します。

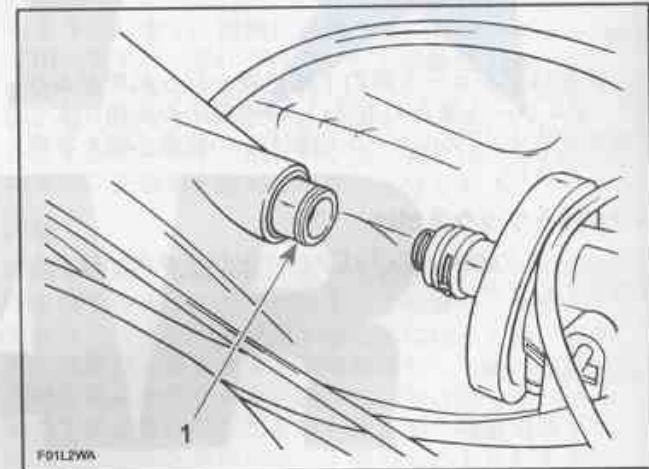
**注意:** プラスチックインサートとアルミニウムインサートの間に隙間がある場合は、その隙間をエポキシ接着剤で埋めてアルミニウムインサートがしっかりと接着されるようにしてください。



1. ローレット加工面
2. 内径部

アルミニウムインサートをプラスチックハルインサートに取り付けます。

**注記:** アルミニウムインサートと PTO フライホイールのアライメントは可能な限り合わせるようにしてください。



1. アルミニウムインサート

**注記:** エポキシ接着剤の硬化時間は 30 分です。



## GS モデル

エンジン		GS (5644/5827)
エンジンタイプ		Bombardier-Rotax 717
吸入方式		ロータリーバルブ
エキゾーストシステム	タイプ	水冷、水噴射式
	水噴射フィッティング (ヘッド)	3.5mm (0.139in)
	水噴射フィッティング (コーン)	3.5mm (0.139in)
スターティングシステム		電気式スタート
潤滑	燃料/オイル混合	VR01 (バリアブルレートオイルインジェクション)
	オイルインジェクションポンプ	ギア駆動
	使用オイル	Bombardier-Rotax
シリンダー数		2
ボア	標準	82mm (3.228in)
	初回オーバーサイズ	82.25mm (3.238in)
	第2回オーバーサイズ	82.50mm (3.248in)
ストローク		68mm (2.677in)
排気量		718.2cm <sup>3</sup> (43.81in <sup>3</sup> )
修正圧縮比		6.2:1
シリンダーヘッド容積		42.4 ± 0.4cc
シリンダーヘッドの歪み (最大)		0.05mm (0.002in)
ピストンリングタイプと数量		セミトラベス×1、角型×1
リングエンドギャップ	新品	0.25 ~ 0.40mm (0.010 ~ 0.016in)
	磨耗限度	1.00mm (0.039in)
リングとリング溝の間隔	新品	0.025 ~ 0.070mm (0.001 ~ 0.003in)
	磨耗限度	0.2mm (0.008in)
ピストンとシリンダー壁の間隔	新品 (最小)	0.10mm (0.0039in)
	磨耗限度	0.20mm (0.008in)
シリンダーのテーパ度	新品	0.05mm (0.002in)
	磨耗限度	0.10mm (0.004in)
シリンダーの真円度	新品	0.008mm (0.0003in)
	磨耗限度	0.08mm (0.003in)
コネクティングロッドビッグエンド側の軸の遊び	新品	0.311 ~ 0.677mm (0.12 ~ 0.27in)
	磨耗限度	1.2mm (0.047in)
クランクシャフトの振れ		MAG 側: 0.050mm (0.002in); PTO 側: 0.030mm (0.001in)
ロータリーバルブタイミング	開	上死点前 147° ± 5°
	閉	上死点后 65.5° ± 5°
ロータリーバルブ開角度		159°
ロータリーバルブとカバーの間隔		0.25 ~ 0.35mm (0.010 ~ 0.014in)
コネクティングロッドとクランクシャフトピンの軸周りの間隔	新品	0.020 ~ 0.033mm (0.0008 ~ 0.0013in)
	磨耗限度	0.050mm (0.002in)
コネクティングロッドとピストンピンの軸周りの間隔	新品	0.003 ~ 0.012mm (0.00012 ~ 0.00047in)
	磨耗限度	0.015mm (0.00059in)
備考:		

セクション13 技術データ  
サブセクション01 (GSモデル)

電気システム		GS (5644/5827)
マグネトージェネレーター出力		160W @ 6000RPM
イグニッションシステムタイプ		デジタル CDI
スパークプラグ	メーカーおよび型式	NGK BR8ES
	ギャップ	0.5 ~ 0.6mm (0.020 ~ 0.024in)
点火タイミング(上死点前)	mm (in)	2.59 ± 0.38 (0.102 ± 0.015)
	度	20° ± 1.5 ①
発電用コイル (低速)		40 ~ 76Ω
バッテリー充電用コイル		0.05 ~ 0.6Ω
トリガーコイル		適用外
イグニッションコイル	一次側	0.33 ~ 0.62Ω
	二次側	9 ~ 15kΩ
エンジンレブリミッター設定回転数		7000 ± 50RPM
バッテリー		12V、19A・h (ユアサ/ Exide)
ヒューズ	MPCM	5A
	電気システム	2 × 15A
	VTS システム	適用外
	ビルジポンプ	適用外
備考: ①エンジン冷間時 @ 6000RPM		

キャブレター		GS (5644/5827)
キャブレター	タイプ	ミクニ BN-40i ダイアフラム、燃料アクセレーターポンプ
	数量	1
メインジェット		167.5
パイロットジェット		75
スプリング		130g
調整	低速スクリュウ	1回転 ± 1/4
	高速スクリュウ	0
	アイドルスピード (水上の場合)	1500RPM
	アイドルスピード (水上にない場合)	3000RPM
燃料	タイプ	無鉛レギュラーガソリン
	最低オクタン価	87
燃料リターンラインオリフィス		0.8mm (0.031in)
備考:		

冷却		GS (5644/5827)
タイプ		開放式 - ジェット推進ユニットからの直接水流
サーモスタット		なし
監視ブザー設定		86 ~ 94°C (187 ~ 201°F)
備考:		



セクション13 技術データ  
サブセクション01 (GSモデル)

推進		GS (5644/5827)
推進システム		Bombardier Formula ポンプ
ジェットポンプタイプ		軸流1段
インペラーの回転方向 (後方から見る)		反時計回り
トランスミッション		ダイレクトドライブ
カップリングタイプ		クラウンスプライン
使用オイル		SEA・DOO ジェットポンプ用 シンセティックポリオレスターオイル 75W90 GL5
ステアリングノズルの方向転換角度		20°
最低水深		90cm (35in)
ドライブシャフトの振れ (最大)		0.5mm (0.020in)
インペラーの外径		139.5mm (5.490in)
インペラーとウェアリングの間隔	新品	0.0 ~ 0.4mm (0.000 ~ 0.016in)
	磨耗限度	1.0mm (0.040in)
インペラーシャフトの軸方向の遊び (新品)		0
インペラーシャフトの軸周りの遊び		0.05mm (0.002in)
インペラーピッチ/素材		プログレッシブピッチ/ステンレス鋼
備考: 異なる種類または銘柄のオイルを混ぜて使用しないでください。		

寸法および重量		GS (5644/5827)
乗員数 (ドライバー含む)		2名
全長		270cm (106in)
全幅		116cm (45.7in)
全高		99cm (39in)
乾燥重量		219kg (483 lb)
最大積載量 (乗員 + 10kg (22 lb) の荷物)		159kg (351 lb)
備考:		

容量		GS (5644/5827)
燃料タンク (リザーブを含む)		56.5L (15 U.S. gal)
燃料タンクリザーブ		11.4L (3 U.S. gal)
オイルインジェクションリザーブ		6L (1.6 U.S. gal)
ジェットポンプインペラーシャフトリザーブ	容量	95mL (3.21 U.S. oz)
	オイルレベル	プラグまで
備考:		

セクション 13 技術データ  
サブセクション 01 (GS モデル)

素材	GS (5644/5827)
ハル	複合材
インテークグレード	アルミニウム
インペラーハウジング/ステーター/ベンチュリー/ノズル	プラスチック/プラスチック/プラスチック/アルミニウム
エアインテークサイレンサー	熱可塑性プラスチック
フレームアレスター	多層ワイヤスクリーン
ステアリングパッド	熱可塑性プラスチック
燃料タンク	ポリエチレン
オイルインジェクションリザーバー	ポリエチレン
座席	ポリウレタンフォーム
備考:	

標準装備	GS (5644/5827)
セーフティランヤード	標準
デジタル符号化セーフティシステム	標準
燃料タンクリザーブ	標準
監視ブザー	標準
燃料/オイルゲージ (アナログ)	標準
ミラー	オプション
ストレージコンパートメント	標準
リアグラブハンドル	標準
工具キット	標準
備考:	

性能	GS (5644/5827)	
推定ポンプ出力	26.3kW (35.3HP)	
スロットル全開時の燃料消費率	33.5L/h (8.8 U.S. gal/h)	
スロットル全開での航続時間	リザーブを残した場合	1 時間 21 分
	リザーブでの航続時間	21 分
備考:		



セクション 13 技術データ  
サブセクション 01 (GS モデル)

締め付けトルク		GS (5644/5827)		
エンジン	エキゾーストマニフォールドのボルト	24N・m (17 lbf・ft)	(4)	
	マグネトーフライホイールのナット	145N・m (107 lbf・ft)	(1)	
	フライホイール (PTO 側)	110N・m (81 lbf・ft)	(5)	
	クランクケースのボルト	M8	24N・m (17 lbf・ft)	(3) (4)
		M10	40N・m (30 lbf・ft)	(3) (4)
	クランクケース/エンジンサポートのナット	35N・m (26 lbf・ft)	(1)	
	エンジンマウント/ハル	25N・m (18 lbf・ft)	(1)	
	シリンダーヘッドのボルト	24N・m (17 lbf・ft)	(1) (4)	
	クランクケース/シリンダーのボルト	24N・m (17 lbf・ft)	(1) (4)	
	チェーンパイプフランジのボルト/ナット	25N・m (18 lbf・ft)	(1)	
	チェーンパイプ固定ボルト	25N・m (18 lbf・ft)	(1)	
	フレームアレスターのボルト	10N・m (89 lbf・in)	(1)	
	マグネトーハウジングカバーのボルト	9N・m (80 lbf・in)	(5)	
	スターター取り付けボルト	22N・m (16 lbf・ft)	(1)	
	スパークプラグ	24N・m (17 lbf・ft)	(5)	
ジェットポンプ	インペラー	110N・m (81 lbf・ft)	(1)	
	ポンプ/ハルのナット	31N・m (23 lbf・ft)	(1)	
	ベンチュリー/ポンプハウジングのボルト	21N・m (16 lbf・ft)	(1)	
	ポンプハウジングカバーのボルト	4N・m (35 lbf・in)	(1)	
	インテークグレードのボルト	8N・m (71 lbf・in)	(1)	
	ライドプレートのボルト	22N・m (16 lbf・ft)	(1)	
ステアリング	ケーブル固定ブロックのボルト	6N・m (53 lbf・in)		
	ステアリングケーブル/ステムアームのボルト	3N・m (26 lbf・in)		
	ステアリングステムアームのボルト	6N・m (53 lbf・in)		
	ハンドルバークランプのボルト	26N・m (19 lbf・ft)		
	ステアリングケーブルのボールジョイント (ノズル)	2N・m (18 lbf・in)		
	ステアリングサポートのボルト	15N・m (11 lbf・ft)	(1)	
	ハンドルバーグリップのボルト	7N・m (62 lbf・in)		

備考: 指示された番号に従って、固定剤または潤滑剤を塗布してください。

- (1) ロックタイト 243 (青)
- (2) ロックタイト 271 (赤)
- (3) ロックタイト 518
- (4) シンセティックグリース
- (5) 固着防止潤滑剤

**△ 警告**

必ず規定トルクに従い、指定されたロックタイトを使用してください。

## XP モデル

エンジン		XP (5651/5655)
エンジンタイプ		Bombardier-Rotax 947
吸入方式		リードバルブ
エキゾーストシステム	タイプ	水冷、レギュレーターを使用した水噴射
	水噴射フィッティング (ヘッド)	3.5mm (0.139in)
	水噴射フィッティング (コーン)	適用外
	水噴射フィッティング (マフラー)	3.5mm (0.139in)
エキゾーストバルブ		Rotax アジャスタブルバリアブルエキゾースト (RAVE)
スターティングシステム		電気式スタート
潤滑	燃料/オイル混合	VROI (バリアブルレートオイルインジェクション)
	オイルインジェクションポンプ	直接駆動
	使用オイル	Bombardier Formula XP-S (シンセティック)
シリンダー数		2
ボア	標準	88mm (3.465in)
	初回オーバーサイズ	88.25mm (3.474in)
	第2回オーバーサイズ	適用外
ストローク		78.20mm (3.079in)
排気量		951.2cm <sup>3</sup> (58in <sup>3</sup> )
修正圧縮比		6.1:1
シリンダーヘッド容積		51.8 ± 0.6cc
シリンダーヘッドの歪み (最大)		0.10mm (0.0039in)
ピストンリングタイプと数量		セミトラベス × 2
リングエンドギャップ	新品	0.45 ~ 0.60mm (0.018 ~ 0.024in)
	磨耗限度	1.00mm (0.039in)
リングとリング溝の間隔	新品	0.048 ~ 0.075mm (0.002 ~ 0.003in)
	磨耗限度	0.2mm (0.008in)
ピストンとシリンダー壁の間隔	新品 (最小)	0.09mm (0.0035in)
	磨耗限度	0.20mm (0.008in)
シリンダーのテーパ度 (最大)		0.10mm (0.004in)
シリンダーの真円度 (最大)		0.08mm (0.003in)
コネクティングロッドビッグエンド側の軸の遊び	新品	0.390 ~ 0.737mm (0.015 ~ 0.029in)
	磨耗限度	1.2mm (0.047in)
クランクシャフトの振れ		MAG 側: 0.050mm (0.002in); PTO 側: 0.030mm (0.001in)
ロータリーバルブタイミング	開	適用外
	閉	適用外
ロータリーバルブ開角度		適用外
ロータリーバルブとカバーの間隔		適用外
コネクティングロッドとクランクシャフトピンとの軸周りの間隔	新品	0.017 ~ 0.034mm (0.0006 ~ 0.0013in)
	磨耗限度	0.050mm (0.002in)
コネクティングロッドとピストンピンとの軸周りの間隔	新品	0.003 ~ 0.012mm (0.00012 ~ 0.00047in)
	磨耗限度	0.015mm (0.00059in)
備考:		



セクション13 技術データ  
サブセクション02 (XPモデル)

電気システム		XP (5651/5655)
マグネトージェネレーター出力		180W @ 6000RPM
イグニッションシステムタイプ		デジタル DC-CDI
スパークプラグ	メーカーおよび型式	NGK BR8ES
	ギャップ	0.5 ~ 0.6mm (0.020 ~ 0.024in)
点火タイミング (上死点前)	mm (in)	2.99 (0.118)
	度	20° ± 1 @ 3500 RPM
バッテリー充電用コイル		0.1 ~ 1Ω
トリガーコイル		190 ~ 300Ω
イグニッションコイル	一次側	0.33 ~ 0.62Ω
	二次側	8.4 ~ 15.6kΩ
エンジンレプリミッター設定回転数		7200 ± 50RPM
バッテリー		12V、19A・h (ユアサ/Exide)
ヒューズ	MPEM	5A
	電気システム	2 × 15A
	VTSシステム	7.5A
	ビルジポンプ	3A
備考:		

キャブレター		XP (5651/5655)
キャブレター	タイプ	ミクニ BN-46i (ダイヤフラム)、燃料アクセレーターポンプ
	数量	2
メインジェット		MAG側およびPTO側: 162.5
パイロットジェット		75
スプリング		95g
調整	低速スクリュー	1-1/2 回転 ± 1/4
	高速スクリュー	0
	アイドルスピード (水上の場合)	1400 ± 100RPM
	アイドルスピード (水上にない場合)	3000RPM
燃料	タイプ	無鉛レギュラーガソリン
	最低オクタン価	87
燃料リターンラインオリフィス		MAG側およびPTO側: 0.8mm (0.031in)
備考:		

冷却		XP (5651/5655)
タイプ		開放式 — ジェット推進ユニットからの直接水流
サーモスタット		なし
監視ブザー設定		86 ~ 94°C (187 ~ 201°F)
備考:		

セクション 13 技術データ  
サブセクション 02 (XP モデル)

推進		XP (5651/5655)
推進システム		Bombardier Formula ポンプ
ジェットポンプタイプ		軸流 1 段
インペラーの回転方向 (後方から見る)		反時計回り
トランスミッション		ダイレクトドライブ
カップリングタイプ		スプリット FR および RR
使用オイル		SEA・DOO ジェットポンプ用シンセティック ポリオレスターオイル 75W90 GL5
ステアリングノズルの方向転換角度		20°
最低水深		90cm (35in)
ドライブシャフトの振れ (最大)		0.5mm (0.020in)
インペラーの外径		155.6mm (6.126in)
インペラーとウェアリング の間隔	新品	0.0 ~ 0.4mm (0.000 ~ 0.016in)
	磨耗限度	1.0mm (0.040in)
インペラーシャフトの軸方向の遊び (新品)		0
インペラーシャフトの軸周りの遊び		0.05mm (0.002in)
インペラーピッチ/素材		プログレッシブピッチ/ステンレス鋼
備考: 異なる種類または銘柄のオイルを混ぜて使用しないでください。		

寸法および重量		XP (5651/5655)
乗員数 (ドライバー含む)		2 名
全長		272cm (107in)
全幅		112cm (44in)
全高		104cm (40.9in)
乾燥重量		255kg (562 lb)
最大積載量 (乗員 + 10kg (22 lb) の荷物)		159kg (351 lb)
備考:		

容量		XP (5651/5655)
燃料タンク (リザーブを含む)		54L (14 U.S. gal)
燃料タンクリザーブ		10L (2.6 U.S. gal)
オイルインジェクションリザーバー		4L (1.1 U.S. gal)
ジェットポンプインペラー シャフトリザーバー	容量	115mL (3.88 U.S. oz)
	オイルレベル	プラグまで
備考:		



セクション13 技術データ  
サブセクション02 (XPモデル)

素材	XP (5651/5655)
ハル	複合材
インテークグレード	アルミニウム
インベラーハウジング/ステーター/ベンチュリー/ノズル	プラスチック/プラスチック/アルミニウム/アルミニウム
エアインテークサイレンサー	熱可塑性プラスチック
フレームアレスター	筒状ワイヤスクリーン
ステアリングパッド	ポリスチレンフォーム入り熱可塑性エラストマー
燃料タンク	ポリエチレン
オイルインジェクションリザーバー	ポリエチレン
座席	ポリウレタンフォーム
備考:	

標準装備	XP (5651/5655)
セーフティランヤード	標準
デジタル符号化セーフティシステム	標準
燃料タンクリザーブ	標準
監視ブザー	標準
スピードメーター	標準
燃料/オイルゲージ (アナログ)	標準
タコメーター	標準
バリアブルトリムシステム (VTS)	標準
ストレージコンパートメント	標準
リアグラブハンドル	標準
工具キット	標準
備考:	

性能	XP (5651/5655)	
推定ポンプ出力	53.1kW (71.1HP)	
スロットル全開時の燃料消費率	55L/h (14.5 U.S. gal/h)	
スロットル全開での航続時間	リザーブを残した場合	48分
	リザーブでの航続時間	11分
備考:		

セクション13 技術データ  
サブセクション02 (XPモデル)

締め付けトルク		XP (5651/5655)		
エンジン	エキゾーストマニフォールドのボルト	40N・m (30 lbf・ft)	(4)	
	マグネトフライホイールのナット	115N・m (85 lbf・ft)	(1)	
	フライホイール (PTO側)	115N・m (85 lbf・ft)	(1)	
	クランクケースのボルト	M8	27N・m (20 lbf・ft)	(3) (4)
		M10	40N・m (30 lbf・ft)	(3) (4)
	クランクケース/エンジンサポートのナット	25N・m (18 lbf・ft)	(1)	
	エンジンマウント/ハル	25N・m (18 lbf・ft)	(1)	
	シリンダーヘッドのボルト	34N・m (25 lbf・ft)	(1) (4)	
	シリンダーヘッドのナット	34N・m (25 lbf・ft)	(1)	
	チェーンパイプフランジのボルト/ナット	40N・m (30 lbf・ft)	(1)	
	チェーンパイプ固定ボルト	25N・m (18 lbf・ft)	(1)	
	マグネトハウジングカバーのボルト	9N・m (80 lbf・in)	(5)	
	スターター取り付けボルト	10N・m (89 lbf・in)	(1)	
	スパークプラグ	24N・m (17 lbf・ft)	(5)	
	ジェットポンプ	インベラー	110N・m (81 lbf・ft)	(1)
ポンプ/ハルのナット		31N・m (23 lbf・ft)	(1)	
ベンチュリー/ポンプハウジングのボルト		21N・m (16 lbf・ft)	(1)	
VTS リングのボルト		13N・m (10 lbf・ft)	(1)	
ポンプハウジングカバーのボルト		4N・m (35 lbf・in)	(1)	
インテークグレードのボルト		8N・m (71 lbf・in)	(1)	
ライドプレートのボルト		10N・m (89 lbf・in)	(1)	
ステアリング	ケーブル固定ブロックのボルト	6N・m (53 lbf・in)		
	ステアリングケーブル/ステムアームのボルト	3N・m (26 lbf・in)		
	ステアリングステムアームのボルト	6N・m (53 lbf・in)		
	ハンドルパークランプのボルト	26N・m (19 lbf・ft)		
	ステアリングケーブルのボールジョイント (ノズル)	7N・m (62 lbf・in)		
	ステアリングサポートのボルト	15N・m (11 lbf・ft)		
	ケーブル固定ブロックのボルト	6N・m (53 lbf・in)		
	ハンドルパークランプのボルト	7N・m (62 lbf・in)		

備考：指示された番号に従って、固定剤または潤滑剤を塗布してください。

- (1) ロックタイト 243 (青)
- (2) ロックタイト 271 (赤)
- (3) ロックタイト 518
- (4) シンセティックグリース
- (5) 固着防止潤滑剤

**警告**

必ず規定トルクに従い、指定されたロックタイトを使用してください。



## GTS モデル

エンジン		GTS (5639)
エンジンタイプ		Bombardier-Rotax 717
吸入方式		ロータリーバルブ
エキゾーストシステム	タイプ	水冷、水噴射
	水噴射フィッティング (ヘッド)	3.5mm (0.139in)
	水噴射フィッティング (コーン)	3.5mm (0.139in)
スターティングシステム		電気式スタート
潤滑	燃料/オイル混合	VROI (バリアブルレートオイルインジェクション)
	オイルインジェクション ポンプ	ギア駆動
	使用オイル	Bombardier-Rotax (鉱油)
シリンダー数		2
ボア	標準	82mm (3.228in)
	初回オーバーサイズ	82.25mm (3.238in)
	第2回オーバーサイズ	82.50mm (3.248in)
ストローク		68mm (2.677in)
排気量		718.3cm <sup>3</sup> (43.81in <sup>3</sup> )
修正圧縮比		6.2:1
シリンダーヘッド容積		42.4 ± 0.4cc
シリンダーヘッドの歪み (最大)		0.05mm (0.002in)
ピストンリングタイプと数量		セミトラベス×1、角型×1
リングエンドギャップ	新品	0.25 ~ 0.40mm (0.010 ~ 0.016in)
	磨耗限度	1.00mm (0.039in)
リングとリング溝の間隔	新品	0.025 ~ 0.070mm (0.001 ~ 0.003in)
	磨耗限度	0.2mm (0.008in)
ピストンとシリンダー壁の間隔	新品 (最小)	0.10mm (0.0039in)
	磨耗限度	0.20mm (0.008in)
シリンダーのテーパ度 (最大)		0.10mm (0.004in)
シリンダーの真円度 (最大)		0.080mm (0.003in)
コネクティングロッドビッグ エンド側の軸の遊び	新品	0.311 ~ 0.677mm (0.12 ~ 0.27in)
	磨耗限度	1.2mm (0.047in)
クランクシャフトの振れ		MAG側: 0.050mm (0.002in); PTO側: 0.030mm (0.001in)
ロータリーバルブタイミング	開	上死点前 147° ± 5
	閉	上死点后 65.5° ± 5
ロータリーバルブ開角度		159°
ロータリーバルブとカバーの間隔		0.25 ~ 0.35mm (0.010 ~ 0.014in)
コネクティングロッドと クランクシャフトピン の軸周りの間隔	新品	0.020 ~ 0.033mm (0.0008 ~ 0.0013in)
	磨耗限度	0.050mm (0.002in)
コネクティングロッドと ピストンピンの軸 周りの間隔	新品	0.003 ~ 0.012mm (0.00012 ~ 0.00047in)
	磨耗限度	0.015mm (0.00059in)
備考:		

セクション 13 技術データ  
サブセクション 03 (GTS モデル)

電気システム		GTS (5639)
マグネトージェネレーター出力		160W @ 6000RPM
イグニッションシステムタイプ		デジタル CDI
スパークプラグ	メーカーおよび型式	NGK BR8ES
	ギャップ	0.5 ~ 0.6mm (0.020 ~ 0.024in)
点火タイミング (上死点前)	mm (in)	2.59 (0.102)
	度	20° ± 1.5 ①
発電用コイル		40 ~ 76Ω
バッテリー充電用コイル		0.05 ~ 0.6Ω
イグニッションコイル	一次側	0.34 ~ 0.62Ω
	二次側	9 ~ 15kΩ
エンジンレブリミッター設定		7000 ± 50RPM
バッテリー		12V, 19A・h (ユアサ / Exide)
ヒューズ	MPEM	5A
	電気システム	15A
備考: ①エンジン冷間時 @ 6000RPM		

キャブレター		GTS (5639)
キャブレター	タイプ	ミクニ BN-40i ダイアフラム、燃料アクセレーターポンプ
	数量	1
メインジェット		167.5
パイロットジェット		75
スプリング		130g
調整	低速スクリュー	1回転 ± 1/4
	高速スクリュー	0
	アイドルスピード (水上の場合)	1500RPM ± 100
	アイドルスピード (水上にない場合)	3000RPM
燃料	タイプ	無鉛レギュラーガソリン
	最低オクタン価	87
燃料リターンラインオリフィス		0.8mm (0.031in)
備考:		

冷却		GTS (5639)
タイプ		開放式 - ジェット推進ユニットからの直接水流
サーモスタット		なし
監視ブザー設定		86 ~ 94°C (187 ~ 201°F)
備考:		



セクション 13 技術データ  
サブセクション 03 (GTS モデル)

推進		GTS (5639)
推進システム		Bombardier Formula ポンプ
ジェットポンプタイプ		軸流1段
インペラーの回転方向 (後方から見る)		反時計回り
トランスミッション		ダイレクトドライブ
カップリングタイプ		クラウンスブライン
使用オイル		SEA・DCC ジェットポンプ用シンセティック ポリオレスターオイル 75W90 GL5
ステアリングノズルの方向転換角度		26°
最低水深		90cm (35in)
ドライブシャフトの振れ (最大)		0.5mm (0.020in)
インペラーの外径		139.5mm (5.490in)
インペラーとウェアリング の間隔	新品	0.0 ~ 0.4mm (0.000 ~ 0.016in)
	磨耗限度	1.0mm (0.040in)
インペラーシャフトの軸方向の遊び (新品)		0.12 ~ 0.54mm (0.005 ~ 0.021in)
インペラーシャフトの軸周りの遊び		0.05mm (0.002in)
インペラーピッチ/素材		プログレッシブピッチ/ステンレス鋼
備考: 異なる種類または銘柄のオイルを混ぜて使用しないでください。		

寸法および重量		GTS (5639)
乗員数 (ドライバー含む)		3名
全長		302cm (119.0in)
全幅		119cm (46.9in)
全高		95cm (37.4in)
乾燥重量		222kg (489 lb)
最大積載量 (乗員 + 10kg (22 lb) の荷物)		225kg (496 lb)
備考:		

容量		GTS (5639)
燃料タンク (リザーブを含む)		47L (12 U.S. gal)
燃料タンクリザーブ		11.4L (3 U.S. gal)
オイルインジェクションリザーバー		4.5L (1.2 U.S. gal)
ジェットポンプインペラー シャフトリザーバー	容量	80mL (2.7 U.S. oz)
	オイルレベル	プラグまで
備考:		

## セクション13 技術データ

### サブセクション03 (GTS モデル)

素材	GTS (5639)
ハル	複合材
インタークグレード	プラスチック
インペラーハウジング/ステーター/ベンチュリー/ノズル	プラスチック/プラスチック/プラスチック/プラスチック
エアインタークサイレンサー	熱可塑性エラストマー
フレームアレスター	多層ファイヤスクリーン
ステアリングパッド	ポリスチレンフォーム入り熱可塑性エラストマー
燃料タンク	ポリエチレン
オイルインジェクションリザーバー	ポリエチレン
座席	ポリウレタンフォーム
備考:	

標準装備	GTS (5639)
セーフティランヤード	標準
デジタル符号化セーフティシステム	標準
燃料タンクリザーブ	標準
監視ブザー	標準
燃料ゲージ/オイルレベル低下警告ランプ	標準
タコメーター	適用外
スピードメーター	適用外
バリアブルトリムシステム (VTS)	適用外
ストレージコンパートメント	標準
リアグラブハンドル	標準
工具キット	標準
備考:	

性能	GTS (5639)	
推定ポンプ出力	24.5kW (32HP)	
スロットル全開時の燃料消費率	33.5L/h (8.8 U.S. gal/h)	
スロットル全開での航続時間	リザーブを残した場合	1時間
	リザーブでの航続時間	20分
備考:		

締め付けトルク		GTS (5639)		
エンジン	エキゾーストマニフォールドのボルト	24N・m (17 lbf・ft)	(4)	
	マグネトーフライホイールのナット	145N・m (107 lbf・ft)	(1)	
	フライホイール (PTO 側)	110N・m (81 lbf・ft)	(5)	
	クランクケースのボルト	M8	24N・m (17 lbf・ft)	(3) (4)
		M10	40N・m (30 lbf・ft)	(3) (4)
	クランクケース/エンジンサポートのナット	35N・m (26 lbf・ft)	(1)	
	エンジンマウント/ハル	25N・m (18 lbf・ft)	(1)	
	シリンダーヘッドのボルト	24N・m (17 lbf・ft)	(1) (4)	
	クランクケース/シリンダーのボルト	24N・m (17 lbf・ft)	(1) (4)	
	チェーンパイプフランジのボルト/ナット	25N・m (18 lbf・ft)	(1)	
	チェーンパイプ固定ボルト	25N・m (18 lbf・ft)	(1)	
	フレームアレスターのボルト	10N・m (89 lbf・in)	(1)	
	マグネトーハウジングカバーのボルト	9N・m (80 lbf・in)	(5)	
	スターター取り付けボルト	22N・m (16 lbf・ft)	(1)	
	スパークプラグ	24N・m (17 lbf・ft)	(5)	
ジェットポンプ	インペラー	110N・m (81 lbf・ft)	(1)	
	ポンプ/ハルのナット	31N・m (23 lbf・ft)	(1)	
	ベンチュリー/ポンプハウジングのボルト	21N・m (16 lbf・ft)	(1)	
	ノズル/ベンチュリーのボルト	20N・m (15 lbf・ft)	(1)	
	ポンプハウジングカバーのボルト	4N・m (35 lbf・in)	(1)	
	インターグレードのボルト	8N・m (71 lbf・in)	(1)	
	ライドプレートボルト	10N・m (89 lbf・in)	(1)	
ステアリング	ステアリングケーブルのロックナット	10N・m (89 lbf・in)		
	ステアリングサポート/カラーのボルト	15N・m (11 lbf・ft)	(1)	
	ステアリングシステムのボルト	40N・m (30 lbf・ft)	(2)	
	ハンドルバーのナット	26N・m (19 lbf・ft)		
	リバースゲートのボルト	20N・m (15 lbf・ft)	(1)	
	ステアリングケーブルのボールジョイント (ノズル)	2N・m (18 lbf・in)		
	リバースケーブルボールジョイントのナット	7N・m (62 lbf・in)		
	ハンドルバーグリップのボルト	7N・m (62 lbf・in)		

備考: 指示された番号に従って、固定剤または潤滑剤を塗布してください。

- (1) ロックタイト 243 (青)
- (2) ロックタイト 271 (赤)
- (3) ロックタイト 518
- (4) シンセティックグリース
- (5) 固着防止潤滑剤

**警告**

必ず規定トルクに従い、指定されたロックタイトを使用してください。



## GTI および GTX モデル

エンジン		GTI (5647/5657)	GTX (5653/5669)
エンジンタイプ		Bombardier-Rotax 717	Bombardier-Rotax 947
吸入方式		ロータリーバルブ	リードバルブ
エキゾーストシステム	タイプ	水冷、水噴射	水冷、レギュレーターを使用した水噴射
	水噴射フィッティング (ヘッド)	3.5mm (0.139in)	
	水噴射フィッティング (コーン)	3.5mm (0.139in)	適用外
	水噴射フィッティング (マフラー)	適用外	3.5mm (0.139in)
エキゾーストバルブ		適用外	RAVE
スターティングシステム		電気式スタート	
潤滑	燃料/オイル混合	VRO1 (バリアブルレートオイルインジェクション)	
	オイルインジェクションポンプ	ギア駆動	直接駆動
	使用オイル	Bombardier-Rotax	Bombardier Formula XP-S (シンセティック)
シリンダー数		2	
ボア	標準	82mm (3.228in)	86mm (3.465in)
	初回オーバーサイズ	82.25mm (3.238in)	88.25mm (3.474in)
	第2回オーバーサイズ	82.50mm (3.248in)	適用外
ストローク		68mm (2.677in)	78.20mm (3.079in)
排気量		718.2cm <sup>3</sup> (43.81in <sup>3</sup> )	951.2cm <sup>3</sup> (58in <sup>3</sup> )
修正圧縮比		6.2:1	6.1:1
シリンダーヘッド容積		42.4 ± 0.4cc	51.8 ± 0.6cc
シリンダーヘッドの歪み (最大)		0.05mm (0.002in)	合計 0.10mm (0.004in)
ピストンリングタイプと数量		セミトラベス×1、角型×1	セミトラベス×2
リングエンドギャップ	新品	0.25 ~ 0.40mm (0.010 ~ 0.016in)	0.45 ~ 0.60mm (0.018 ~ 0.024in)
	磨耗限度	1.00mm (0.039in)	
リングとリング溝の間隔	新品	0.025 ~ 0.070mm (0.001 ~ 0.003in)	0.048 ~ 0.075mm (0.002 ~ 0.003in)
	磨耗限度	0.2mm (0.008in)	
ピストンとシリンダー壁の間隔	新品 (最小)	0.10mm (0.0039in)	0.09mm (0.0035in)
	磨耗限度	0.20mm (0.008in)	
シリンダーのテーパ度 (最大)		0.10mm (0.004in)	
シリンダーの真円度 (最大)		0.08mm (0.003in)	
コネクティングロッドビッグエンド側の軸の遊び	新品	0.311 ~ 0.677mm (0.012 ~ 0.027in)	0.390 ~ 0.737mm (0.015 ~ 0.029in)
	磨耗限度	1.2mm (0.047in)	
クランクシャフトの振れ		MAG 側: 0.050mm (0.002in); PTO 側: 0.030mm (0.001in)	
ロータリーバルブタイミング	開	上死点前 147° ± 5	適用外
	閉	上死点后 65.5° ± 5	適用外
ロータリーバルブ開角度		159°	
ロータリーバルブとカバーの間隔		0.25 ~ 0.35mm (0.010 ~ 0.014in)	適用外
コネクティングロッドとクランクシャフトピンの軸周りの間隔	新品	0.020 ~ 0.033mm (0.0008 ~ 0.0013in)	0.017 ~ 0.034mm (0.0006 ~ 0.0013in)
	磨耗限度	0.050mm (0.002in)	
コネクティングロッドとピストンピンの軸周りの間隔	新品	0.003 ~ 0.012mm (0.00012 ~ 0.00047in)	
	磨耗限度	0.015mm (0.00059in)	
備考:			

## セクション13 技術データ

### サブセクション04 (GTI および GTX モデル)

電気システム		GTI (5647/5657)	GTX (5653/5669)
マグネトージェネレーター出力		160W @ 6000RPM	180W @ 6000RPM
イグニッションシステムタイプ		デジタル CDI	デジタル DC-CDI
スパークプラグ	メーカーおよび型式	NGK BR8ES	
	ギャップ	0.5 ~ 0.6mm (0.020 ~ 0.024in)	
点火タイミング (上死点前)	mm (in)	2.59 (0.102)	2.99 (0.118)
	度	20° ± 1.5 ①	20° ± 1 @ 3500RPM
発電用コイル		40 ~ 76Ω	適用外
バッテリー充電用コイル		0.05 ~ 0.6Ω	0.1 ~ 1Ω
トリガーコイル		適用外	190 ~ 300Ω
イグニッションコイル	一次側	0.34 ~ 0.62Ω	0.33 ~ 0.62Ω
	二次側	9 ~ 15kΩ	8.4 ~ 15.6kΩ
エンジンレプリミッター設定回転数		7100 (± 50) RPM	7200 (± 50) RPM
バッテリー		12V, 19A・h (ユアサ/Exide)	
ヒューズ	MPEM	5A	
	電気システム	2 × 15A	
	VTSシステム	適用外	

備考: ①エンジン冷間時 @ 6000RPM

キャブレター		GTI (5647/5657)	GTX (5653/5669)
キャブレター	タイプ	ミクニ BN-40i ダイアフラム、燃料アクセレーターポンプ	ミクニ BN-46i ダイアフラム、燃料アクセレーターポンプ
	数量	1	2
メインジェット		167.5	MAG 側および PTO 側: 162.5
パイロットジェット		75	
スプリング		115g	95g
調整	低速スクリュウ	1回転 ± 1/4	1-1/2回転 ± 1/4
	高速スクリュウ	0	
	アイドルスピード (水上の場合)	1500 ± 100RPM	1400 ± 100RPM
	アイドルスピード (水上にない場合)	3000RPM	
燃料	タイプ	無鉛レギュラーガソリン	
	最低オクタン価	87	
燃料リターンラインオリフィス		0.8mm (0.031in)	MAG および PTO 側: 0.8mm (0.031in)

備考:

冷却		GTI (5647/5657)	GTX (5653/5669)
タイプ		開放式 — ジェット推進ユニットからの直接水流	
サーモスタット		なし	
監視ブザー設定		86 ~ 94°C (187 ~ 201°F)	

備考:

セクション13 技術データ  
サブセクション04 (GTI および GTX モデル)

推進		GTI (5647/5657)	GTX (5653/5669)
推進システム		Bombardier Formula ポンプ	
ジェットポンプタイプ		軸流1段	
インペラーの回転方向 (後方から見る)		反時計回り	
トランスミッション		ダイレクトドライブ	
カップリングタイプ		クラウンスプライン	
使用オイル		SEA・DXX ジェットポンプ用シンセティック ポリオレスターオイル 75W90 GL5	
ステアリングノズルの方向転換角度		20°	
最低水深		90cm (35in)	
ドライブシャフトの振れ (最大)		0.5mm (0.020in)	
インペラーの外径		139.5mm (5.490in)	155.6mm (6.126in)
インペラーとウェアリング の間隔	新品	0.0 ~ 0.4mm (0.000 ~ 0.016in)	
	磨耗限度	1.0mm (0.040in)	
インペラーシャフトの軸方向の遊び (新品)		0	
インペラーシャフトの軸周りの遊び		0.05mm (0.002in)	
インペラーピッチ/素材		プログレッシブピッチ/ステンレス鋼	
備考: 異なる種類または銘柄のオイルを混ぜて使用しないでください。			

寸法および重量		GTI (5647/5657)	GTX (5653/5669)
乗員数 (ドライバー含む)		3名	
全長		315cm (124in)	
全幅		122cm (48in)	
全高		104cm (41in)	
乾燥重量		275kg (606 lb)	301kg (664 lb)
最大積載量 (乗員 + 10kg (22 lb) の荷物)		243kg (536 lb)	
備考:			

容量		GTI (5647/5657)	GTX (5653/5669)
燃料タンク (リザーブを含む)		56.5L (15 U.S. gal)	
燃料タンクリザーブ		11.4L (3.0 U.S. gal)	
オイルインジェクションリザーブ		6L (1.6 U.S. gal)	
ジェットポンプインペラー シャフトリザーブ	容量	95mL (3.2 U.S. oz)	115mL (3.88 U.S. oz)
	オイルレベル	プラグまで	
備考:			



## セクション 13 技術データ

### サブセクション 04 (GTI および GTX モデル)

素材	GTI (5647/5657)	GTX (5653/5669)
ハル	複合材	
インタークグレード	アルミニウム	
インペラーハウジング/スターター/ベンチュリー/ノズル	プラスチック/プラスチック/ プラスチック/アルミニウム	プラスチック/プラスチック/ アルミニウム/アルミニウム
エアインタークサイレンサー	熱可塑性プラスチック	
フレームアレスター	多層ワイヤスクリーン	筒状ワイヤスクリーン
ステアリングパッド	ポリスチレンフォーム入り熱可塑性エラストマー	
燃料タンク	ポリエチレン	
オイルインジェクションリザーバー	ポリエチレン	
座席	ポリウレタンフォーム	
備考:		

標準装備	GTI (5647/5657)	GTX (5653/5669)
セーフティランヤード	標準	
デジタル符号化セーフティシステム	標準	
燃料タンクリザーブ	標準	
監視ブザー	標準	
スピードメーター	標準	
燃料/オイルゲージ (アナログ)	標準	適用外
タコメーター	適用外	適用外
インフォセンター	適用外	標準
ストレージコンパートメント	標準	
グローブボックス	標準	
リアグラブハンドル	標準	
工具キット	標準	
備考: インフォセンターの標準機能: 燃料レベル/燃料レベル低下/オイルレベル低下/電圧低下/オーバーヒート/ タコメーター/スピードメーター/平均スピード/最大スピード/トリップメーター/アワーメーター/時計/コンパス/ 外気温度/外部水温/クロノメーター/保守情報		

性能	GTI (5647/5657)	GTX (5653/5669)
推定ポンプ出力	25.2kW (33.8HP)	51kW (68.4HP)
スロットル全開時の燃料消費率	33.5L/h (8.8 U.S. gal/h)	55L/h (14.5 U.S. gal/h)
スロットル全開での航続時間	リザーブを残した場合	49分
	リザーブでの航続時間	13分
備考:		

セクション 13 技術データ  
サブセクション 04 (GTI および GTX モデル)

締め付けトルク		GTI (5647/5657)	GTX (5653/5669)	
エンジン	エキゾーストマニフォールドのボルト	24N・m (17 lbf・ft) (4)	40N・m (30 lbf・ft) (4)	
	マグネトフライホイールのナット	145N・m (107 lbf・ft) (1)	115N・m (85 lbf・ft) (1)	
	フライホイール (PTO 側)	110N・m (81 lbf・ft) (5)	115N・m (85 lbf・ft) (1)	
	クランクケースのボルト	M8	24N・m (17 lbf・ft) (3) (4)	27N・m (20 lbf・ft) (3) (4)
		M10	40N・m (30 lbf・ft) (3) (4)	
	クランクケース/エンジンサポートのナット	35N・m (26 lbf・ft) (1)	25N・m (18 lbf・ft) (1)	
	エンジンマウント/ハル	25N・m (18 lbf・ft) (1)		
	シリンダーヘッドのボルト	24N・m (17 lbf・ft) (1) (4)	34N・m (25 lbf・ft) (1) (4)	
	シリンダーヘッドのナット	適用外	34N・m (25 lbf・ft) (1)	
	クランクケース/シリンダーのボルト	24N・m (17 lbf・ft) (1) (4)	適用外	
	チェーンパイプフランジのボルト/ナット	25N・m (18 lbf・ft) (1)	40N・m (30 lbf・ft) (1)	
	チェーンパイプ固定ボルト	25N・m (18 lbf・ft) (1)		
	フレームアレスターのボルト	10N・m (89 lbf・in) (1)	適用外	
	マグネトハウジングカバーのボルト	9N・m (80 lbf・in) (5)		
	スターター取り付けボルト	22N・m (16 lbf・ft) (1)	10N・m (89 lbf・in) (1)	
	スパークプラグ	24N・m (17 lbf・ft) (5)		
ジェットポンプ	インベラー	110N・m (81 lbf・ft) (1)		
	ポンプ/ハルのナット	31N・m (23 lbf・ft) (1)		
	ベンチュリー/ポンプハウジングのボルト	21N・m (16 lbf・ft) (1)		
	ポンプハウジングカバーのボルト	4N・m (35 lbf・in) (1)		
	インテークグレードのボルト	8N・m (71 lbf・in) (1)		
	ライドプレートのボルト	22N・m (16 lbf・ft) (1)		
ステアリング	ケーブル固定ブロックのボルト	6N・m (53 lbf・in)		
	ステアリングケーブル/ステアアームのボルト	3N・m (26 lbf・in)		
	ステアリングステアアームのボルト	6N・m (53 lbf・in)		
	ハンドルバークランプのボルト	26N・m (19 lbf・ft)		
	ステアリングケーブルのボールジョイント (ノズル)	2N・m (18 lbf・in)	7N・m (62 lbf・in)	
	ステアリングサポートのボルト	15N・m (11 lbf・ft) (1)		
	ハンドルバードリッパのボルト	7N・m (62 lbf・in)		

備考: 指示された番号に従って、固定剤または潤滑剤を塗布してください。 (1) ロックタイト 243 (青)  
(2) ロックタイト 271 (赤)  
(3) ロックタイト 518  
(4) シンセティックグリース  
(5) 固着防止潤滑剤

**警告**

必ず規定トルクに従い、指定されたロックタイトを使用してください。

## GTX RFI および GSX RFI モデル

エンジン		GTX RFI (5515/5516/5648/5658)	GSX RFI (5645/5654)
エンジンタイプ		Bombardier-Rotax 787	
吸入方式		ロータリーバルブ	
エキゾーストシステム	タイプ	水冷、レギュレーターを使用した水噴射	
	水噴射フィッティング (ヘッド)	3.5mm (0.139in)	
	水噴射フィッティング (コーン)	適用外	
	水噴射フィッティング (マフラー)	3.5mm (0.139in)	
エキゾーストバルブ		Rotax アジャスタブルバリアブルエキゾースト (RAVE)	
スターティングシステム		電気式スタート	
潤滑	燃料/オイル混合	VROI (バリアブルレートオイルインジェクション)	
	オイルインジェクションポンプ	直接駆動	
	使用オイル	Bombardier Formula XP-S (シンセティック)	
シリンダー数		2	
ボア	標準	82mm (3.228in)	
	初回オーバーサイズ	82.25mm (3.238in)	
	第2回オーバーサイズ	適用外	
ストローク		74mm (2.91in)	
排気量		781.6cm <sup>3</sup> (47.7in <sup>3</sup> )	
修正圧縮比		6.0:1	
シリンダーヘッド容積		47.7 ± 0.4cc	
シリンダーヘッドの歪み (最大)		0.05mm (0.002in)	
ピストンリングタイプと数量		セミトラベス×1、角型×1	
リングエンドギャップ	新品	0.40 ~ 0.55mm (0.016 ~ 0.022in)	
	磨耗限度	1.00mm (0.039in)	
リングとリング溝の間隔	新品	0.025 ~ 0.070mm (0.001 ~ 0.003in)	
	磨耗限度	0.24mm (0.009in)	
ピストンとシリンダー壁の間隔	新品 (最小)	0.13mm (0.005in)	
	磨耗限度	0.22mm (0.009in)	
シリンダーのテーパ度 (最大)		0.10mm (0.004in)	
シリンダーの真円度 (最大)		0.08mm (0.003in)	
コネクティングロッドビッグエンド側の軸の遊び	新品	0.230 ~ 0.617mm (0.009 ~ 0.024in)	
	磨耗限度	1.2mm (0.047in)	
クランクシャフトの振れ		MAG 側: 0.050mm (0.002in); PTO 側: 0.030mm (0.001in)	
ロータリーバルブ タイミング	開	上死点前 147° ± 5	
	閉	上死点后 63.5° ± 5	
ロータリーバルブ開角度		159°	
ロータリーバルブとカバーの間隔		0.25 ~ 0.35mm (0.010 ~ 0.014in)	
コネクティングロッドとクランクシャフトピンの軸周りの間隔	新品	0.023 ~ 0.034mm (0.0009 ~ 0.0013in)	
	磨耗限度	0.050mm (0.002in)	
コネクティングロッドとピストンピンの軸周りの間隔	新品	0.003 ~ 0.012mm (0.00012 ~ 0.00047in)	
	磨耗限度	0.015mm (0.00059in)	
備考:			



## セクション13 技術データ

### サブセクション05 (GTX RFI および GSX RFI モデル)

電気システム		GTX RFI (5515/5516/5648/5658)	GSX RFI (5645/5654)
マグネトージェネレーター出力		270W @ 6000RPM	
イグニッションシステムタイプ		デジタル、誘導タイプ	
スパークプラグ	メーカーおよび型式	NGK BR8ES	
	ギャップ	0.5 ~ 0.6mm (0.020 ~ 0.024in)	
点火タイミング (上死点前)	mm (in)	1.02 (0.040)	
	度	12° @ 6000RPM	
バッテリー充電用コイル		0.1 ~ 1Ω	
イグニッションコイル	一次側	0.3Ω ± 0.6Ω	
	二次側	適用外	
エンジンレプリミッター設定		7200 ± 50RPM	
バッテリー		12V, 19A・h (ユアサ/Exide)	
ヒューズ	MPEM	5A	
	電気システム	1 × 15A, 2 × 20A	
	VTS	適用外	7.5A
	インフォセンター	1A	
	燃料ポンプ	10A	
備考:			

燃料システム		GTX RFI (5515/5516/5648/5658)	GSX RFI (5645/5654)
フューエルインジェクションタイプ		Rotax フューエルインジェクション、セミダイレクト、シングルスロットルボディ (56mm)	
アイドルスピード (水上の場合)		1500 ± 100RPM	
スロットルポジションセンサー (TPS)		1.6k ~ 2.4kΩ (ターミナル1 ~ 2) 710 ~ 1380Ω (ターミナル2 ~ 3)	
クランクシャフトポジションセンサー (CPS)		774 ~ 946Ω	
空気温センサー (ATS)		2.280 ~ 2.74kΩ	
水温センサー (WTS)		2.280 ~ 2.74kΩ	
空気圧センサー (APS)		3.4 ~ 8.2kΩ (ターミナル9 ~ 2) 2.4 ~ 8.2kΩ (ターミナル1 ~ 2)	
RAVE ソレノイド		30Ω	
フューエルインジェクター		2.3 ~ 2.5Ω	
燃料	タイプ	無鉛レギュラーガソリン	
	最低オクタン価	87	
備考:			

冷却		GTX RFI (5515/5516/5648/5658)	GSX RFI (5645/5654)
タイプ		開放式 — ジェット推進ユニットからの直接水流	
サーモスタット		なし	
監視ブザー設定		86 ~ 94°C (187 ~ 201°F)	
備考:			

セクション 13 技術データ  
サブセクション 05 (GTX RFI および GSX RFI モデル)

推進	GTX RFI (5515/5516/5648/5658)	GSX RFI (5645/5654)
推進システム	Bombardier Formula ポンプ	
ジェットポンプタイプ	軸流 1 段	
インペラーの回転方向 (後方から見る)	反時計回り	
トランスミッション	ダイレクトドライブ	
カップリングタイプ	クラウンスプライン	
使用オイル	SEA・DOO ジェットポンプ用シンセティック ポリオレスターオイル 75W90 GL5	
ステアリングノズルの方向転換角度	20°	
最低水深	90cm (35in)	
ドライブシャフトの振れ (最大)	0.5mm (0.020in)	
インペラーの外径	139.5mm (5.490in)	
インペラーとウェアリング の間隔	新品	0.0 ~ 0.4mm (0.000 ~ 0.016in)
	磨耗限度	1.0mm (0.040in)
インペラーシャフトの軸方向の遊び (新品)	0	
インペラーシャフトの軸周りの遊び	0.06mm (0.002in)	
インペラーピッチ/素材	プログレッシブピッチ/ステンレス鋼	
備考: 異なる種類または銘柄のオイルを混ぜて使用しないでください。		

寸法および重量	GTX RFI (5515/5516/5648/5658)	GSX RFI (5645/5654)
乗員数 (ドライバー含む)	3 名	2 名
全長	315cm (124in)	270cm (106.3in)
全幅	122cm (48in)	116cm (45.7in)
全高	107cm (42in)	99cm (39in)
乾燥重量	292kg (643.7 lb)	234kg (518.9 lb)
最大積載量 (乗員+ 10kg (22 lb) の荷物)	243kg (535.7 lb)	159kg (351 lb)
備考:		

容量	GTX RFI (5515/5516/5648/5658)	GSX RFI (5645/5654)
燃料タンク	56.5L (15 U.S. gal)	
オイルインジェクションリザーバー	6L (1.6 U.S. gal)	
ジェットポンプインペラー シャフトリザーバー	容量	95ml (3.21 U.S. oz)
	オイルレベル	プラグまで
備考:		

## セクション13 技術データ

### サブセクション05 (GTX RFI および GSX RFI モデル)

素材	GTX RFI (5515/5516/5648/5658)	GSX RFI (5645/5654)
ハル	複合材	
インテークグレード	アルミニウム	
インペラーハウジング/ステーター/ベンチュリー/ノズル	プラスチック/プラスチック/プラスチック/アルミニウム	
エアインテークサイレンサー	熱可塑性プラスチック	
フレームアレスター	多層ワイヤスクリーン	
ステアリングパッド	ポリスチレンフォーム入り熱可塑性エラストマー	
燃料タンク	ポリエチレン	
オイルインジェクションリザーバー	ポリエチレン	
座席	ポリウレタンフォーム	
備考:		

標準装備	GTX RFI (5515/5516/5648/5658)	GSX RFI (5645/5654)
セーフティランヤード	標準	
デジタル符号化セーフティシステム	標準	
燃料タンクリザーブ	標準	
監視ブザー	標準	
スピードメーター	標準	適用外
タコメーター	適用外	
インフォセンター	標準	
アジャスタブルハンドルバー	標準	適用外
ストレージコンパートメント	標準	
グローブボックス	標準	
リアグラブハンドル	標準	
ボーディングラダー	標準	適用外
工具キット	標準	
備考:		

性能	GTX RFI (5515/5516/5648/5658)	GSX RFI (5645/5654)
推定ポンプ出力	30.6kW (41HP)	33.5kW (44.9HP)
スロットル全開時の燃料消費率	41.5L/h (11 U.S. gal/h)	
スロットル全開での航続時間	1時間 20分	
備考:		



セクション 13 技術データ  
サブセクション 05 (GTX RFI および GSX RFI モデル)

締め付けトルク		GTX RFI (5515/5516/5648/5658)	GSX RFI (5645/5654)	
エンジン	エキゾーストマニフォールドのボルト	40N・m (30 lbf・ft)	(3) (4)	
	マグネトーフライホイールのナット	105N・m (77 lbf・ft)	(1)	
	フライホイール (PTO 側)	110N・m (81 lbf・ft)	(5)	
	クランクケースのボルト	M8	24N・m (17 lbf・ft)	(3) (4)
		M10	40N・m (30 lbf・ft)	(3) (4)
	クランクケース/エンジンサポートのナット	35N・m (26 lbf・ft)	(1)	
	エンジンマウント/ハル	25N・m (18 lbf・ft)	(1)	
	シリンダーヘッドのボルト	24N・m (17 lbf・ft)	(1) (4)	
	クランクケース/シリンダーのボルト	40N・m (30 lbf・ft)	(3) (4)	
	チェーンパイプフランジのボルト/ナット	40N・m (30 lbf・ft)	(1)	
	チェーンパイプ固定ボルト	25N・m (18 lbf・ft)	(1)	
	フレームアレスターのボルト	10N・m (89 lbf・in)	(1)	
	マグネトーハウジングカバーのボルト	9N・m (80 lbf・in)	(5)	
	スターター取り付けボルト	22N・m (16 lbf・ft)	(1)	
	スパークプラグ	24N・m (17 lbf・ft)	(5)	
ジェットポンプ	インベラー	110N・m (81 lbf・ft)	(1)	
	ポンプ/ハルのナット	31N・m (23 lbf・ft)	(1)	
	ベンチュリー/ポンプハウジングのボルト	21N・m (16 lbf・ft)	(1)	
	ポンプハウジングカバーのボルト	4N・m (35 lbf・in)	(1)	
	インテークグレードのボルト	8N・m (71 lbf・in)	(1)	
	ライドプレートのボルト	22N・m (16 lbf・ft)	(1)	
ステアリング	ケーブル固定ブロックのボルト	6N・m (53 lbf・in)		
	ステアリングケーブル/ステムアームのボルト	3N・m (26 lbf・in)		
	ステアリングステムアームのボルト	6N・m (53 lbf・in)		
	ハンドルバークランプのボルト	26N・m (19 lbf・ft)		
	ステアリングケーブルのボールジョイント (ノズル)	7N・m (62 lbf・in)		
	ステアリングサポートのボルト	15N・m (11 lbf・ft)	(1)	
	ハンドルバーグリップのボルト	7N・m (62 lbf・in)		

備考：指示された番号に従って、固定剤または潤滑剤を塗布してください。

- (1) ロックタイト 243 (青)
- (2) ロックタイト 271 (赤)
- (3) ロックタイト 518
- (4) シンセティックグリース
- (5) 固着防止潤滑剤

**⚠ 警告**

必ず規定トルクに従い、指定されたロックタイトを使用してください。

## 電気配線

### 配線のカラーコード

最初に示す色が配線のメインカラーで、2番目の色がその上に示されているトレーサーの色です。

例：黄/黒 (YL-BK) は、黄色のメインカラーに黒のトレーサーの配線を示します。

カラーコード	
WH — 白	BK — 黒
RE — 赤	YL — 黄褐色
PU — 紫	TA — 黄褐色
GR — 緑	BW — 茶
GY — 灰	BL — 青
PK — ピンク	OR — オレンジ

### 配線の数字コード

#### GTS を除く全モデル

最初の数字は、その配線が接続されるコネクタを示します。

2番目の数字は、そのコネクタ内における配線の位置を示します。

数字の最後に付与されている文字（ない場合もあります）は、その配線が、同じ文字を持つ他の配線と MPEM プリント回路内の回路を共有していることを示します。

例：2-18 (g)

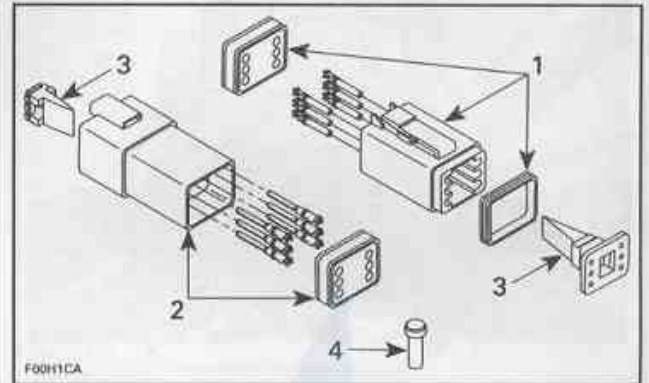
最初の数字は、この配線が MPEM のコネクタ no. 2 に接続されることを示します。

2番目の数字は、この配線がそのコネクタのターミナル no. 18 に接続されることを示します。

最後の (g) は、同じ (g) の付いた配線と MPEM 内の回路を共有していることを示します。

### ドイツコネクタ

マグネトおよびエレクトリックボックス（一部のモデル）へのワイヤリングハーネスの接続には、ドイツコネクタが使われています。

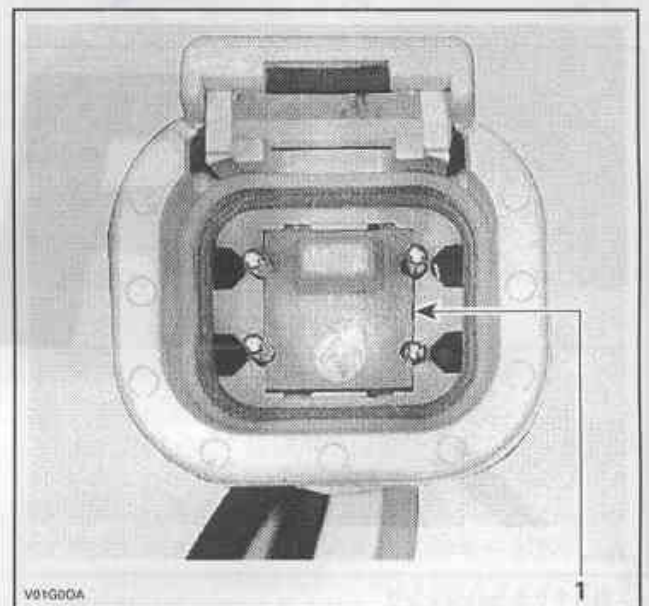


1. オス側ハウジング
2. メス側ハウジング
3. 二次ロック
4. シーリングキャップ

注意：プラグコネクタ内の電極には絶縁グリースを塗らないでください。

ハウジングから電極を外す際は、以下の手順に従ってください。

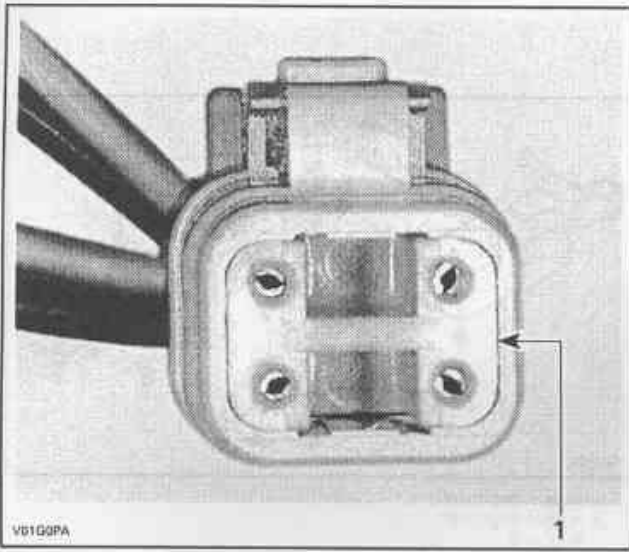
— ロングノーズプライヤーを使用して、ロックを抜き取ります。



- メス側ハウジング
1. メス側ロック



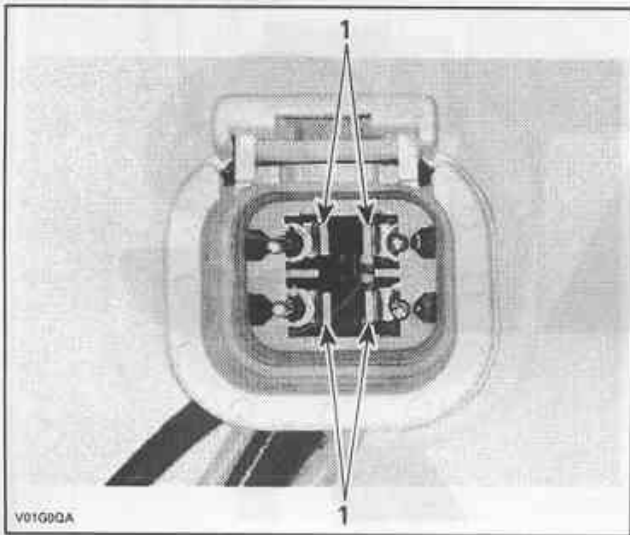
セクション 14 電気配線  
サブセクション 01 (電気配線)



オス側ハウジング  
1. オス側ロック

注記：抜き取る前に配線を前側に押し、固定タブに力が加からないようにしてください。

- 4.8mm (0.189in) 幅のマイナスドライバーを、コネクタ前面の穴の中に差し込みます。
- 固定タブを押し戻し、配線を静かに引いて電極を抜き取ります。

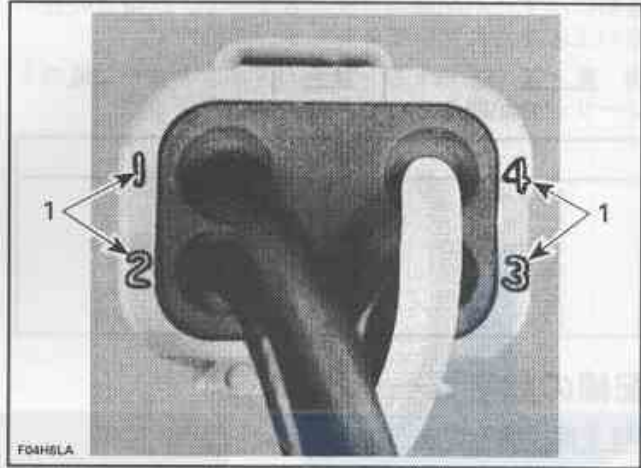


メス側コネクタハウジング  
1. 固定タブ

取り付けは以下の手順に従ってください。

- 電極を差し込む際は、ロックが取り外してあることを確認してください。
- 該当する取り付け穴に配線を差し込み、止まるまで押し込みます。

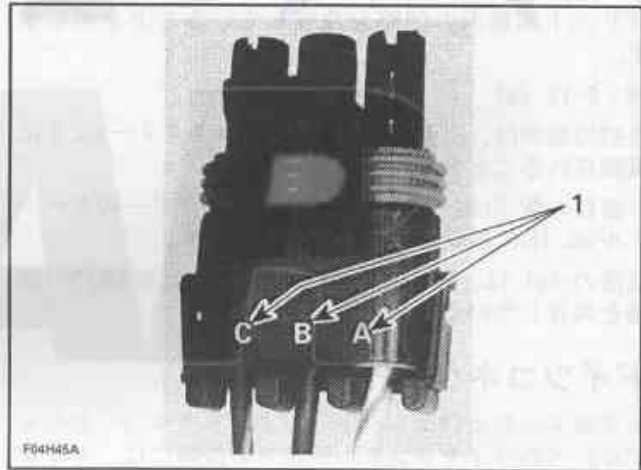
- 電極に接続されている配線を引っ張り、電極が固定タブで固定されていることを確認します。
- すべての配線を取り付けたら、ロックを取り付けます。



1. 配線識別番号

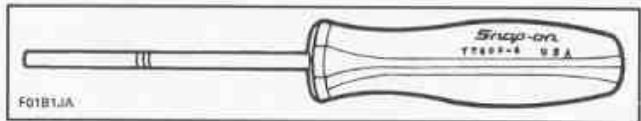
### パッカードコネクタ

電気用ハーネスやゲージの接続にはパッカードコネクタが使われています。



3線パッカードコネクタ  
1. 識別記号

パッカードコネクタハウジングから電極を取り外すには、Snap-on 工具 TT600-4 を使用します。





**警告**

すべての電極と配線が確実に接続され、コネクタハウジングが正しく結合されていることを確認してください。

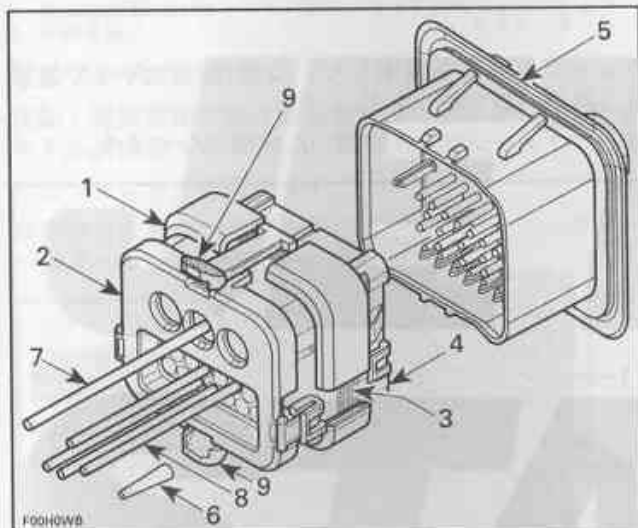
**AMP プラグコネクタ**

**GTS を除く全モデル**

これらのコネクタは MPEM に使用されています。

システムに不具合が発生するのを防ぐため、電気システムの保守を行う場合は AMP プラグコネクタの取り扱いに十分な注意を払ってください。

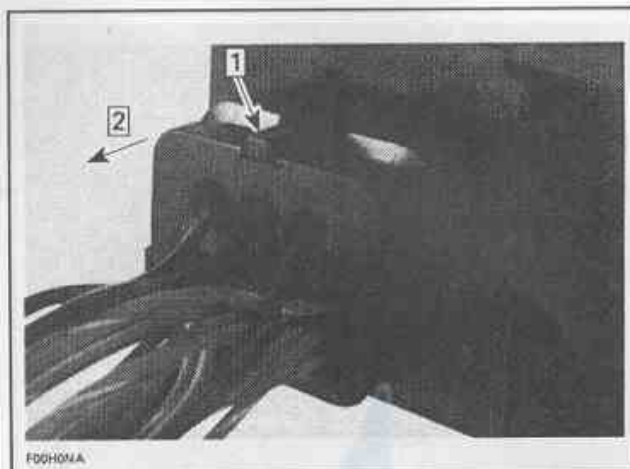
**構造**



- AMP プラグコネクタ
1. プラグアッセンブリー
  2. カバーアッセンブリー
  3. メイティングシール
  4. ウェッジロック
  5. ヘッダーアッセンブリー
  6. シールドプラグ
  7. 電源ワイヤ
  8. 信号ワイヤ
  9. ロッキングタブ

**取り外し**

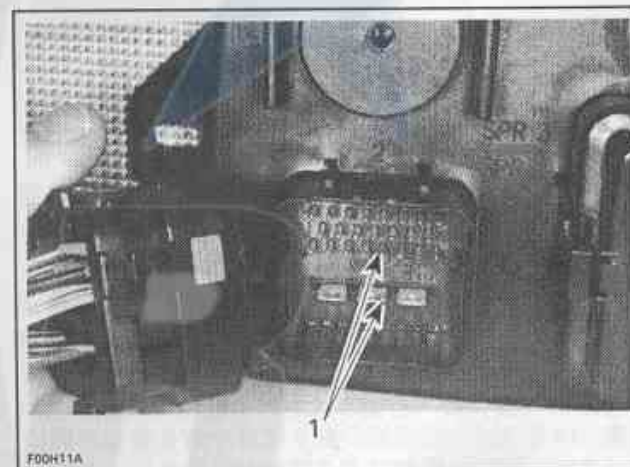
両側のタブを押してプラグを引き、ヘッダーアッセンブリーからプラグコネクタを取り外します。



- ステップ①: タブを押す (両側)  
ステップ②: プラグを引く

**取り付け**

MPEM 側のヘッダーのピンにのみ DEOXIT 接点用潤滑剤 (P/N 293 550 015) を薄く塗布します。

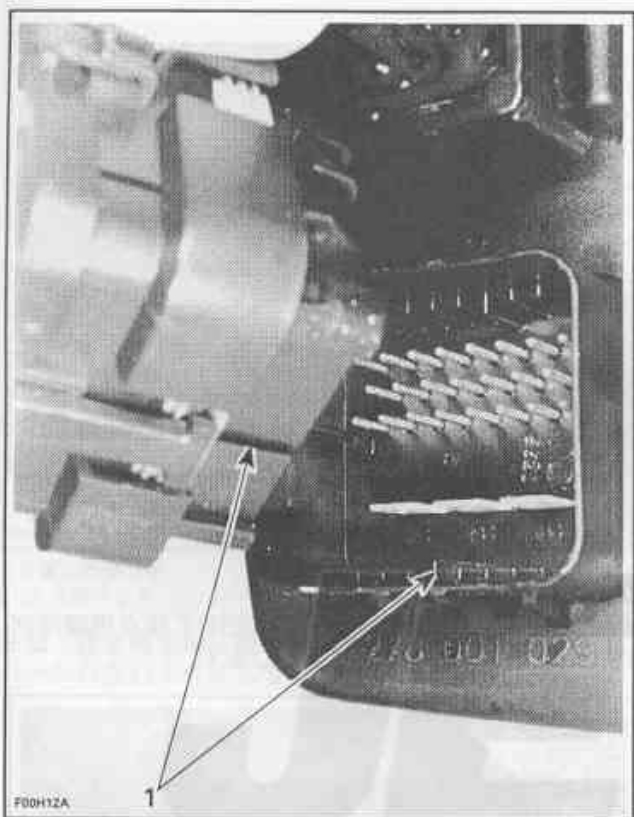


1. DEOXIT 接点用潤滑剤を薄く塗布

**注意:** 潤滑剤を付け過ぎないようにしてください。メイティングシールに潤滑剤が付着するとシール性能が低下しますので注意してください。プラグコネクタ側の電極には潤滑剤を塗布しないでください。

各プラグアッセンブリーには機械的なキーが設けられており、同じキーが設けられた MPEM 側のヘッダー以外には取り付けられないようになっています。

セクション 14 電気配線  
サブセクション 01 (電気配線)



1. キー

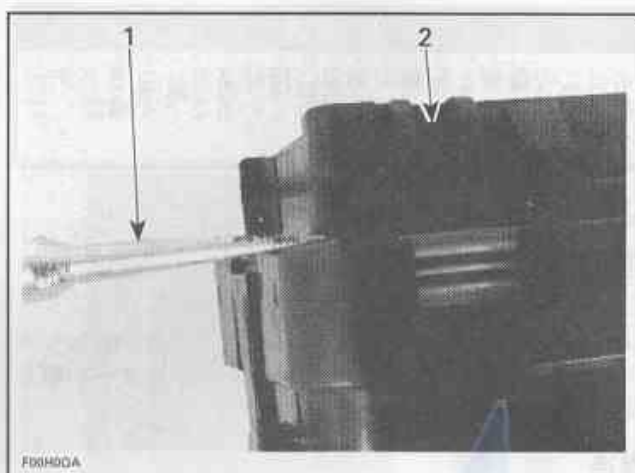
電極の取り外し

信号ワイヤ

コネクタとウェッジロックタブの間にマイナスドライバーを差し込みます。

ロックングタブを外し、同時にウェッジロックを外して開きます。

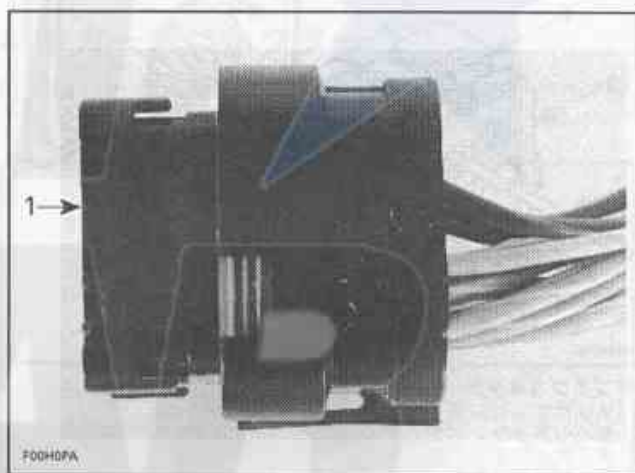
注意：信号ワイヤ用電極の取り付けや取り外しの際には、ウェッジロックをコネクタから取り外さないでください。



1. ウェッジロックとコネクタの間にドライバーを差し込む
2. ロックングタブ

ウェッジロックを固定している他のロックングタブも、同じ要領で外します。

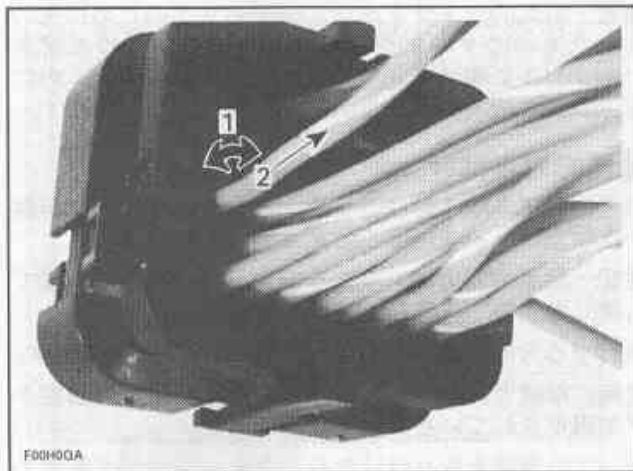
以上でウェッジロックが開いた状態になります。



1. ウェッジロックが開いた状態

配線を左右に半回転させながら（左右にそれぞれ 1/4 回転ずつ回す）静かに引き、電極を抜き取ります。





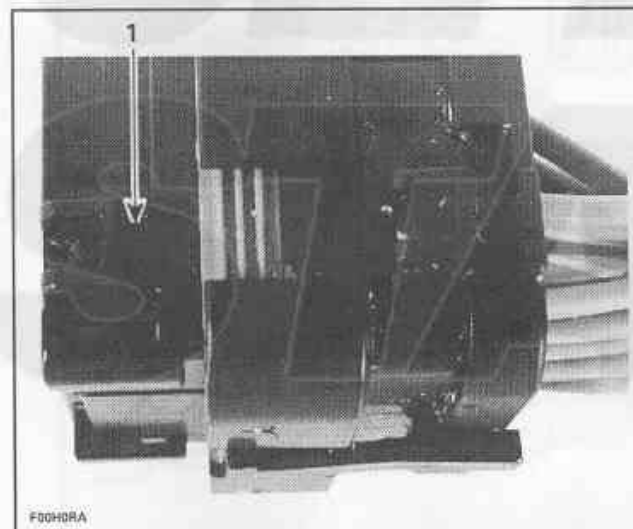
1. 配線を左右に回す
2. 配線を抜く

#### 電源ワイヤの電極

注記：電源電極を抜き取る場合は、ウェッジロックを外す必要があります。

ウェッジロックを開きます。

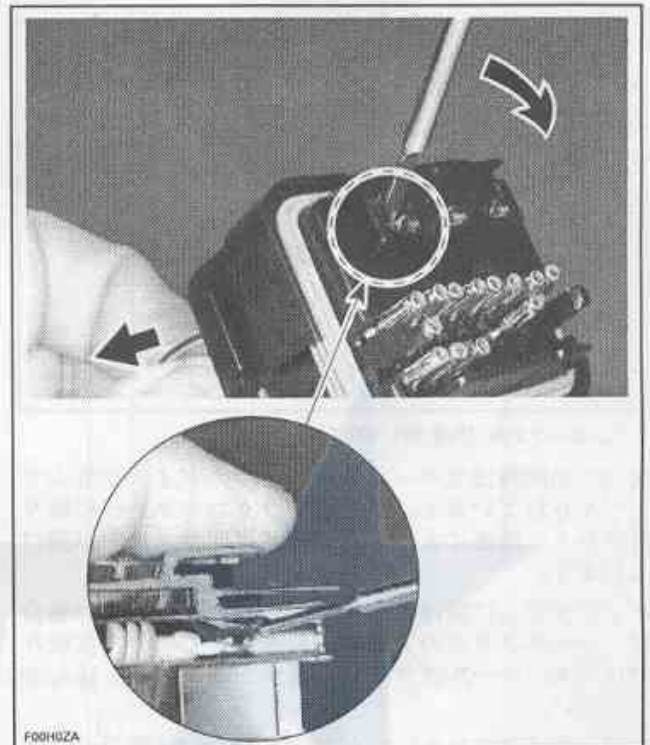
両側のロッキングタブを引いてプラグアッセンブリーからウェッジロックを取り外します。



1. ロッキングタブを引く (両側)

抜き取る前に配線を前側に押し、固定タブに力がかからないようにします。

4.8mm (0.189in) 幅のマイナスドライバーをコネクター前面の穴の中に差し込みます。



固定タブを押し戻し、配線を静かに引いて電極を抜き取ります。

#### 電極のかしめ

配線は、20 ~ 16AWG で絶縁被覆の直径が最小 1.7mm (0.067in)、最大 2.78mm (0.106in) の範囲のサイズを使用します。

配線端部の被覆を 5.1mm (13/64in) の長さにわたって取り除きます。

注記：配線の被覆を取り除く際は、銅線部分に傷を付いたり素線を切ったりしないように注意してください。ワイヤストリップ工具を使用すると被覆上にジョーの跡が残りますが、配線のシール部分にこの跡が来るとリークが発生することがあります。電極先端から 25mm (1in) の範囲の絶縁被覆表面はスムーズな状態になっていなければなりません。

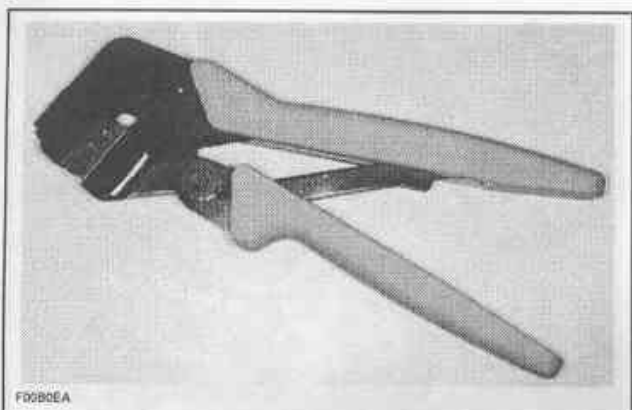
AMP プラグコネクターの電極は、すべてクリンピング工具 (P/N 295 100 164) を使用してかきつけてください。

注意：電極をかきつける際に適切なクリンピング工具を使用しなかった場合は、配線のシールに損傷を与えることがあります。



## セクション 14 電気配線

### サブセクション 01 (電気配線)

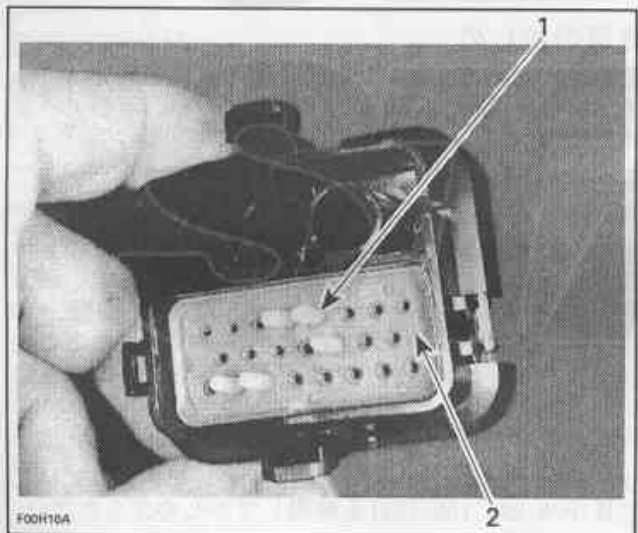


クリンピング工具 (P/N 295 100 164)

すべての回路はラバーワイヤシールのダイアフラムでシールされています。電極をプラグコネクタに取り付けると、電極によってこのダイアフラムに穴が開けられます。

ダイアフラムに開けられた回路用の穴を使わない場合は、シールプラグの大きい方を先にしてその穴に取り付けます。シールプラグは最後まで確実に押し込んでください。

注記：ダイアフラムに穴が開いていない状態でも、使用していない回路用の穴はすべてシールプラグでシールするようにしてください。



1. シールプラグ
2. ワイヤシール

注意：電気的なトラブルシューティングのために先の尖ったものでダイアフラムに穴を開けないでください。シールに開けられたピンホールからシステム内に湿気が入り込み、故障を引き起こす恐れがあります。

#### 電極の取り付け

信号用電極を取り付ける場合は、ウェッジロックが開いた状態になっていることを確認してください。

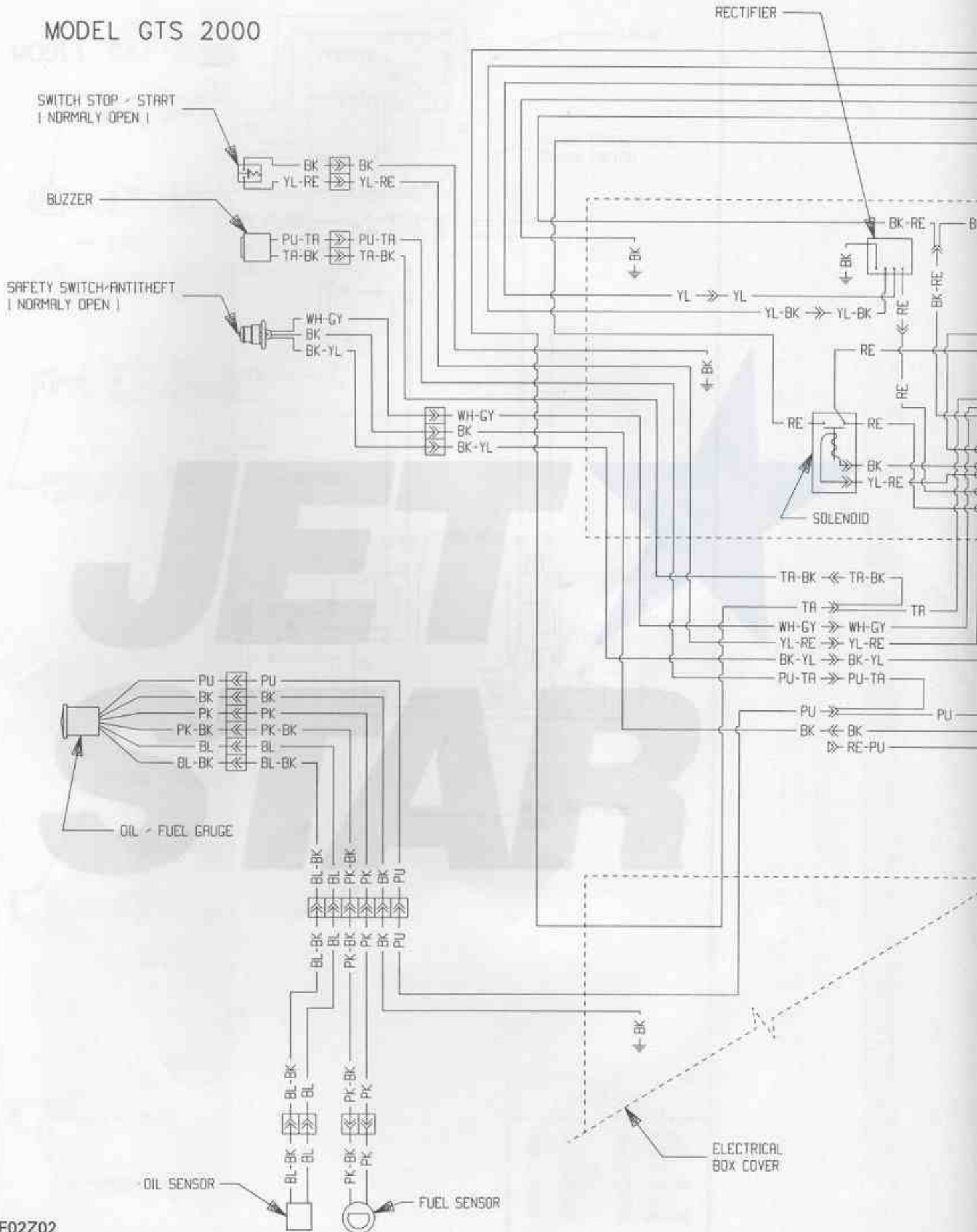
注記：電源用電極は、ウェッジロックが開いた状態でも閉じた状態でも取り付けることができます。

該当する穴に電極を挿入し、止まるまで押し込みます。

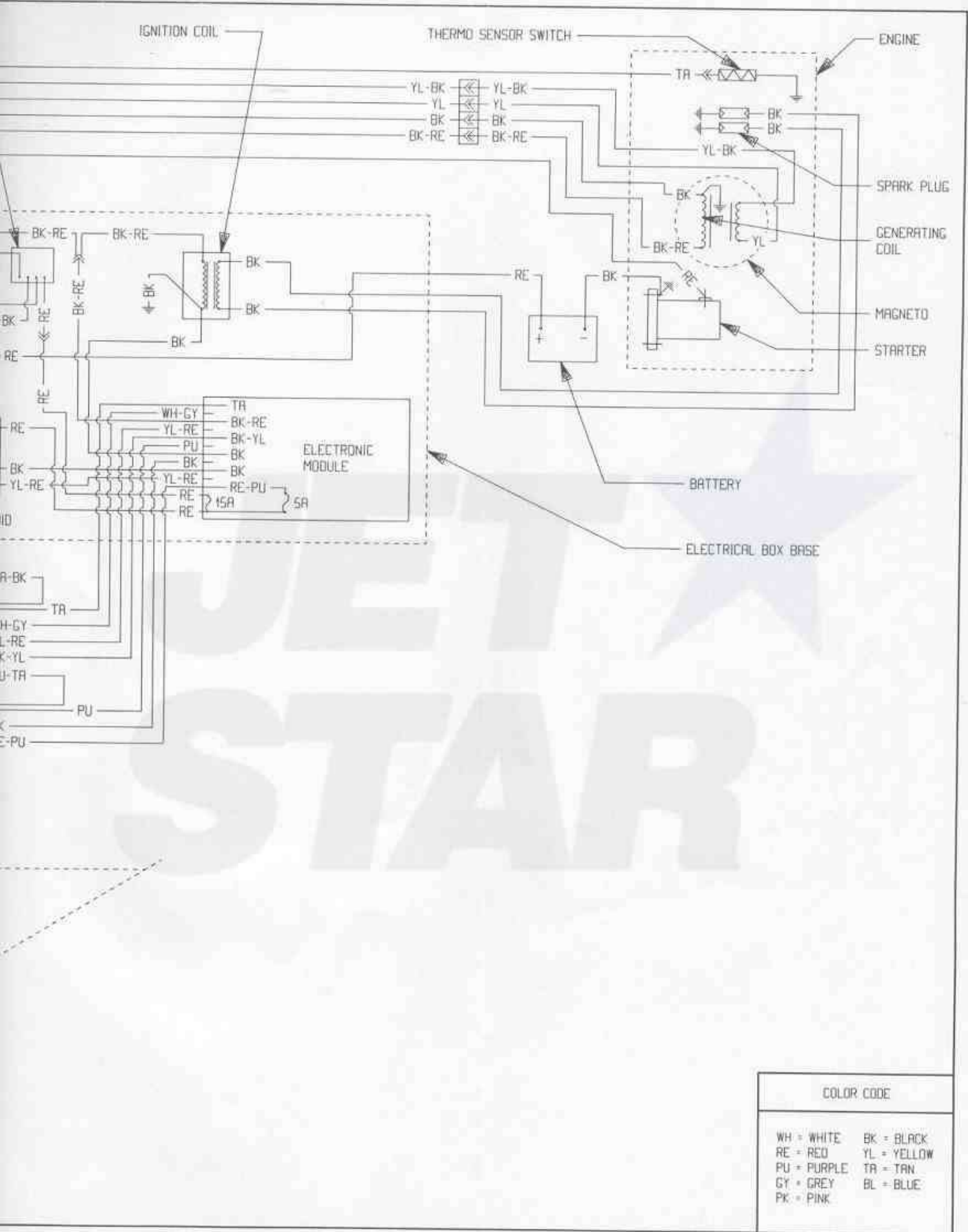
電極に接続されている配線を引っ張り、電極が固定タブで固定されていることを確認します。

すべての電極を取り付けたら、ウェッジロックを閉じてロックします。

# MODEL GTS 2000



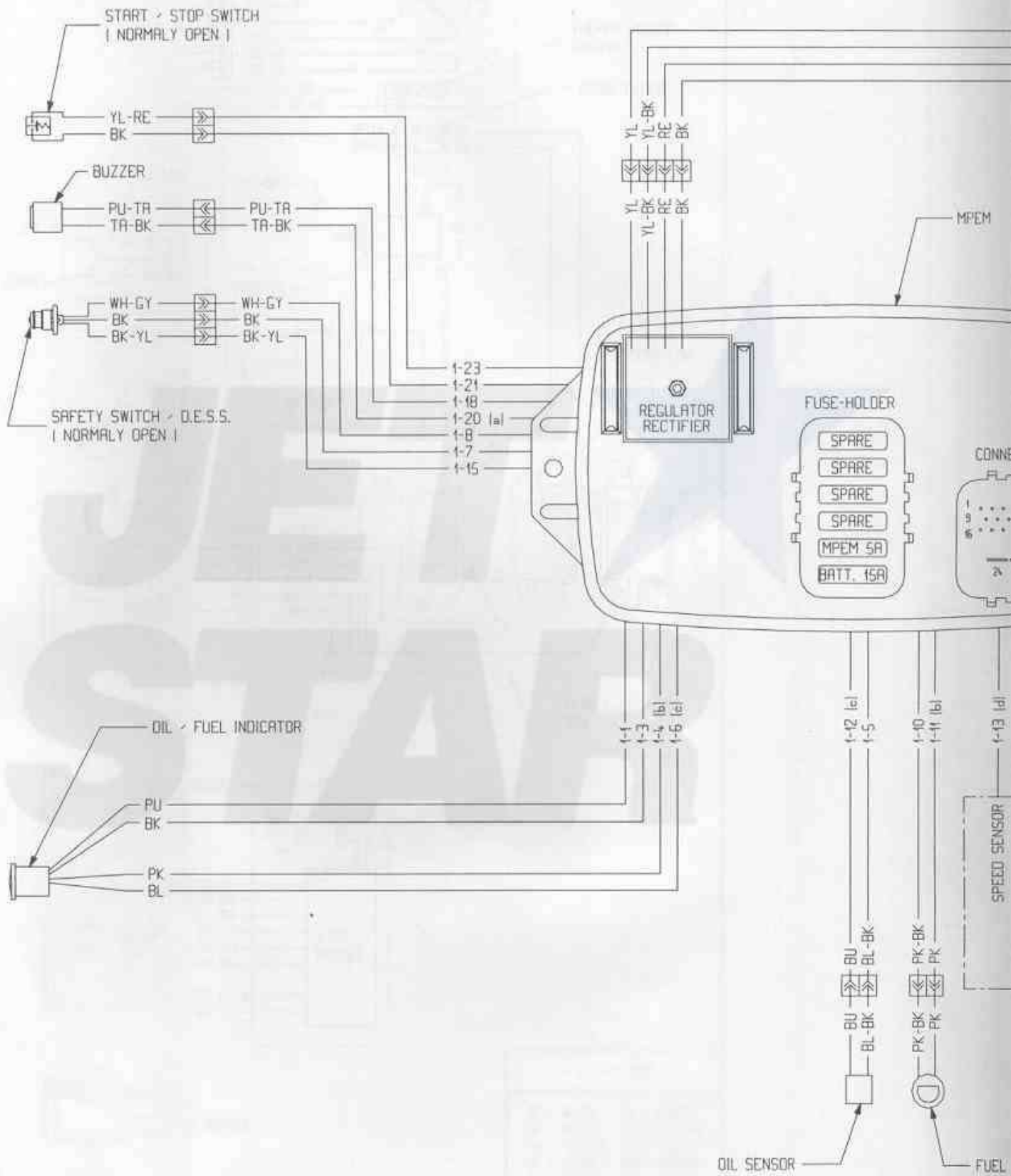
F02Z02



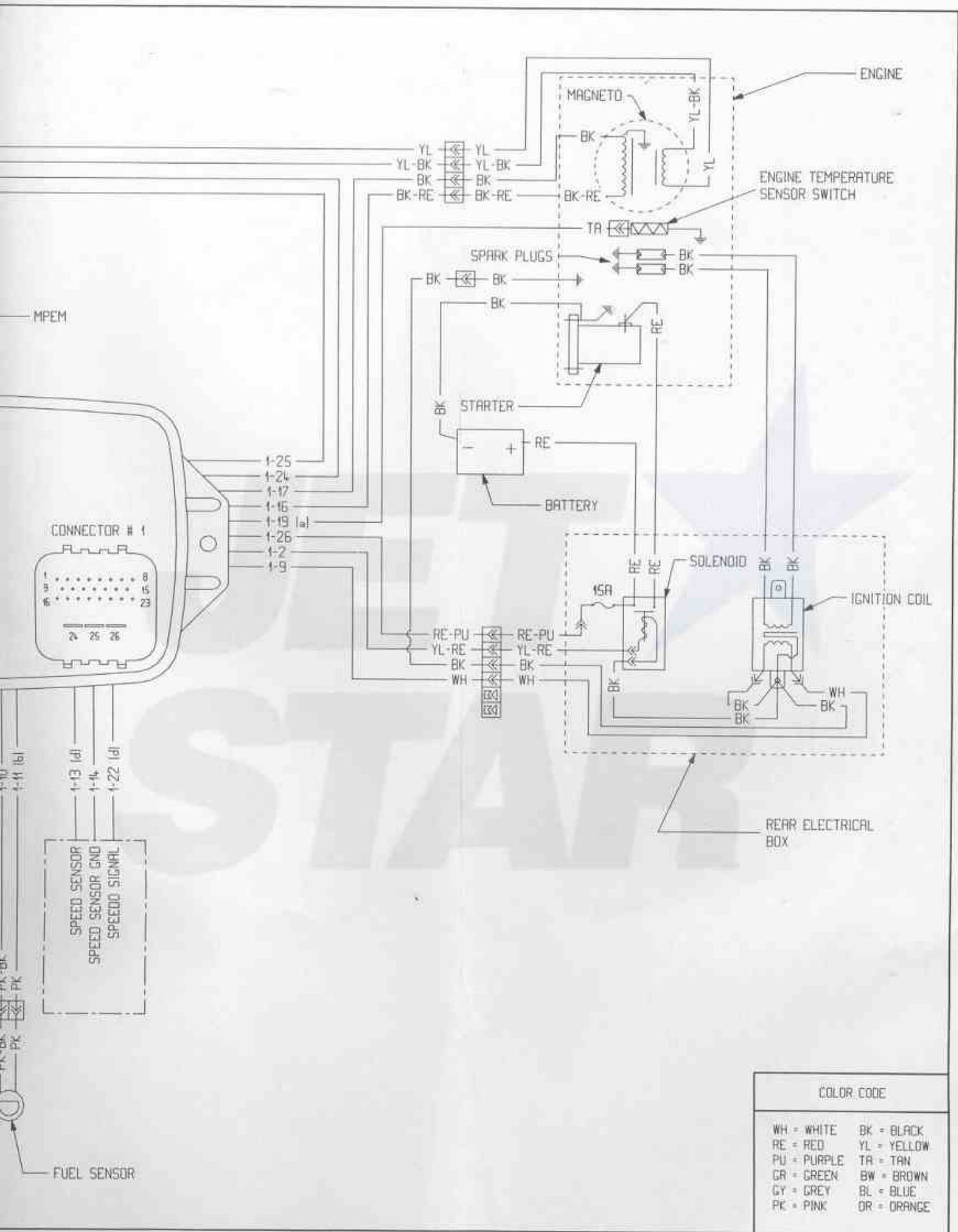
COLOR CODE	
WH = WHITE	BK = BLACK
RE = RED	YL = YELLOW
PU = PURPLE	TA = TAN
CY = GREY	BL = BLUE
PK = PINK	



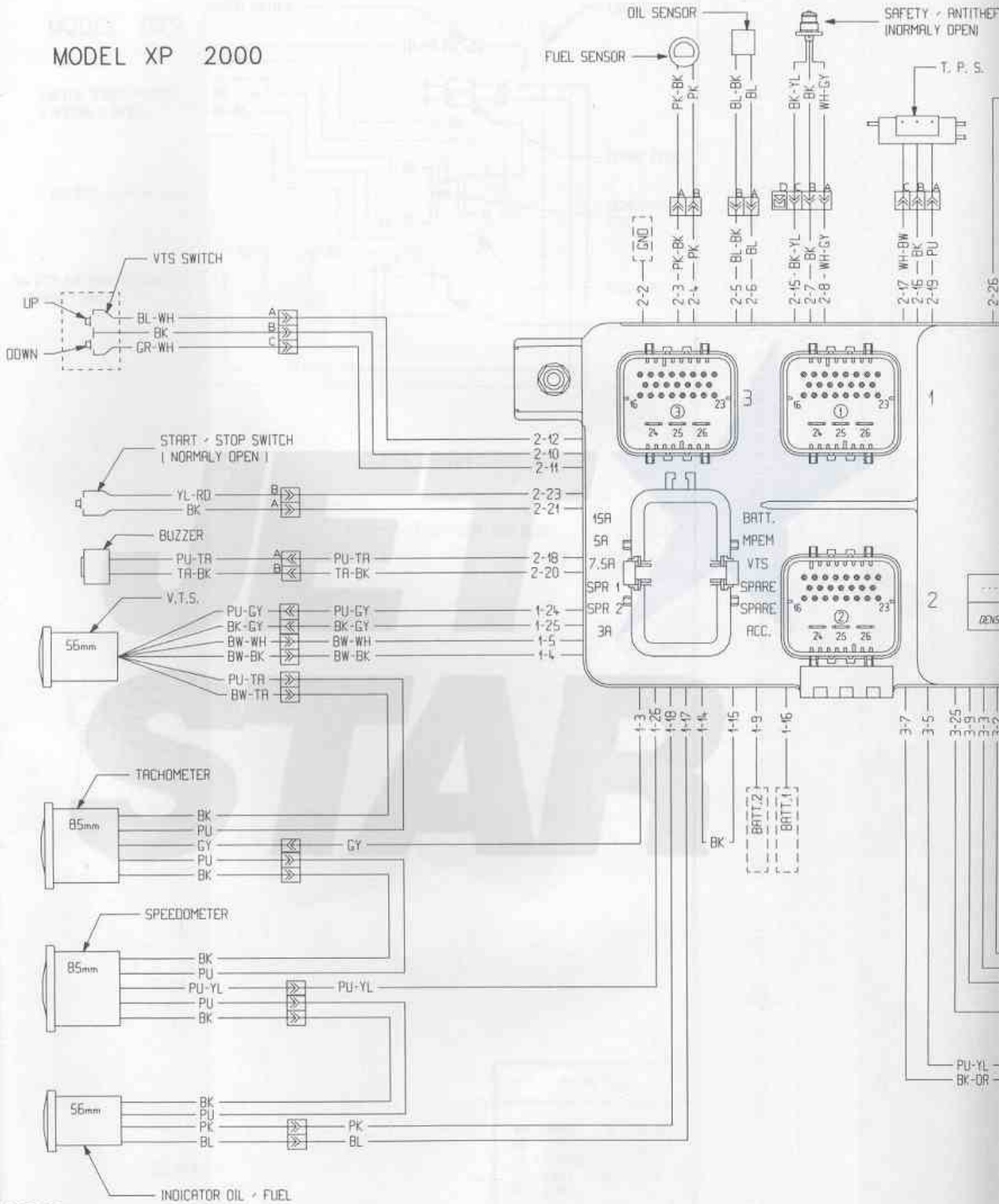
# MODEL GS 2000



F00Z01



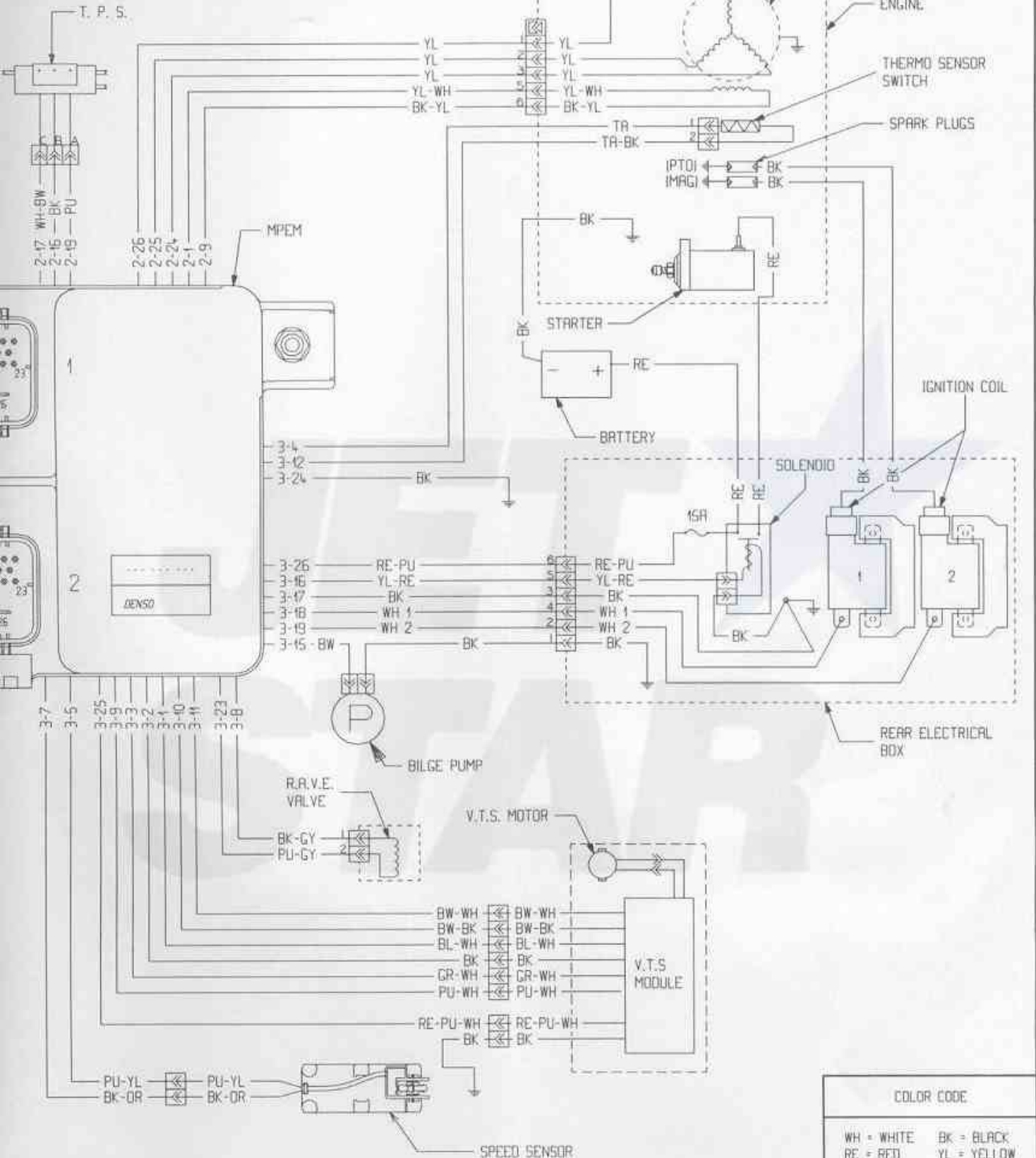
# MODEL XP 2000



F08Z01

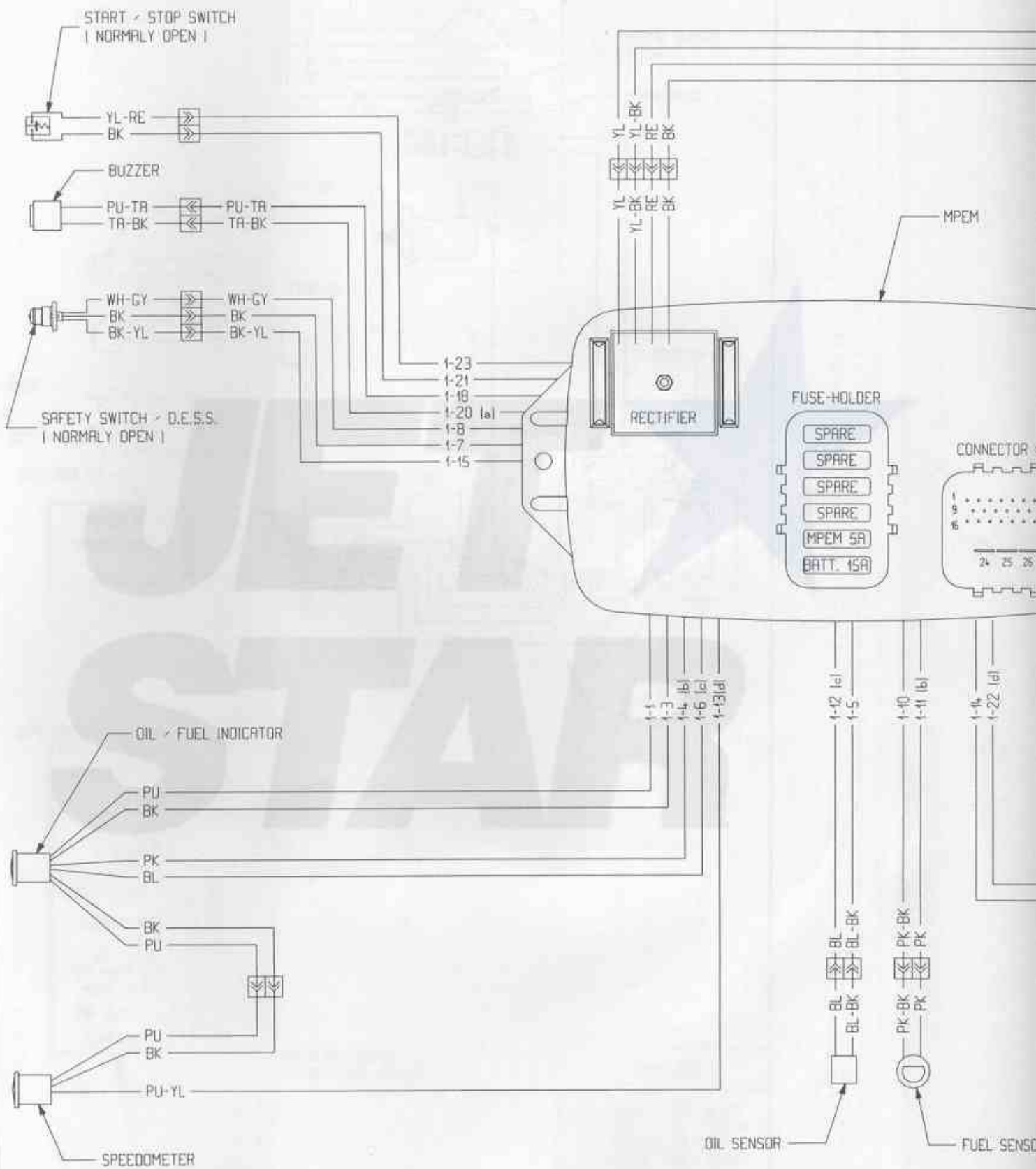


SAFETY - ANTI THEFT SWITCH  
(NORMALLY OPEN)

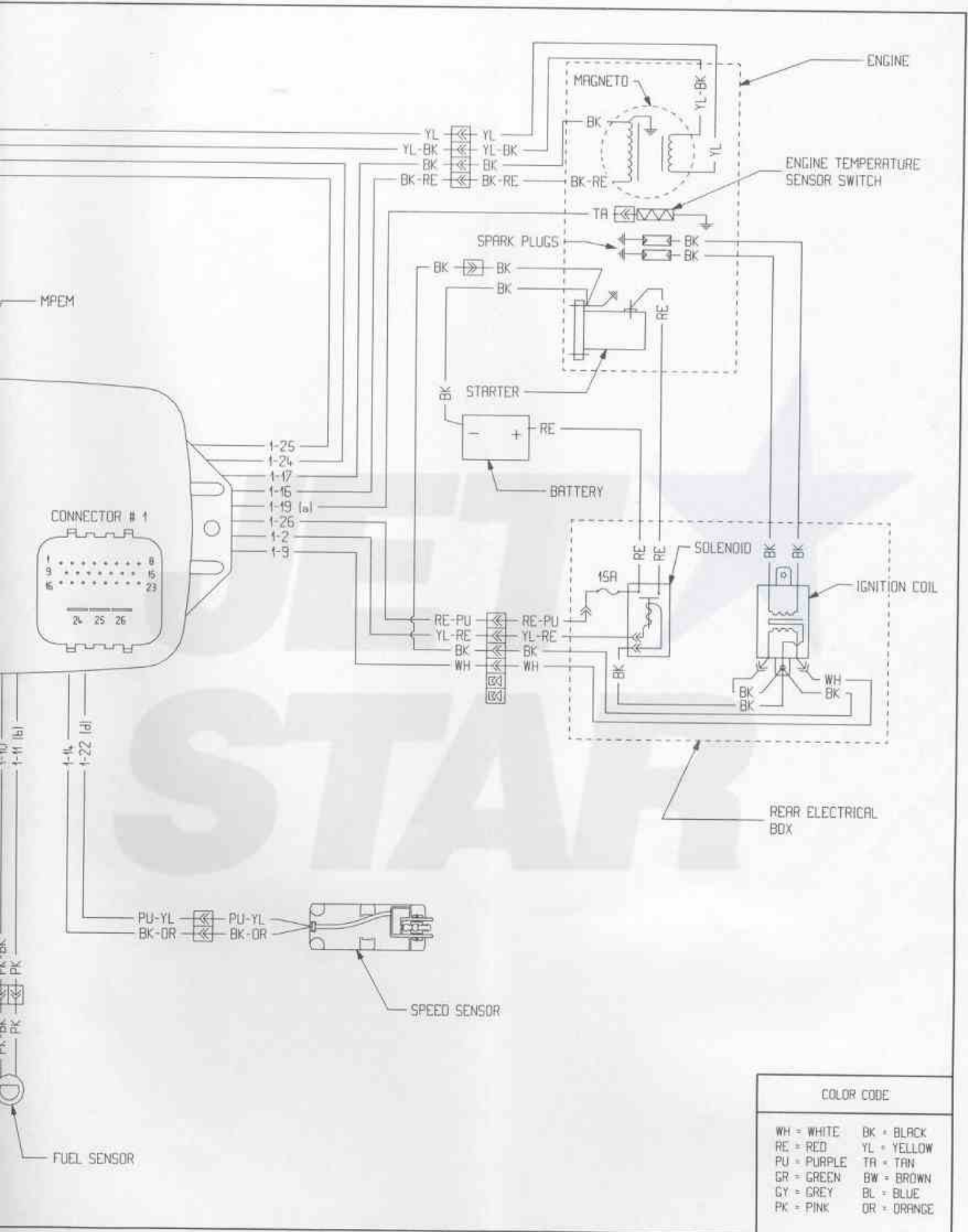


COLOR CODE	
WH = WHITE	BK = BLACK
RE = RED	YL = YELLOW
PU = PURPLE	TR = TAN
GR = GREEN	BW = BROWN
GY = GREY	BL = BLUE
PK = PINK	OR = ORANGE

# MODEL GTI 2000

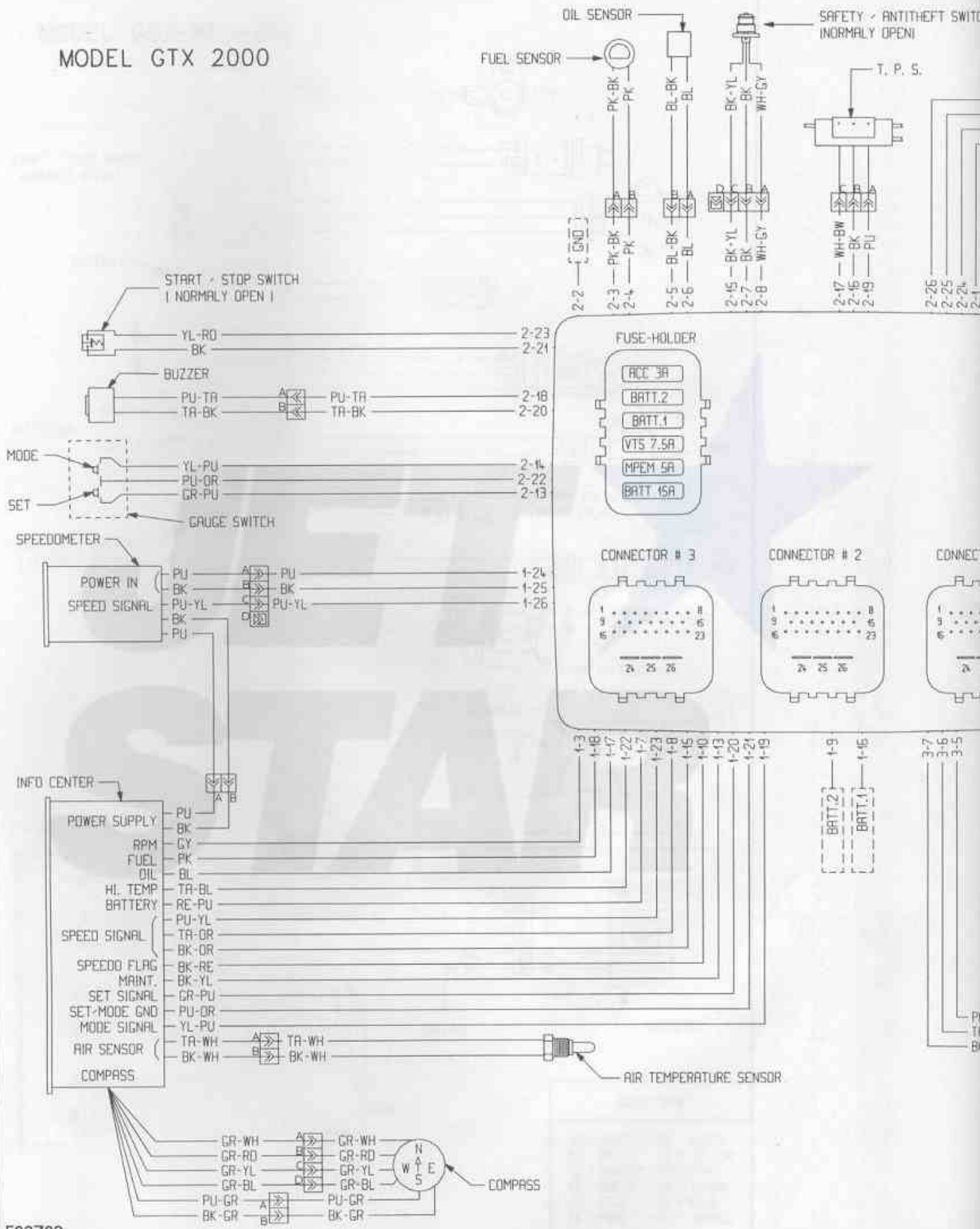


F02Z01



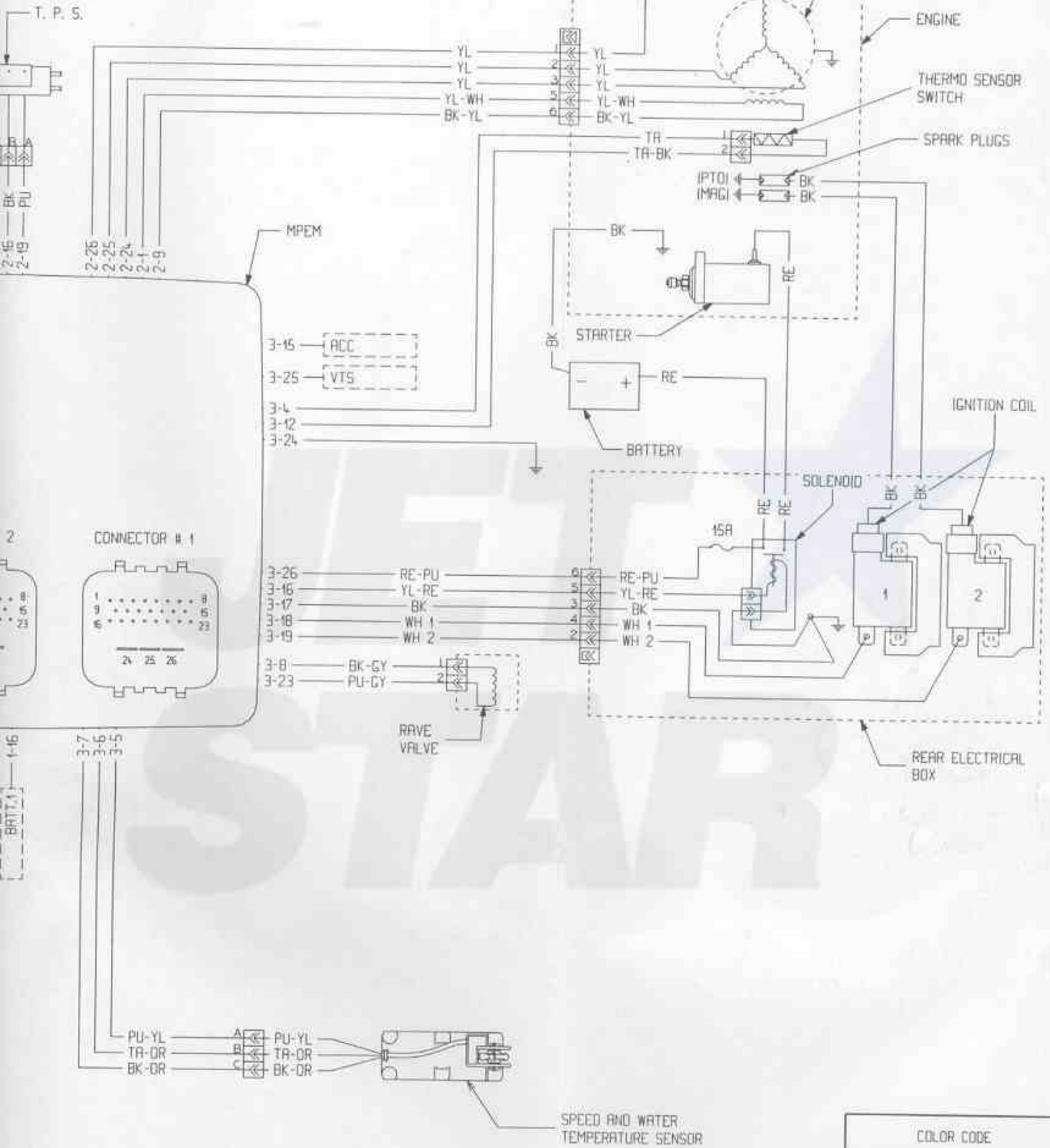


# MODEL GTX 2000



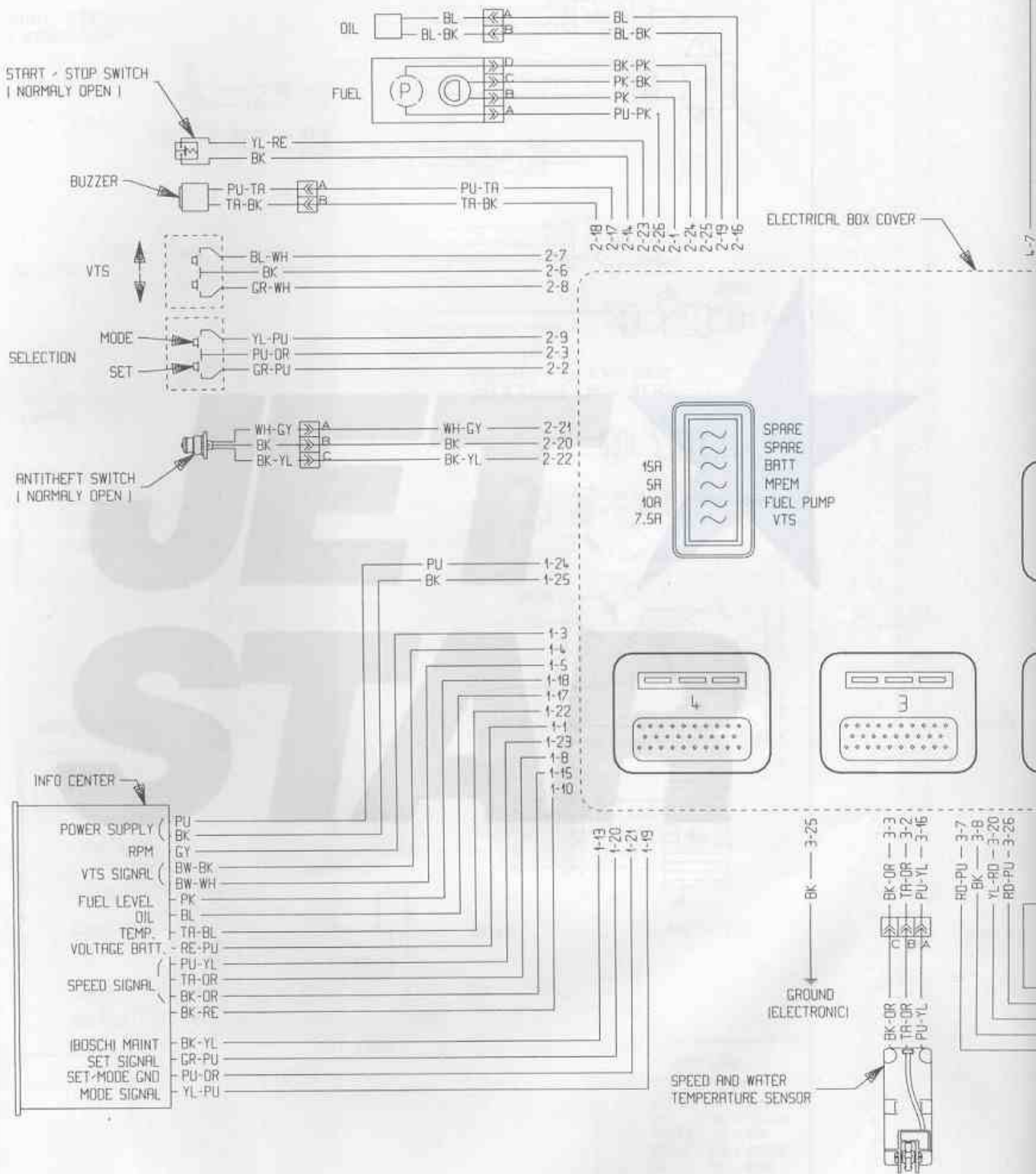
F02Z03

SAFETY / ANTI-THEFT SWITCH  
NORMALLY OPEN



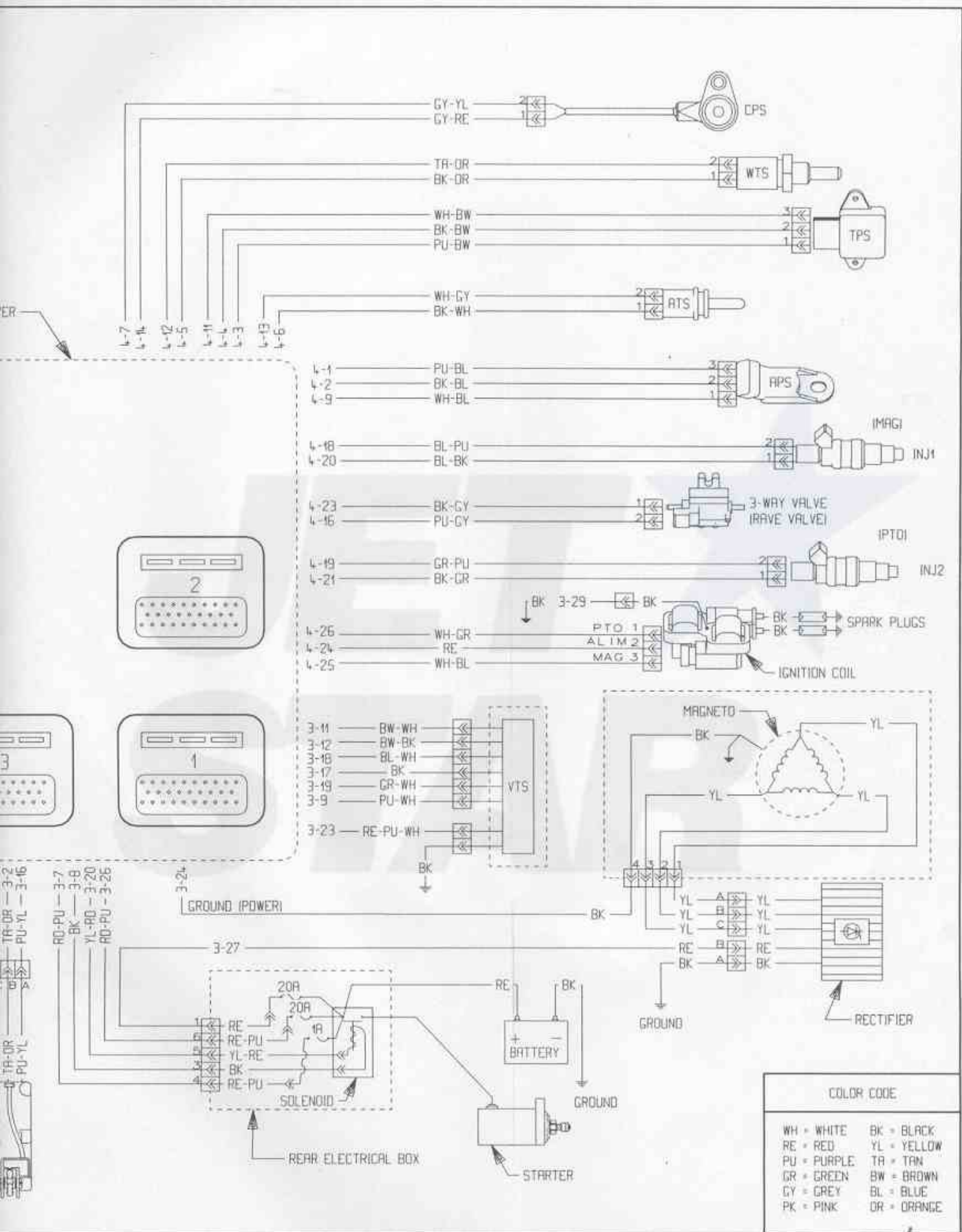
COLOR CODE	
WH = WHITE	BK = BLACK
RE = RED	YL = YELLOW
PU = PURPLE	TA = TAN
GR = GREEN	BW = BROWN
GY = GREY	BL = BLUE
PK = PINK	OR = ORANGE

# MODEL GSX-RF1-2000



F15Z01

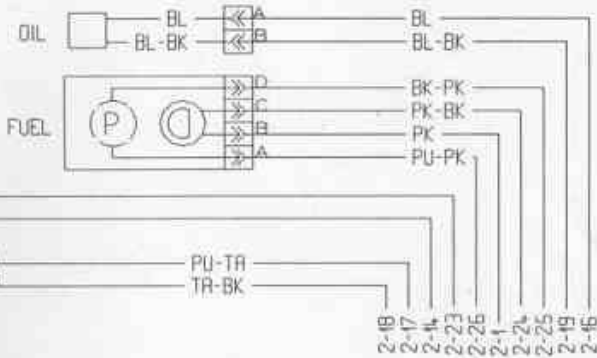




# MODEL GTX-RF1-2000

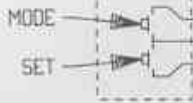
START - STOP SWITCH  
( NORMALLY OPEN )

BUZZER



ELECTRICAL BOX COVER

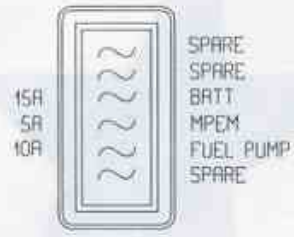
SELECTION



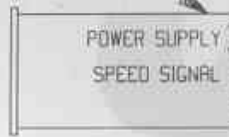
ANTITHEFT SWITCH  
( NORMALLY OPEN )



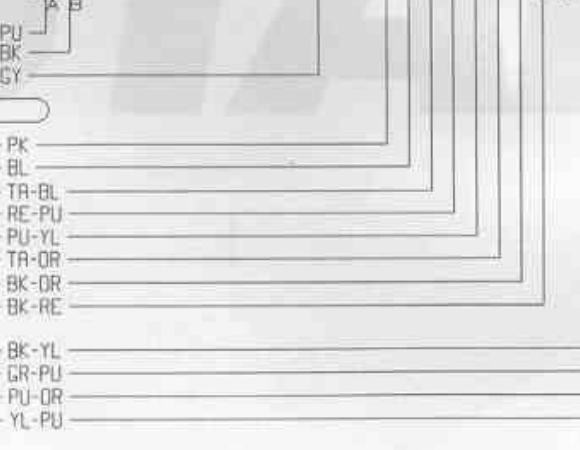
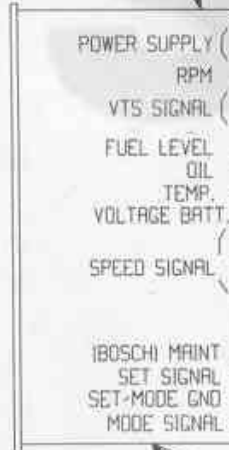
BK — 2-11  
BK — 2-12



SPEEDOMETER



INFO CENTER

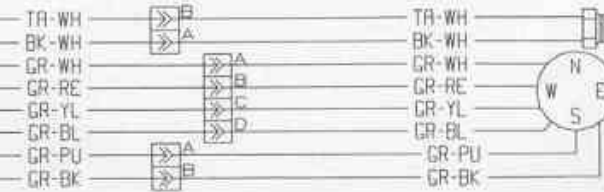


GROUND  
(ELECTRONIC)

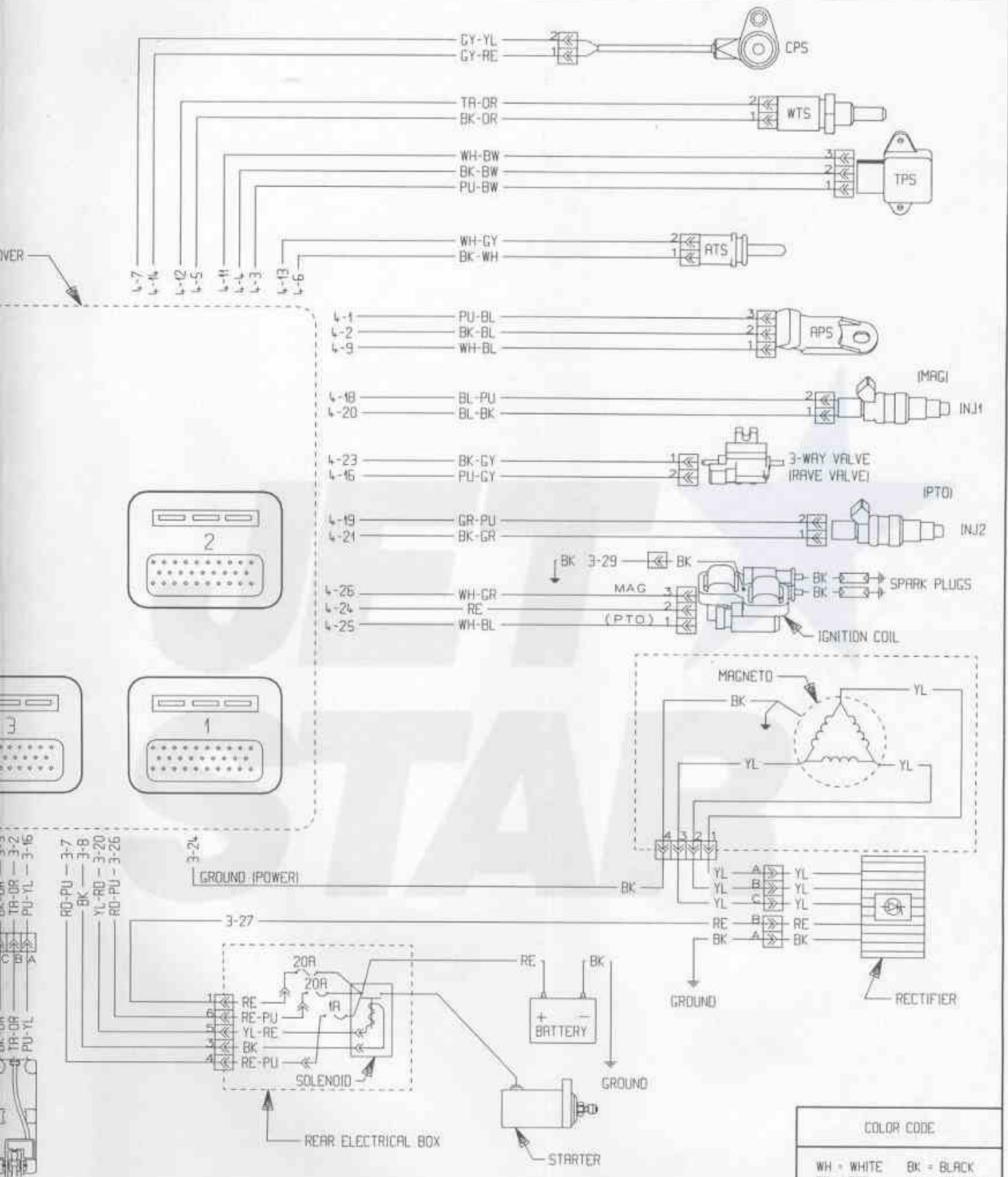
SPEED AND WATER  
TEMPERATURE SENSOR

AIR TEMPERATURE SENSOR

COMPASS



F15Z02







**BOMBARDIER**  
**RECREATIONAL PRODUCTS JAPAN**

ボンバルディアレクリエーショナルプロダクツ ジャパン 株式会社

WWW.JET-STAR.JP