

Kawasaki

JETSKI
watercraft® 750SX



ウォータークラフト Jet Ski®

サービスマニュアル

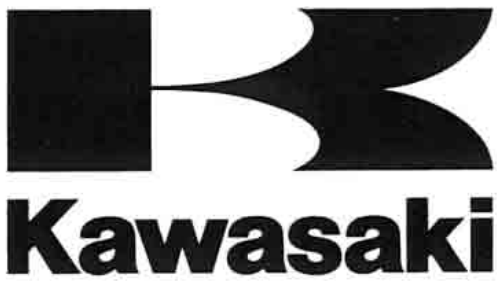
目次早見表

概 要	1
燃料系統	2
エンジン潤滑系統	3
排気系統	4
エンジントップ	5
エンジンの取外し・取付け	6
エンジンボトム	7
冷却・ビルジ系統	8
ドライブシャフト	9
ポンプとインペラ	10
ハンドルポールとハンドルバー	11
船体(ハル)とエンジンフード	12
電気系統	13
格 納	14
付 録	15

この目次早見表を使えば、目的の項目を早く見つけることが出来る。

- 本の小口を斜めに曲げ、目的の章ナンバーの黒い印をそれぞれの目次ページ端の黒い印と合わせる。
- その章の目次で、個々の項目のページを見る。

JETSKI
watercraft[®] は川崎重工業株式
会社の登録商標です。



JETSKI
watercraft® 750SX

ウォータクラフト Jet Ski®
サービスマニュアル

は し が き

このサービスマニュアルは、カワサキウォータークラフト「ジェットスキー」の点検、整備要領を説明しています。作業を安全に、正しく、無駄なく行うために、はじめに本書をよくお読みになるようお願い致します。本文中の特殊工具を使用すると作業を能率よく、効率的に行うことができます。

本書の見方

1. 巻頭の目次早見表を利用すると、必要とする章、項目を容易に見つけることができます。
2. 概要の章（1章）には、整備上の基礎的な知識、主要諸元、定期点検一覧表などマニュアル全般にわたる情報をまとめています。2章以降は、エンジン、船体、電装の順にウォータークラフトの機構を系統別に分類した章を作り、最後の付録の章にはトラブルシューティングなどの参考記事を載せました。
3. 本書では説明の種類を区別しやすいように、以下の3つの記号を使用しています。

- : 作業手順もしくは実施すべき作業内容を指示しています。
- : 2次作業手順もしくは1次作業手順における作業方法を示しています。
- ★ : 条件付きの作業ステップもしくは1次、2次の作業手順におけるテストや検査結果に基づいてとるべき処置内容を指示しています。

4. 本書では正しい取り扱い方法及び点検・整備に関する事項を、次のシンボルマークで示しています。

▲ 警告 : 取り扱いを誤った場合、死亡または重大な傷害に至る可能性が想定される場合を示しています。

注意 : 取り扱いを誤った場合、物的損害の発生が想定される場合を示しています。

要点 : 作業を正しく行うためのポイントを示しています。

おことわり

1. 仕様変更などにより、記載内容が実艇と異なる場合がありますので、ご了承ください。
2. この本は整備に関することだけをすべて記載しているわけではありません。カワサキウォータークラフトの整備上の基本的な技能、知識などを有する人（販売店、整備業者の方）を対象に作成しましたので、これらの技能、知識の無い人は、このマニュアルだけで点検、整備を行わないでください。技能不足、知識不足などが、整備上のトラブル、部品破損などの原因となる場合があります。必ずカワサキジェットスキー株式会社の営業所または販売店にご相談願います。

概要

作業を始める前に	1-2
外観図	1-5
主要諸元	1-6
定期点検整備表	1-7
技術情報	1-8
締付けトルク、使用ロック剤一覧表	1-11
特殊工具、シーラント	1-13
ケーブル、ホース、ワイヤの取回し	1-15
国際単位「S I」への移行のお知らせ	1-18

作業を始める前に

点検整備や分解脱着の作業を始める前に、次に述べる諸注意をお読み下さい。また、実作業に際しては各章の記述・図版・写真・諸注意を参考にして下さい。ここでは、一般的な部品の取外し・取付け・分解・組立ての作業で特に注意しなければならない項目について説明してあります。

(1) 調整

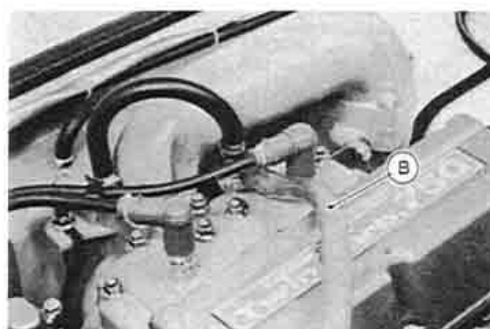
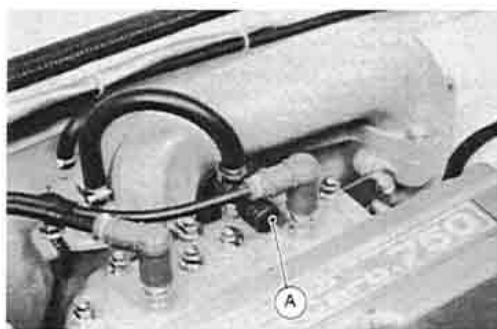
調整は、定期点検一覧上に基づいて行うか、あるいはトラブルシューティング時、あるいは調整が必要と思われるなんらかの兆候があった場合に行います。整備中にエンジンを回転させる必要がある場合には、ウォータクラフトを水上に移して行うのが最善です。

注意

冷却水の供給なしにエンジンを15秒以上回転させないでください。エンジンや排気系統に重大な損傷を与えます。

(2) 補助冷却

陸上でエンジンを始動する場合、補助冷却を行います。



- クランプをゆるめて、キャップ[A]を取外します。
- 水道ホース[B]をホース取付け口に接続します。
- 水はエンジンを始動してから供給し、また水を止めてからエンジンを止めます。エンジンの冷却水量は 1800 rpm で 2.4 L/min、6000 rpm で 7.0 L/min 必要です。

注意

冷却水の供給が不十分な場合、エンジン及び排気系統がオーバーヒートし、重大な損傷を与えます。また逆に、冷却水の供給が過剰になると、ハイドロリックロックを起してエンジンが止まり、シリンダを水浸しにすることがあります。ハイドロリックロックはエンジンに重大な損傷を与えます。
補助冷却水中にエンジンが止まった場合には、すぐに水の供給を止めて下さい。

(3) ほこり

部品の取外しや分解の前にウォータクラフトを清掃して下さい。ほこり等がエンジンに入るとウォータクラフトの寿命を短くします。同様に、新しい部品を組付ける場合は、ほこりや金属粉をよく落として下さい。

(4) バッテリアース線

部品の取外しや分解の前に、バッテリーアース線をバッテリー端子から外して下さい。これは、作業中に不用意にエンジンが回転すること、電装部品のリード線を取外す際のスパークの発生、および電気部品の損傷を防止するためです。

(5) 締付け順序

このサービスマニュアルに締付け順序の指示されているボルト・ナット・スクリー等は必ずその順序を守って締付けて下さい。部品をボルト・ナット・スクリーで取付ける場合は、まず全てのボルト・ナット・スクリーを軽く締付けて部品を正しい位置に安定して取付けます。それから、定められた締付け順序と方法に従って規定トルクで締付けます。また、締付け順序の指示が無い場合でも、対角線的に均等に締付けて下さい。逆に部品を外す場合には、その部品の全ての取付けボルト・ナット・スクリーを先ず1/4回転戻してから外します。

(6) 締付けトルク

このサービスマニュアルに示された締付けトルク値を厳守して下さい。締付けトルクは、弱過ぎても強過ぎても重大な事故の原因となります。トルクレンチは、品質の確かな信頼のおけるものを使用して下さい。

(7) 力

分解・組立て作業にどれだけの力が必要かは、常識に従って判断します。もし、取外し・取付けが異常に困難な場合は、作業を止め、原因を調べて下さい、叩く必要がある時は、プラスチックハンマで軽く叩きます。スクリーをゆるめる時は、なるべくインパクトドライバを使用します。特に、締付け時にロック剤を使用したスクリーをゆるめる時は、スクリーの頭を傷めないように、必ずインパクトドライバを使用します。

(8) エッジ

鋭いエッジを持った部品を取扱う場合、思わぬ不注意で怪我をする事があります。特に、エンジンを大きな部品単位で分解・組立てする時によく注意し、エンジンを持ち上げたり裏返す時には、厚手のきれいな布を使用します。

(9) ガasket、Oリング

ガasket、あるいはOリングが傷んだ場合とか、外見は大丈夫に見えても傷んでいる可能性のある場合は、新品に交換して下さい。ガasket類やOリングの合わせ面についている異物はきれいに取り去って、オイル漏れや圧縮漏れのない滑らかな表面にします。

(10) 液体パッキン、ロック剤

液体パッキン、ロック剤には適材適所があります。使用箇所を誤るとボルトのゆるみや、合わせ面の漏れを生じます。

- L: ロック&シール剤 (ロックタイト 242 相当: 中強度)
- LN: ハイロック剤 (ロックタイト 271 相当: 高強度)
- SS: シリコンシーラント (カワサキボンド P/N56019-120)
- LG: 液体パッキン (カワサキボンド P/N92104-1003)

液体パッキンやロック剤を塗布する前に、各部分の塗布面を清掃して下さい。液体パッキンやロック剤を塗りすぎないように注意して下さい。はみ出した液体パッキンやロック剤は、オイル通路等をふさいでエンジンに重大な損傷を与える原因となります。

(11) 圧入

シール類のように、組立て等にプレスあるいは圧入工具を用いて部品を圧入する際には、2つの部品のはめ合い部分にオイルを少量塗布し、無理なくスムーズに圧入します。

(12) ボールベアリング

ボールベアリングを取付ける場合は適切な工具を使用し、ボールやレースにひずみやへこみを与えないように注意して下さい。圧入する場合は、取付け孔やシャフトに完全に入るまで圧入して下さい。

(13) グリースシール、オイルシール

グリースシールやオイルシールは、一度取外すと損傷しますので、必ず新品に交換して下さい。オイルシールやグリースシールは適切な工具で均等な力を端面に加えて圧入し、特に指示がない限りシール側面が孔と面一になるように取付けてください。

(14) シールガイド

組立て作業の中には、オイルシールのリップを傷めないようにオイルシールガイドを必要とする箇所があります。オイルシールやグリースシールにシャフトを通すときは、予めリップにオイルを無って摩擦を減少させます。

(15) サークリップ、リテーニングリング

サークリップやリテーニングリングを取付ける時は、合口の開閉を必要最小限にしなければなりません。サークリップ類およびコッタピンは取外す時に弱くなったり、変形したりしますので、必ず新しい部品と交換して下さい。

(16) コッタピン

コッタピンは一度使用されると、変形してもろくなりますので、必ず新品と交換して下さい。

(17) 潤滑

一般的に言ってエンジンの磨耗は、暖機運転中各部の摺動面にまだ潤滑剤の被膜が十分に形成されていない間が最大となっています。組立て時には、オイルをふきとった摺動面および軸受部に、必ずオイルを塗布して下さい。古いグリースや汚れたオイルは、潤滑の機能を失っていたり異物を含んでいて、それが研磨剤として働いたりするので、必ずふき取って新しいグリースあるいは新しいオイルと交換します。

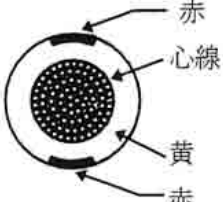

オイルやグリースには、適材適所があります。特殊用途のオイルやグリースは、その目的に合致した所に使用します。用途から外れた使い方をすると故障の原因になります。

(18) 高引火点溶剤

火災事故の防止のために、溶剤は引火点の高いものを使うようにお勧めします。溶剤の使用にあたっては、メーカーの指示や容器に記載の指示を常に守って下さい。

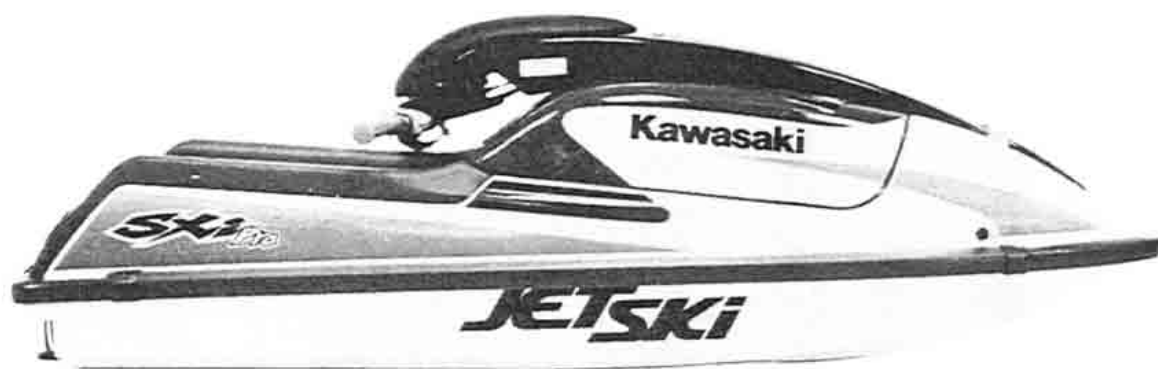
(19) リード線

全てのリード線は、1色あるいは2色を用いて表示されています。2色表示の場合は、最初の色が地色を示し、次の色がストライプの色を示します。例えば、黄/赤線は黄色の地に赤色のストライプの入っている線を示し、赤/黄の場合はこの逆になります。リード線は、特に指示のない限り同じ色のリード線と接続します。

リード線 (断面図)	リード線の色表示	配線図上の表示
	黄/赤	

外 観 図

JS750-C1



主要諸元

項目	JS750-C1
エンジン	
型式	2ストローク、2気筒、クランクケースリードバルブ、水冷
排気量	743 mL (cc)
内径×行程	80.0 × 74.0 mm
圧縮比	7.0
連続最高出力	53 kW 72 PS /6,500 rpm (連続)
連続最大トルク	85.3 Nm 8.7 kgf·m /5,750 rpm (連続)
点火方式	CDI (デジタル)
潤滑方式	ガソリン・オイル混合 60:1
キャブレタ	ミクニ BN40-38×2
始動方式	スタータモータ
スパークプラグ: タイプ	NGK BR8ES
ギャップ	0.7 ~0.8 mm
端子形状	一体型端子
点火時期	BTDC 13° /1,250 rpm ~20.2° 4,000 rpm
動力伝達機構	
カップリング	エンジン直結シャフトドライブ
ジェットポンプ: 型式	軸流、単段
推力	2790 N { 285 kgf}
ステアリング	ステアリングノズル
ブレーキ	水の抵抗力
性能	
最小旋回半径	2.9 m
燃料消費量	31 L/h (フルスロットル運転時) ※
航続距離	42 km (フルスロットル運転時) ※
航続時間	33分
寸法・重量 (質量)	
全長	2,210 mm
全幅	700 mm
全高	680 mm
乾燥重量 (質量)	155 kg
燃料タンク容量	15 L (予備 2.3 Lを含む)
エンジンオイル	
タイプ	カワサキジェットスキー純正オイル (2ストロークオイル)
容量	---
電装品	
バッテリー	12 V 18 Ah
ジェネレータ最高出力	6.6 A-14 V/6,000 rpm

※印は定められた条件のもとでの値です。したがって異なった条件のもとでは値が異なります。
 主要諸元は予告なく変更される場合がありますので予めご了承ください。

定期点検整備表

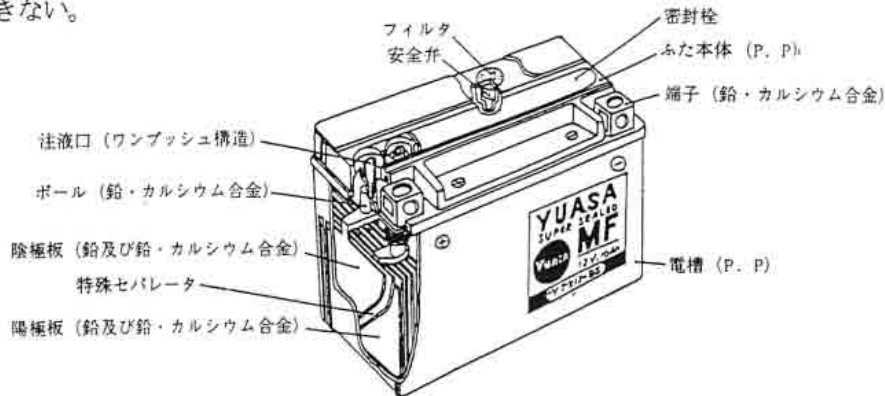
点検項目	点検時期	最初の 10 時間	25 時間 毎	100 時間 毎
ホース、ホースクランプ、ナット、ボルト、ファスナー類の点検		●	●	
チョークケーブル、スロットルケーブルの取付け部の潤滑			●	
スパークプラグの点検			●	
チョークケーブル、スロットルケース及びスロットルケーブルの潤滑			●	
ステアリングノズルピボットの潤滑			●	
ステアリングケーブルのボールジョイントの潤滑			●	
ハンドルバーピボットの潤滑（要分解）			●	
燃料スクリーンの清掃			●	
キャブレタの調整			●	
ビルジラインとフィルタの洗浄			●	
冷却システムの洗浄（海上での使用毎）			●	
フレームアレスタの点検、清掃			●	
インペラの点検				●
カップリングダンパの点検、交換				●
キャブレタスロットルシャフトのスプリングの点検				●
ステアリングケーブルの点検				●

技術情報

MFバッテリー

この機種にはMF（メンテナンスフリー）バッテリーが搭載されている。MFバッテリーは、密閉型となっており、液面点検や補水はできない。

(I) 構造

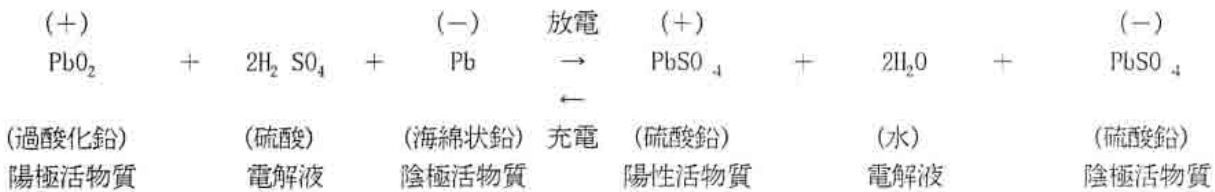


(II) 特長

- 1) メンテナンスフリー・・・ 液面点検や補水の必要性がない。
- 2) 漏液しない・・・ 電解液はセパレータによって保持され、流動する液がない。
- 3) 完全即用式・・・ 通常、初充電の必要がなく、注液のみですぐ使用可能となる。
- 4) ワンプッシュ注液方式・・・ 電解液注入は簡単な「ワンプッシュ動作」で可能である。
- 5) 安全構造・・・ 異常な内圧に対し、安全弁が開いてガスを放出し、バッテリー破裂を防ぐ。安全弁はガス放出後自動復帰し、バッテリーは再び密閉状態となる。また安全弁上部にフィルタを装置し、外部火気による引火爆発を防止している。
- 6) 小型、高性能・・・ 流動電解液がなく、容積効率が向上している。また、バッテリー内部でガス吸収が行われるので、排出管がない。
- 7) 強い充放電特性・・・ 充放電のくり返しに強い特性を有している。

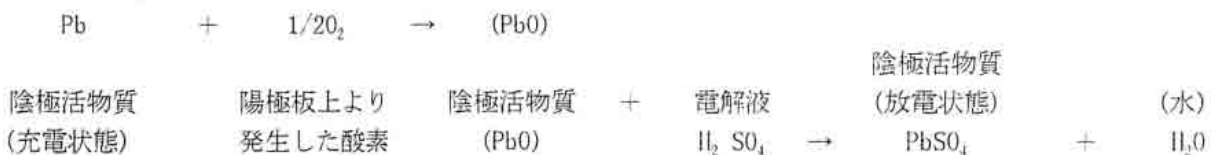
(III) 密閉化の原理

鉛バッテリーの化学反応は次式の通りである。



通常、鉛バッテリーはその充電末期になり、硫酸鉛が過酸化鉛と海綿状鉛になってしまうと、その後の充電電流は専ら電解液中の水の電気分解に使われ、その結果、陽極板からは酸素ガス、陰極板からは水素ガスが発生してバッテリー外へ飛散してしまう。従って電解液が減少し補水の必要性が出てくる。

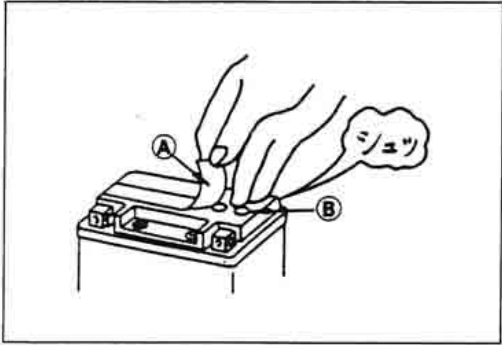
ところが、MFバッテリーでは、過充電された場合、すでに陽極活物質が完全に充電された時点でも、陰極板は未だ完全には海綿状鉛に変化しない様に設計されている。そのため陽極から酸素ガスが発生した時点でも、陰極板は未だ完全充電状態にはならず、水素ガスは発生しない。しかも陽極から発生した酸素ガスは速やかに陰極板上で充電状態の活物質と反応（酸素サイクル）し水に戻る。従って電解液の水分は減少することなく密閉化が可能となっている。



(IV) 使用開始時の取扱い (注液方法)

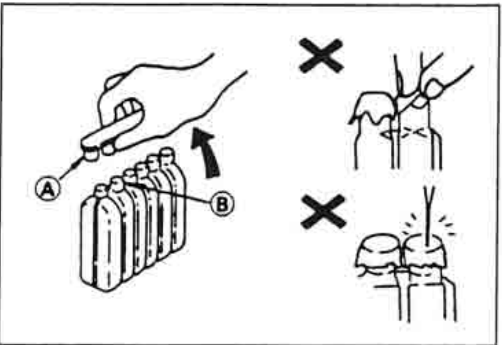
注 意
注液直前までバッテリーの封口シールは剥さないこと。 電解液は必ずバッテリーに適合した専用液を使用すること。

- 封口シールに剥れ、破れ、穴あき等がないことを確認する。
- バッテリーを水平な場所に置き、封口シール[A]を取除く。
- 取除く時、注液口[B]から「シュツ」を吸入音がすることを確認する。



要 点： シールが剥がれ、破れ、穴あき及びシールを剥した時に吸入音がしないバッテリーは初充電を行う。

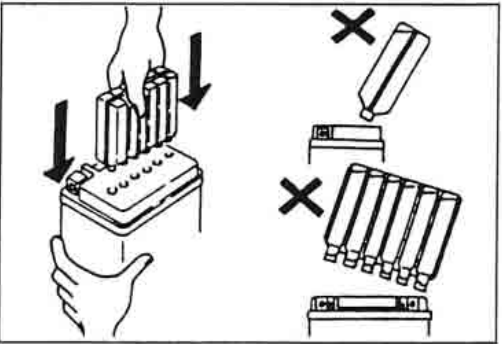
- 電解液容器をビニール袋から取出し、カバー兼密封栓[A]を取外す。



要 点： 密封栓はバッテリーに使用するので捨てないこと。
容器のシール部[B]を剥したり鋭利な物で穴をあけないこと。

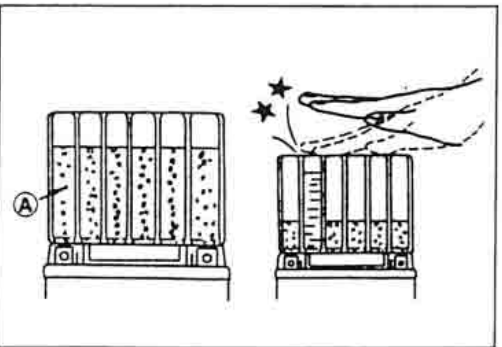
- 電解液容器を逆さにし、6箇所シール部を注液口に垂直に当ててシールを破るよう強く押込む。6箇所より泡が出て注液が始まる。

要 点： 電解液容器を斜めに押込むと注液できないことがある。



- 6箇所それぞれから泡[A]が出ていることを確認し、そのままの状態です5分以上放置する。

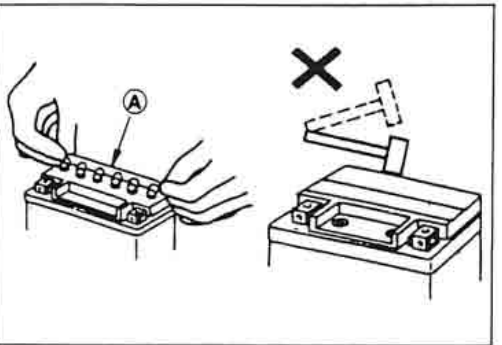
要 点： もし、泡の出ないところがあれば(容器は取外さない) 容器の底を軽く2~3度叩く。



注 意
電解液は全容量を完全に注入してしまう。

- 注液が完全に行なわれたら、容器の底を叩いて静かに空容器を抜く。
- そのまま20分間静置する。この間に液が浸透し、発生ガスが放出される。
- カバー兼密封栓[A]を注液口へ完全に(密封栓がバッテリー上面と同じ高さになるまで) はめ込む。

要 点： ハンマ等で叩込まないこと。



警告
電解液を注液して密封した後、密封栓は絶対に取外さないこと。

(V) 初充電

MFバッテリーは完全即用式で初充電は必要ないが、次表のような場合はスタータモータによる始動が出来ないことがあるので、初充電を行ってから使用する。ただし、注液10分後*端子電圧が12.5V以上の場合は初充電は不要である。

初充電を必要とする場合	充電方法
冬期低温時 (外気温0℃以下)	1.8 A × 2 ~ 3 時間
高温、高湿条件下に保管されたもの	1.8 A × 15~20 時間
保管中に封口シールに剥れ、破れ、穴あき等があったもの (封口シールを剥した時に「シュツ」と吸入音がしなかったもの)	
製造後2年間以上経過したもの バッテリー製造年月日はバッテリー上面に記載されている。 例) 12 10 90 T1 日 月 西暦 製造場所	

*端子電圧：バッテリー端子電圧は0.1Vの位が読取れる電圧計（デジタルボルトメータ）で測定する。

(VI) 使用上の注意

- 1) MFバッテリーは補水の必要がない。密封栓を無理やりこじ開けて補水することは危険なので絶対に行っては行けない。
- 2) エンジンが始動しない場合は、バッテリーの充電状態を点検し、補充電を行う（第13章電装系統参照）。
- 3) 冬季などウォータクラフトを長期間使用しない時は（-）側のリード線を外して保管する。保管中は1ヶ月毎に補充電を行う。

(VII) 一般バッテリーとの互換性

MFバッテリーは電装システムとの適切な組み合わせで初めて完全な機能を発揮する。従って、一般バッテリーとの互換性はない。交換時は、必ず指定のMFバッテリーを使用すること。

締付けトルク、使用ロック剤一覧表

表中で使用しているマークは次の注意を表す。

- LN： ねじ部にハイロック剤塗布（ロックタイト271相当）
 L： ねじ部にロック&シール剤塗布（ロックタイト242相当）
 SS： シリコンシーラント（カワサキボンド：56019-120）塗布
 S： 規定の順序で締付ける。

項 目	締付けトルク		備 考
	Nm	kgf・m	
燃料系統			
キャブレタ取付けボルト	7.8	0.8	L
インテークマニホールド取付けナット	9.8	1.0	
エアーインテークカバーボルト	7.8	0.8	L
アレスタケース取付けボルト	7.8	0.8	L
燃料コック取付けスクリュー	—	—	L
チョークアッシ取付けスクリュー	—	—	L
排気系統			
エキゾーストパイプ取付けボルト	29	3.0	L
フロントマフラ取付けボルト	29	3.0	L
ウォータパイプジョイント	9.8	1.0	SS
エキゾーストマニホールド取付けナット	20	2.0	S
エキスパンションチャンバ取付けボルト	29	3.0	L
ケーブルホルダ取付けボルト	20	2.0	L
ウォータボックスマフラブラケット取付けボルト	—	—	L
エンジントップ			
シリンダヘッドナット	29	3.0	S
ウォータパイプジョイント	9.8	1.0	SS
シリンダベースナット	34	3.5	
ケーブルホルダ取付けボルト	20	2.0	L
エンジンの取外し、取付け			
エンジン取付けボルト	49	5.0	LN
エンジンベッド取付けボルト	36	3.7	L
エンジンマウントボルト	16	1.6	L
エンジンボトム			
フライホイールボルト	125	13.0	L
ステータ取付けボルト	12	1.2	
カップリング	98	10.0	SS
マグネットカバー取付けボルト	7.8	0.8	L
クランクケースボルト(6 mm)	7.8	0.8	L, S
クランクケースボルト(8 mm)	29	3.0	L, S
ウォータドレンバルブ取付けボルト	7.8	0.8	L
ウォータドレンカバー取付けボルト	7.8	0.8	L
冷却、ビルジ系統			
ウォータパイプジョイント	9.8	1.0	SS
ドライブシャフト			
カップリングカバーナット	—	—	L
カップリング	39	4.0	SS
ドライブシャフトホルダ取付けボルト	22	2.2	L

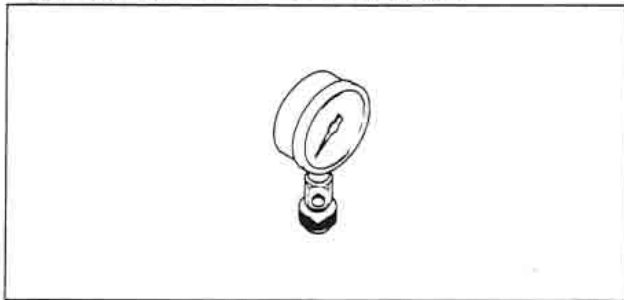
項 目	締付けトルク		備 考
	Nm	kgf・m	
ポンプとインペラ			
ウォータパイプジョイント	9.8	1.0	SS
ステアリングノズルピボットボルト	9.8	1.0	LN
ポンプアウトレット取付けボルト	—	—	L
ポンプキャップボルト	—	—	L
インペラ	98	10.0	
ポンプ取付けボルト	22	2.2	LN
ポンプカバー取付けボルト	6.9	0.7	L
グレート取付けボルト	9.8	1.0	L
ハンドルポールとハンドルバー			
ステアリングサポートブラケット取付けボルト	—	—	L
ステアリングピボットスタッド	38	3.9	
ハンドルポールピボットシャフト	13	1.3	L
ハンドルポールピボットシャフトナット	33	3.4	
ハンドルパークランプボルト	18	1.8	
ハンドルポールブラケットボルト	19	1.9	
ステアリングケーブルナット	39	4.0	
ハル・エンジンフード			
ブッシング	—	—	L
マットガード取付けナット	—	—	L
バンパ取付けナット	—	—	L
電気系統			
エレクトリックケースボルト	7.8	0.8	L
エレクトリックケース取付けボルト	7.8	0.8	L
レギュレータ・レクチファイヤ取付けボルト	7.8	0.8	L
CD I イグナイタ取付けボルト	7.8	0.8	L
スパークプラグ	27	2.8	
スタータモータ取付けボルト	7.8	0.8	L
イグニッションコイル取付けボルト	7.8	0.8	L
水温センサ取付けボルト	7.8	0.8	L
スタータリレー取付けナット	3.9	0.4	
スタータリード取付けナット	7.8	0.8	
バッテリーグラウンドリード取付けボルト	7.8	0.8	L
フライホイールボルト	125	13.0	L
ステータ取付けボルト	7.8	0.8	

右表は、ボルト・ナットのねじ部の直径によって決まる標準締付けトルクである。上記の表にないボルト・ナットに対しては、ねじ直径により右表を参考にして締付ける。なお、これらの締付けトルクの値は、ねじ部を洗淨油できれいに清掃したものに對する値である。

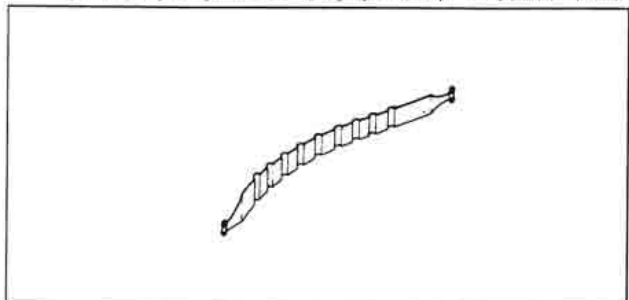
ねじ径 (mm)	締付けトルク	
	Nm	kgf・m
6	5.9~8.8	0.60~0.90
8	16~22	1.6~2.2
10	30~41	3.1~4.2

特殊工具、シーラント

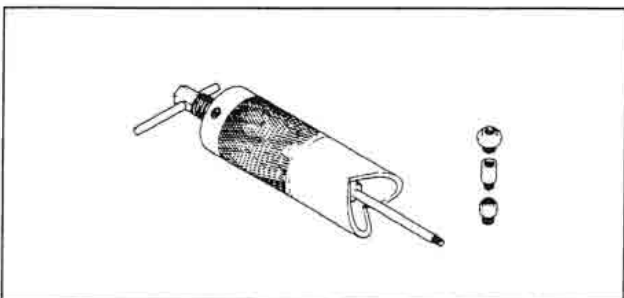
コンプレッションゲージ : 57001-221



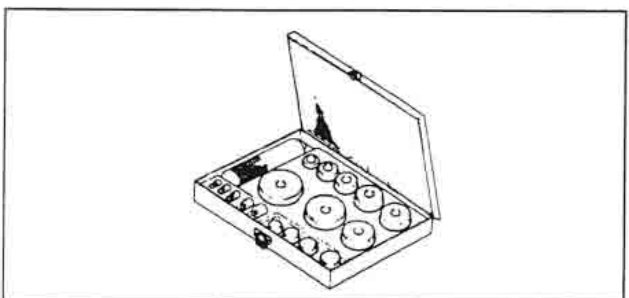
ピストンリングコンプレッサベルト : 57001-1097



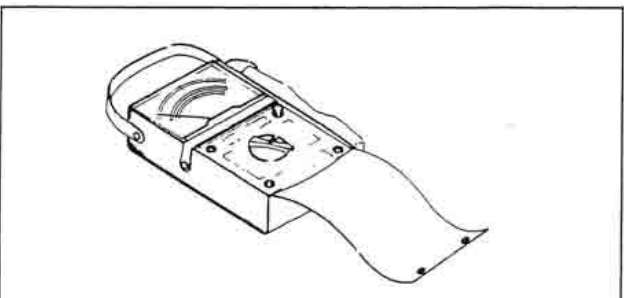
ピストンピンプーラセット : 57001-910



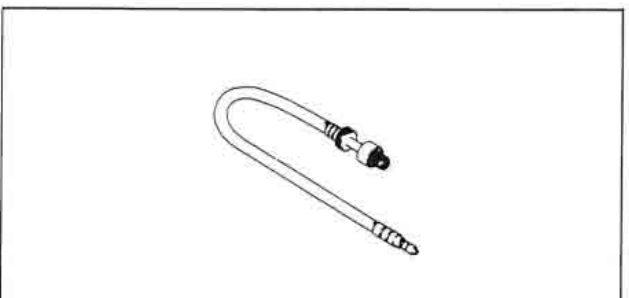
ベアリングドライバセット : 57001-1129



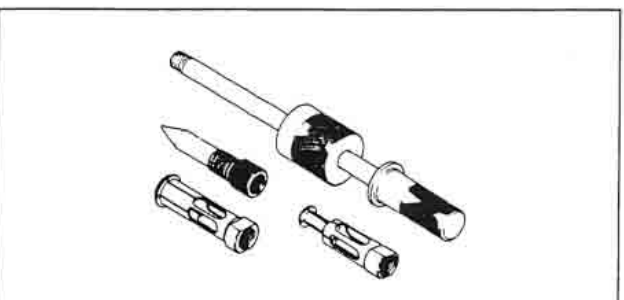
ハンドテスタ : 57001-1394



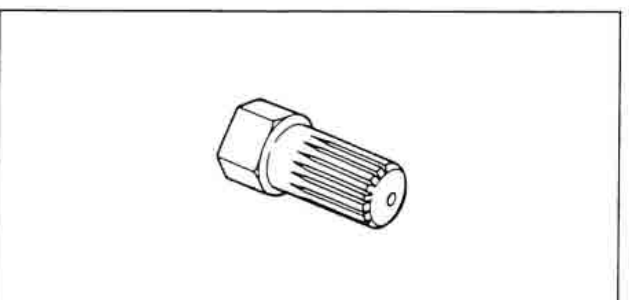
コンプレッションゲージアダプタ : 57001-1159



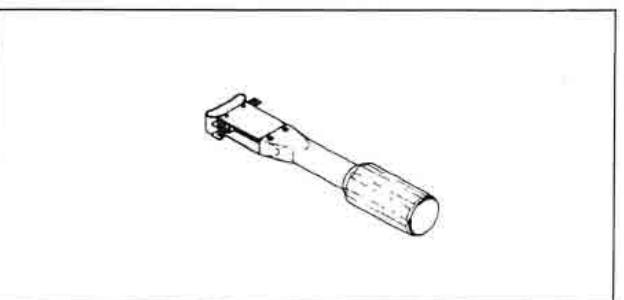
オイルシール&ベアリングリムーバ : 57001-1058



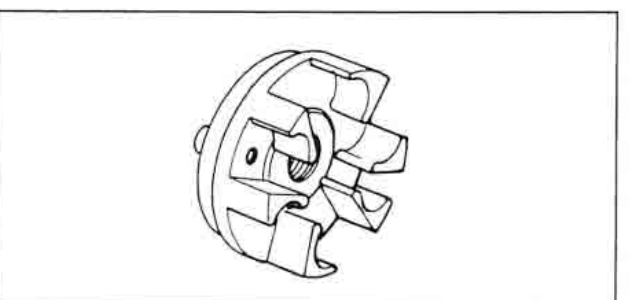
インペラレンチ : 57001-1228



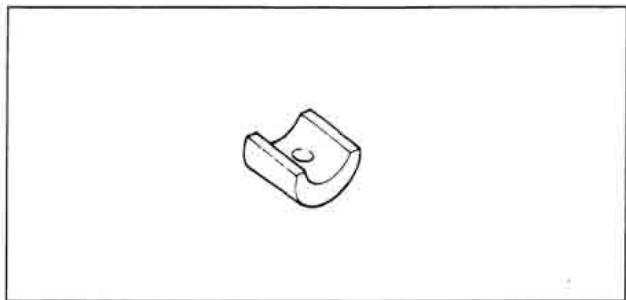
ピストンリングコンプレッサリップ : 57001-1095



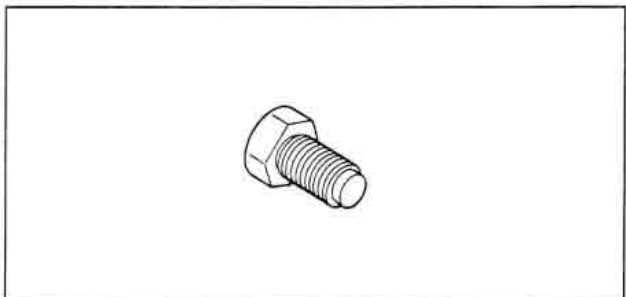
カップリングホルダ : 57001-1230



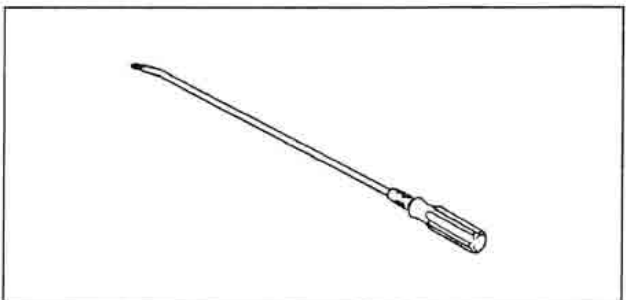
ドライブシャフトホルダアダプタ : 57001-1231



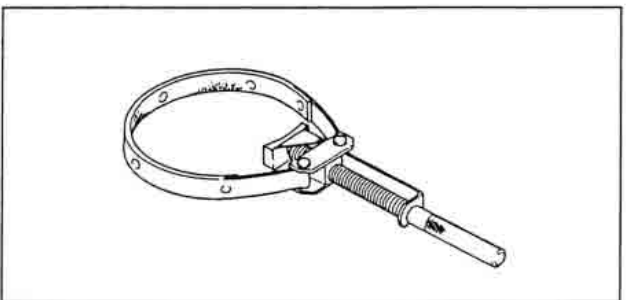
ロータプーラ : 57001-1258



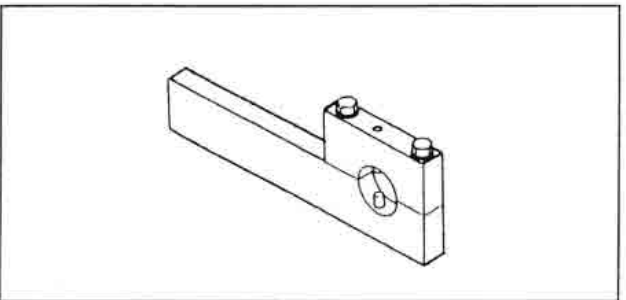
ウォータクラフトストラップツール : 57001-1294



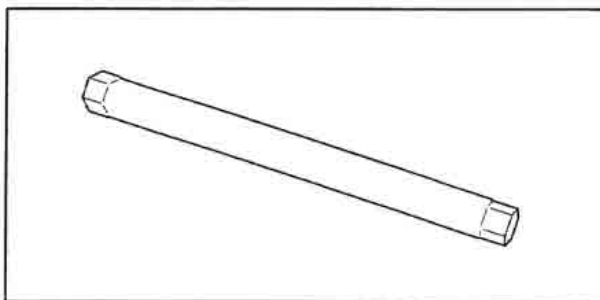
フライホイールホルダ : 57001-1313



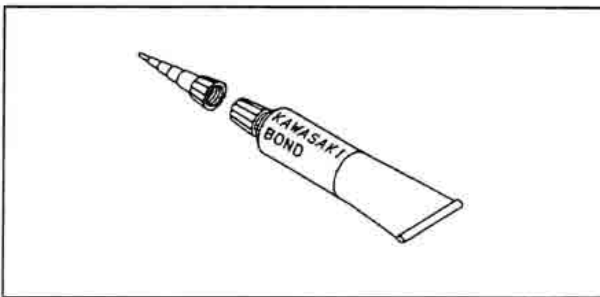
ドライブシャフトホルダ : 57001-1327



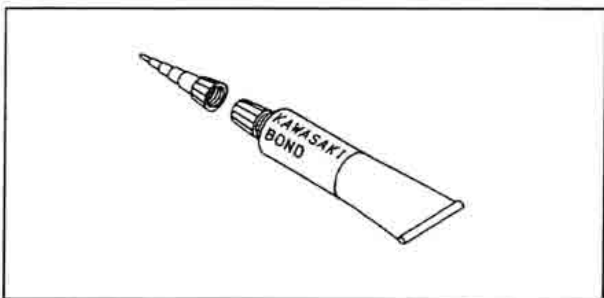
ボックスレンチ (27mm) : 57001-1451



カワサキボンド : 92104-1003

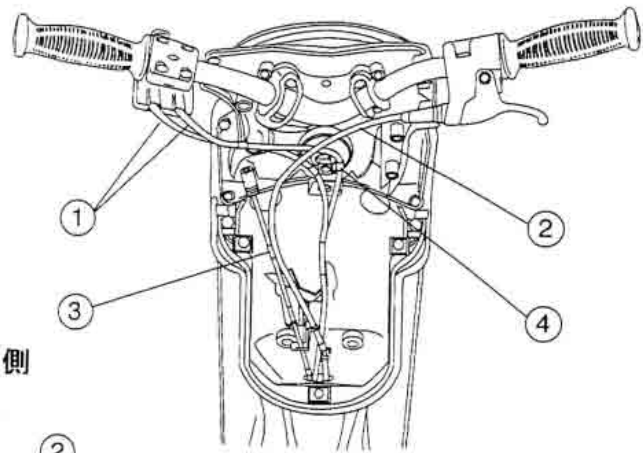


カワサキボンド : 56019-1201

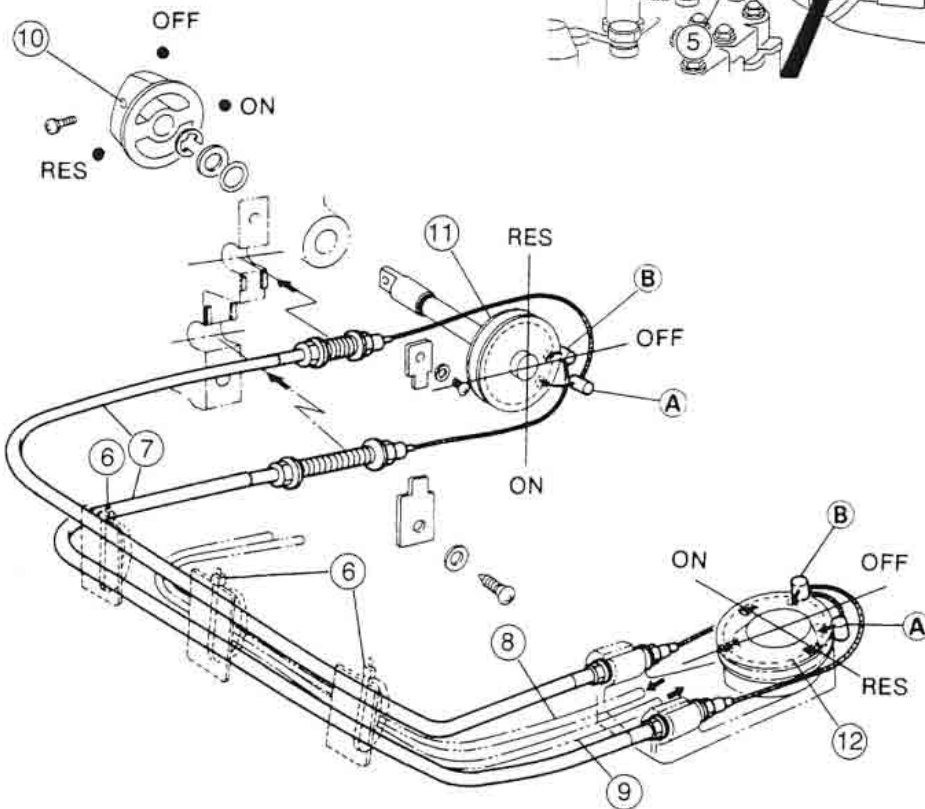
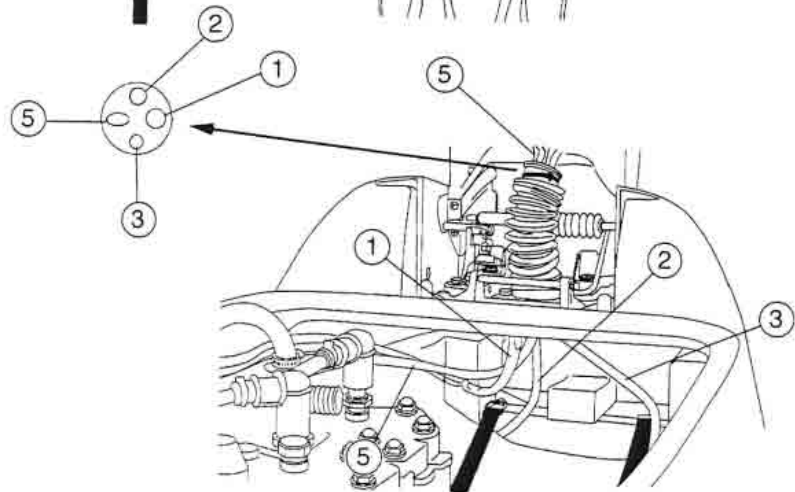


ケーブル、ホース、ワイヤの取回し

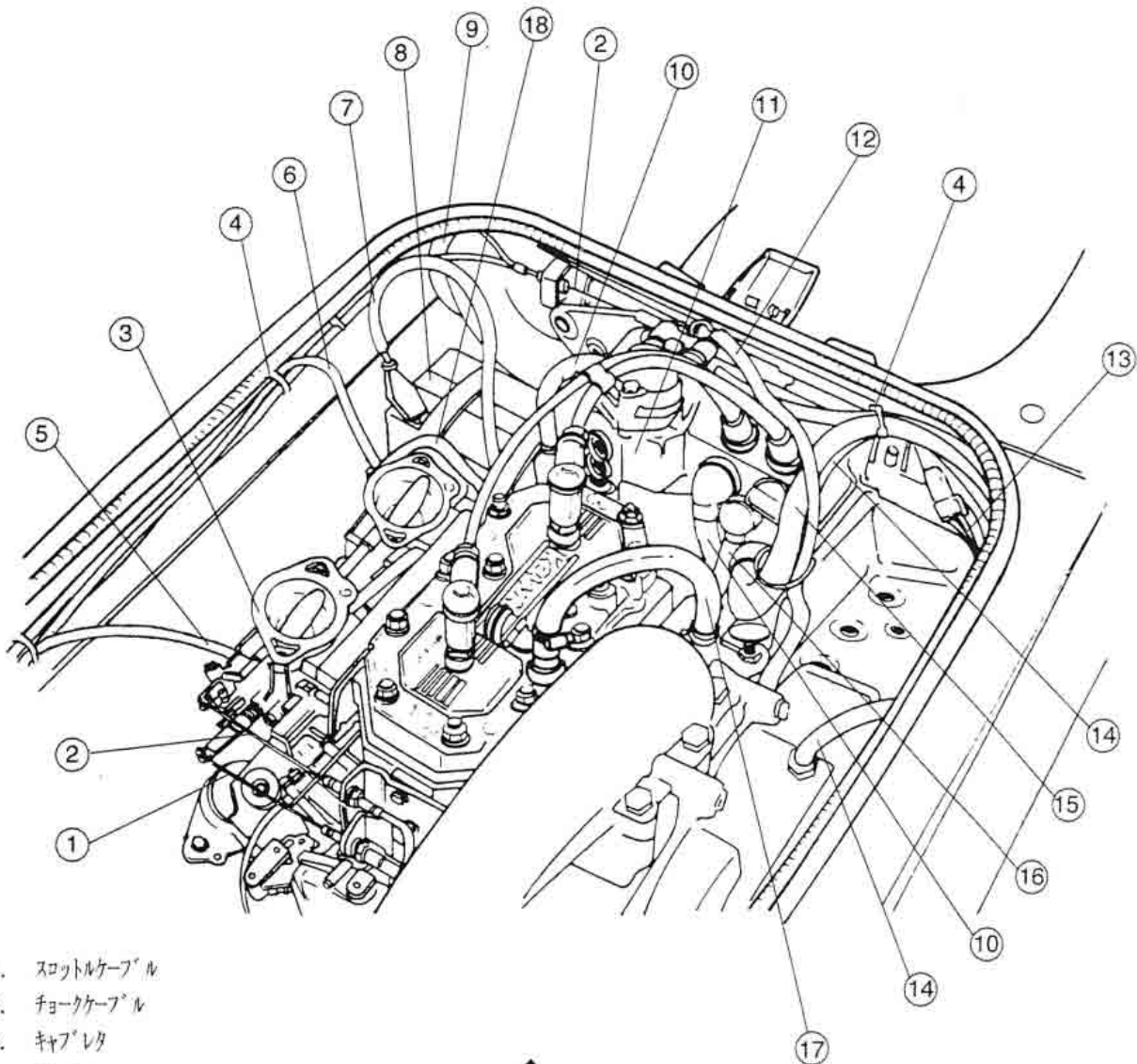
1. スタート・ストップスイッチリード線
2. スロットルケーブル
3. ステアリングケーブル
4. ワイヤリングクランプ
5. 燃料ペントホース
6. クランプ
7. コントロールケーブル
8. 燃料ホース(サブライ)
9. 燃料ホース(リターン)
10. 燃料ノブ
11. リール
12. 燃料コック



船首側



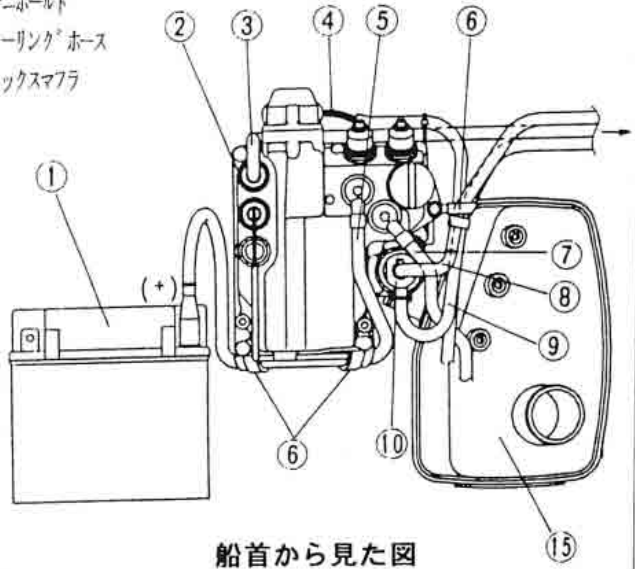
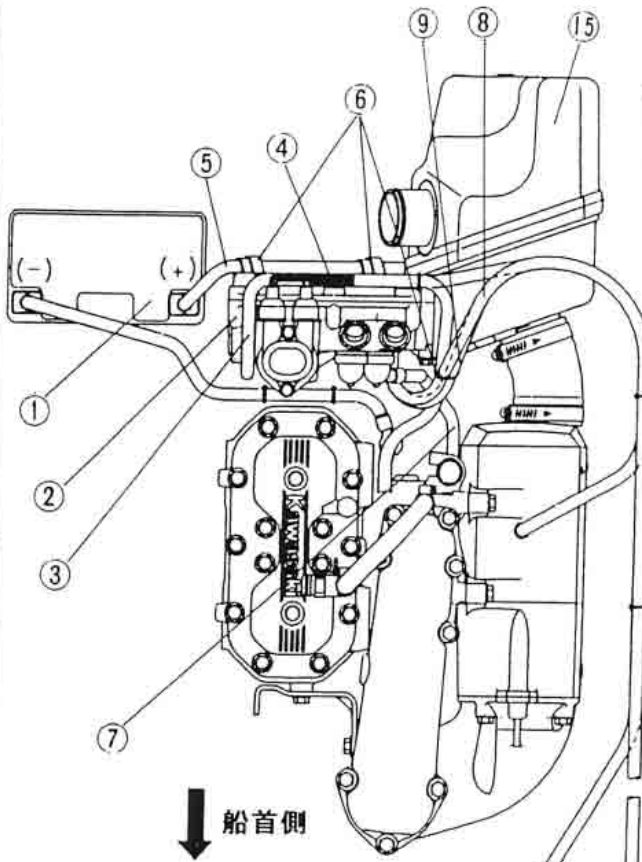
船首側



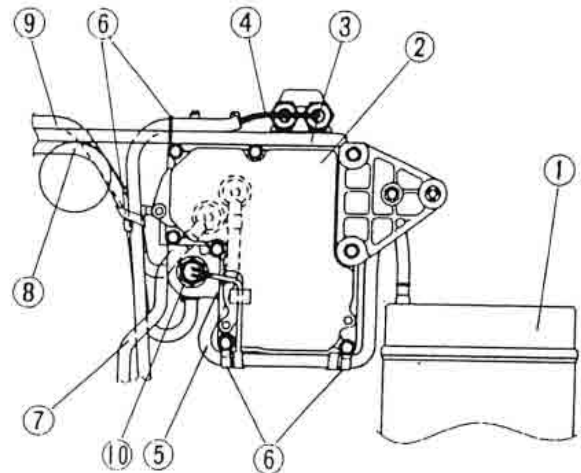
船首側

1. スコトルケーブル
2. チョークケーブル
3. キヤブレタ
4. クランプ
5. 燃料ホース(リターン)
6. 燃料ホース(サブライ)
7. バッテリ (-) ケーブル
8. バッテリ
9. ビルジホース
10. バッテリ (+) ケーブル
11. エレクトリックケース
12. マグネトリート線
13. スタート・ストップリード線
14. クーリングホース(ファンから)
15. クーリングホース(ハイ圧アウトレットから)
16. スターターモーターケーブル
17. クーリングホース
18. ビルジホース

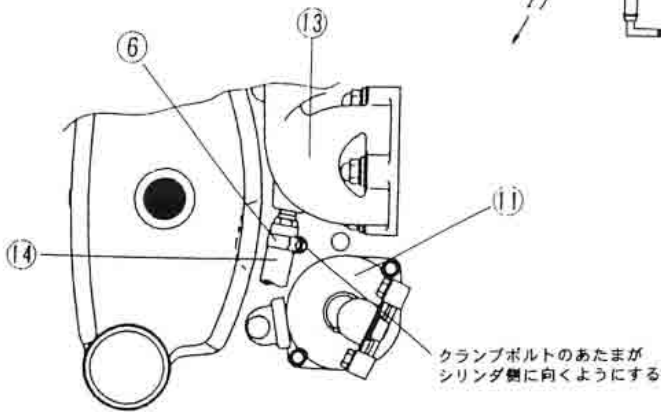
- | | |
|---------------------------|-------------------|
| 1. バッテリ | 10. 水温センサ |
| 2. エレクトリックケース | 11. スタートモータ |
| 3. スタート・ストップ・リット線 | 12. カップリング |
| 4. マグネトリット線 | 13. インテークマニホールド |
| 5. バッテリ (+) ケーブル | 14. インレットクーリングホース |
| 6. クランプ | 15. ウォークホックスマブラ |
| 7. スタートモータケーブル | |
| 8. クーリングホース(ハイアスアウトレットから) | |
| 9. クーリングホース(チャンパから) | |



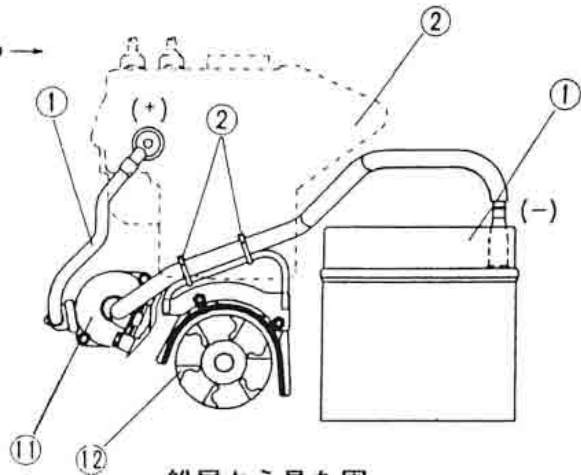
船首から見た図



船尾から見た図



船尾から見た図



船尾から見た図

国際単位系「S I」への移行のお知らせ

サービス関係データの記載単位が変わります。

このサービスマニュアルでは、主要諸元及び、サービスデータ等に使用される単位に国際単位系のS I単位を併用していますので、そのS I単位の概要をお知らせいたします。

S Iとはフランス語の国際単位系 (Le Système International d'Unités) という意味の略称です。

(I) S I単位とは

現在、私達が一般に使用している単位は、メートル単位系のなかの重力単位系といわれているもので、長さ、重さ(力)、時間が基本になっており、主に工学、工業界で使用されています。

S I単位は、同じメートル単位系のなかで絶対単位系といわれているもので、長さ、質量、時間が基本になって今までは物理で使用されてきましたが、宇宙開発など、重力の異なる分野への進出により、工学、工業界でもS I単位が使用され始めております。

(II) 世界の動向

1960年第11回国際度量衡総会で「S I」が採択されました。その後、米国、EC諸国などでは、法規制や国家規格への採用など国情に応じてS I化が推進されております。

我が国ではJ I S等でS I化が推進され、各産業界に普及されつつあります。

(III) S I基本単位

量	名 称	記 号
長 さ	メ ー ト ル	m
質 量	キログラム	kg
時 間	秒	s
電 流	ア ン ペ ア	A
熱力学温度	ケ ル ビ ン	K
物 質 量	モ ル	mol
光 学	カ ン デ ラ	cd

(IV) 固有の名称を持つS I組立単位

量	単位の名称	単位記号
周波数	ヘルツ	Hz
力	ニュートン	N
圧力、応力	パスカル	Pa
エネルギー、仕事、熱量	ジュール	J
仕事率、工率、動力、電力	ワット	W
電荷、電気量	クーロン	C
電位、電位差、電圧、起電力	ボルト	V
静電容量、キャパシタンス	ファラド	F
(電気) 抵抗	オーム	Ω
(電気の) コンダクタンス	ジーメンス	S
磁束	ウェーバ	Wb
磁束密度、磁気誘導	テスラ	T
インダクタンス	ヘンリー	H
セルシウス温度	セルシウス度または度	°C
光束	ルーメン	lm
照度	ルクス	lx

(V) 主要単位と換算係数 (一部抜粋)

(1) 空間及び時間

注) 併用できる単位・・・S Iの単位としてよい単位。

量	従来単位 (記号)	併用できる単位 (記号)	S Iの単位 (記号)	S Iへの換算係数
平 面 角		° (度)	rad	1.74533×10^{-2}
		' (分)		2.90888×10^{-4}
		" (秒)		4.84814×10^{-6}
体 積	cc		cm^3	1
		L, l (リットル)	dm^3	1
速 度		km/h	m/s	0.277778
加 速 度	G		m/s^2	9.80665

(2) 周期現象及び関連現象

量	従来単位 (記号)	併用できる単位 (記号)	S Iの単位 (記号)	S Iへの換算係数
回転速さ、回転数		r/min, rpm, min^{-1}	S^{-1}	1.667×10^{-2}

(3) 力学

量	従来単位 (記号)	併用できる単位 (記号)	S Iの単位 (記号)	S Iへの換算係数
質 量		t (トン)	kg	10^3
トルクモー メント	$\text{kgf} \cdot \text{m}$		$\text{N} \cdot \text{m}$	9.80665
力	kgf		N	9.80665
圧 力	kgf/cm^2		kPa	9.80665×10
	mmHg		Pa	1.33322×10^3
	atm (気圧)			1.01325×10^5
応 力	kgf/cm^2		kPa	9.80665×10
仕事率・動力	PS		kW	0.735499

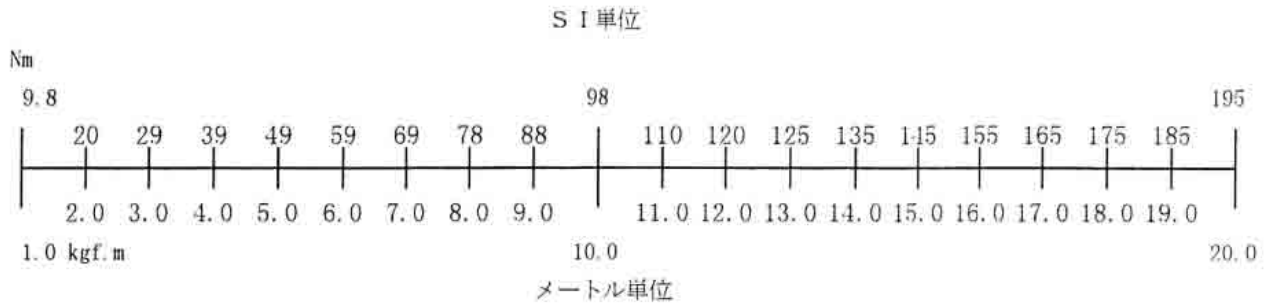
(4) 電気及び磁気

量	従来単位 (記号)	併用できる単位 (記号)	S Iの単位 (記号)	S Iへの換算係数
電荷、電気量		A·h	kC	3.6
電 力 量		W·h	J	3.6×10^3
電 力	erg/s		W	1×10^{-7}

(5) その他

量	従来単位 (記号)	併用できる単位 (記号)	S I の単位 (記号)	S I への換算係数
ばね定数	kgf/mm		N/mm	9.80665

(6) S I /メートル単位 軸トルク換算表



(VI) サービスマニュアルへの S I 単位記述例

このサービスマニュアルでは、S I 単位と従来単位を併せて記述しています。

[例]

締付けトルク 20 Nm (2.0 kgf·m)

[主な記述例]

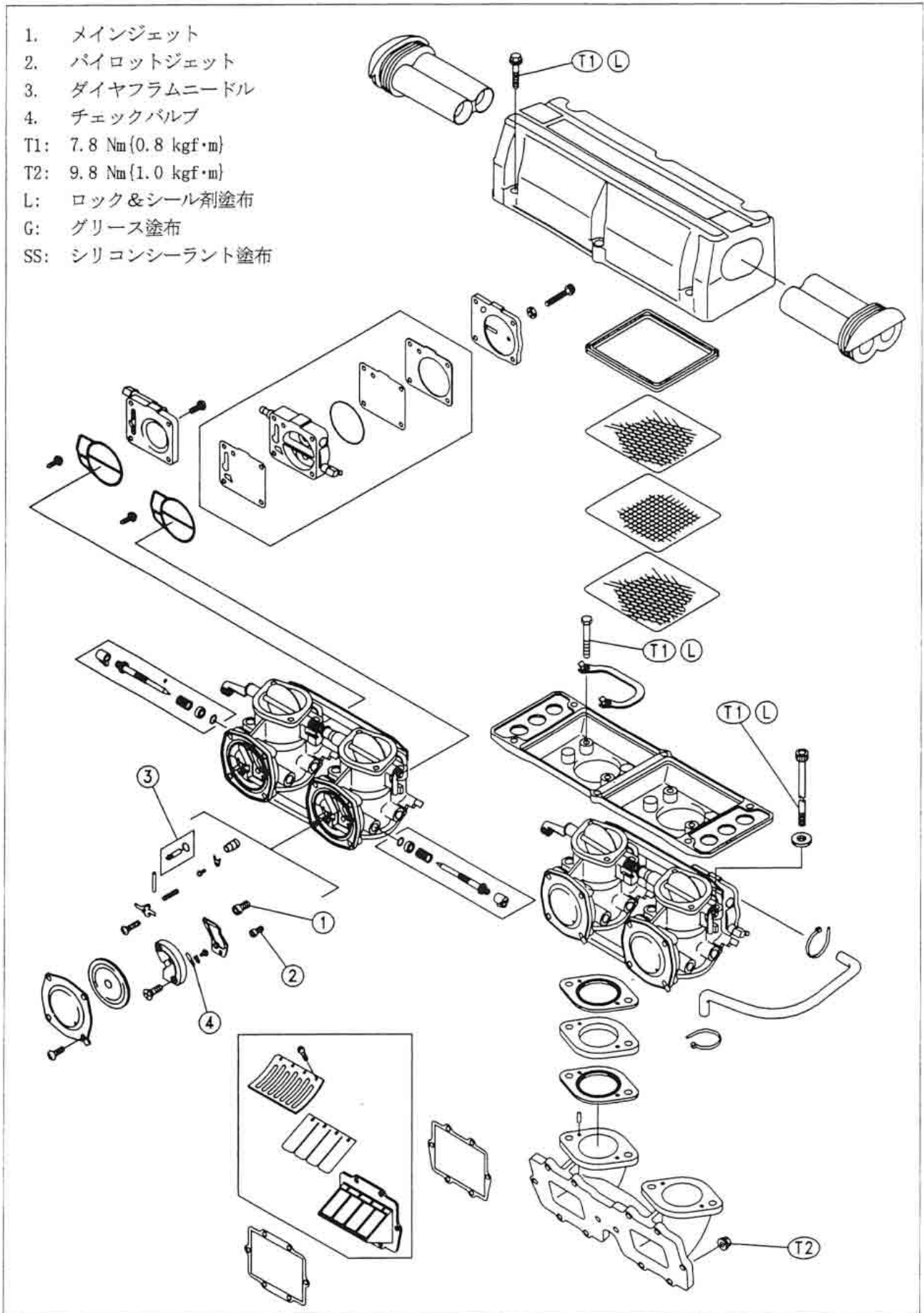
項 目	S I 単位 { 従来単位 }
排気量及び容量	___ L (S I の単位と併用できる単位記号)
回 転 速 度	___ rpm (S I の単位と併用できる単位記号)
推 力	___ N { ___ kgf }
燃 料 消 費 量	___ L/h
ト ル ク	___ Nm { ___ kgf·m }
点 火 時 期	___ ° / ___ rpm (S I の単位と併用できる単位記号)
圧 力	___ kPa { ___ kgf/cm ² }
気筒間圧力差	___ Pa { ___ cm Hg }
電 装 品 出 力	___ A ___ V / ___ rpm
電 気 量	Ah (S I の単位と併用できる単位記号)
電 気 抵 抗	k Ω

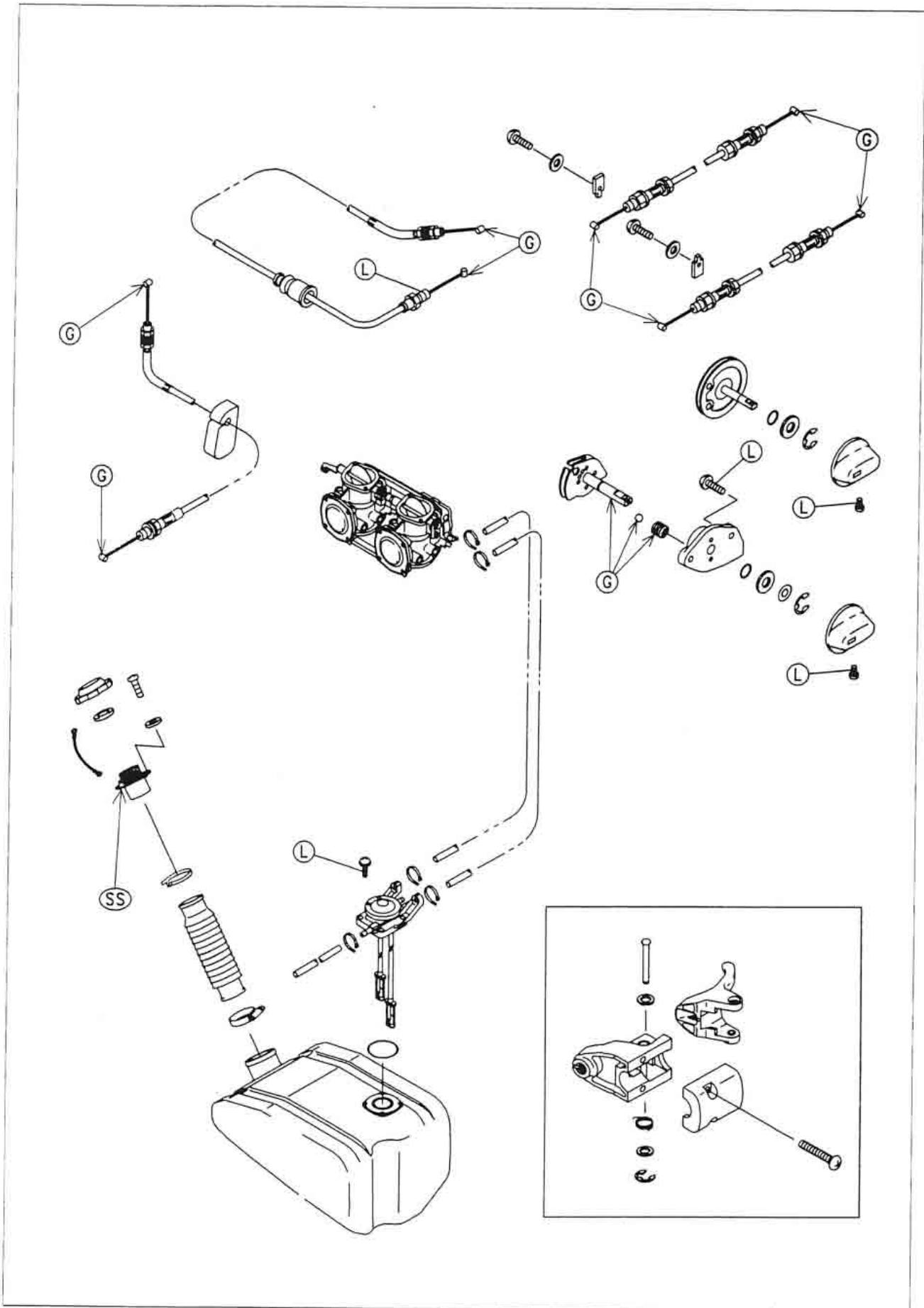
燃料系統

分解図	2-2
サービスデータ	2-4
燃料系統	2-5
スロットルケーブル	2-6
調整	2-6
潤滑	(2-6)
チョークケーブル	2-7
調整	2-7
潤滑	(2-7)
キャブレタ	2-8
アイドルリング回転速度の調整	2-8
ミクスチャスクリュウの調整	2-8
キャブレタの取外し	2-9
キャブレタの取付け	2-9
キャブレタの分解	2-10
キャブレタの組立て	2-11
フロートアームレベルの調整	2-11
キャブレタの清掃	(2-11)
燃料ポンプの取外し・取付け	2-12
フレームアレスタ	2-13
取外し	2-13
取付け要領	2-13
清掃	(2-13)
リードバルブ	2-15
取外し	2-15
取付け要領	2-15
点検	(2-14)
燃料タンク	2-16
取外し	2-16
取付け要領	2-16
燃料タンク、燃料フィルタスクリーンの清掃	(2-15)
燃料コックとケーブル	(2-16)
取外し	(2-16)
取付け要領	(2-16)

分解図

- 1. メインジェット
- 2. パイロットジェット
- 3. ダイヤフラムニードル
- 4. チェックバルブ
- T1: 7.8 Nm (0.8 kgf·m)
- T2: 9.8 Nm (1.0 kgf·m)
- L: ロック&シール剤塗布
- G: グリース塗布
- SS: シリコンシーラント塗布





サービスデータ

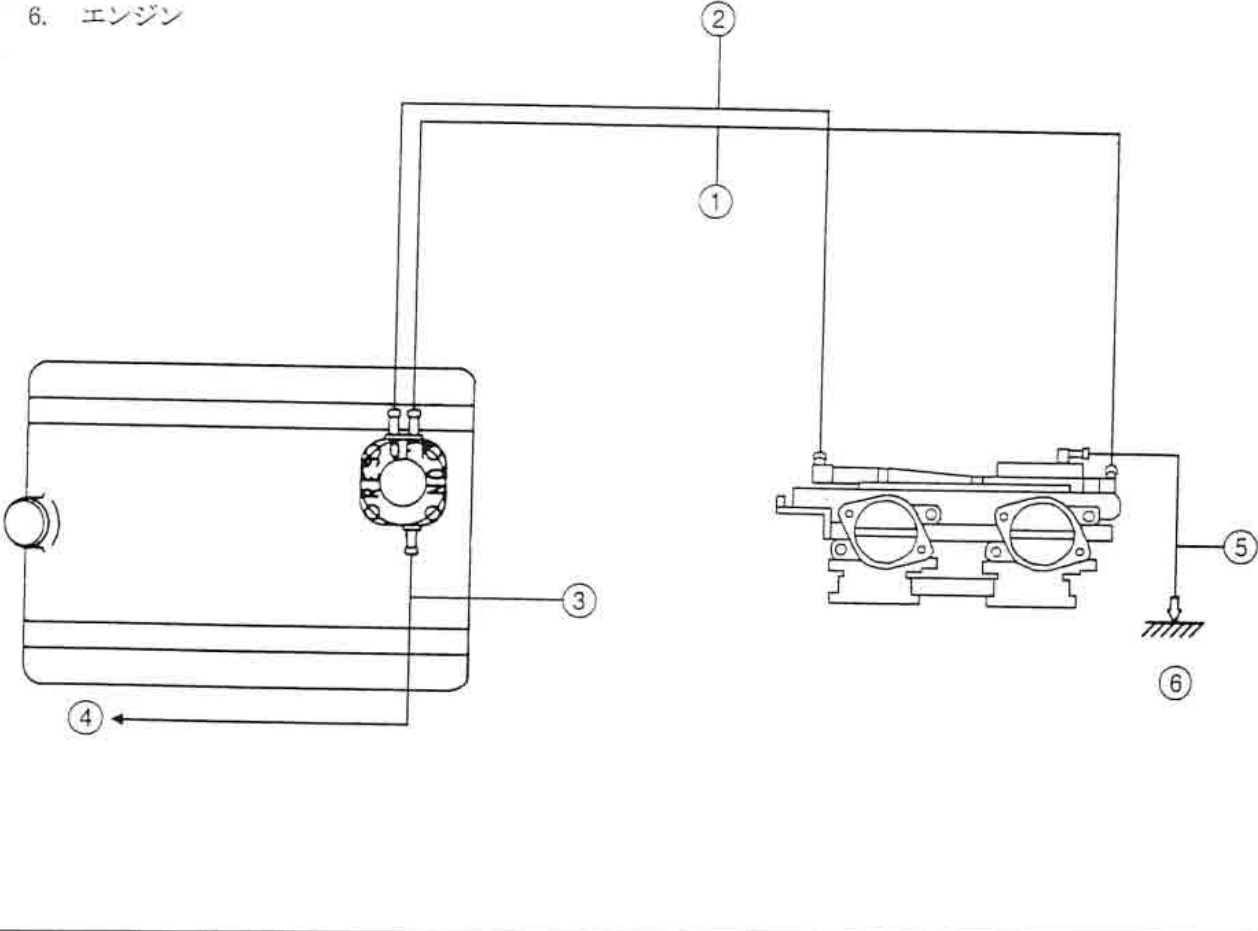
項 目	標 準 値	
キャブレタ		— — —
メーカー、型式	ミクニ、BN40-38 x 2 ダイヤフラム式	— — —
サイズ	38 mm ペンチュリ	— — —
ミクスチャスクリュー：		— — —
低速側	1.0 ±1/4	— — —
高速側	1/2 ±1/4	— — —
フロートアームレベル	0 ±0.2 mm	— — —
メインジェット	#147.5	— — —
パイロットジェット	#67.5	— — —
アイドル回転速度： 水上	1,250 ±100 rpm	— — —
陸上	1,700 ±100 rpm	— — —
リードバルブ		
リードバルブの歪み	— — —	0.2 mm
燃料タンク		
容量	15 L (予備 2.3 L を含む)	— — —

特殊工具 — ウォータクラフトストラップツール：57001-1294

シーラント — カワサキボンド（シリコンシーラント）：56019-120

燃料系統

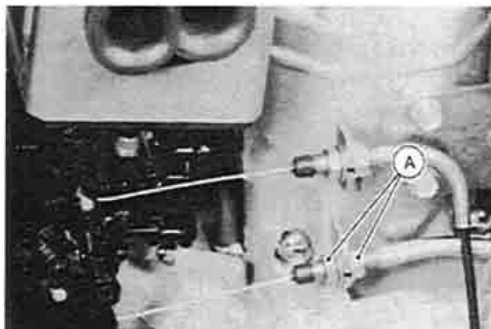
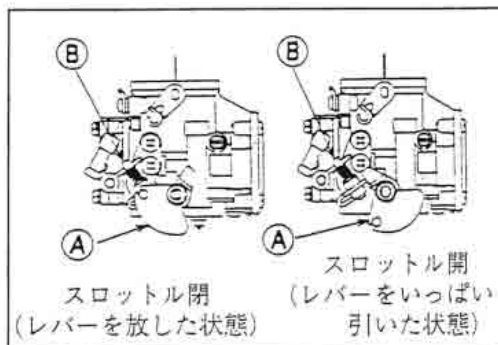
- 1. サプライ
- 2. リターン
- 3. ベント
- 4. ハンドルボールへ
- 5. パルス
- 6. エンジン



スロットルケーブル

調整

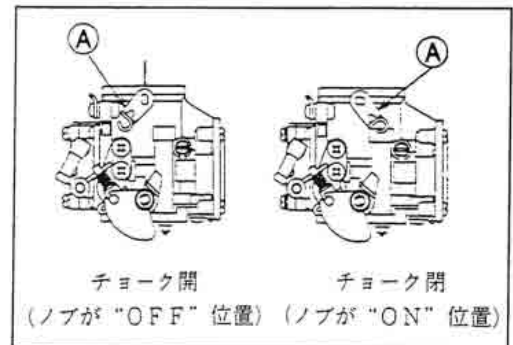
- スロットルケーブルの調整具合を点検する。
 - スロットルレバーを全く放した状態では、スロットルピボットアーム[A]の下側のストッパがアイドルリングアジャストスクリー[B]に当たっており、スロットルケーブルはわずかに遊びがある。
 - スロットルレバーをいっぱいに引いたとき、ピボットアームの上側のストッパがキャブレタのストッパに最大限に近接していること。
-
- 必要ならば、ケーブルホルダのアジャスタロックナット[A]をゆるめて調整する。



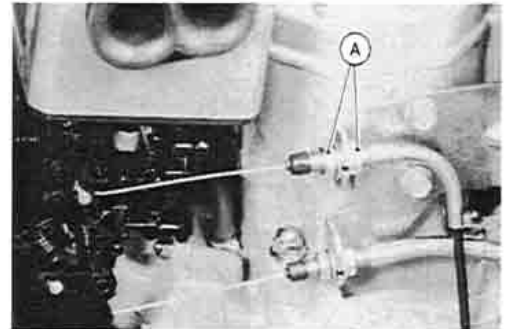
チョークケーブル

調整

- チョークノブが左にいっぱい回っているとき (“OFF” 位置)、キャブレタ内のチョークバタフライバルブは完全に開いていなければならない。チョークのピボットアーム[A]が船の右側にいっぱい向いており、ケーブルがわずかにゆるんでいるか点検する。



- 必要ならばケーブルホルダ[A]のアジャスタロックナットをゆるめて調整する。



キャブレタ

アイドルリング回転速度の調整

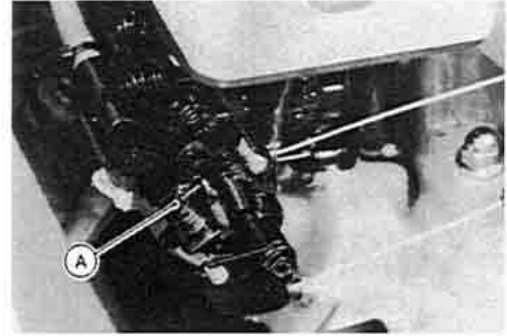
正常なアイドルリング回転速度とは、最も低い、しかし安定したスピードをいう。

- アイドルアジャストスクリュー[A]を回して調整する。

[アイドルリング回転速度]

水上：1,250±100 rpm

陸上：1,700±100 rpm



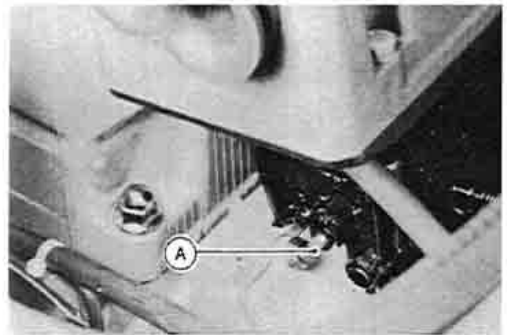
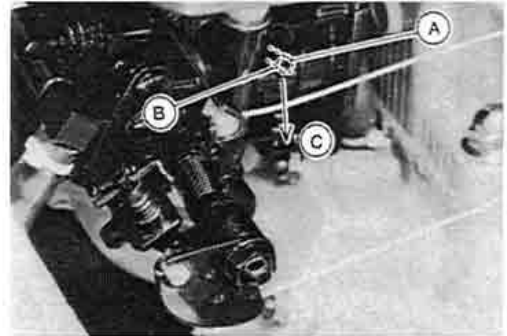
ミクスチャスクリューの調整

キャブレタは出荷前に工場では測定器を使って一つずつ調整されているので、全てのキャブレタに共通する特定のセッティングはない。

工場での調整後、ミクスチャスクリューにはセッティング位置を示すキャップ[A]が取付けられる。キャップが真下を指している時[C]、ミクスチャスクリュー[B]はそのキャブレタに適切なセッティング位置にあることを示している。

したがってこのセッティングを変えてはいけない。もしキャブレタに手を加えられたために、セッティング位置が確定できないときは、以下の目安でミクスチャスクリューをセットする。

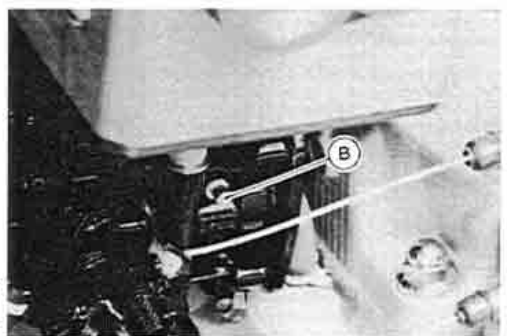
- キャップを外す。
- スクリューを軽く当たるまでねじ込んだ後、次表の回転数だけねじ戻す。
- キャップを下向きに取付ける。



ミクスチャスクリュー	戻し回転数
低速側[A]	1.0 ± ¼
高速側[B]	1/2 ± ¼

この調整はあくまでも目安であり、更に精密な調整が必要な場合もある。

要 点： フロントキャブレタの低速側ミクスチャスクリューとリアキャブレタの高速側ミクスチャスクリューは、キャブレタアッシを外してから調整を行う。

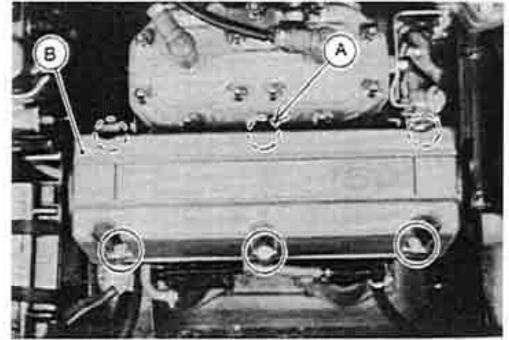


注 意

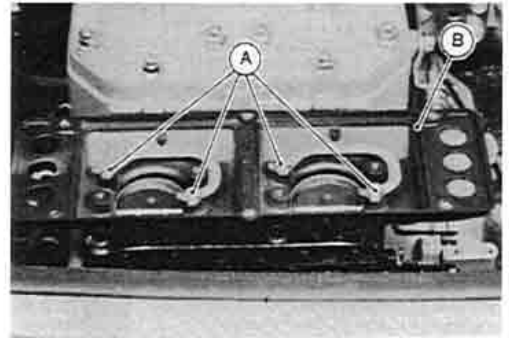
ミクスチャスクリューを強く締め込み過ぎると、スクリューやキャブレタの損傷の原因となる。高速スクリューを薄すぎるセッティング（戻し不足）でウォータクラフトを運転すると、エンジンの重大な損傷の原因となる。

キャブレタの取外し

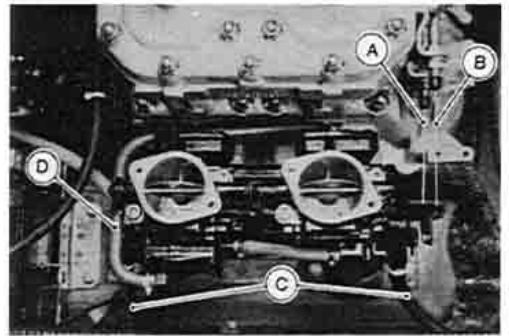
- 取外す。
エアインテークカバー取付けボルト[A]
エアインテークカバー[B]



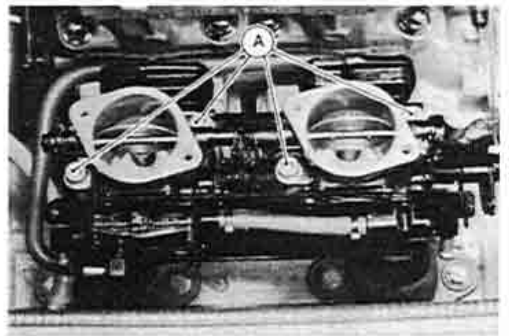
- アレスタケース取付けボルト[A]を外し、アレスタケース[B]を取外す。



- 取外す。
スロットルケーブル[A]
チョークケーブル[B]
燃料ホース[C]
パルスホース[D]

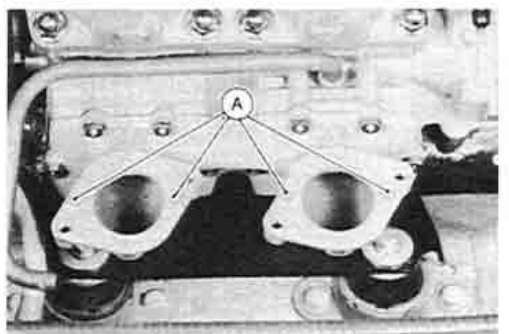


- キャブレタ取付けボルト[A]を外し、インテークマニホールドからキャブレタを取外す。

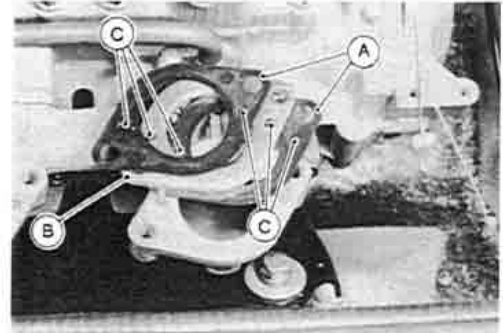


キャブレタの取付け

- ガasketを新品と交換する。
- マニホールド上のノックピン[A]が所定の位置にあるか確認する。



- プレート[B]とその上下のガスケット[A]をロックピン用の穴[C]にあわせてセットし、インテークマニホールドに取付ける。



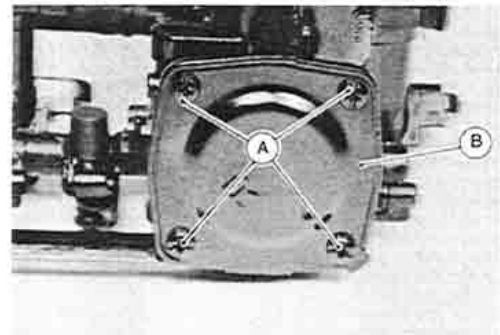
- 以下のボルトにロック&シール剤塗布し、規定トルクで締付ける。

トルク — キャブレタ取付けボルト : 7.8 Nm [0.8 kgf・m]
 アレスタケース取付けボルト : 7.8 Nm [0.8 kgf・m]

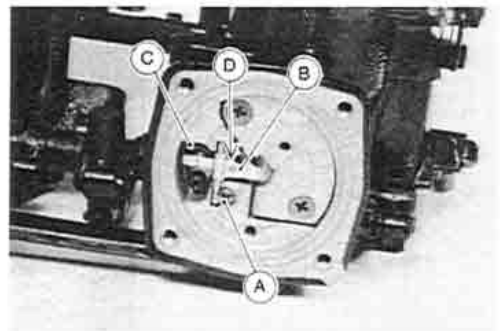
- アレスタケース取付けボルトのダブルワッシャの爪をすべて折り曲げておく。
- 燃料ホースとパルスホースを正しく取回す (燃料系統図参照)。
- スロットル及びチョークケーブルを調整する (スロットル及びチョークケーブルの調整参照)。

キャブレタの分解

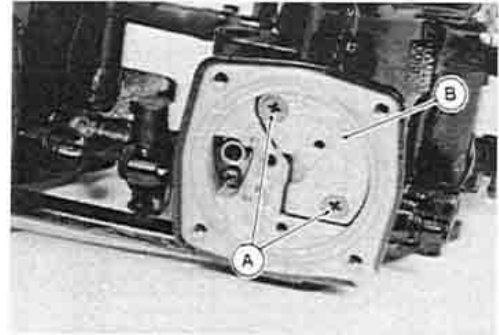
- キャブレタを取外す (キャブレタの取外し、参照)。
- キャブレタカバースクリュー[A]を外し、キャブレタカバー[B]とダイヤフラムを取外す。



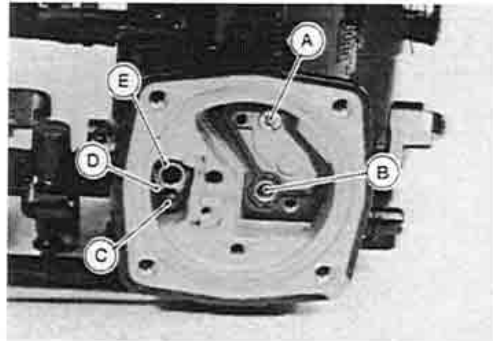
- フロートアームセットスクリュー[A]を外す。
- 取外す。
 フロートアーム[B]とピン
 ダイヤフラムニードル[C]
 スプリング[D]



- チェックバルブボディスクリュー[A]を外し、チェックバルブボディ[B]を取外す。

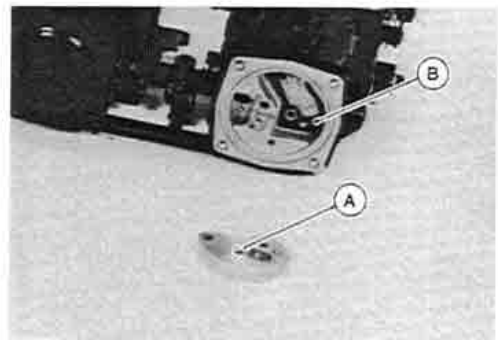


- 取外す。
 メインジェット[A]
 パイロットジェット[B]
 スクリュー[C]
 プレート[D]
 バルブシート[E]

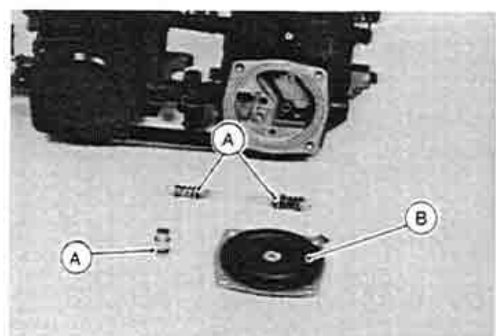


キャブレタの組立

- 以下を目視点検し、必要ならば交換する。
 チェックバルブ[A]
 ガasket[B]



- 0リング[A]
 ダイヤフラム[B]



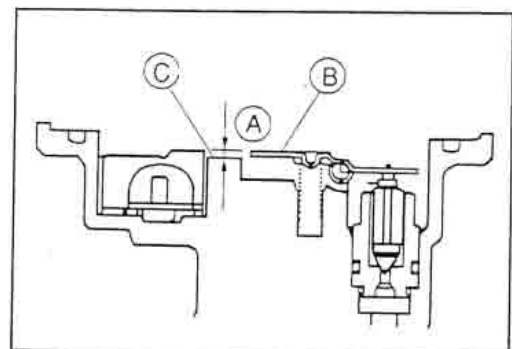
フロートアームレベルの調整

- キャブレタを取外し、キャブレタカバーを外す。
- フロートアーム[B]とキャブレタケースの端面[C]が面一（フロートアームレベル[A]）になっているか点検する。

[フロートアームレベル]

標準値： 0 ± 0.2mm

- ★ 基準値から外れている場合は、フロートアームをわずかに曲げて調整する。

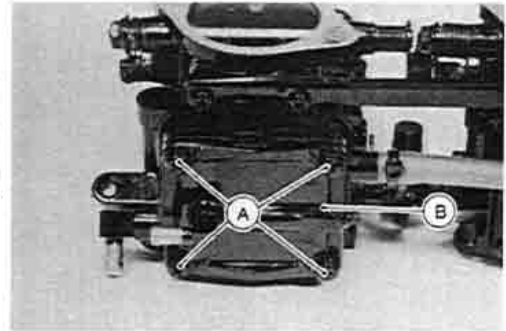


燃料ポンプの取外し・取付け要領

注 意

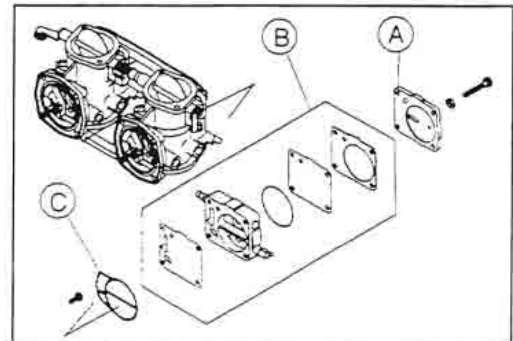
燃料ポンプは分解しないこと。燃料ポンプに異常があるときは、ユニットを新品と交換する。

- キャブレタを取外す。
- スクリュー[A]を外し、ポンプカバー[B]を外す。



- 以下のように分解する。

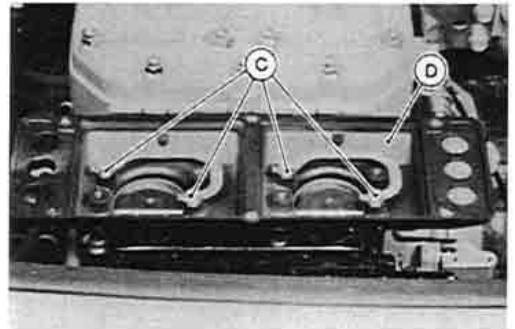
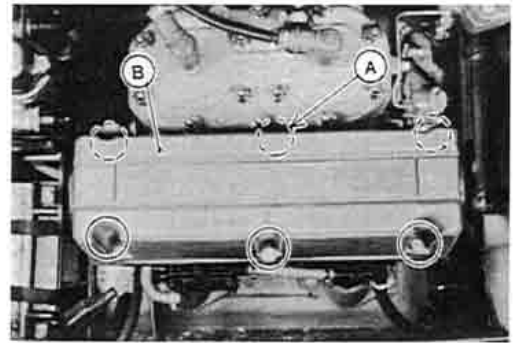
- - ポンプカバー[A]
 - ポンプケースユニット[B]
 - Oリング[C]



フレームアレスタ

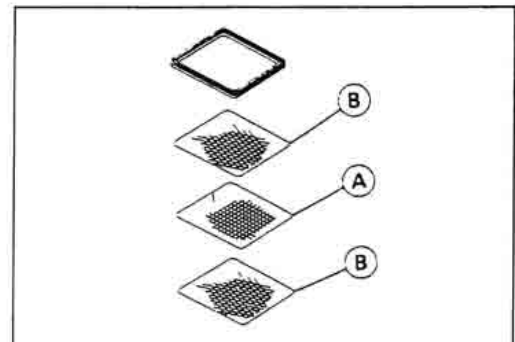
取外し

- 取外す。
 - エアインテークカバー取付けボルト[A]
 - エアインテークカバー[B]
 - アレスタケース取付けボルト[C]
 - アレスタケース[D]



取付け要領

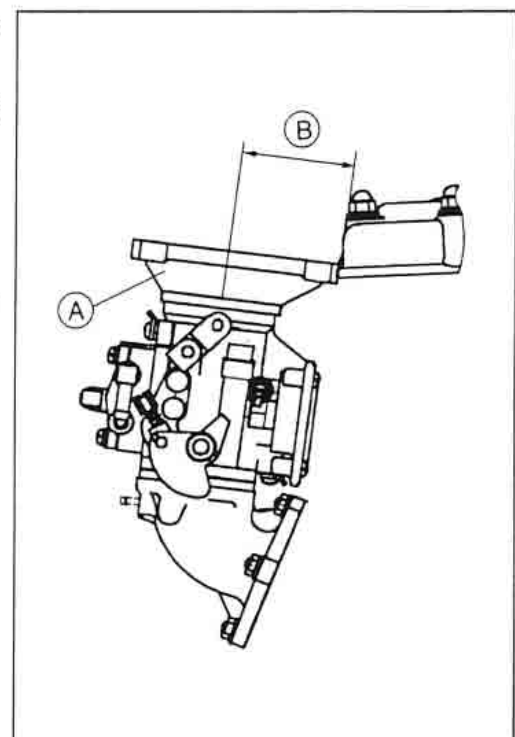
- フレームアレスタを組立てる時は、スクリーン[A]の上にエキスパンダ[B]を取付ける。



- アレスタケース[A]は吸入口の中心からケースの端までの距離が長い側[B]がエンジン側になるように取付ける。
- アレスタケース取付けボルトにロック&シール剤を塗布し、規定トルクで締付ける。

トルク — アレスタケース取付けボルト : 7.8 Nm [0.8 kgf・m]

- アレスタケース取付けボルトのダブルワッシャの爪をすべて折り曲げておく。

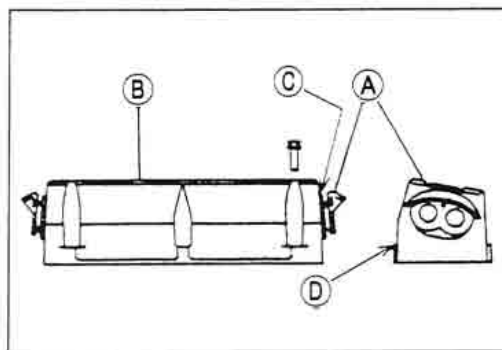


- ダクト[A]とカバー[B]は、右図のように取付ける。
- ダクトの外周に接着剤[C]を塗布する。

エンジン側[D]

- エアインテークカバーボルトにロック&シール剤を塗布し、規定トルクで締付ける。

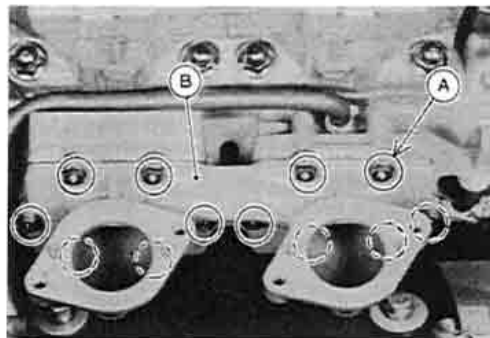
トルク — エアインテークカバーボルト : 7.8 Nm [0.8 kgf·m]



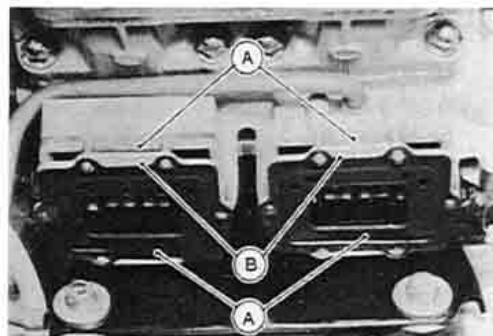
リードバルブ

取外し

- 取外す。
エアインテークカバー
フレームアレスタケース
キャブレタ (キャブレタの取外し、参照)
- 取付けナット[A]を外し、インテークマニホールド[B]を取外す。



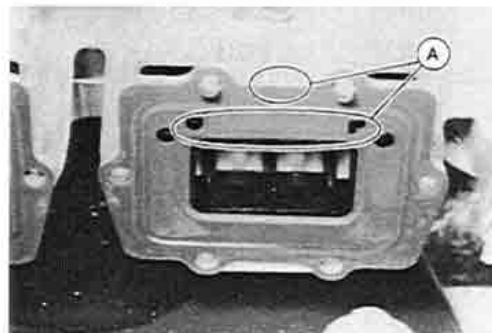
- ガasket[A]とリードバルブ[B]をクランクケースから取外す。



取付け要領

- ガasketを新品と交換する。
- リードバルブ及びガasketを取付けるときは、“UP”マーク[A]を上にして組み付ける。
- インテークマニホールドを取付ける。

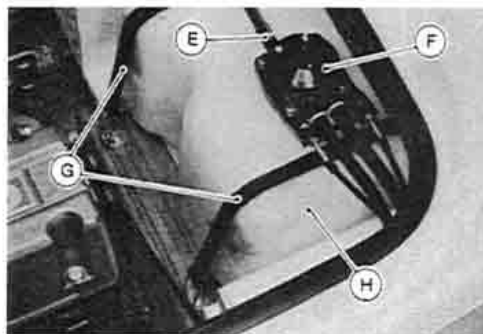
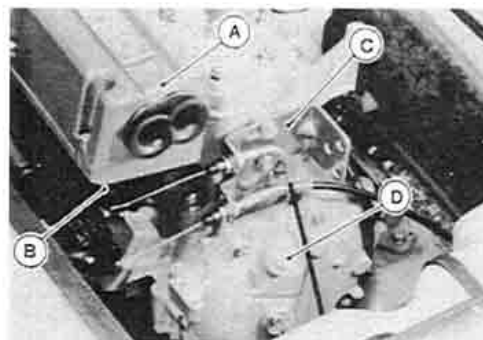
トルク — インテークマニホールド取付けナット：
9.8 Nm [1.0 kgf·m]



燃料タンク

取外し

- タンク内の燃料がインレットネックより高い場合は、サイフォンで抜きとる。
- 取外す。
エキゾーストパイプとエキゾーストチャンバ（排気系統の章、参照）
フレームアレスタカバー[A]
アレスタケース[B]
ケーブルホルダ[C]
ブリーザー[D]
ベントホース[E]
燃料コックアッシ[F]
ラバーストラップ[G]
燃料注入ホースのクランプ
燃料タンク[H]

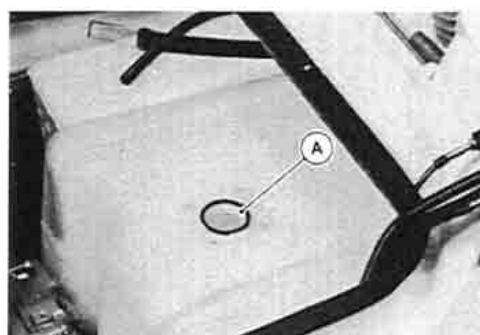


警告

ガソリンは非常に引火性が強く、条件によっては爆発するおそれがある。スタータロックスイッチを左位置にし、禁煙にする。作業する場所は換気がよく、火気がないか確かめる。

取付け要領

- Oリング[A]を点検し、損傷があれば交換する。



エンジン潤滑系統

サービスデータ 3-2

サービスデータ

項目	標準値
エンジンオイル タイプ	カワサキジェットスキー純正オイル (2 ストロークオイル) (ガソリン・オイル混合 60:1)

排気系統

分解図	4-2
エキスパンションチャンバ	4-3
取外し	(4-3)
取付け要領	4-3
清掃と点検	(4-4)
エキソゾーストマニホールド	4-4
取外し	(4-5)
取付け要領	4-4
清掃と点検	(4-6)
ウォーターボックスマフラ	4-5
取外し、取付け	4-5
点検	(4-7)

分解図

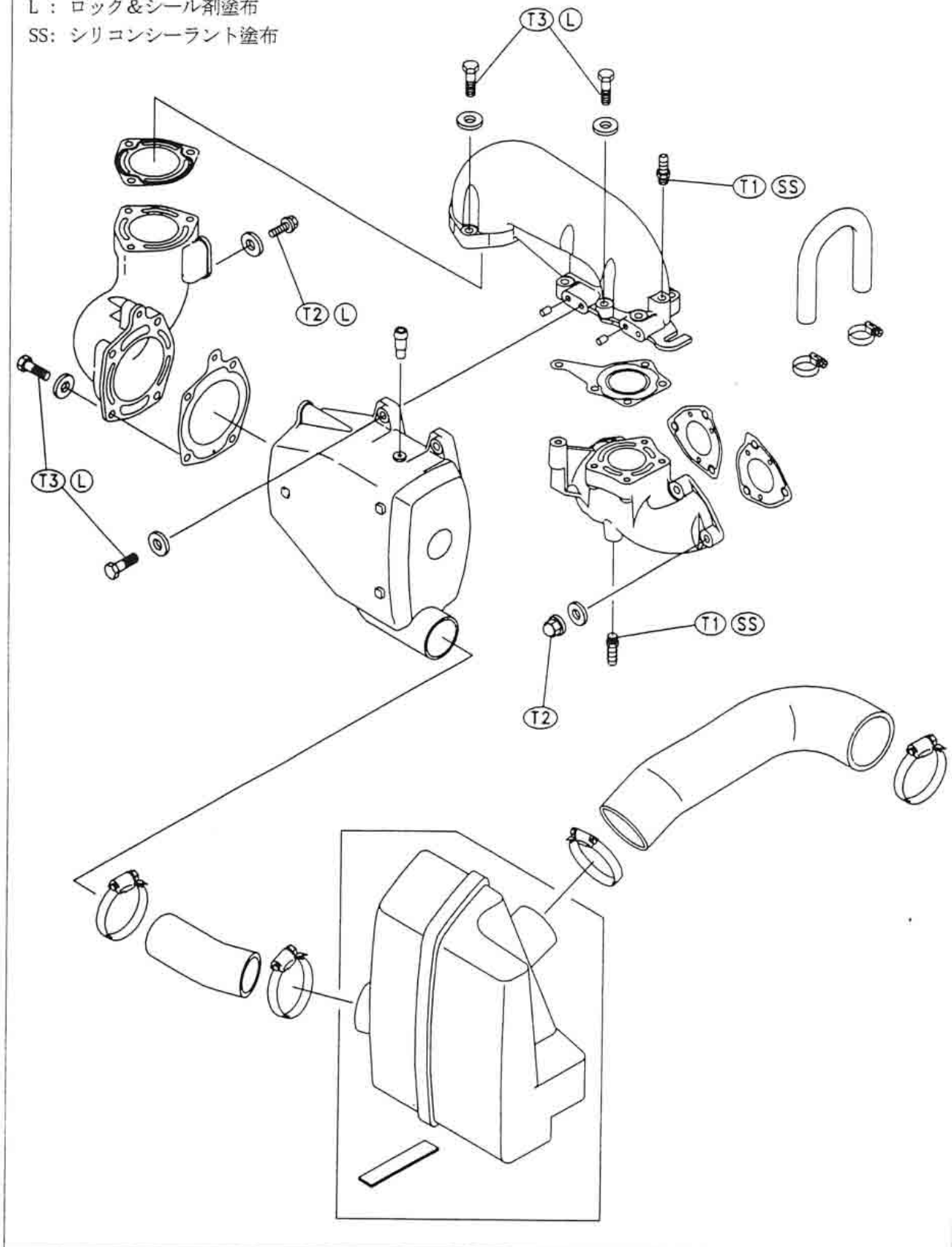
T1: 9.8 Nm (1.0 kgf·m)

T2: 20 Nm (2.0 kgf·m)

T3: 29 Nm (3.0 kgf·m)

L : ロック&シール剤塗布

SS: シリコンシーラント塗布



エキスパンションチャンバ

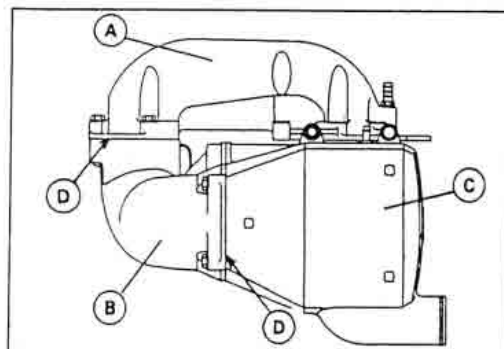
取付け要領

- 以下の3点の部品をガスケット[D]を介して仮組みする。

エキゾーストパイプ[A]

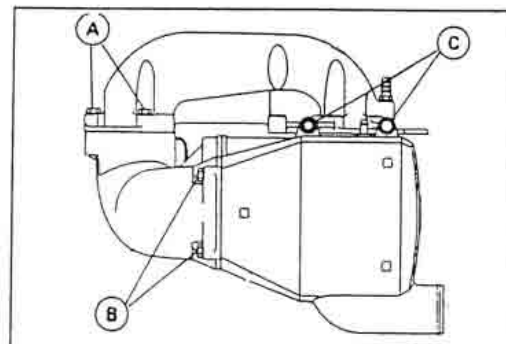
フロントマフラ[B]

エキスパンションチャンバ[C]



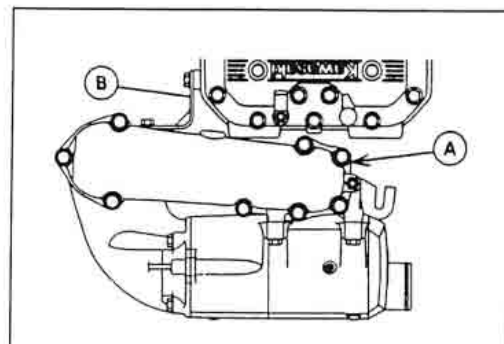
- 全てのボルトにロック&シール剤を塗布し、以下の順番で規定トルクで締付ける。

- トルク
1. フロントマフラ取付けボルト :
29 Nm [3.0 kgf·m] [A]
 2. エキスパンションチャンバ取付けボルト :
29 Nm [3.0 kgf·m] [B]
 3. エキスパンションチャンバ取付けボルト :
29 Nm [3.0 kgf·m] [C]



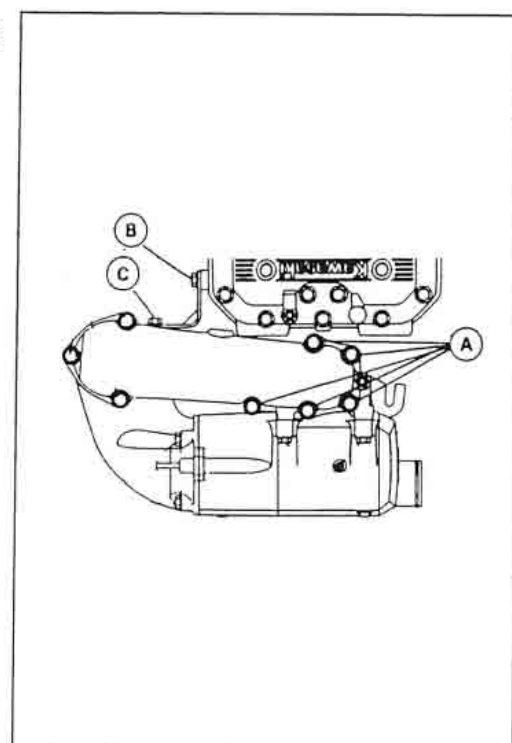
- 上記アッシーをガスケット[A]を介して、エキゾーストマニホールドに仮付けする。

- ケーブルホルダ[B]をシリンダ～フロントマフラ間に仮付けする。



- 全てのボルトにロック&シール剤を塗布し、以下の順番で規定トルクで締付ける。

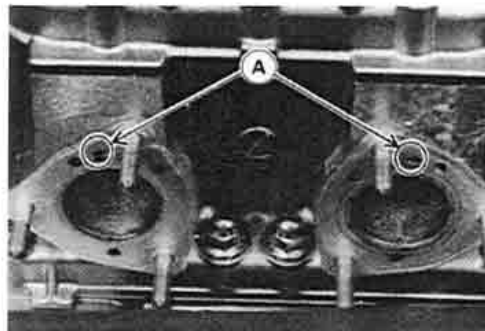
- トルク
1. エキゾーストパイプ取付けボルト :
29 Nm [3.0 kgf·m] [A]
 2. ケーブルホルダ取付けボルト(シリンダ側) :
20 Nm [2.0 kgf·m] [B]
 3. ケーブルホルダ取付けボルト(フロントマフラ側) :
20 Nm [2.0 kgf·m] [C]



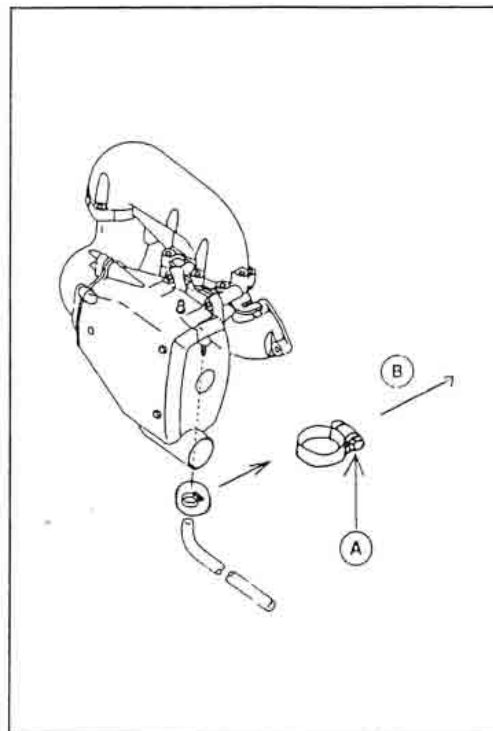
エキゾーストマニホールド

取付け要領

- ガasketは矢印[A]が上方を向くように取付ける。



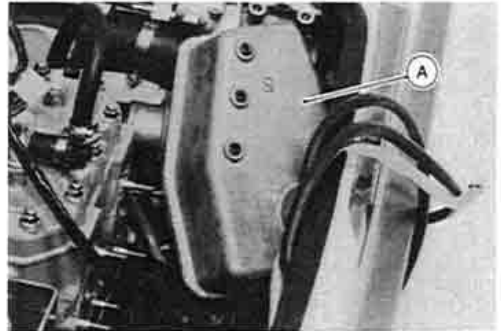
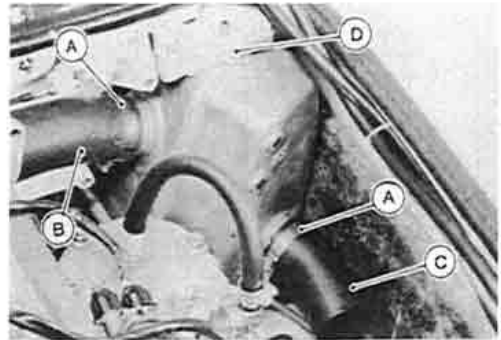
- クーリングホースのクランプボルト[A]は、シリンダ側[B]に向けて取付ける。



ウォータボックスマフラ

取外し

- 取外す。
 - エレクトリックケース
 - エキゾーストパイプ、フロントマフラ及びエキスパンションチャンバのアッシ
 - エキゾーストマニホールド
 - クランプ[A]
 - アウトレットチューブ[B]
 - インレットチューブ[C]
 - マフラブラケット[D]
- ウォータボックスマフラ[A]を右に示すように、回転させながら船体から取外す。



取付け要領

- ウォータボックスマフラを船体に取り付ける前に、ラバーマット[A]が所定の位置にあるか確認する。



エンジントップ

分解図	5-2
サービスデータ	5-3
エンジントップ	(5-4)
分解	(5-4)
組立て	(5-4)
圧縮圧力の測定	(5-5)
シリンダ内径の測定	(5-6)
ピストン外径の測定	(5-6)

分解図

T1: 9.8 Nm (1.0 kgf·m)

T2: 20 Nm (2.0 kgf·m)

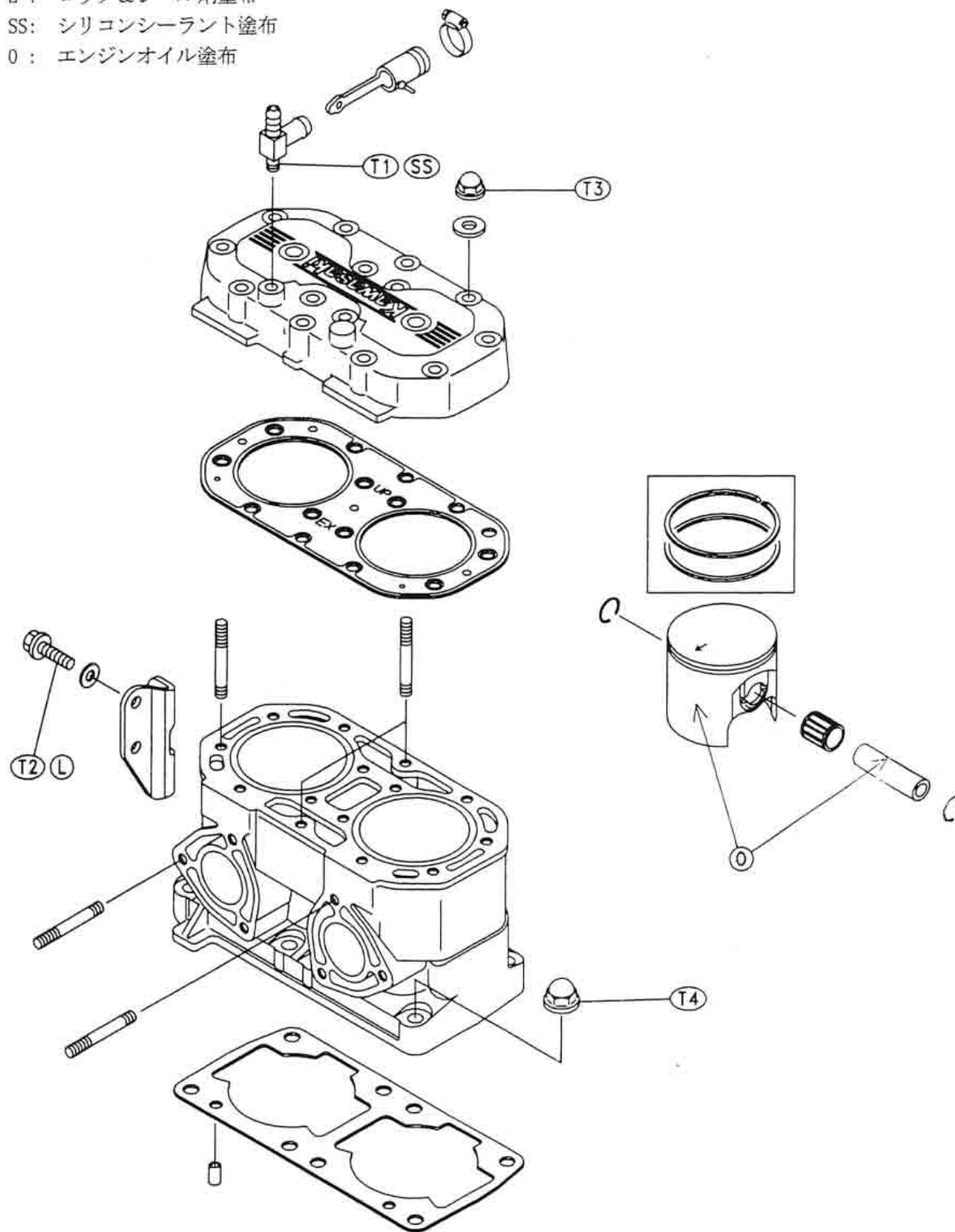
T3: 29 Nm (3.0 kgf·m)

T4: 34 Nm (3.5 kgf·m)

L : ロック&シール剤塗布

SS: シリコンシーラント塗布

O : エンジンオイル塗布



サービスデータ

項 目	基準値または標準値	使用限度
シリンダヘッド 圧縮圧力	(使用範囲) 863~1333 kPa (8.8~13.6 kg/cm ²)	----
シリンダヘッドの歪み	----	0.05 mm
シリンダ、ピストン		
シリンダ内径	80.000~80.015 mm	80.10 mm
ピストン外径	79.900~79.915 mm	79.75 mm
ピストン/シリンダのクリアランス	0.095~0.115 mm	----
ピストンリングの合口隙間：トップ	0.25~0.40 mm	0.7 mm
セカンド	0.25~0.40 mm	0.7 mm

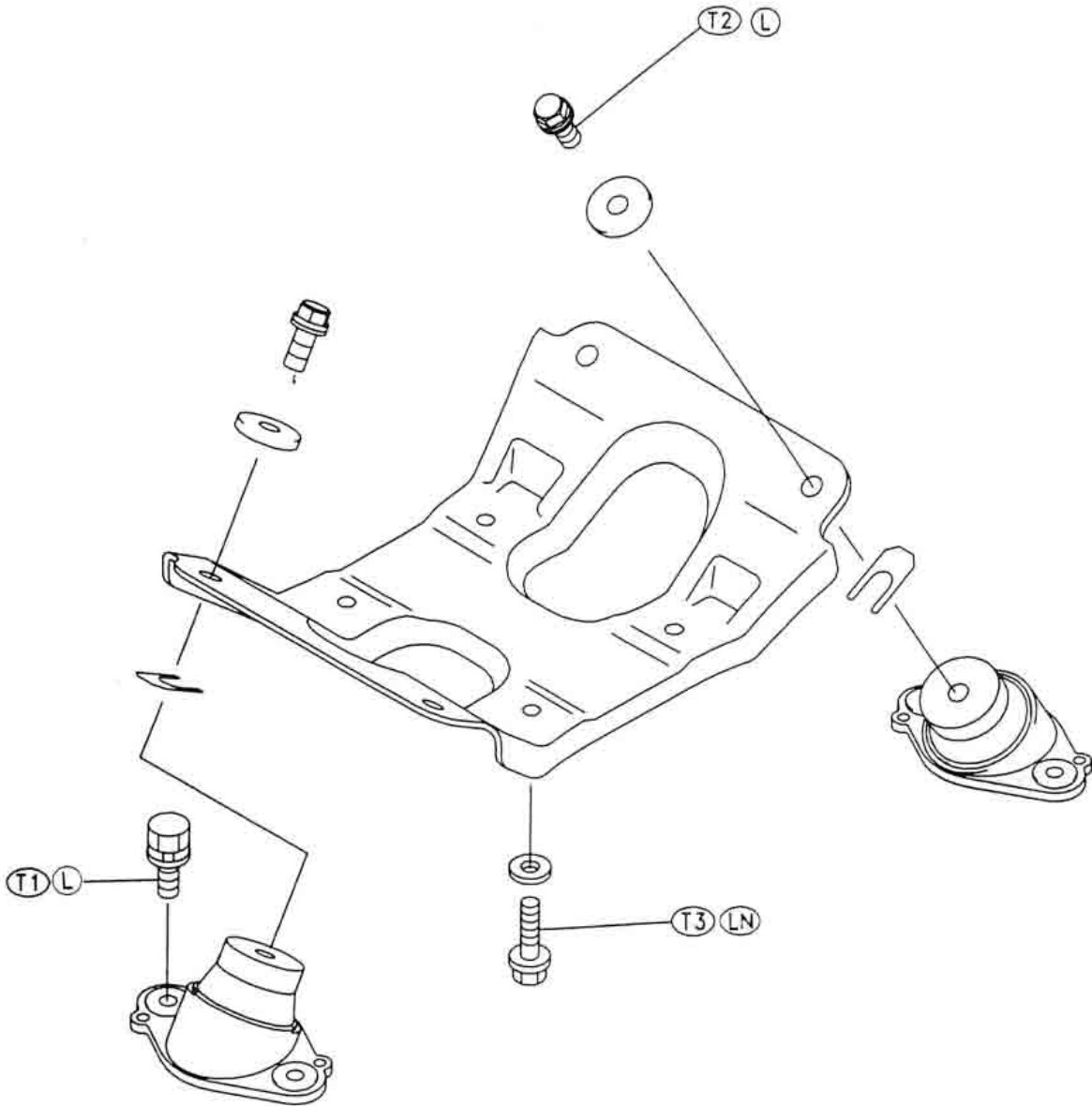
- 特殊工具 —
- ピストンポンプーラセット : 57001-910
 - ピストンリングコンプレッサグリップ : 57001-1095
 - ピストンリングコンプレッサベルト : 57001-1097
 - コンプレッションゲージ : 57001-221
 - コンプレッションゲージアダプタ : 57001-1159

エンジンの取外し・取付け

分解図	6-2
エンジンの取外し・取付け	(6-3)
取外し	(6-3)
取付け要領	(6-4)

分解図

- T1: 16 Nm (1.6 kgf·m)
- T2: 36 Nm (3.7 kgf·m)
- T3: 49 Nm (5.0 kgf·m)
- L: ロック&シール剤塗布
- LN: ハイロック剤塗布



エンジンボトム

分解図	7-2
サービスデータ	7-3
カップリング	(7-4)
取外し	(7-4)
取付け要領	(7-4)
カップリングダンパの点検	(7-4)
マグネトフライホイール	(7-5)
取外し	(7-5)
取付け要領	(7-5)
ステータ	(7-6)
取外し	(7-6)
取付け要領	(7-7)
ウォータードレンバルブ	(7-8)
取外し	(7-8)
取付け要領	(7-8)
クランクケースの分割	(7-9)
分割	(7-9)
組立て	(7-9)

分解図

T1: 7.8 Nm (0.8 kgf·m)

T2: 12 Nm (1.2 kgf·m)

T3: 29 Nm (3.0 kgf·m)

T4: 125 Nm (13.0 kgf·m)

T5: 98 Nm (10.0 kgf·m)

L: ロック&シール剤塗布

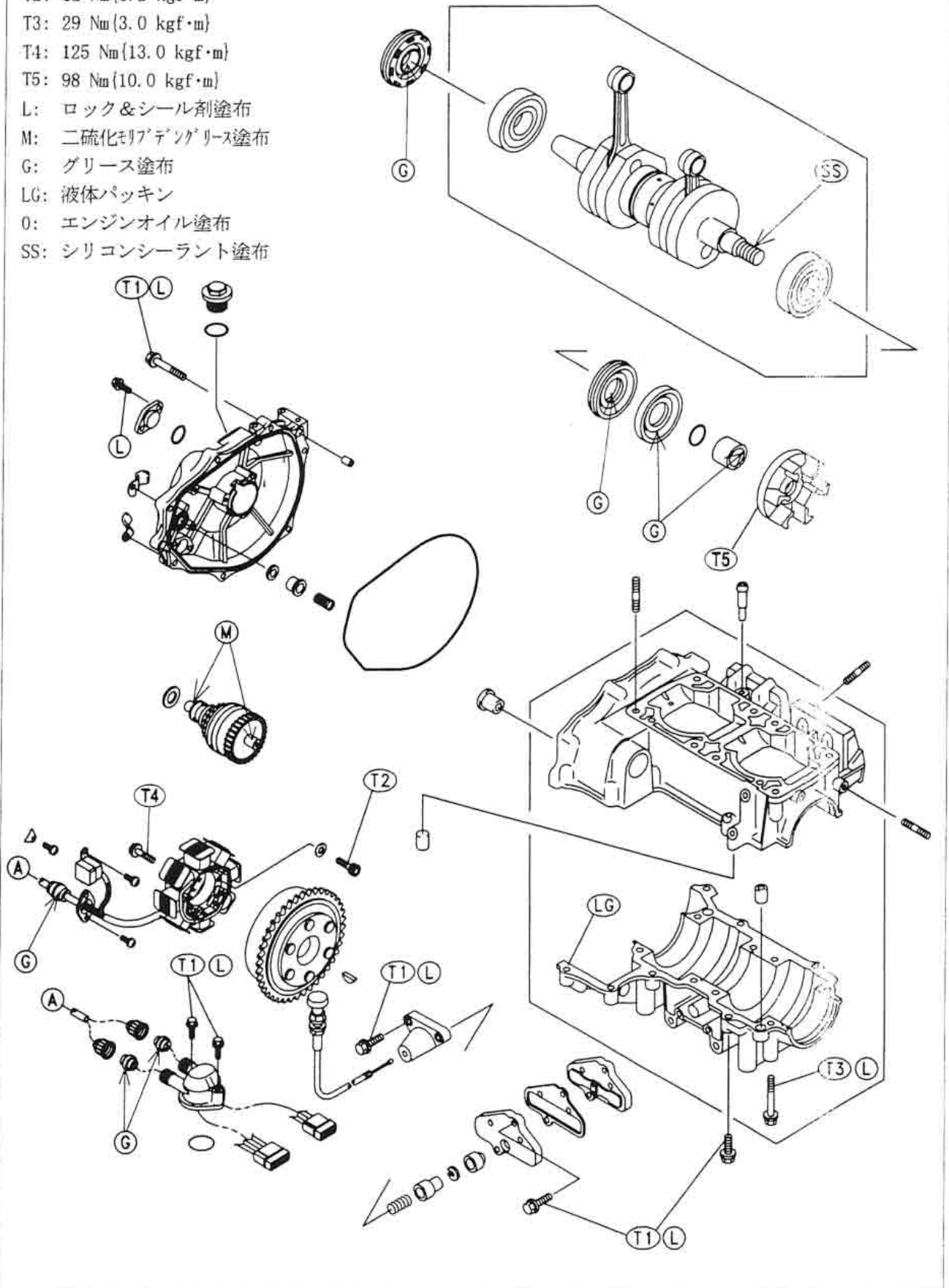
M: 二硫化モリブデングリス塗布

G: グリース塗布

LG: 液体パッキン

O: エンジンオイル塗布

SS: シリコンシーラント塗布



サービスデータ

項目	標準値	使用限度
クランクシャフト、コネクティングロッド		
クランクシャフトの振れ	0.04 mm	0.10 mm
コンロッド大端部のサイドクリアランス	0.45 ~ 0.55 mm	0.8 mm
コンロッド大端部のラジアルクリアランス	0.018 ~ 0.029 mm	0.08 mm
コンロッドの曲り	0.05 mm / 100 mm	0.2mm/100mm
コンロッドの振れ	0.15 mm / 100 mm	0.2mm/100mm

特殊工具 — ロータプーラ : 57001-1258
 フライホイールホルダ : 57001-1313
 カップリングホルダ : 57001-1230

シーラントー カワサキボンド : 92104-1003
 カワサキボンド : 56019-120

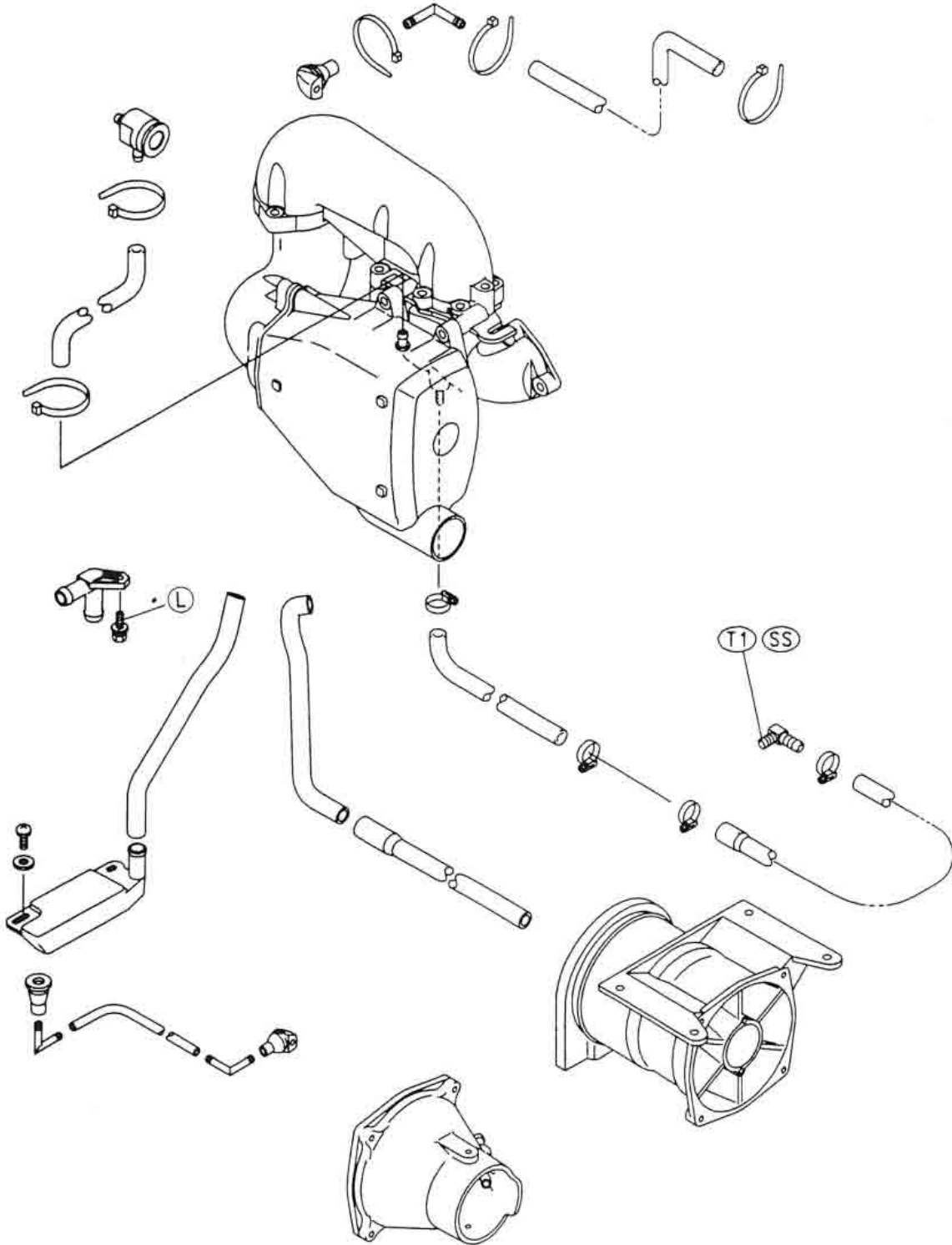
冷却・ビルジ系統

分解図	8-2
ビルジ系統	(8-4)
ブリーザの点検・清掃	(8-4)
ビルジフィルタの清掃	(8-4)
冷却・ビルジ系統の洗浄	(8-5)
冷却系統の洗浄	(8-5)
ビルジ系統の洗浄	(8-6)

分解図

T1: 9.8 Nm(1.0 kgf·m)

SS: シリコンシーラント塗布

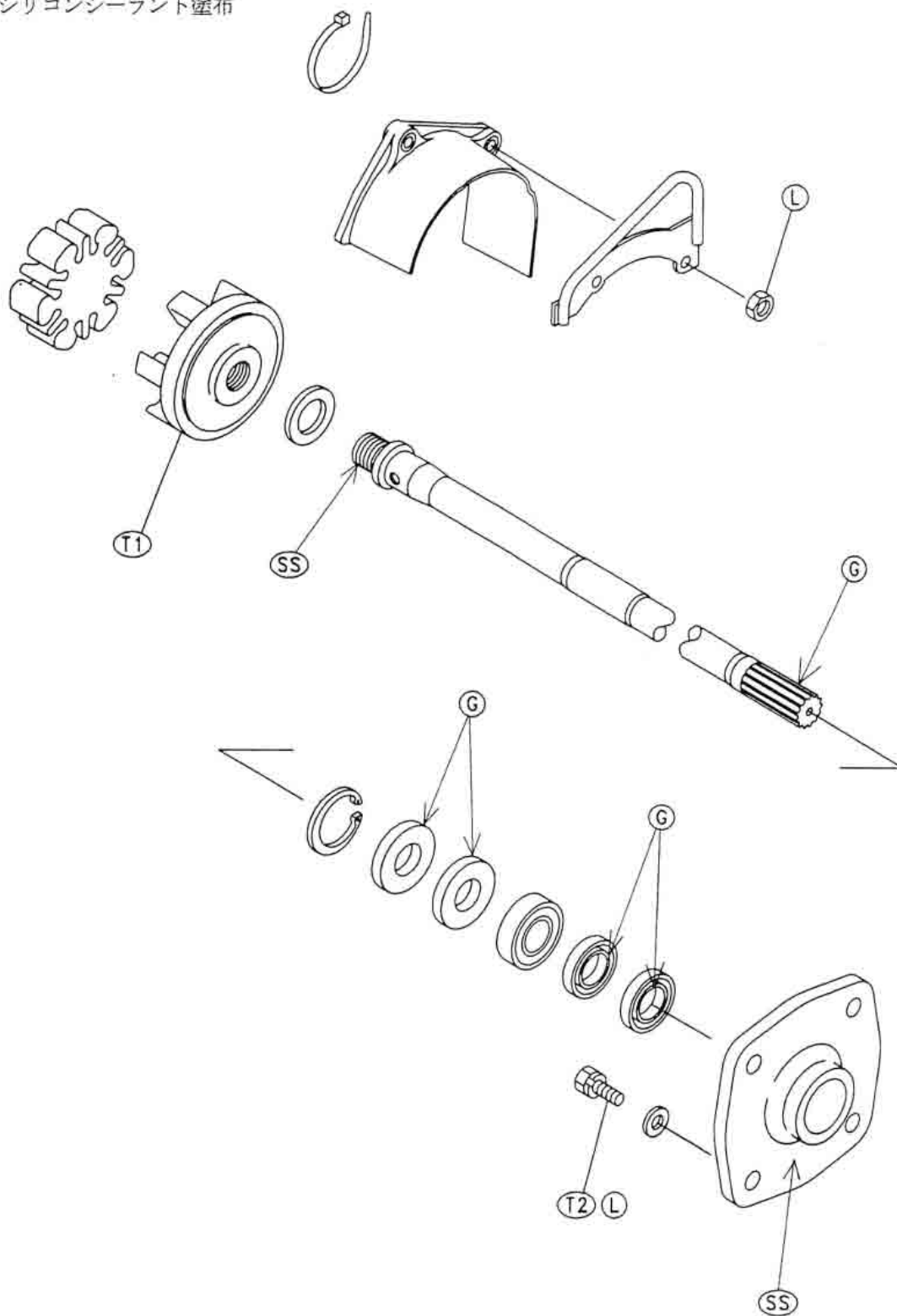


ドライブシャフト

分解図	9-2
サービスデータ	9-3
ドライブシャフト、ドライブシャフトホルダ	(9-4)
ドライブシャフトの取外し・取付け	(9-4)
ドライブシャフトホルダの取外し・分解	(9-4)
ドライブシャフトホルダの組立・取付け	(9-5)
ドライブシャフトの振れ	(9-5)

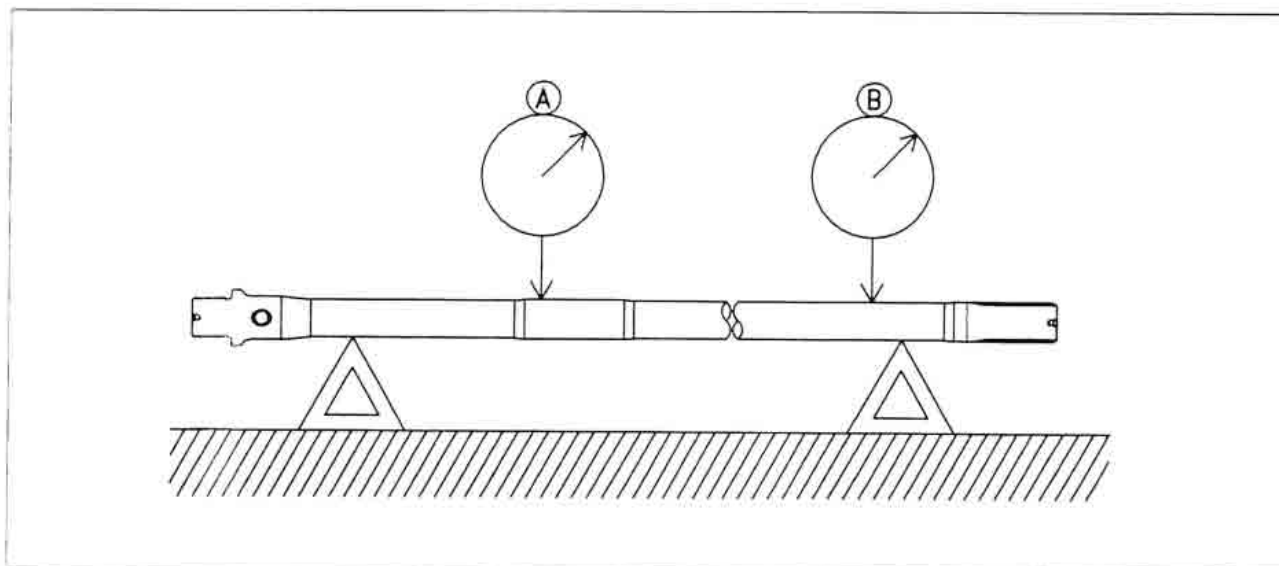
分解図

- T1: 39 Nm (4.0 kgf·m)
- T2: 22 Nm (2.2 kgf·m)
- L: ロック&シール剤塗布
- G: グリース塗布
- SS: シリコンシーラント塗布



サービスデータ

項目	標準値	使用限度
ドライブシャフト ドライブシャフトの振れ	[A] 0.1 mm 以下 [B] 0.2 mm 以下	0.2 mm 0.6 mm



特殊工具 — カップリングホルダ : 57001-1230
 ドライブシャフトホルダ : 57001-1327
 ドライブシャフトホルダアダプタ : 57001-1231
 ベアリングドライバセット : 57001-1129

シーラント— カワサキボンド (シリコンシーラント) : 56019-120

ポンプとインペラ

分解図	10-2
サービスデータ	10-3
ポンプとインペラ	10-4
ポンプの取外し	(10-4)
ポンプの取付け	(10-4)
ポンプの分解	(10-5)
ポンプの組立て	10-4
ポンプとインペラの点検	(10-8)
インペラクリアランス	(10-9)

分解図

T1: 6.9 Nm (0.7 kgf·m)

T2: 9.8 Nm (1.0 kgf·m)

T3: 22 Nm (2.2 kgf·m)

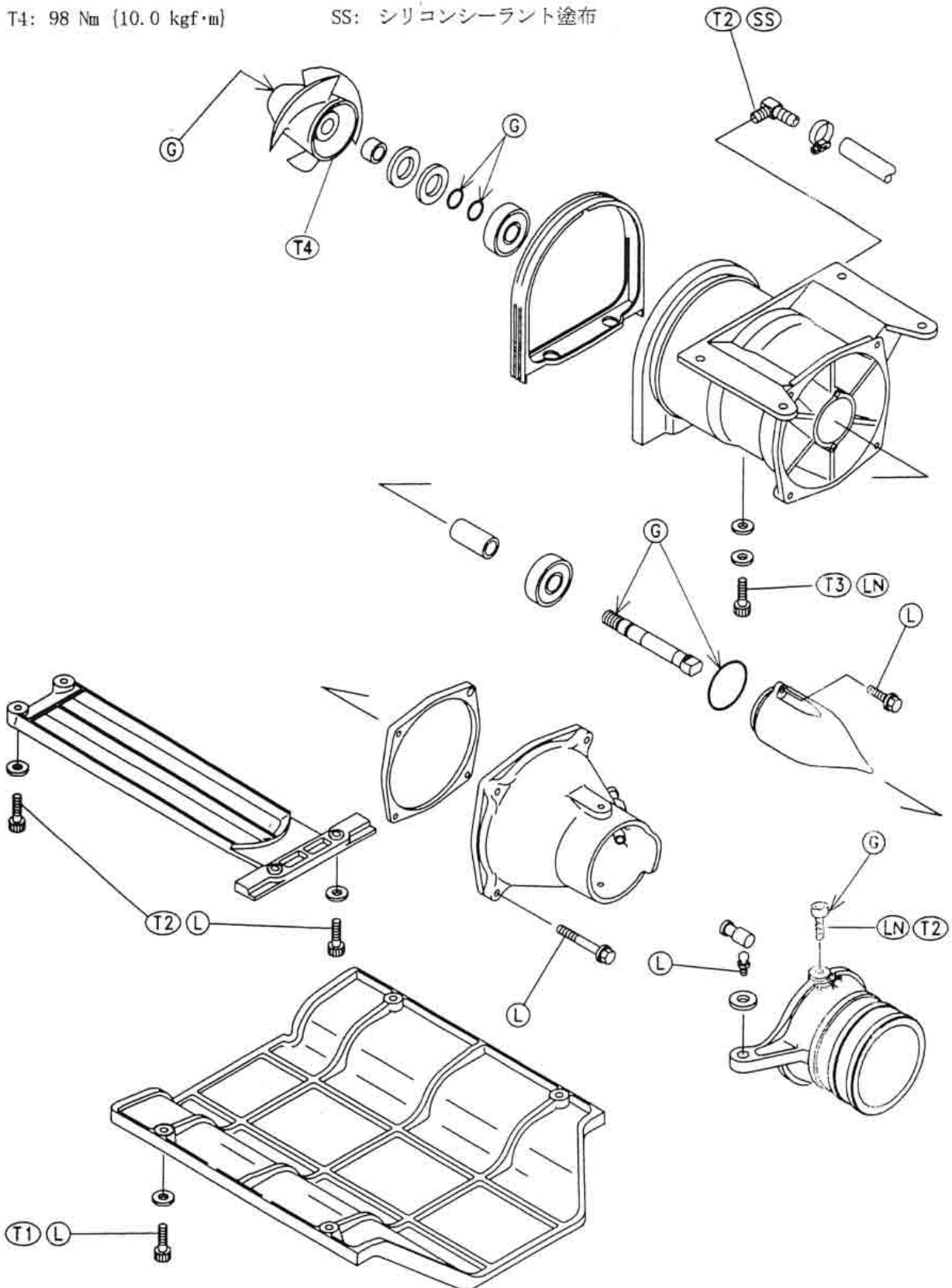
T4: 98 Nm (10.0 kgf·m)

LN: ハイロック剤塗布

L: ロック&シール剤塗布

G: グリース塗布

SS: シリコンシーラント塗布



サービスデータ

項 目	標 準 値	使用限度
ジェットポンプ		
インペラ外径	139.5 ~139.6 mm	138.5 mm
ポンプケース内径	140.0 ~140.1 mm	141.1 mm
インペラクリアランス	0.2 ~ 0.3mm	0.6 mm

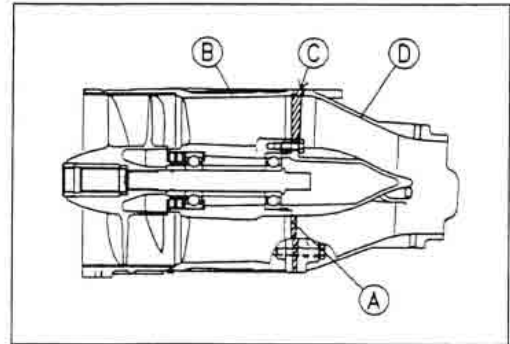
特殊工具 - インペラレンチ : 57001-1228
 オイルシール&ベアリングリムーバ : 57001-1058
 ベアリングドライバセット : 57001-1129

シーラント- カワサキボンド (シリコンシーラント) : 56019-120

ポンプとインペラ

ポンプの組立て

- スペーサー[A]をポンプケース[B]に取付けるときは、厚い方[C]を上にする。
- ポンプアウトレット[D]を取付ける。



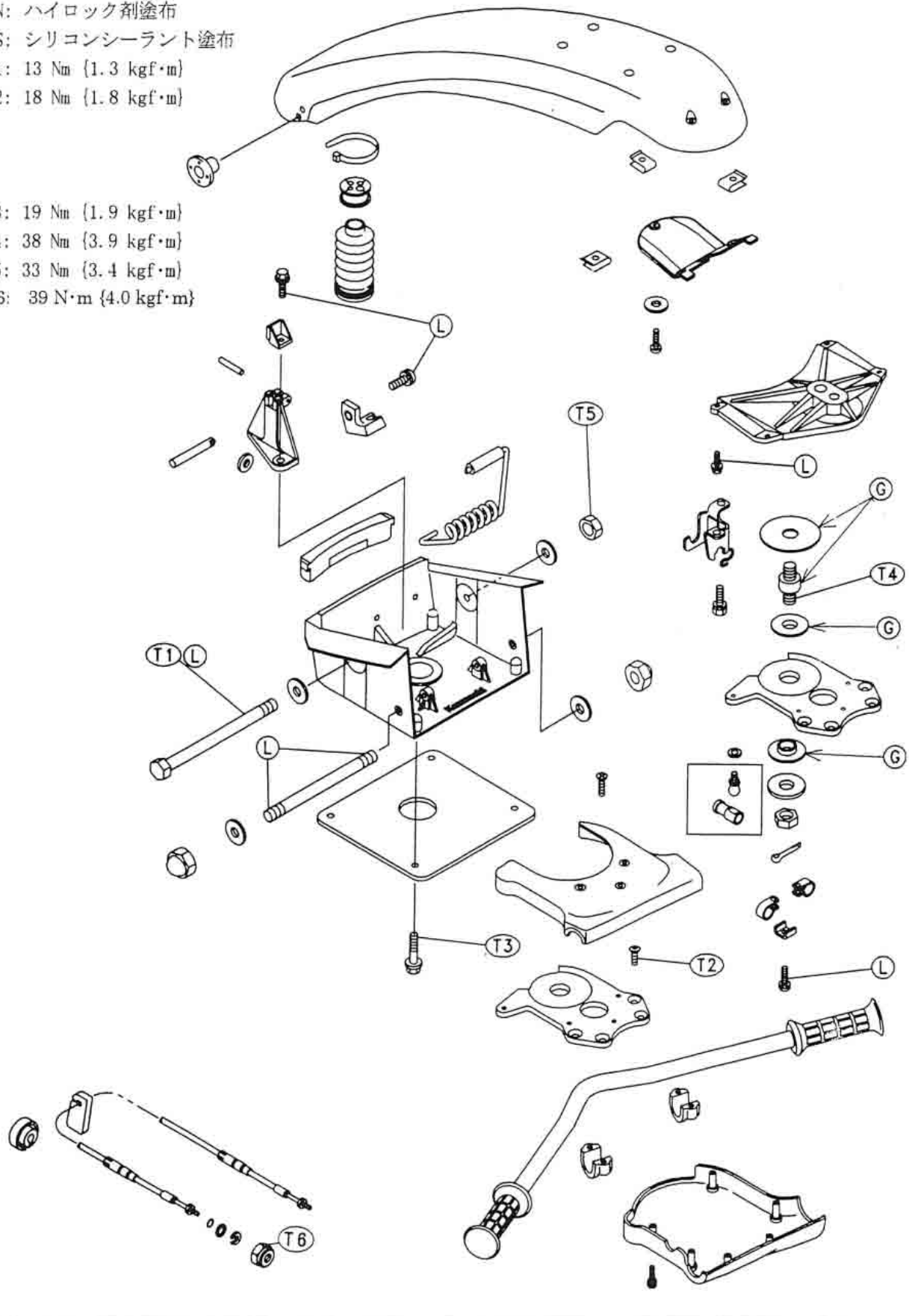
ハンドルポールとハンドルバー

分解図	11-2
ステアリングケーブル	(11-3)
調整	(11-3)
潤滑	(11-3)
ハンドルバー	(11-4)
取外し	(11-4)
取付け要領	(11-5)
ステアリングピボットの保守	(11-5)
ハンドルポールとブラケット	(11-7)
取外し	(11-7)
取付け要領	(11-8)

分解図

- L: ロック&シール塗布
- LN: ハイロック剤塗布
- SS: シリコンシーラント塗布
- T1: 13 Nm {1.3 kgf·m}
- T2: 18 Nm {1.8 kgf·m}

- T3: 19 Nm {1.9 kgf·m}
- T4: 38 Nm {3.9 kgf·m}
- T5: 33 Nm {3.4 kgf·m}
- T6: 39 N·m {4.0 kgf·m}

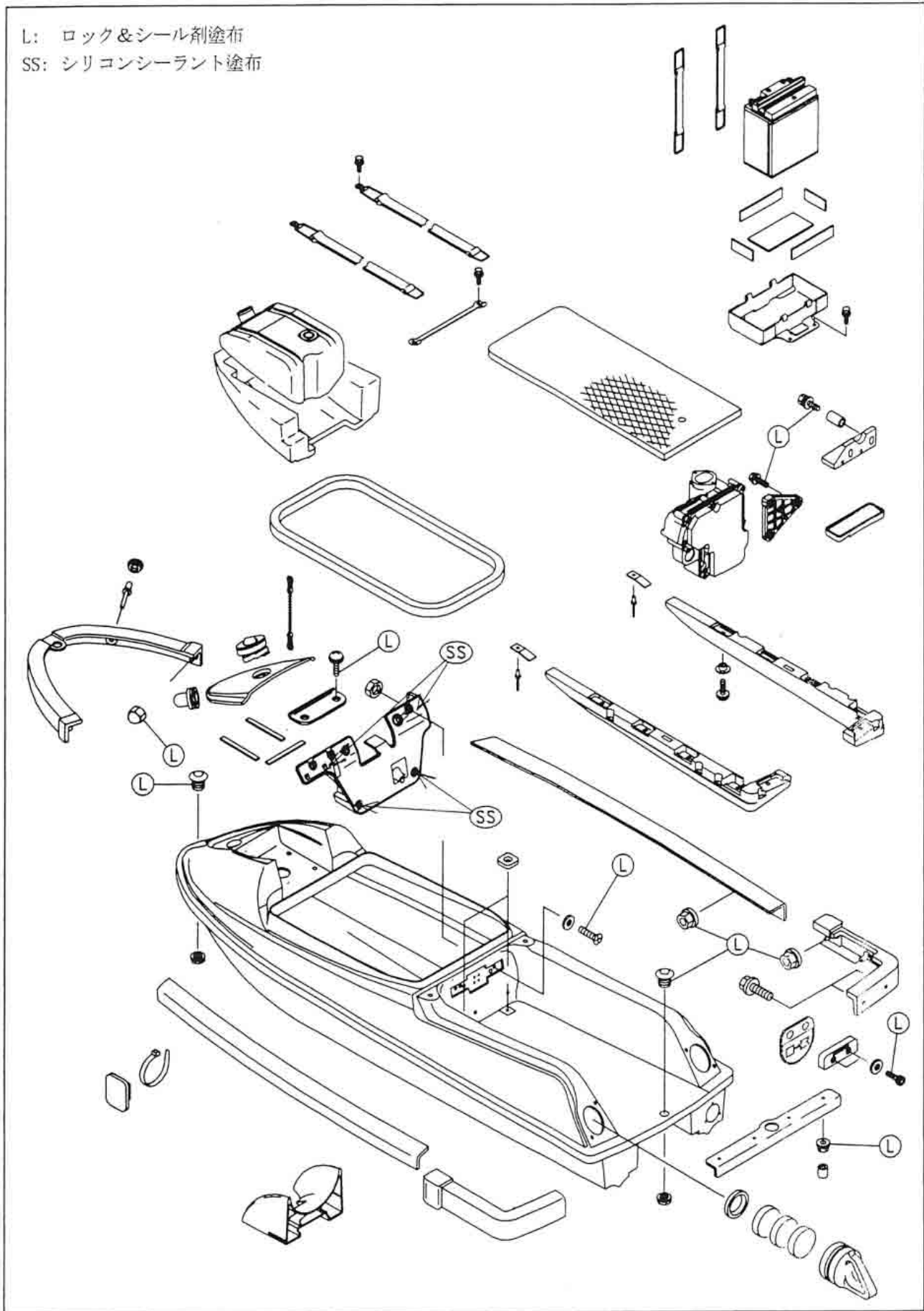


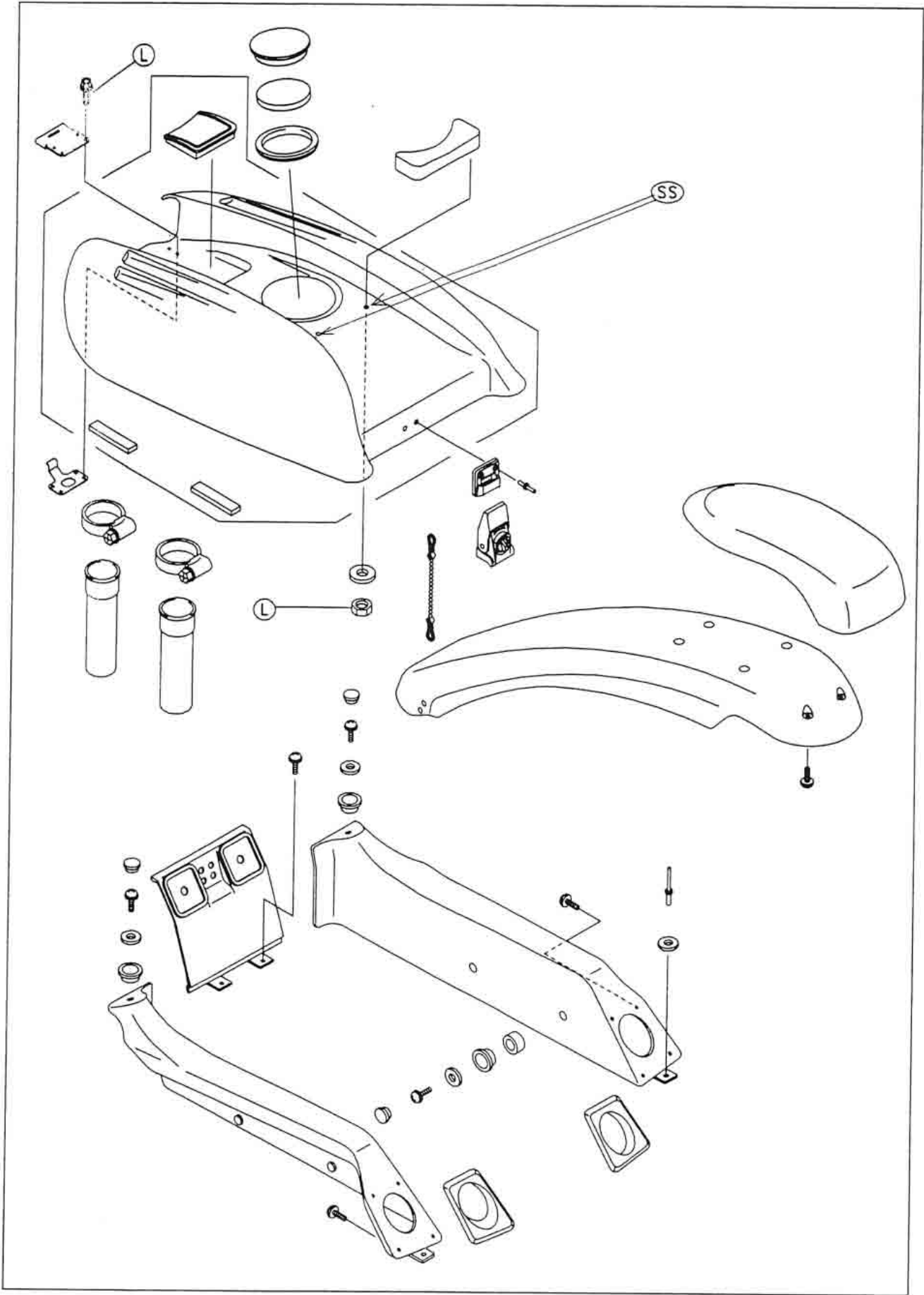
船体（ハル）とエンジンフード

分解図	12-2
船体の交換	(12-5)
ラバー部品	(12-6)
ラバー部品の取付け位置	(12-6)
パンパの取外し、取付け	(12-7)
フィッティング	12-4
スタビライザの取外し・取付け	12-4

分解図

L: ロック&シール剤塗布
SS: シリコンシーラント塗布

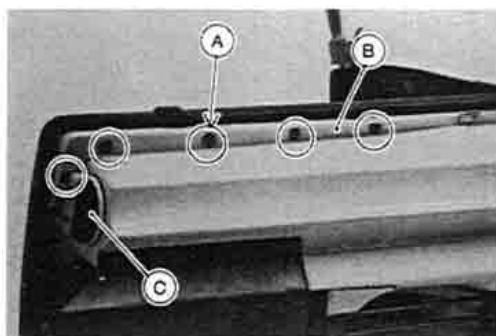




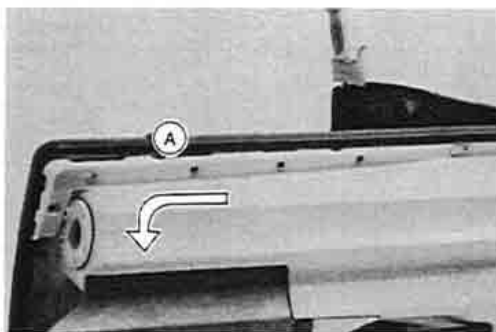
フィッティング

スタビライザの取外し・取付け

- スタビライザ取付けスクリュー[A]を外す。
- 右側のスタビライザ[B]を取外すには、リードバルブ[C]を取外す。



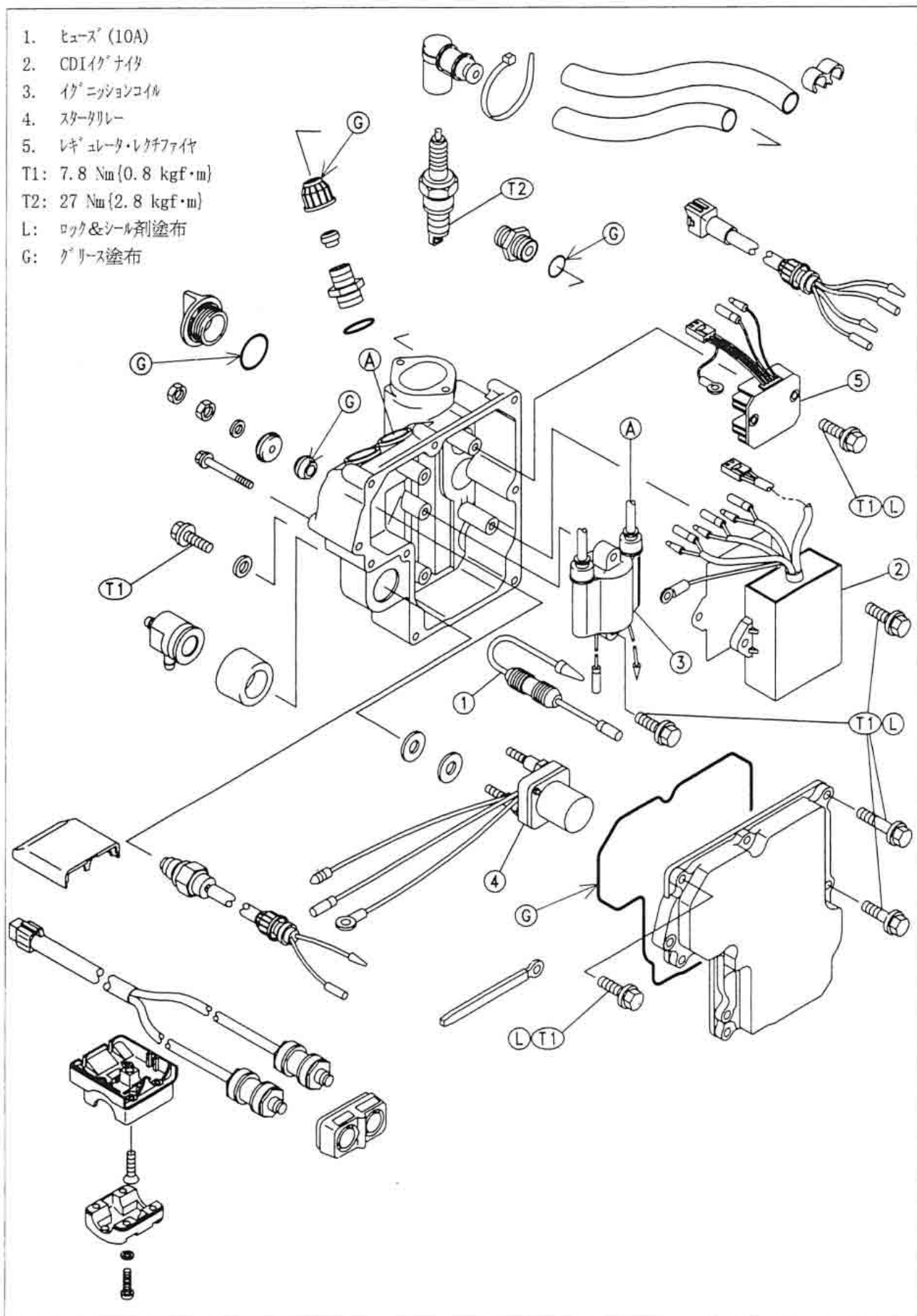
- スタビライザ[A]を取外す。

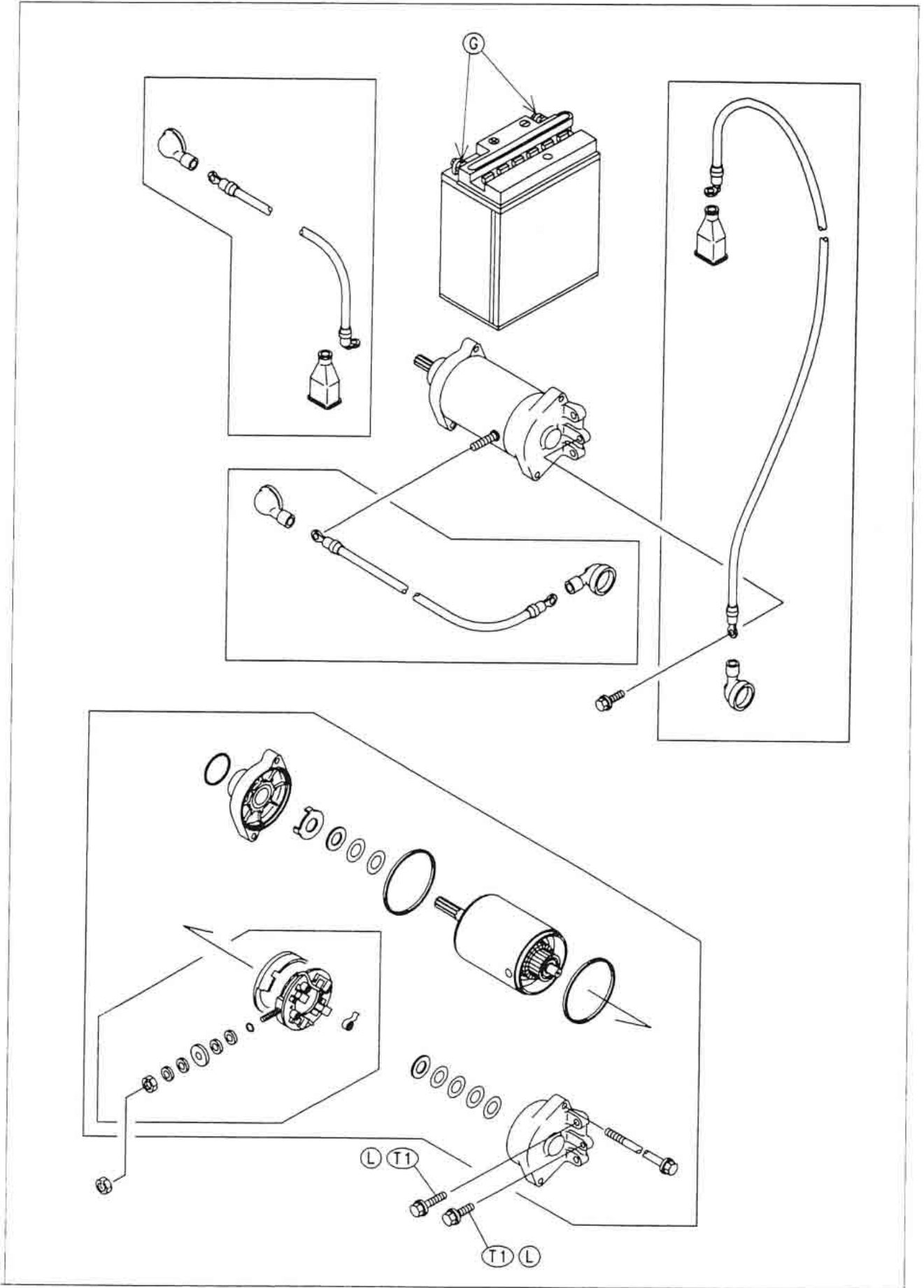


電気系統

配線図	(13-2)
分解図	13-2
サービスデータ	13-4
バッテリー	13-5
充電状態の点検	13-5
補充電	13-5
スタータ系統	(13-7)
スタータリレー	(13-7)
取外し、取付け要領	(13-7)
点検	(13-7)
リダクションギヤ	(13-7)
取外し、取付け要領	(13-7)
点検	(13-7)
スタータモータ	(13-8)
取外し、取付け要領	(13-8)
分解	(13-8)
組立て	(13-8)
点検	(13-9)
充電系統	(13-10)
チャージングコイルの点検	(13-10)
レギュレータ、レクチファイヤの取外し、取付け要領	(13-11)
レギュレータ、レクチファイヤの点検	(13-11)
点火系統	13-7
ピックアップコイルの点検	(13-12)
イグニションコイルの取外し、取付け要領	(13-12)
イグニションコイルの点検	(13-13)
スパークプラグの清掃、点検	(13-13)
CDIイグナイタの取外し、取付け要領	(13-14)
CDIイグナイタの点検	13-7
エレクトリックケース	(13-15)
取外し	(13-15)
取付け要領	(13-15)
分解	(13-16)
組立て	(13-16)
スイッチ類	(13-17)
スタート・ストップスイッチの取外し	(13-17)
スタート・ストップスイッチの取付け要領	(13-17)
スタート・ストップスイッチの点検	(13-18)
水温センサ	(13-19)
取外し	(13-19)
取付け要領	(13-20)
点検	(13-20)
ヒューズ	(13-21)
点検	(13-21)

分解図





サービスデータ

項目	標準値	使用限度
バッテリー タイプ	12V 18 Ah	----
スタータ系統 スタータモータ： カーボンブラシの長さ コンミテータの外径	12.5 mm 28 mm	6.5 mm 27 mm
充電系統 レギュレータ、レクチファイヤの出力電圧 チャージングコイルの出力電圧 チャージングコイルの内部抵抗： 茶←→茶	バッテリー電圧-14.5±0.5 V 20 V 0.7 ~ 1.1 Ω	---- ---- ----
点火系統 点火時期 イグニッションコイル： 1次コイルの巻線抵抗 2次コイルの巻線抵抗 エキサイタコイルの内部抵抗： 赤←→赤 スパークプラグ： タイプ ギャップ 端子形状 ピックアップの内部抵抗 ピックアップコイルの隙間 (ロータの突起とピックアップコアとの隙間)	13° BTDC @ 1,250 r/min (rpm) ~ 20.2° BTDC @ 4,000 r/min (rpm) 0.08 ~ 0.1 Ω 3.5 ~ 4.7 k Ω 266 ~ 398 Ω NGK BR9ES 0.7 ~ 0.8 mm 一体型端子 396 ~ 594 Ω 0.8 ~ 1.0 mm	---- ---- ---- ---- ---- ---- ---- ---- ----

特殊工具 — ハンドテスタ:57001-1394

バッテリー

充電状態の点検

バッテリーの充電状態は端子電圧(開路)を測定して調べる。

● 取外す

バッテリーターミナルリード線

バッテリーストラップ

バッテリー

注 意

必ず (-) 端子側から外す。

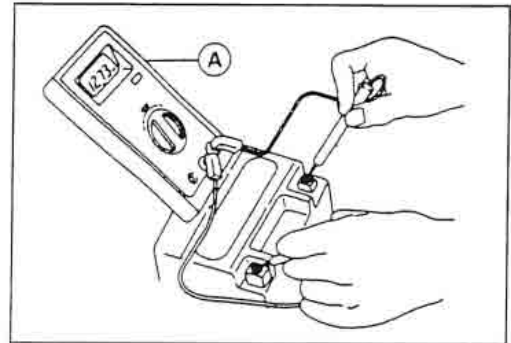
● バッテリーの端子電圧を測定する。

要 点： 0.1 V の位が読取れる電圧計（デジタルボルトメータ）[A]で測定する。

★ 標準値外の場合は補充電する。

[端子電圧]

標準値： 12.8 V 以上



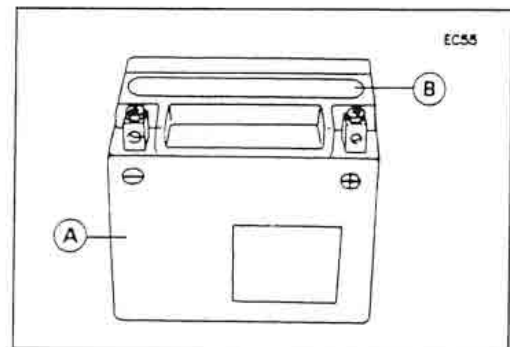
補充電

● バッテリー[A]を取外す。

● バッテリーの端子電圧に応じて、下記の補充電を行う。

警告

密封線[B]は絶対に取外さないこと。



○ 11.5 ~ 12.8 V 未満の場合

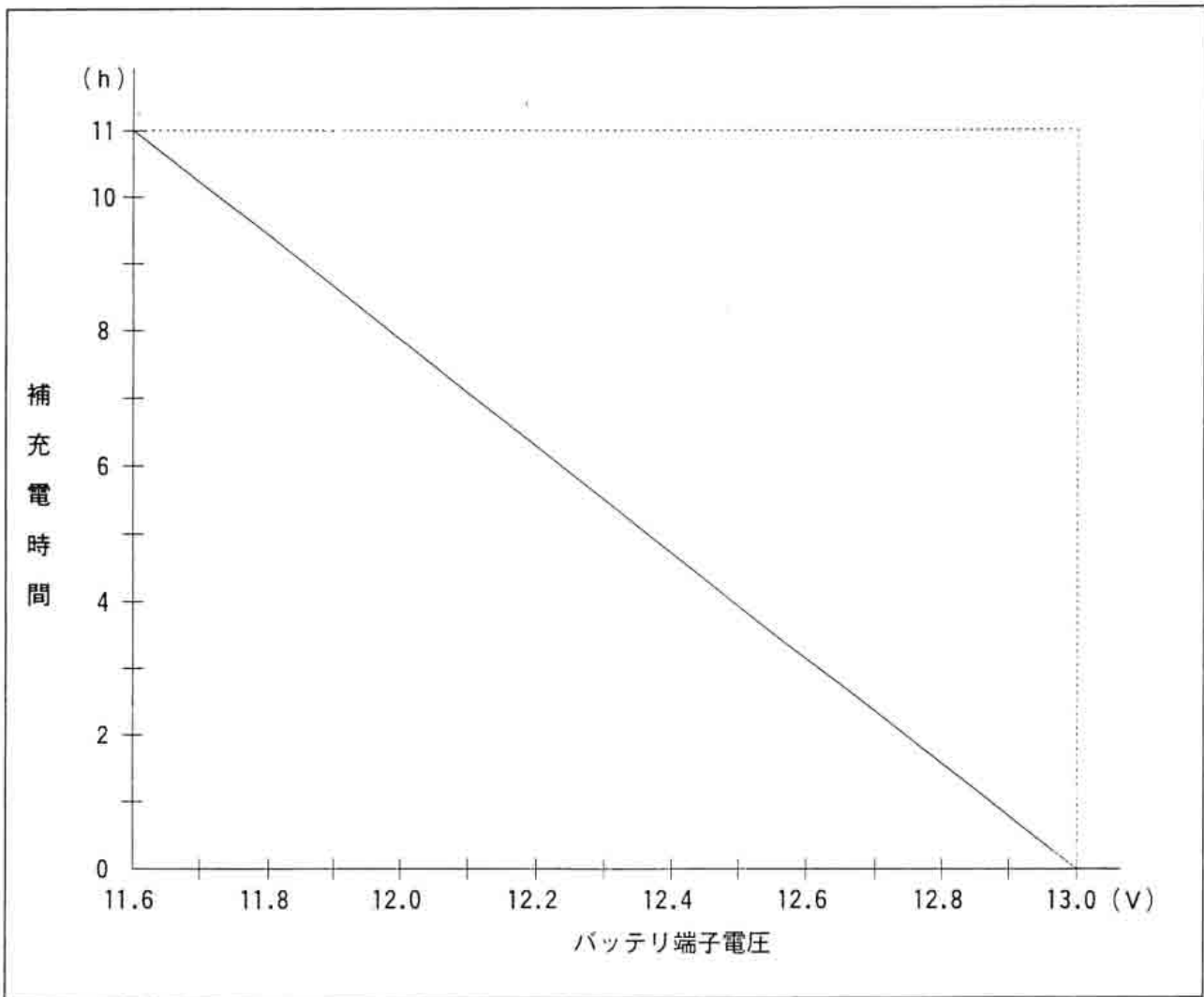
普通充電：1.8 A × 5 ~ 10 時間（表参照）

急速充電：9 A × 1 時間

注 意

できる限り急速充電はしないこと。やむを得ず急速充電をした場合は、後で普通充電をする。

[バッテリー普通充電時間(1.8A 定電流充電)]

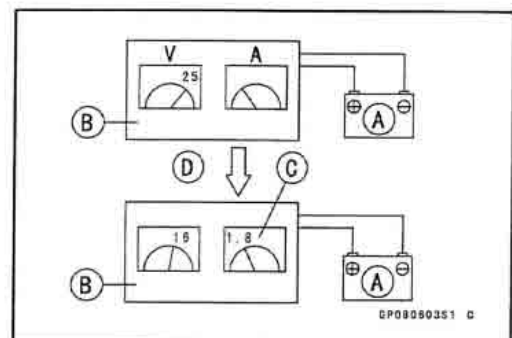


○ 11.5 V 未満の場合

充電方法 : 1.8A x 20 時間

要 点 : 最初に充電電圧を 25 V にして電流が流れ始めたら電圧を下げる。この時、電流値に変化がなければバッテリーを交換する。電流が流れ始めれば充電電圧を下げ標準充電電流 (1.8 A) で充電する。

バッテリー [A] 充電器 [B] 標準電流 [C]
電流が流れ始める [D]



● 充電後、バッテリーの良否を判定する。

○ 充電がすんで 30 分静置したバッテリーの端子電圧を測定する。

判定基準	判定
12.8 V 以上	良好
12.0 ~ 12.8 V 未満	充電不足 → 再充電
12.0 V 未満	使用不能 → バッテリー交換

点火系統

CDI イグナイタの点検

- CDI イグナイタを取外す。
- ハンドテスタを×1k Ωレンジにセットする。
- 次表に従って各端子間の抵抗を測定する。
- ★ 標準値外の場合は、交換する。

特殊工具 — ハンドテスタ : 57001-1394

[CDI イグナイタの内部抵抗]

単位 : k Ω

		テスタ (+) 端子						
テ ス タ (-) 端 子	リード線	橙	黒/白	青	緑	赤	紫	
		橙	—	2 ~ 4	2 ~ 4	12 ~ 22	6 ~ 18	6 ~ 18
		黒/白	∞	—	0	6 ~ 13	2 ~ 5	2 ~ 5
		青	∞	0	—	6 ~ 13	2 ~ 5	2 ~ 5
		緑	∞	6 ~ 12	6 ~ 12	—	11 ~ 22	11 ~ 22
		赤	∞	20 ~ 60	20 ~ 60	20 ~ 60	—	50 ~ 150
		紫	∞	120 ~ 240	120 ~ 240	120 ~ 240	150 ~ 500	—
		赤/黄	∞	∞	∞	∞	∞	∞
		黒/黄	∞	0	0	6 ~ 13	2 ~ 5	2 ~ 5
		白	∞	10 ~ 30	10 ~ 30	25 ~ 70	30 ~ 300	30 ~ 300
		黒	∞	0	0	6 ~ 13	2 ~ 5	2 ~ 5
	黒/青	∞	0	0	6 ~ 13	2 ~ 5	2 ~ 5	

※テスタのメータが大きく振れ、その後ゆっくり動いて安定するところがある。安定した時点で測定する。

単位 : k Ω

		テスタ (+) 端子					
テ ス タ (-) 端 子	リード線	赤/黄	黒/黄	白	黒	黒/青	
		橙	20 ~ 110	2 ~ 4	∞	2 ~ 4	2 ~ 4
		黒/白	1 ~ 28	0	∞	0	0
		青	1 ~ 28	0	∞	0	0
		緑	15 ~ 50	6 ~ 12	∞	6 ~ 12	6 ~ 12
		赤	30 ~ 200	20 ~ 60	∞	20 ~ 60	20 ~ 60
		紫	150 ~ 600	100 ~ 200	∞	150 ~ 300	150 ~ 300
		赤/黄	—	∞	∞	∞	∞
		黒/黄	8 ~ 25	—	∞	0	0
		白	80 ~ 600	10 ~ 30	—	10 ~ 30	10 ~ 30
		黒	8 ~ 25	0	∞	—	0
	黒/青	8 ~ 25	0	∞	0	—	

※テスタのメータが大きく振れ、その後ゆっくり動いて安定するところがある。安定した時点で測定する。

格 納

格納の準備	(14-2)
冷却系統	(14-2)
ビルジ系統	(14-2)
燃料系統	(14-2)
エンジン	(14-3)
バッテリー	(14-3)

付 録

各部の注油, 注油	(15-2)
トラブルシューティング	(15-3)

補足 1999 ～ 2002 年度モデル

目 次

はしがき	16- 2
概 要	16- 3
外観写真	16- 3
電気系統	16- 5
配線図	16- 5

本書の使い方

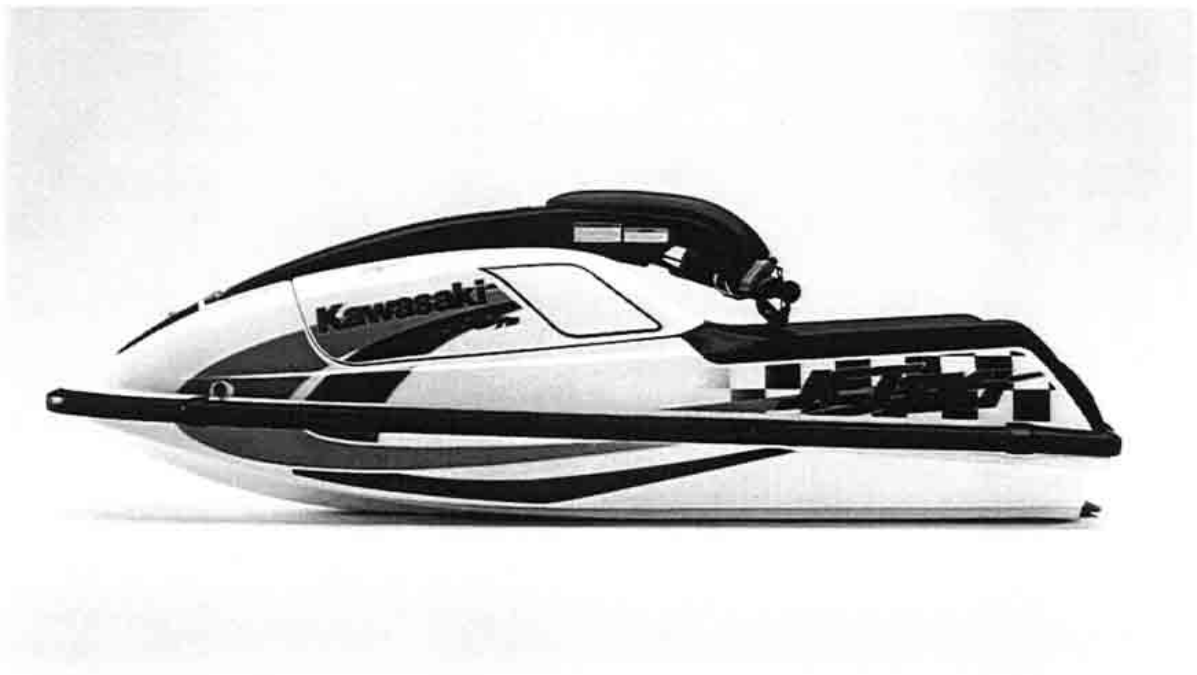
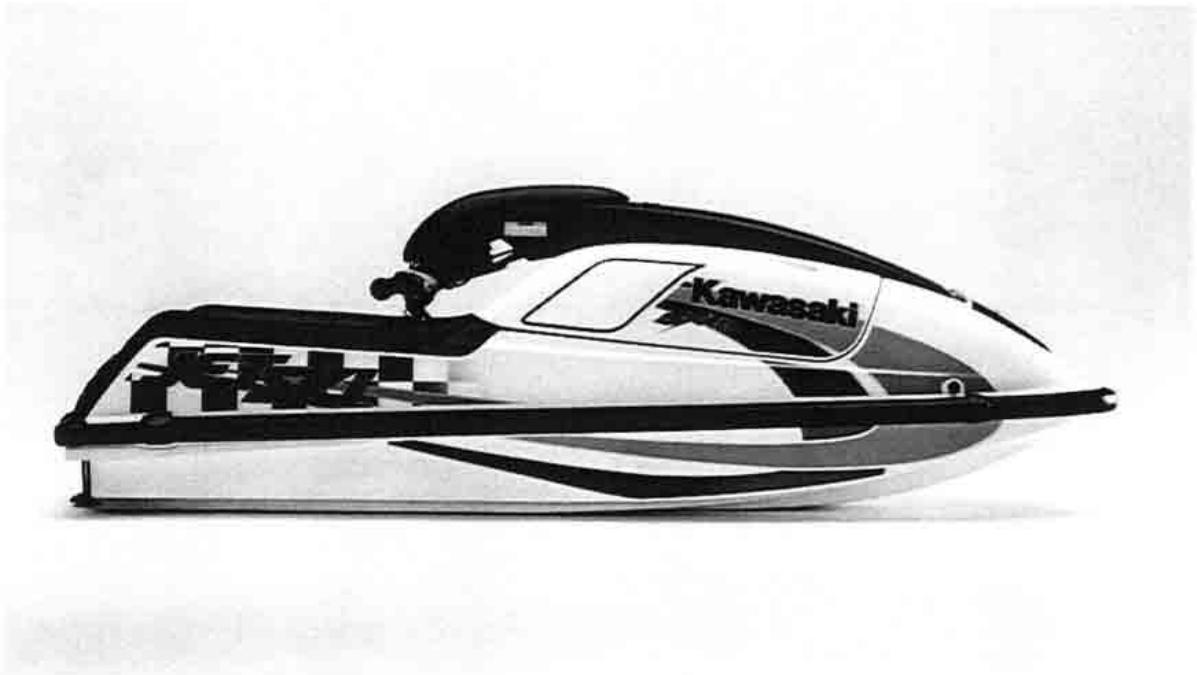
この補足版では、1999～2002 年度モデルに特有な部分についてのみ記述されており、前述（15-1 項迄）又は基本マニュアル JS750SX サービスマニュアル Part No. 99925-1108-03 の内容と併用されるように編集されています。

JS750-C2～C5 モデルに対する保守、整備を主要諸元に基づき適切かつ十分に行うため、本章および前述の章を併せてお読みくださいますようお願いいたします。

概 要

外 観 図

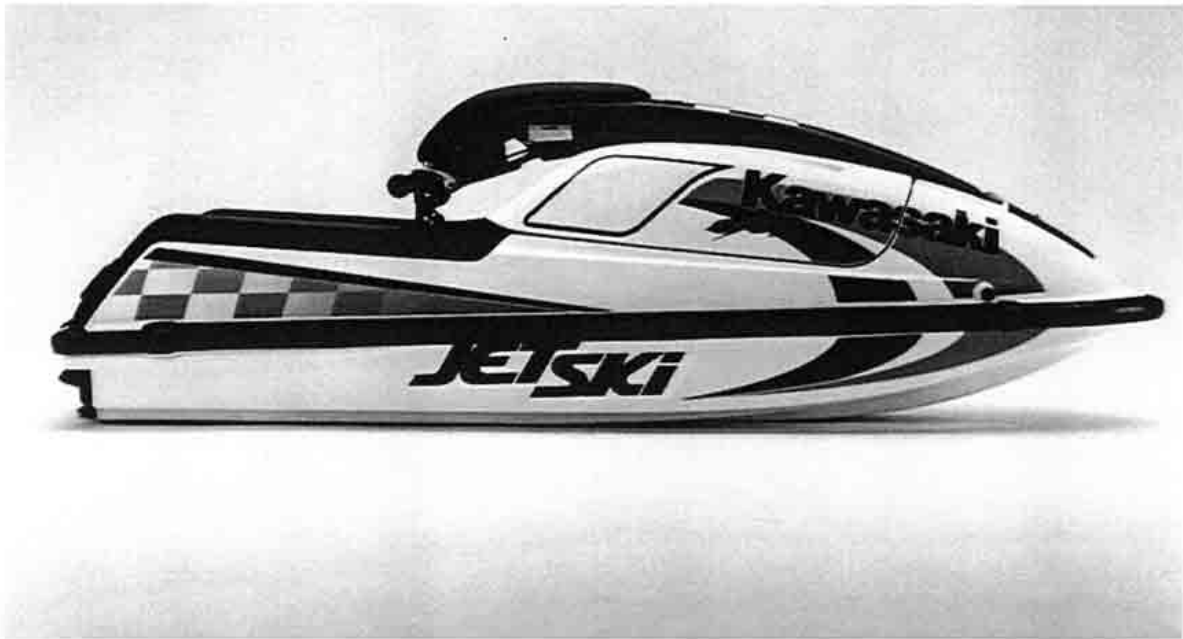
JS750-C2



概 要

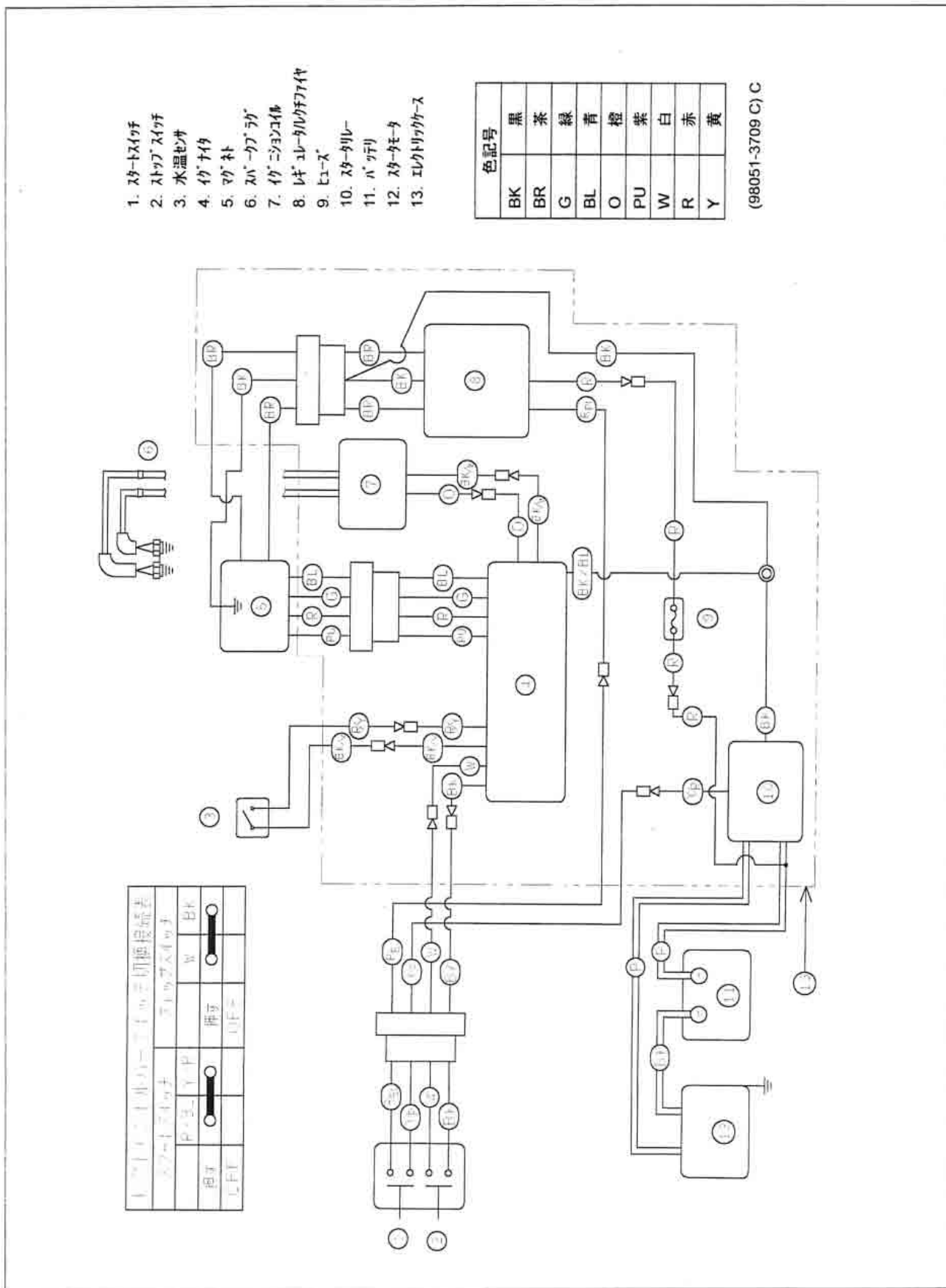
外 観 図

JS750-C3



電気系統

JS750-C2~C5 配線図



収録機種

年度	通称名	機種	船体番号
1998	JET SKI 750SXi Pro	JS750-C1	KAW00001□798
1999	JET SKI 750SXi Pro	JS750-C2	KAW60001□899
2000	JET SKI 750SXi Pro	JS750-C3	KAW60001□900
2001	JET SKI 750SXi Pro	JS750-C4	KAW60001□001
2002	JET SKI 750SXi Pro	JS750-C5	KAW60001□102



川崎重工業株式会社 汎用機カンパニー

Part No. 99925-1166-55