SUZUKI

DR 350 350S

WARTUNGSANLEITUNG

99500-43019-01G

VORWORT

Die SUZUKI DR350 ist mit leichtem Gewicht, einem Viertaktmotor, Motor-Ausgleichsgewichten, Trockensumpfschmierung und vollschwingender Federung auf Höchstleistung ausgelegt.

Diese Wartungsanleitung wurde in erster Linie für den Mechaniker verfaßt, der mit Inspektion, Einstellung und Reparatur von SUZUKI Motorrädern vertraut ist. Jedoch auch KFZ-Lehrlinge und Hobbymechaniker werden dieses Handbuch sehr nützlich finden.

Die DR350 in Standardausführung ist Hauptgegenstand dieses Handbuchs. Allerdings können die in Ihrem Landvertriebenen DR350er Maschinen geringfügig von der Standardausführung abweichen. Sollte das der Fall sein, so deshalb, weil kleinere Veränderungen (die in den meisten Fällen hinsichtlich der Wartung ohne Folgen sind) erforderlich waren, um den gesetzlichen Bestimmungen Ihres Landes zu entsprechen.

Dieses Wartungsanleitung enthält die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung aktuellsten Informationen. Alle SUZUKI Vertragshändler eines Marktes werden über nachträgliche Veränderungen auf dem laufenden gehalten. Wenden Sie sich bei Fragen zum letzten Informationsstand bitte an sie.

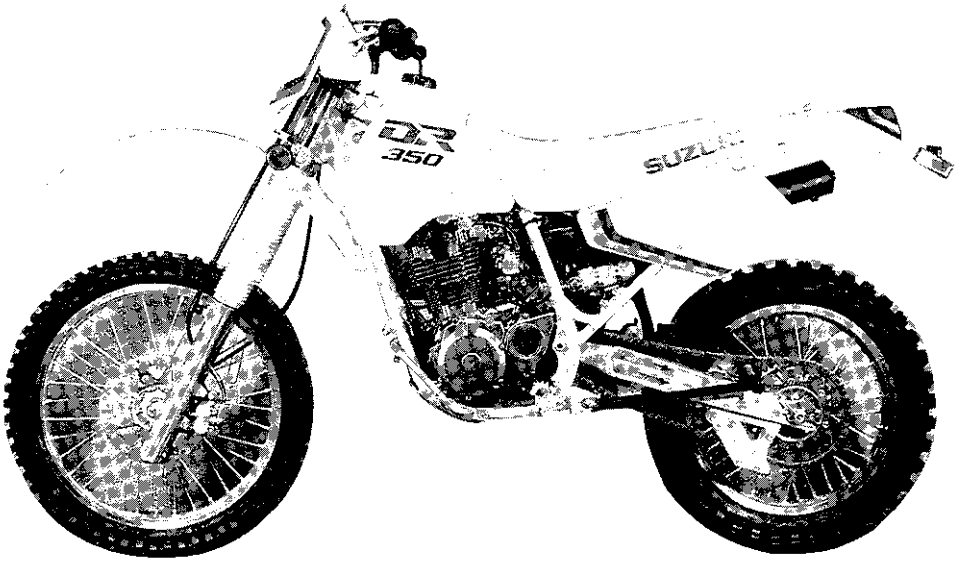
SUZUKI MOTOR CORPORATION

© COPYRIGHT SUZUKI MOTOR CORPORATION 1990

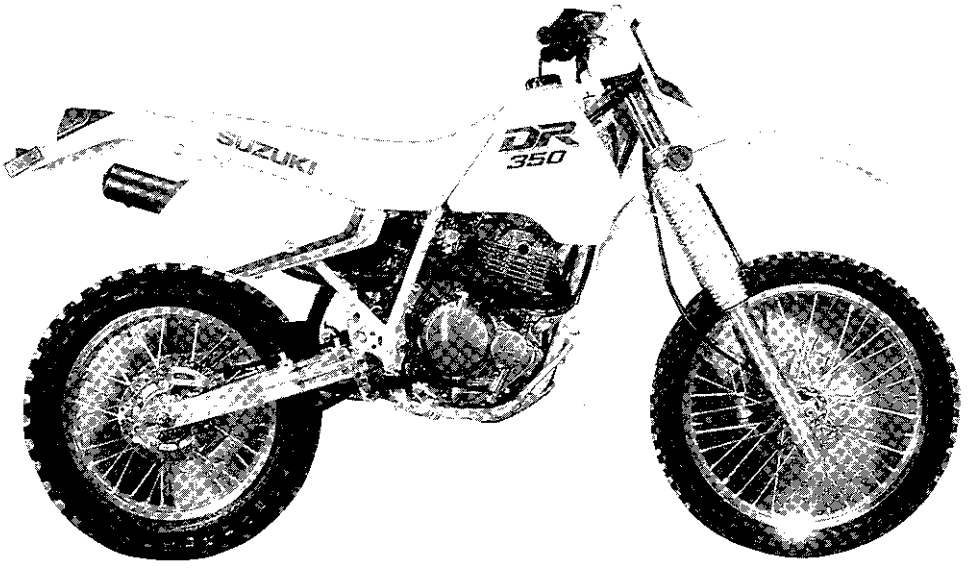
GRUPPENVERZEICHNIS

ALLEGEMEINES	1
PERIODISCHE WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG	2
MOTOR	3
KRAFTSTOFF- UND SCHMIER-SYSTEM	4
ELEKTRISCHE ANLAGE	5
FAHRGESTELL	6
WARTUNGSINFORMATIONEN	7
DR350S	8
DR350M (MODELL '91)	9
DR350SM (MODELL '91)	10
DR350N/DR350SN (MODELL '92)	11
DR350SHN (MODELL '92)	12
DR350P/SP/SHP (MODELL '93)	13
DR350R/SR/SHR (MODELL '94)	14
DR350SER (MODELL '94)	15
DR350S/SES (MODELL '95)	16
DR350T/SET (MODELL '96)	17
DR350V/SEV (MODELL '97)	18
DR350W/SEW (MODELL '98)	19
DR350X/SEX (MODELL '99)	20

ANSICHT DER DR350L



LINKE SEITE



RECHTE SEITE

ALLEGEMEINES

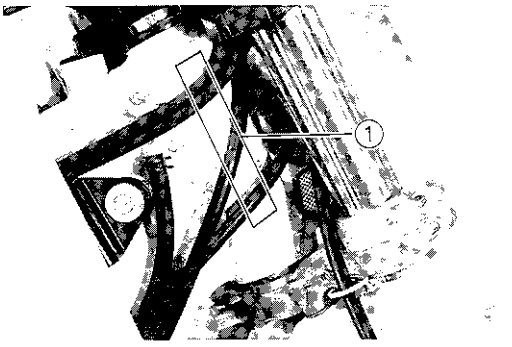
1

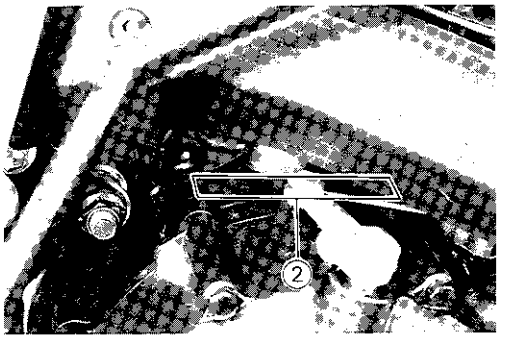
INHALT

LAGE DER SERIENNUMMERN 1-1
EMPFEHLUNGEN ZU KRAFTSTOFF UND ÖL 1-1
EINFAHREN 1-2
SPEZIALMATERIALIEN 1-3
VORSICHTMASSNAHMEN UND ALLGEMEINE ANWEISUNGEN 1-5
TECHNISCHE DATEN 1-6

LAGE DER SERIENNUMMERN

Die Fahrzeugkennummer ① ist in die Lenkachse eingestanzt. Die Motorseriennummer ② befindet sich auf der rechten Seite des Kurbelgehäuses.
Diese Nummern sind insbesondere zum Anmelden der Maschine und zur Bestellung von Ersatzteilen erforderlich.





EMPFEHLUNGEN ZU KRAFTSTOFF UND ÖL

KRAFTSTOFF

Für Modell USA

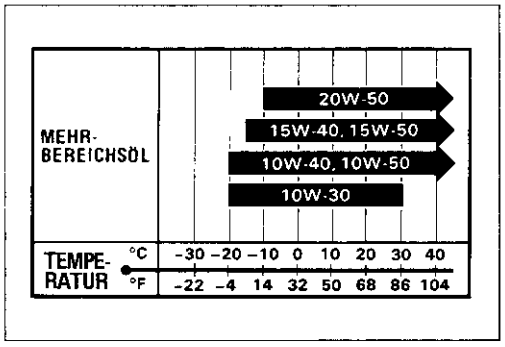
1. Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Oktan ($\frac{R+M}{2}$) nach der Pumpmethode bzw. 91 Oktan oder mehr nach der Researchmethode verwenden.
2. SUZUKI empfielt den Kunden, nach Möglichkeit alkohol- und bleifreies Benzin zu verwenden.
3. Die Verwendung eines Gemischs aus Benzin und MTBE (Methyltertiärbutyläther) est statthaft.
4. Die Verwendung eines Gemischs aus Benzin und Alkohol ist statthaft, wenn es nicht mehr als 10% Äthanol enthält. Ein Gemisch aus Benzin und Alkohol darf bis zu 5% Methanol enthalten, falls geeignete Kosolvente und Korrosionsinhibitoren verfügbar sind.
5. Läßt die Fahrzeugleistung bei Verwendung eines Gemischs aus Benzin und Alkohol zu wünschen übrig, sollten Sie alkohol- und bleifreies Benzin nehmen.
6. Ein Nichtbefolgen dieser Vorschriften könnte u.U. zum Verwirken eines Garantieanspruchs führen. Fragen Sie bei Ihrer Tankstelle, wenn Sie sichergehen wollen, daß der Kraftstoff, den Sie nehmen möchten, obigen Anforderungen entspricht.

Für Modell KANADA

Nur bleifreies Benzin von mindestens 87 Oktan ($\frac{R+M}{2}$) nach der Pumpmethode bzw. 91 Oktan oder mehr nach der Researchmethode verwenden.

Für sonstige Modelle
Benzin mit 85 – 95 Oktan oder höher nehmen.
Es empfiehlt sich die Verwendung von bleifreiem Benzin.

MOTORÖL



Für Modell USA
SUZUKI empfiehlt die Verwendung von SUZUKI PERFORMANCE 4 MOTOR OIL oder eines Öls der API-Norm SE oder SF der Viskositätsklasse SAE 10W-40. Falls Motoröl SAE 10W-40 nicht erhältlich ist, die Viskosität anhand nebenstehender Tabelle wählen.

Für sonstige Modelle
Ausschließlich Motoröl der API-Norm SE oder SF mit einer Viskosität der Klasse SAE 10W-40 verwenden. Ist Motoröl der Klasse SAE 10W-40 nicht erhältlich, die Viskosität anhand der Tabelle rechts wählen.

TELESKOPGABELÖL

Gabelöl # 10 nehmen.

99000-99044-10G: SUZUKI GABELÖL # 10

BREMSFLÜSSIGKEIT

Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

99000-23110: SUZUKI BREMSFLÜSSIGKEIT

WARNUNG:

* **Da die Bremsanlage dieses Motorrads werksseitig mit einer Bremsflüssigkeit auf Glykolbasis gefüllt wurde, zur Vermeidung von ernsthaften Schäden keine andere Bremsflüssigkeit verwenden oder zumischen (z. B. auf Silikon- oder Petroluembasis).**
* **Nie Bremsflüssigkeit aus alten, augebrochenen oder unversiegelten Behältern nehmen.**
* **Nie von der letzten Wartung übriggebliebene und über einen längeren Zeitraum aufbewahrte Bremsflüssigkeit wiederverwenden.**

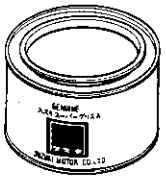
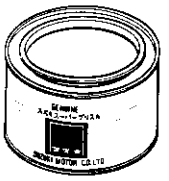
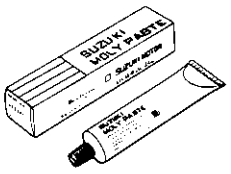
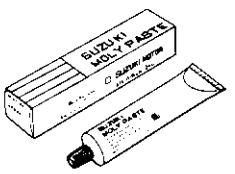
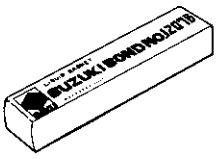
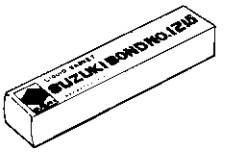
EINFAHREN

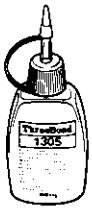
Bei der Herstellung werden nur bestmögliche Materialien verwendet und alle maschinell gefertigten Teile sind nach sehr hohen Qualitätsnormen verarbeitet. Trotzdem ist ein EINFAHREN der beweglichen Teile erforderlich, bevor der Motor höchster Belastung ausgesetzt werden kann. Künftige Leistung und Zuverlässigkeit des Motors hängen von Pflege und Schonung während der Einfahrzeit ab. Allgemein gilt folgendes:

Gasstellung beim Einfahren
Erste 10 Stunden: Unter 1/2 Vollgas
Bis 15 Stunden : Unter 3/4 Vollgas

SPEZIALMATERIALIEN

Folgende Materialien sind für Wartungsarbeiten an der DR350 erforderlich und sollten stets griffbereit sein. Sie ergänzen solche werkstattüblichen Materialien wie Reinigungsflüssigkeiten, Schmiermittel, Schmirgelleinen usw. Wie und wo sie Verwendung finden, wird in dieser Wartungsanleitung erläutert.

MATERIAL		TEIL	SEITE
Für Modell USA	Für sonstige Modelle		
 SUZUKI SUPER GREASE "A" 99000-25030	 SUZUKI SUPER GREASE "A" 99000-25010	• Gasgriff • Tachoantrieb • Seitenständerzapfen • Öldichtungen • O-Ring • Radlager vorne und hinten • Lenkkopflager • Dämpferhebellager, Staubdichtungen und Distanzstück • Schwingenlager	2-2 2-2 2-2 3-32 3-47 2-2 6-1,20 2-2 6-16 2-2 6-28 6-28
 SUZUKI SILICONE GREASE 99000-25100	 SUZUKI SILICONE GREASE 99000-25100	• Bremssattelachse • Bremssattelachse und Kolben	6-5 6-23
 SUZUKI MOLY PASTE 99000-25140	 SUZUKI MOLY PASTE 99000-25140	• Kipphebelwellen • Dekompressionswelle • Ventilschäfte • Zwischenwellen- und Antriebswellenräder • Kolbenbolzen • Nockenwellenlagerzapfen und Nocken • Steuerkettenspanner	3-15 3-15 3-21 3-29 3-43 3-45 3-46
 SUZUKI BOND NO. 1207B 99104-31140	 SUZUKI BOND NO. 1215 99000-31110	• Zylinderkopfhaube • Paßfläche der linken und rechten Kurbelgehäusehälfte	2-3 3-45 3-36
 THREAD LOCK "1342" 99000-32050	 THREAD LOCK "1342" 99000-32050	• Schraube an Vorder- und Hinterbremssattel • Schraube an vorderer Fußstütze • Hintere Befestigungsschraube am Kettenschutz • Hintere Befestigungsschraube am Schutzblech	6-5 6-23

MATERIAL		TEIL	SEITE
Für Modell USA	Für sonstige Modelle		
 THREAD LOCK SUPER "1303" 99000-32030	 THREAD LOCK SUPER "1322" 99000-32110	• Schraube an Schaltnocken-lagerkranz • Klauenheberschraube • Befestigungsschraube am Kickstarterhebel • Schraube am Schaltnocken-abtriebsrad	3-31, 34 3-34, 38 3-38 3-34, 38
 THREAD LOCK SUPER "1303" 99000-32030	 THREAD LOCK SUPER "1303" 99000-32030	• Motorbefestigungsschrauben und -muttern • Kickstarterklauenführung/ -anschlag • Steuerritzelschrauben • Schaltarmanschlag	3-4 8-17 3-38,39 3-45 3-34, 37
 THREAD LOCK SUPER "1303" 99000-32030	 THREAD LOCK SUPER "1305" 99000-32100	• Schraube am Magnetzünderrotor	3-42
 THREAD LOCK SUPER "1303" 99000-32030	 THREAD LOCK SUPER "1324" 99000-32120	• Bremsscheibenschraube	6-1 6-20
 SUZUKI FORK OIL #10 99000-99044-10G (1.0 L)	 SUZUKI FORK OIL #10 99000-99044-10G (1.0 L)	• Teleskopgabelöl	1-2 6-14
 SUZUKI BRAKE FLUID 99000-23110 (0.5 L)	 SUZUKI BRAKE FLUID 99000-23110 (0.5 L)	• Vorder- und Hinterradbremse	1-2 2-11

VORSICHTSMASSNAHMEN UND ALLGEMEINE ANWEISUNGEN

Beim Zerlegen und Wiederzusammenbauen des Motorrads unbedingt folgende Punkte beachten:

□ Motor nicht in geschlossenen oder schlecht belüfteten Räumen laufenlassen.

□ Dichtungen, Dichtungsscheiben, Sicherungsringe, O-Ringe und Splinte stets erneuern.

ACHTUNG:
Nie Sicherungsring wiederverwenden. Sicherungsring nach Abnahme von der Welle wegwerfen und neuen anbringen.
Beim Anbringen eines neuen Sicherungsrings Spalt nur soweit ausziehen, daß sich der Sicherungsring auf die Welle schieben läßt.
Nach Anbringen eines Sicherungsrings stets darauf achten, daß er auch ganz in der Nut und gut sitzt.

□ Schrauben und Muttern vom größeren zum kleineren Durchmesser und Kreuzweise von innen nach außen im vorgeschriebenen Drehmoment festziehen.

□ Wo vorgeschrieben, Spezialwerkzeug verwenden.

□ Vorgeschriebene Originalteile und emfohlene Ölsorten nehmen.

□ Arbeiten zwei oder mehr Personen zusammen, gegenseitig auf Sicherheit achten.

□ Nach dem Wiederzusammenbau Teile auf guten Sitz und Funktionsfähigkeit überprüfen.

□ Im Umgang mit Benzin, das äußerst leicht entzündlich und hochexplosiv ist, größte Vorsicht walten lassen. Nie Benzin als Reinigungslösung verwenden.

Warnung, Achtung und Hinweis kommen gelegentlich in dieser Anleitung vor und haben folgende Bedeutung:

WARNUNG ..... Betrifft die persönliche Sicherheit von Fahrer bzw. Umstehenden. Nichtbeachtung dieser Information kann zu Verletzungen führen.

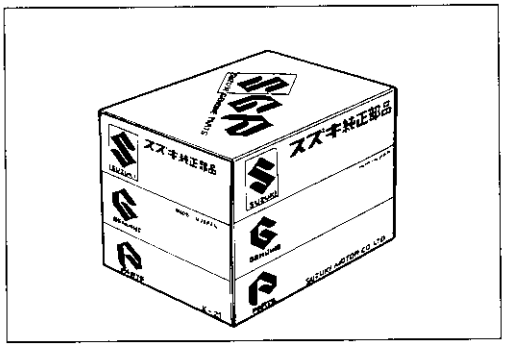
ACHTUNG ..... Verweist auf besondere Wartungsarbeiten bzw. Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der Maschine vor Beschädigung.

HINWEIS ..... Bringt spezielle Informationen zur Erleichterung der Wartung bzw. zur Erläuterung wichtiger Anweisungen.

ERSATZTEILE

Beim Auswechseln von Teilen stets SUZUKI Originalersatzteile oder Gleichwertiges verwenden. SUZUKI Originalersatzteile sind Teile höchster Güte, speziell für SUZUKI Fahrzeuge entworfen und gefertigt.

ACHTUNG:
Verwendung von Ersatzteilen, die qualitativ SUZUKI originalteilen nicht entsprechen, können zu Leistungsminderung und Schäden führen.



TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 165 mm
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 250 mm
Radstand	1 440 mm
Bodenfreiheit	310 mm
Sitzhöhe	920 mm
Leergewicht	113 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt, OHC
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	349 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	MIKUNI TM33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETBIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	2,818 (62/22)
Enduntersetzung	3,357 (47/14)
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette	TAKASAGO RK520SO oder DAIDO DID, 520VC5, 110 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI"
Zündzeitpunkt	5° vor OT unter 2 300 UPM und 30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK DPR9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EPR-U9

FAHRGESTELL

Vorderradaufhäungung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung einstellbar
Hinterradaufhängung	Vollschwingendes Federungssystem, gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druck- und Fangdämpfung einstellbar
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	118 mm
Wendekreis	2,2 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51M
Hinterreifengröße	110/100-18 64M

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve	9,5 L
Reserve	1,8 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Teleskopgabelöl	586 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

PERIODISCHE WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG

INHALT

ZEITPLAN FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG 2- 1

TABELLE FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG 2- 1

SCHMIERSTELLEN 2- 2

WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG 2- 3

ZYLINDERKOPFSCHRUBEN UND -MUTTERN, ZYLINDERMUTTERN, AUSPUFFOHRSCHRAUBEN UND AUSPUFFTOPFANSCHLÜSSE 2- 3

VENTILSPIEL 2- 4

ZÜNDKERZE 2- 5

FUNKENLÖSCHER 2- 5

LUFTFILTER 2- 6

DEKOMPRESSIONSHEBEL 2- 6

MOTORÖL, ÖLFILTER UND ÖLSIEB 2- 7

VERGASER 2- 8

KRAFTSTOFFLEITUNG 2- 9

KUPPLUNG 2- 9

ANTRIEBSKETTE 2- 9

BREMSEN 2-10

REIFEN 2-13

SPEICHENNIPPEL 2-13

LENKUNG 2-14

TELESKOPGABEL 2-14

HINTERRADAUFHÄNGUNG 2-14

FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN 2-15

ZEITPLAN FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG

Folgende Tabelle enthält die empfohlenen Zeitabstände für alle erforderlichen regelmäßigen Wartungsarbeiten, um das Motorrad leistungsmäßig und wirtschaftlich in Bestzustand zu halten. Gefahrene Kilometer sind in Stunden ausgedrückt.

HINWEIS:
Bei Einsatz unter erschwerten Bedingungen kann eine häufigere Wartung des Motorrads erforderlich sein.

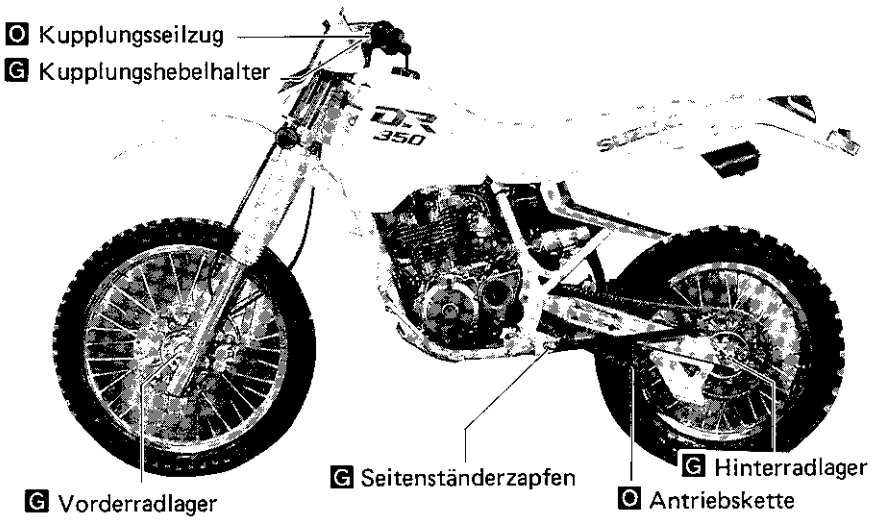
TABELLE FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG

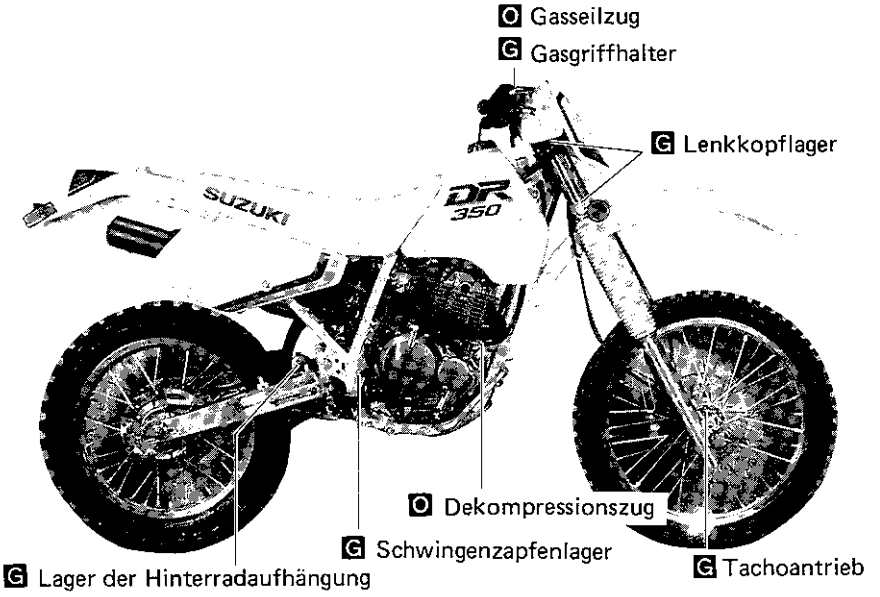
Zeitabstand / Gegenstand	Erste 5 Stunden	Alle 30 Stunden	Alle 60 Stunden
Zylinderkopfschrauben und -muttern, Zylindermuttern, Auspuffrohrschrauben und Auspufftopfanschlüsse	T	T	T
Ventilspiel	I	–	I
Zündkerze	–	I	R
Funkenlöscher	–	C	C
Luftfilter	Bei jeder Fahrt überprüfen und ggf. reinigen		
Dekompressionshebel	I	I	I
Motoröl und Ölfilter	R	–	R
Motorölleitungen	I	I	I
Motorölsieb	C	–	C
Vergaser	I	I	I
Kraftstoffleitung	I	I	I
	Alle 4 Jahre erneuern		
Kupplung	I	I	I
Antriebskette	Bei Jeder Fahrt reinigen, schmieren und überprüfen		
Bremsen	I	I	I
Bremsschläuche	I	I	I
	Alle 4 Jahre erneuern		
Bremsflüssigkeit	I	I	I
	Alle 2 Jahre erneuern		
Reifen	Bei jeder Fahrt Luftdruck und Reifen auf Beschädigung überprüfen		
Speichennippel	Bei jeder Fahrt überprüfen		
Lenkung	I	–	I
Teleskopgabel	I	–	I
Hinterradaufhängung	I	–	I
Fahrgestellschrauben und -muttern	T	T	T

I : Überprüfen und ggf. einstellen, reinigen, schmieren oder erneuern
R: Erneuern T: Anziehen C: Reinigen

SCHMIERSTELLEN

Richtige Schmierung ist wichtig für einwandfreien Betrieb und lange Lebensdauer aller beweglichen Teile am Motorrad.
Die wesentlichen Schmierstellen sind folgende.





O : Motoröl
G : Schmiere

HINWEIS:
* *Vor dem Schmieren eines Teils Rost, Fett, Öl, Schmutz oder Ruß entfernen.*
* *Auf rostanfällige Teile Motoröl oder Schmiere geben.*

WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG

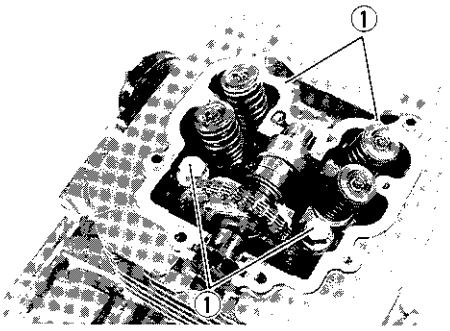
In diesem Abschnitt werden die Wartungsarbeiten für jeden Posten der regelmäßigen Wartung beschrieben.

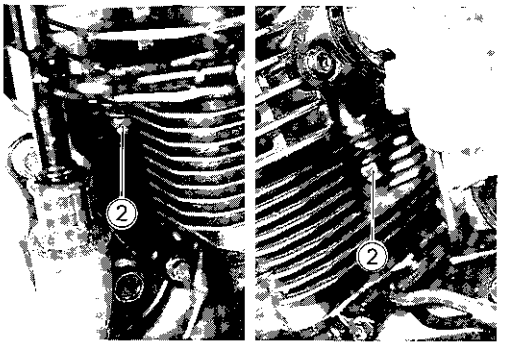
ZYLINDERKOPFSCHRAUBEN UND -MUTTERN, ZYLINDERMUTTERN, AUSPUFFOHR-SCHRAUBEN UND AUSPUFFTOP-FANSCHLÜSSE

Erstmals nach 5 Stunden und dann alle 30 Stunden nachziehen

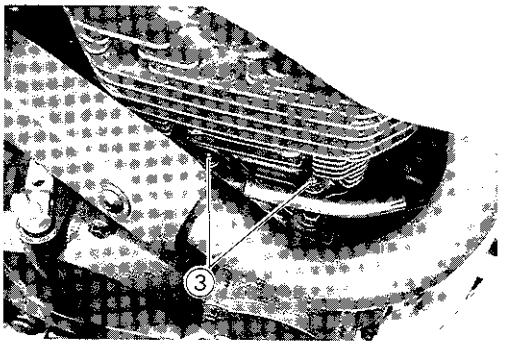
ZYLINDERKOPF UND ZYLINDER

- Rahmenverkleidungen, Sitzbank und Kraftstofftank entfernen.
- Zündkerzenstecker und Entlüftungsschlauch abnehmen.
- Dekompressionszug abnehmen. (siehe Seite 3-2.)
- Motorbefestigungsschrauben oben und Zylinderkopfhaube entfernen. (siehe Seite 3-3 und 3-7.)
- Bei kaltem Motor die vier Schrauben ① und zwei Muttern ② zuerst lockern und dann mit einem Drehmomentschlüssel der Reihe nach kreuzweise im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.



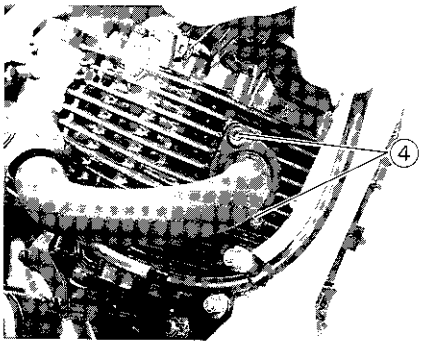


Drehmoment
Schraube ① : 35 – 40 N·m (3,5 – 4,0 kg-m)
Mutter ② : 23 – 27 N·m (2,3 – 2,7 kg-m)



- Nach dem Festziehen der Zylinderkopfschrauben und -muttern die zwei Zylindermuttern ③ im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

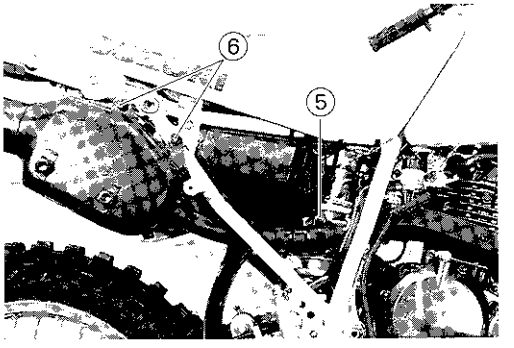
Drehmoment
Mutter ③ : 23 – 27 N·m (2,3 – 2,7 kg-m)



- Bei Aufsetzen der Zylinderkopfhaube SUZUKI BOND NO. 1207B/1215 auf Paßfläche auftragen. (siehe Seite 3-45.)

AUSPUFFROHR UND -TOPF

- Auspuffrohrschrauben ④ , Auspufftopfanschlußschraube ⑤ und Auspufftopfbefestigungsschrauben ⑥ im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.



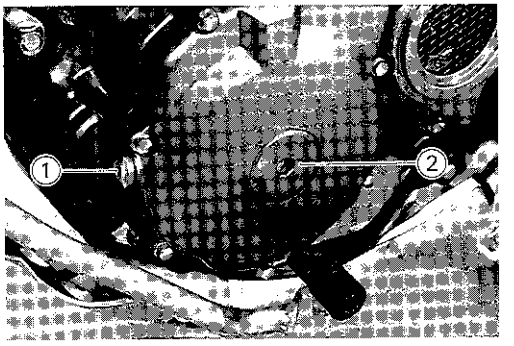
Drehmoment
Schraube ④ : 18 – 28 N·m (1,8 – 2,8 kg-m)
Schraube ⑤ : 18 – 28 N·m (1,8 – 2,8 kg-m)
Schraube ⑥ : 23 – 28 N·m (2,3 – 2,8 kg-m)

VENTILSPIEL

Erstmals nach 5 Stunden und dann alle 60 Stunden überprüfen

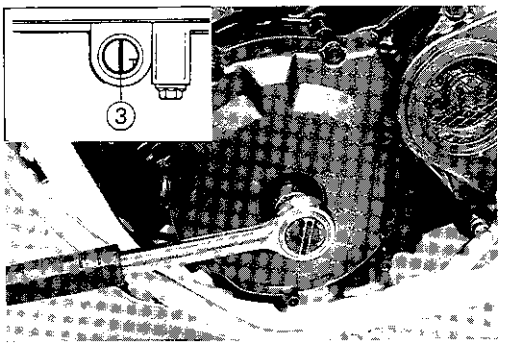
Zu viel Ventilspiel führt zu Ventilgeräuschen und zu wenig zu Ventilschäden und Leistungsabfall. Spiel in obigen Zeitabsänden überprüfen und wie vorgeschrieben einstellen.
Ventilspiel wie folgt einstellen:

HINWEIS:
Ventilspiel bei kaltem Motor überprüfen. Einlaß- wie Auslaßventile überprüfen und einstellen, wenn der Kolben am oberen Totpunkt (OT) des Verdichtungstaktes steht.



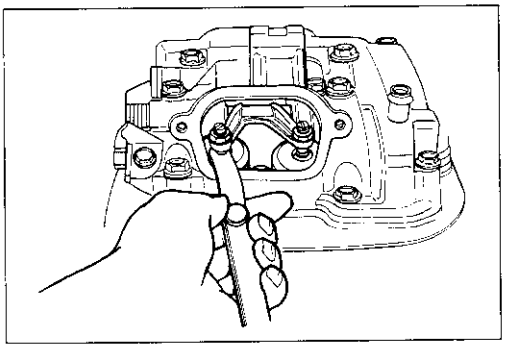
- Rahmenverkleidungen, Sitzbank und Kraftstofftank entfernen.
- Zündkerze und Ventilprüfkappen (Einlaß und Auslaß) entfernen.

HINWEIS:
Vor Einstellung des Ventilspiels Dekompressionshebelspiel überprüfen bzw. einstellen.

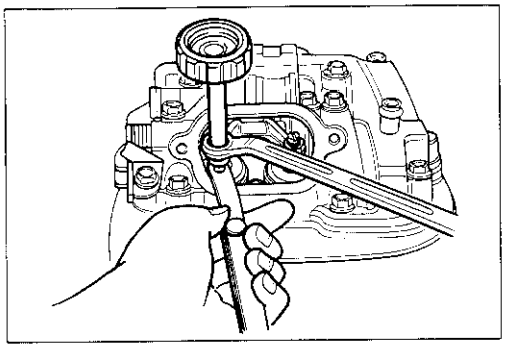


Vorgeschriebenes Ventilspiel
EIN : 0,05 – 0,10 mm
AUS: 0,08 – 0,13 mm

- Motoröl ablassen. (siehe Seite 2-7.)
- OT-Prüfschraube ① und Deckel ② auf der Magnetzünderabdeckung entfernen.
- Kurbelwelle mit einem Steckschlüssel im Gegenuhrzeigersinn drehen, um den Kolben zum OT des Verdichtungstaktes zu bringen. (Kurbelwelle drehen, bis die eingravierte Linie ③ am Magnetzünderrotor auf die Mitte der Öffnung an der Magnetzünderabdeckung ausgerichtet ist.)
- Die Fühlerlehre zwischen Ventilschaftende und Einstellschraube am Kipphebel schieben.
- Wenn das gemessene Spiel nicht der Spezifikation entspricht, das Ventilspiel mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einstellen.



09900-20803: Fühlerlehre
09917-14910: Ventilspiel-Einstellwerkzeug



- Nach der Einstellung Kontermutter festziehen.

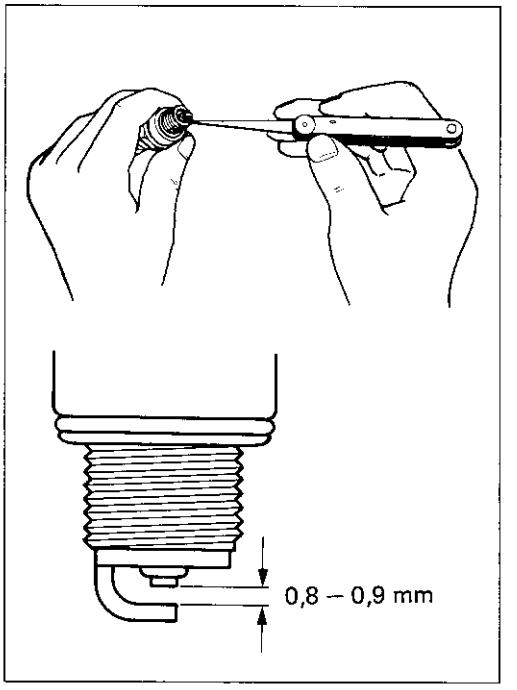
ACHTUNG:
Ventilspiel rechts wie links so genau wie möglich gleich einstellen.

HINWEIS:
Nach Einstellung des Ventilspiels Dekompressionshebelspiel nachprüfen.

- Entfernte Teile wieder anbringen und Motoröl nachfüllen.

ZÜNDKERZE

Alle 30 Stunden überprüfen und alle 60 Stunden erneuern



Der Elektrodenabstand beträgt 0,8 – 0,9 mm. Die richtige Einstellung erfolgt mit einer Fühlerlehre. Ölkohleablagerungen auf der Zündkerze mit einem Draht oder Stift entfernen. Bei übermäßig abgenutzten oder verbrannten Elektroden Zündkerze erneuern. Zündkerze auch bei gebrochenem Isolator, beschädigtem Gewinde u.ä. erneuern.
Als Standardzündkerze die in der Tabelle aufgeführte NGK DPR9EA-9 bzw. NIPPON DENSO X27EPR-U9 nehmen. Der Wärmewert der Zündkerze sollte jedoch den Anforderungen von Geschwindigkeit, tatsächlicher Belastung, Kraftstoff usw. Rechnung tragen. Bei Erneuerung der Zündkerze empfiehlt sich die Verwendung der in der Tabelle angegebenen Standard-zündkerze. Zündkerze herausnehmen und Isolator überprüfen. Bei richtigem Wärmewert ist der Isolator hellbraun gehärbt. Kerze bei schwarzer Verrußung gegen eine heiße Zündkerze NGK DPR8EA-9 bzw. NIPPON DENSO X24EPR-U9 auswechseln.

HINWEIS:
Zum Überprüfen der Zündkerze Motor mit bleifreiem Kraftstoff betreiben. Zündkerze erneuern, wenn sie nach einer Testfahrt verrußt oder weiß verbrannt ist.

HINWEIS:
Bei Erneuerung der Zündkerze auf richtige Gewindegrö e und -länge achten. Bei zu geringer Gewindelänge lagert sich Ölkohle im Gewindeloch ab, was zu einem Motorschaden führen kann.

HINWEIS:
Einige Modelle sind mit Zündkerzen vom Typ R bestückt. Zur Unterdrückung von Funkstörungen hat diese Zündkerze an der Mittelelektrode einen Widerstand.

NGK	NIPPON DENSO	BEMERKUNGEN
DPR8EA-9	X24EPR-U9	Standardzündkerze bei Neigung zu Feuchtigkeit gegen diese heiße Kerze zuswechseln.
DPR9EA-9	**X27EPR-U9**	**Standard**

FUNKENLÖSCHER

Alle 30 Stunden reinigen

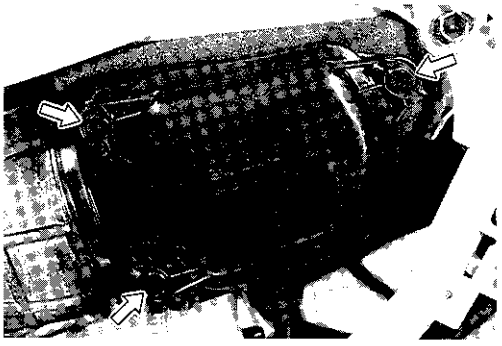


- Reinigungsschraube entfernen.
- Motor abstellen und angesammelten Ruß ausblasen lassen.
- Motor abstellen und Reinigungsschraube wieder fest anbringen.

WARNUNG:
Funkenlöscher stets im Freien, weg von brennabaren Stoffen reinigen. Ausgestoßene Rußpartikel können einen Brand verursachen.

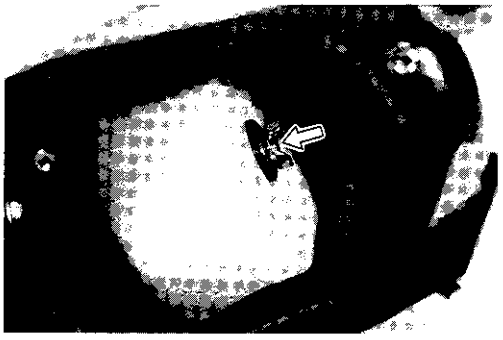
LUFTFILTER

Bei jeder Fahrt überprüfen und ggf. reinigen

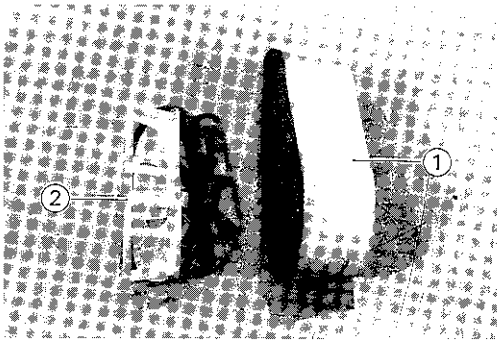


Ist der Luftfiler mit Staub verstopft, erhöht sich der Ansaugwiderstand, wodurch die Motorleistung abfällt und der Kraftstoffverbrauch steigt.
Einsatz wie folgt überpfüfen und reinigen:

- Linke Rahmenverkleidung abnehmen.
- Luftfiltergehäusedeckel abnehmen.
- Einsatz herausnehmen.
- Polyurethan-Schaumeinsatz ① aus dem Einsatzkorb ② nehmen.
- Eine geeignete Wanne mit nicht entflammabarer Reinigungslösung füllen. Den Einsatz in die Lösung tauchen und auswaschen.
- Nach dem Waschen Einsatz mit beiden Handflächen halten und Reinigungslösung ausdrücken.
- Einsatz in Motoröl tauchen und überschüssiges Öl herausdrücken, bis er nur noch leicht ölbenetzt ist.

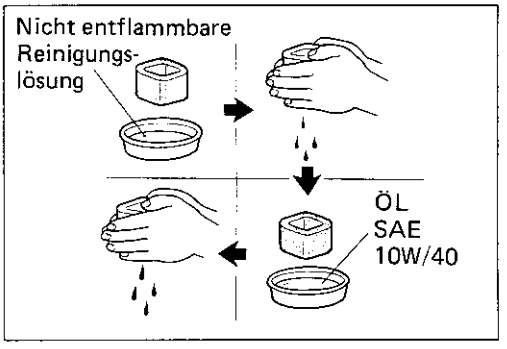


HINWEIS:
Einsatz nicht verdrehen oder auswringen, weil er reißen kann bzw. die einzelnen Zellen des Einsatzes beschädigt werden können.



ACHTUNG:
Einsatz sorgfältig auf Risse, geplatzte Nähte usw. überprüfen. Einsatz bei Beschädigung erneuern.

- Gereinigten bzw. neuen Filtereinsatz in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wiedereinsetzen.

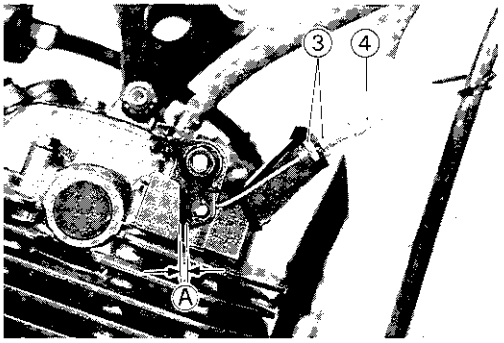


DEKOMPRESSIONSHEBEL

Erstmals nach 5 Stunden und dann alle 30 Stunden überprüfen

Falsche Einstellung des freien Hebelspiels kann zu Anlaßschwierigkeiten oder einer Beschädigung des Motors führen. Freies Hebelspiel überprüfen und ggf. wie folgt einstellen:

- Ventilspiel einstellen. (siehe Seite 2-4.)
- Die beiden Kontermuttern ③ am Seilzugeinsteller ④ lockern.
- Mit dem Einsteller ④ das vorgeschriebene Hebelspiel Ⓐ herstellen. (siehe Abb.)
- Die beiden Kontermutter ③ anziehen.



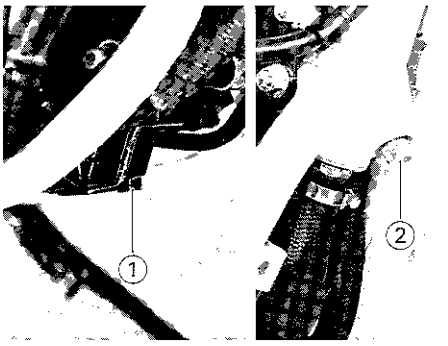
Dekompressionshebelspiel Ⓐ: 1 – 2 mm

MOTORÖL, ÖLFILTER UND ÖLSIEB

Erstmals nach 5 Stunden und dann alle 60 Stunden Öl wechseln und Ölfilter erneuern
Erstmals nach 5 Stunden und dann alle 60 Stunden Ölsieb reinigen

Motoröl bei warmem Motor wechseln. Ölfilter bei Motorölwechsel in obigen Zeitabständen erneuern.

- Motorunterverkleidung abnehmen.
- Motorrad senkrecht halten und mit Heber oder Block abstützen.
- Eine Ölauffangwanne unter Rahmen und Motor stellen.
- Motorölablaßschrauben (① und ②) und Öleinfüllverschluß ③ entfernen und Motoröl ablassen.
- Die drei Schrauben lösen und Ölfilterdeckel ④ abnehemen.
- Alten Filter ⑤ herausnehmen und neuen einsetzen.
- Filterdeckel ④ wieder anbringen und die Schrauben festziehen.

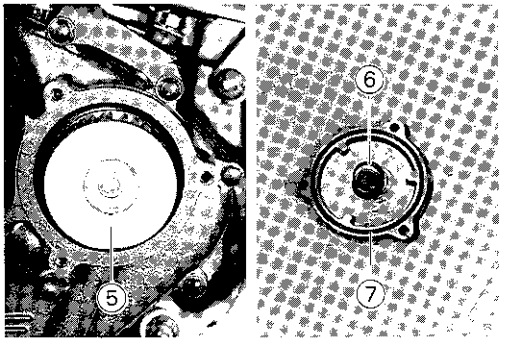




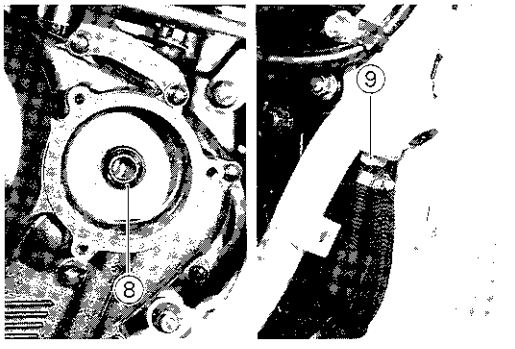
HINWEIS:
Vor Anbringen von Ölfilter und Filterdeckel überprüfen, ob die Feder ⑥ und neue O-Ringe (⑦ und ⑧) auch richtig eingesetzt sind.

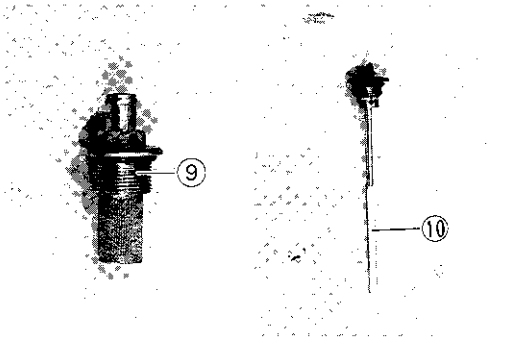
- Ölsieb ⑨ entfernen.
- Ölsieb ⑨ in obigen Zeitabständen reinigen.
- Ölsieb ⑨ im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment: 25 – 30 N·m (2,5 – 3,0 kg-m)



- Ölablaßschrauben (① und ②) festziehen und frisches Öl durch die Öleinfüllöffnung einfüllen. Der Motor faßt etwa 1 900 ml Öl.
  Öl der API-Norm SE oder SF mit einer Viskosität von SAE 10W/40 verwenden.
- Einfüllverschluß ③ anbringen.
- Motor anlassen und 3 Minuten im Leerlauf drehen lassen.
- Motor am Motorausschalter abstellen und eine Minute warten. Dann Ölstandmesser ⑩ herausnehmen und Ölstand überprüfen. Liegt der Ölstand unter der Marke "F", Öl bis zu dieser Pegelmarke nachfüllen.



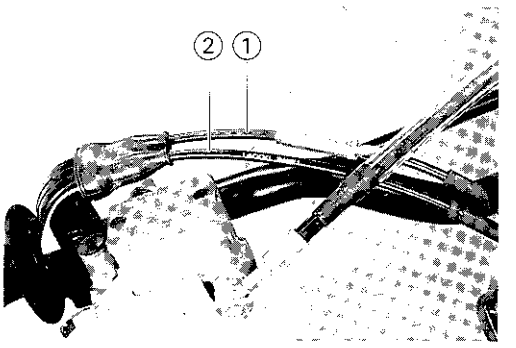


ERFORDERLICHE ÖLMENGE

Ölwechsel	**: 1 700 ml**
Filterwechsel	**: 1 900 ml**
Motorüberholung	**: 2 100 ml**

VERGASER

Erstmals nach 5 Stunden und dann alle 30 Stunden überprüfen



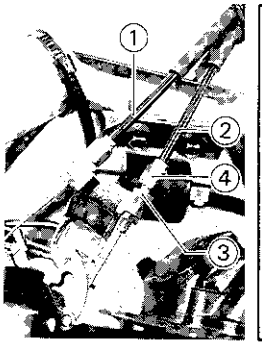
GASZUGEINSTELLUNG

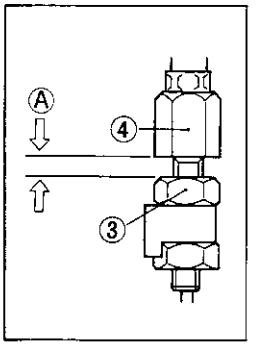
Dieses Motorrad hat eine desmodromische Seilzugsteuerung. Zug ① dient zum Ziehen und Zug ② zum Rückholen. Bei Einstellung des Durchhangs zuerst den Rückholseilzug, dann den Zugseilzug einstellen.

Durchhang des Rückholseilzugs

Der Einsteller des Rückholseilzugs hat ein Speil von 2 – 3 mm (siehe Abb.). Bei erforderlicher Einstellung wie folgt vorgehen:

- Die Kontermutter ③ lockern.
- Einsteller ④ hinein- oder herausdrehen, um ein Spiel Ⓐ von 2 – 3 mm zu erhalten.
- Die Kontermutter ③ festziehen.

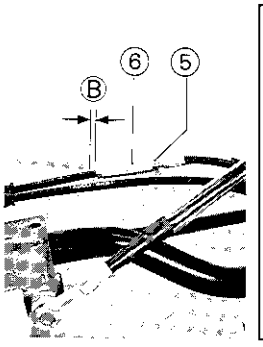


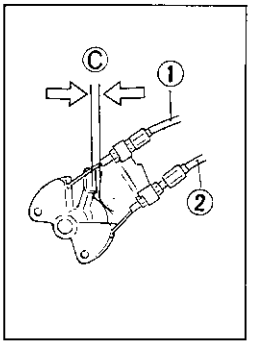


Durchhang des Zugseilzugs

Der Durchhang Ⓑ des Zugseilzugs beträgt 0,5 – 1,0 mm. Bei erforderlicher Einstellung wie folgt vorgehen:

- Lenker ganz nach links drehen.
- Die Kontermutter ⑤ lockern.
- Einsteller ⑥ hinein- oder herausdrehen, um einen Durchhang von 0,5 – 1,0 mm zu erhalten.
- Die Kontermutter ⑤ festziehen.
- Bei Vollgas beträgt Spiel Ⓒ weniger als 1,0 mm.





WARNUNG:

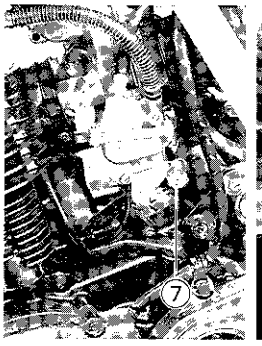
Nach erfolgter Einstellung überprüfen, ob ein Lenkerausschlag auch nicht die Leerlaufdrehzahl erhöht und ob der Gasgriff beim Loslassen gleichmäßig und von selbst zurückgeht.

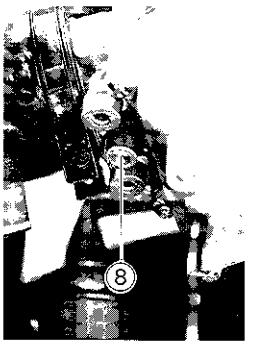
LEERLAUFDREHZAHL (Leerlaufeinstellung)

HINWEIS:

Diese Einstellung bei warmem Motor vornehemen.

- Motor anlassen und Drehzahl durch Drehen der Gasschieber-Anschlagschraube ⑦ zwischen 1 300 und 1 500 UPM einstellen.
- Leerlaufluftschraube ⑧ bis zu 1/2 Drehung von der Standardeinstellung hinein- oder herausdrehen und in der Stellung belassen, in der die Motordrehzahl am höchsten ist.
- Nach dieser Einstellung Leerlaufdrehzahl nachprüfen und ggf. mit der Gasschieber-Anschlagschraube zwischen 1 300 und 1 500 UPM einstellen.

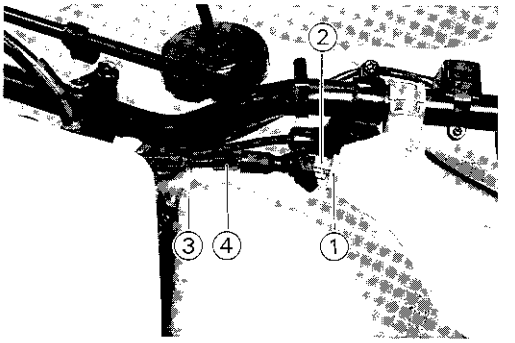




KRAFTSTOFFLEITUNG

Erstmals nach 5 Stunden und dann
alle 30 Stunden überprüfen
Alle 4 Jahre erneuern

Kraftstoffleitung auf Beschädigung und Undichtigkeit überprüfen.
Kraftstoffleitung bei Schaden erneuern.



KUPPLUNG

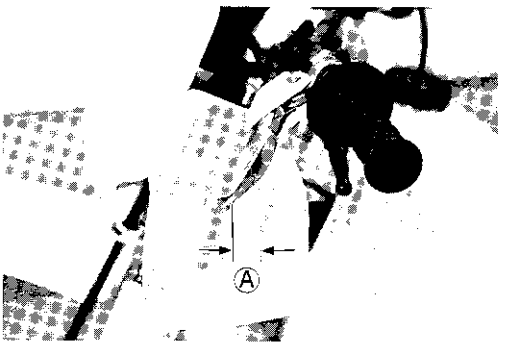
Erstmals nach 5 Stunden und dann
alle 30 Stunden überprüfen

- Kontermutter ① lockern und Einsteller ② ganz hineindrehen.
- Seilzugkontermutter ③ lockern und am Einsteller ④ Seilzugspiel einstellen, bis das Spiel am Kupplungschebel 10 — 15 mm beträgt.

Kupplungshebelspiel Ⓐ : 10 — 15 mm

- Kontermutter (① und ③) anziehen.

HINWEIS:
Kleinere Einstellungen lassen sich nach Lockern der Kontermutter ① am Einsteller ② vornehemen. In den gleichen Zeitabständen Kupplungsseilzug mit Motoröl schmieren.



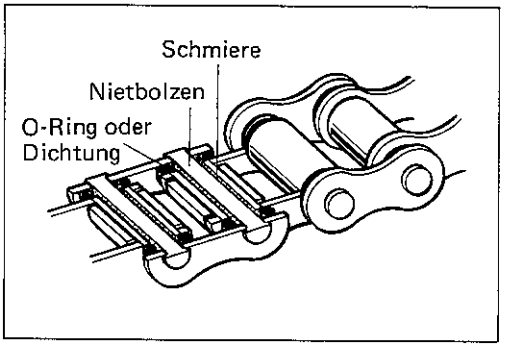
ANTRIEBSKETTE

Bei jeder Fahrt reinigen, schmieren und überprüfen

Antriebskette auf nachfolgend aufgeführte Mängel ansehen.
(Hinterrad anheben, Heber oder Block unter den Motor setzen und Hinterrad bei Getriebe auf NEUTRAL langsam von Hand drehen.):

* Lose Nietbolzen
* Beschädigte Hülsen
* Trockene oder verrostete Glieder
* Abgeknickte oder festgeklemmte Glieder
* Übermäßiger Verschleiß
* Fehlende O-Ringe

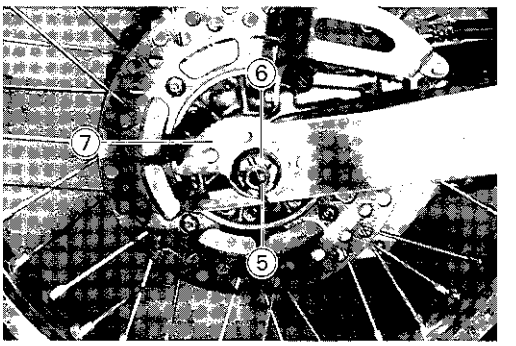
Bei einem Defekt Antriebskette erneuern.

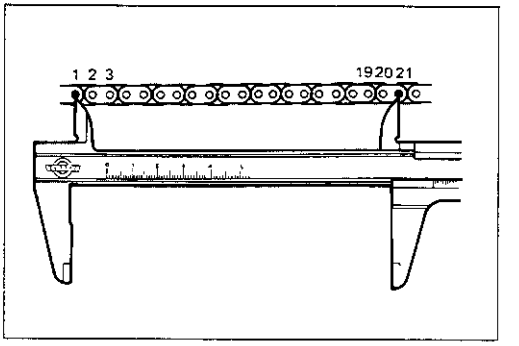


ÜBERPRÜFEN

- Splint ⑤ herausziehen. (Modell USA und Kanada)
- Achsmutter ⑥ lösen.
- Rechten und linken Ketteneinsteller ⑦ drehen und Antriebskette durchspannen.
- 21 Nietbolzen (20 Abstände) auf der Kette abzählen und den Abstand zwischen beiden Punkten messen. Überschreitet der Abstand folgende Verschleißgrenze, Kette erneuern.

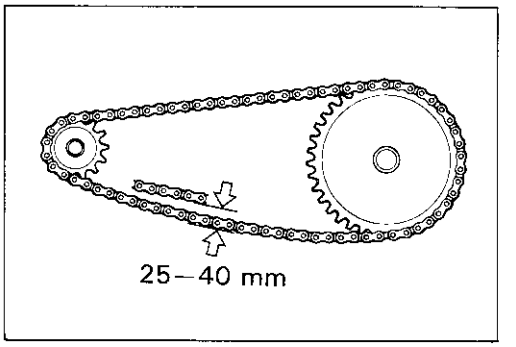
Verschleißgrenze: 319,4 mm





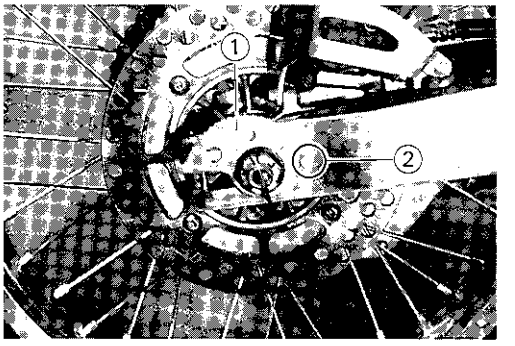
EINSTELLEN

- Beide Ketteneinsteller ① drehen, bis die Kette in der Mitte zwischen den Kettenrädern einen Durchhang von 25 – 40 mm hat. Die Zahl ② auf beiden Ketteneinstellern muß an derselben Stellen sein, damit Vorder- und Hinterrad exakt ausgerichtet sind. Motorrad zur genauen Einstellung auf Seitensänder stellen.



Antriebskettendurchhang: 25 – 40 mm

- Nach Einstellung des Antriebskettendurchhangs Achsmutter im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

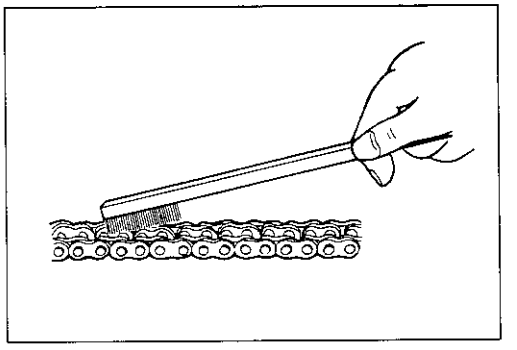


Drehmoment
Hinterachsmutter: 85 – 115 N·m (8,5 – 11,5 kg-m)

REINIGEN UND SCHMIEREN

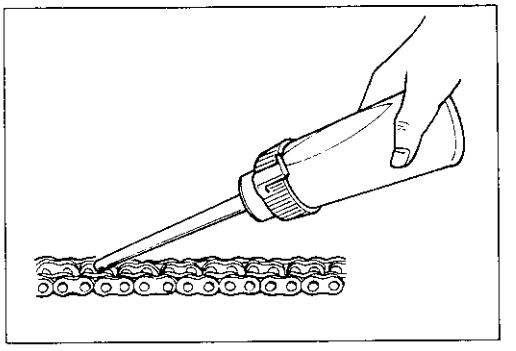
- Kette mit Kerosin waschen. Bei Neigung zu raschem Rosten Zeitabstände verkürzen.

ACHTUNG:
Nicht Trichloräthylen, Benzin oder ähnliche Flüssigkeiten nehmen: Diese Flüssigkeiten haben eine zu starke Lösungskraft für diese Kette und können, was noch entscheidender ist, die O-Ringe (oder Dichtungen) beschädigen, die die Schmiere zwischen Buchse und Nietbolzen halten. Hohe Lebensdauer rührt vom Vorhandensein von Schmiere in diesem Zwischenraum!



- Kette nach dem Waschen und Trocknen mit schwerem Motoröl einölen.

ACHTUNG:
Nicht handelsübliches "Antriebskettenöl" nehmen. Ein solches Öl kann die O-Ringe (oder Dichtungen) beschädigen.
Als Standardantriebskette dient DAIDO DID520VC5 oder TAKASAGO RK520SO. SUZUKI empfiehlt diese Standardketten auch als Austauschketten.



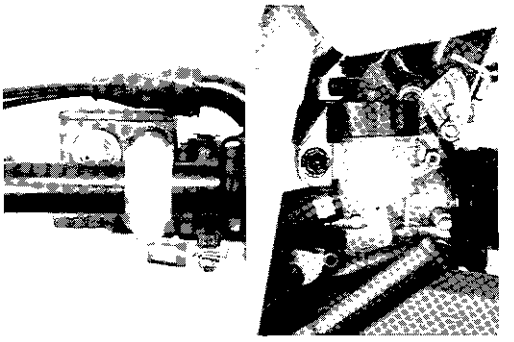
BREMSEN

Erstmals nach 5 Stunden und dann alle 30 Stunden überprüfen
Bremsschläuche alle 4 Jahre erneuern
Bremsflüssigkeit alle 2 Jahre wechseln

BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND

- Motorrad senkrecht halten und Lenker gerade ausrichten.

- Bremsflüssigkeitsstand an der oberen (nur Hinterradbremse) Pegelmarke auf dem Bremsflüssigkeitsbehälter ablesen.
- Liegt der Pegel unter der unteren Grenzmarke, Bremsflüssigkeit folgender Spezifikation nachfüllen:



Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

99000-23110: SUZUKI BREMSFLÜSSIGKEIT

WARNUNG:

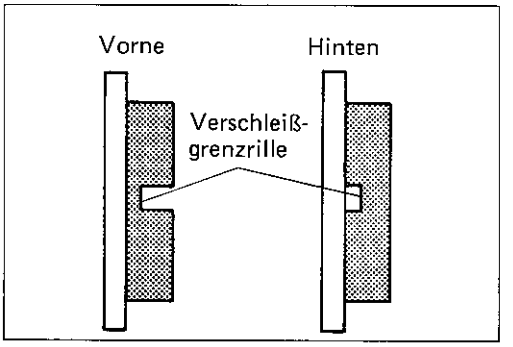
Das Bremssystem dieses Motorrads enthält eine Bremsflüssigkeit auf Glykolbasis. Nicht andere Bremsflüssigkeiten wie solche auf Silikon- oder Petroleumbasis nehmen oder zumischen. Bremsflüssigkeit nicht aus alten, angebrochenen oder unversiegelten Behältern nehmen. Nie von der vorhergehenden Wartung übriggebliebene und über längere Zeit aufbewahrte Bremsflüssigkeit wiederverwenden.

WARNUNG:

Auslaufende Bremsflüssigkeit beeinträchtigt die Fahrsicherheit und greift lakierte Flächen sofort an.
Vor der Fahrt Bremsschläuche auf Risse und Schlauchverbindungen auf Undichtigkeit überprüfen.

BREMSKLÖTZE

Der Verschleißzustand der Bremsklötze läßt sich an der Nut ① (vorderer und hinterer Bremssattel) auf dem Bremsklotz ablesen. Liegt der Verschleiß über der Verschleißgrenze, Bremsklötze erneuern. (siehe Seite 6-6 und 6-23.)



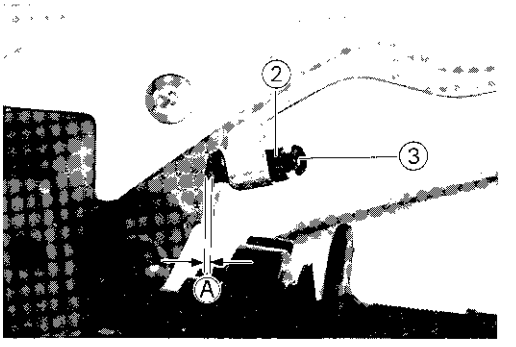
BREMSHEBELSPIEL

Spiel des Vorderbremshebels wie folgt einstellen:

- Kontermutter ② lockern.
- Einsteller ③ hinein- oder herausdrehen, um das richtige Spiel Ⓐ zu erhalten.

Bremshebelspiel Ⓐ: 0 – 0,3 mm

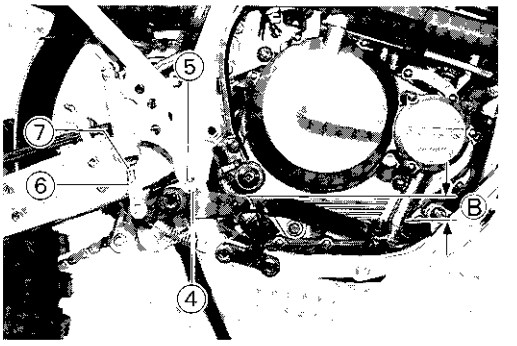
- Kontermutter ② festziehen.



BREMSPEDALHÖHE

- Kontermutter ④ und Anschlagschraube ⑤ lockern.
- Kontermutter ⑥ lockern und Bremsgestänge ⑦ drehen, bis das Bremspedal 5 mm unter der Fußraste liegt.
- Kontermutter ⑥ wieder anziehen, um Bremsgestänge ⑦ in der richtigen Stellung zu halten.
- Anschlagschraube ⑤ anziehen, so daß es zwischen Anschlagschraube und Anshlag kein Spiel gibt.
- Kontermutter ④ festziehen.

Bremspedalhöhe Ⓑ: 5 mm



BREMSFLÜSSIGKEITSKREISLAUF ENTLÜFTEN

Im Bremsflüssigkeitskreislauf befindliche Luft wirkt wie ein Polster, das einen großen Teil des vom Hauptbremszylinder entwickelten Drucks anfnimmt und so die volle Bremsleistung des Bremssattels beeinträchtigt. Luft zeigt sich durch "Schwammigkeit" des Bremshebels und durch mangelnde Bremskraft. Angesichts der Gefahr, der Maschine und Fahrer dadurch ausgesetzt sind, ist es unabdingbar, den Bremsflüssigkeitskreislauf nach Wiedereinbau der Bremse und Wiederherstellung des normalen Zustand der Bremsanlage wie folgt zu entlüften:

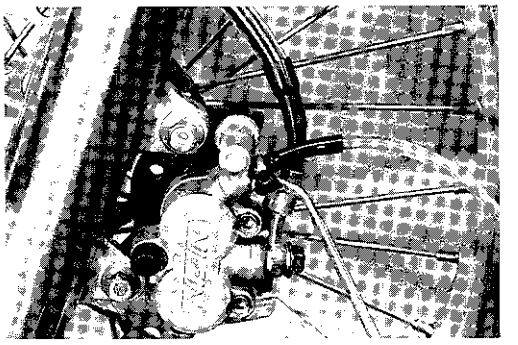
- Behälter des Hauptbremszylinders bis zum oberen Rand des Sichtfensters (Vorderbremse) und zum oberen Strich (Hinterbremse) auffüllen. Deckel wieder aufsetzen, damit kein Schmutz in den Behälter gerät.
- Einen Schlauch an das Bremssattelentlüftungsventil anschließen und sein freies Ende in einen Auffangbehälter hängen.
- Bremshebel in rascher Folge mehrmals betätigen und loslassen, dann Hebel durchdrücken, ohne loszulassen. Entlüftungsventil um eine Viertelumdrehung lösen, so daß die Bremsflüssigkeit in den Auffangbehälter läuft; durch den Druckabfall berührt der Bremshebel den Lenkergriff. Dann Ventil schließen, Bremshebel pumpen und drücken und Ventil wieder öffnen. Diesen Vorgang solange wiederholen, bis die in den Auffangbehälter fließende Bremsflüssigkeit keine Luftbläschen mehr enthält.

HINWEIS:
Bremsflüssigkeitsbehälter bei Entlüften der Bremsanlage ggf. nachfüllen.
Stets Bremfflüssigkeit sichtbar im Behälter lassen.

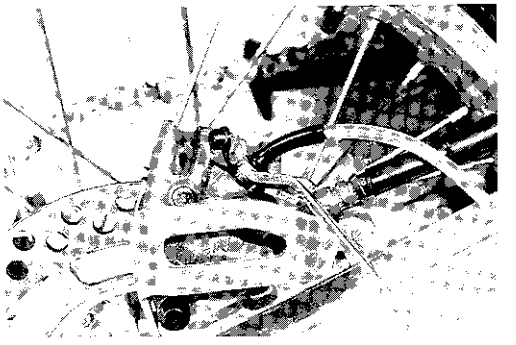
- Entlüftungsventil schließen und Schlauch abnehmen. Behälter bis zum oberen Rand des Sichtfensters (Vorderbremse) und zum oberen Strich (Hinterbremse) auffüllen.
- Hinterbremse: Im Gegensatz zur Vorderbremse wird der Hauptbremszylinder bei der Hinterbremse von einem Pedal betätigt.

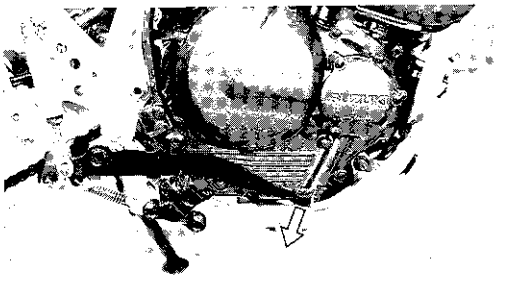
Entlüftungsventil
Drehmoment: 6 – 9 N·m (0.6 – 0.9 kg-m)

ACHTUNG:
Vorsicht beim Umgang mit Bremsflüssigkeit: Bremsflüssigkeit reagiert chemisch mit Lack, Kunststoff, Gummi usw.

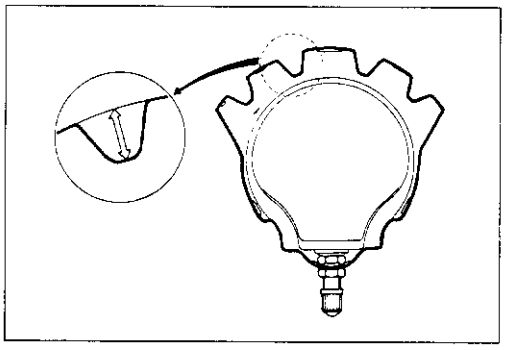








REIFEN

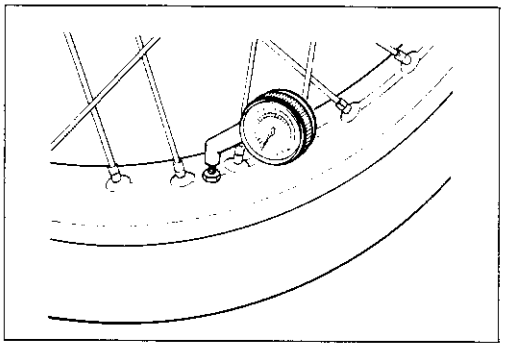


Bei jeder Fahrt Luftdruck und Reifen auf Beschädigung überprüfen

REIFENPROFIL

Stark abgefahrene Reifen verringern die Fahrstabilität einer Maschine und beschwören gefährliche Situationen herauf. Erreicht die Reifenprofiltiefe folgenden Wert, empfiehlt sich dringend die Erneuerung der Reifen.

Reifenmindestprofil
Vorne & hinten: 4,0 mm



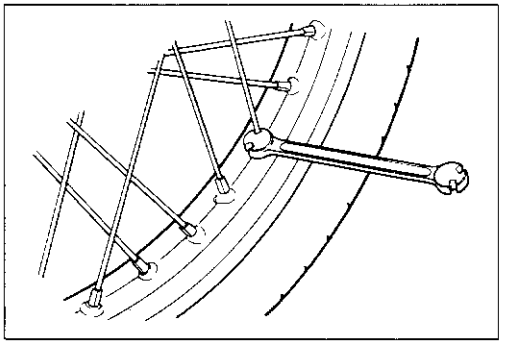
REIFENDRUCK

Zu hoher bzw. zu niedriger Reifendruck beeinträchtigt das Lenken und erhöht den Reifenverschleiß. Richtiger Luftdruck sorgt für gute Fahreigenschaften und Langlebigkeit der Reifen. Der Luftdruck bei kalten Reifen ist wie folgt:

VORNE		HINTEN	
kPa	kg/cm^2	kPa	kg/cm^2
100	1,00	100	1,00

ACHTUNG:
Der Standardreifen an diesem Motorrad ist vorne 80/100-21 51M und hinten 110/100-18 64M. Verwendung von anderen Reifen als den vorgeschriebenen kann das Fahrverhalten beeinträchtigen. Die Verwendung von SUZUKI Originalreifen wird dringend angeraten.

SPEICHENNIPPEL



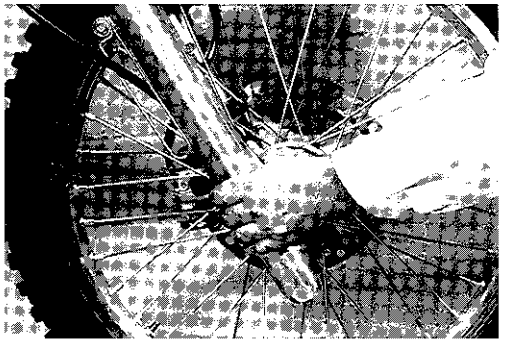
Bei jeder Fahrt überprüfen

Alle Nippel auf festen Sitz überprüfen und ggf. mit Spezialwerkzeug nachziehen.

09940-60113: Speichenschlüssel

Drehmoment: 2 – 4 N·m (0,2 – 0,4 kg-m)

LENKUNG



Erstmals nach 5 Stunden und dann alle 60 Stunden überprüfen

Eine richtig eingestellte Lenkung sorgt für Leichtgängigkeit des Lenkers und sicheres Fahren. Eine zu streng eingestellte Lenkung ist schwergängig, eine zu locker eingestellte bringt den Lenker zum Flattern.
Motorrad aufbocken, so daß das Vorderrad vom Boden ist, und überprüfen, ob es auch kein Spiel in der Teleskopgabel gibt. Dazu Rad gerade ausrichten, Gabelholme am unteren Teil in Achsnähe fassen und nach vorne ziehen. Bei Spiel Lager einstellen. (siehe Seite 6-19 dieser Anleitung.)

TELESKOPGABEL

Erstmals nach 5 Stunden und dann alle 60 Stunden überprüfen

Teleskopgabel auf Ölundichtheit, Riefen und Kratzer an der Außenfläche der Standrohre überprüfen. Ggf. defekte Teile erneuern.

HINTERRADAUFHÄNGUNG

Erstmals nach 5 Stunden und dann alle 60 Stunden überprüfen

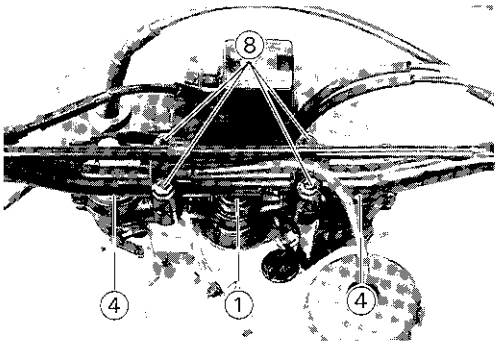
Federbein auf Ölundichtheit überprüfen und nachsehen, ob es in der Schwingeneinheit auch kein Spiel gibt.

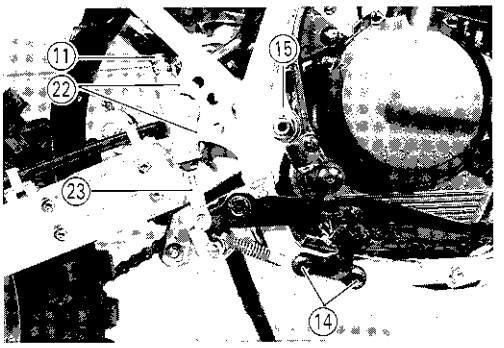
FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN

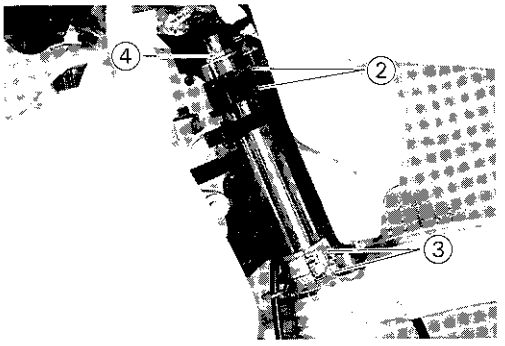
Erstmals nach 5 Stunden und dann alle 60 Stunden nachziehen

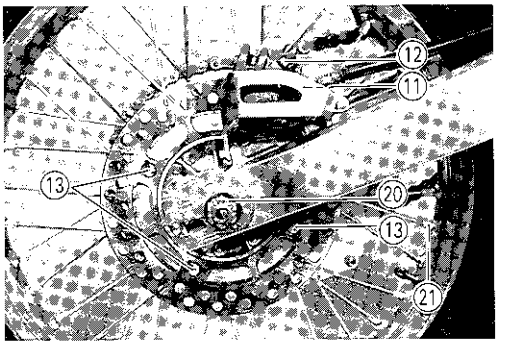
Die nachfolgend aufgelisteten Muttern und Schrauben sind wichtige Sicherheitsteile. Sie sind ggf. mit einem Drehmomentschlüssel im vorgeschriebenen Drehmoment nachzuziehen. (siehe Seite 2-16 bezüglich der Anbringung der folgenden Muttern und Schrauben am Motorrad.)

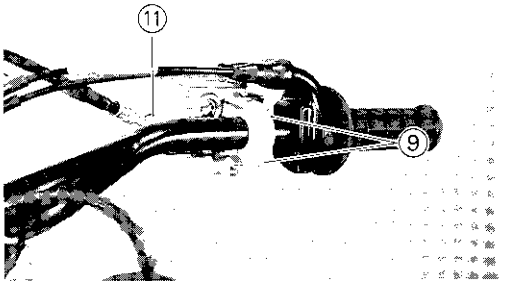
Gegenstand	N·m	kg-m
① Lenkkopfmutter	80 – 100	8,0 – 10,0
② Schraube an oberer Gabelbrücke	20 – 31	2,0 – 3,1
③ Schraube an unterer Gabelbrücke	20 – 31	2,0 – 3,1
④ Deckelschraube der Teleskopgabel	30 – 40	3,0 – 4,0
⑤ Schraube an Dämpferstange der Teleskopgable	30 – 40	3,0 – 4,0
⑥ Vorderachsmutter	50 – 80	5,0 – 8,0
⑦ Vorderachssicherungsmutter	6 – 8	0,6 – 0,8
⑧ Schraube an Lenkerklemmfaust	18 – 28	1,8 – 2,8
⑨ Befestigungsschraube (Hauptbremszylinder vorne)	6 – 9	0,6 – 0,9
⑩ Befestigungsschraube (Vorderbremssattel)	20 – 31	2,0 – 3,1
⑪ Schraube an Bremsschlauchverbindung	20 – 25	2,0 – 2,5
⑫ Entlüftungsventil (vorne & hinten)	6 – 9	0,6 – 0,9
⑬ Befestigungsschraube (Bremsscheibe vorne & hinten)	18 – 28	1,8 – 2,8
⑭ Schraube an vorderer Fußraste	44 – 66	4,4 – 6,6
⑮ Schwingenzapfenmutter	61 – 94	6,1 – 9,4
⑯ Federbein-Befestigungsmutter (oben & unten)	48 – 72	4,8 – 7,2
⑰ Befestigungsmutter (hintere Dämpferstange)	84 – 120	8,4 – 12,0
⑱ Mutter am hinteren Dämpferhebel (vorne)	60 – 96	6,0 – 9,6
⑲ Mutter am hinteren Dämpferhebel (Mitte)	84 – 120	8,4 – 12,0
⑳ Hinterachsmutter	85 – 115	8,5 – 11,5
㉑ Speichennippel	2 – 4	0,2 – 0,4
㉒ Befestigungsschraube (Hauptbremszylinder hinten)	8 – 12	0,8 – 1,2
㉓ Kontermutter (Hinterbremsgestänge)	15 – 20	1,5 – 2,0

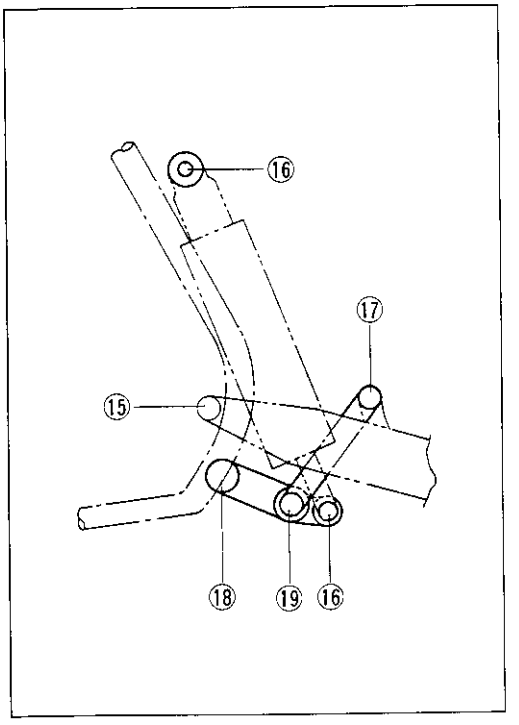

8
4
1
4

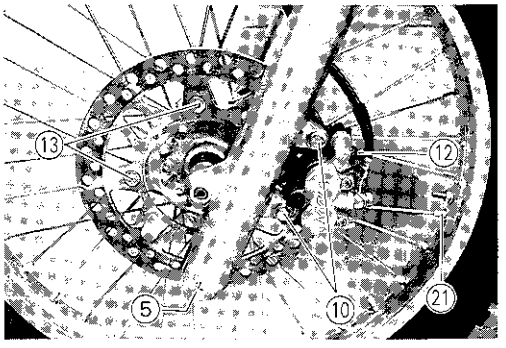

11
22
15
23
14

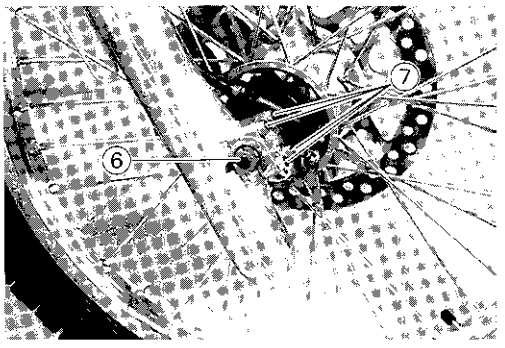

4
2
3


12
11
13
20
13
21


11
9


16
17
15
18
19
16


13
12
5
10
21


7
6

MOTOR

INHALT

BEI EINGEBAUTEM MOTOR AUSBAUBERE MOTORTEILE 3- 1
AUS- UND WIEDEREINBAU DES MOTORS 3- 2
ZERLEGEN DES MOTORS 3- 6
ÜBERPRÜFUNG UND WARTUNG DER MOTORTEILE 3-14
ZYLINDERKOPFHAUBE 3-14
KIPPHEBEL 3-15
ZYLINDERKOPF 3-16
VENTIL 3-16
NOCKENWELLE 3-22
ZYLINDER 3-23
KOLBEN 3-23
PLEUEL 3-26
KURBELWELLE 3-26
KUPPLUNG 3-27
GETRIEBE 3-28
AUSGLEICHERWELLE UND ZAHNRÄDER 3-31
KURBELGEHÄUSELAGER 3-31
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS 3-32
ÖLDICHTUNGEN 3-32
KURBELWELLE 3-32
AUSGLEICHERWELLE UND ZAHNRÄDER 3-33
ÖLLEITUNG 3-33
SCHALTNOCKEN UND -GABELN 3-34
ÖLPUMPE UND ÖLSUMPFFILTER 3-35
KULBELGEHÄUSE 3-36
STEUERKETTE UND PRIMÄRANTRIEBSRAD 3-37
KICKSTARTERWELLE 3-38
KUPPLUNG 3-40
ÖLFILTER 3-41
MAGNETZÜNDER 3-42
KOLBENRINGE UND KOLBEN 3-42
ZYLINDER 3-43
ZYLINDERKOPF 3-44
NOCKENWELLE 3-44
ZYLINDERKOPFHAUBE 3-45
STEUERKETTENSPANNER 3-46
ÖLLEITUNG 3-47
MAGNETZÜNDERABDECKUNG 3-48

BEI EINGEBAUTEM MOTOR AUSBAUBARE MOTORTEILE

Nachfolgend aufgeführte Teile lassen sich bei eingebautem Motor ausbauen und wiedereinbauen. Anleitungen zum Ausbau siehe angegebene Seite.

LINKE MOTORSEITE

	Siehe Seite
Motorkettenrad	3- 3
Magnetzünderabdeckung	3- 6
Magnetzünderrotor	3- 8
Magnetzünderspule	3-13

MOTOR MITTE

	Siehe Seite
Zylinderkopfhaube	3- 7
Nockenwelle	3- 7
Zylinderkopf	3- 7
Zylinder	3- 7
Kolben	3- 8
Steuerkette	3-10

RECHTE MOTORSEITE

	Siehe Seite
Ölfilter	2- 7
Kupplungsabdeckung	3- 8
Kupplung komplett	3- 8
Primärabtriebszahnrad komplett	3- 9
Ölpumpenabtriebsrad	3- 9
Kickstarterwelle komplett	3- 9
Schaltwelle	3- 9
Primärantriebsrad	3-10

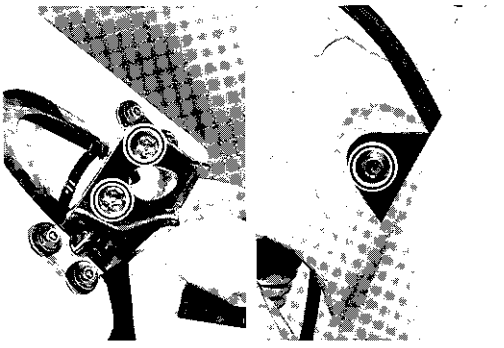
AUS- UND WIEDEREINBAU DES MOTORS

AUSBAU DES MOTORS

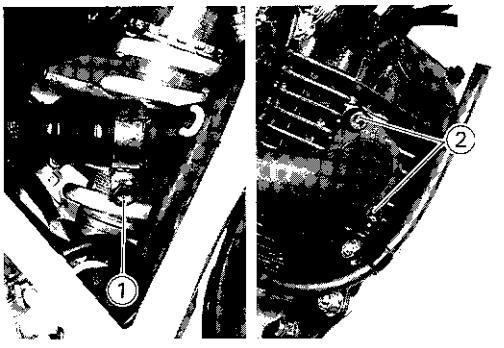
Motor vor dem Herausnehmen aus dem Rahmen gründlich mit geeignetem Reinigungsmittel reinigen.
Die einzelnen Schritte beim Ausbouen des Motors sind wie folgt.

- Linke und rechte Rahmenverkleidung abnehmen.
- Die zwei Schrauben lösen und Sitzbank abnehmen.

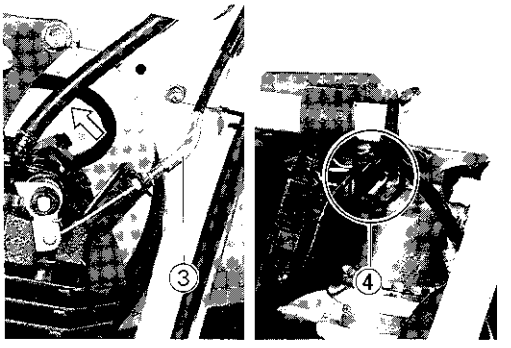
- Kraftstoffhahn auf "OFF" stellen.
- Benzinschlauch abnehmen.
- Die vier Befestigungsschrauben lösen und Kratstofftank abnehmen.
- Die vier schrauben lösen und Motorunterverkleidung abnehmen.
- Motoröl ablassen. (siehe Seite 2-7.)



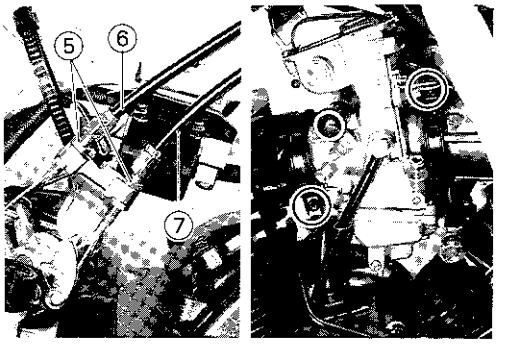
- Schraube ① am Auspufftopfanschluß lösen.
- Schrauben ② lösen und Auspuffrohr entfernen.



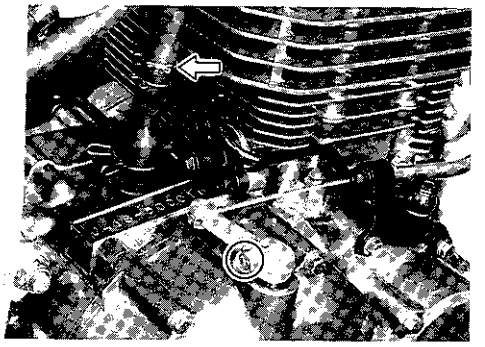
- Dekompressionszug ③ und Zylinderkopf-Entlüftungsschlauch abnehmen.
- Klemme für Hochspannungskabel entfernen.
- Zündkerzenstecker abnehmen.
- Magnetzünderkabel ④ abnehmen.



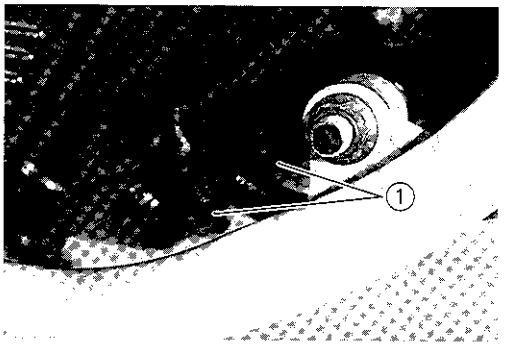
- Kontermutter ⑤ lockern und Gasseilzüge (Zugseilzug ⑥ und Rückholseilzug ⑦) abnehmen.
- Klemmschrauben lösen und Vergaser abnehmen.



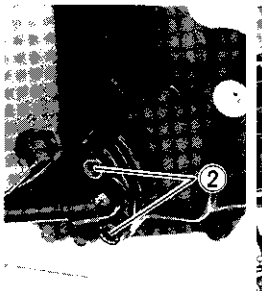
- Kupplungsseilzug mit Ausrückarm abnehmen.
- Kurbelgehäuse-Entlüftungsschlauch abnehmen.

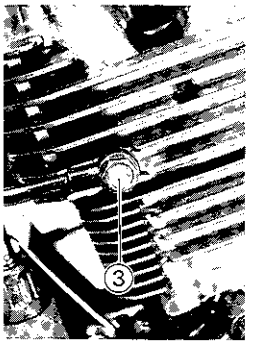


- Befestigungsschrauben ① für Ölleitungsanschluß entfernen.

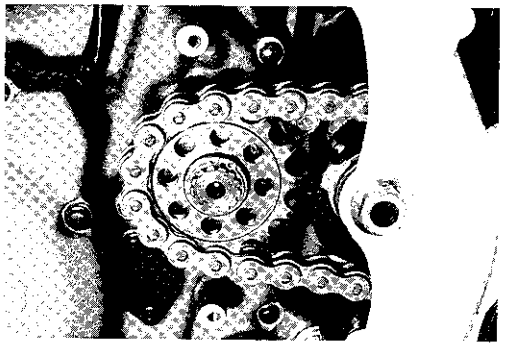


- Schalthebel, Motorkettenradschutz und linke Fußraste abnehmen.
- Befestigungsschrauben (② und ③) für Ölleitungsanschluß entfernen.

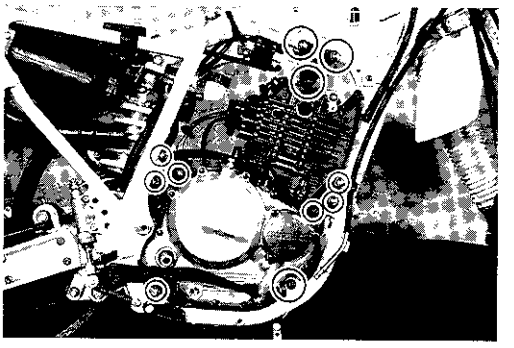




- Sicherungsring entfernen und Motorkettenrad mit Antriebskette abnehmen.
- Kickstarterhebel abnehmen.



- Motorbefestigungsschrauben und Halterungen entfernen.
- Motor aus der linken Seite des Rahmens nehmen.

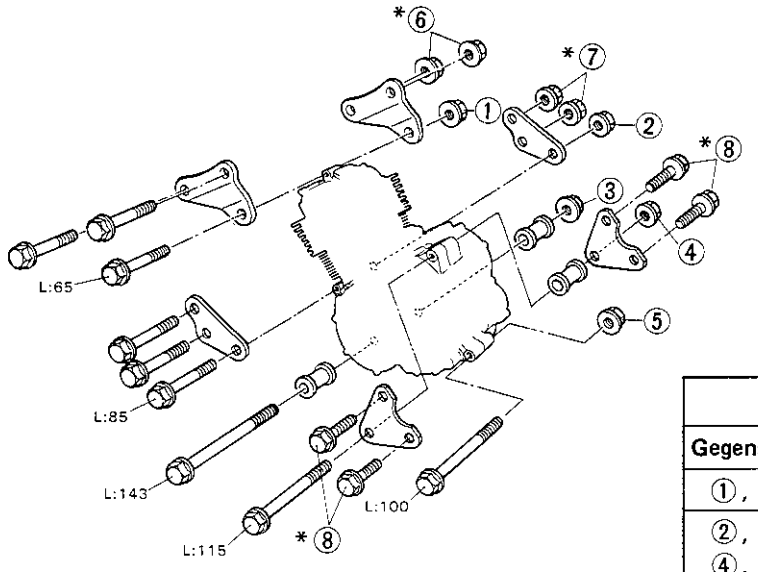


WIEDEREINBAU DES MOTORS

Motor in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wiederreinbauen.

- Halterungen, Distanzstücke, Schrauben und Muttern richtig anbringen. (siehe Abb.)

HINWEIS:
Die Motorbefestigungsmuttern sind selbstsichernd. Einmal entfernt, läßt sich eine Mutter nicht mehr verwenden. Stets neue Muttern nehmen und im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.



*THREAD LOCK SUPER "1303" (99000-32030) auftragen.

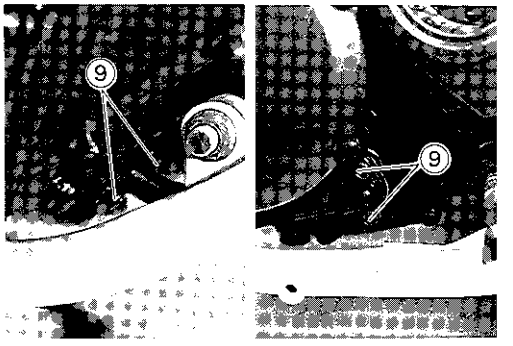
Gegenstand	Drehmoment N·m	Drehmoment kg-m
①, ⑥	37 – 45	3,7 – 4,5
②, ③ ④, ⑤	60 – 72	6,0 – 7,2
⑦, ⑧	18 – 28	1,8 – 2,8

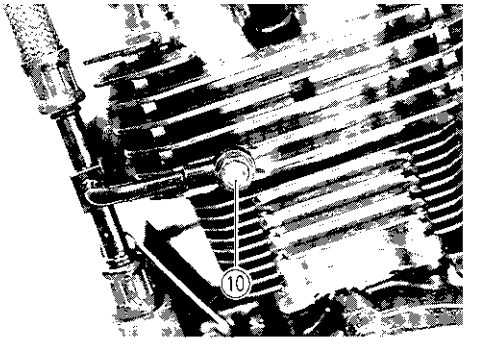
- Ölleitungen richtig an den Kurbelgehäusehälften anbringen.

ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit O-Ringe erneuern.

- Sicherungsschrauben ⑨ der Ölleitung und Verbindungsschraube ⑩ im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment
Schraube ⑨: 8 – 12 N·m (0,8 – 1,2 kg-m)
Schraube ⑩: 20 – 25 N·m (2,0 – 2,5 kg-m)

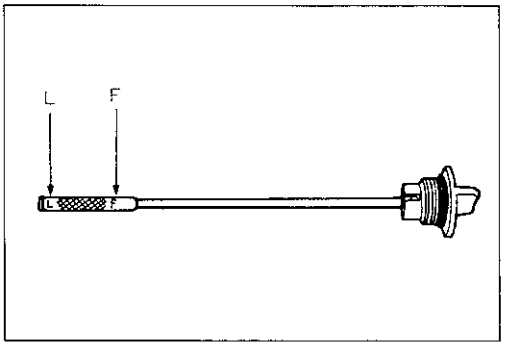




- Nach Wiedereinbau des Motors sind folgende Einstellungen erforderlich.

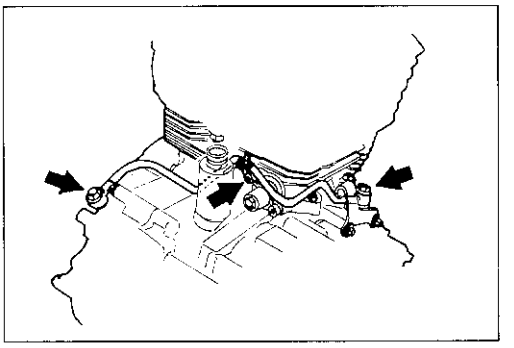
* Dekompressionszugspiel. (siehe Seite 2-6.)
* Kupplungszugspiel. (siehe Seite 2-9.)
* Antriebskettendurchhang. (siehe Seite 2-10.)
* Leerlaufdrehzahl. (siehe Seite 2-8.)
* Gaszugspiel. (siehe Seite 2-8.)

- Nach Überholen des Motors 2,1 L Motoröl SAE 10W/40 der Klasse SE oder SF in den Motor füllen.
- Motor anlassen und 3 Minuten im Leerlauf drehen lassen. Etwa eine Minute nach Abstellen des Motors Ölstand am Ölstandmesser ablesen.
  Liegt der Ölstand unter der Marke "F", Öl bis zur Marke "F" nachfüllen.

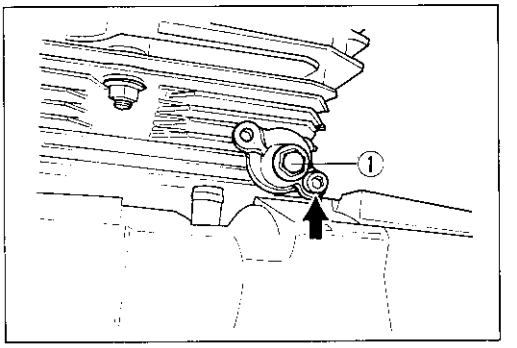


Motorölfüllmenge
Wechsel : 1 700 ml
Filterwechsel: 1 900 ml
Überholung : 2 100 ml

ZERLEGEN DES MOTORS

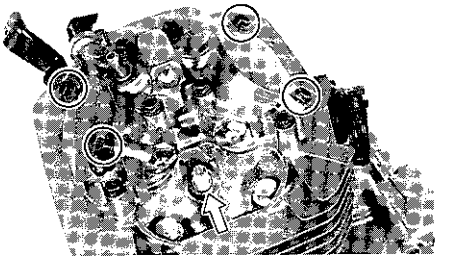


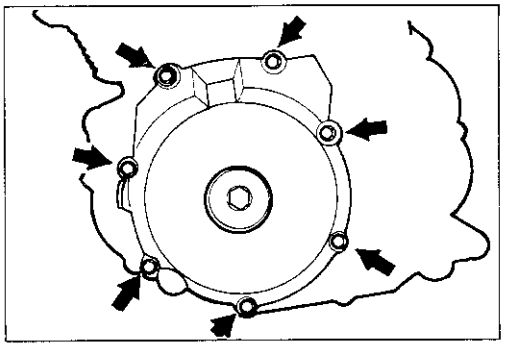
- Ölleitung entfernen.
- Kurbelgehäuse-Entlüftungsschlauch abnehmen.



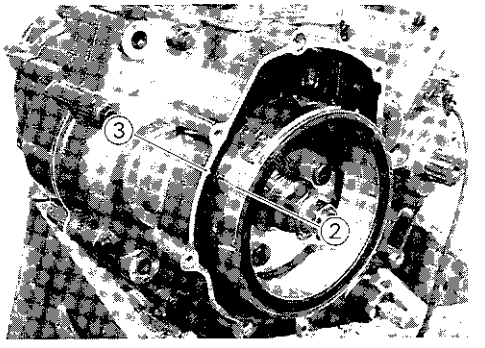
- Schraube ① lösen und Befestigungsschraube für Kettenspanner entfernen.

- Ventilprüfkappen (Einlaß und Auslaß) abnehmen.
- Zündkerze herausnehmen.





- Magnetzünderabdeckung abnehmen.

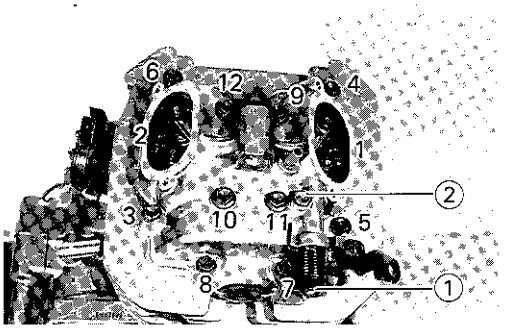


- Magnetzünderrotor drehen, bis die Marke "T" ② am Rotor auf die Markierung ③ am Kurbelgehäuse ausgerichtet ist.

HINWEIS:
Beim Abnehmen der Zylinderkopfhaube muß der Kolben am OT des Verdichtungstaktes stehen.

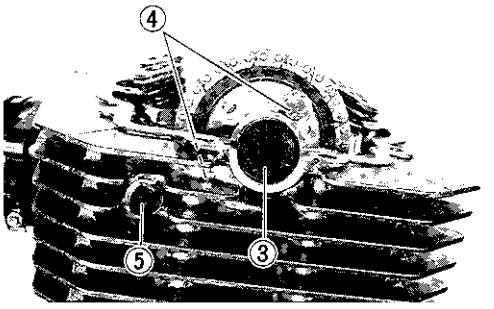
- Mutter ① entfernen und Rückzugfeder auf der Dekompressionswelle abnehmen.
- Schrauben an Zylinderkopfhaube in aufsteigender Reihenfolge lösen und Zylinderkopfhaube abnehmen.

HINWEIS:
Bei Abnahme der Zylinderkopfhaube nicht Druckbolzen ② auf der Dekompressionswelle entfernen.

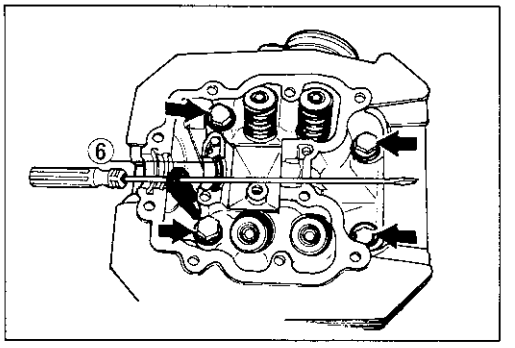


- Nockenwellenabschlußkappe ③ abnehmen.
- Sicherungsscheibe geradebiegen und Schrauben ④ am Nockenwellenkettenrad entfernen.
- Nockenwelle und Kettenrad abnehmen.

HINWEIS:
* *Steuerkettenspannerschraube ⑤ nur beim Zerlegen des Motors entfernen.*
* *Steuerkette, Stift oder Kettenrad nicht in das Kurbelgehäuse fallen lassen.*

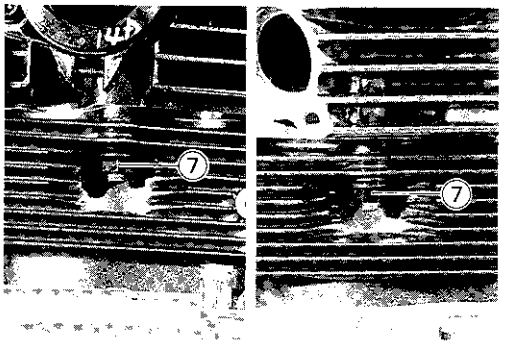


- C-Ring ⑥ entfernen.
- Zylinderkopfschrauben kreuzweise lösen.

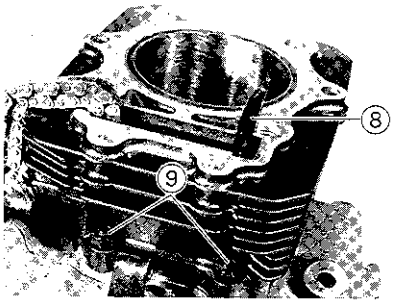


- Die zwei Muttern ⑦ entfernen und Zylinderkopf abnehmen.

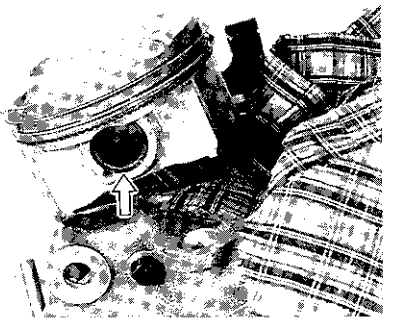
HINWEIS:
Einen Zylinderkopf, der sich nicht leicht abnehmen läßt, unter Anklopfen des rippenlosen Teils des Zylinderkopfs mit einem Plastikhammer vorsichtig abstemmen. Dabei Rippen nicht abbrechen.



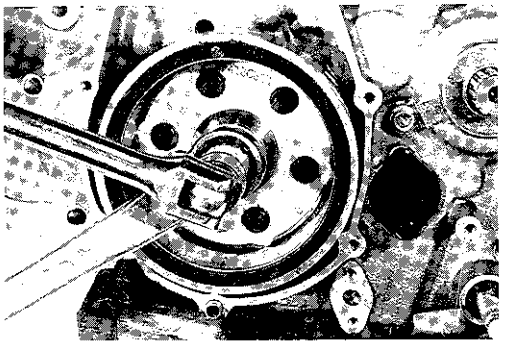
- Steuerkettenführug ⑧ abnehmen.
- Die zwei Muttern ⑨ entfernen und Zylinder abnehmen.



- Einen sauberen Lappen über den Zylindersockel legen, damit die Kolbenbolzensicherungsringe nicht in das Kurbelgehäuse fallen können. Sicherungsringe am Kolbenbolzen mit einer Langbeckzange entfernen.
- Kolbenbolzen mit einem geeigneten Treibdorn austreiben.



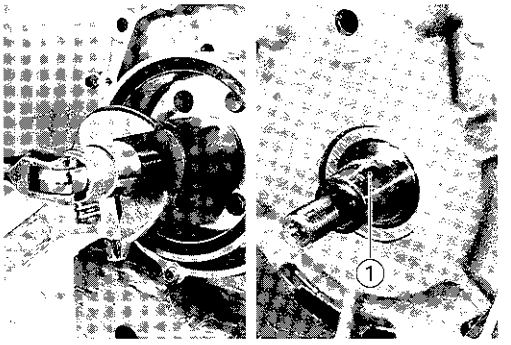
- Schraube am Magnetzünderrotor mit einem 27 mm-Steckschlüssel lösen.



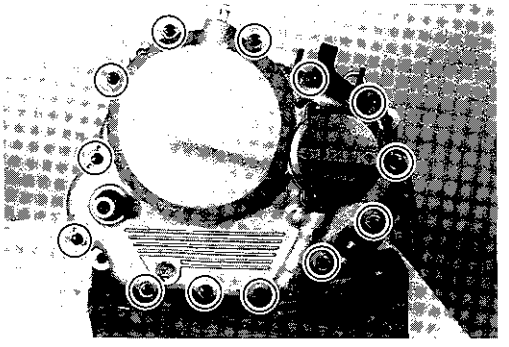
- Magnetzünderrotor mit Spezialwerkzeug entfernen.

09930-34960: Rotorabzieher

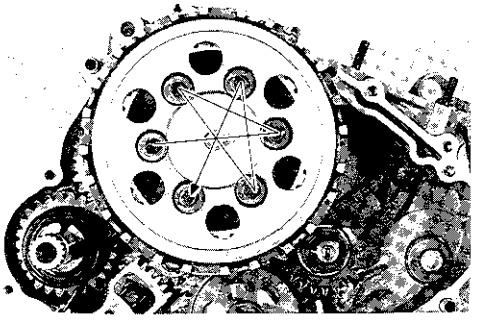
- Keil ① entfernen.



- Kupplungsabdeckung abnehmen.

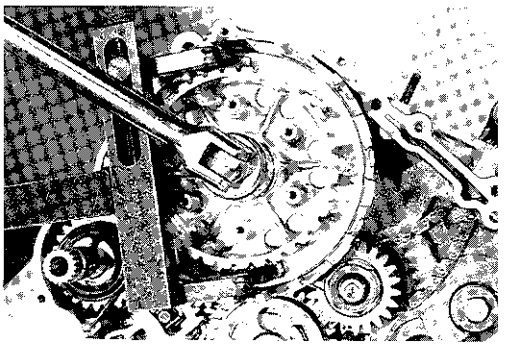


- Befestigungsschrauben der Kupplungsfeder kreuzweise entfernen.
- Druckplatte samt Kupplungsführungslager und Zahnstange entfernen.
- Reib- und Stahllamellen entfernen.

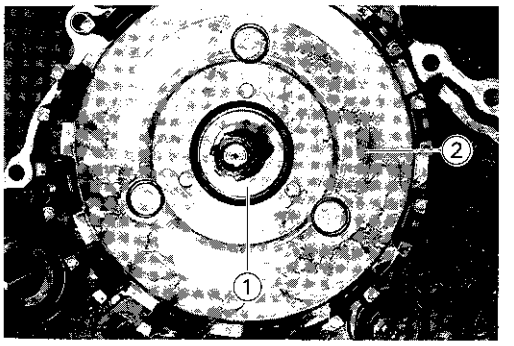


- Sicherungsscheibe geradebiegen und Mutter am Kupplungskorb mit Spezialwerkzeug lösen.

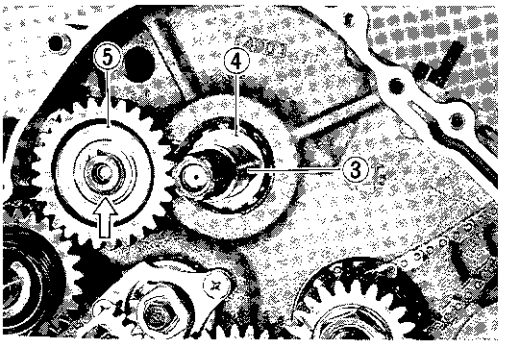
09920-53710: Kupplungskorbhalter



- Beilagscheibe ① und Primärabtrieb komplett ② entfernen.

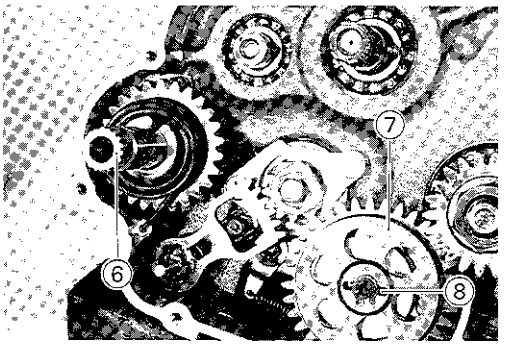


- Distanzstück ③ und Beilagscheibe ④ entfernen.
- Sicherungsring entfernen und Leerlaufrad des Kickstarters ⑤ abnehmen.

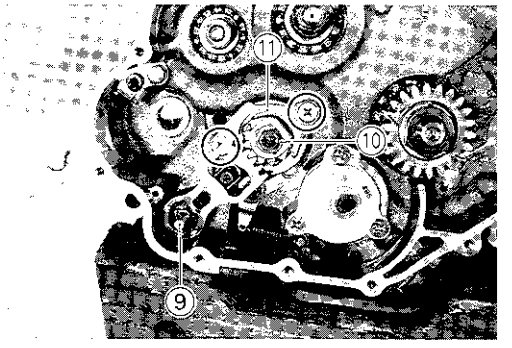


- Kickstarterwelle komplett ⑥ entfernen.
- Sicherungsring entfernen und Ölpumpenabtriebsrad ⑦ abnehmen.
- Stift ⑧ entfernen.

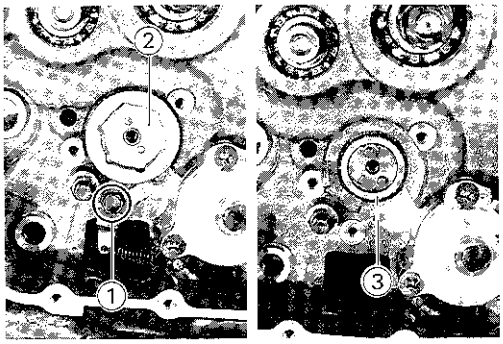
ACHTUNG:
Ölpumpe 1 nicht vor dem Trennen des Kurbelgehäuses ausbauen.



- Schaltwelle ⑨ ausbauen.
- Nockenführung ⑪ entfernen und Nockenabtriebsrad ⑩ abnehmen.



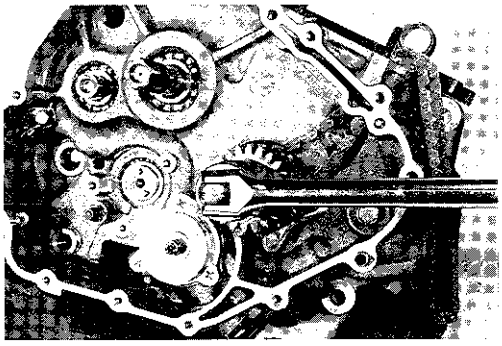
- Schraube entfernen und Nockenanschlag ① sowie Nockenanschlagplatte ② abnehmen.
- Distanzstück ③ entfernen.



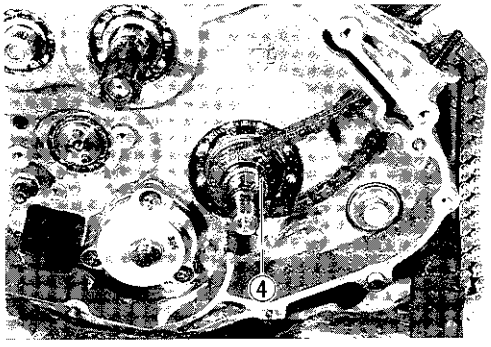
- Mutter mit Spezialwerkzeug lösen und Primärantriebsrad abnehmen.

09910-20115: Pleuelhalter

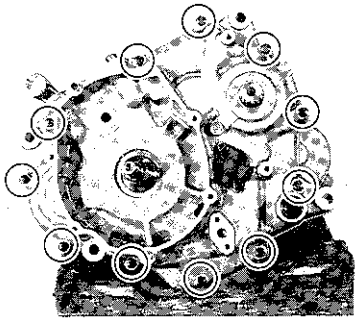
ACHTUNG:
Diese Mutter hat ein Linksgewinde.



- Steuerkette und Keil ④ entfernen.



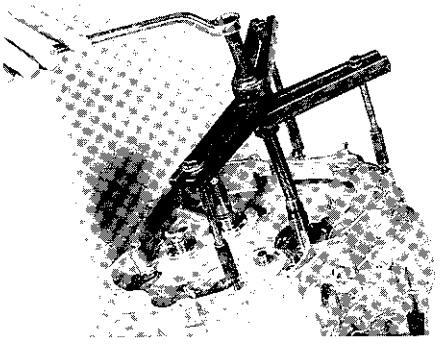
- Sicherungsschrauben am Kurbelgehäuse entfernen.



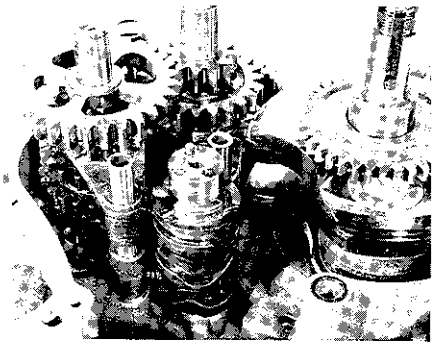
- Kurbelgehäuse mit Spezialwerkzeug in rechte und linke Hälfte teilen.

09920-13120: Kurbelgehäuseabzieher

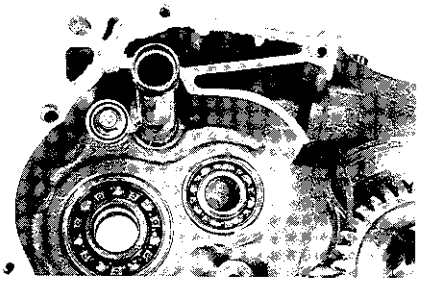
HINWEIS:
Kurbelgehäuseabzieher so ansetzen, daß die Werkzeugplatte parallel zur Endseite des Kurbelgehäuses steht.
Kurbelwelle und Getriebeteile verbleiben in der linken Kurbelgehäusehälfte.



- Schaltgabelwellen und Schaltgabeln entfernen.
- Schaltnocken entfernen.
- Antriebswelle komplett und Zwischenwelle komplette ausbauen.

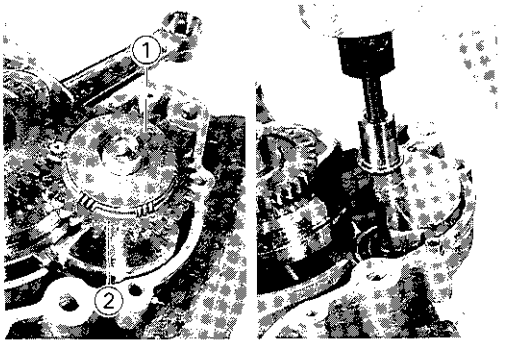


- Ölleitung entfernen.

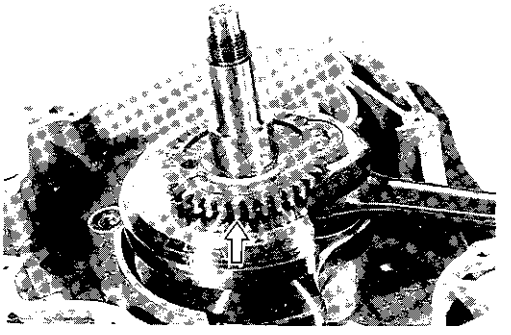


- Platte ① und Ausgleicherabtriebsrad ② entfernen.
- Ausgleicherwelle mit Spezialwerkzeug ausbauen.

09930-30102: Gleitschaft
09930-30141: Vorsatz A

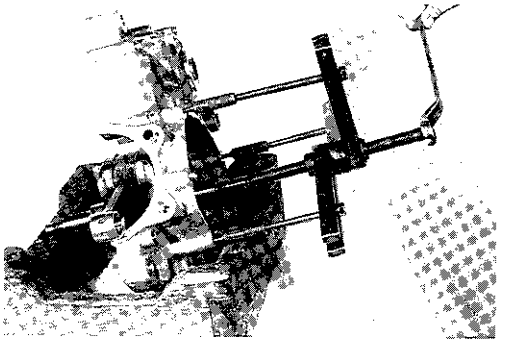


- Ausgleicherantriebsrad entfernen.

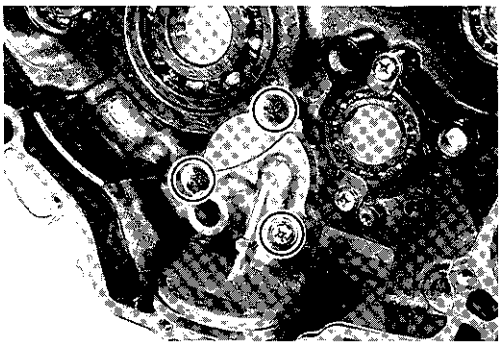


- Kurbelwelle mit Spezialwerkzeug ausbauen.

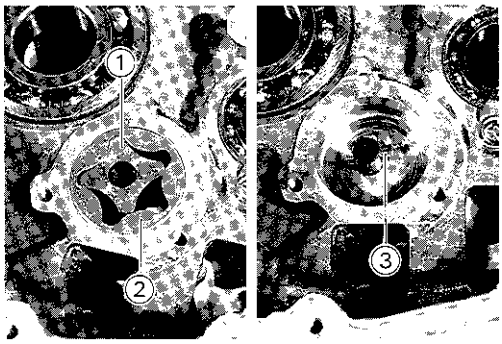
09920-13120: Kurbelwellenabzieher (Kurbelgehäuseabzieher)



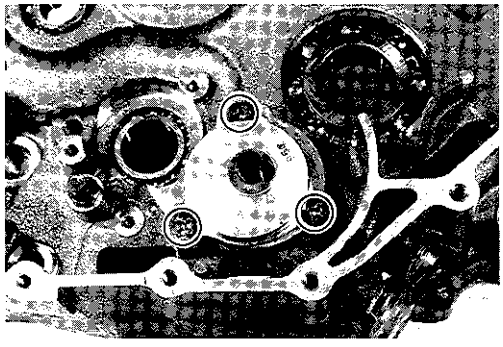
- Ölpumpe 2 ausbauen.



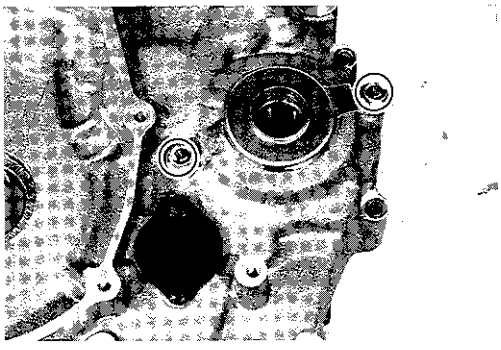
- Innenläufer ① und Außenläufer ② ausbauen.
- Stift ③ entfernen.



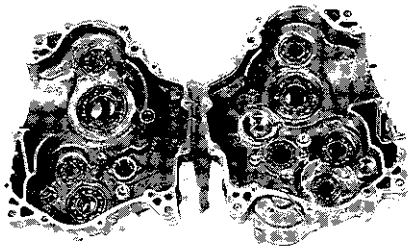
- Ölpumpe 1 ausbauen.



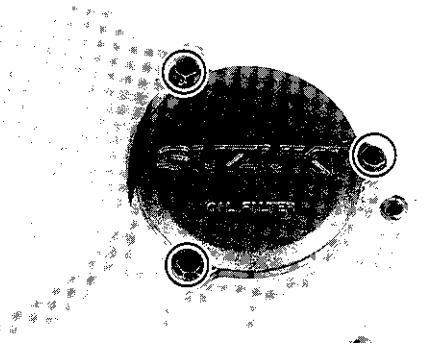
- Halter entfernen.



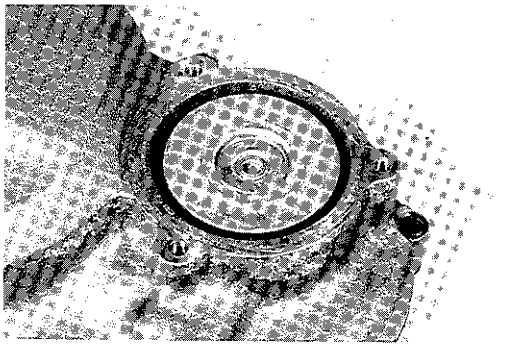
- Öldichtungen und Lager entfernen.



- Ölfilterkappe abnehmen.

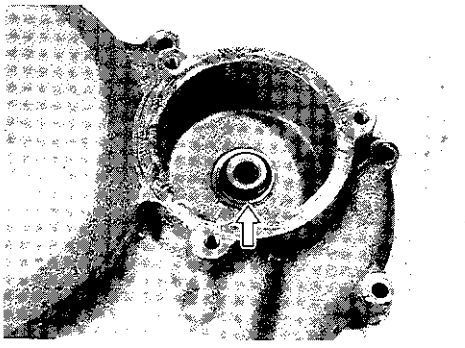


- Ölfilter entfernen.

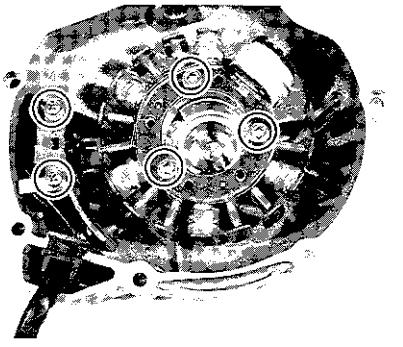


- O-Ring entfernen.

ACHTUNG:
Entfernen O-Ring erneuern.

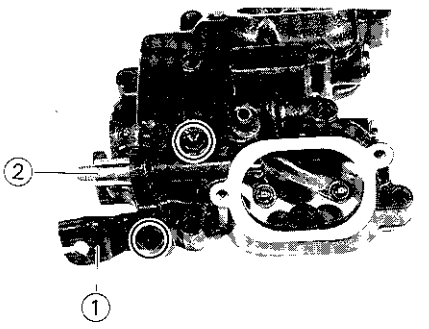


- Magnetzünderspule ausbauen.



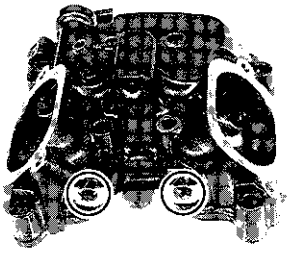
ÜBERPRÜFUNG UND WARTUNG DER MOTORTEILE

WARTUNG DER ZYLINDERKOPFHAUBE



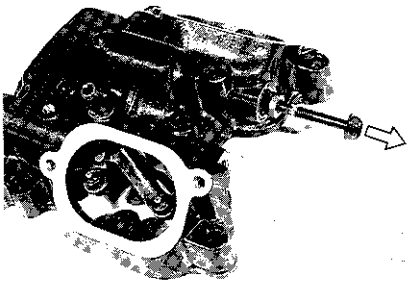
ACHTUNG:
Ausgebaute Teile nach Einbaustelle und in Gruppen sortiert nach "Auslaß" und "Einlaß" ablegen, so daß jedes einzelne Teil wieder an ursprünglicher Stelle eingebaut wird.

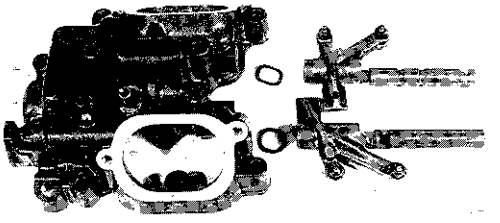
- Halterung ① des Dekompressionszugs abnehmen.
- Dekompressionswelle ② herausziehen.



- Druckschrauben an Einlaß- und Auslaßkipphebelwelle entfernen.

- Einlaß- und Auslaßkipphebelwelle mit einer 6 mm-Schraube herausziehen.



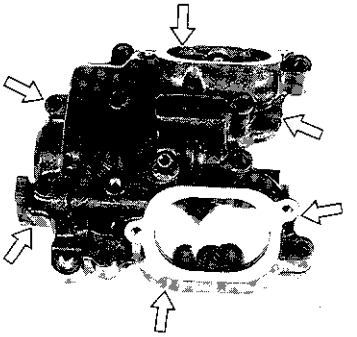


ZYLINDERKOPFHAUBENVERZUG

Zylinderkopfhaube nach Entfernen des Dichtungsmittels von ihrer Paßfläche auf eine Richtplatte setzen und mit einer Fühlerlehre auf Verzug überprüfen. Kontrollpunkte siehe Abb.

Verschleißgrenze: 0,05 mm

Liegt der Verzug über der Verschleißgrenze, Zylinderkopfhaube erneuern.

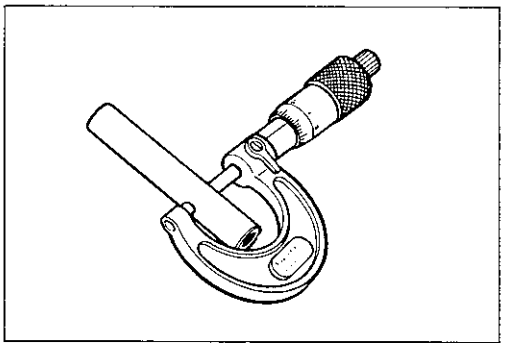


AUSSENDURCHMESSER DER KIPPHEBELWELLE

Durchmesser der Kipphebelwelle mit einem Mikrometer messen.

Standard: 11,973 – 11,984 mm

09900-20205: Mikrometer (0 – 25 mm)

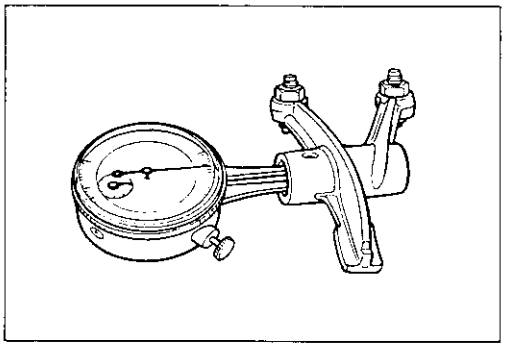


INNENDURCHMESSER DES KIPPHEBELS

Bei Überprüfung des Kipphebels auch Innendurchmesser des Kipphebels und Verschleiß der Nockenwellenkontaktfläche überprüfen.

Standard: 12,000 – 12,018 mm

09900-20605: Zylinderstichmaß

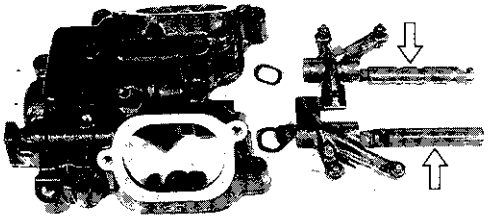


WIEDERZUSAMMENBAU VON KIPPHEBEL UND WELLE

- SUZUKI MOLY PASTE auf Kipphebelwellen auftragen.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

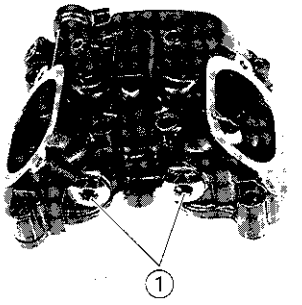
- Kipphebelwellen mit dem Gewindeloch nach außen einsetzen.



- Schrauben an jeder Kipphebelwelle im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment: 25 – 30 N·m (2,5 – 3,0 kg-m)

HINWEIS:
Druckschraube ① mit neuer Dichtung versehen.



WIEDERZUSAMMENBAU DER DEKOMPRESSIONSWELLE

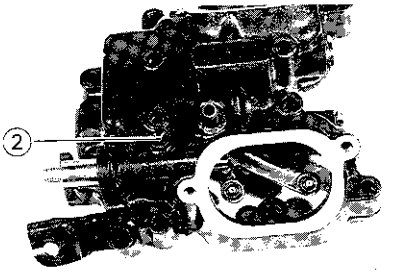
- SUZUKI MOLY PASTE auf die Dekompressionswelle auftragen.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

- Nach Einsetzen der Dekompressionswelle Schraube im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment: 8 – 12 N·m (0,8 – 1,2 kg-m)

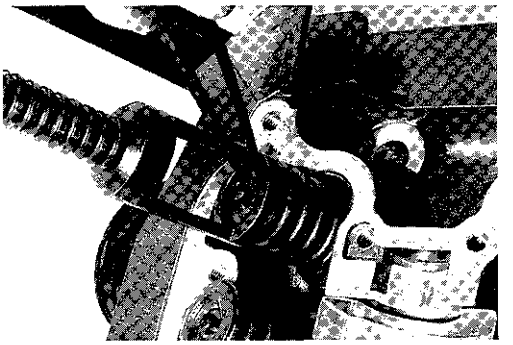
HINWEIS:
Druckschraube ② mit neuer Dichtung versehen.



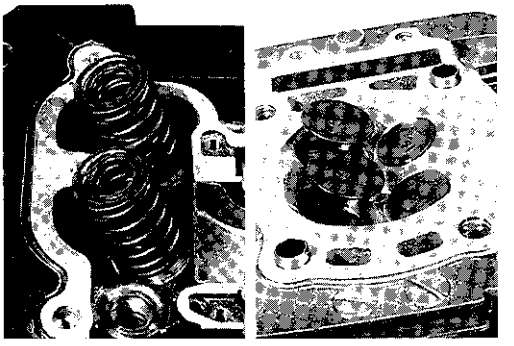
WARTUNG DES ZYLINDERKOPFES

- Ventilfedern mit Spezialwerkzeug zusammendrücken.
- Ventilsplinte entfernen.

09916-14510: Ventilfederzange
09916-14910: Vorsatz
09916-84510: Pinzette

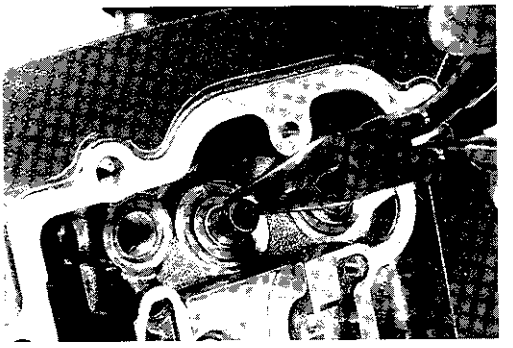


- Ventilfederteller (oben) und innere wie äußere ventilfeder entfernen.
- Ventile entfernen.



- Öldichtung, dann Federteller (unten) entfernen.

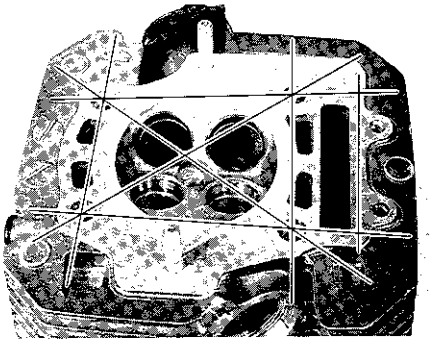
HINWEIS:
Mit Ausbau der Ventile geht das Zerlegen gewöhnlich zu Ende. Bei erforderlicher Erneuerung der Ventilführungen nach Uberprüfung verwandter Teile die im Abschnitt über die Wartung der Ventilführung dargestellen Schritte ausführen.



ZYLINDERKOPFVERZUG

Ölkohleablagerungen in Verbrennungskammer entfernen. Dichtungsfläche des Zylinderkopfs mit Richtlineal und Fühlerlehre auf Verzug überprüfen. Spiel an mehreren Stellen messen (siehe Abb.). Überschreitet der größte Meßwert an einer Stelle des Richtlineals die Verschleißgrenze, Zylinderkopf erneuern.

Verschleißgrenze: 0,05 mm

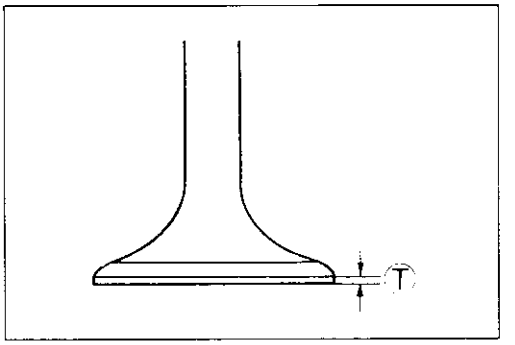


VERSCHLEISS DER VENTILSITZAUFLAGE

Dicke Ⓣ messen. Erreicht die Dicke die Verschleißgrenze, Ventil erneuern.

HINWEIS:
Jedes Ventil auf Verschloiß der Sitzauflage ansehen. Ventil mit übermäßig abgenutzter Auflage erneuern.

Verschleißgrenze: 0,5 mm

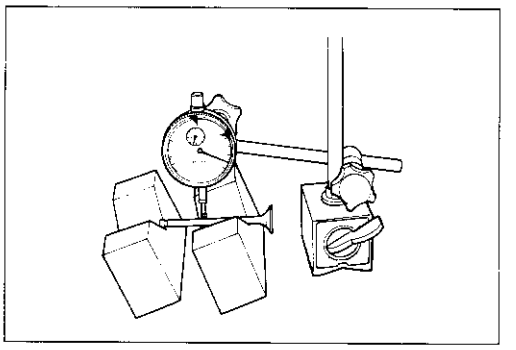


VENTILSCHAFTSCHLAG

Ventil auf V-Blöcke legen (siehe Abb.) und mit Meßuhr auf Schlag überprüfen. Überschreitet der Schlag die Verschleißgrenze, Ventil erneuern.

Verschleißgrenze: 0,05 mm

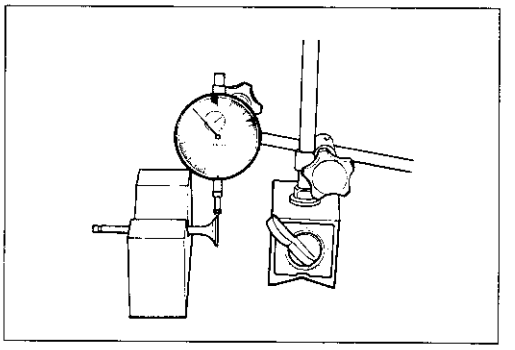
09900-20701: Magnetständer
09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)



VENTILTELLERRADIALSCHLAG

Meßuhr recktwindlig an Ventilteller ansetzen und Ventiltellerradialschlag messen. Übersteigt er die Verschleißgrenze, Ventil erneuern.

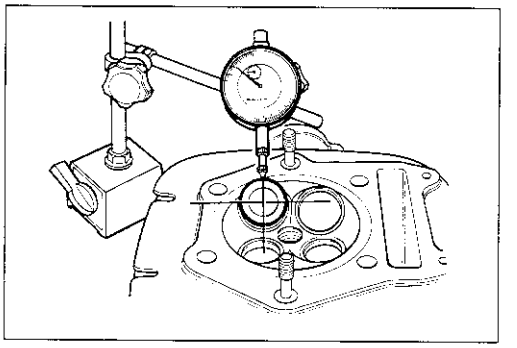
Verschleißgrenze: 0,03 mm



SPIEL ZWISCHEN VENTILFÜHRUNG UND VENTILSCHAFT

Meßuhr ansetzen (siehe Abb.) und Spiel in den beiden Richtungen "X" und "Y" senkrecht zueinander messen. Übershreitet das gemessene Spiel die nachfolgend angegebene Verschleißgrenze, feststellen, ob Ventil oder Führung zu erneuern ist, um das Spiel auf den Standardwert zu bringen.

	Standard	Verschleißgrenze
EIN	0,010 – 0,037 mm	0,35 mm
AUS	0,030 – 0,057 mm	0,35 mm

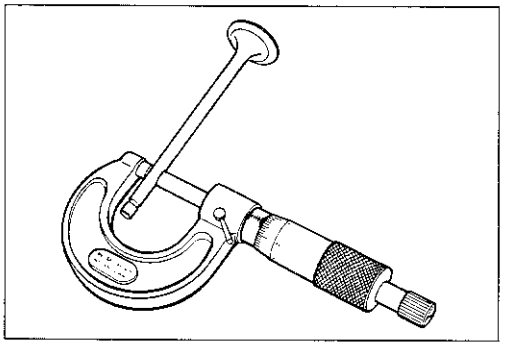


VENTILSCHAFTVERSCHLEISS

Ergibt die Messung eine Abnutzung des Ventilschafts bis zur Verschleißgrenze und überschreitet das Spiel die oben angegebene Verschleißgrenze, Ventil erneuern. Liegt der Schaft unterhalb der Verschleißgrenze, Führung erneuern. Nach Ernueurn von Ventil bzw. Führung Spiel erneut überprüfen.

Außendurchmesser des Ventilschafts
Standard
EIN : 4,975 – 4,990 mm
AUS: 4,955 – 4,970 mm

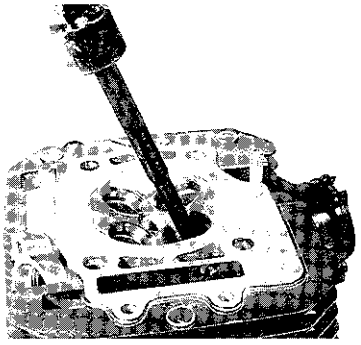
09900-20205: Mikrometer (0 – 25 mm)



WARTUNG DER VENTILFÜHRUNG

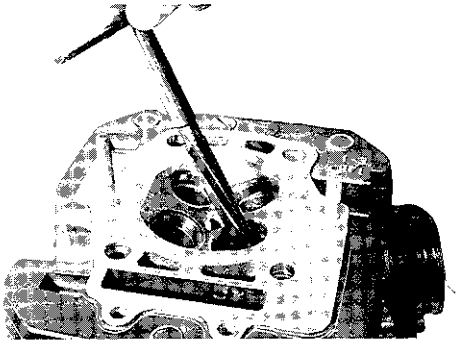
- Ventilführung mit Spezialwerkzeug entfernen.

09916-44310: Ventilführungsabzieher



- Ventilführungsbohrungen im Zylinderkopf mit 10,8 mm-Reibahle und Griff nacharbeiten.

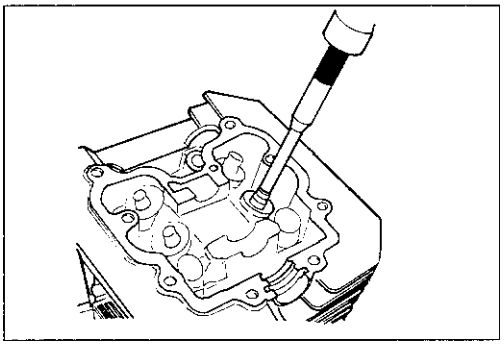
09916-34580: 10,8 mm-Reibahle
09916-34541: Griff



- In jede Ventilführung einen Ring einsetzen. Stets neue Ringe und Ventilführungen verwenden. Alte Ringe und Ventilführungen wegwerfen.

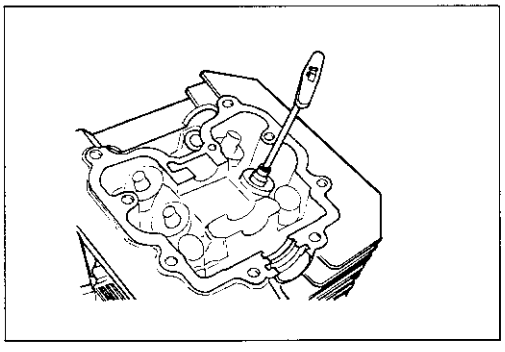
- Jede Ventilführung einfetten und mit dem Ventilführungssetzer in Führungsbohrung eintreiben.

09916-44310: Ventilführungssetzer und -abzieher

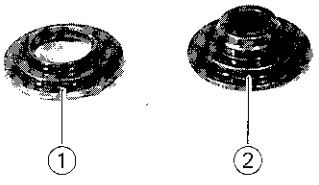


- Nach Einpassen der Ventilführungen Führungsbohrungen mit 5,0 mm-Reibahle und Griff nacharbeiten. Führungen nach dem Aufreiben reinigen und ölen.

09916-34570: 5,0 mm-Reibahle
09916-34541: Griff

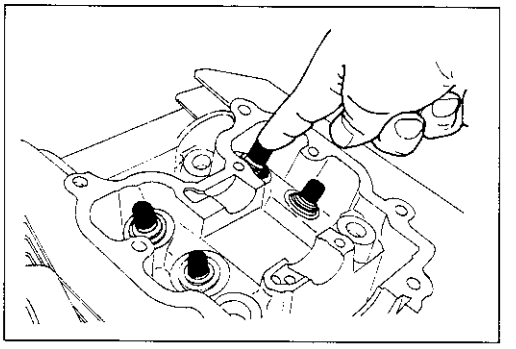


- Ventilfederteller (unten) ① anbringen. Ventilfederteller (unten) nicht mit Ventilfederteller (oben) ② verwechseln.



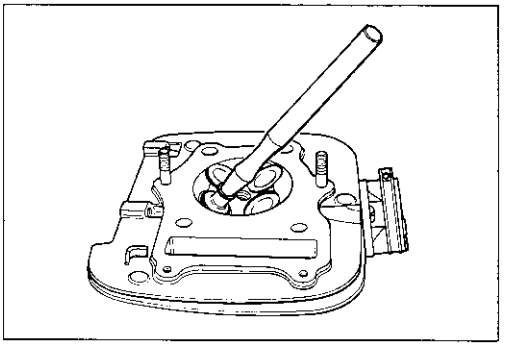
- Jede Schaftdichtung mit Motoröl schmieren und einsetzen.

ACHTUNG:
Schaftdichtungen erneuern.



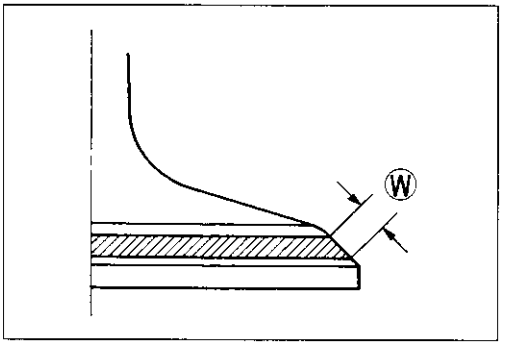
BESCHAFFENHEIT VON VENTIL UND VENTILSITZ BREITE DES VENTILSITZES

Gleichmäßig Preußischblau auf Ventilsitz auftragen. Ventil einpassen und eingefärbten Ventilsitz unter Drehen auf Ventilauflage abklopfen, um einen klaren Abdruck des Sitzkontaktes zu bekommen. Dabei Ventilteller mit Läppwerkzeug halten.



Der ringförmige Farbabdruck auf der Ventilauflage muß lückenlos durchgehend sein. Außerdem muß die Breite des Farbrings, die der sichtbar gemachten Sitzbreite entspricht, in folgendem Bereich liegen:

Breite des Ventilsitzes
Standard Ⓦ : 0,9 – 1,1 mm

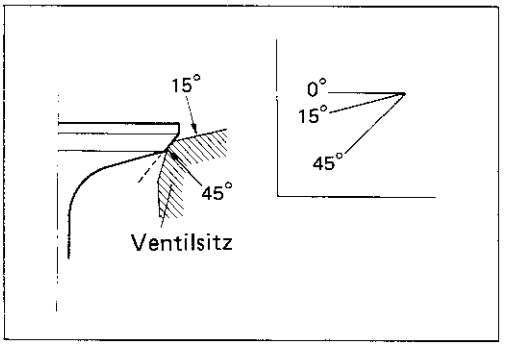


Ist eine dieser Anforderungen nicht erfüllt, Ventilsitz wie folgt nacharbeiten.

WARTUNG DES VENTILSITZES

Die Ventilsitze für die Einlaß- und Auslaßventile sind zweifach abgeschrägt, auf 15° und 45°.

	EINLASS	AUSLASS
45°	N-116 oder N-122	N-116 oder N-122
15°	N-116 oder N-121	N-116 oder N-121



09916-20610: Ventilsitzfräser (N-121)
09916-20620: Ventilsitzfräser (N-122)
09916-24420: Ventilsitzfräser (N-116)
09916-24311: Führungsdorn (N-100-5,0)

HINWEIS:
Ventilsitzfläche nach jedem Schneidevorgang überprüfen.

1. Führungsdorn unter leichtem Drehen gut einsetzen. Der Dornabsatz sollte etwa 10 mm von der Ventilführung entfernt sein.
2. Mit dem 45°-Fräser Ventilsitz mit ein oder zwei Umdrehungen entzundern und säubern.
3. Sitz nach der oben beschriebenen Methode zum Messen der Breite des Ventilsitzes überprüfen. Ausgefressenen oder verbrannten Sitz noch zusätzlich mit dem 45°-Fräser bearbeiten.

ACHTUNG:
Nur sowenig wie möglich vom Ventilsitz abtragen, damit der Ventilschaft zur Erzielung eines korrekten Ventilauflagewinkels nicht zu dicht an den Kipphebel gelangt.

Ist die Sitzauflage zu weit innen oder zu schmal, Sitzauflage mit 45°-Fräser nach außen verlegen und verbreitern. Ist die Sitzauflage zu weit außen oder zu breit, Sitzauflage mit 15°-Fräser nach innen verlegen und verschmälern.

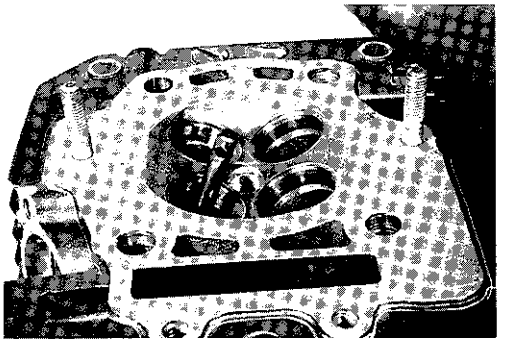
4. Nach Erzielung der gewünschten Sitzauflage und -breite 45°-Fräser ganz leicht ansetzen und die beiden vorhergehenden Schneidevorgängen entstandenen Grate wegnehmen. Nach dem letzten Schnitt NICHT Läppmasse verwenden. Der fertige Ventilsitz sollte eine samtartig glatte Oberfläche aufweisen und nicht hochglanzpoliert oder glänzend sein. Dadurch ergibt sich eine weiche Oberfläche für die endgültige Anpassung des Ventils, die in den ersten paar Sekunden des Motorbetriebs erfolgt.
5. Zylinderkopf- und Ventilbauteile reinigen und zusammenbauen. Einlaß- und Auslaßkanäle mit Benzin füllen und auf Undichtigkeit überprüfen. Bei Undichtigkeit Ventilsitz und -auflage auf Grate und andere Dinge überprüfen, die eine Abdichtung des Ventils verhindern könnten.

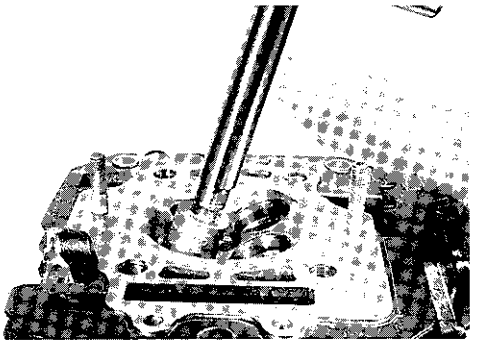
WARNUNG:
Stets äußerste Vorsicht beim Umgang mit Benzin!

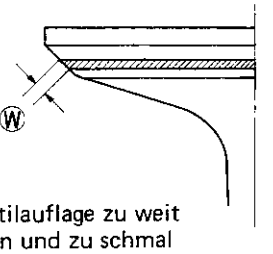
HINWEIS:
Nach Wiederzusammenbau des Motors Ventilspiel einstellen.

BESCHAFFENHEIT DES VENTILSCHAFTENDES

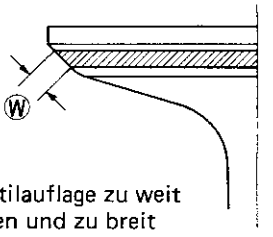
Ventilschaftendfläche auf Fresser und Abnutzung überprüfen. Ventilschaftendfläche läßt sich bei Fressern oder Abnutzung nacharbeiten, wenn Länge ① nicht 1,8 mm unterschreitet. Beträgt diese Länge weniger als 1,8 mm, Ventil erneuern. Nach Einbau eines Ventils mit nachgearbeitetem Schaftende (siehe oben) überprüfen, ob Fläche ② des Ventilschaftendes auch über den Sicherungskeilen ③ liegt.



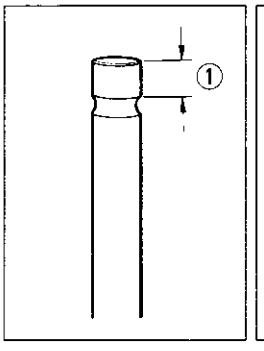


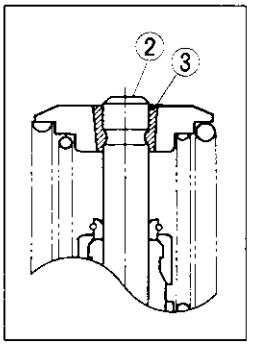


Ventilauflage zu weit innen und zu schmal



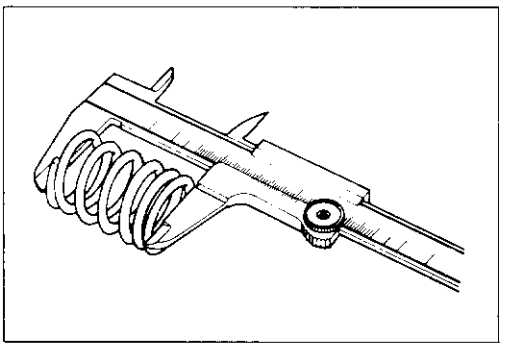
Ventilauflage zu weit außen und zu breit



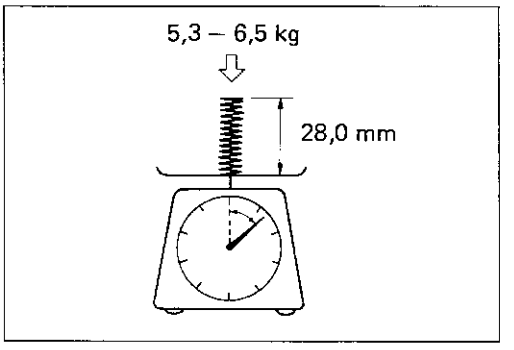


VENTILFEDER

Federstärke prüfen. Dazu Länge der unbelasteten Federn und Kraft messen, die erforderlich its, um sie zusammenzudrücken. Liegt die gemessene Länge der unbelasteten Federn unter der nachfolgend angegebenen Verschleißgrenze oder liegt die gemessene Kraft nicht im vorgeschriebenen Bereich, innere und äußere Feder als Satz erneuern.



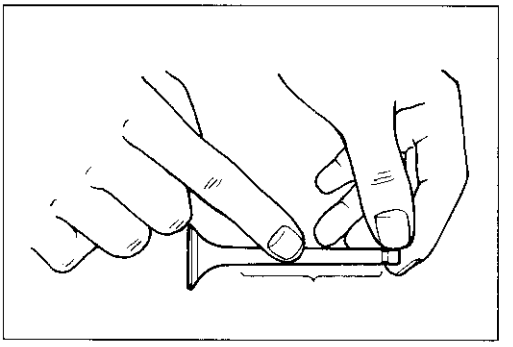
Länge der unbelasteten Ventilfeder
Verschleißgrenze
INNERE FEDER : 35,0 mm
ÄUSSERE FEDER: 37,8 mm



Ventilfederspannung
Standard
INNERE FEDER : 5,3 – 6,5 kg/28,0 mm
ÜUSSERE FEDER: 13,1 – 15,1 kg/31,5 mm

WIEDERZUSAMMENBAU VON VENTIL UND VENTILFEDER

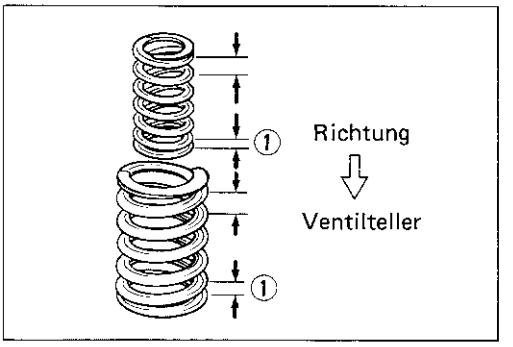
- SUZUKI MOLY PASTE auf den Ventilschaft lückenlos über die ganze Schaftlänge und rundherum auftragen und Ventil einsetzen.
  Auf gleiche Weise Lippe des Ventilschaftabdichtrings einölen.



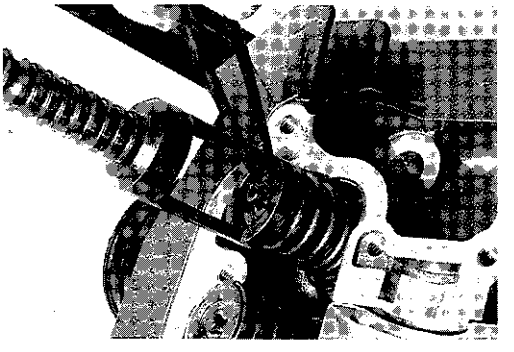
99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

ACHTUNG:
Beim Einsetzen der Ventile Lippe des Ventilschaftabdichtrings nicht beschädigen.

- Ventilfedern mit der enggewundenen Seite ① zum Ventilteller hin einsetzen. Die Steigung der inneren und äußeren Feder nimmt von oben nach unten ab (siehe Abb.).



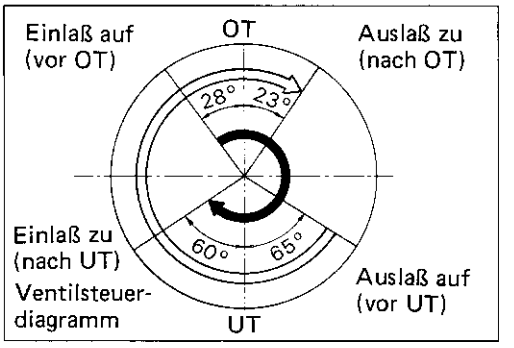
- Ventilfederteller (oben) anbringen, Federn mit einer Ventilfederzange zusammendrücken und die Keilhälften am Schaftende anbringen.



09916-14510: Ventilfederzange
09916-14910: Vorsatz
09916-84510: Pinzette

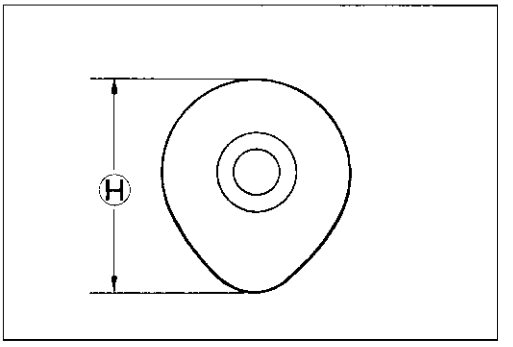
NOCKENWELLE

Nockenwelle auf Schlag und Abnutzung von Nocken und Nockenlagerstellen überprüfen, falls der Motor ungewöhnliche Geräusche, Vibrationen oder Leistungsverluste zeigt. Diese Mängel könnten von einer abgenutzten Nockenwelle rühren.



NOCKENVERSCHLEISS

Abgenutzte Nocken verursachen oft eine falsche Motorsteuerung und infolgedessen Leistungsverluste. Die Nockenverschleißgrenze wird für den Einlaß- und Auslaßnocken durch die Nockenhöhe Ⓗ bestimmt, die mit einem Mikrometer gemessen wird. Nockenwelle bei Abnutzung über die Verschleißgrenze hinaus erneuern.



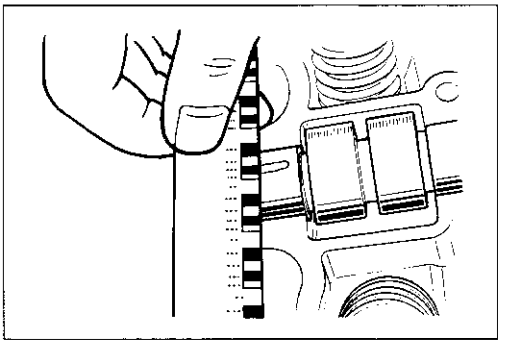
Nockenhöhe

Höhe Ⓗ	Verschleißgrenze
Einlaßnocken	33,13 mm
Auslaßnocken	33,16 mm

09900-20202: Mikrometer (25 – 50 mm)

VERSCHLEISS DER NOCKENWELLENLAGERSTELLEN

Spiel der Nockenwellenlagerstellen bei eingebauter Nockenwelle messen und überprüfen, ob die Lagerstellen über die Verschleißgrenze hinaus abgenutzt sind oder nicht. Spiel mit plastiklineal messen.



Spiel der Nockenwellenlagerstelle
Verschleißgrenze: 0,150 mm

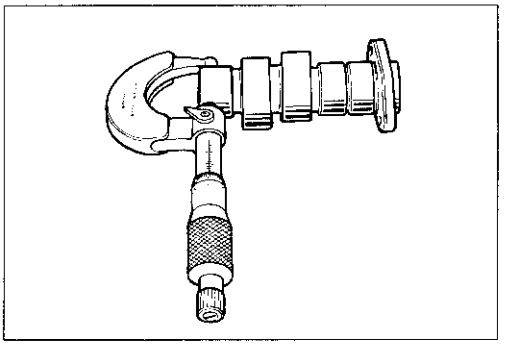
- Schrauben der Zylinderkopfhaube gleichmäßig im vorgeschriebenen Drehmoment kreuzweise anziehen.

Drehmoment: 8 – 12 N·m (0,8 – 1,2 kg-m)

09900-22301: Plastiklineal

HINWEIS:
Zur richtigen Messung des Lagerstellenspiels Dichtungsmaterial auf den Paßflächen von Zylinder und Haube vollständig entfernen. SUZUKI BOND NO. 1207B/1215 nicht vor Messung des Lagerstellenspiels auftragen.

Überschreitet das Spiel der Nockenwellenlagerstelle die Verschleißgrenze, Außendurchmesser der Nockenwelle messen. Stimmt das Spiel nicht, Zylinderkopfeinheit oder Nockenwelle erneuern.



Außendurchmesser der Nockenwellenlagerstelle

	Standard
Rechts	21,959 – 21,980 mm
Links	17,466 – 17,484 mm

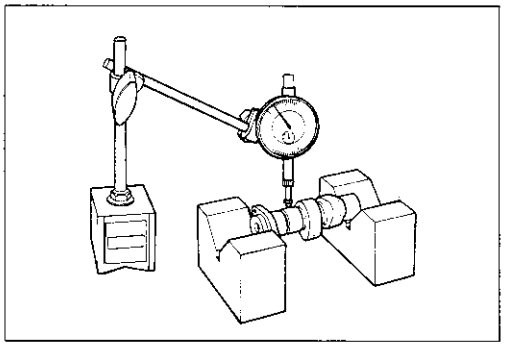
09900-20205: Mikrometer (0 – 25 mm)

NOCKENWELLENSCHLAG

Schlag mit einer Meßuhr messen. Überschreitet der Schlag die Verschleißgrenze, Nockenwelle erneuern.

Verschleißgrenze: 0,10 mm

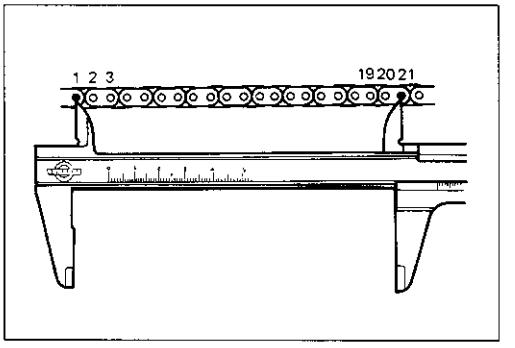
09900-20701: Magnetständer
09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)



STEUERKETTENLÄNGE (20 ABSTÄNDE)

Kette ganz spannen und mit einer Schublehre die Länge von 20 Abständen (21 Nietbolzen) auf der Steuerkette messen. Bei Überschreitung der Verschleißgrenze Steuerkette erneuern.

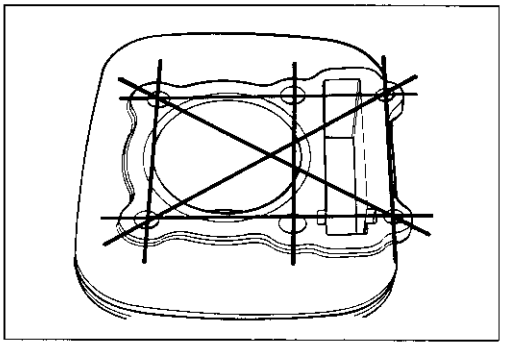
Verschleißgrenze: 128,9 mm



ZYLINDERVERZUG

Dichtungsfläche des Zylinders mit Richtlineal und Fühlerlehre auf Verzug prüfen. Dabei Abstand an mehreren Stellen messen (siehe Abb.). Liegt der größte Meßwert an einer Stelle des Richtlineals über der Verschleißgrenze, Zylinder erneuern.

Verschleißgrenze: 0,05 mm

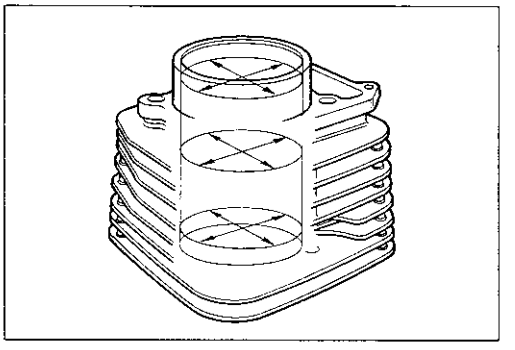


ZYLINDERBOHRUNG

Durchmesser der Zylinderbohrung an sechs Stellen messen. Liegt ein Meßwert über der Verschleißgrenze, Zylinder aufbohren und Kolben durch einen Übergrößenkolben ersetzen oder Zylinder erneuern.

Verschleißgrenze: 79,075 mm

09900-20508: Lehrdornsatz

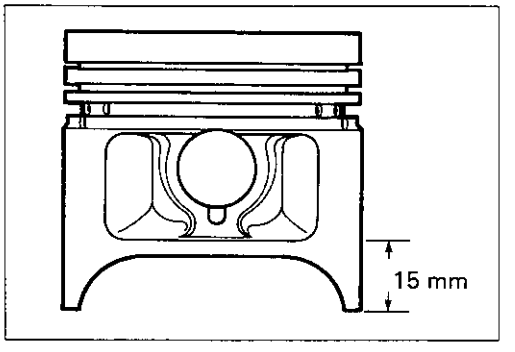


KOLBENDURCHMESSER

Mit einem Mikrometer Kolbenaußendurchmesser 15 mm vom Kolbenhemdende messen (siehe Abb.). Liegt der Meßwert unter der Verschleißgrenze, Kolben erneuern.

Verschleißgrenze : 78,880 mm
Kolbenübergrößen: 0,5, 1,0 mm

09900-20204: Mikrometer (75 – 100 mm)



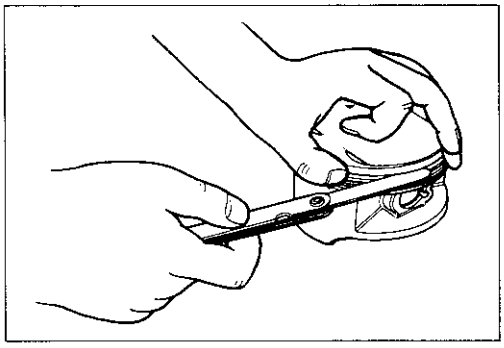
KOLBEN/ZYLINDERSPIEL

Liegt bei voriger Messung das Kolben/Zylinderspiel über der Verschleißgrenze, Zylinder aufbohren und einen Übergrößenkolben einsetzen oder Zylinder und Kolben erneuern.

Verschleißgrenze: 0,120 mm

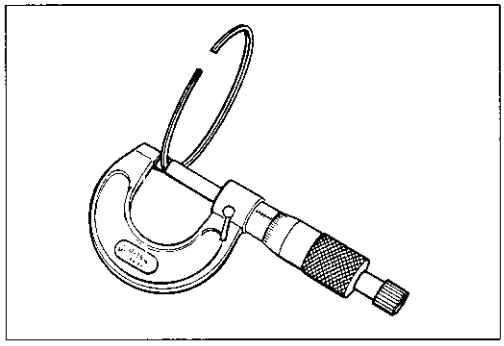
SEITENSPIEL DER KOLBENRINGE

Seitenspiel des 1. und 2. Kolbenrings mit einer Fühlerlehre messen. Überschreitet bei einem Ring das Spiel die Verschleißgrenze, Kolben und Kolbenringe erneuern.



Seitenspiel der Kolbenringe
Verschleißgrenze
1. Ring: 0,180 mm
2. Ring: 0,150 mm

09900-20803: Fühlerlehre



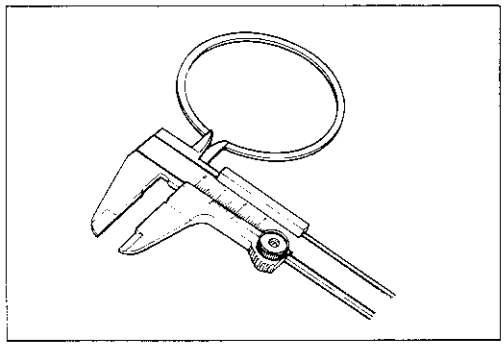
Breite der Kolbenringnut
Standard
1. und 2. Ring: 1,01 – 1,03 mm
Ölabstreifring : 2,01 – 2,03 mm

Kolbenringstärke
Standard
1. und 2. Ring: 0,97 – 0,99 mm

HINWEIS:
Ölkohleablagerungen am Kolbenboden mit einem Weichmetallschaber entfernen. Ringnuten auf ähnliche Weise reinigen.

STOSSSPIEL DER KOLBENRINGE, FREI UND EINGESETZT

Vor Einsetzen der Kolbenringe freies Stoßspiel jedes Rings mit einer Schublehre messen.
Dann Ring in Zylinder einsetzen und Stoßspiel mit einer Fühlerlehre messen.
Hat ein Ring ein zu großes Stoßspiel, Ring erneuern.

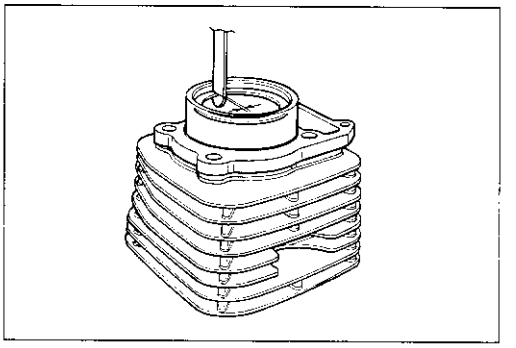


Stoßspiel der Kolbenringe (frei)
Verschleißgernze
1. Ring: 8,2 mm
2. Ring: 8,9 mm

09900-20101: Schublehre

Stoßspiel der Kolbenringe (eingesetzt)
Verschleißgrenze
1. und 2. Ring: 0,70 mm

09900-20803: Fühlerlehre

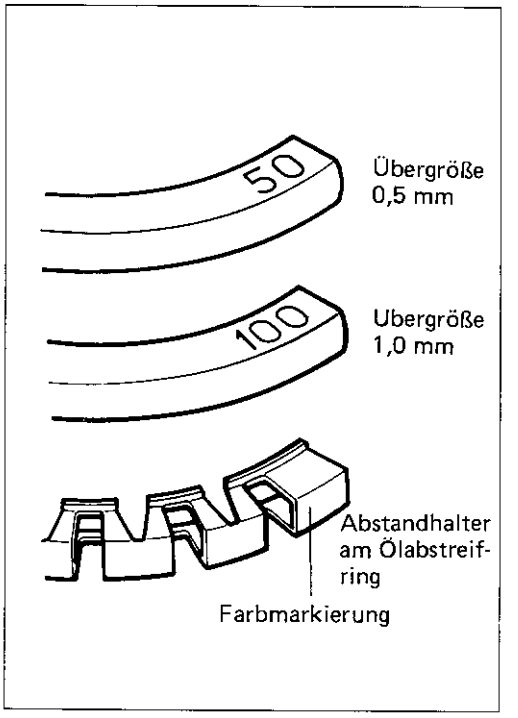


ÜBERGRÖSSENRINGE

ÜBERGRÖSSEN-KOLBENRINGE

Es gibt folgende zwei Arten von Übergrößen-Kolbenringen.
Sie tragen folgende Kennummern:

Kolbenring	1. Ring	2. Ring
Übergröße 0,5 mm	50	50
Übergröße 1,0 mm	100	100



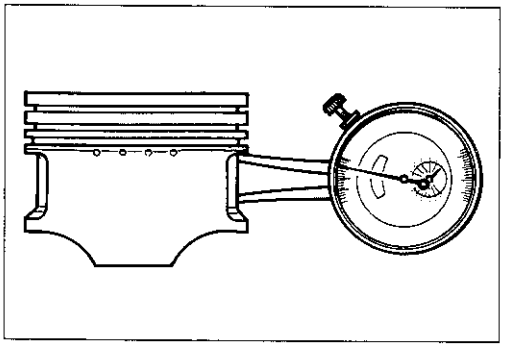
ÜBERGRÖSSEN-ÖLABSTREIFRINGE

Es gibt folgende zwei Arten von Übergrößen-Ölabstreifringen.
Sie tragen folgende Kennmarkierungen:

GRÖSSE	MARKIERUNG
Standard	NIL
Übergröße 0,5 mm	rot
Übergröße 1,0 mm	gelb

ÜBERGRÖSSEN-SEITENFÜHRUNG

Zur Identifizierung der Seitenführung einfach ihren Außendurchmesser messen, da sie ohne Markierung oder Nummer ist.



KOLBENBOLZEN UND KOLBENBOLZENAUGE

Innendurchmesser des Kolbenbolzenauges mit Zylinderstichmaß und Außendurchmesser des Kolbenbolzens mit Mikrometer messen. Liegt die Differenz der beiden Meßwerte über der von beiden Verschleißgrenzen, Kolben und Kolbenbolzen erneuern.

KOLBENBOLZENAUGE

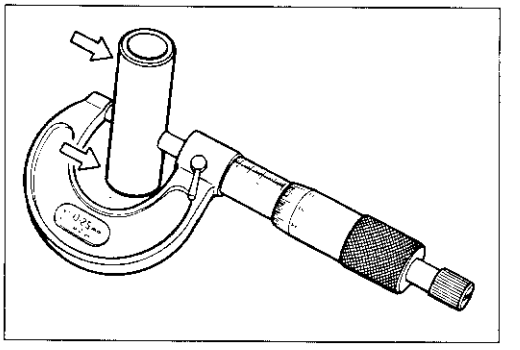
Verschleißgrenze: 20,030 mm

AUSSENDURCHMESSER DES KOLBENBOLZENS

Verschleißgrenze: 19,980 mm

09900-20605: Zylinderstichmaß

09900-20205: Mikrometer (0 – 25 mm)

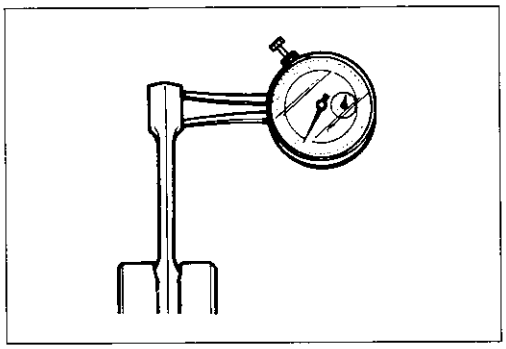


DURCHMESSER DES PLEUELAUGES

Durchmesser des Pleuelauges mit Zylinderstichmaß messen.

Verschleißgrenze: 20,040 mm

Überschreitet der Durchmesser des Pleuelauges die Verschleißgrenze, Pleuel erneuern.

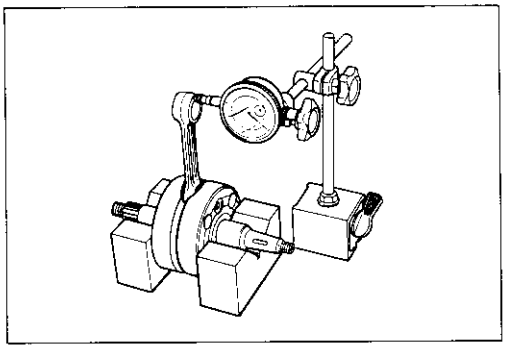


PLEUELSTANGENDURCHBIEGUND UND SEITENSPIEL DES PLEUELFUSSES

Verschleiß des Pleuelfußes läßt sich durch Überprüfen der Bewegung des Pleuelkopfes feststellen. Diese Methode erlaubt auch eine Überprüfung des Verschleißes am Pleuelfuß.

Verschleißgrenze: 3,0 mm

09900-20701: Magnetständer
09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)
09900-21304: V-Block

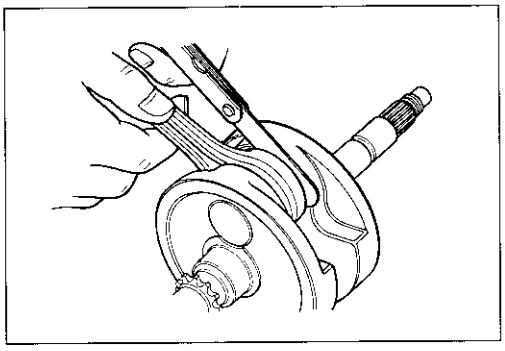


Pleuelfuß auf eine Seite schieben und Seitenspiel mit einer Fühlerlehre messen.

Standard: 0,10 – 0,55 mm
Verschleißgrenze: 1,0 mm

09900-20803: Fühlerlehre

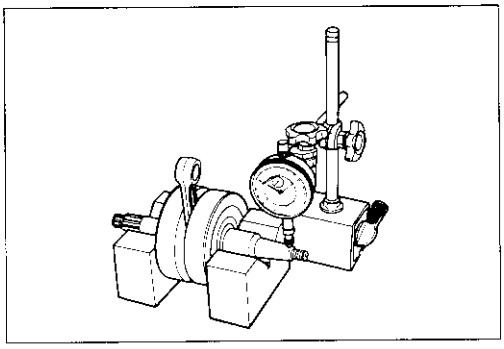
Bei Überschreiten der Verschleißgrenze Kurbelwelle komplett erneuern oder Durchbiegung und Seitenspiel durch Ernuerung abgenutzter Teile wie Pleuel, Pleuelfußlager, Hubzapfen usw. unter die Verschleißgrenze bringen.



KURBELWELLENSCHLAG

Kurbelwelle auf V-Blöcke legen (siehe Abb.), so daß die beiden Lagerstellen auf den Blöcken aufliegen.
Meßuhr anbringen (siehe Abb.), Kurbelwelle langsam drehen und Schlag ablesen.
Überschreitet der Schlag die Verschleißgrenze, Kurbelwelle richten oder erneuern.

Verschleißgrenze: 0,05 mm

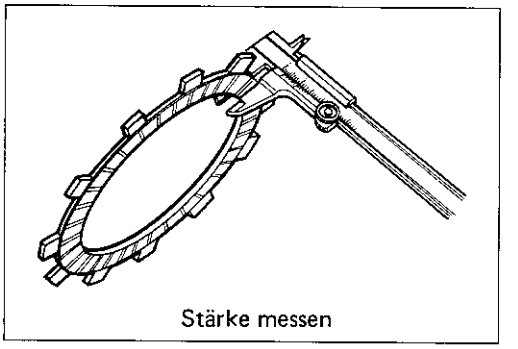


KUPPLUNGSREIBLAMELLE

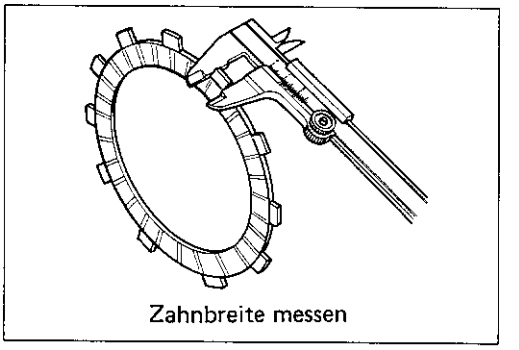
Stärke und Zahnbreite jeder Reiblamelle mit der Schublehre messen. Über die Verschleißgrenze hinaus abgenutzte Reiblamellen erneuern.

	Standard	Verschleißgrenze
Stärke	2,72 – 2,88 mm	2,42 mm
Zahnbreite	15,8 – 16,0 mm	15,2 mm

09900-20101: Schublehre



Stärke messen



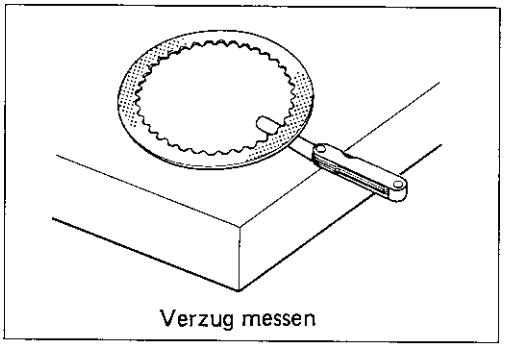
Zahnbreite messen

KUPPLUNGSSTAHLLAMELLE

Jede Stahllamelle mit einer Fühlerlehre auf Verzug überprüfen. Über die Verschleißgrenze hinaus verzogene Stahllamellen erneuern.

Verschleißgrenze: 0,10 mm

09900-20803: Fühlerlehre



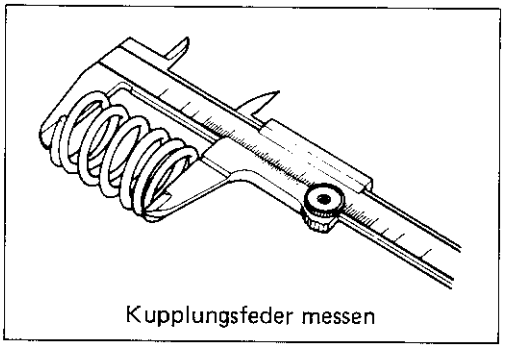
Verzug messen

LÄNGE DER UNBELASTETEN KUPPLUNGS-FERDER

Die Länge jeder Schraubenfeder in unbelastetem Zustand mit einer Schublehre messen und ihre Federkraft prüfen. Unter der Verschleißgrenze liegende Federn erneuern.

Verschleißgrenze: 29,5 mm

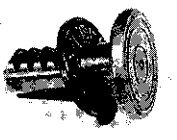
09900-20101: Schublehre



Kupplungsfeder messen

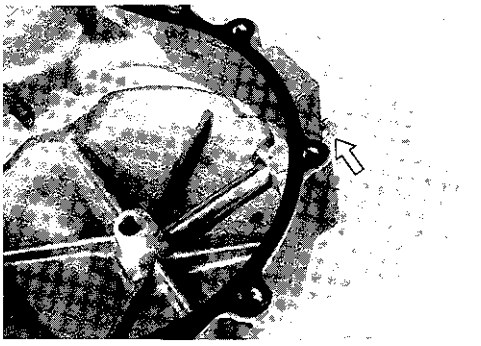
KUPPLUNGSAUSRÜCKLAGER

Ausrücklager auf Unregelmäßigkeiten, insbesondere Risse, überprüfen. Feststellen, ob es wiederzuverwenden oder zu erneuern ist. Ruckfreies Ein-und Auskuppeln hängt weitgehend von der Beschaffenheit dieses Lagers ab.



KUPPLUNGSAUSRÜCKZAHNSTANGENTRIEB

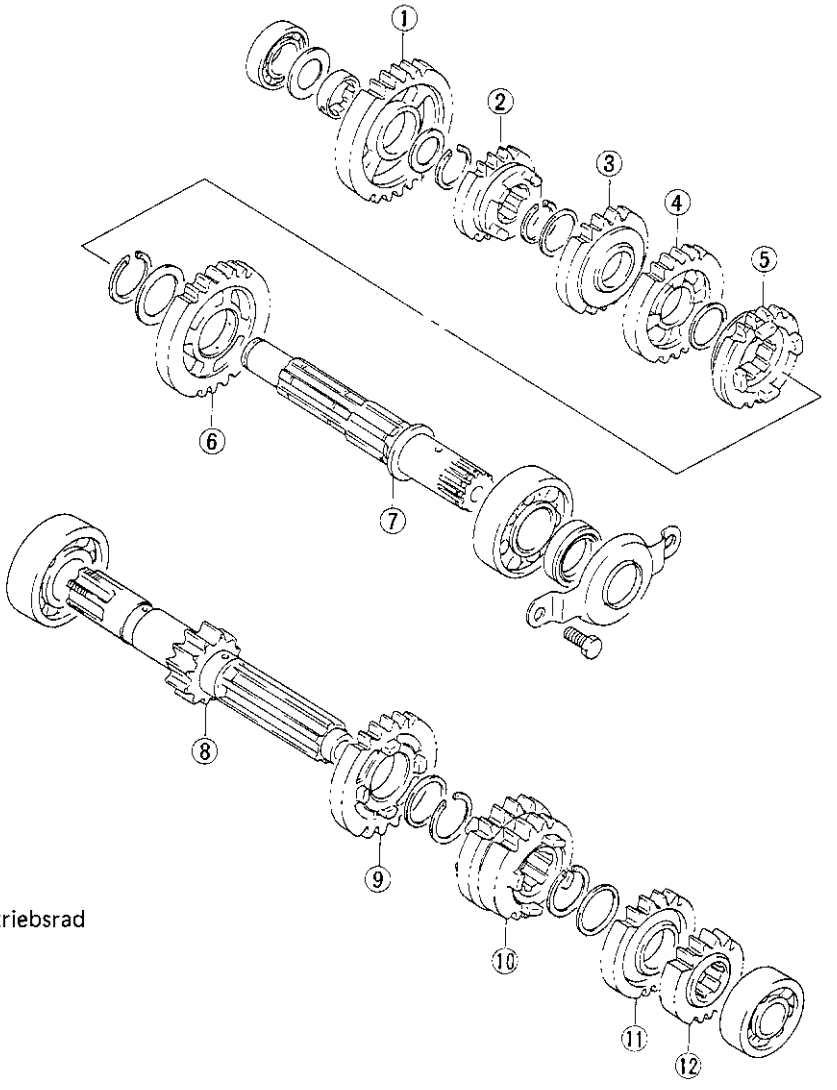
Kupplungsausrückritzel von Hand drehen und auf Leichtgängigkeit überprüfen. Spürt man beim Drehen einen starken Widerstand, Zahnstangentrieb auf Beschädigung und Verschleiß überprüfen. Bei Defekt Zahnstange und Ritzel als Satz erneuern.



GETRIEBE

ZERLEGEN

- Getriebe zerlegen (siehe Abb.).



① 1. Abtriebsrad
② 6. Abtriebsrad
③ 4. Abtriebsrad
④ 3. Abtriebsrad
⑤ 5. Abtriebsrad
⑥ 2. Abtriebsrad
⑦ Antriebswelle
⑧ Zwischenwelle/1. Antriebsrad
⑨ 6. Antriebsrad
⑩ 4./3. Antriebsrad
⑪ 5. Antriebsrad
⑫ 2. Antriebsrad

SPIEL ZWISCHEN SCHALTGABEL UND LAUFRILLE

Spiel der Schaltgabel in der Laufrille des Zahnrads mit Fühlerlehre messen.
Das Spiel jeder der drei Schaltgabeln spielt für ein leichtgängiges und einwandfrei schaltbares Getriebe eine bedeutende Rolle.

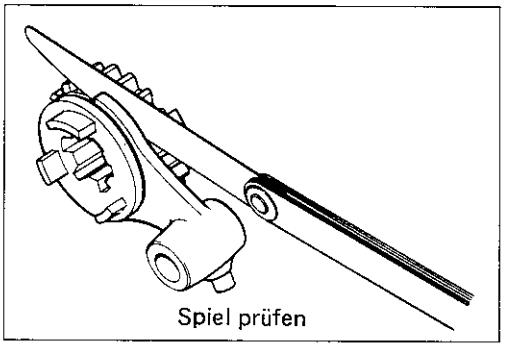
Spiel zwischen Schaltgabel und Laufrille
Standard : 0,1 – 0,3 mm
Verschleißgrenze: 0,5 mm

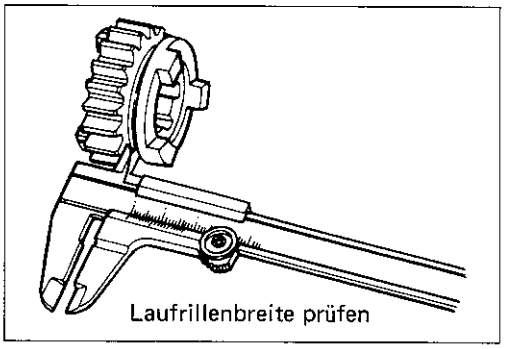
Überschreitet das geprüfte Spiel die vorgeschriebene Verschleißgrenze, Gabel, Rad oder beide erneuern.

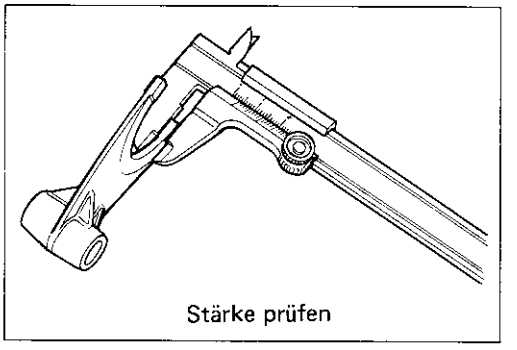
Laufrillenbreite der Schaltgabel
Standard: 5,0 – 5,1 mm

Schaltgabelstärke
Standard: 4,8 – 4,9 mm

09900-20803: Fühlerlehre
09900-20101: Schublehre


Spiel prüfen


Laufrillenbreite prüfen


Stärke prüfen

WIEDERZUSAMMENBAU

Zwischenwelle und Antriebswelle in umgekehrter Reihenfolge des Zerlegens zusammenbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

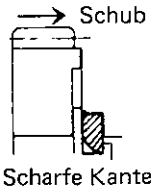
HINWEIS:
Beim Wiederzusammenbau des Getriebes auf Lage und Position von Beilagscheiben und Sicherungsringen achten. Der hier gegebene Querschnitt dient als Referenz zur richtigen Anbringung von Zahnrädern, Beilagscheiben und Sicherungsringen.

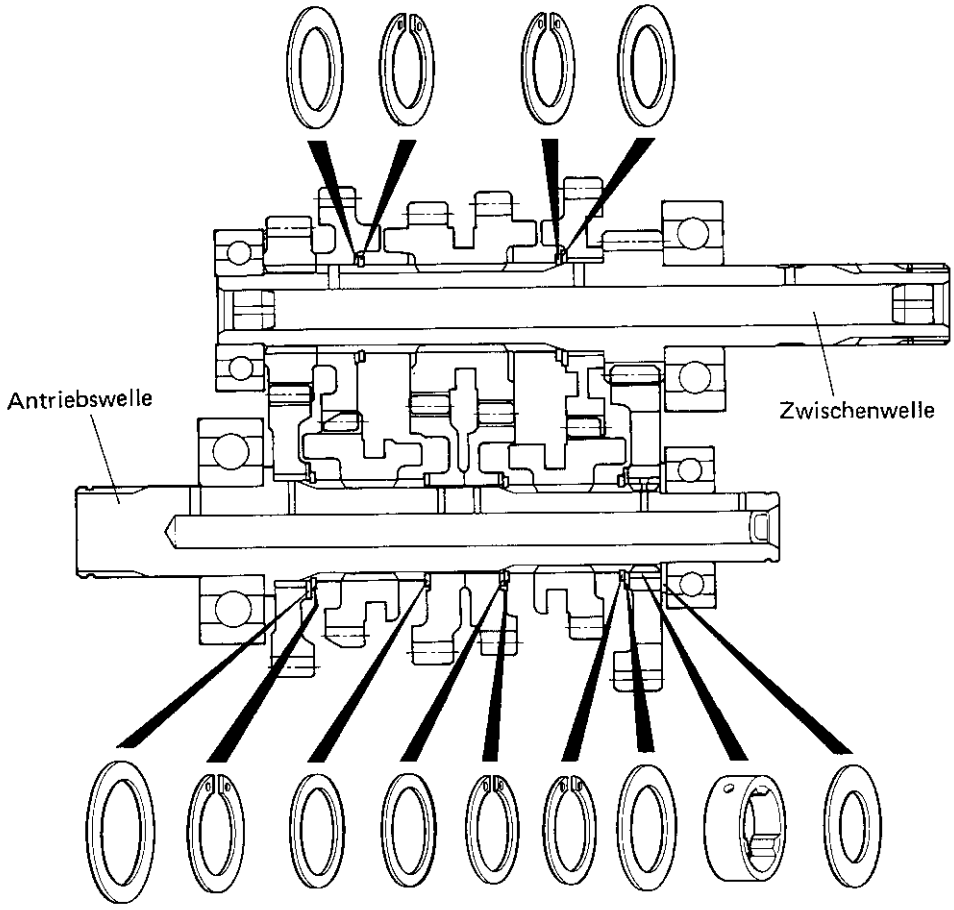
ACHTUNG:
* **Sicherungsring nie wiederverwenden. Sicherungsring nach Abnahme von einer Welle wegwerfen und neuen Sicherungsring anbringen.**
* **Beim Anbringen eines neuen Sicherungsrings Ringspalt nicht weiter ausziehen, als erforderlich ist, um den Sicherungsring auf die Welle zu schieben.**
* **Ein Sicherungsring muß nach dem Anbringen vollständig in seiner Nut und fest sitzen.**

HINWEIS:
Vor Anbringen der Zahnräder auf Antriebswelle und Zwischenwelle leicht Moly Paste oder Motoröl auftragen.

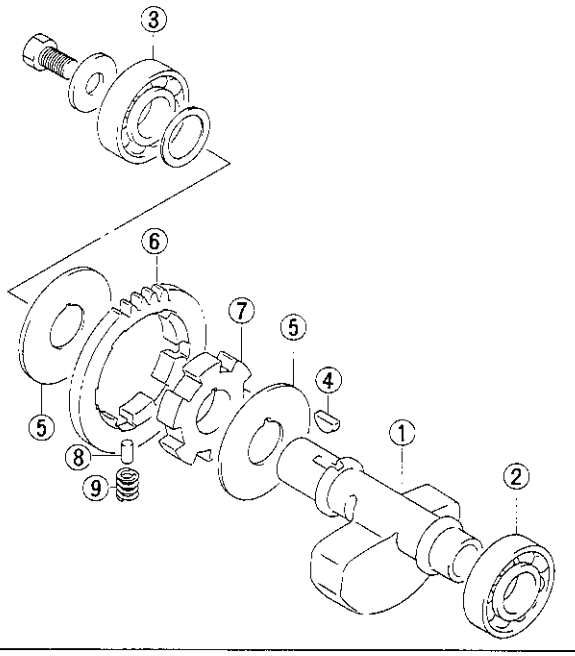
99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

- Beim Anbringen eines neuen Sicherungsrings auf seine Ausrichtung achten. Sicherungsring auf der Schubseite anbringen (siehe Abb.).



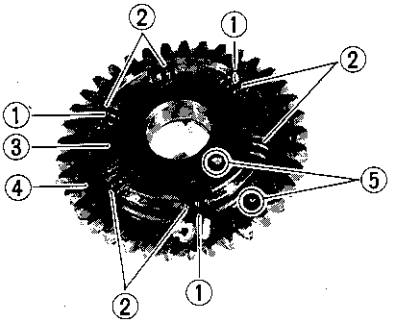


AUSGLEICHERWELLE UND ZAHNRÄDER



① Ausgleicherkurbelwelle
② Lager links
③ Lager rechts
④ Keil
⑤ Beilagscheibe
⑥ Ausgleicherabtriebsrad
⑦ Innerring des Abtriebsrads
⑧ Stift (3 Stück)
⑨ Feder (6 Stück)

- Beim Anbringen von Stiften ①, Federn ② und Innerring ③ auf das Ausgleicherabtriebsrad ④ Stifte ① symmetrisch anbringen und eingestanzte Markierungen ⑤ wie auf der Abb. anordnen.

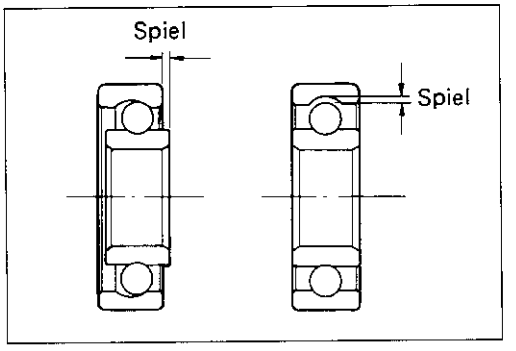


KURBELGEHÄUSELAGER

Spiel der Kurbelgehäuselager in der rechten und linken Kurbelgehäusehälfte in eingebautem Zustand von Hand prüfen. Jeden Innenring im Kurbelgehäuselager von Hand drehen und auf ungewöhnliche Geräusche und Leichtgängigkeit prüfen. Lager bei Unregelmäßigkeiten erneuern.

HINWEIS:
Beim Wiederzusammenbau des Lagerhalters etwas THREAD LOCK SUPER "1303/1322" auf Lagerhalterschrauben geben.

99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303" (USA)
99000-32110: THREAD LOCK SUPER "1322" (Sonstige)



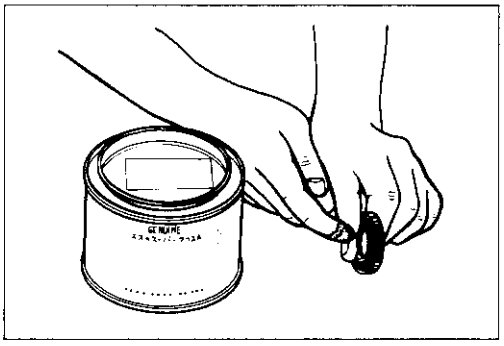
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS

Grundsätzlich erfolgt der Wiederzusammenbau in umgekehrter Reihenfolge des Zerlegens, doch einige Schritte erfordern bzw. verdienen dabei eine Erläuterung oder Hervorhebung. Diese Schritte werden für die einzelnen Teile erläutert.

HINWEIS:
Vor dem Wiederzusammenbau auf alle beweglichen Teile Motoröl geben.

ÖLDICHTUNGEN

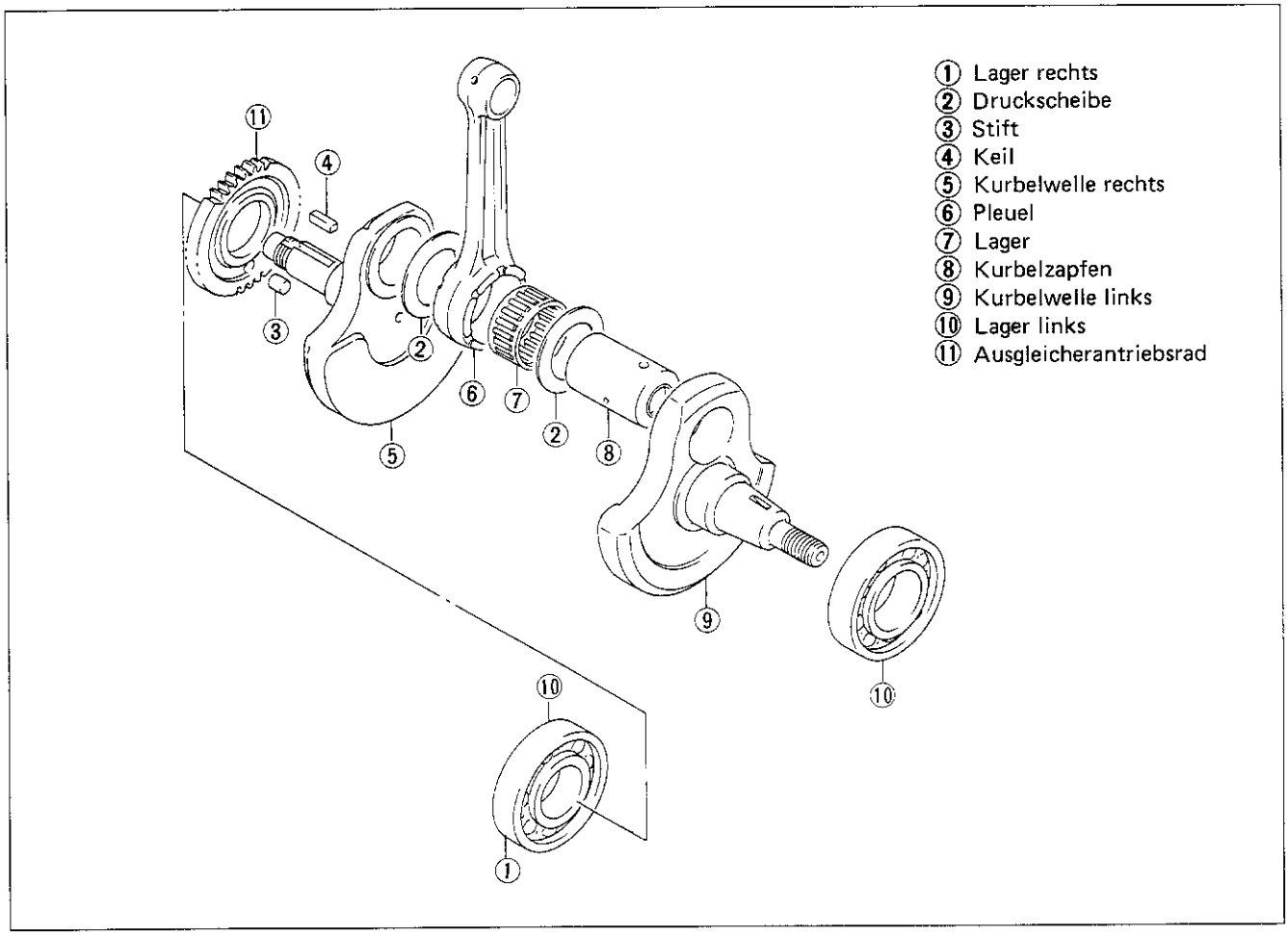
- Entspreschende Öldichtung anbringen.
- SUPER GREASE "A" auf Lippe der Öldichtungen geben.



99000-25030: SUZUKI SUPER GREASE "A" (USA)
99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A" (Sonstige)

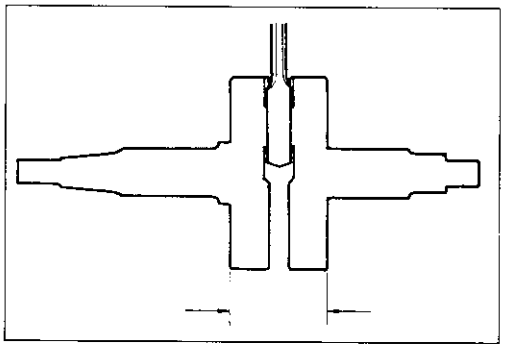
ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit Öldichtungen nach jedem Zerlegen erneuern.

KURBELWELLE



- Beim Zusammenbauen der Kurbelwelle Breite zwischen den Wangen festlegen (siehe Abb. rechts).

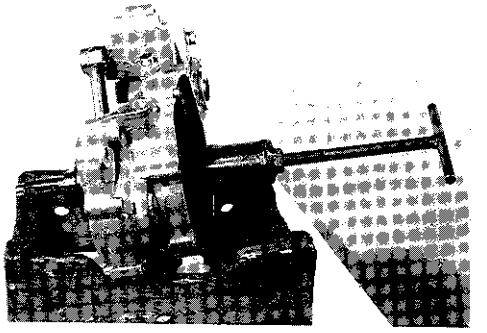
Standardbreite zwischen Kurbelwangen: 60,0 ± 0,1 mm



- Beim Einbau der Kurbelwelle in das Kurbelgehäuse linkes Ende mit Spezialwerkzeug in das Kurbelgehäuse ziehen.

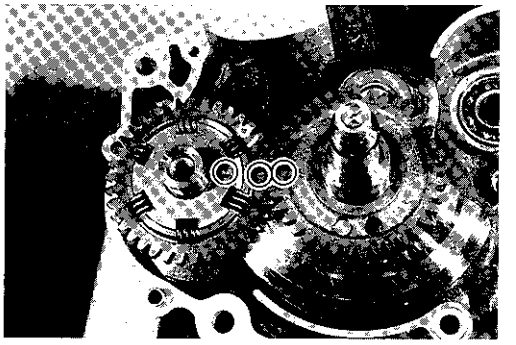
09910-32812: Kurbelwellensetzer

ACHTUNG:
Kurbelwelle nie mit einem Plastikhammer in das Kurbelgehäuse schlagen. Stets Spezialwerkzeug nehmen, sonst läßt sich die Kurbelwelle nicht genau einbauen.



AUSGLEICHERWELLE UND ZAHNRÄDER

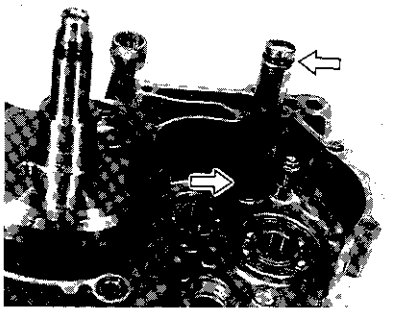
- Beim Einbau von Ausgleicherantriebsrad und -abtriebsrad die drei gestanzten Markierungen ausrichten.



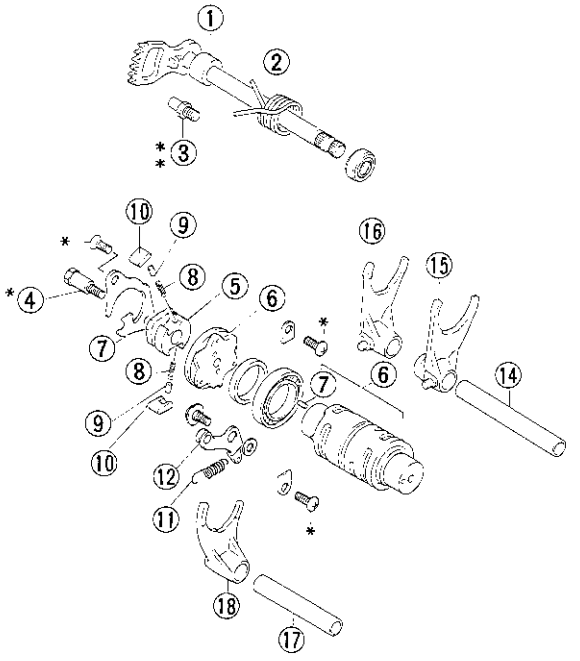
ÖLLEITUNG

Ölleitung ins Kurbelgehäuse einbauen.

HINWEIS:
Neue O-Ringe verwenden.



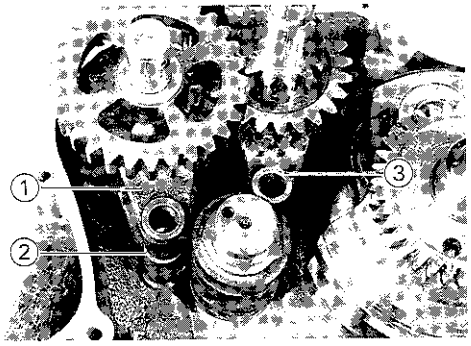
SCHALTNOCKEN UND -GABELN



① Schaltwelle
② Rückholfeder
③ Schaltarmanschlag
④ Halteschraube am Nockenabtriebsrad
⑤ Nockenabtriebsrad
⑥ Nockenanschlagplatte
⑦ Nockenführung
⑧ Feder
⑨ Stift
⑩ Schaltklaue
⑪ Nockenanschlagfeder
⑫ Nockenanschlag
⑬ Schaltnocken
⑭ Schaltgabelwelle 1
⑮ Schaltgabel 2
⑯ Schaltgabel 1
⑰ Schaltgabelwelle 2
⑱ Schaltgabel 3

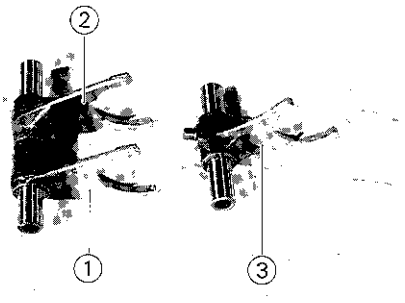
*: THREAD LOCK SUPER "1303/1322" auftragen
**: THREAD LOCK SUPER "1303" auftragen

- Nach Einbau von Zwischenwelle komplett und Antriebswelle komplett in die linke Kurbelgehäusehälfte Schaltgabeln ①, ② und ③ in die Schaltgabel-Laufrillen passen.

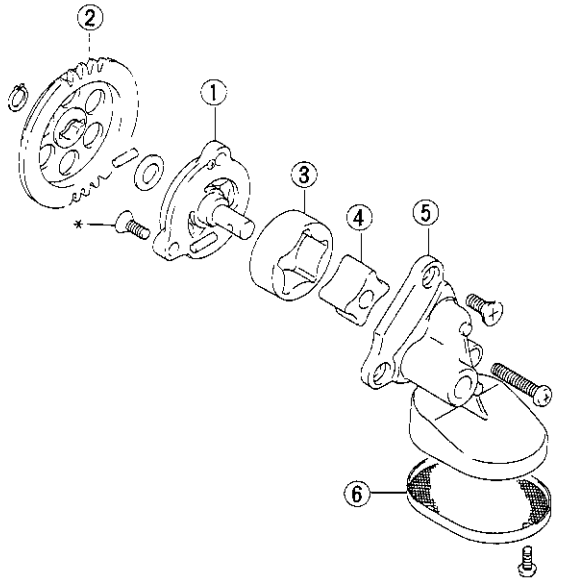


① Für 4. Abtriebsrad (Nr. 1)
② Für 6. Abtriebsrad (Nr. 2)
③ Für 3. Abtriebsrad (Nr. 3)

HINWEIS:
Es gibt drei verschiedene Schaltgabeln, ①, ② und ③. Sie sind einander in Aussehen und Aufbau sehr ähnlich.
Beim Einbauen auf richtige Einbaurichtung und Lage achten (siehe Abb.).

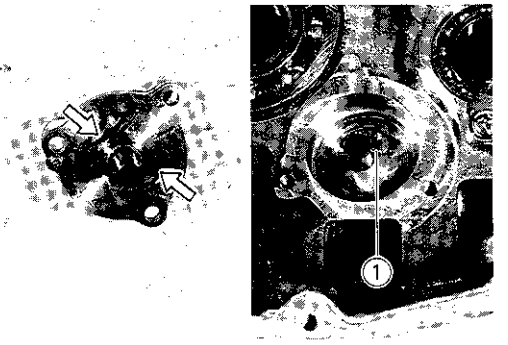


ÖLPUMPE UND ÖLSUMPFFILTER



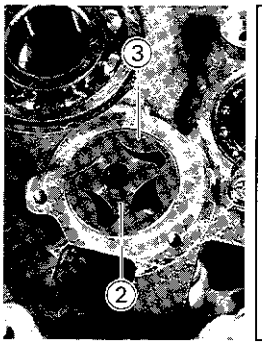
① Ölpumpe 1
② Ölpumpenabtriebsrad
③ Äußerer Rotor
④ Innerer Rotor
⑤ Ölpumpe 2
⑥ Ölsumpffilter

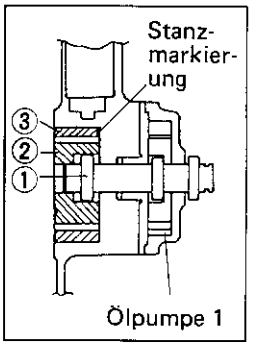
- Vor Einbau der Ölpumpe Motoröl auf Gleitflächen von Gehäuse, äußerem und innerem Rotor und Welle auftragen.
- Ölpumpe ① eingauen.



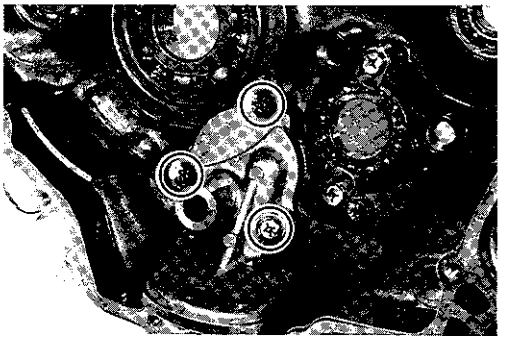
- Stift ① anbringen.
- Beim Einbau Nut des inneren Rotors ② auf Stift ① ausrichten.

ACHTUNG:
Beim Einbau des äußeren Rotors ③ muß die gestanzte Markierung darauf nach innen (zur Ölpumpe 1) zeigen.





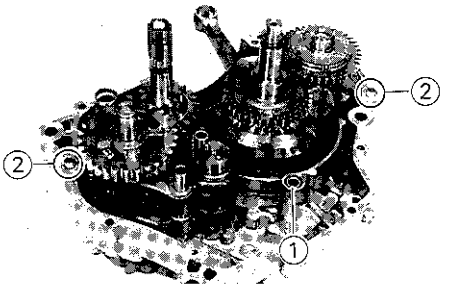
- Auf Rotoren Motoröl auftragen.
- Ölsumpffilter einbauen.



KURBELGEHÄUSE

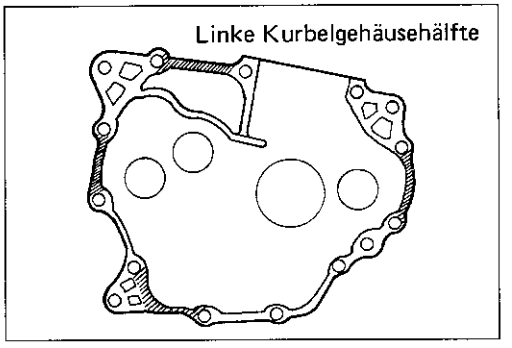
Beim Wiederzusammenbau des Kurbelgehäuses folgende Punkte beachten:

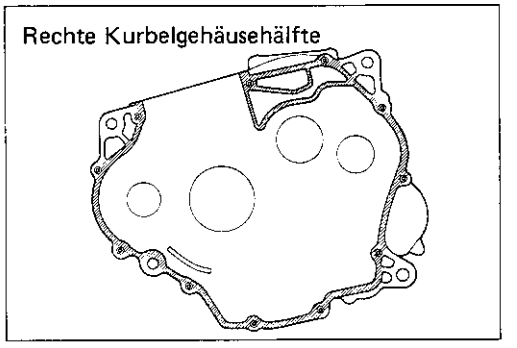
- Dichtungsmaterial von den Paßflächen der rechten und linken Kurbelgehäusehälfte entfernen und Ölflecken gründlich beseitigen.
- Neuen O-Ring ① und Paßstifte ② in die linke Hälfte einsetzen (siehe Abb.).
- Motoröl auf Pleuelfuß der Kurbelwelle und alle Teile der Getrieberäder auftragen.
- SUZUKI BOND NO. 1207B/1215 gleichmäßig auf die Paßfläche der rechten und linken Kurbelgehäusehälfte auftragen (siehe Abb.) und Hälften innerhalb weniger Minuten zusammenbauen.





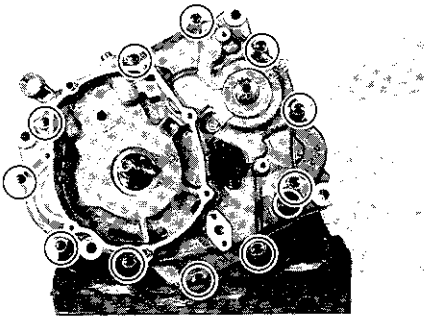
99104-31140: SUZUKI BOND NO. 1207B (USA)
99000-31110: SUZUKI BOND NO. 1215 (Sonstige)



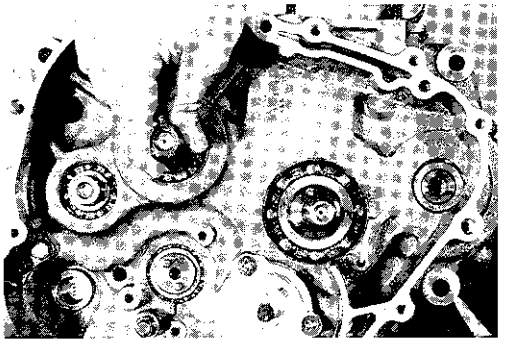


- Kurbelgehäuseschrauben im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment: 9 — 13 N·m (0,9 — 1,3 kg-m)



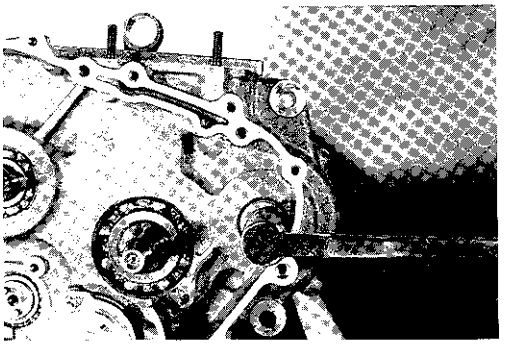
- Nach dem Anziehen der Kurbelgehäuseschrauben prüfen, ob sich Kurbel-, Zwischen- und Antriebswelle leicht drehen.
- Fühlt man beim Drehen einen großen Widerstand, Wellen durch Anklopfen mit einem Plastikhammer zu lösen versuchen.



- Schraube am Ausgleicherschaft mit Spezialwerkzeug im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

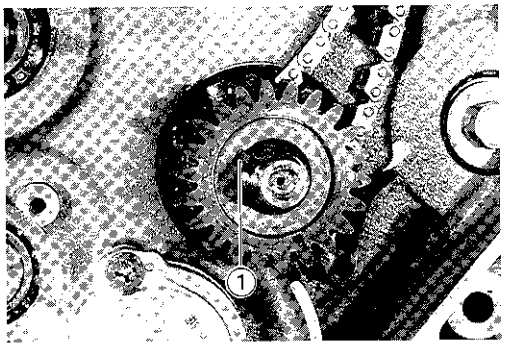
Drehmoment: 40 – 60 N·m (4,0 – 6,0 kg-m)

09910-20115: Pleuelhalter



STEUELKETTE UND PRIMÄRANTRIEBSRAD

- Steuerkette in Zahnrad einhängen.
- Keil ① in die Kurbelwelle einsetzen.
- Beim Einbau des Primärantriebsrads Keil ① auf Nut am Zahnrad ausrichten.

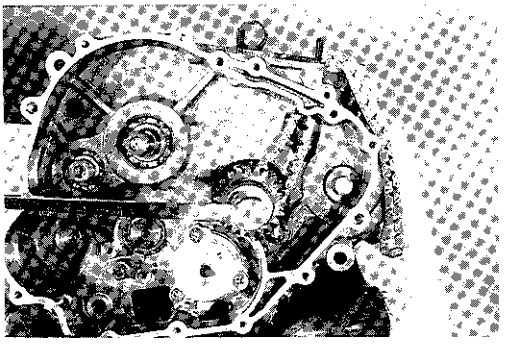


- Mutter am Primärantriebsrad mit Specialwerkzeug im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment: 60 – 80 N·m (6,0 – 8,0 kg-m)

09910-20115: Pleuelhalter

HINWEIS:
Diese Mutter hat ein Linksgewinde.

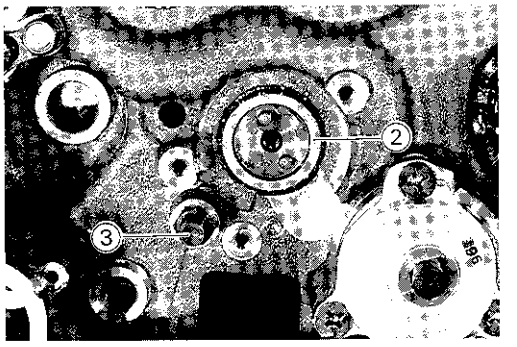


NOCKENABTRIEBSRAD UND SCHALTWELLE

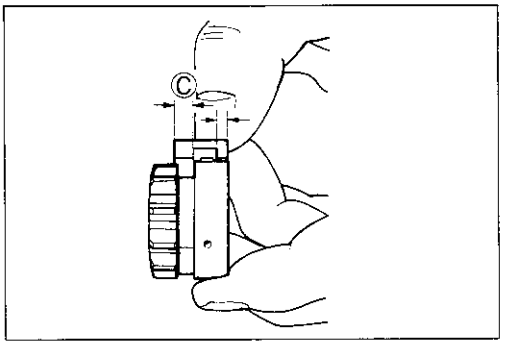
- Distanzstück ② am Schaltnocken anbringen.
- Etwas THREAD LOCK SUPER "1303" auf Schraube ③ am Schaltarmanschlag auftragen und Schraube im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

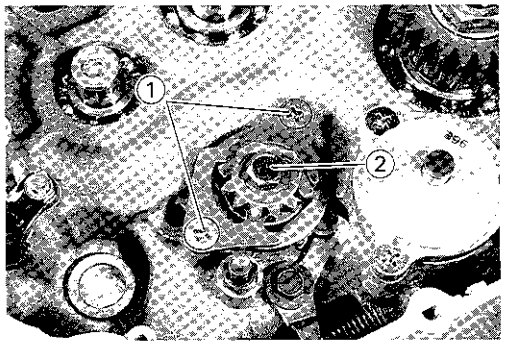
Drehmoment: 15 – 23 N·m (1,5 – 2,3 kg-m)



- Schaltklauen in Nockenabtriebsrad einsetzen. Die breite Schulter Ⓒ zeigt nach außen (siehe Abb.).



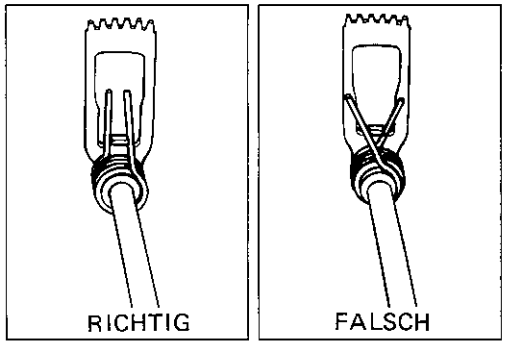
- Etwas THREAD LOCK SUPER "1303/1322" auf die Halteschrauben ① der Klauenhebers und die Halteschraube ② des Nockenabtriebsrads auftragen.



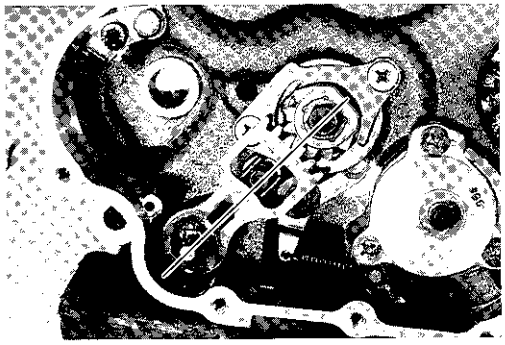
99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303" (USA)
99000-32110: THREAD LOCK SUPER "1322" (Sonstige)

Drehmoment
Schraube ②: 8 – 12 N·m (0,8 – 1,2 kg-m)

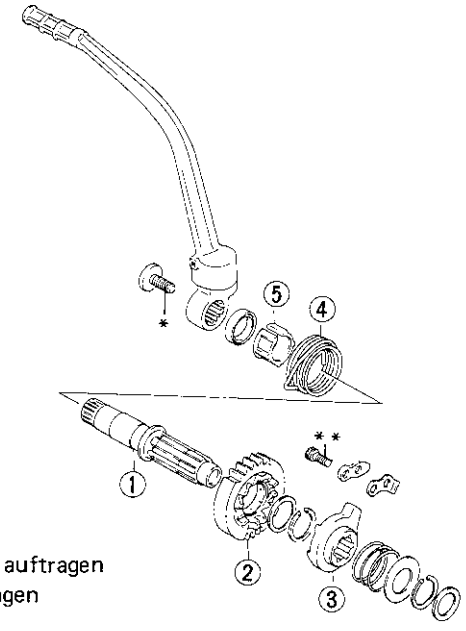
- Feder richtig an Schaltwelle anbringen.



- Schaltwelle einbauen. Mittelkerbe des Zahnrads an der Schaltwelle auf Mittelzahn des Nockenabtriebsrads ausrichten (siehe Abb.).



KICKSTARTERWELLE

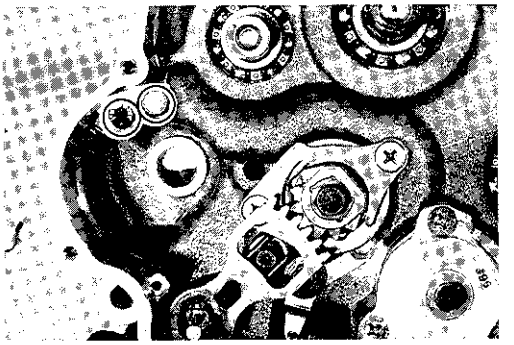


① Kickstarterwelle
② Kickstarterantriebsrad
③ Kickstarterklaue
④ Rückholfeder
⑤ Federführung

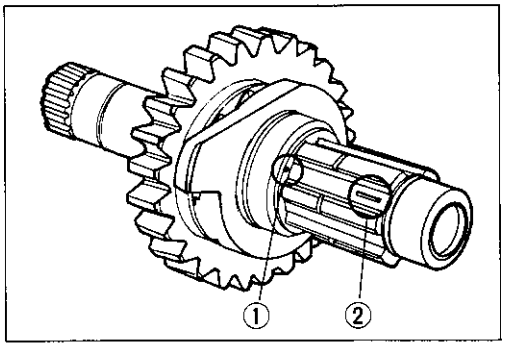
*: THREAD LOCK SUPER "1303/1322" auftragen
**: THREAD LOCK SUPER "1303" auftragen

- Etwas THREAD LOCK SUPER "1303" auf die Schrauben am Kickstarteranschlag auftragen und Schrauben anziehen.

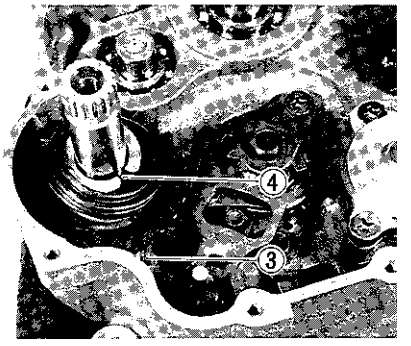
99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"



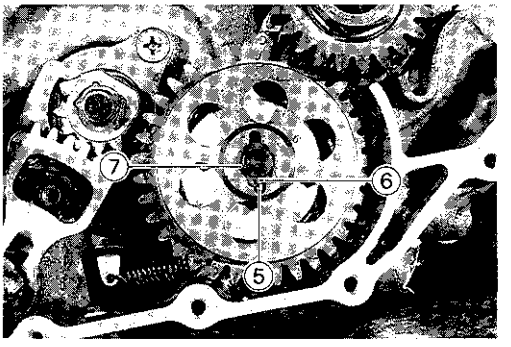
- Beim Anbringen der Kickstarterklaue eingestanzte Markierung ① auf der Kickstarterklaue auf Strich ② an der Kickstarterwelle ausrichten.



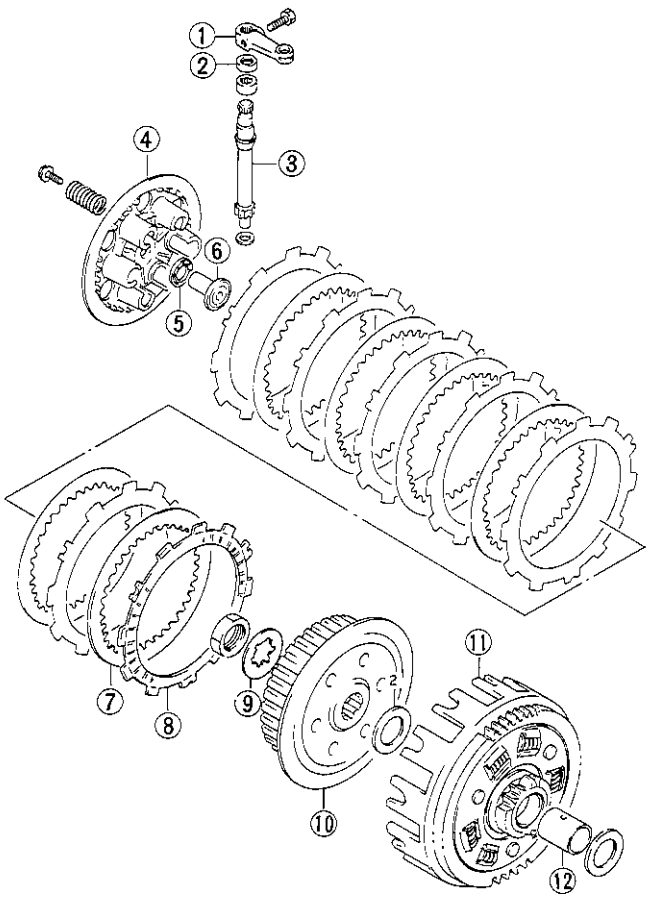
- Beim Anbringen der Rückholfeder Teil ③ in Loch am Kurbelgehäuse einhängen, Feder mit einer Zange 1/2 Drehung im Gegenuhrzeigersinn drehen und Teil ④ in Loch an der Kickstarterwelle einsetzen. Federführung anbringen.



- Beim Einbau des Ölpumpenabtriebsrads Stift ⑤ auf Stiftloch ⑥ ausrichten.
- Sicherungsring ⑦ anbringen.



KUPPLUNG

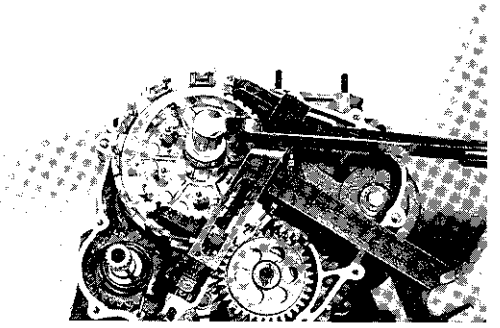


① Kupplungsausrückarm
② Öldichtung
③ Ausrückzahnstange
④ Druckplatte
⑤ Ausrücklager
⑥ Druckbolzen
⑦ Stahllamelle
⑧ Reiblamelle
⑨ Sicherungsscheibe
⑩ Kupplungsnabe
⑪ Kupplungskorb
⑫ Distanzstück

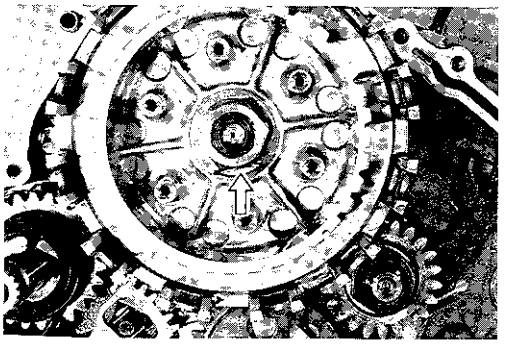
- Nach Einbau von Kupplungskorb und -nabe auf die Zwischenwelle Kupplungsnabenmutter mit Spezialwerkzeug und Drehmomentschlüssel im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

09920-53710: Kupplungsnabenhalter

Drehmoment: 40 – 60 N·m (4,0 – 6,0 kg-m)

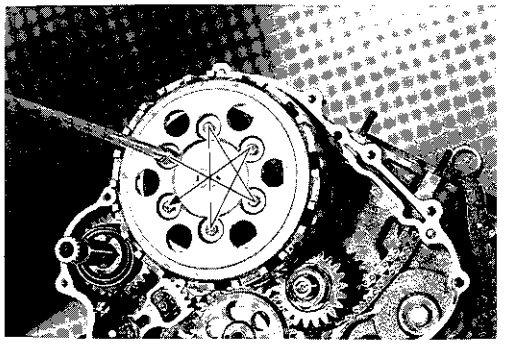


- Kupplungsnabenmutter nach dem Anziehen durch Umbiegen der Zunge an der Sicherungsscheibe sichern.



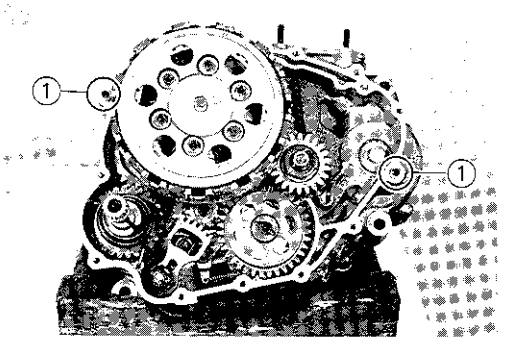
- Befestigungsschrauben der Kupplungsfeder mit Spezialwerkzeug kreuzweise anziehen.

09910-20115: Pleuelhalter

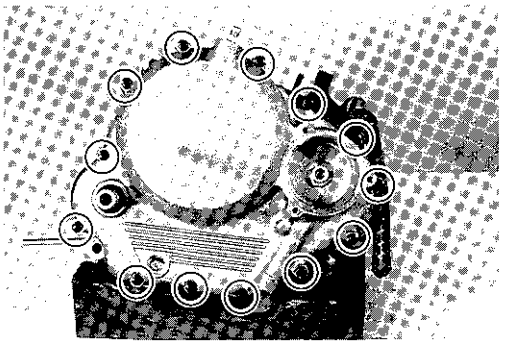


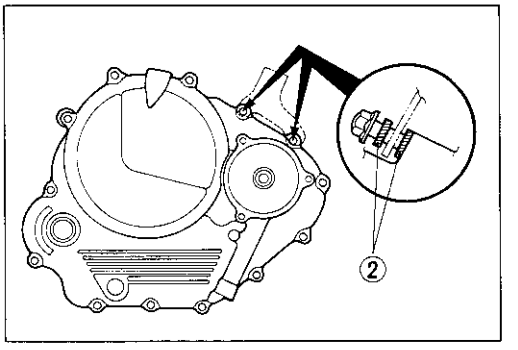
- Die beiden Paßstifte ① in das Kurbelgehäuse passen und neue Dichtung anbringen.

ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit neue Dichtung nehmen.



- Druckbolzen mit an der Kupplungsabdeckung liegendem Zahnstangenrad verzahnen und Kupplungsabdeckung erneuern. Druckbolzen und Zahnstangenrad richtig verzahnen. Abdekung mit Plastikhammer leicht anklopfen und Schrauben anziehen.
- Neue Dichtungen ② (4 Stück) an Schrauben des Kupplungszughalters anbringen (siehe Abb.).

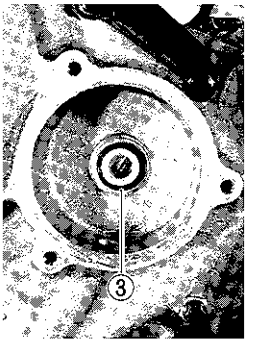


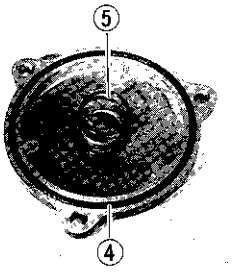


ÖLFILTER

- Vor Anbringen des Ölfilters prüfen, ob O-Ringe ③ und ④ und Feder ⑤ auch richtig eingesetzt sind.

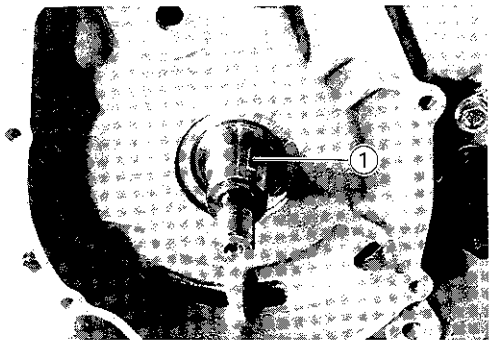
ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit O-Ringe erneuern.





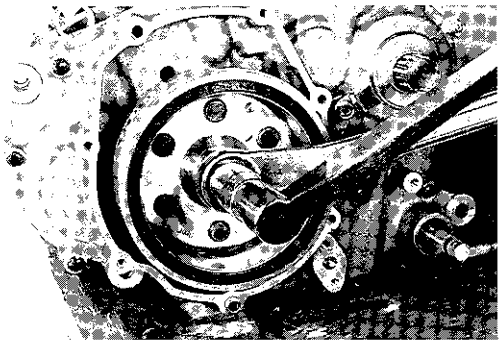
MAGNETZÜNDER

- Keil ① in Keilnut an der Kurbelwelle passen und dann Magnetzünderrotor anbringen.



ACHTUNG:
Konischen Teil des Magnetzünderrotors und Kurbelwelle entfetten.

- Etwas THREAD LOCK SUPER "1303/1305" auf Gewindeteil der Mutter auftragen.



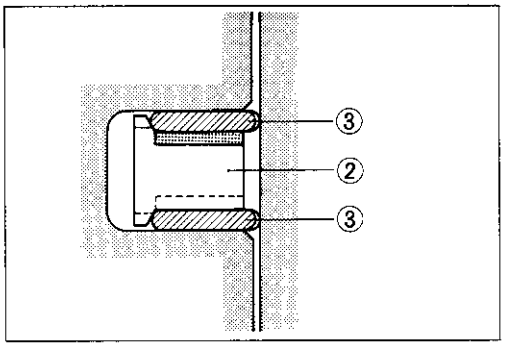
99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303" (USA)
99000-32100: THREAD LOCK SUPER "1305" (Sonstige)

- Mutter mit einem 27 mm-Steckschlüssel im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment: 120 – 140 N·m (12,0 – 14,0 kg-m)

ÖLABSTREIFRING

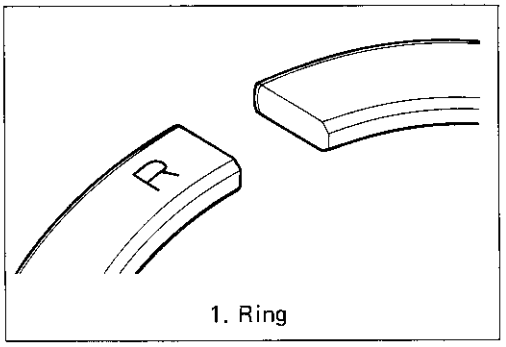
Zuerst Abstandhalter ② in die Ringnut des Ölabstreifirings einsetzen. Dann auf jeder Seite des Abstandhalters eine Seitenführung ③ anbringen. Abstandhalter und Seitenführungen haben im Neuzustand keine spezielle Ober- oder Unterseite. Gebrauchte Teile beim Wiederzusammenbau wieder in ihrer ursprünglichen Lage und Richtung einsetzen.



1. UND 2. RING

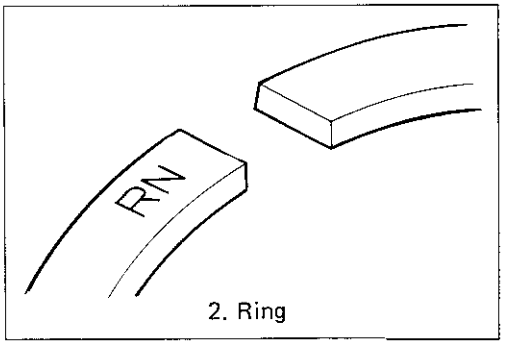
Der 1. und der 2. Ring unterscheiden sich in der Form ihrer Oberfläche. Auf dem 1. Ring steht oben "R", auf dem 2. Ring "RN".

1. Ring: Markierung "R"
2. Ring: Markierung "RN"



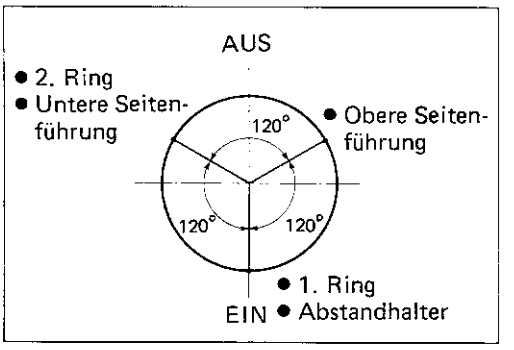
1. Ring

HINWEIS:
Ringe mit markierter Seite nach oben in den Kolben einsetzen.



2. Ring

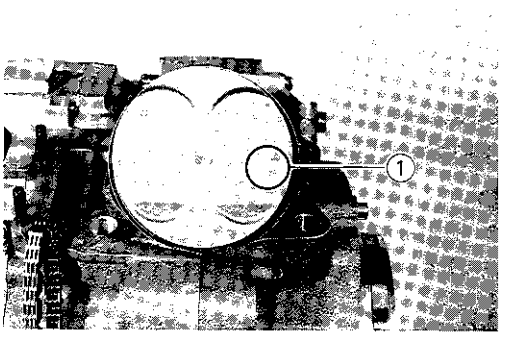
Spalt der drei Ring wie auf der Abb. anordnen.
Vor Einsetzen des Kolbens in den Zylinder richtige Anordnung der Spalte überprüfen.



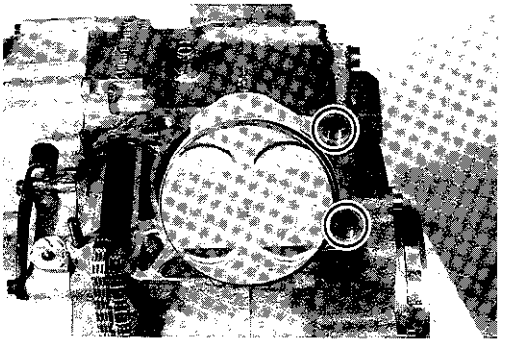
KOLBEN

Beim Einbau des Kolbens folgendes beachten:

- Etwas SUZUKI MOLY PASTE auf den Kolbenbolzen geben.
- Einen sauberen Lappen über den Zylindersockel legen, damit kein Kolbenbolzensicherungsring in das Kurbelgehäuse fallen kann.
- Beim Einsetzen des Kolbens Pfeilmarke ① am Kolbenboden zur Auslaßseite drehen.
- Kolbenbolzensicherungsring mit einer Langbeckzange anbringen.



ACHTUNG:
Kolbenbolzensicherungsring erneuern, da ein zurechtgebogener versagen kann.

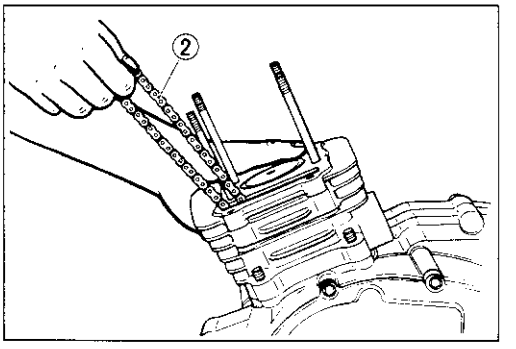


ZYLINDER

Vor Einbau des Zylinders Pleuelfuß und -kopf sowie Kolbengleitfläche einölen.

- Die Paßstifte am Kurbelgehäuse einpassen und neue Dichtung anbringen.

ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit alte Dichtung nicht wiederverwenden. Stets neue anbringen.



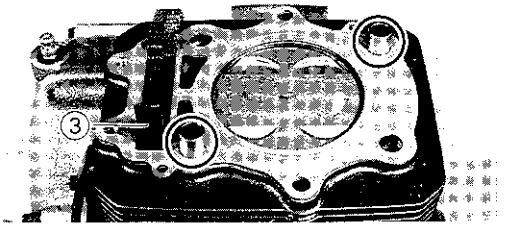
- Kolbenringe in richtiger Position halten und Kolben in den Zylinder einsetzen.

HINWEIS:
Beim Einbau des Zylinders Steuerkette ② gespannt halten. Die Steuerkette darf bei Drehen der Kurbelwelle nicht zwischen Kettenrad und Kurbelgehäuse eingeklemmt werden.

HINWEIS:
Im Kurbelgehäuse ist ein Halter für das untere Ende der Steuerkettenführung eingegossen. Führung ③ richtig einsetzen, sonst kann sich die Steuerkette in der Führung verheddern.

- Die Paßstifte am Zylinder einsetzen und neue Dichtung anbringen.

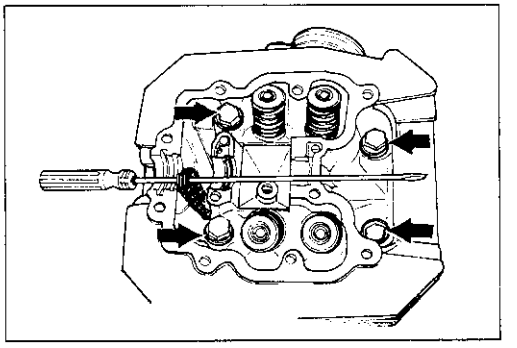
ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit Zylinderkopfdichtung erneuern. Alte Dichtung nicht wiederverwenden.



ZYLINDERKOPF

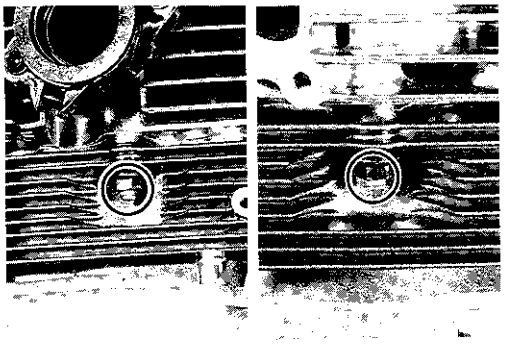
- Bei gut auf dem Zylinder aufsitzenden Kopf Schrauben kreuzweise anziehen. Jede Schraube im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

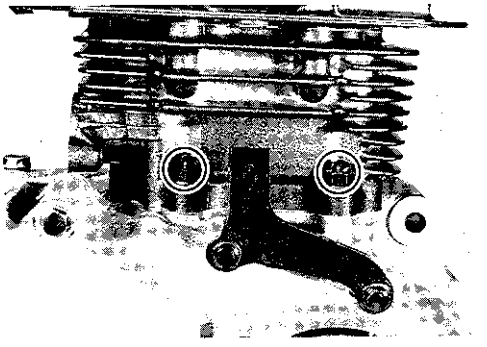
Drehmoment: 35 – 40 N·m (3,5 – 4,0 kg-m)



- Nach vorschriftsmäßigem Anziehen der Zylinderkopfschrauben Zylinderkopfmuttern und Zylindersockelmuttern anziehen.

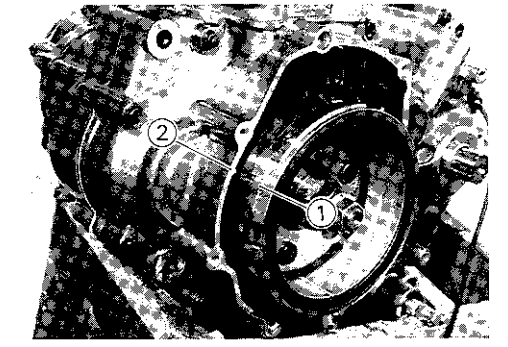
Drehmoment: 23 – 27 N·m (2,3 – 2,7 kg-m)





NOCKENWELLE

- Markierung "T" ① am Magnetzünderrotor auf Indexmarke ② am Kurbelgehäuse ausrichten. Dabei Steuerkette hochgezogen halten.

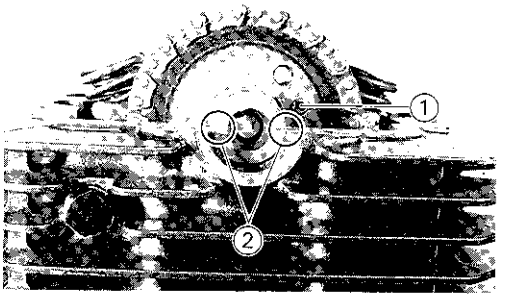


ACHTUNG:
Wird die Kurbelwelle gedreht, ohne daß die Steuerkette hochgezogen ist, verklemmt sich die Kette zwischen Kurbelgehäuse und Kettenrad.

HINWEIS:
Schmiere auf den Paßstift am Kettenrad auftragen und Stift in die Nockenwelle einsetzen.

- C-Ring in die Nut am Zylinderkopf einsetzen.

- Kette in Kettenrad mit der Paßstiftbohrung ① in 2-Uhr-Position einhängen.

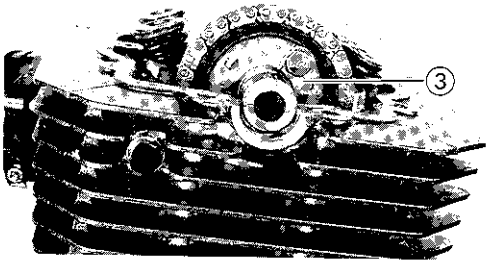


HINWEIS:
Magnetzünderrotor dabei nicht drehen. Bei falscher Stellung des Kettenrads Kettenrad drehen. Beim Einsetzen der Nockenwelle in das Kettenrad Paßstift nicht verschieben, da er sonst in das Kurbelgehäuse fallen kann.

- Eingravierten Strich ② an der Nockenwelle parallel zur Oberkante des Zylinderkopfs ansrichten.
- Sicherungsscheibe ③ so anbringen, daß sie den Paßstift abdeckt.
- Kettenradschrauben mit THREAD LOCK SUPER "1303" versehen und im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

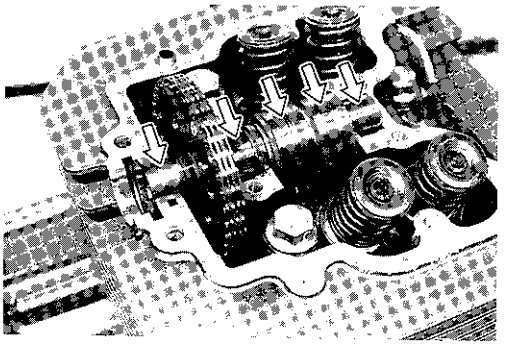
Drehmoment: 14 – 16 N·m (1,4 – 1,6 kg-m)



- Zur Sicherung der Schrauben Zunge der Scheibe gut umbiegen.

- SUZUKI MOLY PASTE auf Nockenwellenlagerstellen und Nockenoberfläche auftragen.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

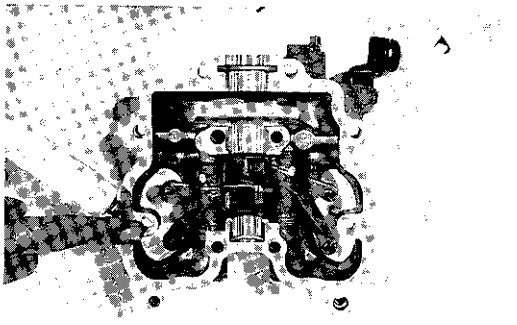


ZYLINDERKOPFHAUBE

- Öl auf den Paßflächen von Zylinderkopf und Haube gründlich abwischen.
- Die beiden Paßstifte in den Zylinderkopf einsetzen.
- SUZUKI BOND NO. 1207B/1215 gleichmäßig auf die Oberfäche der Zylinderkopfhaube auftragen.

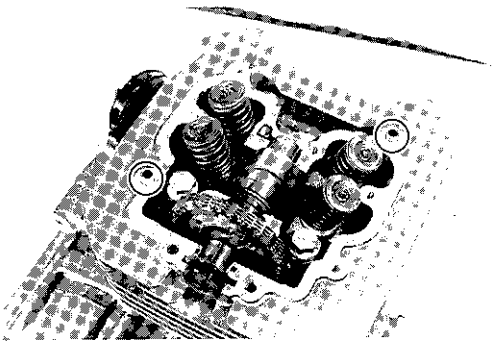
99104-31140: SUZUKI BOND NO. 1207B (USA)

99000-31110: SUZUKI BOND NO. 1215 (Sonstige)



HINWEIS:
SUZUKI BOND NO. 1207B/1215 nicht auf Nockenwellenabschlußkappe auftragen.

- Paßstifte einsetzen.



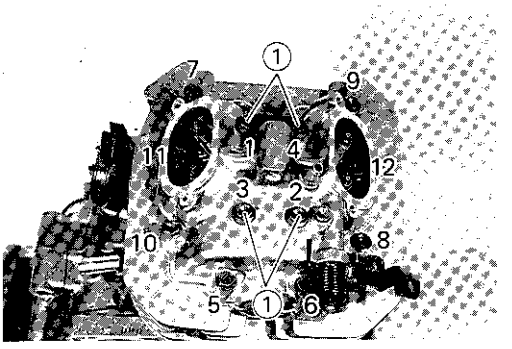
- Vier neue Dichtungen ① richtig an den Schrauben der Zylinderkopfhaube anbringen.

ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit Dichtungen erneuern.

HINWEIS:
Beim Anziehen der Schrauben der Zylinderkopfhaube muß der Kolben am oberen Totpunkt im Verdichtungstakt stehen.

- Schrauben der Zylinderkopfhaube nacheinander in aufsteigender Zahlenfolge leicht anziehen und dann, wenn alles stimmt, mit einem Drehmomentschlüssel im vorgeschriebenen Drehmoment festziehen.

Drehmoment: 8 – 12 N·m (0,8 – 1,2 kg-m)



STEUERKETTENSPANNER

Steuerkettenspanner nach folgendem Verfahren anbringen.

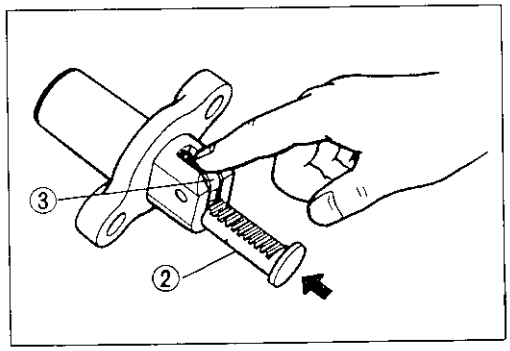
- SUZUKI MOLY PASTE auf die Spannerstange ② geben.

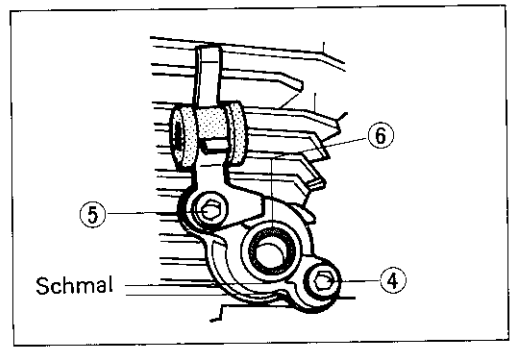
99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

- Sperrmechanismus ③ lösen und Spannerstange ② vor Einbau des Kettenspanners ganz hineinschieben.
- Neue Dichtung und Steuerkettenspanner mit zwei Schrauben (④ und ⑤) am Zylinderblock anbringen und Schrauben im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen (siehe Abb.).

Drehmoment
Schraube ④: 8 – 12 N·m (0,8 – 1,2 kg-m)
Schraube ⑤: 9 – 13 N·m (0,9 – 1,3 kg-m)

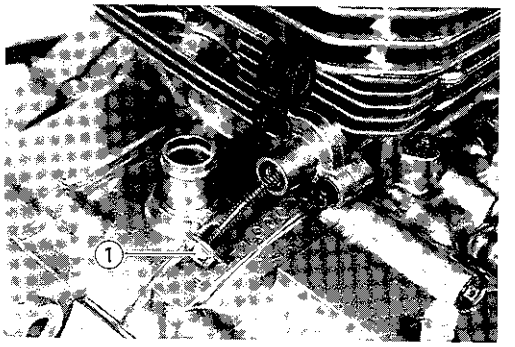
ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit stets Dichtung und O-Ring ⑥ erneuern.





- Feder in Steuerkettenspanner einsetzen und Schraube ① der Federhalterung im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment: 7 – 9 N·m (0,7 – 0,9 kg-m)



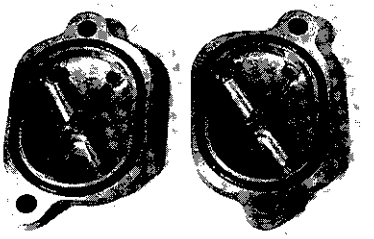
VENTILSPIEL

- Ventilspiel überprüfen und einstellen. (siehe Seite 2-4.)

VENTILPRÜFKAPPE

- Vor Aufsetzen der Ventilprüfkappen entsprechenden O-Ring einschmieren.

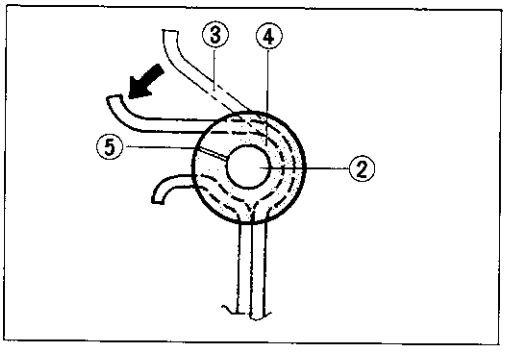
ACHTUNG:
O-Ring jeweils erneuern.



ÖLLEITUNG

- Ölleitung ② auf Polster legen und Klemme umbiegen (siehe Abb.).

③ : Klemme
④ : Polster
⑤ : Polsterschlitz

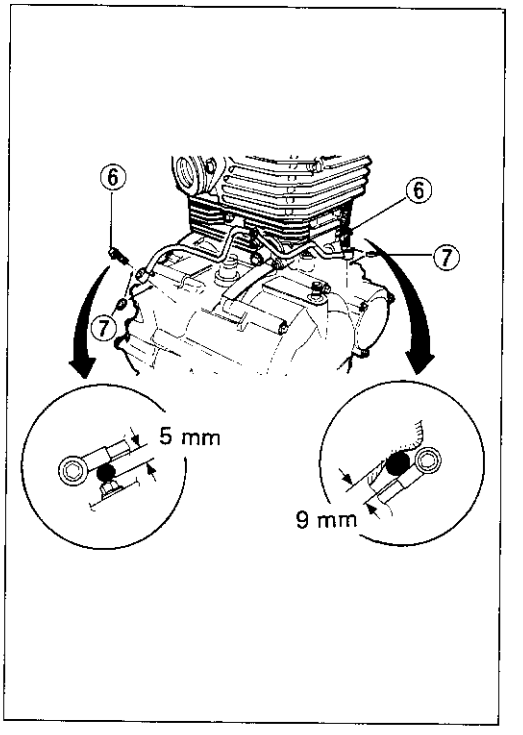


- Verbindungsschrauben ⑥ im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment: 18 – 23 N·m (1,8 – 2,3 kg-m)

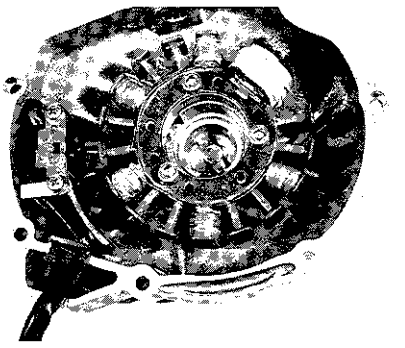
ACHTUNG:
Beim Anziehen der Verbindungsschrauben Anschläge (5 mm und 9 mm) verwenden (siehe Abb.).

ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit Dichtungen ⑦ erneuern.

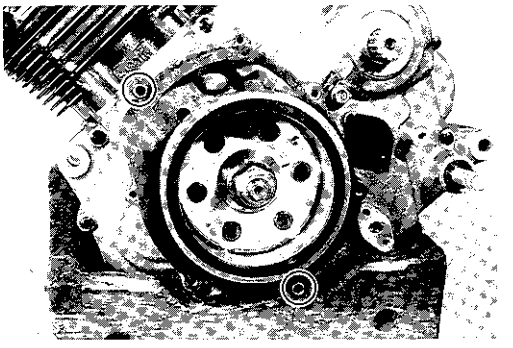


MAGNETZÜNDERABDECKUNG

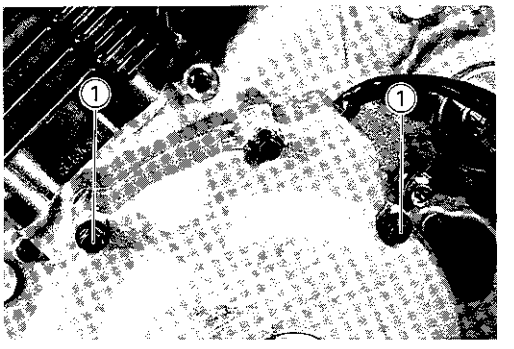
- Stator, Klemme, Suchspule und Tülle richtig anbringen. (siehe Seite 7-10.)



- Die beiden Paßstifte und neue Dichtung einsetzen.



- Dichtungen ① an Schrauben der Magnetzünderabdeckung erneuern (siehe Abb.).

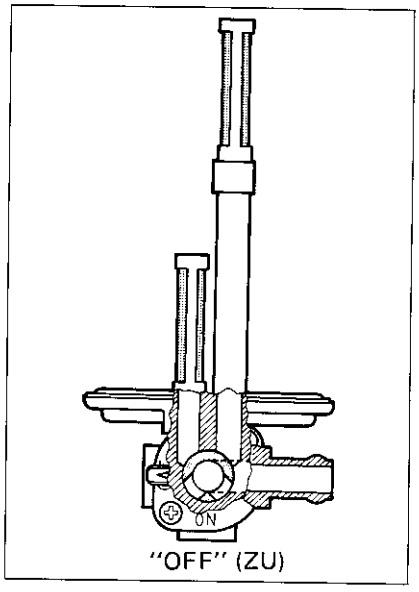


KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM

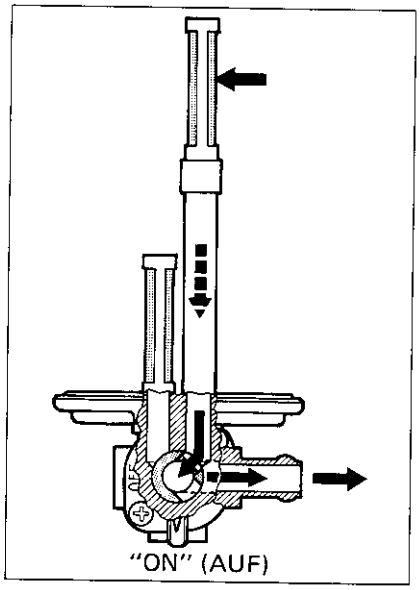
INHALT

KRAFTSTOFFHAHN 4-1
VERGASER 4-2
AUFBAU 4-2
TECHNISCHE DATEN 4-3
AUSBAU 4-4
ZERLEGUNG 4-4
ÜBERPRÜFUNG 4-6
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 4-7
SCHMIERSYSTEM 4-7
ÖLDRUCK 4-7
DIAGRAMM DES MOTORSCHMIERSYSTEMS 4-8

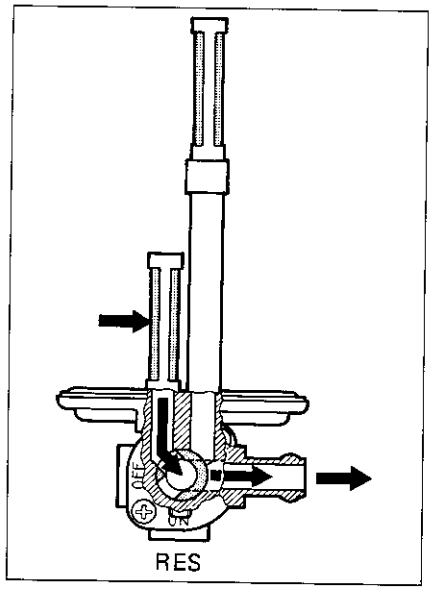
KRAFTSTOFFHAHN



"OFF" (ZU)



"ON" (AUF)



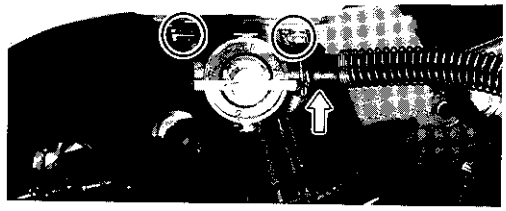
RES

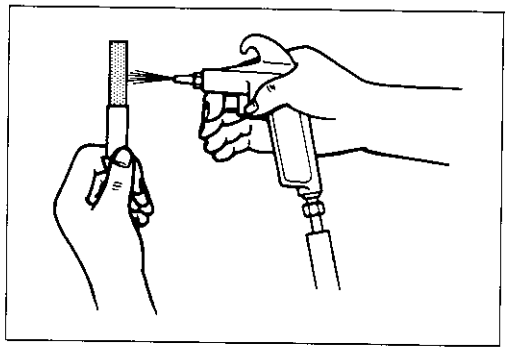
ÜBERPRÜFUNG UND REINIGUNG

Bei Verschmutzung des Kraftstoffsiebs mit Ablagerungen oder Rost fließt der Kraftstoff nicht gleichmäßig, was zu einer Leistungseinbuße des Motor führt.

Kraftstoffsieb auf folgende Weise reinigen:

- Kraftstoffhahn auf OFF drehen.
- Kraftstoffschlauch abnehmen.
- Kraftstoffhahn auf "RES" stellen und Kraftstoff ablassen.
- Schrauben entfernen und Draftstoffhahn komplette ausbauen.
- Kraftstoffsieb mit Druckluft reinigen.



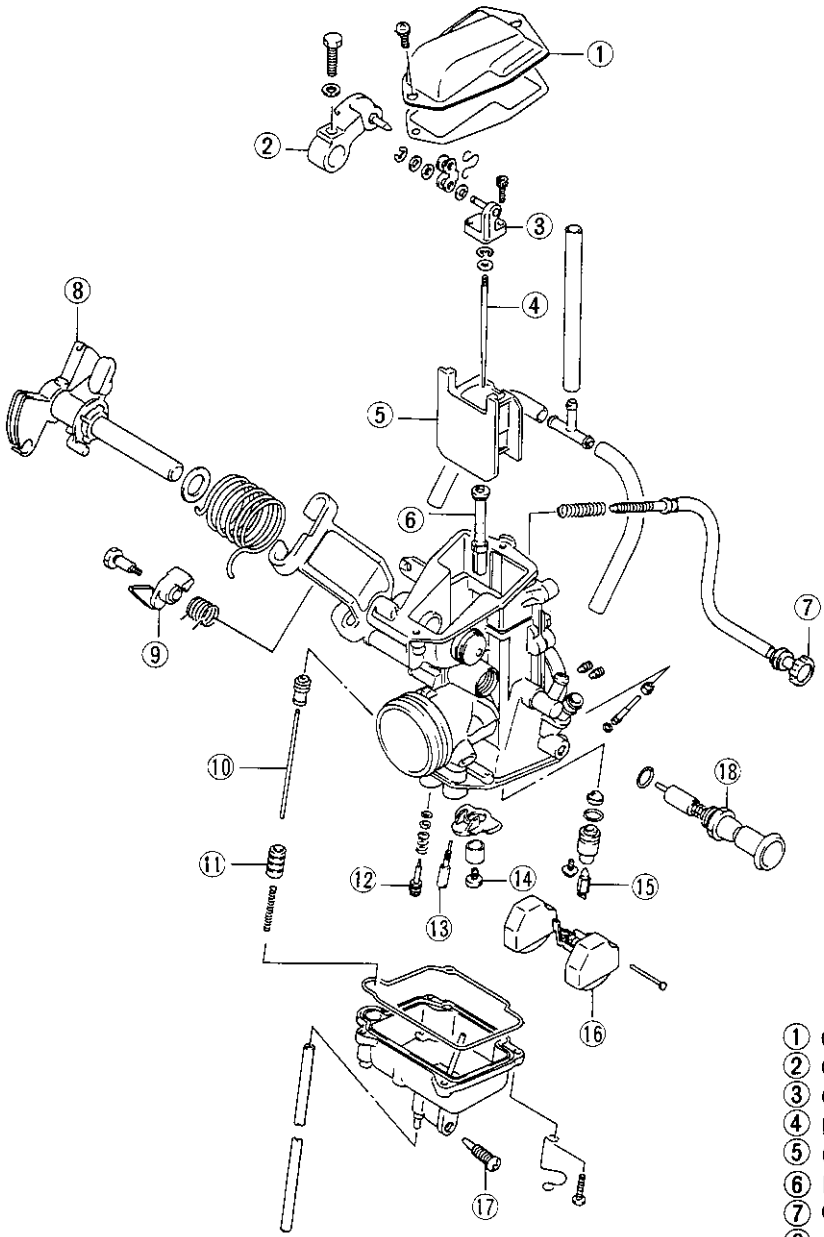


WARNUNG:

* **Benzin ist hochexplosiv. Vorsicht!**
* **Um ein Auslaufen von Kraftstoff zu vermeiden, Dichtungen und O-Ringe erneuern.**

VERGASER

AUFBAU

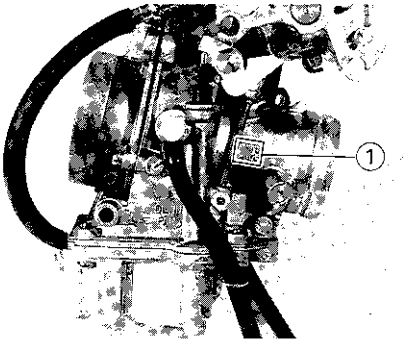


① Oberer Vergaserdeckel
② Gasschieberhebel
③ Gasschieberhalterung
④ Düsennadel
⑤ Gasschieber
⑥ Nadeldüse
⑦ Gasschieber-Einstellschraube
⑧ Gasschieberhebelwelle
⑨ Beschleunigerhebel
⑩ Beschleunigerstift
⑪ Beschleunigerkolben
⑫ Leerlaufluftschraube
⑬ Leerlaufdüse
⑭ Hauptdüse
⑮ Nadelventil
⑯ Schwimmer
⑰ Ablaßschraube
⑱ Starterkolben

TECHNISCHE DATEN

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Vergasertyp		MIKUNI TM33SS
Kenn-Nr.		14D0
Bohrung		33 mm
Leerlaufdrehzahl		1 400 ± 100 UPM
Kraftstoffstand		0 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe		14,2 ± 1,0 mm
Hauptdüse	(M.J.)	# 132,5
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,9 mm
Düsennadel	(J.N.)	5EP96 (3)
Nadeldüse	(N.J.)	P-8
Ausschnitt	(C.A.)	1,5
Leerlaufdüse	(P.J.)	# 37,5
Bypass	(B.P.)	0,8 mm
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,6 mm
Ventilsitz	(V.S.)	1,8 mm
Starterdüse	(G.S.)	# 50
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	Eine Drehung zurück
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,0 mm
Gaszugspiel (Zugseil)		0,5 – 1,0 mm

LAGE DER KENNUMMER ①

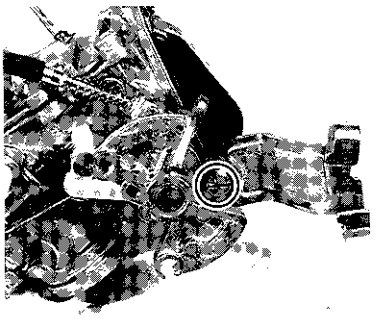


AUSBAU

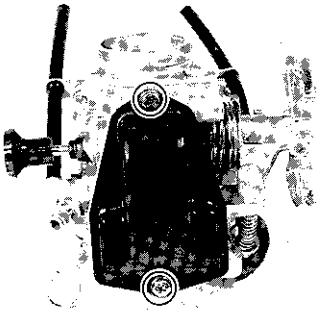
- Vergaser entfernen. (siehe Seite 3-2.)

ZERLEGUNG

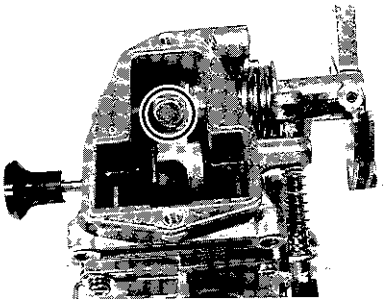
- Gaszughalterung entfernen.

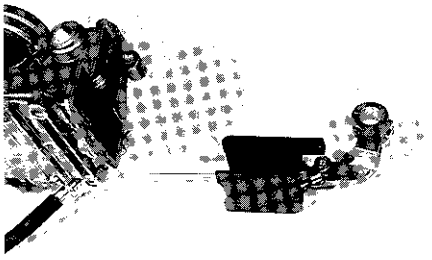


- Oberen Deckel abnehmen.

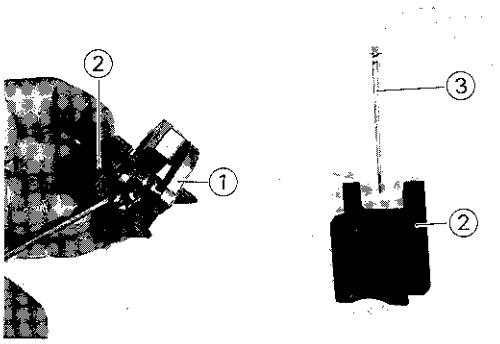


- Gasschieberhebelwelle entfernen.
- Gasschieber komplett entfernen.

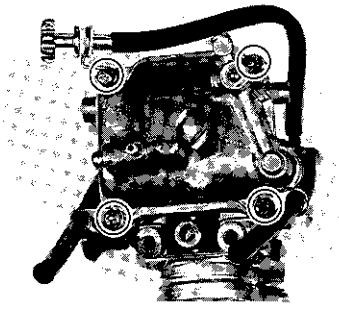




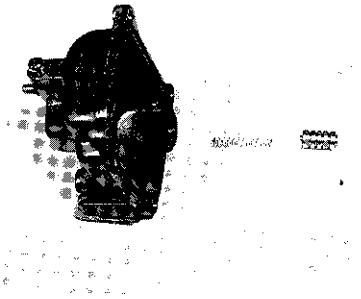
- Schrauben mit einem 2,5 mm-Sechskantschlüssel lösen und Gasschieberhebelarm ① und Gasschieber ② trennen.
- Düsennadel ③ und Gasschieber ② trennen.



- Schwimmerkammer entfernen.

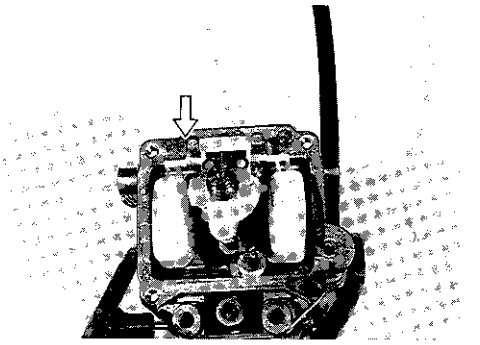


- Beschleunigerkolben und Feder entfernen.

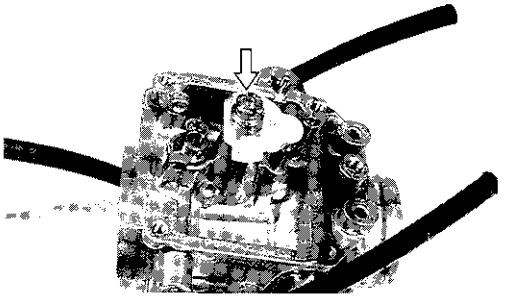


- Schwimmernadel herausnehmen und Schwimmer mit Nadelventil entfernen.

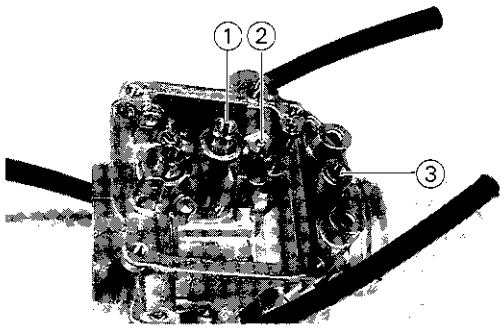
ACHTUNG:
Bei Herausnahme der Schwimmernadel Vergasergehäuse nicht beschädigen.



- Hauptdüse und Düsenstock entfernen.

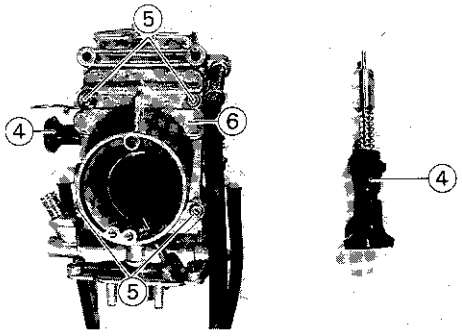


- Nadeldüse ① aus Bohrung nehmen.
- Leerlaufdüse ② und Leerlaufduftschraube ③ entfernen.



- Starterkolben komplett ④ entfernen.

ACHTUNG:
Die vier Schrauben ⑤ nicht zu lösen versuchen. Teil ⑥ läßt sich nicht warten.



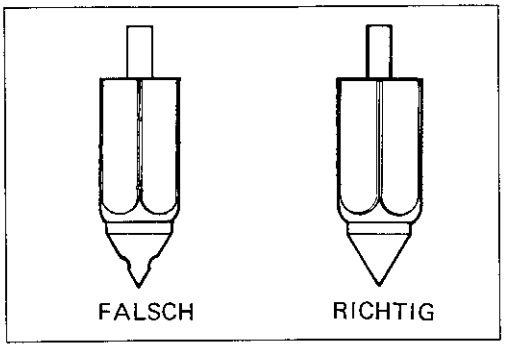
ÜBERPRÜFUNG

Folgende Gegenstände auf Beschädigung oder Verstopfung überprüfen.

* Leerlaufdüse
* Hauptdüse
* Hauptluftdüse
* Leerlaufluftdüse
* Nadeldüsenentlüftungsloch
* Schwimmer
* Nadelventil
* Starterdüse
* Dichtung
* Dichtung an Gasschieberwelle
* Leerlaufauslaß- und Bypassöffnung
* Beschleunigerdüse

NADELVENTIL

Hängen Fremdkörper zwischen Ventilsitz und Nadel, verursacht weiterströmendes Benzin Überfluten. Sind Sitz und Nadel über die zulässige Verschleißgrenze hinaus abgenutzt, treten ähnliche Störungen auf. Klemmt dagegen die Nadel, fließt kein Benzin in die Schwimmerkammer. Schwimmerkammer und Schwimmerteile mit Benzin reinigen. Bei Abnutzung (siehe Abb.) Nadel samt Ventilsitz erneuern. Kraftstoffkannal der Mischkammer mit Druckluft reinigen.

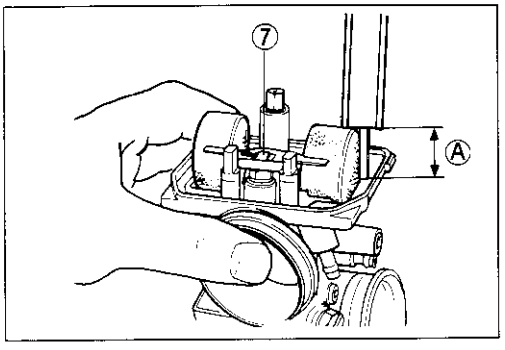


EINSTELLUNG DER SCHWIMMERHÖHE

Zur Überprüfung der Schwimmerhöhe Vergasergehäuse auf den Kopf stellen und bei freiem Schwimmerarm Höhe Ⓐ mit einer Schublehre messen, wenn der Schwimmerarm das Nadelventil gerade berührt.
Zunge ⑦ so verbiegen, daß das Ventil in Höhe Ⓐ steht.

Schwimmerhöhe Ⓐ: 14,2 ± 1,0 mm

09900-20101: Schublehre



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Vergaser in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Nach Einbau des Vergasers sind folgende Einstellungen erforderlich.

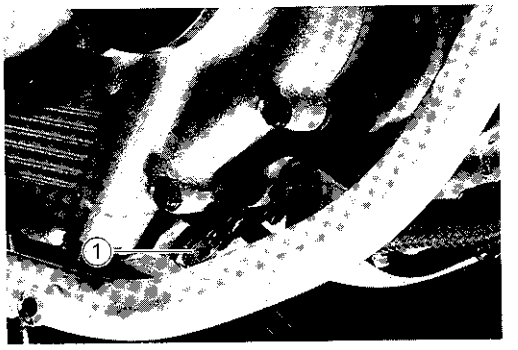
* Gaszugspiel. (siehe Seite 2-8.)
* Leerlaufeinstellung. (siehe Seite 2-8.)

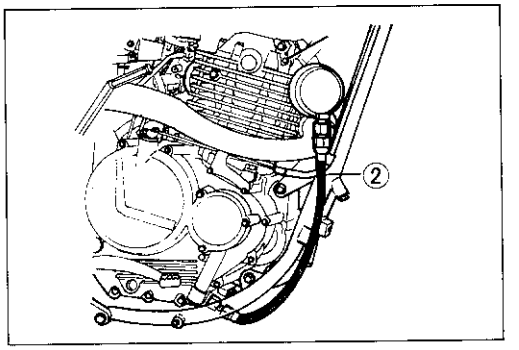
SCHMIERSYSTEM

ÖLDRUCK

Ölstand mit Ölstandmesser am Öleinfüllverschluß messen. (siehe Seite 2-7.)
Öldruck auf folgende Weise messen:

- Motorunterverkleidung abnehmen. (siehe Seite 3-2.)
- Schraube ① zur Öldruckmessung entfernen.
- Öldruckmesser ② anbringen (siehe Abb.).
- Drehzahlmesser an Motor anschließen.
- Motor wie folgt warmlaufen lassen:
  Sommer: ca. 10 Min. bei 2 000 UPM
  Winter : ca. 20 Min. bei 2 000 UPM
- Nach dem Warmlaufen Motordrehzahl auf 3 000 UPM erhöhen und Öldruckmesser ablesen.





HINWEIS:
Motoröl zum Messen des Öldrucks auf 60° C erwärmen.

09915-74510: Öldruckmesser

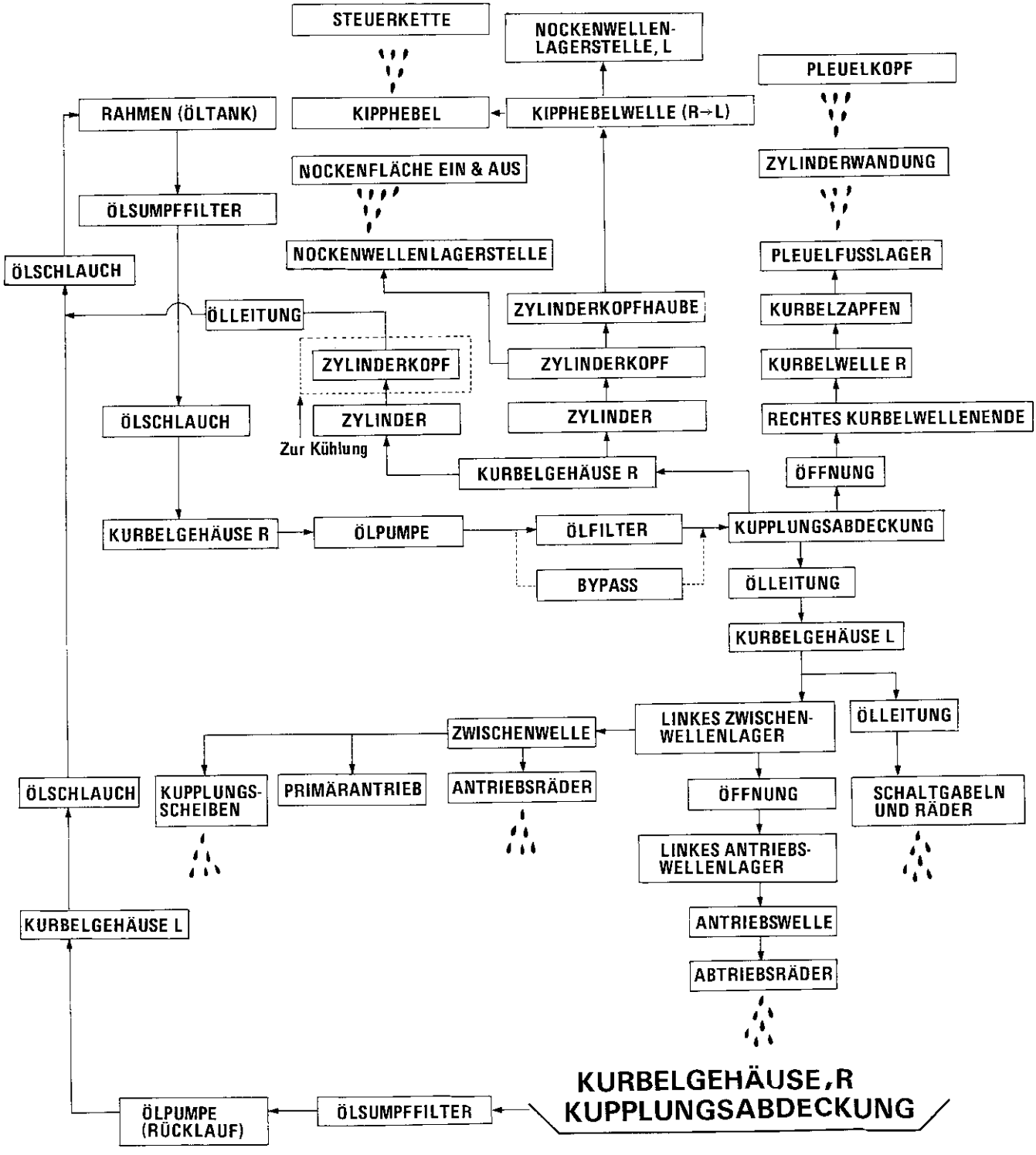
Vorgeschriebener Öldruck

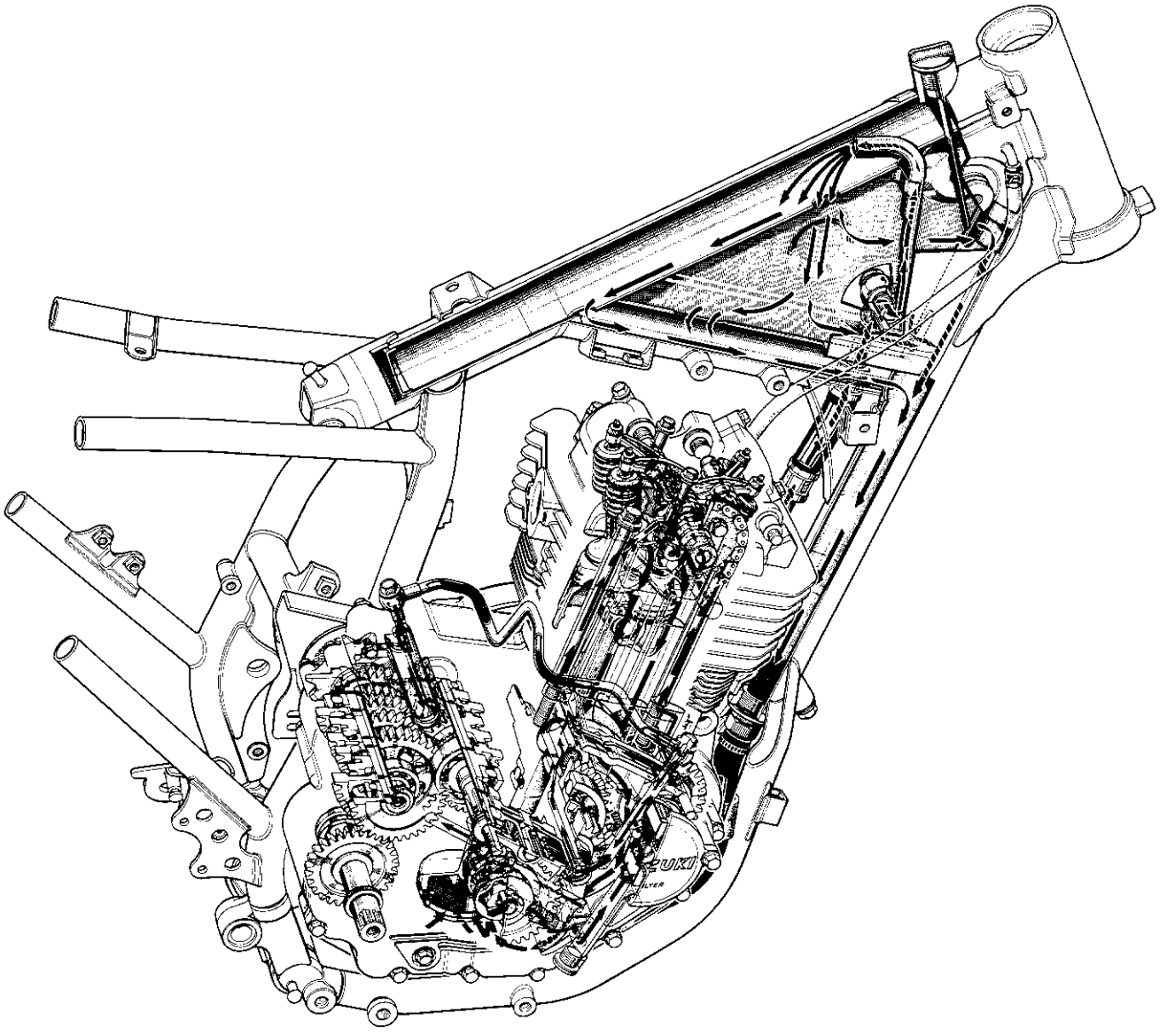
Über 40 kPa (0,4 kg/cm²), Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM Öltemperature 60° C

Bei zu niedrigem bzw. zu hohem Öldruck kommen verschiedene Ursachen in Betracht.

* Niedriger Öldruck rührt normalerweise von einem verstopften Ölfilter, Ölundichtigkeit im Ölkanal, einer beschädigten Öldichtung, einer defekten Ölpumpe oder einer Kombination dieser Faktoren.
* Hoher Öldruck geht gewöhnlich auf zu schweres Motoröl, einen verstopften Ölkanal, falschen Einbau des Ölfilters oder eine Kombination dieser Faktoren zurück.

DIAGRAMM DES MOTORSCHMIERSYSTEMS





ELEKTRISCHE ANLAGE

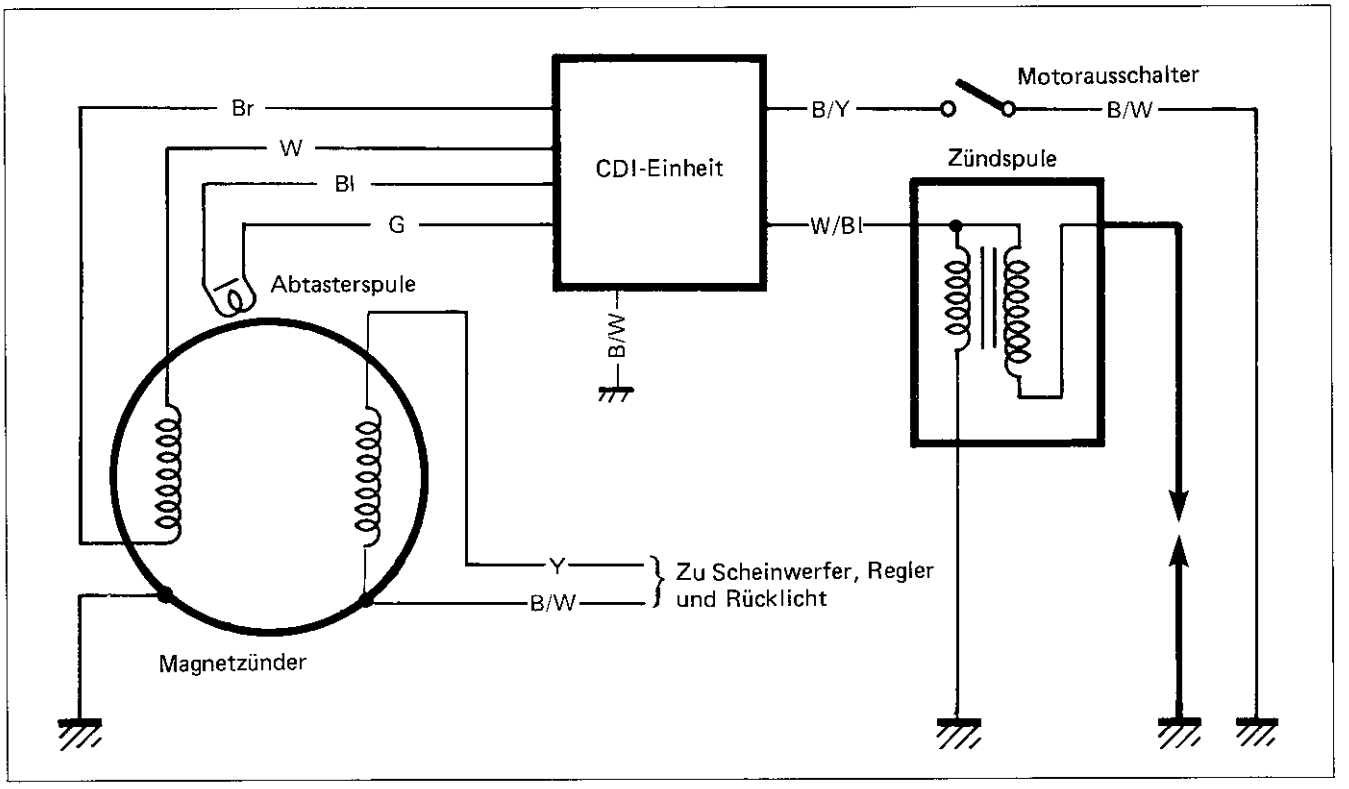
INHALT

ZÜNDANLAGE 5-1
BESCHREIBUNG 5-1
ÜBERPRÜFUNG 5-1
BELEUCHTUNGSANLAGE 5-3
ÜBERPRÜFUNG 5-3
LAMPEN 5-4
MOTORAUSSCHALTER 5-4

ZÜNDANLAGE

BESCHREIBUNG

Die Hochspannungs-Kondensator-Zündanlage besteht aus Magnetzünder, CDI-Einheit, Zündspule und Zündkerze. Die vom Magnetzünder erzeugte Stromenergie lädt den Kondensator. Diese Energie wird zum vorgegebenen Zündzeitpunkt in einem Stoß freigegeben, und Strom fließt durch die Primärwicklung der Zündspule. In der Sekundärwicklung der Zündspule wird ein Hochspannungsstrom induziert, was einen starken Funken zwischen den Elektrodenabständen bewirkt.

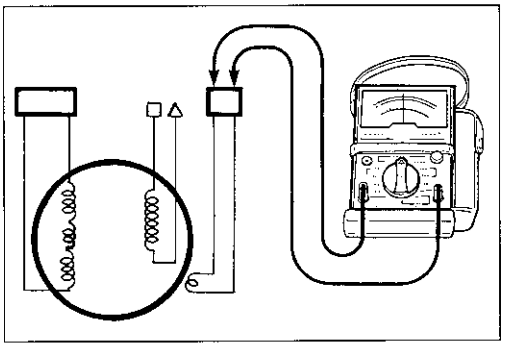


ÜBERPRÜFUNG

MAGNETZÜNDERSPULE

- Abtasterspulen- und Zünderregerspulenkabel vom Magnetzünder abklemmen.

Widerstand zwischen den Kabeln mit einem Taschenprüfer messen.



Widerstand der Magnetzünderspule
Abtasterspule : 180 – 270 Ω (G – Bl)
Zünderregerspule: 250 – 370 Ω (W – Br)

09900-25002: Taschenprüfer

DRAHTFARBE

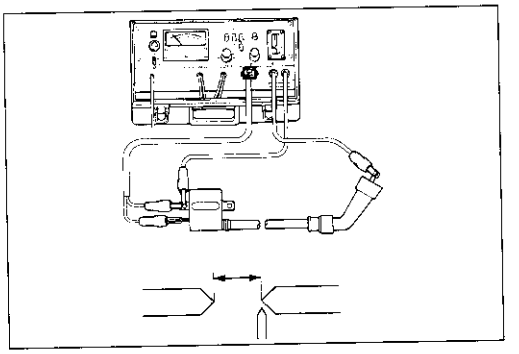
Bl : Blau
Br : Braun
G : Grün
W : Weiß

ZÜNDSPULE

Mit Strommeßgerät prüfen

- Zündspule aus dem Rahmen ausbauen.

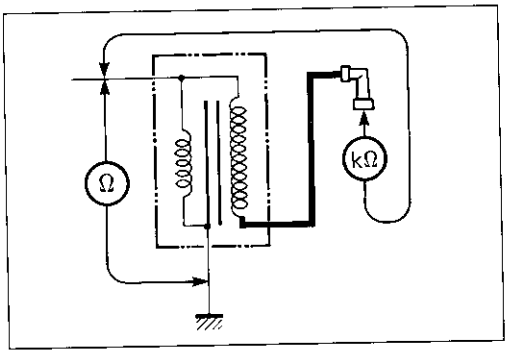
Zündspule auf Funkenleistung überprüfen (Anschluß siehe Abb.). Der Abstand zwischen den drei Elektroden beträgt mindestens 8 mm. Zeigt sich kein oder ein orangefarbener Zündfunke bei diesem Abstand, ist die Zündspule defekt und zu erneuern.



Standardfunkenstrecke: 8 mm

09900-28106: Strommeßgerät

Mit Taschenprüfer messen
Widerstand der Zündspule
Primär (Pol-Erde): 0,1 – 1,0 Ω
Sekundär (Pol-Kerzenstecker): 12 – 22 kΩ

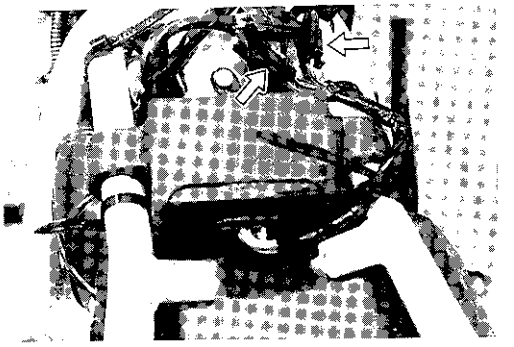


CDI-EINHEIT

- Rahmenverkleidungen und Sitzbank abnehmen.
- Kabel der CDI-Einheit abklemmen.

Durchgang prüfen und Widerstand mit einem Taschenprüfer messen.

09900-25002: Taschenprüfer



Einheit: ca. kΩ

⊖-Pol des Prüfers an:	⊕-Pol des Prüfers an: W	Br	Bl	G	W/Bl	B/Y	B/W
W		100–240	80–120	80–120	∞	240–600	90
Br	80–180		36–72	56–120	∞	2–5	50
Bl	2–5	2–5		7–14	∞	6–17	0
G	13–24	12–24	7–14		∞	24–54	9
W/Bl	8–24	8–22	2–6	14–27		28–120	3
B/Y	∞	∞	∞	∞	∞		∞
B/W	2–5	2–5	0	7–14	∞	6–17	

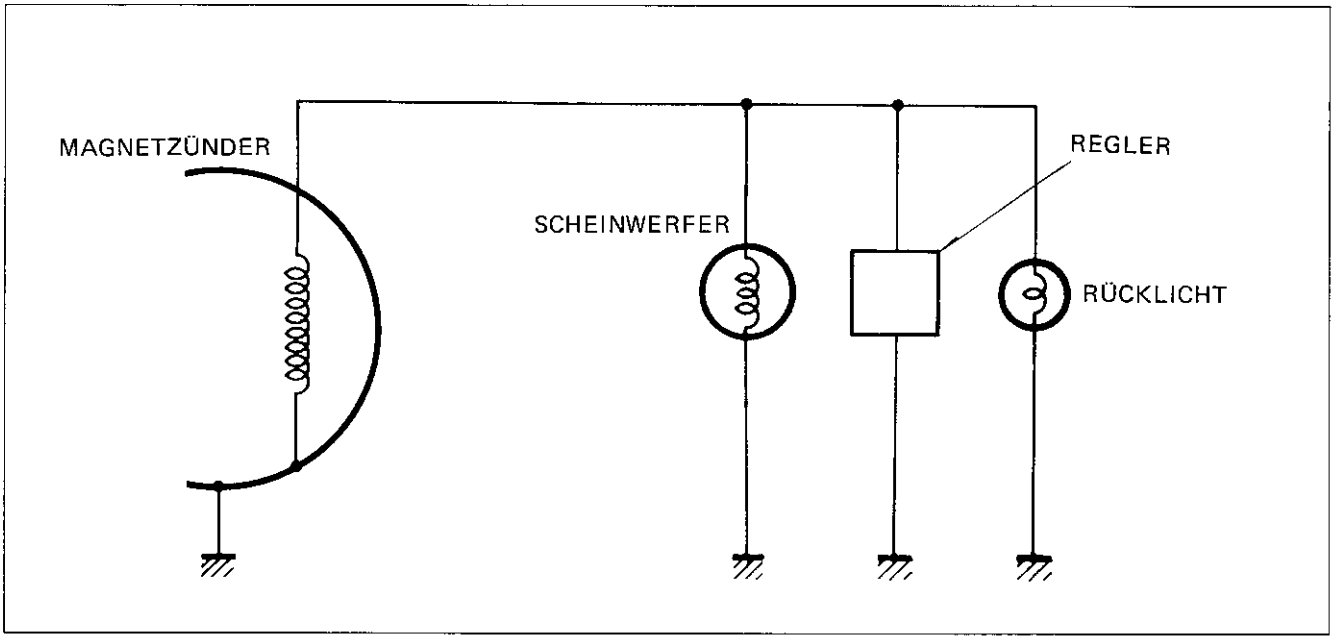
DRAHTFARBE

Bl : Blau
Br : Braun
G : Grün
W : Weiß
B/W : Schwarz mit weißen Kennfaden
B/Y : Schwarz mit gelbem Kennfaden
W/Bl : Weiß mit blauem Kennfaden

HINWEIS:
Da diese CDI-Einheit mit Kondensatoren, Dioden usw. bestückt ist, können die Widerstandswerte bei Messung mit einem anderen Ohmmeter als dem SUZUKI Taschenprüfer abweichen.

HINWEIS:
Zündkerze herausnehmen und auf die Zylinderkopfhaube legen. Motor anlassen und Funken der Zündkerze überprüfen. Zeigt sich am Elektrodenabstand kein Zündfunke, CDI-Einheit erneuern oder Magnetzünderspulen, Zündspulen und Zündkerze überprüfen. Sind die überprüften Magnetzünderspulen, Zündspulen und die Zündkerze in Ordnung, ist die CDI-Einheit defekt und zu erneuern.

BELEUCHTUNGSANLAGE



ÜBERPRÜFUNG

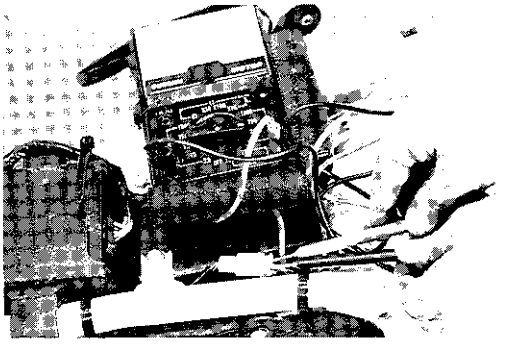
ÜBERPRÜFUNG DER BELEUCHTUNG

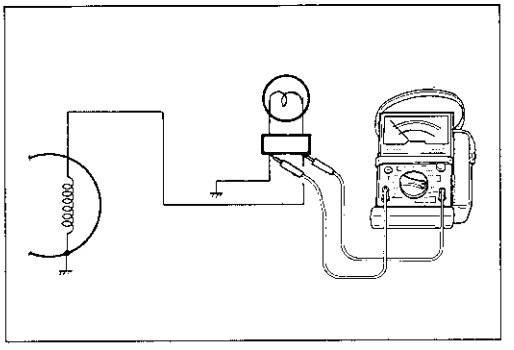
- Pole des Taschenprüfers an Rücklichtkabel (Y und B/W) anschließen.
- Taschenprüfer auf den Bereich 25V Wechselstrom einstellen.
- Drehzahlmesser anschließen und Motor anlassen.

Voltmeterwerte müssen wie folgt sein.

12 – 14V (Wechselstrom) bei 5 000 UPM

Liegt die gemessene Spannung nicht in diesem Bereich, Magnetzünderspulel bzw. Regler überprüfen.





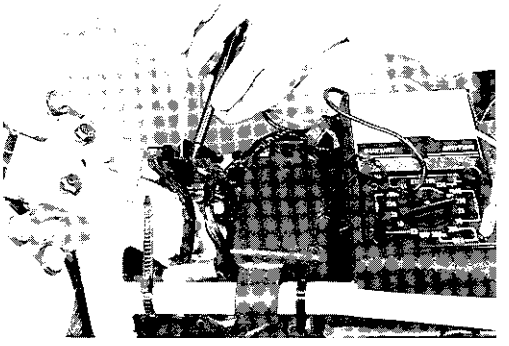
Überprüfung der Lichtmachinenenspule

- Kabel zur Lichtmaschinenspule an der Verbindung abklemmen.
- Drehzahlmesser anschließen und Motor anlassen.

Voltmeterwerte müssen wie folgt sein.

Über 75V (Wechselstrom) bei 5 000 UPM

Liegt die gemessene Spannung nicht in diesem Bereich, Magnetzünderspule erneuern.

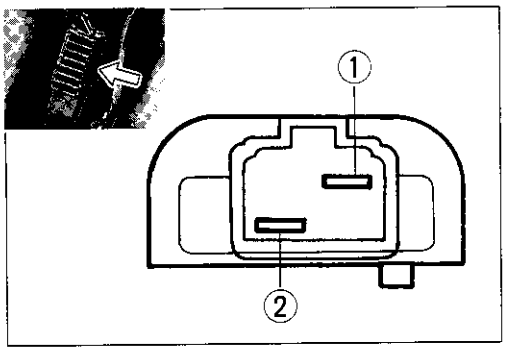


Überprüfung des Reglers

- Rahmenverkleidung und Sitzbank abnehmen.
- Kabel abklemmen.

Durchgang prüfen und Widerstand mit einem Taschenprüfer messen.

09900-25002: Taschenprüfer

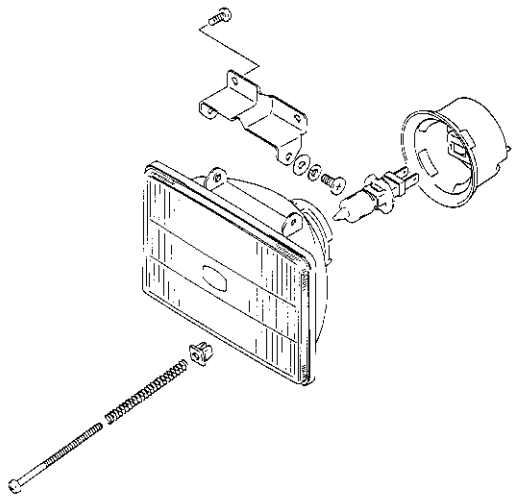


Einheit: ca. kM

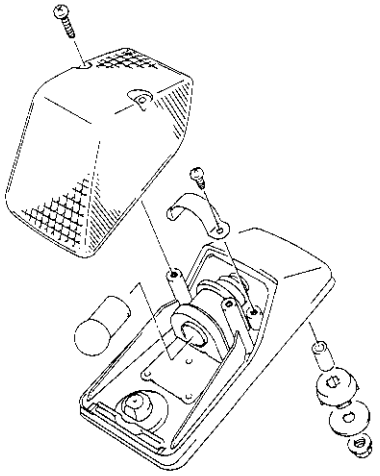
		⊕-Pol des Prüfers an:	
		①	②
⊖- Pol des Prüfers an:	①		∞
	②	7	

LAMPEN

SCHEINWERFER



RÜCKLICHT



MOTORAUSSCHALTER

Motorausschalter mit einem Taschenprüfer auf Durchgang prüfen.

09900-25002: Taschenprüfer

FARBE / STELLUNG	B/Y	B/W
OFF		
ON (gedrückt)	○———	———○

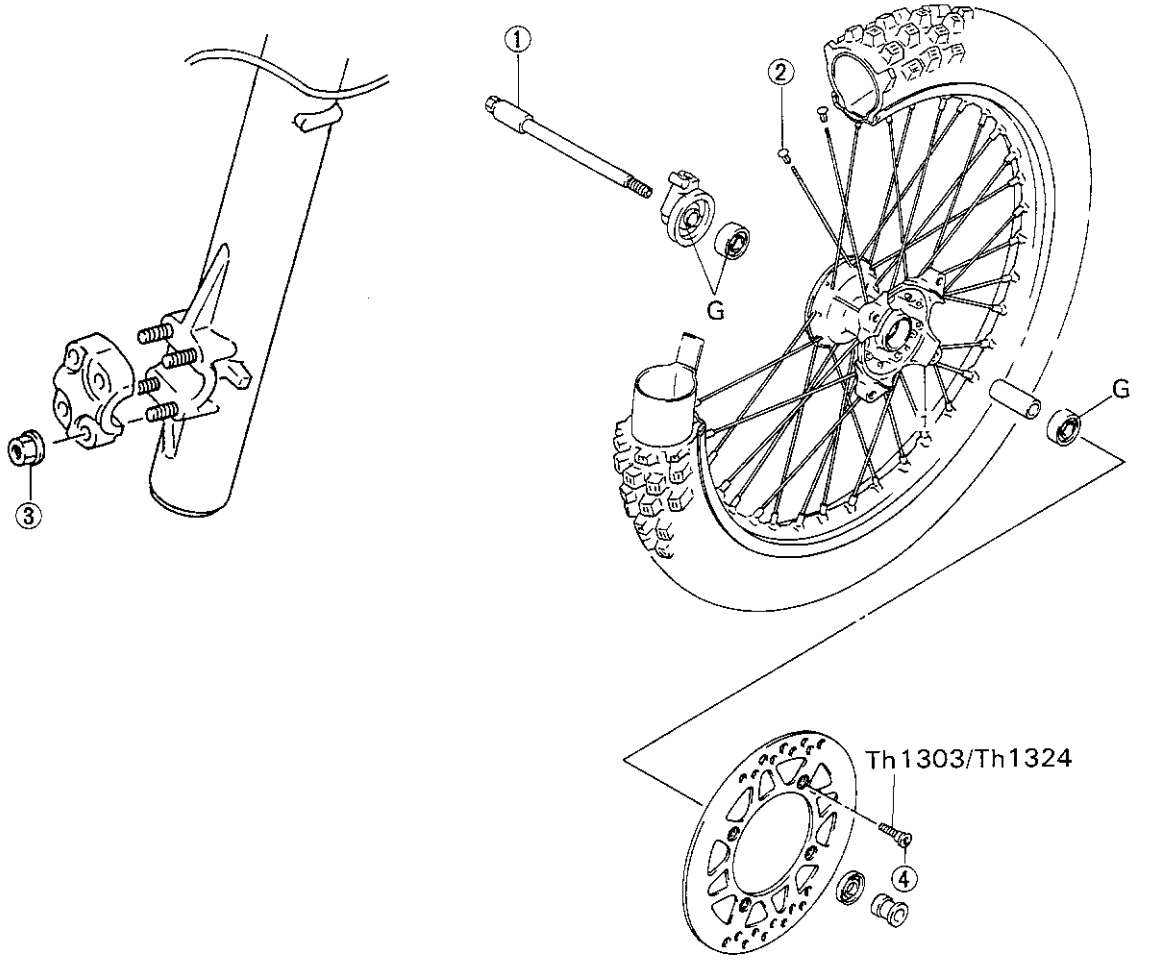
DRAHTFARBE

B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden
B/Y : Schwarz mit gelbem Kennfaden

INHALT

VORDERRAD 6- 1
AUSBAU 6- 1
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG 6- 2
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 6- 3
VORDERBREMSE 6- 5
AUSWECHSELN DER BREMSKLÖTZE 6- 6
AUSBAU UND ZERLEGEN DES BREMSSATTELS 6- 6
ÜBERPRÜFUNG VON BREMSSATTEL UND SCHEIBE 6- 7
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS 6- 8
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMS-ZYLINDERS 6- 8
ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS 6- 9
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS 6- 9
TELESKOPGABEL 6-10
AUSBAU UND ZERLEGUNG 6-10
ÜBERPRÜFUNG 6-12
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 6-13
EINSTELLUNG 6-15
LENKKOPF 6-16
AUSBAU UND ZERLEGUNG 6-16
ÜBERPRÜFUNG 6-18
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 6-18
HINTERRAD 6-20
AUSBAU 6-20
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG 6-21
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 6-21
HINTERBRAMSE 6-23
AUSWECHSELN DER BREMSKLÖTZE 6-24
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS 6-24
ÜBERPRÜFUNG VON BREMSSATTEL UND SCHEIBE 6-25
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS 6-25
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMS-ZYLINDERS 6-26
ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS 6-27
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS 6-27
HINTERRADSCHWINGE UND -AUFHÄNGUNG 6-28
AUSBAU 6-29
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG 6-30
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 6-32
ANWEISUNGEN AUM WIEDERZUSAMMENBAU 6-33

VORDERRAD



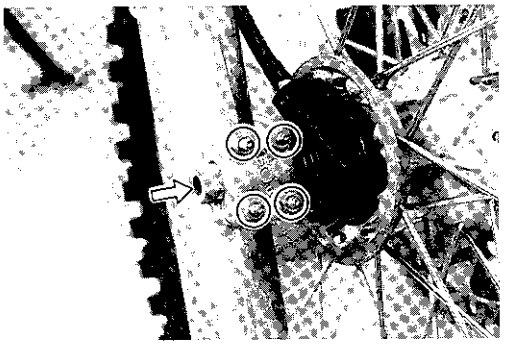
Drehmoment		
Gegenstand	N·m	kg-m
①	50 – 80	5,0 – 8,0
②	2 – 4	0,2 – 0,4
③	6 – 8	0,6 – 0,8
④	18 – 28	1,8 – 2,8

G:
SUZUKI SUPER GREASE "A" auftragen.
99000-25030 (USA)
99000-25010 (Sonstige)
Th1303/Th1324:
THREAD LOCK SUPER "1303/1324" auftragen.
99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303" (USA)
99000-32120: THREAD LOCK SUPER "1324" (Sonstige)

AUSBAU

- Vorderachsmutter auf Achswelle lösen.
- Motorrad mit Heber oder Block aufbocken und Vorderrad vom Boden abheben.
- Achswelle herausziehen und Vorderrad abnehmen.

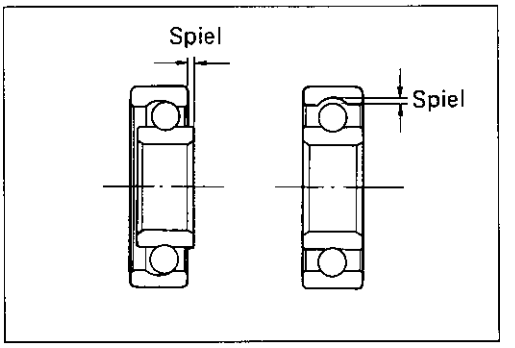
HINWEIS:
Beim Ausbau des Vorderrads Bremshebel nicht betätigen.



ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

RADLAGER

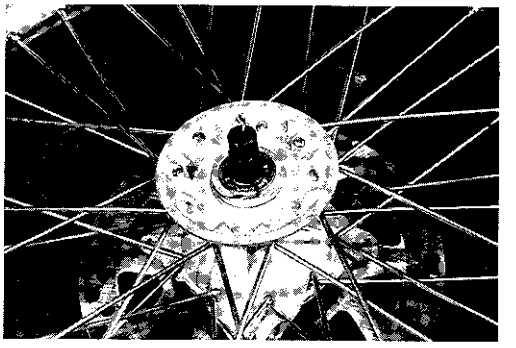
Spiel des Lagerinnenrings in eingebautem Zustand von Hand überprüfen.
Innenring von Hand drehen und auf ungewöhnliche Geräusche und Leichtgängigkeit prüfen.
Bei Unregelmäßigkeiten Lager erneuern.



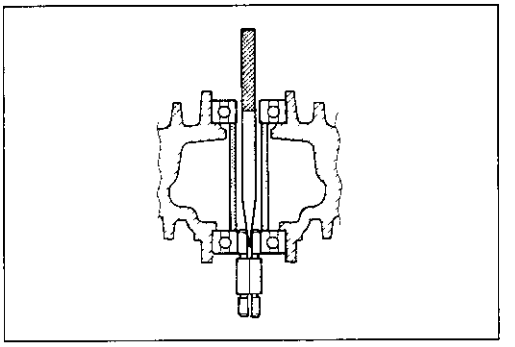
- Beide Lager wie folgt mit Spezialwerkzeug austreiben.

09941-50110: Lagerabzieher

- Vorsatz in Lager einsetzen.
- Keilstange von der Gegenseite einsetzen und im Schlitz des Vorsatzes verankern.
- Lager durch Schlagen auf die Keilstange heraustreiben.



ACHTUNG:
Herausgenommenes Lager erneuern.

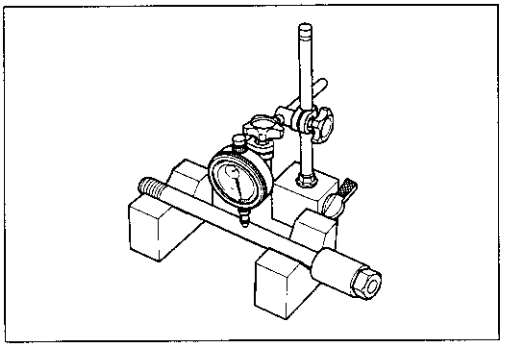


ACHSWELLE

Achswelle mit einer Meßuhr auf Schlag überprüfen und bei Überschreiten der Verschleißgrenze erneuern.

Verschleißgrenze: 0,25 mm

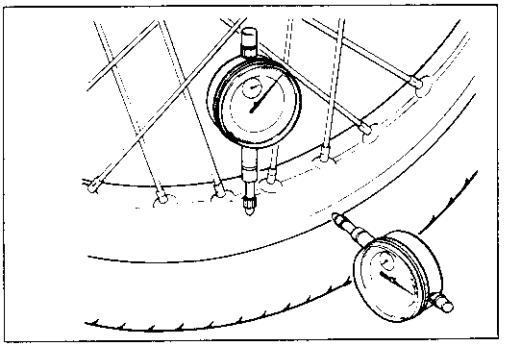
09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)
09900-20701: Magnetständer
09900-21304: Satz V-Blöck



RADFELGE

Radfelgenschlag auf Überschreiten der Verschleißgrenze prüfen (siehe Abb.).
Übermäßiger Schlag rührt gewöhnlich von abgenutzten oder lockeren Radlagern und läßt sich durch Erneuern der Lager beheben. Läßt sich der Schlag durch ein Erneuern der Lager nicht beseitigen, Rad erneuern.

Verschleißgrenze (axial und radial): 2,0 mm

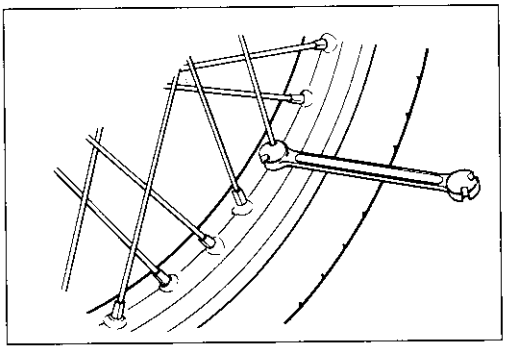


SPEICHENNIPPEL

Alle Nippel auf festen Sitz überprüfen und ggf. mit Spezialwerkzeug nachziehen.

Drehmoment: 2 – 4 N·m (0,2 – 0,4 kg-m)

09940-60113: Speichenschlüssel



REIFEN

Siehe Seite 2-13.

Verschleißgrenze: 4,0 mm

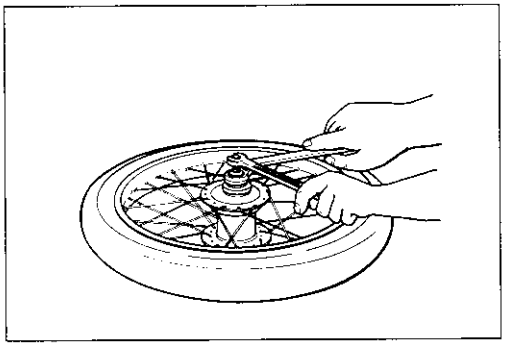
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Vorderrad in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei noch folgende Schritte ausführen:

- Radlager mit Spezialwerkzeug einsetzen.

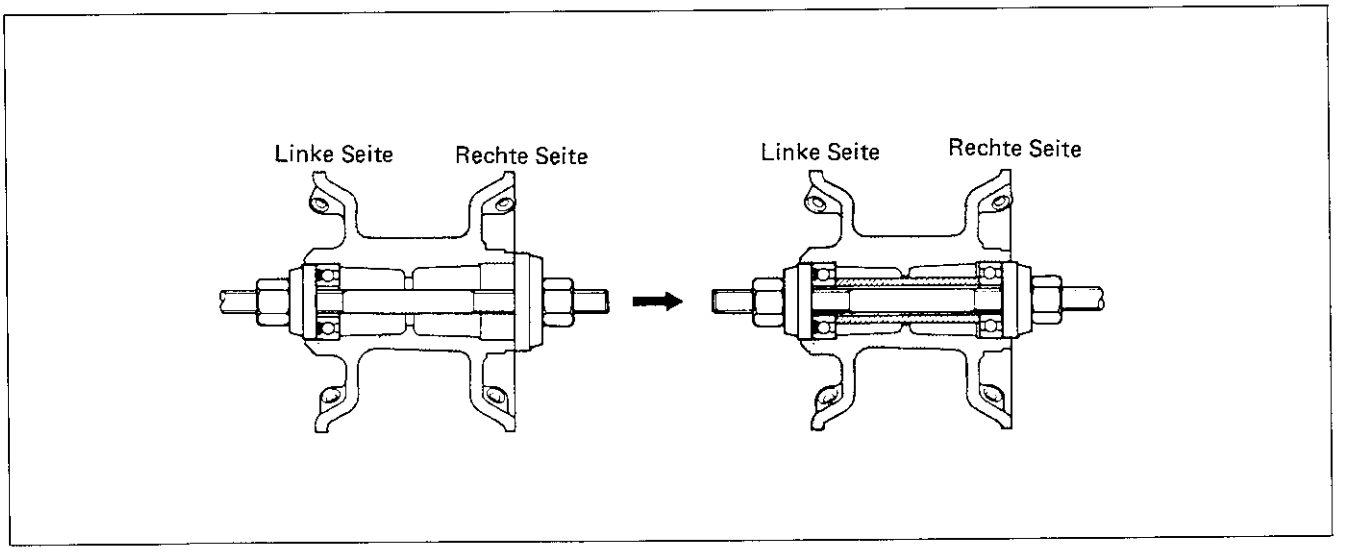
09924-84510: Satz Lagereinsetzer

09924-84521: Satz Lagereinsetzer



ACHTUNG:

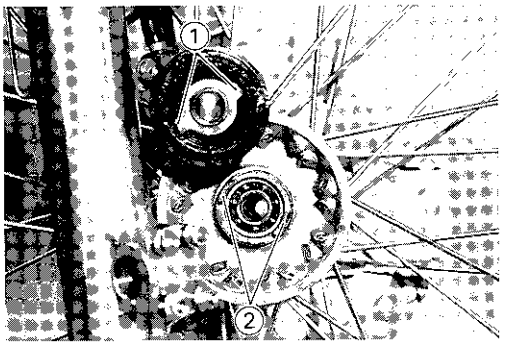
Zuerst Radlager auf der linken Seite einsetzen.

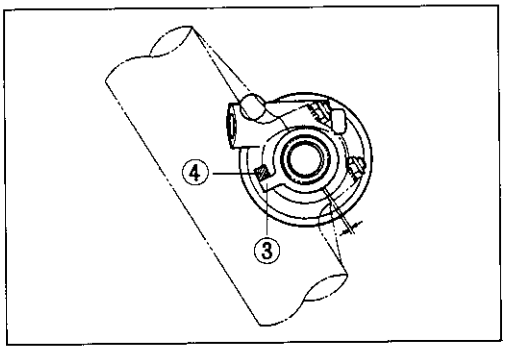


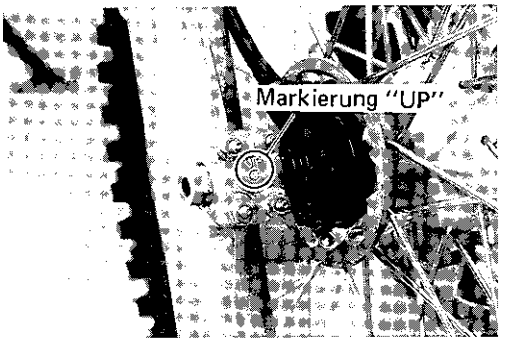
- Beim Anbringen des Tachoantriebs die beiden Mitnehmer ① auf die beiden Aussparungen ② an der Radnabe ausrichten.

ACHTUNG:
Tachoantrieb ③ an Anschlag ④ anlegen und Achswelle anziehen.

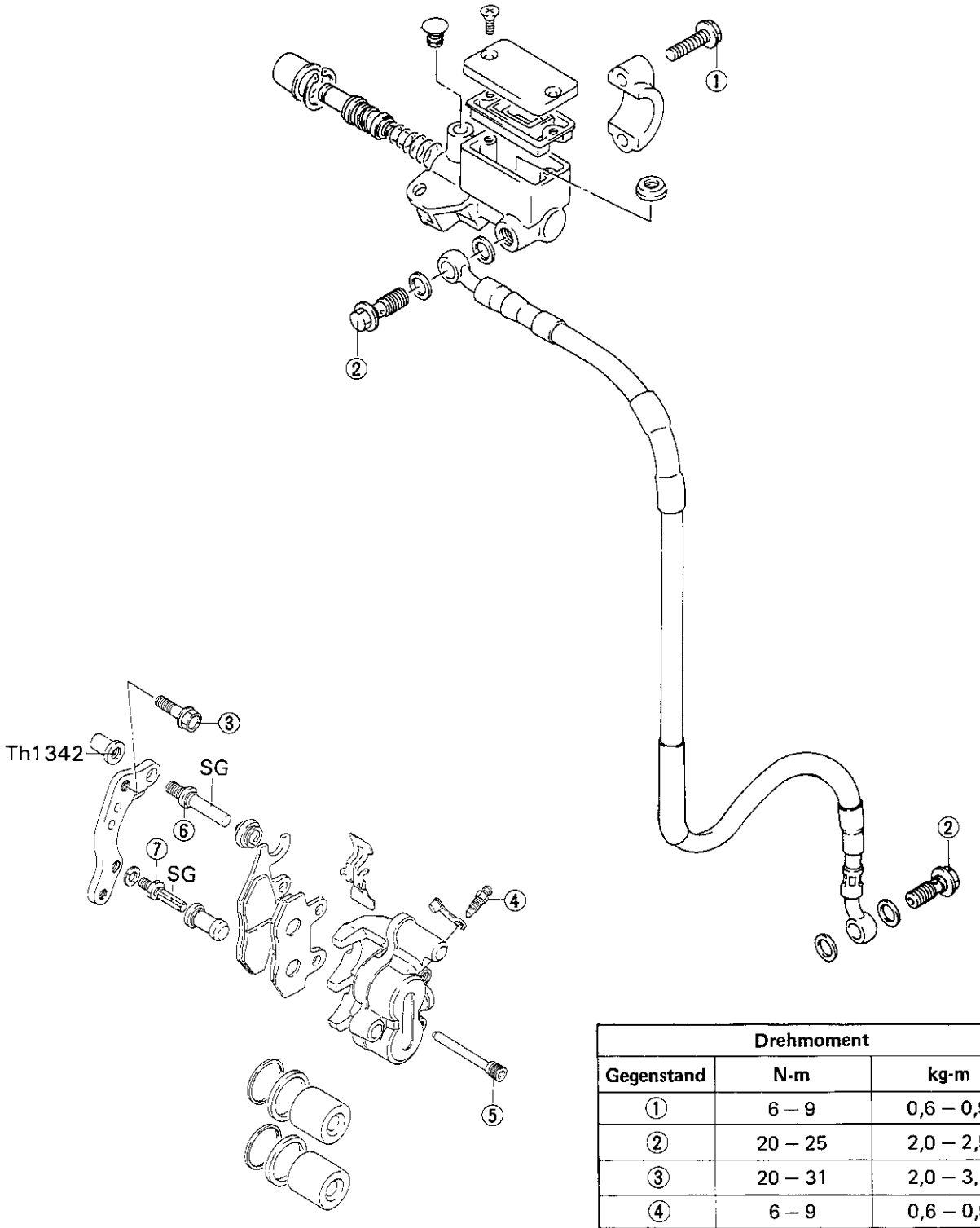
- Beim Anbringen der Achsklemmfäuste an der Teleskopgabel zuerst obere Schrauben anziehen (siehe Abb.).







VORDERBREMSE

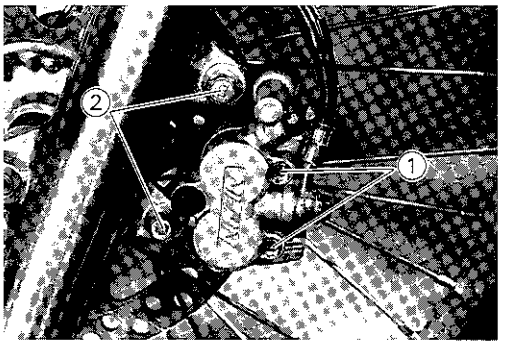


Drehmoment		
Gegenstand	N·m	kg-m
①	6 – 9	0,6 – 0,9
②	20 – 25	2,0 – 2,5
③	20 – 31	2,0 – 3,1
④	6 – 9	0,6 – 0,9
⑤	15 – 20	1,5 – 2,0
⑥	20 – 25	2,0 – 2,5
⑦	15 – 20	1,5 – 2,0

SG : SUZUKI SILICONE GREASE (99000-25100) auftragen
Th1342 : THREAD LOCK "1342" (99000-32050) auftragen

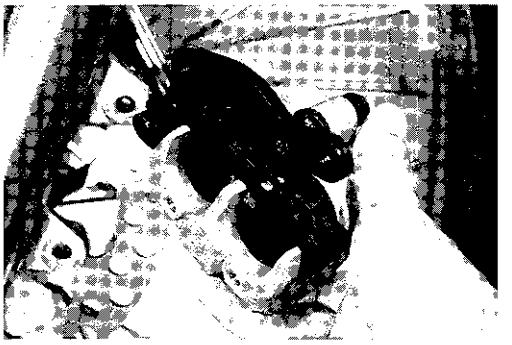
AUSWECHSELN DER BREMSKLÖTZE

- Zur Erleichterung der späteren Zerlegung Bremsklotzbefestigungsschrauben ① etwas lockern.
- Bremssattelbefestigungsschrauben ② lösen und Bremssattel abnehmen.



HINWEIS:
Bei Ausbau des Bremssattels Bremshebel nicht betätigen.

- Bremsklotzbefestigungsschrauben lösen und Bremsklotz abnehmen.

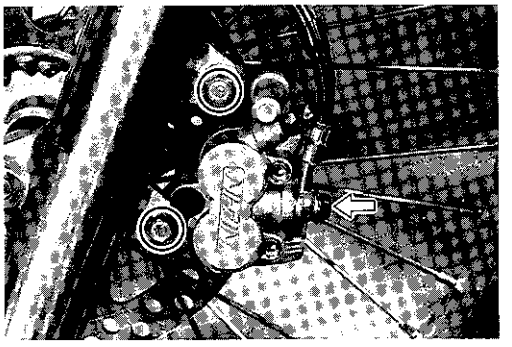


ACHTUNG:
Bremsklötze als Satz auswechseln, da sonst die Bremsleistung beeinträchtigt wird.

- Bremssattel wiederzusammenbauen und einbauen. (siehe Seite 6-5.)

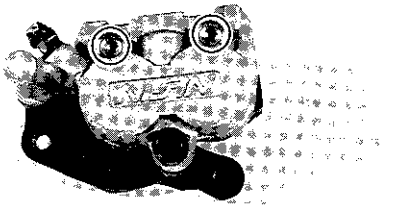
AUSBAU UND ZERLEGEN DES BREMSSATTELS

- Bremsschlauch abnehmen und Bremsflüssigkeit in einem geeigneten Behälter auffangen.

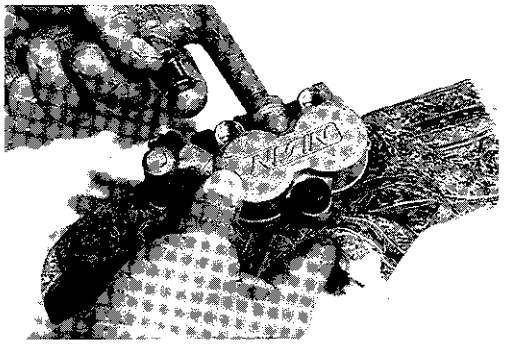


ACHTUNG:
Nie von der letzten Wartung übriggebliebene und über einen langen Zeitraum aufbewahrte Bremsflüssigkeit wiederverwenden.

- Bremssattel abnehmen.
- Befestigungsschrauben lösen und Bremsklötze abnehmen.
- Bremssattelhalter entfernen.



- Kolben mit einem Lappen abdecken, damit er nicht herausspringen kann. Kolben mit Druckluft herauspressen.

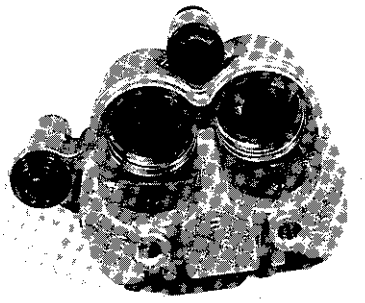


ACHTUNG:
Nicht Hochdruckluft verwenden, damit der Kolben nicht beschädigt wird.

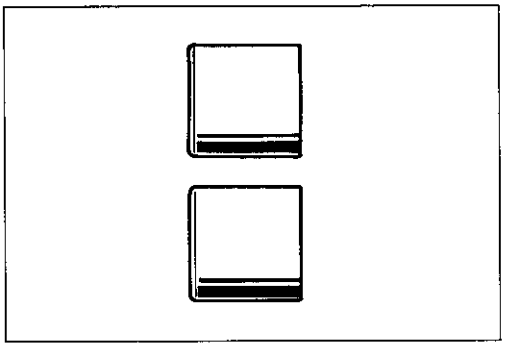
- Staubdichtungen und Kolbendichtungen entfernen.

ÜBERPRÜFUNG VON BREMSSATTEL UND SCHEIBE

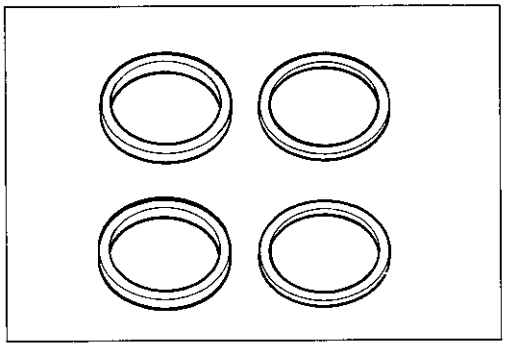
Wandung der Bremssattelbohrung auf Kerben, Kratzer und sonstige Beschädigung überprüfen.



Jeden Kolben auf Beschädigung und Verschleiß überprüfen.



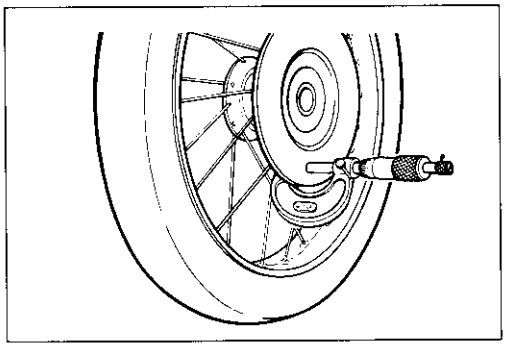
Alle Gumiteile auf Beschädigung und Verschleiß überprüfen.



Scheibe mit einem Mikrometer auf Verschleiß überprüfen. Ihre Stärke läßt sich bei eingebauter Scheibe und eingebautem Rad überprüfen. Liegt die Stärke über der Verschleißgrenze, Scheibe erneuern.

Verschleißgrenze: 3,0 mm

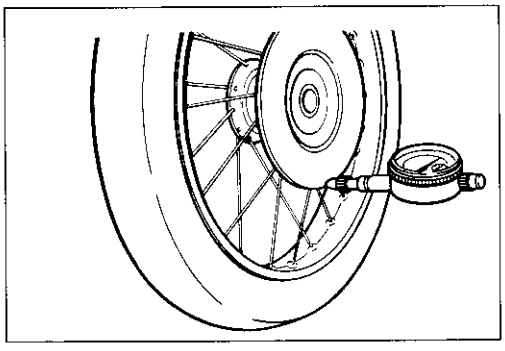
09900-20205: Mikrometer (0 – 25 mm)



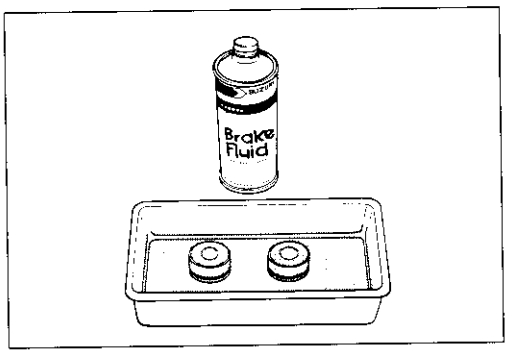
Scheibe am Rad mit Meßuhr auf Stirnlaufabweichung überprüfen (siehe Abb.).
Überschreitet der Schlag die Verschleißgrenze, Scheibe erneuern.

Verschleißgrenze: 0,30 mm

09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)
09900-20701: Magnetständer



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS



Bremssattel in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei noch folgende Schritte ausführen:

ACHTUNG:
Bremssattelteile vor dem Wiederzusammenbau mit frischer Bremsflüssigkeit waschen.
Nie Reinigungslösung oder Benzin zum Waschen verwenden.
Bremsflüssigkeit auf Bremssattelbohrung und den in die Bohrung einzusetzenden Kolben geben.

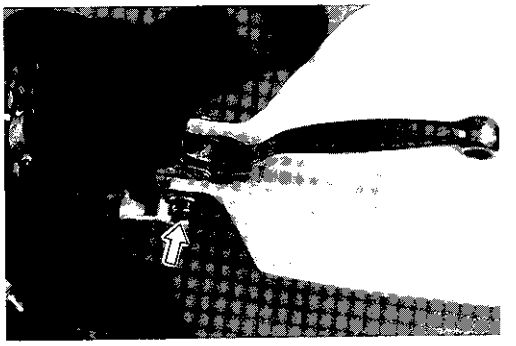
- Bremssattel wiederzusammenbauen und einbauen. (siehe Seite 6-5.)

WARNUNG:
Bremssattel nach dem Wiederzusammenbau entlüften. (siehe Seite 2-12.)

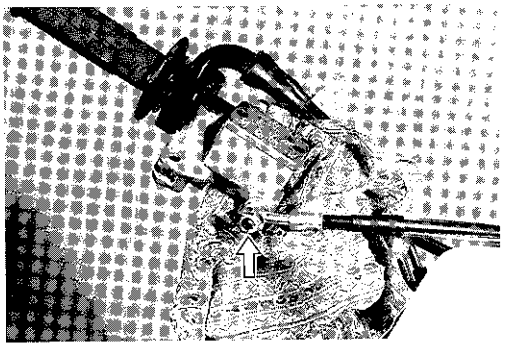
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS

- Bremshebelmanschette entfernen und Bremshebel durch Lösen von Befestigungsschraube und Mutter abnehmen.

HINWEIS:
Bei Abnahme des Bremshebels Feder nicht verlieren.

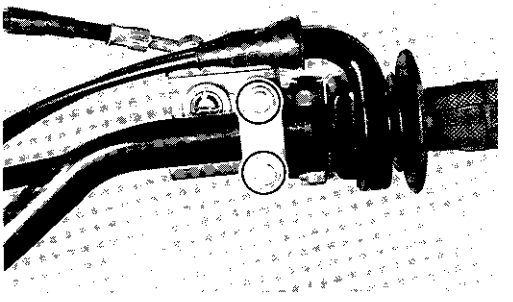


- Einen Lappen unter die Verbindungsschraube am Hauptbremszylinder halten, um Tropfen verschütteter Bremsflüssigkeit aufzufangen. Verbindungsschraube lösen und Verbindung Bremsschlauch/Hauptbremszylinder trennen.

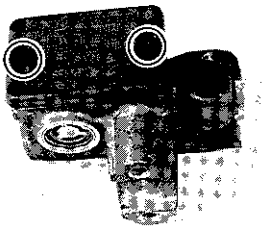


ACHTUNG:
Auf ein Motorradteil verschüttete Bremsflüssigkeit sofort vollständing abwischen. Die Flüssigkeit reagiert chemisch mit Lack, Kunststoff, Gummi usw.

- Hauptbremszylinder abnehmen.



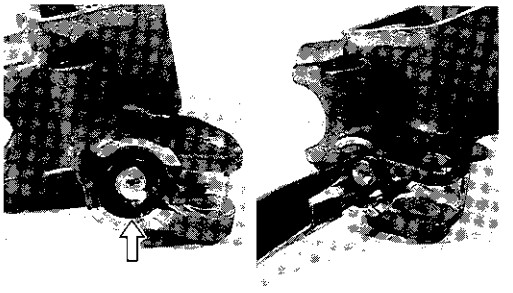
- Behälterdeckel und Membran entfernen.
- Bremsflüssigkeit ablassen.



- Staubtülle entfernen.
- Sicherungsring mit Spezialwerkzeug entfernen.

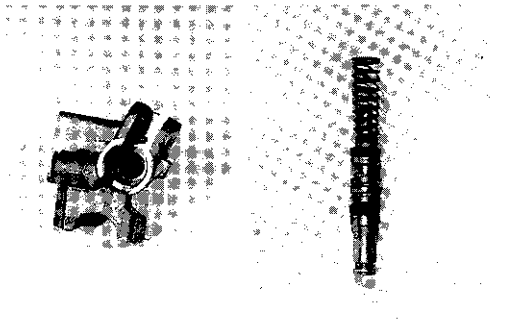
09900-06108: Sprengringzange

- Kolben/Erste Pfanne mit Rückholfeder herausnehmen.



ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS

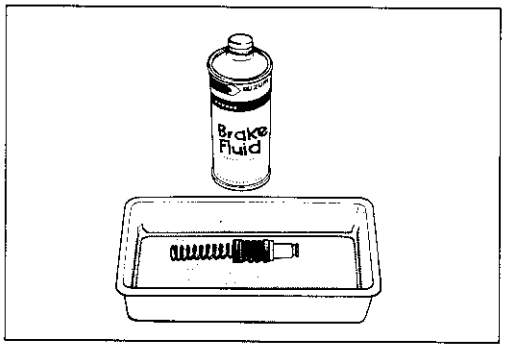
Wandung der Hauptbremszylinderbohrung auf Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.
Kolbenoberfläche auf Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.
Erste Pfanne und Staubtülle auf Abnutzung oder Beschädigung überprüfen.



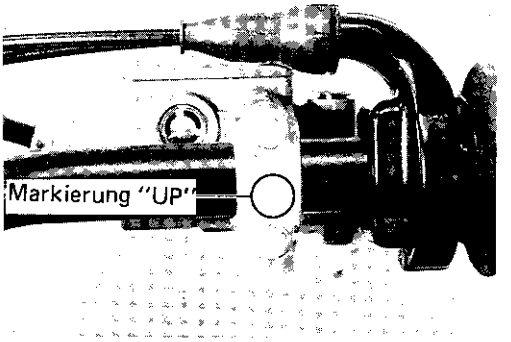
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS

Hauptbremszylinder in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei noch folgende Schritte ausführen.

ACHTUNG:
Hauptbremszylinderteile vor dem Wiederzusammenbau mit frischer Bremsflüssigkeit waschen. Nie Reinigungslösung oder Benzin zum Waschen verwenden.
Bremsflüssigkeit auf Zylinderbohrung und alle in die Bohrung einzusetzenden Teile geben.

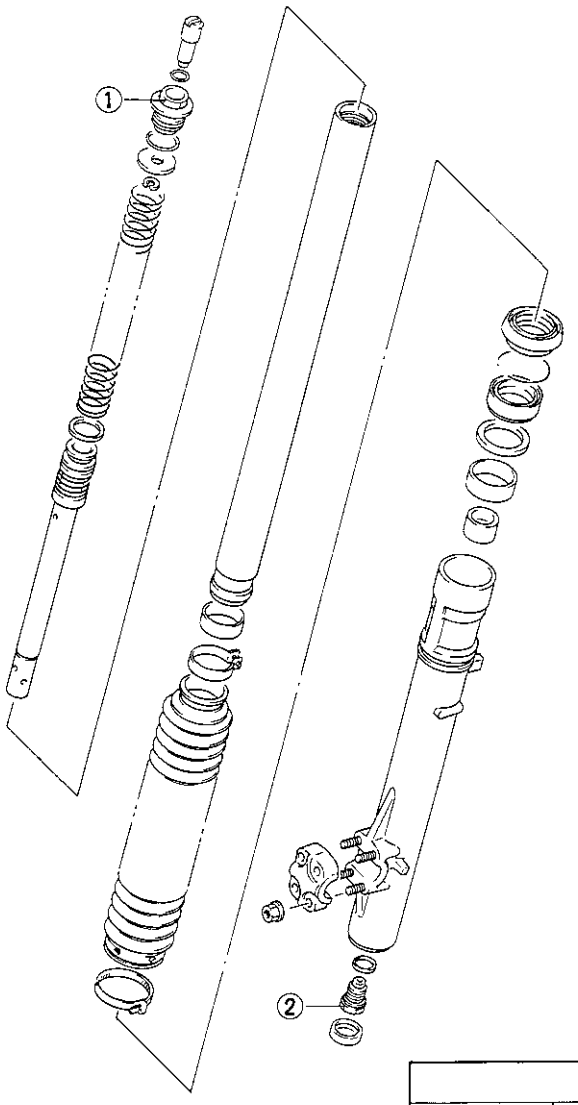


- Hauptbremszylinder wiederzusammenbauen und einbauen. (siehe Seite 6-5.)
- Beim Anbringen des Hauptbremszylinders am Lenker zeuest die obere Schraube der Klemmfaust anziehen.



ACHTUNG:
Hauptbremszylinder nach Wiederzusammenbau entlüften. (siehe Seite 2-12.)

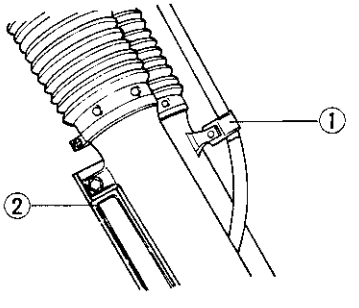
TELESKOPGABEL



Drehmoment		
Gegenstand	N·m	kg-m
①	30 – 40	3,0 – 4,0
②	30 – 40	3,0 – 4,0

AUSBAU UND ZERLEGUNG

- Vorderrad ausbauen. (siehe Seite 6-1.)
- Bremssattelbefestigungsschrauben entfernen. (siehe Seite 6-6.)
- Bremsschlauchhalter ① und Tachowellenführung ② entfernen.

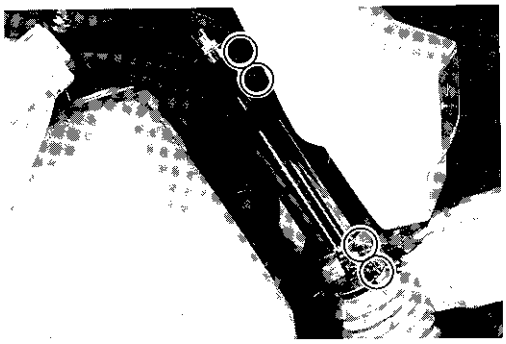


ACHTUNG:

Bremssattel mit einer Schnur o.ä. an den Rahmen hängen. Dabei Bremsschlauch nicht knicken.

- Obere und untere Klemmschraube der Teleskopgabel lockern und Gabel herausziehen.

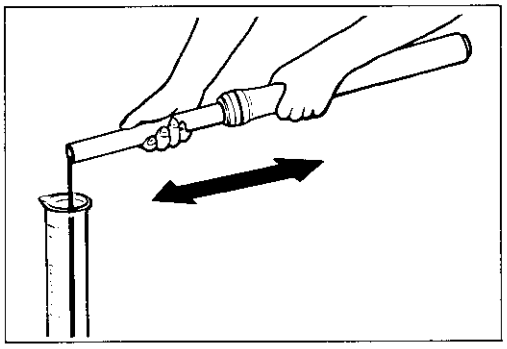
HINWEIS:
Zur Erleichterung der späteren Zerlegung von dem Lockern der unteren Klemmschraube Gabelhutschraube etwas lockern.



- Hutschraube und Feder entfernen.



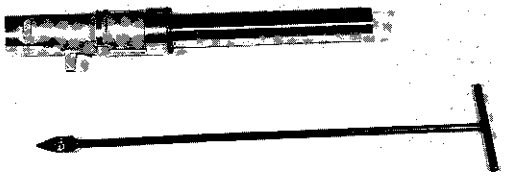
- Gabel kippen und zum Ablassen des Gabelöls mehrmals pumpen.
- Gabel einige Minuten lang gekippt halten.



- Manschette entfernen.
- Schraube an Dämpferstange mit Spezialwerkzeug lösen.

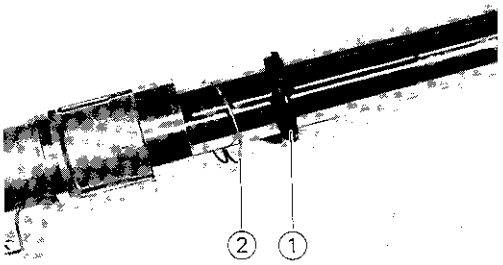
09940-34520: T-Griff
09940-34530: Vorsatz A

- Dämpferstange aus dem Gleitrohr nehmen.



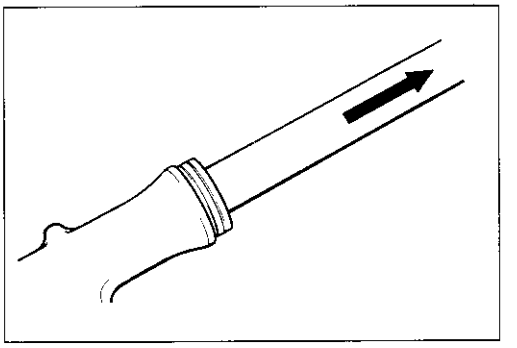
- Staubdichtung ① entfernen.
- Anschlagrig ② der Öldichtung entfernen.

ACHTUNG:
Entfernte Staub- und Öldichtung erneuern.

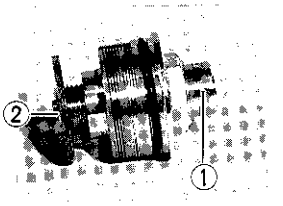


- Standrohr und Gleitrohr trennen.

ACHTUNG:
Beim Trennen von Standrohr und Gleitrohr können beide Lagermetalle beschädigt werden. Sie sind deshalb zu erneuern.



- E-Ring ② entfernen und Einstellelement ① der Feder abschrauben.



ÜBERPRÜFUNG

DÄMPFERSTANGENRING

Dämpferstangenring auf Abnutzung und Beschädigung überprüfen.



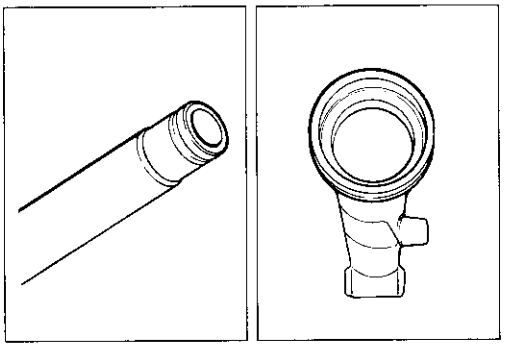
DÄMPFERSTANGENSCHRAUBE/ DÄMPFUNGSEINSTELLELEMENT

Dämpferstangenschraube/Dämpfungseinstellelement auf Abnutzung oder Beschädigung überprüfen.



STANDROHR UND GLEITROHR

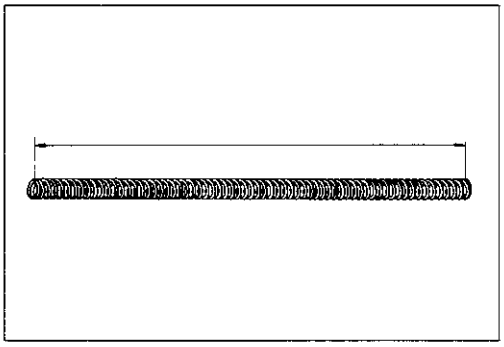
Gleitflächen von Standrohr und Gleitrohr auf Verschleiß und Defekte überprüfen.



GABELFEDER

Länge der unbelasteten Gabelfeder messen. Ist sie kürzer als die Verschleißgrenze, Feder erneuern.

Verschleißgrenze: 608 mm



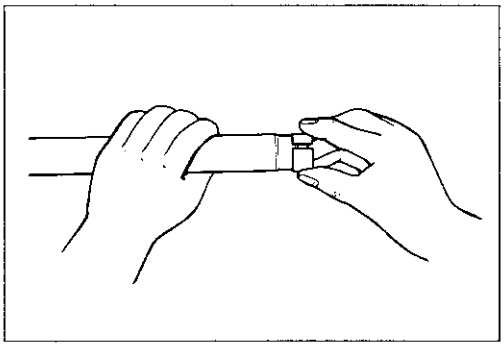
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Teleskopgabel in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei noch folgende Schritte ausführen:

- Teleskopgabel zusammensetzen. (siehe Seite 6-10.)

STANDROHRMETALL

- Lagermetall von Hand einsetzen (siehe Abb.).



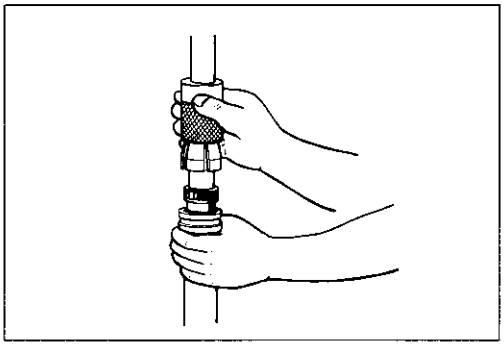
ACHTUNG:

Teflonbeschichtung des Lagermetalls beim Einbau nicht beschädigen.

GLEITROHRMETALL, BEILAGSCHEIBE UND ÖLDICHTUNG

- Gleitrohrmetall ①, Beilagscheibe ② und Öldichtung ③ mit Spezialwerkzeug einsetzen.

09940-50113: Teleskopgabel-Öldichtungssetzer



ACHTUNG:

Teflonbeschichtung des Lagermetalls beim Einbau nicht beschädigen.

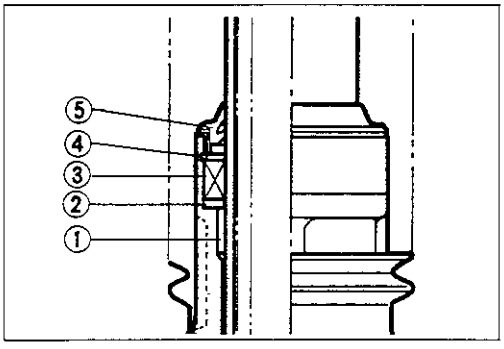
ANSCHLAGRING DER ÖLDICHTUNG UND STAUBDICHTUNG

- Anschlagring ④ der Öldichtung einsetzen.

ACHTUNG:

Anschlagring der Öldichtung gut einsetzen.

- Staubdichtung ⑤ einsetzen.

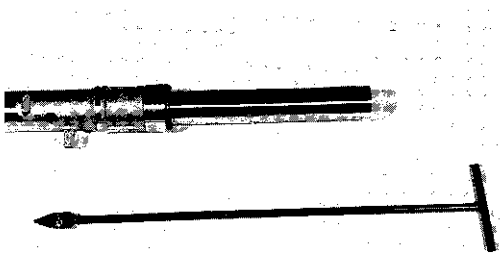


DÄMPFERSTANGENSCHRAUBE/ DÄMPFUNGSEINSTELLELEMENT

- Dämpferstangenschraube mit Spezialwerkzeug im Vorgeschriebenen Drehmoment anziehen. (siehe Seite 6-10.)

09940-34520: T-Griff

09940-34530: Vorsatz A



ACHTUNG:

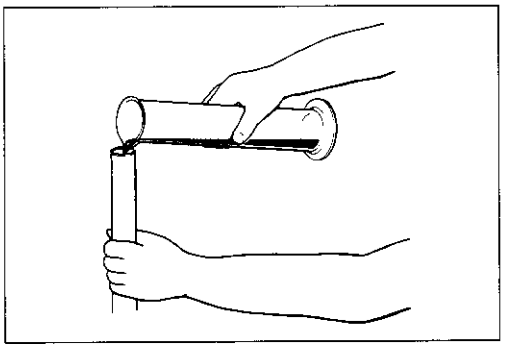
Zur Vermeidung von Ölundichtheit Dichtung erneuern.

GABELÖL

- Teleskopgabel ganz zusammengedrückt senkrecht halten.
- Gabelöl verwenden, dessen Viskosität folgender Spezifikation entspricht.

Gabelöltyp: Gabelöl # 10

99000-99044-10G: SUZUKI FORK OIL # 10

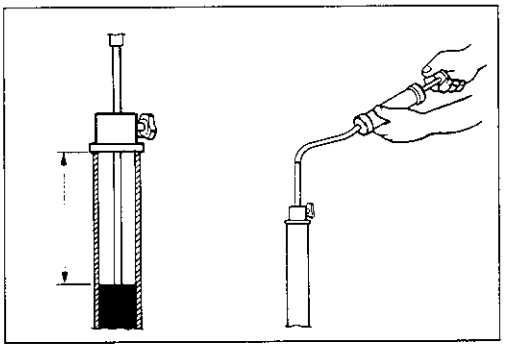


- Teleskopgabel senkrecht halten und Gabelölstand mit Spezialwerkzeug einstellen.

Ölstand: 145 mm

09943-74111: Gabelölstandmesser

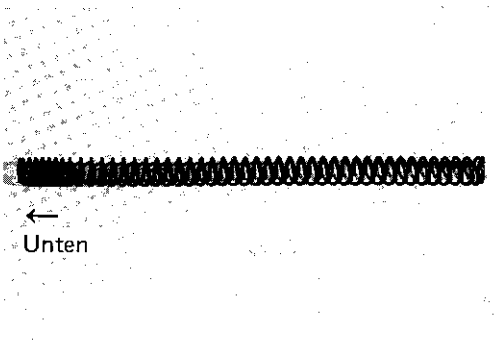
HINWEIS:
Beim Einstellen des Ölstands Gabelfeder herausnehmen und Standrohr ganz zusammendrücken.



GABELFEDER

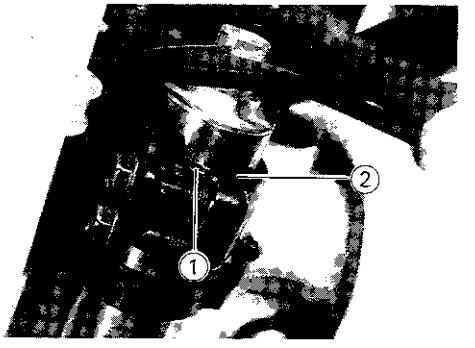
- Gabelfeder einsetzen (siehe Abb.).

HINWEIS:
Enggewundene Seite der Feder nach unten.



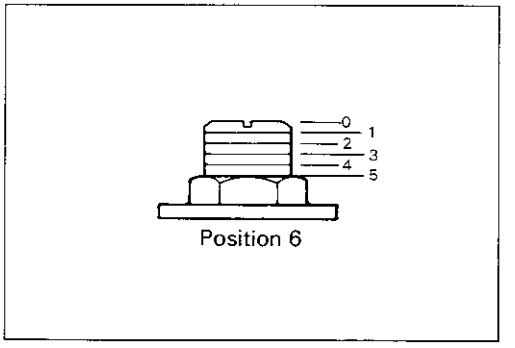
EINBAU DER TELESKOPGABEL

- Beim Einbau der Teleskopgabel komplett Strich ① am Standrohr auf Oberseite der oberen Gabelbrücke ② ausrichten.



EINSTELLUNG

Nach Einbau der Teleskopgabel Federvorlast und Dämpfung wie folgt einstellen.

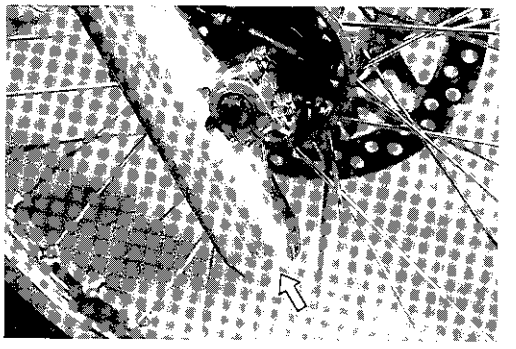


Position 6

EINSTELLUNG DER FEDERVORLAST

An der Seite des Einstellelements befinden sich 4 Rillen. Position 0 bewirkt die größte Federvorlast, Position 5 die kleinste.

Standardeinstellung: 3



EINSTELLUNG DER DÄMPFUNG

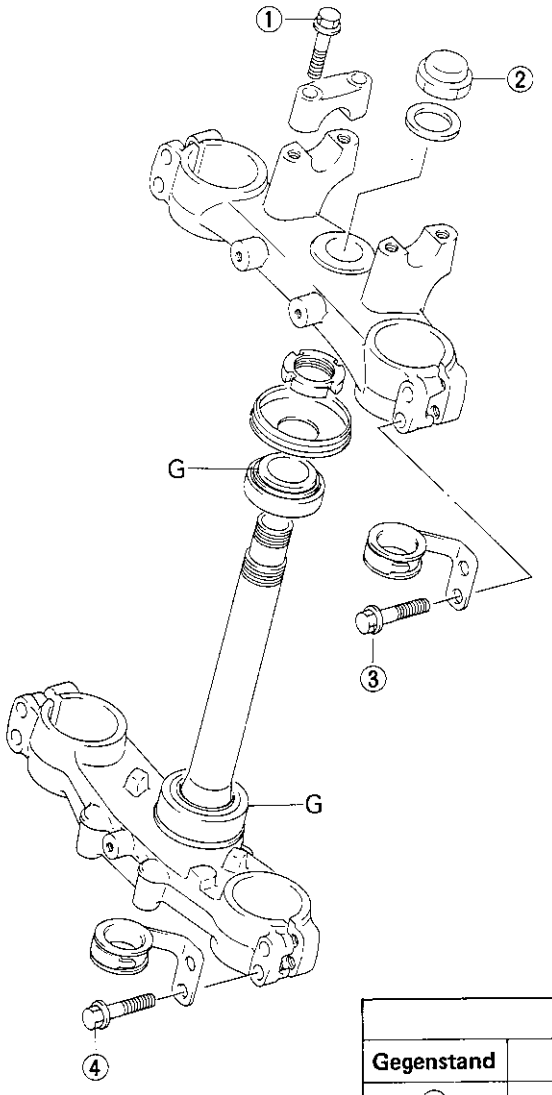
Einstellelement langsam ganz hineinschrauben. Von dieser Stellung zurückdrehen, bis es zum ersten Mal klickt-das ist Position 1. Dann zurückdrehen und vorgeschriebene Position abzählen (siehe wie folgt).

Standardeinstellung: Max. – 7

WARNUNG:

Federvorlast und Dämpfung an beiden Gabelrohren gleich einstellen.

LENKKOPF

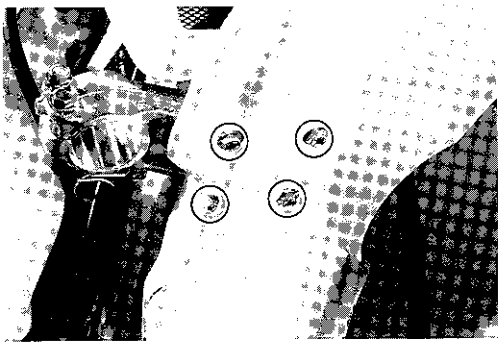


Gegenstand	Drehmoment N·m	Drehmoment kg-m
①	18 – 28	1,8 – 2,8
②	80 – 100	8,0 – 10,0
③	20 – 31	2,0 – 3,1
④	20 – 31	2,0 – 3,1

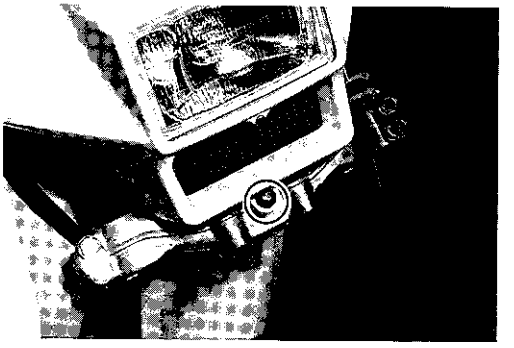
G: SUZUKI SUPER GREASE "A" auftragen
99000-25030 (USA)
99000-25010 (Sonstige)

AUSBAU UND ZERLEGUNG

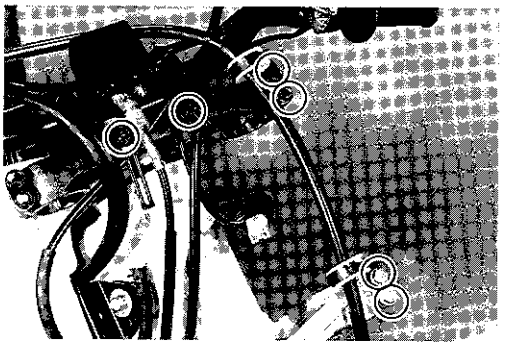
- Vorderrad ausbauen. (siehe Seite 6-1.)
- Teleskopgabel ausbauen. (siehe Seite 6-10.)
- Vorderes Schutzblech abnehmen.



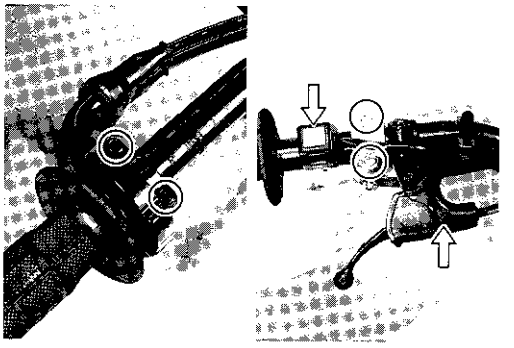
- Scheinwerferkabel abklemmen.
- Schraube entfernen und Scheinwerfergehäuse mit Scheinwerfer abnehmen.



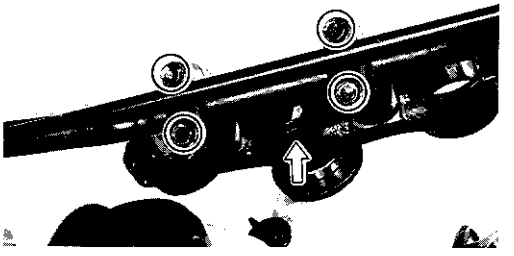
- Die beiden Bremsschlauchführungen enternen.
- Tachozählerhalterung mit Tachozähler und Tachowelle entfernen.



- Gasgriffgehäuse und Gasgriff entfernen.
- Motorausschalter und Kupplungshebelhalterung entfernen.
- Dekompressionsseilzug abnehmen.



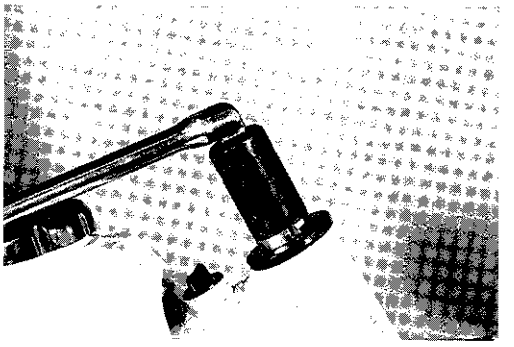
- Lenker entfernen.
- Mutter lösen und obere Gabelbrücke entfernen.



- Lenkkopfmutter mit Spezialwerkzeug entfernen.

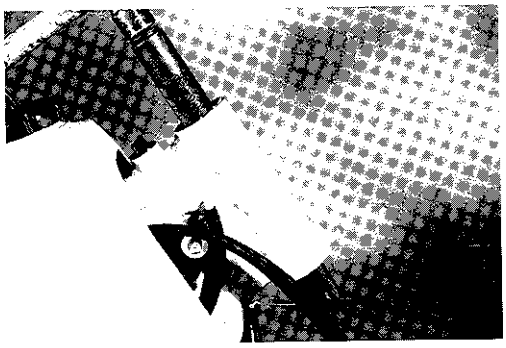
09940-14920: Steckschlüssel für Lenkkopfmutter

HINWEIS:
Untere Gabelbrücke festhalten, damit sie nicht herunterfällt.



- Oberes Lager entfernen.
- Oberen und unteren Lagerring mit Spezialwerkzeug entfernen.

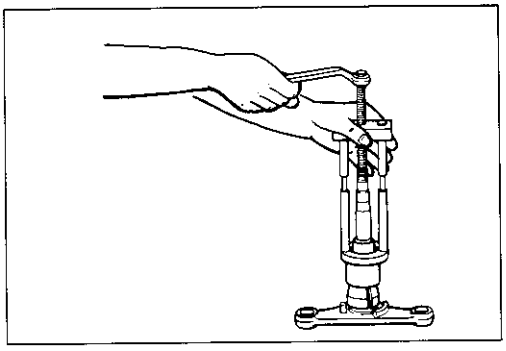
09941-54911: Lageraußenringabzieher
09941-74910: Lenkkopflagersetzer und -abzieher



- Unteres Lager mit Spezialwerkzeug entfernen.

09941-84510: Lagerabzieher

ACHTUNG:
Entferntes Lager erneuern.



ÜBERPRÜFUNG

Ausgebaute Teile auf folgende Unregelmäßigkeiten überprüfen.

* Lenkerzerzug
* Lenkerklemmfaustabnutzung
* Laufringverschleiß und -brinellierung
* Ungewöhnliche Lagergeräusche
* Lenkkopfverzug

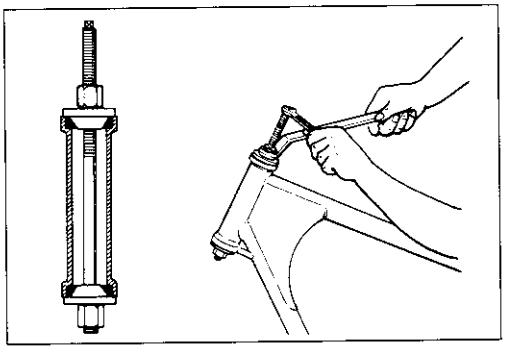
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Lenkkopf in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

LAGERRING

- Oberen und unteren Lagerring mit Spezialwerkzeug eindrücken.

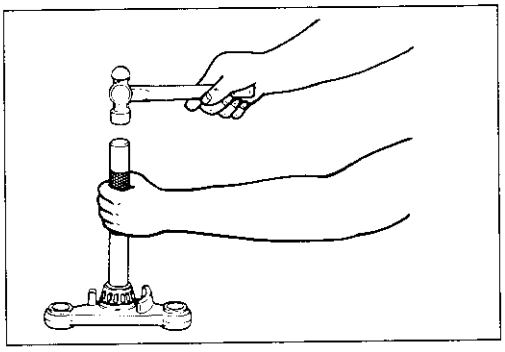
09941-34513: Lageraußenringsetzer



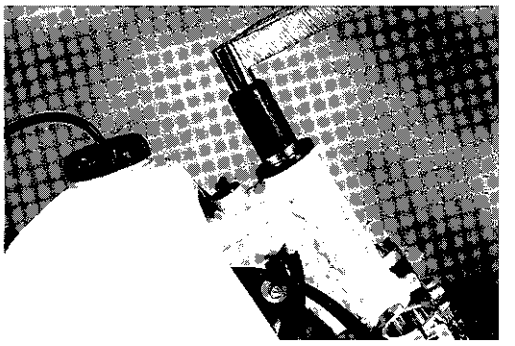
LAGER

- Unteres Lager mit Spezialwerkzeug eindrücken.

09941-74910: Lenkkopflagersetzer



LENKKOPFMUTTER

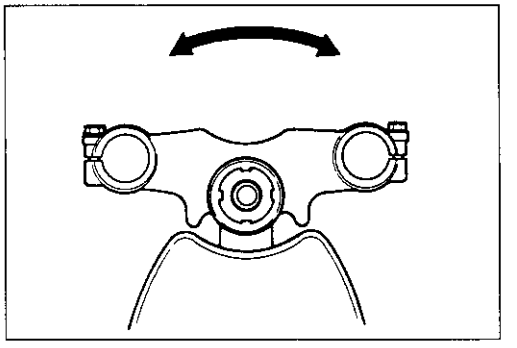


- Lenkkopfmutter mit Spezialwerkzeug im vorgeschriebenen Drehmoment (40 — 50 N·m, 4,0 — 5,0 kg-m) anziehen.

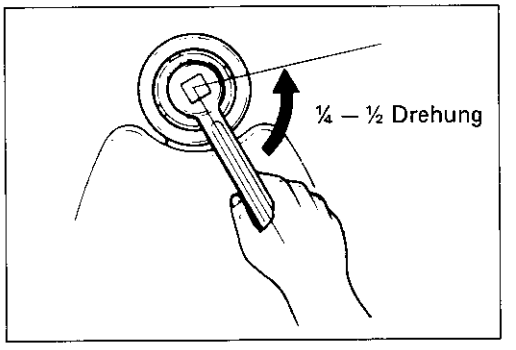
09940-14920: Steckschlüssel für Lenkkopfmutter

- Gabelbrücke fünf- bis sechsmal hin- und herdrehen, bis sie anschlägt und die Kegelrollenlager richtig sitzen.
- Lenkkopfmutter um 1/4 — 1/2 Drehung zurückdrehen.

HINWEIS:
Diese Einstellung ist bei jedem Motorrad anders.

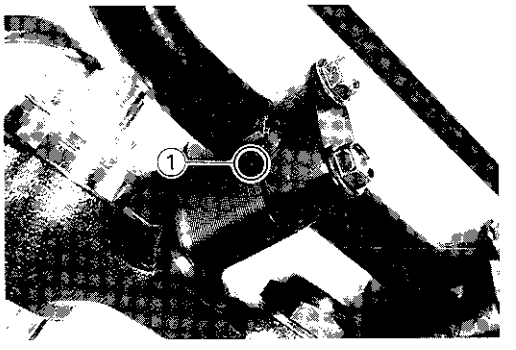


ACHTUNG:
Nach Einbau und Einstellung der oberen Gabelbrücke Vorderrad komplett vor- und zurückrütteln, um sicher zu sein, daß kein Spiel vorhanden und der Einbau richtig durchgeführt worden ist.
Zuletzt überprüfen, ob der Lenkkopf auch von selbst frein nach links und rechts ausschlägt. Bei Spiel bzw. Schwergängigkeit Lenkkopfmutter nachstellen.

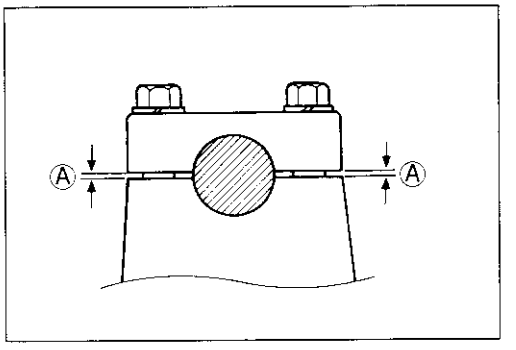


LENKER

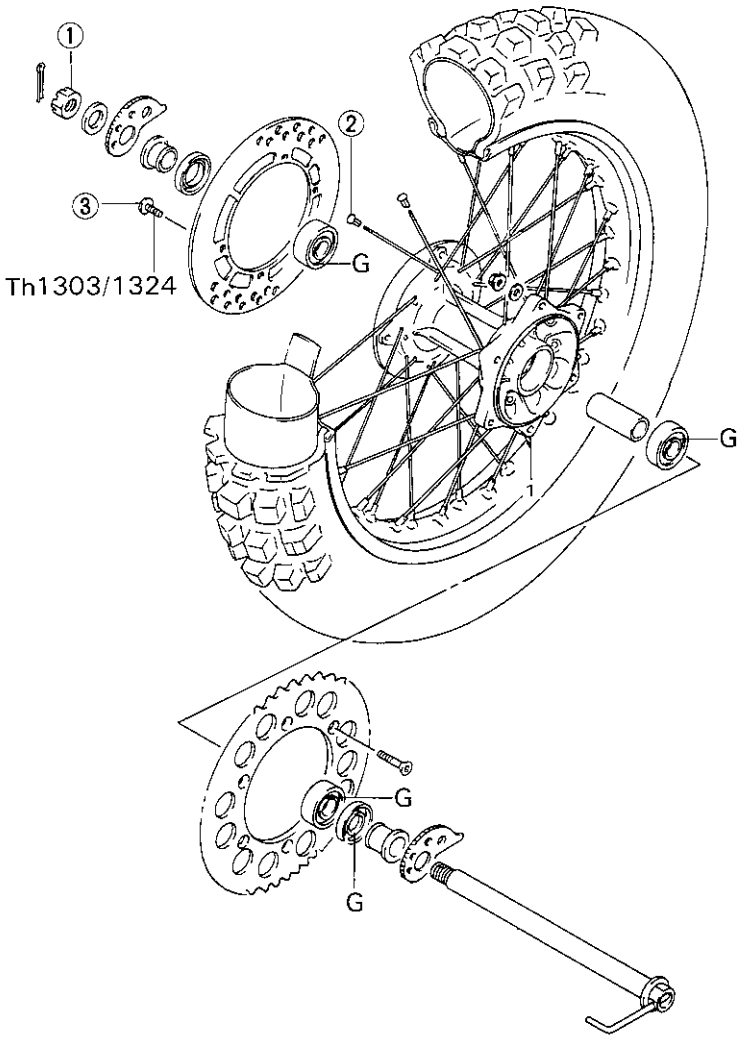
- Ankörnung ① am Lenker auf Paßfläche der Halterung ausrichten.



- Jede Lenkerklemmfaust so befestigen, daß der Abstand Ⓐ vor und hinter dem Lenker gleich groß ist.



HINTERRAD



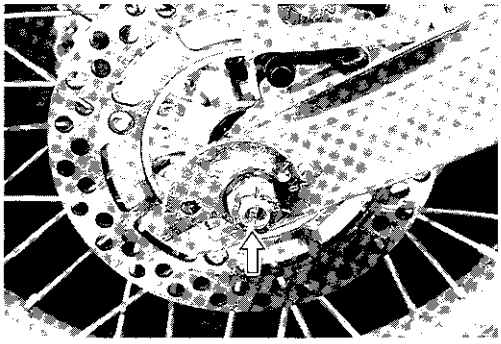
Drehmoment		
Gegenstand	N·m	kg-m
①	85 – 115	8,5 – 11,5
②	2 – 4	0,2 – 0,4
③	18 – 28	1,8 – 2,8

G : SUZUKI SUPER GREASE "A" auftragen
99000-25030 (USA)
99000-25010 (Sonstige)

Th1303/1324 : THREAD LOCK SUPER "1303/1324" auftragen
99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303" (USA)
99000-32120: THREAD LOCK SUPER "1324" (Sonstige)

AUSBAU

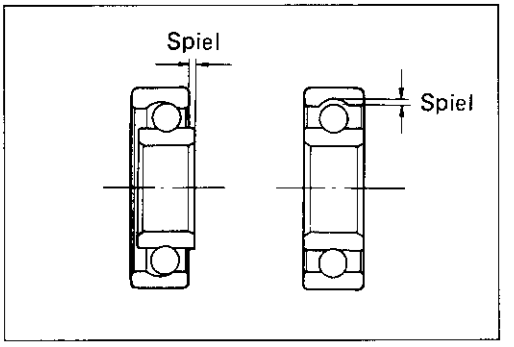
- Splint herausziehen. (Modell USA und Kanada.)
- Achsmutter entfernen.
- Motorrad mit Heber oder Block aufbocken, so daß das Hinterrad vom Boden ist.
- Achswelle herausziehen und Antriebskette vom hinteren Kettenrad aushängen.
- Hinterrad abnehmen.



ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

RADLAGER

Spiel der Radlager in der Nabe von Hand überprüfen.
Innenring von Hand drehen und auf ungewöhnliche Geräusche und Leichtgängigkeit überprüfen.
Lager bei Unregelmäßigkeiten erneuern.

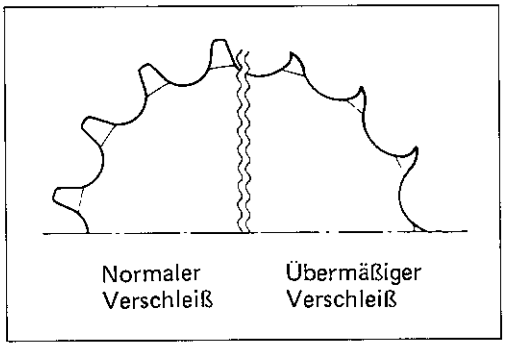


- Beide Lager mit einer geeigneten Stange entfernen.

ACHTUNG:
Ausgebaute Lager erneuern.

HINTERES KETTENRAD

Kettenradzähne auf Abnutzung überprüfen. Bei Abnutzung (siehe Abb.) Kettenrad und Antriebskette erneuern.



ACHSWELLE ..... Siehe Seite 6-2.
RADFELGE ..... Siehe Seite 6-2.
REIFEN ..... Siehe Seite 2-13.
Verschleißgrenze: 4,0 mm
SPEICHENNIPPEL ..... Siehe Seite 6-3.

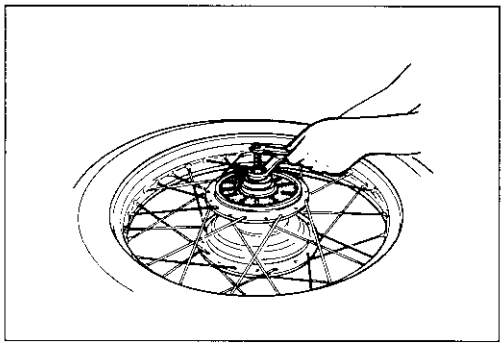
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

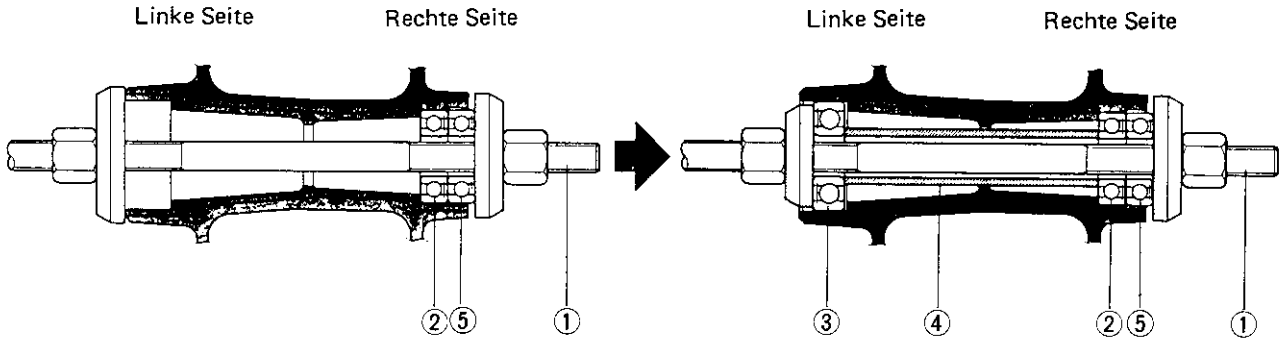
- Hinterrad in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei noch folgende Schritte ausführen:
- Hinterrad wiederzusammenbauen und einbauen. (siehe Seite 6-20.)

- Radlager mit Spezialwerkzeug einsetzen.

09924-84510: Lagersetzer
09924-84521: Lagersetzer

ACHTUNG:
Zuerst Radlager auf der rechten Seite einsetzen.





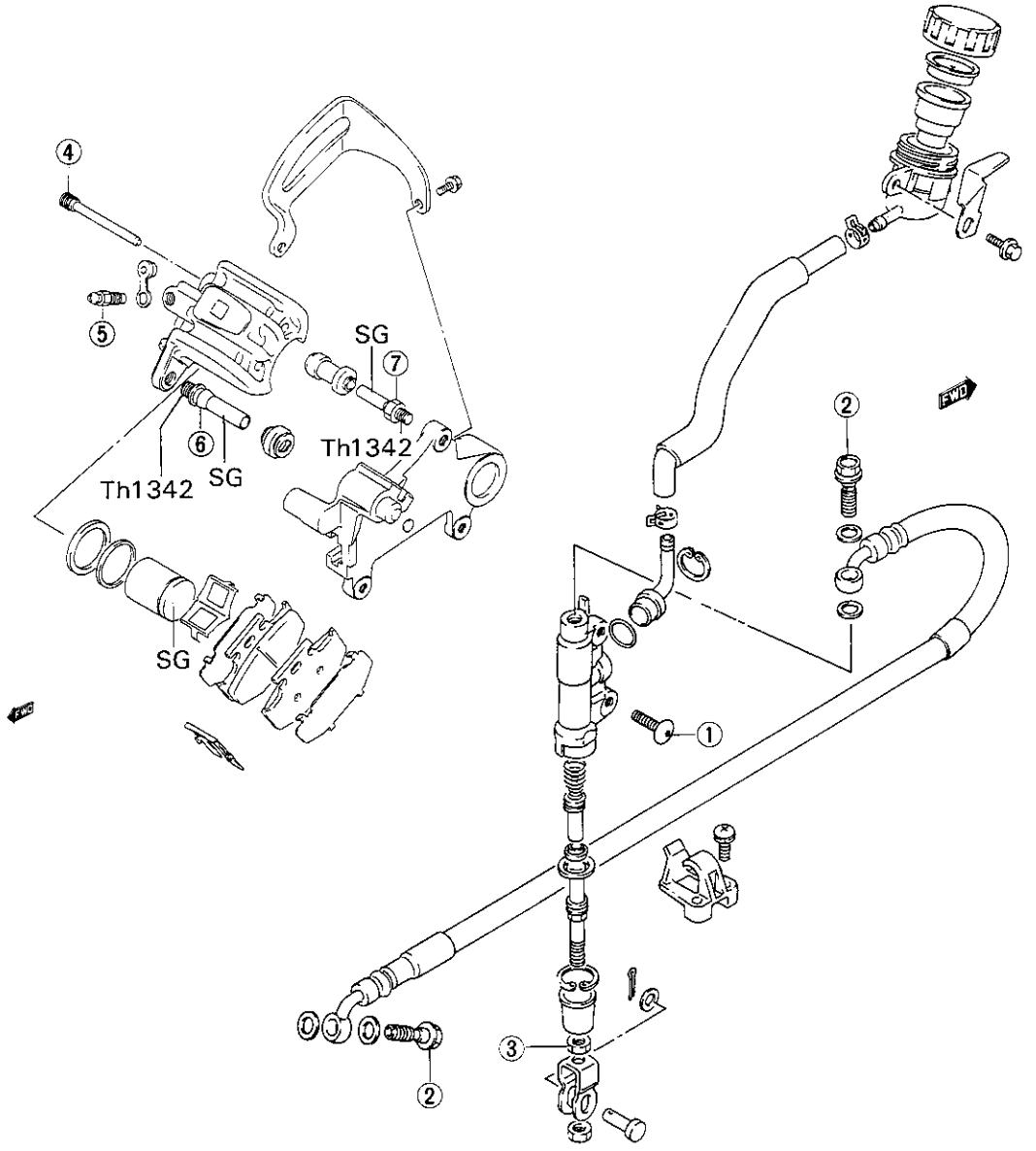
① Satz Lagersetzer
② Radlager (R)
③ Radlager (L)
④ Distanzstück

HINWEIS:
Beim Einbau der Radlager das ausgebaute Lager ⑤ zusammen mit dem Spezialwerkzeug verwenden.

- Nach Einbau des Hinterrads Kettendurchhang einstellen. (siehe Seite 2-10.)

HINTERBREMSE

SG : SUZUKI SILOCONE GREASE (99000-25100) auftragen
Th1342 : THREAD LOCK "1342" (99000-32050) auftragen

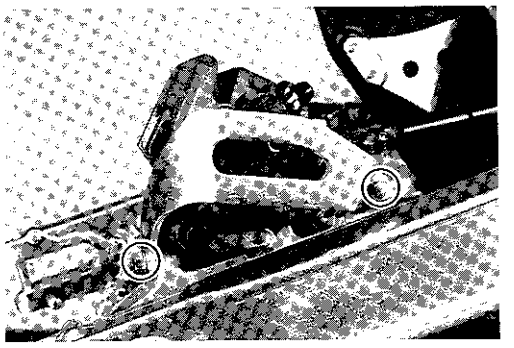


Gegenstand	Drehmoment N·m	Drehmoment kg-m
①	8 – 12	0,8 – 1,2
②	20 – 25	2,0 – 2,5
③	15 – 20	1,5 – 2,0
④	15 – 20	1,5 – 2,0
⑤	6 – 9	0,6 – 0,9
⑥	20 – 25	2,0 – 2,5
⑦	10 – 15	1,0 – 1,5

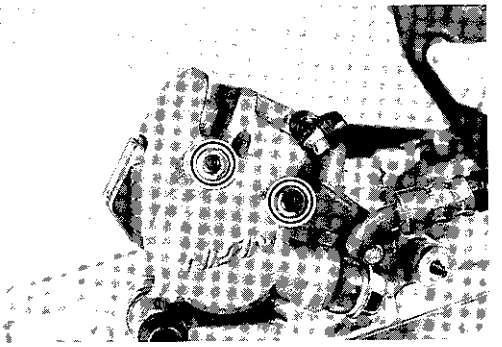
AUSWECHSELN DER BREMSKLÖTZE

- Hinterrad ausbauen. (siehe Seite 6-20.)
- Bremssatteldeckel abnehmen.

HINWEIS:
Bremse beim Ausbau des Hinterrads nicht betätigen.



- Befestigungsschrauben lösen und Bremsklötze abnehmen.

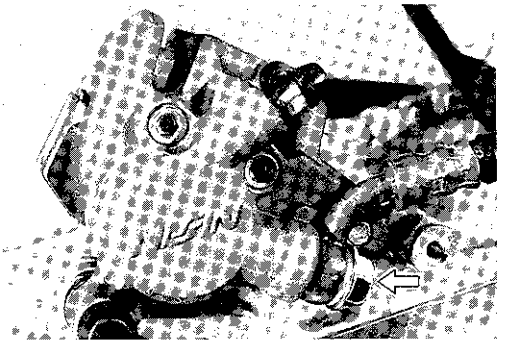


ACHTUNG:
Bremsklötze als Satz erneuern, sonst wird die Bremsleistung beeinträchtigt.

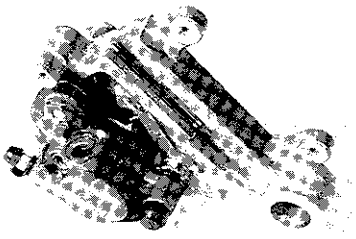
- Bremssattel wiederzusammenbauen und einbauen. (siehe Seite 6-23.)

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS

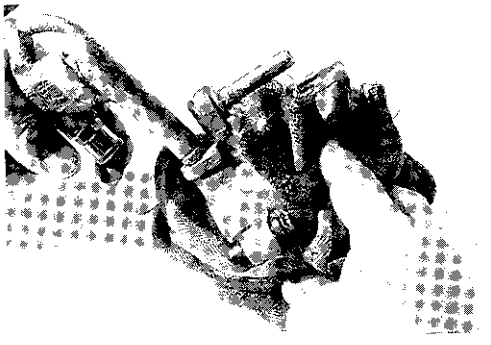
- Hinterrad ausbauen. (siehe Seite 6-20.)
- Bremssatteldeckel abnehmen.
- Bremsschlauch abnehmen und Bremsflüssigkeit in einem geeigneten Behälter auffangen.
- Bremssattel abnehmen.



- Bremssattelhalterung entfernen.
- Befestigungsschrauben lösen und Bremsklötze abnehmen.



- Einen Lappen über den Kolben halten, damit er nicht herausspringen kann. Kolben mit Druckluft herausdrücken.

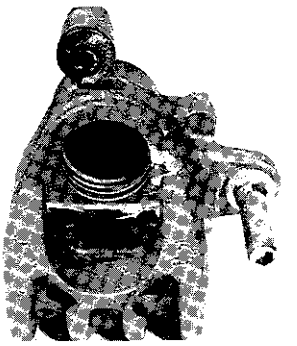


ACHTUNG:
Nicht Hochdruckluft verwenden, um den Kolben nicht zu beschädigen.

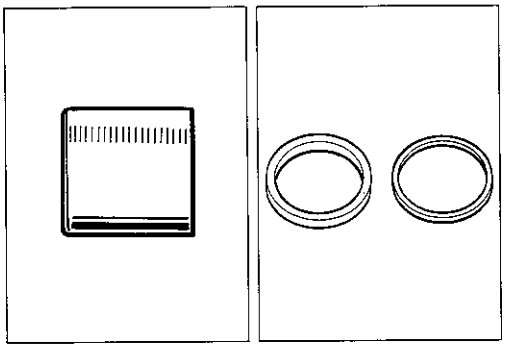
- Staubdichtung und Kolbendichtung entfernen.

ÜBERPRÜFUNG VON BREMSSATTEL UND SCHEIBE

Wandung der Bremssattelbohrung auf Kerben, Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.



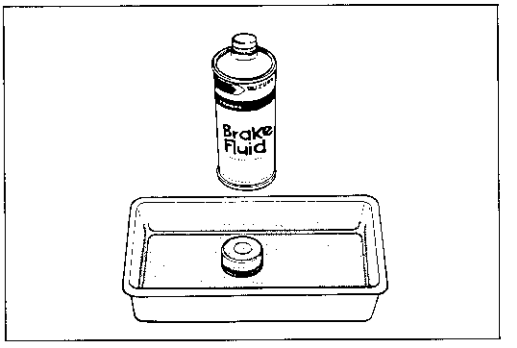
Kolben auf Beschädigung und Abnutzung überprüfen.
Alle Gummiteile auf Beschädigung und Verschleiß überprüfen.



SCHEIBENSTÄRKE (siehe Seite 6-7.)
Verschleißgrenze: 3,5 mm

SHEIBENSCHLAG (siehe Seite 6-7.)
Verschleißgrenze: 0,3 mm

WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS



Bremssattel in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei noch folgende Schritte ausführen:

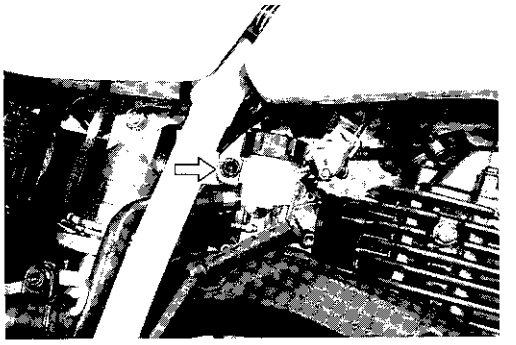
- Bremssattel wiederzusammenbauen und einbauen. (siehe Seite 6-23.)

ACHTUNG:
Bremssattelteile vor dem Wiederzusammenbau mit frischer Bremsflüssigkeit waschen.
Nie Reinigungslösung oder Benzin zum Waschen nehmen.
Bremsflüssigkeit auf Bremssattelbohrung und den in die Bohrung einzusetzenden Kolben geben.

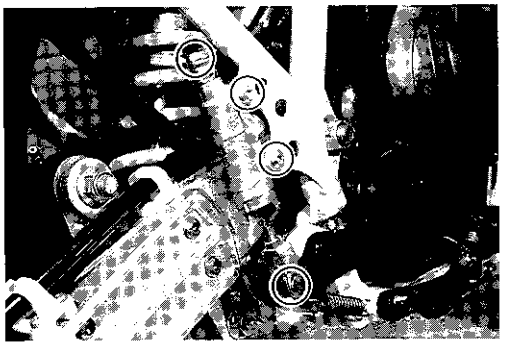
WARNUNG:
Bremssattel nach dem Wiederzusammenbau entlüften. (siehe Seite 2-12.)

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS

- Befestigungsschrauben des Behälters entfernen.



- Splint und Stift entfernen.
- Einen Lappen unter die Verbindungsschraube am Bremsflüssigkeit aufzufangen. Verbindungsschraube lösen und Verbindung Bremsschlauch/Hauptbremszylinder trennen.

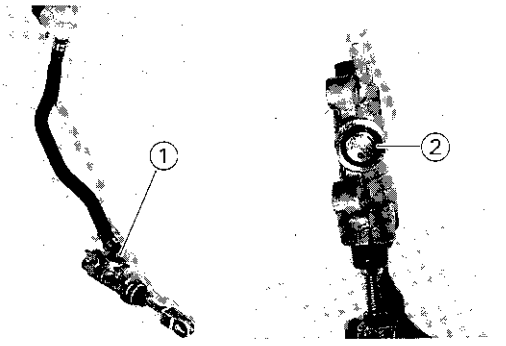


ACHTUNG:
Auf ein Motoradteil verschüttete Bremsflüssigkeit sofort vollständing abwischen. Die Flüssigkeit reagiert chemisch mit Lack, Kunststoff, Gummi usw.

- Sicherungsring ① mit Spezialwerkzeug entfernen und Anschlußstück abnehmen.

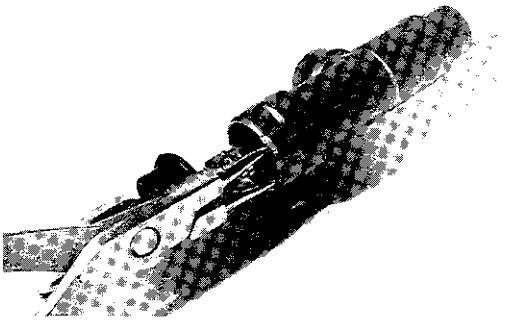
09900-06108: Sprengringzange

- O-Ring ② entfernen.

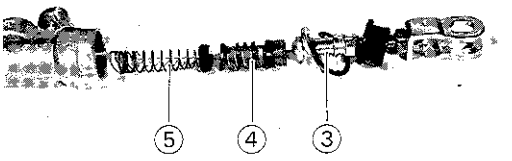


- Staubtülle entfernen.
- Sicherungsring mit Spezialwerkzeug entfernen.

09900-06108: Sprengringzange

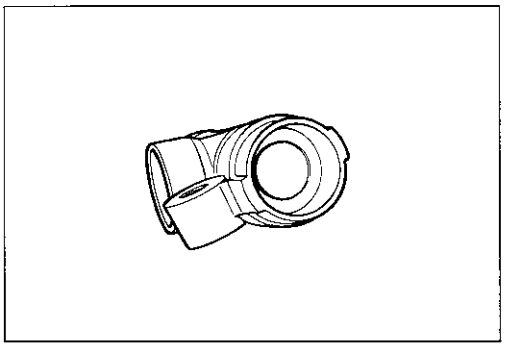


- Bolzen ③, Kolben/erste Pfanne ④ und Feder ⑤ entfernen.



ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS

Wandung der Zylinderbohrung auf Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.

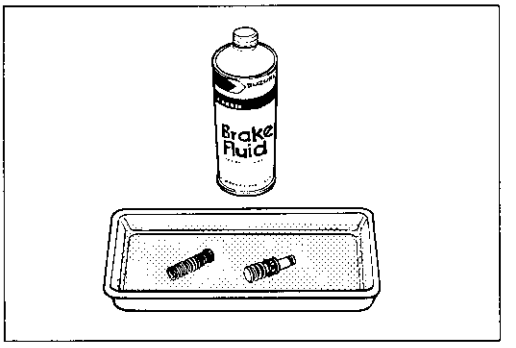


Kolbenoberfläche auf Kratzer und andere Beshädigungen überprüfen.
Erste Pfanne auf Beschädigung überprüfen.



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS

Hauptbremszylinder in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei noch folgende Schritte ausführen.

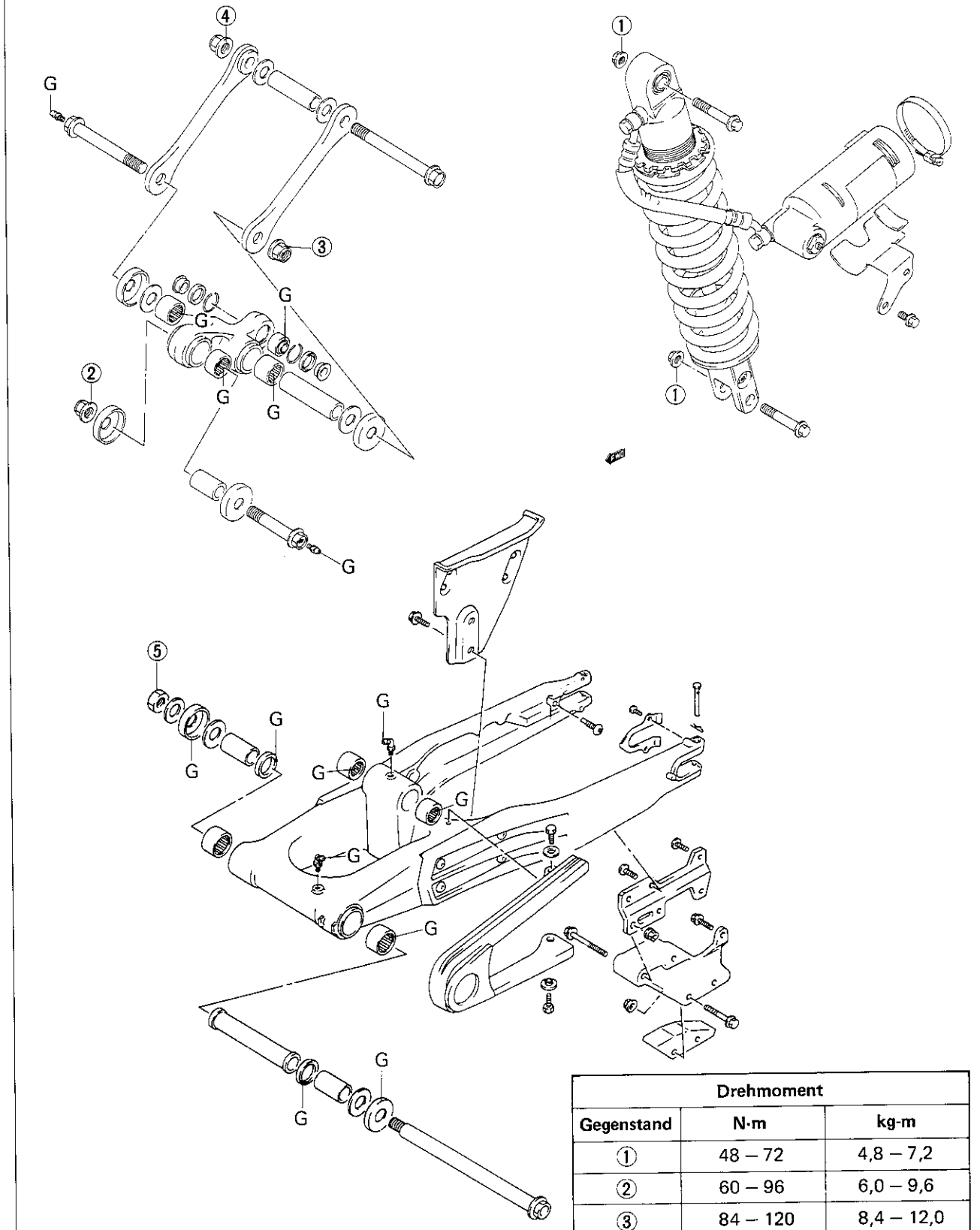


ACHTUNG:
Hauptbremszylinderteile vor dem Zusammenbau mit frischer Bremsflüssigkeit waschen. Nie Reinigungslösung oder Benzin zum Waschen nehmen. Bremsflüssigkeit auf Zylinderbohrung und alle in die Bohrung einzusetzenden Teile geben.

- Hauptbremszylinder wiederzusammenbauen und einbauen. (siehe Seite 6-23.)

ACHTUNG:
Hauptbremszylinder vor dem Wiederzusammenbau entlüften. (siehe Seite 2-12.)

HINTERRADSCHWINGE UND -AUFHÄNGUNG

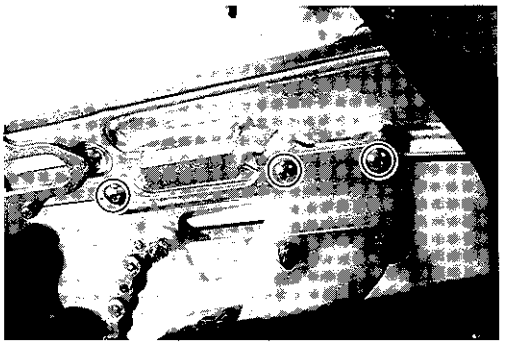


Drehmoment		
Gegenstand	N·m	kg-m
①	48 – 72	4,8 – 7,2
②	60 – 96	6,0 – 9,6
③	84 – 120	8,4 – 12,0
④	84 – 120	8,4 – 12,0
⑤	61 – 94	6,1 – 9,4

G: SUZUKI SUPER GREASE "A" auftragen
99000-25030 (USA)
99000-25010 (Sonstige)

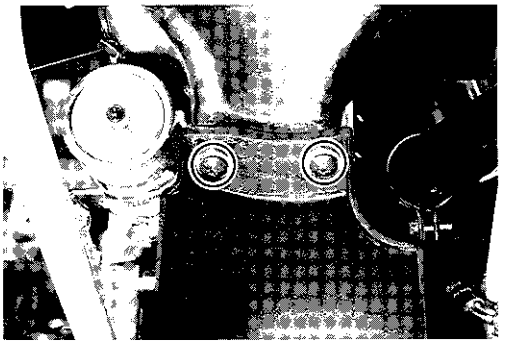
AUSBAU

- Hinterrad ausbauen. (siehe Seite 6-20.)
- Kettenführung entfernen.
- Hinterbremsschlauch mit Bremssattel aus den Schlauchführungen nehmen.

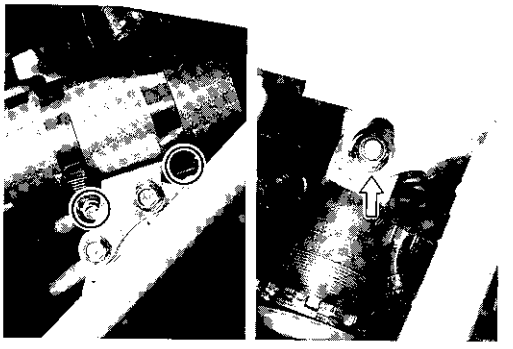


ACHTUNG:
Bremssattel mit einer Schnur o.ä. an den Rahmen hängen. Dabei Bremsschlauch nicht knicken.

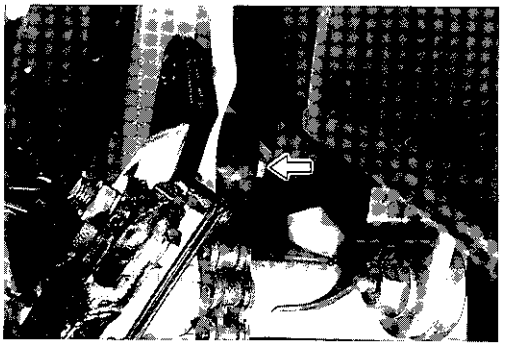
- Kettenschutz entfernen.



- Klemmen lösen und Federbeinreservoir abnehmen.
- Obere Befestigungsmutter und -schraube des Federbeins entfernen.



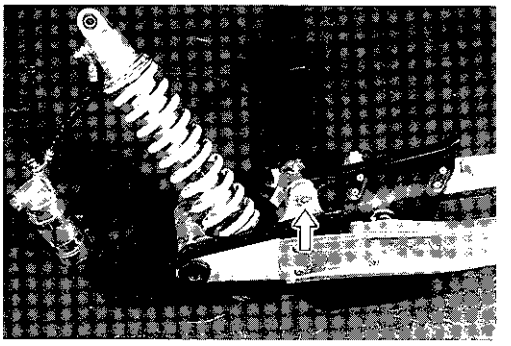
- Kettenroller entfernen.



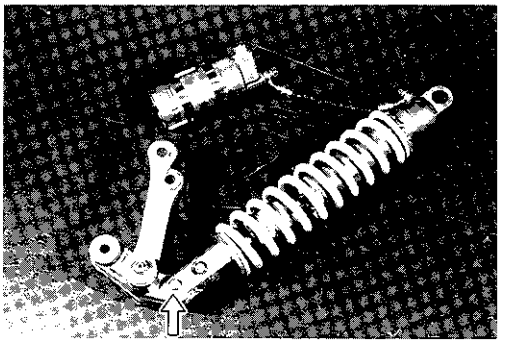
- Dämpferstangenmutter und -schraube entfernen.
- Schwingenachse herausziehen und Hinterradschwinge mit -aufhängung ausbauen.



- Kettenpuffer entfernen.
- Kettenschutz abnehmen.
- Befestigungsmutter und -schraube der Aufhängung entfernen.

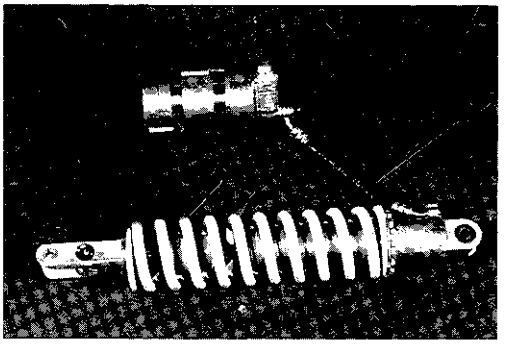


- Federbein mit Ausgleichsreservoir abnehmen.



ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

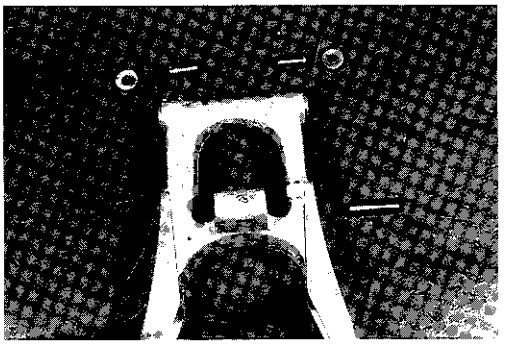
Federbein auf Ölundichtigkeit und andere Mängel überprüfen.



HINTERRADSCHWINGE

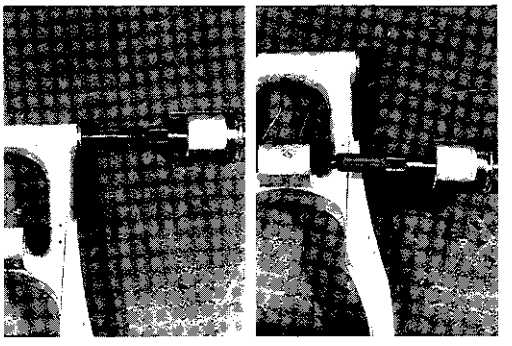
Eingebaute Schwingenlager von Hand überprüfen. Lager drehen und auf ungewöhnliche Geräusche und Leichtgängigkeit achten. Bei Unregelmäßigkeiten Lager erneuern.
Staubdichtungen überprüfen. Bei Beschädigung erneuern.

- Staubdichtungen und Distanzstücke entfernen.

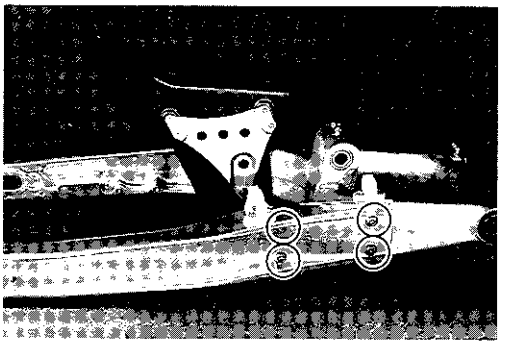


- Lager mit Spezialwerkzeug ausbaune.

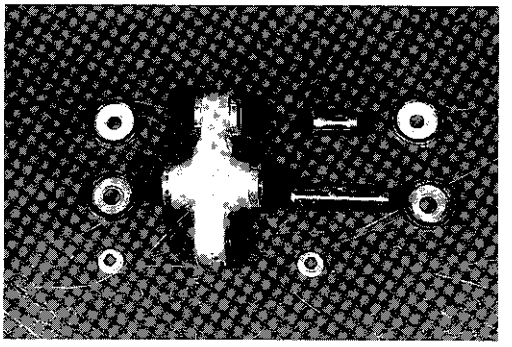
09923-74510: Lagerabzieher
09930-30102: Gleitschaft



ACHTUNG:
Schrauben rechts und links nicht zu lösen versuchen. Schwinge ist nicht zerlegbar.

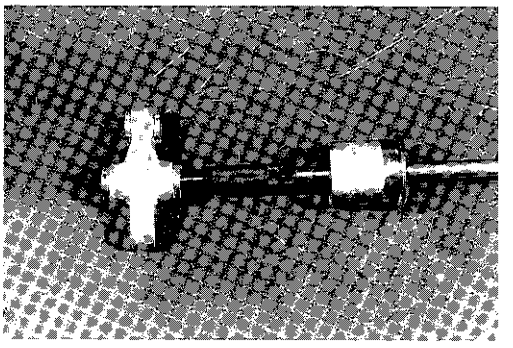


DÄMPFERHEBEL
Eingebaute Dämpferhebellager von Hand überprüfen.
Jedes Lager drehen und auf ungewöhnliche Geräusche und Leichtgängigkeit achten. Bei Unregelmäßigkeiten Lager erneuern. Staubdichtungen überprüfen. Bei Beschädigung erneuern.
- Staubdichtungen und Distanzstücke entfernen.



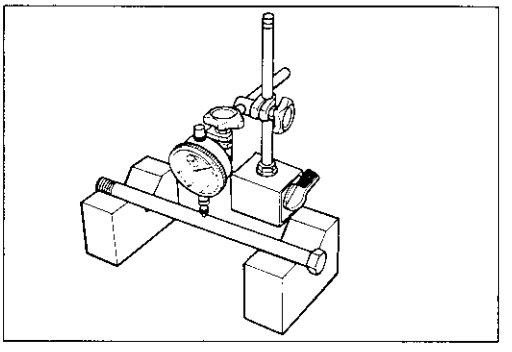
- Lager mit Spezialwerkzeug und geeignetem Gerät ausbauen.

09923-74510: Lagerabzieher
09930-30102: Gleitschaft

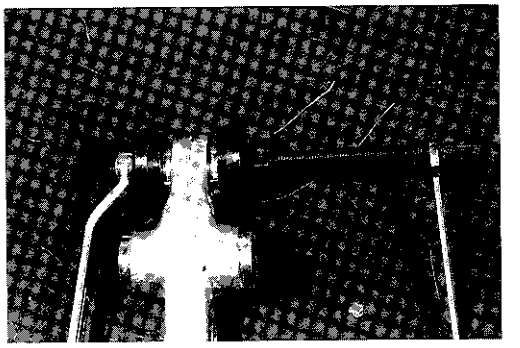


Schwingenachsschlag mit einer Meßuhr überprüfen. Liegt der Schlag über der Verschleißgrenze, Schwingenachse erneuern.

Verschleißgrenze: 0,3 mm
09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)
09900-20701: Magnetständer
09900-21304: V-Blöcke



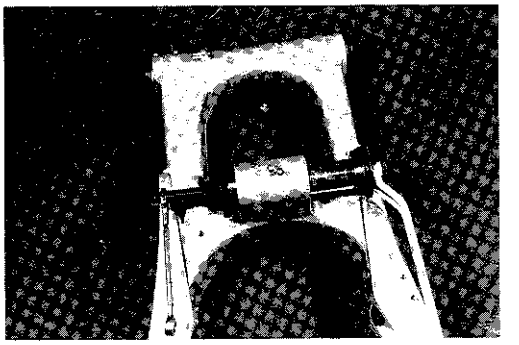
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU



Hinterradaufhängung in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei noch folgende Schritte ausführen.

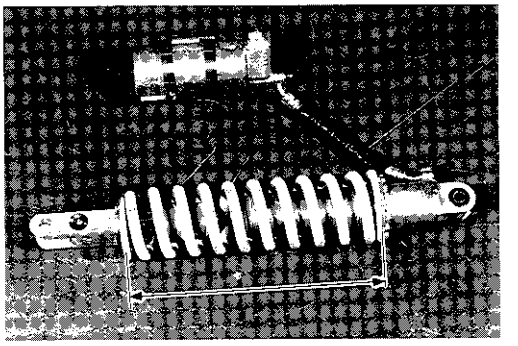
- Hinterradaufhängung wiederzusammenbauen und einbauen. (siehe Seite 6-28 und 6-33.)
- Dämpferhebel- und Schwingenlager mit Spezialwerkzeug und geeignetem Steckschlüssel einsetzen.

09924-84510: Lagersetzer



HINWEIS:
Beim Einsetzen des Lagers weist die Seite mit der Stanzmarke nach außen.

EINSTELLUNG DER FEDERBEINVOR-SPANNUNG



Federspannung des Federbeins mit einem Universalschlüssel einstellen. Dazu Stellring für Federvorspannung wie folgt drehen.

Standardmäßig eingestellte Federlänge: 269,2 mm

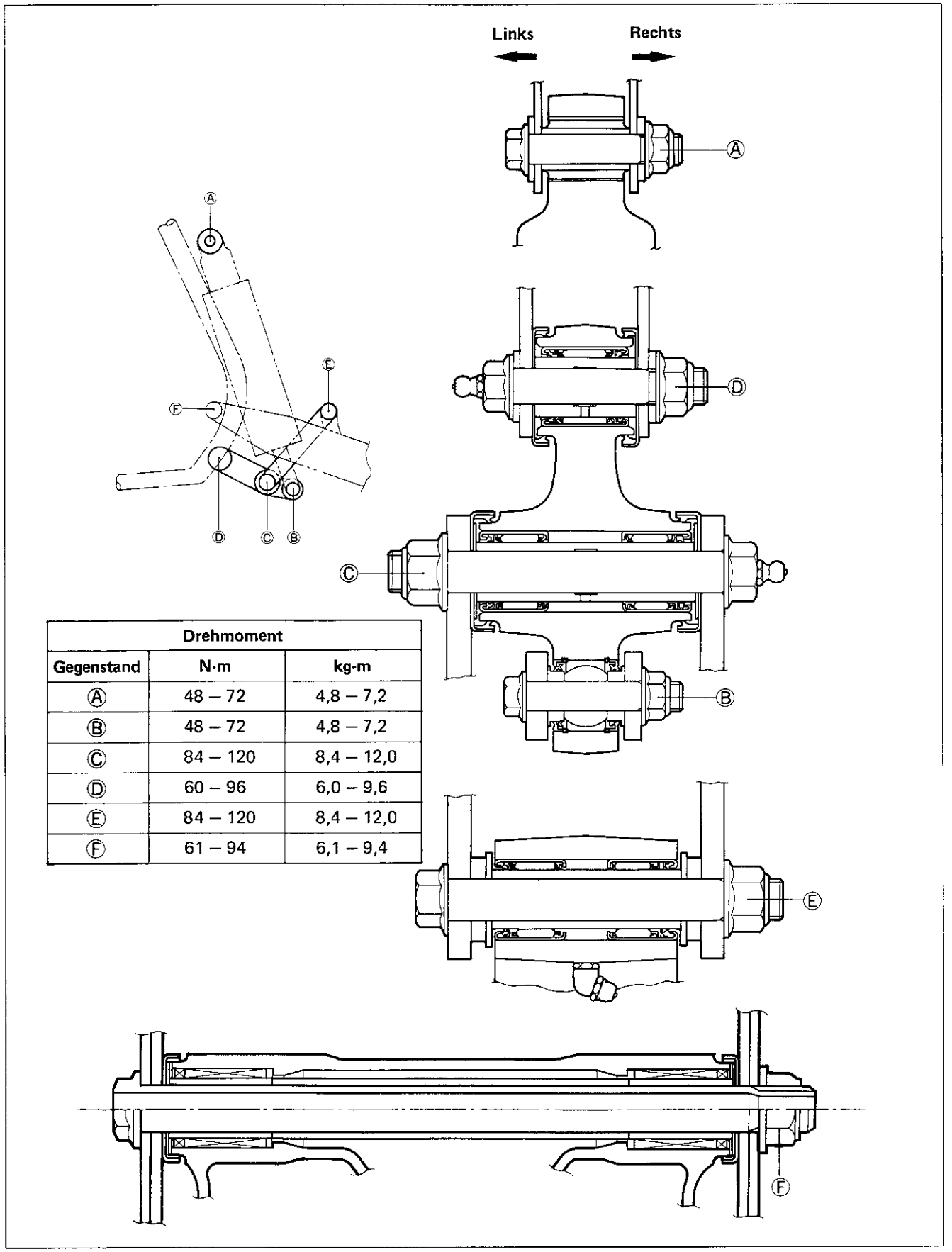
09910-60611: Universalschlüssel

ACHTUNG:
Nach Einstellung der Vorspannung Verschlußring des Federeinstellers festziehen.

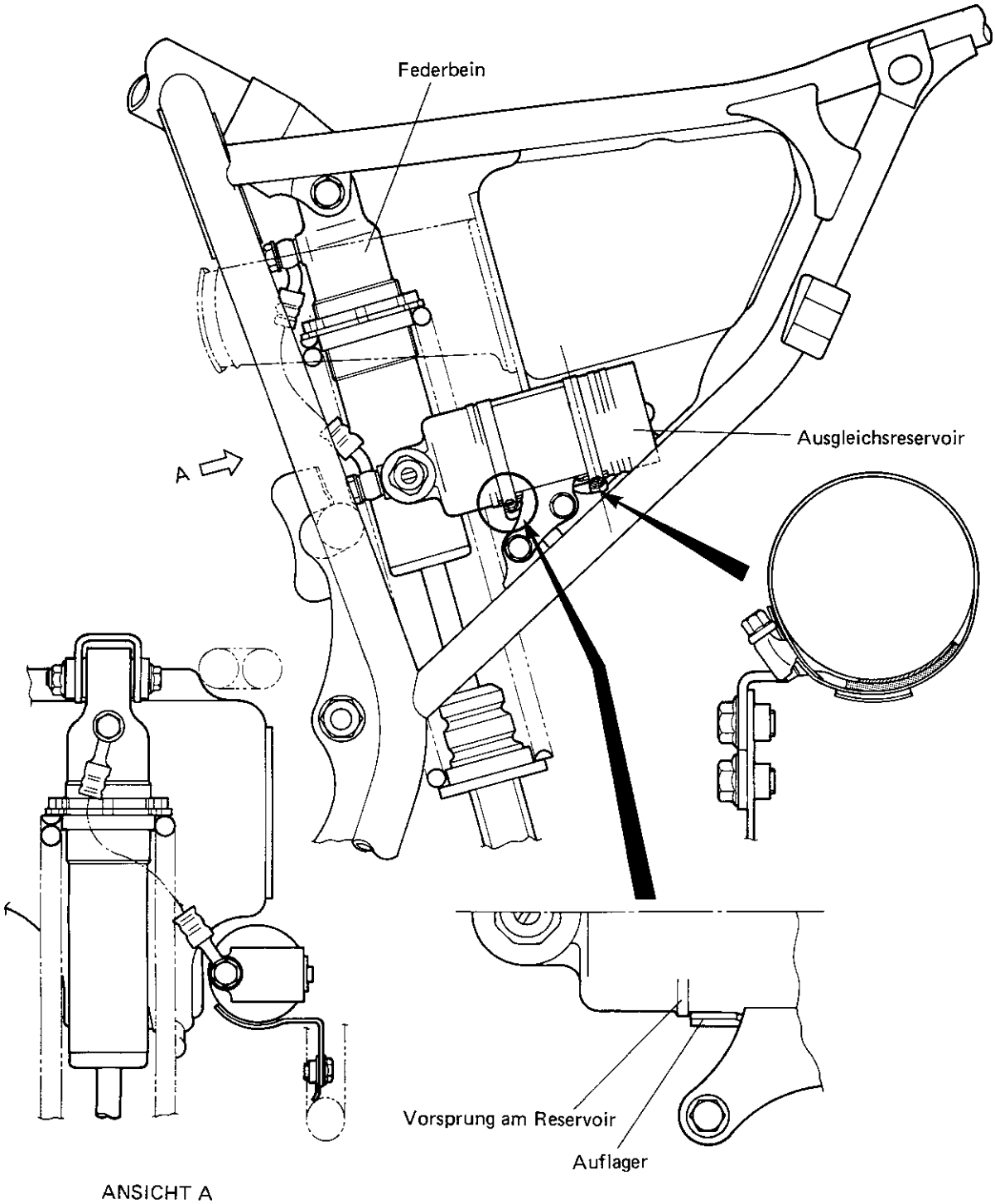
EINSTELLTABELLE

Federlänge	Dämpfungseinstellung (Standard)
Standard: 269,2 mm	Druck: Max. –2
Weicher : 274,2 mm	Zug : Max. –2,5
Härter : 261,2 mm	

ANWEISUNGEN AUM WIEDERZUSAMMENBAU



Gegenstand	Drehmoment N·m	Drehmoment kg-m
Ⓐ	48 – 72	4,8 – 7,2
Ⓑ	48 – 72	4,8 – 7,2
Ⓒ	84 – 120	8,4 – 12,0
Ⓓ	60 – 96	6,0 – 9,6
Ⓔ	84 – 120	8,4 – 12,0
Ⓕ	61 – 94	6,1 – 9,4


Federbein
Ausgleichsreservoir
A
Vorsprung am Reservoir
Auflager

ANSICHT A

WARTUNGSINFORMATIONEN

INHALT

STÖRUNGSBESEITIGUNG 7-1
SCHALTPLAN 7-8
KABEL-, SEILZUG- UND LEITUNGSFÜHRUNG 7-9
SPEZIALWERKZEUG 7-13
DREHMOMENT 7-15
WARTUNGSDATEN 7-18

STÖRUNGSBESEITIGUNG

MOTOR

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor springt nicht oder nur schwer an.	1. Ventilspiel verstellt.	Einstellen.
	2. Ventilführungen abgenutzt oder Ventilsitz schlecht.	Reparieren oder erneuern.
	3. Ventilsteuerzeit verstellt.	Einstellen.
	4. Kolbenringe übermäßig abgenutzt.	Erneuern.
	5. Zylinderbohrung abgenutzt.	Erneuern oder aufbohren.
	6. Dekompressionszug falsch eingestellt.	Erneuern.
	7. Zündkerze sitzt schlecht.	Nachziehen.
	Zündkerze gibt keinen Funken ab	
	1. Zündkerze verrußt.	Reinigen.
	2. Zündkerze feucht.	Reinigen und trocknen.
	3. Zündspule defekt.	Erneuern.
	4. Hochspannungskabel unterbrochen oder kurzgeschlossen.	Erneuern.
	5. Abtastspule oder CDI-Einheit defekt.	Erneuern.
	Kein Kraftstoff gelangt zum Vergaser	
	1. Loch im Kraftstofftankdeckel verstopft.	Reinigen.
	2. Kraftstoffhahn verstopft oder defekt.	Reinigen oder erneuern.
	3. Schwimmerventil im Vergaser defekt.	Erneuern.
	4. Kraftstoffschlauch verstopft.	Reinigen.
	5. Kraftstoffilter verstopft.	Erneuern.
Motor stirbt leicht ab.	1. Zündkerze verrußt.	Reinigen.
	2. Abtastspule oder CDI-Einheit defekt.	Erneuern.
	3. Kraftstoffschlauch verstopft.	Erneuern.
	4. Vergaserdüsen verstopft.	Reinigen.
	5. Ventilspiel verstellt.	Einstellen.
	6. Zündspule defekt.	Erneuern.
Motor ist laut.	**Übermäßiges Ventilklappern**	
	1. Ventilspiel zu groß.	Einstellen.
	2. Ventilfedern ermüdet oder gebrochen.	Erneuern.
	3. Nockenwellenlagerstelle abgenutzt oder verbrannt.	Erneuern.
	4. Dekompressionszugspiel falsche eingestellt.	Einstellen.
	Geräusch scheint von Kolben zu kommen	
	1. Kolben oder Zylinder abgenutzt.	Erneuern.
	2. Verbrennungskammer verußt.	Reinigen.
	3. Kolbenbolzen und Bolzenauge verschlissen.	Erneuern.
	4. Kolbenringe und Ringnuten verschlissen.	Erneuern.
	Geräusch scheint von der Steuerkette zu kommen	
	1. Kette überdehnt.	Erneuern.
	2. Kettenrad abgenutzt.	Erneuern.
	3. Kettenspanner funktioniert nicht.	Reparieren oder erneuern.

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor ist laut.	**Geräusch scheint von der Kupplung zu kommen**	
	1. Keilwellen von Zwischenwelle oder Nabe abgenutzt.	Erneuern.
	2. Zähne der Kupplungsscheiben abgenutzt.	Erneuern.
	3. Kupplungsscheiben (Reib- und Stahllamellen) abgenutzt.	Erneuern.
	4. Kupplungsführungslager abgenutzt/beschädigt.	Erneuern.
	5. Kupplungsfedern ermüdet.	Primärabtriebsrad erneuern.
	Geräusch scheint von der Kurbelwelle zu kommen	
	1. Druckscheibe klappert infolge Abnutzung.	Erneuern.
	2. Pleuelfußlager abgenutzt und verbrannt.	Erneuern.
	3. Lagerstellenlager abgenutzt und verbrannt.	Erneuern.
	4. Schubspiel zu groß.	Erneuern.
	Geräusch scheint vom Getriebe zu kommen	
	1. Zahnräder abgenutzt oder reibend.	Erneuern.
	2. Keilwellen stark abgenutzt.	Erneuern.
	3. Primärzahnräder abgenutzt oder schleifend.	Erneuern.
	4. Lager stark abgenutzt.	Erneuern.
Kupplung rutscht.	1. Kupplungssteuerung verstellt oder mit zuwenig Spiel.	Einstellen.
	2. Kupplungsfedern ermüdet.	Erneuern.
	3. Druckplatte abgenutzt oder verzogen.	Erneuern.
	4. Kupplungsscheiben (Reib- und Stahllamellen) verzogen.	Erneuern.
Kupplung schleift.	1. Kupplungssteuerung verstellt oder mit zuviel Spiel.	Einstellen.
	2. Einige Kupplungsfedern ermüdet, angere nicht.	Erneuern.
	3. Druckplatte oder Kupplungsscheiben verzogen.	Erneuern.
Getriebe läat sich nicht schalten.	1. Schaltnocken gebrochen.	Erneuern.
	2. Schaltgabeln verzogen.	Erneuern.
	3. Schaltklaue verschlissen.	Erneuern.
Getriebe läßt sich nicht zurückschalten.	1. Rückholfeder der Schaltwelle gebrochen.	Erneuern.
	2. Schaltwellen schleifen oder klemmen.	Reparieren.
	3. Schaltgabeln verzogen oder abgenutzt.	Erneuern.
Gänge springen heraus.	1. Schalträder auf Antriebs- oder Zwischenwelle abgenutzt.	Erneuern.
	2. Schaltgabeln verzogen oder abgenutzt.	Erneuern.
	3. Nockenanschlagfeder am Schaltnocken ermüdet.	Erneuern.
	4. Schaltklaue verschlissen.	Erneuern.
Motor läuft schlecht im Leerlauf.	1. Ventilspiel verstellt.	Einstellen.
	2. Ventilsitz schlecht.	Reparieren oder erneuern.
	3. Ventilführungen defekt.	Erneuern.
	4. Elektrodenabstand zu groß.	Einstellen oder erneuern.
	5. Zündspule defekt.	Erneuern.
	6. Abtastspule oder CDI-Einheit defekt.	Erneuern.
	7. Kraftstoffstand in Schwimmerkammer des Vergasers nicht korrekt.	Einstellen.
	8. Vergaserdüsen verstopft.	Reinigen oder einstellen.

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor läuft im hohen Drehzahlbereich schlecht.	1. Ventilfeder ermüdet. 2. Ventilsteuerzeit verstellt. 3. Elektrodenabstand zu klein. 4. Vergaserdüsen verstopft. 5. Zündspule defekt. 6. Abtastspule oder CDI-Einheit defekt. 7. Kraftstoffstand in Schwimmerkammer zu niedrig. 8. Luftfiltereinsatz verstopft. 9. Aufgrund verstopfter Kraftstoffleitung kommt nicht genügend Benzin zum Vergaser.	Erneuern. Einstellen. Einstellen oder erneuern. Reinigen oder einstellen. Erneuern. Erneuern. Einstellen. Reinigen oder erneuern. Reinigen und Kraftstoff ansaugen.
Starker oder dunkler Auspuffrauch.	1. Zuviel Öl im Motor. 2. Kolbenring oder Zylinder abgenutzt. 3. Ventilführungen abgenutzt. 4. Zylinderwandung gerieft oder verschlissen. 5. Ventilschäfte abgenutzt. 6. Ventilschaftdichtung defekt. 7. Ölabstreifring oder Seitenführung verschlissen.	Mit Ölstandmesser überprüfen und überschüssiges Öl ablassen. Erneuern. Erneuern. Aufbohren oder erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Motor bringt keine Leistung.	1. Ventilspiel zuwenig. 2. Ventilsteuerzeit verstellt. 3. Ventilsteuerzeit verstellt. 4. Kolbenringe oder Zylinder abgenutzt. 5. Ventilsitz schlecht. 6. Elektrodenabstand falsch. 7. Vergasedrüsen verstopft. 8. Kraftstoffstand in Schwimmerkammer nicht korrekt. 9. Luftfiltereinsatz verstopft. 10. Nebenluft aus Einlaßkanal. 11. Motoröl zuviel. 12. Abtastspule/CDI-Einheit/Zündspule defekt.	Einstellen. Erneuern. Einstellen. Erneuern. Reparieren. Einstellen oder erneuern. Reinigen. Einstellen. Reinigen. Nachziehen oder erneuern. Überschüssiges Öl ablassen. Erneuern.
Motor überhitzt.	1. Ölkohleansatz auf Kolbenboden stark. 2. Öl im Motor zuwenig. 3. Ölpumpe defekt oder Ölkreislauf verstopft. 4. Kraftstoffstand in Schwimmerkammer zu niedrig. 5. Nebenluft aus Einlaßkanal. 6. Verwendetes Motoröl falsch.	Reinigen. Öl nachfüllen. Erneuern oder reinigen. Einstellen. Überschüssiges Öl ablassen. Wechseln.

VERGASER

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Anlaßschwierigkeiten.	1. Anlasserdüse verstopft. 2. Anlasserleitung verstopft. 3. Nebenluft aus einer Verbindung zwischen Anlassergehäuse und Vergaser. 4. Starterkolben funktioniert nicht richtig.	Reinigen. Reinigen. Anlassergehäuse und Vergaser auf festen Sitz überprüfen, einstellen und Dichtung erneuern. Überprüfen und einstellen.
Schwierigkeiten im Leerlauf oder niedrigen Drehzahlbereich.	1. Leeralufdüse, Leerlaufluftdüse verstopft oder locker. 2. Leerlaufluftschraube falsch eingestellt. 3. Leerlaufauslaß oder Bypass verstopft. 4. Starterkolben nicht ganz zu. 5. Schwimmerhöhe nicht korrekt.	Überprüfen und reinigen. Einstellen. Überprüfen und reinigen. Überprüfen und einstellen. Einstellen.
Schwierigkeiten im mittleren oder hohen Drehzahlbereich.	1. Hauptdüse oder Hauptluftdüse verstopft. 2. Nadeldüse verstopft. 3. Gasschieber funktioniert nicht richtig. 4. Filter verstopft. 5. Schwimmerhöhe nicht korrekt.	Überprüfen und reinigen. Überprüfen und reinigen. Gasschieber auf Funktionstüchtigkeit überprüfen. Überprüfen und reinigen. Einstellen.
Überlauf und Schwankungen des Kraftstoffstands.	1. Nadelventil abgenutzt oder beschädigt. 2. Feder in Nadelventil gebrochen. 3. Schwimmer funktioniert nicht richtig. 4. Fremdkörper haften am Nadelventil. 5. Kraftstoffstand zu hoch oder zu niedrig. 6. Entlüftungsschlauch am Vergaser verstopft.	Erneuern. Erneuern. Überprüfen und einstellen. Reinigen. Schwimmerhöhe einstellen. Reinigen.

ELEKTRISCHE ANLAGE

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Kein oder schwacher Funken.	1. Zündspule defekt. 2. Zündkerze defekt. 3. Abtastspule oder CDI-Einheit defekt. 4. Magnetzünder defekt.	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Zündkerze verrußt schnell.	1. Gemische zu fett. 2. Leerlaufdrehzahl zu hoch eingestellt. 3. Kraftstoff falsche. 4. Einsatz im Luftfilter schmutzig. 5. Zündkerze zu kalt.	Vergaser einstellen. Vergaser einstellen. Wechseln. Reinigen. Gegen heiße Kerze auswechseln.
Zündkerze verölt schnell.	1. Kolbenringe abgenutzt. 2. Kolben oder Zylinder abgenutzt. 3. Spiel der Ventilschäfte in den Ventilführungen zu groß. 4. Ventilschaftdichtungen abgenutzt.	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Elektroden werden zu heiß oder verbrennen.	1. Zündkerze zu heiß. 2. Motor überhitzt. 3. Abtastspule oder CDI-Einheit defekt. 4. Zündkerze locker. 5. Gemisch zu mager.	Gegen kalte Kerze auswechseln. Optimal einstellen. Erneuern. Nachziehen. Vergaser einstellen.
Glühbirne leuchtet nicht.	1. Blühbirne durchgebrannt. 2. Kabel unterbrochen oder kurzgeschlossen oder Kabelverbindungen lose. 3. Lichtmaschine kurzgeschlossen, geerdet oder unterbrochen.	Erneuern. Reparieren, erneuern oder nachziehen. Erneuern.

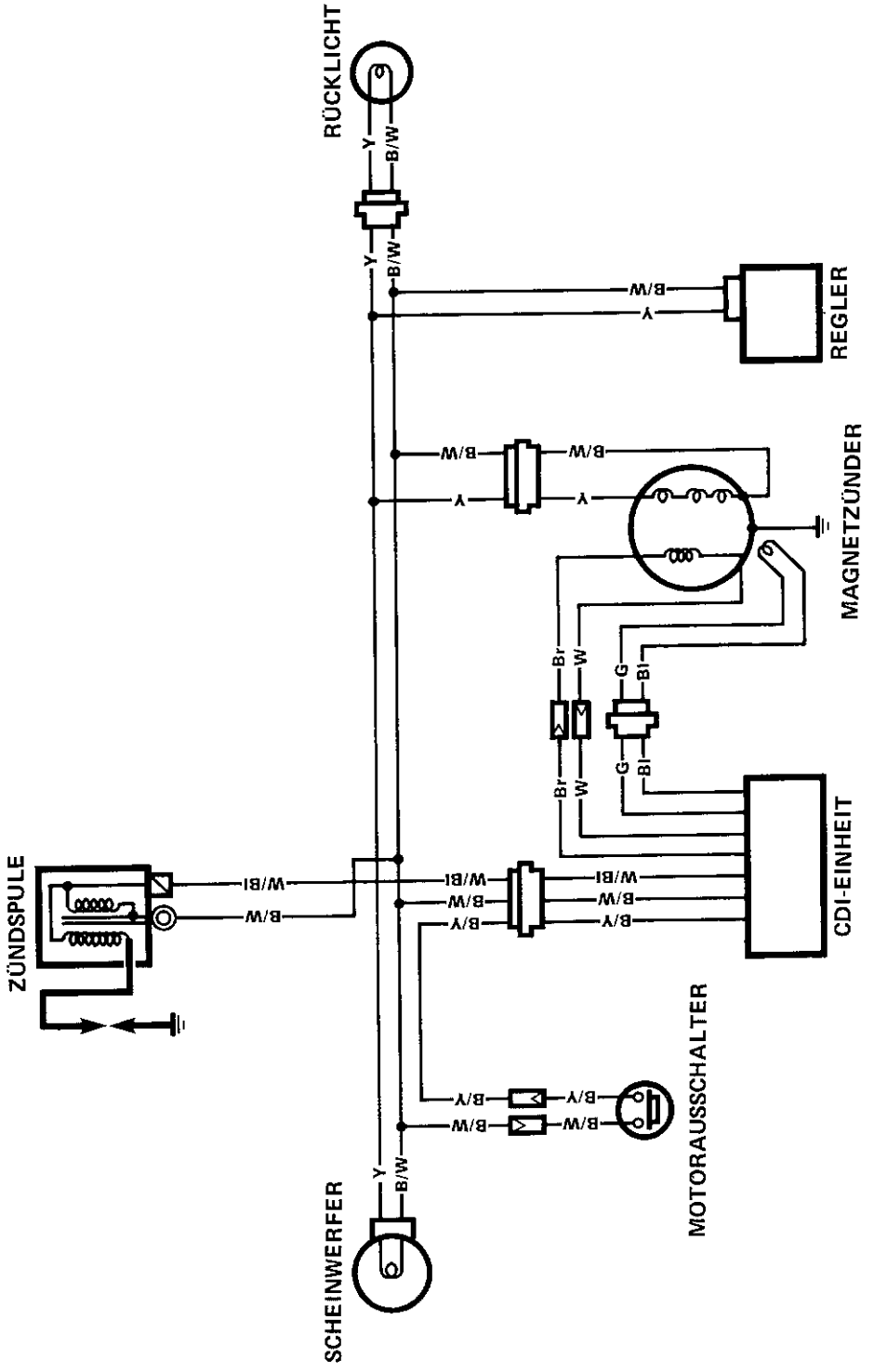
FAHRGESTELL

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Lenkung schwergängig.	1. Lenkkopfmutter zu fest angezogen. 2. Rollenlager oder Lagerring im Lenkkopf abgenutzt. 3. Lenkkopf verzogen. 4. Reifendruck ungenügend.	Einstellen. Erneuern. Erneuern. Einstellen.
Lenker unruhig.	1. Rechte und linke Aufhängung unausgeglichen. 2. Teleskopgabel verbogen. 3. Vorderachse verbogen oder Reifen verzogen. 4. Lenkkopfmutter locker. 5. Reifen abgenutzt oder falsch oder Reifendruck falsch.	Einstellen. Reparieren oder erneuern. Erneuern. Einstellen. Einstellen oder erneuern.
Vorderrad flattert.	1. Rad verzogen. 2. Vorderradlager ausgeschlagen. 3. Reifen defekt oder falsch. 4. Achsmutter locker. 5. Federbeinmuttern locker. 6. Schwingenlager ausgeschlagen.	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Nachziehen. Nachziehen. Erneuern.
Vorderradaufhängung zu weich.	1. Federn ermüdet. 2. Gabelöl zuwenig. 3. Gewicht des Gabelöls falsch.	Erneuern. Nachfüllen. Erneuern.
Vorderradaufhängung zu hart.	1. Gabelöl zu viskös. 2. Gabelöl zuviel. 3. Vorderachse verbogen. 4. Teleskopgabel in Gabelrohren und Lenkkopf nicht gleichmäßig eingestellt.	Wechseln. Überschüssiges Öl ablassen. Erneuern. Einstellen.
Vorderradaufhängung laut	1. Gabelöl zuwenig. 2. Muttern der Aufhängung locker.	Nachfüllen. Nachziehen.
Hinterrad flattert.	1. Radfelge verzogen. 2. Hinterradlager oder Schwingenlager ausgeschlagen. 3. Reifen defekt oder falsch. 4. Schwingenlager ausgeschlagen. 5. Muttern der Hinterradaufhängung locker. 6. Achsmutter locker.	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern. Nachziehen. Nachziehen.
Hinterradaufhängung zu weich.	1. Feder ermüdet. 2. Hinterradaufhängung falsch eingestellt. 3. Ölverlust am Federbein.	Erneuern. Nachstellen. Erneuern.
Hinterradaufhängung zu hart.	1. Hinterradaufhängung falsch eingestellt. 2. Kolbenstange verbogen. 3. Schwinge verbogen. 4. Schwingenlager ausgeschlagen.	Einstellen. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Hinterradaufhangung laut.	1. Mutter der Hinterradaufhängung locker. 2. Schwingenlager ausgeschlagen.	Nachziehen. Erneuern.

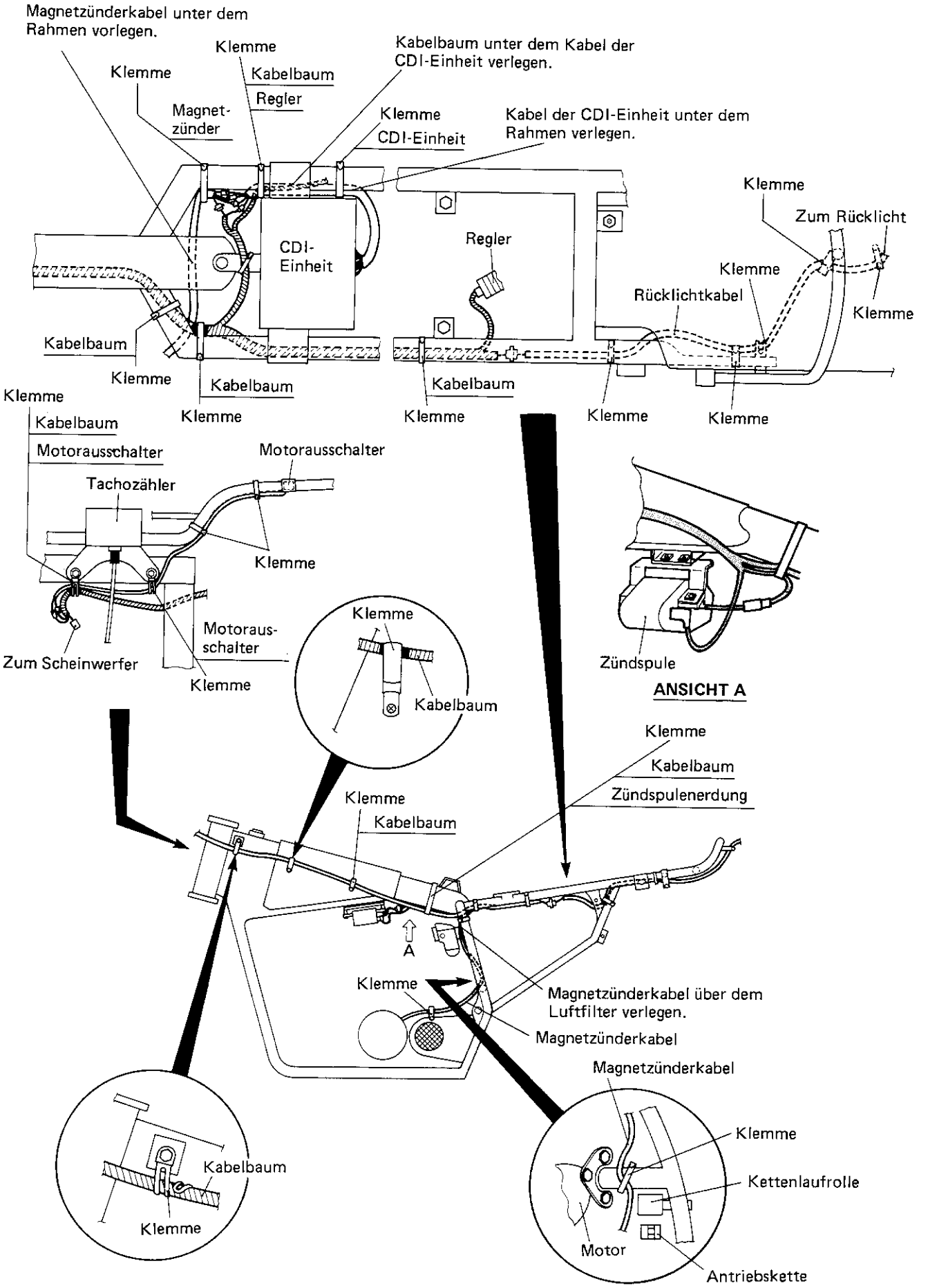
BREMSEN

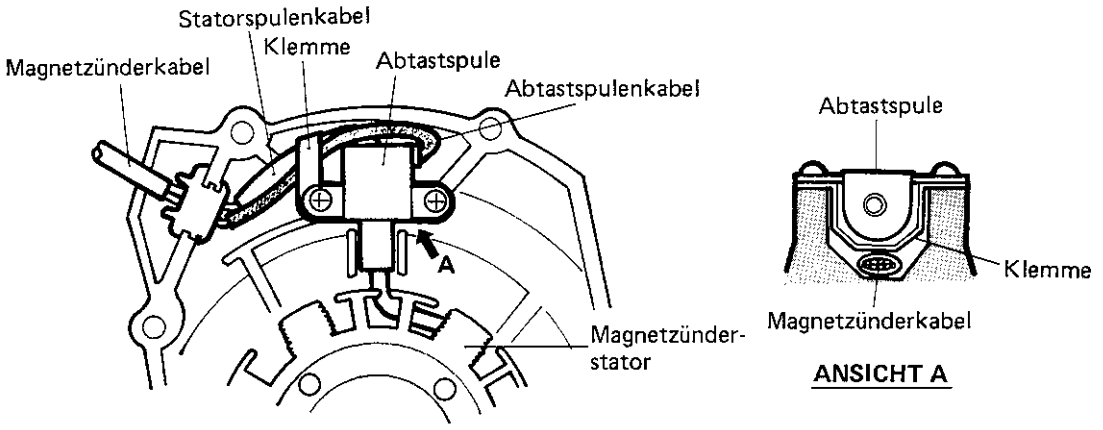
Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Schlechtes Bremsen.	1. Bremsflüssigkeit im Behälter nicht genug. 2. Luft im Bremsflüssigkeitskreislauf. 3. Bremsklötze abgenutzt. 4. Bremshebelspiel zu groß.	Bis zur Pegelmarke nachfüllen. Entlüften. Erneuern. Einstellen.
Unzureichende Bremskraft.	1. Hydrauliksystem undicht. 2. Bremsklötze abgenutzt. 3. Öl auf der Bremsbelagfläche der Bremsklötze. 4. Bremsscheibe verschlissen. 5. Luft im Hydrauliksystem.	Reparieren oder erneuern. Erneuern. Scheibe und Klötze reinigen. Erneuern. Entlüften.
Bremsen quietschen.	1. Kohlenstoff auf der Bremsklotzfläche. 2. Bremsklotz verkantet. 3. Radlager beschädigt. 4. Vorder- oder Hinterachse locker. 5. Bremsklötze abgenutzt. 6. Fremdkörper in Bremsflüssigkeit. 7. Rücklauf des Hauptbremszylinders verstopft. 8. Beilagscheibe, Teller oder Feder am Bremsklotz falsch angebracht. 9. Bremssattel klemmen auf Lagerbolzen.	Oberfläche mit Sandpapier abschleifen. Klotzbefestigung verändern. Eerneuern. Im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen. Erneuern. Bremsflüssigkeit wechseln. Hauptbremszylinder zerlegen und reinigen. Richtig anbringen. Reinigen und schmieren.
Übermäßig großer Bremschebelweg.	1. Luft im Hydrauliksystem. 2. Bremsflüssigkeit zuwenig. 3. Qualität der Bremsflüssigkeit ungeeignet.	Entlüften. Auf vorgeschriebenen Stand nachfüllen; entlüften. Durch richtige Bremsflüssigkeit ersetzen.
Auslaufen von Bremsflüssigkeit.	1. Anschlüsse nicht fest genug. 2. Schlauch rissig. 3. Kolben und/oder Pfanne abgenutzt.	Im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen. Erneuern. Kolben und/oder Pfanne erneuern.

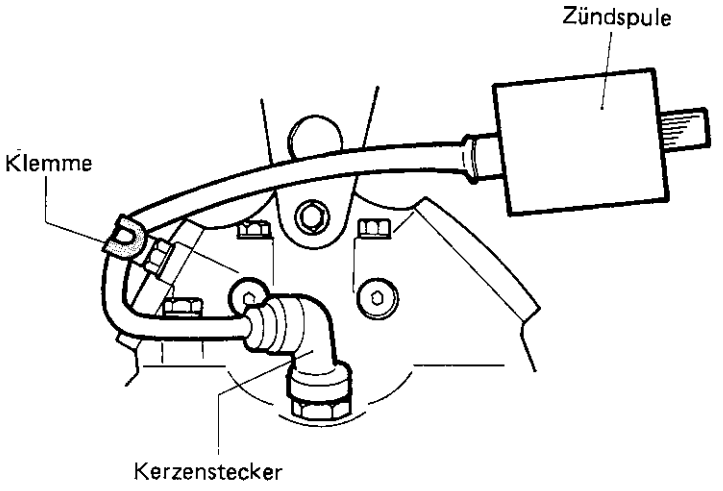
SCHALTPLAN

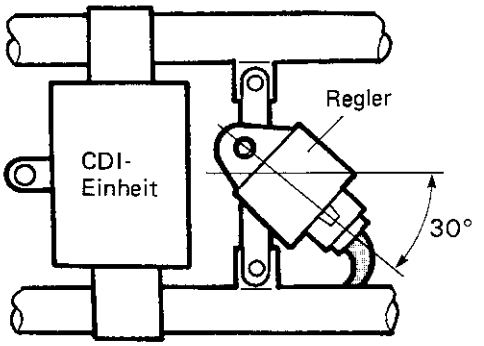

RÜCKLICHT
REGLER
MAGNETZÜNDER
CDI-EINHEIT
ZÜNDSPULE
MOTORAUSSCHALTER
SCHEINWERFER
B/W
Y
W/Bl
B/Y
Br
W
G
Bl
B/Y : Schwarz mit gelbem Kennfaden
W/Bl: Weiß mit Blauem Kennfaden
Bl : Blau
Br : Braun
G : Grün
W : Weiß
Y : Gelb
B/W: Schwarz mit weißem Kennfaden

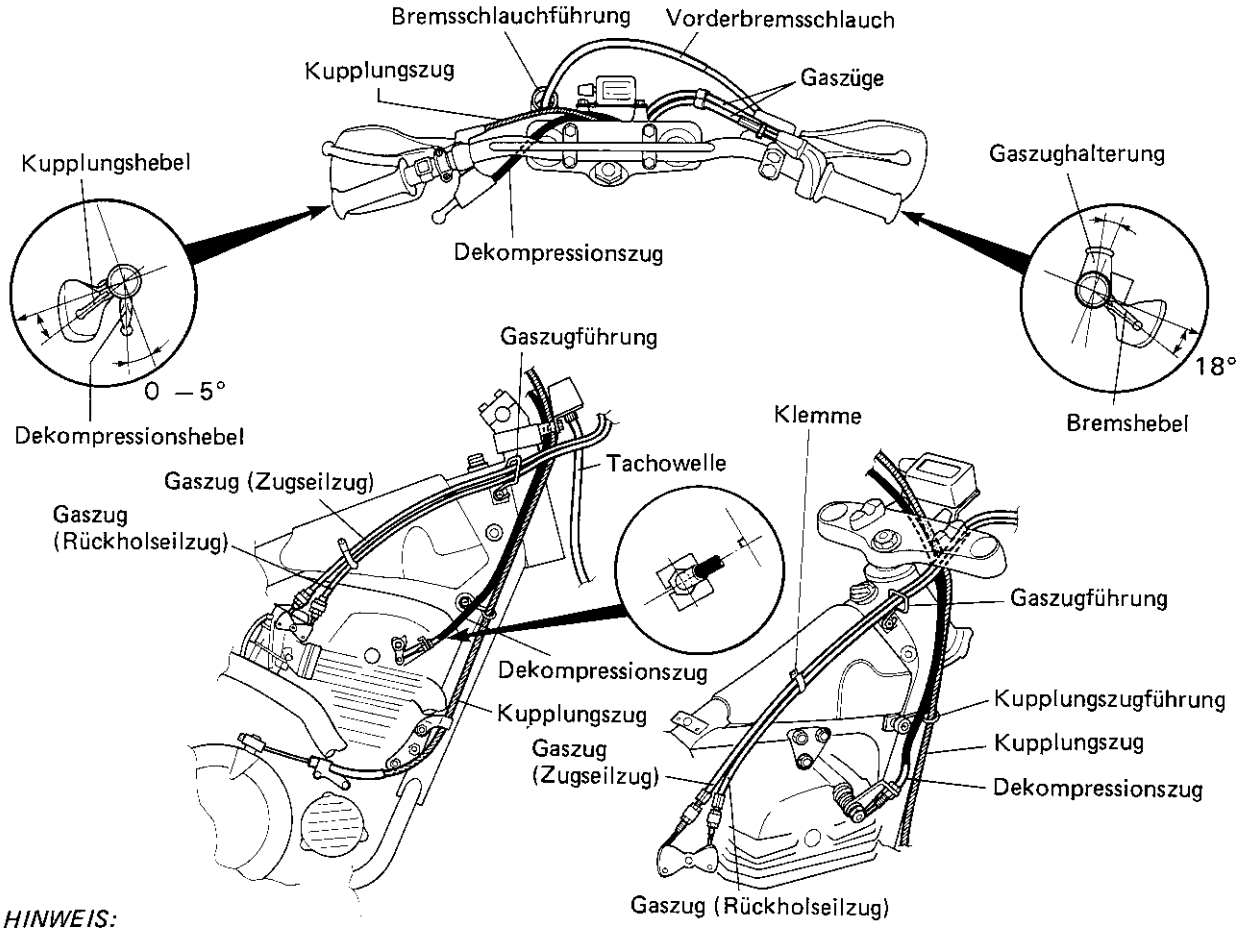
KABEL-, SEILZUG- UND LEITUNGSFÜHRUNG



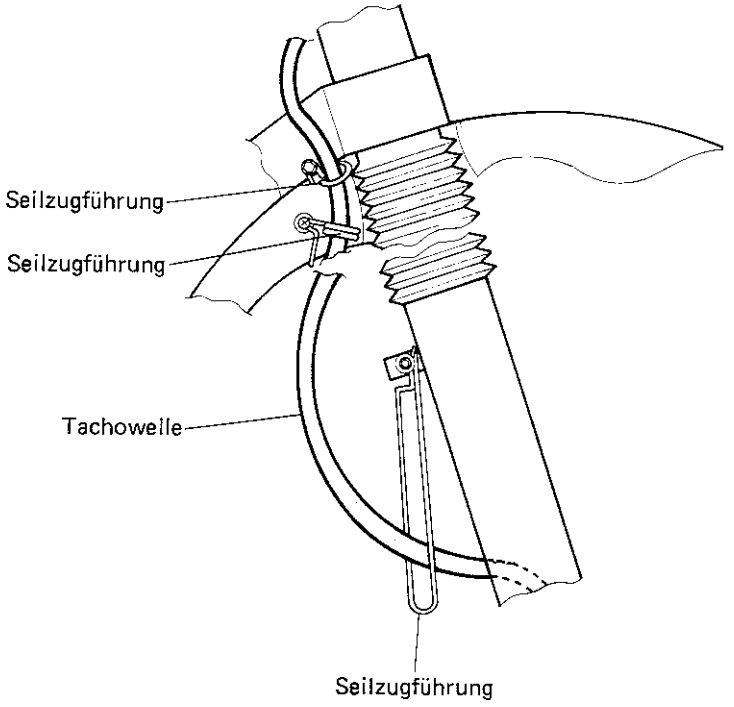

Statorspulenkabel
Klemme
Magnetzünderkabel
Abtastspule
Abtastspulenkabel
A
Magnetzünder-
stator
Abtastspule
Klemme
Magnetzünderkabel
ANSICHT A

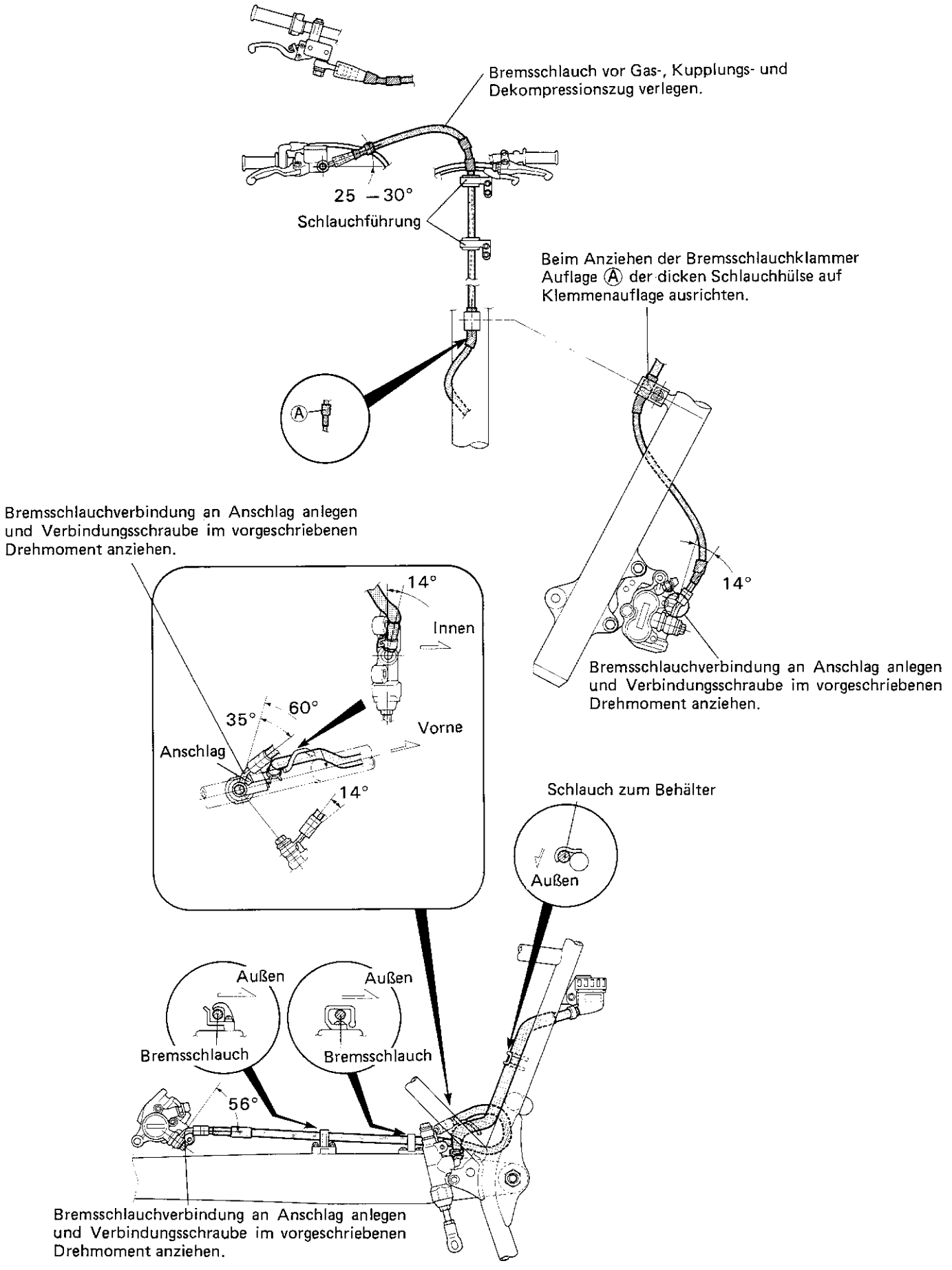

Zündspule
Klemme
Kerzenstecker


Regler
CDI-
Einheit
30°

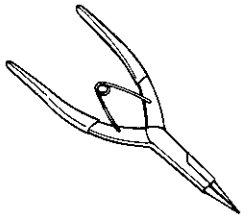
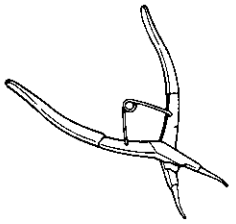
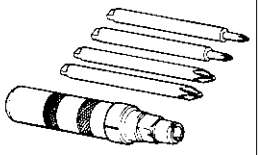
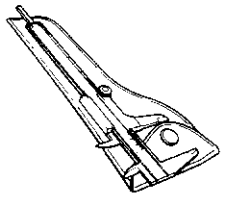
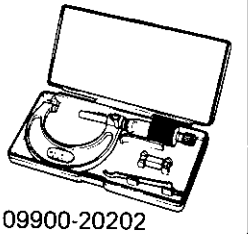
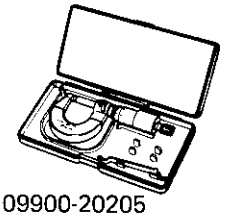
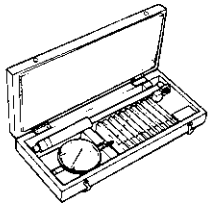
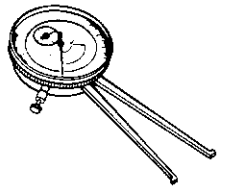
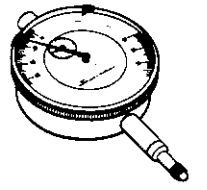
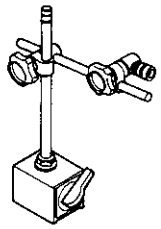
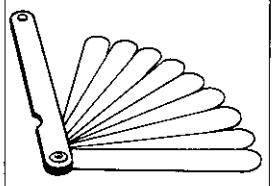
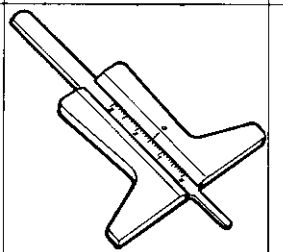
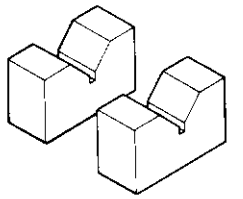
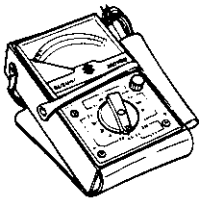
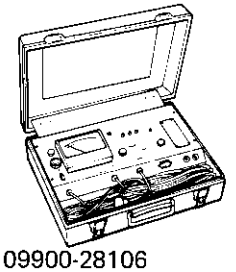
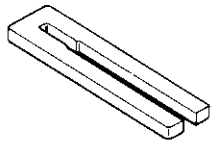
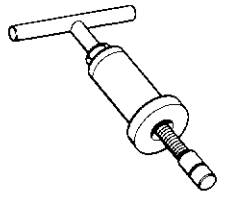
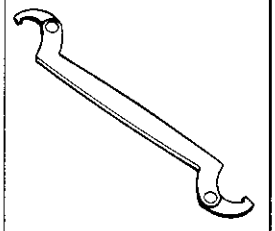
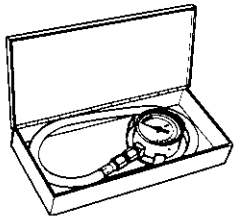
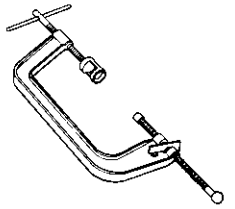
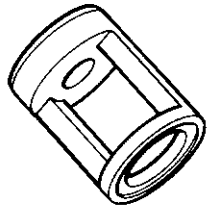
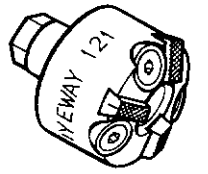
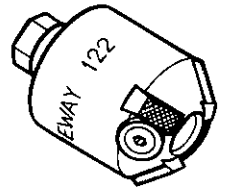
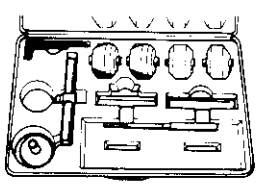
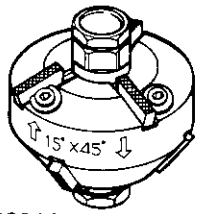


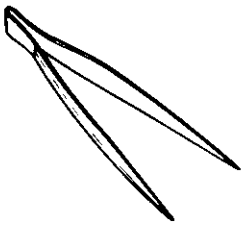
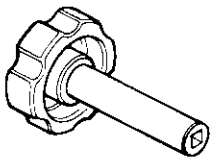
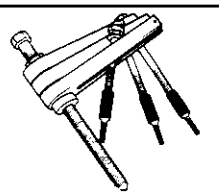
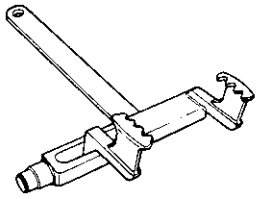
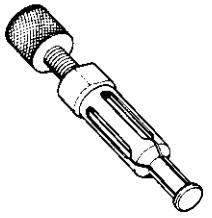
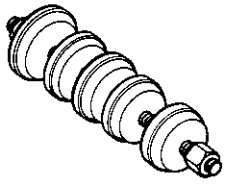
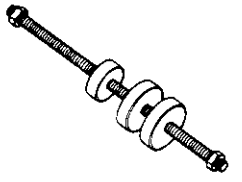
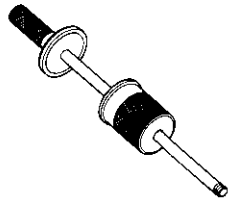
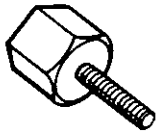
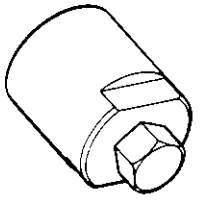
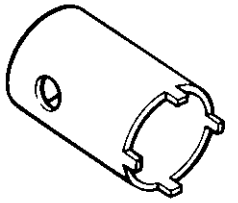
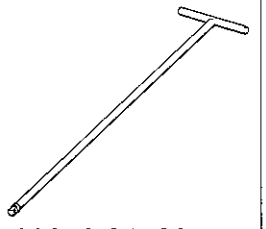
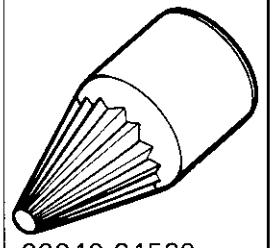
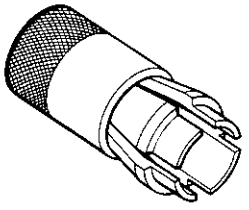
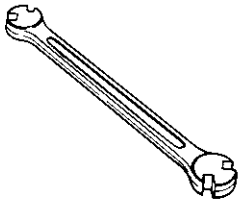
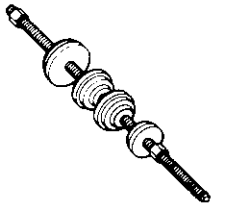
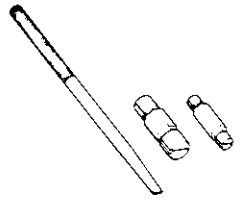
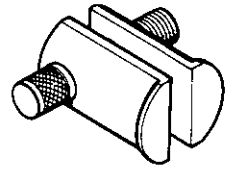
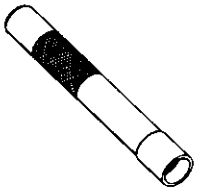
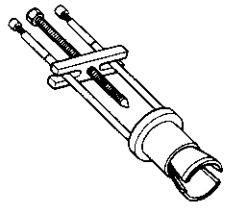
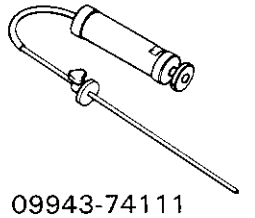
HINWEIS:
Nach Einbau darf der Kraftstofftank nicht mit dem Dekompressionszug in Berührung kommen.




Bremsschlauch vor Gas-, Kupplungs- und Dekompressionszug verlegen.
25 – 30°
Schlauchführung
Beim Anziehen der Bremsschlauchklammer Auflage Ⓐ der dicken Schlauchhülse auf Klemmenauflage ausrichten.
Ⓐ
14°
Bremsschlauchverbindung an Anschlag anlegen und Verbindungsschraube im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.
Bremsschlauchverbindung an Anschlag anlegen und Verbindungsschraube im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.
14°
Innen
35°
60°
Vorne
Anschlag
14°
Schlauch zum Behälter
Außen
Außen
Außen
Bremsschlauch
Bremsschlauch
56°
Bremsschlauchverbindung an Anschlag anlegen und Verbindungsschraube im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

SPEZIALWERKZEUG

 09900-06107 Sprengringzange	 09900-06108 Sprengringzange	 09900-09003 Satz Schlag-schraubenzieher	 09900-20101 Schublehre	 09900-20202 Mikrometer (25 – 50 mm)
 09900-20204 Mikrometer (75 – 100 mm)	 09900-20205 Mikrometer (0 – 25 mm)	 09900-20508 Lehrdornsatz	 09900-20605 Zylinderstichmaß	 09900-20606 Meßuhr
 09900-20701 Magnetständer	 09900-20803 Fühlerlehre	 09900-20805 Profiltiefenlehre	 09900-21304 Satz V-Blöcke	 09900-22301 Plastiklineal
 09900-25002 Taschenprüfer	 09900-28106 Stromprüfer	 09910-20115 Pleuelhalter	 09910-32812 Kurbelwellensetzer	 09910-60611 Universalschlüssel
 09915-74510 Öldruckmesser	 09916-14510 Ventilfederzange	 09916-14910 Vorsatz für Ventilfederzange	 09916-20610 Ventilsitzfräser (N-121)	 09916-20620 Ventilsitzfräser (N-122)
 09916-21110 Ventilsitzfräsersatz	 09916-24311 Schaft (N-100-5,0) für Ventilsitzfräser	 09916-24420 Ventilsitzfräser (N-116)	 09916-34541 Reibahlengriff	 09916-34570 Reibahle (5,0 mm)

 09916-34580 Reibahle (10,8 mm)	 09916-44310 Ventilführungs-abzieher und -setzer	 09916-84510 Pinzette	 09917-14910 Ventilspiel-Einstellwerkzeug	 09920-13120 Kurbelgehäuse-/Kurbelwellen-abzieher
 09920-53710 Kupplungskorbhalter	 09923-74510 Lagerabzieher	 09924-84510 Satz Lagersetzer	 09924-84521 Satz Lagersetzer	 09930-30102 Gleitschaft
 09930-30141 Vorsatz	 09930-34960 Rotorabzieher	 09940-14920 Steckschlüssel für Lenkkopfmutter	 09940-34520 T-Griff	 09940-34530 Vorsatz "A"
 09940-50113 Öldichtungseinsetzer (Teleskopgabel)	 09940-60113 Speichenschlüssel	 09941-34513 Lagerringsetzer (Lenkung)	 09941-50110 Radlagerabzieher	 09941-54911 Lageraußenring-abzieher
 09941-74910 Lenklagersetzer	 09941-84510 Lagerabzieher	 09943-74111 Ölstandmesser (Teleskopgabel)		

DREHMOMENT

MOTOR

GEGENSTAND		N·m	kg-m
Schraube an Zylinderkopfhaube		8 – 12	0,8 – 1,2
Schraube am Nockenwellenkettenrad		14 – 16	1,4 – 1,6
Zylinderkopfschraube		35 – 40	3,5 – 4,0
Zylinderkopfmutter		23 – 27	2,3 – 2,7
Zylindersockelmutter		23 – 27	2,3 – 2,7
Schraube an Kipphebelwelle		25 – 30	2,5 – 3,0
Schraube an Ausgleicherwelle		40 – 60	4,0 – 6,0
Mutter am Primärantriebsrad		60 – 80	6,0 – 8,0
Mutter am Magnetzünderrotor		120 – 140	12,0 – 14,0
Mutter am Kupplungskorb		40 – 60	4,0 – 6,0
Schaltarmanschlag		15 – 23	1,5 – 2,3
Schraube am Schaltnockenabtriebsrad		8 – 12	0,8 – 1,2
Befestigungsschraube des Steuerkettenspanners	Rechts	8 – 12	0,8 – 1,2
	Links	9 – 13	0,9 – 1,3
Schraube an Federhalterung des Steuerkettenspanners		7 – 9	0,7 – 0,9
Motorölablaßschraube (am Kurbelgehäuse)		18 – 23	1,8 – 2,3
Motorölablaßschraube (am Rahmen)		15 – 20	1,5 – 2,0
Kurbelgehäuseschraube		9 – 13	0,9 – 1,3
Ölleitungsverbindungsschraube		18 – 23	1,8 – 2,3
Ölkanalschraube		20 – 25	2,0 – 2,5
Ölsieb		25 – 30	2,5 – 3,0
Ölschlauchverbindungsschraube		25 – 30	2,5 – 3,0
Schraube am Ölstandmesser		8 – 12	0,8 – 1,2
Ölschlauchschraube (am Kurbelgehäuse)		8 – 12	0,8 – 1,2
Ölschlauchschraube (am Zylinderkopf)		8 – 12	0,8 – 1,2
Ölschlauchklemmschraube		1,5 – 2,0	0,15 – 0,2
Schraube am OT		20 – 25	2,0 – 2,5
Motorbefestigungsschraube und -mutter (siehe Seite 3-4)		60 – 72	6,0 – 7,2
		37 – 45	3,7 – 4,5
		18 – 28	1,8 – 2,8
Schraube am Auspuffrohr		18 – 28	1,8 – 2,8
Schraube am Auspufftopfanschluß		18 – 28	1,8 – 2,8
Befestigungsschraube des Auspufftopfs		18 – 28	1,8 – 2,8

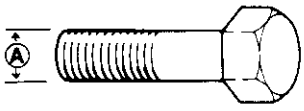
FAHRGESTELL

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Vorderachswelle	50 – 80	5,0 – 8,0
Vorderachssicherungsmutter	6 – 8	0,6 – 0,8
Schraube an Dämpferstange der Teleskopgabel	30 – 40	3,0 – 4,0
Schraube an der unteren Gabelbrücke der Teleskopgabel	20 – 31	2,0 – 3,1
Schraube an der oberen Gabelbrücke der Teleskopgabel	20 – 31	2,0 – 3,1
Hutschraube der Teleskopgabel	30 – 40	3,0 – 4,0
Lenkkopfmutter	80 – 100	8,0 – 10,0
Lenkerklemmschraube	18 – 28	1,8 – 2,8
Befestigungsschraube des Hauptbremszylinders (Vorderrad)	6 – 9	0,6 – 0,9
Befestigungsschraube des Vorderbremssattels	20 – 31	2,0 – 3,1
Befestigungsschraube für Vorderbremsklotz	15 – 20	1,5 – 2,0
Bremsschlauchverbindungsschraube (vorne & hinten)	20 – 25	2,0 – 2,5
Entlüftungsventil (vorne & hinten)	6 – 9	0,6 – 0,9
Befestigungsschraube der Bremsscheibe (vorne & hinten)	18 – 28	1,8 – 2,8
Schwingenachsmutter	61 – 94	6,1 – 9,4
Vordere Fußrastenschraube	44 – 66	4,4 – 6,6
Befestigungsmutter des Federbeins (oben & unten)	48 – 72	4,8 – 7,2
Befestigungsmutter der Dämpferstange	84 – 120	8,4 – 12,0
Dämpferhebelmutter (vorne)	60 – 96	6,0 – 9,6
Dämpferhebelmutter (Mitte)	84 – 120	8,4 – 12,0
Hinterachsmutter	85 – 115	8,5 – 11,5
Befestigungsschraube für Vorderbremsklotz	15 – 20	1,5 – 2,0
Befestigungsschraube des Hauptbremszylinders (Hinterrad)	8 – 12	0,8 – 1,2
Sicherungsmutter am Hinterbremsgestänge	15 – 20	1,5 – 2,0
Speichennippel	2 – 4	0,2 – 0,4

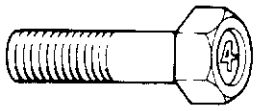
DREHMOMENTTABELLE

Bezüglich Schrauben und Muttern, die auf der vorigen Seite nicht aufgeführt sind, siehe diese Tabelle:

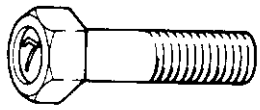
Schraubendurchmesser Ⓐ (mm)	Normale Schraube oder Schraube "4"		Schraube "7"	
	N·m	kg-m	N·m	kg-m
4	1 – 2	0,1 – 0,2	1,5 – 3	0,15 – 0,3
5	2 – 4	0,2 – 0,4	3 – 6	0,3 – 0,6
6	4 – 7	0,4 – 0,7	8 – 12	0,8 – 1,2
8	10 – 16	1,0 – 1,6	18 – 28	1,8 – 2,8
10	22 – 35	2,2 – 3,5	40 – 60	4,0 – 6,0
12	35 – 55	3,5 – 5,5	70 – 100	7,0 – 10,0
14	50 – 80	5,0 – 8,0	110 – 160	11,0 – 16,0
16	80 – 130	8,0 – 13,0	170 – 250	17,0 – 25,0
18	130 – 190	13,0 – 19,0	200 – 280	20,0 – 28,0



Normale Schraube



Schraube "4"



Schraube "7"

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	———
	AUS	27,0	———
Ventilhub	EIN	8,0	———
	AUS	8,0	———
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05 – 0,10	———
	AUS	0,08 – 0,13	———
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010 – 0,037	0,35
	AUS	0,030 – 0,057	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000 – 5,012	———
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975 – 4,990	———
	AUS	4,955 – 4,970	———
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	———	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	———	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	———	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9 – 1,1	———
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	———	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	———	35,0
	AUSSEN	———	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3 – 6,5 kg bei 28,0 mm Länge	———
	AUSSEN	13,1 – 15,1 kg bei 31,5 mm Länge	———

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,430 – 33,470	33,13
	AUS	33,460 – 33,500	33,16
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032 – 0,066	0,150
	links	0,028 – 0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012 – 22,025	———
	links	17,512 – 17,525	———
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959 – 21,980	———
	links	17,466 – 17,484	———

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenwellenschlag	———		0,10
Steuerkettenlänge (20 Abstände)	———		128,9
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000 – 12,018	———
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973 – 11,984	———
Zylinderkopfverzug	———		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	———		0,05
Dekompressionshebelspiel	1 – 2		———

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055 – 0,065		0,120
Zylinderbohrung	79,000 – 79,015		79,075
Kolbendurchmesser	78,940 – 78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.		78,880
Zylinderverzug	———		0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring	0,15 – 0,30	0,70
	2. Ring	0,35 – 0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring	———	0,180
	2. Ring	———	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring	1,01 – 1,03	———
	2. Ring	1,01 – 1,03	———
	Ölabstreifring	2,01 – 2,03	———
Kolbenringdicke	1. Ring	0,97 – 0,99	———
	2. Ring	0,97 – 0,99	———
Kolbenringdicke	20,002 – 20,008		20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996 – 20,000		19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006 – 20,014	20,040
Pleuelbiegung	———	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10 – 0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95 – 22,00	———

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Breite Wange zu Wange	60,0 ± 0,1	——
Kurbelwellenschlag	——	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	——	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	——
Öldruck (bei 60° C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM.	——

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10 – 15	——
Treiblamellenstärke	2,72 – 2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8 – 16,0	15,2
Stahllamellenverzug	——	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	——	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		2,818 (62/22)		——
Enduntersetzung		3,357 (47/14)		——
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		——
	2. Gang	1,733 (26/15)		——
	3. Gang	1,333 (24/18)		——
	4. Gang	1,111 (20/18)		——
	5. Gang	0,952 (20/21)		——
	6. Gang	0,826 (19/23)		——
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1 – 0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1, 2 &3	5,0 – 5,1	——
Schaltgabelstärke		Gabel 1, 2 & 3	4,8 – 4,9	——
Antriebskette		Typ	DAIDO: D.I.D. 520VC5 TAKASAGO: RK520SO	——
		Glieder	110	——
		Länge über 20 Abstände	——	319,4
Kettendurchhang		25 – 40		——

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Vergasertyp		MIKUNI TM33SS
Bohrung		33 mm
Kenn-Nr.		14D0
Leerlaufdrehzahl		1 400 ± 100 UPM
Kraftstoffstand		0 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe		14,2 ± 1,0 mm
Hauptdüse	(M.J.)	# 132,5
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,9 mm
Düsennadel	(J.N.)	5FP96 (3)
Nadeldüse	(N.J.)	P-8
Ausschnitt	C.A.)	1,5
Leerlaufdüse	(P.J.)	# 37,5
Bypass	(B.P.)	0,8 mm
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,6 mm
Ventilsitz	(V.S.)	1,8 mm
Anlasserdüse	(G.S.)	# 50
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	1,0 Umdrehungen heraus
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,0 mm
Gaszugspiel (Zugseilzug)		0,5 – 1,0 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	5° vor OT unter 2 300 UPM und 30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze	Typ	ND.: X27EPR-U9 N.G.K.: DPR9EA-9	
	Elektrodenabstand	0,8 – 0,9	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1 – 1,0 Ω	Pol – Erde
	Sekundär	12 – 22 kΩ	Kerzenkappe–Pol
Magnetzünderspulenwiderstand	Beleuchtung	0,1 – 1,5 Ω	Gelb – Schwarz
	Spannungsversorgung	250 – 370 Ω	Weiß – Braun
	Abtaster	180 – 270 Ω	Grün – Blau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Mehr als 75 V Wechselstrom bei 5 000 UPM		
Regelspannung	12 – 14V bei 5 000 UPM		

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	55
Rücklicht	5

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	0 – 0,3		———
Hinterbremspedalhöhe	5		———
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5 ± 0,2	3,0
	Hinten	4,0 ± 0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	———		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	11,000 – 11,043	———
	Hinten	12,700 – 12,743	———
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	10,975 – 10,984	———
	Hinten	12,657 – 12,684	———
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000 – 27,050	———
	Hinten	27,000 – 27,050	———
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900 – 26,950	———
	Hinten	26,900 – 26,950	———
Radfelgenschlag	Axial	———	2,0
	Radial	———	2,0
Radachsenschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten	———	0,25
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51M	———
	Hinten	110/100-18 64M	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———	4,0
	Hinten	———	4,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	———	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	———	608	
Teleskopgabelölstand	145	———	
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm^2)	———	
Eingestellte Federrlänge des Federbeins	269,2	———	
Hinterradfederweg	280	———	
Schwingenachsschlag	———	0,3	

REIFENDRUCK

REIFEDRUCK KALT	kPa	kg/cm^2
VORNE	100	1,0
HINTEN	100	1,0

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbuthyläther), weniger als 10% Äthanol oder wenigen als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		USA
	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden.		Kanada
	Benzin mit 85 — 95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		Sonstige
Kraftstofftank einschl. Reserve	9,5 L		
Reserve	1,8 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	1 700 ml	
	Filterwechsel	1 900 ml	
	Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp	Gabelöl # 10		
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)	586 ml		
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

VORWORT

Dieses Kapitel beschreibt aktuellste, von denen für DR350 abweichende Wartungsarbeiten. In diesem Kapitel beschriebene Punkte siehe auch Kapitel 1 bis 7.

HINWEIS:
Unterschiede zwischen DR350 und DR350S hinsichtlich Technische Daten und Warungsdaten sind mit einem Sternchen (*) deutlich gekennzeichnet.

INHALT

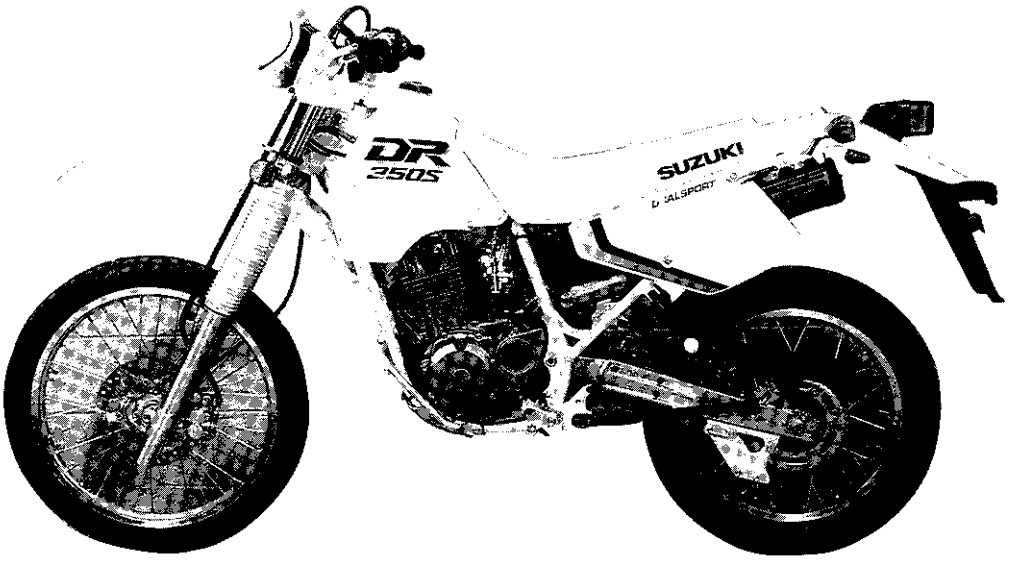
ANSICHT DER DR350S 8- 1
TECHNISCHE DATEN 8- 2
WARTUNGSDATEN 8- 3
DREHMOMENT 8-10
ZEITPLAN FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG 8-12
EINFAHREN 8-16
MOTORBEFESTIGUNG 8-16
VERGASER 8-17
ZÜNDANLAGE 8-23
LADESYSTEM 8-25
LAMPEN 8-28
TACHOMETER UND DREHZAHLMESSER 8-29
SCHALTER 8-30
BATTERIE 8-31
TELESKOPGABEL 8-34
STÖRUNGSBESEITIGUNG 8-35
SCHALTPLAN 8-36
KABEL-, SEILZUG- UND LEITUNGSFÜHRUNG 8-38

8

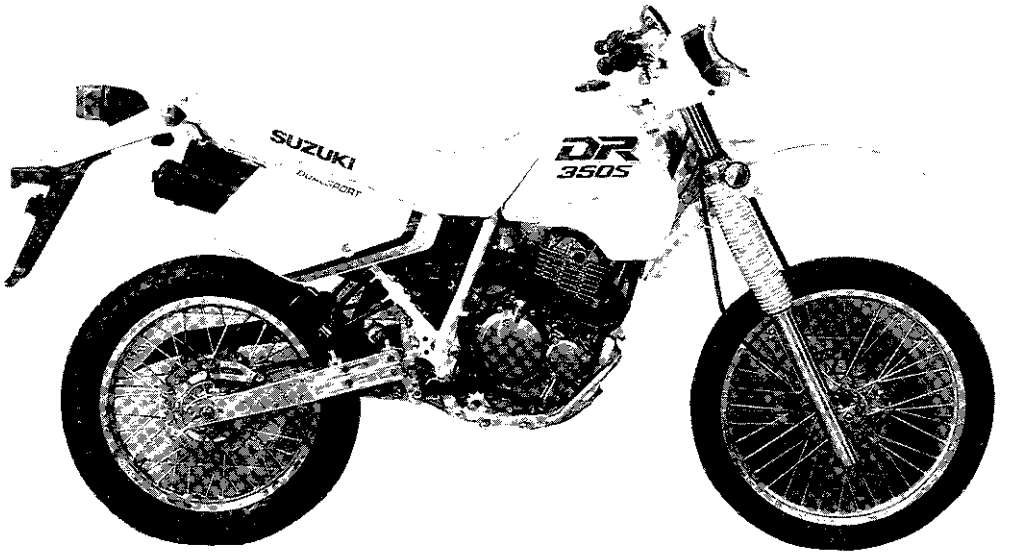
LAND BZW. GEBIET

E-02 : England
E-03 : USA
E-04 : Frankreich
E-15 : Finnland
E-17 : Schweden
E-21 : Belgien
E-22 : DR Deutschland
E-25 : Niederlande
E-28 : Kanada
E-33 : Kalifornien (USA)
E-34 : Italien

ANSICHT DER DR350S



LINKE SEITE



RECHTE SEITE

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	*2 235 mm
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	*1 245 mm
Radstand	*1 435 mm
Bodenfreiheit	* 290 mm
Sitzhöhe	* 890 mm
Leergewicht	* 118 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt, OHC
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	349 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	*MIKUNI BST33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETBIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	2,818 (62/22)
Enduntersetzung	*3,071 (43/14)
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette	TAKASAGO RK520SO oder DAIDO DID, 520VC5, *108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI"
Zündzeitpunkt	5° vor OT unter 2 300 UPM und 30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK DPR9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EPR-U9
Batterie	*12V 10,8 kC (3Ah)/ 10 Std.
Sicherung	*15A

FAHRGESTELL

Vorderradaufhäungung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung einstellbar
Hinterradaufhängung	Vollschwingendes Federungssystem, gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung einstellbar
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	*115 mm
Wendekreis	*2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	*80/100-21 51P
Hinterreifengröße	*110/90-18 61P

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve	*9,0 L
Reserve	*1,5 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Teleskopgabelöl	*544 ml

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350S.

Technische Änderungen vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilhub	EIN	8,0	—
	AUS	8,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05 – 0,10	—
	AUS	0,08 – 0,13	—
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010 – 0,037	0,35
	AUS	0,030 – 0,057	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000 – 5,012	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975 – 4,990	—
	AUS	4,955 – 4,970	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9 – 1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3 – 6,5 kg bei 28,0 mm Länge	—
	AUSSEN	13,1 – 15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,430 – 33,470	33,13
	AUS	33,460 – 33,500	33,16
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032 – 0,066	0,150
	links	0,028 – 0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012 – 22,025	—
	links	17,512 – 17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959 – 21,980	—
	links	17,466 – 17,484	—

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenwellenschlag	——		0,10
Steuerkettenlänge (20 Abstände)	——		128,9
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000 – 12,018	——
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973 – 11,984	——
Zylinderkopfverzug	——		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	——		0,05
Dekompressionshebelspiel	*0 – 1		——

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055 – 0,065		0,120
Zylinderbohrung	79,000 – 79,015		79,075
Kolbendurchmesser	78,940 – 78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.		78,880
Zylinderverzug	——		0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring	0,15 – 0,30	0,70
	2. Ring	0,35 – 0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring	——	0,180
	2. Ring	——	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring	1,01 – 1,03	——
	2. Ring	1,01 – 1,03	——
	Ölabstreifring	2,01 – 2,03	——
Kolbenringdicke	1. Ring	0,97 – 0,99	——
	2. Ring	0,97 – 0,99	——
Kolbenringdicke	20,002 – 20,008		20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996 – 20,000		19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006 – 20,014	20,040
Pleuelbiegung	——	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10 – 0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95 – 22,00	——

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350S.

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Breite Wange zu Wange	60,0 ± 0,1	——
Kurbelwellenschlag	——	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	——	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	——
Öldruck (bei 60° C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM.	——

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10 – 15	——
Treiblamellenstärke	2,72 – 2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8 – 16,0	15,2
Stahllamellenverzug	——	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	——	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		2,818 (62/22)		——
Enduntersetzung		*3,071 (43/14)		——
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		——
	2. Gang	1,733 (26/15)		——
	3. Gang	1,333 (24/18)		——
	4. Gang	1,111 (20/18)		——
	5. Gang	0,952 (20/21)		——
	6. Gang	0,826 (19/23)		——
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1 – 0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1, 2 &3	5,0 – 5,1	——
Schaltgabelstärke		Gabel 1, 2 & 3	4,8 – 4,9	——
Antriebskette		Typ	DAIDO: D.I.D. 520VC5 TAKASAGO: RK520SO	——
		Glieder	*108	——
		Länge über 20 Abstände	——	319,4
Kettendurchhang		25 – 40		——

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350S.

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03	E-33
Vergasertyp		*MIKUNI BST33SS	←
Bohrung		33 mm	←
Kenn-Nr.		*14D2	*14D3
Leerlaufdrehzahl		*1 500 ± 100 UPM	←
Kraftstoffstand		*1,5 ± 0,5 mm	←
Schwimmerhöhe		*14,6 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse	(M.J.)	*#135	←
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	*0,6 mm	←
Düsennadel	(J.N.)	*5CD16	←
Nadeldüse	(N.J.)	*D-6	←
Ausschnitt	(C.A.)	* # 115	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	* #37.5	←
Bypass	(B.P.)	*0,8 mm, 0,8 mm, 0,8 mm	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	*0,8 mm	←
Ventilsitz	(V.S.)	*1,5 mm	←
Anlasserdüse	(G.S.)	*# 37,5	←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG	←
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	*1,3 mm	←
Gaszugspiel		*0,5 – 1,0 mm	←

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		E-02,04,15, 17,21,25,34	E-22	E-28
Vergasertyp		*MIKUNI BST33SS	←	←
Bohrung		33 mm	←	←
Kenn-Nr.		*14D1	*14D4	*14D6
Leerlaufdrehzahl		*1500 ± 100UPM	←	←
Kraftstoffstand		*1,5 ± 0,5 mm	←	←
Schwimmerhöhe		*14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	*#135	←	←
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	*0,6 mm	←	←
Düsennadel	(J.N.)	*5CD18 (3)	*5CD18 (4)	*5CD18 (3)
Nadeldüse	(N.J.)	*0-6	←	←
Ausschnitt	(C.A.)	*#115	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	*#37,5	*#40	*#37,5
Bypass	(B.P.)	*0,8, 0,8, 0,8 mm	←	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	*0,8 mm	←	←
Ventilsitz	(V.S.)	*1,5 mm	←	←
Anlasserdüse	(G.S.)	*#37,5	←	←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	*VOREIN-STELLUNG (2,0 Umdrehun-gen heraus)	*VOREIN-STELLUNG (1,0 Umdrehun-gen heraus)	*VOREIN-STELLUNG (2,0 Umdrehun-gen heraus)

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350S.

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-02,04,15, 17,21,25,34	E-22	E-28
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	*0,6 mm	←	←
Gaszugspiel	*0,5—1,0 mm	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		5° vor OT unter 2 300 UPM und 30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze		Typ	ND.: X27EPR-U9 N.G.K.: DPR9EA-9	
		Elektrodenabstand	0,8 – 0,9	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand		Primär	0,1 – 1,0 Ω	Pol – Erde
		Sekundär	12 – 22 kΩ	Kerzenkappe—Pol
Magnetzünderspulenwiderstand		Beleuchtung	*0,1 – 1,3 Ω	Gelb – Gelb
		Spannungsversorgung	250 – 370 Ω	Weiß – Braun
		Abtaster	180 – 270 Ω	Grün – Blau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)		Mehr als *65V Wechselstrom bei 5 000 UPM		
Regelspannung		*13,0 – 15,5 bei 5 000 UPM		
Batterie	Typenbezeichnung	*YT4L-BS oder FT4L-BS		
	Kapazität	*12V 10,8 kC (3 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte	*1,320 bei 20°C		
Sicherung		*15A		

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03, 28, 33	E-02,04,15,17,21,22,25,34
Scheinwerfer	Fernlicht	*60	←
	Abblendlicht	*55	←
Standlicht			*3,4
Rück/Bremslicht		*5/21	←
Blinker		*21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		*3	←
Tachometerbeleuchtung		*1,7	←
Blinkeranzeigelämpchen		*1,7	←
Fernlichtanzeigelämpchen		*1,7	←
Leerlaufanzeigelämpchen		*1,7	←
Kennzeichenbeleuchtung		*5	←

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350S.

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	0 – 0,3		———
Hinterbremspedalhöhe	5		———
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5 ± 0,2	3,0
	Hinten	4,0 ± 0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	———		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	*12,700 – 12,743	———
	Hinten	12,700 – 12,743	———
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	*12,657 – 12,684	———
	Hinten	12,657 – 12,684	———
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000 – 27,050	———
	Hinten	*30,230 – 30,280	———
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900 – 26,950	———
	Hinten	*30,160 – 30,180	———
Radfelgenschlag	Axial	———	2,0
	Radial	———	2,0
Radachsenschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten	———	0,25
Reifengröße	Vorne	*80/100-21 51P	———
	Hinten	*110/90-18 61P	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———	*3,0
	Hinten	———	*3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	———	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	———	*602	
Teleskopgabelölstand	*170	———	
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm^2)	———	
Eingestellte Federrlänge des Federbeins	*272,8	———	
Hinterradfederweg	280	———	
Schwingenachsschlag	———	0,3	

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350S.

REIFENDRUCK

REIFEDRUCK KALT	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	*150	*1,50	*150	*1,50
HINTEN	*150	*1,50	*175	*1,75

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbuthyläther), weniger als 10% Äthanol oder wenigen als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		USA
	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden.		Kanada
	Benzin mit 85 — 95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		Sonstige
Kraftstofftank einschl. Reserve	*9,0 L		
Reserve	*1,5 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	1 700 ml	
	Filterwechsel	1 900 ml	
	Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp	Gabelöl # 10		
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)	*544 ml		
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350S.

DREHMOMENT

MOTOR

GEGENSTAND		N·m	kg-m
Schraube an Zylinderkopfhaube		8 – 12	0,8 – 1,2
Schraube am Nockenwellenkettenrad		14 – 16	1,4 – 1,6
Zylinderkopfschraube		35 – 40	3,5 – 4,0
Zylinderkopfmutter		23 – 27	2,3 – 2,7
Zylindersockelmutter		23 – 27	2,3 – 2,7
Schraube an Kipphebelwelle		25 – 30	2,5 – 3,0
Schraube an Ausgleicherwelle		40 – 60	4,0 – 6,0
Mutter am Primärantriebsrad		60 – 80	6,0 – 8,0
Mutter am Magnetzünderrotor		120 – 140	12,0 – 14,0
Mutter am Kupplungskorb		40 – 60	4,0 – 6,0
Schaltarmanschlag		15 – 23	1,5 – 2,3
Schraube am Schaltnockenabtriebsrad		8 – 12	0,8 – 1,2
Befestigungsschraube des Steuerkettenspanners	Rechts	8 – 12	0,8 – 1,2
	Links	9 – 13	0,9 – 1,3
Schraube an Federhalterung des Steuerkettenspanners		7 – 9	0,7 – 0,9
Motorölablaßschraube (am Kurbelgehäuse)		18 – 23	1,8 – 2,3
Motorölablaßschraube (am Rahmen)		15 – 20	1,5 – 2,0
Kurbelgehäuseschraube		9 – 13	0,9 – 1,3
Ölleitungsverbindungsschraube		18 – 23	1,8 – 2,3
Ölkanalschraube		20 – 25	2,0 – 2,5
Ölsieb		25 – 30	2,5 – 3,0
Ölschlauchverbindungsschraube		25 – 30	2,5 – 3,0
Schraube am Ölstandmesser		8 – 12	0,8 – 1,2
Ölschlauchschraube (am Kurbelgehäuse)		8 – 12	0,8 – 1,2
Ölschlauchschraube (am Zylinderkopf)		20 – 25	2,0 – 2,5
Ölschlauchklemmschraube		1,5 – 2,0	0,15 – 0,2
Schraube am OT		20 – 25	2,0 – 2,5
Motorbefestigungsschraube und -mutter (siehe Seite 8-17)		60 – 72	6,0 – 7,2
		37 – 45	3,7 – 4,5
		18 – 28	1,8 – 2,8
Schraube am Auspuffrohr		18 – 28	1,8 – 2,8
Schraube am Auspufftopfanschluß		18 – 28	1,8 – 2,8
Befestigungsschraube des Auspufftopfs		23 – 28	2,3 – 2,8

FAHRGESTELL

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Vorderachswelle	50 – 80	5,0 – 8,0
Vorderachssicherungsmutter	6 – 8	0,6 – 0,8
Schraube an Dämpferstange der Teleskopgabel	30 – 40	3,0 – 4,0
Schraube an der unteren Gabelbrücke der Teleskopgabel	20 – 31	2,0 – 3,1
Schraube an der oberen Gabelbrücke der Teleskopgabel	20 – 31	2,0 – 3,1
Hutschraube der Teleskopgabel	30 – 40	3,0 – 4,0
Lenkkopfmutter	80 – 100	8,0 – 10,0
Lenkerklemmschraube	18 – 28	1,8 – 2,8
Befestigungsschraube des Hauptbremszylinders (Vorderrad)	6 – 9	0,6 – 0,9
Befestigungsschraube des Vorderbremssattels	20 – 31	2,0 – 3,1
Befestigungsschraube für Vorderbremsklotz	15 – 20	1,5 – 2,0
Bremsschlauchverbindungsschraube (vorne & hinten)	20 – 25	2,0 – 2,5
Entlüftungsventil (vorne & hinten)	6 – 9	0,6 – 0,9
Befestigungsschraube der Bremsscheibe (vorne & hinten)	18 – 28	1,8 – 2,8
Schwingenachsmutter	61 – 94	6,1 – 9,4
Vordere Fußrastenschraube	44 – 66	4,4 – 6,6
Befestigungsmutter des Federbeins (oben & unten)	48 – 72	4,8 – 7,2
Befestigungsmutter der Dämpferstange	84 – 120	8,4 – 12,0
Dämpferhebelmutter (vorne)	60 – 96	6,0 – 9,6
Dämpferhebelmutter (Mitte)	84 – 120	8,4 – 12,0
Hinterachsmutter	85 – 115	8,5 – 11,5
Befestigungsschraube für Vorderbremsklotz	15 – 20	1,5 – 2,0
Befestigungsschraube des Hauptbremszylinders (Hinterrad)	8 – 12	0,8 – 1,2
Sicherungsmutter am Hinterbremsgestänge	15 – 20	1,5 – 2,0
Speichennippel	2 – 4	0,2 – 0,4

ZEITPLAN FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG

Folgende Tabelle enthält die empfohlenen Zeitabstände für alle regelmäßigen Wartungsarbeiten, die erforderlich sind, um das Motorrad leistungsmäßig und wirtschaftlich im Bestzustand zu halten. Die gefahrene Strecke wird in Kilometern und Zeit angegeben.

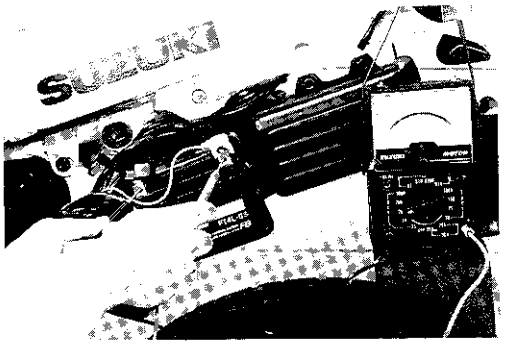
HINWEIS:
Bei unter harten Bedingungen eingesetzten Motorrädern kann eine häufigere Wartung erforderlich sein.

TABELLE FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG

INTERVALL: JE NACH PRIORITÄT TACHOZÜHLER-ANZEIGE ODER MONATE						
	km	1 000	6 000	12 000	18 000	24 000
	Miles	600	4 000	7500	11 000	15 000
	Monate	2	12	24	36	48
Batterie		–	I	I	I	I
Zylinderkopfschrauben und -muttern, Zylindermuttern, Auspuffrohrschrauben und Auspufftopfanschlüsse		T	T	T	T	T
Ventilspiel		I	I	I	I	I
Zündkerze		–	I	R	I	R
Funkenlöscher		–	C	C	C	C
Luftfilter		Alle 3 000 km (2 000 miles) reinigen.				
Dekompressionshebel		I	I	I	I	I
Motoröl und Ölfilter		R	R	R	R	R
Motorölleitungen		I	I	I	I	I
Motorölsieb		C	C	C	C	C
Vergaser		I	I	I	I	I
Kraftstoffleitung		I	I	I	I	I
		Alle 4 Jahre erneuern.				
Kupplung		I	I	I	I	I
Antriebskette		I	I	I	I	I
		Alle 1 000 km (600 miles) reinigen und schmieren.				
Bremsen		I	I	I	I	I
Bremsschläuche		I	I	I	I	I
		Alle 4 Jahre erneuern.				
Bremsflüssigkeit		I	I	I	I	I
		Alle 2 Jahre wechseln.				
Reifen		I	I	I	I	I
Speichennippel		I	I	I	I	I
Lenkung		I	I	I	I	I
Teleskopgabel		I	I	I	I	I
Hinterradaufhängung		I	I	I	I	I
Fahrgestellschrauben und -muttern		T	T	T	T	T

I : Überprüfen und ggf. einstellen, reinigen, schmieren oder erneuern
R: Erneuern T: Anziehen C: Reinigen

BATTERIE



Alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen

- Linke Rahmenverkleidung abnehmen.
- Batteriespannung mit Taschenprüfer prüfen.

09900-25002: Taschenprüfer

Liegt der Spannungswert unter 12,0V, Batterie nachladen.

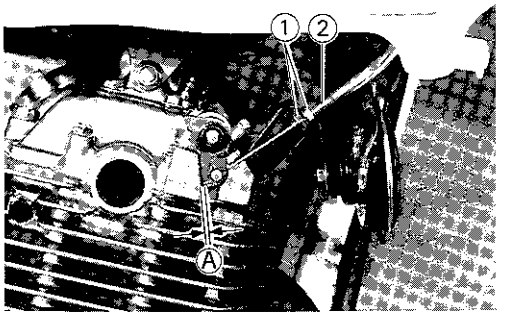
Batteriespannung: Über 12,0V

- ⊖- und ⊕-Pol der Batterie abklemmen und Batterie ausbauen.

WARNUNG:
Beim Trennen der Batteriekabel zuerst ⊖-Pol abklemmen.

ACHTUNG:
Batteriewartung siehe Abschnitt "BATTERIE" (siehe Seite 8-33.)

DEKOMPRESSIONSHEBEL



Erstmals nach 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen

Falsche Einstellung des Hebelspiels kann zu Anlaßschwierigkeiten oder Motorschaden führen. Hebelspiel überprüfen und ggf. wie folgt einstellen:

- Ventilspiel einstellen. (siehe Seite 2-4.)
- Rechte Kraftstofftankverkleidung abnehmen.
- Beide Sicherungsmuttern ① am Seilzugeinsteller ② lockern.
- Einsteller ② so anbringen, daß sich das vorgeschriebene Hebelspiel Ⓐ ergibt (siehe Abb.).
- Sicherungsmuttern ① anziehen.

Dekompressionshebelspiel Ⓐ: 0 – 1 mm

VERGASER

Erstmals nach 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen

GASZUGSPIEL

Gaszug auf ein Speil Ⓐ von 0,5 – 1,0 mm einstellen.
Bei erforderlicher Einstellung Spiel wie folgt einstellen:

- Sicherungsmutter ① lockern und Einsteller ② ganz hineinschrauben.
- Sitzbank und Kraftstofftank abnehmen.
- Sicherungsmutter ③ lockern und am Einsteller ④ das vorgeschriebene Spiel Ⓐ einstellen.

Gaszugspiel: 0,5 – 1,0 mm

- Nach Einstellung des Spiels Sicherungsmutter ① und ③ anziehen.

HINWEIS:
Die Feineinstellung läßt sich am Einsteller ② nach Lockern der Sicherungsmutter ① vornehmen.

WARNUNG:
Nach erfolgter Einstellung überprüfen, ob sich durch Drehen des Lenkers nicht die Leerlaufdrehzahl erhöht und ob der Gasgriff gleichmäßig und von selbst zurückgeht.

LEERAUFEINSTELLUNG

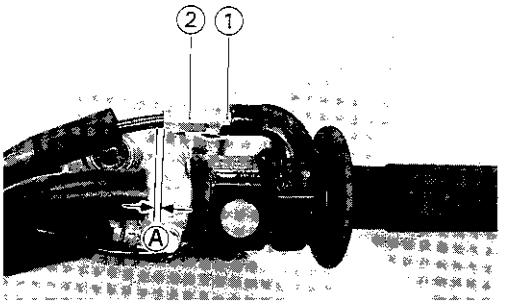
- Gaszugspiel einstellen.

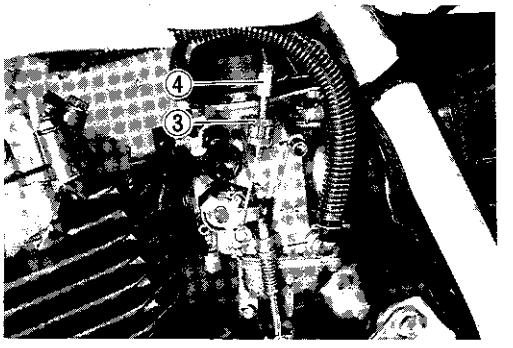
HINWEIS:
Diese Einstellung bei warmem Motor vornehmen.

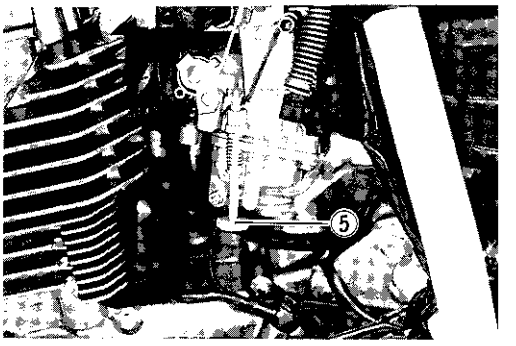
- Einen Drehzahlmesser anschließen.
- Motor anlassen und Drehzahl durch Drehen der Drosselanschlagschraube ⑤ zwischen 1 400 und 1 600 UPM einstellen.
- Leerlaufluftschraube von der Standardeinstellung 1/2 Drehung hinein- oder herausdrehen und bei Erreichen der höchsten drehzahl feststellen.
- Nach dieser Einstellung Leerlaufdrehzahl erneut überprüfen und ggf. an der Drosselanschlagschraube zwischen 1 400 und 1 600 UPM einstellen.

LEERLAUFDREHZAHL

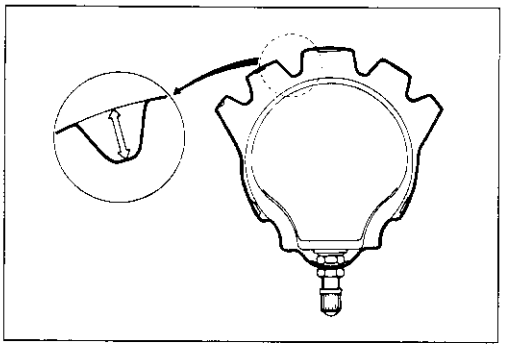
- **1 400 – 1 600 UPM**







REIFEN

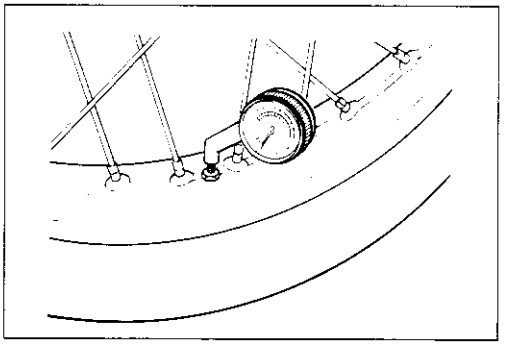


Erstmals nach 1 000 km (2 Monanten) und dann alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen

REIFENPROFIL

Ein Betreiben der Maschine mit stark abgefahrenen Reifen verringert die Fahrstabilität und führt zu gefährlichen Situationen. Reifen bei Erreichen folgender Profiltiefe erneuern.

Mindestreifenprofil
Vorne & hinten: 3,0 mm



REIFENDRUCK

Zu hoher oder zu geringer Reifendruck beeinträchtigt das Lenken und erhöht den Reifenverschleiß. Im Hinblick auf gutes Fahrverhalten und eine lange Lebensdauer der Reifen stets richtigen Reifendruck einhalten.
Der Luftdruck bei kaltem Reifen ist wie folgt:

LUFTDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	150	1,50	150	1,50
HINTEN	150	1,50	175	1,75

ACHTUNG:
Der Standardreifen an diesem Motorrad ist 80/100-21 51P am Vorderrad und 110/90-18 61P am Hinterrad. Die Verwendung von anderen Reifen als den vorgeschriebenen kann zu Instabilität führen. Die Verwendung von SUZUKI Originalreifen wird dringend empfohlen.

EINFAHREN

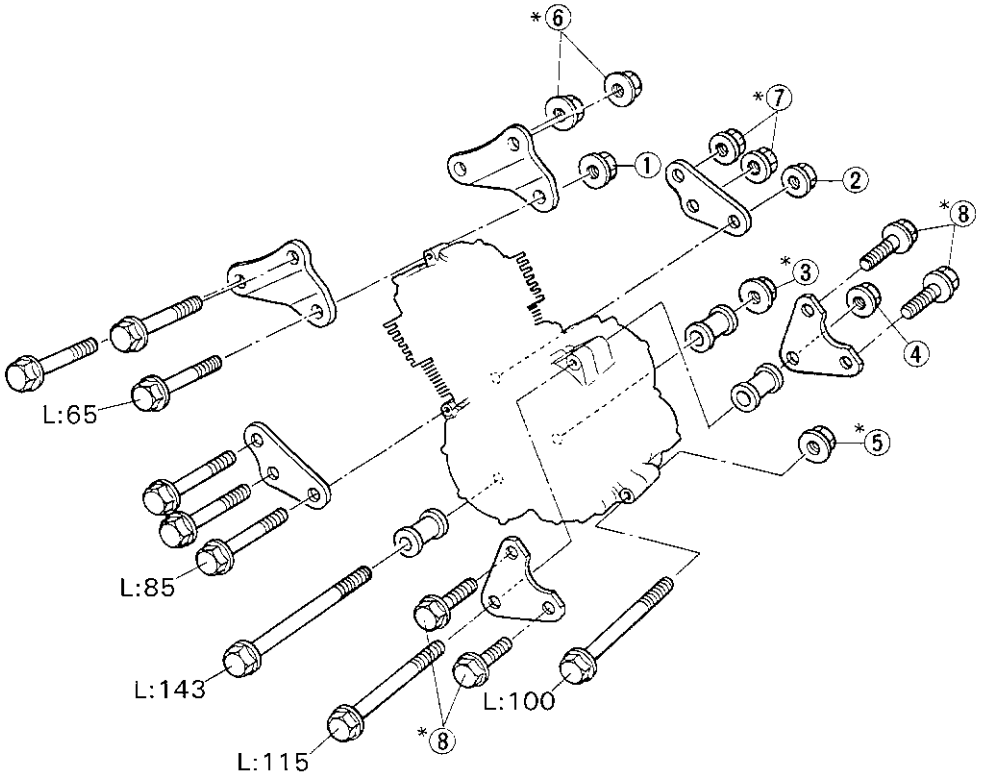
Bei der Herstellung werden nur bestmögliche Materialien verwendet und alle maschinell gefertigten Teile sind nach sehr hohen Qualitätsnormen verarbeitet. Trotzdem ist ein "EINFAHREN" der beweglichen Teile erforderlich, bevor der Motor maximaler Belastung ausgesetzt werden kann. Die zukünftige Leistung und Zuverlässigkeit des Motors hängen von Pflege und Schonung in der Einfahrzeit ab. Es gelten folgende allgemeine Reheln.

- Diese Höchstdrehzahlen beim Einfahren einhalten.

Erste 800 km: Unter 5 000 UPM
Bis 1 600 km: Unter 6 000 UPM
Über 1 600 km: Unter 9 500 UPM

- Nach Erreichen eines Kilometerstandes von 1 600 km kann das Motorrad mit Vollgas gefahren werden. Jedoch nie 9 500 UPM überschreiten.

MOTORBEFESTIGUNG

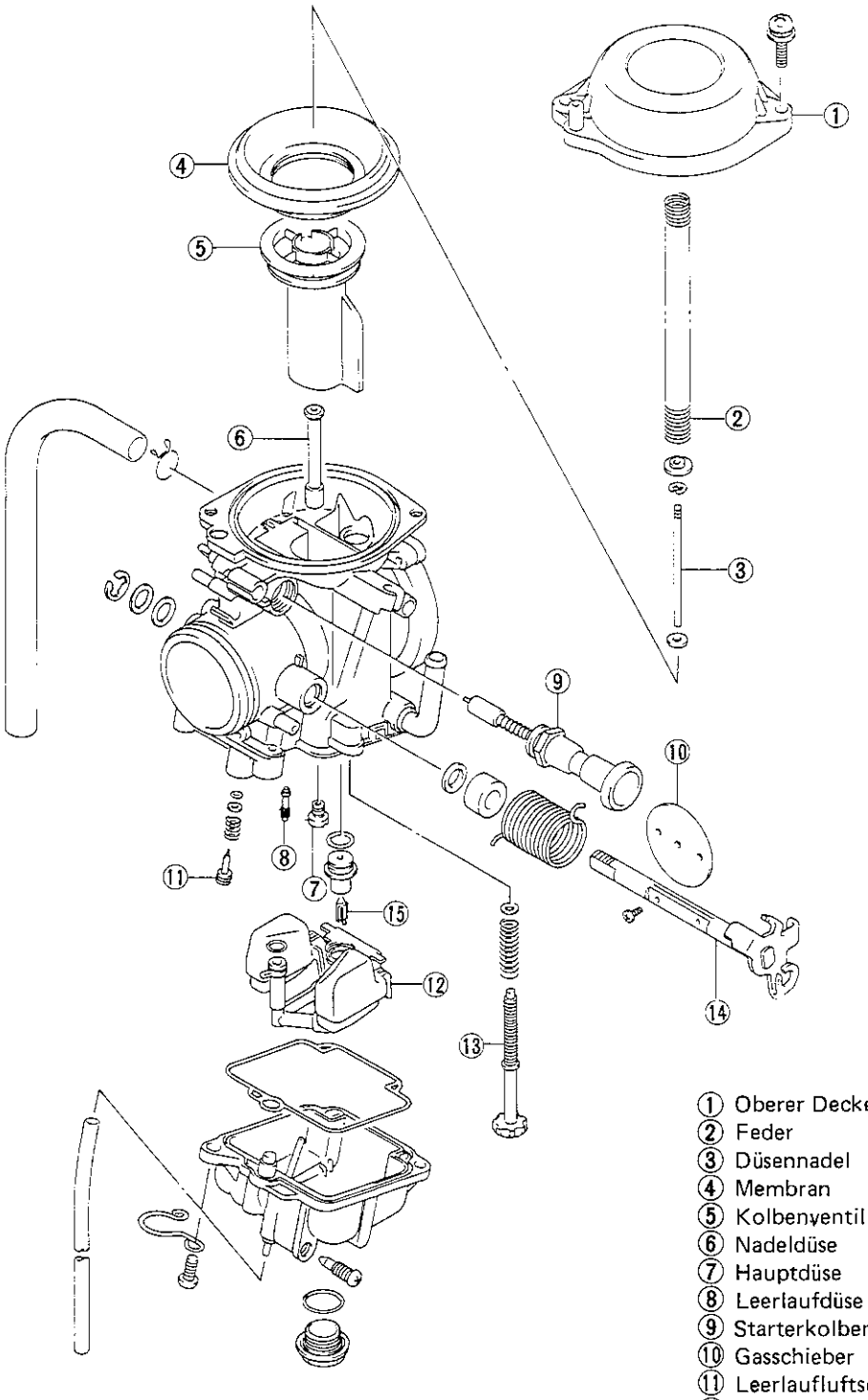


Drehmoment		
Gegenstand	N·m	kg-m
①, ⑥, ⑦	37 – 45	3,7 – 4,5
②, ③, ④, ⑤,	60 – 72	6,0 – 7,2
⑧	18 – 28	1,8 – 2,8

* THREAD LOCK SUPER "1303" (99000-32030) auftragen

VERGASER

AUFBAU



① Oberer Deckel
② Feder
③ Düsennadel
④ Membran
⑤ Kolbenventil
⑥ Nadeldüse
⑦ Hauptdüse
⑧ Leerlaufdüse
⑨ Starterkolben
⑩ Gasschieber
⑪ Leerlaufluftschraube
⑫ Schwimmer
⑬ Gasschieber-Anschlagschraube
⑭ Gasschieberführungsrohr
⑮ Nadelventil

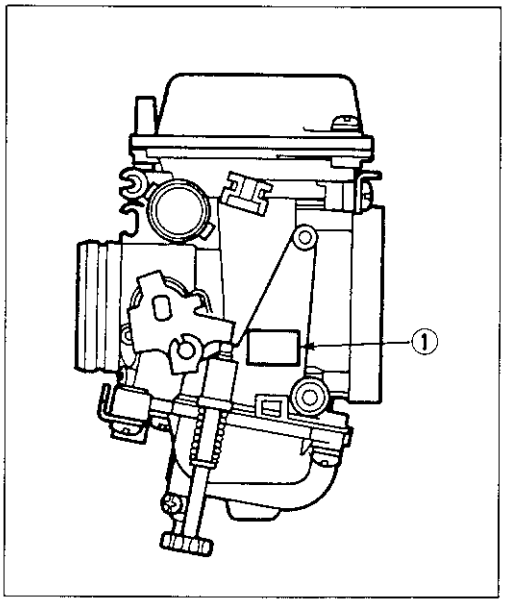
TECHNISCHE DATEN

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		E-02,04,15, 17,21,25,34	E-22	E-28
Vergasertyp		MIKUNI BST33SS	←	←
Bohrung		33 mm	←	←
Kenn-Nr.		14D1	14D4	14D6
Leerlaufdrehzahl		1500 ± 100UPM	←	←
Kraftstoffstand		1,5 ± 0,5 mm	←	←
Schwimmerhöhe		14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	#135	←	←
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm	←	←
Düsennadel	(J.N.)	5CD18 (3)	5CD18 (4)	5CD18 (3)
Nadeldüse	(N.J.)	0-6	←	←
Ausschnitt	(C.A.)	#115	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#37,5	#40	#37,5
Bypass	(B.P.)	0,8, 0,8, 0,8 mm	←	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,8 mm	←	←
Ventilsitz	(V.S.)	1,5 mm	←	←
Anlasserdüse	(G.S.)	#37,5	←	←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREIN-STELLUNG (2,0 Umdrehungen heraus)	VOREIN-STELLUNG (1,0 Umdrehungen heraus)	VOREIN-STELLUNG (2,0 Umdrehungen heraus)
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,3 mm	←	←
Gaszugspiel		0,5—1,0 mm	←	←

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03	E-33
Vergasertyp		MIKUNI BST33SS	←
Bohrung		33 mm	←
Kenn-Nr.		14D2	14D3
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 100 UPM	←
Kraftstoffstand		1,5 ± 0,5 mm	←
Schwimmerhöhe		14,6 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse	(M.J.)	#135	←
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm	←
Düsennadel	(J.N.)	5CD16	←
Nadeldüse	(N.J.)	O-6	←
Ausschnitt	(C.A.)	# 115	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#37.5	←
Bypass	(B.P.)	0,8 mm, 0,8 mm, 0,8 mm	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,8 mm	←
Ventilsitz	(V.S.)	1,5 mm	←
Anlasserdüse	(G.S.)	# 37.5	←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG	←
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,3 mm	←
Gaszugspiel		0,5 – 1,0 mm	←

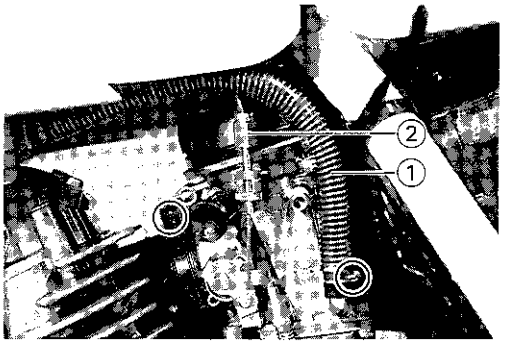
LAGE DER KENN-NR.

Jeder Vergaser hat auf dem Vergasergehäuse je nach Spezifikation eine Keen-Nr. ① eingeprägt.



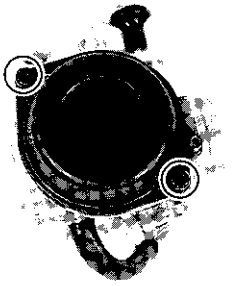
AUSBAU

- Kraftstoffschlauch ① abnehmen.
- Gaszug ② abnehmen.
- Klemmschrauben lockern und Vergaser ausbauen.

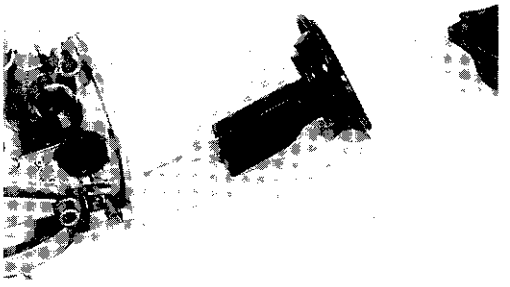


ZERLEGUNG

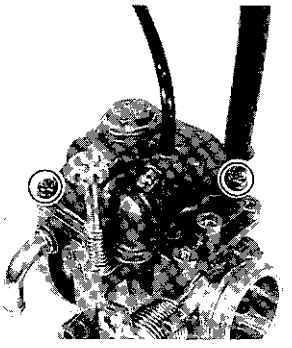
- Oberen Deckel abnehmen.



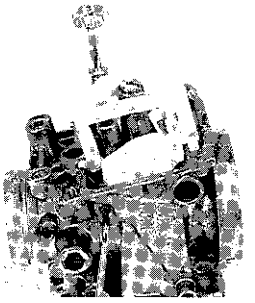
- Membran mit Kolbenventil herausnehmen.



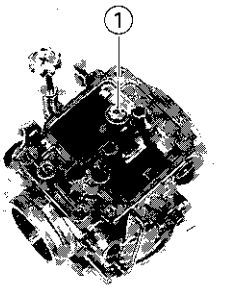
- Schwimmerkammer entfernen.



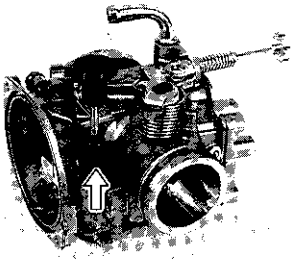
- Schwimmer mit Nadelventil entfernen.



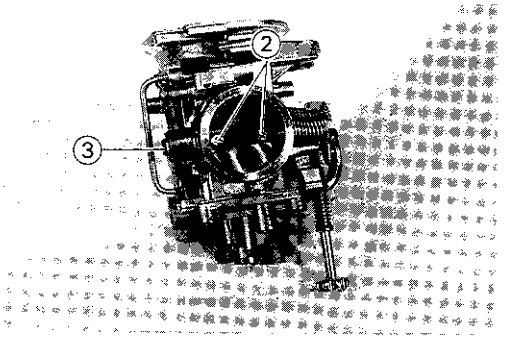
- Hauptdüse ① entfernen.



- Starterkolben herausnehmen.



- Schrauben ② lösen und Gasschieber entfernen.
- E-Ring ③ entfernen und Gasschieberführungsrohr sowie Rückholfeder herausnehmen.



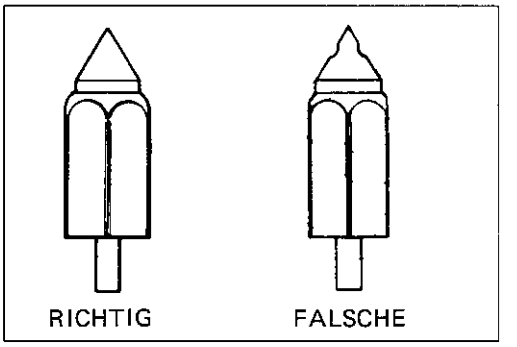
ÜBERPRÜFUNG UND EINSTELLUNG

Folgende Gegenstände auf Beschädigung oder Verstopfung überprüfen.

* Leerlaufdüse
* Hauptdüse
* Hauptluftdüse
* Leerlaufluftdüse
* Entlüftungsloch der Nadeldüse
* Schwimmer
* Nadelventil
* Starterdüse
* Dichtung und O-Ring
* Öldichtung am Gasschieberführungsrohr
* Membran
* Leerlaufauslaß- und Bypassloch

ÜBERPRÜFUNG DES NADELVENTILS

Bleiben Fremdkörper zwischen Ventilsitz und Nadel hängen, strömt Benzin weiter und verursacht Überfluten. Sind Sitz und Nadel über das zulässige Maß hinaus abgenutzt, treten ähnliche Störungen auf. Klemmt dagegen die Nadel, fließt kein Benzin in die Schwimmerkammer. Schwimmerkammer und Schwimmerteile mit Benzin reinigen. Bei Abnutzung (siehe Abb.) Nadel samt Ventilsitz erneuern. Kraftstoffkanal der Mischkammer mit Druckluft reinigen.

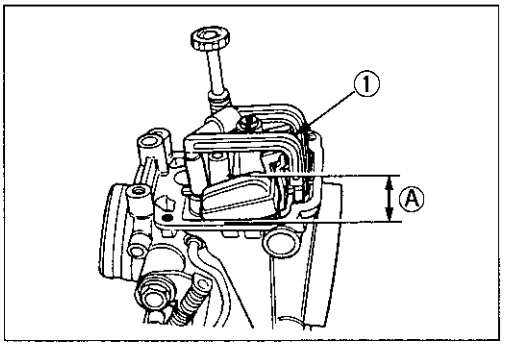


SCHWIMMERHÖHENEINSTELLUNG

Zur Überprüfung der Schwimmerhöhe Vergasergehäuse bei freiem Schwimmerarm auf den Kopf stellen und Höhe Ⓐ mit einer Schublehre messen, wenn der Schwimmerarm das Nadelventil gerade berührt.
Um Höhe Ⓐ auf diesen Wert zu bringen, Zunge ① ggf. verbiegen.

Schwimmerhöhe Ⓐ : 14,6 ± 1,0 mm

09900-20102: Schublehre

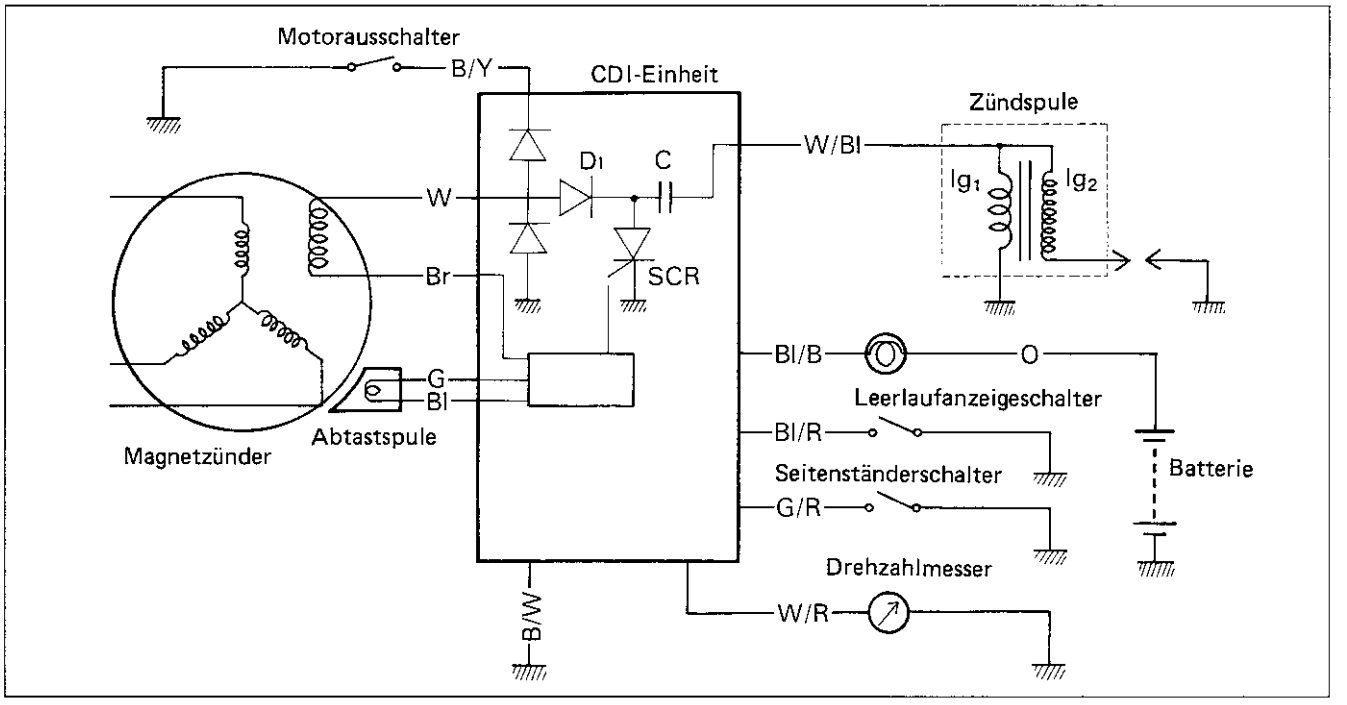


WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Vergaser komplett in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen.

- Nach Einbau des Vergasers folgende Einstellungen vornehmen.
  * Motorleerlaufdrehzahl ..... Seite 8-14
  * Gaszugspiel ..... Seite 8-14

ZÜNDANLAGE



BESCHREIBUNG

Der Motor der DR350S ist mit einer neuartigen Zündanlage versehen. Diese neue Anlage vermindert Zündzeitschwankungen noch mehr. Sie hat einen "Zündzeitsteuerkreis", der je nach Motordrehzahl den Zündzeitpunkt genau steuert.

WIRKUNGSWEISE

Bei Drehen des Magnetzünderrotors wird in der Spannungsversorgungsspule ein elektrischer Strom erzeugt. Dieser Strom lädt den Kondensator "C" über Diode "D_1". Wenn andererseits der Vorsprung am Rotor an der Abtastspule vorbeistreicht, wird Strom erzeugt. Er fließt zum Zündzeitsteuerkreis und wird in ein Zündsignal umgewandelt. Dieses Signal geht zu "SCR", "SCR" wird angeschaltet und es entsteht der Stromkreis "C" → "SCR" → "Ig_1". Da die in Kondensator "C" gespeicherte elektrische Energie sofort entladen wird, wird in der Sekundärwicklung "Ig_2" der zündspule Hochspannung induziert, die einen Funken erzeugt.

Der Zündstromkreis dieses Motorrads ist mit Sicherheitsschaltern versehen.

Der Motor kann daher nur unter den folgenden Voraussetzungen angelassen werden:

Das Getriebe befindet sich in Neutralstellung, oder:

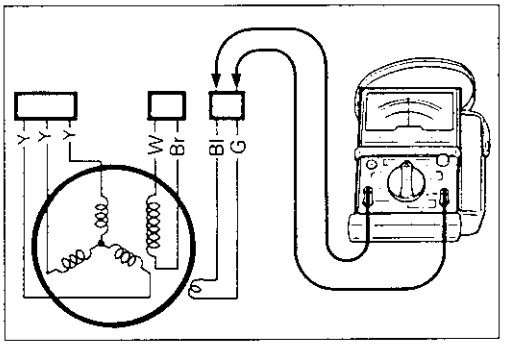
Ein Gang ist eingelegt, die Kupplung ist ausgerückt und der Seitenständer ist ganz hochgeklappt.

ÜBERPRÜFUNG

MAGNETZÜNDERSPULE

- Sitzbank abnehmen.
- Widerstand zwischen den Kabeln folgender Tabelle mit einem Taschenprüfer messen.

09900-25002: Taschenprüfer



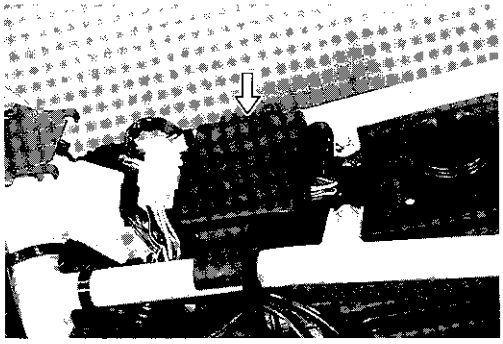
Magnetzünderspulenwiderstand

Abtastspule	G – Bl 180 – 270 Ω (Bereich: x 100 Ω)
Spannungsversor-gungssupule	W – Br 250 – 370 Ω (Bereich: x 100 Ω)
Ladespule	Y – Y 0,1 – 1,3 Ω (Bereich: x 1 Ω)

DRAHTFARBE
Bl : Blau
Br : Braun
G : Grün
W : Weiß
Y : Gelb

ZÜNDSPULE

Siehe Seite 5-2.



CDI-EINHEIT

- Sitzbank abnehmen.
- CDI-Einheit ausbauen.

Widerstand zwischen den Kabeln folgender Tabelle mit dem Taschenprüfer messen.

09900-25002: Taschenprüfer

Einheit: ca. kΩ

⊖-Pol des Prüfers an: ↓ / ⊕-Pol des Prüfers an: →	G	Bl	W	W/Bl	B/Y	B/W	Br	Bl/R	Bl/B	G/R	W/R
G		7–14	13–24	∞	22–54	7–14	12–24	80–180	∞	80–180	16–33
Bl	7–14		2–5	∞	6–18	0	2–5	56–150	∞	56–150	4–10
W	64–180	40–120		∞	160–500	48–120	160–360	400–1000	∞	400–1000	17–42
W/Bl	12–27	2–5	7–20		24–110	2–5	6–18	160–600	∞	160–600	12–35
B/Y	∞	∞	∞	∞		∞	∞	∞	∞	∞	∞
B/W	7–14	0	2–5	∞	6–18		1–5	56–150	∞	56–150	4–10
Br	48–110	32–72	64–180	∞	2–5	32–72		160–500	∞	160–500	56–120
Bl/R	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞	∞	∞
Bl/B	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	2–5		∞	∞
G/R	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞
W/R	24–60	8–24	32–180	∞	72–360	11–24	22–60	320–1000	∞	320–1000	

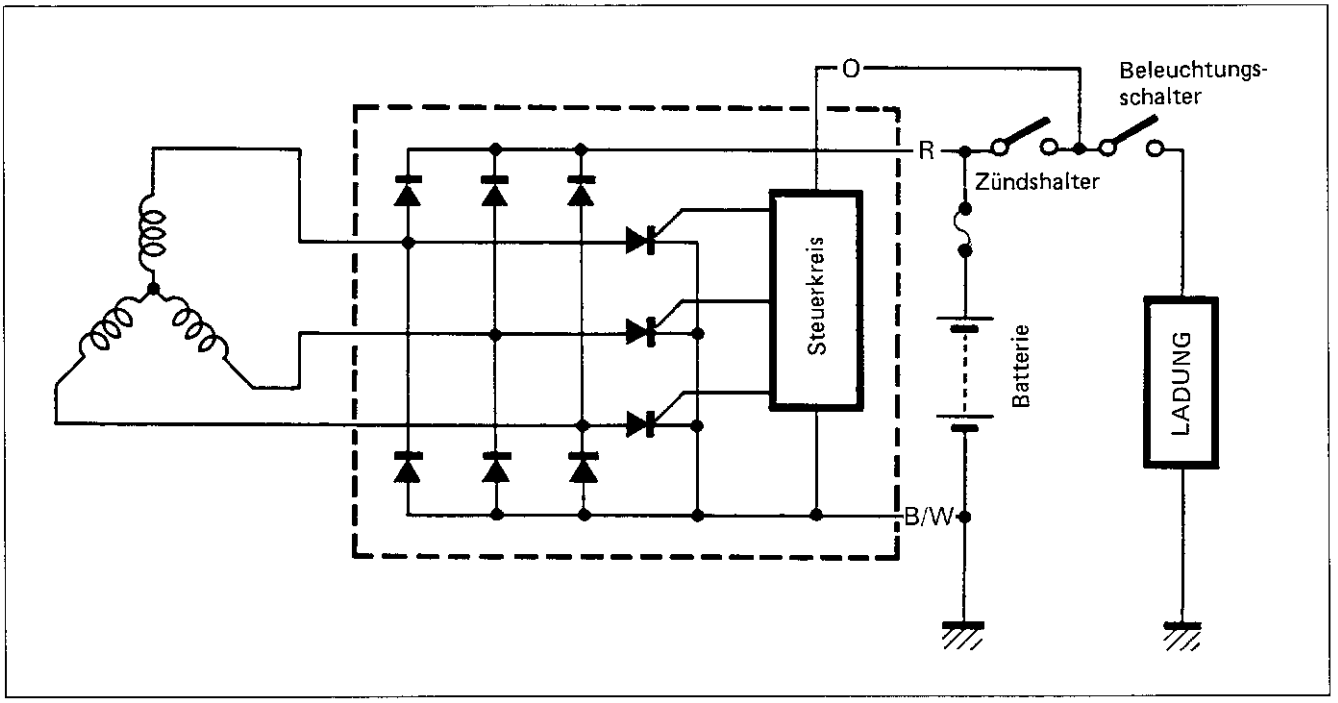
ACHTUNG:
Da diese Einheit mit Kondensatoren, Zenerdioden usw. bestückt ist, weichen die Widerstandswerte bei Verwendung eines anderen Ohmmeters als dem SUZUKI Taschenprüfer ab.

DRAFTFARBE
Bl : Blau
Br : Braun
G : Grün
W : Weiß
B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden
B/Y : Schwarz mit gelbem Kannfaden
Bl/B : Blau mit schwarzem Kennfaden
Bl/R : Blau mit rotem Kennfaden
G/R : Grün mit rotem Kennfaden
W/Bl : Weiß mit blauem Kennfaden
W/R : Weiß mit rotem Kennfaden

LADESYSTEM

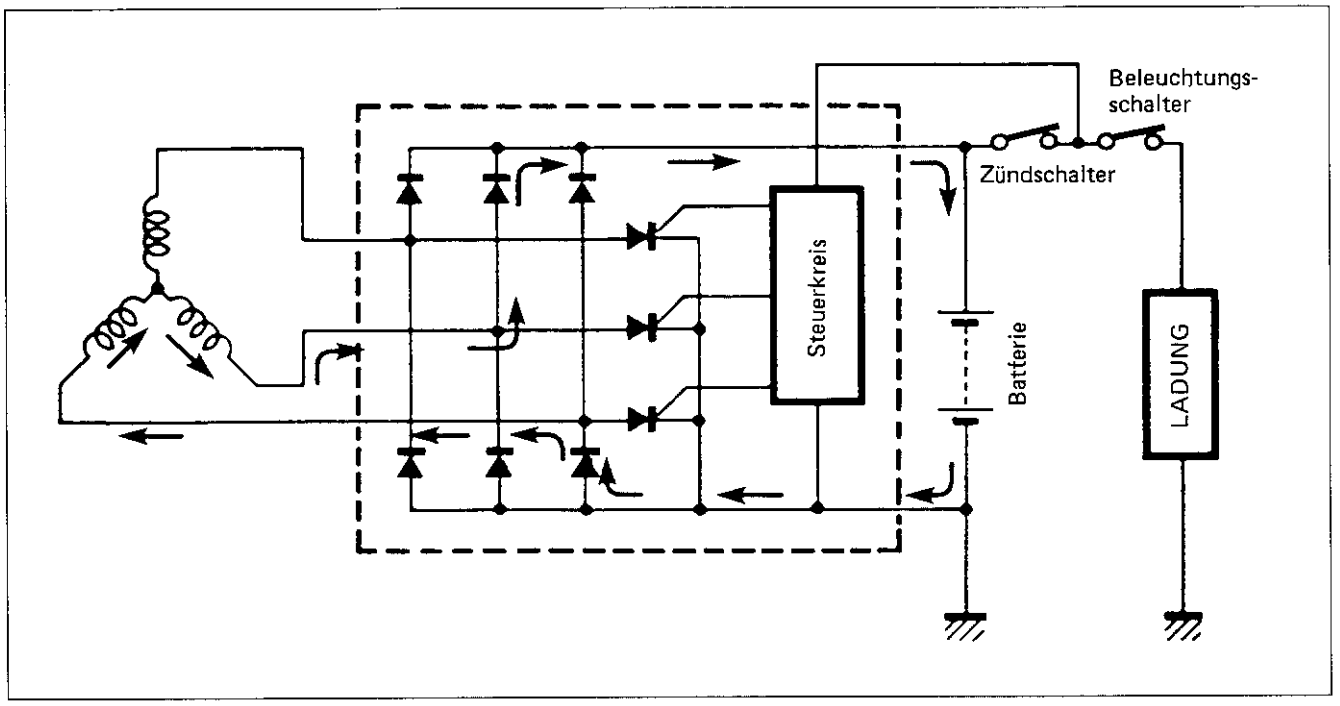
BESCHREIBUNG

Der Stromkreis des Ladesystems besteht aus Wechselstromgenerator, Regler/Gleichrichter-Einheit und Batterie (siehe Abb.).
Der vom Wechselstromgenerator erzeugte Wechselstrom wird vom Gleichrichter gleichgerichtet und in Gleichstrom umgewandelt, der dann die Batterie lädt.

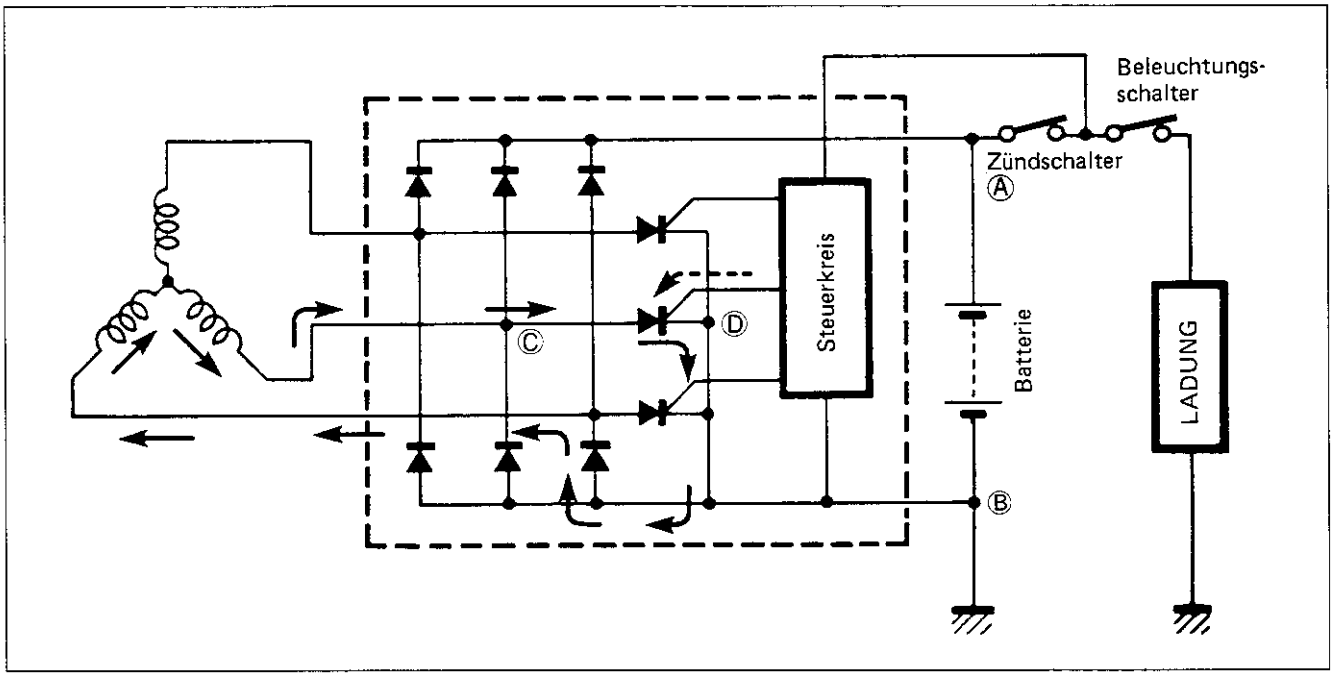


Funktion des Reglers

Bei niedriger Motordrehzahl ist die vom Wechselstromgenerator erzeugte Spannung niedriger als die vom Regler eingestellte, so daß der Regler nicht funktioniert. Doch dabei lädt der erzeugte Strom die Batterie direkt.



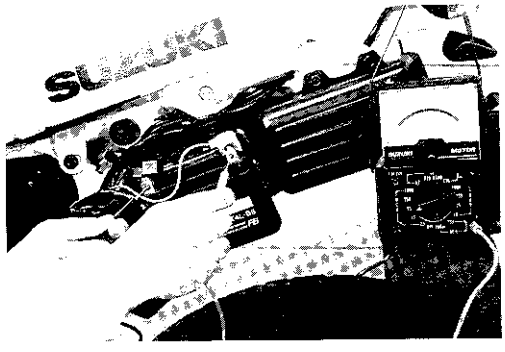
Bei erhöhter Drehzahl und verringerter Ladung steigt die Batterieladespannung aufgrund der vom Generator erzeugten Spannung. Die Batterie wird weiter von der erzeugten Spannung geladen, bis die Batteriespannung (Spannung zwischen Ⓐ und Ⓑ) den vom Steuerkreis im Regler eingestellten Wert erreicht. Dann ergeht ein Signal vom Stromkreis an SCR. Bei SCR an werden Ⓒ und Ⓓ leitend, so daß die Spannung nicht die Batterie lädt, sondern zum Generator zurückfließt.
Fällt die Batteriespannung, bleibt das Signal an SCR aus; SCR schaltet aus. Infolge dessen beginnt die erzeugte Spannung die Batterie erneut zu laden. Dadurch daß der Regler diesen Vorgang wiederholt, bleibt die Batteriespannung konstant, was ein Überladen der Batterie verhindert.



ÜBERPRÜFUNG

ÜBERPRÜFUNG DER LADELEISTUNG

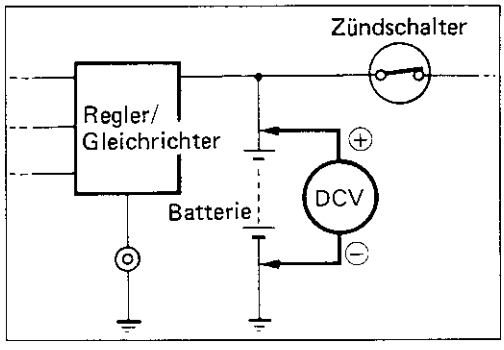
- Linke Rahmenverkleidung abnehmen.
- Motor anlassen und mit eingeschaltetem Fernlicht bei 5 000 UPM laufen lassen.
- Gleichspannung zwischen den Batteriepolen ⊕ und ⊖ mit dem Taschenprüfer messen. Zeigt der Prüfer unter 13,0V oder über 15,5V an, Nullastleistung des Wechselstrom-generators sowie Regler/Gleichrichter überprüfen.



HINWIES:
Batterie zu diesem Tast voll laden.

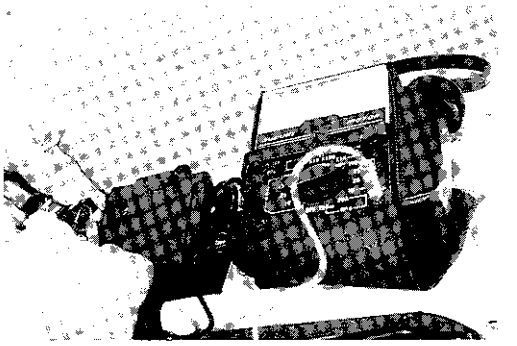
Standardladeleistung: 13,0 – 15,5V (Gleichstrom) bei 5 000 UPM

09900-25002: Taschenprüfer



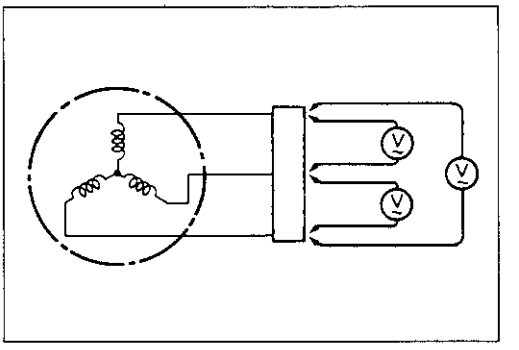
NULLASTLEISTUNG DES WECHSELSTROM-GENERATORS

- Sitzbank abnehmen.
- Verbindung des Wechselstromgeneratorkabels trennen.
- Motor anlassen und bei 5 000 UPM laufen lassen.
- Wechselstromspannung zwischen den drei gelben Kabeln mit dem Taschenprüfer messen.
  Bei einem Wert von unter 65V ist der Wechselstromgenerator defekt.



Standardnullastleistung: Über 65V (Wechselstrom) bei 5 000 UPM

09900-25002: Taschenprüfer



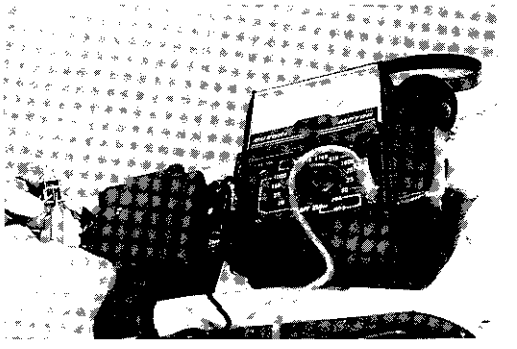
STATORSPULE DES WECHSELSTROMGENERATORS

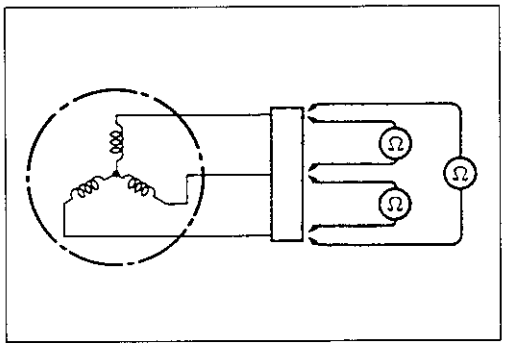
Durchgang zwischen den Statorkabeln mit Taschenprüfer messen.
Anch Isolierung des Statorkerns überprüfen.

Standardwiderstand: 0,1 – 1,3 Ω

09900-25002: Taschenprüfer

HINWEIS:
Zu diesem Test erübrigt sich ein Ausbau des Wechselstrom-generators.





REGLER/GLEICHRICHTER

- Sitzbank abnehmen.
- Kabel abklemmen.

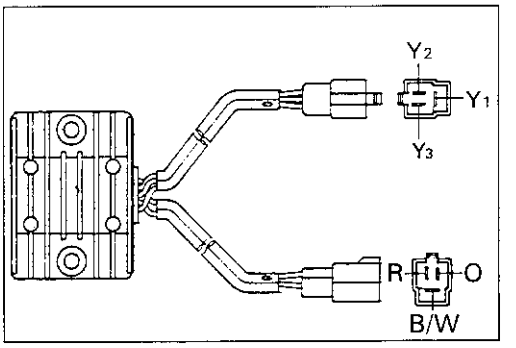


Widerstand zwischen den Kabeln folgender Tabelle mit dem Taschenprüfer (Bereich: x 1 kΩ) messen. Bei falschem Wert Regler/Gleichrichter erneuern.

09900-25002: Taschenprüfer

Einheit: ca. kΩ

⊖-Pol des Prüfers an:	⊕-Pol des Prüfers an:						
		Y1	Y2	Y3	R	B/W	O
Y1			∞	∞	1—5	∞	∞
Y2		∞		∞	1—5	∞	∞
Y3		∞	∞		1—5	∞	∞
R		∞	∞	∞		∞	∞
B/W		1—5	1—5	1—5	4—10		2—8
O		20—60	20—60	20—60	40—100	15—50	



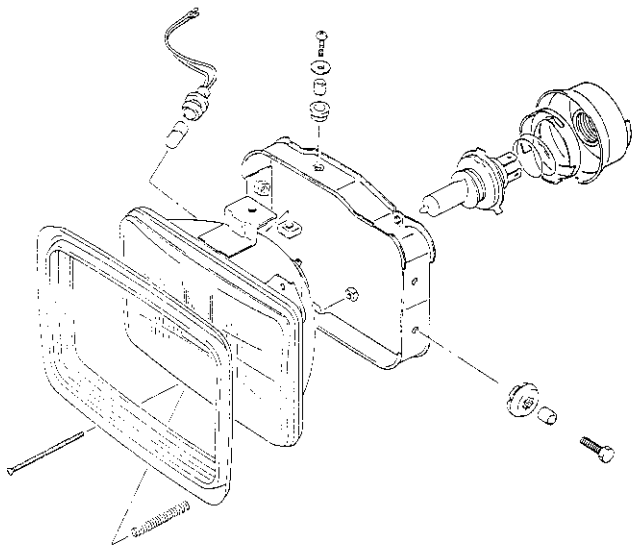
DRAHTFARBE

O : Orange
R : Rot
Y : Gelb
B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden

ACHTUNG:
Da diese Regler/Gleichrichter-Einheit mit SCR und Dioden bestückt ist, weichen die Widerstandswerte bei Verwendung eines anderen Ohmmeters als dem SUZUKI Taschenprüfer ab.

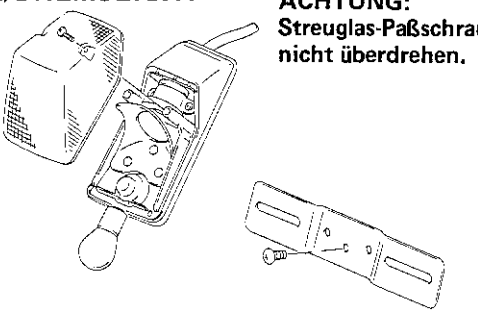
LAMPEN

SCHEINWERFER

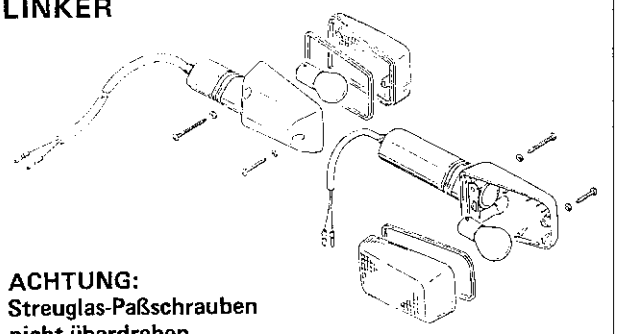


RÜCK/BREMSLICHT

ACHTUNG:
Streuglas-Paßschrauben nicht überdrehen.

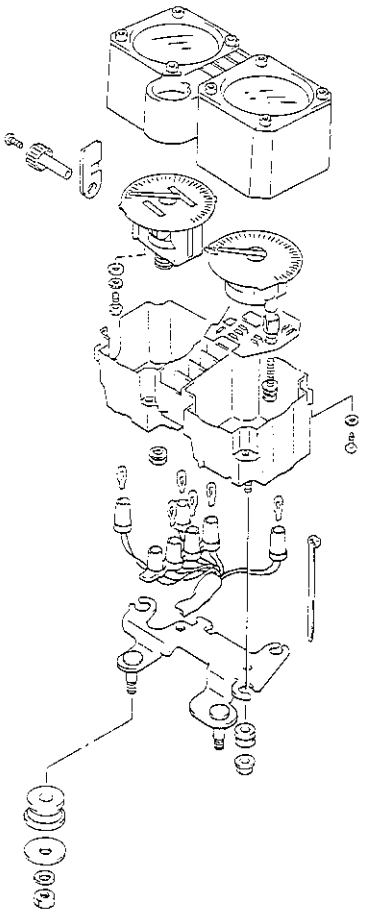


BLINKER



ACHTUNG:
Streuglas-Paßschrauben nicht überdrehen.

TACHOMETER UND DREHZAHLMESSER



SCHALTER

Jeden Schalter mit dem Taschenprüfer unter Bezugnahme auf Tabelle unten auf Durchgang überprüfen. Bei Unregelmäßigkeiten entsprechende Schaltereinheit erneuern.

09900-25002: Taschenprüfer

ZÜNDSCHALTER

FARBE / STELLUNG	B/Y	B/W	R	O	Gr	Br
OFF	○—○					
ON			○—○		○—○	
P	○—○		○—○			○

LICHTSCHALTER
(Modell Kanada und USA)

FARBE / STELLUNG	O	Gr	Y/W
ON	○—○	○—○	○

(Sonstige Modelle)

FARBE / STELLUNG	O	Gr	Y/W
OFF			
•	○—○	○	
ON	○—○	○—○	○

ABBLENDSCHALTER

FARBE / STELLUNG	W	Y	Y/W
HI		○—○	
LO	○		○

BLINKERSCHALTER

FARBE / STELLUNG	B	Lbl	Lg
R		○—○	
•			
L	○—○		

HUPENSCHALTER

FARBE / STELLUNG	B/Bl	B/W
ON (Gedrückt)	○—○	
OFF		

SEITENSTÄNDERSCHALTER

FARBE / STELLUNG	G	B/W
ON (Ständer oben)	○—○	
OFF (Ständer unten)		

HINWEIS:
Bei Uberprüfung des Seitenständerschalters ⊕-Pol des Taschenprüfers mit B/W-Kabel und ⊖-Pol mit G-Kabel verbinden.

MOTORAUSSCHALTER

FARBE / STELLUNG	B/Y	B/W
OFF	○—○	
RUN		

LEERLAUFANZEIGESCHALTER

FARBE / STELLUNG	Bl	Erde
ON (Leerlaufstellung)	○	○
OFF		

VORDERBREMSSCHALTER

FARBE / STELLUNG	Pol	Pol
ON (Hebel gedrückt)	○———	———○
OFF		

HINTERBREMSSCHALTER

FARBE / STELLUNG	O	W/B
ON (Pedal gedrückt)	○———	———○
OFF		

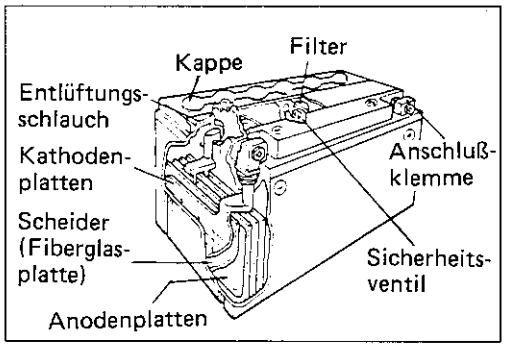
DRAHTFARBE

B : Schwarz
Bl : Blau
Br : Braun
G : Grün
Gr : Grau
Lbl : Hellblau
Lg : Hellgrün
O : Orange
R : Rot
W : Weiß
Y : Gelb
B/Bl: Schwarz mit blauem Kennfaden
B/W: Schwarz mit weißem Kennfaden
B/Y : Schwarz mit gelbem Kennfaden
W/B : Weiß mit schwarzem Kennfaden
Y/W: Gelb mit weißem Kennfaden

BATTERIE

TECHNISCHE DATEN

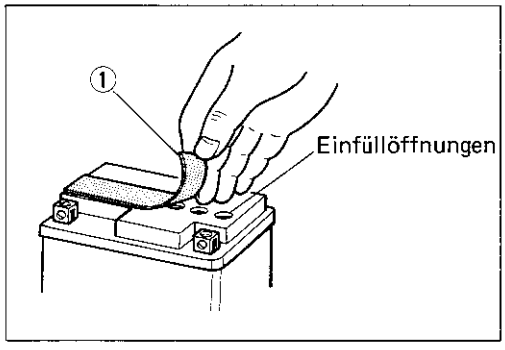
Typenbezeichnung	YT4L – BS oder FT4L – BS
Kapazität	12V 10,8 kC (3 Ah)/10Std.
Standardsäuredichte	1,320 bei 20°C



ERSTLADUNG

Einfüllen von Elektrolyt

- Aluminiumversiegelung ① über den Einfüllöffnungen der Batterie entfernen.

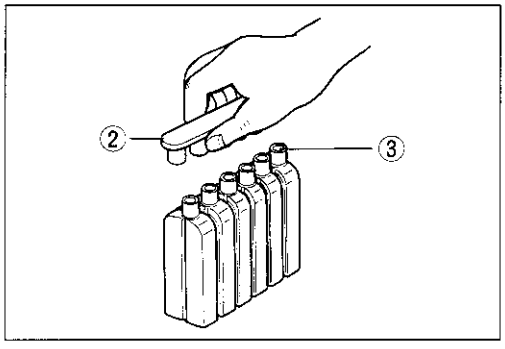


- Kappe ② entfernen.

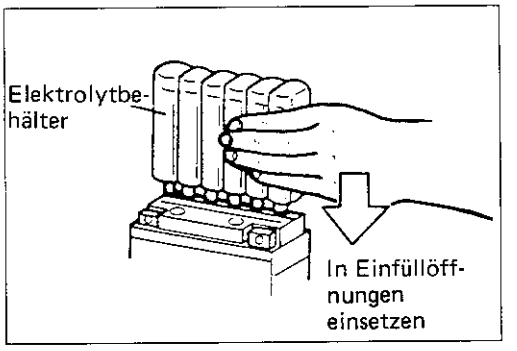
HINWEIS:

* *Nach Einfüllen des Elektrolyts die entfernte Kappe ② als Verschlußkappe für die Einfüllöffnungen der Batterie verwenden.*

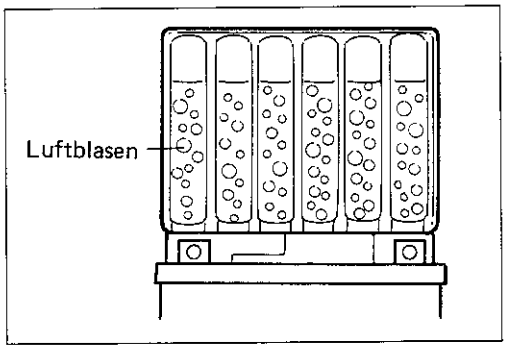
* *Versiegelungen ③ des Elektrolytbehälters nicht entfernen oder durchbohren.*



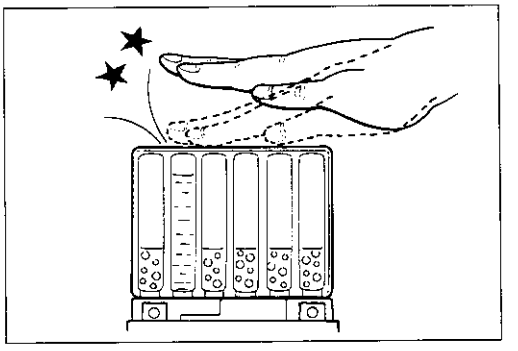
- Ausgußöffnungen des Elektrolytbehälters in die Einfüllöffnungen der Batterie einführen und Behälter festhalten, damit er nicht herunterfällt. Keine Flüssigkeit verschütten.



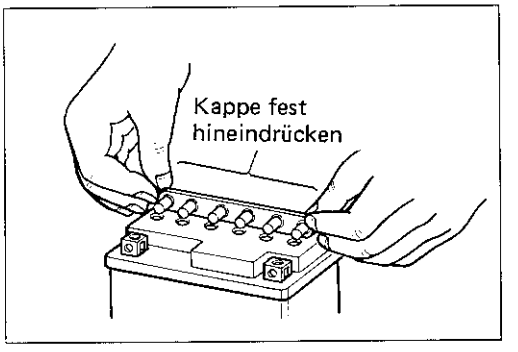
- In jedem Elektrolytbehälter müssen Luftblasen aufsteigen. Dann Behälter gut 20 Minuten so lassen.



HINWEIS:
Steigen von einer Einfüllöffnung keine Luftblasen auf, Boden zwei- oder dreimal antippen.
Behälter nicht von der Batterie nehmen.

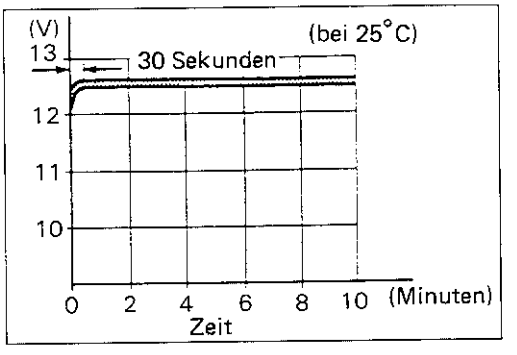


- Nach vollständigem Einfüllen des Elektrolyts in die Batterie Elektrolytbehälter von der Batterie nehmen. Etwa 20 Minuten warten.
- Kappe in die Einfüllöffnungen einführen und fest hineindrücken, so daß ihre Oberfläche nicht über die Oberkante der Batterieoberseite hinausragt.



ACHTUNG:
* **Stets nur die vorgeschriebene Batterie nehmen.**
* **Kappe auf einmal einsetzen; Kappe nicht wieder abnehmen.**

- Batteriespannung mit SUZUKI Taschenprüfer messen. Der Prüfer sollte mehr als 12,5V (Gleichstrom) anzeigen (siehe Abb.). Liegt die Batteriespannung unter dem vorgeschriebenen Wert, Batterie mit einem Ladegerät laden. (Nachladen siehe Seite 8-33.)



HINWEIS:
Erstladung einer neuen Batterie empfiehlt sich zwei Jahre nach Herstellungsdatum.

WARTUNG

Oberfläche des Batteriebehälters ansehen. Bei Anzeichen auf Rißbildung bzw. Auslaufen von Elektrolyt an der Seite Batterie erneuern. Bei Rost bzw. einer weißen Säuresubstanz an den Anschlußklemmen Pole mit Schmirgelpapier abschleifen.

NACHLADEN

- Batteriespannung mit einem Taschenprüfer messen. Liegt der Wert unter 12,0V (Gleichstrom), Batterie mit einem Ladegerät nachladen.

ACHTUNG:

Batterie zum Nachladen aus dem Motorrad ausbauen.

HINWEIS:

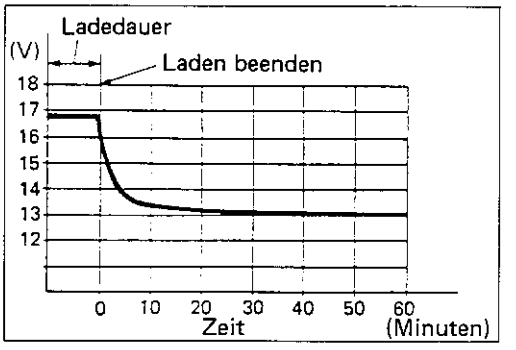
Beim Nachladen Kappe auf der Batterie nicht abnehmen.

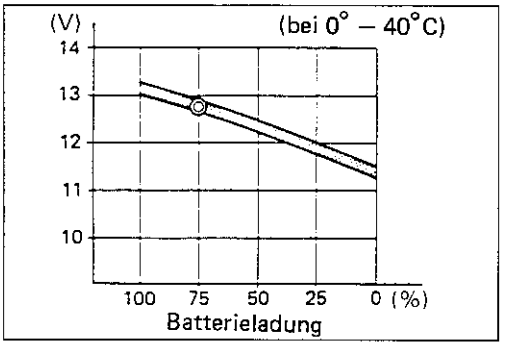
Ladezeit: 4A eine halbe Stunde oder 0,4A fünf Stunden

ACHTUNG:

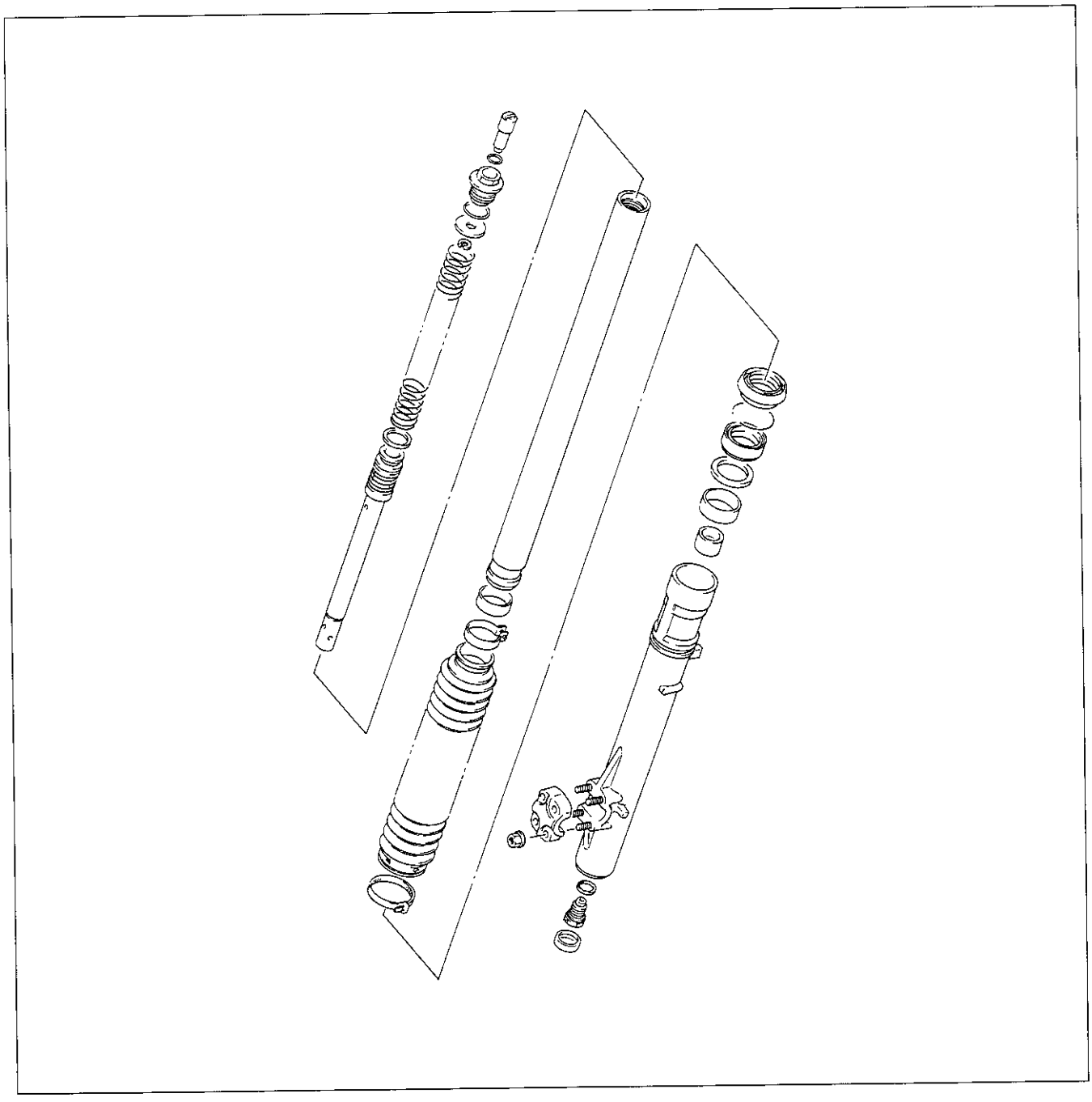
Ladestrom darf nie 4A überschreiten.

- Nach dem Nachladen mehr als 30 Minuten warten und Batteriespannung mit einem Taschenprüfer messen.
- Liegt die Batteriespannung unter 12,5V, Batterie erneut nachladen.
- Liegt die Batteriespannung auch nach dem Nachladen unter 12,5V, Batterie erneuern.
- Wird eine Batterie lange Zeit nicht benutzt, entlädt sie sich. Wird das Motorrad mehr als 1 Monat nicht benutzt (besonders in der kalten Jahreszeit), Batterie mindestens einmal im Monat nachladen.





TELESKOPGABEL



Gabelfeder
Verschleissgrenze: 602 mm

Gabelöltyp: Gabelöl # 10
Gabelölfüllmenge: 544 ml
Standardgabelölstand: 170 mm

STANDARDEINSTELLUNG DER RADAUFHÄNGUNG

VORNE		HINTEN	
Federvorlast-einsteller	Dämpfungs-einsteller	Eingestellte Federlänge	Dämpfungs-einsteller
3	Max. – 7	272,8 mm	Max. – 1,5

STÖRUNGSBESEITIGUNG

ELEKTRISCHE ANLAGE

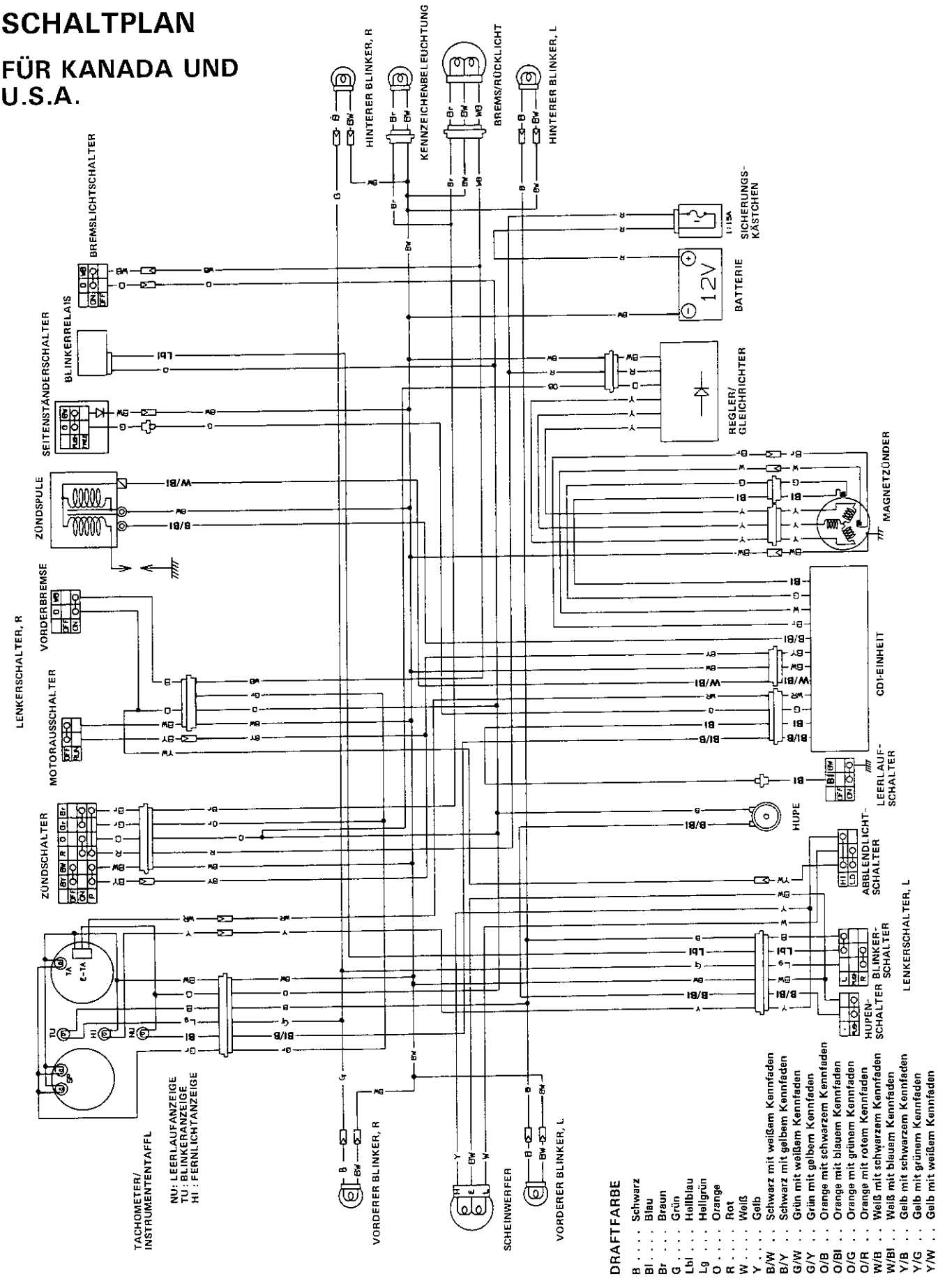
Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Lichtmaschine lädt nicht.	1. Kabel unterbrochen oder kurzgeschlossen bzw. Anschlüsse lose. 2. Generatorwicklungen kurzgeschlossen, geerdet oder unterbrochen. 3. Regler/Gleichrichter kurzgeschlossen oder beschädigt.	Reparieren, erneuern oder nachziehen. Erneuern. Erneuern.
Lichtmaschine lädt, aber unter sollowert.	1. Kabel kurzgeschlossen oder unterbrochen bzw. Anschlüsse lose. 2. Statorwicklungen der Lichtmaschine geerdet oder unterbrochen. 3. Regler/Gleichrichter defekt. 4. Batterie defekt.	Reparieren oder nachziehen. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Lichtmaschine überlädt.	1. Batterie intern kurzgeschlossen. 2. Widerstand im Regler/Gleichrichter beschädigt oder defekt. 3. Regler/Gleichrichter schlecht geerdet.	Batterie erneuern. Erneuern. Erdanschluß reinigen und festziehen.
Laden unglichmäßig.	1. Kabelisolierung durch Vibrationen durchgescheuert; daher gelegentlich Kurzschluß. 2. Lichtmaschine intern kurzgeschlossen. 3. Regler/Gleichrichter defekt.	Reparieren oder erneuern. Erneuern. Erneuern.

BATTERIE

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Batterie wird schnell leer.	1. Ladevorgang falsche. 2. Akkumulatorplatten haben wegen Überladung viel ihres aktiven Materials verloren. 3. Kurzschluß in der Batterie wegen übermäßiger Ansammlug von Ablagerungen infolge eines falschen Elektrolyts. 4. Batterie ist zu alt.	Lichtmaschinen-, Regler/Gleichrichter- und Schaltungsanschlüsse überprüfen. Zur Herstellung des normalen Ladevorgangs erforderliche Korrekturen vornehmen. Batterie erneuern und Ladesystem korrigieren. Batterie erneuern. Batterie erneuern.
Batteriepolarität vertauscht.	Batterie wurde verkehrt herum an das System angeschlossen, so daß sie in umgekehrter Richtung geladen wird.	Batterie erneuern und Batterie richtig anschließen.
Batterie entlädt sich zu schnell.	1. Batteriebehälter oben und seitlich verschmutzt. 2. Batterie ist zu alt.	Reinigen. Erneuern.

SCHALTPLAN

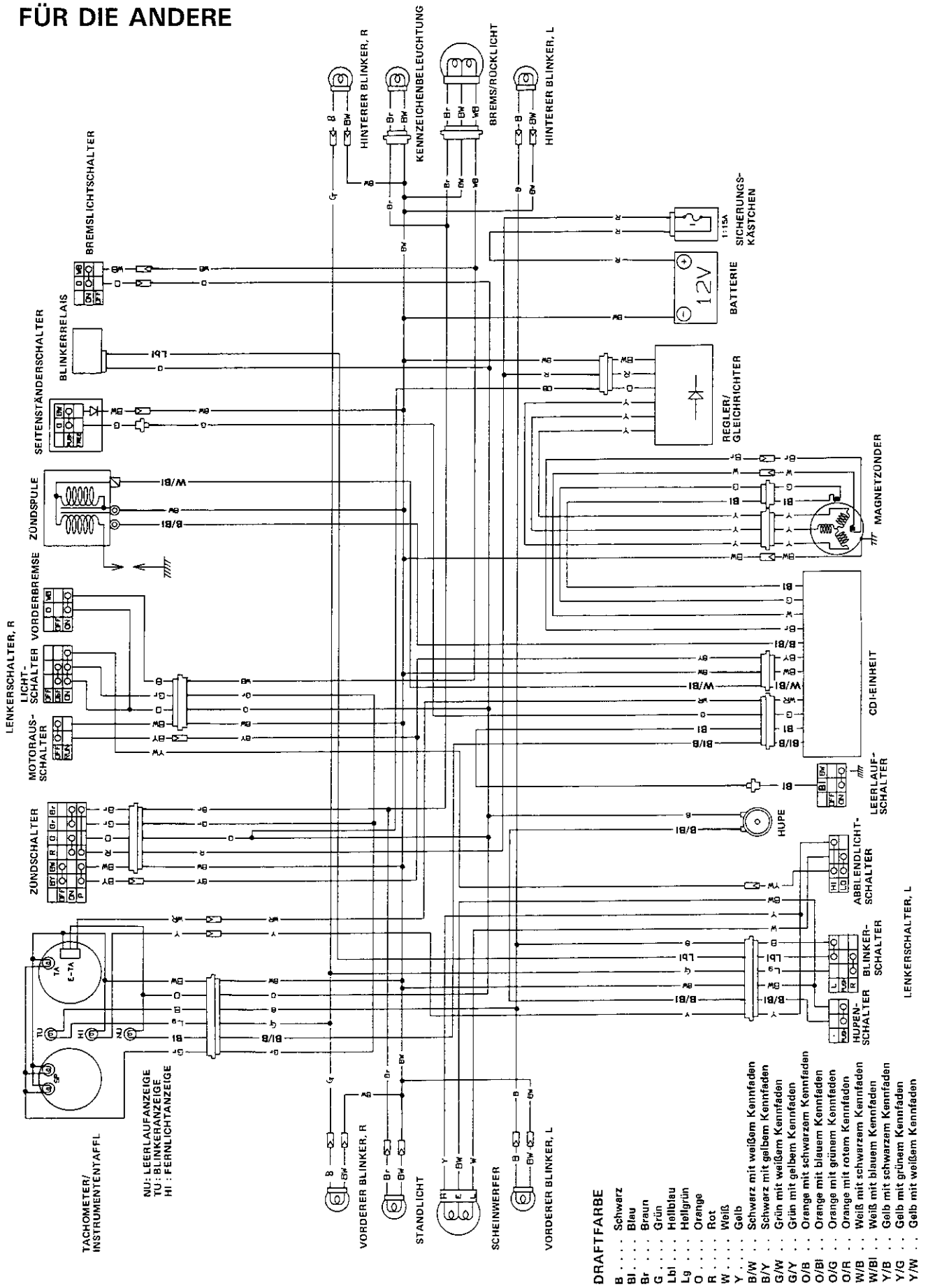
FÜR KANADA UND U.S.A.



DRAFTFARBE

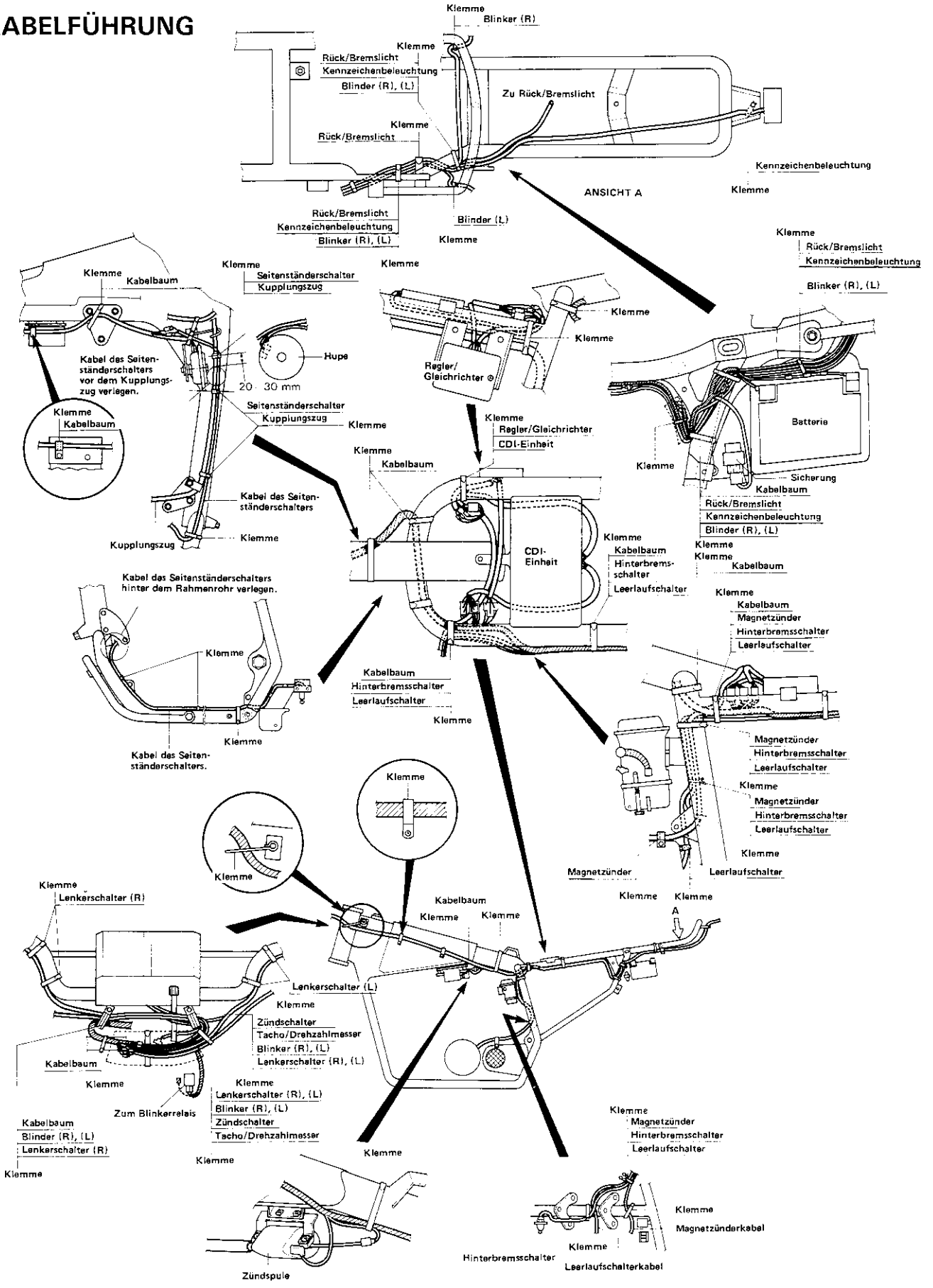
B . . . . Schwarz
Bl . . . . Blau
Br . . . . Braun
G . . . . Grün
Lbl . . . . Hellblau
Lg . . . . Hellgrün
O . . . . Orange
R . . . . Rot
W . . . . Weiß
Y . . . . Gelb
B/W . . Schwarz mit weißem Kennfaden
B/Y . . Schwarz mit gelbem Kennfaden
G/W . . Grün mit weißem Kennfaden
G/Y . . Grün mit gelbem Kennfaden
O/B . . Orange mit schwarzem Kennfaden
O/Bl . . Orange mit blauem Kennfaden
O/G . . Orange mit grünem Kennfaden
O/R . . Orange mit rotem Kennfaden
W/B . . Weiß mit schwarzem Kennfaden
W/Bl . . Weiß mit blauem Kennfaden
Y/B . . Gelb mit schwarzem Kennfaden
Y/G . . Gelb mit grünem Kennfaden
Y/W . . Gelb mit weißem Kennfaden

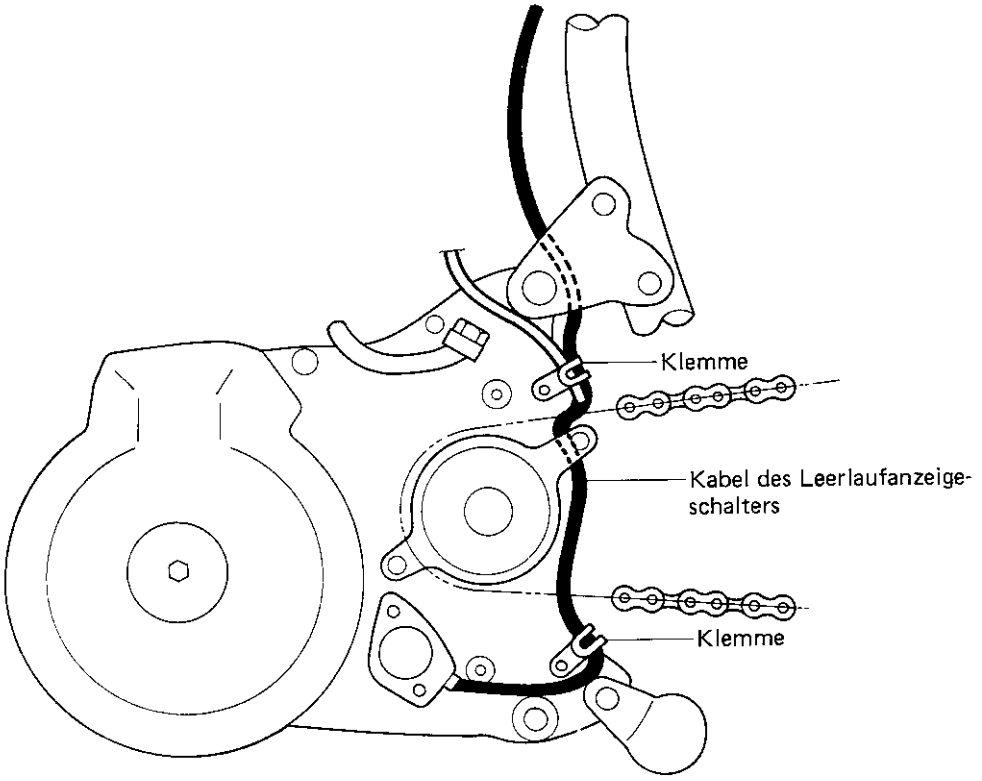
FÜR DIE ANDERE



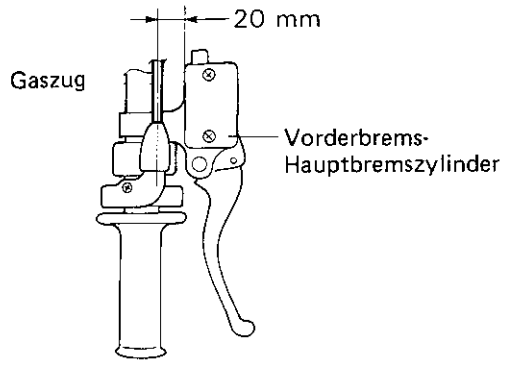
KABEL-, SEILZUG- UND LEITUNGSFÜHRUNG

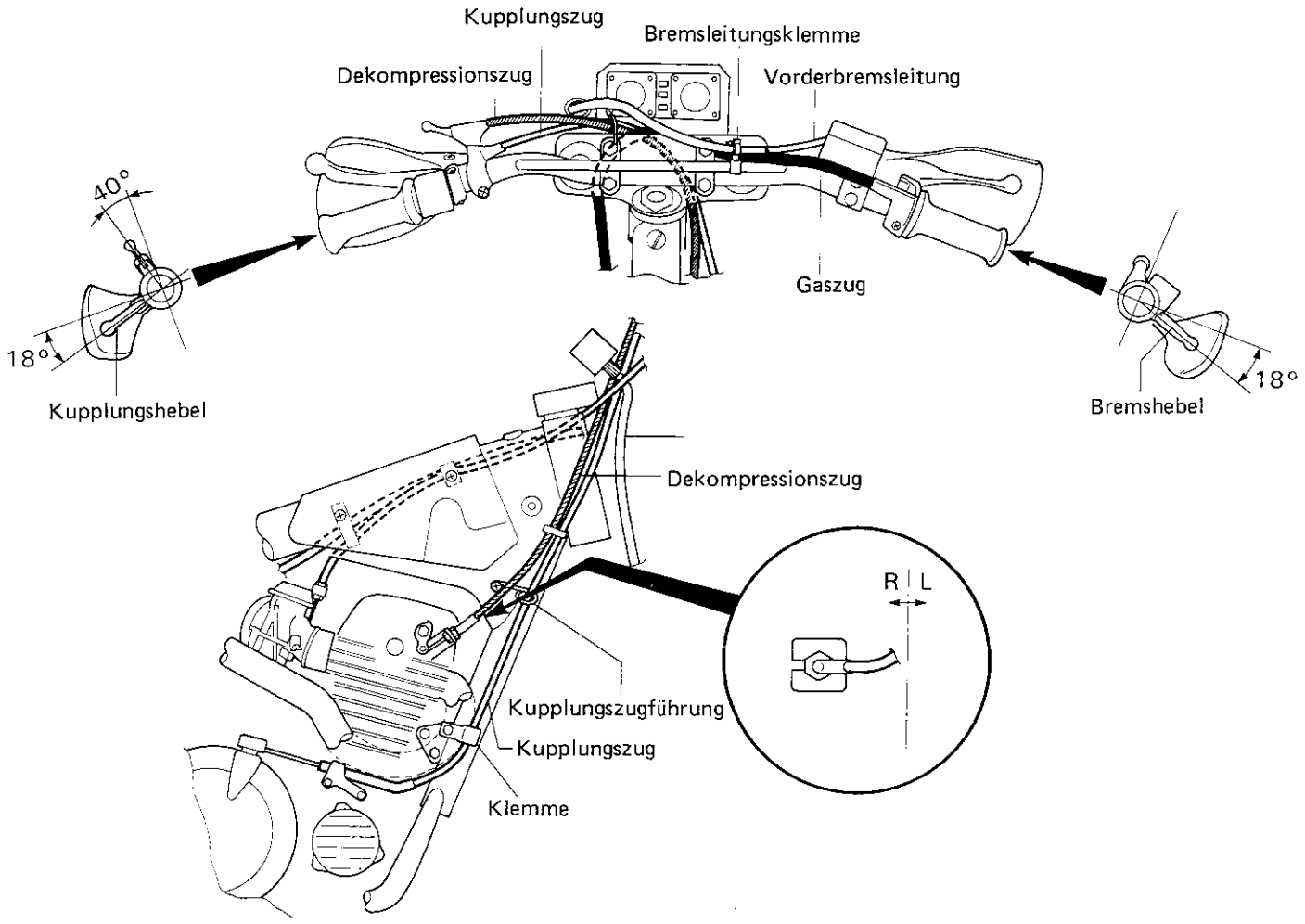
KABELFÜHRUNG



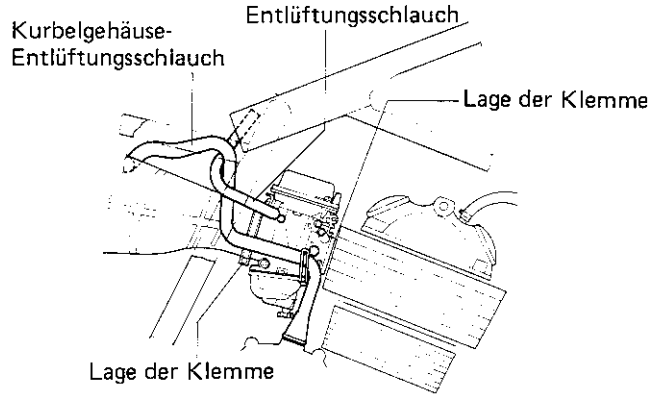

Klemme
Kabel des Leerlaufanzeige-
schalters
Klemme

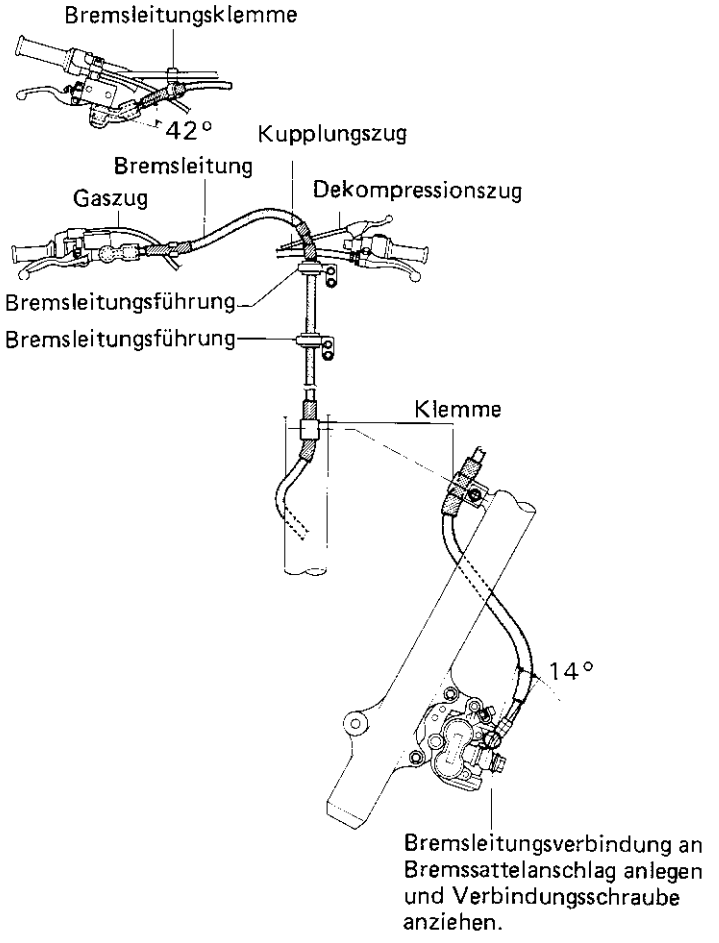
SEILZUGFÜHRUNG



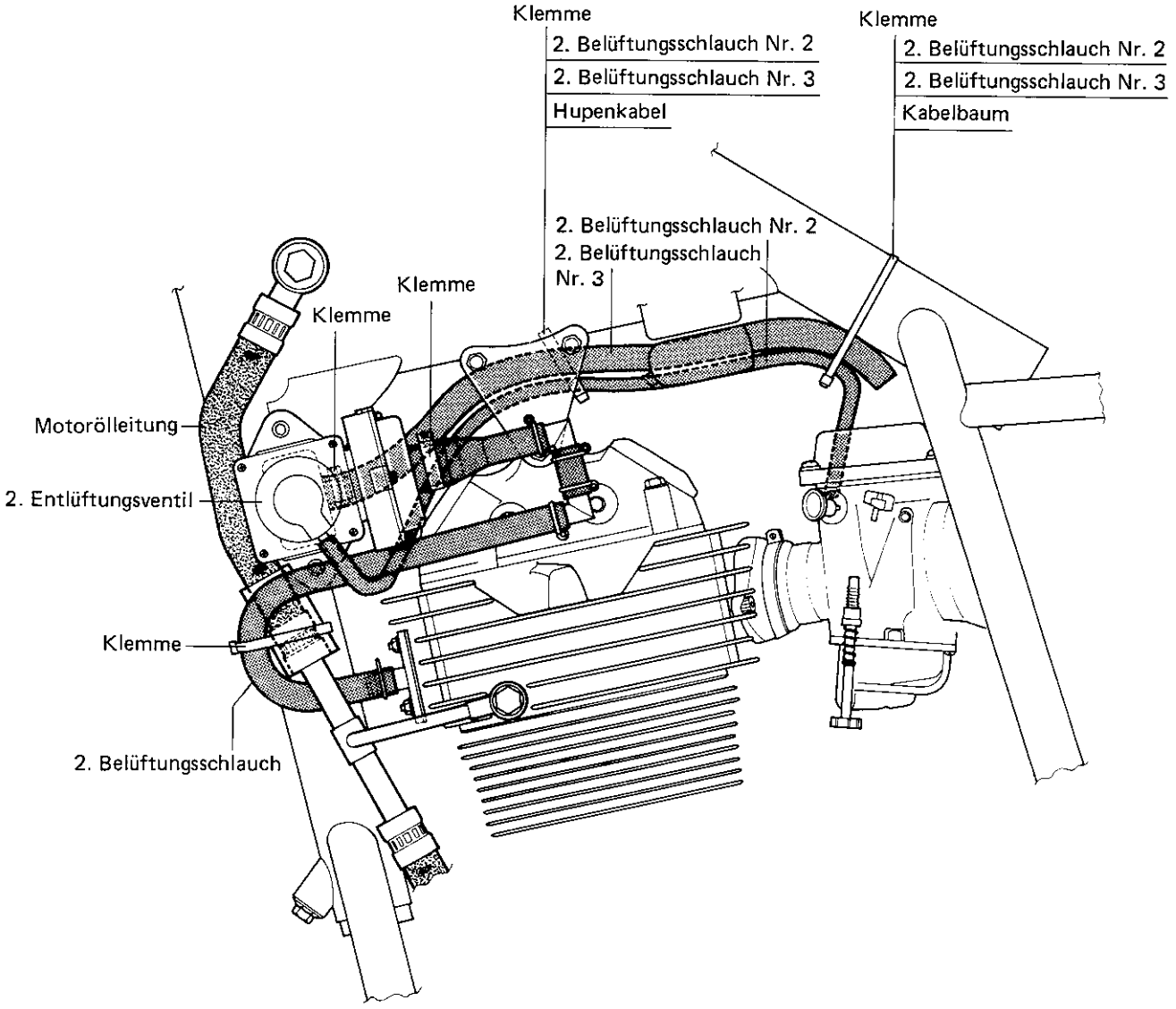


LEITUNGSFÜHRUNG





NUR FÜR SCHWEIZ



VORWORT

Dieses Kapitel beschreibt aktuellste, von denen für DR350 abweichende Wartungsarbeiten. In diesem Kapitel beschriebene Punkte siehe auch Kapitel 1 bis 8.

HINWEIS:
Unterschiede zwischen DR350 und DR350M hinsichtlich Technische Daten und Warungsdaten sind mit einem Sternchen (*) deutlich gekennzeichnet.

INHALT

TECHNISCHE DATEN 9- 1
WARTUNGSDATEN 9- 2
MOTORAUFHÄNGUNG 9- 8
KICKSTARTER-ZWISCHENRAD 9- 9
KABELFÜHRUNG 9-10

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 165 mm
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 250 mm
Radstand	1 440 mm
Bodenfreiheit	310 mm
Sitzhöhe	920 mm
Leergewicht	113 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt, OHC
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	349 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	MIKUNI TM33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETBIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	2,818 (62/22)
Enduntersetzung	3,357 (47/14)
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette	TAKASAGO RK520SO oder DAIDO DID, 520VC5, 110 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI"
Zündzeitpunkt	5° vor OT unter 2 300 UPM und 30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK DPR9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EPR-U9

FAHRGESTELL

Vorderradaufhäungung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung einstellbar
Hinterradaufhängung	Schwingarm-System (Hinterradaufhängung), gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druck- und Fangdämpfung einstellbar
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	118 mm
Wendekreis	2,2 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51M
Hinterreifengröße	110/100-18 64M

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve	9,5 L
Reserve	1,8 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Teleskopgabelöl	586 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilhub	EIN	8,0	—
	AUS	8,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05 – 0,10	—
	AUS	0,08 – 0,13	—
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010 – 0,037	0,35
	AUS	0,030 – 0,057	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000 – 5,012	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975 – 4,990	—
	AUS	4,955 – 4,970	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9 – 1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3 – 6,5 kg bei 28,0 mm Länge	—
	AUSSEN	13,1 – 15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,430 – 33,470	33,13
	AUS	33,460 – 33,500	33,16
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032 – 0,066	0,150
	links	0,028 – 0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012 – 22,025	—
	links	17,512 – 17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959 – 21,980	—
	links	17,466 – 17,484	—

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenwellenschlag	——		0,10
Steuerkettenlänge (20 Abstände)	——		128,9
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000 – 12,018	——
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973 – 11,984	——
Zylinderkopfverzug	——		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	——		0,05
Dekompressionshebelspiel	0 – 2		——

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055 – 0,065		0,120
Zylinderbohrung	79,000 – 79,015		79,075
Kolbendurchmesser	78,940 – 78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.		78,880
Zylinderverzug	——		0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring	0,15 – 0,30	0,70
	2. Ring	0,35 – 0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring	——	0,180
	2. Ring	——	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring	1,01 – 1,03	——
	2. Ring	1,01 – 1,03	——
	Ölabstreifring	2,01 – 2,03	——
Kolbenringdicke	1. Ring	0,97 – 0,99	——
	2. Ring	0,97 – 0,99	——
Kolbenringdicke	20,002 – 20,008		20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996 – 20,000		19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006 – 20,014	20,040
Pleuelbiegung	——	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10 – 0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95 – 22,00	——

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Breite Wange zu Wange	60,0 ± 0,1	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	———	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	———
Öldruck (bei 60° C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM.	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10 – 15	———
Treiblamellenstärke	2,72 – 2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8 – 16,0	15,2
Stahllamellenverzug	———	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	———	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		2,818 (62/22)		———
Enduntersetzung		3,357 (47/14)		———
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		———
	2. Gang	1,733 (26/15)		———
	3. Gang	1,333 (24/18)		———
	4. Gang	1,111 (20/18)		———
	5. Gang	0,952 (20/21)		———
	6. Gang	0,826 (19/23)		———
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1 – 0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1, 2 &3	5,0 – 5,1	———
Schaltgabelstärke		Gabel 1, 2 & 3	4,8 – 4,9	———
Antriebskette		Typ	DAIDO: D.I.D. 520VC5 TAKASAGO: RK520SO	———
		Glieder	110	———
		Länge über 20 Abstände	———	319,4
Kettendurchhang		25 – 40		———

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Vergasertyp		MIKUNI TM33SS
Bohrung		33 mm
Kenn-Nr.		14D0
Leerlaufdrehzahl		1 400 ± 100 UPM
Kraftstoffstand		0 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe		14,2 ± 1,0 mm
Hauptdüse	(M.J.)	*# 127,5
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	*0,7 mm
Düsennadel	(J.N.)	5FP96 (3)
Nadeldüse	(N.J.)	P-8
Ausschnitt	C.A.)	1,5
Leerlaufdüse	(P.J.)	# 37,5
Bypass	(B.P.)	0,8 mm
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,6 mm
Ventilsitz	(V.S.)	1,8 mm
Anlasserdüse	(G.S.)	# 50
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	*1⅛ Umdrehungen heraus
Gaszugspiel (Zugseilzug)		0,5 – 1,0 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	5° vor OT unter 2 300 UPM und 30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze	Typ	ND.: X27EPR-U9 N.G.K.: DPR9EA-9	
	Elektrodenabstand	0,8 – 0,9	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1 – 1,0 Ω	Pol – Erde
	Sekundär	12 – 22 kΩ	Kerzenkappe–Pol
Magnetzünderspulenwiderstand	Beleuchtung	0,1 – 1,5 Ω	Gelb – Schwarz
	Spannungsversorgung	250 – 370 Ω	Weiß – Braun
	Abtaster	180 – 270 Ω	Grün – Blau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Mehr als 75 V Wechselstrom bei 5 000 UPM		
Regelspannung	12 – 14V bei 5 000 UPM		

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350M.

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	55
Rücklicht	5

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND		STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel		0 – 0,3	———
Hinterbremspedalhöhe		5	———
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5 ± 0,2	3,0
	Hinten	4,0 ± 0,2	3,5
Bremsscheibenschlag		———	0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	11,000 – 11,043	———
	Hinten	12,700 – 12,743	———
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	10,975 – 10,984	———
	Hinten	12,657 – 12,684	———
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000 – 27,050	———
	Hinten	27,000 – 27,050	———
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900 – 26,950	———
	Hinten	26,900 – 26,950	———
Radfelgenschlag	Axial	———	2,0
	Radial	———	2,0
Radachsenschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten	———	0,25
Reifengröße	Vorne	80/100-21	———
	Hinten	110/100-18	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———	4,0
	Hinten	———	4,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	———	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	———	608	
Teleskopgabelölstand	145	———	
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm^2)	———	
Eingestellte Federrlänge des Federbeins	269,2	———	
Hinterradfederweg	280	———	
Schwingenachsschlag	———	0,3	

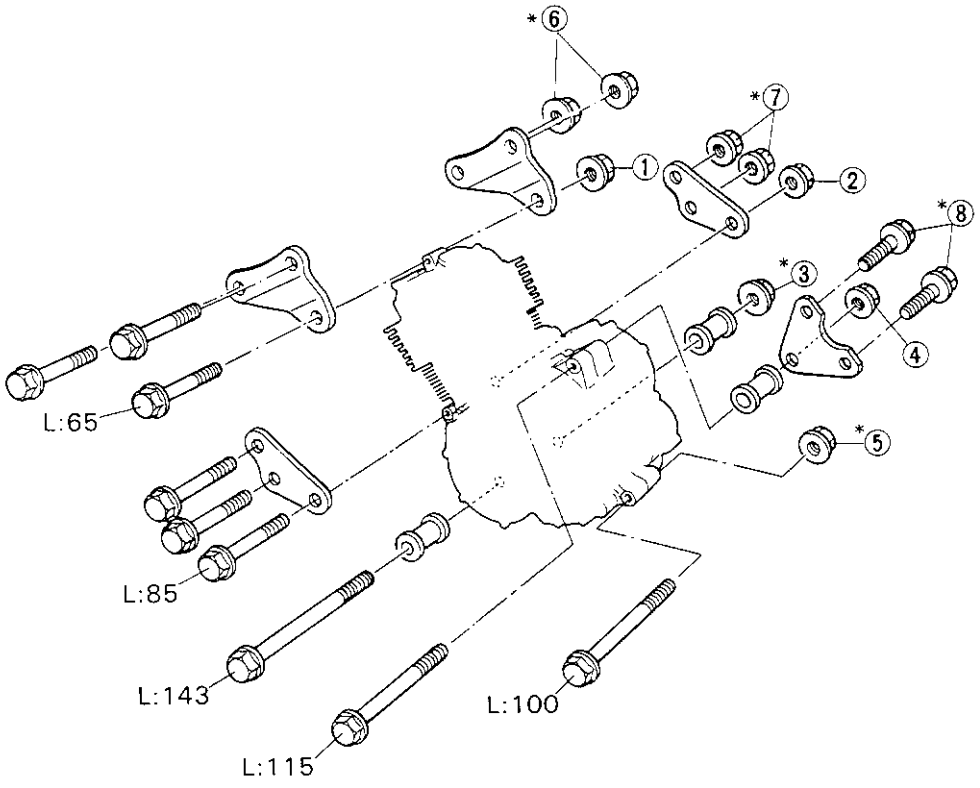
REIFENDRUCK

REIFEDRUCK KALT	kPa	kg/cm^2
VORNE	100	1,0
HINTEN	100	1,0

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbuthyläther), weniger als 10% Äthanol oder wenigen als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		USA
	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden.		Kanada
	Benzin mit 85 – 95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		Sonstige
Kraftstofftank einschl. Reserve	9,5 L		
Reserve	1,8 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	1 700 ml	
	Filterwechsel	1 900 ml	
	Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp	Gabelöl # 10		
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)	586 ml		
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

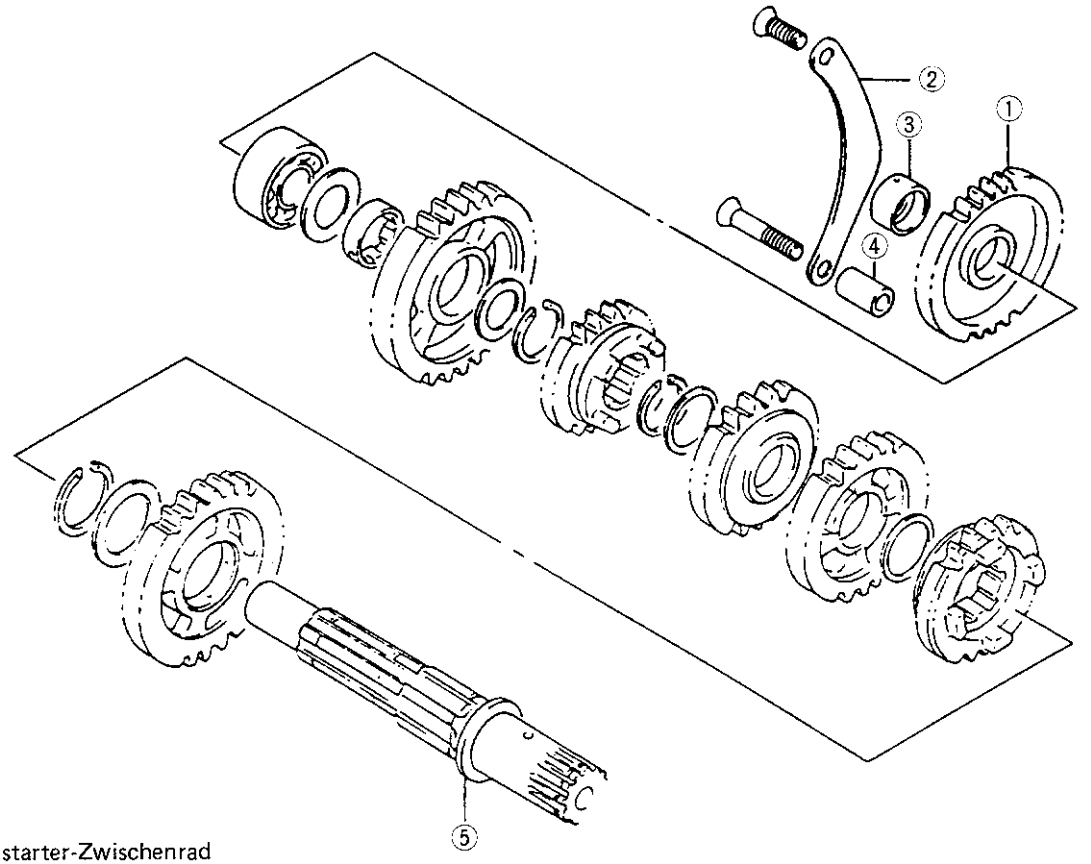
MOTORAUFHÄNGUNG



Drehmoment		
Gegenstand	N·m	kg-m
①, ⑥, ⑦	37 – 45	3,7 – 4,5
②, ③, ④, ⑤	60 – 72	6,0 – 7,2
⑧	18 – 28	1,8 – 2,8

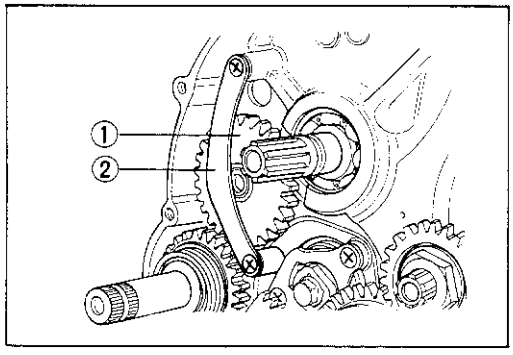
*Mit THREAD LOCK SUPER "1303" (99000-32030) versehen.

KICKSTARTER-ZWISCHENRAD

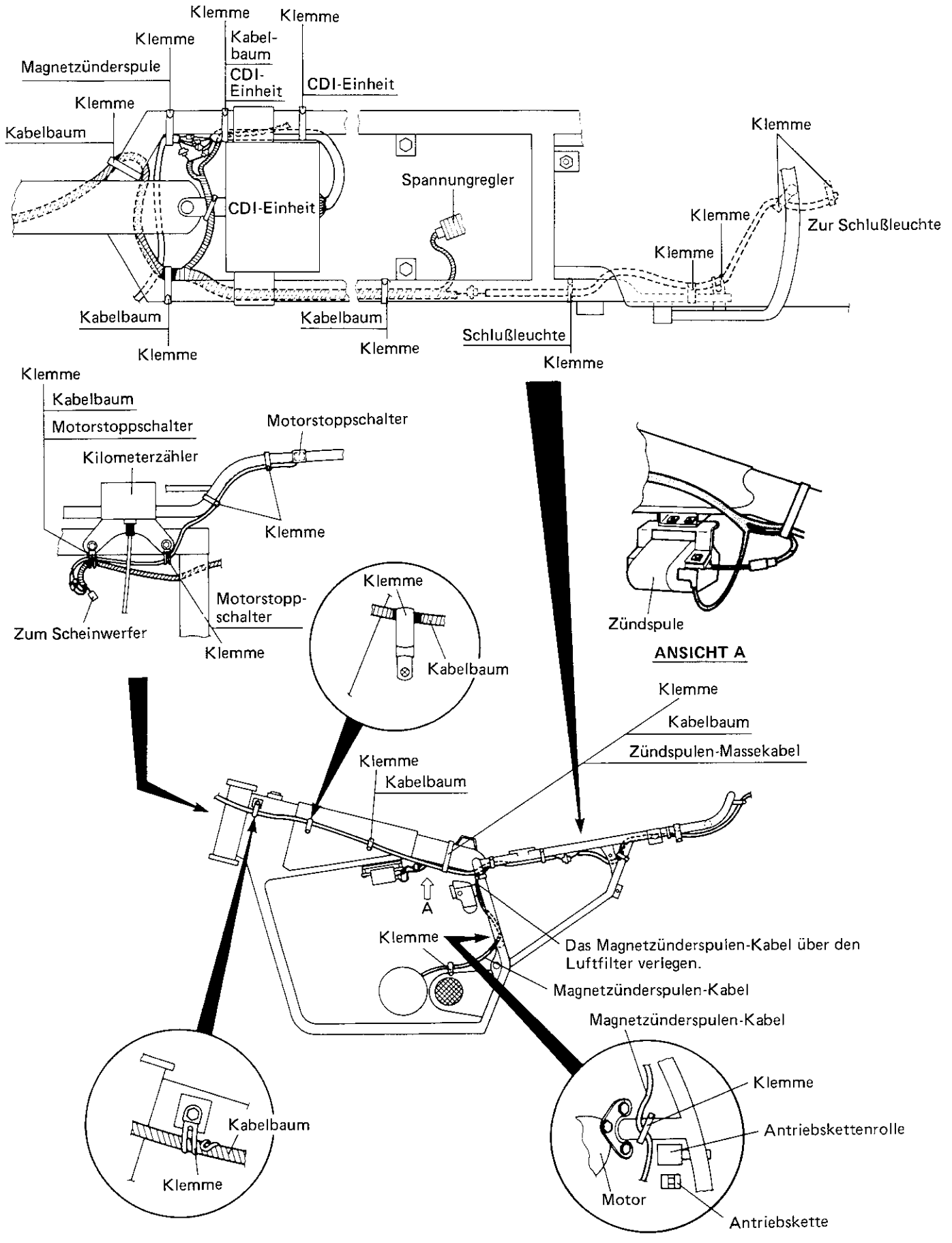


① Kickstarter-Zwischenrad
② Halterung
③ Buchse
④ Abstandsstück
⑤ Antriebswelle

- Zuerst die Halterung ② herausnehmen, dann das Kickstarter-Zwischenrad ① ausbauen.



KABELFÜHRUNG



VORWORT

Dieses Kapitel beschreibt aktuellste, von denen für DR350 abweichende Wartungsarbeiten. In diesem Kapitel beschriebene Punkte siehe auch Kapitel 1 bis 9.

HINWEIS:
Unterschiede zwischen DR350 und DR350SM hinsichtlich Technische Daten und Warungsdaten sind mit einem Sternchen (*) deutlich gekennzeichnet.

INHALT

TECHNISCHE DATEN 10- 1
WARTUNGSDATEN 10- 3
MOTORAUFHÄNGUNG 10-10
KABELFÜHRUNG 10-11
SEKUNDÄR-LUFTSCHLAUCHFÜHRUNG 10-12

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 335 mm . . . E15, 17, 18, 22 2 240 mm . . . E34 2 235 mm . . . Sonstige
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 245 mm
Radstand	1 440 mm
Bodenfreiheit	290 mm
Sitzhöhe	890 mm
Leergewicht	118 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt mit SACS, OHC
Ventilspiel, EIN	0,05 – 0,10 mm
AUS	0,10 – 0,15 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	349 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	MIKUNI BST33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETBIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	2,818 (62/22)
Enduntersetzung	3,071 (43/14)
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette	TAKASAGO RK520SO oder DAIDO DID, 520VC5, 108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI"
Zündzeitpunkt	5° vor OT unter 2 300 UPM und 30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK DPR9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EPR-U9
Batterie	12V 10,8 kC (3 Ah)/ 10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlicht-maschine
Sicherung	15A
Scheinwerfer	12V 55W
Standlicht	12V 3,4W . . . E02, 24 12V 4W . . . E04, 15, 17, 18, 21, 22, 25, 34
Blinker	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W (x 2 Stücke)
Drehzahlmesser-beleuchtung	12V 3W
Leerlaufanzeigelämpchen	12V 1,7W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 1,7W

FAHRGESTELL

Vorderradaufhäungung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung 8 fach einstellbar
Hinterradaufhängung	Schwingarm-System (Hinterradaufhängung), Schraubenfeder, gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung voll einstellbar
Vorderradaufhängunghub	280 mm
Hinterradfederweg	280 mm
Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	115 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m

Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51P, Düse
Hinterreifengröße	110/90-18 61P, Düse

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve	9,0 L
Reserve	1,5 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Filterwechsel	1 900 ml
Überholung	2 100 ml
Teleskopgabelöl	544 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350SM.

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilhub	EIN	8,0	—
	AUS	8,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05 – 0,10	—
	AUS	*0,10 – 0,15	—
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010 – 0,037	0,35
	AUS	0,030 – 0,057	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000 – 5,012	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975 – 4,990	—
	AUS	4,955 – 4,970	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9 – 1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3 – 6,5 kg bei 28,0 mm Länge	—
	AUSSEN	13,1 – 15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,430 – 33,470	33,13
	AUS	33,460 – 33,500	33,16
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032 – 0,066	0,150
	links	0,028 – 0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012 – 22,025	—
	links	17,512 – 17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959 – 21,980	—
	links	17,466 – 17,484	—

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350SM.

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenwellenschlag	———		0,10
Steuerkettenlänge (20 Abstände)	———		128,9
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000 – 12,018	———
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973 – 11,984	———
Zylinderkopfverzug	———		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	———		0,05
Dekompressionshebelspiel	*0 – 2		———

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055 – 0,065		0,120
Zylinderbohrung	79,000 – 79,015		79,075
Kolbendurchmesser	78,940 – 78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.		78,880
Zylinderverzug	———		0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring	0,15 – 0,30	0,70
	2. Ring	0,35 – 0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring	———	0,180
	2. Ring	———	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring	1,01 – 1,03	———
	2. Ring	1,01 – 1,03	———
	Ölabstreifring	2,01 – 2,03	———
Kolbenringdicke	1. Ring	0,97 – 0,99	———
	2. Ring	0,97 – 0,99	———
Kolbenringdicke	20,002 – 20,008		20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996 – 20,000		19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006 – 20,014	20,040
Pleuelbiegung	———	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10 – 0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95 – 22,00	———

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350SM.

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Breite Wange zu Wange	60,0 ± 0,1	——
Kurbelwellenschlag	——	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	——	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	——
Öldruck (bei 60°C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM.	——

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10 – 15	——
Treiblamellenstärke	2,72 – 2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8 – 16,0	15,2
Stahllamellenverzug	——	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	——	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		2,818 (62/22)	——
Enduntersetzung		3,071 (43/14)	——
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)	——
	2. Gang	1,733 (26/15)	——
	3. Gang	1,333 (24/18)	——
	4. Gang	1,111 (20/18)	——
	5. Gang	0,952 (20/21)	——
	6. Gang	0,826 (19/23)	——
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1 – 0,3	0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite	Gabel 1, 2 &3	5,0 – 5,1	——
Schaltgabelstärke	Gabel 1, 2 & 3	4,8 – 4,9	——
Antriebskette	Typ	DAIDO: D.I.D. 520VC5 TAKASAGO: RK520SO	——
	Glieder	108	——
	Länge über 20 Abstände	——	319,4
Kettendurchhang		25 – 40	——

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03	E-33
Vergasertyp		MIKUNI BST33SS	←
Bohrung		33 mm	←
Kenn-Nr.		14D2	14D3
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 100 UPM	←
Kraftstoffstand		1,5 ± 0,5 mm	←
Schwimmerhöhe		14,6 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse	(M.J.)	#135	←
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm	←
Düsennadel	(J.N.)	5CD16	←
Nadeldüse	(N.J.)	O-6	←
Drosselventil	(Th.V.)	# 115	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#37.5	←
Bypass	(B.P.)	0,8 mm, 0,8 mm, 0,8 mm	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,8 mm	←
Ventilsitz	(V.S.)	1,5 mm	←
Anlasserdüse	(G.S.)	# 37,5	←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG	←
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,3 mm	←
Gaszugspiel		0,5 – 1,0 mm	←

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION				
		E-02, 04, 16, 17,21,25,34	E-15, 22	E-24	E-28	E-18
Vergasertyp		MIKUNI BST33SS	←	←	←	←
Bohrung		33 mm	←	←	←	←
Kenn-Nr.		14D1	14D4	14D7	14D6	14D5
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 100 UPM	←	←	←	1 500 ± 50 UPM
Kraftstoffstand		1,5 ± 0,5 mm	←	←	←	←
Schwimmerhöhe		14,6±1,0mm	←	←	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	# 135	←	←	←	←
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm	←	←	←	←
Düsennadel	(J.N.)	*5CD56 (3)	5CD18 (4)	←	5CD18 (3)	5CD20 (3)
Nadeldüse	(N.J.)	*O-3	O-6	←	←	O-7
Ausschnitt	(C.A.)	# 115	←	←	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	*# 42,5	# 40	←	# 37,5	←
Bypass	(B.P.)	0,8, 0,8, 0,8 mm	←	←	←	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,8 mm	←	←	←	←
Ventilsitz	(V.S.)	1,5 mm	←	←	←	←
Anlasserdüse	(G.S.)	*# 45	←	←	←	←

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350SM.

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION				
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREIN-STELLUNG (1⅛ Umdrehun-gen heraus)	VOREIN-STELLUNG (1,0 Umdrehung heraus)	←	VOREIN-STELLUNG (2,0 Umdrehun-gen heraus)	VOREIN-STELLUNG (2⅛ Umdrehun-gen heraus)
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,3 mm	←	←	←	1,4 mm
Gaszugspiel		0,5–1,0 mm	←	←	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		5° vor OT unter 2 300 UPM und 30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze		Typ	ND.: X27EPR-U9 N.G.K.: DPR9EA-9	
		Elektrodenab-stand	0,8 – 0,9	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand		Primär	0,1 – 1,0 Ω	Pol – Erde
		Sekundär	12 – 22 kΩ	Kerzenkappe–Pol
Magnetzünderspulenwiderstand		Beleuchtung	0,1 – 1,3 Ω	Gelb – Gelb
		Spannungs-versorgung	250 – 370 Ω	Weiß – Braun
		Abtaster	180 – 270 Ω	Grün – Blau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)		Mehr als 65V Wechselstrom bei 5 000 UPM		
Regelspannung		13,0 – 15,5 bei 5 000 UPM		
Batterie	Typenbezeichnung	YT4L-BS oder FT4L-BS		
	Kapazität	12V 10,8 kC (3 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte	1,320 bei 20°C		
Sicherung		15A		

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03, 28, 33	E-02,04,15,17,18,21,22,25,34
Scheinwerfer	Fernlicht	60	←
	Abblendlicht	55	←
Standlicht			3,4
Rück/Bremslicht		5/21	←
Blinker		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		3	←
Tachometerbeleuchtung		1,7	←
Blinkeranzeigelämpchen		1,7	←
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7	←
Leerlaufanzeigelämpchen		1,7	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	0 – 0,3		———
Hinterbremspedalhöhe	5		———
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5 ± 0,2	3,0
	Hinten	4,0 ± 0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	———		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	12,700 – 12,743	———
	Hinten	12,700 – 12,743	———
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	12,657 – 12,684	———
	Hinten	12,657 – 12,684	———
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000 – 27,050	———
	Hinten	30,230 – 30,280	———
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900 – 26,950	———
	Hinten	30,160 – 30,180	———
Radfelgenschlag	Axial	———	2,0
	Radial	———	2,0
Radachsenschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten	———	0,25
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51P	———
	Hinten	110/90-18 61P	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———	3,0
	Hinten	———	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	———	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	———	602	
Teleskopgabelölstand	170	———	
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm^2)	———	
Eingestellte Federrlänge des Federbeins	272,8	———	
Hinterradfederweg	280	———	
Schwingenachsschlag	———	0,3	

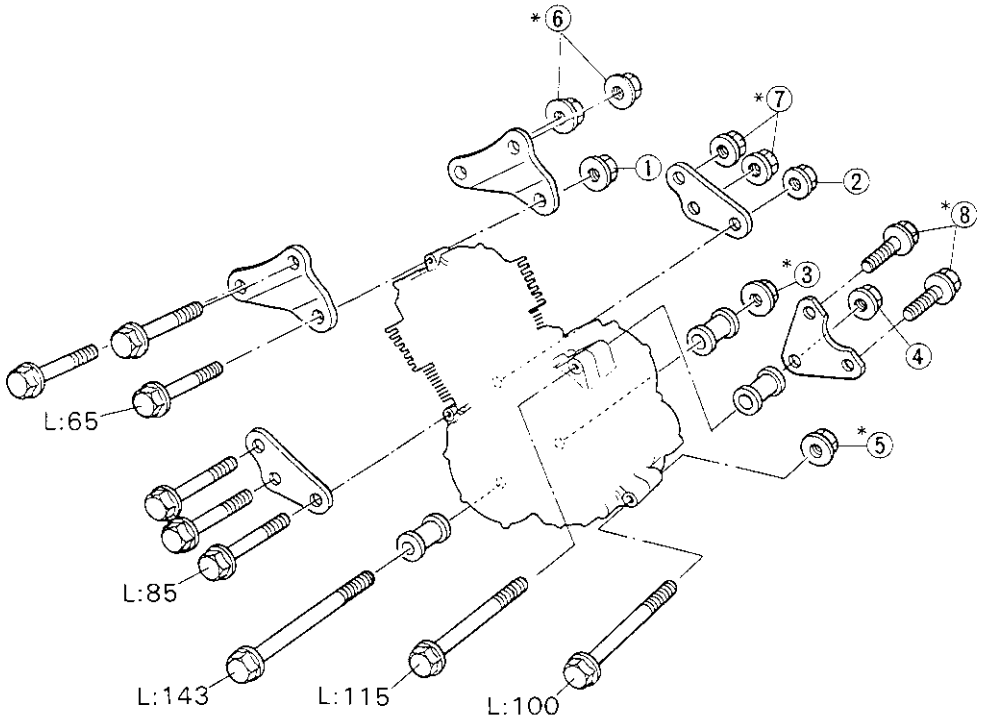
REIFENDRUCK

REIFEDRUCK KALT	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	150	1,50	150	1,50
HINTEN	150	1,50	175	1,75

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbuthyläther), weniger als 10% Äthanol oder wenigen als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		USA
	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden.		Kanada
	Benzin mit 85 – 95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		Sonstige
Kraftstofftank einschl. Reserve	9,0 L		
Reserve	1,5 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	1 700 ml	
	Filterwechsel	1 900 ml	
	Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp	Gabelöl # 10		
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)	544 ml		
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

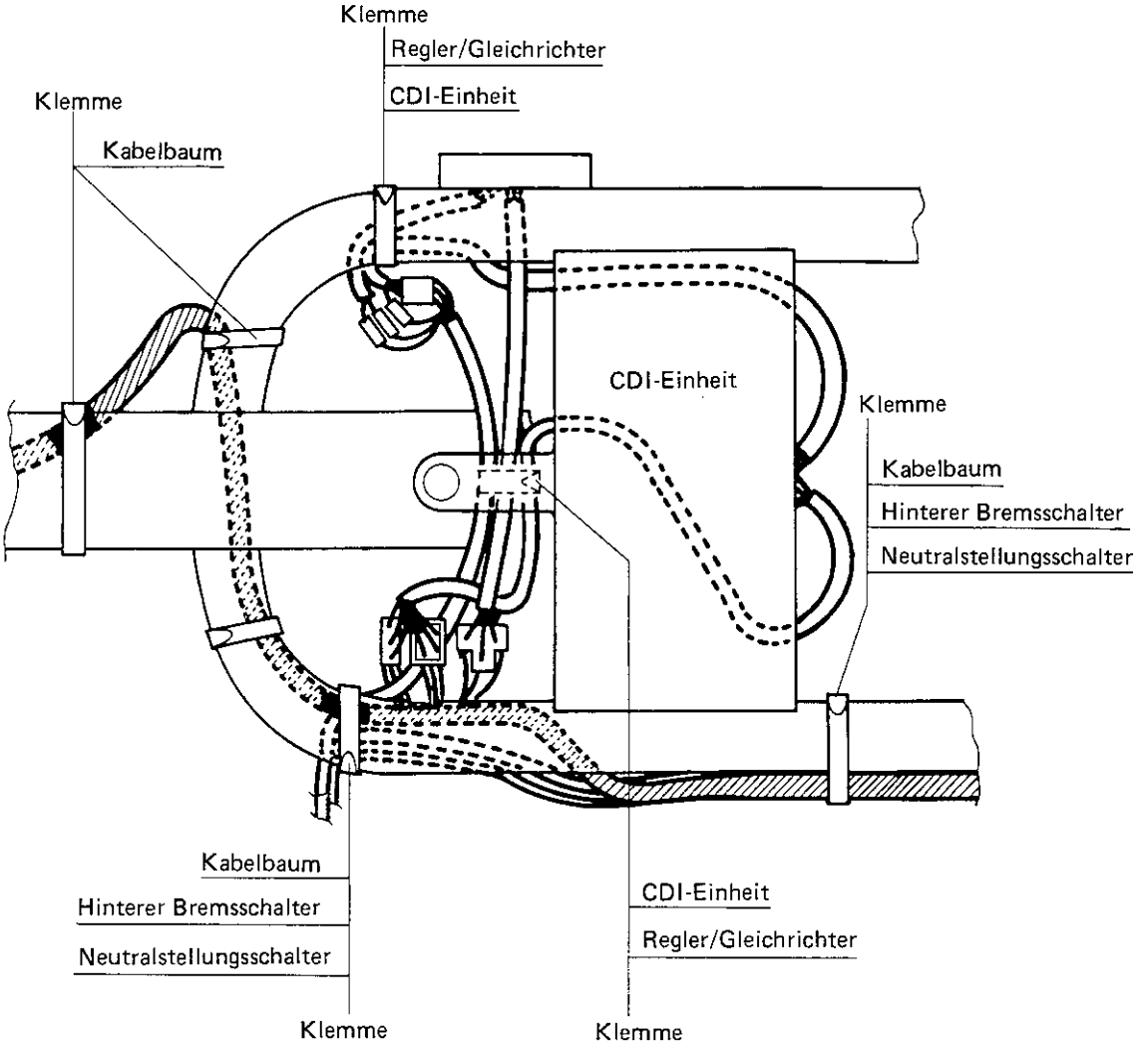
MOTORAUFHÄNGUNG



Drehmoment		
Gegenstand	N·m	kg-m
①, ⑥, ⑦	37 – 45	3,7 – 4,5
②, ③, ④, ⑤	60 – 72	6,0 – 7,2
⑧	18 – 28	1,8 – 2,8

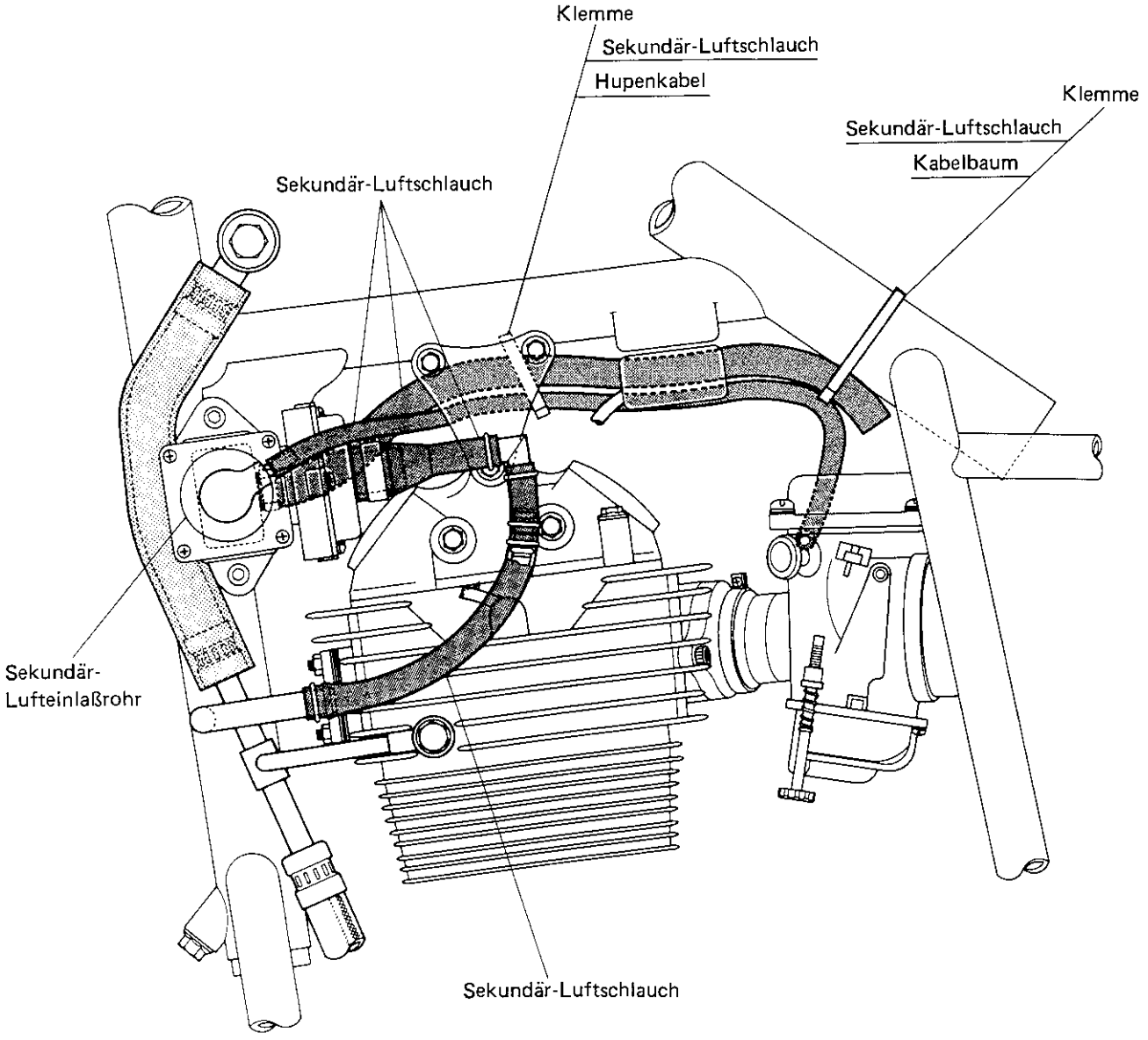
*Mit THREAD LOCK SUPER "1303" (99000-32030) versehen.

KABELFÜHRUNG



SEKUNDÄR-LUFTSCHLAUCHFÜHRUNG

(Nur an Modellen für die Schweiz)



DR350N/DR350SN (MODELL '92)

INHALT

TECHNISCHE DATEN..... 11- 1
WARTUNGSDATEN..... 11- 4
EINSTELLEN DES GASZUGS (DR350SN)..... 11-17
SCHALTPLAN (DR350SN)..... 11-18
SEILZUGFÜHRUNG..... 11-19

TECHNISCHE DATEN (DR350N)

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 165 mm
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 250 mm
Radstand	1 440 mm
Bodenfreiheit	310 mm
Sitzhöhe	920 mm
Leergewicht	113 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt, OHC
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	349 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	MIKUNI TM33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETBIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	2,818 (62/22)
Enduntersetzung	3,357 (47/14)
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette	TAKASAGO RK520SO oder DAIDO DID, 520VC5, 110 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI"
Zündzeitpunkt	5° vor OT unter 2 300 UPM und 30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK DPR9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EPR-U9

FAHRGESTELL

Vorderradaufhäungung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung einstellbar
Hinterradaufhängung	Schwingarm-System (Hinterradaufhängung), gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druck- und Fangdämpfung einstellbar
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	118 mm
Wendekreis	2,2 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51M
Hinterreifengröße	110/100-18 64M

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve	9,5 L
Reserve	1,8 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Teleskopgabelöl	586 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

TECHNISCHE DATEN (DR350SN)

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 335 mm . . . E15, 16, 17, 18, 22 2 240 mm . . . E34 2 235 mm . . . Sonstige
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 245 mm
Radstand	1 440 mm
Bodenfreiheit	290 mm
Sitzhöhe	900 mm
Leergewicht	118 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt mit SACS, OHC
Ventilspiel, EIN	0,05 – 0,10 mm
AUS	0,10 – 0,15 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	349 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	MIKUNI BST33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETBIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	2,818 (62/22)
Enduntersetzung	3,071 (43/14)
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette	TAKASAGO RK520SO oder DAIDO DID, 520VC5, 108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI"
Zündzeitpunkt	5° vor OT unter 2 300 UPM und 30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK DPR9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EPR-U9
Batterie	12V 10,8 kC (3 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlicht-maschine
Sicherung	15A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 3,4W . . . E02 *12V 4W . . . E04, 15, 16, 17, 18, 21, 22, 24, 25, 34, 39, 94
Blinker	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W (x 2 Stücke)
Drehzahlmesser-beleuchtung	12V 3W
Leerlaufanzeigelämpchen	12V 1,7W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 1,7W

FAHRGESTELL

Vorderradaufhäungung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung 8 fach einstellbar
Hinterradaufhängung	Schwingarm-System (Hinterradaufhängung), Schraubenfeder, gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung voll einstellbar
Vorderradaufhängunghub	280 mm
Hinterradfederweg	280 mm

Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	115 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51P, Düse
Hinterreifengröße	110/90-18 61P, Düse

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich	
Reserve	9,0 L
Reserve	1,5 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Filterwechsel	1 900 ml
Überholung	2 100 ml
Teleskopgabelöl	*569 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350SN.

WARTUNGSDATEN (DR350N)

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilhub	EIN	8,0	—
	AUS	8,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05 – 0,10	—
	AUS	*0,10 – 0,15	—
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010 – 0,037	0,35
	AUS	0,030 – 0,057	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000 – 5,012	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975 – 4,990	—
	AUS	4,955 – 4,970	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9 – 1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3 – 6,5 kg bei 28,0 mm Länge	—
	AUSSEN	13,1 – 15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,430 – 33,470	33,13
	AUS	33,460 – 33,500	33,16
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032 – 0,066	0,150
	links	0,028 – 0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012 – 22,025	—
	links	17,512 – 17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959 – 21,980	—
	links	17,466 – 17,484	—

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350N.

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenwellenschlag	———		0,10
Steuerkettenlänge (20 Abstände)	———		128,9
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000 – 12,018	———
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973 – 11,984	———
Zylinderkopfverzug	———		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	———		0,05
Dekompressionshebelspiel	0 – 2		———

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055 – 0,065		0,120
Zylinderbohrung	79,000 – 79,015		79,075
Kolbendurchmesser	78,940 – 78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.		78,880
Zylinderverzug	———		0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring	0,15 – 0,30	0,70
	2. Ring	0,35 – 0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring	———	0,180
	2. Ring	———	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring	1,01 – 1,03	———
	2. Ring	1,01 – 1,03	———
	Ölabstreifring	2,01 – 2,03	———
Kolbenringdicke	1. Ring	0,97 – 0,99	———
	2. Ring	0,97 – 0,99	———
Kolbenringdicke	20,002 – 20,008		20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996 – 20,000		19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006 – 20,014	20,040
Pleuelbiegung	———	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10 – 0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95 – 22,00	———

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Breite Wange zu Wange	60,0 ± 0,1	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	———	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	———
Öldruck (bei 60° C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM.	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10 – 15	———
Treiblamellenstärke	2,72 – 2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8 – 16,0	15,2
Stahllamellenverzug	———	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	———	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		2,818 (62/22)		———
Enduntersetzung		3,357 (47/14)		———
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		———
	2. Gang	1,733 (26/15)		———
	3. Gang	1,333 (24/18)		———
	4. Gang	1,111 (20/18)		———
	5. Gang	0,952 (20/21)		———
	6. Gang	0,826 (19/23)		———
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1 – 0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1, 2 &3	5,0 – 5,1	———
Schaltgabelstärke		Gabel 1, 2 & 3	4,8 – 4,9	———
Antriebskette		Typ	DAIDO: D.I.D. 520VC5 TAKASAGO: RK520SO	———
		Glieder	110	———
		Länge über 20 Abstände	———	319,4
Kettendurchhang		25 – 40		———

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Vergasertyp		MIKUNI TM33SS
Bohrung		33 mm
Kenn-Nr.		14D0
Leerlaufdrehzahl		1 400 ± 100 UPM
Kraftstoffstand		0 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe		14,2 ± 1,0 mm
Hauptdüse	(M.J.)	# 127,5
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,7 mm
Düsennadel	(J.N.)	5FP96 (3)
Nadeldüse	(N.J.)	P-8
Ausschnitt	C.A.)	1,5
Leerlaufdüse	(P.J.)	# 37,5
Bypass	(B.P.)	0,8 mm
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,6 mm
Ventilsitz	(V.S.)	1,8 mm
Anlasserdüse	(G.S.)	# 50
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	1⅛ Umdrehungen heraus
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,1 mm
Gaszugspiel (Zugseilzug)		0,5 – 1,0 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	5° vor OT unter 2 300 UPM und 30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze	Typ	ND.: X27EPR-U9 N.G.K.: DPR9EA-9	
	Elektrodenabstand	0,8 – 0,9	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1 – 1,0 Ω	Pol – Erde
	Sekundär	12 – 22 kΩ	Kerzenkappe–Pol
Magnetzünderspulenwiderstand	Beleuchtung	0,1 – 1,5 Ω	Gelb – Schwarz
	Spannungsversorgung	250 – 370 Ω	Weiß – Braun
	Abtaster	180 – 270 Ω	Grün – Blau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Mehr als 75 V Wechselstrom bei 5 000 UPM		
Regelspannung	12 – 14V bei 5 000 UPM		

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	55
Rücklicht	5

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND		STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel		0 – 0,3	—
Hinterbremspedalhöhe		5	—
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5 ± 0,2	3,0
	Hinten	4,0 ± 0,2	3,5
Bremsscheibenschlag		—	0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	11,000 – 11,043	—
	Hinten	12,700 – 12,743	—
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	10,957 – 10,984	—
	Hinten	12,657 – 12,684	—
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000 – 27,050	—
	Hinten	27,000 – 27,050	—
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900 – 26,950	—
	Hinten	26,900 – 26,950	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51M	—
	Hinten	110/100-18 64M	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	4,0
	Hinten	—	4,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	—	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	608	
Teleskopgabelölstand	145	—	
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm²)	—	
Eingestellte Federrlänge des Federbeins	269,2	—	
Hinterradfederweg	280	—	
Schwingenachsschlag	—	0,3	

REIFENDRUCK

REIFEDRUCK KALT	kPa	kg/cm^2
VORNE	100	1,0
HINTEN	100	1,0

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbuthyläther), weniger als 10% Äthanol oder wenigen als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		USA
	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden.		Kanada
	Benzin mit 85 – 95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		Sonstige
Kraftstofftank einschl. Reserve	9,5 L		
Reserve	1,8 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	1 700 ml	
	Filterwechsel	1 900 ml	
	Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp	Gabelöl # 10		
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)	586 ml		
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

WARTUNGSDATEN (DR350SN)

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilhub	EIN	8,0	—
	AUS	8,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05 – 0,10	—
	AUS	0,10 – 0,15	—
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010 – 0,037	0,35
	AUS	0,030 – 0,057	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000 – 5,012	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975 – 4,990	—
	AUS	4,955 – 4,970	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9 – 1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3 – 6,5 kg bei 28,0 mm Länge	—
	AUSSEN	13,1 – 15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,430 – 33,470	33,13
	AUS	33,460 – 33,500	33,16
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032 – 0,066	0,150
	links	0,028 – 0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012 – 22,025	—
	links	17,512 – 17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959 – 21,980	—
	links	17,466 – 17,484	—

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenwellenschlag	——		0,10
Steuerkettenlänge (20 Abstände)	——		128,9
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000 – 12,018	——
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973 – 11,984	——
Zylinderkopfverzug	——		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	——		0,05
Dekompressionshebelspiel	0 – 2		——

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055 – 0,065			0,120
Zylinderbohrung	79,000 – 79,015			79,075
Kolbendurchmesser	78,940 – 78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			78,880
Zylinderverzug	——			0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring		0,15 – 0,30	0,70
	2. Ring		0,35 – 0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		——	0,180
	2. Ring		——	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring		1,01 – 1,03	——
	2. Ring		1,01 – 1,03	——
	Ölabstreifring		2,01 – 2,03	——
Kolbenringdicke	1. Ring		0,97 – 0,99	——
	2. Ring		0,97 – 0,99	——
Kolbenringdicke	20,002 – 20,008			20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996 – 20,000			19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006 – 20,014	20,040
Pleuelbiegung	——	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10 – 0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95 – 22,00	——

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Breite Wange zu Wange	60,0 ± 0,1	——
Kurbelwellenschlag	——	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	——	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	——
Öldruck (bei 60° C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM.	——

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10 – 15	——
Treiblamellenstärke	2,72 – 2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8 – 16,0	15,2
Stahllamellenverzug	——	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	——	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		2,818 (62/22)		——
Enduntersetzung		3,071 (43/14)		——
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		——
	2. Gang	1,733 (26/15)		——
	3. Gang	1,333 (24/18)		——
	4. Gang	1,111 (20/18)		——
	5. Gang	0,952 (20/21)		——
	6. Gang	0,826 (19/23)		——
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1 – 0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1, 2 &3	5,0 – 5,1	——
Schaltgabelstärke		Gabel 1, 2 & 3	4,8 – 4,9	——
Antriebskette		Typ	DAIDO: D.I.D. 520VC5 TAKASAGO: RK520SO	——
		Glieder	108	——
		Länge über 20 Abstände	——	319,4
Kettendurchhang		25 – 40		——

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		E-03	E-33	E-28
Vergasertyp		MIKUNI BST33SS	←	←
Bohrung		33 mm	←	←
Kenn-Nr.		*14E2	*14E3	*14E7
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 100 UPM	←	←
Kraftstoffstand		1,5 ± 0,5 mm	←	←
Schwimmerhöhe		14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	#135	←	# 135
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm	←	←
Düsennadel	(J.N.)	5CD16	←	5CD18 (3)
Nadeldüse	(N.J.)	O-6	←	O-6
Drosselventil	(Th.V.)	# 115	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#37.5	←	# 37,5
Bypass	(B.P.)	0,8 mm 0,8 mm 0,8 mm	←	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,8 mm	←	←
Ventilsitz	(V.S.)	1,5 mm	←	←
Anlasserdüse	(G.S.)	# 37,5	←	# 45
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG	←	VOREINSTELLUNG (2⅛ Umdrehungen heraus)
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,3 mm	←	←
Gaszugspiel		0,5 – 1,0 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION				
		E-02, 04, 16, 17, 21, 25, 34, 94	E-15, 22	E-24	E-39	E-18
Vergasertyp		MIKUNI BST33SS	←	←	←	←
Bohrung		33 mm	←	←	←	←
Kenn-Nr.		*14E0	*14E1	14D7	*14E6	*14E4
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 100 UPM	←	←	*1 400 ± 50 UPM	←
Kraftstoffstand		1,5 ± 0,5 mm	←	←	←	←
Schwimmerhöhe		14,6 ± 1,0 mm	←	←	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	# 135	←	←	# 130	* ←
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm	←	←	←	←

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350SN.

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION				
Düsennadel	(J.N.)	5CD56 (3)	5CD18 (4)	←	5CD20 (3)	←
Nadeldüse	(N.J.)	O-3	O-6	←	O-7	←
Ausschnitt	(C.A.)	# 115	←	←	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	# 42,5	# 40	←	# 37,5	←
Bypass	(B.P.)	0,8 0,8 0,8 mm	←	←	←	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,8 mm	←	←	←	←
Ventilsitz	(V.S.)	1,5 mm	←	2,0 mm	1,5 mm	←
Anlasserdüse	(G.S.)	*# 45	* ←	←	←	←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREIN-STELLUNG (1⅛ Umdrehun-gen heraus)	VOREIN-STELLUNG *(1¼ Umdrehun-gen heraus)	←	VOREIN-STELLUNG (2,0 Umdrehun-gen heraus)	VOREIN-STELLUNG *(2,0 Umdrehun-gen heraus)
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,3 mm	←	←	1,35 mm	* ←
Gaszugspiel		0,5 – 1,0 mm	←	←	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		5° vor OT unter 2 300 UPM und 30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze		Typ	ND.: X27EPR-U9 N.G.K.: DPR9EA-9	
		Elektrodenab-stand	0,8 – 0,9	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand		Primär	0,1 – 1,0 Ω	Pol – Erde
		Sekundär	12 – 22 kΩ	Kerzenkappe–Pol
Magnetzünderspulenwiderstand		Beleuchtung	0,1 – 1,3 Ω	Gelb – Gelb
		Spannungs-versorgung	250 – 370 Ω	Weiß – Braun
		Abtaster	180 – 270 Ω	Grün – Blau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)		Mehr als 65V Wechselstrom bei 5 000 UPM		
Regelspannung		13,0 – 15,5 bei 5 000 UPM		
Batterie	Typenbezeichnung	YT4L-BS oder FT4L-BS		
	Kapazität	12V 10,8 kC (3 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte	1,320 bei 20°C		
Sicherung		15A		

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		E-03, 28, 33	E-02	Sonstige
Scheinwerfer	Fernlicht	60	←	←
	Abblendlicht	55	←	←
Standlicht			3,4	*4

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350SN.

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-03, 28, 33	E-02	Sonstige
Rück/Bremslicht	5/21	←	←
Blinker	21	←	←
Drehzahlmesserbeleuchtung	3	←	←
Tachometerbeleuchtung	1,7	←	←
Blinkeranzeigelämpchen	1,7	←	←
Fernlichtanzeigelämpchen	1,7	←	←
Leerlaufanzeigelämpchen	1,7	←	←
Kennzeichenbeleuchtung	5	←	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	0 – 0,3		———
Hinterbremspedalhöhe	5		———
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5 ± 0,2	3,0
	Hinten	4,0 ± 0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	———		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	12,700 – 12,743	———
	Hinten	12,700 – 12,743	———
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	12,657 – 12,684	———
	Hinten	12,657 – 12,684	———
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000 – 27,050	———
	Hinten	30,230 – 30,280	———
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900 – 26,950	———
	Hinten	30,160 – 30,180	———
Radfelgenschlag	Axial	———	2,0
	Radial	———	2,0
Radachsenschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten	———	0,25
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51P	———
	Hinten	110/90-18 61P	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———	3,0
	Hinten	———	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	———	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	———	602	
Teleskopgabelölstand	*152	———	
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm²)	———	

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350SN.

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Eingestellte Federrlänge des Federbeins	*268,2	——	
Hinterradfederweg	280	——	
Schwingenachsschlag	——	0,3	

REIFENDRUCK

REIFEDRUCK KALT	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	150	1,50	150	1,50
HINTEN	150	1,50	175	1,75

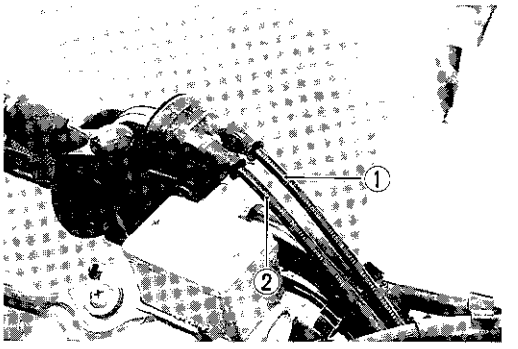
KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbuthyläther), weniger als 10% Äthanol oder wenigen als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		USA
	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden.		Kanada
	Benzin mit 85 – 95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		Sonstige
Kraftstofftank einschl. Reserve	9,0 L		
Reserve	1,5 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	1 700 ml	
	Filterwechsel	1 900 ml	
	Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp	Gabelöl # 10		
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)	*569 ml		
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350SN.

EINSTELLUNG DES GASZUGS (DR350SN) (Außer Australien)

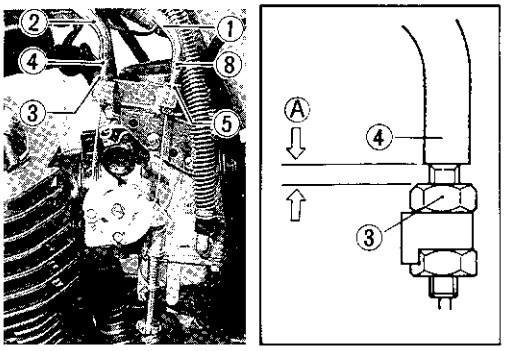
An diesem Motorrad wird ein Tandem-Gaszug verwendet. Der Primär-Seilzug ① dient zum Öffnen (Ziehen) der Drosselklappe, während Zug ② (Sekundärzug) zum Rückstellen dient. Bei der Einstellung des Gaszugspiels ist zuerst der Rückstellzug und dann der Öffnungszug einzustellen.



Spiel des Rückstellzugs

Die Einistellvorrichtung ④ des Rückstellzugs muß ein Spiel von 2—3 mm aufweisen, wie in der Abbildung gezeigt. Wenn einen Einstellung erforderlich ist, wie folgt vorgehen:

- Die Sicherungsmutter ③ lösen.
- Die Einstellvorrichtung ④ entsprechend drehen, um ein Spiel Ⓐ von 2—3 mm zu erhalten.
- Die Sicherungsmutter ③ wieder gut festziehen.

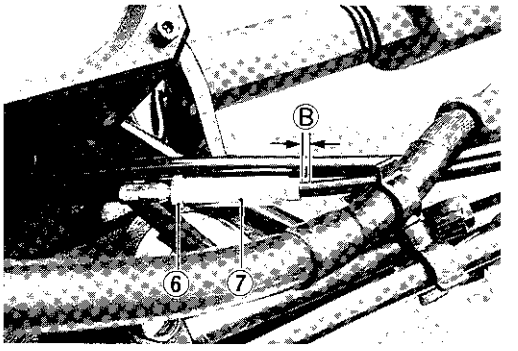


Spiel des Öffnungszugs

Das Spiel Ⓑ des Öffnungzugs Betrieb muß 0,5—1,0 mm betragen.

Wenn eine Einstellung erforderlich ist, wie folgt vorgehen:

- Den Lenker ganz nach links einschlagen.
- Die Sicherungsmuttern (⑤ , ⑥) lösen.
- Die Einstellvorrichtung ⑦ entsprechend drehen bzw. die Einstellvorrichtung ⑧ verschieben, um ein Spiel von 0,5—1,0 mm zu erhalten.
- Die Sicherungsmuttern (⑤ , ⑥) wieder gut festziehen.



WARNUNG:

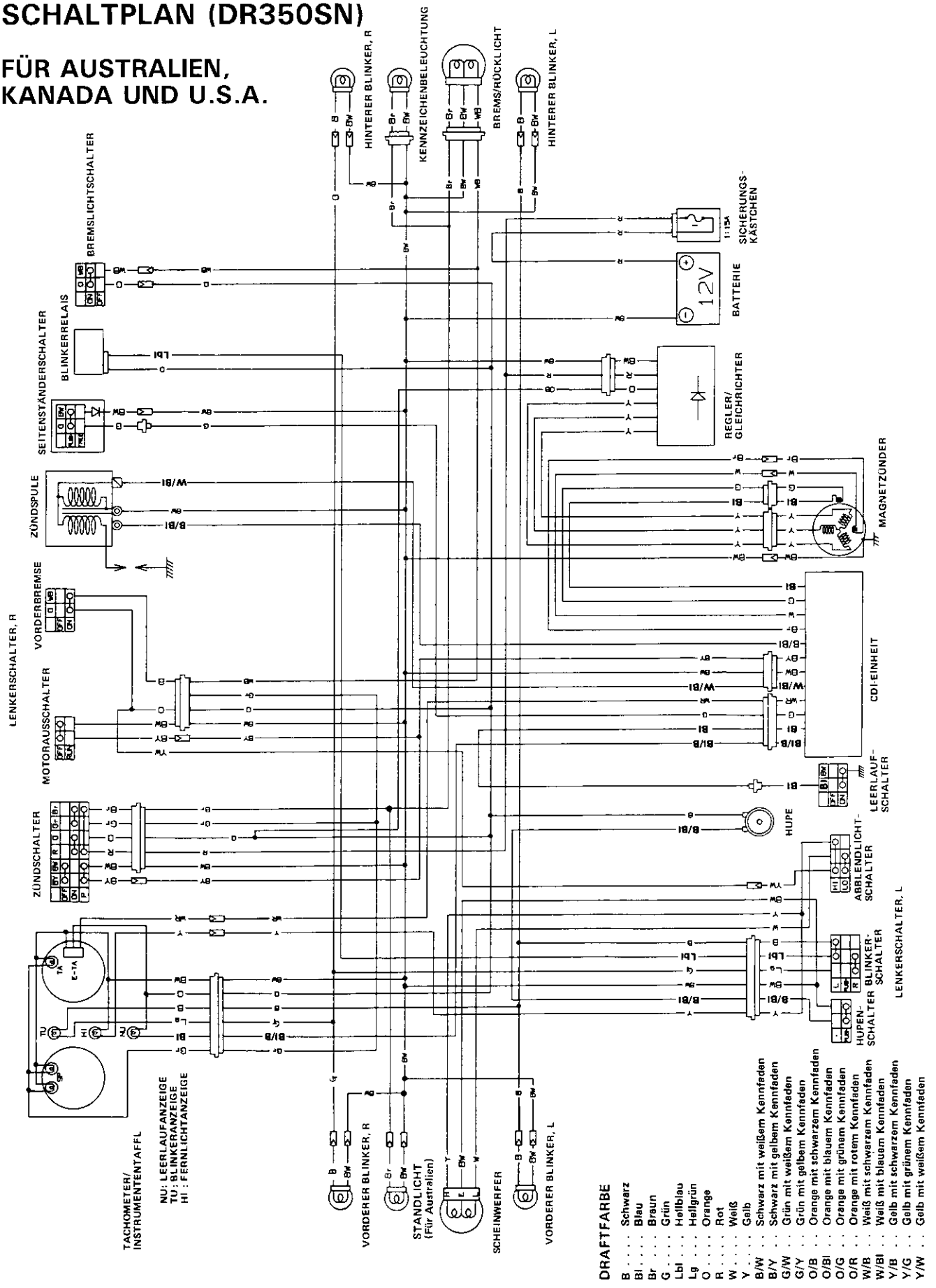
Nachdem die Einstellung abgeschlossen ist, sich vergewissern, daß sich bei einer Bewegung des Lenkers die Motordrehzahl nicht erhöht und daß der Gasdrehgriff einwandfrei und selbsttätig zur Ausgangsstellung zurückkehrt.

STANDARDEINSTELLUNG DER FEDERUNG

VORNE		HINTEN	
Federvorspannung	Dämpfungseinstellung	Eingestellte Federlänge	Dämpfungseinstellung
3	Max.—8	268.2 mm	Max.—3/4

SCHALTPLAN (DR350SN)

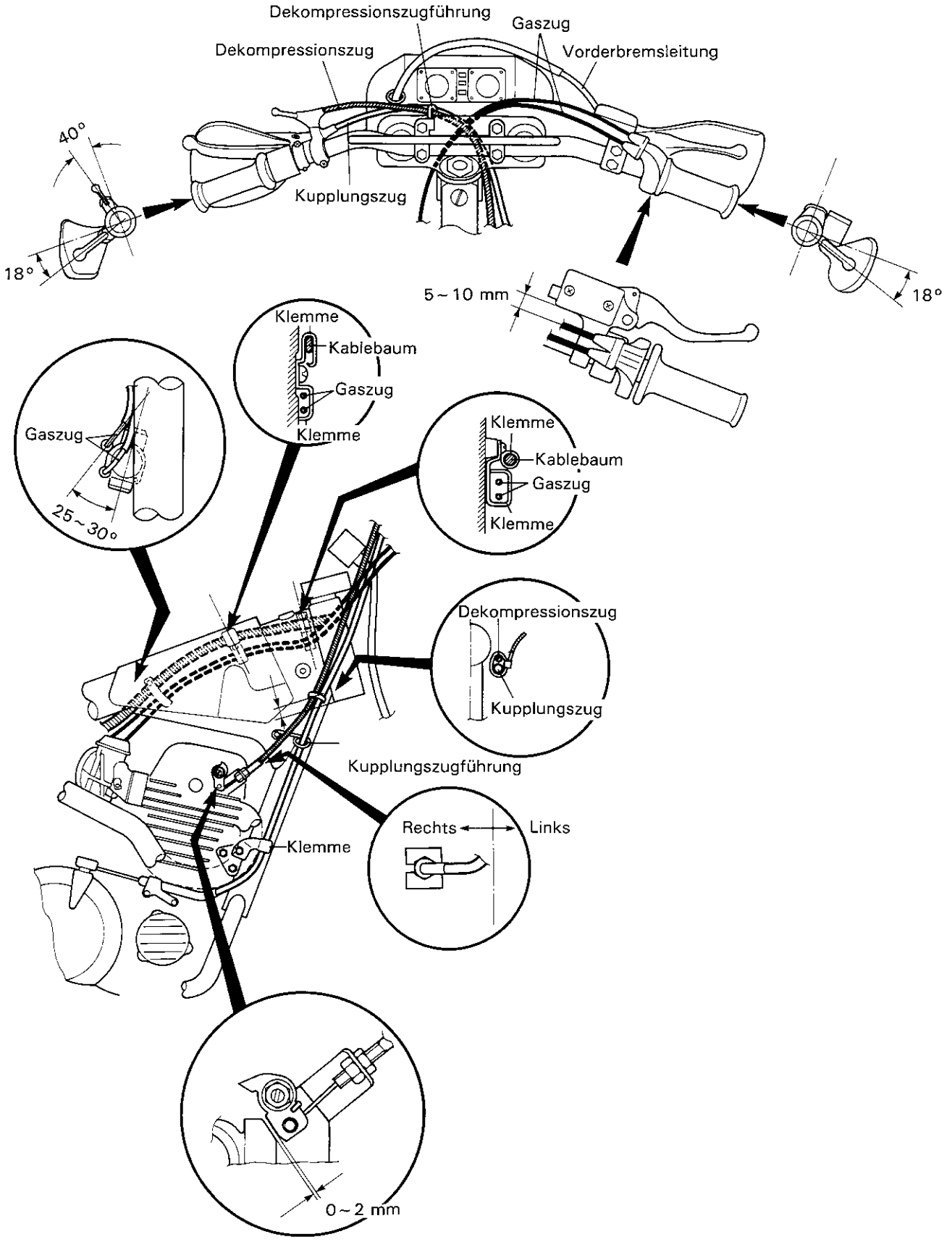
FÜR AUSTRALIEN, KANADA UND U.S.A.



DRAFTFARBE

- B . . . . Schwarz
- Bl . . . . Blau
- Br . . . . Braun
- G . . . . Grün
- Lbl . . . . Hellblau
- Lg . . . . Hellgrün
- O . . . . Orange
- R . . . . Rot
- W . . . . Weiß
- Y . . . . Gelb
- B/W . . Schwarz mit weißem Kennfaden
- B/Y . . Schwarz mit gelbem Kennfaden
- G/W . . Grün mit weißem Kennfaden
- G/Y . . Grün mit gelbem Kennfaden
- O/B . . Orange mit schwarzem Kennfaden
- O/Bl . . Orange mit blauem Kennfaden
- O/G . . Orange mit grünem Kennfaden
- O/R . . Orange mit rotem Kennfaden
- W/B . . Weiß mit schwarzem Kennfaden
- W/Bl . . Weiß mit blauem Kennfaden
- Y/B . . Gelb mit schwarzem Kennfaden
- Y/G . . Gelb mit grünem Kennfaden
- Y/W . . Gelb mit weißem Kennfaden

SEILZUGFÜHRUNG



DR350SHN (MODELL '92)

VORWORT

Dieses Kapitel beschreibt aktuellste, von denen für DR350SM abweichende Wartungsarbeiten.

HINWEIS:
Alle Unterschiede zwischen den technischen Daten und Wartungsspezifikationen der Modelle DR350SM und DR350SHN sind durch Sternchen (*) gekennzeichnet.

WARNUNG:
Bevor das Motorrad auf dem Seitenständer abgestellt wird, muß der SHC-Knopf auf die L-Position gestellt werden.

INHALT

TECHNISCHE DATEN 12- 1
WARTUNGSDATEN 12- 2
ANZUGSMOMENTE 12- 8
SPEZIALWERKZEUGE 12- 9
VERGASER 12-10
HÖHENREGULIERSYSTEM 12-12
VORDERGABEL 12-17
HINTERER STOSSDÄMPFER 12-29
HINWEISE ZUM ZUSAMMENBAU DES HÖHENREGULIERKNOPFS UND DER SEILZÜGE 12-34
VERLEGUNG DER KABEL, SEILZÜGE UND SCHLÄUCHE 12-36

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND GEWICHT

Gesamtläge	2 335 mm ..... E18, 22 2 235 mm ..... übrige Modelle
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 245 mm
Radstand	1 440 mm
Bodenfreiheit	*280 mm
Sitzhöhe	890 mm
Leergewicht	*124 kg

MOTOR

Ausführung	Luftgekühlter Viertaktmotor mit SACS, obenliegender Nockenwelle
Ventilspiel, EIN	0,05—0,10 mm
AUS	0,10—0,15 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	349 cm^3
Verdichtungsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	MIKUNI BST33SS Einzelvergaser
Luftfilter	Polyurethan-Schaumstoffeinsatz
Anlaßsystem	Primär-Kickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	2,818 (62/22)
Endübersetzungsverhältnis	3,071 (43/14)
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
Direkt	0,826 (19/23)
Antriebskette	TAKASAGO RK520SO oder DAIDO DID520VC.5, 108 Glieder

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	*Teleskopgable, Schraubenfeder, ölgedämpft, Kompressionsdämpfungskraft einstellbar
Hinterradaufhängung	*Schwingarm-Ausführung, Schraubenfeder, Gasdruck-/Öldämpfung, Kompressionsdämpfungskraft voll einstellbar
Hub der Vorderradaufhängung	*270 mm
Hinterradhub	*270 mm
Nachlaufwinkel	62° 30′
Nachlaufstrecke	115 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wenderadius	2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Reifengröße vorn	80/100-21 51P, Schlauchreifen
Reifengröße hinten	110/90-18 61P, Schlauchreifen

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündsystem	SUZUKI "PEI"
Zündzeitpunkt	5° vor OT unter 2 300 U/min 30° vor OT über 4 300 U/min
Zündkerze	NGK DPR9EA-9 order ND X27EPR-U9
Batterie	12V 10,8 kC (3 Ah)/10 Stunden
Lichtmaschine	Dreiphasen-Wechselstromlichtmaschine
Sicherung	15A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Positionsleuchte	12V 3,4W ..... E02 12V 4W..... übrige Modelle
Blinkleuchte	12V 21W
Brems-/Schlußleuchte	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W (x 2 Stück)
Drehzahlmesserbeleuchtung	12V 3W
Neutralstellungs-Anzeigelampe	12V 1,7W
Fernlicht-Anzeigelampe	12V 1.7W
Blinkleuchten-Anzeigelampe	12V 1,7W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve	9,0 Liter
Reserve	1,5 Liter
Motoröl, bei Ölwechsel	1 700 ml
mit Filterwechsel	1 900 ml
bei Motorüberholung	2 100 ml
Vordergabelflüssigkeit (je Gabelholm)	*404 ml

Die mit einem Sternchen (*) versehenen Spezifikationen wurden für das Modell "DR350SHN" neu aufgenommen.

WARTUNGSDATEN

VENTILE + FÜHRUNGEN

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	———
	AUS	27,0	———
Ventilhub	EIN	8,0	———
	AUS	8,0	———
Ventilspiel (bei kaltem Motor)	EIN	0,05—0,10	———
	AUS	0,10—0,15	———
Spiel zwischen Ventilführung und Ventilschaft	EIN	0,010—0,037	0,35
	AUS	0,030—0,057	0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN und AUS	5,000—5,012	———
Außendurchmesser der Ventilschafts	EIN	4,975—4,990	———
	AUS	4,955—4,970	———
Schlag des Ventilschafts	EIN und AUS	———	0,05
Dicke des Ventiltellers	EIN und AUS	———	0,5
Länge des Ventilschaftendes	EIN und AUS	———	1,8
Breite des Ventilsitzes	EIN und AUS	0,9—1,1	———
Radialschlag des Ventiltellers	EIN und AUS	———	0,03
Freie Länge der Ventilfeder (EIN und AUS)	INNEN	———	35,0
	AUSSEN	———	37,8
Spannung der Ventilfeder (EIN und AUS)	INNEN	5,3—6,5 kg bei einer Länge von 28,0 mm	———
	AUSSEN	13,1—15,1 kg bei einer Länge von 31,5 mm	———

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,430—33,470	33,13
	AUS	33,460—33,500	33,16
Laufspiel des Nockenwellen-Lagerzapfens	Rechte Seite	0,032—0,066	0,150
	Linke Seite	0,028—0,059	0,150
Innendurchmesser des Nockenwellen-Lagerbocks	Rechte Seite	22,012—22,025	———
	Linke Seite	17,512—17,525	———
Außendurchmesser des Nockenwellen-Lagerezapfens	Rechte Seite	21,959—21,980	———
	Linke Seite	17,466—17,484	———
Nockenwellenschlag	———		0,10
Steuerkettenlänge über 20 Stifte	———		128,9
Innendurchmesser der Kipphebel	EIN und AUS	12,000—12,018	———
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN und AUS	11,973—11,984	———

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS-GRENZE
Verzug des Zylinderkopfs	———	0,05
Verzug der Zylinderkopfhaube	———	0,05
Spiel des Dekompressionszugs	0—2	———

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRINGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT			VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel zwischen Kolben und Zylinder	0,055—0,065			0,120
Zylinderbohrung	79,000—79,015			79,075
Kolbendurchmesser	78,940—78,955 15 mm von der Unterkante des Kolbenshafts messen.			78,880
Zylinderverzug	———			0,05
Kolbenringstoß, unbelastet	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringstoß	1. Ring		0,15—0,30	0,70
	2. Ring		0,35—0,50	0,70
Spiel zwischen Kolbenring und Kolbenringnut	1. Ring		———	0,180
	2. Ring		———	0,150
Breite der Kolbenringnut	1. Ring		1,01—1,03	———
	2. Ring		1,01—1,03	———
	Ölabstreifring		2,01—2,03	———
Kolbenringstärke	1. Ring		0,97—0,99	———
	2. Ring		0,97—0,99	———
Kolbenbolzenbohrung	20,002—20,008			20,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	19,996—20,000			19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHSWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelauges	20,006—20,014	20,040
Pleuelstangenbiegung	———	3,0
Seitenspiel des Pleuelfußes	0,10—0,55	1,0
Breite des Pleuelstangenfußes	21,95—22,00	———
Abstand zwischen den Ausgleichgewichten	60,0±0,1	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05
Freie Länge der Ausgleichs-feder	———	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS-GRENZE
Untersetzungsverfältnis der Ölpumpe	1,590 (35/22)	———
Öldruck (bei 60°C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 U/min	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Kupplungshebels	10—15	———
Stärke der Antriebsscheiben	2,72—2,88	2,42
Klauenbreite der Antriebs-scheiben	15,8—16,0	15,2
Verzug der Abtriebsscheiben	———	0,10
Freie Länge der Kupplungs-federfeder	———	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

(in der 1.-Gang-Position)

Einheit: mm (außer Übersetzungsverhältnis)

GEGENSTAND		SOLLWERT		VERSCHLEISS-GRENZE
Primär-Untersetzungs-verhältnis		2,818 (62/22)		———
End-Untersetzungsverhältnis		3,071 (43/14)		———
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		———
	2. Gang	1,733 (26/15)		———
	3. Gang	1,333 (24/18)		———
	4. Gang	1,111 (20/18)		———
	5. Gang	0,952 (20/21)		———
	Direkter Gang	0,826 (19/23)		———
Spiel zwischen Schaltgabel und Nut		0,1—0,3		0,5
Breite der Schaltgabelnut		Nr.1, Nr.2 und Nr.3	5,0—5,1	———
Stärke der Schaltgabel		Nr.1, Nr.2 und Nr.3	4,8—4,9	———
Antriebskette		Typ	DAIDO: D.I.D. 520VC5 TAKASAGO: RK520SO	———
		Anzahl der Glieder	108	———
		Länge für 20 Stifte	———	319,4
Antriebsketten-Durchhang (SHC-Knopf auf "L")		*20—35		———

Die mit einem Sternchen (*) versehenen Spezifikationen wurden für das Modell DR350SHN neu aufgenommen.

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-02, 04, 21	E-22	E-18
Vergasertyp	MIKUNI BST33SS	←	←
Bohrung	33 mm	←	←
Identifikationsnummer	*14E0	*14E1	*14E4
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 U/min	←	*1 400 ± 50 U/min
Kraftstoffstand	1,5 ± 0,5 mm	←	←
Schwimmerhöhe	14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#135	←	*#130
Hauptluftdüse (M.A.J.)	0,6 mm	←	←
Düsennadel (J.N.)	5CD56 (3)	5CD18 (4)	5CD20 (3)
Düsenhalter (N.J.)	O-3	O-6	O-7
Drosselklappenventil (Th.V.)	#115	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#42,5	#40	#37,5
Bypass (B.P.)	0,8, 0,8, 0,8 mm	←	←
Leerlauföffnung (P.O.)	0,8 mm	←	←
Ventilsitz (V.S.)	1,5 mm	←	←
Kaltstartdüse (G.S.)	#45	←	←
Leerlaufregulierschraube (P.S.)	VOREINGESTELLT (1-⅛ Umdrehungen herausdrehen)	VOREINGESTELLT (1-¼ Umdrehung herausdrehen)	VOREINGESTELLT (*2,0 Umdrehung herausdrehen)
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	1,3 mm	←	←
Spiel des Gaszugs (Zugkabel)	0,5—1,0 mm	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		ANMERKUNG
Zündzeitpunkt	5° vor OT bei unter 2 300 U/min 30° vor OT bei über 4 300 U/min		
Zündkerze	Typ	ND.: X27EPR-U9 N.G.K.: DPR9EA-9	
	Abstand	0,8—0,9	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1—1,0 Ω	Klemme—Masse
	Sekundär	12—22 kΩ	Zündkerzenstecker—Klemme
Magnetzünderspulen-Widerstand	Beim Aufladen	0,1—1,3 Ω	Gelb—Gelb
	Stromquelle	250—370 Ω	Weiß—Braun
	Erregerspule	180—270 Ω	Grün—Blau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Über 65V (Wechselstrom) bei 5 000 U/min		
Regelspannung	13,0—15,5V bei 5 000 U/min		

Die mit einem Sternchen (*) versehenen Spezifikationen wurden für das Modell "DR350SHN" neu aufgenommen.

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	ANMERKUNG
Batterie	Typen-bezeichnung	YT4L-BS oder FT4L-BS	
	Kapazität	12V 10,8 kC (3Ah)/10HR	
	Säuredichte-Sollwert	1,320 bei 20°C	
Widerstandswert der Siicherung		15A	

WATTLEISTUNGEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-02	Übrige Modelle
Scheinwerfer	Fernlicht (HI)	60	←
	Abblendlicht (LO)	55	←
Positionsleuchte		3,4	*4
Schluß-/Bremsleuchte		5/21	←
Blinkleuchte		21	←
Drehzahlmesser-Beleuchtung		3	←
Tachometerbeleuchtung		1,7	←
Blinkleuchten-Anzeigelampe		1,7	←
Fernlichtanzeige		1,7	←
Neutralstellungsanzeige		1,7	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RÄDER

Einheit: mm

GEGENSTAND		SOLLWERT	VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Bremshebels		0—0,3	———
Höhe des hinteren Bremspedals		5	———
Stärke der Bremsscheibe	Vorne	3,5±0,2	3,0
	Hinten	4,0±0,2	3,5
Schlag der Bremsscheibe		———	0,30
Bohrung des Hauptbremszylinders	Vorne	12,700—12,743	———
	Hinten	12,700—12,743	———
Durchmesser des Hauptbremszylinder-Kolbens	Vorne	12,657—12,684	———
	Hinten	12,657—12,684	———
Bohrung des Bremssattelkolbens	Vorne	27,000—27,050	———
	Hinten	30,230—30,280	———
Durchmesser des Bremssattelkolbens	Vorne	26,900—26,950	———
	Hinten	30,160—30,180	———
Felgenschlag	Axial	———	2,0
	Radial	———	2,0
Achswellenschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten	———	0,25

Die mit einem Sternchen (*) versehenen Spezifikationen wurden für das Modell "DR350SHN" neu aufgenommen.

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS-GRENZE
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51P	———
	Hinten	110/90-18 61P	———
Profiltiefe	Vorne	———	3,0
	Hinten	———	3,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS-GRENZE	ANMERKUNG
Hub der Teleskopgabel	*270	———	
Freie Länge der Teleskop-gabelfeder	———	*545	
Ölstand der Teleskopgabel	*189	———	
Gasdruck des hinteren Stoßdämpfers	*870 kPa (8,7 kg/cm²)	———	
Hinterradhub	*270	———	
Schlag der Schwingarm-Drehlagerwelle	———	0,3	

REIFENDRUCK

REINDRUCK FALT	BEI SOLO-FAHRT		MIT BEIFAHRER	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	150	1,50	150	1,50
HINTEN	150	1,50	175	1,75

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		ANMERKUNG
Kraftstofftyp	Benzin mit einer Oktanzahl zwischen 85 und 95 oder höher verwenden. Bleifreier Kraftstoff ist zu bevorzugen.		
Kraftstofftank einschl. Reserve	9,0 L		
Reserve	1,5 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motoröl-Einfüllmenge	Bei Wechsel	1 700 ml	
	Mit Filterwechsel	1 900 ml	
	Bei Überholung	2 100 ml	
Gabelöltyp	Gabelöl Nr. 10		
Gabelöl-Kapazität (pro Gabelholm)	*404 ml		
Bremsflüssigkeits-Typ	DOT 4		

Die mit einem Sternchen (*) versehenen Spezifikationen wurden für das Modell "DR350SHN" neu aufgenommen.

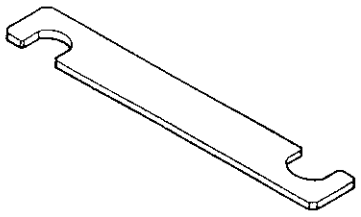
ANZUGSMOMENTE

FAHRGESTELL

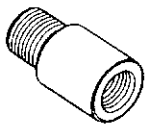
BEFESTIGUNGSTEIL	N·m	kg-m
Vorderachswelle	50—80	5,0—8,0
Vorderachswellen-Klemmschraube	*18—28	*1,8—2,8
Schraube der Vordergabel-Dämpferstange	30—40	3,0—4,0
Schraube der unteren Vordergabelhalterung	*20—30	*2,0—3,0
Schraube der oberen Vordergabelhalterung	*25—39	*2,5—3,9
Sicherungsmutter der Vordergabel-Druckkammer	*30—40	*3,0—4,0
Sicherungsmutter der Vordergabel-Dämpferstange	*18—22	*1,8—2,2
Druckzylincer-Ringmutter	*30	*3,0
Lenkschaftschraube	80—100	8,0—10,0
Lenkerhalter-Klemmschraube	18—28	1,8—2,8
Befestigungsschraube des vorderen Hauptbrems-zylinders	6—9	0,6—0,9
Befestigungsschraube des vorderen Bremssattels	20—31	2,0—3,1
Befestigungsschraube der vorderen Bremsklötze	15—20	1,5—2,0
Bremsschlauch-Verbindungsschraube (Hauptbremszylinder-Seite) (vorne und hinten)	20—25	2,0—2,5
Bremsschlauch-Verbindungsschraube (Bremssattel-Seite) (vorne und hinten)	*27—32	*2,7—3,2
Bremsentlüftungsventil (vorne und hinten)	6—9	0,6—0,9
Befestigungsschraube der Bremsscheiben (vorne und hinten)	18—28	1,8—2,8
Mutter des Schwingarm-Drehlagers	61—94	6,1—9,4
Vordere Fußrastenschraube	44—66	4,4—6,6
Stoßdämpfer-Befestigungsmutter (oben und unten)	48—72	4,8—7,2
Befestigungsmutter des hinteren Dämpferhebels	84—120	8,4—12,0
Hintere Dämpferhebelmutter (vorne)	60—96	6,0—9,6
Hintere Dämpferhebelmutter (Mitte)	84—120	8,4—12,0
Hinterachswellen-Mutter	85—115	8,5—11,5
Befestigungsschraube der hinteren Bremsklötze	15—20	1,5—2,0
Befestigungsschraube des hinteren Hauptbrems-zylinders	8—12	0,8—1,2
Sicherungsmutter der hinteren Bremsstange	15—20	1,5—2,0
Speichennippel	2—4	0,2—0,4

Die mit einem Sternchen (*) versehenen Spezifikationen wurden für das Modell "DR350SHN" neu aufgenommen.

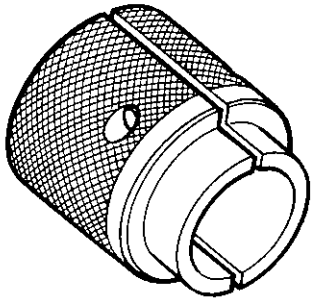
SPEZIALWERKZEUGE



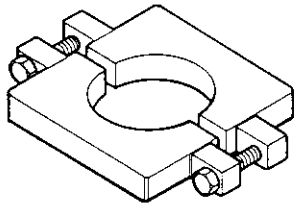
Dieses Werkzeug dient zum Lösen und Festziehen der Druckzylinder-Ringmutter und der Vordergabel-Sicherungsmutter.
09940-32740: Ringmutter-Haltewerkzeug



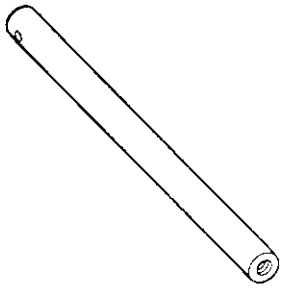
Dieses Werkzeug dient zum Herausziehen der Vordergabel-Innenstange.
09940-32750: Adapter



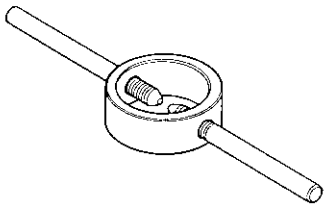
Dieses Werkzeug dient zum Einbauen des Vordergabel-Öldichtrings.
09940-52850: Öldichtring-Einbauwerkzeug



Dieses Werkzeug dient zum Einbauen des Vordergabel-Öldichtrings.
09940-52830: Gehäusehalter für Öldichtring



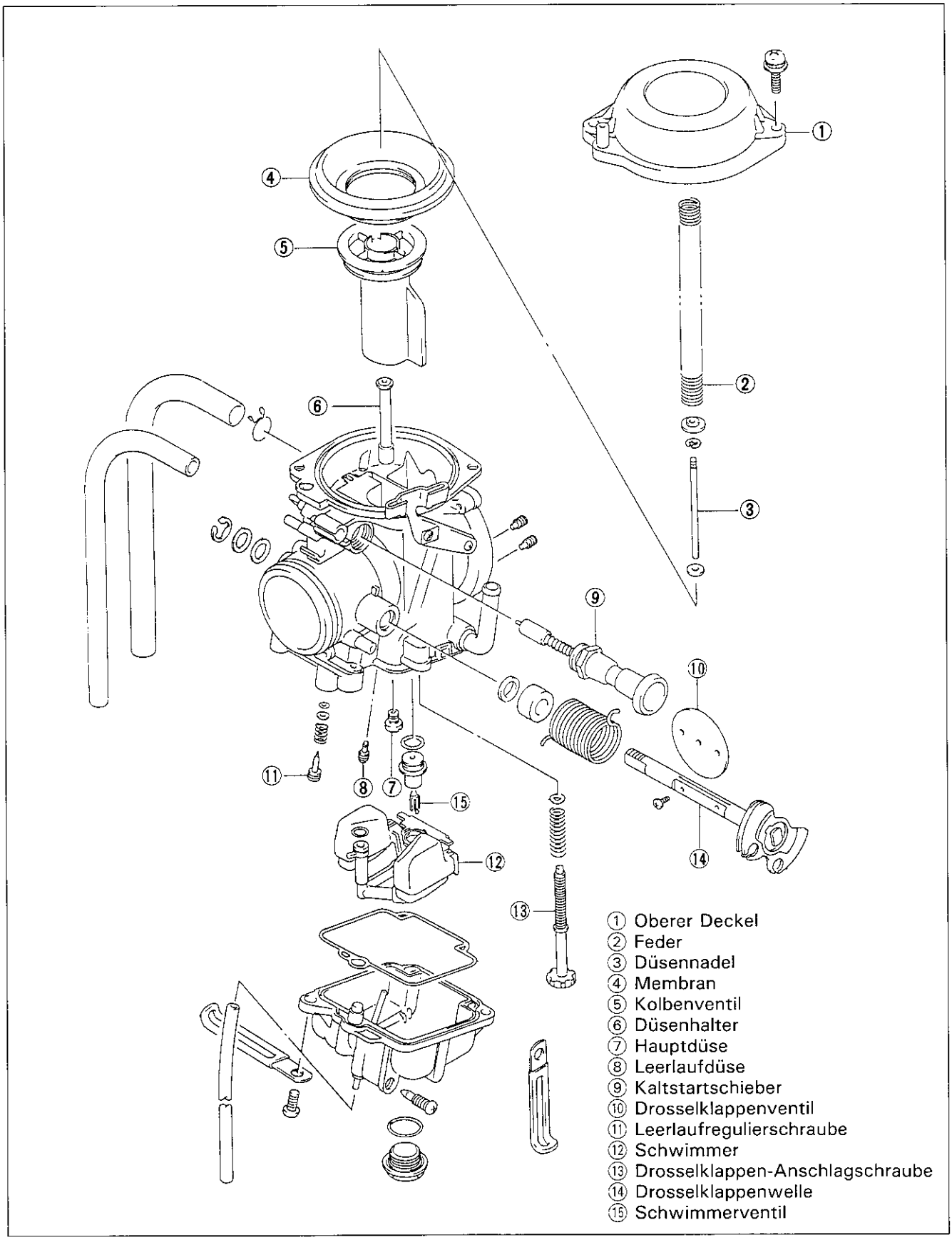
Dieses Werkzeug dient zum Herausziehen der Vordregabel-Innenstange.
09940-52840: Arretierwerkzeug der Vordergabel-Innenstange



Dieses Werkzeug dient zum Zusammendrücken der Vordergabelfeder.
09940-94930: Abstandsstückhalter der Vordergabel

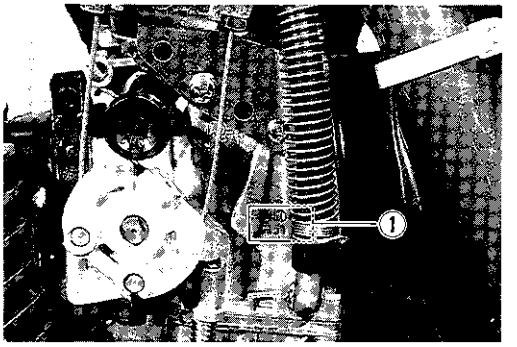
VERGASER

AUFBAU

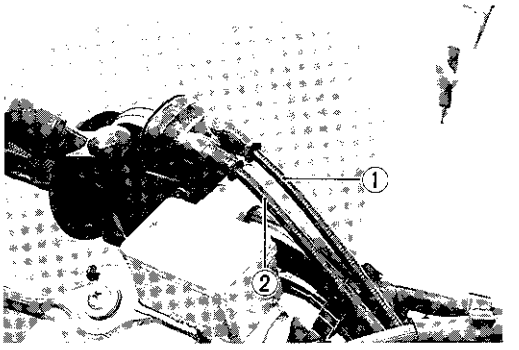


TECHNISCHE DATEN
Sich auf Seite 5 beziehen.

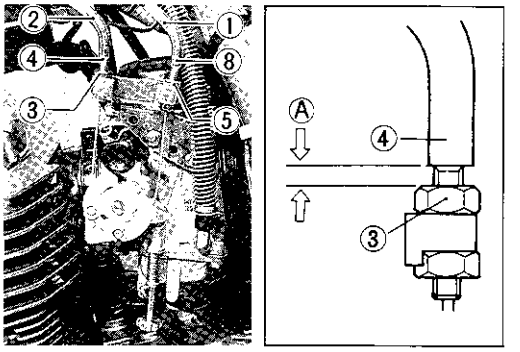
LAGE DER IDENTIFIKATIONSNUMMER
Jeder Vergaser ist mit einer Identifikationsnummer ① versehen, die in das Vergasergehäuse eingestanzt its.



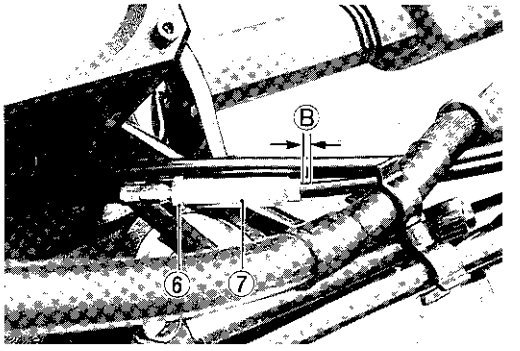
EINSTELLEN DES GASZUGS
An diesem Motorrad wird ein Tandem-Gaszug verwendet. Der Primär-Seilzug ① dient zum Öffnen (Ziehen) der Drosselklappe, während Zug ② (Sekundärzug) zum Rückstellen dient. Bei der Einstellung des Gaszugspiels ist zuerst der Rückstellzug und dann der Öffnungszug einzustellen.



Spiel des Rückstellzugs
Die Einistellvorrichtung ④ des Rückstellzugs muß ein Spiel von 2—3 mm aufweisen, wie in der Abbildung gezeigt. Wenn einen Einstellung erforderlich ist, wie folgt vorgehen:
- Die Sicherungsmutter ③ lösen.
- Die Einstellvorrichtung ④ entsprechend drehen, um ein Spiel Ⓐ von 2—3 mm zu erhalten.
- Die Sicherungsmutter ③ wieder gut festziehen.



Spiel des Öffnungszugs
Das Spiel Ⓑ des Öffnungzugs Betrieb muß 0,5—1,0 mm betragen.
Wenn eine Einstellung erforderlich ist, wie folgt vorgehen:
- Den Lenker ganz nach links einschlagen.
- Die Sicherungsmuttern (⑤ , ⑥) lösen.
- Die Einstellvorrichtung ⑦ entsprechend drehen bzw. die Einstellvorrichtung ⑧ verschieben, um ein Spiel von 0,5—1,0 mm zu erhalten.
- Die Sicherungsmuttern (⑤ , ⑥) wieder gut festziehen.



WARNUNG:
Nachdem die Einstellung abgeschlossen ist, sich vergewissern, daß sich bei einer Bewegung des Lenkers die Motordrehzahl nicht erhöht und daß der Gasdrehgriff einwandfrei und selbsttätig zur Ausgangsstellung zurückkehrt.

HÖHENREGULIERSYSTEM

Das Modell DR350SHN ist mit einem neuen Höhenreguliersystem, dem Suzuki Height Control System (SHC), ausgestattet. Hierbei kann die Höhe des Motorrads auf zwei Stufen, hoch und niedrig, eingestellt werden, indem einfach ein am Lenker befestigter Regulierknopf (SHC-Knopf) betätigt wird. Die Einstellung der Höhe erfolgt auf hydraulischem Wege, indem Hydraulikflüssigkeit in die Hydraulikkammern der Vordergabel sowie der hinteren Stoßdämpfer hinein- bzw. herausgedrückt wird. Das SHC-System besteht hauptsächlich aus der Vordergabel, die hinteren Stoßdämpfer, ein Reservebehälter, ein Druckzylinder, dem Höhenregulierknopf und zwei Steuerzügen.
Für die Lage dieser Komponenten sich auf Abbildung 1 beziehen.

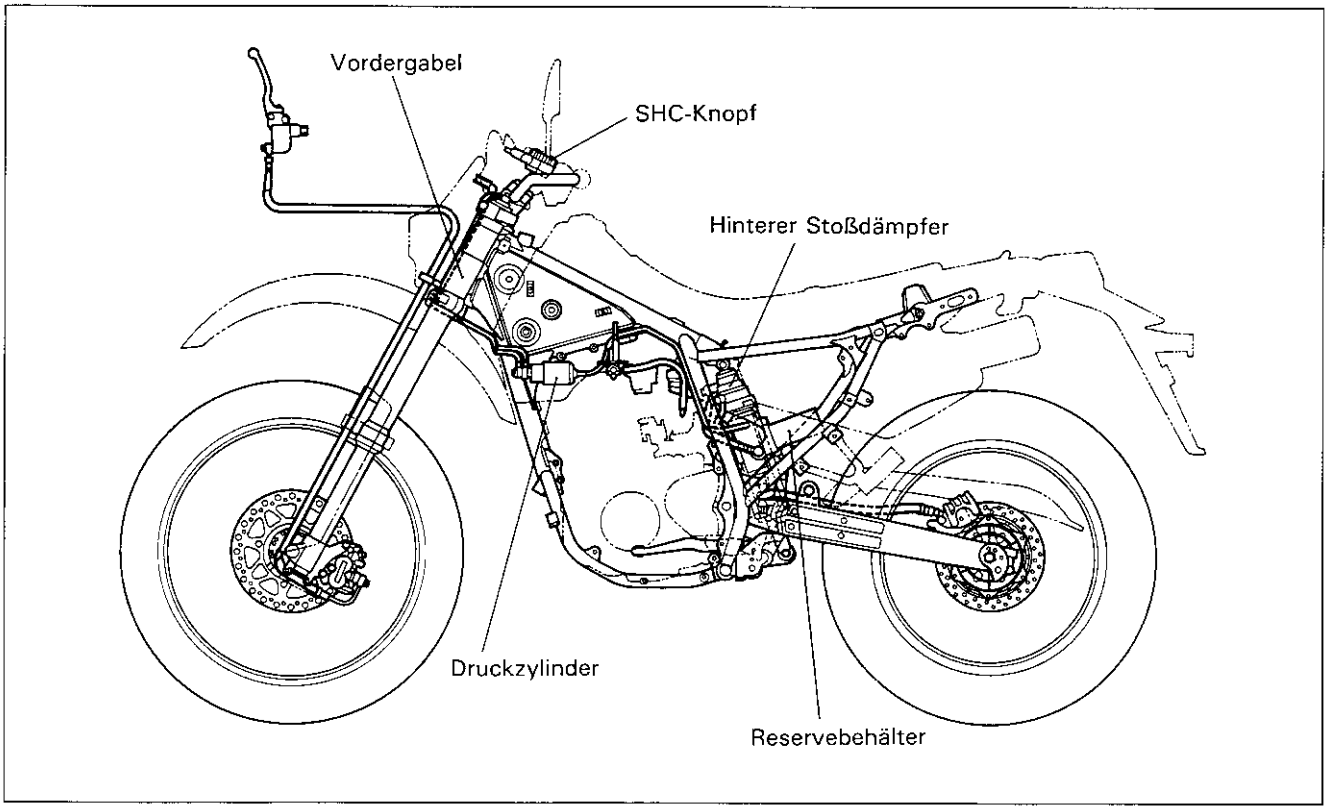


Abb. 1

VERWENDUNG DES HÖHENREGULIERSYSTEMS

A. VERSTELLEN DER FAHRZEUGHÖHE VON HOCH AUF TIEF:

Den SHC-Knopf im Gegenuhrzeigersinn drehen, bis die L-Markierung am Knopf mit der Markierung "△" am Gehäuse ausgerichtet ist. Danach verringert sich die Höhe des Fahrzeugs, da es durch sein Eigengewicht oder durch leichtes Auf- und Abbewegen nach unter gedrückt wird. Wenn die Höheneinstellung auf die Niedrigposition gestellt ist, befindet sich der SHC-Indikator am hinteren Stoßdämpfer auf der Position, die in Abbildung 2 gezeigt is.

Durch die oben beschriebene Einstellung des SHC-Knopfes wird die Hydraulikflüssigkeit in den Druckkammern der Vordergabel und der hinteren Stoßdämpfer herausgedrückt, wordurch sich die Höhe des Fahrzeugs verringert. Dies geschieht auf die folgende Weise:

1. Wenn der SHC-Knopf im Gegenuhrzeigersinn gedreht wird, um die L-Markerung mit der "△"-markierung auszurichten, wird diese Bewegung durch die beiden Steuerzüge zum Schaltventil im Innern des Reservebehälters übertragen, Hierdurch ändert sich die Stellung des Ventils zu der in Abbildung 3 gezeigten Position. In dieser Stellung des Schaltventils drückt der Nocken den Stift nach oben und gibt das Rückschlagventil Ⓐ frei.
2. Nachdem das Rückschlagventil Ⓐ freigegeben wurde, strömt die Hydraulikflüssigkeit in der Druckkammer Ⓑ und dem Druckzylinder Ⓒ über den Ölschlauch ① , das Schaltventil und die Leitung ② in den Reservebehälter Ⓓ, wie in der Abbildung 3 gezeigt.
3. Wenn die Hydraulikflüssigkeit im Druckzylinder Ⓒ ausströmt, bewegt sich der unbelastete Kolben in Richtung ① und die in den Druckkammern Ⓔder Vordergabel befindliche Hydraulikflüssigkeit strömt in den freien Raum Ⓕ des Druckzylinders. Dies bewirkt, daß die Flüssigkeit in den Druckkammern der Vordergabel und der hinteren Stoßdämpfer (Ⓑund Ⓔ) herausgedrückt wird und sich die Höhe des Motorrads verringert.
4. Nachdem die Höhenregulierung zur Niedrigposition abgeschlossen ist, fließt die Flüssigkeit in den Stoßdämpfern in der folgenden Richtung: Beim Kompressionshub strömt die Hydraulikflüssigkeit in Richtung ② zum Reservebehälter, wie in der Abbildung 3 gezeigt. Beim Rückprallhub fließt die Flüssigkeit in Richtung ③ und kehrt damit zum Stoßdämpfer zurück.

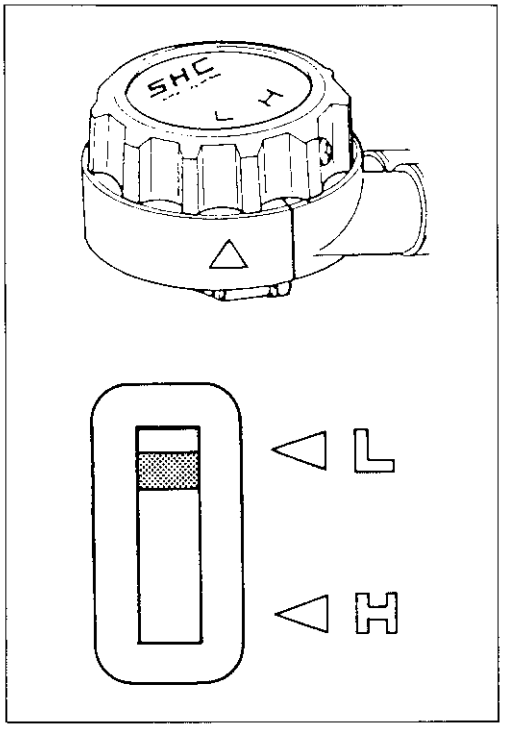


Abb. 2

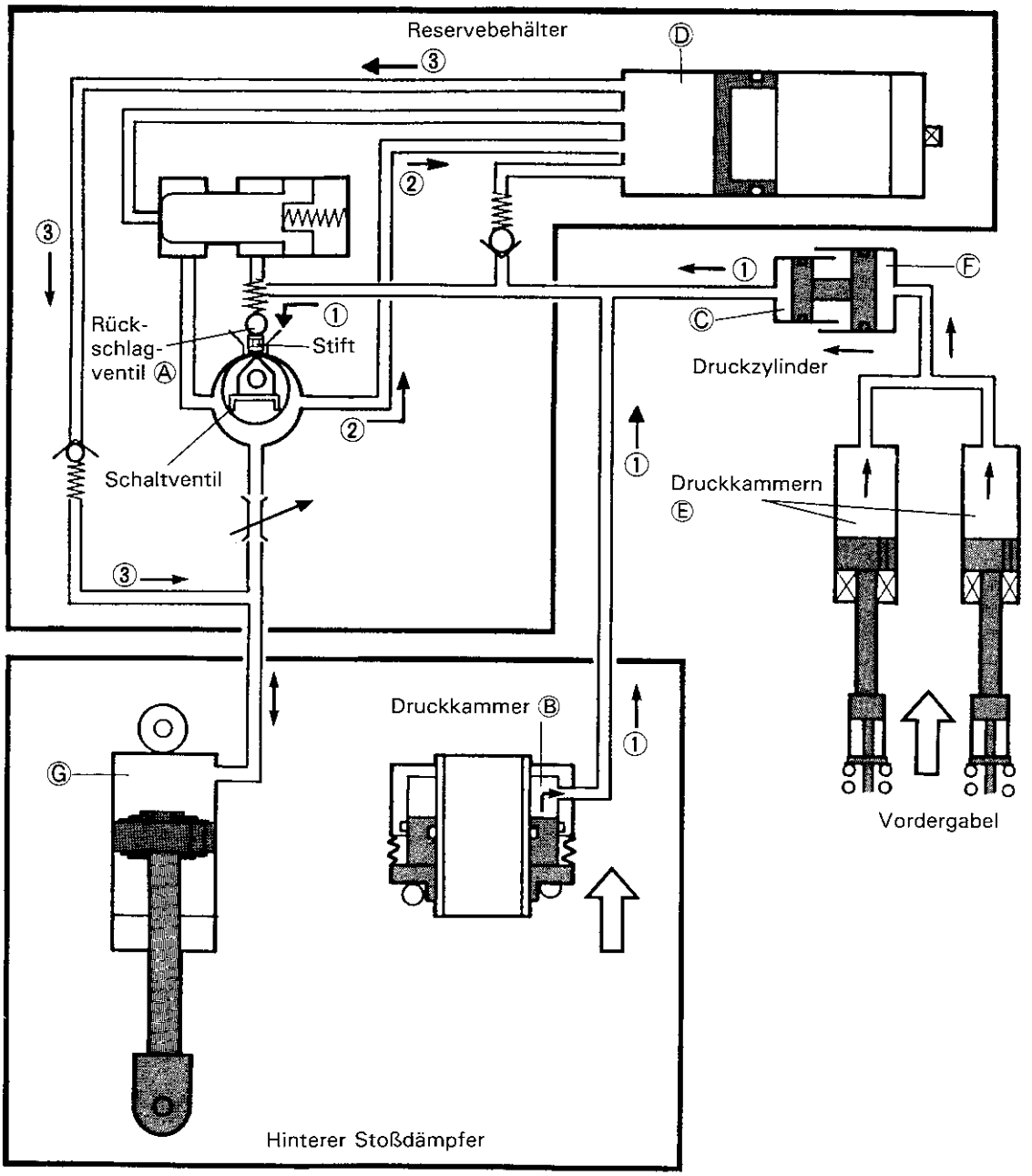

Reservebehälter
D
3
2
3
1
F
C
Rück-
schlag-
ventil A
Stift
1
Druckzylinder
2
Schaltventil
1
Druckkammern
E
3
Druckkammer B
1
G
Vordergabel
Hinterer Stoßdämpfer

Abb. 3

B. VERSTELLEN DER FAHRZEUGHÖHE VON TIEF AUF HOCH:

Den SHC-Knopf im Uhrzeigersinn drehen, bis die H-Markierung am Knopf mit der Markierung "△" am Gehäuse ausgerichtet ist. Durch Fahren des Motorrads oder kräftiges Auf- und Abbewegen kann nun die Höhe des Fahrzeugs vergrößert werden. Wenn die Höheneinstellung auf die Höchstposition gestellt ist, befindet sich der SHC-Indikator am hinteren Stoßdämpfer auf der Position, die in Abbildung 4 gezeigt ist.

Durch die oben beschriebene Einstellung des SHC-Knopfes wird die Hydraulikflüssigkeit in die Druckkammern beider hinterer Stoßdämpfer und der Vordergabel (Ⓑ und Ⓔ) gedrückt, wodurch sich die Höhe des Fahrzeugs vergrößert.

1. Wenn der SHC-Knopf im Uhrzeigersinn gedreht wird, um die H-Markierung mit der "△"-Markierung auszurichten, verändert sich die Position des Schaltventils zu der in Abbildung 5 gezeigten Stellung; hierbei wird der Ölkanal vom hinteren Stoßdämpfer zum Reservebehälter Ⓓ geschlossen.
2. Wenn der hintere Stoßdämpfer kräftig auf- und abbewegt wird, fließt die in Ⓖ befindliche Hydraulikflüssigkeit über das Umschaltventil, das Rückschlagventil Ⓐ und die Ölschläuche ① und ② in den Druckzylinder Ⓒ und die Druckkammern Ⓑ der Stoßdämpfer. Durch die in Druckkammer Ⓑ einströmende Flüssigkeit wird eine direkte Hebewirkung erzielt, während die in den Druckzylinder Ⓒ geleitete Flüssigkeit den unbelasteten Kolben Ⓗ nach unten drückt, wodurch Hydraulikflüssigkeit über den Kanal Ⓕ in die Druckkammern Ⓔ der Vordergabel einströmen kann.
3. Beim Rückprallhub der Stoßdämpfer fließt die im Reservebehälter Ⓓ befindliche Flüssigkeit durch den Ölschlauch in Richtung ⑤ zum hinteren Stoßdämpfer Ⓖ, wie in Abbildung 5 angezeigt. Beim nachfolgenden Kompressionshub wird die Flüssigkeit Ⓖ wieder herausgedrückt. Mit Hilfe der Kompressions- und Rückprallbewegungen des Stoßdämpfers werden auf diese Weise die Druckkammern (Ⓑ und Ⓔ) mit Flüssigkeit versorgt, wodurch sich die Fahrzeughöhe vergrößert.
4. Wenn die Druckkammern (Ⓑ und Ⓔ) restlos mit Flüssigkeit gefüllt sind (der Anhebevorgan ist nun abgeschlossen), erhöht sich der am Kolbenventil ③ in Abbildung 5 anliegende Öldruck; dies bewirkt, daß das Kolbenventil nach hinten gedrückt wird und den Ölkanal ④ freigibt. Nachdem sich der Ölkanal ④ geöffnet hat, kann die Flüssigkeit nicht mehr durch die Leitungen ① und ② abfließen, sondern wird beim Kompressisonshub über den Danal ④ zum Reservebehälter Ⓓ gedrückt. Während des Rückprallhubs strömt die Hydraulikflüssigkeit durch die Leitung ⑤ zum Stoßdämpfer Ⓖ zurück. Die obigen Vorgänge wiederholen sich dann dementsprechend.

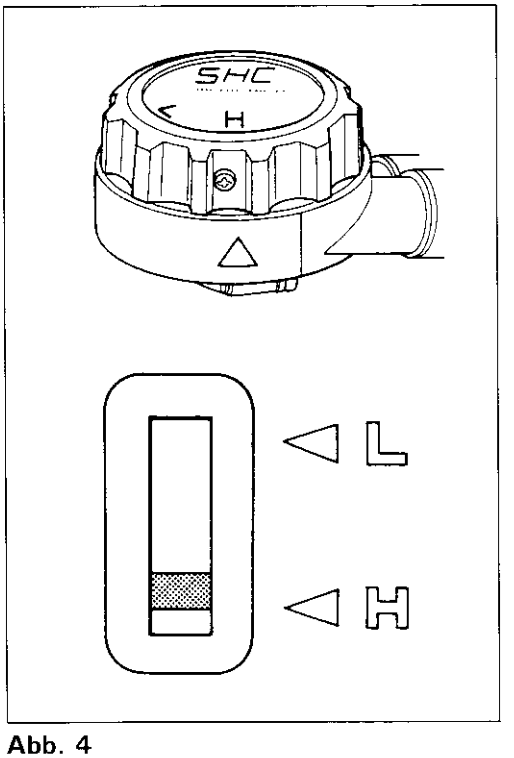


Abb. 4

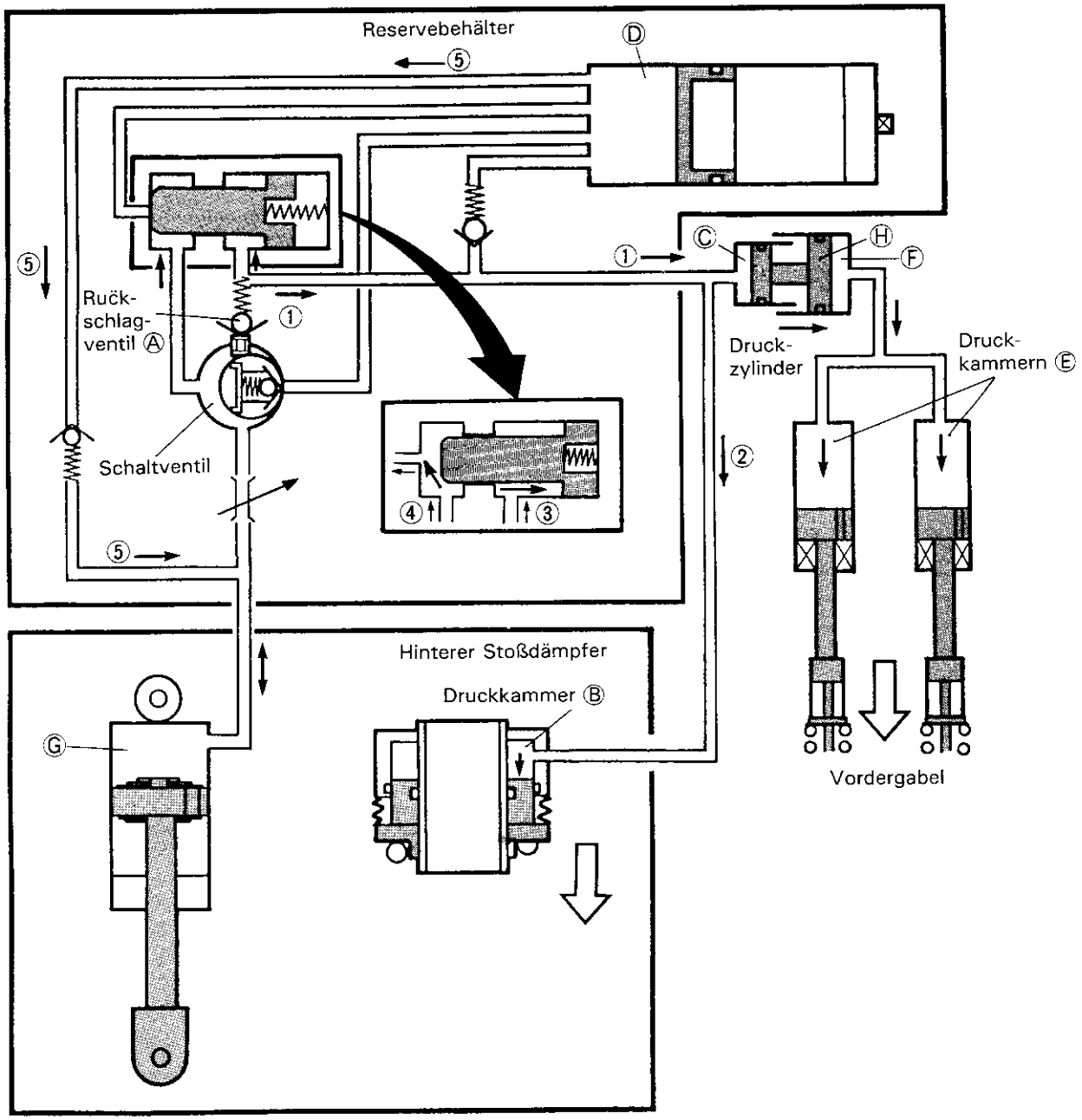
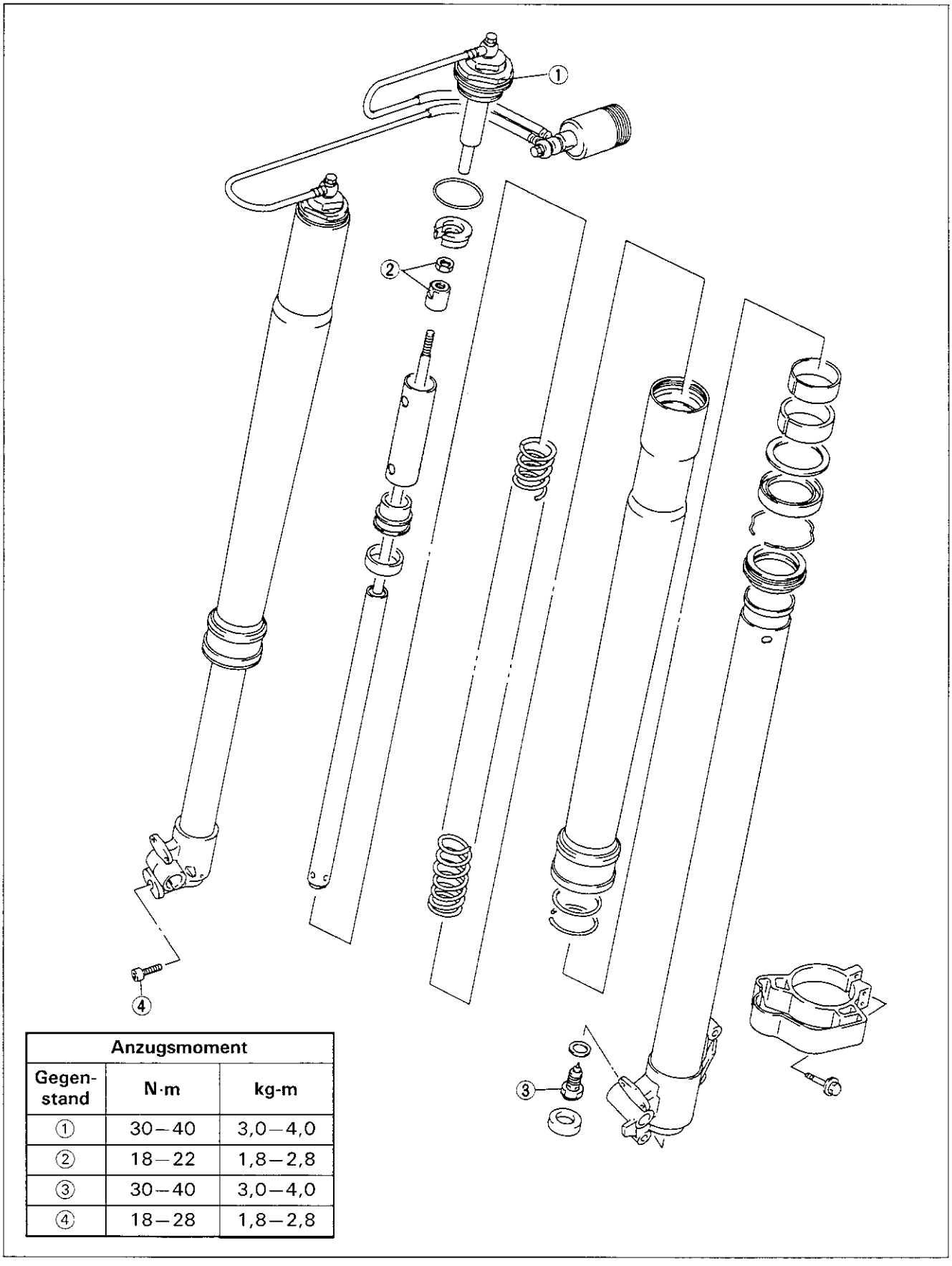

Reservebehälter
D
5
5
Rück-
schlag-
ventil A
1
Schaltventil
4
3
1
C
H
F
Druck-
zylinder
Druck-
kammern E
2
5
Hinterer Stoßdämpfer
Druckkammer B
G
Vordergabel

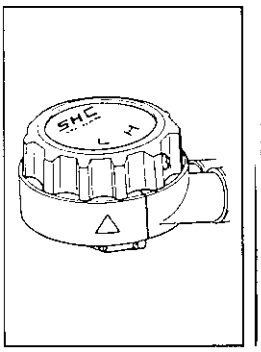
Abb. 5

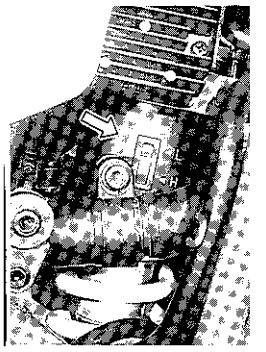
VORDERGABEL



Anzugsmoment		
Gegen-stand	N·m	kg-m
①	30—40	3,0—4,0
②	18—22	1,8—2,8
③	30—40	3,0—4,0
④	18—28	1,8—2,8

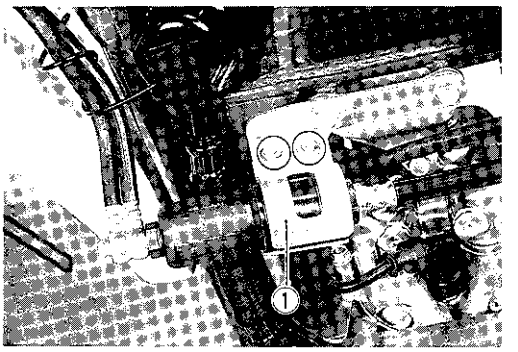
LÖSEN DES DRUCKZYLINDERS



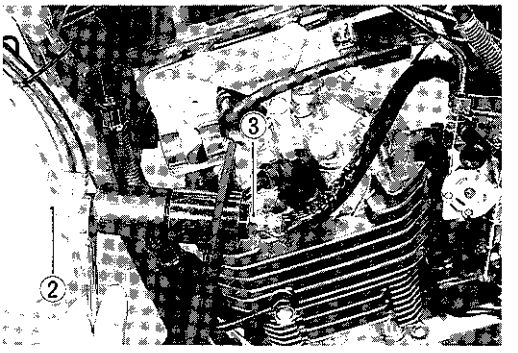


- Den SHC-Indikator am hinteren Stoßdämpfer überprüfen; wenn die Anzeige auf der H-position steht, is der SHC-Knopf entsprechend zu drehen, bis die L-markierung mit der "△"-Markierung ausgerichtet ist.

HINWEIS:
Wenn die niedrige Fahrzeughöheneinstellung gewählt wird, erleichtert dies das Abnehmen des Zylinders.



- Die seitlichen Rahmenverkleidungen abnehmen.
- Die Sitzbank abnehmen.
- Den Kraftstofftank ausbauen.
- Das Motorrad mit einem Wagenheber oder Holzklotz so abstützen, daß sich das Vorderrad vom Boden abhebt.
- Die Halterung des Druckzylinders ① ausbauen.

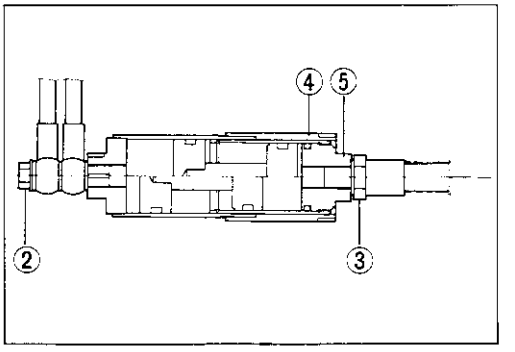


- Die Ringmutter des Druckzylinders mit Hilfe des Spezialwerkzeugs lösen, dann den Zylinder abnehmen.

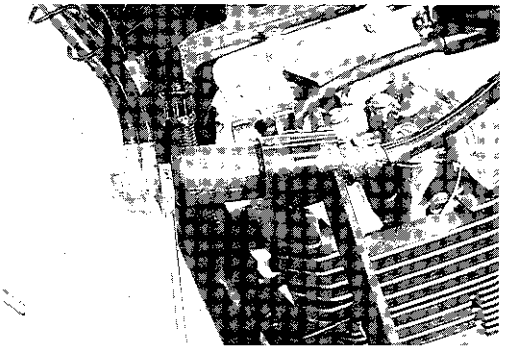
09940-32740: Ringmutter-Haltewerkzeug

VORSICHT:
Die Schlauchhalteschraube ② und die Schlauchhaltemutter ③ dürfen auf keinen Fall gelöst werden.

VORSICHT:
Wenn die in der Abbildung gezeigte Ringmutter ④ gelöst oder festgezogen wird, dreht sich das Verbindungsstück ⑤ des Ölschlauchs mit, wodurch der Schlauch verdreht wird. Um dies zu verhindern, ist das Verbindungsstück ⑤ nach jeder ½ Umdrehung der Ringmutter ④ etwas zurückzudrehen, um eine übermäßige Belastung des Ölschlauchs zu vermeiden.



ANSCHLUSS DES DRUCKZYLINDERS



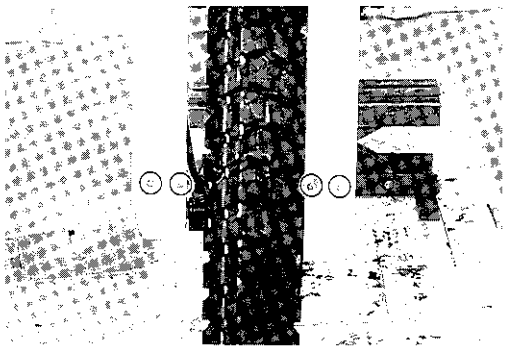
- Die Druckzylinder-Ringmutter mit dem Spezialwerkzeug mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment: 30 N·m (3,0 kg-m)

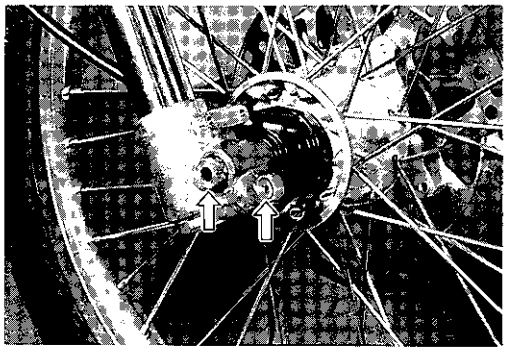
09940-32740: Ringmutter-Haltewerkzeug

AUS- UND EINBAU DER VORDERGABEL

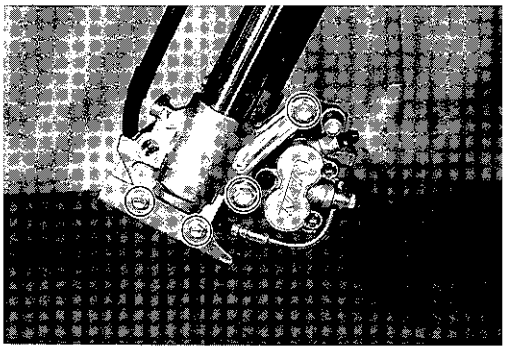
- Den Druckzylinder lösen. (siehe Seite 18.)
- Die Abdeckungen der Vordergabel abnehmen.



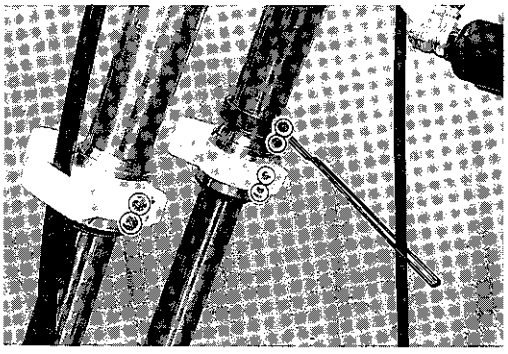
- Das Vorderrad ausbauen.



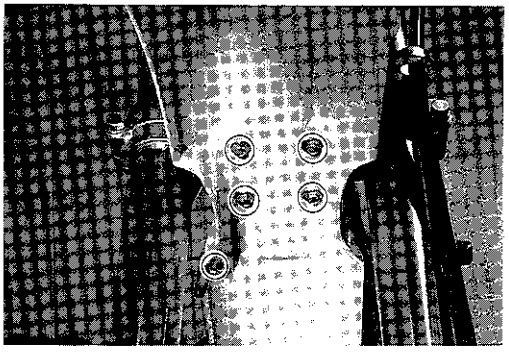
- Die vordere Bremsschlauchführung ausbauen.
- Den vorderen Bremssattel ausbauen.



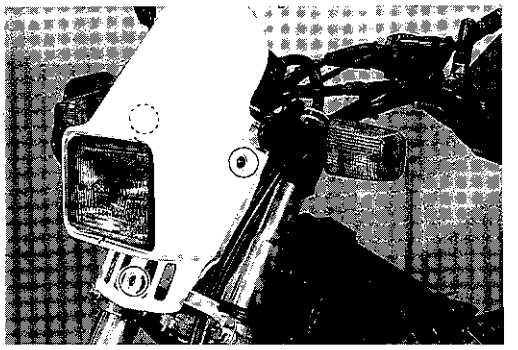
- Die Führungen der Vordergabelabdeckungen und der Tachometerwelle ausbauen.



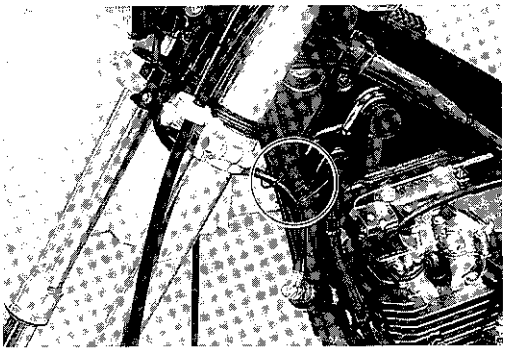
- Die Führung der Tachometer welle entfernen.
- Den vorderen Kotflügel ausbauen.



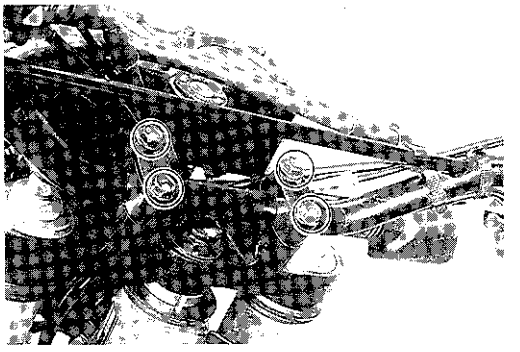
- Die Scheinwerferabdeckung abnehmen.



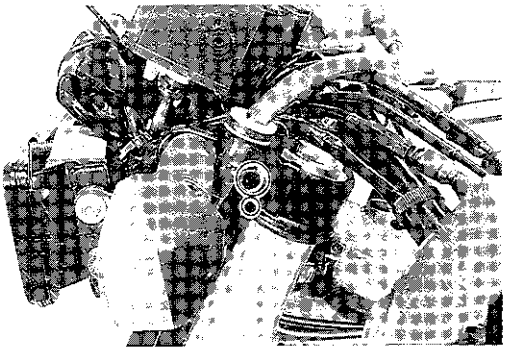
- Den Schlauch des Druckzylinders aus der Schlauchführung nehmen.



- Die Befestigungsschraube des Lenkers herausdrehen.



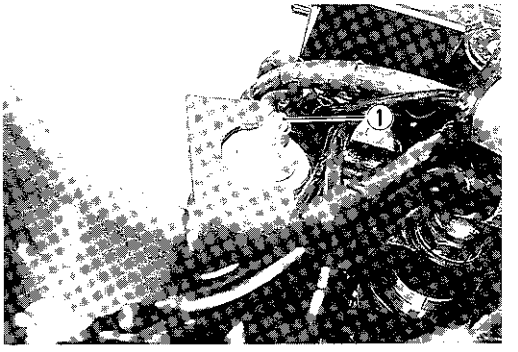
- Die obere Halteschraube der Vordergabel lösen.
- Die Schraube der Blinkleuchtenhalterung herausdrehen.



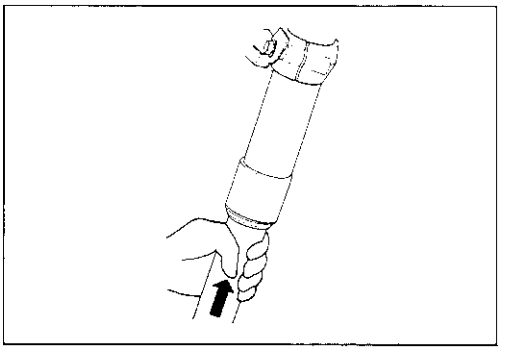
- Die Sicherungsmutter der Vordergable-Druckkammer mit Hilfe des Spezialwerkzeugs lösen.

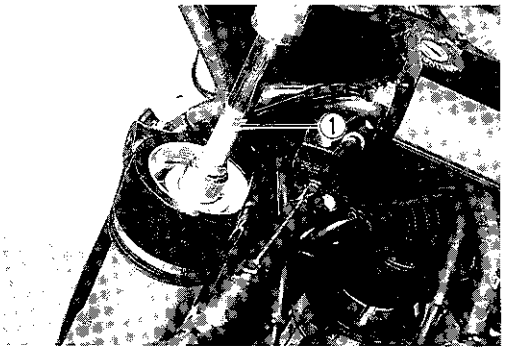
09940-32740: Mutter-Haltewerkzeug (Ringmutter-Haltewerkzeug)

VORSICHT:
Die Schlauchhalteschraube ① darf nicht gelöst werden.

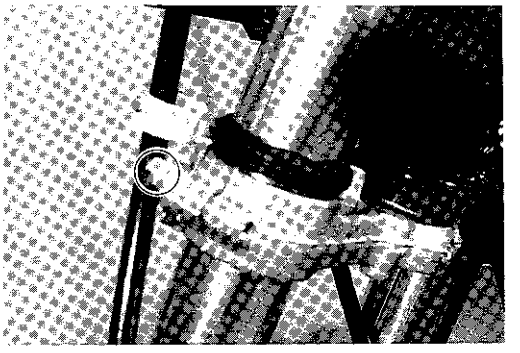


- Die Druckkammer der Vordergabel vom äußeren Gabelrohr trennen, indem das innere Rohr vorsichtig zum äußeren Gabelrohr gedrückt wird.
- Die Druckkammer durch Lösen der Stange ① trennen.

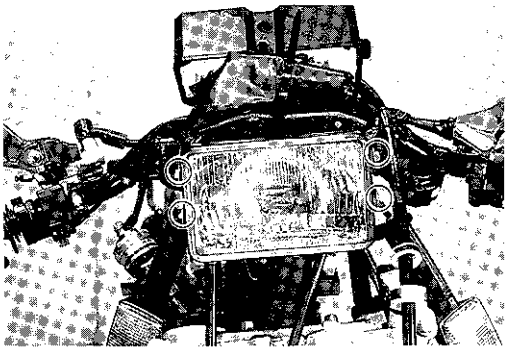




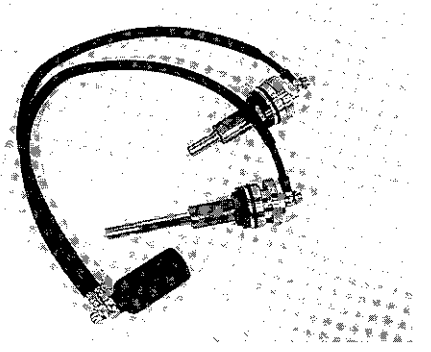
- Die untere Halteschraube lösen und die Vordergabel herausnehmen.



- Den Scheinwerfer ausbauen.



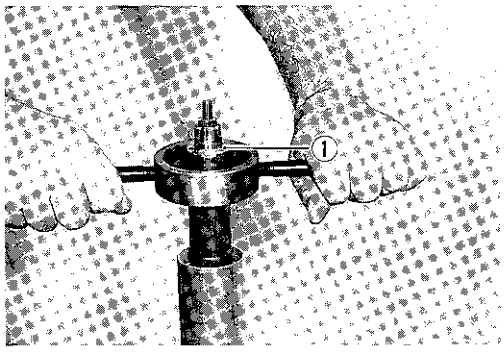
- Die Druckkammern zusammen mit dem Druckzylinder ausbauen.



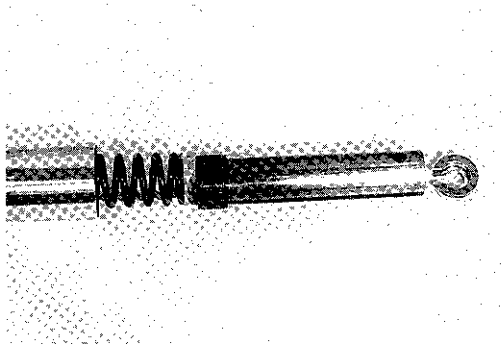
VORSICHT:
Die Druckkammern, der Druckzylinder und die Schläuche sind wartungsfreie Teile und dürfen daher nicht zerlegt werden.

- Den Sitz des Abstandsstücks ① ausbauen, indem die Feder mit Hilfe des Spezialwerkzeugs zusammengedrückt wird.

09940-94930: Vordergabel-Abstandsstückhaltewerkzeug

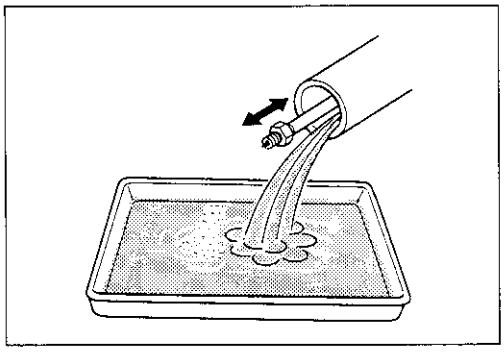


- Das Abstandsstück und die Feder ausbauen.

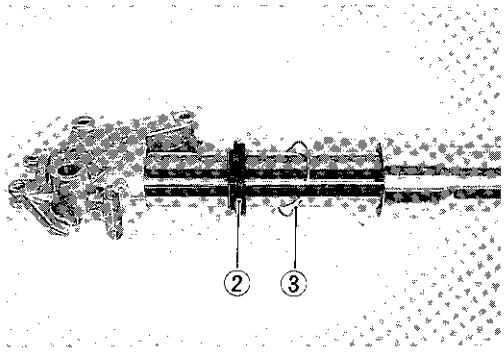


- Die Vordergabel umdrehen und mehrere Male auf- und abbewegen, um die Hydraulikflüssigkeit abzulassen.
- Die Vordergabel einige Minuten in diesem Zustand belassen, bis die Flüssigkeit restlos herausgelaufen ist.

HINWEIS:
Zum Ablassen der Flüssigkeit die Einstellvorrichtung der Dämpfkraft auf die niedrigste Position stellen.



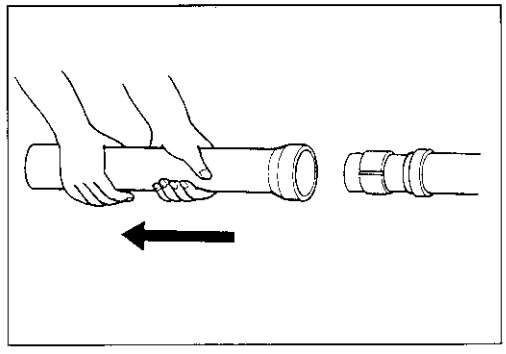
- Den Staubdichtring ② und den Anschlagring ③ Herausnehmen.



- Das Innenrohr langsam herausziehen, dann den Öldichtring entfernen.

HINWEIS:
Darauf achten, daß die Innenseite des Rohres nicht beschädigt wird.

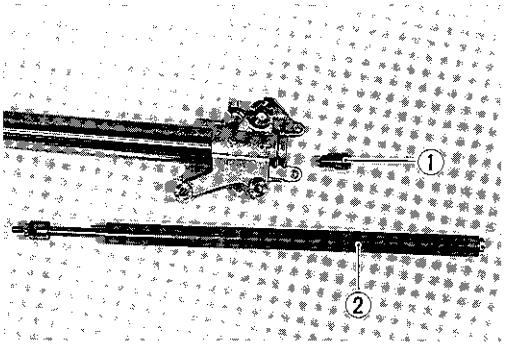
VORSICHT:
Die ANTIFRIKTIONS-Gleitringe des äußeren und inneren Rohres müssen beim Zusammenbau der Vordergabel zusammen mit dem Öldichtring und dem Staubdichtring ersetzt werden.



- Die Dämpferstangenschraube ① und die Dämpferstange ② ausbauen.

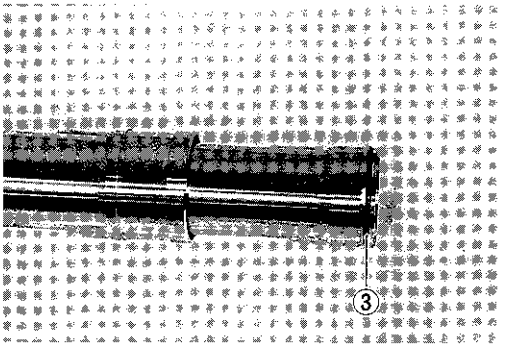
HINWEIS:
Wenn es sich als schwierig erweisen sollte, die Dämpferstangenschraube zu lösen, ist ein Schlagschrauber zu benutzen.

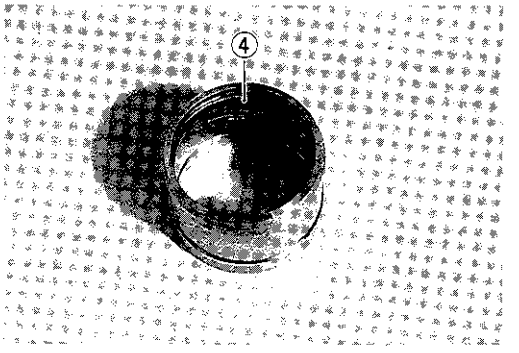
VORSICHT:
Die Dämpferstange ist wartungsfrei und darf daher nicht zerlegt werden.



- Den Anschlagring ③ herausnehmen, dann das Gehäuse des Öldichtrings ausbauen.

HINWEIS:
Der ausgebaute O-Ring ④ muß beim Einbau durch ein Neuteil ersetzt werden.



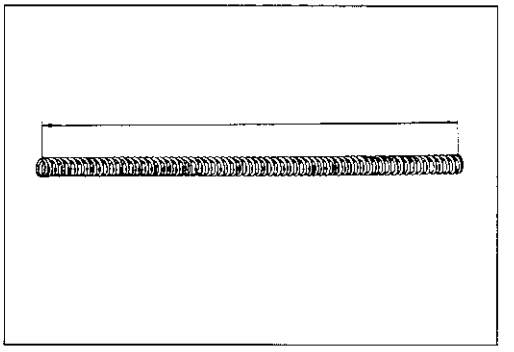


ÜBERPRÜFUNG

VORDERGABELFEDER

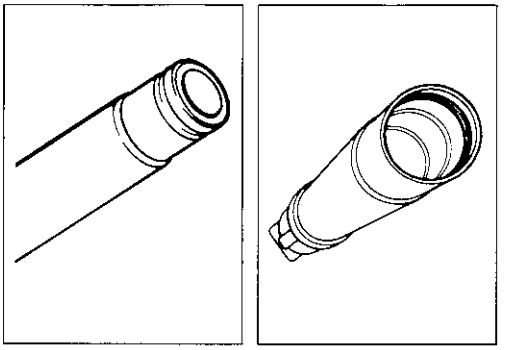
Die freie Länge der Vordergabelfeder messen. Wenn das erhaltene Maß die Verschleißgrenze untershreitet, muß die Feder ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 545 mm



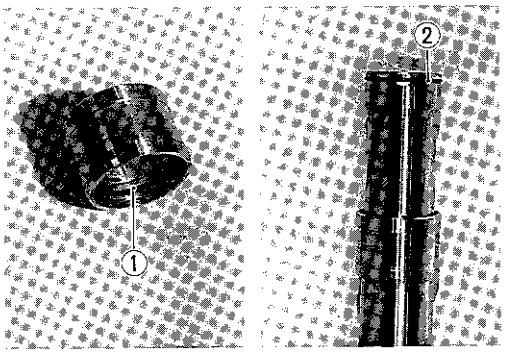
INNERES UND ÄUSSERES ROHR

Die Gleitflächen der inneren und äußeren Rohre auf Verschleißerscheinungen überprüfen.



ZUSAMMENBAU UND MONTAGE

Die Vordergabel in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus und der Zerlegung wieder zusammenbauen und montieren. Dabei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:



GEHÄUSE DES ÖLDICHTRINGS

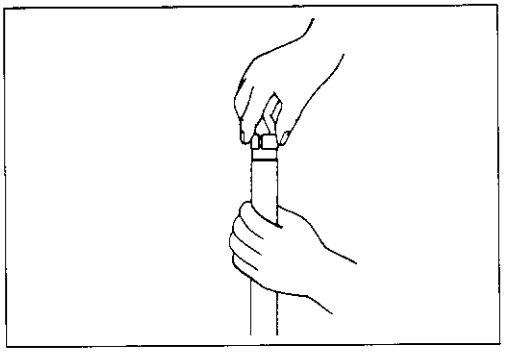
- Einen neuen O-Ring ① im Gehäuse des Öldichtrings einsetzen und den O-Ring mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.

99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Das Gehäuse des Öldichtrings am äußeren Rohr anbringen.
- Den Anschlagring ② fest einschieben.

GLEITRINGE UND DICHTRINGE

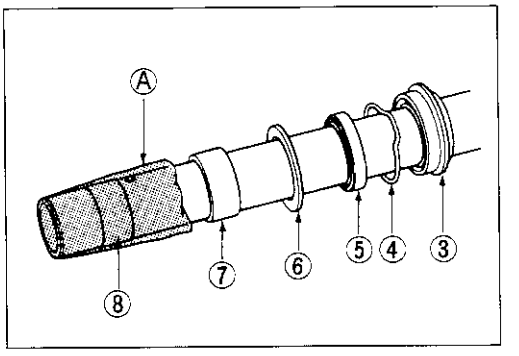
- Das innere Rohr senkrecht halten; die Nut zuerst gut reinigen, dann den ANTIFRIKTIONS-Gleitring von Hand einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.



VORSICHT:

Beim Einbau sehr vorsichtig vorgehen, damit die mit Teflon beschihtete Oberfläche der ANTIFRIKTIONS-Gleitringe nicht beschädigt wird.

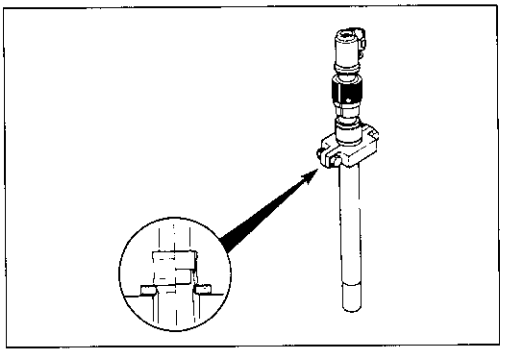
- Den Staubdichtring, Anschlagring des Öldichtrings, den Öldichtring, die Öldichtring-Halterung und die Gleitringe auf dem Innenrohr montieren.



VORSICHT:

* **Beim Einbau des Staubdichtrings ③ und des Öldichtrings ⑤ am Innerrohr sind die Dichtlippen mit einem Stück Plastik Ⓐ zu schützen, um eine Beschädigung des Öldichtrings su vermeiden.**

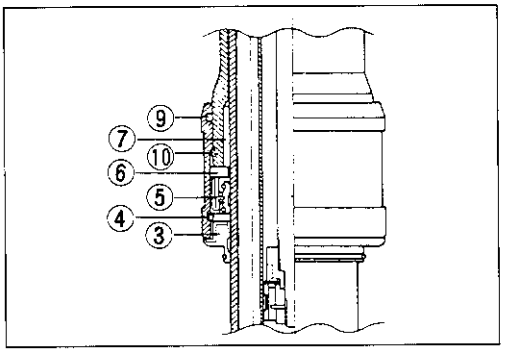
* **Zum Reinigen kein Lösungsmittel verwenden, um eine Beschädigung der Öldichtringe zu vermeiden.**



③ Staubdichtring
④ Anschlagring des Öldichtrings
⑤ Öldichtring
⑥ Halterung des Öldichtrings
⑦ Antifriktions-Gleitring (außeres Rohr)
⑧ Antifriktions-Gleitring (inneres Rohr)

- Das Innenrohr in das äußere Rohr einschieben, dann den Öldichtring mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einsetzen.

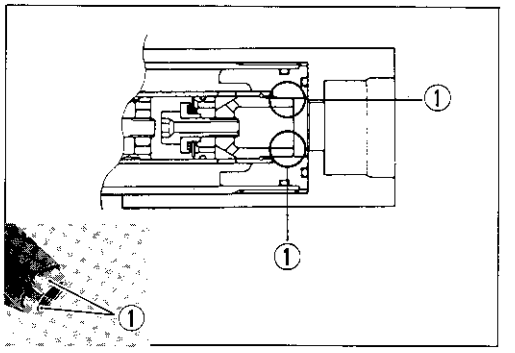
09940-52850: Öldichtring-Einbauwerkzeug der Vordergabel
09940-52830: Vordergabel-Gehäusehalter für Öldichtring



- Nach dem Einbau des Öldichtrings den Anschlagring und den Staubdichtring installieren.

⑨ O-Ring
⑩ Anschlagring des Öldichtrings

DÄMPFERSTANGE UND DÄMPFERSTANGENSCHRAUBE



- Die Dämpferstange im Innenrohr montieren.

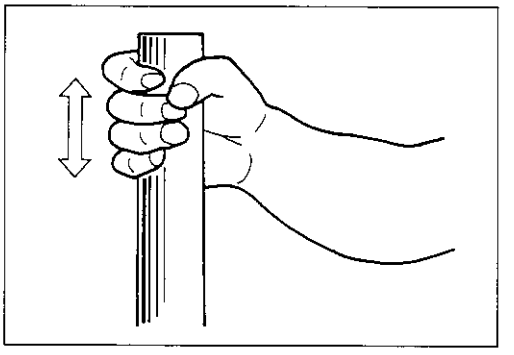
HINWEIS:
Beim Montieren der Dämpferstange ist die Parallelmarkierung ① des Dämpferstangenendes mit der Parallelmarkierung des Innenrohrs auszurichten.

- Die Dämpferstangenschraube mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment: 30—40 N·m (3,0—4,0 kg-m)

VORSICHT:
Beim Einbau eine neue Dichtung verwenden, um Undichtigkeiten zu vermeiden.

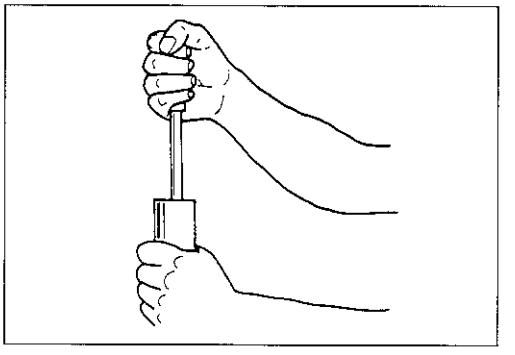
GABELFLÜSSIGKEIT



Entlüften der Vordergabel

- Die Vordergabel in senkrechter Position aufsetzen und ohne die Feder vollkommen zusammendrücken.
- Die vorgeschriebene Gabelflüssigkeit einfüllen, bis der obere Rand des Innenrohrs erreicht ist.

Gabelflüssigkeitstyp: Gebelflüssigkeit Nr.10



- Die Dämpferstange mindestens zehnmal auf- und abbewegen, bis keine Luftblasen mehr festzustellen sind.

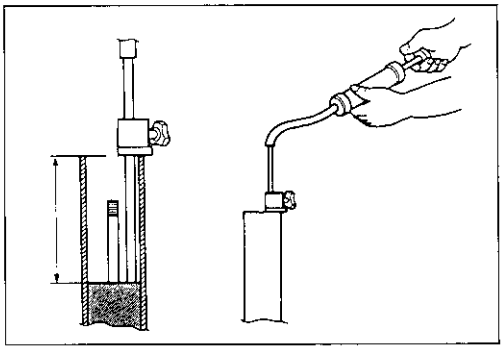
HINWEIS:
Um festzustellen, ob noch Luftblasen austreten, ist beim Entlüftungsvorgang etwas Flüssigkeit in das Innenrohr zu gießen.

- Noch einmal eine geringe Menge der vorgeschriebenen Gabelflüssigkeit einfüllen, bis der obere Rand des Innenrohrs erreicht ist. Das äußere Rohr etwa 150 mm nach oben und nach unten bewegen, bis keine Luftblasen aus der Flüssigkeit austreten.
- Die Vordergabel 5—6 Minuten in vertikaler Position halten.

HINWEIS:
Unbedingt darauf achten, daß die Luft restlos aus den Gabelholmen entfernt wird.

Einregulierung des Gabelflüssigkeitsstands

- Die Vordergabel senkrecht halten und den Flüssigkeitsstand mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einregulieren.



09943-74111: Meßgerät für Gabelflüssigkeit

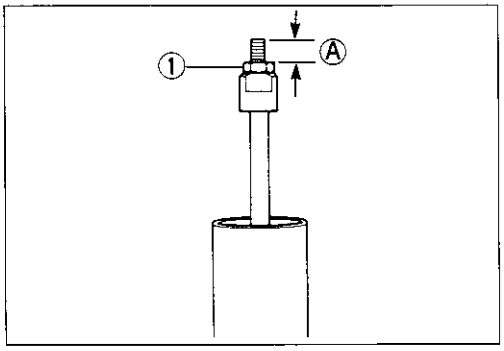
Gabelflüssigkeitsstand: 189 mm

Gabelflüssigkeits-Einfüllmenge: 404 ml (pro Gabelholm)

HINWEIS:
Beim Einregulieren der Gabelflüssigkeit muß die Gabelfeder herausgenommen und das äußere Rohr ganz zusammengedrückct werden.

INNENROHR

- Den Abstand Ⓐso einstellen, wie in der Abbildung gezeigt.

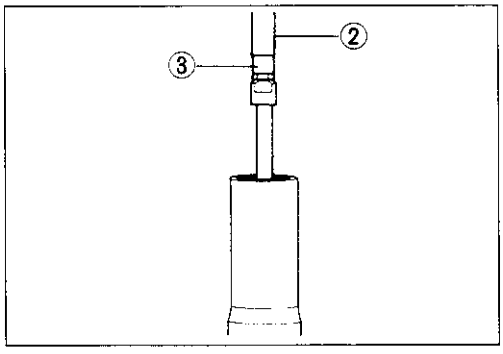


Abstand Ⓐ: 12 ± 0,5 mm

- Die Sicherungsmutter ① mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment: 18—22 N·m (1,8—2,2 kg-m)

- Die Spezialwerkzeuge an der Dämpferstange anbringen.



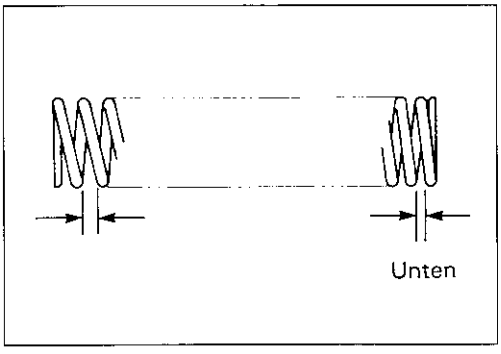
09940-52840: Haltewerkzeug der Vordergabel-Dämpferstange ②

09940-32750: Adapter ③

GABELFEDER

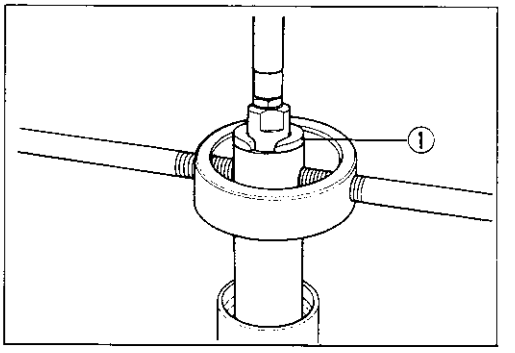
- Die Feder und das Abstandsstück installieren.

HINWEIS:
Beim Einbau der Feder müssen die eng gewundenen Wicklungen nach unten zeigen.



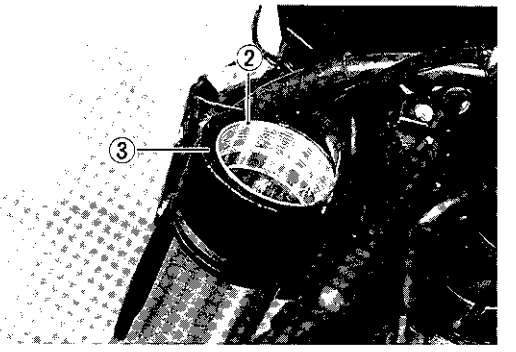
- Die Feder mit dem Spezialwerkzeug zusammendrücken, dann den Sitz des Abstandsstücks ① einsetzen.

09940-94930: Haltewerkzeug für Vordergabel-Abstandsstück

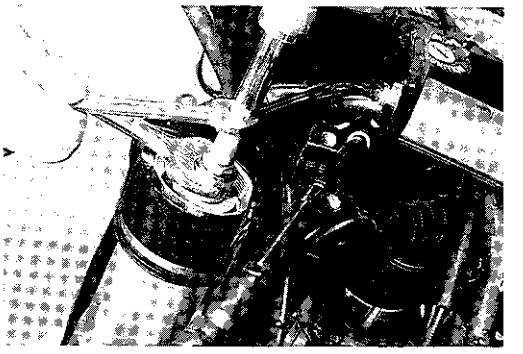


- Die Vordergabel an der Lenkerhalterung befestigen, wobei die obere Kante ② des äußeren Rohrs mit der Oberkante ③ der oberen Lenkschafthalterung ausgerichtet sein muß.
- Die Halteschraube der unteren Vorderegabelhalterung mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment: 20—30 N·m (2,0—3,0 kg-m)



- Die Druckkammer der Vordergabel installieren und die Druckstange festziehen.

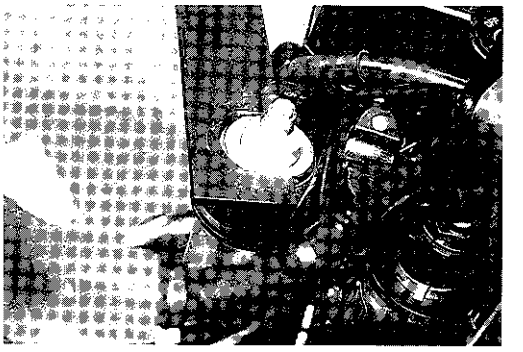


- Die Sicherungsmutter der Druckkammer mit Hilfe des Spezialwerkzeugs auf das vorgeschriebene Anzugsmoment festziehen.

09940-32740: Mutter-Haltewerkzeug (Ringmutter-Haltewerkzeug)

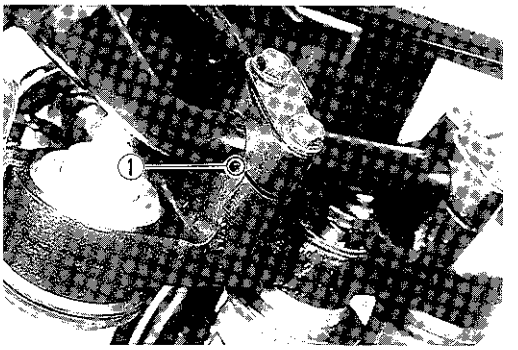
Anzugsmoment: 30—40 N·m (3,0—4,0 kg-m)

VORSICHT:
Beim Anziehen der Sicherungsmutter den Ölschlauch so positionieren, daß dieser nach vorne zeigt.



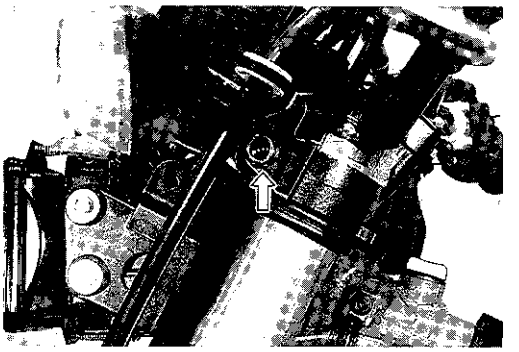
- Den Lenker so positionieren, daß die eingeschlagene Markierung ① mit der entsprechenden Fläche der Halterung ausgerichtet ist.
- Die Schrauben der Lenkerhalterung mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment: 18—28 N·m (1,8—2,8 kg-m)



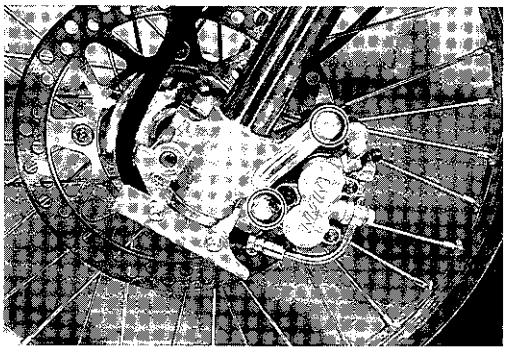
- Die Schraube der oberen Halterung mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment: 25—39 N·m (2,5—3,9 kg-m)



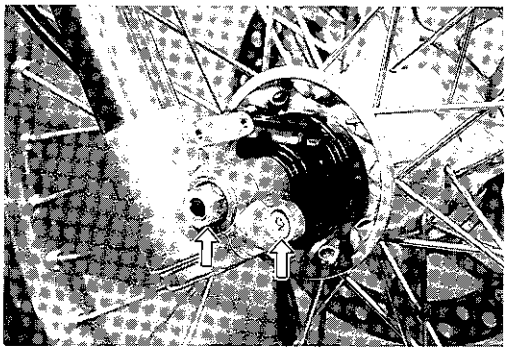
- Die Bremssattel-Halteschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment: 20—31 N·m (2,0—3,1 kg-m)



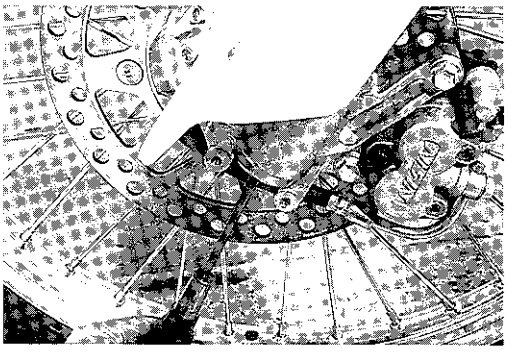
- Die Achswelle und die Schraube des Achswellenhalters mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment
Achswelle: 50—80 N·m (5,0—8,0 kg-m)
Achswellenklemmschraube: 18—28 N·m (1,8—2,8 kg-m)



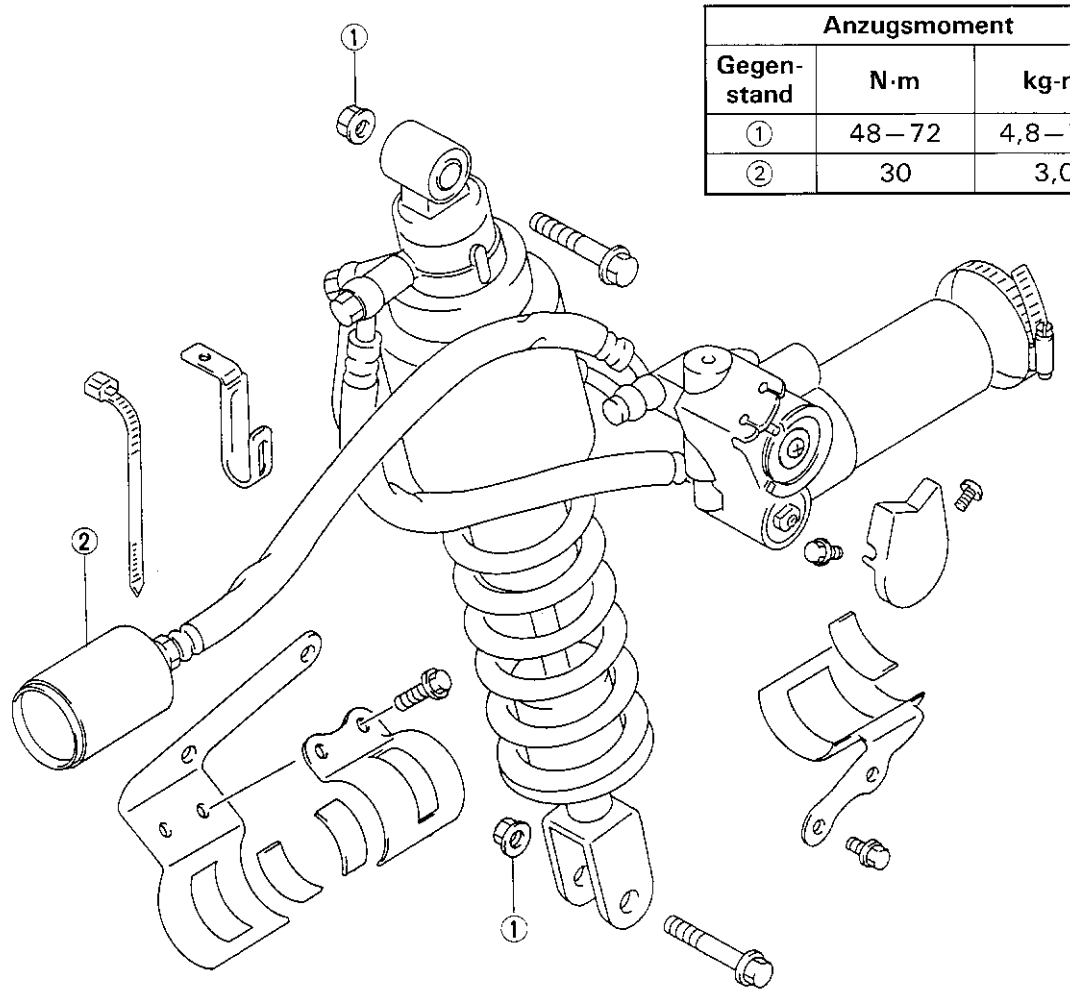
- Den Druckzylinder einbauen. (siehe Seite 18.)
- Die Kompressionsdämpfkraft einstellen.

STANDARD-Dämpfkraft: Maximal 7 Einrastpositionen

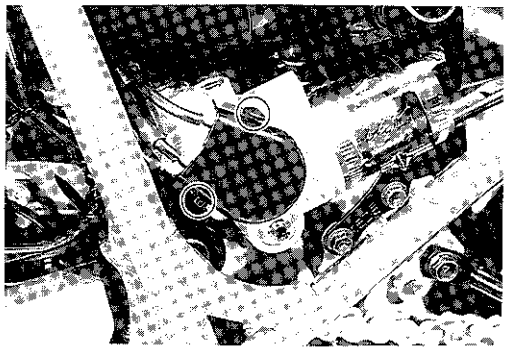


HINTERER STOSSDÄMPFER

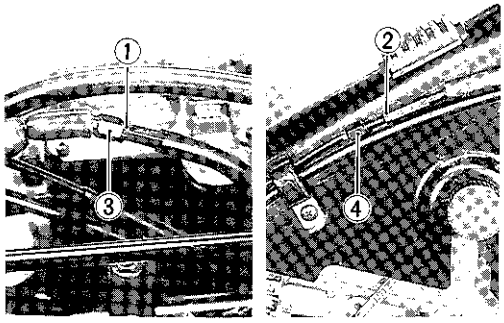
Anzugsmoment		
Gegen-stand	N·m	kg-m
①	48–72	4,8–7,2
②	30	3,0



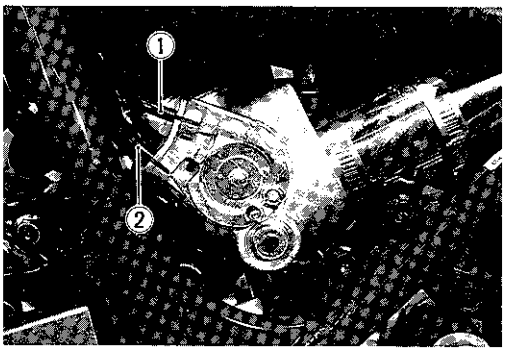
- Den Druckzylinder abnehmen. (siehe Seite 18.)
- Die Riemenscheibenabdeckung abnehmen.



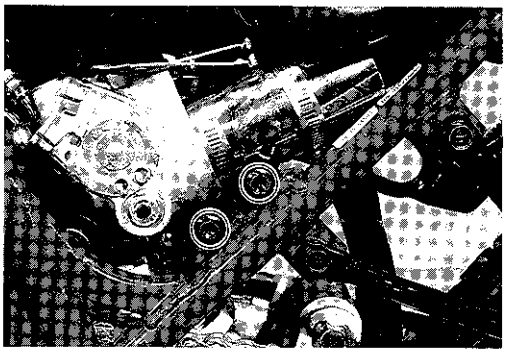
- Die Sicherungsmuttern (① , ②) lösen, dann die Einstell-vorrichtungen (③ , ④) festziehen.



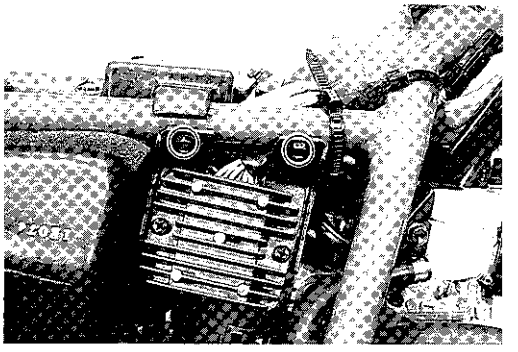
- Die Kabel (① , ②) abklemmen.



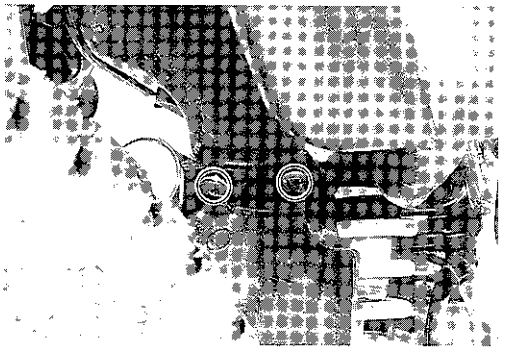
- Den Reservebehälter ausbauen.



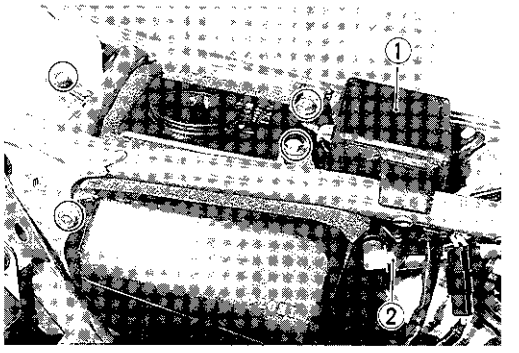
- Den Regler/Gleichrichter ausbauen.



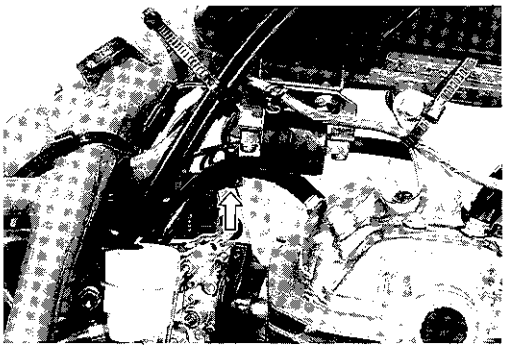
- Den vorderen Tail des Hinterkotflügels ausbauen.



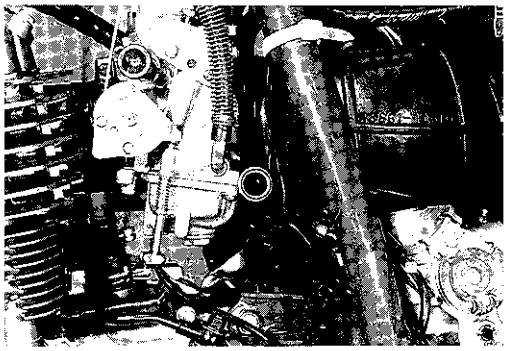
- Die CDI-Einheit ① vom Rahmen abnehmen.
- Den Schlauch der Kurbelgehäuseentlüftung ② abziehen.
- Die Befestigungsschrauben des Luftfilters entfernen.
- Die Befestigungsschraube des Hinterkotflügels herausdrehen.



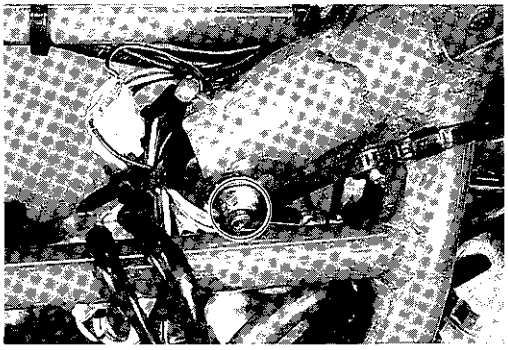
- Den Schlauch des Druckzylindres aus der Halteklammer nehmen.

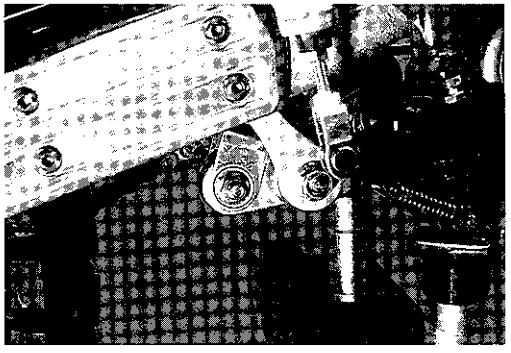


- Die Klemmschraube der Vergaser-Lufteinlaßführung lösen.
- Den Luftfilter ausbauen.

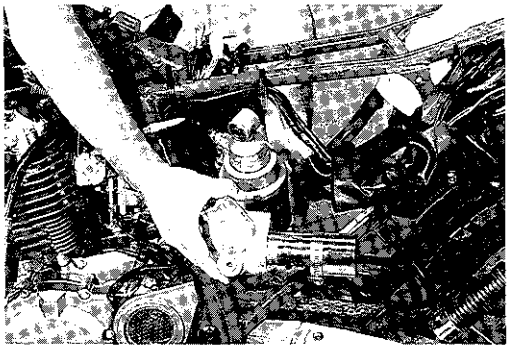


- Die oberen und unteren Befestigungsschrauben des hinteren Stoßdämpfers herausdrehen.

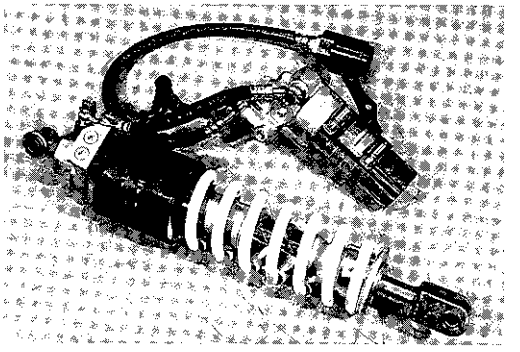




- Den hinteren Stoßdämpfer mit dem Reservebehälter und dem Druckzylinder ausbauen.



VORSICHT:
Der Stoßdämpfer, Reservebehälter und Druckzylinder sind wartungsfreie Teile und dürfen daher nicht zerlegt werden.



ÜBERPRÜFUNG

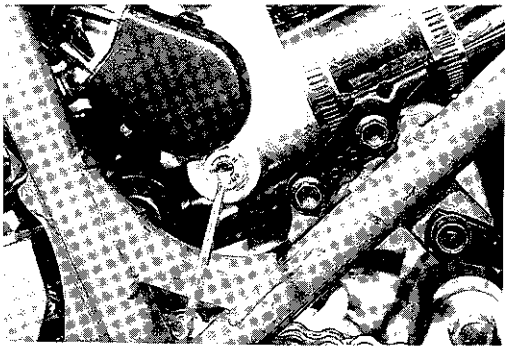
Den Stoßdämpfer, Reservebehälter und Druckzylinder auf Undichtigkeit und Beschädigung überprüfen.

WIEDEREINBAU

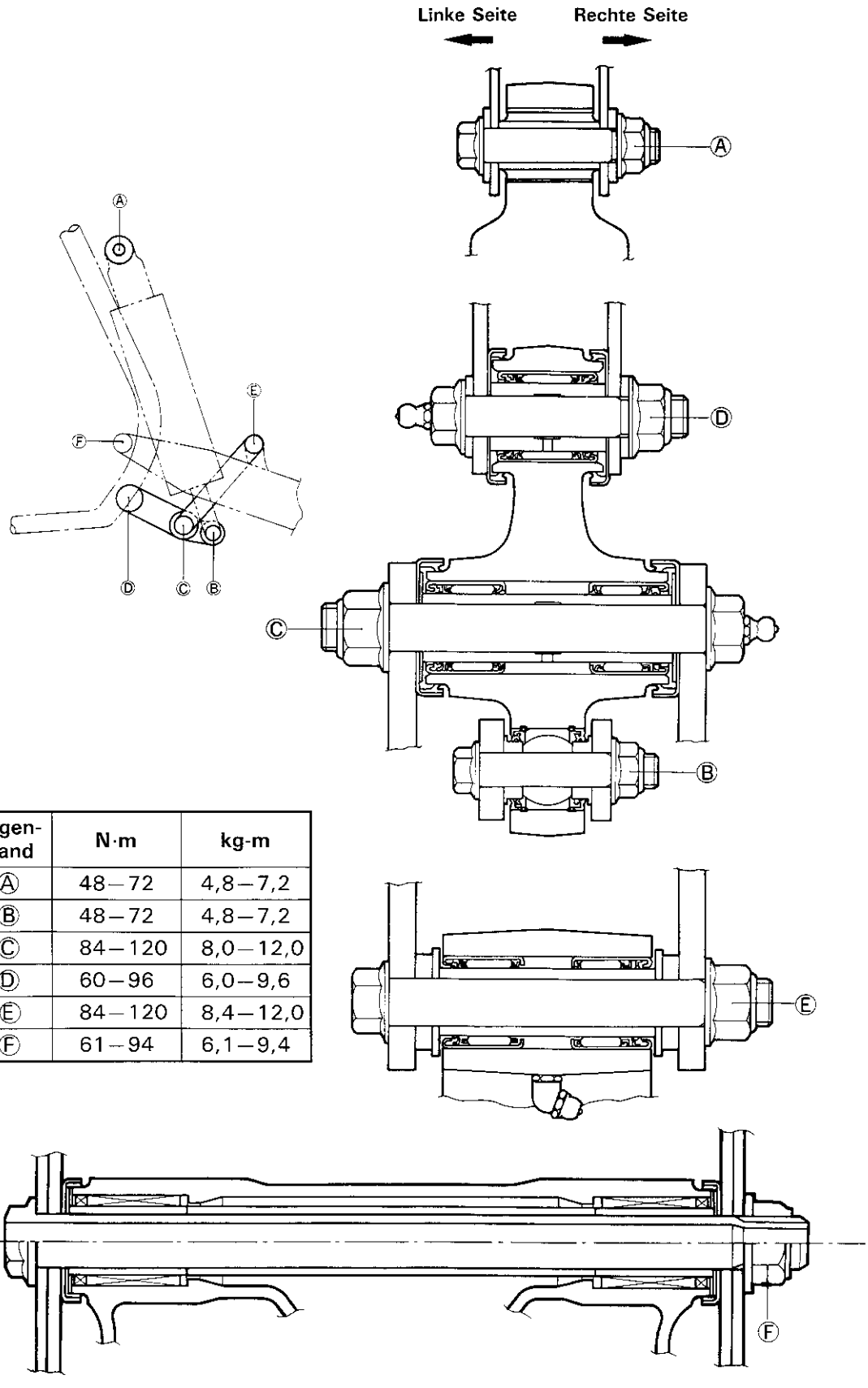
Den Stoßdämpfer mit dem Reservebehälter und dem Druckzylinder in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

- Siehe Seite 33 und 34.
- Die Kompressionsdämpfkraft einstellen.

STANDARD-Dämpfkraft: Minimum-Einstellposition

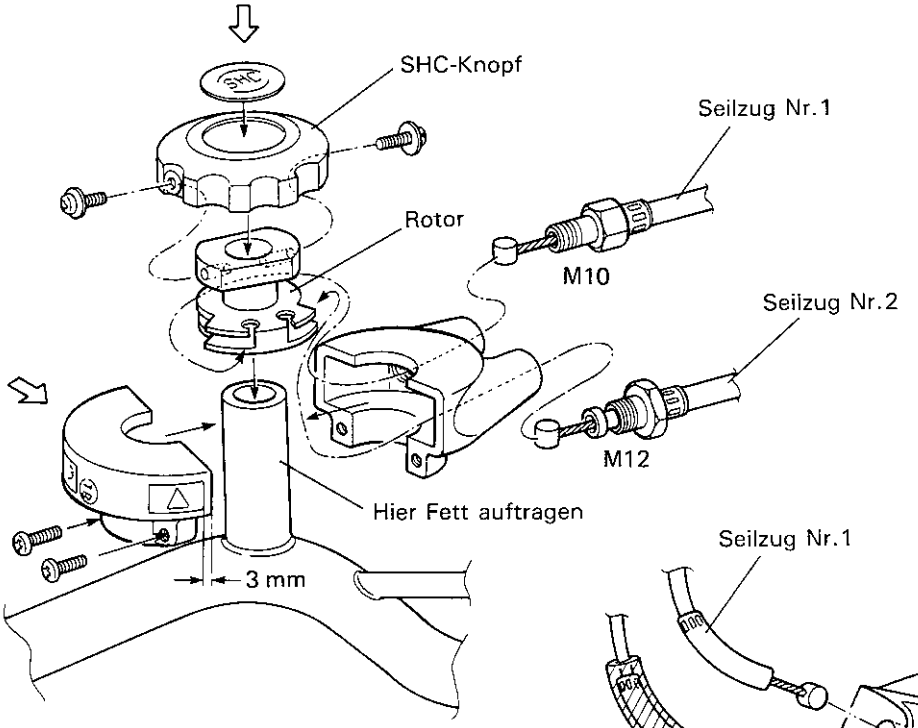


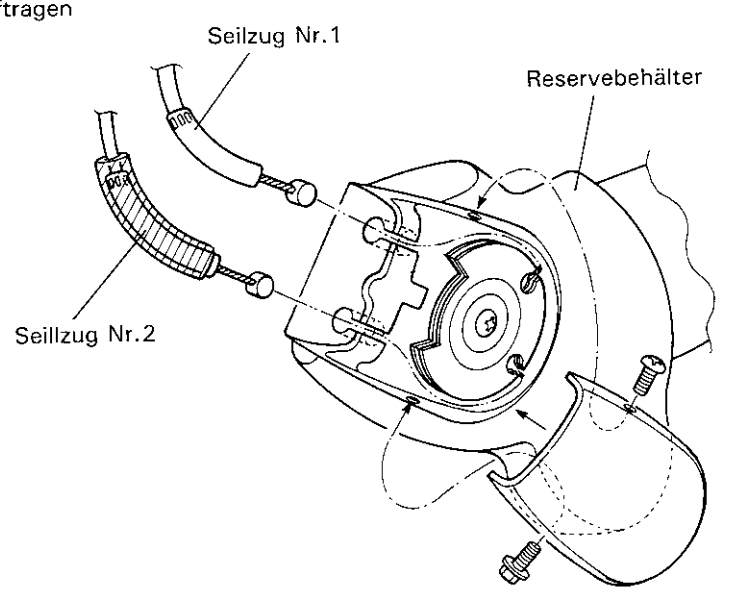
HINWEISE ZUM WIEDEREINBAU

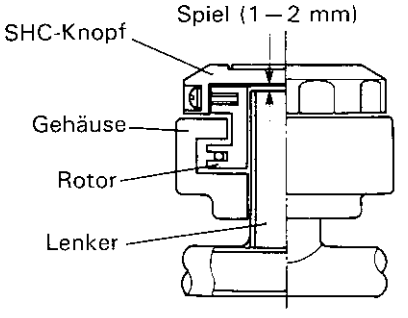


Gegen-stand	N·m	kg-m
Ⓐ	48—72	4,8—7,2
Ⓑ	48—72	4,8—7,2
Ⓒ	84—120	8,0—12,0
Ⓓ	60—96	6,0—9,6
Ⓔ	84—120	8,4—12,0
Ⓕ	61—94	6,1—9,4

HINWEISE ZUM ZUSAMMENBAU DES HÖHENREGULIER-KNOPFS UND DER SEILZÜGE



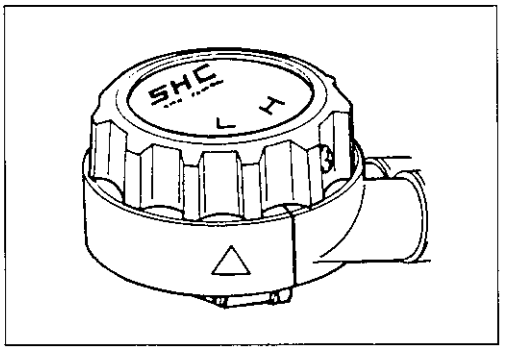


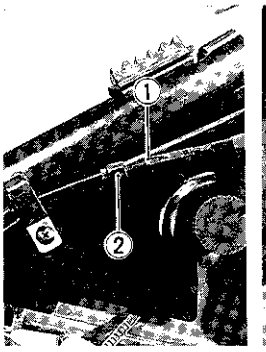


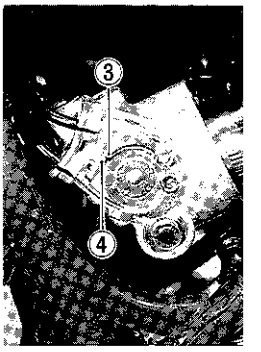
EINSTELLUNG DER HÖHENREGULIERZÜGE

Die Höhenregulierzüge sind wie folgt einzustellen:

- Den SHC-Knopf drehen, bie die L-Markierung mit der ''△''-Markierung ausgerichtet ist.
- Die Sicherungsmuttel ① lösen, dann die Einstellvorrichtung ② drehen, bis das Ende der Riemenscheibe ③ den Anschlag ④ berührt.



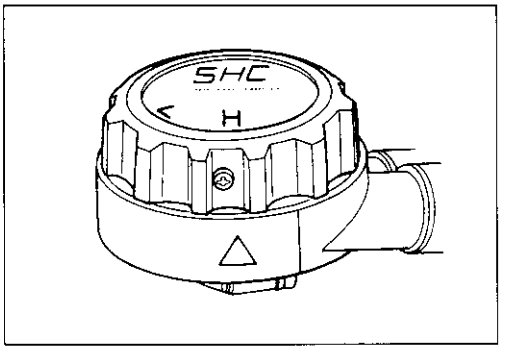


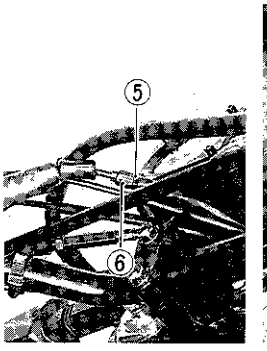


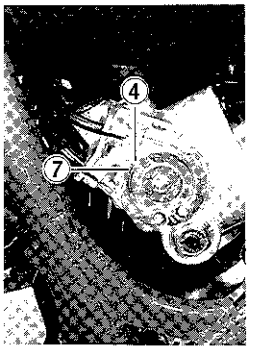
- Den SHC-Knopf drehen, bis die H-Markierung mit der ''△''-Markierung ausgerichtet ist.
- Die Sicherungsmutter ⑤ lösen, dann die Einstellvorrichtung ⑥ drehen, bis das Ende der Riemenscheibe ⑦ den Anschlage ④ berührt.

VORSICHT:

Sich vergewissern, daß sich der SHC-Knopf einwandfrei drehen läßt, nachdem die Einstellung abgeschlossen ist.

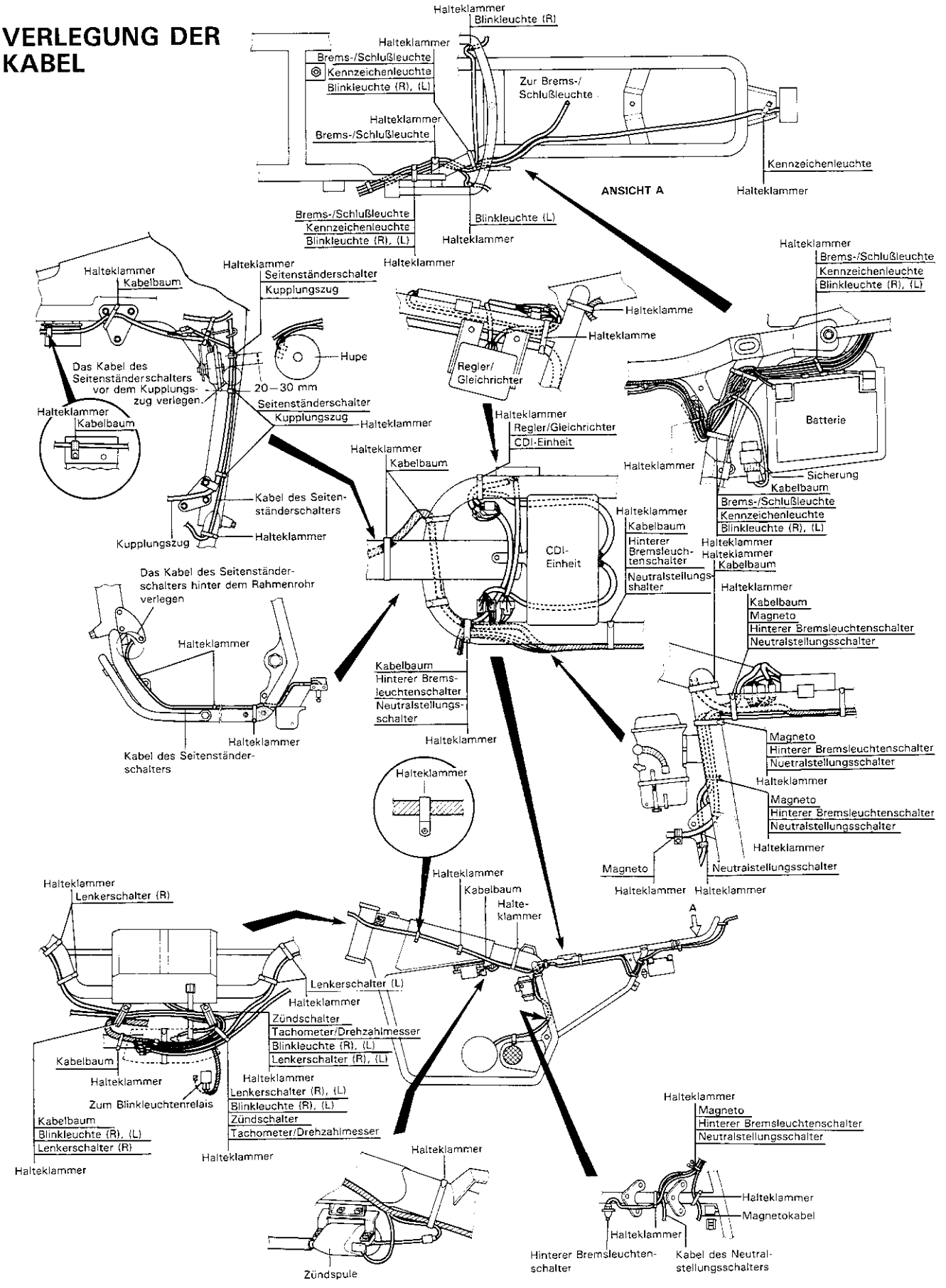




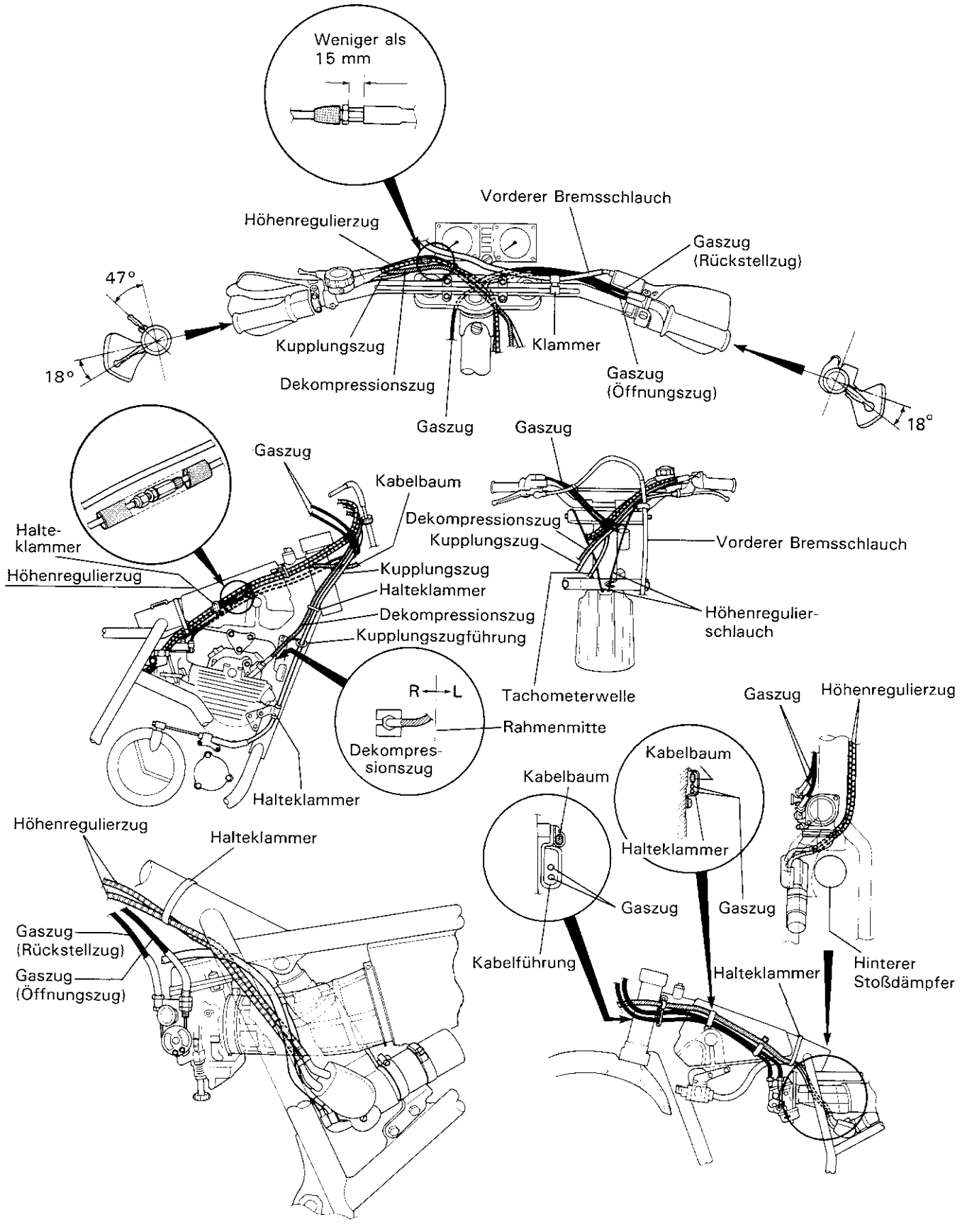


VERLEGUNG DER KABEL, SEILZÜGE UND SCHLÄUCHE

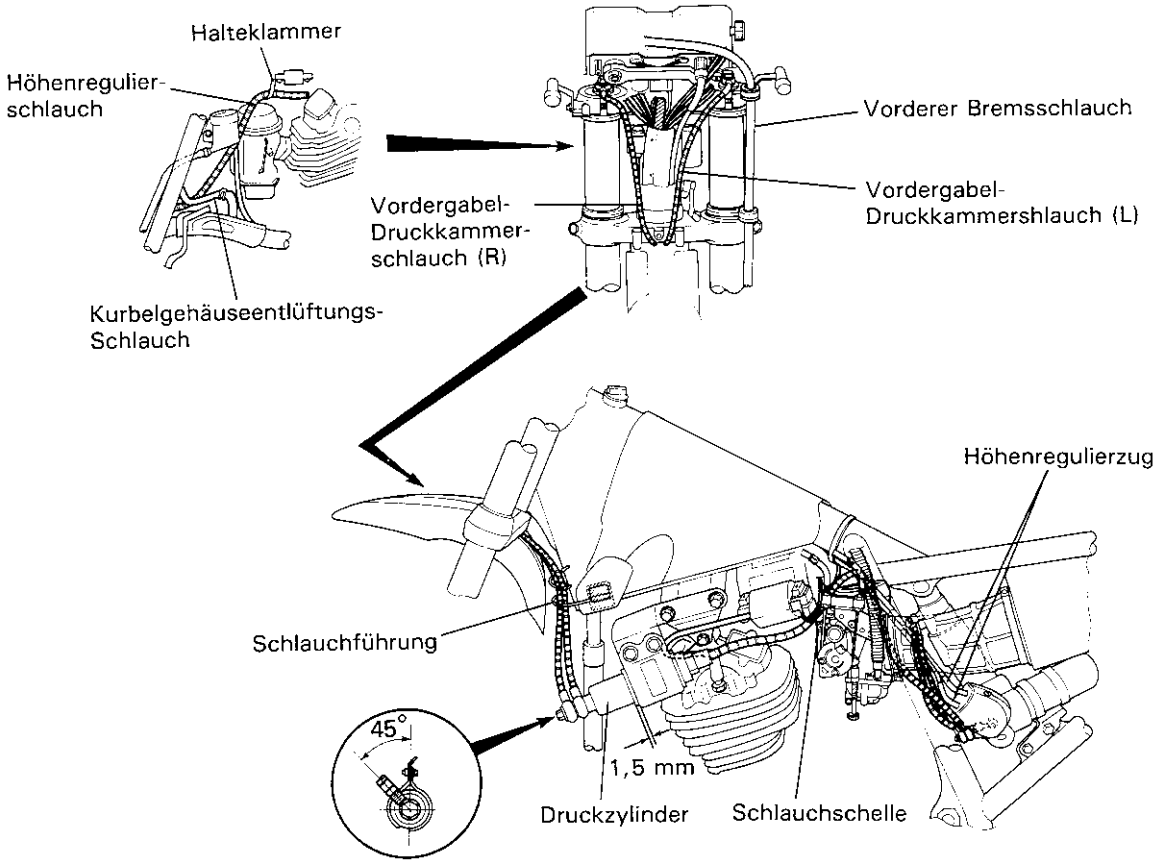
VERLEGUNG DER KABEL



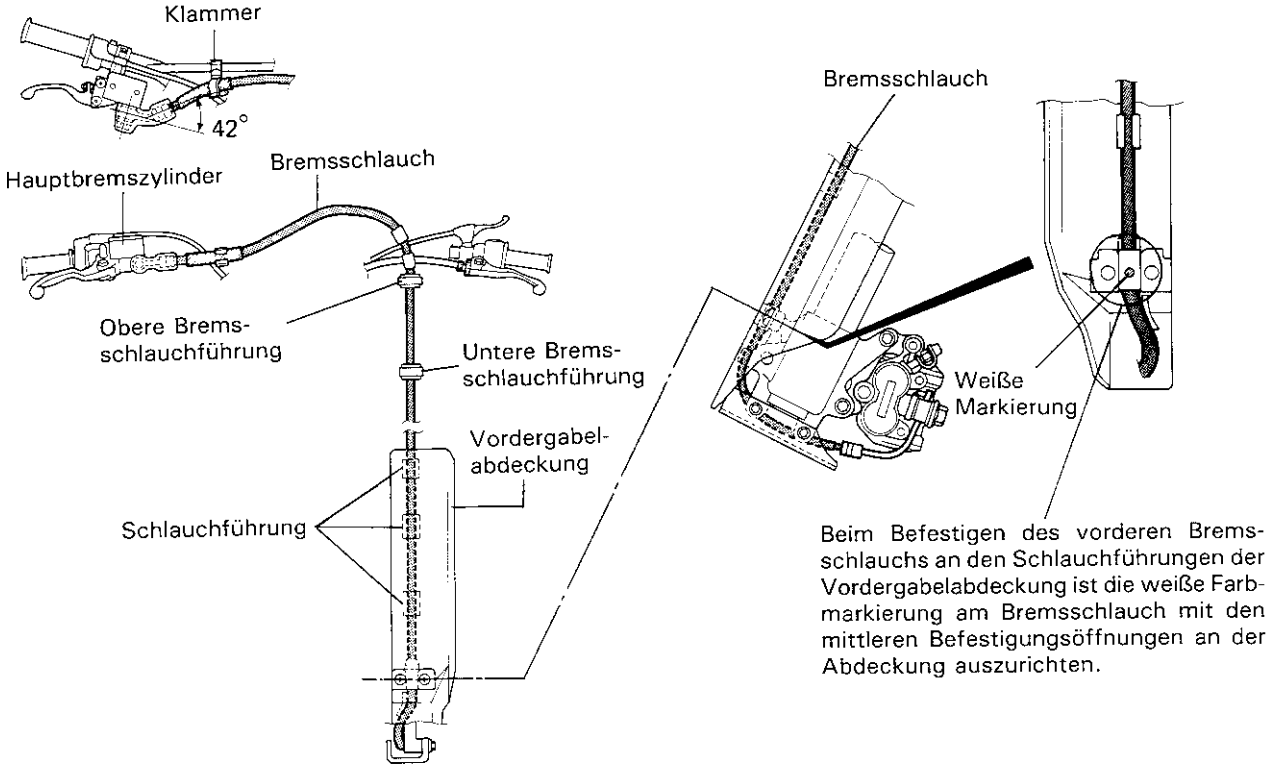
VERLEGUNG DER SEITZÜGE



VERLEGUNG DER HÖHENREGULIERSCHLÄUCHE



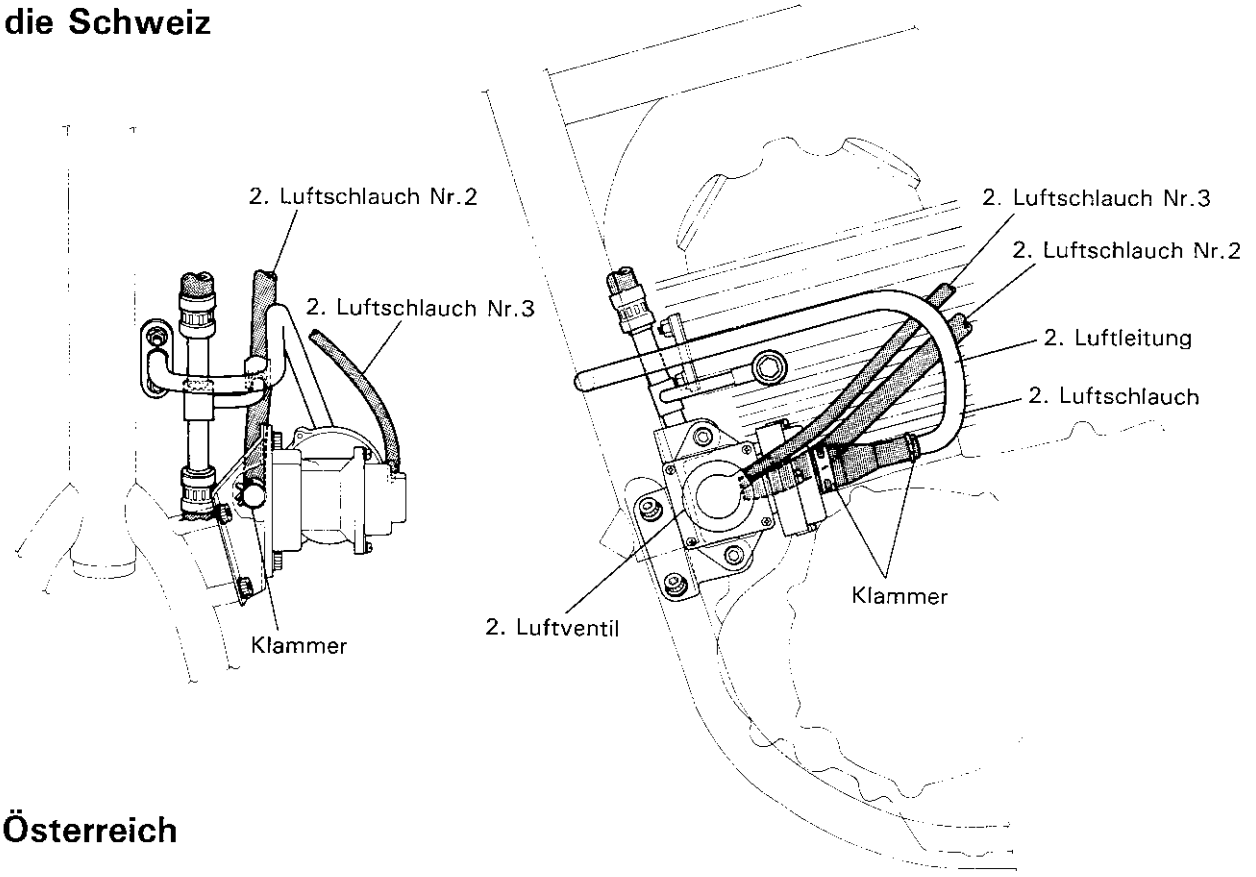
VERLEGUNG DES VORDEREN BREMSSCHLAUCHS



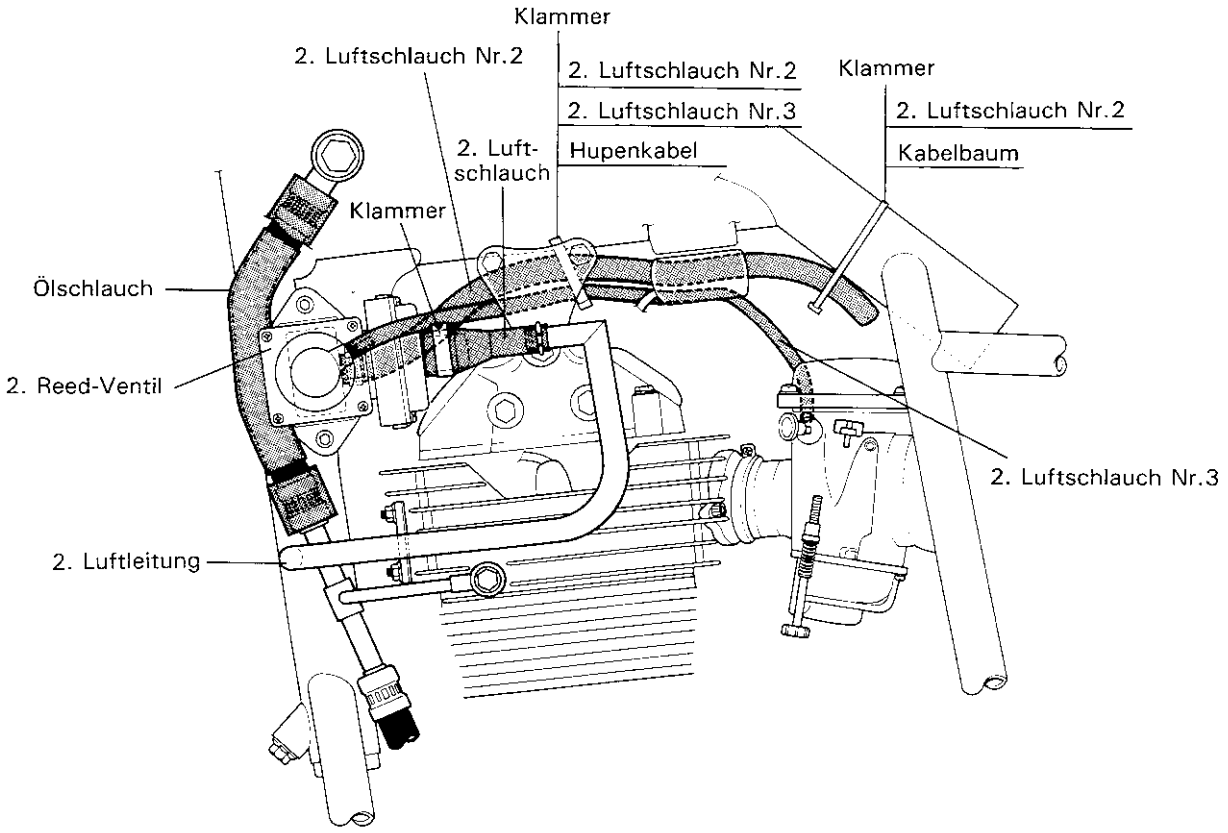
Beim Befestigen des vorderen Bremsschlauchs an den Schlauchführungen der Vordergabelabdeckung ist die weiße Farbmarkierung am Bremsschlauch mit den mittleren Befestigungsöffnungen an der Abdeckung auszurichten.

VERLEGUNG DER LUFTSCHLÄUCHE

Für die Schweiz



Für Österreich



VORWORT

Dieser Abschnitt beschreibt Wartungsdaten und -maßnahmen, die von denen für DR350N/SN/SHN (Modell 92) abweichen.

HINWEIS:

- *Unterschiede zwischen DR350N/SN/SHN und DR350P/SP/SHP hinsichtlich Technische Daten und Wartungsdaten sind mit einem Sternchen (*) deutlich gekennzeichnet.*
- *Einzelheiten, die in diesem Abschnitt nicht aufgeführt sind, siehe Abschnitt 1 bis 13.*

INHALT

TECHNISCHE DATEN 13- 1
DR350P 13- 1
DR350SP 13- 2
DR350SHP 13- 4
WARTUNGSDATEN 13- 6
DR350P 13- 6
DR350SP 13-12
DR350SHP 13-19
ÖLSPERRKUGEL 13-25
MAGNETZÜNDER 13-26
CDI-EINHEIT 13-27
FEDERBEIN (DR350P) 13-28
SCHALTPLAN 13-29
DR350P 13-29
DR350SP UND DR350SHP 13-30
VERLEGUNG DER KABEL 13-32
SEKUNDÄR-LUFTSCHLAUCHFÜHRUNG 13-33

TECHNISCHE DATEN

DR350P

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 165 mm
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 250 mm
Radstand	1 440 mm
Bodenfreiheit	310 mm
Sitzhöhe	920 mm
Leergewicht	113 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt, OHC
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	349 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	TM33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETBIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	2,818 (62/22)
Enduntersetzung	3,357 (47/14)
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette	RK520SO oder DID, 520VC5, 110 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI"
Zündzeitpunkt	*30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK DPR9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EPR-U9

FAHRGESTELL

Vorderradaufhäungung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung einstellbar
Hinterradaufhängung	Schwingarm-System (Hinterradaufhängung), gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druck- und Fangdämpfung einstellbar
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	118 mm
Wendekreis	2,2 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51M
Hinterreifengröße	110/100-18 64M

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve	9,5 L
Reserve	1,8 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Teleskopgabelöl	586 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350P.

DR350SP

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 335 mm . . . Für Finnland, Deutschland und Schweden 2 240 mm . . . Für Italien 2 235 mm . . . Sonstige
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 245 mm
Radstand	1 440 mm
Bodenfreiheit	290 mm
Sitzhöhe	900 mm
Leergewicht	118 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt mit SACS, OHC
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	349 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	BST33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETBIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	2,818 (62/22)
Enduntersetzung	3,071 (43/14)
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette	RK520SO oder DID, 520VC5, 108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI"
Zündzeitpunkt	*30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK DPR9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EPR-U9
Batterie	12V 10,8 kC (3 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlicht-maschine
Sicherung	15A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 3,4W . . . Für Großbritannien 12V 4W . . . Sonstige
Blinker	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W (x 2 Stücke)
Drehzahlmesser-beleuchtung	12V 3W
Leerlaufanzeigelämpchen	12V 1,7W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 1,7W

FAHRGESTELL

Vorderradaufhäungung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung 8 fach einstellbar
Hinterradaufhängung	Schwingarm-System (Hinterradaufhängung), Schraubenfeder, gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung voll einstellbar
Vorderradaufhängunghub	280 mm
Hinterradfederweg	280 mm

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350SP.

Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	115 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51P, Düse
Hinterreifengröße	110/90-18 61P, Düse

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich	
Reserve	9,0 L
Reserve	*2,0 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Filterwechsel	1 900 ml
Überholung	2 100 ml
Teleskopgabelöl	569 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350SP.

DR350SHP

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 335 mm . . . Für Deutschland und die Schweiz 2 235 mm . . . Sonstige
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 245 mm
Radstand	1 440 mm
Bodenfreiheit	280 mm
Sitzhöhe	890 mm
Leergewicht	124 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt mit SACS, OHC
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	349 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	BST33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETBIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	2,818 (62/22)
Enduntersetzung	3,071 (43/14)
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette	RK520SO oder DID, 520VC5, 108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI"
Zündzeitpunkt	*30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK DPR9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EPR-U9
Batterie	12V 10,8 kC (3 Ah)/ 10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlicht-maschine
Sicherung	15A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 4W
Blinker	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W (x 2 Stücke)
Drehzahlmesser-beleuchtung	12V 3W
Leerlaufanzeigelämpchen	12V 1,7W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 1,7W

FAHRGESTELL

Vorderradaufhäungung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft, Kompressionsdämpfungskraft einstellbar
Hinterradaufhängung	Schwingarm-Ausführung, Schraubenfeder, Gasdruck-/Oldämpfung, Kompressionsdämpfungskraft voll einstellbar
Vorderradaufhängunghub	270 mm
Hinterradfederweg	270 mm

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350SHP.

Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	115 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51P
Hinterreifengröße	110/90-18 61P

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve	9,0 L
Reserve	*2,0 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Filterwechsel	1 900 ml
Überholung	2 100 ml
Teleskopgabelöl	404 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350SHP.

WARTUNGSDATEN

DR350P

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	———
	AUS	27,0	———
Ventilhub	EIN	8,0	———
	AUS	8,0	———
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05 – 0,10	———
	AUS	0,10 – 0,15	———
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010 – 0,037	0,35
	AUS	0,030 – 0,057	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000 – 5,012	———
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975 – 4,990	———
	AUS	4,955 – 4,970	———
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	———	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	———	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	———	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9 – 1,1	———
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	———	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	———	35,0
	AUSSEN	———	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3 – 6,5 kg bei 28,0 mm Länge	———
	AUSSEN	13,1 – 15,1 kg bei 31,5 mm Länge	———

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,430 – 33,470	33,13
	AUS	33,460 – 33,500	33,16
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032 – 0,066	0,150
	links	0,028 – 0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012 – 22,025	———
	links	17,512 – 17,525	———
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959 – 21,980	———
	links	17,466 – 17,484	———

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenwellenschlag	——		0,10
Steuerkettenlänge (20 Abstände)	——		128,9
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000 – 12,018	——
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973 – 11,984	——
Zylinderkopfverzug	——		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	——		0,05
Dekompressionshebelspiel	0 – 2		——

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055 – 0,065		0,120
Zylinderbohrung	79,000 – 79,015		79,075
Kolbendurchmesser	78,940 – 78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.		78,880
Zylinderverzug	——		0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring	0,15 – 0,30	0,70
	2. Ring	0,35 – 0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring	——	0,180
	2. Ring	——	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring	1,01 – 1,03	——
	2. Ring	1,01 – 1,03	——
	Ölabstreifring	2,01 – 2,03	——
Kolbenringdicke	1. Ring	0,97 – 0,99	——
	2. Ring	0,97 – 0,99	——
Kolbenringdicke	20,002 – 20,008		20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996 – 20,000		19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006 – 20,014	20,040
Pleuelbiegung	——	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10 – 0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95 – 22,00	——

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Breite Wange zu Wange	60,0 ± 0,1	——
Kurbelwellenschlag	——	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	——	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	——
Öldruck (bei 60° C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM.	——

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10 – 15	——
Treiblamellenstärke	2,72 – 2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8 – 16,0	15,2
Stahllamellenverzug	——	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	——	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		2,818 (62/22)		——
Enduntersetzung		3,357 (47/14)		——
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		——
	2. Gang	1,733 (26/15)		——
	3. Gang	1,333 (24/18)		——
	4. Gang	1,111 (20/18)		——
	5. Gang	0,952 (20/21)		——
	6. Gang	0,826 (19/23)		——
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1 – 0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1, 2 &3	5,0 – 5,1	——
Schaltgabelstärke		Gabel 1, 2 & 3	4,8 – 4,9	——
Antriebskette		Typ	D.I.D. 520VC5 RK520SO	——
		Glieder	110	——
		Länge über 20 Abstände	——	319,4
Kettendurchhang		25 – 40		——

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Vergasertyp		TM33SS
Bohrung		33 mm
Kenn-Nr.		14D0
Leerlaufdrehzahl		1 400 ± 100 UPM
Schwimmerhöhe		14,2 ± 1,0 mm
Hauptdüse	(M.J.)	# 127,5
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,7 mm
Düsennadel	(J.N.)	5FP96 (3)
Nadeldüse	(N.J.)	P-8
Ausschnitt	C.A.)	1,5
Leerlaufdüse	(P.J.)	# 37,5
Bypass	(B.P.)	0,8 mm
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,6 mm
Ventilsitz	(V.S.)	1,8 mm
Anlasserdüse	(G.S.)	# 50
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	1⅛ Umdrehungen heraus
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,1 mm
Gaszugspiel (Zugseilzug)		0,5 – 1,0 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	*30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze	Typ	ND.: X27EPR-U9 N.G.K.: DPR9EA-9	
	Elektrodenabstand	0,8 – 0,9	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1 – 1,0 Ω	Pol – Erde
	Sekundär	12 – 22 kΩ	Kerzenkappe–Pol
Magnetzünderspulenwiderstand	Beleuchtung	0,1 – 1,5 Ω	Gelb – Schwarz
	Spannungsversorgung	*350 – 650 Ω	Weiß – Braun
	Erregerspule Nr. 1	*350 – 700 Ω	Grün – Blau
	Erregerspule Nr. 2	*350 – 700 Ω	Gelb – Grau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Mehr als 40V Wechselstrom bei 5 000 UPM		
Regelspannung	12 – 14V bei 5 000 UPM		

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350P.

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	55
Rücklicht	5

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND		STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel		0 – 0,3	—
Hinterbremspedalhöhe		5	—
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5 ± 0,2	3,0
	Hinten	4,0 ± 0,2	3,5
Bremsscheibenschlag		—	0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	11,000 – 11,043	—
	Hinten	12,700 – 12,743	—
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	10,957 – 10,984	—
	Hinten	12,657 – 12,684	—
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000 – 27,050	—
	Hinten	27,000 – 27,050	—
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900 – 26,950	—
	Hinten	26,900 – 26,950	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51M	—
	Hinten	110/100-18 64M	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	4,0
	Hinten	—	4,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	—	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	608	
Teleskopgabelölstand	145	—	
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm^2)	—	
Eingestellte Federrlänge des Federbeins	*268,2	—	
Hinterradfederweg	280	—	
Schwingenachsschlag	—	0,3	

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350P.

REIFENDRUCK

REIFEDRUCK KALT	kPa	kg/cm^2
VORNE	100	1,0
HINTEN	100	1,0

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbuthyläther), weniger als 10% Äthanol oder wenigen als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		USA
	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden.		Kanada
	Benzin mit 85 – 95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		Sonstige
Kraftstofftank einschl. Reserve	9,5 L		
Reserve	1,8 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	1 700 ml	
	Filterwechsel	1 900 ml	
	Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp	Gabelöl # 10		
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)	586 ml		
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

DR350SP

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilhub	EIN	8,0	—
	AUS	8,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05 – 0,10	—
	AUS	0,10 – 0,15	—
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010 – 0,037	0,35
	AUS	0,030 – 0,057	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000 – 5,012	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975 – 4,990	—
	AUS	4,955 – 4,970	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9 – 1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3 – 6,5 kg bei 28,0 mm Länge	—
	AUSSEN	13,1 – 15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,430 – 33,470	33,13
	AUS	33,460 – 33,500	33,16
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032 – 0,066	0,150
	links	0,028 – 0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012 – 22,025	—
	links	17,512 – 17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959 – 21,980	—
	links	17,466 – 17,484	—

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenwellenschlag	——		0,10
Steuerkettenlänge (20 Abstände)	——		128,9
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000 – 12,018	——
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973 – 11,984	——
Zylinderkopfverzug	——		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	——		0,05
Dekompressionshebelspiel	0 – 2		——

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055 – 0,065			0,120
Zylinderbohrung	79,000 – 79,015			79,075
Kolbendurchmesser	78,940 – 78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			78,880
Zylinderverzug	——			0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring		0,15 – 0,30	0,70
	2. Ring		0,35 – 0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		——	0,180
	2. Ring		——	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring		1,01 – 1,03	——
	2. Ring		1,01 – 1,03	——
	Ölabstreifring		2,01 – 2,03	——
Kolbenringdicke	1. Ring		0,97 – 0,99	——
	2. Ring		0,97 – 0,99	——
Kolbenringdicke	20,002 – 20,008			20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996 – 20,000			19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006 – 20,014	20,040
Pleuelbiegung	——	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10 – 0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95 – 22,00	——

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Breite Wange zu Wange	60,0 ± 0,1	——
Kurbelwellenschlag	——	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	——	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	——
Öldruck (bei 60° C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm^2) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm^2) bei 3 000 UPM.	——

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10 – 15	——
Treiblamellenstärke	2,72 – 2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8 – 16,0	15,2
Stahllamellenverzug	——	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	——	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		2,818 (62/22)		——
Enduntersetzung		3,071 (43/14)		——
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		——
	2. Gang	1,733 (26/15)		——
	3. Gang	1,333 (24/18)		——
	4. Gang	1,111 (20/18)		——
	5. Gang	0,952 (20/21)		——
	6. Gang	0,826 (19/23)		——
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1 – 0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1, 2 &3	5,0 – 5,1	——
Schaltgabelstärke		Gabel 1, 2 & 3	4,8 – 4,9	——
Antriebskette		Typ	D.I.D. 520VC5 RK520SO	——
		Glieder	108	——
		Länge über 20 Abstände	——	319,4
Kettendurchhang		25 – 40		——

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		E-03	E-33	E-28
Vergasertyp		BST33SS	←	←
Bohrung		33 mm	←	←
Kenn-Nr.		*14E9	*14EC	*14EF
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 100 UPM	←	←
Schwimmerhöhe		14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	*# 127.5	*←	*# 127.5
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm	←	←
Düsennadel	(J.N.)	5CD16	←	*5CD56(4)
Nadeldüse	(N.J.)	O-6	←	*O-5
Drosselventil	(Th.V)	# 115	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	# 37.5	←	# 37,5
Bypass	(B.P.)	0,8 mm, 0,8 mm, 0,8 mm	←	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	*1,0 mm	←	0,8 mm
Ventilsitz	(V.S.)	1,5 mm	←	←
Anlasserdüse	(G.S.)	*# 35	*←	*←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG	←	VOREINSTELLUNG *(1¾ Umdrehungen heraus)
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,3 mm	←	*1,2 mm
Gaszugspiel		0,5—1,0 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION			
		E-02,04,17, 21,25,34,94	E-15,22	E-39	E-39 (DR350SUP)
Vergasertyp		BST33SS	←	←	←
Bohrung		33 mm	←	←	←
Kenn-Nr.		14E0	*14EA	*14ED	*14EG
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 100 UPM	←	1 400 ± 50 UPM	←
Schwimmerhöhe		14,6 ± 1,0 mm	←	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	# 135	*# 127,5	*←	# 130
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm	←	←	←

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350SP.

E-02: England E-03: USA E-04: Frankreich E-15: Finnland E-17: Schweden E-21: Belgien
E-22: Deutschland E-25: Niederlande E-28: Kanada E-33: Kalifornien (USA)
E-34: Italien E-39: Österreich E-94: Barbados

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION			
Düsennadel	(J.N.)	5CD56 (3)	*5CD56 (4)	*←	*←
Nadeldüse	(N.J.)	O-3	*O-6	*O-6	*←
Ausschnitt	(C.A.)	#115	←	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#42,5	*#37,5	←	←
Bypass	(B.P.)	0,8 0,8 0,8 mm	←	←	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,8 mm	←	*0,9 mm	←
Ventilsitz	(V.S.)	1,5 mm	←	←	←
Anlasserdüse	(G.S.)	#45	*#35	*←	*←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREIN-STELLUNG (1⅛ Umdrehun-gen heraus)	*←	VOREIN-STELLUNG *(2⅛ Umdrehun-gen heraus)	VOREIN-STELLUNG *(2⅞ Umdrehun-gen heraus)
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,3 mm	*1,2 mm	1,35 mm	*1,45 mm
Gaszugspiel		0,5—1,0 mm	←	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		*30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze		Typ	ND.: X27EPR-U9 N.G.K.: DPR9EA-9	
		Elektrodenab-stand	0,8 — 0,9	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand		Primär	0,1 — 1,0 Ω	Pol — Erde
		Sekundär	12 — 22 kΩ	Kerzenkappe—Pol
Magnetzünderspulenwiderstand		Beleuchtung	0,1 — 1,5 Ω	Gelb — Gelb
		Spannungs-versorgung	*350 — 650 Ω	Weiß — Braun
		Erregerspule Nr. 1	*350 — 700 Ω	Grün — Blau
		Erregerspule Nr. 2	*350 — 700 Ω	Gelb — Grau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)		Mehr als*60V Wechselstrom bei 5 000 UPM		Gelb — Gelb
Regelspannung		13,0 — 15,5 bei 5 000 UPM		
Batterie	Typenbezeichnung	FT4L-BS		
	Kapazität	12V 10,8 kC (3 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte	1,320 bei 20°C		
Sicherung		15A		

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		E-03, 28, 33	E-02	Sonstige
Scheinwerfer	Fernlicht	60	←	←
	Abblendlicht	55	←	←
Standlicht			3,4	4

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350SP.

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-03, 28, 33	E-02	Sonstige
Rück/Bremslicht	5/21	←	←
Blinker	21	←	←
Drehzahlmesserbeleuchtung	3	←	←
Tachometerbeleuchtung	1,7	←	←
Blinkeranzeigelämpchen	1,7	←	←
Fernlichtanzeigelämpchen	1,7	←	←
Leerlaufanzeigelämpchen	1,7	←	←
Kennzeichenbeleuchtung	5	←	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	0 – 0,3		———
Hinterbremspedalhöhe	5		———
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5 ± 0,2	3,0
	Hinten	4,0 ± 0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	———		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	12,700 – 12,743	———
	Hinten	12,700 – 12,743	———
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	12,657 – 12,684	———
	Hinten	12,657 – 12,684	———
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000 – 27,050	———
	Hinten	30,230 – 30,280	———
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900 – 26,950	———
	Hinten	30,160 – 30,180	———
Radfelgenschlag	Axial	———	2,0
	Radial	———	2,0
Radachsenschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten	———	0,25
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51P	———
	Hinten	110/90-18 61P	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———	3,0
	Hinten	———	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	———	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	———	602	
Teleskopgabelölstand	152	———	
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm²)	———	

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Eingestellte Federrlänge des Federbeins	268,2	——	
Hinterradfederweg	280	——	
Schwingenachsschlag	——	0,3	

REIFENDRUCK

REIFEDRUCK KALT	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	150	1,50	150	1,50
HINTEN	150	1,50	175	1,75

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbuthyläther), weniger als 10% Äthanol oder wenigen als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		USA
	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden.		Kanada
	Benzin mit 85 – 95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		Sonstige
Kraftstofftank einschl. Reserve	9,0 L		
Reserve	*2,0 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	1 700 ml	
	Filterwechsel	1 900 ml	
	Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp	Gabelöl # 10		
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)	569 ml		
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350SP.

DR350SHP

VENTILE + FÜHRUNGEN

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	———
	AUS	27,0	———
Ventilhub	EIN	8,0	———
	AUS	8,0	———
Ventilspiel (bei kaltem Motor)	EIN	0,05—0,10	———
	AUS	0,10—0,15	———
Spiel zwischen Ventilführung und Ventilschaft	EIN	0,010—0,037	0,35
	AUS	0,030—0,057	0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN und AUS	5,000—5,012	———
Außendurchmesser der Ventilschafts	EIN	4,975—4,990	———
	AUS	4,955—4,970	———
Schlag des Ventilschafts	EIN und AUS	———	0,05
Dicke des Ventiltellers	EIN und AUS	———	0,5
Länge des Ventilschaftendes	EIN und AUS	———	1,8
Breite des Ventilsitzes	EIN und AUS	0,9—1,1	———
Radialschlag des Ventiltellers	EIN und AUS	———	0,03
Freie Länge der Ventilfeder (EIN und AUS)	INNEN	———	35,0
	AUSSEN	———	37,8
Spannung der Ventilfeder (EIN und AUS)	INNEN	5,3—6,5 kg bei einer Länge von 28,0 mm	———
	AUSSEN	13,1—15,1 kg bei einer Länge von 31,5 mm	———

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,430—33,470	33,13
	AUS	33,460—33,500	33,16
Laufspiel des Nockenwellen-Lagerzapfens	Rechte Seite	0,032—0,066	0,150
	Linke Seite	0,028—0,059	0,150
Innendurchmesser des Nockenwellen-Lagerbocks	Rechte Seite	22,012—22,025	———
	Linke Seite	17,512—17,525	———
Außendurchmesser des Nockenwellen-Lagerezapfens	Rechte Seite	21,959—21,980	———
	Linke Seite	17,466—17,484	———
Nockenwellenschlag	———		0,10
Steuerkettenlänge über 20 Stifte	———		128,9
Innendurchmesser der Kipphebel	EIN und AUS	12,000—12,018	———
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN und AUS	11,973—11,984	———

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS-GRENZE
Verzug des Zylinderkopfs	———	0,05
Verzug der Zylinderkopfhaube	———	0,05
Spiel des Dekompressionszugs	0—2	———

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRINGE

Einheit: mm

GEGENSTAND			SOLLWERT	VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel zwischen Kolben und Zylinder			0,055—0,065	0,120
Zylinderbohrung			79,000—79,015	79,075
Kolbendurchmesser			78,940—78,955 15 mm von der Unterkante des Kolbenshafts messen.	78,880
Zylinderverzug			———	0,05
Kolbenringstoß, unbelastet	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringstoß	1. Ring		0,15—0,30	0,70
	2. Ring		0,35—0,50	0,70
Spiel zwischen Kolbenring und Kolbenringnut	1. Ring		———	0,180
	2. Ring		———	0,150
Breite der Kolbenringnut	1. Ring		1,01—1,03	———
	2. Ring		1,01—1,03	———
	Ölabstreifring		2,01—2,03	———
Kolbenringstärke	1. Ring		0,97—0,99	———
	2. Ring		0,97—0,99	———
Kolbenbolzenbohrung			20,002—20,008	20,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens			19,996—20,000	19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHSWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelauges	20,006—20,014	20,040
Pleuelstangenbiegung	———	3,0
Seitenspiel des Pleuelfußes	0,10—0,55	1,0
Breite des Pleuelstangenfußes	21,95—22,00	———
Abstand zwischen den Ausgleichgewichten	60,0±0,1	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05
Freie Länge der Ausgleichs-feder	———	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS-GRENZE
Untersetzungsverfältnis der Ölpumpe	1,590 (35/22)	———
Öldruck (bei 60°C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 U/min	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Kupplungshebels	10—15	———
Stärke der Antriebsscheiben	2,72—2,88	2,42
Klauenbreite der Antriebs-scheiben	15,8—16,0	15,2
Verzug der Abtriebsscheiben	———	0,10
Freie Länge der Kupplungs-federfeder	———	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

(in der 1.-Gang-Position)

Einheit: mm (außer Übersetzungsverhältnis)

GEGENSTAND		SOLLWERT		VERSCHLEISS-GRENZE
Primär-Untersetzungs-verhältnis		2,818 (62/22)		———
End-Untersetzungsverhältnis		3,071 (43/14)		———
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		———
	2. Gang	1,733 (26/15)		———
	3. Gang	1,333 (24/18)		———
	4. Gang	1,111 (20/18)		———
	5. Gang	0,952 (20/21)		———
	Direkter Gang	0,826 (19/23)		———
Spiel zwischen Schaltgabel und Nut		0,1—0,3		0,5
Breite der Schaltgabelnut		Nr.1, Nr.2 und Nr.3	5,0—5,1	———
Stärke der Schaltgabel		Nr.1, Nr.2 und Nr.3	4,8—4,9	———
Antriebskette		Typ	DAIDO: D.I.D. 520VC5 TAKASAGO: RK520SO	———
		Anzahl der Glieder	108	———
		Länge für 20 Stifte	———	319,4
Antriebsketten-Durchhang (SHC-Knopf auf "L")		20—35		———

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	Für Belgien	Für Deutschland	Für Schweiz
Vergasertyp	MIKUNI BST33SS	←	←
Bohrung	33 mm	←	←
Identifikationsnummer	14E0	*14EA	*14EB
Leerlaufdrehzahl	1 500±100 U/min	←	1 400±50 U/min
Schwimmerhöhe	14,6±1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#135	*#127,5	*#132,5
Hauptluftdüse (M.A.J.)	0,6 mm	←	←
Düsennadel (J.N.)	5CD56 (3)	*5CD56 (4)	*←
Düsenhalter (N.J.)	O-3	*O-5	O-7
Drosselklappenventil (Th.V.)	#115	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#42,5	*#37,5	←
Bypass (B.P.)	0,8, 0,8, 0,8 mm	←	←
Leerlauföffnung (P.O.)	0,8 mm	←	*0,9 mm
Ventilsitz (V.S.)	1,5 mm	←	←
Kaltstartdüse (G.S.)	#45	*#35	*←
Leerlaufregulierschraube (P.S.)	VOREINGESTELLT (1-⅛ Umdrehungen herausdrehen)	*←	VOREINGESTELLT (2,0 Umdrehung herausdrehen)
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	1,3 mm	*1,2 mm	1,3 mm
Spiel des Gaszugs (Zugkabel)	0,5—1,0 mm	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		ANMERKUNG
Zündzeitpunkt	*30° vor OT bei über 4 300 U/min		
Zündkerze	Typ	ND.: X27EPR-U9 N.G.K.: DPR9EA-9	
	Abstand	0,8—0,9	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1—1,0 Ω	Klemme—Masse
	Sekundär	12—22 kΩ	Zündkerzenstecker—Klemme
Magnetzünderspulen-Widerstand	Beim Aufladen	0,1—1,5 Ω	Gelb—Gelb
	Stromquelle	*350—650 Ω	Weiß—Braun
	Erregerspule Nr.1	*350—700 Ω	Grün—Blau
	Erregerspule Nr.2	*350—700 Ω	Gelb—Grau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Über*60V (Wechselstrom) bei 5 000 U/min		Gelb—Gelb
Regelspannung	13,0—15,5V bei 5 000 U/min		

Die mit einem Sternchen (*) versehenen Spezifikationen wurden für das Modell "DR350SHP" neu aufgenommen.

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	ANMERKUNG
Batterie	Typen-bezeichnung	FT4L-BS	
	Kapazität	12V 10,8 kC (3Ah)/10HR	
	Säuredichte-Sollwert	1,320 bei 20°C	
Widerstandswert der Siicherung		15A	

WATTLEISTUNGEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	Fernlicht (HI)	60
	Abblendlicht (LO)	55
Positionsleuchte		4
Schluß-/Bremsleuchte		5/21
Blinkleuchte		21
Drehzahlmesser-Beleuchtung		3
Tachometerbeleuchtung		1,7
Blinkleuchten-Anzeigelampe		1,7
Fernlichtanzeige		1,7
Neutralstellungsanzeige		1,7
Kennzeichenbeleuchtung		5

BREMSE + RÄDER

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Bremshebels	0—0,3		———
Höhe des hinteren Bremspedals	5		———
Stärke der Bremsscheibe	Vorne	3,5±0,2	3,0
	Hinten	4,0±0,2	3,5
Schlag der Bremsscheibe	———		0,30
Bohrung des Hauptbremszylinders	Vorne	12,700—12,743	———
	Hinten	12,700—12,743	———
Durchmesser des Hauptbremszylinder-Kolbens	Vorne	12,657—12,684	———
	Hinten	12,657—12,684	———
Bohrung des Bremssattelkolbens	Vorne	27,000—27,050	———
	Hinten	30,230—30,280	———
Durchmesser des Bremssattelkolbens	Vorne	26,900—26,950	———
	Hinten	30,160—30,180	———
Felgenschlag	Axial	———	2,0
	Radial	———	2,0
Achswellenschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten	———	0,25

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS-GRENZE
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51P	———
	Hinten	110/90-18 61P	———
Profiltiefe	Vorne	———	3,0
	Hinten	———	3,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS-GRENZE	ANMERKUNG
Hub der Teleskopgabel	270	———	
Freie Länge der Teleskop-gabelfeder	———	545	
Ölstand der Teleskopgabel	189	———	
Gasdruck des hinteren Stoßdämpfers	870 kPa (8,7 kg/cm²)	———	
Hinterradhub	270	———	
Schlag der Schwingarm-Drehlagerwelle	———	0,3	

REIFENDRUCK

REINDRUCK FALT	BEI SOLO-FAHRT		MIT BEIFAHRER	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	150	1,50	150	1,50
HINTEN	150	1,50	175	1,75

KRAFTSTOFF + ÖL

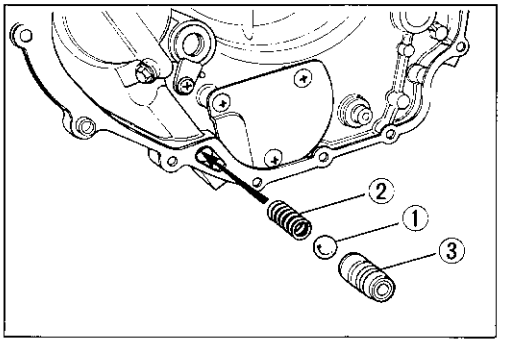
GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		ANMERKUNG
Kraftstofftyp		Benzin mit einer Oktanzahl zwischen 85 und 95 oder höher verwenden. Bleifreier Kraftstoff ist zu bevorzugen.		
Kraftstofftank einschl.	Reserve	9,0 L		
	Reserve	*2,0 L		
Motoröltyp		SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motoröl-Einfüllmenge		Bei Wechsel	1 700 ml	
		Mit Filterwechsel	1 900 ml	
		Bei Überholung	2 100 ml	
Gabelöltyp		Gabelöl Nr. 10		
Gabelöl-Kapazität (pro Gabelholm)		404 ml		
Bremsflüssigkeits-Typ		DOT 4		

Die mit einem Sternchen (*) versehenen Spezifikationen wurden für das Modell "DR350SHP" neu aufgenommen.

ÖLSPERRKUGEL

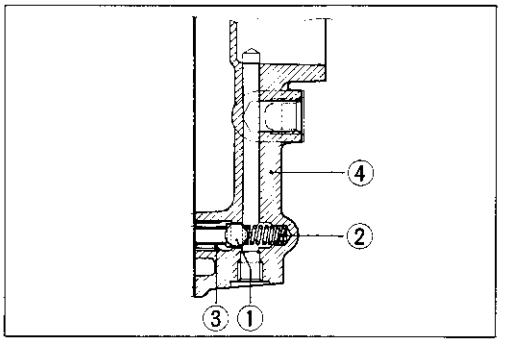
AUSBAU

- Das Motoröl ablassen.
- Die Schrauben des hinteren Hauptbremszylinders herausdrehen.
- Die Schrauben der Kupplungszughalterung herausdrehen.
- Die Schraube der Ölleitung an der Kupplungsabdeckung herausdrehen.
- Das Pedal des Kickstarters ausbauen.
- Die Kupplungsabdeckung ausbauen.
- Die Buchse ③ entfernen, dann die Ölsperrkugel ① und die Feder ② herausnehmen.



EINBAU

Die Feder ②, die Ölsperrkugel ① und die Buchse ③ an der Kupplungsabdeckung ④ installieren, wie in der Abbildung gezeigt.



VORSICHT:

Beim Einbau der Buchse ③ in die Kupplungsabdeckung die Buchse so installieren, daß die aus Gummi bestehende Seite nach außen zeigt.

MAGNETZÜNDER

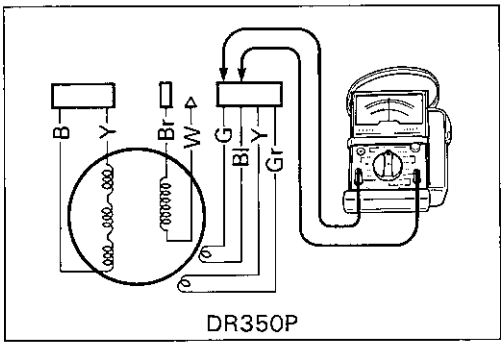
MAGNETZÜNDERSPULE

- Die Rahmenabdeckungen und die Sitzbank ausbauen.
- Die Kabel des Magnetzünders abklemmen.

Den Widerstand zwischen den Kabeln mit einem Testgerät messen, wie in der Abbildung gezeigt.

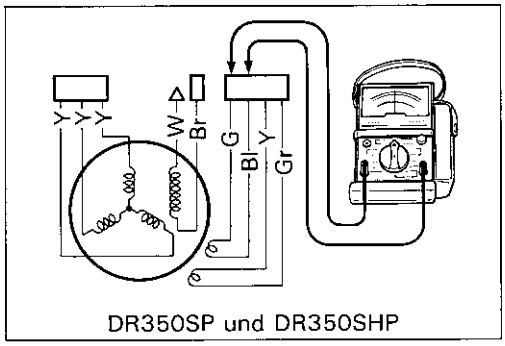
09900-25002: Taschenprüfer

Widerstand der Magnetzünderspule (DR350P)
Beleuchtungsspule: 0,1—1,5 Ohm (Y—B)
Stromquellenspule: 350—650 Ohm (W—Br)
Erregerspule Nr.1: 350—700 Ohm (G—Bl)
Erregerspule Nr.2: 350—700 Ohm (Y—Gr)



DR350P

Widerstand der Magnetzünderspule (DR350SP und DR350SHP)
Beleuchtungsspule: 0,1—1,5 Ohm (Y—Y)
Stromquellenspule: 350—650 Ohm (W—Br)
Erregerspule Nr.1: 350—700 Ohm (G—Bl)
Erregerspule Nr.2: 350—700 Ohm (Y—Gr)

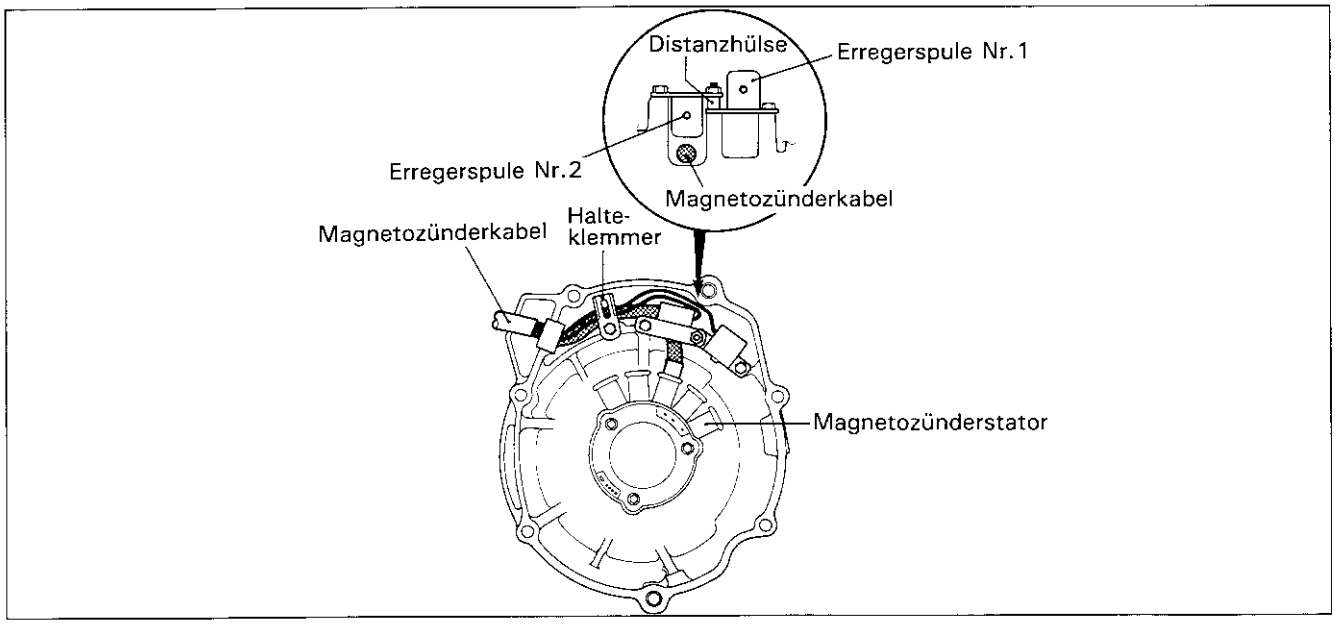


DR350SP und DR350SHP

DRAHTFARBE

B	: Schwarz	Gr	: Grau
Bl	: Blau	W	: Weiß
Br	: Braun	Y	: Gelb
G	: Grün		

EINBAU DES MAGNETZÜNDER-STATORS



CDI-EINHEIT

- Die Rahmenabdeckungen und die Sitzbank ausbauen.
- Die Kabel der CDI-Einheit abklemmen.

Auf Durchgang überprüfen und den Widerstand mit einem Testgerät messen.

09900-25002: Taschenprüfer

DRAHTFARBE
Bl : Blau
Br : Braun
G : Grün
Gr : Grau
W : Weiß
Y : Gelb
B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden
B/Y : Schwarz mit gelbem Kennfaden
Bl/B : Blau mit schwarzem Kennfaden
Bl/R : Blau mit rotem Kennfaden
G/R : Grün mit rotem Kennfaden
W/Bl : Weiß mit blauem Kennfaden
W/R : Weiß mit rotem Kennfaden

DR350P

Einheit: kΩ

⊖-Pol des Prüfers an: \ ⊕-Pol des Prüfers an:	G	Bl	Y	Gr	W	Br	B/Y	W/Bl	B/W
G		3–30	5–40	3–30	5–40	5–40	10–100	∞	3–30
Bl	3–30		3–30	0	0.5–10	0.5–10	3–40	∞	0
Y	5–40	3–30		3–30	5–40	5–40	10–100	∞	3–30
Gr	3–30	0	3–30		0.5–10	0.5–10	3–40	∞	0
W	5–80	3–40	5–80	3–40		10–100	30–1000	∞	3–40
Br	50–300	50–300	50–300	50–300	50–300		0.5–10	∞	50–300
B/Y	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞	∞
W/Bl	5–40	0.5–10	5–40	0.5–10	3–40	3–40	10–300		0.5–10
B/W	3–30	0	3–30	0	0.5–10	0.5–10	3–40	∞	

DR350SP und DR350SHP

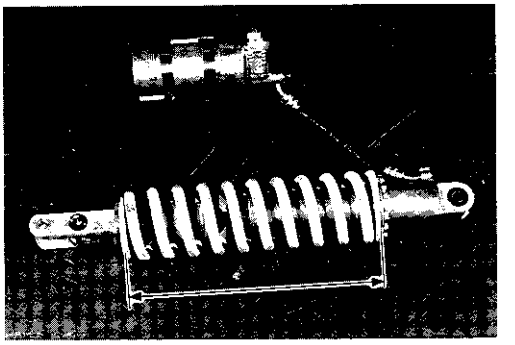
Einheit: kΩ

⊖-Pol des Prüfers an: \ ⊕-Pol des Prüfers an:	G	Bl	Y	Gr	W	Br	B/Y	W/Bl	B/W	Bl/R	Bl/B	G/R	W/R
G		3–30	5–40	3–30	5–40	5–40	10–100	∞	3–30	50–500	∞	50–500	5–80
Bl	3–30		3–30	0	0.5–10	0.5–10	3–40	∞	0	30–500	∞	30–500	1–30
Y	5–40	3–30		3–30	5–40	5–40	10–100	∞	3–30	50–500	∞	50–500	5–80
Gr	3–30	0	3–30		0.5–10	0.5–10	3–40	∞	0	30–500	∞	30–500	1–30
W	5–80	3–40	5–80	3–40		10–100	30–1000	∞	3–40	Über 100	∞	Über 100	5–100
Br	50–300	50–300	50–300	50–300	50–300		0.5–10	∞	50–300	Über 100	∞	Über 100	50–500
B/Y	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞	∞	∞	∞	∞	∞
W/Bl	5–40	0.5–10	5–40	0.5–10	3–40	3–40	10–300		0.5–10	Über 70	∞	Über 70	5–50
B/W	3–30	0	3–30	0	0.5–10	0.5–10	3–40	∞		30–500	∞	30–500	1–20
Bl/R	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞	∞	∞
Bl/B	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	0.5–10		∞	∞
G/R	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞
W/R	10–100	5–80	10–100	5–80	10–200	10–200	30–1000	∞	5–80	Über 100	∞	Über 100	

HINWEIS:
Wenn ein Ohmmeter eines anderen Fabrikats anstatt eines SUZUKI-Prüfgeräts verwendet wird, können sich von der Spezifikation abweichende Meßwerte ergeben, da die Kondensatoren, Dioden usw. der CDI-Einheit andere Widerstandswerte aufweisen.

HINWEIS:
Die Zündkerze ausbauen und auf die Zylinderkopfhaube legen; den Kickstarter betätigen und die Funkenbildung an der Zündkerze überprüfen. Wenn kein zündfunke zu sehen ist, die CDI-Einheit ersetzen bzw. die Magnetzünderspulen, Zündspulen und Zündkerzen kontrollieren. Wenn diese Teile in Ordnung sind, kann der Defekt in der CDI-Einheit liegen; in diesem Falle die CDI-Einheit durch ein Neuteil ersetzen.

FEDERBEIN (DR350P)



EINSTELLUNG DER FEDERBEINVORSPANNUNG

Federspannung des Federbeins mit einem Universalschlüssel einstellen. Dazu Stellring für Federvorspannung wie folgt drehen.

Standardmäßig eingestellte Federlänge: 268,2 mm

09910-60611: Universalschlüssel

ACHTUNG:
Nach Einstellung der Vorspannung Verschlußring des Federeinstellers festziehen.

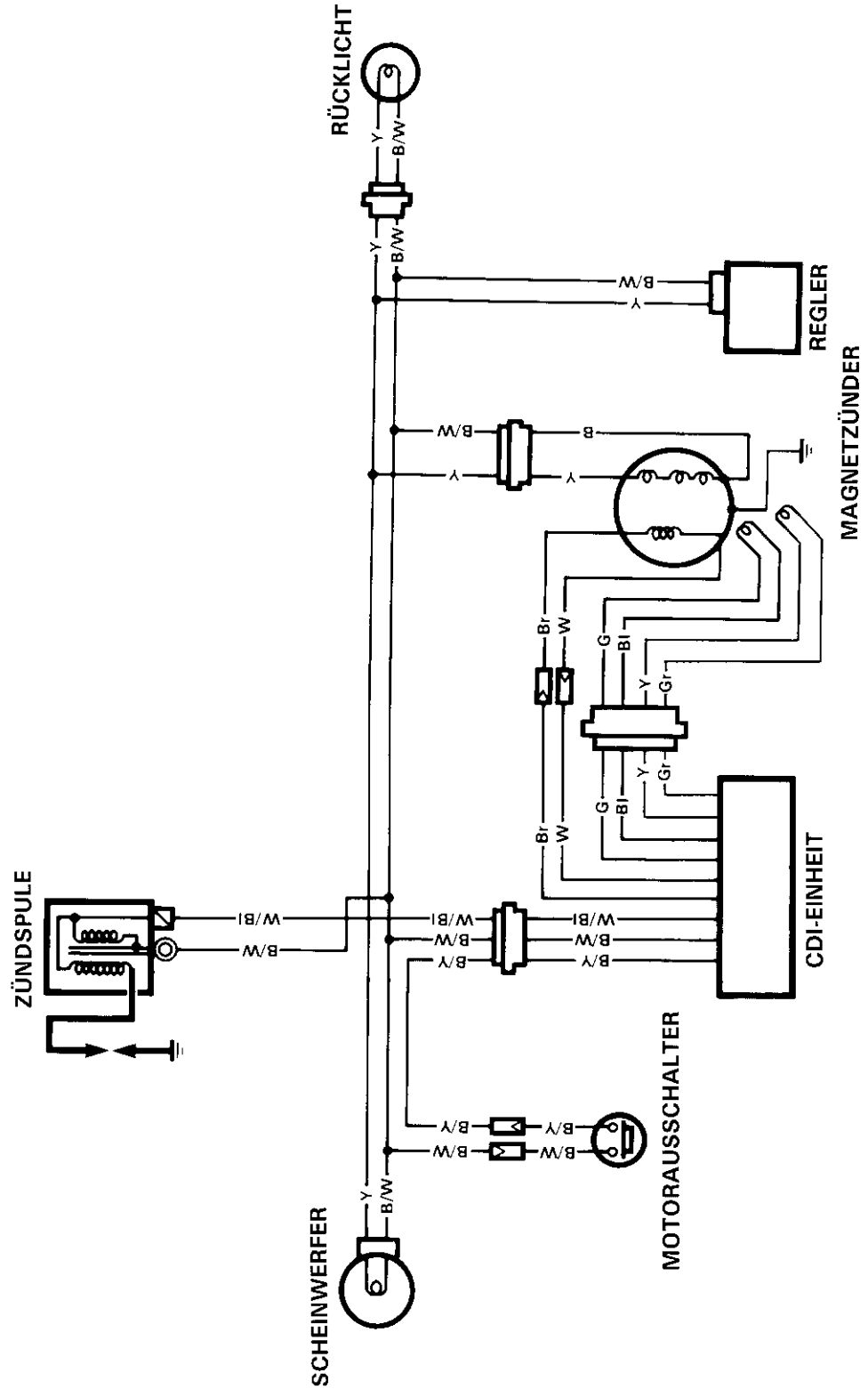
EINSTELLTABELLE
Federlänge
Standard : 268,2 mm
Weicher : 273,2 mm
Härter : 260,2 mm

Dämpfungseinstellung (Standard)
Druck : Ganz herausgedreht
Zug : Um 2½ Umdrehungen aus der ganz hineingedrehten Position herausdrehen.

HINWEIS:
In der ganz hineingedrehten Position ist die Federung am härtesten.

SCHALTPLAN

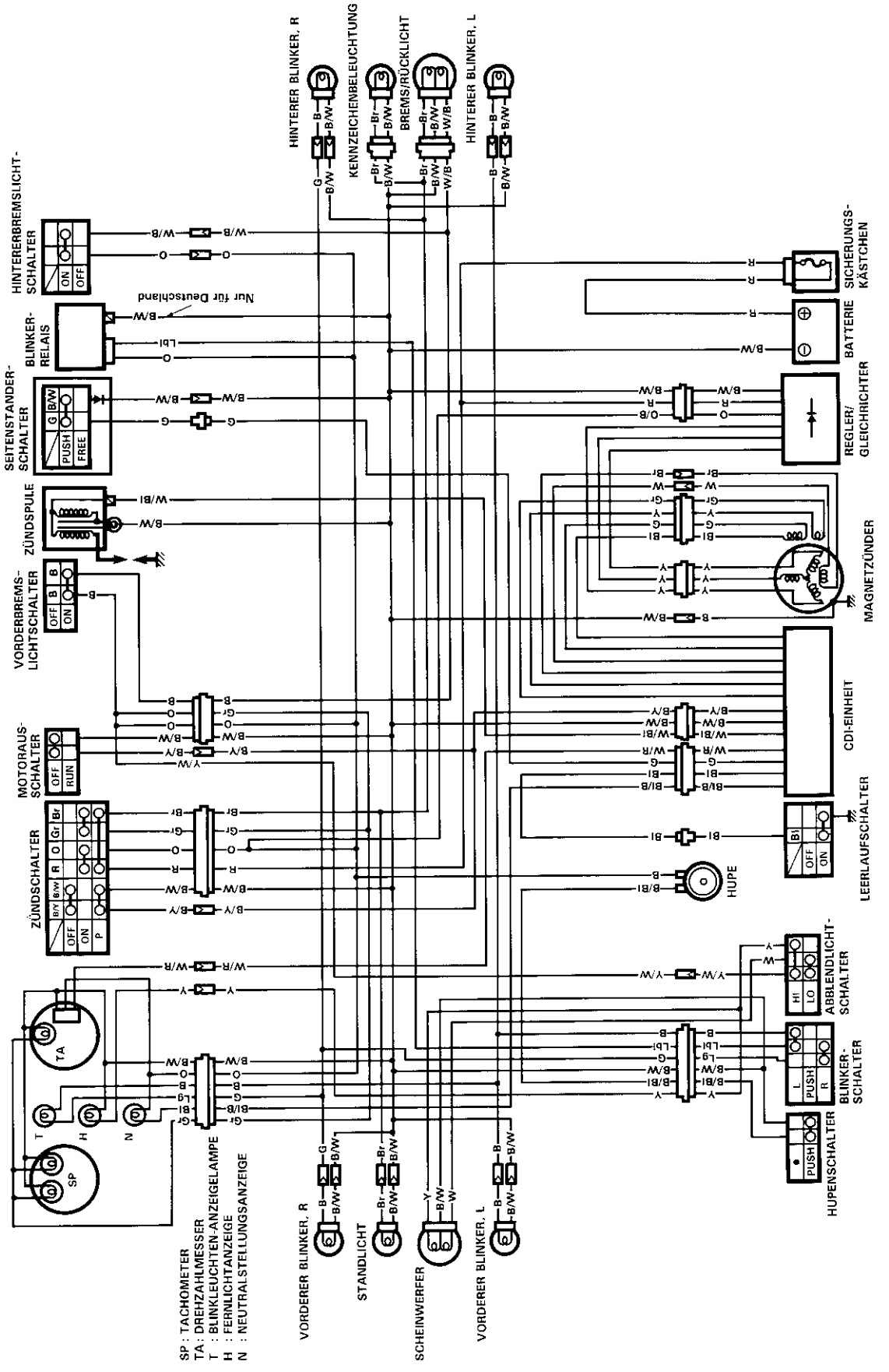
DR350P



DRAHTFARBE

Bl : Blau
Br : Braun
G : Grün
W : Weiß
Y : Gelb
B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden
B/Y : Schwarz mit gelbem Kennfaden
W/Bl: Weiß mit blauem Kennfaden

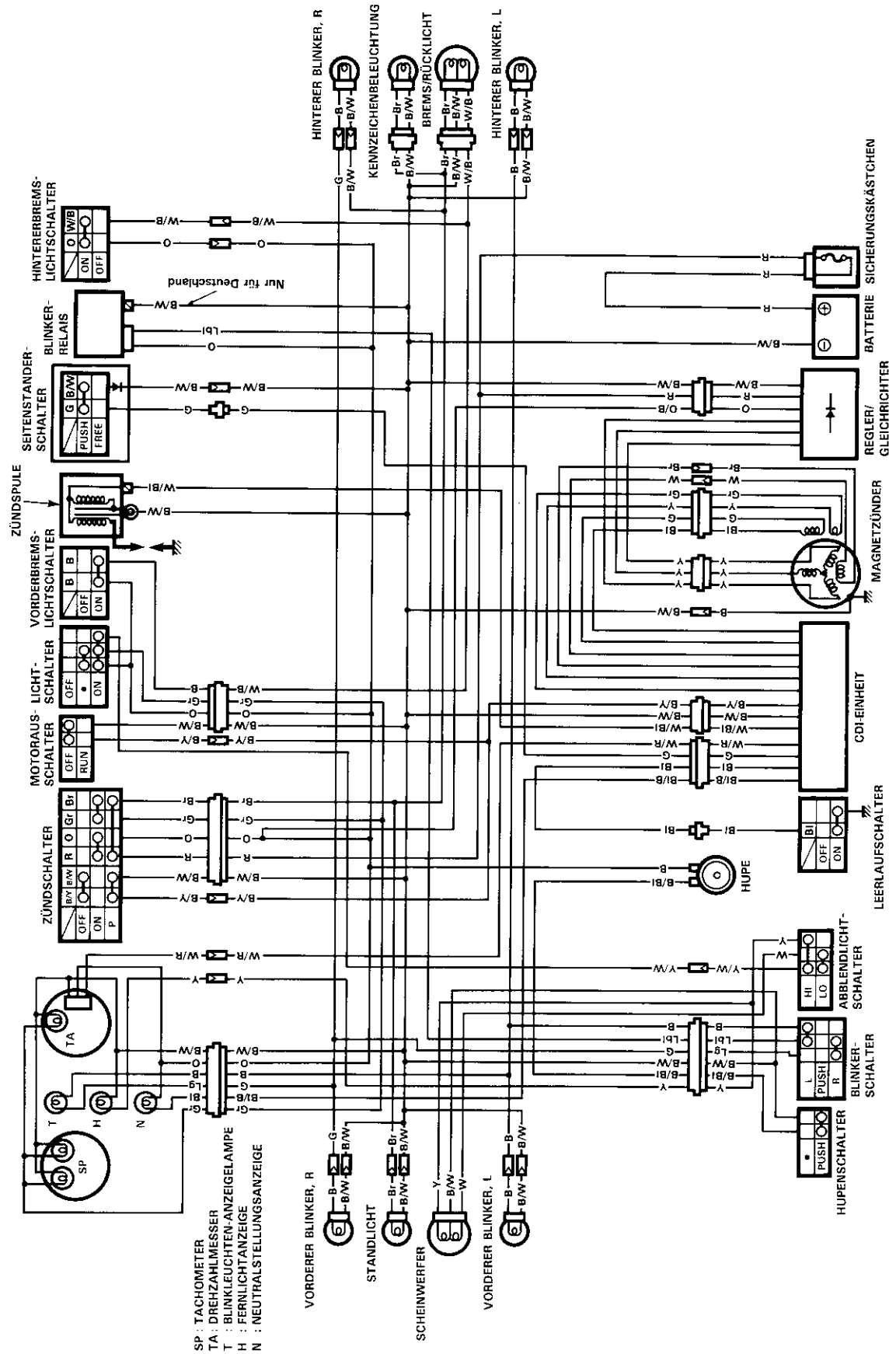
DR350SP (Für Australien, Kanada und USA)



DRAHTFARBE

B	: Schwarz	Lbl	: Hellblau	Y	: Gelb	O/B	: Orange mit schwarzem Kennfaden
Bl	: Blau	Lg	: Hellgrün	B/Bl	: Schwarz mit blauem Kennfaden	W/B	: Weiß mit schwarzem Kennfaden
Br	: Braun	O	: Orange	B/W	: Schwarz mit weißem Kennfaden	W/Bl	: Weiß mit blauem Kennfaden
G	: Grün	R	: Rot	B/Y	: Schwarz mit gelbem Kennfaden	W/R	: Weiß mit rotem Kennfaden
Gr	: Grau	W	: Weiß	Bl/B	: Blau mit schwarzem Kennfaden	Y/W	: Gelb mit weißem Kennfaden

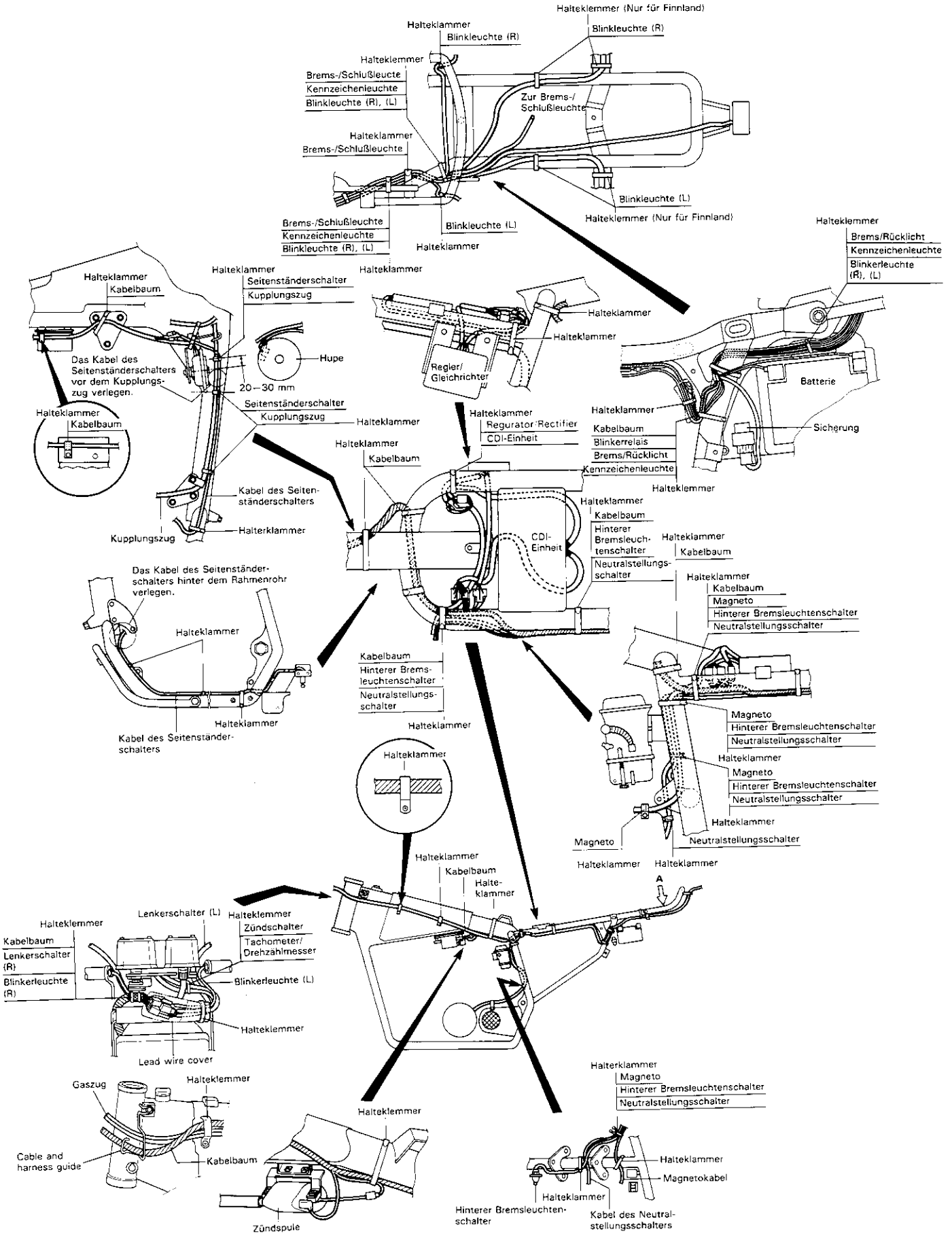
DR350SP UND DR350SHP (Für die andere)



DRAHTFARBE

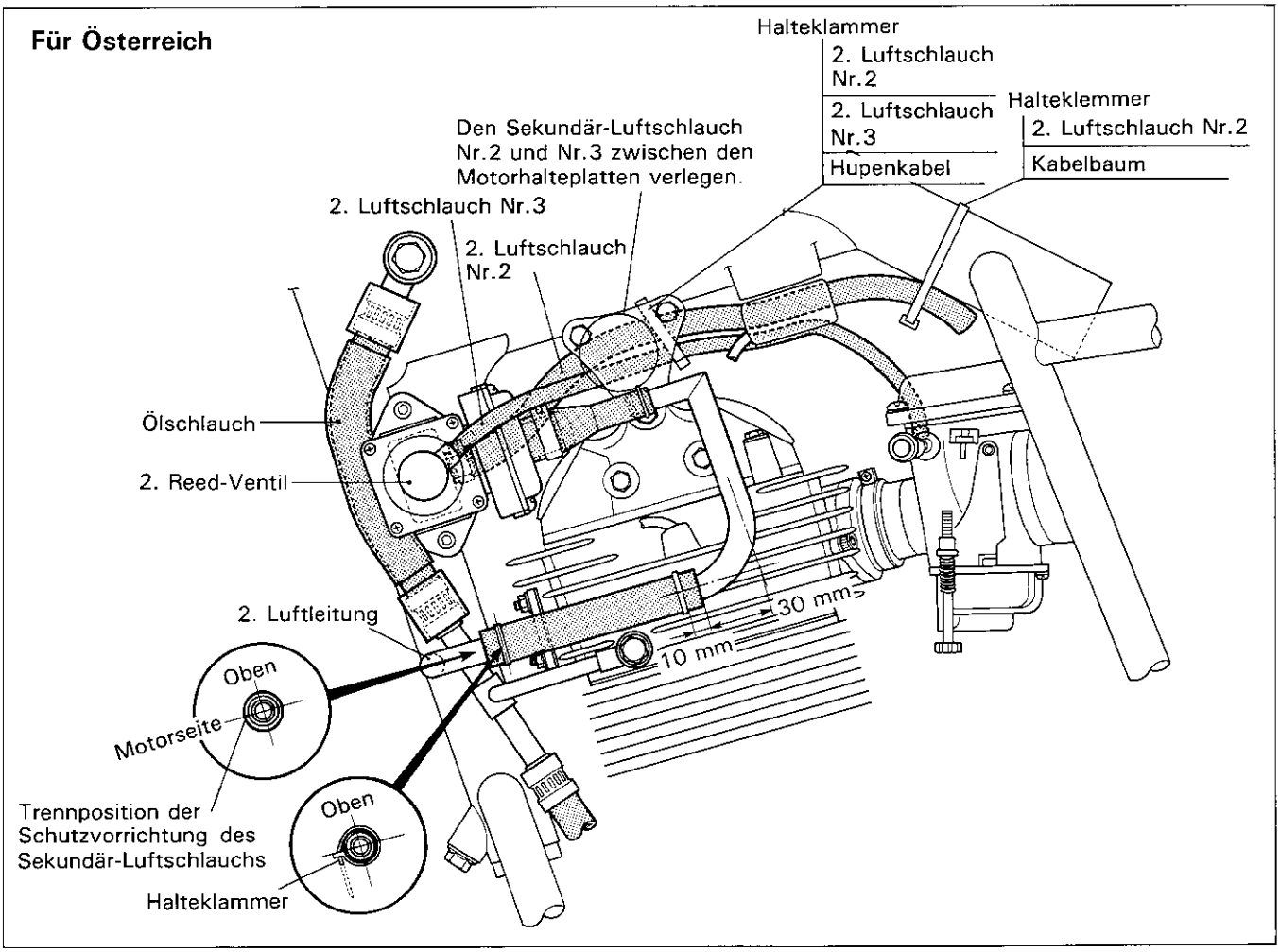
B	: Schwarz	Lbl	: Hellblau	Y	: Gelb	O/B	: Orange mit schwarzem Kennfaden
Bl	: Blau	Lg	: Hellgrün	B/Bl	: Schwarz mit blauem Kennfaden	W/B	: Weiß mit schwarzem Kennfaden
Br	: Braun	O	: Orange	B/W	: Schwarz mit weißem Kennfaden	W/Bl	: Weiß mit blauem Kennfaden
G	: Grün	R	: Rot	B/Y	: Schwarz mit gelbem Kennfaden	W/R	: Weiß mit rotem Kennfaden
Gr	: Grau	W	: Weiß	Bl/B	: Blau mit schwarzem Kennfaden	Y/W	: Gelb mit weißem Kennfaden

VERLEGUNG DER KABEL

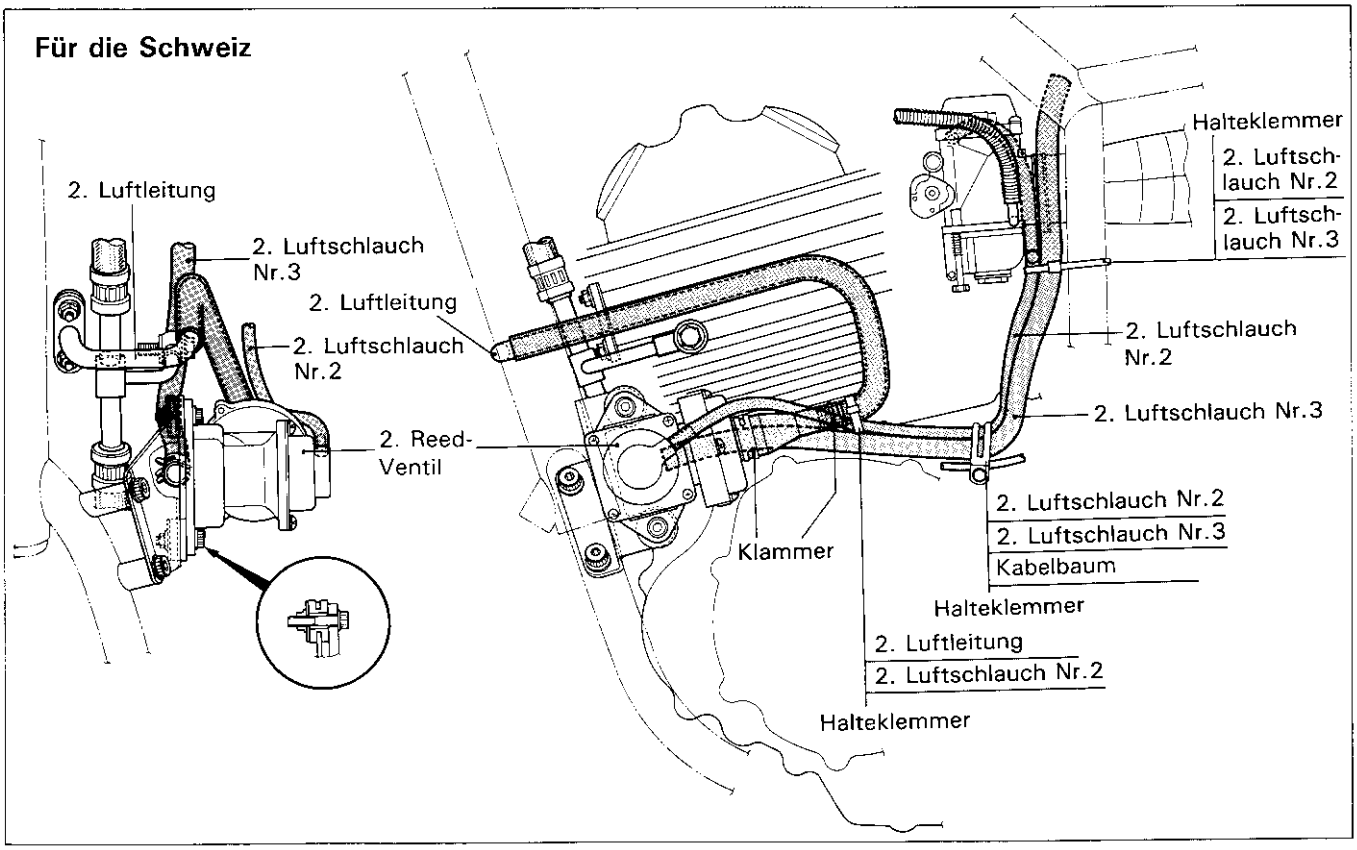


SEKUNDÄR-LUFTSCHLAUCHFÜHRUNG

Für Österreich



Für die Schweiz



VORWORT

Dieser Abschnitt beschreibt Wartungsdaten und -maßnahmen, die von denen für DR350P/SP/SHP (Modell '93) abweichen.

HINWEIS:

- *Unterschiede zwischen DR350P/SP/SHP und DR350R/SR/SHR hinsichtlich Technische Daten und Wartungsdaten sind mit einem Sternchen (*) deutlich gekennzeichnet.*
- *Einzelheiten, die in diesem Abschnitt nicht aufgeführt sind, siehe Abschnitt 1 bis 13.*

INHALT

TECHNISCHE DATEN 14- 1
DR350R 14- 1
DR350SR 14- 3
DR350SHR 14- 5
WARTUNGSDATEN 14- 7
DR350R 14- 7
DR350SR 14-13
DR350SHR 14-19
NOCKENWELLE/AUTOMATISCHE DEKOMPRESSIONSEINHEIT .. 14-25
TELESKOPGABEL 14-28
EINSTELLUNG DES HINTEREN STOSSDÄMPFERS 14-35
VERLEGUNG DER VERGASERSCHLÄUCHE 14-36

TECHNISCHE DATEN

DR350R

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 165 mm
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 250 mm
Radstand	*1 450 mm
Bodenfreiheit	310 mm
Sitzhöhe	920 mm
Leergewicht	113 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt, OHC
Ventilspiel	EIN: 0,05—0,10 mm *AUS: 0,17—0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	348 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	TM33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	*3,200 (64/20)
Gangabstufung,	
1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Enduntersetzung	*2,933 (44/15)
Antriebskette	RK520SO oder DID, 520VC5, 110 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	*NGK CR9EK oder NIPPONDENSO U27ETR
Lichtmaschine	Schwungscheiben-Magnetzündung
Scheinwerfer	12V 55W
Rücklicht	12V 5W

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	*Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Kompressionsdämpfungskraft 12fach einstellbar ... Für Kanada und die USA Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Federvorspannung voll einstellbar; Kompressionsdämpfungskraft einstellbar ... Für Barbados
Hinterradaufhängung	Schwingarm-System (Hinterradaufhängung), Schraubenfeder, gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung voll einstellbar
Teleskopgabelweg	280 mm
Hinterradfederweg	280 mm
Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	118 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	*2,3 m

Vorderradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Hinterradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51M
Hinterreifengröße	110/100-18 64M

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank	
einschl. Reserve	9,5 L
Reserve	1,8 L
Motoröl, Ölwechsel . .	1 700 ml
Filterwechsel .	1 900 ml
Überholung . . .	2 100 ml
Teleskopgabelöl	*541 ml ... Für Kanada und die USA 586 ml ... Für Barbados

Technische Änderungen vorbehalten.
Das Sternchen (*) bezeichnet die Spezifikationen für das neue Modell R.

DR350SR

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 335 mm ... Für Deutschland 2 240 mm ... Für Italien 2 235 mm ... Sonstige
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 245 mm
Radstand	*1 445 mm
Bodenfreiheit	290 mm
Sitzhöhe	900 mm
Leergewicht	118 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt mit SACS, OHC
Ventilspiel	EIN: 0,05—0,10 mm *AUS: 0,17—0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	348 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	BST33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	*3,200 (64/20)
Gangabstufung,	
1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Enduntersetzung	*2,733 (41/15)
Antriebskette	RK520SO oder DID, 520VC5, 108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	*NGK CR9EK oder NIPPONDENSO U27ETR
Batterie	12V 10,8 kC (3 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Sicherung	15A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 3,4W ... Für Großbritannien 12V 4W ... Sonstige
Blinker	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W (x 2 Stücke)
Drehzahlmesserbeleuchtung	12V 3W
Leerlaufanzeigelämpchen	12V 1,7W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 1,7W

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	*Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Kompressionsdämpfungskraft 12fach einstellbar ... Für Australien und Deutschland Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Federvorspannung voll einstellbar, Kompressionsdämpfungskraft 8fach einstellbar ... Sonstige

Hinterradaufhängung .	Schwingarm-System (Hinterradaufhängung), Schraubenfeder, gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung voll einstellbar
Vorderradaufhängung-hub	280 mm
Hinterradfederweg . . .	280 mm
Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	115 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m
Vorderradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Hinterradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51P, Düse
Hinterreifengröße	110/90-18 61P, Düse

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschl. Reserve	9,0 L
Reserve	2,0 L
Motoröl, Ölwechsel . .	1 700 ml
Filterwechsel .	1 900 ml
Überholung . . .	2 100 ml
Teleskopgabelöl	*547 ml ... Für Australien und Deutschland 569 ml ... Sonstige

Technische Änderungen vorbehalten.
Das Sternchen (*) bezeichnet die Spezifikationen für das neue Modell R.

DR350SHR

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 335 mm
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 245 mm
Radstand	1 440 mm
Bodenfreiheit	280 mm
Sitzhöhe	890 mm
Leergewicht	124 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt mit SACS, OHC
Ventilspiel	EIN: 0,05—0,10 mm *AUS: 0,17—0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	348 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	BST33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	*3,200 (64/20)
Gangabstufung,	
1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Enduntersetzung	*2,733 (41/15)
Antriebskette	RK520SO oder DID, 520VC5, 108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK CR9EK oder NIPPONDENSO U27ETR
Batterie	12V 10,8 kC (3 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Sicherung	15A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 4W
Blinker	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W (x 2 Stücke)
Drehzahlmesserbeleuchtung	12V 3W
Leerlaufanzeigelämpchen	12V 1,7W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 1,7W

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft, Kompressionsdämpfungskraft einstellbar
Hinterradaufhängung	Schwingarm-Ausführung, Schraubenfeder, Gasdruck-/Oldämpfung, Kompressionsdämpfungskraft voll einstellbar
Vorderradaufhängungshub	270 mm
Hinterradfederweg	270 mm
Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	115 mm

Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51P
Hinterreifengröße	110/90-18 61P

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank	
einschl. Reserve	9,0 L
Reserve	2,0 L
Motoröl, Ölwechsel . .	1 700 ml
Filterwechsel .	1 900 ml
Überholung . . .	2 100 ml
Teleskopgabelöl	544 ml

Technische Änderungen vorbehalten.
Das Sternchen (*) bezeichnet die Spezifikationen für das neue Modell R.

WARTUNGSDATEN

DR350R

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05—0,10	—
	AUS	*0,17—0,22	—
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010—0,037	—
	AUS	0,030—0,057	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN & AUS	—	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000—5,012	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975—4,990	—
	AUS	4,955—4,970	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9—1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3—6,5 kg bei 28,0 mm Länge	—
	AUSSEN	13,1—15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	*33,450—33,490	*33,150
	AUS	*33,520—33,560	*33,220
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032—0,066	0,150
	links	0,028—0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012—22,025	—
	links	17,512—17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959—21,980	—
	links	17,466—17,484	—
Nockenwellenschlag	—		0,10
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000—12,018	—
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973—11,984	—
Zylinderkopfverzug	—		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	—		0,05
Dekompressionshebelspiel	0—2		—

Das Sternchen (*) bezeichnet die Spezifikationen für das neue Modell R.

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055—0,065			0,120
Zylinderbohrung	79,000—79,015			79,075
Kolbendurchmesser	78,940—78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			78,880
Zylinderverzug	——			0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring		0,15—0,30	0,70
	2. Ring		0,35—0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		——	0,180
	2. Ring		——	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring		1,01—1,03	——
	2. Ring		1,01—1,03	——
	Ölabstreifring		2,01—2,03	——
Kolbenringdicke	1. Ring		0,97—0,99	——
	2. Ring		0,97—0,99	——
Kolbenringbohrung	20,002—20,008			20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996—20,000			19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006—20,014	20,040
Pleuelbiegung	——	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10—0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95—22,00	——
Breite Wange zu Wange	60,0 ± 0,1	——
Kurbelwellenschlag	——	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	——	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	——
Öldruck (bei 60°C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM.	——

KUPPLUNG

Einheit: mm

GENGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10—15	——
Treiblamellenstärke	2,72—2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8—16,0	15,2
Stahllamellenverzug	——	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	——	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		*3,200 (64/20)		——
Enduntersetzung		*2,933 (44/15)		——
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		——
	2. Gang	1,733 (26/15)		——
	3. Gang	1,333 (24/18)		——
	4. Gang	1,111 (20/18)		——
	5. Gang	0,952 (20/21)		——
	6. Gang	0,826 (19/23)		——
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1—0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1,2&3	5,0—5,1	——
Schaltgabelstärke		Gabel 1,2&3	4,8—4,9	——
Antriebskette		Typ	D.I.D. 520VC5 RK520SO	——
		Glieder	110	——
		Länge über 20 Abstände	——	319,4
Kettendurchhang		25—40		——

VERGASER

GEGENSTANED		SPEZIFIKATION
Vergasertyp		TM33SS
Bohrung		33 mm
Kenn-Nr.		14D0
Leerlaufdrehzahl		1 400 ± 100 UPM
Schwimmerhöhe		14,2 ± 1,0 mm
Hauptdüse	(M.J.)	#127,5
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,7 mm
Düsennadel	(J.N.)	5FP96 (3)
Nadeldüse	(N.J.)	P-8
Ausschnitt	(C.A.)	1,5
Leerlaufdüse	(P.J.)	#37,5

Das Sternchen (*) bezeichnet die Spezifikationen für das neue Modell R.

GEGENSTANED		SPEZIFIKATION
Bypass	(B.P.)	0,8 mm
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,6 mm
Ventilsitz	(V.S.)	1,8 mm
Anlasserdüse	(G.S.)	#50
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	1⅛ Umdrehungen heraus
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,1 mm
Gaszugspiel (Zugseilzug)		0,5—1,0 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze	Typ	ND.:*U27ETR N.G.K.:*CR9EK	
	Elektrodenabstand	*0,6—0,7	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1—1,0 Ω	Pol—Erde
	Sekundär	12—22 kΩ	Kerzenkappe—Pol
Magnetzünderspulenwiderstand	Beleuchtung	0,1—1,5 Ω	Gelb—Schwarz
	Spannungsversorgung	350—650 Ω	Weiß—Braun
	Erregerspule Nr.1	350—700 Ω	Grün—Blau
	Erregerspule Nr.2	350—700 Ω	Gelb—Grau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Mehr als 40V Wechselstrom bei 5 000 UPM		Gelb—Schwarz
Regelspannung	12—14V bei 5 000 UPM		

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	55
Rücklicht	5

Das Sternchen (*) bezeichnet die Spezifikationen für das neue Modell R.

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	0,1—0,3		—
Hinterbremspedalhöhe	5		—
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5±0,2	3,0
	Hinten	4,0±0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	—		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	11,000—11,043	—
	Hinten	12,700—12,743	—
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	10,957—10,984	—
	Hinten	12,657—12,684	—
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000—27,050	—
	Hinten	27,000—27,050	—
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900—26,950	—
	Hinten	26,900—26,950	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51M	—
	Hinten	110/100-18 64M	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	4,0
	Hinten	—	4,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	—	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	*551	E-03,28
	—	608	E-94
Teleskopgabelölstand	*144	—	E-03,28
	145	—	E-94
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm²)	—	
Eingestellte Federrlänge des Federbeins	*267,3	—	E-03,28
	268,2	—	E-94
Hinterradfederweg	280	—	
Schwingenachsschlag	—	0,3	

Das Sternchen (*) bezeichnet die Spezifikationen für das neue Modell R.

E-03 ..... USA E-28 ..... Kanada E-94 ..... Barbados

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	kPa	kg/cm²
VORNE	100	1,0
HINTEN	100	1,0

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$ -Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbuthyläther), weniger als 10% Äthanol oder wenigen als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		E-03
	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$ -Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden.		E-28
	Benzin mit 85—95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		E-94
Kraftstofftank einschl. Reserve	9,5 L		
Reserve	1,8 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	1 700 ml	
	Filterwechsel	1 900 ml	
	Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp	*Gabelöl SS05		E-03,28
	Gabelöl #10		E-94
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)	*541 ml		E-03,28
	586 ml		E-94
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

Das Sternchen (*) bezeichnet die Spezifikationen für das neue Modell R.

E-03 ..... USA E-28 ..... Kanada E-94 ..... Barbados

DR350SR

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05—0,10	—
	AUS	*0,17—0,22	—
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010—0,037	—
	AUS	0,030—0,057	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN & AUS	—	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000—5,012	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975—4,990	—
	AUS	4,955—4,970	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9—1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3—6,5 kg bei 28,0 mm Länge	—
	AUSSEN	13,1—15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	*33,450—33,490	*33,150
	AUS	*33,520—33,560	*33,220
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032—0,066	0,150
	links	0,028—0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012—22,025	—
	links	17,512—17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959—21,980	—
	links	17,466—17,484	—
Nockenwellenschlag	—		0,10
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000—12,018	—
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973—11,984	—
Zylinderkopfverzug	—		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	—		0,05
Dekompressionshebelspiel	0—2		—

Das Sternchen (*) bezeichnet die Spezifikationen für das neue Modell R.

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055—0,065			0,120
Zylinderbohrung	79,000—79,015			79,075
Kolbendurchmesser	78,940—78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			78,880
Zylinderverzug	——			0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring		0,15—0,30	0,70
	2. Ring		0,35—0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		——	0,180
	2. Ring		——	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring		1,01—1,03	——
	2. Ring		1,01—1,03	——
	Ölabstreifring		2,01—2,03	——
Kolbenringdicke	1. Ring		0,97—0,99	——
	2. Ring		0,97—0,99	——
Kolbenringbohrung	20,002—20,008			20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996—20,000			19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006—20,014	20,040
Pleuelbiegung	——	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10—0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95—22,00	——
Breite Wange zu Wange	60,0±0,1	——
Kurbelwellenschlag	——	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	——	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	——
Öldruck (bei 60°C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM.	——

KUPPLUNG

Einheit: mm

GENGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10—15	——
Treiblamellenstärke	2,72—2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8—16,0	15,2
Stahllamellenverzug	——	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	——	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		*3,200 (64/20)		———
Enduntersetzung		*2,733 (41/15)		———
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		———
	2. Gang	1,733 (26/15)		———
	3. Gang	1,333 (24/18)		———
	4. Gang	1,111 (20/18)		———
	5. Gang	0,952 (20/21)		———
	6. Gang	0,826 (19/23)		———
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1—0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1,2&3	5,0—5,1	———
Schaltgabelstärke		Gabel 1,2&3	4,8—4,9	———
Antriebskette		Typ	D.I.D. 520VC5 RK520SO	———
		Glieder	108	———
		Länge über 20 Abstände	———	319,4
Kettendurchhang		25—40		———

VERGASER

GEGENSTANED		SPEZIFIKATION	
		E-02, 04, 21, 34, 94	E-24
Vergasertyp		BST33SS	←
Bohrung		33 mm	←
Kenn-Nr.		14E0	14EE
Leerlaufdrehzahl		1 500±100 UPM	←
Schwimmerhöhe		14,6±1,0 mm	←
Hauptdüse	(M.J.)	#135	#127,5
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm	←
Düsennadel	(J.N.)	5CD56 (3)	5CD56 (4)
Nadeldüse	(N.J.)	O-3	O-5
Drosselventil	(Th.V.)	#115	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#42,5	#37,5
Bypass	(B.P.)	0,8, 0,8, 0,8 mm	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,8 mm	←
Ventilsitz	(V.S.)	1,5 mm	←
Anlasserdüse	(G.S.)	#45	#35
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG (1⅛ Umdrehungen heraus)	←
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,3 mm	1,2 mm
Gaszugspiel (Zugseilzug)		0,5—1,0 mm	←

Das Sternchen (*) bezeichnet die Spezifikationen für das neue Modell R.

E-02 ..... England E-04 ..... Frankreich E-21 ..... Belgien E-24 ..... Australien E-34 ..... Italien E-94 ..... Barbados

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		E-22	E-18	E-39
Vergasertyp		BST33SS	←	←
Bohrung		33 mm	←	←
Kenn-Nr.		*14EH	14EB	14EG
Leerlaufdrehzahl		1 500± 100 UPM	1 400± 50 UPM	←
Schwimmerhöhe		14,6±1,0 mm	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	#127,5	#132,5	#130
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm	←	←
Düsennadel	(J.N.)	5CD56 (4)	←	←
Nadeldüse	(N.J.)	O-5	O-7	O-6
Drosselventil	(Th.V.)	#115	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#37,5	←	←
Bypass	(B.P.)	0,8 0,8 0,8 mm	←	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,8 mm	0,9 mm	←
Ventilsitz	(V.S.)	1,5 mm	←	←
Anlasserdüse	(G.S.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG (1⅛ Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (2 Umdrehungen heraus)	*VOREINSTELLUNG (2⅞ Umdrehungen heraus)
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,2 mm	1,3 mm	*1,45 mm
Gaszugspiel		0,5—1,0 mm	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze	Typ	ND.:*U27ETR N.G.K.:*CR9EK		
	Elektrodenabstand	*0,6—0,7		
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1—1,0 Ω		Pol—Erde
	Sekundär	12—22 kΩ		Kerzenkappe —Pol
Magnetzünderspulenwiderstand	Beleuchtung	0,1—1,5 Ω		Gelb—Gelb
	Spannungsversorgung	350—650 Ω		Weiß—Braun
	Erregerspule Nr.1	350—700 Ω		Grün—Blau
	Erregerspule Nr.2	350—700 Ω		Gelb—Grau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)		Mehr als 60V Wechselstrom bei 5 000 UPM		Gelb—Gelb
Regelspannung		13,0—15,5V bei 5 000 UPM		
Maximale Magnetzünderleistung		Ca. 125W bei 5 000 UPM		
Batterie	Typenbezeichnung	FT4L-BS		
	Kapazität	12V 10,8 kC (3 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte	1,320 bei 20°C		
Sicherung		15 A		

Das Sternchen (*) bezeichnet die Spezifikationen für das neue Modell R.

E-18 ..... Schweiz E-22 ..... Deutschland E-39 ..... Österreich

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-02	Sonstige
Scheinwerfer	Fernlicht	60	←
	Abblendlicht	55	←
Standlicht		3,4	4
Rück/Bremslicht		5/21	←
Blinker		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		3	←
Tachometerbeleuchtung		1,7	←
Blinkeranzeigelämpchen		1,7	←
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7	←
Leerlaufanzeigelämpchen		1,7	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND		STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel		0,1—0,3	—
Hinterbremspedalhöhe		5	—
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5±0,2	3,0
	Hinten	4,0±0,2	3,5
Bremsscheibenschlag		—	0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	12,700—12,743	—
	Hinten	12,700—12,743	—
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	12,657—12,684	—
	Hinten	12,657—12,684	—
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000—27,050	—
	Hinten	30,230—30,280	—
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900—26,950	—
	Hinten	30,160—30,180	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51P	—
	Hinten	110/90-18 61P	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	3,0
	Hinten	—	3,0

E-02 ..... England

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	——	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	——	*551	E-22,24
	——	602	Sonstige
Teleskopgabelölstand	*138	——	E-22,24
	152	——	Sonstige
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm²)	——	
Eingestellte Federlänge des Federbeins	*269,7	——	E-22,24
	268,2	——	Sonstige
Hinterradfederweg	280	——	
Schwingenachsschlag	——	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	150	1,50	150	1,50
HINTEN	150	1,50	175	1,75

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp		Benzin mit 85—95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		
Kraftstofftank einschl.	Reserve	9,0 L		
	Reserve	2,0 L		
Motoröltyp		SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge		Ölwechsel	1 700 ml	
		Filterwechsel	1 900 ml	
		Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp		*Gabelöl SS05		E-22,24
		Gabelöl #10		Sonstige
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)		*547 ml		E-22,24
		569 ml		Sonstige
Bremsflüssigkeitstyp		DOT 4		

Das Sternchen (*) bezeichnet die Spezifikationen für das neue Modell R.

E-22 ..... Deutschland E-24 ..... Australien

DR350SHR

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05—0,10	—
	AUS	*0,17—0,22	—
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010—0,037	—
	AUS	0,030—0,057	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN & AUS	—	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000—5,012	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975—4,990	—
	AUS	4,955—4,970	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9—1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3—6,5 kg bei 28,0 mm Länge	—
	AUSSEN	13,1—15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	*33,450—33,490	*33,150
	AUS	*33,520—33,560	*33,220
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032—0,066	0,150
	links	0,028—0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012—22,025	—
	links	17,512—17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959—21,980	—
	links	17,466—17,484	—
Nockenwellenschlag	—		0,10
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000—12,018	—
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973—11,984	—
Zylinderkopfverzug	—		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	—		0,05
Dekompressionshebelspiel	0—2		—

Das Sternchen (*) bezeichnet die Spezifikationen für das neue Modell R.

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055—0,065			0,120
Zylinderbohrung	79,000—79,015			79,075
Kolbendurchmesser	78,940—78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			78,880
Zylinderverzug	——			0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring		0,15—0,30	0,70
	2. Ring		0,35—0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		——	0,180
	2. Ring		——	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring		1,01—1,03	——
	2. Ring		1,01—1,03	——
	Ölabstreifring		2,01—2,03	——
Kolbenringdicke	1. Ring		0,97—0,99	——
	2. Ring		0,97—0,99	——
Kolbenringbohrung	20,002—20,008			20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996—20,000			19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006—20,014	20,040
Pleuelbiegung	——	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10—0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95—22,00	——
Breite Wange zu Wange	60,0±0,1	——
Kurbelwellenschlag	——	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	——	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	——
Öldruck (bei 60°C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM.	——

KUPPLUNG

Einheit: mm

GENGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10—15	——
Treiblamellenstärke	2,72—2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8—16,0	15,2
Stahllamellenverzug	——	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	——	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		*3,200 (64/20)		——
Enduntersetzung		*2,733 (41/15)		——
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		——
	2. Gang	1,733 (26/15)		——
	3. Gang	1,333 (24/18)		——
	4. Gang	1,111 (20/18)		——
	5. Gang	0,952 (20/21)		——
	6. Gang	0,826 (19/23)		——
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1—0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1,2&3	5,0—5,1	——
Schaltgabelstärke		Gabel 1,2&3	4,8—4,9	——
Antriebskette		Typ	D.I.D. 520VC5 RK520SO	——
		Glieder	108	——
		Länge über 20 Abstände	——	319,4
Kettendurchhang		20—35		——

VERGASER

GEGENSTANED		SPEZIFIKATION
Vergasertyp		BST33SS
Bohrung		33 mm
Kenn-Nr.		14E0
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 100 UPM
Schwimmerhöhe		14,6 ± 1,0 mm
Hauptdüse	(M.J.)	#135
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm
Düsennadel	(J.N.)	5CD56 (3)
Nadeldüse	(N.J.)	O-3
Drosselventil	(Th.V.)	#115
Leerlaufdüse	(P.J.)	#42,5

Das Sternchen (*) bezeichnet die Spezifikationen für das neue Modell R.

GEGENSTANED		SPEZIFIKATION
Bypass	(B.P.)	0,8, 0,8, 0,8 mm
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,8 mm
Ventilsitz	(V.S.)	1,5 mm
Anlasserdüse	(G.S.)	#45
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG (1⅛ Umdrehungen heraus)
Leeraufluftdüse	(P.A.J.)	1,3 mm
Gaszugspiel (Zugseilzug)		0,5—1,0 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze		Typ	ND.:*U27ETR N.G.K.:*CR9EK	
		Elektrodenabstand	*0,6—0,7	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand		Primär	0,1—1,0 Ω	Pol—Erde
		Sekundär	12—22 kΩ	Kerzenkappe—Pol
Magnetzünderspulenwiderstand		Beleuchtung	0,1—1,5 Ω	Gelb—Gelb
		Spannungsversorgung	350—650 Ω	Weiß—Braun
		Erregerspule Nr.1	350—700 Ω	Grün—Blau
		Erregerspule Nr.2	350—700 Ω	Gelb—Grau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)		Mehr als 60V Wechselstrom bei 5 000 UPM		Gelb—Gelb
Maximale Magnetzünderleistung		Ca. 125W bei 5 000 UPM		
Regelspannung		13,0—15,5V bei 5 000 UPM		
Batterie	Typenbezeichnung	FT4L-BS		
	Kapazität	12V 10,8 kC (3 Ah)/10HR		
	Säuredichte-Sollwert	1,320 bei 20°C		
Widerstandswert der Sicherung		15 A		

Das Sternchen (*) bezeichnet die Spezifikationen für das neue Modell R.

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	Fernlicht	60
	Abblendlicht	55
Standlicht		4
Rück/Bremslicht		5/21
Blinker		21
Drehzahlmesserbeleuchtung		3
Tachometerbeleuchtung		1,7
Blinkeranzeigelämpchen		1,7
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7
Leerlaufanzeigelämpchen		1,7
Kennzeichenbeleuchtung		5

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	0,1—0,3		—
Hinterbremspedalhöhe	5		—
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5±0,2	3,0
	Hinten	4,0±0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	—		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	12,700—12,743	—
	Hinten	12,700—12,743	—
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	12,657—12,684	—
	Hinten	12,657—12,684	—
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000—27,050	—
	Hinten	30,230—30,280	—
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900—26,950	—
	Hinten	30,160—30,180	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51P	—
	Hinten	110/90-18 61P	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	3,0
	Hinten	—	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	270	—	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	545	
Teleskopgabelölstand	189	—	
Stoßdämpfergasdruck	870 kPa (8,7 kg/cm²)	—	
Hinterradfederweg	270	—	
Schwingenachsschlag	—	0,3	

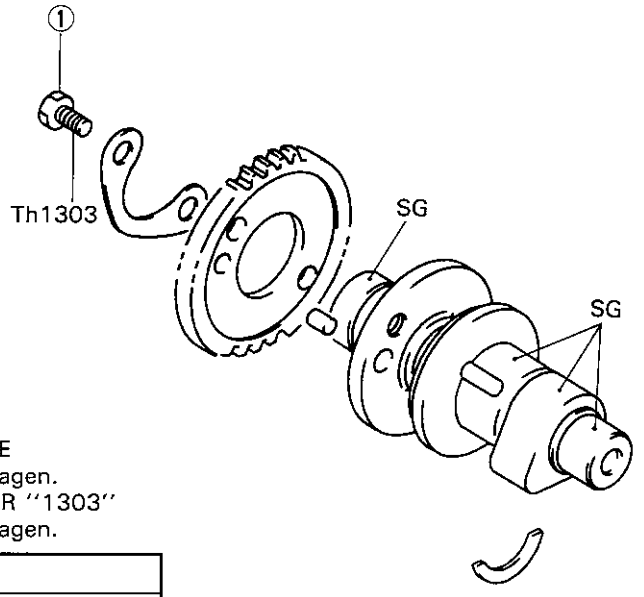
REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	150	1,50	150	1,50
HINTEN	150	1,50	175	1,75

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp		Benzin mit 85—95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		
Kraftstofftank einschl.	Reserve	9,0 L		
	Reserve	2,0 L		
Motoröltyp		SAE 10W/40, API SE or SF		
Motorölfüllmenge		Ölwechsel	1 700 ml	
		Filterwechsel	1 900 ml	
		Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp		Gabelöl #10		
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)		404 ml		
Bremsflüssigkeitstyp		DOT 4		

NOCKENWELLE/AUTOMATISCHE DEKOMPRESSIONSEINHEIT

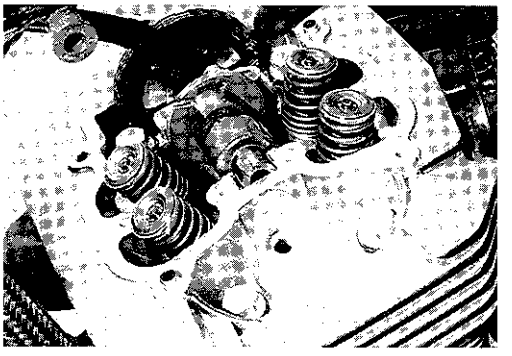


SG: SUZUKI MOLY-PASTE
(99000-25140) auftragen.
Th1303: THREAD LOCK SUPER "1303"
(99000-32030) auftragen.

	Drehmoment	
GEGEN-STAND	N·m	kg-m
①	15	1,5

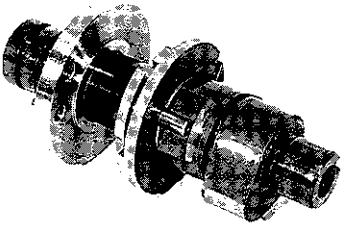
AUSBAU

- Die Rahmenabdeckungen, die Sitzbank und den Kraftstofftank ausbauen.
- Das Motoröl ablassen.
- Den Zündzeitpunkt-Prüflochstopfen und die Abdeckkappe des Magnetzünders entfernen.
- Die Kurbelwelle im Gegenuhrzeigersinn drehen, um den Kolben in die obere Totpunktposition im Kompressionshub zu bringen.



- Die Kettenspannvorrichtung ausbauen.
- Die Prüfkappen der Einlaß- und Auslaßventile abnehmen.
- Die Zylinderkopfhaube abnehmen.
- Die Endkappe der Nockenwelle abnehmen.
- Die Sicherungsscheiben aufbiegen, dann die Schrauben des Nockenwellenritzels herausdrehen.
- Das Ritzel und die Nockenwelle mit der automatischen Dekompressionseinheit ausbauen.

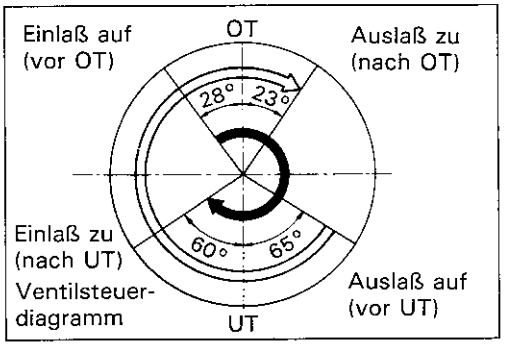
ACHTUNG:
Es darf nicht versucht werden, die Nockenwelle/automatische Dekompressionseinheit zu zerlegen. Dieses Teil kann nicht gewartet werden.



ÜBERPRÜFUNG

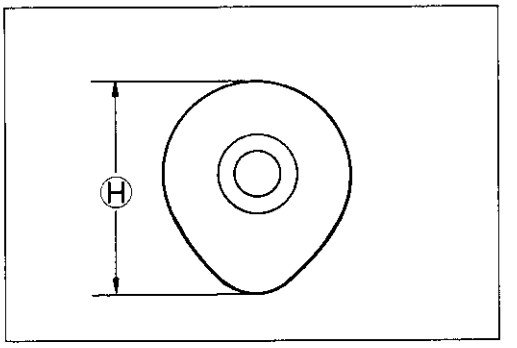
NOCKENWELLE

Nockenwelle auf Schlag und Abnutzung von Nocken und Nockenlagerstellen überprüfen, falls der Motor ungewöhnliche Geräusche, Vibrationen oder Leistungsverluste zeigt. Diese Mängel könnten von einer abgenutzten Nockenwelle rühren.



NOCKENVERSCHLEISS

Abgenutzte Nocken verursachen oft eine falsche Motorsteuerung und infolgedessen Leistungsverluste. Die Nockenverschleißgrenze wird für den Einlaß- und Auslaßnocken durch die Nockenhöhe Ⓗbestimmt, die mit einem Mikrometer gemessen wird. Nockenwelle bei Abnutzung über die Verschleißgrenze hinaus erneuern.



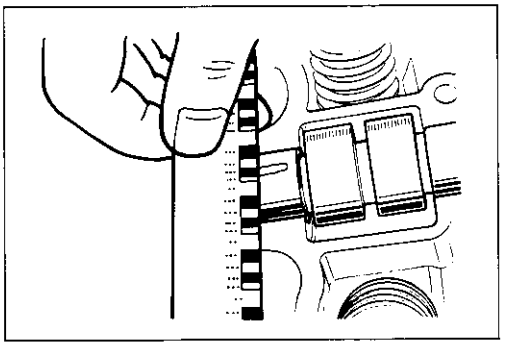
Nockenhöhe

Höhe Ⓗ	Verschleißgrenze
Einlaßnocken	33,150 mm
Auslaßnocken	33,220 mm

09900-20202: Mikrometer (25—50 mm)

VERSCHLEISS DER NOCKENWELLENLAGERSTELLEN

Spiel der Nockenwellenlagerstellen bei eingebauter Nockenwelle messen und überprüfen, ob die Lagerstellen über die Verschleißgrenze hinaus abgenutzt sind oder nicht. Spiel mit plastiklineal messen.



Spiel der Nockenwellenlagerstelle
Verschleißgrenze: 0,150 mm

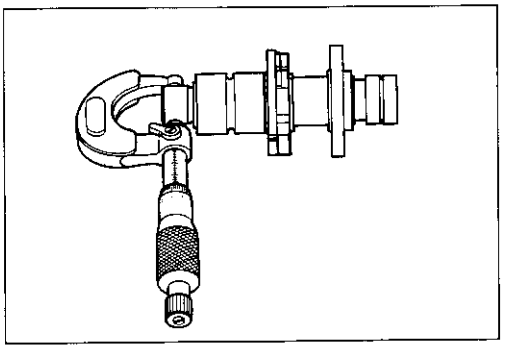
- Schrauben der Zylinderkopfhaube gleichmäßig im vorgeschriebenen Drehmoment kreuzweise anziehen.

  Drehmoment: 10 N·m (1,0 kg-m)

  09900-22301: Plastiklineal

HINWEIS:
Zur richtigen Messung des Lagerstellenspiels Dichtungsmaterial auf den Paßflächen von Zylinder und Haube vollständig entfernen. SUZUKI BOND NO. 1207B/1215 nicht vor Messung des Lagerstellenspiels auftragen.

Überschreitet das Spiel der Nockenwellenlagerstelle die Verschleißgrenze, Außendurchmesser der Nockenwelle messen. Stimmt das Spiel nicht, Zylinderkopfeinheit oder Nockenwelle erneuern.



Außendurchmesser der Nockenwellenlagerstelle

	Standard
Rechts	21,959—21,980 mm
Links	17,466—17,484 mm

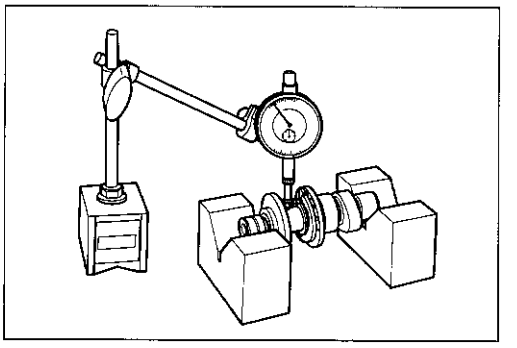
09900-20205: Mikrometer (0—25 mm)

NOCKENWELLENSCHLAG

Schlag mit einer Meßuhr messen. Überschreitet der Schlag die Verschleißgrenze, Nockenwelle erneuern.

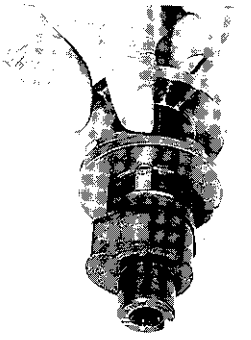
Verschleißgrenze: 0,10 mm

09900-20701: Magnetständer
09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)



AUTOMATISCHE DEKOMPRESSIONSEINHEIT

Das Fliehgewicht der automatischen Dekompressionseinheit mit der Hand bewegen, um es auf einwandfreie Funktion zu überprüfen.
Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß die Nockenwelle zusammen mit der automatischen Dekompressionseinheit ersetzt werden.

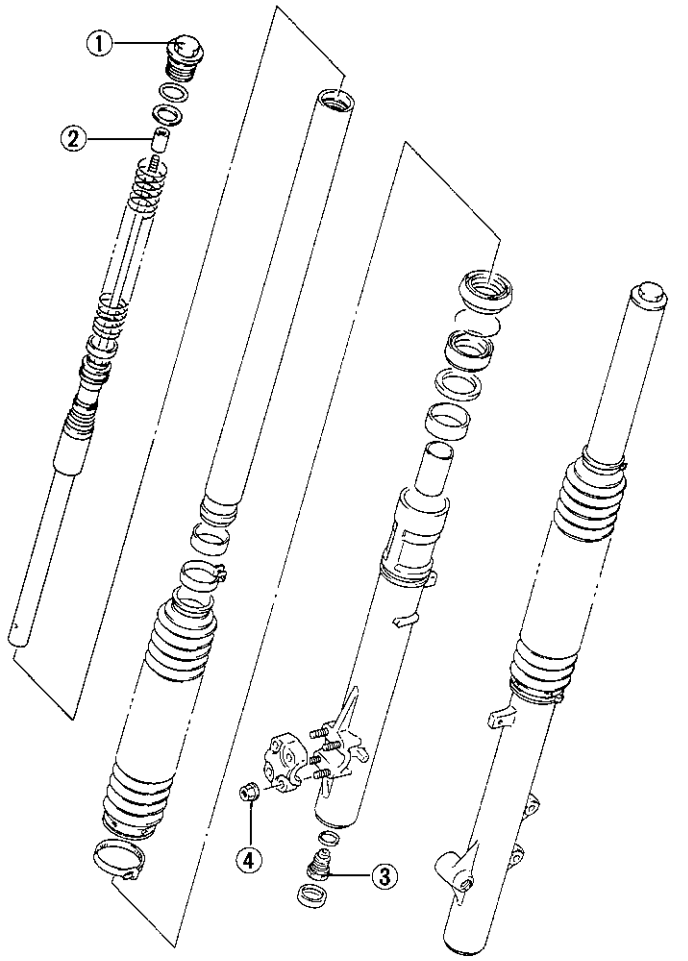


EINBAU

Die Nockenwelle/automatische Dekompressionseinheit in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

TELESKOPGABEL

DR350R ... Nur für Kanada- und USA-Modelle
DR350SR ... Nur für Australien- und Deutschland-Modelle



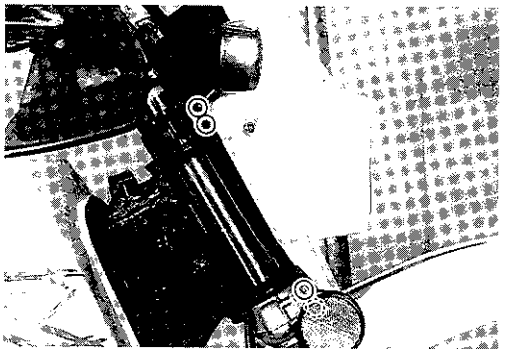
Drehmoment		
GEGEN-STAND	N·m	kg-m
①	35	3,5
②	20	2,0
③	35	3,5
④	7	0,7

AUSBAU UND ZERLEGUNG

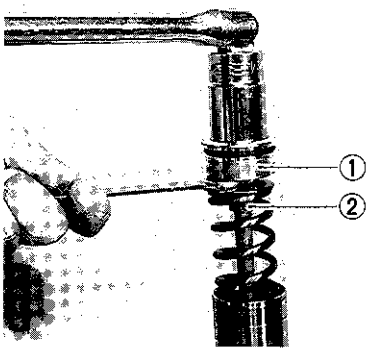
- Vorderrad ausbauen.
- Bremssattelbefestigungsschrauben entfernen.
- Bremsschlauchhalter und Wellenführung entfernen.

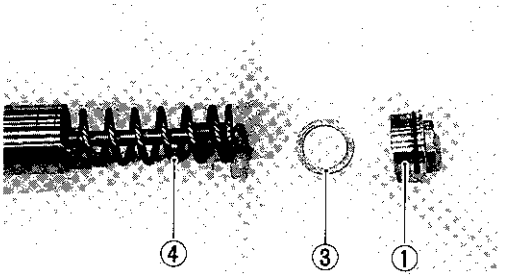
- Die oberen und unteren Klemmschrauben lösen, dann die Vordergabel ausbauen.

HINWEIS:
Um den späteren Ausbau zu erleichtern, kann die vordere Gabelkappe vor dem Lösen der unteren Klemmschrauben gelockert werden.

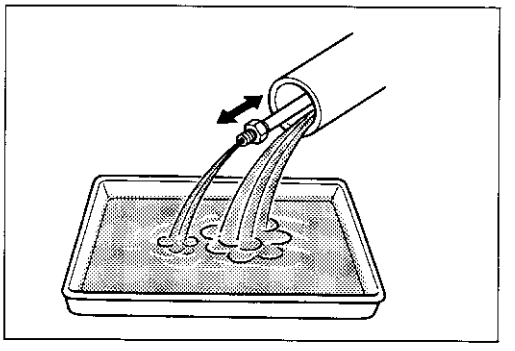


- Die Sicherungsmutter ② lösen, dann die vordere Gabelkappe ① abnehmen.
- Die Unterlegscheibe ③ und die Feder ④ entfernen.

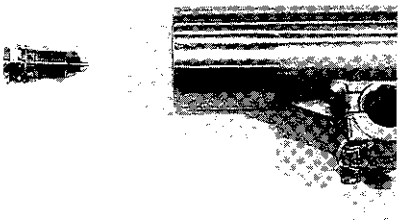




- Die Gabel umdrehen, dann das Innenrohr und die Innenstange mehrere Male auf- und abbewegen, um das Gabelöl herauszudrücken. Die Gabel in diesem Zustand einige Minuten belassen, bis das Gabelöl restlos herausgelaufen ist.

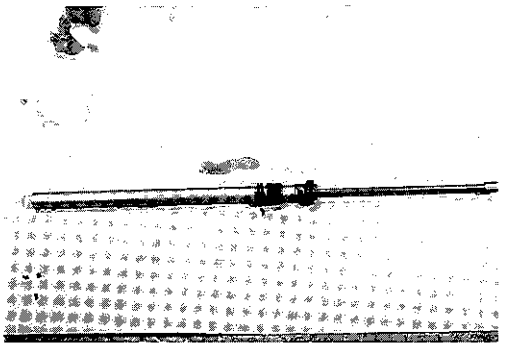


- Die Schraube der Dämpferstange entfernen.



- Die Innenstange entfernen.

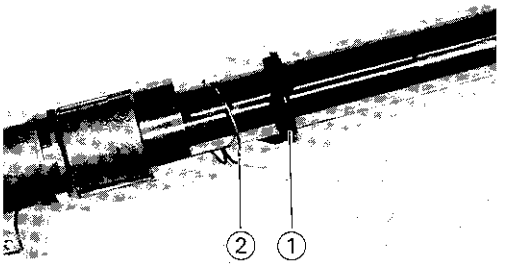
ACHTUNG:
Es darf nicht versucht werden, die Innenstange zu zerlegen. Dieses Teil kann nicht gewartet werden.



- Die Halteschrauben lösen, dann den Gummibalg abnehmen.

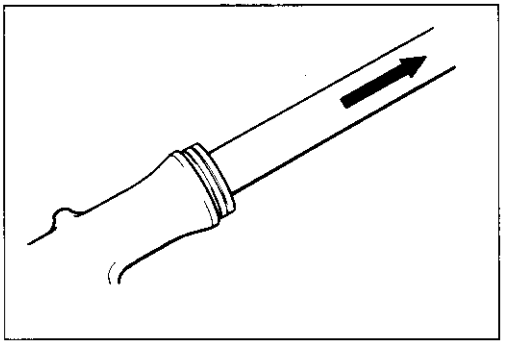


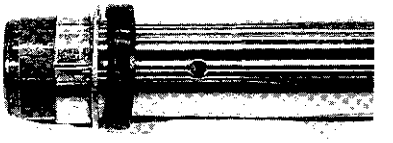
- Staubdichtung ① entfernen.
- Anschlagrig ② der Öldichtung entfernen.



- Das Standrohr vom Gleitrohr trennen.

ACHTUNG:
* **Wenn das Standrohr vom Gleitrohr getrennt werden muß, werden wahrscheinlich die Gleiteinsätze beschädigt; in diesem Falle müssen beide Teile ersetzt werden.**
* **Ein einmal ausgebauter Öldichtring muß durch ein Neuteil ersetzt werden.**

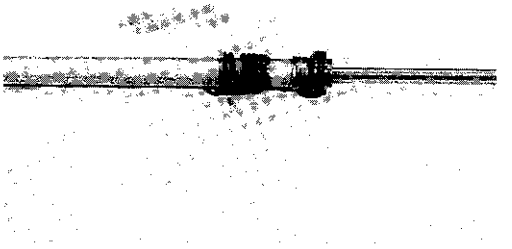




ÜBERPRÜFUNG

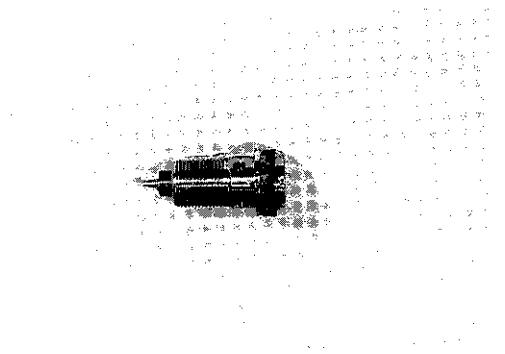
DÄMPFERSTANGENRING

Dämpferstangenring auf Abnutzung und Beschädigung überprüfen.



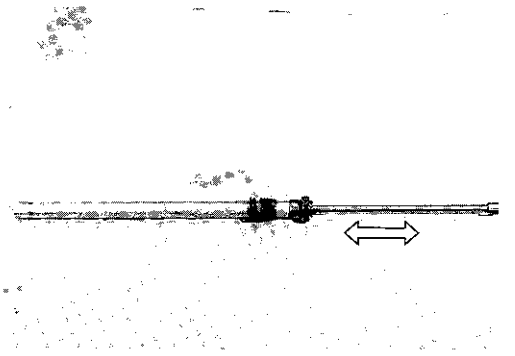
DÄMPFERSTANGENSCHRAUBE/ DÄMPFUNGSEINSTELLELEMENT

Dämpferstangenschraube/Dämpfungseinstellelement auf Abnutzung oder Beschädigung überprüfen.



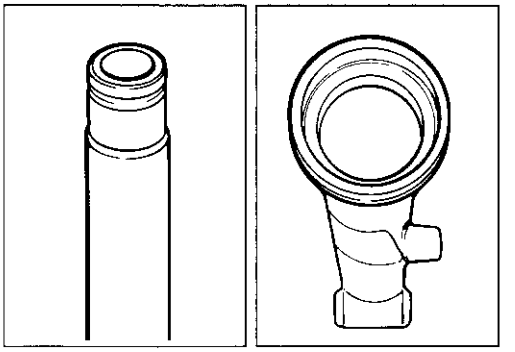
DÄMPFERSTANGE

Die Innenstange von Hand bewegen und sich vergewissern, daß es sich in einwandfreiem Zustand befindet.



STAND- UND GLEITROHR

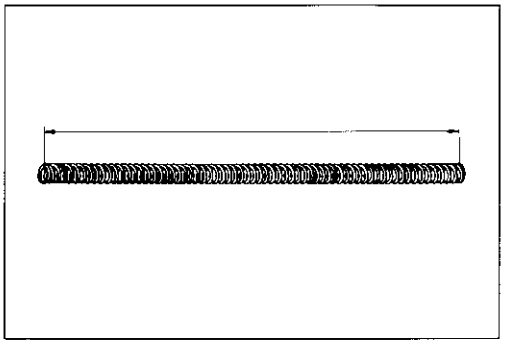
Die Gleitflächen des Stand- und Gleitrohrs auf Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.



GABELFEDER

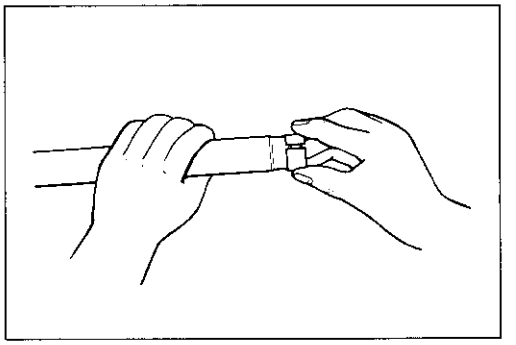
Die freie Länge der Gabelfeder messen. Wenn der gemessene Wert die Spezifikation unterschreitet, muß die Feder ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 551 mm



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

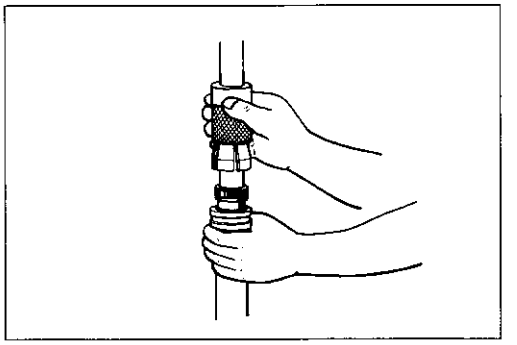
Teleskopgabel in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei noch folgende Schritte ausführen:



STANDROHRMETALL

- Lagermetall von Hand einsetzen.

ACHTUNG:
Teflonbeschichtung des Lagermetalls beim Einbau nicht beschädigen.

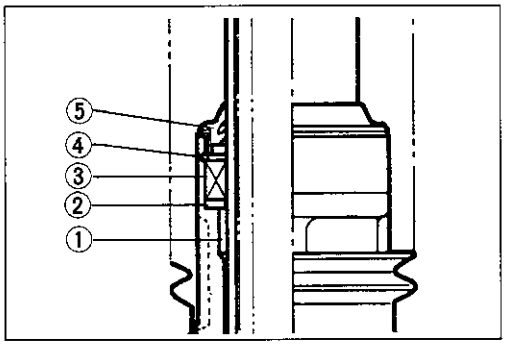


GLEITROHRMETALL, BEILAGSCHEIBE UND ÖLDICHTUNG

- Gleitrohrmetall ①, Beilagscheibe ② und Öldichtung ③ mit Spezialwerkzeug einsetzen.

09940-50113: Teleskopgabel-Öldichtungssetzer

ACHTUNG:
Teflonbeschichtung des Lagermetalls beim Einbau nicht beschädigen.



ANSCHLAGRING DER ÖLDICHTUNG UND STAUBDICHTUNG

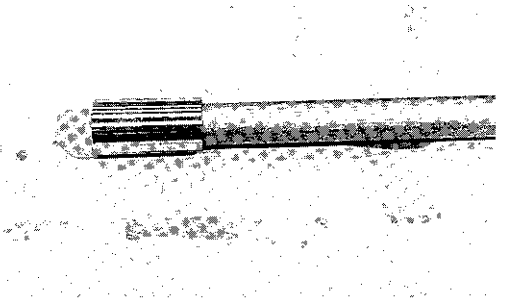
- Anschlagring ④ der Öldichtung einsetzen.

ACHTUNG:
Anschlagring der Öldichtung gut einsetzen.

- Staubdichtung ⑤ einsetzen.

DÄMPFERSTANGENSCHRAUBE/DÄMPFUNGSKRAFT-EINSTELLVORRICHTUNG

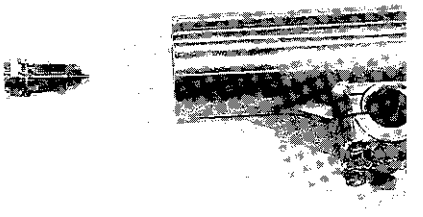
- Den Verschlußstopfen an der Dämpferstange anbringen.



- Die Dämpferstangenschraube/Dämpfungskraft-Einstellvorrichtung mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

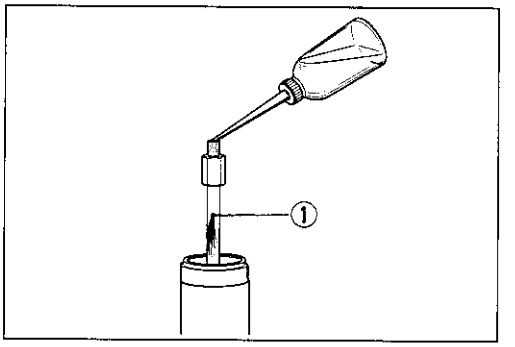
Drehmoment: 35 N·m (3,5 kg-m)

ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit Dichtung erneuern.



GABELÖL

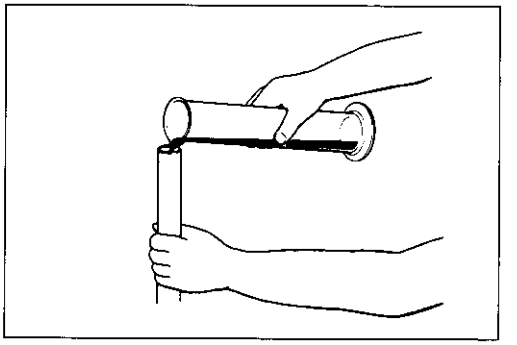
- Teleskopgabel ganz zusammengedrückt senkrecht halten.
- Gabelöl einfüllen, bis dieses aus der Öffnung ① an der Innenstange ausfließt, wie in der Abbildung gezeigt; danach das Standrohr mit Gabelöl füllen.
- Gabelöl verwenden, dessen Viskosität folgender Spezifikation entspricht.



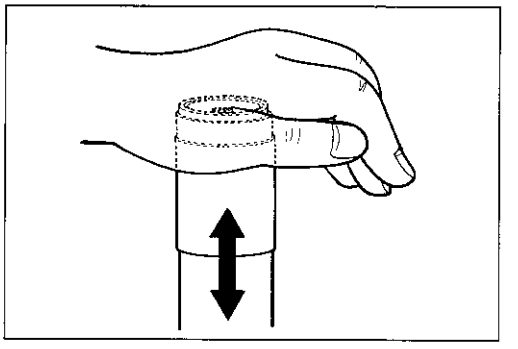
Gabelöltyp: Gabelöl SS-05

99000-99001-SS5: Gabelöl SS-05

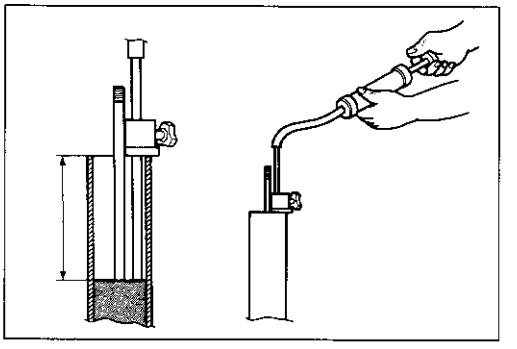
Fullmenge DR350R: 541 ml
(je Holm) DR350SR: 547 ml



- Das Standrohr mit der Handfläche abdecken, dann das Standrohr drei- bis viermal auf- und abbewegen.



- Teleskopgabel senkrecht halten und Gabelölstand mit Spezialwerkzeug einstellen.



Ölstand DR350R: 144 mm
DR350SR: 138 mm

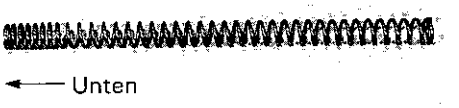
09943-74111: Gabelölstandmesser

HINWEIS:
Beim Einstellen des Ölstands Gabelfeder herausnehmen und Standrohr ganz zusammendrücken.

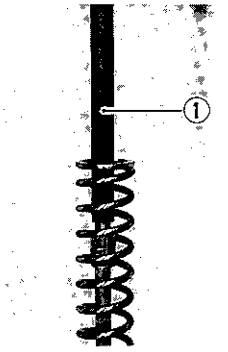
GABELFEDER

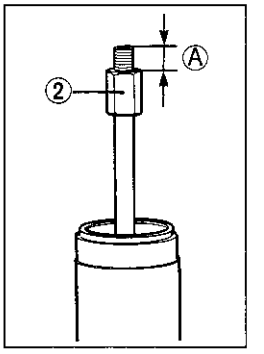
- Gabelfeder einsetzen (siehe Abb.).

HINWEIS:
Enggewundene Seite der Feder nach unten.



INNENSTANGE UND SICHERUNGSMUTTER





- Das Spezialwerkzeug ① montieren, dann die Innenstange herausziehen.

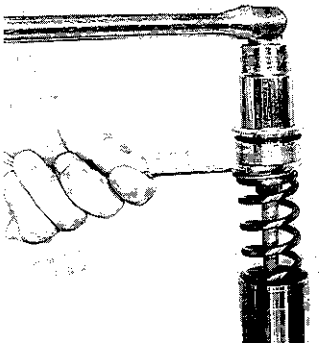
09940-52840: Haltewerkzeug der Vordergabel-Dämpferstange ②

- Die Höhe Ⓐder Innenstange durch Drehen der Sicherungsmutter ② einstellen.

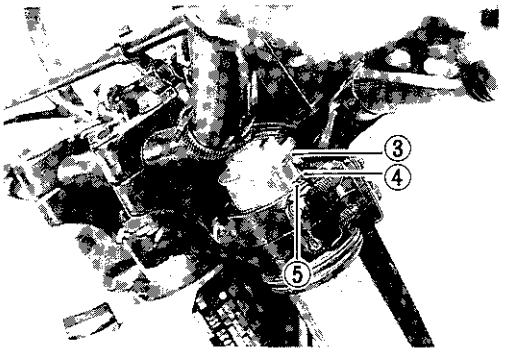
Höhe Ⓐ: 14 mm

- Die Teleskopgabelkappe fingerfest anziehen, dann die Sicherungsmutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Drehmoment: 20 N·m (2,0 kg-m)

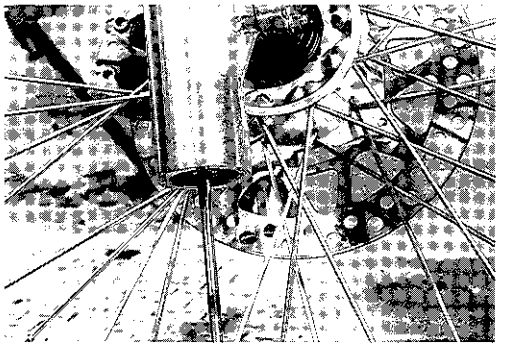


- Beim Einbau der Teleskopgabel ist an Modell DR350R die obere Markierungslinie ③ bzw. an Modell DR350SR die untere Markierungslinie ④ mit der oberen Kante ⑤ der Lenkschafthalterung auszurichten.



EINSTELLUNG

Nach Einbau der Teleskopgabel, Dämpfung wie folgt einstellen.



EINSTELLUNG DER DÄMPFUNG

Einstellelement langsam ganz hineinschrauben. Von dieser Stellung zurückdrehen, bis es zum ersten Mal klickt-das ist Position 1. Dann zurückdrehen und vorgeschriebene Position abzählen (siehe wie folgt).

Standardeinstellung (DR350R & DR350SR) : Aus der ganz hineingedrehten Position 9 Umdrehungen herausdrehen.

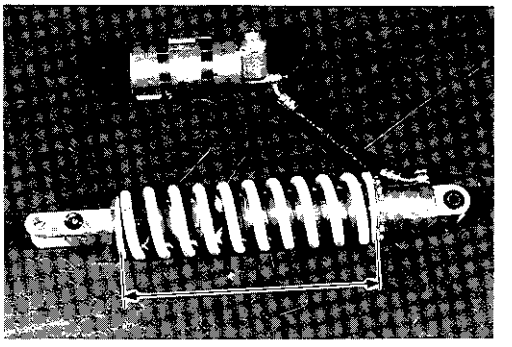
WARNUNG:
Federvorlast und Dämpfung an beiden Gabelrohren gleich einstellen.

EINSTELLUNG DES HINTEREN STOSSDÄMPFERS

DR350R ... Nur für Kanada- und USA-Modelle
DR350SR ... Nur für Australien- und Deutschland-Modelle

Die Federvorspannung und Dämpfungskraft wie folgt einstellen:

EINSTELLUNG DER FEDER-VORSPANNUNG

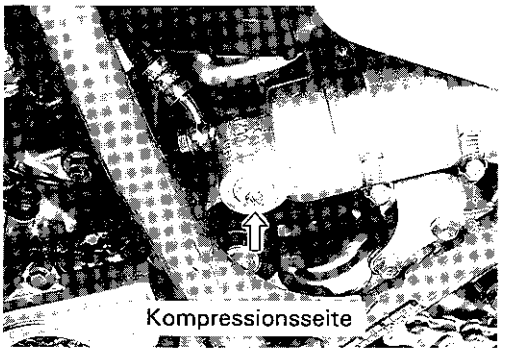


- Den Stoßdämpfer ausbauen.
- Die Sicherungsmutter lösen und die Feder-Vorspannung des Stoßdämpfers einstellen, indem die Einstellvorrichtung mit Hilfe des Spezialwerkzeugs gedreht wird.

Standard-Vorspannungslänge der Feder

DR350R : 267,3 mm
DR350SR: 269,7 mm

EINSTELLUNG DER DÄMPFUNGSKRAFT

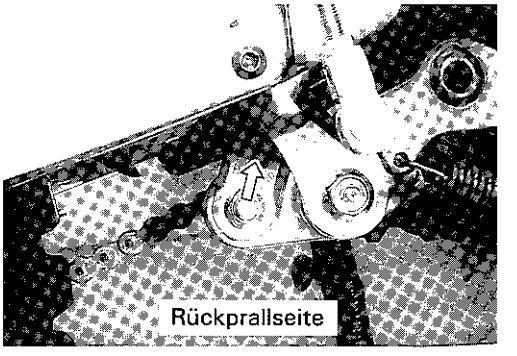


KOMPRESSIONSSEITE

Die Einstellvorrichtung für die Dämpfungskraft bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen. Danach aus der Position mit der härtesten Einstellung wie folgt herausdrehen:

Standardeinstellung:

DR350R: 1 Umdrehung aus der ganz hineingedrehten Position herausdrehen.
DR350SR: ¾ Umdrehungen aus der ganz hineingedrehten Position herausdrehen.



RÜCKPRALLSEITE (außer DR350SR)

Die Einstellvorrichtung für die Dämpfungskraft bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen. Danach aus der Position mit der härtesten Einstellung wie folgt herausdrehen:

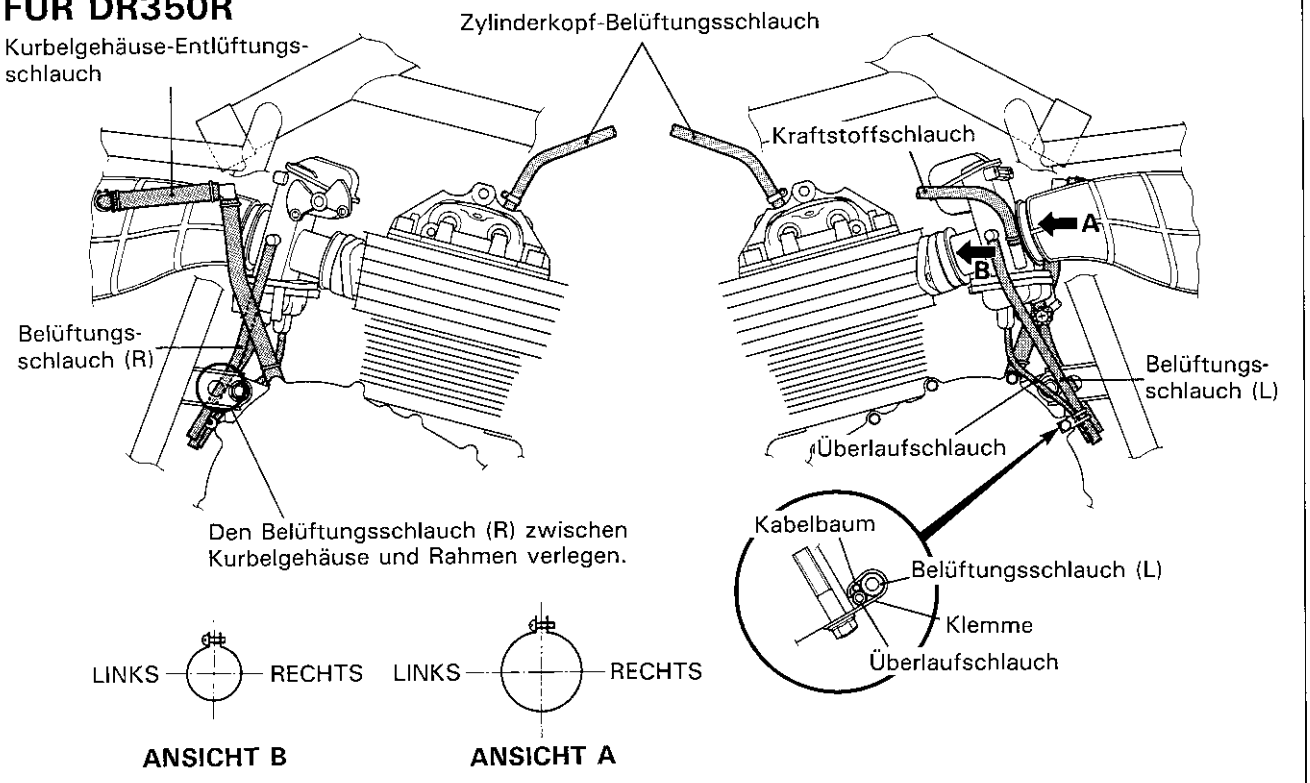
Standardeinstellung: 2½ Umdrehungen aus der ganz hineingedrehten Position herausdrehen.

EINSTELLUNG DES HINTEREN STOSSDÄMPFERS

GEGENSTAND		DR350R	DR350SR
Voreingestellte Federlänge	Weich	272,0 mm	272,0 mm
	Standard	267,3 mm	269,7 mm
	Hart	259,0 mm	259,0 mm
Dämpfungskraft	Kompressionsseite Standard	1 Umdrehung heraus	¾ Umdrehungen heraus
	Rückprallseite Standard	2-½ Umdrehungen heraus	

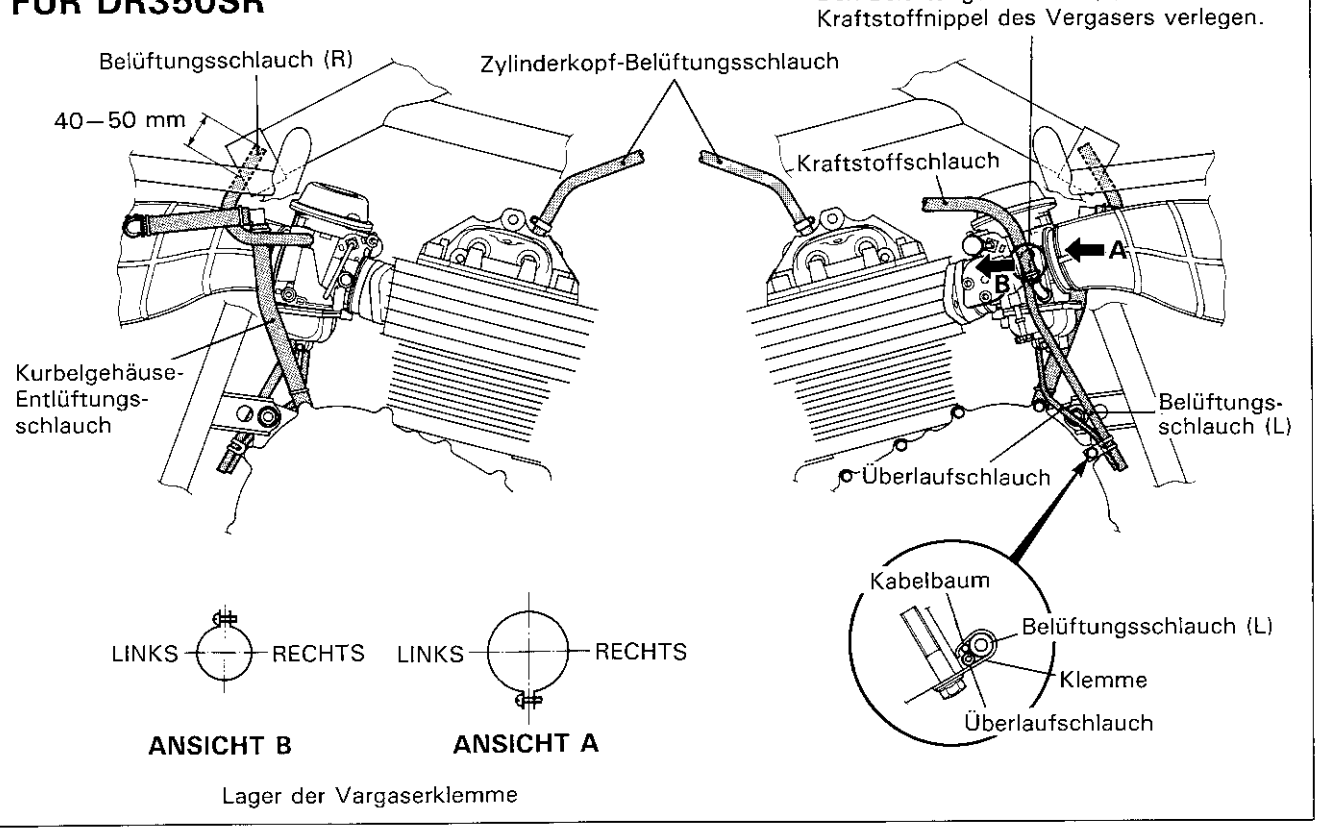
VERLEGUNG DER VERGASERSCHLÄUCHE

FÜR DR350R



Lager der Vargaserklemme

FÜR DR350SR



Lager der Vargaserklemme

VORWORT

Dieser Abschnitt beschreibt Wartungsdaten und -maßnahmen, die von denen für DR350R/SR/SHR (Modell '94) abweichen.

HINWEIS:

- *Unterschiede zwischen DR350R/SR/SHR und DR350SER hinsichtlich Technische Daten und Wartungsdaten sind mit einem Sternchen (*) deutlich gekennzeichnet.*
- *Einzelheiten, die in diesem Abschnitt nicht aufgeführt sind, siehe Abschnitt 1 bis 14.*

INHALT

TECHNISCHE DATEN 15- 1
WARTUNGSDATEN 15- 3
DREHMOMENT 15- 9
ZEITPLAN FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG 15-10
ANLASSERKUPPLUNG 15-11
GETRIEBE 15-14
ZÜND- UND ANLASSERSYSTEM 15-15
LICHTMASCHINE 15-16
CDI-EINHEIT 15-17
ANLASSER 15-18
ANLASSERRELAIS UND SEITENSTÄNDER-/ZÜNDSPERRENRELAIS 15-21
BATTERIE 15-22
FEDERBEIN 15-23
SCHALTPLAN 15-24
KABELFÜHRUNG 15-26
SEILZUGFÜHRUNG 15-28

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 335 mm ... Für Deutschland und Schweiz
	*2 235 mm ... Sonstige
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 245 mm
Radstand	*1 440 mm
Bodenfreiheit	290 mm
Sitzhöhe	* 890 mm
Leergewicht	* 130 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt mit SACS, OHC
Ventilspiel	EIN: 0,05—0,10 mm AUS: 0,17—0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	348 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	BST33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	*Elektrisch
Schmiersystem	Trockensumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	3,200 (64/20)
Gangabstufung,	
1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Enduntersetzung	2,733 (41/15)
Antriebskette	RK520SO oder DID, 520VC5, 108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK CR9EK oder NIPPONDENSO U27ETR
Batterie	*12V 21,6 kC (6 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Sicherung	15A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 4W
Blinker	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W (x 2 Stücke)
Drehzahlmesserbeleuchtung	12V 3W
Leerlaufanzeigelämpchen	12V 1,7W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 1,7W

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Federvorspannung voll einstellbar, Kompressionsdämpfungskraft 8fach einstellbar
Hinterradaufhängung	Schwingarm-System (Hinterradaufhängung), Schraubenfeder, gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung voll einstellbar

Vorderradaufhängung-hub	280 mm
Hinterradfederweg	*255 mm
Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	115 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m
Vorderradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Hinterradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51P
Hinterreifengröße	110/90-18 61P

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschl. Reserve	9,0 L 8,0 L ... Nur für Kalifornien (USA)
Reserve	2,0 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Filterwechsel	1 900 ml
Überholung	2 100 ml
Teleskopgabelöl	569 ml

Technische Änderungen vorbehalten.
Die mit einem Sternchen (*) bezeichneten Werte gelten nur für das Modell DR350SER.

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05—0,10	—
	AUS	0,17—0,22	—
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010—0,037	—
	AUS	0,030—0,057	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN & AUS	—	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000—5,012	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975—4,990	—
	AUS	4,955—4,970	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9—1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3—6,5 kg bei 28,0 mm Länge	—
	AUSSEN	13,1—15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,450—33,490	33,150
	AUS	33,520—33,560	33,220
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032—0,066	0,150
	links	0,028—0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012—22,025	—
	links	17,512—17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959—21,980	—
	links	17,466—17,484	—
Nockenwellenschlag	—		0,10
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000—12,018	—
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973—11,984	—
Zylinderkopfverzug	—		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	—		0,05
Dekompressionshebelspiel	0—2		—

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055—0,065			0,120
Zylinderbohrung	79,000—79,015			79,075
Kolbendurchmesser	78,940—78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			78,880
Zylinderverzug	——			0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring		0,15—0,30	0,70
	2. Ring		0,35—0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		——	0,180
	2. Ring		——	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring		1,01—1,03	——
	2. Ring		1,01—1,03	——
	Ölabstreifring		2,01—2,03	——
Kolbenringdicke	1. Ring		0,97—0,99	——
	2. Ring		0,97—0,99	——
Kolbenringbohrung	20,002—20,008			20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996—20,000			19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006—20,014	20,040
Pleuelbiegung	——	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10—0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95—22,00	——
Breite Wange zu Wange	60,0±0,1	——
Kurbelwellenschlag	——	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	——	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	——
Öldruck (bei 60°C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM.	——

KUPPLUNG

Einheit: mm

GENGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10—15	——
Treiblamellenstärke	2,72—2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8—16,0	15,2
Stahllamellenverzug	——	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	——	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		3,200 (64/20)		—
Enduntersetzung		2,733 (41/15)		—
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		—
	2. Gang	1,733 (26/15)		—
	3. Gang	1,333 (24/18)		—
	4. Gang	1,111 (20/18)		—
	5. Gang	0,952 (20/21)		—
	6. Gang	0,826 (19/23)		—
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1—0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1,2&3	5,0—5,1	—
Schaltgabelstärke		Gabel 1,2&3	4,8—4,9	—
Antriebskette		Typ	D.I.D. 520VC5 RK520SO	—
		Glieder	108	—
		Länge über 20 Abstände	—	319,4
Kettendurchhang		25—40		—

VERGASER

GEGENSTANED		SPEZIFIKATION		
		E-04, 21, 34, 94	E-03	E-33
Vergasertyp		BST33SS	←	←
Bohrung		33 mm	←	←
Kenn-Nr.		*14EK	*14EP	*14ES
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 100 UPM	←	←
Schwimmerhöhe		14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	#135	#127.5	←
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm	←	←
Düsennadel	(J.N.)	5CD56 (3)	5CD16	←
Nadeldüse	(N.J.)	O-3	O-6	←
Drosselventil	(Th.V.)	#115	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#42,5	#37.5	←
Bypass	(B.P.)	0,8, 0,8, 0,8 mm	←	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,8 mm	1,0 mm	←
Ventilsitz	(V.S.)	1,5 mm	←	←
Anlasserdüse	(G.S.)	*#35	←	←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG (1⅛ Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG	←
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,3 mm	←	←
Gaszugspiel (Zugseilzug)		0,5—1,0 mm	←	←

Die mit einem Sternchen (*) bezeichneten Werte gelten nur für das Modell DR350SER.

E-03 ..... USA (außer Kalifornien) E-04 ..... Frankreich E-21 ..... Belgien
E-33 ..... Kalifornien E-34 ..... Italien E-94 ..... Barbados

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		E-22	E-28	E-18
Vergasertyp		BST33SS	←	←
Bohrung		33 mm	←	←
Kenn-Nr.		*14EM	*14ER	*14EL
Leerlaufdrehzahl		1 500± 100 UPM	←	1 400± 50 UPM
Schwimmerhöhe		14,6±1,0 mm	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	#127,5	←	#132,5
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm	←	←
Düsennadel	(J.N.)	5CD56 (4)	←	←
Nadeldüse	(N.J.)	O-5	←	O-7
Drosselventil	(Th.V.)	#115	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#37,5	←	←
Bypass	(B.P.)	0,8 0,8 0,8 mm	←	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,8 mm	←	0,9 mm
Ventilsitz	(V.S.)	1,5 mm	←	←
Anlasserdüse	(G.S.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG (1⅛ Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (1¾ Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (2 Umdrehungen heraus)
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,2 mm	←	1,3 mm
Gaszugspiel		0,5—1,0 mm	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze	Typ	ND.: U27ETR N.G.K.: CR9EK	
	Elektrodenabstand	0,6—0,7	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1—1,0 Ω	Pol—Erde
	Sekundär	12—22 kΩ	Kerzenkappe —Pol
Magnetzünderspulenwiderstand	Beleuchtung	0,1—1,5 Ω	Gelb—Gelb
	Spannungsversorgung	350—650 Ω	Weiß—Braun
	Erregerspule Nr.1	350—700 Ω	Grün—Blau
	Erregerspule Nr.2	350—700 Ω	Gelb—Grau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Mehr als 60V Wechselstrom bei 5 000 UPM		Gelb—Gelb
Regelspannung	13,0—15,5V bei 5 000 UPM		
Maximale Magnetzünderleistung	Ca. 125W bei 5 000 UPM		
Anlasser	Bürstenlänge	*Grenzwert: 6	
	Kommutator—Glimmertiefe	*Grenzwert: 0,2	
Widerstandswert des Anlasserrelais	*3—7 Ω		

Die mit einem Sternchen (*) bezeichneten Werte gelten nur für das Modell DR350SER.

E-18 ..... Schweiz E-22 ..... Deutschland E-28 ..... Kanada

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Batterie	Typenbezeichnung	*YTX7L-BS	
	Kapazität	*12V 21,6 kC (6 Ah)/10 Std.	
	Säuredichte	1,320 bei 20°C	
Sicherung		*20 A	

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03, 33	Sonstige
Scheinwerfer	Fernlicht	60	←
	Abblendlicht	55	←
Standlicht			4
Rück/Bremslicht		5/21	←
Blinker		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		3	←
Tachometerbeleuchtung		1,7 x 2	←
Blinkeranzeigelämpchen		1,7	←
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7	←
Leerlaufanzeigelämpchen		1,7	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	0,1—0,3		——
Hinterbremspedalhöhe	5		——
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5±0,2	3,0
	Hinten	4,0±0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	——		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	12,700—12,743	——
	Hinten	12,700—12,743	——
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	12,657—12,684	——
	Hinten	12,657—12,684	——
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000—27,050	——
	Hinten	30,230—30,280	——
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900—26,950	——
	Hinten	30,160—30,180	——
Radfelgenschlag	Axial	——	2,0
	Radial	——	2,0
Radachsenschlag	Vorne	——	0,25
	Hinten	——	0,25
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51P Dunlop D601J (E-03,28,33) Dunlop K560J (Sonstige)	——
	Hinten	110/90-18 61P Dunlop D601 (E-03,28,33) Dunlop K560J (Sonstige)	——
Reifenprofiltiefe	Vorne	——	3,0
	Hinten	——	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	——	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	——	602	
Teleskopgabelölstand	152	——	
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm²)	——	
Eingestellte Federlänge des Federbeins	*253,4	——	
Hinterradfederweg	*255	——	
Schwingenachsschlag	——	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	150	1,50	150	1,50
HINTEN	150	1,50	175	1,75

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp		Nur bleifreies Benzin von mindestens 87 Oktan (MOZ) bzw. 91 Oktan (ROZ) oder höher nehmen.		E-28
		Benzin mit 85—95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		Sonstige Modelle
Kraftstofftank einschl.	Reserve	9,0 L		
	Reserve	2,0 L		
Motoröltyp		SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge		Ölwechsel	1 700 ml	
		Filterwechsel	1 900 ml	
		Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp		Gabelöl #10		
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)		569 ml		
Bremsflüssigkeitstyp		DOT 4		

Die mit einem Sternchen (*) bezeichneten Werte gelten nur für das Modell DR350SER.

DREHMOMENT

MOTOR

GEGENSTAND		N·m	kg-m
Schraube an Zylinderkopfhaube		10	1,0
Schraube am Nockenwellenkettenrad		15	1,5
Zylinderkopfschraube		38	3,8
Zylinderkopfmutter		25	2,5
Zylindersockelmutter		25	2,5
Schraube an Kipphebelwelle		28	2,8
Schraube an Ausgleicherwelle		50	5,0
Mutter am Primärantriebsrad		70	7,0
Mutter am Magnetzünderrotor		130	13,0
Schraube der Anlasserkupplung		*26	*2,6
Mutter am Kupplungskorb		50	5,0
Schaltarmanschlag		19	1,9
Schraube am Schaltnockenabtriebsrad		10	1,0
Befestigungsschraube des Steuerkettenspanners	Rechts	10	1,0
	Links	11	1,1
Schraube an Federhalterung des Steuerkettenspanners		8	0,8
Motorölablaßschraube (am Kurbelgehäuse)		21	2,1
Motorölablaßschraube (am Rahmen)		18	1,8
Kurbelgehäuseschraube		11	1,1
Ölleitungsverbindungsschraube		21	2,1
Ölkanalschraube		23	2,3
Ölsieb		28	2,8
Ölschlauchverbindungsschraube		28	2,8
Schraube am Ölstandmesser		10	1,0
Ölschlauchschraube (am Kurbelgehäuse)		10	1,0
Ölschlauchschraube (am Zylinderkopf)		23	2,3
Ölschlauchklemmschraube		1,8	0,18
Schraube am OT		23	2,3
Motorbefestigungsschraube und -mutter		66	6,6
		41	4,1
		23	2,3
Schraube am Auspuffrohr		23	2,3
Schraube am Auspufftopfanschluß		23	2,3
Befestigungsschraube des Auspufftopfs		26	2,6

ZEITPLAN FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG

Folgende Tabelle enthält die empfohlenen Zeitabstände für alle regelmäßigen Wartungsarbeiten, die erforderlich sind, um das Motorrad leistungsmäßig und wirtschaftlich im Bestzustand zu halten. Die gefahrene Strecke wird in Kilometern und Zeit angegeben.

HINWEIS:
Bei unter harten Bedingungen eingesetzten Motorrädern kann eine häufigere Wartung erforderlich sein.

TABELLE FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG

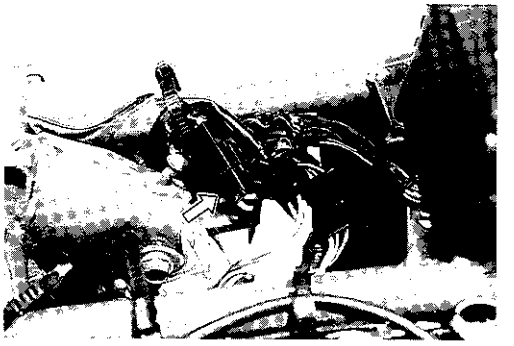
INTERVALL: JE NACH PRIORITÄT TACHOZÜHLER-ANZEIGE ODER MONATE						
	km	1 000	6 000	12 000	18 000	24 000
	Miles	600	4 000	7 500	11 000	15 000
	Monate	2	12	24	36	48
Zylinderkopfschrauben und -muttern, Zylindermuttern, Auspuffrohrschrauben und Auspufftopfanschlüsse		T	T	T	T	T
Ventilspiel		I	I	I	I	I
Zündkerze		—	I	R	I	R
Funkenlöscher (nur für USA und Kanada)		—	C	C	C	C
Luftfilter		Alle 3 000 km (2 000 miles) reinigen.				
Motoröl und Ölfilter		R	R	R	R	R
Motorölleitungen		I	I	I	I	I
Motorölsieb		C	C	C	C	R
Vergaser		I	I	I	I	I
Kraftstoffleitung		I	I	I	I	I
		Alle 4 Jahre erneuern.				
Kupplung		I	I	I	I	I
Antriebskette		I	I	I	I	I
		Alle 1 000 km (600 miles) reinigen und schmieren.				
Bremsen		I	I	I	I	I
Bremsschläuche		I	I	I	I	I
		Alle 4 Jahre erneuern.				
Bremsflüssigkeit		I	I	I	I	I
		Alle 2 Jahre wechseln.				
Reifen		I	I	I	I	I
Lenkung		I	I	I	I	I
Teleskopgabel		I	—	I	—	I
Hinterradaufhängung		I	—	I	—	I
Fahrgestellschrauben und -muttern		T	T	T	T	T

I : Überprüfen und ggf. einstellen, reinigen, schmieren oder erneuern
R : Erneuern T : Anziehen C : Reinigen

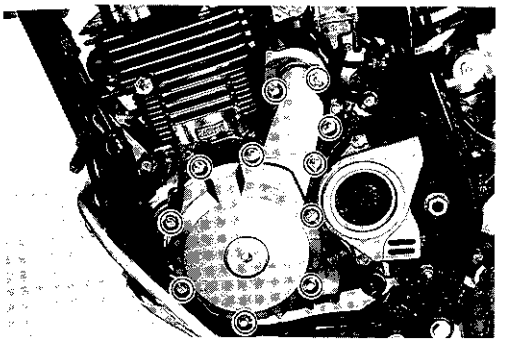
ANLASSERKUPPLUNG

AUSBAU

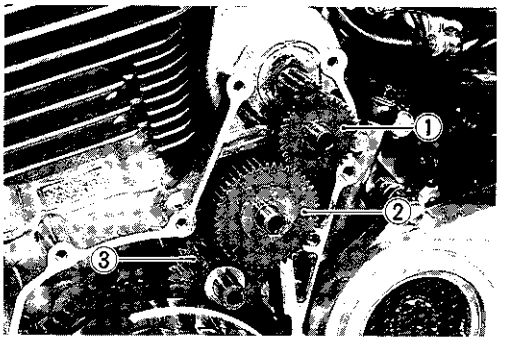
- Das Motoröl ablassen.
- Die Rahmenabdeckungen entfernen.
- Die Sitzbank abnehmen.
- Die CDI-Einheit verschieben, dann die Magnetzünderkabel abziehen.



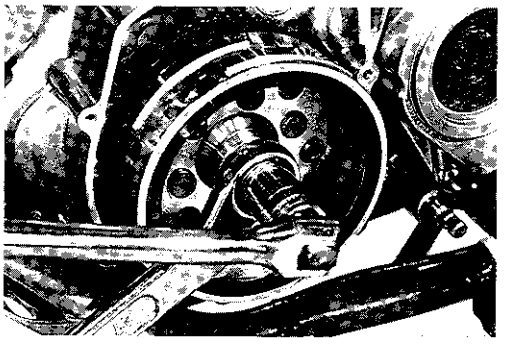
- Den Schalthebel ausbauen.
- Die Magnetzünderabdeckung abnehmen.



- Die Anlasser-Zwischenräder mit der Welle ausbauen.
  ①: Anlasser-Zwischenrad Nr. 1
  ②: Anlasser-Zwischenrad Nr. 2
  ③: Anlasser-Zwischenrad Nr. 3



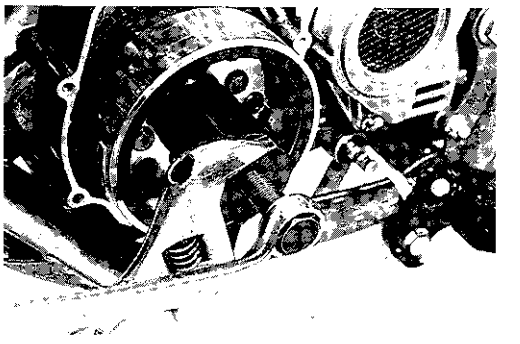
- Die Mutter des Magnetzünderrotors mit Hilfe eines 27-mm-Ringschlüssels abnehmen.



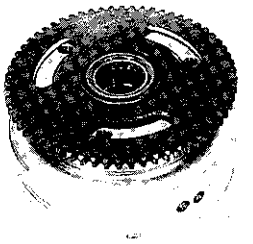
- Die Magnetzünderrotor-Einheit mit Hilfe des Spezialwerkzeugs ausbauen.

09930-34912: Rotorabzieher

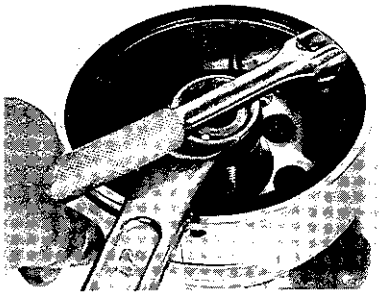
ACHTUNG:
Nicht mit einem Hammer auf den Rotor schlagen.



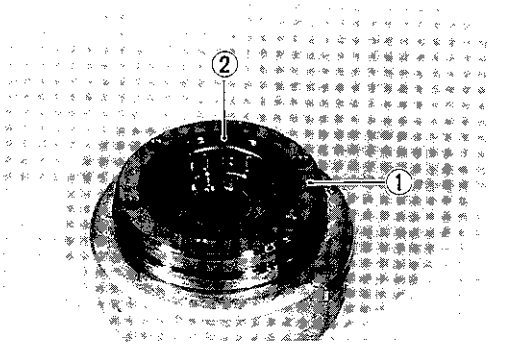
- Das Anlasserzahnrad und das Lager ausbauen.



- Die drei Schrauben mit Hilfe eines 6-mm-Sechskantschlüssels und eines 27-mm-Ringschlüssels herausdrehen.



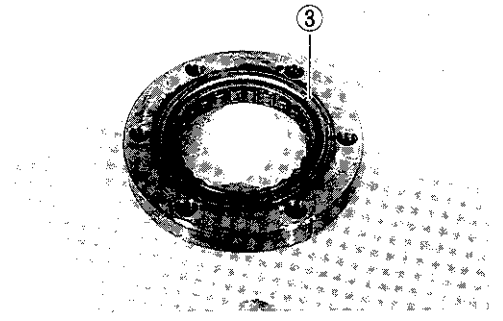
- Den Halter ① der Anlasserkupplung und die Anlasserkupplung ② entfernen.



ZUSAMMENBAU UND MONTAGE

Die Anlasserkupplung in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder zusammen- und einbauen, wobei die folgenden Punkte besonders zu beachten sind.

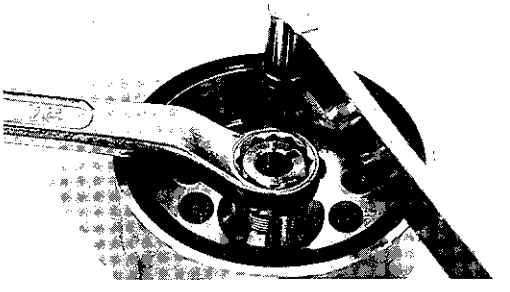
- Beim Einbau der Anlasserkupplung am Rotor muß der Einschnitt ③ des Laufkäfigs in Richtung Rotor zeigen, wie in der Abbildung gezeigt.



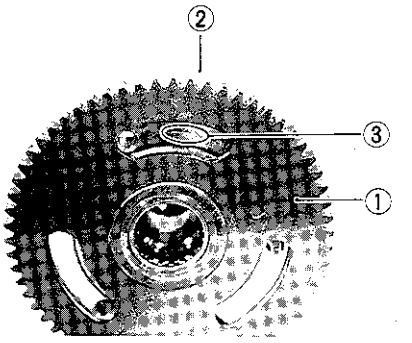
- Die Schrauben mit THREAD LOCK SUPER "1303" versehen, dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

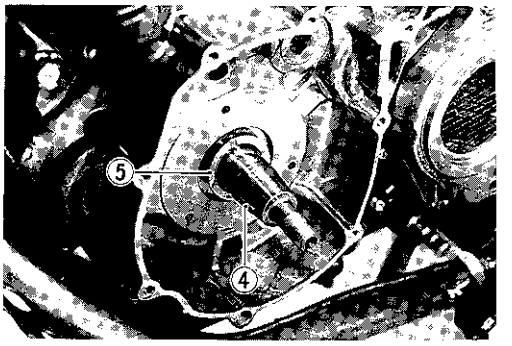
Drehmoment: 26 N·m (2,6 kg-m)



- Das Anlasserzahnrad ① an der Anlasserkupplung montieren.
- Sich vergewissern, daß sich der Rotor ② in Richtung der Pfeilmarkierung ③ am Halter der Anlasserkupplung dreht; hierbei ist das Anlasserzahnrad ① zu arretieren. Der Rotor ② darf sich nicht in Gegenrichtung der Pfeilmarkierung ③ drehen lassen.



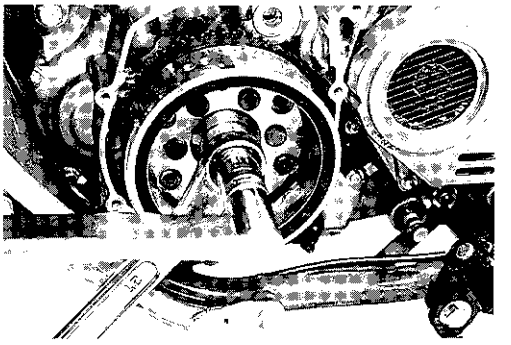
- Den kegelförmigen Teil des Magnetzünderrotors und den entsprechenden Bereich der Kurbelwelle entfetten.
- Den Keil ④ und die Unterlegscheibe ⑤ einpassen.
- Die Magnetzünderrotor-Einheit einbauen.



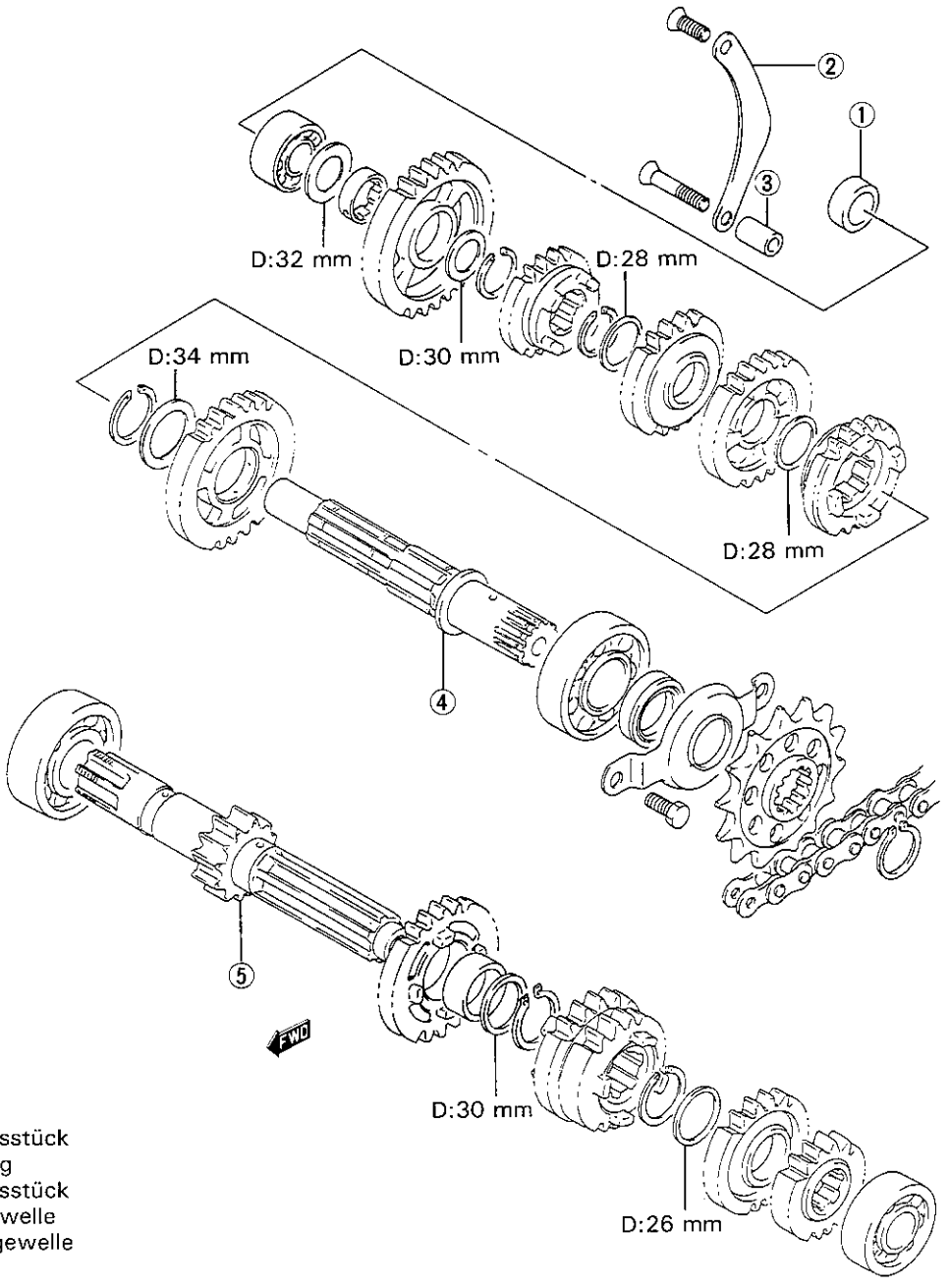
- Das Gewinde der Mutter mit THREAD LOCK SUPER "1303" versehen, dann mit Hilfe eines 27-mm-Ringschlüssels mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

Drehmoment: 130 N·m (13,0 kg-m)



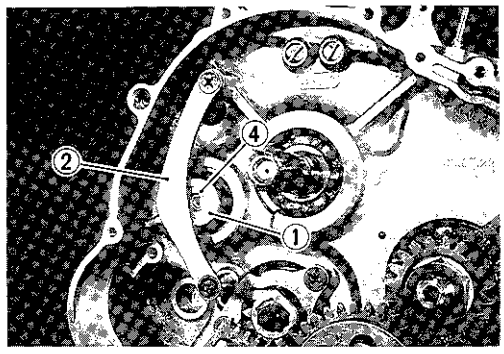
GETRIEBE



① Abstandsstück
② Halterung
③ Abstandsstück
④ Antriebswelle
⑤ Vorgelegewelle

Hinweis: "D" bezeichnet den Außendurchmesser der Unterlegscheiben.

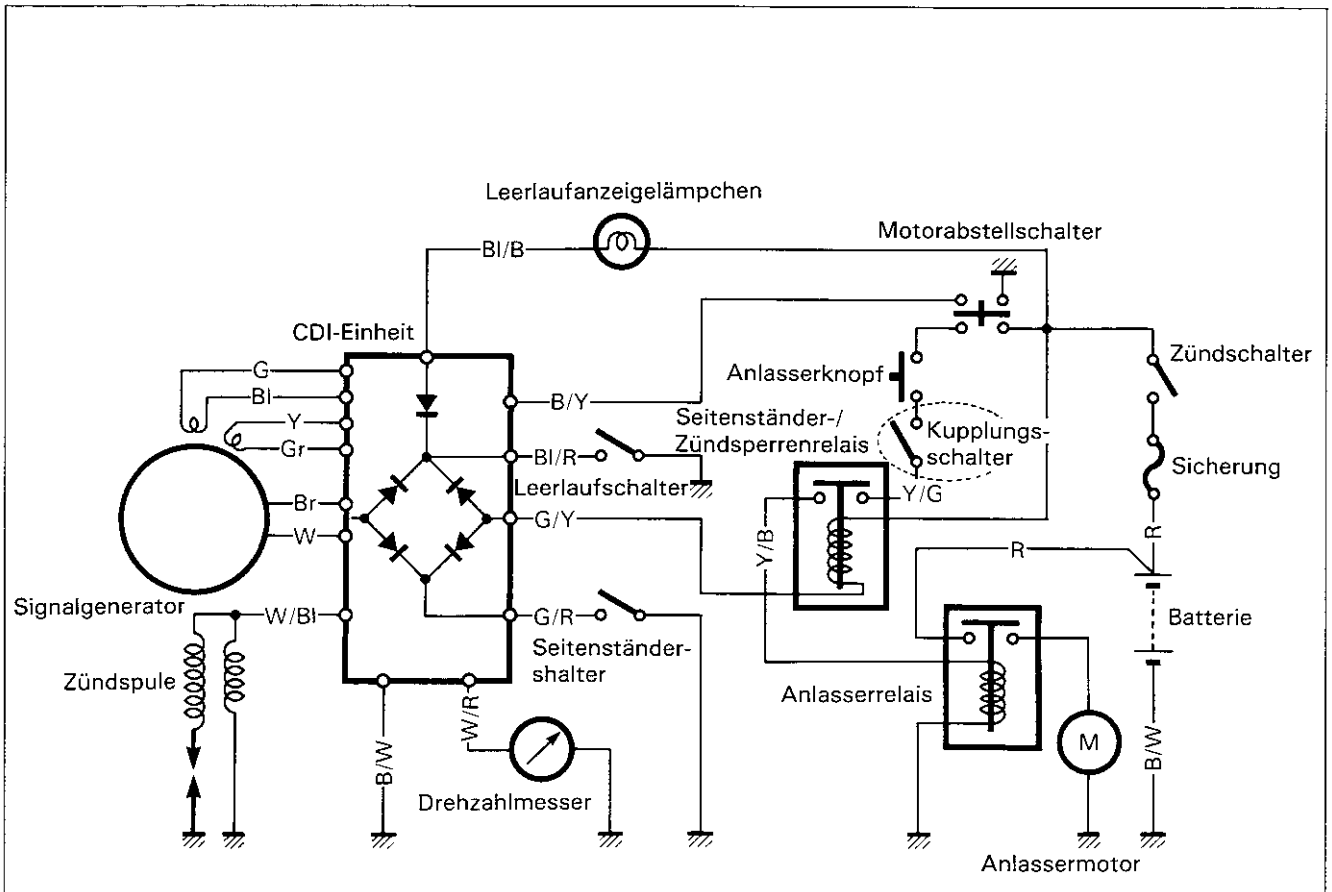
- Das Abstandsstück ① an der Antriebswelle ④ anbringen, bevor die Halterung ② eingebaut wird.



ZÜND- UND ANLASSERSYSTEM

FUNKTIONSWEISE

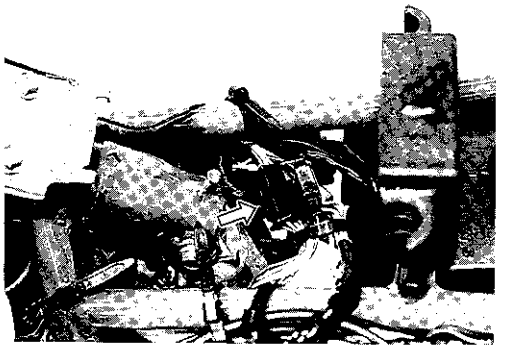
Das Kondensator-Zündsystem besteht aus einem Signalgenerator, einer CDI-Einheit, Zündspule und der Zündkerze. Die vom Signalgenerator erzeugte elektrische Energie dient zur Aufladung des Kondensators. Zum festgelegten Zündzeitpunkt wird diese gespeicherte Energie mittels einer einzigen Entladung zur Primärseite der Zündspule abgegeben. In der Sekundärwicklung der Zündspule wird dadurch ein Hochspannungsstrom induziert, der einen starken Zündfunken an der Zündkerzenelektrode erzeugt. Die CDI-Einheit ist mit einem Zündstrom-Unterbrechungskreis versehen. Wird die Kurbelwelle in Gegenrichtung gedreht, wodurch ein Umkehrstrom erzeugt wird, sorgt dieser Unterbrechungskreis für eine Abschaltung des Zündspulen-Primärstroms am Kondensator. Dies verhindert eine Funkenbildung an der Zündkerzenelektrode. Das Anlassersystem besteht aus dem Seitenständerschalter, Neutralstellungsschalter, Kupplungsschalter und einem Seitenständerrelais. Hierbei liegt Batteriestrom am Seitenständer- und Anlasserrelais an, wenn sich das Getriebe in der Neutralstellung befindet oder wenn der Seitenständer hochgeklappt ist.



Hinweis: Ein Kupplungsschalter ist nur an Modellen für die USA und Kanada vorhanden.

LICHTMASCHINE

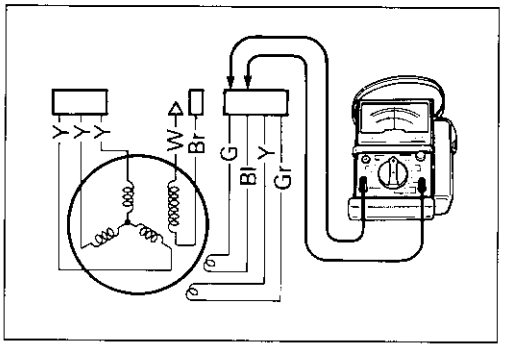
STATORWICKLUNG DER LICHTMASCHINE



- Die Rahmenabdeckungen und die Sitzbank ausbauen.
- Die Kabel der Lichtmaschine abklemmen.

Den Widerstand zwischen den Kabeln mit einem Testgerät messen, wie in der Abbildung gezeigt.

09900-25002: Taschenprüfer

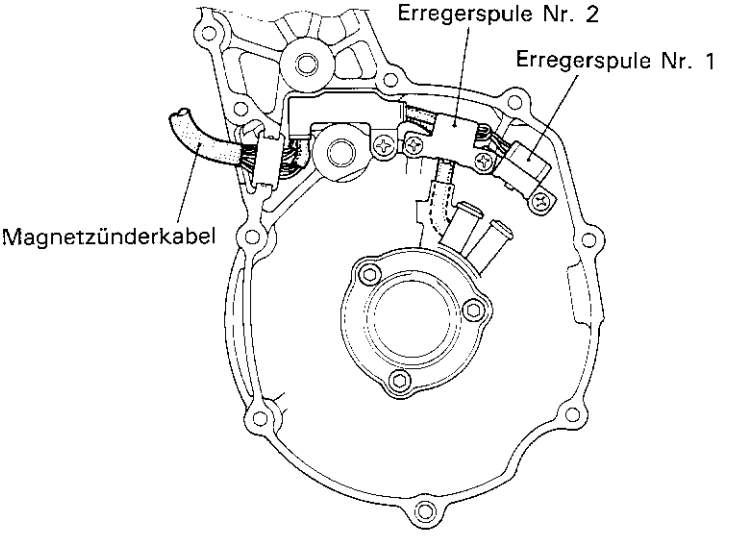


Widerstand der Lichtmaschinen-Statorwicklung (DR350SER)
Beleuchtungsspule: 0,1—1,5 Ohm (Y—Y)
Stromquellenspule: 350—650 Ohm (W—Br)
Erregerspule Nr.1: 350—700 Ohm (G—Bl)
Erregerspule Nr.2: 350—700 Ohm (Y—Gr)

DRAHTFARBE

B	**: Schwarz**	**Gr**	**: Grau**
Bl	**: Blau**	**W**	**: Weiß**
Br	**: Braun**	**Y**	**: Gelb**
G	**: Grün**		

EINBAU DES STATORWICKLUNG DER LICHTMASCHINE



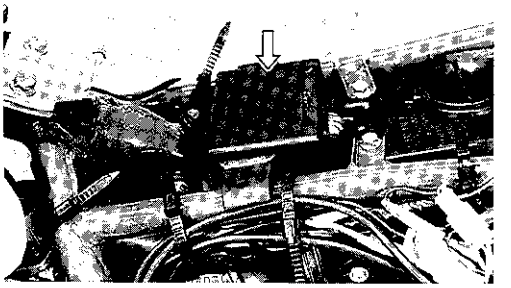
DR350SER

CDI-EINHEIT

- Die Rahmenabdeckungen und die Sitzbank ausbauen.
- Die Kabel der CDI-Einheit abklemmen.

Auf Durchgang überprüfen und den Widerstand mit einem Testgerät messen.

09900-25002: Taschenprüfer



DRAHTFARBE
Bl : Blau
Br : Braun
G : Grün
Gr : Grau
W : Weiß
Y : Gelb
B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden
B/Y : Schwarz mit gelbem Kennfaden
Bl/B : Blau mit schwarzem Kennfaden
Bl/R : Blau mit rotem Kennfaden
G/R : Grün mit rotem Kennfaden
W/Bl : Weiß mit blauem Kennfaden
W/R : Weiß mit rotem Kennfaden

DR350SER

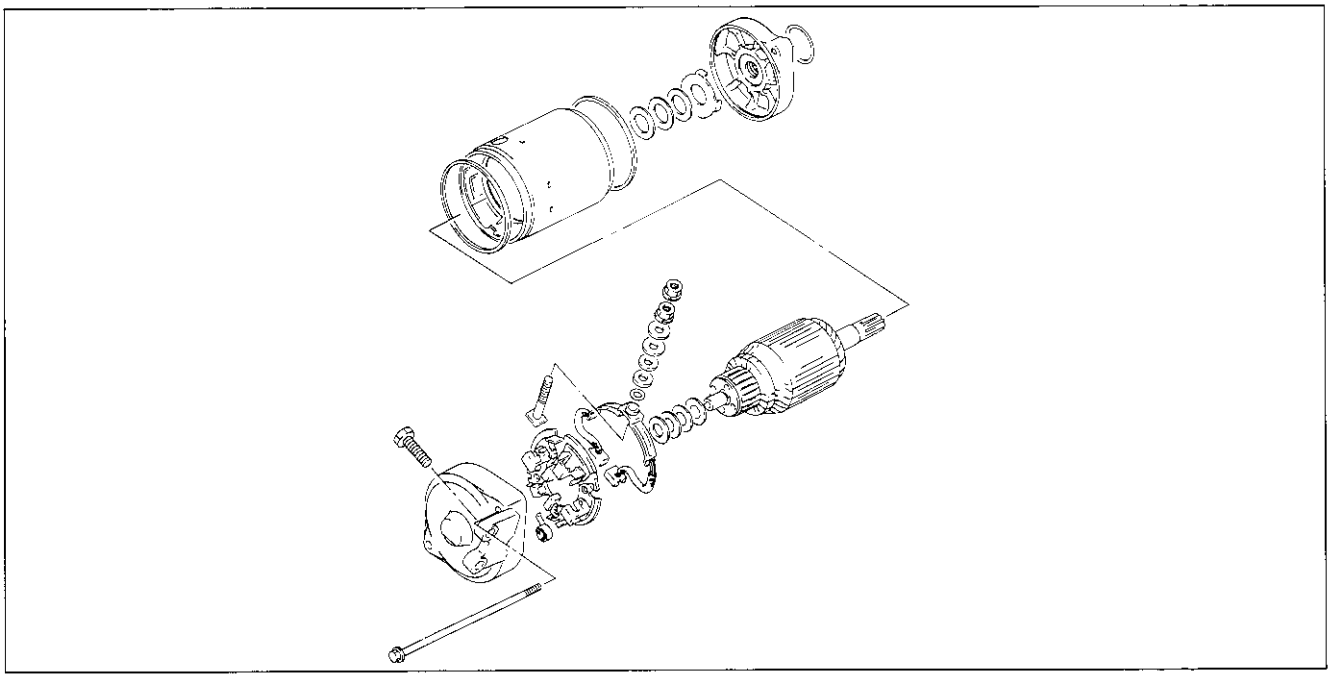
Einheit: kΩ

⊖-Pol des Prüfers an: \ ⊕-Pol des Prüfers an:	G	Bl	Y	Gr	W	Br	B/Y	W/Bl	B/W	Bl/R	Bl/B	G/R	W/R
G		3–30	5–40	3–30	5–40	5–40	10–100	∞	3–30	50–500	∞	50–500	5–80
Bl	3–30		3–30	0	0.5–10	0.5–10	3–40	∞	0	30–500	∞	30–500	1–30
Y	5–40	3–30		3–30	5–40	5–40	10–100	∞	3–30	50–500	∞	50–500	5–80
Gr	3–30	0	3–30		0.5–10	0.5–10	3–40	∞	0	30–500	∞	30–500	1–30
W	5–80	3–40	5–80	3–40		10–100	30–1000	∞	3–40	Über 100	∞	Über 100	5–100
Br	50–300	50–300	50–300	50–300	50–300		0.5–10	∞	50–300	Über 100	∞	Über 100	50–500
B/Y	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞	∞	∞	∞	∞	∞
W/Bl	5–40	0.5–10	5–40	0.5–10	3–40	3–40	10–300		0.5–10	Über 70	∞	Über 70	5–50
B/W	3–30	0	3–30	0	0.5–10	0.5–10	3–40	∞		30–500	∞	30–500	1–20
Bl/R	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞	∞	∞
Bl/B	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	0.5–10		∞	∞
G/R	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞
W/R	10–100	5–80	10–100	5–80	10–200	10–200	30–1000	∞	5–80	Über 100	∞	Über 100	

HINWEIS:
Wenn ein Ohmmeter eines anderen Fabrikats anstatt eines SUZUKI-Prüfgeräts verwendet wird, können sich von der Spezifikation abweichende Meßwerte ergeben, da die Kondensatoren, Dioden usw. der CDI-Einheit andere Widerstandswerte aufweisen.

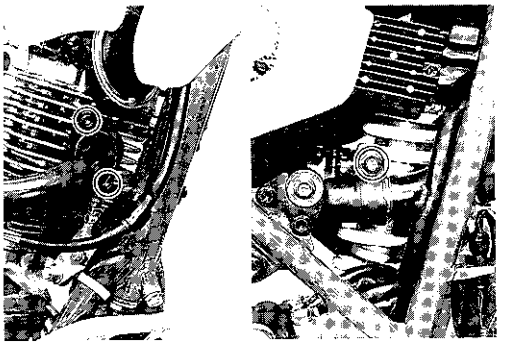
HINWEIS:
Die Zündkerze ausbauen und auf die Zylinderkopfhaube legen; den Kickstarter betätigen und die Funkenbildung an der Zündkerze überprüfen. Wenn kein zündfunke zu sehen ist, die CDI-Einheit ersetzen bzw. die Magnetzünderspulen, Zündspulen und Zündkerzen kontrollieren. Wenn diese Teile in Ordnung sind, kann der Defekt in der CDI-Einheit liegen; in diesem Falle die CDI-Einheit durch ein Neuteil ersetzen.

ANLASSER

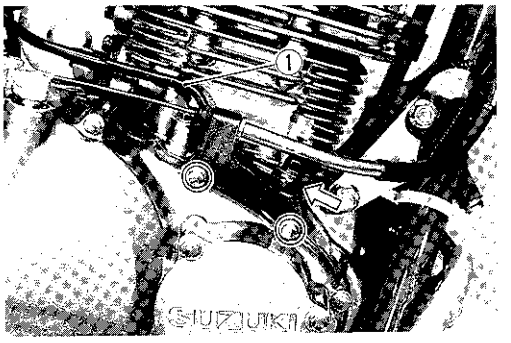


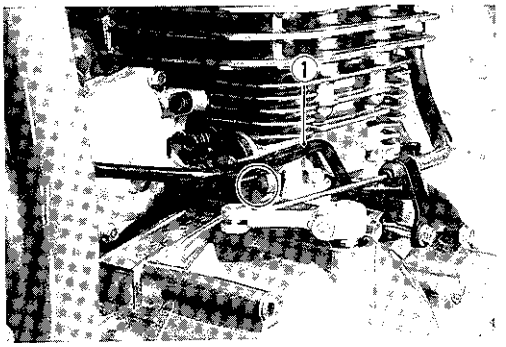
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES ANLASSERS

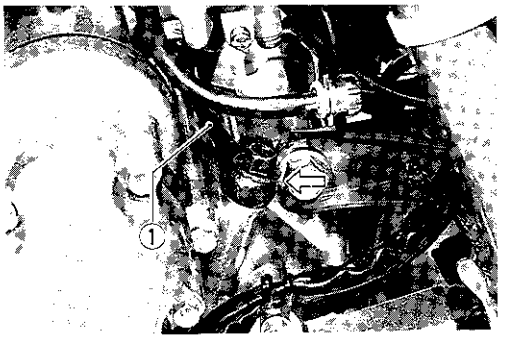
- Den Schalldämpfer ausbauen.



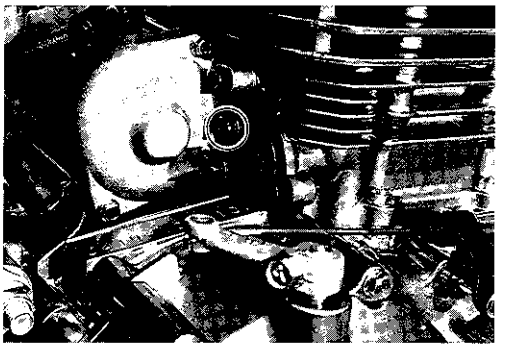
- Die Befestigungsschrauben des Kupplungszughalters lösen, dann das Motorölrohr ① abnehmen.



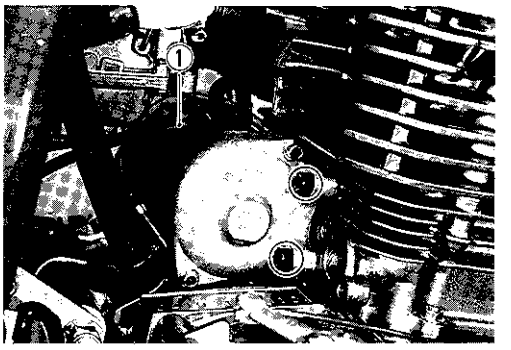




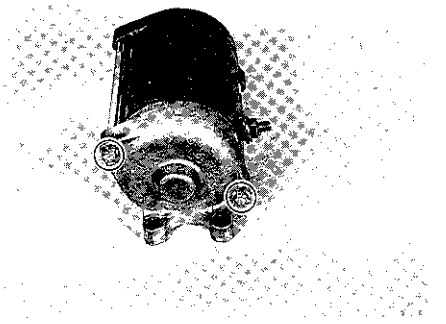
- Die Einstellvorrichtung des Nockenwellen-Steuerkettenspanners ausbauen.



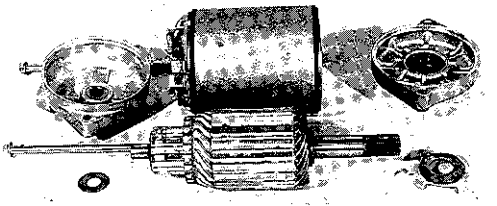
- Das Anlasserkabel ① abklemmen.
- Den Anlasser ausbauen.



- Die Schrauben herausdrehen.



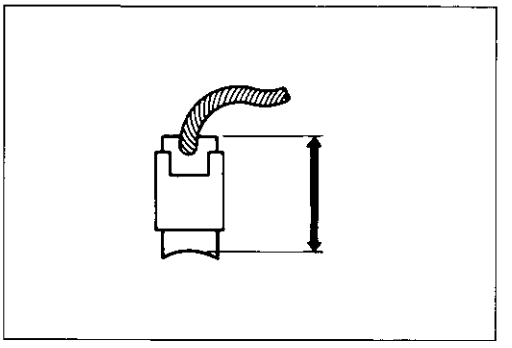
- Den Anlasser zerlegen.



ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERS

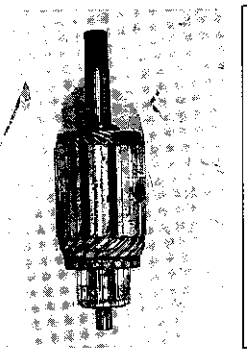
BÜRSTEN

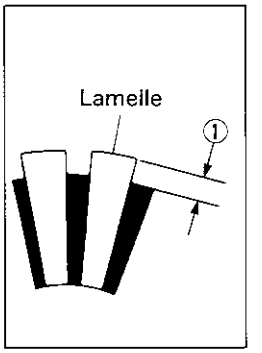
Wenn die Bürsten abgenutzt sind, kann der Anlasser kein ausreichendes Drehmoment erzeugen, wodurch sich der Motor nicht mehr schnell genug drehen läßt, um ein einwandfreies Anspringen zu gewährleisten. Um dies zu vermeiden, müssen die Bürsten in periodischen Abständen auf korrekte Länge überprüft werden. Wenn die Bürsten zu kurz oder abgesplittert sind, müssen sie ersetzt werden.



Verschleißgrenze: 6,0 mm

KOMMUTATOR

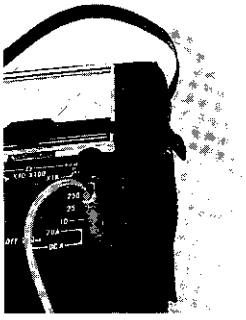


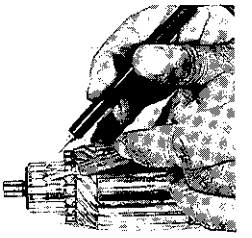


Wenn die Kommutator-Oberfläche verschmutzt ist, reduziert dies die Leistung des Anlassers. In diesem Falle den Kommutator mit Schmirgelpapier Nr. 400 o.ä. polieren. Nach dem Reinigen den Kommutator mit einem trockenen, sauberen Lappen abwischen.
Die Glimmertiefe ① messen.

Verschleißgrenze: 0,2 mm

ANKERWICKLUNG





Mit einem Taschentester die Wicklung auf einen offenen Stromkreis und Masseschluß überprüfen, indem die Prüfsonden an jede Kommutatorlamelle und die Rotormitte (zur Überprüfung auf Masseschluß) bzw. an zwei beliebige Lamellen an verschiedenen Stellen (zur Überprüfung auf offenen Stromkreis) angelegt werden, wobei die Bürsten von der Kommutator-Oberfläche abgehoben werden müssen.
Wenn die Wicklung einen offenen Stromkreis oder Masseschluß aufweist, muß der Anker ersetzt werden. Wenn ein defekter Anker wieder eingebaut wird, kann dies zu einem plötzlichen Versagen des Anlassers führen.

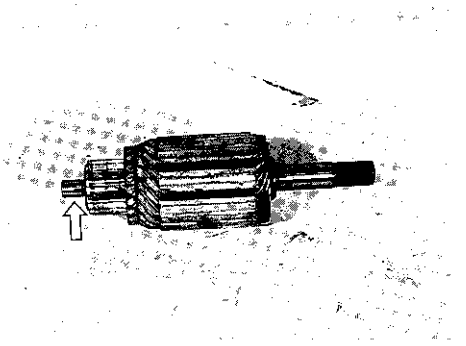
09900-25002: Taschentester

ZUSAMMENBAU DES ANLASSERS

O-RING

ACHTUNG:
Um Ölverlust und Eindringen von Feuchtigkeit zu vermeiden, sind O-Ringe stets durch Neuteile zu ersetzen.

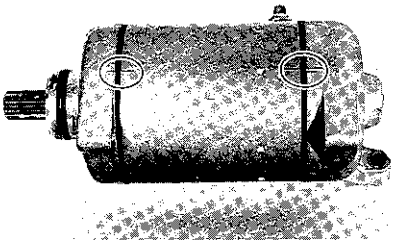
ANKER



- Die Endbereiche des Ankers mit einer geringen Menge Moly-Paste versehen.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

- Beim Einbau des Anlassergehäuses und des Gehäuse-Endes sind die Markierungen auszurichten.

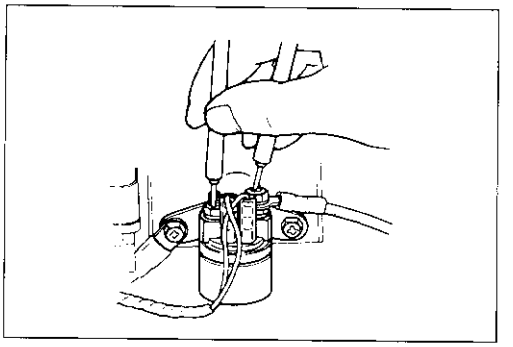


ANLASSERRELAIS UND SEITENSTÄNDER-/ZÜNDSPERRENRELAIS

ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERRELAIS

- Das Anlasserkabel am Anlasserrelais abklemmen.
- Den Zündschalter einschalten, dann an den Plus- und Minusklemmen auf Durchgang überprüfen, wenn der Kupplungshebel gezogen und der Anlasserknopf gedrückt wird.
  Das Anlasserrelais ist in Ordnung, wenn Durchgang vorhanden ist.

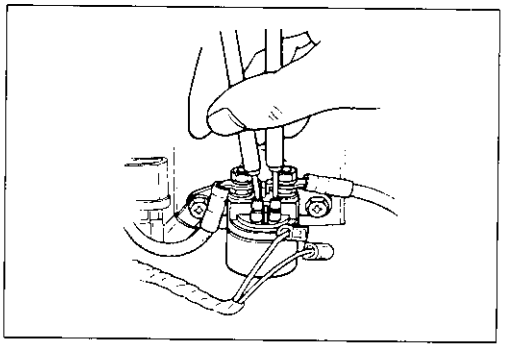
09900-25002: Taschenprüfer



- Die Kabel vom Anlasserrelais abnehmen.
- Die Wicklung auf offenen Stromkreis, Masseschluß und den vorgeschriebenen Widerstand überprüfen. Die Wicklung ist in Ordnung, wenn der Widerstandswert innerhalb der folgenden Spezifikation liegt.

Widerstand des Anlasserrelais: 3—7 Ω

09900-25002: Taschenprüfer



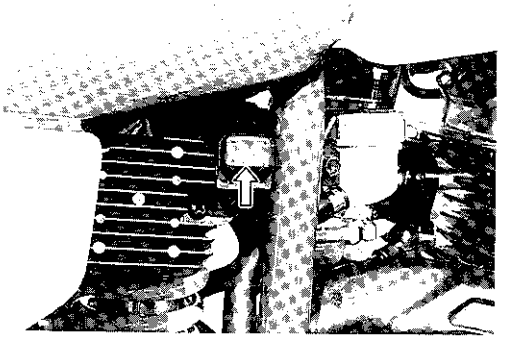
ÜBERPRÜFUNG DES SEITENSTÄNDER-SCHALTERS

	Grün	Schwarz/Weiß
ON (Ständer oben)	○———	———○
OFF (Ständer unten)		

HINWEIS:
Bei der Überprüfung des Seitenständerschalters ist die ⊕-Probe des Testgeräts mit dem schwarz/weißen Kabel, und die ⊖-Probe mit dem grünen Kabel zu verbinden.

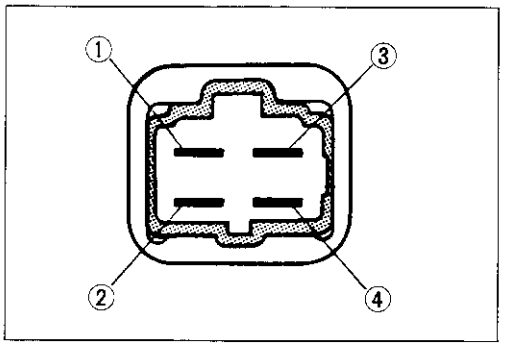
ÜBERPRÜFUNG DES SEITENSTÄNDER-/ZÜNDSPERRENRELAIS

Die Kabel des Seitenständer-/Zündsperrenrelais abklemmen.



Als erstes die Isolierung zwischen den Klemmen ① und ② mit Hilfe eines Testgeräts überprüfen. Danach 12 Volt an den Klemmen ③ und ④ anlegen, wobei die ⊕-Sonde an Klemme ③ und die ⊖-Sonde an Klemme ④ anzulegen ist. Danach auf Durchgang zwischen den Klemmen ① und ② überprüfen. Wenn kein Durchgang vorhanden ist, muß das Relais durch ein Neuteil ersetzt werden.

09900-25002: Taschenprüfer

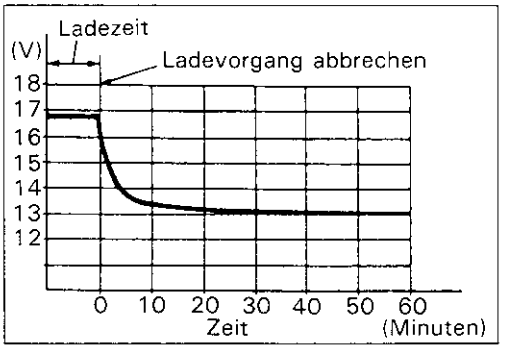


BATTERIE

SPEZIFIKATION

Typenbezeichnung	YTX7L-BS
Kapazität	12V 21,6 kC (6Ah)/10 Std
Standard-Säuredichte	1,320 bei 20°C

NACHLADEN DER BATTERIE

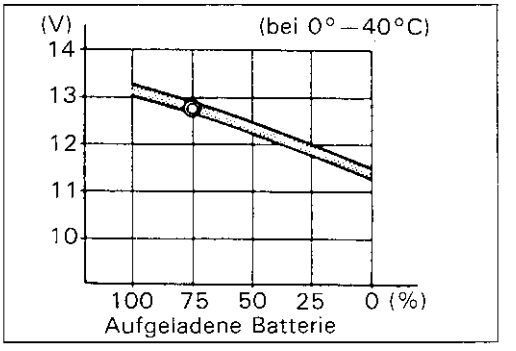


- Mit Hilfe eines Taschentesters die Batteriespannung überprüfen. Wenn die gemessene Spannung weniger als 12,0V beträgt, muß die Batterie an ein Batterieladegerät angehängt werden.

ACHTUNG:
Zum Nachladen der Batterie muß diese aus dem Motorrad ausgebaut werden.

HINWEIS:
Beim Nachladen dürfen die Verschlußstopfen an der Batterieoberseite nicht abgenommen werden.

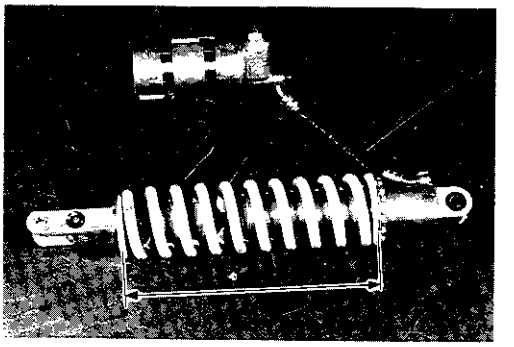
Ladezeit: 0,7 Ampere für 5 Stunden, oder 3 Ampere für eine Stunde



ACHTUNG:
Darauf achten, daß der Ladestrom zu keiner Zeit 3 Ampere übersteigt.

- Nach dem Aufladen mindestens 30 Minuten warten, dann die Batteriespannung mit Hilfe eines Taschentesters überprüfen.
- Wenn die Batteriespannung unter 12,5V liegt, muß der Aufladevorgang wiederholt werden.
- Wenn auch nach einem wiederholten Anfladen die Spannung immer noch unter 12,5V liegt, muß die Batterie ersetzt werden.
- Wird eine Batterie für längere Zeit nicht benutzt, entlädt sie sich von selbst. Bei Nichtverwendung des Motorrads (insbesondere im Winter), muß die Batterie wenigstens einmal pro Monat nachgeladen werden.

FEDERBEIN



EINSTELLUNG DER FEDERBEINVORSPANNUNG

Federspannung des Federbeins mit einem Universalschlüssel einstellen. Dazu Stellring für Federvorspannung wie folgt drehen.

Standardmäßig eingestellte Federlänge: 253,4 mm

09910-60611: Universalschlüssel

ACHTUNG:
Nach Einstellung der Vorspannung Verschlußring des Federeinstellers festziehen.

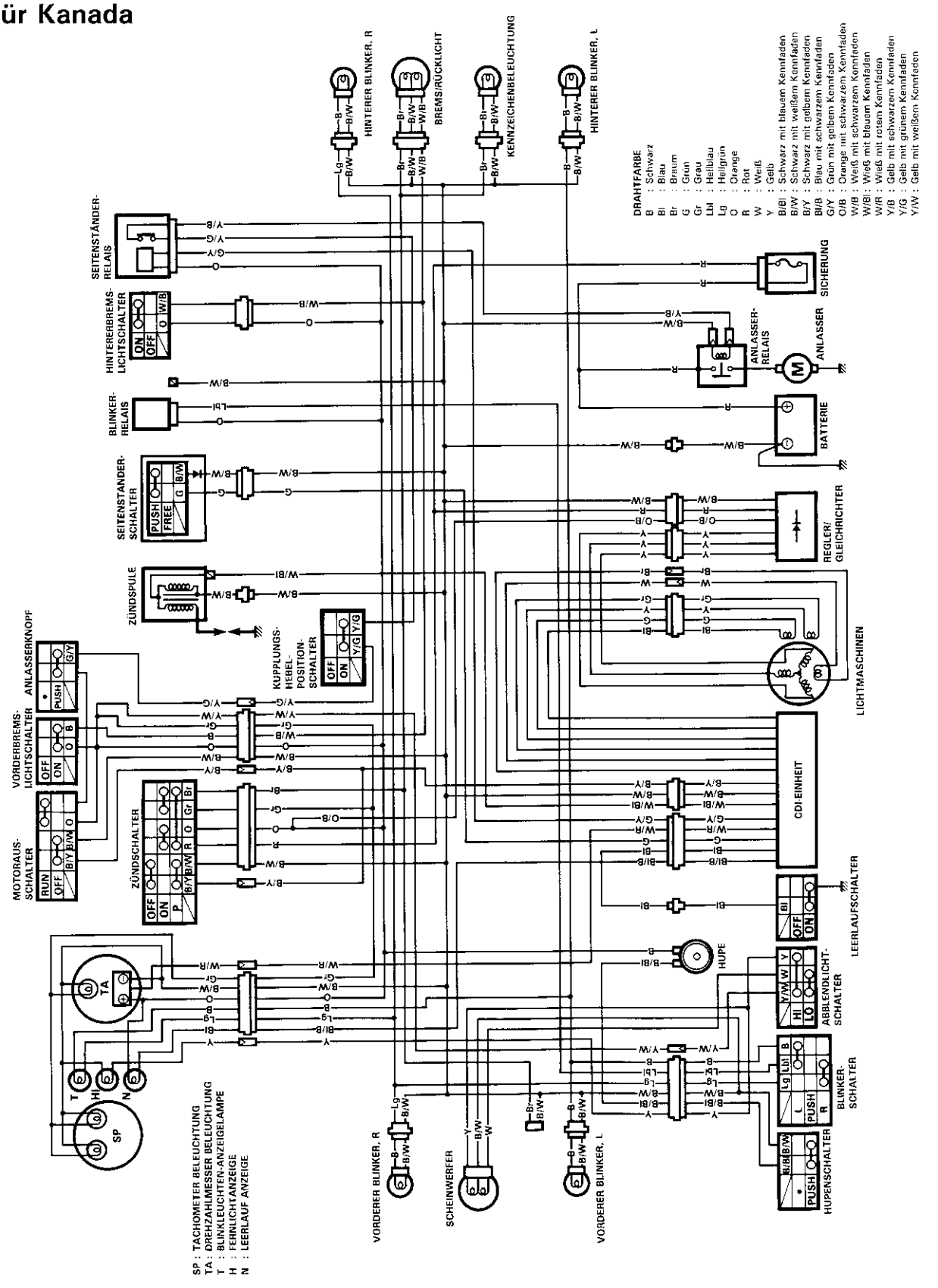
EINSTELLTABELLE
Federlänge
Standard : 253,4 mm
Weicher : 258,4 mm
Härter : 235,9 mm

Dämpfungseinstellung (Standard)
Druck : Um ¾ Umdrehungen aus der ganz hineingedrehten Position herausdrehen.

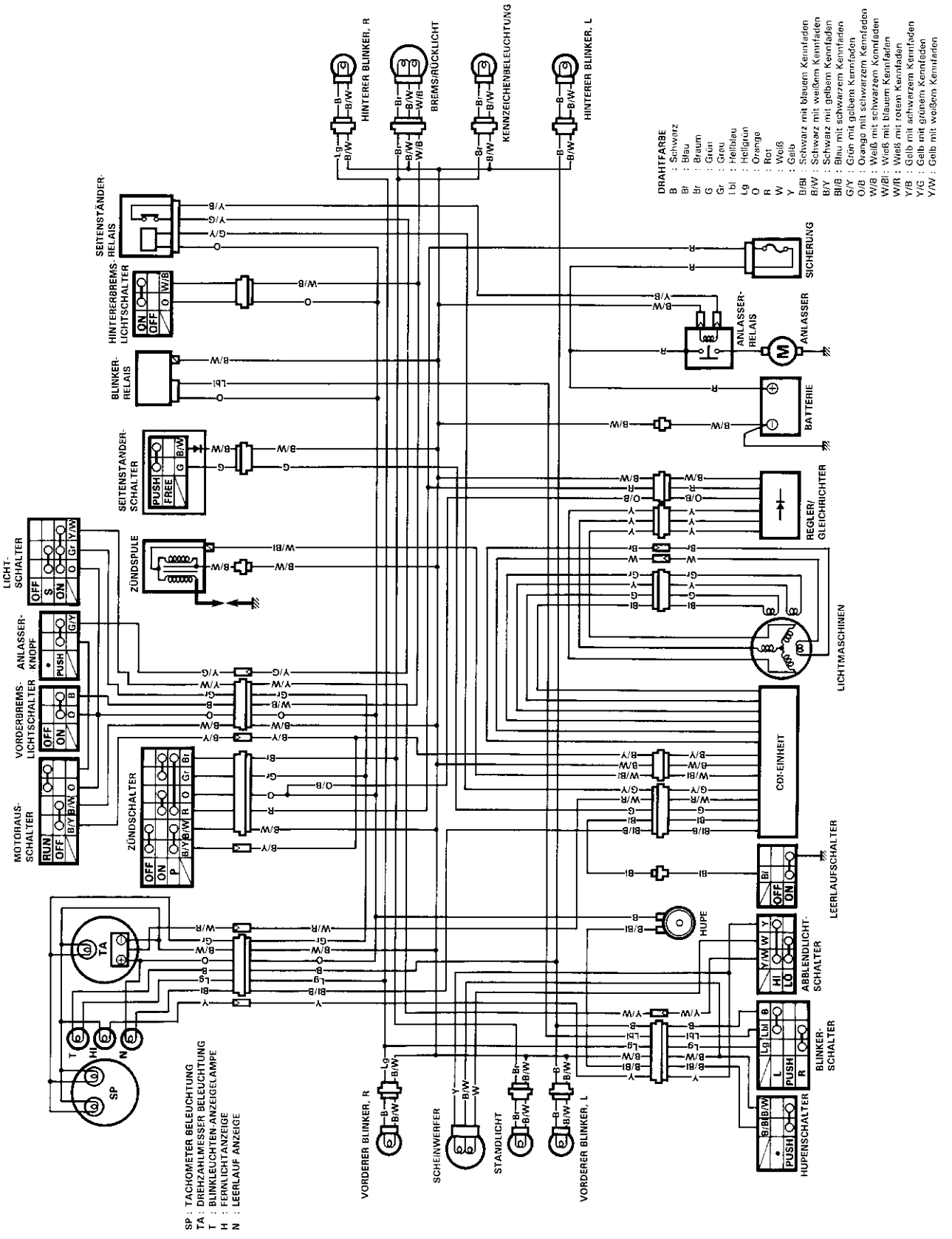
HINWEIS:
In der ganz hineingedrehten Position ist die Federung am härtesten.

SCHALTPLAN

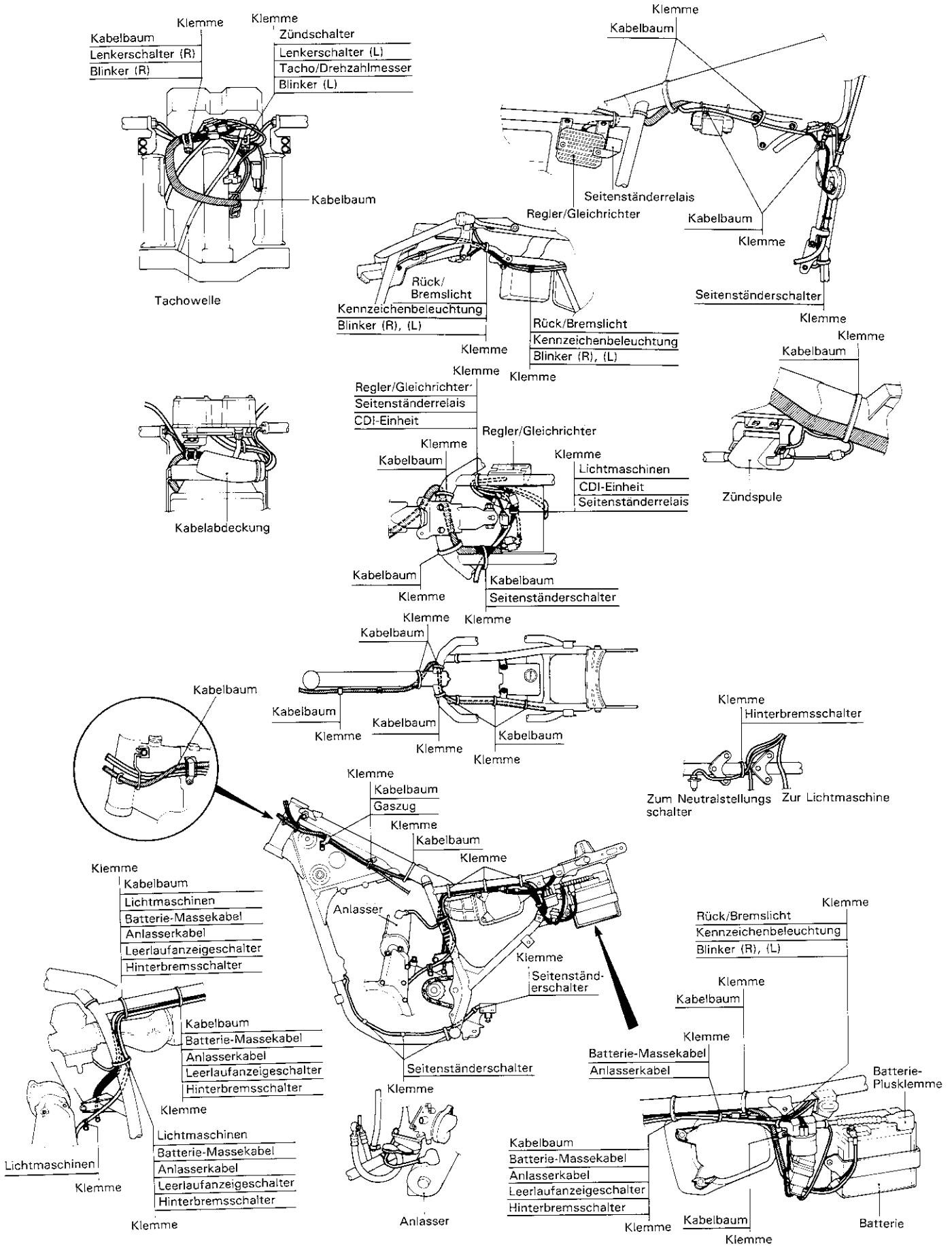
Für Kanada

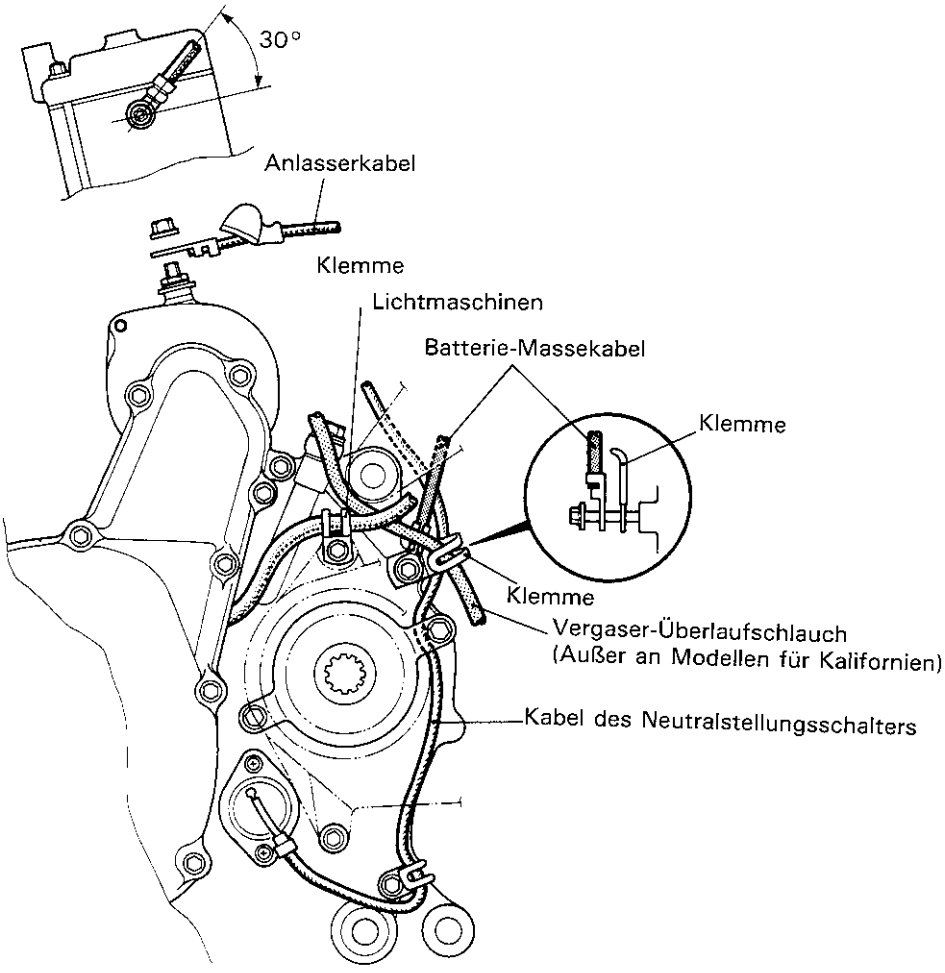


Für die Sonstige

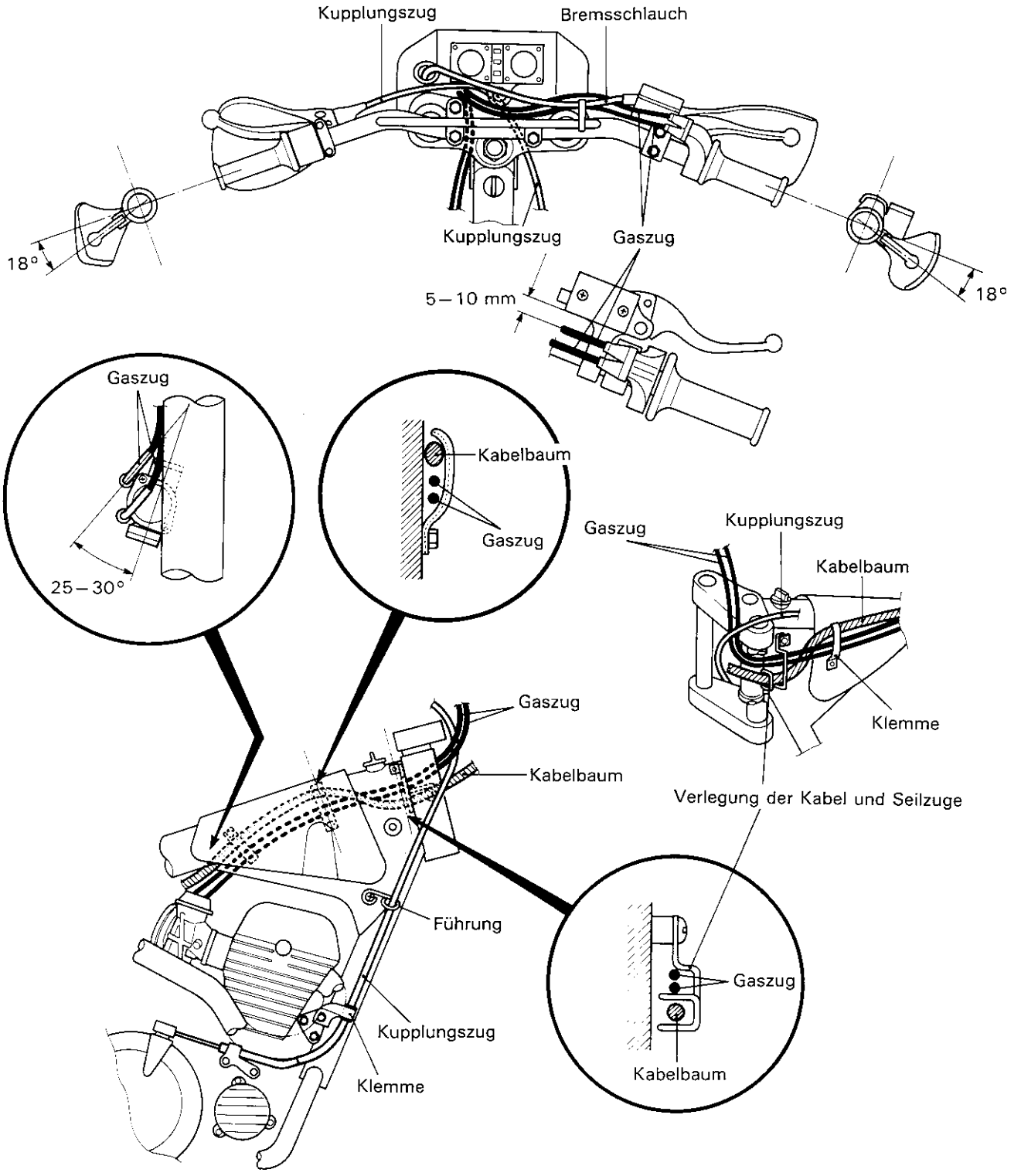


KABELFÜHRUNG




30°
Anlasserkabel
Klemme
Lichtmaschinen
Batterie-Massekabel
Klemme
Klemme
Vergaser-Überlaufschlauch
(Außer an Modellen für Kalifornien)
Kabel des Neutralstellungsschalters

SEILZUGFÜHRUNG



VORWORT

Dieser Abschnitt beschreibt Wartungsdaten und -maßnahmen, die von denen für DR350R/SER (Modell '94) abweichen.

HINWEIS:

- *Einzelheiten, die in diesem Abschnitt nicht aufgeführt sind, siehe Abschnitt 1 bis 15.*

INHALT

TECHNISCHE DATEN 16- 1
DR350S 16- 1
DR350SES 16- 3
WARTUNGSDATEN 16- 5
DR350S 16- 5
DR350SES 16-11
KABELFÜHRUNG 16-17
SEILZUGFÜHRUNG 16-18

LAND BZW. GEBIET

E-01: Allgemein
E-02: England
E-03: USA
E-04: Frankreich
E-18: Schweiz
E-21: Belgien
E-22: Deutschland
E-24: Australien
E-28: Kanada
E-33: Californien (USA)
E-34: Italie
E-94: Barbados

TECHNISCHE DATEN

DR350S

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 165 mm
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 250 mm
Radstand	1 450 mm
Bodenfreiheit	310 mm
Sitzhöhe	920 mm
Leergewicht	113 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt, OHC
Ventilspiel	EIN: 0,05—0,10 mm AUS: 0,17—0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	348 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	TM33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	3,200 (64/20)
Gangabstufung,	
1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Enduntersetzung	2,933 (44/15)
Antriebskette	DID, 520VC5, 110 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK CR9EK oder NIPPONDENSO U27ETR
Lichtmaschine	Schwungscheiben-Magnetzündung
Scheinwerfer	12V 55W
Rücklicht	12V 5W

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Kompressionsdämpfungskraft 12fach einstellbar ... Für USA und Sonstige Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Federvorspannung voll einstellbar; Kompressionsdämpfungskraft einstellbar ... Für Barbados
Hinterradaufhängung	Schwingarm-System (Hinterradaufhängung), Schraubenfeder, gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung voll einstellbar
Teleskopgabelweg	280 mm
Hinterradfederweg	280 mm
Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	118 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m

Vorderradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Hinterradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51M
Hinterreifengröße	110/100-18 64M

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank	
einschl. Reserve	9,5 L
Reserve	1,8 L
Motoröl, Ölwechsel . .	1 700 ml
Filterwechsel .	1 900 ml
Überholung . . .	2 100 ml
Teleskopgabelöl	541 ml ... Für USA und Sonstige 586 ml ... Für Barbados

Technische Änderungen vorbehalten.

DR350SES

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 335 mm ... Für Deutschland und Schweiz 2 235 mm ... Sonstige
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 245 mm
Radstand	1 440 mm
Bodenfreiheit	290 mm
Sitzhöhe	890 mm
Leergewicht	130 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt mit SACS, OHC
Ventilspiel	EIN: 0,05—0,10 mm AUS: 0,17—0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	348 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	BST33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Elektrisch
Schmiersystem	Trockensumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	3,200 (64/20)
Gangabstufung,	
1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Enduntersetzung	2,733 (41/15)
Antriebskette	DID, 520VC5, 108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK CR9EK oder NIPPONDENSO U27ETR
Batterie	12V 21,6 kC (6 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Sicherung	15A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 4W
Blinker	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W (x 2 Stücke)
Drehzahlmesserbeleuchtung	12V 3W
Leerlaufanzeigelämpchen	12V 1,7W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 1,7W

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Federvorspannung voll einstellbar, Kompressionsdämpfungskraft 8fach einstellbar
Hinterradaufhängung	Schwingarm-System (Hinterradaufhängung), Schraubenfeder, gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung voll einstellbar

Vorderradaufhängung-hub	280 mm
Hinterradfederweg	255 mm
Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	115 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m
Vorderradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Hinterradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51P
Hinterreifengröße	110/90-18 61P

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschl. Reserve	9,0 L 8,0 L ... Nur für Kalifornien (USA)
Reserve	2,0 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Filterwechsel	1 900 ml
Überholung	2 100 ml
Teleskopgabelöl	569 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

DR350S

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05—0,10	—
	AUS	0,17—0,22	—
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010—0,037	—
	AUS	0,030—0,057	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN & AUS	—	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000—5,012	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975—4,990	—
	AUS	4,955—4,970	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9—1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3—6,5 kg bei 28,0 mm Länge	—
	AUSSEN	13,1—15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,450—33,490	33,150
	AUS	33,520—33,560	33,220
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032—0,066	0,150
	links	0,028—0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012—22,025	—
	links	17,512—17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959—21,980	—
	links	17,466—17,484	—
Nockenwellenschlag	—		0,10
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000—12,018	—
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973—11,984	—
Zylinderkopfverzug	—		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	—		0,05
Dekompressionshebelspiel	0—2		—

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055—0,065			0,120
Zylinderbohrung	79,000—79,015			79,075
Kolbendurchmesser	78,940—78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			78,880
Zylinderverzug	——			0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring		0,15—0,30	0,70
	2. Ring		0,35—0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		——	0,180
	2. Ring		——	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring		1,01—1,03	——
	2. Ring		1,01—1,03	——
	Ölabstreifring		2,01—2,03	——
Kolbenringdicke	1. Ring		0,97—0,99	——
	2. Ring		0,97—0,99	——
Kolbenringbohrung	20,002—20,008			20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996—20,000			19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006—20,014	20,040
Pleuelbiegung	——	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10—0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95—22,00	——
Breite Wange zu Wange	60,0±0,1	——
Kurbelwellenschlag	——	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	——	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	——
Öldruck (bei 60°C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM.	——

KUPPLUNG

Einheit: mm

GENGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10—15	——
Treiblamellenstärke	2,72—2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8—16,0	15,2
Stahllamellenverzug	——	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	——	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		3,200 (64/20)		——
Enduntersetzung		2,933 (44/15)		——
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		——
	2. Gang	1,733 (26/15)		——
	3. Gang	1,333 (24/18)		——
	4. Gang	1,111 (20/18)		——
	5. Gang	0,952 (20/21)		——
	6. Gang	0,826 (19/23)		——
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1—0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1,2&3	5,0—5,1	——
Schaltgabelstärke		Gabel 1,2&3	4,8—4,9	——
Antriebskette		Typ	D.I.D. 520VC5	——
		Glieder	110	——
		Länge über 20 Abstände	——	319,4
Kettendurchhang		25—40		——

VERGASER

GEGENSTANED		SPEZIFIKATION
Vergasertyp		TM33SS
Bohrung		33 mm
Kenn-Nr.		14D0
Leerlaufdrehzahl		1 400 ± 100 UPM
Schwimmerhöhe		14,2 ± 1,0 mm
Hauptdüse	(M.J.)	#127,5
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,7 mm
Düsennadel	(J.N.)	5FP96 (3)
Nadeldüse	(N.J.)	P-8
Ausschnitt	(C.A.)	1,5
Leerlaufdüse	(P.J.)	#37,5

GEGENSTANED		SPEZIFIKATION
Bypass	(B.P.)	0,8 mm
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,6 mm
Ventilsitz	(V.S.)	1,8 mm
Anlasserdüse	(G.S.)	#50
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	1⅛ Umdrehungen heraus
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,1 mm
Gaszugspiel (Zugseilzug)		0,5—1,0 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze	Typ	ND.: U27ETR N.G.K.: CR9EK	
	Elektrodenabstand	0,6—0,7	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1—1,0 Ω	Pol—Erde
	Sekundär	12—22 kΩ	Kerzenkappe—Pol
Magnetzünderspulenwiderstand	Beleuchtung	0,1—1,5 Ω	Gelb—Schwarz
	Spannungsversorgung	350—650 Ω	Weiß—Braun
	Erregerspule Nr.1	350—700 Ω	Grün—Blau
	Erregerspule Nr.2	350—700 Ω	Gelb—Grau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Mehr als 40V Wechselstrom bei 5 000 UPM		Gelb—Schwarz
Regelspannung	12—14V bei 5 000 UPM		

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	55
Rücklicht	5

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	0,1—0,3		—
Hinterbremspedalhöhe	5		—
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5±0,2	3,0
	Hinten	4,0±0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	—		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	11,000—11,043	—
	Hinten	12,700—12,743	—
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	10,957—10,984	—
	Hinten	12,657—12,684	—
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000—27,050	—
	Hinten	27,000—27,050	—
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900—26,950	—
	Hinten	26,900—26,950	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51M	—
	Hinten	110/100-18 64M	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	4,0
	Hinten	—	4,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	—	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	551	E-01,03
	—	608	E-94
Teleskopgabelölstand	144	—	E-01,03
	145	—	E-94
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm²)	—	
Eingestellte Federrlänge des Federbeins	267,3	—	E-01,03
	268,2	—	E-94
Hinterradfederweg	280	—	
Schwingenachsschlag	—	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	kPa	kg/cm^2
VORNE	100	1,0
HINTEN	100	1,0

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp		Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbuthyläther), weniger als 10% Äthanol oder wenigen als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		E-03
		Benzin mit 85—95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		E-01,94
Kraftstofftank einschl.	Reserve	9,5 L		
	Reserve	1,8 L		
Motoröltyp		SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge		Ölwechsel	1 700 ml	
		Filterwechsel	1 900 ml	
		Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp		Gabelöl SS05		E-01,03
		Gabelöl #10		E-94
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)		541 ml		E-01,03
		586 ml		E-94
Bremsflüssigkeitstyp		DOT 4		

DR350SES

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05–0,10	—
	AUS	0,17–0,22	—
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010–0,037	—
	AUS	0,030–0,057	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN & AUS	—	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000–5,012	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975–4,990	—
	AUS	4,955–4,970	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9–1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3–6,5 kg bei 28,0 mm Länge	—
	AUSSEN	13,1–15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,450–33,490	33,150
	AUS	33,520–33,560	33,220
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032–0,066	0,150
	links	0,028–0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012–22,025	—
	links	17,512–17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959–21,980	—
	links	17,466–17,484	—
Nockenwellenschlag	—		0,10
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000–12,018	—
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973–11,984	—
Zylinderkopfverzug	—		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	—		0,05
Dekompressionshebelspiel	0–2		—

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055—0,065			0,120
Zylinderbohrung	79,000—79,015			79,075
Kolbendurchmesser	78,940—78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			78,880
Zylinderverzug	—			0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring		0,15—0,30	0,70
	2. Ring		0,35—0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		—	0,180
	2. Ring		—	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring		1,01—1,03	—
	2. Ring		1,01—1,03	—
	Ölabstreifring		2,01—2,03	—
Kolbenringdicke	1. Ring		0,97—0,99	—
	2. Ring		0,97—0,99	—
Kolbenringbohrung	20,002—20,008			20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996—20,000			19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006—20,014	20,040
Pleuelbiegung	—	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10—0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95—22,00	—
Breite Wange zu Wange	60,0±0,1	—
Kurbelwellenschlag	—	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	—	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	—
Öldruck (bei 60°C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM.	—

KUPPLUNG

Einheit: mm

GENGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10—15	—
Treiblamellenstärke	2,72—2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8—16,0	15,2
Stahllamellenverzug	—	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	—	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		3,200 (64/20)		——
Enduntersetzung		2,733 (41/15)		——
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		——
	2. Gang	1,733 (26/15)		——
	3. Gang	1,333 (24/18)		——
	4. Gang	1,111 (20/18)		——
	5. Gang	0,952 (20/21)		——
	6. Gang	0,826 (19/23)		——
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1—0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1,2&3	5,0—5,1	——
Schaltgabelstärke		Gabel 1,2&3	4,8—4,9	——
Antriebskette		Typ	D.I.D. 520VC5	——
		Glieder	108	——
		Länge über 20 Abstände	——	319,4
Kettendurchhang		25—40		——

VERGASER

GEGENSTANED		SPEZIFIKATION		
		E-02,04,21,34,94	E-03	E-33
Vergasertyp		BST33SS	←	←
Bohrung		33 mm	←	←
Kenn-Nr.		14EK	14EP	14ES
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 100 UPM	←	←
Schwimmerhöhe		14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	#135	#127.5	←
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm	←	←
Düsennadel	(J.N.)	5CD56 (3)	5CD16	←
Nadeldüse	(N.J.)	O-3	O-6	←
Drosselventil	(Th.V.)	#115	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#42,5	#37.5	←
Bypass	(B.P.)	0,8, 0,8, 0,8 mm	←	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,8 mm	1,0 mm	←
Ventilsitz	(V.S.)	1,5 mm	←	←
Anlasserdüse	(G.S.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG (1⅛ Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG	←
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,3 mm	←	←
Gaszugspiel (Zugseilzug)		0,5—1,0 mm	←	←

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		E-22,24	E-28	E-18
Vergasertyp		BST33SS	←	←
Bohrung		33 mm	←	←
Kenn-Nr.		14EM	14ER	14EL
Leerlaufdrehzahl		1 500± 100 UPM	←	1 400± 50 UPM
Schwimmerhöhe		14,6±1,0 mm	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	#127,5	←	#132,5
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm	←	←
Düsennadel	(J.N.)	5CD56 (4)	←	←
Nadeldüse	(N.J.)	O-5	←	O-7
Drosselventil	(Th.V.)	#115	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#37,5	←	←
Bypass	(B.P.)	0,8 0,8 0,8 mm	←	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,8 mm	←	0,9 mm
Ventilsitz	(V.S.)	1,5 mm	←	←
Anlasserdüse	(G.S.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG (1⅛ Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (1¾ Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (2 Umdrehungen heraus)
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,2 mm	←	1,3 mm
Gaszugspiel		0,5—1,0 mm	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze	Typ	ND.: U27ETR N.G.K.: CR9EK	
	Elektrodenabstand	0,6—0,7	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1—1,0 Ω	Pol—Erde
	Sekundär	12—22 kΩ	Kerzenkappe —Pol
Magnetzünderspulenwiderstand	Beleuchtung	0,1—1,5 Ω	Gelb—Gelb
	Spannungsversorgung	350—650 Ω	Weiß—Braun
	Erregerspule Nr.1	350—700 Ω	Grün—Blau
	Erregerspule Nr.2	350—700 Ω	Gelb—Grau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Mehr als 60V Wechselstrom bei 5 000 UPM		Gelb—Gelb
Regelspannung	13,0—15,5V bei 5 000 UPM		
Maximale Magnetzünderleistung	Ca. 125W bei 5 000 UPM		
Anlasser	Bürstenlänge	Grenzwert: 6	
	Kommutator—Glimmertiefe	Grenzwert: 0,2	
Widerstandswert des Anlasserrelais	3—7 Ω		

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Batterie	Typenbezeichnung	YTX7L-BS	
	Kapazität	12V 21,6 kC (6 Ah)/10 Std.	
	Säuredichte	1,320 bei 20°C	
Sicherung		20 A	

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03, 33	Sonstige
Scheinwerfer	Fernlicht	60	←
	Abblendlicht	55	←
Standlicht			4
Rück/Bremslicht		5/21	←
Blinker		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		3	←
Tachometerbeleuchtung		1,7 x 2	←
Blinkeranzeigelämpchen		1,7	←
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7	←
Leerlaufanzeigelämpchen		1,7	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND		STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel		0,1—0,3	—
Hinterbremspedalhöhe		5	—
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5±0,2	3,0
	Hinten	4,0±0,2	3,5
Bremsscheibenschlag		—	0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	12,700—12,743	—
	Hinten	12,700—12,743	—
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	12,657—12,684	—
	Hinten	12,657—12,684	—
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000—27,050	—
	Hinten	30,230—30,280	—
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900—26,950	—
	Hinten	30,160—30,180	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51P Dunlop D601J (E-03,28,33) Dunlop K560J (Sonstige)	—
	Hinten	110/90-18 61P Dunlop D601 (E-03,28,33) Dunlop K560J (Sonstige)	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	3,0
	Hinten	—	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	—	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	602	
Teleskopgabelölstand	152	—	
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm²)	—	
Eingestellte Federlänge des Federbeins	253,4	—	
Hinterradfederweg	255	—	
Schwingenachsschlag	—	0,3	

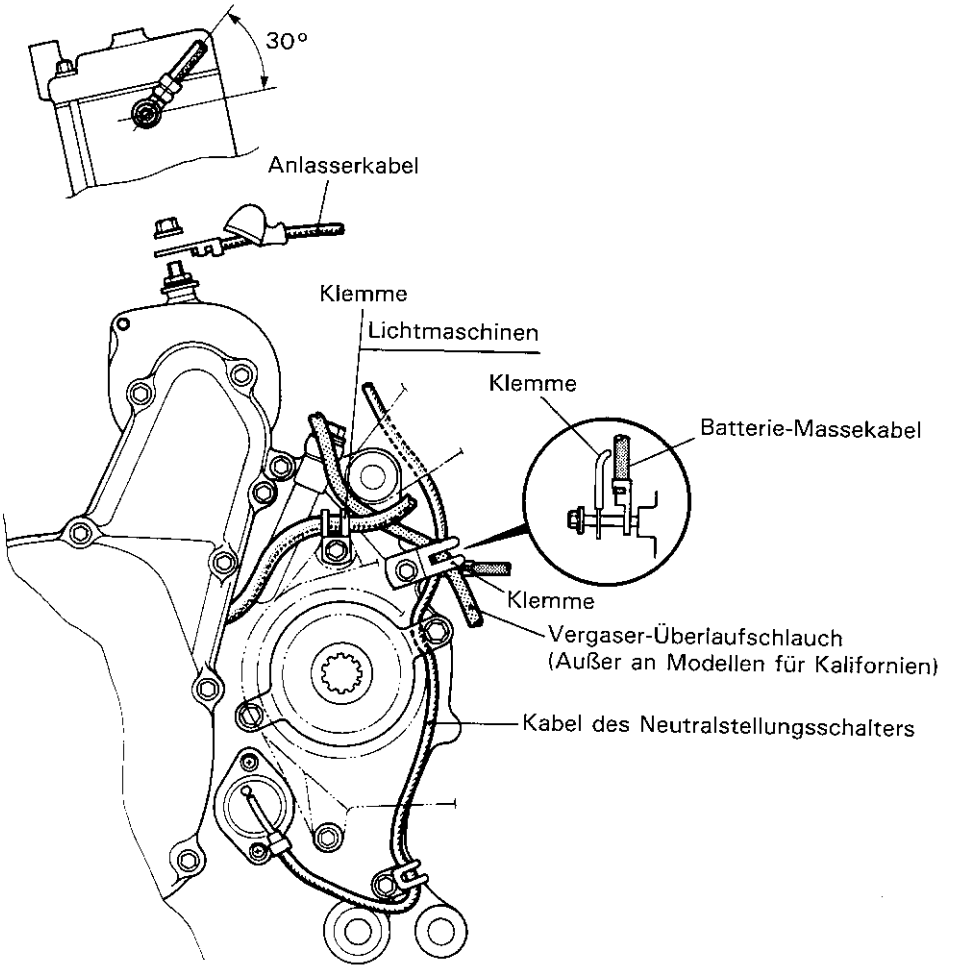
REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	150	1,50	150	1,50
HINTEN	150	1,50	175	1,75

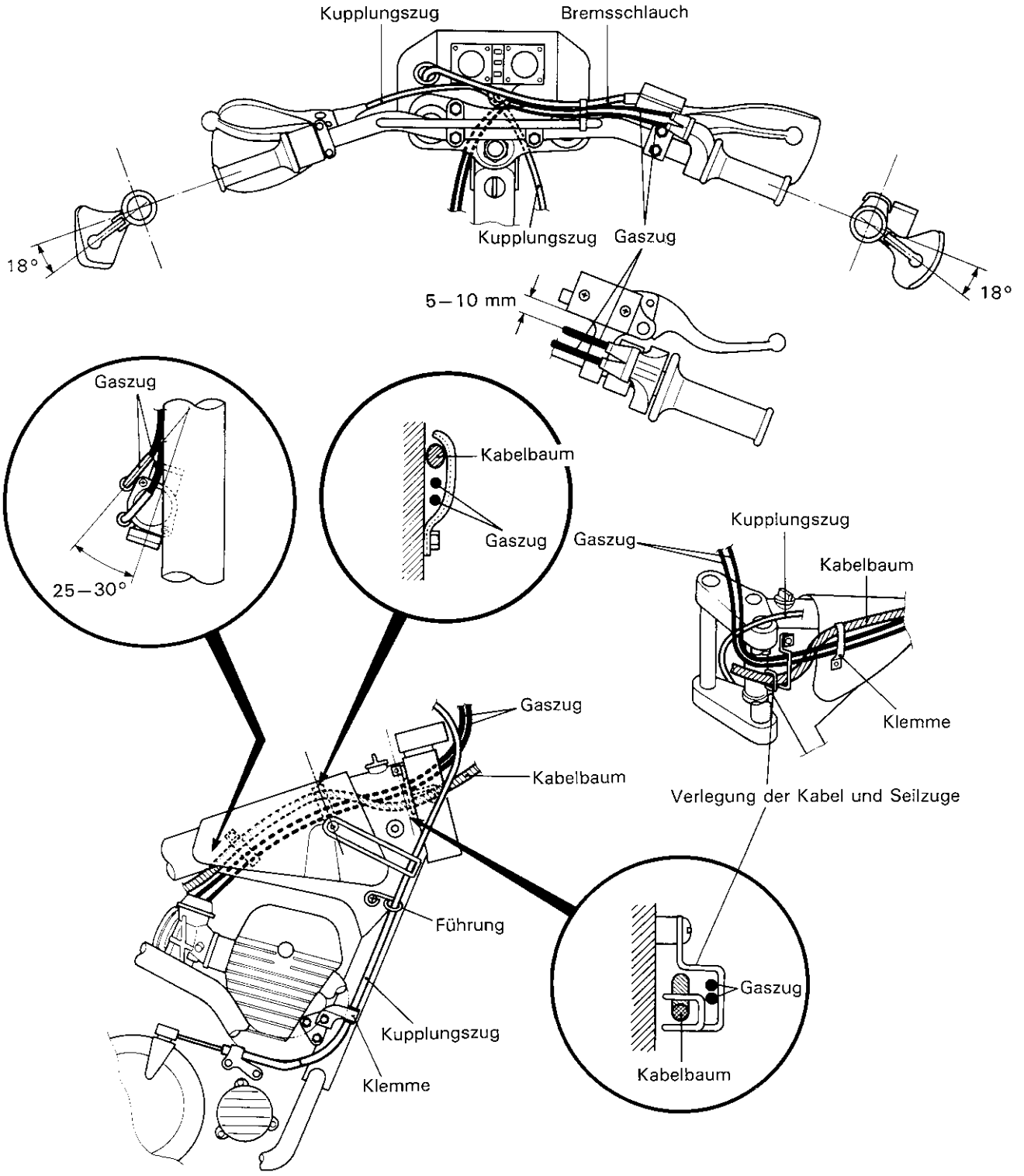
KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp		Nur bleifreies Benzin von mindestens 87 Oktan (MOZ) bzw. 91 Oktan (ROZ) oder höher nehmen.		E-28
		Benzin mit 85—95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		Sonstige Modelle
Kraftstofftank einschl. Reserve		9,0 L		
	Reserve	2,0 L		
Motoröltyp		SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge		Ölwechsel	1 700 ml	
		Filterwechsel	1 900 ml	
		Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp		Gabelöl #10		
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)		569 ml		
Bremsflüssigkeitstyp		DOT 4		

KABELFÜHRUNG



SEILZUGFÜHRUNG



VORWORT

Dieser Abschnitt beschreibt Wartungsdaten und -maßnahmen, die von denen für DR350S/SES (Modell '95) abweichen.

HINWEIS:

- *Unterschiede zwischen DR350S/SES und DR350T/SET hinsichtlich Technische Daten und Wartungsdaten sind mit einem Sternchen (*) deutlich gekennzeichnet.*
- *Einzelheiten, die in diesem Abschnitt nicht aufgeführt sind, siehe Abschnitt 1 bis 16.*

INHALT

TECHNISCHE DATEN 17- 1
DR350T 17- 1
DR350SET 17- 3
WARTUNGSDATEN 17- 5
DR350T 17- 5
DR350SET 17-11
HINTERRAD 17-18
CDI-EINHEIT 17-19
DROSSELKLAPPENPOSITIONS-SCHALTER 17-20
SCHALTPLAN 17-21
KABELFÜHRUNG 17-22

LAND BZW. GEBIET

E-01: Allgemein
E-02: England
E-03: USA
E-04: Frankreich
E-18: Schweiz
E-22: Deutschland
E-24: Australien
E-28: Kanada
E-33: Californien (USA)
E-34: Italie
E-94: Barbados

TECHNISCHE DATEN

DR350T

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 165 mm
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 250 mm
Radstand	1 450 mm
Bodenfreiheit	310 mm
Sitzhöhe	920 mm
Leergewicht	113 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt, OHC
Ventilspiel	EIN: 0,05—0,10 mm AUS: 0,17—0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	348 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	TM33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	3,200 (64/20)
Gangabstufung,	
1. Gang	*2,500 (30/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Enduntersetzung	2,933 (44/15)
Antriebskette	DID, 520VC5, 110 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK CR9EK oder NIPPONDENSO U27ETR
Lichtmaschine	Schwungscheiben-Magnetzündung
Scheinwerfer	12V 55W
Rücklicht	12V 5W

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Kompressionsdämpfungskraft 12fach einstellbar ... Für USA und Sonstige Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Federvorspannung voll einstellbar; Kompressionsdämpfungskraft einstellbar ... Für Barbados
Hinterradaufhängung	Schwingarm-System (Hinterradaufhängung), Schraubenfeder, gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung voll einstellbar
Teleskopgabelweg	280 mm
Hinterradfederweg	280 mm
Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	118 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m

Vorderradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Hinterradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51M
Hinterreifengröße	110/100-18 64M

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank	
einschl. Reserve	9,5 L
Reserve	1,8 L
Motoröl, Ölwechsel . .	1 700 ml
Filterwechsel .	1 900 ml
Überholung . . .	2 100 ml
Teleskopgabelöl	541 ml ... Für USA und Sonstige 586 ml ... Für Barbados

Technische Änderungen vorbehalten.

DR350SET

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 335 mm ... E-18,22 2 235 mm ... Sonstige
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 245 mm
Radstand	1 440 mm
Bodenfreiheit	290 mm
Sitzhöhe	890 mm
Leergewicht	130 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt mit SACS, OHC
Ventilspiel	EIN: 0,05—0,10 mm AUS: 0,17—0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	348 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	BST33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Elektrisch
Schmiersystem	Trockensumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	3,200 (64/20)
Gangabstufung,	
1. Gang	*2,500 (30/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Enduntersetzung	*2,866 (43/15) ... E-02,04,23,34 2,733 (41/15) ... Sonstige
Antriebskette	DID 520VC5, 108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (CDI)
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK CR9EK oder NIPPONDENSO U27ETR
Batterie	12V 21,6 kC (6 Ah)/ 10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Sicherung	20A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 4W ... Außer E-03,24,28,33
Blinker	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W (x 2 Stücke)
Drehzahlmesserbeleuchtung	12V 3W
Leerlaufanzeigelämpchen	12V 1,7W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 1,7W

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Federvorspannung voll einstellbar, Kompressionsdämpfungskraft 8fach einstellbar
Hinterradaufhängung	Schwingarm-System (Hinterradaufhängung), Schraubenfeder, gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druckdämpfung voll einstellbar

Vorderradaufhängung-hub	280 mm
Hinterradfederweg	255 mm
Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	115 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m
Vorderradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Hinterradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51P
Hinterreifengröße	110/90-18 61P

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschl. Reserve	8,0 L ... E-33 9,0 L ... Autres
Reserve	2,0 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Filterwechsel	1 900 ml
Überholung	2 100 ml
Teleskopgabelöl	569 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

DR350T

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05—0,10	—
	AUS	0,17—0,22	—
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010—0,037	—
	AUS	0,030—0,057	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN & AUS	—	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000—5,012	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975—4,990	—
	AUS	4,955—4,970	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9—1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3—6,5 kg bei 28,0 mm Länge	—
	AUSSEN	13,1—15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,450—33,490	33,150
	AUS	33,520—33,560	33,220
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032—0,066	0,150
	links	0,028—0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012—22,025	—
	links	17,512—17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959—21,980	—
	links	17,466—17,484	—
Nockenwellenschlag	—		0,10
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000—12,018	—
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973—11,984	—
Zylinderkopfverzug	—		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	—		0,05
Dekompressionshebelspiel	0—2		—

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055—0,065			0,120
Zylinderbohrung	79,000—79,015			79,075
Kolbendurchmesser	78,940—78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			78,880
Zylinderverzug	——			0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring		0,15—0,30	0,70
	2. Ring		0,35—0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		——	0,180
	2. Ring		——	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring		1,01—1,03	——
	2. Ring		1,01—1,03	——
	Ölabstreifring		2,01—2,03	——
Kolbenringdicke	1. Ring		0,97—0,99	——
	2. Ring		0,97—0,99	——
Kolbenringbohrung	20,002—20,008			20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996—20,000			19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006—20,014	20,040
Pleuelbiegung	——	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10—0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95—22,00	——
Breite Wange zu Wange	60,0±0,1	——
Kurbelwellenschlag	——	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	——	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	——
Öldruck (bei 60°C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM.	——

KUPPLUNG

Einheit: mm

GENGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10—15	——
Treiblamellenstärke	2,72—2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8—16,0	15,2
Stahllamellenverzug	——	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	——	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		3,200 (64/20)		——
Enduntersetzung		2,933 (44/15)		——
Gangabstufung	1. Gang	*2,500 (30/12)		——
	2. Gang	1,733 (26/15)		——
	3. Gang	1,333 (24/18)		——
	4. Gang	1,111 (20/18)		——
	5. Gang	0,952 (20/21)		——
	6. Gang	0,826 (19/23)		——
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1—0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1,2&3	5,0—5,1	——
Schaltgabelstärke		Gabel 1,2&3	4,8—4,9	——
Antriebskette		Typ	D.I.D. 520VC5	——
		Glieder	110	——
		Länge über 20 Abstände	——	319,4
Kettendurchhang		25—40		——

VERGASER

GEGENSTANED		SPEZIFIKATION
Vergasertyp		TM33SS
Bohrung		33 mm
Kenn-Nr.		14D0
Leerlaufdrehzahl		1 400 ± 100 UPM
Schwimmerhöhe		14,2 ± 1,0 mm
Hauptdüse	(M.J.)	#127,5
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,7 mm
Düsennadel	(J.N.)	5FP96 (3)
Nadeldüse	(N.J.)	P-8
Ausschnitt	(C.A.)	1,5
Leerlaufdüse	(P.J.)	#37,5

GEGENSTANED		SPEZIFIKATION
Bypass	(B.P.)	0,8 mm
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,6 mm
Ventilsitz	(V.S.)	1,8 mm
Anlasserdüse	(G.S.)	#50
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	1⅛ Umdrehungen heraus
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,1 mm
Gaszugspiel (Zugseilzug)		0,5—1,0 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze	Typ	ND.: U27ETR N.G.K.: CR9EK	
	Elektrodenabstand	0,6—0,7	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1—1,0 Ω	Pol—Erde
	Sekundär	12—22 kΩ	Kerzenkappe—Pol
Magnetzünderspulenwiderstand	Beleuchtung	0,1—1,5 Ω	Gelb—Schwarz
	Spannungsversorgung	350—650 Ω	Weiß—Braun
	Erregerspule Nr.1	350—700 Ω	Grün—Blau
	Erregerspule Nr.2	350—700 Ω	Gelb—Grau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Mehr als 40V Wechselstrom bei 5 000 UPM		Gelb—Schwarz
Regelspannung	12—14V bei 5 000 UPM		

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	55
Rücklicht	5

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	0,1—0,3		—
Hinterbremspedalhöhe	5		—
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5±0,2	3,0
	Hinten	4,0±0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	—		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	11,000—11,043	—
	Hinten	12,700—12,743	—
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	10,957—10,984	—
	Hinten	12,657—12,684	—
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000—27,050	—
	Hinten	27,000—27,050	—
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900—26,950	—
	Hinten	26,900—26,950	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51M	—
	Hinten	110/100-18 64M	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	4,0
	Hinten	—	4,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	—	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	551	E-01,03
	—	608	E-94
Teleskopgabelölstand	144	—	E-01,03
	145	—	E-94
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm²)	—	
Eingestellte Federrlänge des Federbeins	267,3	—	E-01,03
	268,2	—	E-94
Hinterradfederweg	280	—	
Schwingenachsschlag	—	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	kPa	kg/cm^2
VORNE	100	1,0
HINTEN	100	1,0

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp		Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbuthyläther), weniger als 10% Äthanol oder wenigen als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		E-03
		Benzin mit 85—95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		E-01,94
Kraftstofftank einschl.	Reserve	9,5 L		
	Reserve	1,8 L		
Motoröltyp		SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge		Ölwechsel	1 700 ml	
		Filterwechsel	1 900 ml	
		Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp		Gabelöl SS05		E-01,03
		Gabelöl #10		E-94
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)		541 ml		E-01,03
		586 ml		E-94
Bremsflüssigkeitstyp		DOT 4		

DR350SET

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05—0,10	—
	AUS	0,17—0,22	—
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010—0,037	—
	AUS	0,030—0,057	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN & AUS	—	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000—5,012	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975—4,990	—
	AUS	4,955—4,970	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9—1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3—6,5 kg bei 28,0 mm Länge	—
	AUSSEN	13,1—15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,450—33,490	33,150
	AUS	33,520—33,560	33,220
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032—0,066	0,150
	links	0,028—0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012—22,025	—
	links	17,512—17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959—21,980	—
	links	17,466—17,484	—
Nockenwellenschlag	—		0,10
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000—12,018	—
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973—11,984	—
Zylinderkopfverzug	—		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	—		0,05
Dekompressionshebelspiel	0—2		—

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Kompressionsdruck (Automatische Dekompressionsvorrichtung aktiviert)	Ca. 110 kPa (11 kg/cm²)			—
Abstand Kolben/Zylinder	0,055—0,065			0,120
Zylinderbohrung	79,000—79,015			79,075
Kolbendurchmesser	78,940—78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			78,880
Zylinderverzug	—			0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring		0,15—0,30	0,70
	2. Ring		0,35—0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		—	0,180
	2. Ring		—	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring		1,01—1,03	—
	2. Ring		1,01—1,03	—
	Ölabstreifring		2,01—2,03	—
Kolbenringdicke	1. Ring		0,97—0,99	—
	2. Ring		0,97—0,99	—
Kolbenringbohrung	20,002—20,008			20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996—20,000			19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006—20,014	20,040
Pleuelbiegung	—	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10—0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95—22,00	—
Breite Wange zu Wange	60,0±0,1	—
Kurbelwellenschlag	—	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	—	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	—
Öldruck (bei 60°C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM.	—

KUPPLUNG

Einheit: mm

GENGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10—15	—
Treiblamellenstärke	2,72—2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8—16,0	15,2
Stahllamellenverzug	—	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	—	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		3,200 (64/20)		———
Enduntersetzung	E-02,04, 22,34	*2,866 (43/15)		———
	Sonstige	2,733 (41/15)		———
Gangabstufung	1. Gang	*2,500 (30/12)		———
	2. Gang	1,733 (26/15)		———
	3. Gang	1,333 (24/18)		———
	4. Gang	1,111 (20/18)		———
	5. Gang	0,952 (20/21)		———
	6. Gang	0,826 (19/23)		———
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1—0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1,2&3	5,0—5,1	———
Schaltgabelstärke		Gabel 1,2&3	4,8—4,9	———
Antriebskette		Typ	D.I.D. 520VC5	———
		Glieder	108	———
		Länge über 20 Abstände	———	319,4
Kettendurchhang		25—40		———

VERGASER

GEGENSTANED		SPEZIFIKATION		
		E-02, 04, 34	E-03	E-33
Vergasertyp		BST33SS	←	←
Bohrung		33 mm	←	←
Kenn-Nr.		*14D9	14EP	14ES
Leerlaufdrehzahl		1 500±100 UPM	←	←
Schwimmerhöhe		14,6±1,0 mm	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	*#127,5	#127.5	←
Düsennadel	(J.N.)	*5CD27 (4)	5CD16	←
Nadeldüse	(N.J.)	*O-5	O-6	←
Drosselventil	(Th.V.)	#115	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	*#37,5	#37.5	←
Anlasserdüse	(G.S.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	*VOREINSTELLUNG (1¾ Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG	←
Gaszugspiel (Zugseilzug)		0,5—1,0 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		E-22	E-28	E-18
Vergasertyp		BST33SS	←	←
Bohrung		33 mm	←	←
Kenn-Nr.		*14DA	14ER	14EL
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 100 UPM	←	1 400 ± 50 UPM
Schwimmerhöhe		14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	#127,5	←	#132,5
Düsennadel	(J.N.)	*5CD27 (4)	←	←
Nadeldüse	(N.J.)	O-5	←	O-7
Drosselventil	(Th.V.)	#115	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#37,5	←	←
Anlasserdüse	(G.S.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG (1⅛ Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (1¾ Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (2 Umdrehungen heraus)
Gaszugspiel		0,5—1,0 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-94	E-24
Vergasertyp		BST33SS	←
Bohrung		33 mm	←
Kenn-Nr.		14EK	14EM
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 100 UPM	←
Schwimmerhöhe		14,6 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse	(M.J.)	#135	#127,5
Düsennadel	(J.N.)	5CD56 (3)	5CD56 (4)
Nadeldüse	(N.J.)	O-3	O-5
Drosselventil	(Th.V.)	#115	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#42,5	#37,5
Anlasserdüse	(G.S.)	#35	←
Leerlaufluftschraube	(P.S)	VOREINSTELLUNG (1⅛ Umdrehungen heraus)	←
Gaszugspiel		0,5—1,0 mm	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze		Typ	ND: U27ETR NGK: CR9EK	
		Elektrodenabstand	0,6—0,7	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand		Primär	0,1—1,0 Ω	Pol—Erde
		Sekundär	12—22 kΩ	Kerzenkappe—Pol
Magnetzünderspulenwiderstand		Beleuchtung	0,1—1,5 Ω	Gelb—Gelb
		Spannungsversorgung	350—650 Ω	Weiß—Braun
		Erregerspule Nr.1	350—700 Ω	Grün—Blau
		Erregerspule Nr.2	350—700 Ω	Gelb—Grau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)		Mehr als 60V Wechselstrom bei 5 000 UPM		Gelb—Gelb
Regelspannung		13,0—15,5V bei 5 000 UPM		
Maximale Magnetzünderleistung		Ca. 125W bei 5 000 UPM		
Anlasser		Bürstenlänge	Grenzwert: 6	
		Kommutator—Glimmertiefe	Grenzwert: 0,2	
Widerstandswert des Anlasserrelais		3—7 Ω		
Batterie	Typenbezeichnung	YTX7L-BS		
	Kapazität	12V 21,6 kC (6 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte	1,320 bei 20°C		
Sicherung		20 A		

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03,24,28,33	Sonstige
Scheinwerfer	Fernlicht	60	←
	Abblendlicht	55	←
Standlicht			4
Rück/Bremslicht		5/21	←
Blinker		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		3	←
Tachometerbeleuchtung		1,7 x 2	←
Blinkeranzeigelämpchen		1,7	←
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7	←
Leerlaufanzeigelämpchen		1,7	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	0,1—0,3		—
Hinterbremspedalhöhe	5		—
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5±0,2	3,0
	Hinten	4,0±0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	—		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	12,700—12,743	—
	Hinten	12,700—12,743	—
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	12,657—12,684	—
	Hinten	12,657—12,684	—
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000—27,050	—
	Hinten	30,230—30,280	—
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900—26,950	—
	Hinten	30,160—30,180	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Felgengröße	Vorne	21 × 1,60	—
	Hinten	18 × 2,15	—
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51P Dunlop D601J (E-03,28,33) Dunlop K560J (Sonstige)	—
	Hinten	110/90-18 61P Dunlop D601 (E-03,28,33) Dunlop K560J (Sonstige)	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	3,0
	Hinten	—	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	—	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	602	
Teleskopgabelölstand	152	—	
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm²)	—	
Eingestellte Federlänge des Federbeins	253,4	—	
Hinterradfederweg	255	—	
Schwingenachsschlag	—	0,3	

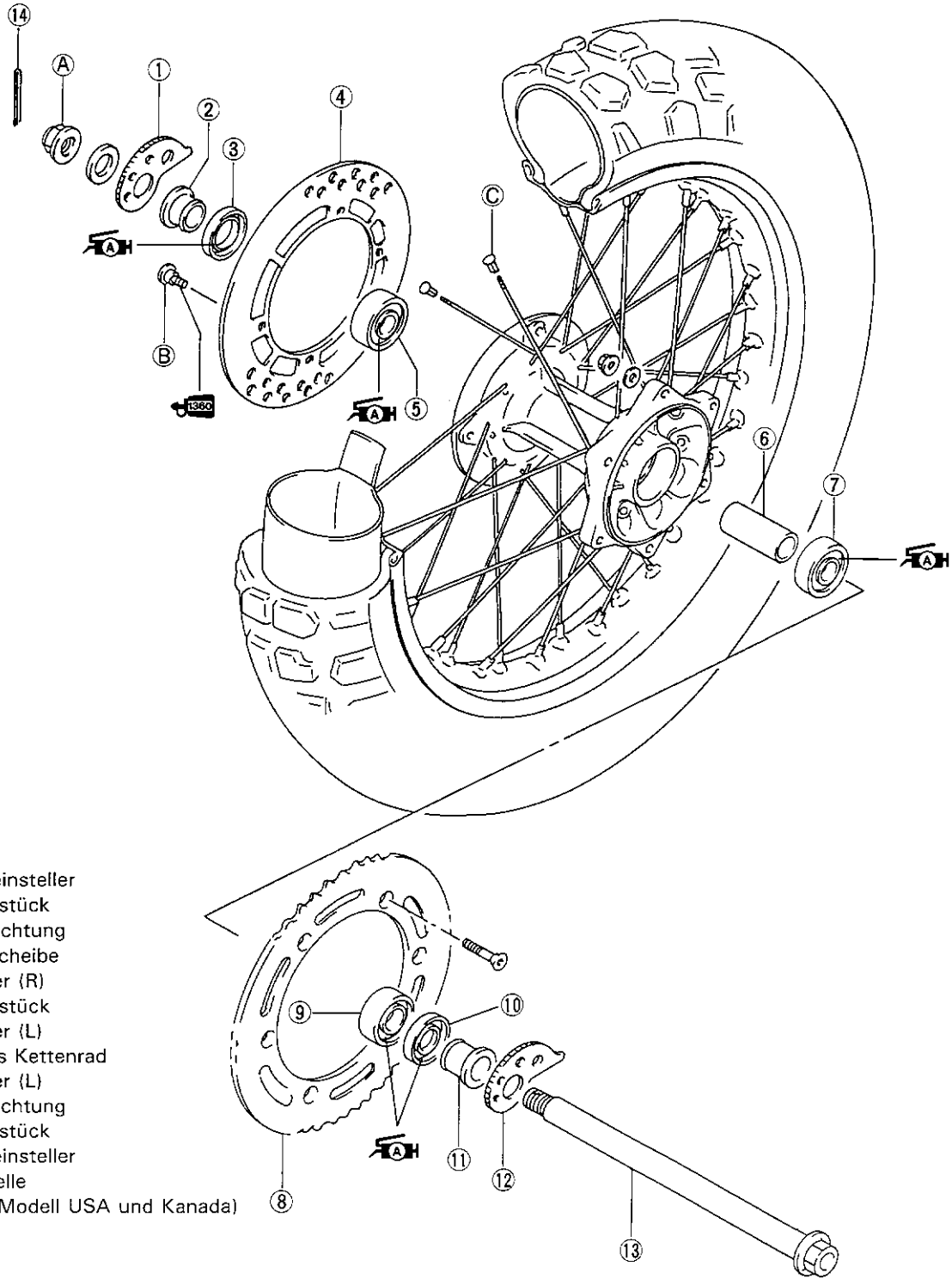
REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	150	1,50	150	1,50
HINTEN	150	1,50	175	1,75

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin von mindestens 87 Oktan (MOZ) bzw. 91 Oktan (ROZ) oder höher nehmen.		E-28
	Benzin mit 85—95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		Sonstige Modelle
Kraftstofftank einschl. Reserve	9,0 L		
Reserve	2,0 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE, SF oder SG		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	1 700 ml	
	Filterwechsel	1 900 ml	
	Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp	Gabelöl #10		
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)	569 ml		
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

HINTERRAD



① Ketteneinsteller
② Distanzstück
③ Staubdichtung
④ Bremsscheibe
⑤ Radlager (R)
⑥ Distanzstück
⑦ Radlager (L)
⑧ Hinteres Kettenrad
⑨ Radlager (L)
⑩ Staubdichtung
⑪ Distanzstück
⑫ Ketteneinsteller
⑬ Achswelle
⑭ Splint (Modell USA und Kanada)

GEGEN-STAND	N·m	kg-m
Ⓐ	100	10,0
Ⓑ	23	2,3
Ⓒ	3	0,3

CDI-EINHEIT (Außer E-03, 24, 28, 33 und 94)

- Die Rahmenabdeckungen und die Sitzbank ausbauen.
- Die Kabel der CDI-Einheit abklemmen.

Auf Durchgang überprüfen und den Widerstand mit einem Testgerät messen.

TOOL 09900-25002: Taschenprüfer

Prüfer-Einstellbereich: × kΩ-Bereich

DRAHTFARBE
Bl : Blau
Br : Braun
G : Grün
Gr : Grau
W : Weiß
Y : Gelb
B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden
B/Y : Schwarz mit gelbem Kennfaden
Bl/R : Blau mit rotem Kennfaden
G/Bl : Grün mit blauem Kennfaden
G/R : Grün mit rotem Kennfaden
R/B : Rot mit schwarzem Kennfaden
W/Bl : Weiß mit blauem Kennfaden
W/R : Weiß mit rotem Kennfaden

Einheit: kΩ

⊖-Pol des Prüfers an: ↓ / ⊕-Pol des Prüfers an: →	G	Bl	Y	Gr	W	Br	G/Bl	R/B	G/R	W/R	Bl/R	W/Bl	B/Y	B/W
G		5~22	10~45	5~22	9~40	9~40	10~45	10~45	50~400	10~45	10~45	∞	18~80	5~22
Bl	5~22		5~22	0	1~7	1~7	3~13	3~13	35~300	3~13	3~13	∞	6~24	0
Y	10~45	5~22		5~22	9~40	9~40	10~45	10~45	50~400	10~45	10~45	∞	18~80	5~22
Gr	5~22	0	5~22		1~7	1~7	3~13	3~13	35~300	3~13	3~13	∞	6~24	0
W	15~60	6~24	15~70	6~24		16~70	10~45	10~45	100~∞	13~60	10~45	∞	50~1000	6~24
Br	70~400	70~400	70~400	70~400	80~500		80~500	80~500	90~∞	80~500	80~500	∞	1~7	70~400
G/Bl	18~80	8~35	18~80	8~35	26~200	24~150		3~15	100~∞	4~20	3~15	∞	70~1000	8~35
R/B	18~80	8~35	18~80	8~35	26~200	24~150	3~15		100~∞	4~20	3~15	∞	70~1000	8~35
G/R	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞	∞	∞	∞	∞
W/R	18~80	6~28	18~80	6~28	24~200	24~200	4~20	4~20	100~∞		4~20	∞	70~∞	6~28
Bl/R	18~80	8~35	18~80	8~35	24~200	24~200	3~15	3~15	100~∞	4~20		∞	70~∞	8~35
W/Bl	9~40	1~7	9~40	1~7	5~24	5~24	7~35	7~35	80~∞	9~40	7~35		22~200	1~7
B/Y	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞
B/W	5~22	0	5~22	0	1~7	1~7	3~13	3~13	35~300	3~13	3~13	∞	6~24	

HINWEIS:
Wenn ein Ohmmeter eines anderen Fabrikats anstatt eines SUZUKI-Prüfgeräts verwendet wird, können sich von der Spezifikation abweichende Meßwerte ergeben, da die Kondensatoren, Dioden usw. der CDI-Einheit andere Widerstandswerte aufweisen.

HINWEIS:
Die Zündkerze ausbauen und auf die Zylinderkopfhaube legen; den Motor anlassen und die Funkenbildung an der Zündkerze überprüfen. Wenn kein zündfunke zu sehen ist, die CDI-Einheit ersetzen bzw. die Magnetzünderspulen, Zündspulen und Zündkerzen kontrollieren. Wenn diese Teile in Ordnung sind, kann der Defekt in der CDI-Einheit liegen; in diesem Falle die CDI-Einheit durch ein Neuteil ersetzen.

DROSSELKLAPPENPOSITIONS-SCHALTER (Außer für E-03,24,28,33 und 94)

ÜBERPRÜFUNG

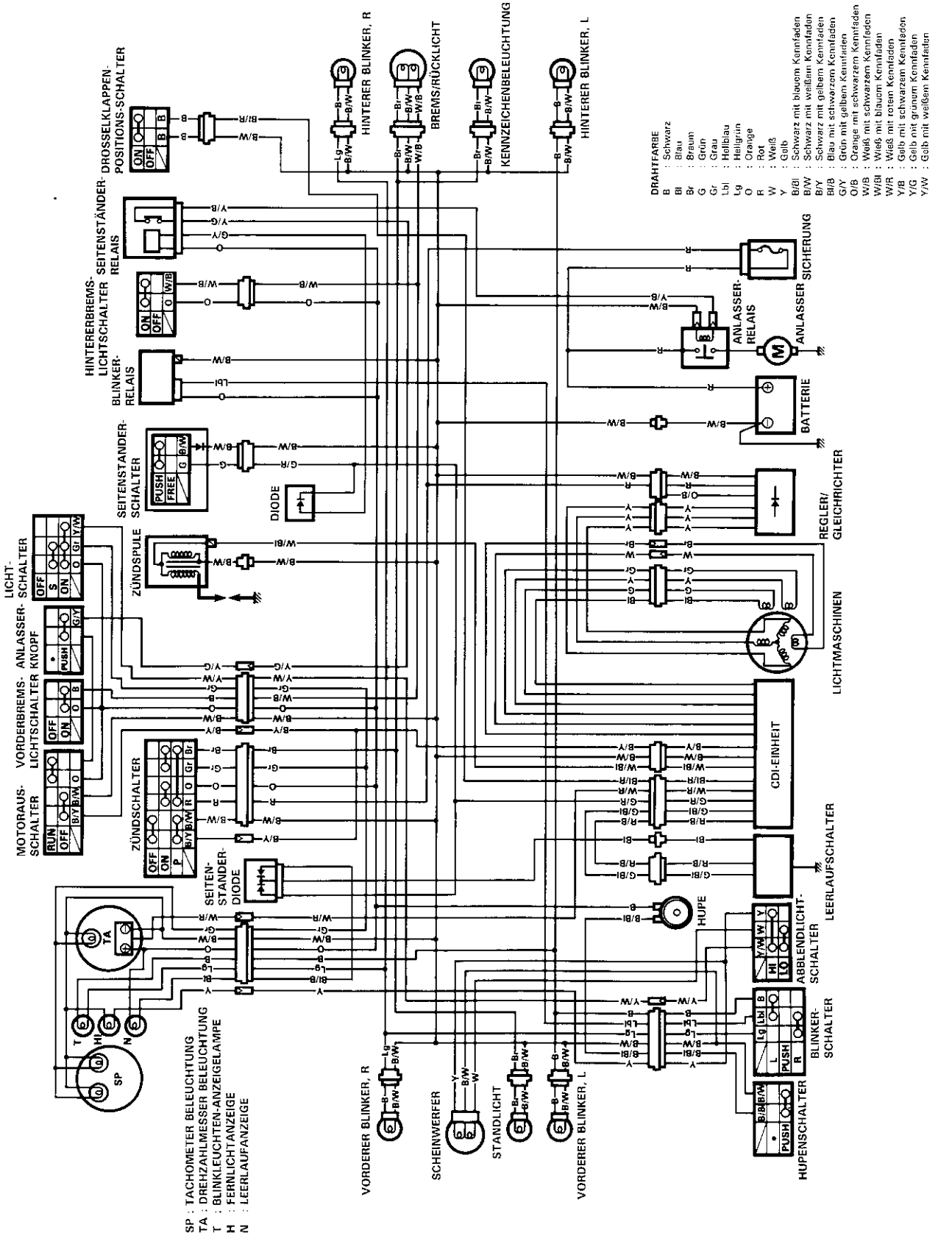
- Den Kraftstofftank ausbauen.
- Den Stecker am Kabel des Drosselklappenpositions-Schalters abziehen.
- Den Drosselklappenpositions-Schalter mit Hilfe eines Taschenprüfers auf Durchgang überprüfen.
  Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß der Drosselklappenpositions-Schalter durch ein Neuteil ersetzt werden.

09900-25002: Tachenprüfer

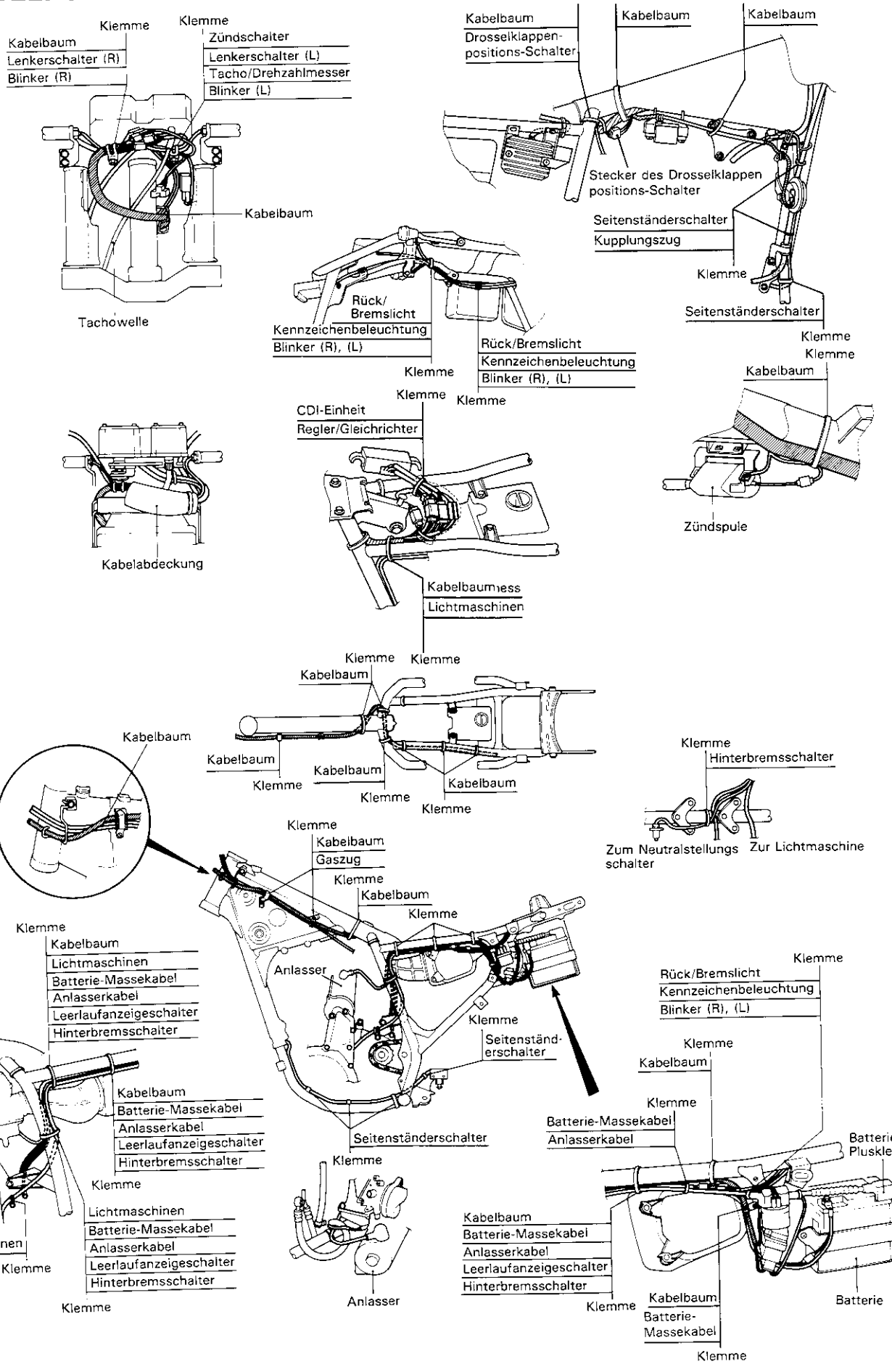
Prüfer-Einstellbreich: × 1Ω-Bereich

Position \ Farbe	Schwarz	Schwarz
ON (Vollgas)	○———	———○
OFF		

SCHALTPLAN (Außer E-03,24,28,33 und 94)



KABELFÜHRUNG



VORWORT

Diese Anleitung enthält Wartungsdaten und Wartungsverfahren, die sich von denen der DR350T/SET (96er Modell) unterscheiden.

HINWEIS:

* *Alle Unterschiede zwischen DR350T/SET (96er Modell) und DR350V/SEV (97er Modell) sind mit Sternchen (*) markiert.*
* *Einzelheiten, die in diesem Abschnitt nicht aufgeführt sind, siehe Abschnitt 1 bis 17.*

INHALT

TECHNISCHE DATEN 18- 1
DR350V 18- 1
DR350SEV 18- 3
WARTUNGSDATEN 18- 5
DR350V 18- 5
DR350SEV 18-10
VORDERBREMSSATTEL (Für DR350V) 18-17
TELESKOPGABEL (Für DR350V) 18-18
SCHALTPLAN (Für DR350SEV) 18-25

LAND BZW. GEBIET

E-01: Allgemein	E-24: Australien
E-02: U.K.	E-28: Kanada
E-03: USA	E-33: Californien (USA)
E-04: Frankreich	E-34: Italie
E-18: Schweiz	E-39: Österreich
E-21: Belgien	E-53: Spanien
E-22: Deutschland	E-94: Barbados

Die Ländercodes E-21 und 53 sind in Code E-34 enthalten.
Der Ländercode E-39 ist in Code E-18 enthalten.

TECHNISCHE DATEN

DR350V

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 165 mm
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 250 mm
Radstand	1 450 mm
Bodenfreiheit	310 mm
Sitzhöhe	920 mm
Leergewicht	113 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt, OHC
Ventilspiel	EIN: 0,05—0,10 mm AUS: 0,17—0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	348 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	TM33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	3,200 (64/20)
Gangabstufung,	
1. Gang	2,500 (30/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Enduntersetzung	2,933 (44/15)
Antriebskette	DID, 520VC5, 110 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK CR9EK oder NIPPONDENSO U27ETR
Lichtmaschine	Schwungscheiben-Magnetzündung
Scheinwerfer	12V 55W
Rücklicht	12V 5W

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	*Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Ausfederungsdämpfungskraft 17fach einstellbar, Einfederungsdämpfungskraft 13fach einstellbar
Hinterradaufhängung	Schwingarm-System (Hinterradaufhängung), Schraubenfeder, Gas/Ölgedämpft, Federvorspannung voll einstellbar, Ein- und Ausfederungsdämpfungskraft voll einstellbar
Teleskopgabelweg	280 mm
Hinterradfederweg	280 mm
Nachlaufwinkel	27° 30′
Nachlaufbetrag	118 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m
Vorderradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Hinterradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51M
Hinterreifengröße	110/100-18 64M

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank	
einschl. Reserve	9,5 L
Reserve	1,8 L
Motoröl, Ölwechsel . .	1 700 ml
Filterwechsel .	1 900 ml
Überholung . . .	2 100 ml
Teleskopgabelöl	495 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

DR350SEV

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 335 mm ... E-18,22 2 235 mm ... Sonstige
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 245 mm
Radstand	1 440 mm
Bodenfreiheit	290 mm
Sitzhöhe	890 mm
Leergewicht	130 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt mit SACS, OHC
Ventilspiel	EIN: 0,05—0,10 mm AUS: 0,17—0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	348 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	BST33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Elektrisch
Schmiersystem	Trockensumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	2,818 (62/22)... E-02,04,22,34 3,200 (64/20)... Sonstige
Gangabstufung,	
1. Gang	2,500 (30/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Enduntersetzung	2,867 (43/15) ... E-02,04,22,34 2,733 (41/15) ... Sonstige
Antriebskette	DID 520VC5, 108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (CDI)
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK CR9EK oder NIPPONDENSO U27ETR
Batterie	12V 21,6 kC (6 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Sicherung	20A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 4W ... E-02,04,18,22,34,94
Blinker	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W (x 2 Stücke)
Drehzahlmesserbeleuchtung	12V 3W
Leerlaufanzeigelämpchen	12V 1,7W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 1,7W

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Federvorspannung voll einstellbar, Kompressionsdämpfungskraft 8fach einstellbar
Hinterradaufhängung	Schwingarm-System (Hinterradaufhängung), Schraubenfeder, gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Kompressionsdämpfungskraft voll einstellbar

Vorderradaufhängung-hub	280 mm
Hinterradfederweg	255 mm
Nachlaufwinkel	27° 30'
Nachlaufbetrag	115 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m
Vorderradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Hinterradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51P
Hinterreifengröße	110/90-18 61P

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschl. Reserve	8,0 L ... E-33 9,0 L ... Sonstige
Reserve	2,0 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Filterwechsel	1 900 ml
Überholung	2 100 ml
Teleskopgabelöl	569 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

DR350V

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05—0,10	—
	AUS	0,17—0,22	—
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010—0,037	—
	AUS	0,030—0,057	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN & AUS	—	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000—5,012	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975—4,990	—
	AUS	4,955—4,970	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9—1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3—6,5 kg bei 28,0 mm Länge	—
	AUSSEN	13,1—15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,450—33,490	33,150
	AUS	33,520—33,560	33,220
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032—0,066	0,150
	links	0,028—0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012—22,025	—
	links	17,512—17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959—21,980	—
	links	17,466—17,484	—
Nockenwellenschlag	—		0,10
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000—12,018	—
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973—11,984	—
Zylinderkopfverzug	—		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	—		0,05
Dekompressionshebelspiel	0—2		—

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055—0,065			0,120
Zylinderbohrung	79,000—79,015			79,075
Kolbendurchmesser	78,940—78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			78,880
Zylinderverzug	——			0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring		0,15—0,30	0,70
	2. Ring		0,35—0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		——	0,180
	2. Ring		——	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring		1,01—1,03	——
	2. Ring		1,01—1,03	——
	Ölabstreifring		2,01—2,03	——
Kolbenringdicke	1. Ring		0,97—0,99	——
	2. Ring		0,97—0,99	——
Kolbenringbohrung	20,002—20,008			20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996—20,000			19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006—20,014	20,040
Pleuelbiegung	——	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10—0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95—22,00	——
Breite Wange zu Wange	60,0±0,1	——
Kurbelwellenschlag	——	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	——	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	——
Öldruck (bei 60°C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM.	——

KUPPLUNG

Einheit: mm

GENGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10—15	——
Treiblamellenstärke	2,72—2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8—16,0	15,2
Stahllamellenverzug	——	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	——	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		3,200 (64/20)		—
Enduntersetzung		2,933 (44/15)		—
Gangabstufung	1. Gang	2,500 (30/12)		—
	2. Gang	1,733 (26/15)		—
	3. Gang	1,333 (24/18)		—
	4. Gang	1,111 (20/18)		—
	5. Gang	0,952 (20/21)		—
	6. Gang	0,826 (19/23)		—
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1—0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1,2&3	5,0—5,1	—
Schaltgabelstärke		Gabel 1,2&3	4,8—4,9	—
Antriebskette		Typ	D.I.D. 520VC5	—
		Glieder	110	—
		Länge über 20 Abstände	—	319,4
Kettendurchhang		25—40		—

VERGASER

GEGENSTANED		SPEZIFIKATION
Vergasertyp		TM33SS
Bohrung		33 mm
Kenn-Nr.		14D0
Leerlaufdrehzahl		1 400 ± 100 UPM
Schwimmerhöhe		14,2 ± 1,0 mm
Hauptdüse	(M.J.)	#127,5
Düsennadel	(J.N.)	5FP96 (3)
Nadeldüse	(N.J.)	P-8
Leerlaufdüse	(P.J.)	#37,5
Anlasserdüse	(G.S.)	#42,5
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	1⅛ Umdrehungen heraus
Gaszugspiel (Zugseilzug)		0,5—1,0 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze	Typ	ND.: U27ETR N.G.K.: CR9EK	
	Elektrodenab-stand	0,6—0,7	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1 – 1,0 Ω	Pol – Erde
	Sekundär	12 – 22 kΩ	Kerzenkappe – Pol
Magnetzünderspulenwiderstand	Beleuchtung	0,1 – 1,5 Ω	Gelb – Schwarz
	Spannungs-versorgung	350 – 650 Ω	Weiß – Braun
	Erregerspule Nr.1	350 – 700 Ω	Grün – Blau
	Erregerspule Nr.2	350 – 700 Ω	Gelb – Grau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Mehr als 40V Wechselstrom bei 5 000 UPM		Gelb – Schwarz
Regelspannung	12 – 14V bei 5 000 UPM		

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	55
Rücklicht	5

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	0,1 – 0,3		—
Hinterbremspedalhöhe	5		—
Bremsscheibenstärke	Vorne	*3,0 ± 0,2	*2,5
	Hinten	4,0 ± 0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	—		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	11,000 – 11,043	—
	Hinten	12,700 – 12,743	—
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	10,957 – 10,984	—
	Hinten	12,657 – 12,684	—
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000 – 27,050	—
	Hinten	27,000 – 27,050	—
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900 – 26,950	—
	Hinten	26,900 – 26,950	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Felgengröße	Vorne	J21 × 1,60	—
	Hinten	J18 × 2,15	—
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51M	—
	Hinten	110/100-18 64M	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	4,0
	Hinten	—	4,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	——	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	——	*525	
Teleskopgabelfeder-Kennung	*7,65 N/mm (0,78 kg/mm)	——	
Teleskopgabelölstand	144	——	
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm²)	——	
Eingestellte Federrlänge des Federbeins	267,3	——	
Hinterradfederweg	280	——	
Schwingenachsschlag	——	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	kPa	kg/cm²
VORNE	100	1,0
HINTEN	100	1,0

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbuthyläther), weniger als 10% Äthanol oder weniger als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		E-03
	Nur bleifreies Benzin oder Benzin mit geringem Bleigehalt von mindestens 85-95 Oktan ($\frac{R+M}{2}$ Methode) bzw. 89 Oktan oder höher nach der Research-Methode.		E-28
	Benzin mit 85—95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		E-01
Kraftstofftank einschl. Reserve	9,5 L		
Reserve	1,8 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SF oder SG		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	1 700 ml	
	Filterwechsel	1 900 ml	
	Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp	Gabelöl SS05		
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)	*495 ml		
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

DR350SEV

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05—0,10	—
	AUS	0,17—0,22	—
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010—0,037	—
	AUS	0,030—0,057	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN & AUS	—	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000—5,012	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975—4,990	—
	AUS	4,955—4,970	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9—1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3—6,5 kg bei 28,0 mm Länge	—
	AUSSEN	13,1—15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,450—33,490	33,150
	AUS	33,520—33,560	33,220
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032—0,066	0,150
	links	0,028—0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012—22,025	—
	links	17,512—17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959—21,980	—
	links	17,466—17,484	—
Nockenwellenschlag	—		0,10
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000—12,018	—
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973—11,984	—
Zylinderkopfverzug	—		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	—		0,05

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Kompressionsdruck (Automatische Dekompressionsvorrichtung aktiviert)	Ca. 1100 kPa (11 kg/cm²)			—
Abstand Kolben/Zylinder	0,055—0,065			0,120
Zylinderbohrung	79,000—79,015			79,075
Kolbendurchmesser	78,940—78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			78,880
Zylinderverzug	—			0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring		0,15—0,30	0,70
	2. Ring		0,35—0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		—	0,180
	2. Ring		—	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring		1,01—1,03	—
	2. Ring		1,01—1,03	—
	Ölabstreifring		2,01—2,03	—
Kolbenringdicke	1. Ring		0,97—0,99	—
	2. Ring		0,97—0,99	—
Kolbenringbohrung	20,002—20,008			20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996—20,000			19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006—20,014	20,040
Pleuelbiegung	—	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10—0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95—22,00	—
Breite Wange zu Wange	60,0±0,1	—
Kurbelwellenschlag	—	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	—	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	—
Öldruck (bei 60°C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm²) bei 3 000 UPM.	—

KUPPLUNG

Einheit: mm

GENGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10—15	—
Treiblamellenstärke	2,72—2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8—16,0	15,2
Stahllamellenverzug	—	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	—	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung	E-02,04, 22,34	2,818 (62/22)		—
	Sonstige	3,200 (64/20)		—
Enduntersetzung	E-02,04, 22,34	2,866 (43/15)		—
	Sonstige	2,733 (41/15)		—
Gangabstufung	1. Gang	2,500 (30/12)		—
	2. Gang	1,733 (26/15)		—
	3. Gang	1,333 (24/18)		—
	4. Gang	1,111 (20/18)		—
	5. Gang	0,952 (20/21)		—
	6. Gang	0,826 (19/23)		—
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1—0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1,2&3	5,0—5,1	—
Schaltgabelstärke		Gabel 1,2&3	4,8—4,9	—
Antriebskette		Typ	D.I.D. 520VC5	—
		Glieder	108	—
		Länge über 20 Abstände	—	319,4
Kettendurchhang		25—40		—

VERGASER

GEGENSTANED		SPEZIFIKATION		
		E-03	E-28	E-33
Vergasertyp		BST33SS	←	←
Bohrung		33 mm	←	←
Kenn-Nr.		14EP	*←	14ES
Leerlaufdrehzahl		1 500±100 UPM	←	←
Schwimmerhöhe		14,6±1,0 mm	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	#127.5	*←	←
Düsennadel	(J.N.)	5CD16	*←	←
Nadeldüse	(N.J.)	O-6M	*←	←
Drosselventil	(Th.V.)	#115	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#37.5	*←	←
Anlasserdüse	(G.S.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG	←	←
Gaszugspiel (Zugseilzug)		0,5—1,0 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		E-02,04,34	E-22	E-18
Vergasertyp		BST33SS	←	←
Bohrung		33 mm	←	←
Kenn-Nr.		14D9	14DA	14EL
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 100 UPM	←	1 400 ± 50 UPM
Schwimmerhöhe		14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	#127,5	←	#132,5
Düsennadel	(J.N.)	5CD27 (4)	←	5CD56 (4)
Nadeldüse	(N.J.)	O-5	←	O-7
Drosselventil	(Th.V.)	#115	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#37,5	←	←
Anlasserdüse	(G.S.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG (1¾ Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (1⅛ Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (2 Umdrehungen heraus)
Gaszugspiel		0,5—1,0 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-94	E-24
Vergasertyp		BST33SS	←
Bohrung		33 mm	←
Kenn-Nr.		14EK	14EM
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 100 UPM	←
Schwimmerhöhe		14,6 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse	(M.J.)	#135	#127,5
Düsennadel	(J.N.)	5CD56 (3)	5CD56 (4)
Nadeldüse	(N.J.)	O-3	O-5
Drosselventil	(Th.V.)	#115	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#42,5	#37,5
Anlasserdüse	(G.S.)	#35	←
Leerlaufluftschraube	(P.S)	VOREINSTELLUNG (1⅛ Umdrehungen heraus)	←
Gaszugspiel		0,5—1,0 mm	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze	Typ	ND: U27ETR NGK: CR9EK	
	Elektrodenabstand	0,6—0,7	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1—1,0 Ω	Pol—Erde
	Sekundär	12—22 kΩ	Kerzenkappe—Pol
Magnetzünderspulenwiderstand	Beleuchtung	0,1—1,5 Ω	Gelb—Gelb
	Spannungsversorgung	350—650 Ω	Weiß—Braun
	Erregerspule Nr.1	350—700 Ω	Grün—Blau
	Erregerspule Nr.2	350—700 Ω	Gelb—Grau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Mehr als 60V Wechselstrom bei 5 000 UPM		Gelb—Gelb
Regelspannung	13,0—15,5V bei 5 000 UPM		
Maximale Magnetzünderleistung	Ca. 125W bei 5 000 UPM		
Anlasser	Bürstenlänge	Grenzwert: 6	
	Kommutator—Glimmertiefe	Grenzwert: 0,2	
Widerstandswert des Anlasserrelais	3—7 Ω		
Batterie — Typenbezeichnung	YTX7L-BS		
Batterie — Kapazität	12V 21,6 kC (6 Ah)/10 Std.		
Batterie — Säuredichte	1,320 bei 20°C		
Sicherung	20 A		

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03,24,28,33	Sonstige
Scheinwerfer	Fernlicht	60	←
	Abblendlicht	55	←
Standlicht			4
Rück/Bremslicht		5/21	←
Blinker		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		3	←
Tachometerbeleuchtung		1,7 x 2	←
Blinkeranzeigelämpchen		1,7	←
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7	←
Leerlaufanzeigelämpchen		1,7	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	0,1—0,3		—
Hinterbremspedalhöhe	5		—
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5±0,2	3,0
	Hinten	4,0±0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	—		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	12,700—12,743	—
	Hinten	12,700—12,743	—
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	12,657—12,684	—
	Hinten	12,657—12,684	—
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000—27,050	—
	Hinten	30,230—30,280	—
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900—26,950	—
	Hinten	30,160—30,180	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Felgengröße	Vorne	J21 × 1,60	—
	Hinten	J18 × 2,15	—
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51P Dunlop D601J (E-03,28,33) Dunlop K560J (Sonstige)	—
	Hinten	110/90-18 61P Dunlop D601 (E-03,28,33) Dunlop K560J (Sonstige)	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	3,0
	Hinten	—	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	—	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	602	
Teleskopgabelölstand	152	—	
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm²)	—	
Eingestellte Federlänge des Federbeins	253,4	—	
Hinterradfederweg	255	—	
Schwingenachsschlag	—	0,3	

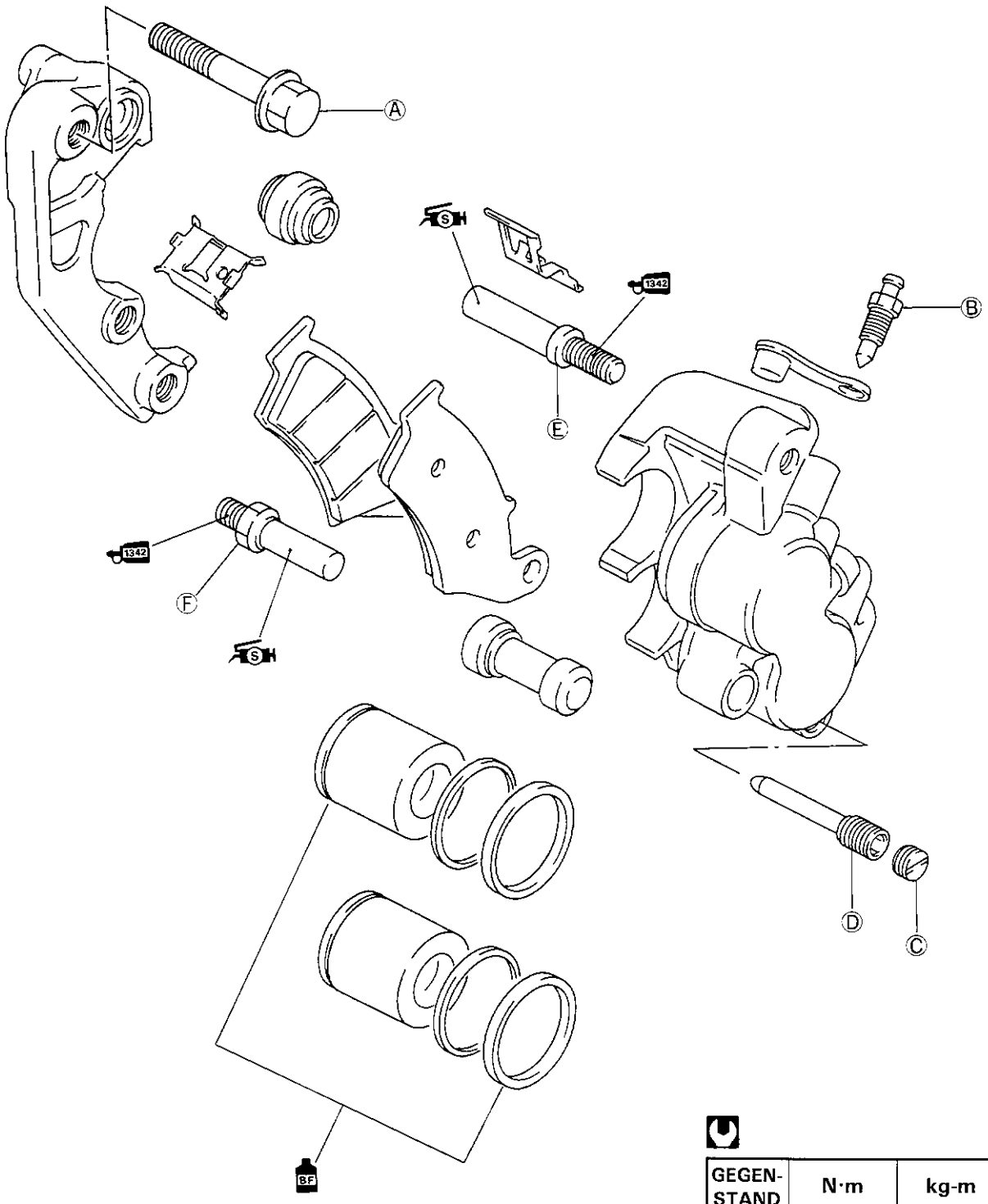
REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	150	1,50	150	1,50
HINTEN	150	1,50	175	1,75

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp		Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$-Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbuthyläther), weniger als 10% Äthanol oder weniger als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		E-03,33
		Nur bleifreies Benzin oder Benzin mit geringem Bleigehalt von mindestens 85-95 Oktan ($\frac{R+M}{2}$ Methode) bzw. 89 Oktan oder höher nach der Research-Methode.		E-28
		Benzin mit 85—95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		Sonstige Modelle
Kraftstofftank einschl.		8,0 L		E-33
	Reserve	9,0 L		Sonstige Modelle
	Reserve	2,0 L		
Motoröltyp		SAE 10W/40, API SF oder SG		
Motorölfüllmenge		Ölwechsel	1 700 ml	
		Filterwechsel	1 900 ml	
		Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp		Gabelöl #10		
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)		569 ml		
Bremsflüssigkeitstyp		DOT 4		

VORDERBREMSSATTEL (Für DR350V)



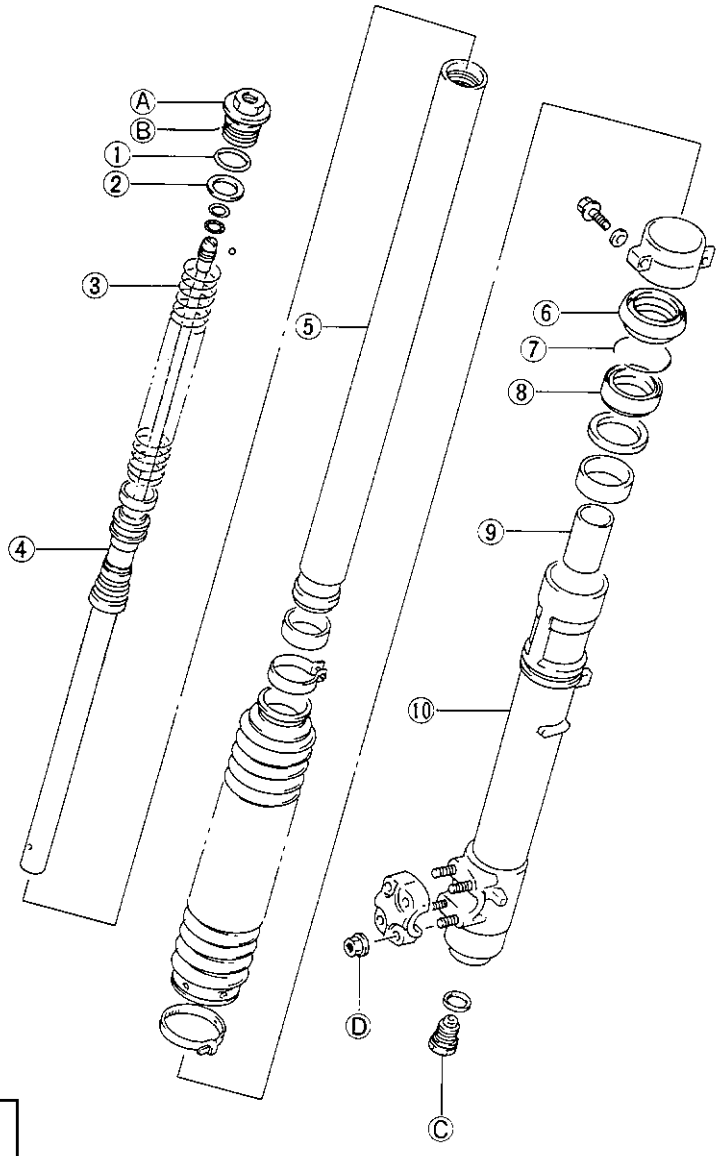
GEGEN-STAND	N·m	kg-m
Ⓐ	26	2,6
Ⓑ	5,5	0,55
Ⓒ	2,5	0,25
Ⓓ	18	1,8
Ⓔ	23	2,3
Ⓕ	13	1,3

BF : Bremsflüssigkeit (DOT 4)

S : SUZUKI SILICONE GREASE (99000-25100) auftragen.

1342 : THREAD LOCK "1342" (99000-32050) auftragen.

TELESKOPGABEL (Für DR350V)

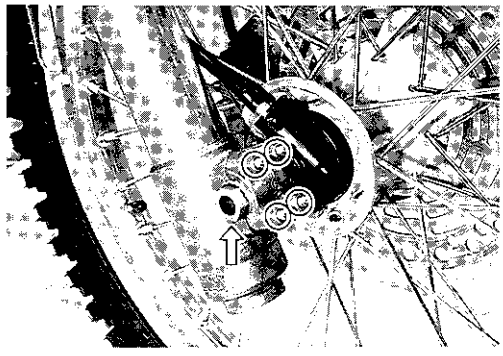


① O-Ring
② Unterlegscheibe
③ Feder
④ Dämpfer
⑤ Standrohr
⑥ Staubdichtung
⑦ Anschlagring
⑧ Öldichtung
⑨ Verschlußstopfen
⑩ Gleitrohr

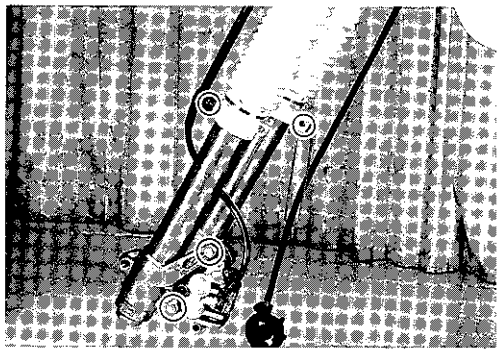
GEGEN-STAND	N·m	kg-m
Ⓐ	23	2,3
Ⓑ	35	3,5
Ⓒ	35	3,5
Ⓓ	13	1,3

AUSBAU UND ZERLEGUNG

- Vorderrad ausbauen.

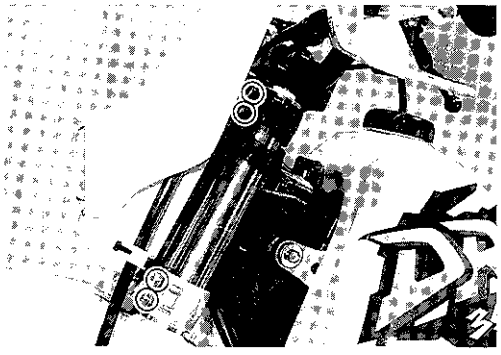


- Bremssattelbefestigungsschrauben entfernen.
- Bremsschlauchhalter und Wellenführung entfernen.

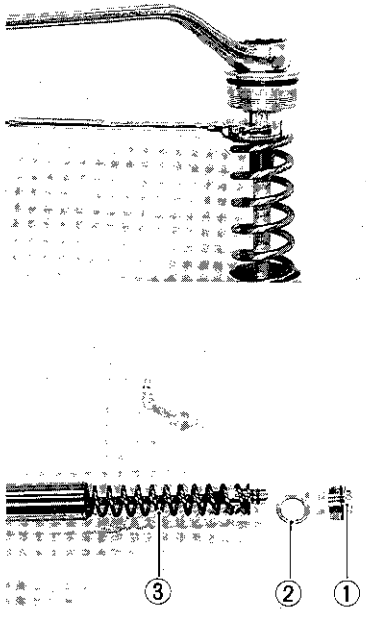


- Die oberen und unteren Klemmschrauben lösen, dann die Vordergabel ausbauen.

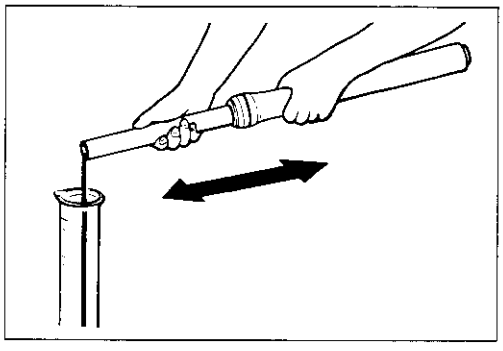
HINWEIS:
Um den späteren Ausbau zu erleichtern, kann die vordere Gabelkappe vor dem Lösen der unteren Klemmschrauben gelockert werden.



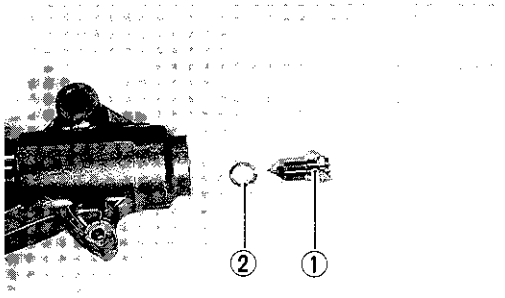
- Die vordere Gabelkappe ① abnehmen.
- Die Unterlegscheibe ② und die Feder ③ entfernen.



- Die Gabel umdrehen, dann das Innenrohr und die Innenstange mehrere Male auf- und abbewegen, um das Gabelöl herauszudrücken. Die Gabel in diesem Zustand einige Minuten belassen, bis das Gabelöl restlos herausgelaufen ist.



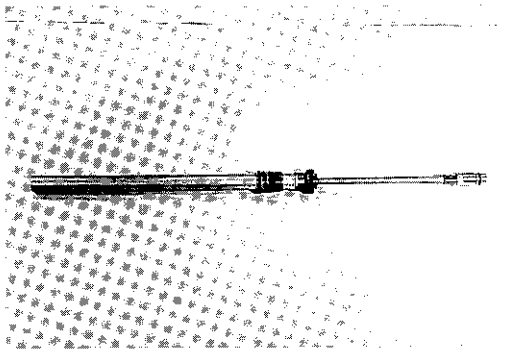
• Dämpferstangenschraube/Dämpfungskraft-Einstellvorrichtung ① und Dichtung ② entfernen.



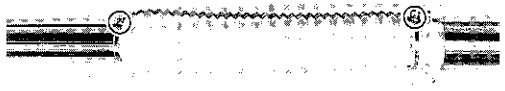
• Die Dämpferbaugruppe entfernen.

⚠ ACHTUNG

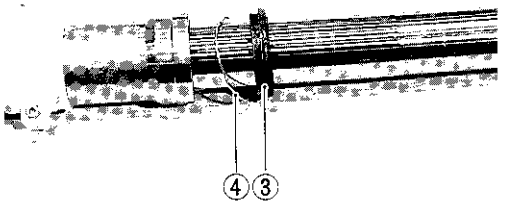
Die Dämpferbaugruppe nicht zu zerlegen versuchen. Sie kann nicht gewartet werden.



• Die Halteschrauben lösen, dann den Gummibalg abnehmen.



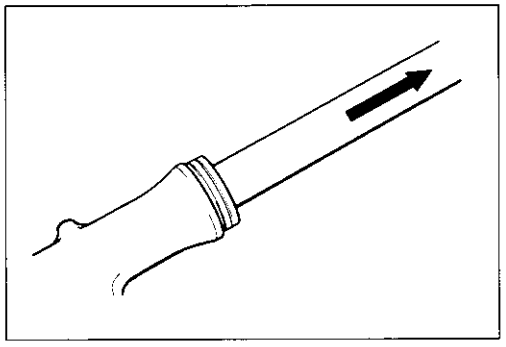
• Staubdichtung ③ entfernen.
• Anschlagring ④ der Öldichtung entfernen.



• Das Standrohr vom Gleitrohr trennen.

⚠ ACHTUNG

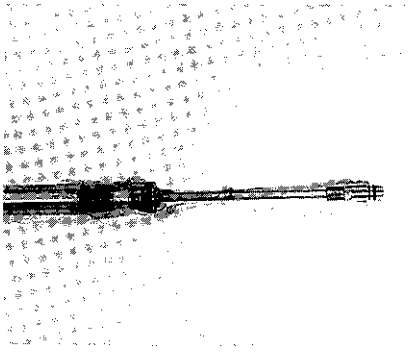
* **Wenn das Standrohr vom Gleitrohr getrennt werden muß, werden wahrscheinlich die Gleiteinsätze beschädigt; in diesem Falle müssen beide Teile ersetzt werden.**
* **Ein einmal ausgebauter Öldichtring muß durch ein Neuteil ersetzt werden.**



ÜBERPRÜFUNG

DÄMPFERSTANGENRING

Dämpferstangenring auf Abnutzung und Beschädigung überprüfen.



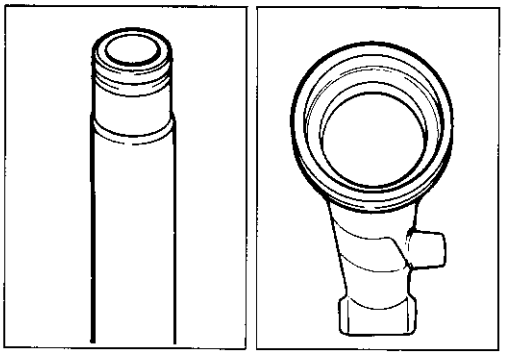
DÄMPFERSTANGENSCHRAUBE/ DÄMPFUNGSEINSTELLELEMENT

Dämpferstangenschraube/Dämpfungseinstellelement auf Abnutzung oder Beschädigung überprüfen.



STAND- UND GLEITROHR

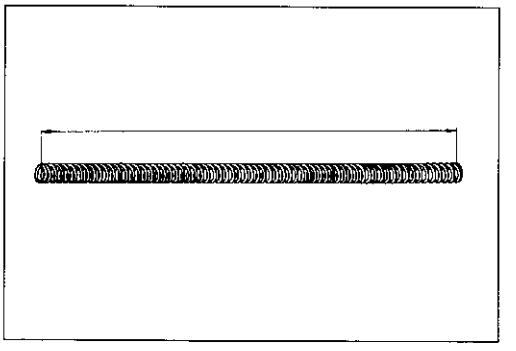
Die Gleitflächen des Stand- und Gleitrohrs auf Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.



GABELFEDER

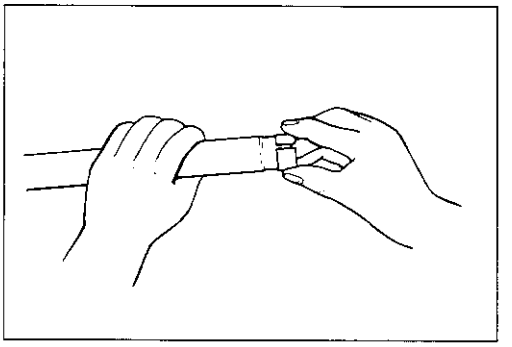
Die freie Länge der Gabelfeder messen. Wenn der gemessene Wert die Spezifikation unterschreitet, muß die Feder ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 525 mm



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Teleskopgabel in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei noch folgende Schritte ausführen:



STANDROHRMETALL

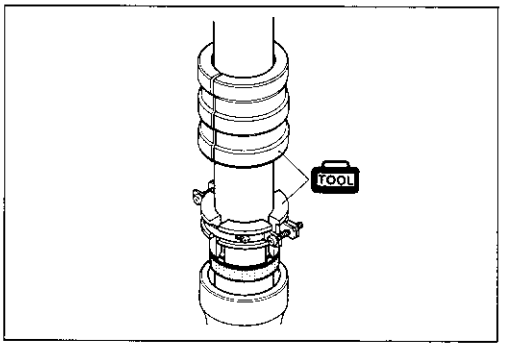
- Lagermetall von Hand einsetzen.

⚠ ACHTUNG

Teflonbeschichtung des Lagermetalls beim Einbau nicht beschädigen.

GLEITROHRMETALL, BEILAGSCHEIBE UND ÖLDICHTUNG

- Gleitrohrmetall ①, Beilagscheibe ② und Öldichtung ③ mit Spezialwerkzeug einsetzen.



TOOL 09940-50113: Teleskopgabel-Öldichtungssetzer

⚠ ACHTUNG

Teflonbeschichtung des Lagermetalls beim Einbau nicht beschädigen.

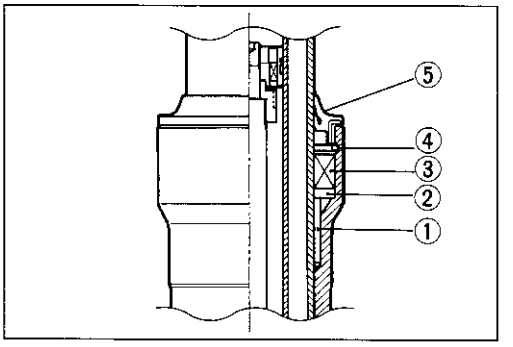
ANSCHLAGRING DER ÖLDICHTUNG UND STAUBDICHTUNG

- Anschlagring ④ der Öldichtung einsetzen.

⚠ ACHTUNG

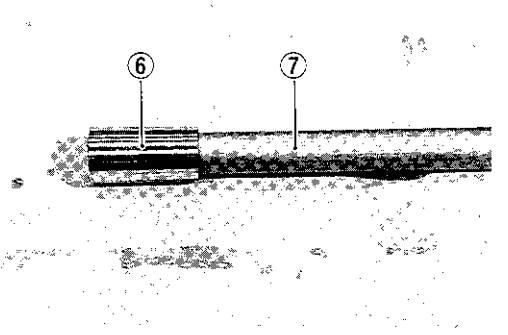
Anschlagring der Öldichtung gut einsetzen.

- Staubdichtung ⑤ einsetzen.



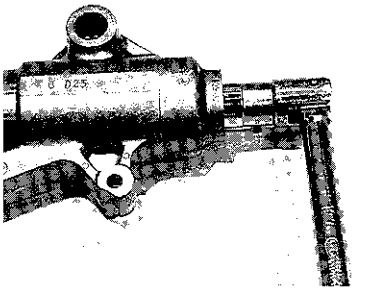
DÄMPFERSTANGENSCHRAUBE/DÄMPFUNGSKRAFT-EINSTELLVORRICHTUNG

- Den Verschlußstopfen ⑥ an der Dämpferstange ⑦ anbringen.



- Die Dämpferstangenschraube/Dämpfungskraft-Einstellvorrichtung mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Dämpferstangenschraube/Dämpfungskraft-Einstellvorrichtung: 35 N·m (3,5 kg-m)



⚠ ACHTUNG

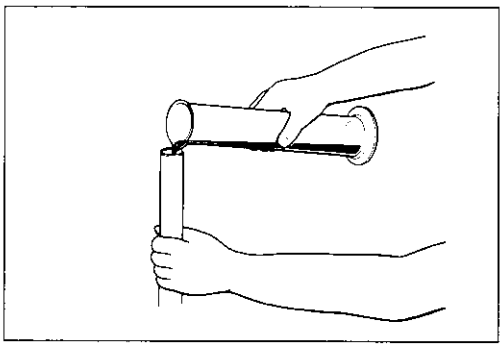
Zur Vermeidung von Ölundichtheit Dichtung erneuern.

GABELÖL

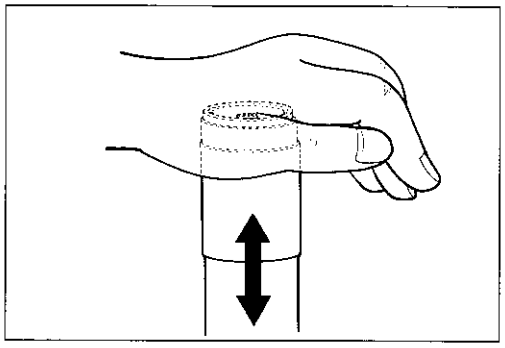
- Teleskopgabel ganz zusammengedrückt senkrecht halten.
- Gabelöl in das Innenrohr füllen.
- Gabelöl verwenden, dessen Viskosität folgender Spezifikation entspricht.

FORK Gabelöltyp: Gabelöl SS-05
99000-99001-SS5: Gabelöl SS-05

Fullmenge (je Holm): 495 ml



- Das Standrohr mit der Handfläche abdecken, dann das Standrohr drei- bis viermal auf- und abbewegen.

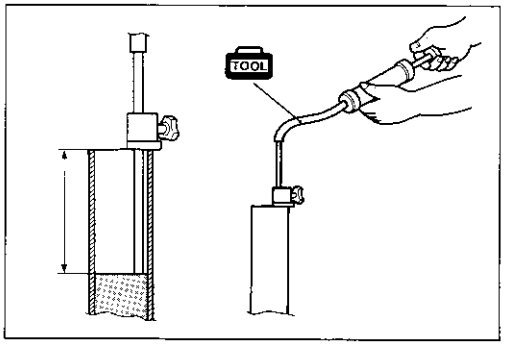


- Teleskopgabel senkrecht halten und Gabelölstand mit Spezialwerkzeug einstellen.

Ölstand: 144 mm

TOOL 09943-74111: Gabelölstandmesser

HINWEIS:
Beim Einstellen des Ölstands Gabelfeder herausnehmen und Standrohr ganz zusammendrücken.



GABELFEDER

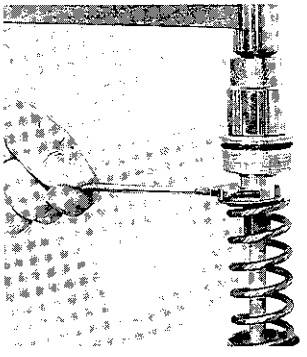
- Gabelfeder einsetzen (siehe Abb.).

HINWEIS:
Enggewundene Seite der Feder nach unten.

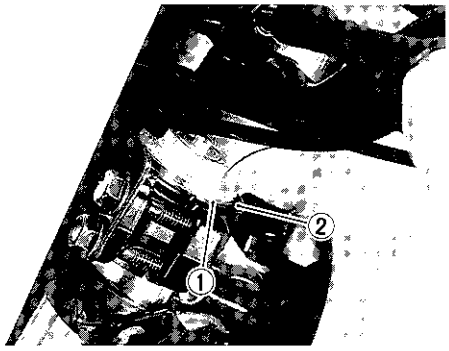


- Den Teleskopgabelkappe an die Dämpferbaugruppe anbringen und auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Teleskopgabelkappe: 35 N·m (3,5 kg-m)

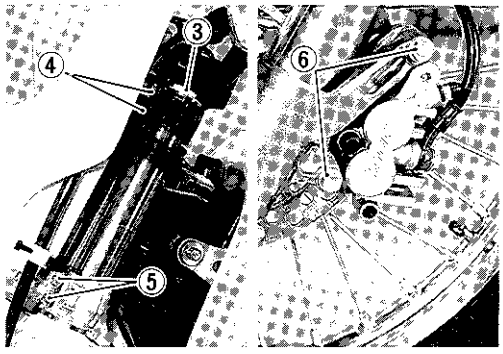


- Beim Anbringen der Teleskopgabel-Baugruppe die Linie ① des Innenrohrs auf die Oberfläche ② der oberen Lenkschafthalterung ausrichten.



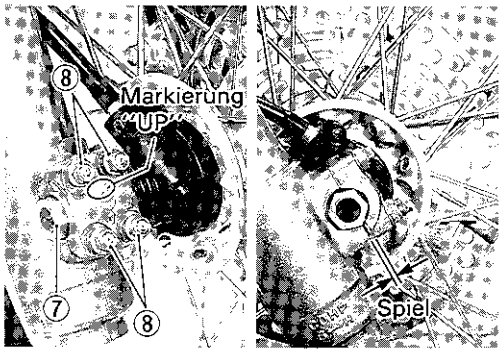
- Alle Schrauben auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

③ Teleskopgabelkappe: 23 N·m (2,3 kg-m)
④ Schraube an oberer Gabelbrücke: 26 N·m (2,6 kg-m)
⑤ Schraube an unterer Gabelbrücke: 26 N·m (2,6 kg-m)
⑥ Befestigungsschraube des Vorderbremssattels: 26 N·m (2,6 kg-m)
⑦ Vorderachswelle: 65 N·m (6,5 kg-m)
⑧ Vorderachshalterungsmutter: 13 N·m (1,3 kg-m)



⚠ ACHTUNG

Beim Wiederanbringen des Achshalters an der Teleskopgabel zuerst die oberen Muttern wie in der Abbildung gezeigt anziehen.



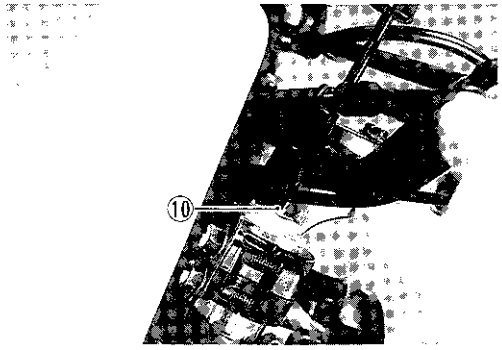
EINSTELLUNG

Nach Einbau der Teleskopgabel die beiden Dämpfungskräfte folgendermaßen einstellen.

EINSTELLUNG DER DÄMPFUNG

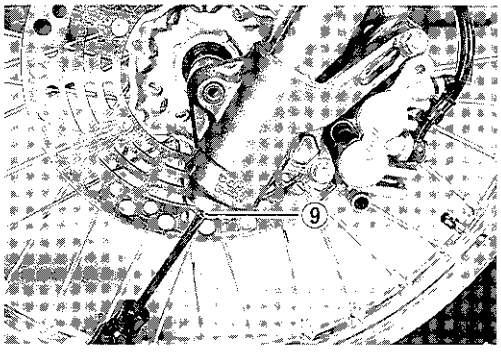
Einstellelement langsam ganz hineinschrauben. Von dieser Stellung zurückdrehen, bis es zum ersten Mal klickt-das ist Position 1. Dann zurückdrehen und vorgeschriebene Position abzählen (siehe wie folgt).

Standardeinstellung (Ein- und Ausfederung) : Aus der ganz hineingedrehten Position 7 Umdrehungen herausdrehen.



⚠ WARNUNG

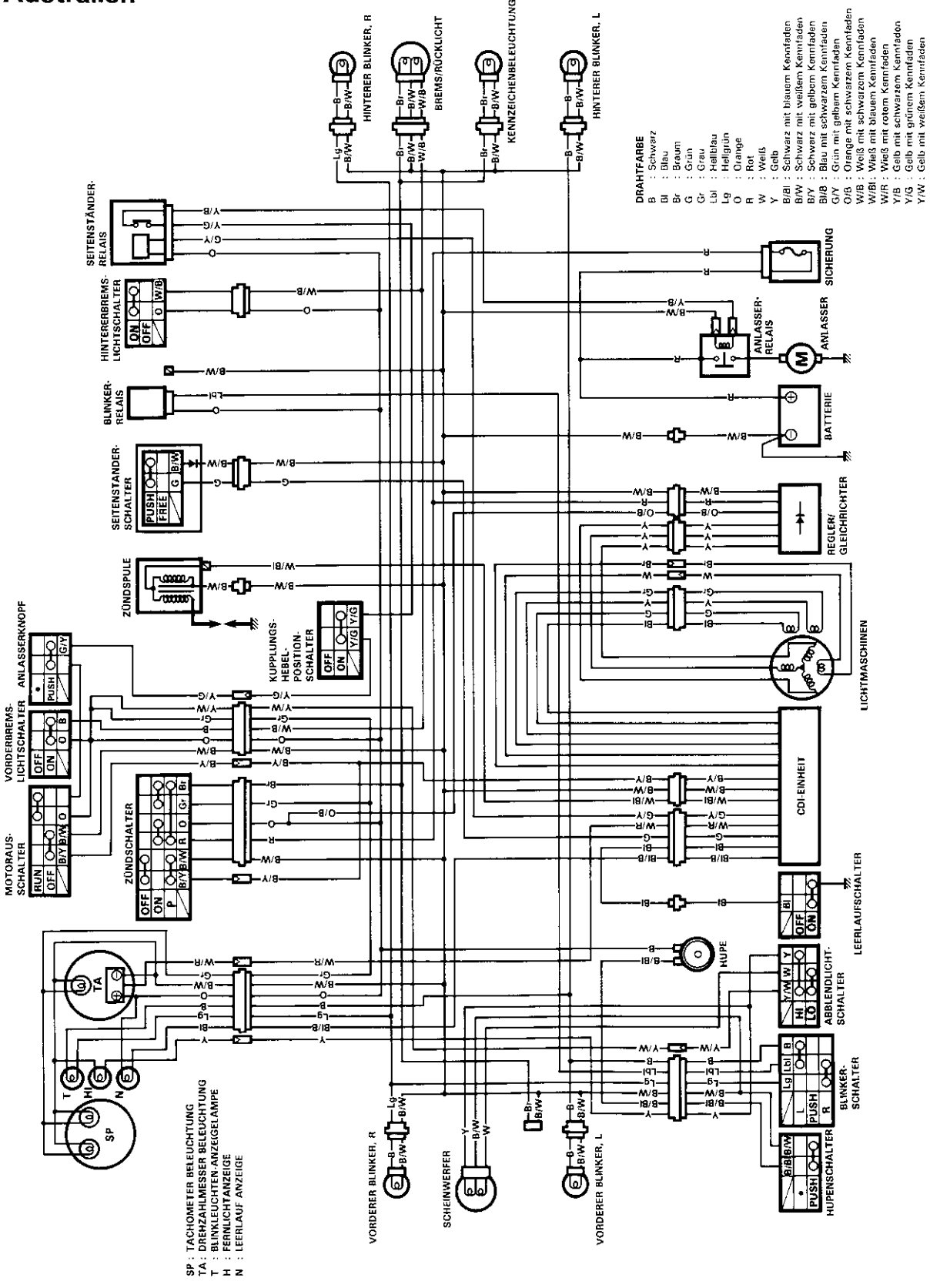
Federvorlast und Dämpfung an beiden Gabelrohren gleich einstellen.



⑨: Einfederungsdämpfungskraft-Einsteller
⑩: Ausfederungsdämpfungskraft-Einsteller

SCHALTPLAN (Für DR350SEV)

Für Australien



DR350W/SEW (MODELL '98)

In diesem Kapitel werden Wartungsdaten, Service-Spezifikationen und Service-Verfahren beschrieben, die sich von denen für die DR350W/SEW (Modell '98) unterscheiden.

HINWEIS:

* *Jegliche Unterschiede bei Spezifikationen und Wartungsdaten der DR350V/SEV (Modell '97) und der DR350W/SEW (Modell '98) sind mit einem Sternzeichen (*) markiert.*
* *Bezüglich Einzelheiten, die in diesem Kapitel nicht behandelt sind, siehe Kapitel 1 bis 18.*

INHALT

TECHNISCHE DATEN 19- 2
DR350W 19- 2
DR350SEW 19- 3
WARTUNGSDATEN 19- 4
DR350W 19- 4
DR350SEW 19-11
TELESKOPGABEL (Für DR350W E-24 und DR350SEW E-03, 28 und 33) 19-19
EINSTELLUNG DER HINTERRADFEDERUNG 19-20
ÜBERPRÜFUNG ELEKTRISCHER TEILE (Für DR350W E-24) 19-21
SCHALTPLAN (Für DR350W E-24) 19-25
KABEL, SEILZUG- UND LEITUNGSFÜHRUNG (Für DR350W E-24) 19-26

LAND BZW. GEBIET

E-01: Allgemein	E-18: Schweiz	E-33: Californien (USA)
E-02: U.K.	E-22: Deutschland	E-34: Italie
E-03: USA	E-24: Australien	E-94: Barbados
E-04: Frankreich	E-28: Kanada	

TECHNISCHE DATEN

DR350W

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	*2 250 mm E-24
	2 165 mm ..... Sonstige
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 250 mm
Radstand	1 450 mm
Bodenfreiheit	310 mm
Sitzhöhe	920 mm
Leergewicht	113 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt mit SACS, OHC
Ventilspiel, EIN	0,05 – 0,10 mm
AUS	0,17 – 0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	348 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	*BST33SS E-33
	TM33SS (1) ..... Sonstige
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	3,200 (64/20)
Gangabstufung, 1. Gang	2,500 (30/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Enduntersetzung	2,933 (44/15)
Antriebskette	DID520VC5, 110 Glieder

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Ausfederungsdämpfungskraft 17fach einstellbar, Einfederungsdämpfungskraft 13fach einstellbar
Hinterradaufhängung	Link-Typ, Schraubenfeder, Gas/Ölgedämpft, Federvorspannung voll einstellbar, Ein- und Ausfederungsdämpfungskraft voll einstellbar
Teleskopgabelweg	280 mm
Hinterradfederweg	280 mm
Nachlaufwinkel	27° 30'
Nachlaufbetrag	112 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	*3,00-21 51P, Schlauch E-24
	80/100-21 51M, Schlauch ..... Sonstige
Hinterreifengröße	*120/90-18 65P, Schlauch E-24
	110/100-18 64M, Schlauch ..... Sonstige

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (CDI)
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 U/min
Zündkerze	NGK CR9EK oder DENSO U27ETR
Lichtmaschine	Schwungscheiben-Magnetzündung
Scheinwerfer	*12 V 60/55 W E-24
	12 V 55 W ..... Sonstige
Brems-/Rücklicht	*12 V 21/5 W E-24
Rücklicht	12 V 5 W
Blinker	*12 V 21 W E-24
Tachometerbeleuchtung	*12 V 3 W E-24
Leerlaufanzeigelämpchen	*12 V 2 W E-24
Blinkeranzeigelämpchen	*12 V 2 W E-24
Fernlichtanzeigelämpchen	*12 V 2 W E-24
Kennzeichenbeleuchtung	*12 V 5 W E-24

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschl. Reserve	9,5 L
Reserve	1,8 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Filterwechsel	1 900 ml
Überholung	2 100 ml
Teleskopgabelöl (je Holm)	495 ml

DR350SEW

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 335 mm E-18, 22
	2 235 mm ..... Sonstige
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 245 mm
Radstand	1 440 mm
Bodenfreiheit	290 mm
Sitzhöhe	890 mm
Leergewicht	130 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt mit SACS, OHC
Ventilspiel, EIN	0,05 – 0,10 mm
AUS	0,17 – 0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	348 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	BST33 (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Elektrisch
Schmiersystem	Trockensumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	2,818 (62/22) E-02, 04, 22, 34
	3,200 (64/20) ..... Sonstige
Gangabstufung, 1. Gang	2,500 (30/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Enduntersetzung	2,867 (43/15) E-02, 04, 22, 34
	2,733 (41/15) ..... Sonstige
Antriebskette	DID520VC5, 108 Glieder

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Ausfederungsdämpfungskraft 17fach einstellbar, Einfederungsdämpfungskraft 13fach einstellbar E-03, 28, 33
	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Federvorspannung voll einstellbar, Einfederungsdämpfungskraft 8fach einstellbar ..... Sonstige
Hinterradaufhängung	Link-Typ, Schraubenfeder, Gas/Ölgedämpft, Federvorspannung voll einstellbar, Einfederungsdämpfungskraft voll einstellbar
Teleskopgabelweg	280 mm
Hinterradfederweg	255 mm
Nachlaufwinkel	27° 30'
Nachlaufbetrag	115 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51P
Hinterreifengröße	110/90-18 61P

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (CDI)
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 U/min
Zündkerze	NGK CR9EK oder DENSO U27ETR
Batterie	12 V 21,6 kC (6Ah)/10HR
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Sicherung	20 A
Scheinwerfer	12 V 60/55 W
Standlicht	12 V 4 W E-02, 04, 18, 22, 34, 94
Blinker	12 V 21 W
Brems-/Rücklicht	12 V 21/5 W
Kennzeichenbeleuchtung	12 V 5 W
Tachometerbeleuchtung	12 V 1,7 W × 2
Drehzahlmesserbeleuchtung	12 V 3 W
Leerlaufanzeigelämpchen	12 V 1,7 W
Fernlichtanzeigelämpchen	12 V 1,7 W
Blinkeranzeigelämpchen	12 V 1,7 W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschl. Reserve	8,0 L E-33
	9,0 L ..... Sonstige
Reserve	2,0 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Filterwechsel	1 900 ml
Überholung	2 100 ml
Teleskopgabelöl (je Holm)	* 494 ml E-03, 28, 33
	569 ml ..... Sonstige

WARTUNGSDATEN

DR350W

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	———
	AUS	27,0	———
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05 – 0,10	———
	AUS	0,17 – 0,22	———
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010 – 0,037	———
	AUS	0,030 – 0,057	———
Verbiegung des Ventilschafts	EIN & AUS	———	0,35
Ventilführung-Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000 – 5,012	———
Ventilschaft-Außendurchmesser	EIN	4,975 – 4,990	———
	AUS	4,955 – 4,970	———
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	———	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	———	0,5
Ventilschaftenlänge	EIN & AUS	———	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9 – 1,1	———
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	———	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	———	35,0
	AUSSEN	———	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3 – 6,5 kgf bei 28,0 mm Länge	———
	AUSSEN	13,1 – 15,1 kgf bei 31,5 mm Länge	———

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,450 – 33,490	33,150
	AUS	33,520 – 33,560	33,220
Nockenlauffläschenspiel	rechts	0,032 – 0,066	0,150
	links	0,028 – 0,059	0,150
Laufflächenpfannen-Innendurchmesser	rechts	22,012 – 22,025	———
	links	17,512 – 17,525	———
Lauffläche-Außendurchmesser	rechts	21,959 – 21,980	———
	links	17,466 – 17,484	———
Nockenwellenschlag	———		0,10
Kipphebel-Innendurchmesser	EIN & AUS	12,000 – 12,018	———
Kipphebelwelle-Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973 – 11,984	———

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Zylinderkopfverzug	———	0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	———	0,05
Dekompressionshebelspiel	0 – 2	———

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055 – 0,065			0,120
Zylinderbohrung	79,000 – 79,015			79,075
Kolbendurchmesser	78,940 – 78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			78,880
Zylinderverzug	———			0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring		0,15 – 0,30	0,70
	2. Ring		0,35 – 0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		———	0,180
	2. Ring		———	0,150
Kolbenringnutenbreite	1. Ring		1,01 – 1,03	———
	2. Ring		1,01 – 1,03	———
	Öl		2,01 – 2,03	———
Kolbenringdicke	1. Ring		0,97 – 0,99	———
	2. Ring		0,97 – 0,99	———
Kolbenbolzenbohrung	20,002 – 20,008			20,030
Kolbenbolzen-Außendurchmesser	19,996 – 20,000			19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf-Innendurchmesser	20,006 – 20,014	20,040
Pleuelbiegung	———	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10 – 0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95 – 22,00	———
Breite Wange zu Wange	60,0 ± 0,1	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	———	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	———
Öldruck (bei 60 °C)	Über 40 kPa (0,4 kgf/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kgf/cm²) bei 3 000 U/min	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10 – 15	———
Treiblamellenstärke	2,72 – 2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8 – 16,0	15,2
Stahllamellenverzug	———	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	———	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Verhältnis)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		3,200 (64/20)		———
Enduntersetzung		2,933 (44/15)		———
Gangabstufung	1. Gang	2,500 (30/12)		———
	2. Gang	1,733 (26/15)		———
	3. Gang	1,333 (24/18)		———
	4. Gang	1,111 (20/18)		———
	5. Gang	0,952 (20/21)		———
	6. Gang	0,826 (19/23)		———
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1 – 0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1, 2 & 3	5,0 – 5,1	———
Schaltgabelstärke		Gabel 1, 2 & 3	4,8 – 4,9	———
Antriebskette		Typ	D.I.D 520VC5	———
		Glieder	110	———
		Länge über 20 Abstände	———	319,4
Kettendurchhang		25 – 40		———

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-01, 03, 28	E-24	E-33
Vergasertyp	TM33SS	←	←
Bohrung	33 mm	←	←
Kenn-Nr.	14D0	* 14DC	14DB
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 U/min	←	←
Schwimmerhöhe	14,2 ± 1,0 mm	←	←

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-01, 03, 28	E-24	E-33
Hauptdüse (M.J.)	Nr. 127,5	* Nr. 145	Nr. 122.5
Düsennadel (J.N.)	5FP96-3	←	5CD16
Nadeldüse (N.J.)	P-8	←	P-1
Leerlaufdüse (P.J.)	Nr. 37,5	←	Nr. 35
Anlasserdüse (G.S.)	Nr. 42,5	←	Nr. 35
Anlasserdüse (Th.V.)			Nr. 115
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1 1/8 Umdrehungen heraus	←	VOREINSTELLUNG
Gaszugspiel (Zugseilzug)	0,5 – 1,0 mm	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	30 vor OT über 4 300 U/min		
Zündkerze	Typ	DENSO: U27ETR NGK: CR9EK	
	Elektroden-abstand	0,6 – 0,7 mm	
Funkenleistung	Über 8 mm bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1 – 1,0 Ω (Klemme – Masse)	
	Sekundär	12 – 22 kΩ (Zündkerzenstecker – Klemme)	
Magnetozünderspulenwiderstand	Beleuchtung	0,1 – 1,5 Ω (Y – B)	E-01, 03, 28, 33
		0,1 – 1,5 Ω (Y – Y)	E-24
	Spannungs-versorgung	350 – 650 Ω (W – Br)	
	Errgerspule Nr. 1	350 – 700 Ω (G – Bl)	
	Errgerspule Nr. 1	350 – 700 Ω (Y – Gr)	
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	* Mehr als 65 V (Wechselspannung) bei 5 000 U/min (Y – Y)		E-24
	Mehr als 40 V (Wechselspannung) bei 5 000 U/min (Y – B)		E-01, 03, 28, 33
Regelspannung	* 13 – 15 V bei 5 000 U/min		E-24
	12 – 14 V bei 5 000 U/min		E-01, 03, 28, 33

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-24	E-01, 03, 28, 33
Scheinwerfer	HI	* 60	55
	LO	* 55	
Brems-/Schlußleuchte		* 21/5	
Rücklicht			5
Blinker		* 21	
Tachometerbeleuchtung		* 3	
Leerlaufanzeigelämpchen		* 2	
Blinkeranzeigelämpchen		* 2	
Fernlichtanzeigelämpchen		* 2	
Kennzeichenbeleuchtung		* 5	

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD/SPEZIFIKATION			VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	0,1 – 0.3			———
Hinterbremspedalhöhe	5			———
Bremsscheibenstärke	Vorne	E-01, 03, 28, 33	3,0 ± 0,2	2,5
		E-24	* 3,5 ± 0,2	3,0
	Hinten	4,0 ± 0.2		3,5
Bremsscheibenschlag	———			0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	E-01, 03, 28, 33	11,000 – 11,043	———
		E-24	* 12,700 – 12,743	———
	Hinten	12,700 – 12,743		———
Hauptbremszylinder-Kolbendurchmesser	Vorne	E-01, 03, 28, 33	10,957 – 10,984	———
		E-24	* 12,657 – 12,684	———
	Hinten	12,657 – 12,684		———
Bremssattel-Zylinderbohrung	Vorne	27,000 – 27,050		———
	Hinten	27,000 – 27,050		———
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900 – 26,950		———
	Hinten	26,900 – 26,950		———
Radfelgenschlag	Axial	———		2,0
	Radial	———		2,0
Radachsenschlag	Vorne	———		0,25
	Hinten	———		0,25
Felgengröße	Vorne	J21 × 1,60		———
	Hinten	J18 × 2,15		———

GEGENSTAND	STANDARD/SPEZIFIKATION			VERSCHLEISS-GRENZE
Reifengröße	Vorne	E-01, 03, 28, 33	80/100-21 51M	———
		E-24	* 3,00-21 51P	———
	Hinten	E-01, 03, 28, 33	110/100-18 64M	———
		E-24	*120/90-18 65P	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———		4,0
	Hinten	———		4,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Teleskopgabelhub	280	———
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	———	525
Teleskopgabelfeder	7,65 N/mm (0,78 kg/mm)	———
Teleskopgabelölstand	144	———
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10,0 kg/cm^2)	———
Eingestellte Federlänge des Federbeins	267,3	———
Hinterradfederweg	280	———
Schwingenachsschlag	———	0,3

REIFENDRUCK

Für E-01, 03, 28 und 33

REIFENDRUCK KALT	kPa	kg/cm^2
VORNE	100	1,0
HINTEN	100	1,0

E-24

REIFENDRUCK KALT	kPa	kg/cm^2
VORNE	*150	* 1,50
HINTEN	*150	* 1,50

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$ -Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbutyläther), weniger als 10% Äthanol oder weniger als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		E-03, 33
	Nur bleifreies Benzin oder Benzin mit geringem Bleigehalt von mindestens 85-95 Oktan ($\frac{R+M}{2}$ -Methode) bzw. 89 Oktan oder höher nach der Research-Methode.		E-28
	Benzin mit 85 – 95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleirfeies Benzin.		Sonstige Modelle
Kraftstofftank einschließlich Reserve	9,5 L		
Reserve	1,8 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SF oder SG		
Motoröl-Füllmenge	Ölwechsel	1 700 ml	
	Filterwechsel	1 900 ml	
	Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp	Teleskopgabelöl SS05		
Teleskopgabelöl-Füllmenge (pro Holm)	495 ml		
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

WARTUNGSDATEN

DR350SEW

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	———
	AUS	27,0	———
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05 – 0,10	———
	AUS	0,17 – 0,22	———
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010 – 0,037	———
	AUS	0,030 – 0,057	———
Verbiegung des Ventilschafts	EIN & AUS	———	0,35
Ventilführung-Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000 – 5,012	———
Ventilschaft-Außendurchmesser	EIN	4,975 – 4,990	———
	AUS	4,955 – 4,970	———
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	———	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	———	0,5
Ventilschaftenlänge	EIN & AUS	———	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9 – 1,1	———
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	———	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	———	35,0
	AUSSEN	———	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3 – 6,5 kgf bei 28,0 mm Länge	———
	AUSSEN	13,1 – 15,1 kgf bei 31,5 mm Länge	———

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,450 – 33,490	33,150
	AUS	33,520 – 33,560	33,220
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032 – 0,066	0,150
	links	0,028 – 0,059	0,150
Laufflächenpfannen-Innendurchmesser	rechts	22,012 – 22,025	———
	links	17,512 – 17,525	———
Lauffläche-Außendurchmesser	rechts	21,959 – 21,980	———
	links	17,466 – 17,484	———
Nockenwellenschlag	———		0,10
Kipphebel-Innendurchmesser	EIN & AUS	12,000 – 12,018	———
Kipphebelwelle-Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973 – 11,984	———

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Zylinderkopfverzug	———	0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	———	0,05

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Kompressionsdruck (Automatische Dekompressions-vorrichtung aktiviert)	Ca. 1 100 kPa (11 kgf/cm²)			———
Abstand Kolben/Zylinder	0,055 – 0,065			0,120
Zylinderbohrung	79,000 – 79,015			79,075
Kolbendurchmesser	78,940 – 78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			78,880
Zylinderverzug	———			0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring		0,15 – 0,30	0,70
	2. Ring		0,35 – 0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		———	0,180
	2. Ring		———	0,150
Kolbenringnutenbreite	1. Ring		1,01 – 1,03	———
	2. Ring		1,01 – 1,03	———
	Öl		2,01 – 2,03	———
Kolbenringdicke	1. Ring		0,97 – 0,99	———
	2. Ring		0,97 – 0,99	———
Kolbenbolzenbohrung	20,002 – 20,008			20,030
Kolbenbolzen-Außendurchmesser	19,996 – 20,000			19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf-Innendurchmesser	20,006 – 20,014	20,040
Pleuelbiegung	———	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10 – 0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95 – 22,00	———
Breite Wange zu Wange	60,0 ± 0,1	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	———	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	———
Öldruck (bei 60 °C)	Über 40 kPa (0,4 kgf/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kgf/cm²) bei 3 000 U/min	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10 – 15	———
Treiblamellenstärke	2,72 – 2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8 – 16,0	15,2
Stahllamellenverzug	———	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	———	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Verhältnis)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung	E-02, 04, 22, 34	2,818 (62/22)		———
	Sonstige	3,200 (64/20)		———
Enduntersetzung	E-02, 04, 22, 34	2,866 (43/15)		———
	Sonstige	2,733 (41/15)		———
Gangabstufung	1. Gang	2,500 (30/12)		———
	2. Gang	1,733 (26/15)		———
	3. Gang	1,333 (24/18)		———
	4. Gang	1,111 (20/18)		———
	5. Gang	0,952 (20/21)		———
	6. Gang	0,826 (19/23)		———
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1 – 0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1, 2 & 3	5,0 – 5,1	———
Schaltgabelstärke		Gabel 1, 2 & 3	4,8 – 4,9	———
Antriebskette		Typ	D.I.D 520VC5	———
		Glieder	108	———
		Länge über 20 Abstände	———	319,4
Kettendurchhang		25 – 40		———

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-03	E-28	E-33
Vergasertyp	BST33SS	←	←
Bohrung	33 mm	←	←
Kenn-Nr.	14EP	←	14ES
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 U/min	←	←
Schwimmerhöhe	14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	Nr. 127.5	←	←
Düsennadel (J.N.)	5CD16	←	←
Nadeldüse (N.J.)	O-6M	←	←
Anlasserdüse (Th.V.)	Nr. 115	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	Nr. 37.5	←	←
Anlasserdüse (G.S.)	Nr. 35	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG	←	←
Gaszugspiel (Zugseilzug)	0,5 – 1,0 mm	←	←

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-02, 04, 34	E-22	E-18
Vergasertyp	BST33SS	←	←
Bohrung	33 mm	←	←
Kenn-Nr.	14D9	14DA	14EL
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 U/min	←	1 400 ± 50 U/min
Schwimmerhöhe	14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	Nr. 127,5	←	Nr. 132,5
Düsennadel (J.N.)	5CD27-4	←	5CD56-4
Nadeldüse (N.J.)	O-5	←	O-7
Anlasserdüse (Th.V.)	Nr. 115	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	Nr. 37,5	←	←
Anlasserdüse (G.S.)	Nr. 35	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG (1 3/4 Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (1 1/8 Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (2 Umdrehungen heraus)
Gaszugspiel (Zugseilzug)	0,5 – 1,0 mm	←	←

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-94	E-24
Vergasertyp	BST33SS	←
Bohrung	33 mm	←
Kenn-Nr.	14EK	14EM
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 U/min	←
Schwimmerhöhe	14,6 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse (M.J.)	Nr. 135	Nr. 127,5
Düsennadel (J.N.)	5CD56-3	5CD56-4
Nadeldüse (N.J.)	O-3	O-5
Anlasserdüse (Th.V.)	Nr. 115	←
Leerlaufdüse (P.J.)	Nr. 42,5	Nr. 37,5
Anlasserdüse (G.S.)	Nr. 35	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG (1 1/8 Umdrehungen heraus)	←
Gaszugspiel (Zugseilzug)	0,5 – 1,0 mm	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		30 vor OT über 4 300 U/min		
Zündkerze		Typ	DENSO: U27ETR NGK: CR9EK	
		Elektroden-abstand	0,6 – 0,7 mm	
Funkenleistung		Über 8 mm bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand		Primär	0,1 – 1,0 Ω	Klemme – Masse
		Sekundär	12 – 22 kΩ	Zündkerzenstecker – Klemme
Magnetozünderspulenwiderstand		Beleuchtung	0,1 – 1,5 Ω	Y – Y
		Spannungs-versorgung	350 – 650 Ω	W – Br
		Erregerspule Nr. 1	350 – 700 Ω	G – Bl
		Erregerspule Nr. 2	350 – 700 Ω	Y – Gr
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)		Mehr als 60 V (Wechselspannung) bei 5 000 U/min		Y – Y
Regelspannung		13,0 – 15,5 V bei 5 000 U/min		
Maximale Magnetozünderleistung		Ca. 125 W bei 5 000 U/min		
Anlasser	Bürstenlänge	Grenzwert: 6 mm		
	Kommutator-Glimmertiefe	Grenzwert: 0,2 mm		
Starterrelais-Widerstand		3 – 7 Ω		

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Batterie	Typenbezeichnung	YTX7L-BS	
	Kapazität	12 V 21,6 kC (6 Ah)/10 h	
	Säuredichte	1,320 bei 20°C	
Sicherungs		20 A	

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03, 24, 28, 33	Sonstige Modelle
Scheinwerfer	HI	60	←
	LO	55	←
Standlicht			4
Brems-/Schlußleuchte		21/5	←
Blinker		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		3	←
Tachometerbeleuchtung		1,7 × 2	←
Blinkeranzeigelämpchen		1,7	←
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7	←
Leerlaufanzeigelämpchen		1,7	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD/SPEZIFIKATION		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	0,1 – 0.3		———
Hinterbremspedalhöhe	5		———
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5 ± 0,2	3,0
	Hinten	4,0 ± 0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	———		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	12,700 – 12,743	———
	Hinten	12,700 – 12,743	———
Hauptbremszylinder-Kolbendurchmesser	Vorne	12,657 – 12,684	———
	Hinten	12,657 – 12,684	———
Bremssattel-Zylinderbohrung	Vorne	27,000 – 27,050	———
	Hinten	30,230 – 30,280	———
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900 – 26,950	———
	Hinten	30,160 – 30,180	———
Radfelgenschlag	Axial	———	2,0
	Radial	———	2,0
Radachsenschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten	———	0,25

GEGENSTAND	STANDARD/SPEZIFIKATION		VERSCHLEISS-GRENZE
Felgengröße	Vorne	J21 × 1,60	———
	Hinten	J18 × 2,15	———
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51P Dunlop D601J (E-03, 28, 33) Dunlop K560J (Sonstige)	———
	Hinten	110/90-18 61P Dunlop D601 (E-03, 28, 33) Dunlop K560J (Sonstige)	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———	3,0
	Hinten	———	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	———	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	———	* 525	E-03, 28, 33
	———	602	Sonstige
Teleskopgabelölstand	* 147	———	E-03, 28, 33
	152	———	Sonstige
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10,0 kgf/cm^2)	———	
Eingestellte Federlänge des Federbeins	253,4	———	
Hinterradfederweg	255	———	
Schwingenachsschlag	———	0,3	

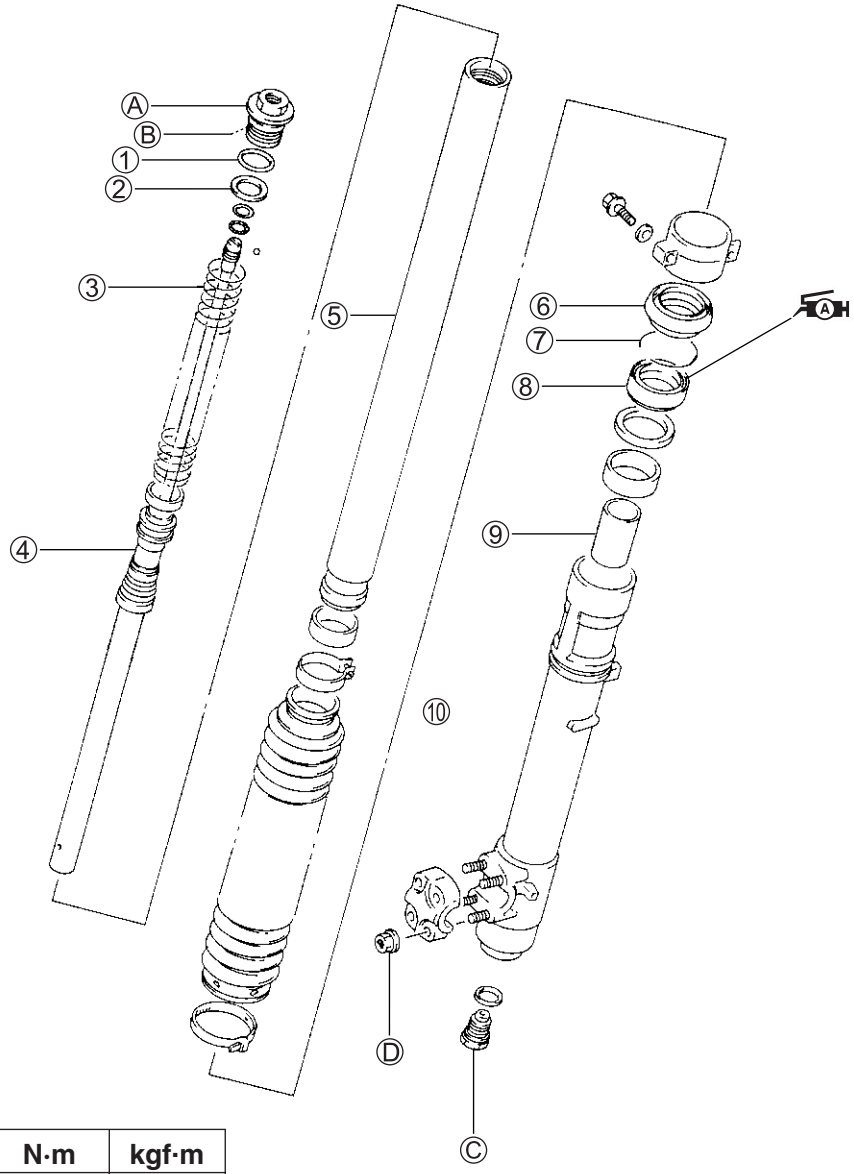
REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm^2	kPa	kg/cm^2
VORNE	150	1,50	150	1,50
HINTEN	150	1,50	175	1,75

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$ -Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbutyläther), weniger als 10% Äthanol oder weniger als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		E-03, 33
	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$ -Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden.		E-28
	Benzin mit 85 – 95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleirfeies Benzin.		Sonstige Modelle
Kraftstofftank einschließlich Reserve	8,0 L		E-33
	9,0 L		Sonstige Modelle
Reserve	2,0 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SF oder SG		
Motoröl-Füllmenge	Ölwechsel	1 700 ml	
	Filterwechsel	1 900 ml	
	Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp	* Teleskopgabelöl SS05		E-03, 28, 33
	Teleskopgabelöl Nr. 10		Sonstige Modelle
Teleskopgabelöl-Füllmenge (pro Holm)	* 494 ml		E-03, 28, 33
	569 ml		Sonstige Modelle
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

TELESKOPGABEL ..... Für DR350W (E-24) und DR350SEW (E-03, 28, und 33)



① O-Ring
② Unterlegscheibe
③ Feder
④ Dämpfer
⑤ Standrohr
⑥ Staubdichtung
⑦ Anschlagring
⑧ Öldichtung
⑨ Verschlußstopfen
⑩ Gleitrohr

GEGENSTAND	N·m	kgf·m
Ⓐ	23	2,3
Ⓑ	35	3,5
Ⓒ	35	3,5
Ⓓ	13	1,3

FORK GabelÖltyp: GabelÖl SS05

DR350W	DR350SEW
Kapazität: 495 ml	Kapazität: 494 ml
Ölstand: 144 mm	Ölstand: 147 mm

AUSBAU UND ZERLEGUNG ..... Wie bei DR350V-Teleskopgabel
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU ..... Wie bei DR350V-Teleskopgabel
EINSTELLUNG ..... Wie bei DR350V-Teleskopgabel (Für E-24)

Siehe diese Wartungsanleitung. (Seiten 18-18 bis -24)

EINSTELLUNG
... Für DR350SEW (E-03, 28, und 33)

Nach Einbau der Teleskopgabel die beiden Dämpfungskräfte folgendermaßen einstellen.

EINSTELLUNG DER DÄMPFUNG

Einstellelement langsam ganz hineinschrauben. Von dieser Stellung zurückdrehen, bis es zum ersten Mal klickt-das ist Position 1. Dann zurückdrehen und vorgeschriebene Position abzähren (siehe wie folgt).

Standardeinstellung (Ein- und Ausfederung) : Aus der ganz hineingedrehten Position 5 Umdrehungen herausdrehen.

⚠ WARNUNG

Federvorlast und Dämpfung an beiden gabelrohren gleich einstellen.

EINSTELLUNG DER HINTERRADFEDERUNG ..... Für DR350SEW (E-03, 28 und 33)

Voreinstelle Federlänge	Weich	256,5 mm
	Standard	253,4 mm
	Hart	244,0 mm
Dämpfungskrafteinsteller	Kompressionsseite Standard	1 Drehung von der ganz hineingedrehten Position heraus
	Rückprallseite Standard	2-1/4 Drehungen von der ganz hineingedrehten Position heraus

ÜBERPRÜFUNG ELEKTRISCHER TEILE (Für DR350W E-24)

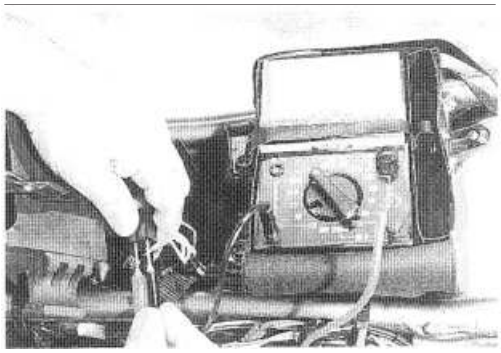
GENERATOR

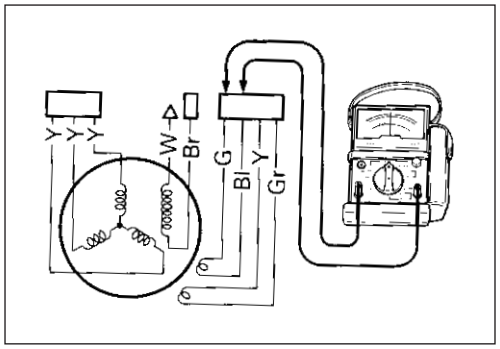
GENERATORSPULEN-WIDERSTAND

- Sitzbank abnehmen.
- Die Zuleitungskabelstecker abtrennen.

Den Widerstand zwischen den Zuleitungskabeln messen.

Beleuchtungsspule : 0,1 – 1,5 Ω (Gelb – Gelb)
Stromquellenspule : 350 – 650 Ω (Weiß – Braun)
Erregerspule Nr.1 : 350 – 700 Ω (Grün – Blau)
Erregerspule Nr.2 : 350 – 700 Ω (Gelb – Grau)



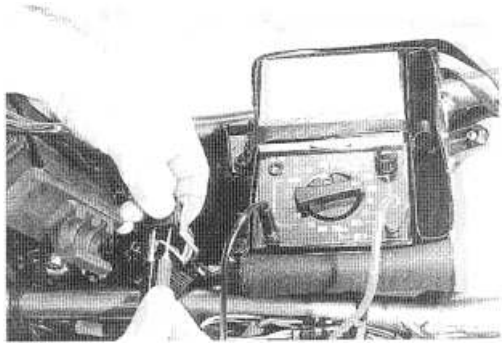


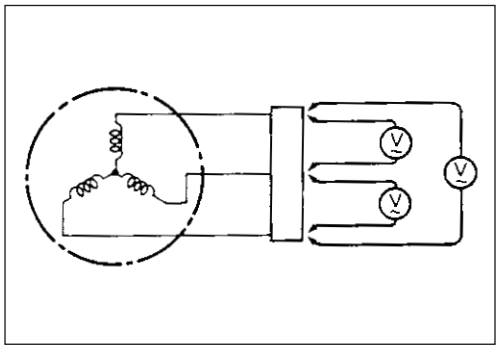
GENERATOR-LEERLAUFLEISTUNG

- Sitzbank abnehmen.
- Den Zuleitungskabelstecker abtrennen.
- Den Motor starten und mit 5 000 U/min laufen lassen

Die Wechselspannung zwischen den drei gelben Zuleitungskabeln messen. Wenn der Tester unter 65 V anzeigt, ist der Generator defekt.

Leerlaufleistung: Über 65 V (Wechselspannung)
bei 5 000 U/min





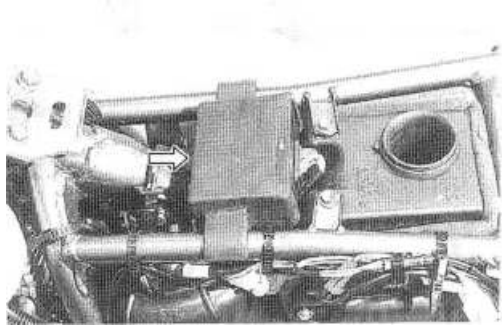
CDI-EINHEIT

- Sitzbank abnehmen.
- CDI-Einheit einbauen.

Wiederstand zwischen denKabeln folgender Tabelle mit dem Taschenprüfer messen.

09900-25002: Taschenprüfer

Prüfer-Einstellbereich: × 1 kΩ-Bereich



Einheit: kΩ

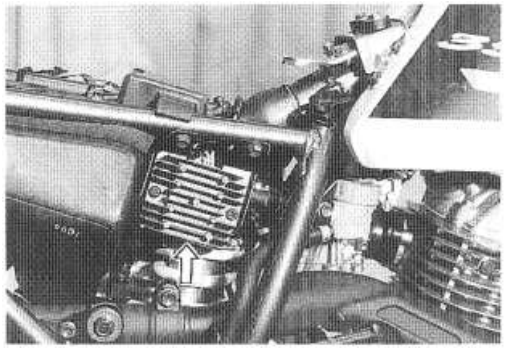
⊖-Pol des Prüfers an: / ⊕-Pol des Prüfers an:	G	Bl	Y	Gr	Br	W	G/R	O	B/W	B/Y	W/Bl
G		7 – 16	15 – 30	7 – 16	12 – 25	12 – 25	40 – 80	20 – 40	7 – 16	25 – 40	∞
Bl	6 – 15		6 – 15	0	1,5 – 4	1,5 – 4	25 – 50	13 – 30	0	7 – 16	∞
Y	14 – 30	7 – 16		7 – 16	12 – 25	12 – 25	40 – 80	20 – 40	7 – 16	25 – 40	∞
Gr	6 – 15	0	6 – 15		1,5 – 4	1,5 – 4	25 – 50	13 – 30	0	7 – 16	∞
Br	80 – 200	80 – 200	100 – 230	80 – 200		100 – 500	100 – 500	80 – 200	80 – 200	1,5 – 4	∞
W	20 – 40	8 – 15	20 – 40	8 – 15	20 – 40		70 – 200	30 – 50	6 – 15	60 – 150	∞
G/R	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞	∞	∞	∞
O	20 – 40	13 – 30	20 – 40	13 – 30	20 – 40	20 – 40	45 – 100		13 – 30	40 – 80	∞
B/W	6 – 15	0	6 – 15	0	1,5 – 4	1,5 – 4	25 – 50	13 – 30		7 – 16	∞
B/Y	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞
W/Bl	12 – 25	1,5 – 4	12 – 25	1,5 – 4	7 – 16	7 – 16	50 – 150	20 – 40	1,5 – 4	25 – 50	

⊖-Pol des Prüfers an:

DRAFTFARBE

Bl : Blau
Br : Braun
G : Grün
Gr : Grau
O : Orange
W : Weiß
Y : Gelb
B/W : Schwartz mit weißem Kennfaden
B/Y : Schwartz mit gelbem Kennfaden
G/R : Grün mit rotem Kennfaden
W/Bl : Weiß mit blauem Kennfaden

REGLER/GLEICHLICHTER



- Sitzbank abnehmen.
- Die Zuleitungskabelstecker abtrennen.

Wiederstand zwischen denKabeln folgender Tabelle mit dem Taschenprüfer messen.

09900-25002: Taschenprüfer

Prüfer-Einstellbereich: × 1 kΩ-Bereich

Einheit: kΩ

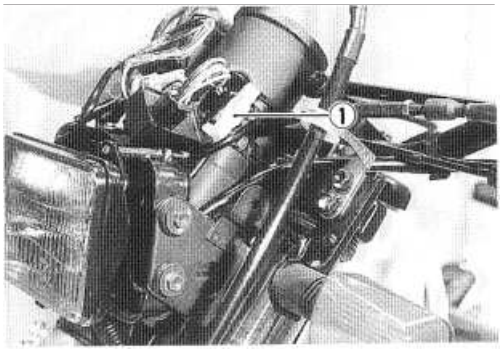
⊖-Pol des Prüfers an: / ⊕-Pol des Prüfers an:	O	B/W	Y	Y	Y
O		20 – 40	30 – 55	30 – 55	30 – 55
B/W	3 – 7		1,5 – 4	1,5 – 4	1,5 – 4
Y	1,5 – 4	30 – 55		50 – 100	50 – 100
Y	1,5 – 4	30 – 55	50 – 100		50 – 100
Y	1,5 – 4	30 – 55	50 – 100	50 – 100	

⊖-Pol des Prüfers an:

DRAFTFARBE

O : Orange
Y : Gelb
B/W : Schwartz mit weißem Kennfaden

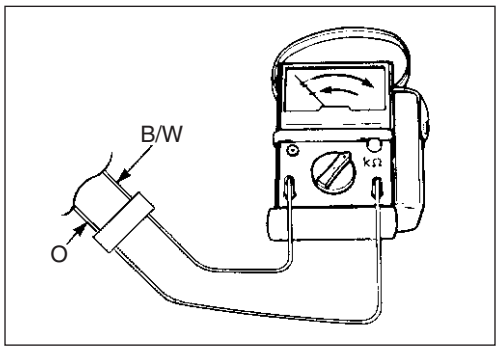
KONDENSATOREINHEIT



- Die Scheinwerferabdeckung abnehmen.
- Die Zündung einschalten.
- Den Kondensator-Zuleitungskabelstecker ① abtrennen.
- Die positive ⊕ Sonde des Testers an das orangefarbene Zuleitungskabel der Kondensatoreinheit und die negative ⊖ Sonde des Testers an das schwarze Kondensator-Zuleitungskabel mit weißem Faden anschließen.

TOOL 09900-25002: Taschenprüfer

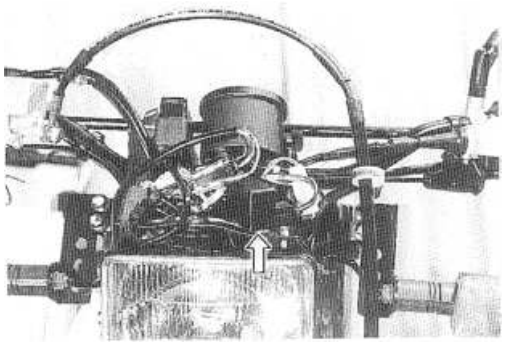
Prüfer-Einstellbereich: × 1 kΩ-Bereich



Unter obiger Bedingung schlägt der Zeiger des Taschentesters auf 0 Ω aus und kehrt dann langsam zu ∞ Ω zurück. Wenn sich der Zeiger des Testers nicht wie oben beschrieben bewegt, die Kondensatoreinheit durch eine neue ersetzen.

HINWEIS:
Zum Nachkontrollieren der Kondensatoreinheit den Zuleitungskabelstecker an den Kabelbaum anschließen, die Zündung einschalten, und das obige Verfahren wiederholen.

BLINKERRELAIS



Das Blinkerrelais befindet sich hinter der Scheinwerferabdeckung. Wenn der Blinker nicht leuchtet, Glühlampe, Blinkerschalter und Schaltungsverbindung überprüfen. Wenn Glühlampe, Blinkerschalter und Schaltungsverbindung in Ordnung sind, kann das Blinkerrelais defekt sein; in diesem Fall das Relais durch ein neues ersetzen.

SCHALTER

Jeden Schalter mit einem Tester gemäß Tabelle auf Durchgang prüfen.

TOOL 09900-25002: Taschenprüfer

ZÜNDSCHALTER

Farbe / Position	B/Y	B/W	R	O
OFF	○	○		
ON			○	○

ABBLENDLICHTSCHALTER

Farbe / Position	Y/W	W	Y
HI	○		○
LO	○	○	

BLINKERSCHALTER

Farbe / Position	Dbr	P	Dg	B	Lbl	Lg
L		○	○		○	○
GEDRÜCKT						
R	○	○		○	○	

MOTORAUSSCHALTER

Farbe / Position	B/Y	B/W
(OFF)	○	○
(RUN)		

VORDERBREMSSCHALTER

Farbe / Position	B	B
OFF		
ON	○	○

HINTERBREMSSCHALTER

Farbe / Position	O	W/B
OFF		
ON	○	○

HUPENKNOPF

Farbe / Position	G	B/W
•		
GEDRÜCKT	○	○

LEERLAUFSCHALTER

Farbe / Position	Bl	Masse
OFF		
ON	○	○

SEITENSTÄNDERSCHALTER

Farbe / Position	G	B/W
OFF (Ständer oben)		
ON (Ständer unten)	○	○

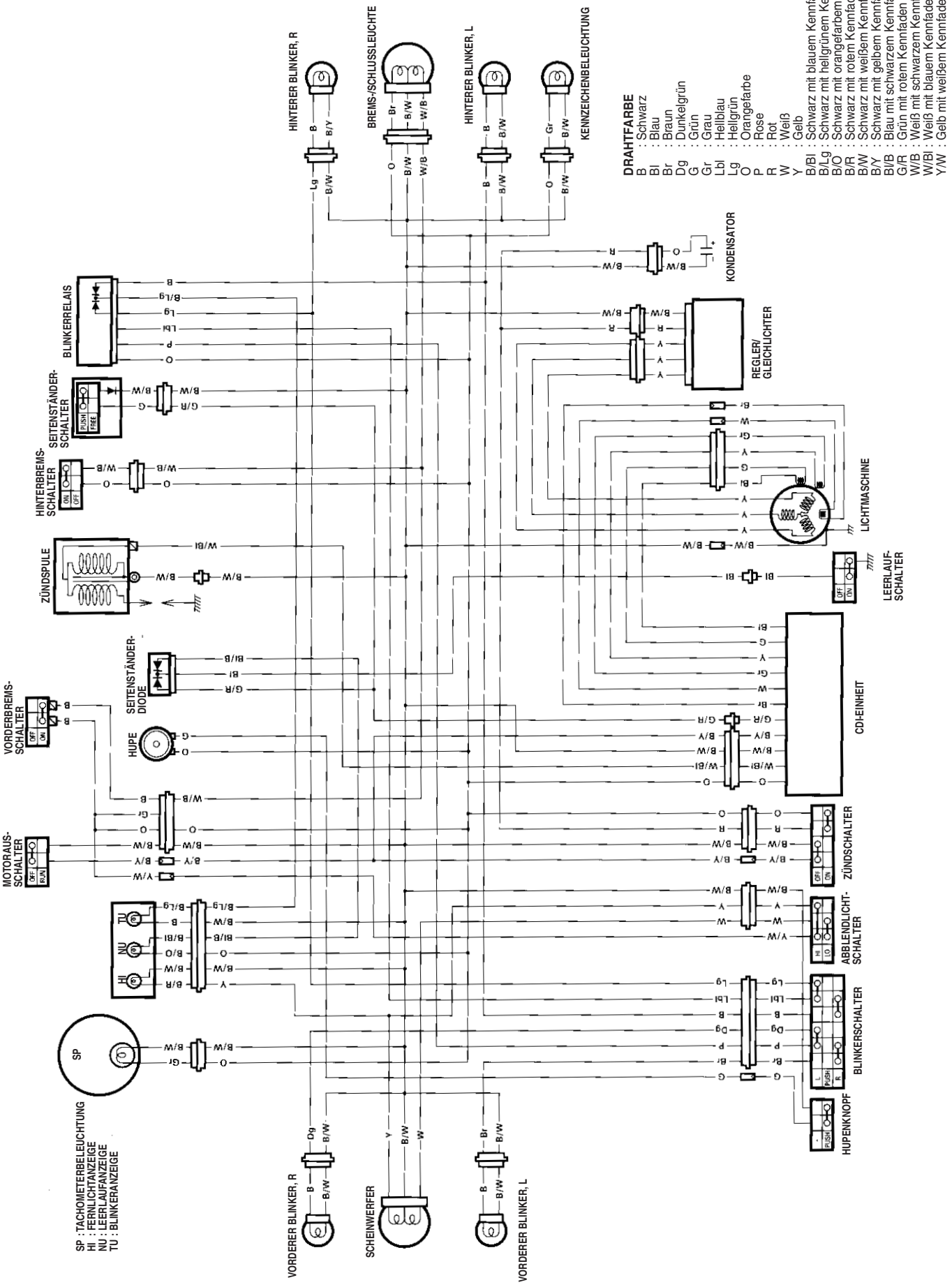
HINWEIS:
Zum Überprüfen des Seitenständerschalters die positive ⊕ Sonde des Testers an das B/W-Zuleitungskabel und die negative ⊖ Sonde an das grüne Zuleitungskabel anschließen.

DRAFTFARBE

B : Schwarz	G : Grün	P : Rose
Bl : Blau	Lbl: Hellblau	R : Rot
Dbr: Dunkelbraun	Lg : Hellgrün	W : Weiß
Dg : Dunkelgrün	O : Orange	Y : Gelb

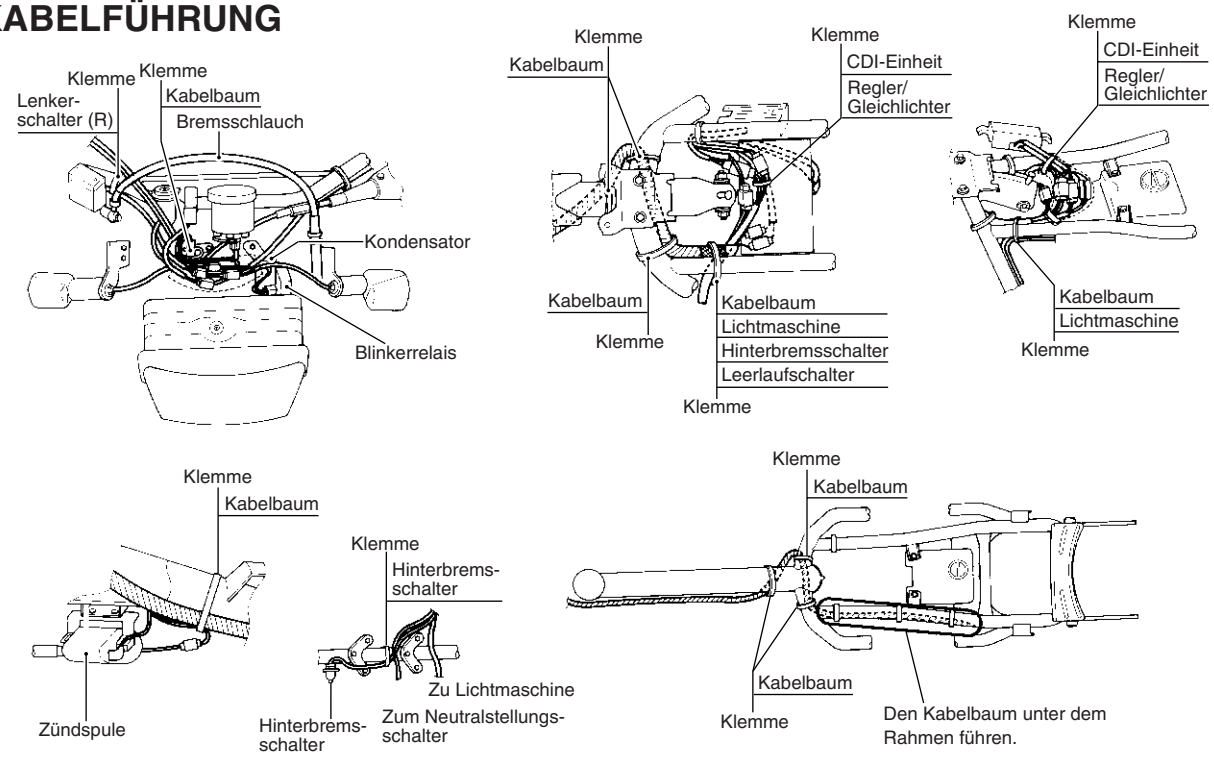
B/W : Schwartz mit weißem Kennfaden
B/Y : Schwartz mit gelbem Kennfaden
W/B : Weiß mit schwarzem Kennfaden
Y/W : Gelb mit weißem Kennfaden

SCHALTPLAN (Für DR350W E-24)

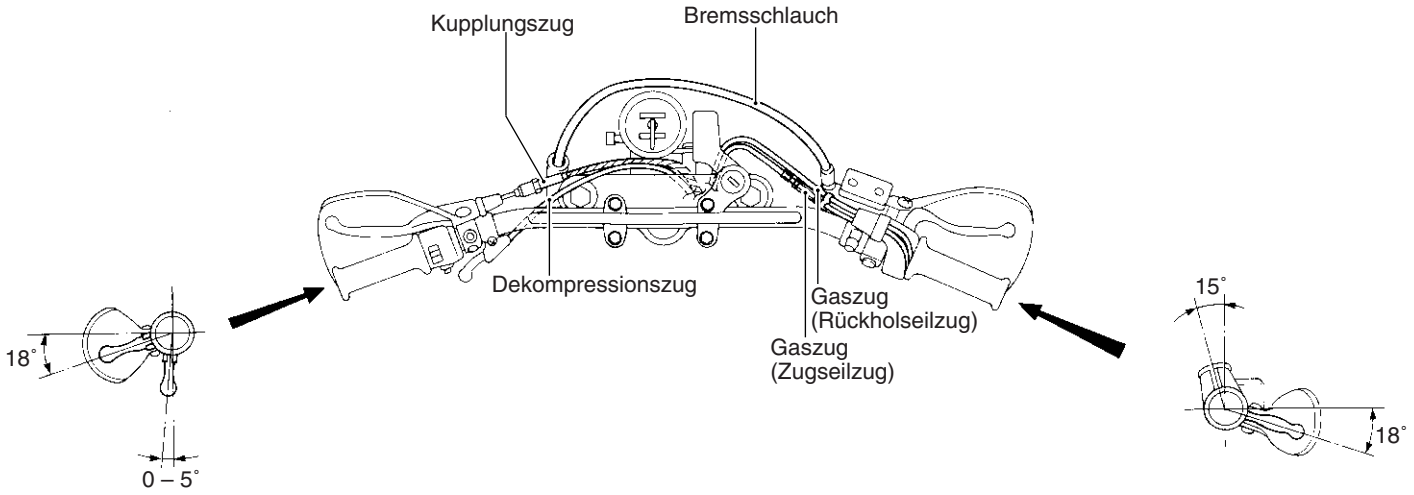


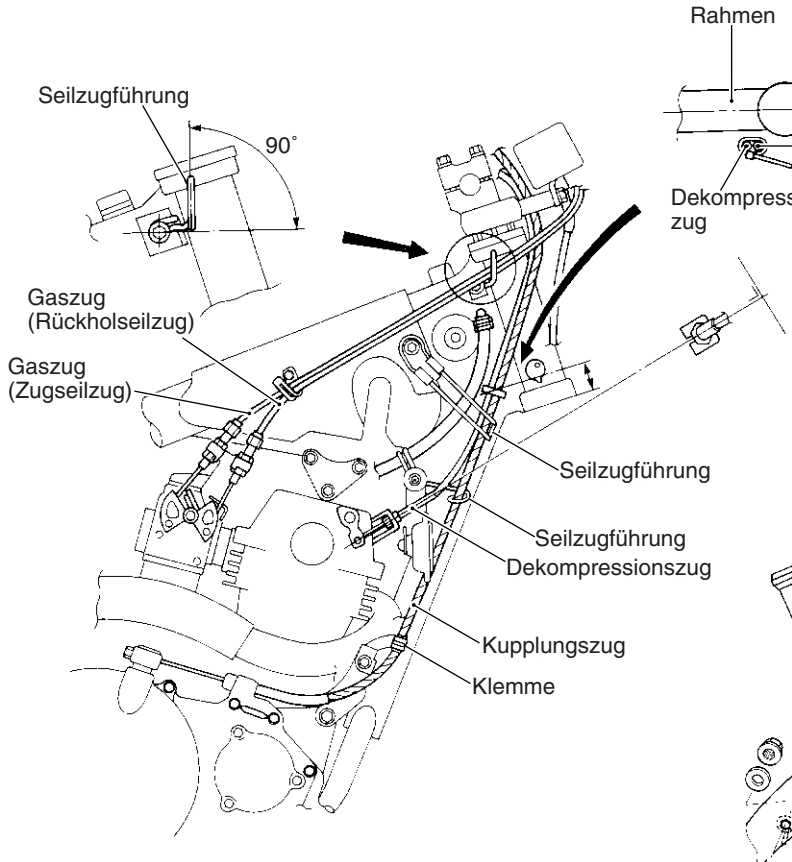
KABEL, SEILZUG- UND LEITUNGSFÜHRUNG (Für DR350W E-24)

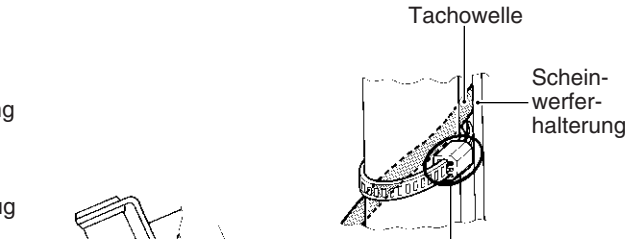
KABELFÜHRUNG

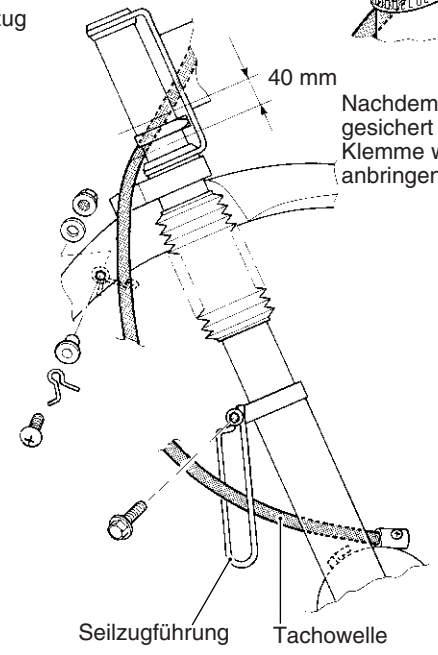


SEILZUGFÜHRUNG

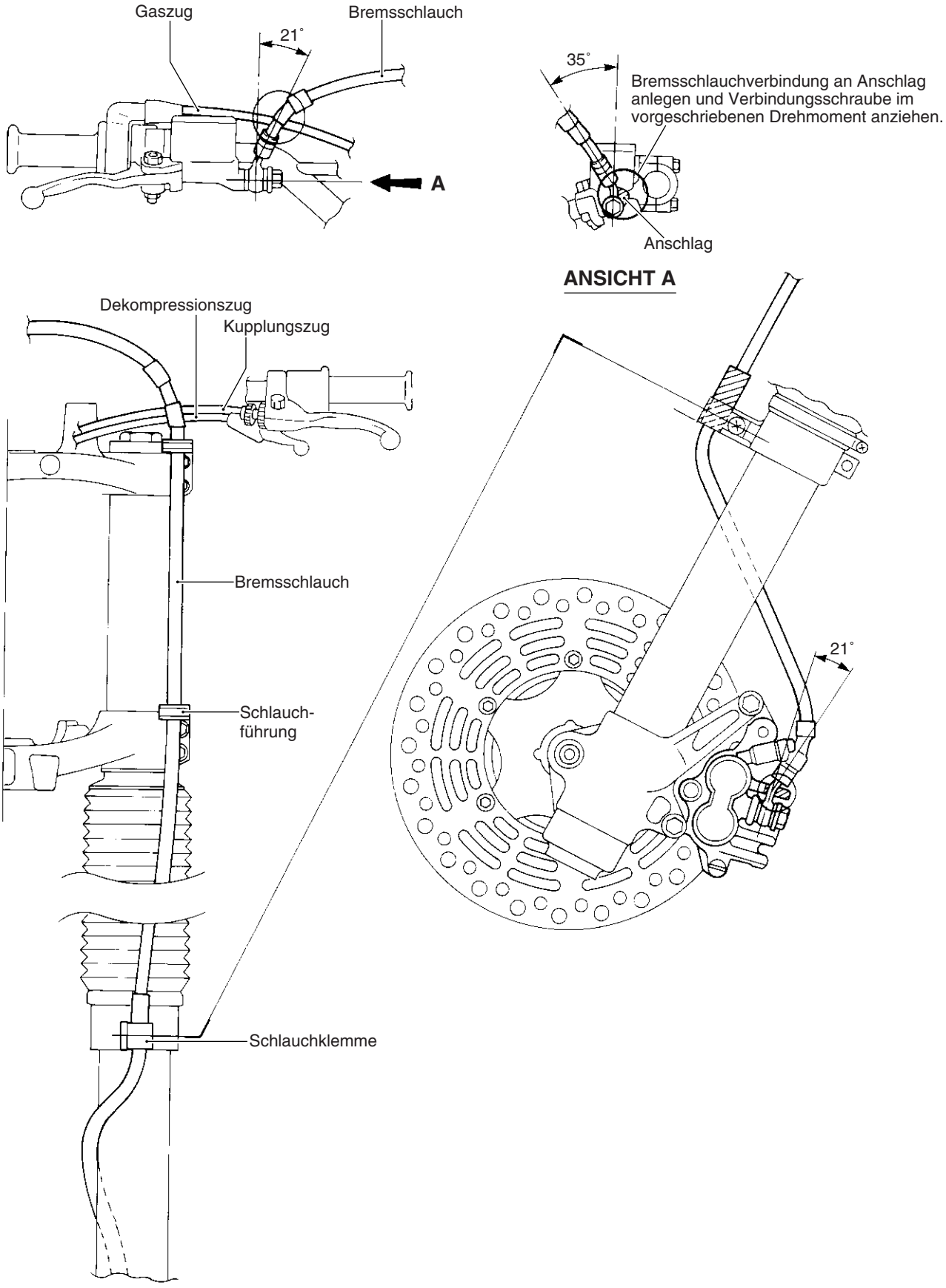








FÜHRUNG DER VORDERBREMSLEITUNG



DR350X/SEX (MODELL '99)

INHALT

TECHNISCHE DATEN 20- 2
DR350X 20- 2
DR350SEX 20- 4
WARTUNGSDATEN 20- 6
DR350X 20- 6
DR350SEX 20-13

TECHNISCHE DATEN

DR350X E-01, 03, 28, 33

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 165 mm
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 250 mm
Radstand	1 450 mm
Bodenfreiheit	310 mm
Sitzhöhe	920 mm
Leergewicht	113 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt mit SACS, OHC
Ventilspiel, EIN	0,05 – 0,10 mm
AUS	0,17 – 0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	348 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	MIKUNI BST33SS (1) ..... E-33 MIKUNI TM33SS (1) ..... Sonstige
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf
Leerlaufdrehzahl	1 400 – 1 600 U/min

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	3,200 (64/20)
Gangabstufung, 1. Gang	2,500 (30/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Enduntersetzung	2,933 (44/15)
Antriebskette	DID520VC5, 110 Glieder

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Ausfederungsdämpfungskraft 17fach einstellbar, Einfederungsdämpfungskraft 13fach einstellbar
Hinterradaufhängung	Link-Typ, Schraubenfeder, Gas/Ölgedämpft, Federvorspannung voll einstellbar, Ein- und Ausfederungsdämpfungskraft voll einstellbar
Teleskopgabelweg	280 mm
Hinterradfederweg	285 mm
Nachlaufwinkel	27° 6'
Nachlaufbetrag	112 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51M, Schlauch
Hinterreifengröße	110/100-18 64M, Schlauch

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (CDI)
Zündzeitpunkt	15° vor OT bei 1 500 U/min
Zündkerze	NGK CR9EK oder DENSO U27ETR
Lichtmaschine	Schwungscheiben-Magnetzündung
Scheinwerfer	12 V 55 W
Rücklicht	12 V 5 W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschl. Reserve	9,5 L
Reserve	1,8 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Filterwechsel	1 900 ml
Überholung	2 100 ml
Teleskopgabelöl (je Holm)	495 ml

DR350X E-24

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 250 mm
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 250 mm
Radstand	1 450 mm
Bodenfreiheit	310 mm
Sitzhöhe	920 mm
Leergewicht	113 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt mit SACS, OHC
Ventilspiel, EIN	0,05 – 0,10 mm
AUS	0,17 – 0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	349 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	MIKUNI TM33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf
Leerlaufdrehzahl	1 400 – 1 600 U/min

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	3,200 (64/20)
Gangabstufung, 1. Gang	2,500 (30/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Enduntersetzung	2,933 (44/15)
Antriebskette	DID520VC5, 110 Glieder

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Ausfederungsdämpfungskraft 17fach einstellbar, Einfederungsdämpfungskraft 13fach einstellbar
Hinterradaufhängung	Link-Typ, Schraubenfeder, Gas/Ölgedämpft, Federvorspannung voll einstellbar, Ein- und Ausfederungsdämpfungskraft voll einstellbar
Teleskopgabelweg	280 mm
Hinterradfederweg	285 mm
Nachlaufwinkel	27° 6'
Nachlaufbetrag	112 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	3,00-21 51P
Hinterreifengröße	120/90-18 65P

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (CDI)
Zündzeitpunkt	15° vor OT bei 1 500 U/min
Zündkerze	NGK CR9EK oder DENSO U27ETR
Lichtmaschine	Schwungscheiben-Magnetzündung
Scheinwerfer	12 V 60/55 W
Blinker	12 V 21 W
Brems-/Rücklicht	12 V 21/5 W
Kennzeichenbeleuchtung	12 V 5 W
Tachometerbeleuchtung	12 V 1,7 W
Leerlaufanzeigelämpchen	12 V 1,7 W
Fernlichtanzeigelämpchen	12 V 1,7 W
Blinkeranzeigelämpchen	12 V 1,7 W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschl. Reserve	9,5 L
Reserve	1,8 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Filterwechsel	1 900 ml
Überholung	2 100 ml
Teleskopgabelöl (je Holm)	495 ml

TECHNISCHE DATEN

DR350SEX E-03, 28, 33

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 235 mm
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 245 mm
Radstand	1 440 mm
Bodenfreiheit	290 mm
Sitzhöhe	890 mm
Leergewicht	130 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt mit SACS, OHC
Ventilspiel, EIN	0,05 – 0,10 mm
AUS	0,17 – 0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	348 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	MIKUNI BST33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Elektrisch
Schmiersystem	Trockensumpf
Leerlaufdrehzahl	1 400 – 1 600 U/min

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	3,200 (64/20)
Gangabstufung, 1. Gang	2,500 (30/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Enduntersetzung	2,733 (41/15)
Antriebskette	DID520VC5, 108 Glieder

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Ausfederungsdämpfungskraft 17fach einstellbar, Einfederungsdämpfungskraft 13fach einstellbar
Hinterradaufhängung	Link-Typ, Schraubenfeder, Gas/Ölgedämpft, Federvorspannung voll einstellbar, Ein- und Ausfederungsdämpfungskraft voll einstellbar
Teleskopgabelweg	280 mm
Hinterradfederweg	255 mm
Nachlaufwinkel	27° 30'
Nachlaufbetrag	115 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51P, Schlauch
Hinterreifengröße	110/90-18 61P, Schlauch

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (CDI)
Zündzeitpunkt	15° vor OT bei 1 500 U/min
Zündkerze	NGK CR9EK oder DENSO U27ETR
Batterie	12 V 21,6 kC (6Ah)/10HR
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Sicherung	20 A
Scheinwerfer	12 V 60/55 W
Blinker	12 V 21 W
Brems-/Rücklicht	12 V 21/5 W
Kennzeichenbeleuchtung	12 V 5 W
Tachometerbeleuchtung	12 V 1,7 W × 2
Drehzahlmesserbeleuchtung	12 V 3 W
Leerlaufanzeigelämpchen	12 V 1,7 W
Fernlichtanzeigelämpchen	12 V 1,7 W
Blinkeranzeigelämpchen	12 V 1,7 W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschl. Reserve	9,0 L
Reserve	2,0 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Filterwechsel	1 900 ml
Überholung	2 100 ml
Teleskopgabelöl (je Holm)	494 ml

DR350SEX E-02, 04, 18, 22, 24, 34, 94

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 335 mm E-18, 22
	2 240 mm
	2 235 mm ..... Sonstige
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 245 mm
Radstand	1 440 mm
Bodenfreiheit	290 mm
Sitzhöhe	890 mm
Leergewicht	130 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt mit SACS, OHC
Ventilspiel, EIN	0,05 – 0,10 mm
AUS	0,17 – 0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	349 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	MIKUNI BST33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Elektrisch
Schmiersystem	Trockensumpf
Leerlaufdrehzahl	1 350 – 1 450 U/min E-18
	1 400 – 1 600 U/min ..... Sonstige

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	2,818 (62/22) E-02, 04, 22, 34
	3,200 (64/20) E-18, 24, 94
Gangabstufung, 1. Gang	2,500 (30/12)
2. Gang	1,733 (26/15)
3. Gang	1,333 (24/18)
4. Gang	1,111 (20/18)
5. Gang	0,952 (20/21)
6. Gang	0,826 (19/23)
Enduntersetzung	2,866 (43/15) E-02, 04, 22, 34
	2,733 (41/15) E-18, 24, 94
Antriebskette	DID520VC5, 108 Glieder

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft; Federvorspannung voll einstellbar, Ausfederungsdämpfungskraft 8fach einstellbar
Hinterradaufhängung	Link-Typ, Schraubenfeder, Gas/Ölgedämpft, Federvorspannung voll einstellbar, Ausfederungsdämpfungskraft voll einstellbar
Teleskopgabelweg	280 mm
Hinterradfederweg	255 mm
Nachlaufwinkel	27° 30'
Nachlaufbetrag	115 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51P oder 3,00-21 51P, Schlauch
Hinterreifengröße	110/90-18 61P oder 4,60-18 63P, Schlauch

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (CDI)
Zündzeitpunkt	15° vor OT bei 1 400 U/min E-18
	15° vor OT bei 1 500 U/min ..... Sonstige
Zündkerze	NGK CR9EK oder DENSO U27ETR
Batterie	12 V 21,6 kC (6Ah)/10HR
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Sicherung	20 A
Scheinwerfer	12 V 60/55 W
Standlicht	12 V 4 W ..... Außer für E-24
Blinker	12 V 21 W
Brems-/Rücklicht	12 V 21/5 W
Kennzeichenbeleuchtung	12 V 5 W
Tachometerbeleuchtung	12 V 1,7 W × 2
Drehzahlmesserbeleuchtung	12 V 3 W
Leerlaufanzeigelämpchen	12 V 1,7 W
Fernlichtanzeigelämpchen	12 V 1,7 W
Blinkeranzeigelämpchen	12 V 1,7 W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschl. Reserve	9,0 L
Reserve	2,0 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Filterwechsel	1 900 ml
Überholung	2 100 ml
Teleskopgabelöl (je Holm)	569 ml

WARTUNGSDATEN

DR350X

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	———
	AUS	27,0	———
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05 – 0,10	———
	AUS	0,17 – 0,22	———
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010 – 0,037	———
	AUS	0,030 – 0,057	———
Verbiegung des Ventilschafts	EIN & AUS	———	0,35
Ventilführung-Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000 – 5,012	———
Ventilschaft-Außendurchmesser	EIN	4,975 – 4,990	———
	AUS	4,955 – 4,970	———
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	———	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	———	0,5
Ventilschaftenlänge	EIN & AUS	———	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9 – 1,1	———
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	———	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	———	35,0
	AUSSEN	———	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3 – 6,5 kgf bei 28,0 mm Länge	———
	AUSSEN	13,1 – 15,1 kgf bei 31,5 mm Länge	———

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,450 – 33,490	33,150
	AUS	33,520 – 33,560	33,220
Nockenlauffläschenspiel	rechts	0,032 – 0,066	0,150
	links	0,028 – 0,059	0,150
Laufflächenpfannen-Innendurchmesser	rechts	22,012 – 22,025	———
	links	17,512 – 17,525	———
Lauffläche-Außendurchmesser	rechts	21,959 – 21,980	———
	links	17,466 – 17,484	———
Nockenwellenschlag	———		0,10
Kipphebel-Innendurchmesser	EIN & AUS	12,000 – 12,018	———
Kipphebelwelle-Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973 – 11,984	———

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Zylinderkopfverzug	———	0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	———	0,05
Dekompressionshebelspiel	0 – 2	———

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055 – 0,065			0,120
Zylinderbohrung	79,000 – 79,015			79,075
Kolbendurchmesser	78,940 – 78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			78,880
Zylinderverzug	———			0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring		0,15 – 0,30	0,70
	2. Ring		0,35 – 0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		———	0,180
	2. Ring		———	0,150
Kolbenringnutenbreite	1. Ring		1,01 – 1,03	———
	2. Ring		1,01 – 1,03	———
	Öl		2,01 – 2,03	———
Kolbenringdicke	1. Ring		0,97 – 0,99	———
	2. Ring		0,97 – 0,99	———
Kolbenbolzenbohrung	20,002 – 20,008			20,030
Kolbenbolzen-Außendurchmesser	19,996 – 20,000			19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf-Innendurchmesser	20,006 – 20,014	20,040
Pleuelbiegung	———	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10 – 0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95 – 22,00	———
Breite Wange zu Wange	60,0 ± 0,1	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	———	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	———
Öldruck (bei 60 °C)	Über 40 kPa (0,4 kgf/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kgf/cm²) bei 3 000 U/min	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10 – 15	———
Treiblamellenstärke	2,72 – 2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8 – 16,0	15,2
Stahllamellenverzug	———	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	———	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Verhältnis)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		3,200 (64/20)		———
Enduntersetzung		2,933 (44/15)		———
Gangabstufung	1. Gang	2,500 (30/12)		———
	2. Gang	1,733 (26/15)		———
	3. Gang	1,333 (24/18)		———
	4. Gang	1,111 (20/18)		———
	5. Gang	0,952 (20/21)		———
	6. Gang	0,826 (19/23)		———
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1 – 0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1, 2 & 3	5,0 – 5,1	———
Schaltgabelstärke		Gabel 1, 2 & 3	4,8 – 4,9	———
Antriebskette		Typ	D.I.D 520VC5	———
		Glieder	110	———
		Länge über 20 Abstände	———	319,4
Kettendurchhang		25 – 40		———

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-01, 03, 28	E-24	E-33
Vergasertyp	TM33SS	←	←
Bohrung	33 mm	←	←
Kenn-Nr.	14D0	14DC	14DB
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 U/min	←	←
Schwimmerhöhe	14,2 ± 1,0 mm	←	←

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-01, 03, 28	E-24	E-33
Hauptdüse (M.J.)	Nr. 127,5	Nr. 145	Nr. 122.5
Düsennadel (J.N.)	5FP96-3	←	5CD16
Nadeldüse (N.J.)	P-8	←	P-1M
Leerlaufdüse (P.J.)	Nr. 37,5	←	Nr. 35
Anlasserdüse (G.S.)	Nr. 42,5	←	Nr. 35
Anlasserdüse (Th.V.)			Nr. 115
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1 1/8 Umdrehungen heraus	←	VOREINSTELLUNG
Gaszugspiel (Zugseilzug)	0,5 – 1,0 mm	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	30 vor OT über 4 300 U/min		
Zündkerze	Typ	DENSO: U27ETR NGK: CR9EK	
	Elektroden-abstand	0,6 – 0,7 mm	
Funkenleistung	Über 8 mm bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1 – 1,0 Ω (Klemme – Masse)	
	Sekundär	12 – 22 kΩ (Zündkerzenstecker – Klemme)	
Magnetozünderspulenwiderstand	Beleuchtung	0,1 – 1,5 Ω (Y – B)	E-01, 03, 28, 33
		0,1 – 1,5 Ω (Y – Y)	E-24
	Spannungs-versorgung	350 – 650 Ω (W – Br)	
	Errgerspule Nr. 1	350 – 700 Ω (G – Bl)	
	Errgerspule Nr. 1	350 – 700 Ω (Y – Gr)	
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Mehr als 65 V (Wechselspannung) bei 5 000 U/min (Y – Y)		E-24
	Mehr als 40 V (Wechselspannung) bei 5 000 U/min (Y – B)		E-01, 03, 28, 33
Regelspannung	13 – 15 V bei 5 000 U/min		E-24
	12 – 14 V bei 5 000 U/min		E-01, 03, 28, 33

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-24	E-01, 03, 28, 33
Scheinwerfer	HI	60	55
	LO	55	
Brems-/Schlußleuchte		21/5	
Rücklicht			5
Blinker		21	
Tachometerbeleuchtung		3	
Leerlaufanzeigelämpchen		2	
Blinkeranzeigelämpchen		2	
Fernlichtanzeigelämpchen		2	
Kennzeichenbeleuchtung		5	

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD/SPEZIFIKATION			VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	0,1 – 0.3			———
Hinterbremspedalhöhe	5			———
Bremsscheibenstärke	Vorne	E-01, 03, 28, 33	3,0 ± 0,2	2,5
		E-24	3,5 ± 0,2	3,0
	Hinten	4,0 ± 0.2		3,5
Bremsscheibenschlag	———			0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	E-01, 03, 28, 33	11,000 – 11,043	———
		E-24	12,700 – 12,743	———
	Hinten	12,700 – 12,743		———
Hauptbremszylinder-Kolbendurchmesser	Vorne	E-01, 03, 28, 33	10,957 – 10,984	———
		E-24	12,657 – 12,684	———
	Hinten	12,657 – 12,684		———
Bremssattel-Zylinderbohrung	Vorne	27,000 – 27,050		———
	Hinten	27,000 – 27,050		———
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900 – 26,950		———
	Hinten	26,900 – 26,950		———
Radfelgenschlag	Axial	———		2,0
	Radial	———		2,0
Radachsenschlag	Vorne	———		0,25
	Hinten	———		0,25
Felgengröße	Vorne	J21 × 1,60		———
	Hinten	J18 × 2,15		———

GEGENSTAND	STANDARD/SPEZIFIKATION			VERSCHLEISS-GRENZE
Reifengröße	Vorne	E-01, 03, 28, 33	80/100-21 51M	———
		E-24	3,00-21 51P	———
	Hinten	E-01, 03, 28, 33	110/100-18 64M	———
		E-24	120/90-18 65P	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———		4,0
	Hinten	———		4,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Teleskopgabelhub	280	———
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	———	525
Teleskopgabelfeder	7,65 N/mm (0,78 kg/mm)	———
Teleskopgabelölstand	144	———
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10,0 kg/cm^2)	———
Eingestellte Federlänge des Federbeins	267,3	———
Hinterradfederweg	280	———
Schwingenachsschlag	———	0,3

REIFENDRUCK

Für E-01, 03, 28 und 33

REIFENDRUCK KALT	kPa	kg/cm^2
VORNE	100	1,0
HINTEN	100	1,0

E-24

REIFENDRUCK KALT	kPa	kg/cm^2
VORNE	150	1,50
HINTEN	150	1,50

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$ -Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbutyläther), weniger als 10% Äthanol oder weniger als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		E-03, 33
	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$ -Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden.		E-28
	Benzin mit 85 – 95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleirfeies Benzin.		E-01, 24
Kraftstofftankeinschließlich Reserve	9,5 L		
Reserve	1,8 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SF oder SG		
Motoröl-Füllmenge	Ölwechsel	1 700 ml	
	Filterwechsel	1 900 ml	
	Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp	Teleskopgabelöl SS05		
Teleskopgabelöl-Füllmenge (pro Holm)	495 ml		
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

WARTUNGSDATEN

DR350SEX

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	———
	AUS	27,0	———
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05 – 0,10	———
	AUS	0,17 – 0,22	———
Abstand Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,010 – 0,037	———
	AUS	0,030 – 0,057	———
Verbiegung des Ventilschafts	EIN & AUS	———	0,35
Ventilführung-Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000 – 5,012	———
Ventilschaft-Außendurchmesser	EIN	4,975 – 4,990	———
	AUS	4,955 – 4,970	———
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	———	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	———	0,5
Ventilschaftenlänge	EIN & AUS	———	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9 – 1,1	———
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	———	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	———	35,0
	AUSSEN	———	37,8
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3 – 6,5 kgf bei 28,0 mm Länge	———
	AUSSEN	13,1 – 15,1 kgf bei 31,5 mm Länge	———

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,450 – 33,490	33,150
	AUS	33,520 – 33,560	33,220
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032 – 0,066	0,150
	links	0,028 – 0,059	0,150
Laufflächenpfannen-Innendurchmesser	rechts	22,012 – 22,025	———
	links	17,512 – 17,525	———
Lauffläche-Außendurchmesser	rechts	21,959 – 21,980	———
	links	17,466 – 17,484	———
Nockenwellenschlag	———		0,10
Kipphebel-Innendurchmesser	EIN & AUS	12,000 – 12,018	———
Kipphebelwelle-Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973 – 11,984	———

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Zylinderkopfverzug	———	0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	———	0,05

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Kompressionsdruck (Automatische Dekompressions-vorrichtung aktiviert)	Ca. 1 100 kPa (11 kgf/cm²)			———
Abstand Kolben/Zylinder	0,055 – 0,065			0,120
Zylinderbohrung	79,000 – 79,015			79,075
Kolbendurchmesser	78,940 – 78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			78,880
Zylinderverzug	———			0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R	Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring		0,15 – 0,30	0,70
	2. Ring		0,35 – 0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		———	0,180
	2. Ring		———	0,150
Kolbenringnutenbreite	1. Ring		1,01 – 1,03	———
	2. Ring		1,01 – 1,03	———
	Öl		2,01 – 2,03	———
Kolbenringdicke	1. Ring		0,97 – 0,99	———
	2. Ring		0,97 – 0,99	———
Kolbenbolzenbohrung	20,002 – 20,008			20,030
Kolbenbolzen-Außendurchmesser	19,996 – 20,000			19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf-Innendurchmesser	20,006 – 20,014	20,040
Pleuelbiegung	———	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10 – 0,55	1,0
Pleuelfußbreite	21,95 – 22,00	———
Breite Wange zu Wange	60,0 ± 0,1	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05
Freie Länge der Ausgleicherfeder	———	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,590 (35/22)	———
Öldruck (bei 60 °C)	Über 40 kPa (0,4 kgf/cm²) Unter 140 kPa (1,4 kgf/cm²) bei 3 000 U/min	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10 – 15	———
Treiblamellenstärke	2,72 – 2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8 – 16,0	15,2
Stahllamellenverzug	———	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	———	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Verhältnis)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung	E-02, 04, 22, 34	2,818 (62/22)		———
	Sonstige	3,200 (64/20)		———
Enduntersetzung	E-02, 04, 22, 34	2,866 (43/15)		———
	Sonstige	2,733 (41/15)		———
Gangabstufung	1. Gang	2,500 (30/12)		———
	2. Gang	1,733 (26/15)		———
	3. Gang	1,333 (24/18)		———
	4. Gang	1,111 (20/18)		———
	5. Gang	0,952 (20/21)		———
	6. Gang	0,826 (19/23)		———
Abstand Schaltgabel/Laufrille		0,1 – 0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Gabel 1, 2 & 3	5,0 – 5,1	———
Schaltgabelstärke		Gabel 1, 2 & 3	4,8 – 4,9	———
Antriebskette		Typ	D.I.D 520VC5	———
		Glieder	108	———
		Länge über 20 Abstände	———	319,4
Kettendurchhang		25 – 40		———

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-03	E-33	E-24
Vergasertyp	BST33SS	←	←
Bohrung	33 mm	←	←
Kenn-Nr.	14EP	14ES	14EM
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 U/min	←	←
Schwimmerhöhe	14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	Nr. 127.5	←	Nr. 127,5
Düsennadel (J.N.)	5CD16	←	5CD56-4
Nadeldüse (N.J.)	O-6M	←	O-5
Anlasserdüse (Th.V.)	Nr. 115	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	Nr. 37.5	←	Nr. 37,5
Anlasserdüse (G.S.)	Nr. 35	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG	←	VOREINSTELLUNG (1 1/8 Umdrehungen heraus)
Gaszugspiel (Zugseilzug)	0,5 – 1,0 mm	←	←

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-02, 04, 34, 54	E-22	E-18
Vergasertyp	BST33SS	←	←
Bohrung	33 mm	←	←
Kenn-Nr.	14D9	14DA	14EL
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 U/min	←	1 400 ± 50 U/min
Schwimmerhöhe	14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	Nr. 127,5	←	Nr. 132,5
Düsennadel (J.N.)	5CD27-4	←	5CD56-4
Nadeldüse (N.J.)	O-5	←	O-7
Anlasserdüse (Th.V.)	Nr. 115	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	Nr. 37,5	←	←
Anlasserdüse (G.S.)	Nr. 35	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG (1 3/4 Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (1 1/8 Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (2 Umdrehungen heraus)
Gaszugspiel (Zugseilzug)	0,5 – 1,0 mm	←	←

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION
	E-94
Vergasertyp	BST33SS
Bohrung	33 mm
Kenn-Nr.	14EK
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 U/min
Schwimmerhöhe	14,6 ± 1,0 mm
Hauptdüse (M.J.)	Nr. 135
Düsennadel (J.N.)	5CD56-3
Nadeldüse (N.J.)	O-3
Anlasserdüse (Th.V.)	Nr. 115
Leerlaufdüse (P.J.)	Nr. 42,5
Anlasserdüse (G.S.)	Nr. 35
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG (1 1/8 Umdrehungen heraus)
Gaszugspiel (Zugseilzug)	0,5 – 1,0 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		30 vor OT über 4 300 U/min		
Zündkerze		Typ	DENSO: U27ETR NGK: CR9EK	
		Elektroden-abstand	0,6 – 0,7 mm	
Funkenleistung		Über 8 mm bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand		Primär	0,1 – 1,0 Ω	Klemme – Masse
		Sekundär	12 – 22 kΩ	Zündkerzenstecker – Klemme
Magnetozünderspulenwiderstand		Beleuchtung	0,1 – 1,5 Ω	Y – Y
		Spannungs-versorgung	350 – 650 Ω	W – Br
		Erregerspule Nr. 1	350 – 700 Ω	G – Bl
		Erregerspule Nr. 2	350 – 700 Ω	Y – Gr
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)		Mehr als 60 V (Wechselspannung) bei 5 000 U/min		Y – Y
Regelspannung		13,0 – 15,5 V bei 5 000 U/min		
Maximale Magnetozünderleistung		Ca. 125 W bei 5 000 U/min		
Anlasser	Bürstenlänge	Grenzwert: 6 mm		
	Kommutator-Glimmertiefe	Grenzwert: 0,2 mm		
Starterrelais-Widerstand		3 – 7 Ω		

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Batterie	Typenbezeichnung	YTX7L-BS	
	Kapazität	12 V 21,6 kC (6 Ah)/10 h	
	Säuredichte	1,320 bei 20°C	
Sicherungs		20 A	

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03, 24, 28, 33	Sonstige Modelle
Scheinwerfer	HI	60	←
	LO	55	←
Standlicht			4
Brems-/Schlußleuchte		21/5	←
Blinker		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		3	←
Tachometerbeleuchtung		1,7 × 2	←
Blinkeranzeigelämpchen		1,7	←
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7	←
Leerlaufanzeigelämpchen		1,7	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD/SPEZIFIKATION		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	0,1 – 0.3		———
Hinterbremspedalhöhe	5		———
Bremsscheibenstärke	Vorne	3,5 ± 0,2	3,0
	Hinten	4,0 ± 0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	———		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	12,700 – 12,743	———
	Hinten	12,700 – 12,743	———
Hauptbremszylinder-Kolbendurchmesser	Vorne	12,657 – 12,684	———
	Hinten	12,657 – 12,684	———
Bremssattel-Zylinderbohrung	Vorne	27,000 – 27,050	———
	Hinten	30,230 – 30,280	———
Bremssattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900 – 26,950	———
	Hinten	30,160 – 30,180	———
Radfelgenschlag	Axial	———	2,0
	Radial	———	2,0
Radachsenschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten	———	0,25

GEGENSTAND	STANDARD/SPEZIFIKATION		VERSCHLEISS-GRENZE
Felgengröße	Vorne	J21 × 1,60	———
	Hinten	J18 × 2,15	———
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51P Dunlop D601J (E-03, 28, 33) Dunlop K560J (Sonstige)	———
	Hinten	110/90-18 61P Dunlop D601 (E-03, 28, 33) Dunlop K560J (Sonstige)	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———	3,0
	Hinten	———	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	———	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	———	525	E-03, 28, 33
	———	602	Sonstige
Teleskopgabelölstand	147	———	E-03, 28, 33
	152	———	Sonstige
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10,0 kg/cm^2)	———	
Eingestellte Federlänge des Federbeins	253,4	———	
Hinterradfederweg	255	———	
Schwingenachsschlag	———	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm^2	kPa	kg/cm^2
VORNE	150	1,50	150	1,50
HINTEN	150	1,50	175	1,75

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$ -Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbutyläther), weniger als 10% Äthanol oder weniger als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		E-03, 33
	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R+M}{2}$ -Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden.		E-28
	Benzin mit 85 – 95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleirfeies Benzin.		Sonstige Modelle
Kraftstofftank einschließlich Reserve	8,0 L		E-33
	9,0 L		Sonstige Modelle
Reserve	2,0 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SF oder SG		
Motoröl-Füllmenge	Ölwechsel	1 700 ml	
	Filterwechsel	1 900 ml	
	Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp	Teleskopgabelöl SS05		E-03, 28, 33
	Teleskopgabelöl Nr. 10		Sonstige Modelle
Teleskopgabelöl-Füllmenge (pro Holm)	494 ml		E-03, 28, 33
	569 ml		Sonstige Modelle
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

Prepared by

SUZUKI MOTOR CORPORATION

8th Ed. February, 2003
1st Ed. March, 1990
Part No. 99500-43019-01G
Printed in Japan

SUZUKI MOTOR CORPORATION

Printed in Japan TK
L M N P R S T V W X