SUZUKI

AP50

WARTUNGSANLEITUNG

99500-10432-01G

VORWORT

Diese Anleitung enthält eine allgemeine Beschreibung des Motorrollers SUZUKI AP50 und die Vorgänge für Inspektion/Wartung und Überholung seiner wichtigsten Komponenten. Andere Informationen, die als bekannt vorausgesetzt werden, sind nicht enthalten.
Bitte lesen Sie den Abschnitt ALLGEMEINES aufmerksam durch, um sich mit dem Fahrzeug vertraut zu machen; danach sollten Sie den Abschnitt WARTUNG und die anderen Abschnitte als Richtlinien für richtige Inspektion und Wartung verwenden.
Diese Anleitung hilft Ihnen, sich mit dem Fahrzeug besser vertraut zu machen, so daß Sie die Wartungsarbeiten zur vollsten Zufriedenheit Ihrer Kunden ausführen können.

- *Diese Anleitung beruht auf den zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vorliegenden neuesten Daten.*
  Falls seit diesem Zeitpunkt Modifikatiobnen vorgenommen wurden, können Unterschiede zwischen dem Inhalt dieser Anleitung und dem tatsäschlichen Fahrzeug auftreten.
- *Abbildungen werden in dieser Anleitung verwendet, um Ihnen das Grundprinzip der Operationen und Arbeitsvorgänge zu erläutern.*
  Diese Abbildungen können von dem tatsächlichen Fahrzeug etwas abweichen.
- *Diese Anleitung ist für Mechaniker gedacht, die über ausreichende Kenntnisse und Erfahrung bei der Wartung von SUZUKI Fahrzeugen verfügen. Ohne diese Kenntnisse und Erfahrung sollten niemals Wartungsarbeiten nur anhand dieser Anleitung versucht werden.*
  Für Wartungsarbeiten sollten Sie sich immer an Ihren örtliche SUZUKI Vertragshändler wenden.

GRUPPENVERZEICHNIS

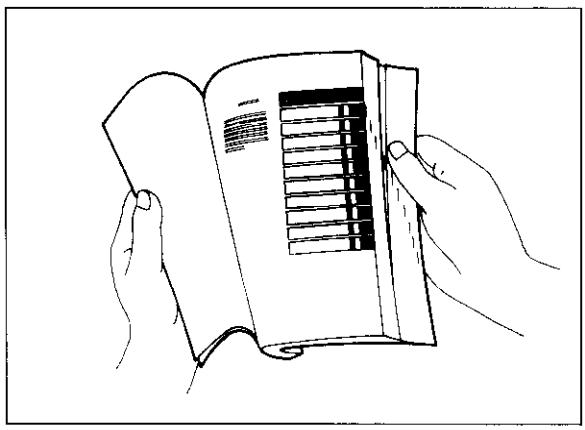
ALLGEMEINES	1
PERIODISCHE WARTUNG	2
MOTOR	3
KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM	4
FAHRGESTELL	5
ELEKTRISCHE ANLAGE	6
WARTUNGSINFORMATION	7
AP50T ('96-MODELL)	8
AP50V ('97-MODELL)	9
AP50W ('98-MODELL)	10

SUZUKI MOTOR ESPAÑA, S. A.

© COPYRIGHT SUZUKI MOTOR ESPAÑA, S.A. 1995

VERWENDUNG DIESER ANLEITUNG

AUFFINDEN DES GEWÜNSCHTEN PUNKTES:

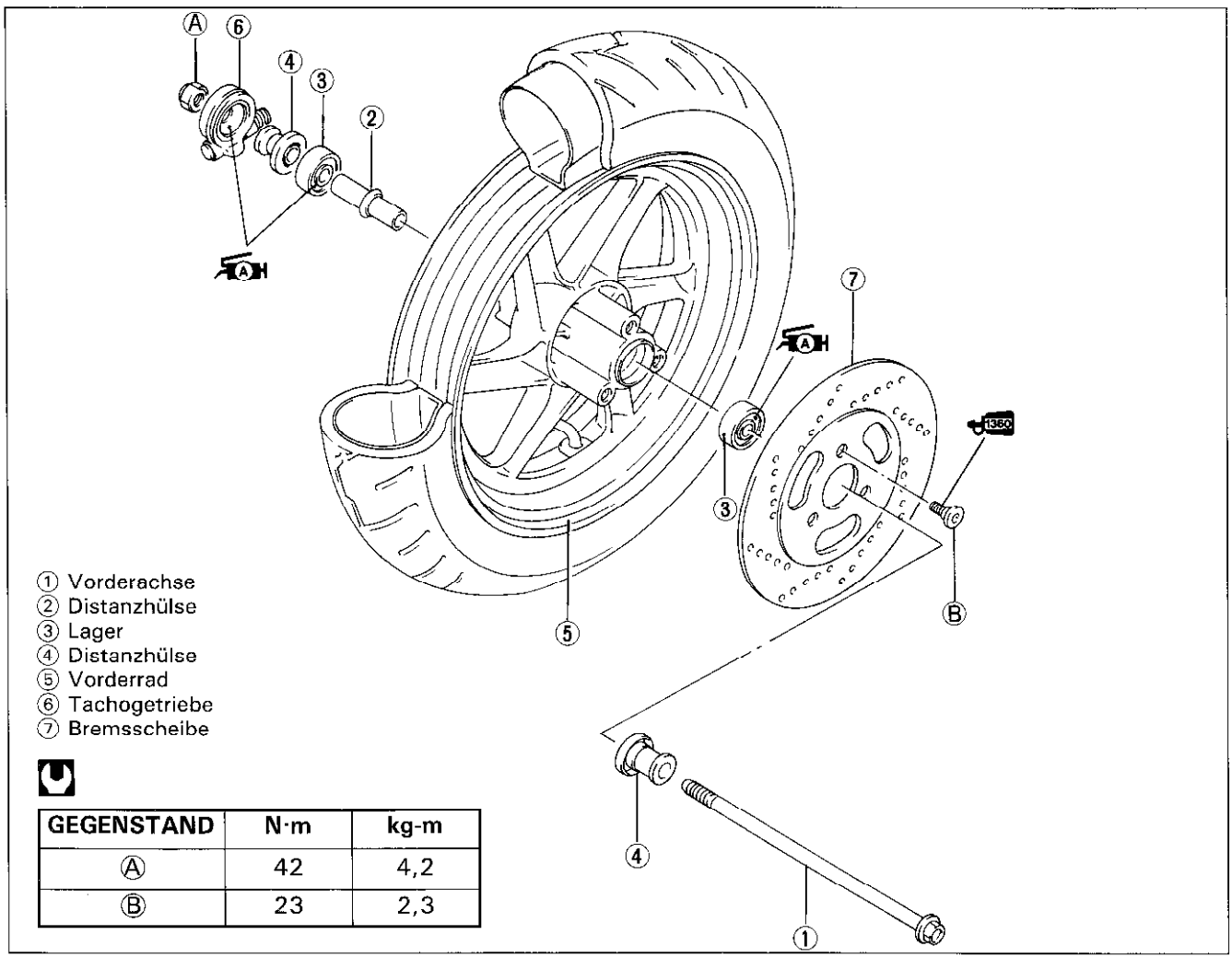


1. Der Text dieser Anleitung ist in verschiedene Abschnitte unterteilt.
2. Da die Titel dieser Abschnitte in dem GRUPPENVERZEICHNIS auf der vorhergehenden Seite aufgeführt sind, den Abschnitt wählen, der den gesuchten Punkt enthält.
3. Die Anleitung gemäß rechter Abbildung halten, um die erste Seite jedes Abschnittes einfach auffinden zu können.
4. Auf der ersten Seite jedes Abschnittes befindet sich ein Inhaltsverzeichnis. Darin können Sie den gewünschten Punkt und die entsprechende Seite auffinden.

BAUTEILE UND DURCHZUFÜHRENDE ARBEITEN

Unter dem Namen jedes Systems oder jeder Einheit ist eine Explosionszeichnung aufgeführt, die die Arbeitsanleitung und andere Wartungsinformationen (wie Anzugsmomente, Schmierpunkte und Sicherungspunkte) enthält.

Beispiel: Vorderrad



① Vorderachse
② Distanzhülse
③ Lager
④ Distanzhülse
⑤ Vorderrad
⑥ Tachogetriebe
⑦ Bremsscheibe

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	42	4,2
Ⓑ	23	2,3

SYMBOLE

In der nachfolgenden Tabelle sind die Symbole aufgeführt, die den für die Wartung erforderlichen Instruktionen und anderen Informationen entsprechen.

SYMBOL	DEFINITION	SYMBOL	DEFINITION
	Dieses Symbol zeigt an, daß das Anzugsmoment kontrolliert werden muß. Der daneben angegebene Wert gibt das vorgeschriebene Anzugsmoment an.		THREAD LOCK SUPER "1360" auftragen. 99000-32130
	Öl auftragen. Motoröl verwenden, wenn nicht anders aufgeführt.		Bremsflüssigkeit auftragen oder verwenden.
	SUZUKI SUPER GREASE "A" auftragen. 99000-25010		Messung im Spannungsbereich ausführen.
	SUZUKI MOLY PASTE auftragen. 99000-25140		Messung im Widerstandsbereich ausführen.
	SUZUKI BOND "1215" auftragen. 99000-31110		Messung im Strombereich ausführen.
	THREAD LOCK "1342" auftragen. 99000-32050		Spezialwerkzeug verwenden.
	THREAD LOCK SUPER "1322" auftragen. 99000-32110		Gabelöl verwenden. 99000-99044-10G

ALLGEMEINES

1

INHALT

WARNUNG/ACHTUNG/HINWEIS 1-1
ALLGEMEINE VORSICHTSMASSNAHMEN 1-1
SUZUKI AP50S (95er MODELL) 1-3
ANORDNUNG DER SERIENNUMMER 1-3
KRAFTSTOFF- UND ÖLEMPFEHLUNG 1-3
- KRAFTSTOFF 1-3
- MOTORÖL 1-3
- HINTERRADGETRIEBEÖL 1-4
- BREMSFLÜSSIGKEIT 1-4
- VORDERRADGABELÖL 1-4

EINFAHREN 1-4
INFORMATIONSSCHILDER 1-5
TECHNISCHE DATEN 1-6
LAND ODER GEBIET 1-7

WARNUNG/ACHTUNG/HINWEIS

Bitte lesen Sie diese Anleitung aufmerksam durch und halten Sie alle Instruktionen genau ein. Für bestimmte Informationen werden die Wörter WARNUNG, ACHTUNG und HINWEIS verwendet. Unter diesen Wörtern aufgeführte Anweisung sind besonders zu beachten.

⚠ WARNUNG

Bezeichnet eine potentielle Gefahr, die zum Tode oder zu Verletzungen führen kann.

⚠ ACHTUNG

Bezeichnet eine potentielle Gefahr, die zu einer Beschädigung des Fahrzeuges führen kann.

HINWEIS:
Enthält besondere Informationen zur Erleichterung der Wartung bzw. zur Verdeutlichung wichtiger Anweisungen.

Achten Sie jedoch darauf, daß unter diesen Stichwörtern nicht alle potentielle Gefahren während der Wartung des Motorrades aufgeführt werden können. Zusätzlich zu den unter WARNUNG und ACHTUNG aufgeführten Informationen müssen Sie ein gutes Beurteilungsvermögen entwickeln und die grundlegenden mechanischen Vorsichtsmaßnahmen einhalten. Falls Sie über die Ausführung einer bestimmten Wartungsarbeit ungewiß sind, fragen Sie bitte einen Mechaniker mit größerer Erfahrung.

ALLGEMEINE VORSICHTSMASSNAHMEN

⚠ WARNUNG

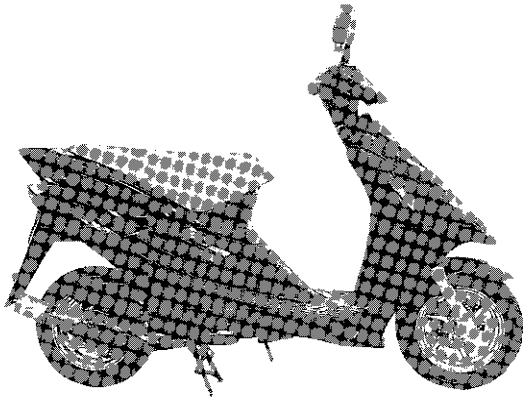
- **Richtige Wartungs- und Reparaturvorgänge sind wichtig für die Sicherheit des Wartungsmechanikers sowie die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Fahrzeuges.**
- **Bei Zusammenarbeit von zwei oder mehr Personen gegenseitig auf Sicherheit achten.**
- **Falls der Motor in einem geschlossenen Raum betrieben werden muß, unbedingt die Abgase ins Freie führen.**
- **Wenn mit giftigen oder brennbaren Materialien gearbeitet wird, auf gute Belüftung des Arbeitsplatzes achten und die Anleitungen des Herstellers dieser Materialien einhalten.**
- **Niemals Benzin als Reinigungslösung verwenden.**
- **Um Verbrennungen zu vermeiden, niemals den Motor oder das Auslaßsystem während des Betriebs oder kurz danach berühren.**
- **Nach Wartungsarbeiten am Kraftstoff-, Auslaß- oder Bremssystem alle Leitungen und Anschlüsse auf Dichtheit prüfen.**

⚠ACHTUNG

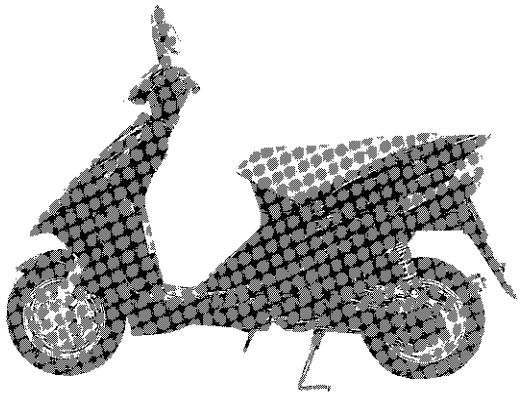
* Bei Erneuerung von Teilen stets SUZUKI Originalteile oder gleichwertige Ersatzteile verwenden.
* Wenn Teile ausgebaut werden, die wiederverwendet werden sollen, diese in richtiger Reihenfolge ablegen, damit sie wiederum in richtiger Reihenfolge und in richtiger Richtung eingebaut werden können.
* Unbedingt Spezialwerkzeuge verwenden, wenn diese vorgeschrieben sind.
* Beim Zusammenbau darauf achten, daß alle Teile sauber sind und die vorgeschriebene Schmierung aufweisen.
* Wenn die Verwendung eines bestimmten Schmiermittels, Klebers oder Dichtmittels vorgeschrieben ist, unbedingt den vorgeschriebenen Typ verwenden.
* Beim Ausbau der Batterie zuerst das negative Kabel und erst danach das positive Kabel abtrennen. Sobald die Batterie wieder eingebaut wird, zuerst das positive Kabel und erst danach das negative Kabel anschließen; danach die Klemmenabdeckung an der positiven Klemme anbringen.
* Für Wartungsarbeiten an den elektrischen Teilen unbedingt das negative Kabel der Batterie abtrennen, wenn kein Batteriestrom für die Wartungsarbeiten erforderlich ist.
* Schrauben und Muttern an Zylinderkopf und Gehäuse nach abnehmendem Gewindedurchmesser und kreuzweise von innen nach außen mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.
* Ausgebaute Dichtungen, Sicherungsringe, O-Ringe, Sicherungsscheiben und Splinte stets erneuern. Bevor diese neuen Teile eingebaut werden, unbedingt alles anhaftende Material von den Anbauflächen entfernen.
* Sprengring nicht wiederverwenden. Beim Anbringen eines neuen Sprengringes den Spalt nur so weit ausziehen, daß der Sprengring über die Welle geht. Nach dem Anbringen muß der Sprengring stets ganz und fest in der Nut sitzen.
* Selbstsichernde Muttern nicht öfters wiederverwenden.
* Einen Drehmomentschlüssel verwenden, um Befestigungselemente mit vorgeschriebenem Anzugsmoment anzuziehen. Fett und Öl vom Gewinde abwischen.
* Teile nach dem Wiederzusammenbau auf festen Sitz und einwandfreies Arbeiten überprüfen.

* Beim Vermüllen von gebrauchtem Motoröl, Batterien und Reifen unbedingt die gesetztlichen Vorschriften hinsichtlich des Umweltschutzes einhalten.
* Um die natürlichen Resourcen der Erde zu schützen, nicht mehr zu verwendende Fahrzeuge und Teile richtig verschrotten.

SUZUKI AP50S (95er MODELL)



RECHTE SEITE

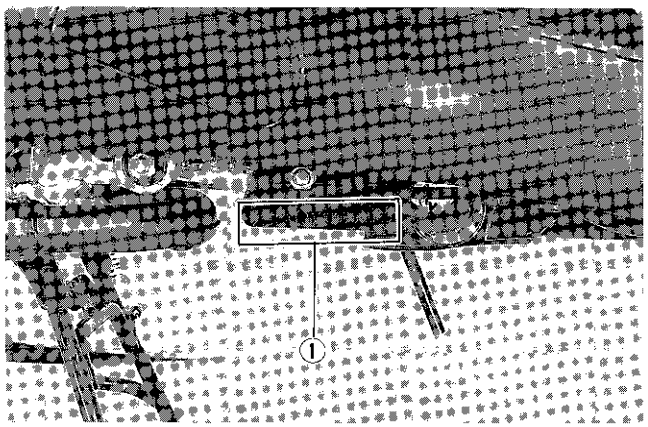


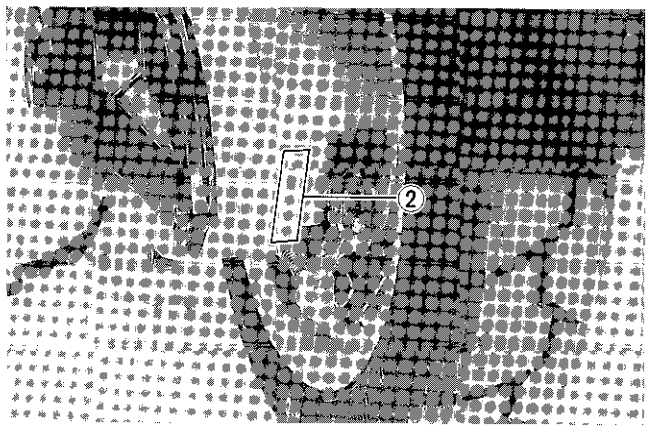
LINKE SEITE

* Die Unterschiede zwischen den Fotos und den tatsächliehen Motorrädern hängen von den Bestimmungsländern ab.

ANORDNUNG DER SERIENNUMMER

Die Fahrgestell- bzw. Fahrzeugkennummer (V.I.N.) ① ist an der rechten Seite des Rahmens eingeprägt. Die Motorseriennummer ② befindet sich am Ende des Kurbelgehäuses. Diese Nummern sind insbesondere zur Anmeldung der Maschine und bei Bestellung von Ersatzteilen erforderlich.





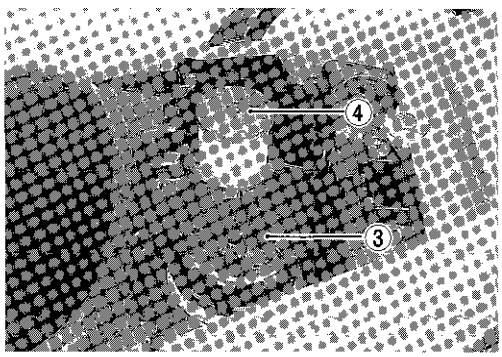
KRAFTSTOFF-, UND ÖLEMPFEHLUNG

Nur Kraftstoff und Öle wie vorgeschrieben verwenden. Die Vorschriften sind wie folgt.

KRAFTSTOFF

Benzin sollte 85—95 Oktan oder höher haben. Bleifreies Benzin wird empfohlen.

③ Kraftstofftankdeckel



MOTORÖL

Für das SUZUKI CCI-System wird SUZUKI CCI SUPER OIL dringend empfohlen. Ist es nicht erhältlich, ein Zweitakteröl guter Qualität (unverdünnt) verwenden.

④ Motoröltankdeckel

HINTERRADGETRIEBEÖL

Ein SAE 10W/40 Mehrbereichsöl guter Qualität nehmen.

BREMSFLÜSSIGKEIT

Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

⚠ WARNUNG

Da das Bremssystem dieses Motorrades vom Hersteller mit Bremsflüssigkeit auf Glykolbasis gefüllt wurde, niemals unterschiedliche Arten von Flüssigkeiten (z.B. auf Silikonbasis oder Petroleumbasis) mischen oder verwenden, wenn das System aufgefüllt wird, da es anderenfalls zu ernsthaften Beschädigungen kommen kann.
Niemals Bremsflüssigkeit aus alten oder nicht abgedichteten Behältern verwenden.
Auch von der letzten Wartung übriggelassene Bremsflüssigkeit darf nicht mehr verwendet werden.

VORDERRADGABELÖL

Gabelöl Nr. 10 verwenden.

EINFAHREN

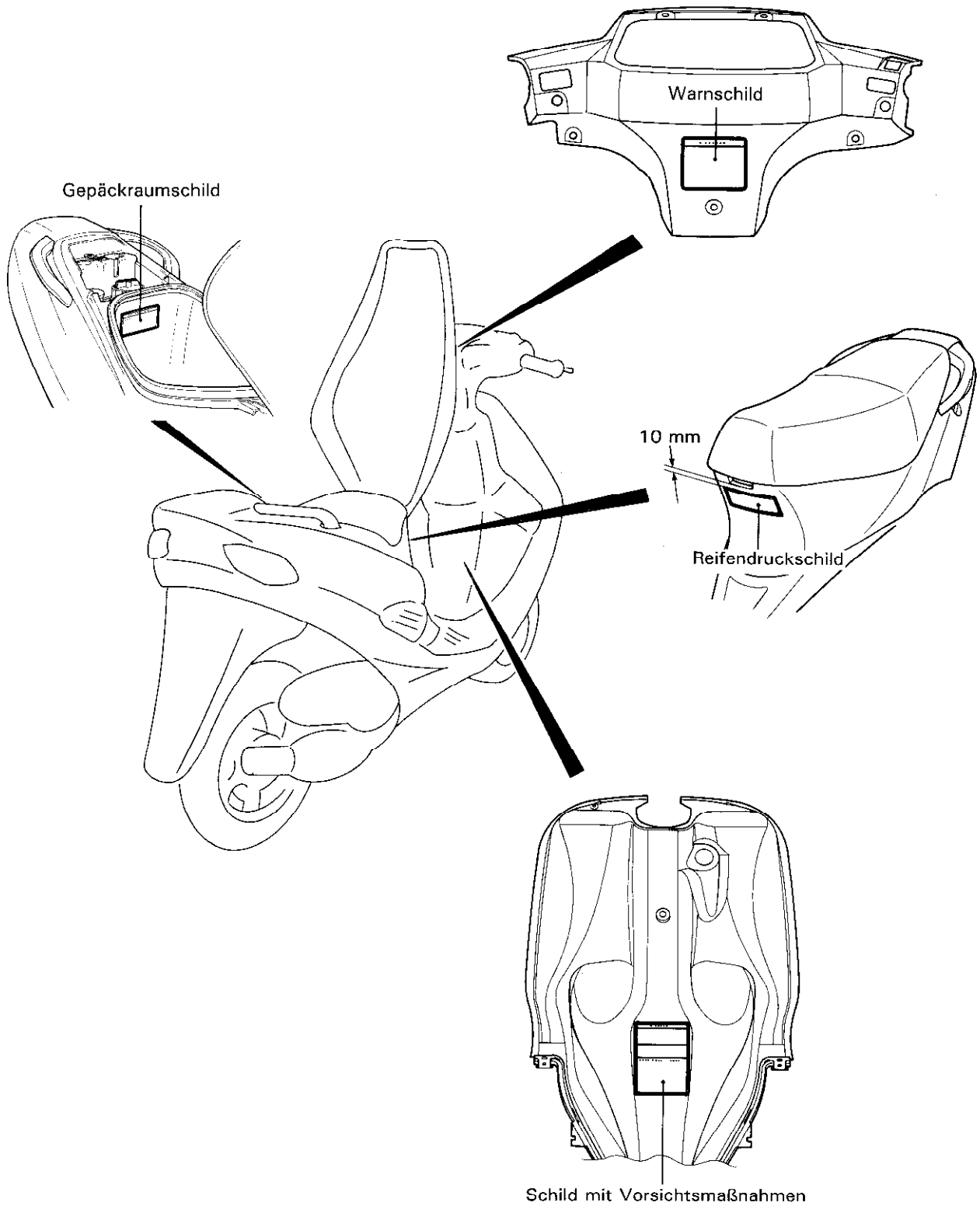
Zur Herstellung finden nur die bestmöglichen Materialien Verwendung und alle maschinell gefertigten Teile sind nach höchsten Qualitätsnormen verarbeitet. Trotzdem ist ein EINFAHREN aller beweglichen Teile erforderlich, bevor der Motor Höchstbelastungen ausgesetzt werden kann. Zukünftige Leistung und Zuverlässigkeit des Motors hängen von der schonenden Behandlung während der Einfahrzeit ab. Allgemein gilt:

- Beim Einfahren folgende Drosselpositionen einhalten:

Anfängliche 800 km: Drossel unter 1/2
Bis zu 1 600 km: Drossel unter 3/4

- Nachdem eine Kilometerzähleranzeige von 1 600 km erreicht wurde, dürfen Sie das Motorrad für jeweils kurze Perioden mit Vollgas fahren.

INFORMATIONSSCHILDER



TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	1 715 mm
Gesamtbreite	660 mm
Gesamthöhe	1 065 mm
Radstand	1 195 mm
Bodenfreiheit	125 mm
Leergewicht	76 kg

MOTOR

Typ	Zweitakt, luftgekühlt
Einlaßsystem	Reedvantil
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	41,0 mm
Hub	37,4 mm
Hubraum	49 cm^3
Bereinigtes Kompressionsverhältnis	6,7 : 1 ... P-22 7,4 : 1 ... Andere
Vergaser	MIKUNI VM12SH, einfach ... P-34,53 MIKUNI VM14SH, einfach ... Andere
Luftfilter	Einsatz aus Polyurethanschaum
Anlasser	Elektrischer Anlasser und Kickstarter
Schmiersystem	SUZUKI "CCI"

GETRIEBE

Kupplung	Trockenschuhkupplung, automatisch, auf Fliehkraftbasis
Schalten	Automatisch, variables Gangabstufung
variable	Untersetzungsverhältnis Variables (2,768—0,960) ... P-04 Untersetzungsverhältnis Variables (2,817—0,866) ... Andere
Enduntersetzung	12,876 (38/11) × (41/11)
Antriebssystem	Zahnriemenantrieb

*Technische Änderungen vorbehalten.

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, Ölgedämpft
Hinterradaufhängung	Schwinge, Schraubenfeder, ölgedämpft
Lenkwinkel	45° (Rechts & links)
Nachlaufwinkel	65°
Nachlaufbetrag	66 mm
Wendekreis	1,7 m
Vorderbremse	Scheibenbremse
Hinterbremse	Innenausdehnungsbremse
Vorderreifengröße	90/90-10 ... P-53 100/80-10 ... Andere
Hinterreifengröße	90/90-10 ... P-53 100/80-10 ... Andere

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündanlage	Elektronische Zündung (CDI)
Zündzeitpunkt	18° vor OT bei 4 000 UpM
Zündkerze	NGK BPR7HS, ND W22FPR-U oder BOSCH WR7BC
Batterie	12V 14,4 kC (4Ah)/10 Std ... P-53 12V 10,8 kC (3Ah)/10 Std ... Andere
Lichtmaschine	Magnetzünder
Sicherung	10A
Scheinwerfer	12V 25/25W ... P-53 12V 15W × 2 ... Andere
Rück-/Bremslicht	12V 5/21W
Blinklicht	12V 10W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank	5,0 L
Motoröl	0,8 L
Hinterradantriebsöl	90 ml
Vorderradgabelöl	96 ml

LAND BZW. GEBIET

Das Symbol links steht für das jeweilige Land bzw. Gebiet rechts.

SYMBOL	LAND bzw. GEBIET
E-04	Frankreich
E-22	Deutschland
E-34	Italien
E-53	Spanien

PERIODISCHE WARTUNG

2

INHALT

PLAN FÜR PERIODISCHE WARTUNG 2- 1
TABELLE FÜR PERIODISCHE WARTUNG 2- 1
ALLGEMEINE SCHMIERUNG 2- 2
WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG 2- 3
BATTERIE (Für Spanien) 2- 3
LUFTFILTER 2- 4
ZYLINDERKOPF UND ZYLINDER 2- 5
ZÜNDKERZE 2- 5
VERGASER 2- 6
KRAFTSTOFFLEITUNG 2- 6
BREMSEN 2- 7
LENKUNG 2- 9
GABEL 2- 9
HINTERRADAUFHÄNGUNG 2-10
REIFEN 2-10
ZYLINDERKOPFMUTTERN, AUSPUFFROHRSCHRAUBE UND -MUTTER 2-11
FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN 2-11
ÜBERPRÜFUNG DER SELBSTTÄTIGEN KUPPLUNG 2-13

PLAN FÜR PERIODISCHE WARTUNG

Die folgende Tabelle enthält die empfohlenen Intervalle für alle periodischen Wartungsarbeiten, die erforderlich sind, um das Motorrad in Bestleistung und höchster Wirtschaftlichkeit zu halten. Die Angaben sind in Kilometern und in Zeitabständen aufgeführt.

HINWEIS:
Ein häufigeres Warten kann an einem Motorroller erfolgen, der erschwerten Bedingungen ausgesetzt ist.

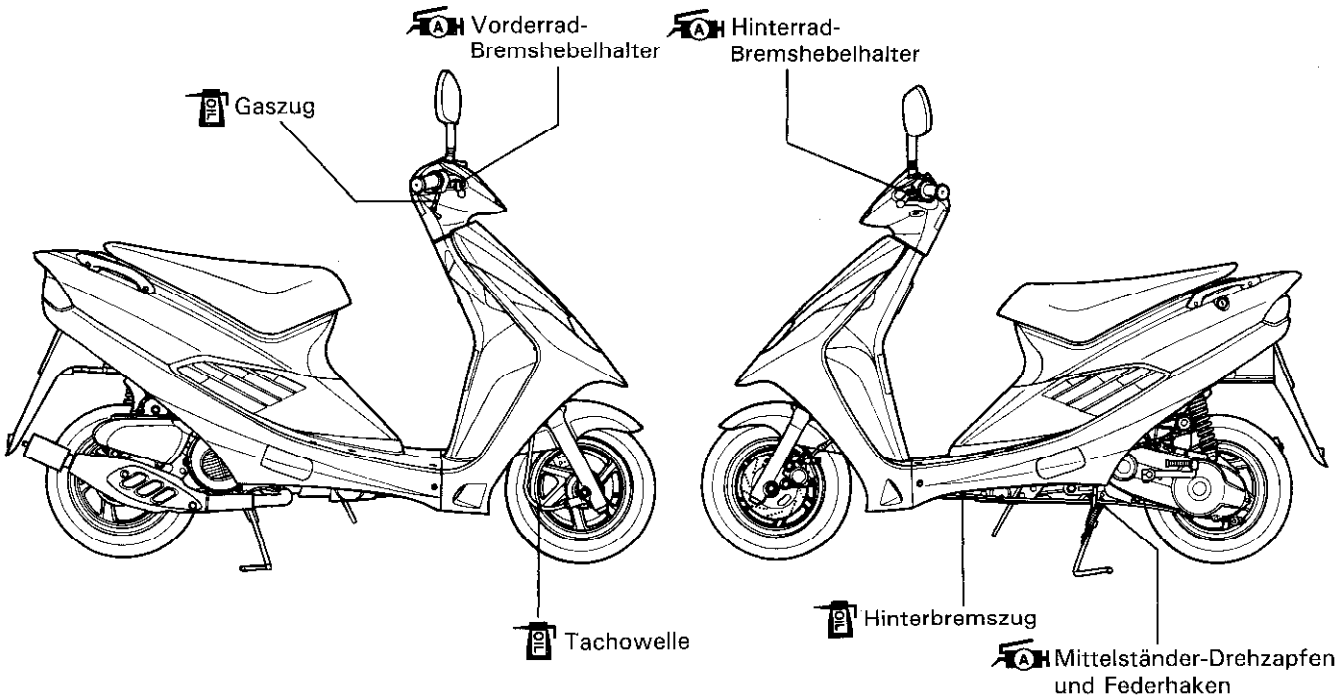
TABELLE FÜR PERIODISCHE WARTUNG

ABSTAND: Dieser Abstand richtet sich nach den Kilometern auf dem Tachometer oder den Montaten, je nachdem, was zuerst kommt.	km	Erste 1 000	Alle 3 000	Alle 6 000
	Monate	2	6	12
Batterie (Dichte des Elektrolyts) ... Modell für Spanien		—	I	I
Luftfilter		—	C	C
Zylinderkopf und Zylinder		—	C	C
Zündkerze		—	C	R
Vergaser		I	I	I
Kraftstoffleitung		—	I	I
		Alle 4 Jahre erneuern		
Bremsen		I	I	I
Bremsschlauch		—	I	I
		Alle 4 Jahre erneuern		
Bremsflüssigkeit		—	I	I
		Alle 2 Jahre erneuern		
Lenkung		I	I	I
Gabel		—	—	I
Hinterradaufhängung		—	—	I
Reifen		—	I	I
Zylinderkopfmuttern, Auspuffrohrschraube und -mutter		T	T	T
Fahrgestellschrauben und -muttern		T	T	T

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

ALLGEMEINE SCHMIERUNG

Richtige Schmierung ist wichtig für gutes Funktionieren und Langlebigkeit aller beweglichen Taile des Motorrollers. Die Hauptschmierstellen sind wie folgt.



HINWEIS:

* *Vor dem Schmieren der einzelnen Teile, Roststellen reinigen und Fett, Öl oder Schmutz abwischen.*
* *Freiliegende Teile, die Rost ausgesetzt sind, mit einem Rostschutzspray behandeln, wenn das Motorrad unter nassen oder regnerischen Bedingungen betrieben wurde.*

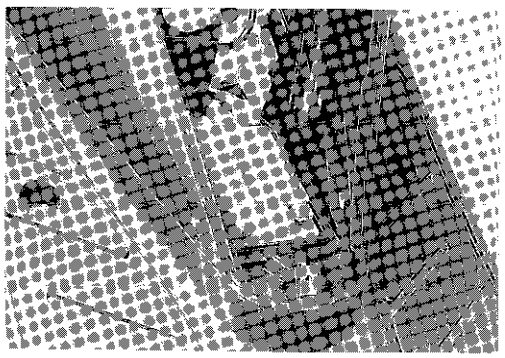
WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG

Dieser Abschnitt behandelt die erforderlichen Wartungsarbeiten für jeden Posten im Plan für periodische Wartung.

BATTERIE (Für Spanien)

Alle 3 000 km (6 Monate) überprüfen.

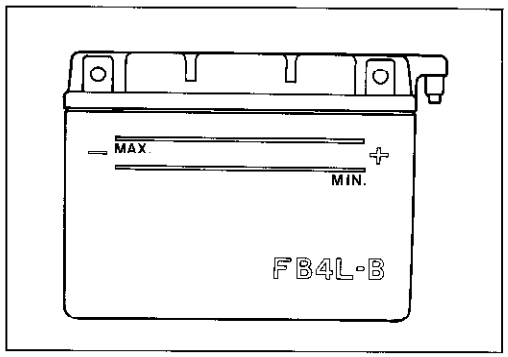
- Den Wartungsdeckel und die Batterieabdeckung entfernen.
- Zuerst das negative ⊖ Batterieкabel und zuletzt das Positive ⊕ Kabel abtrennen.



Stand und Dichte des Elektrolyts überprüfen. Gegebenenfalls destilliertes Wasser auffüllen, um den Elektrolyt-stand über der MIN.-Standlini e aber unter der MAX.-Standlinie zu halten. Für das Überprüfen der Dichte ist ein Hydrometer zu verwenden, um den Ladezustand feststellen zu können.

TOOL 09900-28403: Hydrometer

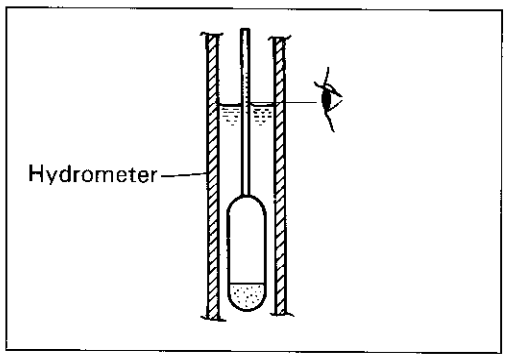
Standard-Dichte: 1,280 bei 20°C



Falls die Standard-Dichte 1,22 (bei 20°C) oder weniger beträgt, muß die Batterie aufgeladen werden. Dazu die Batterie aus dem Motorrad ausbauen und mit einem Batterieladegerät aufladen.

⚠ ACHTUNG

*** Wenn die Batterie aus dem Motorrad ausgebaut wird, immer zuerst das negative ⊖ Kabel abtrennen.**
*** Niemals die in das Motorrad eingebaute Batterie aufladen, da sonst die Batterie oder der Spannungsregler/Gleichrichter beschädigt werden kann.**
*** Darauf achten, daß der Entlüftungsschlauch der Batterie nicht abgebogen, verstopft oder falsch verlegt wird; der Belüftungsschlauch muß an den Entlüftungsstutzen der Batterie angeschlossen sein und das andere Ende muß immer offen sein.**
*** Wenn die Batteriekabel angeschlossen werden, immer zuerst das Positive ⊕ Kabel und zuletzt das negative ⊖ Kabel anschließen.**

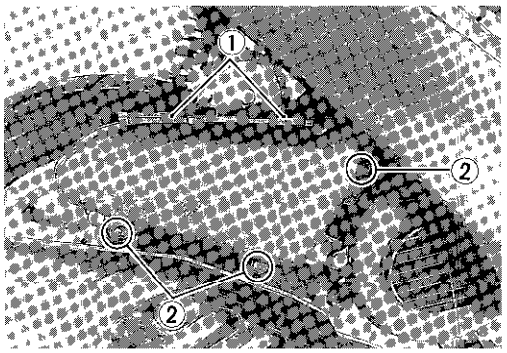


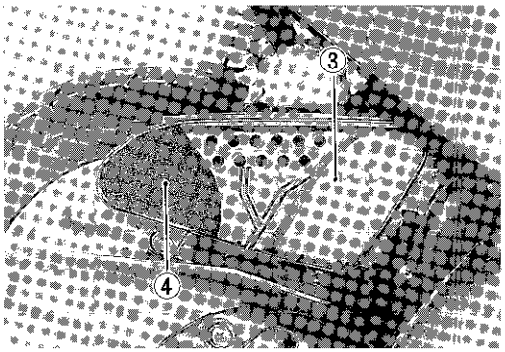
LUFTFILTER

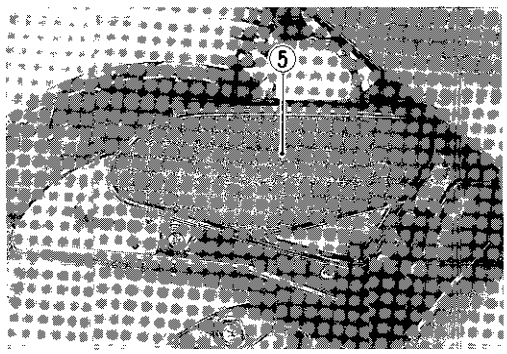
Alle 3 000 km (6 Monate) reinigen.

Ist das Luftfilter mit Staub verstopft, steigt der Einlaßwiderstand, was zu Leistungsverlust und erhöhtem Kraftstoffverbrauch führt. Einsatz wie folgt überprüfen und reinigen.

- Die Luftfilterabdeckung abnehmen, indem die Gleitverschlüsse ① und die Schrauben ② entfernt werden.
- Die innere Abdeckung ③ und die Einsätze (④ und ⑤) entfernen.
- Eine Waschschüssel geeigneter Größe mit einer nicht entzündbaren Reinigungslösung füllen. Einsatz in die Reinigungslösung tauchen und sauberwaschen.
- Einsatz zwischen den Handflächen ausdrücken und Reinigungslösung aus dem gewaschenen Einsatz drücken: Einsatz nicht verdrehen oder wringen, sonst bekommt er Risse.
- Einsatz in Motoröl tauchen und das Öl aus dem Einsatz drücken, bis er nur noch leicht öldurchtränkt ist.



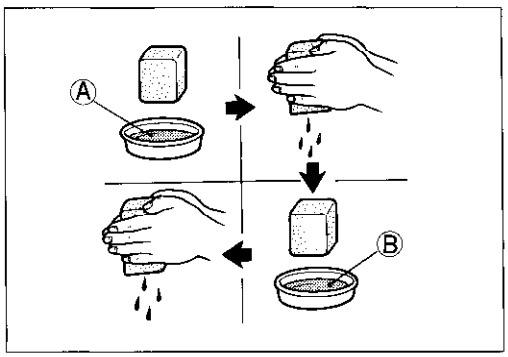




⚠ ACHTUNG

*** Einsatz vor und während dem Reinigungsvorgang auf Risse überprüfen. Einen rissigen Einsatz erneuern.**
*** Einsatz fest und richtig einsetzen, so daß keine Falschluft daran vorbeikommt. Rascher Verschleiß der Kolbenringe und der Zylinderbohrung kommt oft von einem defekten oder schlecht eingesetzten Einsatz.**

Ⓐ Nicht entzündbare Reinigungslösung
Ⓑ Motoröl SAE #30 oder SAE 10W/40



- Die Einsätze richtig in das Filtergehäuse einsetzen.

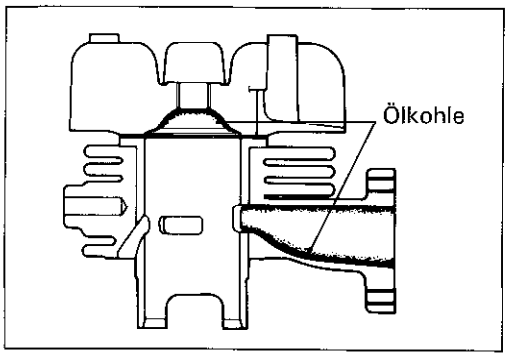
⚠ ACHTUNG

Wenn die Filtereinsätze eingesetzt werden, zuerst den Einsatz mit den feinen Maschen und danach den Einsatz mit den großen Maschen einsetzen.

ZYLINDERKOPF UND ZYLINDER

Ölkohle alle 3 000 km (6 Monate) entfernen.

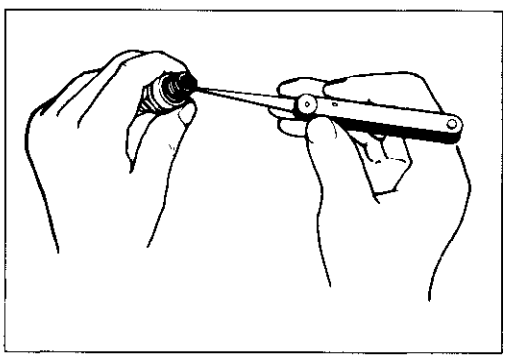
Ölkohleablagerungen in Verbrennungsraum und Zylinderkopf erhöhen das Kompressionsverhältnis und können zu Frühzündungen und Überhitzung führen. Ölkohle an der Auslaßöffnung des Zylinders verhindert den Abgasstom und vermindert die Leistung. Ölkohleablagerungen von Zeit zu Zeit entfernen.

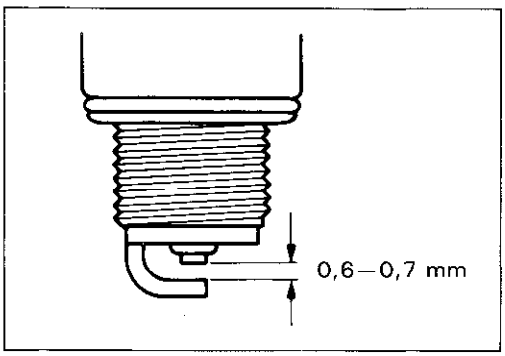


ZÜNDKERZE

Alle 3 000 km (6 Monate) reinigen.
Alle 6 000 km (12 Monate) erneuern.

Eine Vernachlässigung der Zündkerzenwartung führt gelegentlich zu Anlaßschwierigkeiten und schlechter Leistung. Wird eine Zündkerze lange Zeit gebraucht, brennt die Elektrode nach und nach ab une innen setzt sich Ölkohle an. Zündkerze nach der Tabelle für periodische Wartung zur Überprüfung, Reinigung und Einstellung des Elektrodenabstands herausnehmen.
Ölkohleablagerungen auf der Zündkerze verhindert eine gute Funkenbildung und führt zu Fehlzündungen. Ablagerungen von Zeit zu Zeit beseitigen.
Ist die Mittelelektrode ziemlich abgenutzt, Zündkerze erneuern und Elektrodenabstand mit einer Fühlerlehre auf den vorgeschriebenen Abstand einstellen.





TOOL 09900-20804: Fühlerlehre

Elektrodenabstand: 0,6—0,7 mm

	NGK	NIPPONDENSO	BOSCH
STD	BPR6HS	W20FPR-U	WR7BC

- Zündkerze im vorgeschriebenen Drehoment anziehen.

Zündkerze: 28 N·m (2,8 kg-m)

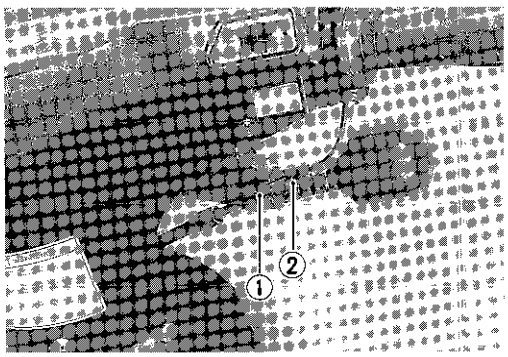
HINWIES:

* *Bei Überprüfung der Zündkerze zuerst nachsehen, ob der verwendete Kraftstoff auch bleifrei ist. Verrußte oder weiß verbrannte Zündkerze erneuern.*

* *Bei Erneuerung der Zündkerze auf Gewindgröße und -länge achten.*

VERGASER

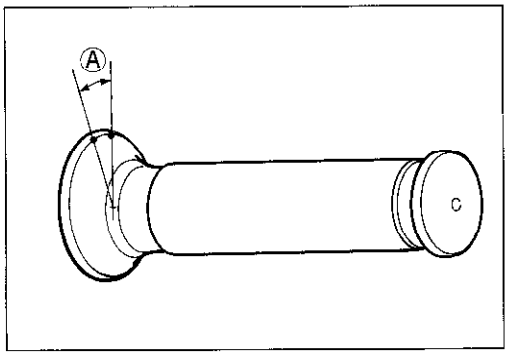
Erstmals nach 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 3 000 km (6 Monate) überprüfen.



GASZUG

- Kontermutter ① lockern und durch Hinein- bzw. Herausdrehen der Einstellschraube ② Seilzugspiel Ⓐ auf folgenden Wert einstellen. Nach Einstellung des Spiels Kontermutter anziehen.

Seilzugspiel Ⓐ : 3—6 mm



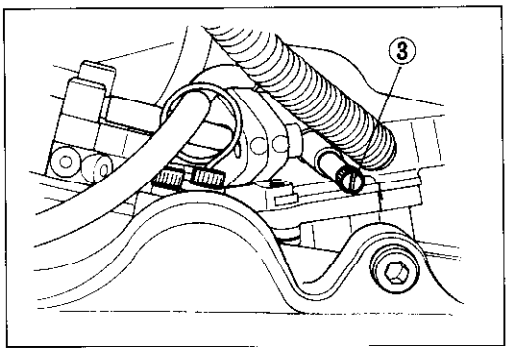
MOTORLEERLAUF/MIN.

- Gaszugspiel einstellen.
- Rahmenseitenverkleidungen abnehmen. (siehe Seite 5-2.)
- Motor warmlaufen lassen.

HINWEIS:
Diese Einstellung bei warmem Motor vornehmen.

- Einen elektrischen Drehzahlmesser an den Anschlußteil des Magnetzünderkabels anschließen (siehe Abb.). Wahlschalter auf Position "C" stellen.

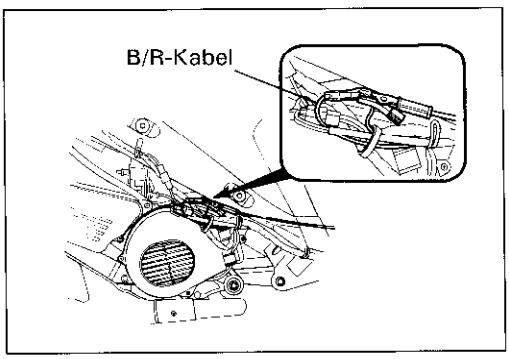
TOOL 09900-26006: Drehzahlmesser



- Gasschieber-Anschlagschraube ③ einstellen, um folgende Leerlaufdrehazahl zu erhalten:

Leerlaufdrehzahl/Min.: 1 700 ± 200 UpM

- Zuletzt Gaszugspiel einstellen.



KRAFTSTOFFLEITUNG

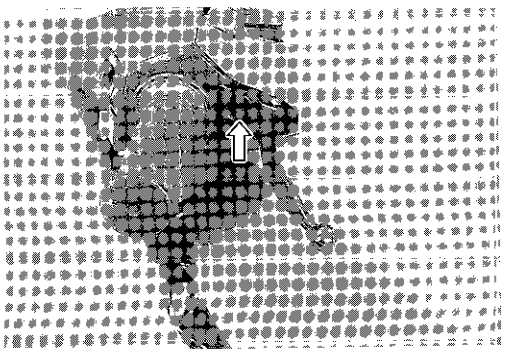
Alle 3 000 km (6 Monate) überprüfen.
Alle 4 Jahre erneuern.

BREMSEN

[BREMSE]
Erstmals nach 1 000 km (2 Monate) und danach alle 3 000 km (6 Monate) überprüfen.

[BREMSSCHLAUCH UND BREMSFLÜSSIGKEIT]
Alle 3 000 km (6 Monate) überprüfen.
Schläuche alle 4 Jahre erneuern.
Flüssigkeit alle 2 Jahre erneuern.

VORDERRAD-BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND



- Motorrad aufrecht halten und Lenker gerade ausrichten.
- Bremsflüssigkeitsstand überprüfen, indem die untere Standlinie am Bremsflüssigkeitsbehälter betrachtet wird.
- Falls der Flüssigkeitsstand unter die untere Standlinie abgesunken ist, Bremsflüssigkeit der folgenden Spezifikation auffüllen.

BF Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

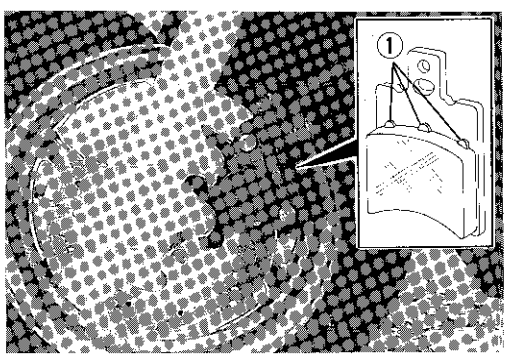
⚠ WARNUNG

Das Bremssystem dieses Motorrades ist mit Bremsflüssigkeit auf Glykolbasis gefüllt. Niemals andere Typen von Flüssigkeiten (z.B. auf Silikonbasis oder Petroleumbasis) verwenden oder zumischen. Auch niemals Bremsflüssigkeit aus angebrochenen oder nicht verschlosserien Behältern verwenden. Niemals Bremsflüssigkeit verwenden, die bei der letzten Wartung übrig geblieben ist und für längere Zeit gelagert wurde.

⚠ WARNUNG

Austretende Bremsflüssigkeit kann die Betriebssicherheit beeinträchtigen und zu sofortiger Verfärbung der lackierten Flächen führen. Vor Fahrtantritt die Bremsschläuche und Anschlüsse auf Austritt von Bremsflüssigkeit überprüfen.

VORDERRAD-BREMSBELAGPLATTEN



Der Verschleiß der Bremsbelagplatten kann anhand der Verschleißmarkierung ① kontrolliert werden. Wenn der Verschleiß diese Grenzmakierung überschreitet, die Bremsbelagplatten erneuern. (Siehe Seite 5-9.)

⚠ ACHTUNG

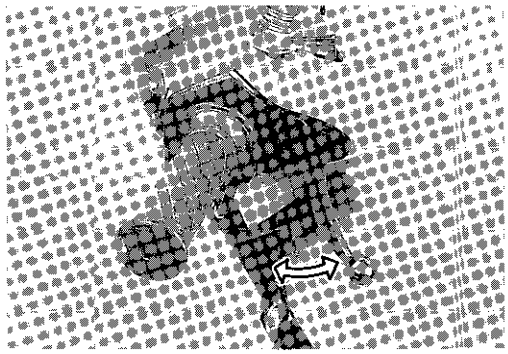
Bremsbelagplatten immer als Satz erneuern, da sonst das Bremsvermögen beeinträchtigt wird.

ENTLÜFTEN DES BREMSSYSTEMS

Im Bremssystem enthaltene Luft absorbiert einen großen Anteil des vom Hauptbremszylinder erzeugten Drucks und beeinträchtigt daher das Bremsvermögen des Bremssattels. Bei Lufteinschlüssen fühlt sich der Bremshebel "schwammig" an und die volle Bremsleistung kann nicht erzielt werden. Da solche Lufteinschlüsse eine Gefahr für den Fahrer und die Maschine darstellen, muß nach Wiedereinbau der Bremse das Bremssystem wie folgt entlüftet werden:

- Den Hauptbremszylinder bis zum oberen Rand des Schauglases mit Bremsflüssigkeit füllen. Den Deckel wieder anbringen, um den Eintritt von Schmutz zu vermeiden.
- Ein Rohr an das Bremssattel-Entlüftungsventil anschließen und das andere Ende in einen Auffangbehälter führen.
- Die Luft aus dem Entlüftungsventil ablassen.
- Dazu den Bremshebel mehrmals hintereinander schnell durchziehen und wieder freigeben und danach im Durchgezogenen Zustand festhalten. Das Entlüftungsventil um eine Viertel Drehung lösen, so daß die Bremsflüssigkeit in den Auffangbehälter abläuft: dadurch wird die am Bremshebel angelegte Spannung freigegeben, so daß dieser bis zum Lenkerrohrgriff durchgezogen werden kann. Danach das Ventil schließen, am Bremshebel pumpen und diesen wiederum durchziehen, worauf das Ventil erneut zu öffnen ist. Diesen Vorgang wiederholen, bis die in den Auffangbehälter fließende Bremsflüssigkeit frei von Luftblasen ist.





HINWEIS:
Während des Entlüftens des Bremssystems ist Bremsflüssigkeit wie erforderlich in den Bremsflüssigkeitsbehälter nachzufüllen.
Darauf achten, daß immer etwas Bremsflüssigkeit im Behälter vorhanden ist.

- Das Entlüftungsventil schließen und das Rohr abtrennen. Den Flüssigkeitsbehälter bis zum oberen Rand des Schauglases mit Bremsflüssigkeit füllen.

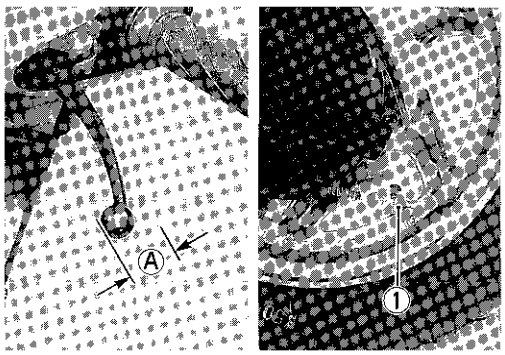
Entlüftungsventil: 8 N·m (0,8 kg-m)

⚠ACHTUNG

Bremsflüssigkeit vorsichtig behandeln: Bremsflüssigkeit führt zu chemischen Reaktionen mit Lack, Plastik, Gummimaterial usw.

HINTEN

Einstellung erfolgt durch Drehen an der Einstellmutter ①, bis das Spiel Ⓐ 15—25 mm beträgt (siehe Abb.).

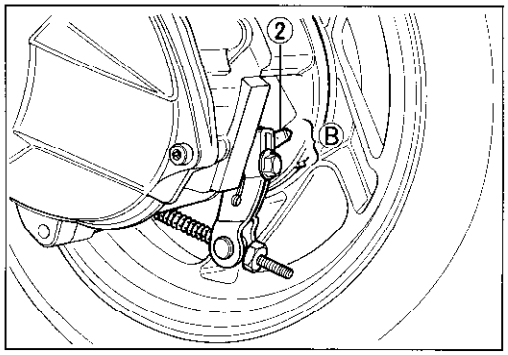


BREMSSCHUHVERSCHLEISS

Dieses Motorrad ist am Hinterrad mit einem Bremsbelagverschleißanzeiger ② ausgestattet.

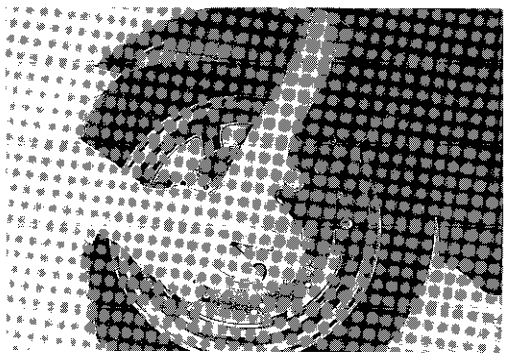
Zur Überprüfung des Bremsbelagverschleisses folgende Schritte ausführen:

- Zuerst überprüfen, ob das Bremssystem richtig eingestellt ist.
- Bremse betätigen und überprüfen, ob die verlängerte Linie der Anzeigemarkierung innerhalb des Bereichs Ⓑ am Kurbelgehäuse liegt.
- Liegt die Anzeigemarkierung außerhalb des Bereichs, Bremsschuh komplett als Satz erneuern.



LENKUNG

Erstmals nach 1 000 km (2 Monaten) und dann Alle 3 000 km (6 Monate) überprüfen.



Damit der Lenker leichtgängig und das Fahren sicher ist, muß die Lenkung richtig eingestellt sein. Eine zu strenge Lenkung verhindert ein leichtes Bewegen des Lenkers und eine zu lockere verursacht ein Vibrieren des Lenkers. Überprüfen, ob in Gabel und Lenkerhalterung auch kein Spiel ist. Bei Spiel Lenklager einstellen. (siehe Seite 5-25 dieser Anleitung.)

GABEL

Alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen.

Gabel auf Ölundichtigkeit, Riefen und Kratzer an der Außenfläche der inneren Federbeinrohre überprüfen. Defekte Teile ggf. erneuern.

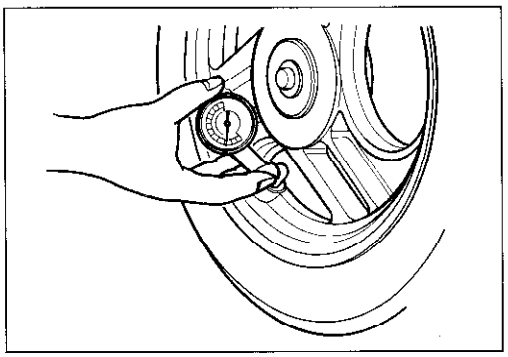
HINTERRADAUFHÄNGUNG

Alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen.

Federbein auf Ölundichtigkeit und Buchse samt Motorgehäuse auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen. Ggf. defekte Teile erneuern.

REIFEN

Alle 3 000 km (6 Monate) überprüfen.



REIFENDRUCK

Bei zu hohem Reifendruck ist das Fahren hart und der Motorroller zieht schlecht. Umgekehrt verschlechtert sich bei zu niedrigem Reifendruck das Fahrverhalten. Um ein gutes Fahrverhalten und eine lange Lebensdauer der Reifen au gewährleisten, stets den richtigen Reifendruck einhalten.

Für Italien und Spanien

LUFTDRUCK BEI KALTEN REIFEN	SOLO	
	kPa	kg/cm²
VORNE	125	1,25
HINTEN	175	1,75

Für Frankreich und Deutschland

LUFTDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	125	1,25	125	1,25
HINTEN	175	1,75	250	2,50

⚠ ACHTUNG

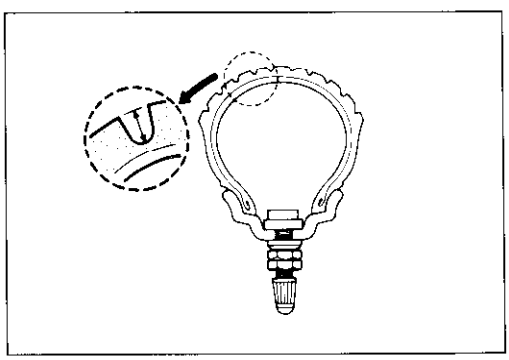
Der Standardreifen für vorne und hinten ist 90/90-10 (für Spanien) oder 100/80-10 (für andere Modelle). Verwendung von anderen als den Standardreifen kann zu verschlechtertem Fahrverhalten führen. Die Verwendung von SUZUKI Originalreifen wird dringend empfohlen.

REIFENPROFIL

Ein Fahren des Motorrollers mit stark abgefahrenen Reifen verschlechtert das Fahrverhalten und führt in der Folge zu gefährlichen Situationen. Es empfiehlt sich in höchstem Maße, den Reifen zu erneuern, wenn das verbleibende Reifenprofil folgenden Wert erreicht.

Vorne und hinten: 1,6 mm

TOOL 09900-20805: Reifenprofillehre



ZYLINDERKOPFMUTTERN, AUSPUFFROHR-SCHRAUBE UND -MUTTER

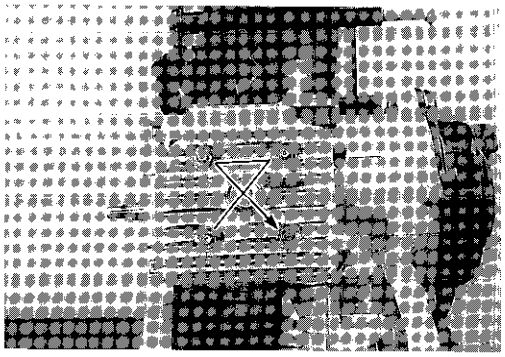
Erstmals nach 1 000 km (2 Monaten) und dann Alle 3 000 km (6 Monate) anziehen.

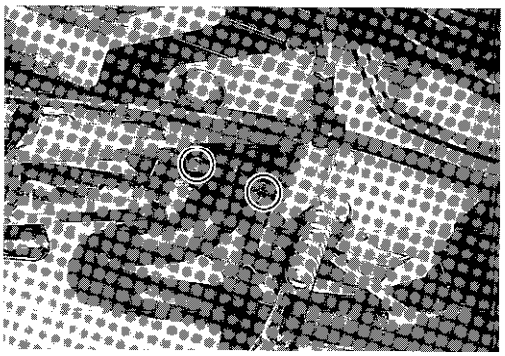
Zylinderkopfmuttern, die nicht im vorgeschriebenen Drehmoment angezogen sind, führen au einem Austreten dcs Verdichtungsgemischs und zu verminderter Leistung.
Zylinderkopfmuttern wie folgt anziehen:

- Unteren Seitenverkleidungen abnehmen. (siehe Seite 5-2.)
- Zündkerzenstecker abnehmen.
- Zylinderkopfhaube entfernen.

Muttern nacheinander Schritt für Schritt gleichmäßig bis zum vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Zylinderkopfmutter: 10 N·m (1,0 kg-m)
Auspuffrohrschraube und -mutter: 10 N·m (1,0 kg-m)



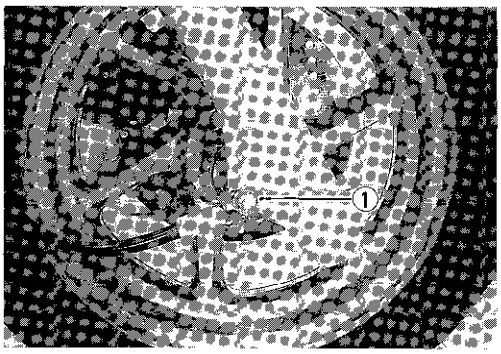


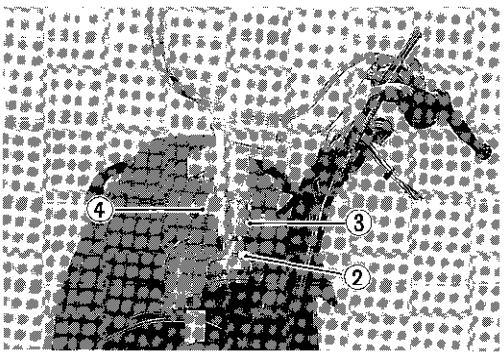
FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN

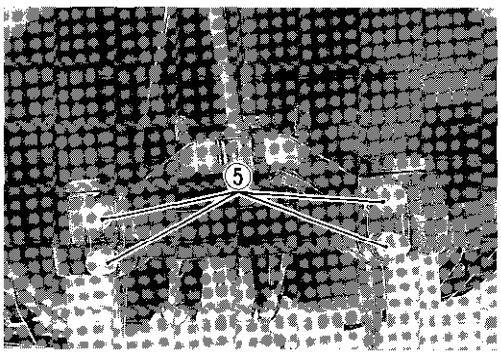
Erstmals nach 1 000 km (2 Monate) und dann Alle 3 000 km (6 Monate) anziehen.

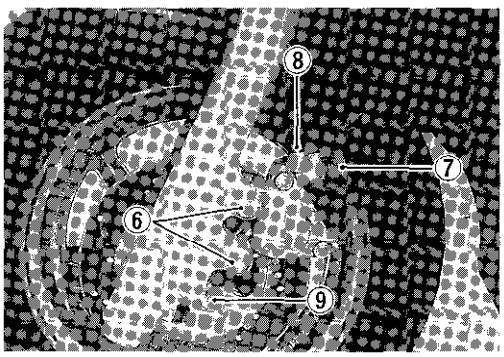
Darauf achten, daß alle Fahrgestellschrauben und -muttern mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festgezogen sind.

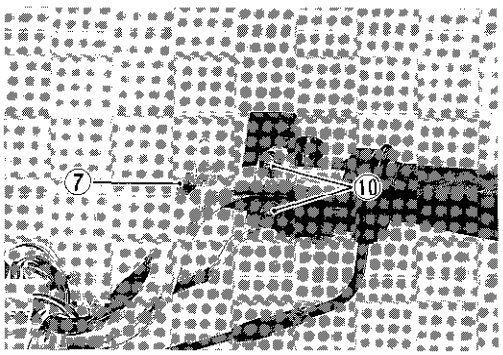
GEGENSTAND	N·m	kg-m
① Vorderachsmutter	42	4,2
② Lenkerschaft-Sicherungsmutter	80	8,0
③ Lenkerrohr-Stellschraube	25	2,5
④ Lenkerrohr-Klemmutter	49	4,9
⑤ Vorderradgabel-Klemmschraube	23	2,3
⑥ Vorderrad-Bremssattel-Befestigungsschraube	26	2,6
⑦ Vorderrad-Bremsschlauch-Hohlschraube	23	2,3
⑧ Vorderrad-Bremssattel-Entlüftungsventil	8	0,8
⑨ Vorderrad-Bremsscheibenschraube	23	2,3
⑩ Vorderrad-Hauptbremszylinderschraube	10	1,0
⑪ Hinterachsmutter	42	4,2
⑫ Hinterrad-Stoßdämpferschraube (oben)	29	2,9
⑬ Hinterrad-Stoßdämpfermutter	32	3,2
⑭ Hinterrad-Bremsnockenhebelmutter	7	0,7

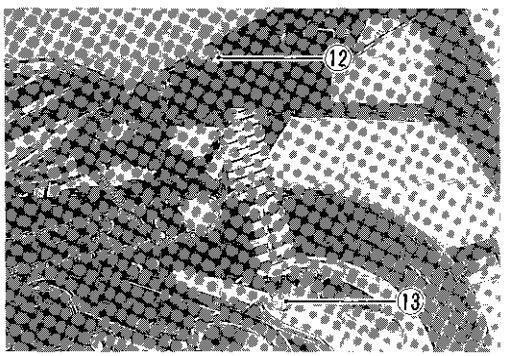

1

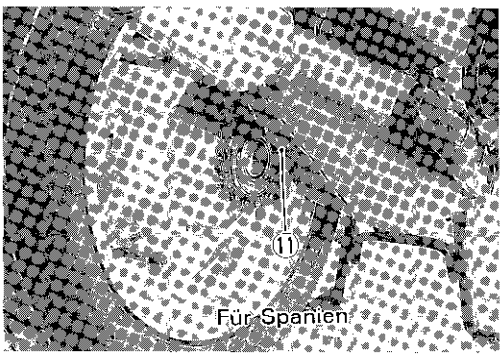

4
3
2

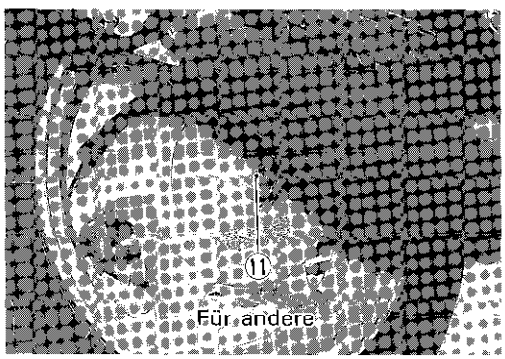

5

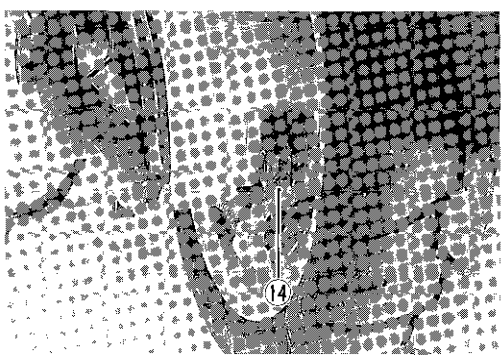

8
7
6
9


7
10


12
13

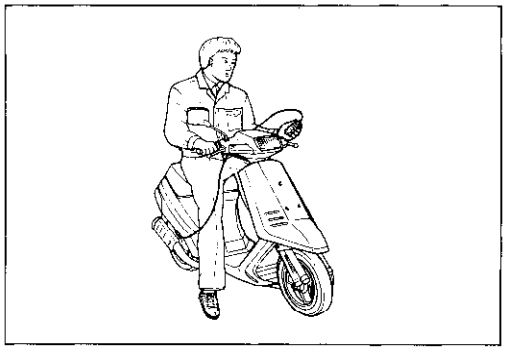

11
Für Spanien


11
Für andere


14

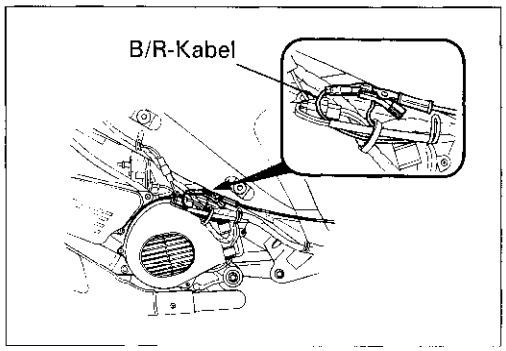
ÜBERPRÜFUNG DER SELBSTTÄTIGEN KUPPLUNG

Dieser Motorroller ist mit einer selbsttätigen Kupplung und einem Zahnriemen-Verstellgetriebe ausgerüstet. Das Einrücken der Kupplung wird von der Motordrehzahl und einem Fliehkraftmechanismus in der Kupplung gesteuert.
Für gute Leistung und Langlebigkeit der Kupplung komplett ist ein ruckfreies und stuffenweises Einrücken entscheidend. Zwei Tests sind zur gründlichen Überprüfung der Funktionsweise des Antriebs erforderlich. Dazu wie folgt vorgehen:



1. ÜBERPRÜFUNG DES EINRÜCKVORGANGS

Motorroller auf normale Betriebstemperatur warmlaufen lassen.
Rechte Rahmenseitenverkleidung abnehmen.
Einen elektrischen Drehzahlmesser am Anschlußteil des Magnetzünderkabels (schwarz mit rotem Kennfaden) anschließen.
Auf dem ebenerdig stehenden Motorroller sitzend Motordrehzahl langsam erhöhen und Drehzahl festhalten, bei der der Motorroller zu ziehen beginnt.

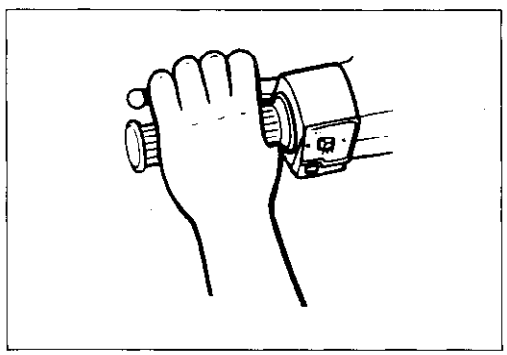


TOOL 09900-26006: Drehzahlmesser

AUSRÜCKDREHZAHL
STANDARD: 3 300 ± 200 UpM

2. ÜBERPRÜFUNG DER KUPPLUNGSHAFTUNG

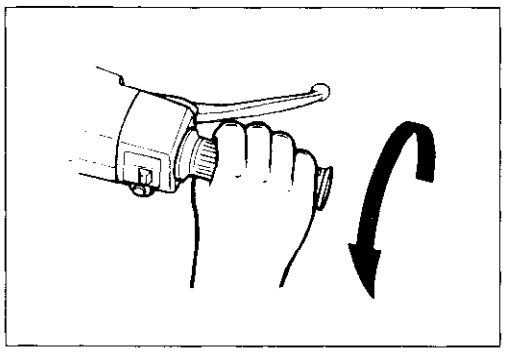
Diese Überprüfung dient der Feststellung, ob die Kupplung richtig greift und nicht durchrutscht.
Motor auf normale Betriebstemperatur warmlaufen lassen.
Einen elektrische Drehzahlmesser an das Magnetzünderkabel anschließen.
Hinterbremse so fest wie möglich bedienen.
Kurz Vollgas geben und die maximale Drehzahl während des Testvorgangs festhalten.



⚠ ACHTUNG

Nicht mehr als 10 Sekunden Vollgas geben, sonst können Kupplung oder Motor beschädigt werden.

HAFTUNGSDREHZAHL
STANDARD: 4 500 ± 300 UpM



MOTOR

INHALT

BEI EINGEBAUTEM MOTOR AUSBAUBARE MOTORTEILE 3- 1
AUSBAU UND WIEDEREINBAU DES MOTORS 3- 2
ZERLEGUNG DES MOTORS 3- 5
ÜBERPRÜFUNG UND WARTUNG VON MOTORTEILEN 3-12
- LAGER 3-12
- ÖLDICHTUNGEN 3-12
- KURBELWELLE 3-15
- KUPPLUNG UND FREIER ABTRIEB 3-16
- FREIER ANTRIEB 3-20
- ANTRIEBSRIEMEN 3-21
- ZYLINDERKOPF 3-21
- ZYLINDER 3-21
- KOLBEN 3-22
- REEDVENTIL 3-24

WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS 3-25
- ÖLDICHTUNGEN 3-25
- LAGER 3-25
- BUCHSEN 3-26
- KURBELWELLE 3-27
- KURBELGEHÄUSE 3-28
- HINTERACHSWELLE 3-29
- GETRIEBE 3-31
- ANLASSERRITZEL UND ANLASSERZAHNRAD 3-33
- ANTRIEBSRIEMEN 3-33
- FREIER ANTRIEB 3-34
- KICKSTARTER 3-36
- KOLBEN 3-37
- ÖLPUMPENABTRIEBSRAD 3-38
- MAGNETZÜNDER 3-38

BEI EINGEBAUTEM MOTOR AUSBAUBARE MOTORTEILE

Die nachfolgend aufgeführten Teile lassen sich ohne Ausbau des Motors aus- und wiedereinbauen. Anleitungen zum Ausbau siehe die angegebene Seite des jeweiligen Abschnitts.

MOTOR LINKS

Kickstarterhebel 3- 8
Kupplungsabdeckung 3- 8
Kickstarter 3- 8
Kickstarterabtriebsrad 3- 8
Fester Abtriebsventilator 3- 9
Feste Abtriebsscheibe 3- 9
Zahnriemen 3- 9
Freie Antriebsscheibe 3- 9
Anlasserabtriebsrad 3- 9
Anlasserritzel 3- 9
Kupplungsgehäuse 3- 9
Getriebegehäusedeckel 3-10
Getriebe 3-10
Kupplungsschuh 3-16

MOTOR MITTE

Einlaßrohr 3- 5
Reedventil 3- 5
Ölpumpe 3- 5
Zylinderkopf 3- 7
Zylinder 3- 7
Kolben 3- 7
Ölpumpenabtriebsrad 3- 8

MOTOR RECHTS

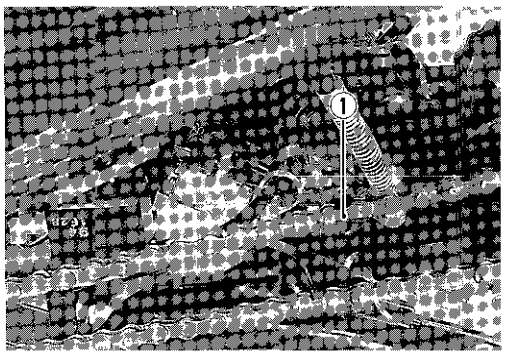
Luftfilter 3- 5
Auspufftopf 3- 5
Kühlventilator 3- 6
Magnetzünder 3- 6
Anlassermotor 3- 8

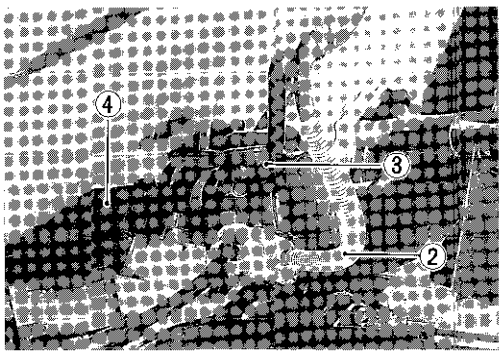
AUSBAU UND WIEDEREINBAU DES MOTORS

AUSBAU DES MOTORS

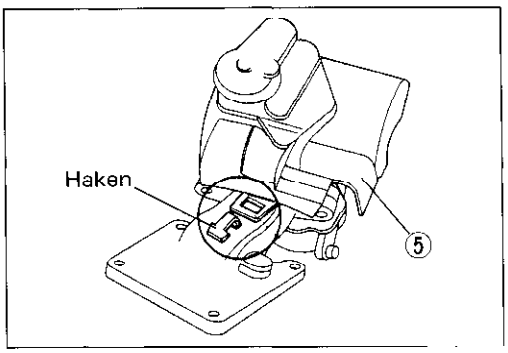
Motor vor dem Ausbau aus dem Rahmen mit einem geeigneten Reinigungsmittel gründlich reinigen. Der Ausbau des Motors wird im folgenden Schritt für Schritt erklärt.

- Rechte und linke Unterverkleidung abnehmen. (siehe Seite 5-2.)
- Fußpedal-Antriebskette ① entfernen (Modell für Spanien).
- Kraftstoffschlauch ②, Unterdruckschlauch ③ und Ölschlauch ④ abnehmen.

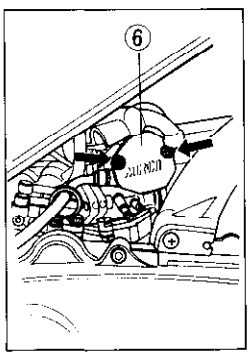


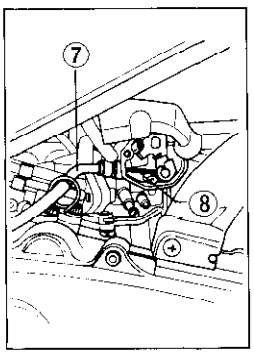


- Gummieinfassung ⑤ vom Haken des Einlaßrohrs entfernen.

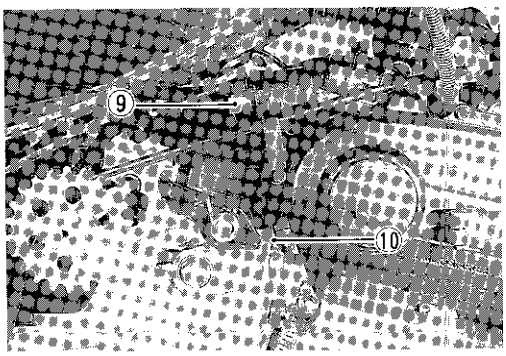


- Gashebelabdeckung ⑥ abnehmen.
- Inneres Gasseil ⑧ aushängen und Gasseilzug ⑦ entfernen.

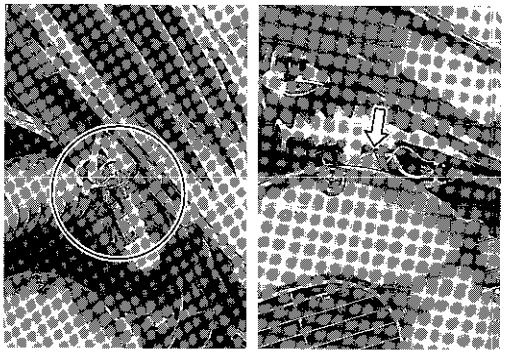




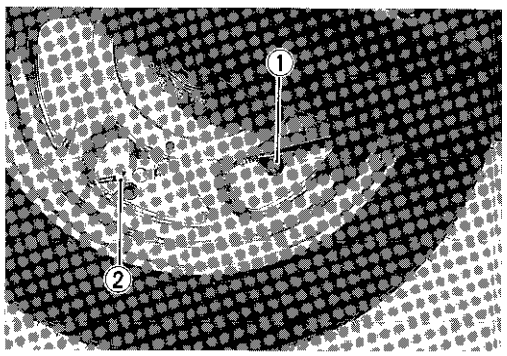
- Zündspulenkabel ⑨ und Massekabel ⑩ abklemmen.



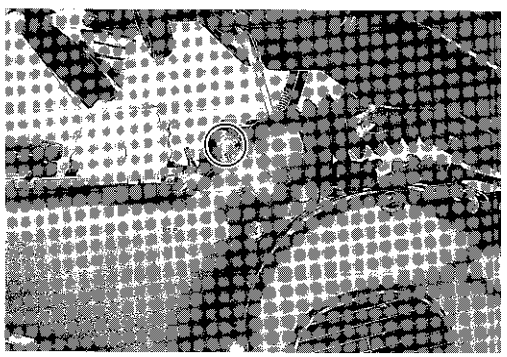
- Stecker der Magnetzünder- und Anlassermotorkabel abziehen.
- Stecker des Vergaser-Thermoelemntkabels abziehen.



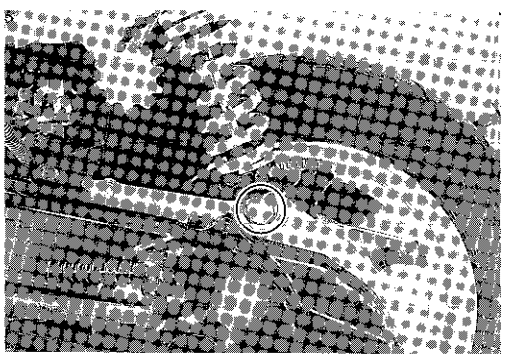
- Seilzughalter ① und Seilzugeinsteller ② entfernen und Hinterbremsseil abnehmen.



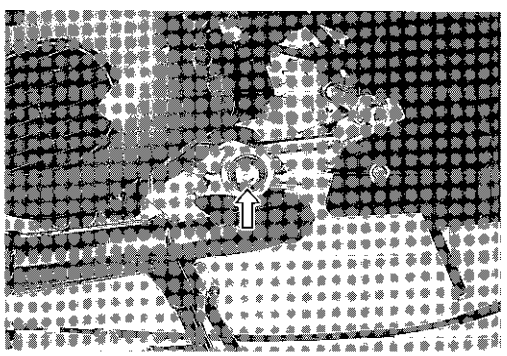
- Luftfilter-Einlaßbalg abnehmen, indem die Klemmschraube gelöst wird.



- Untere Befestigungsschraube des Hinterrad-Stoßdämpfers entfernen.



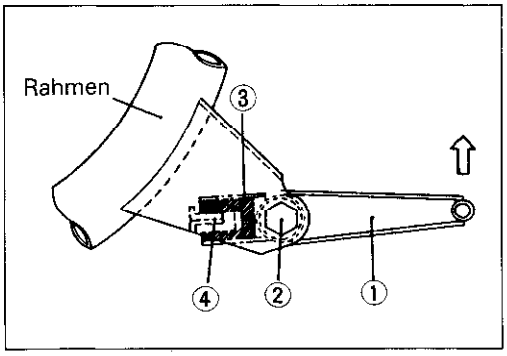
- Motorbefestigungsmutter und -welle abnehmen und Motor ausbauen.



WIEDEREINBAU DES MOTORS

Motor im umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

- Kurbelgehäusekonsole ① am Rahmen anbringen und Welle ② einsetzen.
- Hinteren Teil der Kurbelgehäusekonsole anheben und Dämpfer ③ an Anschlag ④ anlegen (siehe Abbildung); danach diesen halten und Mutter mit vorgeschriebenem Drehmoment anziehen.

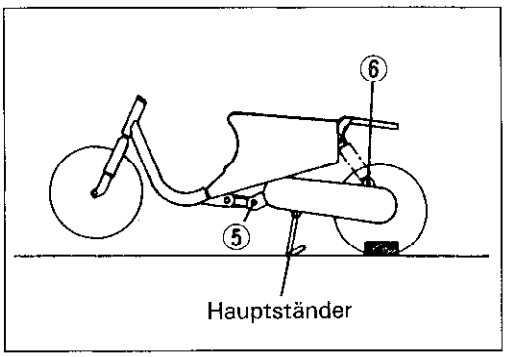


Mutter an Motorbefestigungskonsole: 60 N·m (6,0 kg-m)

- Motor einbauen und Motorbefestigungsmutter ⑤ mit vorgeschriebenem Drehmoment anziehen.

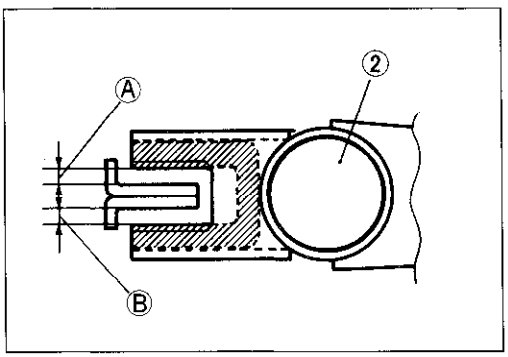
Motorbefestigungsmutter: 60 N·m (6,0 kg-m)

HINWEIS:
Wenn die Motorbefestigungsmutter angezogen wird, das Vorderrad vom Boden abheben, indem die Maschine abgestützt wird.



- Hinterrad-Stoßdämpfermutter ⑥ mit vorgeschrieben em Drehmoment anziehen.

Hinterrad-Stoßdämpfermutter: 32 N·m (3,2 kg-m)

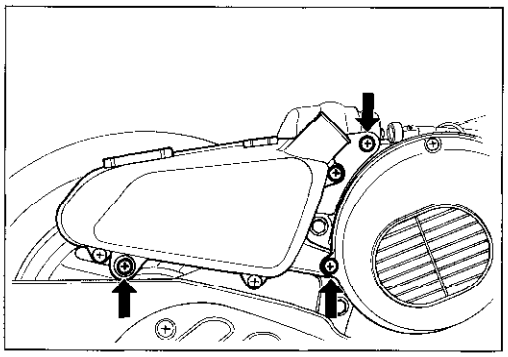


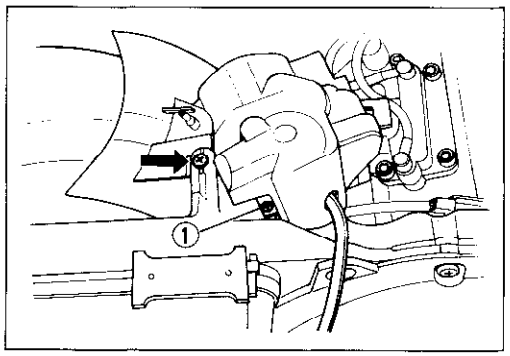
- Nach Einbau des Motors ein Gewicht von 65 kg auf den Sitz legen.
- Überprüfen, ob Spiel Ⓐ und Ⓑ gleich sind. Sind Spiel Ⓐ und Ⓑ verschieden, Motor wie oben noch einmal einbauen.
- Nach Einbau des Motors Kabelbaum und Seilzüge gemäß Abschnitt "Kabelbaum- und Seilzungführung" richtig verlegen. (Siehe Seiten 7-11 bis 7-17.)
- Die folgenden Punkte auf die vorgeschriebenen Werte einstellen.

	Seite
* Gasseilzugeinstellung	2-6
* Leerlaufeinstellung	2-6
* Hinterbremsseileinstellung	2-9
* Ölpumpenentlüftung	4-9

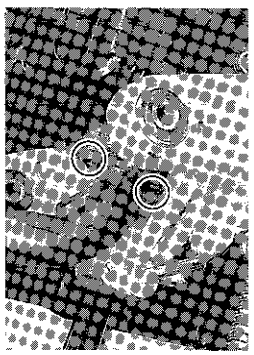
ZERLEGUNG DES MOTORS

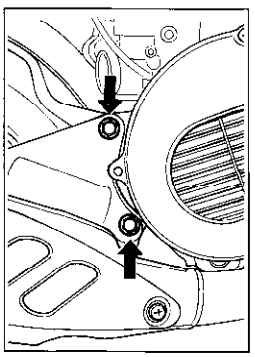
- Befestigungsschrauben und Klemmschraube ① am Vergasereinlaß lösen und Luftfilter entfernen.



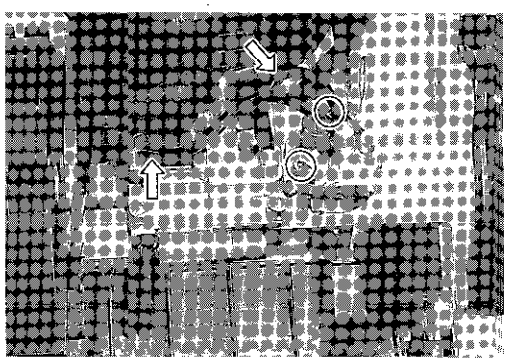


- Befestigungsschraube und -mutter entfernen und Auspufftopf abnehmen.

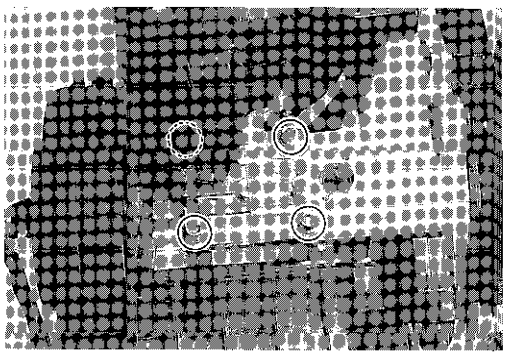




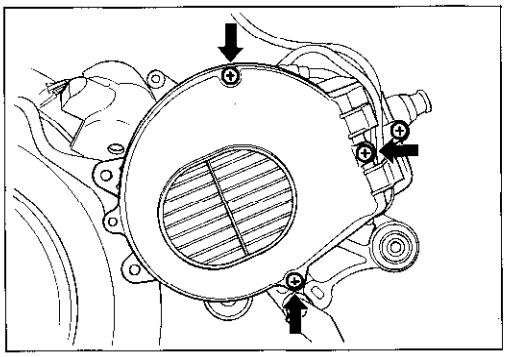
- Ölleitungen abnehmen.
- Ölpumpe ausbauen.



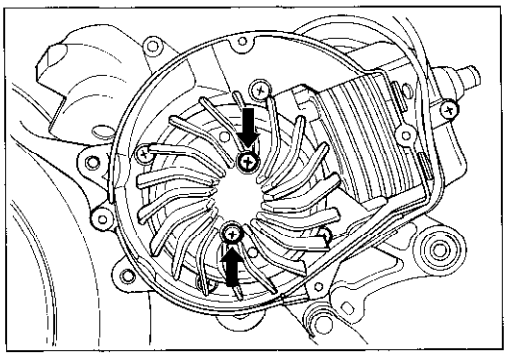
- Einlaßrohr mit Vergaser und Reedventil entfernen.



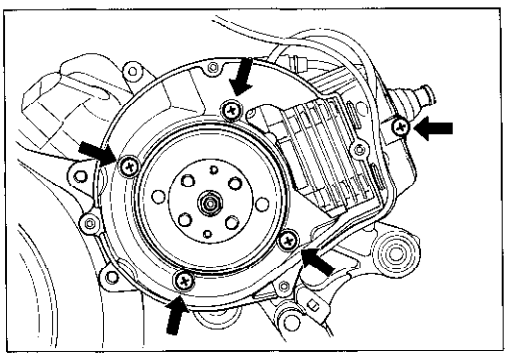
- Kühlventilatorabdeckung abnehmen.



- Kühlventilator ausbauen.

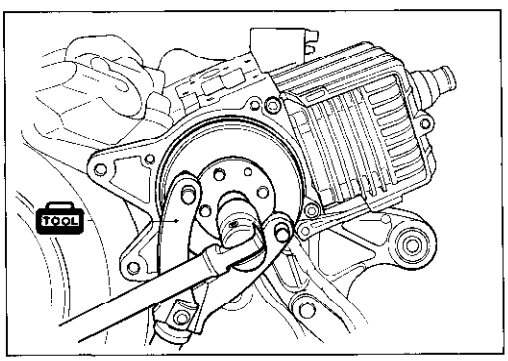


- Kühlventilatorgehäuse abnehmen.



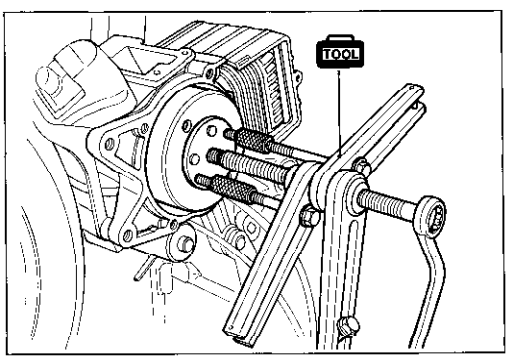
- Mutter am Magnetzünderrotor mit Spezialwerkzeug entfernen.

TOOL **09930-40113: Rotorhalter**

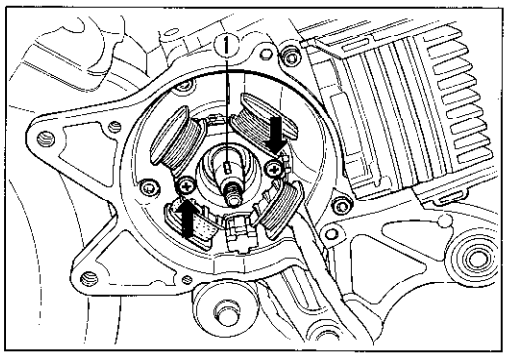


- Rotor mit Spezialwerkzeug entfernen.

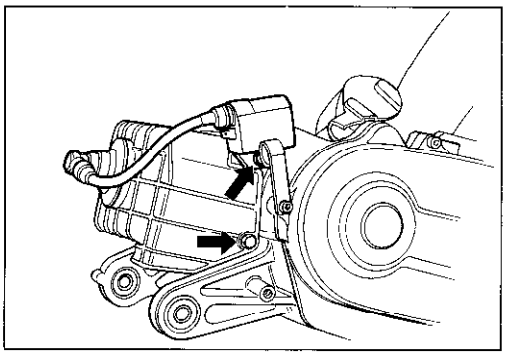
TOOL **09920-13120: Rotorabzieher (Kurbelgehäusetrennwerkzeug)**



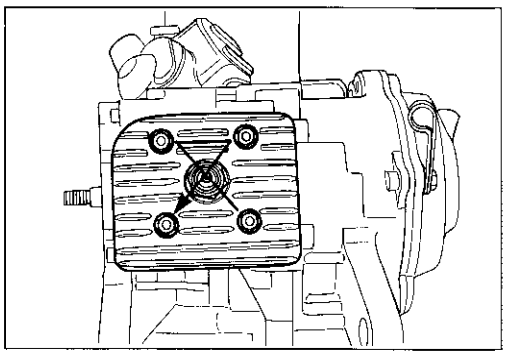
- Stator und Keil ① entfernen.



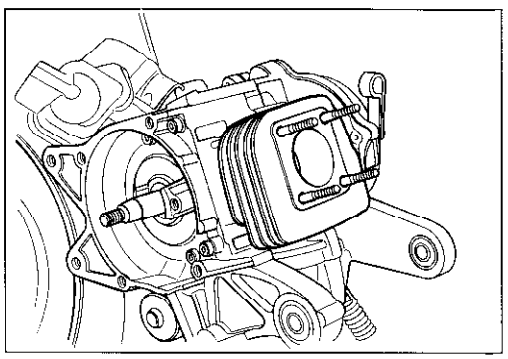
- Zündspule und Zylinderabdeckung entfernen.



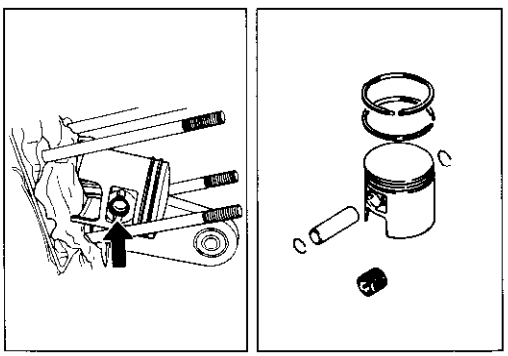
- Zylinderkopf abnehmen.



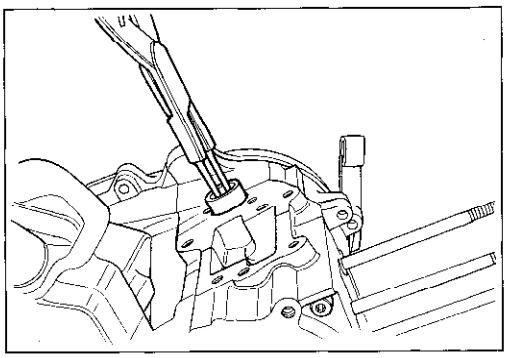
- Zylinder abnehmen.



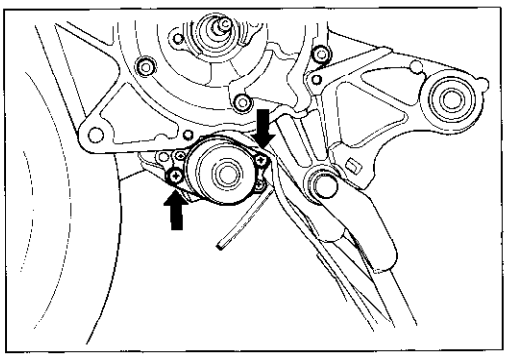
- Ein Tuch unter den Kolben legen und Sicherungsring mit einer Sprengringzange entfernen.
- Kolbenbolzen und Kolben entfernen.



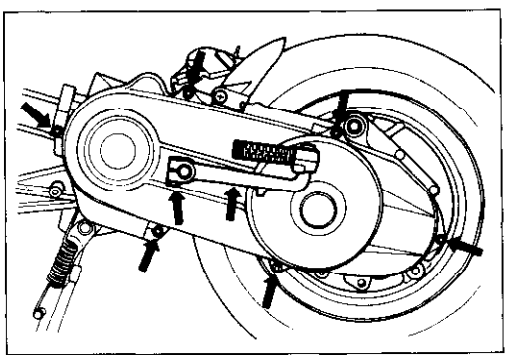
- Ölpumpenabtriebsrad entfernen.



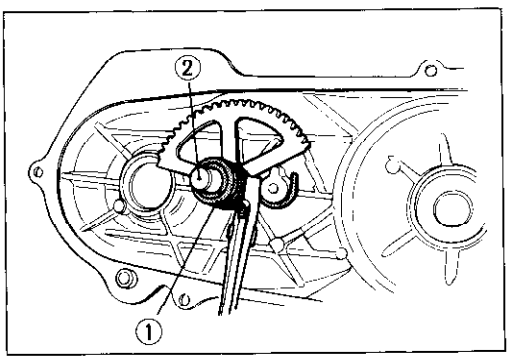
- Anlassermotor ausbauen.



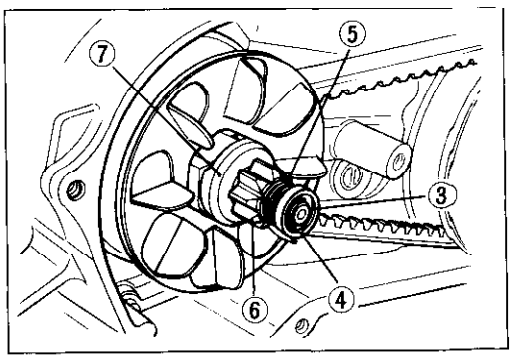
- Kickstarterhebel abnehmen.
- Kupplungsabdeckung abnehmen.



- Feder ① an Kickstarterwelle und Kickstarterwelle ② entfernen.

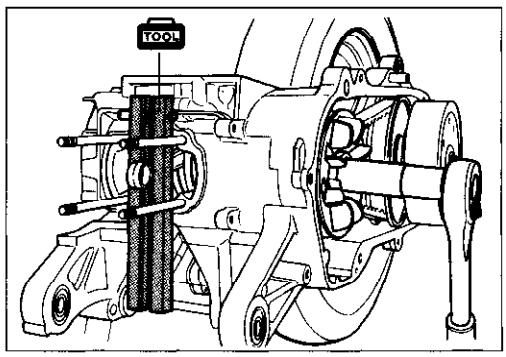


- E-Ring ③, Distanzstück ④, Feder ⑤, Anlasserabtriebsrad ⑥ und linken Kickstarter ⑦ entfernen.

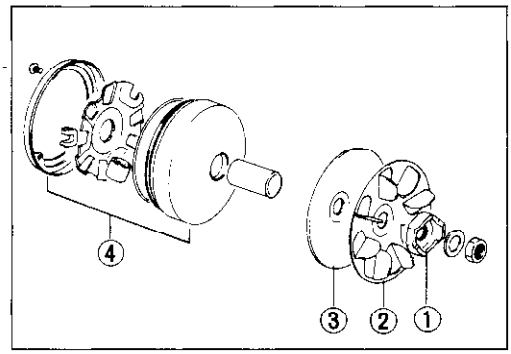


- Kickstartermutter mit Spezialwerkzeug entfernen.

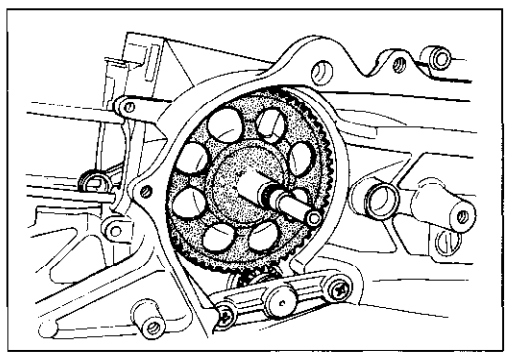
TOOL 09910-20116: Pleuelhalter



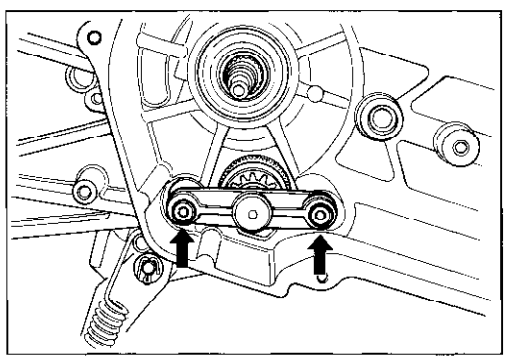
- Rechten Kickstarter ①, Ventilator ② und feste Antriebsscheibe ③ entfernen.
- Freie Antriebsscheibe ④ zerlegen.



- Anlasserabtriebsrad abnehmen.



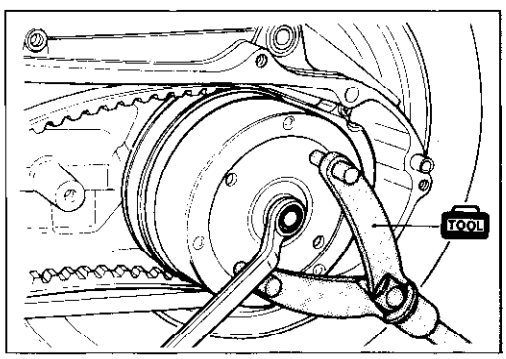
- Kappe auf Anlasserleerlaufrad und Anlasserritzel entfernen.



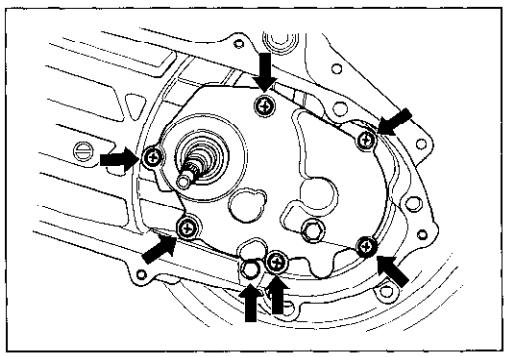
- Kupplungsgehäuse mit Spezialwerkzeug abnehmen.

TOOL 09930-40113: Rotorhalter

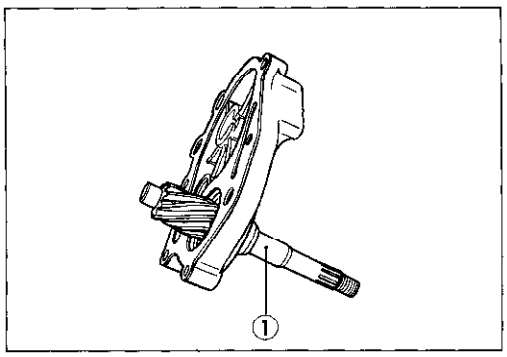
- Die Kupplungsschuheinheit und den Antriebsriemen abnehmen.
- Kupplungsschuh zerlegen. (siehe Seite 3-16.)



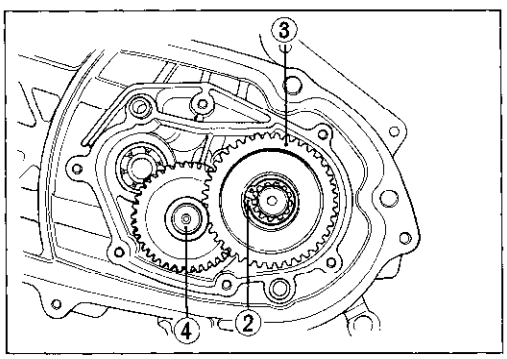
- Getriebeöl ablassen.
- Getriebegehäusedeckel abnehmen.



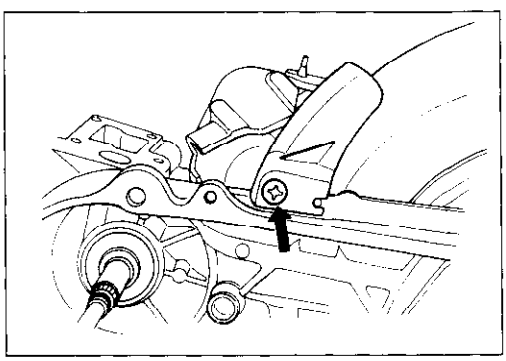
- Antriebswelle ① entfernen.



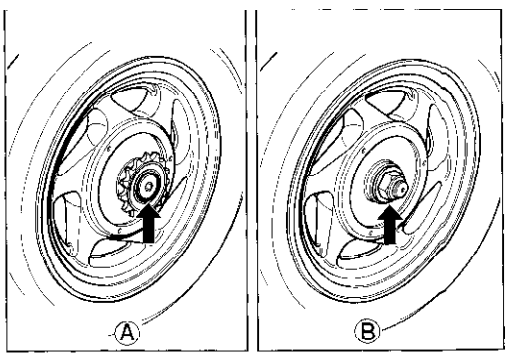
- Sicherungsring ② und Endabtriebsrad ③ entfernen.
- Leerlaufwelle ④ entfernen.



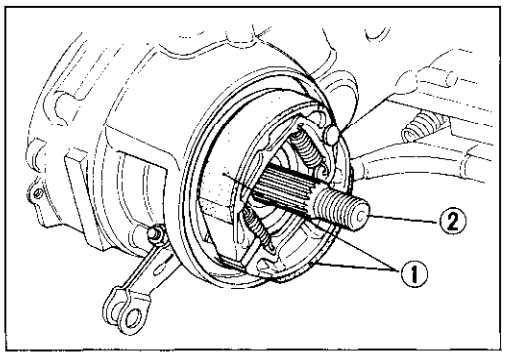
- Schutzblech mit Vergasergummieinfassung entfernen.



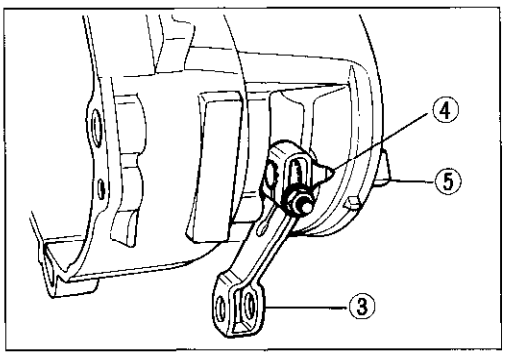
- Hinterrad ausbauen.
  Ⓐ ... Modell für Spanien
  Ⓑ ... Andere Modelle



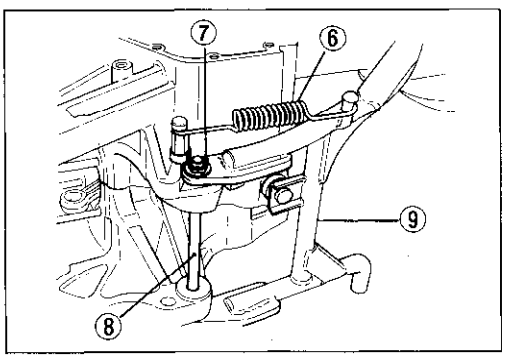
- Bremsschuh ① und Hinterachswelle ② entfernen.



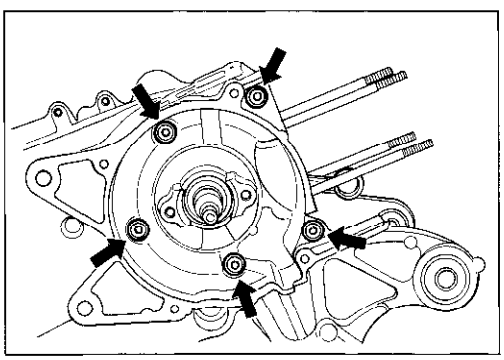
- Hinterbremswellenhebel ③, Anzeigeplättchen ④ und Nockenwelle ⑤ entfernen.



- Rückholfeder ⑥ entfernen.
- Splint ⑦ und welle ⑧ Entfernen.
- Hauptständer ⑨ entfernen.

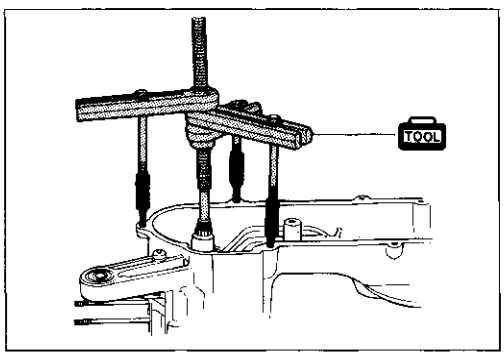


- Kurbelgehäusesicherungsschrauben entfernen.



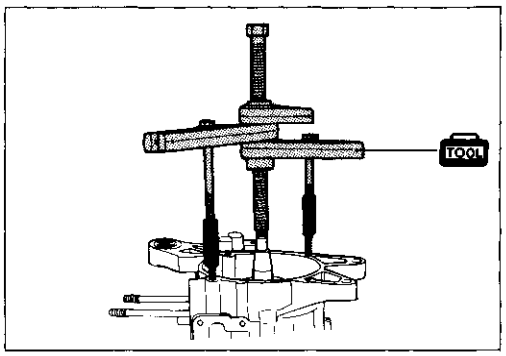
- Kurbelgehäuse mit Spezialwerkzeug trennen.

TOOL 09920-13120: Kurbelgehäusetrennwerkzeug



- Kurbelwelle mit Spezialwerkzeug entfernen.

TOOL **09920-13120: Kurbelwellenabziehen (Kurbelgehäusetrennwerkzeug)**

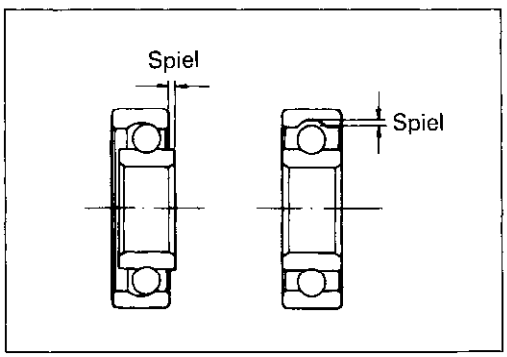


ÜBERPRÜFUNG UND WARTUNG VON MOTORTEILEN

LAGER

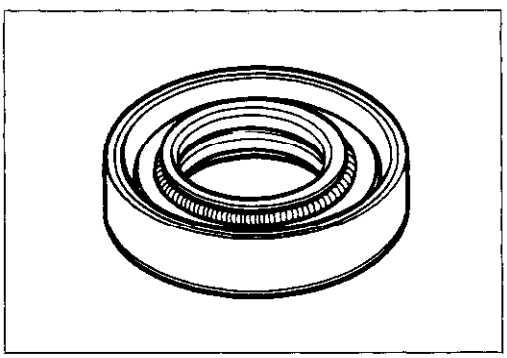
Spiel des Lagerinnenlaufrings im Kurbelgehäusedeckel von Hand überprüfen. Innenlaufring von Hand drehen und auf ungewöhnliche Geräusche und Leichtgängigkeit überprüfen. Lager bei Unregelmäßigkeiten erneuern.

HINWEIS:
Lager vor der Überprüfung mit einer Reinigungslösung waschen und mit Motoröl schmieren.



ÖLDICHTUNGEN

Eine Beschädigung der Öldichtungslippe kann zum Auslaufen des Kraftstoff-/Luftgemischs oder von Öl führen. Lippe auf Beschädigung überprüfen und ggf. erneuern.

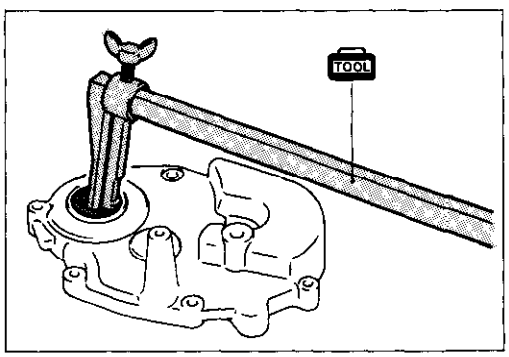


- Öldichtung mit Spezialwerkzeug aus dem Kurbelgehäuse nehmen.

TOOL **09913-50121: Öldichtungsabzieher**

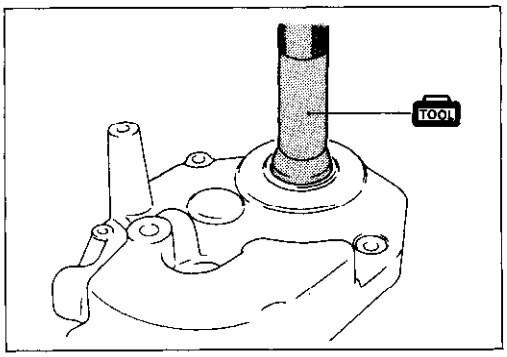
⚠ ACHTUNG

Entfernte Öldichtung erneuern.



- Lager mit Spezialwerkzeug ausbauen.

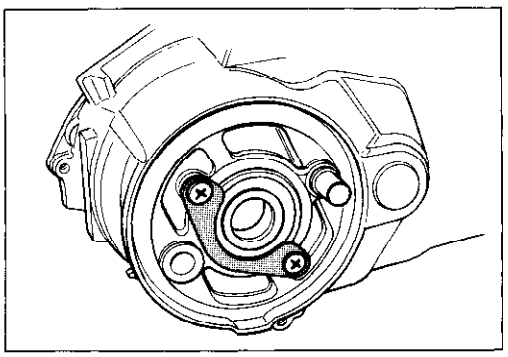
TOOL **09943-88211: Lagerabzieher (Lagereinsetzer)**



⚠ ACHTUNG

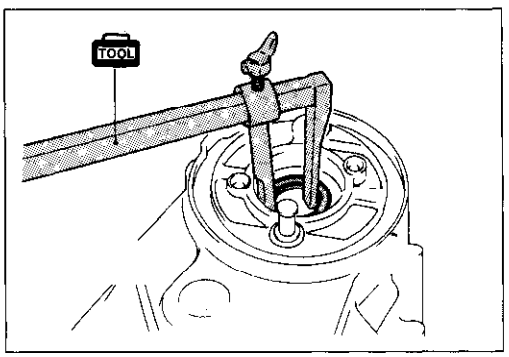
Ausgebautes Lager erneuern.

- Lagerhalter entfernen.



- Öldichtung mit Spezialwerkzeug entfernen.

TOOL **09913-50121: Öldichtungsabzieher**

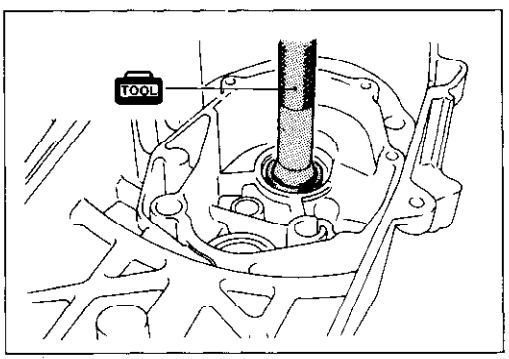


⚠ ACHTUNG

Entfernte Öldichtung erneuern.

- Lager an Hinterachswelle mit Spezialwerkzeug ausbauen.

TOOL **09943-88211: Lagerabzieher (Lagereinsetzer)**

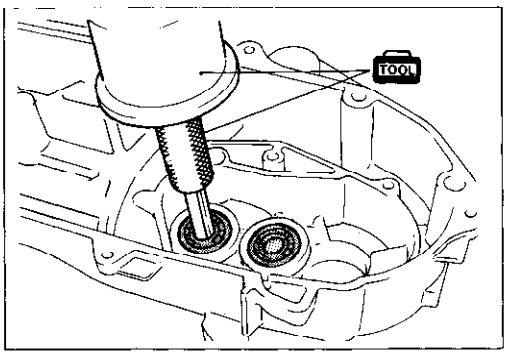


⚠ ACHTUNG

Ausgebautes Lager erneuern.

- Lager an Antriebs- und Leerlaufwelle mit Spezialwerkzeug ausbauen.

TOOL **09921-20210: Lagerabzieher**
09930-30102: Gleitschaft

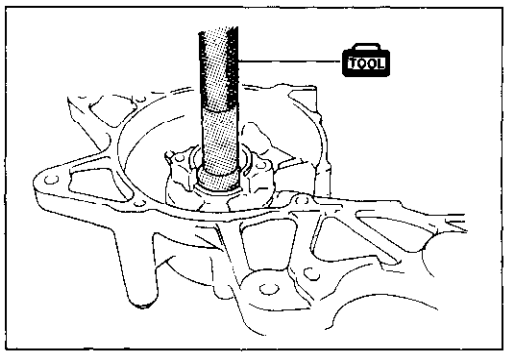


⚠ ACHTUNG

Ausgebautes Lager erneuern.

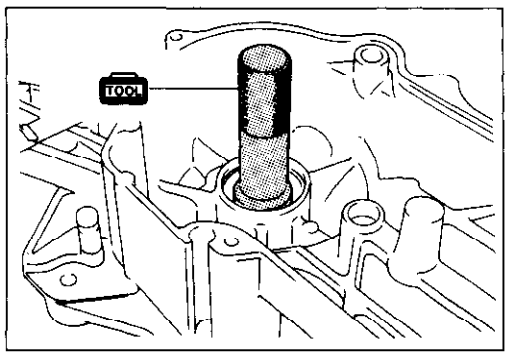
- Kurbelwellenlager mit Spezialwerkzeug ausbauen.

TOOL 09943-88211: Lagerabzieher (Lagereinsetzer)
09913-75821: Lagerabzieher (Lagereinsetzer)

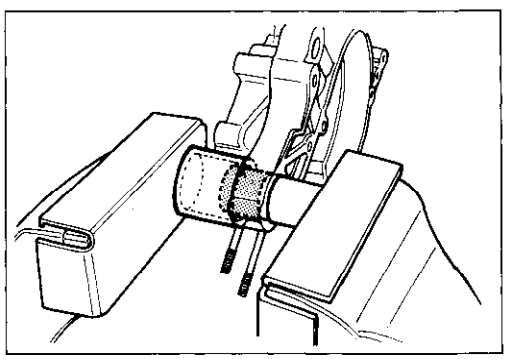


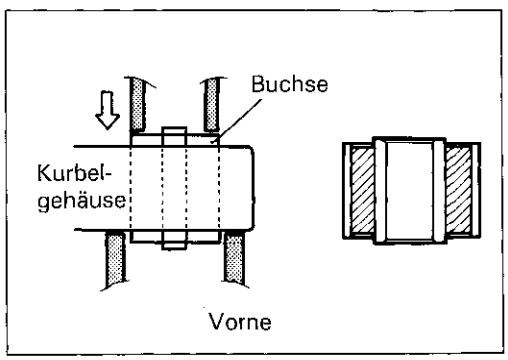
⚠ ACHTUNG

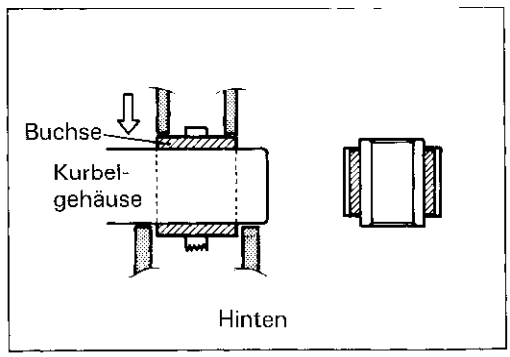
Entfernte Lager erneuern.



- Mit zwei Stahlrohren geeigneter Größe Motorbefestigungsbuchsen in einem Schraubstock herausdrüken (siehe Abb.).

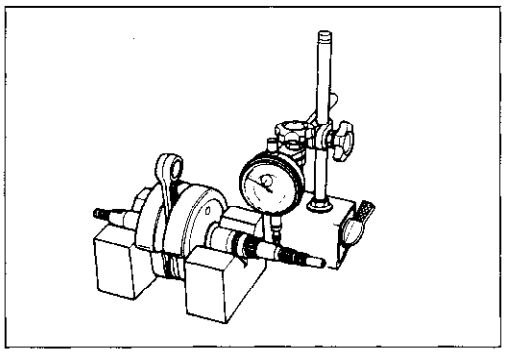






KURBELWELLE

KURBELWELLENSCHLAG



Kurbelwelle auf V-Blöcke legen und mit angesetzter Meßuhr Schlag messen (siehe Abb.).

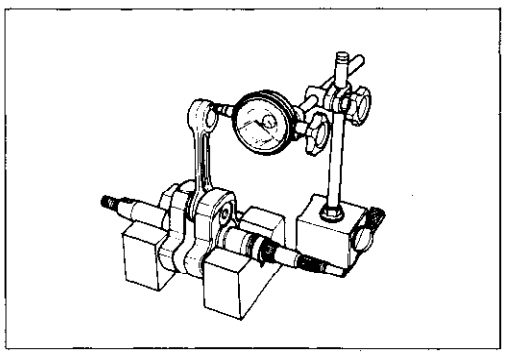
Verschleißgrenze: 0,05 mm

Starker Kurbelwellenschlag ist häufig der Grund für ein ungewöhnliches Vibrieren des Motors. Ein solches Vibrieren vekürzt das Leben des Motors.

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

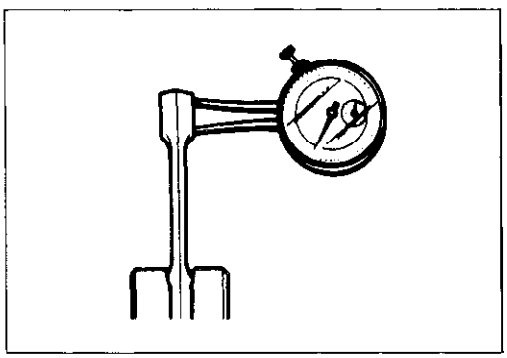
ZUSTAND DES KURBELWELLENLAGERS

Kurbelwelle mit dem Pleuel drechen und sehen, ob die Drehbewegung im Pleuelfuß leichtgängig ist. Kurbelwelle starr halten und Pleuel auf- und abbewegen. Dabei darf es kein Klappern im Pleuelfuß geben.
Verschleiß des Pleuelfußes läßt sich durch Überprüfung der Bewegung des Pleuelkopfes ermessen. In diesem Verfahren läßt sich auch das Maß des Verschleißes an Teilen des Pleuelfußes überprüfen.
Bei Überschreiten der Verschleißgrenze Pleuel, Kolbenbolzen und Kolbenbuchse erneuern.



Verschleißgrenze: 3,0 mm

INNENDURCHMESSER DES PLEUELAUGES

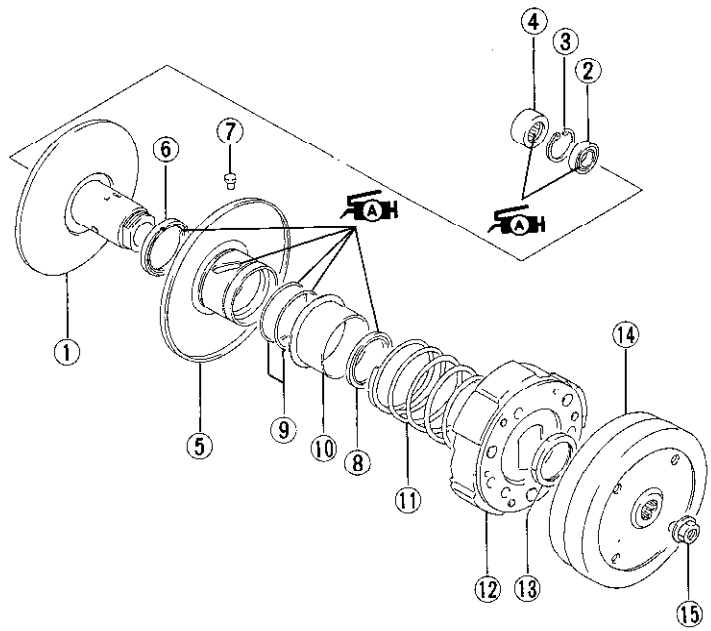


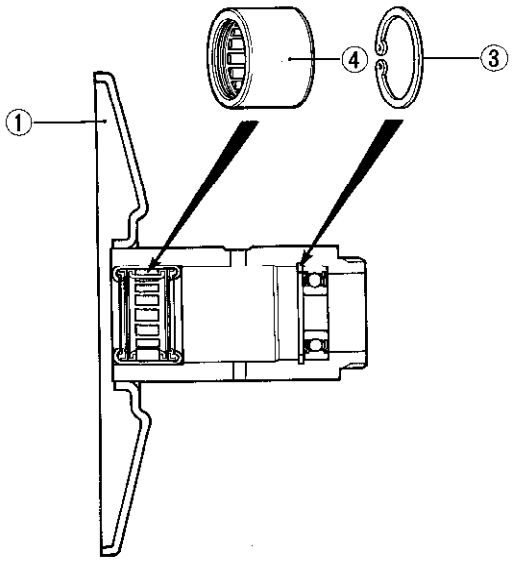
Durchmesser des Pleuelauges mit einem Meßfühler messen.

Verschleißgrenze: 14,040 mm

TOOL **09900-20605: Meßfühler**

KUPPLUNG UND FREIER ABTRIEB





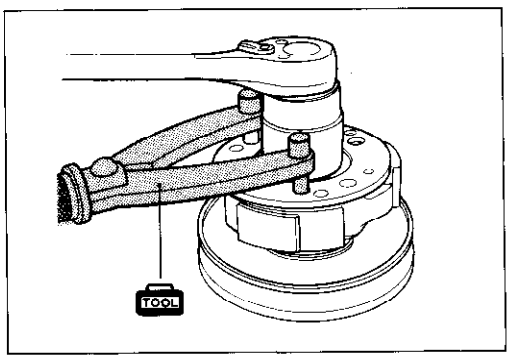
① Feste Abtriebsscheibe
② Lager
③ Sicherungsring
④ Nadelrollenlager
⑤ Freie Abtriebsscheibe
⑥ Öldichtung
⑦ Stift
⑧ Öldichtung
⑨ O-Ring
⑩ Führung der Feder an der Freien Abtriebsscheibe
⑪ Feder
⑫ Kupplungsschuh komplette
⑬ Mutter am Kupplungsschuh
⑭ Kupplungsgehäuse
⑮ Mutter

ZERLEGUNG

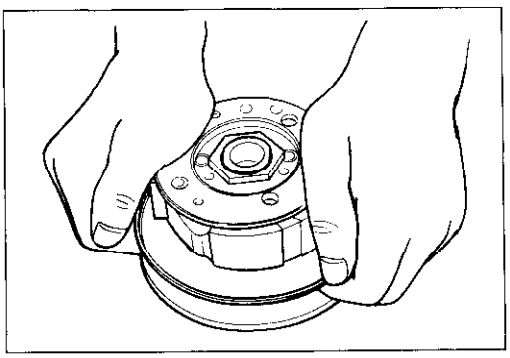
Liegt die Motordrehzahl nicht im vorgeschriebenen Drehzahlbereich, Kupplung und freien Abtrieb wie folgt zerlegen.

- Mutter am Kupplungsschuh mit Spezialwerkzeug lockern.

TOOL 09930-40113: Rotorhalter



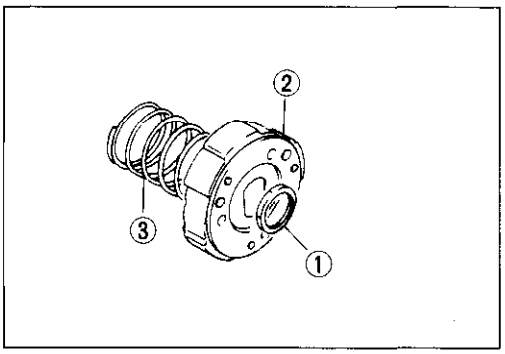
- Kupplungsschuh komplett von Hand niederhalten und Mutter entfernen (siehe Abb.).



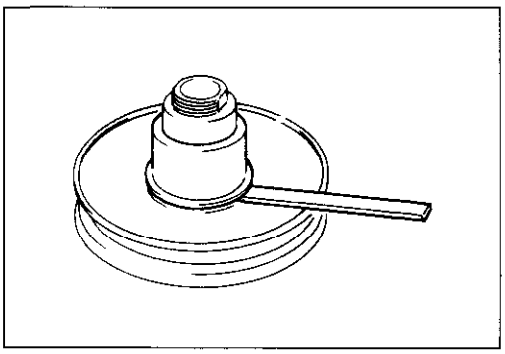
⚠ WARNUNG

Von Hand niedergedrückten Kupplungsschuh komplett nach und nach loslassen, um die freiwerdende Kraft der Kupplung auszugleichen. Ein plötzliches Loslassen führt dazu, daß die Teile auseinanderfliegen.

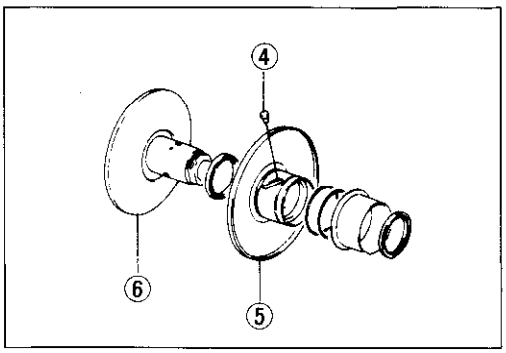
① Mutter
② Kupplungsschuh komplette
③ Feder



- Mit einem dünnen Schraubenzieher o.ä. Führung der Feder an der freien Abtriebsscheibe losprellen.



- Stifte ④, freie Abtriebsscheibe ⑤ und feste Abtriebsscheibe ⑥ entfernen.

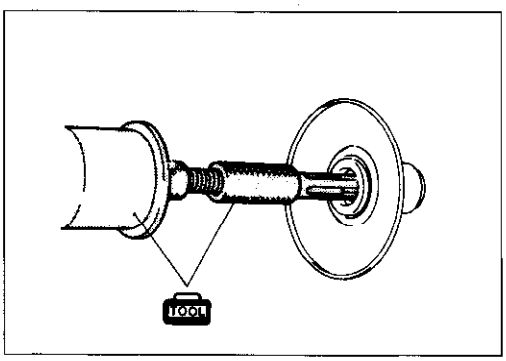


- Lager mit Spezialwerkzeug ausbauen.

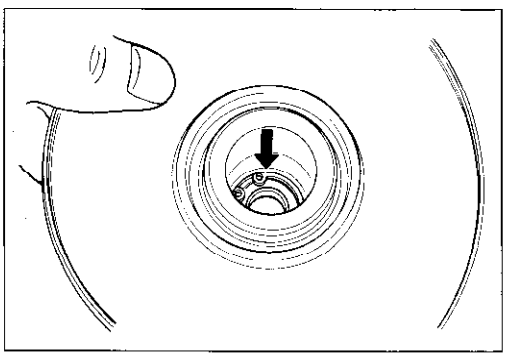
TOOL 09923-73210: Lagerabzieher
09930-30102: Gleitschaft

⚠ ACHTUNG

Ausgebautes Lager erneuern.

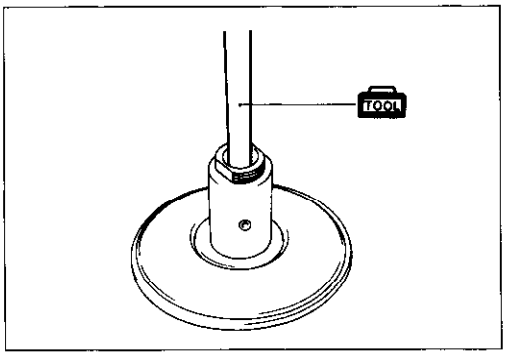


- Sicherungsring entfernen.



- Lager mit Spezialwerkzeug ausbauen.

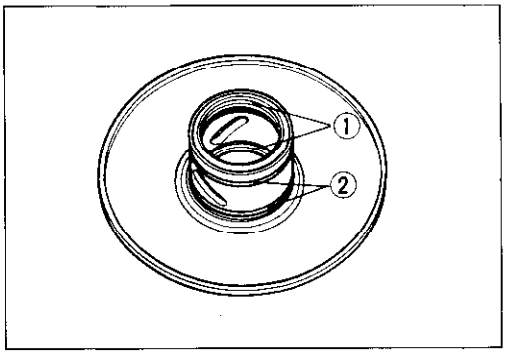
TOOL 09941-50111: Lagerabzieher



⚠ ACHTUNG

Ausgebautes Lager erneuern.

- Öldichtungen ① und O-Ringe ② entfernen.



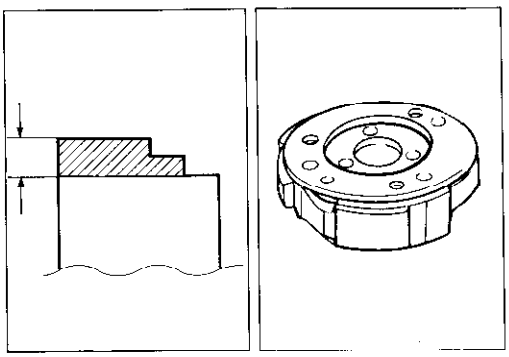
⚠ ACHTUNG

Ausgebaute Öldichtungen und O-Ringe erneuern.

KUPPLUNGSSCHUH

Kupplungsschuhe auf Abspanung, Risse, ungleichmäßige Abnutzung und Verbrennungen überprüfen und die Stärke der Schuhe mit einer Schublehre messen. Unterschreitet die Stärke folgende Verschleißgrenze, Schuhe als Satz erneuern.

Verschleißgrenze: 2,0 mm



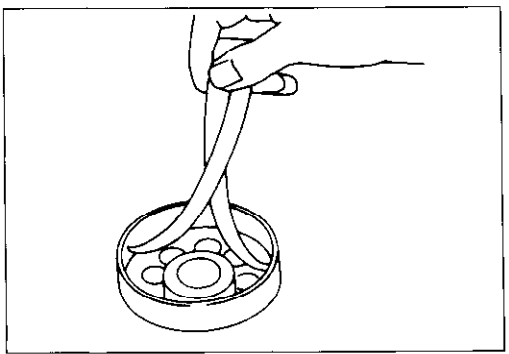
Kupplungsfedern Kupplungsfedern auf überdehnte oder gebrochene Windungen überprüfen.

⚠ ACHTUNG

Kupplungsschuhe bzw. -federn nie einzeln, stets als Satz erneuern.

Zustand der Innenfläche des Kupplungsrads auf Riefen, Risse und ungleichmäßige Abnutzung überprüfen. Innendurchmesser des Kupplungsrads mit einem Innentaster messen. Zur Überprüfung von Unrundheit und Abnutzung Durchmesser an verschiedenen Stellen messen.

Verschleißgrenze: 110,50 mm

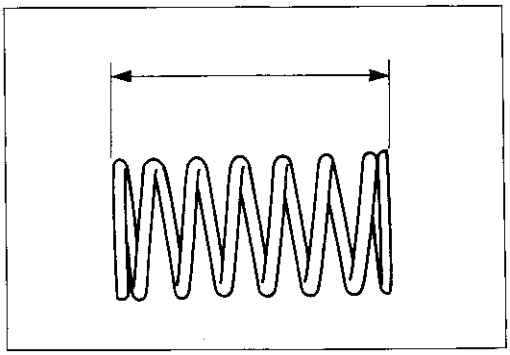


Messung des Innendurchmesser des Kupplungrads

FEDER AN DER ABTRIEBSSCHEIBE

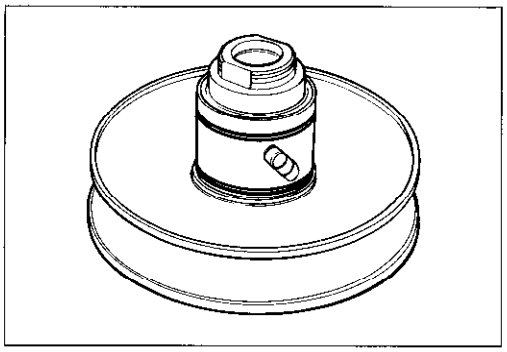
Freie Länge der Feder an der Abtriebsscheibe messen. Liegt die Länge unter der Verschleißgrenze, Feder erneuern.

Verschleißgrenze: 104,5 mm



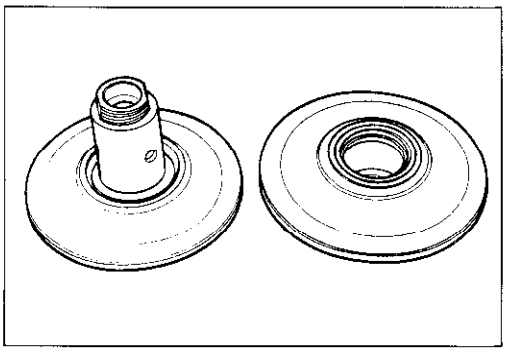
STIFT AN DER ABTRIEBSSCHEIBE UND ÖLDICHTUNG

Abtriebsscheiben drehen und überprüfen, ob sie leichtgängig sind.
Bei Schwergängigkeit oder ungleichem Lauf Lippe der Öldichtung, Gleitfläche des Abtriebsrads und Gleitstifte auf Abnutzung oder Beschädigung überprüfen.



ABTRIEBSSCHEIBE

Riemenlauffläche beider Abtriebsräder auf Kratzer, Abnutzung und Beschädigung überprüfen.
Bei Unregelmäßigkeit Abtriebsscheibe erneuern.

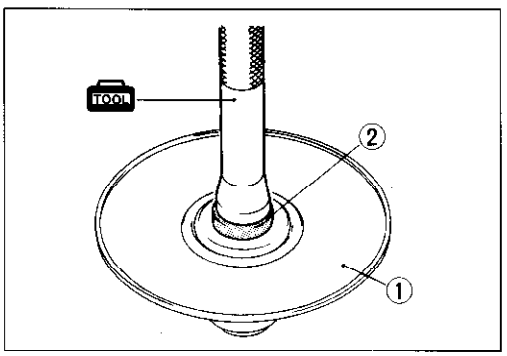


WIEDERZUSAMMENBAU

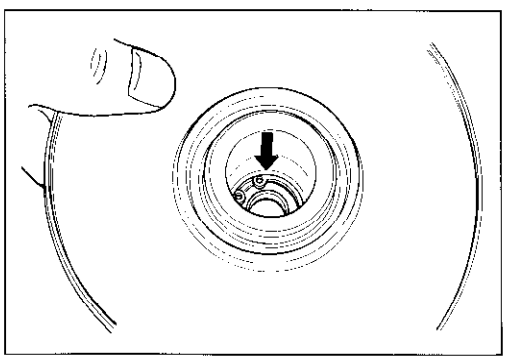
Kupplung und bewegliche Abtriebsscheibe in umgekehrter Reihenfolge der Zerlegung zusammenbauen und die folgenden Schritte ausführen.

- Lager ② mit Spezialwerkzeug in feste Abtriebsscheibe ① einsetzen.

TOOL 09943-88211: Lagereinsetzer



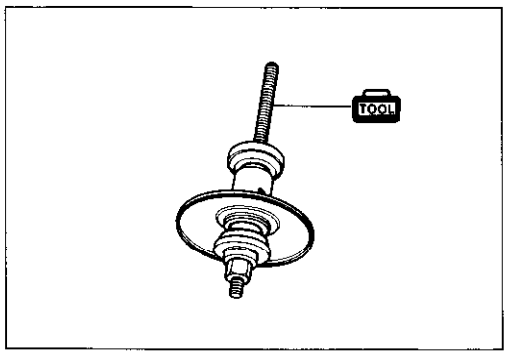
- Sicherungsring richtig einbauen.



- Nadelrollenlager mit Spezialwerkzeug einbauen.

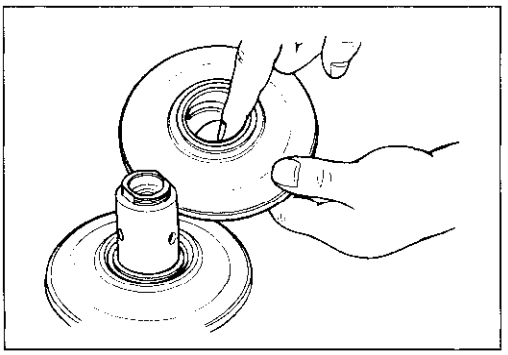
TOOL 09924-84521: Lagereinsetzer

HINWEIS:
Beschriftete Seite des Lagers nach außen richten.



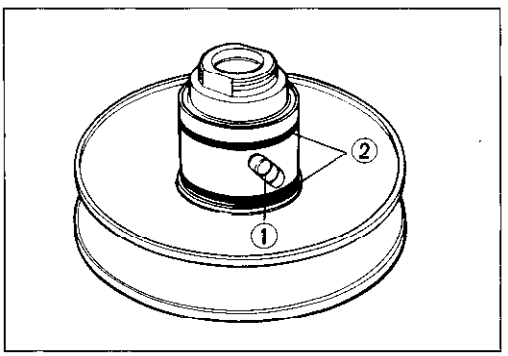
- Gleitfläche zwischen fester und freier Abtriebsscheibentrommel schmieren.

99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



HINWEIS:
Beim Aufsetzen der freien auf die feste scheibe Öldichtung richtig anbringen.

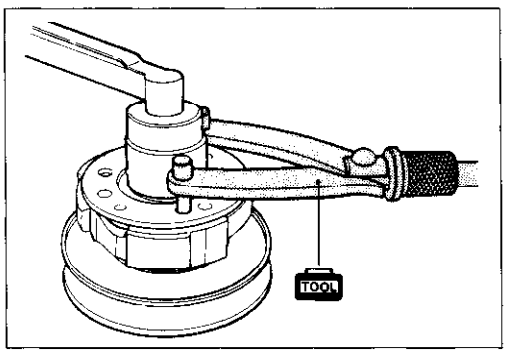
- Stift ① an drei Stellen auf der Abtriebsscheibentrommel einsetzen.
- Nockenstelle, wo die Stifte eingesetzt sind, leicht schmieren.
- Zwei O-Ringe ② anbringen.



- Mutter mit Spezialwerkzeug im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

09930-40113: Rotorhalter

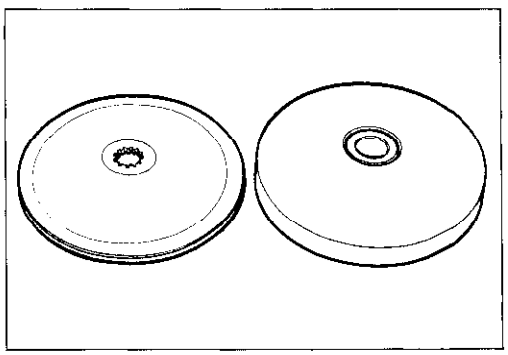
Mutter am Kupplungsschuh: 50 N·m (5,0 kg-m)



FREIER ANTRIEB

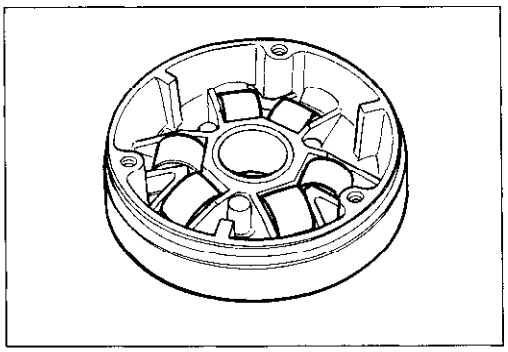
ANTRIEBSSCHEIBE

Riemenlauffläche der Antriebsräder auf Abnutzung, Kratzer oder andere Unregelmäßigkeiten überprüfen. Ggf. Antriebsrad erneuern.



ROLLEN UND GLEITFLÄCHE

Rollen und Gleitfläche auf Abnutzung oder Beschädigung überprüfen.



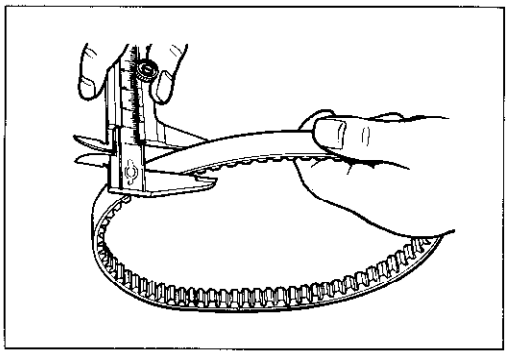
ANTRIEBSRIEMEN

Antriebsriemen abnehmen und auf Risse, Verschleiß und Auflösungserscheinungen überprüfen. Breite des Antriebsriemens mit einer Schublehre messen. Liegt sie unter der Verschleißgrenze oder zeigen sich Defekte, Antriebsriemen erneuern.

Verschleißgrenze: 16,0 mm

⚠ ACHTUNG

Antriebsriemen stets von Schmierstoffen fernhalten.

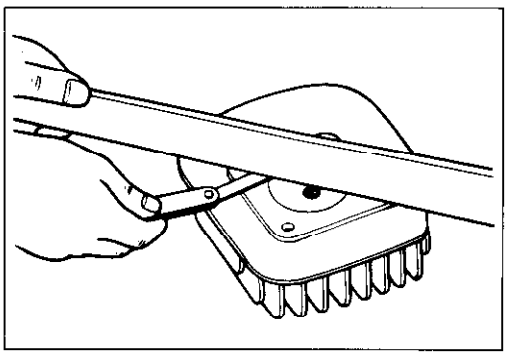


ZYLINDERKOPF

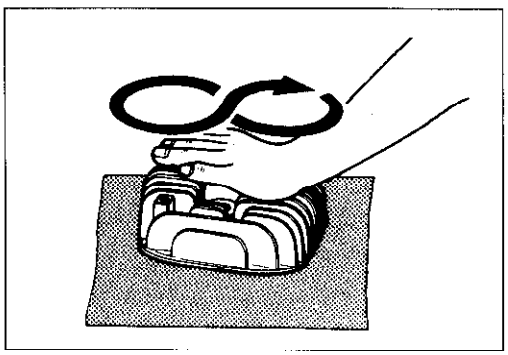
Ölkohleablagerungen entfernen.
Dichtungsfläche des Zylinderkopfs mit einem Richtlineal und einer Fühlerlehre auf Verzug überprüfen. Das Spiel dabei an mehreren Stellen messen.

TOOL 09900-20803: Fühlerlehre

Verschleißgrenze: 0,05 mm

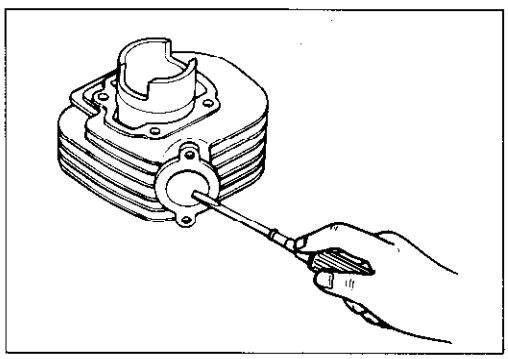


Überschreitet der größte meßwert an einer Stelle des Richtlineals die Verschleißgrenze, Zylinderkopf abrichten. Dazu Schmirgelpapier (ca. #400) auf eine Richtplatte legen und Dichtungsfläche zum Läppen darauf bewegen. Die Dichtungsfläche muß glatt und völlig eben sein, damit die Verbindung dicht ist: eine undichte Verbindung kann der Grund für verminderte Leistung und erhöhten Kraftstoffverbrauch sein.



ZYLINDER

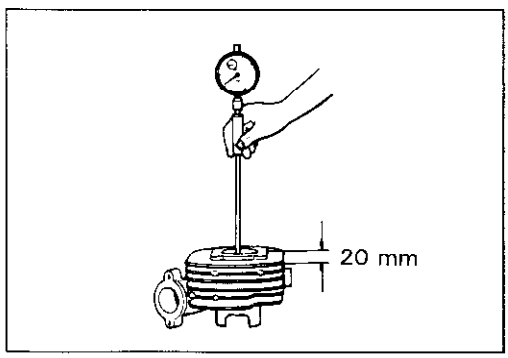
Auslaßöffnung und Oberteil des Zylinders entrußen. Dabei Zylinderwandung nicht beschädigen.



Der Verschleiß der Zylinderwandung ergibt sich aus dem 20 mm von der Zylinderoberkante mit einem Zylinderstichmaß gemessenen Durchmesser. Liegt der so bestimmte Verschleiß über folgendem Wert, Bohrung auf die nächste Übergröße mit einer Bohrmaschine aufbohren oder Zylinder erneuern. Übergrößenkolben gibt es in zwei Größen: 0,5 mm und 1,0 mm

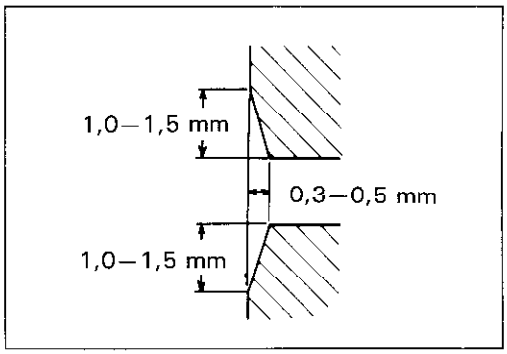
TOOL 09900-20508: Satz Zylinderstichmaße

Verschleißgrenze: 41,075 mm



Nach dem Aufbohren auf eine Übergröße Kanten der Öffnungen abgraten und abgegratete Kanten mit Schmirgelpapier abschleifen. Beim Abgraten mit einem Schaber keine Scharten in die Wandungsfläche machen.

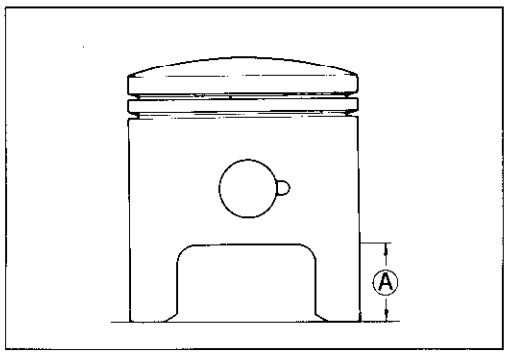
HINWEIS:
Kleinere Unebenheiten an der Zylinderwandung infolge Fressen o.ä. lassen sich mit feinkörnigem Schmirgelpapier abschleifen. Bei tiefen Rillen o.ä. Zylinder mit einer Bohrmaschine auf die nächste Übergröße aufbohren.



KOLBEN

SPIEL ZYLINDER/KOLBEN

Das Spiel Zylinder/Kolben ist die Differenz zwischen Kolben- und Zylinderbohrungsdurchmesser. Durchmesser stets im rechten Winkel zum Kolbenbolzen nehmen. Das Kolbenhemd Ⓐ hat eine Länge von 15 mm, gemessen vom Kolbenhemdende.



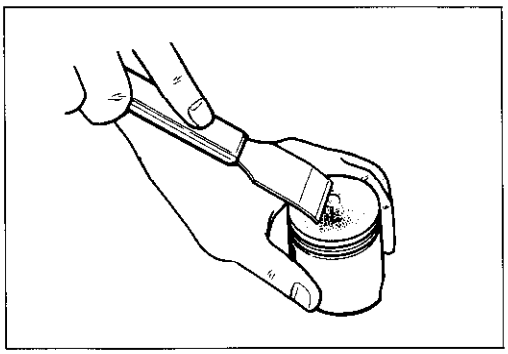
TOOL 09900-20202: Mikrometer (25—50 mm)

Verschleißgrenze: 40,885 mm

Ergibt obige Messung, daß das Kolbenspiel die folgende Verschleißgrenze überschreitet, Zylinder aufbohren und einen Übergrößenkolben einsetzen oder Zylinder mit Kolben erneuern. Messung des Bohrungsdurchmessers in Richtung Einlaß/Auslaß 20 mm von der Zylinderoberkante vornehmen.

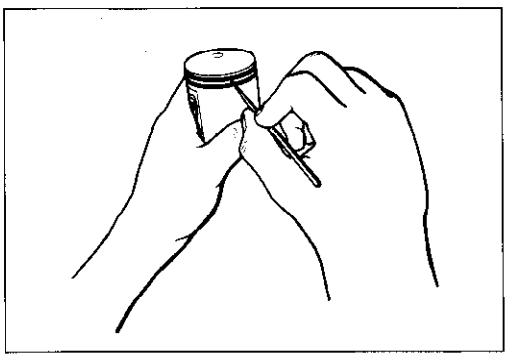
Einheit: mm

	STANDARD	Verschleiß-grenze
Zylinder	41,005—41,020	41,075
Kolben	40,940—40,955	40,885
Spiel Zylinder/Kolben	0,06—0,07	0,120

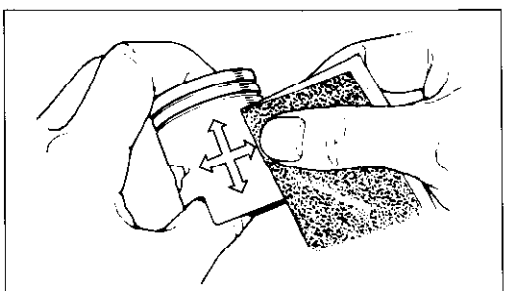


ENTFERNEN DER ÖLKOHLE

Kolben und Kolbenringnuten von Ölkohle reinigen (siehe Abb.). Nach dem Reinigen der Nuten Kolbenringe einsetzen und in ihrer Nut drehen. Sie müssen sich leicht drehen lassen. Ölkohle in der Nut führt dazu, daß der Kolbenring in der Nut festsitzt, was zu verminderter Motorleistung führt.



Kolben mit stark geriefter bzw. verschlissener Gleitfläche infolge Überhitzung erneuern. Leichte Riefen bzw. Verschleißspuren lassen sich mit Schmirgelpapier etwa der Körung #400 abschleifen.



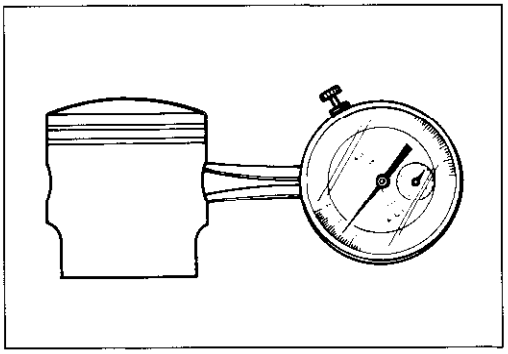
Abschleifen der Gleitfläche mit Schmirgelpapier.

KOLBENAUGE

Innendurchmesser des Kolbenauges mit einem Meßfühler messen. Überschreitet der Meßwert folgende Verschleißgrenze, Kolben erneuern.

TOOL 09900-20605: Meßfühler

Verschleißgrenze: 10,030 mm

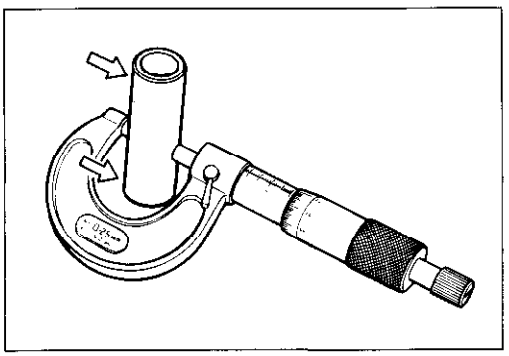


AUSSENDURCHMESSER DES KOLBENBOLZENS

Außendurchmesser des Kolbenbolzens an drei Stellen mit einem Mikrometer messer.

TOOL 09900-20205: Mikrometer (0—25 mm)

Verschleißgrenze: 9,980 mm

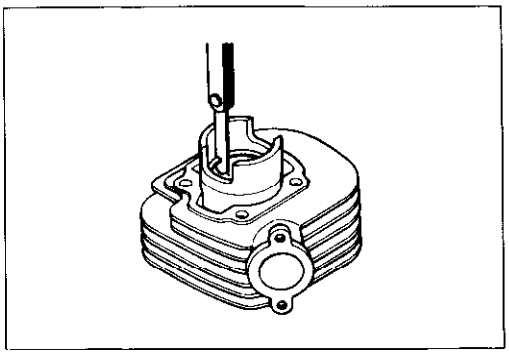


KOLBENRINGE

spalt eines jeden Kolbenrings mit einer Fühlerlehre messen (siehe Abb.). Überschreitet der Kolbenringspalt folgende Verschleißgrenze, Kolbenring erneuern.
Kolbenringspalt in der Zylinderbohrung und an der am wenigsten abgenutzten Stelle an der Zylinderunterseite messen (siehe Abb.).

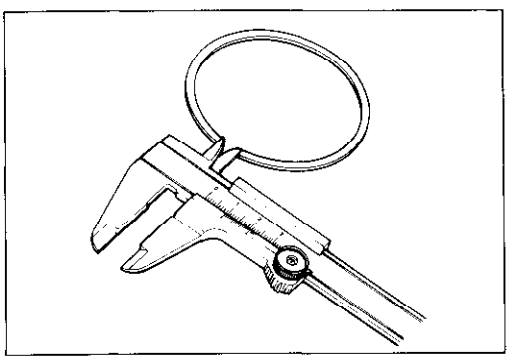
TOOL 09900-20803: Fühlerlehre

Verschleißgrenze: 0,80 mm



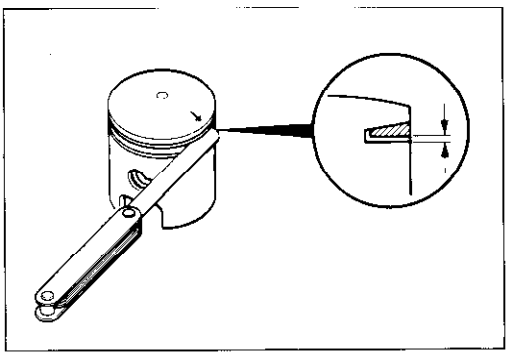
Mit fortschreitender Abnutzung des Kolbenrings vergrößert sich der Kolbenringspalt, was wegen der Falschluft am erweiterten Spalt die Motorleistung mindert. Deshalb ist es wichtig, Kolbenringe zu verwenden, deren Kolbenringspalt unterhalb der Verschleißgrenze liegt.
Zur Überprüfung der Spannkraft freien Kolbenringspalt messen.

Verschleißgrenze: 3,2 mm (1. Kolbenring)
3,4 mm (2. Kolbenring)



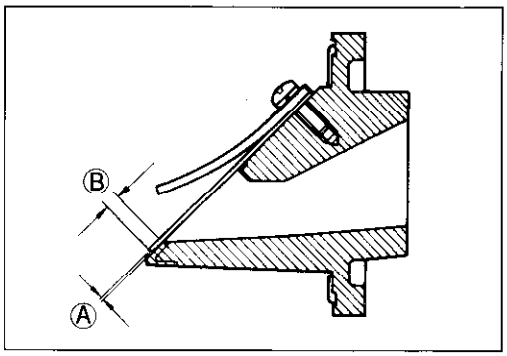
Kolbenring in Kolbenringnut einsetzen und sein Seitenspiel mit einer Fühlerlehre messen, wenn die Gleitflächen von Kolben und Ring in einer Ebene liegen.

Standardspiel (1. und 2. Kolbenring): 0,020—0,060 mm



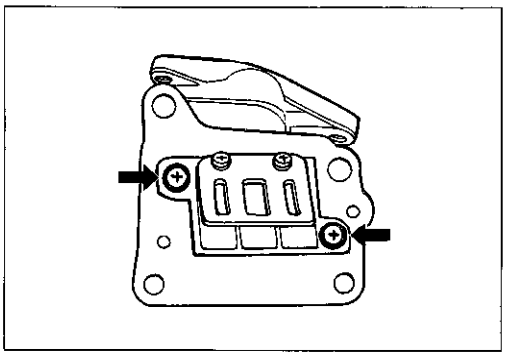
REEDVENTIL

Abstand Ⓐ zwischen Reedventil und dessen Sitz und Abmessung Ⓑ überprüfen. Liegt Abstand Ⓐ über 0,2 mm, Reedventil komplett erneuern. Abmessung Ⓑ beträgt mindestens 1 mm.



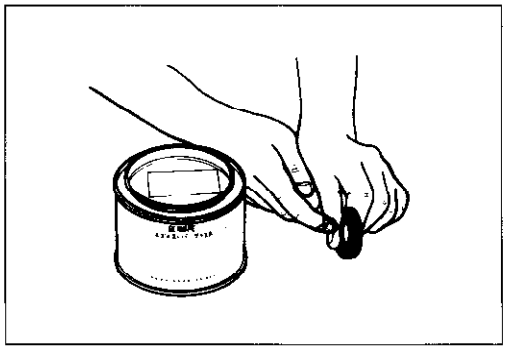
THREAD LOCK "1342" auf den Reedventil-Befestigungsschrauben auftragen.

99000-32050: THREAD LOCK "1342"



WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS

Der Wiederzusammenbau erfolgt grundsätzlich in umgekehrter Reihenfolge der Zerlegung. Eine Reihe von Schritten beim Zusammenbau erfordern bzw. verdienen jedoch eine genaue Erklärung bzw. eine Hervorhebung. Diese Schritte folgen nun für die entsprechenden Teile.



ÖLDICHTUNGEN

Öldichtungen in das Kurbelgehäuse wie folgt einsetzen.

HINWEIS:
Entfernte Öldichtungen erneuern.

- Lippe von Öldichtungen schmieren.

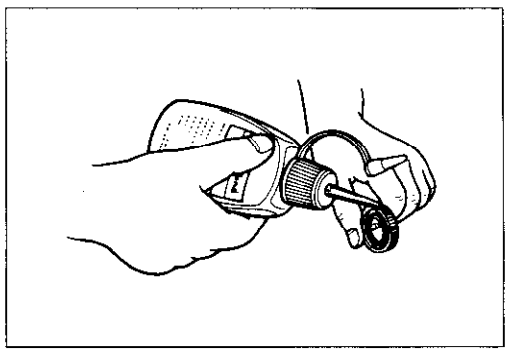
99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Auf Außenfläche der Öldichtung an der rechten und linken Kurbelwelle THREAD LOCK "1342" geben, damit die Öldichtungen sich nicht bewegen können.

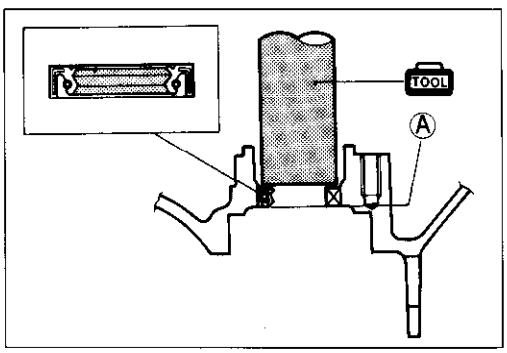
99000-32050: THREAD LOCK "1342"

- Öldichtung langsam mit Spezialwerkzeug in das Kurbelgehäuse einsetzen.

09913-76010: Öldichtungseinsetzer
09924-74510: Einsetzgriff
09924-74540: Vorsatz



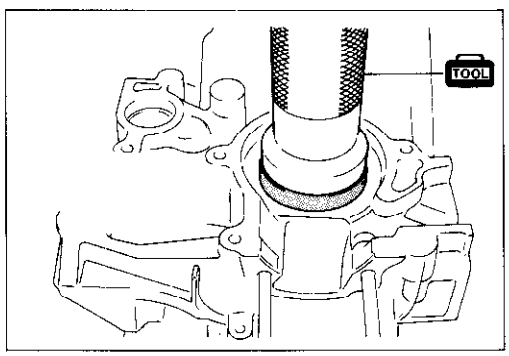
HINWEIS:
Öldichtung mit Kante Ⓐ des Kurbelgehäuses in eine Ebene Bringen (siehe Abb.).

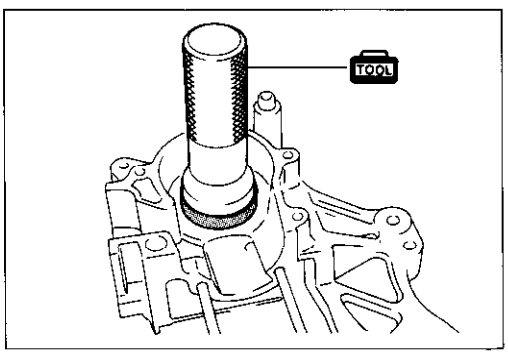


LAGER

Neue Lager mit Spezialwerkzeug einbauen.

09913-75810: Lagereinsetzer
09913-76010: Lagereinsetzer

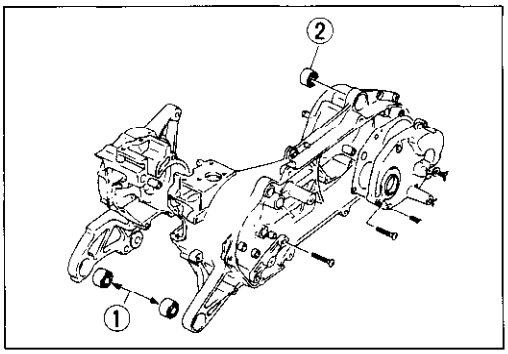


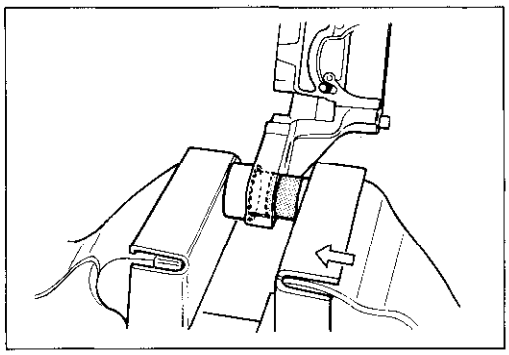


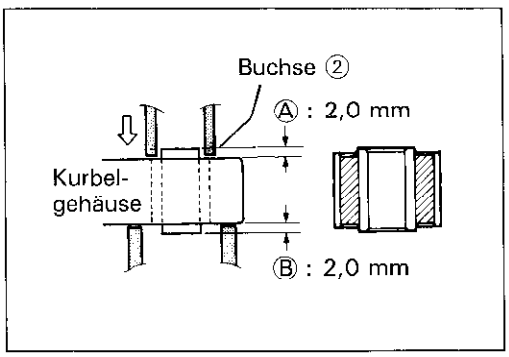
BUCHSEN

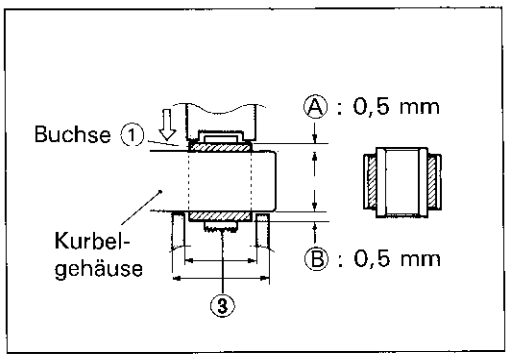
Mit zwei Stahlrohren geeigneter Größe und einem Schraubstock Befestigungsbuchse ① und ② in die Bohrungen am Kurbelgehäuse einsetzen (siehe Abb.).

HINWEIS:
Gerändeltes Ende ③ nach innen. Vorsprung Ⓐ und Ⓑ sollten gleich sein.

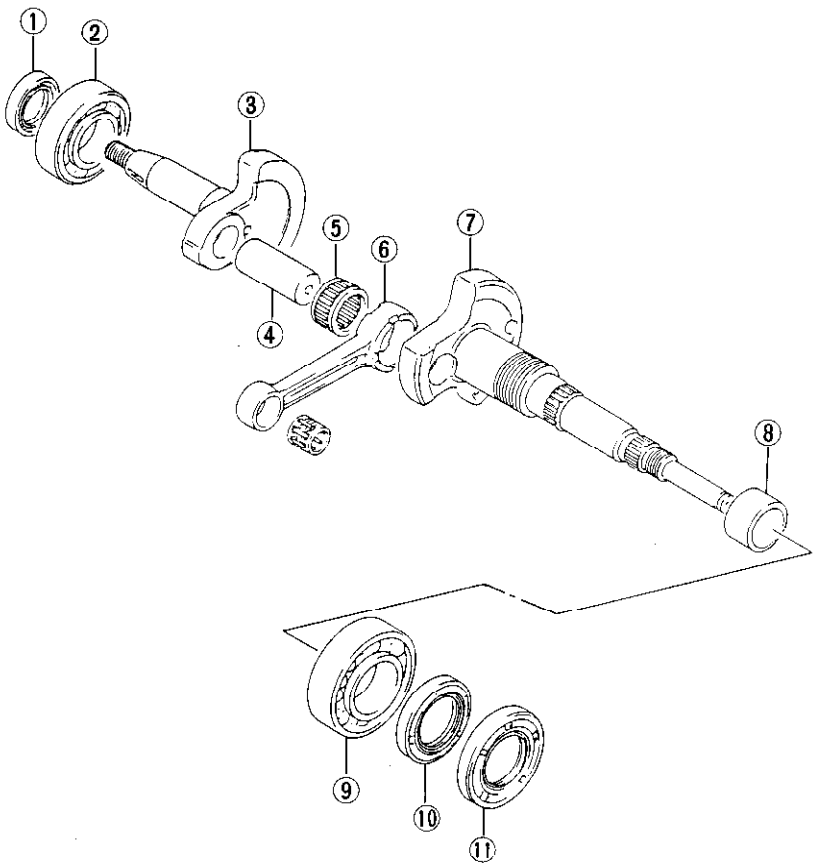








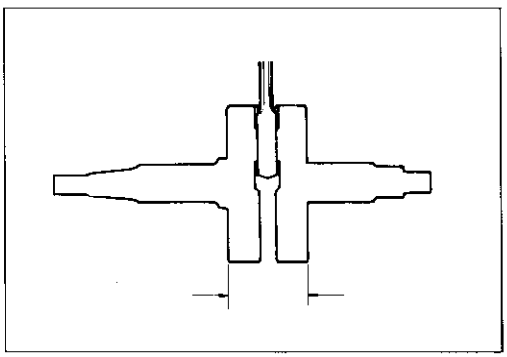
KURBELWELLE



① Öldichtung (R)
② Lager (R)
③ Kurbelwelle (R)
④ Hubzapfen
⑤ Hubzapfenlager
⑥ Pleuel
⑦ Kurbelwelle (L)
⑧ Distanzhülse
⑨ Lager (L)
⑩ Öldichtung (L)
⑪ Öldichtung

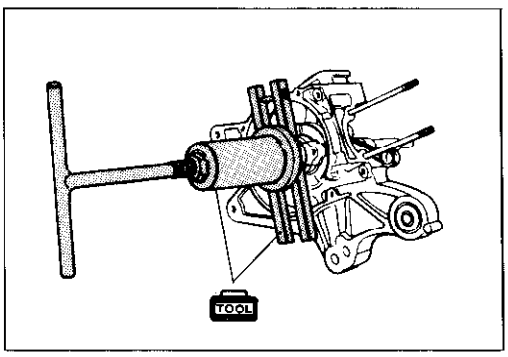
- Beim Zusammenbau der Kurbelwelle Abstand zwischen den Wangen festlegen (siehe Abb. rechts).

Standardabstand zwischen den Wangen: 35,0 ± 0,1 mm



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

TOOL 09910-32812: Kurbelwelleneinsetzer
09910-20116: Pleuelhalter



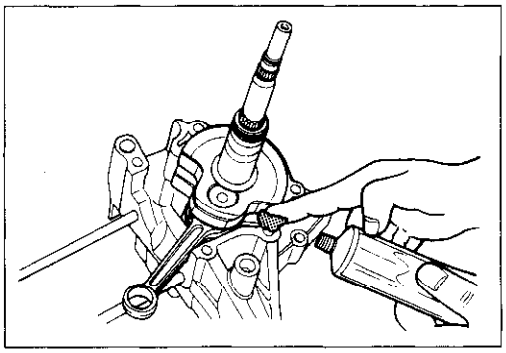
⚠ ACHTUNG

Nie Kurbelwelle mit einem Plastikhammer in das Kurbelgehäuse einschlagen. Stets Spezialwerkzeug nehmen, sonst stimmt die Ausrichtung der Kurbelwelle nicht.

KURBELGEHÄUSE

- SUZUKI BOND "1215" gleichmäßig auf der Anbaufläche der rechten Kurbelgehäusehälfte auftragen.

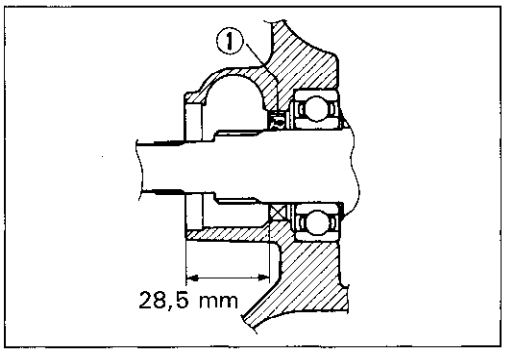
1215 99000-31110: SUZUKI BOND "1215"



- Zwei Paßstifte einsetzen.
- Einige Minuten warten und danach die linke Kurbelgehäusehälfte an der rechten Hälfte anbringen.

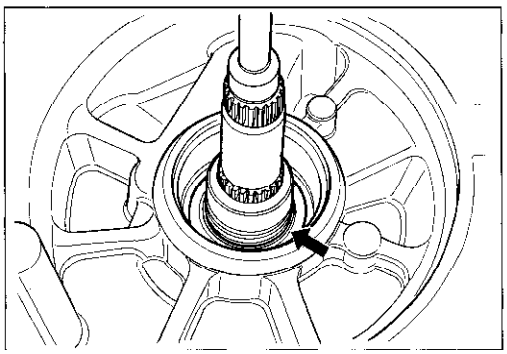
- Kurbelgehäuseschrauben festziehen.
- Eine neue Öldichtung ① gemäß Abbildung mit dem Spezialwerkzeug einbauen.

TOOL 09941-74910: Öldichtungseinsetzer



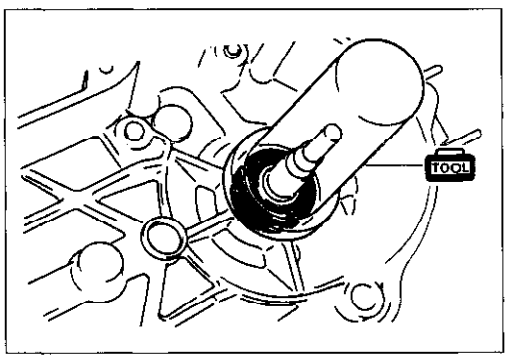
- Etwa 10 g Fett SUZUKI SUPER GREASE "A" am Ölpumpenantriebsrad an der Kurbelwellenfläche auftragen.

A 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

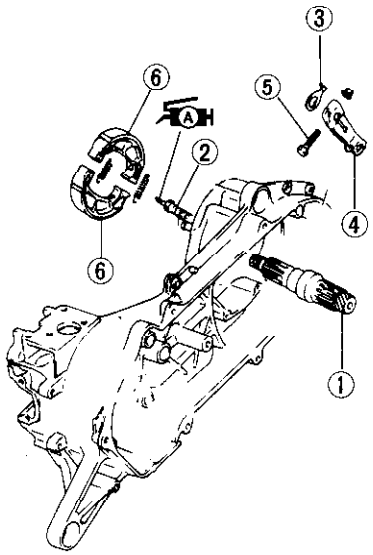


- Eine neue Öldichtung mit dem Spezialwerkzeug einbauen.

TOOL 09951-16080: Öldichtungseinsetzer

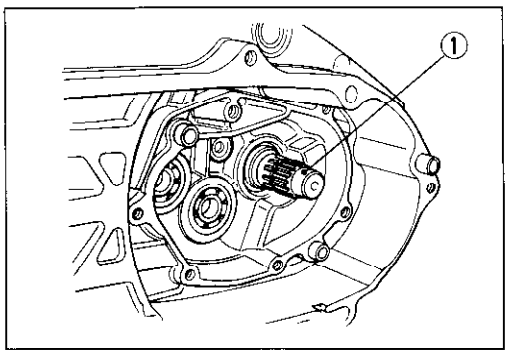


HINTERACHSWELLE



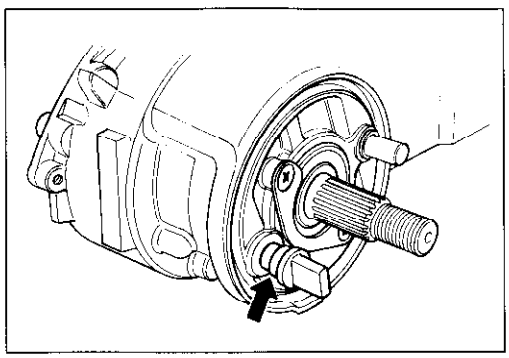
① Hinterachswelle
② Hinterbremswelle
③ Anzeigerplächen
④ Hinterbremswellenhebel
⑤ Schraube
⑥ Hinterbremsschuh

- Hinterachswelle ① in das Kurbelgehäuse einsetzen. Dabei Wellenende leicht anschlagen.
- Auf das linke Ende der Hinterachswelle, das später in den Deckel des Untersetzungsgetriebegehäuses kommt, Motoröl geben.

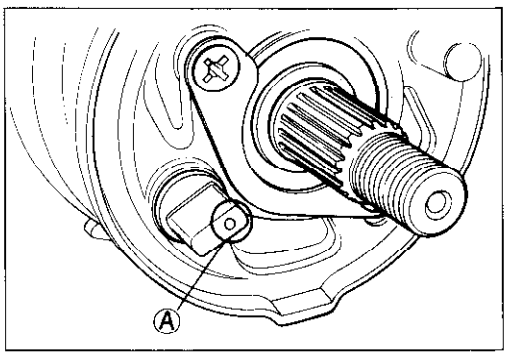


- Zapfen des Hinterbremsnockens leicht schmieren und in das Kurbelgehäuse einsetzen.

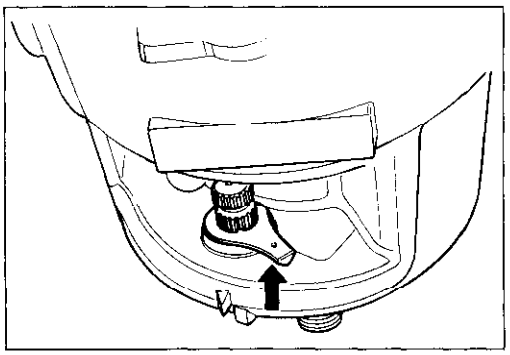
A H 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

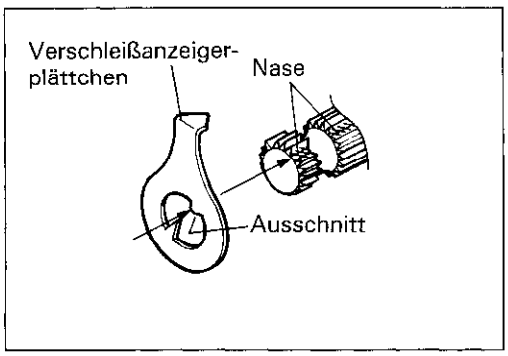


- Nocken so drehen, daß die Ankörnung Ⓐ auf der Stirnfläche zur Achse der Hinterachswelle zeigt.



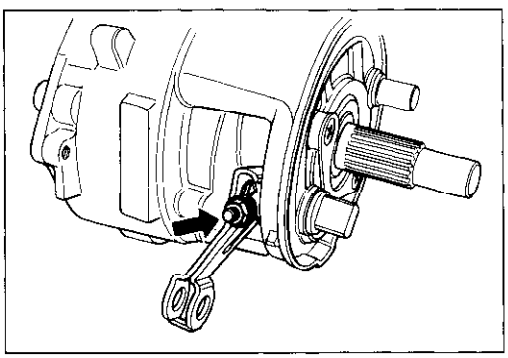
- Nase am Anzeigerplättchen auf den Ausschnitt am gezackten Ende des Hinterbremsnockens ausrichten und Anzeigerplättchen über die Nockenverzahnung schieben.



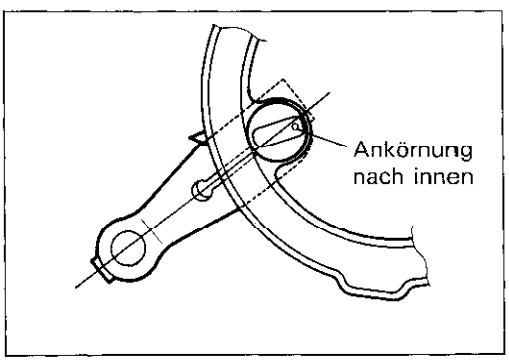


- Hinterbremswellenhebel am Nocken anbringen und Mutter am Hebel mit dem vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

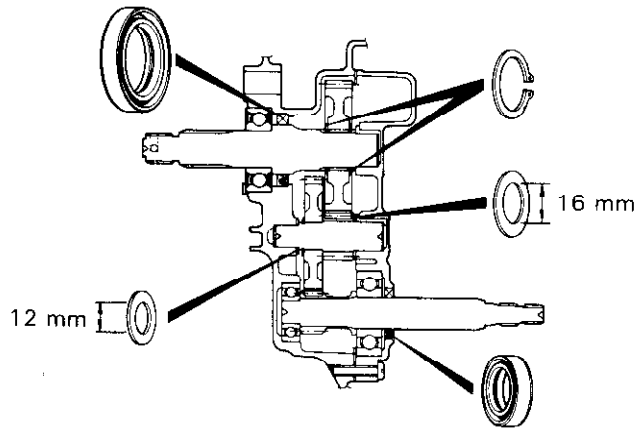
Hinterrad-Bremsnockenhebelmutter: 7 N·m (0,7 kg-m)

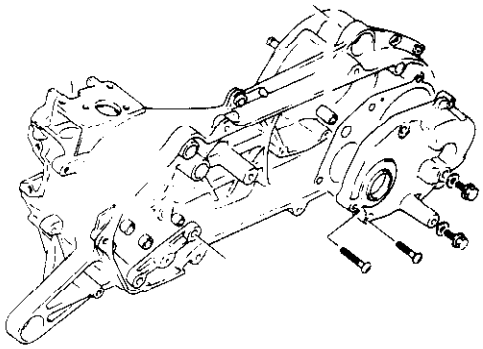


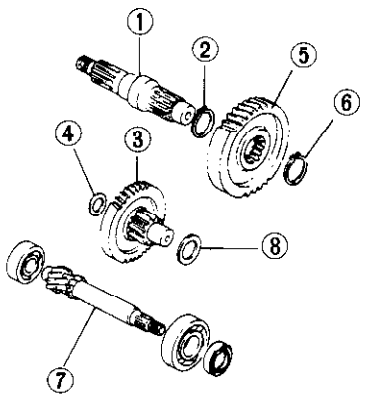
- Bremsschuhe einbauen.
- Hinterrad einbauen.



GETRIEBE

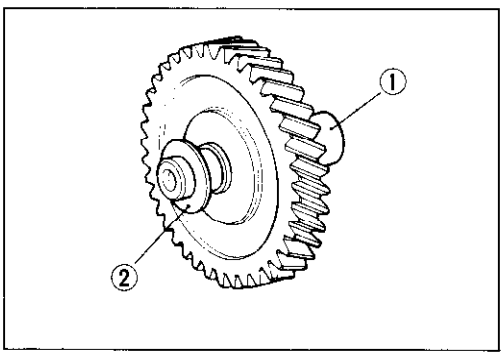




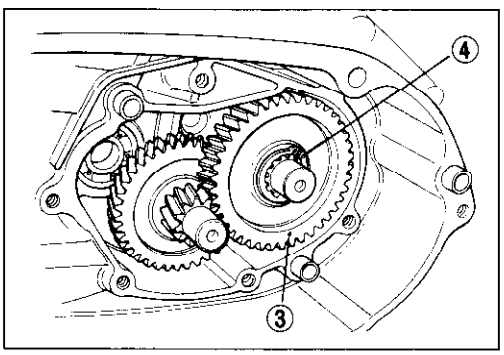


① Hinterachswelle
② Sicherungsring
③ Leerlaufwelle
④ Beilagscheibe
⑤ Endabtriebsrad
⑥ Sicherungsring
⑦ Antriebswelle
⑧ Beilagscheibe

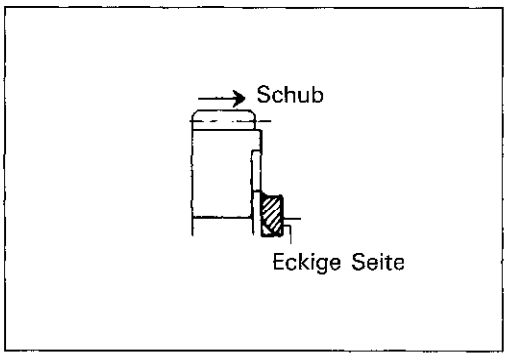
- Die Leerlaufwelle ① und die Anlaufscheibe ② in das Getriebegehäuse einbauen.



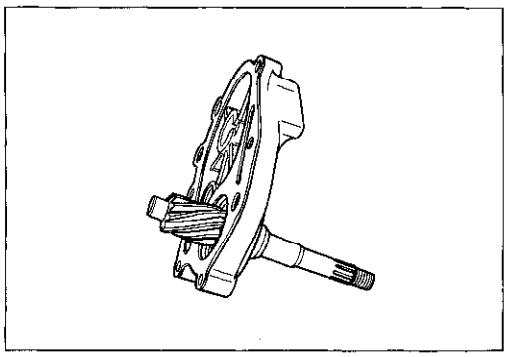
- Endabtriebsrad ③ mit Sicherungsring ④ auf der Hinterachswelle anbringen.



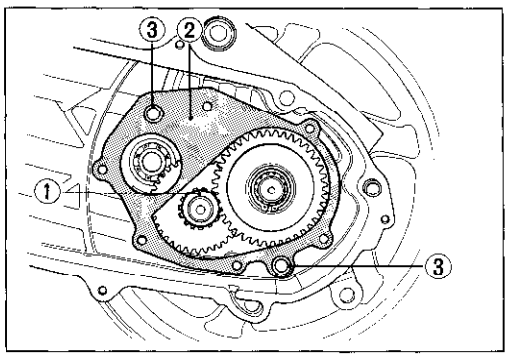
HINWEIS:
Bei Verwendung eines Sicherungsrings stets zwischen beiden Seiten unterscheiden: die eine eckig und die andere abgerundet. Beim Einsetzen Schubrichtung ausmachen und Sicherungsring so anbringen, daß er den Schub mit der eckigen Seite fest an der Wellennut aufnimmt (siehe Abb.)



- Antriebswelle in den Deckel des Getriebegehäuses einbauen.



- Beilagscheibe ① an der Leerlaufwelle anbringen.
- Dichtung ② richtig anbringen.
- Die zwei Paßstifte ③ durch die Diichtung einsetzen.

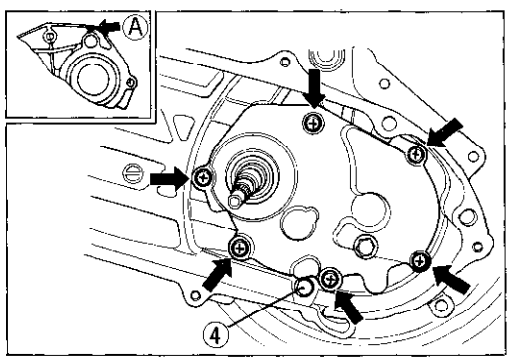


- SUZUKI BOND NO. 1215 auf die Paßfläche des Getriebegehäuses geben (siehe abb.) und Deckel des Getriebegehäuses am Kurbelgehäuse anbringen.

1215 99000-31110: SUZUKI BOND NO. 1215

- Alle Schrauben der Reihe nach kreuzweise gleichmäßig anziehen.
- Ölablaßschraube ④ anziehen.

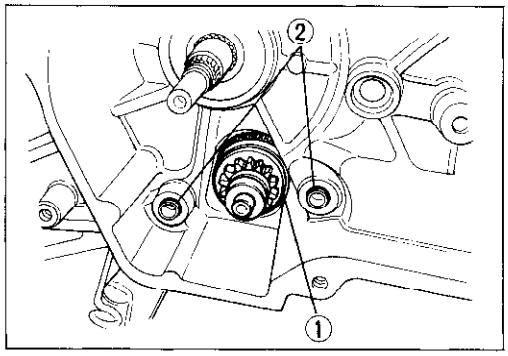
Ölablaßschraube ④ : 6 N·m (0,6 kg-m)



ANLASSERRITZEL UND ANLASSERZAHNRAD

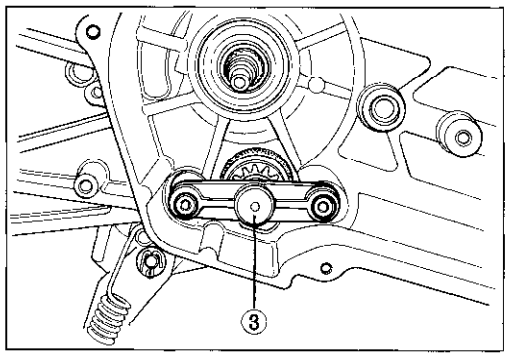
- Kurbelwelle schmieren und Anlasserritzel kopmplett anbringen.
- Anlasserritzel komplett ① zusammenbauen.

99000-24010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



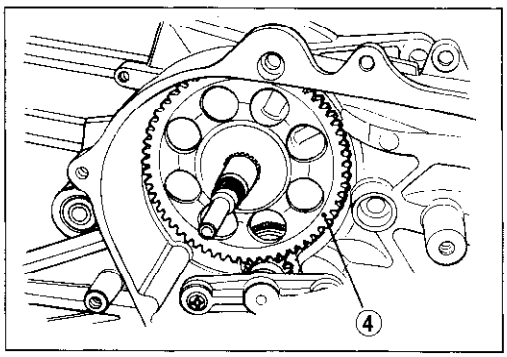
- Die zwei Paßstifte ② einsetzen.

- Die kappe ③ am Anlasserleerlaufrad anbringen.



- Anlasserrad ④ über dem linken Kurbelwellenende anbringen.

HINWEIS:
Bei richtigem Einbau weist die konvexe Seite der Nabe nach außen.

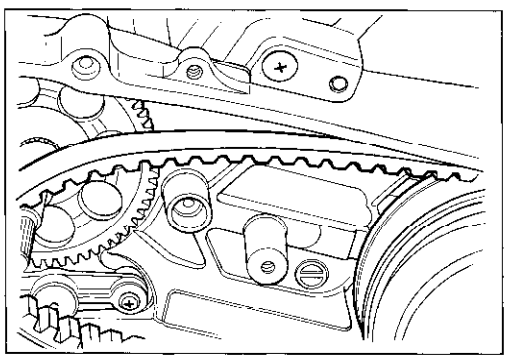


ANTRIEBSRIEMEN

- Antriebsriemen so tief wie möglich zwischen die Abtriebsscheiben einlegen. Dabei die freie Abtriebsscheibe ganz nach außen ziehen, um für den Riemen ein maximales Spiel zu erhalten.

⚠ ACHTUNG

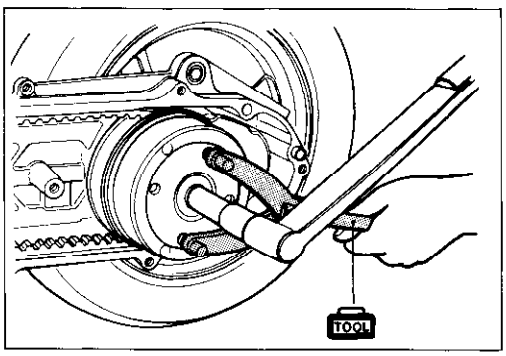
Die Riemenkontaktfläche der Abtriebsscheiben sollte gründlich gereinigt werden und muß frei von Öl sein.



- Kupplungsgehäuse gründlich von Öl reinigen und über dem Kupplungsschuh komplett anbringen.
- Mutter am Kupplungsgehäuse mit Spezialwerkzeug wie vorgeschrieben anziehen.

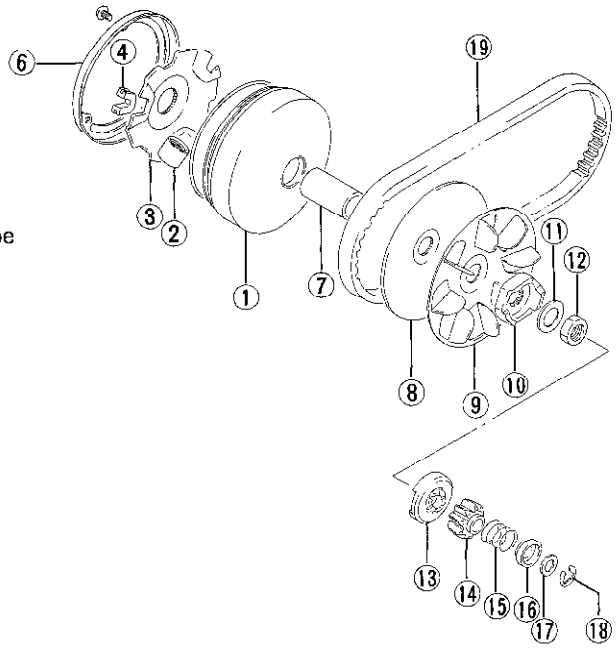
TOOL 09930-40113: Rotorhalter

Mutter am Kupplungsgehäuse: 50 N·m (5,0 kg-m)

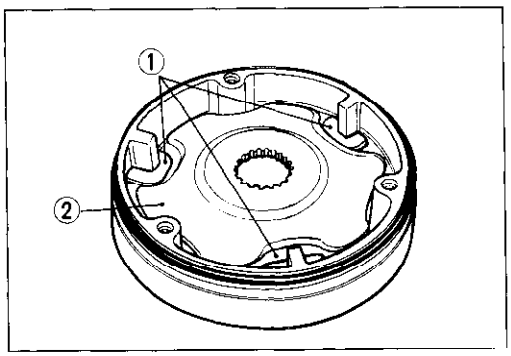


FREIER ANTRIEB

① Freie Antriebsscheibe
② Rolle
③ Freie Antriebsplatte
④ Dämpfer
⑤ O-Ring
⑥ Abdeckung der freien Antriebsscheibe
⑦ Distanzstück
⑧ Festes Antriebsrad
⑨ Fester Antriebsventilator
⑩ Rechter Kickstarter
⑪ Wellenscheibe
⑫ Mutter am rechten Kickstarter
⑬ Linker Kickstarter
⑭ Kickstarterabtriebsrad
⑮ Feder
⑯ Distanzstück
⑰ Beilagscheibe
⑱ E-Ring
⑲ Antriebsriemen



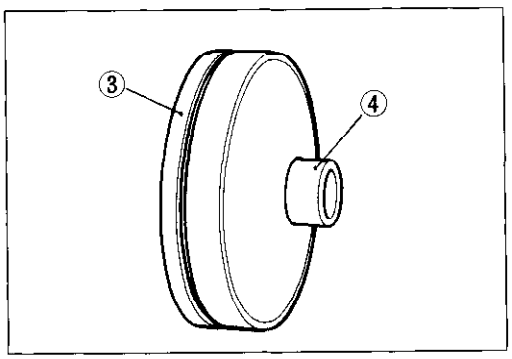
- Die drei Dämpfer ① in die freie Antriebsplatte ② einsetzen und Platte in die freie Antriebsscheibe einbauen.



- Abdeckung ③ der freien Antriebsscheibe anbringen.

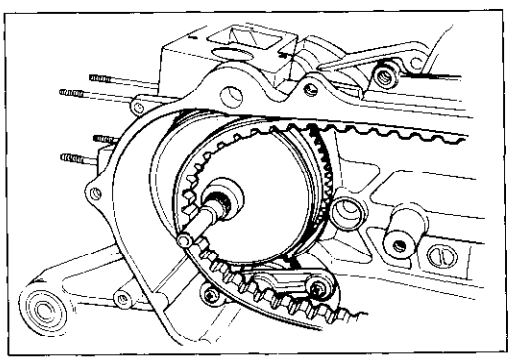
HINWEIS:
Die freie Abtriebsplatte muß ganz eingesetzt sein, sonst fallen die Gewichtrollen heraus.

- Distanzstück ④ einsetzen.



- Freie Antriebsscheibe komplett auf der Kurbelwelle anbringen (siehe Abb.).

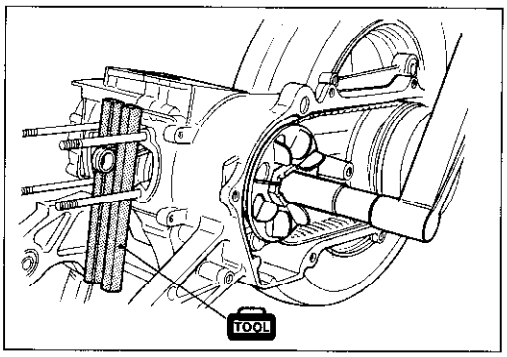
HINWEIS:
Riemenlauffläche gründlich von Öl reinigen.



- Den festen Antriebsscheibenventilator einbauen.
- Mutter mit Spezialwerkzeug wie vorgeschrieben anziehen.

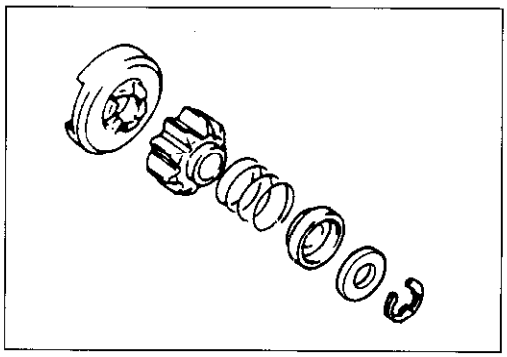
TOOL 09910-20115: Pleuelhalter

Mutter am Kickstarter: 50 N·m (5,0 kg-m)

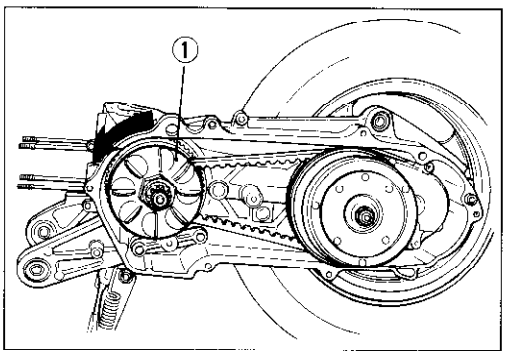


- Schmiere in die Rille in der Gleitfläche des Kickstarterabtriebsrads geben und Rad am Ende der Kurbelwelle einbauen. Überschüssige Schmiere abwischen.

99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



- Feste Antriebsscheibe ① von Hand drehen, bis der Riemen gut einsitzt und Antriebs- wie Abtriebsscheiben ohne Schlupf sich leicht aufeinanderzubewegen.

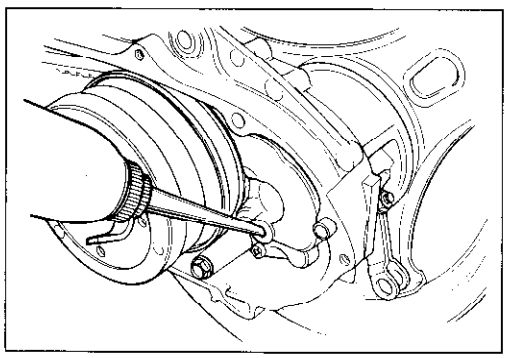


- Endgetriebegehäuse mit Motoröl bis zum Ölstandsloch füllen.

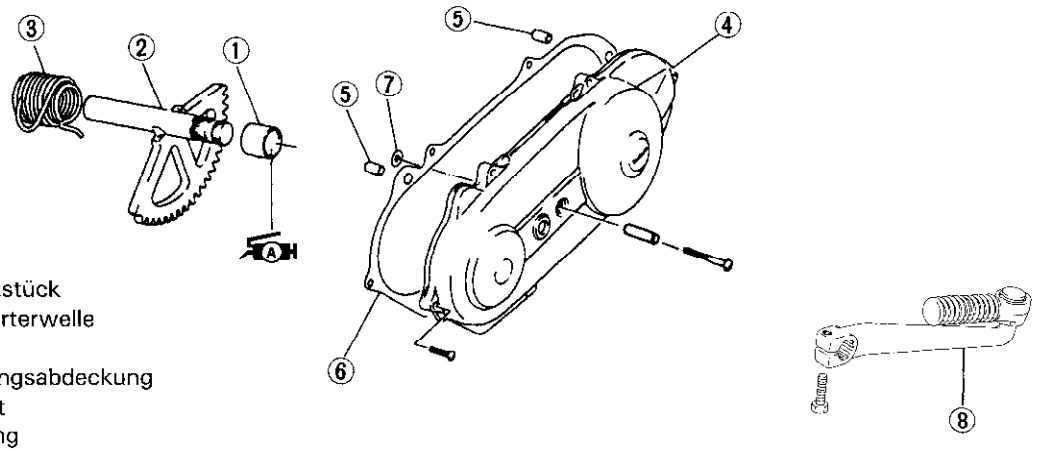
Ölfüllmenge: 90 ml

- Ölstandsschraube wie vorgeschrieben anziehen.

Ölstandsschraube: 12 N·m (1,2 kg-m)



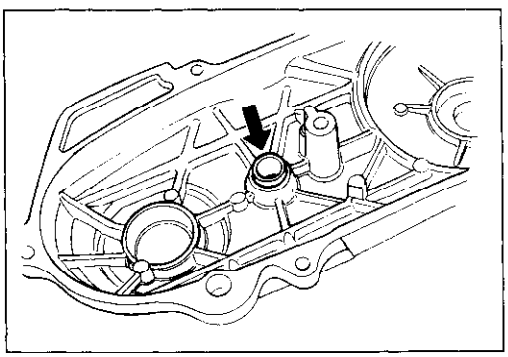
KICKSTARTER



① Distanzstück
② Kickstarterwelle
③ Feder
④ Kupplungsabdeckung
⑤ Paßstift
⑥ Dichtung
⑦ Dichtung
⑧ Kickstarterhebel

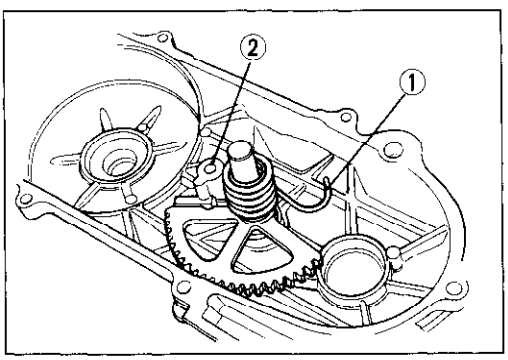
- Innenseite des Distanzstücks an der Kickstarterwelle schmieren.

A H 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

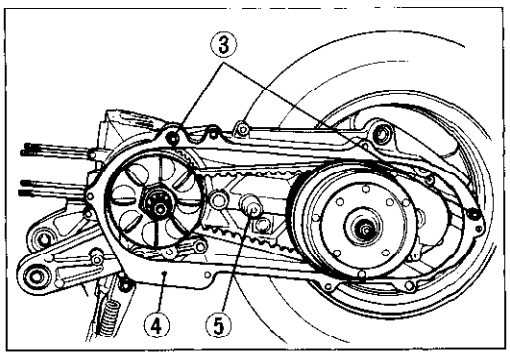


- Ende der Kickstarterwelle leicht schmieren und in die Kupplungsabdeckung einsetzen.
- Rückholfeder an der Kickstarterwelle anbringen und Federende ① an der Nase ②. der Kupplungsabdeckung einhaken.

A H 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



- Die zwei Paßstifte ③ und eine neue Dichtung (④, ⑤) anbringen.

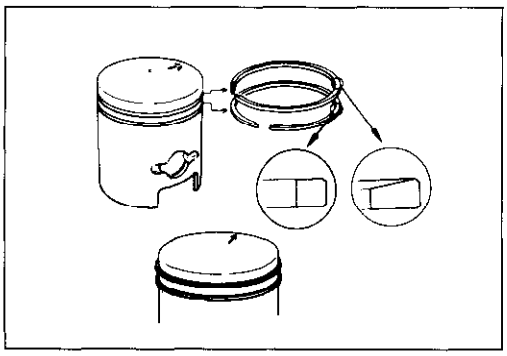


KOLBEN

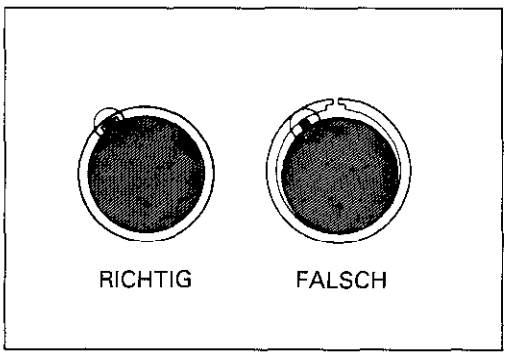
- Kolbenringe in den Kolben einsetzen.

1. Kolbenring: T-Ring
2. Kolbenring: Flach- und Spreizring

HINWEIS:
Ring mit Markierung nach oben einsetzen.



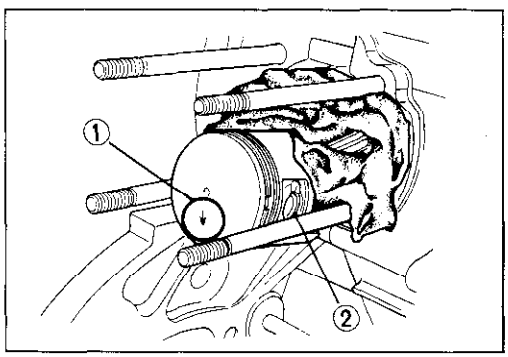
- Beim Einsetzen des Kolbens in den Zylinder ist es äußerst wichtig, daß jeder Ring mit dem Ringspalt am Vorsprung liegt (siehe Abb.).



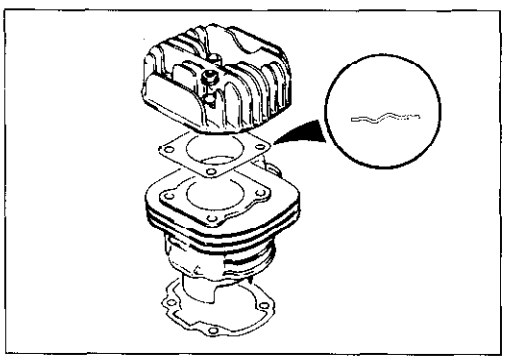
- Sicherungsring ② fest anbringen.

HINWEIS:
Die Pfeilmarkierung ① am Kolbenboden zeigt zur Auslaßseite.

- CCI SUPER Öl auf den Kolbenbolzen geben und Kolben am Pleuel anbringen.

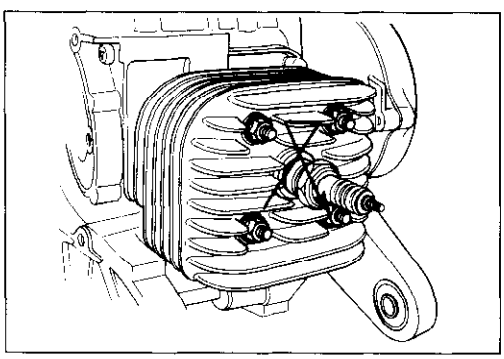


- Zylinderfußdichtung einsetzen.
- CCI SUPER Öl auf Kolben und Zylinderwandung geben und Zylinder vorsichtig über den Kolben schieben.



- Zylinderkopfmuttern wie vorgeschrieben anziehen.

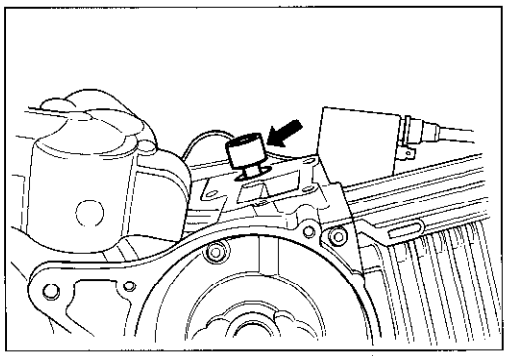
Zylinderkopfmutter: 10 N·m (1,0 kg-m)



ÖLPUMPENABTRIEBSRAD

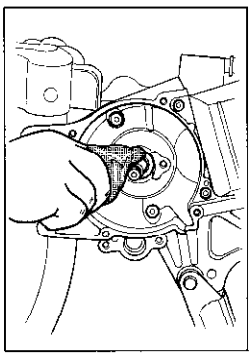
- Ölpumpenabtriebsrad schmieren und in Kurbelgehäuse einsetzen.

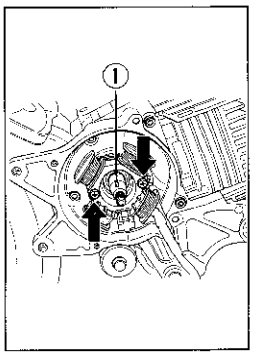
99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



MAGNETZÜNDER

- Konischen Teil der Kurbelwelle und Rotor entfetten.
- Kein ① und Stator anbringen.



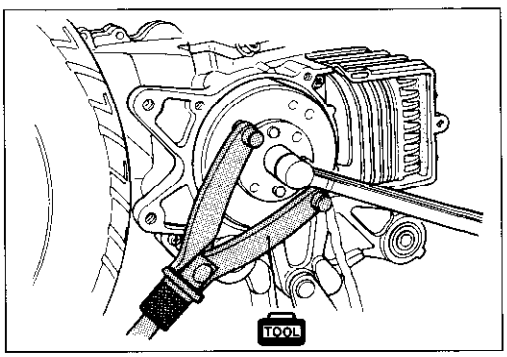


- THREAD LOCK SUPER "1322" auf die Rotormutter geben und Mutter mit Spezialwerkzeug wie vorgeschrieben anziehen.

99000-32110: THREAD LOCK SUPER "1322"

09930-40113: Rotorhalter

Mutter am Magnetzünderrotor: 40 N·m (4,0 kg-m)



KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM

INHALT

BENZINHAHN 4-1

KRAFTSTOFFTANK UND ÖLTANK 4-2

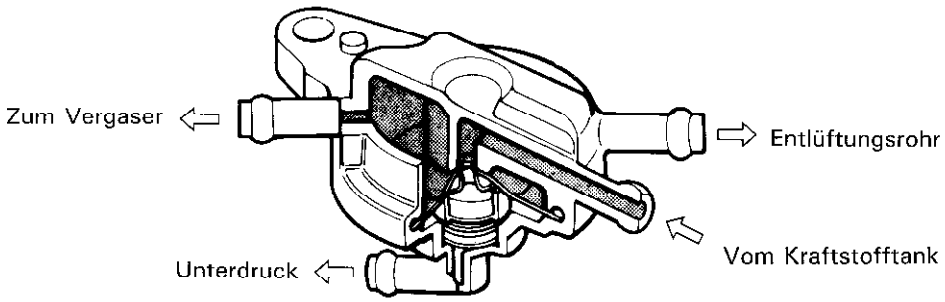
VERGASER 4-4

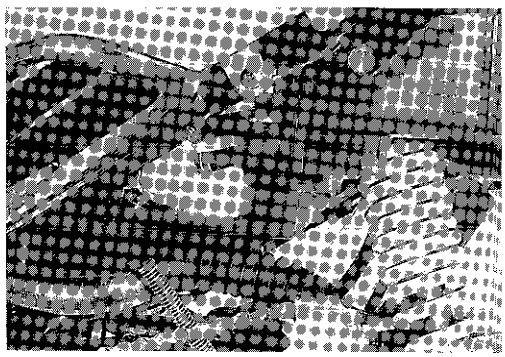
ÖLPUMPE 4-9

BENZINHAHN

Läuft der Motor, wird am Einlaßkanal Unterdruck erzeugt. Dieser Unterdruck wirkt auf die Membran am Benzinhahn und drückt die Feder nach unten, die die Membran hält, wodurch sich der Kraftstoffkanal öffnet und dem Vergaser Kraftstoff zugehührt wird.

Bei stehendem Motor drückt die Feder gegen das Ventil, der Kraftstoffkanal ist geschlossen und es fließt kein Kraftstoff zum Motor.





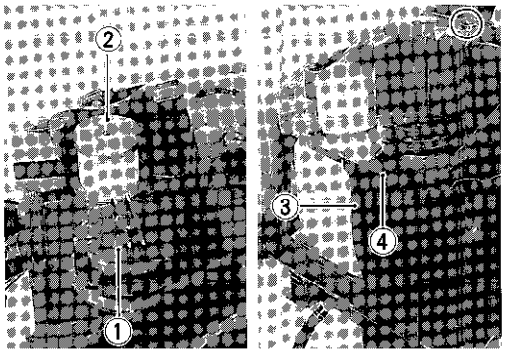
KRAFTSTOFFTANK UND ÖLTANK

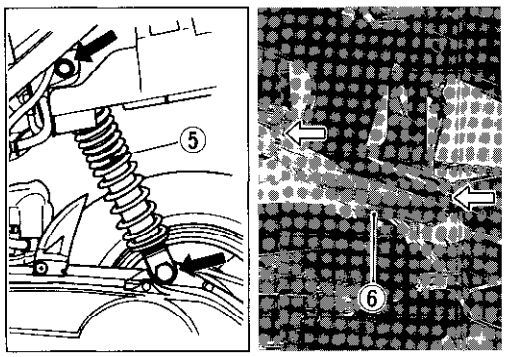
AUSBAU

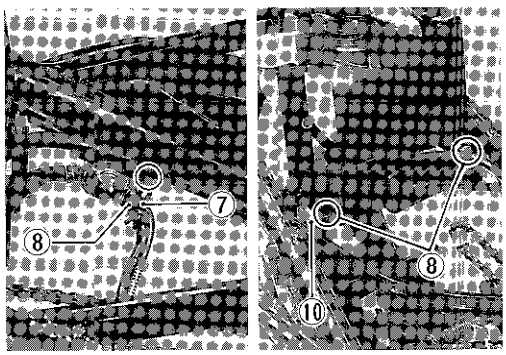
⚠ WARNUNG

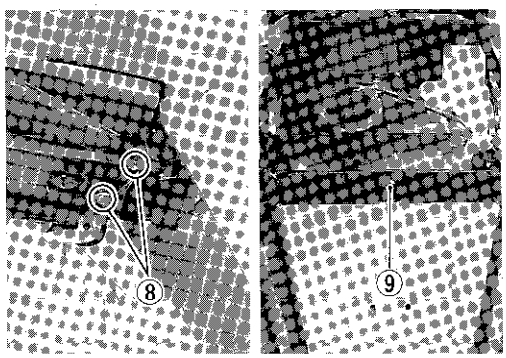
Benzin ist hochexplosiv. Äußerste Vorsicht!

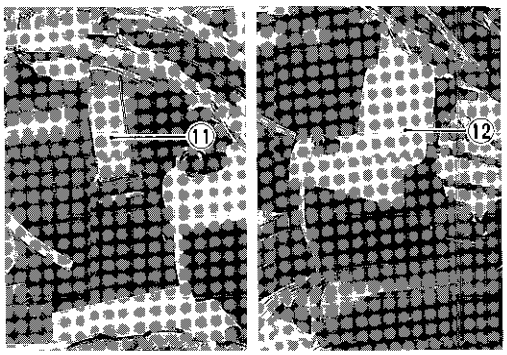
- Rahmenverkleidungen abnehmen. (Siehe Seite 5-2.)
- Kraftstofftank- und Öltankdeckel (①, ②) abnehmen.
- Ablaßschlauch ③ abtrennen.
- Kraftstofftank- und Öltankdeckel ④ abnehmen.
- Hinterrad-Stoßdämpfer ⑤ ausbauen.
- Ölstandanzeigekabel ⑥ abklemmen.
- Kraftstoffschlauch ⑦ und Unterdruckschlauch ⑧ abklemmen und Kraftstoff ablassen.
- Hinterrad-Kotflügel-Befestigungsbolzen ⑧ und -schrauben ⑨ entfernen.
- Ölschlauch ⑩ abklemmen.
- Kraftstofftank-Befestigungsband ⑪ entfernen.
- Öltank ⑫ und Hinterrad-Kotflügel entfernen.
- Kraftstoffstandanzeigekabel ⑬ abklemmen und Kraftstofftank ⑭ abnehmen.

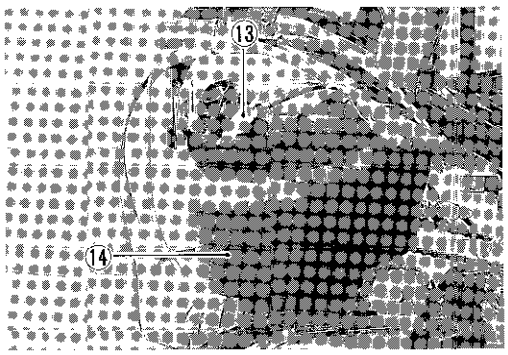








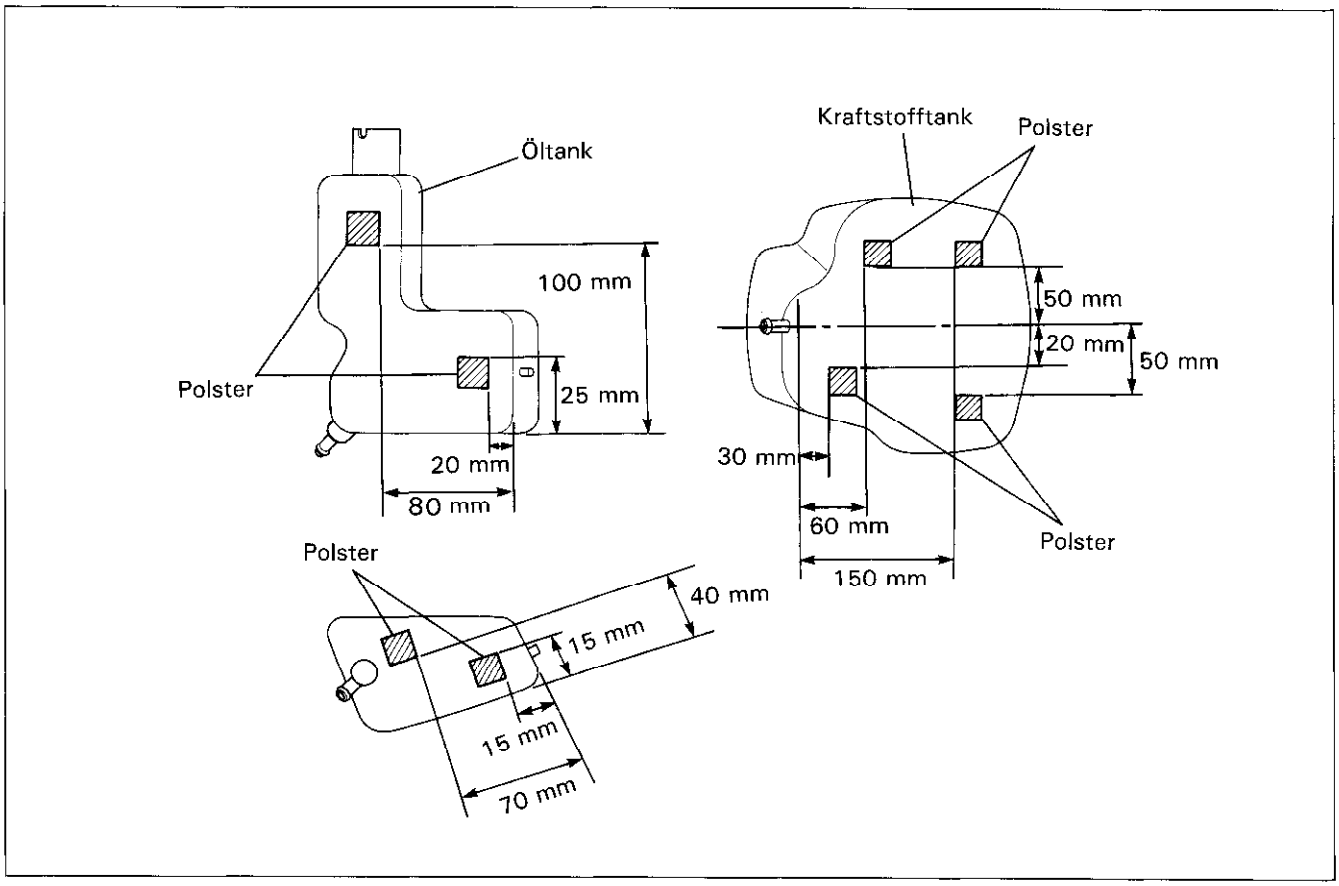




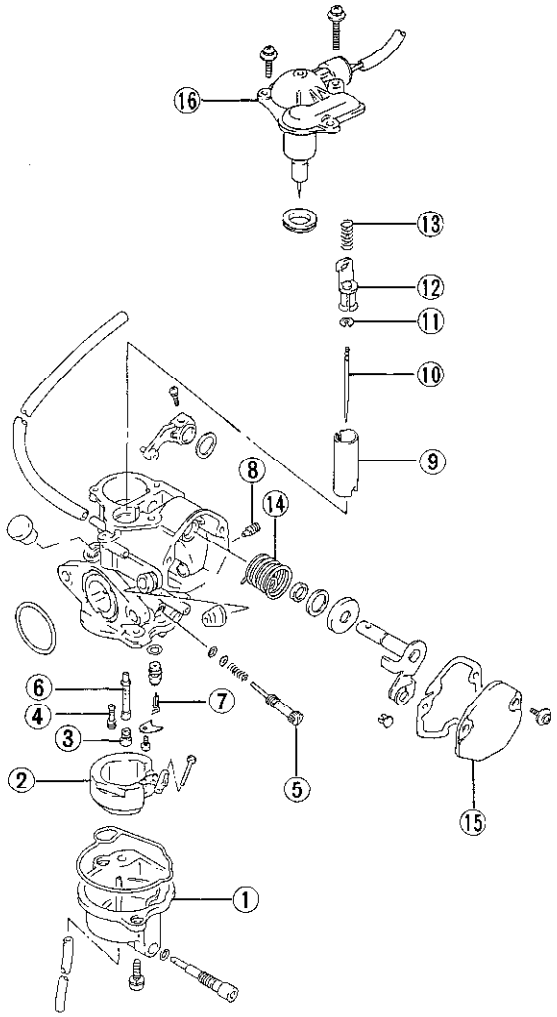
EINBAU

- Kraftstofftank und Öltank in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wiedereinbauen.

KRAFTSTOFFTANKPOLSTER UND ÖLTANKPOLSTER

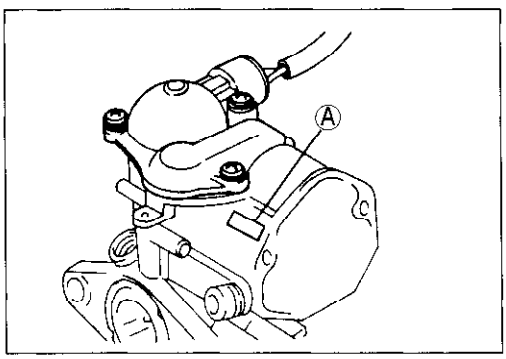


VERGASER



① Vergaserkammer
② Schwimmer
③ Hauptdüse
④ Leerlaufdüse
⑤ Gasschieber-Anschlagschraube
⑥ Nadeldüse
⑦ Nadelventil
⑧ Luftdüse
⑨ Gasschieber
⑩ Düsennadel
⑪ Nadelclip
⑫ Verbindungsstück
⑬ Feder
⑭ Gasschieberfeder
⑮ Deckel
⑯ Thermoelement

KENNUMMER Ⓐ DES VERGASERS

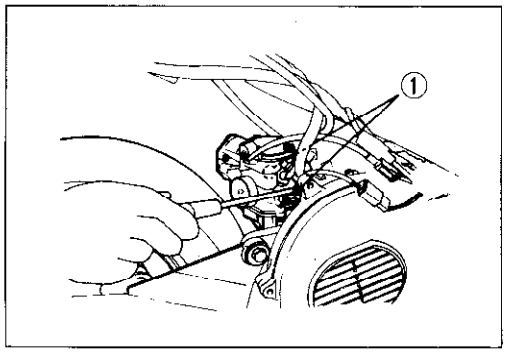


VERGASERAUFBAU

Siehe Seite 7-24.

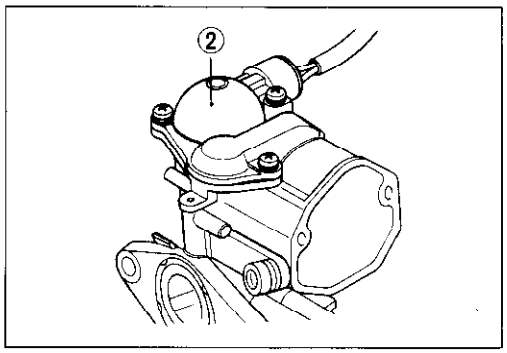
AUSBAU

- Rahmenunterverkleidung abnehmen. (siehe Seite 5-2.)
- Gasseilzug aushängen. (siehe Seite 3-2.)
- Luftfilter entfernen.
- Befestigungsschrauben ① entfernen und Vergaser ausbauen.



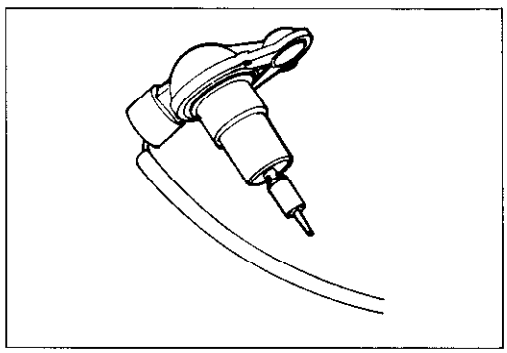
ZERLEGUNG

- Thermoelement ② ausbauen.

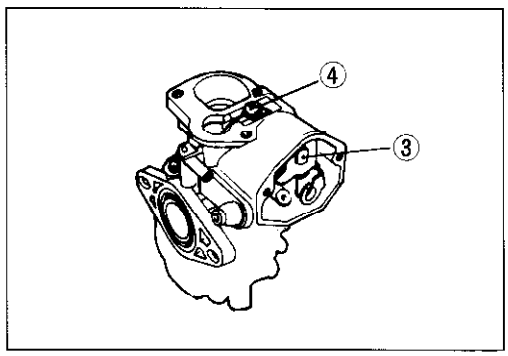


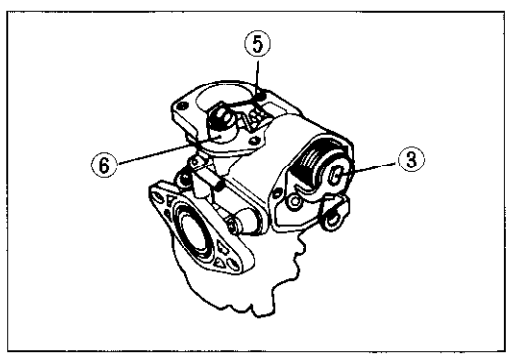
⚠ ACHTUNG

Thermoelement komplett nicht zerlegen. Es ist wartungsfrei.



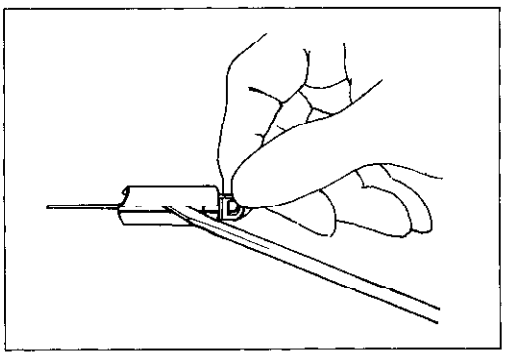
- Schraube ④ lösen und Gasschieberwelle ③ ausbauen.
- Gashebel ⑤ und Gasschieber ⑥ entfernen.





- Düsennadel und Gasschieber trennen.

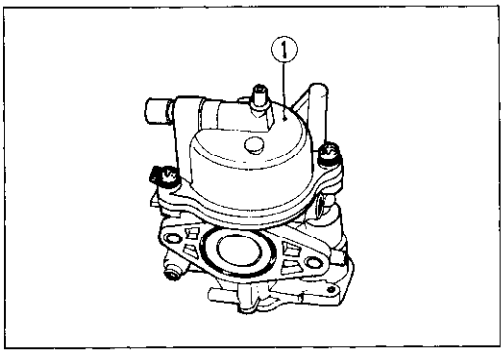
HINWEIS:
Zum Herausnehmen der Düsennadel Nagel des Verbindungsstücks mit einem Flachkopfschraubenzieher hineindrücken und Verbindungsstück herausziehen.



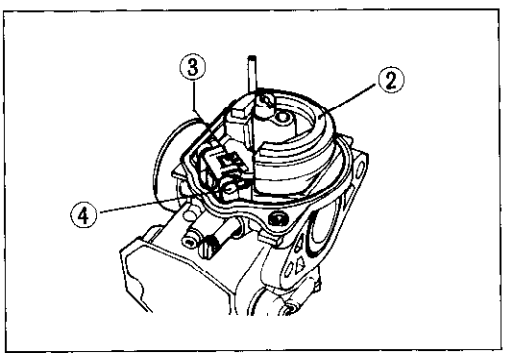
⚠ ACHTUNG

Gasschieber mit dem Schraubenzieher nicht beschädigen.

- Schwimmerkammer ① ausbauen.



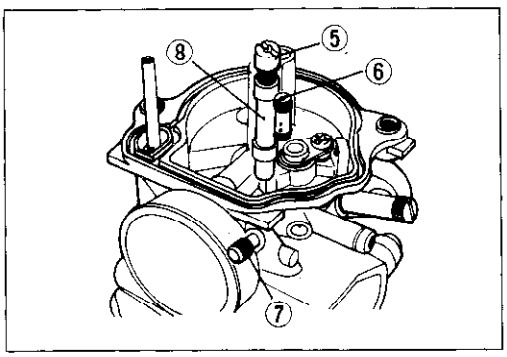
- Schwimmerstift ④ entfernen und Schwimmer ② mit Nadelventil ③ herausnehmen.



⚠ ACHTUNG

Beim Entfernen des Schwimmerstifts nicht Vergasergehäuse und Schwimmer beschädigen.

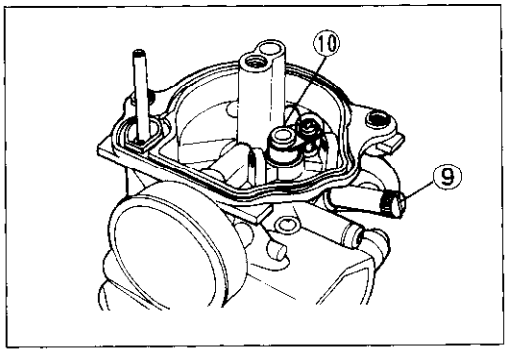
- Hauptdüse ⑤, Leerlaufdüse ⑥ und Leerlaufluftdüse ⑦ ausbauen.
- Nadeldüse ⑧ von der Bohrungsseite herausnehmen.



⚠ ACHTUNG

Düsen mit Druckluft reinigen. Nicht Draht o.ä. nehmen.

- Gasschieber-Auschlußschraube ⑨ und Ventilsitz ⑩ entfernen.



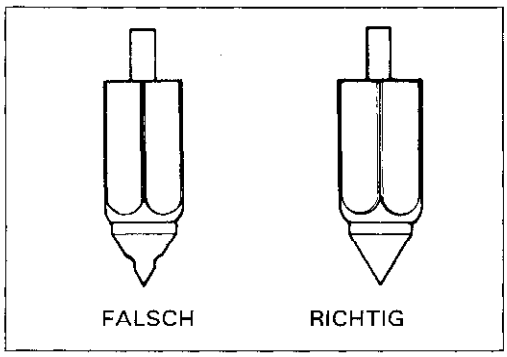
ÜBERPRÜFUNG

Fogende Gegenstände auf Beschädigung bzw. Verstopfung überprüfen:

* Hauptdüse
* Leerlaufdüse
* Nadeldüse
* Thermoelement (siehe Seite 6-15.)
* Schwimmer
* Nadelventil
* Gasschieber

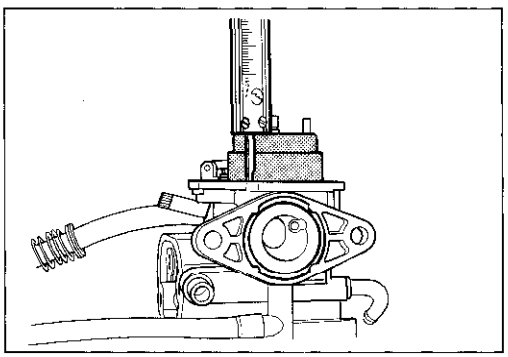
ÜBERPRÜFUNG DES NADELVENTILS

Hängen Fremdkörper zwischen Ventilstiz und Nadel, strömt Benzin weiter ein und verursacht Überfluten. Sind Sitz und Nadel über die zulässigen Grenzwerte abgenutzt, treten ähnliche Störungen auf. Klemmt dagegen die Nadel, fließt kein Benzin in die Schwimmerkammer. Schwimmerkammer und Schwimmerteile mit Benzin reinigen. Ist die Nadel abgenutzt (siehe Abb.), Nadel samt Ventilsitz eerneuern. Kraftstoffkanal der Mischkammer mit Druckluft reinigen.



EINSTELLUGN DER SCHWIMMERHÖHE

Zur Überprüfung der Schwimmerhöhe Schwimmerarmstift halten, damit er nicht herausrutscht, und Vergasergehäuse auf den Kopf stellen. Nach und nach den Schwimmer herablassen und Abstand zwischen Schwimmerzunge und Nadelventilende beobachten. Wenn die Zunge gerade das Nadeleventilende berührt, Schwimmer nicht mehr herablassen und festhalten. Dann Höhe des Schwimmers von der Dichtfläche der Schwimmerkammer mit einer Schublehre messen.



HINWEIS:
Zum Messen der Höhe O-Ring entfernen.

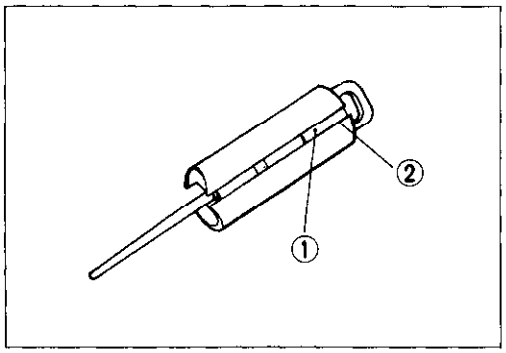
TOOL 09900-20101: Schublehre

Schwimmerhöhe Ⓐ: 17,2 ± 1,0 mm

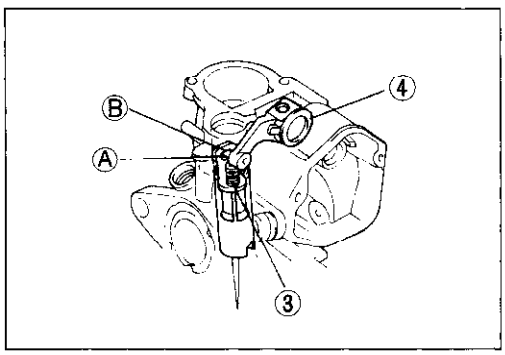
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

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

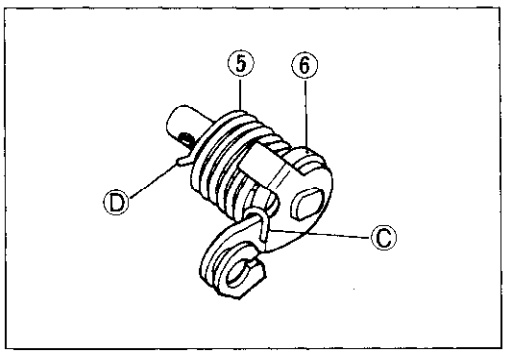
- Führung ① für Verbindungsstück gut in die Nut ② am Gasschieber einsetzen.



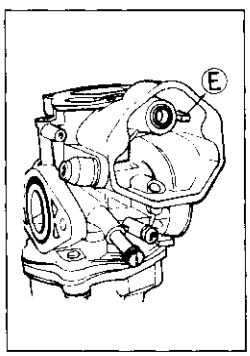
- Feder ③ und Ring ④ anbringen (siehe Abb.).
- Lach Ⓐ am Verbindungsstück auf Vorsprung Ⓑ am Gasschieberarm setzen.

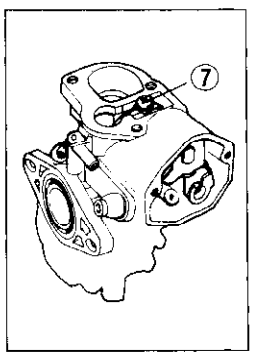


- Feder ⑤ und Federführung ⑥ auf die Gasschieberwelle setzen.
- Federhaken Ⓒ am Arm einhängen.



- Ende Ⓓ der Feder am Vergaserhaken Ⓔ einhaken. Dann Arm im Uhrzeigersinn drehen und Gasschieberwelle in das Vergasergehäuse einbauen.
- Schraube ⑦ anziehen.

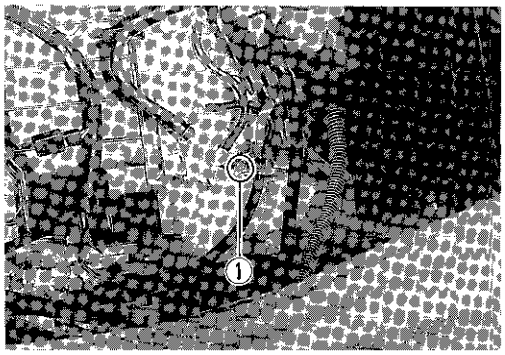




- Nach dem Einbau des Vergasers sind folgende Einstellungen erforderlich:
  * Gasseilzugspiel ..... Siehe Seite 2-6.
  * Motorleerlaufdrehzahl ..... Siehe Seite 2-6.

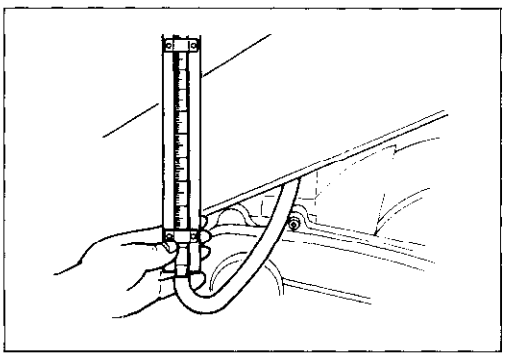
ÖLPUMPE

ENTLÜFTUNG



Bei Anzeichen auf Falschluft vom Öltank in der Ölleitung bei einer zur Wartung bestimmten Maschine oder nach Ausbau der Ölpumpe aur Wartung auf jeden Fall vor Rückgabe der Maschine an den Fahrer Ölpumpe im eingebauten Zustand entlüften.
Zum Entlüften Maschine ruhig halten. Schraube ① lockern und Luft ablassen. Nach völliger Entlüftung Schraube richtig festziehen.

ÜBERPRÜFUNG DER ÖLPUMPE



Aur Überprüfung der Pumpleistung mit Spezialwerkzeug die Ölmenge messen, die die Pumpe in einem vorgegebenen Zeitabschnitt ansaugt.

- Linke Verkleidung abnehmen.
- Werkzeug mit SUZUKI CCI SUPER OIL füllen und an der Ansaugseite der Pumpe anschließen.
- Motor bei 3 000 UpM laufen lassen.
- Bei einer gleichbleibenden Motordrehazahl von 3 000 UpM Pumpe 5 Minuten lang ansaugen lassen. Dabei soll der Meßwert bei 0,9—1,1 ml liegen.

TOOL 09900-21602: CCI-Ölmeßgerät

Ölausströmmenge: 0,9—1,1 ml bei 3 000 UpM 5 Minuten

⚠ ACHTUNG

Während dieser Überprüfung folgende Punkte strikt befolgen.
*** Maschine auf Hauptständer stellen.**
*** Bei laufendem Motor Hinterrad nicht berühren.**

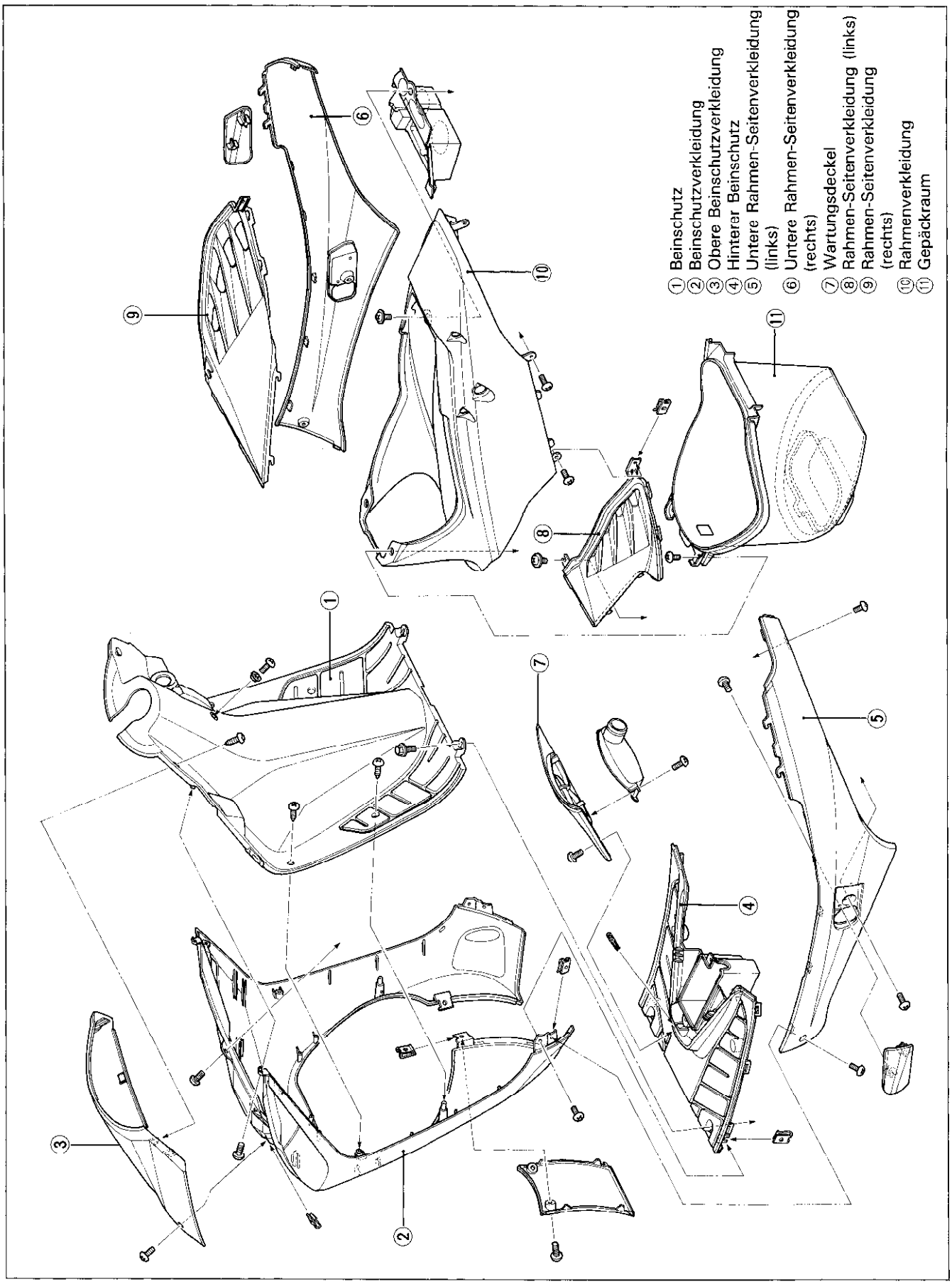
HINWEIS:
Gasseilspiel nach dem Überprüfen der Ölpumpe einstellen.
(Siehe Seite 2-6.)

FAHRGESTELL

INHALT

BEINSCHUTZ UND RAHMENVERKLEIDUNG 5- 1
AUSBAU DES BEINSCHUTZES 5- 2
AUSBAU DER RAHMENVERKLEIDUNG 5- 3
WIEDEREINBAU DES BEINSCHUTZES UND DER RAHMENVERKLEIDUNG 5- 3
VORDERRAD 5- 4
AUSBAU 5- 4
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG 5- 5
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 5- 6
VORDERBREMSE 5- 8
AUSTAUSCHEN DER BREMSBELAGPLATTEN 5- 9
WECHSELN DER BREMSFLÜSSIGKEIT 5- 9
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS 5-10
ÜBERPRÜFUNG DES BREMSSATTELS 5-11
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS .. 5-11
ÜBERPRÜFUNG DER BREMSSCHEIBE 5-12
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS 5-12
ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS 5-13
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS 5-14
VORDERGABEL 5-15
AUSBAU UND ZERLEGUNG 5-15
ÜBERPRÜFUNG GABELBEINFEDER 5-17
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 5-18
LENKERABDECKUNG 5-20
AUSBAU 5-21
WIEDEREINBAU 5-21
LENKSÄULE 5-22
AUSBAU UND ZERLEGUNG 5-22
ÜBERPRÜFUNG 5-24
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 5-24
HINTERRAD, HINTERBREMSE UND STOSSDÄMPFER 5-26
AUSBAU UND ZERLEGUNG 5-26
ÜBERPRÜFUNG 5-27
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 5-28

BEINSCHUTZ UND RAHMENVERKLEIDUNG



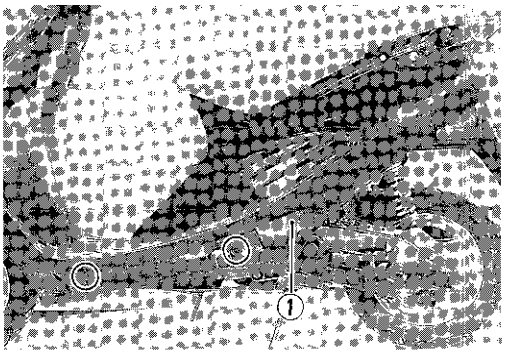
AUSBAU DES BEINSCHUTZES

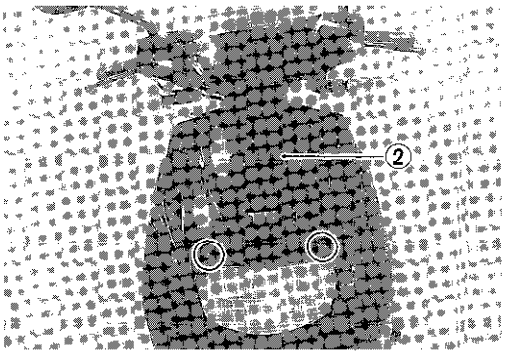
- Die unteren Rahmen-Seitenverkleidungen ① abnehmen.
- Die obere Beinschutzverkleidung ② abnehmen.
- Die Beinschutzverkleidung ③ abnehmen.
- Den Wartungsdeckel ④ abnehmen.
- Die Batterieabdeckung ⑤ abnehmen.
- Die Batterie ⑥ ausbauen.

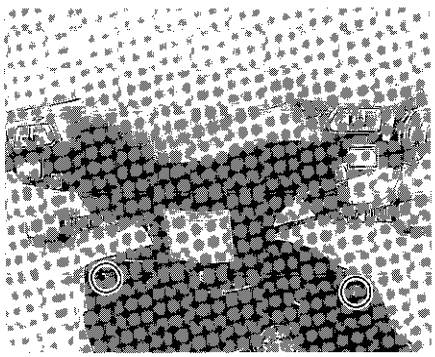
⚠ACHTUNG

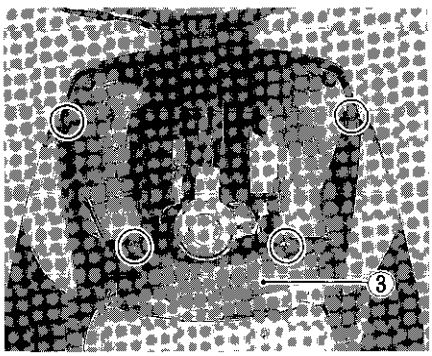
Zuerst das negative ⊖ Kabel und zuletzt das positive ⊕ Kabel abtrennen.

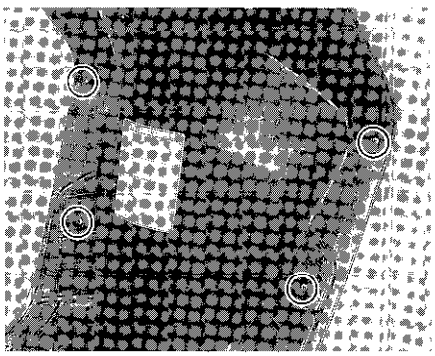
- Die Rahmenverkleidung abnehmen. (Siehe Seite 5-3.)
- Den Beinschutz ⑦ und den hinteren Beinschutz ⑧ abnehmen.

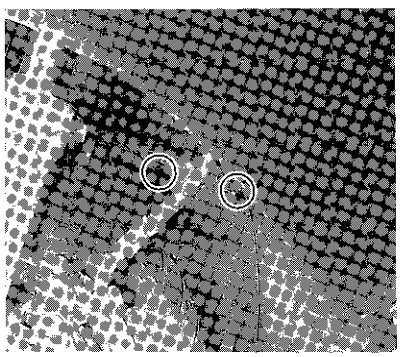


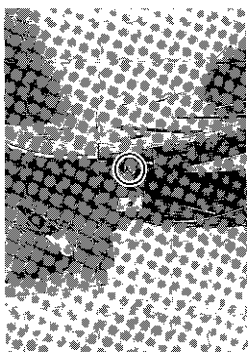


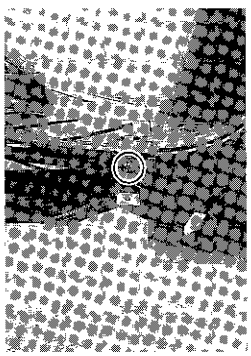


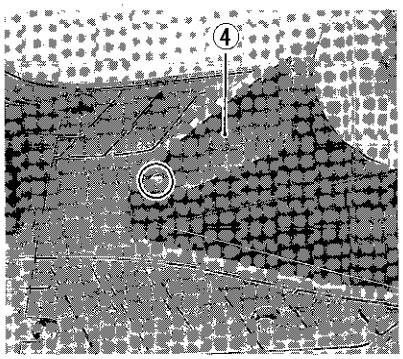


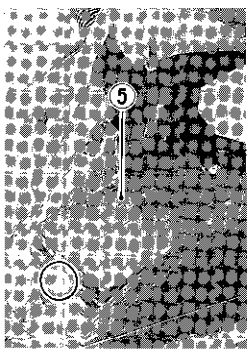


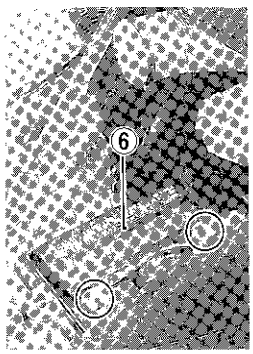


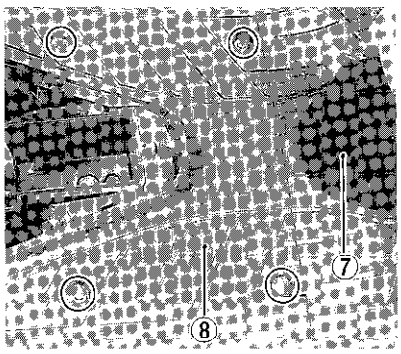


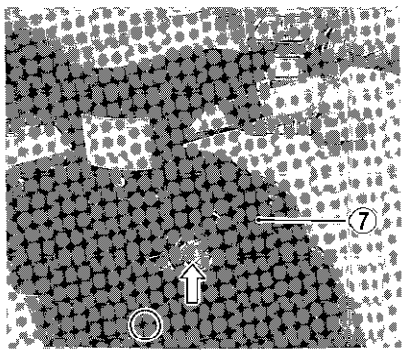






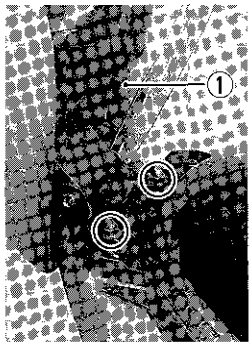


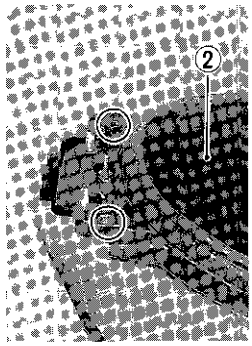


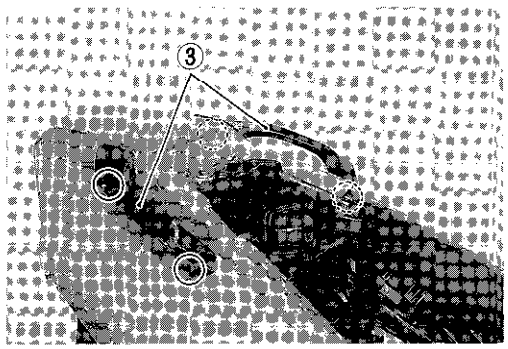


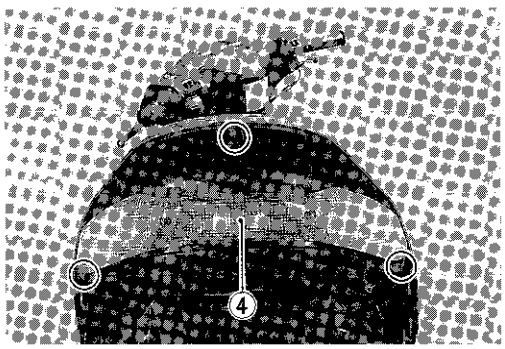
AUSBAU DER RAHMENVERKLEIDUNG

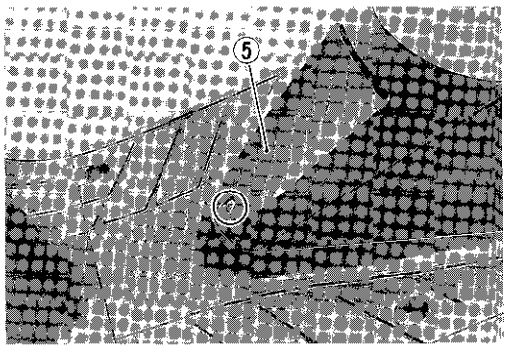
- Die unteren Rahmen-Seitenverkleidungen abnehmen. (Siehe Seite 5-2.)
- Den Sitz ① abnehmen.
- Den Gepäckraum ② abnehmen.
- Die rechten und linken Halterungen ③ abnehmen.
- Die hintere Kombileuchte ④ abnehmen.
- Den Wartungsdeckel ⑤ abnehmen.
- Die Rahmenverkleidung ⑥ abnehmen.
- Die Rahmen-Seitenverkleidungen ⑦ abnehmen.

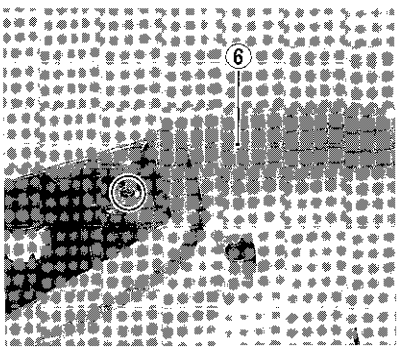


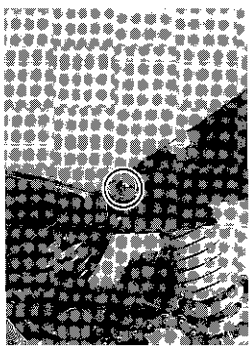


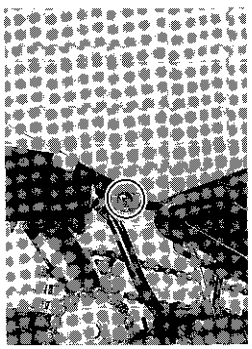


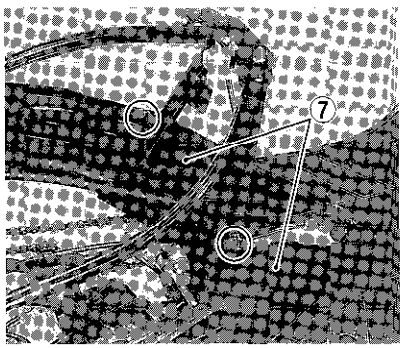








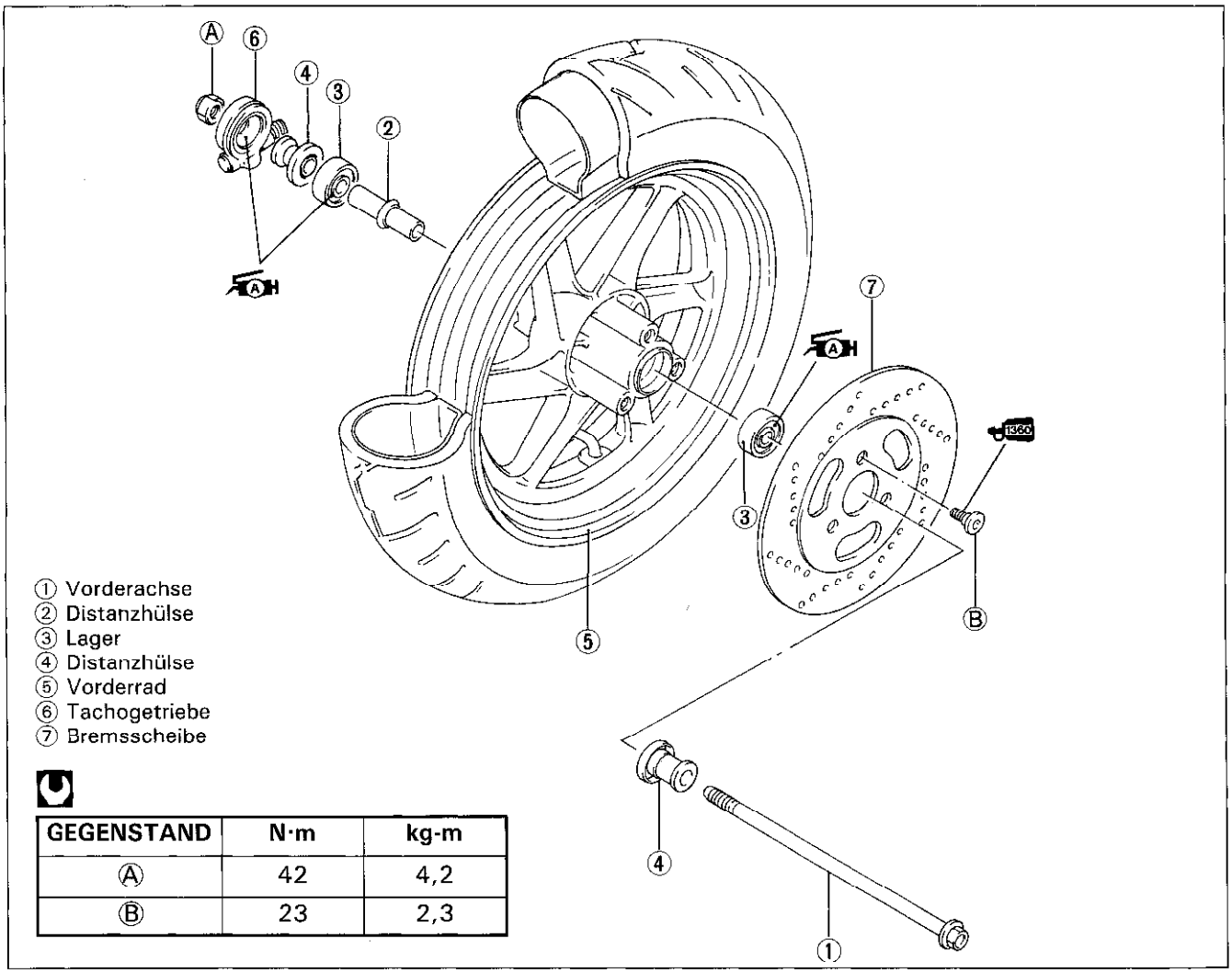




WIEDEREINBAU VON BEINSCHUTZES UND DER RAHMENVERKLEIDUNG

- Beinschutz und Rahmenverkleidungen in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wiedereinbauen.

VORDERRAD

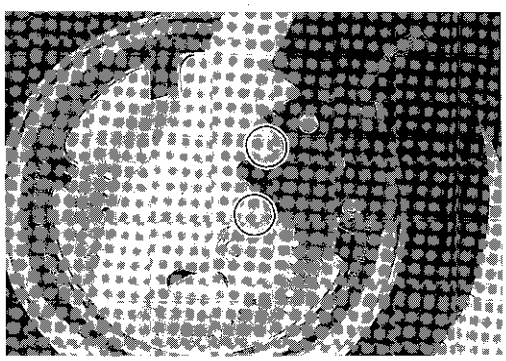


① Vorderachse
② Distanzhülse
③ Lager
④ Distanzhülse
⑤ Vorderrad
⑥ Tachogetriebe
⑦ Bremsscheibe

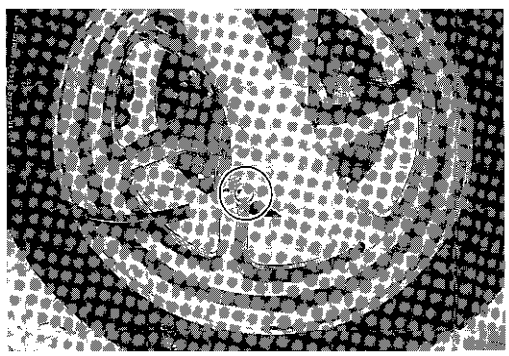
GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	42	4,2
Ⓑ	23	2,3

AUSBAU

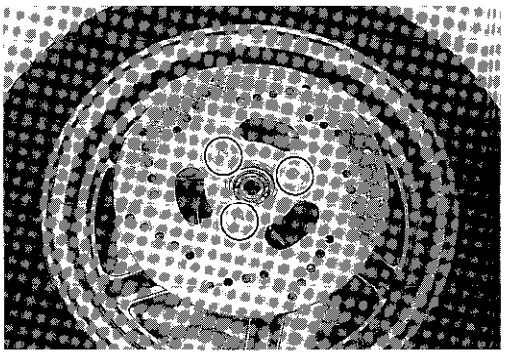
- Vorderrad-Bremssattel abnehmen.



- Vorderachsmutter abnehmen.
- Maschine auf Block oder Heber aufbocken.
- Vorderachswelle ausbauen und Vorderrad abnehmen.



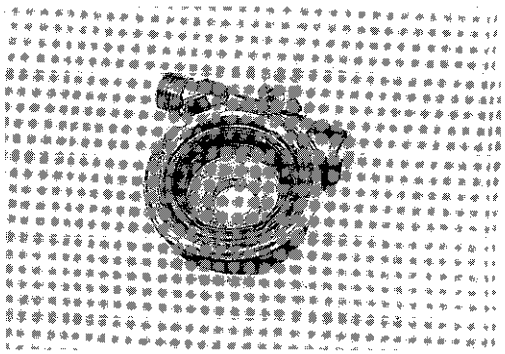
- Bremsscheibe vom Rad abnehmen.



ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

TACHOGETRIEBE-STAUBDICHTUNG

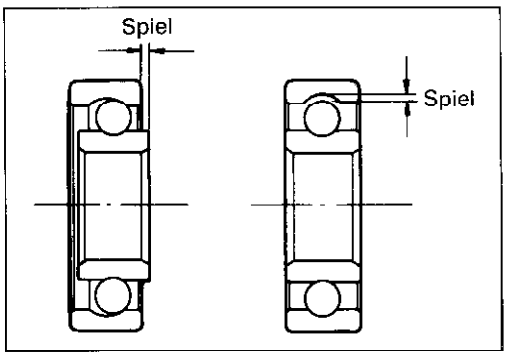
Staubdichtung auf Beschädigung überprüfen.



RADLAGER

Spiel des eingebauten Radlagerinnenlaufrings von Hand überprüfen.

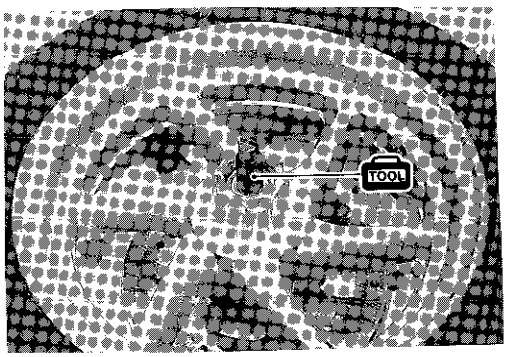
Innenlaufring von Hand drehen und auf ungewöhnliche Geräusche und Leichtgängigkeit überprüfen. Lager bei Unregelmäßigkeiten erneuern.



Rechtes und linkes Radlager mit Spezialwerkzeug wie folgt austreiben:

09941-50111: Lagerabzieher

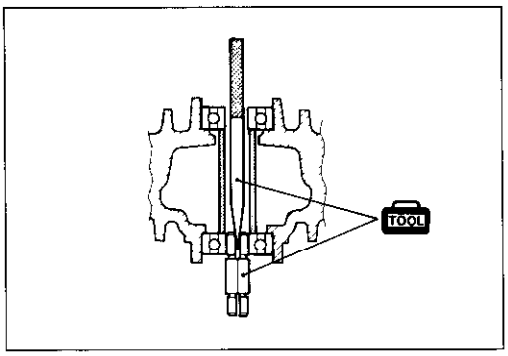
- Vorsatz in Radlager einsetzen.



- Keilstange von der anderen Seite einsetzen und im Schlitz des Vorsatzes verkeilen.
- Auf Keilstange klopfen und Radlager austreiben.

⚠ ACHTUNG

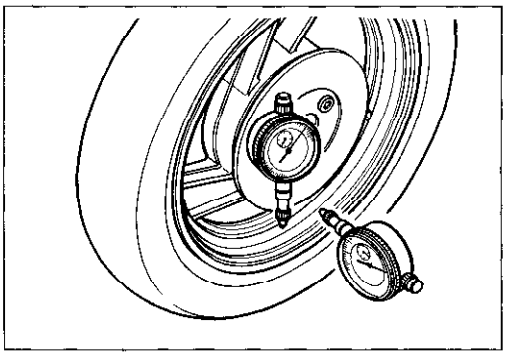
Ausgebautes Lager erneuern.



RAD

Radfelgenschlag messen (siehe Abb.). Er darf die Verschleißgrenze nicht überschreiten. Übermäßiger Schlag kommt gewöhnlich von abgenutzten oder lockeren Radlagern und läßt sich durch Erneuerung der Lager beheben. Behebt eine Erneuerung der Lager den Schlag nicht, Rad erneuern.

Verschleißgrenze (axial und radial): 2,0 mm



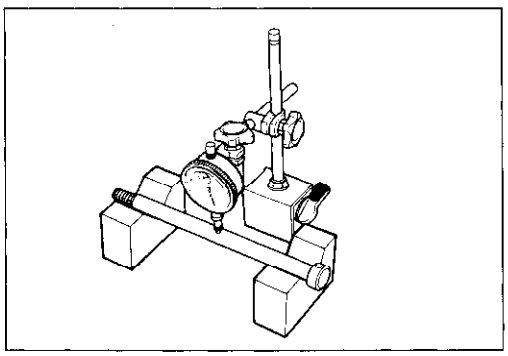
REIFEN

Siehe Seite 2-10.

VORDERACHSE

Vorderachse mit Meßuhr auf Schlag prüfen. Falls Verschleißgrenze überschritten ist, Vorderachse erneuern.

Verschleißgrenze: 0,25 mm



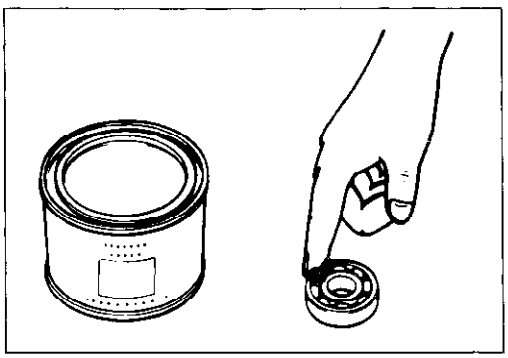
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

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

RADLAGER

- Radlager schmieren.

99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

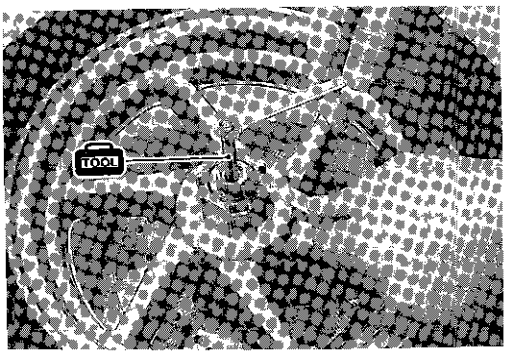


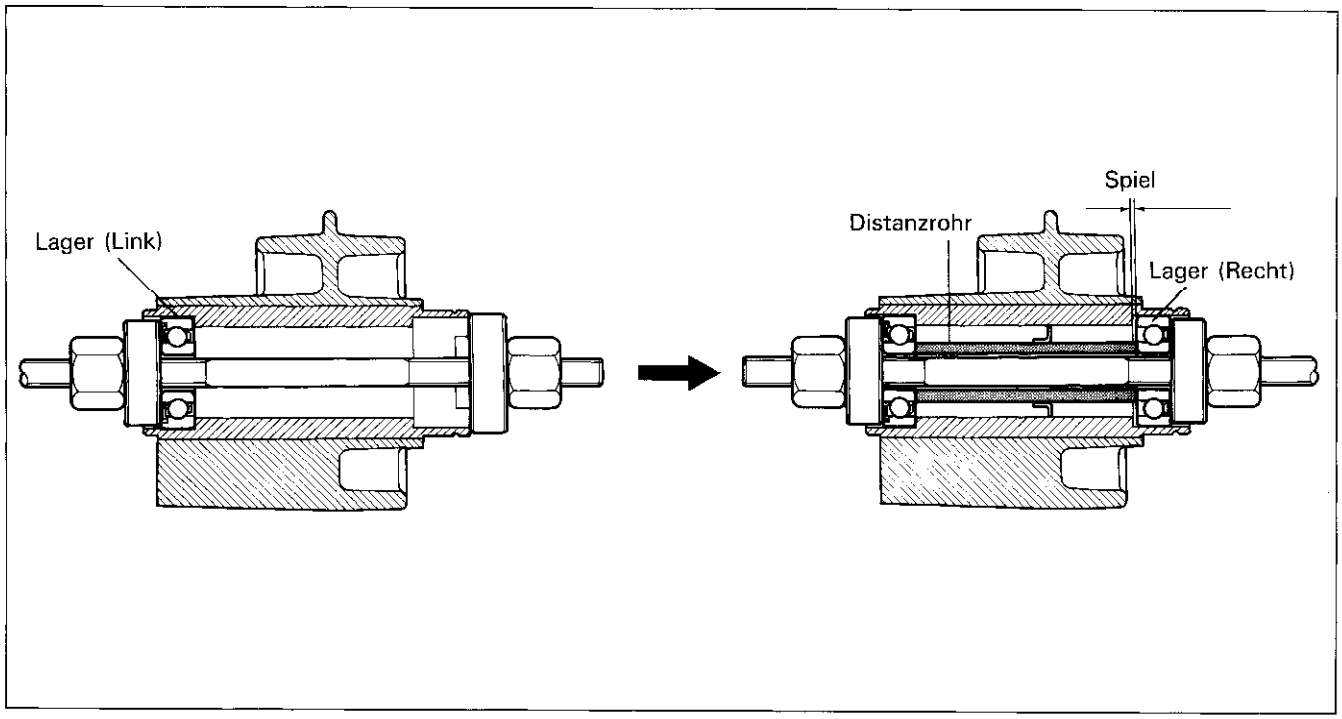
- Radlager mit Spezialwerkzeug einbauen.

09924-84521: Satz Lagereinsetzer

⚠ ACHTUNG

Zuerst linkes Radlager einsetzen.



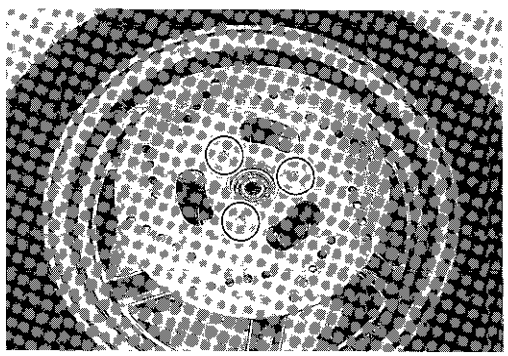


BREMSSCHEIBE

- Darauf achten, daß die Bremsscheibe sauber und frei von Fett ist. THREAD LOCK SUPER "1360" auf den Bremsschrauben-Befestigungsschrauben auftragen und die Schrauben mit dem vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

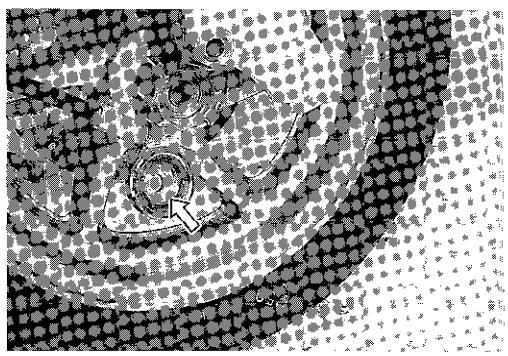
99000-32130: THREAD LOCK SUPER "1360"

Bremsscheiben-Befestigungsschraube: 23 N·m (2,3 kg-m)



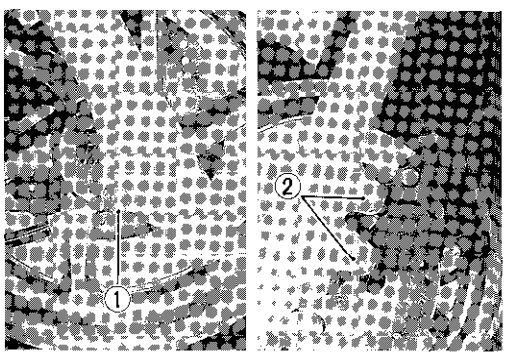
TACHOGETRIEBE

- Fett am Tachogetriebe auftragen.



- Vorderachsmutter ① und Bremssattel-Befestigungss chrauben ② mit vorgeschriebenem Drehmoment anziehen.

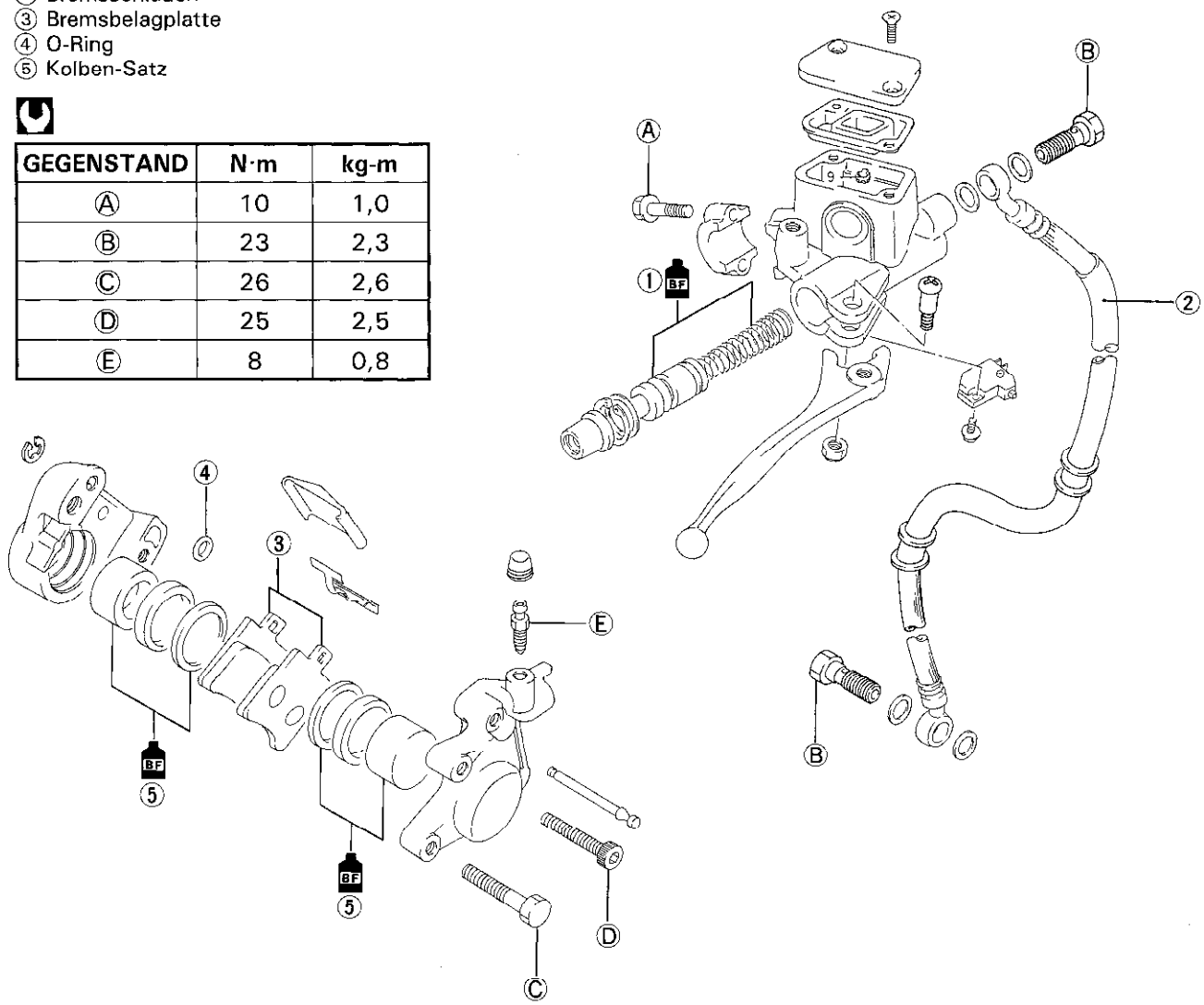
Vorderachsmutter ①: 42 N·m (4,2 kg-m)
Bremssattel-Befestigungsschraube ②: 26 N·m (2,6 kg-m)



VORDERBREMSE

① Kolben/Manschetten-Satz
② Bremsschlauch
③ Bremsbelagplatte
④ O-Ring
⑤ Kolben-Satz

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	10	1,0
Ⓑ	23	2,3
Ⓒ	26	2,6
Ⓓ	25	2,5
Ⓔ	8	0,8



⚠ WARNUNG

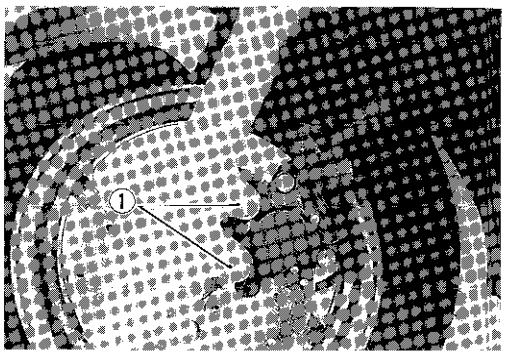
* Dieses Bremssystem ist mit Bremsflüssigkeit DOT 4 auf Ethylenglykolbasis gefüllt. Niemals anderen Flüssigkeitstyp (z.B. Silikon- oder Petroleumbasis) verwenden oder zumischen.
* Niemals Bremsflüssigkeit aus alten oder unverschlossenen Behältern verwenden. Auch niemals von der letzten Wartung übriggebliebene und für längere Zeit gelagerte Bremsflüssigkeit verwenden.
* Für Lagerung der Bremsflüssigkeit den Behälter richtig schließen und entfernt von Kindern aufbewahren.
* Beim Nachfüllen von Bremsflüssigkeit darauf achten, daß kein Staub in die Flüssigkeit gelangt.
* Für das Waschen von Komponenten der Bremsanlage frische Bremsflüssigkeit verwenden. Niemals Reinigungslösung benutzen.
* Verschmutze Bremsscheibe oder Bremsbelagplatte reduziert die Bremsleistung. Verschmutze Bremsbelagplatten verschrotten und Bremsscheibe mit hochwertigem Bremsscheibenreiniger oder neutralem Waschmittel reinigen.

⚠ ACHTUNG

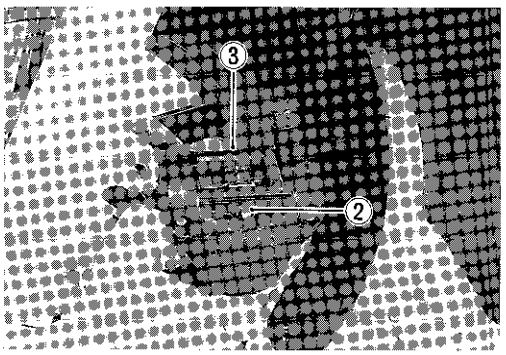
Bremsflüssigkeit vorsichtig behandeln: Bremsflüssigkeit führt zu chemischen Reaktionen mit Lack, Plastik, Gummimaterial usw.

AUSTAUSCHEN DER BREMSBELAGPLATTEN

- Bremssattel-Befestigungsschrauben ① entfernen und Bremssattel abnehmen.



- Bremsbelagplatten entfernen, nachdem E-Ring ② und Bremsbelagplatten-Befestigungsstift ③ abgenommen wurden.



⚠ ACHTUNG

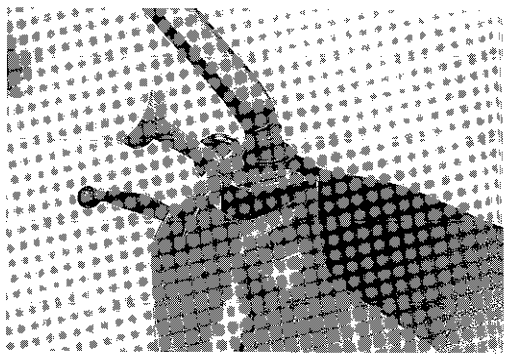
*** Die Bremsbelagplatten als Satz erneuern, da anderenfalls die Bremsleistung beeinträchtigt wird.**
*** Niemals den Vorderbremshebel betätigen, wenn die Bremsbelagplatten ausgebaut werden.**

Bremssattel-Befestigungsschraube: 26 N·m (2,6 kg-m)

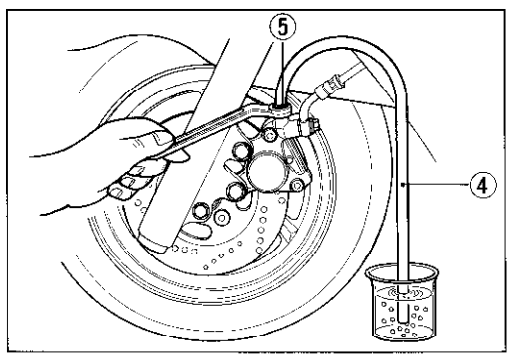
WECHSELN DER BREMSFLÜSSIGKEIT

- Motorrad auf ebenem Boden abstellen und Lenker gerade ausrichten.
- Kappe und Membran des Hauptbremszylinders abnehmen.
- Alte Bremsflüssigkeit so weit es geht absaugen.
- Behälter mit frischer Bremsflüssigkeit füllen.

BF Spezifikation und Klassifikation: DOT 4



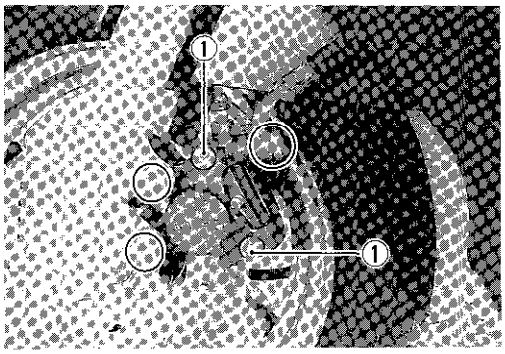
- Einen durchsichtigen Schlauch ④ an das Entlüftungsventil ⑤ anschließen und das andere Ende des Schlauches in ein Auffanggefäß führen.
- Entlüftungsventil lösen und Bremshebel pumpen, bis keine alte Bremsflüssigkeit mehr aus dem Entlüftungsventil austritt.
- Entlüftungsventil schließen und den durchsichtigen Schlauch abnehmen. Den Behälter bis zum oberen Rand des Schauglases mit frischer Bremsflüssigkeit füllen.



⚠ ACHTUNG

Bremssystem entlüften. (Siehe Seite 2-8.)

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS



- Bremsschlauch-Hohlschraube entfernen und austretende Bremsflüssigkeit in einem geeigneten Auffanggefäß auffangen.
- Bremssattel ausbauen.

⚠ ACHTUNG

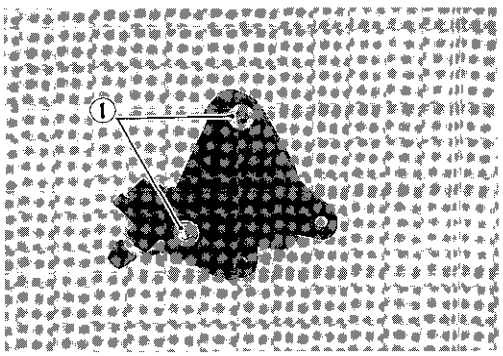
Niemals bei der letzten Wartung übriggebliebene und für längere Zeit gelagerte Bremsflüssigkeit verwenden.

⚠ WARNUNG

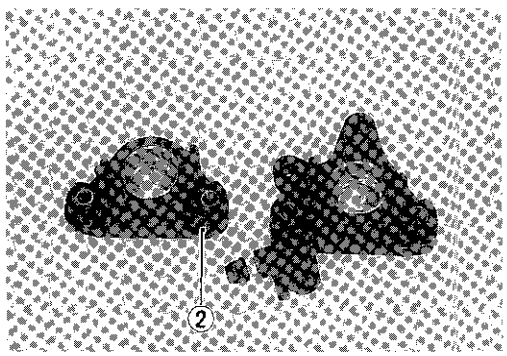
Austretende Bremsflüssigkeit beeinträchtigt die Fahrsicherheit und führt zu Verfärbung der lackierten Flächen. Bremsschläuche und Anschlüsse auf Risse und Undichtigkeit überprüfen.

HINWEIS:
Bremssattelgehäuseschrauben ① etwas lösen, um das spätere Zerlegen zu erleichtern, bevor die Bremssattel-Befestigungsschrauben entfernt werden.

- Bremsbelagplatten ausbauen. (Siehe Seite 5-9.)
- Bremssattelgehäuseschrauben ① entfernen.



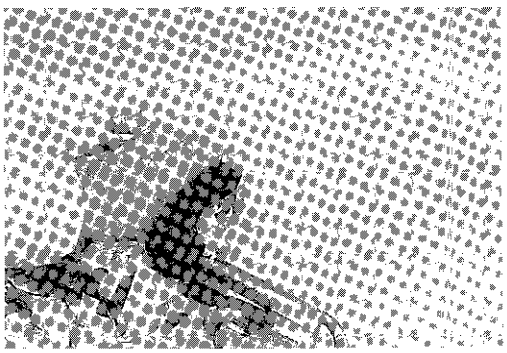
- Die Bremssattelhälften trennen.
- O-Ring ② abnehmen.



⚠ ACHTUNG

O-Ring nicht wiederverwenden, um Undichtigkeit zu vermeiden.

- Lappen über dem Kolben anbringen, um ein Herausspringen des Kolbens zu vermeiden, und den Kolben mit Druckluft herausdrücken.



⚠ ACHTUNG

Nicht zu hohen Druck verwenden, um Beschädigung des Kolbens zu vermeiden.

• Staubdichtungen und Kolbendichtungen abnehmen.

⚠ ACHTUNG

Staubdichtungen und Kolbendichtungen nicht wiederverwenden, um Undichtigkeit zu vermeiden.

ÜBERPRÜFUNG DES BREMSSATTELS

BREMSSATTEL

Zylinderwand des Bremssattels auf Riefen, Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.

KOLBEN

Oberfläche des Kolbens auf Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.

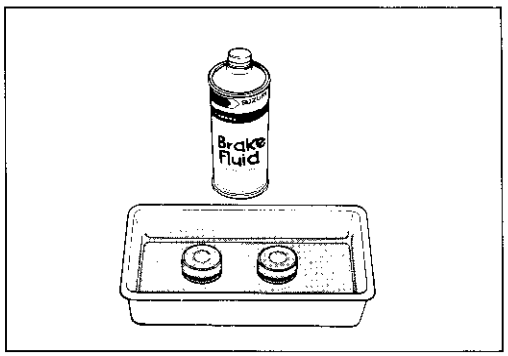
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS

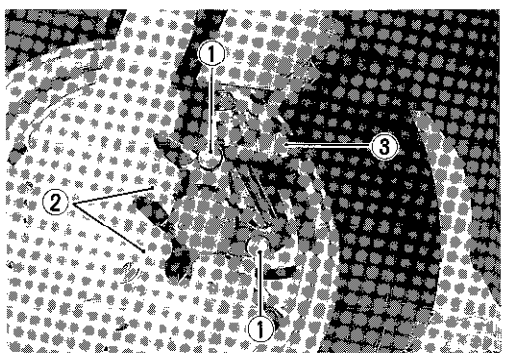
Bremssattel in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus und der Zerlegung zusammenbauen.

⚠ ACHTUNG

*** Bremssattelkomponenten vor dem Zusammenbau in frischer Bremsflüssigkeit waschen. Niemals Reinigungslösung oder Benzin für das Waschen dieser Komponenten verwenden.**

*** Bremsflüssigkeit in der Bremssattelbohrung und am Kolben auftragen, bevor der Kolben in die Bohrung eingeführt wird.**





BF Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

• Die einzelnen Schrauben mit dem vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

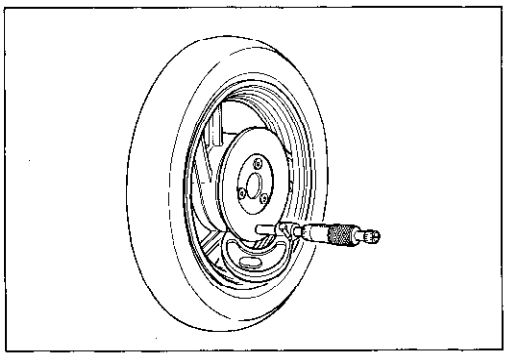
Bremssattelgehäuseschraube ① : 25 N·m (2,5 kg-m)
Bremssattel-Befestigungsschraube ② : 26 N·m (2,6 kg-m)
Bremsschlauch-Hohlschraube ③ : 23 N·m (2,3 kg-m)

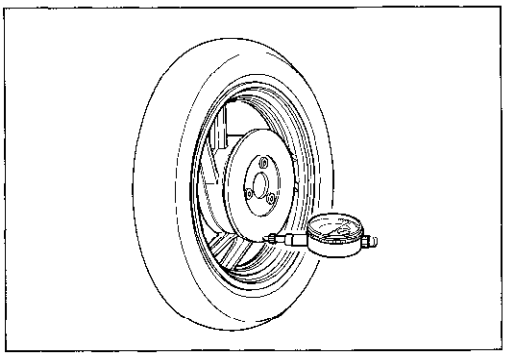
HINWEIS:
Vor dem Einbau des Bremssattels, den Kolben vollständig in den Bremssattel hineindrücken.

⚠ WARNUNG

Nach dem Wiederzusammenbau des Bremssattels das Bremssystem entlüften. (Siehe Seite 2-8.)

ÜBERPRÜFUNG DER BREMSSCHEIBE





- Vorderrad ausbauen. (Siehe Seite 5-4.)

Mit einem Mikrometer die Bremsscheibe auf Verschleiß überprüfen; die Dicke kann bei am Rad angebrachter Bremsscheibe überprüft werden. Die Verschleißgrenze der Bremsscheibe (Dicke) ist nachfolgend aufgeführt.

Verschleißgrenze: 3,5 mm

TOOL 09900-20205: Mikrometer (0—25 mm)

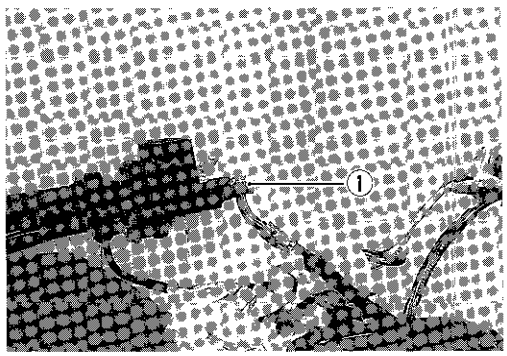
Bei am Rad angebrachter Bremsscheibe, diese mit einer Meßuhr auf Schlag prüfen, wie es in der Abbildung dargestellt ist.

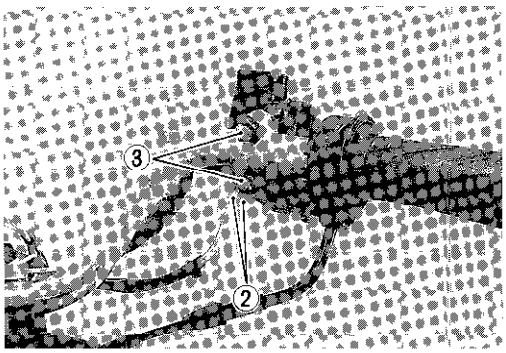
Verschleißgrenze: 0,30 mm

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

- Bremsscheibe ausbauen. (Siehe Seite 5-5.)
- Bremsscheibe einbauen. (Siehe Seite 5-7.)
- Vorderrad einbauen.

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS





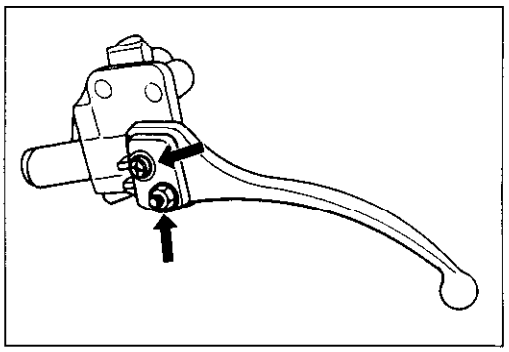
- Lenkerabdeckung abnehmen. (Siehe Seite 5-21.)
- Einen Lappen unter der Hohlschraube am Hauptbremszylinder anordnen, um verschüttete Bremsflüssigkeit aufzufangen. Hohlschraube ① abnehmen und die Verbindung zwischen Bremsschlauch/Hauptbremszylinder abtrennen.

⚠ ACHTUNG

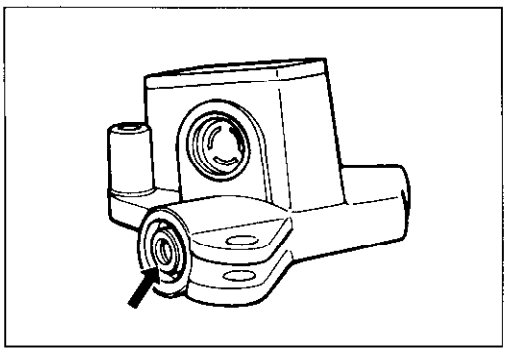
Auf Teile des Motorrades verschüttete Bremsflüssigkeit sofort abwischen. Die Bremsflüssigkeit führt zu einer chemischen Reaktion mit Lack, Plastik, Gummimaterial usw. und kann zu ernsthaften Schäden führen.

- Kabel des Vorderrad-Bremsleuchtenschalters ② abklemmen.
- Hauptbremszylinder abnehmen, nachdem die Klemmschrauben ③ entfernt wurden.

- Bremshebel und Bremsschalter abnehmen.

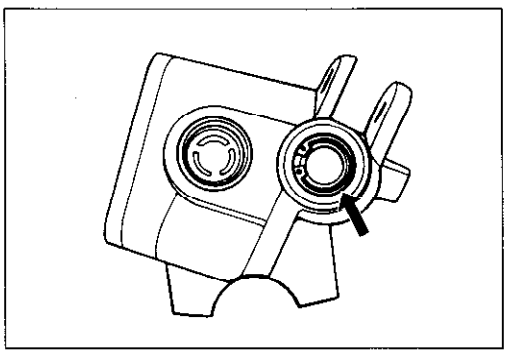


- Staubschutzmanschette abnehmen.

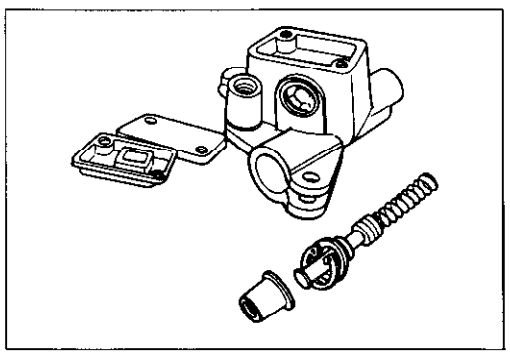


- Sprengring mit dem Spezialwerkzeug abnehmen.

TOOL 09900-06108: Sprengringzange

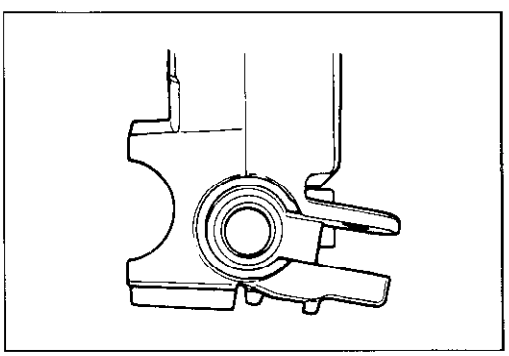


- Kolben/Primärkappe mit Rückholfeder abnehmen.
- Behälterdeckel und Membran abnehmen.
- Bremsflüssigkeit ablaufen lassen.

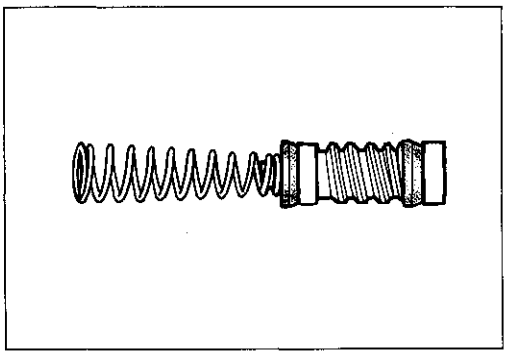


ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS

Bohrung des Hauptbremszylinders auf Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.



Oberfläche des Kolbens auf Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen. Primärkappe und Staubschutzmanschette auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen.

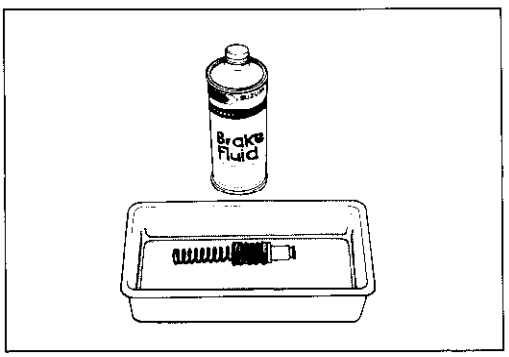


WIEDER ZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS

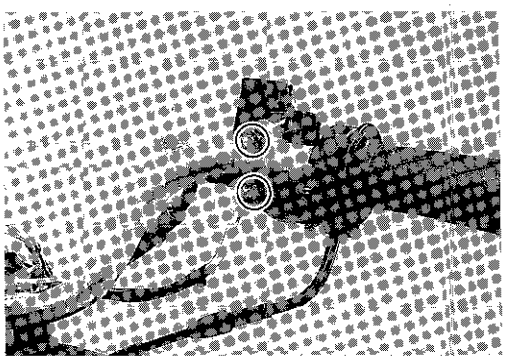
Hauptbremszylinder in der umgekehrten Reihenfolge der Zerlegung und des Ausbaus wiederzusammenbauen und einbauen, wobei die folgenden Schritte zu beachten sind.

⚠ ACHTUNG

*** Komponenten des Hauptbremszylinders vor dem Wiederzusammenbau in frischer Bremsflüssigkeit waschen. Niemals Reinigungslösung oder Benzin für das Waschen der Komponenten verwenden.**
*** Bremsflüssigkeit in der Zylinderbohrung und an allen in die Bohrung einzubauenden Teile auftragen.**



- Hauptbremszylinder zusammenbauen und einbauen. (Siehe Seite 5-8.)
- Wenn der Hauptbremszylinder wieder am Lenker angebracht wird, zuerst die obere Klemmschraube anziehen.

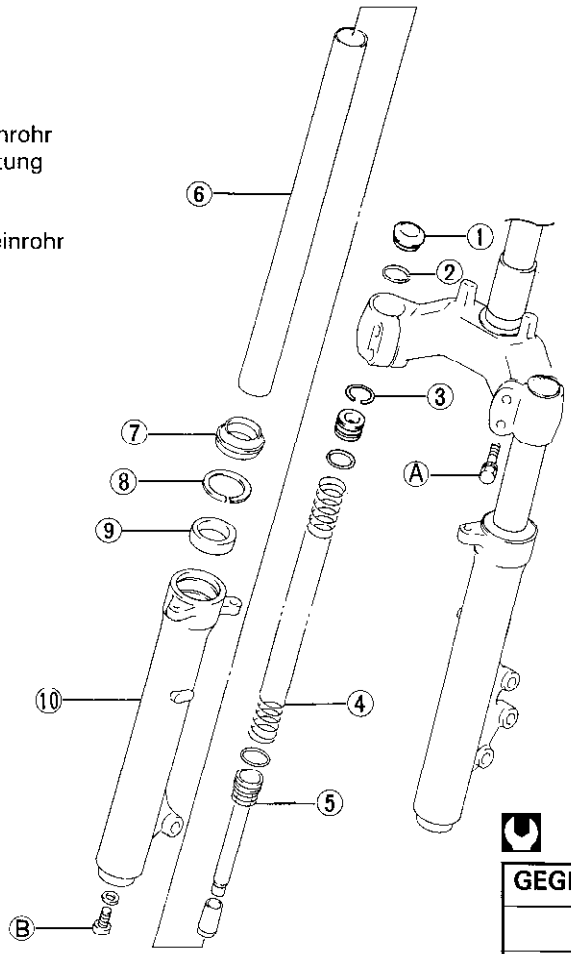


⚠ WARNUNG

Nach dem Einbau des Hauptbremszylinders das Bremssystem entlüften. (Siehe Seite 2-8.)

VORDERGABEL

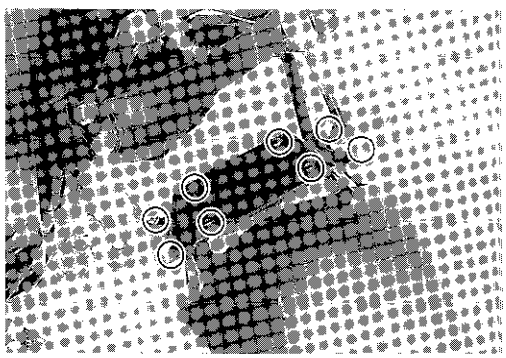
① Kappe
② Anschlagring
③ Sprengring
④ Feder
⑤ Dämpfer
⑥ Inneres Gabelbeinrohr
⑦ Staubschutzdichtung
⑧ Anschlagring
⑨ Öldichtung
⑩ Äußeres Gabelbeinrohr



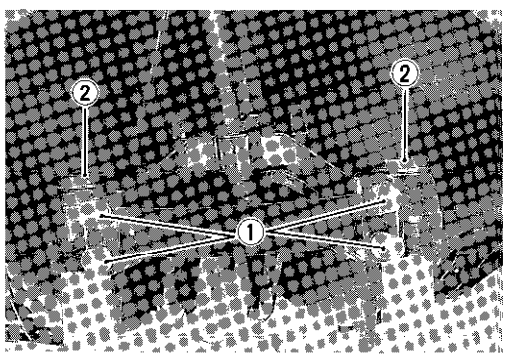
GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	23	2,3
Ⓑ	20	2,0

AUSBAU UND ZERLEGUNG

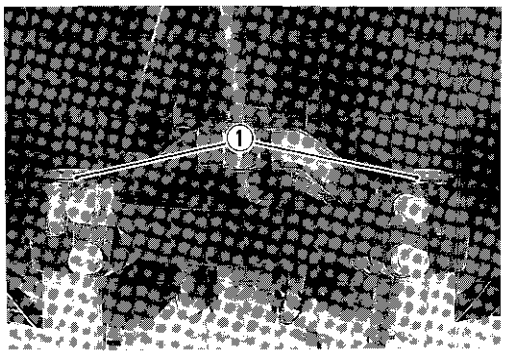
- Beinschutzverkleidung abnehmen. (siehe Seite 5-2.)
- Vorderrad ausbauen. (siehe Seite 5-4.)
- Vorderrad-Kotflügel und Kotflügelstütze ausbauen.



- Vorderradgabel-Klemmschrauben ① lösen.
- Kappen ② abnehmen.

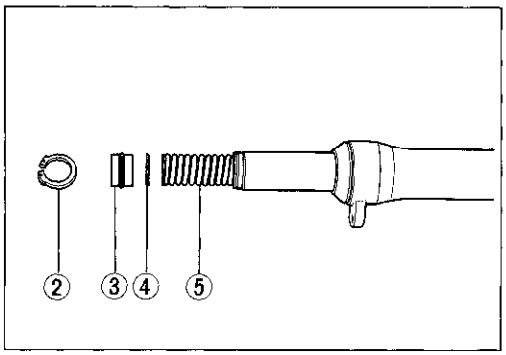


- Anschlagring ① ausbauen und Vorderradgabel abnehmen.



- Anschlagring ②, Federsitz ③, Scheibe ④ und Feder ⑤ abnehmen.

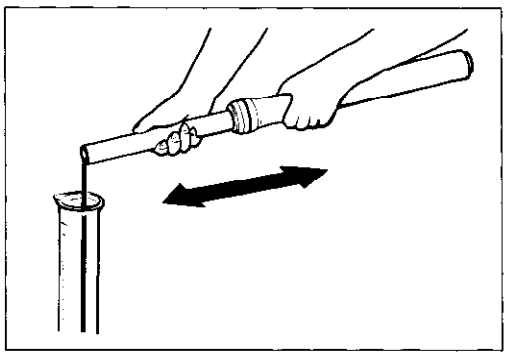
HINWEIS:
Wenn der Anschlagring ② abgenommen wird, den Federsitz ③ nach innen drücken, um den Federdruck vom Anschlagring ② zu entfernen.



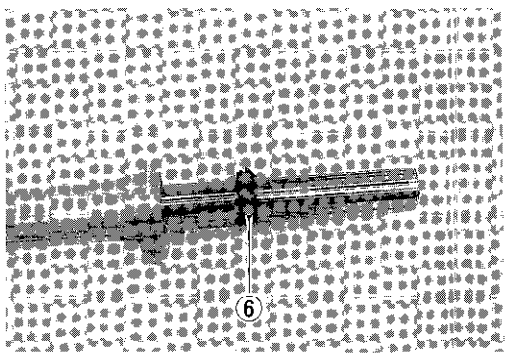
⚠ ACHTUNG

Der ausgebaute Anschlagring ② ist zu erneuern.

- Gabelbein umdrehen und mehrmals zusammendrücken, um das Gabelöl abzulassen. Gabelbein für einige Minuten umgekehrt halten, um das Gabelöl ablaufen zu lassen.

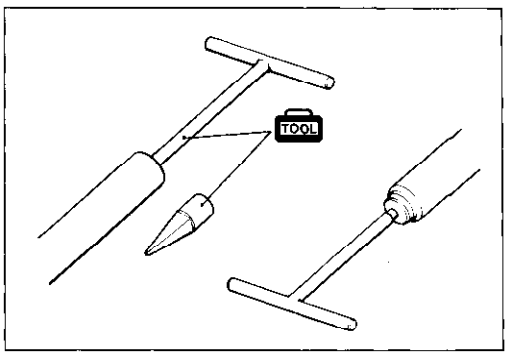


- Staubschutzdichtung ⑥ abnehmen.

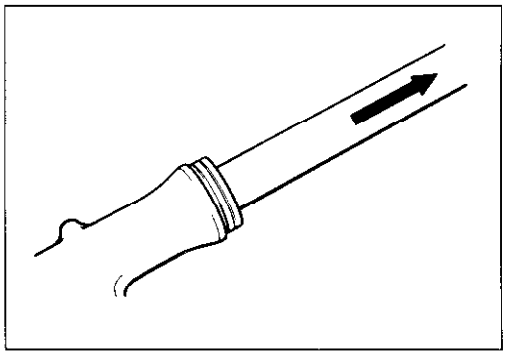


- Dämpfungsstangenschraube mit Spezialwerkzeugen und 6-mm-Sechskantschlüssel entfernen.

TOOL 09940-34520: "T"-Griff
09940-34561: Vorrichtung "D"



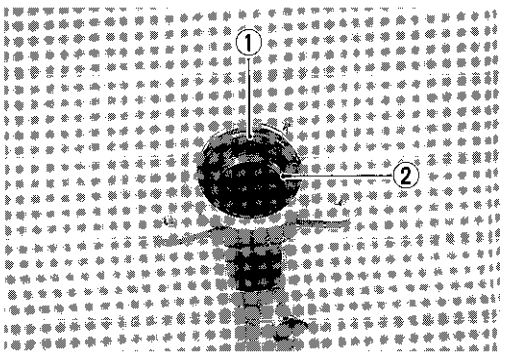
- Inneres Gabelbeinrohr mit Dämpfungsstange abnehmen.



- Anschlagring ① und Öldichtung ② abnehmen.

⚠ ACHTUNG

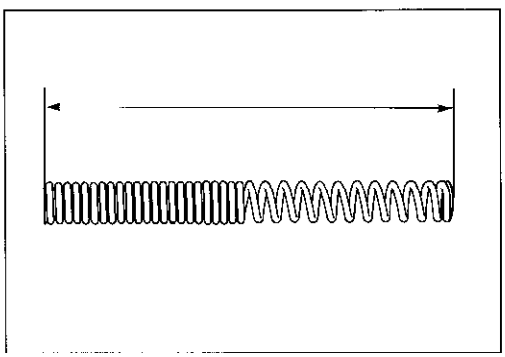
Die ausgebaute Öldichtung ist zu erneuern.



ÜBERPRÜFUNG GABELBEINFEDER

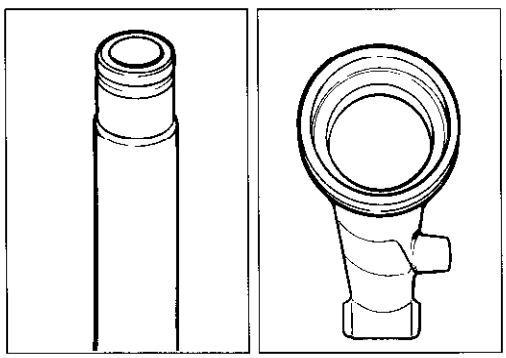
Die ungespannte Länge der Gabelbeinfeder messen. Falls sie kürzer als die Verschleißgrenze ist, die Feder erneuern.

Verschleißgrenze 237,1 mm



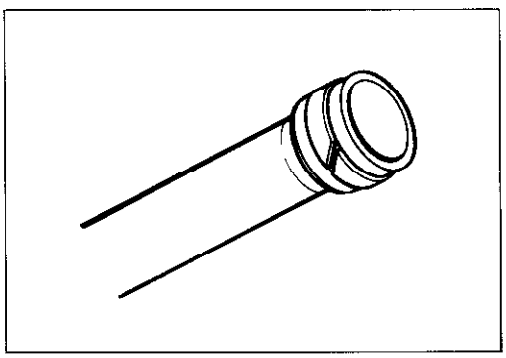
INNERES UND ÄUSSERES GABELBEINROHR

Die Gleitflächen des inneren Gabelbeinrohres und des äußeren Rohres auf Riefen überprüfen.



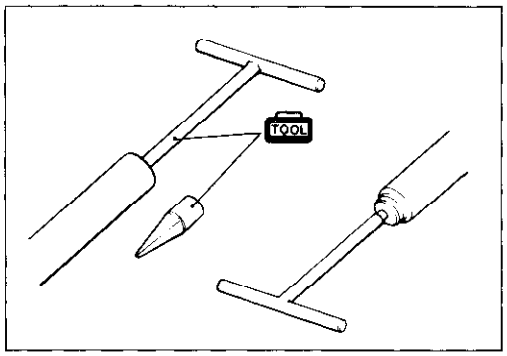
DÄMPFUNGSSTANGENRING

Dämpfungsstangenring auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen.



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Die Vorderradgabel in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus und der Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei die folgenden Punkte beachten:

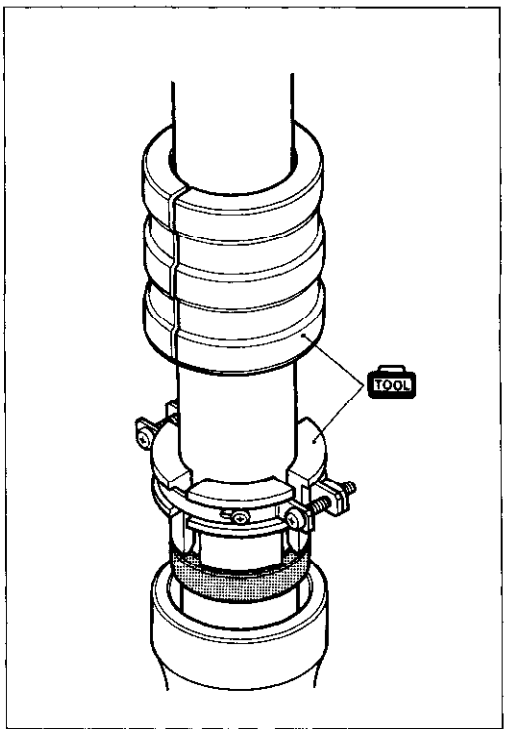


DÄMPFUNGSSTANGENSCHRAUBE

- Dämpfungsstangenschraube unter Verwendung der Spezialwerkzeuge und des 6-mm-Sechskantschlüssels auf das vorgeschriebene Drehmoment anziehen.

Dämpfungsstangenschraube: 20 N·m (2,0 kg-m)

09940-34520: "T"-Griff
09940-34561: Vorrichtung "D"



⚠ ACHTUNG

Eine neue Dämpfungsschraubendichtung verwenden.

ÖLDICHTUNG

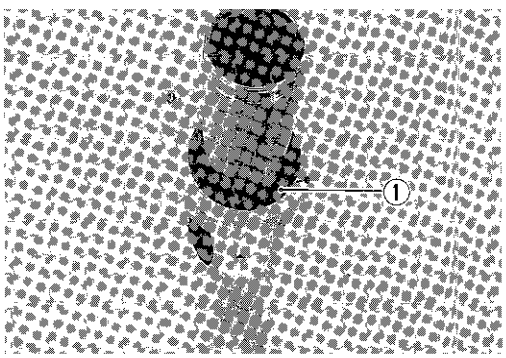
- Öldichtung mit Spezialwerkzeug einbauen.

09940-52860: Vorderradgabel-Öldichtungseinsetzer

- Öldichtungs-Anschlagring ① einbauen.

⚠ ACHTUNG

Darauf achten, daß der Öldichtungs-Anschlagring ① richtig eingesetzt ist.

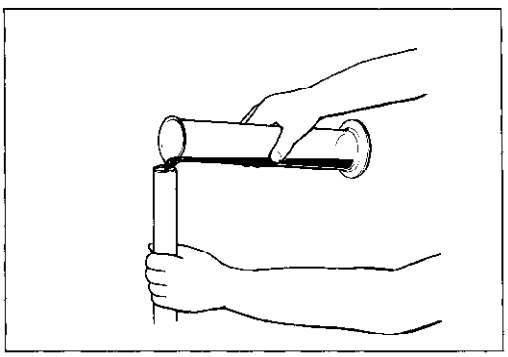


GABELÖL

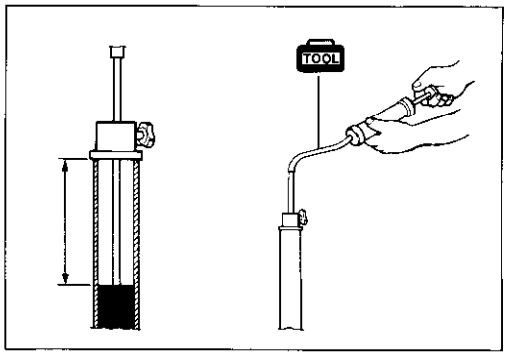
- Das vorgeschriebene Gabelöl in das innere Gabelbeinrohr einfüllen.

Gabelöltyp: Gabelöl Nr. 10
99000-99044-10G: SUZUKI FORK OIL NO. 10

Einfüllmenge (pro Gabelbein): 96 ml



- Vorderradgabel vertikal halten und Gabelölstand mit Spezialwerkzeug einstellen.



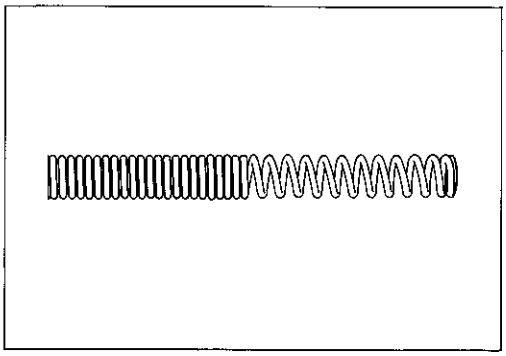
TOOL 09943-74111: Gabelölstandlehre

Ölstand: 64 mm

HINWEIS:
Wenn der Ölstand eingestellt wird, die Gabelbeinfeder entfernen und das innere Rohr vollständig hineindrücken.

GABELBEINFEDER

- Die Gabelbeinfeder mit der kleineren Teilung nach oben gerichtet einbauen, wie es in der Abbildung gezeigt ist.

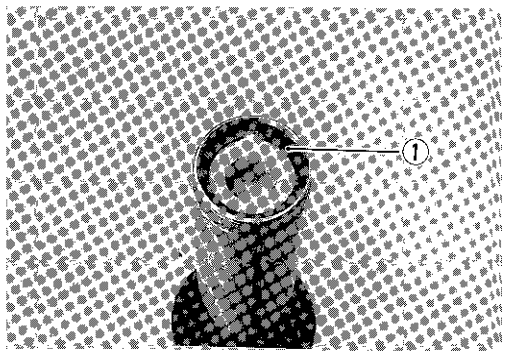


ANSCHLAGRING

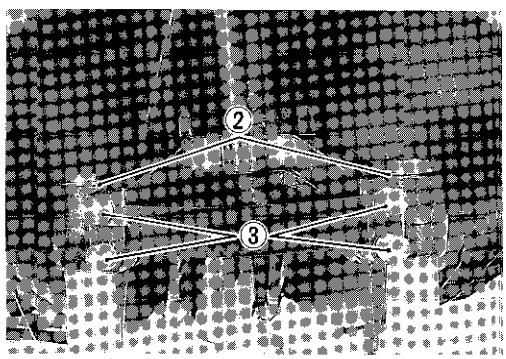
- Den Anschlagring ① in die Ringnut einsetzen.

⚠ ACHTUNG

* **Einen neuen Anschlagring verwenden.**
* **Nach dem Einbau des Anschlagrings, immer darauf achten, daß der Ring richtig in der Nut sitz und sicher befestigt ist.**



- Die neuen Anschlagringe ② in die Ringnuten an der Vorderradgabel einsetzen, nachdem die Vorderradgabel in die Lenkerkonsole eingebaut wurde.

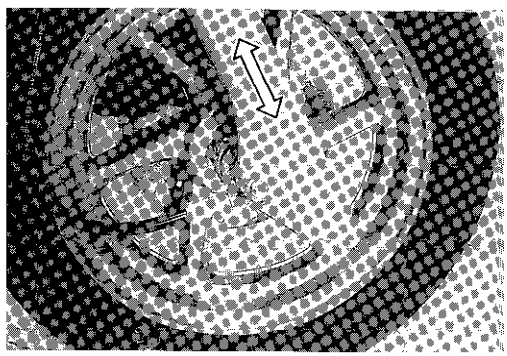


⚠ ACHTUNG

Neue Anschlagringe verwenden.

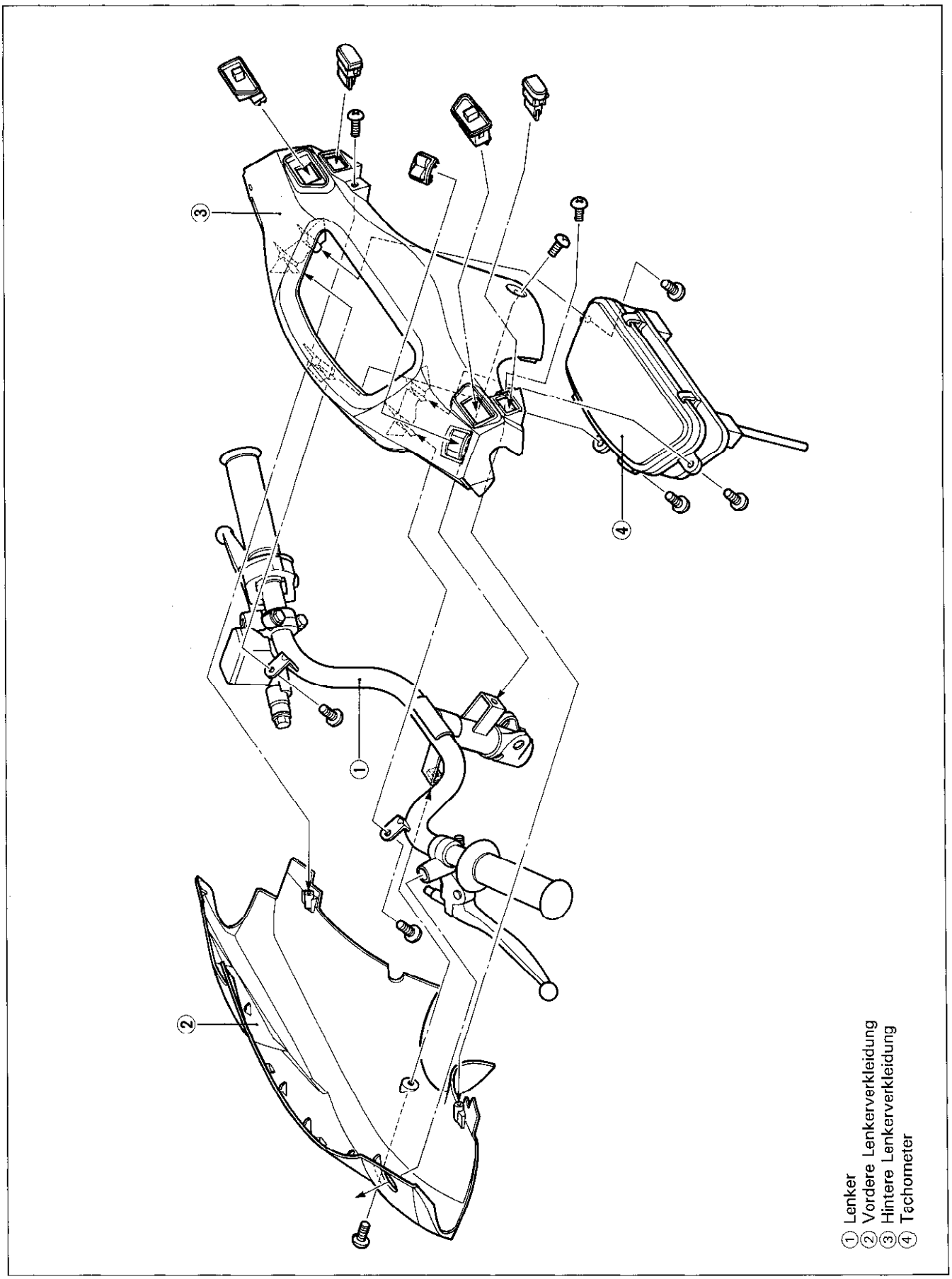
- Die Vorderradgabel-Klemmschrauben ③ mit dem vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Vorderradgabel-Klemmschraube 23 N·m (2,3 kg-m)



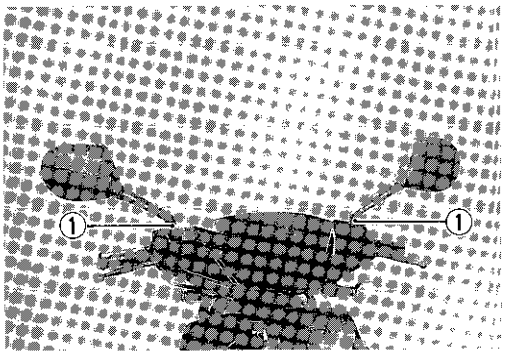
HINWEIS:
Bevor die Kotflügelstützen-Befestigungsschrauben angezogen werden, die Vorderradgabel vier- oder fünfmal zusammendrücken.

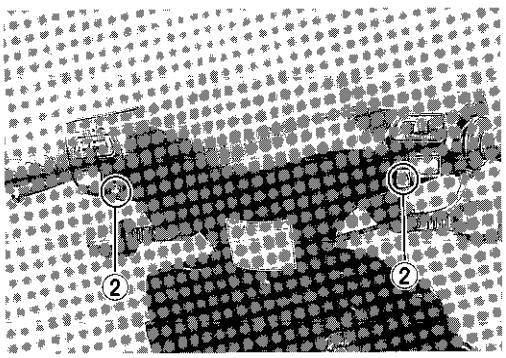
LENKERABDECKUNG

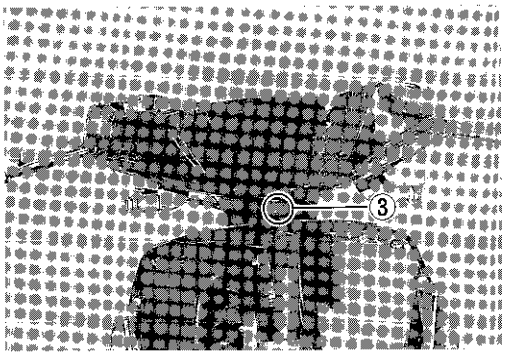


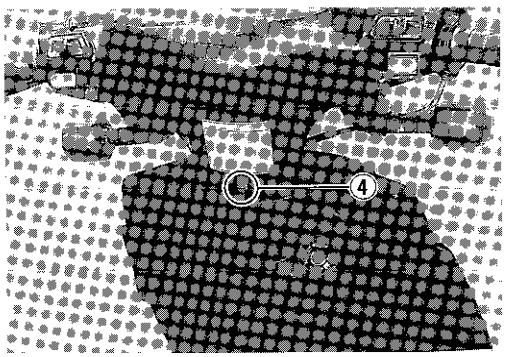
AUSBAU

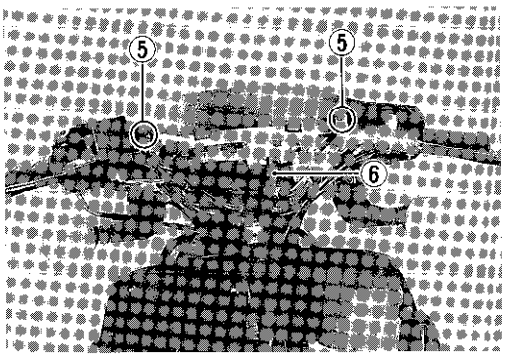
- Die Beinschutzverkleidung abnehmen. (Siehe Seite 5-2.)
- Die Rückblickspiegel ① abnehmen.
- Die Befestigungsschrauben (② und ③) entfernen und die vordere Lenkerverkleidung abnehmen.
- Die Befestigungsschrauben (④ und ⑤) entfernen und die hintere Lenkerverkleidung abnehmen; danach die Tachowelle ⑥ und dic Tachokabel abtrennen.









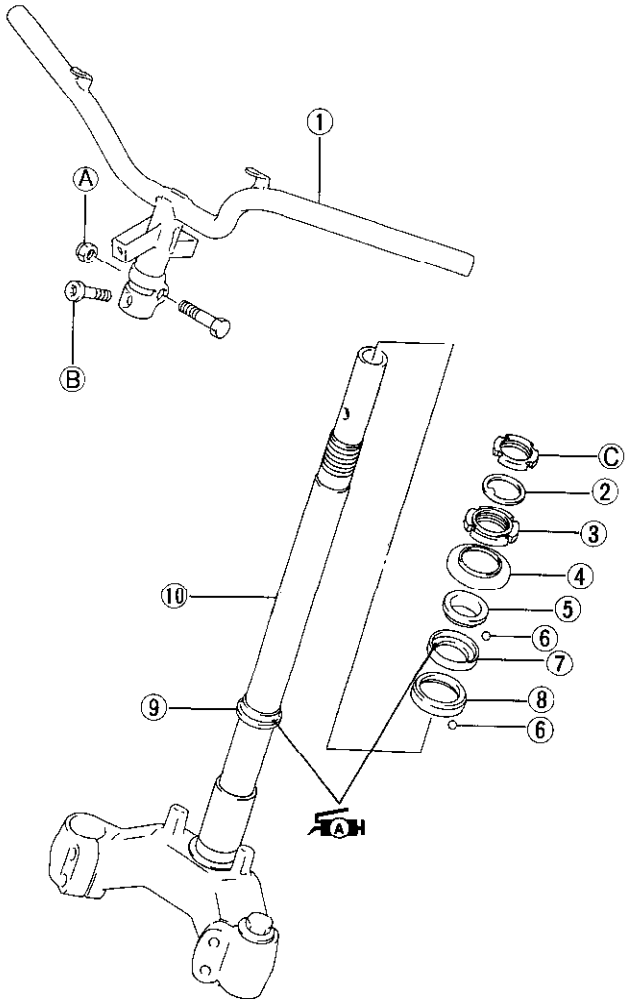


WIEDEREINBAU

Die Lenkerabdeckungen in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

LENKSÄULE

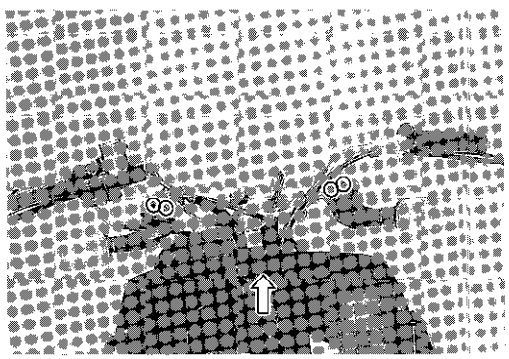
① Lenker
② Scheibe
③ Lenkerschaftmutter
④ Staubschutzdichtung
⑤ Äußerer Lenkerkopflagerlaufring (oben)
⑥ Kugel
⑦ Innerer Lenkerkopflagerlaufring (oben)
⑧ Innerer Lenkerkopflagerlaufring (unten)
⑨ Äußerer Lenkerkopflagerlaufring (unten)
⑩ Lenkerschaft



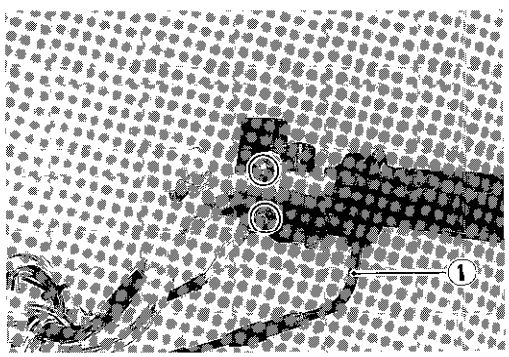
GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	49	4,9
Ⓑ	25	2,5
Ⓒ	80	8,0

AUSBAU UND ZERLEGUNG

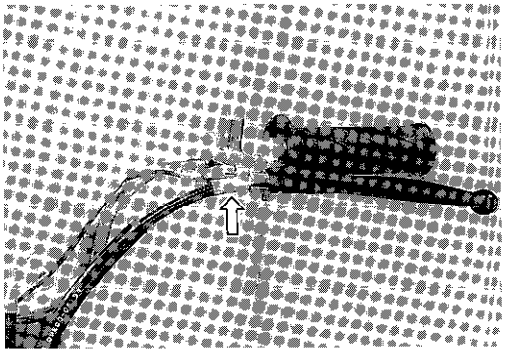
- Beinschutz abnehmen. (Siehe Seite 5-2.)
- Vorderradgabel abnehmen. (Siehe Seite 5-15.)
- Lenkerabdeckung abnehmen. (Siehe Seite 5-21.)
- Kabel und Kabelklemme abnehmen.
- Vorderblinklichten abnehmen.



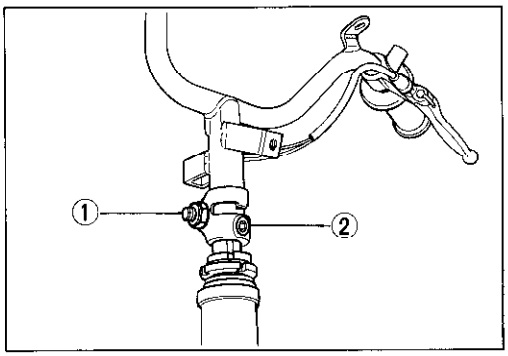
- Gasseilzug ① abnehmen, indem die Gasgriffgehäuse schrauben entfernt werden.
- Hauptbremszylinder abnehmen.



- Hinterbremsseilzug entfernen.

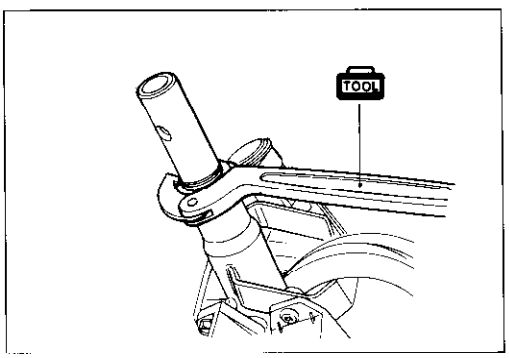


- Klemmfaustschraube ① und Feststellschraube ② lösen und Lenker abnehmen.



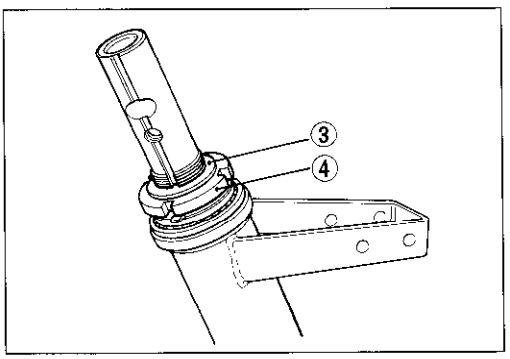
- Kontermutter an der Lenksäule mit Spezialwerkzeug lockern.

TOOL 09910-60611: Spannschlüssel

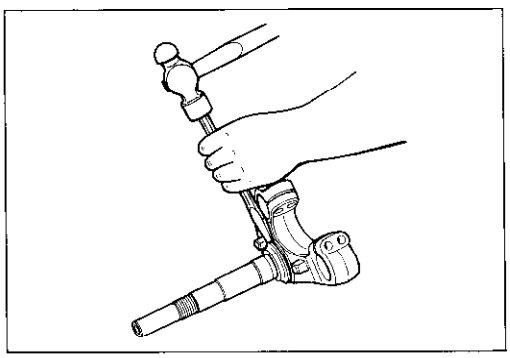


- Scheibe ③ abnehmen.
- Lenkerschaftmutter ④ abnehmen und Lenkerschaft entfernen.

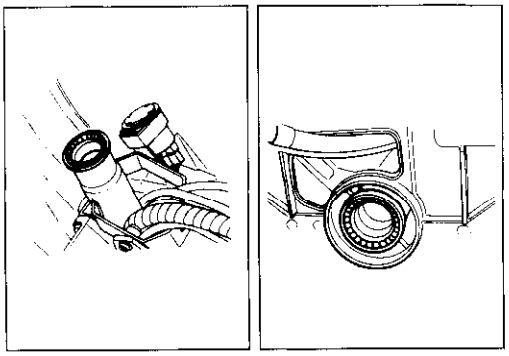
HINWEIS:
Wenn die Lenkerschaftmutter entfernt wird, Lenkerschaft von Hand festhalten, um ein Herabfallen zu verhindern.



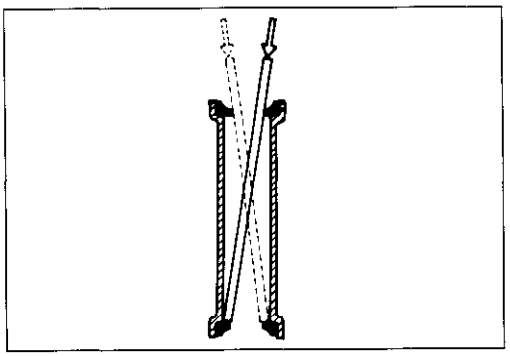
- Unteren Lageraußenlaufring mit einem Meißel entfernen.



- Obere und untere Stahlkugeln entfernen.



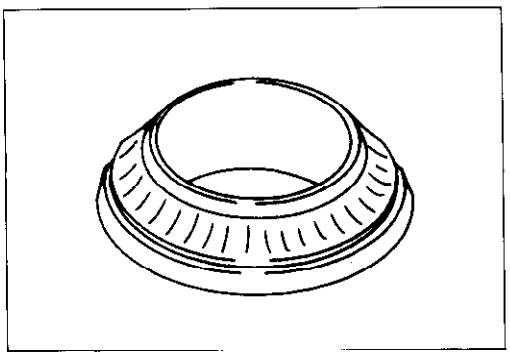
- Oberen und unteren Lagerlaufring entfernen.



ÜBEREPRÜFUNG

Ausgebaute Teile auf folgende Unregelmäßigkeiten überprüfen:

* Verschleiß und Brinellierung des Lagerlaufrings.
* Abgenutzte oder beschädigte Stahlkugeln.
* Lenksäulen- oder Lenkerverzug.



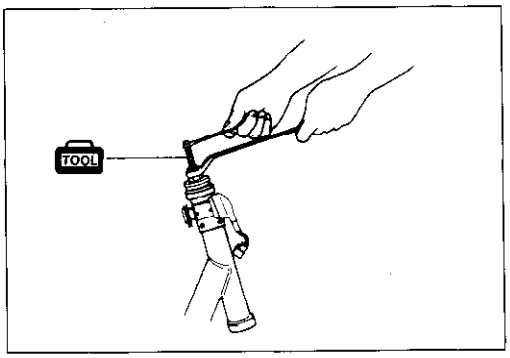
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Lenkerschaft und Lenker in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus und der Zerlegung wieder zusammenbauen und einbauen. Dabei die folgenden Schritte beachten:

INNENLAUFRINGE

- Oberen und unteren Innenlaufring mit Spezialwerkzeug eindrücken.

TOOL 09941-34513: Innenlaufringeinsetzer

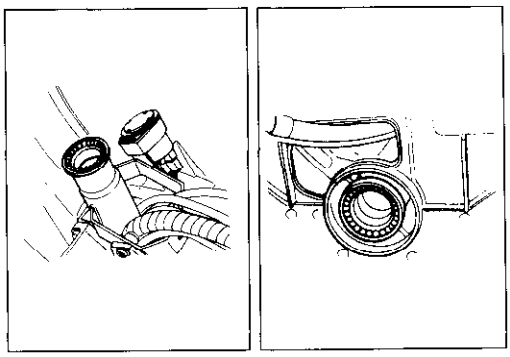


STAHLKUGEL

- Fett an den inneren Laufringen auftragen, wenn die oberen und unteren Stahlkugeln eingebaut werden.

A 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

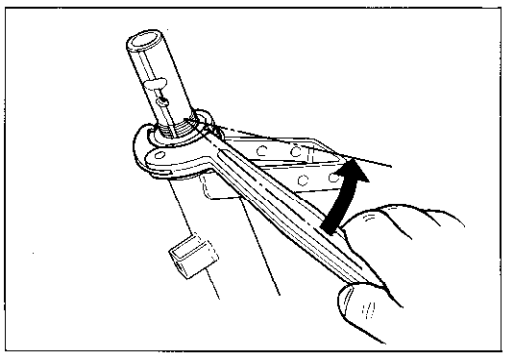
Anzahl der Stahlkugeln	Oben	22 Stck.
	Unten	25 Stck.



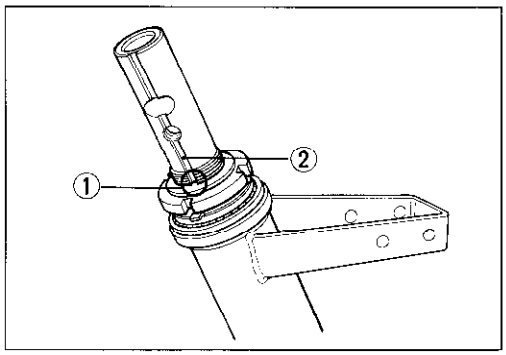
LENKERSCHAFTMUTTER

- Lenkerschaftmutter anziehen und danach um 1/8 bis 1/4 Umdrehung lösen.

HINWEIS:
Diese Einstellung ist bei jedem Motorroller anders.
Die Lenkung soll sich gut und leicht nach links und rechts bewegen lassen.

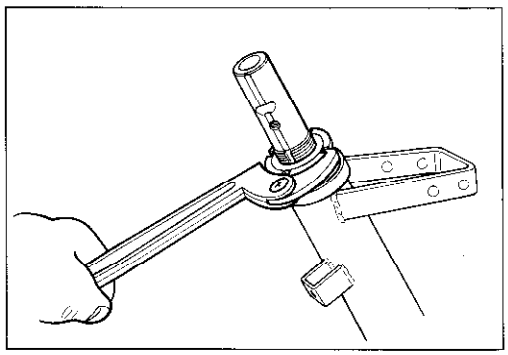


- Wenn die Scheibe eingebaut wird, die Zunge ① der Scheibe mit der Nut ② des Lenkerschaftes ausrichten.



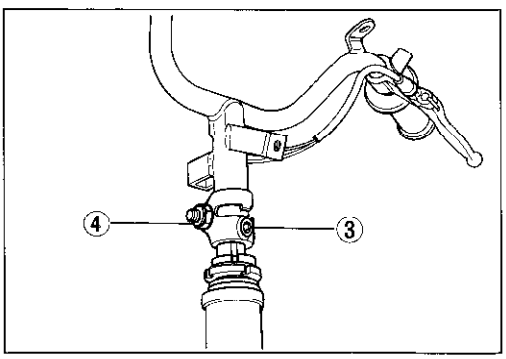
- Kontermutter an der Lenksäule im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Kontermutter an der Lenksäule: 80 N·m (8,0 kg-m)



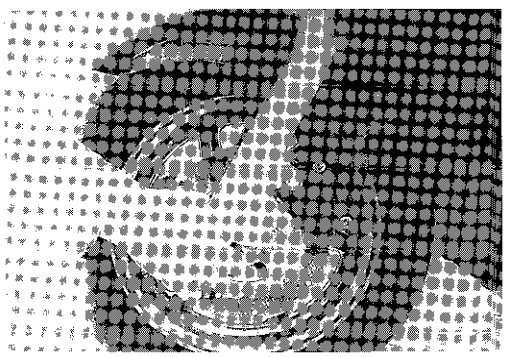
- Lenkerfeststellschraube ③ und Klemmfaustmutter ④ im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Feststellschraube ③ : 25 N·m (2,5 kg-m)
Klemmfaustmutter ④ : 49 N·m (4,9 kg-m)

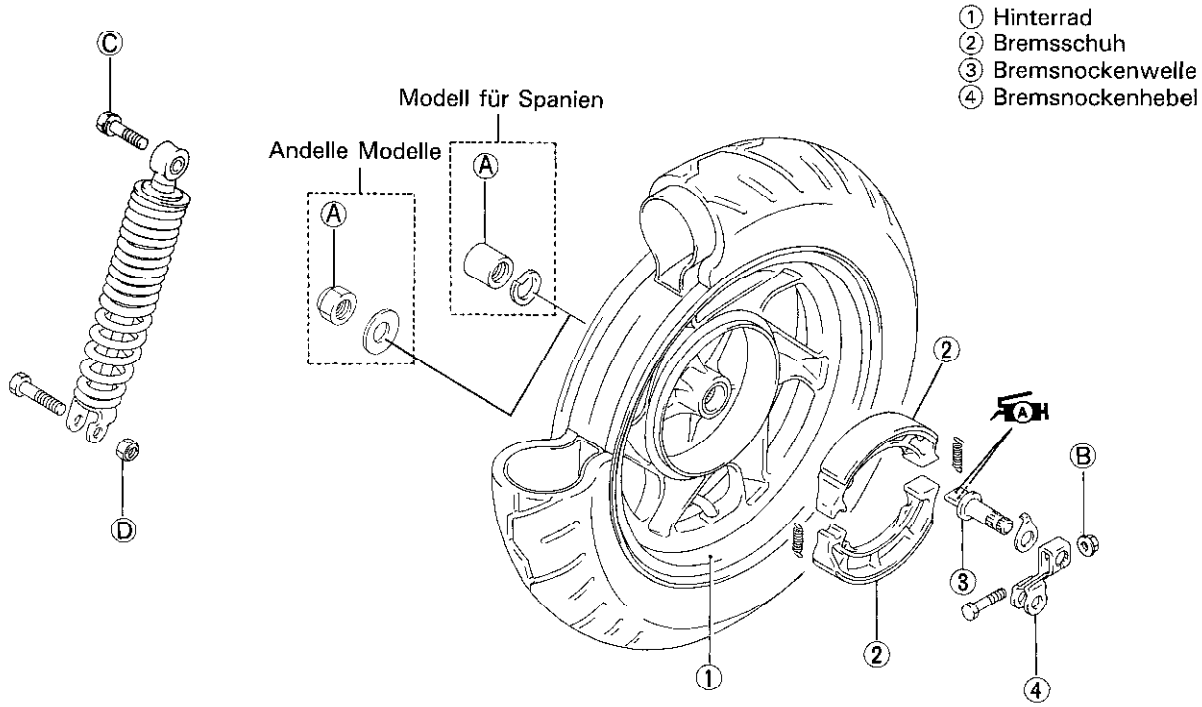


⚠ ACHTUNG

Nach Einstellung und Einbau des Lenkers, am Vorderrad rütteln, um sicherzustellen, daß kein Spiel vorhanden ist und der Einbauvorgang richtig ausgeführt wurde. Falls Spiel festgestellt wird, die Lenkerschaftmutter nochmals einstellen.



HINTERRAD, HINTERBREMSE UND STOSSDÄMPFER

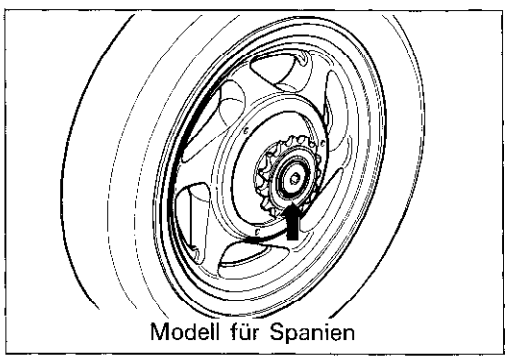


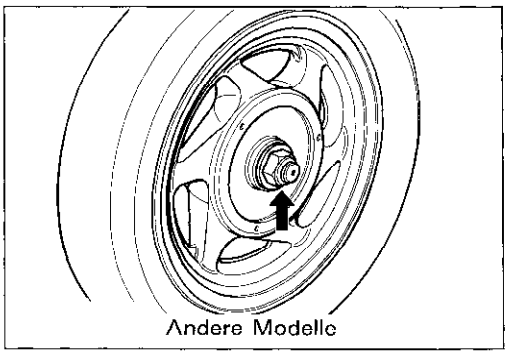
GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	75	7,5
Ⓑ	7	0,7
Ⓒ	29	2,9
Ⓓ	32	3,2

AUSBAU UND ZERLEGUNG

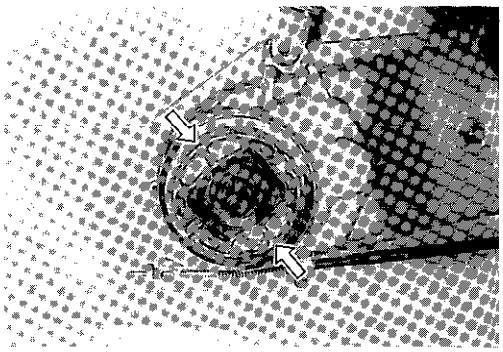
HINTERRD UND HINTERBREMSE

- Motorroller ebenerdig stellen.
- Auspufftopf abnehmen. (siehe Seite 3-5.)
- Hinterrad ausbauen.


Modell für Spanien

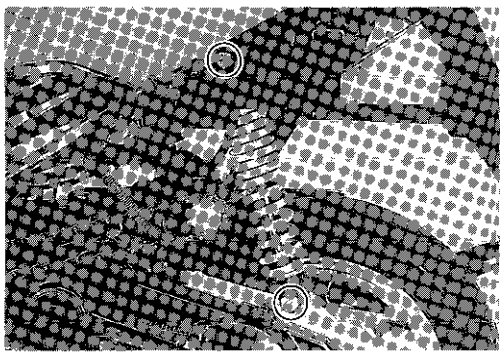

Andere Modelle

- Bremswellenhebel abnehmen.



FEDERBEIN

- Rahmenverkleidung abnehmen. (siehe Seite 5-3.)
- Federbein ausbauen.

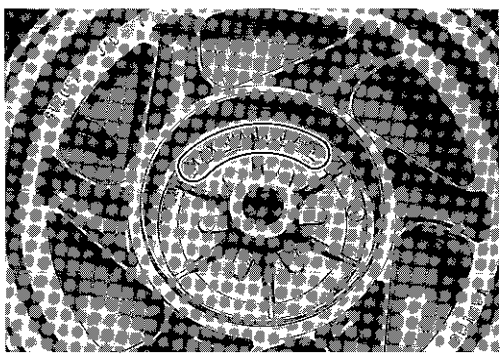


ÜBERPRÜFUNG

BREMSTROMMEL

Zur Bestimmung des Verschleißes Innendurchmesser der Bremstorommel messen. Liegt der gemessene Verschleiß über der Berschleißgrenze, Bremstrommel erneuern. Der Wert der Verschleißgrenze steht auf der Trommelinnenseite.

Verschleißgrenze: 120,7 mm



REIFEN

Siehe Seite 2-10.

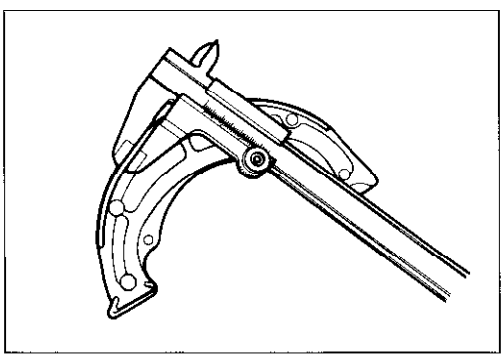
BREMSSCHUH

Bremsschuh überprüfen und abhängig von der Stärke des Bremsbelags Bremsschuh erneuern.

Verschleißgrenze: 1,5 mm

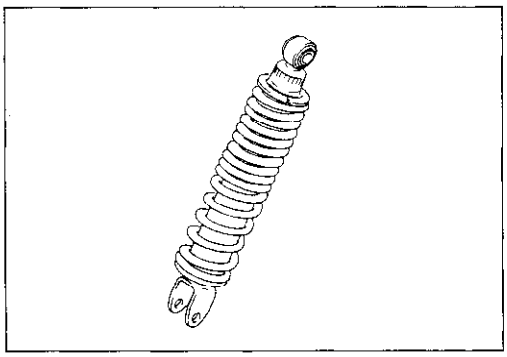
⚠ ACHTUNG

Bremsschuh als Satz erneuern, sonst verschlechtert sich die Bremsleistung.



FEDERBEIN

Federbein auf Ölundichtigkeit und andere Beschädigungen überprüfen.



⚠ ACHTUNG

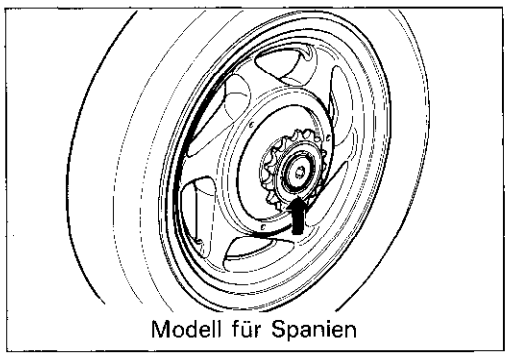
Nicht versuchen, Federbein zu zerlegen. Es ist wartungsfrei.

WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

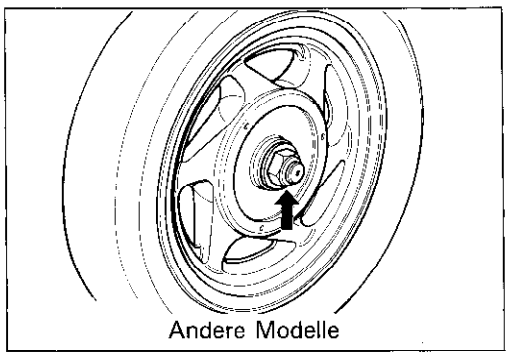
Hinterrad, Hinterbremse und Federbein in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen.

- Hinterachsmutter mit dem vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Hinterachsmutter: 75 N·m (7,5 kg-m)



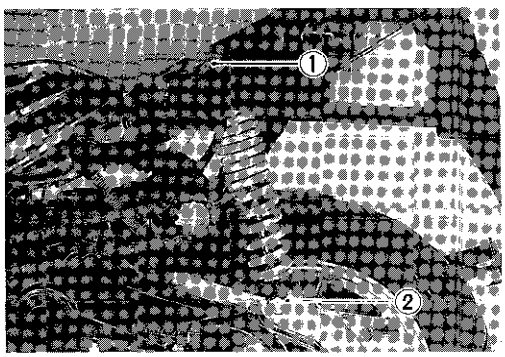
Modell für Spanien



Andere Modelle

- Hinterrad-Stoßdämpferschraube und -mutter mit dem vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Schraube ① (oben): 29 N·m (2,9 kg-m)
Mutter ②: 32 N·m (3,2 kg-m)



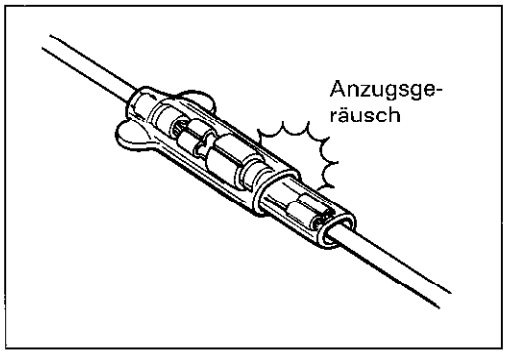
ELEKTRISCHE ANLAGE

INHALT

VORSICHTMASSNAHMEN BEI DER WARTUNG 6- 1
ANORDNUNG DER ELEKTRISCHEN KOMPONENTEN 6- 3
LADE- UND BELEUCHTUNGSSYSTEM 6- 4
ANLASSERSYSTEM 6- 7
ZÜNDSYSTEM 6-11
TACHOMETER 6-13
BENZINSTANDSANZEIGE UND -MESSER 6-14
ÖLSTANDSCHALTER 6-15
THERMOELEMENT 6-15
SCHALTER 6-16
BATTERIE 6-17

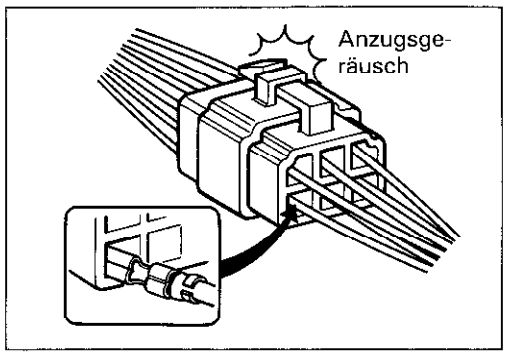
VORSICHTMASSNAHMEN BEI DER WARTUNG

STECKVERBINDER



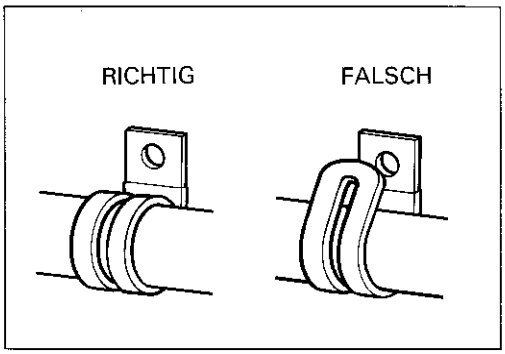
- Wenn ein Steckverbinder angeschlossen wird, diesen bis zum Einrasten hineinschieben.
- Steckverbinder auf Korrosion, Verschmutzung und Beschädigung seiner Abdeckung überprüfen.

STECKER



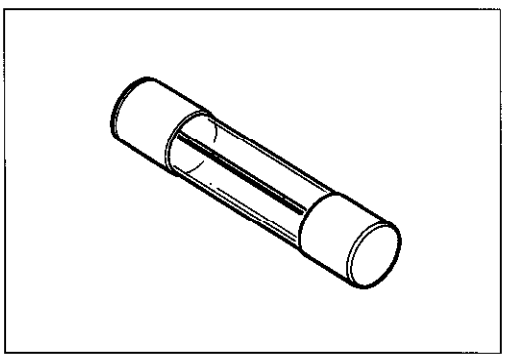
- Bei einem Stecker mit Verriegelung, unbedingt die Verriegelung beim Abziehen des Steckers freigeben; beim Wiederanstecken des Steckers darauf achten, daß die Verriegelung einrastet.
- Beim Abziehen des Steckers immer den Stecker und nicht das Kabel halten.
- Jeden Kontakt des Steckers auf Lockerung und Biegung überprüfen.
- Jeden Kontakt auf Korrosion und Verschmutzung überprüfen.

KLEMME



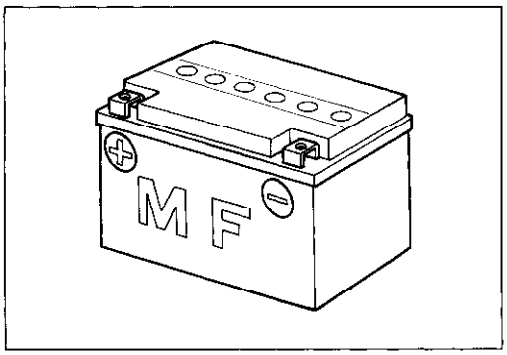
- Kabelbäume an den Positionen festklemmen, die unter "KABELFÜHRUNG" angegeben sind. (Siehe Seite 7-11.)
- Klemme richtig abbiegen, so daß Kabelbaum richtig festgeklemmt wird.
- Beim Festklemmen des Kabelbaums darauf achten, daß Durchhang vermieden wird.
- Niemals Draht oder dgl. anstelle von Bandklemmen verwenden.

SICHERUNG



- Wenn eine Sicherung durchbrennt, immer die Ursache feststellen, das Problem beheben und danach die Sicherung auswechseln.
- Niemals eine Sicherung mit abweichender Kapazität verwenden.
- Niemals einen Draht oder dgl. anstelle der Sicherung verwenden.

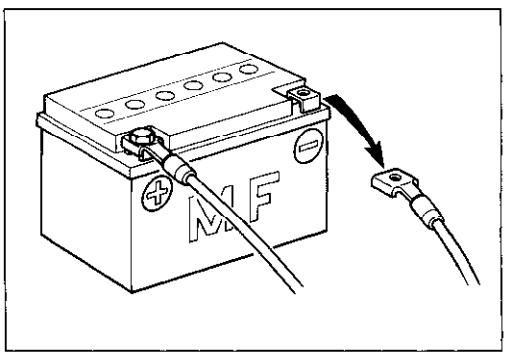
BATTERIE



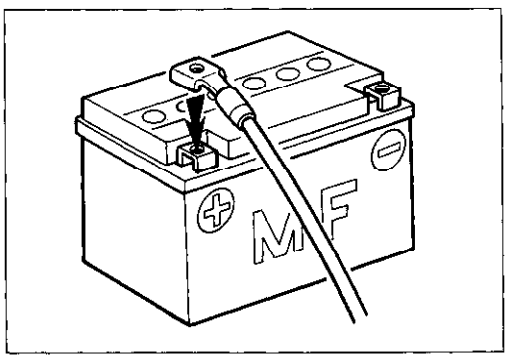
Ausgenommen Modell für Spanien

- Die in diesem Fahrzeug verwendete MF-Batterie erfordert keine Wartung wie Überprüfung des Elektrolytstandes und Nachfüllen von destilliertem Wasser.
- Während des normalen Ladens wird kein Wasserstoffgas erzeugt; ein solches Gas kann aber entstehen, wenn die Batterie überladen ist. Daher niemals Funken oder offene Flammen in die Nähe der Batterie bringen, während diese aufgeladen wird.
- Achten Sie darauf, daß das Ladesystem für die MF-Batterie unterschiedlich von dem für gewöhnliche Batterien ist. Niemals durch eine gewöhnliche Batterie ersetzen.

ANSCHLIESSEN DER BATTERIE



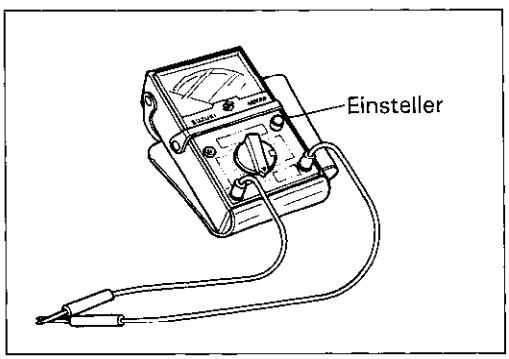
- Wenn die Kabelklemmen von der Batterie abgeklemmt werden (für Zerlegung oder Wartung), immer zuerst die negative (⊖) Klemme abklemmen.
- Wenn die Klemmen an die Batterie angeschlossen werden, immer zuerst die positive (⊕) Klemme anschließen.
- Falls die Klemmen korrodiert sind, die Batterie ausbauen, warmes Wasser darüberschütten und mit einer Drahtbürste reinigen.
- Nach richtigem Anschluß der Kabelklemmen, etwas Fett auf den Klemmen auftragen.
- Die Abdeckung an der positiven (⊕) Klemme anbringen.



VERDRAHTUNG

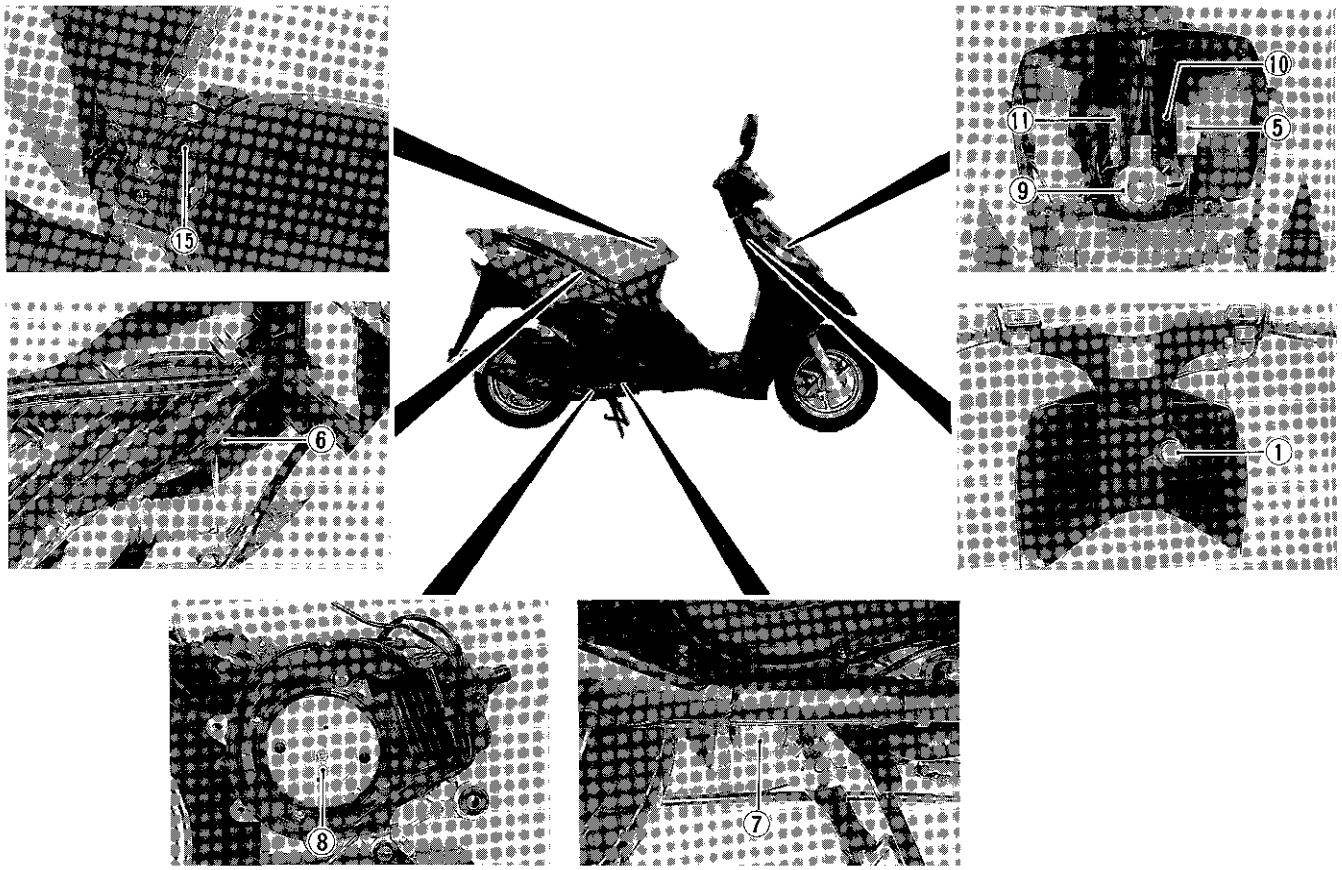
- Die Kabelbäume richtig verlegen, wie es unter "KABELFÜHRUNG" beschrieben ist. (Siehe Seite 7-11.)

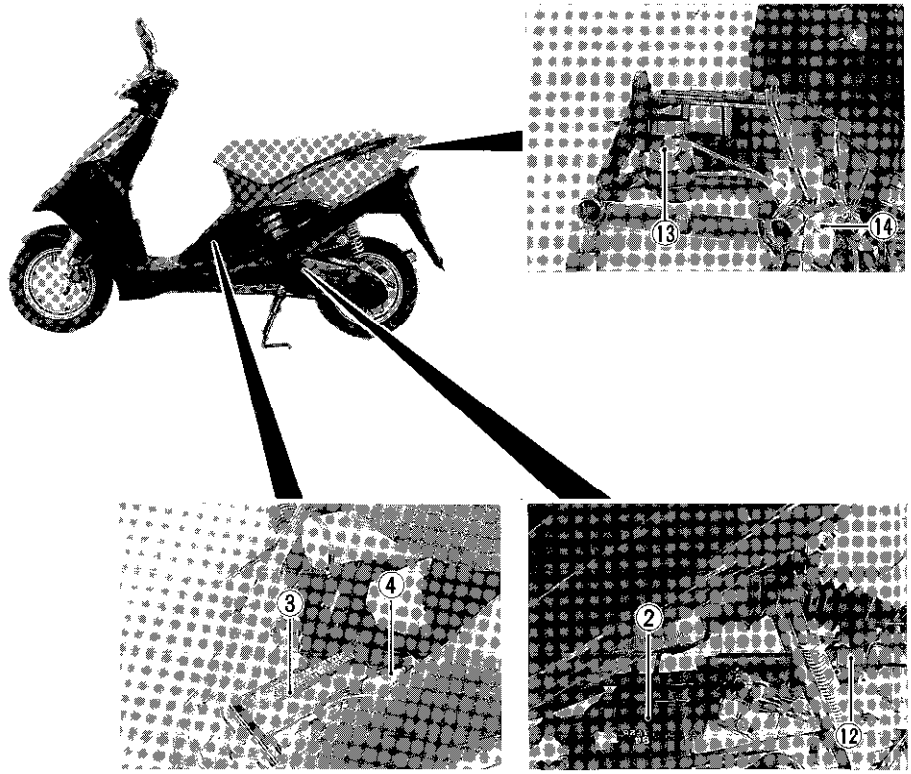
VERWENDUNG DES TASCHENPRÜFGERÄTES



- Unbedingt die positive (⊕) und negative (⊖) Probe des Prüfgerätes richtig verwenden. Falsche Verwendung kann das Prüfgerät beschädigen.
- Falls die Spannungs und Stromwerte nicht bekannt sind, die Messung im hohen Bereich beginnen.
- Vor dem Messen des Widerstandes und nach dem Umschalten des Widerstandbereichs, immer eine 0 Ω Einstellung vornehmen.
- Durchführung eine Messung, wenn eine Spannung im Widerstandsbereich angelegt wird, kann das Prüfgerät beschädigen. Wenn der Widerstand gemessen wird, unbedingt darauf achten, daß keine Spannung anliegt.
- Nach der Verwendung des Prüfgeräts, den Schalter auf Position OFF stellen.

ANORDNUNG DER ELEKTRISCHEN KOMPONENTEN

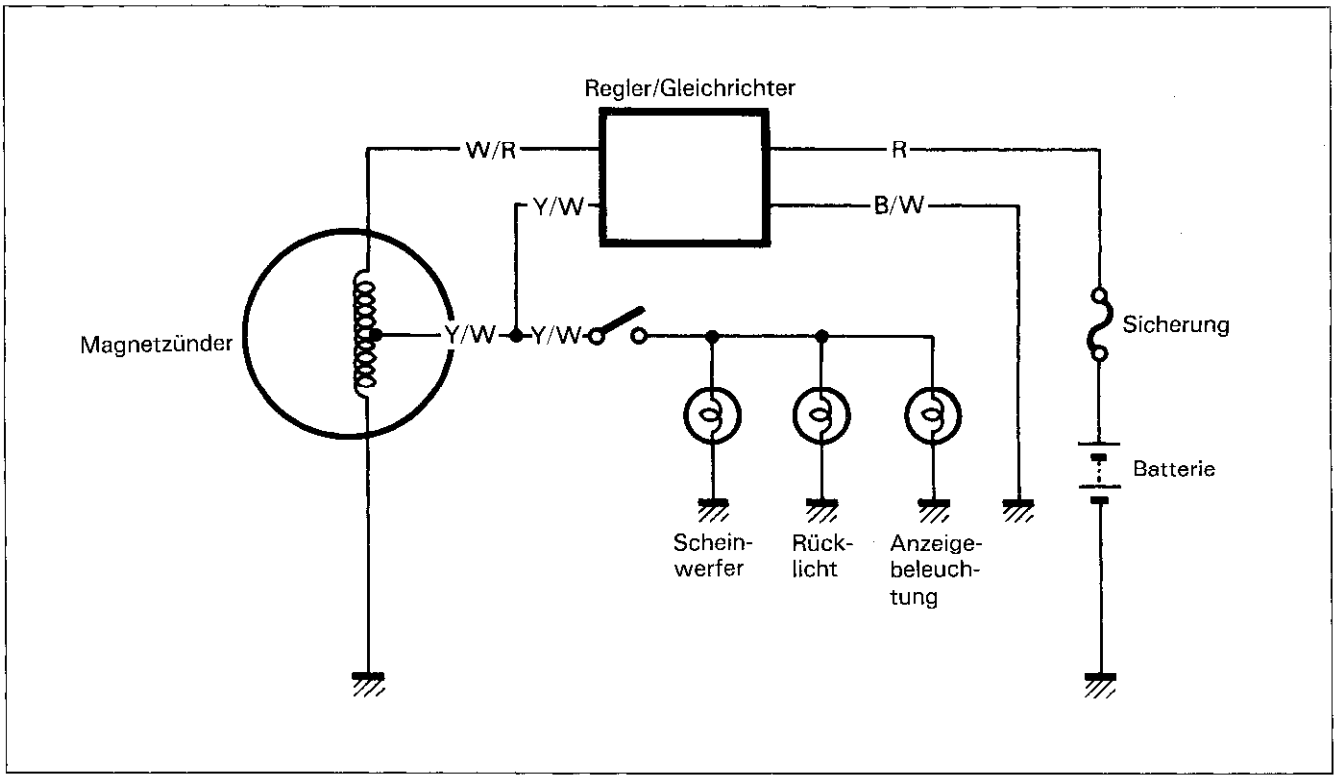




① : Zündschalter
② : CDI/Zündspule
③ : Batterie
④ : Sicherung
⑤ : Spannungsregler/Gleichrichter
⑥ : Anlasserrelais
⑦ : Anlassermotor
⑧ : Magnetzünder
⑨ : Hupe
⑩ : Blinkleuchtenrelais
⑪ : Widerstand
⑫ : Thermoelement
⑬ : Krafstoffanzeige
⑭ : Ölstandanzeigeschalter
⑮ : Gepäckraumleuchtenschalter

LADE- UND BELEUCHTUNGSSYSTEM

Das Ladesystem gebraucht den Schwungmagnetzünder (siehe Abb.). Die Lade- und Beleuchtungsspulen sind am Magnetzünderstator angebracht und erzeugen bei rotierendem Schwungrotor Wechselstrom. Der in der Ladespule erzeugte Wechselstrom fließt zum Regler/Gleichrichter, wo er in Gleichstrom umgewandelt wird. Dieser Gleichstrom lädt dann die Batterie. Auf der anderen Seite versorgt die Beleuchtungsspule unter der regulierten Bedingung Scheinwerfer, Rücklicht und Anzeigenbeleuchtung mit Wechselstrom.



STÖRUNGSBESEITIGUNG

Batterie wird schnell entladen

Zubehör mit übermäßigem Stromverbrauch überprüfe

Eingebaut → • Zubehör entfernen.

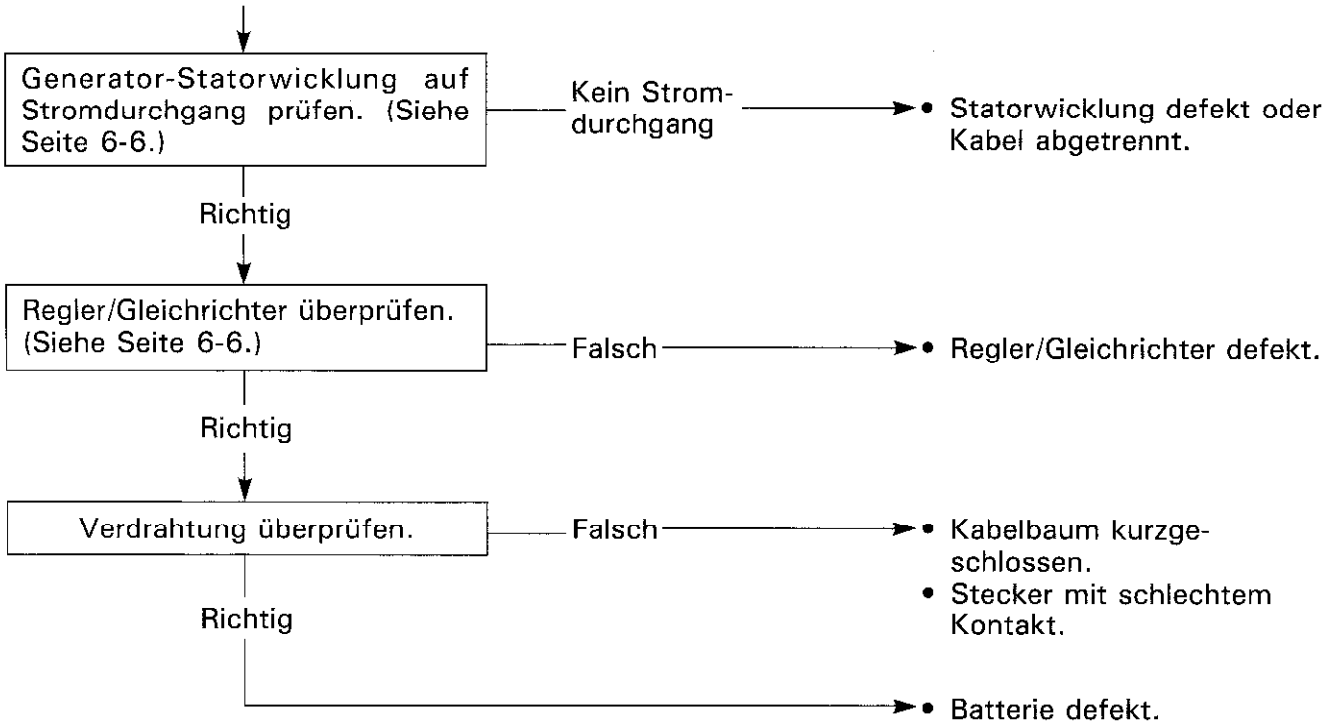
Nicht eingebaut

Ladespannung zwischen Batterieklemmen überprüfen. (Siehe Seite 6-5.)

Richtig → • Batterie defekt
• Fahrbedingungen ungewöhnlich

Falsch

Fortsetzung auf nächster Seite



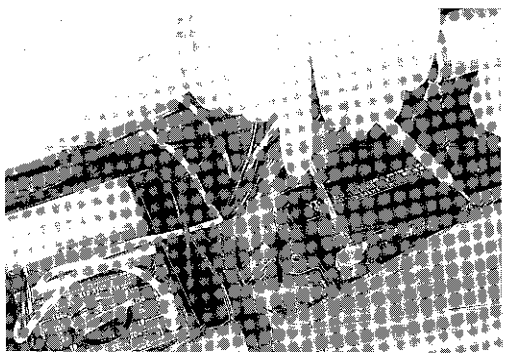
Sonstiges

Batterie überladen	• Regler/Gleichrichter defekt • Batterie defekt • Schlechter Kontakt des Regler/Gleichrichter-Kabelsteckers

ÜBERPRÜFUNG

ÜBERPRÜFUNG DER LADELEISTUNG

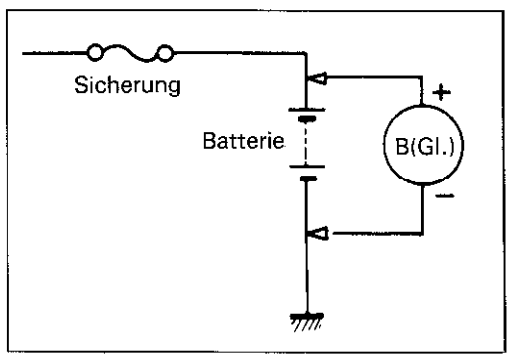
Motor anlassen und mit Beleuchtungsschalter auf ON bei 5 000 UpM drehen lassen.
Gleichstromspannung zwischen Plus- und Minuspol der Batterie mit einem Taschenprüfer messen.
Zeigt der Prüfer weniger oder mehr an als den wie folgt vorgeschriebenen Wert, Nullastleistung überprüfen oder Regler/Gleichrichter erneuern.



HINWEIS:
Bei diesem Test muß die Batterie voll geladen sein.

TOOL 09900-25002: Taschenprüfer
09900-26006: Drehzahlmeser

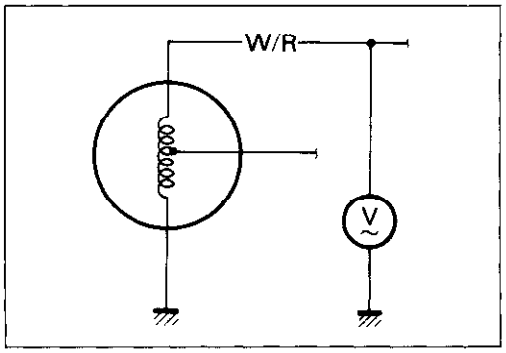
Standardladeleistung: 13,0—15,0V bei 5 000 UpM



NULLASTLEISTUNG

- Anschluß des Magnetzünderkabels abklemmen.
- Motor anlassen und bei 5 000 UpM drehen lassen.
- Mit einem Taschenprüfer die Wechselstromspannung zwischen dem weißen Kabel mit rotem Kennfaden und der Masse messen. Zeigt der Prüfer folgenden Wert, ist der Magnetzünder einwandfrei.

Standardnullastleistung: Mehr als 25V (Wechselstrom) bei 5 000 UpM

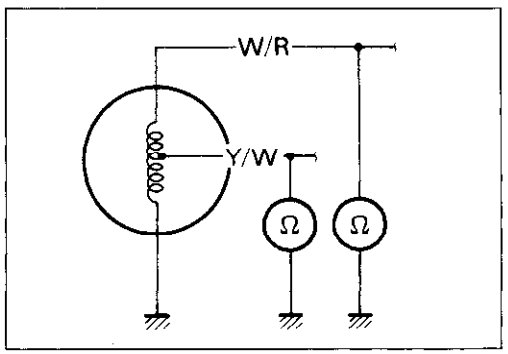


STATORSPULEN

Mit einem Taschenprüfer den Widerstand zwischen Kabel und Masse messen.
Ist der überprüfte Widerstand falsch, Spule erneuern.

09900-25002: Taschenprüfer

Prüfereinstellung: × 1kΩ Bereich



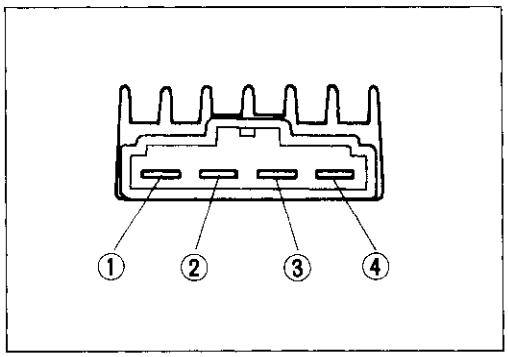
	Standardwiderstand
Y/W – Masse	0,5 – 1,2 Ω
W/R – Masse	0,3 – 1,0 Ω

REGLER/GLEICHRICHTER

- Anschluß abklemmen.
- Mit dem Taschenprüfer (Bereich × 1kΩ), den Widerstand zwischen den Polen messen (siehe folgende Tabelle). Ist der überprüfte Widerstand falsch, Regler/Gleichrichter erneuern.

09900-25002: Taschenprüfer

Prüfereinstellung: × 1kΩ Bereich



W/R: Weiß mit rotem Kennfaden
Y/W: Gelb mit weißem Kennfaden

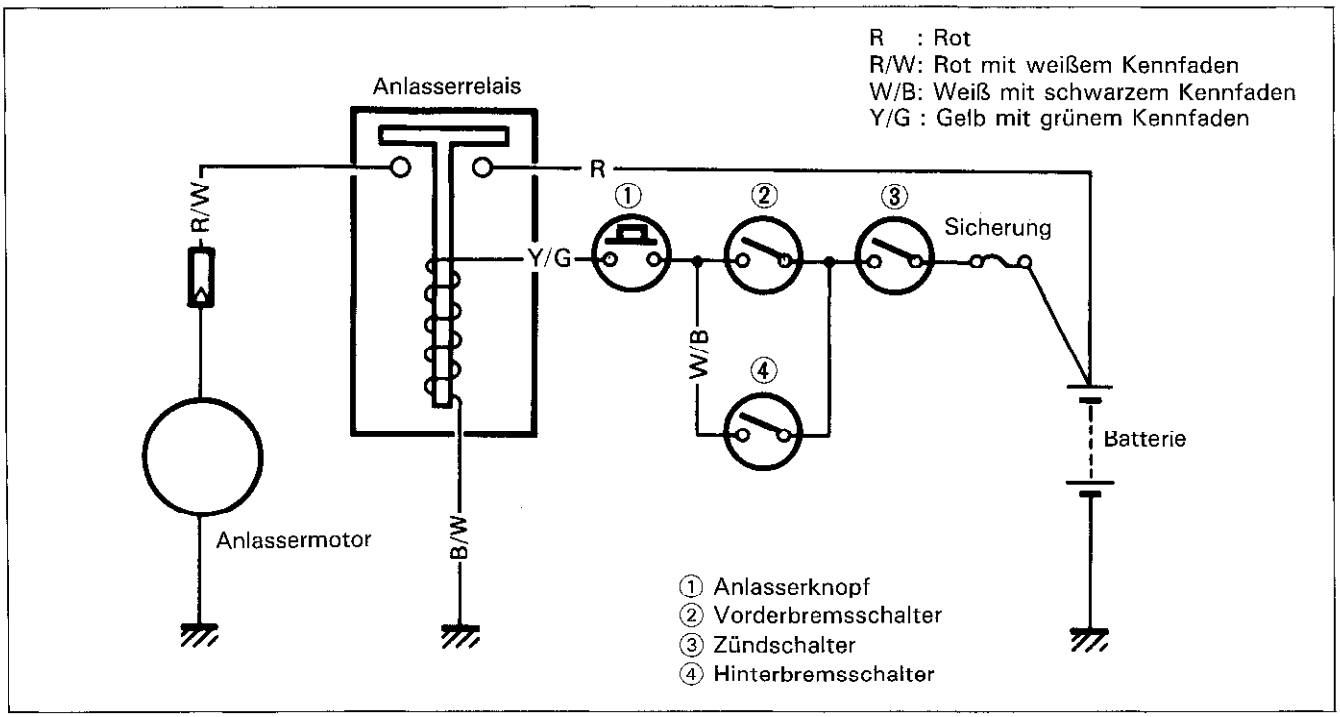
Einheit: kΩ

Minuspol des Prüfers an: \ Pluspol des Prüfers an:	①	②	③	④
①		10 – 100	∞	∞
②	10 – 100		∞	∞
③	∞	∞		5 – 30
④	∞	∞	∞	

ANLASSERSYSTEM

BESCHREIBUNG

Folgendes Schema zeigt das Anlassersystem. Es besteht aus Anlassermotor, Relais, Anlasserschalter und Batterie. Bei Drücken des Anlasserknopfs (am Schalterkästchen des rechten Lenkers) unter gleichzeitigem Drücken von Vorder- oder Hinterbremshebel spricht das Relais an, was zu einem Schließen der Kontaktstellen und einer Verbindung zwischen Anlassermotor und Batterie führt.



STÖRUNGSBESEITIGUNG

Anlassermotor läuft nicht.

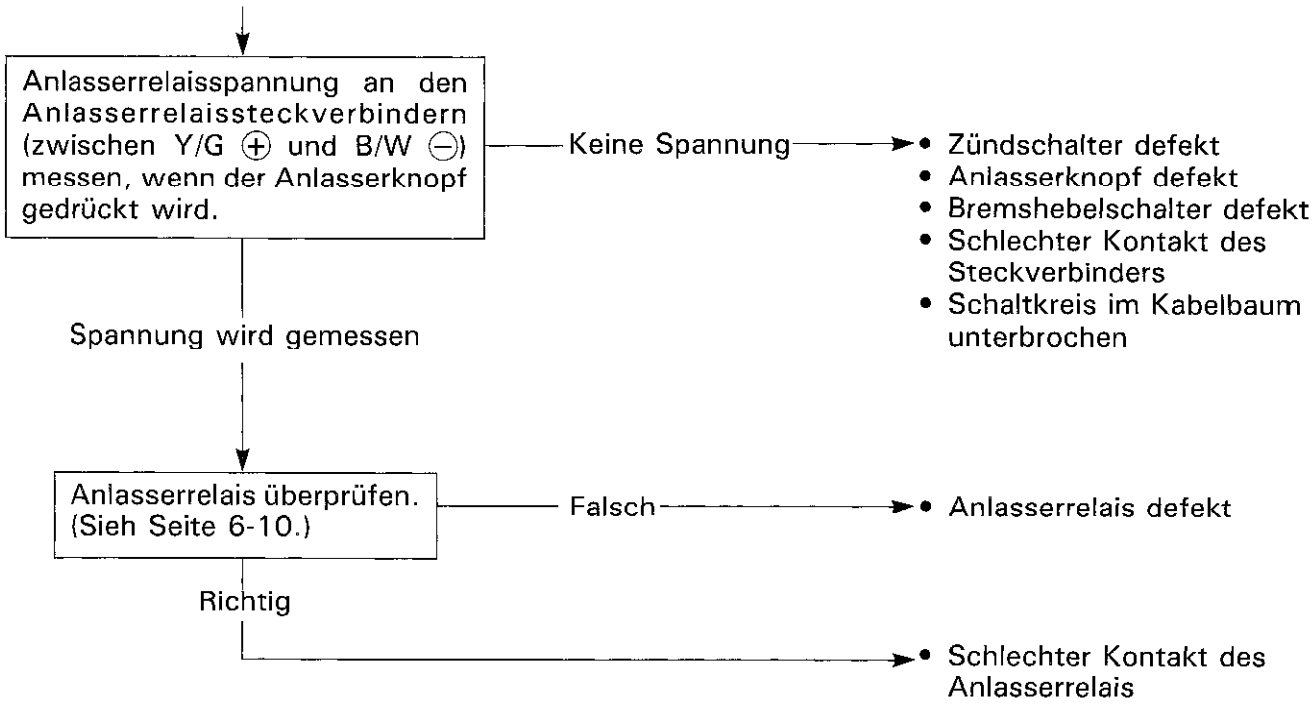
Darauf achten, daß ein Anzugsgeräusch des Anlasserrelais vernommen werden kann, wenn der Anlasserknopf gedrückt wird. Den Vorder- oder Hinterbremshebel durchziehen, wenn der Anlasserknopf gedrückt wird.

Anzugsgeräusch vorhanden → Überprüfen ob der Anlassermotor läuft, wenn die Anlassermotorklemme direkt an die positive ⊕ Batterieklemme angeschlossen wird. (Keinen dünnen Draht verwenden, da ein hoher Strom fließt.)

Kein Anzugsgeräusch → Fortsetzung auf nächster Seite

Läuft →
- Anlasserrelais defekt
- Anlassermotorkabel locker oder abgetrennt

Läuft nicht →
- Anlassermotor defekt



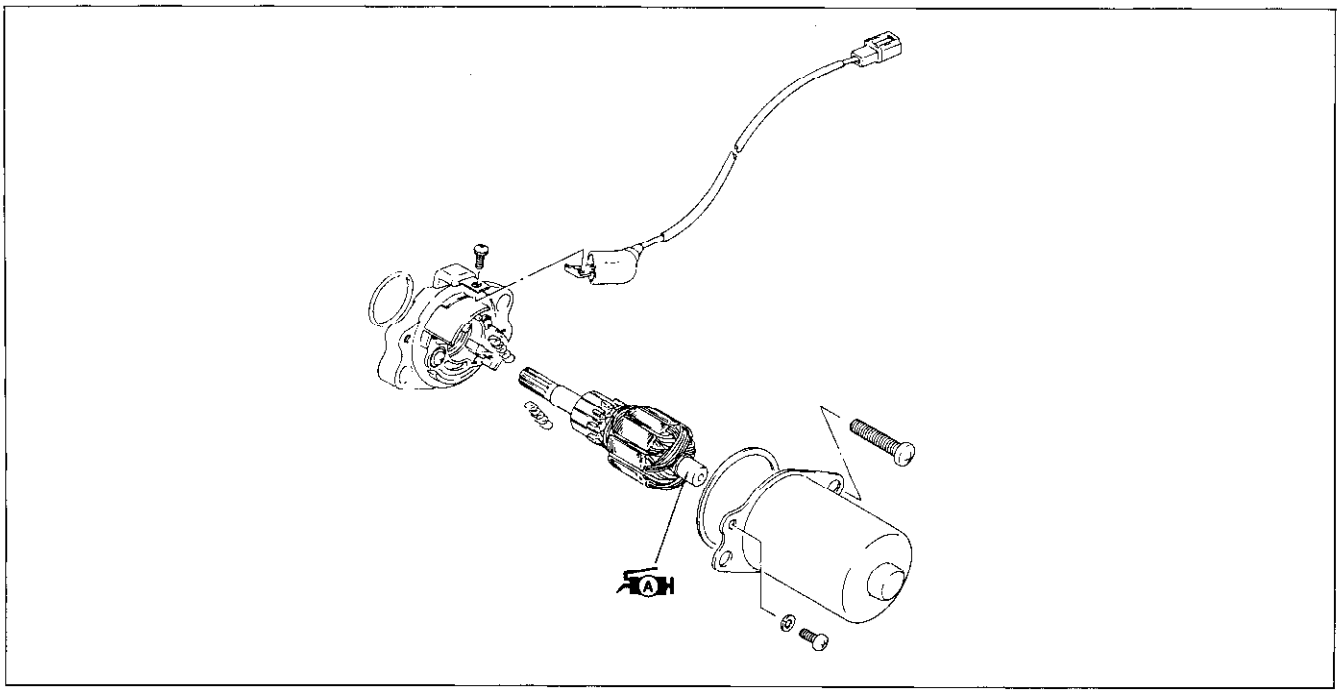
Sonstiges

Motor dreht nicht, auch wenn Anlassermotor läuft.	• Anlasserritzel defekt

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES ANLASSERMOTORS

- Auspufftopf abnehmen.
- Anlassermotor ausbauen. (siehe Seite 3-8.)

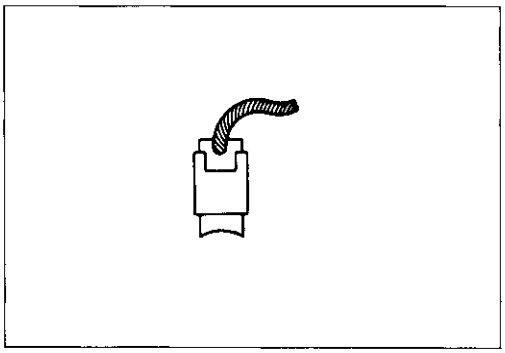
• Anlassermotor zerlegen (siehe Abb.)



ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERMOTORS

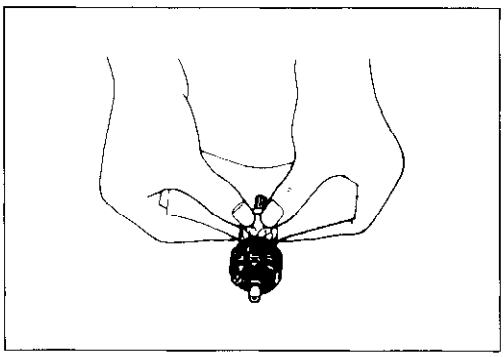
KOHLEBÜRSTEN

Kohlebürsten auf Beschädigung und Verschleiß überprüfen. Falls beschädigt oder übermäßig abgenutzt, Bürsten erneuern.



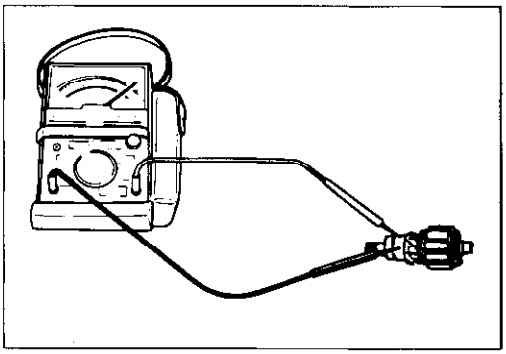
KOLLEKTOR

Bei verschmutzter Kollektoroberfläche nimmt die Anlasserleistung ab. Kollektor bei Verschmutzung mit Schmirgelpapier #400 oder ähnlich feinem abschleifen. Mach dem Abschleifen Kollektor mit einem sauberen, trockenen Tuch abwischen.



ANKERSPULE

Spule mit einem Taschenprüfer auf Durchschlag und Erdung prüfen. Dazu Meßsonden an jeder Kollektorlamelle und Rotorkern (Erdung prüfen) und an zwei beliebigen Lamellen (Durchschlag prüfen) anlegen. Dabei müssen die Bürsten von der Kollektoroberfläche weg sein.
Ist die Spule unterbrochen oder geerdet, Anker erneuern. Fortgesetzter Gebrauch eines defekten Ankers kann zu einem plötzlichen Ausfall des Anlassermotors führen.



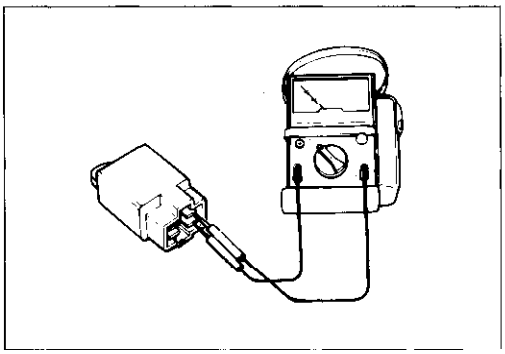
TOOL 09900-25002: Taschenprüfer

ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERRELAIS

Kabel (R/W) des Anlassermotors abklemmen.
Zündschalter drehen, Vorder- oder Hinterbremsshebel drücken und bei Drücken des Anlasserknopfes Durchgang zwischen rotem und rot/weißem Kabel am Anlasserrelais messen.
Bei Durchgang ist das Anlasserrelais einwandfrei.

09900-25002: Taschenprüfer

Spule auf "Durchschlag", "Erdung" und Ohmschen Widerstand überprüfen. Bei folgendem Widerstand ist die Spule einwandfrei.



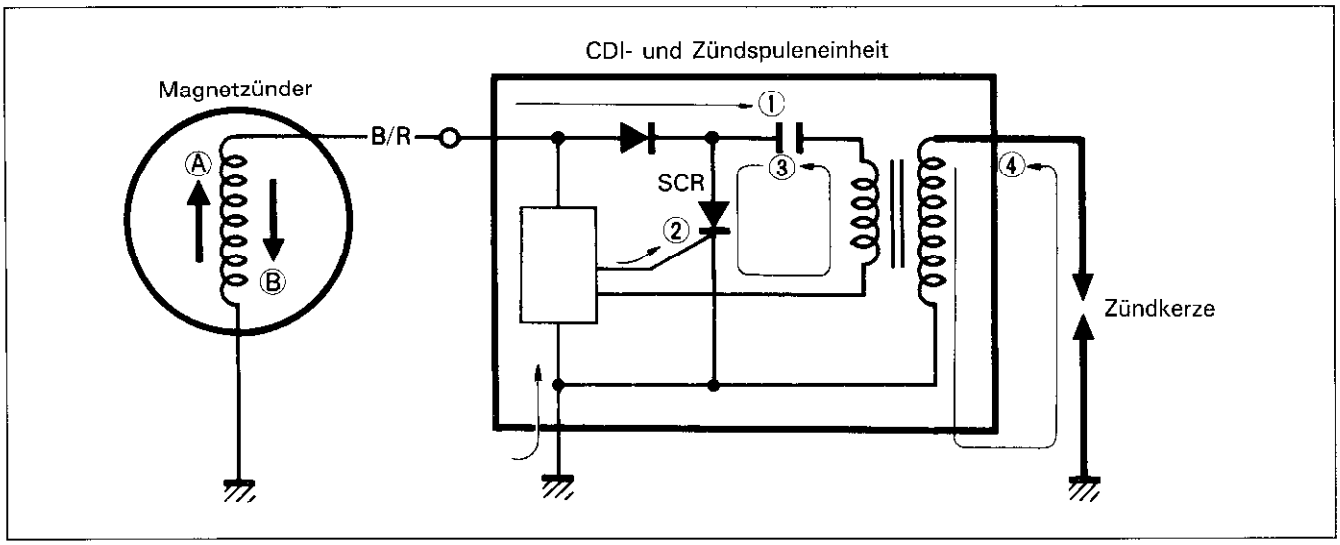
09900-25002: Taschenprüfer

Standardwiderstand: 50—90 Ω

Prüfereinstellung: × 10 Ω Bereich

ZÜNDSYSTEM

Das Zündsystem besteht aus Schwungmagnetzünder, CDI- und Zündspuleneinheit und Zündkerze.



① Bei rotierendem Rotor wird in der Spule ein Wechselstrom induziert. Der in Richtung Ⓐ induzierte Strom lädt den Kondensator.

② Bei weiter rotierendem Rotor wird der Strom in Gegenrichtung (Richtung Ⓑ) induziert. Dieser Strom bewirkt über die Erdung eine Spannung am SCR-Gate.

③ Bei leitendem SCR wird die im Kondensator gespeicherte Energie durch die Primärwindung der Zündspule augenblicklich entladen.

④ Der in der Primärwindung der Zündspule fließende Strom bewirkt eine in der Sekundärwindung der Zündspule induzierte Hochspannung. Die induzierte Spannung ist viel höher als die Spannung in der Primärspule, weil sie durch das hohe Windungsverhältnis zwischen Primär- und Sekundärspule erhöht wird.
Die Hochspannung wird an die Zündkerze weitergegeben, wo sie über den Elektrodenabstand hinweg Funken erzeugt, die das Kraftstoff-/Luftgemisch in der Verbrennungskammer entzünden.

STÖRUNGSBESEITIGUNG

Kein Funke an Zündkerze

CDI/Zündspuleneinheit auf schlechten Kontakt prüfen.
- Lockerung → • Schlechter Kontakt des Kabels

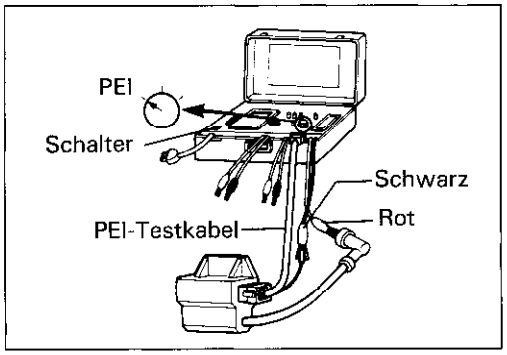
Richtig

Widerstand der Zündspule und des Magnetzünders überprüfen. (Siehe Seite 6-12.)
- Falsch → • CDI/Zündspuleneinheit defekt
  • Magnetzünder-Erregerspule defekt

Richtig

→ • Zündkerze defekt

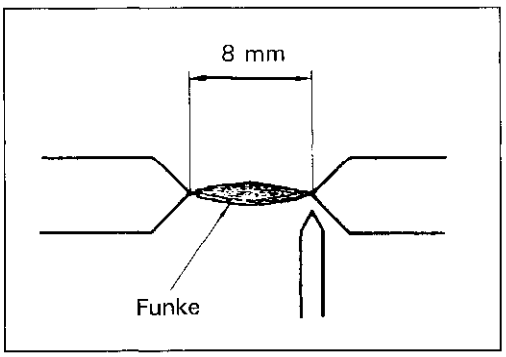
ÜBERPRÜFUNG VON CDI-EINHEIT UND ZÜNDSPULE



MIT STROMPRÜFER ÜBERPRÜFEN

Zündspulen-Prüferkabel n Zündspulenklemmen anschließen. Den roten Draht ⊕ des Hochspannungskabels mit dem Zündkerzenkabel und den schwarzen Draht ⊖ mit der Klemme des Zündspulen-Prüfkabels verbinden.

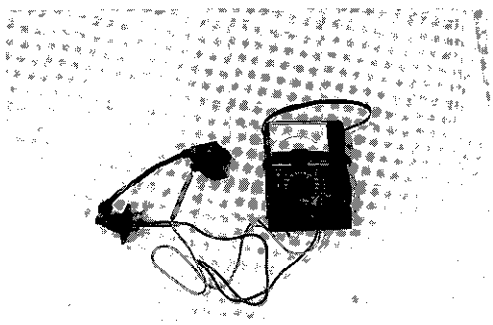
- Wahlschalter auf "P.E.I." stellen.
- Stromkabel anstecken.
- Schalter auf ON stellen.
- Funken im Sichtfenster beobachten. Er sollte stark und ohne Unterbrechung und Aussetzen sein und einen eingestellten Elektrodenabstand von 8 mm überbrücken. Funken am Testabstand mindestens fünf Minuten lang pausenlos überspringen lassen, damit bei normaler Betriebstemperatur alles einwandfrei funktioniert.



TOOL 09900-28106: Stromprüfer
09930-81010: Zündspulen-Prüfkabel

ÜBERPRÜFUNG MIT SUZUKI TASCHENPRÜFER

Einen Taswchenprüfer mit einem Bereich von " × 1k Ohm" nehmen. Widerstand zwischen Kerzenstecker und Massepol der Zündspule überprüfen.



TOOL 09900-25002: Taschenprüfer

Zündspulensekundärwiderstand:
14—30 kΩ (Kerzenstecker—Klemme des B/W-Kabels)

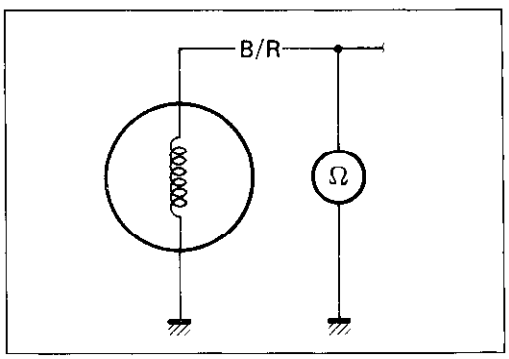
Prüfereinstellung: 1kΩ Bereich

⚠ ACHTUNG

Da der Primärkreis mit Diode, Kondensator und SCR bestückt ist, kann er nicht mit einem Ohmmeter überprüft werden.

ZÜNDERREGERSPULE

- Rechte Rahmenseitenverkleidung abnehmen. (siehe Seite 5-2.)
- Erregerspulenkabel abklemmen (schwarz mit rotem Kennfaden).
- Mit einem Taschenprüfer den Widerstand zwischen B/R-Kabel und Masse messen.
  Ist der überprüfte Widerstand falsch, Spule erneuern.



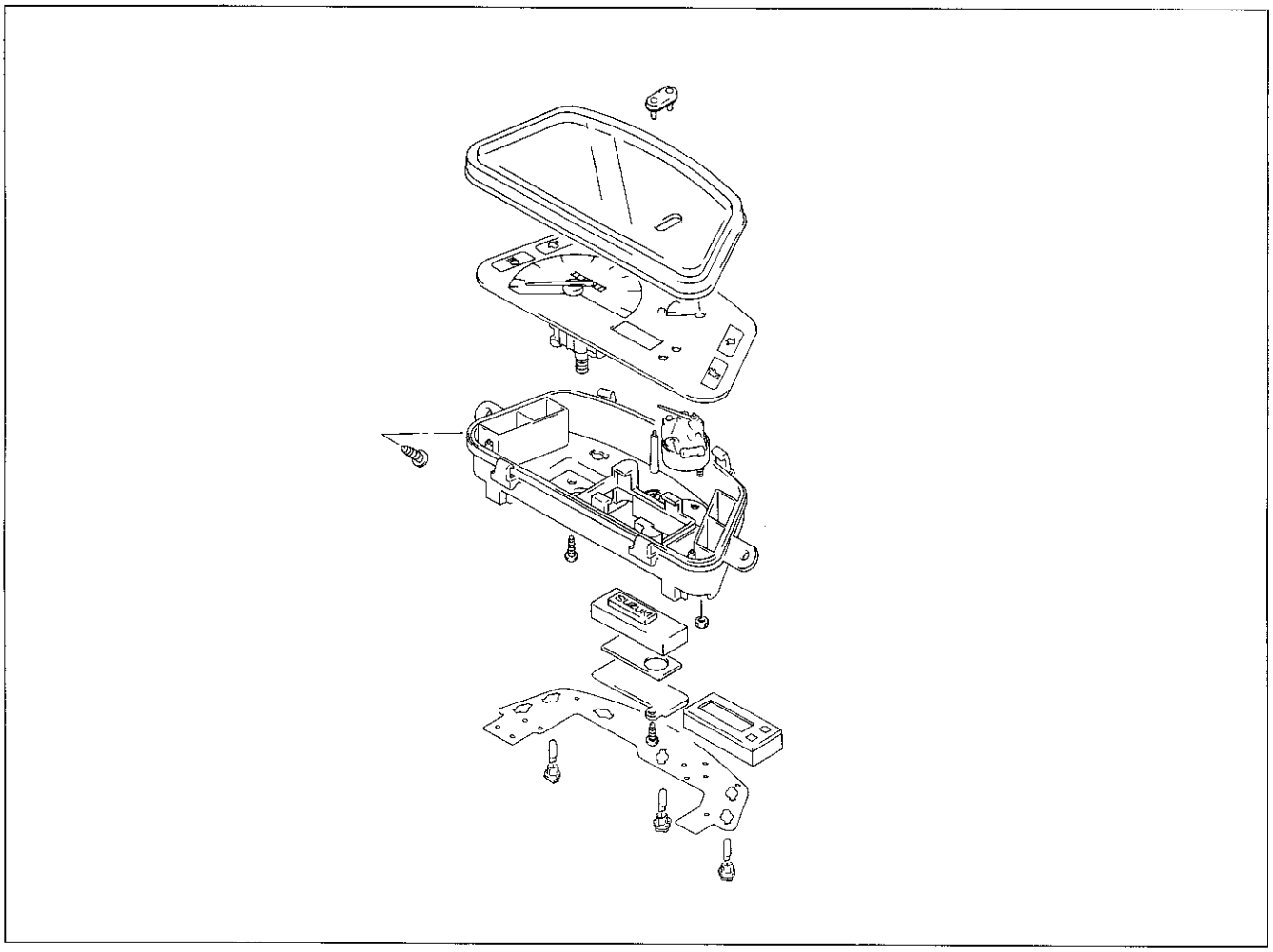
TOOL 09900-25002: Taschenprüfer

Widerstand der Erregerspule: 170—270 Ω

Prüfereinstellung: 100 Ω Bereich

TACHOMETER

Tachometer zerlegen (siehe Abb.).



ÜBERPRÜFUNG

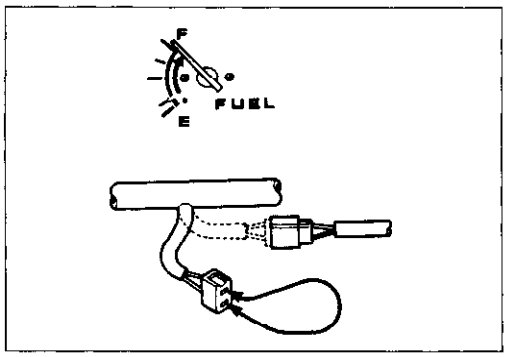
Mit einem Taschenprüfer Lämpchen auf Durchgang überprüfen. Bei falschem Durchgang Lämpchen erneuern.

09900-25002: Taschenprüfer

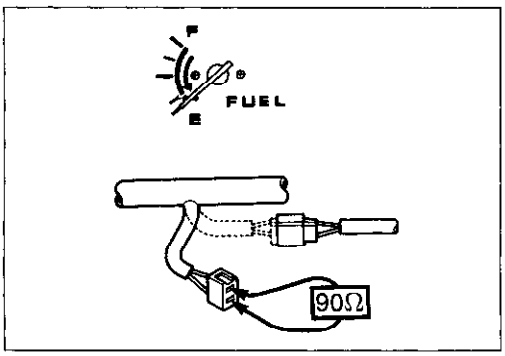
BENZINSTANDSANZEIGE UND -MESSER

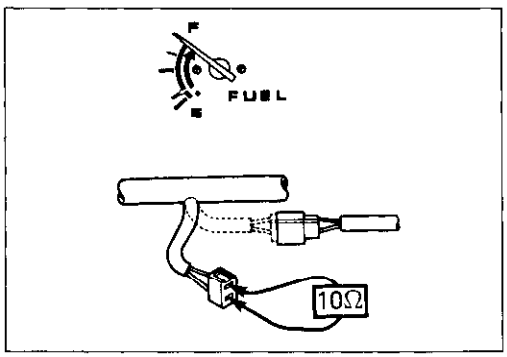
ÜBERPRÜFUNG DES BENZINSTANDMESSERS

Zum Testen des Benzinstandmessers gibt es zwei verschiedene Tests. Der erste und einfachste zeigt, ob der Benzinstandmesser funktioniert, gibt aber keine Genauigkeit im Meßbereich. Zur Durchführung dieses Tests Sitze und Rahmenverkleidung abnehmen (siehe Seite 5-4.) und dann B/W- und Y/B-Kabelauschluß der Sendeeinheit des Benzinstandmessers abklemmen. Einen Schaltdraht zwischen B/W- und Y/W-Kabel vom Hauptkabelbaum anschließen. Bei Zündschalter auf ON sollte der Benzinstandmesser "F" anzeigen.



Der zweite Test überprüft die Genauigkeit des Benzinstandmessers in Position volll und leer. Einen 90 Ohm Widerstand zwischen Y/B- und B/W-Kabel anschließen. Der Benzinstandmesser ist einwandfrei, wenn der Zeiger bei vorgeschriebener Spannung auf "E" (leer) und bei Änderung des Widerstands auf 10 Ohm auf "F" (voll) steht. Stimmen eine oder beide Anzeigen nicht, Benzinstandmesser erneuern.

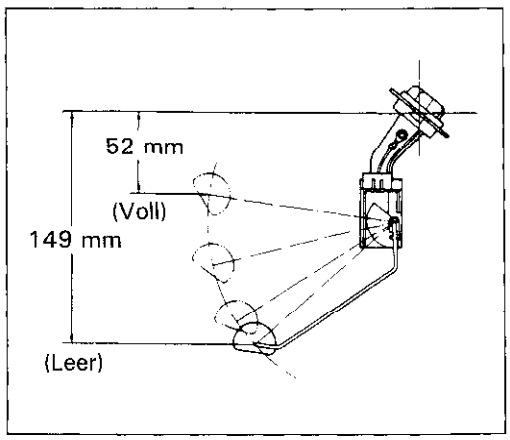




ÜBERPRÜFUNG DER SENDEEINHEIT DES BENZINSTANDMESSERS

- Kabel vom Benzinstandmesser abklemmen und Widerstand in jeder Position überprüfen.
- Ist der gemessene Widerstand falsch, Benzinstandmesser komplett erneuern.
- Die Beziehung zwischen der Position von Benzinstandmesserschwimmer und Widerstand siehe folgende Tabelle:

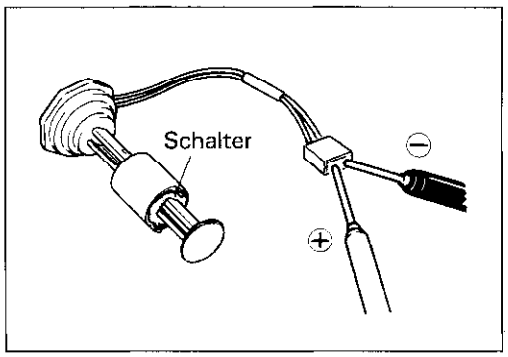
Schwimmerposition	Widerstand
F (voll)	ca. 10 Ω
E (leer)	ca. 90 Ω



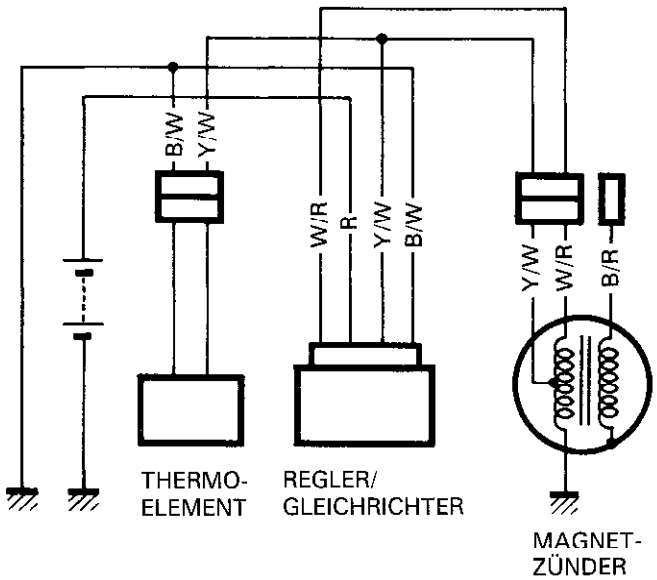
ÖLSTANDSCHALTER

Ölstandschalter auf Durchgang zwischen den Kabeln überprüfen. Zeigt der Prüfer nicht einen Wert von 0—1 Ohm, wenn der Schalterring unten ist, Kontakfläche feilen oder Einheit erneuern.

09900-25002: Taschenprüfer



THERMOELEMENT

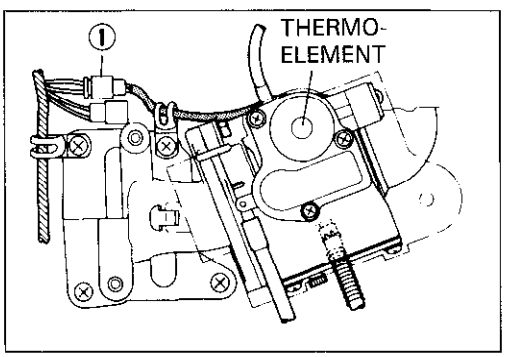


R : Rot
Y : Gelb
B/R : Schwarz mit rotem Kennfaden
B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden
W/R : Weiß mit rotem Kennfaden
Y/R : Gelb mit rotem Kennfaden
Y/W : Gelb mit weißem Kennfaden

ÜBERPRÜFUNG

- Anschluß ① des Thermoelements abklemmen.
- Anschluß des Thermoelements an eine 12V-Batterie anschließen und zur Überprüfung des Temperaturanstiegs Thermoelement berühren. Die Temperatur des Thermoelements sollte innerhalb von fünf Minuten über Körpertemperatur steigen. Wenn nicht, Thermoelement erneuern.

HINWEIS:
Diese Überprüfung bei kaltem Vergaser durchführen.



SCHALTER

Jeden Schalter gemäß Diagramm mit dem Taschenprüfer überprüfen. Falls ein ungewöhnlicher Zustand festgestellt wird, den entsprechenden Schalter erneuern.

09900-25002: Taschenprüfer

Prüfereinstellung: × 1Ω Bereich

ZÜNDSCHALTER

Position \ Farbe	B/R	B/W	Bl/W	O	R
LOCK (Verriegelung)	○—○				
OFF	○—○				
C	○—○—○			○—○	
ON				○—○	

LICHTSCHALTER

Modelle für Italien und Deutschland

Position \ Farbe	G/W	Gr	Y/R	Y/R	G/W	Y/W
OFF	○——		——○			
S		○—○		○—○		
ON		○—○		○———○		

Andere Modelle

Position \ Farbe	G/W	Gr	Y/R	Y/R	Y/W
OFF	○——		——○		
ON		○—○		○—○	

FERNLICHTSCHALTER (Modell für Spanien)

Position \ Farbe	W	Y	Y/W
HI		○——	——○
LO	○——		——○

BLINKERSCHALTER

Position \ Farbe	B	Lbl	Lg
L	○——	——○	
OFF			
R		○——	——○

ANLASSERKNOPF

Position \ Farbe	B/W	Y/G
OFF		
ON (Drücken)	○——	——○

HUPENSCHALTER

Position \ Farbe	G	B/W
OFF		
ON (Drücken)	○——	——○

VORDERBREMSLICHTSCHALTER

Position \ Farbe	O	W/B
OFF		
ON	○——	——○

HINTERBREMSLICHTSCHALTER

Position \ Farbe	O	W/B
OFF		
ON	○——	——○

ÖLSTANDSSCHALTER

Position \ Farbe	Bl/W	B/W
OFF		
ON	○——	——○

GEPÄCKRAUMLEUCHTENSCHALTER

Position \ Farbe	R	B/W
OFF (Drücken)		
ON	○——	——○

DRAHTFARBE

B : Schwarz
G : Grün
Gr : Grau
Lbl : Hellblau
Lg : Hellgrün
O : Orange
R : Rot
W : Weiß
Y : Gelb

B/R : Schwarz mit rotem Kennfaden
B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden
Bl/W: Blau mit weißem Kennfaden
G/W : Grün mit weißem Kennfaden
W/B : Weiß mit schwarzem Kennfaden
Y/G : Gelb mit grünem Kennfaden
Y/R : Gelb mit rotem Kennfaden
Y/W : Gelb mit weißem Kennfaden

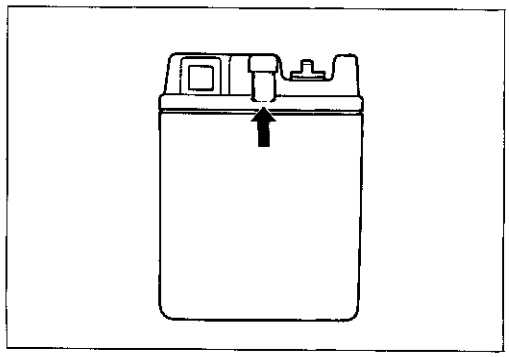
BATTERIE (Für Spanien)

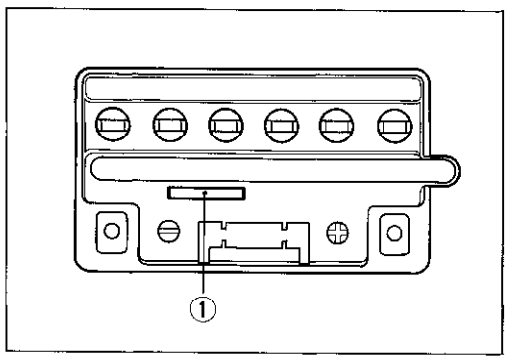
TECHNISCHE DATEN

Modellbezeichnung	FB4L-B
Kapazität	12V, 14,4 kC (4 Ah)/10 Stunden
Standard-Dichte des Elektrolyts	1,280 bei 20°C

Beim Einbau der Batterie in das Motorrad, das Entlüftungsrohr an die Batterie-Entlüftung anschließen.

ANFÄNGLICHES AUFLADEN





Einfüllen von Elektrolyt

Das kurze ab gedichtete Rohr entfernen, bevor Elektrolyt eingefüllt wird. Die Batterie bis zur MAX.-Standlinie mit Elektrolyt (verdünnte Schwefelsäurelösung mit einer Säurenkonzentration von 35,0% Gewicht und einer Dichte von 1,28 bei 20°C) füllen. Elektrolyt muß vor dem Einfüllen auf unter 30°C gekühlt werden. Nach dem Einfüllen die Batterie für eine halbe Stunde stehen lassen. Falls erforderlich, zusätzlichen Elektrolyt auffüllen.

Batterie mit der in den folgenden Tabellen aufgeführten Stromstäkre aufladen.

Maximaler Ladestrom: 0,4 A

Ladedauer

Die Ladedauer einer neuen Batterie hängt von der Anzahl der abgelaufenen Monate seit dem Datum der Herstellung ab.

Bestärigung des Herstellungsdatums

Das Herstellungsdatum ist durch eine dreiteilige Nummer ① angegeben, wie es in der Abbildung dargestellt ist. Diese Nummer gibt Monat, Datum und Jahr an.

Gegen Ende der Ladedauer die Elektrolyt-Dichte auf den vorgeschriebenen Wert einstellen. Nach dem Aufladen den Elektrolytstand mit DESTILLIERTEM WASSER auf den MAX.-Stand einstellen.

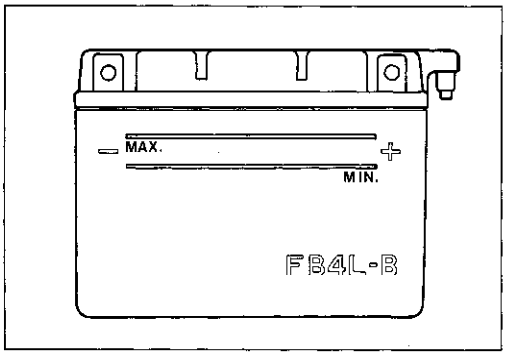
WARTUNG

Den Batteriebehälter einer Sichtprüfung unterziehen.

Falls Anzeichen von Beschädigung oder Elektrolyt-Austritt an den Seiten der Batterie festgestellt werden, die Batterie erneuern. Falls die Batterieklemmen Rost oder weißes Säurepulver aufweisen, mit Sandpapier reinigen.

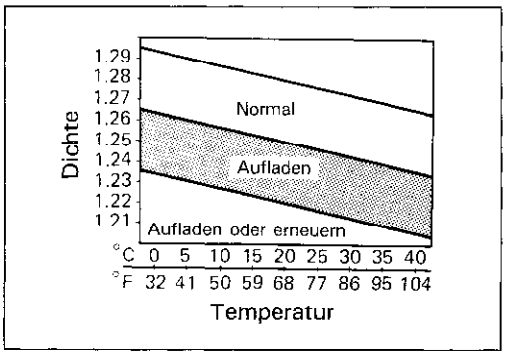
Monate nach der Herstellung	Innerhalb von 6	Innerhalb von 9	Innerhalb von 12	Über 12
Erforderliche Ladestunden	20	30	40	60

Elektrolytstand überprüfen und ggf. destilliertes Wasser bis zur oberen Standlinie auffüllen. Batterie auf richtige Ladung prüfen, indem Dichte des Elektrolyts gemessen wird. Falls die Dichte 1,22 oder weniger beträgt (berichtigt auf 20°C), dann ist die Batterie noch immer entladen und muß weiter aufgeladen werden.



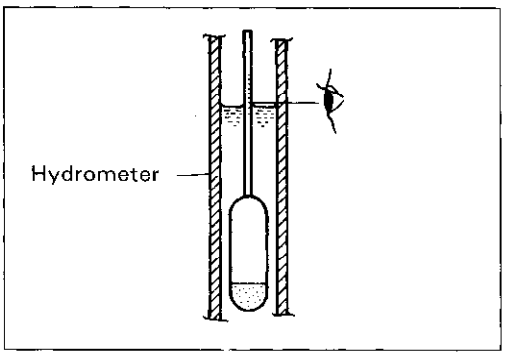
AUFLADEN ANHAND DER DICHTE-ANZEIGE

Um die Dichte an einem Hydrometer abzulesen, Elektrolyt in Hydrometer auf Augenhöhe bringen und Teilung an der Schwimmerskala (an hochgewölbter Elektrolyt-Oberfläche) ablesen, wie es in der Abbildung dargestellt ist.



Die Anzeige (berichtigt auf 20°C) gemäß Diagramm überprüfen, um die Ladedauer in Stunden bei Ladung mit konstanter Stromstärke von 0,4 Ampere (ein zehntel der Kapazität der verwendeten Batterie) zu bestimmen.

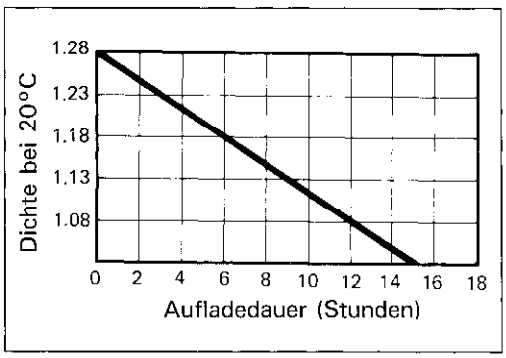
Darauf achten, daß die Temperatur des Elektrolyts während des Ladevorganges nicht über 45°C ansteigt. Den Ladevorgang ggf. unterbrechen, um Elektrolyt abkühlen zu lassen. Batterie gemäß Spezifikation aufladen.



Elektrolyt-Dichte 1,280 bei 20°C

⚠ ACHTUNG

Aufladen mit konstanter Spannung (auch "Schnelladen" genannt) wird nicht empfohlen, da dabei die Lebensdauer der Batterie verkürzt werden kann.



TOOL 09900-28403: Hydrometer

LEBENSDAUER

Bleioxid bildet sich an den Polplatten der Batterie und blättert langsam von diesen ab. Wenn der Boden der Batterie voll mit diesen Ablagerungen ist, kann die Batterie nicht mehr verwendet werden. Falls die Batterie für längere Zeit nicht aufgeladen wird, entsteht Bleisulfat an der Oberfläche der Polplatten und reduziert das Leistungsvermögen der Batterie (Sulfatierung). In einem solchen Fall die Batterie erneuern. Falls die Batterie für längere Zeit nicht verwendet wird, kann Sulfatierung auftreten. Wird das Motorrad für länger als einen Monat nicht verwendet (besonders im Winter), unbedingt die Batterie mindestens einmal pro Monat aufladen.

⚠ WARNUNG

*** Vor dem Aufladen der Batterie, die Dichtkappen von den einzelnen Zellen abnehmen.**
*** Funken und offene Flammen während des Aufladens entferrit von der Batterie halten.**

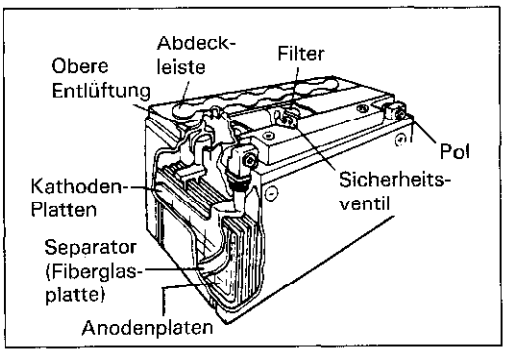
⚠ ACHTUNG

Wenn die Batterie aus dem Motorrad ausgebaut wird, unbedingt die negative ⊖ Klemme zuerst abtrennen.

BATTERIE (Für andere)

TECHNISCHE DATEN

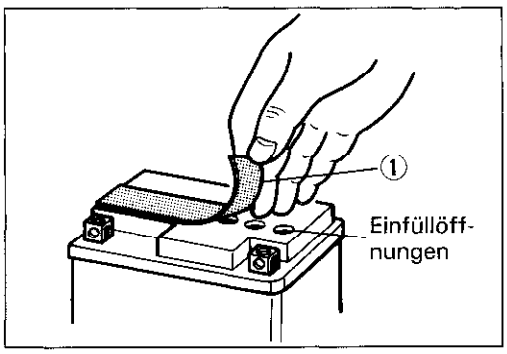
Typenbezeichnung	YT4L-BS
Kapazität	12V 10,8 kC (3 Ah)/10 Std.
Standardsäuredichte	1,320 bie 20°C



ERSTLADUNG

Einfüllen des Elektrolyts

- Aluminiumband ① abnehmen, das die Einfüllöffnungen für das Batterieelektrolyt verschließt.

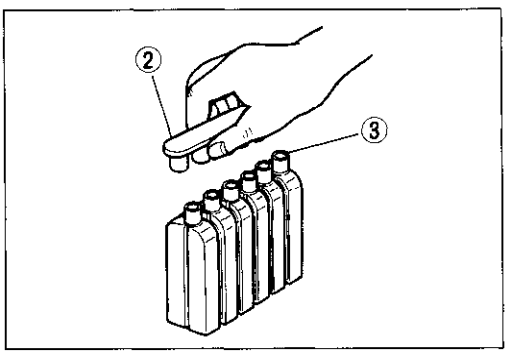


- Kappen ② abnehmen.

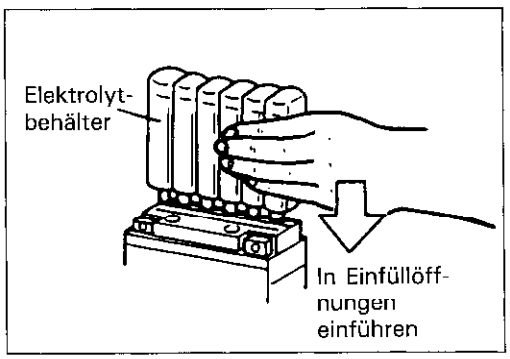
HINWEIS:

* *Nach dem Einfüllen des ganzen Elektrolyts abgenommene Kappen ② als Verschlußkappen der Batterieeinfüllöffnungen verwenden.*

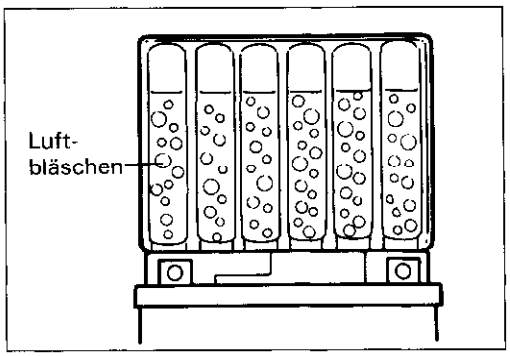
* *Verschlüsse ③ des Elektrolytbehälters nicht entfernen oder durchbohren.*



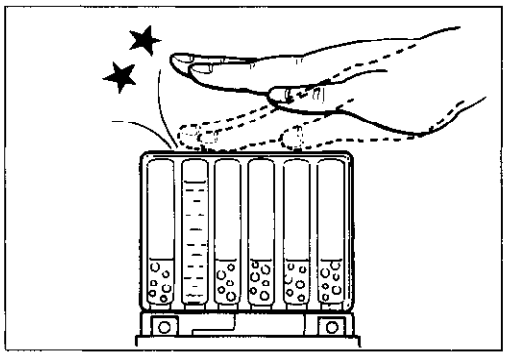
- Öffnungen des Elektrolytbehälters in Einfüllöffnungen für das Batterieelektrolyt einführen. Behälter dabei festhalten, damit er nicht herabfällt. Keine Flüssigkeit verschütten.



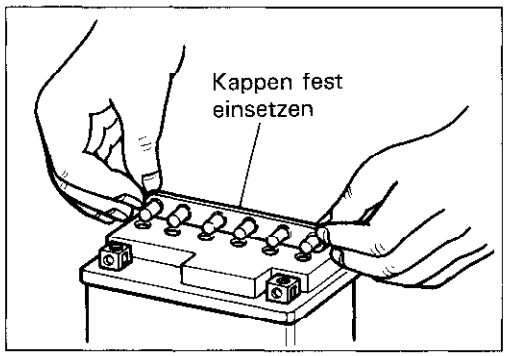
- In jedem Elektrolytbehälter müssen Luftbläschen aufsteigen. In dieser Stellung gut 20 Minuten lassen.



HINWEIS:
Steigen von einer Öffnung keine Luftbläschen auf, zwei- oder dreimal auf seinen Boden klopfen. Nicht Behälter von der Batterie nehmen.



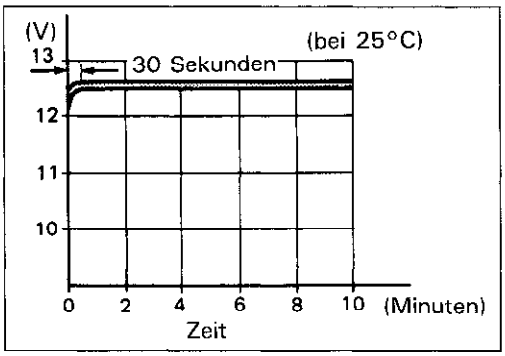
- Ist das ganze Elektrolyt in der Batterie, Elektrolytbehälter von der Batterie nehmen. Etwa 20 Minuten warten.
- Kappen in Einfüllöffnungen einsetzen. Fest eindrücken, so daß die Kappen nicht über die Oberseite der Baterieabdeckung hinausstehen.



⚠ ACHTUNG

*** Stets nur vorgeschriebene Batterie nehmen.**
*** Kappen, wenn einmal auf der Batterie, nicht mehr abnehmen.**

- Batteriespannung mit dem SUZUKI Taschenprüfer messen. Der Prüfer sollte über 12,5—12,6V (Gleichstrom) anzeigen (siehe Abb.). Ist die Batteriespannung niedriger als vorgeschrieben, Batterie mit Batterieladegerät laden (siehe Nachladen).



HINWEIS:
Die Erstladung einer neuen Batterie empfiehlt sich zwei Jahre nach der Herstellung.

WARTUNG

Batteriegehäuse genau ansehen. Bei Anzeichen von Sprüngen oder auslaufendem Elektrolyt an den Batteriewänden Batterie erneuern. Hat sich an den Batteriepolen Rost oder eine weiße Säuresubstanz gebildet, läßt sich das mit Schmirgelpapier beseitigen.

NACHLADEN

- Batteriespannung mit dem Taschenprüfer prüfen. Ist die Spannung unter 12,0V (Gleichstrom), Batterie mit dem Batterieladegerät nachladen.

⚠ ACHTUNG

Batterie zum Nachladen aus dem Motorrad ausbauen.

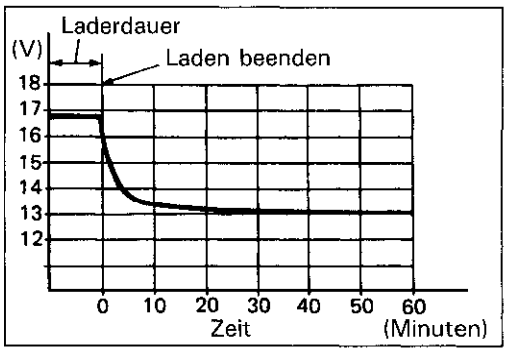
HINWEIS:
Beim Nachladen Abdeckleiste auf der Batterie nicht abnehmen.

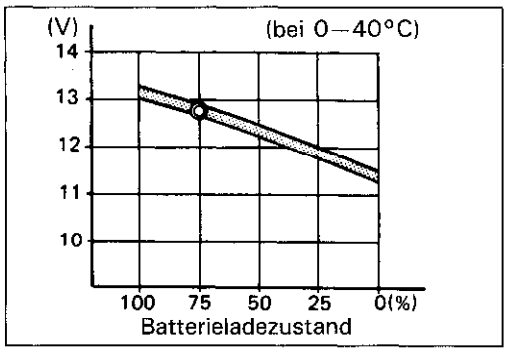
Ladezeit: 0,4A in 5 Stunden bzw. 4A in 30 Minuten

⚠ ACHTUNG

Ladestrom nie über 4A gehen lassen.

- Nach dem Nachladen mehr als 30 Minuten warten und Batteriespannung mit einem Taschenprüfer prüfen.
- Ist die Batteriespannung unter 12,5V, Batterie erneut nachladen.
- Ist die Batteriespannung nach erneuter Nachladung immer noch unter 12,5V, Batterie erneuern.
- Bei längerer Nichtbenutzung des Motorrads Batterie alle drei Monate nachladen, damit sie sich nicht ganz entlädt.





WARTUNGSINFORMATION

INHALT

STÖRUNGSBESEITIGUNG 7- 1

SCHALTPLAN 7- 7

KABEL-, SEILZUG- UND LEITUNGSFÜHRUNG 7-11

KABELFÜHRUNG 7-11

SEILZUGFÜHRUNG 7-13

VERGASER- UND KRAFTSTOFFLEITUNGSFÜHRUNG 7-14

VORDERBREMSLEITUNGSFÜHRUNG 7-17

LUFTFILTER-EINLASSSCHLAUCH, VORDERRAD-KOTFLÜGELPOLSTER UND MITTELSTÄNDER-ANBRINGUNG 7-18

SPEZIALWERKZEUG 7-19

DREHMOMENT 7-21

WARTUNGSDATEN 7-23

STÖRUNGSBESEITIGUNG

MOTOR

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor springt nicht oder schwer an.	**Kompression zu niedrig**	
	1. Zylinder oder Kolbenringe übermäßig abgenutzt.	Erneuern.
	2. Kolbenring festsitzend.	Reparieren oder erneuern.
	3. Aus Verbindung in Kurbelgehäuse, Zylinder oder Zylinderkopf tritt Gas aus.	Reparieren oder erneuern.
	4. Reedventil beschädigt.	Erneuern.
	5. Zündkerze zu locker.	Anziehen.
	6. Kolben gebrochen, rissig oder sonst defekt.	Erneuern.
	Zündkerzen geben keinen Funken ab	
	1. Zündkerze oder Zündkerzenstecker beschädigt.	Erneuern.
	2. Zündkerze verschmutzt oder naß.	Reinigen und trocknen.
	3. CDI/Zündspuleneinheit oder Statorspule defekt.	Erneuern.
	4. Hochspannungsleitungen unterbrochen oder kurzgeschlossen.	Erneuern.
	5. Zündschalter defekt.	Erneuern.
	Kein Benzin kommt zum Vergaser	
	1. Loch in Benzintankdeckel verstopft.	Reinigen.
	2. Benzinhahn verstopft oder defekt.	Reinigen oder erneuern.
	3. Vergaser-Nadelventil defekt.	Erneuern.
	4. Kraftstoffleitung verstopft oder Unterdruckleitung defekt.	Reinigen oder erneuern.
Motor geht leicht aus.	1. Zündkerze verrußt.	Reinigen.
	2. CDI/Zündspule defekt.	Erneuern.
	3. Kraftstoffleitung verstopft.	Reinigen.
	4. Vergaserdüsen verstopft.	Reinigen.
	5. Auspuffrohr verstopft.	Reinigen.
Motor läuft laut.	**Geräusch scheint vom Kolben zu kommen**	
	1. Kolben oder Zylinder abgenutzt.	Erneuern.
	2. Verbrennungskammern verrußt.	Reinigen.
	3. Kolbenbolzen, Lager oder Kolbenauge verschlissen.	Erneuern.
	4. Kolbenringe oder Ringuten verschlissen.	Erneuern.
	Geräusch scheint von der Kurbelwelle zu kommen	
	1. Kurbelwellenlager abgenutzt oder verbrannt.	Erneuern.
	2. Pleuelfußlager abgenutzt oder verbrannt.	Erneuern.
	Geräusch scheint vom Hinterradantrieb zu kommen	
	1. Zahnräder abgenutzt oder reibend.	Erneuern.
	2. Keilwellennuten stark abgenutzt.	Erneuern.
	3. Lager an Antriebs- oder Hinterachswelle abgenutzt oder beschädigt.	Erneuern.
Kupplung rutscht.	1. Kupplungsschuhe verschlissen oder beschädigt.	Erneuern.
	2. Kupplungstrommel verschlissen.	Erneuern.

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor läuft schlecht im Leerlauf.	1. Zylinder oder Kolbenringe übermäßig abgenutzt. 2. Kolbenring festsitzend. 3. An Öldichtung auf der Kurbelwelle tritt Gas aus. 4. Elektrodenabstand zu groß. 5. CDI/Zündspuleneinheit defekt. 6. Statorspule defekt. 7. Benzinstand in der Schwimmerkammer im Vergaser verstellt. 8. Vergaserdüsen verstopft. 9. Reedventil gebrochen oder beschädigt.	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Einstellen oder erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern. Reinigen oder einstellen. Erneuern.
Motor läuft schlecht im hohen drehzahlbereich.	1. Zylinder oder Kolbenringe übermäßig abgenutzt. 2. Kolbenring festsitzend. 3. Elektrodenabstand zu klein. 4. Zündung nicht genug vorverstellt, weil CDI/Zündspuleneinheit nicht richtig funktioniert. 5. Statorspule defekt. 6. Kraftstoffpegel in der Schwimmerkammer zu niedrig. 7. Luftfiltereinsatz verstopft. 8. Kraftstoffleitung verstopft; deshalb unzureichende Kraftstoffzufuhr zum Vergaser. 9. Benzinhahnunterdruckleitung verstopft.	Erneuern. Erneuern. Einstellen. Erneuern. Erneuern. Erneuern. Reinigen. Reinigen und zum Ansaugen bringen. Reinigen.
Auspuffrauch stark oder schwarz.	1. Falsches Motoröl.	Wechseln.
Motor bringt keine Leistung.	1. Zylinder oder Kolbenringe übermäßig abgenutzt. 2. Kolbenringe festsitzend. 3. An Öldichtung auf der Kurbelwelle tritt Gas aus. 4. Elektrodenabstand falsch. 5. Vergaserdüsen verstopft. 6. Kraftstoffpegel in Schwimmerkammer verstellt. 7. Luftfiltereinsatz verstopft. 8. Zündkerze verrußt. 9. Falschluft von Einlaßkanal. 10. Zahnriemen rutscht oder ist verschlissen. 11. Rollen in freier Antriebsscheibe beschädigt/abgenutzt. 12. Feder an freier Abtriebsscheibe ermüdet. 13. Kraftstoff-/Luftgemisch wegen defektem Anlassersystem zu fett.	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Einstellen oder erneuern. Reinigen. Erneuern. Reinigen. Reinigen oder erneuern. Nachziehen oder erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Motor überhitzt.	1. Starker Ölkohleansatz auf Kolbenboden. 2. Ölpumpe defekt oder Ölkreislauf verstopft. 3. Kraftstoffpegel in Schwimmerkammer zu niedrig. 4. Falschluft von Einlaßkanal. 5. Motoröl falsch. 6. Zündkerze falsch. 7. Auspuffrohr/-topf verstopft.	Reinigen. Erneuern oder reinigen. Erneuern. Nachziehen oder erneuern. Wechseln. Auswechseln. Reinigen oder erneuern.

VERGASER

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Anlaßprobleme.	1. Anlasserdüse verstopft.	Reinigen.
	2. Falschluft an Verbindung Anlassergehäuse/Vergaser.	Anlassergehäuse und Vergaser auf festen Sitz überprüfen und Dichtung erneuern.
	3. Falschluft am Vergaser- oder Unterdruckleitungs-anschluß.	Überprüfen und erneuern.
	4. Anlasserkolben functioniert nicht richtig.	Überprüfen und erneuern.
Probleme bei Leerlauf und niedriger Drehzahl.	1. Leerlaufdüse oder Leerlaufluftdüse verstopft oder locker.	Überprüfen und reinigen.
	2. Falschluft aus Vergaseranschluß, Unterdruckleitungs-anschluß oder Anlasser.	Reinigen und erneuern.
	3. Leerlaufauslaß verstopft.	Überprüfen und reinigen.
	4. Thermoelement funktioniert nicht richtig.	Überprüfen und erneuern.
Probleme bei mittlerer oder hoher Drehzahl.	1. Hauptdüse oder Hauptluftdüse verstopft.	Überprüfen und reinigen.
	2. Nadeldüse verstopft.	Überprüfen und reinigen.
	3. Kraftstoffpegel falsch eingestellt.	Überprüfen und erneuern.
	4. Gasschieber funktioniert nicht richtig.	Gasschieber auf Funktion-stüchtigkeit überprüfen.
	5. Kraftstoffilter verstopft.	Überprüfen und reinigen.
Überlauf und Schwan-kungen im Kraftstoff-pegel.	1. Nadelventil abgenutzt oder beschädigt.	Erneuern.
	2. Feder in Nadelventil gebrochen.	Erneuern.
	3. Schwimmer funktioniert nicht richtig.	Überprüfen und einstellen.
	4. Fremdkörper am Nadelventil.	Reinigen.
	5. Kraftstoffpegel zu hoch bzw. zu niedrig.	Erneuern.

ELEKTRISCHE ANLAGE

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Kein oder Schwacher Funken.	1. CDI/Zündspuleneinheit defekt.	Erneuern.
	2. Zündkerze defekt.	Erneuern.
	3. Statorspule defekt.	Erneuern.
	4. Kabelanschlüsse locker.	Anschließen/anziehen.
Zündkerzen verrußen schnell.	1. Gemisch zu fett.	Vergaser einstellen.
	2. Leerlaufdrehzahl zu hoch eingestellt.	Vergaser einstellen.
	3. Benzin falsch.	Wechseln.
	4. Luftfiltereinsatz verschmutzt.	Reinigen.
	5. Zündkerze zu kalt.	Durch heiße Kerze ersetzen.
	6. Motoröl falsch.	Erneuern.
Elektroden überhitzen oder verbrennen.	1. Zündkerze zu heiß.	Durch kalte Kerze ersetzen.
	2. Motor überhitzt.	Optimal einstellen.
	3. Zündkerze locker.	Nachziehen.
	4. Gemisch zu mager.	Vergaser einstellen.
	5. Motoröl nicht genug.	Ölpumpe überprüfen.
Magnetzünder lädt nicht.	1. Kabel unterbrochen oder kurzgeschlossen oder Kabelanschlüsse locker.	Reparieren, erneuern oder nachziehen.
	2. Magnetzünderspule kurzgeschlossen, geerdet oder unterbrochen.	Erneuern.
	3. Regler/Gleichrichter kurzgeschlossen oder unterbrochen.	Erneuern.
Magnetzünder lädt, aber unter Sollwert.	1. Kabel kurzgeschlossen oder unterbrochen oder Anschlüsse locker.	Reparieren oder nachziehen.
	2. Statorspulen des Magnetzünders geerdet oder unterbrochen.	Erneuern.
	3. Regler/Gleichrichter defekt.	Erneuern.
	4. Batteriezellenplatten defekt.	Batterie erneuern.

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Magnetzünder überlädt.	1. Batterie intern kurzgeschlossen. 2. Widerstand im Regler/Gleichrichter beschädigt oder defekt. 3. Regler/Gleichrichter schlecht geerdet.	Batterie erneuern. Erneuern. Masseanschluß reinigen und anziehen.
Ungleichmäßiges Laden.	1. Kabelisolierung durch Vibrationen durchgescheuert: daher zeitweiliger Kurzschluß. 2. Magnetzünderspule intern kurzgeschlossen. 3. Regler/Gleichrichter defekt.	Reparieren oder erneuern. Erneuern. Erneuern.
Anlasserknopf ohne Wirkung.	1. Batterie entladen. 2. Schalterkontakte defekt. 3. Bürsten im Anlassermotor sitzen nicht richtig auf Kollektor. 4. Anlasserrelais defekt. 5. Anlasserzahnstange defekt. 6. Vorder- oder Hinterbremslichtschalterkreis defekt.	Nachladen oder erneuern. Erneuern. Reparieren oder erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern/reparieren.

BATTERIE (für Spanien)

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
"Sulfatierung", weißes Säurepulver oder Flecken an Oberfläche der Polplatten.	1. Ungenügend Elektrolyt.	Destilliertes Wasser auffüllen, wenn die Batterie nicht beschädigt ist und die "Sulfatierung" nicht zu weit fortgeschritten ist; danach Batterie aufladen.
	2. Batteriegehäuse beschädigt.	Batterie erneuern.
	3. Batterie wurde für längere Zeit entladen belassen.	Batterie erneuern.
	4. Gealterter Elektrolyt (Fremdmaterial in Batterie eingedrungen und mit Elektrolyt gemischt).	Falls die "Sulfatierung" nicht zu weit fortgeschritten ist, Elektrolyt auswechseln und Batterie im ausgebauten Zustand aufladen; danach Elektrolyt-Dichte einstellen.
Batterie wird schnell entladen.	1. Lademethode falsch.	Schaltkreisanschlüsse von Generator und Regler/Gleichrichter überprüfen. Ggf. einstellen, um vorgeschriebene Ladeleistung zu erhalten.
	2. Zellenplatten haben viel ihres aktiven Materials wegen Überladung verloren.	Batterie erneuern und Ladesystem korrigieren.
	3. Kurzschluß innerhalb der Batterie infolge übermäßiger Anhäufung von Ablagerungen aufgrund einer zu hohen Elektrolyt-Dichte.	Batterie erneuern.
	4. Elektrolyt-Dichte zu niedrig.	Batterie vollständig aufladen und Elektrolyt-Dichte einstellen.
	5. Elektrolyt gealtert.	Elektrolyt wechseln, Batterie aufladen und danach Dichte einstellen.
	6. Batterie zu alt.	Batterie erneuern.
Batteriepolung verkehrt.	Die Batterie wurde in der Anlage verkehrt angeschlossen, so daß sie verkehrt geladen wird.	Batterie erneuern und richtig anschließen.

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
"Sulfatierung" der Batterie	1. Laderate zu hoch oder zu niedrig. (Wenn nicht verwendet, Batterie mindestens einmal pro Monat aufladen, um Sulfatierung zu vermeiden.)	Batterie erneuern.
	2. Übermäßiger oder zu geringer Elektrolytstand oder Dichte zu hoch bzw. zu niedrig.	Elektrolyt bis zur vorgeschriebenen Standlinie einfüllen oder Dichte gemäß Richtlinien des Batterie-Herstellers einstellen.
	3. Batterie in kaltem Klima zu lange nicht verwendet.	Batterie erneuern, wenn übermäßige Sulfatierung festgestellt wird.
Batterie entlädt sich zu schnell.	1. Ober- und Seitenflächen des Gehäuses verschmutzt.	Reinigen
	2. Verunreinigungen im Elektrolyt oder Dichte zu hoch.	Elektrolyt gemäß Richtlinien des Batterie-Herstellers wechseln.

BATTERIE (Für andere)

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Batterie wird schnell leer.	1. Lademethode falsch.	Schaltkreisanschlüsse von Magnetzünder und Regler/Gleichrichter überprüfen. Ggf. einstellen, um vorgeschriebene Ladeleistung zu erhalten.
	2. Zellenplatten haben viel ihres aktiven materials wegen Überladung verloren.	Batterie erneuern und Ladesystem korrigieren.
	3. Kurzschluß innerhalb der Batterie infolge übermäßiger Anhäufung von Ablagerungen aufgrund falschen Elektrolyts.	Batterie erneuern.
	4. Batterie zu alt.	Batterie erneuern.
Batteriepolung verkehrt.	1. Die Batterie wurde in der Anlage verkehrt angeschlossen, so daß sie verkehrt geladen wird.	Batterie erneuern und richtig anschließen.
Batterie entlädt sich zu schnell.	1. Ober- und Seitenflächen des Gehäuses verschmutzt.	Reinigen.
	2. Batterie zu alt.	Erneuern.

FAHRGESTELL

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Lenkung schwergängig.	1. Lenksäulenmutter zu fest angezogen.	Einstellen.
	2. Lager/Laufring in Lenksäule gebrochen.	Erneuern.
	3. Lenksäule verzogen.	Erneuern.
	4. Reifendruck zu niedrig.	Einstellen.
Lenker unruhig.	1. Unausgeglichenheit zwischen rechter und linker Vorderradaufhängung.	Erneuern.
	2. Vorderachse oder Reifen verzogen.	Erneuern.
Vorderrad flattert.	1. Radfelge verzogen.	Erneuern.
	2. Vorderradlager ausgeschlagen.	Erneuern.
	3. Reifen defekt oder falsch.	Erneuern.
	4. Achsmutter locker.	Nachziehen.
	5. Vordergabelölstand falsch.	Einstellen.
	6. Motorbefestigungsbuchsen ausgeschlagen.	Erneuern.
	7. Muttern und Schrauben für Motorbefestigung locker.	Anziehen.

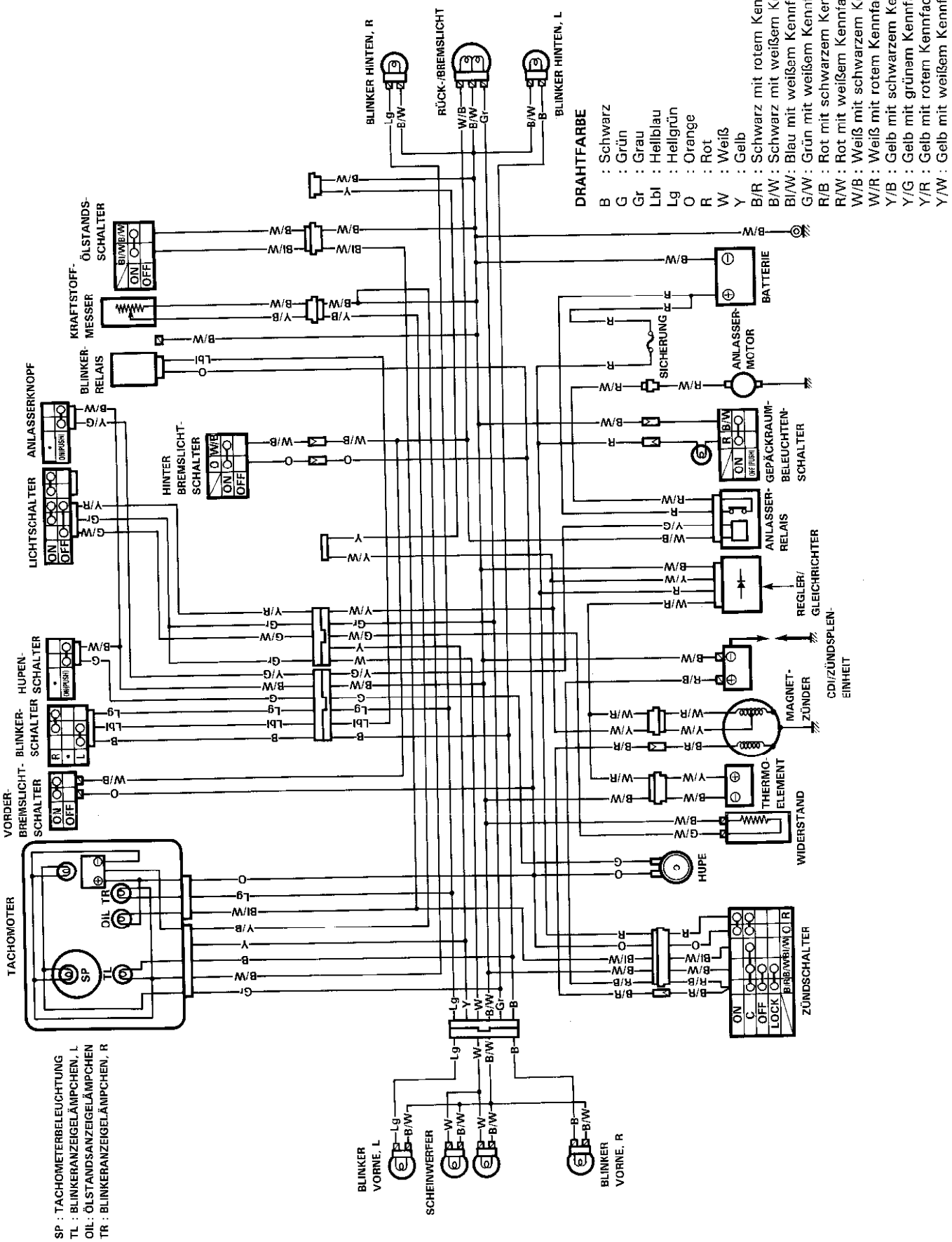
Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Vorderradaufhängung zu weich.	1. Federn ermüdet. 2. Ölaustritt an Vordergabel.	Erneuern. Erneuern.
Vorderradaufhängung zu hart.	1. Gabelöl zu dünnflüssig. 2. Zu viel Gabelöl.	Erneuern. Überschüssiges Öl ablassen.
Vorderradaufhängung geräuschvoll.	1. Unzureichend Gabelöl. 2. Schrauben oder Muttern der Radaufhängung locker.	Auffüllen Nachziehen.
Hinterrad flattert.	1. Radfelge verzogen 2. Reifen defekt oder falsch. 3. Schrauben am Hinterrad-Stoßdämpfer locker. 4. Motorbefestigungsbuchsen ausgeschlagen. 5. Muttern oder Schrauben für Motorbefestigung locker.	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern. Nachziehen.
Hinterradaufhängung zu weich.	1. Feder ermüdet. 2. Ölverlust am Federbein.	Erneuern. Erneuern.
Hinterradaufhängung geräuschvoll.	1. Muttern an Hinterradaufhängung locker. 2. Motorbefestigungsbuchsen ausgeschlagen.	Nachziehen. Erneuern.

BREMSEN

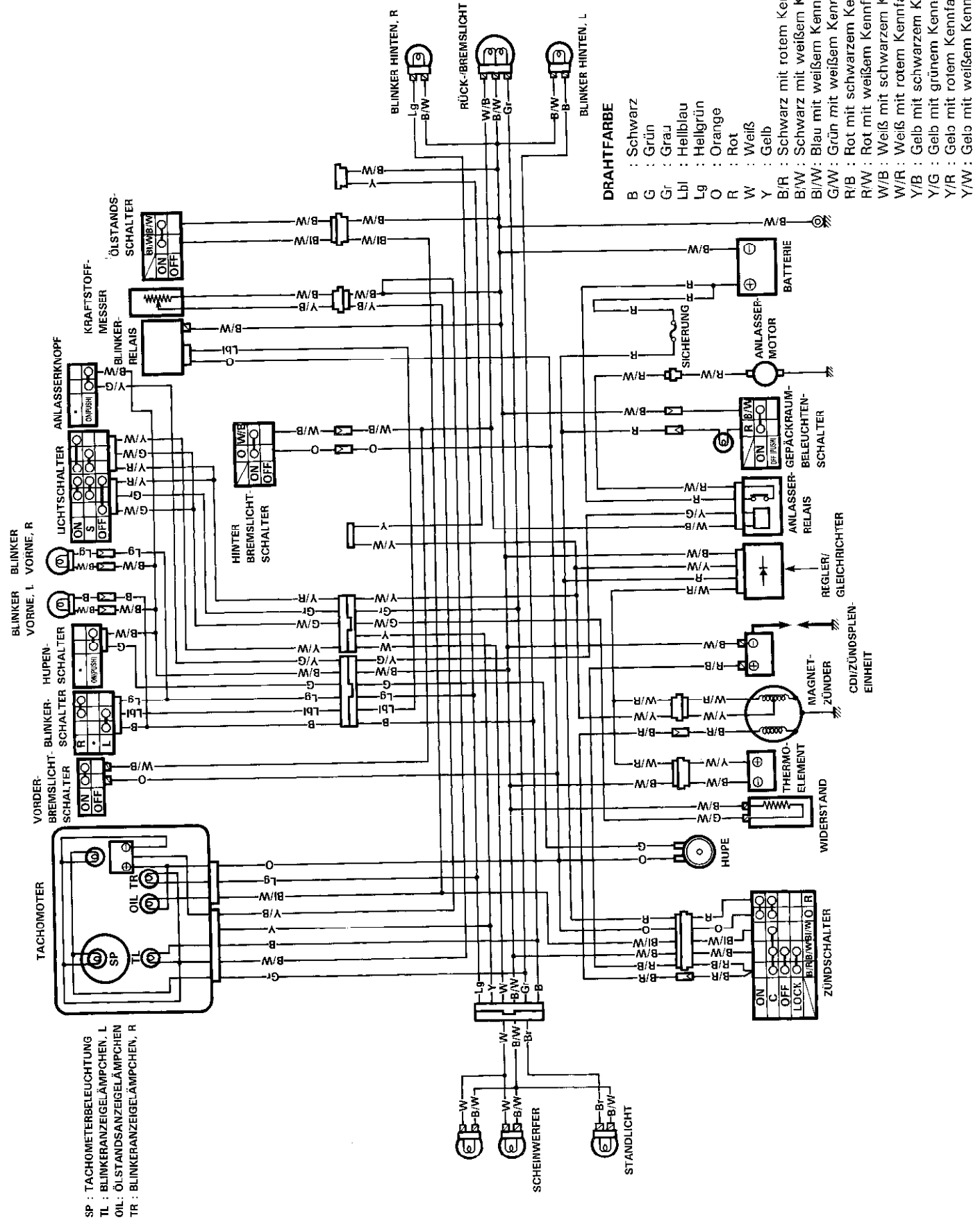
Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Bremsleistung ungenügend	1. Austritt von Bremsflüssigkeit aus Hydrauliksystem. 2. Bremsbelagplatten abgenutzt. 3. Bremsbelagplatten mit Öl verschmutzt. 4. Bremsscheibe abgenutzt. 5. Lufteintritt in Hydrauliksystem. 6. Bremsschuh abgenutzt. 7. Reibflächen der Schuhe ölverschmutzt. 8. Bremstrommel übermäßig abgenutzt. 9. Bremshebelspiel zu groß.	Reparieren oder erneuern. Erneuern. Scheibe und Platten reinigen. Erneuern. Entlüften. Erneuern. Erneuern. Erneuern. Einstellen.
Bremse kreischend.	1. Kohlenstaub an Oberfläche der Bremsbelagplatten. 2. Bremsbelagplatte geneigt. 3. Radlager beschädigt. 4. Bremsbelagplatte abgenutzt. 5. Fremdmaterial in Bremsflüssigkeit eingedrungen. 6. Rückführkanal des Hauptbremszylinders verstopft. 7. Oberfläche von Bremsschuh glattgeschliffen. 8. Vorder- oder Hinterachsmutter locker. 9. Bremsschuh abgenutzt.	Oberfläche mit Sandpapier abschleifen. Richtig einsetzen. Erneuern. Erneuern. Bremsflüssigkeit wechseln. Zerlegen und Hauptbremszylinder reinigen. Oberfläche mit Sandpapier abschleifen. Mit vorgeschriebenem Drehmoment anziehen. Erneuern.
Bremshebelweg zu groß.	1. Luft im Hydrauliksystem. 2. Unzureciehnd Bremsflüssigkeit. 3. Falsche Qualität der Bremsflüssigkeit. 4. Bremsnockenhebel abgenutzt. 5. Bremsschuhe und/oder -trommel übermäßig abgenutzt.	Entlüften. Flüssigkeit auf Normalstand auffüllen und entlüften. Durch richtige Flüssigkeit ersetzen. Erneuern. Erneuern.
Austritt von Bremsflüssigkeit.	1. Verbindungen nicht richtig angezogen. 2. Schläuche beschädigt. 3. Kolbendichtung abgenutzt.	Mit vorgeschriebenem Drehmoment anziehen. Erneuern. Erneuern.
Bremse hängt.	1. Bewegliche Teile rostig.	Reinigen und schmieren.

SCHALTPLAN

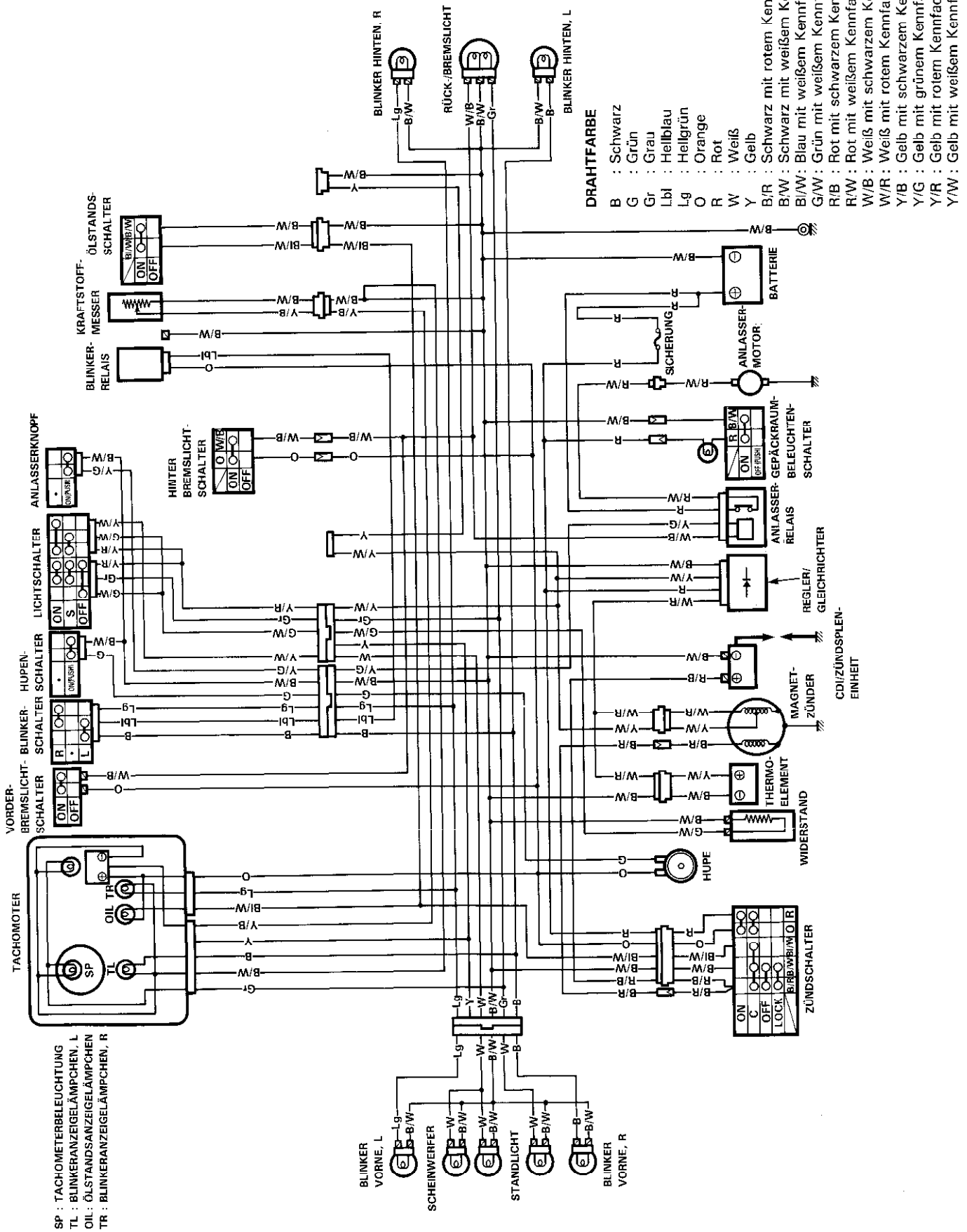
Für Frankreich



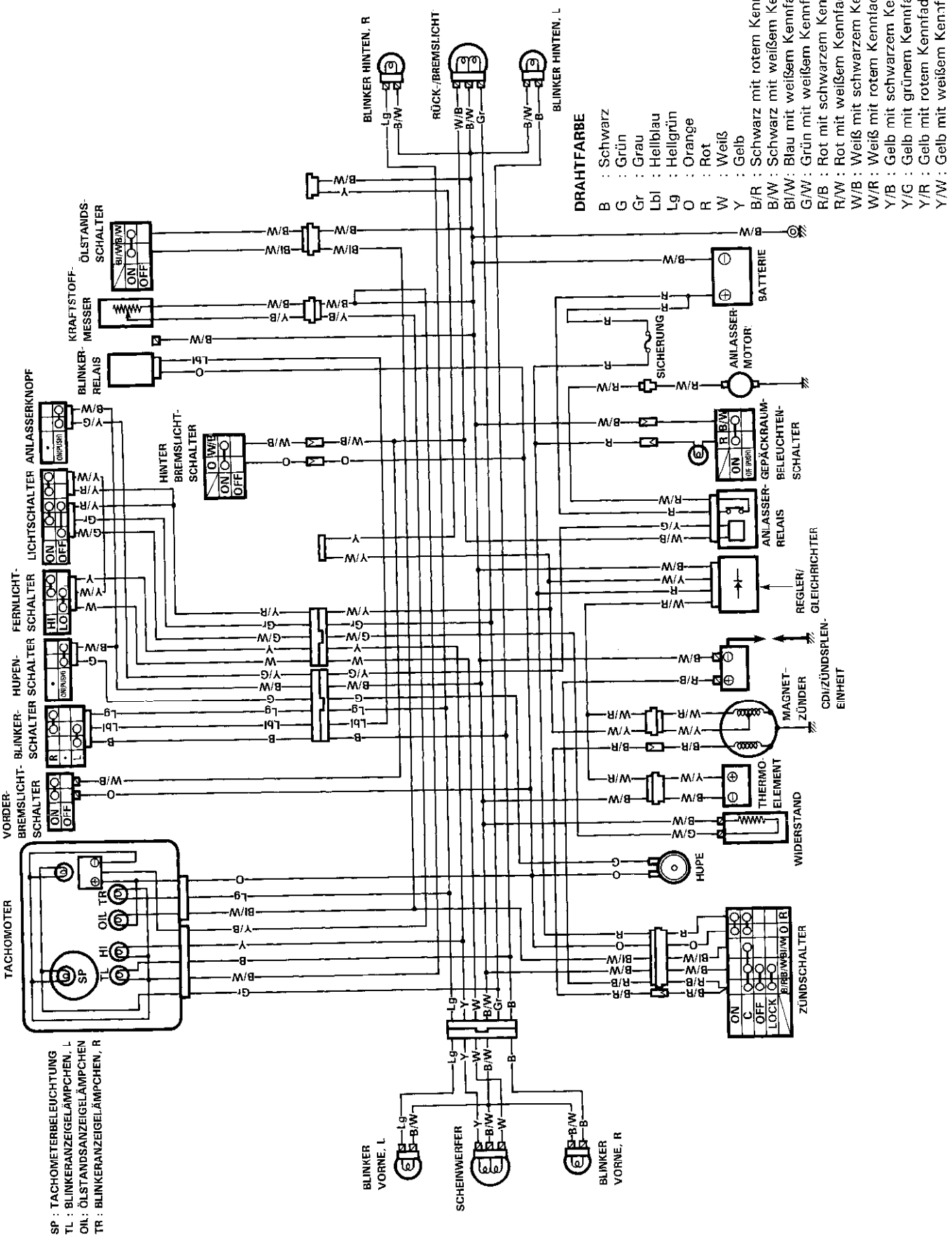
Für Deutschland



Für Italien

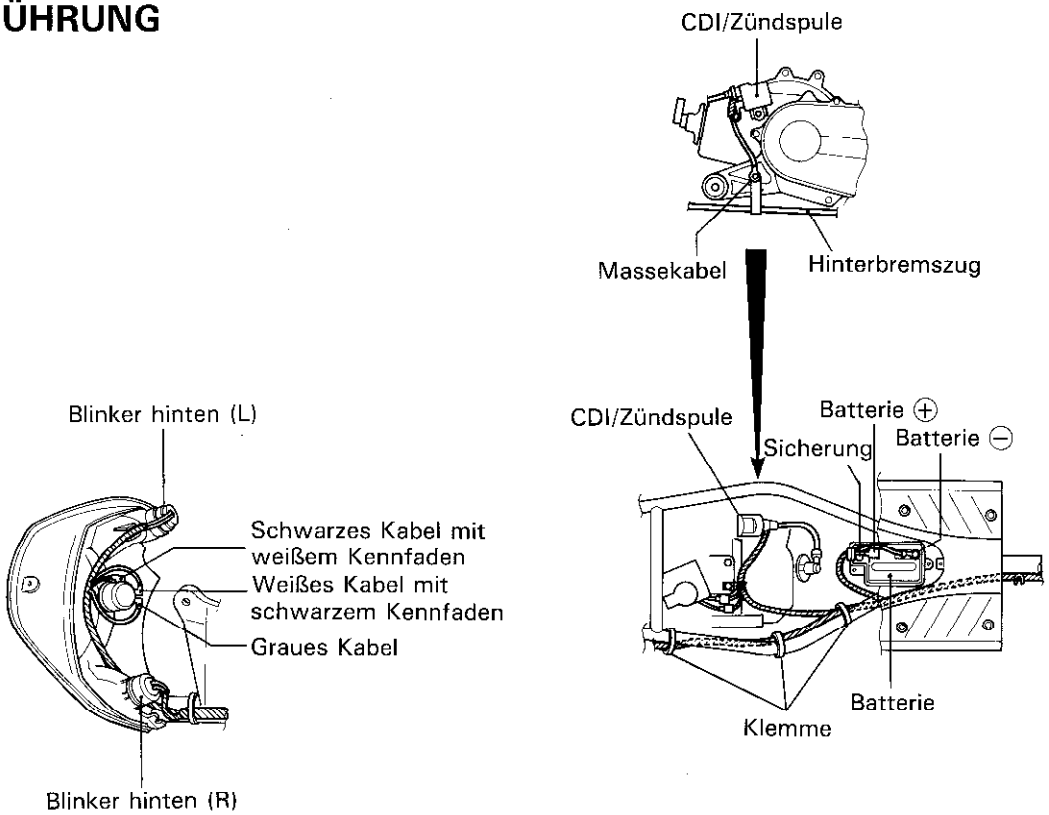

DRAHTFARBE
B : Schwarz
G : Grün
Gr : Grau
Lbl : Hellblau
Lg : Hellgrün
O : Orange
R : Rot
W : Weiß
Y : Gelb
B/R : Schwarz mit rotem Kennfaden
B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden
Bl/W : Blau mit weißem Kennfaden
G/W : Grün mit weißem Kennfaden
R/B : Rot mit schwarzem Kennfaden
R/W : Rot mit weißem Kennfaden
W/B : Weiß mit schwarzem Kennfaden
W/R : Weiß mit rotem Kennfaden
Y/B : Gelb mit schwarzem Kennfaden
Y/G : Gelb mit grünem Kennfaden
Y/R : Gelb mit rotem Kennfaden
Y/W : Gelb mit weißem Kennfaden
BLINKER HINTEN, R
RÜCK-/BREMSLICHT
BLINKER HINTEN, L
KRAFTSTOFF-MESSER
ÖLSTANDS-SCHALTER
BLINKER-RELAIS
BATTERIE
SICHERUNG
ANLASSER-MOTOR
HINTER BREMSLICHT-SCHALTER
GEPÄCKRAUM-BELEUCHTEN-SCHALTER
ANLASSER-RELAIS
REGLER/ GLEICHRICHTER
ANLASSERKNOPF
LICHTSCHALTER
HUPEN-SCHALTER
BLINKER-SCHALTER
VORDER-BREMSLICHT-SCHALTER
MAGNET-ZÜNDER
CDI/ZÜNDSPLEN-EINHEIT
THERMO-ELEMENT
WIDERSTAND
HUPE
TACHOMOTER
ZÜNDSCHALTER
BLINKER VORNE, L
SCHEINWERFER
STANDLICHT
BLINKER VORNE, R
SP : TACHOMETERBELEUCHTUNG
TL : BLINKERANZEIGELÄMPCHEN, L
OIL : ÖLSTANDSANZEIGELÄMPCHEN
TR : BLINKERANZEIGELÄMPCHEN, R

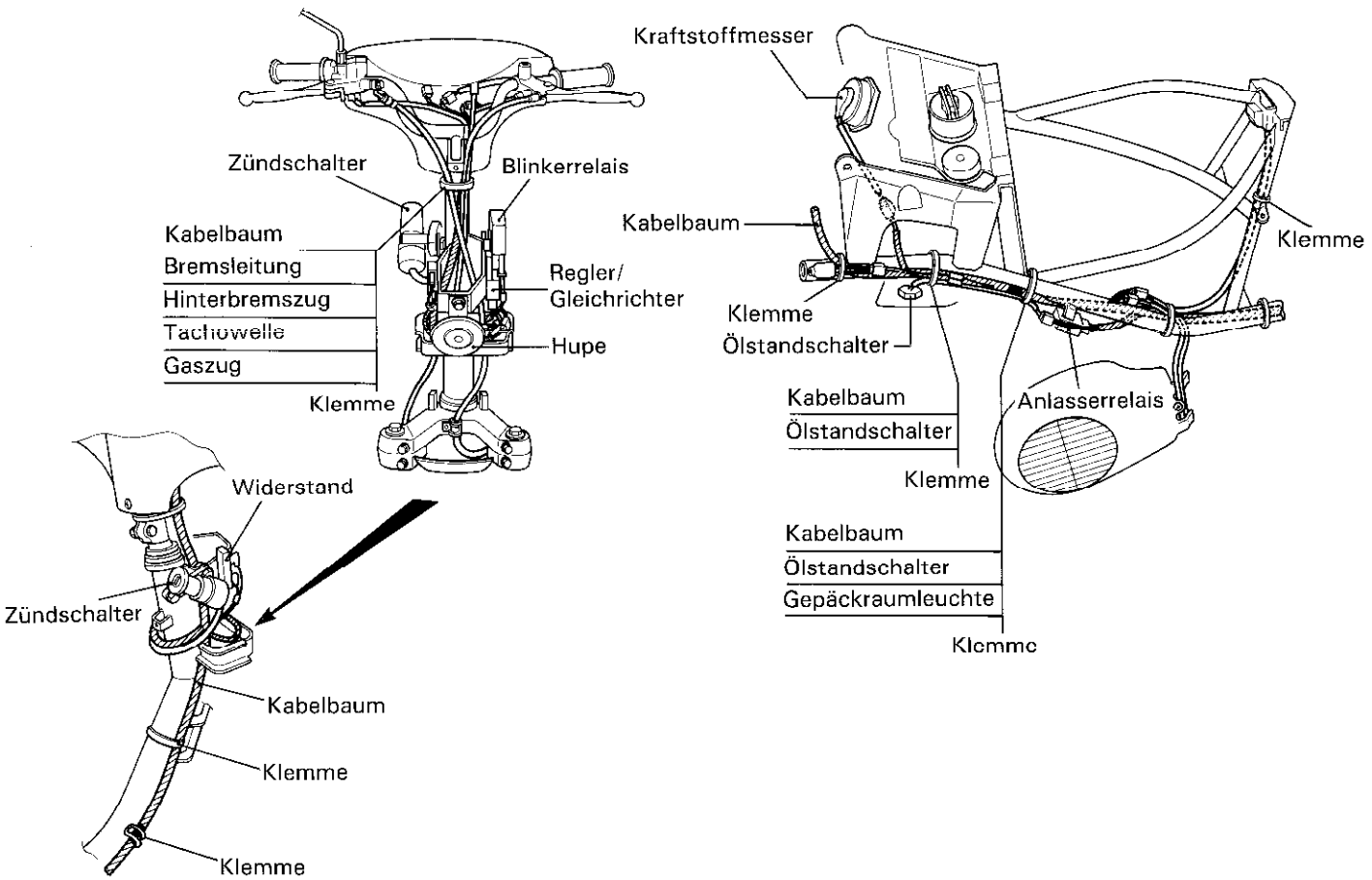
Für Spanien

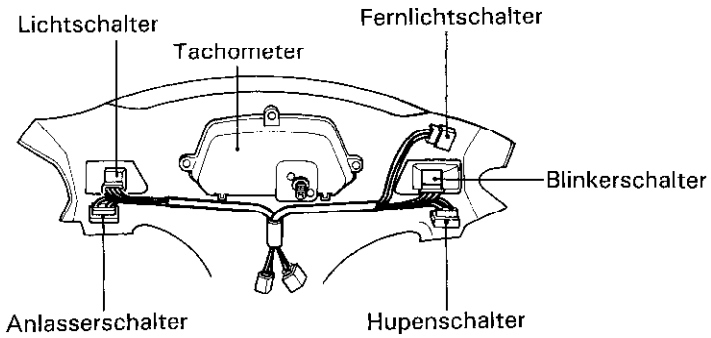

DRAHTFARBE
B : Schwarz
G : Grün
Gr : Grau
Lbl : Hellblau
Lg : Hellgrün
O : Orange
R : Rot
W : Weiß
Y : Gelb
B/R : Schwarz mit rotem Kennfaden
B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden
Bl/W : Blau mit weißem Kennfaden
G/W : Grün mit weißem Kennfaden
R/B : Rot mit schwarzem Kennfaden
R/W : Rot mit weißem Kennfaden
W/B : Weiß mit schwarzem Kennfaden
W/R : Weiß mit rotem Kennfaden
Y/B : Gelb mit schwarzem Kennfaden
Y/G : Gelb mit grünem Kennfaden
Y/R : Gelb mit rotem Kennfaden
Y/W : Gelb mit weißem Kennfaden
SP : TACHOMETERBELEUCHTUNG
TL : BLINKERANZEIGELÄMPCHEN, L
OIL: ÖLSTANDSANZEIGELÄMPCHEN
TR : BLINKERANZEIGELÄMPCHEN, R
TACHOMOTER
BLINKER HINTEN, R
RÜCK-/BREMSLICHT
BLINKER HINTEN, L
ÖLSTANDS-SCHALTER
KRAFTSTOFF-MESSER
BLINKER-RELAIS
BATTERIE
SICHERUNG
ANLASSER MOTOR
ANLASSERKNOPF
HINTER BREMSLICHT-SCHALTER
GEPÄCKRAUM-BELEUCHTEN-SCHALTER
LICHTSCHALTER
ANLASSER-RELAIS
FERNLICHT-SCHALTER
REGLER/ GLEICHRICHTER
HUPEN-SCHALTER
MAGNET-ZÜNDER
CDI/ZÜNDSPLEN-EINHEIT
BLINKER-SCHALTER
THERMO-ELEMENT
VORDER-BREMSLICHT-SCHALTER
WIDERSTAND
HUPE
ZÜNDSCHALTER
BLINKER VORNE, L
SCHEINWERFER
BLINKER VORNE, R

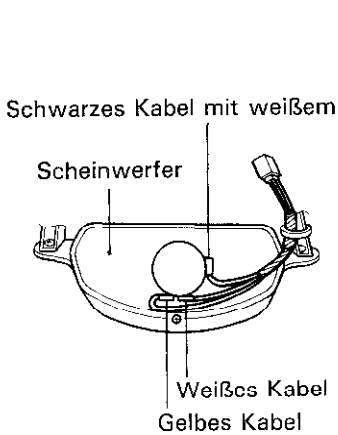
KABEL-, SEILZUG- UND LEITUNGSFÜHRUNG

KABELFÜHRUNG

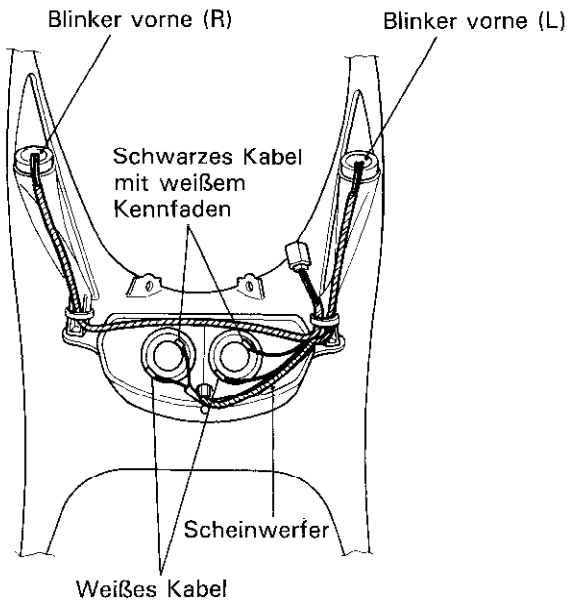




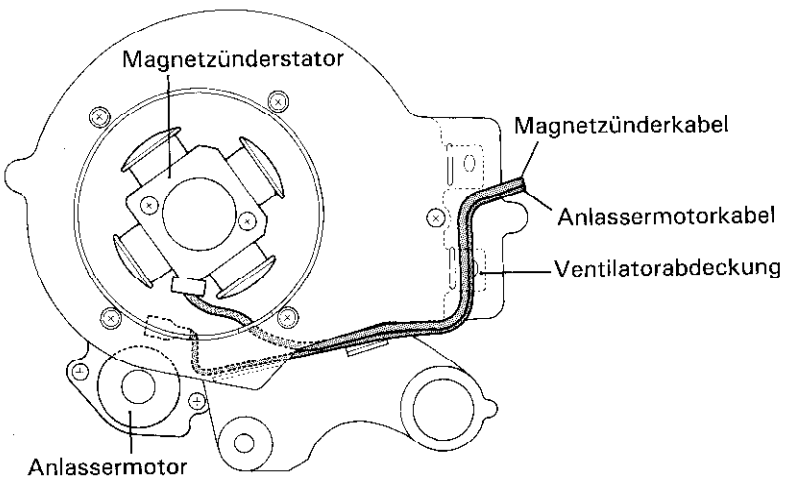




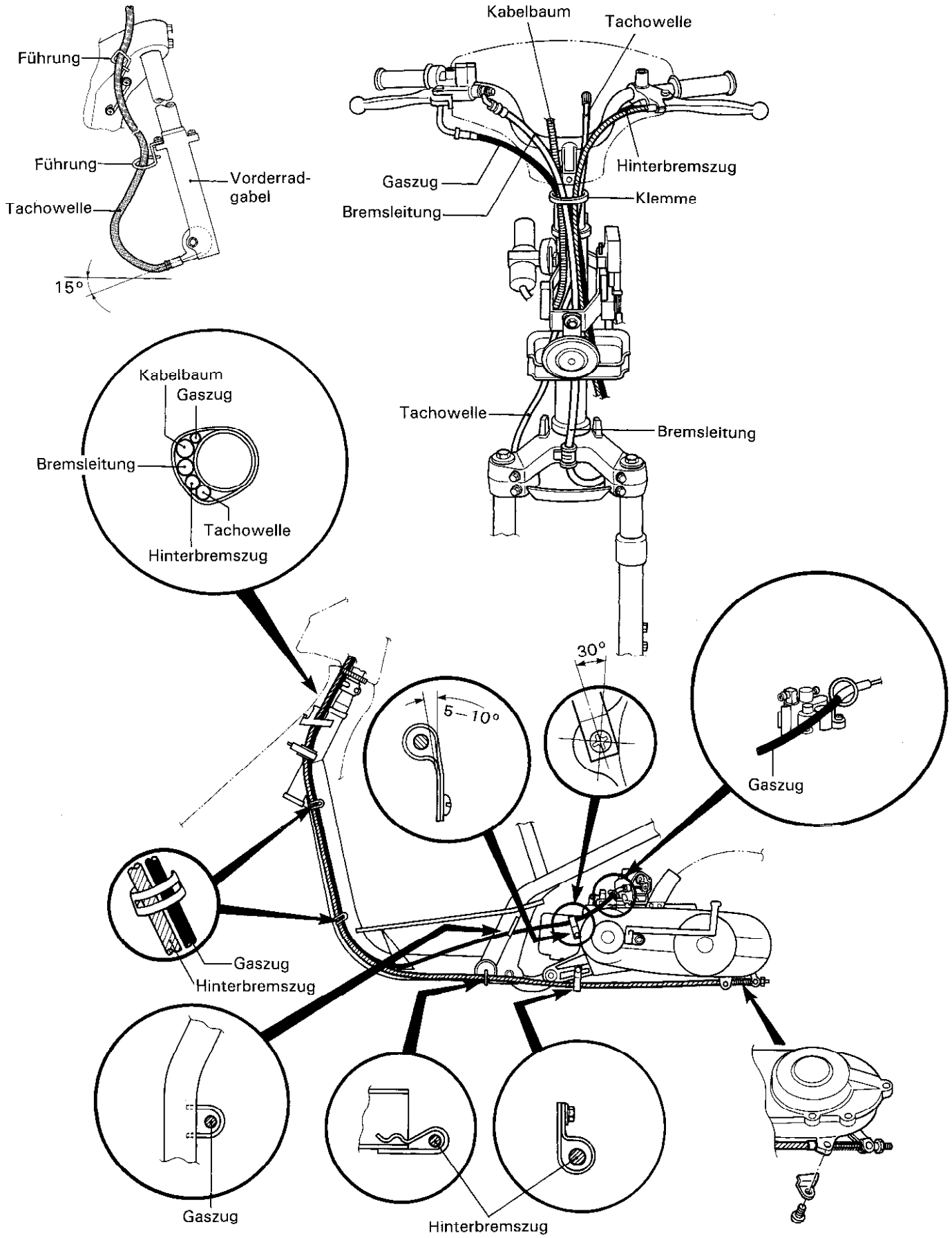
Für Spanien



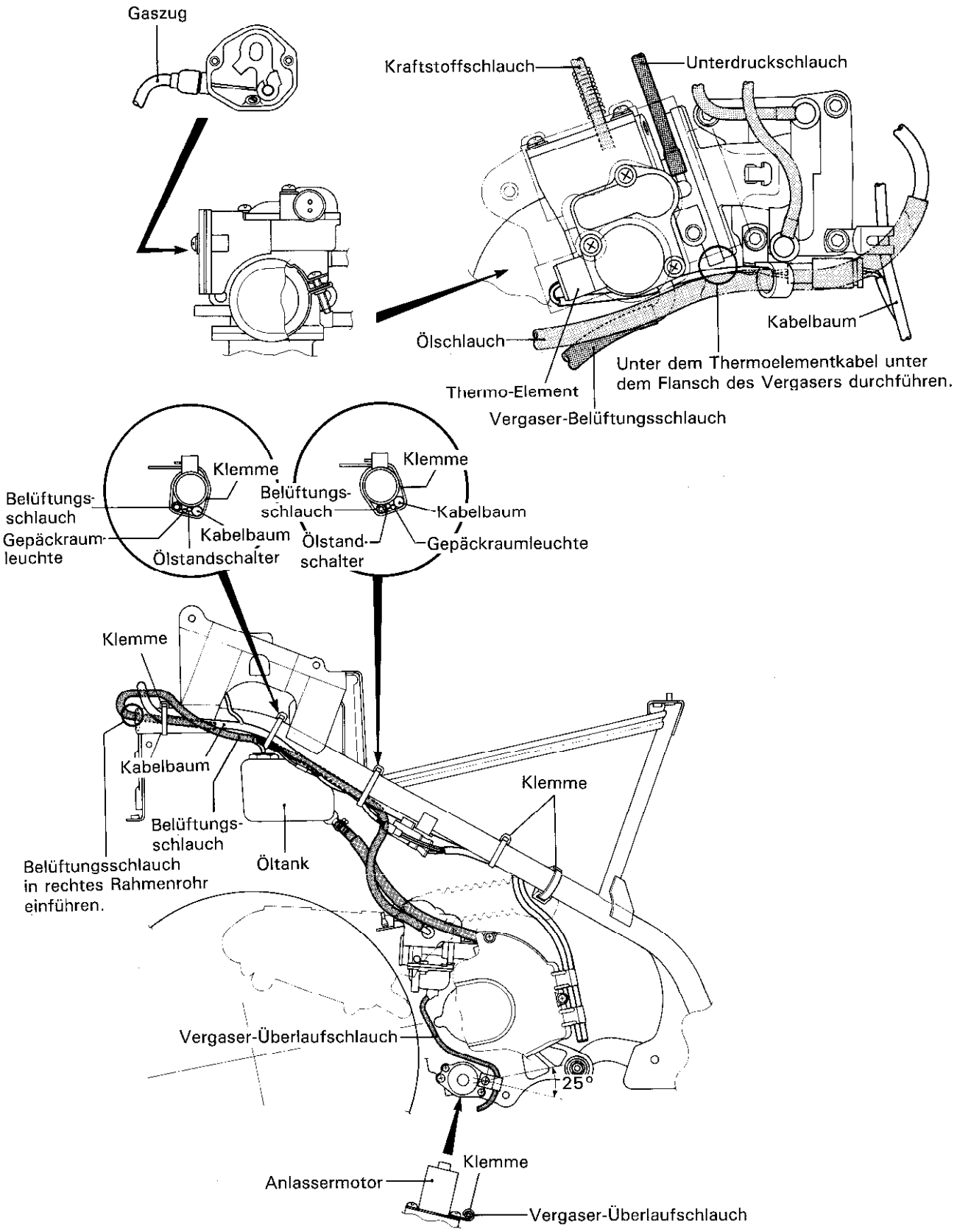
Für andere

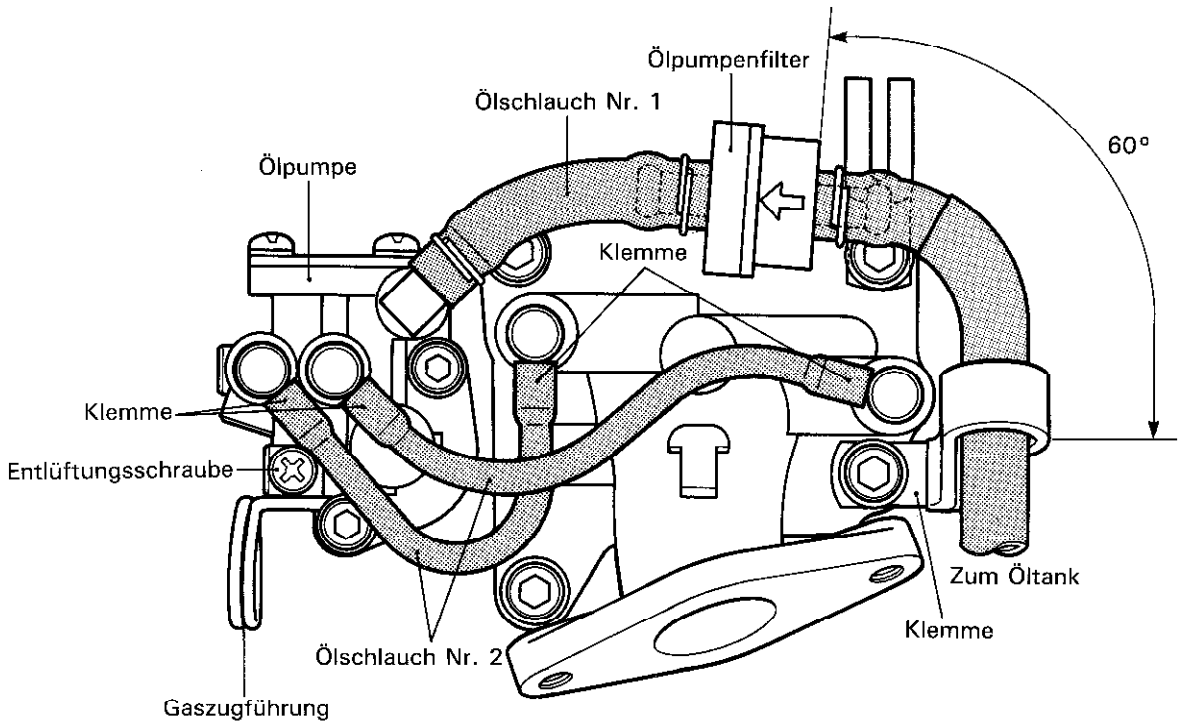


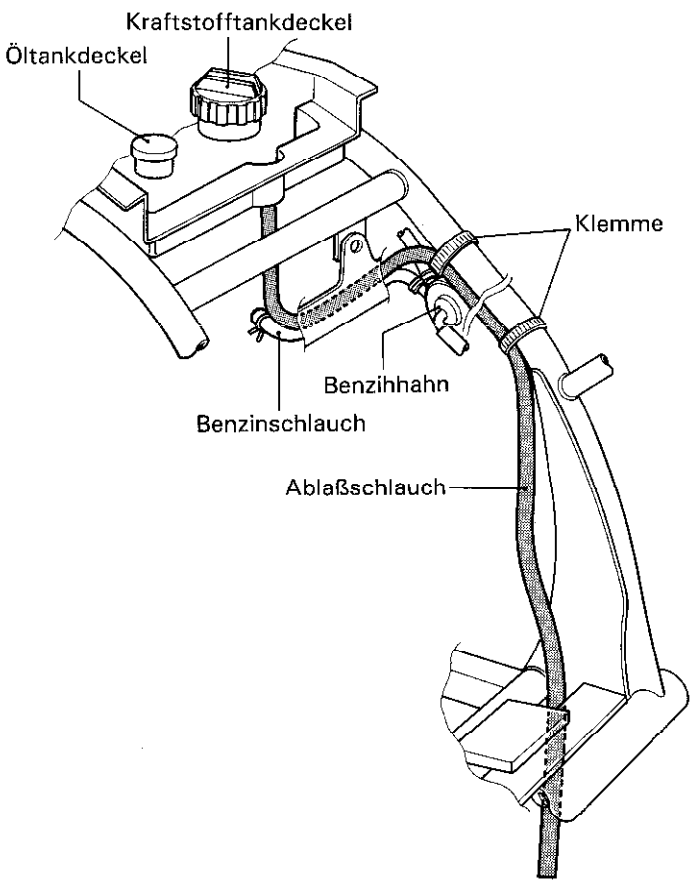
SEILZUGFÜHRUNG



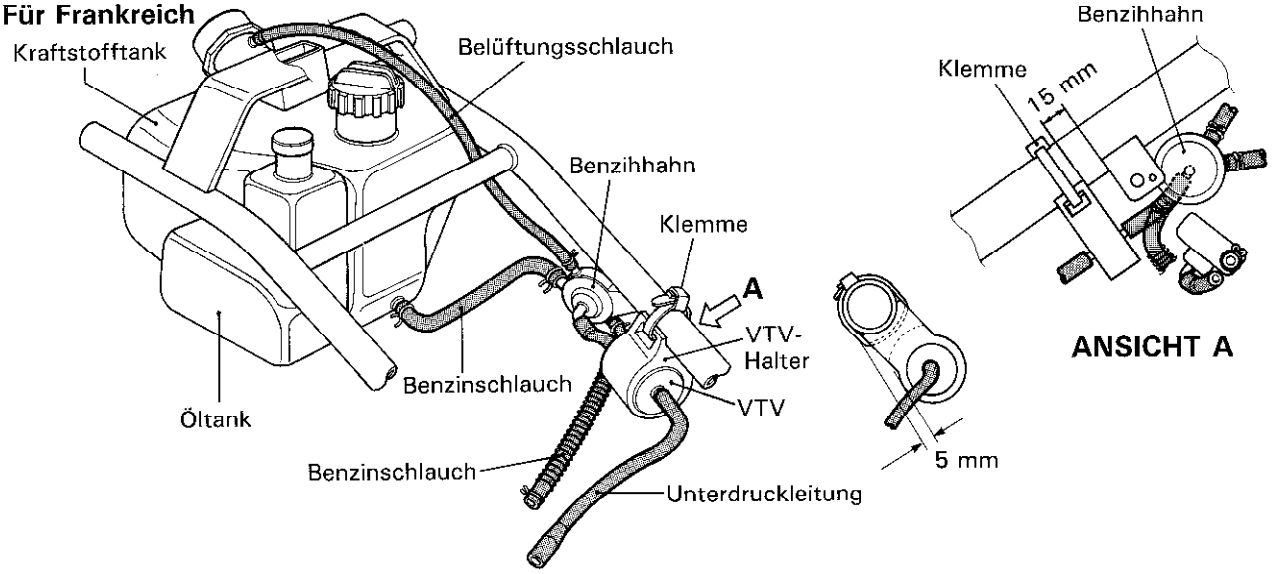
VERGASER- UND KRAFTSTOFFLEITUNGSFÜHRUNG



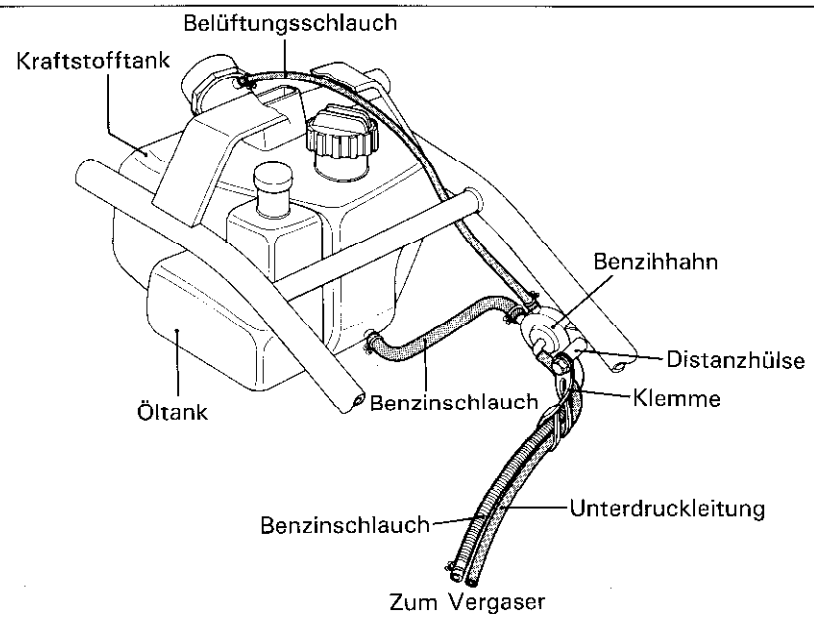

Ölpumpenfilter
Ölschlauch Nr. 1
60°
Ölpumpe
Klemme
Klemme
Entlüftungsschraube
Zum Öltank
Klemme
Ölschlauch Nr. 2
Gaszugführung


Kraftstofftankdeckel
Öltankdeckel
Klemme
Benzihhahn
Benzinschlauch
Ablaßschlauch

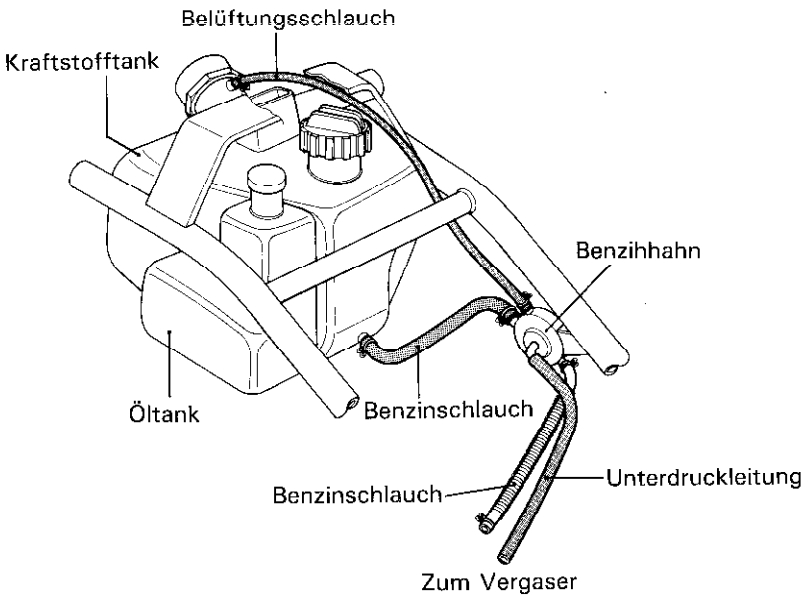
Für Frankreich



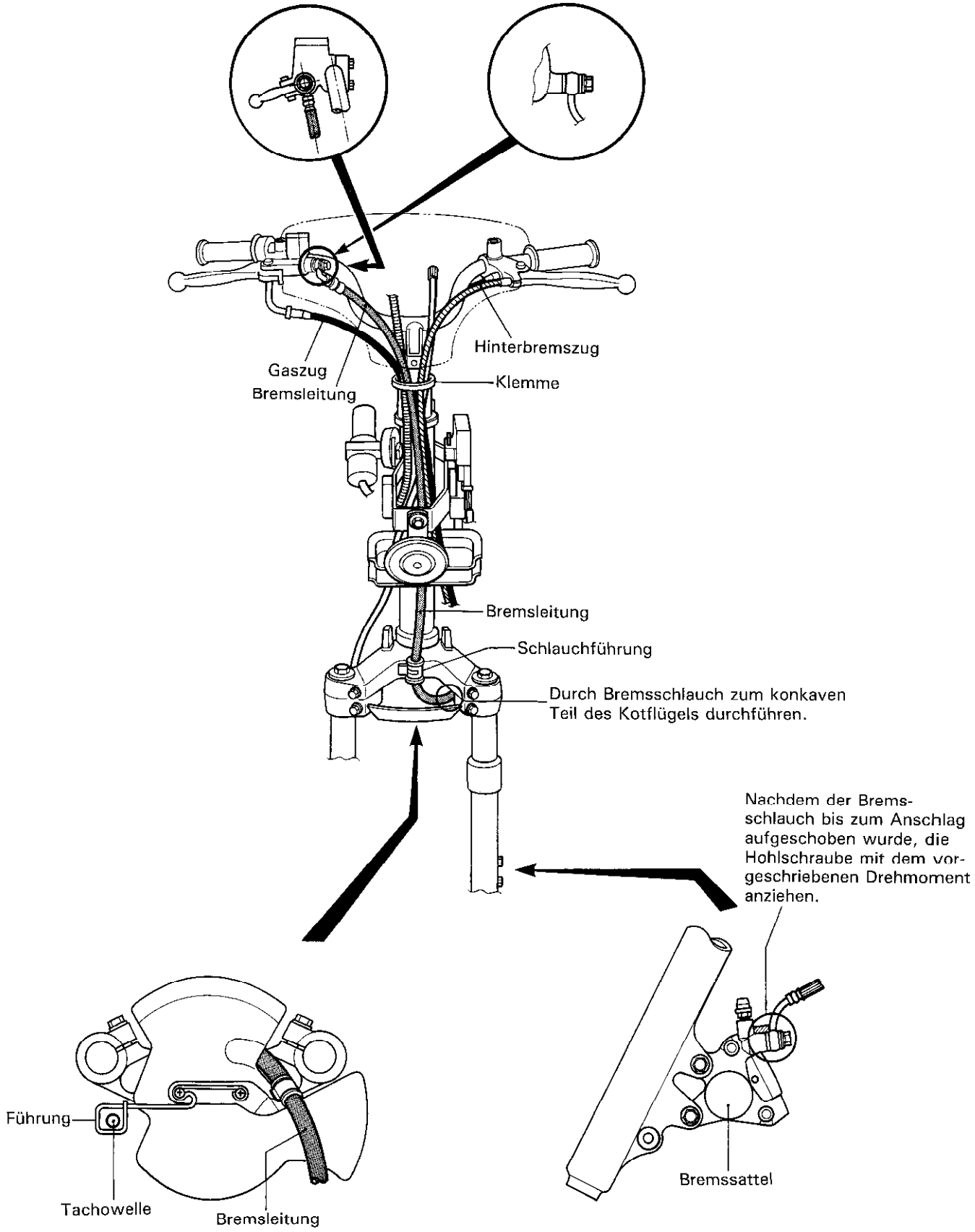
Für Spanien



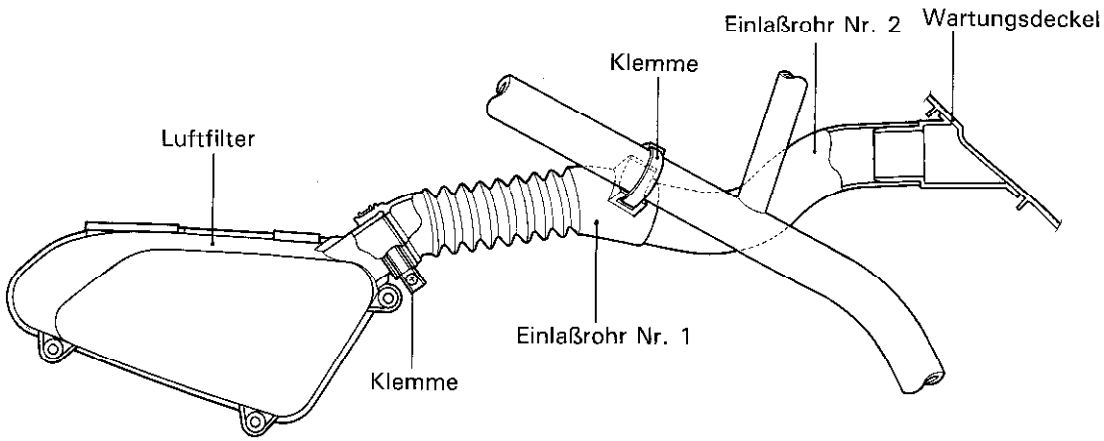
Für andere

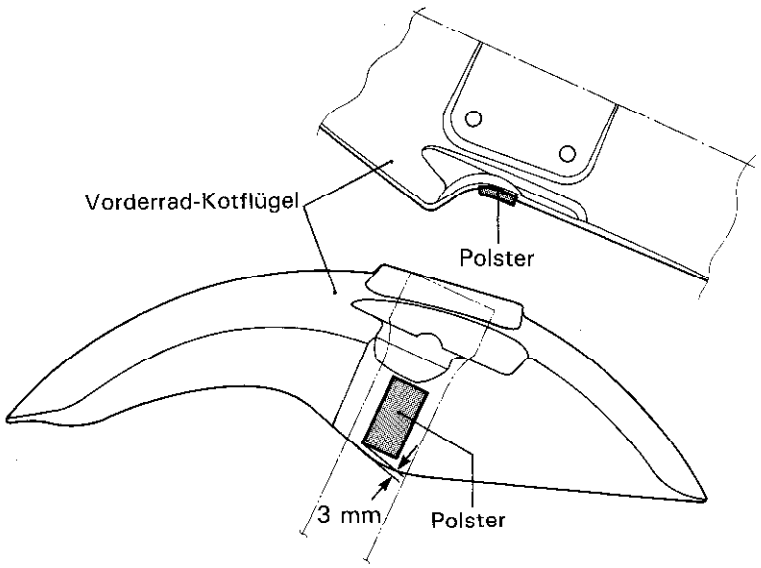


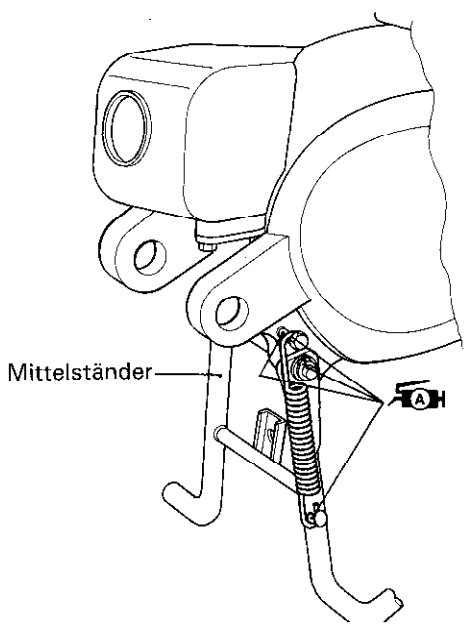
VORDERBREMSLEITUNGSFÜHRUNG



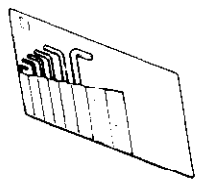
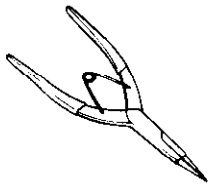
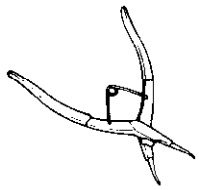
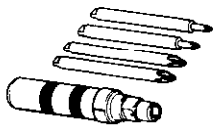
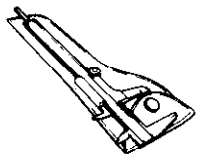
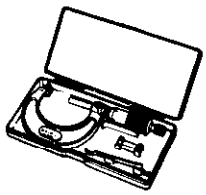
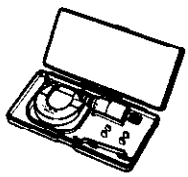
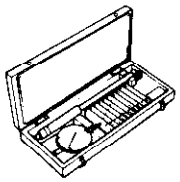
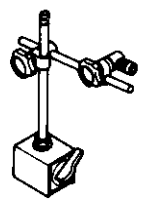
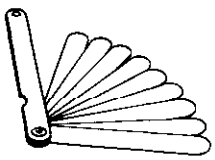
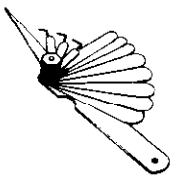
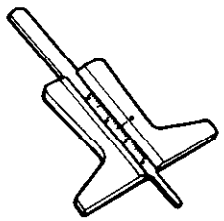
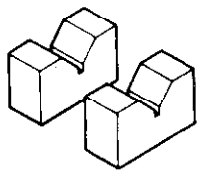
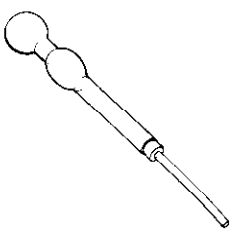
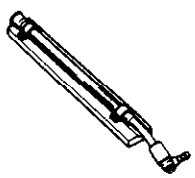
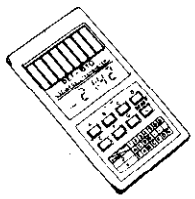
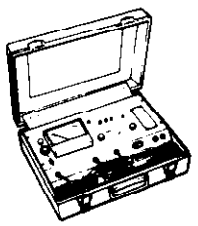
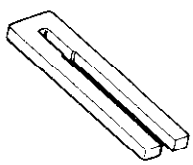
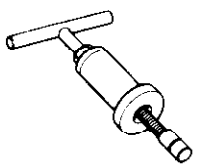
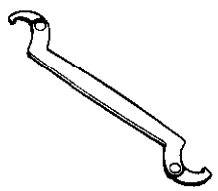
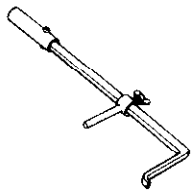
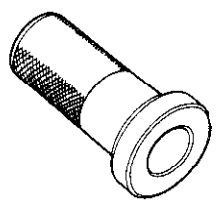
LUFTFILTER-EINLASSSCHLAUCH, VORDERRAD-KOTFLÜGELPOLSTER UND MITTELSTÄNDER-ANBRINGUNG

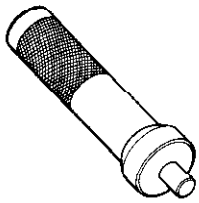
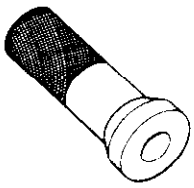
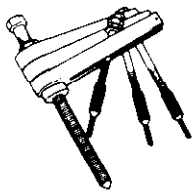
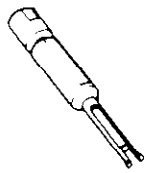
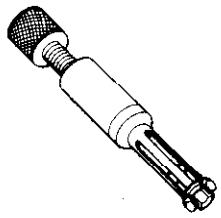
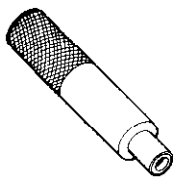
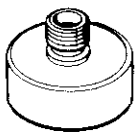
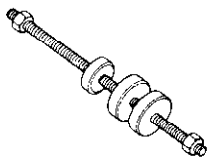
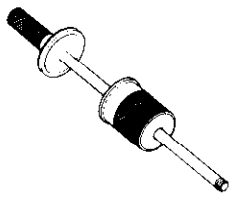
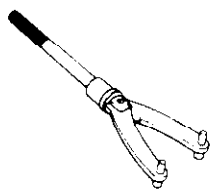
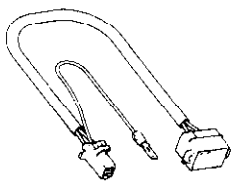
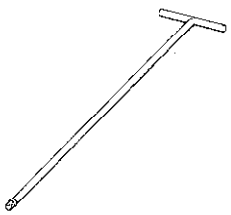
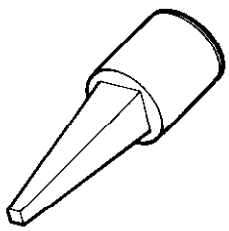
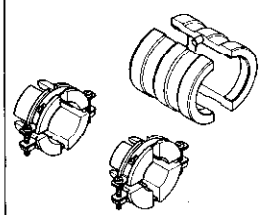
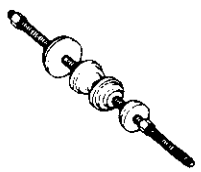
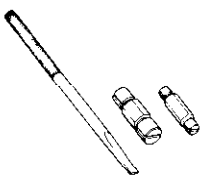
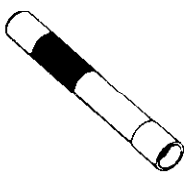
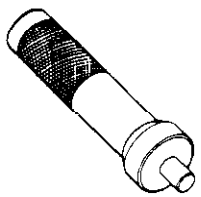
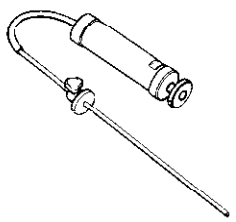
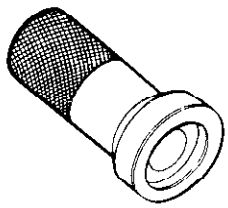






SPEZIALWERKZEUG

 09900-00401 Satz Sechskant-schlüssel	 09900-06107 Sprengringzange	 09900-06108 Sprengringzange	 09900-09003 Satz Schlag-schraubenzieher	 09900-20101 Schublehre (150 mm)
 09900-20202 Mkrometer (25—50 mm)	 09900-20205 Mikrometer (0—25 mm)	 09900-20508 Satz Zylinder-stichmaße	 09900-20605 Meßfühler	 09900-20606 Meßuhr (1/100 mm)
 09900-20701 Magnetständer	 09900-20803 Fühlerlehre	 09900-20804 Fühlerlehre	 09900-20805 Profiltiefenlehre	 09900-21304 V-Blöcke (100 mm)
 09900-28403 Hydrometer	 09900-21602 CCI-Ölmeßgerät	 09900-25002 Taschenprüfer	 09900-26006 Drehzahlmesser	 09900-28106 Stromprüfer
 09910-20115 09910-20116 Pleuelhalter	 09910-32812 Kurbelwelleneinsetzer	 09910-60611 Spannschlüssel	 09913-50121 Öldichtungsabzieher	 09913-75810 Lagerabzieher/ -einsetzer

 09913-75821 Lagerabzieher/ -einsetzer	 09913-76010 Lagereinsetzer	 09920-13120 Kurbelgehäusetrenn- werkzeug	 09923-20210 Lagerabzieher	 09921-73210 Lagerabzieher
 09924-74510 Lagereinsetzergriff	 09924-74540 Lagereinsetzervorsatz	 09924-84521 Satz Lagereinsetzer	 09930-30102 Gleitschaft	 09930-40113 Rotorhalter
 09930-81010 Zündspulen-Prüfkabel	 09940-34520 "T"-Griff	 09940-34561 Vorrichtung "D"	 09940-52860 Vorderradgebel- Öldichtungseinsetzer	 09941-34513 Lagereinsetzer
 09941-50111 Lagerabzieher	 09941-74910 Lagereinsetzer	 09943-88211 Lagerazieher/ -einsetzer	 09943-74111 Gabelölstandlehre	 09951-16080 Lagereinsetzer

DREHMOMENT

MOTOR

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Zylinderkopfmutter	10	1,0
Zündkerze	28	2,8
Schraube und Mutter am Auspuffrohr	10	1,0
Mutter an Motorbefestigungskonsole	60	6,0
Motorbefestigungsmutter	60	6,0
Auspufftopfbefestigungsschraube	23	2,3
Mutter am Kupplungsgehäuse	50	5,0
Mutter am Kickstarter	50	5,0
Mutter am Magnetzünderrotor	40	4,0
Mutter am Kupplungsschuh	50	5,0
Schraube am Kickstarterhebel	10	1,0
Ablaßschraube für Hinterradgetriebeöl	6	0,6
Ölstandsschraube für Hinterradgetriebeöl	12	1,2
Ölpumpen-Befestigungsschraube	4	0,4

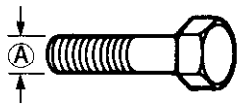
FAHRGESTELL

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Kontermutter an Lenksäule	80	8,0
Mutter an Lenkerklemmfaust	49	4,9
Feststellschraube am Lenker	25	2,5
Vorderradgabel-Klemmschraube	23	2,3
Vorderradgabel-Dämpfungsstangenschraube	20	2,0
Vorderrad-Bremssattel-Befestigungsschraube	26	2,6
Vorderrad-Bremsschlauch-Hohlschraube	23	2,3
Vorderrad-Bremssattel-Entlüftungsventil	8	0,8
Vorderrad-Bremssattelgehäuseschraube	25	2,5
Vorderrad-Bremsscheibenschraube	23	2,3
Vorderrad-Hauptbremszylinderschraube	10	1,0
Vorderachsmutter	42	4,2
Hinterachsmutter	75	7,5
Mutter am Federbein (oben und unten)	29	2,9
Hinterrad-Stoßdämpfermutter	32	3,2
Hinterrad-Bremsknockenhebelmutter	7	0,7

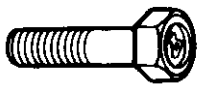
DREHMOMENTTABELLE

Oben nicht aufgeführte Schrauben und Muttern siehe folgende Tabelle:

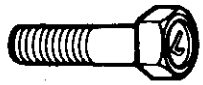
Schraubendurchmesser Ⓐ (mm)	Normale Schraube bzw. Schraube "4"		Schraube "7"	
	N·m	kg-m	N·m	kg-m
4	1,5	0,15	2,3	0,23
5	3	0,3	4,5	0,45
6	5,5	0,55	10	1,0
8	13	1,3	23	2,3
10	29	2,9	50	5,0
12	45	4,5	85	8,5
14	65	6,5	135	13,5
16	105	10,5	210	21,0
18	160	16,0	240	24,0



Normale Schraube



Schraube "4"



Schraube "7"

WARTUNGSDATEN

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,06—0,07			0,120
Zylinderbohrung	41,005—41,020 20 von Oberkante.			41,075
Kolbendurchmesser	40,940—40,955 15 vom Kolbenhemdende.			40,885
Zylinderverzug	———			0,05
Zylinderkopfverzug	———			0,05
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring	R	Ca. 4,0	3,2
	2. Ring	R	Ca. 4,3	3,4
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring & 2. Ring	R	0,10—0,25	0,80
Kolbenringnutbreite	1. Ring		0,020—0,060	———
	2. Ring		0,020—0,060	———
Kolbenauge	10,002—10,010			10,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	9,995—10,000			9,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelkopfs	14,003—14,011	14,040
Pleuelverzug	———	3,0
Abstand Wange/Wange	35,0 ± 0,1	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION
Ölpumpenuntersetzungs-verhältnis	30,000 (30/1)
Ausströmmenge der Ölpumpe	0,9—1,1 ml 5 Minuten lang bei 3 000 UpM

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Kupplungsrads	110,00—110,15	110,50
Stärke des Kupplungsschuhs	3,0	2,0
Ausrasten der Kupplung	3 300 ± 200 UpM	———
Kupplungshaftung	4 500 ± 300 UpM	———

GETRIEBE

Einheit: mm (Außer Untersetzungsverhältnis)

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Untersetzungsverhältnis	P-04	Variable 2,768—0,960	———
	Andere	Variable 2,817—0,866	———
Enduntersetzung	12,876 (38/11 x 41/11)		———
Breite des Antriebsriemens	16,9		16,0
Freie Länge der Abriebs-scheibenfeder	110		104,5

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	P-34,53	P-04	P-22
Vergasertyp	MIKUNI VM12SH	MIKUNI VM14SH	←
Bohrung	12 mm	14 mm	←
Kenn-Nr.	09E0	09EC	09E2
Leerlaufdrehzahl	1 700±200 UpM	←	←
Schwimmerhöhe	17,2±1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#55	←	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	0,7 mm	←	←
Düsennadel (J.N.)	3L38 (3)	3L30 (4)	3L36 (2)
Nadeldüse (N.J.)	E-3	E-0	←
Ventilsitz (V.S.)	1,2 mm	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#20	#17,5	←
Anlasserdüse (G.S.)	#25	←	←
Gaszugspiel	3—6 mm	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	18° vor OT bei 4 000 UpM		
Zündkerze	Typ	NGK: BPR6HS ND: W20FPR-U BOSCH: WR7BC	
	Elektroden-abstand	0,6—0,7	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Widerstand der Zündspule	Sekundär	14—30 kΩ	Kerzenstecker—Kleiner Anschluß

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Widerstand des Magnet-zündspule		Beleutungs-spule	0,3—1,0 Ω	Y/W—Masse
		Ladespule	0,5—1,2 Ω	W/R—Masse
		Erregerspule	170—270 Ω	B/R—Masse
Nullastspannung der Licht-maschine		Über 25V bei 5 000 UpM		W/R—Masse
Regelspannung		Über 13,0—15,0 V bei 5 000 UpM		
Widerstand des Anlasserrelais		50—90 Ω		
Batterie	Typenbezeichnung	FB4L-B		P-53
		YT4L-BS		Andere
	Kapazität	12 V 14,4 kC (4 Ah)/10 Std.		P-53
		12 V 10,8 kC (3 Ah)/10 Std.		Andere
	Säuredichte	1,280 bei 20°C		P-53
		1,320 bei 20°C		Andere
Sicherung		10 A		

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION			
		P-04	P-22	P-34	P-53
Scheinwerfer	HI				25
	LO	15 × 2	←	←	25
Standlicht			5	←	
Rück-/Bremslicht		5/21	←	←	←
Blinklicht		10	←	←	←
Tachometerbeleuchtung		1,2 × 2	←	←	←
Blinkeranzeigelämpchen		2	←	←	←
Ölstandanzeigelämpchen		2	←	←	←
Fernlichtanzeigelämpchen					1,2
Gepäckraumbeleuchtung		2	←	←	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremsheibelspiel	Hinten	15—25	———
Innendurchmesser der Bremstrommel	Hinten	———	120,7
Bremsbelagstärke	———		1,5
Bremsscheibendicke	Vorne	4,0±2,0	3,5
Bremsscheibenschlag	Vorne	———	0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	11,000—11,043	———
Hauptbremszylinder-Kolbendurchmesser	Vorne	10,957—10,984	———
Bremssatel-Zylinderbohrung	Vorne	30,230—30,306	———
Bremssattel-Kolbendurchmesser	Vorne	30,150—30,200	———
Redfelgenschlag	Axial	———	2,0
	Radial	———	2,0
Radachsschlag	Vorne	———	0,25
Reifengröße	Vorne	90/90-10 (P-53)	———
		100/80-10 (Andere)	———
	Hinten	90/90-10 (P-53)	———
		100/80-10 (Andere)	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———	1,6
	Hinten	———	1,6

AUFHÄNGUNG

Einleit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Gabelhub	72	———	
Länge der Gabelfeder (unbelastet)	———	237,1	
Vorderradgabel-Ölstand	64	———	
Hinterradfederweg	63	———	

REIFENDRUCK
P-34, 53

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO	
	kPa	kg/cm²
VORNE	125	1,25
HINTEN	175	1,75

P-04,22

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	125	1,25	125	1,25
HINTEN	175	1,75	250	2,50

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Benzin mit 85—95 Oktan oder höher nehmen. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.	
Kraftstofftank	5,0 L	
Motoröltype	CCI SUPER ÖL	
Motorölfüllmenge	0,8 L	
Hinterradgetriebeöl	SAE 10W/40	
Hinterradgetriebeölfüllmenge	90 ml	
Vorderradgabelöltyp	Gabelöl Nr. 10	
Vorderradgabel-Ölmenge (pro Gabelbein)	96 ml	
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4	

AP50T ('96-MODELL)

INHALT

TECHNISCHE DATEN 8- 1
WARTUNGSDATEN 8- 2
SCHALTSCHEMA 8- 7
KRAFTSTOFFLEITUNGSFÜHRUNG 8- 9

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	1 715 mm
Gesamtbreite	660 mm
Gesamthöhe	1 065 mm
Radstand	1 195 mm
Bodenfreiheit	125 mm
Leergewicht	76 kg

MOTOR

Typ	Zweitakt, luftgekühlt
Einlaßsystem	Reedvantil
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	41,0 mm
Hub	37,4 mm
Hubraum	49 cm^3
Bereinigtes Kompressions-verhältnis	6,7 : 1 ... P-22 7,4 : 1 ... Andere
Vergaser	MIKUNI VM12SH, einfach ... P34 MIKUNI VM14SH, einfach ... Andere
Luftfilter	Einsatz aus Polyurethan-schaum
Anlasser	Elektrischer Anlasser und Kickstarter
Schmiersystem	SUZUKI "CCI"

GETRIEBE

Kupplung	Trockenschuhkupplung, automatisch, auf Fliehkraftbasis
Schalten	Automatisch, variables Gangabstufung,
variable	Untersetzungsverhältnis Variables (2,768 – 0,960) ... P-04 Untersetzungsverhältnis Variables (2,817 – 0,866) ... Andere
Enduntersetzung	12,876 (38/11) × (41/11)
Antriebssystem	Zahnriemenantrieb

FAHRGESTELL

Voderderrad-aufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, Ölgedämpft
Hinterradaufhängung	Schwingarm, Schraubenfeder, Ölgedämpft
Lenkwinkel	45° (Rechts & links)
Nachlaufwinkel	65°
Nachlaufbetrag	66 m
Wendekreis	1,7 m
Vorderbremse	Scheibenbremse
Hinterbremse	Trommelbremse
Vorderreifengröße	100/80-10
Hinterreifengröße	100/80-10

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündanlage	Elektronische Zündung (CDI)
Zündzeitpunkt	18° vor OT bei 4 000 U/min
Zündkerze	NGK BPR6HS, ND W20FPR ou BOSCH WR7BC
Batterie	12 V 14,4 kC (4 Ah)/ 10 HR ... P-53 12 V 10,8 kC (3 Ah)/ 10 HR ... Andere
Lichtmaschine	Magnetzünder
Sicherung	10 A
Scheinwerfer	12 V 25/25 W .... P-02, 26, 53 12 V 15 W × 2 .... Andere
Rück-/Bremslicht	12 V 5/21 W
Blinklicht	12 V 10 W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank	5,0 L
Motoröltank	0,8 L
Hinterradgetriebsöl	90 ml
Vorderradgabelöl	96 ml

* Änderungen der technischen Daten jederzeit vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,06 – 0,07			0,120
Zylinderbohrung	41,005 – 41,020 20 mm von der Oberkante gemessen.			41,075
Kolbendurchmesser	40,940 – 40,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			40,885
Zylinderverzug	—			0,05
Zylinderkopfverzug	—			0,05
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring	R	Ca. 4,0	3,2
	2. Ring	R	Ca. 4,3	3,4
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring & 2. Ring	R	0,10 – 0,25	0,80
Kolbenringnutbreite	1st		0,020 – 0,060	—
	2nd		0,020 – 0,060	—
Kolbenauge	10,002 – 10,010			10,030
Kolbenbolzen-Außendurchmesser	9,995 – 10,000			9,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelaugen-Innendurchmesser	14,003 – 14,011	14,040
Pleuelverzug	—	3,0
Abstand Wange/Wange	35,0 ± 0,1	—
Kurbelwellenschlag	—	0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION
Ölpumpen-Untersetzungsverhältnis	30,000 (30/1)
Ölpumpen-Fördermenge	0,9 – 1,1 ml 5 Minuten lang bei 3 000 U/min

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungsrad-Innendurchmesser	110,00 – 110,15	110,50
Kupplungsschuh-Dicke	3,0	2,0
Ausrasten der Kupplung	3 300 ± 200 U/min	—
Kupplungshaftung	4 500 ± 300 U/min	—

GETRIEBE

Einheit: mm (außer Untersetzungsverhältnis)

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Untersetzungsverhältnis	P-04	Variabel 2,768 – 0,960	—
	Andere	Variabel 2,817 – 0,866	—
Enduntersetzung	12,876 (38/11 × 41/11)		—
Breite des Antriebsriemens	16,9		16,0
Freie Länge der Abtriebsscheiben-Feder	69,8		66,3

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	P-02	P-04	P-22
Vergasertyp	MIKUNI VM14SH	←	←
Bohrung	14 mm	←	←
I.D. Nr.	09E3	09EC	09E2
Leerlaufdrehzahl	1 700 ± 200 U/min	←	←
Schwimmerhöhe	17,2 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#55	←	←
Düsennadel (J.N.)	3L36-2.	3L30-4.	3L36-2.
Nadeldüse (N.J.)	E-0	←	←
Steuerdüse (P.J.)	#17,5	←	←
Anlasserdüse (G.S.)	#25	←	←
Gaszugspiel	3 – 6 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	P-26, 53	P-34
Vergasertyp	MIKUNI VM14SH	MIKUNI VM12SH
Bohrung	14 mm	12 mm
I.D. Nr.	09ED	09E0
Leerlaufdrehzahl	1 700 ± 200 U/min	←
Schwimmerhöhe	17,2 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse (M.J.)	#57,5	#55
Düsennadel (J.N.)	3L30-2.	3L38-3.
Nadeldüse (N.J.)	E-3	←
Steuerdüse (P.J.)	#20	←
Anlasserdüse (G.S.)	#25	←
Gaszugspiel	3 – 6 mm	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		HINWEIS
Zündzeitpunkt		18° vor OT bei 4 000 U/min		
Zündkerze		Typ	NGK: BPR6HS ND: W20FPR-U BOSCH: WR7BC	
		Elektroden-abstand	0,7 – 0,8	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Widerstand der Zündspule		Sekundär-spule	14 – 30 kΩ	Kerzenstecker – Kleiner Anschluß
Widerstand des Magnetzündspule		Beleutungs-spule	0,3 – 1,0 Ω	Y/W – Masse
		Ladespule	0,5 – 1,2 Ω	W/R – Masse
		Erregerspule	170 – 270 Ω	B/R – Masse
Nullastspannung der Licht-maschine		Über 25 V bei 5 000 U/min		W/R – Masse
Geregelte Spannung		13,0 – 15,0 V bei 5 000 U/min		
Max. Magnetzünder-Ausgang		90 W bei 5 000 U/min		
Widerstand des Anlasserrelais		50 – 90 Ω		
Batterie	Typenbezeich-nung	FB4L-B		P-53
		YT4L-BS		Andere
	Kapazität	12 V 14,4 kC (4 Ah)/10 HR		P-53
		12 V 10,8 kC (3 Ah)/10 HR		Andere
	Standard-Elektrolytdichte.	1,280 bei 20°C		P-53
		1,320 bei 20°C		Andere
Sicherung		10 A		

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION			
		P-04	P-22, 24	P-02	P-26, 53
Scheinwerfer	HI			25	←
	LO	15 × 2	←	25	←
Standlicht			5	←	
Rück-/Bremslicht		5/21	←	←	←
Blinklicht		10	←	←	←
Tachometerbeleuchtung		1,2 × 2	←	←	←
Blinker-Anzeigelämpchen		2	←	←	←
Ölstands-Anzeigelämpchen		2	←	←	←
Fernlicht-Anzeigeleuchte				1,2	←
Gepäckraumleuchte		2	←	←	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	Hinten	15 – 20	—
Bremstrommel-Innendurchmesser	Hinten	—	120,7
Bremsbelagstärke	Hinten	—	1,5
Bremsscheibendicke	Vorne	4,0 ± 0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	Vorne	—	0,30
Bohrung des Hauptbremszylinders	Vorne	11,000 – 11,043	—
Kolbendurchmesser des Hauptbremszylinders	Vorne	10,957 – 10,984	—
Bremssattel-Zylinderbohrung	Vorne	30,230 – 30,306	—
Bremssattel-Kolbendurchmesser	Vorne	30,150 – 30,200	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsschlag	Vorne	—	0,25
Radfelgengröße	Vorne	J10 × MT2,50	—
	Hinten	J10 × MT2,50	—
Reifengröße	Vorne	100/80-10	—
	Hinten	100/80-10	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	1,6
	Hinten	—	1,6

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	HINWEIS
Gabelhub	72	—	
Freie Länge der Gabelfeder	—	237,1	
Vorderradgabel-Ölstand	64	—	
Hinterrad-Federweg	63	—	

REIFENDRUCK

P-26, 34, 53

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO	
	kPa	kgf/cm²
VORNE	125	1,25
HINTEN	175	1,75

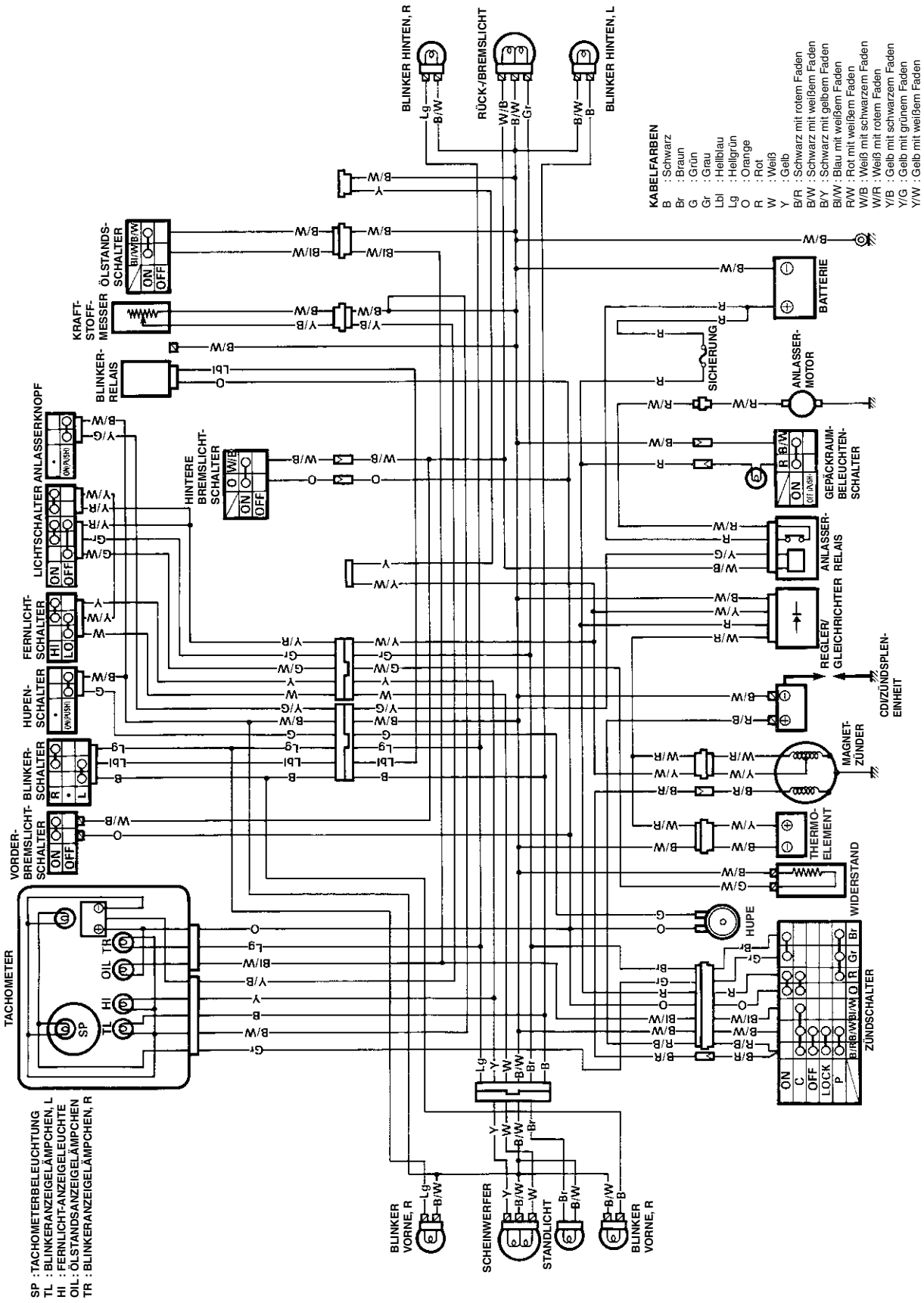
P-02, 04, 22

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kgf/cm²	kPa	kgf/cm²
VORNE	125	1,25	125	1,25
HINTEN	175	1,75	250	2,50

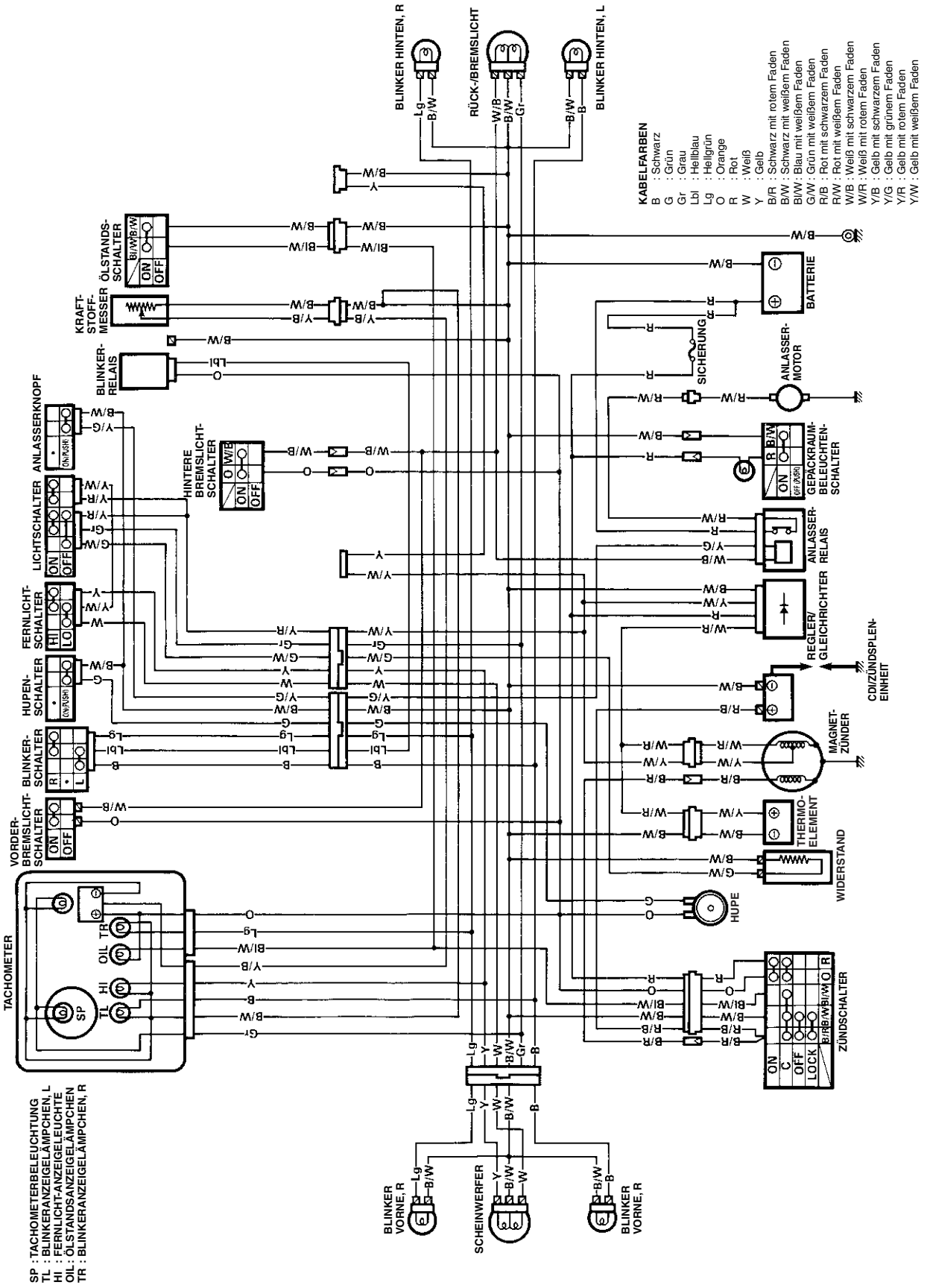
KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	HINWEIS
Kraftstoff	Nur Kraftstoff mit 85 – 95 Oktan oder höher verwenden. Bleifreies Benzin wird empfohlen.	
Kraftstofftankinhalt	5,0 L	
Motoröltype	CCI SUPER OIL	
Öltankinhalt	0,8 L	
Hinterradgetriebeöl	SAE 10W-40	
Ölfüllmenge des Hinterradgetriebes	90 ml	
Vorderradgabelötyp	Gabelöl #10	
Vorderradgabel-Ölmenge (pro Gabelbein)	96 ml	
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4	

SCHALTSCHEMA
Für Großbritannien

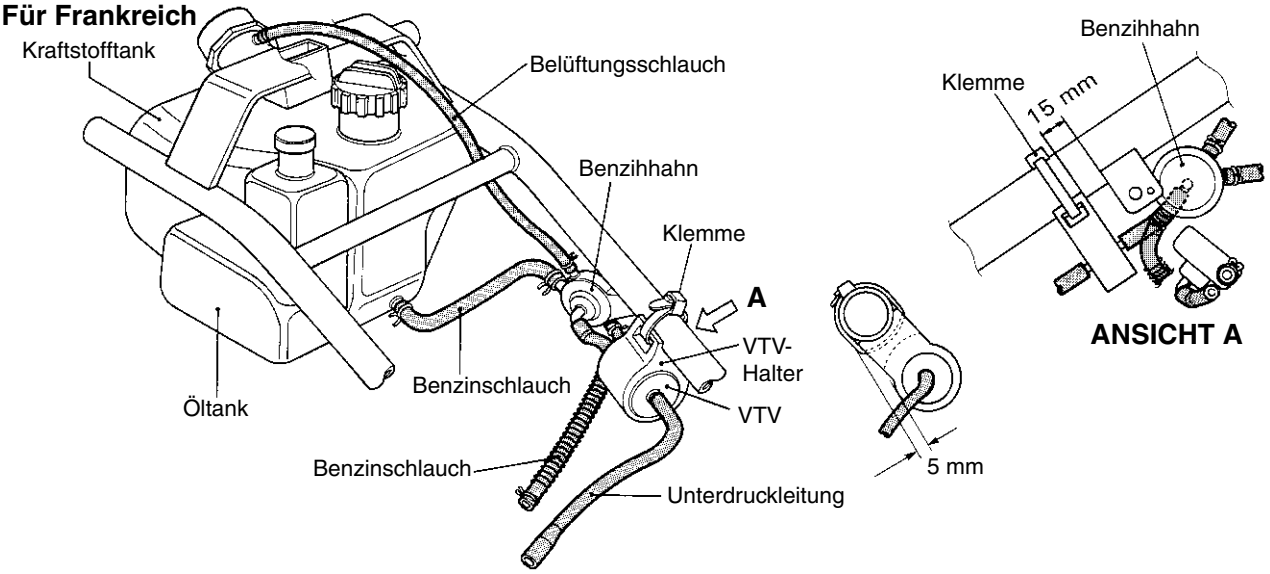


Für Dänemark und Spanien

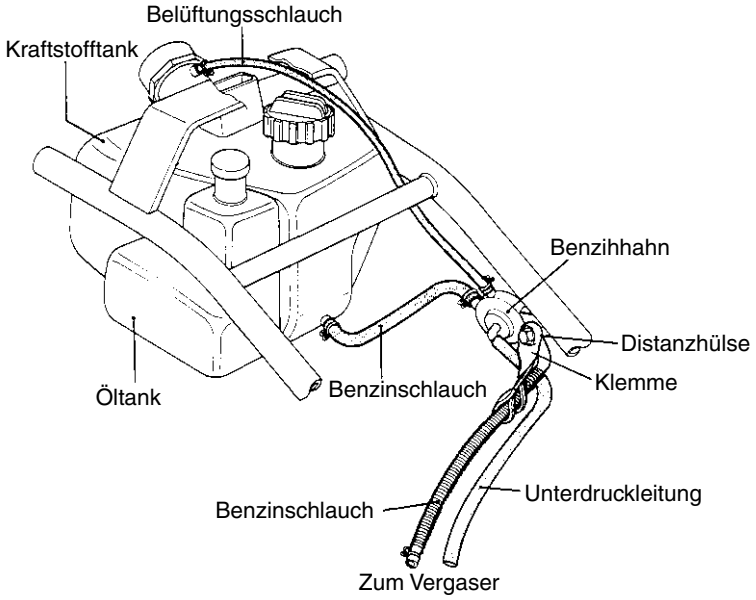


KRAFTSTOFFLEITUNGSFÜHRUNG

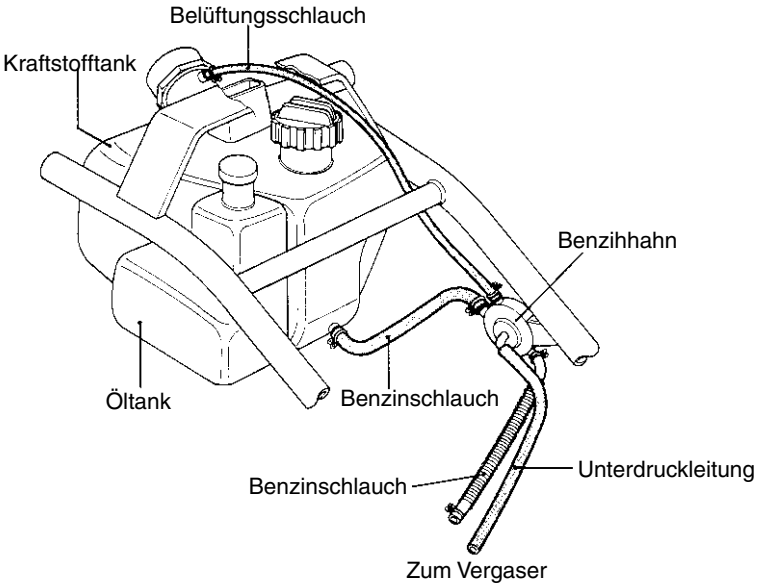
Für Frankreich



Für Dänemark, Spanien und Großbritannien



Für andere



VORWORT

In dieser Anleitung werden Daten, Spezifikationen und Verfahren zur Wartung beschrieben, die sich von denen für die AP50T ('96-MODELL) unterscheiden.

HINWEIS:

** Jegliche Unterschiede zwischen AP50T ('96-MODELL) und AP50V ('97-MODELL) hinsichtlich Spezifikationen und Wartungsdaten sind durch ein Sternzeichen (*) deutlich gekennzeichnet.*

** Bezüglich Einzelheiten, die in diesem Kapitel nicht behandelt sind, siehe Kapitel 1 bis 8.*

INHALT

TECHNISCHE DATEN 9- 1
WARTUNGSDATEN 9- 2
PLAN FÜR PERIODISCHE WARTUNG 9- 7
GETRIEBEGEHÄUSEDECKEL UND GETRIEBE 9- 8
SCHALTSCHEMA 9-11
VERGASER-ÜBERLAUFSCHLAUCH-VERLEGUNG 9-14

LAND BZW. GEBIET

P-02: Großbritannien
P-04: Frankreich
P-22: Deutschland
P-26: Dänemark
P-34: Italien
P-37: Brasilien
P-53: Spanien

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	*	1 820 mm
Gesamtbreite		660 mm
Gesamthöhe	*	1 105 mm
Radstand	*	1 255 mm
Bodenfreiheit	*	180 mm
Leergewicht	*	78 kg

MOTOR

Typ	Zweitakt, luftgekühlt
Einlaßsystem	Reedvantil
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	41,0 mm
Hub	37,4 mm
Hubraum	49 cm^3
Bereinigtes Kompressions-verhältnis	6,7 : 1 ... P-22 7,4 : 1 ... Andere
Vergaser	MIKUNI VM12SH, einfach ... P34 MIKUNI VM14SH, einfach ... Andere
Luftfilter	Einsatz aus Polyurethan-schaum
Anlasser	Elektrischer Anlasser und Kickstarter
Schmiersystem	SUZUKI "CCI"

GETRIEBE

Kupplung		Trockenschuhkupplung, automatisch, auf Fliehkraftbasis
Schalten		Automatisch, variables Gangabstufung,
variable	*	Untersetzungsverhältnis Variables (2,768 – 0,871)
Enduntersetzung	*	14,960 (51/15) × (66/15) ... P-02, 04, 22
	*	12,800 (51/15) × (64/17) ... P-26, 34, 37, 53
Antriebssystem		Zahnriemenantrieb

FAHRGESTELL

Voderderrad-aufhängung		Teleskopgabel, Schraubenfeder, Ölgedämpft
Hinterradaufhängung		Schwingarm, Schraubenfeder, Ölgedämpft
Lenkwinkel		45° (Rechts & links)
Nachlaufwinkel		25°
Nachlaufbetrag	*	68 m
Wendekreis	*	1,8 m
Vorderbremse		Scheibenbremse
Hinterbremse		Trommelbremse
Vorderreifengröße	*	100/90-10
Hinterreifengröße	*	120/90-10

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündanlage	Elektronische Zündung (CDI)
Zündzeitpunkt	18° vor OT bei 4 000 U/min
Zündkerze	NGK BPR6HS, ND W20FPR ou BOSCH WR7BC
Batterie	12 V 14,4 kC (4 Ah)/ 10 HR ... P-53 12 V 10,8 kC (3 Ah)/ 10 HR ... Andere
Lichtmaschine	Magnetzünder
Sicherung	10 A
Scheinwerfer	12 V 25/25 W .... P-02, 27 12 V 15 W × 2 .... Andere
Brems-/Rücklicht	12 V 21/5 W
Blinklicht	12 V 10 W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank		5,0 L
Motoröltank		0,8 L
Hinterradgetriebsöl	*	130 ml
Vorderradgabelöl		96 ml

* Änderungen der technischen Daten jederzeit vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,06 – 0,07			0,120
Zylinderbohrung	41,005 – 41,020 20 mm von der Oberkante gemessen.			41,075
Kolbendurchmesser	40,940 – 40,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			40,885
Zylinderverzug	—			0,05
Zylinderkopfverzug	—			0,05
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring	R	Ca. 4,0	3,2
	2. Ring	R	Ca. 4,3	3,4
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring & 2. Ring	R	0,10 – 0,25	0,80
Kolbenringnutbreite	1st		0,020 – 0,060	—
	2nd		0,020 – 0,060	—
Kolbenauge	10,002 – 10,010			10,030
Kolbenbolzen-Außendurchmesser	9,995 – 10,000			9,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelaugen-Innendurchmesser	14,003 – 14,011	14,040
Pleuelverzug	—	3,0
Abstand Wange/Wange	35,0 ± 0,1	—
Kurbelwellenschlag	—	0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION
Ölpumpen-Untersetzungsverhältnis	30,000 (30/1)
Ölpumpen-Fördermenge	0,9 – 1,1 ml 5 Minuten lang bei 3 000 U/min

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungsrad-Innendurchmesser	110,00 – 110,15	110,50
Kupplungsschuh-Dicke	3,0	2,0
Ausrasten der Kupplung	3 300 ± 200 U/min	—
Kupplungshaftung	4 500 ± 300 U/min	—

GETRIEBE

Einheit: mm (außer Untersetzungsverhältnis)

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Untersetzungsverhältnis	* Variabel 2,768 – 0,871		—
Enduntersetzung	P-02, 04, 22	* 14,960 (51/15 × 66/15)	—
	Andere	* 12,800 (51/15 × 64/17)	
Breite des Antriebsriemens	16,9		16,0
Freie Länge der Abtriebsscheiben-Feder	69,8		66,3

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	P-02	P-04	P-22
Vergasertyp	MIKUNI VM14SH	←	←
Bohrung	14 mm	←	←
I.D. Nr.	* 09EG	* 09EH	* 09EJ
Leerlaufdrehzahl	1 700 ± 200 U/min	* 1 800 ± 200 U/min	1 700 ± 200 U/min
Schwimmerhöhe	17,2 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	* #57,5	#55	* #60
Düsennadel (J.N.)	* 3L30-2.	3L30-4.	3L36-2.
Nadeldüse (N.J.)	* E-3	E-0	←
Steuerdüse (P.J.)	* #20	#17,5	←
Anlasserdüse (G.S.)	#25	←	←
Gaszugspiel	3 – 6 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	P-26, 53	* P-37	P-34
Vergasertyp	MIKUNI VM14SH	←	MIKUNI VM12SH
Bohrung	14 mm	←	12 mm
I.D. Nr.	* 09EF	09EL	* 09EK
Leerlaufdrehzahl	1 700 ± 200 U/min	←	←
Schwimmerhöhe	17,2 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#57,5	←	#55
Düsennadel (J.N.)	3L30-2.	←	3L38-3.
Nadeldüse (N.J.)	E-3	←	←
Steuerdüse (P.J.)	#20	←	←
Anlasserdüse (G.S.)	#25	←	←
Gaszugspiel	3 – 6 mm	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		HINWEIS
Zündzeitpunkt		18° vor OT bei 4 000 U/min		
Zündkerze		Typ	NGK: BPR6HS ND: W20FPR-U BOSCH: WR7BC	
		Elektroden-abstand	0,7 – 0,8	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Widerstand der Zündspule		Sekundär-spule	14 – 30 kΩ	Kerzenstecker – Kleiner Anschluß
Widerstand des Magnetzündspule		Beleutungs-spule	0,3 – 1,0 Ω (Y/W – Masse)	P-02, 04, 22, 34
		Ladespule	0,5 – 1,2 Ω (W/R – Masse)	
		Erregerspule	170 – 270 Ω (B/R – Masse)	
		Beleutungs-spule	* 0,5 – 2,5 Ω (Y/W – Masse)	P-26, 37, 53
		Ladespule	* 1,0 – 3,0 Ω (W/R – Masse)	
		Erregerspule	* 200 – 400 Ω (B/R – Masse)	
Nullastspannung der Lichtmaschine		Über 25 V bei 5 000 U/min		W/R – Masse
Geregelte Spannung		13,0 – 15,0 V bei 5 000 U/min		
Max. Magnetzünder-Ausgang		90 W bei 5 000 U/min		
Widerstand des Anlasserrelais		50 – 90 Ω		
Batterie	Typenbezeichnung	FB4L-B		P-53
		YT4L-BS		Andere
	Kapazität	12 V 14,4 kC (4 Ah)/10 HR		P-53
		12 V 10,8 kC (3 Ah)/10 HR		Andere
	Standard-Elektrolytdichte.	1,280 bei 20°C		P-53
		1,320 bei 20°C		Andere
Sicherung		10 A		

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		P-04, 22, 26, 34, 53	P-02	* P-37
Scheinwerfer	HI		25	←
	LO	15 × 2	25	←
Standlicht			5	
Rück-/Bremslicht		21/5	←	←
Blinklicht		10	←	←
Tachometerbeleuchtung		1,2 × 2	←	←
Blinker-Anzeigelämpchen		2	←	←
Ölstands-Anzeigelämpchen		2	←	←
Fernlicht-Anzeigeleuchte			2	←
Gepäckraumleuchte		2	←	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	Hinten	15 – 25	—
Bremstrommel-Innendurchmesser	Hinten	—	120,7
Bremsbelagstärke	Hinten	—	1,5
Bremsscheibendicke	Vorne	4,0 ± 0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	Vorne	—	0,30
Bohrung des Hauptbremszylinders	Vorne	11,000 – 11,043	—
Kolbendurchmesser des Hauptbremszylinders	Vorne	10,957 – 10,984	—
Bremssattel-Zylinderbohrung	Vorne	30,230 – 30,306	—
Bremssattel-Kolbendurchmesser	Vorne	30,150 – 30,200	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsschlag	Vorne	—	0,25
Radfelgengröße	Vorne	J10 × MT2,50	—
	Hinten	J10 × MT2,50	—
Reifengröße	Vorne	* 100/90-10	—
	Hinten	* 120/90-10	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	1,6
	Hinten	—	1,6

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	HINWEIS
Gabelhub	72	—	
Freie Länge der Gabelfeder	—	* 265	
Vorderradgabel-Ölstand	* 91	—	
Hinterrad-Federweg	63	—	

REIFENDRUCK
P-26, 34, 37, 53

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO	
	kPa	kgf/cm²
VORNE	125	1,25
HINTEN	175	1,75

P-02, 04, 22

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kgf/cm²	kPa	kgf/cm²
VORNE	125	1,25	125	1,25
HINTEN	175	1,75	250	2,50

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	HINWEIS
Kraftstoff	Nur Kraftstoff mit 85 – 95 Oktan oder höher verwenden. Bleifreies Benzin wird empfohlen.	
Kraftstofftankinhalt	5,0 L	
Motoröltype	SUZUKI CCI SUPER OIL verwenden. Falls nicht erhältlich, Zweitaktöl hoher Qualität der Güteklasse FC gemäß JASO-Klassifizierung verwenden.	
Öltankinhalt	0,8 L	
Hinterradgetriebeöl	SAE 10W-40	
Ölfüllmenge des Hinterradgetriebes	* 130 ml	
Vorderradgabelötyp	Gabelöl #10	
Vorderradgabel-Ölmenge (pro Gabelbein)	96 ml	
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4	

PLAN FÜR PERIODISCHE WARTUNG

Die folgende Tabelle enthält die empfohlenen Intervalle für alle periodischen Wartungsarbeiten, die erforderlich sind, um das Motorrad in Bestleistung und höchster Wirtschaftlichkeit zu halten. Die Angaben sind in Kilometern und in Zeitabständen aufgeführt.

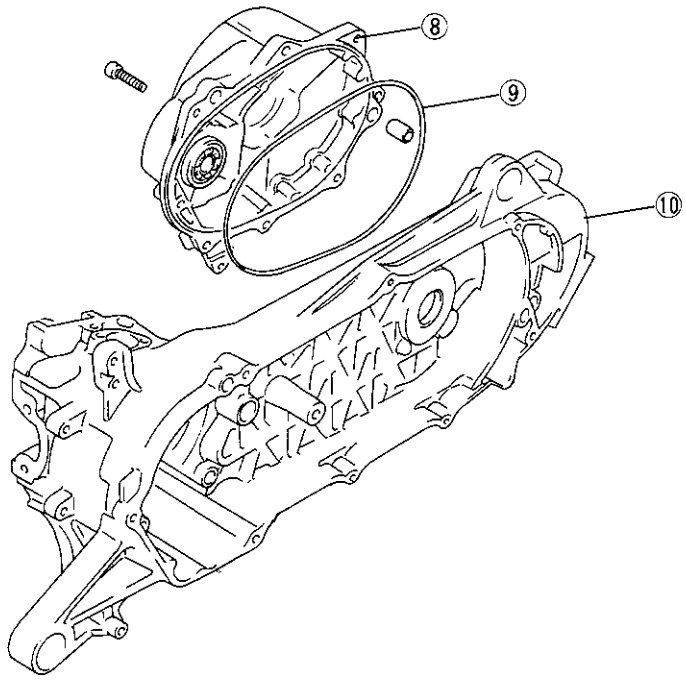
HINWEIS:
Ein häufigeres Warten kann an einem Motorroller erfolgen, der erschwerten Bedingungen ausgesetzt ist.

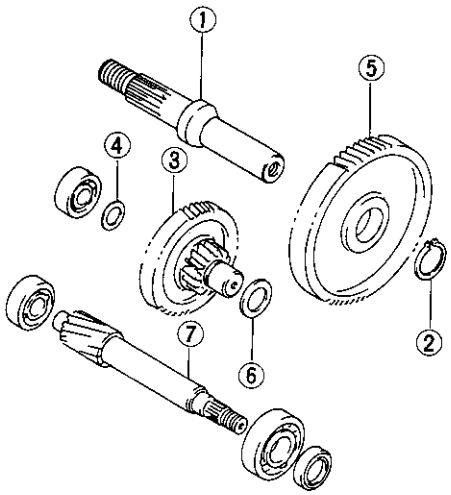
TABELLE FÜR PERIODISCHE WARTUNG

ABSTAND: Dieser Abstand richtet sich nach den Kilometern auf dem Tachometer oder den Montaten, je nachdem, was zuerst kommt.	km	Erste 1 000	Alle 3 000	Alle 6 000
	Monate	2	6	12
Batterie (Dichte des Elektrolyts) ... Modell für Spanien		—	I	I
Luftfilter		—	C	C
Zylinderkopf und Zylinder		—	C	C
Zündkerze		—	C	R
Vergaser		I	I	I
Kraftstoffleitung		—	I	I
		Alle 4 Jahre erneuern.		
Hinterradgetriebsöl		I	—	I
Bremsen		I	I	I
Bremsschlauch		—	I	I
		Alle 4 Jahre erneuern.		
Bremsflüssigkeit		—	I	I
		Alle 2 Jahre erneuern.		
Lenkung		I	I	I
Gabel		—	—	I
Hinterradaufhängung		—	—	I
Reifen		I	I	I
Zylinderkopfmuttern, Auspuffrohrschraube und -mutter		T	T	T
Fahrgestellschrauben und -muttern		T	T	T

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

GETRIEBEGEHÄUSEDECKEL UND GETRIEBE

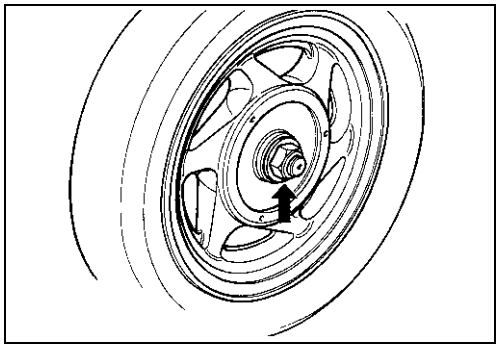




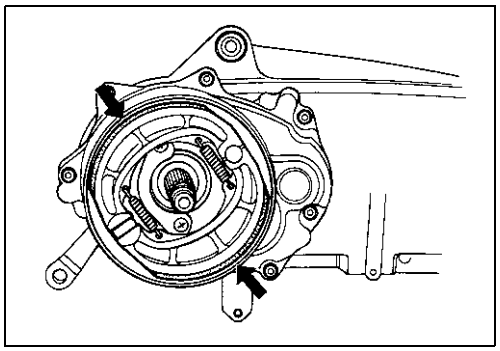
① Hinterachswelle
② Sicherungsring
③ Zwischenwelle
④ Scheibe
⑤ Endabtriebsrad
⑥ Scheibe
⑦ Antriebswelle
⑧ Getriebegehäusedeckel
⑨ O-Ring
⑩ Kurbelgehäuse (L)

AUSBAU UND ZERLEGUNG

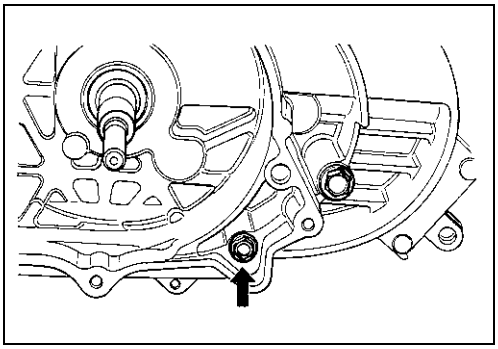
- Luftfilter und Auspufftopf abnehmen.
- Den Hinterrad-Bremsseilzug abnehmen.
- Den Kupplungsdeckel abnehmen.
- Die Kupplungsbacken-Baugruppe und die Losabtriebsbaugruppe abnehmen.
- Das Hinterrad ausbauen.



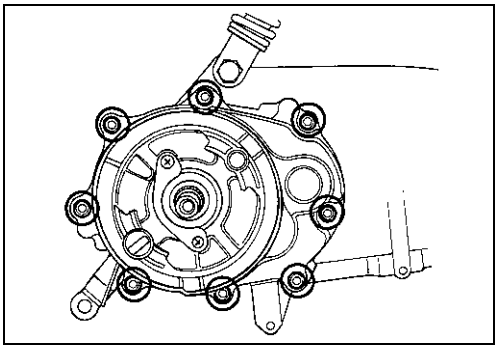
- Die Hinterrad-Bremsbacken abmontieren.



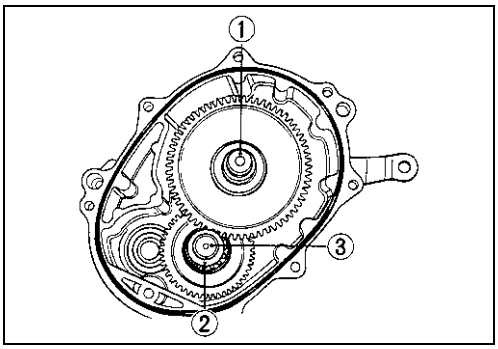
- Getriebeöl durch Herausdrehen der Ablassschraube ablaufen lassen.



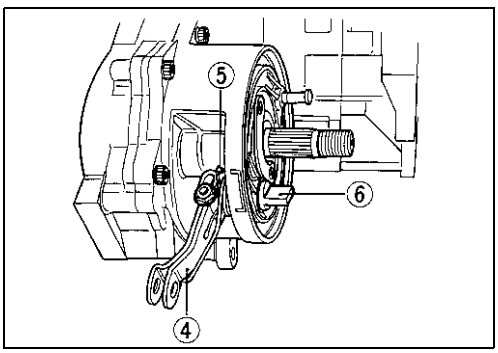
- Den Getriebegehäusedeckel abnehmen.



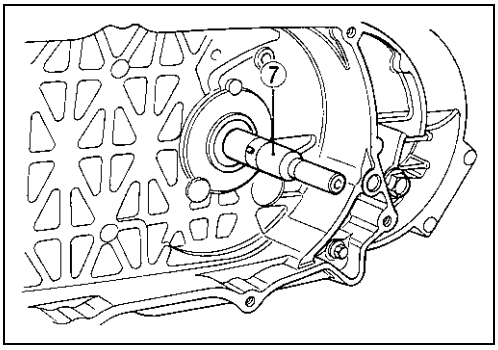
- Das Endabtriebsrad mit der Hinterachswelle ① abnehmen.
- Scheibe ② und Zwischenwelle ③ abnehmen.



- Hinterrad-Bremsnockenhebel ④, Anzeigeplatte ⑤ und Bremsnockenwelle ⑥ abnehmen.



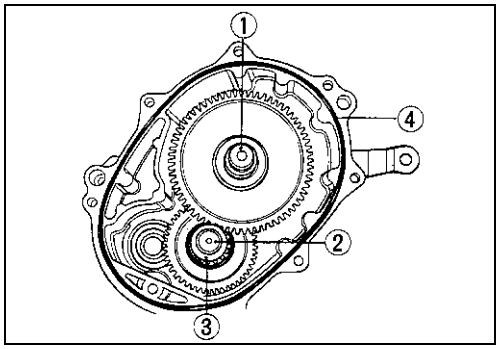
- Die Antriebswelle ⑦ abnehmen.



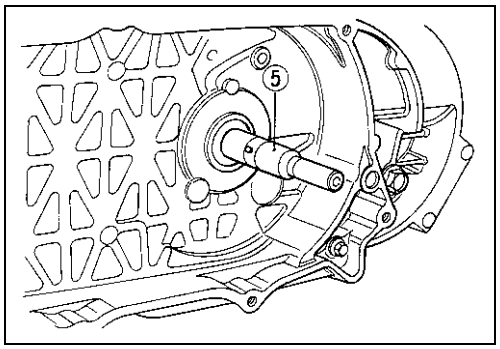
ZUSAMMENBAU

Getriebe und Getriebegehäusedeckel in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus und der Zerlegung wieder montieren.

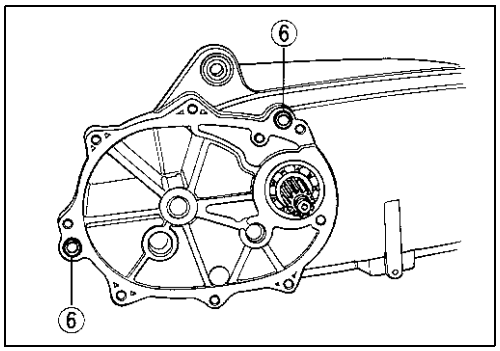
- Das Endabtriebsrad mit der Hinterachswelle ① am Getriebegehäusedeckel anbringen.
- Zwischenwelle ② und Scheibe ③ anbringen.
- Neuen O-Ring ④ anbringen.



- Die Antriebswelle ⑤ am Kurbelgehäuse anbringen.



- Die beiden Passstifte ⑥ einsetzen.
- Getriebe mit Getriebegehäusedeckel anbringen.
- Die Schrauben überkreuz anziehen.



- Die Ölablassschraube ⑦ anziehen.

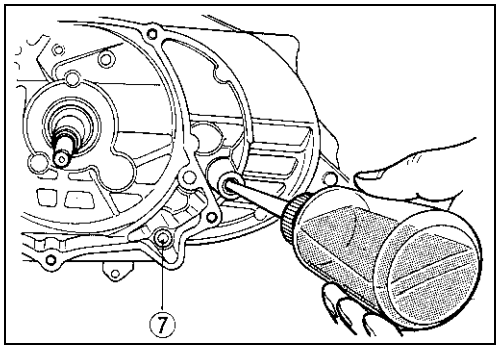
Ölablassschraube: 6 N·m (0,6 kgf-m)

- Den Hinterachsantrieb bis zur Ölstandöffnung mit Antriebsöl auffüllen.

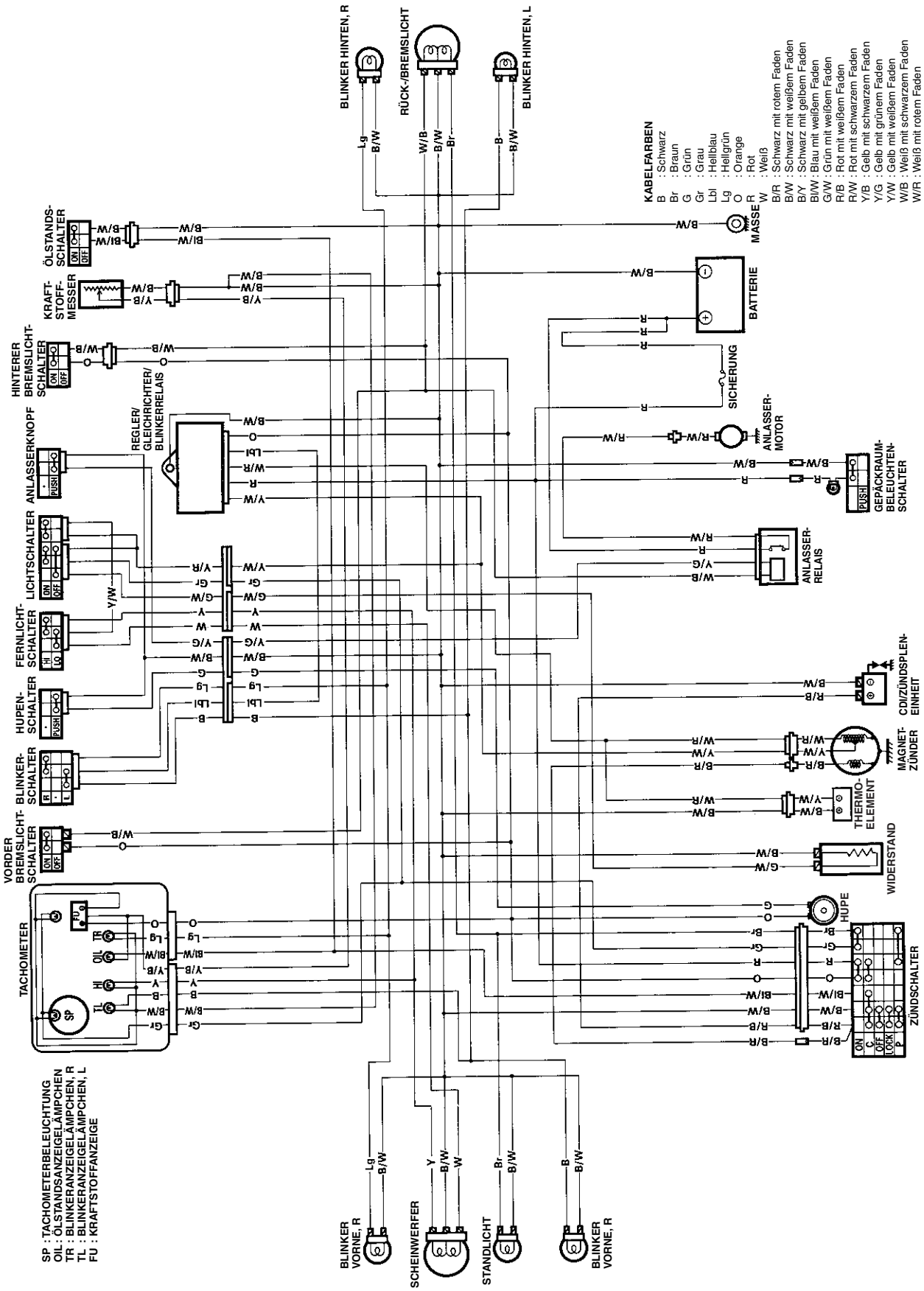
Ölfüllmenge: 130 ml

- Die Ölstandschraube festziehen.

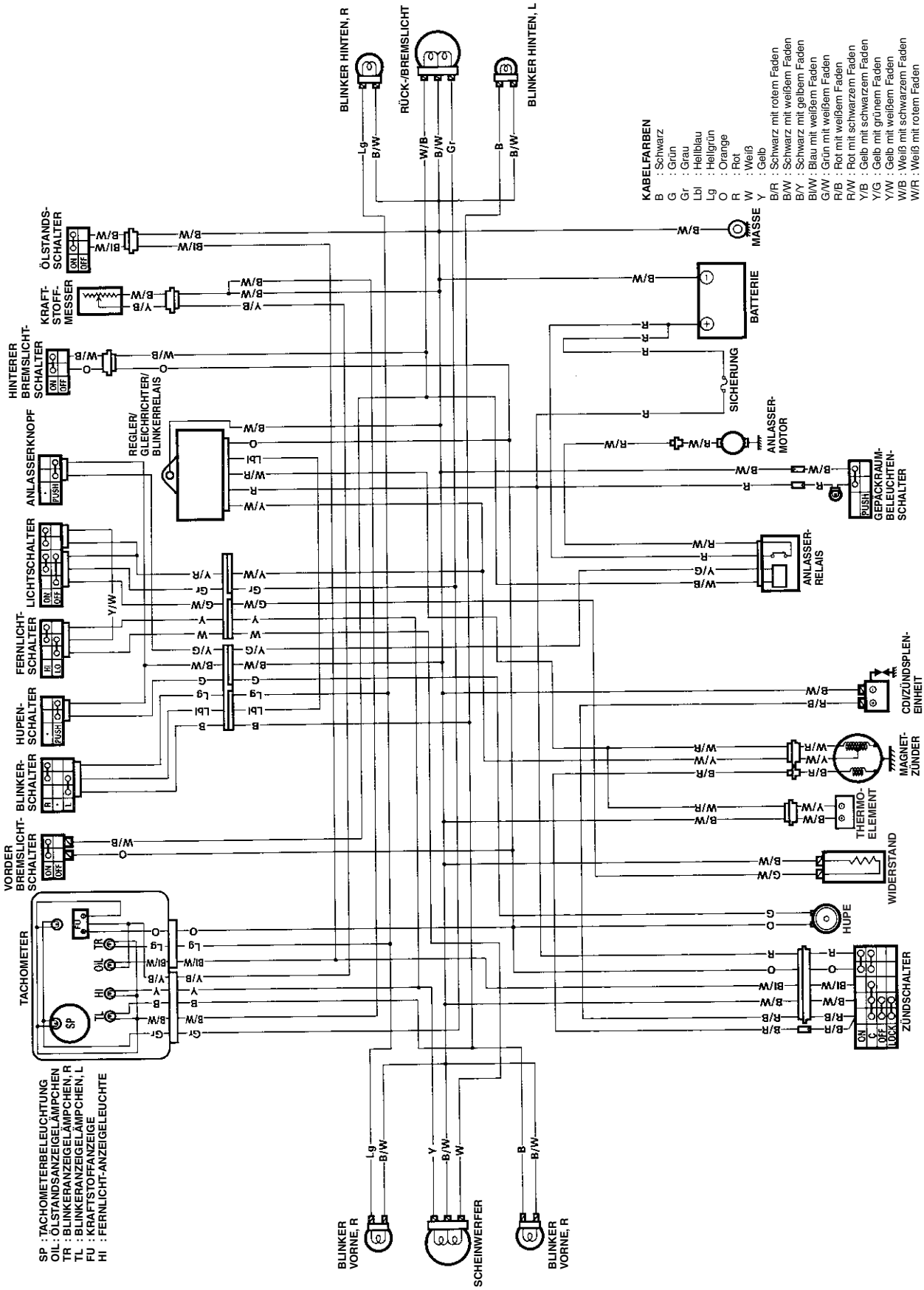
Ölstandschraube: 12 N·m (1,2 kgf-m)



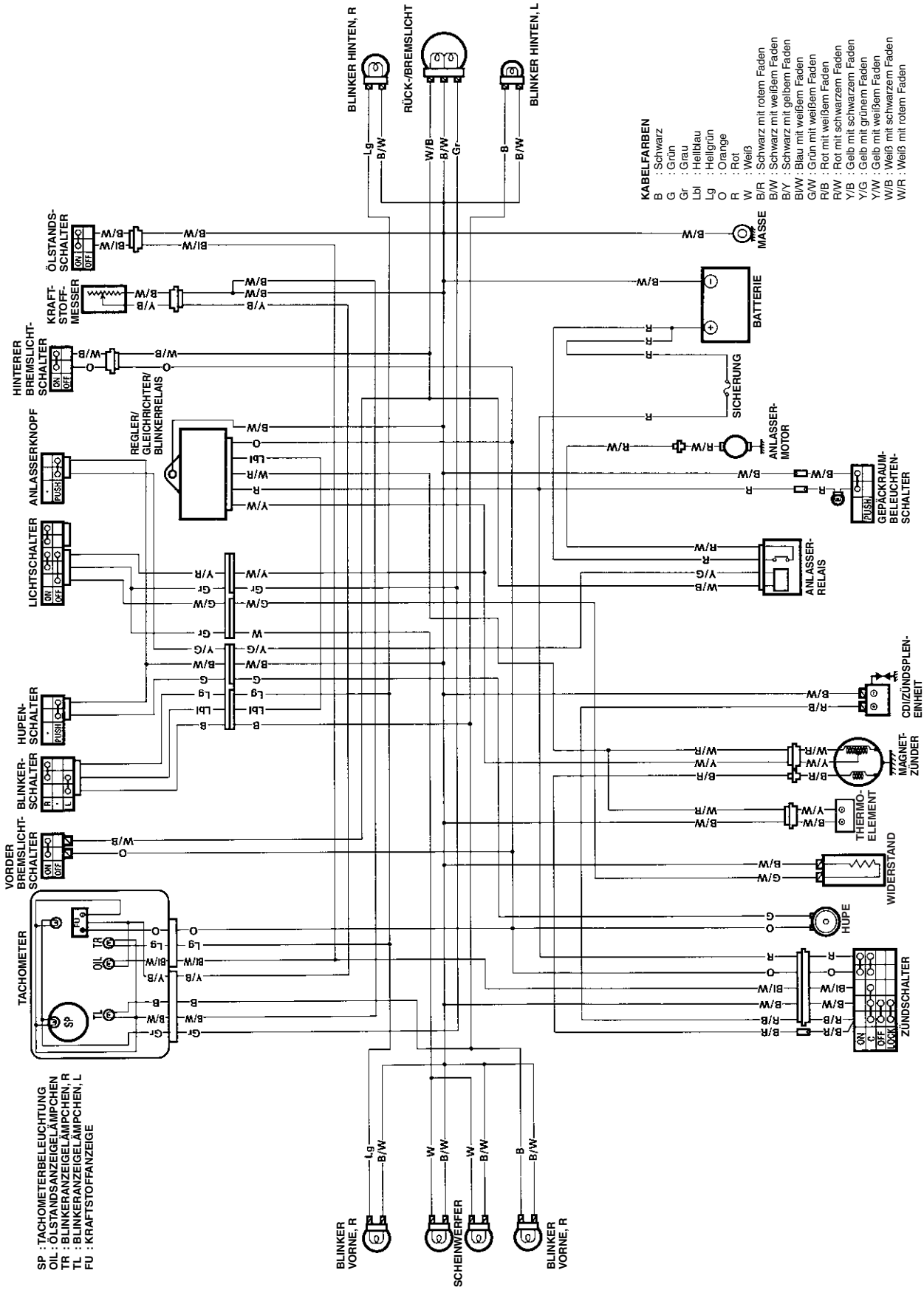
SCHALTSCHEMA
Für P-02



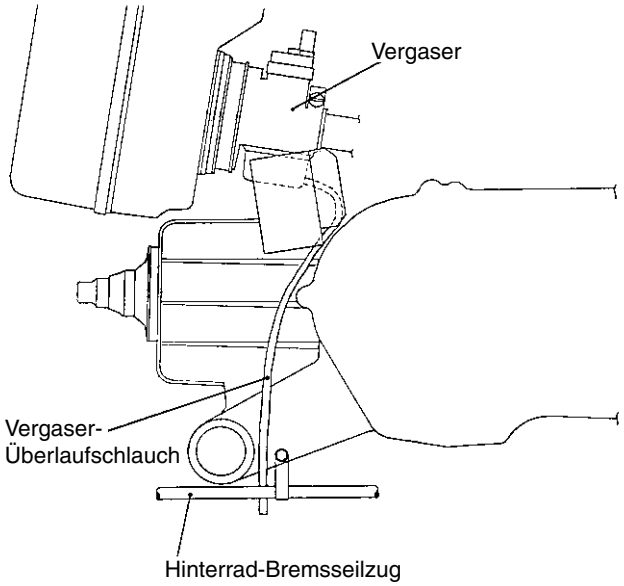
Für P-37


BLINKER HINTEN, R
RÜCK-/BREMSLICHT
BLINKER HINTEN, L
KABELFARBEN
B : Schwarz
G : Grün
Gr : Grau
Lbl : Hellblau
Lg : Hellgrün
O : Orange
R : Rot
W : Weiß
Y : Gelb
B/R : Schwarz mit rotem Faden
B/W : Schwarz mit weißem Faden
B/Y : Schwarz mit gelbem Faden
Bl/W : Blau mit weißem Faden
G/W : Grün mit weißem Faden
R/B : Rot mit weißem Faden
R/W : Rot mit schwarzem Faden
Y/B : Gelb mit schwarzem Faden
Y/G : Gelb mit grünem Faden
Y/W : Gelb mit weißem Faden
W/B : Weiß mit schwarzem Faden
W/R : Weiß mit rotem Faden
ÖLSTANDS-SCHALTER
KRAFT-STOFF-MESSER
HINTERER BREMSLICHT-SCHALTER
ANLASSERKNOPF
LICHTSCHALTER
FERNLICHT-SCHALTER
HUPEN-SCHALTER
BLINKER-SCHALTER
VORDER BREMSLICHT-SCHALTER
TACHOMETER
REGLER/ GLEICHRICHTER/ BLINKERRELAIS
MASSE
BATTERIE
SICHERUNG
ANLASSER-MOTOR
GEPÄCKRAUM-BELEUCHTEN-SCHALTER
ANLASSER-RELAIS
CDI/ZÜNDSPLEN-EINHEIT
MAGNET-ZÜNDER
THERMO-ELEMENT
WIDERSTAND
HUPE
ZÜNDSCHALTER
SP : TACHOMETERBELEUCHTUNG
OIL : ÖLSTANDSANZEIGELÄMPCHEN
TR : BLINKERANZEIGELÄMPCHEN, R
TL : BLINKERANZEIGELÄMPCHEN, L
FU : KRAFTSTOFFANZEIGE
HI : FERNLICHT-ANZEIGELEUCHTE
BLINKER VORNE, R
SCHEINWERFER
BLINKER VORNE, R

Für P-04, 22, 26, 34, 53



VERGASER-ÜBERLAUFSCHLAUCH-VERLEGUNG



AP50W ('98-MODELL)

INHALT

TECHNISCHE DATEN 10- 1
WARTUNGSDATEN 10- 2

HINWEIS:
Sternzeichen (*) kennzeichnet W-MODELL-Spezifikationen.

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	1 820 mm
Gesamtbreite	660 mm
Gesamthöhe	1 105 mm
Radstand	1 255 mm
Bodenfreiheit	180 mm
Leergewicht	78 kg

MOTOR

Typ	Zweitakt, luftgekühlt
Einlaßsystem	Reedvantil
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	41,0 mm
Hub	37,4 mm
Hubraum	49 cm^3
Bereinigtes Kompressions-verhältnis	6,7 : 1 ... P-22 7,4 : 1 ... Andere
Vergaser	MIKUNI VM12SH, einfach ... P34 MIKUNI VM14SH, einfach ... Andere
Luftfilter	Einsatz aus Polyurethan-schaum
Anlasser	Elektrischer Anlasser und Kickstarter
Schmiersystem	SUZUKI "CCI"

GETRIEBE

Kupplung	Trockenschuhkupplung, automatisch, auf Fliehkraftbasis
Schalten	Automatisch, variables
Gangabstufung, variable	Untersetzungsverhältnis Variables (2,768 – 0,871)
Enduntersetzung	14,960 (51/15 × 66/15) ... P-02, 04, 22 12,800 (51/15 × 64/17) ... P-26, 34, 53
Antriebssystem	Zahnriemenantrieb

FAHRGESTELL

Voderderrad-aufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, Ölgedämpft
Hinterradaufhängung	Schwingarm, Schraubenfeder, Ölgedämpft
Lenkwinkel	45° (Rechts & links)
Nachlaufwinkel	25°
Nachlaufbetrag	68 m
Wendekreis	1,8 m
Vorderbremse	Scheibenbremse
Hinterbremse	Trommelbremse
Vorderreifengröße	100/90-10
Hinterreifengröße	120/90-10

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündanlage	Elektronische Zündung (CDI)
Zündzeitpunkt	18° vor OT bei 4 000 U/min
Zündkerze	NGK BPR6HS, DENSO W20FPR-U ou BOSCH WR7BC
Batterie	12 V 14,4 kC (4 Ah)/ 10 HR ... P-53 12 V 10,8 kC (3 Ah)/ 10 HR ... Andere
Lichtmaschine	Magnetzünder
Sicherung	10 A
Scheinwerfer	12 V 25/25 W .... P-02 12 V 15 W × 2 .... Andere
Brems-/Rücklicht	12 V 21/5 W
Blinklicht	12 V 10 W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank	5,0 L
Motoröltank	0,8 L
Hinterradgetriebsöl	130 ml
Vorderradgabelöl	96 ml

* Änderungen der technischen Daten jederzeit vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,06 – 0,07			0,120
Zylinderbohrung	41,005 – 41,020 20 mm von der Oberkante gemessen.			41,075
Kolbendurchmesser	40,940 – 40,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.			40,885
Zylinderverzug	—			0,05
Zylinderkopfverzug	—			0,05
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring	R	Ca. 4,0	3,2
	2. Ring	R	Ca. 4,3	3,4
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring & 2. Ring	R	0,10 – 0,25	0,80
Kolbenringnutbreite	1st		0,020 – 0,060	—
	2nd		0,020 – 0,060	—
Kolbenauge	10,002 – 10,010			10,030
Kolbenbolzen-Außendurchmesser	9,995 – 10,000			9,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelaugen-Innendurchmesser	14,003 – 14,011	14,040
Pleuelverzug	—	3,0
Abstand Wange/Wange	35,0 ± 0,1	—
Kurbelwellenschlag	—	0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION
Ölpumpen-Untersetzungsverhältnis	30,000 (30/1)
Ölpumpen-Fördermenge	0,9 – 1,1 ml 5 Minuten lang bei 3 000 U/min

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungsrad-Innendurchmesser	110,00 – 110,15	110,50
Kupplungsschuh-Dicke	3,0	2,0
Ausrasten der Kupplung	3 300 ± 200 U/min	—
Kupplungshaftung	4 500 ± 300 U/min	—

GETRIEBE

Einheit: mm (außer Untersetzungsverhältnis)

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Untersetzungsverhältnis	Variabel 2,768 – 0,871		—
Enduntersetzung	P-02, 04, 22	14,960 (51/15 × 66/15)	—
	Andere	12,800 (51/15 × 64/17)	
Breite des Antriebsriemens	16,9		16,0
Freie Länge der Abtriebsscheiben-Feder	69,8		66,3

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	P-02	P-04	P-22
Vergasertyp	MIKUNI VM14SH	←	←
Bohrung	14 mm	←	←
I.D. Nr.	* 09EM	* 09ER	* 09EN
Leerlaufdrehzahl	1 700 ± 200 U/min	1 800 ± 200 U/min	1 700 ± 200 U/min
Schwimmerhöhe	17,2 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#57,5	#55	#60
Düsennadel (J.N.)	3L30-2.	3L30-4.	3L36-2.
Nadeldüse (N.J.)	E-3	E-0	←
Steuerdüse (P.J.)	#20	#17,5	←
Anlasserdüse (G.S.)	#25	←	←
Gaszugspiel	3 – 6 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	P-26	P-53	P-34
Vergasertyp	MIKUNI VM14SH	←	MIKUNI VM12SH
Bohrung	14 mm	←	12 mm
I.D. Nr.	* 09EP	* 09EU	* 09ES
Leerlaufdrehzahl	1 700 ± 200 U/min	←	←
Schwimmerhöhe	17,2 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#57,5	←	#55
Düsennadel (J.N.)	3L30-2.	←	3L38-3.
Nadeldüse (N.J.)	E-3	←	←
Steuerdüse (P.J.)	#20	←	←
Anlasserdüse (G.S.)	#25	←	←
Gaszugspiel	3 – 6 mm	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		HINWEIS
Zündzeitpunkt		18° vor OT bei 4 000 U/min		
Zündkerze		Typ	NGK: BPR6HS DENSO: W20FPR-U BOSCH: WR7BC	
		Elektroden-abstand	0,7 – 0,8	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Widerstand der Zündspule		Sekundär-spule	* 8 – 15 kΩ	Kerzenstecker – Masse
Widerstand des Magnetzündspule		Beleutungs-spule	* 0,5 – 2,5 Ω (Y/W – Masse)	
		Ladespule	* 1,0 – 3,0 Ω (W/R – Masse)	
		Erregerspule	* 200 – 400 Ω (B/R – Masse)	
Nullastspannung der Licht-maschine		Über 25 V bei 5 000 U/min		W/R – Masse
Geregelte Spannung		13,0 – 15,0 V bei 5 000 U/min		
Max. Magnetzünder-Ausgang		90 W bei 5 000 U/min		
Widerstand des Anlasserrelais		50 – 90 Ω		
Batterie	Typenbezeich-nung	FB4L-B		P-53
		YT4L-BS		Andere
	Kapazität	12 V 14,4 kC (4 Ah)/10 HR		P-53
		12 V 10,8 kC (3 Ah)/10 HR		Andere
	Standard-Elektrolytdichte.	1,280 bei 20°C		P-53
		1,320 bei 20°C		Andere
Sicherung		10 A		

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		P-04, 22, 26, 34, 53	P-02
Scheinwerfer	HI		25
	LO	15 × 2	25
Standlicht			5
Rück-/Bremslicht		21/5	←
Blinklicht		10	←
Tachometerbeleuchtung		1,2 × 2	←
Blinker-Anzeigelämpchen		2	←
Ölstands-Anzeigelämpchen		2	←
Fernlicht-Anzeigeleuchte			2
Gepäckraumleuchte		2	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Bremshebelspiel	Hinten	15 – 25	—
Bremstrommel-Innendurchmesser	Hinten	—	120,7
Bremsbelagstärke	Hinten	—	1,5
Bremsscheibendicke	Vorne	4,0 ± 0,2	3,5
Bremsscheibenschlag	Vorne	—	0,30
Bohrung des Hauptbremszylinders	Vorne	11,000 – 11,043	—
Kolbendurchmesser des Hauptbremszylinders	Vorne	10,957 – 10,984	—
Bremssattel-Zylinderbohrung	Vorne	30,230 – 30,306	—
Bremssattel-Kolbendurchmesser	Vorne	30,150 – 30,200	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsschlag	Vorne	—	0,25
Radfelgengröße	Vorne	J10 × MT2,50	—
	Hinten	J10 × MT2,50	—
Reifengröße	Vorne	100/90-10	—
	Hinten	120/90-10	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	1,6
	Hinten	—	1,6

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	HINWEIS
Gabelhub	72	—	
Freie Länge der Gabelfeder	—	265	
Vorrderradgabel-Ölstand	91	—	
Hinterrad-Federweg	63	—	

REIFENDRUCK

P-26, 34, 53

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO	
	kPa	kgf/cm²
VORNE	125	1,25
HINTEN	175	1,75

P-02, 04, 22

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kgf/cm²	kPa	kgf/cm²
VORNE	125	1,25	125	1,25
HINTEN	175	1,75	250	2,50

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	HINWEIS
Kraftstoff	Nur Kraftstoff mit 85 – 95 Oktan oder höher verwenden. Bleifreies Benzin wird empfohlen.	
Kraftstofftankinhalt	5,0 L	
Motoröltype	SUZUKI CCI SUPER OIL verwenden. Falls nicht erhältlich, Zweitaktöl hoher Qualität der Güteklasse FC gemäß JASO-Klassifizierung verwenden.	
Öltankinhalt	0,8 L	
Hinterradgetriebeöl	SAE 10W-40	
Ölfüllmenge des Hinterradgetriebes	130 ml	
Vorderradgabelötyp	Gabelöl #10	
Vorderradgabel-Ölmenge (pro Gabelbein)	96 ml	
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4	

Prepared by

SUZUKI MOTOR ESPAÑA, S. A.

2nd Ed. February, 2006
1st Ed. March, 1995
Part No. 99500-10432-01G
Printed in Japan

SUZUKI MOTOR ESPAÑA, S. A.

Printed in Japan TK
S T V W