SUZUKI

GSF600

WARTUNGSANLEITUNG

99500-35044-01G

VORWORT

Dieses Wartungshandbuch enthält eine einleitende Beschreibung der SUZUKI GSF600 sowie Maßnahmen bei Inspektion/Kundendienst und Überholung ihrer Hauptteile.
Sonstige Informationen, die als allgemein bekannt vorausgesetzt werden, sind nicht enthalten.
Lesen Sie den Abschnitt ALLGEMEINES, um sich mit den Grundzügen des Fahrzeuges vertraut zu machen, und den Abschnitt WARTUNG und die folgenden als Leitfaden für eine richtige Inspection und Wartung.
Dieses Handbuch wird Ihnen helfen, das Fahrzeug besser kennenzulernen, so daß Sie Ihren Kunden einen optimalen und schnellen Kundendienst gewährleisten können.

* *Dieses Handbuch beruht auf den zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vorliegenden neuesten Daten. Infolge zwischenzeitlich eingetretener Veränderungen kann es sein, daß der Inhalt dieses Handbuchs nicht auf das zu wartende Fahrzeug paßt.*
* *Illustrationen in diesem Handbuch dienen dazu, die Grundprinzipien von Betrieb und Arbeitsweise zu zeigen.*
  Illustrationen müssen nicht unbedingt das zu wartende Fahrzeug originalgetreu abbilden.
* *Dieses Handbuch ist für jene gedacht, die genügend Wissen und Erfahrung besitzen, SUZUKI Fahrzeuge zu warten. Ohne dieses Wissen und diese Erfahrung sollte man von Wartungsarbeiten allein aufgrund dieses Handbuchs Abstand nehmen.*
  Setzen Sie sich statt dessen mit Ihrem nächsten SUZUKI Vertragshändler für Motorräder in Verbindung.

GRUPPENINDEX

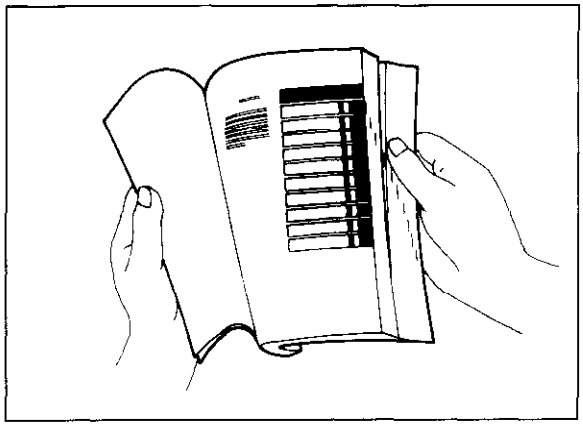
ALLGEMEINES	1
PERIODISCHE WARTUNG	2
MOTOR	3
KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM	4
FAHRGESTELL	5
ELEKTRISCHE ANLAGE	6
WARTUNGSINFORMATIONEN	7
GSF600T ('96-MODELL)	8
GSF600ST ('96-MODELL)	9
GSF600V/SV ('97-MODELL)	10
GSF600W/SW ('98-MODELL)	11
GSF600X/SX ('99-MODELL)	12

SUZUKI MOTOR CORPORATION

© COPYRIGHT SUZUKI MOTOR CORPORATION 1995

VERWENDUNG DIESES ANLEITUNGS

AUFFINDEN EINES GEWÜNSCHTEN ABSCHNITTS:

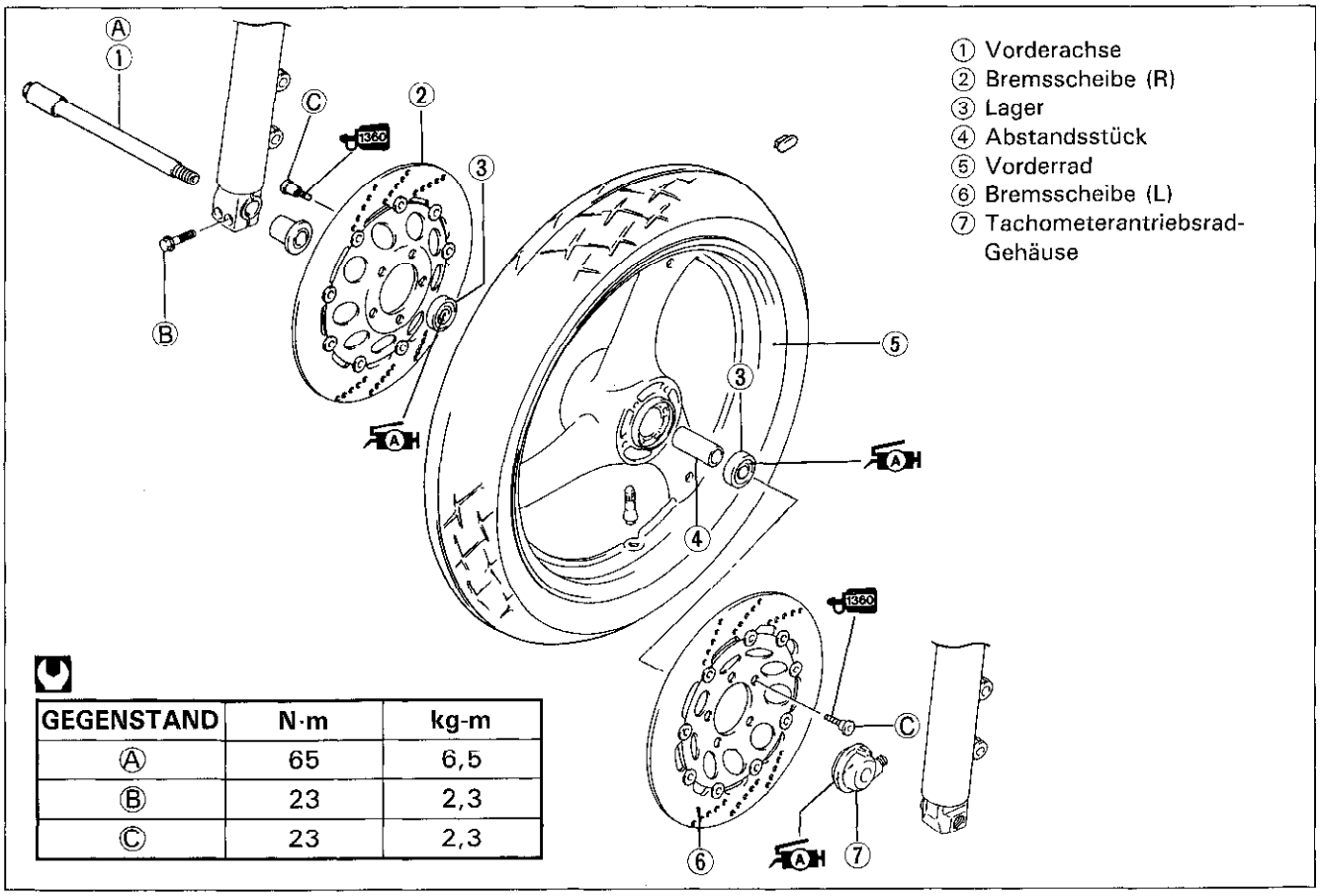


1. Der Textteil dieses Anleitungs ist in verschiedene Kapitel unterteilt.
2. Die Kapitelüberschriften sind im Abschnitt GRUPPENINDEX auf der vorhergehenden Seite zusammengefaßt; dies ermöglicht ein problemloses Aufsuchen des gewünschten Bereichs.
3. Wenn das Anleitung wie in der Abbildung gezeift gehalten wird, läßt sich die erste Seite eines Kapitels sofort auffinden.
4. Die erste Seite jedes Kapitels enthält ein Inhaltsverzeichnis, mit dessen Hilfe die gewünschte Komponente und die betreffenden Seite aufgesucht werden kann.

BAUGRUPPEN UND AUSZUFÜHRENDE ARBEITSSCHRITTE

Nach der Bezeichnung einer Baugruppe oder Einheit folgt eine Aufrißzeichnung, die entsprechende Arbeitsanweisungen und andere Wartungsinformationen, wie zum Beispiel die Anzugsdrehmomente, Schmierstellen und Anwendungsbereiche von Sicherungsmitteln usw. enthält.

Beispiel: Vorderrad



① Vorderachse
② Bremsscheibe (R)
③ Lager
④ Abstandsstück
⑤ Vorderrad
⑥ Bremsscheibe (L)
⑦ Tachometerantriebsrad-Gehäuse

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	65	6,5
Ⓑ	23	2,3
Ⓒ	23	2,3

SYMBOLE

Die nachfolgende Tabelle enthält verschiedene Symbole, die auf gewisse Arbeitsschritte und andere, für die Ausführung der Wartungsarbeiten erforderliche Informationen hinweisen.

SYMBOL	DEFINITION	SYMBOL	DEFINITION
	Mit Drehmomentschlüssel anziehen. Die daneben angegebenen Daten repräsentieren das Anzugsdrehmoment.		THREAD LOCK SUPER "1303" auftragen. 99000-32030
	Mit Öl versehen. Motoröl verwenden, wenn nicht anders angegeben.		Gabelöl verwenden. 99000-99044-10G
	SUZUKI SUPER GREASE "A" auftragen. 99000-25010		Bremsflüssigkeit auftragen oder verwenden.
	SUZUKI SILICONE GREASE auftragen. 99000-25100		Die Messung im Spannungsbereich vornehmen.
	SUZUKI MOLY PASTE auftragen. 99000-25140		Die Messung im Widerstandsbereich vornehmen.
	SUZUKI BOND "1207B" auftragen. 99000-31140		Die Messung im Strombereich vornehmen.
	THREAD LOCK "1342" auftragen. 99000-32050		Ein Spezialwerkzeug verwenden.
	THREAD LOCK SUPER "1360" auftragen. 99000-32130		

ALLGEMEINES

1

INHALT

WARNUNG/ACHTUNG/HINWEIS 1-1
ALLGEMEINE VORSICHTSMASSNAHMEN 1-1
SUZUKI GSF600S (MODELL 95) 1-3
LAGE DER SERIENNUMMER 1-3
KRAFTSTOFF- UND ÖLEMPFEHLUNG 1-3
- KRAFTSTOFF 1-3
- MOTORÖL 1-4
- BREMSFLÜSSIGKEIT 1-4
- TELESKOPGABELÖL 1-4

EINFAHREN 1-4
ZYLINDERKENNZEICHNUNG 1-4
INFORMATIONSAUFSCHRIFTEN 1-5
TECHNISCHE DATEN 1-7
LAND BZW. GEBIET 1-9

WARNUNG/ACHTUNG/HINWEIS

Bitte lesen Sie dieses Anleitung sorgfältig durch und beachten Sie die angegebenen Hinweise. Um besonders wichtige Informationen hervorzuheben, wurden diese Abschnitte mit den Überschriften WARNUNG, ACHTUNG und HINWEISE versehen. Die diesen Überschriften folgenden Anweisungen sind besonders zu beachten.

⚠ WARNUNG

Weist darauf hin, daß bei Nichtbeachtung der Anweisungen Verletzungs- oder sogar Lebensgefahr besteht.

⚠ ACHTUNG

Weist darauf hin, daß bei Nichtbeachtung der Anweisungen andere Fahrzeugteile beschädigt werden können.

HINWEIS:
Gibt weitere Informationen, die Ausführung der Wartungsarbeiten erleichtert oder die gegebenen Anweisungen erläutert.

Bitte beachten Sie, daß die in diesem Anleitung enthaltenen Warnungs- und Vorsichtshinweise auf keinen Fall alle möglichen Gefahrensituationen abdecken können, die bei der Ausführung von Wartungsarbeiten bzw. der Unterlassung dieser Arbeiten an einem Motorrad auftreten. Es versteht sich von selbst, daß Sie zusätzlich zu den angegebenen Hinweisen unter WARNUNG und ACHTUNG alle grundlegenden Sicherheitsmaßnahmen bei Reparaturarbeiten treffen müssen. Wenn Sie die Situation nicht beurteilen können oder sich üder die Ausführung der Arbeiten nicht im klaren sind, ziehen Sie einen erfahrenen Kundendiensttechniker zu Rate.

ALLGEMEINE VORSICHTSMASSNAHMEN

⚠ WARNUNG

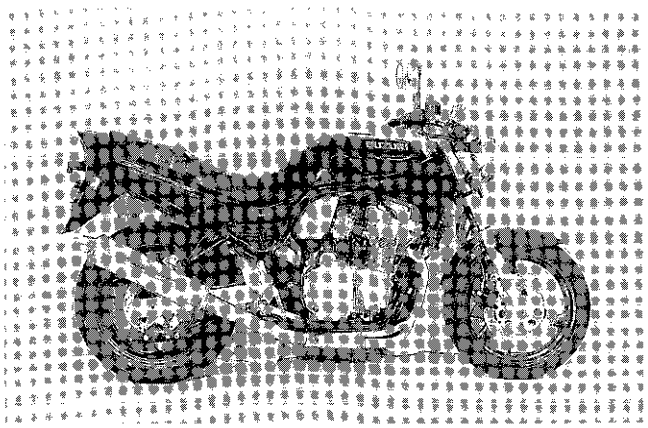
- **Die korrekte Ausführung von Wartungs- und Reparaturarbeiten ist für die persönliche Sicherheit des Mechanikers sowie für die Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit des Motorrads von größter Bedeutung.**
- **Wenn zwei oder mehr Personen zusammenarbeiten, ist unbedingt auf die gegenseitige Sicherheit zu achten.**
- **Wenn der Motor zur Ausführung von Wartungsarbeiten in einem geschlossenen Raum laufen muß, ist unbedingt sicherzustellen, daß die Auspuffgase nach außen abgeleitet werden.**
- **Bei allen Arbeiten mit giftigen oder brennbaren Materialien muß der Arbeitsbereich gut belüftet sein; stets die Anweisungen des Herstellers beachten.**
- **Niemals Kraftstoff als Reinigungsmittel verwenden.**
- **Um Verbrennungen zu vermeiden, ist eine Berührung von Motor, Motoröl und Auspuffanlage zu vermeiden, wenn der Motor kurz vorher noch laufengelassen wurde.**
- **Nach jeglichen Wartungsarbeiten am Kraftstoff-, Schmier-, Auspuff- oder Bremssystem müssen alle Leitungen und Anschlußnippel der betreffenden Systeme auf Undichtigkeiten überprüft werden.**

⚠ ACHTUNG

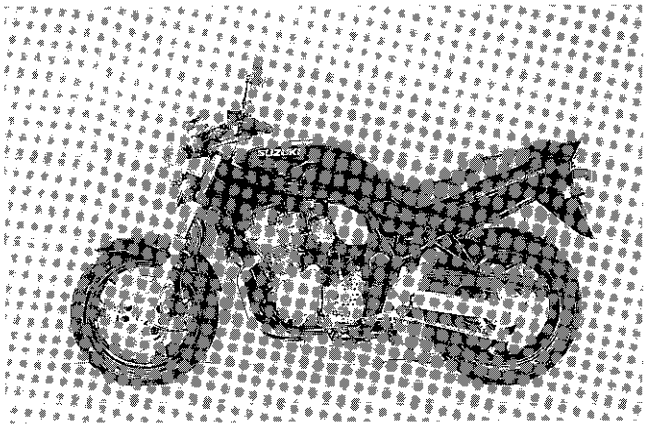
- Wenn Teile ersetzt werden müssen, sind Originalteile von Suzuki oder Teile gleichwertiger Qualität zu verwenden.
- Teile, die wiederverwendet werden sollen, sind beim Ausbau so auzuordnen, daß sie problemlos in der korrekten Reihenfolge und Ausrichtung wiedereingebaut werden können.
- Stets ein Spezialwerkzeug verwenden, wenn dies angegeben wird.
- Sich vergewissern, daß alle wiederverwendeten Teile gründlich gereinigt und wie angegeben eingefettet werden.
- Wenn ein vergeschriebenes Schmier-, Klebe- oder Dichtmittel aufgetragen werden muß, darf nur das angegebene Mittel verwendet werden.
- Beim Ausbau der Batterie muß zuerst das Minus-, dann erst das Pluskabel abgeklemmt werden. Beim Wiederanklemmen ist zuerst das Plus-, dann das Minuskabel anzuklemmen. Nicht vergessen, die Klemmenabdeckung an der Plusklemme anzubringen.
- Bei allen Wartungsarbeiten an der elektrischen Anlage ist das Minuskabel der Batterie abzuklemmen, wenn zur Ausführung der Arbeiten keine Batteriespannung erforderlich ist.
- Beim Anziehen von Zylinderkopfschrauben, Gahäuseschrauben und -muttern mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment ist stets mit den Schrauben des größeren Durchmessers zu beginnen. Hierbei ist von innen nach außen in diagonaler Richtung vorzugehen; die Schrauben mit dem kleineren Durchmesser sind als letzte festzuziehen.
- Nach dem Ausbau von Öldichtringen, Dichtungen, Abdichtungen, O-Ringen, Sicherungsscheiben, Splinten, Sprengringen und gewissen anderen Befestigungsteilen müssen diese durch Neuteile ersetzt werden. Vor dem Einbau dieser Teile ist darauf zu achten, daß eventuell noch verbliebenes Dichtmaterial restlos von den Dichtflächen entfernt wird.
- Ein Sprengring darf niemals wiederverwendet werden. Beim Einbau eines neuen Sprengrings darauf achten, daß die beiden Enden nur soweit auseinandergedrückt werden, wie dies zum Aufschieben auf die Welle unbedingt erforderlich ist. Nach dem Einbau des Sprengrings sich vergewissern, daß dieser korrekt in die Nut des betreffenden Teils eingepaßt ist.
- Selbstsicherungsmuttern dürfen nicht wiederverwendet werden.
- Wenn vorgeschrieben, müssen Befestigungsteile mit dem angegebenen Anzugsdrehmoment festgezogen werden. Fett- und Ölreste sind restlos vom Gewinde zu entfernen.
- Nach dem Zusammenbau alle Teile auf korrekten Sitz und einwandfreie Funktion überprüfen.

- Zum Schutz der Umwelt müssen Motoröl und andere Flüssigkeiten, sowie Batterien und Reifen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen entsorgt werden.
- Um unsere natürlichen Ressourcen zu schützen, müssen Schrottfahrzeuge und -teile wie vorgeschrieben entsorgt werden.

SUZUKI GSF600S(MODELL 95)



RECHTE SEITE

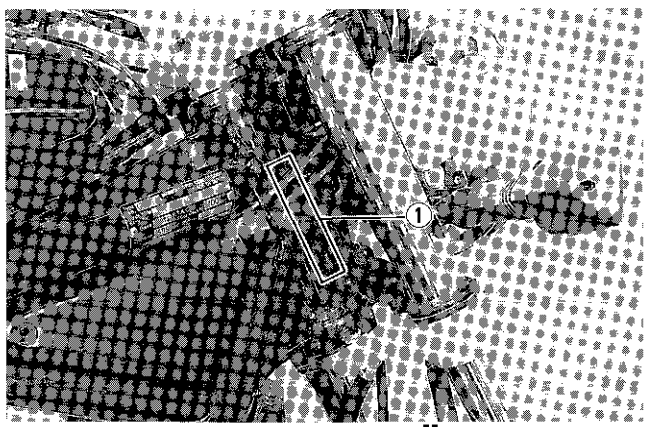


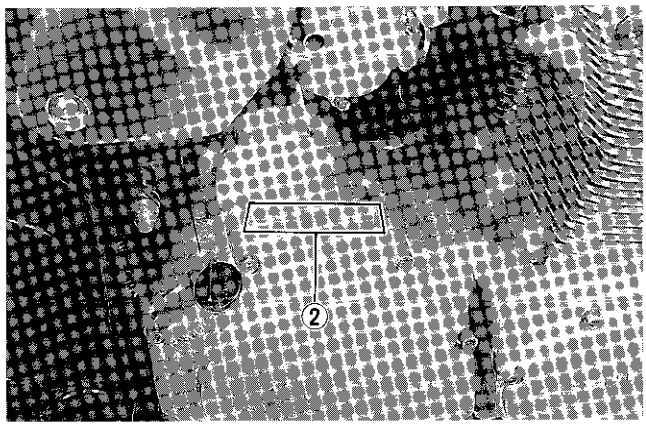
LINKE SEITE

*Je nach Markt ergeben sich Unterschiede zwischen den Photos und dem jeweiligen Motorrad.

LAGE DER SERIENNUMMER

Die Fahrgestellseriennummer bzw. Fahrzeugkennummer ① ist auf der rechten Seite am Lenkkopfrohr eingestanzt. Die Motorseriennummer ② befindet sich auf der rechten Seite des Kurbelgehäuses. Diese Nummern sind insbesondere zur Anmeldung der Maschine und bei Bestellung von Ersatzteilen erforderlich.





KRAFTSTOFF- UND ÖLEMPFEHLUNG

KRAFTSTOFF (Modell USA)

1. Ausschließlich bleifreies Bensin mit 87 Oktan oder höher (MOZ) bzw. 91 Oktan oder höher (ROZ) verwenden.
2. Suzuki empfiehlt nach Möglichkeit die Verwendung von alkohol- und bleifreiem Benzin.
3. Verwendung eines Kraftstoffgemischs mit MTBÄ (Methyltertiärbutyläther) ist gestattet.
4. Verwendung eines Kraftstoff-/Alkoholgemischs ist gestattet, vorausgesetzt daß der Kraftstoff nicht mehr als 10% Ëthanol enthält. Ein Kraftstoff-/Alkoholgemisch kann bis zu 5% Methanol enthalten, wenn der Kraftsfoff die entsprechenden Zusatz-Lösungsmittel und Korrosionsschutzmittel enthält.
5. Bei ungenügender Fahrzeugleistung bei Verwendung eines Benzin-/Alkoholgemischs auf alkohol- und bleifreies Benzin umsteigen.
6. Eine Nichtbeachtung dieser Anweisungen kann die Garantieansprüche unter Umständen außer Kraft setzen. Vergewissern Sie bei Ihrer Tankstelle daß der von Ihnen verwendete Kraftstoff den obigen Anforderungen entspricht.

KRAFTSTOFF (Modell Kanada)

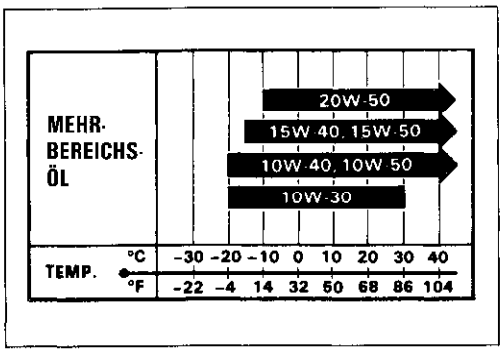
Ausschließlich bleifreies Benzin mit 87 Oktan oder höher (MOZ) bzw. 91 Oktan oder höher (ROZ) verwenden.

KRAFTSTOFF (Sonstige Modelle)

Das verwendete Benzin sollte 85—95 Oktan (ROZ) oder darüber haben. Es empfiehlt sich die Verwendung von bleifreiem Benzin.

MOTORÖL (Modell USA)

SUZUKI empfiehlt die Verwendung von SUZUKI PERFORMANCE 4 MOTOR OIL bzw. einem Öl der API-Klassifizierung SE oder SF mit der Viskosität SAE 10W/40. Ist ein Motoröl vom Typ SAE 10W/40 nicht erhältlich, ein geeignetes Öl anhand der Tabelle rechts wählen.



MOTORÖL (Sonstige Modelle)

Das verwendete Motoröl muß der API-Klassifizierung SE oder SF entsprechen und die Viskosität SAE 10W/40 aufweisen. Ist ein Motoröl vom Typ SAE 10W/40 nicht erhältlich, ein geeignetes Öl anhand der Tabelle rechts wählen.

BREMSFLÜSSIGKEIT

Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

⚠ WARNUNG

Da die Bremsanlage dieses Motorrads werksseitig mit einer Bremsflüssigkeit auf Glykolbasis gefüllt wurde, keine andere Bremsflüssigkeit verwenden und nicht verschiedene Bremsflüssigkeiten-z.B. eine auf Silikon- und eine auf Petroleumbasis -beim Nachfüllen mischen, weil das zu einem beträchtlichen Schaden führt.
Keine Bremsflüssigkeit aus alten, angebrochenen oder unversiegelten Behältern verwenden.
Nie von der letzten Wartung übriggebliebene und über einen längeren Zeitraum aufbewahrte Bremsflüssigkeit wiederverwenden.

TELESKOPGABELÖL

Gabelöl #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 Höchstdrehzahlen einhalten:

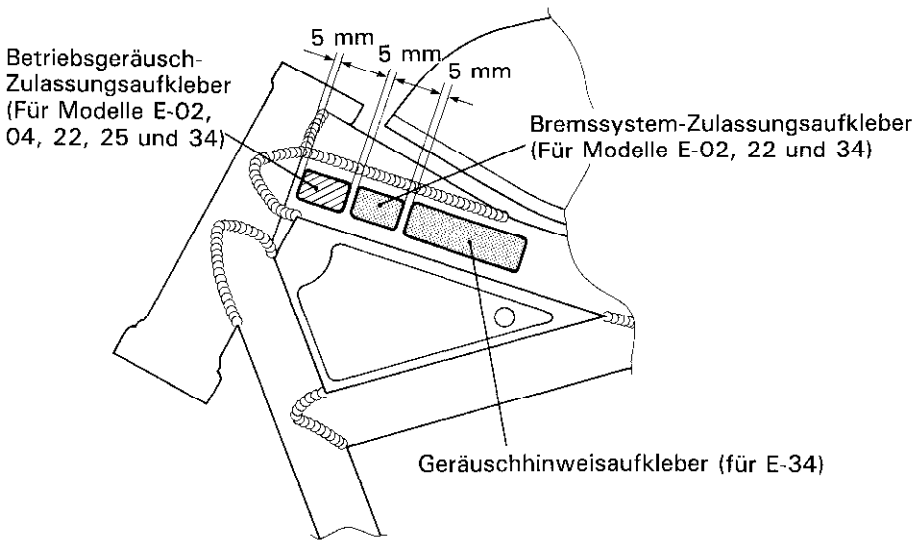
Erste 800 km: Unter 6 000 UpM
Bis 1 600 km: Unter 9 000 UpM
Über 1 600 km: Unter 12 000 UpM

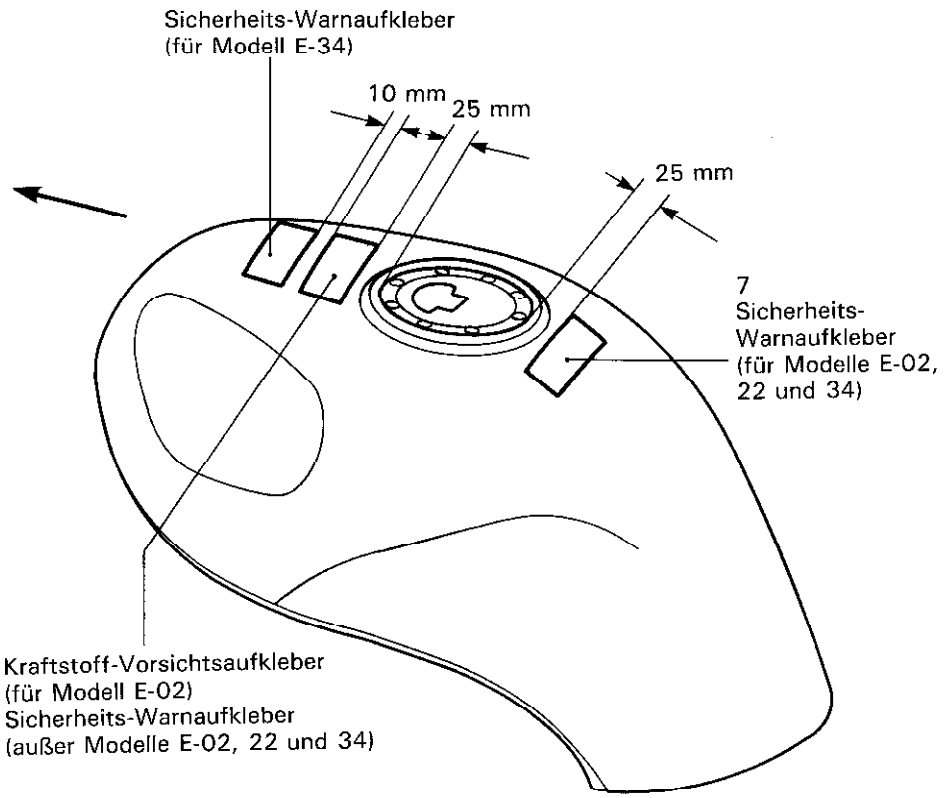
- Nach Erreichen eines Kilometerstands von 1 600 km kann das Motorrad mit Vollgas gefahren werden. Dabei jedoch nie 12 000 UpM überschreiten.

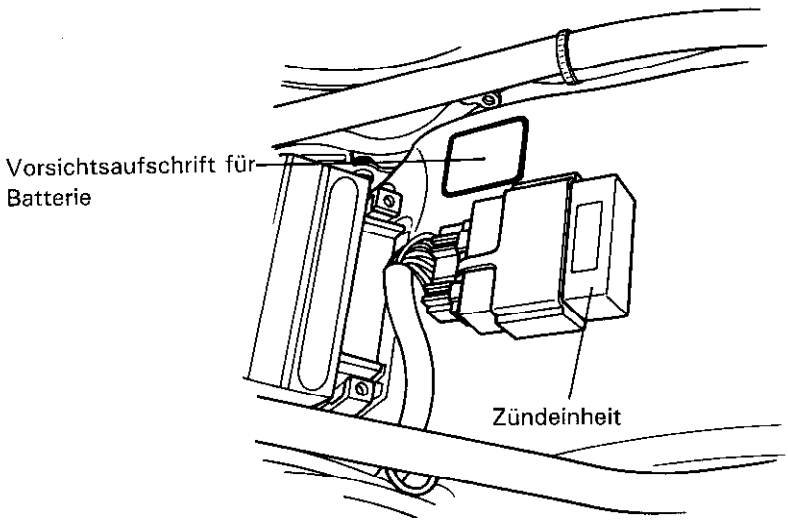
ZYLINDERKENNZEICHNUNG

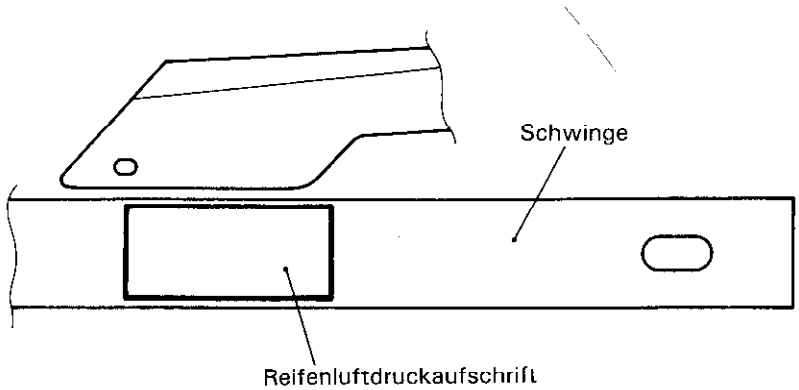
Die vier Zylinder des Motors werden von links nach rechts (vom Fahrer aus gesehen) als Zylinder 1, 2, 3 und 4 bezeichnet.

INFORMATIONSAUFSCHRIFTEN






Vorsichtsaufschrift für Batterie
Zündeinheit


Schwinge
Reifenluftdruckaufschrift

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 155 mm	..... Für Modelle E-15, 16, 17, 22
	2 085 mm	..... Für andere Modelle
Gesamtbreite	745 mm	
Gesamthöhe	1 100 mm	
Radstand	1 430 mm	
Bodenfreiheit	125 mm	
Sitzhöhe	805 mm	
Leergewicht	196 kg	

MOTOR

Typ	4-Takt, luftgekühlt, DOHC
Anzahl der Zylinder	4
Bohrung	62,6 mm
Hub	48,7 mm
Hubraum	599 cm^3
Vergaser	KEIHIN CVK32, vier
Luftfilter	Element aus Vlies
Anlasser	Elektrischer Anlasser
Schmiersystem	Naßsumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	1,744 (75/43)
Enduntersetzung	3,133 (47/15)
Gangabstufung, 1. Gang	3,083 (37/12)
2. Gang	2,062 (33/16)
3. Gang	1,647 (28/17)
4. Gang	1,400 (28/20)
5. Gang	1,227 (27/22)
6. Gang	1,095 (23/21)
Antriebskette	RK50MF0Z_1, 110 Glieder

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft.
Hinterradaufhängung	Linksystem, ölgedämpft, Schraubenfeder, Federvorspannung 7fach einstellbar.
Lenkwinkel	35° (rechts & links)
Nachlaufwinkel	64° 50'
Nachlaufbetrag	100 mm
Wendekreis	2,8 m
Vorderbremse	Scheibenbremse links und rechts
Hinterbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	110/70-17 54H
Hinterreifengröße	150/70-17 69H
Teleskopgabelweg	130 mm
Hinterrad-Federweg	121 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (voll transistorbestückt)	
Zündzeitpunkt	4° vor OT bei 1 500 UpM	Für Modelle E-18, 39
	13° vor OT bei 1 500 UpM	Sonstige Modelle
Zündkerze	N.G.K.: CR9EK, NIPPONDENSO U27ETR	
Batterie	12V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.	
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine	
Hauptsicherung	30A	
Sicherung	15/15/15/10/10A	
Scheinwerfer	12V 60/55W	
Standlicht	12V 4W	
Blinklicht	12V 21W	
Rück/Bremslicht	12V 5/21W	
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W	
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W x 2	
Drehzahlmesserbeleuchtung	12V 1,7W x 2	
Neutralanzeigelämpchen	12V 3W	
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W	
Blinkeranzeigelämpchen	12V 3,4W	
Öldruckanzeigelämpchen	12V 3,4W	

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich Reserve	19,0 L
Reserve	4,5 L
Motoröl, Ölwechsel	3 300 ml
mit Filterwechsel	3 500 ml
Überholung	4 600 ml
Teleskopgabelöl	521 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

LAND BZW. GEBIET

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

SYMBOL	LAND bzw. GEBIET
E-02	England
E-04	Frankreich
E-15	Finnland
E-16	Norwegen
E-17	Schweden
E-18	Schweiz
E-21	Belgien
E-22	Deutschland
E-24	Australien
E-25	Niederlande
E-28	Kanada
E-34	Italien
E-39	Österreich
E-53	Spanien

(Die Ländercodes E-15, 16 und 17 sind in Code E-22 enthalten.
Die Ländercodes E-21 und 53 sind in Code E-34 enthalten.
Der Ländercode E-39 ist in Code E-18 enthalten.)

PERIODISCHE WARTUNG

INHALT

PLAN FÜR PERIODISCHE WARTUNG 2- 1
TABELLE FÜR PERIODISCHE WARTUNG 2- 1
SCHMIERSTELLEN 2- 2
WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG 2- 3
ZYLINDERKOPFMUTTERN UND AUSPUFFROHRSCHRAUBEN ... 2- 3
STÖSSELSPIEL 2- 4
LUFTFILTER 2- 5
ZÜNDKERZE 2- 6
MOTORÖL UND ÖLFILTER 2- 7
KARAFTSTOFFILTER 2- 8
VERGASER 2- 9
KUPPLUNG 2-10
ANTRIEBSKETTE 2-10
BREMSE 2-12
REIFEN 2-15
LENKUNG 2-16
TELESKOPGABEL 2-16
HINTERRADAUFHÄNGUNG 2-16
FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN 2-17
ÜBERPRÜFUNG DES VERDICHTUNGSDRUCKS 2-19
ÜBERPRÜFUNG DES ÖLDRUCKS 2-20

PLAN FÜR PERIODISCHE WARTUNG

Folgende Tabelle enthält die empfohlenen Zeitangaben für alle periodischen Wartungsarbeiten, die erforderlich sind, um das Motorrad in Bestleistung und höchster Wirtschaftlichkeit zu halten. Die Angaben sind je nach Bedarf in Form von Kilometern, Meilen und Zeit.

HINWEIS:
Ein häufigeres Warten kann an einem Motorrad erfolgen, das erschwerten Bedingungen ausgesetzt ist.

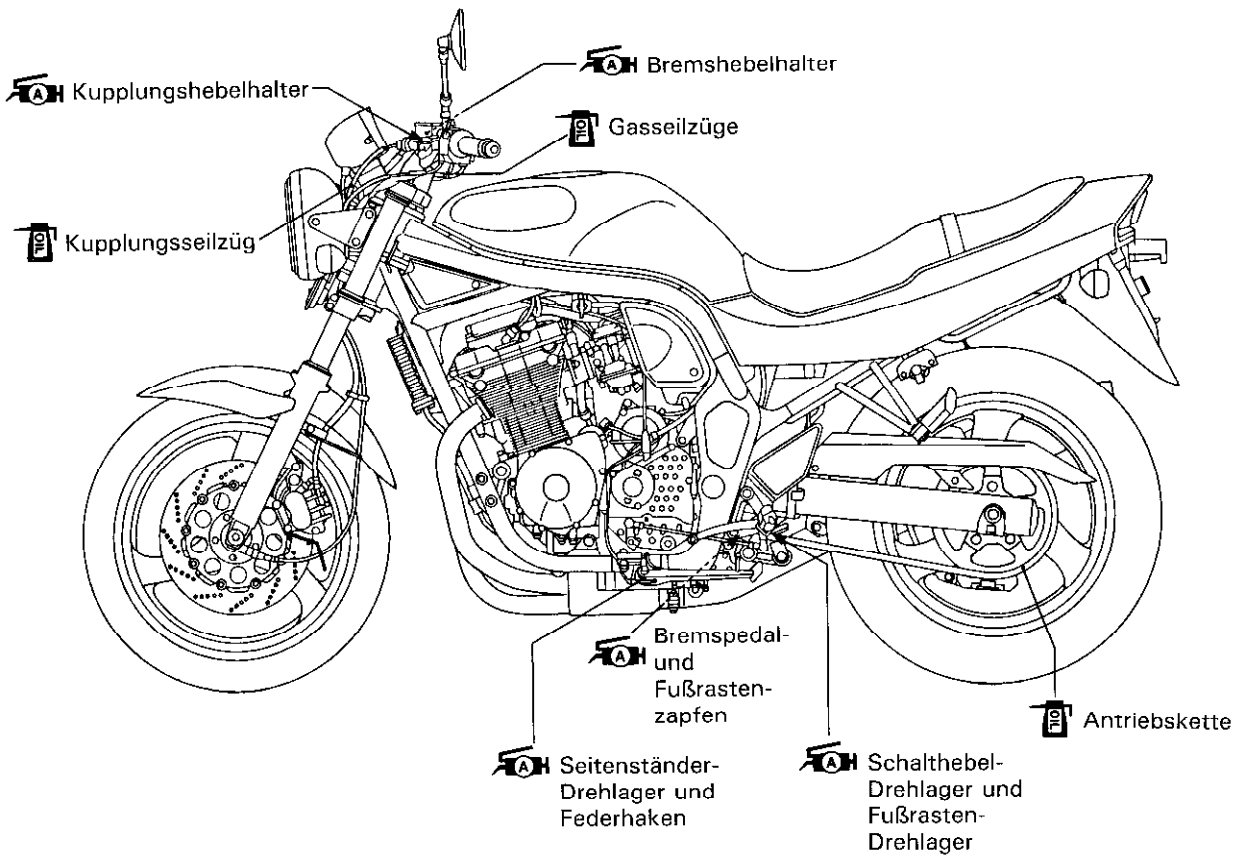
TABELLE FÜR PERIODISCHE WARTUNG

Abstand / Gegenstand	km / Monate	1 000 / 2	6 000 / 12	12 000 / 24	18 000 / 36	24 000 / 48
Zylinderkopfmuttern und Auspuffrohrschrauben		T	T	T	T	T
Stößelspiel		I	I	I	I	I
Luftfilter		—	I	I	R	I
Zündkerze		—	I	R	I	R
Motoröl		R	R	R	R	R
Motorölfilter		R	—	R	—	R
Kraftstoffleitung		—	I	I	I	I
		Alle 4 Jahre erneuern				
Motorleerlaufdrehzahl (vergaserseitig)		I	I	I	I	I
Gaszugspiel (vergaserseitig)		I	I	I	I	I
Kupplungs		—	I	I	I	I
Antriebskette		I	I	I	I	I
		Alle 1 000 km schmieren				
Bremse		I	I	I	I	I
Bremsleitung		—	I	I	I	I
		Alle 4 Jahre erneuern				
Bremsflüssigkeit		—	I	I	I	I
		Alle 2 Jahre erneuern				
Reifen		—	I	I	I	I
Lenkung		I	—	I	—	I
Teleskopgabel		—	—	I	—	I
Hinterradaufhängung		—	—	I	—	I
Fahrgestellschrauben und -muttern		T	T	T	T	T

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

SCHMIERSTELLEN

Richtige Schmierung ist für einwandfreien Betrieb und lange Lebensdauer aller beweglichen Teile des Motorrads wichtig.
Die Hauptschmierstellen sind wie folgt:



HINWEIS:

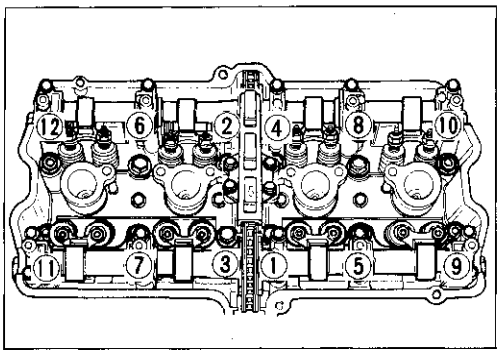
* *Vor dem Schmieren eines Teils Rost, Fett, Öl, Schmutz und Ruß entfernen.*
* *Alle freiliegenden Teile, die Rostgefahr ausgesetzt sind, müssen nach Regenfahrten oder Nässe mit einem Rostschutzmittel eingesprüht werden.*

WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG

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

ZYLINDERKOPFMUTTERN UND AUSPUFFROHRSCHRAUBEN

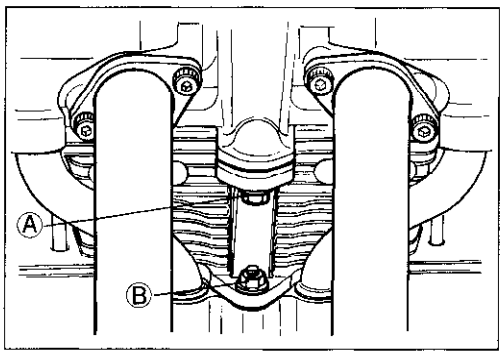
Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten), dann alle 6 000 km (12 Monate) nachziehen.



ZYLINDERKOPF

- Die Sitzbank und den Kraftstofftank ausbauen.
- Die Zylinderkopfhaube abnehmen.
- Die Muttern zuerst lösen, dann bei kaltem Motor in numerischer Reihenfolge mit einem Drehmomentschlüssel auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment festziehen.

Zylinderkopfmuttern: 38 N·m (3,8 kg-m)



- Nachdem die Zylinderkopfmuttern wie vorgeschrieben festgezogen wurden, sind die Schraube und Mutter (Ⓐ bzw. Ⓑ) ebenfalls mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festzuziehen.

Zylinderkopfschraube Ⓐ : 10 N·m (1,0 kg-m)
Zylindermutter Ⓑ : 9 N·m (0,9 kg-m)

- Beim Einbau der Zylinderkopfhaube sind die Nut der Zylinderkopfhaube und die Endkappen der Nockenwellen mit SUZUKI BOND NR. 1207B zu versehen. (Sich auf Seite 3-63 beziehen.)

99000-31140: SUZUKI BOND NR. 1207B

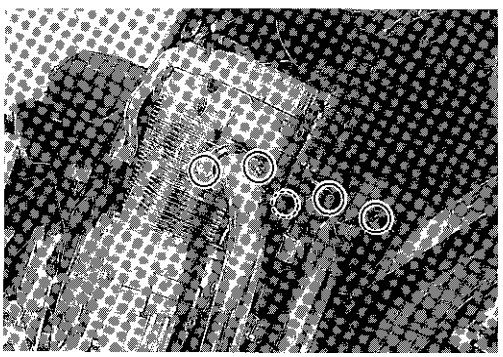
- Die Schrauben der Zylinderkopfhaube mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Schraube der Zylinderkopfhaube: 14 N·m (1,4 kg-m)

AUSPUFFROHR

- Die Schrauben der Auspuffrohrschelle mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

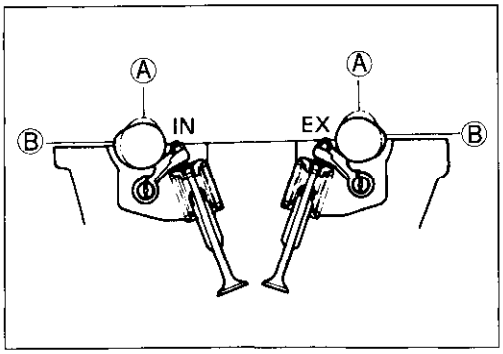
Auspuffrohrschrauben: 23 N·m (2,3 kg-m)



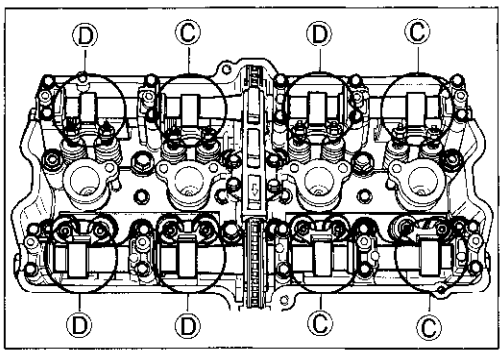
STÖSSELSPIEL

Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten), dann alle 6 000 km (12 Monate) nachziehen.

- Sitzbank und Kraftstofftank entfernen.
- Alle Zündkerzen herausnehmen.
- Zylinderkopfhaube abnehmen.



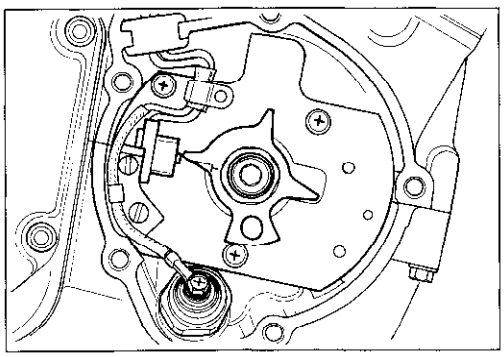
Das vorgeschriebene Stößelspiel ist für Einlaß- und Auslaßventil verschieden.
Stößelspiel überprüfen und einstellen 1) zum Zeitpunkt der periodischen Wartung, 2) bei Wartung des Ventilmechanismus und 3) bei Verstellung der Nockenwellen nach Ausbau zu Wartungszwecken.



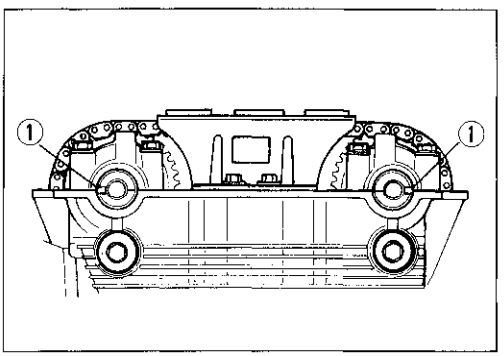
Stößelspiel (bei kaltem Motor):
EIN : 0,10—0,15 mm
AUS: 0,18—0,23 mm

HINWEIS:

* *Der Nocken muß sich bei Überprüfung des Stößelspiels in Stellung Ⓐ oder Ⓑ befinden. Andernfalls Ventilspiel einstellen. Das Spiel nur messen, wenn der Nocken in einer der beiden Stellungen ist.*
* *Das vorgeschriebene Spiel gilt bei KALTEM Motor.*
* *Kurbelwelle zur Überprüfung des Spiels mit 19 mm Schlüssel in normaler Laufrichtung drehen. Alle Zündkerzen entfernen.*

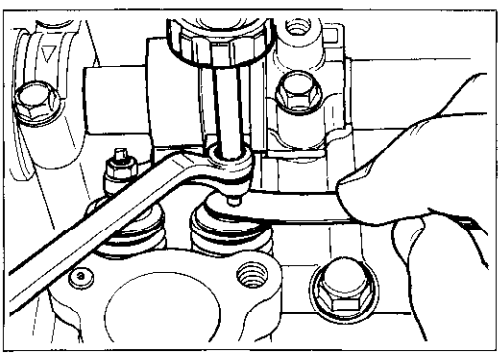


- Kurbelwelle drehen, bis die Markierung "T" am Rotor auf die Mitte der Suchspule zeigt und die Einkerbungen ① am rechten Ende beider Kurbelwellen (Aus und Ein) wie abgebildet stehen. In dieser Lage Stößelspiel der Ventile Ⓒ (Ein und Aus von Zylinder 1, Aus von Zylinder 2 und Ein von Zylinder 3) messen.

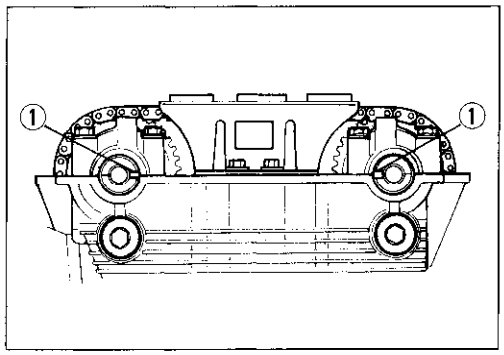


- Eine Fühlerlehre zwischen Einstellschraube und Ventilschaft-Ende einführen. Wenn das Spiel nicht der Spezifikation entspricht, muß es mit Hilfe des Spezialwerkzeugs eingestellt werden.

TOOL **09900-20803: Fühlerlehre**
09917-14910: Ventileinstellwerkzeug



- Kurbelwelle um 360° (eine Umdrehung) drehen, um die Markierung "T" am Rotor auf die Mitte der Suchspule und die Einkerbungen ① in die abgebildete Stellung zu bringen.
- Spiel an den übrigen Ventilen Ⓓ messen und ggf. einstellen.



Nockenstellung	Stellung von Einkerbung ①	
	Einlaßnockenwelle	Auslaßnockenwelle
Ⓒ	⊖	⊕
Ⓓ	⊕	⊖

- Beim Aufsetzen der Zylindrkophaube SUZUKI BOND NO.1207B auf Nut an Zylinderkopfhaube und Kappen am Nockenwellenende geben. (siehe Seite 3-63.)

1207B 99000-31140: SUZUKI BOND NO.1207B

- Schrauben an Zylinderkopfhaube im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Schraube der Zylinderkopfhaube: 14 N·m (1,4 kg-m)

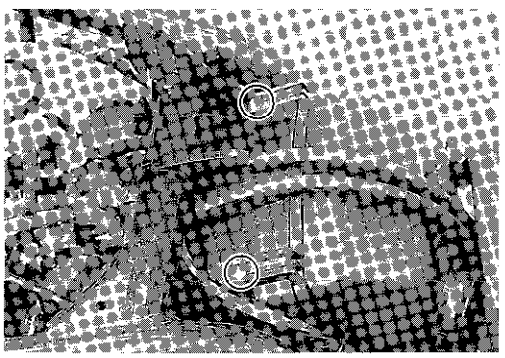
⚠ ACHTUNG

Die Werte für das Ventilspiel des rechten und linken Ventils müssen annähernd gleich sein.

LUFTFILTER

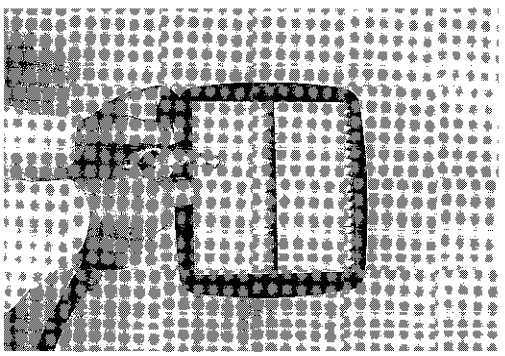
Alle 6 000 km (12 Monate) nachsehen und
Alle 18 000 km (36 Monate) erneuern.

- Sitz und den Kraftstofftank ausbauen.
- Schrauben entfernen und Luftfilterelement entnehmen.
- Mit einem Luftschlauch Staub gründlich vom Filterelement blasen.

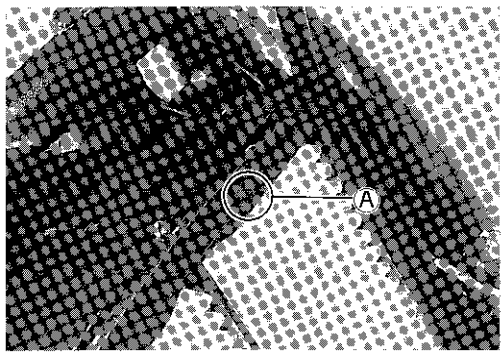


⚠ ACHTUNG

Luftdruck stets auf der Innenseite des Filterelements anwenden. Bei Luftdruck auf der Außenseite wird der Schmutz in die Poren des Filterelements gedrückt, was den Lufstrom durch das Filterelement unterbindet.



- Gereinigten oder neuen Filtereinsatz in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wiedereinbauen.
- Beim Einsetzen des Luftfilterelements in das Filtergehäuse muß das ⇕ Zeichen Ⓐ oben liegen.



⚠ ACHTUNG

Bei Fahrten unter staubigen Bedingungen Luftfiltereinsatz öfter reinigen. Der sicherste Weg, den Motorverschleiß zu beschleunigen, besteht darin, keinen oder einen rissigen Einsatz zu verwenden. Luftfilter stets in einwandfreiem Zustand halten. Das Leben des Motors hängt weitgehend von diesem Teil ab!

HINWEIS:
Zum Reinigen des Filtereinsatzes Ablaßschraube abnehmen und Wasser über Luftfilterschlauch ablassen.

ZÜNDKERZE

Nach 6 000 km (12 Monaten) und 18 000 km (36 Monaten) überprüfen und alle 12 000 km (24 Monaten) erneuern.

- Sitzbank und Kraftstofftank abnehmen.
- Alle Zündkerzen entfernen.

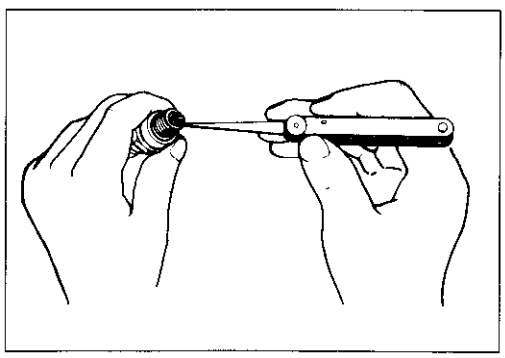
HINWEIS:
Läßt sich der Zündkerzenstecher schwer entfernen, Stecker mit einem Schraubenzieher anklopfen.

TOOL **09930-10121: Garnitur Zündkerzenschlüssel**
09930-14530: Universalgelenk
09914-24510: T-Griff
09900-20803: Fühlerlehre

Empfohlene Zündkerze

	Standard	Kalte Kerze	Heiße Kerze
NGK	CR9EK	CR10EK	CR8EK
ND	U27ETR	U31ETR	U24ETR

ÖLKOHLEABLAGERUNGEN
Ölkohleablagerungen auf der Zündkerze überprüfen.
Ölkohleablagerungen auf der Zündkerze mit einem Zündkerzen-Reinigungsgerät oder mit einem spitzen Werkzeug vorsichtig entfernen.

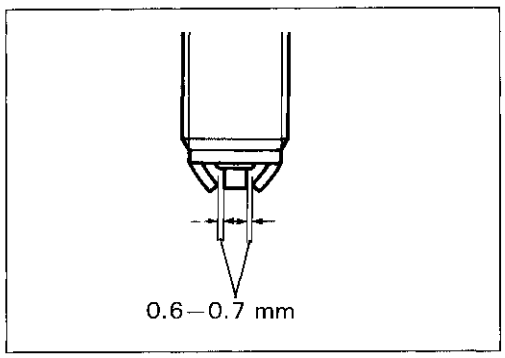


ELEKTRODENABSTAND

Richtig eingestellten Elektrodenabstand mit einer Fühlerlehre messen. Sonst auf folgenden Abstand bringen.

Elektrodenabstand	Standard
	0,6—0,7 mm

09900-20803: Fühlerlehre



ZUSTAND DER ELEKTRODE

Elektrode auf Abnutzung oder Verbrennung überprüfen. Bei übermäßiger Abnutzung oder Verbrennung Zündkerze erneuern. Zündkerze auch bei gebrochenem Isolator, beschädigtem Gewinde u.ä. erneuern.

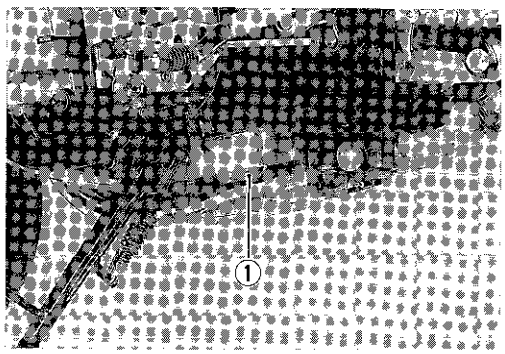
⚠ ACHTUNG

Bei Auswechseln der Zündkerze auf Gewindegröße und -länge achten. Bei zu geringer Gewindelänge lagert sich Ölkohle in der Gewindebohrung ab, was zu einem Motorschaden führen kann.

MOTORÖL UND ÖLFILTER

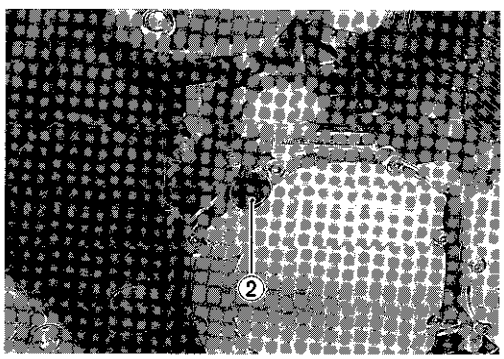
(MOTORÖL)
Erstmals nach 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 6 000 km (12 Monate) erneuern.

(ÖLFILTER)
Erstmals nach 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 12 000 km (24 Monate) erneuern.

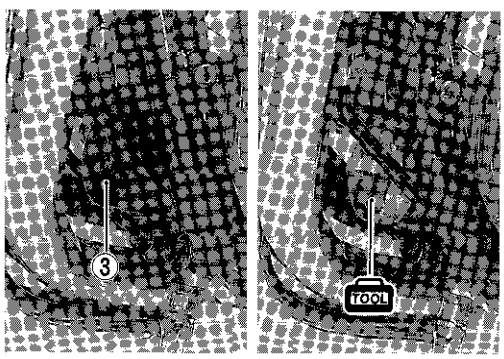


Öl bei warmem Motor wechseln. Ölfilter in obigen Zeitabständen beim Ölwechsel erneuern.

- Motorrad senkrecht halten.
- Eine Ölwanne unter den Motor halten, Ablaßschraube ① und Einfüllverschluß ② entfernen und Motoröl ablassen.
- Ölfilter ③ mit Spezialwerkzeug entfernen.
- Dichtung des neuen Filters vor dem Einbau leicht mit Motoröl benetzen.
- Neues Filter mit der Hand hineindrehen, bis man fühlt, daß die Filterdichtung die Paßfläche berührt. Dann 2 Umdrehungen mit Spezialwerkzeug anziehen.

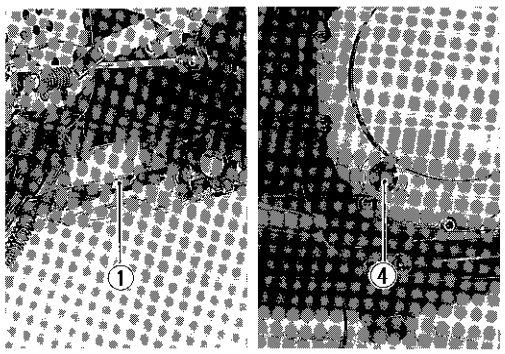


09915-40610: Ölfilterschlüssel



HINWEIS:
Filter mit Spezialwerkzeug richtig anziehen. Filter nie von Hand anziehen.

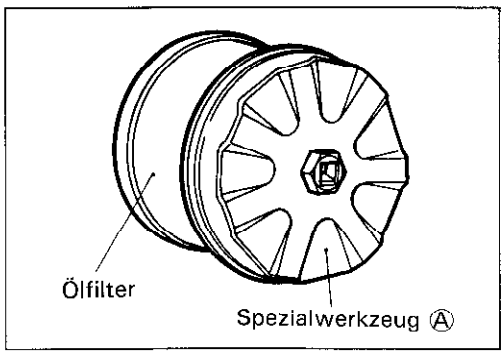
- Ablaßschraube ① festziehen und durch die Öleinfüllöffnung frisches Öl nachfüllen. Der Motor faßt etwa 3,3 L Öl. Öl der API-Klassifikation SE oder SF mit der Viskosität SAE 10W/40 verwenden.
- Motor anlassen und einige Sekunden im Leerlauf laufen lassen.
- Motor abstellen und etwa eine Minute warten. Dann Ölstand am Sichtglas ④ überprüfen. Liegt der Pegel unter der Marke "F", Öl bis dahin nachfüllen.

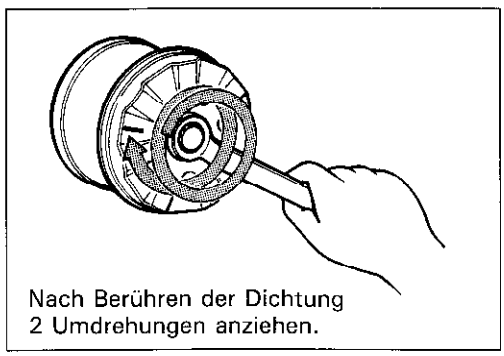


ERFORDERLICHE MOTORÖLMENGE
Ölwechsel: 3,3 L
Filterwechsel: 3,5 L
Motorüberholung: 4,6 L

⚠ ACHTUNG

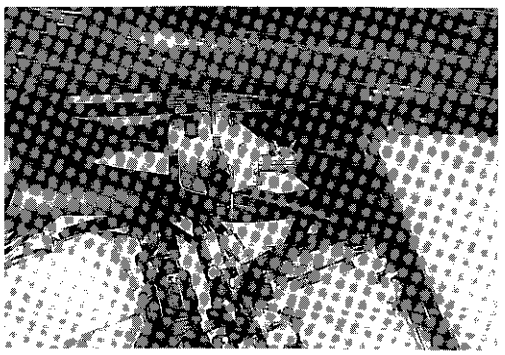
Ausschließlich ORIGINAL ÖLFILTER FÜR SUZUKI MOTOR RÄDER verwenden, da Originalölfilter anderer Hersteller und markenfreie Teile in Gewindemaßen (Durchmesser der Gewindebohrung und Gewindeabstand), Filterleistung und Lebensdauer verschieden sein könnten, was zu einem Motorschaden oder Öllecks führen kann. Originalölfilter für SUZUKI Automobile sind ebenfalls nicht für Motorräder verwendbar.



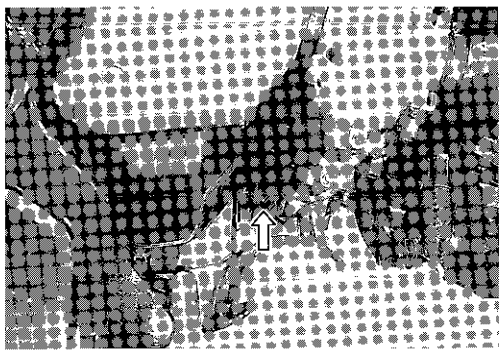


KRAFTSTOFFLEITUNG

Alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen.
Alle 4 Jahre erneuern.



VERGASER



LEERLAUFDREHZAHL (Leerlaufeinstellung)

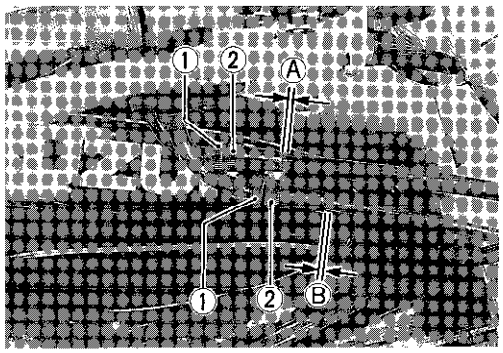
Erstmals nach 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen.

HINWEIS:
Diese Einstellung bei warmem Motor vornehmen.

- Drehzahlmesser anschließen.
- Motor anlassen und Drehzahl durch Drehen der Gasschieber-Anschlagschraube irgendwo zwischen 1 100 und 1 300 UpM einstellen.

Leerlaufdrehzahl:
1 200 $^{+100}_{-50}$ UpM E-18, 39
1 200 ± 100 UpM ... Sonstige

EINSTELLUNG DES GASZUGSPIELS



Vor der Einstellung des Gaszugspiels muß zuerst der Rückstellzug und dann der Betätigungszug eingestellt werden.

Spiel Ⓐ des Rückstellzugs

Am Punkt Ⓐ des Rückstellzugs darf kein Spiel vorhanden sein. Den Gaszug nach den folgenden Anweisungen einstellen.

- Kontermutter ① lockern und Stellschraube ② hinein- oder herausdrehen, bis sich das vorgeschriebene Spiel ergibt.
- Stellschraube halten und Kontermutter ① anziehen.

Spiel Ⓑ des Betätigungszugs

Das Spiel Ⓑ des Gaszugs sollte 0,5 — 1,0 mm betragen. Die Einstellung erfolgt auf die gleiche Weise wie beim Rückstellzug.

Spiel Ⓐ des Gaszugs: 0 mm
Ⓑ: 0,5—1,0 mm

⚠ WARNUNG

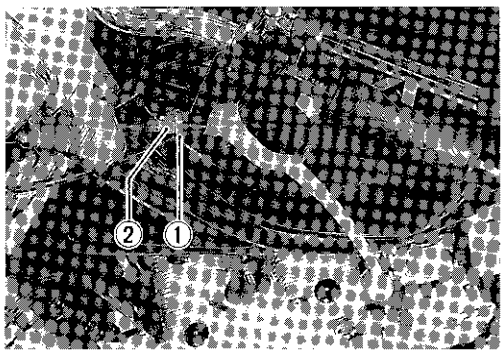
Nach erfolgter Einstellung überprüfen, ob ein Lenkerausschlag auch nicht die Leerlaufdrehzahl erföht und der Gasgriff auch gleichmäßig und von selbst zurückgeht.

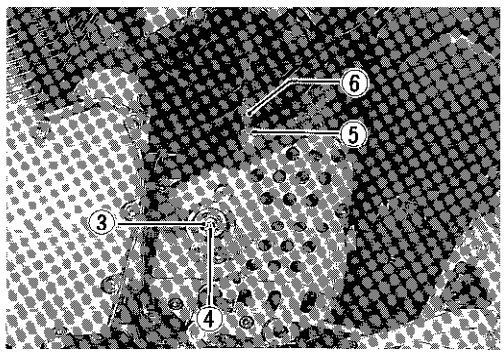
KUPPLUNG

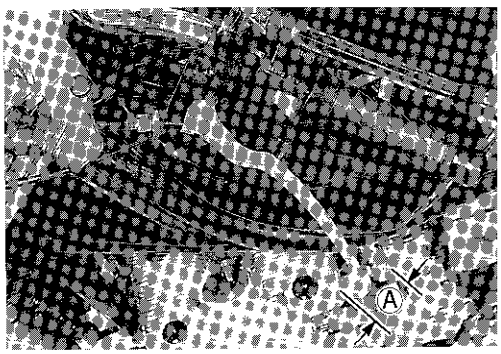
Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten), dann alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen.

- Die Sicherungsmutter ① lösen, dann die Einstellvorrichtung ② bis zum Anschlag in den Kupplungshebel hineindrehen.
- Die Abdeckung des Kupplungsausrückmechanismus entfernen.
- Die Sicherungsmutter ③ lösen, dann die Einstellschraube ④ zwei oder drei Umdrehungen herausdrehen.
- Aus dieser Position die Einstellschraube ④ langsam hineindrehen, bis ein Widerstand verspürt wird.
- Nun die Einstellschraube ④ wieder um ¼ — ½ Umdrehungen herausdrehen, dann die Sicherungsmutter ③ festziehen.
- Die Sicherungsmutter ⑤ lösen, dann die Zug-Einstellvorrichtung ⑥ drehen, bis das Spiel Ⓐ am Ende des Kupplungshebels 10 — 15 mm beträgt.
- Die Sicherungsmutter (⑤ und ③) festziehen.

Spiel Ⓐ des Kupplungshebels: 10—15 mm





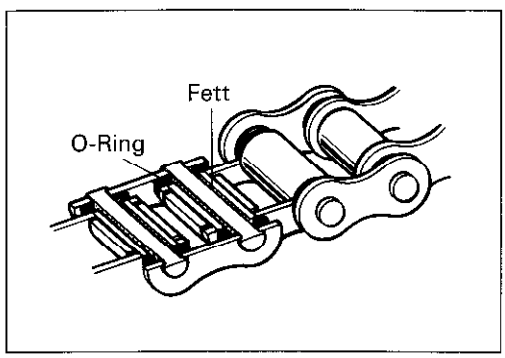


ANTRIEBSKETTE

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

Antriebskette auf folgende mögliche Mängel ansehen (Motorrad mit einem Wagenheber oder einen Holzblock aufbocken und bei Getriebe im Leerlauf Hinterrad langsam von Hand drehen):

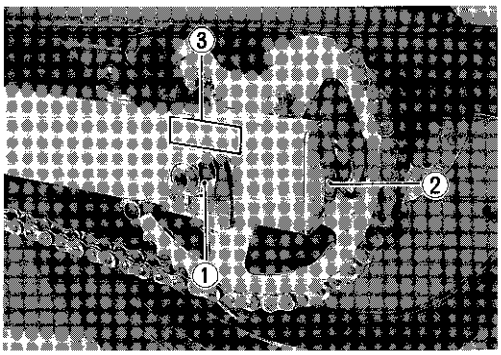
* Lose Nietbolzen
* Beschädigte Hülsen
* Trockene oder verrostete Glieder
* Abgeknickte oder festgeklemmte Glieder
* Übermäßiger Verschleiß
* Falsche Ketteneinstellung
* Fehlende O-Ringe



Bei irgendeinem Defekt Antriebskette erneuern.

HINWEIS:
Antriebskette bei Erneuerung samt Ritzel erneuern.

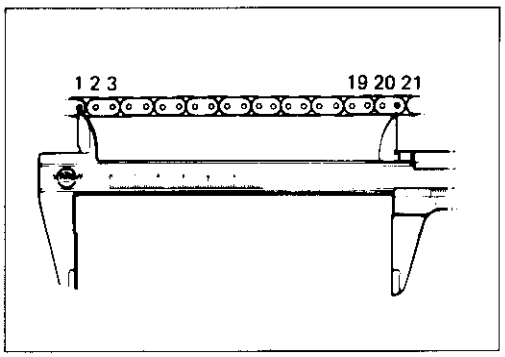
ÜBERPRÜFEN



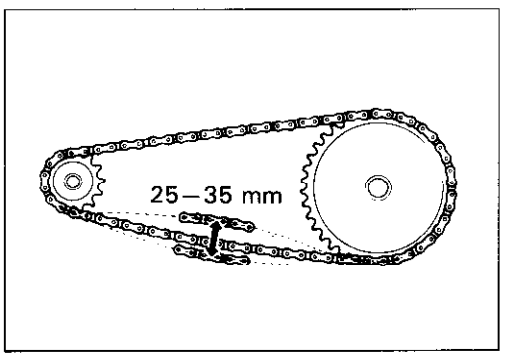
- Achsmutter ① lösen.
- Antriebskette durch Anziehen der beiden Kettenspannerschrauben ② durchspannen.
- 21 Nietbolzen (20 Abstände) auf der Kette abzählen und den Abstand zwischen den beiden Punkten messen. Bei Überschreitung der Verschleißgrenze Kette erneuern.

Länge der Antriebskette über 20 Abstände	Verschleißgrenze
	319,4 mm

EINSTELLEN

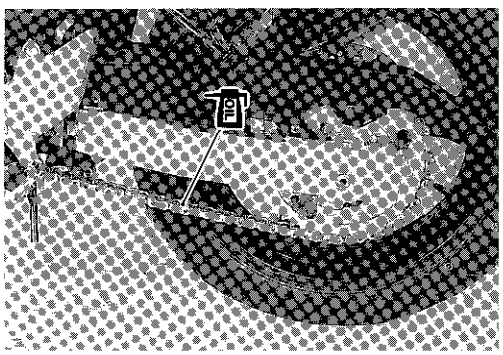


- Beide Kettenspannerschrauben ② lockern bzw. anziehen, bis die Kette an der Mitte zwischen Antriebs- und Kettenrad einen Durchhang von 25—35 mm aufweist. Die Markierung ③ an beiden Kettenspannern muß sich auf der Meßskala an gleicher Stelle befinden, damit Vorder- und Hinterrad genau ausgerichtet sind.
- Zur genauen Einstellung Motorrad auf Seitenständer stellen.
- Nach Einstellung des Kettendurchhangs Achsmutter ① festziehen.
- Beide Kettenspannerschrauben festziehen.



Hinterachsmutter: 100 N·m (10,0 kg-m)

REINIGEN UND SCHMIEREN



- Kette in Kerosin auswaschen. Bei Neigung der Kette zu schnellerem Rosten Abstände verkürzen.

⚠ ACHTUNG

Nicht Trichloräthylen, Benzin oder ähnliches verwenden. Diese Flüssigkeiten haben eine zu starke Lösungskraft für diese Kette und können, was wichtiger ist, die O-Ringe (bzw. Dichtringe) beschädigen, die des Fett zwischen Buchse und Nietbolzen halten. Nicht vergessen, daß eine hohe Lebensdauer der Kette auf dem Vorhandensein von Fett in diesem Zwischenraum beruht.

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

⚠ ACHTUNG

*** Nicht ein als "Antriebskettenöl" erhältliches Öl verwenden. So ein Öl kann die O-Ringe (bzw. dichtringe) beschädigen.**
*** Die Standardkette ist RK50MF0Z$_1$.**
SUZUKI empfiehlt als Austauschkette diese Standardketten.

BREMSE

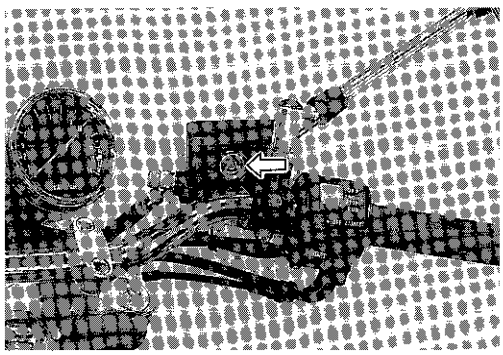
(BREMSE)
Erstmals nach 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen.

(BREMSSCHLAUCH UND BREMSFLÜSSIGKEIT)
Alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen. Bremsschläuche alle 4 Jahre erneuern. Bremsflüssigkeit alle 2 Jahre wechseln.

BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND

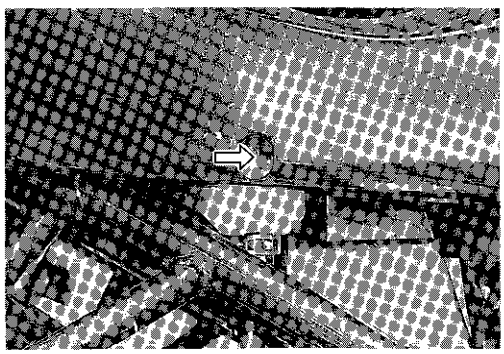
- Motorrad senkrecht halten und Lenker gerade ausrichten.
- Bremsflüssigkeitsstand überprüfen. Dazu unteren Strich am vorderen und hinteren Bremsflüssigkeitsbehälter ansehen.
- Liegt der Pegel unter dem unteren Strich, Bremsflüssigkeit folgender Spezifikation nachfüllen.

Spezifikation und Klassifikation: DOT 4



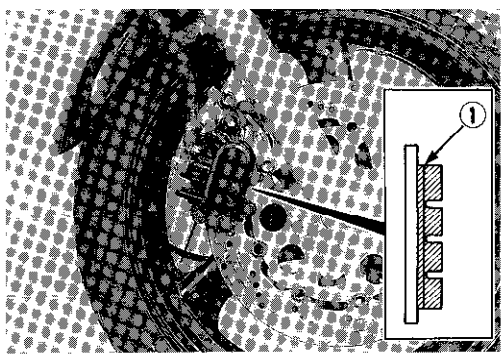
⚠ WARNUNG

Die Bremsanlage dieses Motorrads ist mit einer Bremsflüssigkeit auf Glykolbasis gefüllt. Nicht andere Bremsflüssigkeiten verwenden oder zumischen-z.B. auf Silikon- oder Petroleumbasis. Keine Bremsflüssigkeit aus alten, angebrochenen oder unversiegelten Behältern verwenden. Nie von der letzten Wartung übriggebliebene und über einen längeren Zeitraum aufbewahrte Bremsflüssigkeit wiederverwenden.



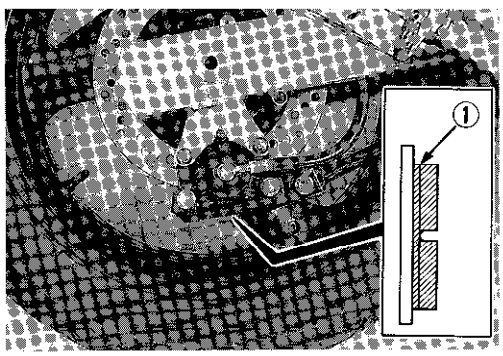
⚠ WARNUNG

Auslaufende Bremsflüssigkeit beeinträchtigt die Fahrsicherheit und greift lackierte Flächen sofort an. Vor jeder Fahrt Bremsschläuche und Schlauchanschlüsse auf Risse und Undichtigheit überprüfen.



BREMSKLÖTZE

Der Verschleiß von Bremsklötzen läßt sich anhand der auf dem Bremsklotz eingekerbten Verschleißmarke ① ermitteln. Geht der Verschleiß über diese Marke hinaus, Bremsklötze erneuern. (siehe Seite 5-14 und 5-40.)



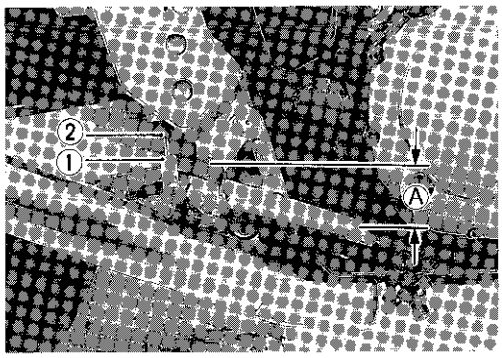
⚠ ACHTUNG

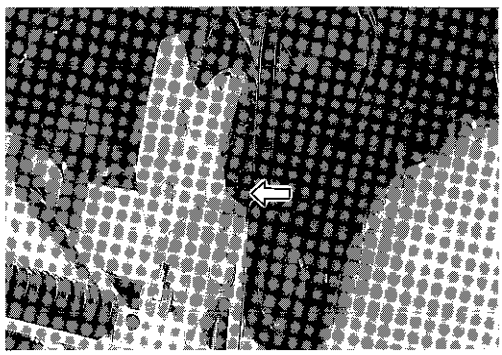
Bremsklötze als Garnitur erneuern, da sonst die Bremsleistung beeinträchtigt wird.

BREMSPEDALHÖHE

- Kontermutter ① lockern und Gestänge ② drehen, bis das Bremspedal 45 mm Ⓐ unter der Oberkante der Fußraste liegt.
- Durch Wiederanziehen der Kontemutter ① Gestänge ② in der richtigen Stellung sichern.

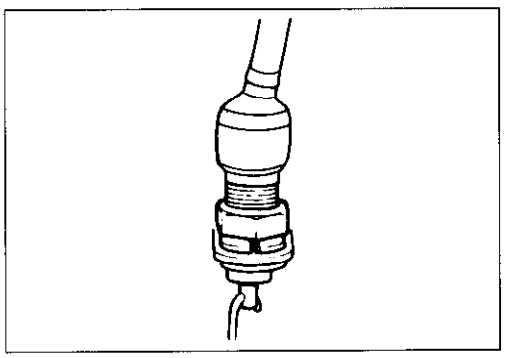
Bremspedalhöhe Ⓐ: 45 mm





BREMSLICHTSCHALTER

Bremslichtschalter hinten so einstellen, daß das Bremslicht bei Drücken des Bremspedals kurz vor dem Ansprechen der Bremsen aufleuchtet.



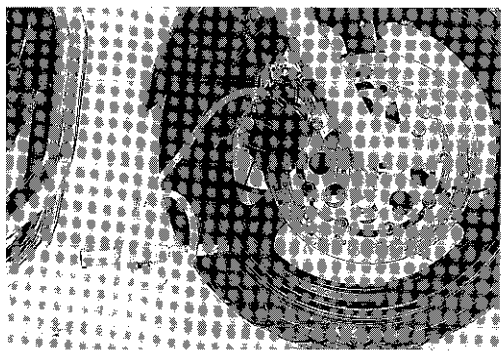
ENTLÜFTEN DES BREMSKREISES

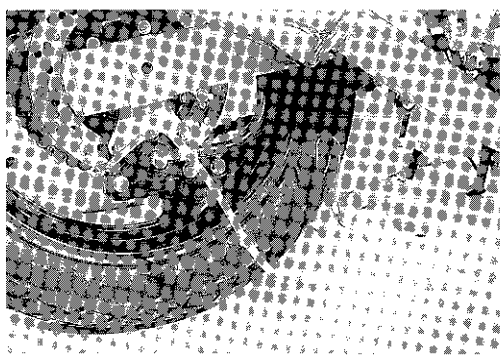
Luft im Bremskreis wirkt iwe ein Kissen und nimmt einen Großteil des im Hauptbremszylinders aufgebauten Drucks auf, was die volle Bremsleistung des Bremssattels mindert. Luft zeigt sich durch "Schwammigkeit" im Bremshebel und durch fehlende Bremskraft. Angesichts der Gefahr, die Luft im Bremskreis für Maschine und Fahrer bedeutet, ist es unerläßlich, nach Wiederzusammenbau der Bremse und Wiederherstellung der Bremsanlage den Bremskreis wie folgt zu entlüften:

- Behälter im Hauptbremszylinder bis zum Strich "UPPER" auffüllen. Behälterdeckel wieder aufsetzen, damit kein Schmutz in den Behälter kommt.
- Einen Schlauch am Entlüftungsventil des Bremssattels anbringen und sein freies Ende in einen Auffangbehälter hängen.

Entlüftungsventil: 8 N·m (0,8 kg-m)

- Vorderbremse: Am Entlüftungsventil entlüften.
- Bremshebel in rascher Folge mehrmals drücken und loslassen, dann ganz durchdrücken, ohne loszulassen. Entlüftungsventil um eine Vierteldrehung öffnen, so daß die Bemsflüssigkeit in den Auffangbehälter läuft; dadurch weicht der Druck und der Bremshebel berührt den Lenkergriff. Dann Ventil schließen, Bremshebel pumpen und drücken und Ventil wieder öffnen. Diesen Vorgang so lange wiederholen, bis die in den Auffangbehälter fließende Bremsflüssigkeit keine Luftblasen mehr enthält.





HINWEIS:
Beim Entlüften der Bremsanlage ggf. Bremsflüssigkeit in den Bchältcr nachfüllen. Es muß stets etwas Flüssigkeit sichtbar im Behälter sein.

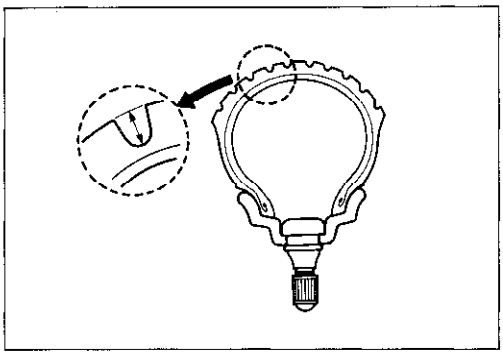
- Entlüftungsventil schließen und Schlauch abziehen. Reservoir mit Bremsflüssigkeit bis zur oberen Kante des Prüffensters auffüllen.

⚠ ACHTUNG

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

- Im Unterschied zur Entlüftung der Vorderbremse wird bei Entlüftung der Hinterbremse deren Hauptbremszylinder von einem Pedal gesteuert.

REIFEN



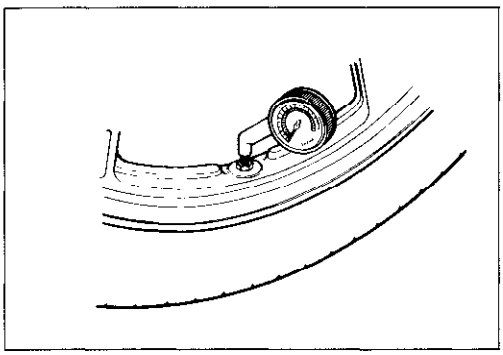
Alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen.

REIFENPROFIL

Ein Fahren der Maschine mit stark abgefahrenen Reifen verringert die Fahrstabilität und erhöht in der Folge das Gefahrenmoment. Es empfiehlt sich daher dringend die Erneuerung von Reifen bei Unterschreitung folgender Profiltiefen:

Reifenmindestprofil: VORNE 1,6 mm
HINTEN 2,0 mm

REIFENDRUCK



Bei zu hohem bzw. zu niedrigem Reifendruck verschlechtert sich das Lenken und erhöht sich der Reifenverschleiß. Um ein gutes Fahrverhalten und eine lange Lebensdauer der Reifen zu gewährleisten, stets den richtigen Reifendruck einhalten. Der Luftdruck bei kalten Reifen ist wie folgt:

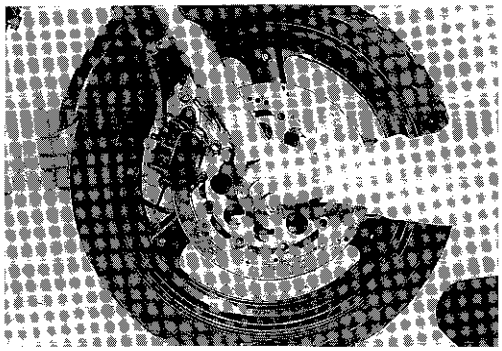
LUFTDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT BEIFAHRER	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	225	2,25	225	2,25
HINTEN	250	2,50	250	2,50

⚠ ACHTUNG

Der Standardreifen an diesem Motorrad ist 110/70-17 für vorne (BRIDGESTONE G601G) und 150/70-17 für hinten (BRIDGESTONE G602). Verwendung von anderen als den vorgeschriebenen Reifen kann zu verschlechtertem Fahrverhalten führen. Die Verwendung von SUZUKI Originalreifen wird dringend empfohlen.

LENKUNG

Erstmals nach 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 12 000 km (24 Monate) überprüfen.



Zur besseren Handhabung ist die Lenkung mit Kegelrollenlagern bestückt. Damit die Lenkung 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 schlechtes Fahrverhalten. Maschine aufstützen, so daß das Vorderrad vom Boden abhebt. Bei gerade ausgerichtetem Rad Gleitrohre in Achsnähe fassen, nach vorne ziehen und überprüfen, ob auch kein Spiel in der Teleskopgabeleinheit vorhanden ist. Bei Spiel Lenklager einstellen. (siehe Seite 5-31 dieser Anleitung.)

TELESKOPGABEL

Alle 12 000 km (24 Monate) überprüfen.

Teleskopgabel auf Ölundichtigkeit, Riefen und Kratzer an der Außenfläche der Standrohre überprüfen. Defekte Teile ggf. erneuern. (siehe Seite 5-21.)

HINTERRADAUFHÄNGUNG

Alle 12 000 km (24 Monate) überprüfen.

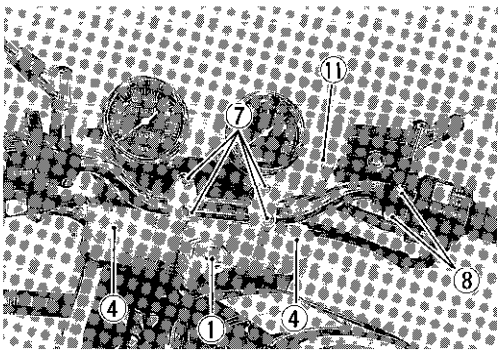
Hinteren Stoßdämpfer auf Ölundichtigkeit ansehen und überprüfen, ob in der Schwingeneinheit auch kein Spiel vorhanden ist.

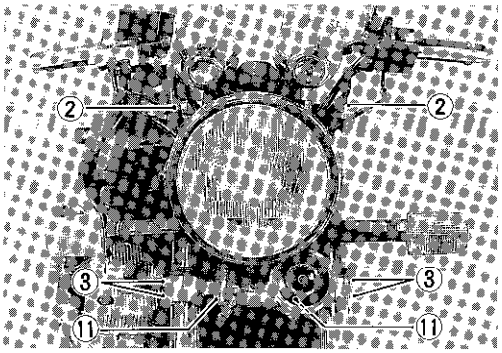
FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN

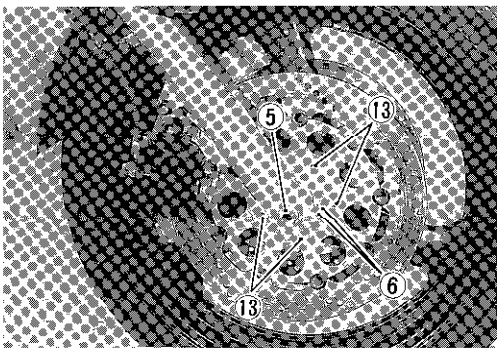
Erstmals nach 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 6 000 km (12 Monate) nachziehen.

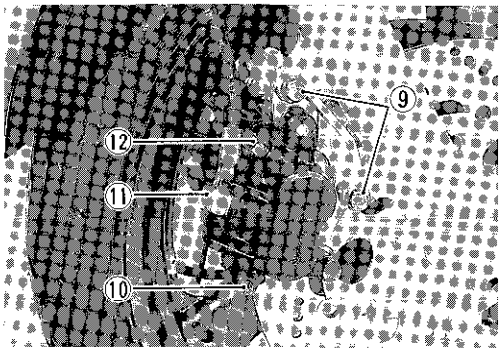
Sich vergewissern, daß alle Schrauben und Muttern des Fahrgestells mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festgezogen wurden. (Für die Position am Motorrad der nachstehend aufgeführten Schrauben und Muttern sich auf Seite 2-18 beziehen.)

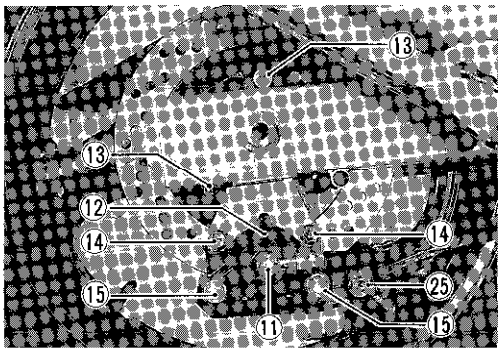
Gegenstand	N·m	kg-m
① Mutter am Lenkkopf	65	6,5
② Schraube an der oberen Gabelbrücke	23	2,3
③ Schraube an der unteren Gabelbrücke	23	2,3
④ Hutschraube an der Teleskopgabel	23	2,3
⑤ Vorderachse	65	6,5
⑥ Vorderachs-Sicherungsschraube	23	2,3
⑦ Lenkerklemmschrauben	23	2,3
⑧ Befestigungsschraube für Hauptbremszylinder der Vorderbremse	10	1,0
⑨ Befestigungsschraube für Vorderradbremssattel	25	2,5
⑩ Befestigungsschraube der vorderen Bremsklötze	18	1,8
⑪ Schraube an Bremsleitungsverbindung (vorne und hinten)	23	2,3
⑫ Entlüftungsventil (vorne und hinten)	8	0,8
⑬ Schraube an Bremsscheibe (vorne und hinten)	23	2,3
⑭ Befestigungsschraube für Hinterradbremssattel	25	2,5
⑮ Schraube am Hinterradbremssattelgehäuse	33	3,3
⑯ Befestigungsschraube für Hauptbremszylinder der Hinterbremse	23	2,3
⑰ Sicherungsmutter der Hinterradbremse	18	1,8
⑱ Befestigungsschraube für Halterung der vorderen Fußraste	23	2,3
⑲ Mutter an vorderer Fußraste	39	3,9
⑳ Schwingachsmutter	100	10,0
㉑ Befestigungsmutter für hinteres Federbein (oben und unten)	50	5,0
㉒ Befestigungsmutter für hinteren Dämpferhebel/ hintere Dämpferstange	85	8,5
㉓ Hinterachsmutter	100	10,0
㉔ Kettenradmutter	60	6,0
㉕ Mutter des hinteren Bremsankers	35	3,5

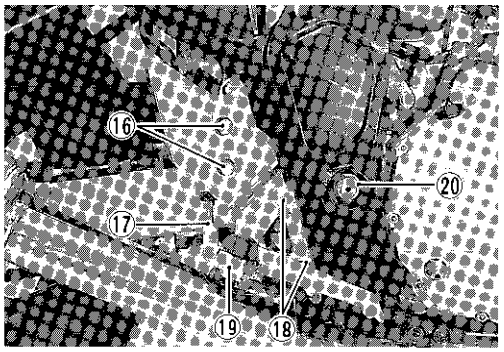

11
7
4
1
4
8

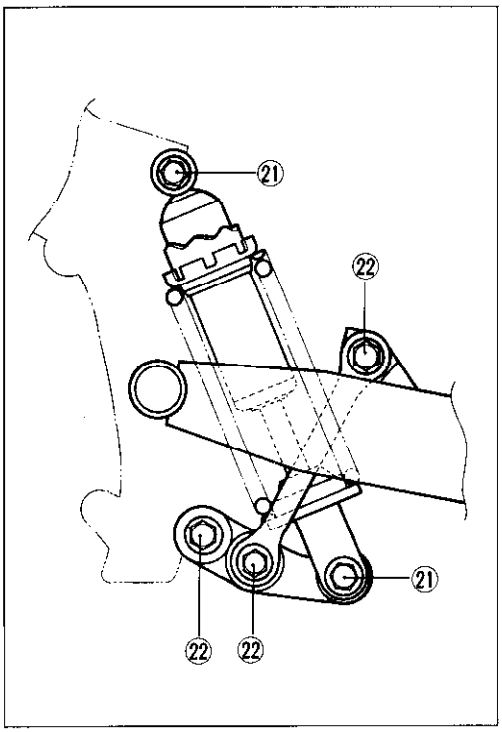

2
2
3
3
11
11

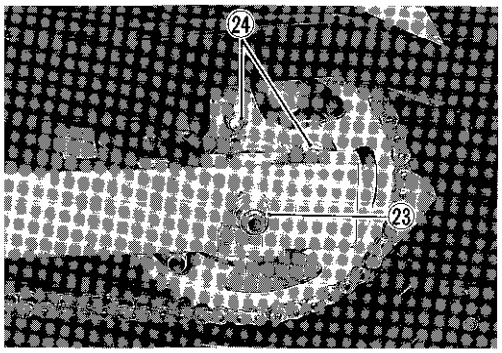

5
13
6
13


9
12
11
10


13
13
12
14
14
15
25
11
15


16
20
17
19
18


21
22
21
22
22


24
23

ÜBERPRÜFUNG DES VERDICHTUNGSDRUCKS

Die Verdichtung eines Zylinders ist ein guter Hinweis auf seinen inneren Zustand.
Die Entscheidung, einen Zylinder zu überholen, beruht oft auf den Ergebnissen eines Kompressionstests. Protokolle über die periodische Wartung bei der Vertragswerkstatt enthalten auch die Kompressionsmeßwerte von jedem Kundendienst.

VERDICHTUNGSDRUCK

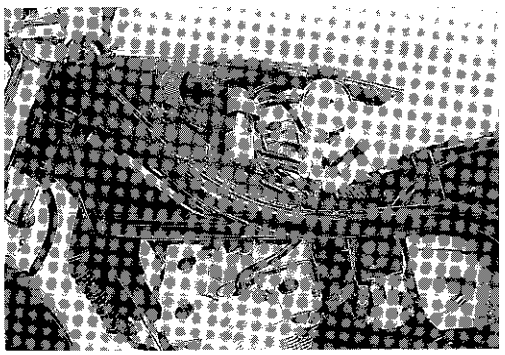
Standard	Grenzwert	Unterschied
1 000—1 500 kPa (10—15 kg/cm²)	800 kPa (8 kg/cm²)	200 kPa (2 kg/cm²)

Niedriger Verdichtungsdruck kann auf eine der folgenden Bedingungen verweisen:
* Zylinderwandung stark abgenutzt
* Kolben oder Kolbenringe verschlissen
* Kolbenringe in Nut festsitzend
* Ventilsitz schlecht
* Zylinderkopfdichtung rissig oder sonst defekt

Motor in folgenden Fällen überholen:
* Der Verdichtungsdruck in einem der Zylinder beträgt weniger als 800 kPa (8 kg/cm²).
* Der Verdichtungsdruckunterschied zwischen zwei Zylindern beträgt mehr also 200 kPa (2 kg/cm²).
* Der Verdichtungsdruck liegt überall unter 1 000 kPa (10 kg/cm²), aber über 800 kPa (8 kg/cm²).

DURCHFÜHRUNG DES KOMPRESSIONSTESTS

HINWEIS:
* *Vor dem Testen des Verdichtungsdrucks im Motor müssen die Zylinderkopfschrauben im vorgeschriebenen Drehmoment angezogen und die Ventile richtig eingestellt sein.*
* *Vor dem Test Motor im Leerlauf warmlaufen lassen.*
* *Die Batterie muß voll geladen sein.*



Entsprechende Teile entfernen und Verdichtungsdruck wie folgt testen:
- Sitzbank, und Kraftstofftank abnehmen.
- Alle Zündkerzen entfernen.
- Kompressionsprüfer in eine der Zündkerzenbohrungen fest einsetzen.
- Gasgriff auf Vollgas halten.
- Motor mit dem Anlasser einige Sekunden ankurbeln und dabei den größten Meßwert als Verdichtung dieses Zylinders festhalten.
- Diesen Vorgang auch au den anderen Zylindern durchführen.

TOOL 09915-64510: Kompressionsprüfer
09915-63310: Vorsatz

ÜBERPRÜFUNG DES ÖLDRUCKS

Zur groben Beurteilung des Zustands der beweglichen Teile Öldruck im Motor periodisch überprüfen.

ÖLDRUCK

Über 300 kPa (3,0 kg/cm²) **Unter 600 kPa (6,0 kg/cm²)**	**bei 3 000 UpM, Öltemperatur bei 60°C**

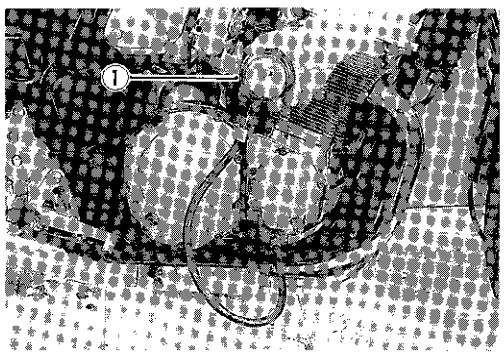
Ist der Öldruck niedriger oder höher als vorgeschrieben, kommen folgende Gründe in Frage.

NIEDRIGER ÖLDRUCK
* Ölfilter vberstopft
* Ölundichtigkeiten an Ölkanälen
* O-Ring beschädigt
* Ölpumpe defekt
* Kombination obiger Punkte

HOHER ÖLDRUCK
* Viskositätsklasse des verwendeten Motoröls zu hoch
* Ölkanäle verstopft
* Kombination obiger Punkte

DURCHFÜHRUNG DES ÖLDRUCKTESTS

Motor anlassen und nachsehen, ob das Öldruckanzeigelämpchen, ob das Öldruckanzeigeschaltkreis überprüfen. Ist er in Ordnung, Öldruck wie folgt überprüfen:
- Verschlußschraube am Hauptölkanal entfernen.
- Öldruckmesser ① mit Anschlußstück anbringen (siehe Abb.).
- Motor wie folgt warmlaufen lassen:
  Sommer 10 Min. bei 2 000 UpM
  Winter 20 Min. bei 2 000 UpM
- Nach dem Warmlaufenlassen Motordrehzahl (nach dem eingebauten Drehzahlmesser) auf 3 000 UpM erhöhen und Öldruckmesser ablesen.



TOOL **09915-74510: Öldruckmesser**
09915-74540: Anschlußstück
09915-77330: Messer (für Hochdruck)

MOTOR

INHALT

BEI EINGEBAUTEM MOTOR AUSBAUBARE MOTORTEILE 3- 1
AUS- UND WIEDEREINBAU DES MOTORS 3- 2
AUSBAU DES MOTORS 3- 2
WIEDEREINBAU DES MOTORS 3- 6
ZERLEGUNG DES MOTORS 3- 9
ÜBERPRÜFUNG UND WARTUNG VON MOTORTEILEN 3-21
ZYLINDERKOPF 3-21
VENTIL 3-22
NOCKENWELLE 3-28
STEUERKETTENSPANNER 3-31
ZYLINDER 3-31
KOLBEN 3-32
KOLBENRING 3-32
KOLBENBOLZEN 3-34
PLEUEL 3-34
KURBELWELLE 3-37
KUPPLUNG 3-41
ÖLPUMPE 3-42
GETRIEBE 3-42
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS 3-46

BEI EINGEBAUTEM MOTOR AUSBAUBARE MOTORTEILE

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

MOTOR MITTE

	Siehe Seite
Auspuffrohr/-topf	3- 4
Ölleitung	3- 9
Ölfilter	3- 9
Ölkühler	3- 5
Ölwanne	3-19
Öldruckregler	3-49
Ölsumpffilter	3-17
Vergaser	3- 3
Steuerkettenspanner	3- 9 und 62
Zylinderkopfhaube	3- 9 und 63
Zylinderkopfentlüftungs-deckel	3- 9
Nockenwellen	3-10 und 58
Zylinderkopf	3-10 und 58
Zylinder	3-11 und 57
Kolben	3-11 und 56
Anlassermotor	3-12 und 55
Lichtmaschine	3-12 und 54

MOTOR LINKS

	Siehe Seite
Schalthebel	3- 4
Antriebskettenradschutz	3- 4
Antriebskettenrad und -kette	3- 4
Gehäuse des Leerlaufanzeige-schalters	3-16
Anlasserkupplungsgehäuse	3-15 und 54
Anlasserleerlauf	3-15 und 54
Anlasserkupplung	3-15 und 54

MOTOR RECHTS

	Siehe Seite
Kupplungsabdeckung	3-12 und 52
Signalerzeugerspule	3-12 und 53
Öldruckschalter	3-52
Druckplatte, Reib- und Stahllamellen der Kupplung	3-13 und 52
Kupplungskorb	3-13 und 51
Ölpumpenabtriebsrad	3-14 und 51
Lichtmaschinen-/ Ölpumpenantriebsrad	3-14 und 51
Primärabtriebsrad	3-14 und 51
Schaltwelle	3-14 und 50
Sperrklinke des Chalthebel-nockens und des Schaltautomaten	3-14 und 50

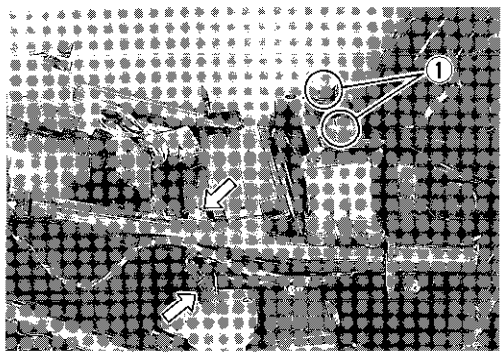
AUS- UND WIEDEREINBAU DES MOTORS

AUSBAU DES MOTORS

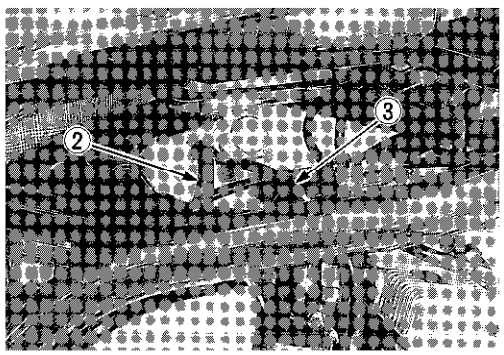
Motor vor dem Ausbau mit Dampfdruckreiniger säubern. Im folgenden wird der Ausbau des Motors Schritt für Schritt erklärt. Der Einbau des Motors erfolgt in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus.

- Sitz abnehmen.
- Rahmenverkleidung komplett abnehmen. (siehe Seite 5-2.)

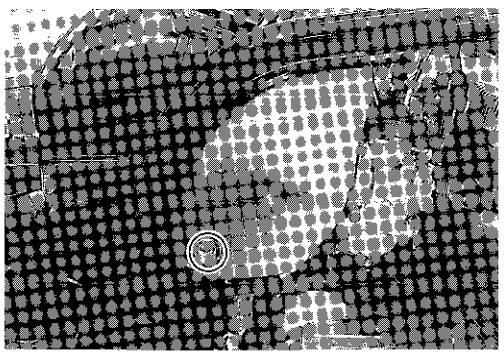
- Die Anschlußklemme des Minuskabel ⊖ und den Stecker des Batterie-Minuskabels ⊖ abziehen.
- Die Befestigungsschraube ① des Kraftstoffhahns herausdrehen.



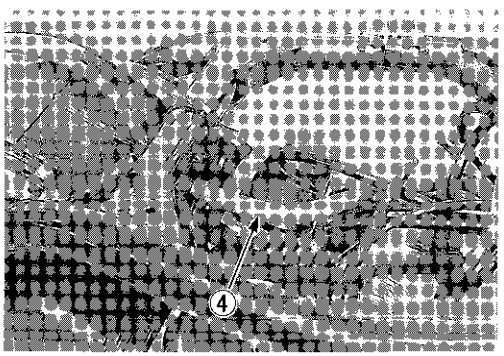
- Den Kraftstoffabsperrhahn auf die ON-Position stellen, dann den Kraftstoffschlauch ② und den Unterdruckschlauch ③ vom Kraftstoffabsperrhahn abziehen.
- Den Kraftstofftank ausbauen.



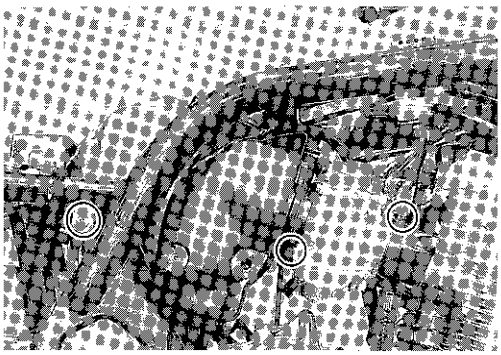
- Das rechte und linke Luftfiltergehäuse abnehmen.



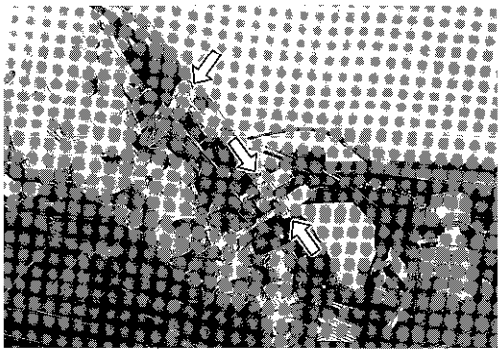
- Den Entlüftungsschlauch ④ abziehen.



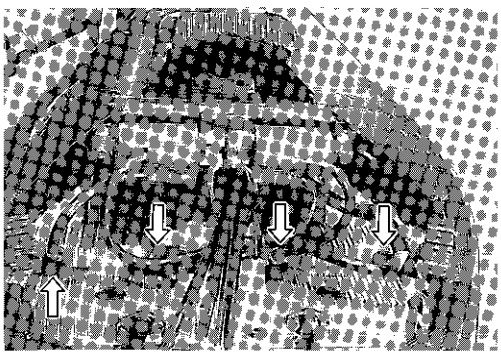
- Die Befestigungsschrauben der rechten und linken Luftfiltergehäuse herausdrehen.
- Die entsprechenden Vergaserhalteschrauben lösen.
- Das Luftfiltergehäuse etwas nach hinten verschieben.



- Die Gaszüge und den Anlasserzug aushängen, dann die Vergasereinheit ausbauen.

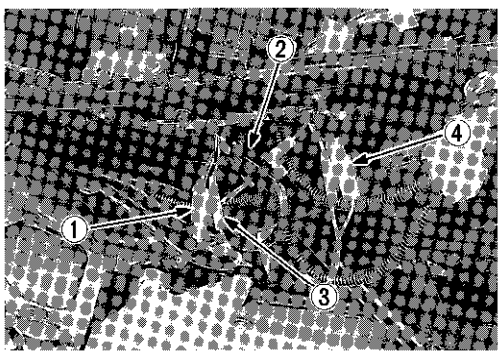


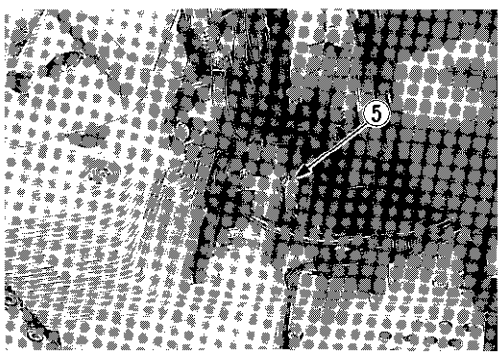
- Alle Zündkerzenstecker abziehen.



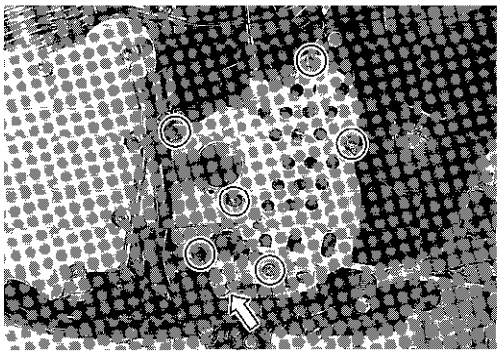
- Folgende Kabel abklemmen:

① Signalerzeugerspule
② Lichtmaschine
③ Öldruckschalter (in der Ölwanne montiert)
④ Leerlaufschalter
⑤ Anlassermotor



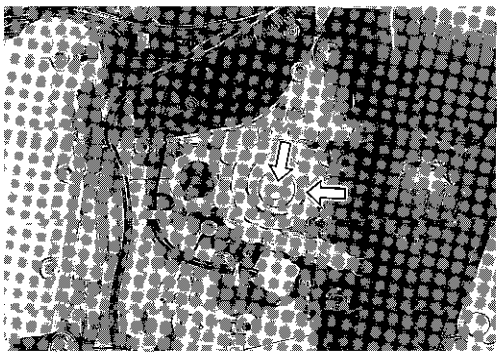


- Befestigungsschraube entfernen und Schalthebel ausbauen.
- Schrauben entfernen und Antriebskettenradschutz abnehmen.

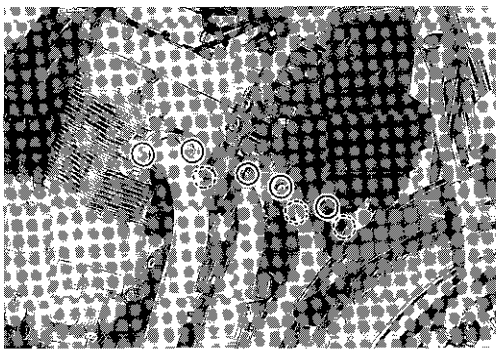


- Hinterbremspedal niederdrücken und Schraube/Mutter am Antriebskettenrad entfernen.
- Anstriebskettenrad abnehmen.

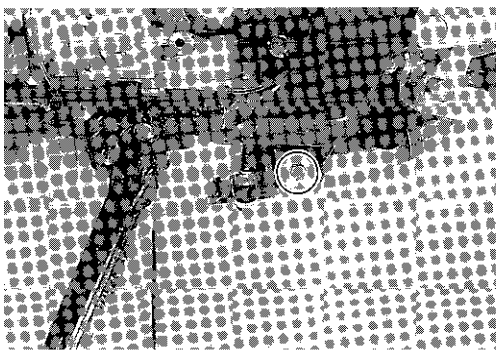
HINWEIS:
Wenn sich das Abnehmen des Antriebskettenrads als schwierig erweist, sind Achsmutter und Ketteneinsteller zu lockern, so daß sich mehr Kettendurchhang ergibt.



- Die acht Klemmschrauben am Auspuffrohr entfernen.

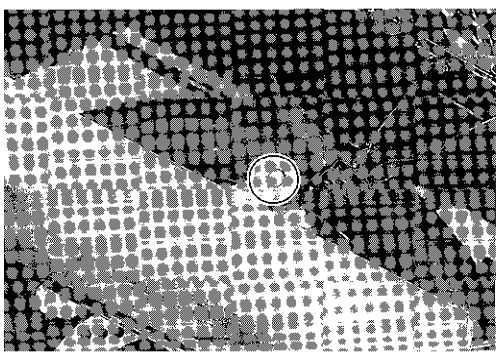


- Befestigungsschrauben am Auspufftopf entfernen, dann Auspuffrohr/-topf komplett ausbauen.

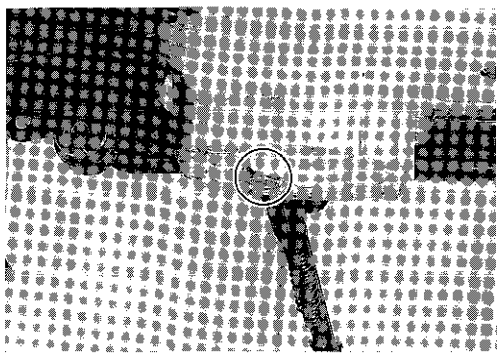


HINWEIS:
Wenn ein neues Auspuffrohr/Schalldämpfer-Zwischenrohr eingebaut wird, muß noch vorhandenes Dichtmittel am Auspuffrohr und der Innenseite des Schalldämpfers restlos entfernt werden; danach müssen Innen- und Außenseite des Auspuffrohrs/Schalldämpfer-Zwischenrohrs mit Auspuffdichtmittel versehen werden.

AUSPUFFDICHTMITTEL: PERMATEX 1372

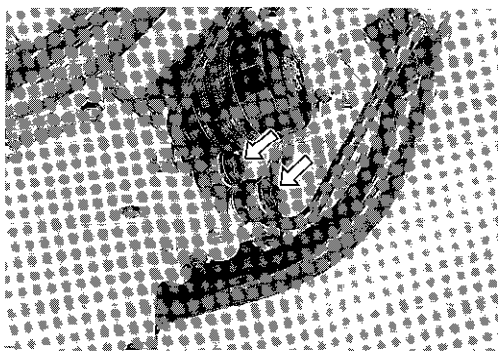


- Den Ablaßstopfen herausdrehen und das Motoröl herauslaufen lassen.

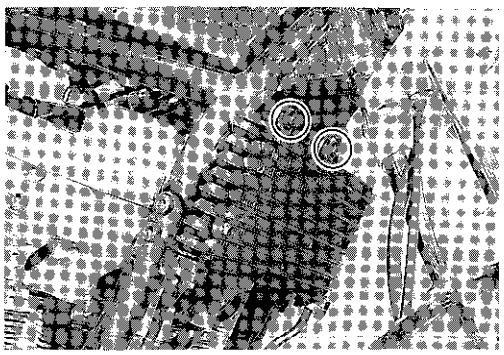


- Die Verbindungsschrauben der Ölkühlerschläuche entfernen.

Ölkühlerschlauch-Verbindungsschraube: 28 N·m (2,8 kg-m)

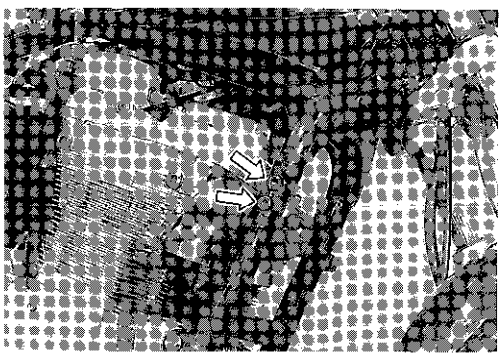


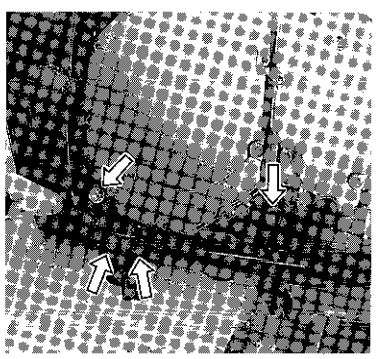
- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann den Ölkühler ausbauen.

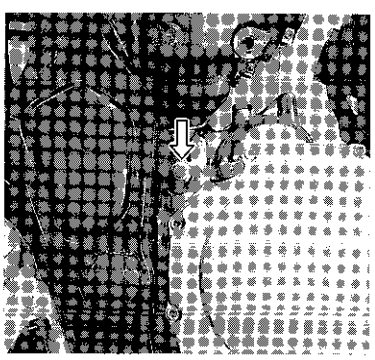


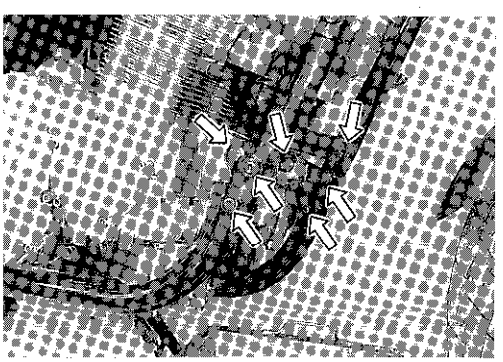
- Den Motor mit einem geeigneten Heber abstützen.
- Die Befestigungsschrauben und -muttern des Rahmenrohrs entfernen.
- Die Motorbefestigungsschrauben, Muttern, Abstandsstück und Halterungen entfernen.
- Den Motor vorsichtig absenken.

HINWEIS:
Wenn sich das Herausnehmen des Motors als schwierig erweist, kann die Entlüftungsabdeckung des Zylinderkopfs abgenommen werden, um zusätzlichen Freiraum zu erhalten.









WIEDEREINBAU DES MOTORS

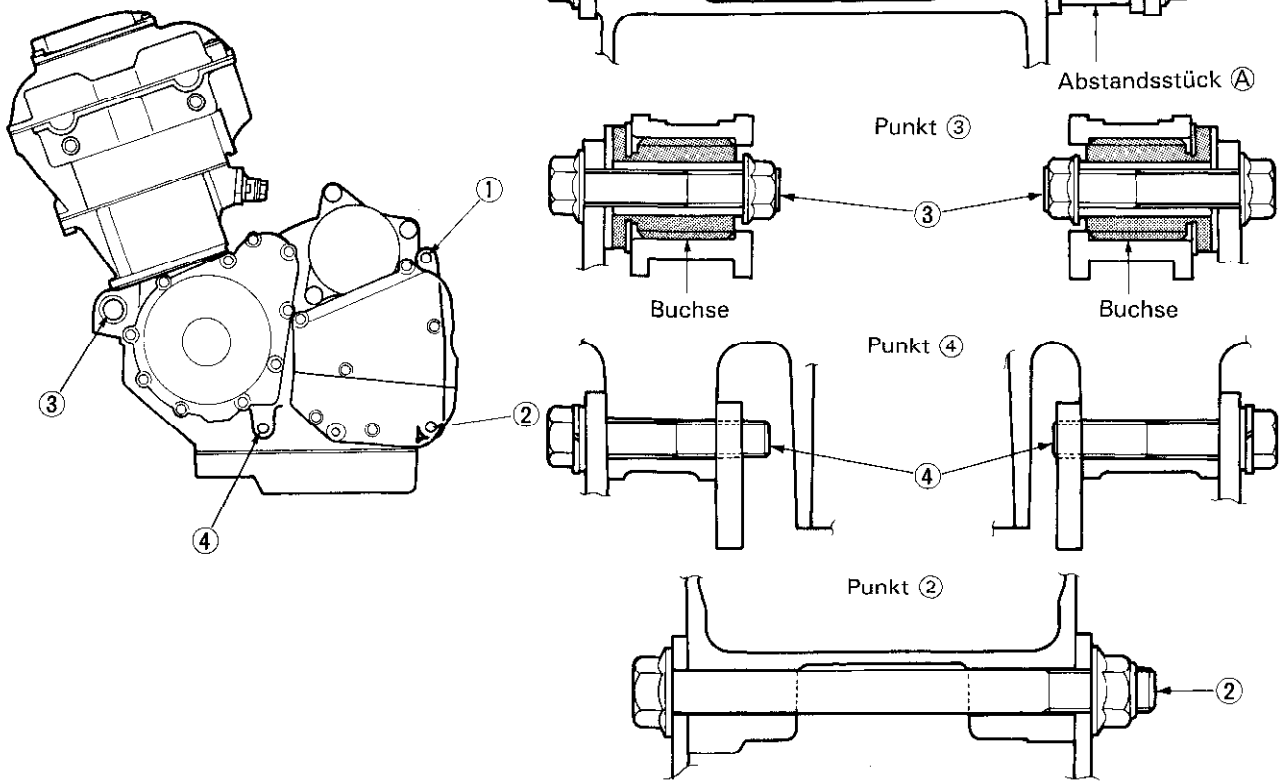
Motor in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wiedereinbauen.

- Die zwei langen Schrauben von der linken Seite einsetzen. Halterungen, Distanzstück, Schrauben und Muttern richtig anbringen (siehe folgende Abb.).

HINWEIS:

Die Motorbefestigungsmuttern sind selbstsichernd. Wurde eine Mutter einmal entfernt, kann sie nicht mehr verwendet werden. Stets neue Muttern verwenden und im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

GEGENSTAND	N·m	kg-m
① , ②	75	7,5
③ , ④	55	5.5

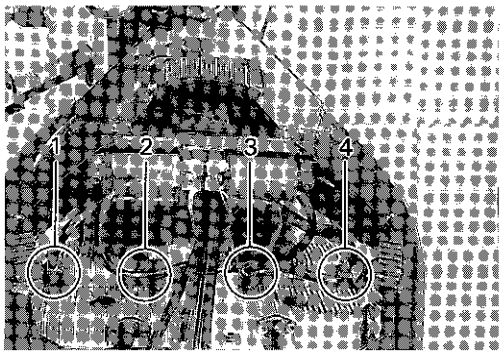


LÄNGE

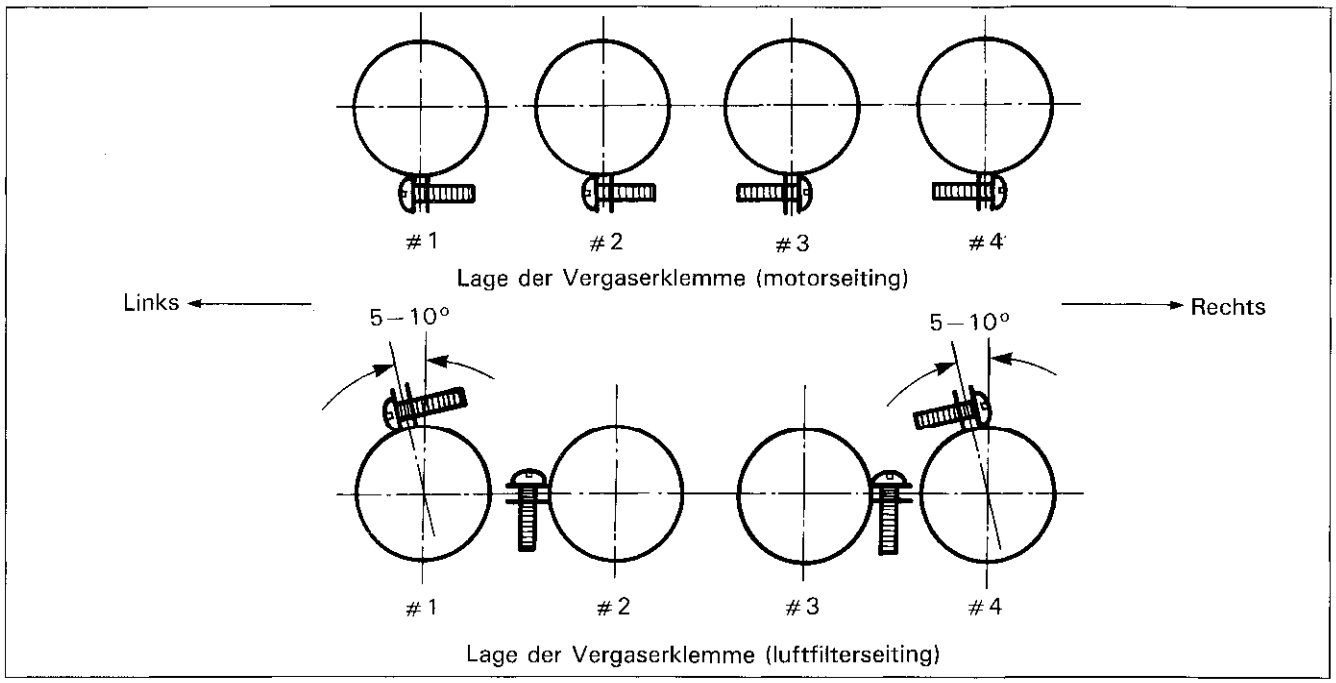
Schraube ①	180 mm
Schraube ②	130 mm
Schraube ③	55 mm
Schraube ④	55 mm
Distanzstück rechts Ⓐ	27 mm

Restliche Motor- und Rahmenrohr-Befestigungsschrauben ..... 32 N·m (3,2 kg-m)

- Stecker so auf die Zündkerzen setzen, daß ihre Markierungen den Zylindernummern entsprechen, die von links nach rechts in der Reihenfolge **1, 2, 3,** und **4** angeordnet sind.

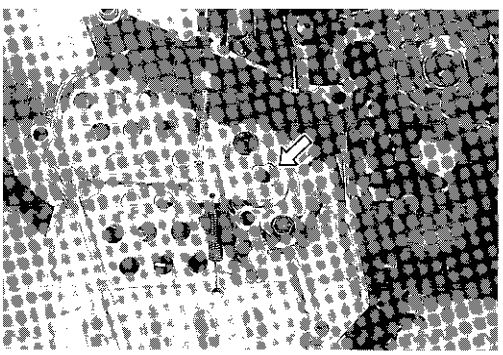


- Vergaserklemmen anbringen (siehe Abb.).

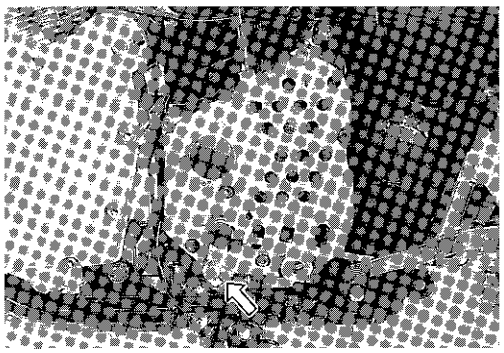


- Vor dem Einbau der Steuerriemenabdeckung eine geringe Menge SUZUKI SUPER GREASE "A" auf den Kupplungsaustrückmechanismus auftragen.

99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



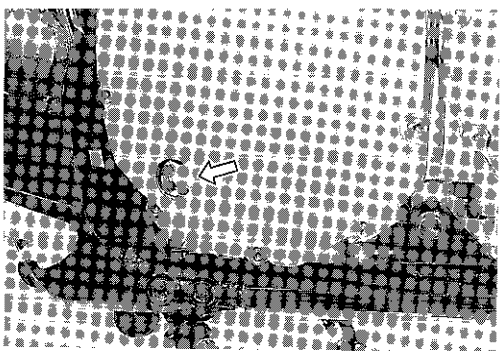
- Den Schalthebel in der korrekten Position an der Schalthebelwelle montieren.



- Die Motorritzelmutter, Motorritzelschraube, Hinterachsmutter, Auspuffrohrschrauben und die Befestigungsschrauben des Schalldämpfers mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen. (Siehe Seite 7-22.)
- Nach dem Wiedereinbau des Motors Kabelbäume, Seilzüge und Leitungen richtig verlegen (Kabel-, Seilzug- und Leitungsführung siehe Seite 7-9 bis 18 des jeweiligen Abschnitts).
- Folgendes Vorschriftsgemäß einstellen:

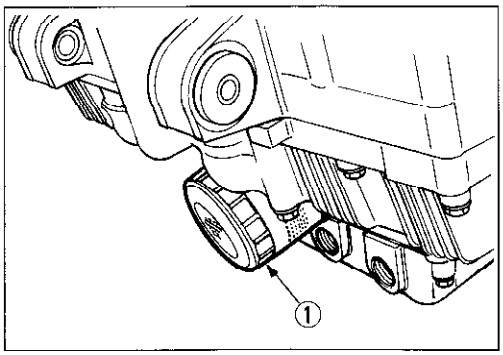
	Seite
* Gaszugspiel	2- 9
* Leerlaufdrehzahl	4- 9
* Ausgleichervergaser	4-16
* Antriebskette	2-10

- Nach Überholung 4,6 L Motoröl SAE 10W/40 der Klassifizierung SE oder SF in den Motor einfüllen.
- Motor anlassen und einige Minuten im Leerlauf laufenlassen. Einige Minuten nach dem Abstellen des Motors überprüfen, ob der Ölstand auch zwischen den Markierungen am Sichtfenster stehenbleibt.



Wechsel	3 300 ml
Filterwechsel	3 500 ml
Überholung	4 600 ml

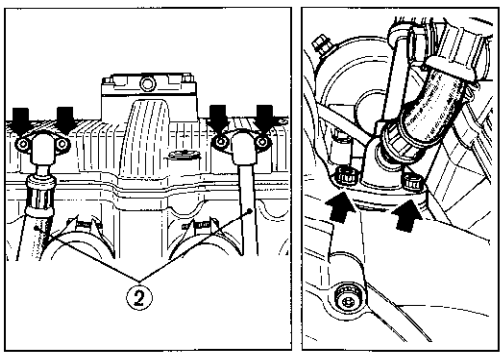
ZERLEGUNG DES MOTORS



- Ölfilter ① mit Spezialwerkzeug entfernen.

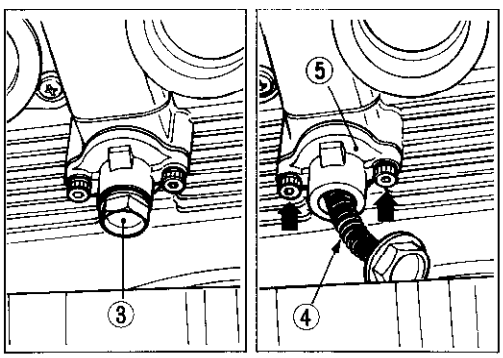
09915-40610: Ölfilterschlüssel

HINWEIS:
Einbau siehe Seite 2-7.



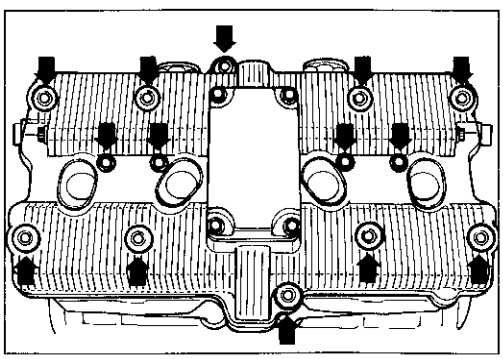
- Verbindungsschrauben entfernen und Ölleitung links und rechts ② abnehmen.

09911-73730: 5 mm T-Sechskantschlüssel



- Nach Entfernen von Federhalterschraube ③ und Feder ④ Befestigungsschrauben entfernen und Steuerkettenspanner ⑤ ausbauen.

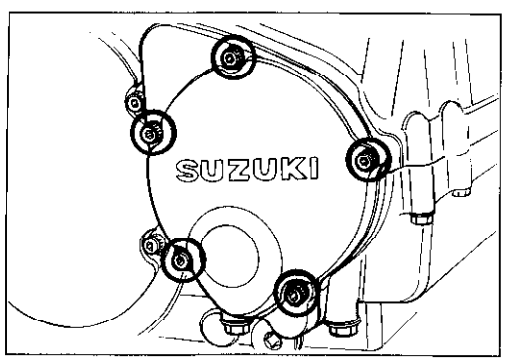
09911-73730: 5 mm T-Sechskantschlüssel



- Schrauben entfernen und Zylinderkopfhaube abnehmen.

09914-25811: 6 mm T-Sechskantschlüssel

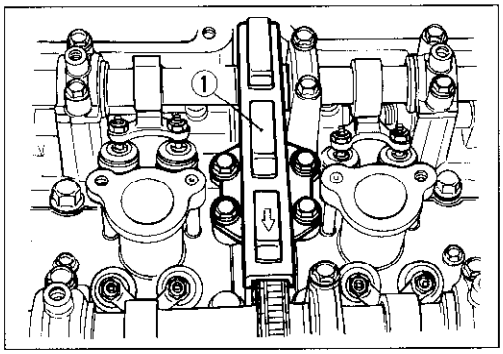
HINWEIS:
Entlüftungsdeckel der Zylinderkopfhaube nur bei ihrer Erneuerung oder bei Ausbau des Motors entfernen.



- Schrauben entfernen und Signalerzeugerspulendeckel abnehmen.

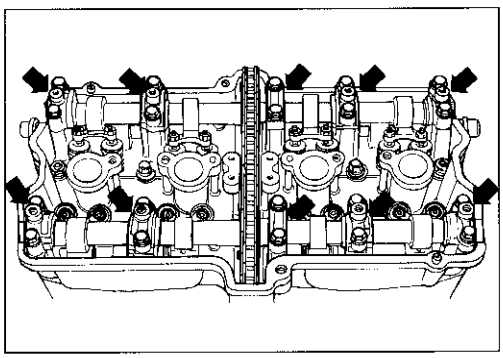
09911-73730: 5 mm T-Sechskantschlüssel

- Steuerkettenführung ① entfernen.



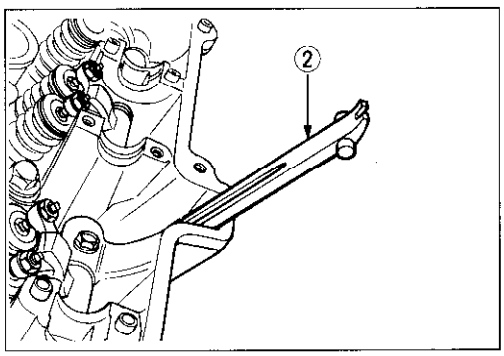
- Schrauben entfernen und die zehn Nockenwellenlagerstellenhalter ausbauen.

HINWEIS:
Schrauben am Nockenwellenlagerstellenhalter kreuzweise gleichmäßig lockern.



- Einlaß- und Auslaßnockenwelle entfernen.

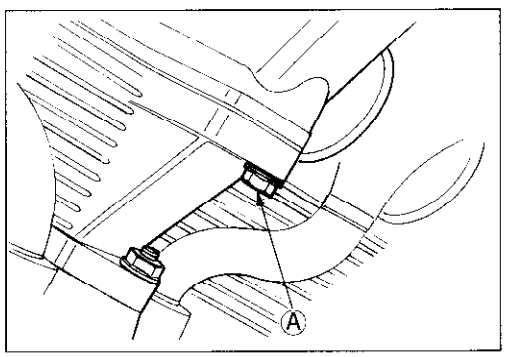
- Steuerkettenführung ② entfernen.



- Nach Abnahme der 6 mm-Schraube Ⓐ und der zwölf 10 mm-Muttern läßt sich der Zylinderkopf abnehmen.

TOOL **09911-74510: Langschlüssel 14 mm**
09914-24510: T-Griff

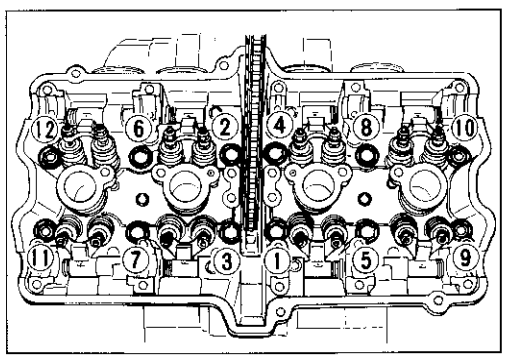
HINWEIS:
Zylinderkopfsmuttern nach und nach in fallender Reihenfolge entsprechend den am Zylinderkopf eingeprägten Zahlen lockern.



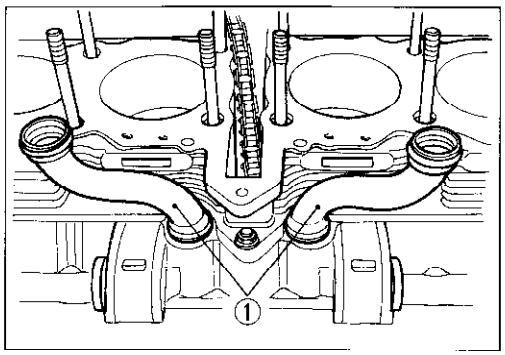
- Den Zylinderkopf an beiden Enden anfassen und dann abnehmen. Wenn der Zylinderkopf festsitzen sollte, kann er gelöst werden, indem mit einem Plastikhammer leicht gegen die rippenlosen Bereiche geschlagen wird.

⚠ ACHTUNG

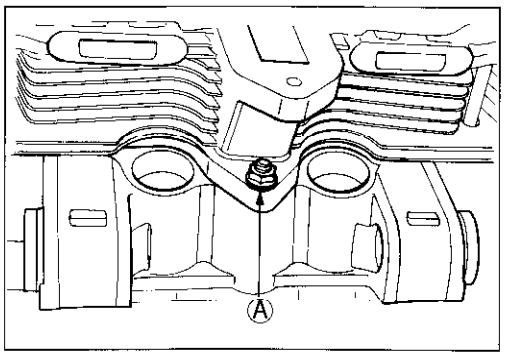
Bei Ausbau oder Arbeiten am Zylinderkopf Rippen nicht beschädigen.



- Linke und rechte Ölleitung ① ausbauen.



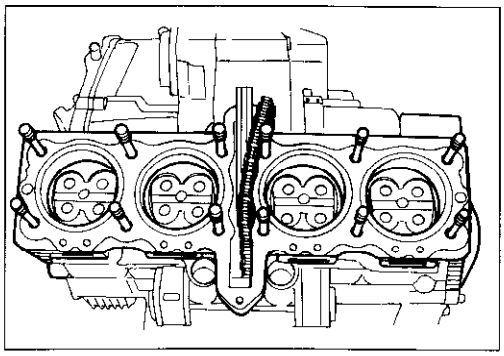
- Zylindermutter Ⓐ entfernen.



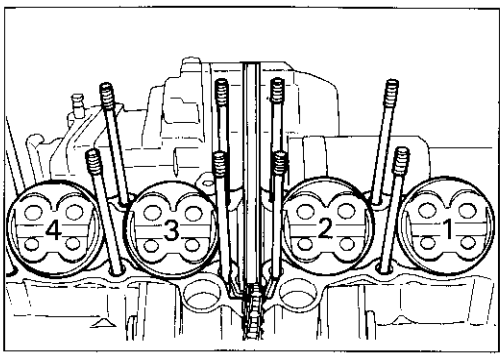
- Zylinderblock an beiden Seiten fassen und gerade nach oben heben. Läßt er sich nicht abnehmen, mit einem Plastikhammer leicht gegen seinen rippenlosen Tail klopfen, damit sich die mit einer Dichtung versehene Verbindung löst.

⚠ ACHTUNG

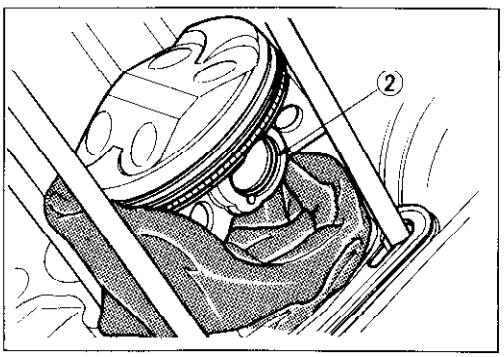
Bei Ausbau oder Arbeiten am Zylinderblock Rippen nicht beschädigen.



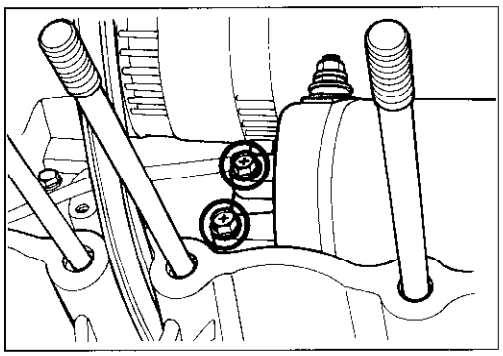
- Die Zylindernummer auf den Kolbenboden des entsprechenden Kolbens schreiben.



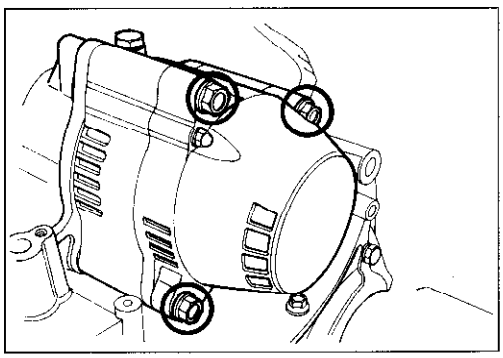
- Einen Lappen unter den Kolben legen, so daß kein Teil in das Kurbelgehäuse fallen kann, und Sicherungsring ② mit einer Langbeckzange entfernen.
- Kolbenbolzen herausziehen. Jeden Kolbenbolzen in den Kolben legen, aus dem er genommen wurde.



- Schrauben entfernen und Anlassermotor ausbauen.

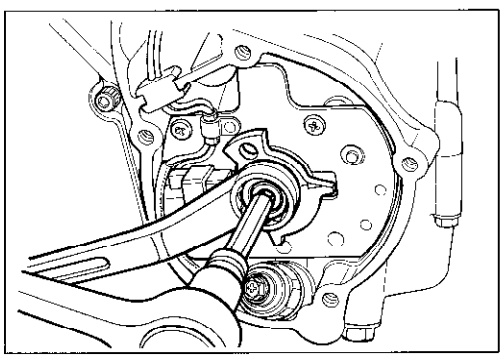


- Schrauben entfernen und Lichtmaschine ausbauen.

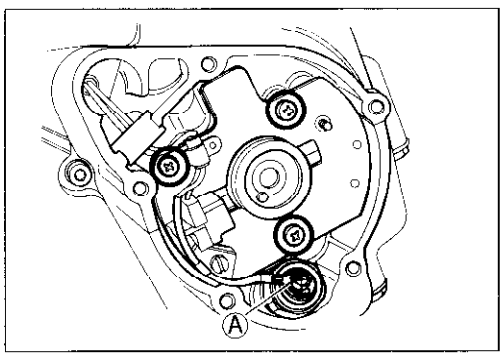


- Schraube entfernen und Signalerzeugerspulenrotor abnehmen.

TOOL 09900-00410: Satz Sechskantschlüssel

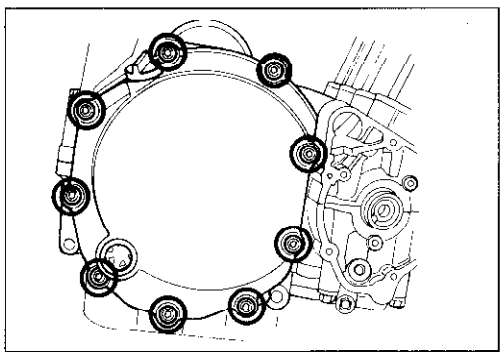


- Das Kabel Ⓐ des Öldruckschalters abziehen.
- Schrauben entfernen und den Signalerzeugerstator ausbauen.



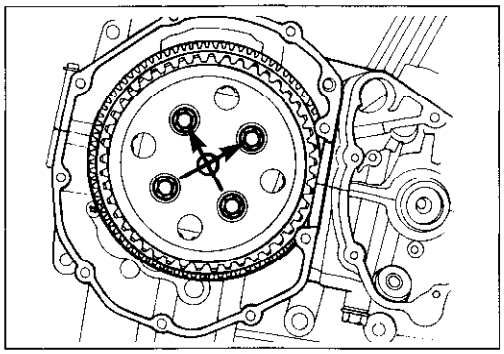
- Schrauben entfernen und Kupplungsabdeckung abnehmen.

TOOL 09911-73730: 5 mm T-Sechskantschlüssel

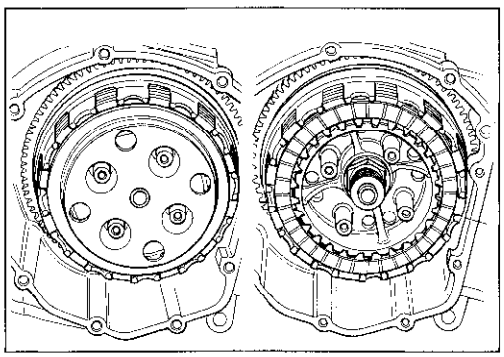


- Die Pleuelstange mit dem Pleuelhalter arretieren, dann die Halteschrauben der Kupplungsfedern über Kreuz lösen.

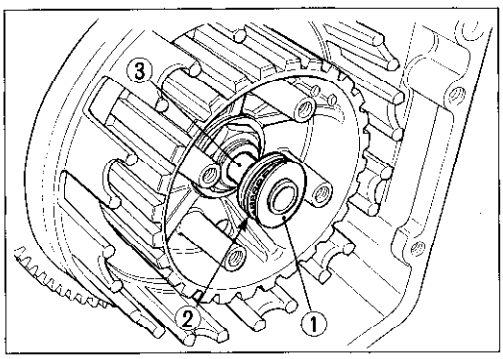
TOOL 09910-20116: Pleuelhalter

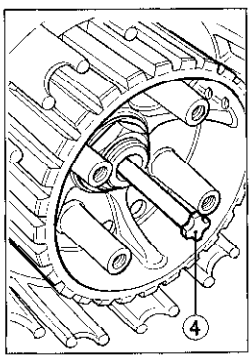


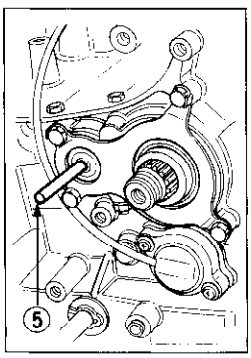
- Die Kupplungsdruckplatte, die Stahllamellen und die Reibscheiben herausnehmen.



- Die Druckscheibe ①, das Lager ② und das Kupplungsdruckstück ③ herausnehmen, dann die Kupplungsdruckstangen ④ und ⑤ herausziehen.

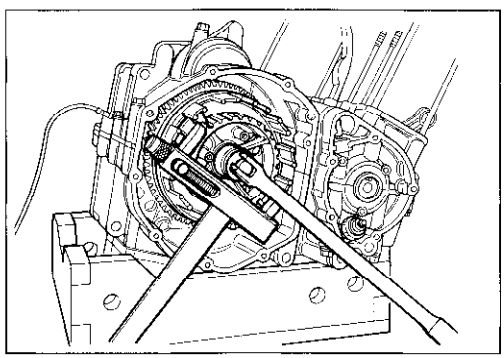




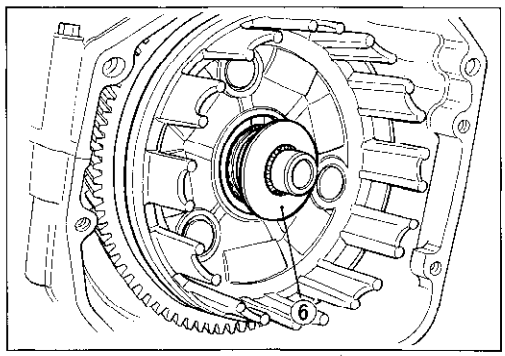


- Den Kupplungskorb mit Hilfe des Kupplungskorbhalters arretieren, die Befestigungsmutter entfernen, dann den Kupplungskorb herausnehmen.

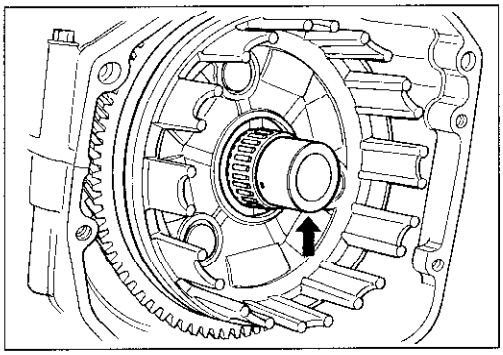
TOOL 09920-53740: Kupplungskorbhalter



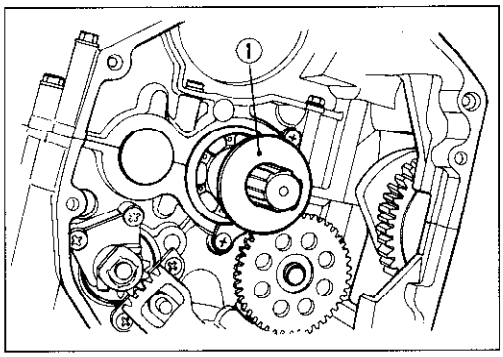
- Druckscheibe ⑥ entfernen.



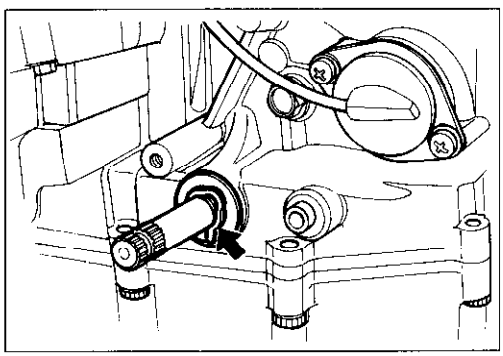
- Nachdem das Abstandsstück und das Lager ausgebaut wurden, kann das Primär-Abtriebsrad (integriert mit dem Kupplungsgehäuse) vom Primär-Antriebsrad abgenommen werden.
- Primärabtriebsräder (komplett) mit Lichtmaschinen-/Ölpumpenantriebsrad herausnehmen.



- Druckscheibe ① entfernen.



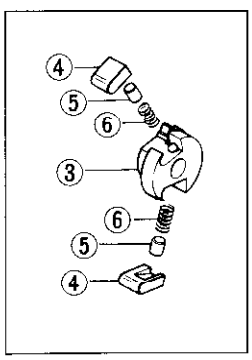
- Den Sicherungsring und die Unterlegscheibe von der Schaltwelle abnehmen.

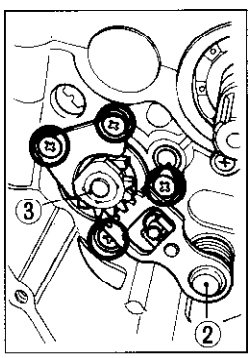


- Die Schaltwelle ② herausziehen, dann den Schaltautomaten ③ entfernen.

09900-09003: Satz Schlag-schraubenzieher

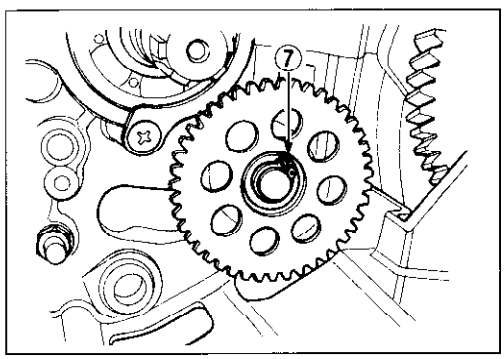
HINWEIS:
Beim Abnehmen des Schaltautomaten darauf achten, daß die Sperrklinke ④ , der Schaltstift ⑤ und die Schaltfeder ⑥ nicht verlorengehen.



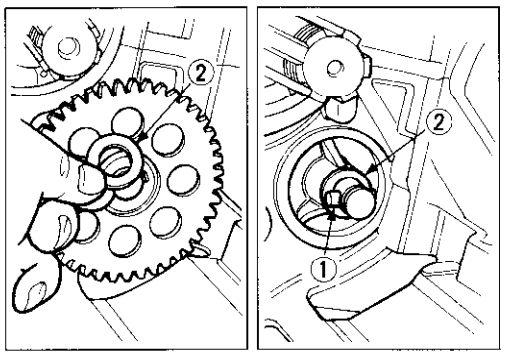


- Sicherungsring ⑦ entfernen und Ölpumpenabtriebsrad ausbauen.

09900-06107: Sprengringzange

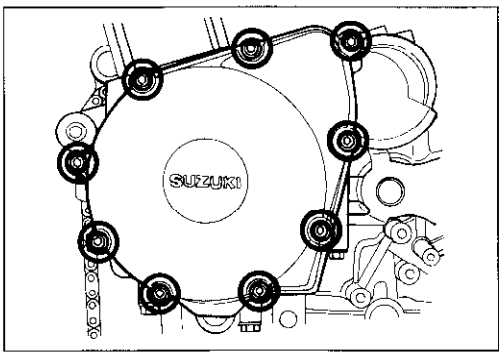


HINWEIS:
Sicherungsring, Splint ① und beiden Beilagscheiben ② nicht verlieren.

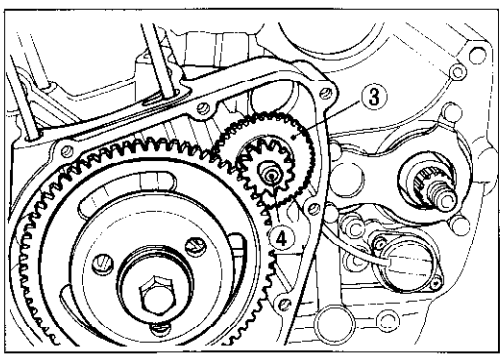


- Schrauben entfernen und Anlasserkupplungsabdeckung abnehmen.

TOOL 09911-73730: 5 mm T-Sechskantschlüssel



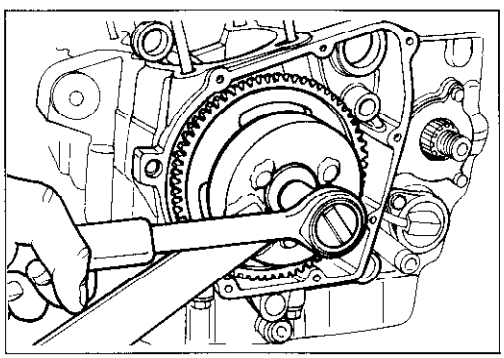
- Anlasserleerlaufrad ③ und -welle ④ entfernen.



- Die Befestigungsschraube der Anlasserkupplung mit Hilfe des Spezialwerkzeugs lösen.

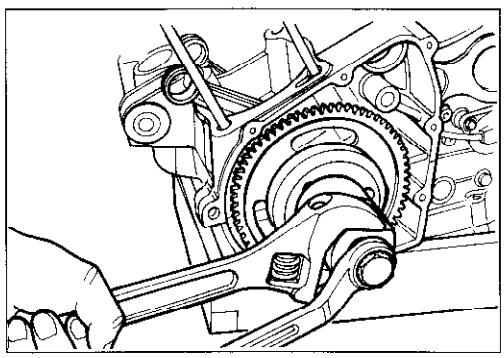
TOOL 09920-34810: Kupplungsdruckplatten-Halter

HINWEIS:
Beim Abnehmen der Anlasserkupplung von der Kurbelwelle darf die Befestigungsschraube der Anlasserkupplung nach dem Lösen nicht herausgenommen werden, da diese Schraube noch in Verbindung mit dem Spezialwerkzeug benutzt wird.

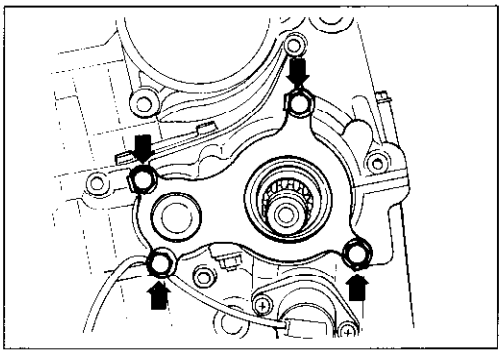


- Die Anlasserkupplung mit Hilfe des Spezialwerkzeugs von der Kurbelwelle abnehmen.

TOOL 09930-33720: Rotor-Abziehwerkzeug

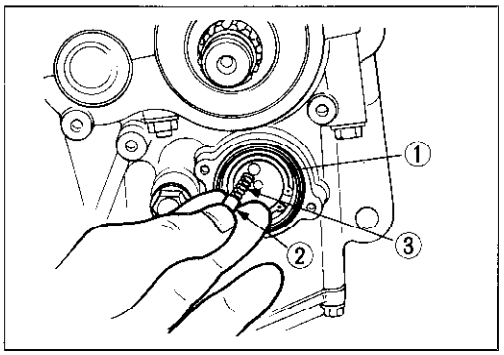


- Sicherungsteil der Öldichtungsfassung flach machen, die vier Schrauben entfernen und Öldichtungsfassung herausnehmen.

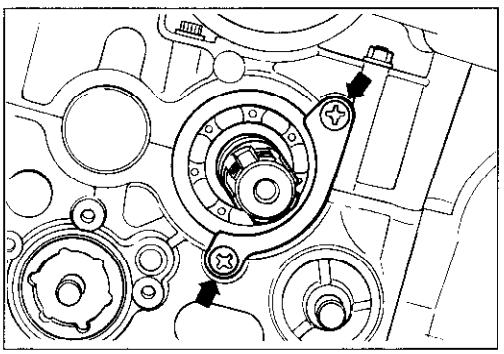


- Schrauben entfernen und Leerlaufanzeigeschalter ausbauen.

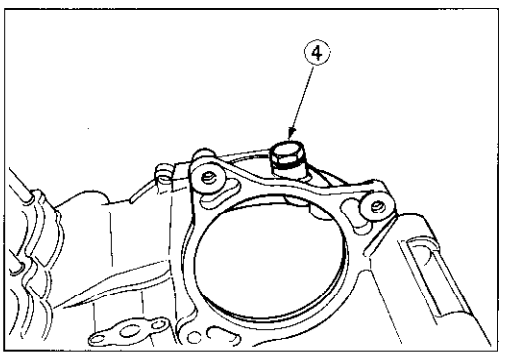
HINWEIS:
O-Ring ①, Schalterkontakt ② und Feder ③ nicht verlieren.



- Schrauben entfernen und das Zwischenwellenlagergehäuse ausbauen.

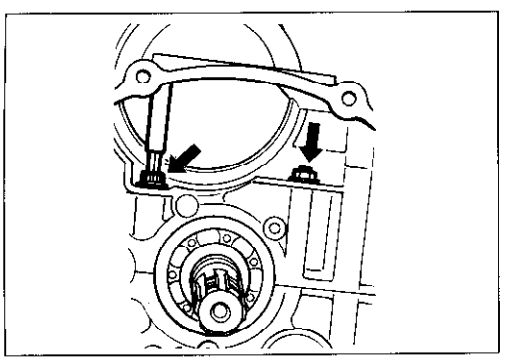


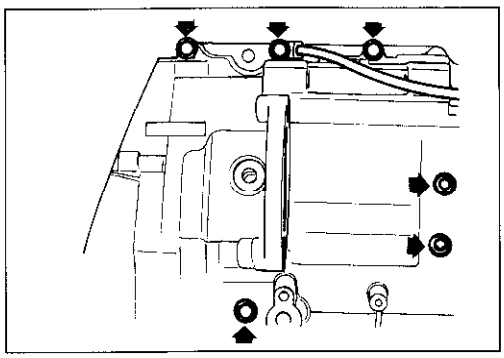
- Den Stopfen ④ aus dem oberen Kurbelgehäuse entfernen.



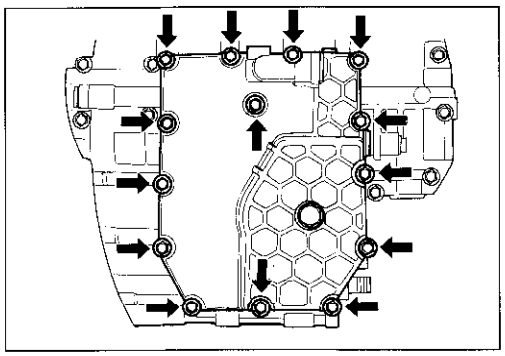
- Befestigungsschrauben und -mutter an der unteren Kurbelgehäusehälfte lösen.

09911-73730: 5-mm T-Sechskantschlüssel

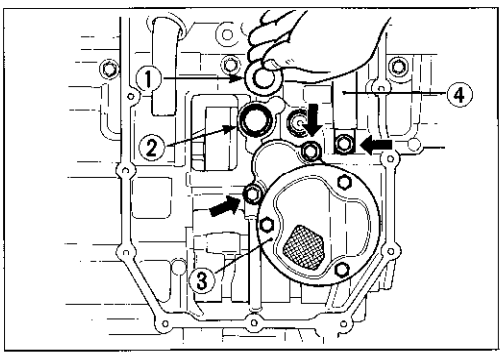




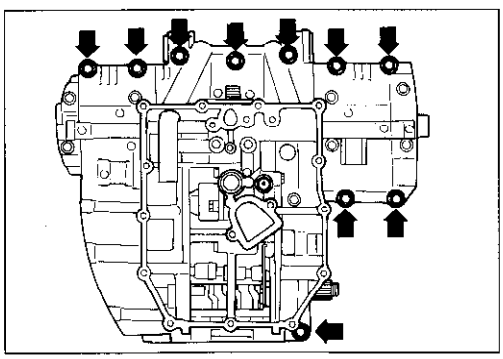
- Schrauben entfernen und Ölwanne abnehmen.

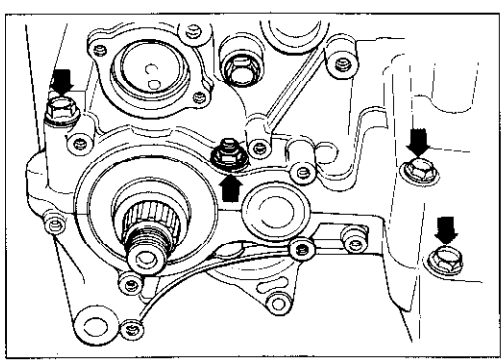


- Beilegscheibe ① und O-Ringe ② entfernen.
- Die beiden Schrauben entfernen und Ölsumpffilter ③ herausnehmen.
- Schrauben herausdrehen und das Ölrücklaufrohr ④ abnehmen.

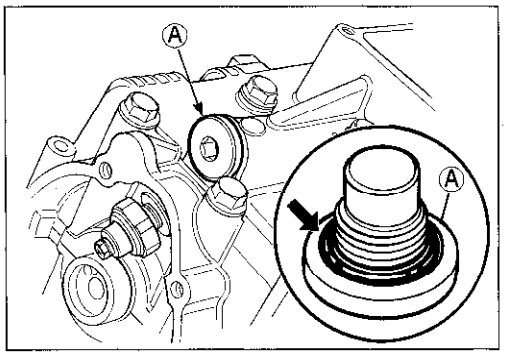


- Befestigungsschrauben und -mutter an der unteren Kurbelgehäusehälfte lösen.





- Die Ölkanalschraube Ⓐ entfernen.
- Klemmschrauben an der Kurbelwelle beim Entfernen in fallender Reihenfolge der ihnen zugeordneten Zahlen lockern.



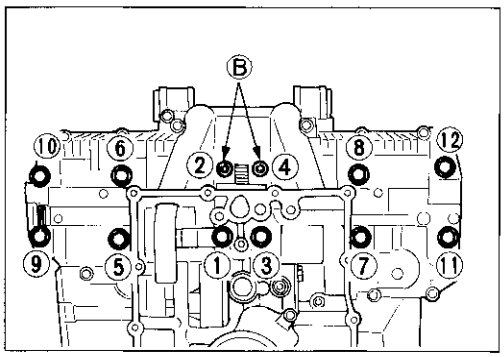
HINWEIS:

* *Zum Festziehen der Kurbelwelle im Bereich Ⓑ werden zwei Innensechskantschrauben verwendet.*

* *Beim Einbau der Ölkanalschraube Ⓐ ist der O-Ring stets durch ein Neuteil zu ersetzen, dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festzuziehen.*

TOOL 09914-25811: 6-mm T-Sechskantschlüssel
09900-00410: Satz Sechskantschlüssel

Ölkanalschraube Ⓐ: 40 N·m (4,0 kg-m)

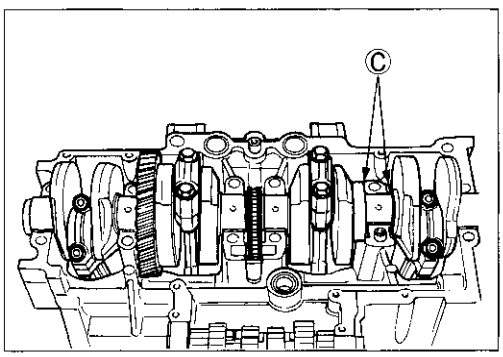


- Alle Schrauben entfernen. Zum Trennen der oberen von der unteren Kurbelkastenhälfte letztere leicht mit einem Plastikhammer anschlagen und dann abheben.

⚠ACHTUNG

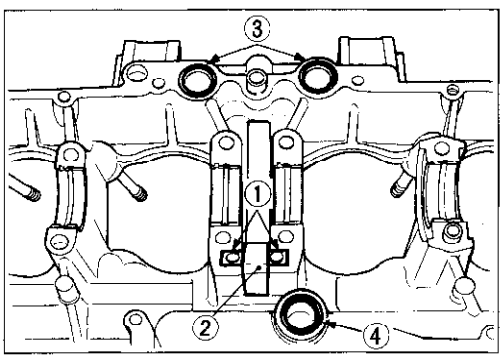
Nicht Kurbelwellenlagerstellen aus der unteren Kurbelkastenhälfte fallen lassen.

- Kurbelwelle komplett aus der oberen Kurbelkastenhälfte ausbauen.

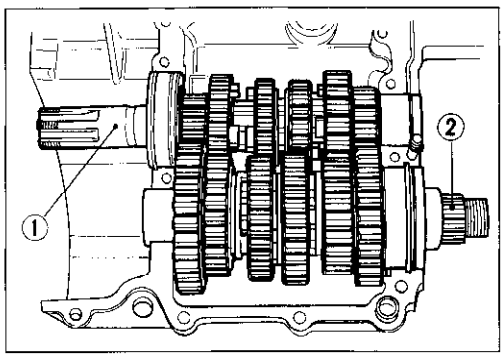


HINWEIS:
Die Kurbelwellendrucklager Ⓒ liegen zwischen Welle und Kurbelkasten.

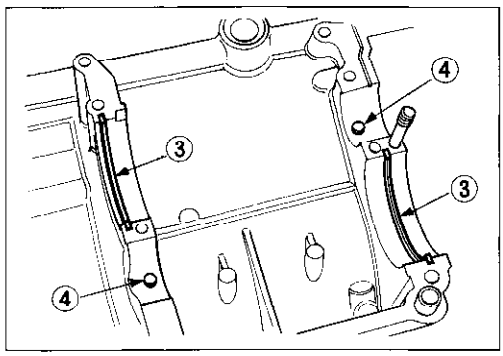
- Die zwei Dämpfer ① und die Steuerkettenführung ② entfernen.
- O-Ringe ③ und ④ entfernen.



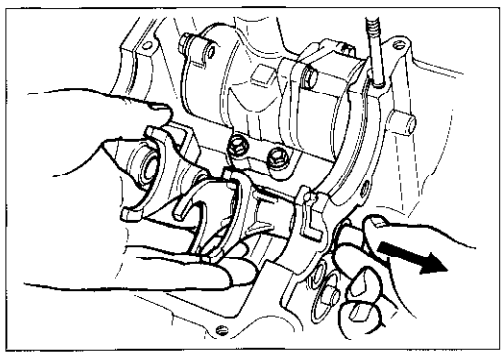
- Zwischenwelle ① und Antriebswelle ② komplett ausbauen.



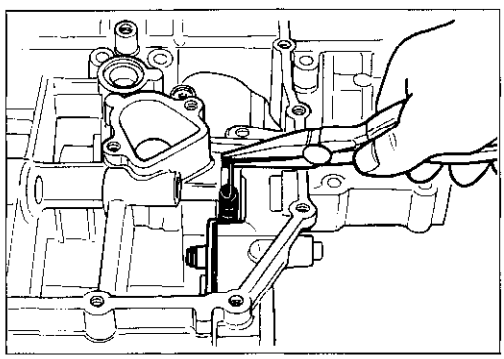
HINWEIS:
C-Ringe ③ und Lagerstifte ④ nicht verlieren.



- Schaltgabeln mit der Hand halten und Schaltgabelwellen aus der unteren Kurbelkastenhälfte herausziehen.



- Die Anschlagfeder des Schaltnockens aus dem unteren Kurbelgehäuse aushängen.

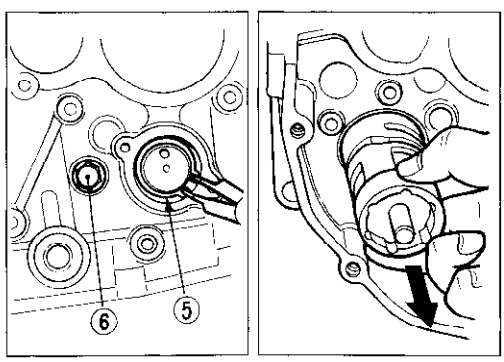


- Den Sprengring ⑤ vom Schaltnocken abnehmen, dann den Schaltnocken von der gegenüberliegenden Seite herausziehen.

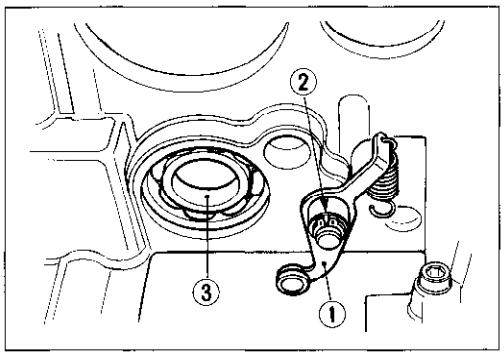
TOOL 09900-06107: Sprengringzange

HINWEIS:
Beim Wiedereinsetzen der Schraube ⑥ am Schaltnockenanschlag etwas THREAD LOCK "1342" auf die Schraube geben.

1342 99000-32050: THREAD LOCK "1342"



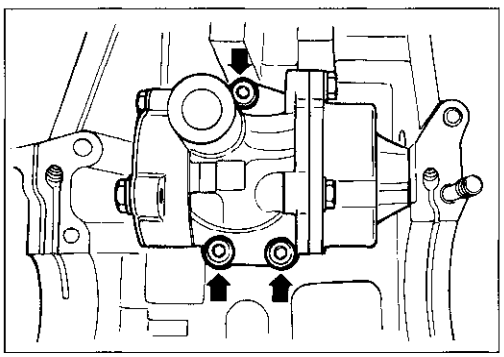
- Den Sprengring ② entfernen, dann den Schaltnockenanschlag ① herausnehmen.



TOOL 09900-06107: Sprengringzange

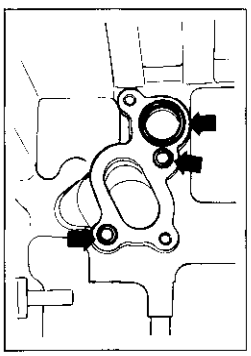
HINWEIS:
Lager ③ im Kurbelgehäuse von Hand drehen und auf ungewöhnliche Geräusche und Leichtgängigkeit überprüfen. Bei Unregelmäßigkeiten Lager erneuern.

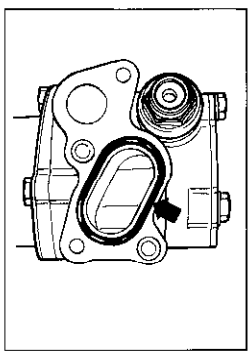
- Befestigungsschrauben entfernen und Ölpumpe (komplett) ausbauen.



TOOL 09900-00410: Satz Sechskantschlüssel

- O-Ringe und Paßstifte entfernen.





ÜBERPRÜFUNG UND WARTUNG VON MOTORTEILEN

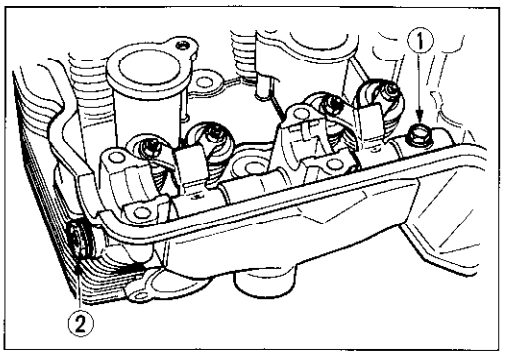
ZYLINDERKOPFWARTUNG

⚠ ACHTUNG

Ausgebaute Teile nach Einbaustelle und in Gruppen sortiert nach "Nr.1", "Nr.2", "Auslaß", "Einlaß" ablegen, so daß jedes Teil wieder an ursprünglicher Stelle eingebaut wird.

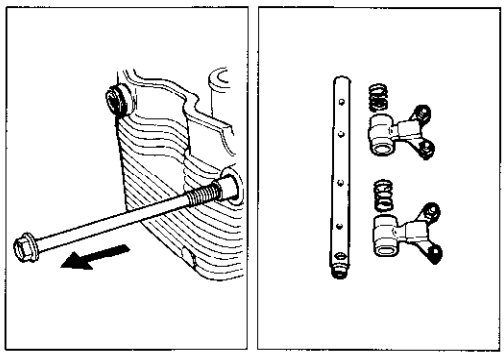
HINWEIS:

* *Um die Kipphebelwelle herauszunehmen, zunächst die Kipphebelwellen-Halteschraube ① und den Stopfen ② entfernen, dann eine 8-mm-Schraube in das Ende der Kipphebelwelle eindrehen und die Welle herausziehen.*
Die Halteschraube ① und den Stopfen ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen. Mit dem Ausbau der Ventile sind die Zerlegungsarbeiten abgeschlossen.
Müssen nach Überprüfung der entsprechenden Teile Ventilführungen ausgewechselt werden, siehe einzelne Schritte unter "Wartung der Ventilführung".

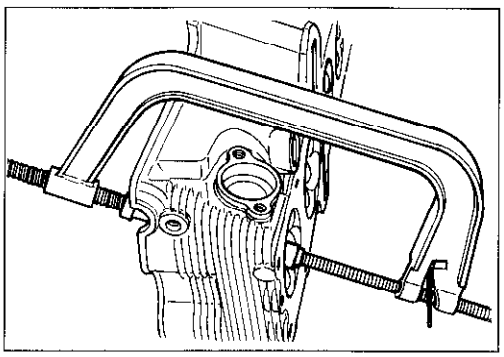


TOOL 09900-00401: Satz Sechskantschlüssel

Kipphebelwellen-Balteschraube ① : 9 N·m (0,9 kg-m)
Sylinderkopfstopfen ② : 28 N·m (2,8 kg-m)

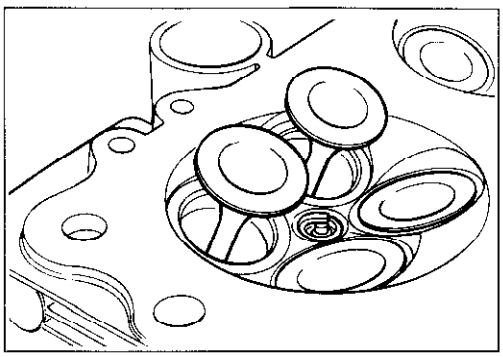


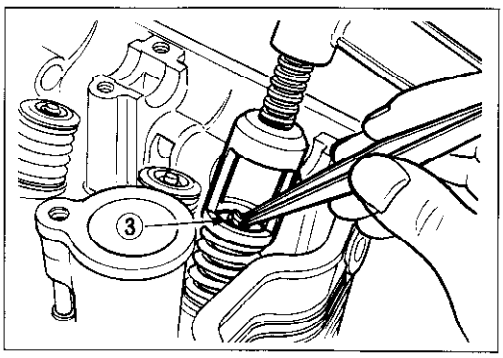
- Mit Spezialwerkzeug Ventilfedern zusammendrücken und die beiden Keilhälften ③ vom Ventilschaft nehmen.



TOOL 09916-14510: Ventilheber
09910-14910: Ventilhebervorsatz
09916-84511: Pinzette

- Ventilfederhalter, Ventilfeder herausnehmen.
- Die innere und äußere Ventilfeder entfernen.
- Ventil von der anderen Seite herausziehen.



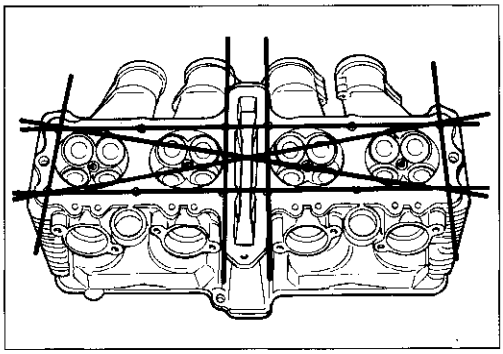


ZYLINDERKOPFVERZUG

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

TOOL 09900-20803: Fühlerlehre

Verschleißgrenze: 0,2 mm

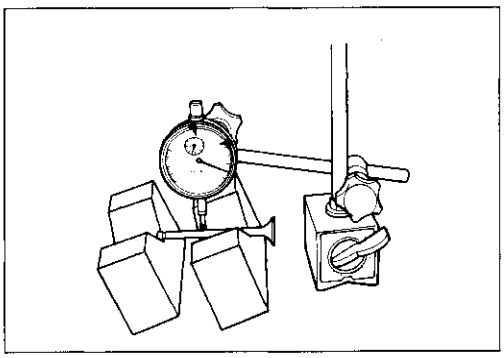


VENTILSCHAFTSCHLAG

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

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

Verschleißgrenze: 0,05 mm

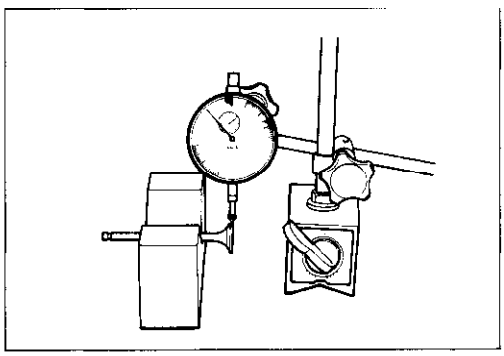


VENTILTELLERRADIALSCHLAG

Die Meßuhr im rechten Winkel zum Ventilteller anbringen und Ventiltellerradialschlag messen.
Liegt der Meßwert über der Verschleißgrenze, Ventil erneuern.

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

Verschleißgrenze: 0,03 mm

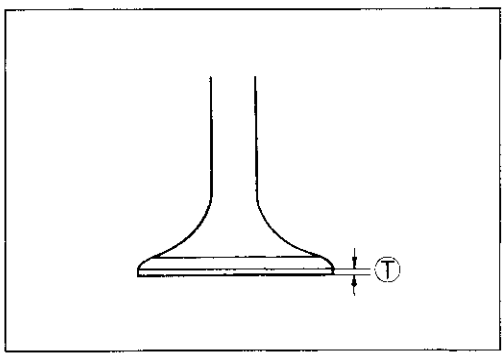


VENTILSITZFLÄCHENVERSCHLEISS

Jedes Ventil auf Verschleiß der Sitzfläche ansehen. Ventil mit ungewöhnlich abgenutzter Sitzflache erneuern. Stärke Ⓣ nimmt mit zunehmendem Verschleiß der Sitzfläche ab. Stärke messen und Ventil erneuern, wenn dis Stärke an der Verschleißgrenze liegt.

TOOL 09900-20102: Schublehre

Verschleißgrenze Ⓣ: 0,5 mm

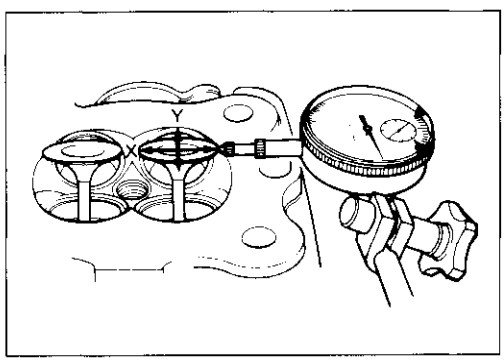


VERBIEGUNG DES VENTILSCHAFTS

Das Ventil etwa 10 mm vom Ventilsitz anheben. Die Verbiegung des Ventilschafts in der X- und Y-Richtung messen, die rechtwinklig zueinander verlaufen müssen. Die Meßuhr so positionieren, wie in der Abbildung gezeigt. Wenn der gemessene Wert die Verschleißgrenze überschreitet (siehe unten), müssen Ventil oder Ventilführung durch ein Neuteil ersetzt werden.

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

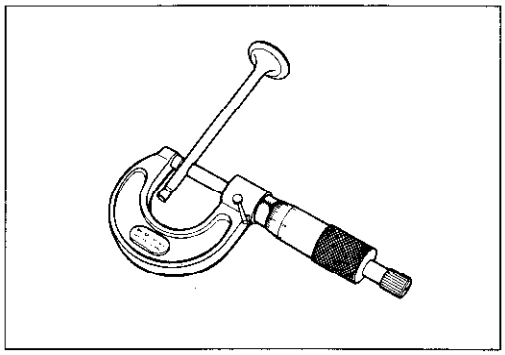
Verschleißgrenze
Einlaß- und Auslaßventil: 0,35 mm



VENTILSCHAFTVERSCHLEISS

Ist der Ventilschaft bis zur Verschleißgrenze abgenutzt (gemessen mit einem Mikrometer) und überschreitet das Spiel die Verschleißgrenze, Ventil erneuern. Liegt der Schaft im Toleranzgereich, Führung auswechseln. Nach Erneuerung von Ventil bzw. Führung Spiel erneut messen.

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

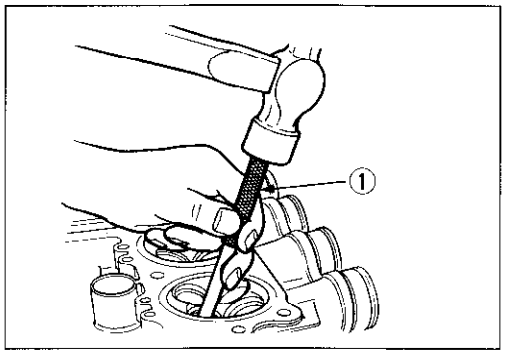


Standard
Einlaßventil : 4,965—4,980 mm
Auslaßventil: 4,955—4,960 mm

WARTUNG DER VENTILFÜHRUNG

- Mit dem Ventilführungsabzieher ① Ventilführung in Richtung Einlaß oder Auslaß austreiben.

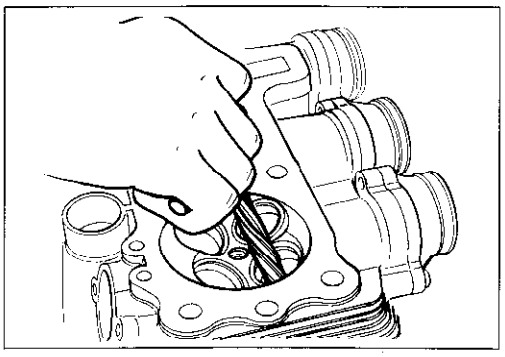
TOOL 09916-44310: Ventilführungsabzieher/-setzer



HINWEIS:
* *Ausgebaute Ventilführungsteile wegwerfen.*
* *Als Ersatzteile sind nur Ventilführungen in Übergröße erhältlich (Teil Nr. 11116-06B70).*

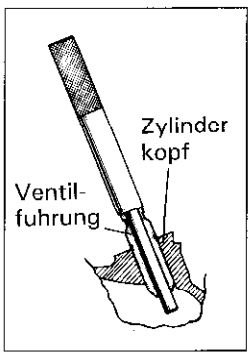
- Ventilführungsbohrungen im Zylinderkopf mit der Reibahle mit Griff nacharbeiten.

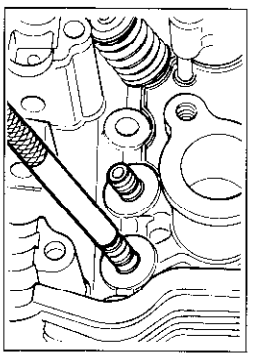
TOOL 09916-34580: Ventilführungsahle
09916-34542: Reibahlengriff



- Jede Ventilführung mit einem Dichtring versehen. Dabei sind stets neue Dichtringe zu verwenden.
- Schaftbohrung jeder Ventilführung auch ölen und Führung mit Ventilführungssetzer in die Führungsbohrung eintreiben.

TOOL 09916-44310: Ventilführungsabzieher/-setzer



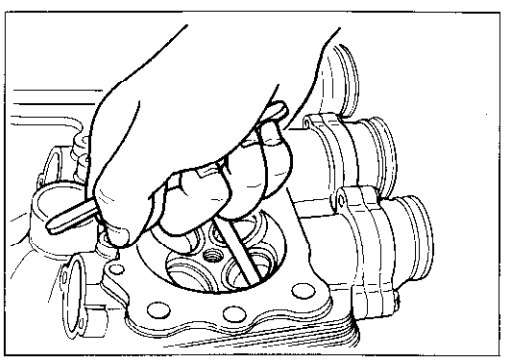


⚠ ACHTUNG

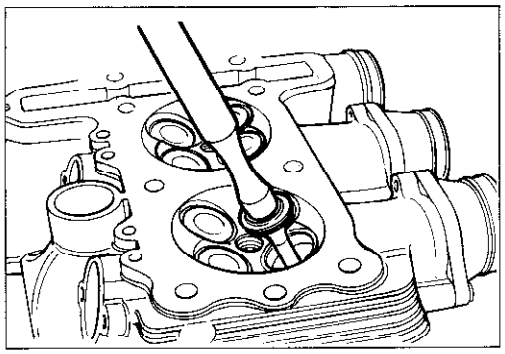
Wird die Ventilführungsbohrung vor dem Einsetzen der neuen Führung nicht geölt, kann es zu einer Beschädigung von Führung oder Teller kommen.

- Nach dem Einpassen von Ventilführungen ihre Führungsbohrungen mit der Reibahle nacharbeiten. Führungen nach dem Aufbohren säubern und ölen.

TOOL 09916-34570: Ventilführungsahle
09916-34542: Reibahlengriff

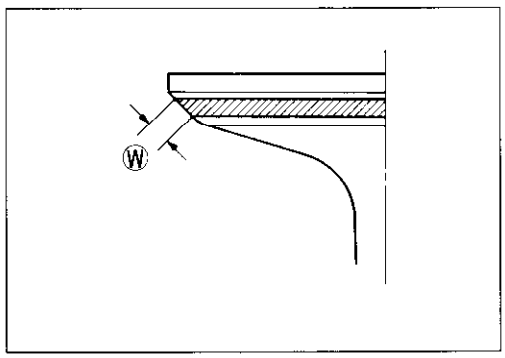


VENTILSITZBREITE



- Gleichmäßig Preußischblau auf den Ventilsitz auftragen. Ventil einpassen und Ventilteller unter Drehen auf den eingefärbten Ventilsitz klopfen, um einen klaren Abdruck des Sitzkontaktes zu bekommen. Dabei mit dem Ventilläppwerkzeug den Ventilteller halten.
- Der ringförmige Farbabdruck auf dem Ventilteller muß durchgehend ohne Unterbrechungen sein. Außerdem muß die Breite des Farbrings, nämlich die sichtbare Sitzbreite, innerhalb der folgenden Spezifikation liegen:

Standard
Ventilsitzbreite Ⓦ: 0,9—1,1 mm

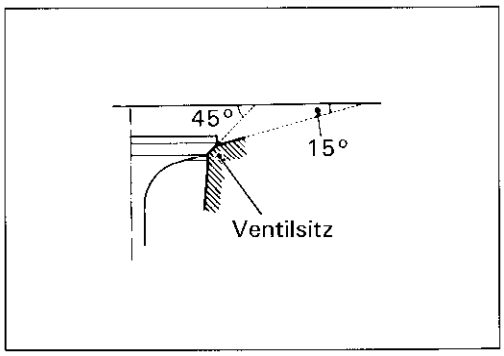


Wird diese Anforderung nicht erfüllt, Sitz wie folgt nacharbeiten:

VENTILSITZWARTUNG

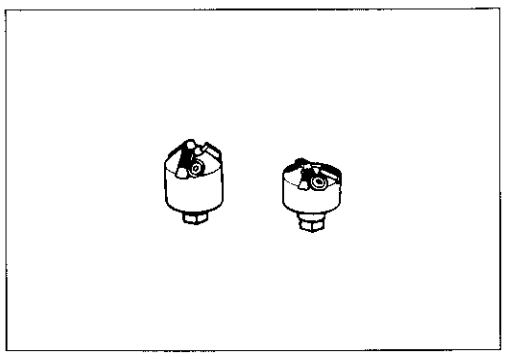
Die Ventilsitze für Einlaß- wie Auslaßventile sind zweifach abgeschrägt. (Die Sitzkontaktfläche beträgt 45°.)

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



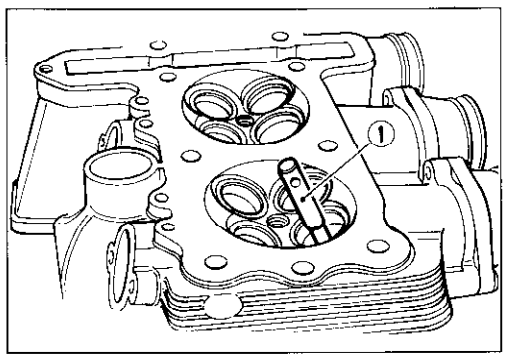
TOOL **Ventilsitzfräser : (N-121) und (N-122)**
Führungsschaft: (N-100-5,0)

HINWEIS:
Ventilsitzfläche nach jedem Schneidvorgang ansehen.



TOOL **09916-20610: Ventilsitzfräser (N-121)**
09916-20620: Ventilsitzfräser (N-122)
09916-24311: Führungsschaft (N-100-5,0)
09916-21110: Satz Ventilsitzfräser

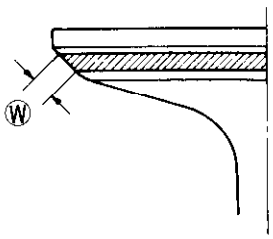
- Führungsschaft ① unter leichtem Drehen einsetzen. Er muß gut sitzen. Den 45°-Fräser, Vorsatz und T-Griff anbringen.
- Sitz mit dem 45°-Fräser in zwei oder drei Drehungen entzundern und säubern.
- Sitz nach dem oben beschriebenen Verfahren zur Bestimmung der Sitzbreite überprüfen. Ein ausgefressener oder verbrannter sitz erfordert noch eine Bearbeitung mit dem 45°-Fräser.



HINWEIS:
Beim Fräsen nur die Mindestmenge vom Ventilsitz abnehmen, um zu vermeiden, daß sich der Abstand zwischen Ventilschaft und Kipphebel zu stark verringert, wodurch ein einwandfreier Ventilsitz-Kontaktwinkel nicht mehr gewährleistet ist.

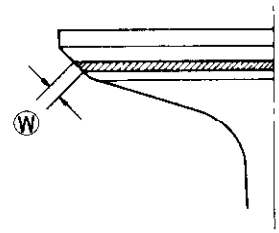
Ist die Kontaktfläche zu weit außen oder zu breit, Kontaktfläche mit dem 15°-Fräser nach innen bringen und verschmälern.

Kontaktfläche auf dem Ventilteller zu weit außen und zu breit.

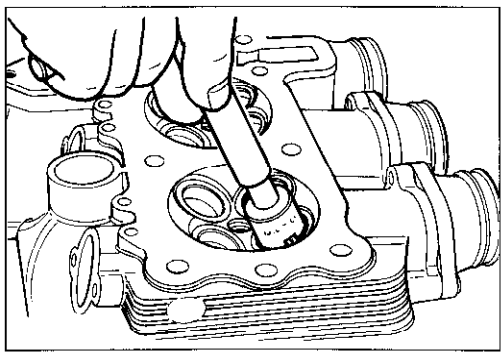


Ist die Kontaktfläch zu weit innen oder zu schmal, Kontaktflache mit dem 45°-Fräser nach außen bringen und verbreitern.

Kontaktfläche auf dem Ventilteller zu weit innen und zu schmal.



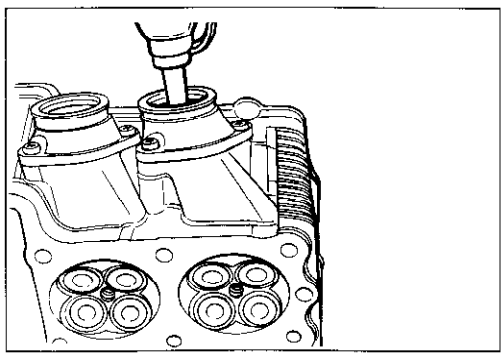
- Nach Erhalt der gewünschten Sitzposition und -breite mit dem 45°-Fräser ganz leicht die durch die vorhergehenden Schneidvorgänge verursachten Grate wegnehmen.



⚠ ACHTUNG

NICHT Läppmasse nach dem letzen Schnitt verwenden. Der überholte Ventilsitz hat eine samtartig glatte Oberfläche und keine hochglanzpolierte oder glänzende. Dies gewährleistet eine weiche Oberfläche für die Anpassung des Ventils, die in den ersten Sekunden des Motorlaufs erfolgt.

- Zylinderkopf- und Ventilteile reinigen und zusammenbauen. Zur Überprüfung auf Undichtigkeit Einlaß- und Auslaßkanal mit Benzin füllen. Bei Undichtigkeit Ventilsitz und sitzfläche auf Gratbildung u.ä. überprüfen, was ein Schließen des Ventils verhindern könnte.



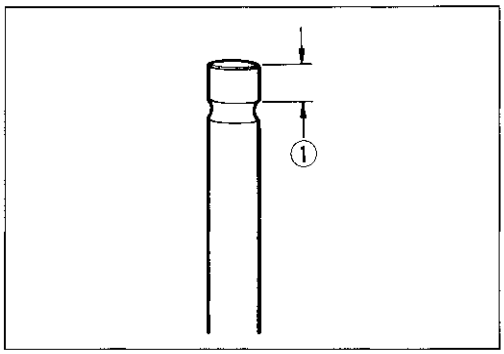
⚠ WARNUNG

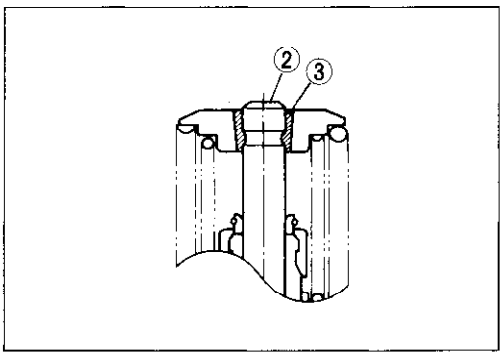
Äußerste Vorsicht im Umgang mit Benzin!

HINWEIS:
Nach Wartung der Ventilsitze und Wiedereinbau des Zylinderkopfes Ventilspiel einstellen.(siehe Seite 2-4.)

ÜBERPRÜFUNG DES VENTILSCHAFT-ENDES

Die Endfläche des Ventilschafts auf Pitting und übermäßigen Verschleiß überprüfen. Wenn Abnutzungserscheinungen festgestellt werden, muß die Endfläche des Ventilschafts nachgearbeitet werden—vorausgesetzt, daß sich hierdurch die Länge ① des Ventilschafts um nicht mehr als 2,5 mm verkürzt. Wenn mehr als 2,5 mm abgenommen werden müssen, ist das Ventil zu ersetzen. Nachdem ein nachgearbeitetes Ventil eingebaut wird, sich vergewissern, daß sich die Endfläche ② des Ventilschafts noch über den Ventilkeilen ③ befindet.





VENTILFEDER

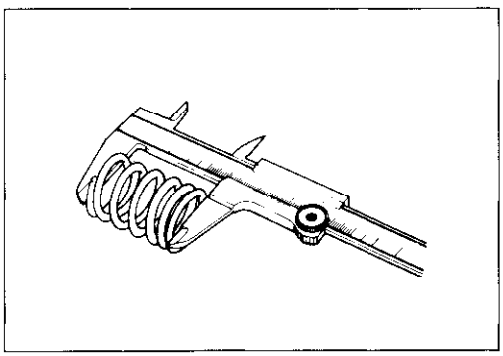
Die Kraft der Schraubenfeder hält den Ventilsitz dicht. Ermüdete Federn sorgen für eine verminderte Motorleistung und sind oft die Ursache für ein Klappern im Ventilmechanismus.

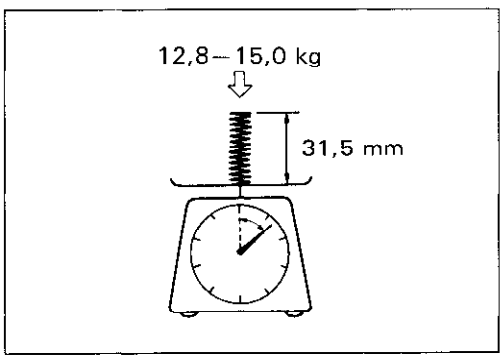
Die Ventilfedern auf korrekte Spannung überprüfen, indem die freie Länge und die zum Zusammendrücken erforderliche Kraft gemessen wird. Wenn die Ventilfederlänge unter der Verschleißgrenze liegt, oder wenn die zum Zusammendrücken erforderliche Kraft nicht innerhalb des spezifizierten Bereichs liegt, müssen Innen- und Außenfeder im Satz ersetzt werden.

TOOL **09900-20102: Schublehre**

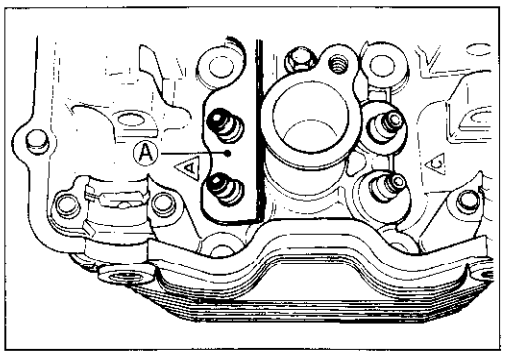
Länge der Ventilfeder in unbelastetem Zustand (EIN und AUS)
Verschleißgrenze INNEN : 35,0 mm
AUSSEN: 38,4 mm

Ventilfederspannung (EIN und AUS)
Standard INNEN : 5,6—6,6 kg/28 mm
AUSSEN: 12,8—15,0 kg/31,5 mm





- Die Platte Ⓐ auf der Auslaßseite des Zylinderkopfs auffinden.



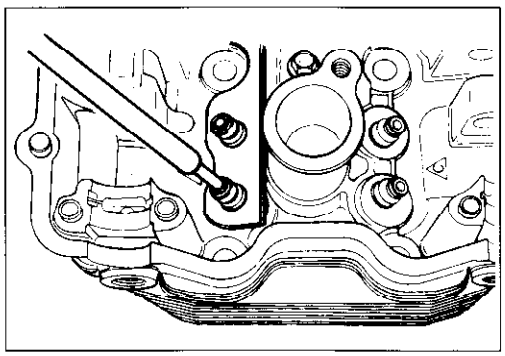
WIEDERZUSAMMENBAU

- Öldichtungen ölen und mit Ventilführungssetzer einsetzen.

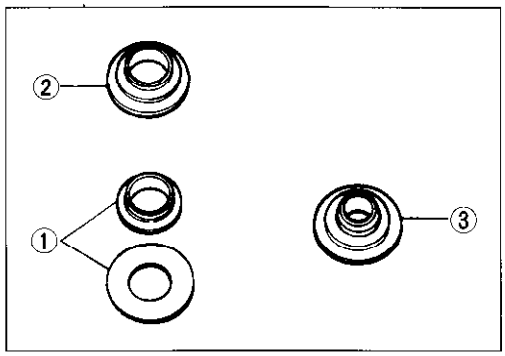
TOOL 09916-44310: Ventilführungsabzieher/-setzer

⚠ ACHTUNG

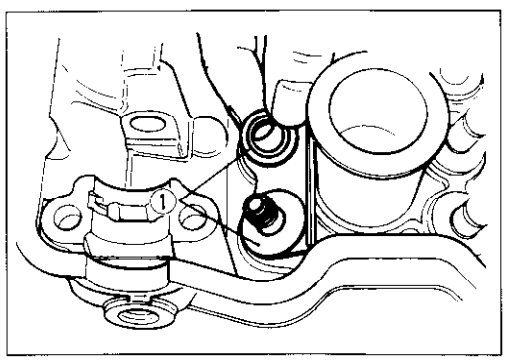
Öldichtungen nicht wiederverwenden.



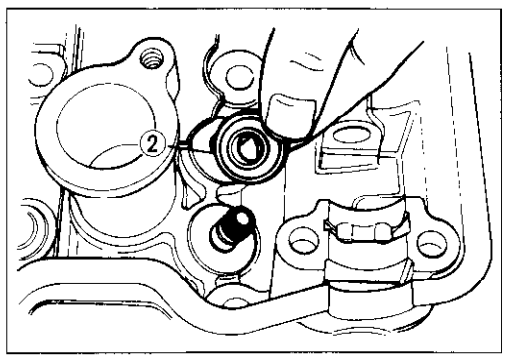
- Die unteren Ventilfedersitze (① für die Auslaß- und ② für die Einlaßseite) anbringen. Dabei ist darauf zu achten, daß der untere Ventilfedersitz nicht mit dem Ventilfederteller ③ verwechselt wird.



Für Auslaßseite



Für Einlaßseite

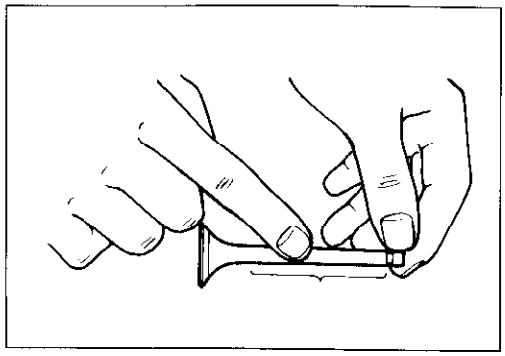


- Ventilschäfte rundherum und auf der ganzen Länge mit hochwertigem Molybdändisulfid-Schmiermittel (SUZUKI MOLY PASTE) bestreichen und Ventile einsetzen.

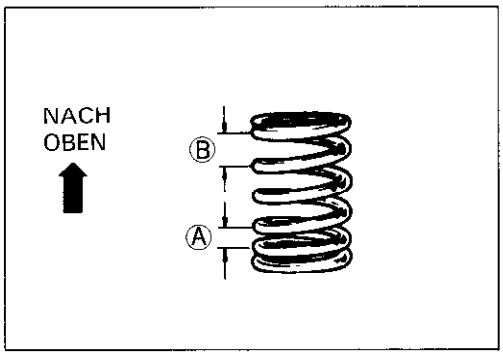
⚠ ACHTUNG

Beim Einsetzen eines Ventils nicht Dichtlippe der Schaftdichtung beschädigen.

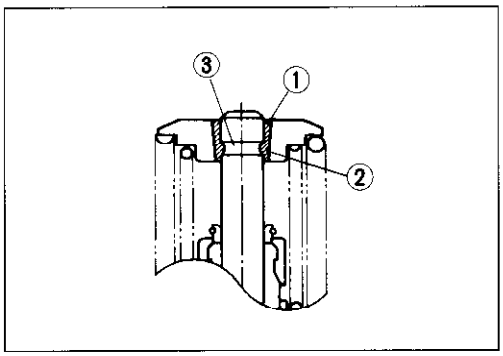
99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE



- Ventilfedern mit engem Windungsabstand Ⓐ zum Zylinderkopf hin einsetzen. Ⓑ großer Windungsabstand.



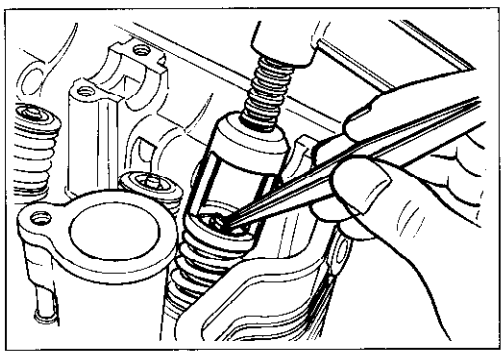
- Ventilfederteller aufsetzen und mit dem Ventilheber Federn nach unten drücken, dann die Keilhälften am Schaftende anbringen und den Ventilheber lösen, damit sich der Sicherungskeil ① zwischen Teller und Schaft verkeilen kann. Die Wulst ② auf dem Sicherungskeil muß fest in der Nut ③ am Schaftende sitzen.



TOOL **09916-14510: Ventilheber**
09916-14521: Ventilhebervorsatz
09916-84511: Pinzette

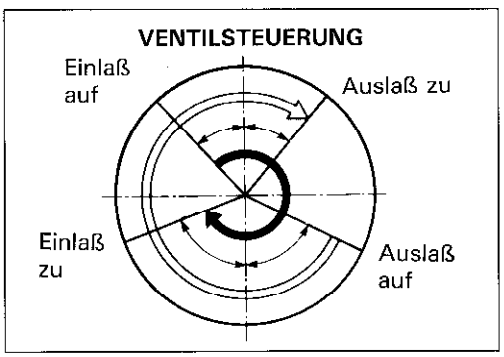
⚠ACHTUNG

Federn und Ventile wieder an der ursprünglichen Stelle anbringen.



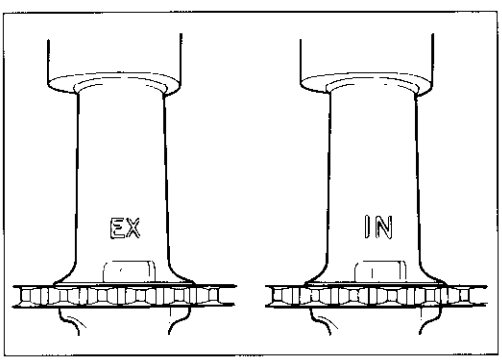
NOCKENWELLE

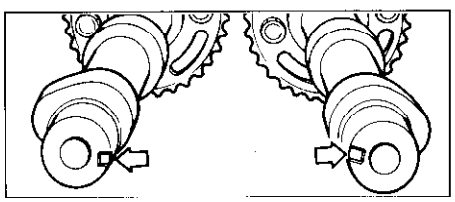
Beide Nockenwellen bei Feststellung von ungewöhnlichen Motorgeräuschen, Vibrationen oder Leistungsabfall auf Schlag und übermäßige Abnutzung von Nocken und Lagerstellen überprüfen. Jeder dieser Mängel kann seine Ursache in über die Verschleißgrenze abgenutzten oder verwundenen Nockenwellen haben.



Land	Ein auf	Ein zu	Aus auf	Aus zu
E-18	15°	65°	64°	20°
E-02 und Sonstige	36°	54°	59°	21°

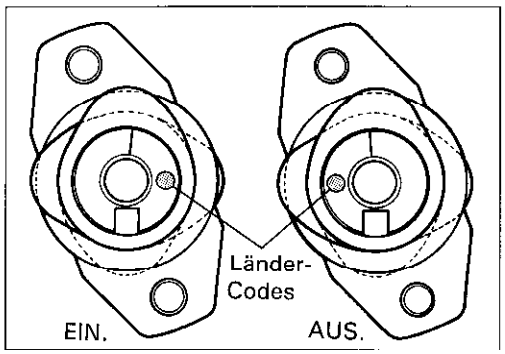
Die Auslaßnockenwelle trägt die eingravierten Buchstaben EX (Aus), die Einlaßnockenwelle die Buchstaben IN (Ein). Ähnlich läßt sich auch das rechte vom linken Ende an der Einkerbung unterscheiden.





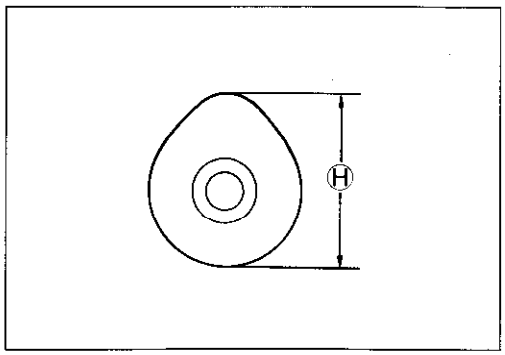
Die folgenden eingestanzten Kennzeichnungen entsprechen den in der Tabelle aufgeführten Länder-Codes.

Land	Einlaßnocken	Auslaßnocken
E-18	P	P
E-02 und Sonstige	O	O



NOCKENVERSCHLEISS

Abgenutzte Nocken verursachen oft eine falsche Motorsteuerung und als Folge davon einen Leistungsabfall.
Die Nockenverschleißgrenze wird für Einlaß- wie Auslaßnocken durch die Nockenhöhe Ⓗ angegeben, die mit einem Mikrometer gemessen wird. Liegt der Meßwert an der Verschleißgrenze, Nockenwelle ernueuern.



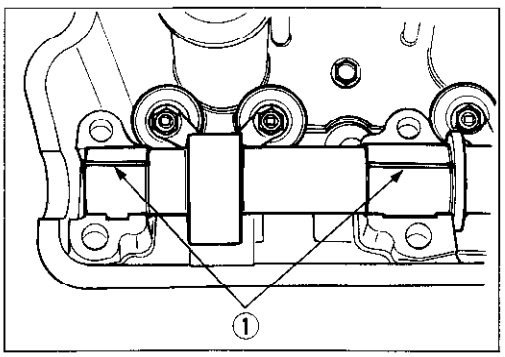
TOOL 09900-20202: Mikrometer (25—50 mm)

Nockenhöhe Ⓗ
Verschleißgrenze:

Land	Einlaßnocken	Auslaßnocken
E-18	32,08 mm	31,80 mm
E-02 und Sonstige	32,83 mm	32,55 mm

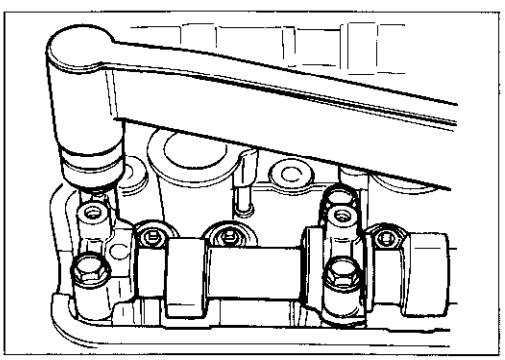
VERSCHLEISS DER NOCKENWELLENLAGERSTELLE

Durch Messung des Lagerstellenschmierabstands bei eingebauter Nockenwelle prüfen, ob eine Lagerstelle bis zur Verschleißgrenze abgenutzt ist. Zur Messung des größten Abstands Plastiklineal ① nehmen. Der vorgeschriebene Abstand ist wie folgt:



Schmierabstand der Nockenwellenlagerstellen (EIN & AUS)
Verschleißgrenze: 0,150 mm

TOOL 09900-22301: Plastiklineal



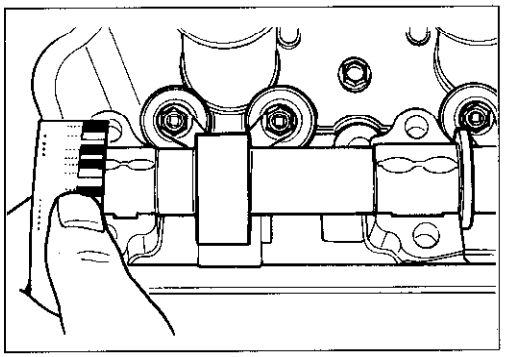
HINWEIS:
Jeden Halter an der ursprünglichen Stelle anbringen. (siehe Seite 3-64.)

Schrauben am Nockenwellenhalter gleichmäßig und kreuzweise im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

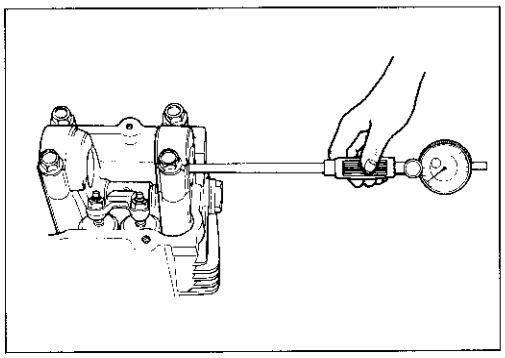
Schraube des Nockenwellehalters: 10 N·m (1,0 kg-m)

HINWEIS:
Nockenwellen mit angelegtem Lineal nicht drehen.

Nockenwellenhalter entfernen und Breite am angedrückten Lineal mit Feinmeßeinteilung ablesen. Diese Messung an der breitesten Stelle vornehmen.



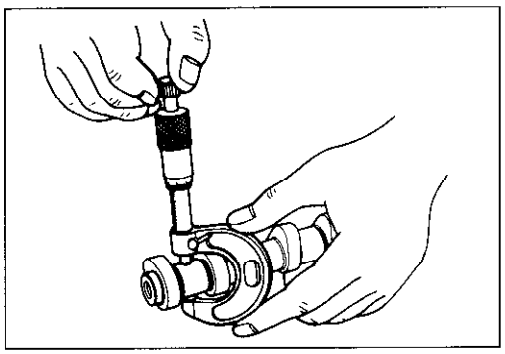
Überschreitet der gemessene Schmierabstand an den Nockenwellenlagerstellen die Verschleißgrenze, Innendurchmesser des Nockenwellenlagerstellenhalters und Außendurchmesser der Nockenwellenlagerstelle messen.
Nockenwelle oder Zylinderkopf erneuern, je nachdem, wo der vorgeschriebene Wert nicht eingehalten wird.



09900-20602: Meßuhr (1/1000 mm, 1 mm)
09900-22403: Kleine Bohrungslehre (18—35 mm)

Standard
Innendurchmesser des
Lagerstellenhalters (EIN & AUS): 22,012—22,025 mm

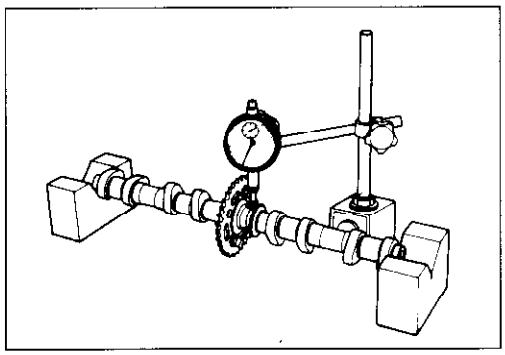
09900-20205: Mikrometer (0—25 mm)



Standard
Außendurchmesser der Nocken-
wellenlagerstelle (EIN & AUS): 21,959—21,980 mm

NOCKENWELLENSCHLAG

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

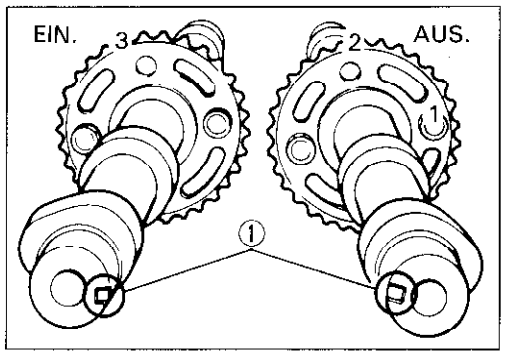


Nockenwellenschlag (EIN & AUS)
Verschleißgrenze: 0,1 mm

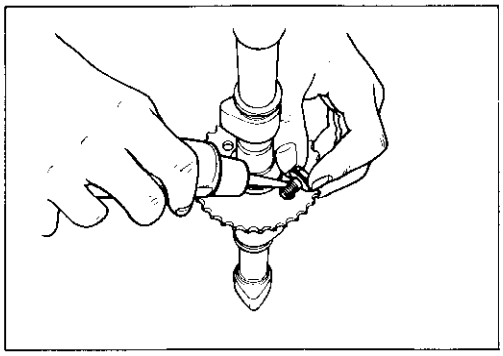
09900-20606: Meßuhr (1/100 mm, 10 mm)
09900-20701: Magnetständer
09900-21304: V-Block (100 mm)

NOCKENWELLENRAD

Die Befestigungsposition des Nockenwellenrads auf einer Nockenwelle zeigen Pfeilmarkierung "3" (auf dem EINLASS-Rad) bzw. Pfeilmarkierungen "1" und "2" (auf dem AUSLASS-Rad), die auf die Kerbe ① am rechten Ende einer Kurbelwelle ausgerichtet sind (siehe Abb.).



WIEDERZUSAMMENBAU

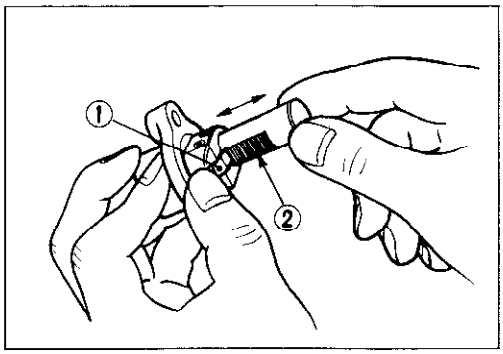


- Auf des Gewinde der Nockenradschrauben THREAD LOCK SUPER "1303" auftragen und Schrauben in folgendem Drehmoment anziehen:

1303 99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

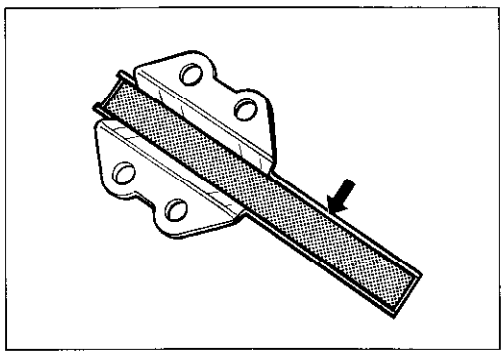
Nockenradschraube: 25 N·m (2,5 kg-m)

STEUERKETTENSPANNER

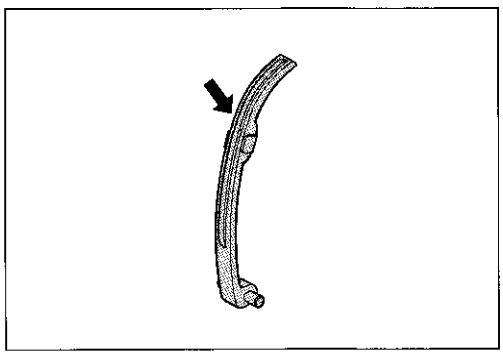


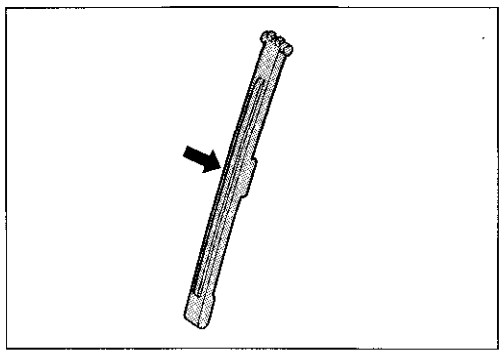
Der Kettenspanner, der sich automatisch einstellt, hält die Kette in der richtigen Spannung.
Klinkenmechanismus ① lösen und überprüfen, ob sich der Druckzapfen ② leicht bewegt. Bei Schwergängigkeit oder fehlerhaftem Klinkenmechanismus Steuerkettenspanner komplett erneuern.

STEUERKETTENFÜHRUNG

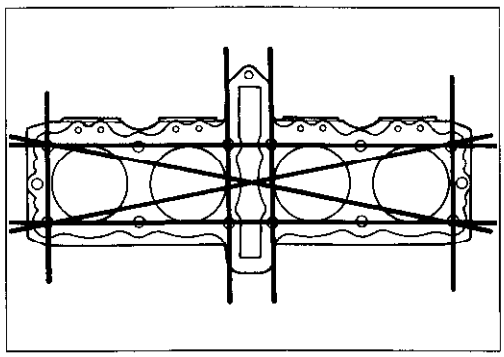


Die Kontaktfläche der Steuerkettenführung auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen. Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß die Führung durch ein Neuteil ersetzt werden.





ZYLINDERBLOCKVERZUG



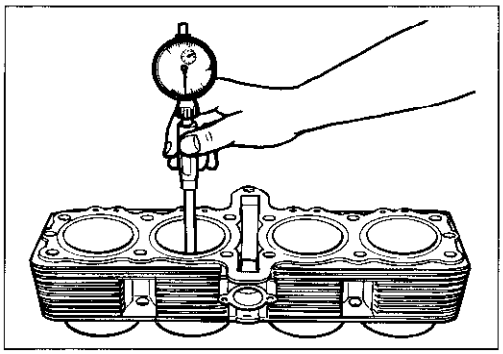
Dichtungsfläche des Zylinderblocks mit Richtlineal und Fühlerlehre auf Verzug messen. Dabei an mehreren Stellen Abstand messen (siehe Abb.). Liegt der größte Meßwert an einer Stelle des Richtlineals über der Verschleißgrenze, Zylinderblock erneuern.

TOOL 09900-20803: Fühlerlehre

Zylinderverzug
Verschleißgrenze: 0,2 mm

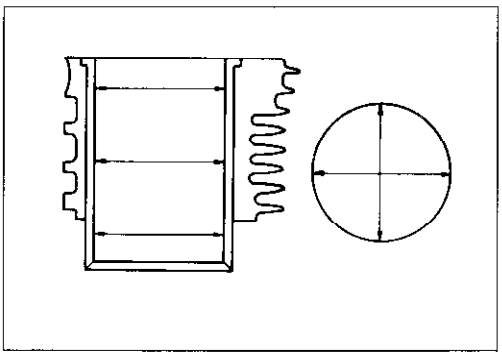
ZYLINDERBOHRUNG

Durchmesser der Zylinderbohrung an sechs Stellen messen. Überschreitet ein Meßwert die Verschleißgrenze, Zylinder aufbohren und Kolben durch einen Übergrößenkolben ersetzen. Die anderen Zylinder ebenfalls entsprechend aufbohren, sonst kann die Unausgeglichenheit zu starken Vibrationen führen.



Zylinderbohrung
Verschleißgrenze: 62,690 mm

09900-20508: Satz Zylinderstichmaße

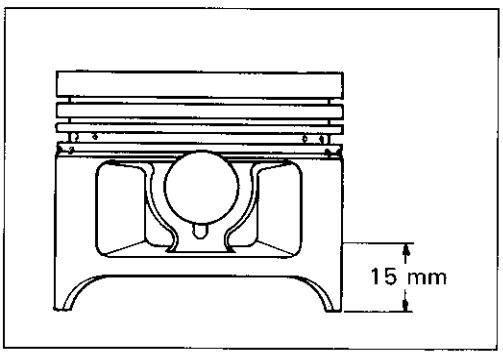


KOLBENDURCHMESSER

Mit einem Mikrometer Kolbenaußendurchmesser messen (siehe Abb.). Liegt der Meßwert unter dem Grenzwert, Kolben erneuern.

Verschleißgrenze: 62,480 mm

09900-20203: Mikrometer (50—75 mm)

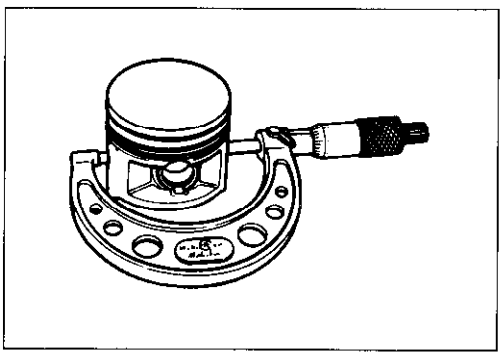


SPIEL KOLBEN/ZYLINDER

Ergibt obige Messung, daß das Kolbenspiel die folgende Verschleißgrenze überschreitet, Zylinder aufbohren und einen Übergrößenkolben einsetzen oder Zylinder mit Kolben erneuern.

Verschleißgrenze: 0,12 mm

Kolbenübergröße: 0,5, 1,0 mm

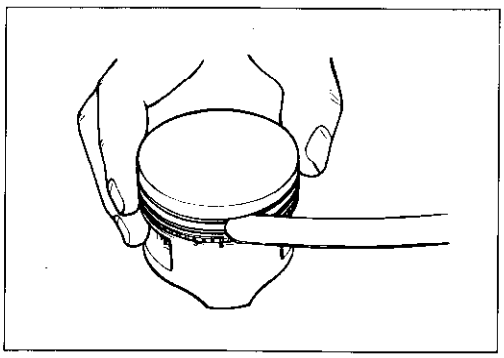


SPIEL KOLBENRING/RINGNUT

Mit einer Fühlerlehre das Seitenspiel am 1. und 2. Ring messen. Überschreitet bei einem Ring das Spiel die Verschleißgrenze, Kolben mit Kolbenringen erneuern.

09900-20803: Fühlerlehre

Spiel Kolbenring/Ringnut
Verschleißgrenze:
1. und 2. Ring: 0,18 mm

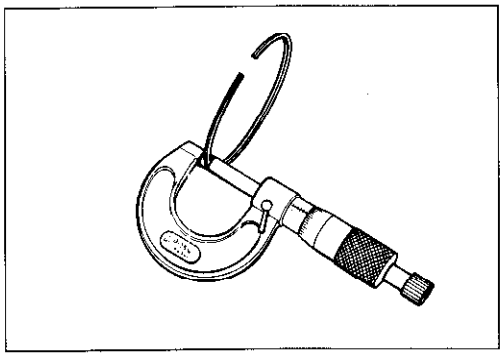


Breite der Kolbenringnut

Standard
1. Ring: 0,81—0,83 mm
2. Ring: 1,01—1,03 mm
Ölabstreifring: 2,01—2,03 mm

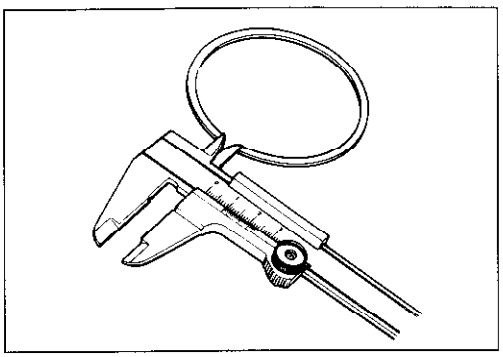
Kolbenringstärke

Standard
1. Ring: 0,77—0,79 mm
2. Ring: 0,97—0,99 mm



KOLBENRINGSPALT (FREI UND EINGESETZT)

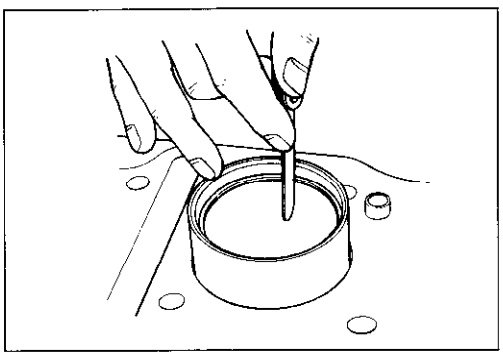
Vor Einsetzen der Kolbenringe freien Kolbenringspalt jedes Ringes mit einer Schublehre messen. Dann Ring in den Zylinder einsetzen und Kolbenringspalt mit einer Fühlerlehre messen.
Hat ein Ring einen zu großen Kolbenringspalt, Ring erneuern.



Kolbenringspalt (frei)

Verschleißgrenze
1. Ring: 6,9 mm
2. Ring: 5,4 mm

TOOL 09900-20102: Schublehre



Kolbenringspalt (eingesetzt)
Verschleißgrenze
1. Ring und 2. Ring: 0,7 mm

TOOL 09900-20803: Fühlerlehre

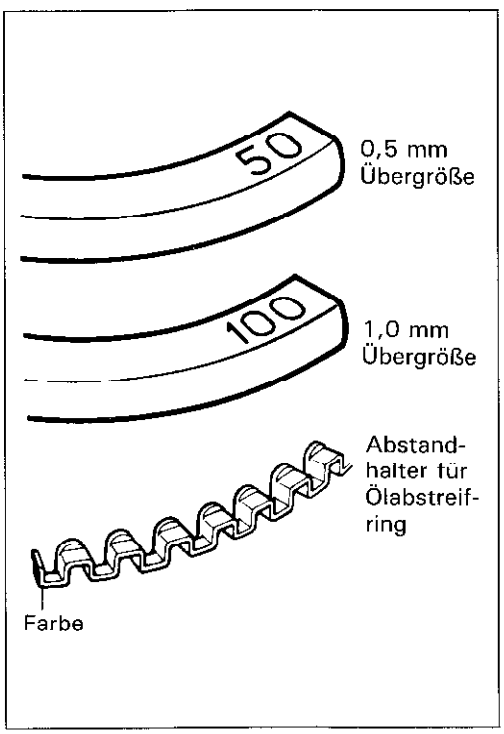
Übergrößenkolbenringe
Die folgenden beiden Ausführungen von Übergröße-Kolbenringen werden verwendet.
Sie haben folgende Kennummern.

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

Übergrößenölabstreifringe
Die folgenden beiden Ausführungen von Übergröße-Ölabstreifringen sind als Sonderteil erhältlich. Sie haben folgende Kennmarkierung.

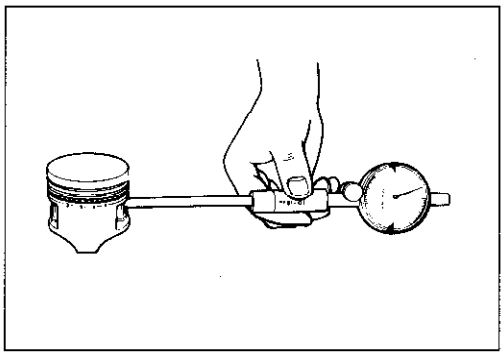
GRÖSSE	FARBE
STANDARD	KEINE
0,5 mm Übergröße	Rot
1,0 mm Übergröße	Gelb

Übergrößenseitenführung
Zur Identifizierung der Größe einfach Außendurchmesser messen.



KOLBENBOLZEN UND KOLBENAUGE

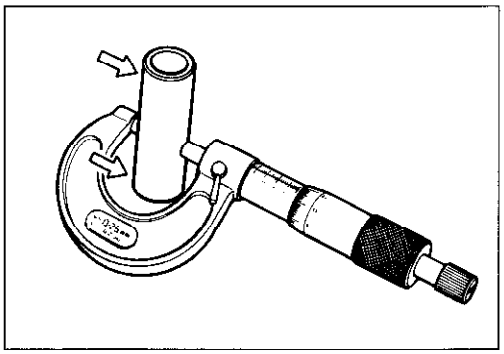
Mit einer kleinen Bohrungslehre Innendurchmesser des Kolbenauges und mit einem Mikrometer Außendurchmesser des Kolbenbolzens messen. Überschreitet die Differenz der beiden Meßwerte die Verschleißgrenze, Kolben wie Kolbenbolzen erneuern.



Innendurchmesser des Kolbenauges
Verschleißgrenze: 18,030 mm

TOOL **09900-20602: Meßuhr (1/1000 mm, 1 mm)**
09900-22403: Kleine Bohrungslehre (18—35 mm)

Mit einem Mikrometer Außendurchmesser des Kolbenbolzens an drei Stellen messen.

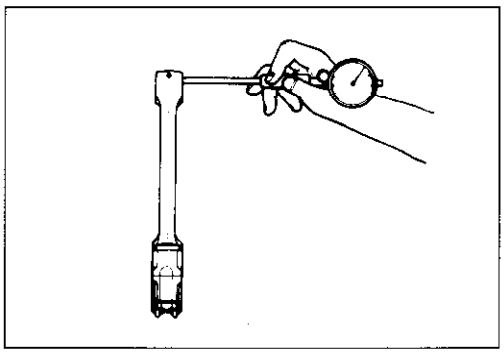


Außendurchmesser des Kolbenbolzens
Vershleißgrenze: 17,980 mm

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

INNENDURCHMESSER DES PLEUELAUGES

Mit einer kleinen Bohrungslehre Innendurchmesser des Pleuelauges messen.



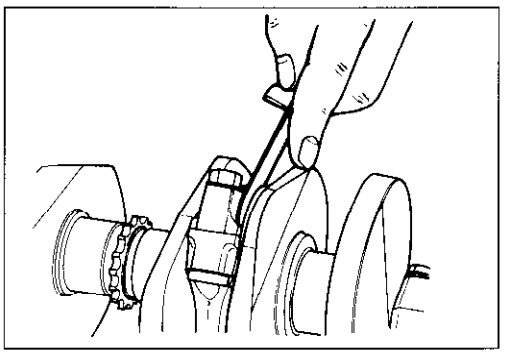
TOOL **09900-20602: Meßuhr (1/1000 mm, 1 mm)**
09900-22403: Kleine Bohrungslehre (18—35 mm)

Innendurchmesser des Pleuelauges
Verschleißgrenze: 18,040 mm

Überschreitet der Innendurchmesser des Pleuelauges obige Verschleißgrenze, Pleuel erneuern.

SEITENSPIEL AM PLEUELFUSS

Pleuelseitenspiel mit einer Fühlerlehre überprüfen. Überschreitet das Spiel die Verschleißgrenze, Pleuel oder Kurbelwelle erneuern.

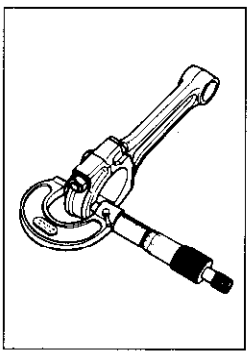


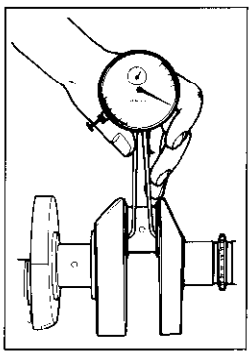
Verschleißgrenze: 0,3 mm

TOOL **09900-20803: Fühlerlehre**

Standard
Pleuelfußbreite: 20,95—21,00 mm

Standard
Hubzapfenbreite: 21,10—21,15 mm

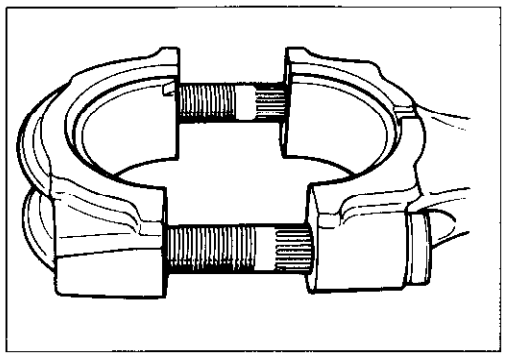




TOOL **09900-20205: Mikrometer (0—25 mm)**
09900-20605: Zylinderstichmaß (10—34 mm)

WAHL DES HUBZAPFENLAGERS

- Lagerdeckelmuttern entfernen und Lagerdeckel zur Abnahme mit einem Plastikhammer leicht anschlagen.
- Pleuel ausbauen und zur Kennzeichnung der Zylinderposition markieren.
- Lagerflächen auf Anzeichen von Abschmelzungen, Unebenheiten, Verbrennungen und andere Defekte überprüfen. Ggf. durch vorgeschriebenen Lagersatz erneuern.

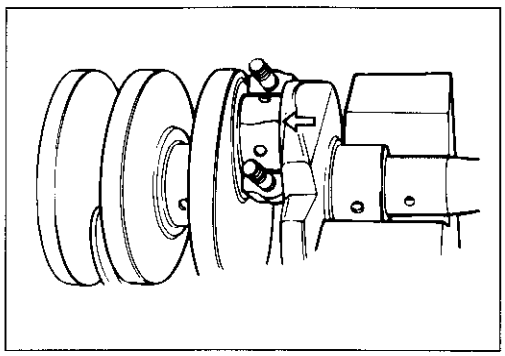


- Ein Plastiklineal axial OT- bzw. UT-seitig auf den Hubzapfen, nicht aber auf die Ölbohrung legen (siehe Abb.).
- Lagerdeckelmuttern auf zweimal im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Erstes Drehmoment: 20 N·m (2,0 kg-m)

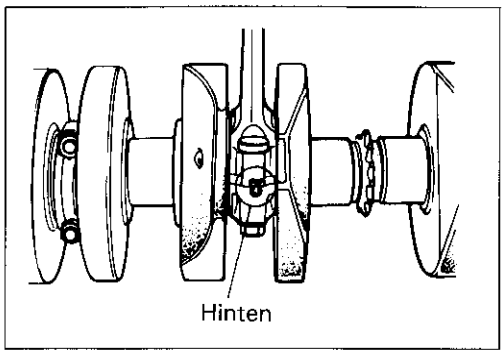
Zweites Drehmoment: 35 N·m (3,5 kg-m)

09900-22301: Plastiklineal



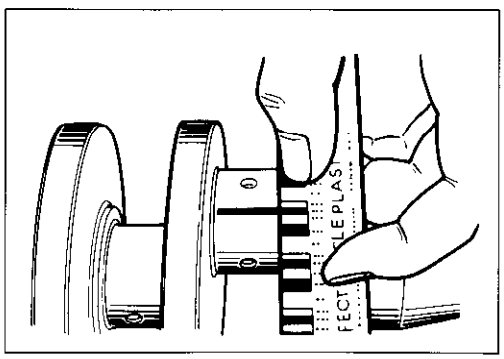
HINWEIS:
Beim Aufsetzen des Lagerdeckels auf den Hubzapfen Vorder- und Hinterende unterscheiden.

HINWEIS:
Nie Kurbelwelle oder Pleuel drehen, wenn sich das Plastiklineal im Zwischenraum befindet.

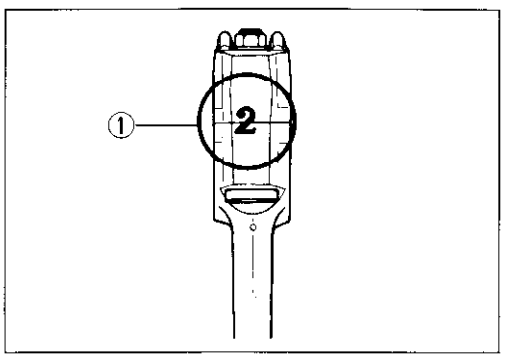


- Deckel abnehmen und mit dem angedrückten Plastiklineal mit Feinmeßeinteilung Abstand messen. Meßung an der breitesten Stelle vornehmen.

Schmierabstand auf dem Hubzapfenlager
Standard: 0,032—0,056 mm
Verschleißgrenze: 0,080 mm



- Überschreitet der Schmierabstand die Verschleißgrenze, vorgeschriebene Lager aus folgender Tabelle wählen.
- Entsprechende Kennummer ① für den Innendurchmesser des Pleuels überprüfen: "1" oder "2".



- Entsprechende Kennummer ② für den Außendurchmesser des Hubzapfens überprüfen: "1", "2" oder "3".

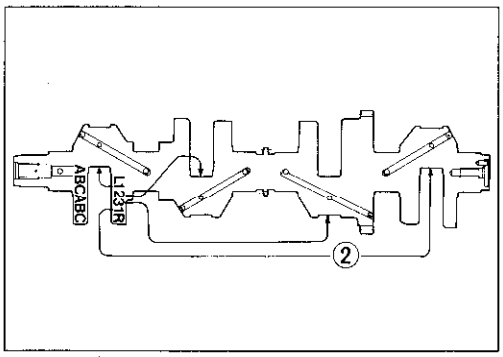


Tabelle zur Lagerwahl

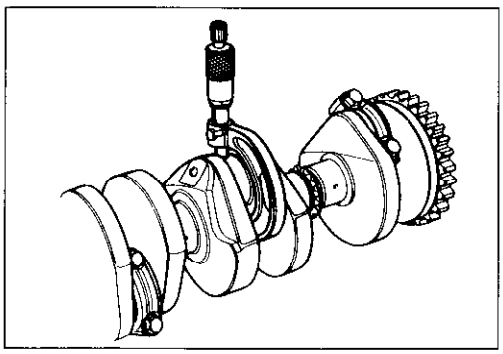
		Außendurchmesser des Hubzapfens ②		
	Kennummer	1	2	3
Innendurchmesser des Pleuels ①	1	Grün	Schwarz	Braun
	2	Schwarz	Braun	Gelb

Innendurchmesser des Pleuels

Kennummer	Innendurchmesser
1	37,000—37,008 mm
2	37,008—37,016 mm

Außendurchmesser des Hubzapfens

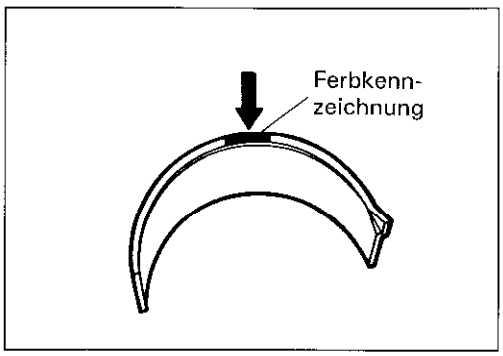
Kennummer	Außendurchmesser
1	33,992—34,000 mm
2	33,984—33,992 mm
3	33,976—33,984 mm



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

Lagerstärken

Farbe (Teil-Nr.)	Stärke
Grün (12164-17E01-0A0)	1,480—1,484 mm
Schwarz (12164-17E01-0B0)	1,484—1,488 mm
Braun (12164-17E01-0C0)	1,488—1,492 mm
Gelb (12164-17E01-0D0)	1,492—1,496 mm

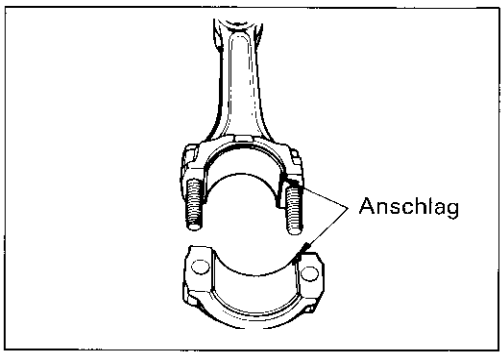


⚠ACHTUNG

Lager als Satz erneuern.

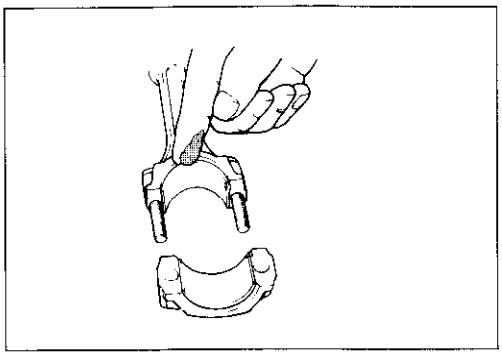
LAGEREINBAU

- Beim Einsetzen der Lager in Lagerdeckel und Pleuel zuerst den Anschlagteil einsetzen, dann das andere Ende eindrücken.



- Auf Hubzapfen und Lagerfläche Motoröl oder SUZUKI MOLY PASTE geben.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

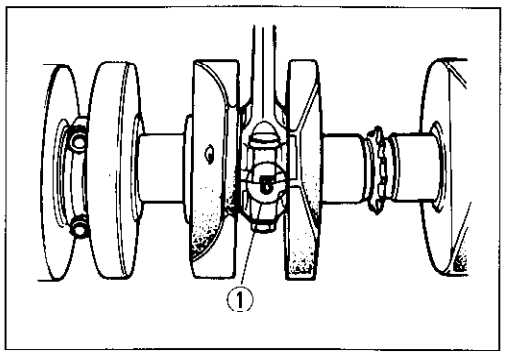


- Bei Einbau des Pleuels auf die Kurbelwelle muß die Zahl ① auf dem Pleuel nach hinten zeigen.
- Lagerdekelmuttern im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Anfangsdrehmoment: 20 N·m (2,0 kg-m)

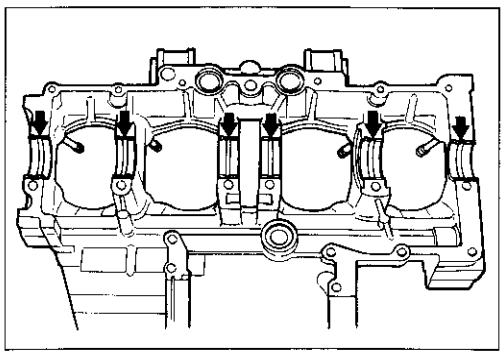
Enddrehmoment: 35 N·m (3,5 kg-m)

- Pleuel auf Leichtgängigkeit überprüfen.



WAHL DES KURBELGEHÄUSE-/ KURBELWELLENLAGERS

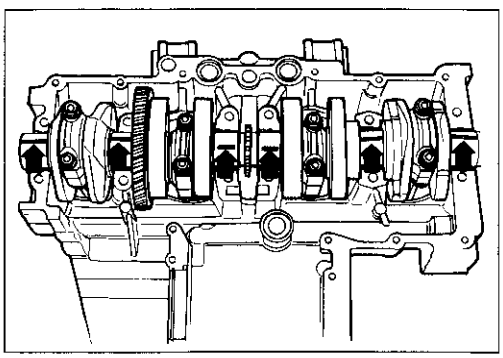
- Oberes und unteres Kurbelgehäuselager auf Beschädigung überprüfen.



- Plastiklineal an jeder Kurbelwellenlagerstelle wie gehabt anlegen.

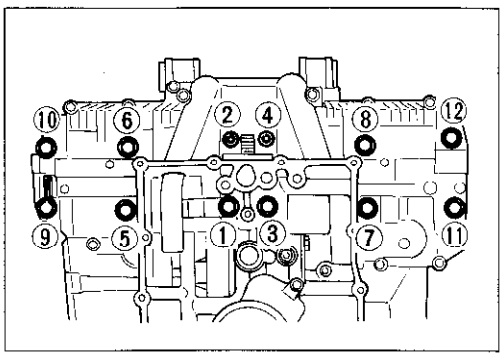
09900-22301: Plastiklineal

HINWEIS:
Plastiklineal nicht auf Ölbohrung legen und Welle nicht bei angelegtem Plastiklineal drehen.

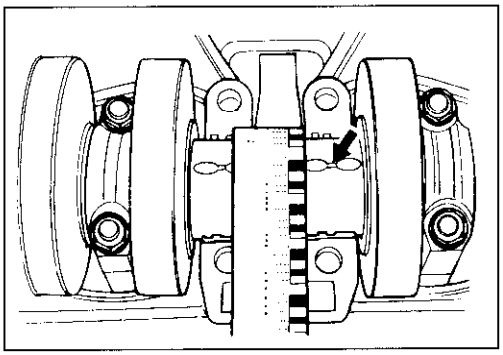


- Untere Kurbelgehäusehälfte auf obere passen und Kurbelwellenspannschrauben in der angegebenen Reihenfolge im vorgegebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment	Erstes Anziehen	Zweites Anziehen
8 mm-Schraube	13 N·m (1,3 kg-m)	22 N·m (2,2 kg-m)



- Untere Kurbelgehäusehälfte abnehmen und Abstand am angedrückten Lineal wie gewohnt messen.



Schmierabstand an der Kurbelwellenlagerstelle
Standard: 0,020—0,044 mm

Verschleißgrenze: 0,08 mm

- Überschreitet der größte Abstand die Verschleißgrenze, Lagersatz erneuern (siehe Tabelle zur Wahl).

- Entsprechenden Kennbuchstaben ① für den Innendurchmesser der Kurbelgehäuselagerstelle überprüfen: "A" oder "B". Er ist auf der oberen Kurbelgehäusehälfte hinten eingeprägt.
- Entsprechenden Kennbuchstaben ② für den Außendurchmesser der Kurbelwellenlagerstelle überprüfen: "A", "B" oder "C". Er ist auf der Kurbelwelle eingeprägt.

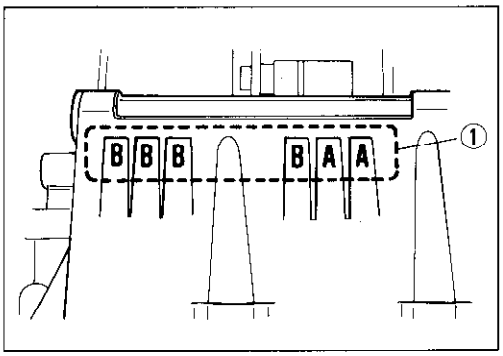
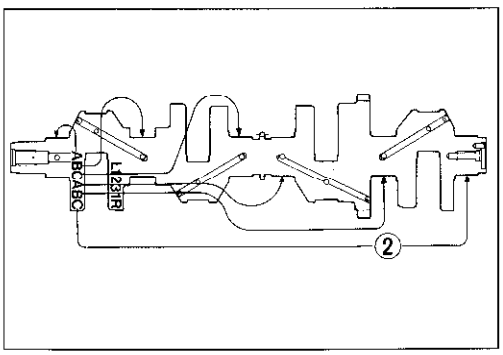


Tabelle zur Lagerwahl

		Außendurchmesser der Kurbelwelle ②		
	Kennummer	A	B	C
Innendurchmesser des Kurbelgehäuses ①	A	Grün	Schwarz	Braun
	B	Schwarz	Braun	Gelb



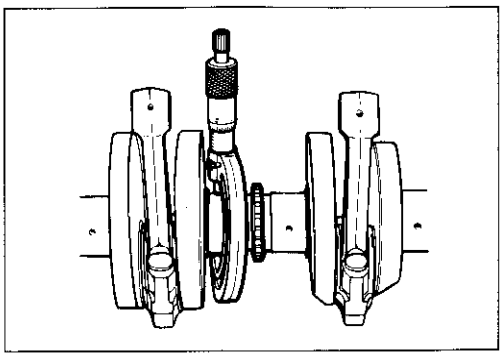
Innendurchmesser des Kurbelgehäuses

Kennummer	Innendurchmesser
A	35,000—35,008 mm
B	35,008—35,016 mm

Außendurchmesser der Kurbelwellenlagerstelle

Kennummer	Außendurchmesser
A	31,992—32,000 mm
B	31,984—31,992 mm
C	31,976—31,984 mm

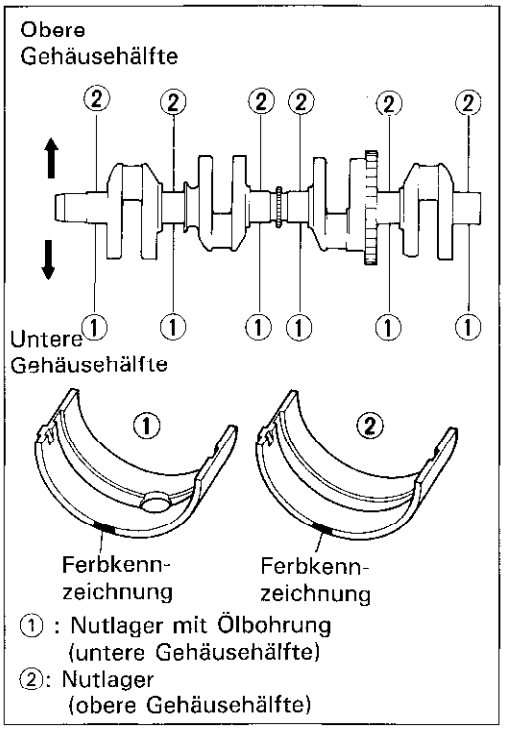
TOOL **09900-20202: Mikrometer (25—50 mm)**



Lagerstärken
(Nutlager mit Ölbohrung ..... Untere Gehäusehälfte)

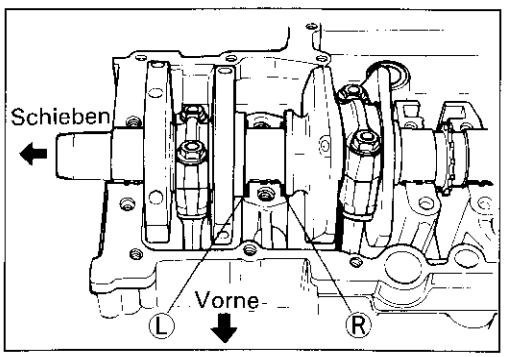
Farbe (Teil-Nr.)	Spezifikation
Grün (12229-27A00-0A0)	1,486—1,490 mm
Schwarz (12229-27A00-0B0)	1,490—1,494 mm
Braun (12229-27A00-0C0)	1,494—1,498 mm
Gelb (12229-27A00-0D0)	1,498—1,502 mm

HINWEIS:
* *Nutlager haben die gleiche Spezifikation wie Nutlager mit Ölbohrung.*
* *Die Teil-Nr. sind wie folgt: 12229-27A10-XXX (Nutlager).*



AXIALSPIEL DER KURBELWELLE

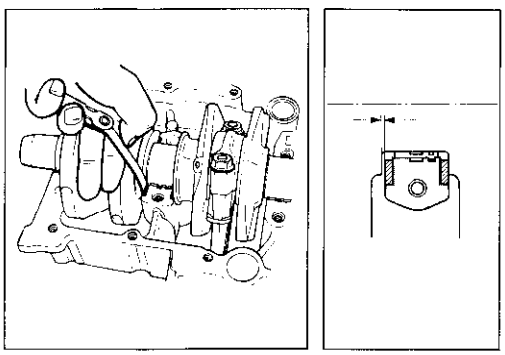
- Axialspiel auf der linken Seite bei Kurbelwelle und rechtem wie linkem Druchlager in der oberen Kurbelgehäusehälfte eingebaut mit einer Fühlerlehre messen.
  Ⓡ: Rechtes Drucklager
  Ⓛ: Linkes Drucklager



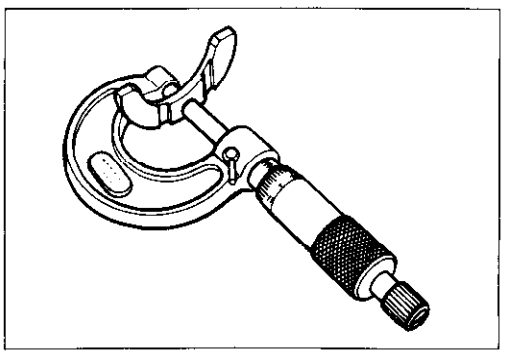
HINWEIS:
Kurbelwelle auf die linke Seite Schieben, so daß am rechten Drucklager kein Spiel bleibt.

Axialspiel
Standard: 0,04—0,09 mm

Überschreitet das Axialspiel den Standardbereich, Axialspiel wie folgt einstellen:

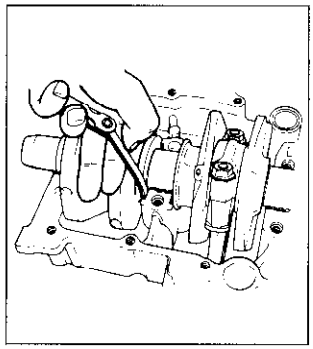


- Rechtes Drucklager ausbauen und seine Stärke mit einem Mikrometer messen. Liegt die Stärke des rechten Drucklagers unter dem Standardwert, Lager erneuern und erneut obige Axialspielmessung vornehmen. Drauf achten, daß das Spiel im Standardbereich liegt.



Stärke des rechten Drucklagers
Standard: 2,445—2,465 mm

- Rechtes Drucklager wiedereinbauen, wenn es im Standardbereich liegt, und linkes Drucklager ausbauen.
- Vor dem Einbau des linken Drucklagers mit einer Fühlerlehre das Spiel messen (siehe Abb.) und aus der Tabelle ein linkes Drucklager wählen.



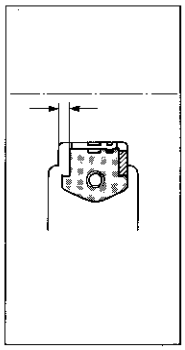
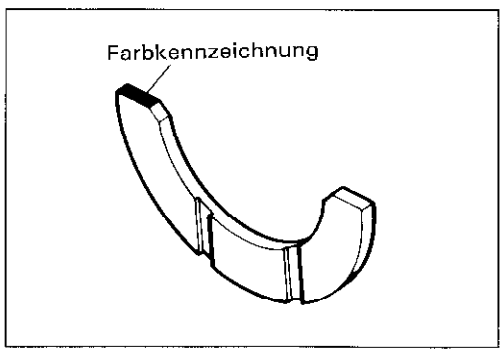


Tabelle zur Drucklagerwahl

Spiel vor Einsetzen des linken Drucklagers	Farbe (Teil-Nr.)	Drucklagerstärke	Axialspiel
2,540—2,565 mm	Weiß (12228-43416)	2,475—2,500 mm	0,04—0,09 mm
2,515—2,540 mm	Gelb (12228-43415)	2,450—2,475 mm	
2,490—2,515 mm	Grün (12228-43414)	2,425—2,450 mm	
2,465—2,490 mm	Blau (12228-43413)	2,400—2,425 mm	
2,440—2,465 mm	Schwarz (12228-43412)	2,375—2,400 mm	
2,415—2,440 mm	Rot (12228-43411)	2,350—2,375 mm	

- Linkes Drucklager wählen, einsetzen und erneut Axialspiel messen, um sicher zu sein, daß es im Standardbereich liegt.

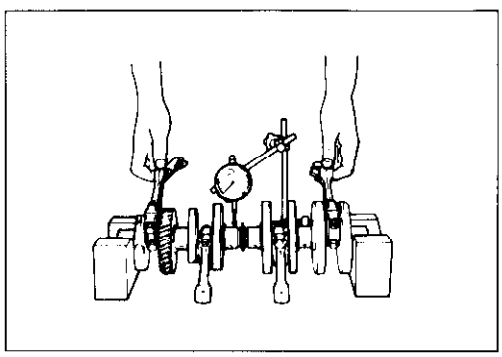
HINWEIS:
Der Farbcode und die Teilenummer des rechtsseitigen Drucklagers ist wie folgt: BRAUN (12228-19C00)



KURBELWELLENSCHLAG

Kurbelwelle auf V-Blöcke legen (siehe Abb.), so daß beide Lagerstellen aufliegen. Meßuhr ansetzen (siehe Abb.), Kurbelwelle langsam drehen und Schlag ablesen. Überschreitet der Schlag die Verschleißgrenze, Kurbelwelle erneuern.

TOOL **09900-20606: Meßuhr (1/100 mm, 10 mm)**
09900-20701: Magnetständer
09900-21304: V-Block (100 mm)



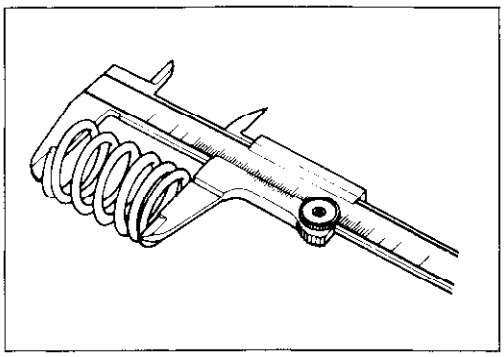
Kurbelwellenschlag
Verschleißgrenze: 0,05 mm

KUPPLUNGSMEMBRANFEDER

Die freie Länge jeder Kupplungsfeder mit Hilfe einer Noniusschublehre messen und die Feder auf ausreichende Elastizität überprüfen. Wenn die Feder nicht der Spezifikation entspricht, muß die Feder ersetzt werden.

TOOL 09900-20102: Noniusschublehre

Verschleißgrenze: 69,5 mm

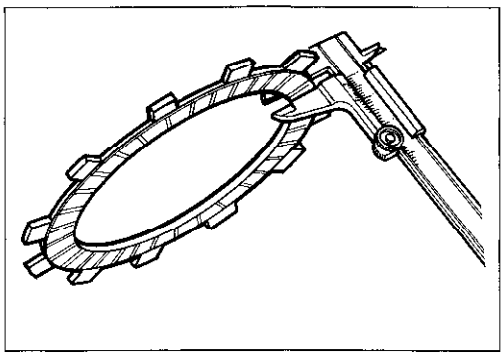


ANTRIEBS- UND ABTRIEBSSCHEIBEN DER-KUPPLUNG

ANTRIEBSSCHEIBEN DER KUPPLUNG

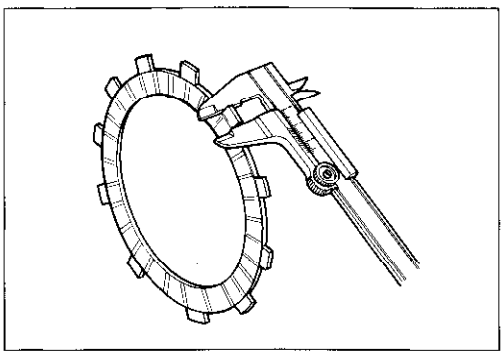
Die Dicke und Klauenbreite jeder Antriebsscheibe mit Hilfe einer Noniusschublehre messen. Scheiben, bei denen die Verschleißgrenze unterschritten wird, müssen ersetzt werden.

Standard-Stärke
Verschleißgrenze: 2,35 mm



Messen der Dicke

Klauenbreite
Verschleißgrenze: 15,0 mm



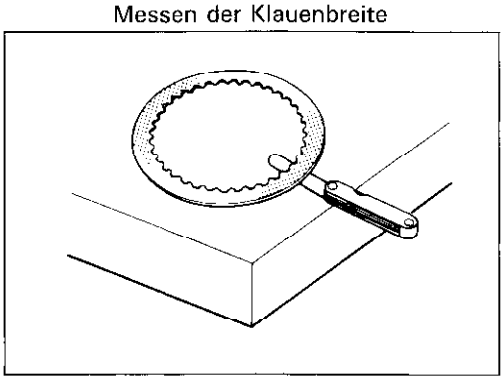
Messen der Klauenbreite

ABTRIEBSSCHEIBEN DER KUPPLUNG

Jede Abtriebsscheibe mit einer Dickenlehre auf Verzug überprüfen. Abtriebsscheiben, die nicht der Spezifikation entsprechen, müssen ersetzt werden.

TOOL 09900-20803: Dickenlehre

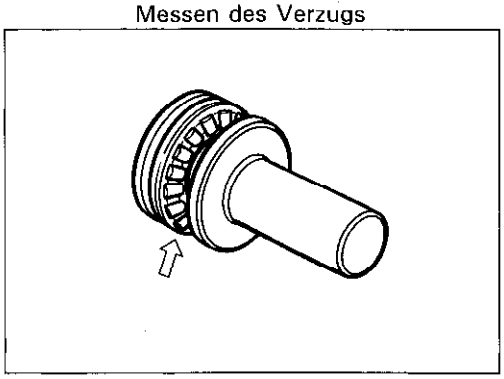
Verschleißgrenze: 0,1 mm



Messen des Verzugs

KUPPLUNGSAUSRÜCKLAGER

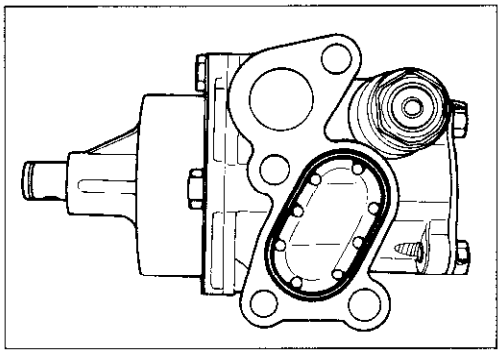
Das Kupplungsausrücklager auf Defekte-insbesondere Risse-überprüfen; ein beschädigtes Lager muß ersetzt werden. Die einwandfreie Funktion der Kupplung ist in hohem Maße vom Zustand dieses Lagers abhängig.



ÖLPUMPE

⚠ACHTUNG

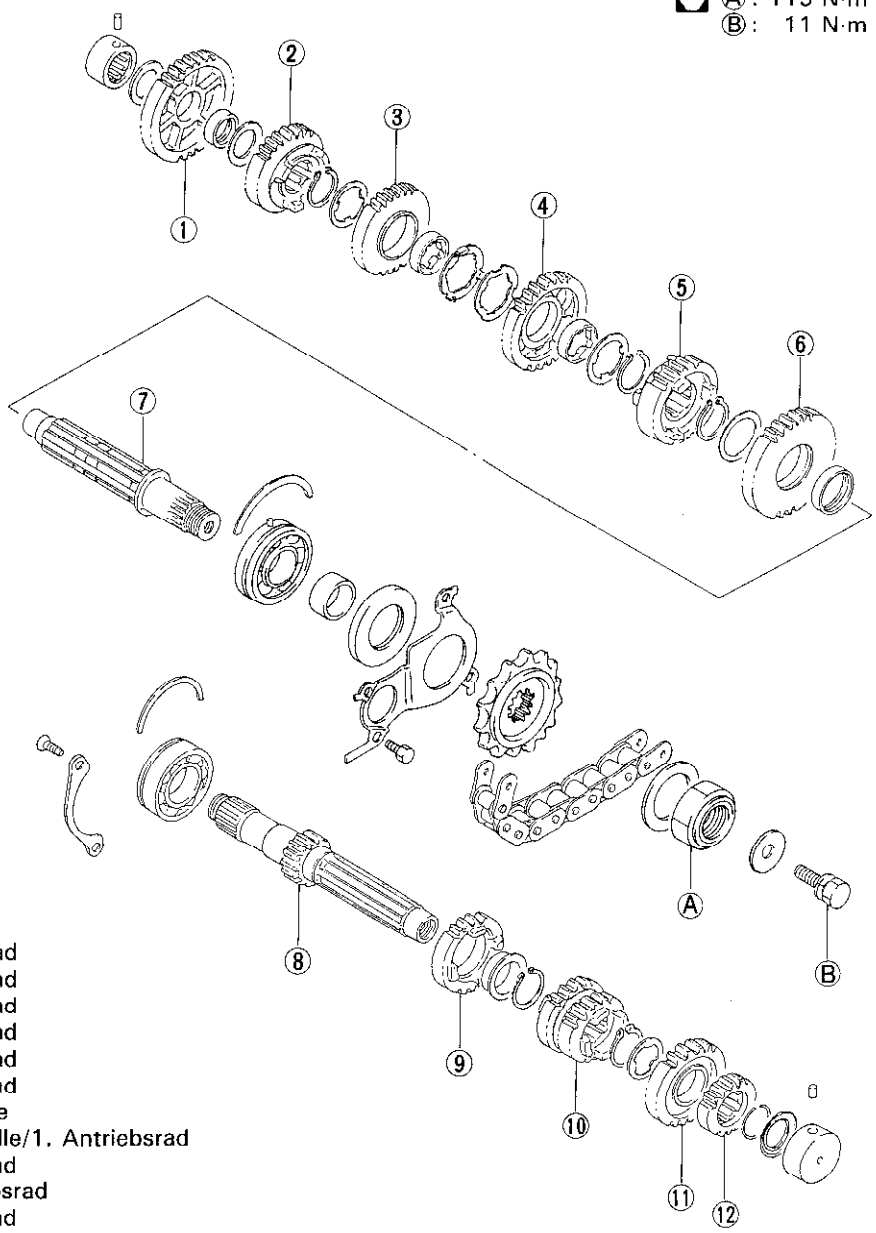
Ölpumpe komplett nicht zerlegen. Sie ist nur als Einheit lieferbar.



GETRIEBE

ZERLEGUNG

- Getriebezahnräder zerlegen (siehe Abb.).



WIEDERZUSAMMENBAU

Zwischen- und Antriebswelle in umgekehrter Reihenfolge der Zerlegung wiederzusammenbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

HINWEIS:

* *Vor Einbau der Zahnräder Lager von Hand drehen und auf ungewöhnliche Geräusche und Leichtgängigkeit überprüfen. Bei Unregelmäßigkeiten Lager erneuern.*
* *Vor Einbau der Zahnräder Antriebs- und Zwischenwelle leicht mit MOLY PASTE oder Motoröl einschmieren.*
* *Vor dem Einsetzen der Öldichtung Öldichtungslippe einschmieren.*

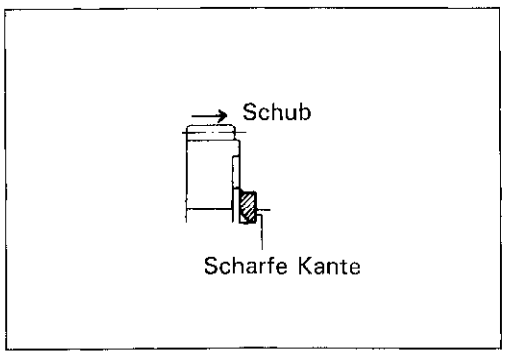
99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE
99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

⚠ ACHTUNG

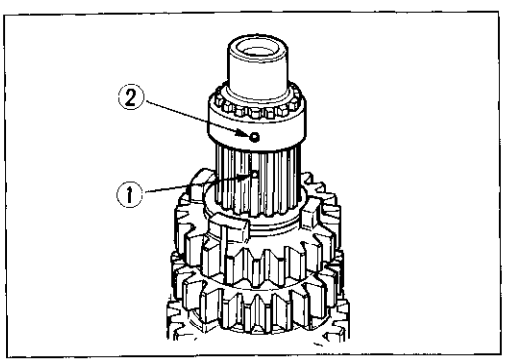
*** Nie Sicherungsring wiederverwenden. Sicherungsring nach Abnahme von der Welle wegwerfen und neuen anbringen.**
*** Beim Anbringen eines neuen Sicherungsrings Ringspalt nur soweit ausziehen, daß der Sicherungsring auf die Welle geht.**
*** Sicherungsring muß nach dem Anbringen stets ganz und fest in der Nut sitzen.**

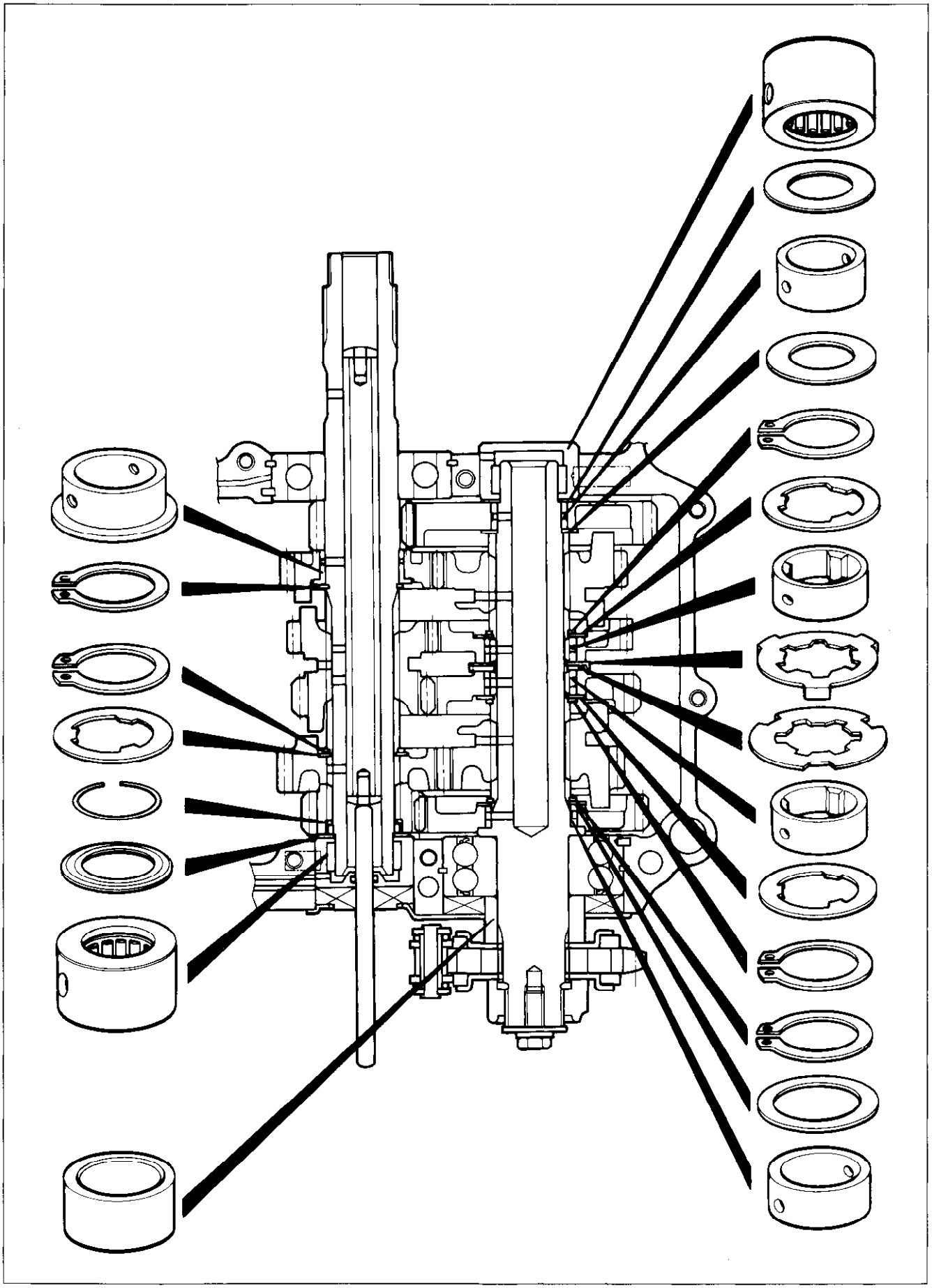
HINWEIS:
Beim Zusammenbau der Getriebezahnräder auf Lage und Position von Scheiben und Sicherungsringen achten. Die hier gezeigte Querschnittsansicht dient als Referenz zum richtigen Einbau der Zahnräder, Beilagscheiben und Sicherungsringe. (siehe Seite 3-44.)

- Beim Anbringen eines neuen Sicherungsrings auf dessen Richtung achten. An der Seite anbringen, wo der Schub ist (siehe Abb.)



- Bei Anbringen der Lagerbuchse auf der Welle Ölbohrung ① auf der Welle und Ölbohrung ② auf der Lagerbuchse aufeinander ausrichten.





SPIEL SCHALTGABEL/LAUFRILLE

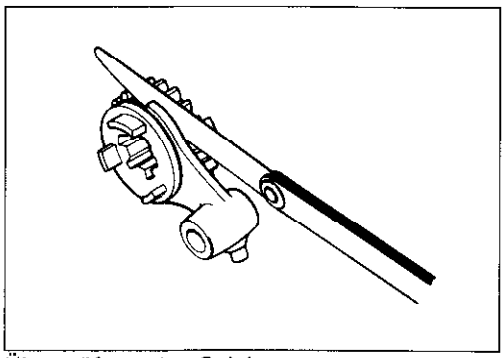
Mit einer Fühlerlehre Spiel der Schaltgabel in ihrer Laufrille überpüfen.
Das Spiel jeder der drei Schaltgabeln spielt eine wichtige Rolle für ein leichtgägiges und gutes Schalten.

Spiel Schaltgabel/Laufrille
Standard: 0,10—0,30 mm

Verschleißgrenze: 0,50 mm

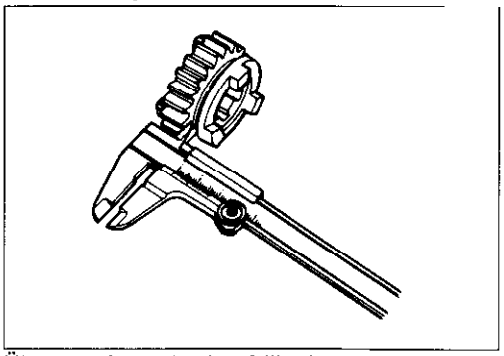
Überschreitet das überprüfte Spiel die vorgeschriebene Verschleißgrenze, Gabel, Rad oder beide erneuern.

09900-20803: Fühlerlehre
09900-20102: Schublehre


Überprüfung des Spiels

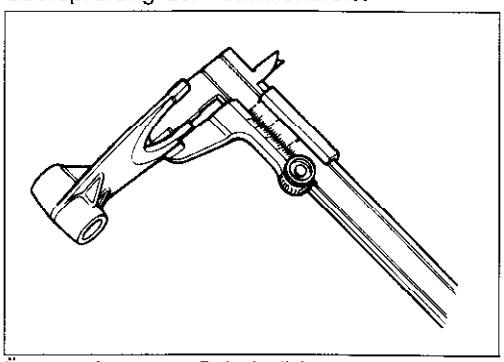
Breite der Schaltghabellaufrille

Standard:	Nr.1 & Nr.3	4,80—4,90 mm
	Nr.2	5,00—5,10 mm


Übereprüfung der Laufrillenbreite

Schaltgabelstärke

Standard:	Nr.1 & Nr.3	4,60—4,70 mm
	Nr.2	4,80—4,90 mm

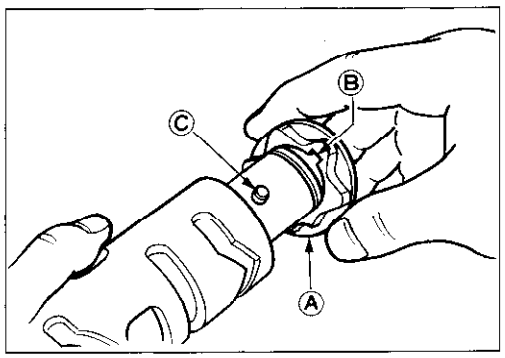

Überprüfung der Gabelstärke

WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS

Der Wiederzusammenbau des Motors erfolgt in umgekehrter Reihenfolge der Zerlegung. Es gibt aber eine Reihe von Schritten, die eine genaue Beschreibung oder besondere Vorsichtsmaßnahmen erfordern.

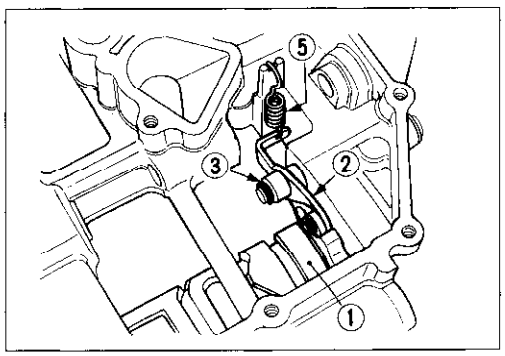
HINWEIS:
Vor dem Wiederzusammenbau auf alle beweglichen und Gleitteile Motoröl geben.

HINWEIS:
Beim Einbau der Schaltnocken-Anschlagplatte Ⓐist die Nut Ⓑmit dem Stift Ⓒauszurichten, wie in der Abbildung gezeigt.



- Teile im Zusammenhang mit Schaltnocken einsetzen.

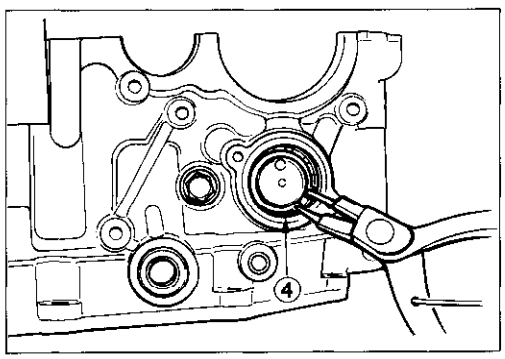
① Schaltnocken
② Schaltnocken-Anschlagplatte
③ Sprengring
④ Sprengring
⑤ Feder



⚠ ACHTUNG

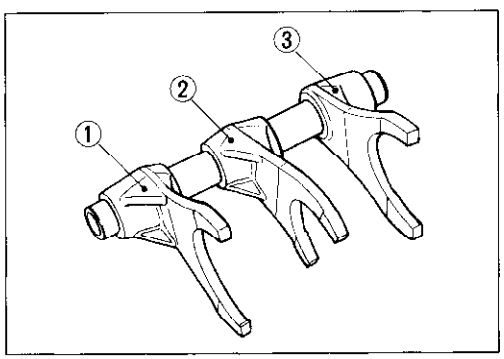
Die Sprengringe ③ und ④ stets durch Neuteile ersetzen.

- Den Schaltnocken auf die Neutralstellung schieben, wie in der Abbildung gezeigt; dies erleichtert den Einbau der Schaltgabeln und Zahnräder.

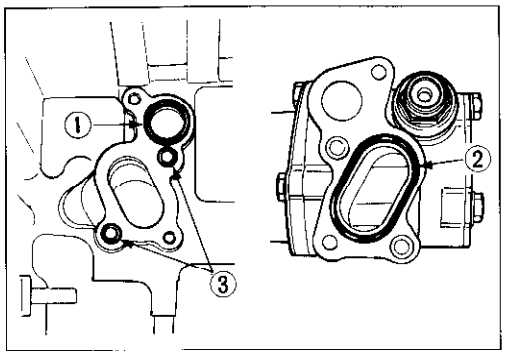


- Schaltgabeln in richtiger Lage und Richtung in Kurbelgehäuse einbauen.

① Für 6. Antriebsrad
② Für 3./4. Antriebsrad
③ Für 5. Abtriebsrad



- O-Ringe ① und ② und Paßstifte ③ in der richtigen Lage anbringen (siehe Abb.).



⚠ ACHTUNG

Zur Vermeidung von Ölundichtigkeit O-Ringe erneurn.

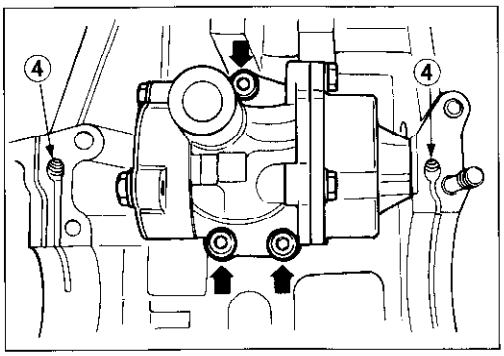
- Ölpumpe mit drei Schrauben in die untere Kurbelgehälfte einbauen. Schrauben im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

HINWEIS:
Etwas THREAD LOCK "1342" auf die Schrauben geben.

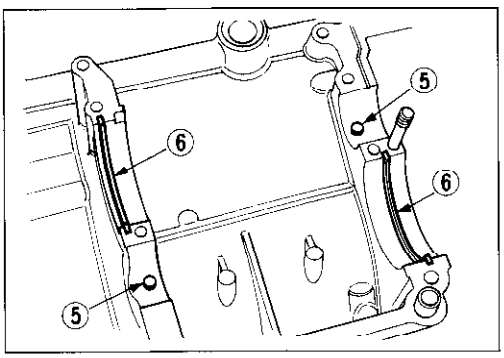
99000-32050: THREAD LOCK "1342"

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

HINWEIS:
Öldüsen ④ an der unteren Kurbelgehäusehälfte auf Verstopfung überprüfen.

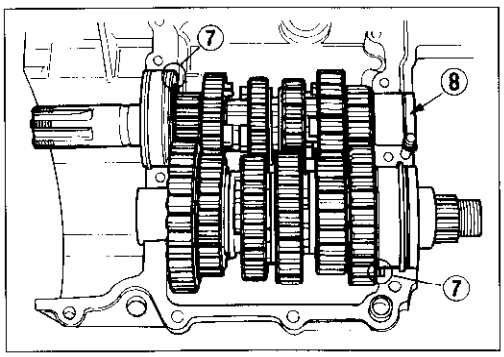


- Paßstifte ⑤ und C-Ringe ⑥ für das Lager an der oberen Kurbelgehäusehälfte anbringen.



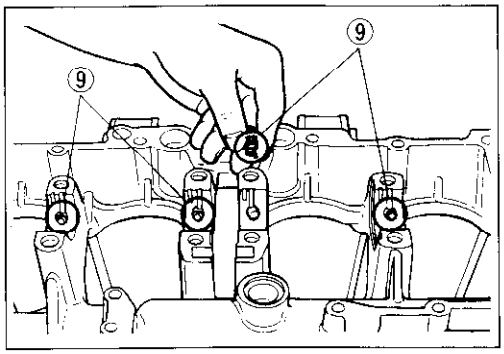
- Zwischenwelle und Antriebswelle komplett in die obere Kurbelgehäusehälfte einbauen.

HINWEIS:
* *Lagerpaßstifte ⑦ an den entsprechenden Stellen anbringen.*
* *Kappe auf Zwischenwellenende an Stelle ⑧ anbringen.*
* *Die Zwischenwelle muß sich bei fesgehaltener Antriebswelle frei drehen lassen. Wenn nicht, auf Leerlauf schalten.*

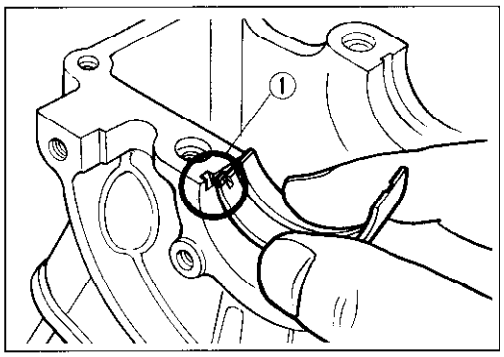


HINWEIS:
Bevor die Lager des Kurbelwellenzapfens eingepaßt werden, sind die Kolben-Öldüsen ⑨ des oberen Kurbelgehäuses auf Blockierung zu kontrollieren.

⑨ Kolben-Öldüse (4 st.)..... Für oberes Gehäuse



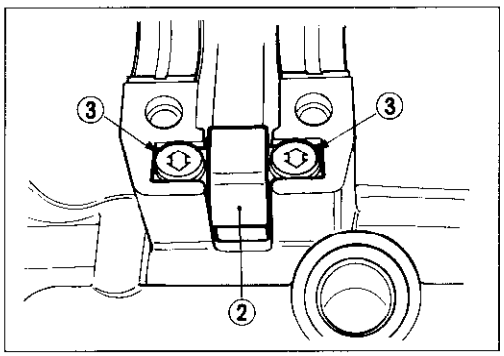
- Beim Einsetzen der Kurbelwellenlager in die obere und untere Kurbelgehäusehälfte zuerst Anschlagteil ① einsetzen, dann anderes Ende eindrücken. (siehe Seite 3-39.)



⚠ACHTUNG

Lagerflächen nicht mit den Händen berühren. Am Rand der Lagerschale anfassen.

- Steuerkettenführung ② und die zwei Dämpfer ③ richtig anbringen.



HINWEIS:
Die Pfeilmarkierung auf dem Dämpfer muß nach vorne und hinten zeigen, nicht nach links und rechts.

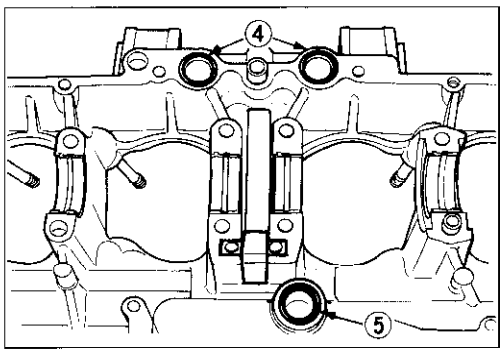
- O-Ringe (④ und ⑤) anbringen.

⚠ACHTUNG

Zur Vermeidung von Ölundichtigkeit O-Ringe erneuern.

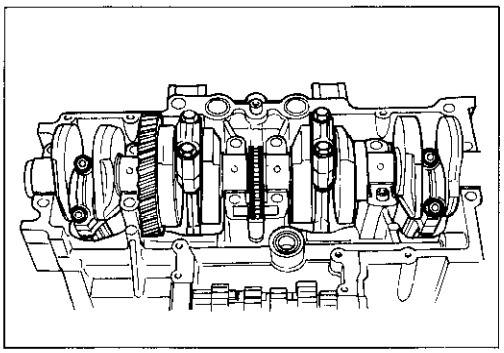
- Vor Einbau der Kurbelwelle auf jedes Lager leicht SUZUKI MOLY PASTE auftragen.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE



- Kurbelwelle mit Steuerkette in die obere Kurbelgehäusehälfte einbauen.

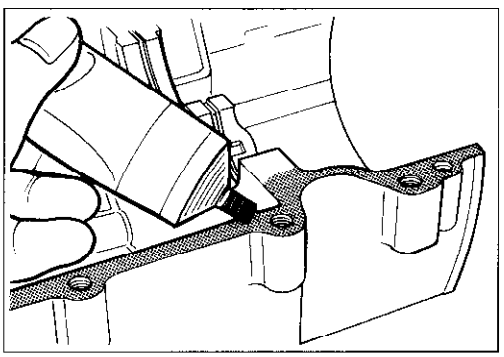
- Rechtes und linkes Drucklager mit der Schmiernut zur Kurbelwange einsetzen. (siehe Seite 3-39.)
- Vor dem Zusammenfügen der oberen und der unteren Kurbelgehäusehälfte beide Paßflächen säubern.
- Paßstifte in die obere Kurbelgehäusehälfte einsetzen.
- SUZUKI BOND NO. 1207B wie folgt auf Paßfläche der unteren Kurbelgehäusehälfte auftragen.



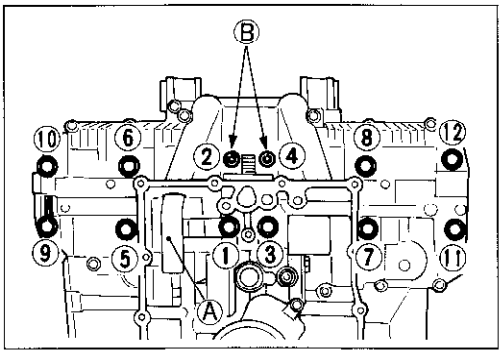
1207B 99000-31140: SUZUKI BOND NO. 1207B

HINWEIS:
SUZUKI BOND NO. 1207B wie folgt verwenden:

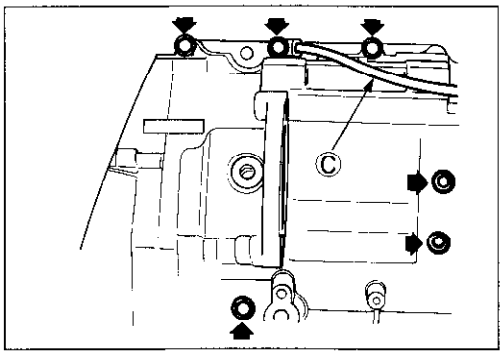
* *Flächen von Nässe, Öl, Staub und anderen Fremdkörpern befreien.*
* *Dünn und gleichmäßig auf Flächen auftragen und Hälften in wenigen Minuten zusammenfügen.*
* *Keinesfalls BOND NO. 1207B auf Lagerflächen bringen.*
* *Auf eine rauhe Oberfläche auftragen, da dieses Material eine verhältnismäßig dicke Schicht bildet.*



- Das rechte Ölrohr Ⓐmit der Schraube Nr. ① befestigen.
- Die Schrauben Nr. ⑨ und Nr. ⑪ mit Kupferscheiben versehen.
- Die beiden Innensechskantschrauben an Position Ⓑund an den 8-mm-Schrauben einsetzen.
- Die 8 mm-Spannschrauben an der Kurbelwelle in aufsteigender Reihenfolge der auf ihnen befindlichen Zahlen anziehen. Jede Schraube jeweils nur etwas anziehen, um den Druck gleichmäßig zu verteilen. Spannbolzen undmuttern an der unteren und oberen Kurbelgehäusehälfte im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.



Kurbelwelle-schrauben	Anfangsdrehmoment		Enddrehmoment	
	N·m	kg-m	N·m	kg-m
6 mm-Schrauben	6	0,6	13	1,3
8 mm-Schrauben	13	1,3	22	2,2

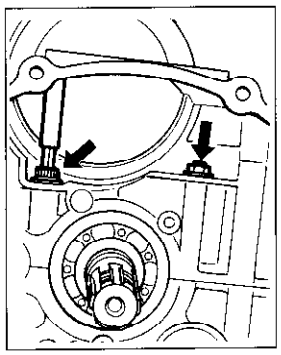


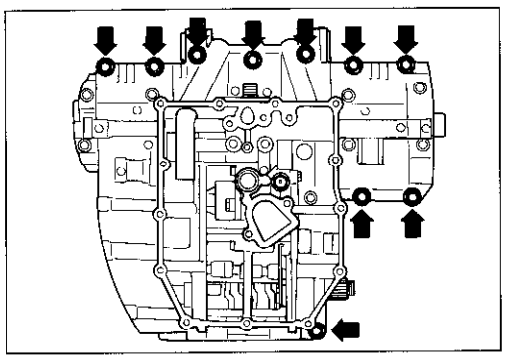
HINWEIS:

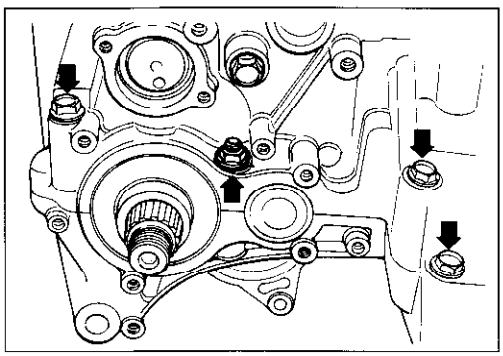
* *Den Ölkanalstopfen anbringen. (Sich auf Seite 3-18 beziehen.)*

* *Das Motormassekabel Ⓒin der korrekten Position montieren, wie in der Abbildung gezeigt.*

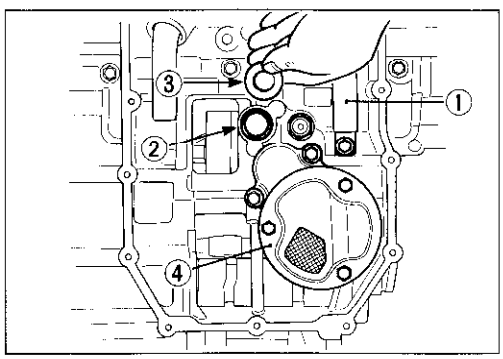
TOOL 09900-00410: Satz Sechskantschlüssel







- Das linke Ölrohr ① mit der Schraube befestigen.
- Neuen O-Ring ② und neue Scheibe ③ anbringen.
- Eine neue Dichtung anbringen, dann den Ölsumpffilter ④ mit den beiden Schrauben befestigen.

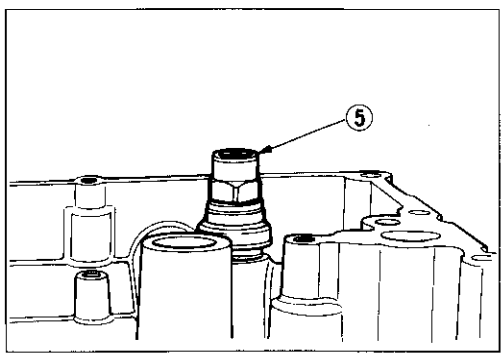


⚠ ACHTUNG

Die Dichtung und den O-Ring stets durch Neuteile ersetzen, um Undichtigkeiten zu vermeiden.

- Beilagscheibe aufsetzen, Öldruckregler ⑤ in Ölwanne einsetzen und im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

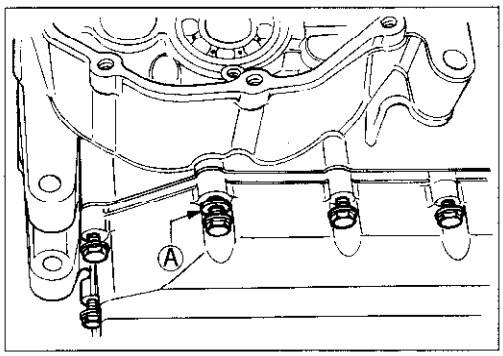
Öldruckregler: 28 N·m (2,8 kg-m)



- Neue Dichtung einsetzen und Ölwanne einbauen. Schrauben an Ölwanne im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Ölwannenschraube: 14 N·m (1,4 kg-m)

HINWEIS:
Neue Dichtung an Schrauben Ⓐ für die Ölwanne richtig anbringen (siehe Abb.).

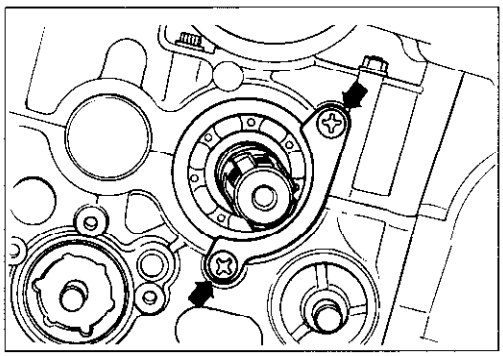


⚠ ACHTUNG

Zur Vermeidung von Ölundichtigkeit stets Dichtung erneuern.

- Motoröl-Ablaßschraube im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

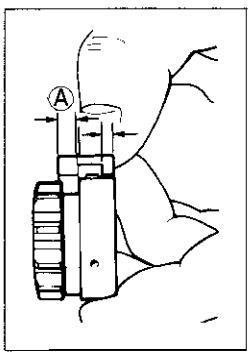
Motoröl-Ablaßschraube: 23 N·m (2,3 kg-m)

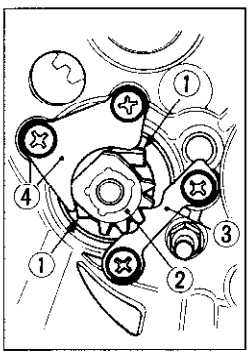


- Zwischenwellenlagerschale mit zwei Schrauben anbringen.

HINWEIS:
Etwas THREAD LOCK "1342" auf die beiden Schrauben geben.

99000-32050: THREAD LOCK "1342"

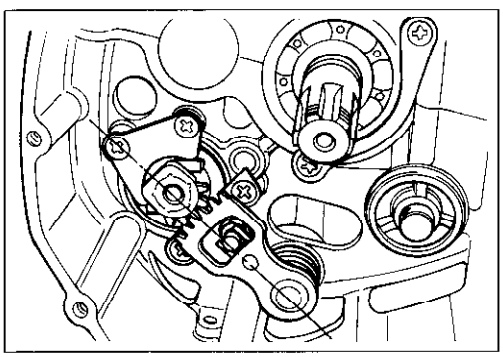




- Jede Schaltsperrklinke ① in den Schaltautomaten ② einsetzen. Die breitere Seite Ⓐ muß nach außen weisen (siehe Abb.).
- Beim Einbau der Nockenführung ③ und des Sperrklinken-Druckstücks ④ eine geringe Menge THREAD LOCK 1342 auf die Schrauben auftragen.

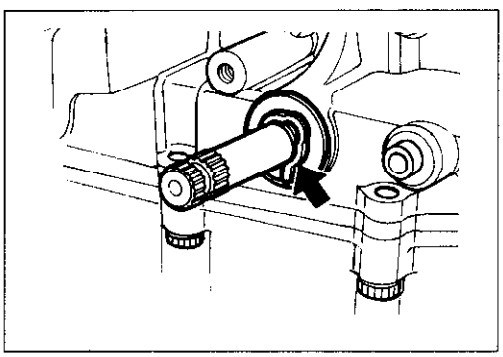
99000-32050: THREAD LOCK "1342"

09900-09003: Satz Schlagschraubenzieher



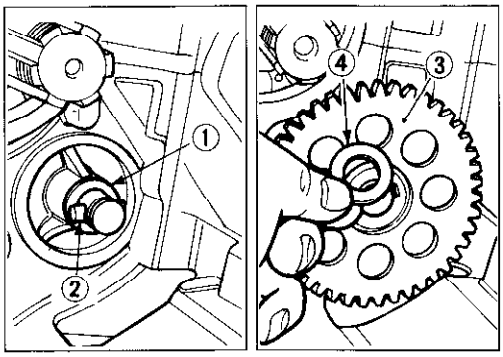
- Die Schaltwelle so einbauen, daß die Mitte des Schaltrads auf der Welle mit der Mitte des Schaltautomaten ausgerichtet ist.

- Die Unterlegscheibe aufschieben, dann die Schaltwelle mit dem Sprengring sichern.



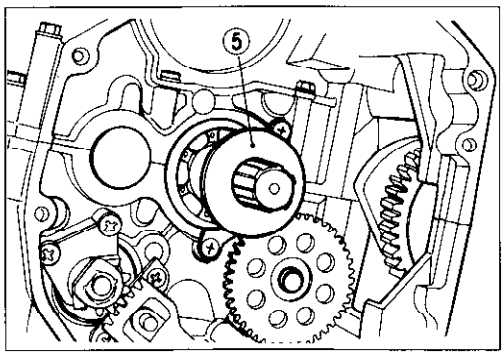
- Beilagscheibe ①, Splint ②, Ölpumpenabtriebsrad ③ und Beilagscheibe ④ anbringen.
- Ölpumpenabtriebsrad mit Sicherungsring sichern.

TOOL 09900-06107: Sprengringzange

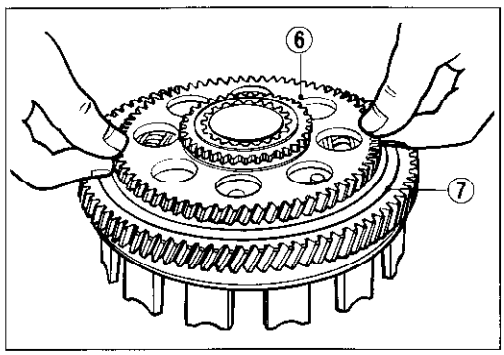


- Druckscheibe ⑤ auf Zwischenwelle setzen.

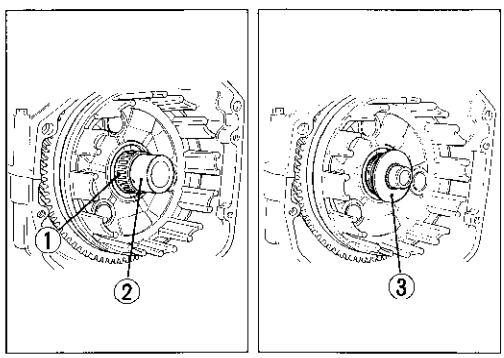
HINWEIS:
Die flache Seite der Beilagscheibe liegt außen.



- *Lichtmaschinen-/Ölpumpenantriebsrad* ⑥ auf Primärabtriebsrad ⑦ setzen.



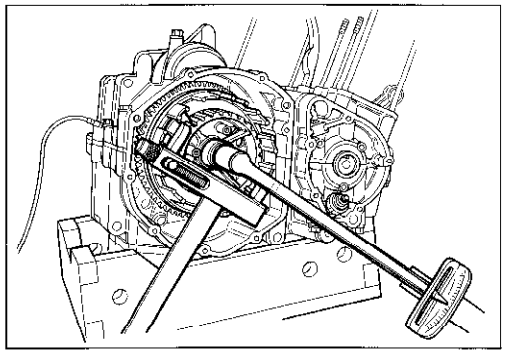
- Primärabtriebsrad komplett auf Zwischenwelle setzen und Motoröl auf Nadellager ① und Distanzstück ② geben.
- Druckscheibe ③ auf Zwischenwelle geben.



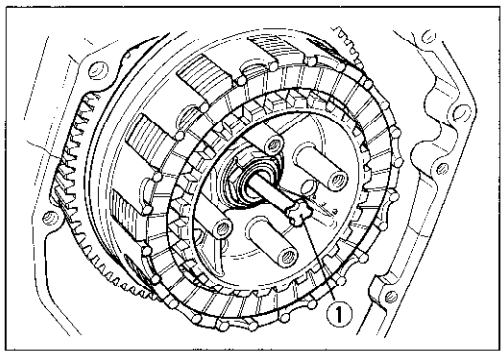
- Kupplungskorb auf Zwischenwelle setzen.
- Mutter am Kupplungskorb im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

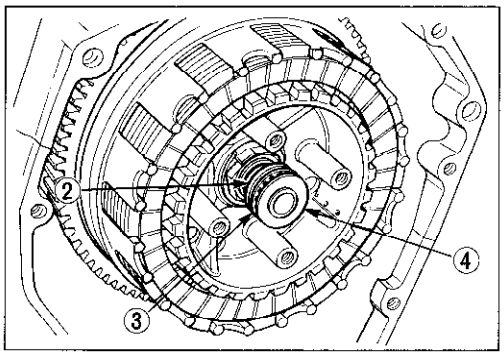
Mutter am Kapplungskorb: 90 N·m (9,0 kg-m)

TOOL 09920-53740: Kupplungskorbhalter



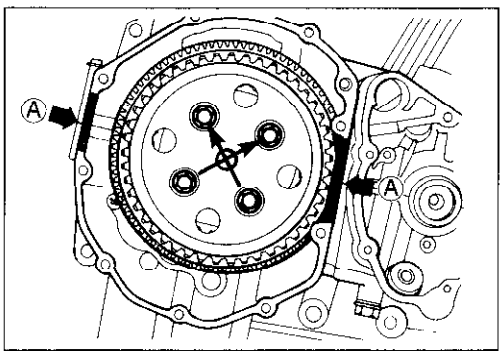
- Die Antriebs- und Abtriebsscheiben der Kupplung nacheinander in der vorgeschriebenen Reihenfolge in die Nabe der Kupplungshülse installieren, wobei mit der Antriebsscheibe begonnen werden muß.
- Die Kupplungsdruckstange ①, das Kupplungsdruckstück ②, das Lager ③ und die Druckscheibe ④ in die Vorgelegewelle einsetzen.





- Die Kupplungsdruckplatte einbauen, dann die Halteschrauben der Kupplungsfedern über Kreuz mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Kupplungsfeder-Halteschrauben: 12 N·m (1,2 kg-m)

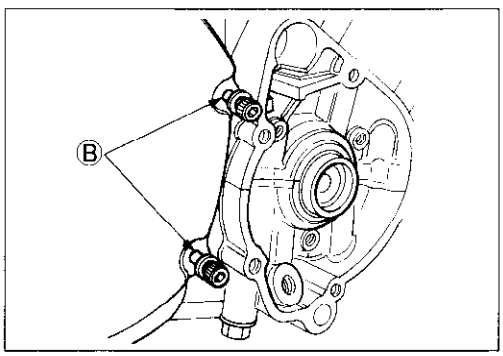


- Paßfläche Ⓐ zwischen der oberen und der unteren Kurbelkastenhälfte leicht mit SUZUKI BOND NO.1207B bestreichen.

99000-31140: SUZUKI BOND NO. 1207B

- Paßstifte, eine neue Dichtung und Kupplungsabdeckung anbringen.
- Schrauben der Abdeckung festziehen.

HINWEIS:
Die beiden Dichtungen an den Schrauben Ⓑ der Kupplungsabdeckung richtig anbringen (siehe Abb.).

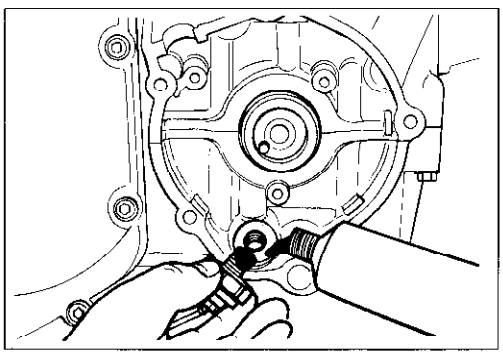


⚠ ACHTUNG

Zur Vermeidung von Ölundichtigkeit Dichtung erneuern.

HINWEIS:
Bei Erneuerung des Öldruckschalters etwas SUZUKI BOND NO. 1207B auf sein Gewinde auftragen.

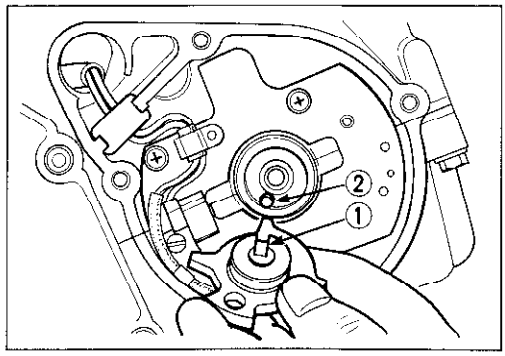
99000-31140: SUZUKI BOND NO. 1207B



- Signalgeneratorstator mit drei Schrauben anbringen.
- Schlitz ① auf der Rückseite des Signalgeneratorrotors über den Führungsstift ② am Kurbelwellenende bringen.

HINWEIS:
Auf Einschnitt an der Tülle ③ des Signalgeneratorkabels BOND NO. 1207B geben.

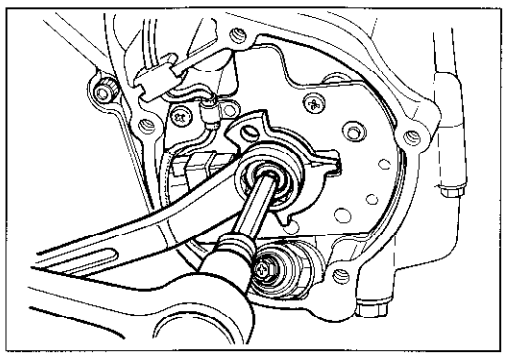
1207B 99000-31140: SUZUKI BOND NO. 1207B



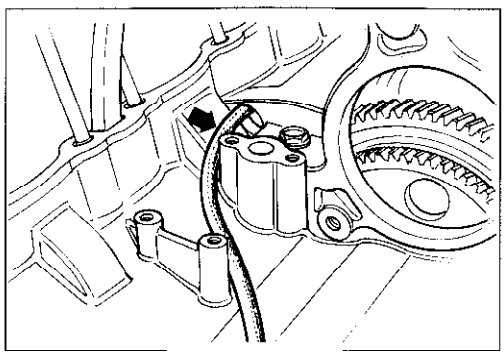
- Drehmutter der Kurbelwelle halten und Rotorbolzen im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

TOOL 09900-00410: Satz Sechskantschlüssel

Schraube des Signalgenerator-Rotors : 25 N·m (2,5 kg-m)

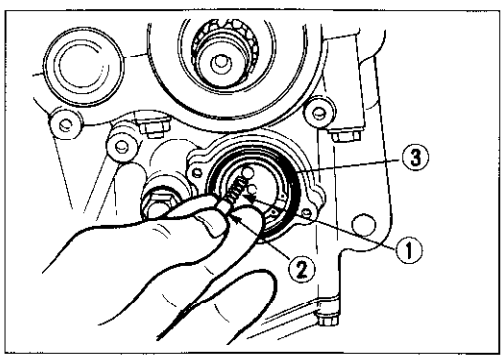


- Das Kabel des Signalgenerators durch das obere Kurbelgehäuse führen, wie in der Abbildung gezeigt.

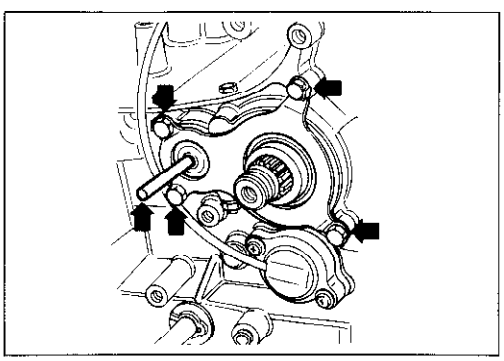


- Leerlaufanzeigeschalter mit zwei Schrauben einbauen.

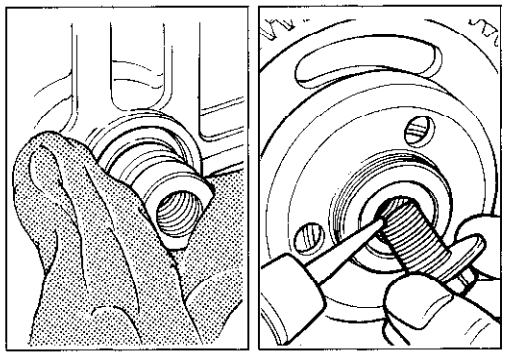
HINWEIS:
Bei Einbau des Leerlaufanzeigeschalters Feder ① , Schalterkontakt ② *und O-Ring* ③ *anbringen.*



- Öldichtungsfassung mit vier Schrauben anbringen und Sicherungsteil der Fassung fest umbiegen.
- Die Kupplungsdruckstange in die Vorgelegewelle einsetzen.



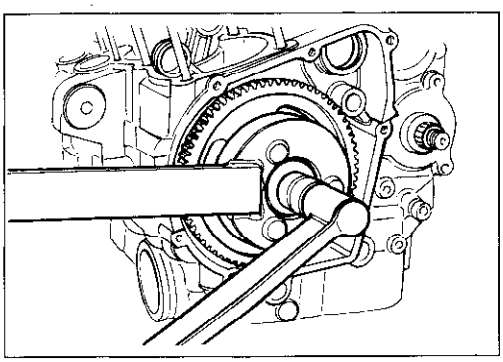
- Den kegelförmig zulaufenden Bereich der Anlasserkupplung und die Kurbelwelle entfetten. Hierzu ist ein nichtbrennbares Reinigungsmittel zu verwenden, um jegliche Reste von Öl und Fett von diesen Teilen zu entfernen. Danach die betreffenden Flächen gut trocknen lassen.



HINWEIS:
Eine geringe Menge THREAD LOCK SUPER "1303" auf das Gewinde der Anlasserkupplungs-Befestigungsschraube auftragen.

1303 99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

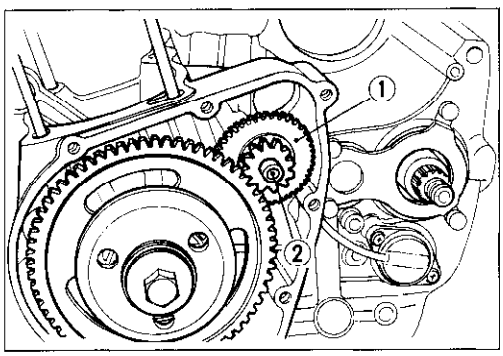
- Die Befestigungsschrauben der Anlasserkupplung mit Hilfe des Spezialwerkzeugs auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment festziehen.



Befestigungsschraube der Anlasserkupplung: 150 N·m (15,0 kg-m)

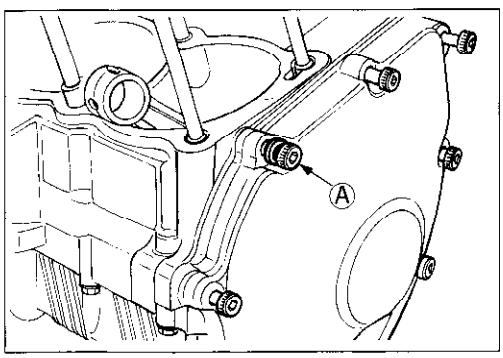
TOOL 09920-34810: Anlasserkupplungs-Halter

- Anlasserleerlaufrad ① und -welle ② einbaucn.
- Die Kontaktfläche Ⓐ zwischen dem oberen und unteren Kurbelgehäuse leicht mit SUZUKI BOND NO.1207B versehen.



1207B 99000-31140: SUZUKI BOND NO.1207B

- Den Führungsstift, eine neue Dichtung und die Abdeckung der Anlasserkupplung einbauen, dann die Deckelschrauben gut festziehen.

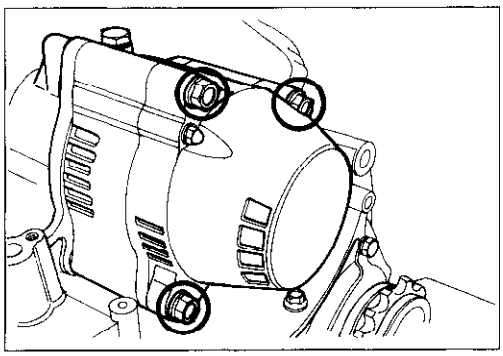


HINWEIS:
Dichtungen auf Schraube Ⓐ an der Abdeckung der Anlasserkupplung richtig anbringen (siehe Abb.).

⚠ ACHTUNG

Zur Vermeidung von Ölundichtigkeit Dichtung erneuern.

- Lichtmaschine mit drei Schrauben einbauen.

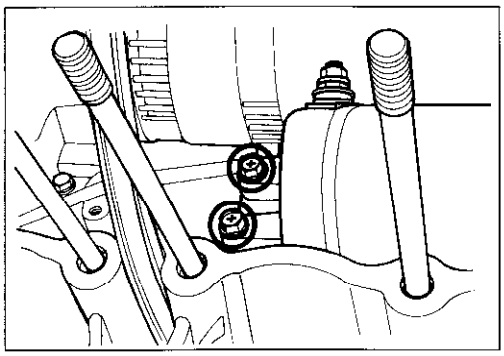


Lichtmaschinenbefestigungsschraube: 25 N·m (2,5 kg-m)

HINWEIS:
SUZUKI SUPER GREASE "A" auf O-Ring der Lichtmaschine geben.

A 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Anlassermotor mit zwei Schrauben einbauen.

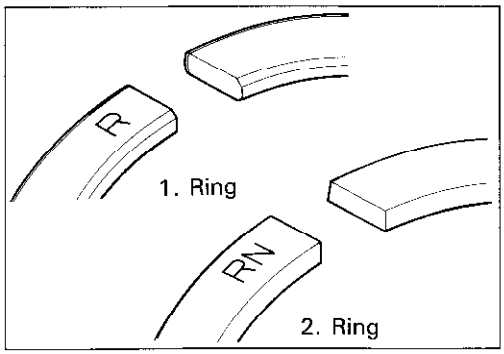


HINWEIS:
* *SUZUKI SUPER GREASE "A" auf O-Ring des Anlassermotors geben.*
* *Eine geringe Menge THREAD LOCK "1342" auf die beiden Schrauben auftragen.*

99000-32050: THREAD LOCK "1342"

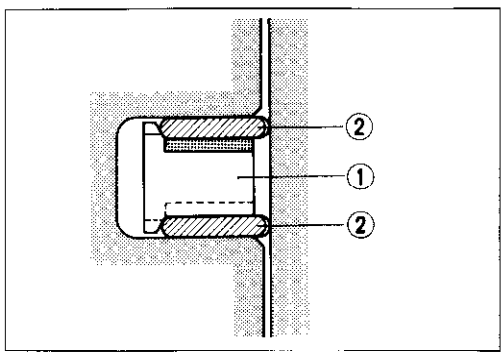
99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Kolbenringe in der Reihenfolge Ölabstreifring, 2. und 1. Kolbenring anbringen.
- Der obere und 2. (mittere) Ring unt scheiden sich in der Form der Ringaußenfläche; Außerdem ist der obere Ring an der Außenseite verchromt, der 2. Ring aber nicht.
- Die oberen und 2. Ringe (mittlere Ringe) sind an der Seite mit den Buchstaben "R" bzw. "RN" versehen.



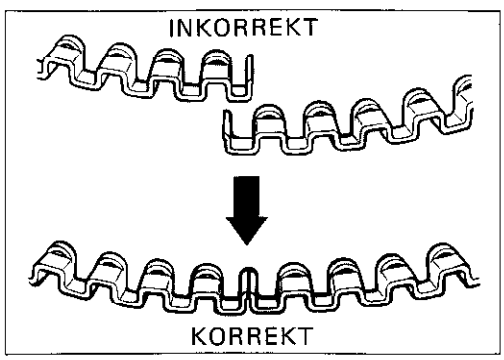
HINWEIS:
Die gekennzeichnete Seite muß beim Einsetzen in den Kolben nach oben zeigen.

- Als erstes kommt das Distanzstück ① in die Nut des Ölabstreifrings. Nach Einsetzen des Distanzstücks die beiden Seitenführungen ② einsetzen. Bei Distanzstück und Seitenführungen sind die Seiten oben und unten nicht festgelegt: ihre Einbaulage ist jeweils frei.

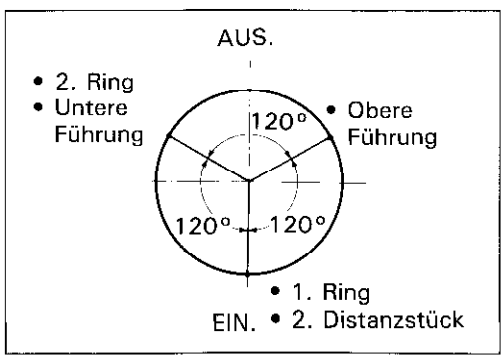


⚠ACHTUNG

Beim Einbau des Abstandsrings darauf achten, daß sich die beiden Enden in der Nut nicht überlappen.

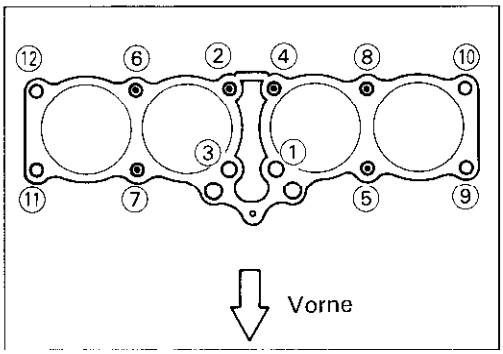


- Kolbenringspalt der drei Ringe wie auf der Abb. anordnen. Vor Einsetzen eines Kolbens in den Zylinder Anordnung der Kolbenringspalte überprüfen.



POSITION DER ZYLINDER-GEWINDEBOLZEN

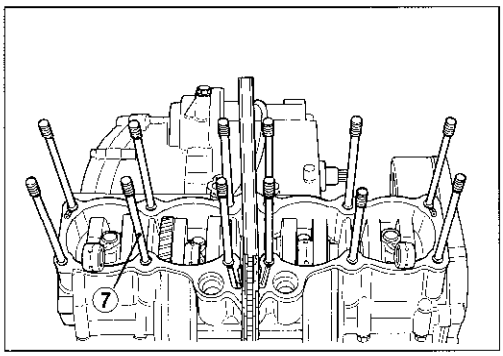
Teil Nr.	Farbe	Länge
① ③ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫	Schwarz	150 mm
⑤ ⑦	Silberfarben	150 mm
② ④ ⑥ ⑧	Silberfarben	143 mm



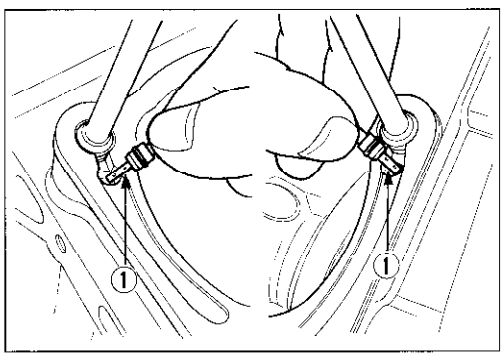
HINWEIS:
Beim Wiedereinbau des Zylinder-Gewindebolzens ⑦ ist das Gewinde leicht mit SUZUKI BOND NO. 1207B zu versehen.

Zylinder-Gewindebolzen: 16 N·m (1,6 kg-m)

99000-31140: SUZUKI BOND NO. 1207B

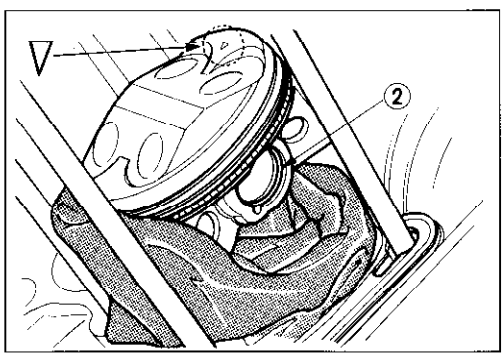


- Die Öldüsen ① im Kurbelgehäuse auf Blockierung überprüfen.



HINWEIS:
Beim Einpassen des Kolbens diesen so einbauen, daß die dreieckige Markierung in Richtung Auslaß-Seite zeigt.

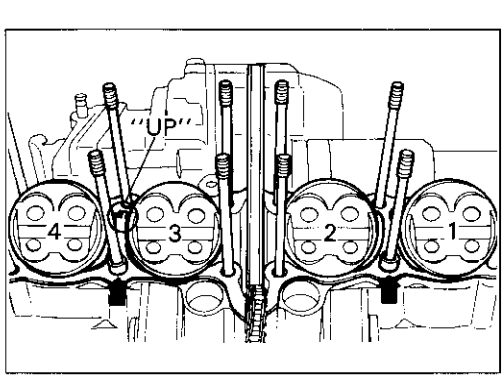
- Kolben in den Zylinder einsetzen, aus dem sie zur Zerlegung genommen wurden. Sich dabei nach der Zahl (''1'' bis ''4'') auf dem Kolben richten.
- Kolbenbolzen vor dem Einsetzen leicht mit MOLY PASTE einschmieren.
- Ein Tuch unter den Kolben legen und Sicherungsring ② anbringen.



HINWEIS:
Stets Sicherungsring erneuern.

- Paßstifte und neue Zylinderdichtung auf dem Kurbelgehäuse anbringen.
- Vor dem Aufsetzen des Zylinderblocks Pleuelfuß und -kopf sowie Gleiftlächen jedes Kolbens einölen.

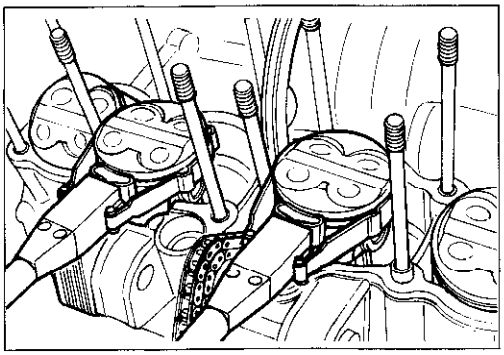
HINWEIS:
Die Oberseite der Zylinderdichtung trägt die Kennzeichnung ''UP'' (siehe Abb.).



⚠ ACHTUNG

Zur Vermeidung von Ölundichtigkeit Dichtung erneuern.

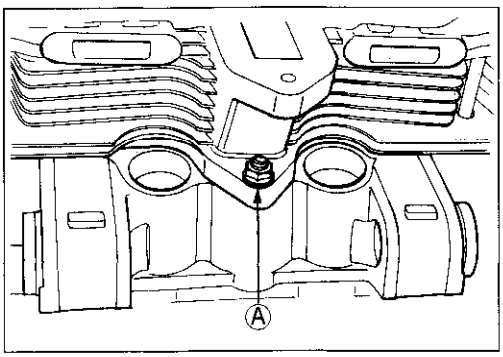
- Kolbenringhalter anbringen (siehe Abb.). Beim Absenken des Zylinderblocks ist ein leichter Widerstand zu überwinden.
- Bei Kolben 2 und 3 eingesetzt Kolben 1 und 4 anbringen und in Zylinder einsetzen.



09916-74521: Halter
09916-74530: Band (Bohrung: 55—65 mm)

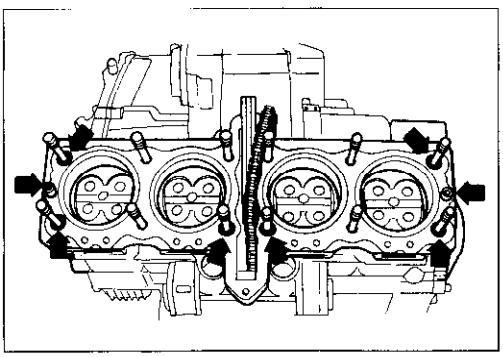
HINWEIS:
Spezialbänder nicht zu straffziehen, sonst wird das Einführen des Kolbens in den Zylinder schwierig.

- Zylinderfußmutter Ⓐ im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.



Mutter an Zylinderfuß: 9 N·m (0,9 kg-m)

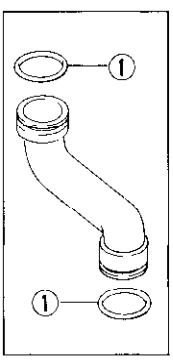
- Die sechs O-Ringe, die beiden Führungsstifte und die neue Zylinderkopfdichtung am Zylinder positionieren.

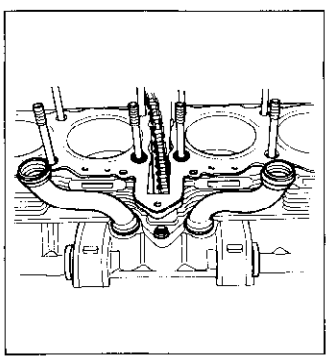


⚠ ACHTUNG

Stets neue O-Ringe und eine neue Dichtung verwenden, um Undichtigkeiten zu vermeiden.

- Die Zylinderkopfdichtung muß durch ein Neuteil ersetzt werden, um einen späteren Kompressionsverlust zu vermeiden.
- Die neuen O-Ringe ① auf die Ölrohre aufschieben, dann die O-Ringe mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.
- Die rechten und linken Ölrohre einbauen.



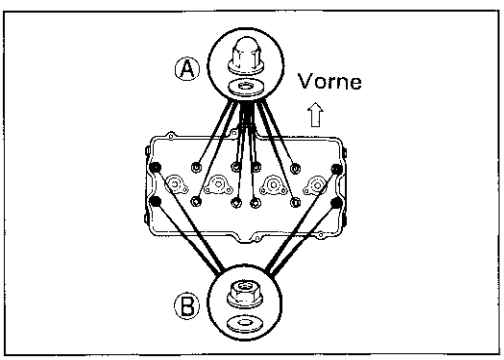


⚠ ACHTUNG

Stets neue O-Ringe ① verwenden, um Undichtigkeiten zu vermeiden.

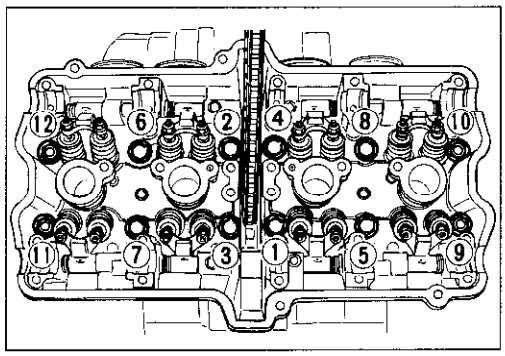
99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Den Zylinderkopf auf den Zylinder aufsetzen.
- Die Zylinderkopfmuttern und Unterlegscheiben müssen in den korrekten Positionen eingepaßt werden, wie in der Abbildung gezeigt.
  Ⓐ: Kupferscheiben unter den Hutmuttern (8 St.)
  Ⓑ: Stahlscheiben unter den Standard-Muttern (4 St.)



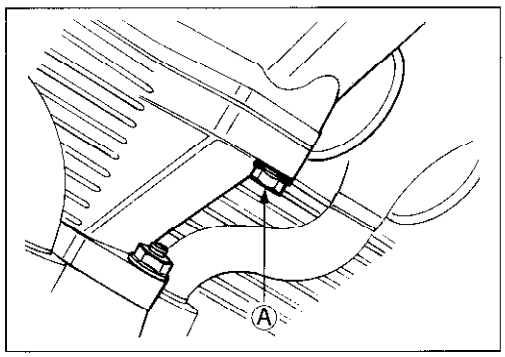
- Die zwölf 10 mm-Muttern mit einem Drehmomentschlüssel in aufsteigender Reihenfolge der Zahlen im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Zylinderkopfmutter: 38 N·m (3,8 kg-m)

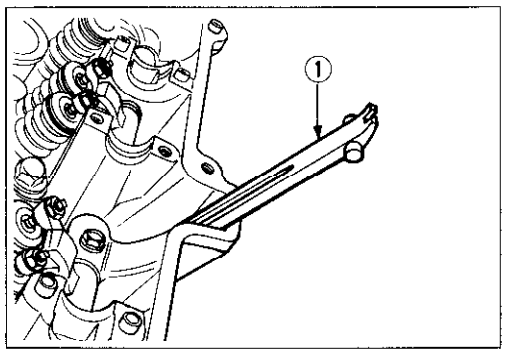


- Die zwölf 10 mm-Muttern festziehen, dann eine 6 mm-Schraube Ⓐ einsetzen und im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

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



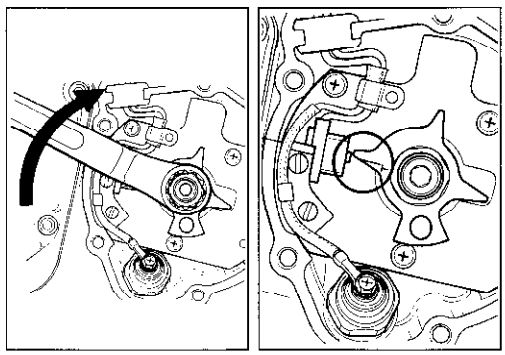
- Darauf achten, daß die Steuerkettenführung ① korrekt eingebaut wird.



- Steuerkette halten und Kurbelwelle in Laufrichtung drehen, bis die "T"-Markerung auf dem Rotor auf die Mitte der Suchspule weist.

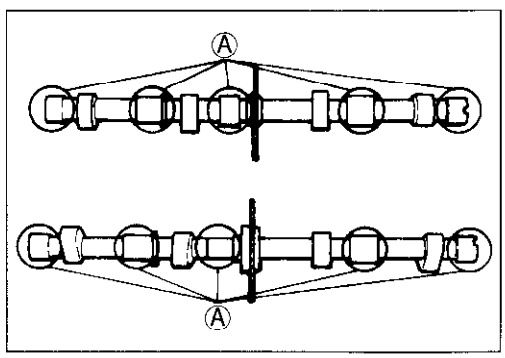
⚠ACHTUNG

Zum Drehen der Kurbelwelle Mutter mit einem 19 mm-Schlüssel drehen. Auf keinen Fall Kurbelwelle durch Ansetzen eines 6 mm T-Schlüssels am Bolzen zu drehen versuchen.

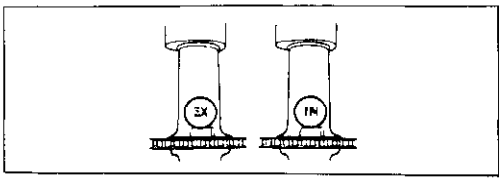


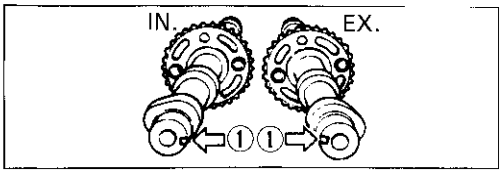
HINWEIS:
Kurz vor Einbau der Nockenwelle in den Zylinderkopf SUZUKI MOLY PASTE auf deren Lagerstellen auftragen. Jede Lagerstelle Ⓐ ganz mit der Paste einschmieren. Auf Nockenwellenlagerstellenhalter Motoröl geben.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

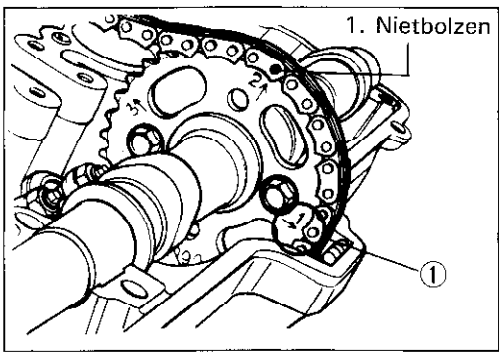


- Die Auslaßnockenwelle trägt die eingeprägten Buchstaben "EX" (Auslaß), die Einlaßnockenwelle die Buchstaben "IN" (Einlaß). Am rechten Ende befindet sich die Einkerbung ① .

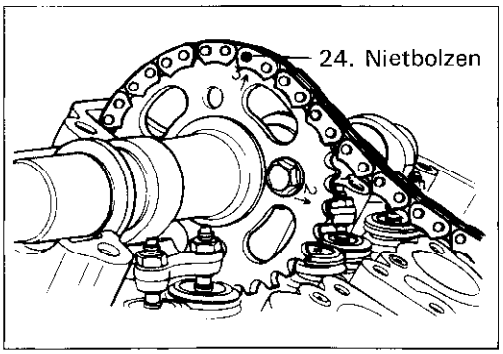




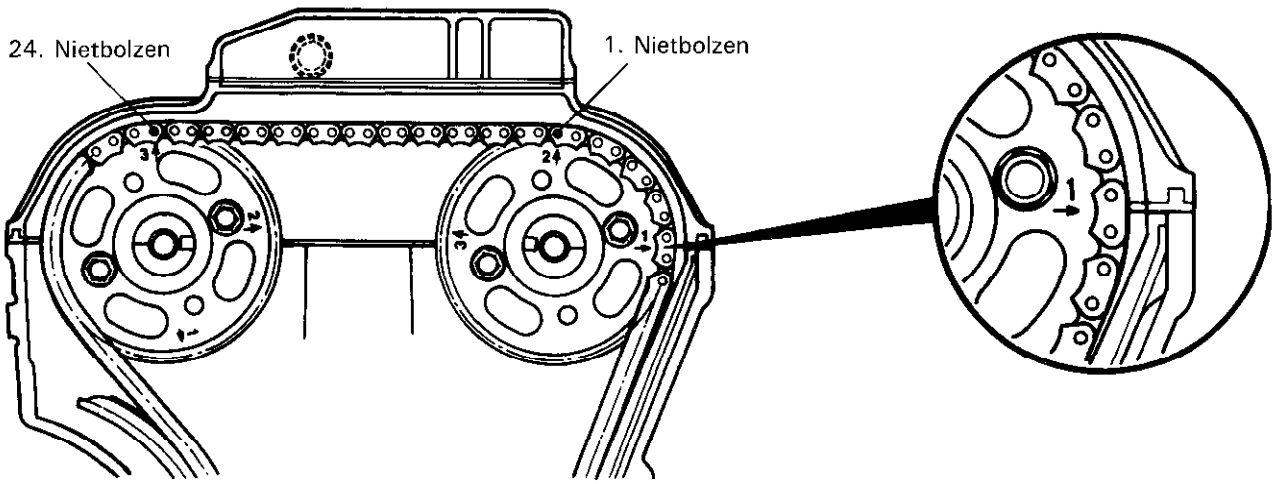
- Kennzeichnung "T" genau auf die Totpunktmarke ausrichten, Nockenwelle festhalten und Kette leicht hochziehen, bis der Durchhang zwischen Kurbel- und Auslaßrad verschwunden ist.
- Das Auslaßrad trägt einen Pfeil mit Markierung "1" ①. Auslaßnockenwelle drehen, bis der Pfeil in gleicher Höhe wie die Dichtungsfläche des Zylinderkopfes steht.
- Steuerkette in Kettenrad einhängen.

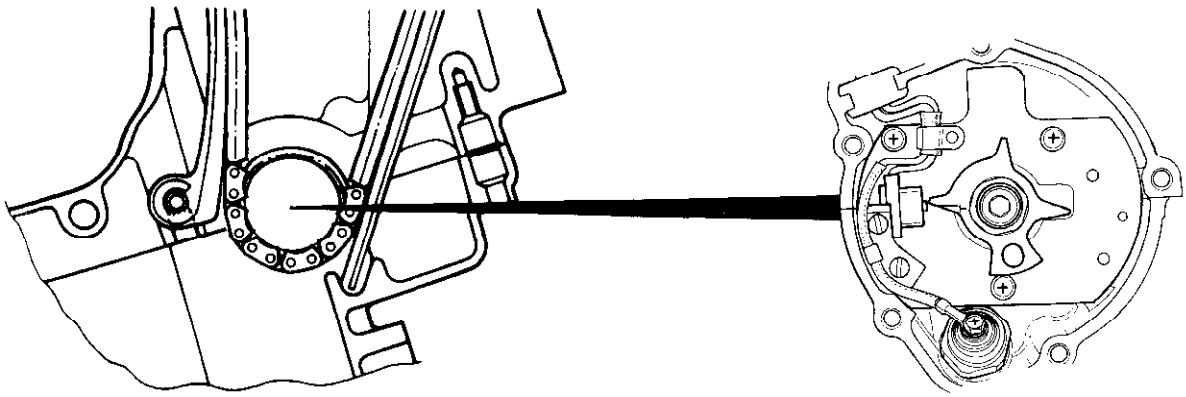


- Der andere Pfeil mit Markierung "2" weist nun senkrecht nach oben. Nietbolzen in Richtung Einlaßnockenwelle abzählen. Dabei mit dem Nietbolzen direkt über dem Pfeil mit Markierung "2" beginnen und bis zum 24. Nietbolzen gehen. Steuerkette in das Einlaßkettenrad einhängen, wenn der 24. Nietbolzen über dem Pfeil mit Markierung "3" auf dem Einlaßkettenrad steht.



HINWEIS:
Die Steuerkette liegt nun auf allen drei Kettenrädern. Vor Sicherung der Nockenwellenlagerstellenhalter und des Steuerkettenspanners Kurbelwelle nicht verändern.


24. Nietbolzen
1. Nietbolzen



- Jeder Nockenwellenlagerstellenhalter trägt einen eingeprägten Buchstaben. Paßstifte in jeden Nockenwellenlagerstellenhalter einsetzen.
- Die Schrauben der Nockenwellenlagerstellenhalter schrittweise nacheinander festziehen. (Darauf achten, daß die Nockenwellenlagerstellenhalter gleichmäßig angezogen werden, um einen einseitigen Druck auf die Wellen zu vermeiden.)

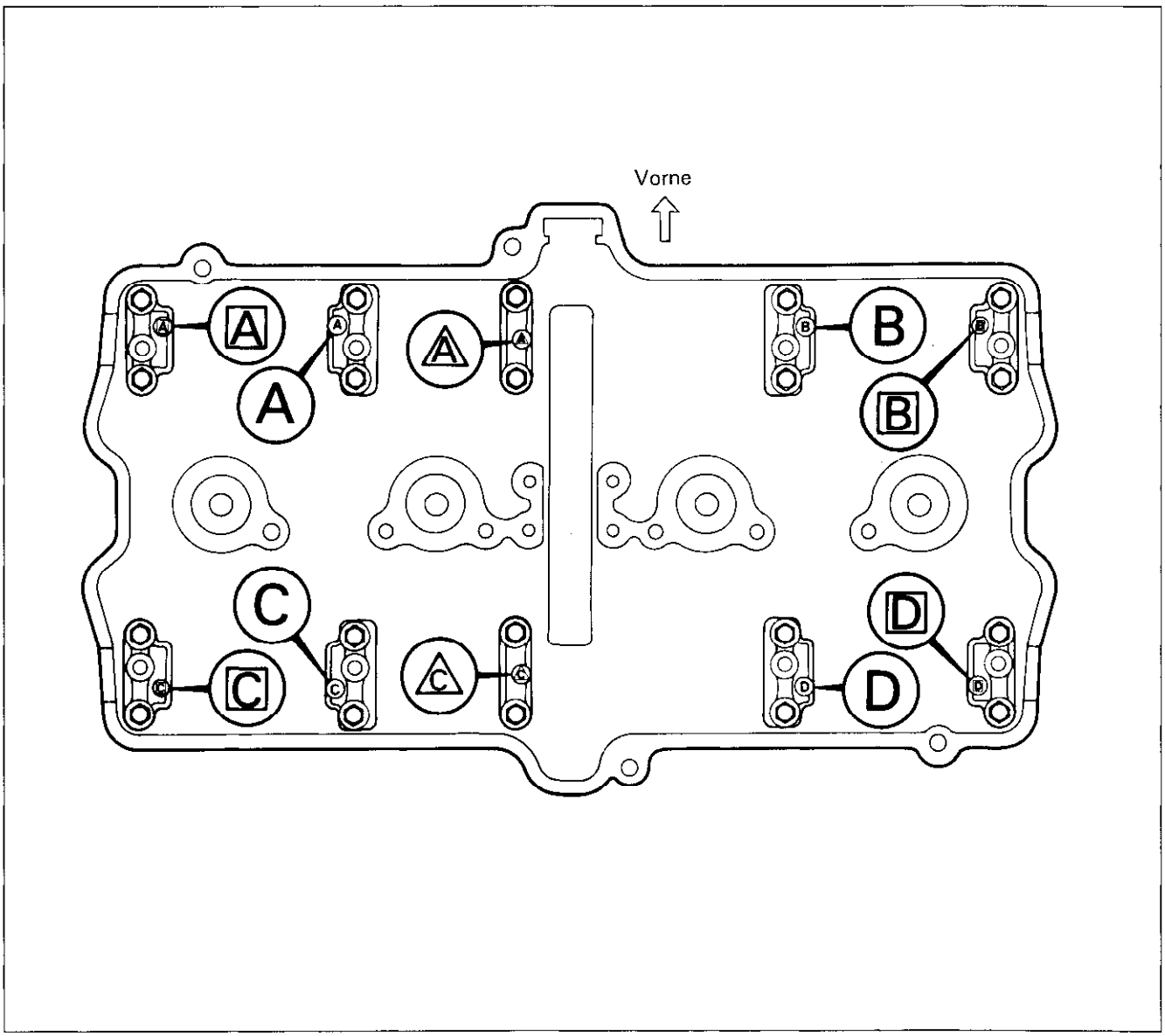
HINWEIS:
Werden die Nockenwellenlagerstellenhalter nicht gleichmäßig festgeschraubt, kann die Druckfläche am Zylinderkopf oder am Nockenwellenlagerstellenhalter beschädigt werden.

- Schrauben am Nockenwellenlagerstellenhalter im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

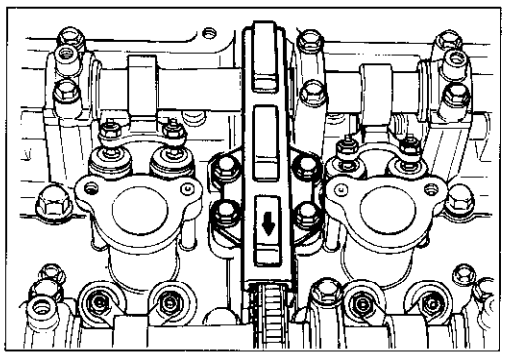
Schraube am Nockenwellenlagerstellenhalter: 10 N·m (1,0 kg-m)

⚠ ACHTUNG

Schrauben am Nockenwellenlagerstellenhalter sind aus einem Spezialmaterial und viel stärker als andere starke Schrauben.
Keine anderen als diese Spezialschrauben verwenden. Diese Schrauben tragen die Ziffer "9" auf dem Kopf.



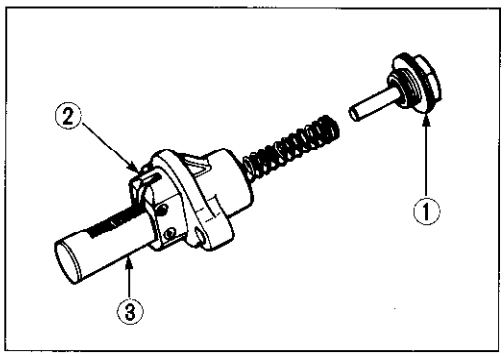
- Die Steuerkettenführung mit den vier Schrauben befestigen, dann die Schrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.



Befestigungsschraube der Steuerkettenführung: 10 N·m (1,0 kg-m)

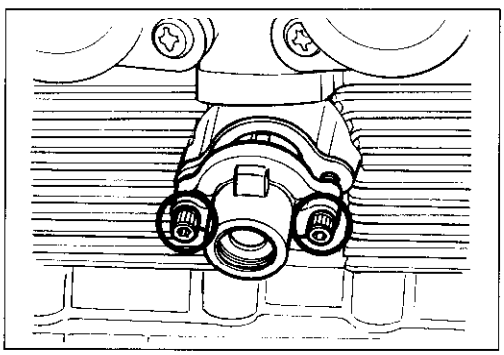
HINWEIS:
Unbedingt darauf achten, daß die Pfeilmarkierung an der Steuerkettenführung nach vorne zeigt.

- Nach Entfernen von Federhalterschraube ① und Feder Klinkenradmechanismus ② lösen und Druckbolzen ③ ganz hineinschieben.



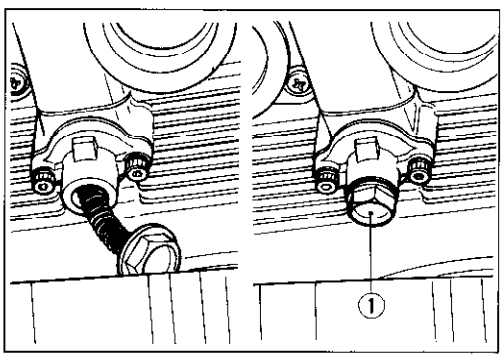
HINWEIS:
Vor Anbringen des Steuerkettenspanners Kurbelwelle im Uhrzeigersinn drehen, damit die Steuerkette zwischen kurbelwellen- und auslaßseitigem Rad nicht mehr durchhängt.

- Eine neue Dichtung und Steuerkettenspanner mit zwei Schrauben am Zylinderblock anbringen. Bolzen im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.



Befestigungsschraube für Steerkettenspanner: 7 N·m (0,7 kg-m)

- Feder in Steuerkettenspanner einsetzen und Federhalterschraube ① im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

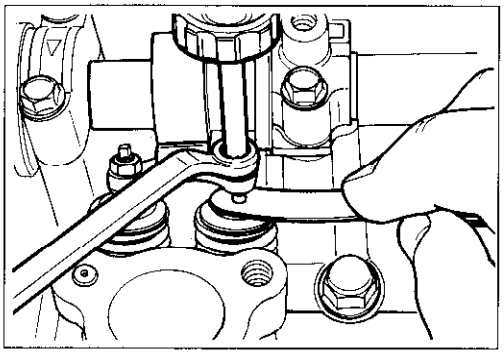


Schraube an Federhalter vom Steuerkettenspanner: 35 N·m (3,5 kg-m)

⚠ ACHTUNG

Steuerkettenspanner nach Einbau auf richtige Funktionsweise überprüfen. Dazu Steuerkettendurchhang überprüfen.

- Etwa 50 ml Motoröl in jede Ölkammer füllen.



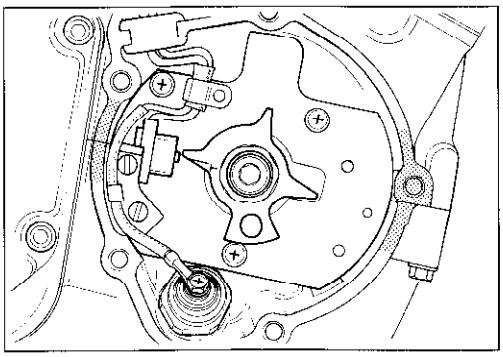
HINWEIS:
Kurbelwelle drehen und überprüfen, ob auch alle beweglichen Teile wie Ventilstößel und Nockenwelle richtig arbeiten.

⚠ ACHTUNG

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

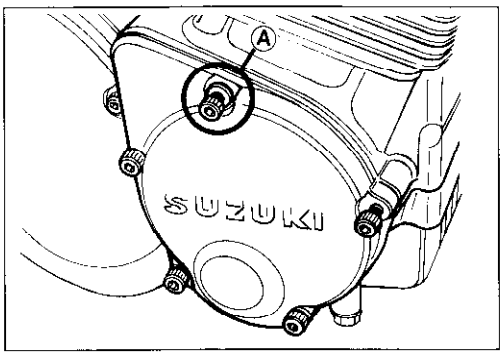
- Leicht SUZUKI BOND NO. 1207B auf Paßfläche von oberer und unterer Kurbelgehäusehälfte auftragen (siehe Abb.).

1207B 99000-31140: SUZUKI BOND NO. 1207B



- Eine neue Dichtung und Abdeckung an Signalgenerator mit fünf Bolzen anbringen.

HINWEIS:
Die Dichtung an Bolzen Ⓐ auf der Abdeckung der Signalerzeugerspule richtig anbringen (siehe Abb.).

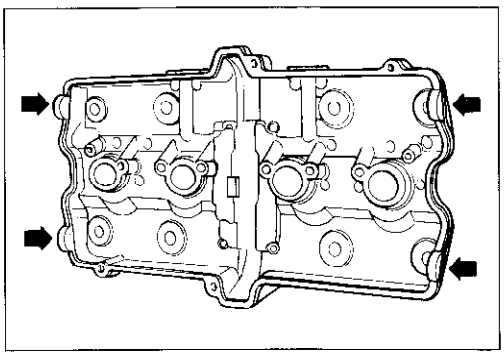


⚠ ACHTUNG

Zur Vermeidung von Ölundichtigkeit Dichtung erneuern.

- Vor dem Anbringen der Zylinderkopfhaubendichtung auf der Zylinderkopfhaube SUZUKI BOND NO. 1207B auf Nut der Haube geben.
- SUZUKI BOND NO. 1207B auf die Dichtungen der vier Vershlußkappen geben (siehe Abb.).

1207B 99000-31140: SUZUKI BOND NO. 1207B

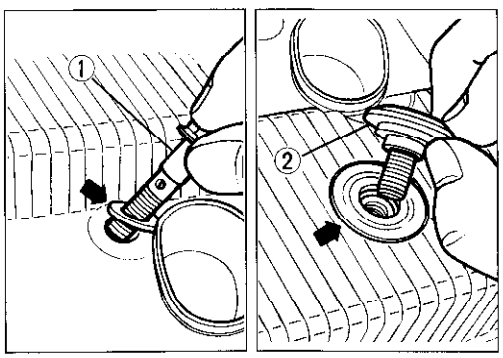


- Die vier Dichtungen auf die Verbindungsschrauben ① der Zylinderkopfhaube aufschieben, dann die Schrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

⚠ ACHTUNG

Die Dichtungen stets durch Neuteile ersetzen, um spätere Undichtigkeiten zu vermeiden.

Verbindungsschraube der Zylinderkopfhaube ① : 16 N·m (1,6 kg-m)

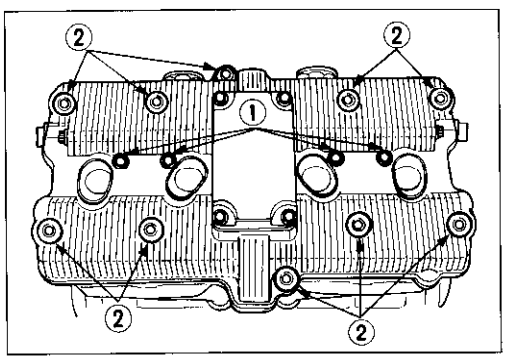


- Darauf achten, daß die acht Dichtungen in ihre korrekten Positionen eingebaut werden.
- Die Schrauben der Zylinderkopfhaube ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

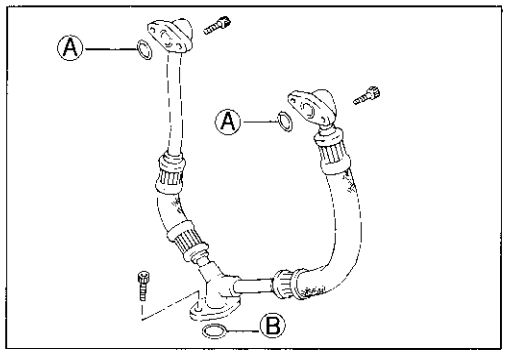
⚠ ACHTUNG

Zur Vermeidung von Ölundichtigkeit Dichtungen erneuern.

Schraube an Zylinderkopfhaube: 14 N·m (1,4 kg-m)



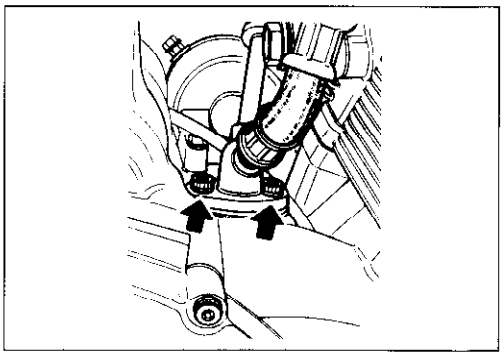
- Die rechten und linken Ölschläuche einbauen, dann die Befestigungsschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

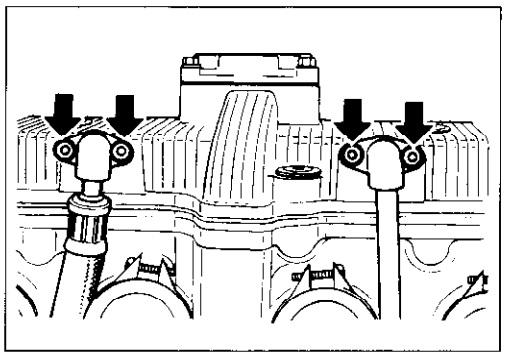


⚠ACHTUNG

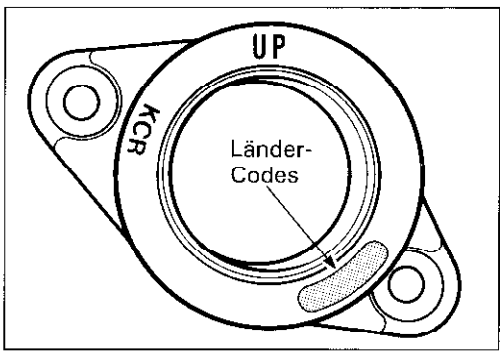
Die O-Ringe A und B stets durch Neuteile ersetzen, um spätere Undichtigkeiten zu vermeiden.

Befestigungsschraube der Ölschläuche:
10 N·m (1,0 kg-m)



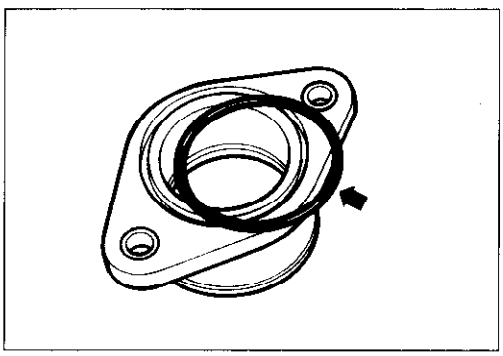


HINWEIS:
Einlaßstutzen bei Erneuerung nach ihrer Innendurchmesserkodierung identifizieren.
(1-26EO für Zylinder Nr.1)
(1-26EO für Zylinder Nr.2)
(3-26EO für Zylinder Nr.3)
(3-26EO für Zylinder Nr.4)



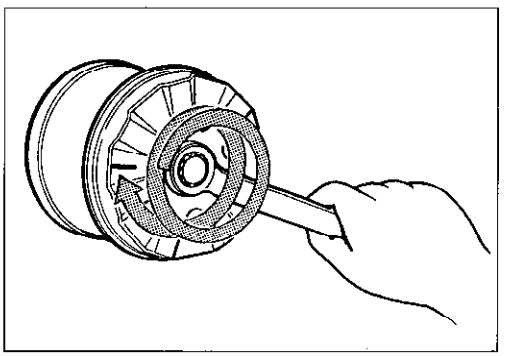
⚠ACHTUNG

O-Ring erneuern, damit keine Luft an der Verbindung eingesaugt wird.



- Ölfilter von Hand drehen, bis man fühlt, daß die Filterdichtung die Paßfläche berührt. Dann Filter mit Spezialwerkzeug zwei Umdrehungen anziehen.

TOOL 09915-40610: Ölfilterschlüssel



HINWEIS:
Vor Einsetzen des Ölfilters auf dessen O-Ring leicht Motoröl auftragen.

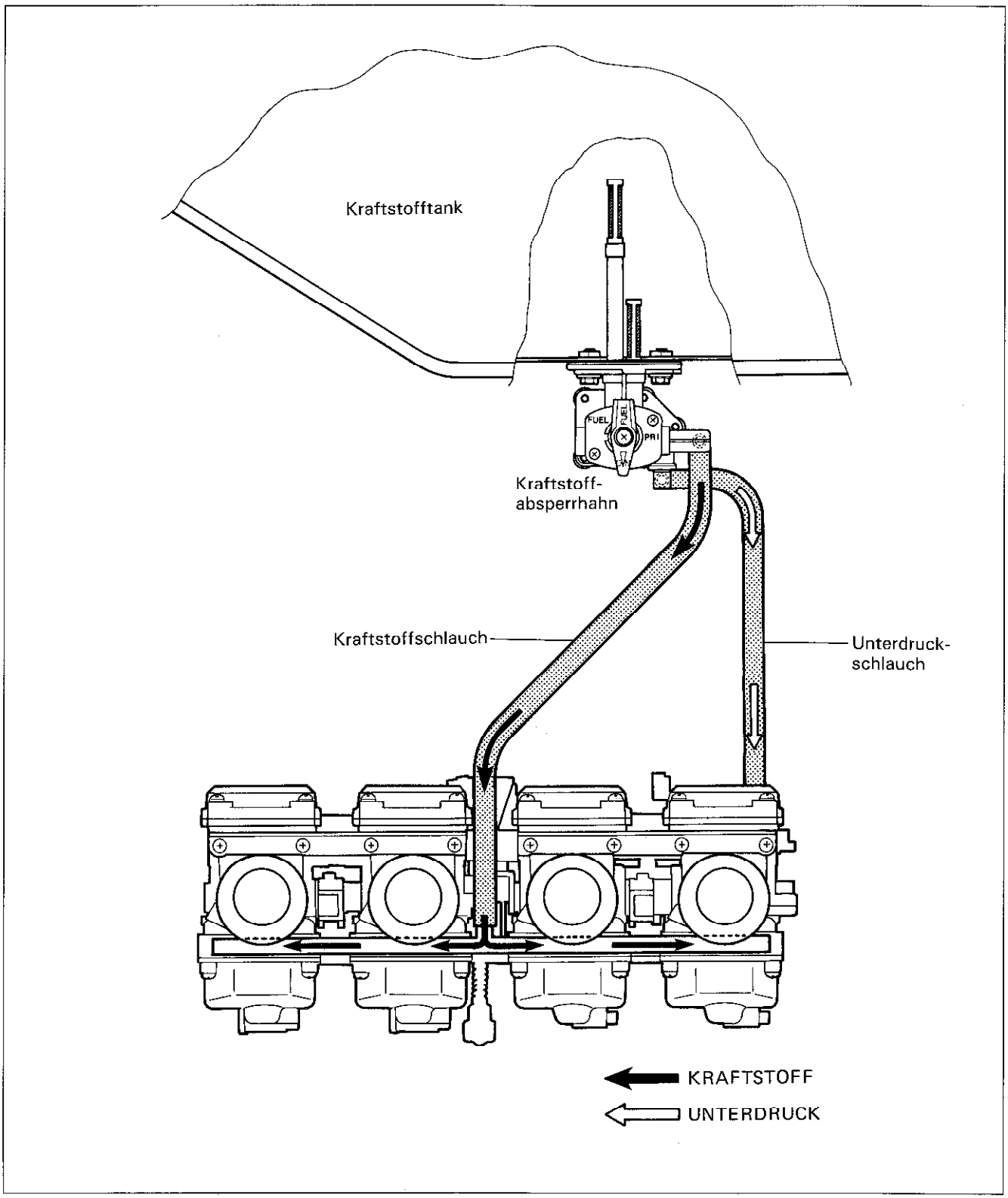
KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM

INHALT

KRAFTSTOFFSYSTEM 4- 1
KRAFTSTOFFABSPERRHAHN 4- 2
AUSBAU DES KRAFTSTOFFABSPERRHAHNS/ KRAFTSTOFFILTERS 4- 2
ÜBERPRÜFUNG UND REINGUNG 4- 3
KRAFTSTOFFTANK 4- 3
AUSBAU DES KRAFTSTOFFTANKS 4- 3
VERGASER 4- 4
AUFBAU 4- 4
TECHNISCHE DATEN 4- 5
LAGER DER KENNUMMER 4- 6
ARBEITSWEISE VON MEMBRAN UND KOLBEN 4- 7
TEILLASTSYSTEM 4- 8
VOLLASTSYSTEM 4- 9
STARTERSYSTEM 4-10
SCHWIMMERSYSTEM 4-10
AUSBAU 4-11
ZERLEGUNG 4-11
ÜBERPRÜFUNG DER VERGASERDÜSEN 4-14
ÜBERPRÜFUNG DES NADELVENTILS 4-14
EINSTELLUNG DER SCHWIMMERHÖHE 4-14
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 4-14
VERGASERAUSGLEICH 4-15
SCHMIERSYSTEM 4-17
ÖLDRUCK 4-17
ÖLFILTER 4-17
ÖLSUMPFFILTER 4-17
SCHEMA DES MOTORSCHMIERSYSTEMS 4-18
MOTORSCHMIERSYSTEM 4-19
DIAGRAMM DES ZYLINDERKOPF-KÜHLKREISLAUFS 4-20
KÜHLKREISLAUF DES ZYLINDERKOPFS 4-21
MOTORÖLKÜHLSYSTEM 4-22

KRAFTSTOFFSYSTEM

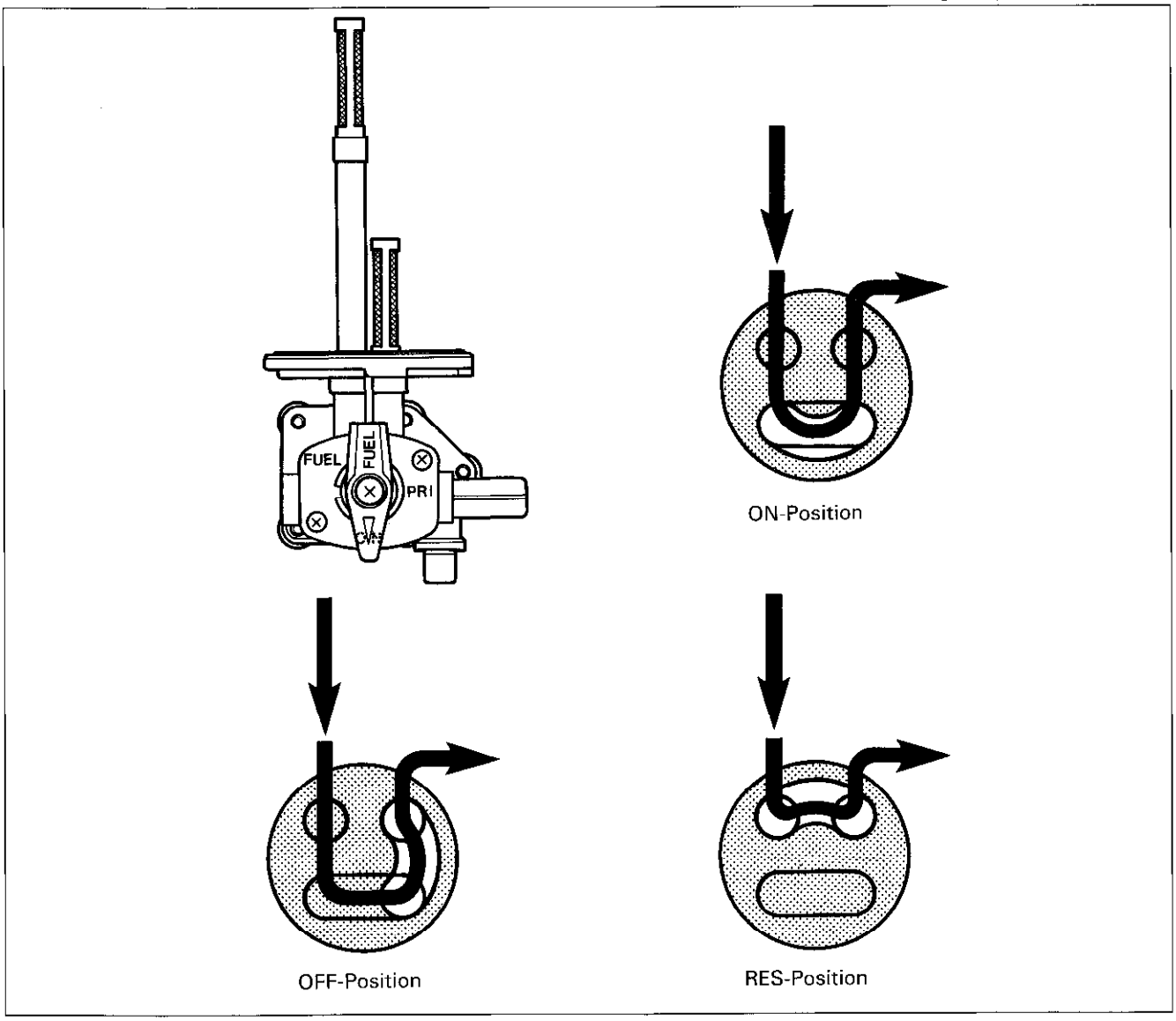
Wenn sich der Anlasser dreht, wird in der Verbrennungskammer ein Unterdruck erzeugt. Dieser Unterdruck wirkt über eine Bohrung im Vergaserlufttrichter und einen Unterdruckschlauch auf die Membran des Kraftstoffabsperrhahns ein. An der Membran liegt nun ein Unterdruck an, der die Federkraft überwindet. Dies bewirkt, daß das Kraftstoffventil im Kraftstoffabsperrhahn durch die Bewegung der Membran geöffnet wird und Kraftstoff in die Schwimmerkammer des Vergasers einströmt.



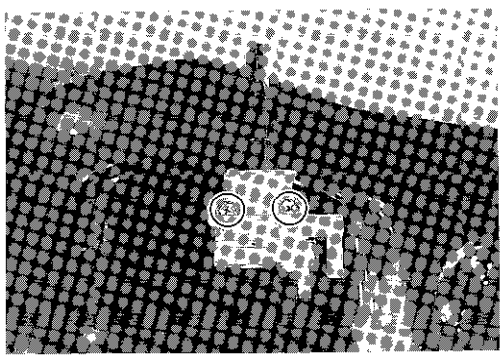
KRAFTSTOFFABSPERRHAHN

FUNKTIONSWEISE DES KRAFTSTOFFABSPERRHAHNS

Am Ende des Kraftstoffabsperrhahn-Hebels befindet sich ein Ventil, das ein Umschalten auf OFF (Aus), ON (Ein) und RES (Reserve) erlaubt. Wenn das Ventil auf ON (Normalbetrieb) steht, öffnet sich der Kraftstoffkanal. Steht das Ventil auf OFF, sind beide Durchlaßöffnungen geschlossen.



AUSBAU DES KRAFTSTOFFABSPERRHAHNS/ KRAFTSTOFFILTERS



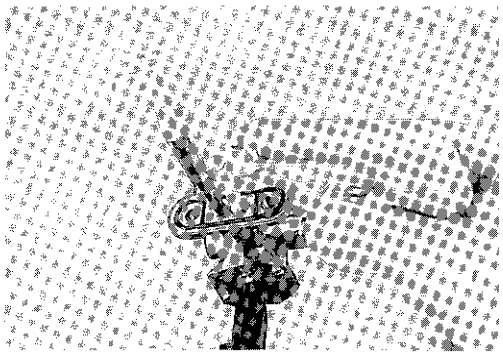
- Die Sitzbank und die Rahmenadeckung abnehmen. (siehe Seite 5-1 und 2.)
- Den Kraftstofftank ausbauen (siehe Seite 4-3.)
- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann den Kraftstoffabsperrhahn ausbauen.
- Den Kraftstoffilter aus dem Kraftstoffabsperrhahn herausnehmen.

⚠ WARNUNG

Benzin ist hochexplosiv. Äußerste Vorsicht ist geboten. Zur Vermeidung von Kraftstofflecks Dichtungen und O-Ring erneuern.

ÜBERPRÜFUNG UND REINIGUNG

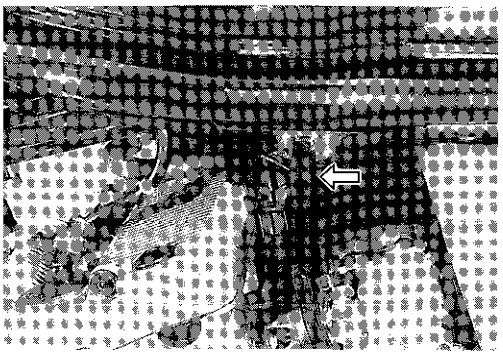
Wenn der Kraftstoffilter durch Ablagerungen und Rost verschmutzt ist, kann kein einwandfreier Kraftstoff-Durchfluß erfolgen, was eine reduzierte Motorleistung zur Folge haben könnte. Der Kraftstoffilter kann mit Druckluft gereinigt werden.



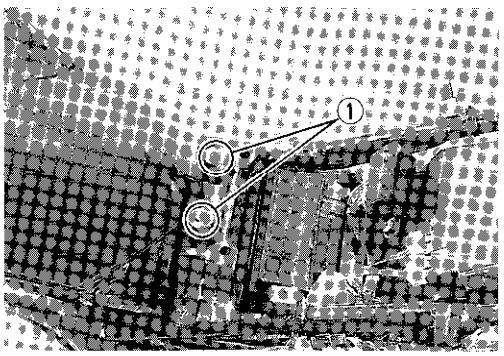
KRAFTSTOFFTANK

AUSBAU DES KRAFTSTOFFTANKS

- Sitze und Rahmenverkleidung komplett abnehmen. (siehe Seite 5-1 und 2.)
- Den Kraftstoffabsperrhahn auf die ON-Position drehen.

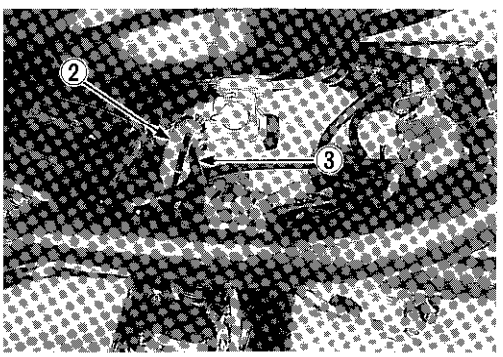


- Die Befestigungsschrauben ① des Kraftstofftanks herausdrehen.
- Den Kraftstofftank nach hinten schieben, dann anheben; nun den Kraftstoffschlauch ② und den Unterdruckschlauch ③ abziehen.
- Den Kraftstofftank abnehmen.



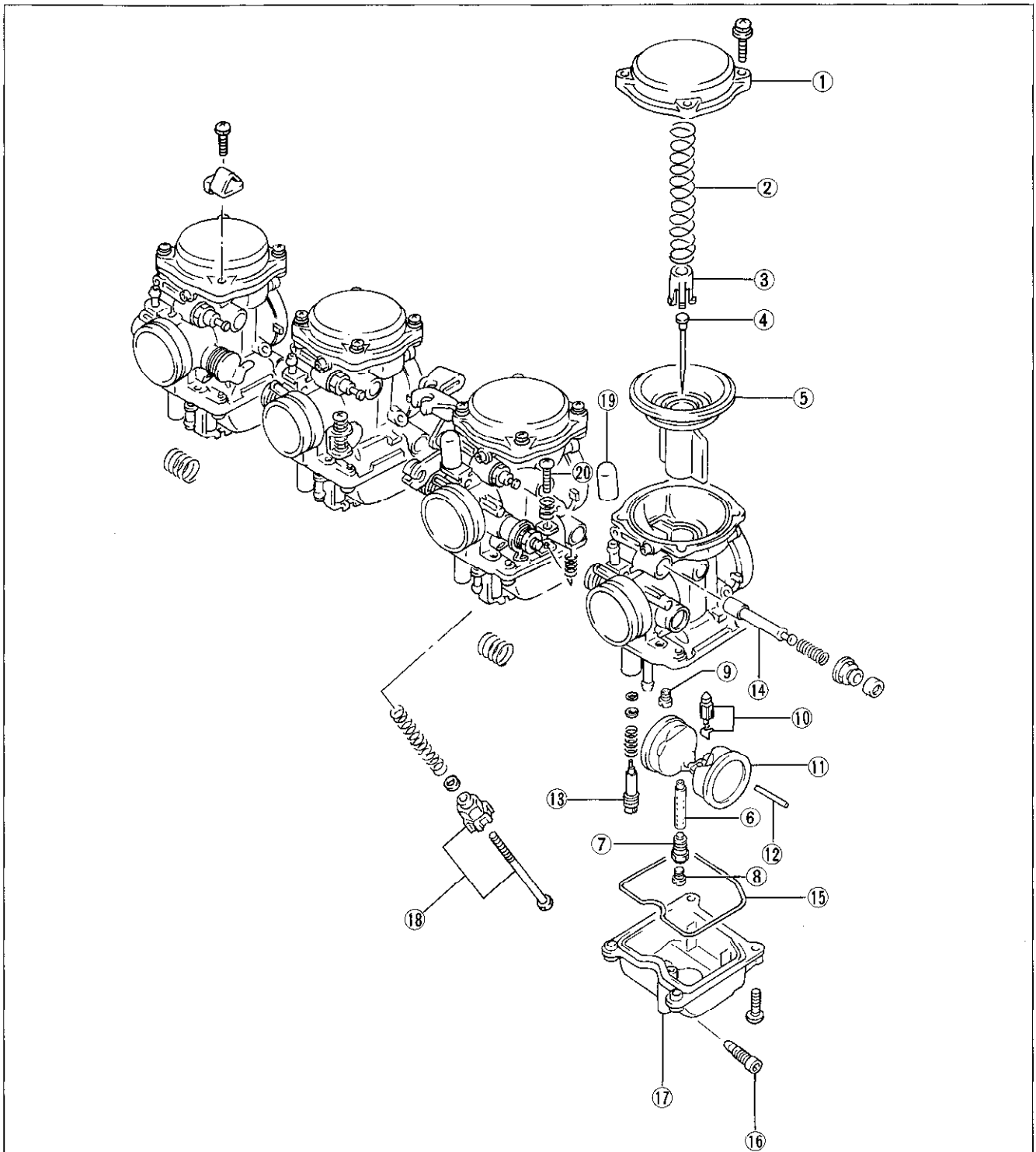
⚠ WARNUNG

Benzin ist hochexplosiv. Äußerste Vorsicht ist geboten.



VERGASER

AUFBAU



① Oberer Deckel
② Feder
③ Federsitz
④ Düsennadel
⑤ Membran/Kolbenventil
⑥ Düsenträger
⑦ Düsennadelhalter
⑧ Hauptdüse
⑨ Leerlaufdüse
⑩ Schwimmernadelventil
⑪ Schwimmer
⑫ Schwimmerstift
⑬ Leerlaufschraube
⑭ Starterkolben
⑮ Dichtung (O-ring)
⑯ Ablaßschraube
⑰ Schwimmerkammer
⑱ Drosselklappen-Anschlagschraube
⑲ Unterdruck-Einlaßrohr
⑳ Einstellschraube des Drosselklappenventils

TECHNISCHE DATEN

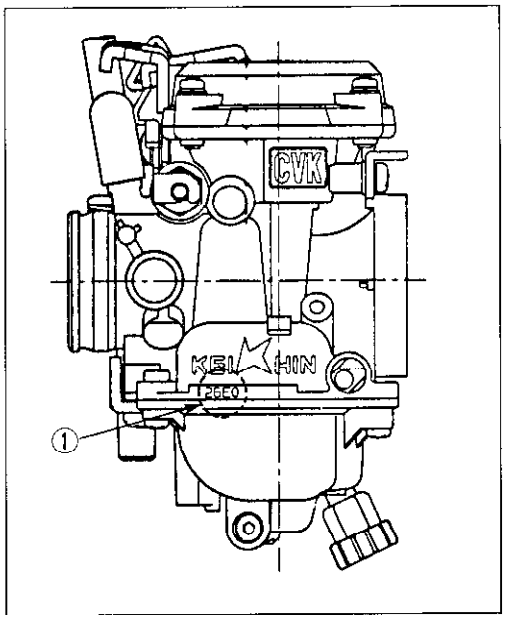
GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-02, 04, 34	E-22
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←
Bohrung	32 mm	←
Kenn-Nr.	26E0	26E3
Leerlaufdrehzahl	1 200±100 UpM	←
Schwimmerhöhe	17±1,0 mm	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	#150	←
Ventilsitz (V.S.)	2,4 mm	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-⅞ Umdrehungen heraus	←
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←

TECHNISCHE DATEN

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-22 (Typ U)	E-18
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←
Bohrung	32 mm	←
Kenn-Nr.	26E4	26E2
Leerlaufdrehzahl	1 200±100 UpM	1 200$^{+100}_{-50}$ UpM
Schwimmerhöhe	17±1,0 mm	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	#100 (Nr.1 & 4), #102 (Nr.2 & 3)
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	N76L
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	#150	←
Ventilsitz (V.S.)	2,4 mm	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-⅞ Umdrehungen heraus	2-⅛ Umdrehungen heraus
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←

LAGER DER KENNUMMER

Jeder Vergaser trägt je nach seiner Spezifikation eine Kennummer ① auf seinem Gehäuse.

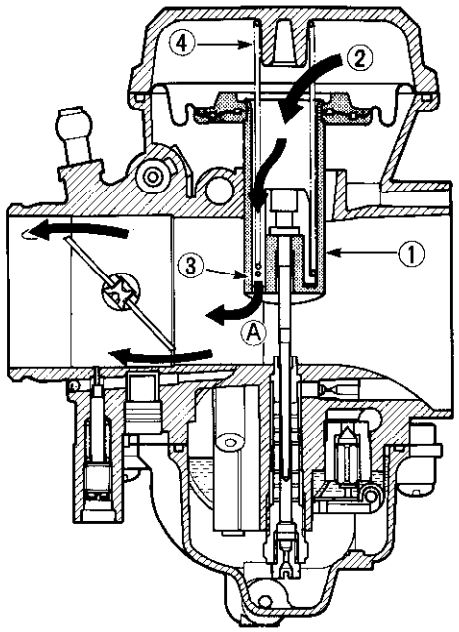


ARBEITSWEISE VON MEMBRAN UND KOLBEN

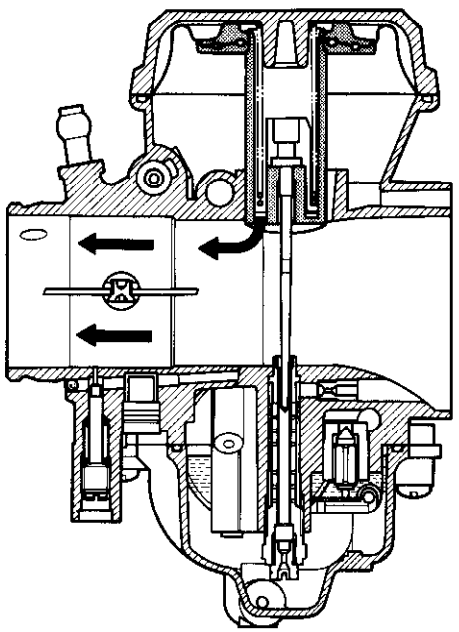
Bei diesem Vergaser handelt es sich um einen Vergaser mit verstellbarem Venturi-Rohr, bei dem der Querschnitt je nach dem Unterdruck auf der Ausströmseite des Venturi-Rohrs Ⓐdurch das Kolbenventil ① automatisch vergrößert bzw. verkleinert wird. Der Unterdruck kommt ein zwei Öffnung ③ im Kolbenventil ① in die Membrankammer ② .

Steigender Unterdruck hebt die Kraft von Feder ④ auf und drückt das Kolbenventil ① hoch. Dadurch vergrößert sich die Querschnittsfläche, was eine Zunahme der Luftströmungsgeschwindigkeit verhindert. So bleibt die Luftströmungsgeschwindigkeit im Venturi-Kanal relativ konstant, was eine bessere Kraftstoffzerstäubung und ein optimales Mischungsverhältnis Kraftstoff/Luft bewirkt.

KOLBENVENTIL UNTEN



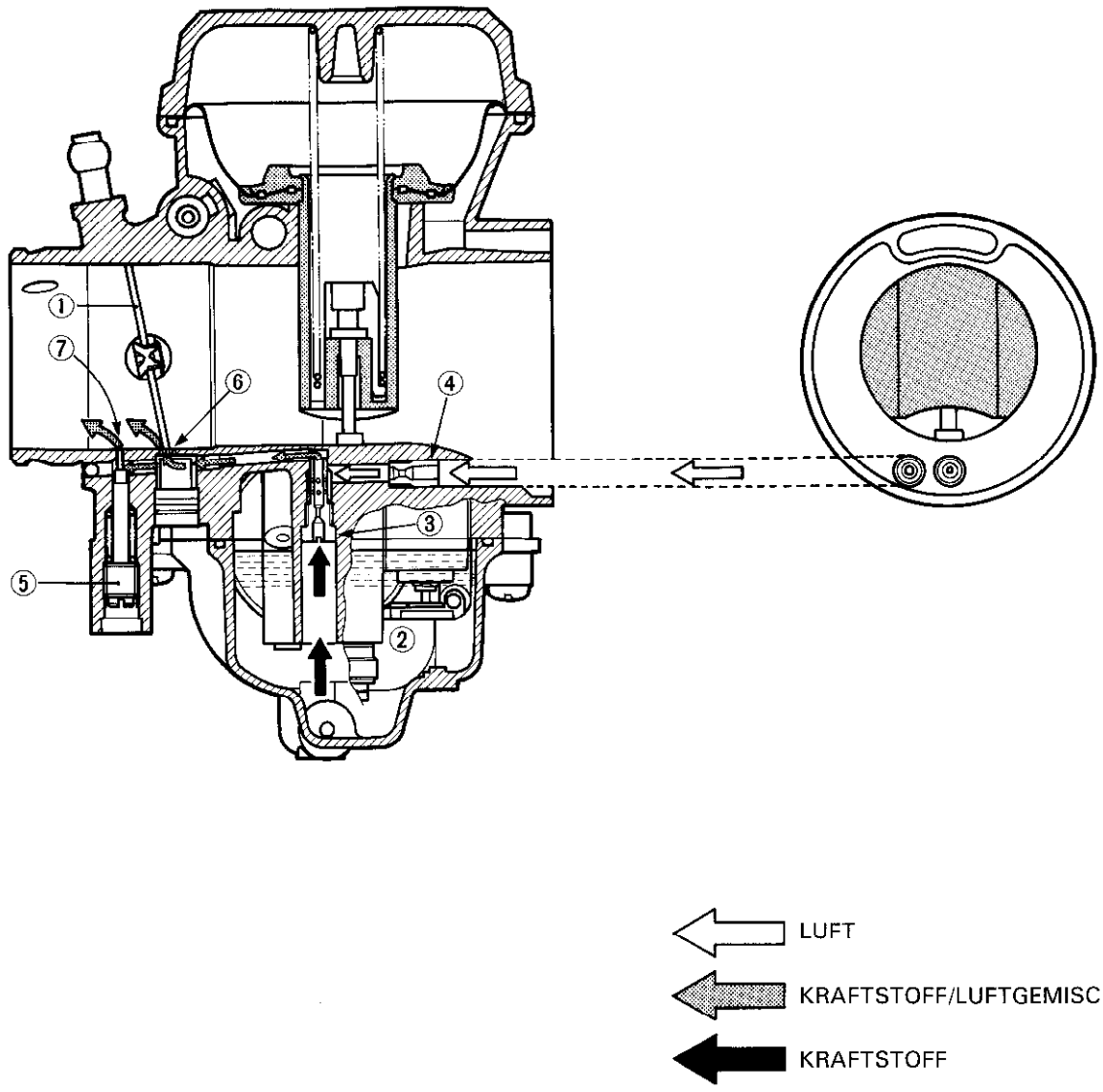
KOLBENVENTIL OBEN



UNTERDRUCK

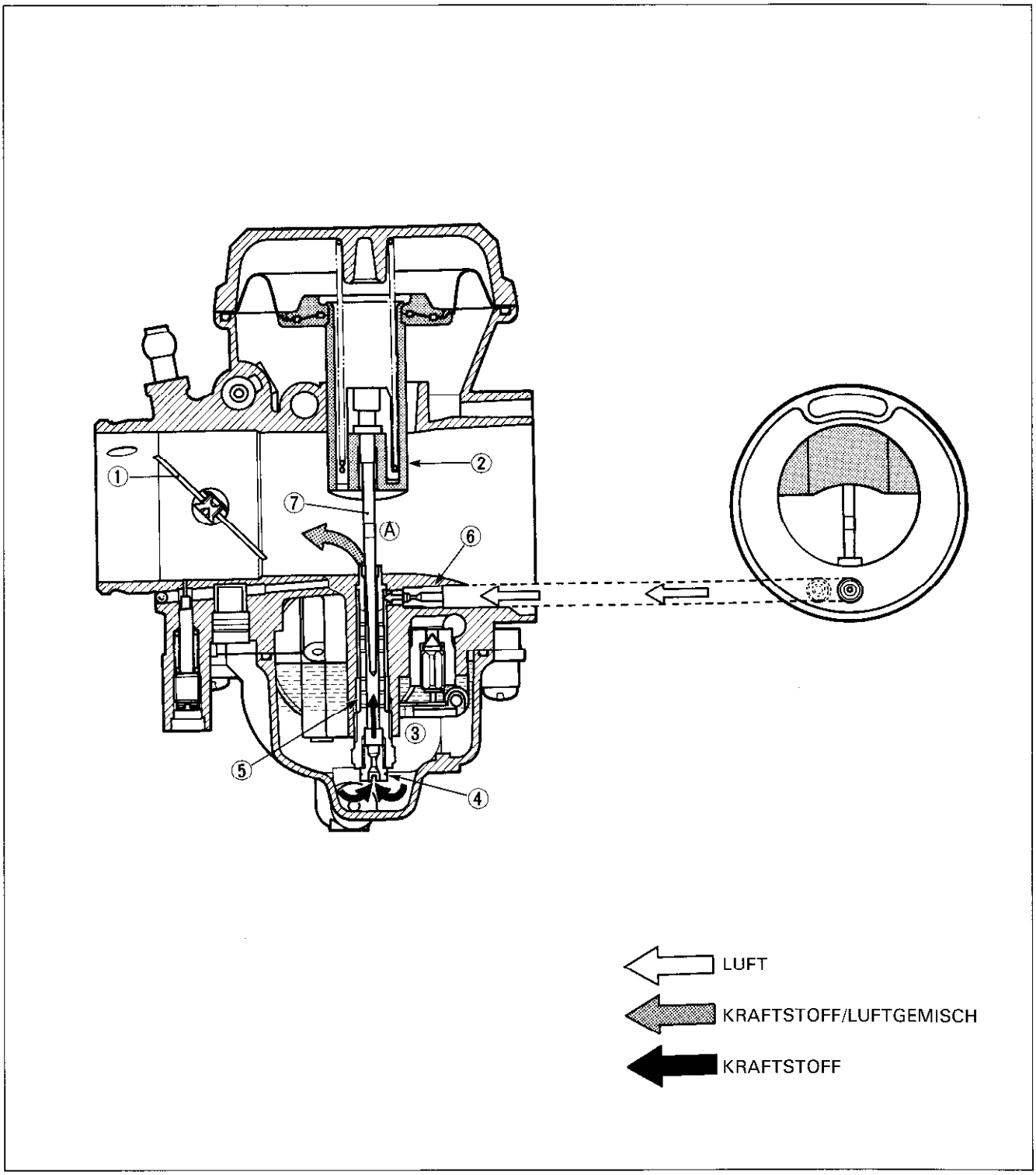
TEILLASTSYSTEM

Dieses System übernimmt die Kraftstoffversorgung des Motor bei geschlossenem oder leicht geöffnetem Gasschieber ① . Die Leerlaufdüse ③ reguliert den Kraftstoff von der Schwimmerkammer ② und mischt ihn mit der durch die Leerlaufluftdüse ④ kommenden Luft. Dieses angereicherte Gemisch steigt durch das Gemischrohr zur Leerlaufluftschraube ⑤ . Ein Teil des Gemischs wird durch die Bypaßkanäle ⑥ in die Hauptbohrung gespritzt. Das restliche Gemisch wird von der Leerlauf-Einstellschraube ⑤ reguliert und durch die Leerlaufbohrung ⑦ in die Hauptbohrung gesprüht.



VOLLASTSYSTEM

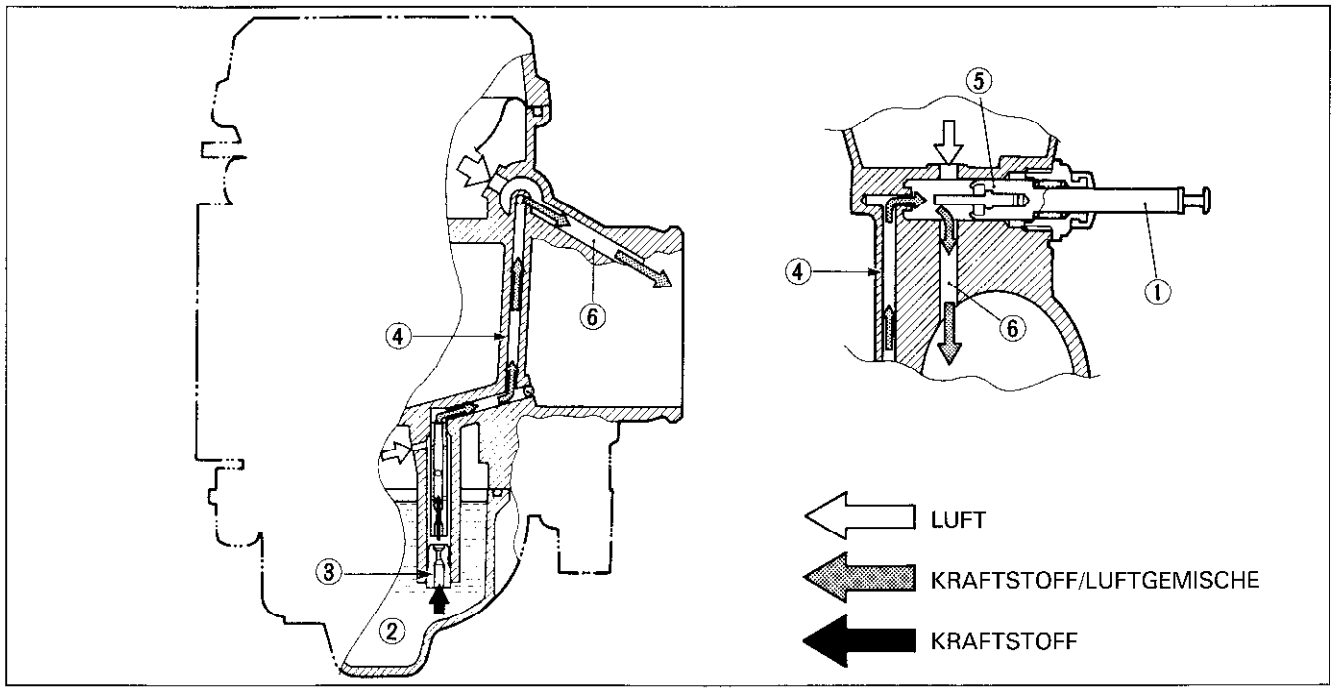
Bei Öffnung des Gasschiebers ① erhöht sich die Motordrehzahl und es steigt der Unterdruck im Venturi-Rohr Ⓐ. Dadurch geht das Kolbenventil ② nach oben. Inzwischen reguliert die Hauptdüse ④ den Kraftstoff in der Schwimmerkammer ③ . Der regulierte Kraftstoff gelangt in die Nadeldüse ⑤ , wo er sich mit der durch die Hauptluftdüse ⑥ kommenden Luft zu einer Emulsion vermischt. Der emulgierte Krafetstoff geht dann durch den Zwischenraum zwischen Nadeldüse ⑤ und Düsennadel ⑦ und kommt ins Venturi-Rohr Ⓐ, wo er auf den vom Motor angesaugten Hauptluftstrom trifft. Die Gemischdosierung erfolgt in der Nadeldüse ⑤ ; der Zwischenraum, durch den der emulgierte Kraftstoff fließen muß, ist je nach Gasschieberstellung groß oder klein.



STARTERSYSTEM (GEMISCHNREICHERUNG)

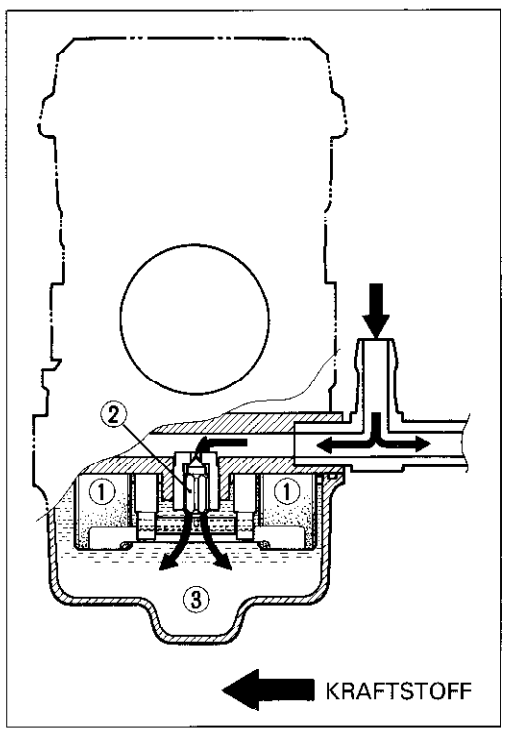
Beim Hochziehen der Anlasserwelle ① wird aus der Schwimmerkammer ② Kraftstoff in den Anlasserkreis angezogen. Die Anlasserdüse ③ reguliert diesen Kraftstoff, der dann in den das Kraftstoffrohr ④ fließt und sich mit der aus der Schwimmerkammer ② kommenden Luft vermischt. Das angereicherte Gemisch gelangt zum Starterkolben ⑤ und vermischt sich wieder mit der Luft, die durch einen hinter der Membran liegenden Kanal kommt.
Durch das zweimalige Mischen von Kraftstoff und Luft wird ein zum Anlassen geeignetes Krafetstoff-/Luftgemisch erzeugt, wenn das Gemisch durch den Anlasserauslaß ⑥ in die Hauptbohrung gesprüht wird.

HINWEIS:
Das Startersystem (Gemischanreicherung) funktioniert auf die gleiche Weise wie ein Choke.



SCHWIMMERSYSTEM

Schwimmer ① und Nadelventil ② sind durch denselben Mechanismus verbunden, so daß sich das Nadelventil ② mit den Schwimmern ① auf- und abbewegt.
Bei hohem Kraftstoffstand in der Schwimmerkammer ③ sind die Schwimmer ① oben und das Nadelventil ② bleibt an den Ventilsitz gedrückt. In diesem Zustand gelangt kein Kraftstoff in die Schwimmerkammer ③ . Mit fallendem Kraftstoffstand sinken auch die Schwimmer ① und das Nadelventil ② öffnet sich und läßt Kraftstoff in die Schwimmerkammer ③ .
Auf diese Weise ermöglicht und unterbindet das Nadelventil ② abwechselnd den Kraftstoffzufluß und hält so einen praktisch konstanten Kraftstoffstand in der Schwimmerkammer ③ .

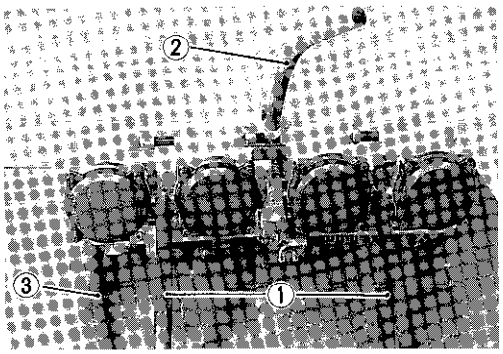


AUSBAU

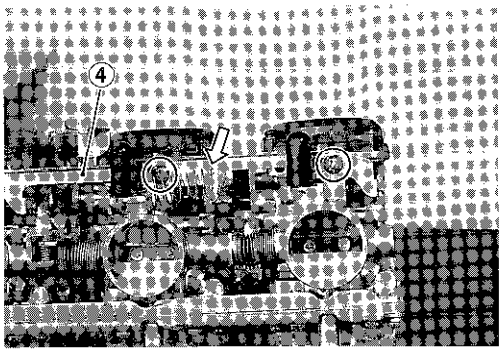
- Die Vergasereinheit ausbauen.
  (Siehe Seite 3-3.)

ZERLEGUNG

- Die Belüftungsschläuche ① , den Kraftstoffschlauch ② und den Unterdruckschlauch ③ abziehen.

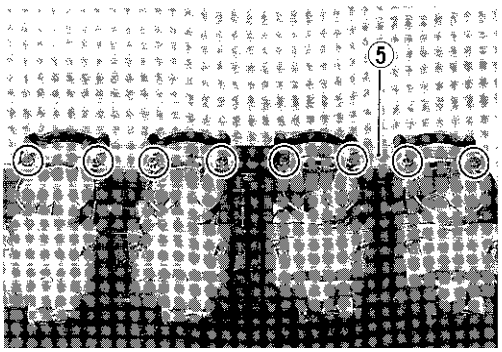


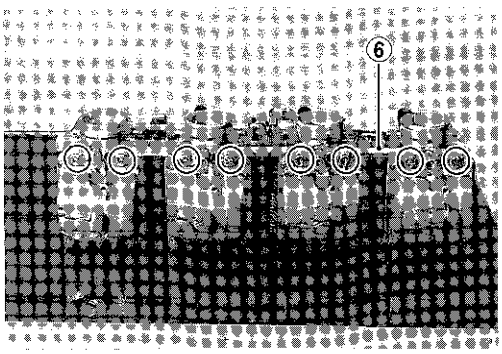
- Die Feder und Halteschrauben herausdrehen, dann die Starterplatte ④ (Gemischanreicherung) entfernen.



- Vergaserhalteplatten ⑤ und ⑥ .
- Die Vergaser in zwei Gruppen von je zwei Vergasern zerlegen.

TOOL 09900-09003: Satz Schlag-schraubenzieher

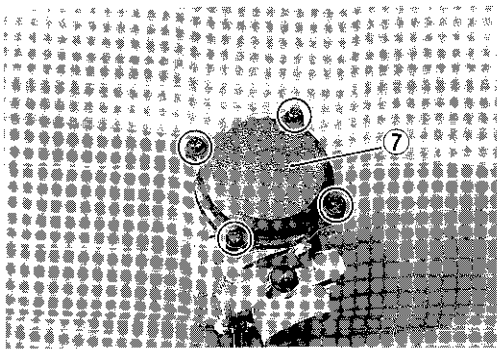




- Oberen Vergaserdeckel ⑦ abnehmen.

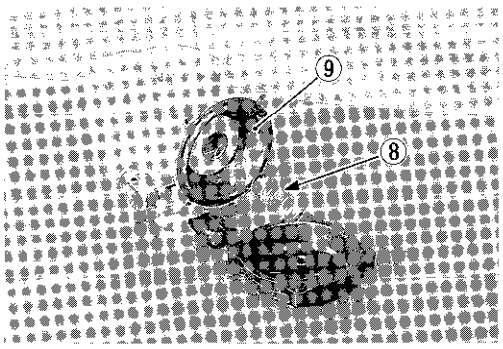
⚠ ACHTUNG

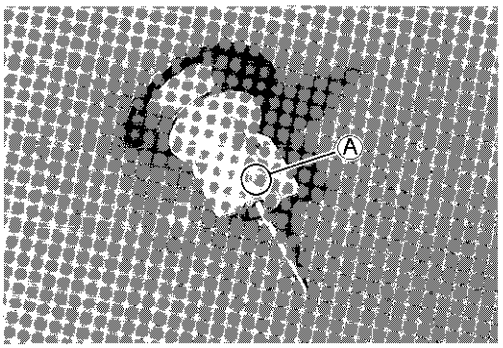
Das Vergasergehäuse darf bei noch eingebauter Membran nicht mit Druckluft durchgeblasen werden, da dies die Membran beschädigen könnte.



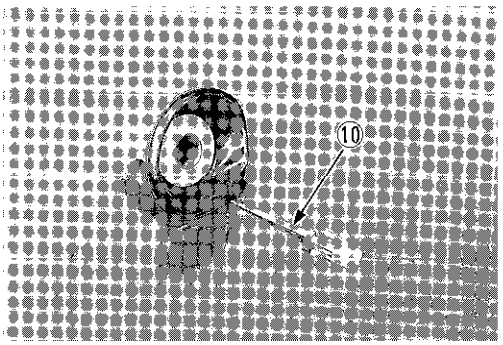
- Rückholfeder ⑧ im Kolbenventil und Kolbenventil mit Membran ⑨ entfernen.

HINWEIS:
Beim Einbau des Kolbenventils in das Vergasergehäuse muß die eingekerbte Markierung Ⓐ am Kolbenventil in Richtung Luftfilter zeigen.



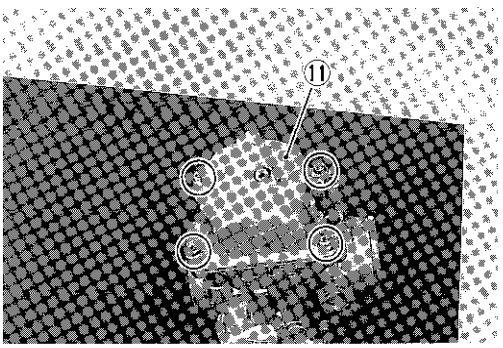


- Die Düsennadel ⑩ aus dem Kolbenventil herausziehen.



- Schwimmerkammergehäuse ⑪ abnehmen.

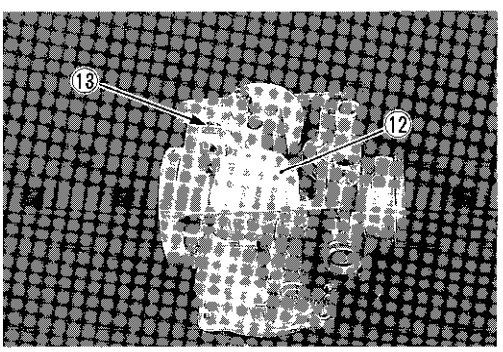
TOOL 09900-09003: Satz Schlagschraubenzieher



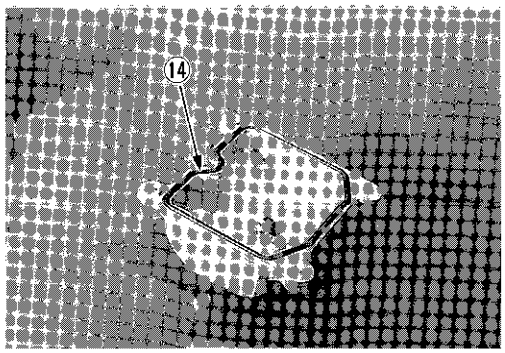
- Schwimmer ⑫ komplett und Schwimmernadelventil ⑬ ausbauen.

⚠ ACHTUNG

Zum Reinigen der Ventilsitz niemals ein Stück Draht verwenden.



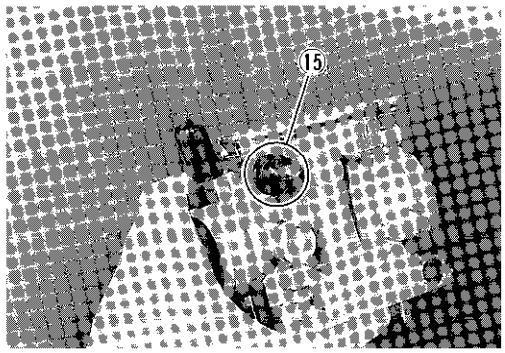
- Einen neuen O-Ring ⑭ verwenden, um spätere Undichtigkeiten zu vermeiden.



⚠ ACHTUNG

Einen neuen O-ring verwenden, um spätere Undichtigkeiten zu vermeiden.

- Den Starterstößel ⑮ (Gemischanreicherung) entfernen.

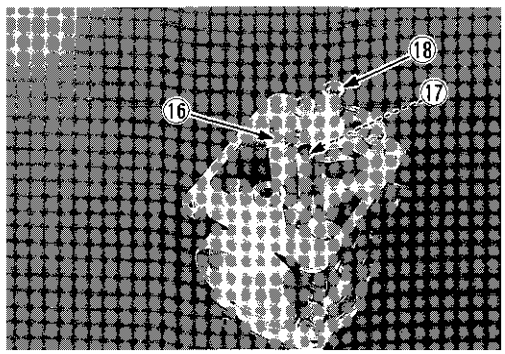


- Die Hauptdüse ⑯ , Leerlaufdüse ⑰ und Leerlaufschraube ⑱ entfernen.

⚠ ACHTUNG

Zum Reinigen der Kanäle und Düsen niemals ein Stück Draht verwenden.

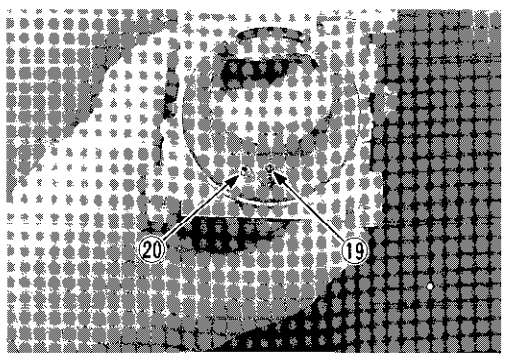
HINWEIS:
Bevor die Leerlauf-Einstellschraube ⑱ entfernt wird, muß die Position dieser Schraube festgestellt werden, indem sie im Uhrzeigersinn gedreht und die Anzahl der erforderlichen Umdrehungen bis zum leichten Aufsitzen gezählt wird. Beim Wiedereinbau muß die Leerlauf-Einstellschraube wieder mit der gleichen Zahl von Umdrehungen in ihre Originalposition hineingedreht werden.



- Die Hauptluftdüse ⑲ und die Leerlaufluftdüse ⑳ entfernen.

⚠ ACHTUNG

Zum Reinigen der Kanäle und Düsen niemals ein Stück Draht verwenden.



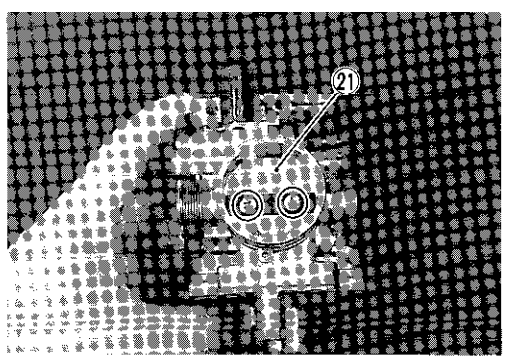
- Die Schrauben herausdrehen, dann die beiden Drosselklappenventile ㉑ ausbauen.

⚠ ACHTUNG

Die beiden Schrauben werden durch Ankörnen der beiden Enden gesichert. Beim Herausdrehen der Schrauben werden diese beschädigt und können nicht wiederverwendet werden.

HINWEIS:
Bei der Montage des Drosselklappenventils auf der Welle die Schrauben mit einer geringen Menge THREAD LOCK "1342" versehen.

1342 99000-32050: THREAD LOCK "1342"



⚠ ACHTUNG

Die eingestanzte Seite des Drosselklappenventils muß nach außen zeigen.

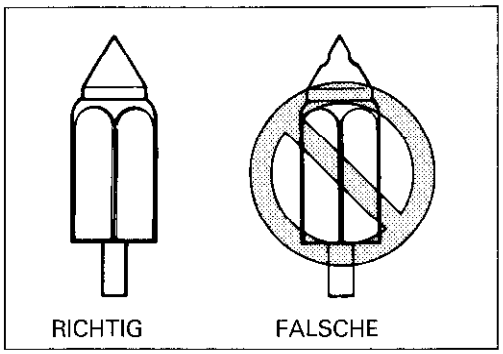
ÜBERPRÜFUNG DER VERGASERDÜSEN

Folgende Punkte auf Beschädigung bzw. Verstopfung überprüfen:

* Leerlaufdüse
* Hauptdüse
* Hauptluftdüse
* Leerlaufluftdüse
* Entlüftungsloch der Nadeldüse
* Schwimmer
* Nadelventil
* Starterdüse (Gemischanreicherung)
* Dichtung und O-Ring
* Öldichtung an Gasschieberachse
* Membran
* Leerlaufauslaßloch und Bypaßloch

ÜBERPRÜFUNG DES NADELVENTILS

Hängen Fremdkörper zwischen Ventilsitz 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 erneuern. Kraftstoffkanal der Mischkammer mit Druckluft reinigen.

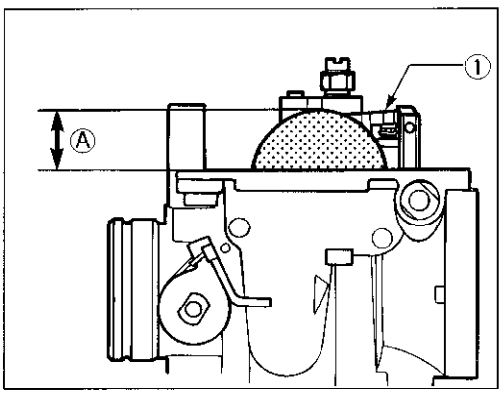


EINSTELLUNG DER SCHWIMMERHÖHE

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

Schwimmerhöhe Ⓐ: 17 ± 1,0 mm

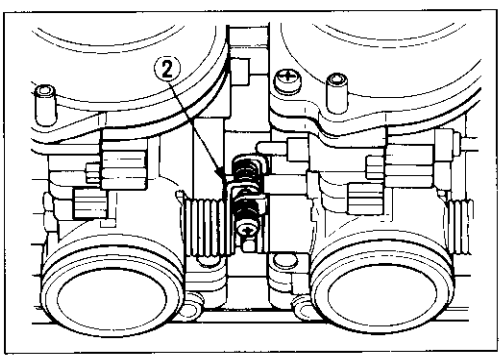
TOOL 09900-20102: Schublehre



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

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

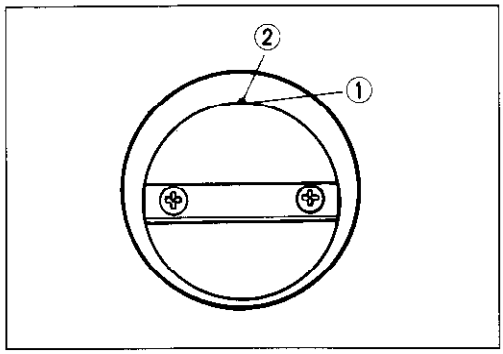
- Beim Verbinden von zwei Vergasern Steuerhebel ② am Gasschieber richtig stellen.



⚠ ACHTUNG

- **O-Ringe und Dichtringe müssen durch Neuteile ersetzt werden.**
- **Beim Zusammenfügen der Vergaser sich vergewissern, daß die Leitungen und Dichtringe korrekt positioniert sind.**

- Jeden Gasschieber so stellen, daß sein Oberrand ① mit dem vordersten Bypaß ② zusammentrifft. Das erreicht man durch Drehen von Gasschieber-Anschlagschraube und Gasschieber-Ausgleichsschraube.

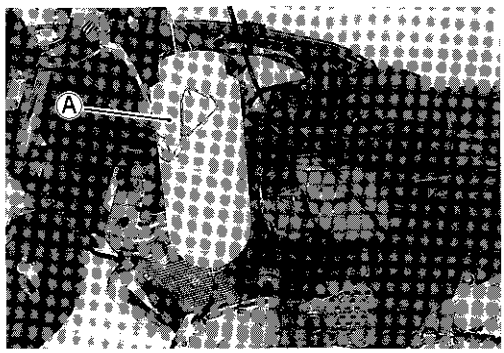


- Dann Vergaser am Motor einbauen und folgende Einstellungen vornehmen:
  * Leerlaufdrehzahl des Motor ..... Seite 2- 9
  * Gaszugspiel ..... Seite 2- 9
  * Ausgleichsvergaser ..... Seite 4-16

VERGASERAUSGLEICH

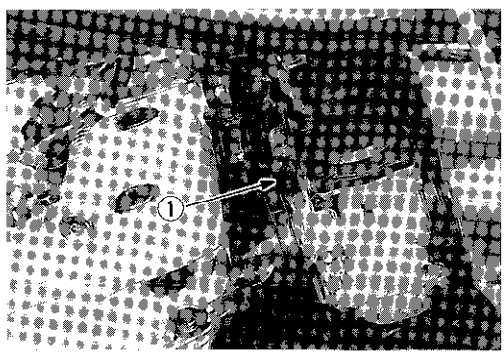
Die vier Vergaser wie folgt auf Ausgleich überpürfen.

HINWEIS:
Beim Synchronisieren der Vergaser muß der Kraftstofftank ausgebaut und Kraftstoff über einen separaten Behälter Ⓐ geliefert werden.



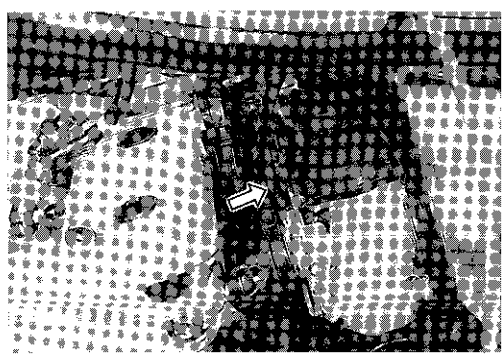
EICHEN DER MESSABSCHNITTE

- Den Unterdruckschlauch vom Vergaser Nr. 4 abziehen, dann die Unterdruck-Einlaßöffnung des Vergasers Nr. 4 mit einer geeigneten Abdeckkappe verschließen.
- Motor anlassen und im Leerlauf warmlaufen lassen.
- Warmen Motor abstellen.
- Kappe ① am Unterdruckeinlaß von Vergaser 1 oder 4 abnehmen.

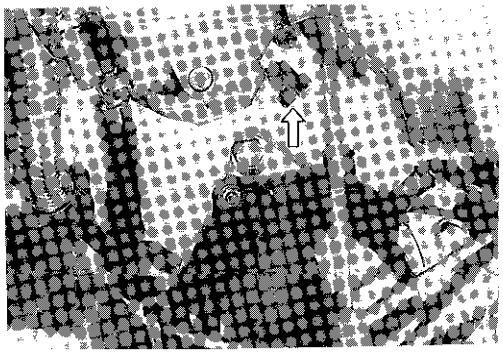


- Einen der vier Gummischläuche des Ausgleichermeßgeräts an diesem Einlaß anschließen.

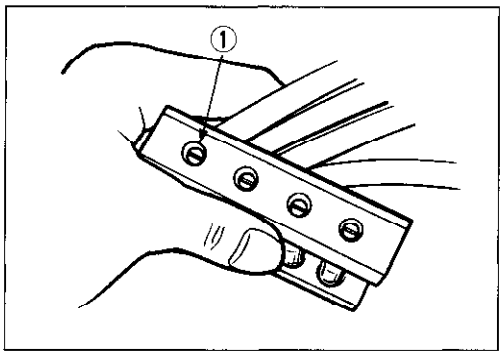
TOOL **09913-13121: Vergaserausgleicher**

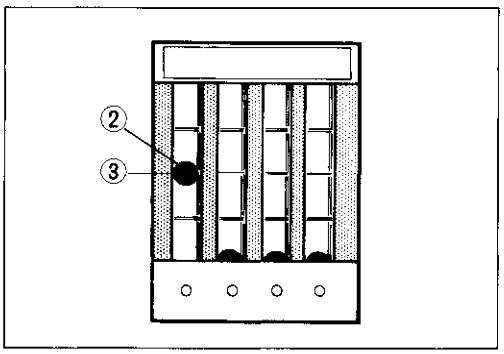


- Motor anlassen und durch Drehen an der Gasschieber-Anschlagschraube bei 1 750 UpM drehen lassen.



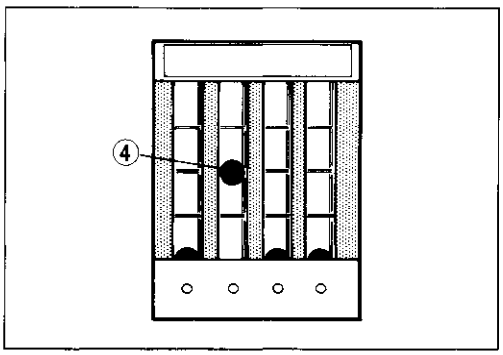
- Luftschraube ① am Meßgerät so drehen, daß der Unterdruck im Röhrchen dieses Schlauchs die Stahlkugel ② im Röhrchen zur Mittellinie ③ bringt.





- Bleibt die Stahlkugel auf der Mittellinie, Schlauch vom Einlaß abnehmen und nächsten Schlauch am Einlaß anschließen.
- An der Luftschraube drehen, bis die andere Stahlkugel ④ auf der Mittellinie steht.
- Diesen Vorgang auch am dritten und vierten Schlaluch wic derholen.

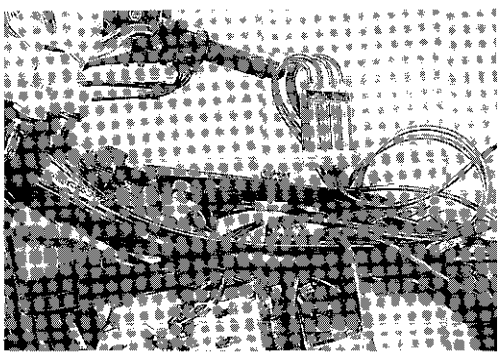
Das Ausgleichermeßgerät ist nun zum Ausgleichen der Vergaser bereit.



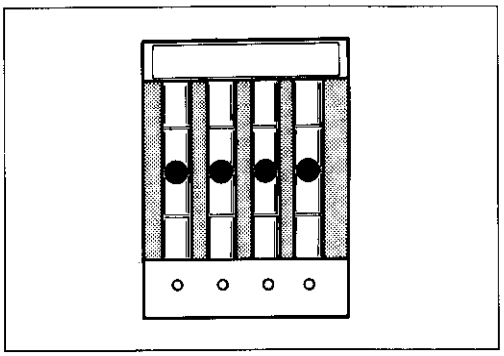
VERGASERAUSGLEICH

Zum Ausgleichen der Vergaser alle Kappen an den Unterdruckeinlässen eines Vergasers abnehmen. Schläuche des Ausgleichermeßgeräts an diese Unterdruckeinlässe anschließen und Ausgleich der vier Vergaser wie folgt einstellen:

- Motor anlassen und nach Drehzahlmesser bei 1 750 UpM drehen lassen.

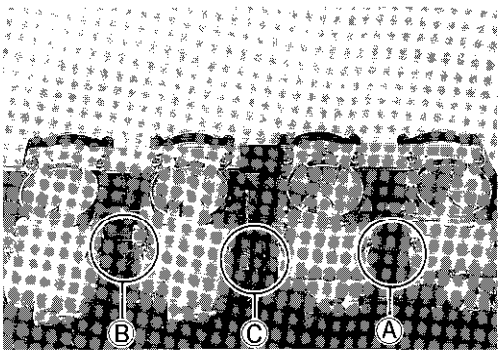


Bei einem richtig eingestellten Vergaser befinden sich die Stahlkugeln in den Röhrchen 1 bis 4 auf gleicher Höhe.



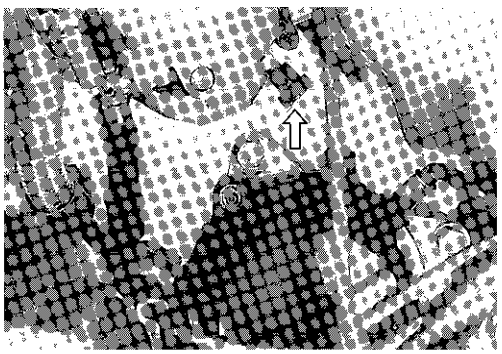
- Sind die Stahlkugeln nicht in der richtigen Lage, Gasschieber-Ausgleichsschrauben richtig einstellen.
- Die Reihenfolge der Einstellung ist wie folgt:

Ⓐ
↓
Ⓑ
↓
Ⓒ



- Nach Ausgleichen der Vergaser durch Drehen an der Gaschieber-Anschlagschraube ihre Drehzahl nach Drehzahlmesser zwischen 1100 und 1300 UpM einstellen.

Leerlaufdrehzahl:
1 200 ± 100 UpM



SCHMIERSYSTEM

ÖLDRUCK

Siehe Seite 2-20.

ÖLFILTER

Siehe Seite 2-7.

ÖLSUMPFFILTER

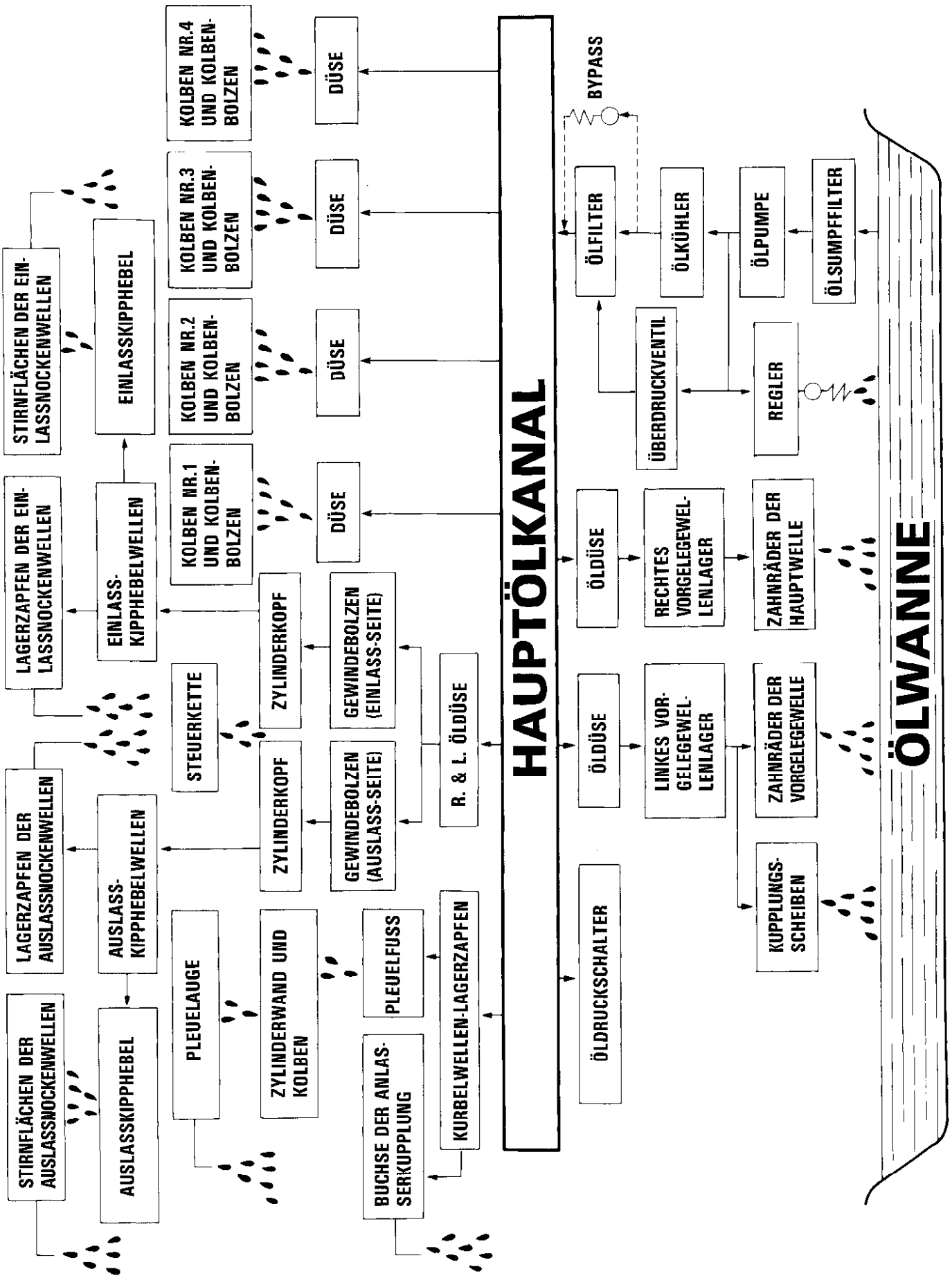
Beim Waschen der Ölwanne überprüfen, ob der Ölsumpffilter auch keine Risse aufweist, und Filter von Zeit zu Zeit sauberwaschen.

⚠ ACHTUNG

Zur Vermeidung von Ölundichtigkeit Dichtung an der Ölwanne erneuern.

(Siehe Seite 3-49 unf 3-50.)

SCHEMA DES MOTORSCHMIERSYSTEMS



MOTORSCHMIERSYSTEM

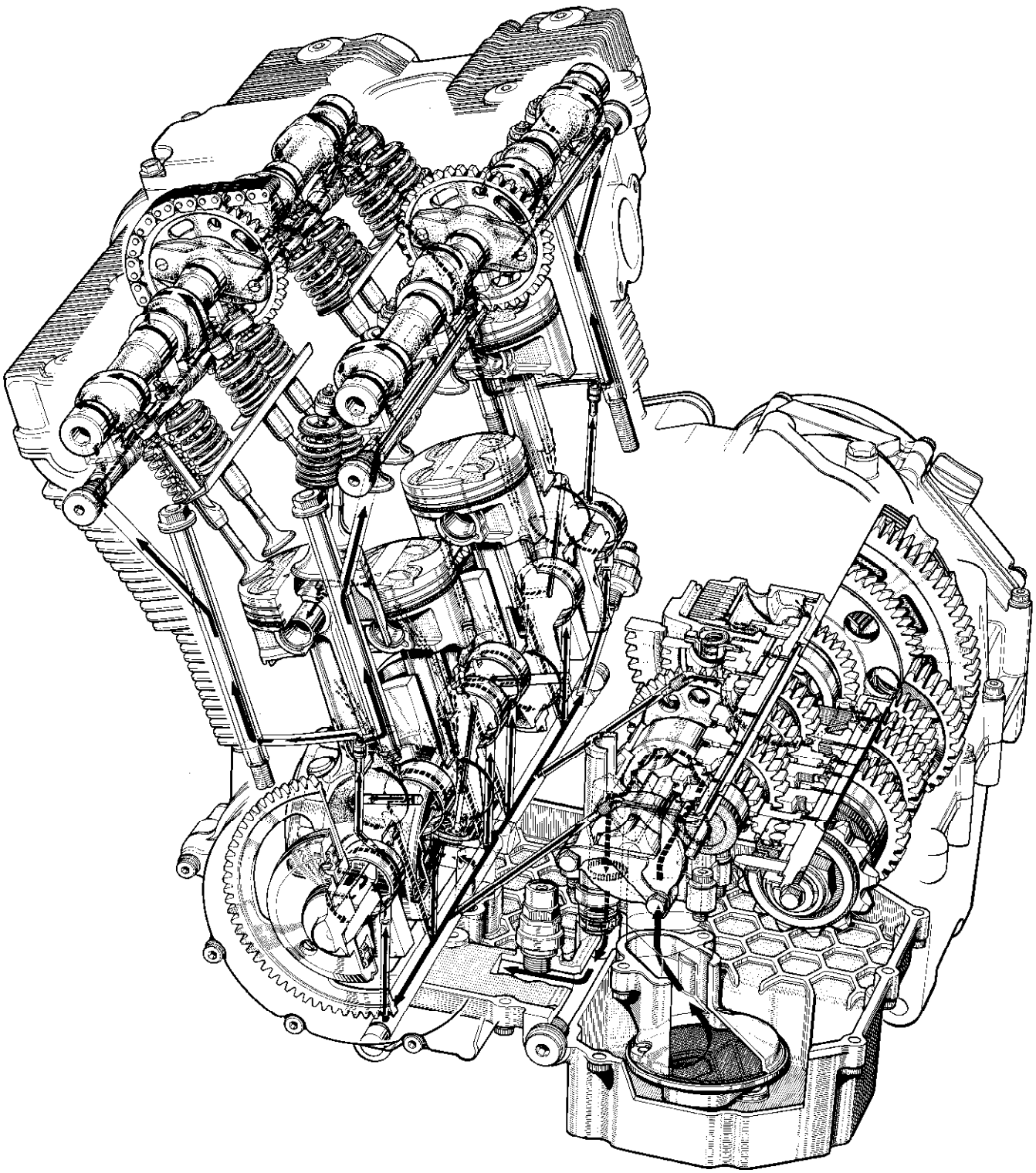
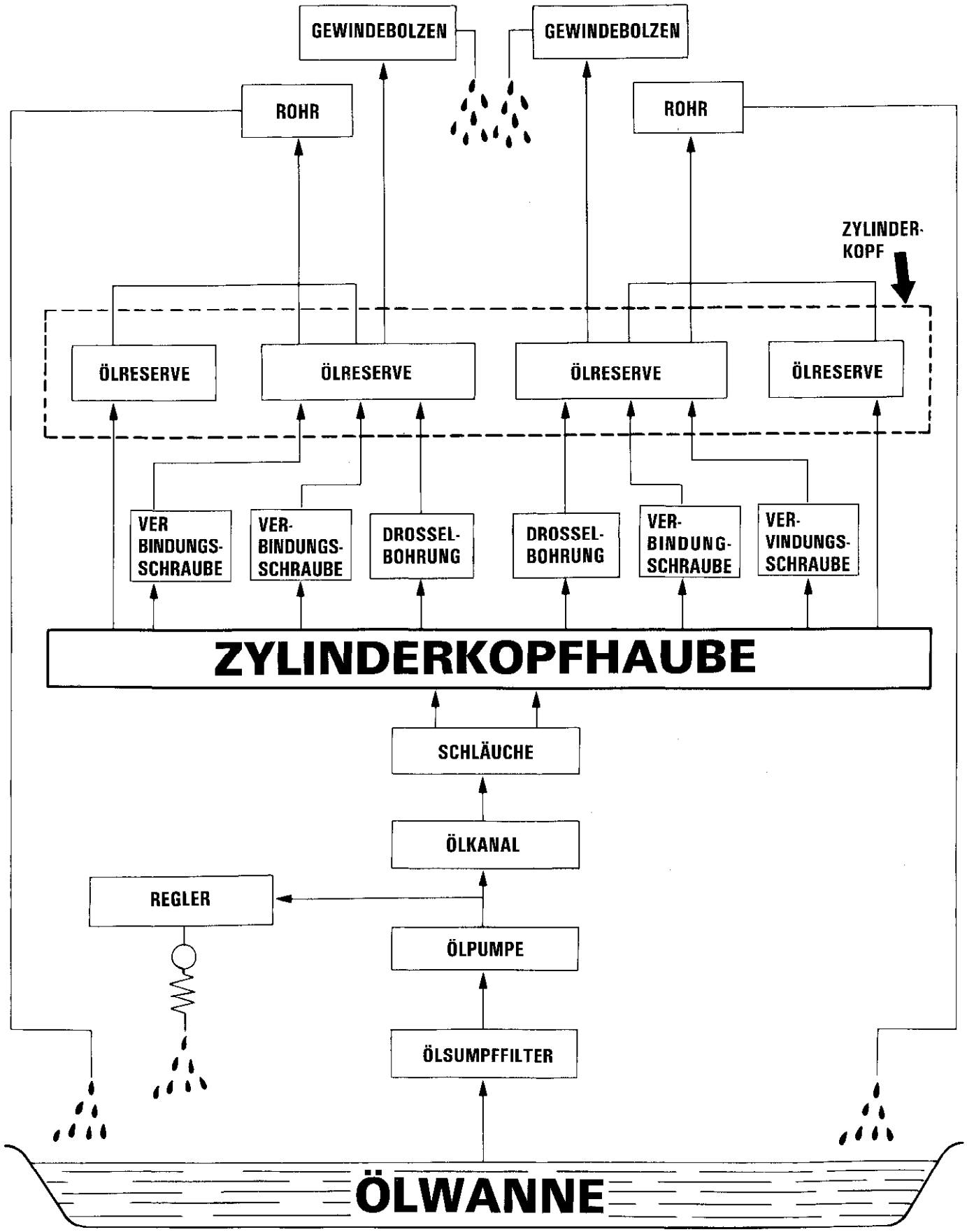
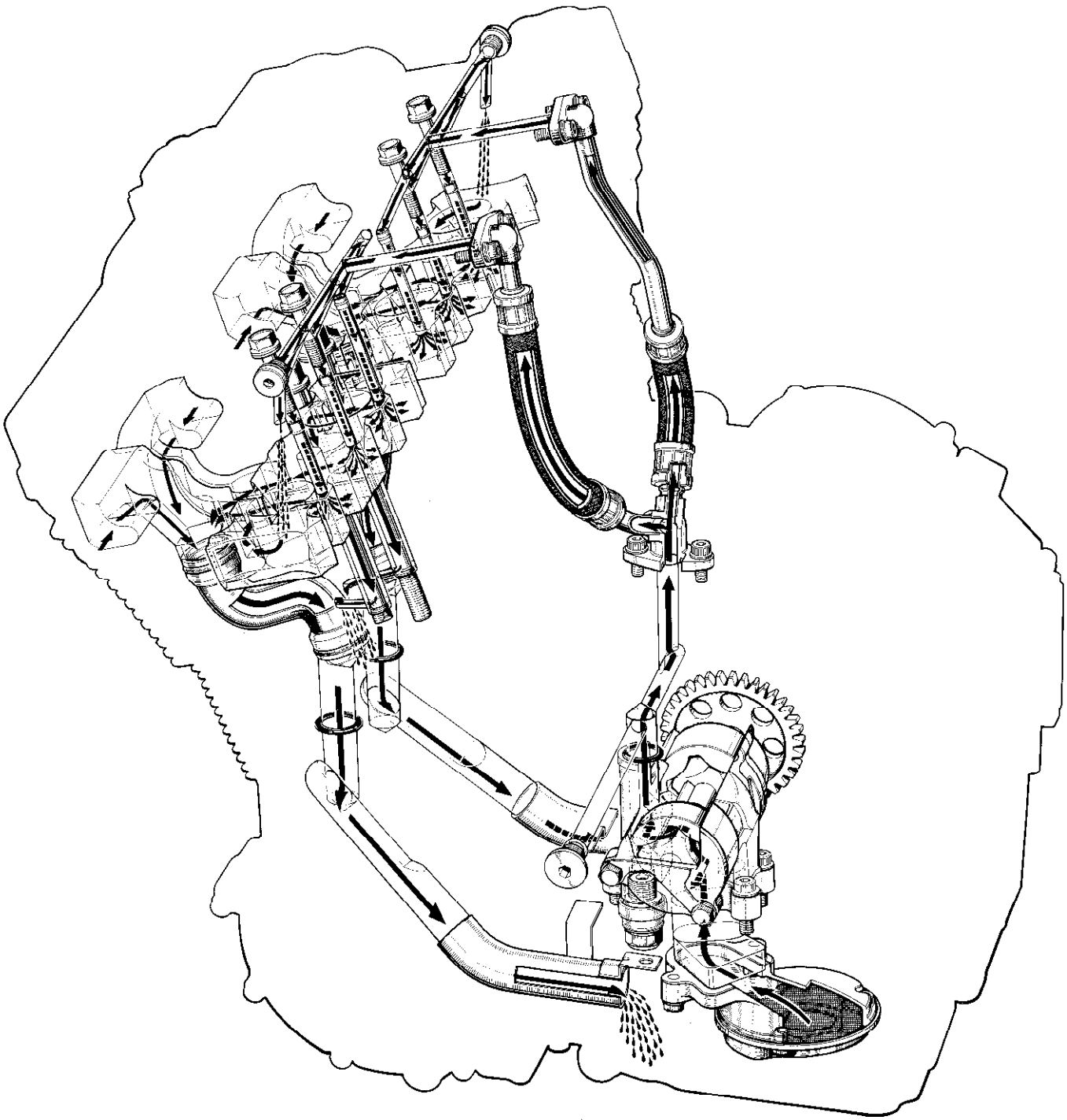


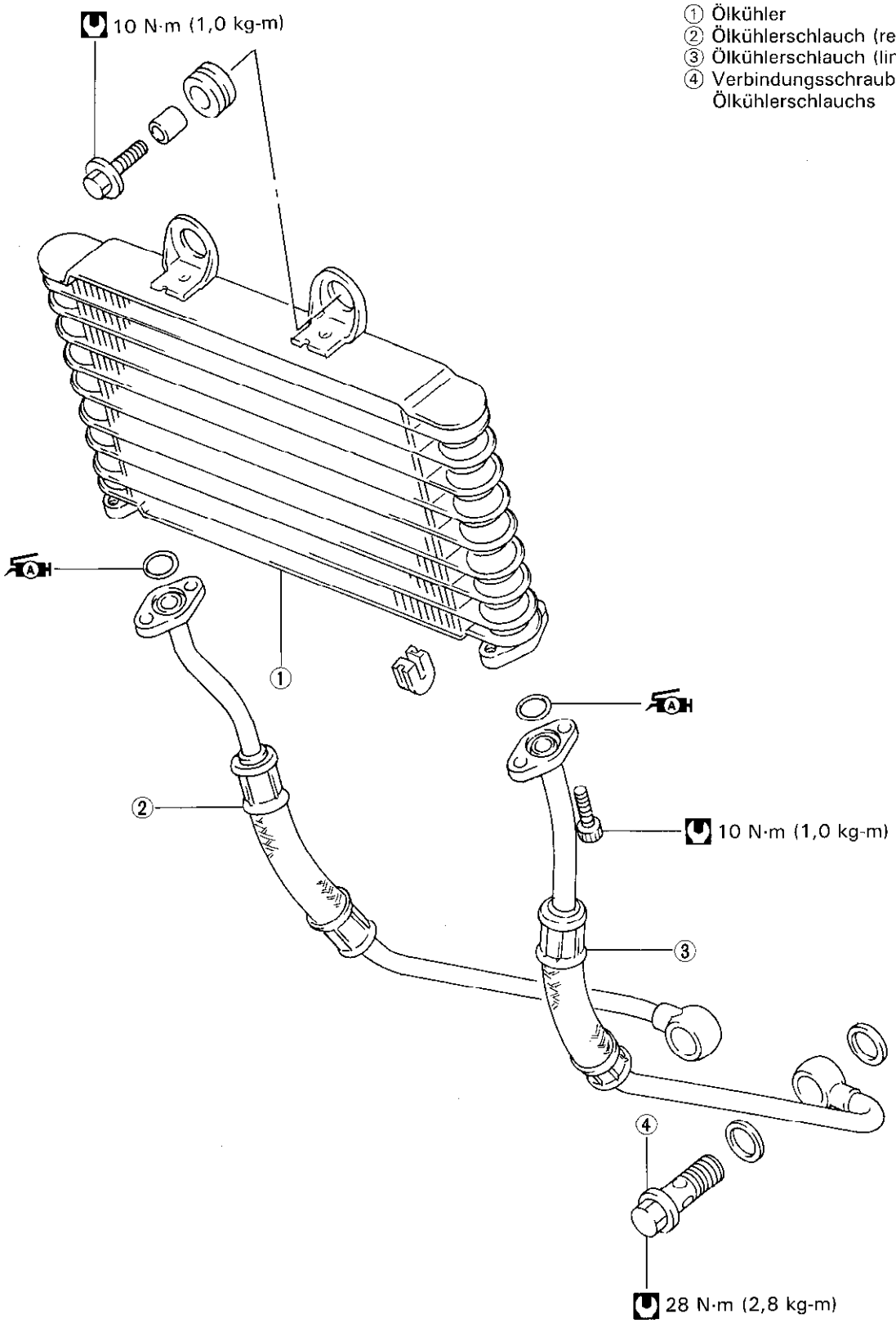
DIAGRAMM DES ZYLINDERKOPF-KÜHLKREISLAUFS



KÜHLKREISLAUF DES ZYLINDERKOPFS



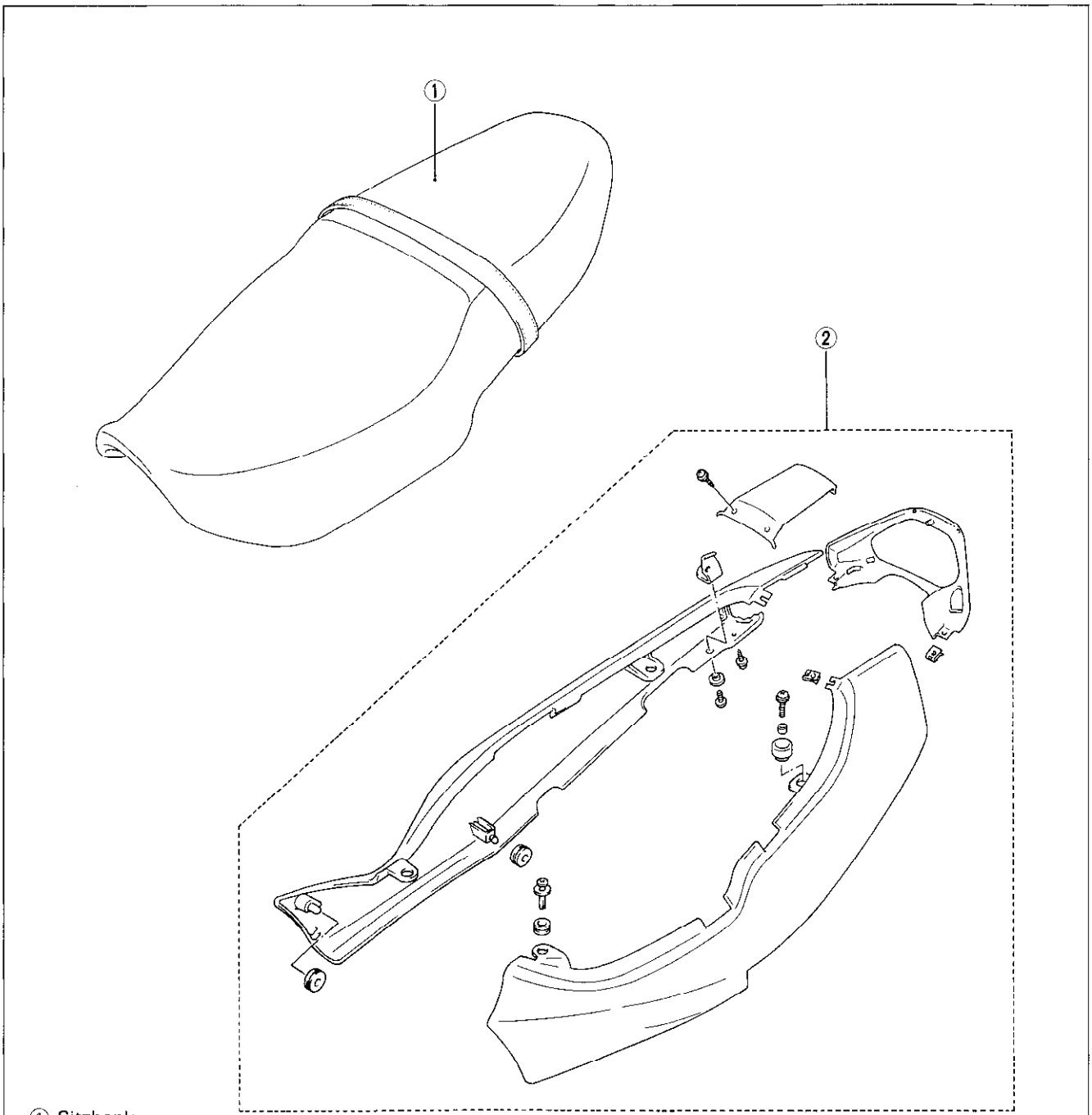
MOTORÖLKÜHLSYSTEM



INHALT

SITZBANK UND RAHMENABDECKUNG 5- 1
AUSBAU 5- 1
EINBAU 5- 2
VORDERRAD 5- 3
AUSBAU 5- 3
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG 5- 4
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 5- 5
REIFEN UND RAD 5- 8
ABNAHME DES REIFENS 5- 8
ÜBERPRÜFUNG 5-10
AUFZIEHEN DES REIFENS 5-11
VORDERBREMSE 5-13
ERNEUERUNG DER BREMSKLÖTZE 5-14
ERSETZEN DER BREMSFLÜSSIGKEIT 5-15
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS 5-15
ÜBERPRÜFUNG DES BREMSSATTELS 5-16
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS 5-17
ÜBERPRÜFUNG DER BREMSSCHEIBE 5-18
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDRS 5-18
ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS 5-19
WIEDRZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS 5-20
TELESKOPGABEL 5-21
AUSBAU UND ZERLEGUNG 5-21
ÜBERPRÜFUNG 5-23
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 5-24
LENKUNG 5-27
AUSBAU UND ZERLEGUNG 5-27
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG 5-30
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 5-31
EINSTELLUNG DER LENKUNG 5-32
AUS- UND EINBAU DES ZÜNDSCHALTERS 5-33
HINTERRAD 5-34
AUSBAU 5-34
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG 5-36
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 5-36
HINTERBREMSE 5-39
ERNEUERUNG DER BREMSKLÖTZE 5-40
ERSETZEN DER BREMSFLÜSSIGKEIT 5-40
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS 5-41
ÜBERPRÜFUNG DES BREMSSATTELS 5-42
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS 5-42
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS 5-43
ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS 5-44
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS 5-44
HINTERRADAUFHÄNGUNG 5-45
AUSBAU 5-46
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG 5-48
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 5-49
EINSTELLUNG DES AXIALSPIELS AM LETZTE ÜBERPRÜFUNG UND EINSTELLUNG 5-51
EINSTELLUNG DER AUFHÄNGUNG 5-51

SITZBANK UND RAHMENABDECKUNG

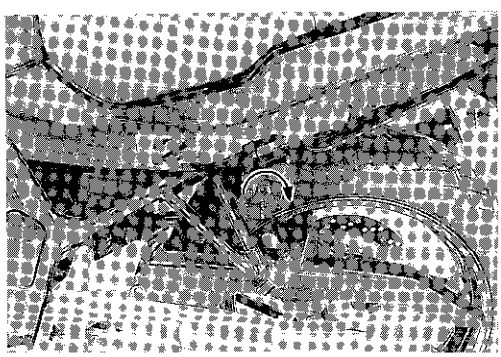


① Sitzbank
② Rahmenabdeckung

AUSBAU

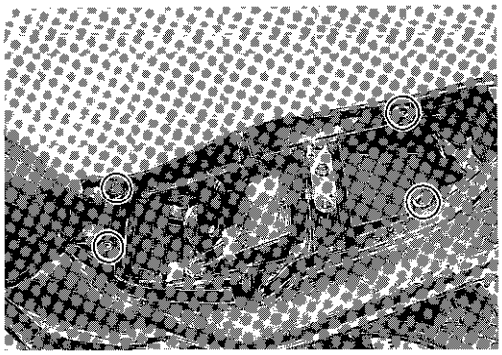
SITZBANK

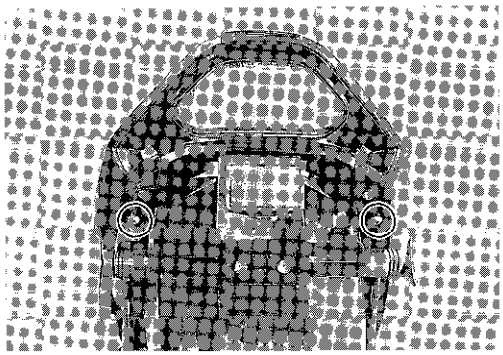
- Die Sitzbank mit Hilfe des Zündschlüssels entriegeln, dann abnehmen.



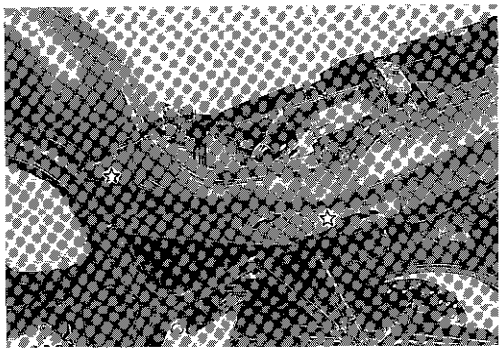
RAHMENABDECKUNG

- Die Sitzbank abnehmen. (siehe Seite 5-1.)
- Die Befestigungsschrauben der Rahmenabdeckung entfernen.



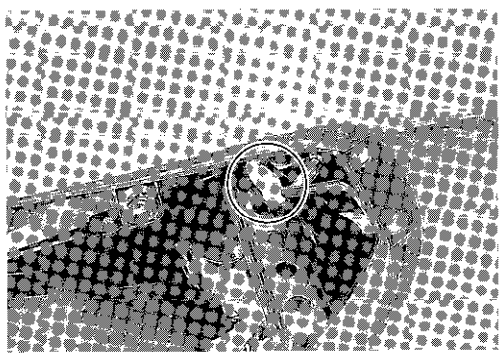


- Die Haken von der linken und rechten lösen.



☆ : Hakenteil

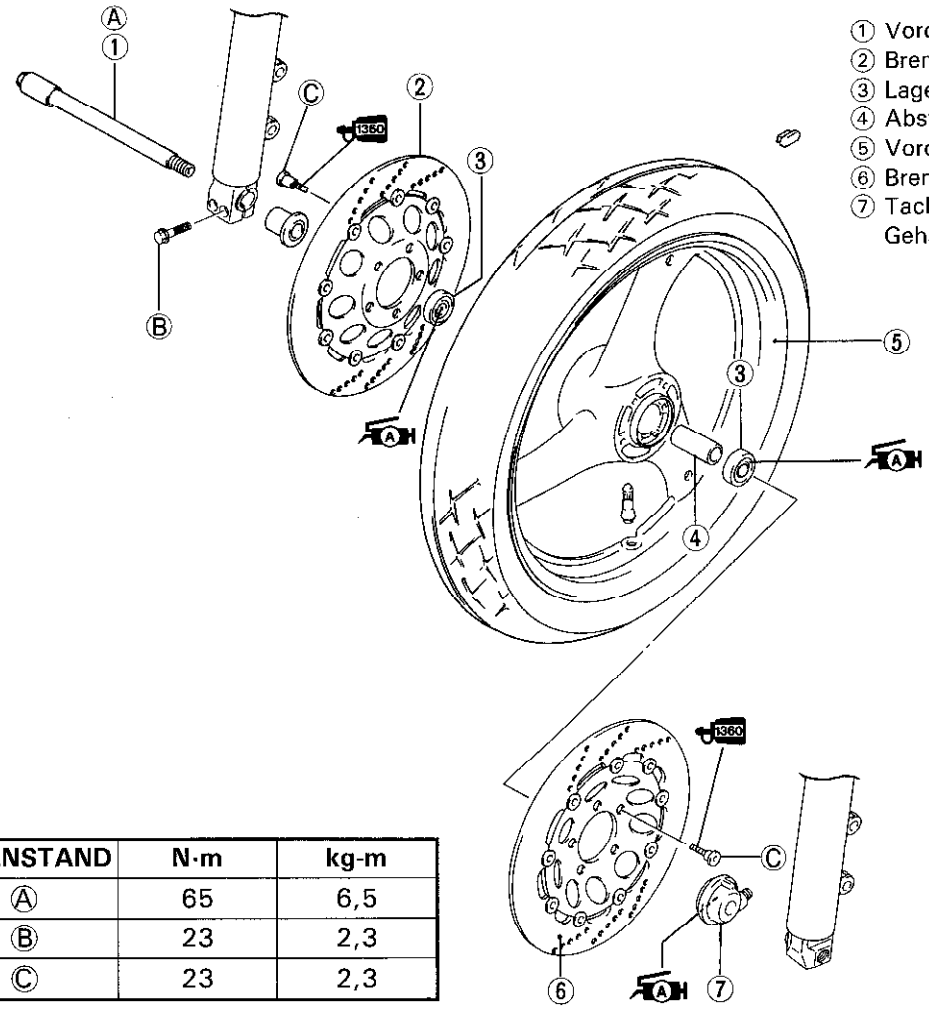
- Den Kabelstecker der Schluß-/Bremsleuchte abziehen, dann die Rahmenabdeckung abnehmen.



EINBAU

Die Sitzbank und die Rahmenabdeckungen in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder anbringen.

VORDERRAD

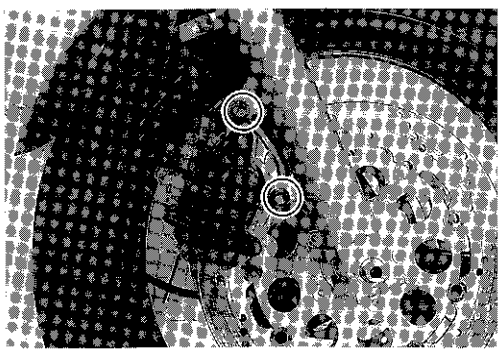


① Vorderachse
② Bremsscheibe (R)
③ Lager
④ Abstandsstück
⑤ Vorderrad
⑥ Bremsscheibe (L)
⑦ Tachometerantriebsrad-Gehäuse

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	65	6,5
Ⓑ	23	2,3
Ⓒ	23	2,3

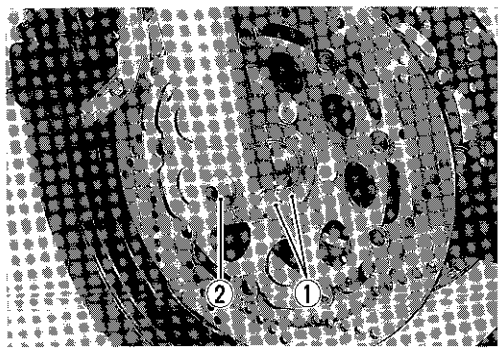
AUSBAU

- Rechten und linken Bremssattel entfernen.
- Klemmschrauben ① der Vorderachswelle lösen.
- Achswelle ② lösen.
- Vorderrad mit Hilfe eines Wagenhebers oder Holzklotzes abstützen.
- Achswelle und Vorderrad ausbauen.



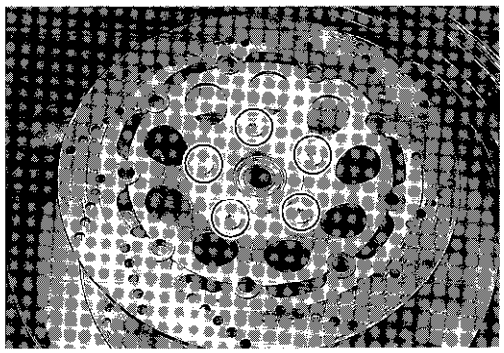
⚠ ACHTUNG

Beim Ausbau der Bremssättel darf der Bremshebel nicht betätigt werden.



HINWEIS:
Nach dem Ausbau des Vorderrads die Bremssättel wieder provisorisch in ihre Originalpositionen einbauen.

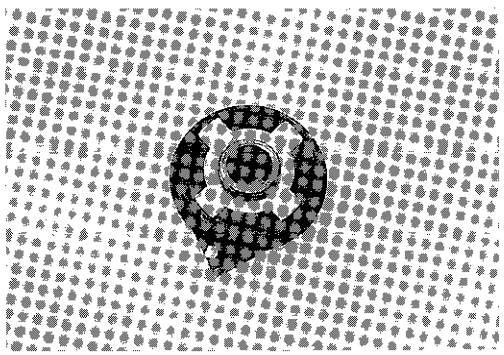
- Die Bremsscheiben vom Vorderrad abnehmen.



ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

STAUBDICHTUNG AM TACHOLAUFWERK

Staubdichtungslippe auf Beschädigung überprüfen.



REIFEN

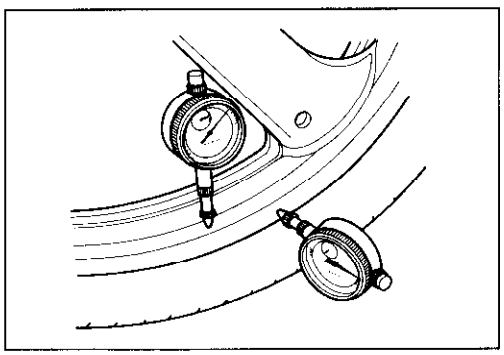
Siehe Seite 5-8.

VORDERRAD

Das Vorderrad auf Schlag überprüfen.

Ein übermäßiger Schlag ist meist auf ein ausgeschlagenes oder lockeres Radlager zurückzuführen und kann durch Ersetzen der Radlager korrigiert werden.

Wenn ein Auswechseln der Lager den Schlage nicht beseitigt, muß das Vorderrad ersetzt werden.

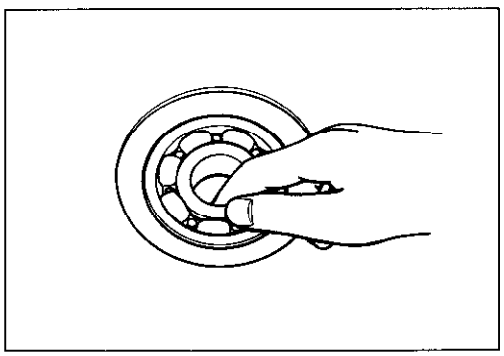


Verschleißgrenze (axial und radial): 2,0 mm

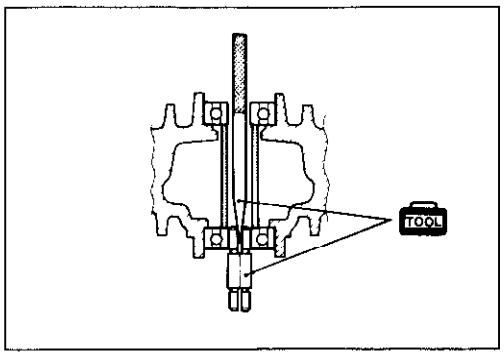
RADLAGER

Den Innenlaufring mit der Hand drehen und auf übermäßiges Spiel, Laufgeräusche und rauhen Lauf überprüfen, wobei sich die Radlager im Rad befinden müssen.

Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß das Radlager nach den folgenden Anweisungen ersetzt werden.

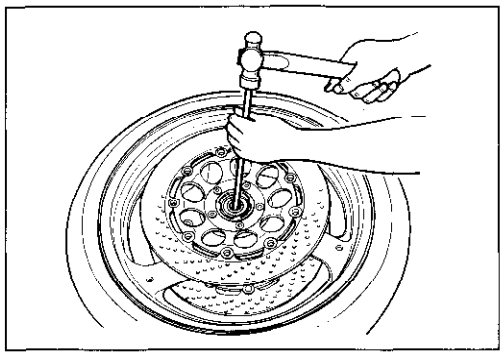


- Den Aufsatz des Lagerabzieher auf das Lager aufsetzen, wie in der Abbildung gezeigt.
- Den Keil des Lagerabzieher von der Gegenseite auf den Aufsatz aufsetzen und den Keil in den Einschnitt des Aufsatzes einschieben.



TOOL **09941-50111: Lagerabzieher**
09941-50120: Lagerabzieher-Aufsatz

- Die Radlager mit Hilfe des Lagerabzieher herausschlagen.



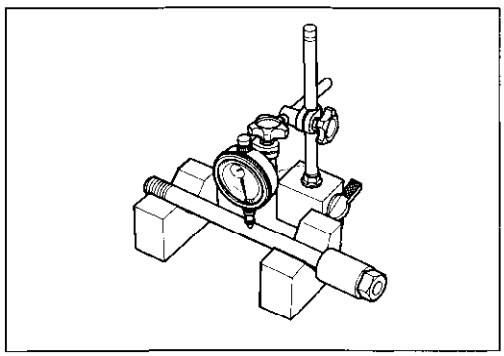
⚠ ACHTUNG

Ein einmal ausgebautes Lager muß beim Einbau durch ein Neuteil ersetzt werden.

VORDERACHSE

Mit Hilfe einer Meßuhr die Achswelle auf Schlag überprüfen. Wenn der gemessene Wert die Verschleißgrenze überschreitet, muß die Vorderachswelle ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 0,25 mm



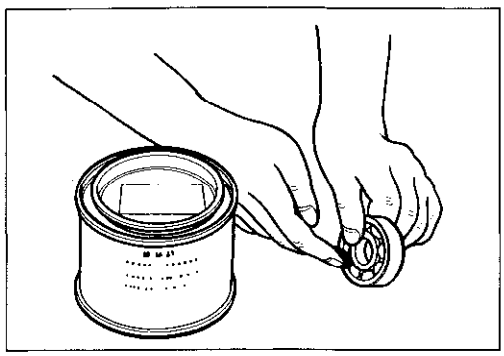
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Vorderrad in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung zusammenbauen und wiedereinbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

RADLAGER

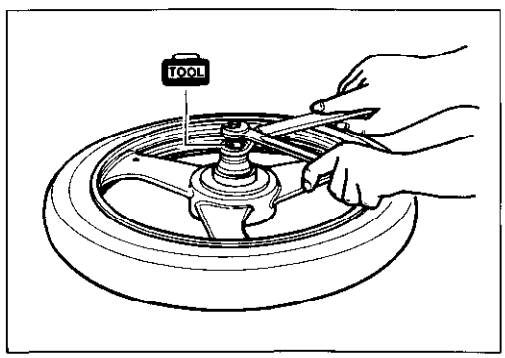
- Vor dem Einbau die Lager mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.

99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



- Die Radlager mit Hilfe des vorher ausgebauten Lagers und des Spezialwerkzeugs nach den folgenden Anweisungen einbauen:

09924-84510: Lagereinsetzer



⚠ ACHTUNG

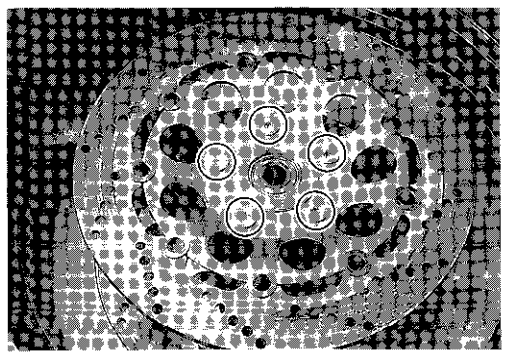
Zuerst linkes, dann rechtes Radlager einsetzen. (Einzelheiten siehe Seite 5-7.)
Die abgedichtete Seite des Radlagers muß nach außen weisen.

BREMSSCHEIBE

- Bremsscheibe reinigen und entfetten. THREAD LOCK SUPER "1360" auf Befestigungsschrauben der Bremsscheibe geben und Schrauben im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

99000-32130: THREAD LOCK SUPER "1360"

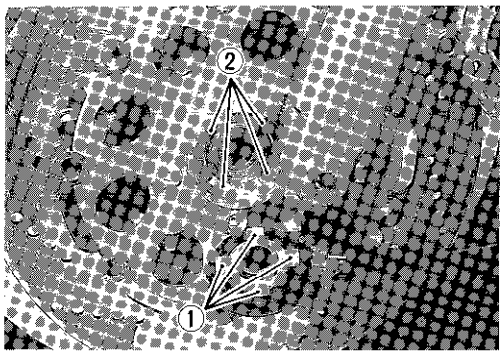
Bremsscheibenschraube: 23 N·m (2,3 kg-m)



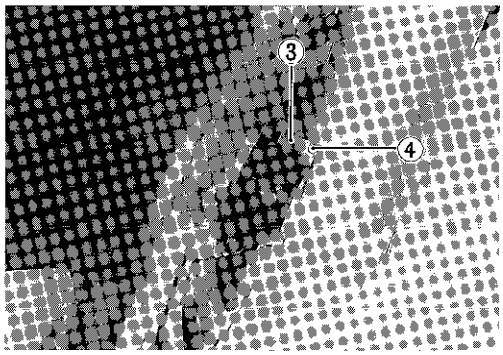
TACHOLAUFWERK

- Vor Einbau des Tacholaufwerks dessen Staubdichtungslippe einfetten, Mitnehmer ① in Aussparungen ② an der Radnabe einpassen und Tacholaufwerk an der Radnabe anbringen.

H 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



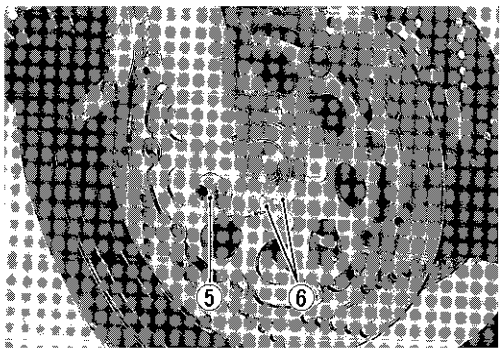
- Den Anschlag ③ des Tachometerantriebs am Mitnehmer ④ des linken Gabelholms anlegen.



VORDERACHSWELLE

- Die Vorderachswelle mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen, dann die Vordergabel auf- und abbewegen.
- Die Klemmschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

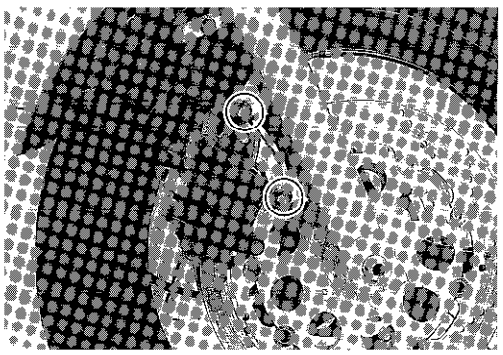
Vorderachswelle ⑤: 100 N·m (10,0 kg-m)
Klemmschraube ⑥ : 23 N·m (2,3 kg-m)



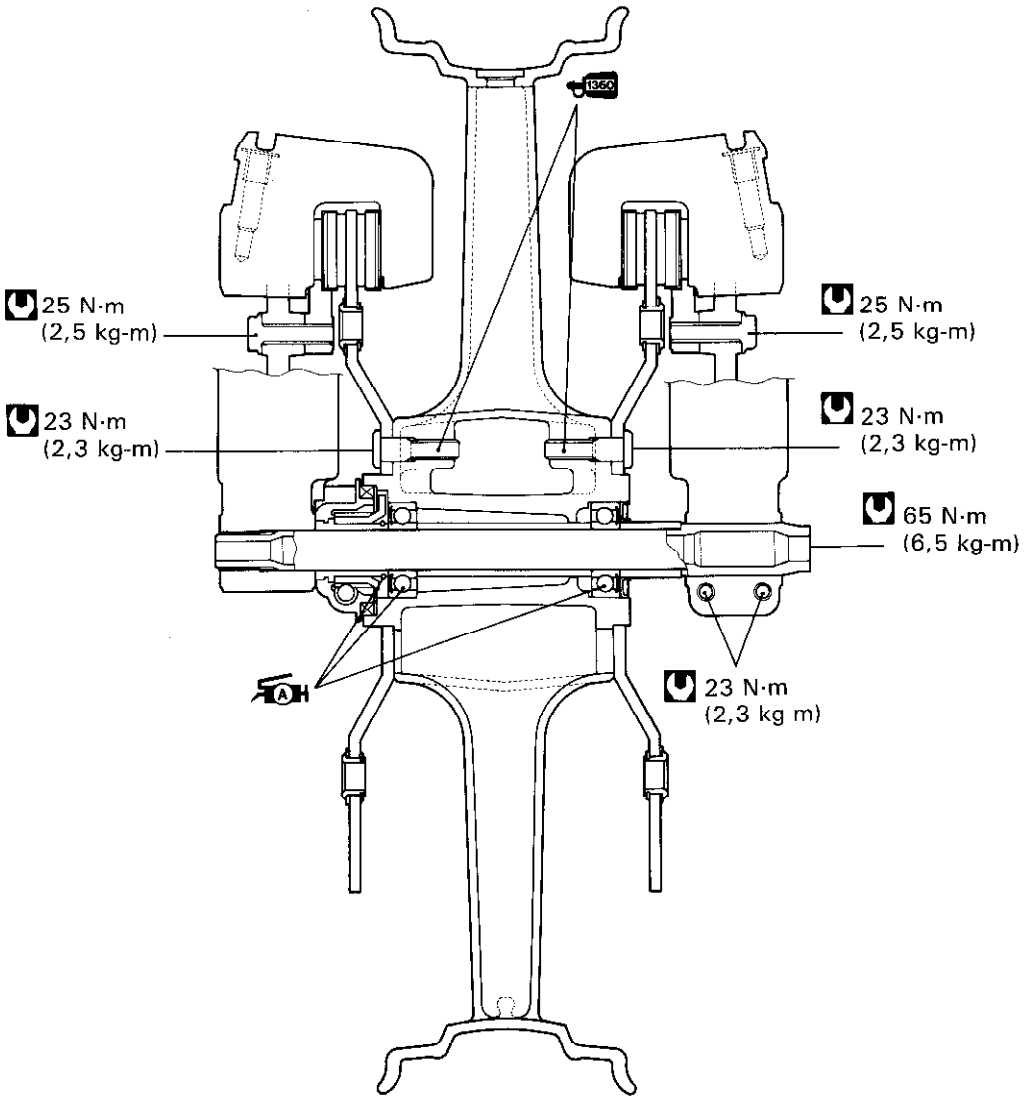
BREMSSATTEL

- Befestigungsschrauben des Bremssattels im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

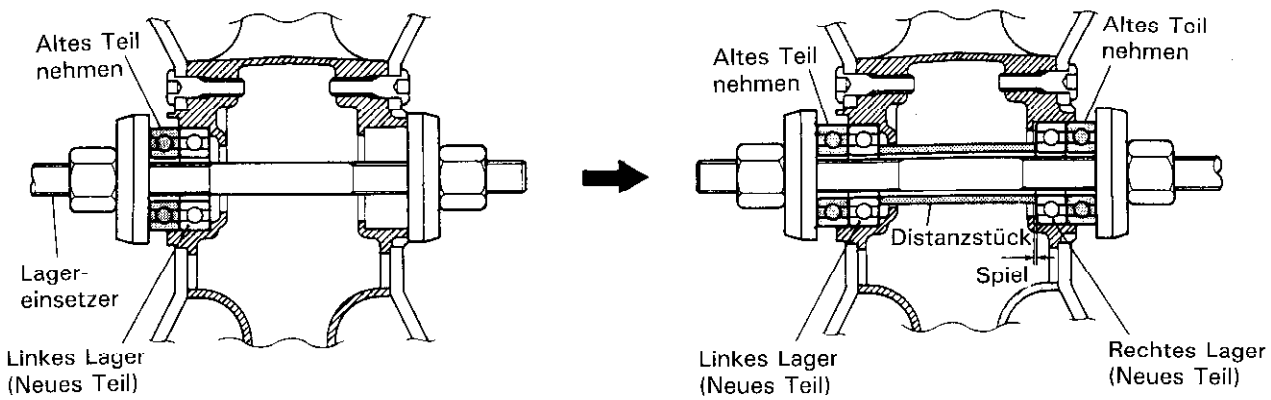
Befestigungsschraube
für Bremssattel: 25 N·m (2,5 kg-m)



HINWEIS:
Kolben ganz in den Bremssattel schieben und Bremssattel wiedereinbauen.



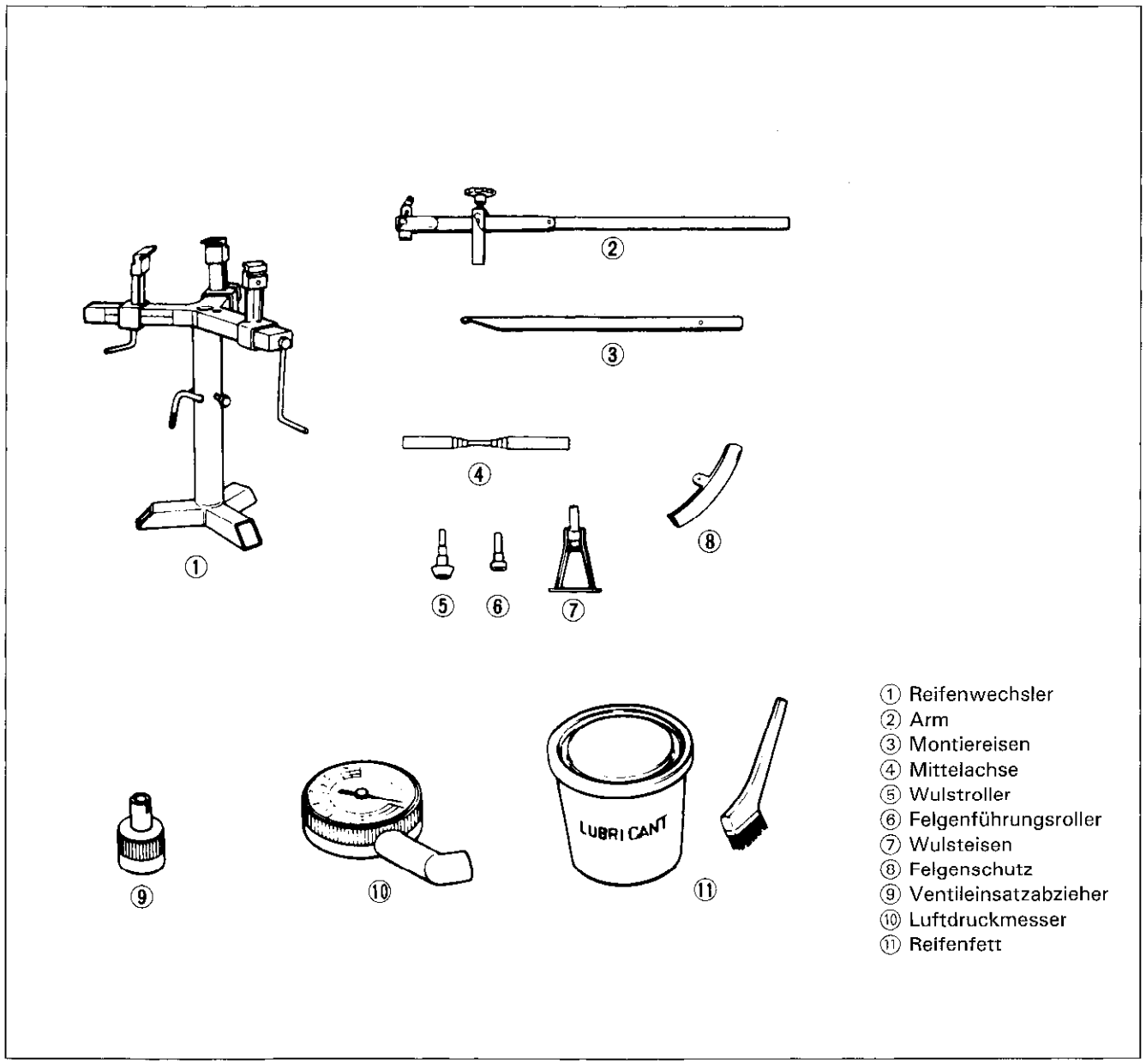
Links ⇦ ⇨ Rechts Links ⇦ ⇨ Rechts



REIFEN UND RAD

ABNAHME DES REIFENS

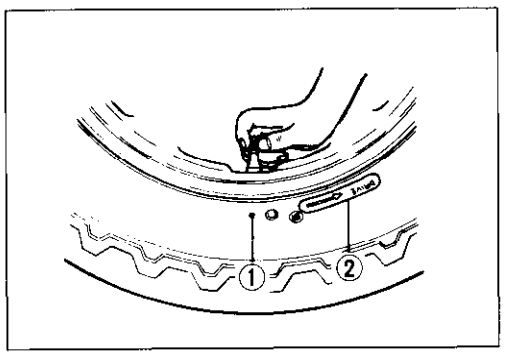
Der kritischste Punkt bei schlauchlosen Reifen ist die Abdichtung zwischen Radfelge und Reifenwulst. Daher empfehlen wir einen Reifenwechsler, der auch wirkungsvoller als Montiereisen ist. Zur abnahme eines Reifens sind folgende Werkzeuge erforderlich.



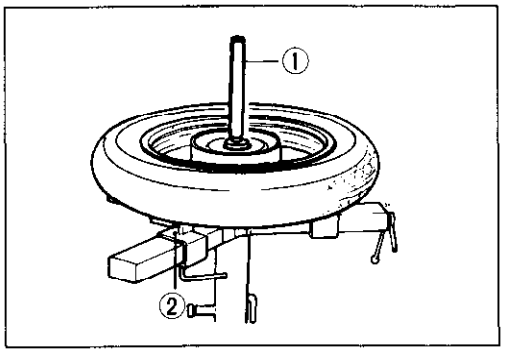
① Reifenwechsler
② Arm
③ Montiereisen
④ Mittelachse
⑤ Wulstroller
⑥ Felgenführungsroller
⑦ Wulsteisen
⑧ Felgenschutz
⑨ Ventileinsatzabzieher
⑩ Luftdruckmesser
⑪ Reifenfett

- Ventileinsatz aus Ventilschaft ziehen und Luft restlos aus dem Reifen lassen.

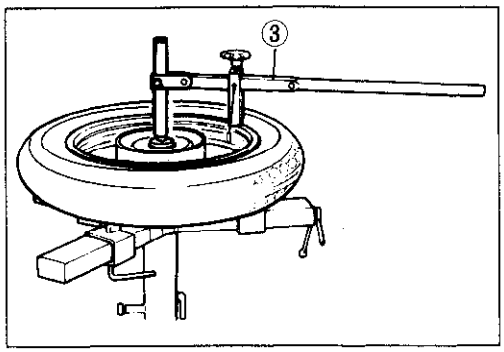
HINWEIS:
Reifen mit Kreide markieren. Lage ① des Reifens auf der Felge und seine Laufrichtung ② kennzeichnen.



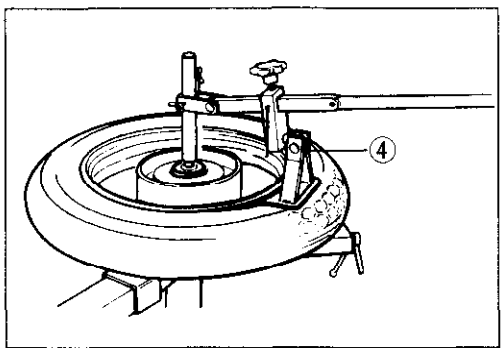
- Mittelachse ① auf das Rad setzen und Rad mit dem Felgenhalter ② festhalten.



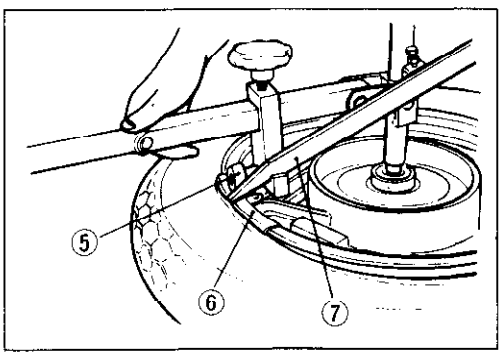
- Arm ③ an der Mittelachse befestigen.



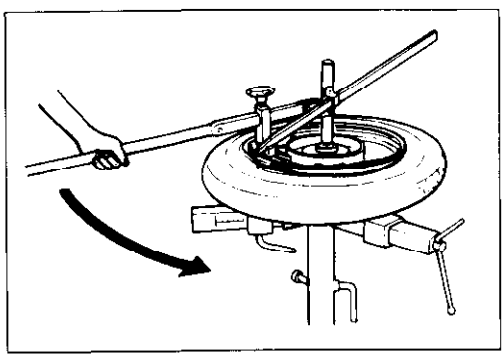
- Wulsteisen ④ am Arm befestigen und Wulst von der Felge trennen. Rad umdrehen und Wulst auf der anderen Seite von der Felge trennen.



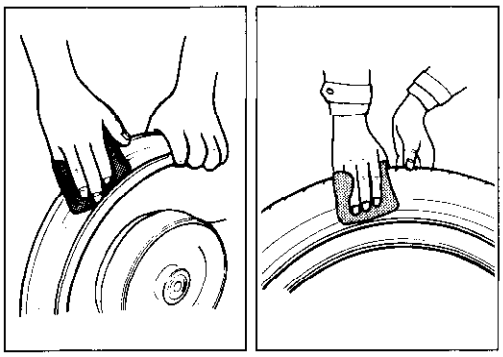
- Felgenführungsroller ⑤ anbringen.
- Felgenschutz ⑥ anbringen und Reifenwulst mit dem Montiereisen ⑦ anheben.



- Montiereisen am Arm festmachen und um die Felge drehen. Diesen vorgang auf der anderen Seite wiederholen.



ÜBERPRÜFUNG



RAD

Gummiteilchen oder Rost vom Rad abwischen und Radfelge überprüfen. Bei Feststellung einer der folgenden Punkte Rad erneuern.

* Verzug oder Riß.
* Kratzer oder Unregelmäßigkeiten an der Wulstauflage.
* Radfelgenschlag (axial und radial) von mehr als 2,0 mm.

REIFEN

Ausgebauten Reifen genau überprüfen und bei Feststellung einer der folgenden Punkte Reifen erneuern, nicht reparieren.

* Loch oder Riß mit einem Durchmesser bzw. einer Gesamtlänge von über 6,0 mm.
* Kratzer oder Riß der Seitenwand.
* Profiltiefe unter 1,6 mm am Vorderreifen und unter 2,0 mm am Hinterreifen.

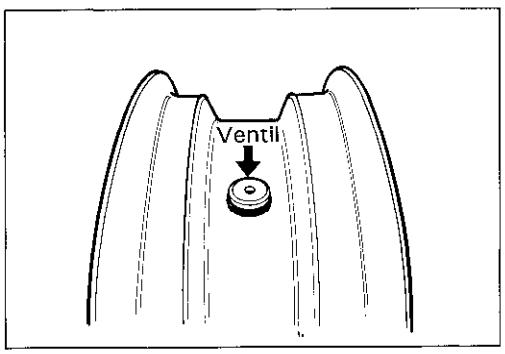
TOOL 09900-20805: Reifenprofillehre

* Schichtenablösung.
* Laufflächenablösung.
* Stark einseitige oder über den ganzen Reifen verteilte Abnutzung.
* Kratzer an der Wulst.
* Karkasse gebrochen.
* Beschädigung vom Rutschen (flache Stellen).
* Unregelmäßigkeiten im Inerlining.

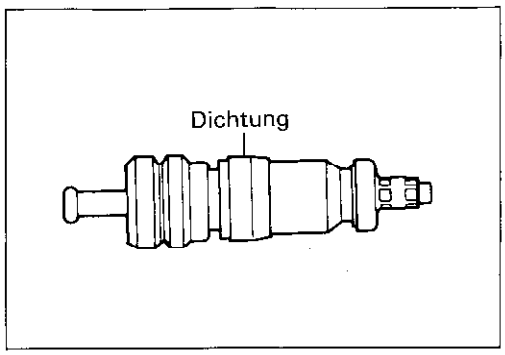
HINWEIS:
Bei Reparatur eines kaputten Reifens Reparaturanweisungen befolgen und nur empfohlene Reparaturmaterialien verwenden.

ÜBERPRÜFUNG DES VENTILS

Nach Abnahme des Reifens von der Felge Ventil überprüfen und erneuern, wenn der Dichtungsgummi Risse oder Kratzer aufweist.



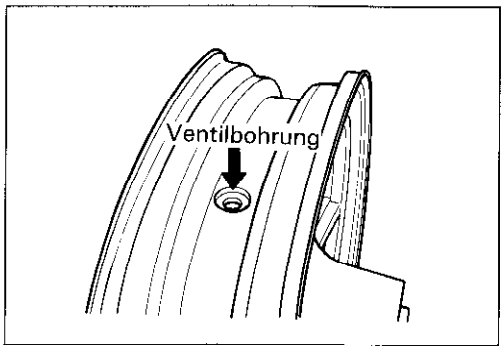
Ausgebauten Ventileinsatz überprüfen und erneuern, wenn der Dichtungsgummi ungewöhnlich verformt oder abgenutzt ist.



EINBAU DES VENTILS

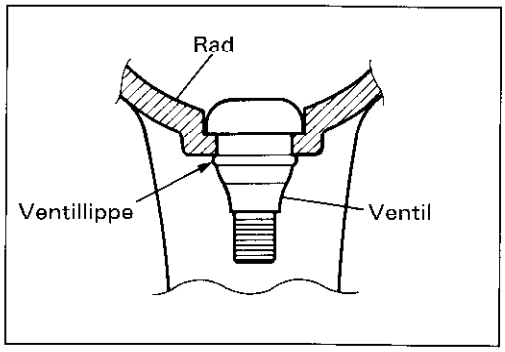
Schmutz oder Rost um die Ventilbohrung abwischen. Dann Ventil in die Felge einsetzen.

HINWEIS:
Zum richtigen Einsetzen des Ventils in das Ventilloch spezielles Reifenschmiermittel oder neutrale Seifenlauge auf Ventil geben.



⚠ ACHTUNG

Ventilgewinde und -dichtung nicht beschädigen.

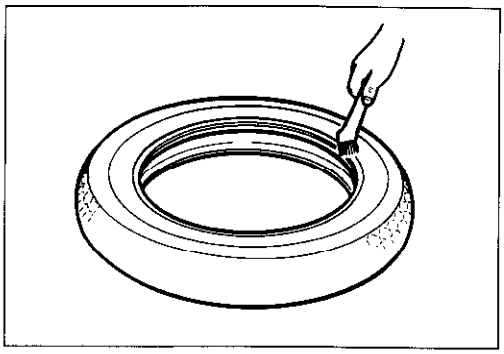


AUFZIEHEN DES REIFENS

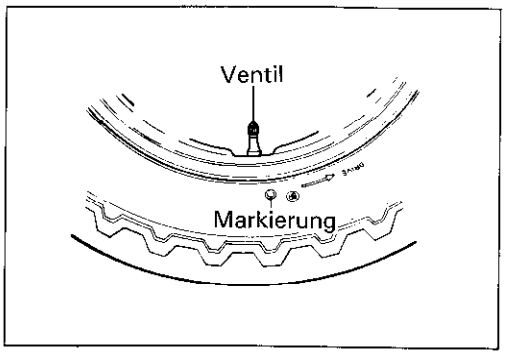
- Spezielles Reifenfett oder gewöhnliche Seifenlauge auf die Reifenwulst streichen.

⚠ ACHTUNG

Nie Schmiere, Öl oder Benzin auf die Reifenwulst bringen.

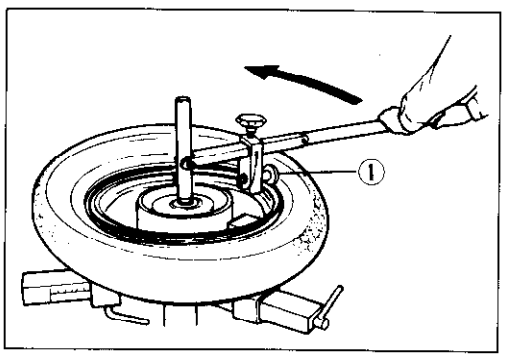


- Beim Aufziehen des Reifens muß der Laufrichtungspfeil in Laufrichtung des Rads zeigen. Auswuchtmarkierung am Reifen auf Ventil ausrichten (siehe Abb.).

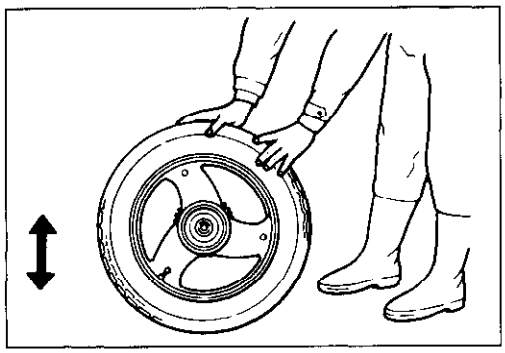


- Wulstroller ① einsetzen.
- Arm um die Felge drehen und Wulst ganz aufziehen. Zuerst die untere, dann die obere Wulst aufziehen.
- Rad vom Reifenwechsler nehmen und Ventileinsatz in den Ventilschaft einsetzen.

HINWIES:
Ventileinsatz vor dem Einsetzen überprüfen.

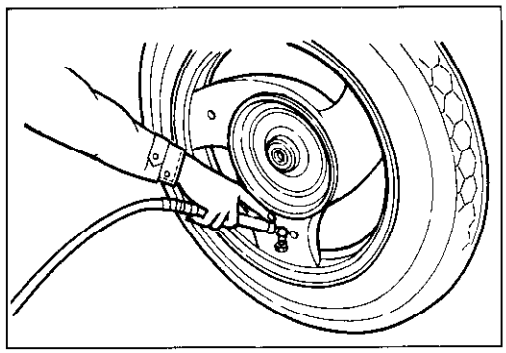


- Reifen einige Male aufspringen lassen und dabei drehen. Dadurch dehnt sich die Wulst nach außen, was das Aufblasen erleichtert.



HINWEIS:
Vor dem Aufblasen nachsehen, ob die Auswuchtmarkierung auch auf den Ventilschaft ausgerichtet ist.

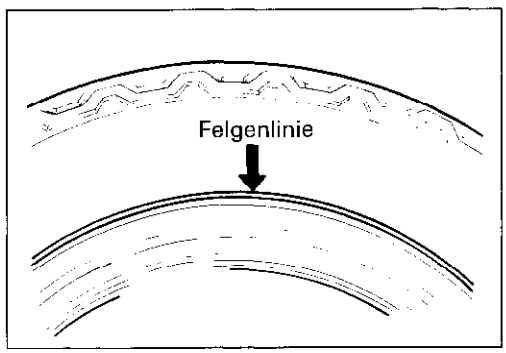
- Reifen aufpumpen.



⚠ WARNUNG

Reifen nicht über 400 kPa (4,0 kg/cm²) aufblasen. Ein platzender Reifen könnte schwere Verletzungen hervorrufen. Beim Aufpumpen nie direkt über dem Reifen stehen.

HINWEIS:
Verlauf der Felgenlinie auf den Reifenseitenwänden überprüfen. Sie muß rundum im gleichen Abstand zur Radfelge sein. Bei unterschiedlichem Abstand zwischen Felgenlinie und Radfelge sitzt die Wulst nicht richtig. Dann Luft ganz aus Reifen lassen und Wulst an beiden Seiten von der Felge trennen. Wulst einfetten und erneut versuchen.



- Sitzt der Reifen richtig auf der Felge, Luftdruck auf empfohlenen Druck bringen. Rad ggf. auswuchten.

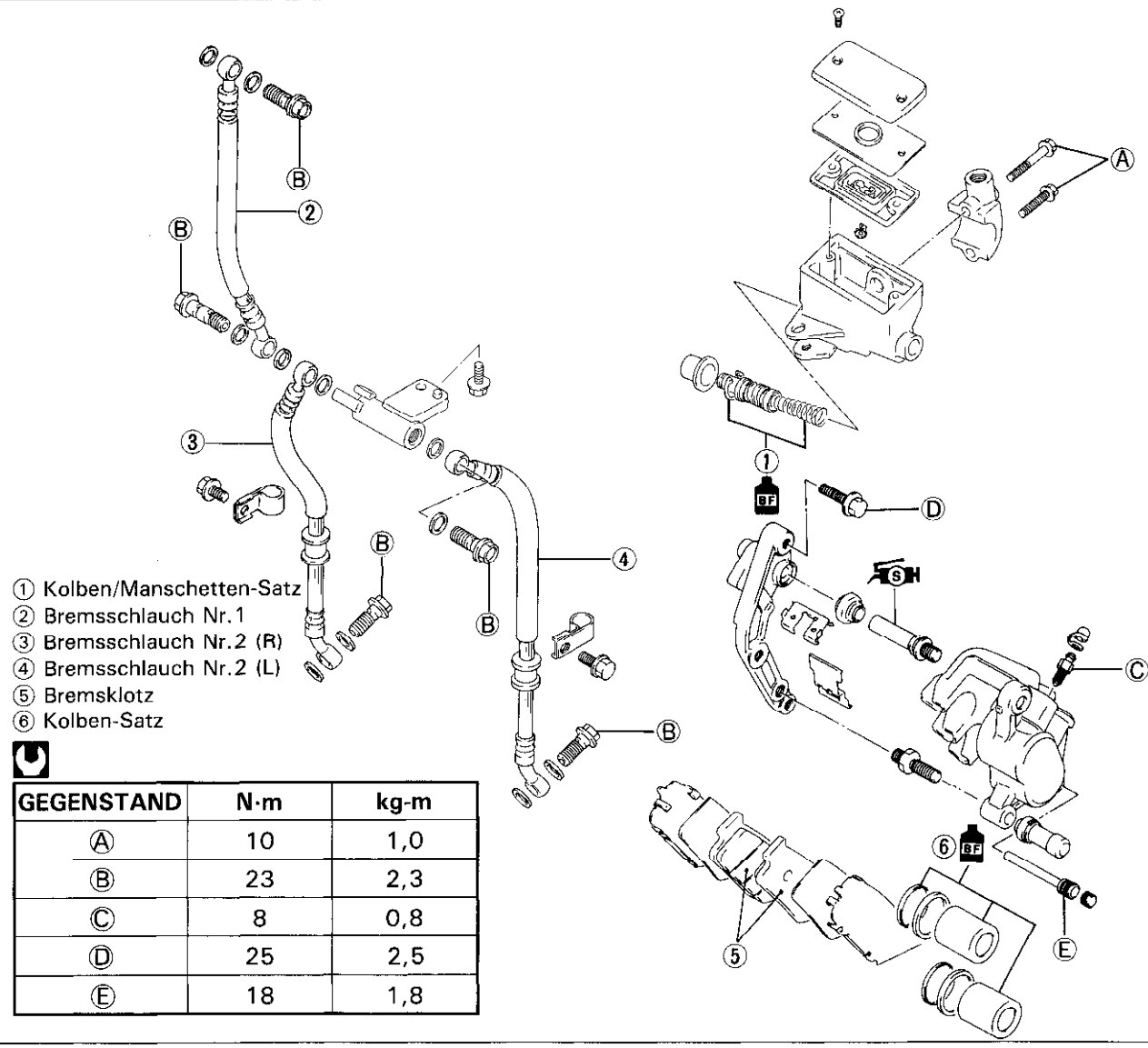
⚠ WARNUNG

- **Einen reparierten Reifen in den ersten 24 Stunden nach der Reparatur nicht über 50 km/h fahren, weil der Flicken möglicherweise noch nicht fest ist.**
- **Mit einem geflickten Reifen nicht über 130 km/h fahren.**

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	225	2,25	225	2,25
HINTEN	250	2,50	250	2,50

VORDERBREMSE



GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	10	1,0
Ⓑ	23	2,3
Ⓒ	8	0,8
Ⓓ	25	2,5
Ⓔ	18	1,8

⚠ WARNUNG

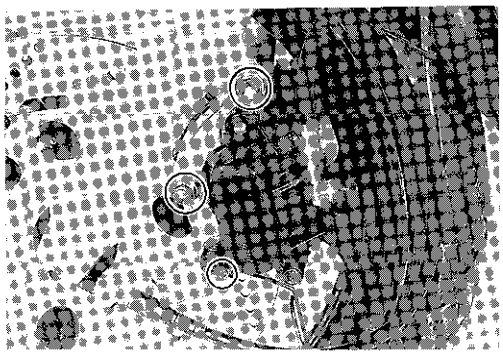
* **Dieses Bremssystem ist mit einer auf Äthylenglycol basierenden Bremsflüssigkeit vom Typ DOT 4 gefüllt. Auf Silikon oder Petroleum basierende Flüssigkeiten dürfen weder verwendet noch mit anderen Bremsflüssigkeiten gemischt werden.**
* **Niemals Bremsflüssigkeit aus alten, gebrauchten oder unverschlossenen Behältern verwendet werden. Keine Bremsflüssigkeit einfüllen, die von vorherigen Wartungsarbeiten übriggeblieben ist oder die für längere Zeit aufgehoben wurde.**
* **Wenn Bremsflüssigkeit gelagert wird, muß der Behälter fest verschlossen und außerhalb der Reichweite von Kindern aufbewahrt werden.**
* **Beim Nachfüllen von Bremsflüssigkeit darauf achten, daß keine Verschmutzung in das System gelangen kann.**
* **Zum Reinigen von Teilen des Bremssystems stets frische Bremsflüssigkeit verwenden. Niemals Lösungsmittel benutzen.**
* **Verschmutzte Bremsscheiben oder Bremsklötze reduzieren die Wirksamkeit der Bremse. Verschmutzte Bremsklötze müssen erneuert und die Bremsscheibe mit einem qualitativ hochwertigen Bremsreinigungsmittel oder neutralen Haushaltsreiniger gesäubert werden.**

⚠ ACHTUNG

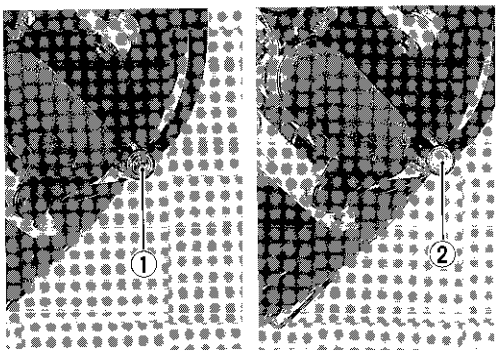
Bremsflüssigkeit ist mit Vorsicht zu behandeln, da sie eine Beschädigung von Lackflächen, Kunststoff- und Gummiteilen verursachen kann.

ERSETZEN DER BREMSKLÖTZE

- Die Befestigungsschrauben und die Schraube der Tachometerwellen-Führung (am linken Bremssattel) herausdrehen, dann den Bremssattel abnehmen.

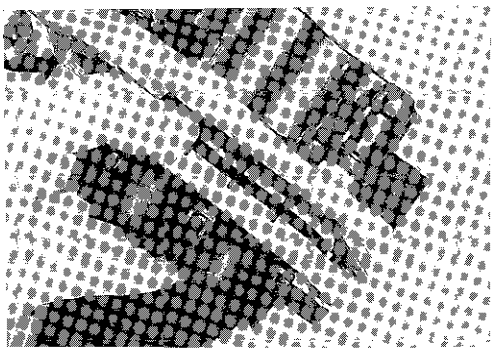


- Die Abdeckkappe ① der Bremsklotz-Befestigungsschraube entfernen.
- Die Befestigungsschraube ② herausdrehen, dann die Bremsklötze abnehmen.



⚠ACHTUNG

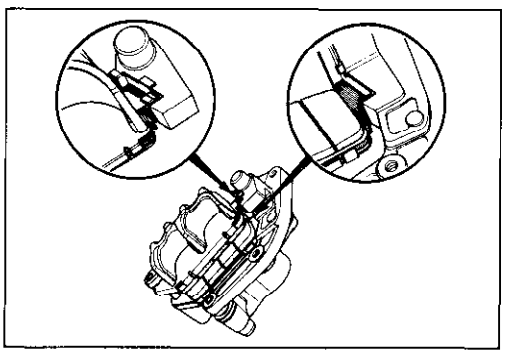
*** Bei abgenommenen Bremsklötzen niemals den Bremshebel betätigen.**
*** Die Bremsklötze müssen stets im Satz ersetzt werden, da andernfalls das Bremsverhalten nachteilig beeinflußt wird.**



- Die neuen Bremsklötze montieren.

⚠WARNUNG

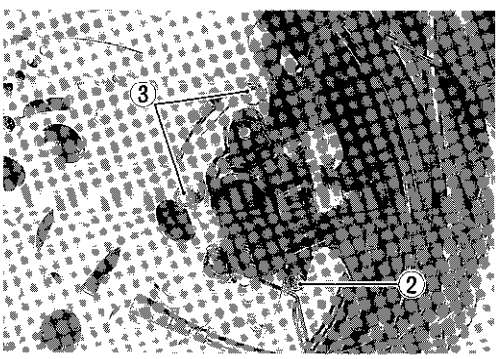
Sich vergewissern, daß die Bremsklötze korrekt in die Führungsplatte eingepaßt wurden, wie in der Abbildung gezeigt.



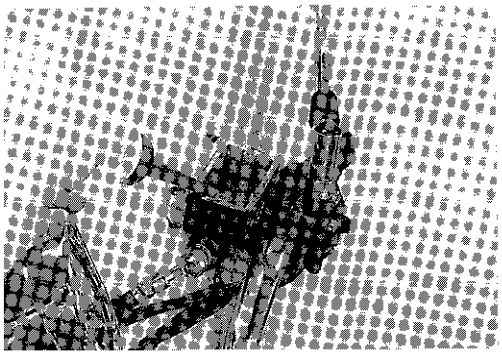
HINWEIS:
Nach dem Ersetzen der Bremsklötze ist der Bremshebel einige Male zu betätigen, um die Bremsklötze einzupassen; danach den Bremsflüssigkeitsstand überprüfen.

- Die Befestigungsschraube ② der Bremsklötze und die Bremssattel-Befestigungsschraube ③ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Bremsklotz-Befestigungsschraube ② : 18 N·m (1,8 kg-m)
Bremssattel-Befestigungsschraube ③ : 25 N·m (2,5 kg-m)

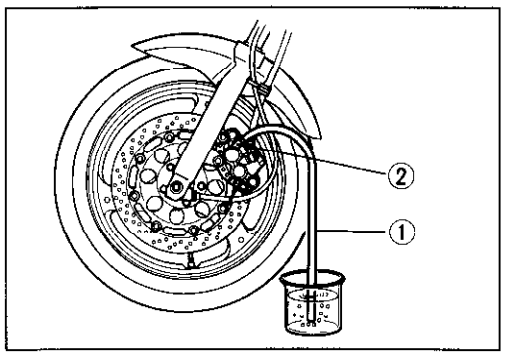


ERSETZEN DER BREMSFLÜSSIGKEIT



- Das Motorrad auf ebenem Boden abstellen und den Lenker in Geradeausstellung bringen.
- Den Deckel und die Membran des Hauptbremszylinder-Reservoirs abnehmen.
- So viel wie möglich der alten Bremsflüssigkeit absaugen.
- Das Reservoir mit frischer Bremsflüssigkeit füllen.

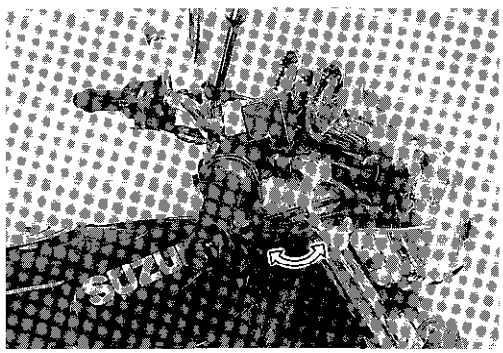
BF Spezifikation und Klassifikation: DOT 4



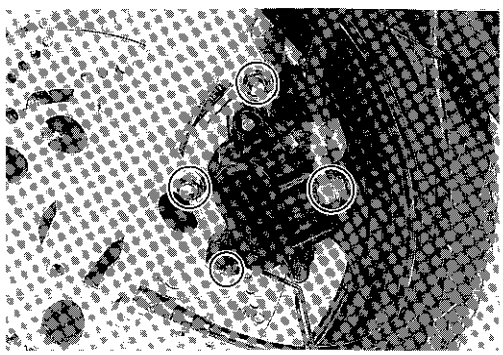
- Einen durchsichtigen Plastikschlauch ① am Entlüftungsventil ② anbringen, dann das Ende des Schlauchs in einen Behälter einlegen.
- Das Entlüftungsventil lösen, dann den Bremshebel solange betätigen, bis keine Bremsflüssigkeit mehr aus dem Entlüftungsventil austritt.
- Das Entlüftungsventil zudrehen und den Plastikschlauch abziehen. Das Reservoir mit frischer Bremsflüssigkeit bis zur oberen Kante des Prüffensters auffüllen.

⚠ ACHTUNG

Die im Bremssystem enthaltene Luft muß restlos entfernt werden. (siehe Seite 2-14.)



AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS



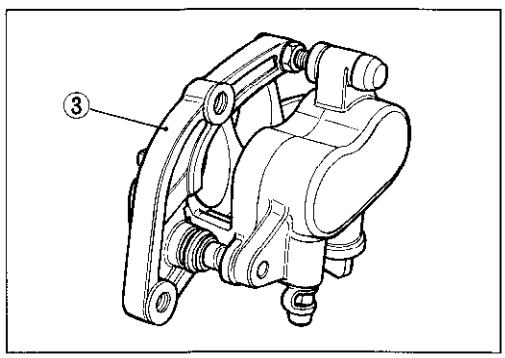
- Anschlußschraube lösen und Bremsleitung von Bremssattel abnehmen. Bremsflüssigkeit in einem geeigneten Behälter auffangen.
- Die Befestigungsschrauben und die Schraube der Tachometerwellen-Führung (am linken Bremssattel) herausdrehen, dann den Bremssattel abnehmen.

⚠ ACHTUNG

Nie von der vorigen Wartung übriggebliebene und über einen längeren Zeitraum aufbewahrte Bremsflüssigkeit wiederverwenden.

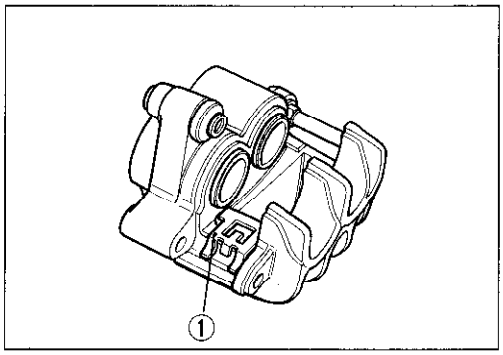
⚠ WARNUNG

Auslaufende Bremsflüssigkeit beeinträchtigt ein sicheres Fahren und entfärbt lackierte Flächen. Bremsleitungen und Leitungsanschlüsse auf Risse und auslaufendes Öl überprüfen.



- Die Bremsklötze ausbauen.
- Den Bremssattelhalter ③ abnehmen.

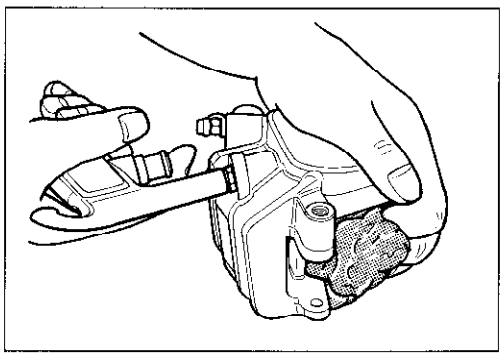
- Die Feder ① abnehmen.



- Einen Lappen über den Kolben legen, damit er nicht herausspringt, und Kolben mit Druckluft herausdrücken.

⚠ACHTUNG

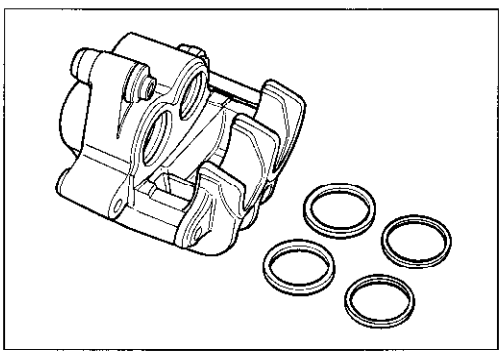
Nicht Hochdruckluft verwenden, um den Kolben nicht zu beschädigen.



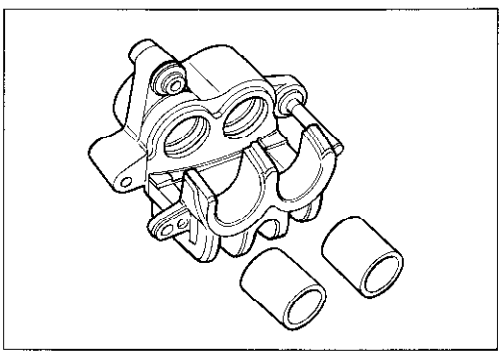
- Staubdichtungen und Kolbendichtungen entfernen.

⚠ACHTUNG

Um eine spätere Undichtigkeit zu vermeiden, dürfen die Staubdichtringe und Kolbendichtringe nicht wiederverwendet werden.



ÜBERPRÜFUNG DES BREMSSATTELS



BREMSSATTEL

Bohrungswandung des Bremssattels auf Scharten, Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.

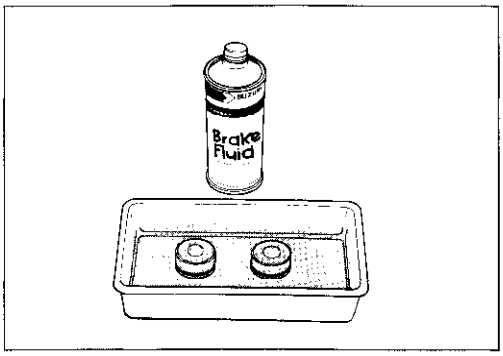
KOLBEN

Kolbenoberfläche auf Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.

GUMMITEILE

Alle ausgebauten Gummiteile muß durch Neuteile ersetzt werden.

WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS



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

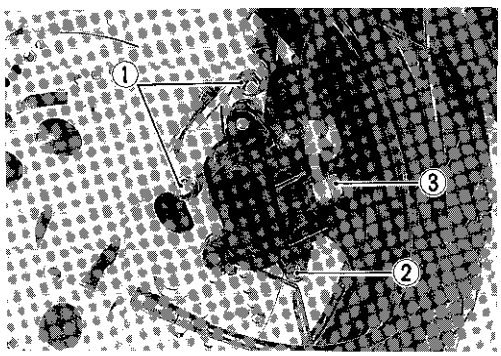
- Die Bohrungen des Bremssattels und die Kolben mit der vorgeschriebene Bremsflüssigkeit auswaschen. Die Nuten der Staubdichtringe und Kolbendichtringe sind besonders sorgfältig zu reinigen.

BF Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

⚠ ACHTUNG

- **Alle Komponenten des Bremssattels sind vor dem Zusammenbau mit frischer Bremsflüssigkeit zu säubern.**
- **Nach der Reinigung der Komponenten die Bremsflüssigkeit nicht abwischen.**
- **Zur Reinigung der Teile die vorgeschriebene Bremsflüssigkeit verwenden. Niemals andere Arten von Bremsflüssigkeit oder Lösungsmittel wie Benzin, Kerosin usw. benutzen.**
- **Die Staubdichtringe und Kolbendichtringe sind beim Zusammenbau stets durch Neuteile zu ersetzen. Beide Dichtringe vor dem Einbau mit Bremsflüssigkeit versehen.**

- Jede Schraube im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.



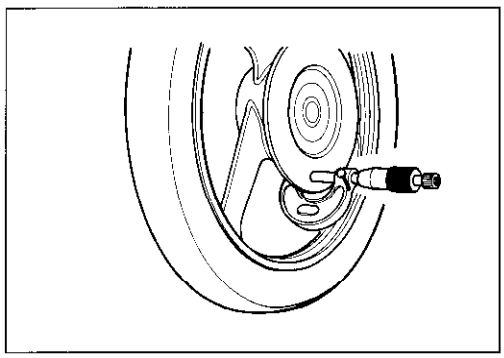
Befestigungsschraube ① für vorderen Bremssattel: 25 N·m (2,5 kg-m)
Bremsklotz-Halteschraube ② : 18 N·m (1,8 kg-m)
Anschlußschraube ③ für Bremsschlauch: 23 N·m (2,3 kg-m)

HINWEIS:
Vor dem Einbau des Bremssattels Kolben ganz in den Bremssattel schieben.

⚠ ACHTUNG

Nach Wiederzusammenbau des Bremssattels Bremsanlage entlüften. (siehe Seite 2-14.)

ÜBERPRÜFUNG DER BREMSSCHEIBE

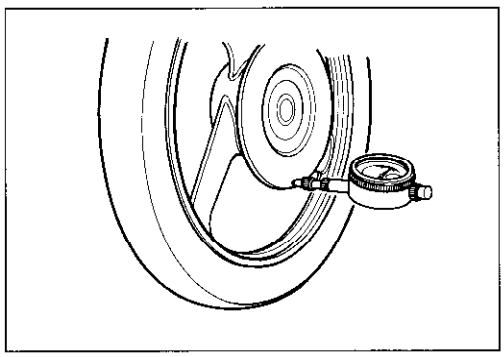


- Vorder- und Hinterrad ausbauen. (siehe Seite 5-3 und 5-34.)

Die Bremsscheibe visuell auf Risse und andere Schäden überprüfen.
Die Dicke mit einem Mikrometer messen.
Wenn ein Defekt festgestellt wird oder die gemessene Dicke unter der Verschleißgrenze liegt, muß die Bremsscheibe ersetzt werden.

Verschleißgrenze
Vordere Bremsscheibe : 4,0 mm
Hintere Bremsscheibe : 4,5 mm

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



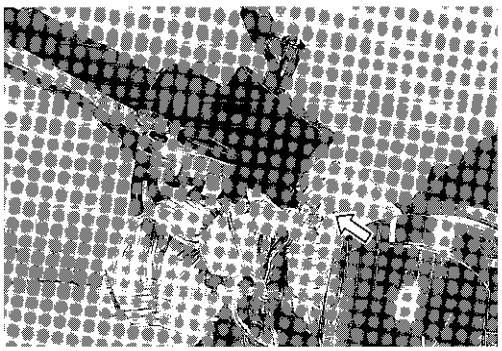
Den Schlag mit Hilfe einer Meßuhr bestimmen.
Wenn der gemessene Wert über der Verschleißgrenze liegt, muß die Bremsscheibe ersetzt werden.

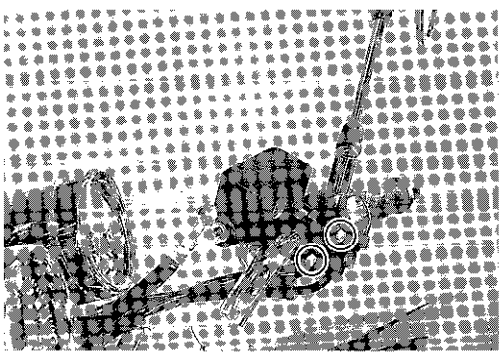
Verschleißgrenze
Vordere und hintere Bremsscheibe : 0,3 mm

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

- Scheibe ausbauen. (siehe Seite 5-4 und 5-35.)
- Scheibe einbauen. (siehe Seite 5-5 und 5-37.)

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS





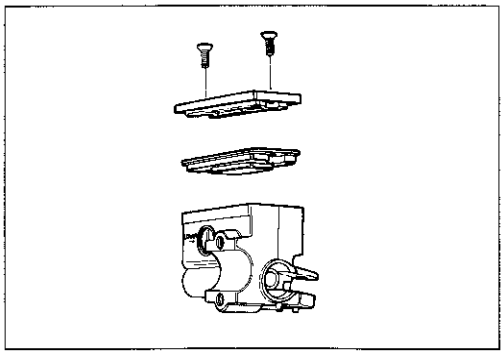
- Einen Lappen unter die Anschlußschraube am Hauptbremszylinder legen, um herabfallende Tropfen der Bremsflüssigkeit aufzufangen. Dann Anschlußschraube lösen und Anschluß Bremsschlauch/Hauptbremszylinder trennen.

⚠ ACHTUNG

Auf ein Teil des Motorrads verschüttete Bremsflüssigkeit sofort vollständig abwischen. Die Flüssigkeit reagiert chemisch mit Lack, Kunststoff, Gummi usw. und beschädigt sie stark.

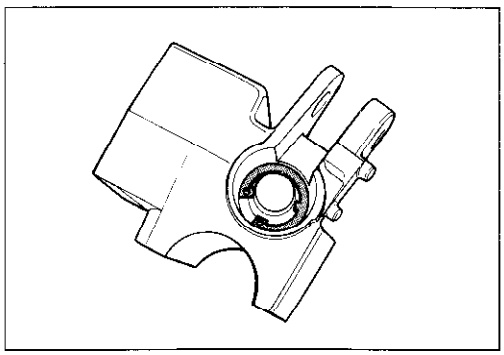
- Kabel zum Vorderbemslichtschalter abnehmen.
- Hauptbremszylinderkomplett ausbauen.

- Den Bremshebel und den Bremsleuchtenschalter abnehmen.
- Den Reservoirdeckel und die Membran abnehmen.
- Die Bremsflüssigkeit ablassen.



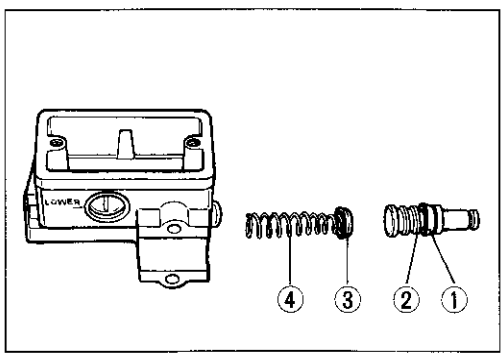
- Die Gummikappe abnehmen und den Sprengring entfernen.

09900-06108: Sprengringzange



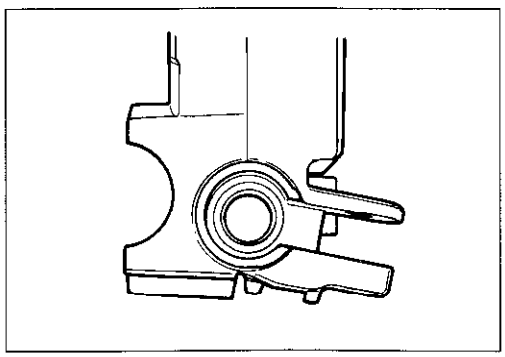
- Kolben/Zweite Pfanne, Erste Pfanne und Feder entfernen.

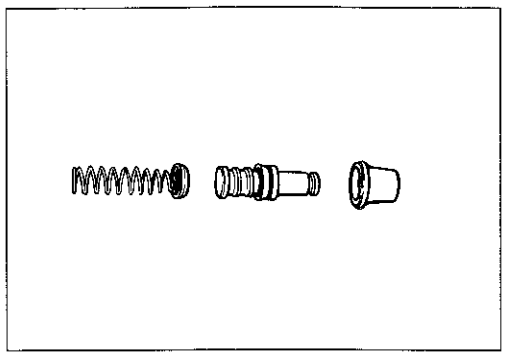
① Zweite Pfanne
② Kolben
③ Erste Pfanne
④ Rückzugfeder



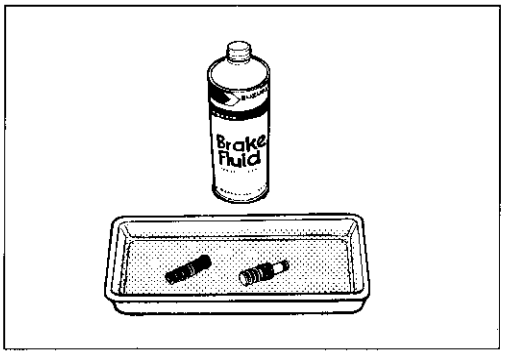
ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS

Hauptbremszylinderbohrung auf Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.
Kolbenoberfläche auf Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.
Erste Pfanne, Zweite Pfanne und Staubdichtung auf Verschleiß oder Beschädigung überprüfen.





WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS



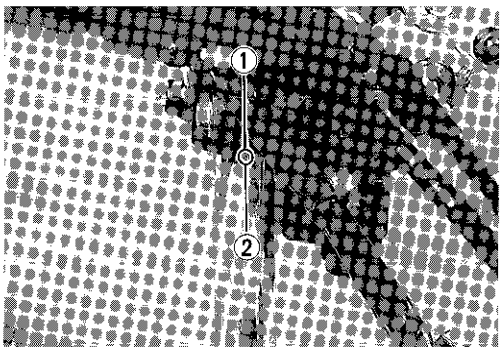
Hauptbremszylinder in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

⚠ ACHTUNG

*** Hauptbremszylinderteile vor dem Wiederzusammenbau mit frischer Bremsflüssigkeit waschen. Nie Teile mit Reinigungslösung oder Benzin washen.**
*** Die Komponenten nicht mit einem Lappen abwischen.**
*** Bremsflüssigkeit in Zylinderbohrung und alle darin einzusetzenden Teile geben.**

BF Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

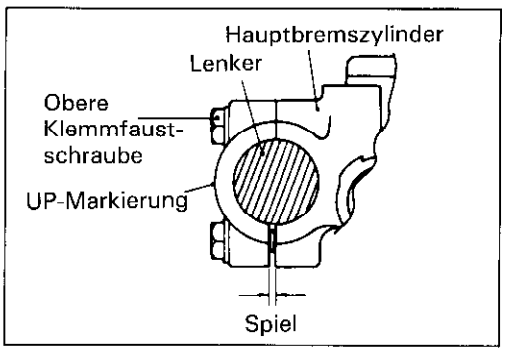
- Bei Einbau des Hauptbremszylinders am Lenker Paßfläche ① am Hauptbremszylinderhalter auf Ankörnung ② am Lenker ausrichten und obere Klemmfaustschraube anziehen (siehe Abb.).



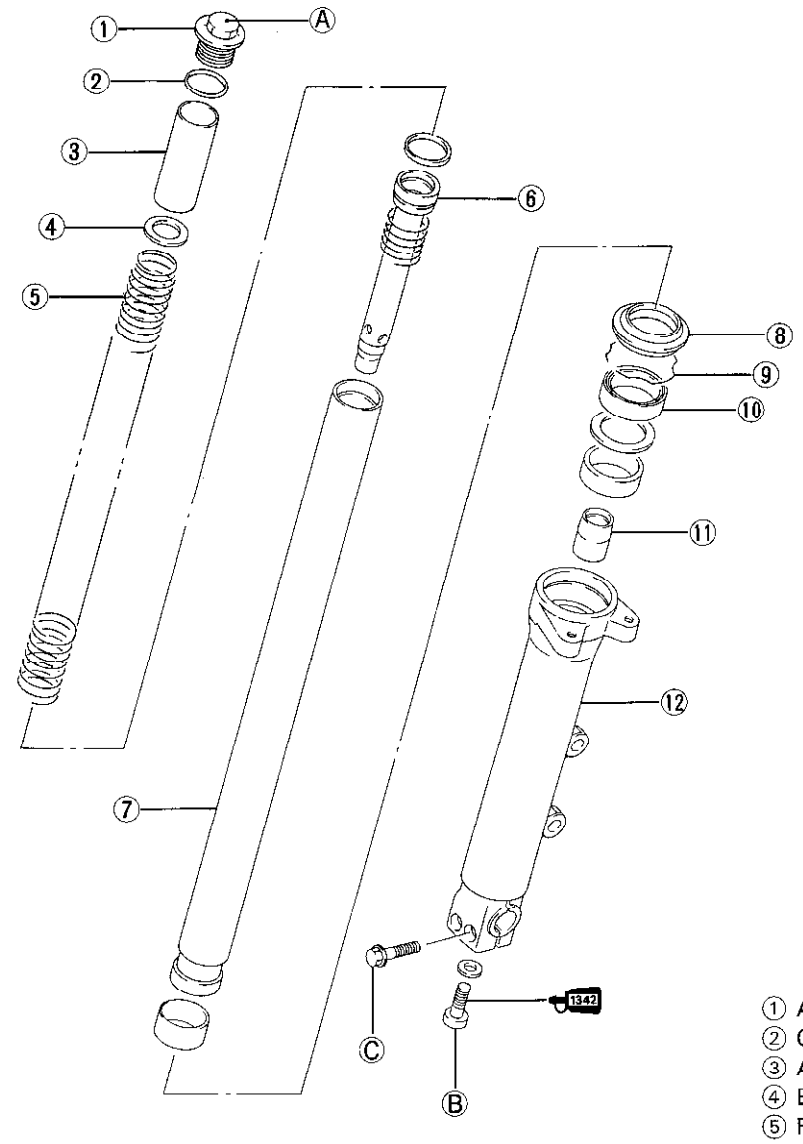
Befestigungsschraube für Hauptbremszylinder: 10 N·m (1,0 kg-m)

⚠ ACHTUNG

Nach dem Zusammenbauen des Hauptbremszylinders Bremsanlage entlüften. (siehe Seite 2-14.)



TELESKOPGABEL

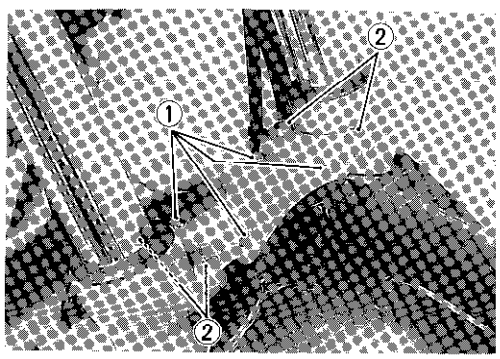


GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	23	2,3
Ⓑ	30	3,0
Ⓒ	23	2,3

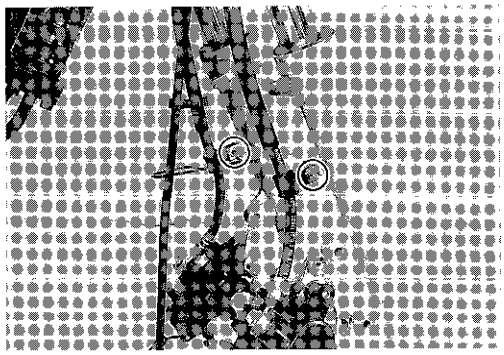
① Abschlußschraube
② O-Ring
③ Abstandsstück
④ Beilagscheibe
⑤ Feder
⑥ Dämpfer
⑦ Innenrohr
⑧ Staubdichtring
⑨ Anschlagring
⑩ Öldichtring
⑪ Verschlußstopfen
⑫ Außenrohr

AUSBAU UND ZERLEGUNG

- Das Vorderrad ausbauen. (siehe Seite 5-3.)
- Die vier Schrauben ① herausdrehen, dann den vorderen Kotflügel abnehmen.
- Die vier Schrauben ② herausdrehen, dann die Verstrebung des vorderen Kotflügels abnehmen.

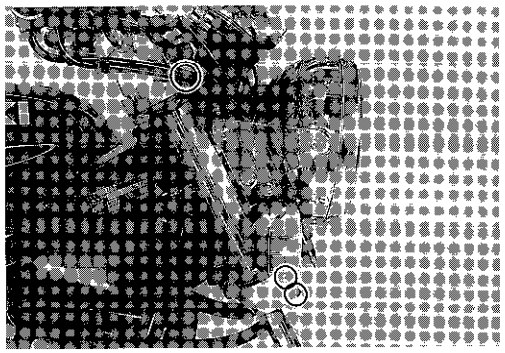


- Die Bremsschlauchklammern zusammen mit der Tachometerwellen-Führung abnehmen.

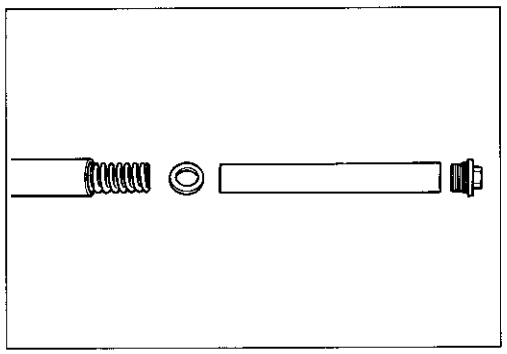


- Die oberen und unteren Klemmschrauben der Teleskopgabel lösen, dann die Teleskopgabel ausbauen.

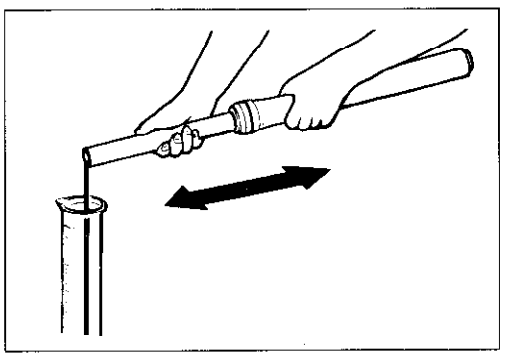
HINWEIS:
Die Abschlußschraube der Teleskopgabel etwas lösen, um eine spätere Zerlegung der Gabel zu erleichtern.



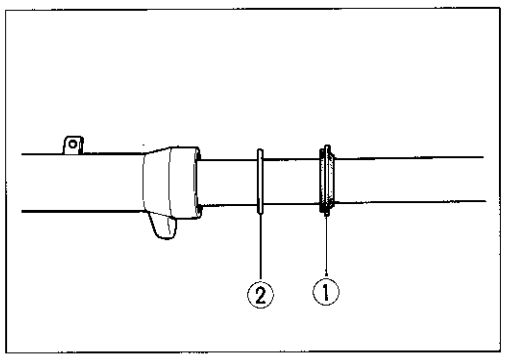
- Die Abschlußschraube, das Abstandsstück, die Unterlegscheibe und die Feder entfernen.



- Die Gabel umdrehen und mehrere Male auf- und abbewegen, um das Gabelöl restlos herauszudrücken.
- Die Gabel einige Minuten in umgedrehtem Zustand belassen, bis das Gabelöl herausgelaufen ist.

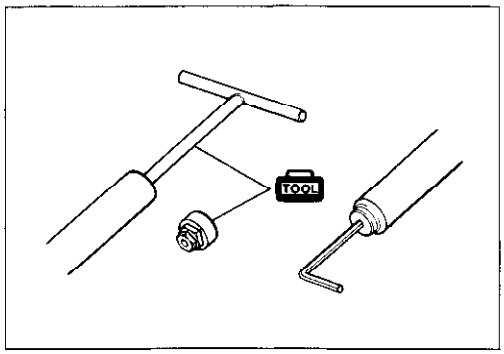


- Die Staubabdeckung ① und den Anschlagring ② entfernen.



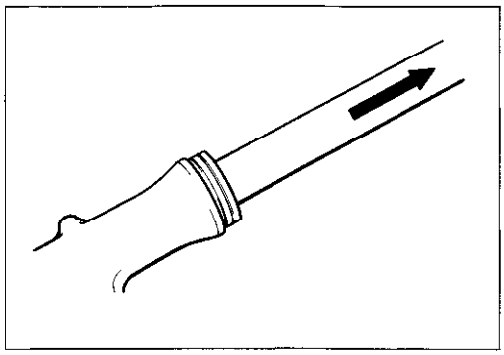
- Die Schraube der Dämpferstange mit Hilfe eines 8-mm-Sechskantschlüssel und Spezialwerkzeug abnehmen.
- Die Dämpferstange mit dem Zylinder herausziehen.

09940-34520: T-Griff
09940-34592: Aufsatz G



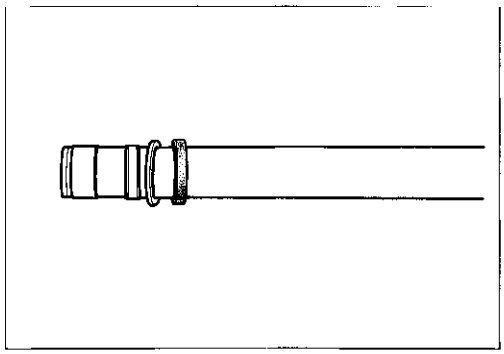
- Standrohr langsam herausziehen und Öldichtung entfernen.

HINIWEIS:
Rohrinnenseite nicht beschädigen.



⚠ ACHTUNG

LAGERMETALL in Gleit- und Standrohr beim Zusammenbau der Teleskopgabel zusammen mit Öl- und staubdichtung erneuern.

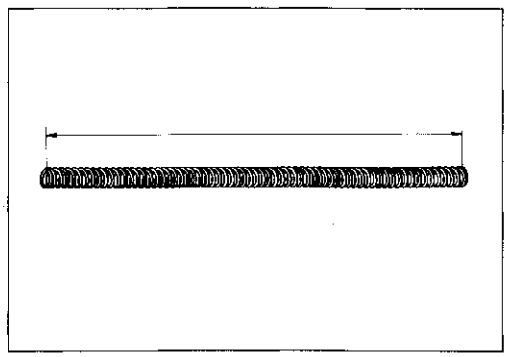


ÜBERPRÜFUNG

GABELFEDER

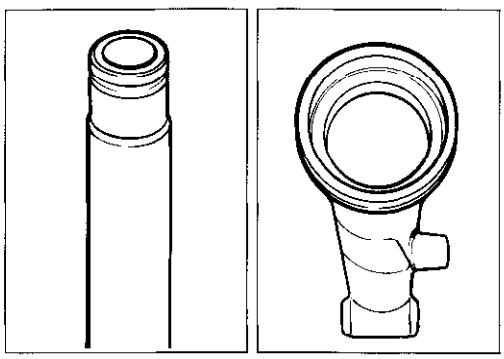
Länge der unbelasteten Gabelfeder messen. Liegty sie unter der Verschleißgrenze, Feder erneuern.

Verschleißgrenze: 303 mm



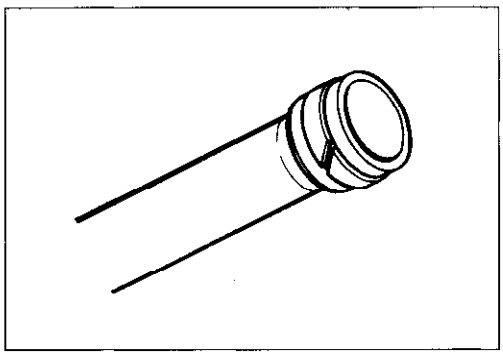
STAND- UND GLEITROHR

Gleitfläche von Stand- und Gleitrohr auf Scharten überprüfen.



DÄMPFERSTANGENRING

Den Dämpferstangenring auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen.

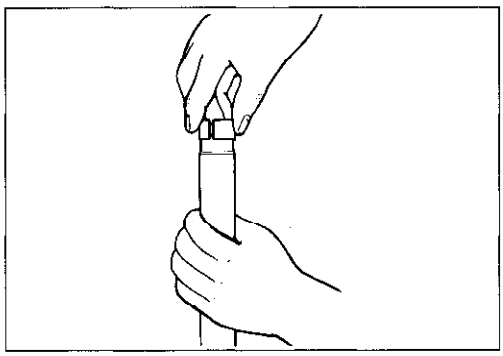


WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

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

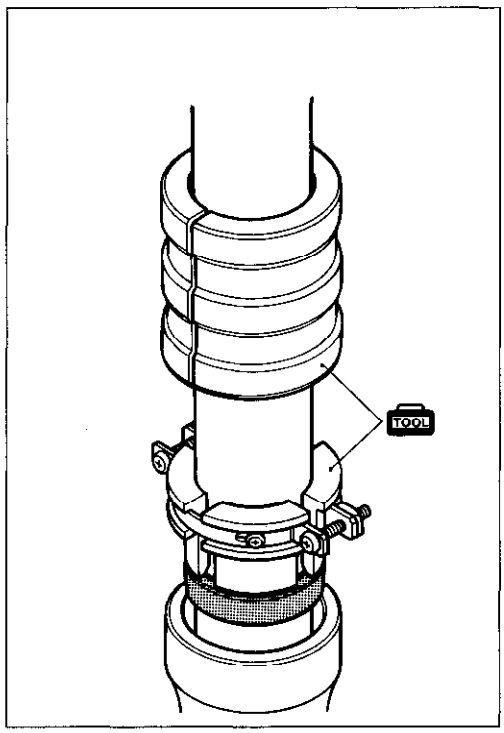
LAGERMETALLE UND DICHTUNGEN

- Standrohr senkrecht halten, Lagermetallnut säubern und LAGERMETALL von Hand einsetzen (siehe Abb.).



- Das Gleitstück des Außenrohrs ①, die Unterlegscheibe ② und den Öldichtring ③ mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einbauen.

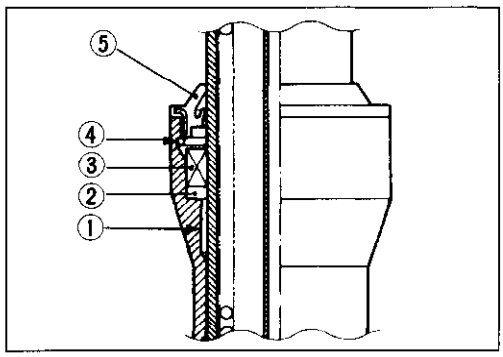
TOOL 09940-52860: Teleskopgabel-Öldichtungseinsetzer



⚠ACHTUNG

Besondere Vorsicht ist beim Zusammenbau geboten, damit die mit Teflon beschichtete Gleitfläche des Lagermetalls nicht beschädigt wird.

- Den Anschlagring der Öldichtung ④ montieren.



⚠ACHTUNG

Sich vergewissern, daß der Anschlagring der Öldichtung korrekt eingepaßt ist.

- Die Staubabdeckung ⑤ anbringen.

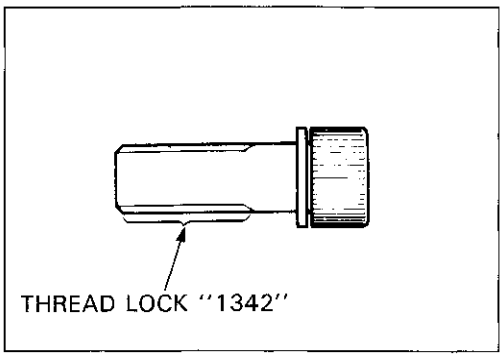
DÄMPFERSTANGENSCHRAUBE

THREAD LOCK "1342" auf die Dämpferstangenschraube geben und diese mit einem 8 mm-Sechskantschlüssel im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

99000-32050: THREAD LOCK "1342"

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

09940-34520: T-Griff
09940-34592: Aufsatz G



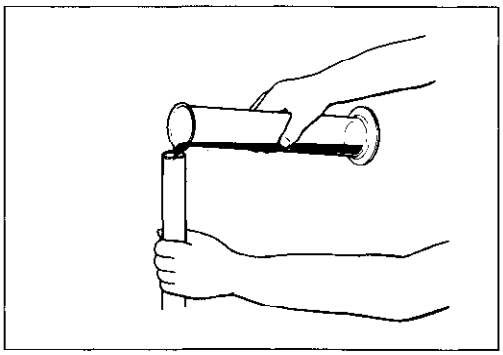
GABELÖL

- Das vorgeschriebene Gabelöl in das Innenrohr einfüllen.

Gabelölsorte: Gabelöl #10

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

Gabelölfüllmenge (je Holm): 521 ml

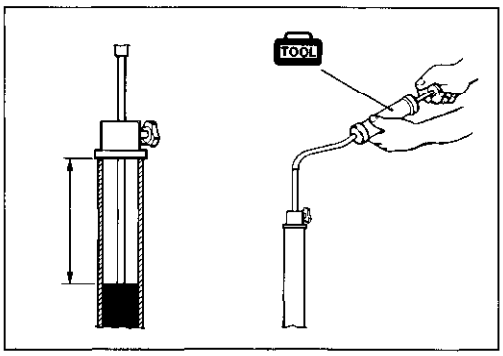


- Die Vordergabel senkrecht halten, dann den Gabelölstand mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einregulieren.

09943-74111: Gabelölstandmesser

Gabelölstand: 97 mm

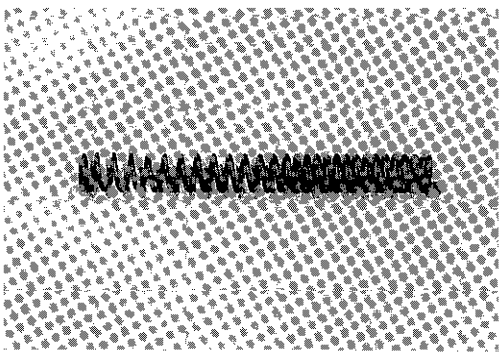
HINWEIS:
Beim Einregulieren des Gabelölstands muß die Gabelfeder herausgenommen und das Innenrohr vollkommen zusammengedrückt werden.



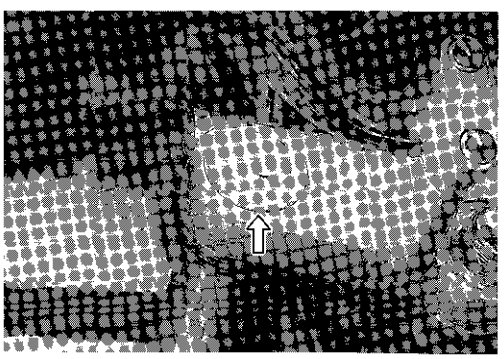
GABELFEDER

- Die Feder so einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.

HINWEIS:
Die engeren Windungen der Feder müssen nach oben zeigen.



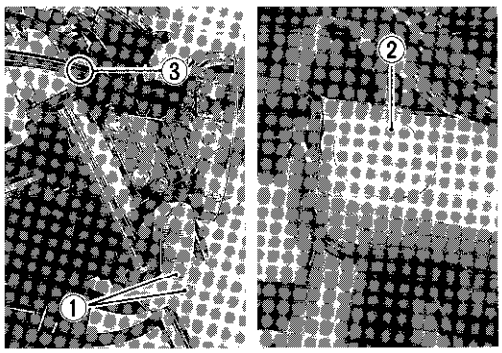
- Beim Zusammenbau der Teleskopgabel ist die obere Kante des Innenrohrs mit der Oberkante der oberen Gabelbrücke auszurichten.

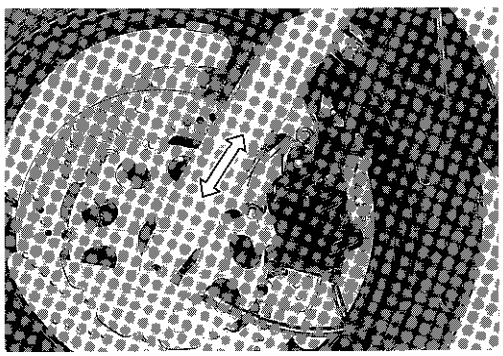


• Schraube wie vorgeschrieben anziehen.

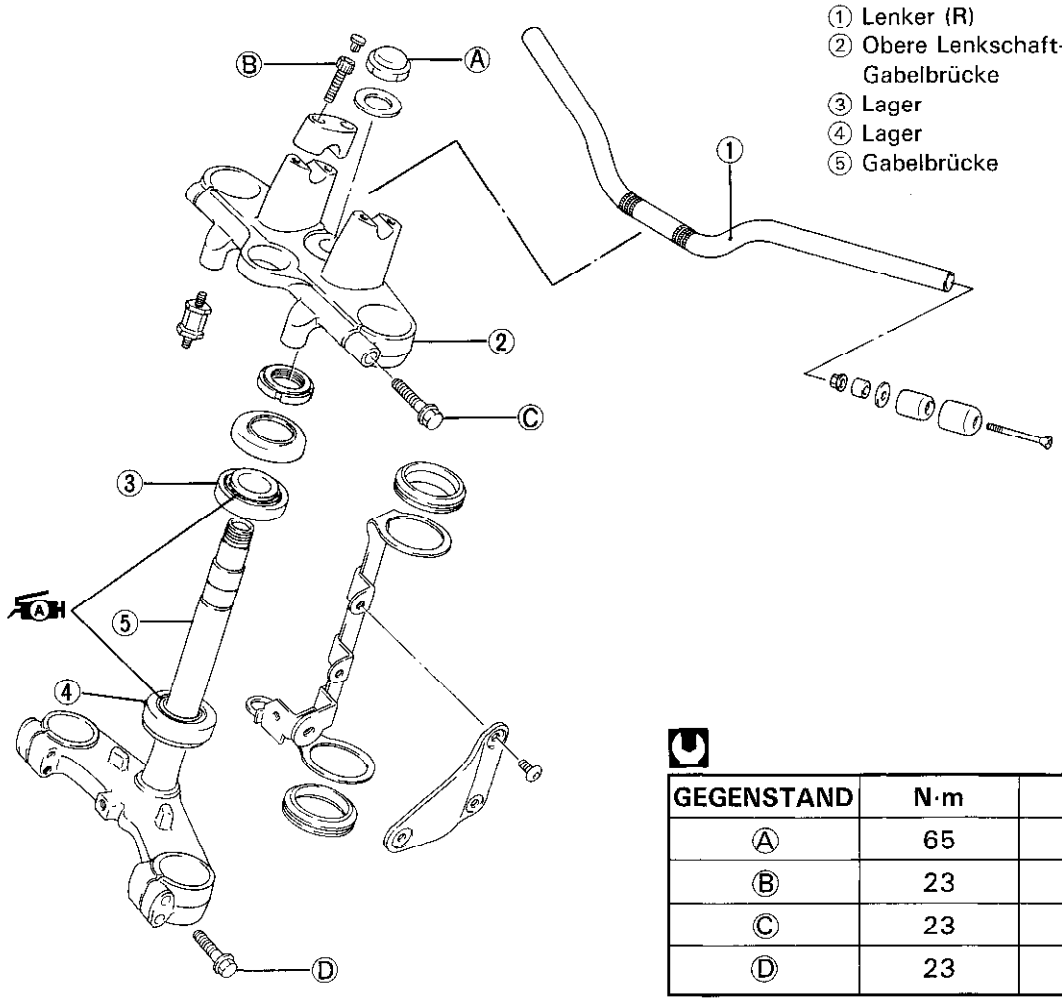
Gegenstand	N·m	kg-m
① Schraube an der unteren Gabelbrücke	23	2,3
② Gabelkappe	23	2,3
③ Schraube an der oberen Gabelbrücke	23	2,3

HINWEIS:
Bevor die Befestigungsschrauben der Kotflügelverstrebung festgezogen werden, muß die Teleskopgabel vier- oder fünfmal auf- und abbewegt werden.





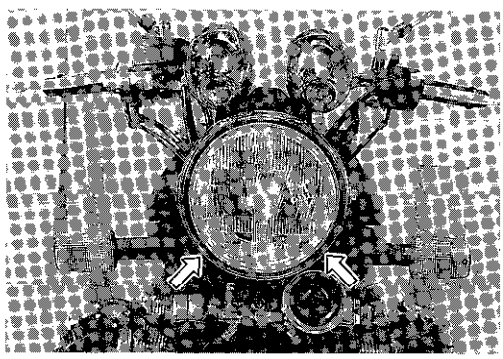
LENKUNG



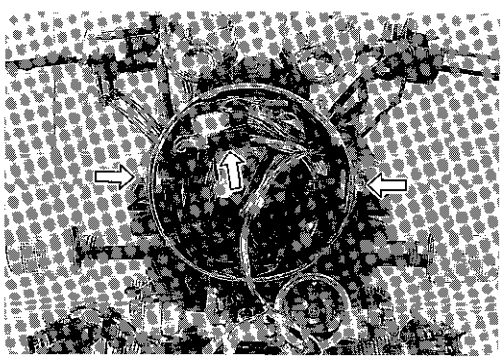
GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	65	6,5
Ⓑ	23	2,3
Ⓒ	23	2,3
Ⓓ	23	2,3

AUSBAU UND ZERLEGUNG

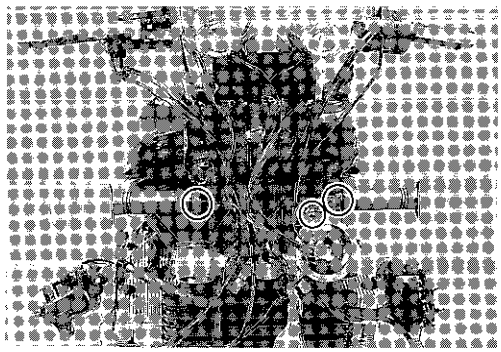
- Vorderrad ausbauen. (siehe Seite 5-3.)
- Teleskopgabel ausbauen. (siehe Seite 5-21.)
- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann den Scheinwerfer ausbauen.



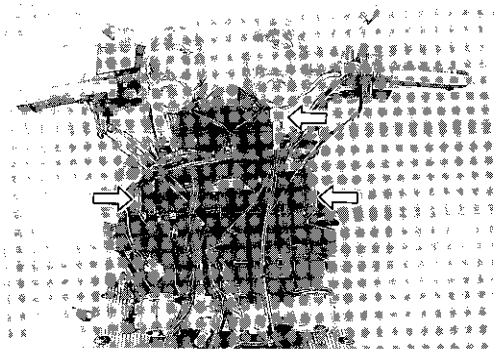
- Die Kabelstecker abziehen.
- Das Scheinwerfergehäuse abnehmen.



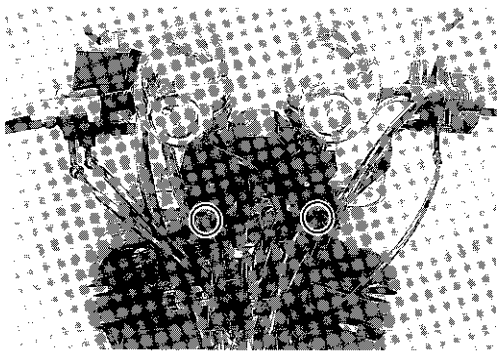
- Die Hupe und die Blinkleuchten abnehmen.



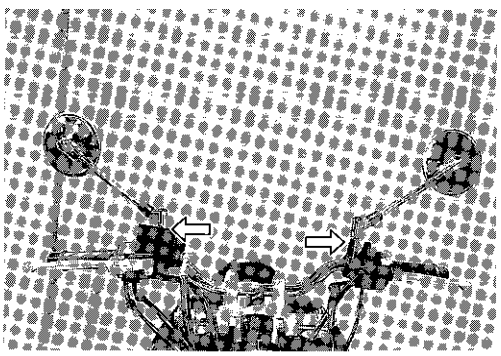
- Die Tachometerwelle und die Halter des Scheinwerfergehäuses abnehmen.



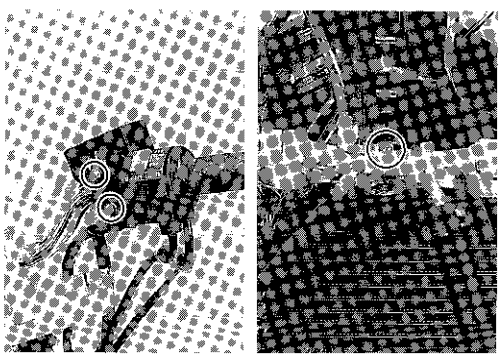
- Den Tachometer ausbauen.



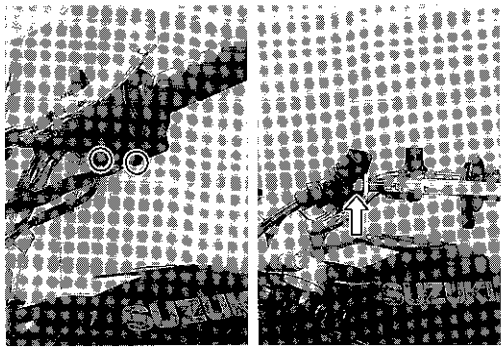
Die Rückspiegel abnehmen.



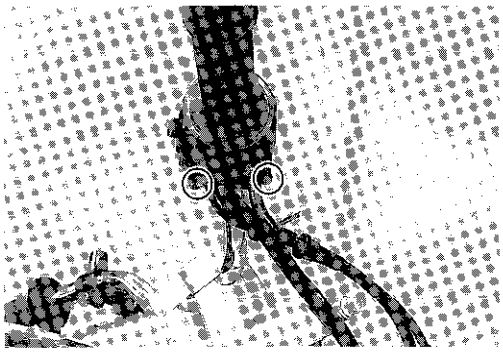
- Den vorderen Hauptbremszylinder mit den Bremssätteln ausbauen.



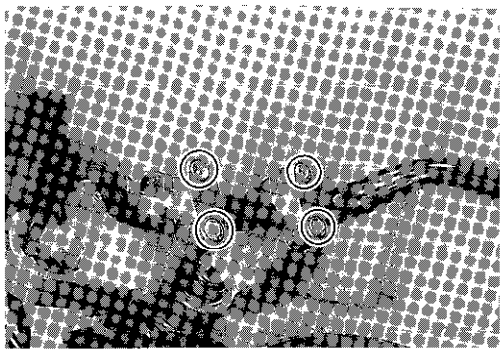
- Den linken Lenkerschalter ausbauen.
- Den Kupplungszug aushängen.



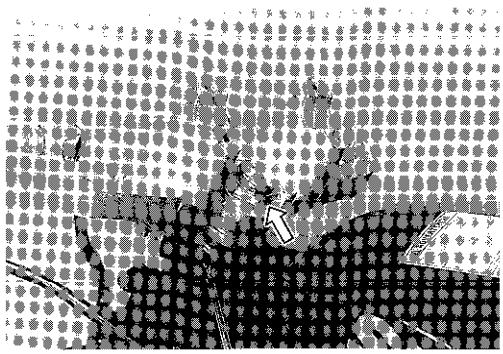
- Das Lenkergewicht abnehmen.
- Den rechten Lenkerschalter ausbauen.



- Die Kappen und Klemmschrauben der Lenkerhalterungen entfernen, dann die Lenkerhälften abnehmen.



- Die Mutter entfernen, dann die obere Lenkschaft-Gabelbrücke ausbauen.

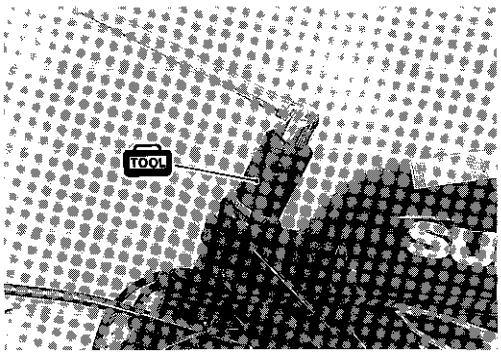


- Lenkkopfmutter mit Spezialwerkzeug entfernen.

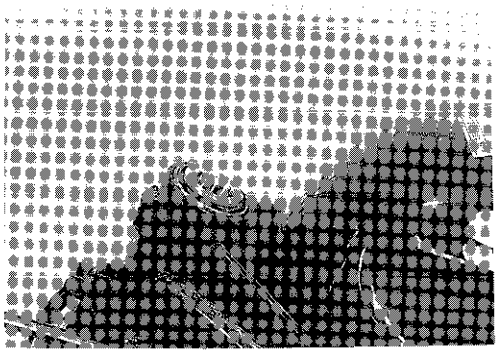
TOOL **09940-14911: Schlüssel Lenkkopfmutter**

- Untere Gabelbrücke herausziehen.

HINWEIS:
Untere Gabelbrücke mit der Hand festhalten, damit sie nicht herabfällt.



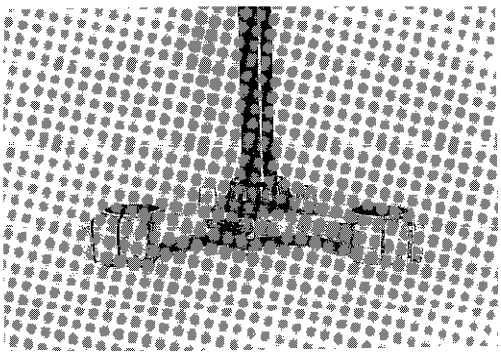
- Oberes Lenkkopflager entfernen.



ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

Ausgebaute Teile auf folgende Unregelmäßigkeiten überprüfen:

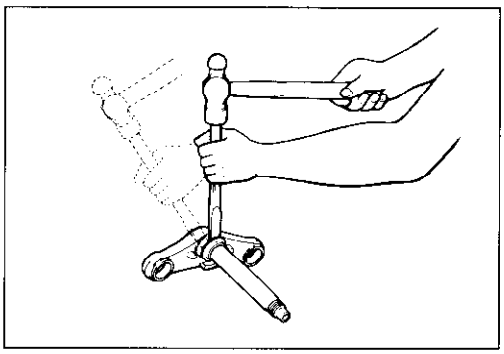
* Lenkerverzug
* Verschleiß und Brinellierung des Lagerkranzes
* Verschleiß oder Beschädigung des Lagers
* Ungewöhnliche Lagergeräusche
* Verwindung der Lenksäule



- Das untere Lenkschaftlager mit einem Meißel herausschlagen.

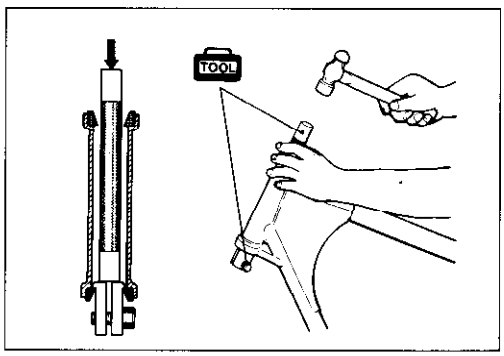
⚠ ACHTUNG

Ausgebautes Lager erneuern.



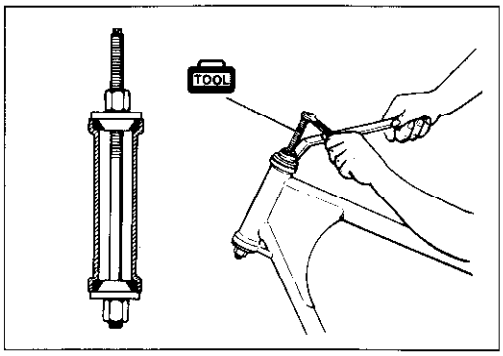
- Lenkkopflagerkranz oben und unten mit Spezialwerkzeug heraustreiben.

09941-54911: Lagerlaufringabziehen
09941-74910: Lenklagereinsetzer



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

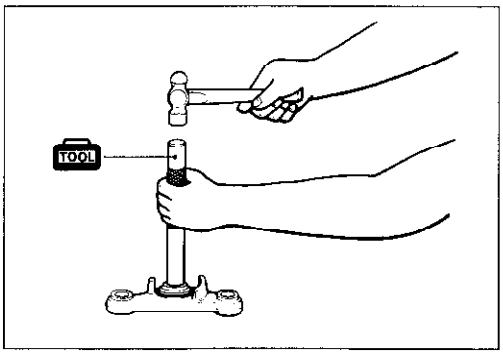
Lenkkopf in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei folgende Punkte beachten:



LAGERLAUFRING

- Oberen und unteren Lagerlaufring mit Spezialwerkzeug eindrücken.

TOOL 09941-34513: Lagerlaufringeinsetzer



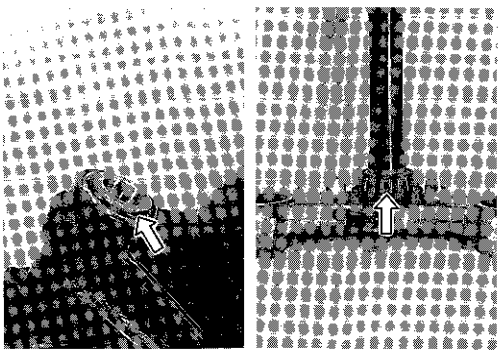
LAGER

- Unteres Lager mit Spezialwerkzeug eindrücken.

TOOL 09941-74910: Lenklagereinsetzer

- Vor Einbau des Lenkkopfs oberes und unteres Lager einfetten.

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

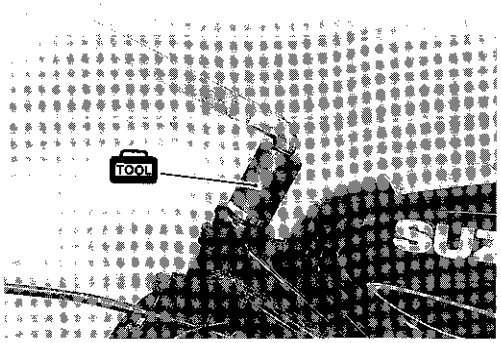


LENKKOPFMUTTER

- Lenkkopfmutter im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

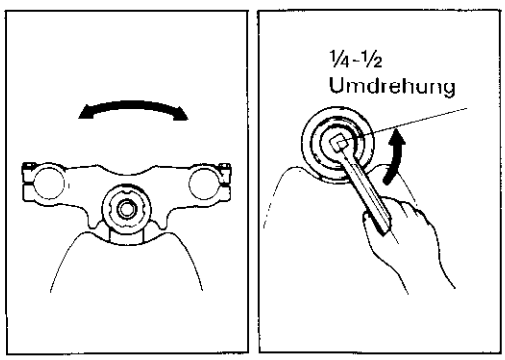
TOOL 09940-14911: Schlüssel für Lenkkopfmutter

Lenkkopfmutter: 45 N·m (4,5 kg-m)



- Untere Gabelbrücke etwa fünf- bis sechsmal nach links und rechts drehen, damit die Kegelrollenlager richtig einsitzen.
- Lenkkopfmutter um 1/4—1/2 Umdrehung herausdrehen.

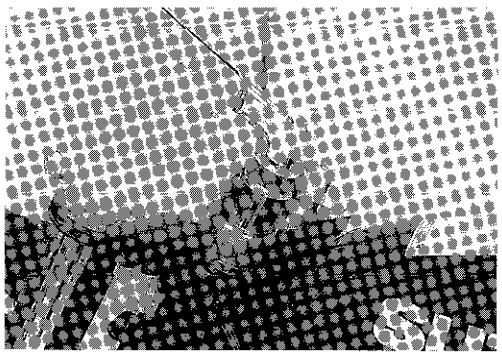
HINWEIS:
Diese Einstellung ist bei jedem Motorrad anders.



- Die Lenkschaftmutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

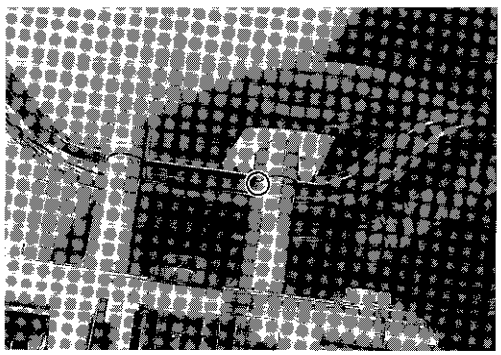
Lenkschaftmutter: 65 N·m (6,5 kg-m)

HINWEIS:
Vor dem Festziehen der Lenkschaftmutter sind die vorderen Gabelrohre provisorisch einzubauen.



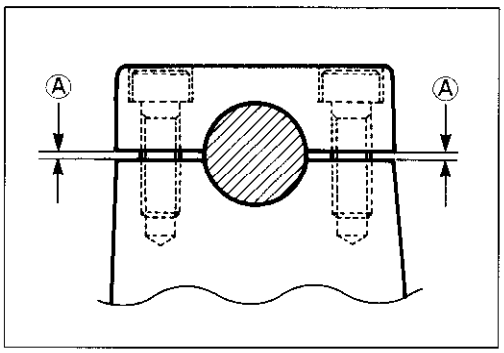
LENKER

- Die Lenker so einbauen, daß die eingeschlagene Markierung mit der Kontaktfläche der Lenkerhalterungen ausgerichtet ist, wie in der Abbildung gezeigt.



- Jede Lenkerhalterung so fixieren, daß der Abstand A an Vor- und Rückseite der Lenkerhalterung gleich ist.

Klemmschraube der Lenkerhalterung: 23 N·m (2,3 kg-m)



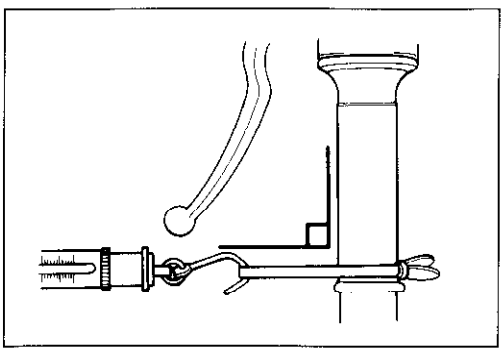
EINSTELLUNG DER LENKUNG

Lenkbawegung wie folgt überprüfen:

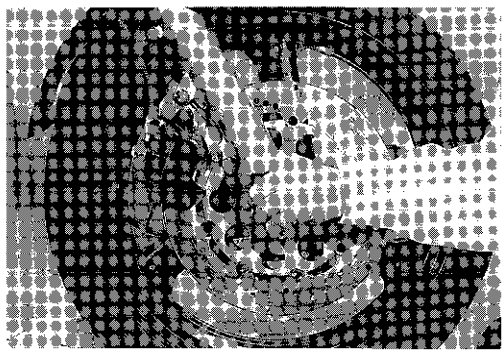
- Motorrad auf Heber aufbocken, so daß das Vorderrad 20—30 mm vom boden abhebt.
- Überprüfen, ob Seilzüge und Kabelbäume auch richtig verlegt sind.
- Vorderrad geraderichten, Federwaage (Spezialwerkzeug) an einem Lenkergriffende einhaken (siehe Abb.) und bei Bewegung des Lenkers Skala ablesen. Dasselbe am anderen Lenkergriffende durchführen.

Anfangskraft: 200—500 Gramm

09940-92710: Federwaage



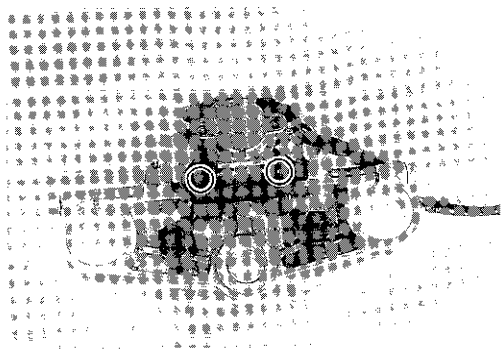
- Wenn der an der Federwaage abgelesene Kraftwert beim Drehen des Lenkers zu hoch oder zu niedrig liegt, muß dieser eingestellt werden, bis der spezifizierte Wert erreicht wird.
  1) Zuerst die Klemmschrauben der oberen Gabelbrücke und die Lenkkopfmutter lösen, dann die Lenkschaftmutter durch Lösen oder Festziehen einstellen.
  2) Die Lenkkopfmutter und Klemmschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen, dann die Anfangskraft mit der Federwaage nach den vorher angegebenen Anweisungen noch einmal überprüfen.
  3) Liegt die Anfangskraft im vorgeschriebenen Bereich, dann ist die Einstellung abgeschlossen.



HINWEIS:
Gabelholme fassen und vor- und zurückbewegen. Die Lenkung darf nicht locker sein.

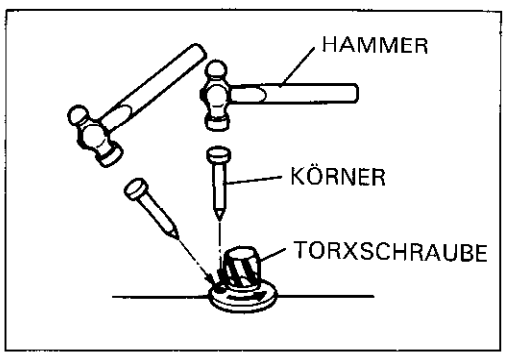
AUS- UND EINBAU DES ZÜNDSCHALTERS

- Zum Ausbau des Zündschalters Schraube mit Körner und Hammer entfernen. Dann läßt sich der Zündschalter von der oberen Gabelbrücke nehmen.

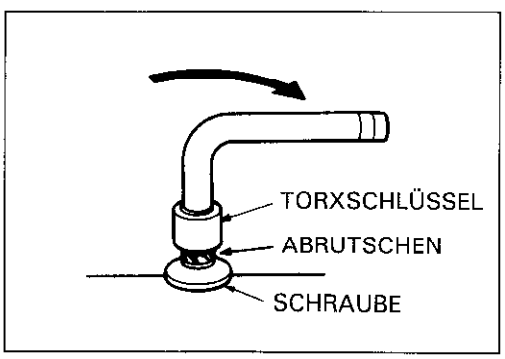


- Beim Einbau des Zündschalters stets eine neue Spezialschraube verwenden und wie folgt vorgehen.:
- Zündschalter mit Spezialschrauben an der oberen Gabelbrücke anbringen und Schrauben mit Spezialwerkzeug einschrauben.

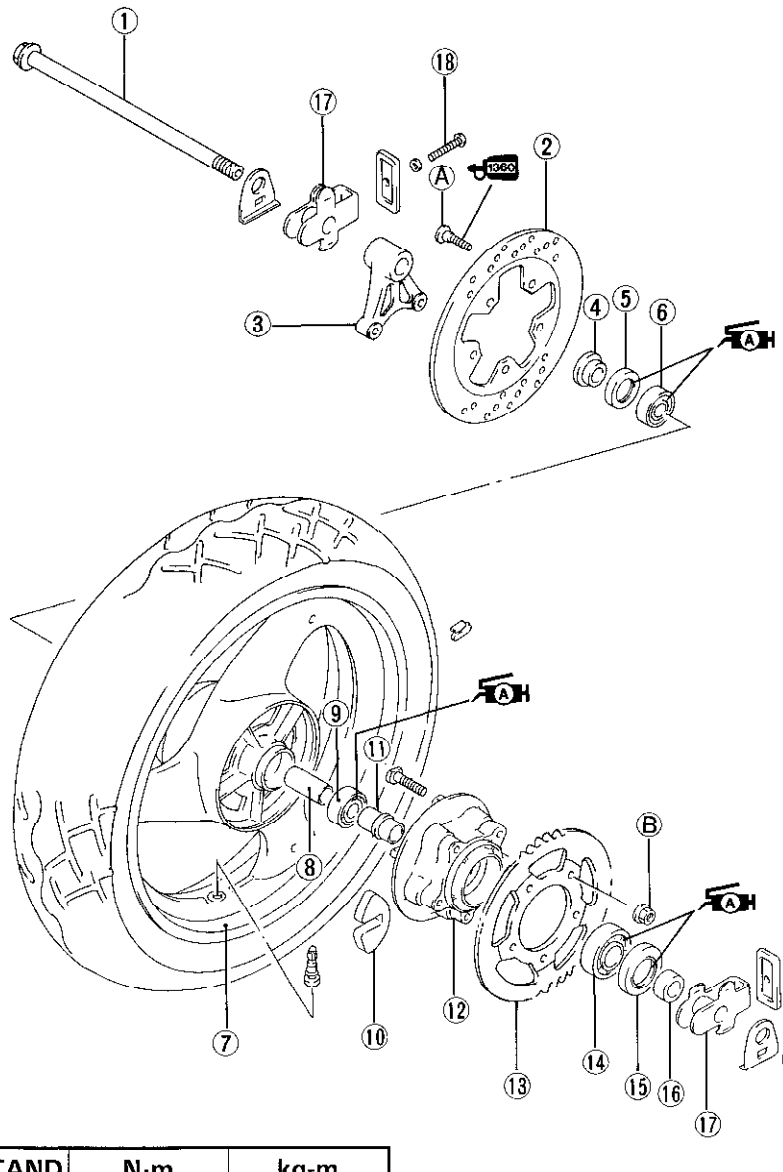
TOOL 09930-11910: Torxschlüssel



- Werkzeug drehen, bis es vom Schraubenkopf abrutscht oder der Schraubenkopf abbricht. Dann ist die Schraube im richtigen Drehmoment angezogen.



HINTERRAD



① Hinterachswelle
② Bremsscheibe
③ Bremssattelhalterung
④ Abstandsstück
⑤ Staubdichtring (R)
⑥ Lager (R)
⑦ Hinterrad
⑧ Abstandsstück
⑨ Lager (L)
⑩ Dämpfer
⑪ Hülse
⑫ Ritzeltrommel
⑬ Ritzel
⑭ Lager
⑮ Staubdichtring
⑯ Abstandsstück
⑰ Kettenspanner
⑱ Kettenspannerschraube

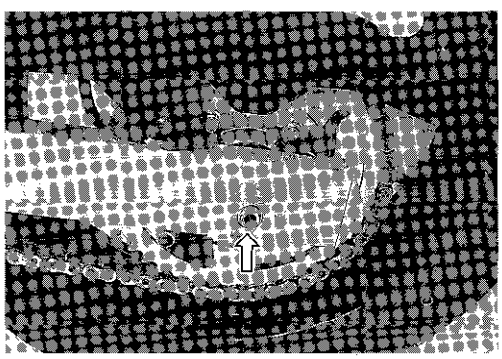
GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	23	2,3
Ⓑ	60	6,0
Ⓒ	100	10,0

AUSBAU

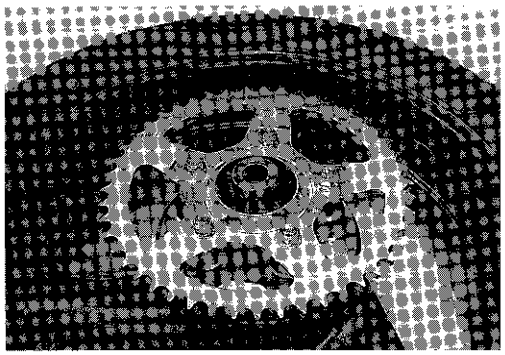
- Motorrad mit Heber aufbocken.
- Achsmutter entfernen dann die Hinterachswelle herausziehen.
- Die Antriebskette abnehmen, dann das Hinterrad ausbauen.

⚠ ACHTUNG

Beim Ausbau des Hinterrads darf das Bremspedal nicht betätigt werden.

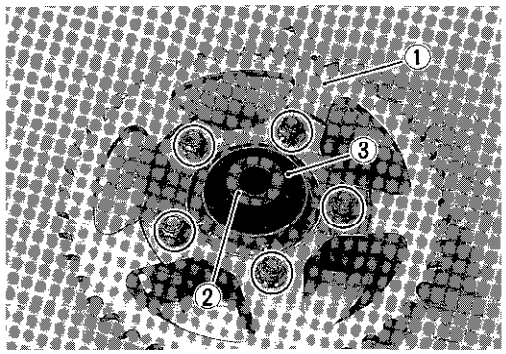


- Hintere Kettenradtrommel aus dem Rad ziehen.



HINWEIS:
Vor dem Trennen der Trommel Befestigungsmuttern am hinteren Kettenrad leicht lockern, um das Zerlegen später zu erleichtern.

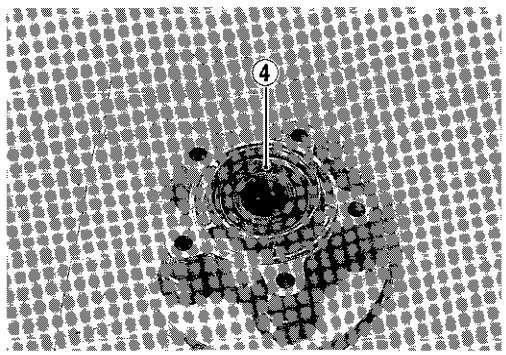
- Das hintere Antriebsritzel ① von seiner Trommel abnehmen.
- Distanzstück ② und Staubdichtung ③ entfernen.



⚠ ACHTUNG

Ein abgenommener Staubdichtring muß durch ein Neuteil ersetzt werden.

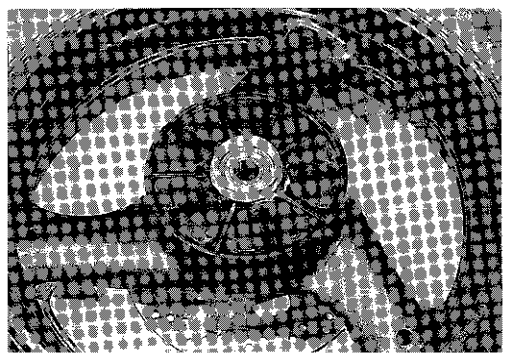
- Trommelhalterung entfernen und Kettenradtrommellager ④ mit geeignetem Werkzeug herausziehen.



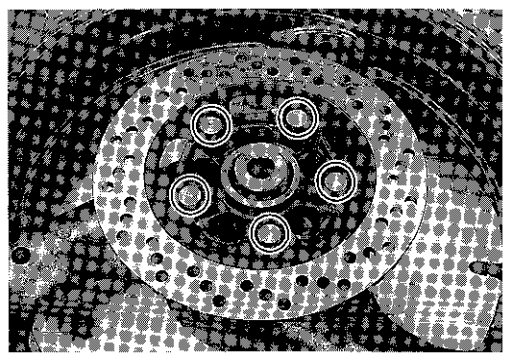
⚠ ACHTUNG

Ausgebautes Lager erneuern.

- Die sechs Dämpfer entfernen.



- Die Bremsscheibe vom Rad abnehmen.



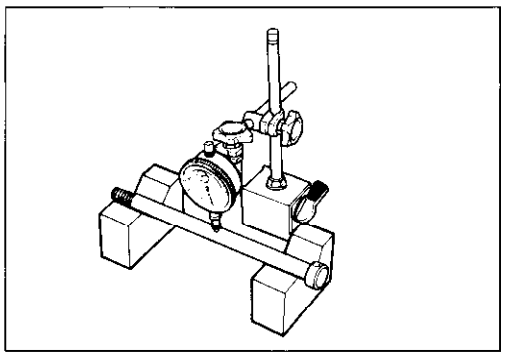
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

REIFEN ..... **Siehe Seite 5-8.**
HINTERRAD ..... **Siehe Seite 5-4.**
RADLAGER ..... **Siehe Seite 5-4.**

HINTERACHSWELLE

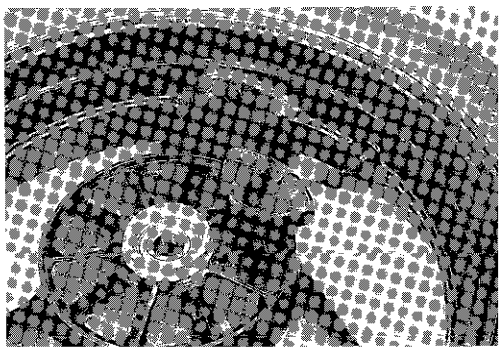
Mit Hilfe einer Meßuhr die Achswelle auf Schlag überprüfen. Wenn der gemessene Wert die Verschleißgrenze überschreitet, muß die Hinterachswelle ersetzt werden.

Verscheißgranze: 0,25 mm



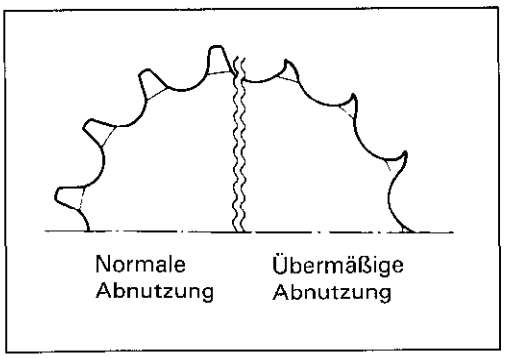
DÄMPFER

Dämpfer auf Abnutzung und Beschädigung überprüfen.



KETTENRAD

Kettenradzähne auf Abnutzung überprüfen. Sind sie wie auf der Abb. abgenutzt, Kettenrad und Antriebskette als Satz erneuern.



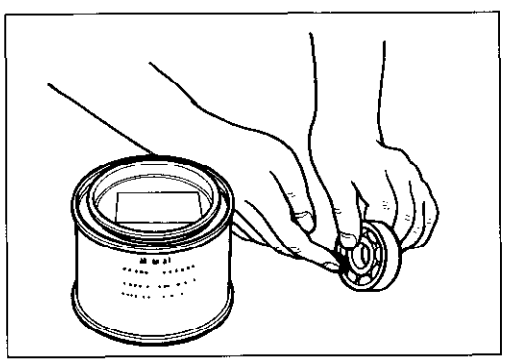
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

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

RADLAGER

- Vor dem Einbau Lager schmieren.

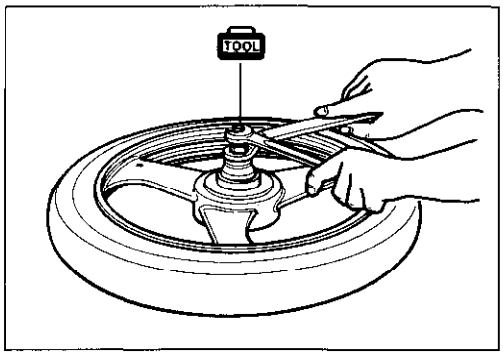
99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

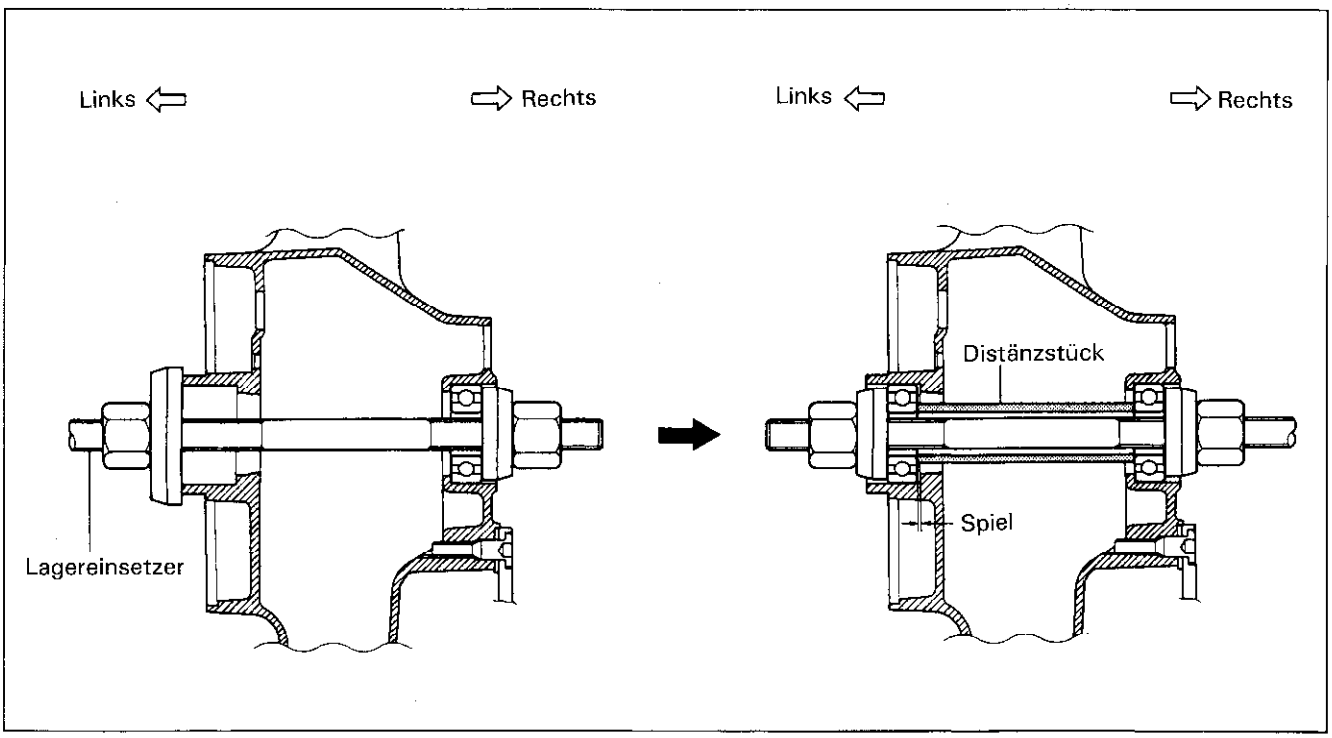


• Radlager mit Spezialwerkzeug einsetzen.

09941-34513: Satz Lagereinsetzer

HINWEIS:
Zuerst rechtes, dann linkes Radlager einsetzen.



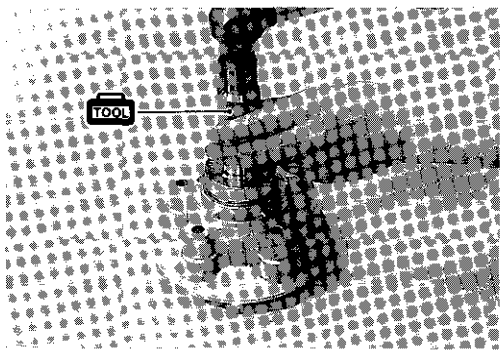


TROMMELLAGER

• Neue Lager mit Spezialwerkzeug einsetzen.

09913-75520: Lagereinsetzer

HINWEIS:
Lager und Öldichtungslippe vor dem Zusammenbau des Hinterrads schmieren.



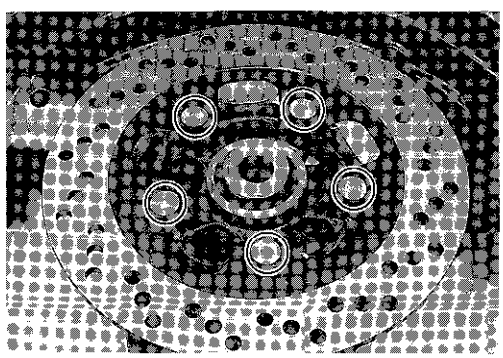
BREMSSCHEIBE

• THREAD LOCK SUPER "1360" auf die Schrauben an der Bremsscheibe geben und diese im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

HINWEIS:
Bremsscheibe säubern und entfetten.

99000-32130: THREAD LOCK SUPER "1360"

Schraube an Bremsscheibe: 23 N·m (2,3 kg-m)

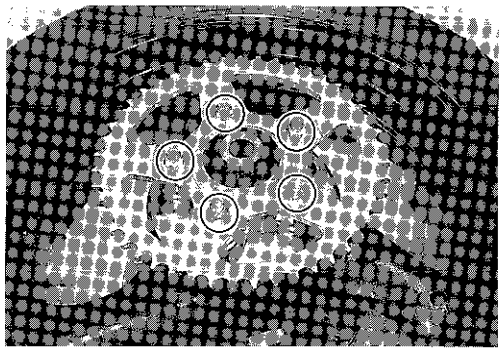


KETTENRAD

- Befestigungsmuttern für Kettenrad im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Kettenradmutter: 60 N·m (6,0 kg-m)

HINWEIS:
Die Prägung am Kettenrad nach außen bringen.

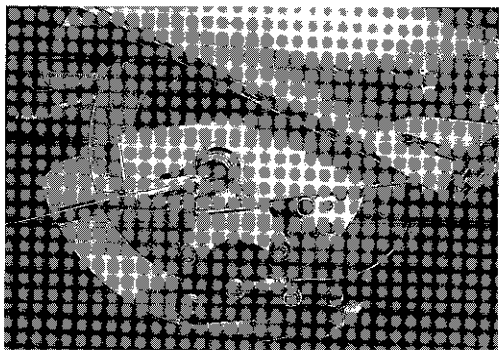


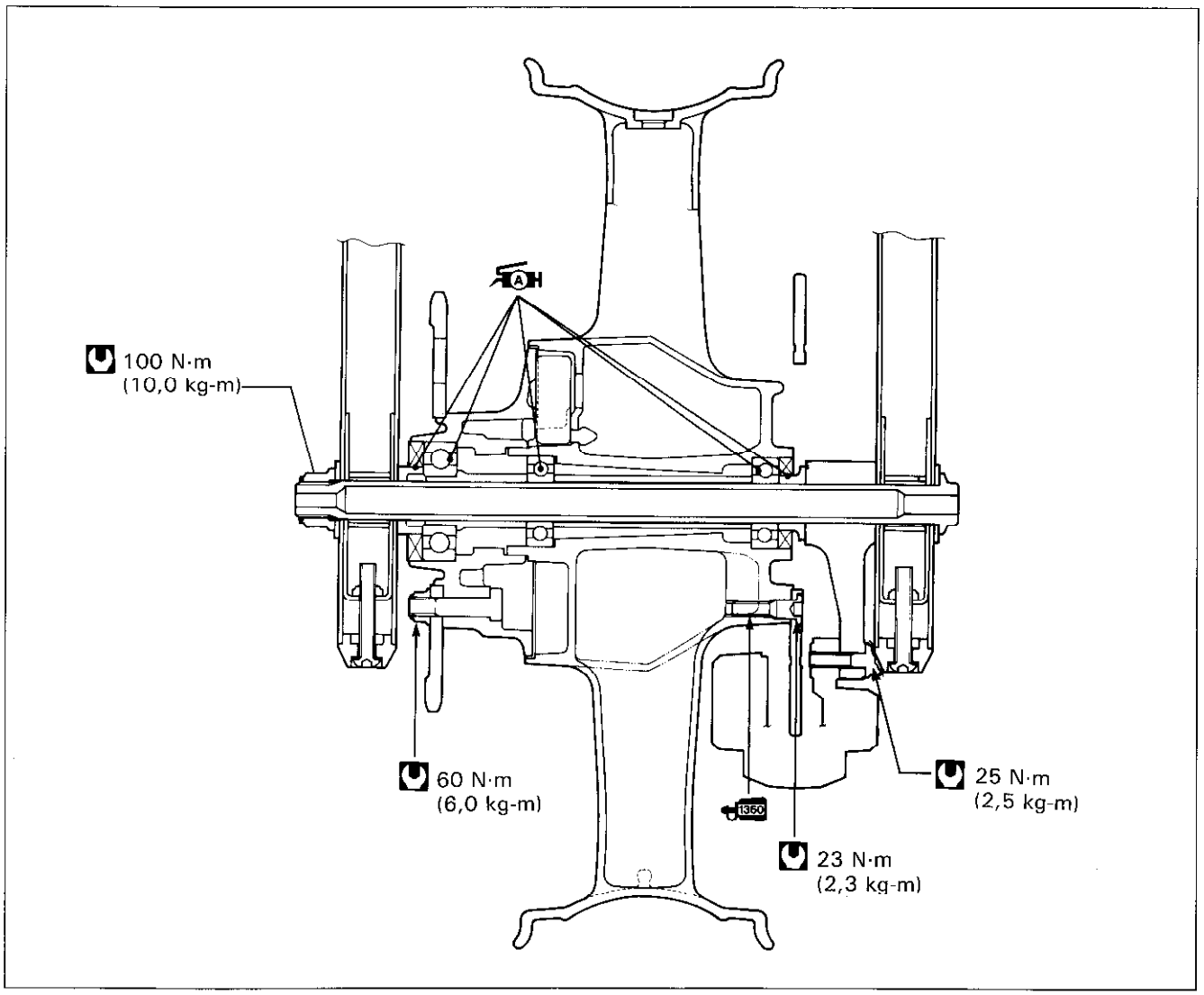
HINTERACHSWELLE

- Nach Einbau des Hinterrads Kettendurchhang einstellen. (siehe Seite 2-11.)
- Hinterachsmutter im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

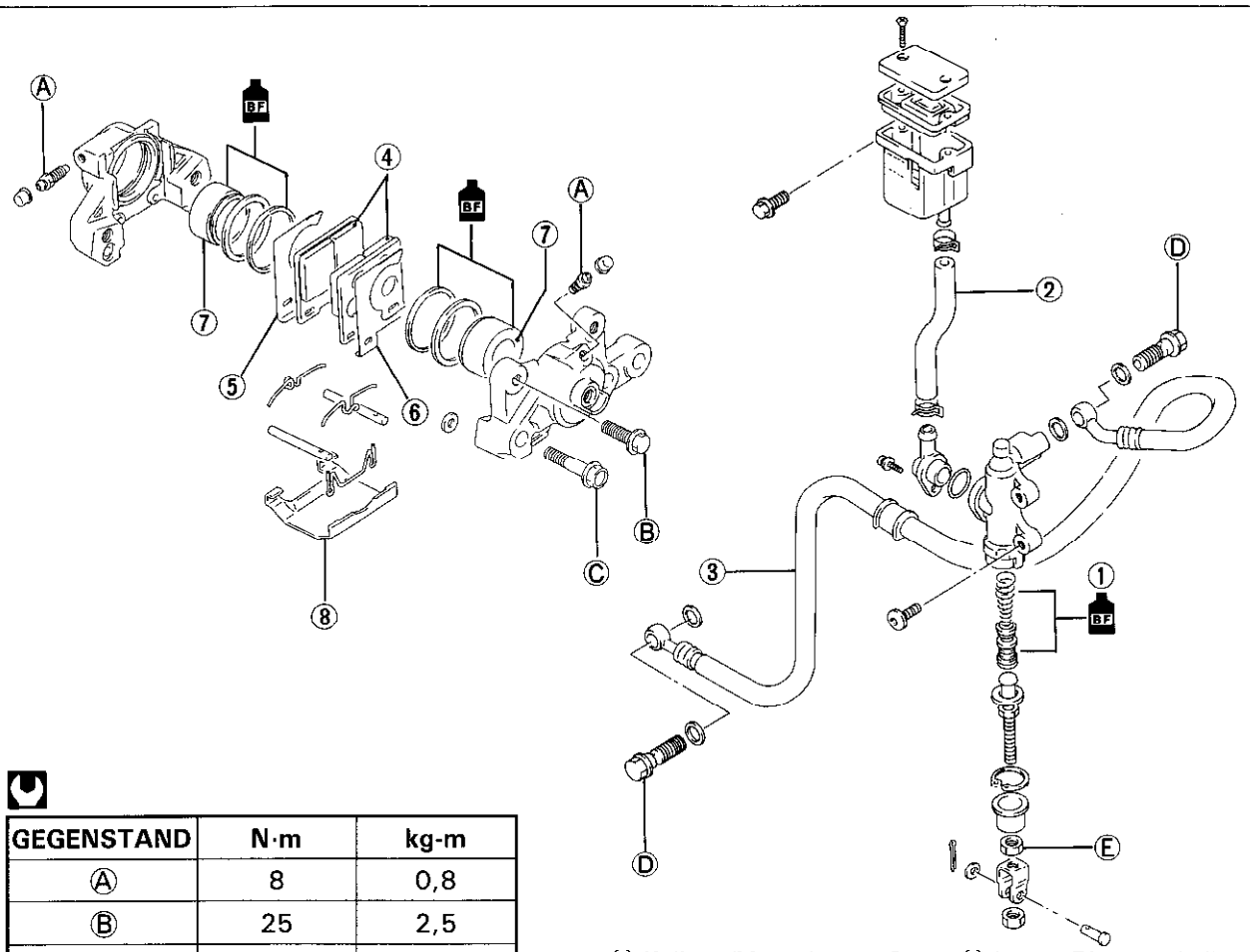
Hinterachsmutter: 100 N·m (10,0 kg-m)

- Beide Sicherungsmuttern am Ketteneinsteller festziehen.





HINTERBREMSE



GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	8	0,8
Ⓑ	25	2,5
Ⓒ	33	3,3
Ⓓ	23	2,3
Ⓔ	18	1,8

① Kolben-/Manschetten-Satz
② Reservoirschlauch
③ Bremsschlauch
④ Bremsklotz
⑤ Innere Distanzscheibe
⑥ Äußere Distanzscheibe
⑦ Kolben
⑧ Abdeckung

⚠ WARNUNG

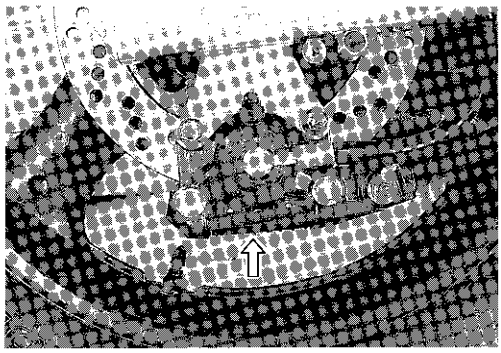
* **Dieses Bremssystem ist mit einer auf Äthylenglycol basierenden Bremsflüssigkeit vom Typ DOT 4 gefüllt. Auf Silikon oder Petroleum basierende Flüssigkeiten dürfen weder verwendet noch mit anderen Bremsflüssigkeiten gemischt werden.**
* **Niemals Bremsflüssigkeit aus alten, gebrauchten oder unverschlossenen Behältern verwendet werden. Keine Bremsflüssigkeit einfüllen, die von vorherigen Wartungsarbeiten übriggeblieben ist oder die für längere Zeit aufgehoben wurde.**
* **Wenn Bremsflüssigkeit gelagert wird, muß der Behälter fest verschlossen und außerhalb der Reichweite von Kindern aufbewahrt werden.**
* **Beim Nachfüllen von Bremsflüssigkeit darauf achten, daß keine Verschmutzung in das System gelangen kann.**
* **Zum Reinigen von Teilen des Bremssystems stets frische Bremsflüssigkeit verwenden. Niemals Lösungsmittel benutzen.**
* **Verschmutzte Bremsscheiben oder Bremsklötze reduzieren die Wirksamkeit der Bremse. Verschmutzte Bremsklötze müssen erneuert und die Bremsscheibe mit einem qualitativ hochwertigen Bremsreinigungsmittel oder neutralen Haushaltsreiniger gesäubert werden.**

⚠ ACHTUNG

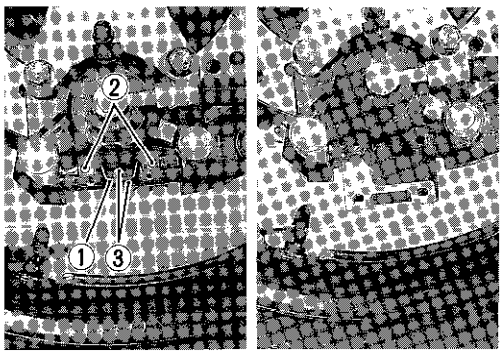
Bremsflüssigkeit ist mit Vorsicht zu behandeln, da sie eine Beschädigung von Lackflächen, Kunststoff- und Gummiteilen verursachen kann.

ERNEUERUNG DER BREMSKLÖTZE

- Die Abdeckung entfernen.



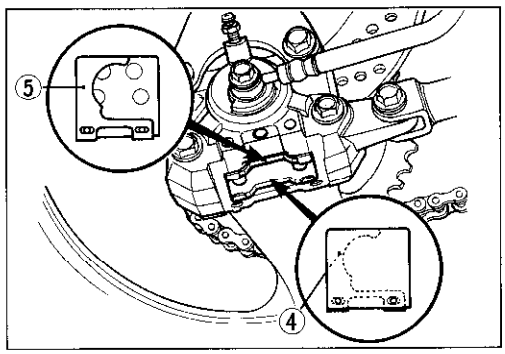
- Die Halteklammer ① abnehmen.
- Die Bremsklotz-Haltestifte ② und die Federn ③ entfernen, dann die Bremsklötze mit den Distanzscheiben abnehmen.



⚠ ACHTUNG

*** Bei Abnahme der Bremsklötze nicht Bremspedal betätigen.**
*** Bremsklötze als Satz erneuern, sonst verschlechtert sich die Bremsleistung.**

- Die neuen Bremsklötze und Distanzscheiben anbringen.



⚠ ACHTUNG

Die Distanzscheiben (④, ⑤) unbedingt so einbauen wie in der Abbildung gezeigt.

HINWEIS:
Nach dem Ersetzen der Bremsklötze ist das Bremspedal einige Male zu betätigen, um die Bremsklötze anzupassen; danach den Stand der Bremsflüssigkeit überprüfen.

ERSETZEN DER BREMSFLÜSSIGKEIT

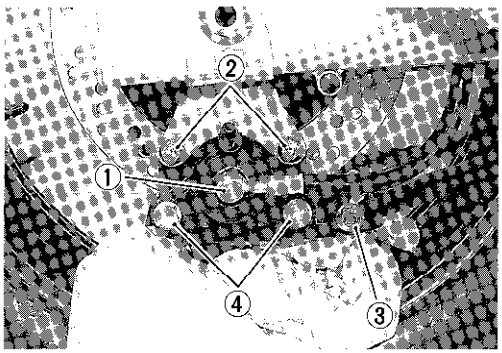
- Die Sitzbank abnehmen. (siehe Seite 5-1.)
- Die Rahmenabdeckung abnehmen. (siehe Seite 5-2.)
- Die Bremsflüssigkeit auf die gleiche Weise auswechseln, wie dies im Abschnitt für die Vorderbremse beschrieben wurde.

BF Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

⚠ ACHTUNG

Die im Bremssystem enthaltene Luft muß restlos entfernt werden. (siehe Seite 2-14.)

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS



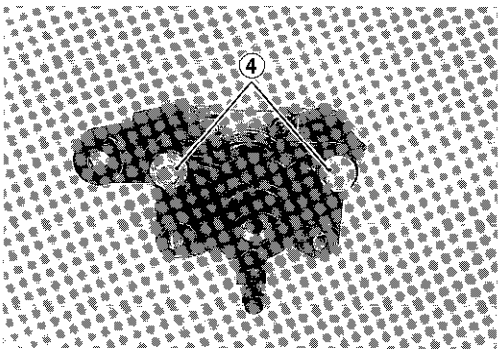
- Anschlußschraube der Bremsleitung ① lösen und Bremsflüssigkeit in einem geeigneten Behälter auffangen.

⚠ ACHTUNG

Nie von der vorigen Wartung übriggebliebenen und über einen längeren Zeitraum aufbewahrte Bremsflüssigkeit wiederverwenden.

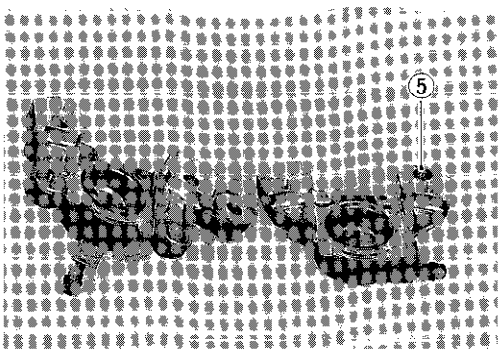
⚠ WARNUNG

Auslaufende Bremsflüssigkeit beeinträchtigt ein sicheres Fahren und entfärbt lackierte Flächen. Bremsleitungen und Leitungsanschlüsse auf Risse und auslaufendes Öl überprüfen.



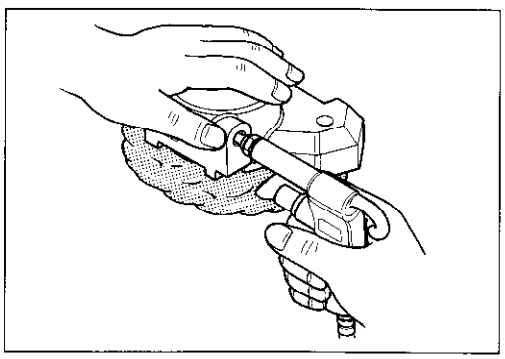
- Bremssattelbefestigungsschrauben ② -mutter ③ entfernen.

HINWEIS:
Zur leichteren Zerlegung später vor Entfernen der Bremssattelbefestigungsschrauben, Schrauben ④ am Bremssatelgehäuse etwas lösen.



- Klötze abnehmen. (siehe Seite 5-40.)
- Schrauben am Bremssattelgehäuse entfernen.
- Bremssattelhälften trennen.
- O-Ring ⑤ entfernen.

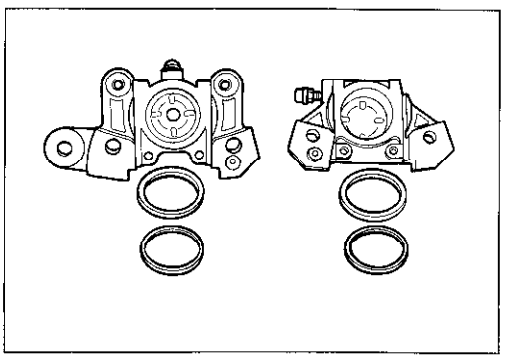
HINWEIS:
Bei getrennten Bremssattelhälften O-Ring ⑤ erneuern.



- Einen Lappen über den Kolben legen, damit er nicht herausspringt, und Kolben mit Druckluft herausdrücken.

⚠ ACHTUNG

Nicht Hochdruckluft verwenden, um den Kolben nicht zu beschädigen.



- Staubdichtung und Kolbendichtung entfernen.

⚠ ACHTUNG

Um eine spätere Undichtigkeit zu vermeiden, dürfen die Staubdichtringe und Kolbendichtringe nicht wiederverwendet werden.

ÜBERPRÜFUNG DES BREMSSATTELS

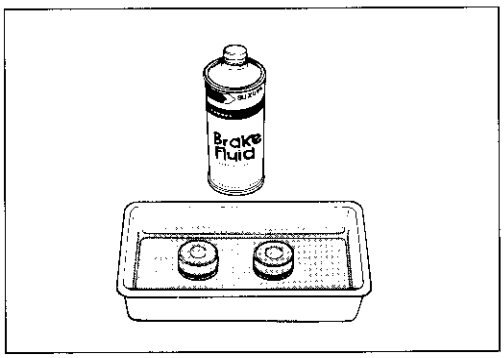
ZYLINDER ..... Siehe Seite 5-16.
KOLBEN ..... Siehe Seite 5-16.
BREMSSCHEIBE ..... Siehe Seite 5-18.

WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS

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

⚠ ACHTUNG

*** Bremssattelteile vor dem Wiederzusammenbau mit frischer Bremsflüssigkeit waschen. Nie Teile mit Reinigungslösung oder Benzin waschen.**
*** Bremsflüssigkeit in Bremssattelbohrung und auf den darin einzusetzenden Kolben geben.**



BF Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

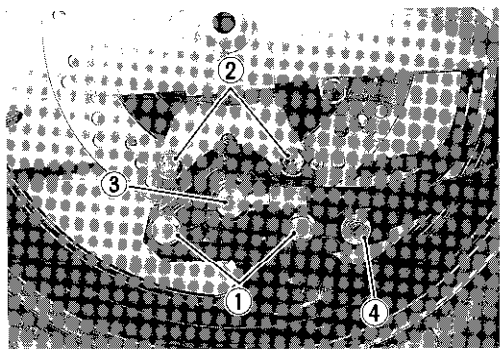
- Jede Schraube im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Schraube ① am hinteren Bremssattelgehäuse :
33 N·m (3,3 kg-m)

Befestigungsschraube ② für hinteren Bremssattel :
25 N·m (2,5 kg-m)

Schraube ③ am Bremsschlauchanschluß:
23 N·m (2,3 kg-m)

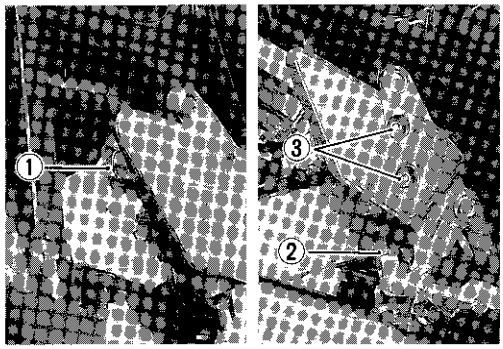
Mutter ④ des hinteren Bremsankers:
35 N·m (3,5 kg-m)



⚠ ACHTUNG

Nach Zusammenbau des Bremssattels Bremsanlage entlüften. (siehe Seite 2-14.)

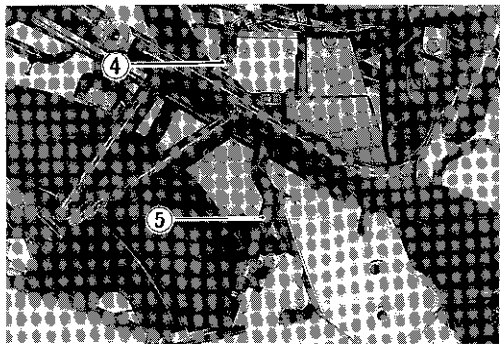
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS



- Sitzbank abnehmen. (siehe Seite 5-1.)
- Rahmenverkleidung abnehmen. (siehe Seite 5-2.)
- Einen Lappen unter die Anschlußschrauben ① am Hauptbremszylinder legen, um herabfallende Tropfen der Bremsflüssigkeit aufzufangen.
- Sicherungsmutter ② lockern.
- Befestigungsschraube ③ für den Hauptbremszylinder entfernen.

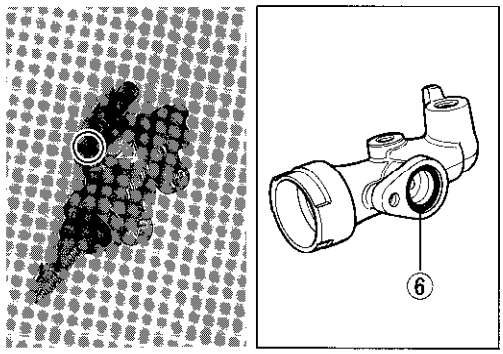
⚠ ACHTUNG

Auf ein Teil des Motorrads verschüttete Bremsflüssigkeit sofort vollständig abwischen. Die Flüssigkeit reagiert chemisch mit Lack, Kunststoff, Gummi usw. und beschädigt sie stark.



- Die Befestigungsschraube ④ und den Bremsschlauch ⑤ entfernen, dann das Reservoir abnehmen.

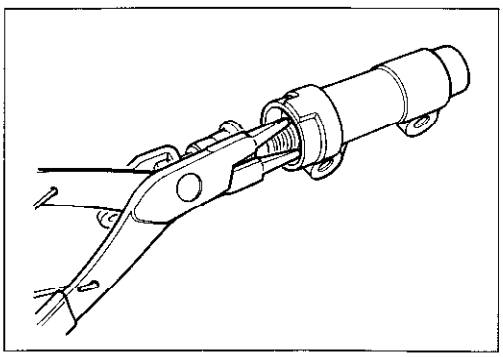
- Die Schraube herausdrehen, dann den Stecker entferne.
- O-Ring ⑥ entfernen.



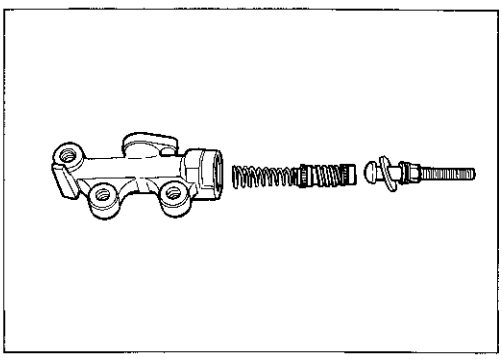
HINWEIS:
Wenn der Anschlußnippel einmal vom Hauptbremszylinder abgenommen wurde, muß der O-Ring ⑥ durch ein Neuteil ersetzt werden.

- Staubdichtung herausnehmen und Sicherungsring mit Spezialwerkzeug abnehmen.

TOOL 09900-06108: Sprengringzange



- Ventilanhubstange, Kolben/Erste Pfanne und Feder enternen.



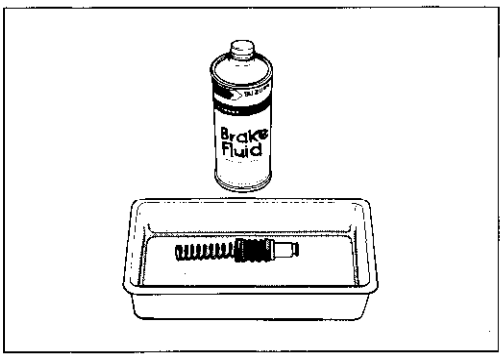
ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMS-ZYLINDERS

ZYLINDER, KOLBEN UND PFANNENSATZ

Hauptbremszylinderbohrung auf Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.
Kolbenoberfläche auf Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.
Pfannensatz und jedes Gummiteil auf Beschädigung überprüfen.

WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS

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



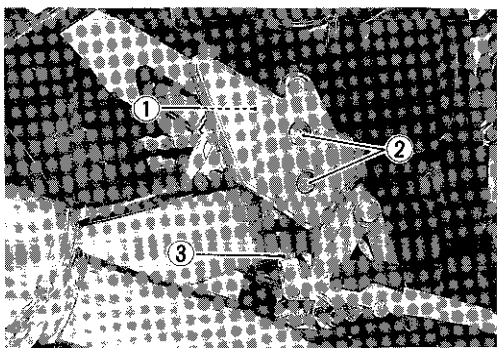
⚠ ACHTUNG

*** Hauptbremszylinderteile vor dem Wiederzusammenbau mit frischer Bremsflüssigkeit waschen. Nie Teile mit Reinigungslösung oder Benzin waschen.**
*** Bremsflüssigkeit in Zylinderbohrung und alle darin einzusetzenden Teile geben.**

BF Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

SCHRAUBEN AN HAUPTBREMSZYLINDER

- Jede Schraube im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.



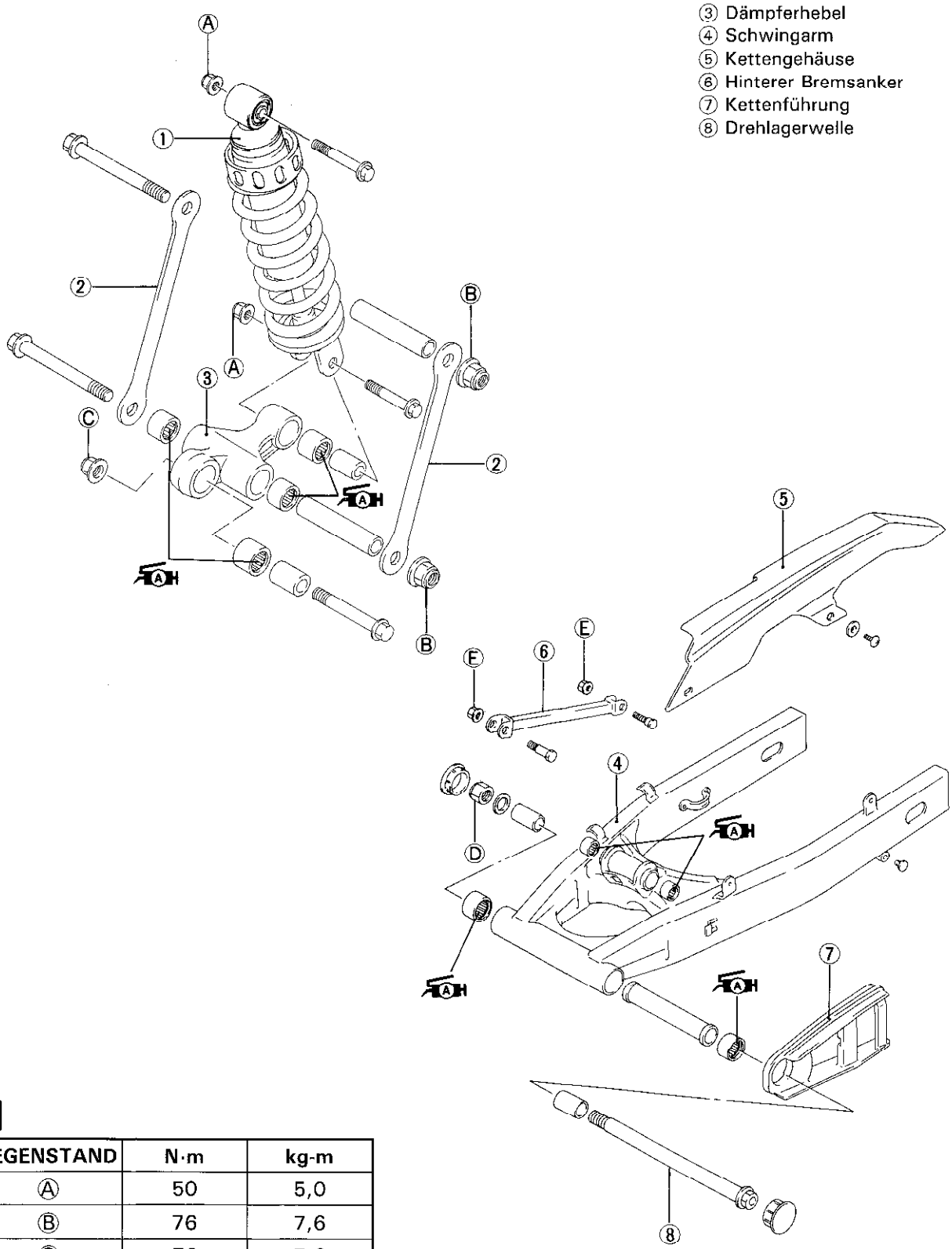
Schraube ① an
Bremsschlauchanschluß: 23 N·m (2,3 kg-m)
Befestigungsschraube ② für
Hauptbremszylinder : 23 N·m (2,3 kg-m)
Sicherungsmutter ③ des
Hauptbremszylinder : 18 N·m (1,8 kg-m)

⚠ ACHTUNG

Nach dem Zusammenbauen des Hauptbremszylinders Bremsanlage entlüften. (siehe Seite 2-14.)

HINTERRADAUFHÄNGUNG

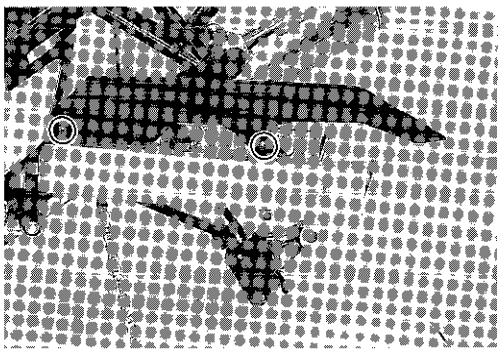
① Hinterer Stoßdämpfer
② Dämpferhebelstange
③ Dämpferhebel
④ Schwingarm
⑤ Kettengehäuse
⑥ Hinterer Bremsanker
⑦ Kettenführung
⑧ Drehlagerwelle



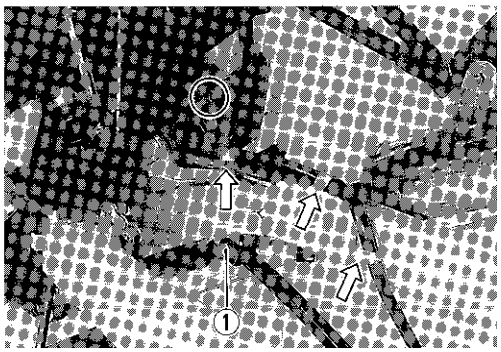
GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	50	5,0
Ⓑ	76	7,6
Ⓒ	76	7,6
Ⓓ	100	10,0
Ⓔ	35	3,5

AUSBAU

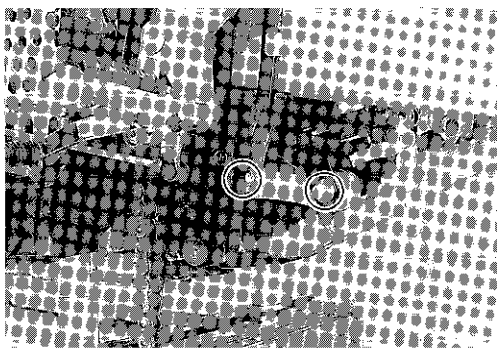
- Sitzbank und Rahmenverkleidungen abnehmen. (siehe Seite 5-1.)
- Hinterrad ausbauen. (siehe Seite 5-34.)
- Kettengehäuse entfernen.



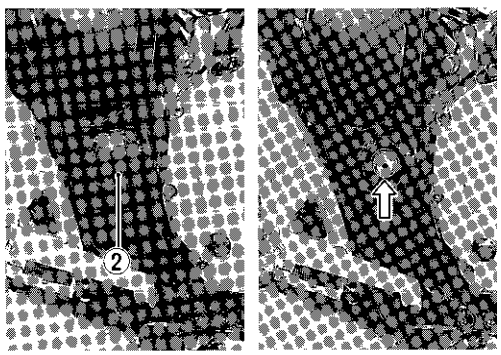
- Die Befestigungsschraube ① und Mutter des hinteren Bremsankers entfernen.
- Die Verbindungsschraube des Bremssattels entfernen.
- Den Bremsschlauch aus der Bremsschlauchführung und den Halteklammern herausnehmen.



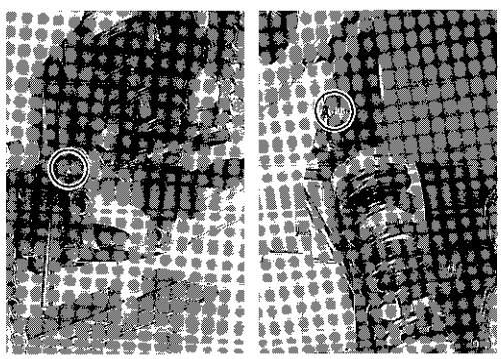
- Den Dämpferhebel und die unteren Befestigungsschrauben und -muttern des Stoßdämpfers entfernen.



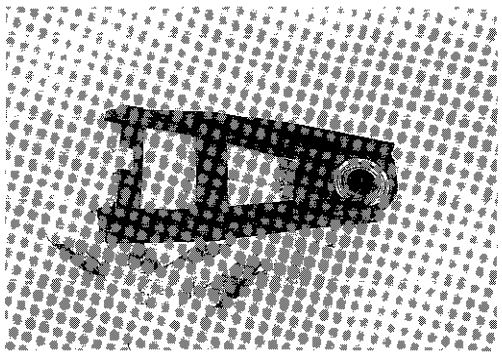
- Die rechten und linken Abdeckkappen ② entfernen.
- Die Mutter des Drehlagers und die Drehlagerwelle entfernen, dann den Schwingarm ausbauen.



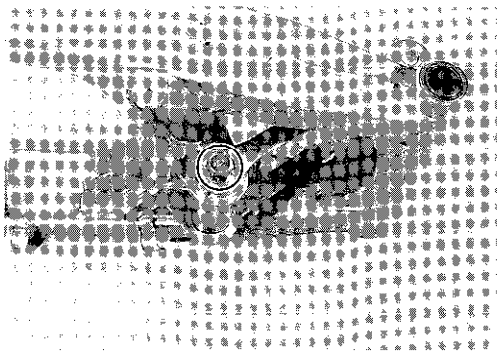
- Den Dämpferhebel ausbauen.
- Den Stoßdämpfer ausbauen.



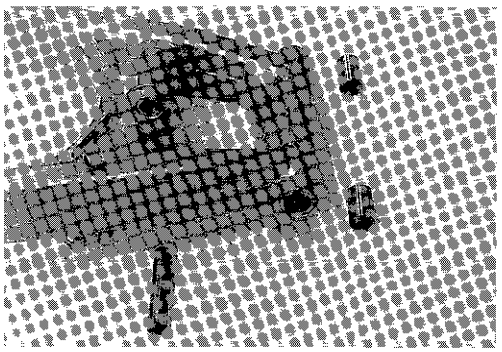
- Kettengleitstück entfernen.



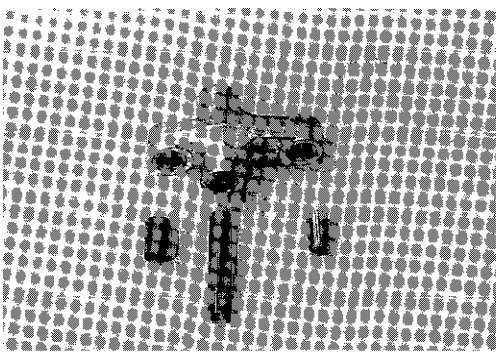
- Dämpfungsstangen entfernen.



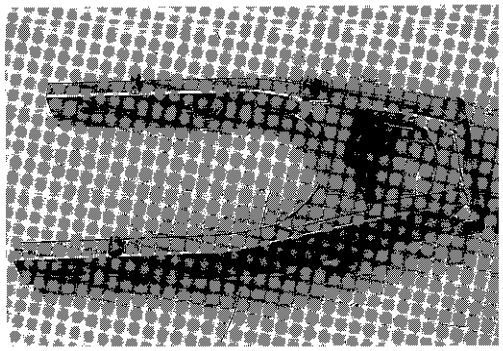
- Die Abstandsstücke des Schwingarms entfernen.



- Distanzstücke am Dämpferhebel entfernen.



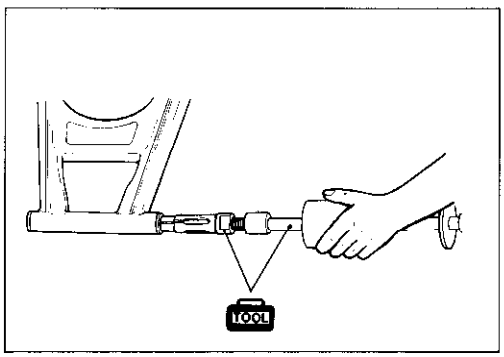
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG



SCHWINGE

Distanzstück auf Fehler oder andere Beschädigungen überprüfen.
Schwingarm auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen.
Distanzstück in das Lager einsetzen, auf- und abbewegen und Spiel überprüfen.
Lager bei ungewöhnlichem Spiel erneuern.

- Die Lager und das Abstandsstück des Schwingarm mit Hilfe der Spezialwerkzeuge herausziehen.



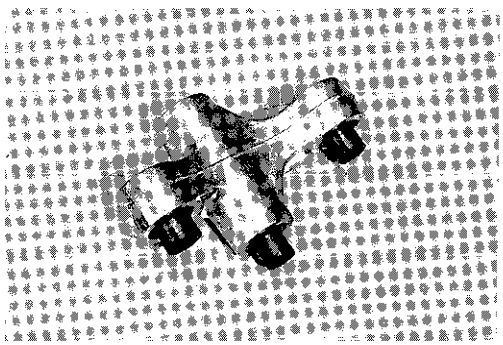
TOOL 09923-74510: Lagerabzieher
09930-30102: Gleitschaft

⚠ ACHTUNG

Ausgebaute Lager erneuern.

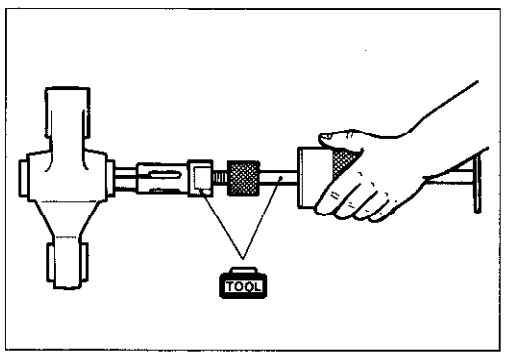
DÄMPFERHEBEL

Distanzstück auf Fehler oder andere Beschädigungen überprüfen.
Distanzstück in das Lager einsetzen, auf- und abbewegen und Spiel überprüfen. Lager bei ungewöhnlichem Spiel erneuern.



Lager mit Spezialwerkzeug herausziehen.

TOOL 09923-73210: Lagerabzieher
09930-30102: Gleitschaft

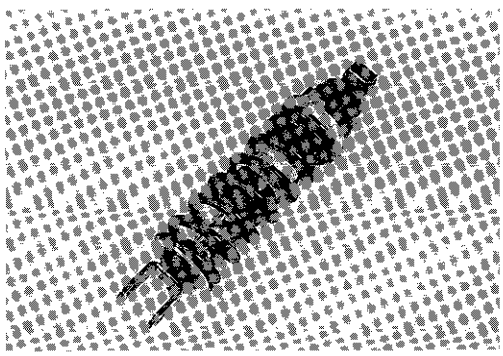


⚠ ACHTUNG

Ausgebaute Lager erneuern.

FEDERBEIN

Federbein auf Beschädigungen und Ölundichtigkeit überprüfen. Bei Unregelmäßigkeiten Federbein erneuern.



⚠ ACHTUNG

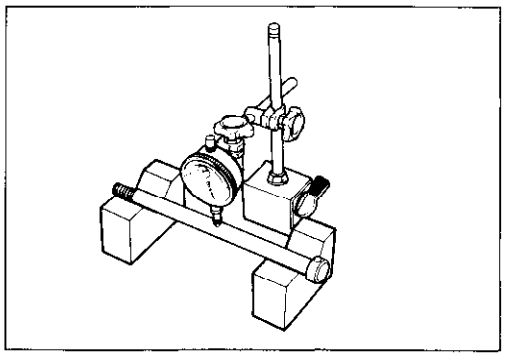
Nicht versuchen, das hintere Federbein zu zerlegen. Es ist wartungsfrei.

SCHWINGENACHSE

Achsschlag mit einer Meßuhr überprüfen und erneuern, wenn der Schlag die verschleißgrenze überschreitet.

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

Verschleißgrenze: 0,3 mm



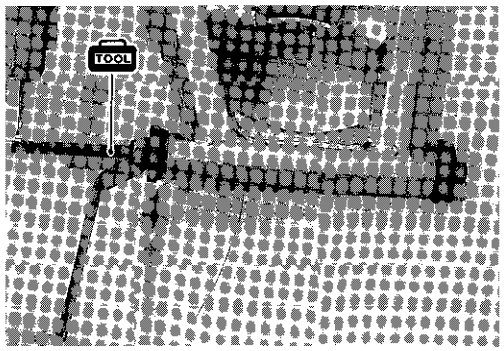
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Schwinge und Federbein in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei folgende schritte ausführen:

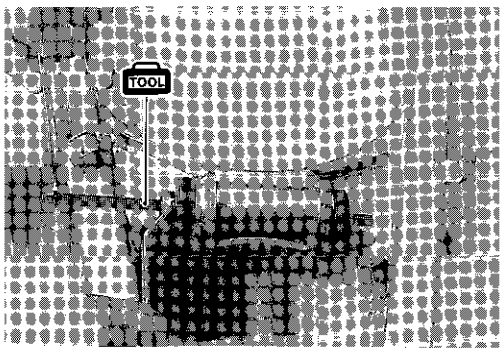
SCHWINGENLAGER

- Lager in Schwingendrehgelenk mit Spezialwerkzeug eindrücken.

09941-34513: Lagerlaufringeinsetzer

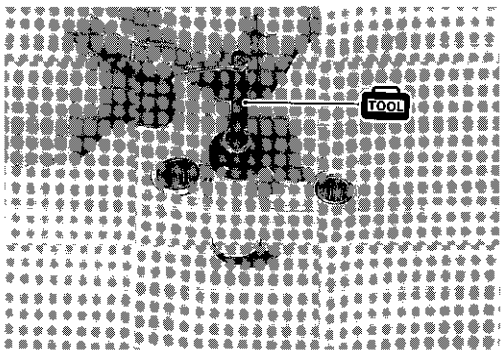


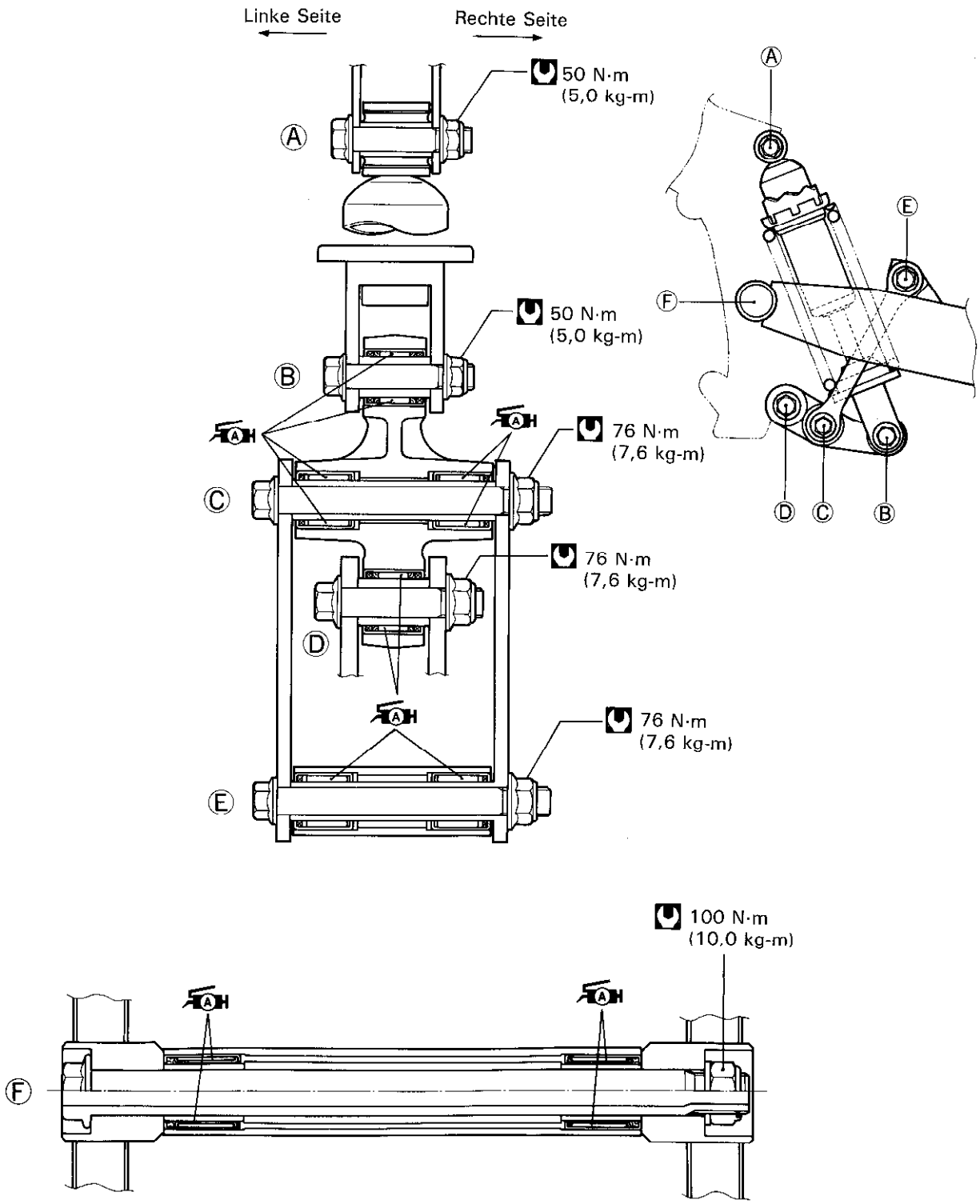
HINWEIS:
Beim Einsetzen der Lager zeigt die angekörnte Lagerseite nach außen.



- Distanzstücke und Lager mit Fett versehen.

99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"




Linke Seite
Rechte Seite
50 N·m
(5,0 kg-m)
A
50 N·m
(5,0 kg-m)
B
76 N·m
(7,6 kg-m)
C
76 N·m
(7,6 kg-m)
D
76 N·m
(7,6 kg-m)
E
F
100 N·m
(10,0 kg-m)

LETZTE ÜBERPRÜFUNG UND EINSTELLUNG

Nach dem Einbau von Hinterradaufhängung und Hinterrad sind vor dem Fahren folgende einstellungen erforderlich:

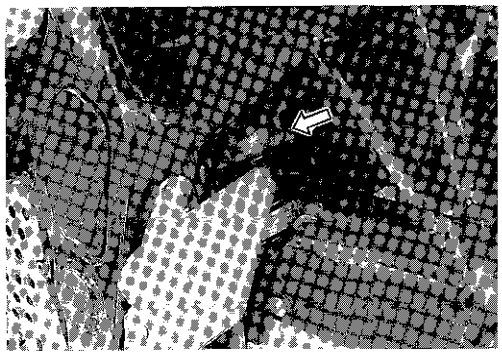
* Antriebskette
* Hinterbremse
* Reifendruck
* Fahrgestellschrauben und -muttern
* Federbein

EINSTELLUNG DER AUFHÄNGUNG

Nach dem Einbau der Hinterradaufhängung muß die Federvorspannung eingestellt werden.

EINSTELLUNG DER FEDERVORSPANNUNG

In der Einstellposition 7 ist die Federvorspannung höchsten. In der Einstellposition 1 ist die Federvorspannung am niedrigsten.
(Standardposition: 4)



ELEKTRISCHE ANLAGE

INHALT

HINWEISE ZU DEN WARTUNGSARBEITEN 6- 1
LAGE DER ELEKTRISCHEN KOMPONENTEN 6- 3
LADESYSTEM 6- 4
- BESCHREIBUNG 6- 4
- STÖRUNGSBESEITIGUNG 6- 5
- ÜBERPRÜFUNG 6- 6
- AUSBAU UND ZERLEGUNG 6- 7
- ÜBERPRÜFUNG 6- 9
- WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 6-12
- INFORMATIONEN ZUM WIEDERZUSAMMENBAU 6-13

ANLASS-SYSTEM UND SEITENSTÄNDER-/ ZÜNDUNTERBRECHERSYSTEM 6-14
- BESCHREIBUNG DES ANLASS-SYSTEMS 6-14
- BESCHREIBUNG DES SEITENSTÄNDER-/ ZÜNDUNTERBRECHERSYSTEMS 6-14
- STÖRUNGSBESEITIGUNG 6-16
- AUSBAU UND ZERLEGUNG DES ANLASSERMOTORS 6-17
- ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERMOTORS 6-17
- ZUSAMMENBAU DES ANLASSERMOTORS 6-18
- ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERREILAIS 6-19
- ÜBERPRÜFUNG DES SEITENSTÄNDER-/ ZÜNDUNTERBRECHERSYSTEMS 6-20

ZÜNDSYSTEM (DIGITALZÜNDER) 6-22
- BESCHREIBUNG 6-22
- STÖRUNGSBESEITIGUNG 6-23
- ÜBERPRÜFUNG 6-24

INSTRUMENTENTAFEL 6-28
- AUSBAU UND ZERLEGUNG 6-28
- ÜBERPRÜFUNG 6-28

LICHT 6-30
- SCHEINWERFER 6-30
- RÜCK-/BREMSLICHT 6-31
- BLINKLICHT 6-31

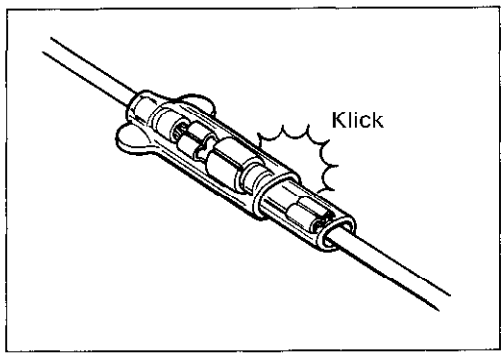
SCHALTER 6-32

BATTERIE 6-33
- TECHNISCHE DATEN 6-33
- ERSTLADUNG 6-33
- WARTUNG 6-34
- NACHLADEN 6-35

HINWEISE ZU DEN WARTUNGS-ARBEITEN

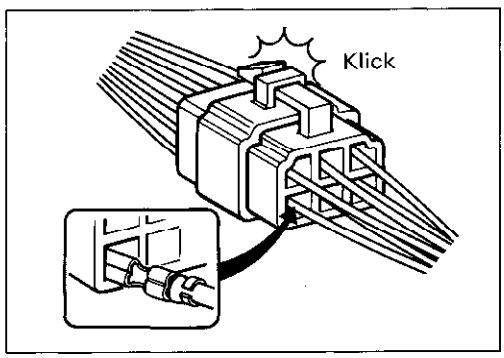
STECKER

- Beim Anschließen eines Steckers darauf achten, daß dieser eingeschoben wird, bis ein Klickgeräusch zu hören ist.
- Den Stecker auf Korrosion, Verschmutzung und Risse der Abdeckung überprüfen.



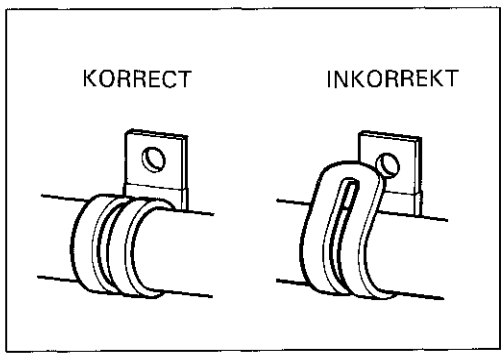
STECKVERBINDER

- An Steckverbindern, die mit einer Sperre versehen sind, muß vor dem Abziehen die Sperre gelöst werden. Beim Wiederanschließen ist der Stecker so weit einzuschieben, bis die Sperre einrastet.
- Beim Abziehen eines Steckverbinders am Stecker anfassen und niemals am Kabel ziehen.
- Alle Anschlußklemmen des Steckverbinders auf Lockerung und Verbiegung kontrollieren.
- Alle Anschlußklemme auf Korrosion und Verschmutzung überprüfen.



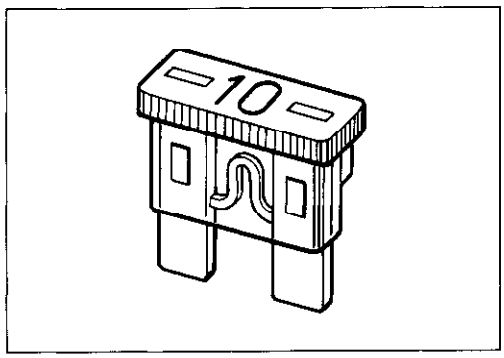
HALTEKLAMMERN

- Die Kabelbäume sind an den im Digramm "KABELFÜHRUNG" angezeigten Positionen zu befestigen. (siehe Seite 7-9.)
- Die Halteklammer ist so zu biegen, daß der Kabelbaum nicht herausrutschen kann.
- Beim Befestigen eines Kabelbaums darauf achten, daß das Kabel nicht durchhängt.
- Es darf kein Draht o.ä. anstelle eines Kabelbaum-Haltebands verwendet werden.



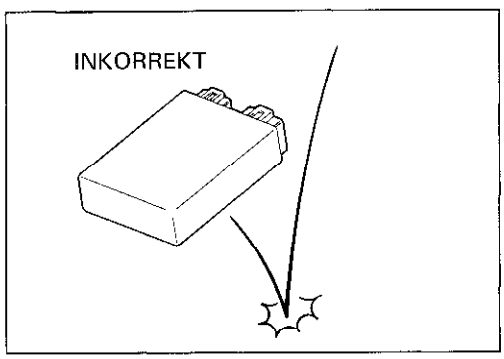
SICHERUNGEN

- Nach dem Durchbrennen einer Sicherung stets zuerst die Ursache feststellen, diese korrigieren und erst dann die sich ersetzen.
- Niemals eine Sicherung mit einem anderen Widerstandswert verwenden.
- Keinen Draht und keine andere Materialien anstelle einer Sicherung verwenden.

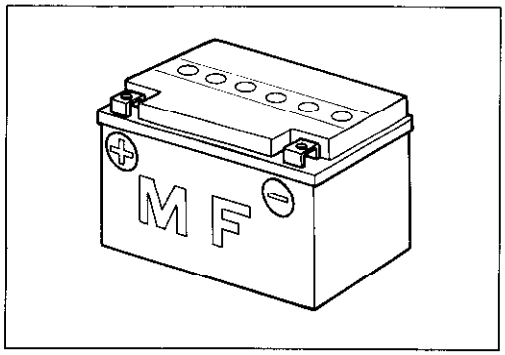


KOMPONENTEN MIT HALBLEITER-BAUTEILEN

- Komponenten, die mit Halbleiten ausgerüstet sind, wie zum Beispiel die Zündeinheit, sind besonders vorsichtig zu behandeln.
- Bei der Überprüfung dieser Teile sind die Anweisungen genau zu beachten. Wenn die angegebenen Prüfschritte nicht befolgt werden, kann dies eine Beschädigung des betreffenden Teils zur Folge haben.

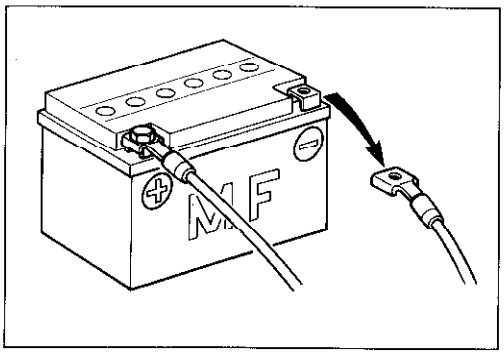


BATTERIE

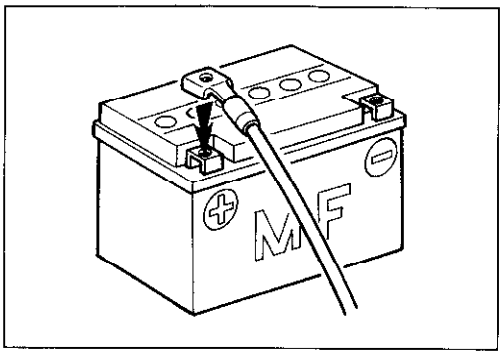


- Die in diesem Fahrzeug eingebaute MF-Batterie erfordert keine Wartungsarbeiten, wie zum Beispiel ein Nachfüllen von Batteriesäure bzw. destilliertem Wasser.
- Bei einem normalen Ladevorgang wird kein Wasserstoffgas erzeugt, doch entsteht dieses Gas im Falle eines übermäßigen Aufladens. Beim Laden der Batterie müssen daher offene Flammen auf jeden Fall ferngehalten werden.
- Es ist zu beachten, daß sich das Ladesystem für MF-Batterien von konventionellen Batterien unterscheidet. Diese Batterie darf daher nicht durch eine herkömmliche Batterie ersetzt werden.

ANSCHLIESSEN DER BATTERIE



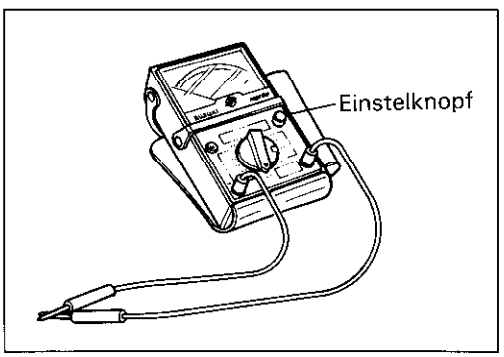
- Beim Abklemmen der Batteriekabel zu Wartungszwecken muß unbedingt das Minuskabel ⊖ zuerst abgenommen werden.
- Beim Anklemmen der Kabel ist dagegen zuerst das Pluskabel ⊕ anzubringen.
- Wenn eine Anschlußklemme Anzeichen von Korrosion aufweist, ist die Batterie auszubauen, mit warmem Wasser zu reinigen und die Klemme nötigenfalls mit einer Drahtbürste zu säubern.
- Nach dem Wiederanklemmen die Anschlußklemme mit einer dünnen Fettschicht überziehen.
- Die Abdeckung der Plusklemme ⊕ wieder anbringen.



KABEL

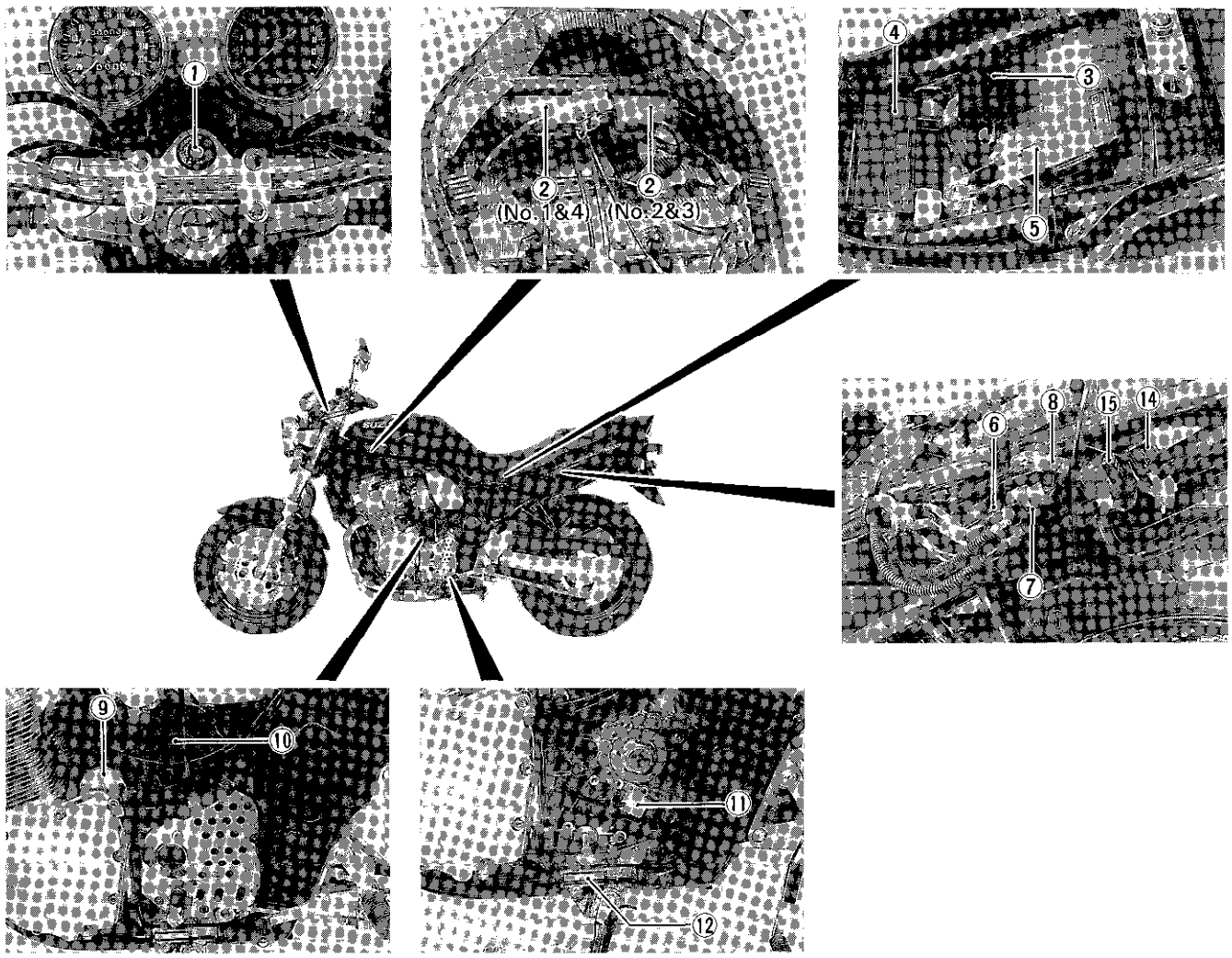
- Die Kabelbäume müssen in Übereinstimmung mit den Anweisungen im Abschnitt "KABELFÜHRUNG" verlegt werden. (siehe Seite 7-9.)

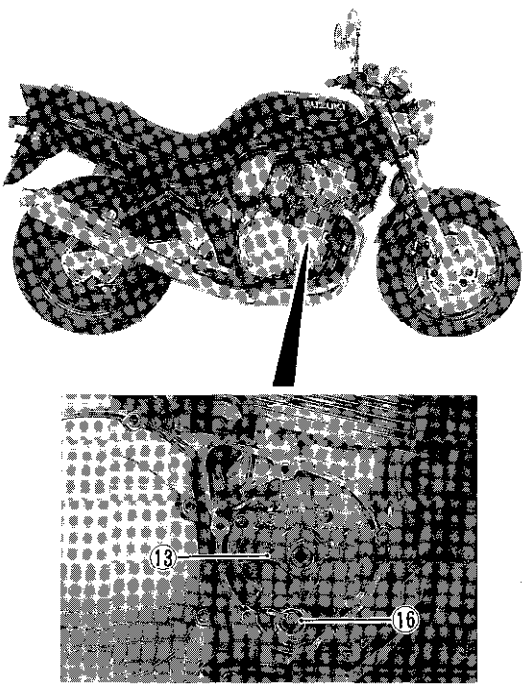
VERWENDUNG DES TASCHENPRÜFERS



- Darauf achten, daß die Plus- ⊕ und Minussonde ⊖ des Prüfgeräts korrekt angeschlossen werden. Wenn dies nicht beachtet wird, kann eine Beschädigung des Prüfgeräts die Folge sein.
- Wenn die Spannungs- und Stromwerte nicht bekannt sind, empfiehlt es sich, mit einem höheren Meßbereich zu beginnen.
- Vor Beginn einer Widerstandsmessung und nach dem Verändern eines Widerstandsbereichs muß das Prüfgerät stets auf den Nullwert (0 Ohm) zurückgestellt werden.
- Wenn im Widerstandsbereich eine Messung vorgenommen wird, ist darauf zu achten, daß keine Spannung anliegt, da dies eine Beschädigung des Prüfgeräts verursachen kann. Bei allen Widerstandsmessungen sicherstellen, daß keine Spannung anliegt.
- Nach der Verwendung des Prüfgeräts den Schalter wieder auf die OFF-Position stellen.

LAGE DER ELEKTRISCHEN KOMPONENTEN





①: Zündschalter
②: Zündspule
③: Sicherungskästchen
④: Batterie
⑤: Zünder
⑥: Anlasserrelais
⑦: Hauptsicherung
⑧: Diode
⑨: Anlassermotor
⑩: Lichtmaschinen
⑪: Leerlaufschalter
⑫: Seitenständerschalter
⑬: Signalgenerator
⑭: Seitenständerrelais
⑮: Blinkerrelais
⑯: Öldruckschalter

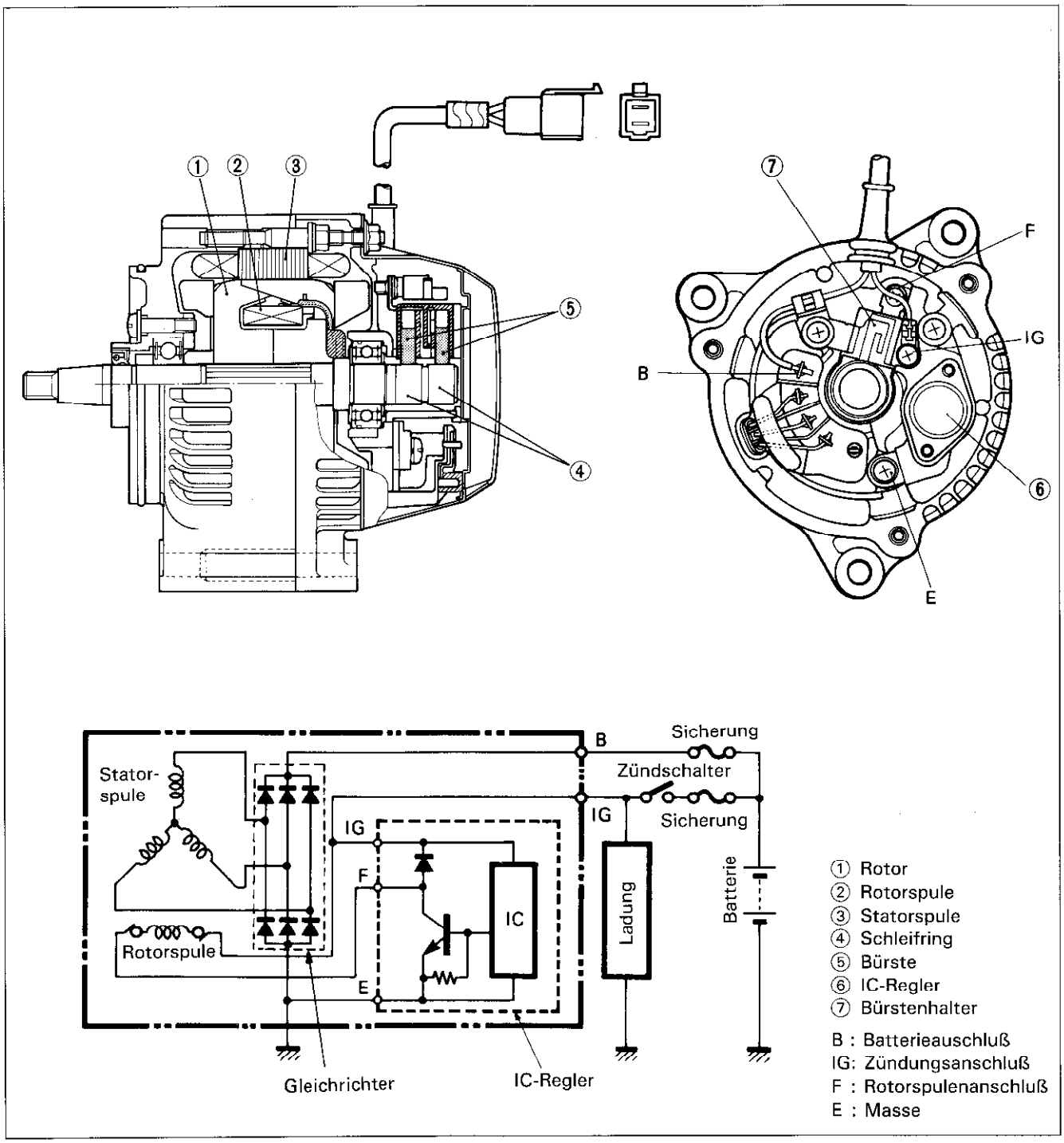
LADESYSTEM

BESCHREIBUNG (LICHTMASCHINE MIT IC-REGLER)

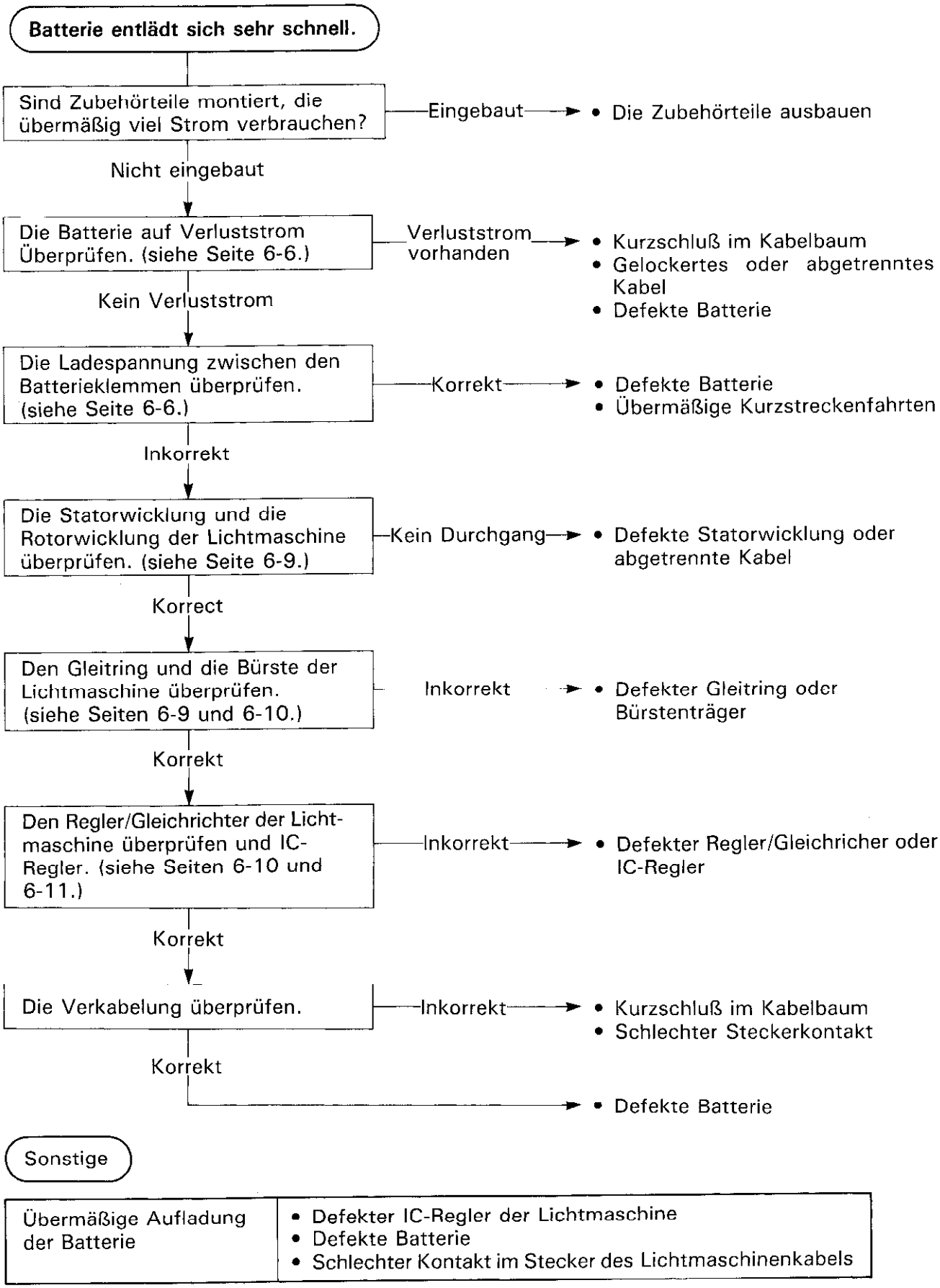
Die Lichtmaschine ist mit einem transistorbestückten Regler versehen. Alle Reglerteile sind in einem festen Formkörper untergebracht, der sich am Bürstenhaltergehäuse befindet. Die Reglerspannung läßt sich nicht einstellen.

Zwei Bürsten führen Strom durch die zwei Schleifringe zur Rotorspule am Rotor.

Die Statorwindungen befinden sich im Innern des Blechkerns, der Teil des Lichtmaschinengehäuses ist. Eine mit den Statorwindungen verbundene Reglerbrücke ist mit sechs Dioden bestückt und ändert die Wechselspannung des Stators am Ausgangsanschluß der Lichtmaschine in Gleichstromspannung.



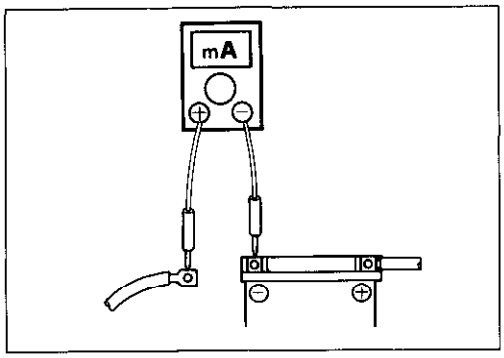
STÖRUNGSBESEITIGUNG



Übermäßige Aufladung der Batterie	• Defekter IC-Regler der Lichtmaschine • Defekte Batterie • Schlechter Kontakt im Stecker des Lichtmaschinenkabels

ÜBERPRÜFUNG

ÜBERPRÜFUNG DER BATTERIE AUF VERLUSTSTROM



- Den Zündschalter auf die OFF-Position stellen.
- Die Sitzbank abnehmen.
- Das Minuskabel ⊖ der Batterie abklemmen.

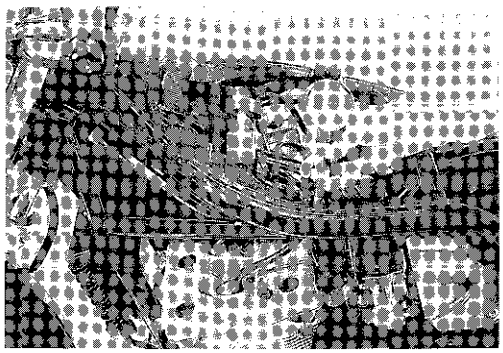
Wenn das Milliampere-Testgerät des Taschenprüfers zwischen der Minusklemme ⊖ und dem Batteriekabel verbunden wird, zeigt schon ein geringes Ausschlagen der Nadel auf einen Verluststrom hin.

TOOL 09900-25002: Taschenprüfer

⚠ ACHTUNG

- **Da der vorhandene Verluststrom unter Umständen erheblich sein kann, wird empfohlen, vor dem Anschließen des Amperemeters zunächst einen hohen Meßbereich einzustellen.**
- **Beim Messen des Verluststrom niemals den Zündschalter auf die ON-Position stellen.**

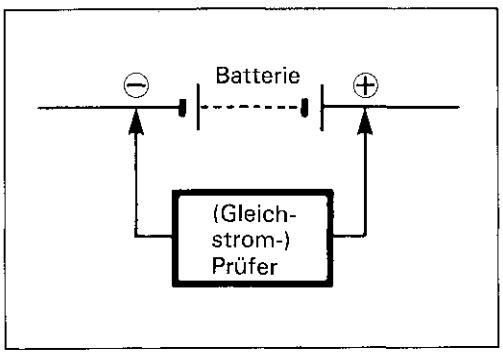
Wird ein Verluststrom festgestellt, sind die Stecker und Steckverbinder nacheinander abzuziehen, um die defekte Komponente zu lokalisieren.



ÜBERPRÜFUNG DER LADESPANNUNG

- Die Sitzbank abnehmen.
- Motor anlassen und bei 5 000 UpM laufen lassen.

Die Gleichstromspannung zwischen Plus- und Minuspol der Batterie mit einem Taschenprüfer messen, Liegen die gemessenen Werter unter 13,5V, Statorspule, Gleichrichter und IC-Regler in der Lichtmaschine überprüfen.



⚠ ACHTUNG

Ist der Taschenprüfer auf die Messung von Spannung bzw. Widerstand eingestellt und wird an den Testanschlüssen eine Spannung anglegt, kommt es zu einem Schaden. Deshalb ist es wichtig, den Wahlschalter am Taschenprüfer vor der Messung richtig einzustellen.

HINWEIS:
Bei diesem Test muß die Batterie vollgeladen sein.

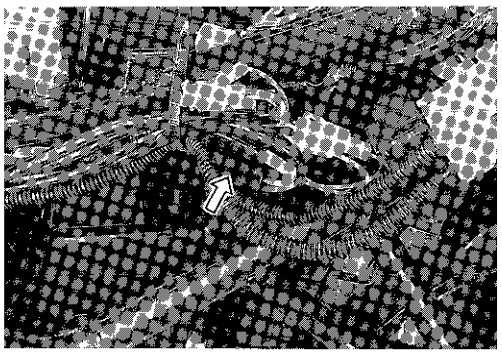
TOOL 09900-25002: Taschenprüfer

Stellung des Wahlschalters: 25V Gleichstrom

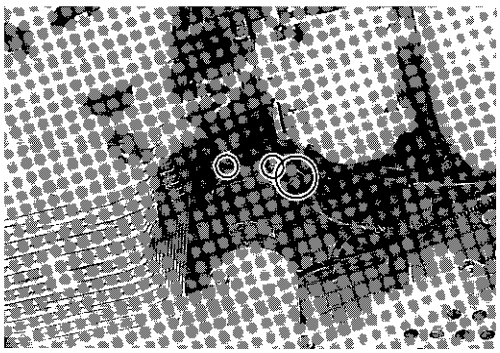
Ladespannung
Standardwert: Über 13,5 V bei 5 000 UPM

AUSBAU UND ZERLEGUNG

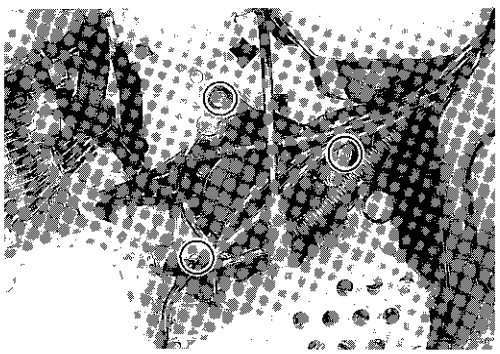
- Sitzbank und Rahmenabdeckung abnehmen. (siehe Seite 5-1.).
- Lichtmaschinenkabelanschluß abklemmen.



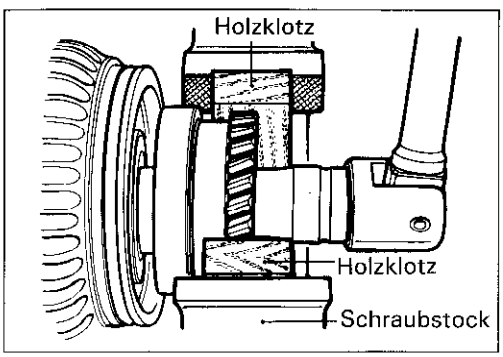
- Den Anlassermotor ausbauen.



- Die Abdeckung des Motorritzels abnehmen.
- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann die Lichtmaschine ausbauen.



- Das Abtriebsrad der Lichtmaschine in einen Schraubstock zwischen zwei Holzstücke einspannen, dann die Mutter des Lichtmaschinen-Abtriebsrads entfernen.

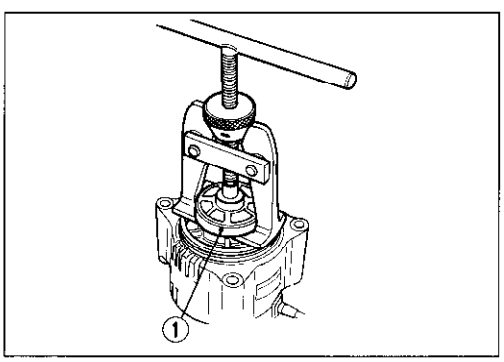


⚠ ACHTUNG

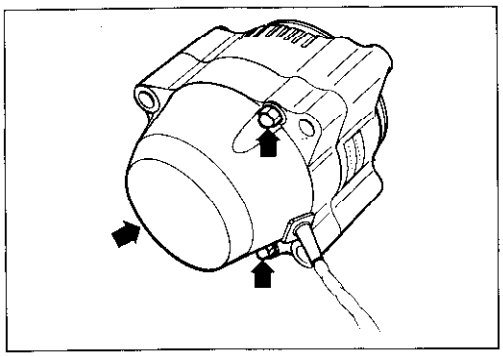
Das Dämpfergehäuse darf nicht in einen Schraubstock eingespannt werden, da dies eine Beschädigung oder einen Bruch des Gehäuses zur Folge hat.

- Das Dämpfergehäuse ① mit Hilfe eines Lagerabziehers entfernen.

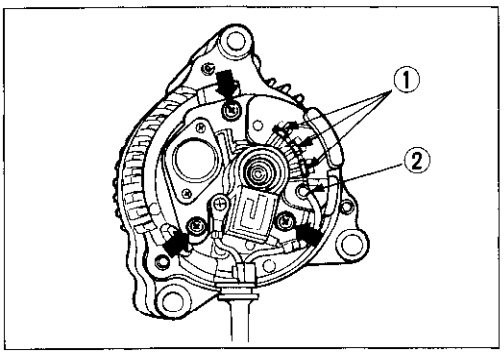
TOOL 09913-61510: Lagerabzieher



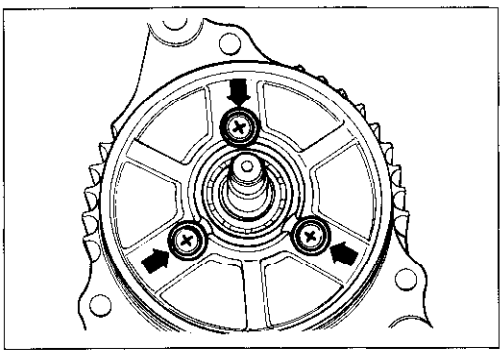
- Lichtmaschinenabdeckung entfernen.



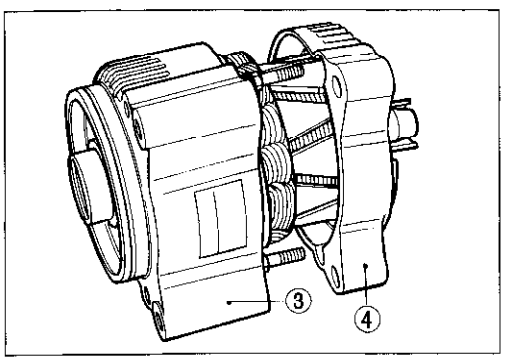
- Stantorspulenkabel ① und Batteriekabel ② ablöten.
- Drei Schrauben lösen und Bürstenhalter, IC-Regler und Gleichrichter ausbauen.



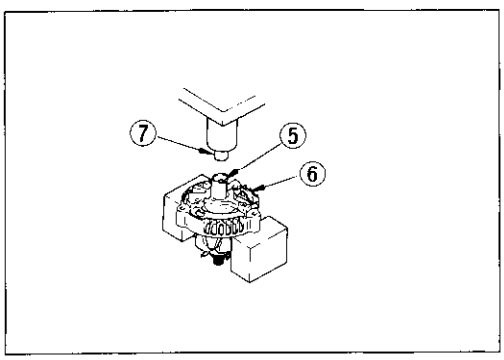
- Die drei Lagerhalterschrauben lösen.



- Das Lichtmaschinengehäuse ③ vom Lagerschild ④ abnehmen.



- Rotor ⑤ mit Handpresse ⑦ aus Lichtmaschinenabschlußgehäuse ⑥ entfernen (siehe Seite Abb.).



ÜBERPRÜFUNG

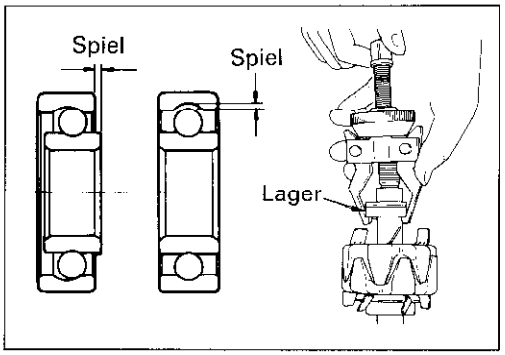
ROTORLAGER

Rotorlager von Hand drehen und auf ungewöhnliche Geräusche und Leichtgängigkeit überprüfen.
Bei Unregelmäßigkeiten Lager mit Lagerabzieher herausnehmen.

09913-60910: Lagerabzieher

⚠ ACHTUNG

Entferntes Lager erneuern.

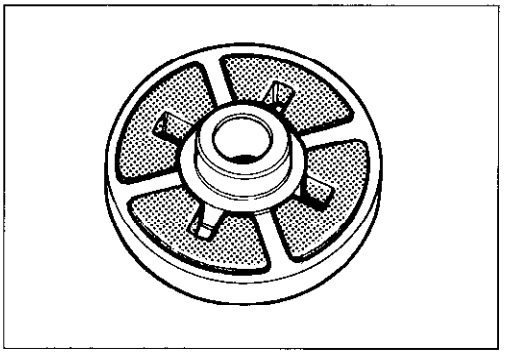


DÄMPFER DES LICHTMASCHINEN-ABTRIEBSRADS

Die Dämpfer auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen.
Wenn ein Defekt festgestellt wird, müssen die Dämpfer im Satz ersetzt werden.

HINWEIS:
Beim Einbau der Dämpfer die Gleitfläche mit MOLY PASTE versehen.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

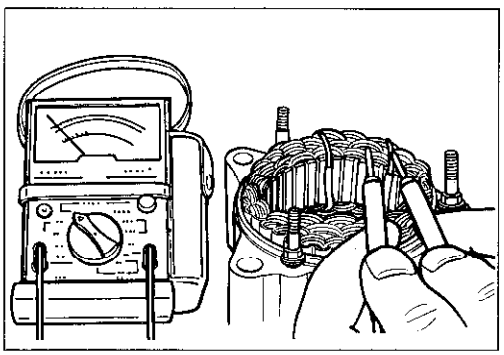


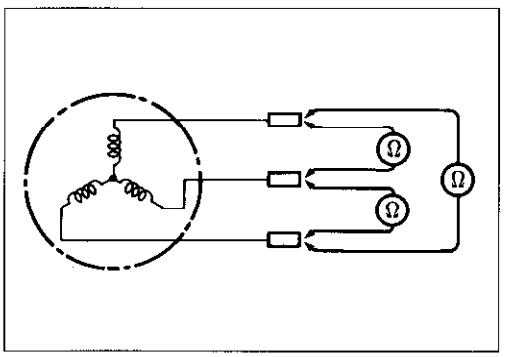
DURCHGANGSPRÜFUNG DER STATORSPULE

Durchgang zwischen den Statorkabeln mit einem Taschenprüfer überprüfen.
Gibt es keinen Durchgang, Stator erneuern.
Auch Statorkern auf Isolation überprüfen.

09900-25002: Taschenprüfer

Einstellung des Washlschalters: Bereich x 1Ω



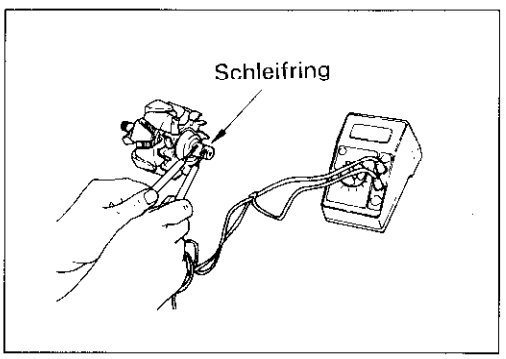


DURCHGANGSPRÜFUNG DER ROTORSPULE

Durchgang zwischen den beiden Schleifringen des Rotors mit einem Taschenprüfer überprüfen.
Gibt es keinen Durchgang, Rotor erneuern.
Auch Rotor auf Isolation überprüfen.

09900-25002: Taschenprüfer

Einstellung des Wahlschalters: Bereich x 1Ω

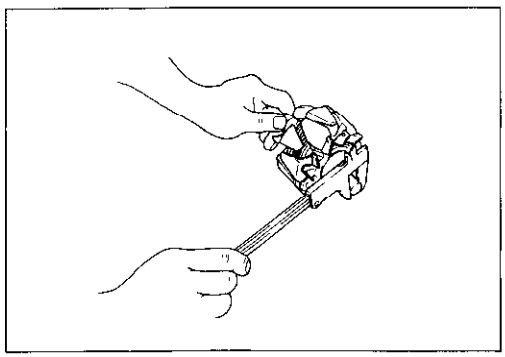


SCHLEIFRING

Verschmutzte Schleifringoberfläche zur Aufrechterhaltung der Ladeleistung mit einem feinen Schmirgelpapier #400 feinschleifen. Danach Schleifring mit einem sauberen, trockenen Tuch abwischen.

09900-20102: Schublehre (200 mm)

Außendurchmesser des Schleifrings
Verschleißgrenze: 14,0 mm

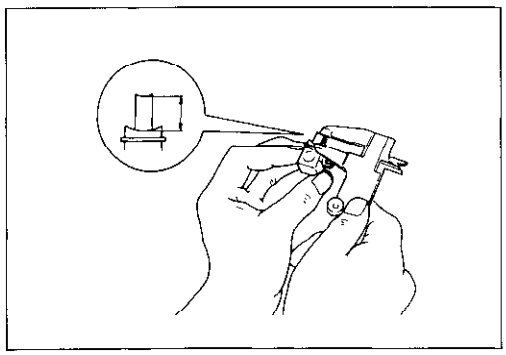


KOHLEBÜRSTE

Länge der Bürsten messen (siehe Abb.). Liegt sie unter der Verschleißgrenze, Bürsten erneuern.

09900-20102: Schublehre (200 mm)

Bürstenlänge
Verschleißgrenze: 4,5 mm

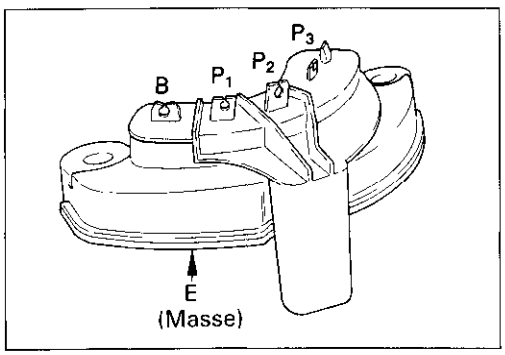


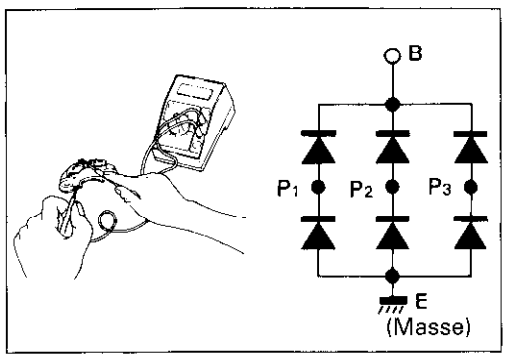
GLEICHRICHTER

Durchgang zwischen Polen und Masse überprüfen. Ein Prüferkabel an Pol "B" und des andere an Masse bzw. einen anderen Pol anschließen; dann die beiden Pole vertauschen.
Eine der beiden Prüferwerte sollte Durchgang, der andere unendlich (kein Durchgang) anzeigen. Ist das nicht der Fall, Gleichrichter komplett erneuern.

09900-25002: Taschenprüfer

Einstellung des Wahlschalters: Bereich x 1Ω





IC-REGLER

IC-Regler mit variabler Gleichstromquelle, Schalter, Birnchen und Taschenprüfer in folgenden zwei Schritten überprüfen:

Erste Überprüfung:

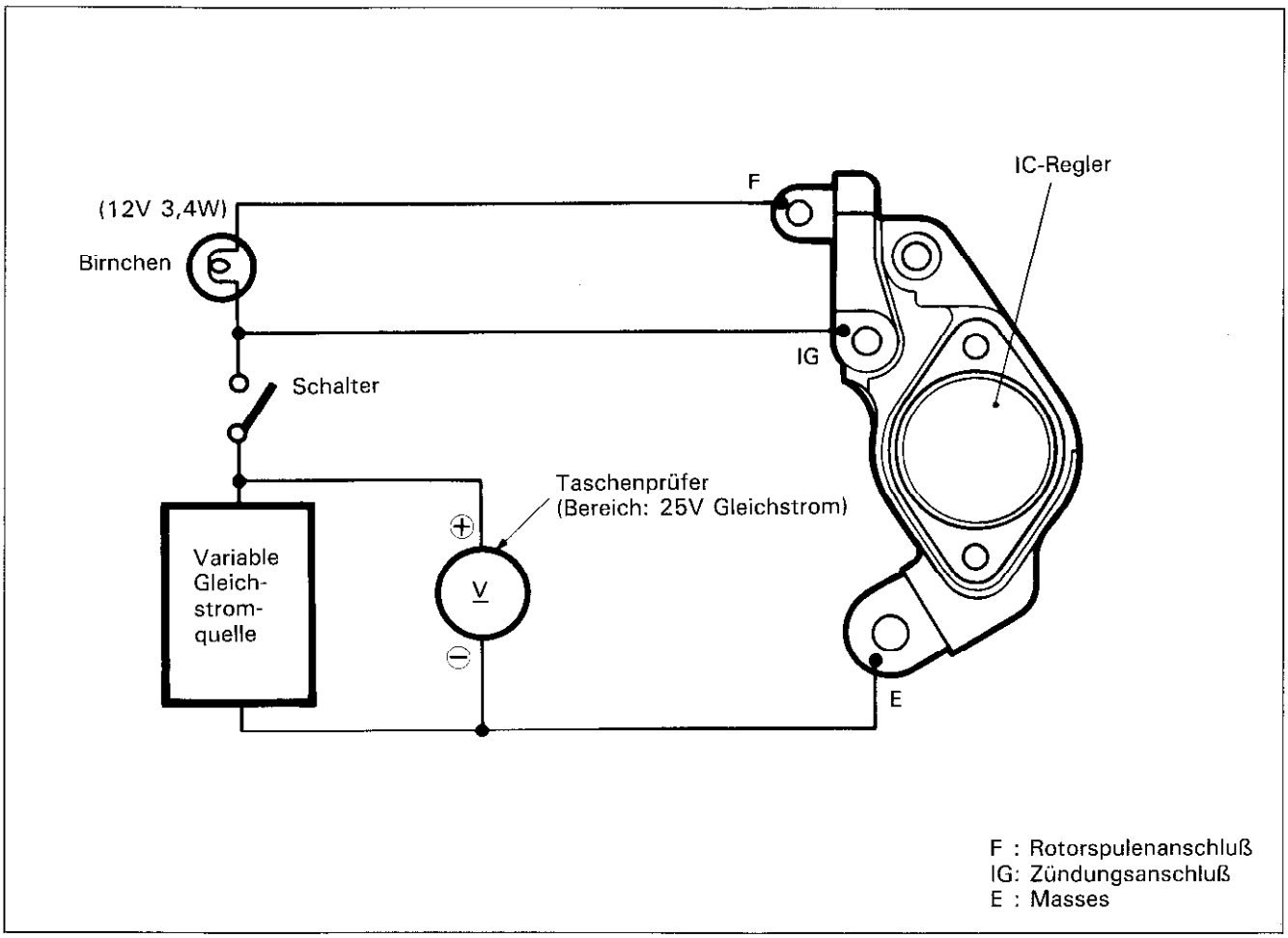
Variable Gleichstromquelle auf 12V stellen und Schalter auf ON drehen. Leuchtet das Birnchen nicht, IC-Regler erneuern. Geht das Birnchen an, ist die erste Überprüfung erfolgreich abgeschlossen.

Zweite Überprüfung:

Unter obiger Bedingung variable Gleichstromquelle auf 14,5V stellen. Geht das Birnchen aus, ist der IC-Regler in Ordung. Bleibt das Birnchen an, IC-Regler erneuern.

09900-25002: Tachenprüfer

Einstellung des Wahlschalters: 25V Glecichstrom

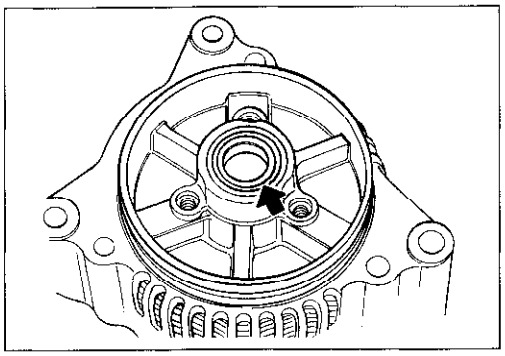


WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Lichtmaschine in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusamenbauen und einbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

⚠ ACHTUNG

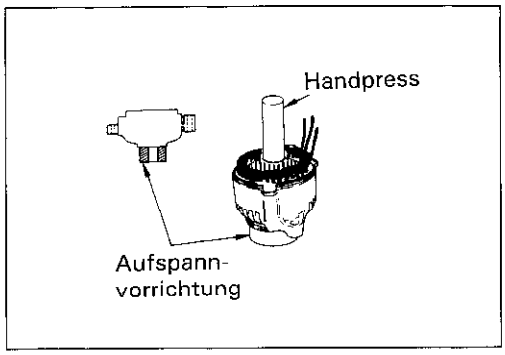
Entfernte Öldichtung erneuern.

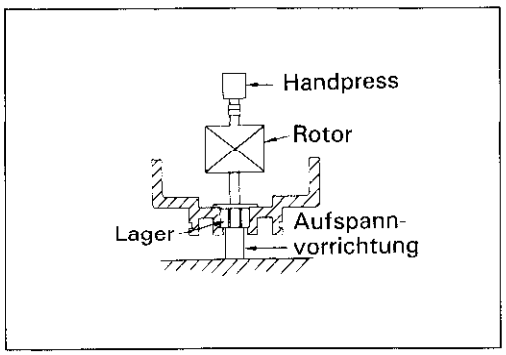


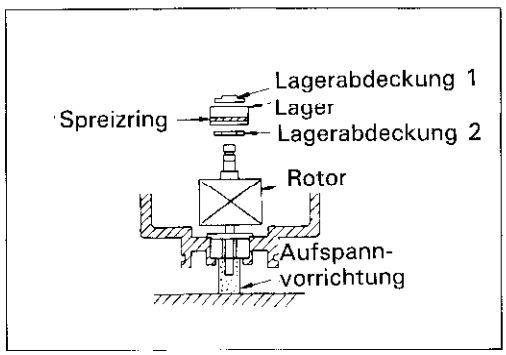
- Lippe der Öldichtung schmieren.

99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

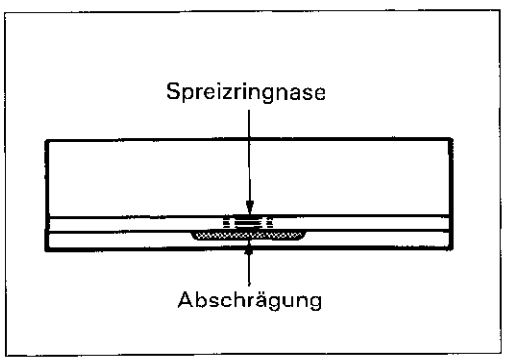
- Lager und Rotor mit Handpresse einsetzen (siehe Abb.).





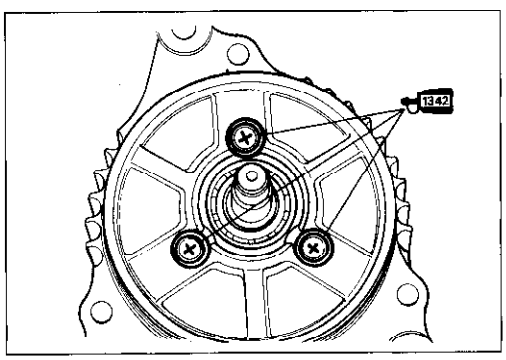


HINWEIS:
Vor Wiedereinsetzen des schleifringseitigen Lagers in das Abschlußgehäuse der Lichtmaschine Spreizringnase auf Mitte der Abgeschrägung des Lagerlaufrings ausrichten.

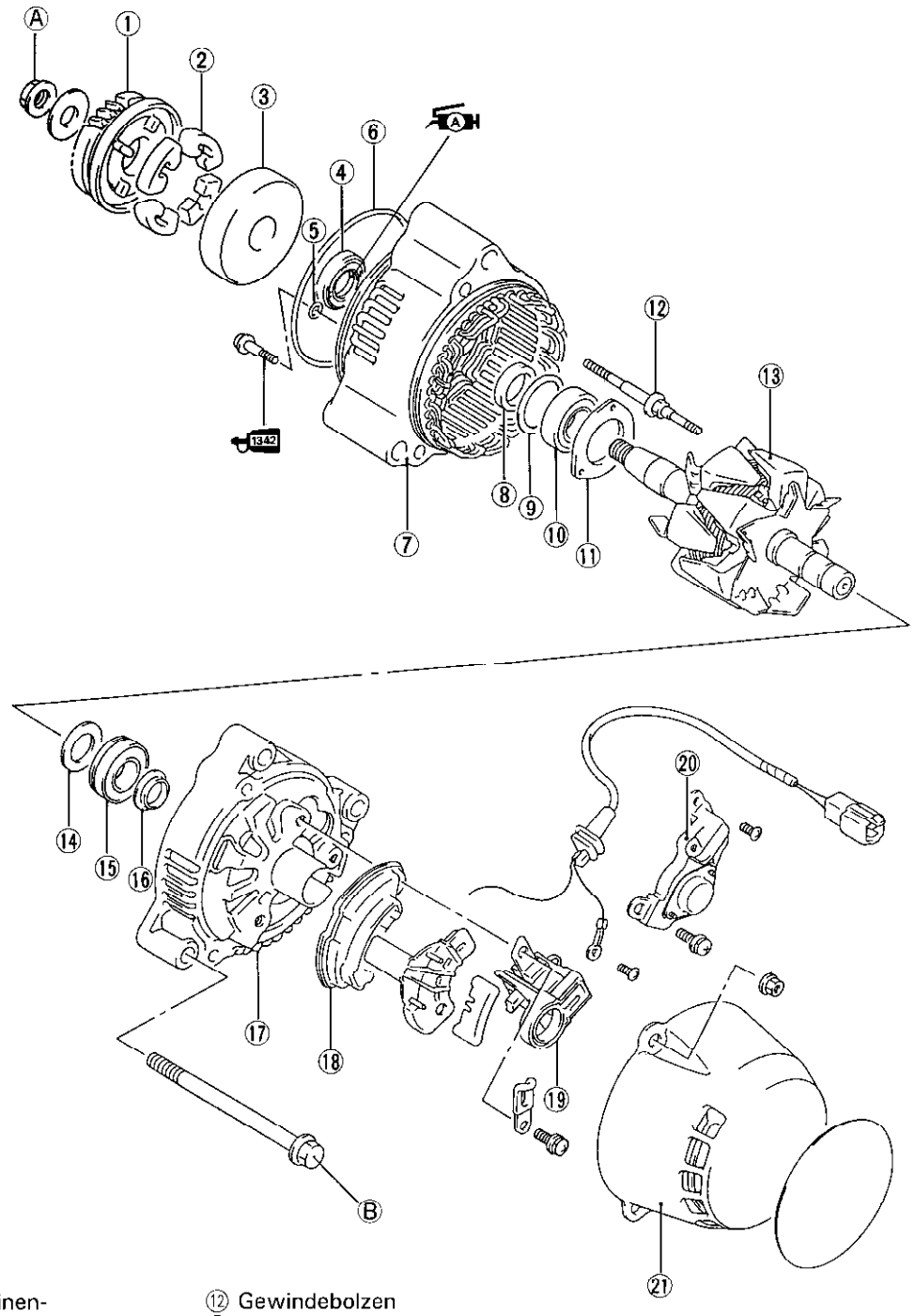


- Die drei O-Ringe auf die Schrauben der Lagerhalterung aufschieben.
- Etwas THREAD LOCK "1342" auf die Schrauben am Lagerhalter geben.

1342 99000-32050: THREAD LOCK "1342"



INFORMATIONEN ZUM WIEDERZUSAMMENBAU



① Lichtmaschinen-Abtriebsrad
② Dämpfer (4 St.)
③ Dämpfergehäuse
④ Öldichtring
⑤ O-Ring
⑥ O-Ring
⑦ Lichtmaschinengehäuse
⑧ Abstandsstück
⑨ Lagerabdeckung
⑩ Lager
⑪ Halterung
⑫ Gewindebolzen
⑬ Rotor
⑭ Lagerabdeckung Nr. 2
⑮ Lager (Schleifringseite)
⑯ Lagerabdeckung Nr. 1
⑰ Lichtmaschinen-Abschlußgehäuse
⑱ Gleichrichter
⑲ Bürstenträger
⑳ IC-Regler
㉑ Lagerschild

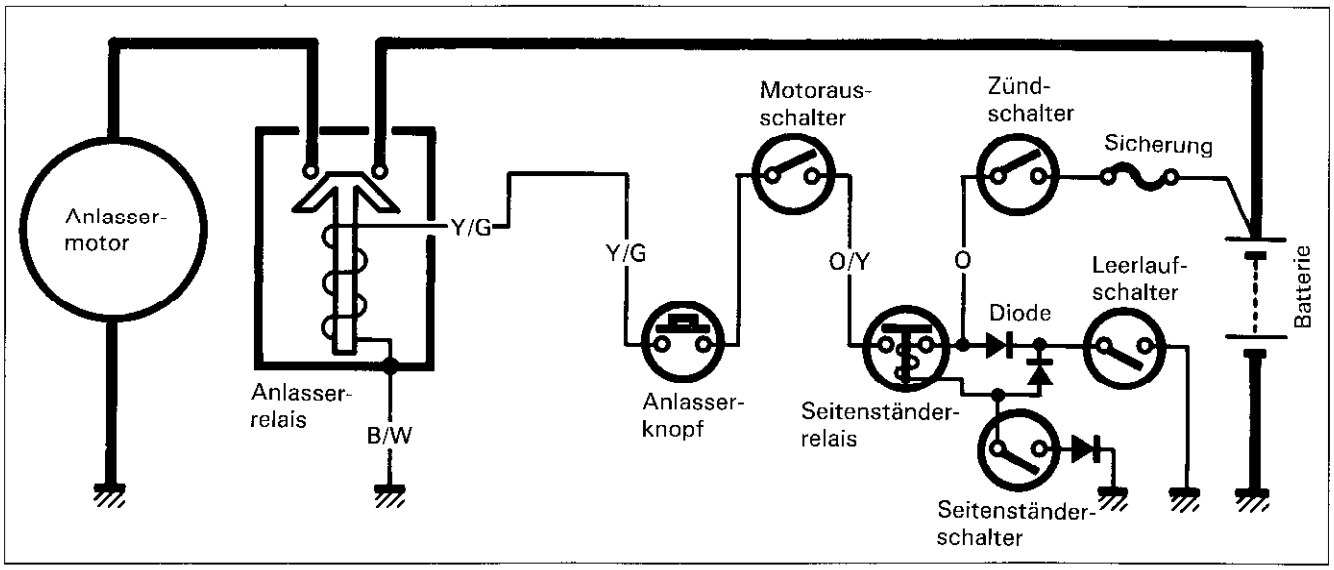
GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	60	6,0
Ⓑ	25	2,5

ANLASS-SYSTEM UND SEITENSTÄNDER-/ZÜNDUNTERBRECHER-SYSTEM

BESCHREIBUNG DES ANLASS-SYSTEMS

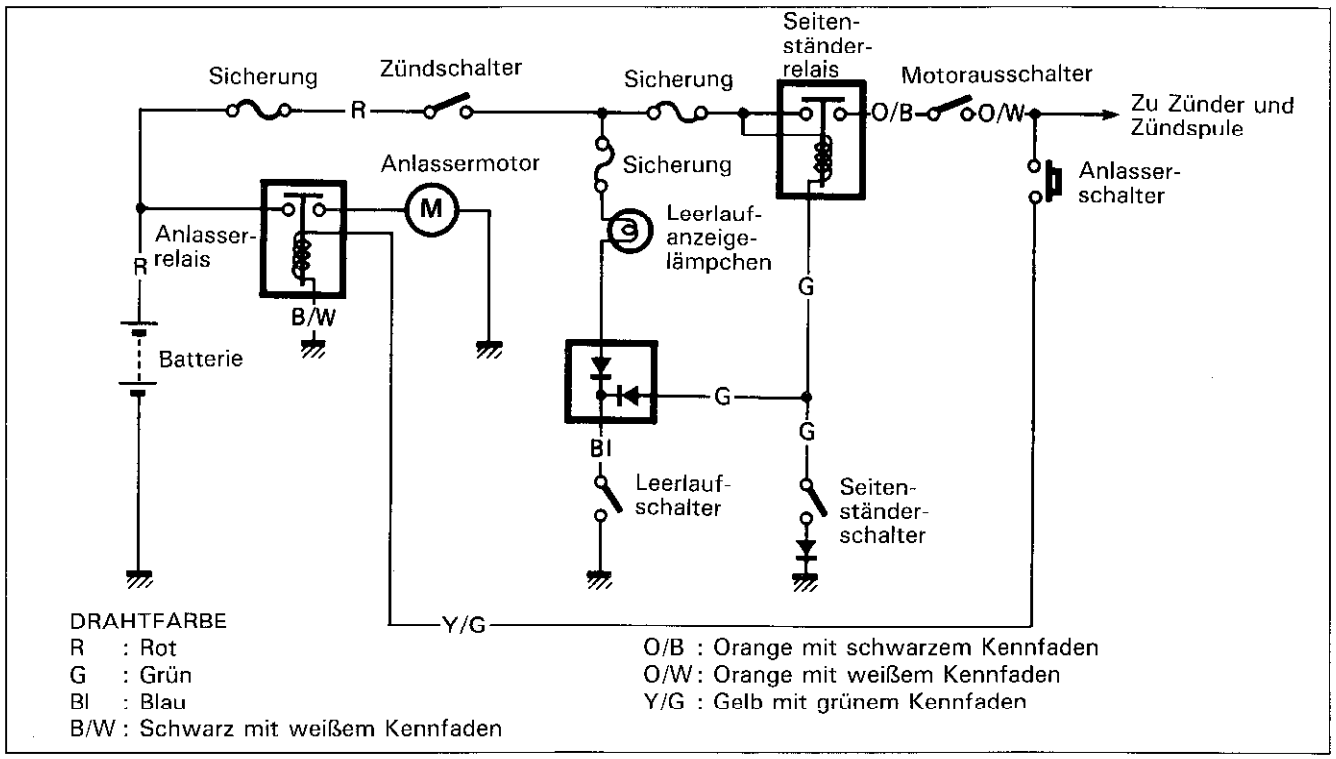
Anlassersystem siehe Schema unten. Es besteht aus Anlassermotor, Anlasserrelais, Seitenständerrelais, Seitenständerschalter, Leerlaufschalter, Anlassreschalter, Motorausschalter, Zündschalter und Batterie.

Bei Drücken des Anlasserknopfs (am Schalterkästchen am rechten Lenker) spricht das Relais an und verursacht ein Schließen der Kontaktpunkte, wodurch der Anlassermotor mit der Batterie verbunden wird. Der Anlassermotor braucht etwa 80 Ampere zum Anlassen des Motors.



BESCHREIBUNG DES SEITENSTÄNDER-/ZÜNDUNTERBRECHERSYSTEMS

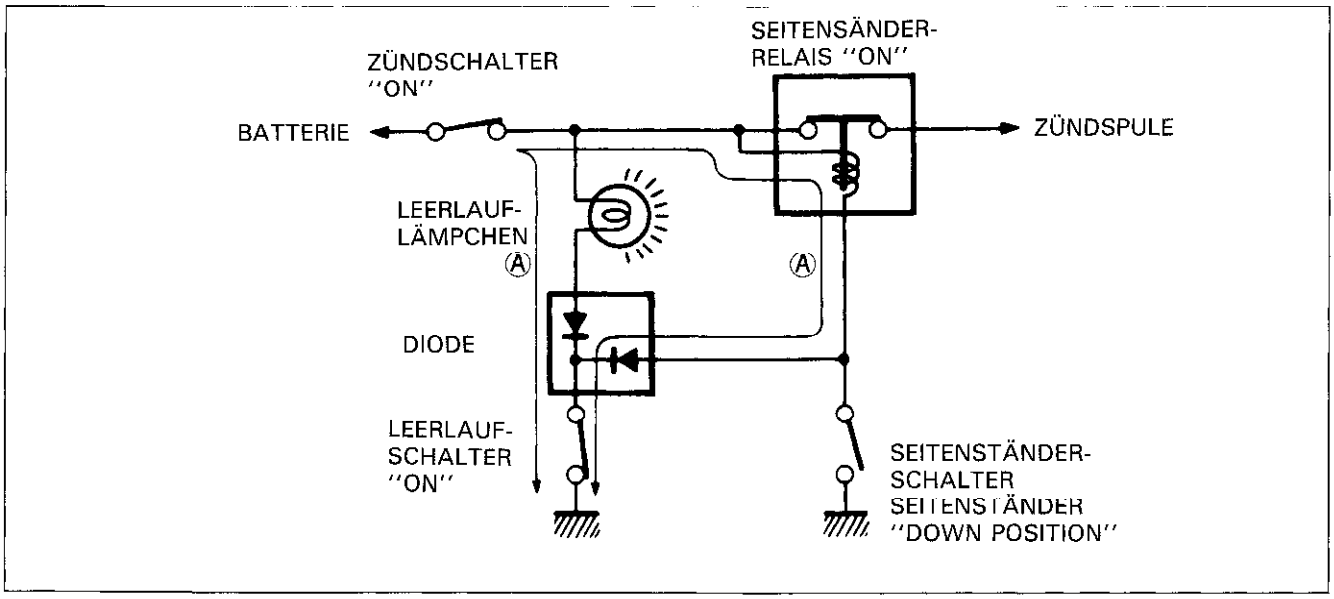
Dises Seitenständer-/Zündunterbrechungssystem verhindert ein Anlasen des Motorrads bei ausgefahrenem Seietenständer. Dieses System wird von einem Stromkreis zwischen Batterie und Zündspule betätigt.



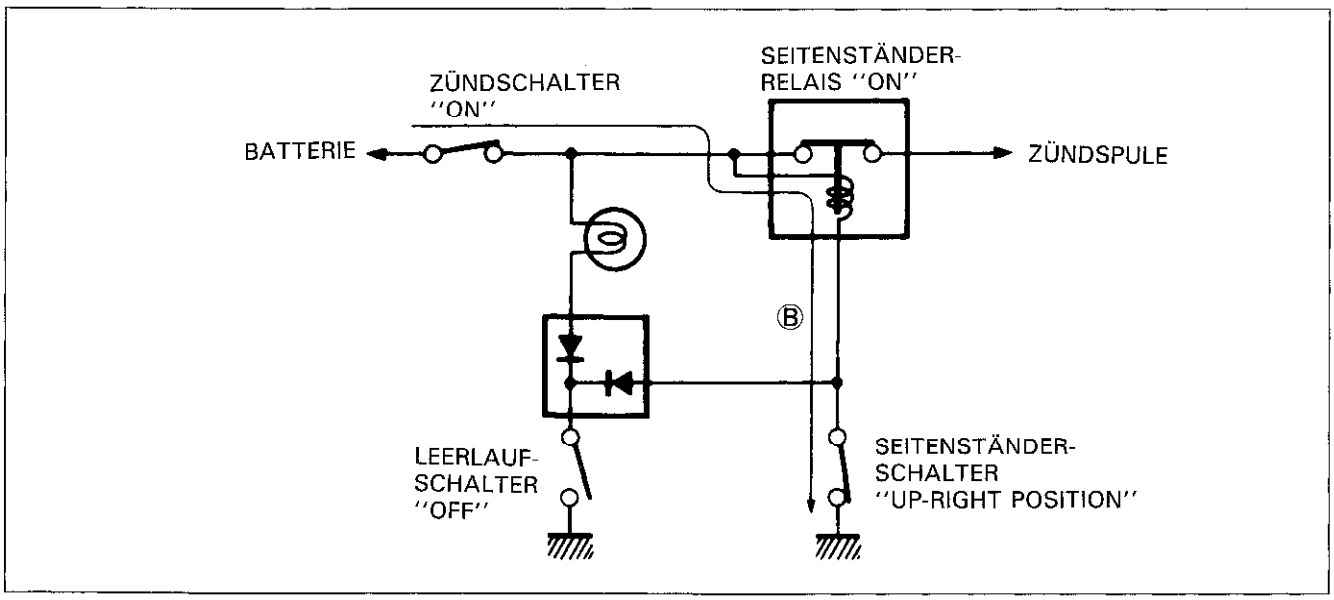
Der Schaltkreis besteht aus Relais, Lämpchen, Diode und Schaltern. Je nach Stellung GETRIEBE oder SEITENSTÄNDER regt er die Zündspule an, wobei Leerlauf-und Seitenständerschalter wechselweise arbeiten.

Die Zündspule wird nur in den beiden folgenden Situationen angeregt:

1. Getriebe: "NEUTRAL (ON)" Seitenständer: "DOWN (OFF)" Strom Ⓐschaltet das Relais auf "ON" und die Zündspule wird auch bei ausgefahrenem Seitenständer angeregt. Das ist zum Aufwärmen des Motors.



2. Seitenständer: "UP-RIGHT (ON)"
   Strom Ⓑschaltet das Relais auf "ON" und die Zündspule wird angeregt. Der Motor läßt sich bei jeder Getriebestellung leicht anlassen.



STÖRUNGSBESEITIGUNG

Anlassermotor läuft nicht.

Das Getriebe in die Neutralstellung schalten. Den Zündschalter einschalten, wobei sich der Motorstoppschalter in der RUN-Position befinden muß. Überprüfen, ob vom Anlasserrelais Klickgeräusche zu hören sind, sobald der Anlasserknopf gedrückt wird.

—Klickgeräusch→ Überprüfen, ob der Anlassermotor läuft, wenn die Anlasserklemme direkt mit dem Plusklemme der Batterie ⊕ verbunden wird. (Hierbei kein dünnes Kabel verwenden, da ein starker Stromfluß erfolgt.)

- Läuft → • Defektes Anlasserrelais • Gelockertes oder abgetrenntes Anlassermotor-Kabel
- Läuft nicht → • Defekter Anlassermotor

Kein Klickgeräusch ↓

Die Spannung des Anlasserrelais an den Steckern des Anlasserrelais messen (zwischen Y/G ⊕ und B/W ⊖), wenn der Anlasserknopf gedrückt wird.

—Keine Spannung→
- Defekter Zündschalter
- Defekter Motorstoppschalter
- Defekter Neutralstellungsschalter
- Defekte Diode
- Defektes Relais des Seitenständerschalters
- Defekter Anlasserknopf
- Schlechter Steckerkontakt
- Offener Stromkreis im Kabelbaum

Spannung liegt an ↓

Das Anlasserrelais überprüfen. (siehe Seite 6-19.)

—Inkorrekt→ • Defektes Anlasserrelais

Korrekt →
- Schlechter Kontakt im Anlasserrelais

Der Anlassermotor läuft in der Neutralstellung des Getriebes, läuft aber in keiner anderen Getriebestellung außer der Neutralstellung und bei hochgeklapptem Seitenständer.

Den Seitenständerschalter überprüfen. (siehe Seite 6-21.)

—Inkorrekt→ • Defekter Seitenständerschalter

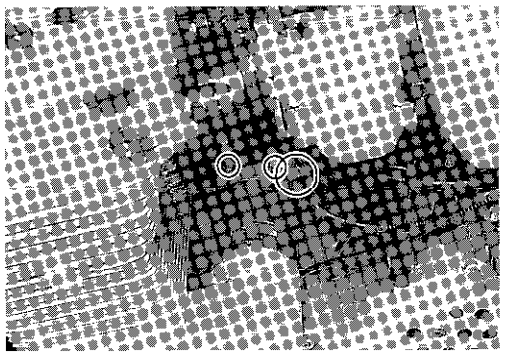
Korrekt →
- Offener Stromkreis im Kabelbaum
- Schlechter Kontakt im Stecker

Sonstige

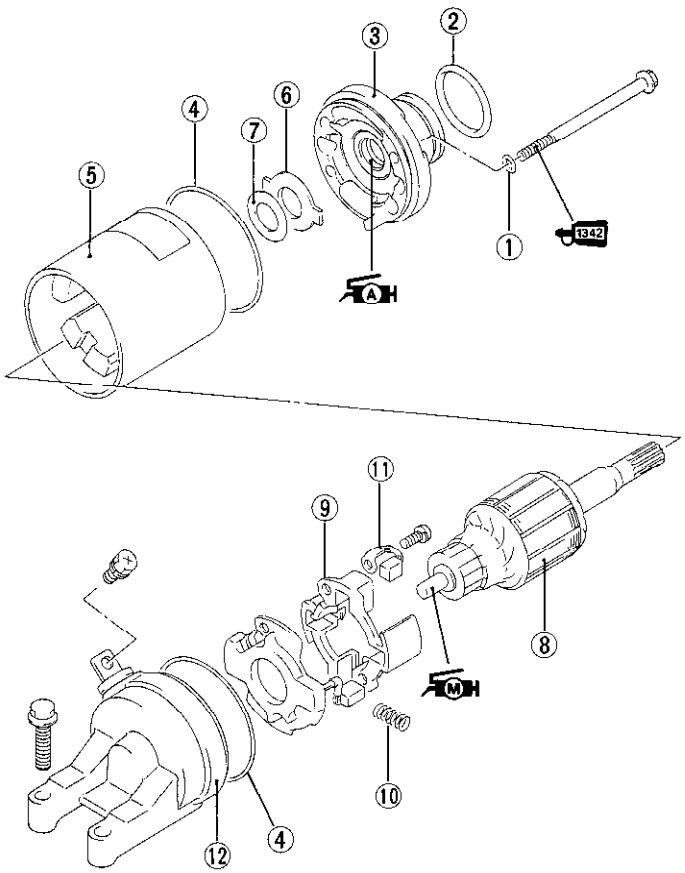
Motor läuft nicht, doch der Anlassermotor läuft.	• Defekte Anlasserkupplung

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES ANLASSERMOTORS

- Anlassermotorkabel abklemmen, Befestigungsschrauben lösen und Anlassermotor ausbauen.



- Anlassermotor zerlegen (siehe Abb.).

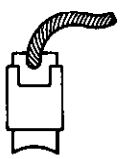


① O-Ring (2 Stck.)
② O-Ring
③ Gehäuseabdeckung (innen)
④ O-Ring (2 Stck.)
⑤ Anlassermotorgehäuse
⑥ Beilagscheibe
⑦ Beilagscheibe
⑧ Anker
⑨ Bürstenhalter
⑩ Bürstenfeder (4 Stck.)
⑪ Bürste
⑫ Gehäuseabdeckung (außen)

ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERMOTORS

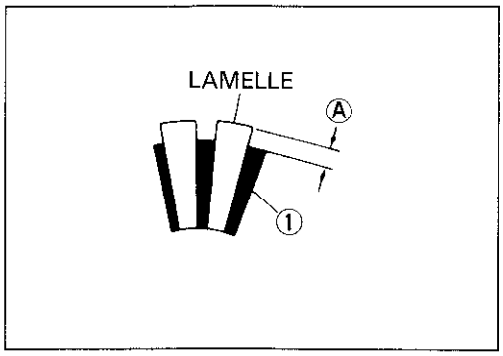
KOHLEBÜRSTE

Die Bürsten auf übermäßigen Verschleiß, Risse und Abnutzung des Bürstenträgers überprüfen.
Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß der Bürstenträger ersetzt werden.



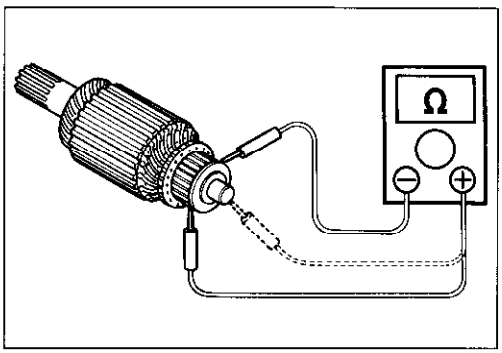
KOLLEKTOR

Den Kollektor auf Verfärbung, übermäßigen Verschleiß und inkorrekte Glimmertiefe Ⓐ überprüfen.
Wenn der Kollektor zu stark abgenutzt ist, muß der Anker ersetzt werden.
Wenn die Oberfläche verfärbt ist, kann diese mit Schmirgelpapier der Körnung 400 poliert und mit einem trockenen Lappen abgerieben werden.
Ist die Glimmertiefe nicht ausreichend, muß der Isolator ① mit Hilfe eines Metallsägeblattes nachgeschnitten werden.



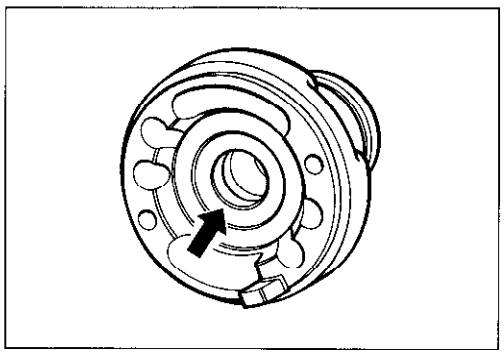
ÜBERPRÜFUNG DER ANKERWICKLUNG

Jedes Segment auf Durchgang überprüfen.
Auf Durchgang zwischen den einzelnen Segmenten und der Ankerwelle überprüfen.
Wenn kein Durchgang vorhanden ist, oder wenn Durchgang zwischen einem der Segmente und der Welle besteht, muß der Anker durch ein Neuteil ersetzt werden.



ÜBERPRÜFUNG DES ÖLDICHTRINGS

Die Dichtlippe des Öldichtrings auf Beschädigung und Undichtigkeit überprüfen.
Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß der Öldichtring zusammen mit dem Halter ersetzt werden.



ZUSAMMENBAU DES ANLASSERMOTORS

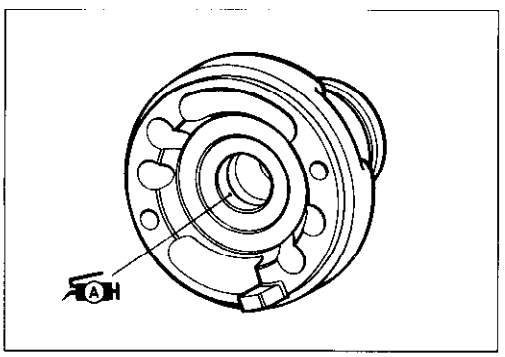
Den Anlassermotor in umgekehrter Reihenfolge der Zerlegung wieder zusammenbauen. Dabei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:

⚠ ACHTUNG

Um eine Undichtigkeit und ein Eindringen von Feuchtigkeit zu vermeiden, müssen die O-Ringe stets durch Neuteile ersetzt werden.

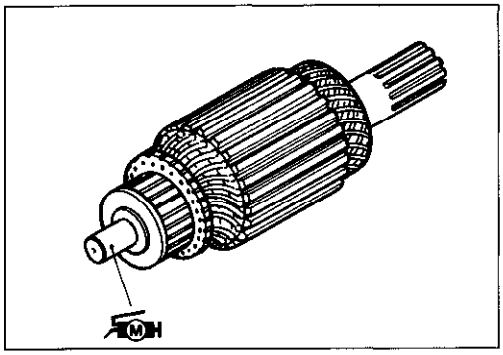
- Vor dem Einbau die Dichtlippe des Öldichtrings mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.

99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



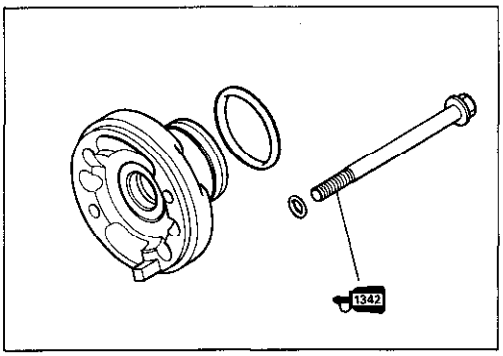
- Eine geringe Menge MOLY PASTE auf die Ankerwelle auftragen.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE



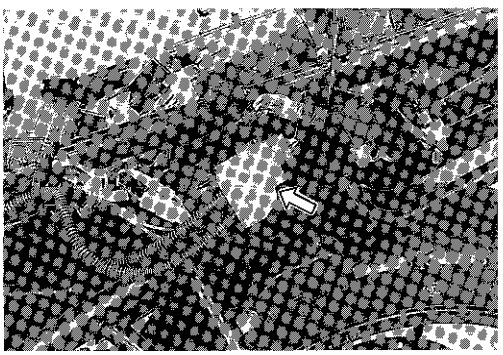
- Eine geringe Menge THREAD LOCK "1342" auf die Gehäuseschrauben des Anlassermotors auftragen.

99000-32050: THREAD LOCK "1342"



ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERRELAIS

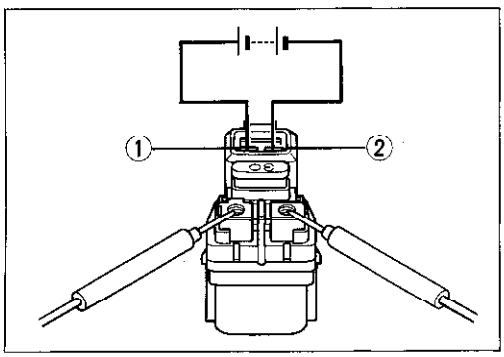
- Sitzbank und Rahmenverkleidung komplett abnehmen (siehe Seiten 5-1 und 5-2.)
- Die Abdeckung abnehmen.
- Kabel von Anlassermotor und Batterie am hinter der linken Rahmenverkleidung befindlichen Anlasserrelais abklemmen.
- Kabelanschluß vom Anlasserrelais abklemmen.



12 Volt an Pol ① und ② anschließen und Durchgang zwischen Plus- und Minuspol prüfen.
Bei Durchgang ist das Anlasserrelais einwandfrei.

09900-25002: Taschenprüfer

Einstellung des Wahlschalters: Bereich X 1 Ω



⚠ ACHTUNG

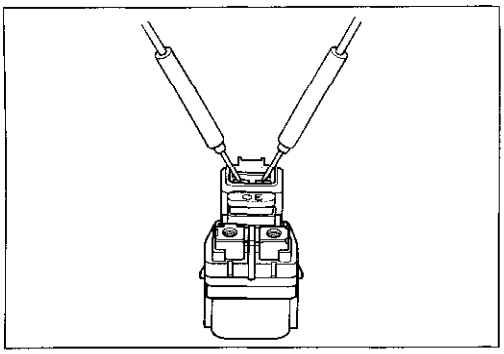
Batteriespannung darf nicht länger als 5 Sekunden an das Anlasserrelais angelegt werden, da sich andernfalls das Relais überhitzt und dadurch die Relaiswicklungen beschädigt werden können.

Spule auf Durchschlag, Erdung und Ohmwiderstand prüfen.
Bei folgendem Widerstand ist die Spule einwandfrei.

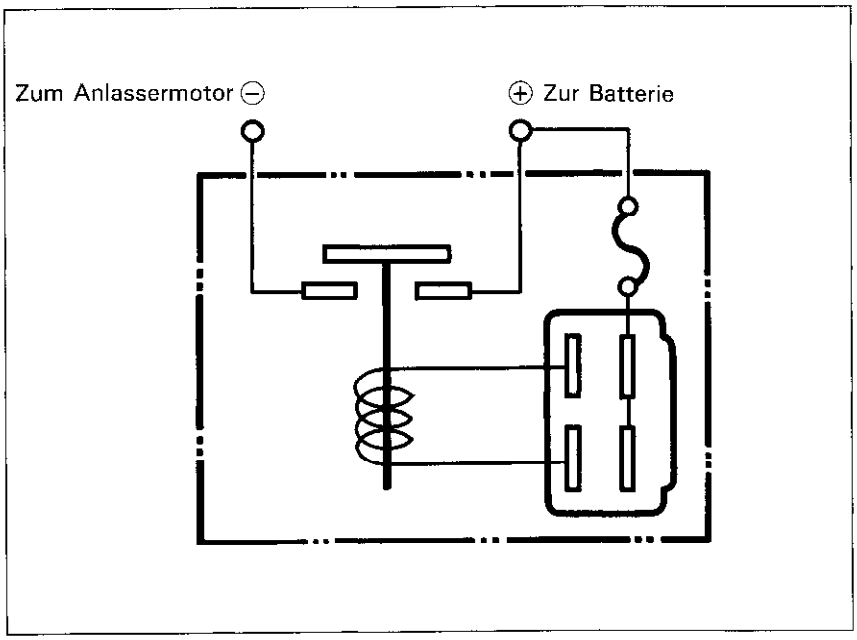
09900-25002: Taschenprüfer

Einstellung desd Wahlschalters: Bereich X 1 Ω

Widerstand des Anlasserrelais
Standard: 3—5 Ω



STROMLAUFPLAN DES ANLASSERRELAIS



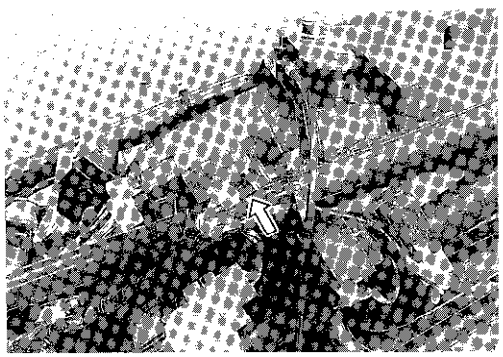
ÜBERPRÜFUNG DES SEITENSTÄNDER-/ZÜNDUNTERBRECHERSYSTEMS

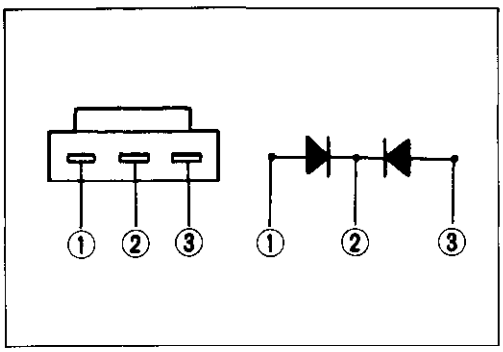
Arbeitet das Unterbrechungssystem nicht richtig, jedes Teil überprüfen. Bei Unregelmäßigkeiten Teil erneuern.

TOOL 09900-25002: Tachenprüfer

DIODE

Die Diode befindet sich hinter der linken Rahmenverkleidung.
Die Diode läßt strom nur in einer Richtung durch.
Durchgang zwischen ① und ② prüfen. Bei einseitigem Durchgang ist die Diode einwandfrei.
Ggt. auch Durchgang zwischen ② und ③ prüfen.

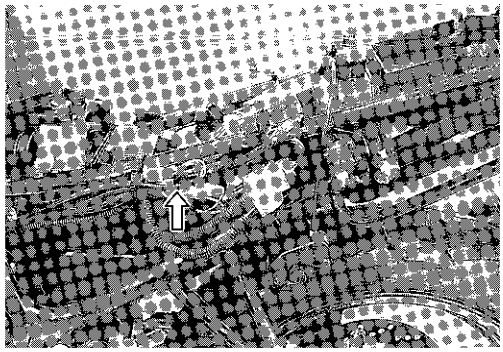




LEERLAUFSCHALTER

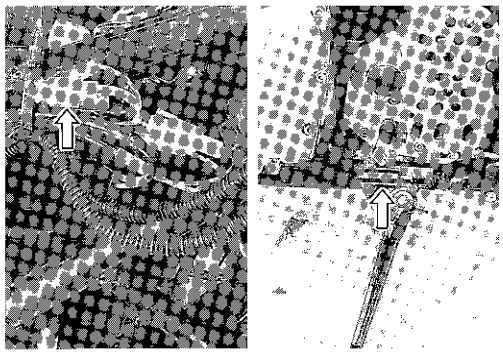
Der Leerlaufkabelanschluß befindet sich hinter der linken Rahmenverkleidung.

- Sitz und Rahmenverkleidung komplett abnehmen.
- Leerlaufkabel abklemmen und Durchgang zwischen Blau und Masse bei Getriebe auf "NEUTRAL" prüfen.



SEITENSTÄNDERSCHALTER

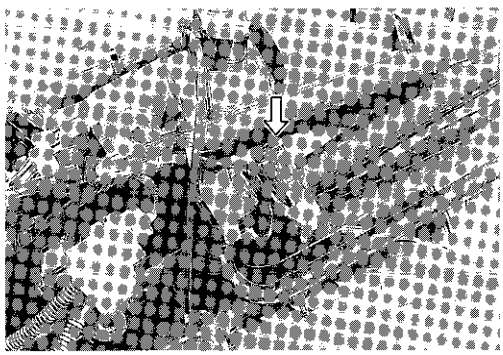
	Grün (⊖-Probe)	Schwarz/Weiß (⊕-Probe)
ON (Stellung UP-right)	○——○	
OFF (Stellung DOWN)		



SEITENSTÄNDER-/ZÜNDUNTERBRECHUNGSRELAIS

Das Seitenständer-/Zündunterbrechungsrelais befindet sich hinter der linken Rahmenverkleidung.

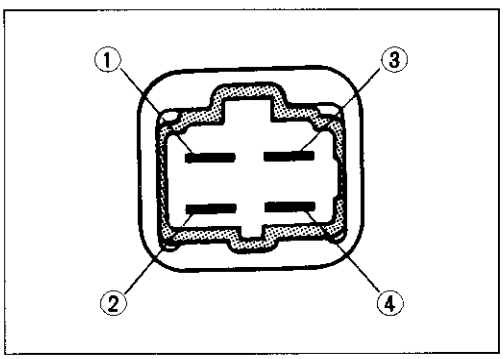
- Sitz und Rahmenverkleidung komplett abnehmen.



Zuerst Isolierung zwischen Pol ① und ② mit dem Taschenprüfer prüfen. Dann Pol ③ und ④ an 12 Volt anschließen, Pluspol an ③ und Minuspol an ④, und Durchgang zwischen ① und ② prüfen.
Erneuern, wenn ohne Durchgang.

09900-25002: Taschenprüfer

Einstellung des Wahlschalters: Bereich X 1 Ω



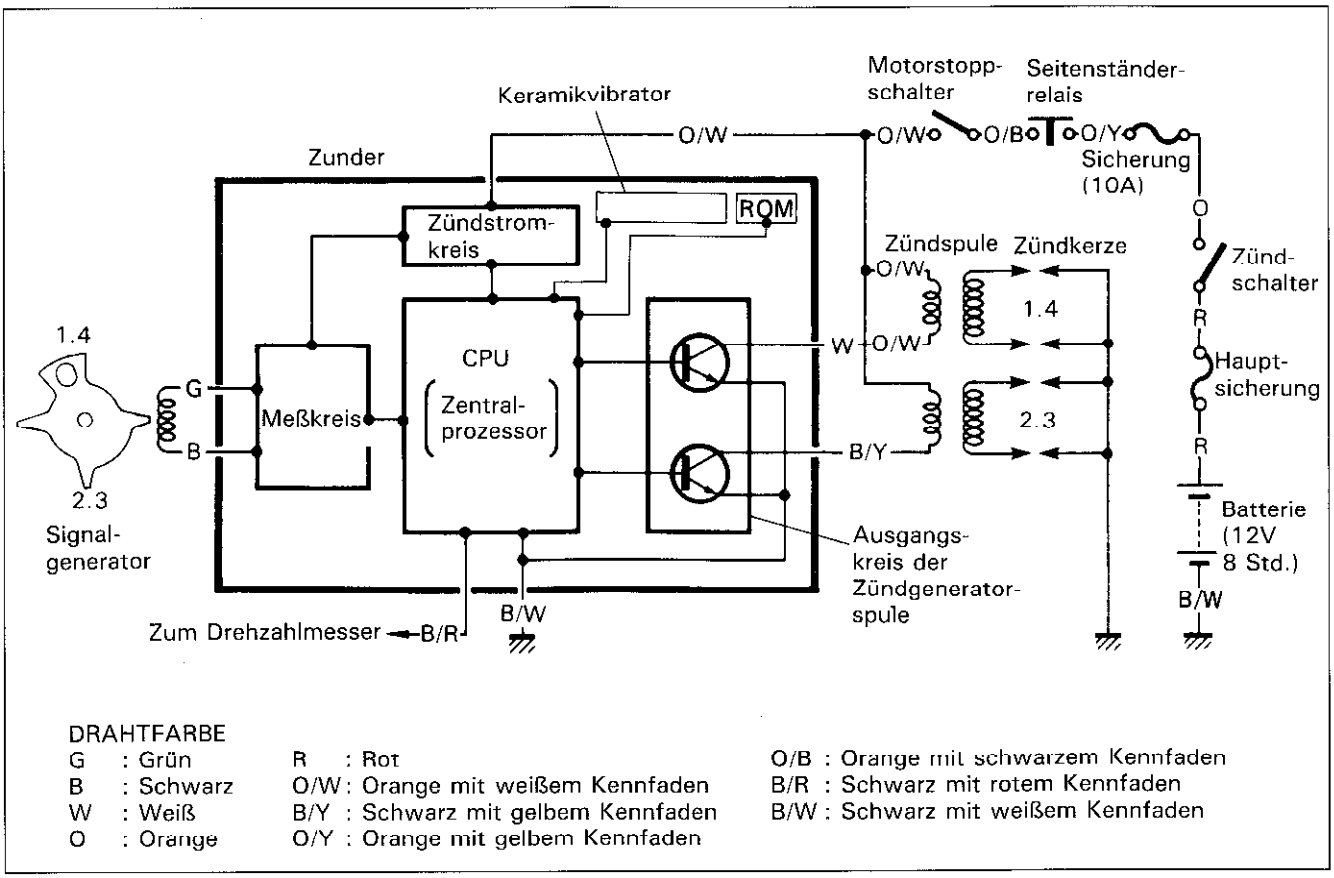
ZÜNDSYSTEM (DIGITALZÜNDER)

BESCHREIBUNG

Das volltransistorbestückte Zündsystem besteht aus Signalgenerator, Zündeinheit (mit 8 BIT MIKROCOMPUTER und 4 MHZ KERAMIKVIBRATOR), Zündspulen und Zündkerzen. Der Zündzeitpunkt is programmiert und im ROM (FESTSPEICHER) der Zündeinheit gespeichert.
Der Signalgenerator besteht aus Rotorspitze und Suchspule.
Der Signalgenerator ist am rechten Kurbelwellenende befestigt. Das im Signalgenerator induzierte Signal wird zum Meßkreis gesendet; das CPU empfängt dieses Signal und errechnet den besten Zündzeitpunkt aus dem Signal vom Keramikvibrator und den im ROM gespeicherten Daten. Das CPU gibt ein Signal an den Transistor im Ausgangskreis der Zündgeneratorspule, der an die Primärwindungen der Zündspule angeschlossen ist. Sie wird entsprechend auf OFF und ON geschaltet und induziert so den Sekundärstrom in den Sekundärwindungen der Zündspule, was zu einer Funkenbildung am Elektrodenabstand führt.
Die Zündeinheit ist mit einem Zündunterbrecherkreis bestückt, um ein Überdrehen des Motors zu verhindern. Erreicht die Motordrehzahl 12 000 UpM, unterbricht dieser Kreis den Primärzündstrom für alle Zündkerzen.

⚠ ACHTUNG

Der Motor kann ohne Belastung sogar bei Zündunterbrecherkreis in Kraft übere 12 000 UpM drehen, was zu einem Motorschaden führen kann. Motor ohne Belastung nie über 12 000 UpM drehen lassen.



DRAHTFARBE

G	: Grün	R	: Rot	O/B	: Orange mit schwarzem Kennfaden
B	: Schwarz	O/W	: Orange mit weißem Kennfaden	B/R	: Schwarz mit rotem Kennfaden
W	: Weiß	B/Y	: Schwarz mit gelbem Kennfaden	B/W	: Schwarz mit weißem Kennfaden
O	: Orange	O/Y	: Orange mit gelbem Kennfaden		

STÖRUNGSBESEITIGUNG

Kein Zündfunke an den Zündkerzen

* Bevor mit der Diagnose begonnen wird, sich vergewissern, daß sich das Getriebe in der Neutralstellung und der Motorstoppschalter in der RUN-Position befindet. Ebenso sicherstellen, daß die Sicherung nicht durchgebrannt ist.

Den Stecker der Zündeinheit auf schlechten Kontakt überprüfen.
- Stecker gelockert → • Schlechter Kontakt am Stecker

Korrekt

Die Batteriespannung zwischen den Zuleitungskabeln (O/W und B/W) der Zündeinheit überprüfen, wobei der Zündschalter auf der ON-Position stehen muß.
- Inkorrekt → • Defekter Zündschalter
  • Defektes Seitenständerrelais
  • Defekter Motorstoppschalter
  • Gebrochenes Kabel oder schlechter Kontakt an Steckern von damit Zusammenhängenden Schaltkreisen

Korrekt

Den Widerstandswert des Signalgenerators überprüfen (B und G). (siehe Seite 6-24.)
- Inkorrekt → • Defekter Signalgenerator

Korrekt

→ • Defekte Zündeinheit
  • Defekte Zündspule

Kein Funke an den Zündkerzen der Zylinder Nr. 1, Nr. 4 oder Nr. 2 und Nr. 3

* Wenn nur eine der Zündkerzen keinen Funken liefert, weist dies auf eine defekte Zündkerze oder ein abgetrenntes Zündkerzenkabel hin, da von jeder Zündspule zwei Zündkerzen versorgt werden.

Den Zündfunken überprüfen, indem die Zündspule untereinander ausgetauscht werden.
- Zündfunke vorhanden → Die Zündspule überprüfen. (siehe auf Seite 6-24.)
  - Normal → • Schlechter Kontakt der Primärspule
    • Defektes Zündkerzenkabel
  - Abnormal → • Defekte Zündspule

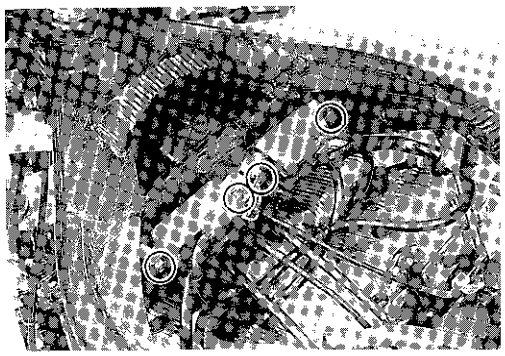
Kein Zündfunke

Die Zündeinheit mit Hilfe eines Zündeinheit-Prüfgeräts überprüfen. (siehe Seite 6-26.)
- Inkorrekt → • Defekte Zündeinheit

Korrekt

→ • Schlechter Kontakt am Stecker

ÜBERPRÜFUNG

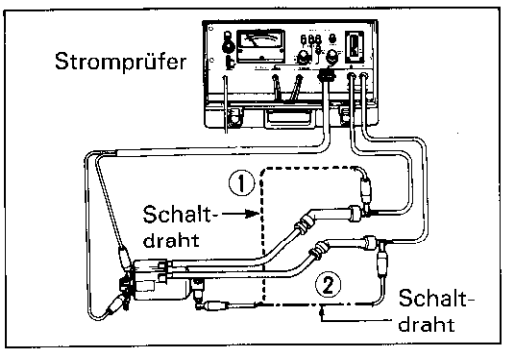


ZÜNDSPULE (Prüfung mit Stromprüfer)

- Kraftstofftank abnehmen.
- Zündspulen ausbauen.

HINWEIS:
Der Abstand der drei Elektroden am Stromprüfer muß auf 8 mm eingestellt sein.

- Zündspule mit Prüfer und Schaltdraht in folgenden zwei Schritten auf Zündleistung prüfen:
  SCHRITT ① : Schaltdraht an Zündkerzenstecker und Zündspulenerdung anschließen.
  SCHRITT ② : Schaltdraht an anderem Stecker und Erdung anschließen.
  Gibt es unter diesen Umständen keinen Funken oder einen orangefarbigen, kann das an einer defekten Spule liegen.

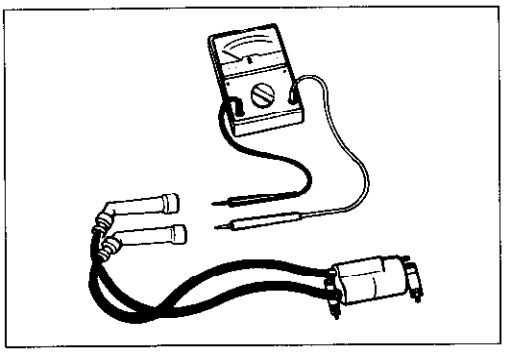


TOOL 09900-28106: Stromprüfer

Funkenleistung: Über 8 mm

ZÜNDSPULE (Prüfung mit Taschenprüfer)

- Statt eines Stromprüfers kann auch ein SUZUKI Taschenprüfer oder ein Ohmmeter genommen werden. Immer ist die Zündspule in der Primär- und Sekundärwindung auf Durchgang zu prüfen. Exakte Ohmwerte sind nicht erforderlich, doch wenn die Windungen einwandfrei sind, ergeben sich für ihren Durchgang folgende annäherungsweisen Ohmwerte:



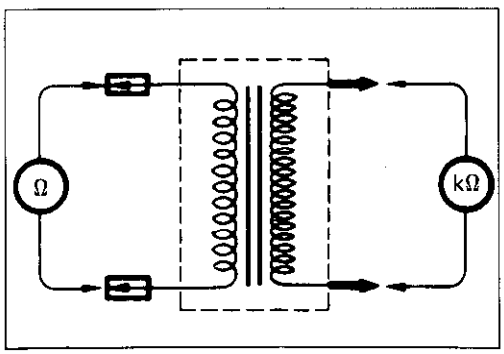
TOOL 09900-25002: Taschenprüfer

Zündspulenwiderstand
Primär: 2—4 Ω (Pluspol—Minuspol)

Einstellung des Wahlschalters: Beßbereich x 1Ω

Sekundär: 30—40 kΩ (Stecker—Stecker)

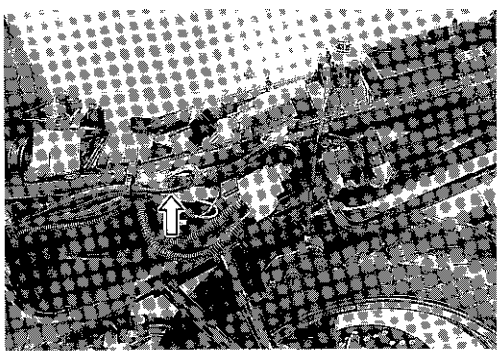
Einstellung des Wahlschalters: Beßbereich x 1kΩ



SIGNALGENERATOR (Prüfung mit Taschenprüfer)

- Sitz und Rahmenverkleidung komplett abnehmen.
- Kabelanschluß abklemmen.

Widerstand zwischen den Kabeln messen. Ist der Widerstand unendlich oder weniger als vorgeschrieben, Signalgenerator erneuern.



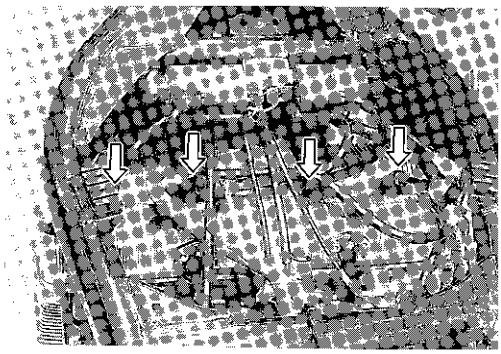
TOOL 09900-25002: Taschenprüfer

Widerstand der Signalerregerspule
Ca. 135—200 Ω (Schwarz—Grün)

Einstellung des Wahlschalters: Beßbereich X 100 Ω

ZÜNDKERZEN

- Kraftstofftank abnehmen.
- Alle Zündkerzen entfernen.



Ölkohleablagerung

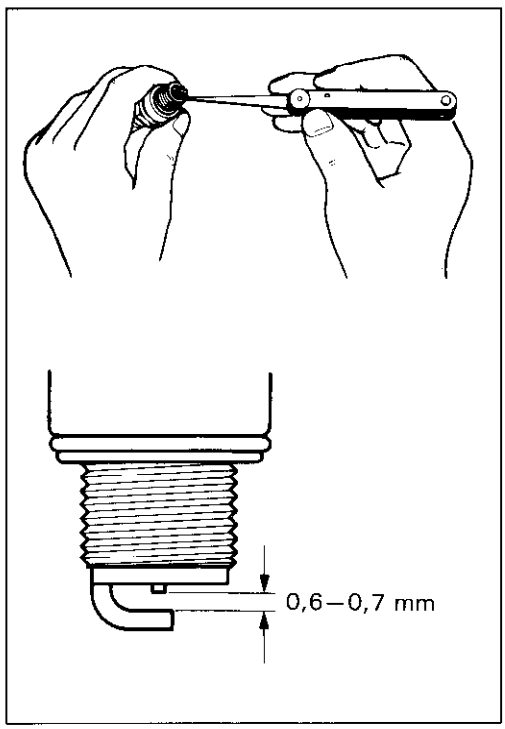
Ölkohleablagerung auf der Zündkerze überprüfen. Bei Ölkohleablagerungen Kerze mit einem Kerzenreinigungsgerät oder einem spitzen Gegenstand vorsichtig beseitigen.

Elektrodenabstand

Elektrodenabstand mit einer Fühlerlehre überprüfen. Ggf. Elektrodenabstand wie folgt einstellen.

TOOL 09900-20803: Fühlerlehre

Elektrodenabstand
Standard: 0,6—0,7 mm



Zustand der Elektrode

Elektrode auf Verschleiß bzw. Verbrennung überprüfen. Bei starkem Verschleiß bzw. starken Verbrennungen Kerze erneuern. Kerze auch erneuern, wenn der Isolator gebrochen, das Gewinde beschädigt ist u.ä.

Wärmebereich

NGK CR9EK sollte als Standardkerze genommen werden. Der Wärmebereich der Zündkerze sollte jedoch nach Geschwindigkeit, tatsächlicher Belastung, Kraftstoff u.a. gewählt werden. Der richtige Wärmebereich liegt dann vor, wenn alle Isolatoren HELLBRAUN gefärbt sind. Sind sie weißgebacken, Kerzen durch kalte vom Typ NGK CR10EK bzw. NIPPONDENSO U31ETR ersetzen.

	Standard	Kalte Kerze	Heiße Kerze
NGK	CR9EK	CR10EK	CR8EK
NIPPONDENSO	U27ETR	U31ETR	U24ETR

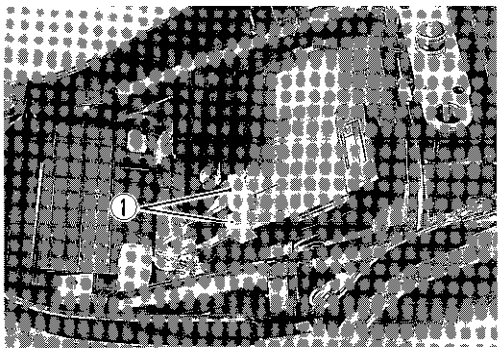
⚠ ACHTUNG

Bei Erneuerung der Kerze auf Gewindegröße und -länge achten. Bei einem zu kurzem Gewinde lagert sich am Gewindeteil der Kerzenbohrung Ölkohle ab, was zu einem Motorschaden führen kann.

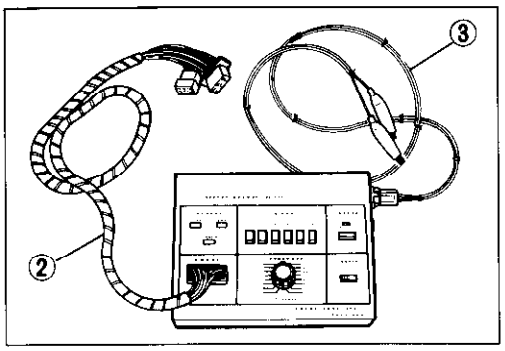
ZÜNDEINHEIT (Prüfung mit Digitalzündprüfer)
Dieser Abschnitt erklärt den Prüfvorgang der Zündeinheit mit einem Digitalzündprüfer (Spezialwerkzeug).
Mit diesem Prüfer kann die Zündeinheit eingebaut oder ausgebaut geprüft werden. Im folgenden wird der Prüfvorgang bei eingebauter Zündeinheit erklärt.

TOOL 09931-94490: Digitalzündprüfer

KABELANSCHLUSS
- Sitzbank ausbauen.
- Die beiden Zündkabelanschlüsse ① von der Zündeinheit abklemmen.



- Mitgeliefertes Zündprüferkabel "MODE 1-A" ② herrichten und an Zündeinheit und Prüfer anschließen.
- Stromkabel ③ an Batterie anschließen.



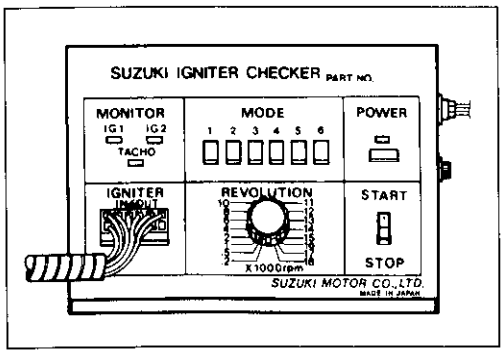
⚠ ACHTUNG

*** SCHWARZES Kabel mit Minuspol und ROTES mit Pluspol der Batterie verbinden.**
*** Vor Anschluß der Stromkabel müssen "POWER"-Knopf und "START"-Schalter auf "off" sein (POWER-Knopf nicht gedrückt).**

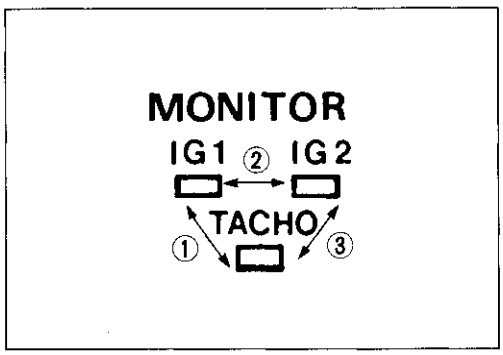
HINWIES:
Die verwendete Batterie muß voll geladen sein.

PRÜFVORGANG:
Bei richtig angeschlossenen Kabeln Zündeinheit in folgenden vier Schritten prüfen:

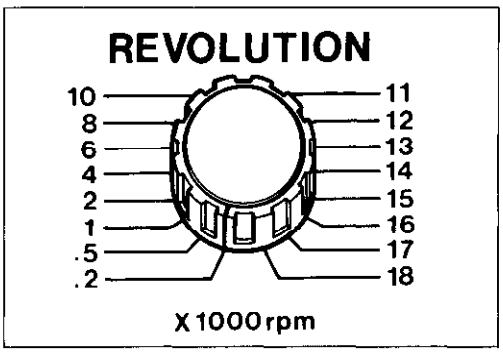
Erster Schritt:
"MODE 1"-Schalter und dann "POWER"-Knopf drücken. Denn sollte das Lämpchen "POWER" aufleuchten. Wenn nicht, ist die Batterie zu wenig geladen.



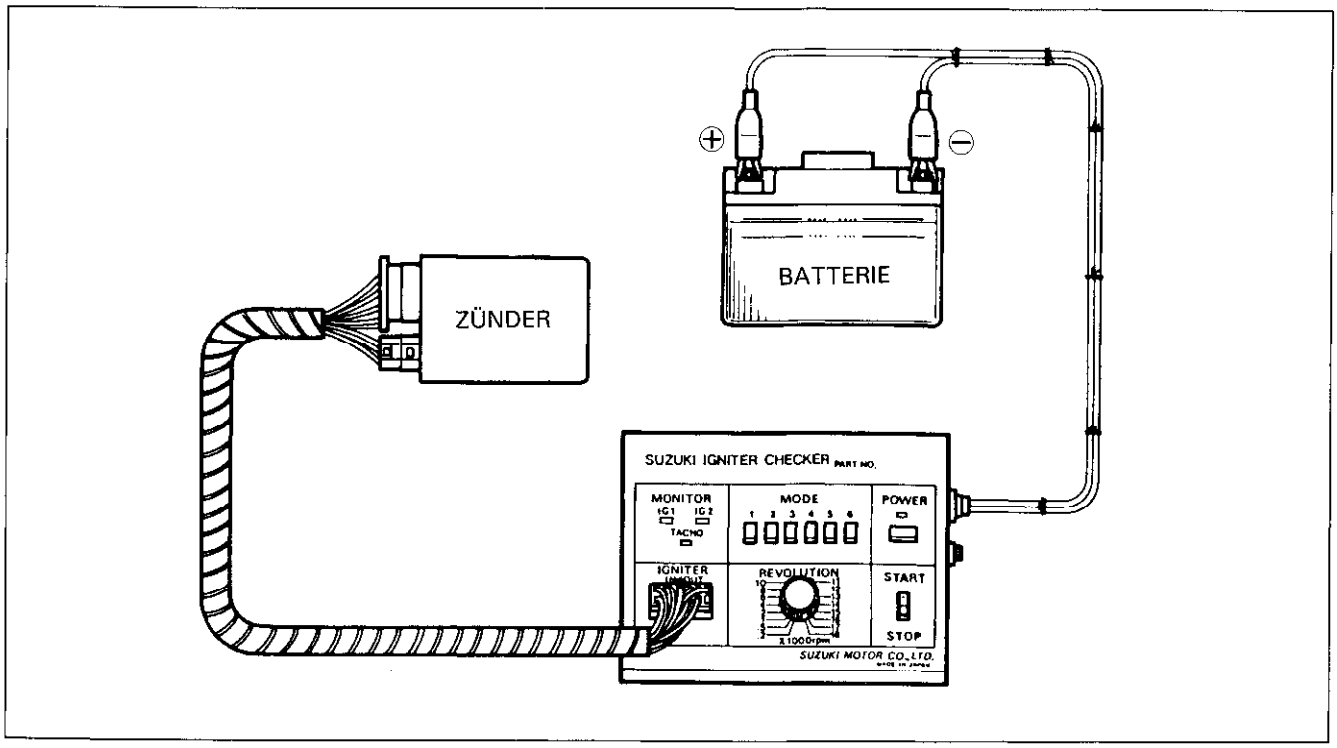
Zweiter Schritt:
Wahlschalter "REVOLUTION" auf ".2" stellen, wo der Prüfer die Zündprimärstromimpulse erzeugt, die eine Motordrehzahl von 200 UpM simuliert, wenn der Schalter "START" gedrückt wird. Bei Schalter "START" auf "ON" überprüfen, ob die drei MONITOR-Lämpchen in der Reihenfolge ①—②—③ bzw. ①—③—② flackern.



Dritter Schritt:
Wahlschalter "REVOLUTION" langsam nach rechts drehen (der langsamen Drehzahlerhöhung des Motors vergleichbar) und überprüfen, ob die MONITOR-Lämpchen (siehe oben zweiter Schritt) schneller flackern. Bei Überschreiten der Marke "4" (4 000 UpM) sollten die drei Lämpchen ständig aufleuchten.
Steht der Wahlschalter "REVOLUTION" auf "12" (12 000 UpM), sollten die MONITOR-Lämpchen "IG1" und "IG2" ausgehen, das Lämpchen "TACHO" aber anbleiben, und zwar deshalb, weil die Zündunterbrechung im Motorrad Zündsystem bei 12 000 ± 100 UpM einsetzt. Gehen die Lämpchen unter der Marke "12" aus, läuft der Motor nicht richtig und die Zündeinheit ist zu erneuern.



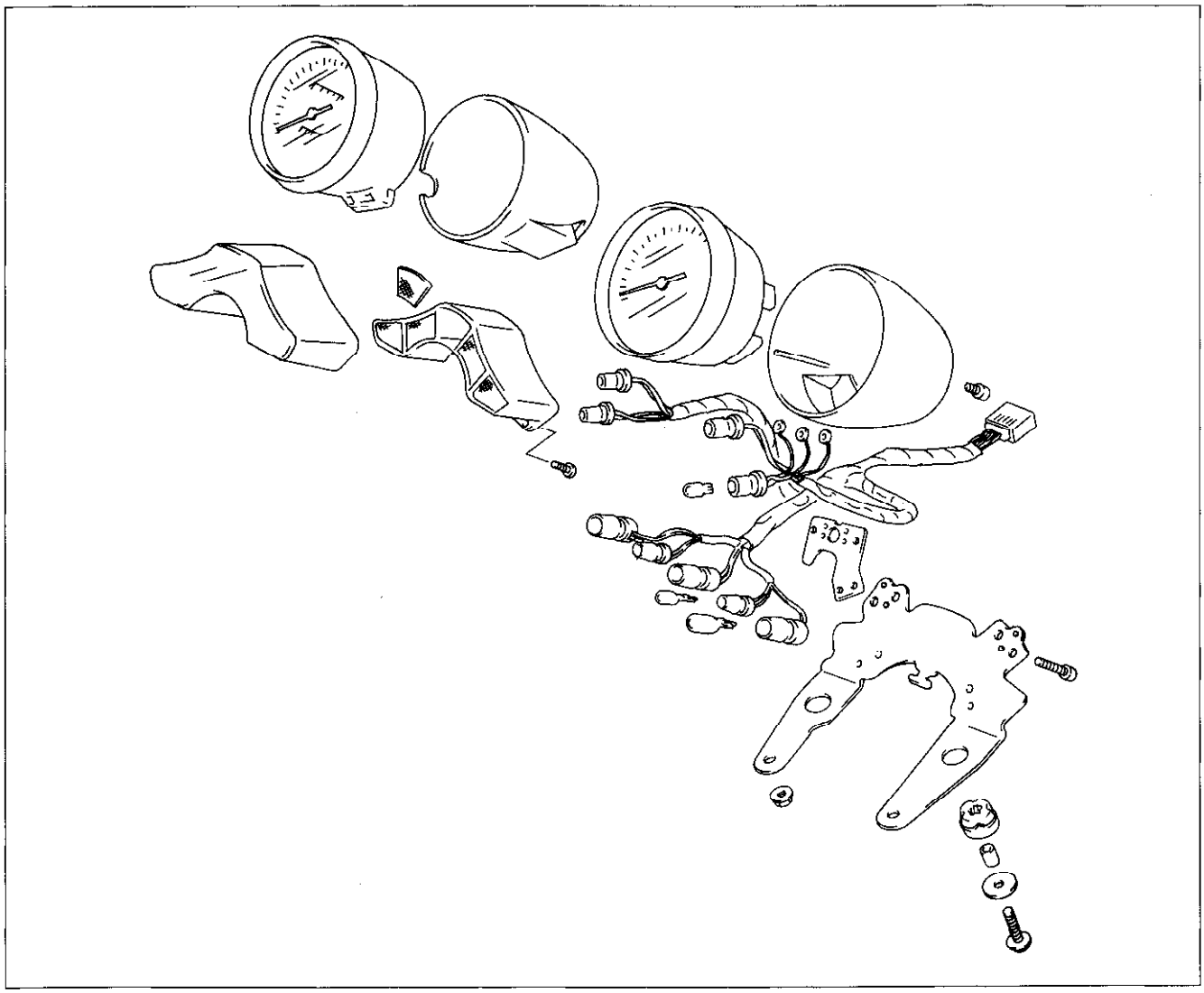
Vierter Schritt:
Schalter "START" auf STOP stellen. Leuchten die Lämpchen "IG1" oder "IG2" oder beide länger als 5 Sekunden, Zündeinheit erneuern.



INSTRUMENTENTAFEL

AUSBAU UND ZERLEGUNG

- Instrumententafel ausbauen. (siehe Seite 5-4.)
- Instrumententafel wie folgt zerlegen.



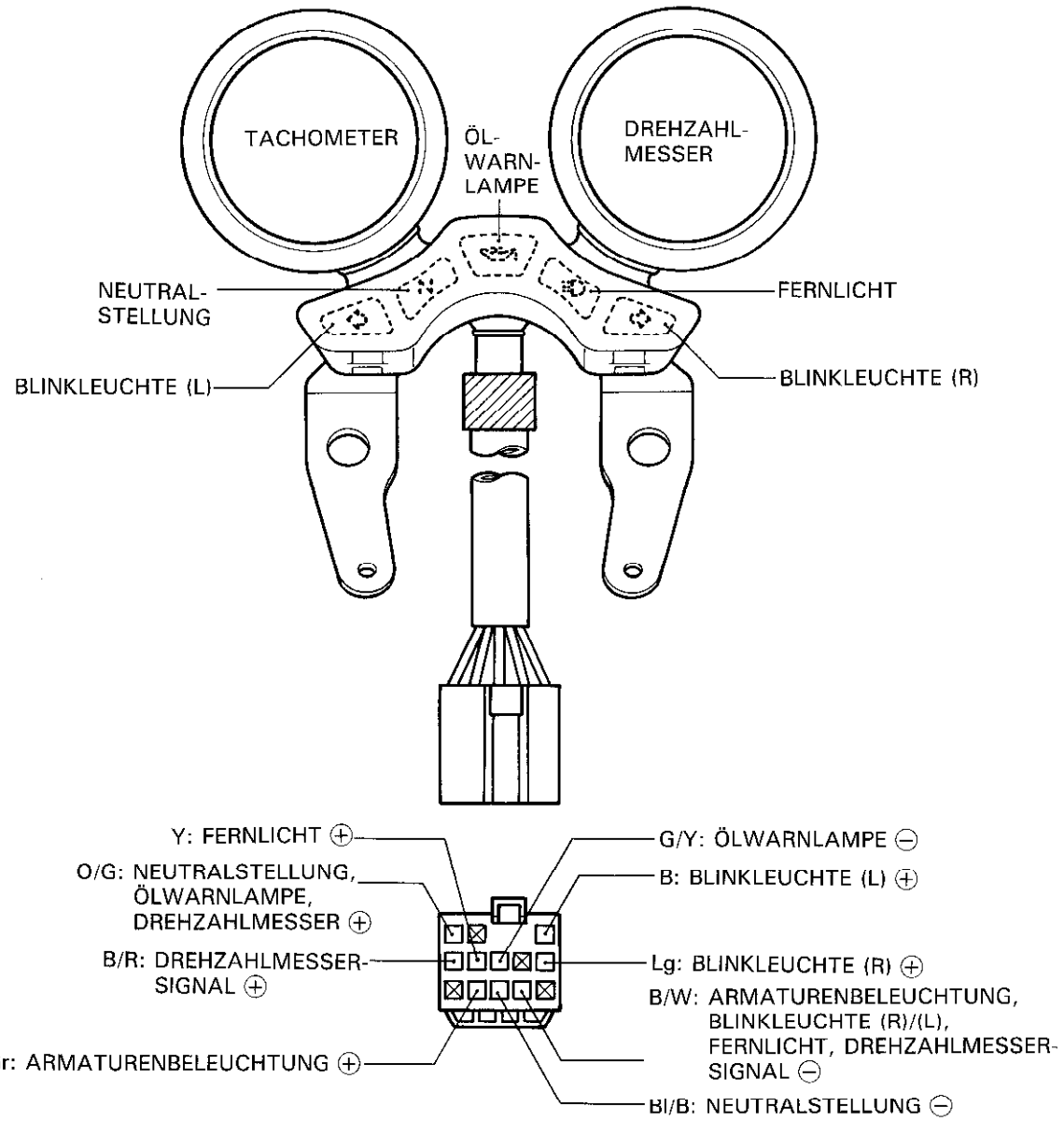
ÜBERPRÜFUNG

Durchgang zwischen den Kabeln im Schema auf der nächsten Seite mit einem Taschenprüfer prüfen.
Ist der gemessene Durchgang falsch, entsprechende Teile erneuern.

09900-25002: Taschenprüfer

Einstellung des Wahlschalters: Bereich X 1 Ω

HINWEIS:
Bei Durchführung dieses Tests ist ein Ausbau der Instrumententafel nicht erforderlich.

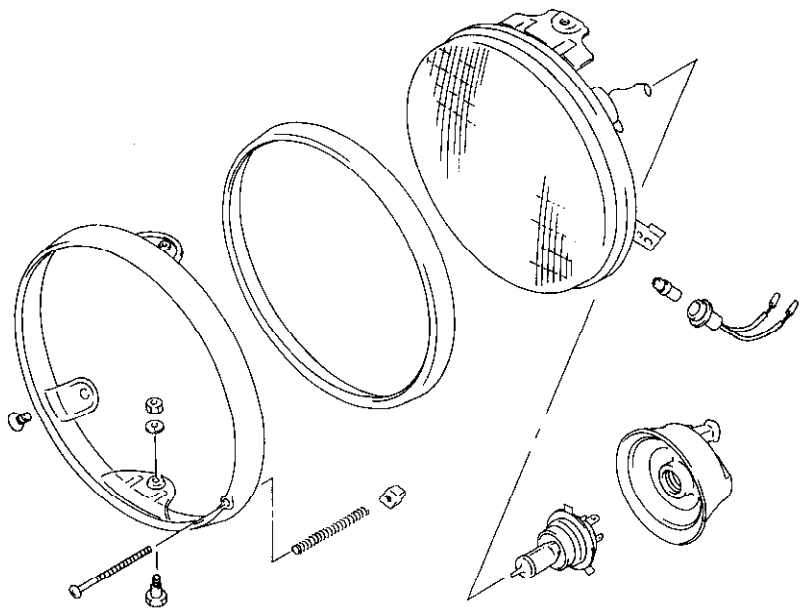


GEGENSTAND	Pluspol des Prüfers an:	Minuspol des Prüfers an:
ÖL	O/G	G/Y
BLINKER (L)	B	B/W
DREHZAHLMESSERANZEIGE	B/R	B/W
FERNLICHT	Y	B/W
BLINKER (R)	Lg	B/W
LEERLAUF	O/G	Bl/B
BELEUCHTUNG	Gr	B/W
DREHZAHLMESSER	O/G	B/W

G/Y : Grün mit gelbem Kennfaden
B : Schwarz
B/R : Schwarz mit rotem Kennfaden
Y : Gelb
Lg : Hellgrün
Gr : Grau
Bl/B : Blau mit schwarzem Kennfaden
B/W: Schwarz mit weißem Kennfaden
O/G : Orange mit grünem Kennfaden

LICHT

SCHEINWERFER

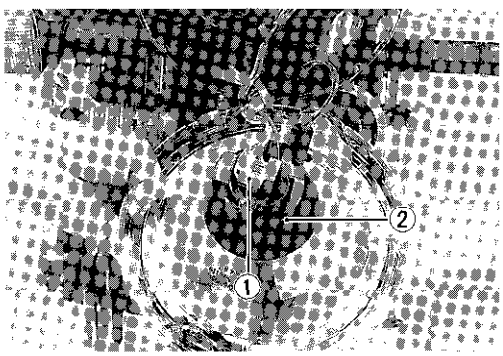


Scheinwerferbirne: 12V, 60/55W
Positionsleuchtenbirne: 12V, 4W

HINWEIS:
Nach dem Wiederzusammenbau Scheinwerfer senkrecht und waagrecht einstellen.

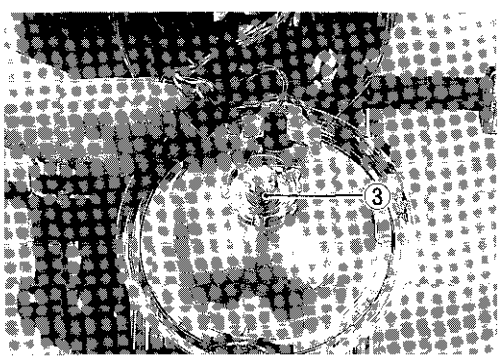
ERSETZEN DER BIRNE

- Den Scheinwerfer abnehmen. (siehe Seite 5-2.)
- Den Stecker ① abziehen, dann die Gummikappe ② entfernen.
- Die Feder des Birnenhalters entfernen, dann die Birne ③ herausnehmen.
- Die Birne in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

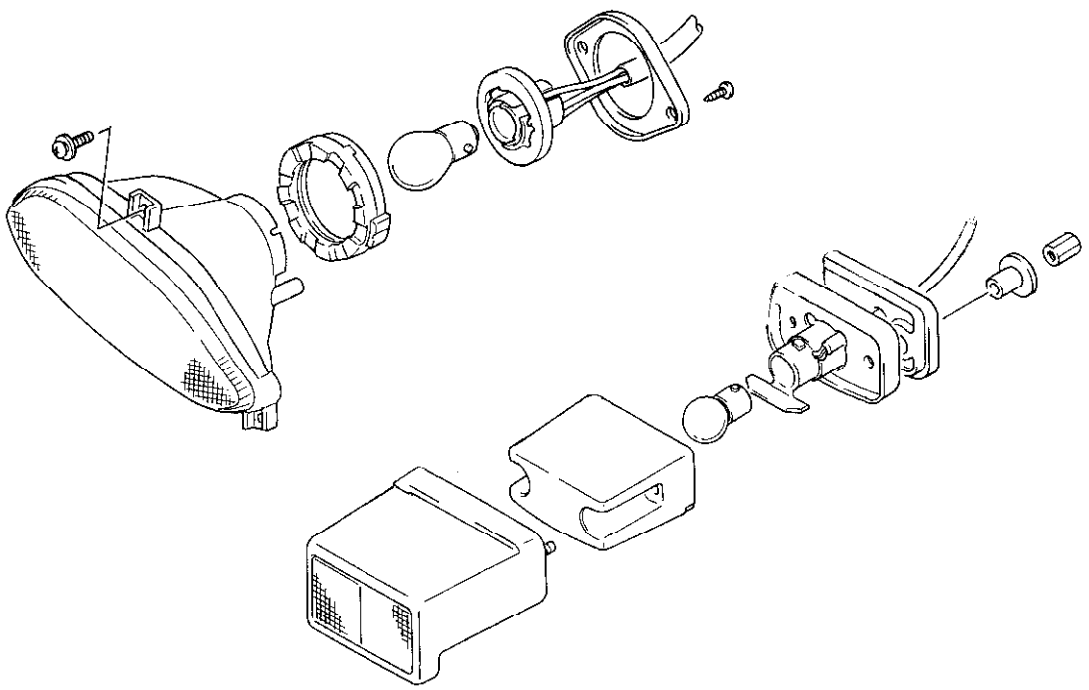


⚠ ACHTUNG

Die Birne nicht mit bloßen Händen berühren; wenn dies versehentlich geschieht, muß sie mit Alkohol oder einem mit Haushaltsreiniger augefeuchteten Lappen gereinigt werden, um ein frühzeitiges Durchbrennen zu vermeiden.

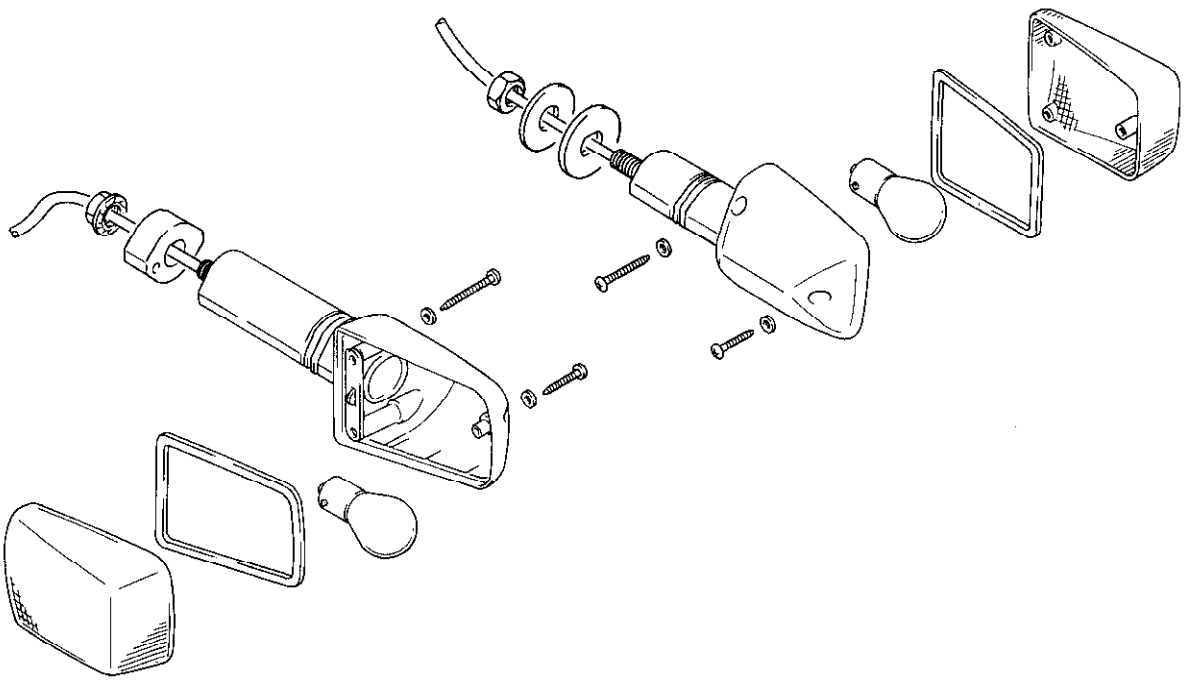


RÜCK/BREMSLICHT UND KENNZEICHENBELEUCHTUNG



Rück/Bremslicht: 12V, 5/21W
Kennzeichenleuchten-Birne: 12V, 5W

BLINKLICHT



Blinkleuchtenbirne: 12V, 21W

⚠ ACHTUNG **Halteschrauben am Glas nicht überziehen.**

SCHALTER

Jeden Schalter mit dem Taschenprüfer auf Durchgang überprüfen. Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß der betreffende Schalter durch ein Neuteil ersetzt werden.

09900-25002: Taschenprüfer

Einstellung des Wahlschalters: Bereich X 1Ω

ZÜNDSCHALTER

Position \ Ferbe	R	O	Gr	Br	O/Y	B/W
OFF						
ON	○—○		○—○		○—○	
LOCK						
P	○————		———○			

LICHTSCHALTER

Position \ Ferbe	O/Bl	Gr	O/R	Y/W
OFF				
•	○—○			
ON	○—○		○—○	

ABBLENDLICHTSCHALTER

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

BLINKERSCHALTER

Position \ Ferbe	Lg	Lbl	B
L		○————	———○
PUSH			
R	○————	———○	

ÜBERHOLLICHTSCHALTER

Position \ Ferbe	O/R	Y
•		
Drücken	○————	———○

MOTORAUSSCHALTER

Position \ Ferbe	O/B	O/W
OFF		
RUN	○————	———○

ANLASSERSCHALTER

Position \ Ferbe	O/W	Y/G
•		
Drücken	○————	———○

HUPENSCHALTER

Position \ Ferbe	B/Bl	B/W
•		
Drücken	○————	———○

VORDERBREMSSCHALTER

Position \ Ferbe	B	B
OFF		
ON	○————	———○

HINTERBREMSSCHALTER

Position \ Ferbe	O/G	W/B
OFF		
ON	○————	———○

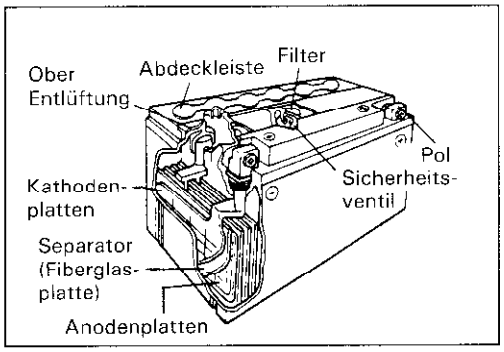
DRAHTFARBE

B : Schwarz **Lbl: Hellblau** **R : Rot**
Br : Braun **Lg : Hellgrün** **Y : Gelb**
Gr : Grau **O : Orange** **W : Weiß**
B/Bl : Schwarz mit blauem Kennfaden
B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden
O/B : Orange mit schwarzem Kennfaden
O/Bl : Orange mit blauem Kennfaden
O/G : Orange mit grünem Kennfaden
O/R : Orange mit rotem Kennfaden
O/W : Orange mit weißem Kennfaden
O/Y : Orange mit gelben Kennfaden
W/B : Weiß mit schwarzem Kennfaden
Y/G : Gelb mit grünem Kennfaden
Y/W : Gelb mit weißem Kennfaden

BATTERIE

TECHNISCHE DATEN

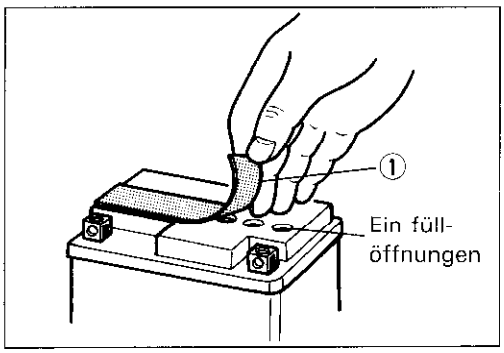
Typenbezeichnung	YTX9-BS
Kapazität	12V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.
Standardsäuredichte	1,320 bei 20°C



ERSTLADUNG

Einfüllen des Elektrolyts

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

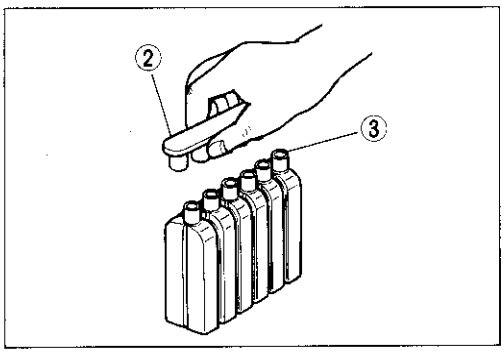


- Kapen ② abnehmen.

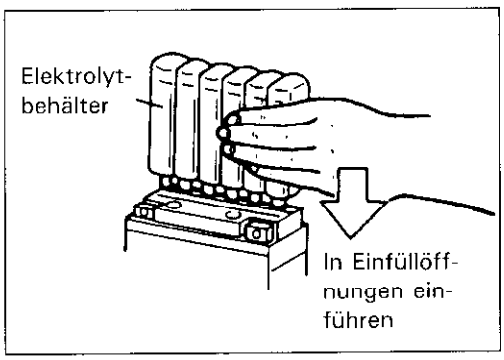
HINWEIS:

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

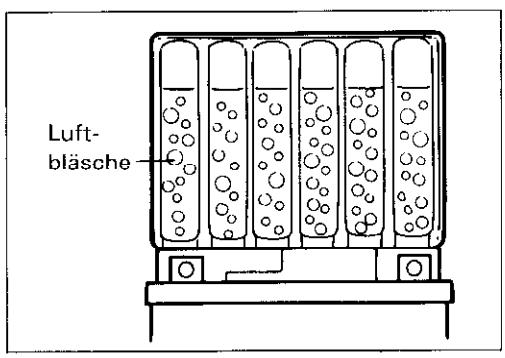
* *Verschlüsse ③ des Elektrolytbehälters nicht entfernen oder durchbohren.*



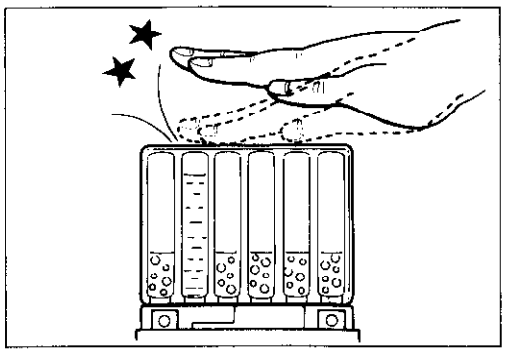
- Öffnungen des Elektrolytbehälters in Einfülloffnungen für das Batterieelektrolyt einführen. Behälter dabei festhalten, damit er nicht herabfällt. Keine Flüssigkeit verschütten.



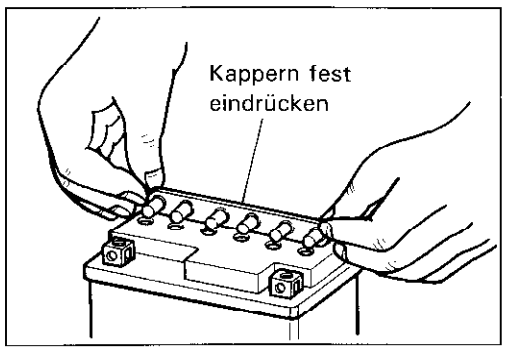
- In jedem Elektrolytbehälter müssen Luftbläschen aufsteigen. In dieser Stellung gut 20 Minuten lassen.



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



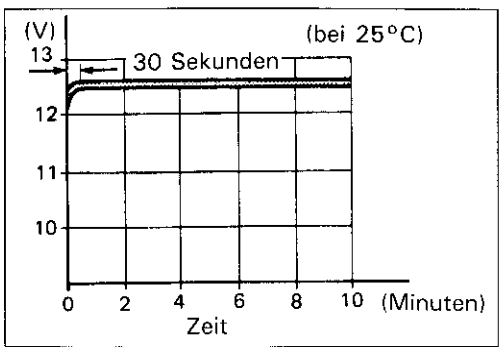
- Ist das ganze Elektrolyt in der Batterie, Elektrolytbehälter von der Batterie nehmen. Etwa 20 Minuten warten.
- Kappen in Einfüllöffnungen einsetzne. Fest eindrücken, so daß die Kappen nicht über die Oberseite der Batterieabdeckung hinausstehen.



⚠ 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.

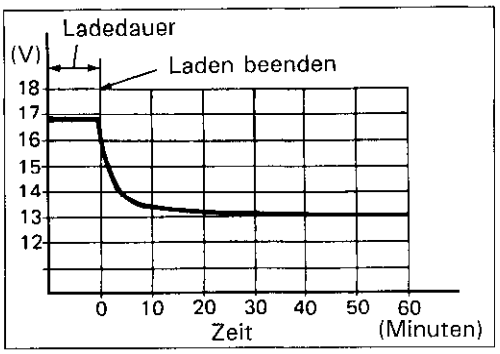
HINWEIS:
Beim Nachladen Abdeckleiste auf der Batterie nicht abnehmen.

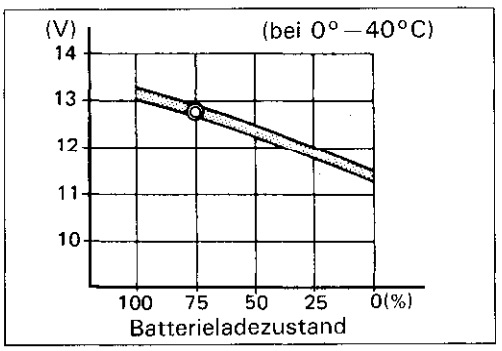
Ladezeit: 4A pro Stunde bzw. 0,9A in 5 Stunden

⚠ 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.
- Wenn das Motorrad für längere zeit nicht gefahren wird, muß die Batterie einmal im Monat überprüft werden, um ein Entladen zu vermeiden.





WARTUNGSINFORMATION

INHALT

STÖRUNGSBESEITIGUNG 7- 1
SCHALTPLAN 7- 8
KABELBAUM-, SEILZUG- UND LEITUNGSFÜHRUNG 7- 9
KRAFTSTOFFTANKPOLSTER UND SEITENSTÄNDERFEDER 7-18
SPEZIALWERKZEUG 7-19
DREHMOMENT 7-22
WARTUNGSDATEN 7-25

STÖRUNGSBESEITIGUNG

MOTOR

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor springt nicht oder schwer an.	**Kompression zu niedrig**	
	1. Ventilspiel verstellt.	Einstellen.
	2. Ventilführungen abgenutzt oder Ventilsitz schlecht.	Reparieren oder erneuern.
	3. Ventilsteuerung verstellt.	Einstellen.
	4. Kolbenringe übermäßig abgenutzt.	Erneuern.
	5. Zylinderbohrungen abgenutzt.	Erneuern oder aufbohren.
	6. Anlassermotor dreht an, aber zu langsam.	Siehe abschnitt "Elektrische Anlage".
	7. Zündkerzen sitzen schlecht.	Nachziehen.
	Zündkerzen geben keinen Funken ab	
	1. Zündkerzen verrußt.	Reinigen.
	2. Zündkerzen naß.	Reinigen und trocknen.
	3. Zündspule defekt.	Erneuern.
	4. Hochspannungsleitungen unterbrochen oder kurzgeschlossen.	Erneuern.
	5. Signalgenerator oder Zündeinheit defekt.	Erneuern.
	Kein Benzin kommt zum Vergaser	
	1. Tankentlüftungsschrauch verstopft.	Reinigen oder erneuern.
	2. Kraftstoffabsperrhahn verstopft oder defekt.	Reinigen oder erneuern.
	3. Schwimmerventil im Vergaser defekt.	Erneuern.
	4. Kraftstoffleitung oder -filter verstopft.	Reinigen oder erneuern.
Motor geht leicht aus.	1. Zündkerzen verrußt.	Reinigen.
	2. Signalgenerator oder Zündeinheit defekt.	Erneuern.
	3. Kipphebel oder Kipphebelwelle verschlissen.	Reinigen.
	4. Vergaserdüsen verstopft.	Reinigen.
	5. Ventilspiel verstellt.	Einstellen.
Motor läuft laut.	**Übermäßiges Ventilklappern**	
	1. Ventilspiel zu groß.	Einstellen.
	2. Ventilfedern ermüdet oder gebrochen.	Erneuern.
	3. Kipphebel oder Kipphebelwelle verschlissen.	Erneuern.
	4. Nockenwellenlagerstellen abgenutzt oder verbrannt.	Erneuern.
	Geräusch scheint vom Kolben zu kommen	
	1. Kolben oder Zylinder abgenutzt.	Erneuern.
	2. Verbrennungskammern verrußt.	Reinigen.
	3. Kolbenbolzen oder Kolbenauge verschlissen.	Erneuern.
	4. Kolbenringe oder Ringnuten verschlissen.	Erneuern.
	Geräusch scheint von der Steuerkette zu kommen	
	1. Kette überdehnt.	Erneuern.
	2. Kettenräder abgenutzt.	Erneuern.
	3. Kettenspanner funktioniert nicht.	Reparieren oder erneuern.
	Geräusch scheint von der Kupplung zu kommen	
	1. Verzahnung an Zwischenwelle oder Korb abgenutzt.	Erneuern.
	2. Klauen der Lamellen abgenutzt.	Erneuern.
	3. Stahl- und Reiblamellen verzogen.	Erneuern.
	4. Kupplungsausrücklager abgenutzt.	Erneuern.
	5. Kupplungsdämpfer ermüdet.	Primärabtriebsrad erneuern.

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor läuft laut.	**Geräusch scheint von der Kurbelwelle zu kommen**	
	1. Klappernde Lager wegen Verschleiß.	Erneuern.
	2. Pleuelfußlager abgenutzt und verbrannt.	Erneuern.
	3. Lagerstellenlager abgenutzt und verbrannt.	Erneuern.
	4. Axialspiel zu groß.	Drucklager erneuern.
	Geräusch scheint vom Getriebe zu kommen	
	1. Zahnräder verschlissen oder reibend.	Erneuern.
	2. Verzahnungen stark verschlissen.	Erneuern.
	3. Primärzahnräder verschlissen oder reibend.	Erneuern.
	4. Lager stark abgenutzt.	Erneuern.
Kupplung rutscht.	1. Kupplungsmechanismus verstellt oder zuwenig Spiel.	Einstellen.
	2. Kupplungsfedern ermüdet.	Erneuern.
	3. Treibscheibe verschlissen oder verzogen.	Erneuern.
	4. Stahl- und Reiblamellen verzogen.	Erneuern.
Kupplung schleift.	1. Inkorrektes oder überhaupt kein Spiel im Kupplungsmechanismus.	Einstellen.
	2. Eine Teil der Kupplungsfedern ermüdet.	Erneuern.
	3. Verzogene Kupplungsdruckplatte oder Kupplungsscheibe.	Erneuern.
Getriebe läßt sich nicht schalten.	1. Schaltnocken gebrochen.	Erneuern.
	2. Schaltgabeln verzogen.	Erneuern.
	3. Schaltklaue abgenutzt.	Erneuern.
Getriebe läßt sich nicht zurückschalten.	1. Rückholfeder auf Schaltwelle gebrochen.	Erneuern.
	2. Schaltwelle reibt oder klemmt.	Reparieren oder erneuern.
	3. Schaltgabeln verzogen oder abgenutzt.	Erneuern.
Gang springt heraus.	1. Schaltzahnräder auf Antriebs- oder Zwischenwelle abgenutzt.	Erneuern.
	2. Schaltgabeln verzogen oder abgenutzt.	Erneuern.
	3. Anschlagfeder an Schaltanschlag ermüdet.	Erneuern.
	4. Schaltklaue abgenutzt.	Erneuern.
Motor läuft schlecht im Leerlauf.	1. Ventilspiel verstellt.	Einstellen.
	2. Ventilsitz schlecht.	Erneuern oder reparieren.
	3. Ventilführungen defekt.	Erneuern.
	4. Kipphebel oder Kipphebelwellen verschlissen.	Erneuern.
	5. Elektrodenabstand zu groß.	Einstellen oder erneuern.
	6. Zündspule defekt.	Erneuern.
	7. Signalgenerator oder Zündeinheit defekt.	Erneuern.
	8. Kraftstoffpegel in Schwimmerkammer des Vergasers verstellt.	Einstellen.
	9. Düsen verstopft oder Vergaser nicht ausgeglichen.	Reinigen oder einstellen.

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor läuft schlecht im hohen Drehzahlbereich.	1. Ventilfedern ermüdet.	Erneuern.
	2. Nocken abgenutzt.	Erneuern.
	3. Ventilsteuerung verstellt.	Einstellen.
	4. Elektrodenabstand zu klein.	Einstellen.
	5. Zündung nicht genug vorverstellt wegen schlecht funktionierender Zündvorverstellung.	Zündeinheit erneuern.
	6. Zündspule defekt.	Erneuern.
	7. Signalgenerator oder Zündeinheit defekt.	Erneuern.
	8. Kraftstoffpegel in Schwimmerkammer zu niedrig.	Einstellen.
	9. Luftfiltereinsatz verstopft.	Reinigen.
	10. Kraftstoffleitung verstopft; dadurch zu schlechte Kraftstoffversorgung der Vergaser.	Reinigen und zum Ansaugen bringen.
Auspuffrauch stark oder schwarz.	1. Zuviel Motoröl im Motor.	Am Sichtfenster überprüfen, überschüssiges Öl ablassen.
	2. Kolbenringe oder Zylinder verschlissen.	Erneuern.
	3. Ventilführungen verschlissen.	Erneuern.
	4. Zylinderwandungen gerieft oder zerkratzt.	Aufbohren oder erneuern.
	5. Ventilschäfte abgenutzt.	Erneuern.
	6. Ventilschaftdichtung defekt.	Erneuern.
	7. Seitenführungen am Ölabsteifring verschlissen.	Erneuern.
Motor bringt keine Leistung.	1. Ventilspiel zu klein.	Einstellen.
	2. Ventilfedern ermüdet.	Erneuern.
	3. Ventilsteuerung verstellt.	Einstellen.
	4. Kolbenringe oder Zylinder verschlissen.	Erneuern.
	5. Ventilsitz schlecht.	Reparieren.
	6. Zündkerze verrußt.	Reinigen oder erneuern.
	7. Zündkerze falsch.	Einstellen oder erneuern.
	8. Vergaserdüsen verstopft.	Reinigen.
	9. Kraftstoffpegel in schwimmerkammer verstellt.	Einstellen.
	10. Luftfiltereinsatz verstopft.	Reinigen.
	11. Vergaserausgleicherschrauben locker.	Nachziehen.
	12. Falschluft von Einlaßkanal.	Nachziehen oder erneuern.
	13. Zuviel Motoröl.	Überschüssiges Öl ablassen.
Motor überhitzt.	1. Starker Ölkohleansatz auf Kolbenboden.	Reinigen.
	2. Zu wenig Öl im Motor.	Öl nachfüllen.
	3. Ölpumpe defekt oder Ölkreislauf verstopft.	Erneuern oder reinigen.
	4. Kraftstoffpegel in Schwimmerkammern zu niedrig.	Einstellen.
	5. Falschluft von Einlaßkanal.	Nachziehen oder erneuern.
	6. Motoröl falsch.	Wechseln.

VERGASER

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Anlaßprobleme.	1. Anlasserdüse verstopft.	Reinigen.
	2. Anlasserleitung verstopft.	Reinigen.
	3. Falschluft an Verbindung Anlassergehäuse/Vergaser.	Anlassergehäuse und Vergaser auf festen Sitz überprüfen, einstellen und Dichtung erneuern.
	4. Falschluft am Vergaseranschluß oder Unterdruckmeßanschluß.	Überprüfen und einstellen.
	5. Anlasserkolben funktioniert icht richtig.	Überprüfen und einstellen.
Probleme bei Leerlauf und niedriger Drehzahl.	1. Leerlaufdüse oder Leerlaufluftdüse verstopft oder locker.	Überprüfen und reinigen.
	2. Falschluft aus Vergaseranschluß, Unterdruckmeßanschluß oder Anlasser.	Überprüfen und einstellen.
	3. Leerlaufauslaß oder Bypaß verstopft.	Überprüfen und reinigen.
	4. Anlasserkolben nicht ganz zu.	Überprüfen und einstellen.
Probleme bei mittlerer oder hoher Drehzahl.	1. Hauptdüse oder Hauptluftdüse verstopft.	Überprüfen und reinigen.
	2. Nadeldüse verstopft.	Überprüfen und reinigen.
	3. Gasschieber funktioniert nicht richtig.	Gasschieber auf Funktionstüchtigkeit überprüfen.
	4. Kraftstoffilter verstopft.	Überprüfen und reinigen.
Überlauf und Schwankungen im Kraftstoffpegel.	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.	Schwimmerhöhe einstellen.

FAHRGESTELL

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Lenkung schwergängig.	1. Lenkkopfmutter zu fest angezogen.	Einstellen.
	2. Lager im Lenkkopf gebrochen.	Erneuern.
	3. Lenkkopf verzogen.	Erneuern.
	4. Reifendruck zu niedrig.	Einstellen.
Lenker unruhig.	1. Unausgeglichenheit zwischen rechtem und linkem Gabelholm.	Erneuern.
	2. Teleskopgabel verzogen.	Reparieren oder erneuern.
	3. Vorderachse oder Reifen verzogen.	Erneuern.
Vorderrad flattert.	1. Radfelge verzogen.	Erneuern.
	2. Vorderradlager ausgeschlagen.	Erneuern.
	3. Reifen defekt oder falsch.	Erneuern.
	4. Gelockerte Vorderachswelle, Achswellenmutter oder Klemmschrauben.	Nachziehen.
	5. Inkorrekter Ölstand der Teleskopgabel.	Einstellen.
Vorderradaufhängung zu weich.	1. Federn ermüdet.	Erneuern.
	2. Zuwenig Gabelöl.	Nachfüllen.
Vorderradaufhängung zu hart.	1. Gabelöl zu viskös.	Erneuern.
	2. Zuviel Gabelöl.	Überschüssiges Öl ablassen.
Vorderradaufhängung geräuschvoll.	1. Zuwenig Gabelöl.	Nachfüllen.
	2. Schrauben an Aufhängung locker.	Nachziehen.

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Hinterrad flattert.	1. Radfelge verzogen. 2. Radlager oder Schwingenlager ausgeschlagen. 3. Reifen defekt oder falsch. 4. Schwingen- und Federbeinlager ausgeschlagen. 5. Muttern oder Schrauben an Hinterradaufhängung locker.	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern. Nachziehen.
Hinterradaufhängung zu weich.	1. Federbeinfeder ermüdet. 2. Hinterradaufhängung falsch eingestellt. 3. Ölverlust am Federbein.	Erneuern. Einstellen. Erneuern.
Hinterradaufhängung zu hart.	1. Hinterradaufhängung falsch eingestellt. 2. Federbeinstange verbogen. 3. Schwinge verbogen. 4. Schwingen- und Dämpferlager ausgeschlagen.	Einstellen. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Hinterradaufhängung geräuschvoll.	1. Muttern oder Schrauben an Hinterradaufhängung locker. 2. Schwingen- und Hinterradaufhängunglager ausgeschlagen.	Nachziehen. Erneuern.

BREMSEN

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Bremsleistung ungenügend.	1. Hydrauliksystem verliert Bremsflüssigkeit. 2. Bremsklötze abgenutzt. 3. Öl auf Bremsbelagfläche. 4. Bremsscheibe abgenutzt. 5. Luft im Hydrauliksystem.	Reparieren oder erneuern. Erneuern. Bremsscheibe und -klötze säubern. Erneuern. Entlüften.
Bremse kreischend.	1. Kohlenstoff auf Bremsklotzfläche. 2. Bremsklotz verkantet. 3. Radlager beschädigt. 4. Vorder- oder Hinterachse locker. 5. Bremsklötze abgenutzt. 6. Fremdkörper in Bremsflüssigkeit. 7. Rückführkanal des Hauptbremszylinders verstopft.	Oberfläche mit Sandpapier abschleifen. Klotzbefestigung verändern oder erneuern. Erneuern. Im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen. Erneuern. Bremsflüssigkeit erneuern. Hauptbremszylinder zerlegen und reinigen.
Bremschebelweg zu groß.	1. Luft im Hydrauliksystem. 2. Zuwenig Bremsflüssigkeit. 3. Bremsflüssigkeit ungeeignet.	Entlüften. Auf vorgeschriebenen Pegel auffüllen; entlüften. Durch richtige Flüssigkeit ersetzen.
Auslaufen von Bremsflüssigkeit.	1. Anschlüsse locker. 2. Schlauch gerissen. 3. Kolben und/oder Pfanne abgenutzt.	Im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen. Erneuern. Kolben und/oder Pfanne erneuern.

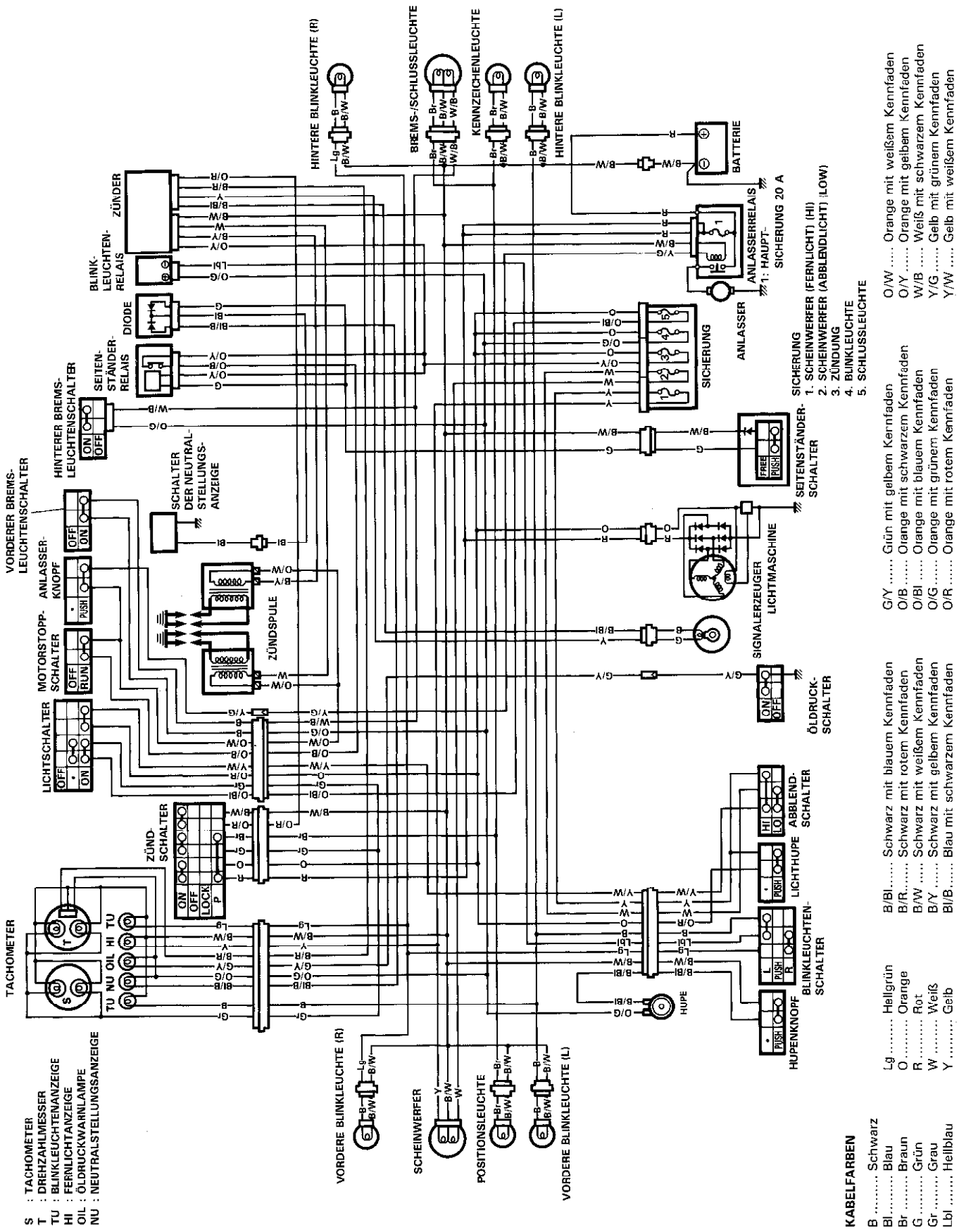
ELEKTRISCHE ANLAGE

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Kein oder schwacher Funken.	1. Züdspule defekt. 2. Zündkerzen defekt. 3. Signalgenerator oder Zündeinheit defekt.	Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Zündkerzen verrußen schnell.	1. Gemisch zu fett. 2. Leerlaufdrehzahl zu hoch. 3. Benzin falsch. 4. Luftfiltereinsatz verschmutzt. 5. Zündkerzen zu kalt.	Vergaser einstellen. Vergaser einstellen. Wechseln. Reinigen. Durch heiße Kerzen ersetzen.
Zündrerzen verschmutzen schnell.	1. Kolbenringe abgenutzt. 2. Kolben oder Zylinder abgenutzt. 3. Spiel der Ventilschäfte in den Ventilführungen zu groß. 4. Ventilschaftöldichtung verschlissen.	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Elektroden überhitzen oder verbrennen.	1. Zündkerzen zu heiß. 2. Motor überhitzt. 3. Zündkerzen locker. 4. Gemisch zu mager.	Durch kalte kerzen ersetzen. Optimal einstellen. Nachziehen. Vergaser einstellen.
Lichtmaschine lädt nicht.	1. Kabel unterbrochen oder kurzgeschlossen oder Kabelanschlüsse locker. 2. Lichtmaschinenspulen kurzgeschlossen, geerdet oder unterbrochen. 3. IC-Regler oder Gleichrichter kurzgeschlossen oder defekt.	Reparieren oder erneuern oder nachziehen. Erneuern. Erneuern.
Lichtmaschine lädt, aber unter Sollwert.	1. Kabel kurzgeschlossen oder unterbrochen oder Anschlüsse locker. 2. Statorspulen oder Lichtmaschine geerdet oder unterbrochen. 3. IC-Regler oder Gleichrichter defekt. 4. Batteriezellenplatten defekt.	Reparieren oder nachziehen. Erneuern. Erneuern. Batterie erneuern.
Lichtmaschine überlädt.	1. Batterie intern kurzgeschlossen. 2. IC-Regler beschädigt oder defekt. 3. IC-Regler schlecht geerdet.	Batterie erneuern. Erneuern. Masseanschluß reinigen und anziehen.
Ungleichmäßiges Laden.	1. Kabelisolierung durch Vibrationen durchgescheuert; daher zeitweiliger Kurzschluß. 2. Lichtmaschine intern kurzgeschlossen. 3. IC-Regler oder 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-/Anlasserunterbrechungsschalter defekt.	Reparieren oder erneuern. Erneuern. Reparieren oder erneuern. Erneuern.

BATTERIE

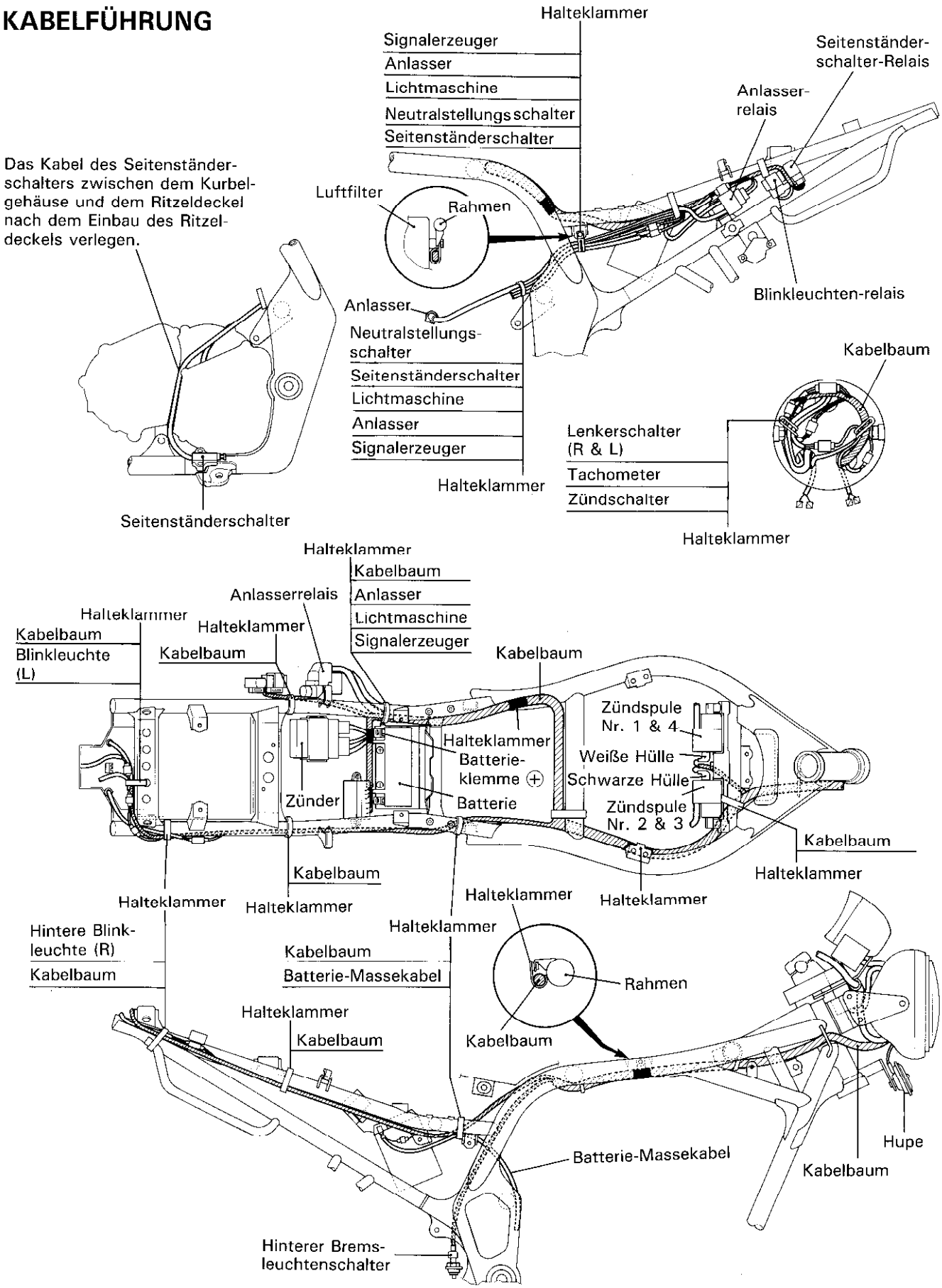
Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Sulfatierung, weiße pulvrige Substanz oder Flecken auf Zellenplatten.	1. Batteriegehäuse rissig. 2. Batterie lange Zeit entladen.	Batterie erneuern. Batterie erneuern.
Batterie wird schnell leer.	1. Lademethode falsch. 2. Zellenplatten haben viel ihres aktiven Materials wegen Überladung verloren. 3. Kurzschluß innerhalb der Batterie. 4. Batteriespannung zu niedrig. 5. Batterie zu alt.	Lichtmaschine, IC-Regler oder Gleichrichter und Schaltungsanschlüsse überprüfen. Ggf. einstellen, um vorgeschriebene Ladeleistung zu erhalten. Batterie erneuern und Ladesystem korrigieren. Batterie erneuern. Batterie ganz aufladen. Batterie erneuern.
Batteriesulfatierung.	1. Ladeleistung zu niedrig bzw. zu hoch. (Bei Nichtverwendung müssen die Batterien mindestens einmal im Monat überprüft werden, um eine Sulfation zu vermeiden.) 2. Batterie bei kalter Witterung zu lange unbenutzt.	Batterie erneuern. Bei starker Sulfatierung Batterie erneuern.
Batterie entlädt sich zu schnell.	Gehäuseober- und -seitenflächen verschmutzt.	Säubern.

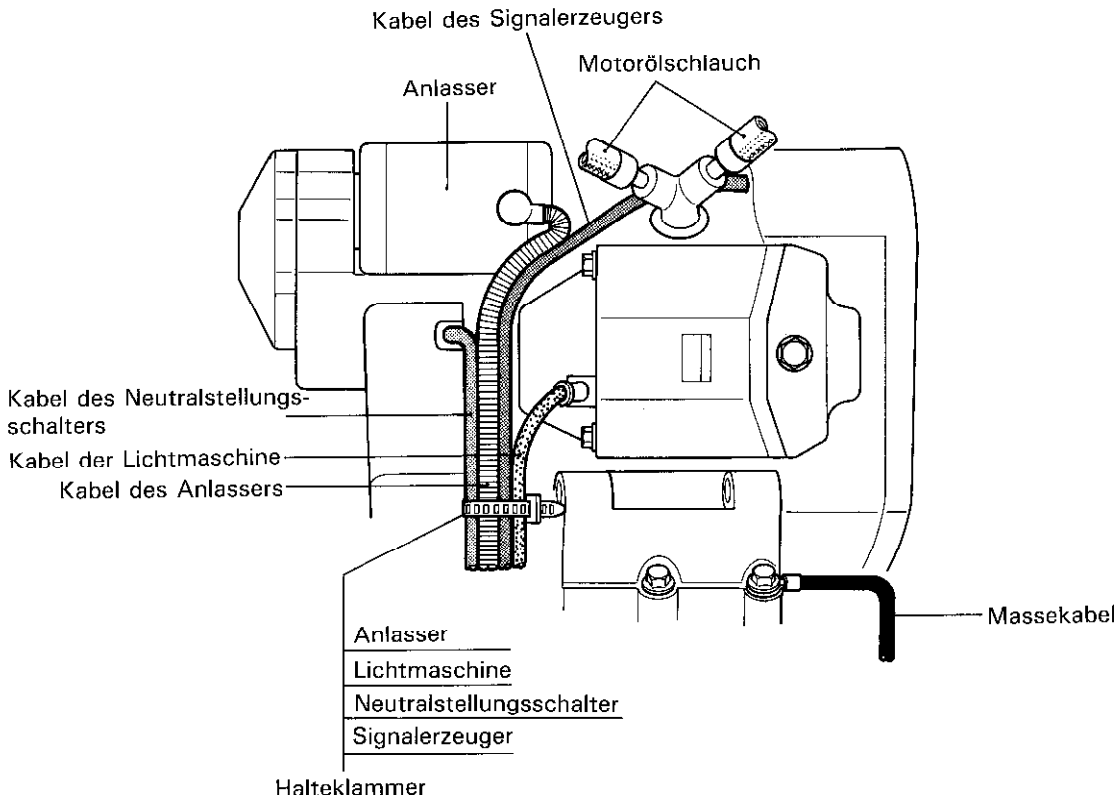
SCHALTPLAN


S : TACHOMETER
T : DREHZAHLMESSER
TU : BLINKLEUCHTENANZEIGE
HI : FERNLICHTANZEIGE
OIL : ÖLDRUCKWARNLAMPE
NU : NEUTRALSTELLUNGSANZEIGE
KABELFARBEN
B ..... Schwarz
Bl ..... Blau
Br ..... Braun
G ..... Grün
Gr ..... Grau
Lbl ..... Hellblau
Lg ..... Hellgrün
O ..... Orange
R ..... Rot
W ..... Weiß
Y ..... Gelb
B/Bl ..... Schwarz mit blauem Kennfaden
B/R ..... Schwarz mit rotem Kennfaden
B/W ..... Schwarz mit weißem Kennfaden
B/Y ..... Schwarz mit gelbem Kennfaden
Bl/B ..... Blau mit schwarzem Kennfaden
G/Y ..... Grün mit gelbem Kennfaden
O/B ..... Orange mit schwarzem Kennfaden
O/Bl ..... Orange mit blauem Kennfaden
O/G ..... Orange mit grünem Kennfaden
O/R ..... Orange mit rotem Kennfaden
O/W ..... Orange mit weißem Kennfaden
O/Y ..... Orange mit gelbem Kennfaden
W/B ..... Weiß mit schwarzem Kennfaden
Y/G ..... Gelb mit grünem Kennfaden
Y/W ..... Gelb mit weißem Kennfaden
TACHOMETER
TU NU OIL HI TU
ZÜND-SCHALTER
ON OFF LOCK P
LICHTSCHALTER
OFF ON
MOTORSTOPP-SCHALTER
OFF RUN
ANLASSER-KNOPF
PUSH
VORDERER BREMS-LEUCHTENSCHALTER
OFF ON
HINTERER BREMS-LEUCHTENSCHALTER
ON OFF
SCHALTER DER NEUTRAL-STELLUNGS-ANZEIGE
ZÜNDSPULE
BLINK-LEUCHTEN-RELAIS
DIODE
SEITEN-STÄNDER-RELAIS
ZÜNDER
HINTERE BLINKLEUCHTE (R)
BREMS-/SCHLUSSLEUCHTE
KENNZEICHENLEUCHTE
HINTERE BLINKLEUCHTE (L)
BATTERIE
ANLASSERRELAIS
1: HAUPT-SICHERUNG 20 A
ANLASSER
SICHERUNG
SICHERUNG
1. SCHEINWERFER (FERNLICHT) (HI)
2. SCHEINWERFER (ABBLENDLICHT) (LOW)
3. ZÜNDUNG
4. BLINKLEUCHTE
5. SCHLUSSLEUCHTE
SEITENSTÄNDER-SCHALTER
FREE PUSH
SIGNALERZEUGER
LICHTMASCHINE
ÖLDRUCK-SCHALTER
ON OFF
ABBLEND-SCHALTER
HI LO
LICHTHUPE
PUSH
BLINKLEUCHTEN-SCHALTER
L PUSH R
HUPENKNOPF
HUPE
VORDERE BLINKLEUCHTE (R)
SCHEINWERFER
POSITIONSLEUCHTE
VORDERE BLINKLEUCHTE (L)

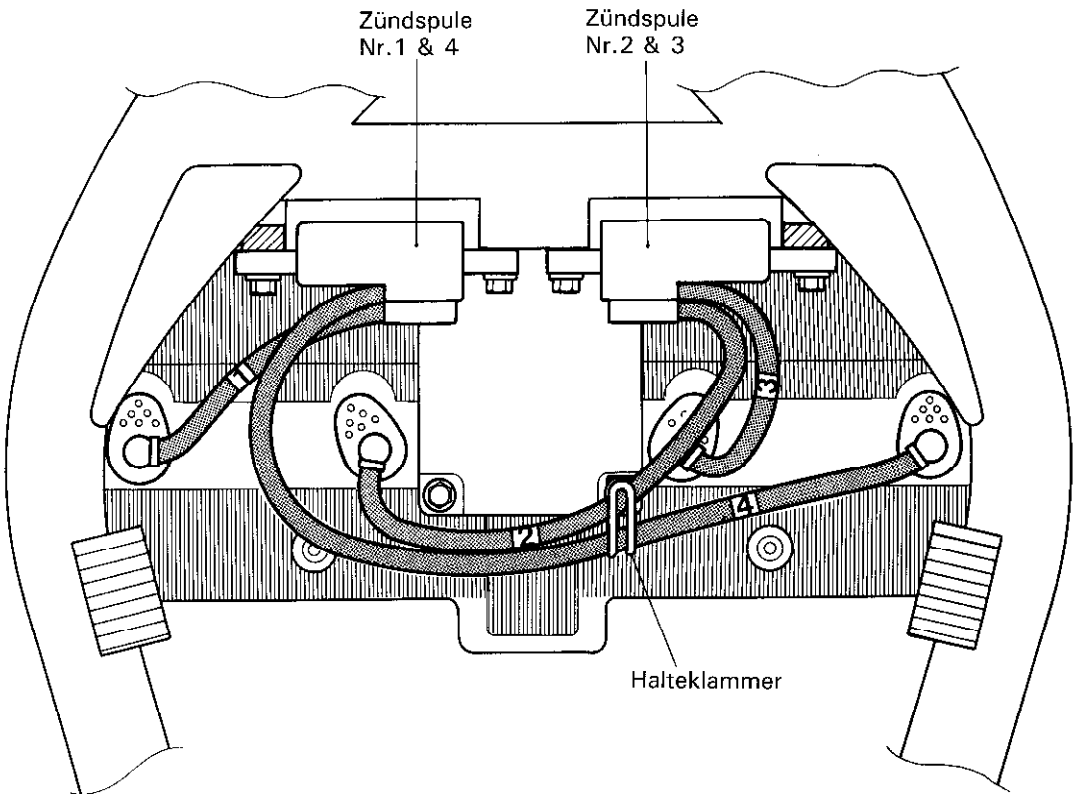
KABELBAUM- SEILZUG- UND LEITUNGSFÜHRUNG

KABELFÜHRUNG

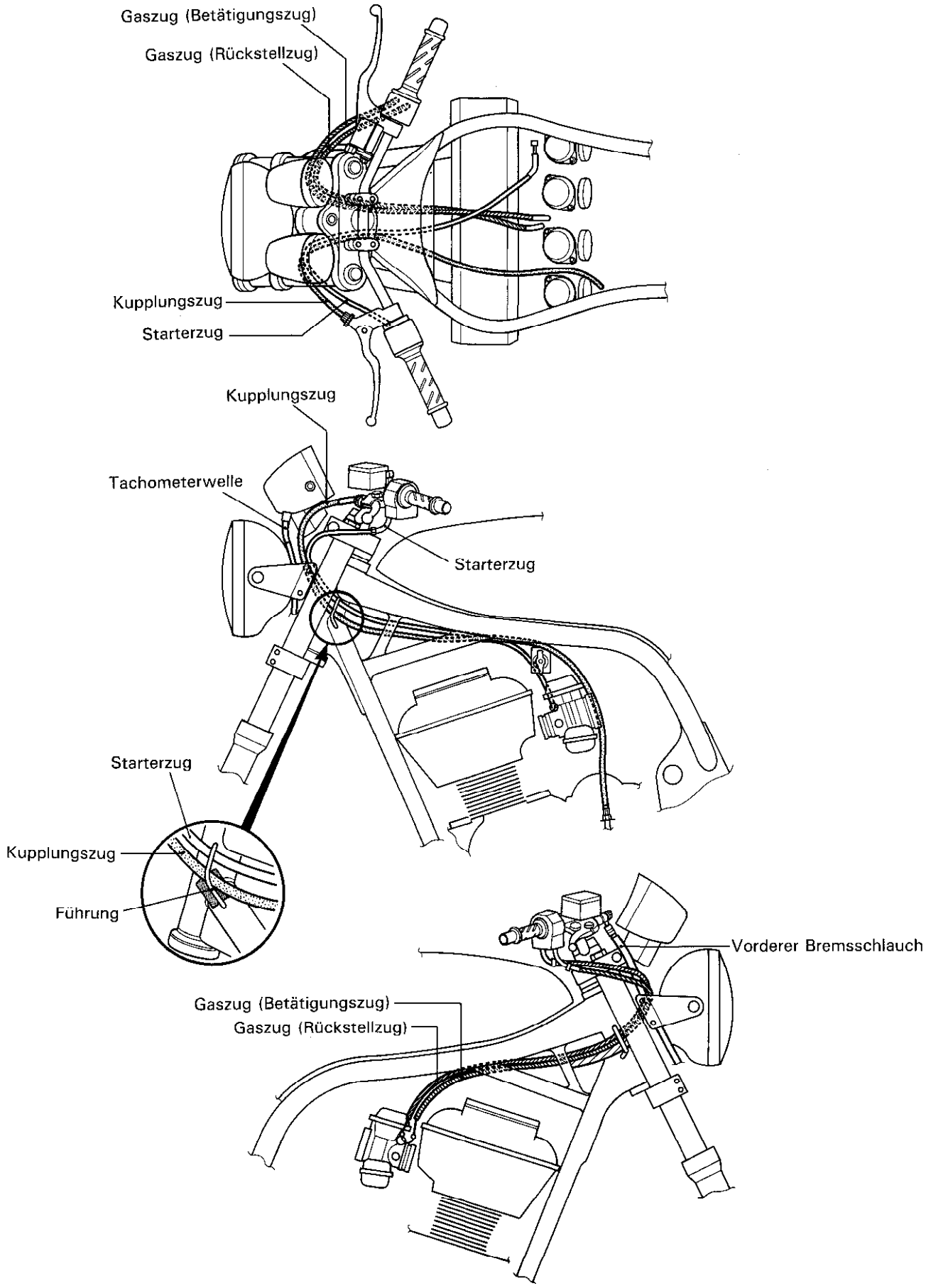


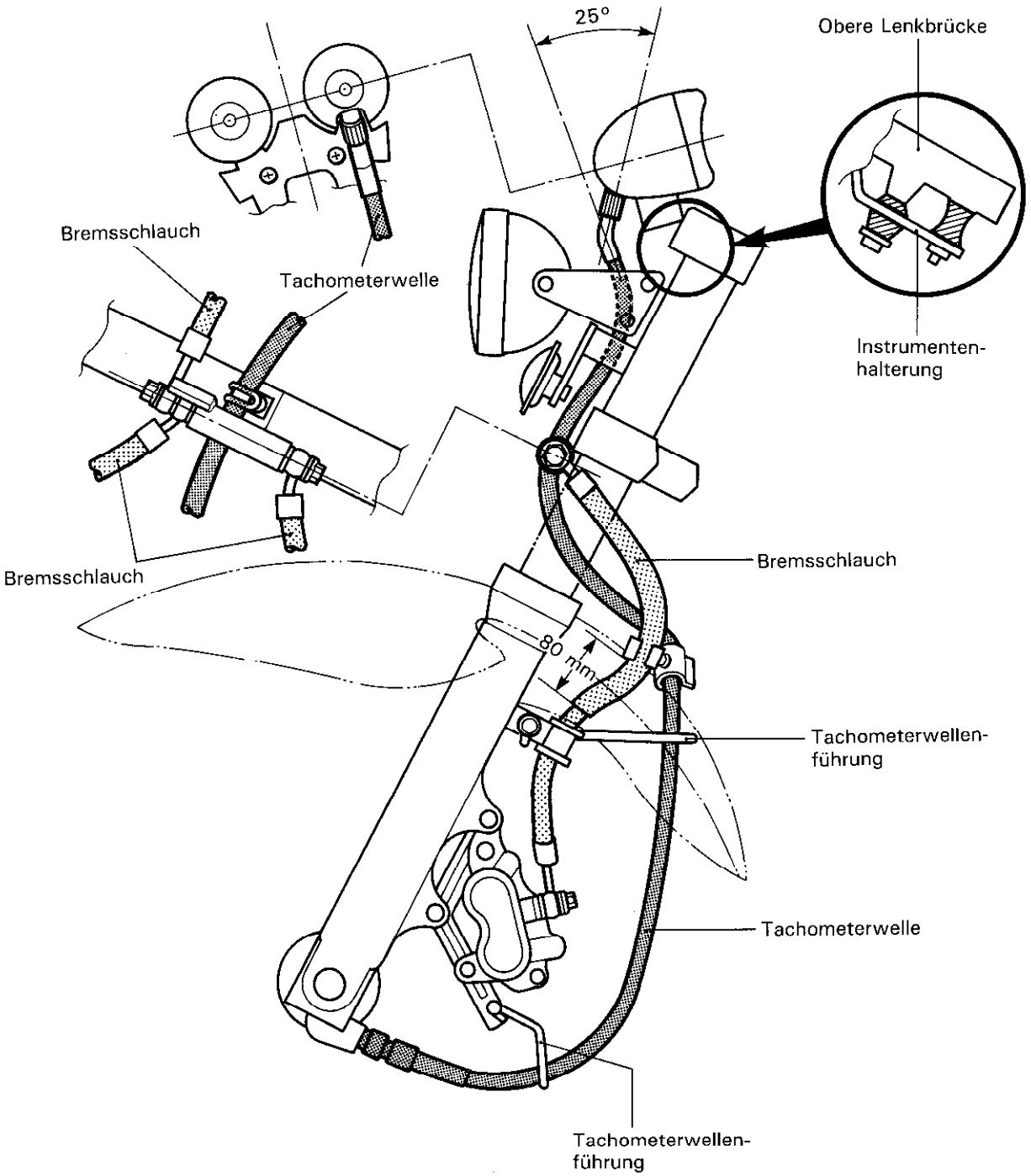


VERLEGUNG DER HOCHSPANNUNGSKABEL

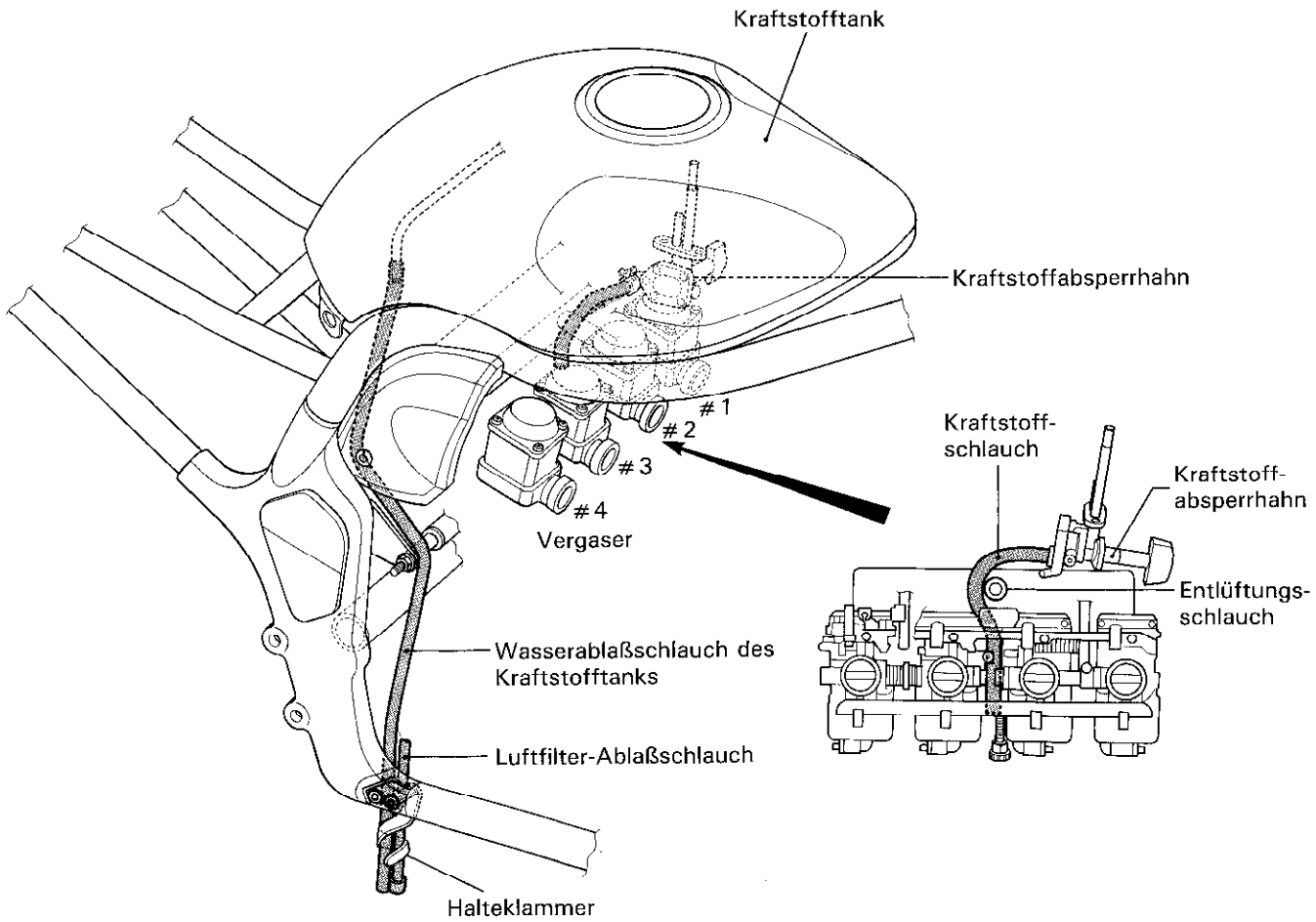


SEILZUGFÜHRUNG

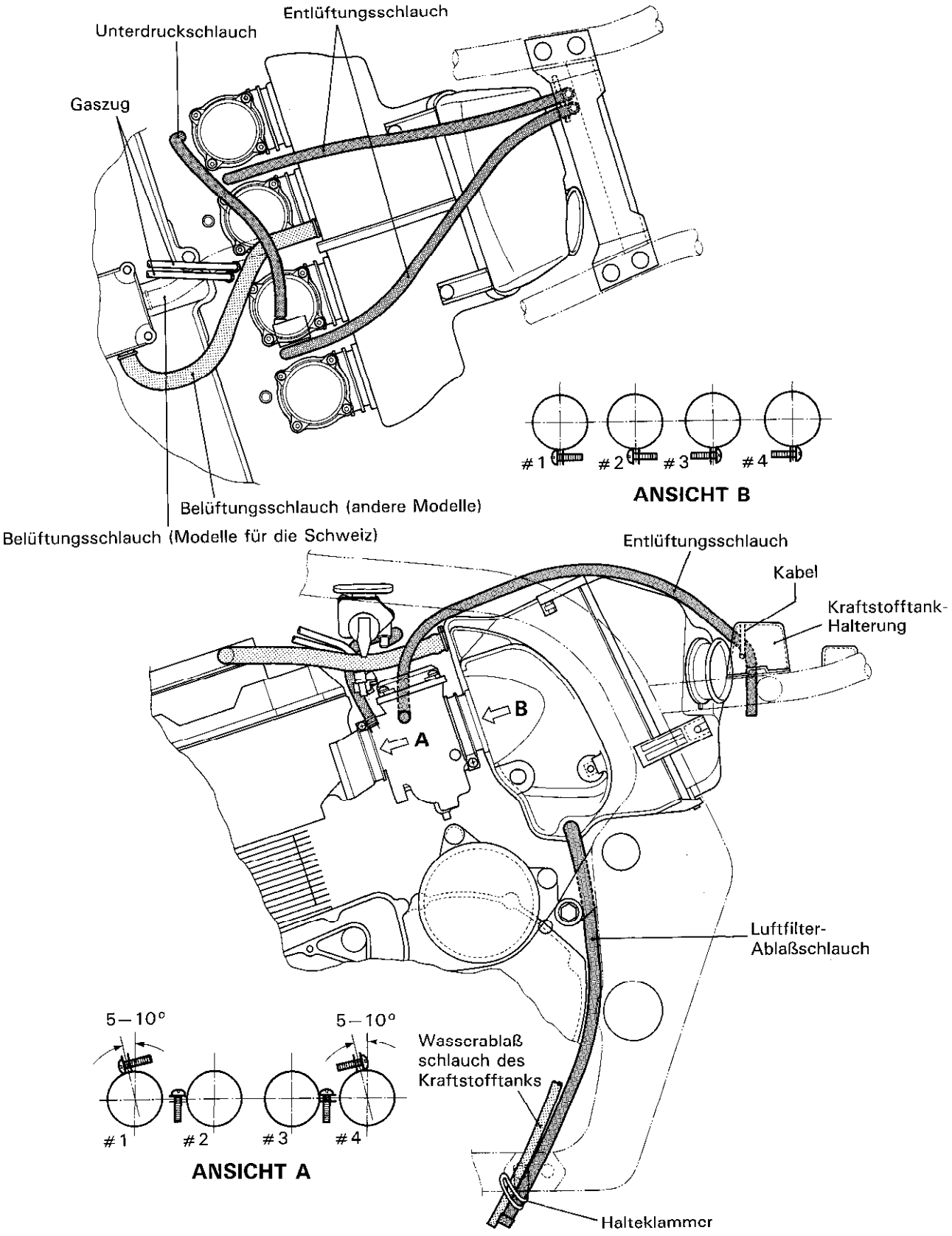



25°
Obere Lenkbrücke
Bremsschlauch
Tachometerwelle
Instrumenten-
halterung
Bremsschlauch
Bremsschlauch
80 mm
Tachometerwellen-
führung
Tachometerwelle
Tachometerwellen-
führung

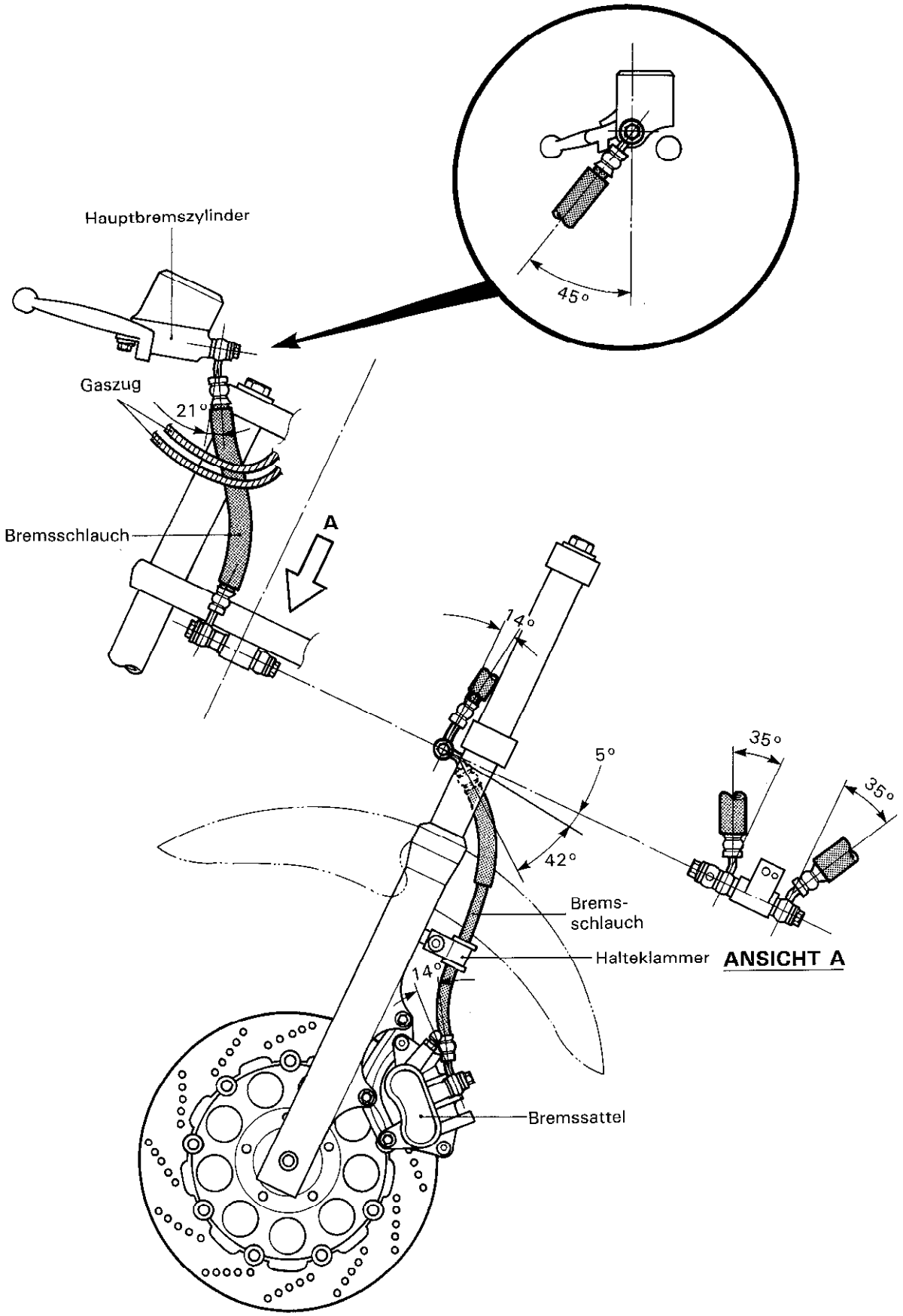
KRAFTSTOFFLEITUNGSFÜHRUNG



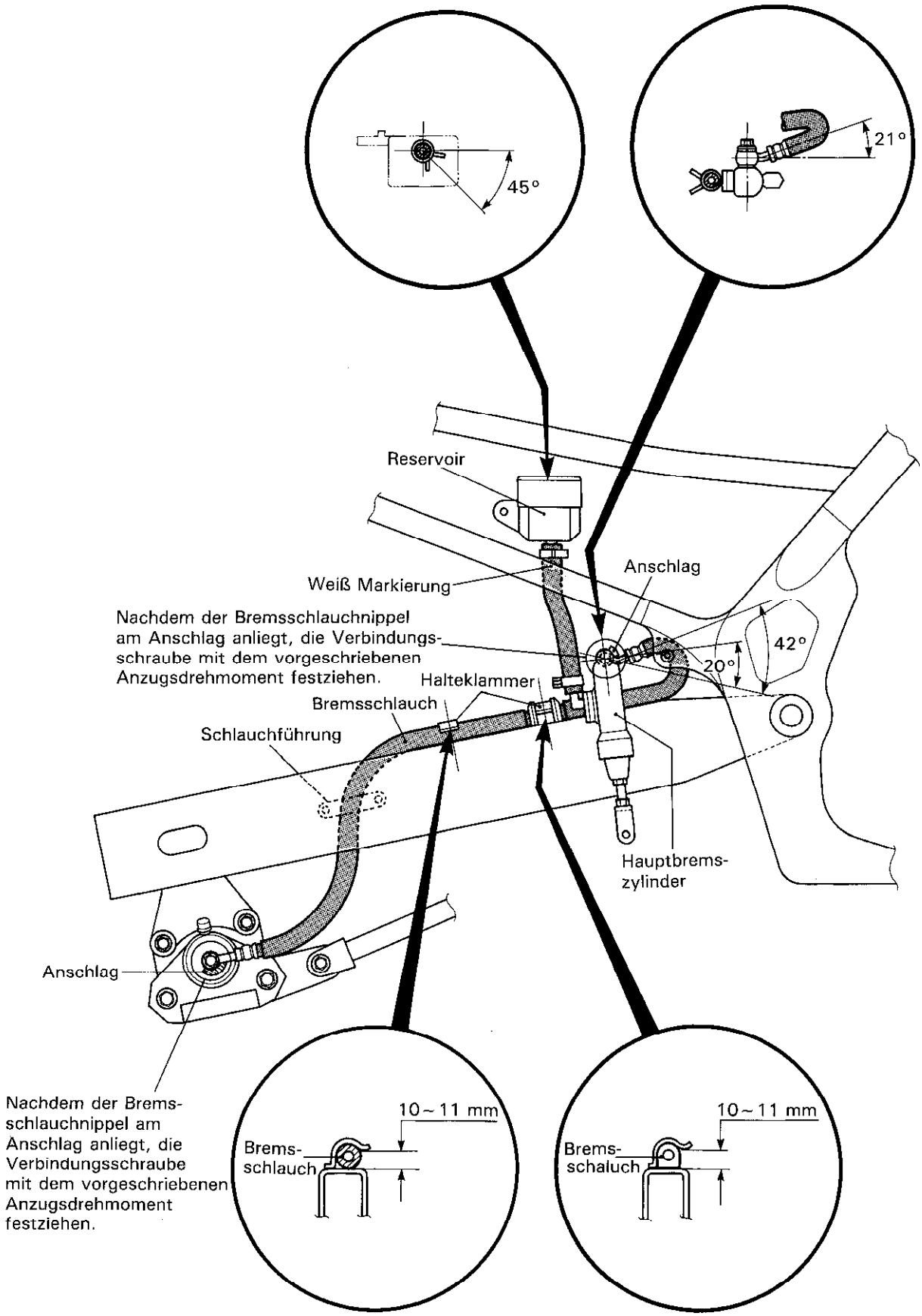
VERGASERSCHLAUCHFÜHRUNG



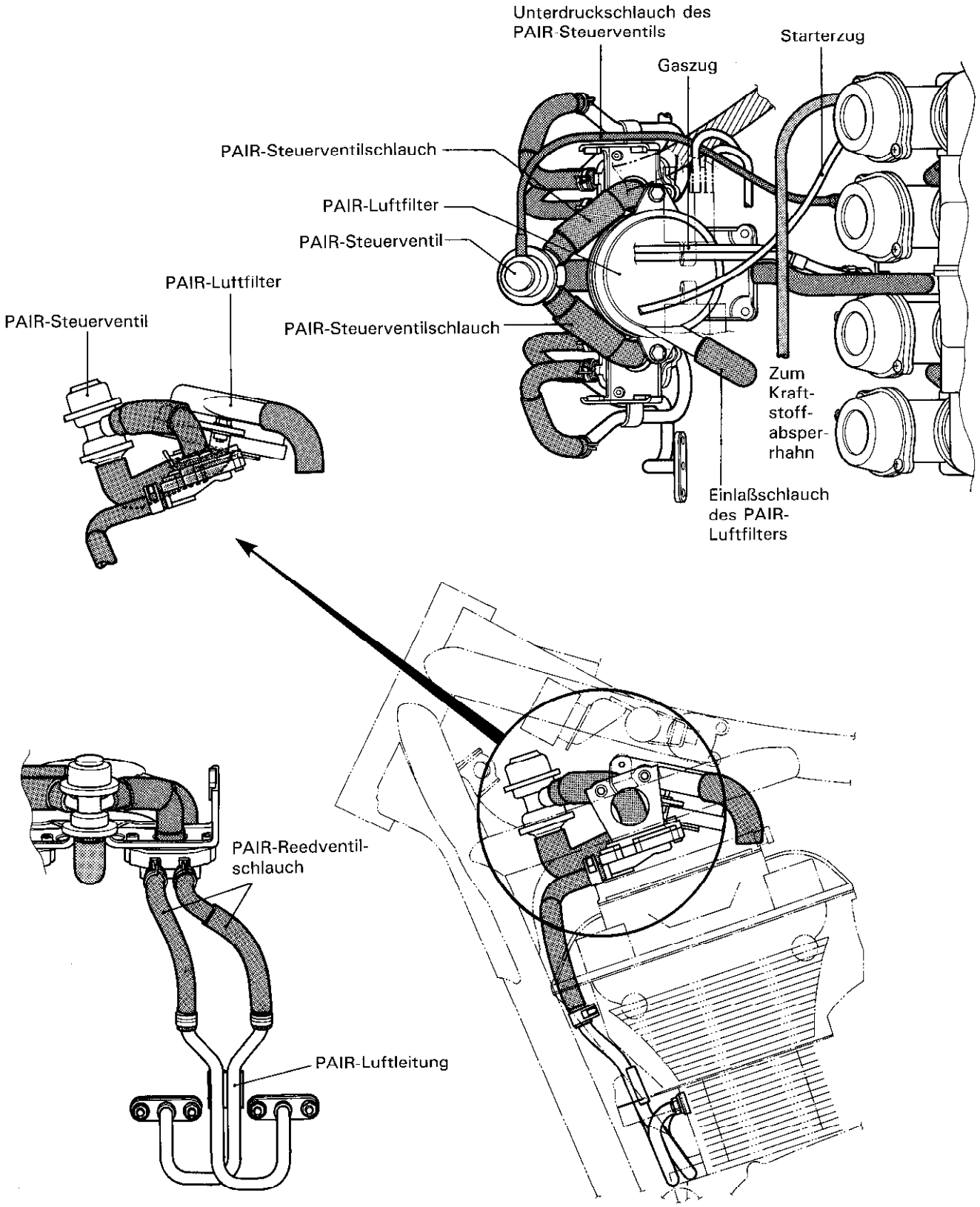
VORDERBREMSSCHLAUCHFÜHRUNG



HINTERBREMSSCHLAUCHFÜHRUNG

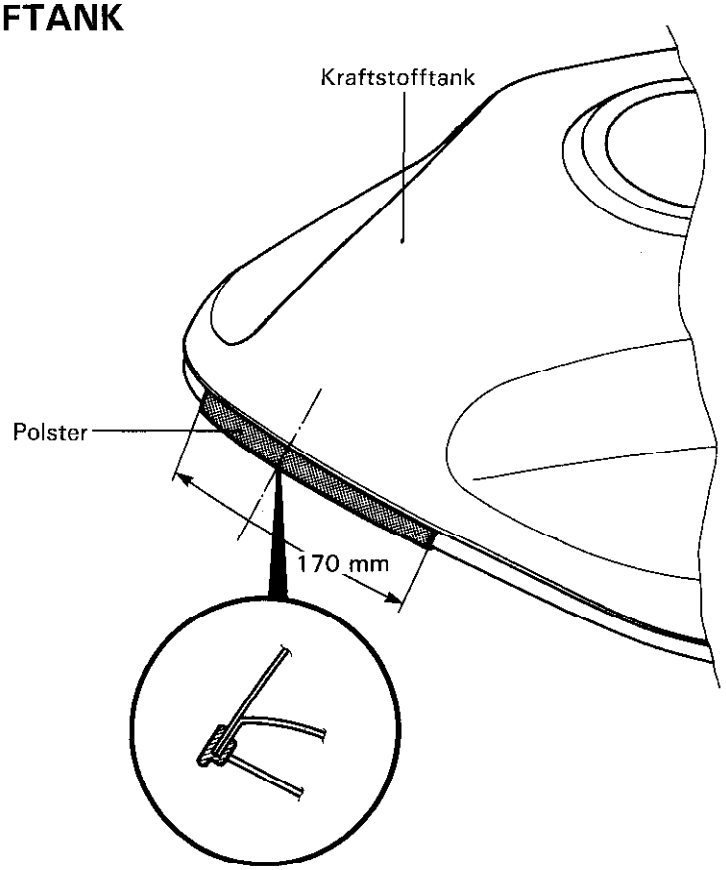


PAIR-SYSTEMSCHLAUCHFÜHRUNG (ZUSATZLUFT-SYSTEM)
(Für Schweiz)

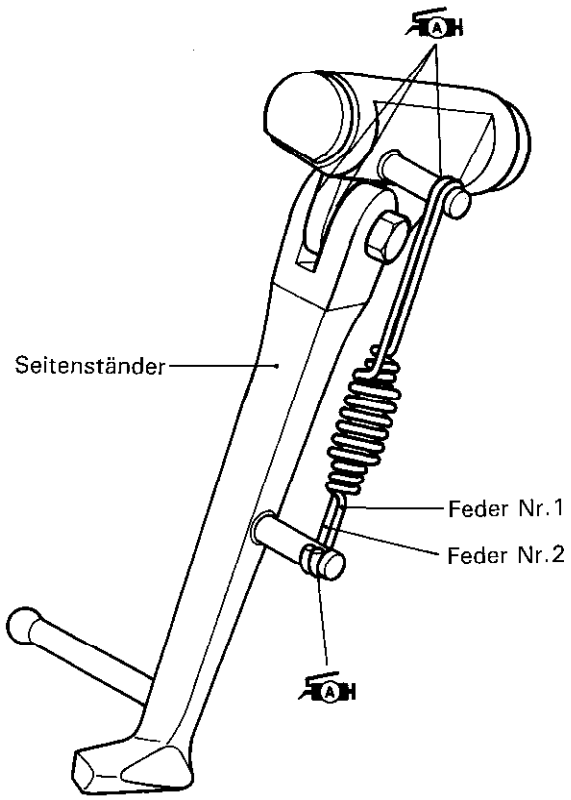


KRAFTSTOFFTANKPOLSTER UND SEITENSTÄNDERFEDER

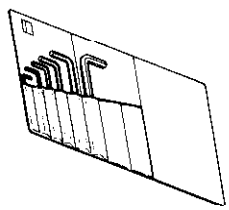
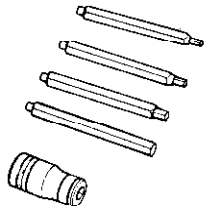
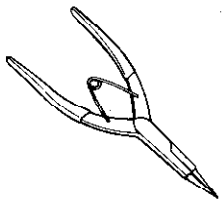
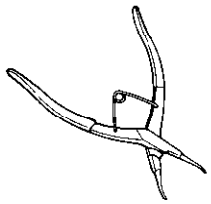
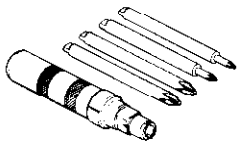
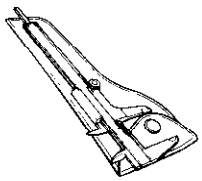
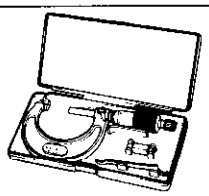
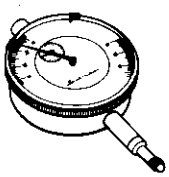
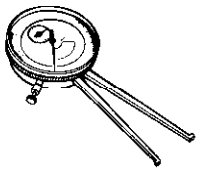
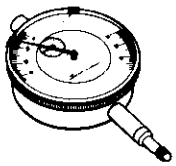
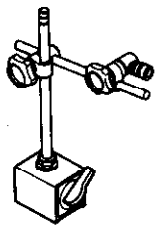
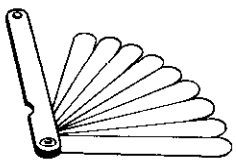
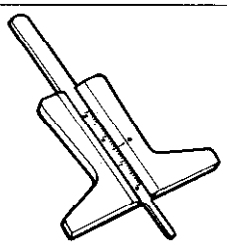
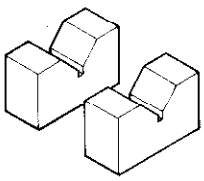
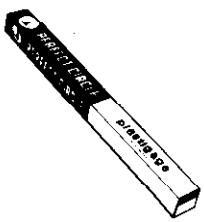
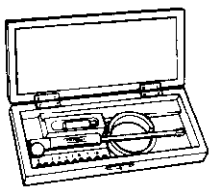
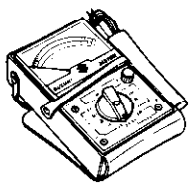
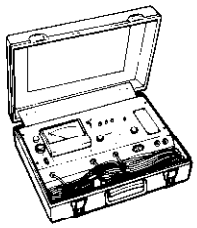
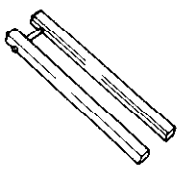
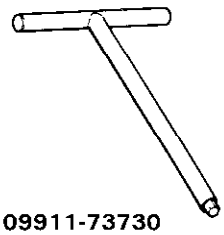
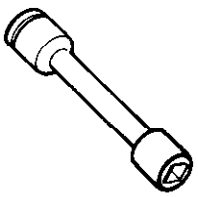
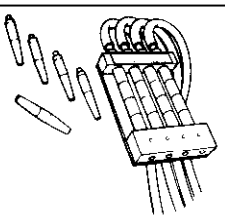
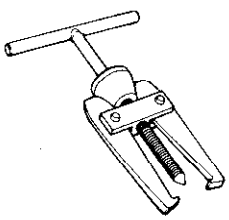
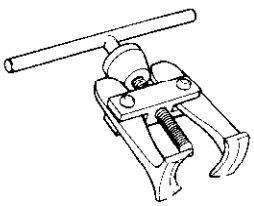
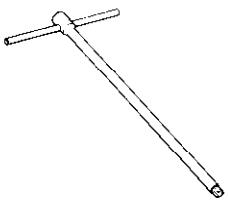
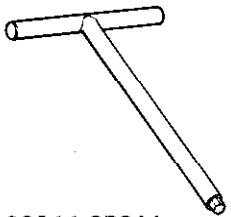
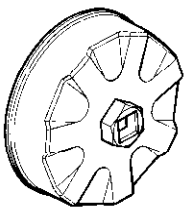
KRAFTSTOFFTANK

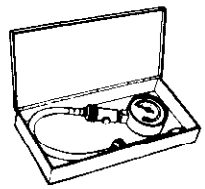
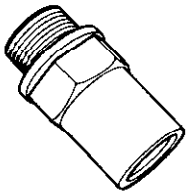
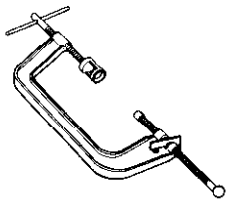
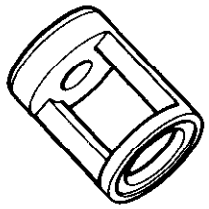
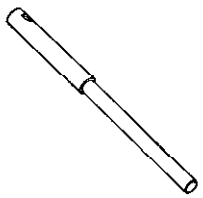
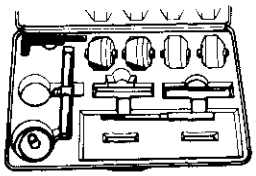
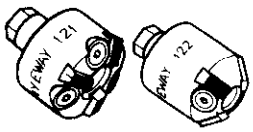
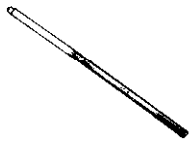
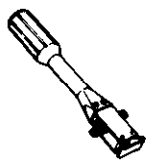
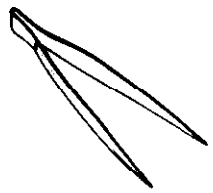
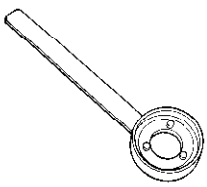
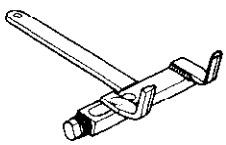
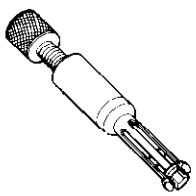
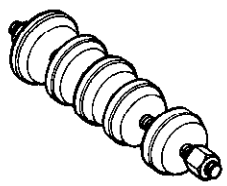
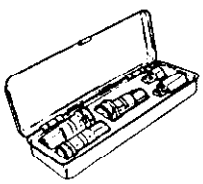
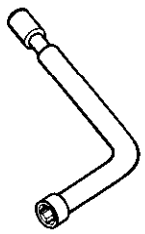
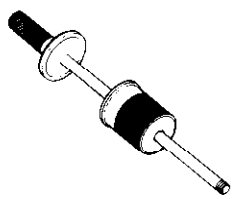
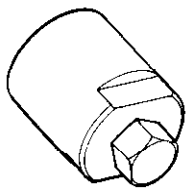
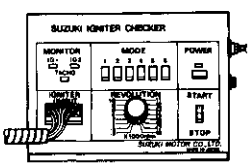
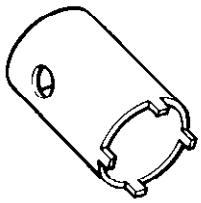
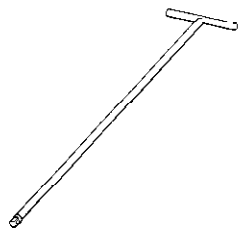
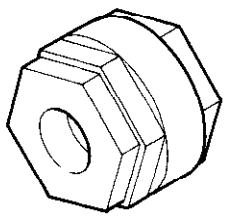
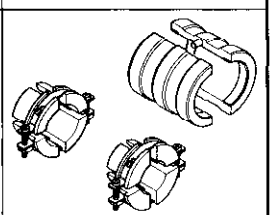


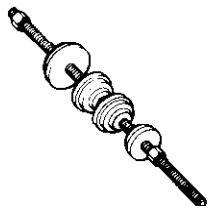
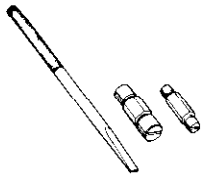
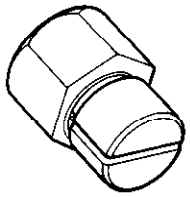
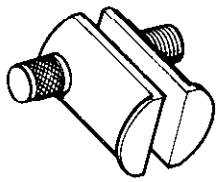
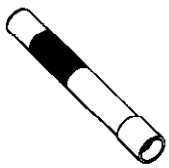
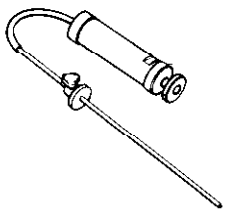
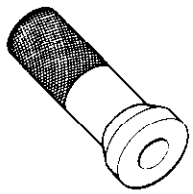
SEITENSTÄNDERFEDER



SPEZIALWERKZEUG

 09900-00401 Satz L-Sechskant-schlüssel	 09900-00410 Satz Sechskant-schlüssel	 09900-06107 Sprengringzange	 09900-06108 Sprengringzange	 09900-09003 Satz Schlag-schraubenzieher
 09900-20102 Schublehre (1/20 mm, 200 mm)	 09900-20202 Mikrometer (1/100 mm, 25—50 mm)	 09900-20203 Mikrometer (1/100 mm, 50—75 mm)	 09900-20205 Mikrometer (1/1000 mm, 0—25 mm)	 09900-20508 Satz Zylinder-stichmaße (1/100 mm, 40—80 mm)
 09900-20602 Meßuhr (1/1000 mm, 1 mm)	 09900-20605 Zylinderstichmaß (1/100 mm, 10—34 mm)	 09900-20606 Meßuhr (1/100 mm, 10 mm)	 09900-20701 Magnetständer	 09900-20803 Fühlerlehre
 09900-20805 Profiltiefenlehre	 09900-21304 Satz V-Blöcke (100 mm)	 09900-22301 Plastiklineal	 09900-22403 Kleine Bohrungslehre (18—35 mm)	 09900-25002 Taschenprüfer
 09900-28106 Stromprüfer	 09910-20116 Pleuelhalter	 09911-73730 T-Sechskant-schlüssel (5 mm)	 09911-74510 Langer Steckschlüssel (14 mm)	 09913-13121 Vergaserausgleichs-gerät
 09913-60910 Legerabzieher	 09913-61510 Lagerabzieher	 09914-24510 T-Griff	 09914-25811 T-Sechskant-schlüssel (6 mm)	 09915-40610 Ölfilterschlüssel

 09915-64510 Öldurckmesser 09915-63310 (Vorsatz)	 09915-74510 Öldruckmesser 09915-77330 (für Hochdruck-messer)	 09915-74540 Vorsatz für Öl-druckmesser	 09916-14510 Ventilfederzange	 09916-14910 Ventilfederzangen-vorsatz
 09916-24311 Schaft (N-100-5,0)	 09916-21110 Satz Ventil-sitzfräser	 Siehe Seite 3-24. Ventilsitzafräsköpfe (N-121, 122)	 09916-34570 Ventilführungsahle (5,0 mm)	 09916-34542 Reibahlengriff
 09916-34580 Ventilführungsahle (10,8 mm)	 09916-44310 Ventilführungs-abzieher/-einsetzer	 09916-74521 Kolbenringpresse	 09916-74530 Kolbenringdruckband (55—65 mm)	 09916-84511 Pinzette
 09920-34810 Anlasserkupplungs-Halter	 09920-53740 Kupplungskorbhalter	 09923-73210 Lagerabzieher (17—20 mm)	 09923-74510 Lagerabzieher (20—35 mm)	 09924-84510 Satz Lagereinsetzer
 09930-10121 Satz Zündkerzen-schlüssel	 09930-11910 Torxschlüssel	 09930-14530 Universalgelenk	 09930-30102 Gleitschaft	 09930-33720 Rotorabzieher
 09931-94490 Zündprüfgerät (digital)	 09940-14911 Lenkkopfmutter-schlüssel	 09940-34520 T-Griff	 09940-34592 Aufsatz G	 09940-52860 Gabelholm-Öl-dichtungseinsetzer

 09940-92710 Federwage	 09941-34513 Lenklagerkranze-insetzer	 09941-50111 Lagerabzieher	 09941-50120 Lagerabzieher-Aufsatz	 09941-54911 Lagerkranzeinsetzer
 09941-74910 Lenklagereinsetzer	 09943-74111 Gabelölstandmesser	 09951-16080 Legereinsetzer		

HINWEIS:
Bei Bestellung von Spezialwerkzeug nachfragen, ob es erhältlich ist oder nicht.

DREHMOMENT

MOTOR

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Schraube an Zylinderkopfhaube (8 St.)	14	1,4
Stopfen der Zylinderkopfhaube	15	1,5
Verbindungsschraube der Zylinderkopfhaube	16	1,6
Zylinderkopfmutter [M: 10]	38	3,8
Zylinderkopfschraube [M: 6]	10	1,0
Zylinderkopfstopfen	28	2,8
Mutter an Zylinderfuß	9	0,9
Zylinder-Gewindebolzen	15	1,5
Sicherungsmutter des ventilspiel-Einstellers	10	1,0
Halteschraube der Kipphebelwelle	9	0,9
Schraube am Nockenwellenlagerstellenhalter	10	1,0
Schraube am Motorzahnrad	25	2,5
Verbindungsschraube des Ölkühlerschlauchs	28	2,8
Befestigungsschraube für Ölleitung	10	1,0
Befestigungsschraube für Steuerkettenspanner	7	0,7
Schraube an Federhalter vom Steuerkettenspanner	35	3,5
Deckelschraube am Pleuellager	35	3,5
Befestigungsschraube für Anlasserkupplung	150	15,0
Schraube am Signalgenerator	25	2,5
Kurbelgehäuseschraube [M: 6]	13	1,3
[M: 8] [M: 9]	22	2,2
Ölpumpenbefestigungsschraube	10	1,0
Ölablaßschraube	23	2,3
Ölwannenschraube	14	1,4
Schraube am Schaltnockenanschlag	19	1,9
Mutter am Kupplungskorb	90	9,0
Halteschraube der Kupplungsfeder	12	1,2
Auspuffrohrschraube	23	2,3
Auspuffbefestigungsschraube	23	2,3
Mutter an Motorkettenrad	115	11,5
Anschlagschraube für Motorkettenradmutter	11	1,1
Motorbefestigungsschraube [L: 55]	55	5,5
Motorbefestigungsschraube [L: 130 und 180]	75	7,5
Mutter an Lichtmaschinenabtriebsrad	60	6,0
Lichtmaschinenbefestigungsschraube	25	2,5
Ölkühlerbefestigungsschraube	10	1,0
Öldruckregler	28	2,8
Öldruckschalter	14	1,4

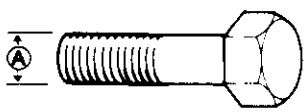
FAHRGESTELL

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Lenkkopfmutter	65	6,5
Schraube an oberer Gabelbrücke	23	2,3
Schraube an unterer Gabelbrücke	23	2,3
Hauptschraube an der Vordergabel	23	2,3
Vordergabel-Dämpferstangenschraube	30	3,0
Vorderachse und Mutter	65	6,5
Vorderachsklemmschraube	23	2,3
Lenker-Befestigungsschraube	23	2,3
Befestigungsschraube für Hauptbremszylinder vorne	10	1,0
Befestigungsschraube für vorderen Bremssattel	25	2,5
Befestigungsschraube des vorderen Bremsklötze	18	1,8
Schraube am Bremsleitungsanschluß (vorne u. hinten)	23	2,3
Entlüftungsventil (vorne u. hinten)	8	0,8
Schraube an vorderer und hinterer Bremsscheibe	23	2,3
Befestigungsschraube für vorderen Fußrastenhalter	23	2,3
Mutter an vorderen Fußraste	39	3,9
Mutter an Schwingendrehgelenk	100	10,0
Befestigungsmutter am Federbein (oben u. unten)	50	5,0
Befestigungsmutter für Dämpferhebel/-stange	76	7,6
Befestigungsschraube für hinteren Bremssattel	25	2,5
Schraube am hinteren Bremssattelgehäuse	33	3,3
Befestigungsschraube für Hauptbremszylinder hinten	23	2,3
Sicherungsmutter des hinteren Hauptbremszylinders	18	1,8
Hinterachsmutter	100	10,0
Kettenradmutter	60	6,0
Mutter des hinteren Bremsankers	35	3,5

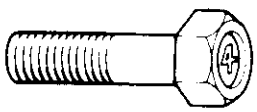
DREHMOMENTTABELLE

Oben nicht aufgeführte Schrauben und Muttern siehe folgende Tabelle:

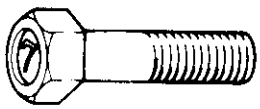
Schraubendurchmesser Ⓐ (mm)	Normale Schraube bzw. Schraube "4"		Schraube "7"	
	N·m	kg-m	N·m	kg-m
4	1,5	0,15	2	0,2
5	3	0,3	5	0,5
6	6	0,6	10	1,0
8	13	1,3	23	2,3
10	29	2,9	50	5,0
12	45	4,5	85	8,5
14	65	6,5	135	13,5
16	105	10,5	210	21,0
18	160	16,0	240	24,0



Normale Schraube



Schraube "4"



Schraube "7"

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	23		—
	AUS	20		—
Ventilhub	EIN	E-18	6,6	—
		Sonstige	7,8	—
	AUS	E-18	6,1	—
		Sonstige	7.3	—
Stößelspiel (bei kaltem Motor)	EIN	0,10—0,15		—
	AUS	0,18—0,23		—
Abstand Ventilführung/ Ventilschaft	EIN	0,020—0,047		—
	AUS	0,030—0,057		—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN u. AUS	—		0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN u. AUS	5,000—5,012		—
Außendurchmesser des Ventilschafts	EIN	4,965—4,980		—
	AUS	4,955—4,970		—
Ventilschaftschlag	EIN u. AUS	—		0,05
Ventiltellerstärke	EIN u. AUS	—		0,5
Länge des Ventilschaft-Endes	EIN u. AUS	—		2,5
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	0,9—1,1		—
Ventiltellerradialschlag	EIN u. AUS	—		0,03
Ventilfederhänge (unbelastet) (EIN u. AUS)	Innen	—		35,0
	Außen	—		38,4
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	Innen	5,6—6,6 kg bei 28 mm Länge		—
	Außen	12,8—15,0 kg bei 31,5 mm Länge		—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	E-18	32,38—32,42	32,08
		Sonstige	33,13—33,17	32,83
	AUS	E-18	32,10—32,14	31,80
		Sonstige	32,85—32,89	32,55
Nockenwellenlagerspiel	EIN u. AUS	0,032—0,066		0,150
Innendurchmesser des Nocken-wellenlagerstellenhalters	EIN u. AUS	22,012—22,025		—

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Außendurchmesser der Nockenwellenlagerstelle	EIN u. AUS	21,959—21,980	———
Nockenwellenschlag	EIN u. AUS	———	0,10
Steuerkettennietbolzen (bei Pfeil "3")	24. Bolzen		———
Innendurchmesser des Kipphebels	EIN u. AUS	12,000—12,018	———
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN u. AUS	11,973—11,984	———
Zylinderkopfverzug	———		0,20

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Kompressionsdruck	1 000—1 500 kPa (10—15 kg/cm²)			800 kPa (8 kg/cm²)
Kompressionsdruckunterschied	———			200 kPa (2 kg/cm²)
Abstand Kolben/Zylinder	0,040—0,050			0,120
Zylinderbohrung	62,600—62,615			62,690
Kolbendurchmesser	62,555—62,570 15 mm vom Kolbenhemdende.			62,480
Zylinderverzug	———			0,20
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring	R	Ca. 8,6	6,9
	2. Ring	R	Ca. 6,7	5,4
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring		0,1—0,3	0,7
	2. Ring		0,3—0,5	0,7
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		———	0,180
	2. Ring		———	0,150
Breite der Kolbenringnut	1. Ring		0,81—0,83	———
	2. Ring		1,01—1,03	———
	Ölabstreifring		2,01—2,03	———
Kolbenringstärke	1. Ring		0,77—0,79	———
	2. Ring		0,97—0,99	———
Kolbenauge	18,002—18,008			18,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	17,996—18,000			17,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelkopfts	18,010—18,018	18,040
Seitenspiel am Pleuelfuß	0,10—0,20	0,30
Pleuelfußbreite	20,95—21,00	———
Kurbelzapfenbreite	21,10—21,15	———
Pleuelfußspiel	0,032—0,056	0,080
Außendurchmesser des Kurbelzapfens	33,976—34,000	———
Kurbelwellenlagerstellenspiel	0,020—0,044	0,080
Außendurchmesser der Kurbelwellenlagerstelle	31,976—32,000	———
Kurbelwellenaxialspiel	0,04—0,09	———
Breite des Kurbelwellen-Lagerzapfens	24,00—24,05	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzungs-verhältnis	1,898 (75/43 x 37/34)	———
Öldruck (bei 60°C)	Über 300 kPa (3,0 kg/cm²) Unter 600 kPa (6,0 kg/cm²) bei 3 000 UpM	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Kupplungshebels	10—15	———
Kupplungsrückstell-Schraube	½—¼ Umdrehungen heraus	———
Reiblamellenstärke	2,65—2,95	2,35
Stahllamellenverzug	———	0,10
Freie Länge der Kupplungs-feder	———	69,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Gangabstufung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		1,744 (75/43)		———
Enduntersetzung		3,133 (47/15)		———
Gangabstufung	1. Gang	3,083 (37/12)		———
	2. Gang	2,062 (33/16)		———
	3. Gang	1,647 (28/17)		———
	4. Gang	1,400 (28/20)		———
	5. Gang	1,227 (27/22)		———
	6. Gang	1,095 (23/21)		———
Abstand Schaltgabel/Laufrille		Nr.1, Nr.2 & Nr.3	0,1—0,3	0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Nr.1 & Nr.3	4,8—4,9	———
		Nr.2	5,0—5,1	———
Schaltgabelstärke		Nr.1 & Nr.3	4,6—4,7	———
		Nr.2	4,8—4,9	———
Antriebskette		Type	RK50MF0Z1	———
		Glieder	110 Glieder	———
		Länge über 20 Abstände	———	319,4
Kettendurchhang		25—35		———
Schalthebelhöhe		35		———

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-02, 04, 34	E-22
Vergasertype		KEIHIN CVK32	←
Bohrung		32 mm	←
Kenn-Nr.		26E0	26E3
Leerlaufdrehzahl		1 200 ± 100 UpM	←
Schwimmerhöhe		17 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse	(M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	←
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	#90	←
Düsennadel	(J.N.)	N1QJ	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#35	←
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	#150	←
Ventilsitz	(V.S.)	2,4 mm	←
Leerlaufluftschraube	(P.S.)	1-7/8 Umdrehungen heraus	←
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)		0,5—1,0 mm	←
Spiel des Choke-Zugs		0,5—1,0 mm	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-22 (Typ U)	E-18
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←
Bohrung	32 mm	←
Kenn-Nr.	26E4	26E2
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	1 200 $^{+100}_{-50}$ UpM
Schwimmerhöhe	17 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	#100 (Nr.1 & 4), #102 (Nr.2 & 3)
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	N76L
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	#150	←
Ventilsitz (V.S.)	2,4 mm	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-7/8 Umdrehungen heraus	2-1/8 Umdrehungen heraus
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	4°vor OT unter 1 500 UpM		E-18, 39
	13° vor OT unter 1 500 UpM		Sonstige
Zündfolge	1·2·4·3		
Zündkerze	Typ	NGK: CR9EK ND: U27ETR	
	Elektroden-abstand	0,6—0,7	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Widerstand der Signalerreger-spule	Ca. 135—200 Ω		Bereich: (x 100 Ω)
Widerstand der Zündspule	Primär	Pluspol—Minuspol Ca. 2—4 Ω	Bereich: (x 1 Ω)
	Sekundär	Kerzenstecker—Kerzenstecker Ca. 30—40 kΩ	Bereich: (x 1 kΩ)
Lichtmaschine	Außendurchmesser des Schleifrings	Verschleißgrenze: 14,0	ND
	Bürstenläge	Verschleißgrenze: 4,5	
Regelspannung	Über 13,5 V bei 5 000 UpM		
Widerstand des Anlasserrelais	3—5 Ω		

GEGENSTAND			SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Batterie	Typenbezeichnung		YTX9-BS	
	Kapazität		12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.	
	Säuredichte		1,320 bei 20°C	
Sicherung	Scheinwerfer	HI	15 A	
		LO	15 A	
	Blinklicht		15 A	
	Zündung		10 A	
	Rück-/Bremslicht		10 A	
	Hauptsicherung		30 A	

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	HI	60
	LO	55
Standlicht		4
Rück-/Bremslicht		5/21
Blinklicht		21
Drehzahlmesserbeleuchtung		1,7
Tachometerbeleuchtung		1,7
Blinkeranzeigelämpchen		3,4
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7
Leerlaufanzeigelämpchen		3
Öldruckanzeigelämpchen		3,4
Kennzeichenbeleuchtung		5

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Hinterbremspedalhöhe	45		———
Bremsscheibenstärke	Vorne	4,5±0,2	4,0
	Hinten	5,0±0,2	4,5
Bremsscheibenschlage (vorne u. hinten)	———		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	14,000—14,043	———
	Hinten	12,700—12,743	———
Duchmesser des Hauptbrems-zylinderkolbens	Vorne	13,957—13,984	———
	Hinten	12,657—12,684	———
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	25,400—25,450	———
	Hinten	38,180—38,256	———

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Durchmesser des Bremssattelkolbens	Vorne	25,335—25,368	———
	Hinten	38,098—38,148	———
Radfelgenschlag (vorne u. hinten)	Axial	———	2,0
	Raidal	———	2,0
Radachsschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten	———	0,25
Reifengröße	Vorne	110/70-17 54H	———
	Hinten	150/70-17 69H	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———	1,6
	Hinten	———	2,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	130	———	
Länge der Teleskopgabelfeder (unbelastet)	———	281	
Gabelölstand	97	———	
Hinterradfederweg	121	———	
Schwingachsschlag	———	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	225	2,25	225	2,25
HINTEN	250	2,50	250	2,50

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftype	Benzin mit 85-95 Oktan oder höher nehmen. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		
Kraftstofftank einschließlich Reserve	19,0 L		
Reserve	4,5 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge	Wechsel	3 300 ml	
	Filterwechsel	3 500 ml	
	Überholung	4 600 ml	
Teleskopgabelöl	Gabelöl #10		
Gabelölfüllmenge (je Holm)	521 ml		
Bremsflüssigkeit	DOT 4		

INHALT

TECHNISCHE DATEN 8- 1
WARTUNGSDATEN 8- 3

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 155 mm	Für Modelle E-16, 17, 22
	2 085 mm	Für andere Modelle
Gesamtbreite	745 mm	
Gesamthöhe	1 100 mm	
Radstand	1 430 mm	
Bodenfreiheit	125 mm	
Sitzhöhe	805 mm	
Leergewicht	196 kg	

MOTOR

Typ	4-Takt, luftgekühlt, DOHC
Anzahl der Zylinder	4
Bohrung	62,6 mm
Hub	48,7 mm
Hubraum	599 cm^3
Vergaser	KEIHIN CVK32, vier
Luftfilter	Element aus Vlies
Anlasser	Elektrischer Anlasser
Schmiersystem	Naßsumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	1,744 (75/43)
Enduntersetzung	3,133 (47/15)
Gangabstufung, 1. Gang	3,083 (37/12)
2. Gang	2,062 (33/16)
3. Gang	1,647 (28/17)
4. Gang	1,400 (28/20)
5. Gang	1,227 (27/22)
6. Gang	1,095 (23/21)
Antriebskette	RK50MF0Z_1, 110 Glieder

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft.
Hinterradaufhängung	Linksystem, ölgedämpft, Schraubenfeder, Federvorspannung 7fach einstellbar.
Lenkwinkel	35° (rechts & links)
Nachlaufwinkel	64° 50'
Nachlaufbetrag	100 mm
Wendekreis	2,8 m
Vorderbremse	Scheibenbremse links und rechts
Hinterbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	110/70-17 54H
Hinterreifengröße	150/70-17 69H
Teleskopgabelweg	130 mm
Hinterrad-Federweg	121 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (voll transistorbestückt)
Zündzeitpunkt	4° vor OT bei 1 500 UpM .... Für Modelle E-18 13° vor OT bei 1 500 UpM .... Sonstige Modelle
Zündkerze	N.G.K.: CR9EK, NIPPONDENSO U27ETR
Batterie	12V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Hauptsicherung	30A
Sicherung	15/15/15/10/10A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 4W
Blinklicht	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W x 2
Drehzahlmesserbeleuchtung	12V 1,7W x 2
Neutralanzeigelämpchen	12V 3W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 3,4W
Öldruckanzeigelämpchen	12V 3,4W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich Reserve	19,0 L
Reserve	4,5 L
Motoröl, Ölwechsel	3 300 ml
mit Filterwechsel	3 500 ml
Überholung	4 600 ml
Teleskopgabelöl	521 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	23		—
	AUS	20		—
Ventilhub	EIN	E-18	6,6	—
		Sonstige	7,8	—
	AUS	E-18	6,1	—
		Sonstige	7.3	—
Stößelspiel (bei kaltem Motor)	EIN	0,10—0,15		—
	AUS	0,18—0,23		—
Abstand Ventilführung/ Ventilschaft	EIN	0,020—0,047		—
	AUS	0,030—0,057		—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN u. AUS	—		0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN u. AUS	5,000—5,012		—
Außendurchmesser des Ventilschafts	EIN	4,965—4,980		—
	AUS	4,955—4,970		—
Ventilschaftschlag	EIN u. AUS	—		0,05
Ventiltellerstärke	EIN u. AUS	—		0,5
Länge des Ventilschaft-Endes	EIN u. AUS	—		2,5
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	0,9—1,1		—
Ventiltellerradialschlag	EIN u. AUS	—		0,03
Ventilfederhänge (unbelastet) (EIN u. AUS)	Innen	—		35,0
	Außen	—		38,4
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	Innen	5,6—6,6 kg bei 28 mm Länge		—
	Außen	12,8—15,0 kg bei 31,5 mm Länge		—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	E-18	32,38—32,42	32,08
		Sonstige	33,13—33,17	32,83
	AUS	E-18	32,10—32,14	31,80
		Sonstige	32,85—32,89	32,55
Nockenwellenlagerspiel	EIN u. AUS	0,032—0,066		0,150
Innendurchmesser des Nocken-wellenlagerstellenhalters	EIN u. AUS	22,012—22,025		—

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Außendurchmesser der Nockenwellenlagerstelle	EIN u. AUS	21,959—21,980	———
Nockenwellenschlag	EIN u. AUS	———	0,10
Steuerkettennietbolzen (bei Pfeil "3")	24. Bolzen		———
Innendurchmesser des Kipphebels	EIN u. AUS	12,000—12,018	———
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN u. AUS	11,973—11,984	———
Zylinderkopfverzug	———		0,20

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Kompressionsdruck	1 000—1 500 kPa (10—15 kg/cm²)			800 kPa (8 kg/cm²)
Kompressionsdruckunterschied	———			200 kPa (2 kg/cm²)
Abstand Kolben/Zylinder	0,040—0,050			0,120
Zylinderbohrung	62,600—62,615			62,690
Kolbendurchmesser	62,555—62,570 15 mm vom Kolbenhemdende.			62,480
Zylinderverzug	———			0,20
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring	R	Ca. 8,6	6,9
	2. Ring	R	Ca. 6,7	5,4
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring		0,1—0,3	0,7
	2. Ring		0,3—0,5	0,7
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		———	0,180
	2. Ring		———	0,150
Breite der Kolbenringnut	1. Ring		0,81—0,83	———
	2. Ring		1,01—1,03	———
	Ölabstreifring		2,01—2,03	———
Kolbenringstärke	1. Ring		0,77—0,79	———
	2. Ring		0,97—0,99	———
Kolbenauge	18,002—18,008			18,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	17,996—18,000			17,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelkopfts	18,010—18,018	18,040
Seitenspiel am Pleuelfuß	0,10—0,20	0,30
Pleuelfußbreite	20,95—21,00	———
Kurbelzapfenbreite	21,10—21,15	———
Pleuelfußspiel	0,032—0,056	0,080
Außendurchmesser des Kurbelzapfens	33,976—34,000	———
Kurbelwellenlagerstellenspiel	0,020—0,044	0,080
Außendurchmesser der Kurbelwellenlagerstelle	31,976—32,000	———
Kurbelwellenaxialspiel	0,04—0,09	———
Breite des Kurbelwellen-Lagerzapfens	24,00—24,05	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzungs-verhältnis	1,898 (75/43 x 37/34)	———
Öldruck (bei 60°C)	Über 300 kPa (3,0 kg/cm²) Unter 600 kPa (6,0 kg/cm²) bei 3 000 UpM	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Kupplungshebels	10—15	———
Kupplungsrückstell-Schraube	½—¼ Umdrehungen heraus	———
Reiblamellenstärke	2,65—2,95	2,35
Stahllamellenverzug	———	0,10
Freie Länge der Kupplungs-feder	———	69,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Gangabstufung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		1,744 (75/43)		———
Enduntersetzung		3,133 (47/15)		———
Gangabstufung	1. Gang	3,083 (37/12)		———
	2. Gang	2,062 (33/16)		———
	3. Gang	1,647 (28/17)		———
	4. Gang	1,400 (28/20)		———
	5. Gang	1,227 (27/22)		———
	6. Gang	1,095 (23/21)		———
Abstand Schaltgabel/Laufrille		Nr.1, Nr.2 & Nr.3	0,1—0,3	0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Nr.1 & Nr.3	4,8—4,9	———
		Nr.2	5,0—5,1	———
Schaltgabelstärke		Nr.1 & Nr.3	4,6—4,7	———
		Nr.2	4,8—4,9	———
Antriebskette		Type	RK50MF0Z1	———
		Glieder	110 Glieder	———
		Länge über 20 Abstände	———	319,4
Kettendurchhang		25—35		———
Schalthebelhöhe		35		———

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-02, 04, 25, 34, 37	E-17, 22
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←
Bohrung	32 mm	←
Kenn-Nr.	26E0	26E3
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	←
Schwimmerhöhe	17 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	#150	←
Ventilsitz (V.S.)	2,4 mm	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-7/8 Umdrehungen heraus	←
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-22 (Typ U)	E-18
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←
Bohrung	32 mm	←
Kenn-Nr.	26E4	26E2
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	1 200 $^{+100}_{-50}$ UpM
Schwimmerhöhe	17 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	#100 (Nr.1 & 4), #102 (Nr.2 & 3)
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	N76L
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	#150	←
Ventilsitz (V.S.)	2,4 mm	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-⅞ Umdrehungen heraus	2-⅛ Umdrehungen heraus
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	4°vor OT unter 1 500 UpM		E-18
	13° vor OT unter 1 500 UpM		Sonstige
Zündfolge	1·2·4·3		
Zündkerze	Typ	NGK: CR9EK ND: U27ETR	
	Elektroden-abstand	0,6—0,7	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Widerstand der Signalerreger-spule	Ca. 135—200 Ω		Bereich: (x 100 Ω)
Widerstand der Zündspule	Primär	Pluspol—Minuspol Ca. 2—4 Ω	Bereich: (x 1 Ω)
	Sekundär	Kerzenstecker—Kerzenstecker Ca. 30—40 kΩ	Bereich: (x 1 kΩ)
Lichtmaschine	Außendurchmesser des Schleifrings	Verschleißgrenze: 14,0	ND
	Bürstenläge	Verschleißgrenze: 4,5	
Regelspannung	Über 13,5 V bei 5 000 UpM		
Widerstand des Anlasserrelais	3—5 Ω		

GEGENSTAND			SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Batterie	Typenbezeichnung		YTX9-BS	
	Kapazität		12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.	
	Säuredichte		1,320 bei 20°C	
Sicherung	Scheinwerfer	HI	15 A	
		LO	15 A	
	Blinklicht		15 A	
	Zündung		10 A	
	Rück-/Bremslicht		10 A	
	Hauptsicherung		30 A	

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	HI	60
	LO	55
Standlicht		4
Rück-/Bremslicht		5/21
Blinklicht		21
Drehzahlmesserbeleuchtung		1,7
Tachometerbeleuchtung		1,7
Blinkeranzeigelämpchen		3,4
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7
Leerlaufanzeigelämpchen		3
Öldruckanzeigelämpchen		3,4
Kennzeichenbeleuchtung		5

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Hinterbremspedalhöhe	45		———
Bremsscheibenstärke	Vorne	4,5±0,2	4,0
	Hinten	5,0±0,2	4,5
Bremsscheibenschlage (vorne u. hinten)	———		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	14,000—14,043	———
	Hinten	12,700—12,743	———
Duchmesser des Hauptbrems-zylinderkolbens	Vorne	13,957—13,984	———
	Hinten	12,657—12,684	———
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	25,400—25,450	———
	Hinten	38,180—38,256	———

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Durchmesser des Bremssattelkolbens	Vorne	25,335—25,368	———
	Hinten	38,098—38,148	———
Radfelgenschlag (vorne u. hinten)	Axial	———	2,0
	Raidal	———	2,0
Radachsschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten		0,25
Felgengröße	Vorne	17 × MT3,00	———
	Hinten	17 × MT4,50	———
Reifengröße	Vorne	110/70-17 54H	———
	Hinten	150/70-17 69H	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———	1,6
	Hinten	———	2,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	130	———	
Länge der Teleskopgabelfeder (unbelastet)	———	281	
Gabelölstand	97	———	
Hinterradfederweg	121	———	
Schwingachsschlag	———	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	225	2,25	225	2,25
HINTEN	250	2,50	250	2,50

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftype	Benzin mit 85-95 Oktan oder höher nehmen. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		
Kraftstofftank einschließlich Reserve	19,0 L		
Reserve	4,5 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE, SF oder SG		
Motorölfüllmenge	Wechsel	3 300 ml	
	Filterwechsel	3 500 ml	
	Überholung	4 600 ml	
Teleskopgabelöl	Gabelöl #10		
Gabelölfüllmenge (je Holm)	521 ml		
Bremsflüssigkeit	DOT 4		

VORWORT

Diese Kapitel beschreibt Technische Daten, Wartungsdaten und Wartungsverfahren, die sich von denen der GSF600S ('95-MODELL) unterscheiden.

HINWEIS:

* *Alle Unterschiede zwischen GSF600S ('95-MODELL) und GSF600ST ('96-MODELL) sind mit Sternchen (*) markiert.*
* *Einzelheiten, die in diesem Kapitel nicht beschrieben sind, siehe Kapitel 1 bis 7.*

INHALT

TECHNISCHE DATEN 9- 1
WARTUNGSDATEN 9- 3
DREHMOMENT 9-11
AUSSENTEILE 9-12
SCHALTPLAN 9-15
KABELBAUMFÜHRUNG 9-18
SEILZUGFÜHRUNG 9-19
VORDERBREMSSCHLAUCHFÜHRUNG 9-21
AUFBAU DER VERKLEIDUNG 9-22
MITTELSTÄNDERFEDER 9-23

LAND BZW. GEBIET

E-02: England	E-17: Schweden	E-25: Niederlande	E-34: Italie
E-03: USA	E-18: Schweiz	E-26: Dänemark	E-39: Österreich
E-04: Frankreich	E-21: Belgien	E-28: Kanada	E-53: Spanien
E-15: Finnland	E-22: Deutschland	E-33: Kalifornien (USA)	
E-16: Norwegen	E-24: Australien		

Die Ländercodes E-15,16 und 26 sind in Code E-17 enthalten.
Die Ländercodes E-21 und 53 sind in Code E-34 enthalten.
Der Ländercode E-39 ist in Code E-18 enthalten.

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 155 mm ..... Für Modelle E-15, 16, 17, 22
	2 085 mm ..... Für andere Modelle
Gesamtbreite	745 mm
Gesamthöhe	*1 205 mm
Radstand	1 430 mm
Bodenfreiheit	125 mm
Sitzhöhe	805 mm
Leergewicht	*205 kg ... E-33
	*202 kg ... Für andere Modelle

MOTOR

Typ	4-Takt, luftgekühlt, DOHC
Anzahl der Zylinder	4
Bohrung	62,6 mm
Hub	48,7 mm
Hubraum	599 cm^3
Vergaser	KEIHIN CVK32, vier
Luftfilter	Element aus Vlies
Anlasser	Elektrischer Anlasser
Schmiersystem	Naßsumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	1,744 (75/43)
Enduntersetzung	3,200 (48/15) ... E-03,33
	3,133 (47/15) ... Für andere Modelle
Gangabstufung, 1. Gang	3,083 (37/12)
2. Gang	2,062 (33/16)
3. Gang	1,647 (28/17)
4. Gang	1,400 (28/20)
5. Gang	1,227 (27/22)
6. Gang	1,095 (23/21)
Antriebskette	RK50MFOZ1, 112 Glieder ... E-03,33
	RK50MFOZ1, 110 Glieder ... Für andere Modelle

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft.
Hinterradaufhängung	Linksystem, ölgedämpft, Schraubenfeder, Federvorspannung 7fach einstellbar.
Lenkwinkel	35° (rechts & links)
Nachlaufwinkel	64° 50'
Nachlaufbetrag	100 mm
Wendekreis	2,8 m
Vorderbremse	Scheibenbremse links und rechts
Hinterbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	110/70-17 54H ... E-03,28,33
	*110/70 ZR17 ... Für andere Modelle
Hinterreifengröße	150/70-17 69H ... E-03,28,33
	*150/70 ZR17 ... Für andere Modelle
Teleskopgabelweg	130 mm
Hinterrad-Federweg	121 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (voll transistorbestückt)
Zündzeitpunkt	4° vor OT bei 1 500 UpM .... Für Modelle E-03,18,33,39
	13° vor OT bei 1 500 UpM .... Sonstige Modelle
Zündkerze	N.G.K.: CR9EK, NIPPONDENSO: U27ETR
Batterie	12V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Hauptsicherung	30A
Sicherung	15/15/15/10/10A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 4W ... Außer für E-03,28,33
Blinklicht	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W x 2
Drehzahlmesserbeleuchtung	12V 1,7W x 2
Neutralanzeigelämpchen	12V 3W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 3,4W x 2
Öldruckanzeigelämpchen	12V 3,4W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich Reserve	19,0 L
Reserve	4,5 L
Motoröl, Ölwechsel	3 300 ml
mit Filterwechsel	3 500 ml
Überholung	4 600 ml
Teleskopgabelöl	*522 ml ... E-03,28,33
	521 ml ... Für andere Modelle

Technische Änderungen vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	23		———
	AUS	20		———
Ventilhub	EIN	E-18	6,6	———
		Sonstige	7,8	———
	AUS	E-18	6,1	———
		Sonstige	7.3	———
Stößelspiel (bei kaltem Motor)	EIN	0,10—0,15		———
	AUS	0,18—0,23		———
Abstand Ventilführung/ Ventilschaft	EIN	0,020—0,047		———
	AUS	0,030—0,057		———
Verbiegung des Ventilschafts	EIN u. AUS	———		0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN u. AUS	5,000—5,012		———
Außendurchmesser des Ventilschafts	EIN	4,965—4,980		———
	AUS	4,955—4,970		———
Ventilschaftschlag	EIN u. AUS	———		0,05
Ventiltellerstärke	EIN u. AUS	———		0,5
Länge des Ventilschaft-Endes	EIN u. AUS	———		2,5
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	0,9—1,1		———
Ventiltellerradialschlag	EIN u. AUS	———		0,03
Ventilfederhänge (unbelastet) (EIN u. AUS)	Innen	———		35,0
	Außen	———		38,4
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	Innen	5,6—6,6 kg bei 28 mm Länge		———
	Außen	12,8—15,0 kg bei 31,5 mm Länge		———

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	E-18	32,38—32,42	32,08
		Sonstige	33,13—33,17	32,83
	AUS	E-18	32,10—32,14	31,80
		Sonstige	32,85—32,89	32,55
Nockenwellenlagerspiel	EIN u. AUS	0,032—0,066		0,150
Innendurchmesser des Nocken-wellenlagerstellenhalters	EIN u. AUS	22,012—22,025		———

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Außendurchmesser der Nockenwellenlagerstelle	EIN u. AUS	21,959—21,980	———
Nockenwellenschlag	EIN u. AUS	———	0,10
Steuerkettennietbolzen (bei Pfeil "3")	24. Bolzen		———
Innendurchmesser des Kipphebels	EIN u. AUS	12,000—12,018	———
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN u. AUS	11,973—11,984	———
Zylinderkopfverzug	———		0,20

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Kompressionsdruck	1 000—1 500 kPa (10—15 kg/cm²)			800 kPa (8 kg/cm²)
Kompressionsdruckunterschied	———			200 kPa (2 kg/cm²)
Abstand Kolben/Zylinder	0,040—0,050			0,120
Zylinderbohrung	62,600—62,615			62,690
Kolbendurchmesser	62,555—62,570 15 mm vom Kolbenhemdende.			62,480
Zylinderverzug	———			0,20
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring	R	Ca. 8,6	6,9
	2. Ring	R	Ca. 6,7	5,4
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring		0,1—0,3	0,7
	2. Ring		0,3—0,5	0,7
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		———	0,180
	2. Ring		———	0,150
Breite der Kolbenringnut	1. Ring		0,81—0,83	———
	2. Ring		1,01—1,03	———
	Ölabstreifring		2,01—2,03	———
Kolbenringstärke	1. Ring		0,77—0,79	———
	2. Ring		0,97—0,99	———
Kolbenauge	18,002—18,008			18,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	17,996—18,000			17,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelkopfts	18,010 18,018	18,040
Seitenspiel am Pleuelfuß	0,10—0,20	0,30
Pleuelfußbreite	20,95—21,00	———
Kurbelzapfenbreite	21,10—21,15	———
Pleuelfußspiel	0,032—0,056	0,080
Außendurchmesser des Kurbelzapfens	33,976—34,000	———
Kurbelwellenlagerstellenspiel	0,020—0,044	0,080
Außendurchmesser der Kurbelwellenlagerstelle	31,976—32,000	———
Kurbelwellenaxialspiel	0,04—0,09	———
Breite des Kurbelwellen-Lagerzapfens	24,00—24,05	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzungs-verhältnis	1,898 (75/43 x 37/34)	———
Öldruck (bei 60°C)	Über 300 kPa (3,0 kg/cm²) Unter 600 kPa (6,0 kg/cm²) bei 3 000 UpM	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Kupplungshebels	10—15	———
Kupplungsrückstell-Schraube	½—¼ Umdrehungen heraus	———
Reiblamellenstärke	2,65—2,95	2,35
Stahllamellenverzug	———	0,10
Freie Länge der Kupplungs-feder	———	69,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Gangabstufung)

GEGENSTAND		STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		1,744 (75/43)			———
Enduntersetzung	E-03,33	3,200 (48/15)			———
	Sonstige	3,133 (47/15)			———
Gangabstufung	1. Gang	3,083 (37/12)			———
	2. Gang	2,062 (33/16)			———
	3. Gang	1,647 (28/17)			———
	4. Gang	1,400 (28/20)			———
	5. Gang	1,227 (27/22)			———
	6. Gang	1,095 (23/21)			———
Abstand Schaltgabel/Laufrille		Nr.1, Nr.2 & Nr.3	0,1—0,3		0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Nr.1 & Nr.3	4,8—4,9		———
		Nr.2	5,0—5,1		———
Schaltgabelstärke		Nr.1 & Nr.3	4,6—4,7		———
		Nr.2	4,8—4,9		———
Antriebskette		Type	RK50MFOZ1		———
		Glieder	E-03,33	112 Glieder	———
			Sonstige	110 Glieder	———
		Länge über 20 Abstände	———		319,4
Kettendurchhang		25—35			———
Schalthebelhöhe		35			———

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-02,04,25,28,34	E-17,22,24
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←
Bohrung	32 mm	←
Kenn-Nr.	26E0	26E3
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	←
Schwimmerhöhe	17 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	#150	←
Ventilsitz (V.S.)	2,4 mm	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-7/8 Umdrehungen heraus	←

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-02,04,25,28,34	E-17,22,24
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-22 (Typ U)	E-18
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←
Bohrung	32 mm	←
Kenn-Nr.	26E4	26E2
Leerlaufdrehzahl	1 200±100 UpM	1 200$^{+100}_{-50}$ UpM
Schwimmerhöhe	17±1,0 mm	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	#100 (Nr.1 & 4), #102 (Nr.2 & 3)
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	N76L
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	#150	←
Ventilsitz (V.S.)	2,4 mm	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-7/8 Umdrehungen heraus	2-1/8 Umdrehungen heraus
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	4° vor OT bei 1 500 UpM		E-03,18,33,39
	13° vor OT bei 1 500 UpM		Sonstige
Zündfolge	1·2·4·3		
Zündkerze	Typ	NGK: CR9EK ND: U27ETR	
	Elektroden-abstand	0,6—0,7	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Widerstand der Signalerreger-spule	Ca. 135—200 Ω		Bereich: (x 100 Ω)
Widerstand der Zündspule	Primär	Pluspol—Minuspol Ca. 2—4 Ω	Bereich: (x 1 Ω)
	Sekundär	Kerzenstecker—Kerzenstecker Ca. 30—40 kΩ	Bereich: (x 1 kΩ)

GEGENSTAND			SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Lichtmaschine			Außendurchmesser des Schleifrings	Verschleißgrenze: 14,0	ND
			Bürstenläge	Verschleißgrenze: 4,5	
Regelspannung			Über 13,5 V bei 5 000 UpM		
Widerstand des Anlasserrelais			3—5 Ω		
Batterie	Typenbezeichnung		YTX9-BS		
	Kapazität		12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte		1,320 bei 20°C		
Sicherung	Scheinwerfer	HI	15 A		
		LO	15 A		
	Blinklicht		15 A		
	Zündung		10 A		
	Rück-/Bremslicht		10 A		
	Hauptsicherung		30 A		

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03,28,33	Sonstige
Scheinwerfer	HI	60	←
	LO	55	←
Standlicht			4
Rück-/Bremslicht		5/21	←
Blinklicht		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		1,7	←
Tachometerbeleuchtung		1,7	←
Blinkeranzeigelämpchen		3,4	←
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7	←
Leerlaufanzeigelämpchen		3	←
Öldruckanzeigelämpchen		3,4	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND		STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Hinterbremspedalhöhe		45	——
Bremsscheibenstärke	Vorne	4,5±0,2	4,0
	Hinten	5,0±0,2	4,5
Bremsscheibenschlage (vorne u. hinten)		——	0,30

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	14,000—14,043		
	Hinten	12,700—12,743		———
Duchmesser des Hauptbrems-zylinderkolbens	Vorne	13,957—13,984		———
	Hinten	12,657—12,684		———
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	25,400—25,450		———
	Hinten	38,180—38,256		———
Durchmesser des Brems-sattelkolbens	Vorne	25,335—25,368		———
	Hinten	38,098—38,148		———
Radfelgenschlag (vorne u. hinten)	Axial	———		2,0
	Raidal	———		2,0
Radachsschlag	Vorne	———		0,25
	Hinten	———		0,25
Felgengröße	Vorne	17 × MT3,00		———
	Hinten	17 × MT4,50		———
Reifengröße	Vorne	E-03,28,33	110/70-17 54H	———
		Sonstige	*110/70 ZR17	———
	Hinten	E-03,28,33	150/70-17 69H	———
		Sonstige	*150/70 ZR17	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———		1,6
	Hinten	———		2,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	130	———	
Länge der Teleskopgabelfeder (unbelastet)	———	281	
Gabelölstand	*96	———	E-03,28,33
	97	———	Sonstige
Hinterradfederweg	121	———	
Schwingachsschlag	———	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	225	2,25	225	2,25
HINTEN	250	2,50	250	2,50

KRAFTSTOFF + ÖL

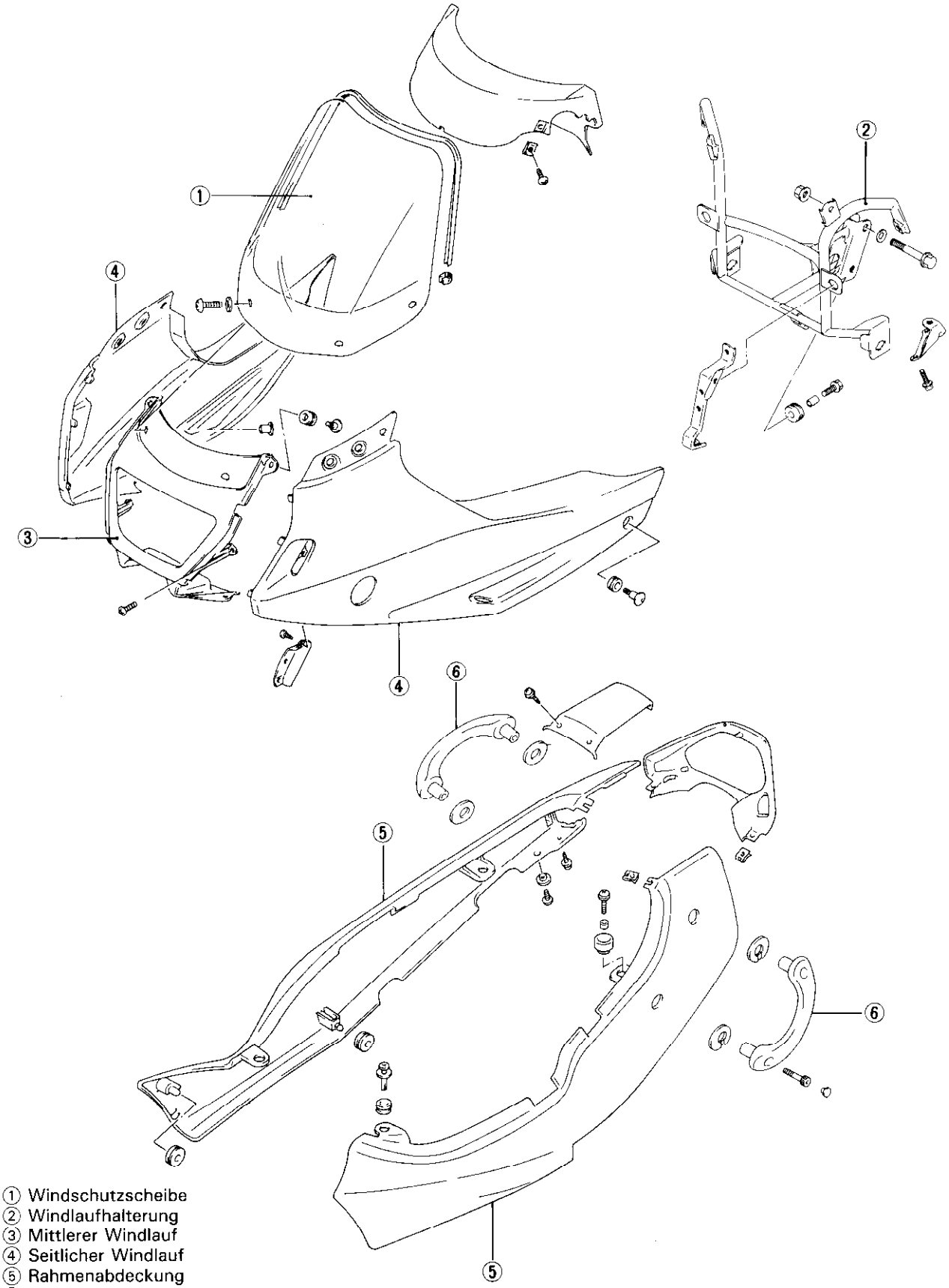
GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftype	Benzin mit 85-95 Oktan oder höher nehmen. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		
Kraftstofftank einschließlich Reserve	19,0 L		
Reserve	4,5 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE, SF oder SG		
Motorölfüllmenge	Wechsel	3 300 ml	
	Filterwechsel	3 500 ml	
	Überholung	4 600 ml	
Teleskopgabelöl	Gabelöl # 10		
Gabelölfüllmenge (je Holm)	*522 ml		E-03,28,33
	521 ml		Sonstige
Bremsflüssigkeit	DOT 4		

DREHMOMENT

FAHRGESTELL

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Lenkkopfmutter	65	6,5
Schraube an oberer Gabelbrücke	23	2,3
Schraube an unterer Gabelbrücke	23	2,3
Hauptschraube an der Vordergabel	23	2,3
Vordergabel-Dämpferstangenschraube	30	3,0
Vorderachse und Mutter	65	6,5
Vorderachsklemmschraube	23	2,3
Lenker Befestigungsschraube	23	2,3
Befestigungsschraube für Hauptbremszylinder vorne	10	1,0
Befestigungsschraube für vorderen Bremssattel	25	2,5
Befestigungsschraube des vorderen Bremsklötze	18	1,8
Schraube am Bremsleitungsanschluß (vorne u. hinten)	23	2,3
Entlüftungsventil (vorne u. hinten)	8	0,8
Schraube an vorderer und hinterer Bremsscheibe	23	2,3
Befestigungsschraube für vorderen Fußrastenhalter	23	2,3
Mutter an vorderen Fußraste	39	3,9
Mutter an Schwingendrehgelenk	100	10,0
Befestigungsmutter am Federbein (oben u. unten)	50	5,0
Befestigungsmutter für Dämpferhebel/-stange	76	7,6
Befestigungsschraube für hinteren Bremssattel	25	2,5
Schraube am hinteren Bremssattelgehäuse	33	3,3
Befestigungsschraube für Hauptbremszylinder hinten	23	2,3
Sicherungsmutter des hinteren Hauptbremszylinders	18	1,8
Hinterachsmutter	100	10,0
Kettenradmutter	60	6,0
Mutter des hinteren Bremsankers	35	3,5
Befestigungsschraube und Mutter der Verkleidungshalterung	*35	*3,5

AUSSENTEILE

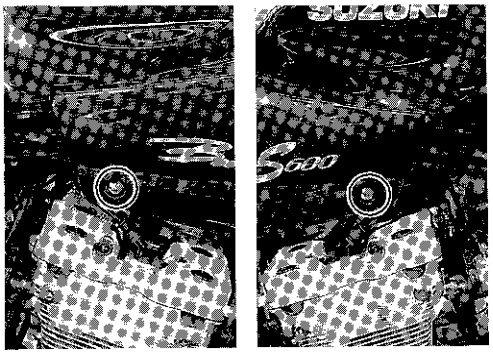


① Windschutzscheibe
② Windlaufhalterung
③ Mittlerer Windlauf
④ Seitlicher Windlauf
⑤ Rahmenabdeckung
⑥ Haltegriff

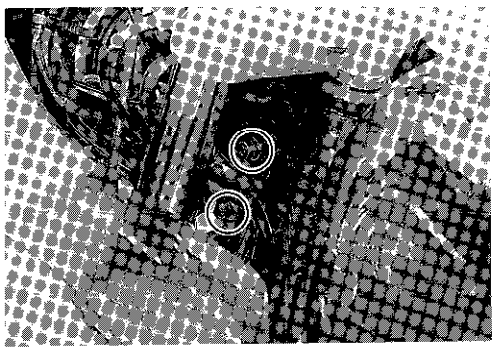
AUSBAU

WINDLAUF

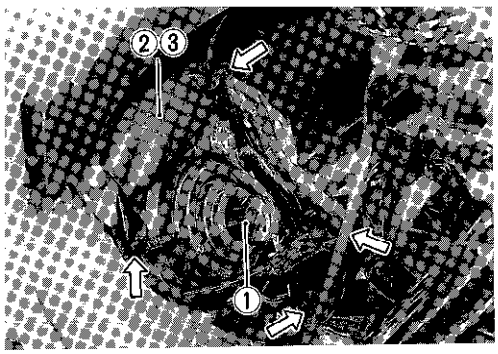
- Die Befestigungsschrauben des Windlaufs herausdrehen.



- Die Schrauben und Muttern der Windlaufhalterung entfernen.

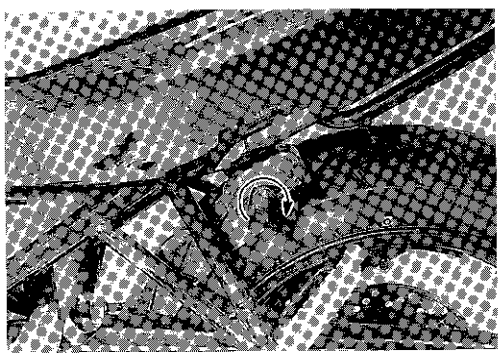


- Die Halteklammern der Zuleitungskabel entfernen.
- Die Stecker der Zuleitungskabel abziehen (Scheinwerfer ①, vordere Blinkleuchten, Lenkerschalter ②, Tachometer/Drehzahlmesser ③, Hupe).
- Den Windlauf zusammen mit dem Scheinwerfer abnehmen.



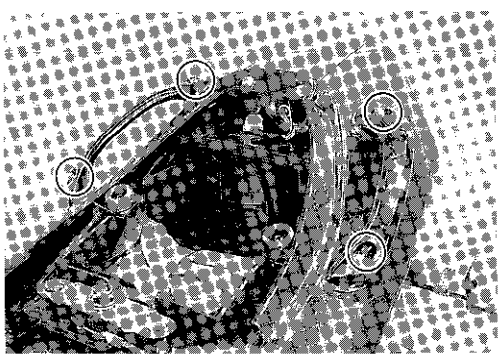
SITZBANK

- Die Sitzbank mit Hilfe des Zündschlüssels entriegeln, dann abnehmen.

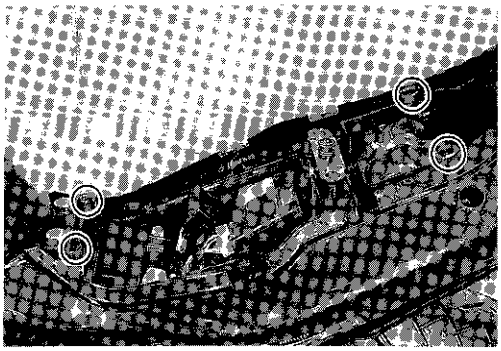


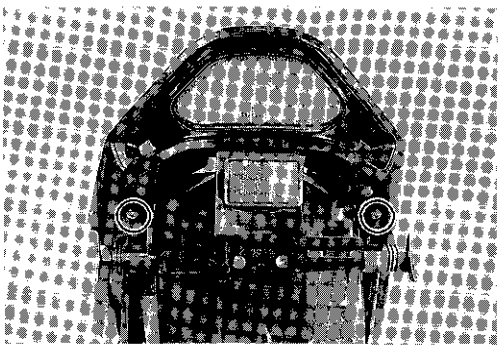
RAHMENABDECKUNG

- Die Sitzbank abnehmen.
- Die Haltegriffe entfernen.

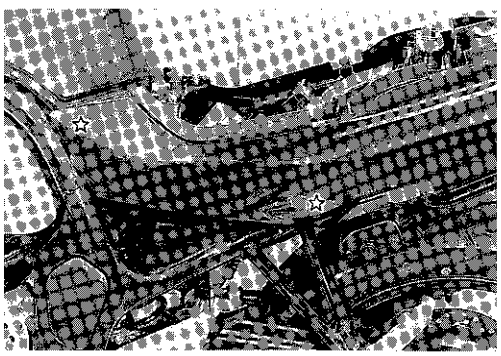


- Die Befestigungsschrauben der Rahmenabdeckung entfernen.



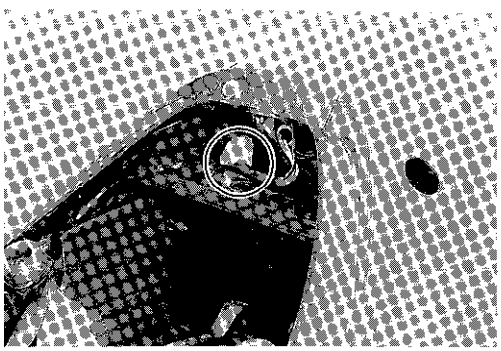


- Die Haken von der linken und rechten lösen.



☆: Hakenteil

- Den Kabelstecker der Schluß-/Bremsleuchte abziehen, dann die Rahmenabdeckung abnehmen.

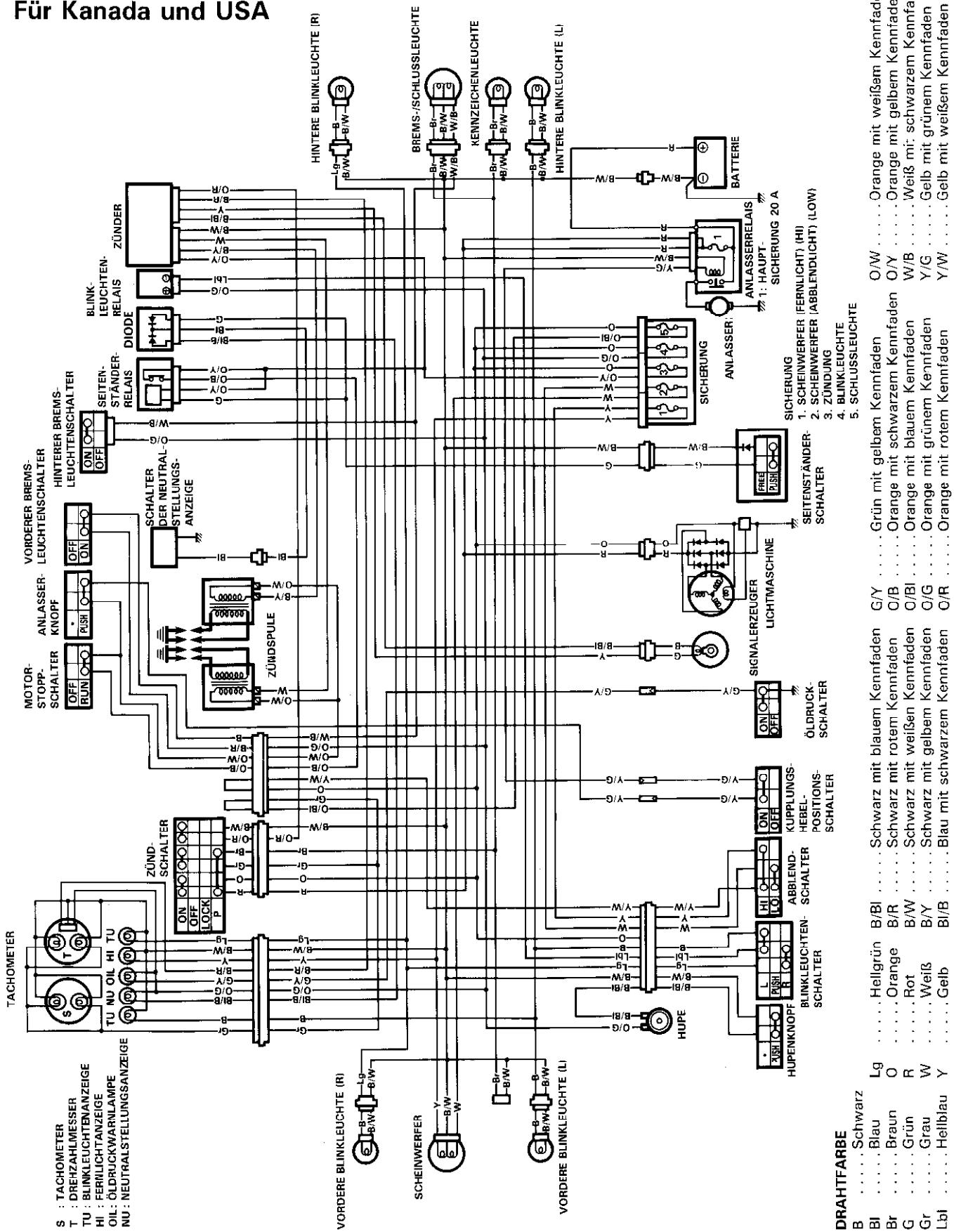


EINBAU

Die Sitzbank und die Rahmenabdeckungen in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder anbringen.

SCHALTPLAN

Für Kanada und USA

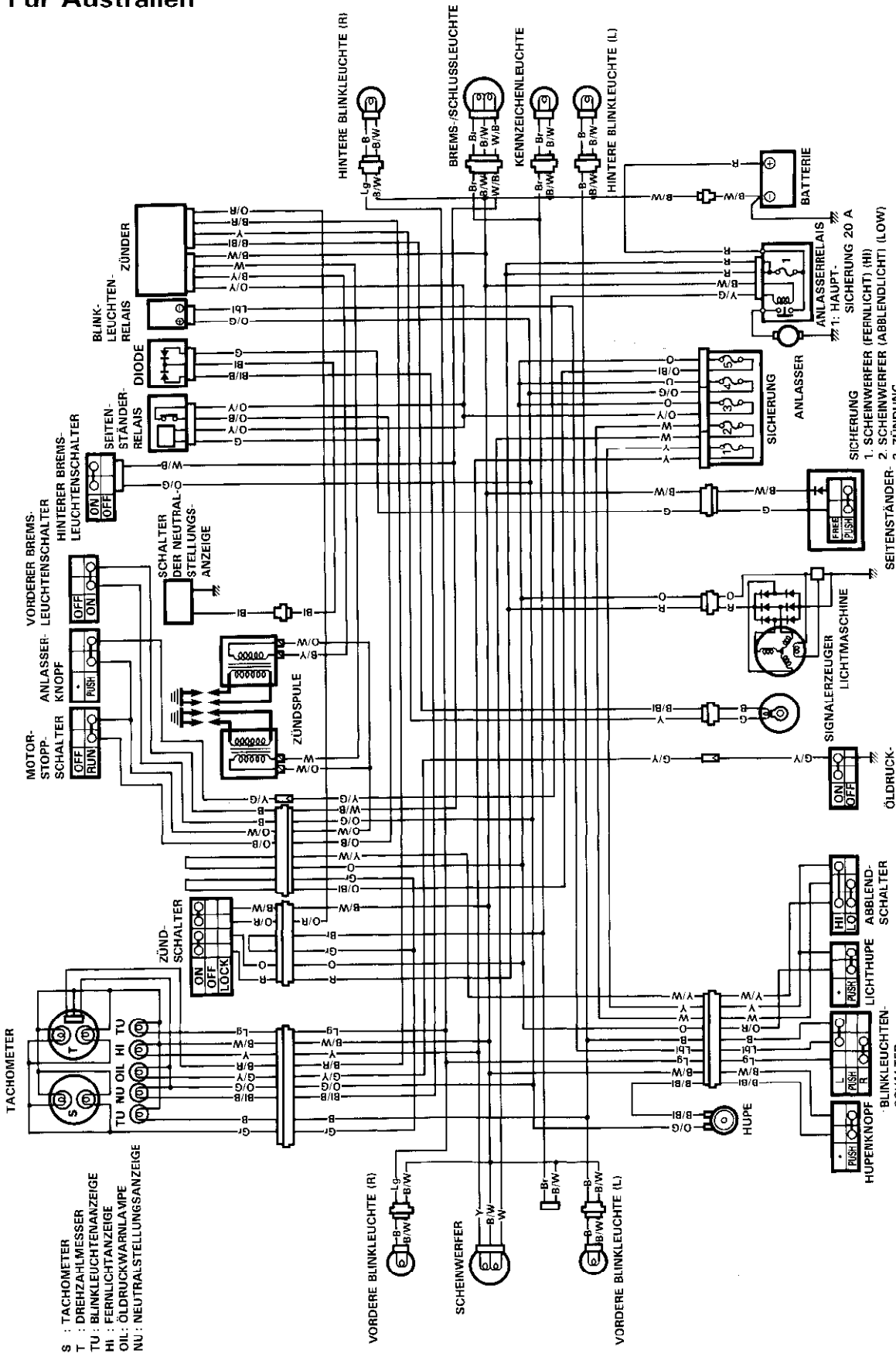


S : TACHOMETER
T : DREHZAHLMESSER
TU : BLINKLEUCHTENANZEIGE
HI : FERNLICHTANZEIGE
OIL : ÖLDRUCKWARNLAMPE
NU : NEUTRALSTELLUNGSANZEIGE

DRAHTFARBE

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

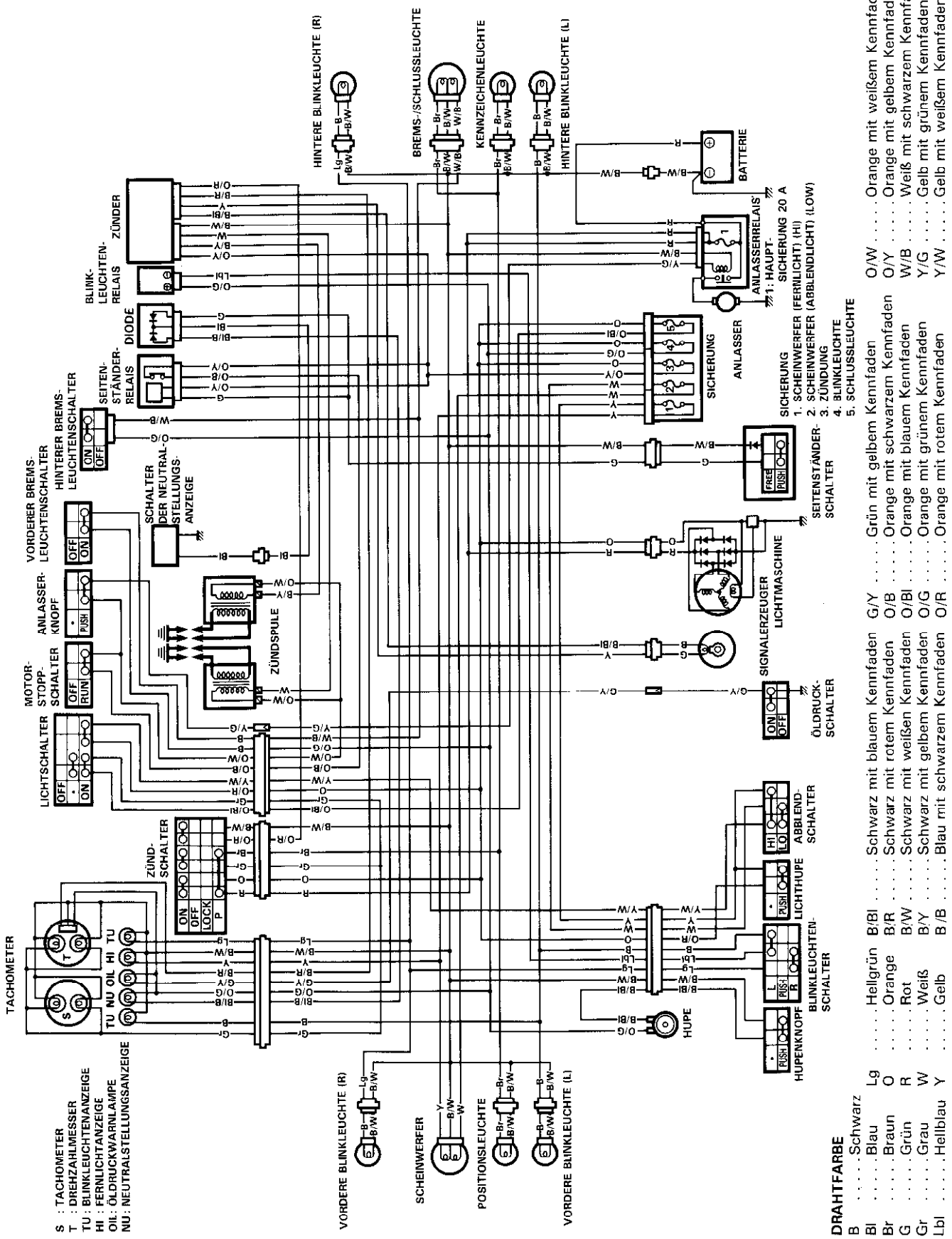
Für Australien



DRAHTFARBE

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

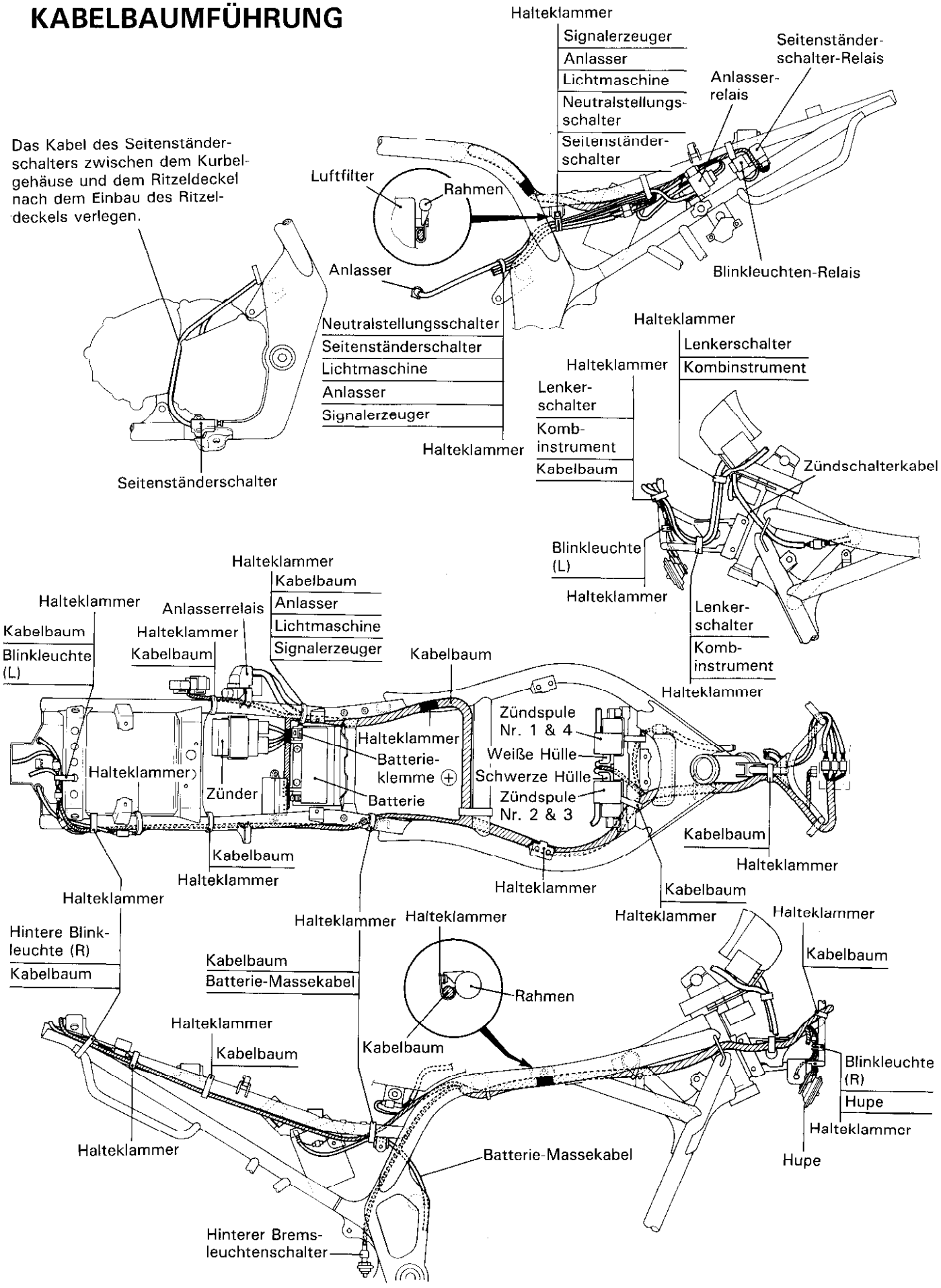
Für andere Modelle



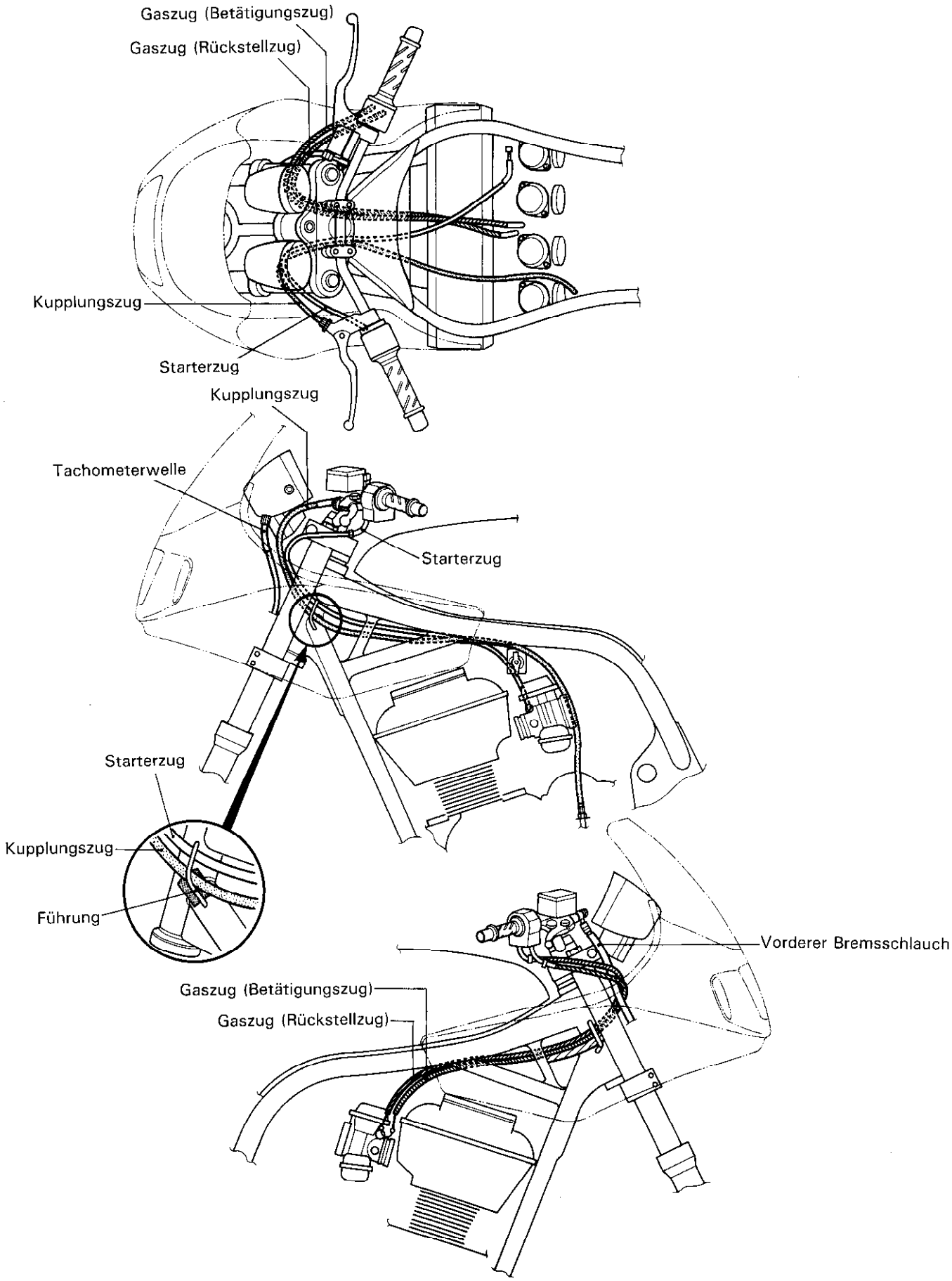
DRAHTFARBE

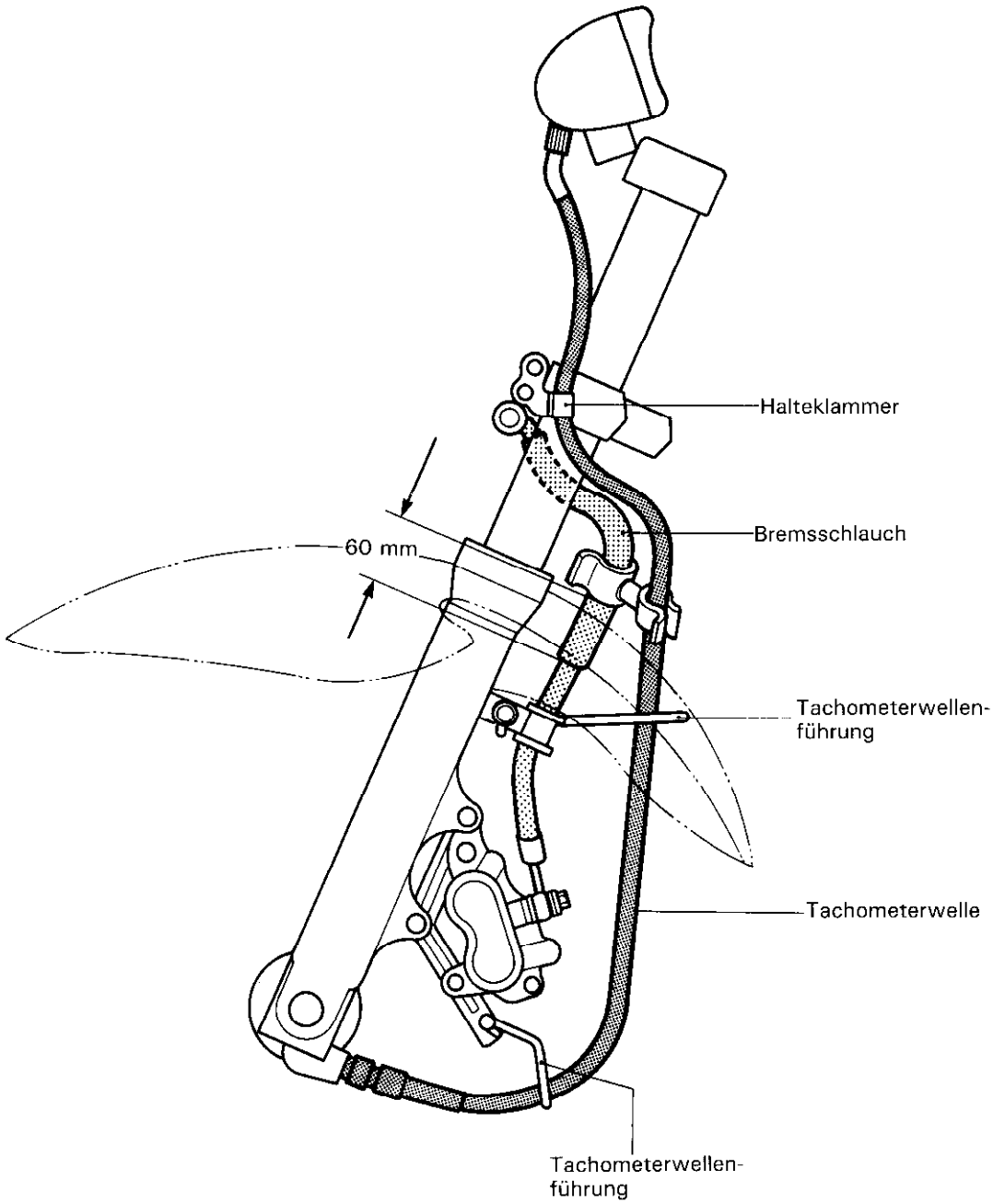
B .....Schwarz
Bl .....Blau
Br .....Braun
G .....Grün
Gr .....Grau
Lbl .....Hellblau
Lg .....Hellgrün
O .....Orange
R .....Rot
W .....Weiß
Y .....Gelb
B/Bl .....Schwarz mit blauem Kennfaden
B/R .....Schwarz mit rotem Kennfaden
B/W .....Schwarz mit weißen Kennfaden
B/Y .....Schwarz mit gelbem Kennfaden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

KABELBAUMFÜHRUNG

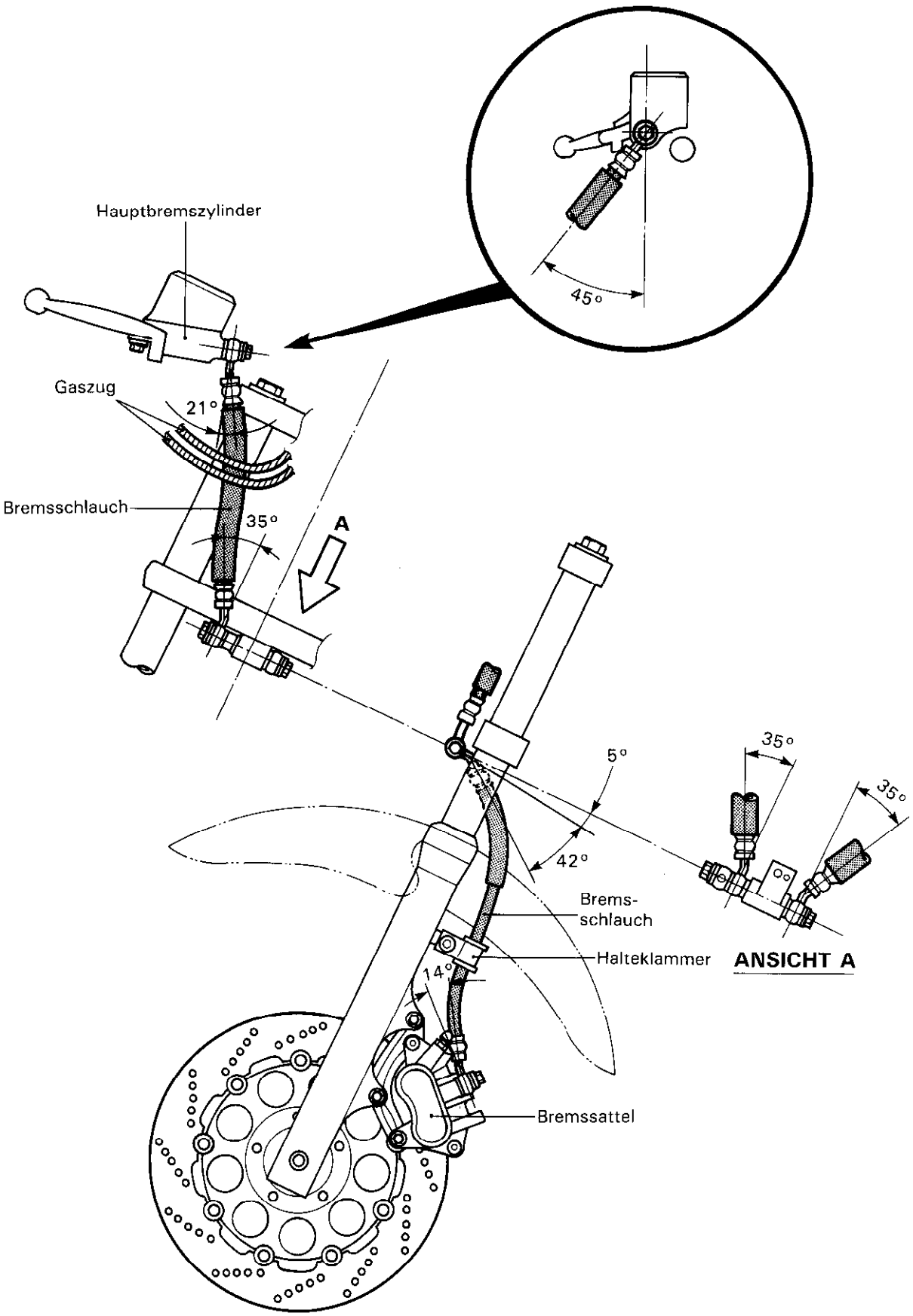


SEILZUGFÜHRUNG

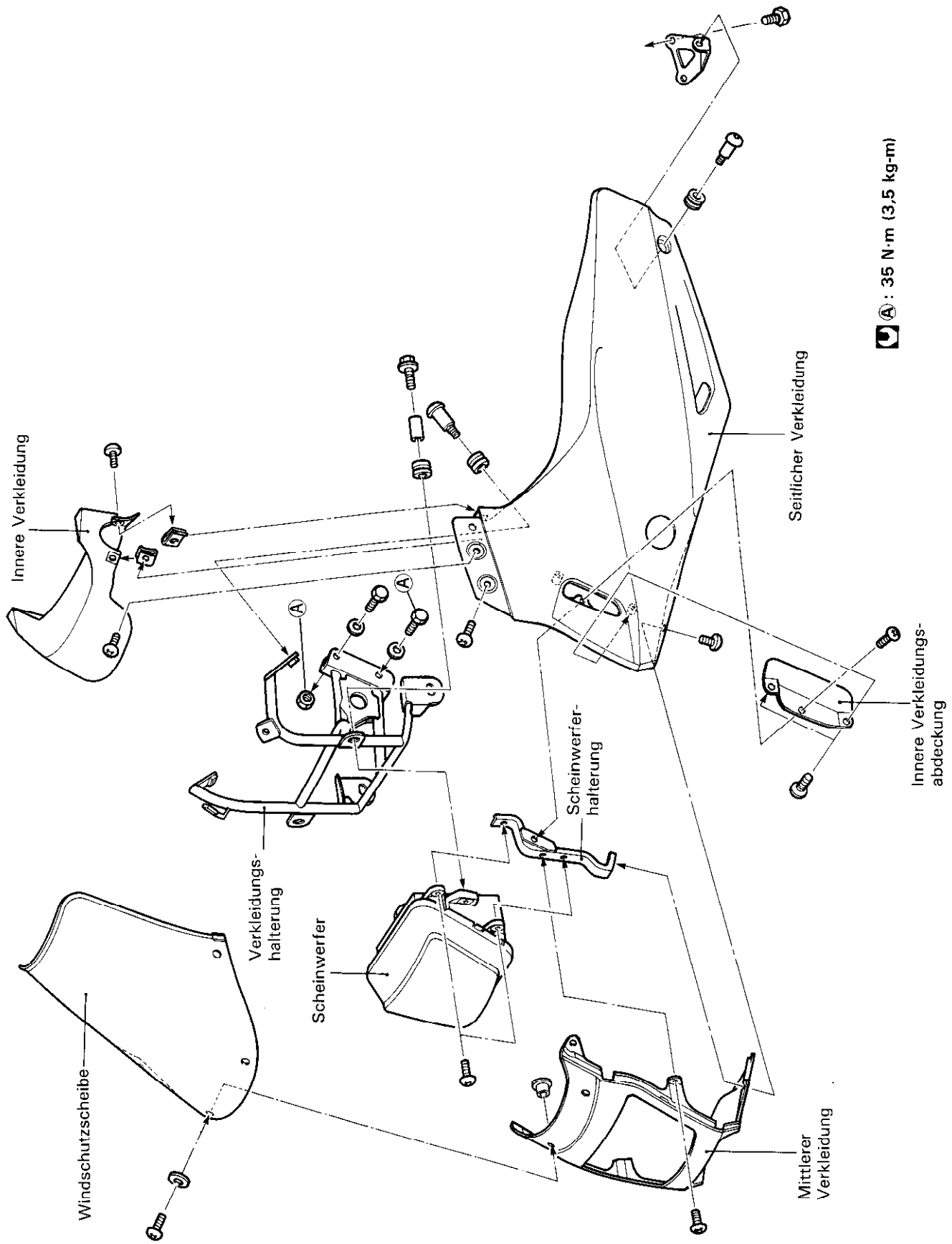



Halteklammer
Bremsschlauch
60 mm
Tachometerwellen-
führung
Tachometerwelle
Tachometerwellen-
führung

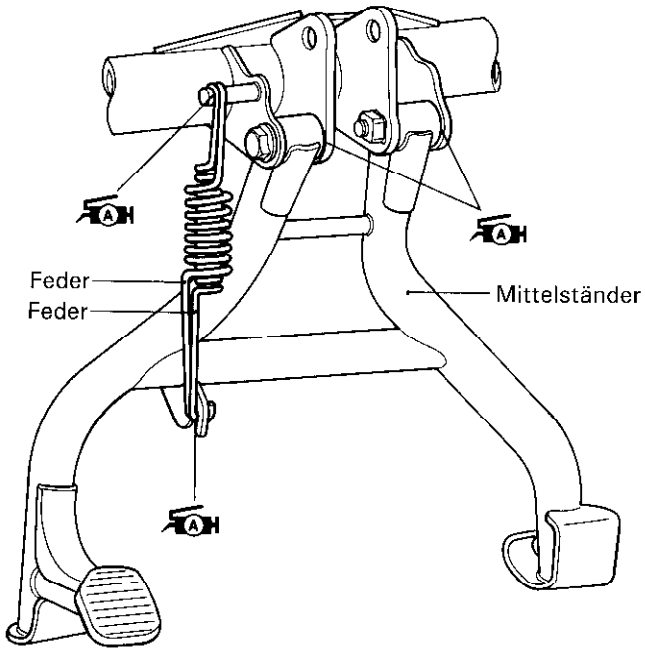
VORDERBREMSSCHLAUCHFÜHRUNG



AUFBAU DER VERKLEIDUNG



MITTELSTÄNDERFEDER



VORWORT

Diese Kapitel beschreibt Technische Daten, Wartungsdaten und Wartungsverfahren, die sich von denen der GSF600T/ST ('96-MODELL) unterscheiden.

HINWEIS:

* *Alle Unterschiede zwischen GSF600T/ST ('96-MODELL) und GSF600V/SV ('97-MODELL) sind mit Sternchen (*) markiert.*
* *Einzelheiten, die in diesem Kapitel nicht beschrieben sind, siehe Kapitel 1 bis 9.*

INHALT

TECHNISCHE DATEN **10- 1**

GSF600V **10- 1**

GSF600SV **10- 3**

WARTUNGSDATEN **10- 5**

GSF600V **10- 5**

GSF600SV **10-13**

VERGASER-HEIZELEMENT (nur für U.K.) **10-21**

ANLASS-SYSTEM UND SEITENSTÄNDER-/ ZÜNDUNTERBRECHERSYSTEM **10-23**

SCHALTPLAN **10-25**

KABELBAUMFÜHRUNG **10-28**

LAND BZW. GEBIET

E-02: U.K.	E-17: Schweden	E-25: Niederlande	E-34: Italie
E-03: USA	E-18: Schweiz	E-26: Dänemark	E-37: Brasilien
E-04: Frankreich	E-21: Belgien	E-28: Kanada	E-39: Österreich
E-15: Finnland	E-22: Deutschland	E-33: Kalifornien (USA)	E-53: Spanien
E-16: Norwegen	E-24: Australien		

Die Ländercodes E-15,16 und 26 sind in Code E-17 enthalten.
Die Ländercodes E-21 und 53 sind in Code E-34 enthalten.
Der Ländercode E-39 ist in Code E-18 enthalten.

TECHNISCHE DATEN

GSF600V

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 155 mm	Für Modelle E-17, 18, 22
	2 085 mm	Für andere Modelle
Gesamtbreite	745 mm	
Gesamthöhe	1 100 mm	
Radstand	1 430 mm	
Bodenfreiheit	125 mm	
Sitzhöhe	805 mm	
Leergewicht	196 kg	

MOTOR

Typ	4-Takt, luftgekühlt, DOHC
Anzahl der Zylinder	4
Bohrung	62,6 mm
Hub	48,7 mm
Hubraum	599 cm^3
Verdichtungsverhältnis	11,3 : 1
Vergaser	KEIHIN CVK32, vier
Luftfilter	Element aus Vlies
Anlasser	Elektrischer Anlasser
Schmiersystem	Naßsumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	1,744 (75/43)
Enduntersetzung	3,133 (47/15)
Gangabstufung, 1. Gang	3,083 (37/12)
2. Gang	2,062 (33/16)
3. Gang	1,647 (28/17)
4. Gang	1,400 (28/20)
5. Gang	1,227 (27/22)
6. Gang	1,095 (23/21)
Antriebskette	RK50MFOZ1, 110 Glieder

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft.
Hinterradaufhängung	Linksystem, ölgedämpft, Schraubenfeder, Federvorspannung 7fach einstellbar.
Lenkwinkel	35° (rechts & links)
Nachlaufwinkel	25° 10′
Nachlaufbetrag	100 mm
Wendekreis	2,8 m
Vorderbremse	Scheibenbremse links und rechts
Hinterbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	110/70-17 54H
Hinterreifengröße	150/70-17 69H
Teleskopgabelweg	130 mm
Hinterrad-Federweg	121 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (voll transistorbestückt)
Zündzeitpunkt	4° vor OT unter 1 500 UpM .... Für Modelle E-18 13° vor OT unter 1 500 UpM .... Sonstige Modelle
Zündkerze	N.G.K.: CR9EK, NIPPONDENSO U27ETR
Batterie	12V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Hauptsicherung	30A
Sicherung	15/15/15/10/10A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 4W
Blinklicht	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	*14V 0,84W x 2
Drehzahlmesserbeleuchtung	*14V 0,84W x 2
Neutralanzeigelämpchen	12V 3W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 3,4W x 2
Öldruckanzeigelämpchen	12V 3,4W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich Reserve	19,0 L
Reserve	4,5 L
Motoröl, Ölwechsel	3 300 ml
mit Filterwechsel	3 500 ml
Überholung	4 600 ml
Teleskopgabelöl	521 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

GSF600SV

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 155 mm ..... Für Modelle E-17, 18, 22
	2 085 mm ..... Für andere Modelle
Gesamtbreite	745 mm
Gesamthöhe	1 205 mm
Radstand	1 430 mm
Bodenfreiheit	125 mm
Sitzhöhe	805 mm
Leergewicht	205 kg ... E-33
	202 kg ... Für andere Modelle

MOTOR

Typ	4-Takt, luftgekühlt, DOHC
Anzahl der Zylinder	4
Bohrung	62,6 mm
Hub	48,7 mm
Hubraum	599 cm^3
Verdichtungsverhältnis	11,3 : 1
Vergaser	KEIHIN CVK32, vier
Luftfilter	Element aus Vlies
Anlasser	Elektrischer Anlasser
Schmiersystem	Naßsumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	1,744 (75/43)
Enduntersetzung	3,200 (48/15) ... E-03,33
	3,133 (47/15) ... Für andere Modelle
Gangabstufung, 1. Gang	3,083 (37/12)
2. Gang	2,062 (33/16)
3. Gang	1,647 (28/17)
4. Gang	1,400 (28/20)
5. Gang	1,227 (27/22)
6. Gang	1,095 (23/21)
Antriebskette	RK50MFOZ1, 112 Glieder ... E-03,33
	RK50MFOZ1, 110 Glieder ... Für andere Modelle

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft.
Hinterradaufhängung	Linksystem, ölgedämpft, Schraubenfeder, Federvorspannung 7fach einstellbar.
Lenkwinkel	35° (rechts & links)
Nachlaufwinkel	25° 10'
Nachlaufbetrag	100 mm
Wendekreis	2,8 m
Vorderbremse	Scheibenbremse links und rechts
Hinterbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	110/70-17 54H ... E-03,28,33 110/70 ZR17 ... Für andere Modelle
Hinterreifengröße	150/70-17 69H ... E-03,28,33 150/70 ZR17 ... Für andere Modelle
Teleskopgabelweg	130 mm
Hinterrad-Federweg	121 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (voll transistorbestückt)
Zündzeitpunkt	4° vor OT unter 1 500 UpM .... Für Modelle E-03,18,33 13° vor OT unter 1 500 UpM .... Sonstige Modelle
Zündkerze	N.G.K.: CR9EK, NIPPONDENSO: U27ETR
Batterie	12V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Hauptsicherung	30A
Sicherung	15/15/15/10/10A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 4W ... Außer für E-03,24,28,33
Blinklicht	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	*14V 0,84W x 2
Drehzahlmesserbeleuchtung	*14V 0,84W x 2
Neutralanzeigelämpchen	12V 3W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 3,4W x 2
Öldruckanzeigelämpchen	12V 3,4W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich Reserve	19,0 L
Reserve	4,5 L
Motoröl, Ölwechsel	3 300 ml
mit Filterwechsel	3 500 ml
Überholung	4 600 ml
Teleskopgabelöl	522 ml ... E-03,28,33 521 ml ... Für andere Modelle

Technische Änderungen vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

GSF600V

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	23		———
	AUS	20		———
Ventilhub	EIN	E-18	6,6	———
		Sonstige	7,8	———
	AUS	E-18	6,1	———
		Sonstige	7.3	———
Stößelspiel (bei kaltem Motor)	EIN	0,10—0,15		———
	AUS	0,18—0,23		———
Abstand Ventilführung/ Ventilschaft	EIN	0,020—0,047		———
	AUS	0,030—0,057		———
Verbiegung des Ventilschafts	EIN u. AUS	———		0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN u. AUS	5,000—5,012		———
Außendurchmesser des Ventilschafts	EIN	4,965—4,980		———
	AUS	4,955—4,970		———
Ventilschaftschlag	EIN u. AUS	———		0,05
Ventiltellerstärke	EIN u. AUS	———		0,5
Länge des Ventilschaft-Endes	EIN u. AUS	———		2,5
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	0,9—1,1		———
Ventiltellerradialschlag	EIN u. AUS	———		0,03
Ventilfederhänge (unbelastet) (EIN u. AUS)	Innen	———		35,0
	Außen	———		38,4
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	Innen	5,6—6,6 kg bei 28 mm Länge		———
	Außen	12,8—15,0 kg bei 31,5 mm Länge		———

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	E-18	32,38—32,42	32,08
		Sonstige	33,13—33,17	32,83
	AUS	E-18	32,10—32,14	31,80
		Sonstige	32,85—32,89	32,55
Nockenwellenlagerspiel	EIN u. AUS	0,032—0,066		0,150
Innendurchmesser des Nocken-wellenlagerstellenhalters	EIN u. AUS	22,012—22,025		———

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Außendurchmesser der Nockenwellenlagerstelle	EIN u. AUS	21,959—21,980	———
Nockenwellenschlag	EIN u. AUS	———	0,10
Steuerkettennietbolzen (bei Pfeil "3")	24. Bolzen		———
Innendurchmesser des Kipphebels	EIN u. AUS	12,000—12,018	———
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN u. AUS	11,973—11,984	———
Zylinderkopfverzug	———		0,20

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Kompressionsdruck	1 000—1 500 kPa (10—15 kg/cm²)			800 kPa (8 kg/cm²)
Kompressionsdruckunterschied	———			200 kPa (2 kg/cm²)
Abstand Kolben/Zylinder	0,040—0,050			0,120
Zylinderbohrung	62,600—62,615			62,690
Kolbendurchmesser	62,555—62,570 15 mm vom Kolbenhemdende.			62,480
Zylinderverzug	———			0,20
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring	R	Ca. 8,6	6,9
	2. Ring	R	Ca. 6,7	5,4
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring		0,1—0,3	0,7
	2. Ring		0,3—0,5	0,7
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		———	0,180
	2. Ring		———	0,150
Breite der Kolbenringnut	1. Ring		0,81—0,83	———
	2. Ring		1,01—1,03	———
	Ölabstreifring		2,01—2,03	———
Kolbenringstärke	1. Ring		0,77—0,79	———
	2. Ring		0,97—0,99	———
Kolbenauge	18,002—18,008			18,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	17,996—18,000			17,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelkopfts	18,010—18,018	18,040
Seitenspiel am Pleuelfuß	0,10—0,20	0,30
Pleuelfußbreite	20,95—21,00	———
Kurbelzapfenbreite	21,10—21,15	———
Pleuelfußspiel	0,032—0,056	0,080
Außendurchmesser des Kurbelzapfens	33,976—34,000	———
Kurbelwellenlagerstellenspiel	0,020—0,044	0,080
Außendurchmesser der Kurbelwellenlagerstelle	31,976—32,000	———
Kurbelwellenaxialspiel	0,04—0,09	———
Breite des Kurbelwellen-Lagerzapfens	24,00—24,05	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzungs-verhältnis	1,898 (75/43 x 37/34)	———
Öldruck (bei 60°C)	Über 300 kPa (3,0 kg/cm²) Unter 600 kPa (6,0 kg/cm²) bei 3 000 UpM	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Kupplungshebels	10—15	———
Kupplungsrückstell-Schraube	½—¼ Umdrehungen heraus	———
Reiblamellenstärke	2,65—2,95	2,35
Stahllamellenverzug	———	0,10
Freie Länge der Kupplungs-feder	———	69,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Gangabstufung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		1,744 (75/43)		———
Enduntersetzung		3,133 (47/15)		———
Gangabstufung	1. Gang	3,083 (37/12)		———
	2. Gang	2,062 (33/16)		———
	3. Gang	1,647 (28/17)		———
	4. Gang	1,400 (28/20)		———
	5. Gang	1,227 (27/22)		———
	6. Gang	1,095 (23/21)		———
Abstand Schaltgabel/Laufrille		Nr.1, Nr.2 & Nr.3	0,1—0,3	0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Nr.1 & Nr.3	4,8—4,9	———
		Nr.2	5,0—5,1	———
Schaltgabelstärke		Nr.1 & Nr.3	4,6—4,7	———
		Nr.2	4,8—4,9	———
Antriebskette		Type	RK50MFOZ1	———
		Glieder	110 Glieder	———
		Länge über 20 Abstände	———	319,4
Kettendurchhang		25—35		———
Schalthebelhöhe		35		———

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-04, 25, 34	E-17, 22	E-02
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←	←
Bohrung	32 mm	←	←
Kenn-Nr.	26E0	26E3	*26E7
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	←	←
Schwimmerhöhe	17 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	←	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-⅞ Umdrehungen heraus	←	←
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-22 (Typ U)	E-37	E-18
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←	←
Bohrung	32 mm	←	←
Kenn-Nr.	26E4	*26E6	26E2
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	←	1 200 $^{+100}_{-50}$ UpM
Schwimmerhöhe	17 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	←	#100 (Nr.1 & 4), #102 (Nr.2 & 3)
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	←	N76L
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-⅞ Umdrehungen heraus	←	2-⅛ Umdrehungen heraus
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION			BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	4° vor OT unter 1 500 UpM			E-18
	13° vor OT unter 1 500 UpM			Sonstige
Zündfolge	1·2·4·3			
Zündkerze	Typ	NGK: CR9EK ND: U27ETR		
	Elektroden-abstand	0,6—0,7		
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü			
Widerstand der Signalerreger-spule	Ca. 135—200 Ω			Bereich: (x 100 Ω)
Widerstand der Zündspule	Primär	Pluspol—Minuspol Ca. 2—4 Ω		Bereich: (x 1 Ω)
	Sekundär	Kerzenstecker—Kerzenstecker Ca. 30—40 kΩ		Bereich: (x 1 kΩ)
Lichtmaschine	Außendurchmesser des Schleifrings		Verschleißgrenze: 14,0	ND
	Bürstenläge		Verschleißgrenze: 4,5	
Regelspannung	Über 13,5 V bei 5 000 UpM			
Widerstand des Anlasserrelais	3—5 Ω			

GEGENSTAND			SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Batterie	Typenbezeichnung		YTX9-BS	
	Kapazität		12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.	
	Säuredichte		1,320 bei 20°C	
Sicherung	Scheinwerfer	HI	15 A	
		LO	15 A	
	Blinklicht		15 A	
	Zündung		10 A	
	Rück-/Bremslicht		10 A	
	Hauptsicherung		30 A	

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	HI	60
	LO	55
Standlicht		4
Rück-/Bremslicht		5/21
Blinklicht		21
Drehzahlmesserbeleuchtung		*0,84
Tachometerbeleuchtung		*0,84
Blinkeranzeigelämpchen		3,4
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7
Leerlaufanzeigelämpchen		3
Öldruckanzeigelämpchen		3,4
Kennzeichenbeleuchtung		5

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Hinterbremspedalhöhe	45		——
Bremsscheibenstärke	Vorne	4,5±0,2	4,0
	Hinten	5,0±0,2	4,5
Bremsscheibenschlage (vorne u. hinten)	——		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	14,000—14,043	——
	Hinten	12,700—12,743	——
Duchmesser des Hauptbrems-zylinderkolbens	Vorne	13,957—13,984	——
	Hinten	12,657—12,684	——
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	25,400—25,450	——
	Hinten	38,180—38,256	——

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Durchmesser des Bremssattelkolbens	Vorne	25,335—25,368	———
	Hinten	38,098—38,148	———
Radfelgenschlag (vorne u. hinten)	Axial	———	2,0
	Raidal	———	2,0
Radachsschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten	———	0,25
Felgengröße	Vorne	J17 × MT3,00	———
	Hinten	J17 × MT4,50	———
Reifengröße	Vorne	110/70-17 54H	———
	Hinten	150/70-17 69H	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———	1,6
	Hinten	———	2,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	130	———	
Länge der Teleskopgabelfeder (unbelastet)	———	281	
Gabelölstand	97	———	
Hinterradfederweg	121	———	
Schwingachsschlag	———	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	225	2,25	225	2,25
HINTEN	250	2,50	250	2,50

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftype	Benzin mit 85-95 Oktan oder höher nehmen. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		
Kraftstofftank einschließlich Reserve	19,0 L		
Reserve	4,5 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SF oder SG		
Motorölfüllmenge	Wechsel	3 300 ml	
	Filterwechsel	3 500 ml	
	Überholung	4 600 ml	
Teleskopgabelöl	Gabelöl #10		
Gabelölfüllmenge (je Holm)	521 ml		
Bremsflüssigkeit	DOT 4		

GSF600SV

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	23		———
	AUS	20		———
Ventilhub	EIN	E-18	6,6	———
		Sonstige	7,8	———
	AUS	E-18	6,1	———
		Sonstige	7.3	———
Stößelspiel (bei kaltem Motor)	EIN	0,10—0,15		———
	AUS	0,18—0,23		———
Abstand Ventilführung/ Ventilschaft	EIN	0,020—0,047		
	AUS	0,030—0,057		———
Verbiegung des Ventilschafts	EIN u. AUS	———		0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN u. AUS	5,000—5,012		———
Außendurchmesser des Ventilschafts	EIN	4,965—4,980		———
	AUS	4,955—4,970		———
Ventilschaftschlag	EIN u. AUS	———		0,05
Ventiltellerstärke	EIN u. AUS	———		0,5
Länge des Ventilschaft-Endes	EIN u. AUS	———		2,5
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	0,9—1,1		———
Ventiltellerradialschlag	EIN u. AUS	———		0,03
Ventilfederhänge (unbelastet) (EIN u. AUS)	Innen	———		35,0
	Außen	———		38,4
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	Innen	5,6—6,6 kg bei 28 mm Länge		———
	Außen	12,8—15,0 kg bei 31,5 mm Länge		———

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	E-18	32,38—32,42	32,08
		Sonstige	33,13—33,17	32,83
	AUS	E-18	32,10—32,14	31,80
		Sonstige	32,85—32,89	32,55
Nockenwellenlagerspiel	EIN u. AUS	0,032—0,066		0,150
Innendurchmesser des Nocken-wellenlagerstellenhalters	EIN u. AUS	22,012—22,025		———

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Außendurchmesser der Nockenwellenlagerstelle	EIN u. AUS	21,959—21,980	———
Nockenwellenschlag	EIN u. AUS	———	0,10
Steuerkettennietbolzen (bei Pfeil "3")	24. Bolzen		———
Innendurchmesser des Kipphebels	EIN u. AUS	12,000—12,018	———
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN u. AUS	11,973—11,984	———
Zylinderkopfverzug	———		0,20

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Kompressionsdruck	1 000—1 500 kPa (10—15 kg/cm²)			800 kPa (8 kg/cm²)
Kompressionsdruckunterschied	———			200 kPa (2 kg/cm²)
Abstand Kolben/Zylinder	0,040—0,050			0,120
Zylinderbohrung	62,600—62,615			62,690
Kolbendurchmesser	62,555—62,570 15 mm vom Kolbenhemdende.			62,480
Zylinderverzug	———			0,20
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring	R	Ca. 8,6	6,9
	2. Ring	R	Ca. 6,7	5,4
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring		0,1—0,3	0,7
	2. Ring		0,3—0,5	0,7
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		———	0,180
	2. Ring		———	0,150
Breite der Kolbenringnut	1. Ring		0,81—0,83	———
	2. Ring		1,01—1,03	———
	Ölabstreifring		2,01—2,03	———
Kolbenringstärke	1. Ring		0,77—0,79	———
	2. Ring		0,97—0,99	———
Kolbenauge	18,002—18,008			18,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	17,996—18,000			17,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelkopfts	18,010—18,018	18,040
Seitenspiel am Pleuelfuß	0,10—0,20	0,30
Pleuelfußbreite	20,95—21,00	———
Kurbelzapfenbreite	21,10—21,15	———
Pleuelfußspiel	0,032—0,056	0,080
Außendurchmesser des Kurbelzapfens	33,976—34,000	———
Kurbelwellenlagerstellenspiel	0,020—0,044	0,080
Außendurchmesser der Kurbelwellenlagerstelle	31,976—32,000	———
Kurbelwellenaxialspiel	0,04—0,09	———
Breite des Kurbelwellen-Lagerzapfens	24,00—24,05	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzungs-verhältnis	1,898 (75/43 x 37/34)	———
Öldruck (bei 60°C)	Über 300 kPa (3,0 kg/cm²) Unter 600 kPa (6,0 kg/cm²) bei 3 000 UpM	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Kupplungshebels	10—15	———
Kupplungsrückstell-Schraube	½—¼Umdrehungen heraus	———
Reiblamellenstärke	2,65—2,95	2,35
Stahllamellenverzug	———	0,10
Freie Länge der Kupplungs-feder	———	69,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Gangabstufung)

GEGENSTAND		STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		1,744 (75/43)			———
Enduntersetzung	E-03,33	3,200 (48/15)			———
	Sonstige	3,133 (47/15)			———
Gangabstufung	1. Gang	3,083 (37/12)			———
	2. Gang	2,062 (33/16)			———
	3. Gang	1,647 (28/17)			———
	4. Gang	1,400 (28/20)			
	5. Gang	1,227 (27/22)			———
	6. Gang	1,095 (23/21)			———
Abstand Schaltgabel/Laufrille		Nr.1, Nr.2 & Nr.3	0,1—0,3		0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Nr.1 & Nr.3	4,8—4,9		———
		Nr.2	5,0—5,1		———
Schaltgabelstärke		Nr.1 & Nr.3	4,6—4,7		———
		Nr.2	4,8—4,9		———
Antriebskette		Type	RK50MFOZ1		———
		Glieder	E-03,33	112 Glieder	———
			Sonstige	110 Glieder	———
		Länge über 20 Abstände	———		319,4
Kettendurchhang		25—35			———
Schalthebelhöhe		35			———

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-03	E-28	E-33
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←	←
Bohrung	32 mm	←	←
Kenn-Nr.	26E1	*←	26E5
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	←	←
Schwimmerhöhe	17 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	←	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←	←
Düsennadel (J.N.)	N1QA	*←	N76L
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG	←	←
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←
Spiel des Ghoke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-04,25,34	E-17,22,24	E-02
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←	←
Bohrung	32 mm	←	←
Kenn-Nr.	26E0	26E3	*26E7
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	←	←
Schwimmerhöhe	17 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	←	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-7/8 Umdrehungen heraus	←	←
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-22 (Typ U)	E-18
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←
Bohrung	32 mm	←
Kenn-Nr.	26E4	26E2
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	1 200 $^{+100}_{-50}$ UpM
Schwimmerhöhe	17 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	#100 (Nr.1 & 4), #102 (Nr.2 & 3)
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	N76L
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	#150	←
Ventilsitz (V.S.)	2,4 mm	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-7/8 Umdrehungen heraus	2-1/8 Umdrehungen heraus
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND			SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt			4° vor OT unter 1 500 UpM		E-03,18,33,39
			13° vor OT unter 1 500 UpM		Sonstige
Zündfolge			1·2·4·3		
Zündkerze			Typ	NGK: CR9EK ND: U27ETR	
			Elektroden-abstand	0,6—0,7	
Funkenleistung			Über 8 bei 1 atü		
Widerstand der Signalerreger-spule			Ca. 135—200 Ω		Bereich: (x 100 Ω)
Widerstand der Zündspule			Primär	Pluspol—Minuspol Ca. 2—4 Ω	Bereich: (x 1 Ω)
			Sekundär	Kerzenstecker—Kerzenstecker Ca. 30—40 kΩ	Bereich: (x 1 kΩ)
Lichtmaschine			Außendurchmesser des Schleifrings	Verschleißgrenze: 14,0	ND
			Bürstenläge	Verschleißgrenze: 4,5	
Regelspannung			Über 13,5 V bei 5 000 UpM		
Widerstand des Anlasserrelais			3—5 Ω		
Batterie	Typenbezeichnung		YTX9-BS		
	Kapazität		12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte		1,320 bei 20°C		
Sicherung	Scheinwerfer	HI	15 A		
		LO	15 A		
	Blinklicht		15 A		
	Zündung		10 A		
	Rück-/Bremslicht		10 A		
	Hauptsicherung		30 A		

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03,28,33	Sonstige
Scheinwerfer	HI	60	←
	LO	55	←
Standlicht			4
Rück-/Bremslicht		5/21	←
Blinklicht		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		*0,84	*←
Tachometerbeleuchtung		*0.84	*←

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-03,28,33	Sonstige
Blinkeranzeigelämpchen	3,4	←
Fernlichtanzeigelämpchen	1,7	←
Leerlaufanzeigelämpchen	3	←
Öldruckanzeigelämpchen	3,4	←
Kennzeichenbeleuchtung	5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Hinterbremspedalhöhe	45			———
Bremsscheibenstärke	Vorne	4,5±0,2		4,0
	Hinten	5,0±0,2		4,5
Bremsscheibenschlage (vorne u. hinten)	———			0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	14,000—14,043		———
	Hinten	12,700—12,743		———
Duchmesser des Hauptbrems-zylinderkolbens	Vorne	13,957—13,984		———
	Hinten	12,657—12,684		———
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	25,400—25,450		———
	Hinten	38,180—38,256		———
Durchmesser des Brems-sattelkolbens	Vorne	25,335—25,368		———
	Hinten	38,098 38,148		———
Radfelgenschlag (vorne u. hinten)	Axial	———		2,0
	Raidal	———		2,0
Radachsschlag	Vorne	———		0,25
	Hinten	———		0,25
Felgengröße	Vorne	J17×MT3,00		———
	Hinten	J17×MT4,50		———
Reifengröße	Vorne	E-03,28,33	110/70-17 54H	———
		Sonstige	110/70 ZR17	———
	Hinten	E-03,28,33	150/70-17 69H	———
		Sonstige	150/70 ZR17	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———		1,6
	Hinten	———		2,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	130	———	
Länge der Teleskopgabelfeder (unbelastet)	———	281	
Gabelölstand	96	———	E-03,28,33
	97	———	Sonstige
Hinterradfederweg	121	———	
Schwingachsschlag	———	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	225	2,25	225	2,25
HINTEN	250	2,50	250	2,50

KRAFTSTOFF + ÖL

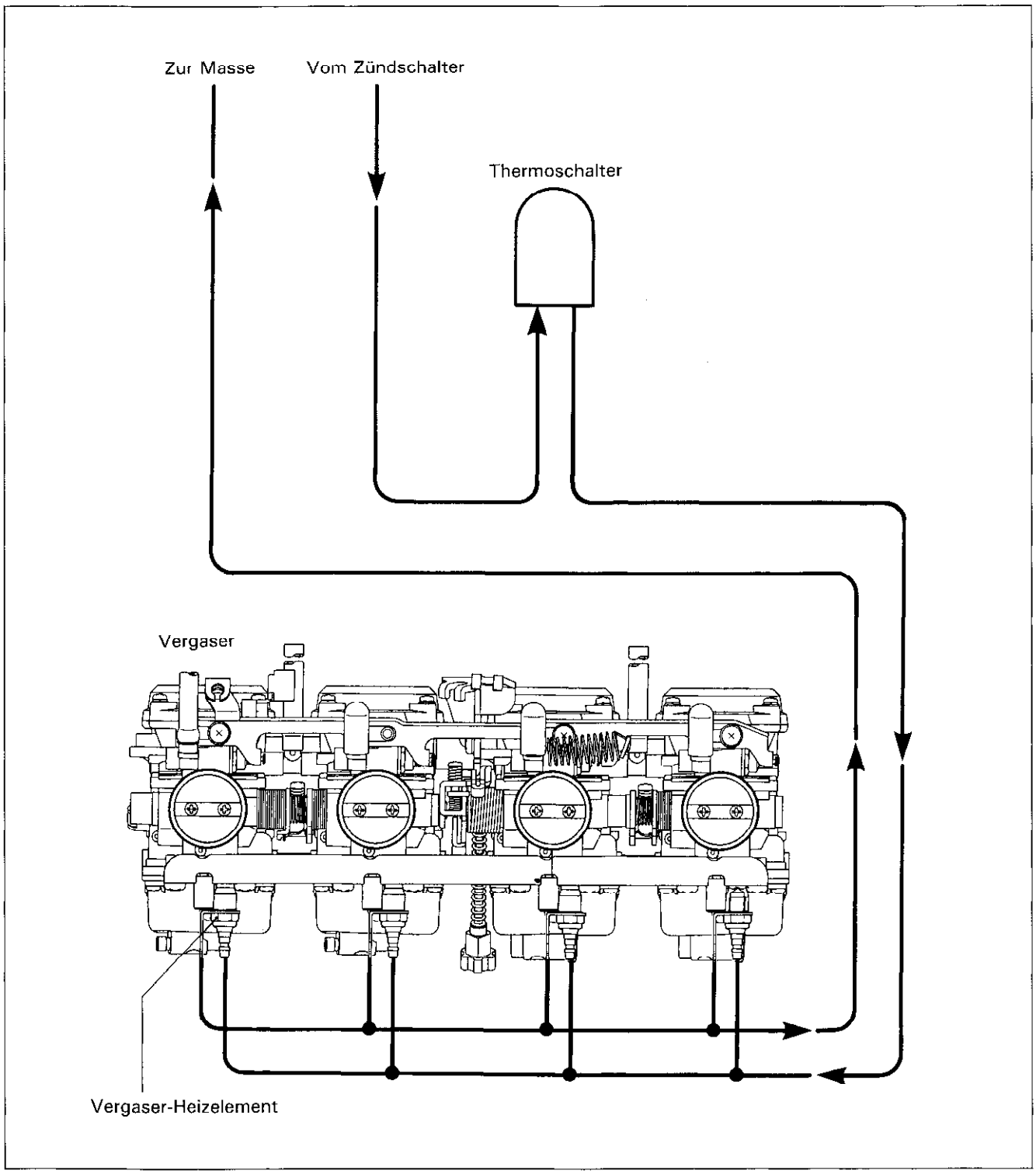
GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftype	Benzin mit 85-95 Oktan oder höher nehmen. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		
Kraftstofftank einschließlich Reserve	19,0 L		
Reserve	4,5 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SF oder SG		
Motorölfüllmenge	Wechsel	3 300 ml	
	Filterwechsel	3 500 ml	
	Überholung	4 600 ml	
Teleskopgabelöl	Gabelöl #10		
Gabelölfüllmenge (je Holm)	522 ml		E-03,28,33
	521 ml		Sonstige
Bremsflüssigkeit	DOT 4		

VERGASER-HEIZELEMENT (nur für U.K.)

Dieser Vergaser ist mit einem elektrischen Heizelement ausgerüstet, das unterhalb der Schwimmerkammer montiert ist.

Diese Baugruppe besteht aus dem Vergaser-Heizelement, einem Thermoschalter, einem Relais für das Vergaser-Heizelement und die erforderliche Verkabelung. Das Vergaser-Heizelement gewährleistet eine optimale Kraftstoffzerstäubung bei Außentemperaturen, die unter dem nachfolgend spezifizierten Wert liegen. Unterhalb dieses Werts schaltet sich das Heizelement auf ON.

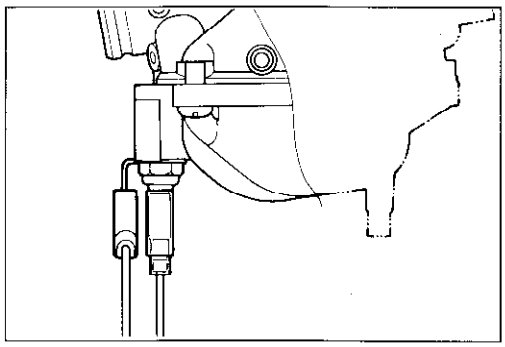
Betriebstemperatur des Thermoschalters: Von 9°C



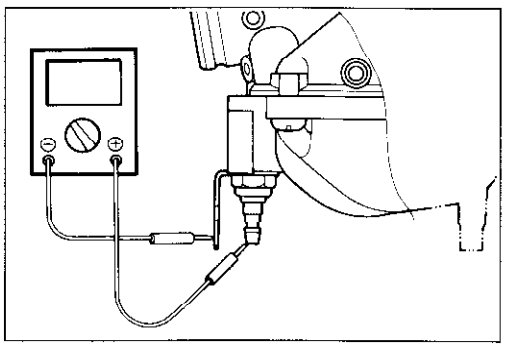
ÜBERPRÜFUNG DES VERGASER-HEIZELEMENTS

Das Vergaser-Heizelement kann mit Hilfe der nachfolgenden beiden Überprüfungene kontrolliert werden:

- Den Kraftstofftank ausbauen.
- Das Zuleitungskabel für jedes Vergaser-Heizelement abziehen.



1. Jeder der Heizwicklungen auf offenen Stromkreis und korrekten Widerstand mit Hilfe eines Taschenprüfers überprüfen.
   Die Wicklung ist in Ordnung, wenn die Überprüfung die nachfolgenden Werte ergibt.



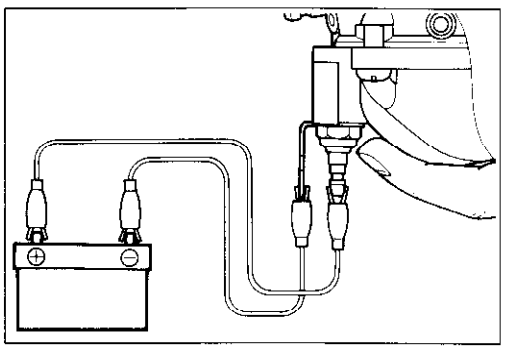
HINWEIS:
Diese Überprüfung bei kaltem Vergaser-Heizelement durchführen.

09900-25002: Taschenprüfer

Einstellung des Wahlschalters: Bereich × 1 Ω

Widerstand der Heizwicklung
Standardwert: 12—18 Ω

2. Eine 12-V-Batterie mit den Anschlußklemme des Vergaser-Heizelements verbinden, dann die Temperatur der Schwimmerkammer nach fünf Minuten mit der Hand überprüfen. Wenn sich die Schwimmerkammer nach dieser Zeit nicht erwärmt hat, muß das Vergaser-Heizelement durch ein Neuteil ersetzt werden.

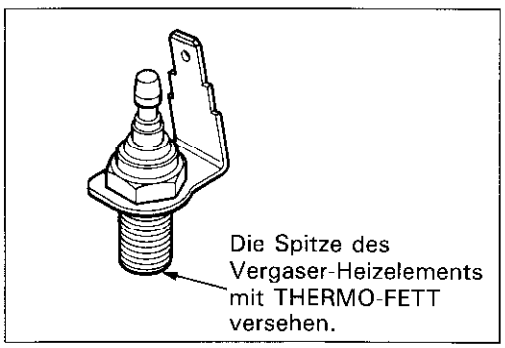


⚠ WARNING

Um Verbrennungen zu vermeiden, darf das Vergaser-Heizelement nicht direkt mit der Hand berührt werden.

EINBAU DES VERGASER-HEIZELEMENTS

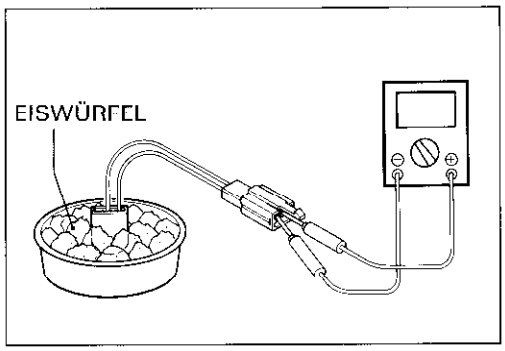
- Vor dem Einbau des Vergaser-Heizelements eine geringe Menge THERMO-FETT auf das Heizelement auftragen, dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.



99000-59029: THERMO-FETT

Vergaser-Heizelement: 3 N·m (0,3 kg-m)

ÜBERPRÜFUNG DES THERMOSCHALTERS



Der Thermoschalter befindet sich unter dem Kraftstofftank.

- Den Stecker des Zuleitungskabels abziehen, dann den Thermoschalter ausbauen.
- Den Thermoschalter in einen mit Eiswürfeln gefüllten Behälter legen und einige Minuten warten. Nun den Schalter auf Durchgang zwischen den Zuleitungskabeln mit Hilfe eines Taschenprüfers überprüfen.
  Wenn kein Durchgang vorhanden ist, muß der Thermoschalter durch ein Neuteil ersetzt werden.

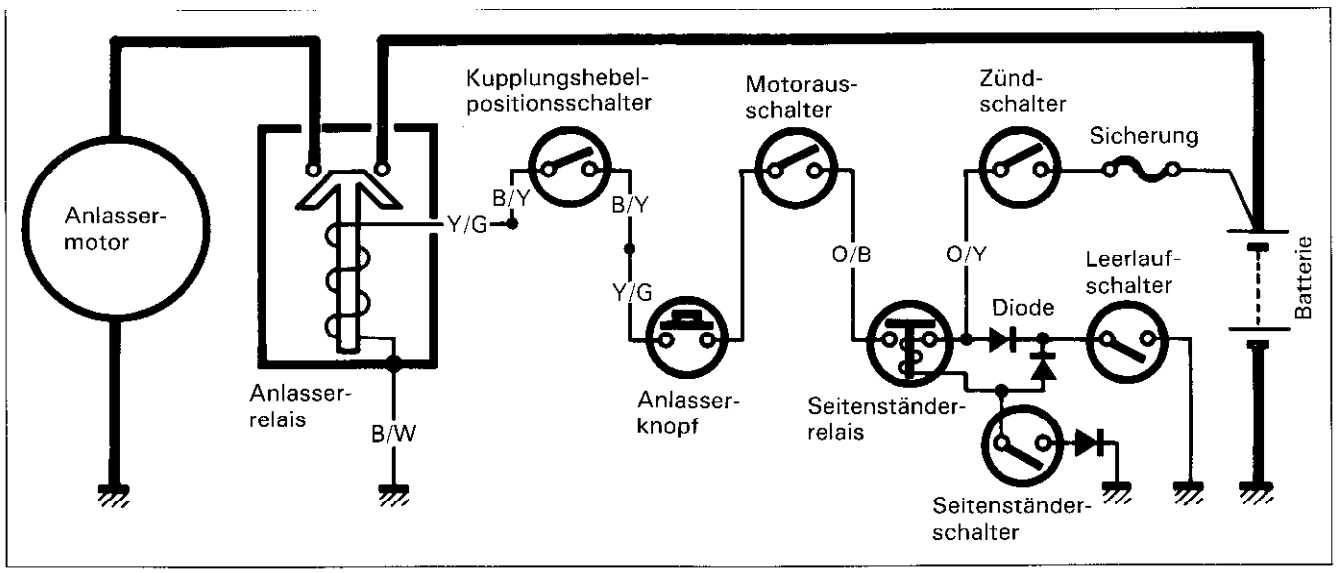
09900-25002: Taschenprüfer

Einstellung des Wahlschalters: Bereich × 1 kΩ

ANLASS-SYSTEM UND SEITENSTÄNDER-/ZÜNDUNTERBRECHER-SYSTEM

BESCHREIBUNG DES ANLASS-SYSTEMS

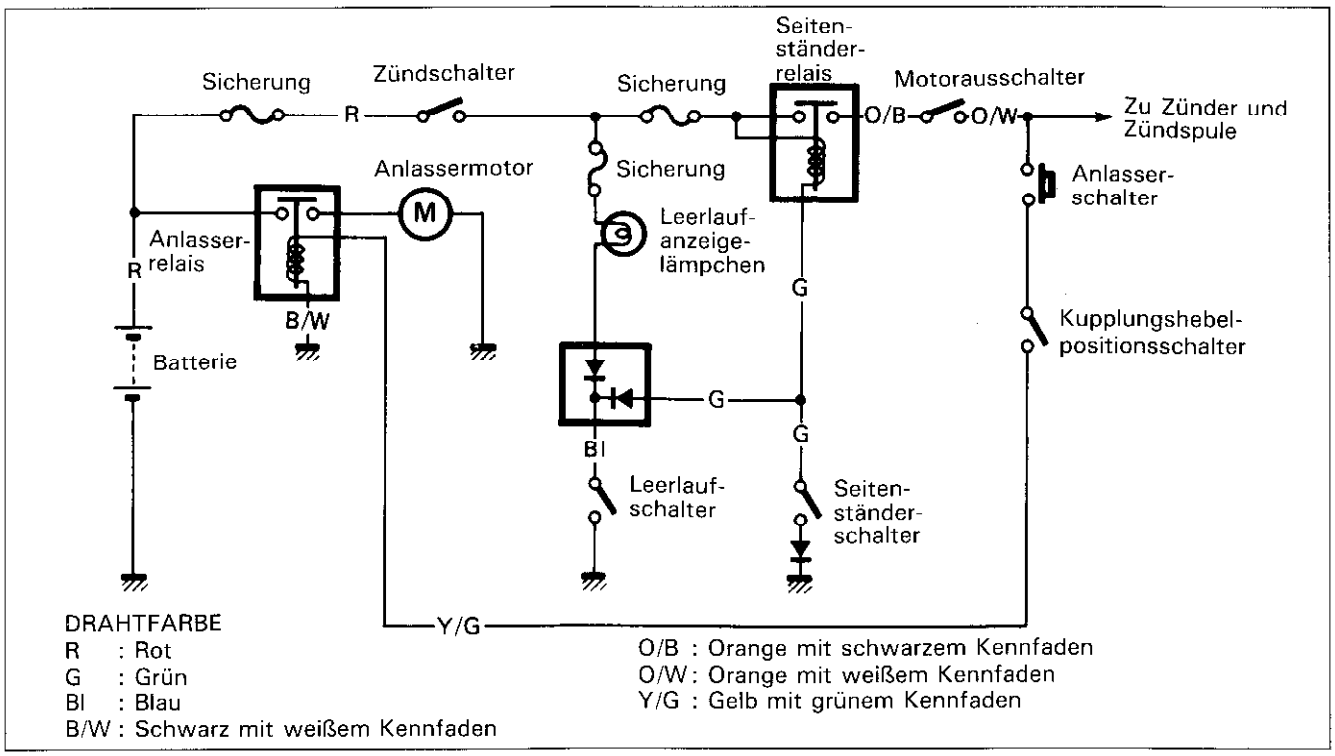
Anlassersystem siehe Schema unten. Es besteht aus Anlassermotor, Anlasserrelais, Seitenständerrelais, Seitenständerschalter, Leerlaufschalter, Kupplungshebelpositionsschalter, Anlassreschalter, Motorausschalter, Zündschalter und Batterie.
Bei Drücken des Anlasserknopfs (am Schalterkästchen am rechten Lenker) spricht das Relais an und verursacht ein Schließen der Kontaktpunkte, wodurch der Anlassermotor mit der Batterie verbunden wird. Der Anlassermotor braucht etwa 80 Ampere zum Anlassen des Motors.



HINWEIS:
Der Kupplungshebelpositions-Schalter wurde hinzugefügt (außer Modellen für Kanada und USA).

BESCHREIBUNG DES SEITENSTÄNDER-/ZÜNDUNTERBRECHERSYSTEMS

Dises Seitenständer-/Zündunterbrechungssystem verhindert ein Anlasen des Motorrads bei ausgefahrenem Seietenständer. Dieses System wird von einem Stromkreis zwischen Batterie und Zündspule betätigt.



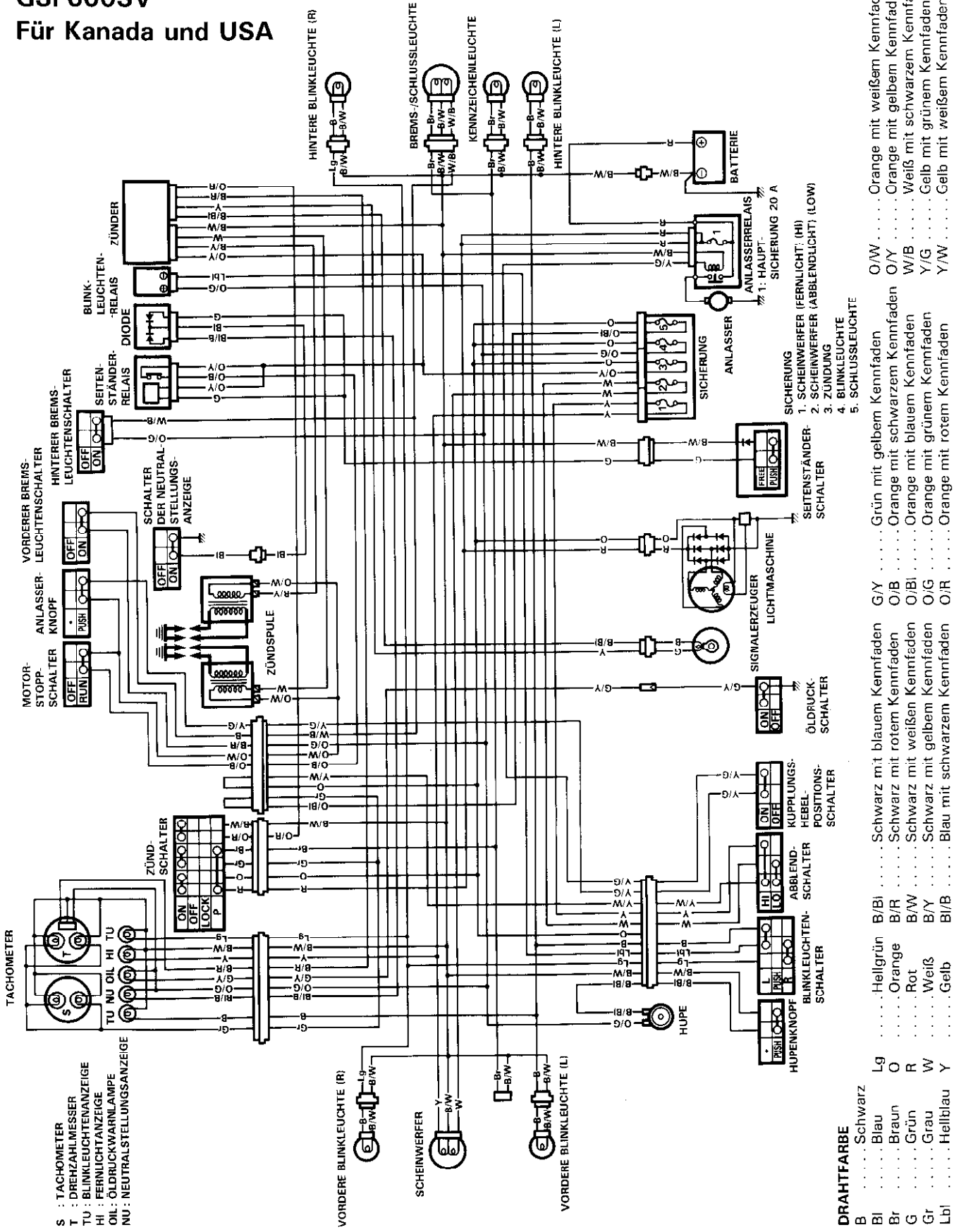
KUPPLUNGSHEBELPOSITIONS-SCHALTER

Ferbe / Position	B/Y	B/Y
ON	○——○	
OFF		

SCHALTPLAN

GSF600SV

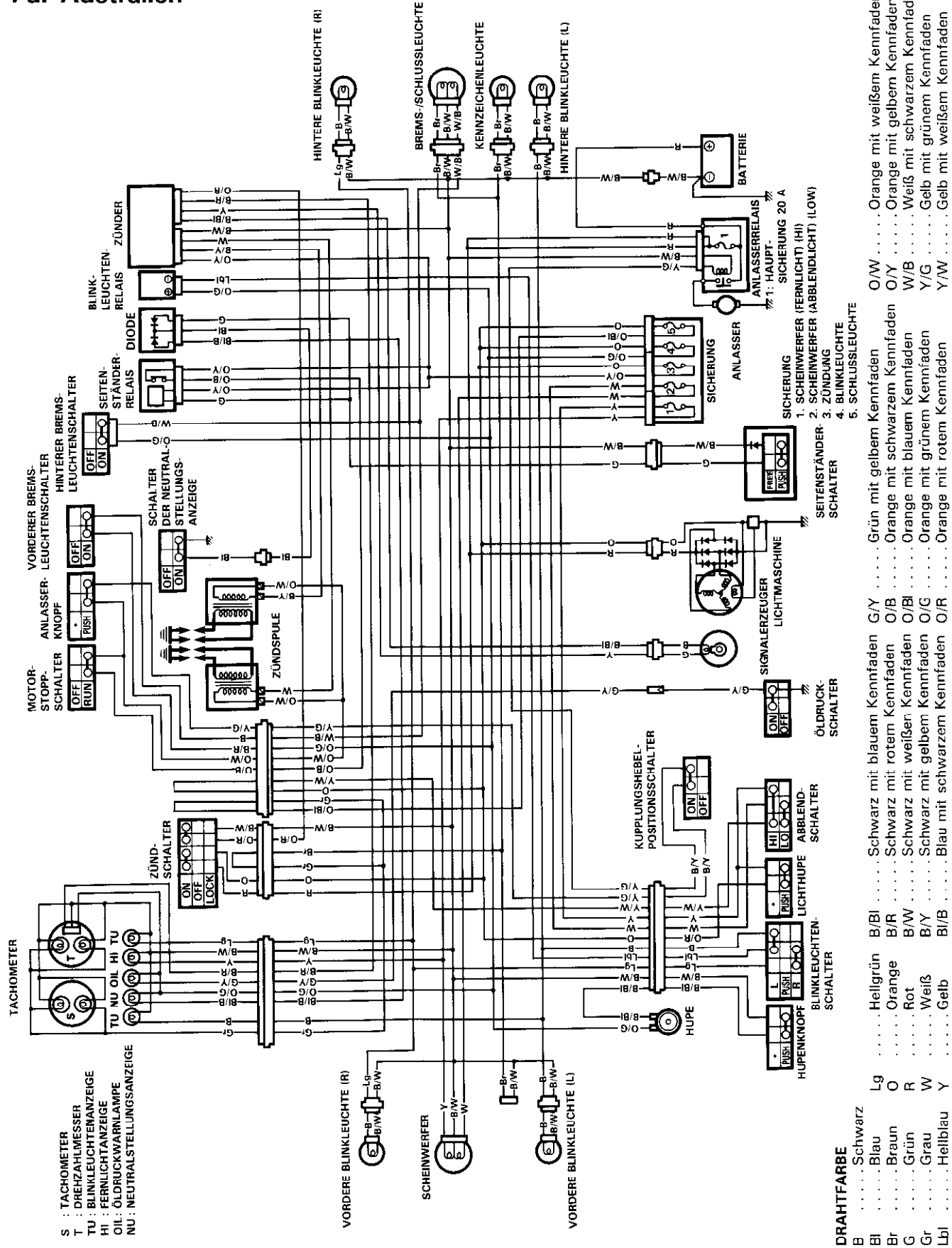
Für Kanada und USA



DRAHTFARBE

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

GSF600SV
Für Australien



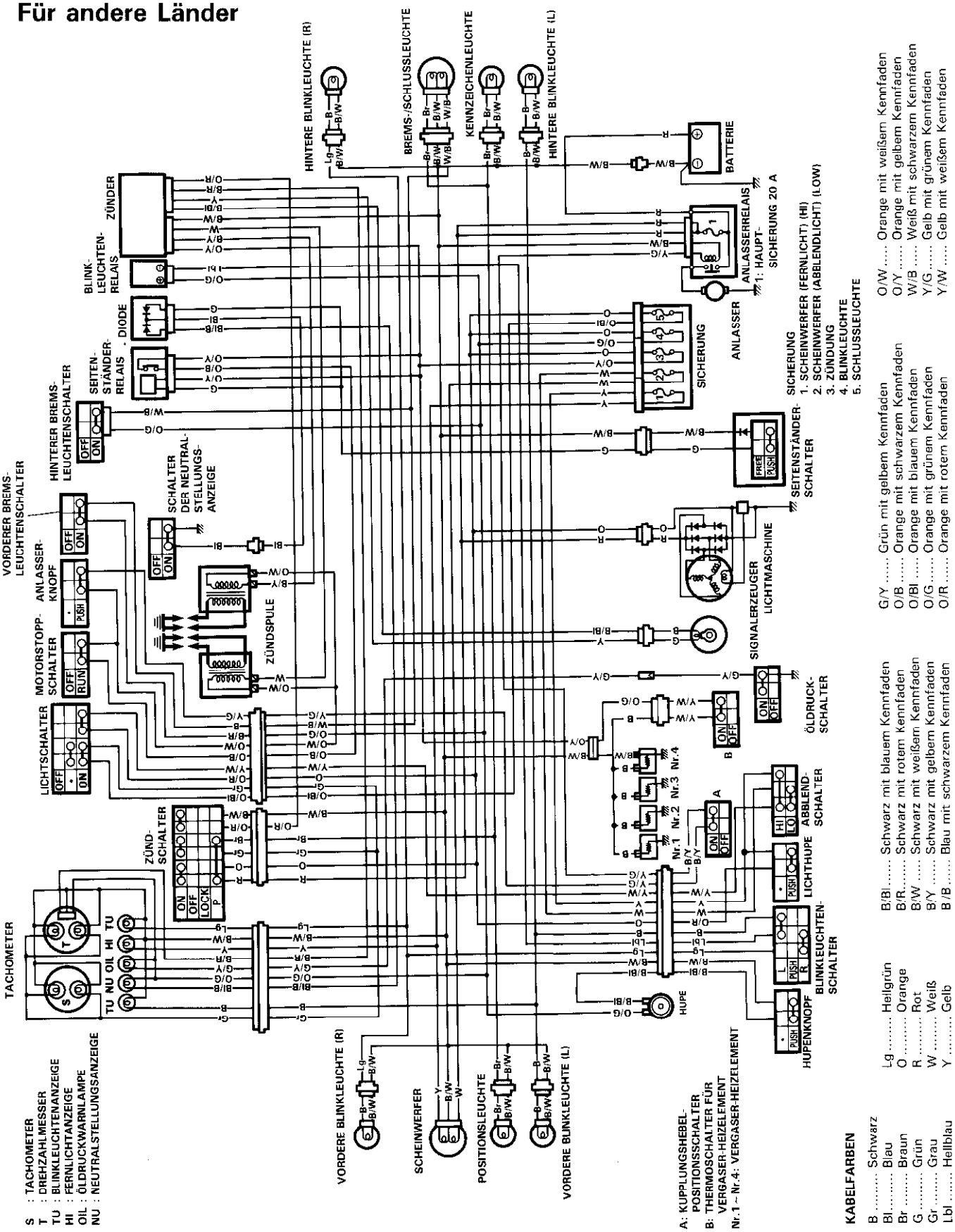
DRAHTFARBE

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

O/W	Orange mit weißem Kennfaden	Y/G	Gelb mit grünem Kennfaden
O/Y	Orange mit gelbem Kennfaden	Y/W	Gelb mit weißem Kennfaden
W/B	Weiß mit schwarzem Kennfaden		

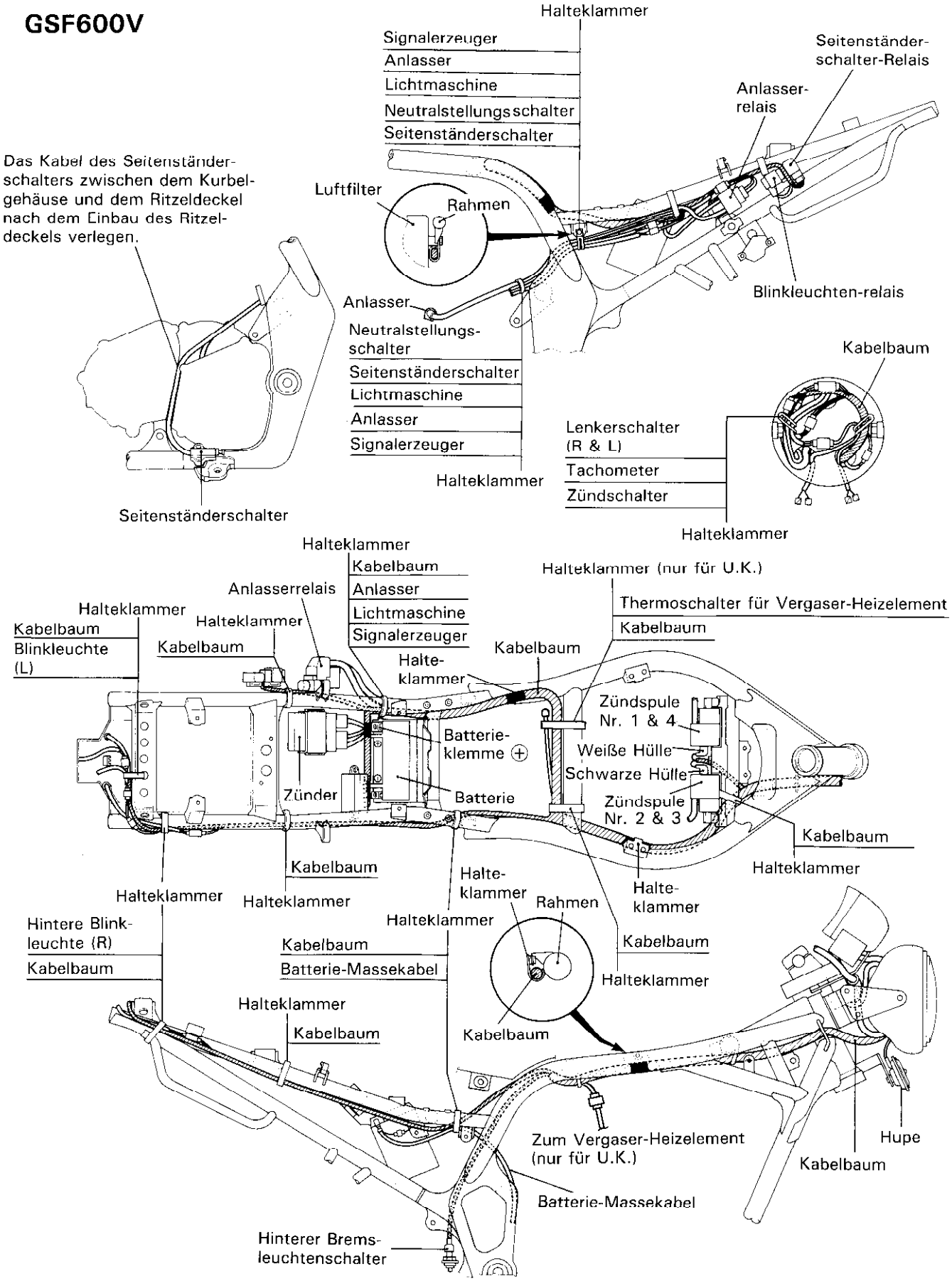
GSF600V und GSF600SV

Für andere Länder

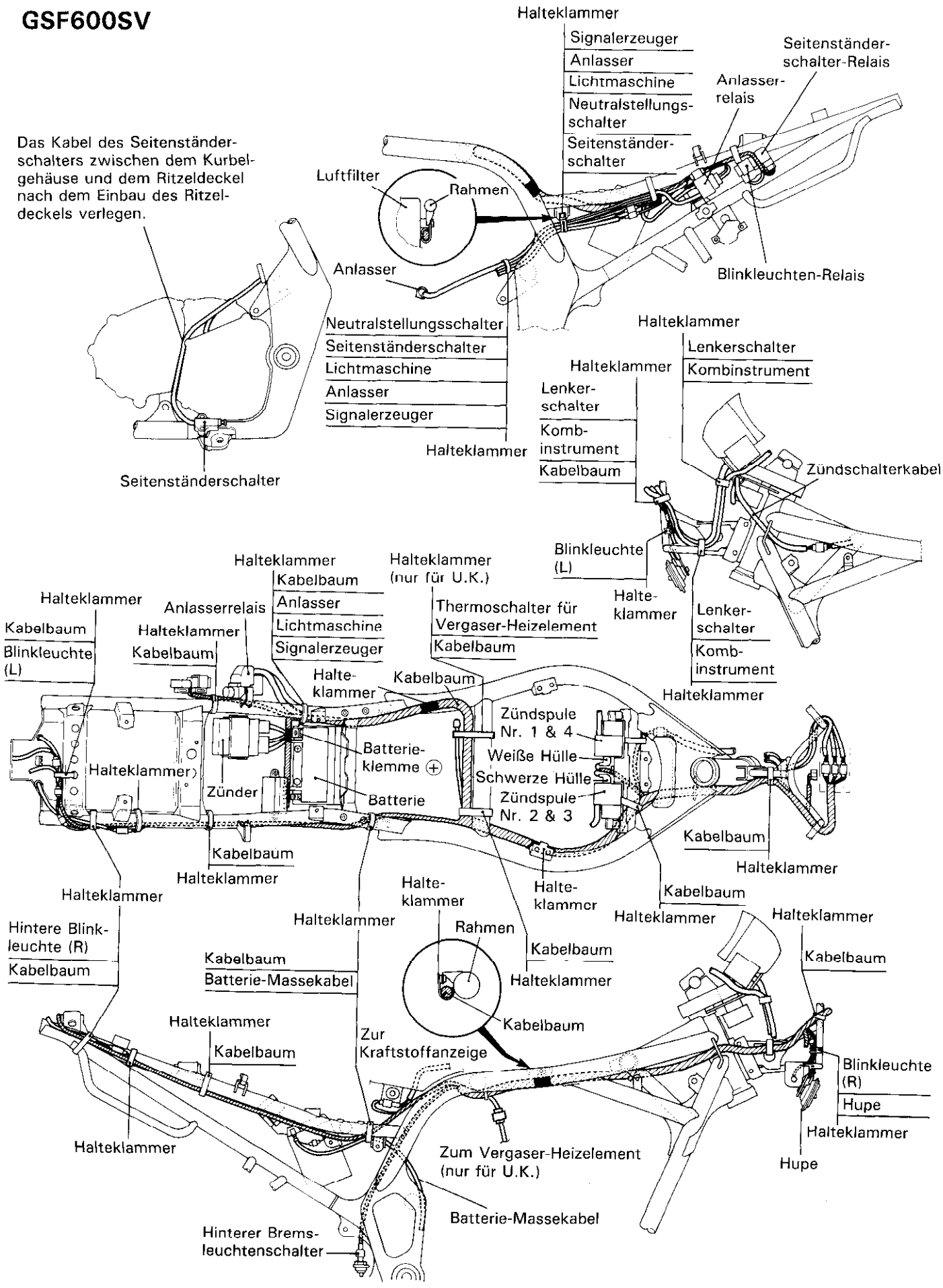


KABELBAUMFÜHRUNG

GSF600V



GSF600SV


Halteklammer
Signalerzeuger
Anlasser
Lichtmaschine
Neutralstellungs-schalter
Seitenständer-schalter
Seitenständer-schalter-Relais
Anlasser-relais
Blinkleuchten-Relais
Das Kabel des Seitenständer-schalters zwischen dem Kurbel-gehäuse und dem Ritzeldeckel nach dem Einbau des Ritzel-deckels verlegen.
Luftfilter
Rahmen
Anlasser
Neutralstellungsschalter
Seitenständerschalter
Lichtmaschine
Anlasser
Signalerzeuger
Halteklammer
Seitenständerschalter
Halteklammer
Lenkerschalter
Kombinstrument
Halteklammer
Lenker-schalter
Komb-instrument
Kabelbaum
Zündschalterkabel
Blinkleuchte (L)
Halte-klammer
Lenker-schalter
Komb-instrument
Halteklammer
Halteklammer
Kabelbaum
Anlasser
Lichtmaschine
Signalerzeuger
Halteklammer (nur für U.K.)
Thermoschalter für Vergaser-Heizelement
Kabelbaum
Halteklammer
Kabelbaum
Blinkleuchte (L)
Anlasserrelais
Halteklammer
Kabelbaum
Halte-klammer
Kabelbaum
Zündspule Nr. 1 & 4
Weiße Hülle
Schwerze Hülle
Zündspule Nr. 2 & 3
Batterie-klemme ⊕
Batterie
Halteklammer
Zünder
Kabelbaum
Halteklammer
Kabelbaum
Halteklammer
Halteklammer
Halte-klammer
Halteklammer
Halteklammer
Kabelbaum
Halteklammer
Hintere Blink-leuchte (R)
Kabelbaum
Kabelbaum
Batterie-Massekabel
Halte-klammer
Rahmen
Kabelbaum
Halteklammer
Kabelbaum
Halteklammer
Kabelbaum
Zur Kraftstoffanzeige
Halteklammer
Kabelbaum
Blinkleuchte (R)
Hupe
Halteklammer
Hupe
Zum Vergaser-Heizelement (nur für U.K.)
Batterie-Massekabel
Hinterer Brems-leuchtenschalter

VORWORT

Diese Kapitel beschreibt Technische Daten, und Wartungsdaten die sich von denen der GSF600V/SV ('97-MODELL) unterscheiden.

HINWEIS:
** Das Sternzeichen (*) kennzeichnet die W-(1998 er MODELL)-Spezifikationen.*

INHALT

TECHNISCHE DATEN **11- 1**
GSF600W **11- 1**
GSF600SW **11- 3**
WARTUNGSDATEN **11- 5**
GSF600W **11- 5**
GSF600SW **11-13**

LAND BZW. GEBIET

E-02: U.K.	E-17: Schweden	E-25: Niederlande	E-34: Italie
E-03: USA	E-18: Schweiz	E-26: Dänemark	E-37: Brasilien
E-04: Frankreich	E-21: Belgien	E-28: Kanada	E-39: Österreich
E-15: Finnland	E-22: Deutschland	E-33: Kalifornien	E-53: Spanien
E-16: Norwegen	E-24: Australien	(USA)	

Die Ländercodes E-15,16 und 26 sind in Code E-17 enthalten.
Die Ländercodes E-21 und 53 sind in Code E-34 enthalten.
Der Ländercode E-39 ist in Code E-18 enthalten.

TECHNISCHE DATEN

GSF600W

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 155 mm	..... Für Modelle E-17, 18, 22
	2 085 mm	..... Für andere Modelle
Gesamtbreite	745 mm	
Gesamthöhe	1 100 mm	
Radstand	1 430 mm	
Bodenfreiheit	125 mm	
Sitzhöhe	805 mm	
Leergewicht	*198 kg	

MOTOR

Typ	4-Takt, luftgekühlt, DOHC
Anzahl der Zylinder	4
Bohrung	62,6 mm
Hub	48,7 mm
Hubraum	599 cm^3
Verdichtungsverhältnis	11,3 : 1
Vergaser	KEIHIN CVK32, vier
Luftfilter	Element aus Vlies
Anlasser	Elektrischer Anlasser
Schmiersystem	Naßsumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	1,744 (75/43)
Enduntersetzung	3,133 (47/15)
Gangabstufung, 1. Gang	3,083 (37/12)
2. Gang	2,062 (33/16)
3. Gang	1,647 (28/17)
4. Gang	1,400 (28/20)
5. Gang	1,227 (27/22)
6. Gang	1,095 (23/21)
Antriebskette	RK50MFOZ1, 110 Glieder

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft.
Hinterradaufhängung	Linksystem, ölgedämpft, Schraubenfeder, Federvorspannung 7fach einstellbar.
Lenkwinkel	35° (rechts & links)
Nachlaufwinkel	25° 10'
Nachlaufbetrag	100 mm
Wendekreis	2,8 m
Vorderbremse	Scheibenbremse links und rechts
Hinterbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	110/70-17 54H
Hinterreifengröße	150/70-17 69H
Teleskopgabelweg	130 mm
Hinterrad-Federweg	121 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (voll transistorbestückt)
Zündzeitpunkt	4° vor OT unter 1 500 UpM .... Für Modelle E-18
	13° vor OT unter 1 500 UpM .... Sonstige Modelle
Zündkerze	N.G.K.: CR9EK, NIPPONDENSO U27ETR
Batterie	12V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Hauptsicherung	30A
Sicherung	15/15/15/10/10A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 4W
Blinklicht	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	14V 0,84W x 2
Drehzahlmesserbeleuchtung	14V 0,84W x 2
Neutralanzeigelämpchen	12V 3W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 3,4W x 2
Öldruckanzeigelämpchen	12V 3,4W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich Reserve	19,0 L
Reserve	4,5 L
Motoröl, Ölwechsel	3 300 ml
mit Filterwechsel	3 500 ml
Überholung	4 600 ml
Teleskopgabelöl	521 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

GSF600SW

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 155 mm ..... Für Modelle E-17, 18, 22
	2 085 mm ..... Für andere Modelle
Gesamtbreite	745 mm
Gesamthöhe	1 205 mm
Radstand	1 430 mm
Bodenfreiheit	125 mm
Sitzhöhe	805 mm
Leergewicht	205 kg ... E-33
	202 kg ... Für andere Modelle

MOTOR

Typ	4-Takt, luftgekühlt, DOHC
Anzahl der Zylinder	4
Bohrung	62,6 mm
Hub	48,7 mm
Hubraum	599 cm^3
Verdichtungsverhältnis	11,3 : 1
Vergaser	KEIHIN CVK32, vier
Luftfilter	Element aus Vlies
Anlasser	Elektrischer Anlasser
Schmiersystem	Naßsumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	1,744 (75/43)
Enduntersetzung	3,200 (48/15) ... E-03,33
	3,133 (47/15) ... Für andere Modelle
Gangabstufung, 1. Gang	3,083 (37/12)
2. Gang	2,062 (33/16)
3. Gang	1,647 (28/17)
4. Gang	1,400 (28/20)
5. Gang	1,227 (27/22)
6. Gang	1,095 (23/21)
Antriebskette	RK50MFOZ1, 112 Glieder ... E-03,33
	RK50MFOZ1, 110 Glieder ... Für andere Modelle

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft.
Hinterradaufhängung	Linksystem, ölgedämpft, Schraubenfeder, Federvorspannung 7fach einstellbar.
Lenkwinkel	35° (rechts & links)
Nachlaufwinkel	25° 10'
Nachlaufbetrag	100 mm
Wendekreis	2,8 m
Vorderbremse	Scheibenbremse links und rechts
Hinterbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	110/70-17 54H ... E-03,28,33 110/70 ZR17 ... Für andere Modelle
Hinterreifengröße	150/70-17 69H ... E-03,28,33 150/70 ZR17 ... Für andere Modelle
Teleskopgabelweg	130 mm
Hinterrad-Federweg	121 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (voll transistorbestückt)
Zündzeitpunkt	4° vor OT unter 1 500 UpM .... Für Modelle E-03,18,33 13° vor OT unter 1 500 UpM .... Sonstige Modelle
Zündkerze	N.G.K.: CR9EK, NIPPONDENSO: U27ETR
Batterie	12V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Hauptsicherung	30A
Sicherung	15/15/15/10/10A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 4W ... Außer für E-03,24,28,33
Blinklicht	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	14V 0,84W x 2
Drehzahlmesserbeleuchtung	14V 0,84W x 2
Neutralanzeigelämpchen	12V 3W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 3,4W × 2
Öldruckanzeigelämpchen	12V 3,4W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich Reserve	19,0 L
Reserve	4,5 L
Motoröl, Ölwechsel	3 300 ml
mit Filterwechsel	3 500 ml
Überholung	4 600 ml
Teleskopgabelöl	522 ml ... E-03,28,33 521 ml ... Für andere Modelle

Technische Änderungen vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

GSF600W

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	23		—
	AUS	20		—
Ventilhub	EIN	E-18	6,6	—
		Sonstige	7,8	—
	AUS	E-18	6,1	—
		Sonstige	7.3	—
Stößelspiel (bei kaltem Motor)	EIN	0,10–0,15		—
	AUS	0,18–0,23		—
Abstand Ventilführung/ Ventilschaft	EIN	0,020–0,047		—
	AUS	0,030–0,057		—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN u. AUS	—		0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN u. AUS	5,000–5,012		—
Außendurchmesser des Ventilschafts	EIN	4,965–4,980		—
	AUS	4,955–4,970		—
Ventilschaftschlag	EIN u. AUS	—		0,05
Ventiltellerstärke	EIN u. AUS	—		0,5
Länge des Ventilschaft-Endes	EIN u. AUS	—		2,5
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	0,9–1,1		—
Ventiltellerradialschlag	EIN u. AUS	—		0,03
Ventilfederhänge (unbelastet) (EIN u. AUS)	Innen	—		35,0
	Außen	—		38,4
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	Innen	5,6–6,6 kg bei 28 mm Länge		—
	Außen	12,8–15,0 kg bei 31,5 mm Länge		—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	E-18	32,38–32,42	32,08
		Sonstige	33,13–33,17	32,83
	AUS	E-18	32,10–32,14	31,80
		Sonstige	32,85–32,89	32,55
Nockenwellenlagerspiel	EIN u. AUS	0,032–0,066		0,150
Innendurchmesser des Nocken-wellenlagerstellenhalters	EIN u. AUS	22,012–22,025		—

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Außendurchmesser der Nockenwellenlagerstelle	EIN u. AUS	21,959—21,980	———
Nockenwellenschlag	EIN u. AUS	———	0,10
Steuerkettennietbolzen (bei Pfeil "3")	24. Bolzen		———
Innendurchmesser des Kipphebels	EIN u. AUS	12,000—12,018	———
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN u. AUS	11,973—11,984	———
Zylinderkopfverzug	———		0,20

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Kompressionsdruck	1 000—1 500 kPa (10—15 kg/cm²)		800 kPa (8 kg/cm²)
Kompressionsdruckunterschied	———		200 kPa (2 kg/cm²)
Abstand Kolben/Zylinder	0,040—0,050		0,120
Zylinderbohrung	62,600—62,615		62,690
Kolbendurchmesser	62,555—62,570 15 mm vom Kolbenhemdende.		62,480
Zylinderverzug	———		0,20
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring	R	Ca. 8,6	6,9
	2. Ring	R	Ca. 6,7	5,4
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring		0,1—0,3	0,7
	2. Ring		0,3—0,5	0,7
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		———	0,180
	2. Ring		———	0,150
Breite der Kolbenringnut	1. Ring		0,81—0,83	———
	2. Ring		1,01—1,03	———
	Ölabstreifring		2,01—2,03	———
Kolbenringstärke	1. Ring		0,77—0,79	———
	2. Ring		0,97—0,99	———
Kolbenauge	18,002—18,008			18,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	17,996—18,000			17,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelkopfts	18,010—18,018	18,040
Seitenspiel am Pleuelfuß	0,10—0,20	0,30
Pleuelfußbreite	20,95—21,00	———
Kurbelzapfenbreite	21,10—21,15	———
Pleuelfußspiel	0,032—0,056	0,080
Außendurchmesser des Kurbelzapfens	33,976—34,000	———
Kurbelwellenlagerstellenspiel	0,020—0,044	0,080
Außendurchmesser der Kurbelwellenlagerstelle	31,976—32,000	———
Kurbelwellenaxialspiel	0,04—0,09	———
Breite des Kurbelwellen-Lagerzapfens	24,00—24,05	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzungs-verhältnis	1,898 (75/43 x 37/34)	———
Öldruck (bei 60°C)	Über 300 kPa (3,0 kg/cm²) Unter 600 kPa (6,0 kg/cm²) bei 3 000 UpM	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Kupplungshebels	10—15	———
Kupplungsrückstell-Schraube	½—¼Umdrehungen heraus	———
Reiblamellenstärke	2,65—2,95	2,35
Stahllamellenverzug	———	0,10
Freie Länge der Kupplungs-feder	———	69,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Gangabstufung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		1,744 (75/43)		———
Enduntersetzung		3,133 (47/15)		———
Gangabstufung	1. Gang	3,083 (37/12)		———
	2. Gang	2,062 (33/16)		———
	3. Gang	1,647 (28/17)		———
	4. Gang	1,400 (28/20)		———
	5. Gang	1,227 (27/22)		———
	6. Gang	1,095 (23/21)		———
Abstand Schaltgabel/Laufrille		Nr.1, Nr.2 & Nr.3	0,1—0,3	0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Nr.1 & Nr.3	4,8—4,9	———
		Nr.2	5,0—5,1	———
Schaltgabelstärke		Nr.1 & Nr.3	4,6—4,7	———
		Nr.2	4,8—4,9	———
Antriebskette		Type	RK50MFOZ1	———
		Glieder	110 Glieder	———
		Länge über 20 Abstände	———	319,4
Kettendurchhang		25—35		———
Schalthebelhöhe		35		———

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-04, 25, 34	E-17, 22	E-02
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←	←
Bohrung	32 mm	←	←
Kenn-Nr.	26E0	26E3	26E7
Leerlaufdrehzahl	1 200±100 UpM	←	←
Schwimmerhöhe	17±1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	←	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-7/8 Umdrehungen heraus	←	←
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-22 (Typ U)	E-37	E-18
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←	←
Bohrung	32 mm	←	←
Kenn-Nr.	26E4	26E6	26E2
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	←	1 200 $^{+100}_{-50}$ UpM
Schwimmerhöhe	17 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	←	#100 (Nr.1 & 4), #102 (Nr.2 & 3)
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	←	N76L
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-⅞ Umdrehungen heraus	←	2-⅛ Umdrehungen heraus
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION			BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	4° vor OT unter 1 500 UpM			E-18
	13° vor OT unter 1 500 UpM			Sonstige
Zündfolge	1-2-4-3			
Zündkerze	Typ	NGK: CR9EK ND: U27ETR		
	Elektrodenabstand	0,6—0,7		
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü			
Widerstand der Signalerregerspule	Ca. 135—200 Ω			Bereich: (x 100 Ω)
Widerstand der Zündspule	Primär	Pluspol—Minuspol Ca. 2—4 Ω		Bereich: (x 1 Ω)
	Sekundär	Kerzenstecker—Kerzenstecker Ca. 30—40 kΩ		Bereich: (x 1 kΩ)
Lichtmaschine	Außendurchmesser des Schleifrings		Verschleißgrenze: 14,0	ND
	Bürstenläge		Verschleißgrenze: 4,5	
Regelspannung	Über 13,5 V bei 5 000 UpM			
Widerstand des Anlasserrelais	3—5 Ω			

GEGENSTAND			SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Batterie	Typenbezeichnung		YTX9-BS	
	Kapazität		12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.	
	Säuredichte		1,320 bei 20°C	
Sicherung	Scheinwerfer	HI	15 A	
		LO	15 A	
	Blinklicht		15 A	
	Zündung		10 A	
	Rück-/Bremslicht		10 A	
	Hauptsicherung		30 A	

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	HI	60
	LO	55
Standlicht		4
Rück-/Bremslicht		5/21
Blinklicht		21
Drehzahlmesserbeleuchtung		0,84
Tachometerbeleuchtung		0,84
Blinkeranzeigelämpchen		3,4
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7
Leerlaufanzeigelämpchen		3
Öldruckanzeigelämpchen		3,4
Kennzeichenbeleuchtung		5

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Hinterbremspedalhöhe	45		———
Bremsscheibenstärke	Vorne	4,5 ± 0,2	4,0
	Hinten	5,0 ± 0,2	4,5
Bremsscheibenschlage (vorne u. hinten)	———		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	14,000 — 14,043	———
	Hinten	12,700 — 12,743	———
Duchmesser des Hauptbrems-zylinderkolbens	Vorne	13,957 — 13,984	———
	Hinten	12,657 — 12,684	———
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	25,400 — 25,450	———
	Hinten	38,180 — 38,256	———

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Durchmesser des Bremssattelkolbens	Vorne	25,335—25,368	———
	Hinten	38,098—38,148	———
Radfelgenschlag (vorne u. hinten)	Axial	———	2,0
	Raidal	———	2,0
Radachsschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten	———	0,25
Felgengröße	Vorne	J17 × MT3,00	———
	Hinten	J17 × MT4,50	———
Reifengröße	Vorne	110/70-17 54H	———
	Hinten	150/70-17 69H	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———	1,6
	Hinten	———	2,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	130	———	
Länge der Teleskopgabelfeder (unbelastet)	———	281	
Gabelölstand	97	———	
Hinterradfederweg	121	———	
Schwingachsschlag	———	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	225	2,25	225	2,25
HINTEN	250	2,50	250	2,50

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftype	Benzin mit 85-95 Oktan oder höher nehmen. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		
Kraftstofftank einschließlich Reserve	19,0 L		
Reserve	4,5 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SF oder SG		
Motorölfüllmenge	Wechsel	3 300 ml	
	Filterwechsel	3 500 ml	
	Überholung	4 600 ml	
Teleskopgabelöl	Gabelöl #10		
Gabelölfüllmenge (je Holm)	521 ml		
Bremsflüssigkeit	DOT 4		

GSF600SW

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	23		———
	AUS	20		———
Ventilhub	EIN	E-18	6,6	———
		Sonstige	7,8	———
	AUS	E-18	6,1	———
		Sonstige	7.3	———
Stößelspiel (bei kaltem Motor)	EIN	0,10—0,15		———
	AUS	0,18—0,23		———
Abstand Ventilführung/ Ventilschaft	EIN	0,020—0,047		———
	AUS	0,030—0,057		———
Verbiegung des Ventilschafts	EIN u. AUS	———		0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN u. AUS	5,000—5,012		———
Außendurchmesser des Ventilschafts	EIN	4,965—4,980		———
	AUS	4,955—4,970		———
Ventilschaftschlag	EIN u. AUS	———		0,05
Ventiltellerstärke	EIN u. AUS	———		0,5
Länge des Ventilschaft-Endes	EIN u. AUS	———		2,5
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	0,9—1,1		———
Ventiltellerradialschlag	EIN u. AUS	———		0,03
Ventilfederhänge (unbelastet) (EIN u. AUS)	Innen	———		35,0
	Außen	———		38,4
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	Innen	5,6—6,6 kg bei 28 mm Länge		———
	Außen	12,8—15,0 kg bei 31,5 mm Länge		———

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	E-18	32,38—32,42	32,08
		Sonstige	33,13—33,17	32,83
	AUS	E-18	32,10—32,14	31,80
		Sonstige	32,85—32,89	32,55
Nockenwellenlagerspiel	EIN u. AUS	0,032—0,066		0,150
Innendurchmesser des Nocken-wellenlagerstellenhalters	EIN u. AUS	22,012—22,025		———

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Außendurchmesser der Nockenwellenlagerstelle	EIN u. AUS	21,959—21,980	———
Nockenwellenschlag	EIN u. AUS	———	0,10
Steuerkettennietbolzen (bei Pfeil "3")	24. Bolzen		———
Innendurchmesser des Kipphebels	EIN u. AUS	12,000—12,018	———
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN u. AUS	11,973—11,984	———
Zylinderkopfverzug	———		0,20

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Kompressionsdruck	1 000—1 500 kPa (10—15 kg/cm²)			800 kPa (8 kg/cm²)
Kompressionsdruckunterschied	———			200 kPa (2 kg/cm²)
Abstand Kolben/Zylinder	0,040—0,050			0,120
Zylinderbohrung	62,600—62,615			62,690
Kolbendurchmesser	62,555—62,570 15 mm vom Kolbenhemdende.			62,480
Zylinderverzug	———			0,20
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring	R	Ca. 8,6	6,9
	2. Ring	R	Ca. 6,7	5,4
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring		0,1—0,3	0,7
	2. Ring		0,3—0,5	0,7
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		———	0,180
	2. Ring		———	0,150
Breite der Kolbenringnut	1. Ring		0,81—0,83	———
	2. Ring		1,01—1,03	———
	Ölabstreifring		2,01—2,03	———
Kolbenringstärke	1. Ring		0,77—0,79	———
	2. Ring		0,97—0,99	———
Kolbenauge	18,002—18,008			18,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	17,996—18,000			17,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelkopfts	18,010—18,018	18,040
Seitenspiel am Pleuelfuß	0,10—0,20	0,30
Pleuelfußbreite	20,95—21,00	———
Kurbelzapfenbreite	21,10—21,15	———
Pleuelfußspiel	0,032—0,056	0,080
Außendurchmesser des Kurbelzapfens	33,976—34,000	———
Kurbelwellenlagerstellenspiel	0,020—0,044	0,080
Außendurchmesser der Kurbelwellenlagerstelle	31,976—32,000	———
Kurbelwellenaxialspiel	0,04—0,09	———
Breite des Kurbelwellen-Lagerzapfens	24,00—24,05	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzungs-verhältnis	1,898 (75/43 x 37/34)	———
Öldruck (bei 60°C)	Über 300 kPa (3,0 kg/cm²) Unter 600 kPa (6,0 kg/cm²) bei 3 000 UpM	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Kupplungshebels	10—15	———
Kupplungsrückstell-Schraube	½—¼Umdrehungen heraus	———
Reiblamellenstärke	2,65—2,95	2,35
Stahllamellenverzug	———	0,10
Freie Länge der Kupplungs-feder	———	69,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Gangabstufung)

GEGENSTAND		STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		1,744 (75/43)			———
Enduntersetzung	E-03,33	3,200 (48/15)			———
	Sonstige	3,133 (47/15)			———
Gangabstufung	1. Gang	3,083 (37/12)			———
	2. Gang	2,062 (33/16)			———
	3. Gang	1,647 (28/17)			———
	4. Gang	1,400 (28/20)			———
	5. Gang	1,227 (27/22)			———
	6. Gang	1,095 (23/21)			———
Abstand Schaltgabel/Laufrille		Nr.1, Nr.2 & Nr.3	0,1—0,3		0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Nr.1 & Nr.3	4,8—4,9		———
		Nr.2	5,0—5,1		———
Schaltgabelstärke		Nr.1 & Nr.3	4,6—4,7		———
		Nr.2	4,8—4,9		———
Antriebskette		Type	RK50MFOZ1		———
		Glieder	E-03,33	112 Glieder	———
			Sonstige	110 Glieder	———
		Länge über 20 Abstände	———		319,4
Kettendurchhang		25—35			———
Schalthebelhöhe		35			———

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-03	E-28	E-33
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←	←
Bohrung	32 mm	←	←
Kenn-Nr.	26E1	←	26E5
Leerlaufdrehzahl	1 200±100 UpM	←	←
Schwimmerhöhe	17±1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	←	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←	←
Düsennadel (J.N.)	N1QA	←	N76L
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG	←	←
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←
Spiel des Ghoke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-04,25,34	E-17,22,24	E-02
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←	←
Bohrung	32 mm	←	←
Kenn-Nr.	26E0	26E3	26E7
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	←	←
Schwimmerhöhe	17 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	←	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-7/8 Umdrehungen heraus	←	←
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-22 (Typ U)	E-18
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←
Bohrung	32 mm	←
Kenn-Nr.	26E4	26E2
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	1 200 $^{+100}_{-50}$ UpM
Schwimmerhöhe	17 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	#100 (Nr.1 & 4), #102 (Nr.2 & 3)
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	N76L
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	#150	←
Ventilsitz (V.S.)	2,4 mm	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-7/8 Umdrehungen heraus	2-1/8 Umdrehungen heraus
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND			SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt			4° vor OT unter 1 500 UpM		E-03,18,33,39
			13° vor OT unter 1 500 UpM		Sonstige
Zündfolge			1·2·4·3		
Zündkerze			Typ	NGK: CR9EK ND: U27ETR	
			Elektroden-abstand	0,6—0,7	
Funkenleistung			Über 8 bei 1 atü		
Widerstand der Signalerreger-spule			Ca. 135—200 Ω		Bereich: (x 100 Ω)
Widerstand der Zündspule			Primär	Pluspol—Minuspol Ca. 2—4 Ω	Bereich: (x 1 Ω)
			Sekundär	Kerzenstecker—Kerzenstecker Ca. 30 40 kΩ	Bereich: (x 1 kΩ)
Lichtmaschine			Außendurchmesser des Schleifrings	Verschleißgrenze: 14,0	ND
			Bürstenläge	Verschleißgrenze: 4,5	
Regelspannung			Über 13,5 V bei 5 000 UpM		
Widerstand des Anlasserrelais			3—5 Ω		
Batterie	Typenbezeichnung		YTX9-BS		
	Kapazität		12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte		1,320 bei 20°C		
Sicherung	Scheinwerfer	HI	15 A		
		LO	15 A		
	Blinklicht		15 A		
	Zündung		10 A		
	Rück-/Bremslicht		10 A		
	Hauptsicherung		30 A		

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03,28,33	Sonstige
Scheinwerfer	HI	60	←
	LO	55	←
Standlicht			4
Rück-/Bremslicht		5/21	←
Blinklicht		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		0,84	←
Tachometerbeleuchtung		0,84	←

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-03,28,33	Sonstige
Blinkeranzeigelämpchen	3,4	←
Fernlichtanzeigelämpchen	1,7	←
Leerlaufanzeigelämpchen	3	←
Öldruckanzeigelämpchen	3,4	←
Kennzeichenbeleuchtung	5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Hinterbremspedalhöhe	45			———
Bremsscheibenstärke	Vorne	4,5±0,2		4,0
	Hinten	5,0±0,2		4,5
Bremsscheibenschlage (vorne u. hinten)	———			0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	14,000—14,043		———
	Hinten	12,700—12,743		———
Duchmesser des Hauptbrems-zylinderkolbens	Vorne	13,957—13,984		———
	Hinten	12,657—12,684		———
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	25,400—25,450		———
	Hinten	38,180—38,256		———
Durchmesser des Brems-sattelkolbens	Vorne	25,335—25,368		———
	Hinten	38,098—38,148		———
Radfelgenschlag (vorne u. hinten)	Axial	———		2,0
	Raidal	———		2,0
Radachsschlag	Vorne	———		0,25
	Hinten	———		0,25
Felgengröße	Vorne	J17×MT3,00		———
	Hinten	J17×MT4,50		———
Reifengröße	Vorne	E-03,28,33	110/70-17 54H	———
		Sonstige	110/70 ZR17	———
	Hinten	E-03,28,33	150/70-17 69H	———
		Sonstige	150/70 ZR17	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———		1,6
	Hinten	———		2,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	130	———	
Länge der Teleskopgabelfeder (unbelastet)	———	281	
Gabelölstand	96	———	E-03,28,33
	97	———	Sonstige
Hinterradfederweg	121	———	
Schwingachsschlag	———	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	225	2,25	225	2,25
HINTEN	250	2,50	250	2,50

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftype	Benzin mit 85-95 Oktan oder höher nehmen. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		
Kraftstofftank einschließlich Reserve	19,0 L		
Reserve	4,5 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SF oder SG		
Motorölfüllmenge	Wechsel	3 300 ml	
	Filterwechsel	3 500 ml	
	Überholung	4 600 ml	
Teleskopgabelöl	Gabelöl #10		
Gabelölfüllmenge (je Holm)	522 ml		E-03,28,33
	521 ml		Sonstige
Bremsflüssigkeit	DOT 4		

VORWORT

Diese Kapitel beschreibt Technische Daten, und Wartungsdaten die sich von denen der GSF600W/SW ('98-MODELL) unterscheiden.

HINWEIS:
Einzelheiten, die in diesem Kapitel nicht beschrieben sind, siehe Kapitel 1 bis 11.

INHALT

TECHNISCHE DATEN 12- 1
GSF600W 12- 1
GSF600SW 12- 3
WARTUNGSDATEN 12- 5
GSF600W 12- 5
GSF600SW 12-13
HINTERE FEDERUNG (Ausgenommen für P-37) 12-21

TECHNISCHE DATEN

GSF600W

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 155 mm	Für Modelle E-17, 18, 22
	2 085 mm	Für andere Modelle
Gesamtbreite	745 mm	
Gesamthöhe	1 100 mm	
Radstand	1 430 mm	
Bodenfreiheit	125 mm	
Sitzhöhe	805 mm	
Leergewicht	198 kg	

MOTOR

Typ	4-Takt, luftgekühlt, DOHC
Anzahl der Zylinder	4
Bohrung	62,6 mm
Hub	48,7 mm
Hubraum	599 cm^3
Verdichtungsverhältnis	11,3 : 1
Vergaser	KEIHIN CVK32, vier
Luftfilter	Element aus Vlies
Anlasser	Elektrischer Anlasser
Schmiersystem	Naßsumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	1,744 (75/43)
Enduntersetzung	3,133 (47/15)
Gangabstufung, 1. Gang	3,083 (37/12)
2. Gang	2,062 (33/16)
3. Gang	1,647 (28/17)
4. Gang	1,400 (28/20)
5. Gang	1,227 (27/22)
6. Gang	1,095 (23/21)
Antriebskette	RK50MFOZ1, 110 Glieder

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft.
Hinterradaufhängung	Linksystem, ölgedämpft, Schraubenfeder, Federvorspannung 7fach einstellbar.
Lenkwinkel	35° (rechts & links)
Nachlaufwinkel	25° 10′
Nachlaufbetrag	100 mm
Wendekreis	2,8 m
Vorderbremse	Scheibenbremse links und rechts
Hinterbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	110/70-17 54H
Hinterreifengröße	150/70-17 69H
Teleskopgabelweg	130 mm
Hinterrad-Federweg	121 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (voll transistorbestückt)
Zündzeitpunkt	4° vor OT unter 1 500 UpM .... Für Modelle E-18
	13° vor OT unter 1 500 UpM .... Sonstige Modelle
Zündkerze	N.G.K.: CR9EK, NIPPONDENSO U27ETR
Batterie	12V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Hauptsicherung	30A
Sicherung	15/15/15/10/10A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 4W
Blinklicht	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	14V 0,84W x 2
Drehzahlmesserbeleuchtung	14V 0,84W x 2
Neutralanzeigelämpchen	12V 3W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 3,4W x 2
Öldruckanzeigelämpchen	12V 3,4W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich Reserve	19,0 L
Reserve	4,5 L
Motoröl, Ölwechsel	3 300 ml
mit Filterwechsel	3 500 ml
Überholung	4 600 ml
Teleskopgabelöl	521 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

GSF600SW
ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 155 mm ..... Für Modelle E-17, 18, 22
	2 085 mm ..... Für andere Modelle
Gesamtbreite	745 mm
Gesamthöhe	1 205 mm
Radstand	1 430 mm
Bodenfreiheit	125 mm
Sitzhöhe	805 mm
Leergewicht	205 kg ... E-33
	202 kg ... Für andere Modelle

MOTOR

Typ	4-Takt, luftgekühlt, DOHC
Anzahl der Zylinder	4
Bohrung	62,6 mm
Hub	48,7 mm
Hubraum	599 cm^3
Verdichtungsverhältnis	11,3 : 1
Vergaser	KEIHIN CVK32, vier
Luftfilter	Element aus Vlies
Anlasser	Elektrischer Anlasser
Schmiersystem	Naßsumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	1,744 (75/43)
Enduntersetzung	3,200 (48/15) ... E-03,33
	3,133 (47/15) ... Für andere Modelle
Gangabstufung, 1. Gang	3,083 (37/12)
2. Gang	2,062 (33/16)
3. Gang	1,647 (28/17)
4. Gang	1,400 (28/20)
5. Gang	1,227 (27/22)
6. Gang	1,095 (23/21)
Antriebskette	RK50MFOZ1, 112 Glieder ... E-03,33
	RK50MFOZ1, 110 Glieder ... Für andere Modelle

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft.
Hinterradaufhängung	Linksystem, ölgedämpft, Schraubenfeder, Federvorspannung 7fach einstellbar.
Lenkwinkel	35° (rechts & links)
Nachlaufwinkel	25° 10'
Nachlaufbetrag	100 mm
Wendekreis	2,8 m
Vorderbremse	Scheibenbremse links und rechts
Hinterbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	110/70-17 54H ... E-03,28,33 110/70 ZR17 ... Für andere Modelle
Hinterreifengröße	150/70-17 69H ... E-03,28,33 150/70 ZR17 ... Für andere Modelle
Teleskopgabelweg	130 mm
Hinterrad-Federweg	121 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (voll transistorbestückt)
Zündzeitpunkt	4° vor OT unter 1 500 UpM .... Für Modelle E-03,18,33 13° vor OT unter 1 500 UpM .... Sonstige Modelle
Zündkerze	N.G.K.: CR9EK, NIPPONDENSO: U27ETR
Batterie	12V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Hauptsicherung	30A
Sicherung	15/15/15/10/10A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 4W ... Außer für E-03,24,28,33
Blinklicht	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	14V 0,84W x 2
Drehzahlmesserbeleuchtung	14V 0,84W x 2
Neutralanzeigelämpchen	12V 3W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 3,4W × 2
Öldruckanzeigelämpchen	12V 3,4W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich Reserve	19,0 L
Reserve	4,5 L
Motoröl, Ölwechsel	3 300 ml
mit Filterwechsel	3 500 ml
Überholung	4 600 ml
Teleskopgabelöl	522 ml ... E-03,28,33 521 ml ... Für andere Modelle

Technische Änderungen vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

GSF600W

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	23		—
	AUS	20		—
Ventilhub	EIN	E-18	6,6	—
		Sonstige	7,8	—
	AUS	E-18	6,1	—
		Sonstige	7.3	—
Stößelspiel (bei kaltem Motor)	EIN	0,10—0,15		—
	AUS	0,18—0,23		—
Abstand Ventilführung/ Ventilschaft	EIN	0,020—0,047		—
	AUS	0,030—0,057		—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN u. AUS	—		0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN u. AUS	5,000—5,012		—
Außendurchmesser des Ventilschafts	EIN	4,965—4,980		—
	AUS	4,955—4,970		—
Ventilschaftschlag	EIN u. AUS	—		0,05
Ventiltellerstärke	EIN u. AUS	—		0,5
Länge des Ventilschaft-Endes	EIN u. AUS	—		2,5
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	0,9—1,1		—
Ventiltellerradialschlag	EIN u. AUS	—		0,03
Ventilfederhänge (unbelastet) (EIN u. AUS)	Innen	—		35,0
	Außen	—		38,4
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	Innen	5,6—6,6 kg bei 28 mm Länge		—
	Außen	12,8—15,0 kg bei 31,5 mm Länge		—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	E-18	32,38—32,42	32,08
		Sonstige	33,13—33,17	32,83
	AUS	E-18	32,10—32,14	31,80
		Sonstige	32,85—32,89	32,55
Nockenwellenlagerspiel	EIN u. AUS	0,032—0,066		0,150
Innendurchmesser des Nocken-wellenlagerstellenhalters	EIN u. AUS	22,012—22,025		—

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Außendurchmesser der Nockenwellenlagerstelle	EIN u. AUS	21,959—21,980	———
Nockenwellenschlag	EIN u. AUS	———	0,10
Steuerkettennietbolzen (bei Pfeil "3")	24. Bolzen		———
Innendurchmesser des Kipphebels	EIN u. AUS	12,000—12,018	———
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN u. AUS	11,973—11,984	———
Zylinderkopfverzug	———		0,20

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Kompressionsdruck	1 000—1 500 kPa (10—15 kg/cm²)			800 kPa (8 kg/cm²)
Kompressionsdruckunterschied	———			200 kPa (2 kg/cm²)
Abstand Kolben/Zylinder	0,040—0,050			0,120
Zylinderbohrung	62,600—62,615			62,690
Kolbendurchmesser	62,555—62,570 15 mm vom Kolbenhemdende.			62,480
Zylinderverzug	———			0,20
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring	R	Ca. 8,6	6,9
	2. Ring	R	Ca. 6,7	5,4
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring		0,1—0,3	0,7
	2. Ring		0,3—0,5	0,7
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		———	0,180
	2. Ring		———	0,150
Breite der Kolbenringnut	1. Ring		0,81—0,83	———
	2. Ring		1,01—1,03	———
	Ölabstreifring		2,01—2,03	———
Kolbenringstärke	1. Ring		0,77—0,79	———
	2. Ring		0,97—0,99	———
Kolbenauge	18,002—18,008			18,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	17,996—18,000			17,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelkopfts	18,010—18,018	18,040
Seitenspiel am Pleuelfuß	0,10—0,20	0,30
Pleuelfußbreite	20,95—21,00	———
Kurbelzapfenbreite	21,10—21,15	———
Pleuelfußspiel	0,032—0,056	0,080
Außendurchmesser des Kurbelzapfens	33,976—34,000	———
Kurbelwellenlagerstellenspiel	0,020—0,044	0,080
Außendurchmesser der Kurbelwellenlagerstelle	31,976—32,000	———
Kurbelwellenaxialspiel	0,04—0,09	———
Breite des Kurbelwellen-Lagerzapfens	24,00—24,05	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzungs-verhältnis	1,898 (75/43 x 37/34)	———
Öldruck (bei 60°C)	Über 300 kPa (3,0 kg/cm²) Unter 600 kPa (6,0 kg/cm²) bei 3 000 UpM	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Kupplungshebels	10—15	———
Kupplungsrückstell-Schraube	½—¼ Umdrehungen heraus	———
Reiblamellenstärke	2,65—2,95	2,35
Stahllamellenverzug	———	0,10
Freie Länge der Kupplungs-feder	———	69,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Gangabstufung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		1,744 (75/43)		———
Enduntersetzung		3,133 (47/15)		———
Gangabstufung	1. Gang	3,083 (37/12)		———
	2. Gang	2,062 (33/16)		———
	3. Gang	1,647 (28/17)		———
	4. Gang	1,400 (28/20)		———
	5. Gang	1,227 (27/22)		———
	6. Gang	1,095 (23/21)		———
Abstand Schaltgabel/Laufrille		Nr.1, Nr.2 & Nr.3	0,1—0,3	0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Nr.1 & Nr.3	4,8—4,9	———
		Nr.2	5,0—5,1	———
Schaltgabelstärke		Nr.1 & Nr.3	4,6—4,7	———
		Nr.2	4,8—4,9	———
Antriebskette		Type	RK50MFOZ1	———
		Glieder	110 Glieder	———
		Länge über 20 Abstände	———	319,4
Kettendurchhang		25—35		———
Schalthebelhöhe		35		———

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-04, 25, 34	E-17, 22	E-02
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←	←
Bohrung	32 mm	←	←
Kenn-Nr.	26E0	26E3	26E7
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	←	←
Schwimmerhöhe	17 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	←	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-7/8 Umdrehungen heraus	←	←
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-22 (Typ U)	E-37	E-18
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←	←
Bohrung	32 mm	←	←
Kenn-Nr.	26E4	26E6	26E2
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	←	1 200 $^{+100}_{-50}$ UpM
Schwimmerhöhe	17 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	←	#100 (Nr.1 & 4), #102 (Nr.2 & 3)
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	←	N76L
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-⅞ Umdrehungen heraus	←	2-⅛ Umdrehungen heraus
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION			BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	4°vor OT unter 1 500 UpM			E-18
	13° vor OT unter 1 500 UpM			Sonstige
Zündfolge	1·2·4·3			
Zündkerze	Typ	NGK: CR9EK ND: U27ETR		
	Elektroden-abstand	0,6—0,7		
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü			
Widerstand der Signalerreger-spule	Ca. 135—200 Ω			Bereich: (x 100 Ω)
Widerstand der Zündspule	Primär	Pluspol—Minuspol Ca. 2—4 Ω		Bereich: (x 1 Ω)
	Sekundär	Kerzenstecker—Kerzenstecker Ca. 30—40 kΩ		Bereich: (x 1 kΩ)
Lichtmaschine	Außendurchmesser des Schleifrings		Verschleißgrenze: 14,0	ND
	Bürstenläge		Verschleißgrenze: 4,5	
Regelspannung	Über 13,5 V bei 5 000 UpM			
Widerstand des Anlasserrelais	3—5 Ω			

GEGENSTAND			SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Batterie	Typenbezeichnung		YTX9-BS	
	Kapazität		12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.	
	Säuredichte		1,320 bei 20°C	
Sicherung	Scheinwerfer	HI	15 A	
		LO	15 A	
	Blinklicht		15 A	
	Zündung		10 A	
	Rück-/Bremslicht		10 A	
	Hauptsicherung		30 A	

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	HI	60
	LO	55
Standlicht		4
Rück-/Bremslicht		5/21
Blinklicht		21
Drehzahlmesserbeleuchtung		0,84
Tachometerbeleuchtung		0,84
Blinkeranzeigelämpchen		3,4
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7
Leerlaufanzeigelämpchen		3
Öldruckanzeigelämpchen		3,4
Kennzeichenbeleuchtung		5

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Hinterbremspedalhöhe	45		—
Bremsscheibenstärke	Vorne	4,5±0,2	4,0
	Hinten	5,0±0,2	4,5
Bremsscheibenschlage (vorne u. hinten)	—		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	14,000–14,043	—
	Hinten	12,700–12,743	—
Duchmesser des Hauptbrems-zylinderkolbens	Vorne	13,957–13,984	—
	Hinten	12,657–12,684	—
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	25,400–25,450	—
	Hinten	38,180–38,256	—

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Durchmesser des Bremssattelkolbens	Vorne	25,335–25,368	———
	Hinten	38,098–38,148	———
Radfelgenschlag (vorne u. hinten)	Axial	———	2,0
	Raidal	———	2,0
Radachsschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten	———	0,25
Felgengröße	Vorne	J17 × MT3,00	———
	Hinten	J17 × MT4,50	———
Reifengröße	Vorne	110/70-17 54H	———
	Hinten	150/70-17 69H	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———	1,6
	Hinten	———	2,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	130	———	
Länge der Teleskopgabelfeder (unbelastet)	———	281	
Gabelölstand	97	———	
Hinterradfederweg	121	———	
Schwingachsschlag	———	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	225	2,25	225	2,25
HINTEN	250	2,50	250	2,50

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftype	Benzin mit 85-95 Oktan oder höher nehmen. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		
Kraftstofftank einschließlich Reserve	19,0 L		
Reserve	4,5 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SF oder SG		
Motorölfüllmenge	Wechsel	3 300 ml	
	Filterwechsel	3 500 ml	
	Überholung	4 600 ml	
Teleskopgabelöl	Gabelöl #10		
Gabelölfüllmenge (je Holm)	521 ml		
Bremsflüssigkeit	DOT 4		

GSF600SW

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	23		———
	AUS	20		———
Ventilhub	EIN	E-18	6,6	———
		Sonstige	7,8	———
	AUS	E-18	6,1	———
		Sonstige	7.3	———
Stößelspiel (bei kaltem Motor)	EIN	0,10—0,15		———
	AUS	0,18—0,23		———
Abstand Ventilführung/ Ventilschaft	EIN	0,020—0,047		———
	AUS	0,030—0,057		———
Verbiegung des Ventilschafts	EIN u. AUS	———		0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN u. AUS	5,000—5,012		———
Außendurchmesser des Ventilschafts	EIN	4,965—4,980		———
	AUS	4,955—4,970		———
Ventilschaftschlag	EIN u. AUS	———		0,05
Ventiltellerstärke	EIN u. AUS	———		0,5
Länge des Ventilschaft-Endes	EIN u. AUS	———		2,5
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	0,9—1,1		———
Ventiltellerradialschlag	EIN u. AUS	———		0,03
Ventilfederhänge (unbelastet) (EIN u. AUS)	Innen	———		35,0
	Außen	———		38,4
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	Innen	5,6—6,6 kg bei 28 mm Länge		———
	Außen	12,8—15,0 kg bei 31,5 mm Länge		———

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	E-18	32,38—32,42	32,08
		Sonstige	33,13—33,17	32,83
	AUS	E-18	32,10—32,14	31,80
		Sonstige	32,85—32,89	32,55
Nockenwellenlagerspiel	EIN u. AUS	0,032—0,066		0,150
Innendurchmesser des Nockenwellenlagerstellenhalters	EIN u. AUS	22,012—22,025		———

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Außendurchmesser der Nockenwellenlagerstelle	EIN u. AUS	21,959—21,980	———
Nockenwellenschlag	EIN u. AUS	———	0,10
Steuerkettennietbolzen (bei Pfeil "3")	24. Bolzen		———
Innendurchmesser des Kipphebels	EIN u. AUS	12,000—12,018	———
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN u. AUS	11,973—11,984	———
Zylinderkopfverzug	———		0,20

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Kompressionsdruck	1 000—1 500 kPa (10—15 kg/cm²)		800 kPa (8 kg/cm²)
Kompressionsdruckunterschied	———		200 kPa (2 kg/cm²)
Abstand Kolben/Zylinder	0,040—0,050		0,120
Zylinderbohrung	62,600—62,615		62,690
Kolbendurchmesser	62,555—62,570 15 mm vom Kolbenhemdende.		62,480
Zylinderverzug	———		0,20
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring	R	Ca. 8,6	6,9
	2. Ring	R	Ca. 6,7	5,4
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring		0,1—0,3	0,7
	2. Ring		0,3—0,5	0,7
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		———	0,180
	2. Ring		———	0,150
Breite der Kolbenringnut	1. Ring		0,81—0,83	———
	2. Ring		1,01—1,03	———
	Ölabstreifring		2,01—2,03	———
Kolbenringstärke	1. Ring		0,77—0,79	———
	2. Ring		0,97—0,99	———
Kolbenauge	18,002—18,008			18,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	17,996—18,000			17,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelkopfts	18,010—18,018	18,040
Seitenspiel am Pleuelfuß	0,10—0,20	0,30
Pleuelfußbreite	20,95—21,00	———
Kurbelzapfenbreite	21,10—21,15	———
Pleuelfußspiel	0,032—0,056	0,080
Außendurchmesser des Kurbelzapfens	33,976—34,000	———
Kurbelwellenlagerstellenspiel	0,020—0,044	0,080
Außendurchmesser der Kurbelwellenlagerstelle	31,976—32,000	———
Kurbelwellenaxialspiel	0,04—0,09	———
Breite des Kurbelwellen-Lagerzapfens	24,00—24,05	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzungs-verhältnis	1,898 (75/43 x 37/34)	———
Öldruck (bei 60°C)	Über 300 kPa (3,0 kg/cm²) Unter 600 kPa (6,0 kg/cm²) bei 3 000 UpM	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Kupplungshebels	10—15	———
Kupplungsrückstell-Schraube	½—¼Umdrehungen heraus	———
Reiblamellenstärke	2,65—2,95	2,35
Stahllamellenverzug	———	0,10
Freie Länge der Kupplungs-feder	———	69,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Gangabstufung)

GEGENSTAND		STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		1,744 (75/43)			———
Enduntersetzung	E-03,33	3,200 (48/15)			———
	Sonstige	3,133 (47/15)			———
Gangabstufung	1. Gang	3,083 (37/12)			———
	2. Gang	2,062 (33/16)			———
	3. Gang	1,647 (28/17)			———
	4. Gang	1,400 (28/20)			———
	5. Gang	1,227 (27/22)			———
	6. Gang	1,095 (23/21)			———
Abstand Schaltgabel/Laufrille		Nr.1, Nr.2 & Nr.3	0,1—0,3		0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite		Nr.1 & Nr.3	4,8—4,9		———
		Nr.2	5,0—5,1		———
Schaltgabelstärke		Nr.1 & Nr.3	4,6—4,7		———
		Nr.2	4,8—4,9		———
Antriebskette		Type	RK50MFOZ1		———
		Glieder	E-03,33	112 Glieder	———
			Sonstige	110 Glieder	———
		Länge über 20 Abstände	———		319,4
Kettendurchhang		25—35			———
Schalthebelhöhe		35			———

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-03	E-28	E-33
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←	←
Bohrung	32 mm	←	←
Kenn-Nr.	26E1	←	26E5
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	←	←
Schwimmerhöhe	17 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	←	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←	←
Düsennadel (J.N.)	N1QA	←	N76L
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG	←	←
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←
Spiel des Ghoke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-04,25,34	E-17,22,24	E-02
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←	←
Bohrung	32 mm	←	←
Kenn-Nr.	26E0	26E3	26E7
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	←	←
Schwimmerhöhe	17 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	←	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-7/8 Umdrehungen heraus	←	←
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-22 (Typ U)	E-18
Vergasertype	KEIHIN CVK32	←
Bohrung	32 mm	←
Kenn-Nr.	26E4	26E2
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	1 200 $^{+100}_{-50}$ UpM
Schwimmerhöhe	17 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse (M.J.)	#98 (Nr.1 & 4), #100 (Nr.2 & 3)	#100 (Nr.1 & 4), #102 (Nr.2 & 3)
Hauptluftdüse (M.A.J.)	#90	←
Düsennadel (J.N.)	N1QJ	N76L
Leerlaufdüse (P.J.)	#35	←
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	#150	←
Ventilsitz (V.S.)	2,4 mm	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	1-7/8 Umdrehungen heraus	2-1/8 Umdrehungen heraus
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND			SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt			4° vor OT unter 1 500 UpM		E-03,18,33,39
			13° vor OT unter 1 500 UpM		Sonstige
Zündfolge			1·2·4·3		
Zündkerze			Typ	NGK: CR9EK ND: U27ETR	
			Elektroden-abstand	0,6—0,7	
Funkenleistung			Über 8 bei 1 atü		
Widerstand der Signalerreger-spule			Ca. 135—200 Ω		Bereich: (x 100 Ω)
Widerstand der Zündspule			Primär	Pluspol—Minuspol Ca. 2—4 Ω	Bereich: (x 1 Ω)
			Sekundär	Kerzenstecker—Kerzenstecker Ca. 30—40 kΩ	Bereich: (x 1 kΩ)
Lichtmaschine			Außendurchmesser des Schleifrings	Verschleißgrenze: 14,0	ND
			Bürstenläge	Verschleißgrenze: 4,5	
Regelspannung			Über 13,5 V bei 5 000 UpM		
Widerstand des Anlasserrelais			3—5 Ω		
Batterie	Typenbezeichnung		YTX9-BS		
	Kapazität		12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte		1,320 bei 20°C		
Sicherung	Scheinwerfer	HI	15 A		
		LO	15 A		
	Blinklicht		15 A		
	Zündung		10 A		
	Rück-/Bremslicht		10 A		
	Hauptsicherung		30 A		

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03,28,33	Sonstige
Scheinwerfer	HI	60	←
	LO	55	←
Standlicht			4
Rück-/Bremslicht		5/21	←
Blinklicht		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		0,84	←
Tachometerbeleuchtung		0,84	←

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-03,28,33	Sonstige
Blinkeranzeigelämpchen	3,4	←
Fernlichtanzeigelämpchen	1,7	←
Leerlaufanzeigelämpchen	3	←
Öldruckanzeigelämpchen	3,4	←
Kennzeichenbeleuchtung	5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Hinterbremspedalhöhe	45			———
Bremsscheibenstärke	Vorne	4,5±0,2		4,0
	Hinten	5,0±0,2		4,5
Bremsscheibenschlage (vorne u. hinten)	———			0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	14,000—14,043		———
	Hinten	12,700—12,743		———
Duchmesser des Hauptbrems-zylinderkolbens	Vorne	13,957—13,984		———
	Hinten	12,657—12,684		———
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	25,400—25,450		———
	Hinten	38,180—38,256		———
Durchmesser des Brems-sattelkolbens	Vorne	25,335—25,368		———
	Hinten	38,098—38,148		———
Radfelgenschlag (vorne u. hinten)	Axial	———		2,0
	Raidal	———		2,0
Radachsschlag	Vorne	———		0,25
	Hinten	———		0,25
Felgengröße	Vorne	J17 × MT3,00		———
	Hinten	J17 × MT4,50		———
Reifengröße	Vorne	E-03,28,33	110/70-17 54H	———
		Sonstige	110/70 ZR17	———
	Hinten	E-03,28,33	150/70-17 69H	———
		Sonstige	150/70 ZR17	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———		1,6
	Hinten	———		2,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	130	——	
Länge der Teleskopgabelfeder (unbelastet)	——	281	
Gabelölstand	96	——	E-03,28,33
	97	——	Sonstige
Hinterradfederweg	121	——	
Schwingachsschlag	——	0,3	

REIFENDRUCK

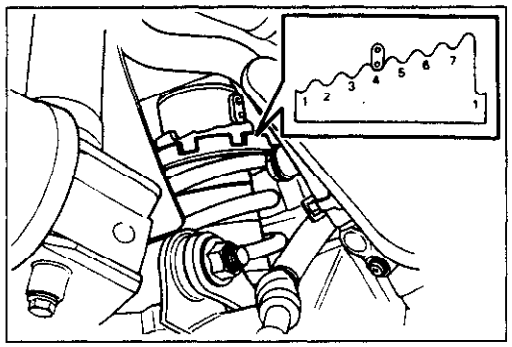
REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	225	2,25	225	2,25
HINTEN	250	2,50	250	2,50

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftype	Benzin mit 85-95 Oktan oder höher nehmen. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		
Kraftstofftank einschließlich Reserve	19,0 L		
Reserve	4,5 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SF oder SG		
Motorölfüllmenge	Wechsel	3 300 ml	
	Filterwechsel	3 500 ml	
	Überholung	4 600 ml	
Teleskopgabelöl	Gabelöl #10		
Gabelölfüllmenge (je Holm)	522 ml		E-03,28,33
	521 ml		Sonstige
Bremsflüssigkeit	DOT 4		

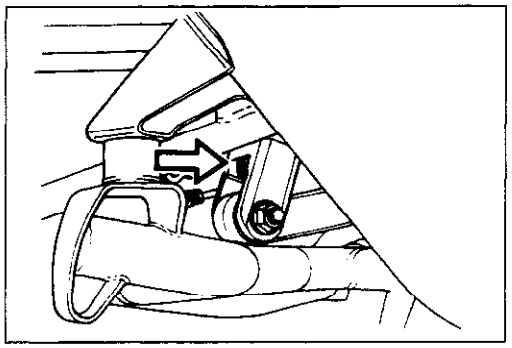
HINTERE FEDERUNG (Ausgenommen für P-37)

FEDERUNGSEINSTELLUNG



FEDER-VORSPANNUNGSEINSTELLUNG

Position "1" ergibt die weichste Federvorspannung.
Position "7" ergibt die härteste Federvorspannung.
(Standard-Position: "3") ... Für E-03, 28, 33
(Standard-Position: "4") ... Für andere



DÄMPFUNGSKRAFT-EINSTELLUNG

Position "1" ergibt die kleinste Dämpfungskraft.
Position "4" ergibt die größte Dämpfungskraft.
(Standard-Position: "1") ... Für E-03, 28, 33
(Standard-Position: "2") ... Für andere

Prepared by

SUZUKI MOTOR CORPORATION

5th Ed. August, 2003
1st Ed. March, 1995
Part No. 99500-35044-01G
Printed in Japan

SUZUKI MOTOR CORPORATION

Printed in Japan TK
S T V W X