SUZUKI

DR650R/S

WARTUNGSANLEITUNG

DR650S : FÜR KANADA
DR650R : FÜR SONSTIGE

99500-46022-01G
(独)

VORWORT

Die SUZUKI DR650R/S bietet höchste Leistung durch leichtgewichtiges Design, Viertaktmotor, Motor-Ausgleichgewichte, Kühlsystem und Schwingarm mit Gestänge.

Diese Wartungsanleitung richtet sich in erster Linie an Mechaniker, die mit Inspektion, Einstellung, Reparatur und Wartung von SUZUKI Motorrädern vertraut sind. Jedoch auch Auszubildende und Hobbymechaniker werden dieses Handbuch äußerst hilfreich finden.

Hauptgegenstand dieser Anleitung ist die in Standardausführung hergestellte DR650R/S. Jedoch können die in Ihrem Land vertriebenen DR650R/S-Maschinen geringfügig von der Standardausführung abweichen und zwar ggf. deshalb, weil einige kleinere Veränderungen (die in den meisten Fällen hinsichtlich Wartung folgenlos sind) erforderlich waren, um den gesetzlichen Vorschriften in Ihrem Land zu entsprechen.

Diese Anleitung befindet sich auf dem zum Zeitpunkt der Herausgabe aktuellsten Informationsstand. Nachträgliche Modifikationen und Veränderungen werden Jedem SUZUKI Vertragshändler des jeweiligen Marktes mitgeteilt. Bitte wenden Sie sich ggf. an ihn bei Fragen nach den aktuellsten Informationen.

SUZUKI MOTOR CORPORATION

Motorcycle Service Department

GRUPPENVERZEICHNIS

ALLEGEMEINES	1
PERIODISCHE WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG	2
MOTOR	3
KRAFTSTOFF- UND SCHMIER-SYSTEM	4
ELEKTRISCHE ANLAGE	5
FAHRGESTELL	6
WARTUNGSINFORMATIONEN	7
DR650RP/SP (MODELL '93)	8
DR650RER/SER (MODELL '94)	9
DR650RES/SES (MODELL '95)	10

© COPYRIGHT SUZUKI MOTOR CORPORATION 1992

ANSICHT DER DR650RN/DR650SN



LINKE SEITE



RECHTE SEITE

*Abweichungen zwischen Abb. und dem Motorrad sind marktbedingt.

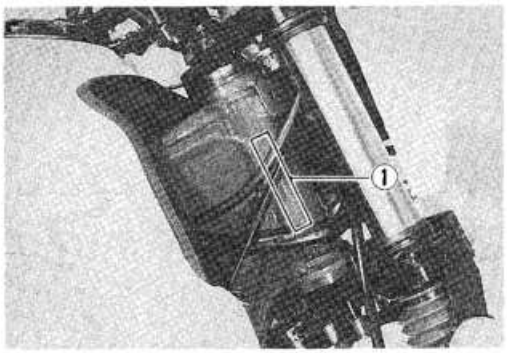
ALLEGEMEINES

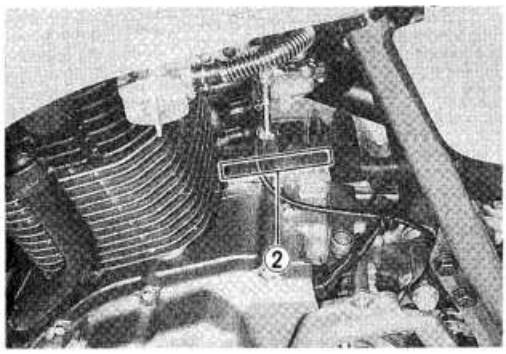
INHALT

LAGE DER SERIENNUMMERN 1-1
EMPFEHLUNGEN ZU KRAFTSTOFF UND ÖL 1-1
EINFAHREN 1-2
SPEZIALMATERIALIEN 1-3
VORSICHTMASSNAHMEN UND ALLGEMEINE ANWEISUNGEN 1-5
HINWEISSCHILDER 1-6
LÄNDER- ODER GEBIETSCODE 1-6
TECHNISCHE DATEN 1-7

LAGE DER SERIENNUMMERN

Die Fahrgestell- bzw Fahrzeugkennummer (V.I.N.) ① ist in das Lenkkopfrohr eingestanzt. Die Motorseriennummer ② befindet sich am Kurbelgehäuse. Diese Nummern sind insbesondere zum Anmelden der Maschine und zur Bestellung von Ersatzteilen erforderlich.





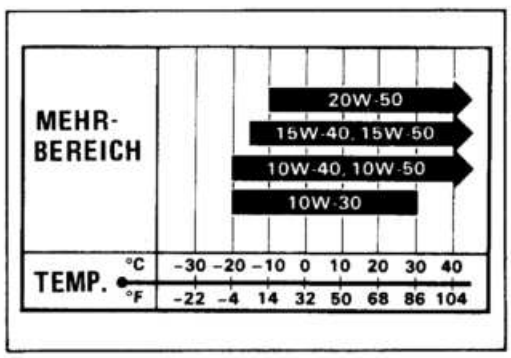
EMPFEHLUNGEN ZU KRAFTSTOFF UND ÖL

KRAFTSTOFF

Benzin mit 85 – 95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich die Verwendung von bleifreiem Benzin.

MOTORÖL

Motoröl der API-Norm SE oder SF der Viskositätsklasse SAE 10W-40 verwenden. Falls Motoröl SAE 10W-40 nicht erhältlich ist, die Ölviskosität anhand nebenstehender Tabelle wählen.



TELESKOPGABELÖL

Gabelöl # 10 verwenden.

99000-99044-10G: SUZUKI Gabelöl # 10

BREMSFLÜSSIGKEIT

Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

99000-23110: SUZUKI Bremsflüssigkeit

WARNUNG:

* **Da die Bremsanlage dieses Motorrads werksseitig mit einer Bremsflüssigkeit auf Glykolbasis gefüllt wurde, beim Nachfüllen keine andere Bremsflüssigkeit verwenden oder zumischen (z.B. auf Silikon- oder Petroleumbasis), weil dadurch beträchtlicher Schaden entsteht.**
* **Nie Bremsflüssigkeit aus alten, augebrochenen oder unversiegelten Behältern verwenden.**
* **Nie Bremsflüssigkeit wiederverwenden, die von der vorhergehenden Wartung übriggeblieben ist und lange Zeit gelagert wurde.**

EINFAHREN

Bei der Herstellung finden nur bestmögliche Materialien Verwendung und alle maschinell gefertigten Teile sind nach sehr hohen Qualitätsnormen verarbeitet. Dennoch ist ein EINFAHREN der beweglichen Teile erforderlich, bevor der Motor höchsten Belastungen ausgesetzt wird. Künftige Leistung und Zuverlässigkeit des Motors hängen von Pflege und Zurückhaltung während des Einfahrens ab. Grundsätzlich gilt:

- Folgende Höchstdrehzahlen beim Einfahren einhalten:

Die ersten 800 km: Unter 3 000 UPM

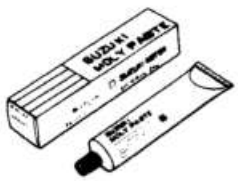
Bis zu 1 600 km: Unter 5 000 UPM

Über 1 600 km: Unter 7 500 UPM

- Nach einem Kilometerstand von 1 600 km kann das Motorrad in Vollgas betrieben werden. Nie jedoch 7 500 UPM überschreiten.

SPEZIALMATERIALIEN

Nachfolgend aufgehührte Materialien sind bei Wartungsarbeiten an diesem Motorrad erforderlich und sollten stets in Reichweite sein. Sie ergänzen solch übliche Materialien wie Reinigungsflüssigkeiten, Schmiermittel, Schmirgelleinen usw. Wie und wo sie Einsatz finden, wird in dieser Wartungsanleitung erläutert.

MATERIAL	TEIL	SEITE
 SUZUKI SUPER GREASE "A" 99000-25010	• Gasgriff • Tachowelle und -antrieb • Bremspedalwelle • Öldichtungen • O-Ring • Radlager vorne und hinten • Lenksäulenlager und Stahlkugeln • Stoßdämpferlager unten • Lager, Staubdichtungen und Abstandsstück am Dämpferhebel • Schwingenlager	2-2 2-2 2-2 3-35 3-46, 53 2-2, 6-2, 19 2-2, 6-14, 17 6-28, 33 6-28, 33 6-28, 33
 SUZUKI SILICONE GREASE 99000-25100	• Bremssattelachse	6-5, 10
 SUZUKI MOLY PASTE 99000-25140	• Ventilschäfte • Kolbenbolzen • Zapfen und Nocken der Nockenwelle • Kipphebelwellen • Dekompressionswelle • Zwischenwellen- und Antriebswellenräder	3-20 3-47 3-51 3-14 3-14 3-31
 SUZUKI BOND NO. 1207B 99000-31140	• Zylinderkopfhaube • Zündmagnetkabeltülle • Paßflächen der linken und rechten Kurbelgehäusehälfte • Leerlaufkabeltülle	2-4, 3-51 3-42 3-39 3-37
 THREAD LOCK "1342" 99000-32050	• Schrauben am Kurbelgehäuselagerhalter • Schraube an Schaltnockenanschlag • Schrauben und Muttern an Schaltnockenführung/ Klauenheber • Befestigungsschrauben der Motorölpumpe • Schrauben an Leerlaufschalterkabelschutz • Lufttilter-Befestigungsschrauben • Fußrastenschraube vorne • Schrauben an Teleskopgabeldämpferstange	3-34 3-38 3-39 3-42 3-37 6-12

MATERIAL	TEIL	SEITE
 THREAD LOCK SUPER "1333B" 99000-32020	• Kickstarterklauenführung/ Anschlag	3-28
 THREAD LOCK SUPER "1303" 99000-32030	• Auspufftopf-Befestigungsschrauben • Schaltarmanschlag • Nockenwellenradschrauben • Schraube an Ausgleicherkettenführung • 2. Antriebsrad • Luftfilter-Befestigungsschrauben	3-4 3-40 3-51 3-40 3-33
 THREAD LOCK SUPER "1305" 99000-32100	• Schraube für Zündmagnetrotor	3-42
 THREAD LOCK SUPER "1360" 99000-32130	• Bremsscheibenschraube	6-1, 19
 SUZUKI BRAKE FLUID 99000-23110 (0.5L)	• Vorder- und Hinterbremse	1-2, 2-13

VORSICHTSMASSNAHMEN UND ALLGEMEINE ANWEISUNGEN

Beim Zerlegen und Zusammenbauen des Motorrads stets folgende Punkte beachten.

□ Motor nicht in geschlossenen Räumen mit geringer oder keiner Belüftung laufen lassen.

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

ACHTUNG:
Sicherungsring nie wiederverwenden. Sicherungsring nach Abnahme von der Welle wegwerfen und neuen anbringen.
Beim Anbringen eines neuen Sicherungsrings darauf achten, den Spalt nur soweit auszudehnen, daß sich der Sicherungsring auf die Welle Schieben läßt.
Nach Anbringen eines Sicherungsrings stets prüfen, ob er auch ganz in der Nut und fest sitzt.

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

□ Wo angegeben, Spezialwerkzeug verwenden.

□ Vorgeschriebene Originaltaile und empfohlene Ölsorten verwenden.

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

□ Teile nach dem Wiederzusammenbau auf Sitz und Funktionsfähigkeit prüfen.

□ Benzin, das äußerst leicht entzündlich und hochexplosiv ist, mit größter Vorsicht behandeln.

Gelegentlich steht der Vermerk Warnung, Achtung oder Hinweis in dieser Anleitung und bedeutet folgendes:

WARNUNG ..... Betrifft die persönliche Sicherheit des Fahrers. Mißachtung der Information kann zu Verletzungen führen.

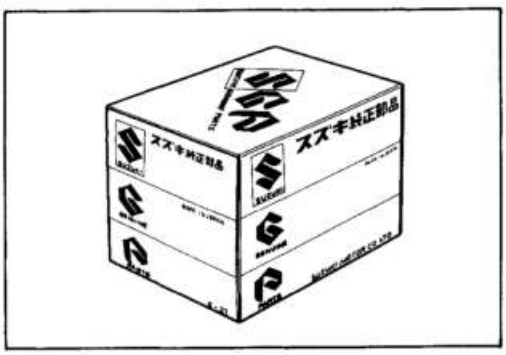
ACHTUNG ..... Diese Anweisungen machen auf besondere Wartungsarbeiten bzw. Vorkehrungen aufmerksam, die zum Schutz der Maschine zu befolgen sind.

HINWEIS ..... Hier stehen besondere Informationen zur Erleichterung der Wartung bzw. zur Erläuterung wichtiger Anweisungen.

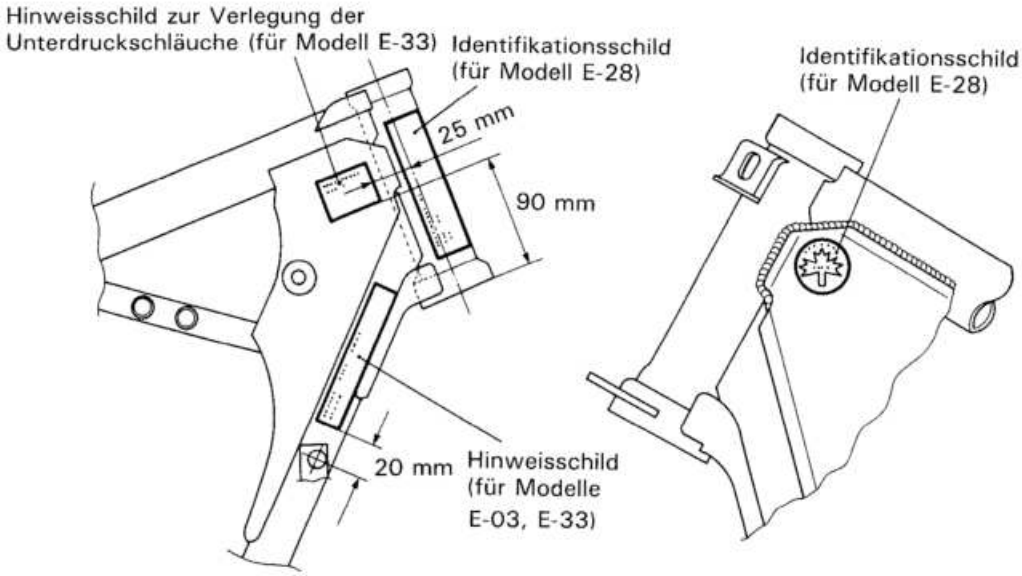
ERSATZTEILE

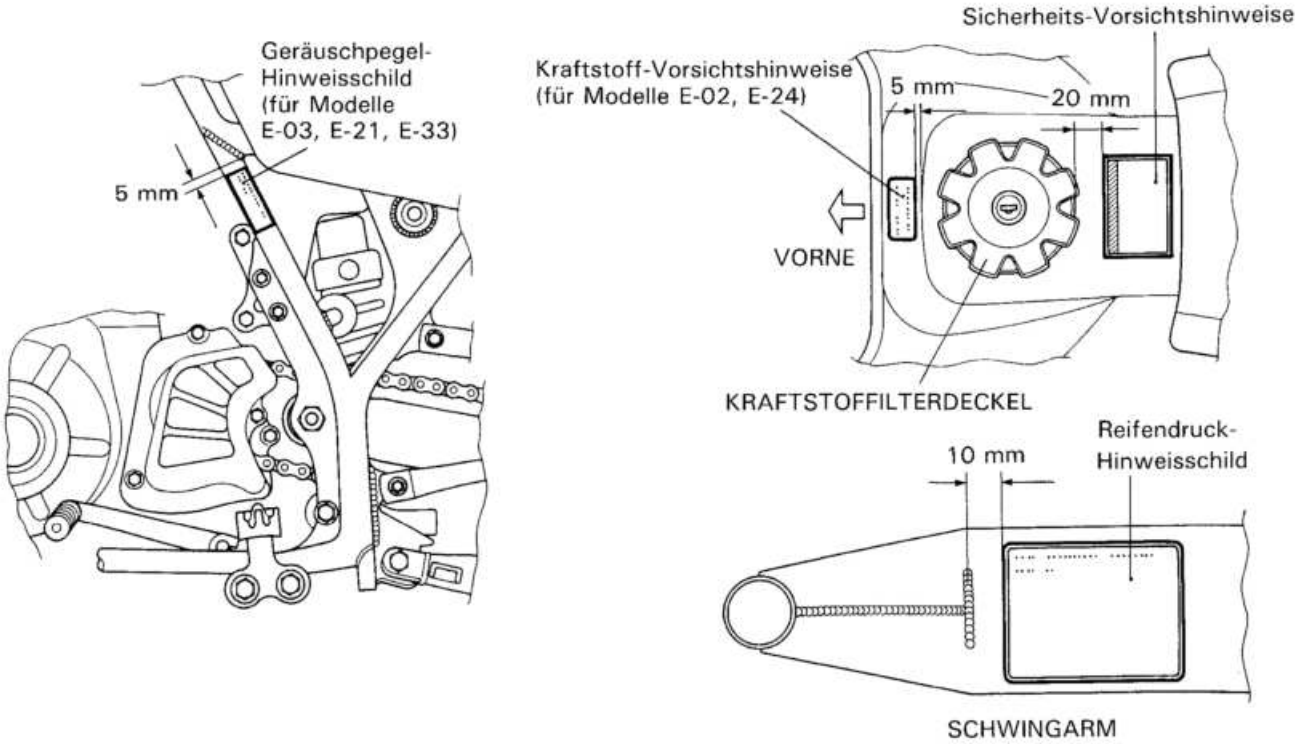
Beim Auswechseln von Teilen nur original SUZUKI Ersatzteile oder gleichwertige Teile verwenden. SUZUKI Originalteile sind hochwertige Teile, die speziell für SUZUKI Fahrzeuge entworfen und hergestellt werden.

ACHTUNG:
Die Verwendung von Ersatzteilen, die qualitativ nicht den SUZUKI Originalteilen entsprechen, kann zu Leistungseinbußen und Schäden führen.



HINWEISSCHILDER





LÄNDER- ODER GEBIETSCODE

E-02: Großbritannien
E-03: USA
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

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 395 mm (Für Schweden, die Schweiz und Deutschland) 2 305 mm (Für andere Länder)
Gesamtbreite	870 mm
Gesamthöhe	1 270 mm
Radstand	1 515 mm
Sitzhöhe	890 mm
Bodenfreiheit	260 mm
Leergewicht	154 kg

MOTOR

Typ	Viertaktmotor, luftgekühlt, OHC
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	95,0 mm
Hub	90,4 mm
Hubraum	640 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,7 : 1
Vergaser	MIKUNI BST40SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Naßsumpt

GETBIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	5-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 4 aufwärts
Primäruntersetzung	2,200 (66/30)
Enduntersetzung	2,625 (42/16)
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,625 (26/16)
3. Gang	1,263 (24/19)
4. Gang	1,000 (21/21)
5. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette	TAKASAGO RK520SO oder DAIDO D.I.D. 520VC-5,114 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI" (CDI)
Zündzeitpunkt	0° vor OT unter 2 200 UPM und 28° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK DPR9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EPR-U9
Batterie	12V 10,8 kC (3 AH)/ 10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlicht-maschine
Sicherung	20A (Haupt) 10A (Blinkleuchten) 10A (Scheinwerfer HI) 10A (Scheinwerfer LO)

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft
Hinterradaufhäungung	Schwingarm mit Gestänge, Schrauben-feder, gas-/ölge-dämpft, Federvorlast voll einstellbar
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Nachlaufwinkel	61°
Nachlaufbetrag	120 mm
Wendekreis	2,4 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	90/90-21 54S
Hinterreifengröße	120/90-17 64S

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve	17 L
Reserve	3,5 L
Motoröl, Ölwechsel	2 000 ml
Filterwechsel	2 150 ml
Motorüber-holung	2 600 ml
Teleskopgabelöl	536 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

PERIODISCHE WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG

INHALT

ZEITPLAN FÜR PERIODISCHE WARTUNG 2-1

TABELLE FÜR PERIODISCHE WARTUNG 2-1

SCHMIERSTELLEN 2-2

WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG 2-3

ZYLINDRKOPFSCHRAUBEN UND -MUTTERN, AUSPUFFROHRMUTTERN UND AUSPUFFTOPF-ANSCHLÜSSE 2-3

LUFTFILTEREINSATZ 2-5

VENTILSPIEL 2-6

DEKOMPRESSIONSHEBEL 2-7

ZÜNDKERZEN 2-7

KRAFTSTOFFLEITUNG 2-8

KRAFTSTOFFILTER 2-8

MOTORÖL UND ÖLFILTER 2-9

VERGASER 2-10

AUSGLEICHERKETTE 2-11

KUPPLUNG 2-12

ANTRIEBSKETTE 2-12

BREMSEN 2-14

REIFEN 2-16

LENKUNG 2-17

TELESKOPGABEL 2-17

HINTERRADAUFHÄNGUNG 2-17

FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN 2-18

ZEITPLAN FÜR PERIODISCHE WARTUNG

Folgende Tabelle gibt die empfohlenen Zeitabstände für alle erforderlichen periodischen Wartungsarbeiten an, um das Motorrad leistungsmäßig und wirtschaftlich in Bestzustand zu halten. Zeitabstände werden in Kilometern und Monaten angegeben.

HINWEIS:
Motorräder, die unter erschwerten Bedingungen eingesetzt sind, erfordern ggf. häufigere Wartung.

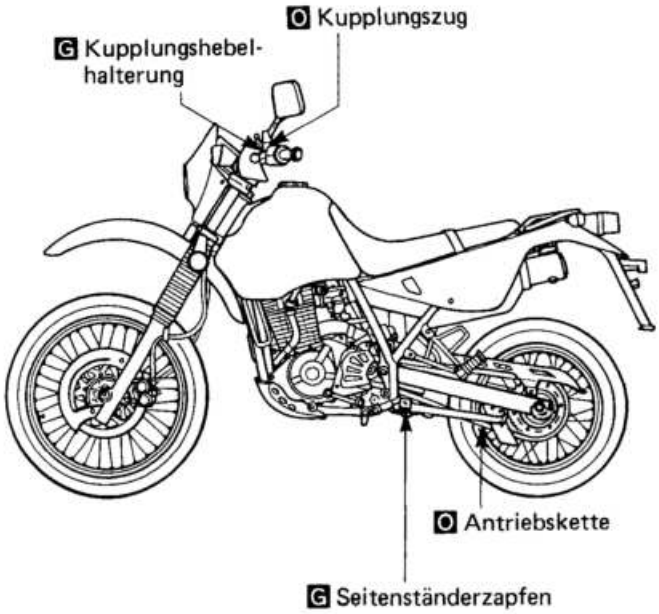
TABELLE FÜR PERIODISCHE WARTUNG

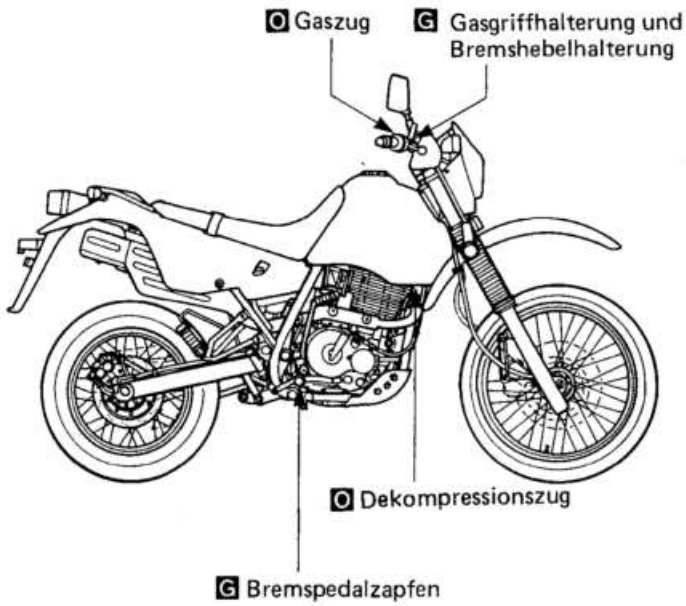
ZEITABSTAND: NACH KILOMETERN ODER MONATEN, WAS EBEN ZUERST KOMMT	km	1 000	6 000	12 000	18 000	24 000
	Monate	2	12	24	36	48
Zylinderkopfschrauben und -muttern, Auspuffrohmuttern und Auspufftopfanschlüsse		—	T	T	T	T
Luftfilterreinsatz		Alle 3 000 km reinigen.				
Dekompressionshebel		I	I	I	I	I
Ventilspiel		I	I	I	I	I
Zündkerzen		—	I	R	I	R
Kraftstoffleitung		I	I	I	I	I
		Alle vier Jahre erneuern.				
Kraftstoffilter		—	—	C	—	C
Motoröl		R	R	R	R	R
Motorölfilter		R	—	R	—	R
Vergaser-Leerlaufdrehzahl		I	I	I	I	I
Ausgleicherkette		I	I	I	I	I
Kupplung		I	I	I	I	I
Antriebskette		I	I	I	I	I
		Alle 1 000 km reinigen und schmieren.				
Bremsen		I	I	I	I	I
Bremsschläuche		I	I	I	I	I
		Alle vier Jahre erneuern.				
Bremsflüssigkeit		I	I	I	I	I
		Alle zwei Jahre wechseln.				
Reifen		—	I	I	I	I
Lenkung		I	—	I	—	I
Teleskopgabel		—	—	I	—	I
Hinterradaufhängung		—	—	I	—	I
Fahrgestellschrauben und -muttern		T	T	T	T	T

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

SCHMIERSTELLEN

Richtige Schmierung ist für reibungsloses Funktionieren und Langlebigkeit aller Verscheißteile wichtig. Die Hauptschmierstellen sind folgende.





O ..... Motoröl
G ..... Schmiere

HINWEIS:

* *Rostanfällige Teile nach Fahrten auf nassen Straßen oder im Regen mit Rostschutzspray einsprühen. Ist kein Spray verfügbar, Motoröl oder Schmiere nehmen.*
* *Vor dem Schmieren eines Teils Rost, Schmiere, Öl, Schmutz und Ruß entfernen.*

WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG

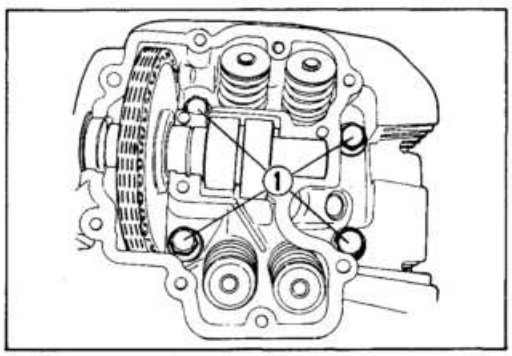
In diesem Abschnitt wird die Wartung für jeden Punkt der erforderlichen Periodischen Wartung beschrieben.

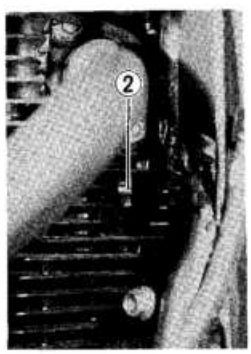
ZYLINDERKOPFSCHRAUBEN UND -MUTTERN, AUSPUFFROHRMUTTERN UND AUSPUFFTOPFANSCHLÜSSE

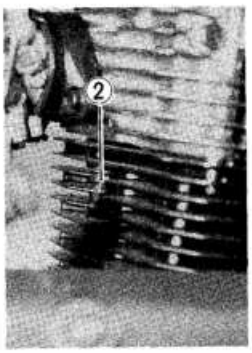
Erstmals alle 6 000 km (12 Monate) nachziehen.

ZYLINDERKOPF

- Rahmenverkleidung, Sitzbank und Kraftstofftank abnehmen.
- Zündkerzenkappen abnehmen.
- Dekompressionszug abnehmen.
- Obere Motorbefestigungsschrauben entfernen. (siehe Seite 3-3.)
- Zylinderkopfhaube abnehmen. (siehe Seit 3-6.)
- Bei kaltem Motor zuerst die vier Schrauben ① und die zwei Muttern ② lösen und dann mit Drehmomentschlüssel der Reihe nach kreuzweise im vorgeschriebenen Drehmoment wieder anziehen.

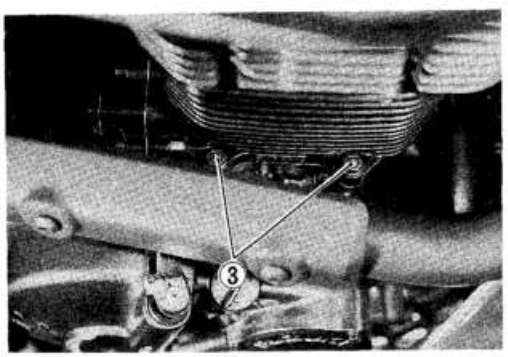






Drehmoment
①: 35 – 40 N·m (3,5 – 4,0 kg-m)
②: 23 – 27 N·m (2,3 – 2,7 kg-m)

- Zylinderkopfschrauben und -muttern festziehen, dann die zwei Zylinderfußmuttern ③ im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.



Drehmoment
③: 7 – 11 N·m (0,7 – 1,1 kg-m)

- Beim Anbringen der Zylinderkopfhaube SUZUKI BOND NO. 1207B auf Paßfläche auftragen. (siehe Seite 3-51.)

AUSPUFFROHR UND AUSPUFFTOPF

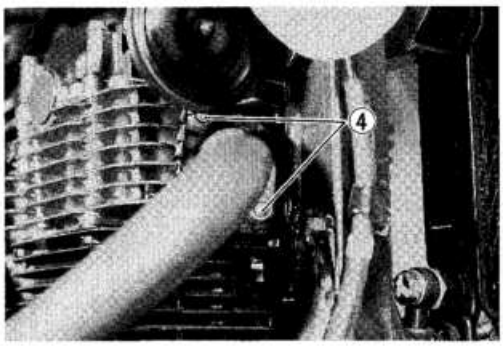
- Auspuffrohrmuttern ④, Auspufftopfanschlußschraube ⑤ und Auspufftopfbefestigungsschrauben ⑥ im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

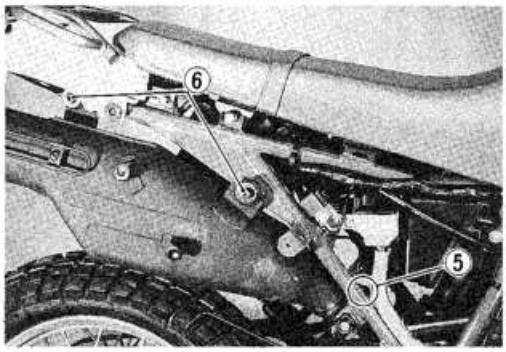
Drehmoment

④ : 23 – 28 N·m (2,3 – 2,8 kg-m)

⑤ : 23 – 28 N·m (2,3 – 2,8 kg-m)

⑥ : 23 – 28 N·m (2,3 – 2,8 kg-m)





LUFTFILTEREINSATZ

Alle 3 000 km reinigen.

Ist der Luftfilter mit Staub verstopft, erhöht sich der Einlaßwiderstand mit der Folge verminderter Motorleistung und erhöhten Kraftstoffverbrauchs.
Einsatz auf folgende Weise überprüfen und reinigen:

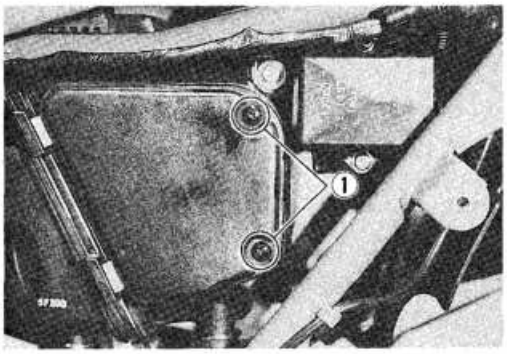
- Linke Rahmenverkleidung abnehmen.
- Muttern ① lösen und Luftfiltergehäusedeckel entfernen.
- Schraube ② lösen und Luftfiltereinsatz entfernen.
- Polyurethan-Schaumeinsatz ③ aus dem Luftfilterkasten ④ nehmen.
- Geeignete Wanne mit nicht entflammbarer Reinigungslösung füllen. Einsatz in Lösung tauchen und auswaschen.
- Nach dem Waschen Einsatz zwischen den Handflächen halten und Reinigungslösung ausdrücken.
- Einsatz in Motoröl tauchen und Öl herauspressen, bis der Einsatz nur noch leicht ölbenetzt ist.

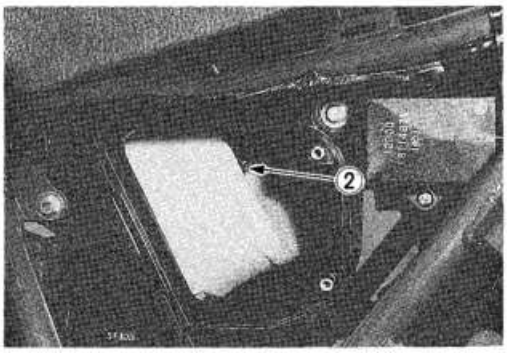
HINWEIS:
Einsatz nicht verdrehen oder auswringen, weil er dadurch reißen kann bzw. die einzelnen Zellen des Einstatzes beschädigt werden können.

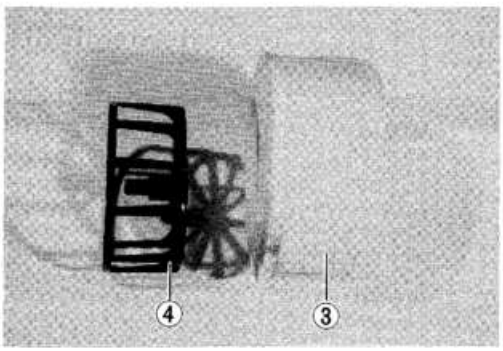
ACHTUNG:
Einsatz gründlich auf Risse, geplatzte Nähte usw. untersuchen. Bei Beschädigung Einsatz erneuern.

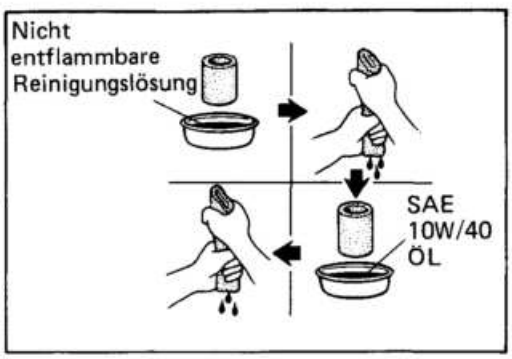
- Gereinigten bzw. neuen Filtereinsatz in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

ACHTUNG:
Bei Fahrten unter staubigen Bedingungen Luftfiltereinsatz häufiger reinigen. Der sicherste Weg zur Beschleunigung der Motorabnutzung besteht darin, den Motor ohne oder mit rissigem Einsatz zu betreiben. Luftfilter stets in Ordnung halten. Das Leben des Motors hängt weitgehend von diesem Teil ab!

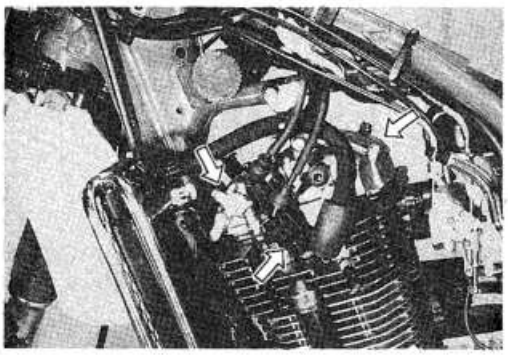








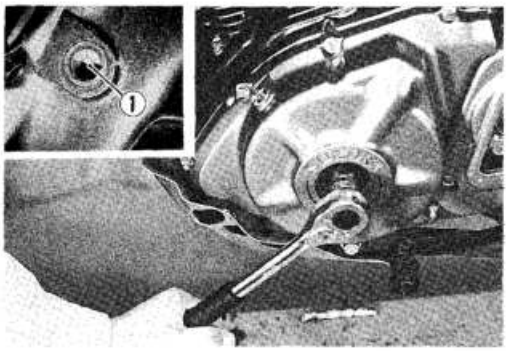
VENTILSPIEL



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

Zu großes Ventilspiel führt zu Ventilgeräuschen und zu kleines Ventilspiel zu einer Beschädigung des Ventils und verminderter Leistung. Spiel bei obigen Kilometerständen überprüfen und ggf. nach Vorschrift einstellen.

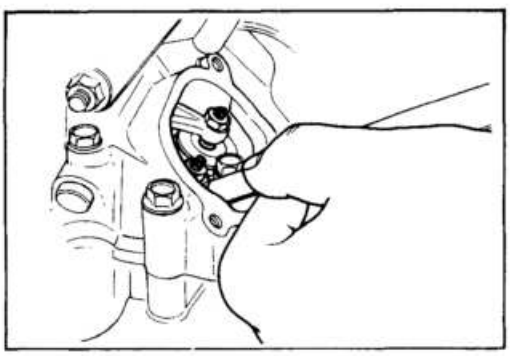
Ventilspiel (EIN und AUS): 0,08 – 0,13 mm



Ventilspiel wie folgt einstellen:

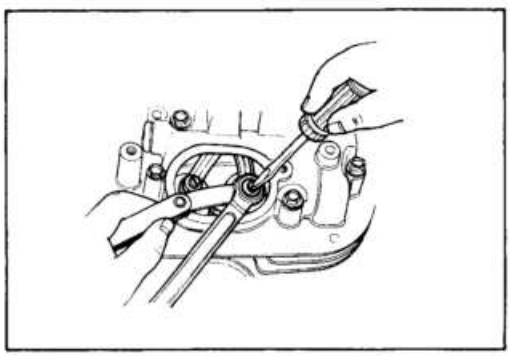
HINWEIS:
Ventilspiel bei kaltem Motor prüfen.
Einlaß- wie Auslaßventile prüfen und einstellen, wenn der Kolben am oberen Totpunkt (OT) im Kompressionstakt steht.

- Rahmenverkleidung, Sitzbank und Kraftstofftank abnehmen.
- Zündkerze und Ventilprüfkappen (Einlaß und Auslaß) entfernen.
- Ventileinstellprüfschraube und Zündmagnetgehäusedeckel abnehmen.
- Kurbelwelle mit Steckschlüssel im Gegenuhrzeigersinn drehen, um Kolben auf OT im Kompressionstakt zu bringen. (Kurbelwelle drehen, bis die "T"-Linie ① am Zündmagnetrotor auf die Mitte des Lochs am Zündmagnetdeckel ausgerichtet ist.)
- Fühlerlehre zwischen Ventilschaftende und Einstellschraube am Kipphebel schieben.



09900-20803: Fühlerlehre

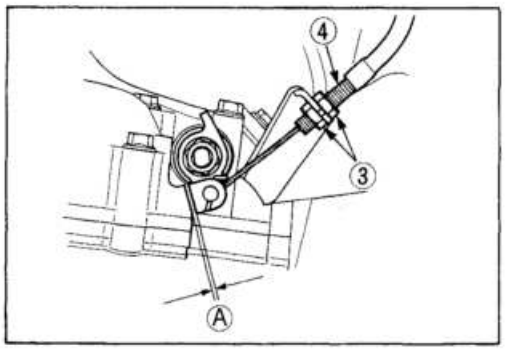
- Spiel bei falschem Abstand mit Schraubenzieher auf vorgeschriebenen Wert einstellen.
- Kontermutter nach der Einstellung fest anziehen.



ACHTUNG:
Ventilspiel rechts und links möglichst genau einstellen.

- Zündkerze, Ventilprüfkappen, Ventileinstellprüfschraube und Zündmagnetgehäusedeckel wieder anbringen.

DEKOMPRESSIONSHEBEL



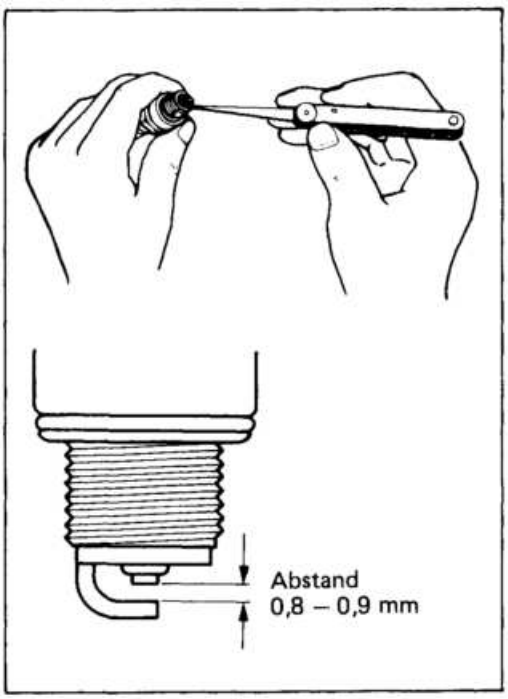
Erstmals nach 1 000 km (2 Monate) und alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen.

Eine inkorrekte Einstellung des Hebelspiels kann Startschwierigkeiten oder sogar einen Motorschaden verursachen. Das Hebelspiel überprüfen und nötigenfalls wie folgt einstellen:

- Nach dem Einstellen des Ventilspiels beide Kontermuttern ③ an der Zug-Einstellvorrichtung ④ lösen.
- Die Einstellvorrichtung ④ entsprechend drehen, bis das vorgeschriebene Hebelspiel Ⓐ erreicht ist, wie in der Abbildung gezeigt.
- Beide Kontermuttern ③ wieder festziehen.

Spiel Ⓐ des Dekompressionshebels: 1 – 2 mm

ZÜNDKERZEN



Alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen und Alle 12 000 km (24 Monate) erneueren.

Der Elektrodenabstand beträgt 0,8 – 0,9 mm. Er wird mit einer Fühlerlehre korrekt eingestellt.

Ölkohleablagerungen auf der Zündkerze mit spitzem Werkzeug entfernen. Ist die Elektrode stark abgenutzt oder verbrannt, Zündkerze erneuern. Zündkerze auch erneuern, wenn der Isolator gebrochen, das Gewinde beschädigt ist o.ä.

NGK DPR9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EPR-U9 als Standardzündkerze nehmen (siehe Tabelle). Der Wärmewert der Zündkerze sollte jedoch den Anforderungen von Geschwindigkeit, tatsächlicher Belastung, Kraftstoff usw. genügen. Bei erforderlicher Erneuerung der Zündkerzen empfielt sich die Wahl von Standardzündkerzen aus der Tabelle. Zündkerzen herausnehmen und Isolatoren überprüfen. Der Wärmewert stimmt, wenn alle Isolatoren hellbraun gefärbe sind. Sind sie rußgeschwärzt, Zündkerzen durch heiße Kerzen des Typs NGK DPR8EA-9 oder NIPPON DENSO X24EPR-U9 ersetzen.

HINWEIS:

Beim Prüfen der Zündkerzen zuerst darauf achten, daß der Kraftstofftank bleifreien Kraftstoff enthält. Kerzen erneuern, wenn sie nach einer Testfahrt verrußt oder weißgeglüht sind.

ACHTUNG:
Beim Erneuern einer Zündkerze auf Gewindegröße und -länge achten. Bei zu geringer Gewindelänge lagert sich Ölkohle am Kerzenlochgewinde ab, was zu einem Motorschaden führen kann.

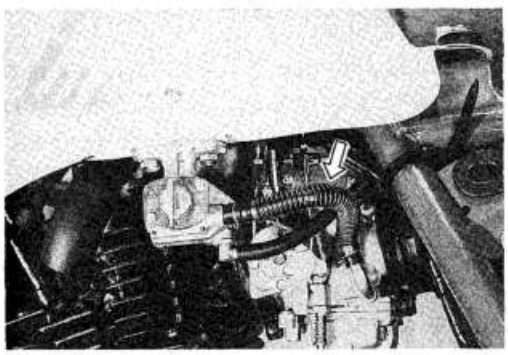
Zündkerze vom Typ "R"

NGK	NIPPON DENSO	BEMERKUNGEN
DPR8EA-9	X24EPR-U9	Standard zündkerze bei Neigung zu Feuchtigkeit durch diese heiße Kerze ersetzen.
DPR9EA-9	**X27EPR-U9**	**Standard**

HINWEIS:
Manche Modelle sind mit Zündkerzen vom Typ "R" ausgerüstet. Sie verfügen über einen Widerstand an der Mittelelektrode, der Funkstörungen verhindert.

KRAFTSTOFFLEITUNG

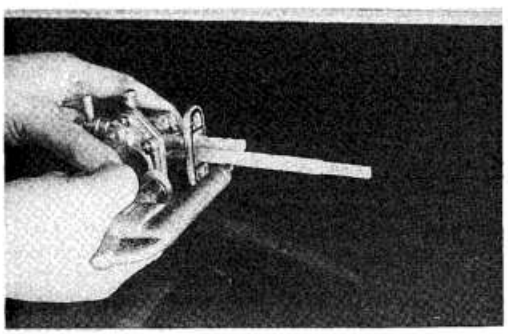
Erstmals nach 1 000 km (2 Monate) und alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen.
Alle vier Jahre erneuern.



KRAFTSTOFFILTER

Alle 12 000 km (24 Monate) reinigen.

Für den Ausbau sich auf Seite 4-1 beziehen.



MOTORÖL UND ÖLFILTER

[MOTORÖL]

Erstmals nach 1 000 km (2 Monate) und alle 6 000 km (12 Monate) erneuern (auswechseln).

[ÖLFILTER]

Erstmals nach 1 000 km (2 Monate) und alle 12 000 km (24 Monate) erneuern (auswechseln).

Öl bei warmem Motor wechseln. Ölfilter in obigen Zeitabständen bei Wechsel des Motoröls mit erneuern.

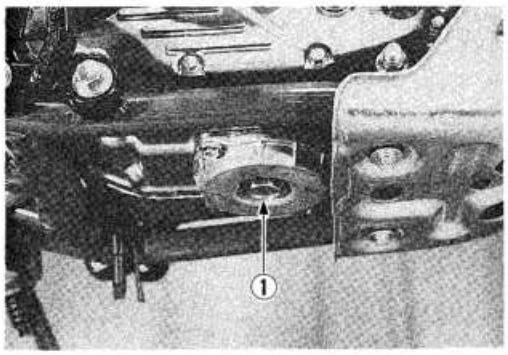
- Motor auf Wagenheber bzw. Holzblock senkrecht halten.
- Ölwanne unter den Motor stellen und Ablaßschraube ① und Öleinfüllverschluß ② zum Ablassen des Motoröls entfernen.
- Die drei Schrauben ③ lösen und Ölfilterdeckel abnehmen.
- Ölfilter ④ herausnehmen und neuen einsetzen.
- Ölfilterdeckel wieder aufsetzen und Schrauben ③ festziehen.

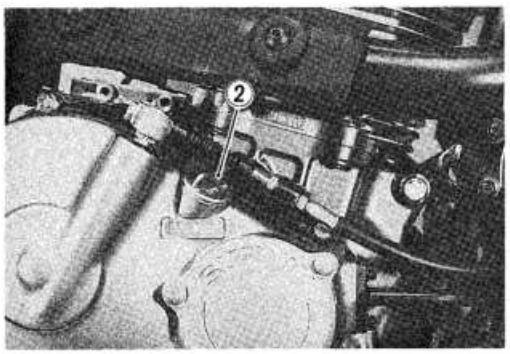
HINWEIS:
Vor Anbringen von Ölfilter und Filterdeckel prüfen, ob die Feder ⑤ und neue O-Ringe (⑥ und ⑦) richtig eingesetzt sind.

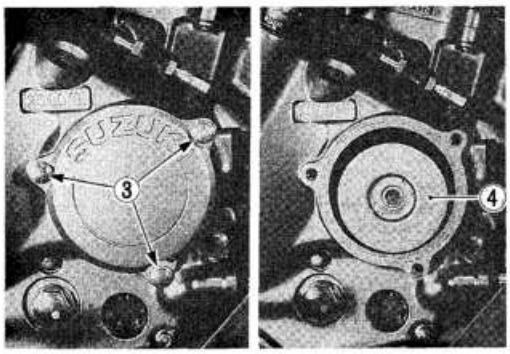
- Ölablaßschraube ① festziehen und durch Öleinfüllöffnung frisches Öl einfüllen. Der Motor faßt etwa 2 150 ml Öl.
  Öl der API-Norm SE oder SF mit einer Viskosität von SAE 10W/40 nehmen.
- Motor anlassen und einige Minuten im Leerlauf laufen lassen.
- Motor abstellen und etwa fünf Minuten warten, dann Ölstand am Sichtfenster ⑧ überprüfen. Liegt der Ölstand under der Marke "F", Öl bis zu dieser Pegelmarke nachfüllen.

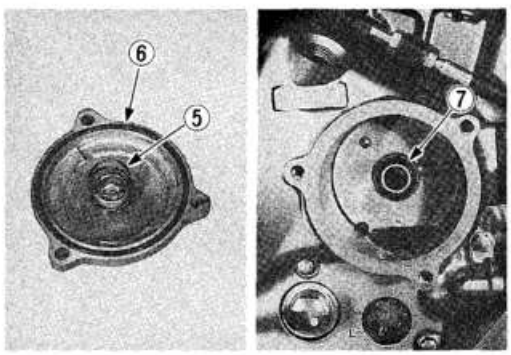
ERFORDERLICHE MOTORÖLMENGE

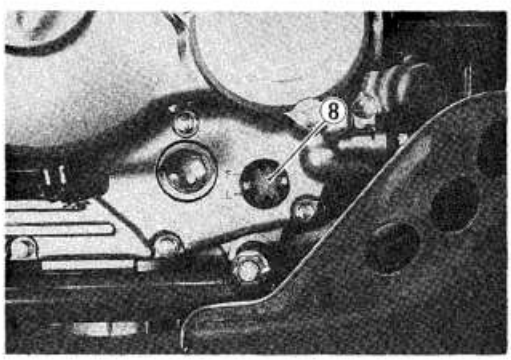
Ölwechsel : 2 000 ml
Filterwechsel : 2 150 ml
Motorüberholung : 2 600 ml









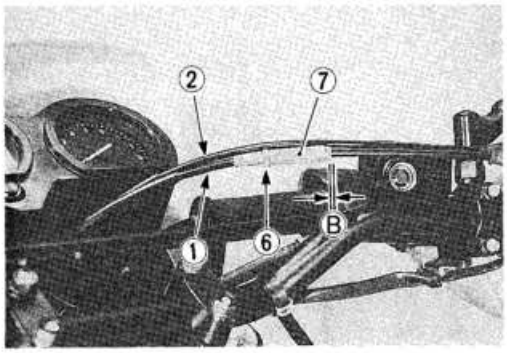


VERGASER

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

GASZUGSPIEL

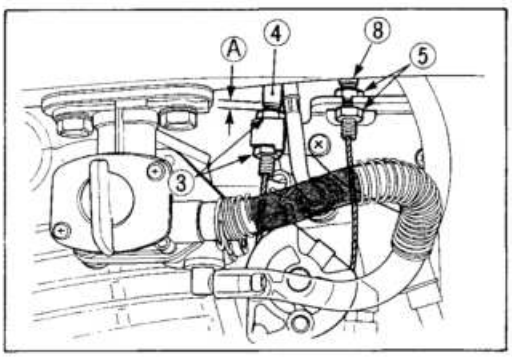
An diesem Motorrad kommt ein Doppel-Gaszugsystem zur Verwendung. Zug ① dient zum Gasgeben, während Zug ② die Rückstellung übernimmt. Um das Gaszugspiel einzustellen, muß zuerst der Rückstellzug und erst dann der eigentliche Gaszug eingestellt werden.



Einstellung des Rückstellzug-Spiels

Der Rückstellzug muß so eingestellt werden, daß die Gewindelänge Ⓐ 2—3 mm beträgt, wie in der Abbildung gezeigt. Wenn eine Einstellung erforderlich ist, die Gewindelänge wie folgt verändern:

- Die Kontermuttern ③ lösen.
- Die Einstellvorrichtung ④ entsprechend drehen, bis die Gewindelänge Ⓐ 2—3 mm beträgt.
- Die Kontermuttern ③ wieder gut festziehen.



Gaszugspiel

Der Gaszug muß so eingestellt werden, daß das Spiel Ⓑ 0,5—1,0 mm beträgt, wie in der Abbildung gezeigt. Wenn eine Einstellung erforderlich ist, diese wie folgt vornehmen:

- Den Lenker ganz nach links einschlagen.
- Die Kontermuttern (⑤ , ⑥) lösen.
- Die Einstellvorrichtung ⑦ drehen oder die Einstellvorrichtung ⑧ entsprechend verschieben, bis das Spiel Ⓑ 0,5—1,0 mm beträgt.
- Die Kontermuttern (⑤ , ⑥) wieder gut festziehen.

WARNUNG:

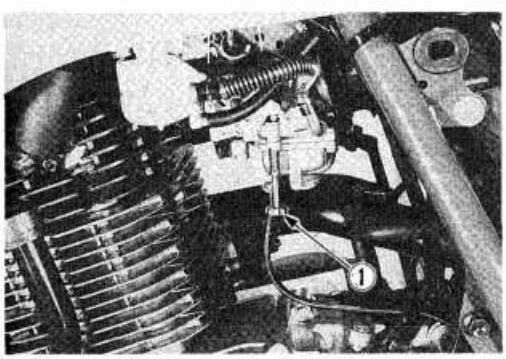
Nach erfolgter Einstellung überprüfen, ob ein Lenkausschlag die Leerlaufdrehzahl des Motors nicht erhöht und der Gasgriff leicht und von selbst zurückgeht.

LEERLAUFEINSTELLUNG

HINWEIS:

Diese Einstellung bei warmem Motor vornehmen.

- Drehzahlmesser anschließen.
- Motor anlassen und Drehzahl durch Drehen der Gasfeststellschraube ① irgendwo zwischen 1 400 und 1 600 UPM feststellen.
- Leerlaufluftschraube im Bereich 1/2 Drehung von der Standardeinstellung hinein- bzw. herausdrehen und bei höchstmöglicher Drehzahl feststellen.
- Nach dieser Einstellung Leerlaufdrehzahl erneut überprüfen und ggf. mit der Gasfeststellschraube zwischen 1 400 und 1 600 UPM einstellen.



Leerlaufdrehzahl:
1 500 ± 50 UPM ..... für die Schweiz
1 500 ± 100 UPM ..... für andere Länder

AUSGLEICHERKETTE

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

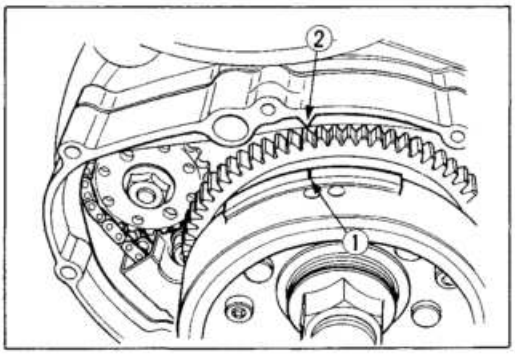
Ein von Hand eingestellter Spanner hält die Ausgleicherkette in der richtigen Spannung. Zur Vermeidung von Kettengeräuschen Spanner in obigen Abständen einstellen. Hierbei geht man wie folgt vor:

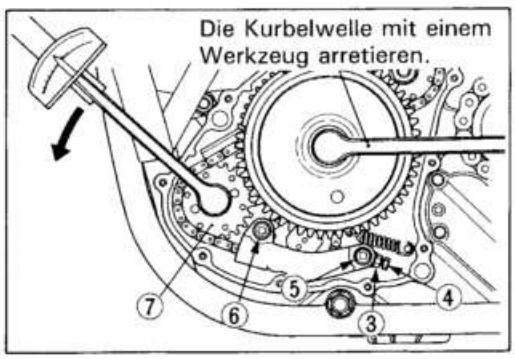
- Motorunterschutz und Schalthebel entfernen.
- Motoröl ablassen.
- Motorkettenradabdeckung und Zündmagnetgehäuse abnehmen. (siehe Seite 3-5.)
- Die Kurbelwelle mit Hilfe eines Ringschlüssels drehen, bis sich der Kolben im oberen Totpunkt des Kompressionshubs befindet.
- Die Kurbelwelle etwas weiterdrehen, bis die Mitte ① des Vorsprungs (Auslöserpol) am Magnetzünderrotor mit der Markierung ② am Kurbelgehäuse ausgerichtet ist.
- Die Kontermutter ③ und die Anschlagschraube ④ lösen, dann die Kettenspannerschrauben (⑤ , ⑥) ebenfalls lösen.
- Das vordere Antriebsritzel ⑦ mit einem Drehmomentschlüssel auf 10 N·m (1,0 kg-m) anziehen, wobei die Kurbelwelle mit einem geeigneten Werkzeug festzuhalten ist, wie in der Abbildung gezeigt.
  Hierbei wird durch die Federkraft der Kettenspanner angezogen und jegliches Kettenspiel beseitigt.
- Die Kettenspannerschrauben (⑤ , ⑥) mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Drehmoment: 15—20 N·m (1,5—2,0 kg-m)
(Schrauben ⑤ , ⑥)

HINWEIS:
Beim Anziehen der Kettenspannerschrauben ist zuerst Schraube ⑤ , dann ⑥ festzuziehen.

- Die Anshlagschraube ④ und die Kontermutter ③ festziehen.





HINWEIS:
Beim Einstellen des Ausgleicherkettenspanners Ölwechsel mit vornehmen.

ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit alte Dichtung an Zündmagnetgehäuse nicht wiederverwenden.

KUPPLUNG

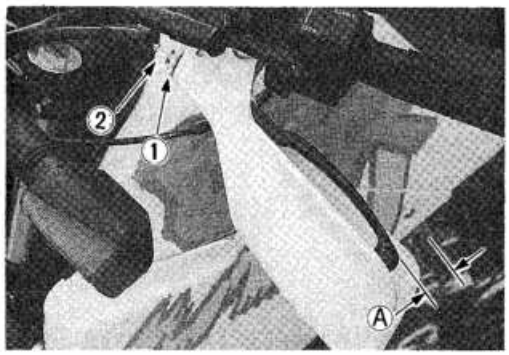
Erstmals nach 1 000 km (2 Monate) und alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen.

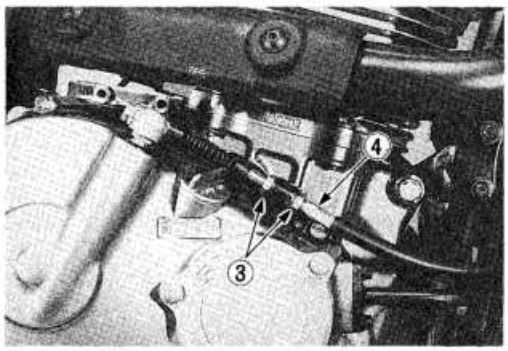
- Kontermutter ① lockern und Einsteller ② ganz hineindrehen.
- Kontermuttern ③ am Einsteller des Kupplungszugs lockern und Einsteller ④ des Kupplungszugs drehen, bis sich das vorgeschriebene Kupplungshebelspiel Ⓐ ergibt.

Kupplungshebelspiel Ⓐ : 10 – 15 mm

- Einsteller so halten und Kontermuttern (① und ③) anziehen.

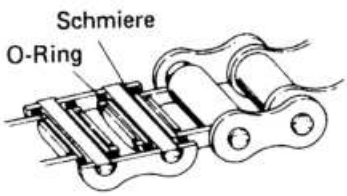
HINWEIS:
Feineinstellungen lassen sich nach Lockern der Kontermutter ① am Einsteller ② vornehmen. In den gleichen Abständen Kupplungszug mit Motoröl schmieren.





ANTRIEBSKETTE

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



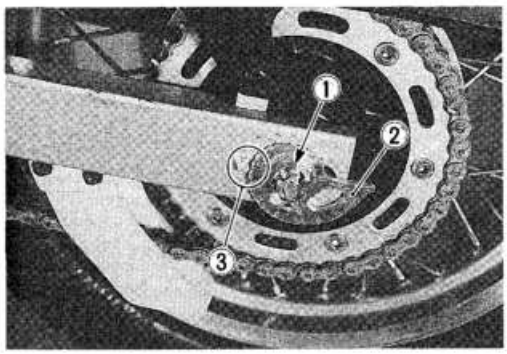
Antriebskette auf nachfolgend aufgeführte Mängel ansehen (Hinterrad anheben, Wagenheber oder Block unter den Motor setzen und Hinterrad bei Getriebe auf NEUTRAL langsam von Hand drehen).

* Lockere Nietbolzen
* Defekte Hülsen
* Trockene oder verrostete Glieder
* Geknickte oder verklemmte Glieder
* Übermäßiger Verschleiß
* Fehlende O-Ringe

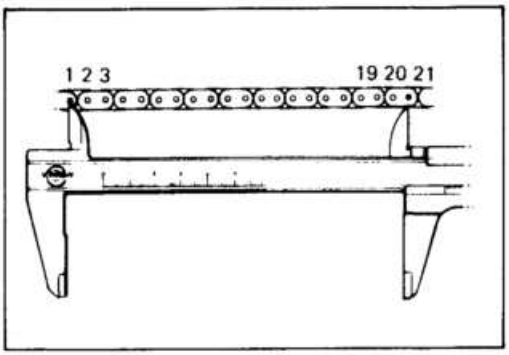
Antriebskette bei irgendwelchen Schäden erneuern.

ÜBERPRÜFEN

- Splint herausziehen. (für Kanada und USA).
- Achsmutter ① lockern.
- Antriebskette durch Drehen des rechten und linken Kettenspannstellers ② ganz spannen.
- 21 Nietbolzen (20 Abstände) auf der Kette abzählen und den Abstand zwischen dem ersten und letzten messen. Liegt der Abstand über folgender Verschleißgrenze, Kette erneuern.



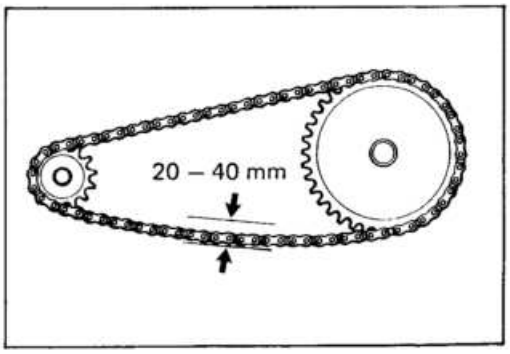
Verschleißgrenze: 319,4 mm



EINSTELLEN

- Um eine korrekte Einstellung zu gewährleisten, ist das Motorrad auf dem Seitenständer abzustellen.
- Beide Ketteneinsteller ② drehen, bis die Kette in der Mitte zwischen den Kettenrädern einen Durchhang von 20 – 40 mm hat. Die Marke ③ an beiden Ketteneinstellern muß in der gleichen Stellung sein, damit Vorder- und Hinterrad exakt ausgerichtet sind.
- Zur genauen Einstellung Motorrad auf Seitenständer stellen.

Antriebskettendurchhang: 20 – 40 mm



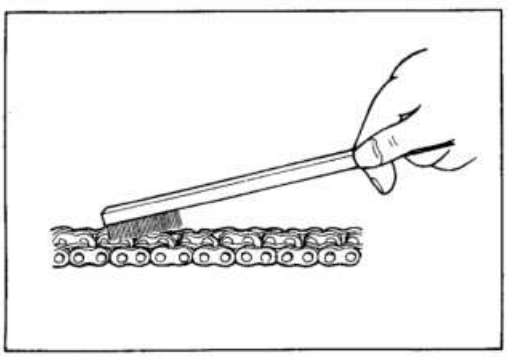
- Nach Einstellung der Antriebskette Achsmutter ① im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment: 50 – 80 N·m (5,0 – 8,0 kg-m)

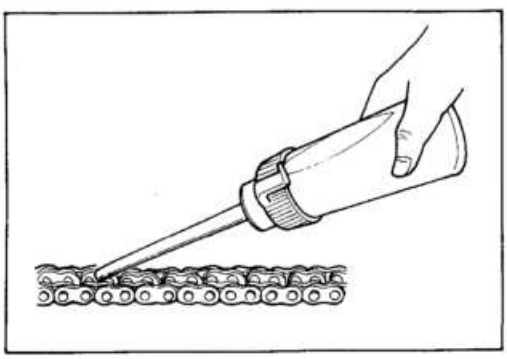
REINIGEN UND SCHMIEREN

- Kette mit Kerosin waschen. Neigt die Kette zu raschem Verrosten, Zeitabstände verkürzen.

ACHTUNG:
Nicht Trichlen, Benzin oder ähnliche Flüssigkeiten verwenden: Diese Flüssigkeiten sind für diese Kette zu stark lösend und können, was bedeutender ist, die O-Ringe (oder Dichtungen) beschädigen, die Schmiere zwischen Buchse und Nietbolzen halten. Hohe Lebensdauer rührt vom Vorhandensein von Schmiere in diesem Zwischenraum!



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



ACHTUNG:
Nicht irgendein Öl verwenden, das als "Kettenöl" vertrieben wird. Ein solches Öl kann die O-Ringe (oder Dichtungen) beschädigen.
Die Standardantriebskette ist DAIDO D.I.D. 520VC-5 oder TAKASAGO RK520SO. SUZUKI empfiehlt, bei Erneuerung diese Standardantriebskette zu nehmen.

BREMSEN

Erstmals nach 1 000 km (2 Monate) und alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen.
Leitungen alle 4 Jahre erneuern.
Bremsflüssigkeit alle 2 Jahre wechseln.

BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND

- Motorrad senkrecht halten und Lenker gerade ausrichten.
- Bremsflüssigkeitsstand durch Blick auf die obere (nur für Hinterbremse) und untere (Vorder- und Hinterbremse) Grenzmarke am Bremsflüssigkeitsbehälter überprüfen.
- Liegt der Pegel unter der unteren Grenzmarke, Bremsflüssigkeit folgender Spezifikation nachfüllen.

Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

99000-23110: SUZUKI BRAKE FLUID

WARNUNG:
Die Bremsanlage dieses Motorrads ist mit einer Bremsflüssigkeit auf Glykolbasis gefüllt. Nicht verschiedene Flüssigkeitssorten wie solche auf Silikon- oder Petroleumbasis verwenden bzw. zumischen. Keine Bremsflüssigkeit aus alten, angebrochenen oder unversiegelten Behältern nehmen. Nie Bremsflüssigkeit wiederverwenden, die von vorhergegangener Wartung übrigblieb und längere Zeit gelagert wurde.

WARNUNG:
Auslaufende Bremsflüssigkeit beeinträchtigt die Fahrsicherheit und greift lackierte Flächen sofort an.
Vor der Fahrt Bremsleitungen auf Risse und Leitungsverbindungen auf Undichtheit überprüfen.

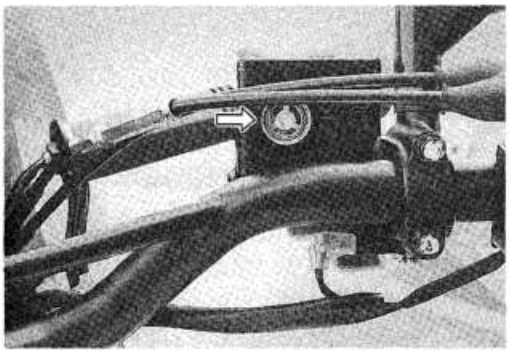
BREMSKLÖTZE

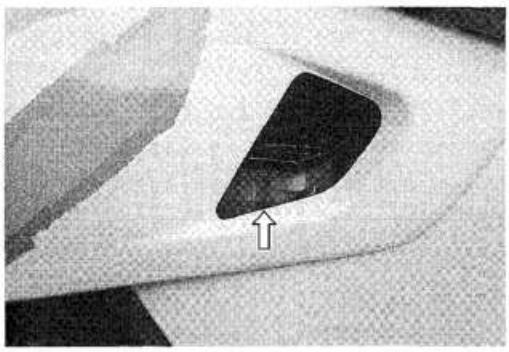
Der Verschleiß der Bremsklötze läßt sich durch Blick auf die Grenzmarkierung ① (Vorderbremse) und die Nut ② (Hinterbremse) am Bremsklotz feststellen. Liegt der Verschleiß über der Markierung, Bremsklötze erneuern. (siehe Seite 6-6 und 6-25.)

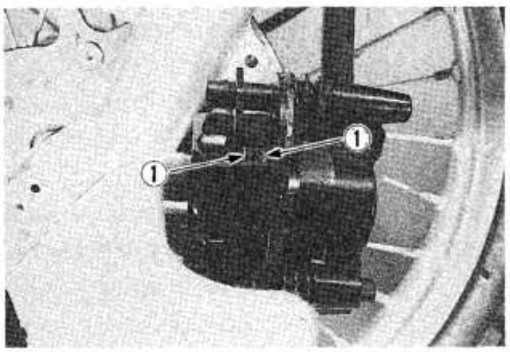
BREMSPEDALHÖHE

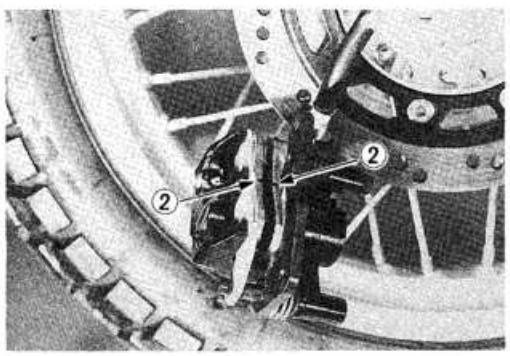
- Kontermutter ③ lockern und Bremsgestänge ④ drehen, bis das Bremspedal 5 mm unter Fußraste steht.
- Kontermutter ③ wieder anziehen, um das Bremsgestänge ④ in richtiger Stellung zu halten.

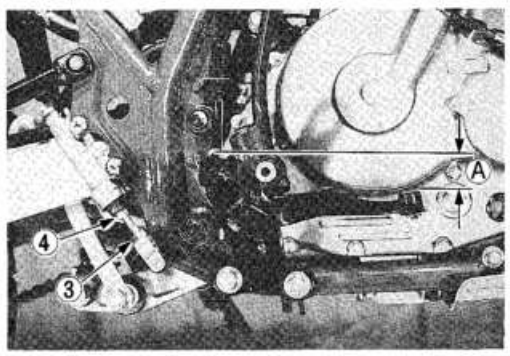
Bremspedalhöhe Ⓐ: 5 mm





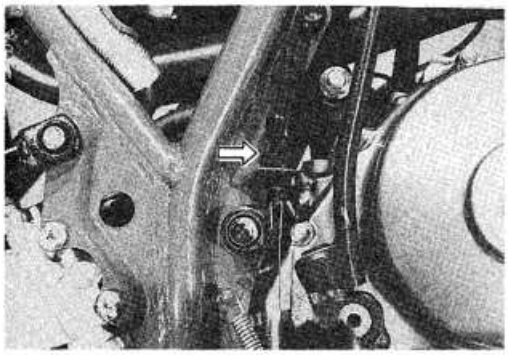






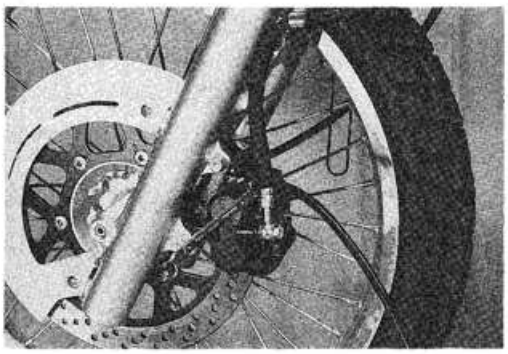
HINTERBREMSLICHTSCHALTER

Hinterbremslichtschalter so einstellen, daß das Bremslicht aufleuchtet, kurz bevor bei Drücken des Bremspedals die Bremsen ansprechen.



ENTLÜFTEN DER BREMSANLAGE

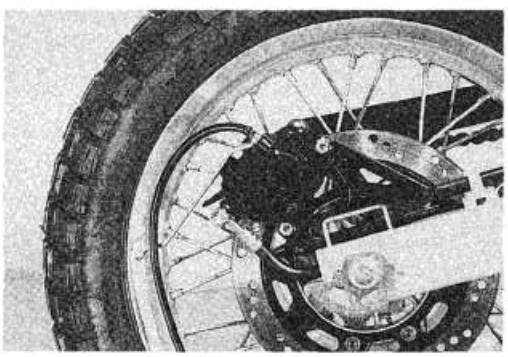
In der Bremsanlage eingeschlossene Luft wirkt wie ein Kissen: sie nimmt einen Großteil des vom Hauptbremszylinder entwickelten Drucks auf und beeinträchtigt somit die volle Bremsleistung des Bremssattels. Das Vorhandensein von Luft zeigt sich durch "Schwammigkeit" des Bremshebels und auch durch mangelnde Bremskraft. Angesichts der Gefahr, der Maschine und Fahrer durch eingeschlossene Luft ausgesetzt sind, ist es sehr wichtig, die Bremsanlage nach Wiedereinbau der Bremse und Normalisierung der Bremsanlage wie folgt zu entlüften:



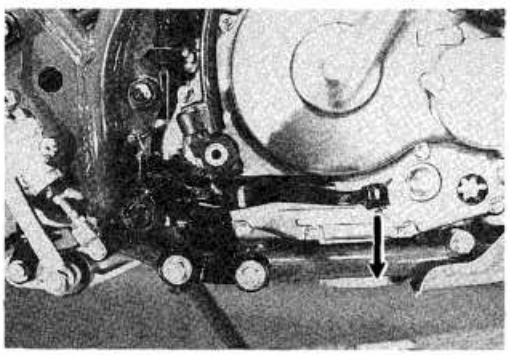
- Hauptbremszylinderbehälter bis zur Oberseite des Sichtfensters (Vorderbremse) und bis zur oberen Markierung (Hinterbremse) auffüllen. Behälterdeckel wieder aufsetzen, um ein Eindringen von Schmutz zu verhindern.
- Schlauch an Bremssattelentlüftungsventil anschließen und freies Schlauchende in einen Auffangbehälter hängen.
- Vorderbremse: Über Entlüftungsventil entlüften.
- Bremshebel in schneller Folge mehrmals drücken und loslassen, dann durchdrücken, ohne loszulassen.Entlüftungsventil durch Drehen um eine Vierteldrehung lösen, so daß die Bremsflüssigkeit in den Auffangbehälter läuft; das nimmt den Druck aus dem Bremshebel, wodurch er den Lenkergriff berührt. Dann Ventil schließen, Hebel pumpen und drücken und Ventil öffnen. Diesen Vorgang so lange wiederholen, bis die in den Auffangbehälter fließende Flüssigkeit keine Luftblasen mehr entrhält.



HINWEIS:
Bremsflüssigkeitsbehälter während der Entlüftung der Bremsanlage ggf. auffüllen.
Es muß stets Flüssigkeit im Behälter sichtbar sein.



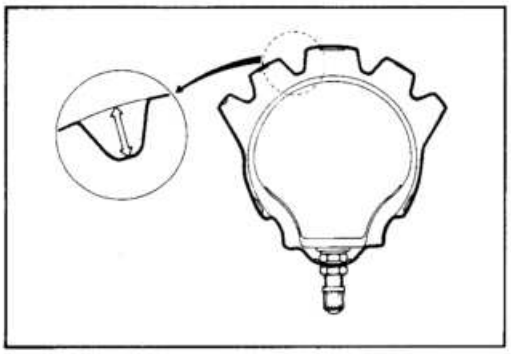
- Entlüftungsventil schließen und Schlauch abnehmen. Behälter bis zur Oberseite des Sichtfensters (Vorderbremse) und bis zur oberen Markierung (Hinterbremse) auffüllen.
- Die Vorder- und Hinterradbremsen unterscheiden sich lediglich dadurch, daß der hintere Hauptbremszylinder über ein Pedal aktiviert wird.



Drehmoment
Entlüftungsventil: 6 – 9 N·m (0,6 – 0,9 kg-m)

ACHTUNG:
Mit Bremsflüssigkeit vorsichtig umgehen: Flüssigkeit reagiert chemisch mit Farbe, Plastik, Gummi usw.

REIFEN

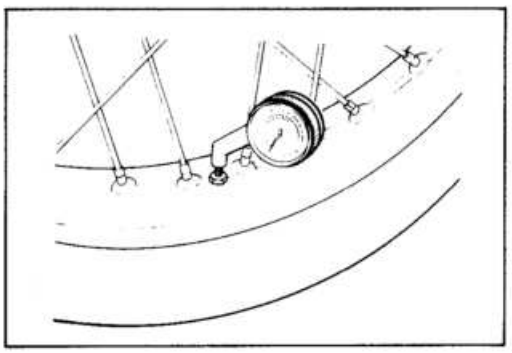


Erstmals alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen.

REIFENPROFIL

Fahren mit abgefahrenen Reifen mindert die Fahrstabilität und beschwört in der Folge Gefahren herauf. Es ist dringend angeraten, einen Reifen zu erneuern, wenn die folgende Profiltiefe erreicht ist.

Mindestreifenprofil
Vorne & Hinten: 3,0 mm



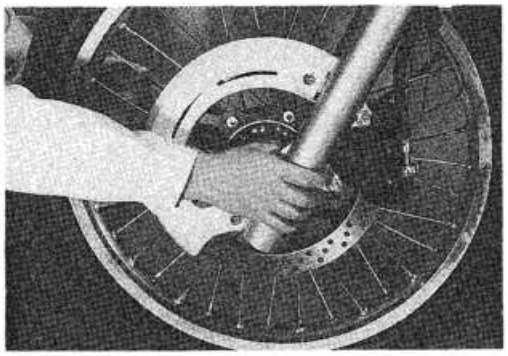
REIFENDRUCK

Bei zu hohem bzw. zu geringem Reifendruck wird das Lenken beeinträchtigt und der Reifenverschleiß erhöht. Richtiger Reifendruck sorgt für gutes Fahrverhalten und lange Lebensdauer der Reifen.
Der Druck bei kalten Reifen ist wie folgt:

	VORNE		HINTEN	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
Solo	150	1,50	175	1,75
Mit Sozius	175	1,75	200	2,00

ACHTUNG:
Der Standardreifen an diesem Motorrad ist 90/90-21 54S für vorne und 120/90-17 64S für hinten. Verwendung von anderen als den vorgeschriebenen Reifen kann zu schlechtem Fahrverhalten führen. Die Verwendung von SUZUKI Originalreifen ist dringend angeraten.

LENKUNG



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

Die Lenkung ist mit Kegelrollenlagern bestückt, um einen erhöhten Lenkkomfort zu erzielen.
Um ein leichtes Schwenken des Lenkers und ein sicheres Fahren zu gewährleisten, Lenkung richtig einstellen. Eine zu streng eingestellte Lenkung verhindert ein leichtes Schwenken des Lenkers und eine zu locker eingestellte Lenkung führt zu einem vibrieren des Lenkers.
Motorrad aufbocken, so daß das Vorderrad vom Boden ist, und überprüfen, ob kein Spiel in der Teleskopgabel ist. Dazu Rad gerade ausrichten, Gabelholme unten in Achsnähe fassen und nach vorne ziehen. Bei vorhandenem Spiel Lenklager einstellen. (siehe Seite 6-18.)

TELESKOPGABEL

Erstmals alle 12 000 km (24 Monate) überprüfen.

Teleskopgabel auf Ölundichtheit, Riefen und Kratzer an der Außenfläche der Standrohre überprüfen. Ggt. defekte Teile erneuern. (siehe Seite 6-10.)

HINTERRADAUFHÄNGUNG

Erstmals alle 12 000 km (24 Monate) überprüfen.

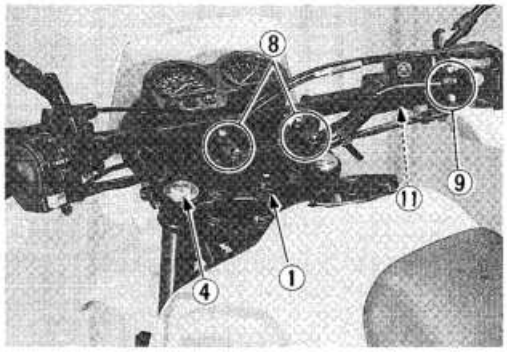
Federbein auf Ölundichtheit ansehen und prüfen, ob auch kein Spiel in der Schwinge ist.

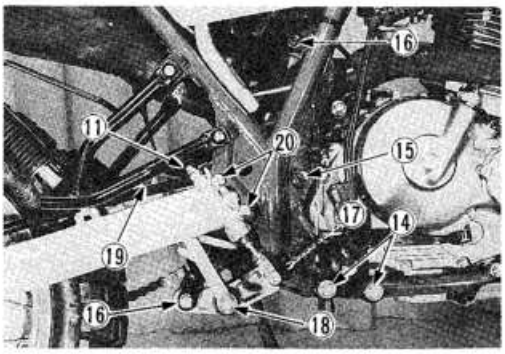
FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN

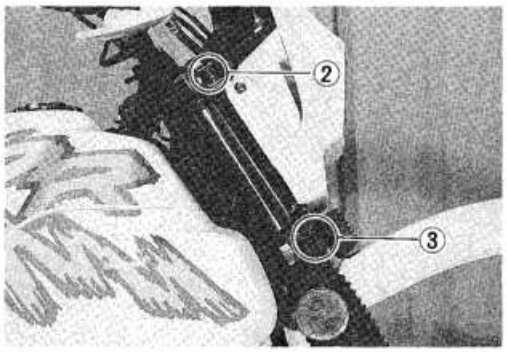
Erstmals nach 1 000 km (2 Monate) und alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen.

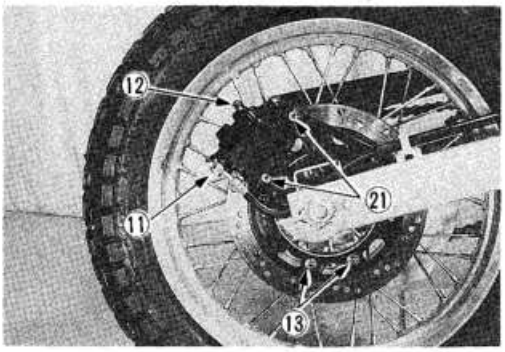
Die nachfolgend aufgeführten Muttern und Schrauben sind wichtige Sicherheitsteile. Sie müssen ggf. mit einem Drehmomentschlüssel im vorgeschriebenen Drehmoment nachgezogen werden (hinsichtlich der Lage folgender Muttern und Schrauben am Motorrad siehe Seite 2-19).

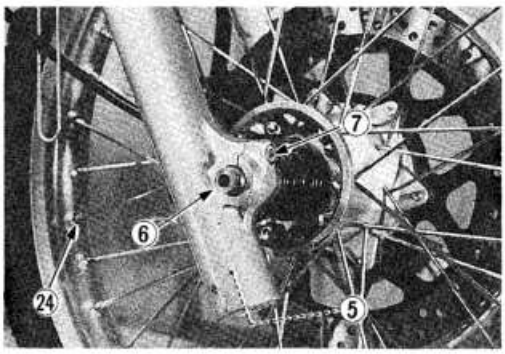
Gegenstand	N·m	kg-m
① Lenkkopfmutter	51–81	5,1–8,1
② Obere Klemmschraube der Teleskopgabel	25–39	2,5–3,9
③ Untere Klemmschraube der Teleskopgabel	19–28	1,9–2,8
④ Gabelrohrhutschraube	25–35	2,5–3,5
⑤ Gleitrohrschraube der Teleskopgabel	54–70	5,4–7,0
⑥ Vorderachs	51–81	5,1–8,1
⑦ Vorderachssicherungsschraube	19–28	1,9–2,8
⑧ Lenkerklemmschraube	19–28	1,9–2,8
⑨ Befestigungsschraube am Vorderradhauptbremszylinder	6–9	0,6–0,9
⑩ Befestigungsschraube am Vorderradbremssattel	21–31	2,1–3,1
⑪ Schraube an Bremsleitungsverbindung (vorne & hinten)	16–20	1,6–2,0
⑫ Entlüftungsventil (vorne & hinten)	6–9	0,6–0,9
⑬ Bremsscheibenbefestigungsschraube (vorne & hinten)	18–28	1,8–2,8
⑭ Schraube an vorderer Fußraste	31–48	3,1–4,8
⑮ Mutter am Schwingenzapfen	62–95	6,2–9,5
⑯ Befestigungsmutter am Federabein (oben & unten)	49–73	4,9–7,3
⑰ Befestigungsmutter am hinteren Federungshebel (vorne)	62–97	6,2–9,7
⑱ Befestigungsmutter am hinteren Federungshebel (hinten)	86–122	8,6–12,2
⑲ Schraube an hinteren Federungsstange	86–122	8,6–12,2
⑳ Befestigungsschraube am Hinterradbremshauptzylinder	8–12	0,8–1,2
㉑ Befestigungsschraube am hinteren Bremssattel	21–31	2,1–3,1
㉒ Befestigungsmutter am hinteren Kettenrad	22–32	2,2–3,2
㉓ Hinterachsmutter	50–80	5,0–8,0
㉔ Speichennippel	4–5	0,4–0,5

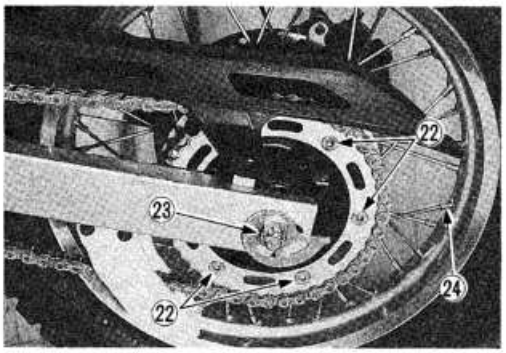

8
11
9
4
1

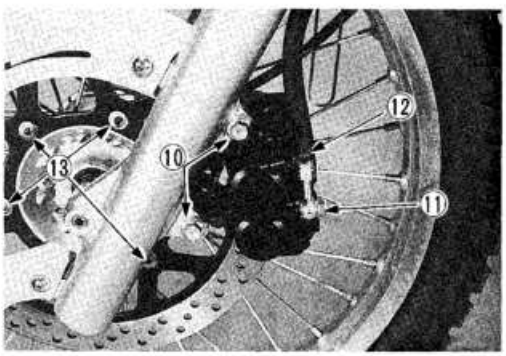

16
11
20
15
17
14
19
16
18

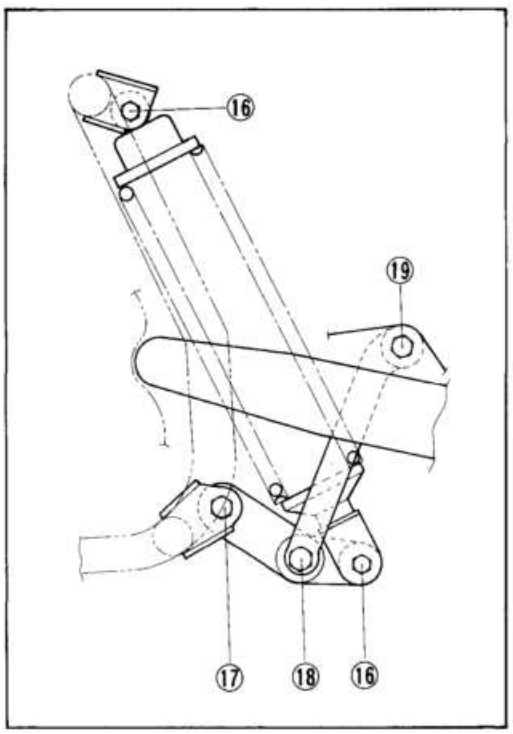

2
3


12
21
11
13


7
6
24
5


22
23
24
22


12
13
10
11


16
19
17
18
16

MOTOR

INHALT

BEI EINGEBAUTEM MOTOR AUSBAUBARE MOTORTEILE 3-1
AUS- UND WIEDEREINBAU DES MOTORS 3-2
ZERLEGEN DES MOTORS 3-5
ÜBERPRÜFUNG UND WARTUNG DER MOTORTEILE 3-12
- ZYLINDERKOPT 3-12
- KIPPHEBEL 3-13
- DEKOMPRESSION 3-14
- VENTIL 3-15
- NOCKENWELLE 3-21
- STEUERKETTE UND AUSGLEICHER-ANTRIEBSKETTE 3-22
- ZYLINDER 3-22
- KOLBEN 3-23
- KOLBENRING 3-23
- PLEUEL 3-25
- KURBELWELLE 3-26
- KUPPLUNG 3-26
- KICKSTARTER 3-28
- GETRIEB 3-30
- KURBELGEHÄUSELAGER 3-34

WIEDRZUSAMMENBAU DES MOTORS 3-35
- ÖLDICHTUNGEN 3-35
- KURBELWELLE 3-36
- AUSGLEICHERWELLE 3-37
- GETRIEB 3-38
- KICKSTARTER 3-38
- SCHALTWELLE 3-40
- AUSGLEICHER 3-40
- ZÜNDMAGNET 3-42
- ÖLPUMPE 3-42
- KUPPLUNG 3-44
- ÖLFILTER 3-45
- ÖLSUMPFFILTER 3-46
- RING UND KOLBEN 3-47
- ZYLINDER UND ZYLINDERKOPF 3-48
- NOCKENWELLE 3-50
- ZYLINDERKOPFHAUBE 3-51
- STEUERKETTENSPANNER 3-52

BEI EINGEBAUTEM MOTOR AUSBAUBARE MOTORTEILE

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

MOTOR LINKS

	Siehe Seite
Motorkettenrad	3-4
Zündmagnetgehäuse	3-5
Zündmagnetrotor	3-7
Ausgleicherantriebskettenspanner	3-8
Ausgleicherantriebs- und -abtriebskettenrad	3-8
Schaltung	3-9

MOTOR MITTE

	Siehe Seite
Zylinderkopfhaube	3-6
Nockenwelle	3-6
Zylinderkopf	3-6
Zylinder	3-7
Kolben	3-7
Steuerkettenspanner	3-5
Steuerkette	3-10
Ölsumpffilter	3-10

MOTOR RECHTS

	Siehe Seite
Ölfilter	3-45
Kupplungsgehäuse	3-9
Kupplung	3-9
Primärabtriebsrad	3-9
Primärantriebsrad und Nockenwellenrad	3-43
Ölpumpenabtriebsrad	3-10
Ölpumpe komplett	3-10

AUS- UND WIEDEREINBAU DES MOTORS

AUSBAU DES MOTORS

Vor dem Ausbauen des Motors aus dem Rahmen Motor gründlich mit geeignetem Reinigungsmittel säubern.
Die einzelnen Schritte beim Ausbauen des Motors sind wie folgt:

1. Linke und rechte Rahmenverkleidung abnehmen.
2. Sitzbank abnehmen.
3. ⊖-Kable vom Batteriepol abklemmen.
4. Kraftstoffhahn auf "ON" stellen und Kraftstoffleitung und Kraftstoffhahnunterdruchleitung vom Kraftstoffhahn abnehmen.
5. Draftstofftank abnehmen.
6. Folgende Kabel abklemmen:
   * Zur Suchspule
   * Zur Stromquellenspule
   * Zur Lichmaschinenspule
   * Zum Leerlaufschalter
7. Dekompressionszug abnehmen.
8. Gaszüge und chokezug abnehmen.
9. Zündkerzenkappen abnehmen.
10. Kupplungszug abnehmen.
11. Ölkühler entfernen.
12. Linke und rechte Fußraste entfernen.
13. Rückholfeder am Hinterbremspedal aushängen und Splint aus Hinterbremsgestängenende nehmen.
14. Verbindungsschraube zwischen Auspufftopf und Auspuffrohr lösen.
15. Auspuffrohr entfernen.
16. Vergaser ausbauen.
17. Kurbelgehäuseentlüftungsleitung abnehmen.
18. Motorbodenschutz entfernen.
19. Schalthebel entfernen.
20. Motorkettenradabdeckung und Motorkettenrad entfernen.

HINWEIS:
Ist ein Entfernen des Motorkettenrads schwierig, Achsmutter und Kettenspanner lockern, um mehr Kettendurchhang zu bewirken.

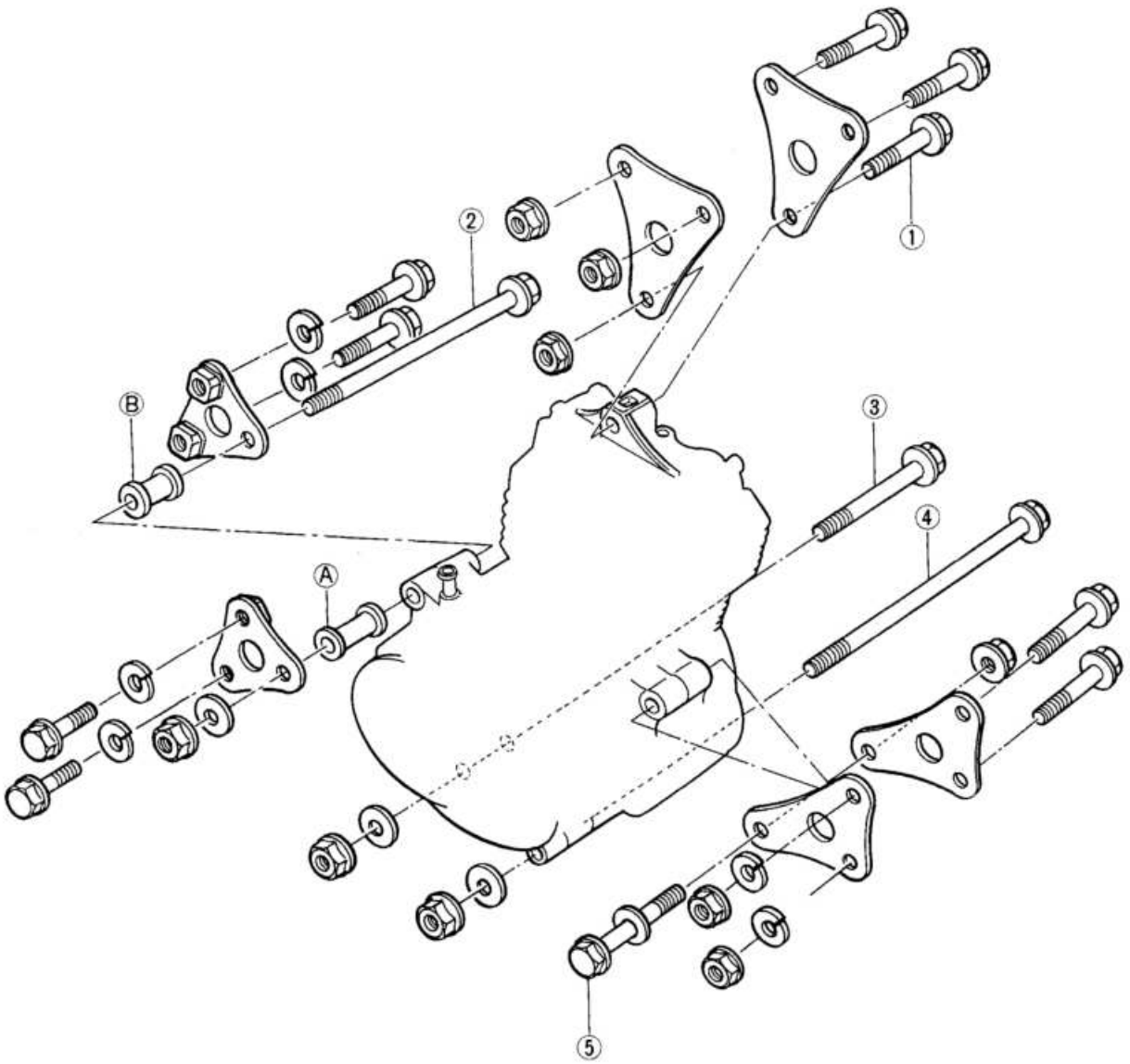
21. Befestigungsschrauben und -muttern sowie Abstandsstücke und Träger des Motors entfernen.
22. Motor von der rechten Seite aus dem Fahrgestell nehmen.

WIEDEREINBAU DES MOTORS

Motor in Umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wiedereinbauen.

- Die beiden Langschrauben von links einsetzen. Träger, Abstandsstücke, Schrauben und Muttern richtig anbringen. (siehe Abb. nächste Seite)

HINWEIS:
Die Motorbefestigungsmuttern sind selbstsichernd. Wurde die Mutter einmal abgenommen, ist sie unbrauchbar. Neue Muttern verwenden und im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.



• THREAD LOCK SUPER "1303" auf Motorbefestigungsschrauben geben.

99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

DREHMOMENT

GEGENSTAND	N·m	kg-m
①8 mm Durchm.	37 – 45	3,7 – 4,5
② ③ ④ ⑤ 10 mm Durchm.	85 – 100	8,5 – 10,0
Sonstige Schrauben	25 – 38	2,5 – 3,8

LÄNGE

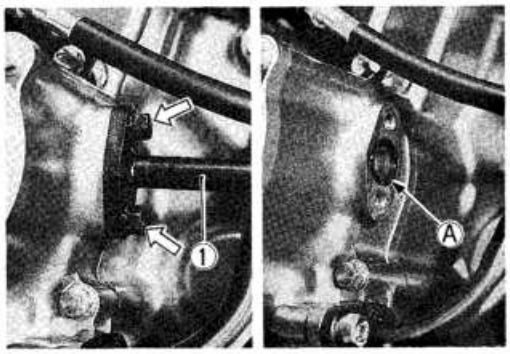
Schraube ①	53 mm
Schraube ②	235 mm
Schraube ③	130 mm
Schraube ④	230 mm
Schraube ⑤	80 mm
Abstandsstück Ⓐ	65 mm
Abstandsstück Ⓑ	55 mm

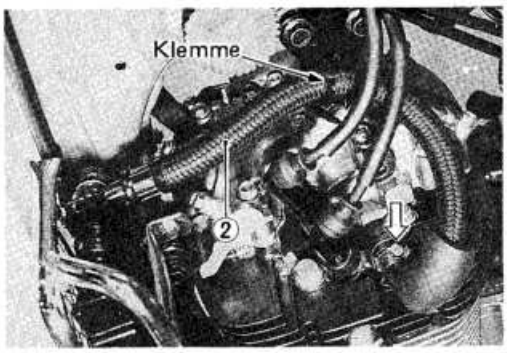
- Ölkühlerleitungen ① und ② richtig an Kupplungsgehäuse und Zylinderkopf anbringen.

ACHTUNG:
O-Ring Ⓐ zur Vermeidung von Ölundichtheit erneuern.

- Sicherungsschrauben der Ölkühlerleitung im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

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





- Befestigungsschrauben des Motorkettenrads, Hinterachsmutter, Auspuffrohrmuttern und Auspufftopfbefestigungsschrauben im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen. (siehe 7-23.)

HINWEIS:
THREAD LOCK SUPER "1303" auf Auspufftopfbefestigungsschrauben geben.

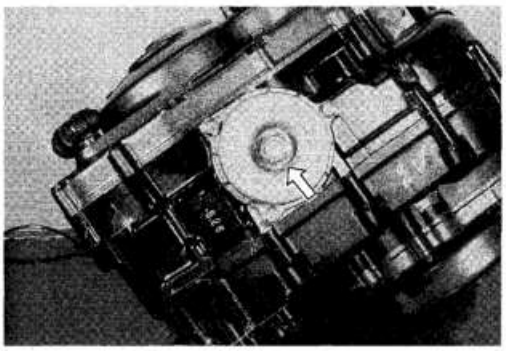
99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

- Nach Wiedereinbau des Motors sind folgende Einstellungen erforderlich:
  * Spiel des Dekompressionszugs (siehe Seite 2-7.)
  * Ausgleicherkettenspanner (siehe Seite 2-12.)
  * Spiel des Kupplungszugs (siehe Seite 2-13.)
  * Antriebskettendurchhang (siehe Seite 2-12.)
  * Hinterbremspedalhöhe (siehe Seite 2-14.)
  * Leerlaufdrehzahl (siehe Seite 2-10.)
  * Spiel des Gaszugs (siehe Seite 2-10.)
- 2,6 L Motoröl SAE 10W/40 der Norm SE oder SF nach Überholen des Motors in den Motor füllen.
- Motor anlassen und einige Minuten im Leerlauf laufen lassen. Rund fünf Minuten nach Abstellen des Motors Ölstand überprüfen.
  Liegt der Pegel unter der Marke "F", Öl nachfüllen, bis der Pegel Marke "F" erreicht.

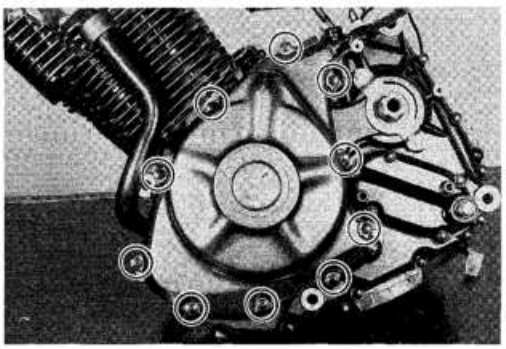
Wechsel	2 000 ml
Filterwechsel	2 150 ml
Überholen	2 600 ml

ZERLEGEN DES MOTORS

- Eine Ölwanne unter den Motor stellen, Ölablaßschraube entfernen und Motoröl ablassen.

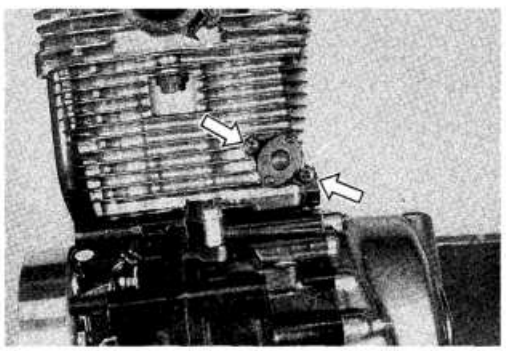


- Schrauben am Zündmagnetgehäuse entfernen und Zündmagnetgehäuse durch Anklopfen mit Plastikhammer abnehmen.

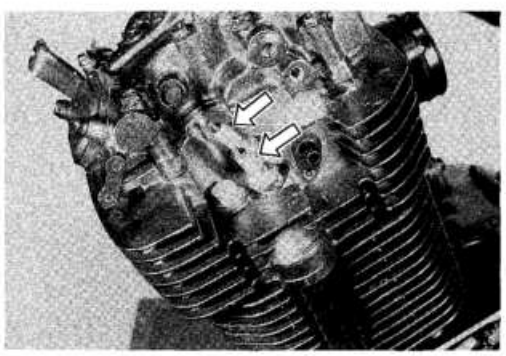


- Steuerkettenspanner nach Entfernen der Schrauben abnehmen.

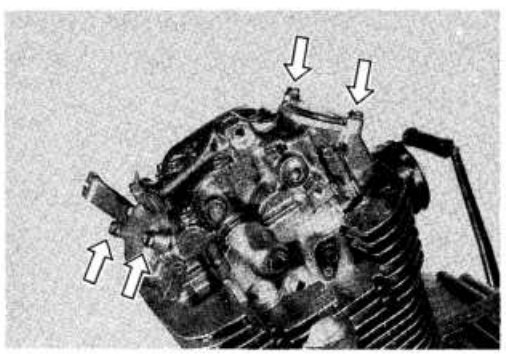
09911-73730: T-Sechskantschlüssel (5 mm)



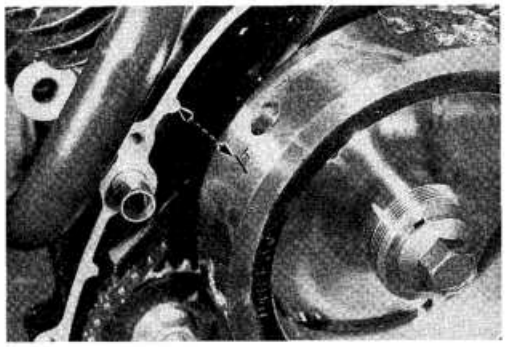
- Die beiden Zündkerzen herausschrauben.



- Schrauben lösen und Ventilinspektionskappen (Einlaß und Auslaß) abnehmen.

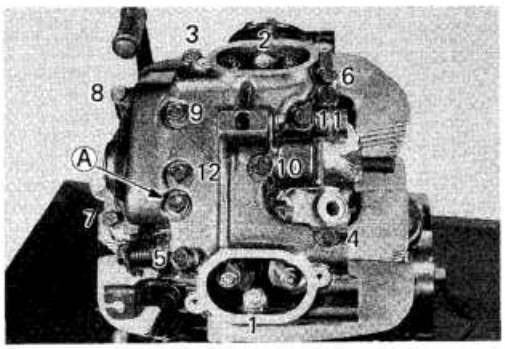


HINWEIS:
Beim Abnehmen der Zylinderkopfhaube muß der Kolben am oberen Totpunkt im Kompressionstakt stehen.
"TOP"-Markierung am Zündmagnetrotor auf Markierung am Kurbelgehäuse ausrichten.



- Schrauben an Zylinderkopfhaube in aufsteigender Reihenfolge der Nummern lösen und Zylinderkopfhaube abnehmen.

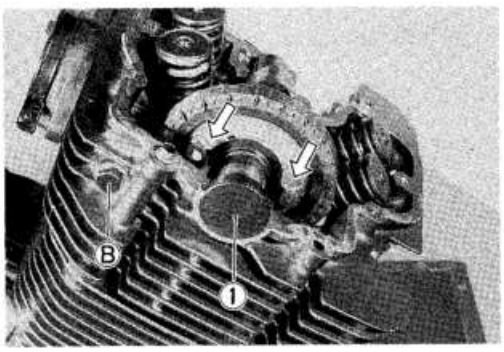
HINWEIS:
Beim Abnehmen der Zylinderkopfhaube Schraube Ⓐ mit der konischen Aussparung nicht entfernen.



- Kappe ① am Nockenwellenende abnehmen.
- Sicherungsscheibe abflachen und Schrauben am Nockenwellenkettenrad entfernen.
- Nockenwelle und Kettenrad entfernen.

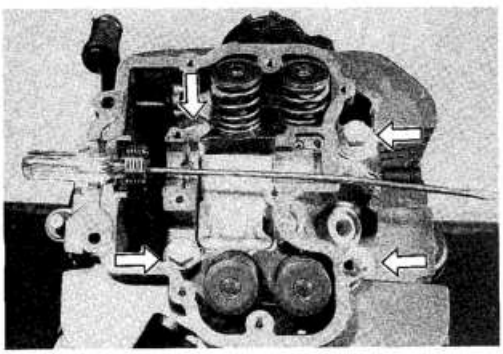
HINWEIS:
Steuerkettenspannerschraube Ⓑ nur beim Zerlegen des Motors entfernen.

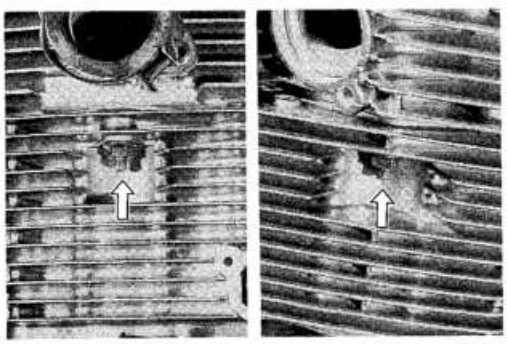
ACHTUNG:
Steuerkette, Stift, C-Ring oder Kettenrad nicht in das Kurbelgehäuse fallen lassen.

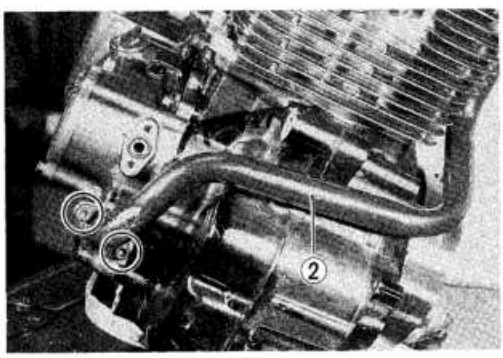


- Zylinderkopfschrauben- und muttern kreuzweise lösen.
- Ölrücklaufleitung ② entfernen.
- Zylinderkopf abnehmen.

HINWEIS:
Erweist sich das Abnehmen des Zylinderkopfs als schwierig, Zylinderkopf behutsam durch Klopfen mit einem Plastichammer auf das rippenlose Stück des Zylinderkopfs abprellen. Dabei keine Rippen abbrechen.

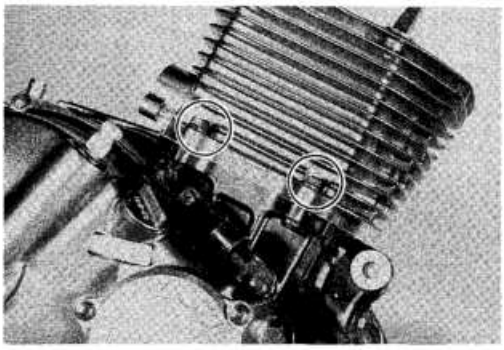




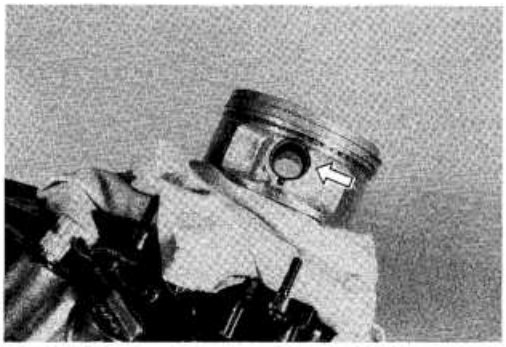


- Zylinderfußmuttern und Zylinder entfernen.

ACHTUNG:
Ist ein Anklopfen mit einem Plastikhammer erforderlich, keine Rippen abbrechen.



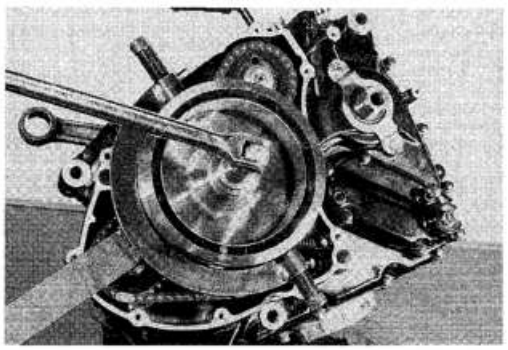
- Sauberen Lappen über den Zylinderfuß legen, damit kein Kolbenbolzensicherungsring in das Kurbelgehäuse fallen kann. Kolbenbolzensicherungsringe mit Langbeckzange entfarnen.
- Kolbenbolzen mit geeignetem Dorn heraustreiben.



- Schraube am Zündmagnetrotor mit Spezialwerkzeug lockern.

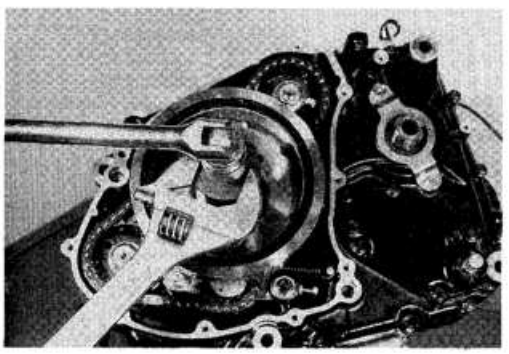
09930-44913: Rotorhalter

HINWEIS:
Beim Abnehmen des Zündmagnetrotors Schraube am Zündmagnetrotor nach dem Lockern nicht entfernen. Die Schraube am Zündmagnetrotor wird in Verbindung mit dem Rotorabzieher benötigt.



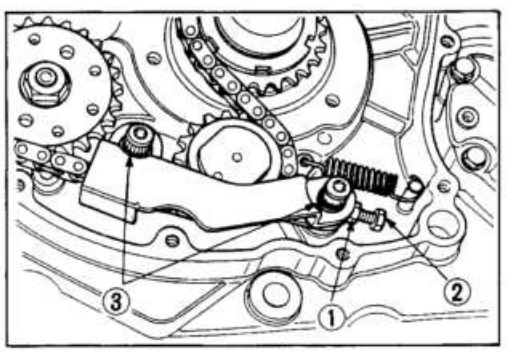
- Zündmagnetrotor mit Spezialwerkzeug ausbauen.
- Nach Ausbau des Zündmagnetrotors Keil von der Kurbelwelle entfernen.

09930-33720: Rotorabzieher



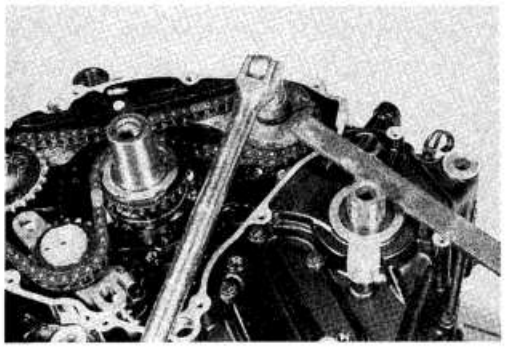
- Feder am Ausgleicherkettenspanner aushängen.
- Kontermutter ① und Auschlagschraube ② lösen, dann Schrauben ③ entfernen.

09914-25811: T-Sechskantschlüssel (6 mm)

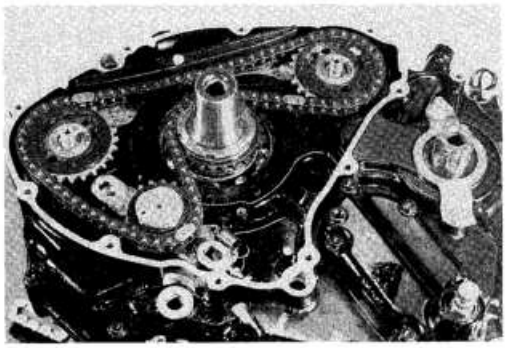


- Mutter am vorderen und hinteren Ausgleicherabtriebsrad mit Spezialwerkzeug entfernen.

09917-33710: Kettenradhalter

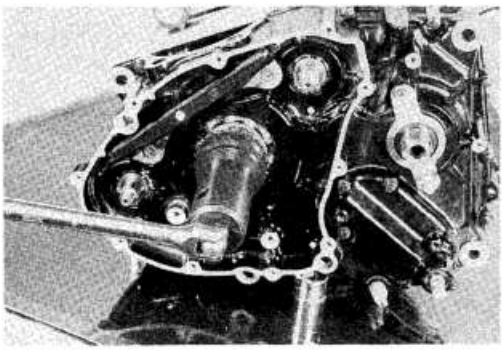


- Vorderes und hinteres Ausgleicherabtriebsrad, Ausgleicherantriebskettenspanner und Ausgleicherantriebskette entfernen.
- Keil aus beiden Ausgleicherwellen nehmen.

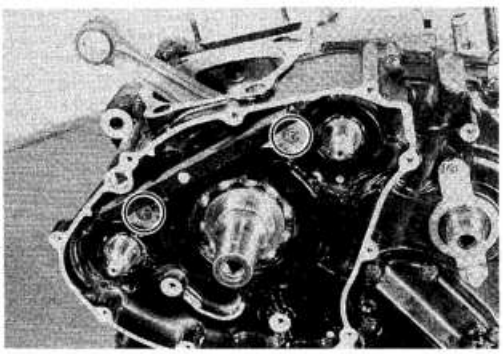


- Ringmutter mit Spezialwerkezeug entfernen, dann Federscheibe, Ausgleicherantriebskettenrad und Keil von Kurvelwelle nehmen.

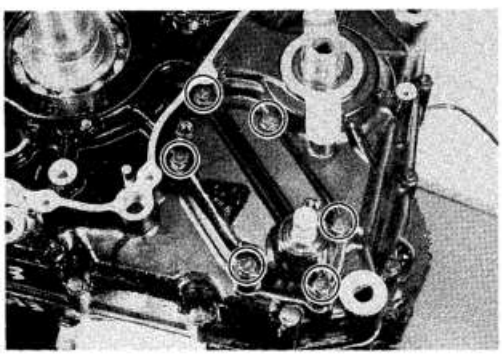
09917-23711: Ringmuttersteckschlüssel
09910-20116: Pleuelhalter



- Schrauben lösen und Ausgleicherketternführung abnehmen.



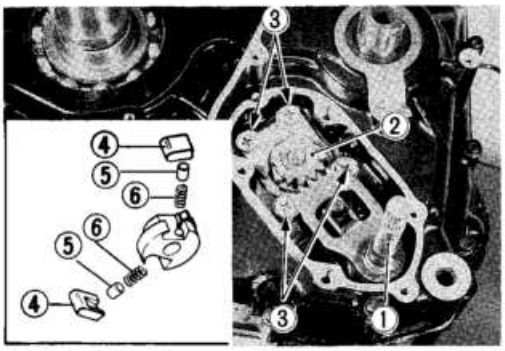
- Schrauben lösen und Schaltungsgehäuse abnehemen.



- Schaltwelle ① herausziehen und Nokenabtriebsrad ② nach Entfernen der Schrauben ③ abnehmen.

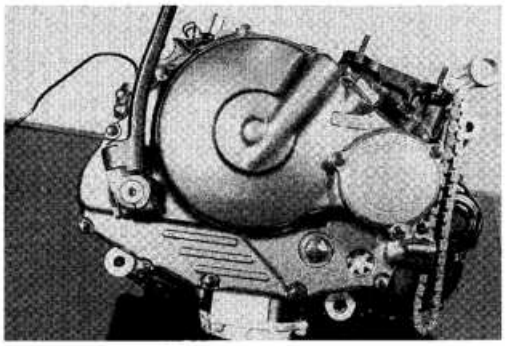
HINWEIS:
Beim Ausbau des Nockenabtriebsrads Schaltklaue ④, Stifft ⑤ und Feder ⑥ nicht verlieren.

09900-09003: Satz Schlagschraubenzieher

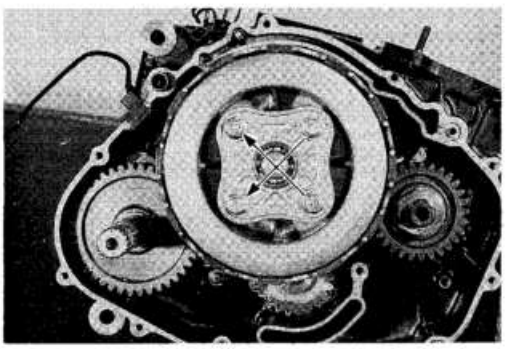


- Nach Ausbau des Kickstarterhebels Schrauben am Kupplungsgehäuse lösen und Kupplungsgehäuse durch Anklopfen mit einem Plastickhammer abnehmen.

HINWEIS:
Dabei Ölfilterdeckel nicht abnehmen.

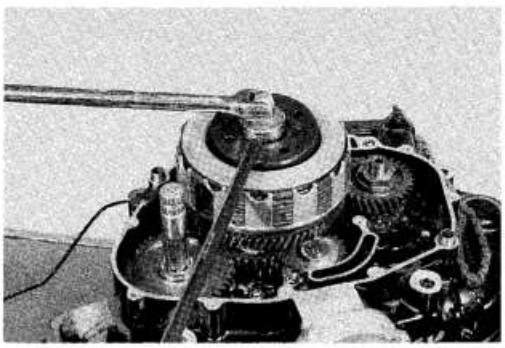


- Befestigungsschrauben der Kupplungsfeder kreuzweise lösen.

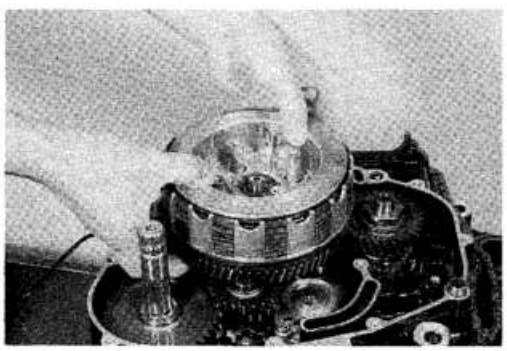


- Sicherungsscheibe abflachen und Ausrückhebelmutter mit Spezialwerkzeug lösen.

09920-53722: Ausrückhebelhalter



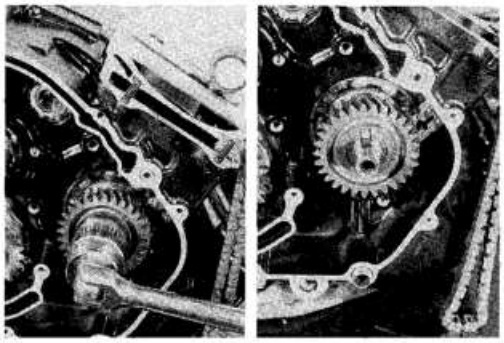
- Ausrückhebel, Kupplungsscheiben und Druckplatte zusammen mit Primärabtriebsrad komplett entfernen.



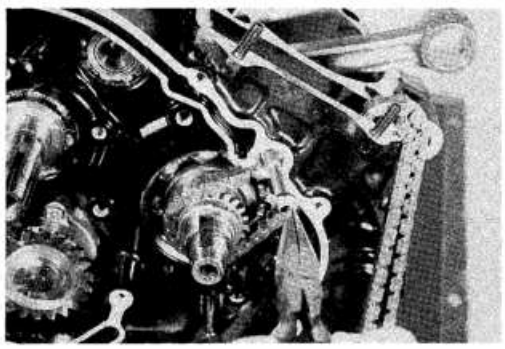
- Mutter am Primärantriebsrad unter Festhalten des Pleuels mit Pleuelhalter lösen.
- Beilagscheibe, Primärantriebsrad und Keil entfernen.

09910-20116: Pleuelhalter

HINWEIS:
Die Mutter hat ein Linksgewinde.



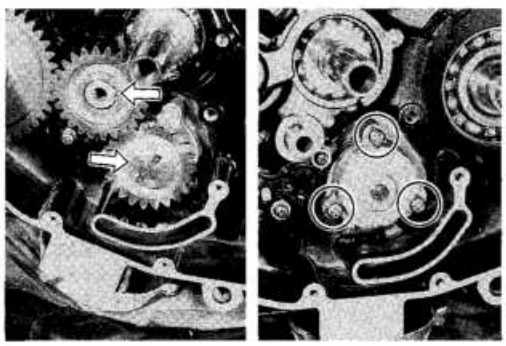
- Öldüse mit Langbeckzange entfernen.
- Steuerkette, Nockenwellenrad und Keil entfernen.



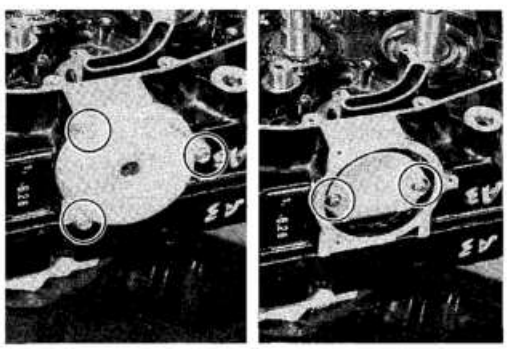
- Sicherungsringe entfernen und Leerlaufzahnrad und Ölpumpenabtriebsrad abnehmen.
- Ölpumpenbefestigungsschrauben mit Schlagschraubenzieher lösen.

09900-06107: Sprengringzange

09900-09003: Satz Schlagschraubenzieher



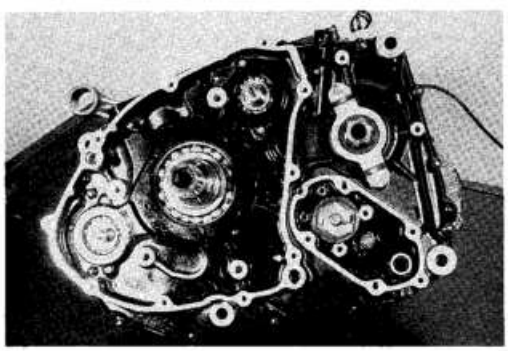
- Bolzenschrauben und Schrauben lösen und Ölsumpffilterdeckel und Ölsumpffilter abnehemen.



- Halteschrauben am Kurbelgehäuse lösen.
- Kurbelgegäuse mit Kurbelgehäuseabzieher in 2 Hälften, rechts und links, zerlegen.

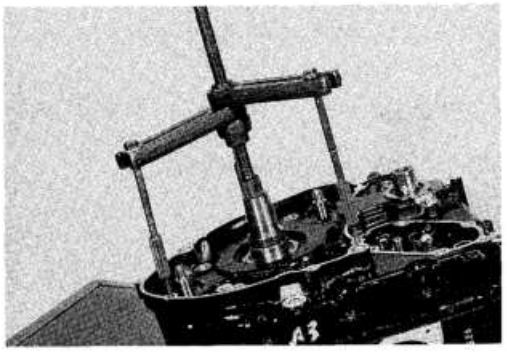
09920-13120: Kurbelgehäuseabzieher

HINWEIS:
Kurbelgehäuseabzieher so ansetzen, daß die Arme des Werkzeugs zur Kurbelgehäuseaußenseite parallel sind.



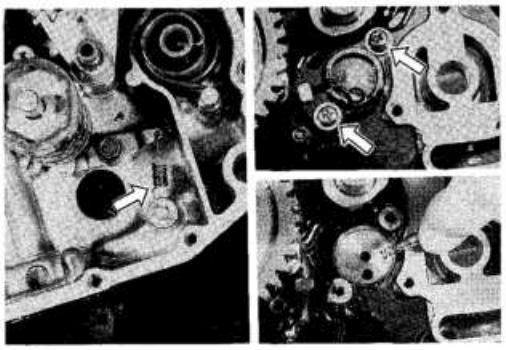
(Fortsetzung nächste Seite)

ACHTUNG:
Kurbelwelle und Getriebebauteile bleiben in der rechten Kurbelgehäusehälfte. Das ist deschalb erforderlich, weil der an der rechten Kurbelgehäusehälfte sitzende Schaltnockenanschlag bei Verbleiben der Getriebebauteile in der linken Hälfte beschädigt werden würde.

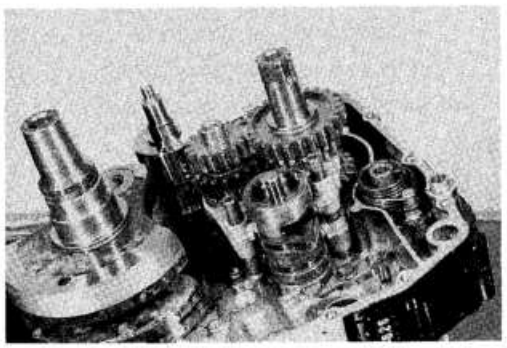


- Feder am Schaltnockenanschlag entfernen.

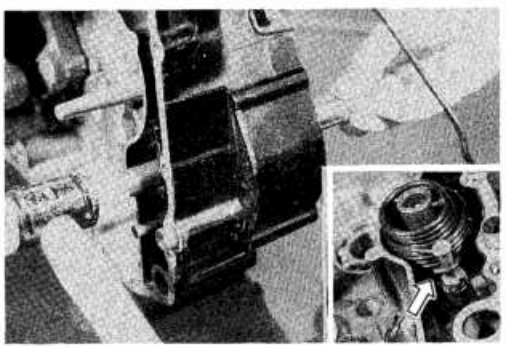
HINWEIS:
Vor Entfernen des Schaltnockens Leerlaufschalter abnehmen. Schalterkontakt und seine Feder nicht verlieren.



- Schaltgabelwellen und Schaltgabeln entfernen.
- Schaltnocken entfernen.
- Antriebs- und Zwischenwelle komplett herausnehmen.



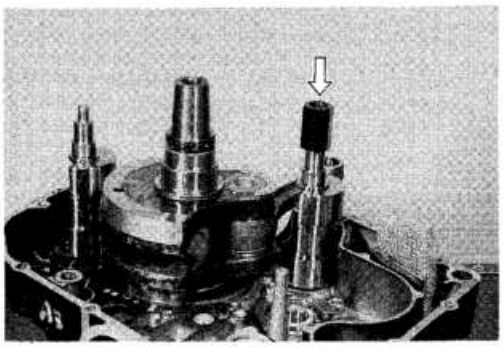
- Rückholfeder an Kickstarterwelle entfernen, dann Kickstarterwelle mit einem Plastikhammer heraustreiben.



- Vordere und hintere Ausgleicherwelle mit Spezialwerkzeug ausbauen.

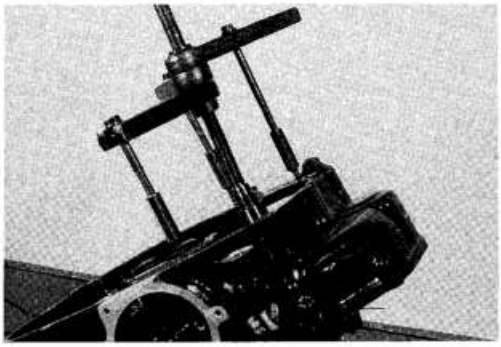
09930-30230: Ausgleicherabzieher

09930-30102: Gleitschaft



- Kurbelwelle mit Kurbelwellenabzieher aus Kurbelgehäuse entfernen.

09920-13120: Kurbelwellenabzieher (Kurbelgehäuseabzieher)

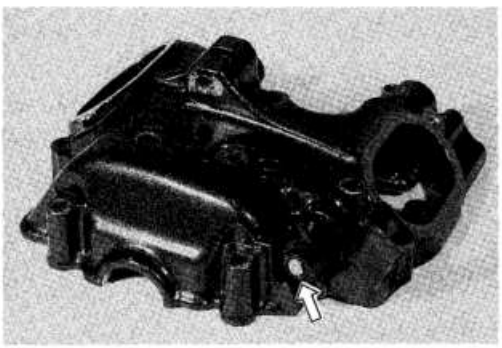


ÜBERPRÜFUNG UND WARTUNG DER MOTORTEILE

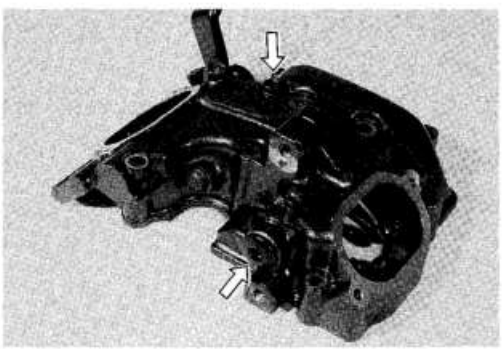
WARTUNG DER ZYLINDERKOPFHAUBE

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

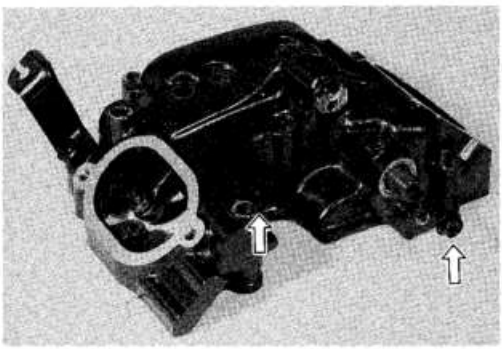
- Dekompressionswelle herausziehen.



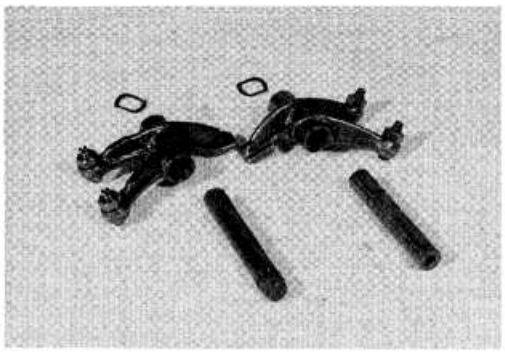
- Schraube an Einlaß- und Auslaßkipphebelwelle entfernen.



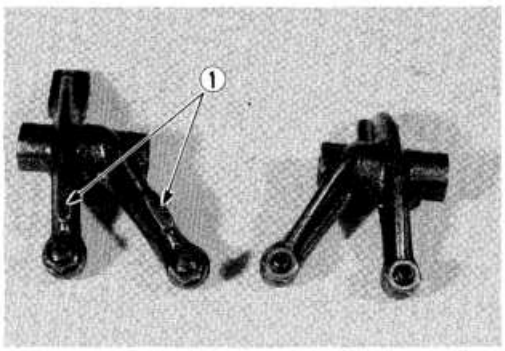
- Einlaßkipphebelwelle mit einer 6 mm-Schraube herausziehen.
- Auslaßkipphebelwelle mit einer Zange herausziehen.



(Fortsetzung nächste Seite.)



- Den Auslaß- unterscheidet vom Einlaßkipphebel seine Dekompressionswellenkontaktfläche ①.

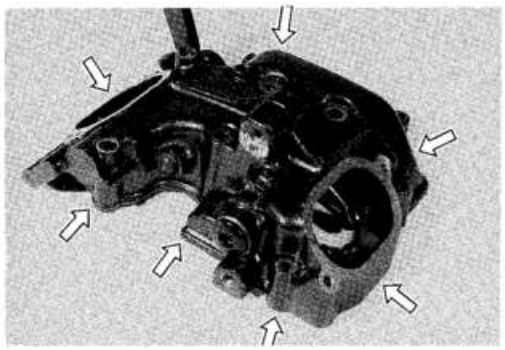


VERWINDUNG DER ZYLINDERKOPFHAUBE

Nach Entfernen des Dichtungsmittels (SUZUKI BOND NO. 1207B) von der Paßfläche der Zylinderkopfhaube Zylinderkopfhaube auf eine Richtplatte setzen und mit einer Fühlerlehre auf Verwindung überprüfen. Prüfstellen siehe Abb.

Verschleißgrenze: 0,05 mm

Überschreitet die Verwindung die Verschleißgrenze, Zylinderkopfhaube erneuern.

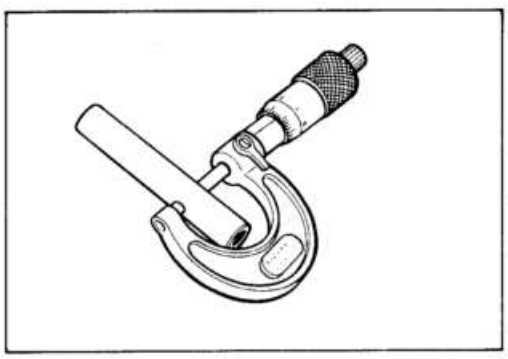


AUSSENDURCHMESSER DER KIPPHEBELWELLE

Durchmesser der Kipphebelwelle mit Mikrometer messen.

Standard: 11,966 – 11,984 mm

09900-20205: Mikrometer (0 – 25 mm)

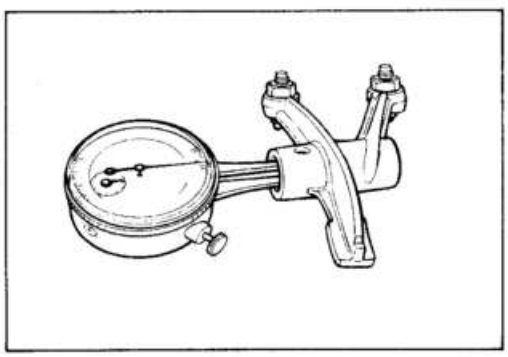


INNENDURCHMESSER DES KIPPHEBELS

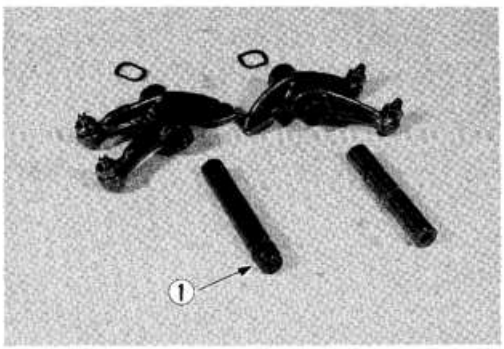
Bei Überprüfung des ventilseitigen Kipphebels auch dessen Innendurchmesser und den Verschleiß der Nockenwellenkontaktfläche überprüfen.

Standard: 12,000 – 12,018 mm

09900-20605: Zylinderstichmaß



WIEDERZUSAMMENBAU VON KIPPHEBEL UND WELLE



- SUZUKI MOLY PASTE auf Kipphebelwellen geben.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

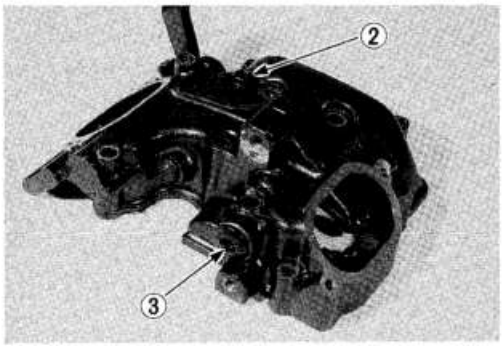
- Kipphebel und Wellen einbauen.

HINWEIS:
* *Neuen O-Ring ① auf Auslaßkipphebelwelle geben.*
* *Neue Dichtung auf Druckbolzen ② und ③ geben.*

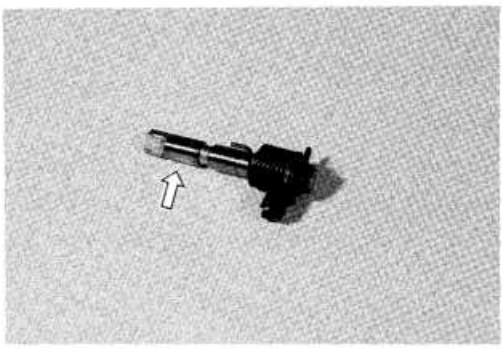
- Druckbolzen (② und ③) an Auslaßkipphebelwelle im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Druckbolzen ②: 8 – 10 N·m (0,8 – 1,0 kg-m)

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



WIEDEREINBAU DER DEKOMPRESSIONSWELLE

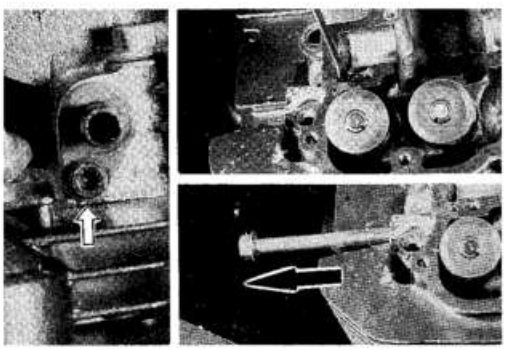


- SUZUKI MOLY PASTE auf Dekompressionswelle geben.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

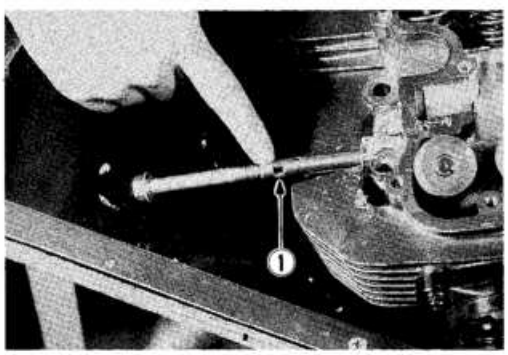
HINWEIS:
Dekompressionswelle mit Schraube an Zylinderkopfhaube festhalten.

WARTUNG DES ZYLINDERKOPFES



- Druckbolzen lösen und Ölleitungsanschlüsse entfernen.
- Schraube an Zylinderkopfölrohr lockern.
- Zylinderkopfölrohr mit einer 8 mm-Schraube herausziehen.

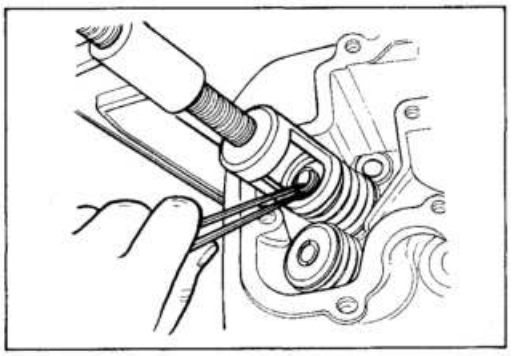
HINWEIS:
Beim Einsetzen des Zylinderkopfölrohrs muß der Teil mit dem Loch ① zur Einlaßseite hin liegen.
Schraube an Zylinderkopfölrohr anziehen.



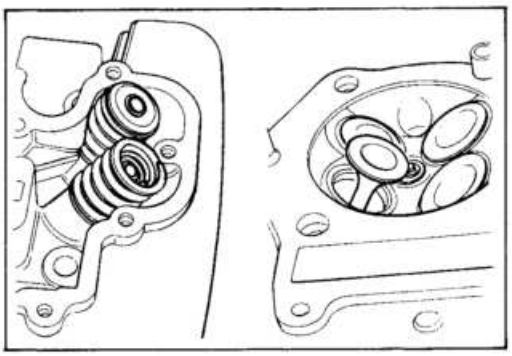
- Ventilfedern mit Ventilfederzange zusammendrücken.
- Ventilkeile aus Ventilschaft entfernen.

09916-14510: Ventilfederzange

09916-84511: Pinzette

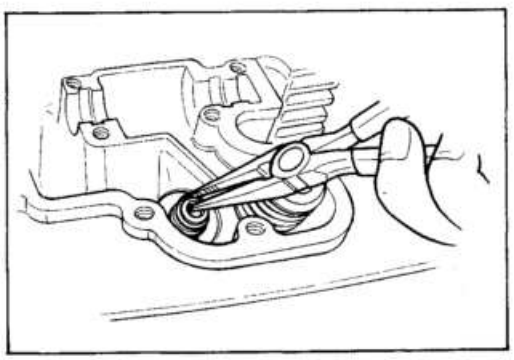


- Ventilfederhalter sowie innere und äußere Feder entfernen.
- Ventil von der anderen Seite herausziehen.



- Öldichtung mit einer Langbeckzange entfernen.
- Federsitz entfernen.

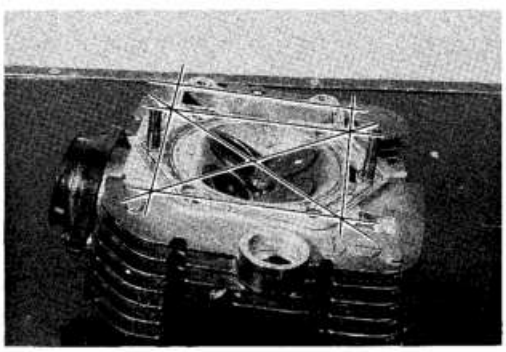
HINWEIS:
Mit Entfernen der Ventile ist das Zerlegen gewöhnlich beendet. Ist nach Überprüfung ein Auswechseln der Ventilführungen erforderlich, siehe "Wartung der Ventilführung".



VERWINDUNG DER ZYLINDERKOPFES

Verbrennungskammer entrußen.
Dichtungsfläche auf dem Zylinderkopf mit Abrichtlineal und Fühlerlehre auf Verwindung überprüfen; dabei Abstand mehreren Stellen messen (siehe Abb.). Liegt der höchste Meßwert an einer Stelle des Abrichtlineals über der Verschleißgrenze, Zylinderkopf erneuern.

Verschleißgrenze: 0,05 mm

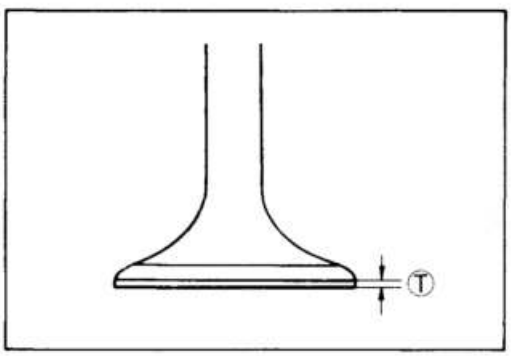


VENTILTELLERVERSCHLEISS

Dicke Ⓣ messen und Ventil erneuern, wenn die Dicke die Verschleißgrenze erreicht hat.

HINWEIS:
Jedes Ventil auf Verschleiß seiner Ventilauflage ansehen. Ventil mit stark abgenutzter Ventilauflage erneuern.

Verschleißgrenze: 0,5 mm



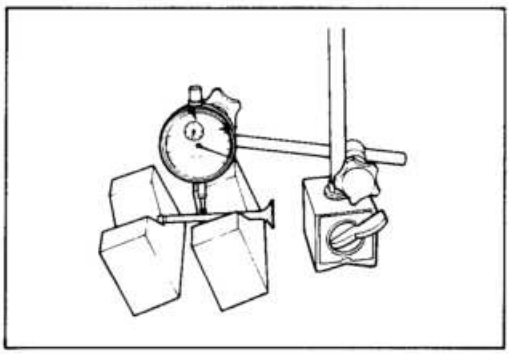
VENTILSCHAFTSCHLAG

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

Verschleißgrenze: 0,05 mm

09900-20701: Magnetständer

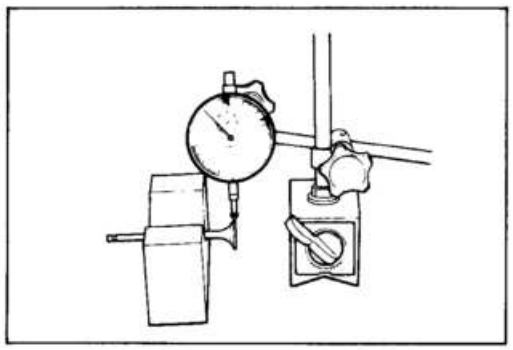
09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)



RADIALER VENTILTELLERSCHLAG

Meßuhr rechtwinklig an Ventilteller ansetzen und radialen Ventiltellerschlag messen.
Liegt der Schlag über der Verschleißgrenze, Ventil erneuern.

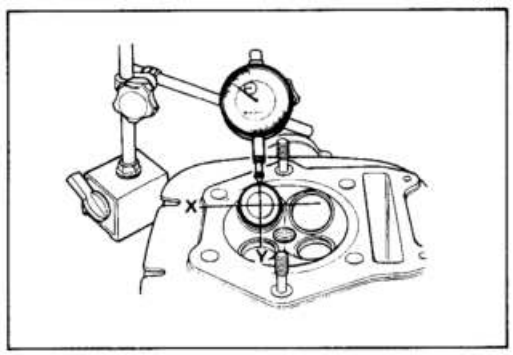
Verschleißgrenze: 0,03 mm



SPIEL ZWISCHEN VENTILFÜHRUNG UND VENTILSCHAFT

Das Ventil etwa 10 mm vom Ventilsitz abheben.
Meßuhr anbringen (siehe Abb.) und Spiel in zwei Richtungen, "X" und "Y", rechtwinklig zueinander messen. Überschreitet das gemessene Spiel die Verschleißgrenze (siehe unten), Ventil oder Führung ersetzen, um das Spiel im Standardbereich zu halten.

Standard	**EINLASS:**	**0,025 – 0,055 mm**
	AUSLASS:	**0,040 – 0,070 mm**
Verschleißgrenze:	**EINLASS:**	**0,35 mm**
	AUSLASS:	**0,35 mm**



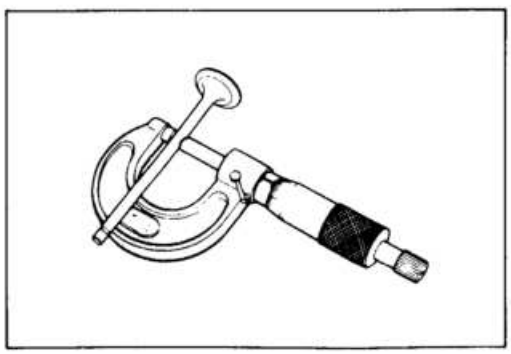
VENTILSCHAFTVERSCHLEISS

Ist der Ventilschaft bei Messung mit einem Mikrometer bis zur Verschleißgrenze abgenutzt und überschreitet das Spiel obige Verschleißgrenze, Ventil erneuern. Liegt der Schaft im Toleranzbereich, Führung erneuern. Nach Auswechseln von Ventil bzw. Führung Spiel erneut messen.

09900-20205: Mikrometer (0 – 25 mm)

Außendurchmesser des Ventilschafts

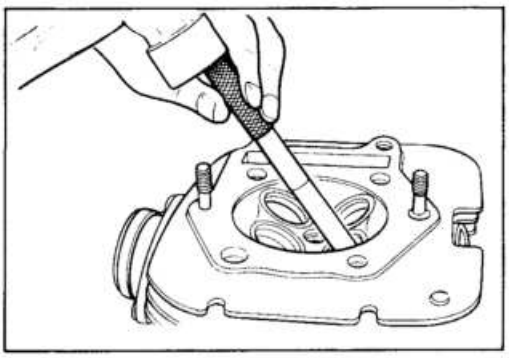
Standard	**EINLASS:**	**6,960 – 6,975 mm**
	AUSLASS:	**6,945 – 6,960 mm**



WARTUNG DER VENTILFÜHRUNG

- Ventilführung mit Ventilführungsabzieher entfernen.

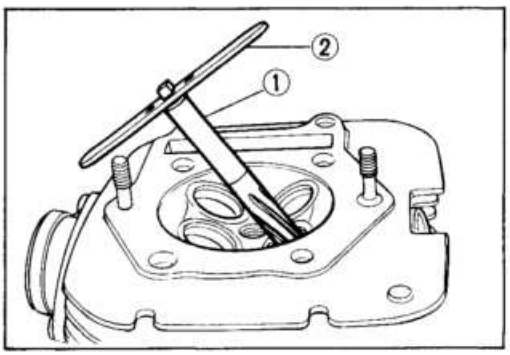
09916-44511: Ventilführungsabzieher



- Ventilführungsbohrungen im Zylinderkopf mit einer 12,3 mm-Reibahle ① und Griff ② nacharbeiten.

09916-34531: 12,3 mm-Reibahle

09916-34541: Griff

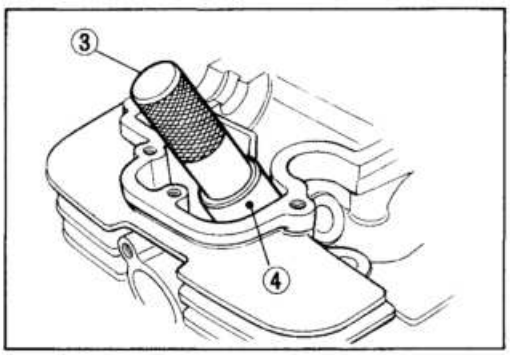


- In jede Ventilführung einen Ring geben. Neue Ringe und Ventilführungen verwenden. Beim Zerlegen entfernte Ringe und Ventilführungen wegwerfen.

- Jede Ventilführung einölen und mit Ventilführungseinbaugriff ③ und Vorsatz ④ in Führungsbohrung einsetzen. (siehe Seite 3-55.)

09916-57321: Ventilführungseinbaugriff

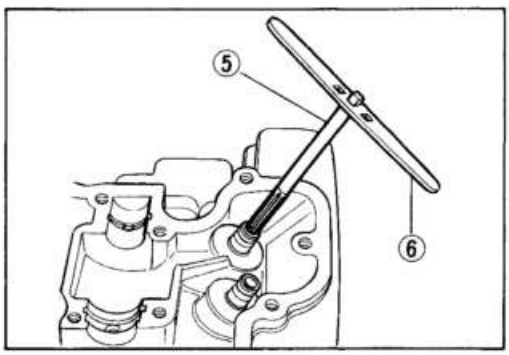
09916-57311: Vorsatz



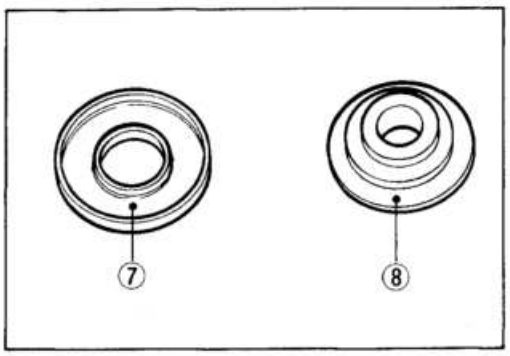
- Nach Einsetzen der Ventilführungen Führungsbohrungen mit der 7 mm-Reibahle ⑤ und Griff ⑥ nacharbeiten. Nach dem Ausreiben Führungen reinigen und einölen.

09916-34520: 7 mm-Reibahle

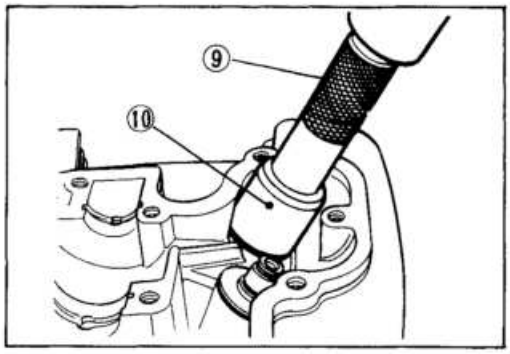
09916-34541: Griff



- Ventilfederteller ⑦ anbringen. Unteren Federteller nicht mit Federhalter ⑧ verwechseln.



- Jede Dichtung einölen und mit Ventilführungseinbaugriff ⑨ und Vorsatz ⑩ an jeder Ventilführung anbringen. (siehe Seite 3-55.)



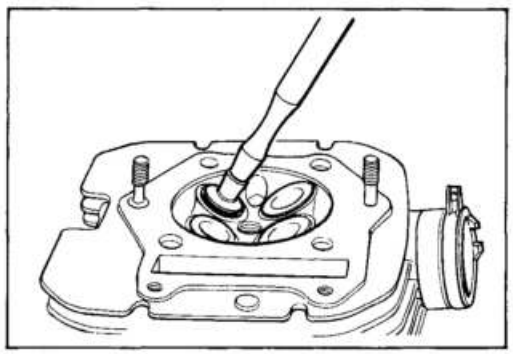
ACHTUNG:
Öldichtungen nicht wiederverwenden.

09916-57321: Ventilführungseinbaugriff

09911-93710: Vorsatz

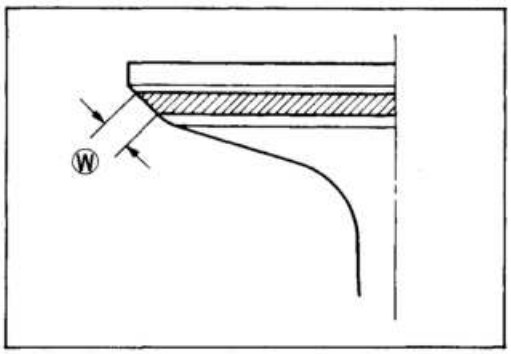
VENTIL- UND SITZZUSTAND VENTILSITZBREITE

Gleichmäßig Preußisch Blau auf Ventilsitz auftragen. Ventil einpassen und eingefärbten Ventilsitz unter Drehbewegungen gegen Ventilauflage klopfen, um einen genauen Abdruck vom Sitzkontakt zu bekommen. Dabei Ventilteller mit Ventilläpper halten.



Der ringförmige Farbabdruck auf der Ventilauflage muß ohne Unterbrechung durchgängig sein. Außerdem muß die Breite des Farbrings, die sichtbare Sitzbreite, im vorgeschriebenen Bereich liegen.

Ventilsitzbreite
Standard Ⓦ: 1,0 – 1,2 mm

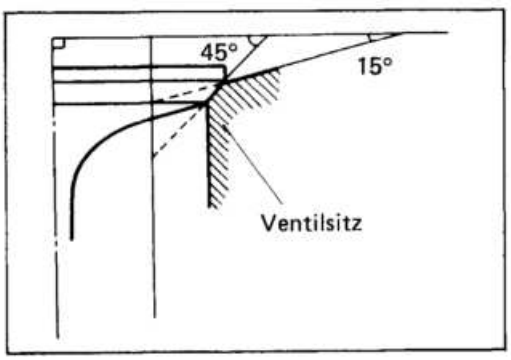


Ist eine der Anforderungen nicht erfüllt, Sitz wie folgt nacharbeiten:

VENTILSITZWARTUNG

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

	Einlaß	Auslaß
45°	N-608	N-608
15°	N-212	N-212

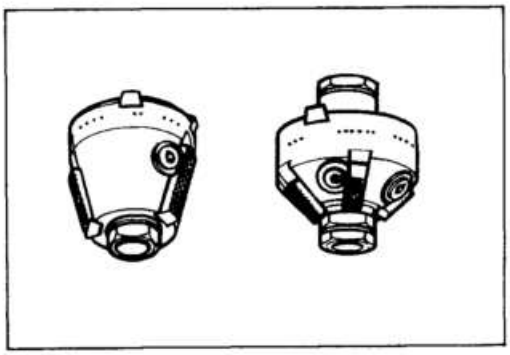


09916-24900: Satz Ventilsitzfräser

09916-24910: Ventilsitzfräser (N-212)

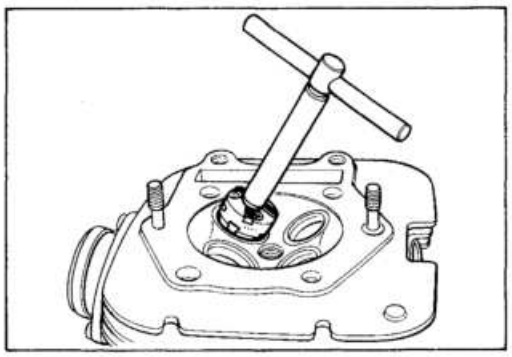
09916-24935: Ventilsitzfräser (N-608)

(N-140-7,0) : Führungsschaft



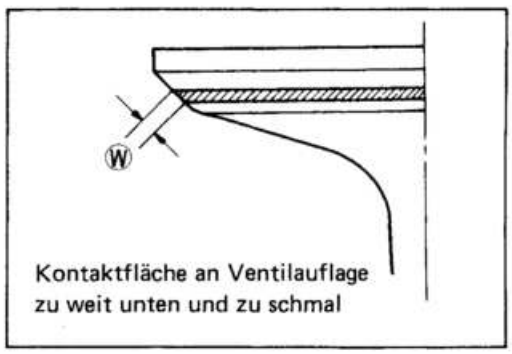
HINWEIS:
Ventilsitzkontaktfläche nach jedem Fräsvorgang überprüfen.

1. Führungsschaft unter leichtem Drehen einsetzen, bis er fest sitzt.
2. Ventilsitz mit 45°-Fräser in ein oder zwei Umdrehungen entzundern und säubern.
3. Sitz nach obigem Verfahren zur Bestimmung der Sitzbreite überfrüfen. Ist der Sitz ausgefressen oder verbrannt, ist ein weiteres Bearbeiten des Sitzes mit dem 45°-Fräser erforderlich.



HINWEIS:
Sowenig wie möglich vom Ventilsitz abtragen, damit der Ventilschaft zur Erzielung eines korrekten Ventilkontaktwinkels nicht zu dicht an den Kipphebel gelangt.

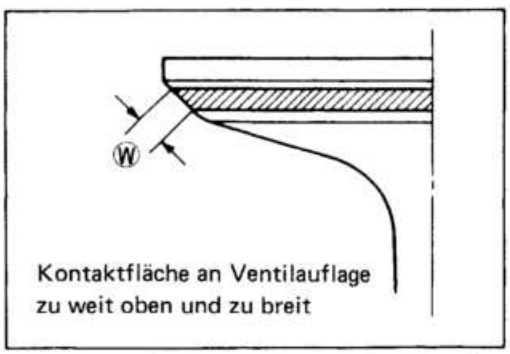
4. Nach Erhalt der gewünschten Sitzlage und -breite mit dem 45°-Fräser ganz leicht die beim vorangehenden Fräsen entstandenen Grate wegnehmen. KEINE Läppmasse nach dem letzten Fräsen verwenden. Der bearbeitete Ventilsitz sollte eine samtartig glatte Oberfläche aufweisen, nicht hochglanzpoliert oder glänzend sein. Dadurch erhält der endgültige Ventilsitz, der sich in den ersten paar Sekunden des Motorbetriebs bildet, eine weiche Oberfläche.
5. Zylinderkopf- und Ventilbauteile reinigen und zusammenbauen. Einlaß- und Auslaßkanäle zur Überprüfung auf Undichtheit mit Benzin füllen. Bei Undichtheit Ventilsitz und -auflage auf Grate oder andere Dinge überprüfen, die ein völliges Schließen des Ventils verhindern könnten.



Wenn zu weit unten und zu schmal, Kontaktfläche mit 45°-Fräser nach oben bringen und verbreitern.

WARNUNG:
Stets äußerste Vorsicht im Umgang mit Benzin walten lassen.

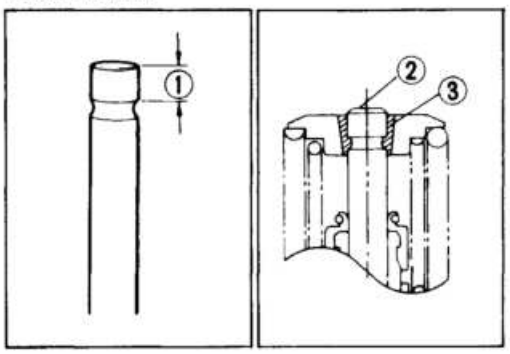
HINWEIS:
Nach Wiederzusammenbau des Motors Ventilspiel einstellen.



Wenn zu weit oben und zu breit, Kontaktfläche mit 15°-Fräser nach unten bringen und verschmälern.

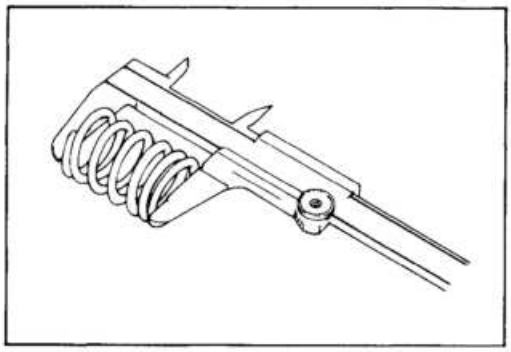
ZUSTAND DES VENTILSCHAFTENDES

Ventilschaftendfläche auf Fresser und Abnutzung ansehen. Bei Fressern oder Verschleiß läßt sich das Ventilschaftende nacharbeiten, vorausgesetzt, die Länge ① bleibt mindestens 4,3 mm. Gerät diese Länge kürzer als 4,3 mm, Ventil ersetzen. Nach Einbau eines Ventils, dessen Schaftende wie oben abgeschliffen wurde, prüfen, ob die Fläche ② des Ventilschaftendes auch über dem Keil ③ liegt.



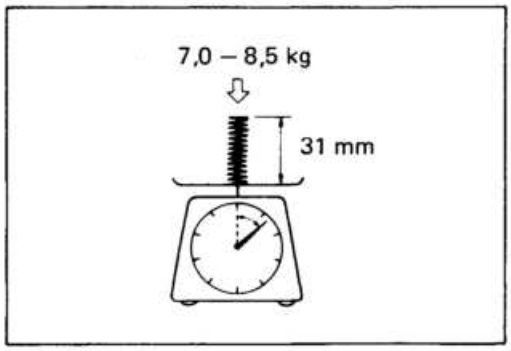
VENTILFEDERN

Federstärke durch Messen ihrer freien Länge wie auch der Kraft, die zu ihrem Zusammendrücken nötig ist, überprüfen. Liegt der Meßwert für die freie Länge über der nachfolgend angegebenen Verschleißgrenze oder liegt die gemessene Kraft nicht innerhalb des vorgeschriebenen Bereichs, innere wie äußere Feder zusammen erneuern.



Freie Länge der Ventilfeder
Verschleißgrenze
INNERE: 35,5 mm
ÄUSSERE: 40,3 mm

Ventilfederspannung
Standard
INNERE: 7,0 – 8,5 kg/31 mm
ÄUSSERE: 16,4 – 18,8 kg/33 mm

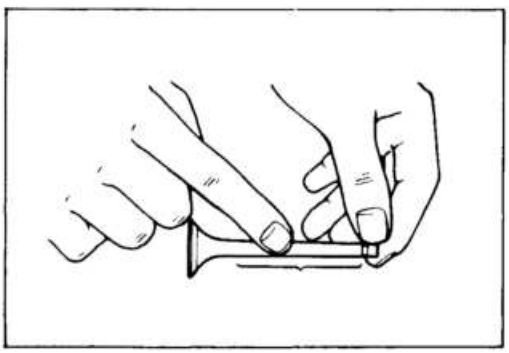


WIEDERZUSAMMENBAU VON VENTIL UND VENTILFEDER

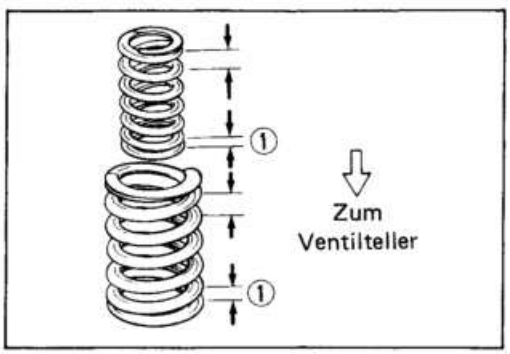
- Ventilschäfte rundum und in voller Länge ohne Freistellen mit SUZUKI MOLY PASTE einfetten und Ventile einsetzen. Ebenso Lippe der Ventilschaftdichtung ölen.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

ACHTUNG:
Beim Einsetzen eines Ventils darauf achten, die Lippe der Schaftdichtung nicht zu beschädigen.



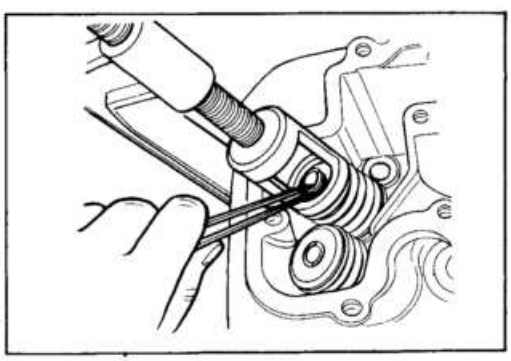
- Ventilfedern mit dem kleineren Windungsabstand ① zur Tellerseite einsetzen. Der Windungsabstand der inneren wie der äußeren Feder ist verschieden: er nimmt von oben nach unten ab. (siehe Abb.)



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

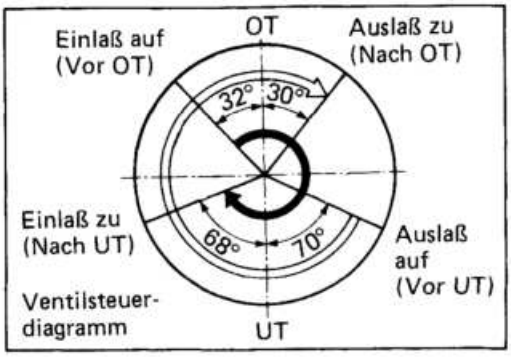
09916-14510: Ventilfederzange

09916-84511: Pinzette



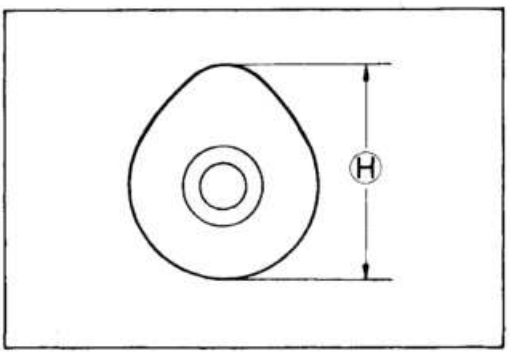
NOCKENWELLE

Nockenwelle auf Schlag und Abnutzung der Nocken und Lagerzapfen überprüfen, wenn der Motor ungewöhnliche Geräusche oder Vibrationen verursacht oder zu wenig Leistung bringt. Jeder dieser Mängel kann von einer abgenutzten Nockenwelle herrühren.



NOCKENVERSCHLEISS

Abgenutzte Nocken verursachen oft eine falsche Ventilsteuerung und vermindern infolgedessen die Motorleistung.
Die Nockenverschleißgrenze ist für Einlaß- wie Auslaßnocken in der Nockenhöhe Ⓗ festgelegt, die mit einem Mikrometer zu messen ist.
Nockenwelle erneuern, wenn sie über die Verschleißgrenze hinaus abgenutzt ist.



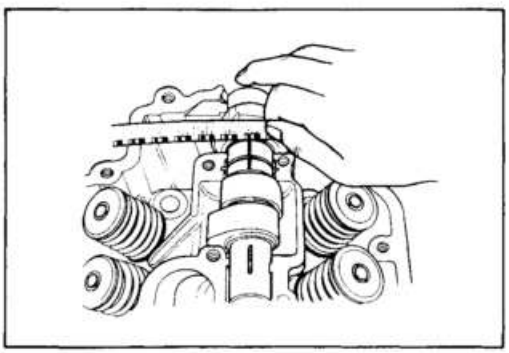
09900-20202: Mikrometer (25 – 50 mm)

Nockenhöhe Ⓗ

Verschleißgrenze **Einlaßnocken : 36,230 mm**
Auslaßnocken: 36,460 mm

NOCKENWELLENLAGERSITZVERSCHLEISS

Nockenwellenlagerspiel bei eingebauter Nockenwelle messen, um zu sehen, ob die Lagersitze über die Verschleißgrenze hinaus abgenutzt sind oder nicht. Vorgeschriebenen Spiel mit Plastiklineal messen.



Nockenwellenlagerspiel
Verschleißgrenze: 0,150 mm

- Schrauben an Zylinderkopfhaube gleichmäßig und kreuzweise im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Zylinderkopfhaube
Drehmoment: 9 – 11 N·m (0,9 – 1,1 kg-m)

09900-22301: Plastiklineal

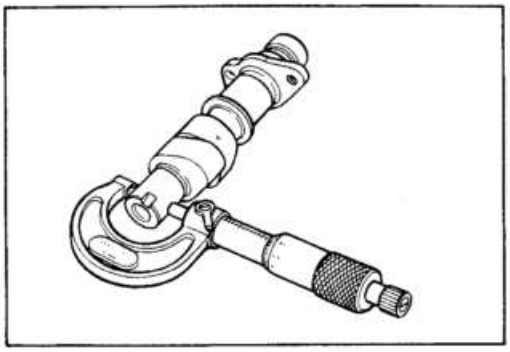
HINWEIS:
Zum richtigen Messen des Lagerspiels mit dem Plastiklineal müssen alle Dichtungsmittel auf der Paßfläche von Zylinderkopf und -haube entfernt sein. SUZUKI BOND NO. 1207B erst nach Messung des Lagerspiels auftragen.

Überschreitet das gemessene Nockenwellenlagerspiel die Verschleißgrenze, Außendurchmesser der Nockenwelle messen. Stimmt das Spiel nicht, Zylinderkopf komplett oder Nockenwelle erneuern.

09900-20205: Mikrometer (0 – 25 mm)

Außendurchmesser des Nockenwellenlagerzapfens (rechts & Mitte): 24,959 – 24,980 mm

Außendurchmesser des Nockenwellenlagerzapfens (links): 19,959 – 19,980 mm



NOCKENWELLENSCHLAG

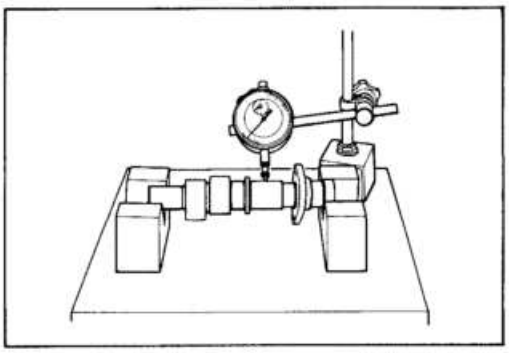
Mit Meßuhr auf Schlag überprüfen. Liegt der Schlag über der Verschleißgrenze, Nockenwelle erneuern.

Verschleißgrenze: 0,10 mm

09900-20701: Magnetständer

09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)

09900-21304: V-Block

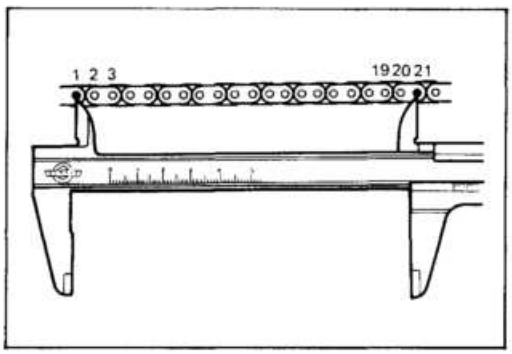


STEUERKETTEN- UND AUSGLEICHER-ANTRIEBSKETTENLÄGER (20 GLIEDER)

Kette straff spannen, so daß sie nicht durchhängt. Mit einer Schublehre die Länge von 20 Gliedern (21 Nietbolzen) der Kette messen. Bei Übershreiten der Verschleißgrenze Kette erneuern.

Steuerkette
Verschleißgrenze: 129,0 mm

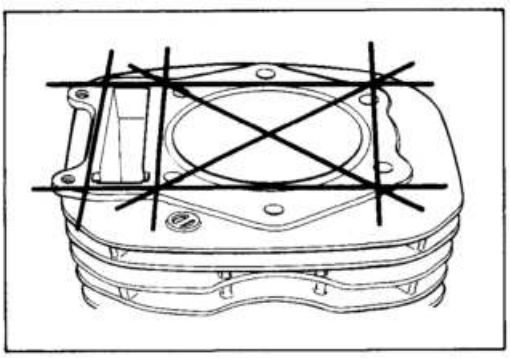
Ausgleicherantriebskette
Verschleißgrenze: 158,0 mm



ZYLINDERVERWINDUNG

Dichtungsfläche des Zylinders mit Abrichtlineal und Fühlerlehre auf Verwindung überprüfen; dabei Abstand an mehreren Stellen messen (siehe Abb.). Liegt der größte Meßwert an einer Stelle des Abrichtlineals über der Verschleißgrenze, Zylinder erneuern.

Verschleißgrenze: 0,05 mm



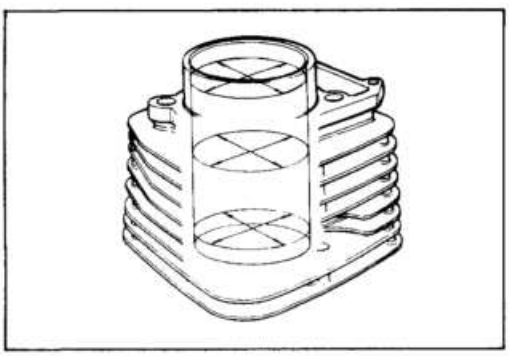
ZYLINDERBOHRUNG

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

Verschleißgrenze: 95,097 mm

09900-20508: Satz Zylinderbohrungslehren

09900-20513: Lehrenhalter



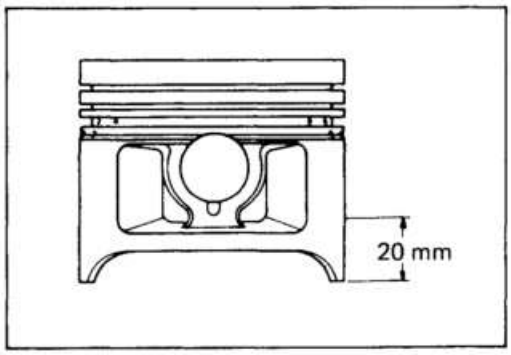
KOLBENDURCHMESSER

Mit einem Mikrometer Kolbenaußendurchmesser 21 mm vom Kolbenmantelende messen (siehe Abb.). Liegt der Meßwert unter der Verschleißgrenze, Kolben erneuern.

09900-20204: Mikrometer (75 – 100 mm)

Verschleißgrenze: 94,875 mm

Kolbenübergrößen: 0,5, 1,0 mm



KOLBENSPIEL IM ZYLINDER

Ergibt die vorherige Messung, daß das Kolbenspiel im Zylinder die folgende Verschleißgrenze überschreitet, Zylinder aufbohren und einen Übergrößenzylinder einsetzen oder Zylinder samt Kolben ersetzen.

Verschleißgrenze: 0,120 mm

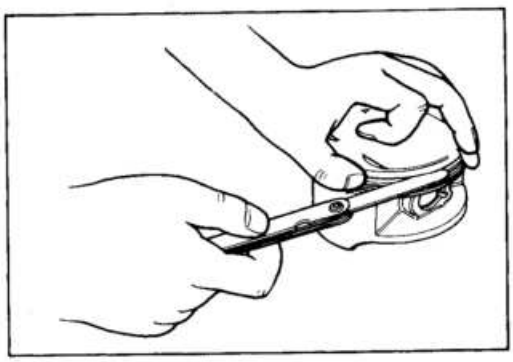
KOLBENRINGSPIEL IN DER NUT

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

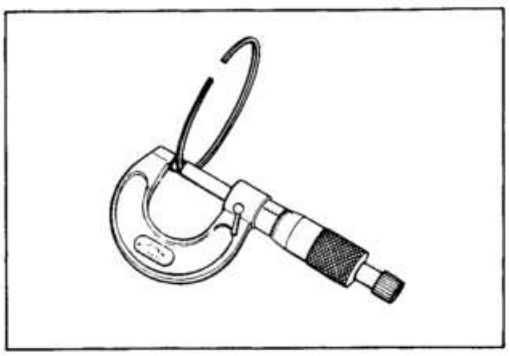
09900-20803: Fühlerlehre

09900-20205: Mikrometer (0 – 25 mm)

Kolbenringspiel in der Nut
Verschleißgrenze
1. Ring: 0,180 mm
2. Ring: 0,150 mm



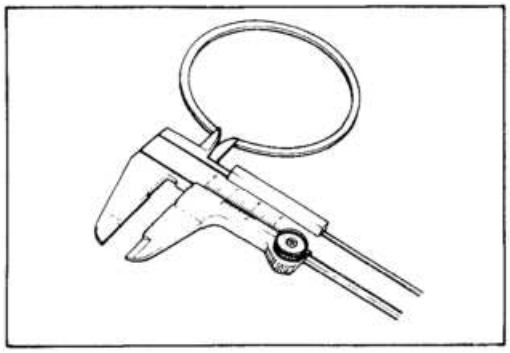
Breite der Kolbenringnut
Standard
1. Ring: 1,23 – 1,25 mm
2. Ring: 1,21 – 1,23 mm
Ölabstreifring: 2,81 – 2,83 mm



Kolbenringstärke
Standard
1. Ring: 1,170 – 1,185 mm
2. Ring: 1,150 – 1,170 mm

HINWEIS:
Kolbenboden mit einem Weichmetallschaber entrußen.
Ringnuten auf gleiche Weise reinigen.

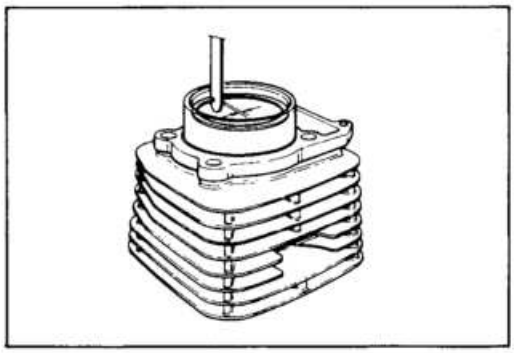
KOLBENRINGSPALT FREI UND IM KOLBEN



Vor Einsetzen der Kolbenringe freien Spalt jedes Rings mit einer Schublehre messen.
Dann Ring in den Zylinder einsetzen und jeden Ringspalt mit einer Fühlerlehre messen.
Ist der Spalt bei einem Ring zu groß, Ring erneuern.

Kolbenringspalt frei
Verschleißgrenze
1. Ring: 9,3 mm
2. Ring: 8,2 mm

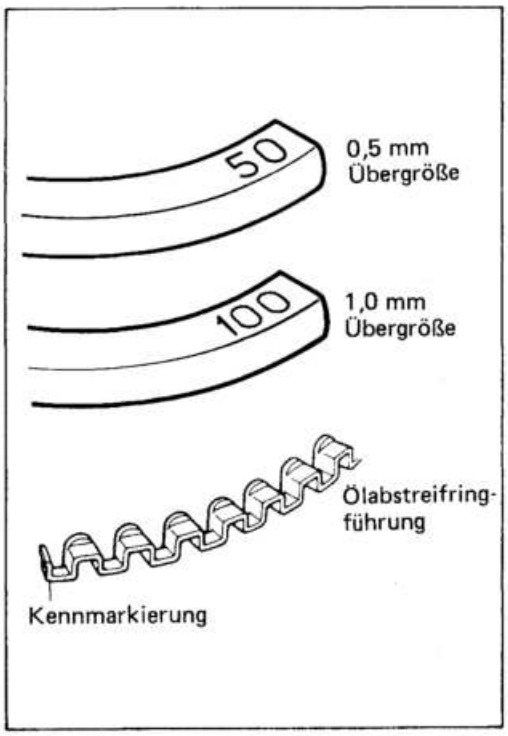
09900-20102: Schublehre



Kolbenringspalt im Koben
Verschleißgrenze
1. und 2. Ring: 0,70 mm

09900-20803: Fühlerlehre

ÜBERGRÖSSEN-KOLBENRINGE



- **Übergrößen-Kolbenring**
  Zwei Arten von Übergrößen-Kolbenringen mit folgenden Kennummern werden verwendet:

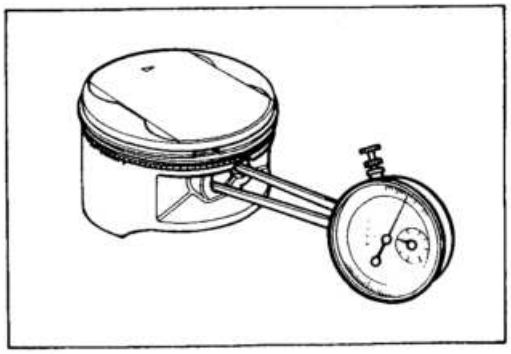
1. und 2. Kolbenring
0,5 mm: 50
1,0 mm: 100

- **Übergrößen-Ölabstreifring**
  Zwei Arten von Übergrößen-Ölabstreifringen mit folgender Kennmarkierung werden verwendet:

Ölabstreifring
0,5 mm: Blaue Kennmarkierung ⇨ Rot ('91 geändert)
1,0 mm: Gelbe Kennmarkierung

- **Übergrößen-Seitenschiene**
  Zur Bestimmung der Seitenschiene einfach Außendurchmesser messen, da sie keine Kennmarkierung oder Nummber trägt.

KOLBENBOLZEN UND KOLBENBOLZEN-BOHRUNG

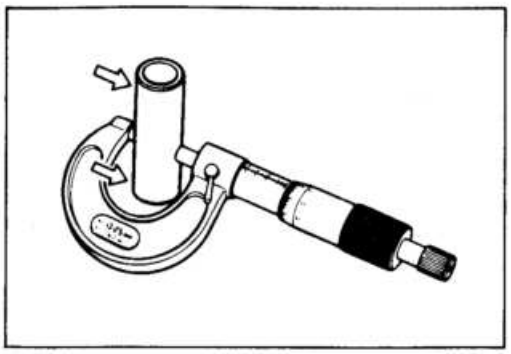


Mit einem Zylinderstichmaß Innendurchmesser der Kolbenbolzenbohrung und mit einem Mikrometer Außendurchmesser des Kolbenbolzens messen. Überschreitet die Differenz der beiden Meßwerte die Verschleißgrenze, Kolben samt Kolbenbolzen erneuern.

09900-20605: Zylinderstichmaß
09900-20205: Mikrometer (0 – 25 mm)

Kolbenbolzenbohrung
Verschleißgrenze: 23,030 mm

Außendurchmesser des Kolbenbolzens
Verschleißgrenze: 22,980 mm



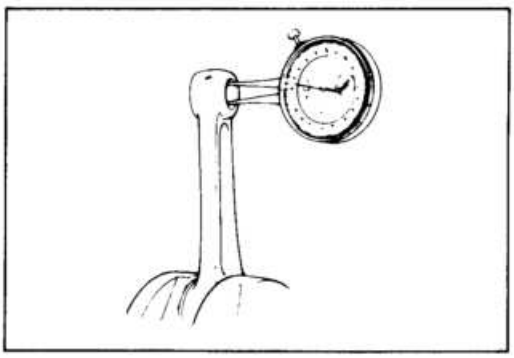
DURCHMESSER DES PLEUELAUGES

Mite einem Zylinderstichmaß Durchmesser des Pleuelauges messen.

09900-20605: Zylinderstichmaß

Verschleißgrenze: 23,040 mm

Überschreitet der Durchmesser des Pleuelauges die Verschleißgrenze, Pleuel erneuern.



PLEUELDURCHBIEGUNG UND PLEUELFUSS-SEITENSPIEL

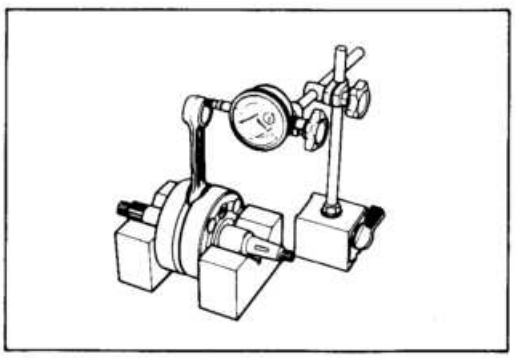
Verschleiß des Pleuelfußes läßt sich an der Bewegung des Pleuelkopfes feststellen. Mit dieser Methode kann auch das Ausmaß des Verschleißes an Teilen des Pleuelfußes überprüft werden.

Verschleißgrenze: 3,0 mm

09900-20701: Magnetständer

09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)

09900-21304: V-Block



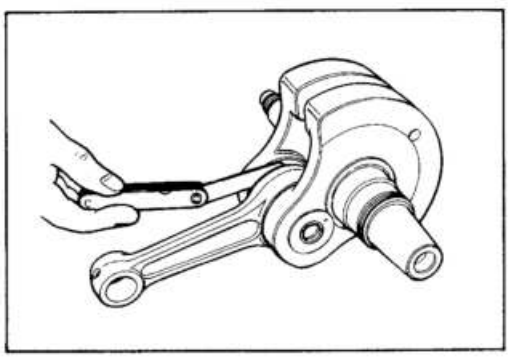
Pleuelfuß auf eine Seite drücken und Seitenspiel mit einer Fühlerlehre messen.

09900-20803: Fühlerlehre

Standard: 0,15 – 0,60 mm

Verschleißgrenze: 1,00 mm

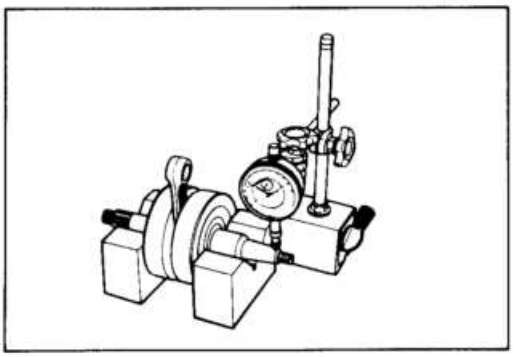
Bei Überschreiten der Verschleißgrenze Kurbelwelle komplett erneuern oder Durchbiegung und Seitenspiel unter die Verschleißgrenze bringen durch Erneuern abgenutzter Teile – Pleuel, Pleuellager, Kurbelzapfen usw.



KURBELWELLENSCHLAG

Kurbelwelle an den beiden Lagerzapfen auf V-Blöcke legen (siehe Abb.).
Meßuhr ansetzen (siehe Abb.), Kurbelwelle langsam drehen und Schlag ablesen.
Kurbelwelle reparieren oder erneuern, wenn der Schlag die Verschleißgrenze überschreitet.

Verschleißgrenze: 0,05 mm



KUPPLUNGSTREIBSCHEIBE

Stärke und Klauenbreite jeder Treibscheibe mit der Schublehre messen. Über die Verschleißgrenze hinaus abgenutzte Treibscheiben erneuern.

09900-20102: Schublehre

Standard

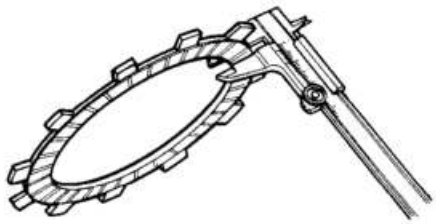
Stärke Nr. 1: 2,72 – 2,88 mm
Nr. 2: 3,45 – 3,55 mm

Klauenbreite: 15,8 – 16,0 mm

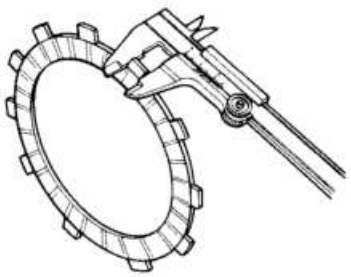
Verschleißgrenze

Stärke Nr. 1: 2,42 mm
Nr. 2: 3,15 mm

Klauenbreite: 15,0 mm



Stärke messen



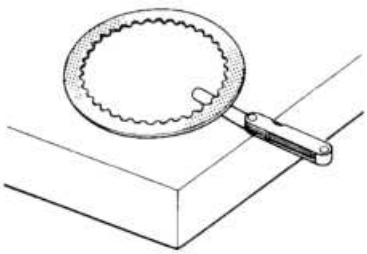
Klauenbreite messen

KUPPLUNGSREIBSCHEIBE

Jede Reibscheibe mit Fühlerlehre auf Verwindung überprüfen. Über die Verschleißgrenze hinaus abgenutzte Reibscheiben erneuern.

09900-20803: Fühlerlehre

Verschleißgrenze: 0,1 mm



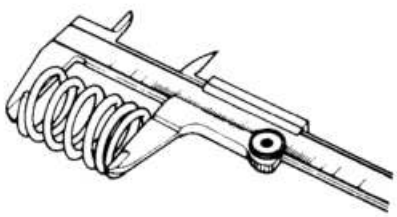
Verwindung messen

FREIE LÄNGE DER KUPPLUNGSFEDER

Freie Länge jeder Schraubenfeder mit Schublehre messen und Federkraft ermitteln. Feder bei Überschreiten der Verschleißgrenze erneuern.

09900-20102: Schublehre

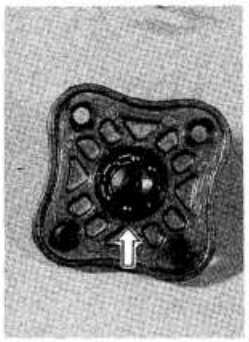
Verschleißgrenze: 34,0 mm

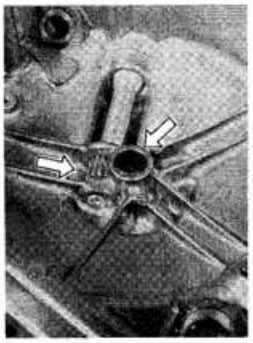


Kupplungsfeder messen

KUPPLUNGSAUSRÜCKLAGER

Ausrücklager auf Unregelmäßigkeiten, besonders Risse, überprüfen, um festzustellen, ob das Lager erneuert werden muß oder nicht. Gleichmäßiges Ein- und Ausrücken der Kupplung hängt in hohem Maße vom Zustand dieses Lagers ab.



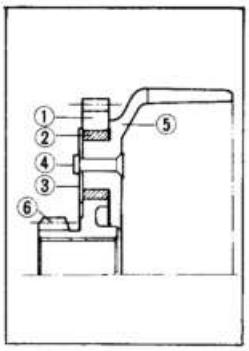


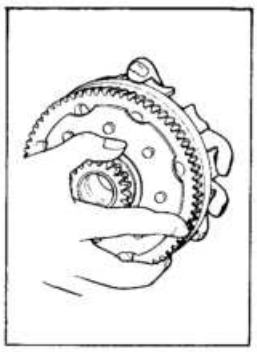
KUPPLUNGSDRUCKSTANGE

Kupplungsdruckstangenritzel von Hand drehen und auf leichte Drehbarkeit überprüfen. Spürt man beim Drehen einen stärkeren Widerstand, Druckstange auf Beschädigung bzw. Verschleiß überprüfen. Bei Defekt Druckstange samt Ritzel erneuern.

PRIMÄRABTRIEB KOMPLETT

Bei Verschleiß des internen Dämpfers entsteht Spiel zwischen Zahnrad und Gehäuse, wodurch ungewöhnliche Geräusche verursacht werden. Bei extremem Spiel Primärabtrieb komplett erneuern.

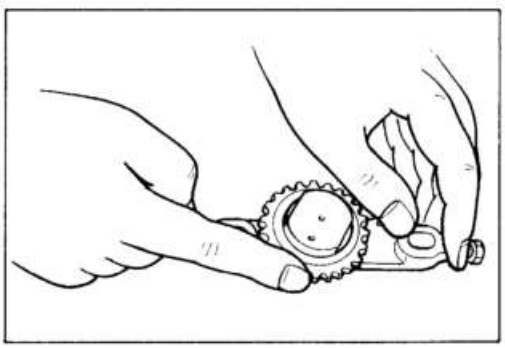




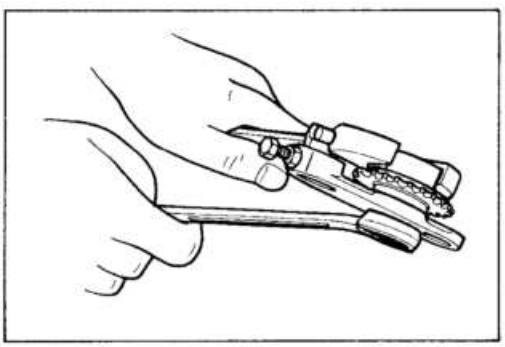
① Primärabtrieb
② Dämpfer
③ Scheibe
④ Niet
⑤ Kupplungsgehäuse
⑥ Ölpumpenantriebsrad

AUSGLEICHERANTRIEBSKETTENSPANNER

Kettenrad von Hand drehen, um Lager auf ungewöhnliche Geräusche und leichte Drehbarkeit zu überprüfen.
Bei Unregelmäßigkeiten Lager erneuern.

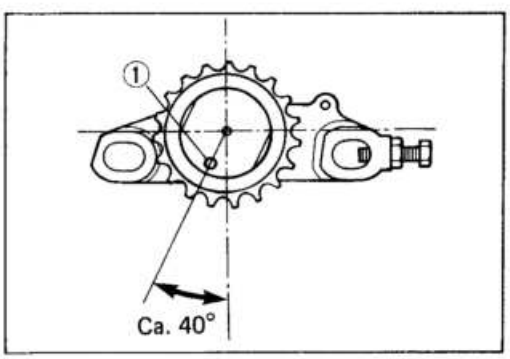


- Welle halten und Mutter lösen.

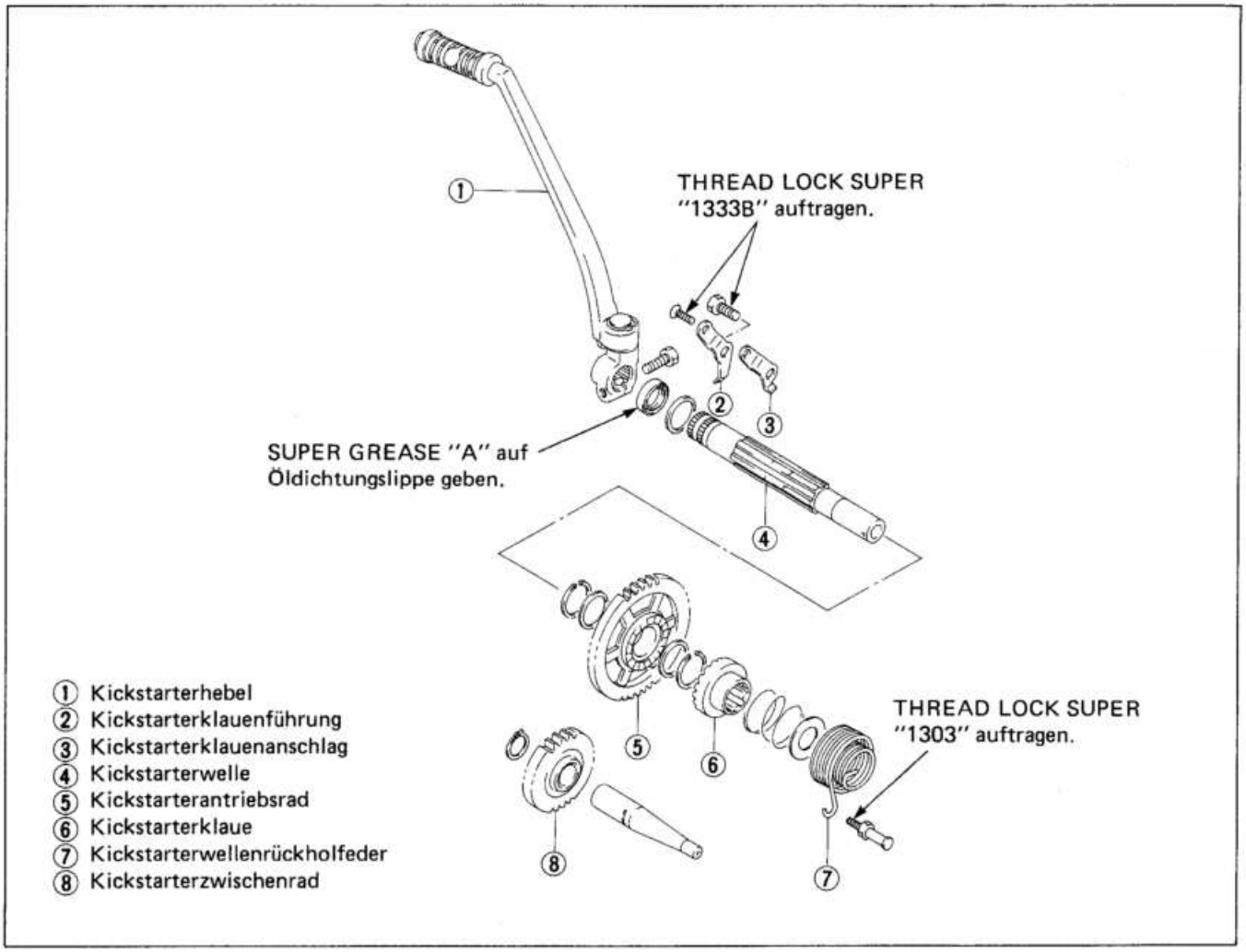


- Lock ① an der Welle in den vorgeschriebenen Winkel bringen (siehe Abb.).

Drehmoment: 45 – 70 N·m (4,5 – 7,0 kg-m)

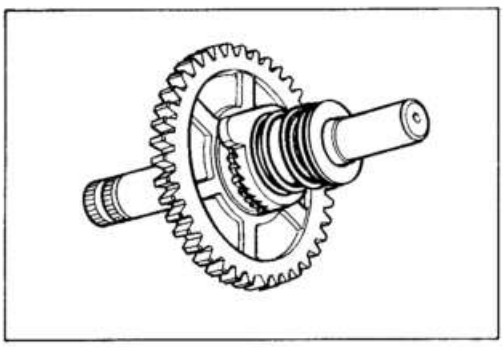


KICKSTARTER



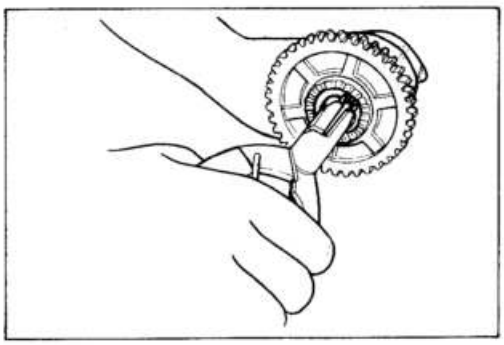
ZERLEGEN

- Druckscheibe, Feder und Kickstarterklaue von der Kickstarterwelle nehmen.



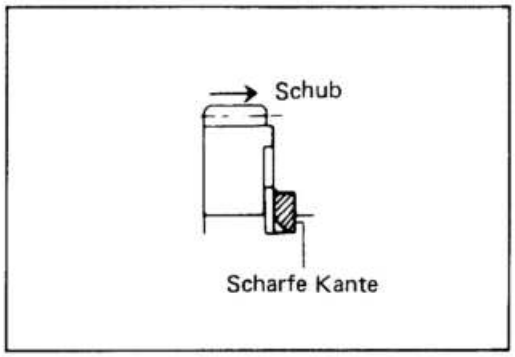
- Sicherungsring entfernen und Kickstarterantriebsrad abnehmen.

09900-06107: Sprengringzange

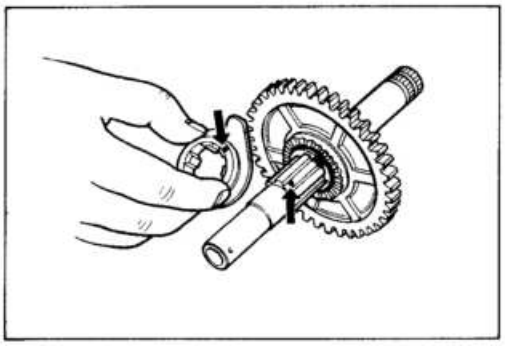


WIEDERZUSAMMENBAU

- Beim Anbringen eines Sicherungsrings auf dessen Richtung achten. Mit der abgerundeten Seite in Richtung zum Zahnrad einbauen, damit der Schub aufgenommen wird (siehe Abb.).

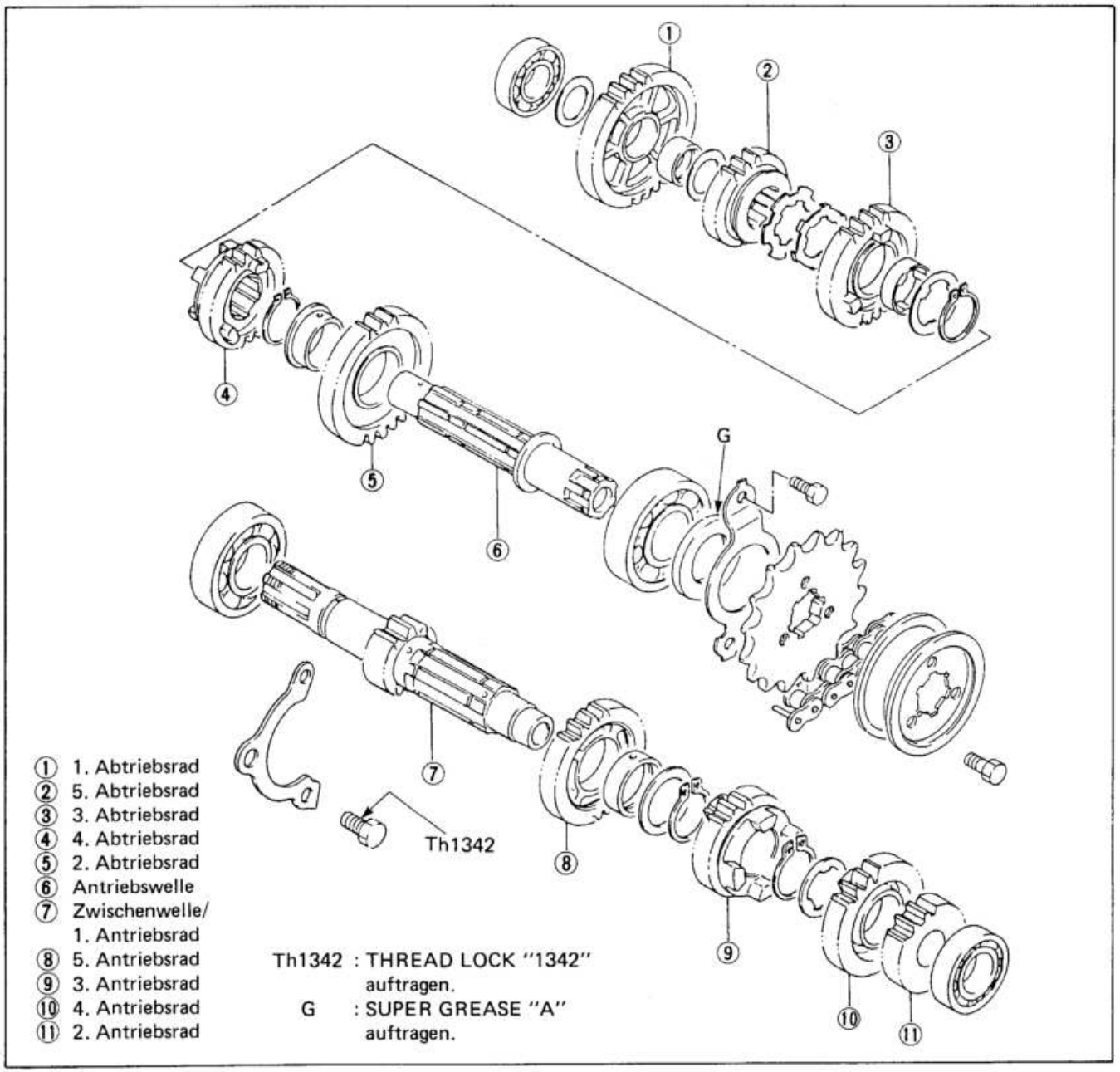


- Beim Aufschieben der Kickstarterklaue auf die Kickstarterwelle Ankörnungen aufeinander ausrichten.



GETRIEBE

- Getriebe wie auf der Abb. zerlegen.



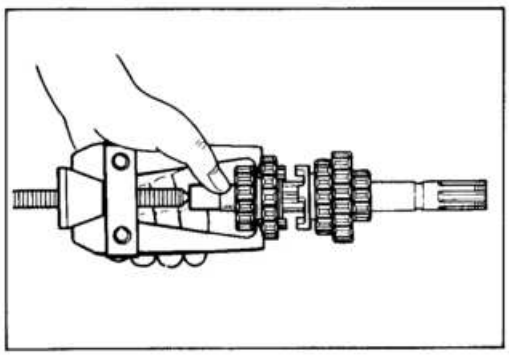
① 1. Abtriebsrad
② 5. Abtriebsrad
③ 3. Abtriebsrad
④ 4. Abtriebsrad
⑤ 2. Abtriebsrad
⑥ Antriebswelle
⑦ Zwischenwelle/ 1. Antriebsrad
⑧ 5. Antriebsrad
⑨ 3. Antriebsrad
⑩ 4. Antriebsrad
⑪ 2. Antriebsrad

Th1342 : THREAD LOCK "1342" auftragen.
G : SUPER GREASE "A" auftragen.

ZERLEGEN DES 2. ANTRIEBSRADS

- 2. Antriebsrad mit Radabzieher und entsprechendem Vorsatz abziehen.

09913-60910: Radabzieher



ZWISCHENWELLE UND ANTRIEBSWELLE

WIEDERZUSAMMENBAU

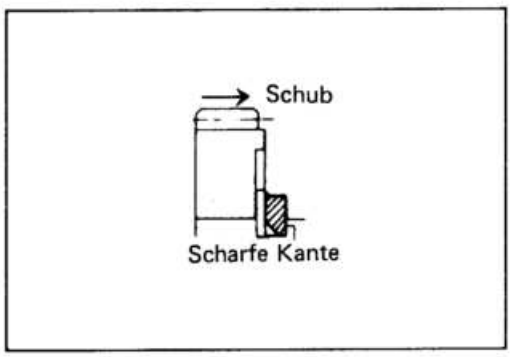
Zwischenwelle und Antriebswelle in umgekehrter Reihenfolge des Zerlegens wiederzusammenbauen. Folgende Punkte beachten:

HINWEIS:
Stets neue Sicherungsringe verwenden.

HINWEIS:
Vor Einsetzen der Räder Antriebs- und Zwischenwelle leicht mit Moly Paste oder Motoröl einschmieren.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

- Beim Anbringen eines neuen Sicherungsrings auf seine Lage achten. Ring auf der Seite anbringen, wo sich der Schub auswirkt (siehe Abb.).

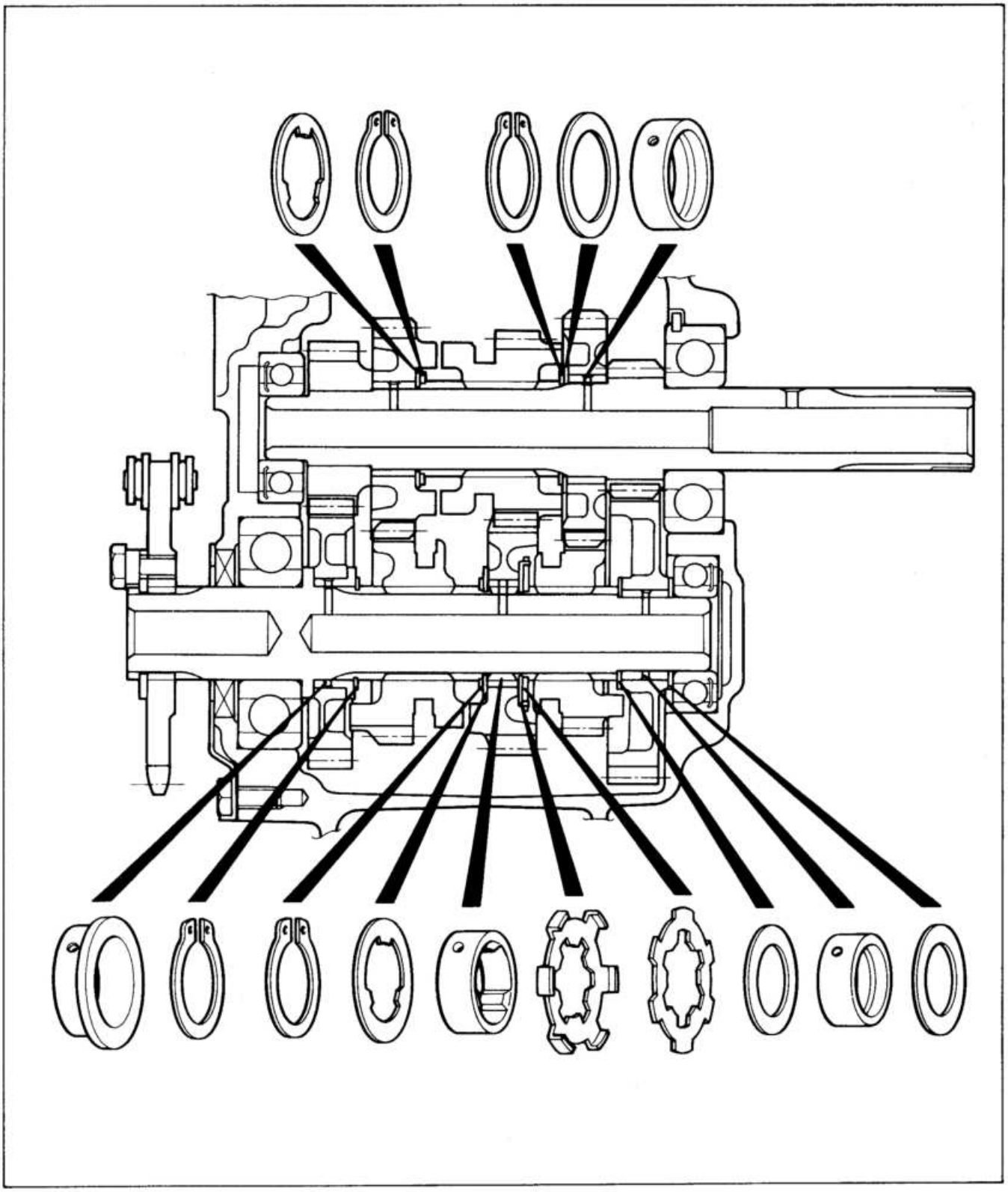


ACHTUNG:

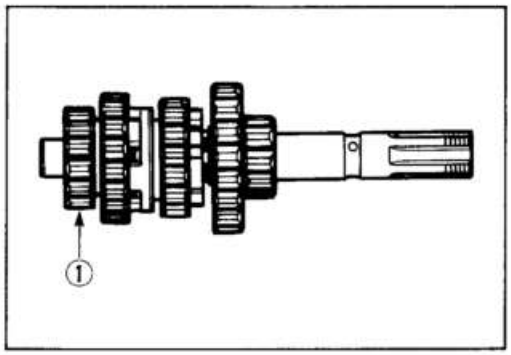
* **Sicherungsring nie wiederverwenden. Sicherungsring nach Abnahme von der Welle wegwerfen und neuen Sicherungsring anbringen.**
* **Beim Anbringen eines neuen Sicherungsrings Spalt nur soweit ausziehen, daß sich der Sicherungsring auf die Welle schieben läßt.**
* **Nach Anbringen eines Sicherungsrings stets prüfen, ob er auch völlig in der Nut und fest sitzt.**

HINWEIS:

Beim Wiederzusammenbau des Getriebes auf richtige Lage und Position der Scheiben und Sicherungsringe achten. Siehe folgenden Querschnitt zur richtigen Anbringung von Zahnrädern, Scheiben und Sicherungsringen.



2. ANTRIEBSRAD



- 2. Antriebsrad ① auf Zwischenwelle aufpressen.

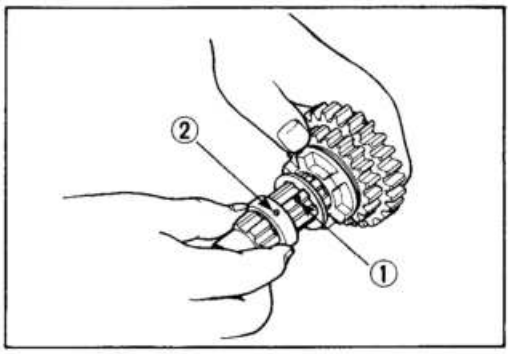
HINWEIS:
Vor dem Wiederzusammenbau THREAD LOCK SUPER "1303" auf Innenfläche des 2. Antriebsrads auftragen.

99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

HINWEIS:
Darauf achten, nicht das 4. Antriebsrad mit THREAD LOCK SUPER "1303" zu beschmieren.

HINWEIS:
* *Nach Anbringen des 2. Antriebsrads durch Bewegen mit den Fingern überprüfen, ob sich das 4. Antriebsrad auch leicht dreht.*
* *Dieses Verfahren läßt sich nur zweimal durchführen, dann muß die Zwischenwelle erneuert werden.*

BUCHSE DES 3. ABTRIEBSRADS



- Beim Anbringen der Buchse des 3. Abtriebsrads auf der Antriebswelle Schmierstelle ① auf der Antriebswelle auf Buchsenschmierstelle ② ausrichten.

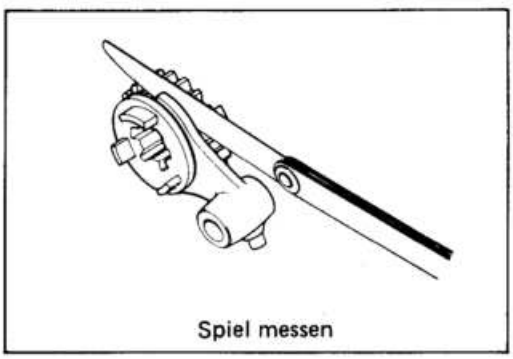
SCHALTGABELSPIEL IN DER LAUFRILLE

Mit einer Fühlerlehre Schaltgabelspiel in der Laufrille des Zahnrads messen.
Das Spiel jeder der drei Schaltgabeln ist entscheidend für ein sanftes und gutes Schalten.

Schaltgabelspiel in der Laufrille
Standard: 0,10 – 0,30 mm
Verschleißgrenze: 0,50 mm

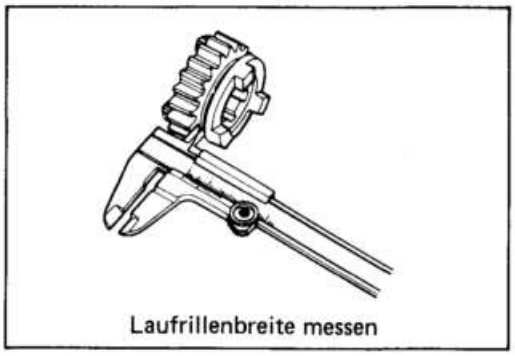
Überschreitet das gemessene Spiel die vorgeschriebene Verschleißgrenze, Gabel, Rad oder beide erneuern.

09900-20803: Fühlerlehre
09900-20102: Schublehre



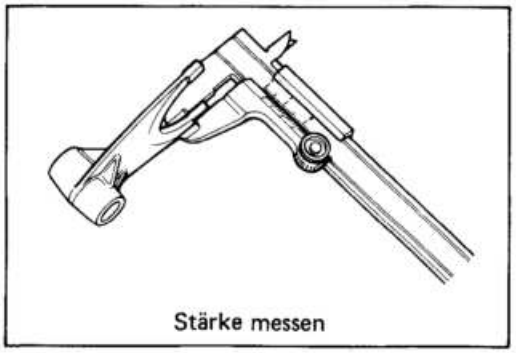
Spiel messen

Laufrillenbreite
Standard: 5,00 – 5,10 mm



Laufrillenbreite messen

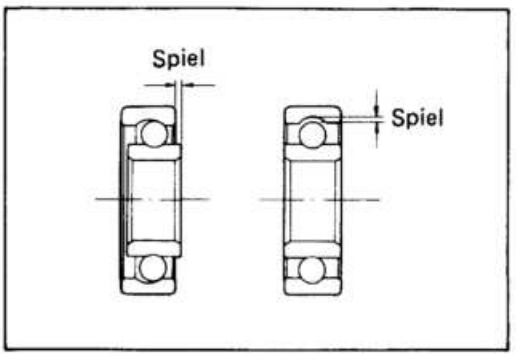
Schaltagabelstärke
Standard: 4,80 – 4,90 mm



Stärke messen

KURBELGEHÄUSELAGER

Speil der Kurbelgehäuselager in der linken und rechten Kurbelgehäusehälfte von Hand überprüfen. Jeden Lagerinnenkranz im Kurbelgehäuse von Hand drehen und auf ungewöhnliche Geräusche und leichte Drehbarkeit achten. Bei Unregelmäßigkeiten Lager erneuern.



HINWEIS:
Beim Wiederzusammenbau des Lagerhalters etwas THREAD LOCK "1342" auf die Schrauben und Bolzen des Lagerhalters geben.

WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS

Der Wiederzusammenbau erfolgt grundsätzlich in umgekehrter Reihenfolge des Zerlegens, einige Schritte müssen dabei jedoch genau erläutert bzw. hervorgehoben werden. Diese Schritte werden für die einzelnen Teile durchgegangen.

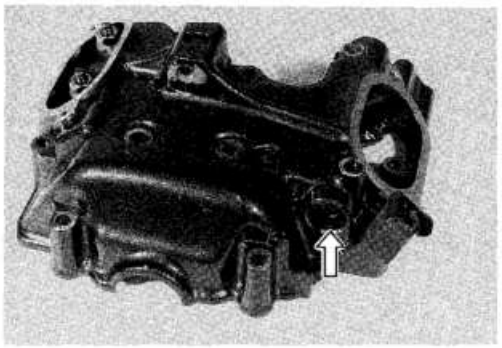
HINWEIS:
Vor dem Wiederzusammenbau auf alle beweglichen und gleitenden Teile Motoröl geben.

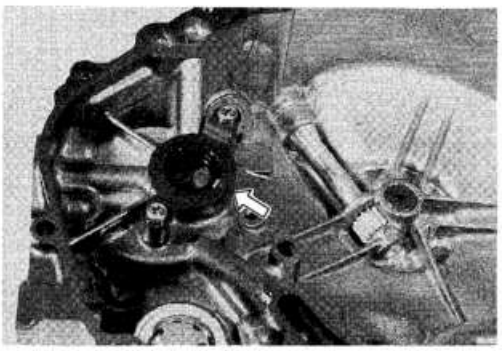
ÖLDICHTUNGEN

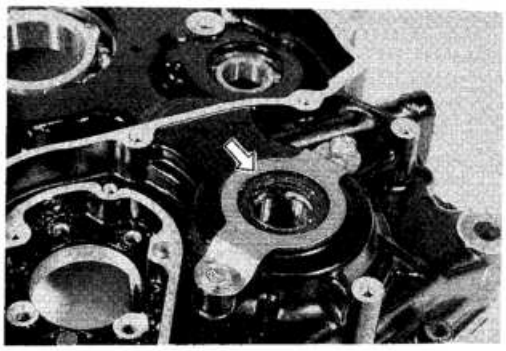
- Entsprechende Öldichtung auf Zylinderkopfhaube, Kurbel-, Kupplungs- und Schaltgehäuse anbringen.
- SUPER GREASE "A" auf alle Öldichtungslippen auftragen.

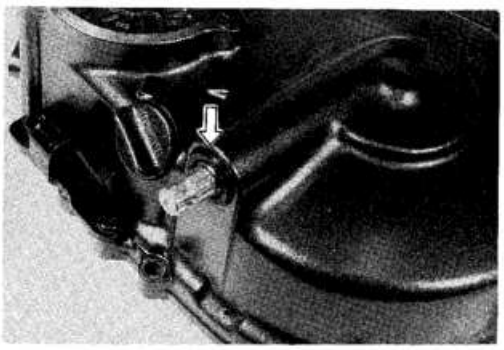
99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

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

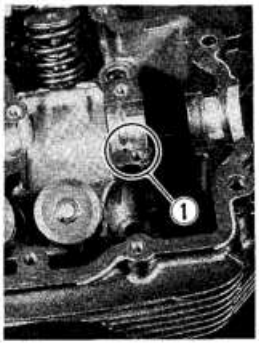


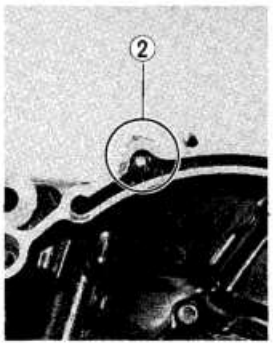


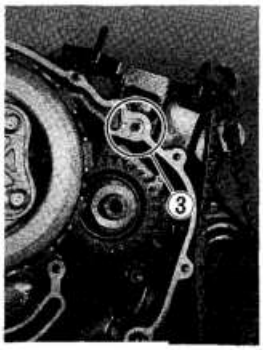


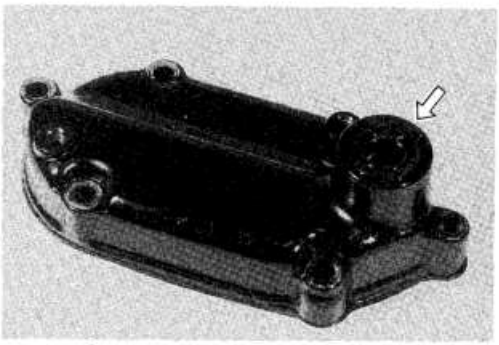


HINWEIS:
Oldüsen (① und ②) und Olippel ③ auf Verstopfung überprüfen.

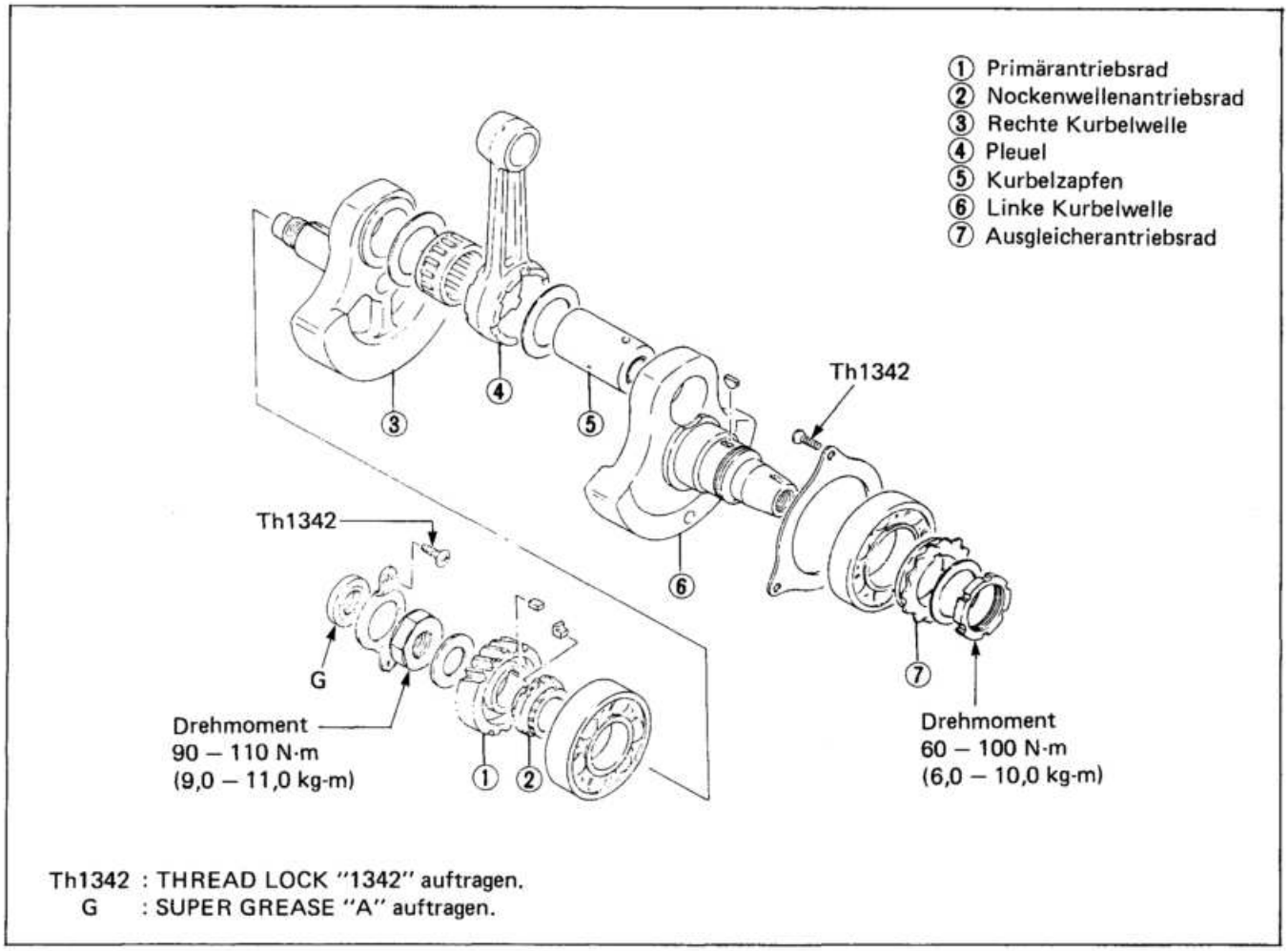








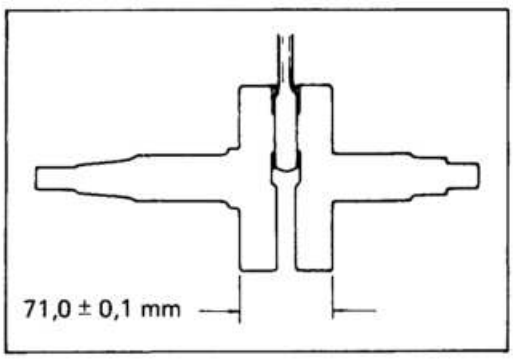
KURBELWELLE



Th1342 : THREAD LOCK "1342" auftragen.
G : SUPER GREASE "A" auftragen.

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

Standardwangenabstand: 71,0 ± 0,1 mm

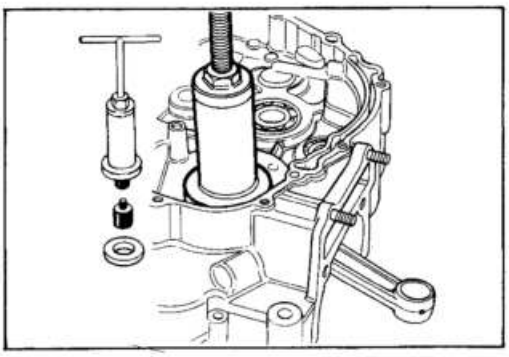


- Beim Einbau der Kurbelwelle in das Kurbelgehäuse rechtes Ende in das Gehäuse ziehen.

09910-32812: Kurbelwelleneinsetzer

09910-32830: Vorsatz

09910-32820: Abstandsstück



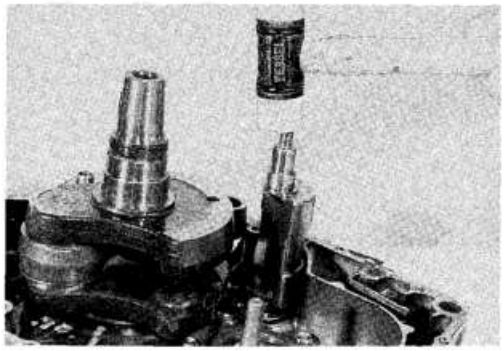
ACHTUNG:

Kurbelwelle nie mit einem Plastikhammer in das Kurbelgehäuse einschlagen.

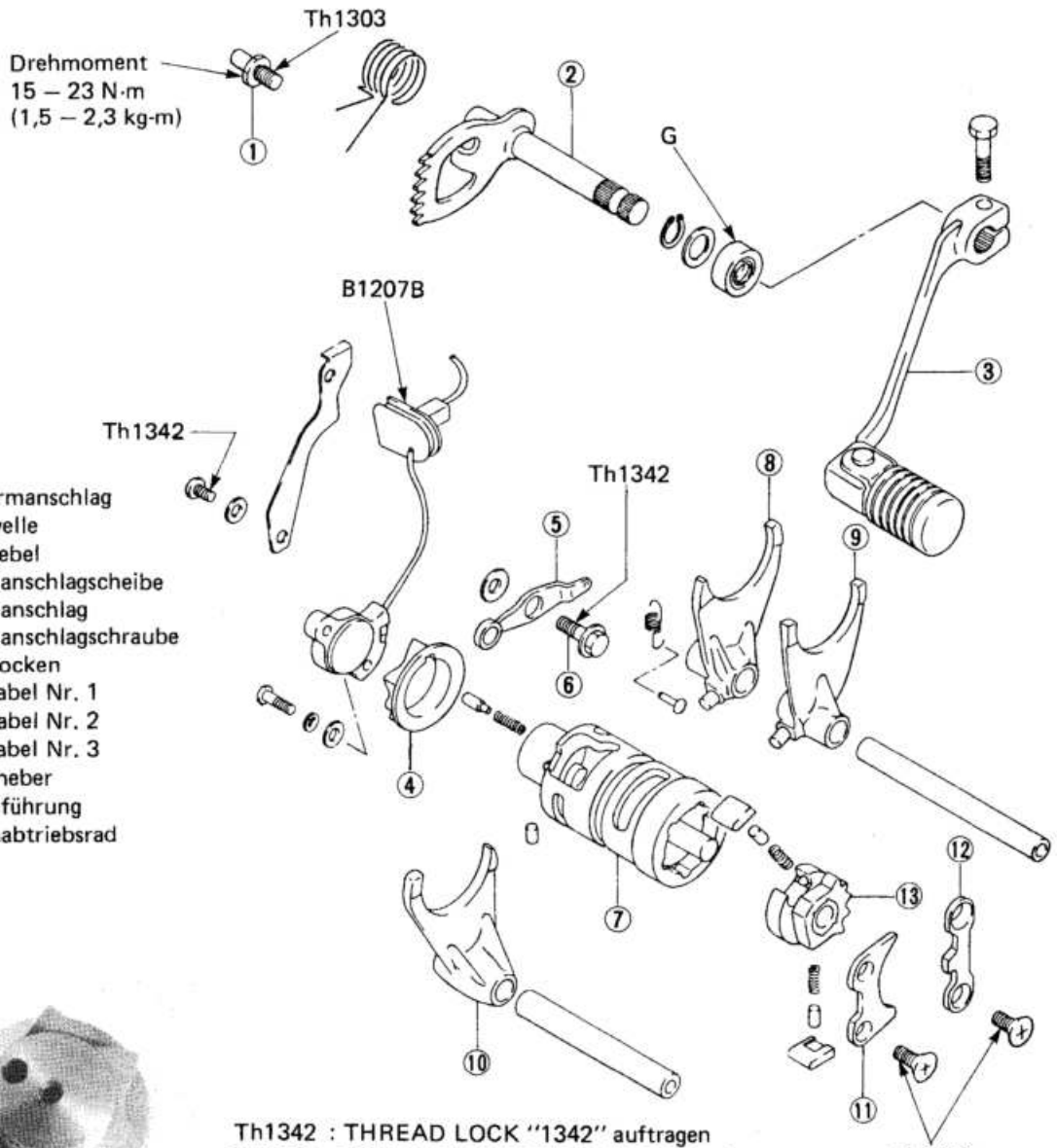
Stets Spezialwerkzeug nehmen, sonst läßt sich die Kurbelwelle nicht genau einbauen.

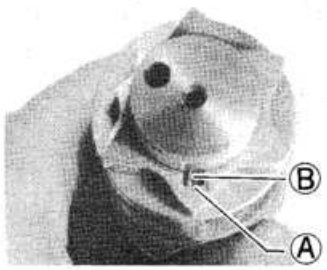
AUSGLEICHERWELLE

- Vordere und hintere Ausgleicherwelle mit einem Plastickhammer in das rechte Kurbelgehäuse einklopfen.



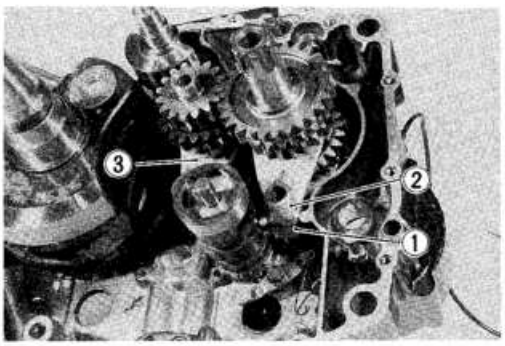
SCHALTUNG



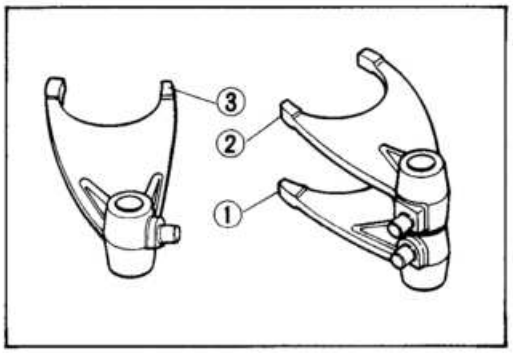


Th1342 : THREAD LOCK "1342" auftragen
Th1303 : THREAD LOCK SUPER "1303" auftragen.
G : SUPER GREASE "A" auftragen.
B1207B : BOND NO. 1207B auftragen.
Stiftnut Ⓐ auf Stift Ⓑ ausrichten (siehe Abb.).

- Nach Einbau der Zwischen- und Antriebswelle komplett in das rechte Kurbelgehäuse Schaltgabeln ①, ② und ③ in die Laufrillen einpassen.

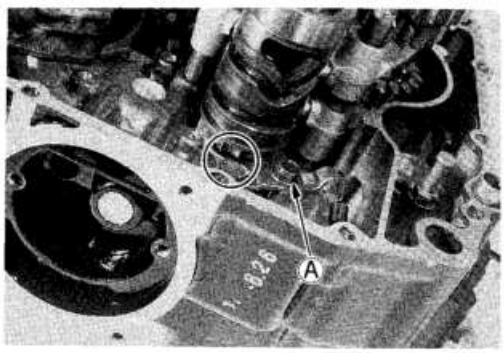


① Für das 5. Abtriebsrad (Nr. 1)
② Für das 4. Abtriebsrad (Nr. 2)
③ Für das 3. Antriebsrad (Nr. 3)



HINWEIS:
Drei verschiedene Schaltgabeln, ①, ② und ③, werden verwendet. In Aussehen und Aufbau sind sie sich zum verwechseln ähnlich.
Korrekte Einbaulage und -richtung siehe Abb.

- Schaltnocken so anbringen (siehe Abb.), daß sich die Schaltgabelwellen leicht einsetzen lassen.



HINWEIS:
Beim Wiederanbringen der Schaltnockenanschlagschraube Ⓐ etwas THREAD LOCK "1342" auf das Schraubengewinde geben.

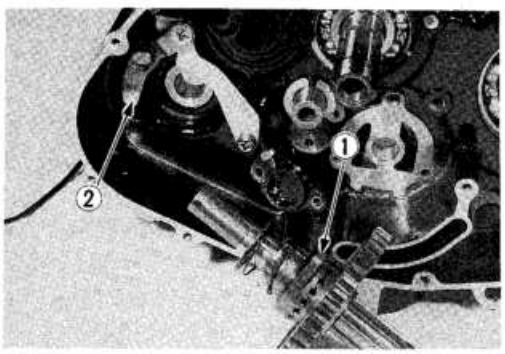
99000-32050: THREAD LOCK "1342"

- Nach Einbau der Schaltgabelwellen Schaltnockenanschlagfeder einhaken.

HINWEIS:
Nach Einsetzen der Schaltnockenanschlagfeder Leerlaufschalter anbringen. (siehe Seite 3-11.)

KICKSTARTER

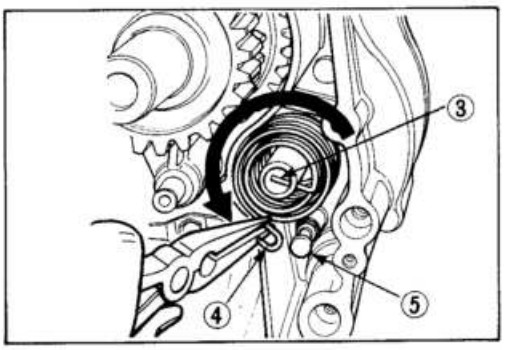
- Beim Einsetzen der Kickstarterwelle in das Kurbelgehäuse Klaue ① des Kickstarters in Kickstarterklauenführung ② einlegen.



HINWEIS:
Beim Wiedereinbau von Kickstarterklauenführung und -anschlag etwas THREAD LOCK SUPER "1303" auf Bolzen und Schraube geben.

99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

- Beim Anbringen der Kickstarterrückholfeder Teil ③ der Rückholfeder in Loch der Kickstarterwelle einsetzen, mit einer Zange im Gegenuhrzeigersinn drehen und den hakenförmigen Teil ④ der Rückholfeder an der Schraube ⑤ einhaken.

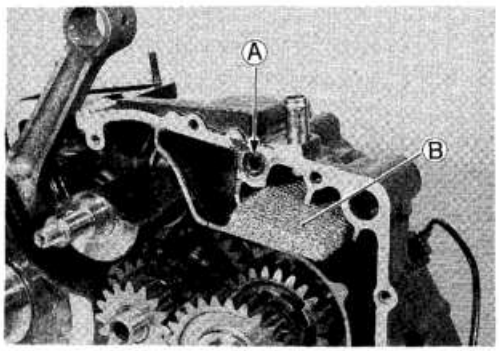


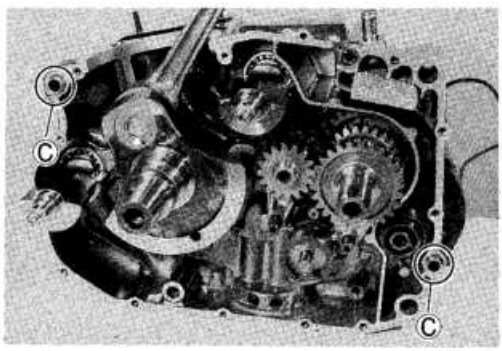
KURBELGEHÄUSE

Beim Wiederzusammenbau des Kurbelgehäuses folgende Punkte beachten:

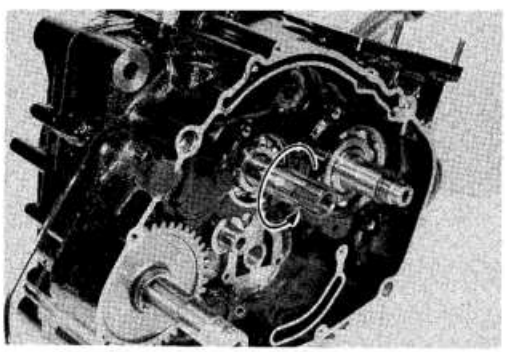
- Dichtungsmaterial von der Paßfläche der rechten und linken Kurbelgehäusehälfte entfernen und Ölflecken gründlich beseitigen.
- O-Ring Ⓐ , Öltrennvorrichtung Ⓑ und Paßstifte Ⓒ an der rechten Hälfte anbringen (siehe Abb.).
- Motoröl auf Pleuelfuß und alle Teile der Getrieberäder geben.
- SUZUKI BOND NO. 1207B gleichmäßig auf die Paßfläche der rechten Kurbelgehäusehälfte auftragen und Hälften innerhalb weniger Minuten zusammenbauen.

99000-31140: SUZUKI BOND NO. 1207B





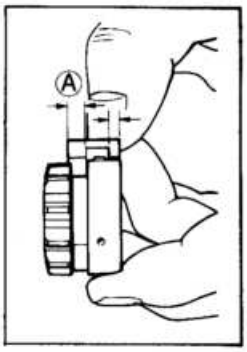
- Kurbelgehäuseschrauben anziehen und Antriebs- und Zwischenwelle auf leichten Lauf überprüfen.
- Fühlt man einen größeren Widerstand beim Drehen, versuchen, Wellen durch Klopfen mit einem Plastikhammer auf Antriebs- bzw. Zwischenwelle freizubekommen.

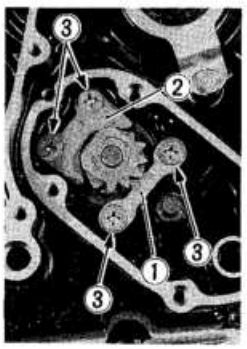


NOCKENABTRIEBSRAD

- Schaltklauen in Nockenabtriebsrad einrasten. Dabei muß der breite Flügel Ⓐ nach außen weisen (siehe Abb.).
- Beim Anbringen von Nockenführung ① und Klauenheber ② estwas THREAD LOCK "1342" auf Sicherungsschrauben ③ geben.

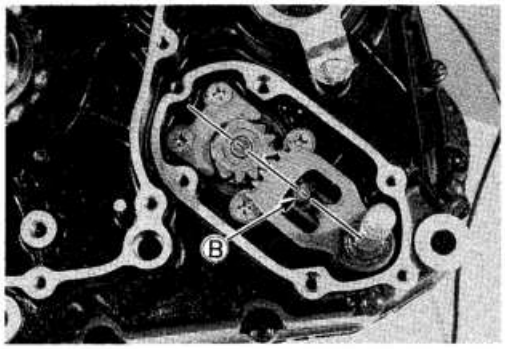
99000-32050: THREAD LOCK "1342"





SCHALTWELLE

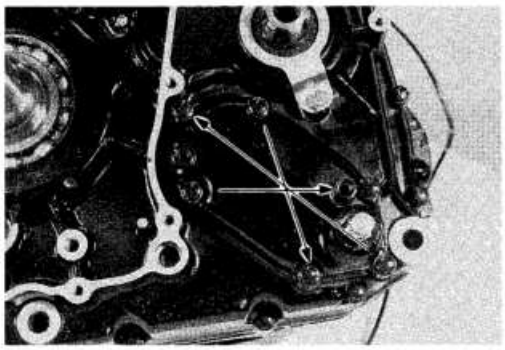
- Eine Feder richtig an Schaltwelle anbringen.
- Schaltwelle einbauen. Mittelzahn des Nockenabtriebsrads in Mittelkerbe des Schaltwellenzahnrads einführen (siehe Abb.).



HINWEIS:
Beim Wiederanbringen des Schaltarmanschlags Ⓑ etwas THREAD LOCK SUPER "1303" auf sein Gewinde geben und Anschlag im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen. (siehe Seite 7-23.)

99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

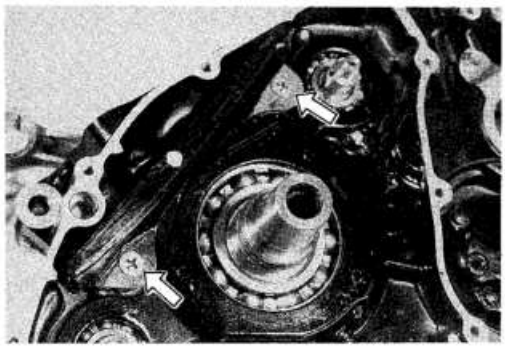
- Schaltgehäuse aufsetzen und Schrauben kreuzweise anziehen.



HINWEIS:
Nach Anbringen von Schaltgehäuse und Schalthebel durch Drehen von Zwischen- und Antriebswelle überprüfen, ob sich das Getriebe auch normal schalten läßt. Lassen sich die Gänge nicht schalten, bedeutet das, daß die Zahnräder falsch zusammengebaut bzw. die Schaltgabeln falsch eingebaut wurden. In diesem Fall Schaltung noch einmal zerlegen und Fehler suchen.

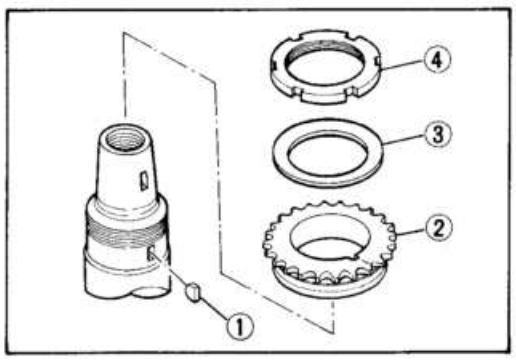
AUSGLEICHER

- Etwas THREAD LOCK SUPER "1303" auf Sicherungsschrauben der Ausgleicherkettenführung geben.



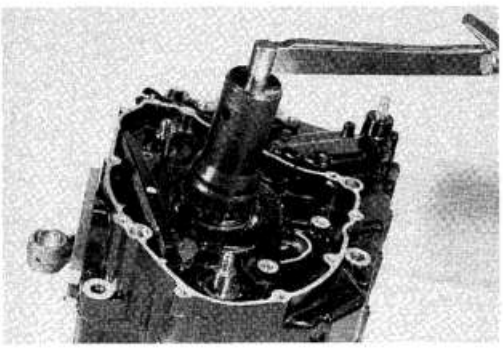
99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

- Keil ① in Keilnut an der Kurbelwelle einsetzen, dann Ausgleicherantriebsrad ②, Federscheibe ③ und Ringmutter ④ anbringen.
- Ringmutter mit Spezialwerkzeug und Drehmomentschlüssel im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

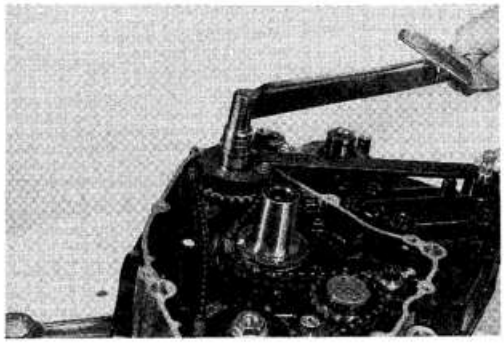


09917-23711: Ringmutter-Steckschlüssel
09910-20116: Pleuelhalter

Drehmoment: 60 – 100 N·m (6,0 – 10,0 kg-m)



- Keil in Keilnut an der vorderen und hinteren Ausgleicherwelle einsetzen.
- Vorderes und hinteres Ausgleicherabtriebsrad und Ausgleicherkettenspanner mit Ausgleicherkette anbringen.



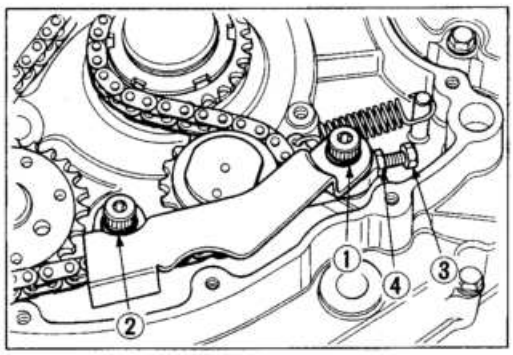
HINWEIS:
Das vordere Ausgleicherabtriebsrad ist mit "F", das hintere mit "R" markiert.

- Alle Muttern mit Spezialwerkzeug und Drehmomentschlüssel im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

09917-33710: Kettenradhalter

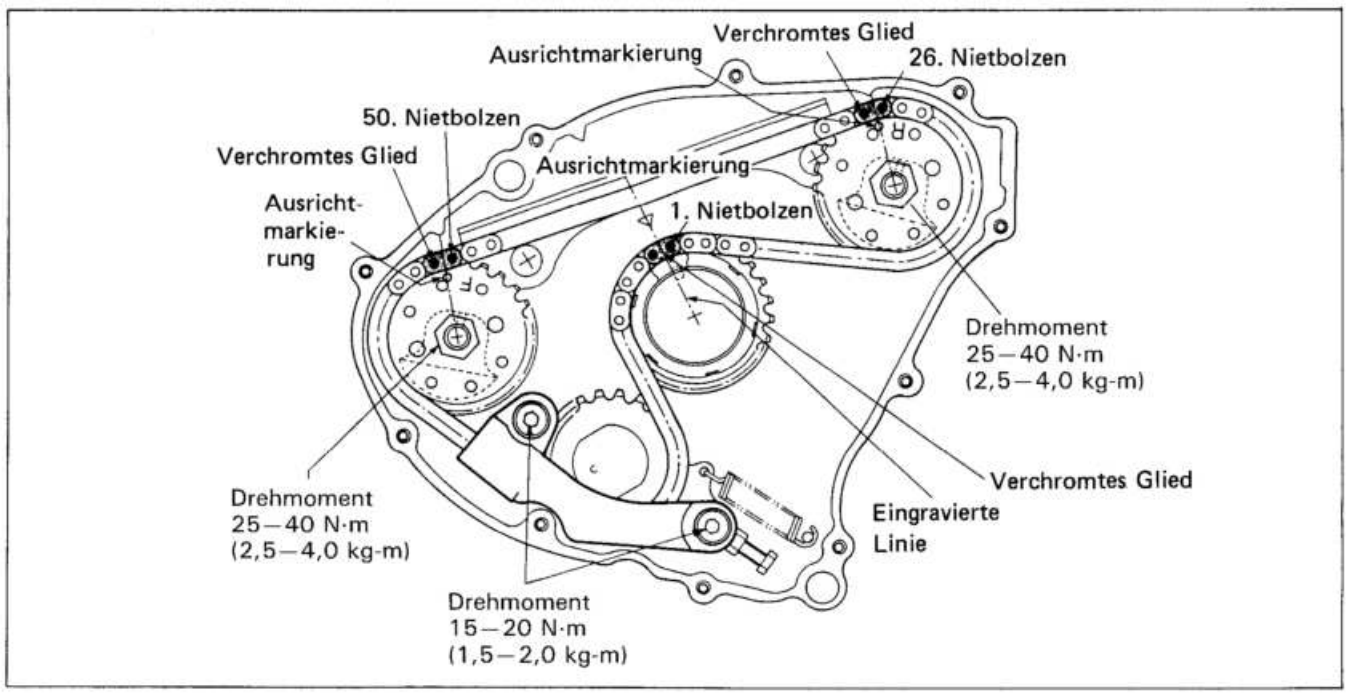
Drehmoment: 25 – 40 N·m (2,5 – 4,0 kg-m)

- Ausrichtmarkierungen am Kurbelgehäuse auf Ausrichtmarkierungen an Antriebs- und Abtriebsrädern ausrichten (siehe Abb.).
- Feder an Ausgleicherkettenspanner am Kurbelgehäuse-Widerlager einhaken.
- Die beiden Schrauben (① und ②), die Anschlagschraube ③ und die Kontermutter ④ vorläufig festziehen.

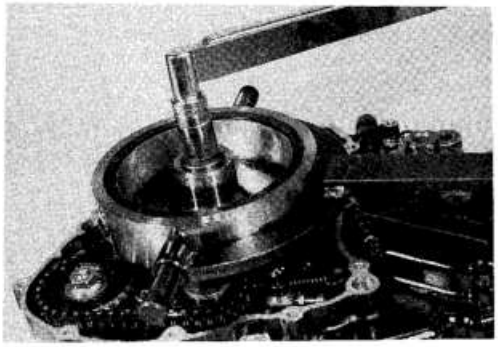


HINWEIS:
Schraube ① ist länger als Schraube ② .

ACHTUNG:
Unbedingt darauf achten, daß die Spannung der Ausgleicherkette nach dem Zusammenbau und der Montage des Motors eingestellt wird. (Für die Einstellschritte sich auf Seite 2-11 beziehen.)



ZÜNDMAGNET

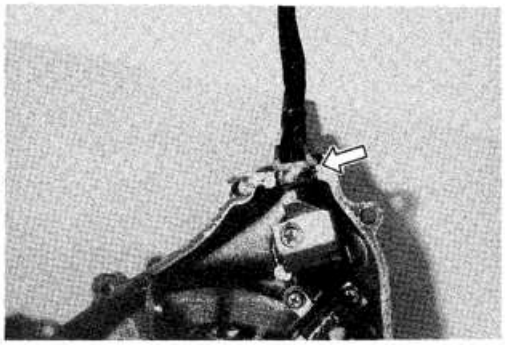


- Konischen Teil des Zündmagnetrotors und Kurbelwelle entfetten.
- Keil in Keilnut an der Kurbelwelle einsetzen, dann Zündmagnetrotor anbringen.
- Etwas THREAD LOCK SUPER "1305" auf das Gewinde der Rotorschraube geben.
- Zündmagnetrotorschraube mit Spezialwerkzeug und Drehmomentschlüssel im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

99000-32100: THREAD LOCK SUPER "1305"

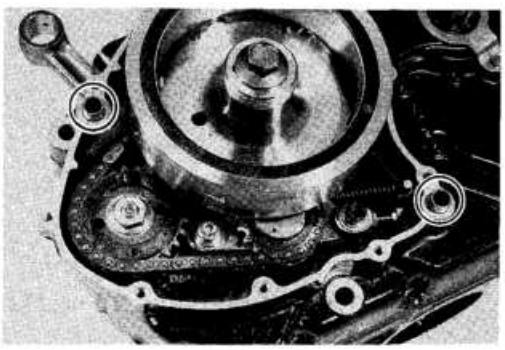
09930-44913: Rotorhalter

Drehmoment: 150 – 170 N·m (15,0 – 17,0 kg-m)



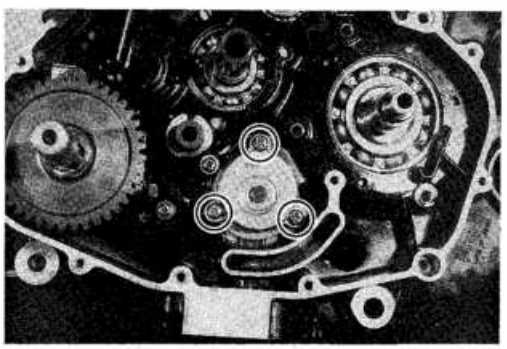
- BOND NO. 1207B auf Nut der Zündmagnetkabeltülle geben.

99000-31140: SUZUKI BOND NO. 1207B



- Die zwei Paßstifte einsetzen und neue Dichtung anbringen.
- Zündmagnetdeckel anbringen.

ÖLPUMPE



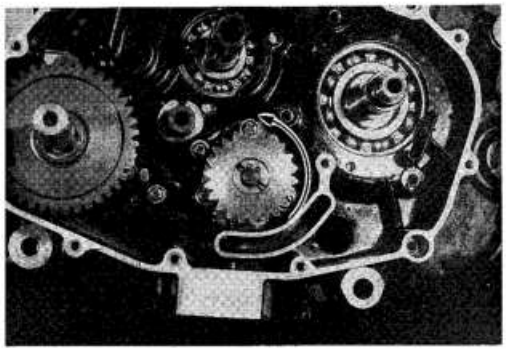
- Vor Einbau der Ölpumpe Motoröl auf Gleitflächen von Gehäuse, Außenrotor, Innenrotor und Welle geben.
- Etwas THREAD LOCK "1342" auf Befestigungsschrauben der Ölpumpe geben.

99000-32050: THREAD LOCK "1342"

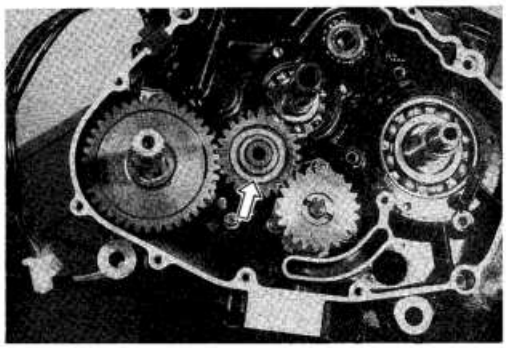
- Befestigungsschrauben der Ölpumpe anziehen.

- Abtriebsrad der Ölpumpe mit Sicherungsring sichern.

HINWEIS:
Nach Einbau des Abtriebsrads der Olpumpe durch Drehen von Hand seinen leichten Lauf überprüfen.

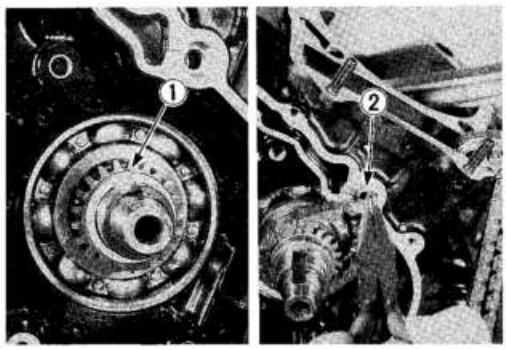


- Leerlaufrad mit Sicherungsring sichern.



NOCKENANTRIEBSRAD

- Nockenantriebsrad auf der Kurbelwelle anbringen, dann Keil ① in die Keilnut an der Kurbelwelle einsetzen.
- Steuerkette in Nockenantriebsrad einhängen.
- Ölnippel ② anbringen.



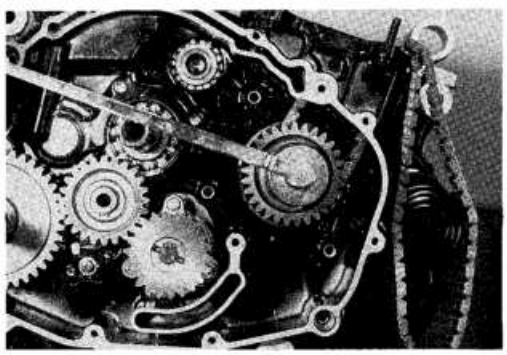
PRIMÄRANTRIEBSRAD

- Keil in die Keilnut an der Kurbelwelle einsetzen, dann Primärantriebsrad, Scheibe und Mutter anbringen.
- Mutter am Primärantriebsrad mit Spezialwerkzeug und Drehmomentschlüssel im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

09910-20116: Pleuelhalter

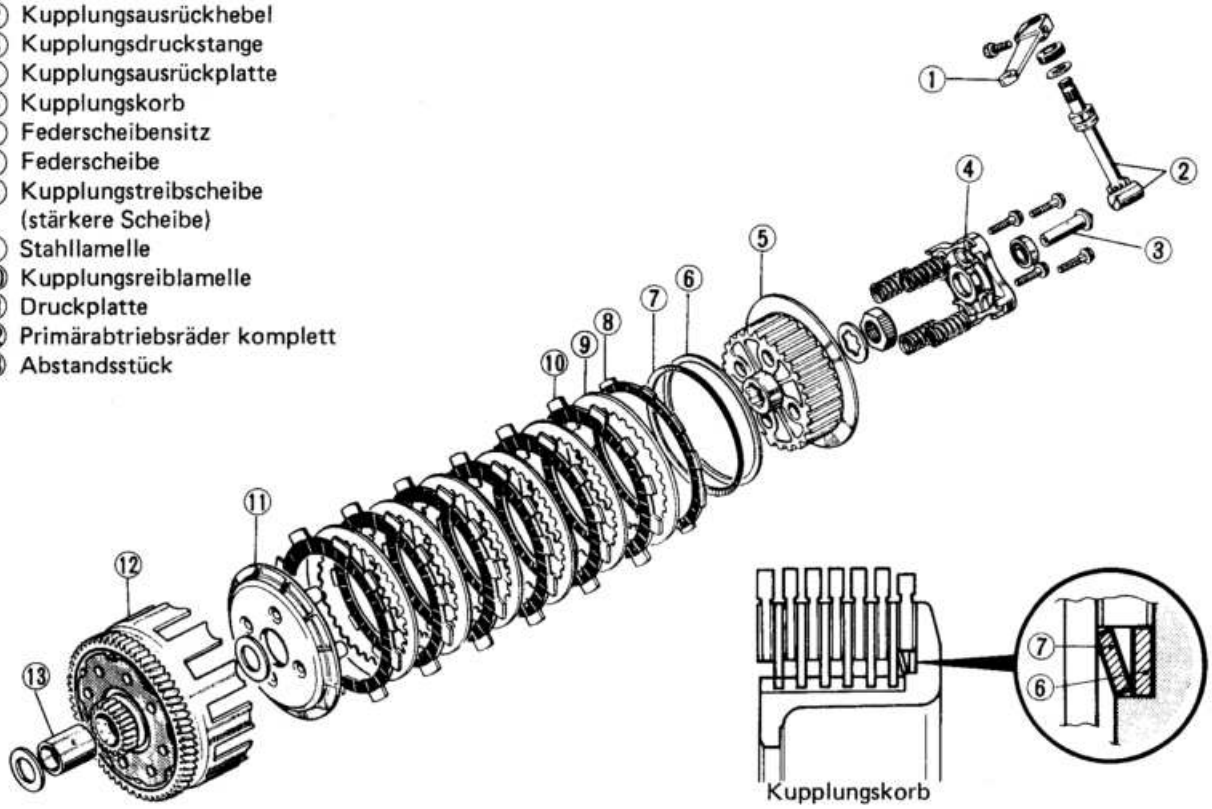
Drehmoment: 90 – 110 N·m (9,0 – 11,0 kg-m)

HINWEIS:
Die Mutter am Primärantriebsrad hat ein Linksgewinde.



KUPPLUNG

① Kupplungsausrückarm
② Kupplungsausrückhebel
③ Kupplungsdruckstange
④ Kupplungsausrückplatte
⑤ Kupplungskorb
⑥ Federscheibensitz
⑦ Federscheibe
⑧ Kupplungstreibscheibe (stärkere Scheibe)
⑨ Stahllamelle
⑩ Kupplungsreiblamelle
⑪ Druckplatte
⑫ Primärabtriebsräder komplett
⑬ Abstandsstück



HINWEIS:
Federscheibensitz ⑥ und Federscheibe ⑦ richtig anbringen.

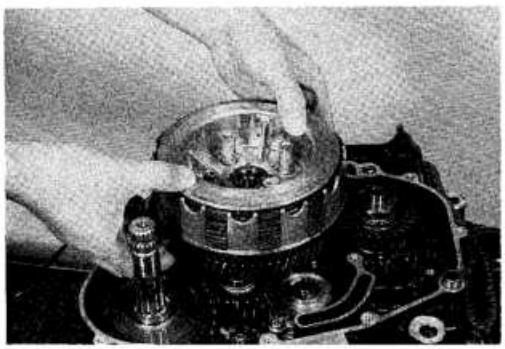
Kupplung in umgekehrter Reihenfolge des Zerlegens zusammenbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

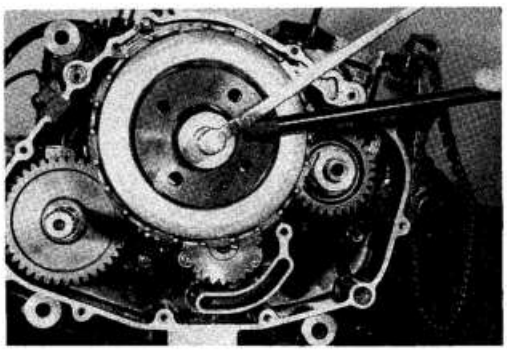
HINWEIS:
Vor dem Einsetzen in das Primärabriebsrad etwas Motoröl auf Innen- und Außenseite des Abstandsstücks geben.

- Kupplungskorb, Kupplungslamellen und Druckplatte am Primärabtriebsrad anbringen, dann auf die Zwischenwelle setzen und Mutter am Kupplungskorb mit Spezialwerkzeug und Drehmomentschlüssel im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

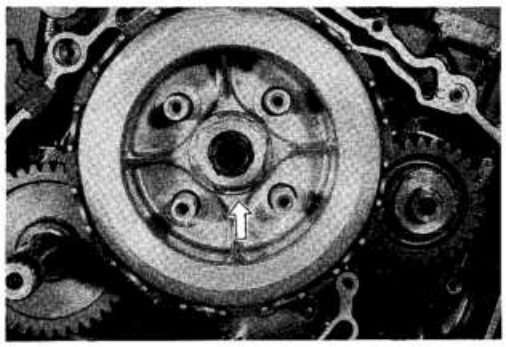
09920-53722: Kupplungskorbhalter

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



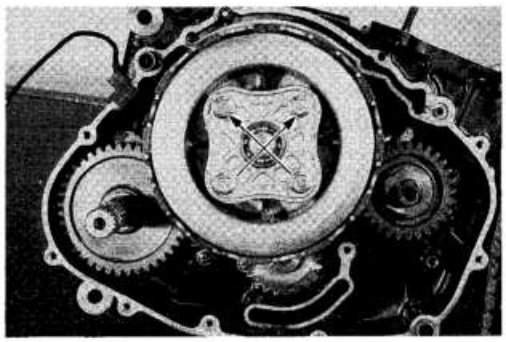


- Mutter am Kupplungskorb nach dem Anziehen durch Umbiegen der zunge an der Sicherungsscheibe sichern.



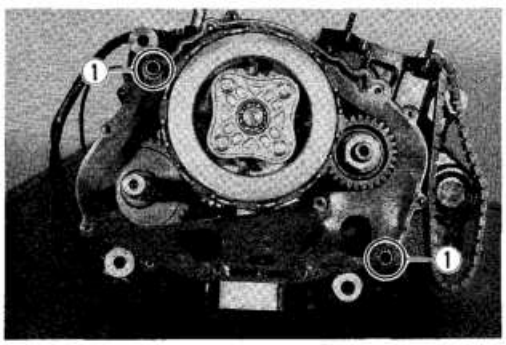
- Befestigungsschrauben der Kupplungsfeder mit Spezialwerkzeug und Drehmomentschlüssel kreuzweise im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment: 11 – 13 N·m (1,1 – 1,3 kg-m)



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

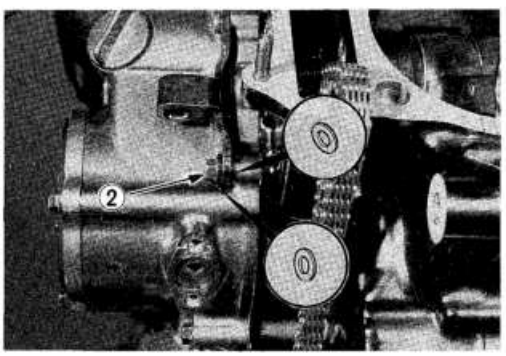
ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit neue Dichtung nehmen.



- Beim Wiederanbringen des Kupplungsdeckels SUZUKI BOND NO. 1207B auf das Gewinde von Schraube ② geben und Dichtungen richtig anbringen (siehe Abb.).

ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit neue Dichtung nehmen.

99000-31140: SUZUKI BOND NO. 1207B

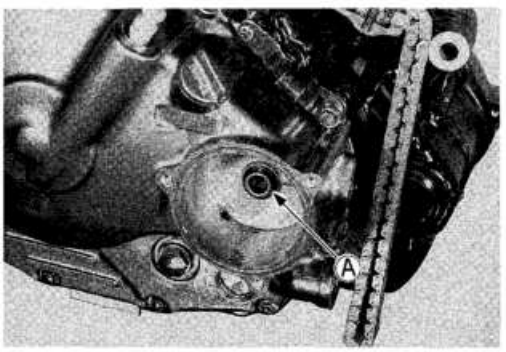


ÖLFILTER

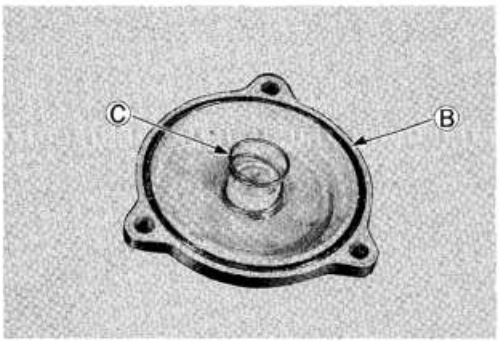
- Vor dem Einsetzen des Ölfilters überprüfen, ob O-Ringe (Ⓐ und Ⓑ) und Feder Ⓒ auch richtig angebracht sind.

ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit O-Ringe erneuern.

(Fortsetzung nächste Seite.)

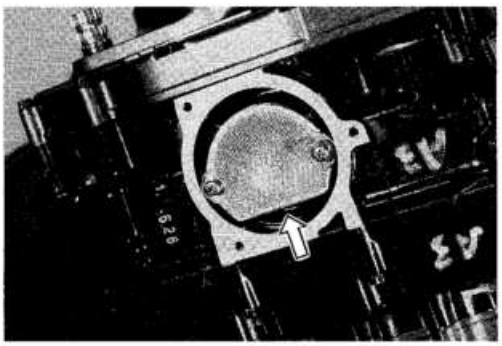


HINWEIS:
O-Ring Ⓑ des Olfilterdeckels einfetten.



ÖLSUMPFFILTER

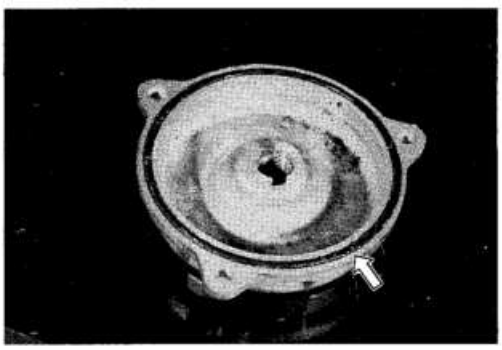
- Ölsumpffilter vor dem Einsetzen mit Reinigungslösung waschen und dann mit Druckluft trockenblasen.



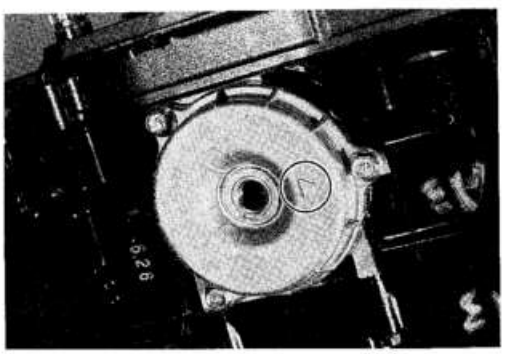
- O-Ring in die O-Ringnut einsetzen (siehe Abb.).

ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit neuen O-Ring nehmen.

HINWEIS:
O-Ring des Sumpffilterdeckels einfetten.

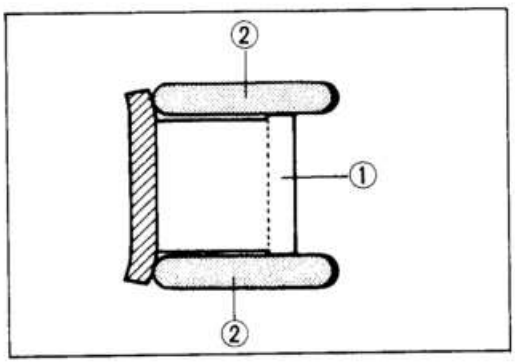


- Die Pfeilmarkierung am Sumpffilterdeckel muß nach vorne weisen.



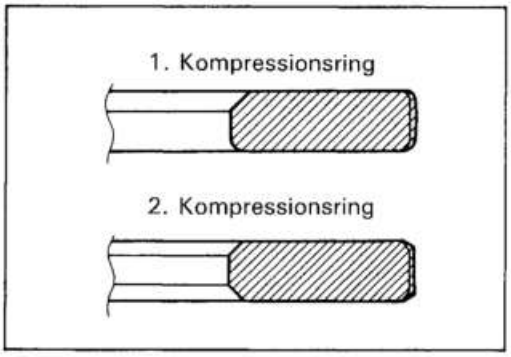
ÖLABSTREIFRING

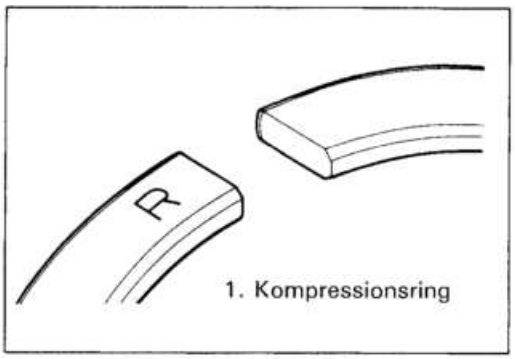
Zuerst Abstandhalter ① in die Ölabstreifringnut einsetzen. Dann an jeder Seite des Abstandhalters eine Seitenführung ② anbringen. Abstandhalter und Seitenführungen haben im Neuzustand keine besondere Ober- oder Unterseite. Gebrauchte Teile beim Wiedereinbau in ihrer ursprünglichen Lage und Richtung einsetzen.

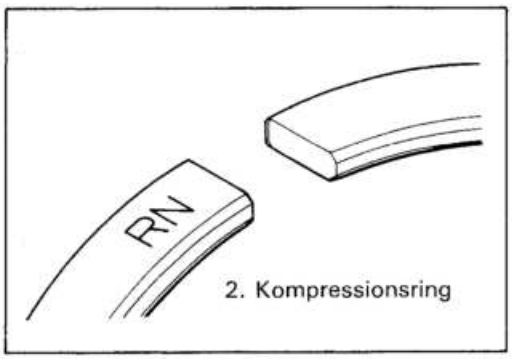


1. UND 2. KOMPRESSIONSRING

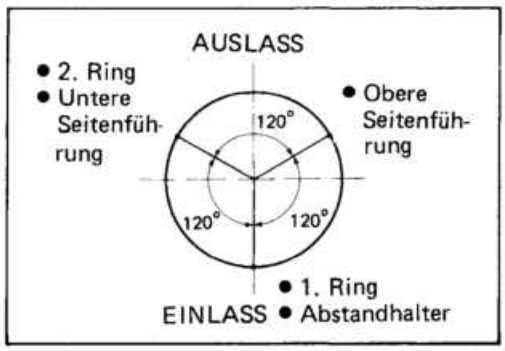
Oberster und Zweiter Ring unterscheiden sich durch die Form der Ringvorderseite. Diese beiden Ringe sind durch die Buchstaben "R" bzw. "RN" gekennzeichnet.
Die markierte Seite muß beim Einsetzen der Ringe in den Kolben oben liegen.







Spalt der drei Ringe wie auf der Abb. anordnen.
Vor Einsetzen des Kolbens in den Zylinder überprüfen, ob die Spalte auch so ausgerichtet sind.



KOLBEN

Beim Einbau des Kolbens folgendes beachten:

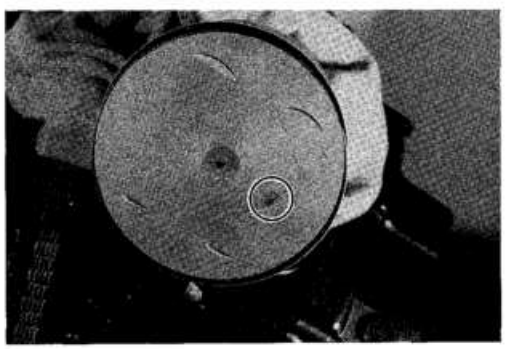
- Etwas SUZUKI MOLY PASTE auf kolbenbolzen geben.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

- Sauberen Lappen über den Zylinderfuß legen, damit kein Sicherungsring am Kolbenbolzen in das Kurbelgehäuse fallen kann.



- Beim Einsetzen des Kolbens Pfeilmarkierung auf dem Kolbenboden zur Auslaßseite richten.
- Sicherungsringe am Kolbenbolzen mit Langbeckzange anbringen.

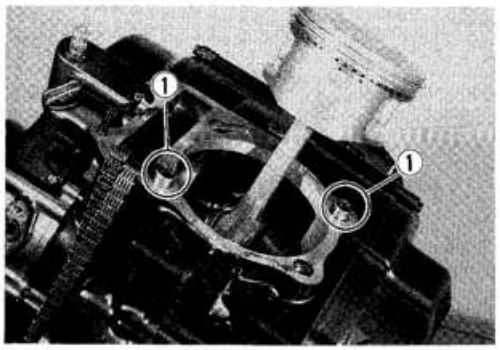


ACHTUNG:
Neuen Kolbenbolzen-Sicherungsring nehmen. Ein verbogener Sicherungsring kann versagen.

ZYLINDER

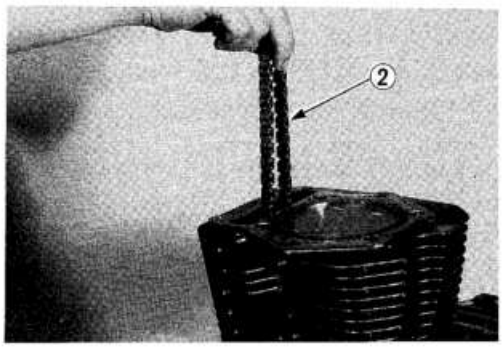
Vor dem Aufsetzen des Zylinders Pleuelfuß und -kopf sowie Kolbengleitfläche einölen.

- Paßstifte ① in das Kurbelgehäuse setzen und neue Dichtung anbringen.



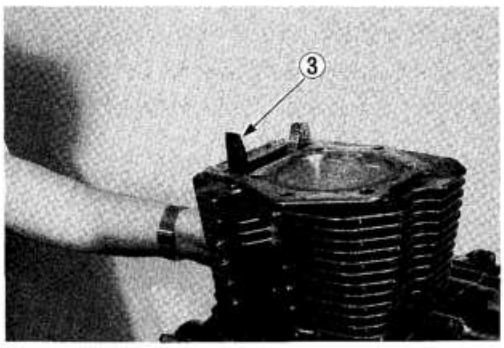
ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit nicht alte Dichtung wiederverwenden, stets neue nehmen.

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

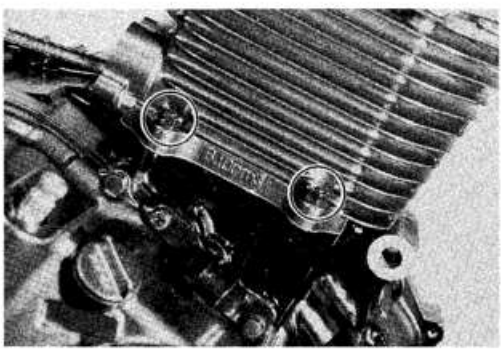


HINWEIS:
Beim Einbau des Zylinders Steuerkette ② gespannt halten. Die Steuerkette darf bei Drehen der Kurbelwelle nicht zwischen Steuerkettenrad und Kurbelgehäuse eingeklemmt werden.

HINWEIS:
Ein Halter für das untere Ende der Steuerkettenführung ist im Kurbelgehäuse eingegossen. Steuerkettenführung ③ richtig einsetzen.

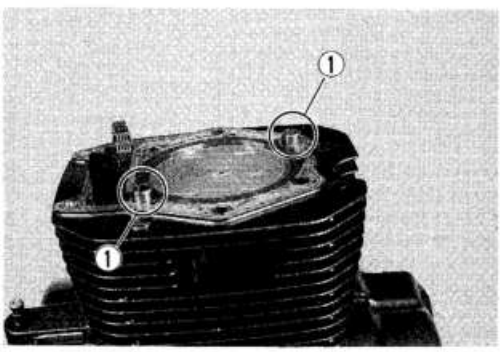


- Zylinderfußschrauben provisorisch anziehen.



ZYLINDERKOPF

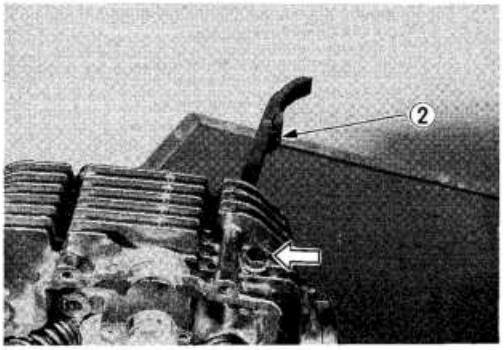
- Paßstifte ① in den Zylinder setzen und neue Dichtung anbringen.



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

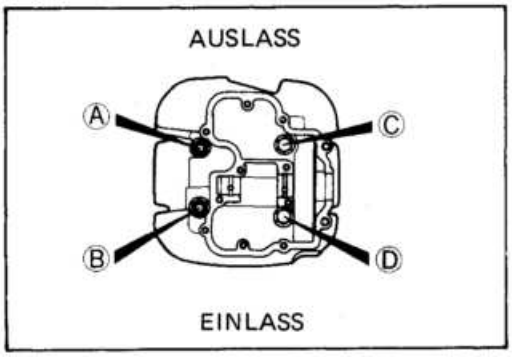
- Steuerkettenspanner ② in den Zylinder einbauen.

Drehmoment: 16 – 24 N·m (1,6 – 2,4 kg-m)



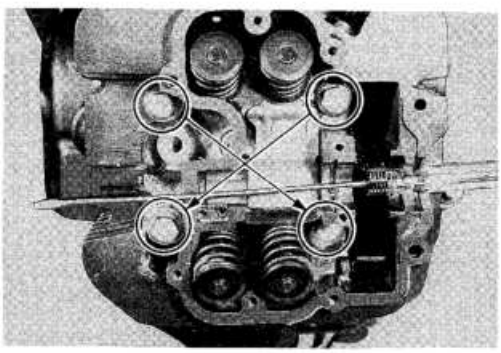
- Zylinderkopf auf den Zylinder setzen.
- Zylinderkopfschrauben und Kupferscheiben an richtiger Stelle anbringen (siehe Abb.).

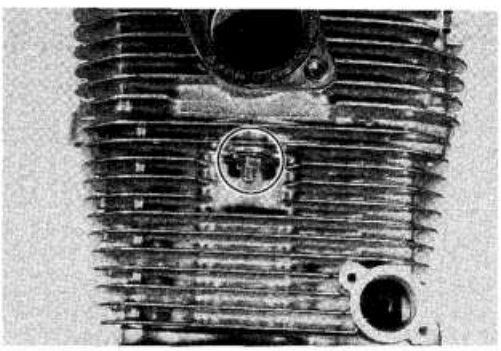
Ⓐ : Kupferscheibe mit 190 mm-Schraube
Ⓑ : Kupferscheibe mit 215 mm-Schraube
Ⓒ : 190 mm-Schraube
Ⓓ : 215 mm-Schraube

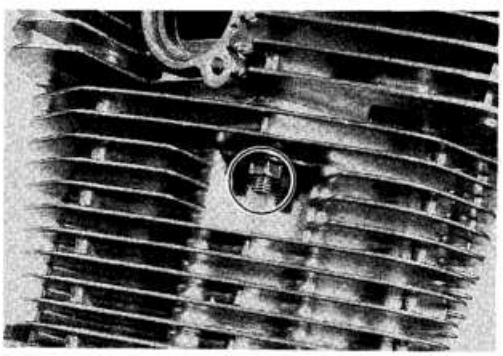


- Zylinderkopf durch kreuzweises Anziehen von Schrauben und Muttern befestigen. Alle Schrauben und Muttern im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

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

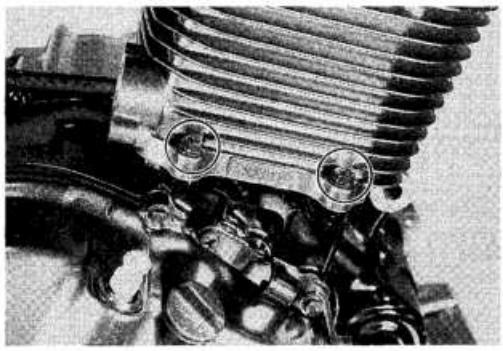






- Nach Anziehen der Zylinderkopfschrauben und -muttern im vorgeschriebenen Drehmoment Zylinderfußmuttern festziehen.

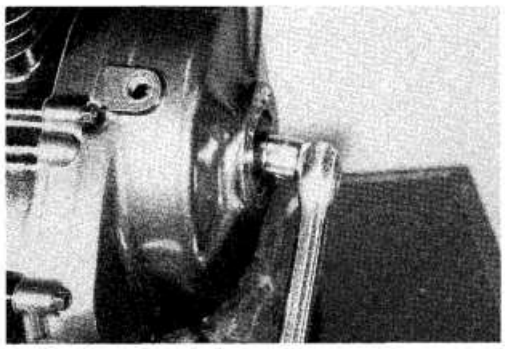
Zylinderfußmuttern
Drehmoment: 7 – 11 N·m (0,7 – 1,1 kg-m)

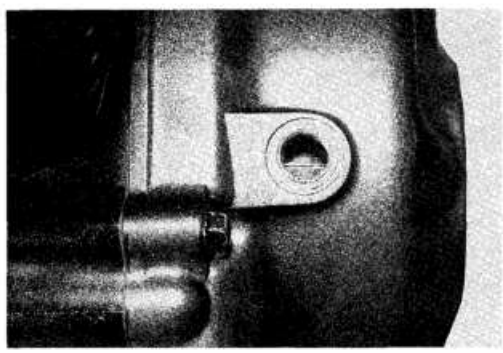


NOCKENWELLE

- Kurbelwelle mit einem Steckschlüssel im Gegenuhrzeigersinn drehen und T-Strich am Zündmagnetrotor auf die Lochmitte des Zündmagnetgehäuses ausrichten; dabei Steuerkette nach oben ziehen.

ACHTUNG:
Bei Drehen der Kurbelwelle ohne Hochziehen der Steuerkette verklemmt sich die Kette zwischen Kurbelgehäuse und Steuerkettenantriebsrad.





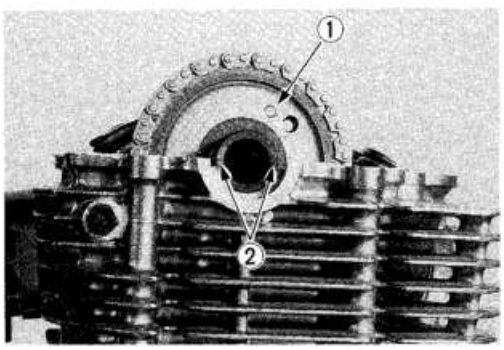
HINWEIS:
Nockenritzelhaltestift einfetten und in Nockenwelle einsetzen.

- Bei Haltestiftloch ① in Position ein Uhr Kette am Nockenritzel einhängen.



HINWEIS:
Dabei Zündmagnetrotor nicht drehen. Bei falscher Position Ritzel drehen. Beim Einsetzen der Nockenwelle in das Nockenritzel Haltestift nicht verschieben, da er dann in das Kurbelgehäuse fallen kann.

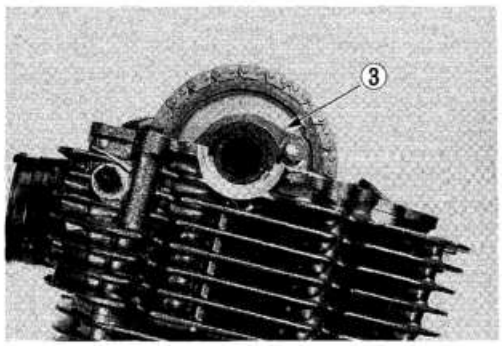
- Die auf der Nockenwelle eingeprägte Strichmarkierung ② so ausrichten, daß sie parallel zur Oberkante des Zylinderkopfs steht.
- C-Ring in die Ringnut des Zylinderkopfs einsetzen.



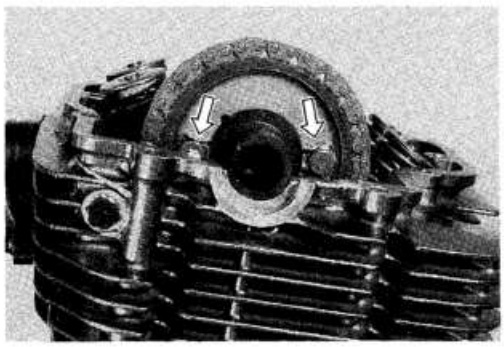
- Sicherungsscheibe ③ so anbringen, daß sie den Haltestift abdeckt.
- THREAD LOCK SUPER "1303" auf Nockenritzelschrauben geben und diese anziehen.

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

99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

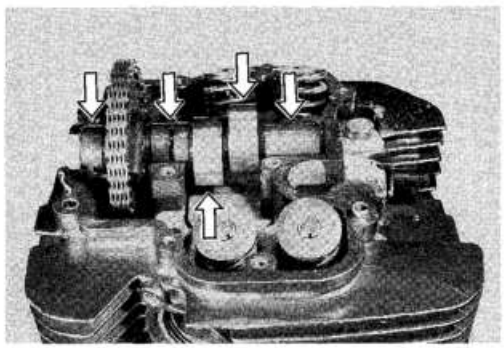


- Scheibenzunge zum Sichern der Schrauben kräftig umbiegen.



- SUZUKI MOLY PASTE auf Nockenwellenlagerzapfen und Nocken geben.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

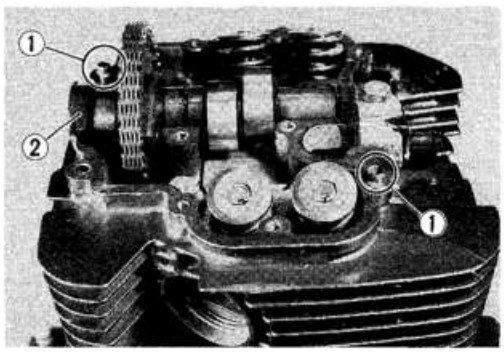


ZYLINDERKOPFHAUBE (Siehe Seite 3-54.)

- Öl gründlich von den Paßflächen von Zylinderkopf und Haube abwischen.
- Die zwei Paßstifte ① an der Zylinderkopfseite einsetzen.
- SUZUKI BOND NO. 1207B gleichmäßig auf Zylinderkopffläche auftragen.

99000-31140: SUZUKI BOND NO. 1207B

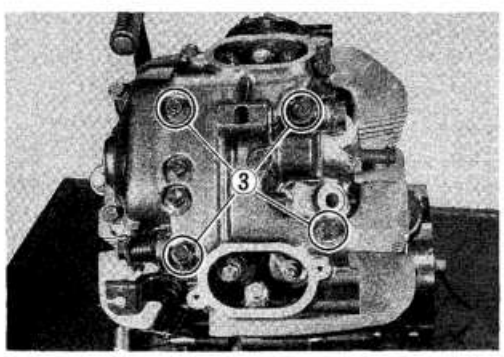
HINWEIS:
SUZUKI BOND NO. 1207B nicht auf Nockenwellenabschlußkappe ② geben.



- Die vier Dichtungen ③ richtig an den Schrauben der Zylinderkopfhaube anbringen (siehe Abb.).

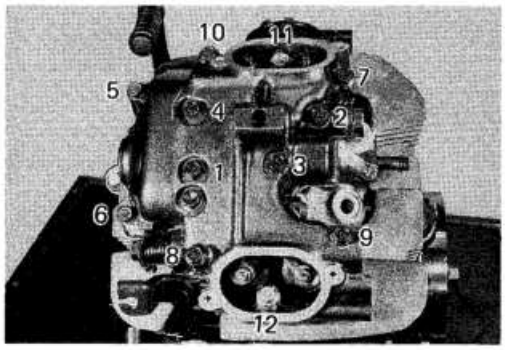
ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit neue Dichtung nehmen.

HINWEIS:
Beim Anziehen der Schrauben der Zylinderkopfhaube muß der Kolben im Kompressionstakt am oberen Totpunkt sein.



- Schrauben der Zylinderkopfhaube nacheinander in aufsteigender Reihenfolge der Zahlen leicht anziehen und, wenn alles in Ordnung ist, mit einem Drehmomentschlüssel im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment: 9 – 11 N·m (0,9 – 1,1 kg-m)



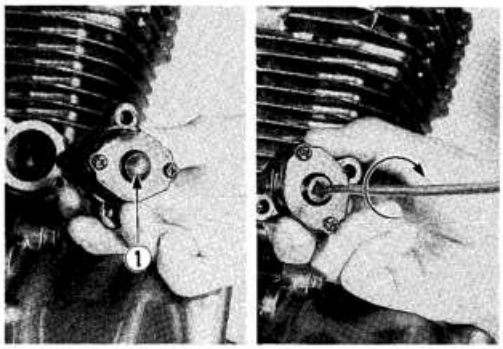
STEUERKETTENSPANNER

Steuerkettenspanner wie folgt einbauen:

- Kappe ① entfernen und das genutete Ende des Kettenspanners mit einem Schraubenzieher im Uhrzeigersinn festdrehen.
- Kettenspanner am Zylinder anschrauben.

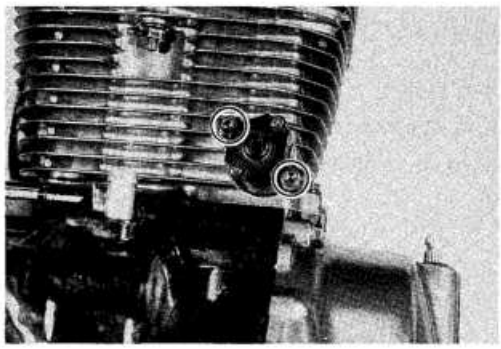
Drehmoment: 6 – 8 N·m (0,6 – 0,8 kg-m)

09911-73730: "T"-Sechskantschlüssel (5 mm)

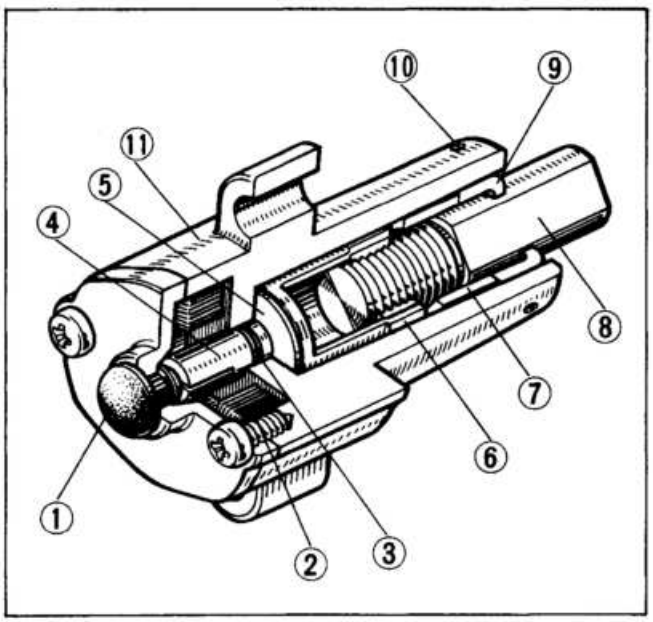


- Den Schraubenzieher zurückdrehen und aus dem Kettenspanner ziehen. Bei Drehen des Zylinders wird der Spannerbolzen durch Federkraft vorgeschoben und drückt den Spanner gegen die Steuerkette.

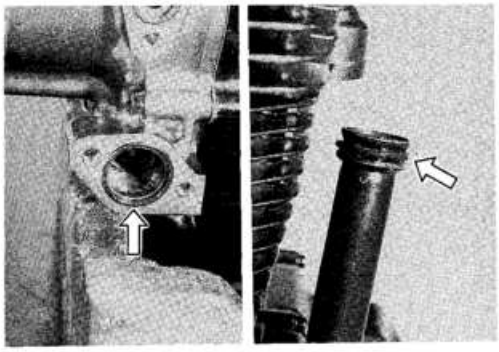
HINWEIS:
Ein automatisch eingestellter Spanner sorgt für den richtigen Druck des Steuerkettenspanners. Steuerkettenspanner vor dem Einbau auf Leichtgängigkeit überprüfen.



① Kappe
② Feder
③ O-Ring
④ Zylinderwelle
⑤ Druckscheibe
⑥ Zylinder
⑦ Abstandsstück
⑧ Spannerbolzen
⑨ Bolzenführung
⑩ Führungschaltestift
⑪ Gehäuse



ÖLRÜCKLAUFKANAL

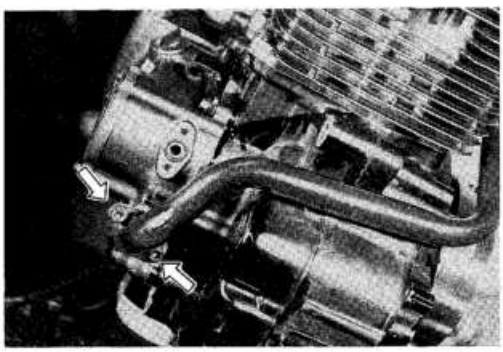


- Ölrücklaufkanal richtig einbauen (siehe Abb.).

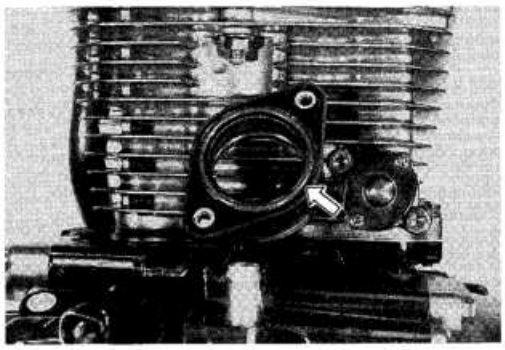
ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit O-Ringe erneuern.

HINWEIS:
O-Ring einfetten.

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



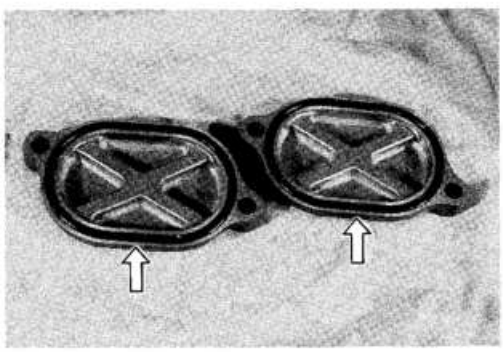
ANSAUGSTUTZEN



ACHTUNG:
Beim Wiederanbringen des Ansaugstutzens einen neuen O-Ring nehmen, damit am Anschluß keine Luft angesaugt wird.

- O-Ring einfetten.

VENTIL- UND NOCKENTAKT-SCHAULOCHEDECKEL



- Vor dem Aufsetzen von Ventil- und Nockentaktschulochdeckel O-Ringe einfetten.

ACHTUNG:
O-Ringe erneuern.

VENTILSPIEL

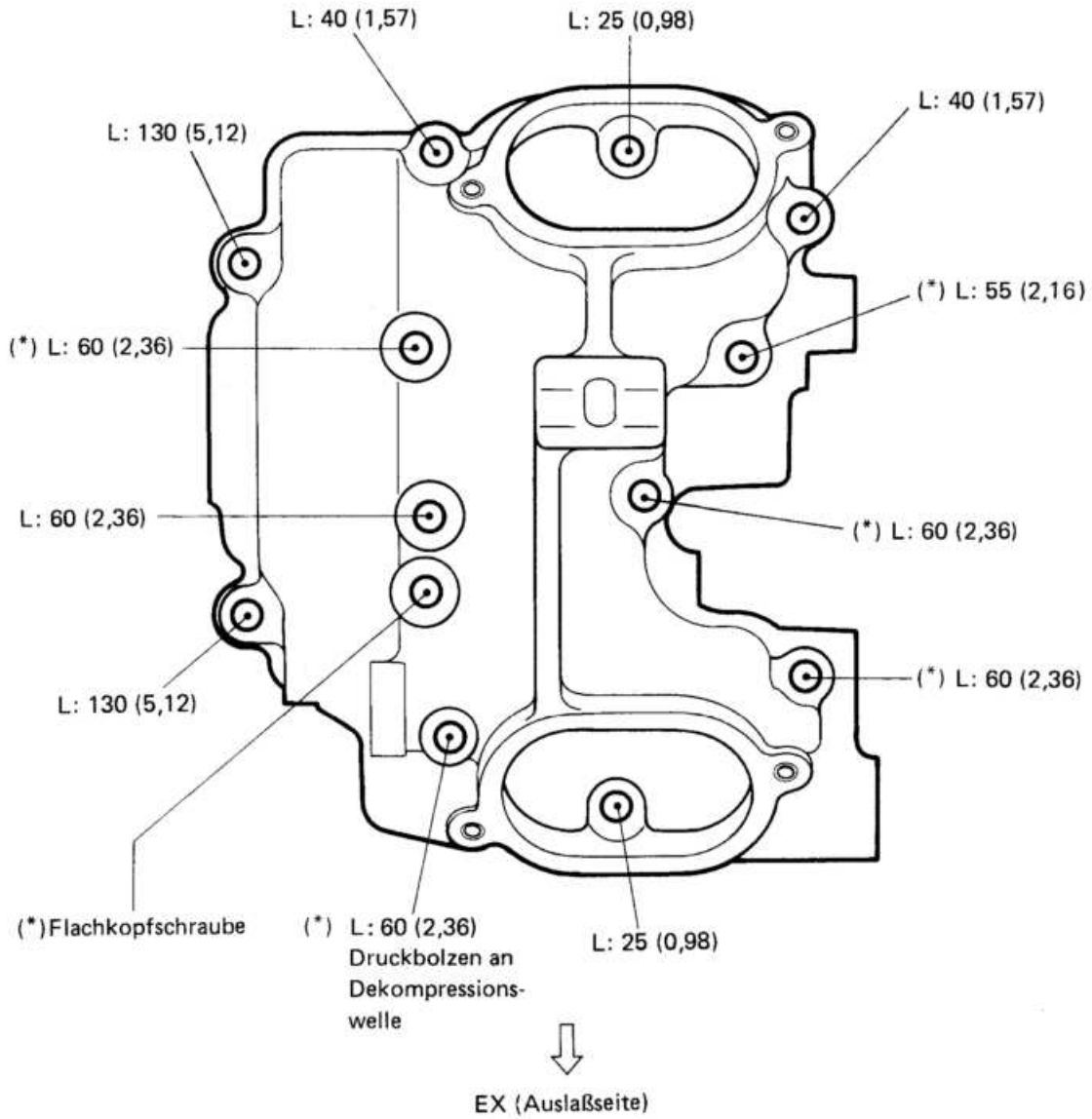


- Ventilspiel überprüfen und einstellen. (siehe dazu Seite 2-6.)

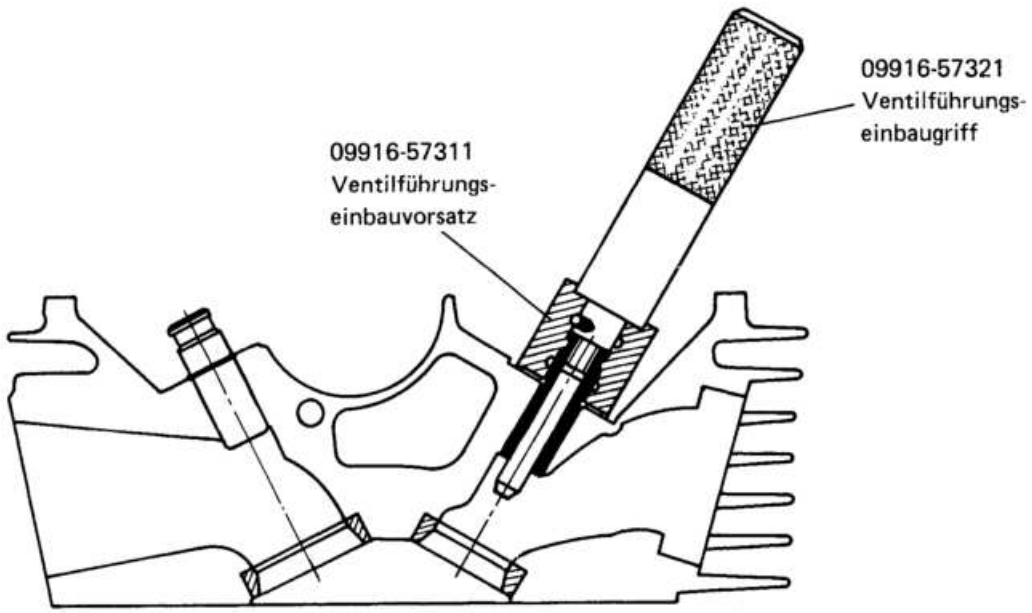
ZYLINDERKOPFHAUBENSCHRAUBE

Einheit: mm
L : Schraubenlänge
(*): Lage der Dichtung

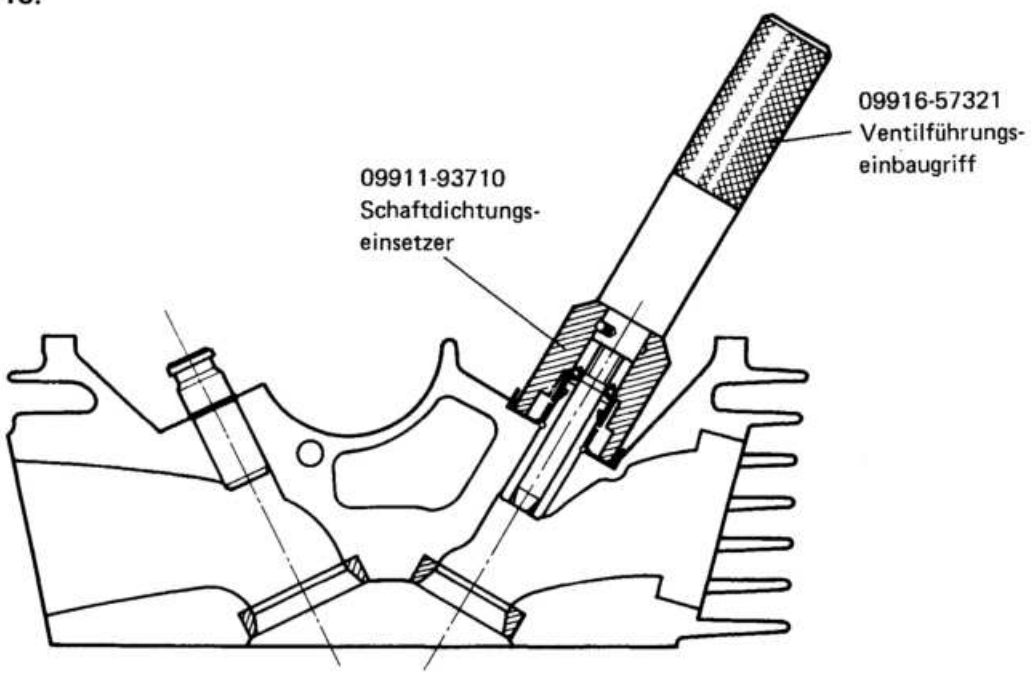
DREHMOMENT
9 – 11 N·m (0,9 – 1,1 kg-m)



Siehe Seite 3-17.



Siehe Seite 3-18.



KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM

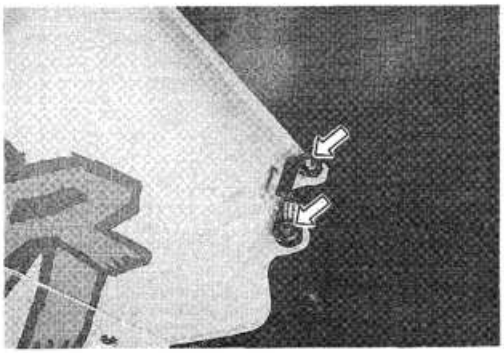
INHALT

KRAFTSTOFFTANK UND -HAHN 4-1
- AUSBAU DES KRAFTSTOFFTANKS 4-1
- AUSBAU DES KRAFTSTOFFHAHNS 4-1
- ÜBERPRÜFUNG UND REINIGUNG 4-1
- ÜBERPRÜFUNG DER KRAFTSTOFFLEITUNG 4-1

VERGASER 4-2
- AUFBAU 4-2
- TECHNISCHE DATEN 4-3
- LAGE DER KENNUMMER 4-4
- AUSBAU 4-4
- ZERLEGEN 4-4
- ÜBERPRÜFUNG UND EINSTELLUNG 4-4
- ÜBERPRÜFUNG DES NADELVENTILS 4-4
- EINSTELLUNG DER SCHWIMMERHÖHE 4-5
- WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 4-5

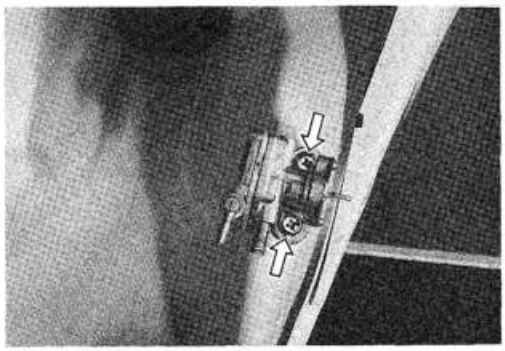
SCHMIER- UND KÜHLSYSTEM 4-6
- ÖLDRUCK 4-6
- ÖLSUMPFFILTER 4-6
- ÖLFILTER 4-7
- ÖLKÜHLER 4-7
- SCHEMA DES MOTORSCHMIER-/ZYLINDER-KOPFKÜHLSYSTEMS 4-8

KRAFTSTOFFTANK UND -HAHN



AUSBAU DES KRAFTSTOFFTANKS

- Den Kraftstoffhahn auf ON stellen.
- Die Klammern des Kraftstoffschlauchs zur Seite schieben, dann den Kraftstoffschlauch und den Unterdruckschlauch vom Kraftstoffhahn abnehmen.
- Die Halteschrauben herausdrehen und den Kraftstofftank ausbauen.

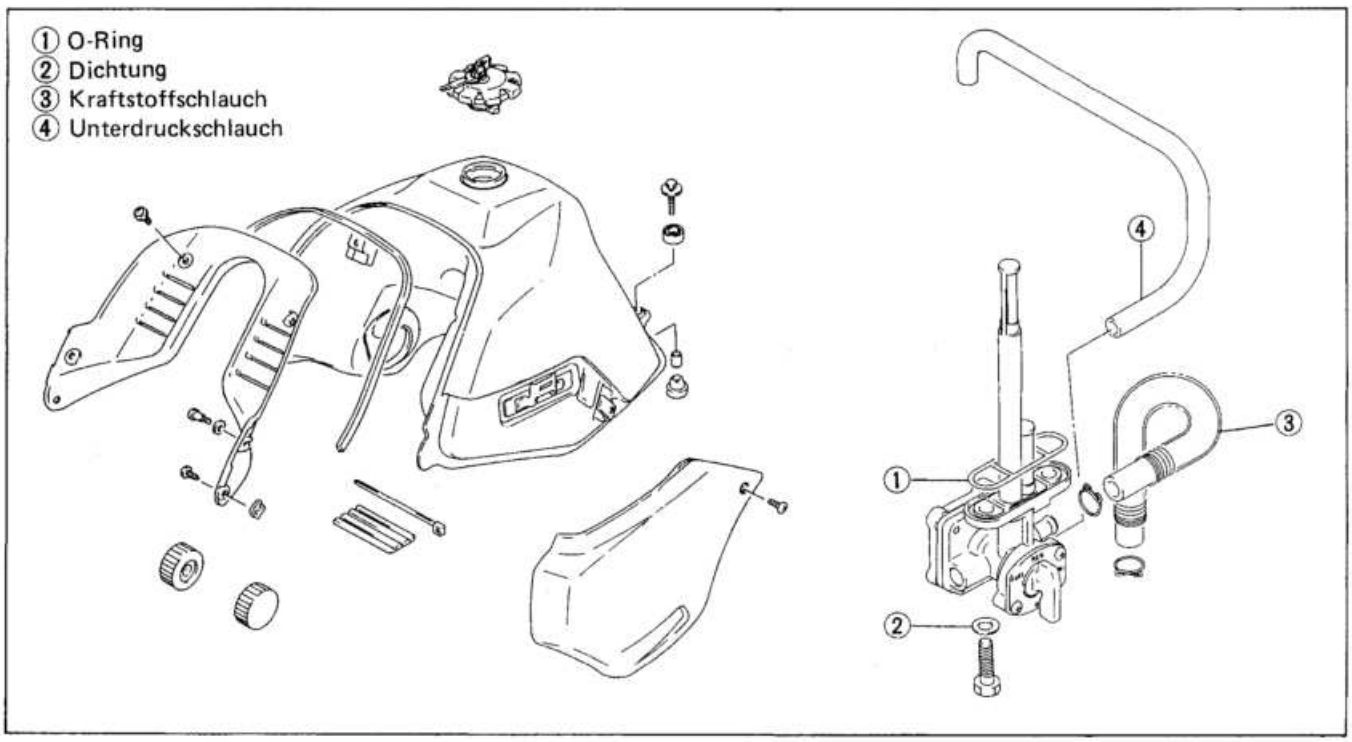


AUSBAU DES KRAFTSTOFFHAHNS

- Die Schrauben lösen und Kraftstoffhahn komplett abnehmen.

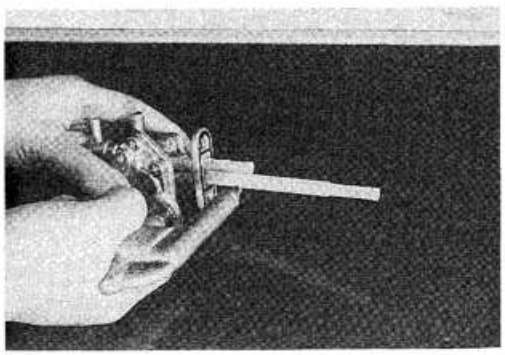
WARNUNG:

Benzin ist hochexplosiv. Äußerste Vorsicht ist geboten.
Dichtungen und O-Ring erneuern, damit kein Kraftstoff ausläuft.



ÜBERPRÜFUNG UND REINIGUNG

Ist das Kraftstoffsieb mit Ablagerungen oder Rost verschmutzt, senkt der ungleichmäßige Kraftstoffffluß die Motorleistung. Kraftstoffsieb mit Druckluft reinigen.

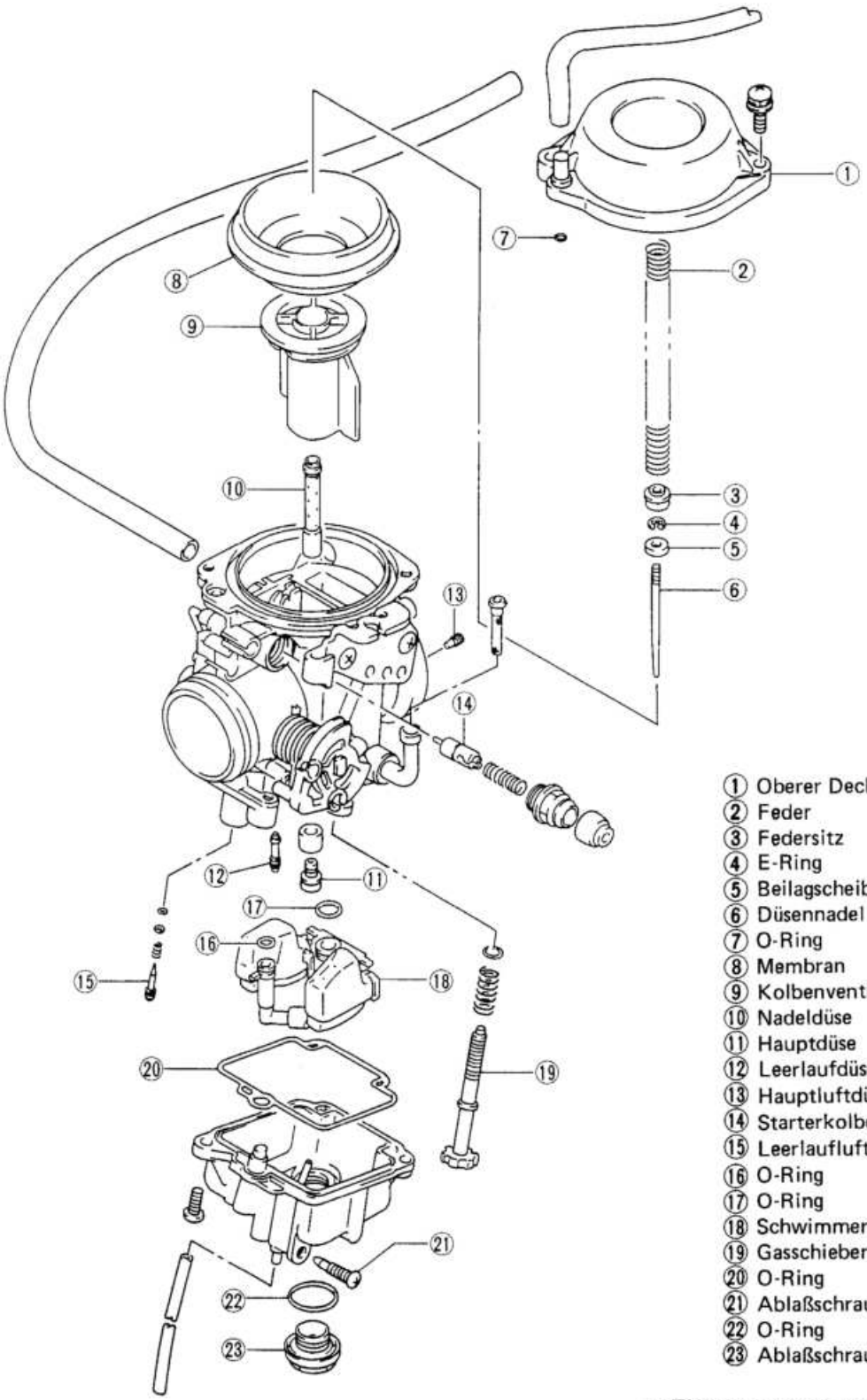


ÜBERPRÜFUNG DER KRAFTSTOFFLEITUNG

Kraftstoffleitung auf Beschädigung und Ölundichtheit ansehen Bei Beschädigung erneuern.

VERGASER

AUFBAU



① Oberer Deckel
② Feder
③ Federsitz
④ E-Ring
⑤ Beilagscheibe
⑥ Düsennadel
⑦ O-Ring
⑧ Membran
⑨ Kolbenventil
⑩ Nadeldüse
⑪ Hauptdüse
⑫ Leerlaufdüse
⑬ Hauptluftdüse
⑭ Starterkolben
⑮ Leerlaufluftschraube
⑯ O-Ring
⑰ O-Ring
⑱ Schwimmer
⑲ Gasschieber-Anschlagschraube
⑳ O-Ring
㉑ Ablaßschraube (seitlich)
㉒ O-Ring
㉓ Ablaßschraube

*: THREAD LOCK "1342" auftragen.

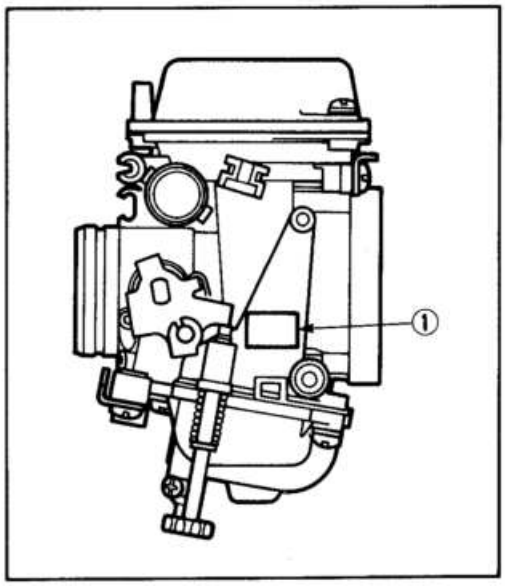
TECHNISCHE DATEN

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION			
		E-21	E-22	E-22 Typ U	E-18
Vergasertyp		MIKUNI BST40SS	←	←	←
Bohrung		40 mm	←	←	←
Kenn-Nr.		12E0	12E3	12E4	12E5
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 100 UPM	←	←	1 500 ± 50 UPM
Schwimmerhöhe		14,7 ± 1,0 mm	←	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	#135	#137,5	←	←
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,7 mm	←	←	←
Düsennadel	(J.N.)	6F6 (3)	←	←	←
Nadeldüse	(N.J.)	Y-2	←	←	←
Gasschieber	(Th.V.)	#110	←	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#52,5	#47,5	←	#52,5
Bypass	(B.P.)	Nr.1, 2, 3 & 4 0,8 mm	←	←	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,8 mm	←	←	←
Ventilsitz	(V.S.)	2,3 mm	←	←	←
Kalstartdüse	(G.S.)	#40	←	←	←
Leerlaufregulierschraube	(P.S.)	1 Drehungen heraus	←	1¼ Drehungen heraus	⅞ Drehungen heraus
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,4 mm	←	←	←
Gaszugspiel		0,5— 1,0 mm	←	←	←
Chokezugspiel		0,5— 1,0 mm	←	←	←

LAND bzw. GEBIET
E-18 : Schweiz
E-21 : Belgien
E-22 : Deutschland

LAGE DER KENNUMMER

Jeder Vergaser trägt je nach Spezifikation eine Kenn-Nr. ① auf dem Vergasergehäuse.



AUSBAU

Siehe Seite 3-2.

ZERLEGEN

Vergaser wie auf der Abb. Seite 4-2 zerlegen.

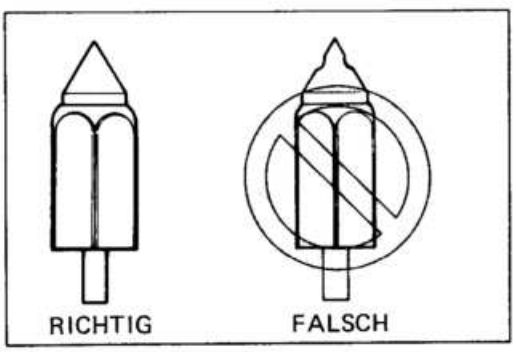
ÜBERPRÜFUNG UND EINSTELLUNG

Folgende Punkte auf Beschädigung bzw. Verstopfung überprüfen:

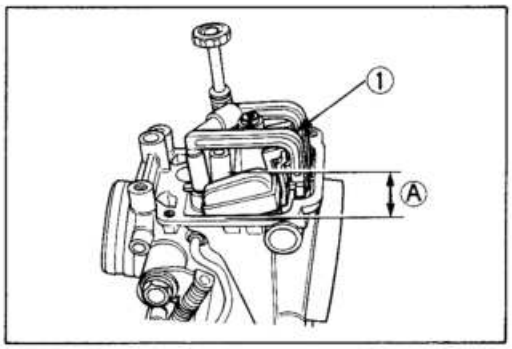
* Leerlaufdüse
* Hauptdüse
* Hauptluftdüse
* Leerlaufluftdüse
* Entlüftungsloch der Nadeldüse
* Schwimmer
* Nadelventil
* Kaltstartdüse
* Dichtung und O-Ring
* Öldichtung an Gasschieberachse
* Membran
* Leerlaufauslaß und Bypassbohrungen

ÜBERPRÜFUNG DES NADELVENTILS

Setzen sich Fremdstoffe zwischen Ventilsitz und Nadel fest, fließt Benzin nach und überflutet das Ventil. Sind Sitz und Nadel über das zulässige Maß abgenutzt, kommt es zu einer ähnlichen Störung. Umgekehrt fließt bei festsitzender Nadel kein Benzin in die Schwimmerkammer. Ist die Nadel wie auf der Abb. abgenutzt, Nadel samt Ventilsitz erneuern. Kraftstoffwege in der Mischkammer mit Druckluft reinigen.



EINSTELLUNG DER SCHWIMMERHÖHE



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

Schwimmerhöhe Ⓐ: 14,7 ± 1,0 mm

09900-20102: Schublehre

WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Vergaser in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegen wiederzusammenbauen und einbauen.

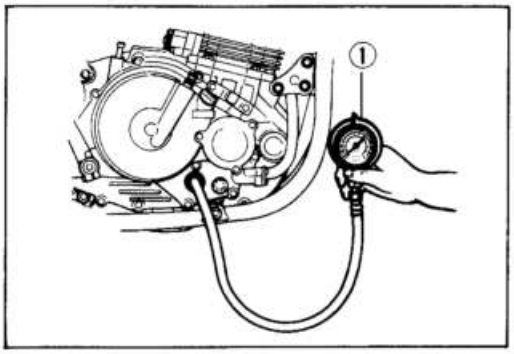
- Nach Einbau des Vergasers sind folgende Einstellungen erforderlich.
  * Leerlaufdrehzahl ..... Seite 2-10
  * Gaszugspiel ..... Seite 2-10

SCHMIER- UND KÜHLSYSTEM

ÖLDRUCK

Öldruck wie folgt überprüfen:

- Ölstand am Ölstandsichtfenster überprüfen.
- Öldruckprüfschraube lösen.
- Öldruckmesser ① anbringen (siehe Abb.).
- Einen elektrischen Drehzahlmesser am Motor anschließen.
- Motor wie folgt warmlaufen lassen:
  Sommer: ca. 10 Min. bei 2 000 UPM.
  Winter : ca. 20 Min. bei 2 000 UPM.
- Nach dem Warmlaufen Motordrehzahl auf 3 000 UPM erhöhen und Öldruckmesser ablesen.



HINWEIS:
Motoröl muß bei Uberprüfung des Öldrucks 60°C warm sein.

09915-74510: Öldruckmesser

Öldruckspezifikation:

Über 30 kPa, 0,3 kg/cm²,
Unter 70 kPa, 0,7 kg/cm² bei 3 000 UPM
Öltemperatur 60°C

Liegt der Öldruck unter bzw. über den vorgeschriebenen Werten, kommen verschiedene Gründe in Betracht.

* Niedriger Öldruck ist gewöhnlich die Folge eines verstopften Ölfilters, eines Lecks in den Ölwegen, einer beschädigten Öldichtung, einer defekten Ölpumpe oder einer Kombination dieser Punkte.
* Hoher Öldruck wird gewöhnlich verursacht von einem zu schweren Motoröl, verstopften Ölwegen, einem falsch eingesetzten Ölfilter oder einer Kombination dieser Punkte.

ÖLSUMPFFILTER

Ölsumpffilter wie folgt reinigen:

- Motorbodenschutz abnehmen.
- Ablaßschraube und Füllerkappe abnehmen und Motoröl ablassen. (siehe Seite 2-9.)
- Bolzenschrauben lösen und Ölsumpffilterkappe abnehmen. (siehe Seite 3-10.)
- Schrauben lösen und Ölsumpffilter herausnehmen. (siehe Seite 3-10.)
- Ölsumpffilter mit Reinigungslösung waschen und dann mit Druckluft trockenblasen.

WIEDERZUSAMMENBAU

(Siehe Seite 3-46.)

- O-Ring in O-Ringnut einsetzen.
- O-Ring einfetten.

ACHTUNG:
Zur Vermeidung von Ölundichtheit neuen O-Ring nehmen.

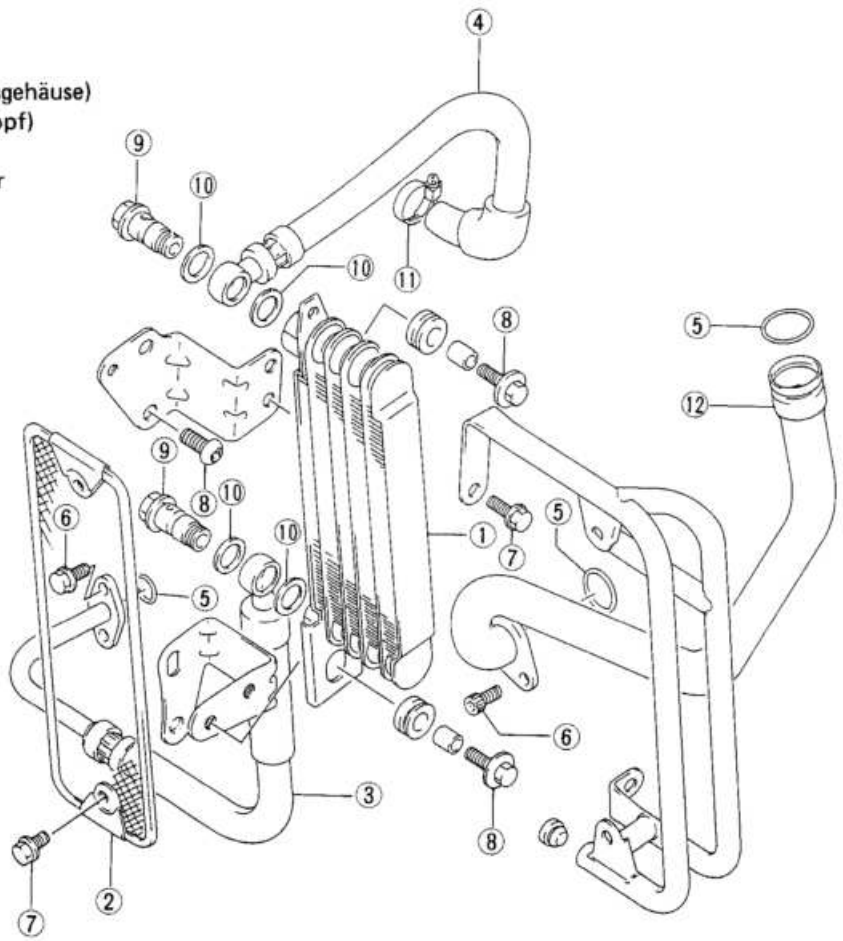
- Ablaßschraube gut festschrauben und frisches Öl durch den Ölfüller einfüllen. (siehe Seite 2-9.)

ÖLFILTER

(Siehe Seite 2-9.)

ÖLKÜHLER

① Ölkühler
② Ölkühlersteinschutz
③ Ölkühlerleitung (Vom Kupplungsgehäuse)
④ Ölkühlerleitung (Zum Zylinderkopf)
⑤ O-Ring
⑥ Schraube an Ölkühlerleitung/rohr
⑦ Schraube an Ölkühlersteinschutz
⑧ Ölkühlerbefestigungsschraube
⑨ Ölkühleranschlußschraube
⑩ Dichtung
⑪ Ölkühlerschlauchklemme
⑫ Ölkühlerrücklaufrohr

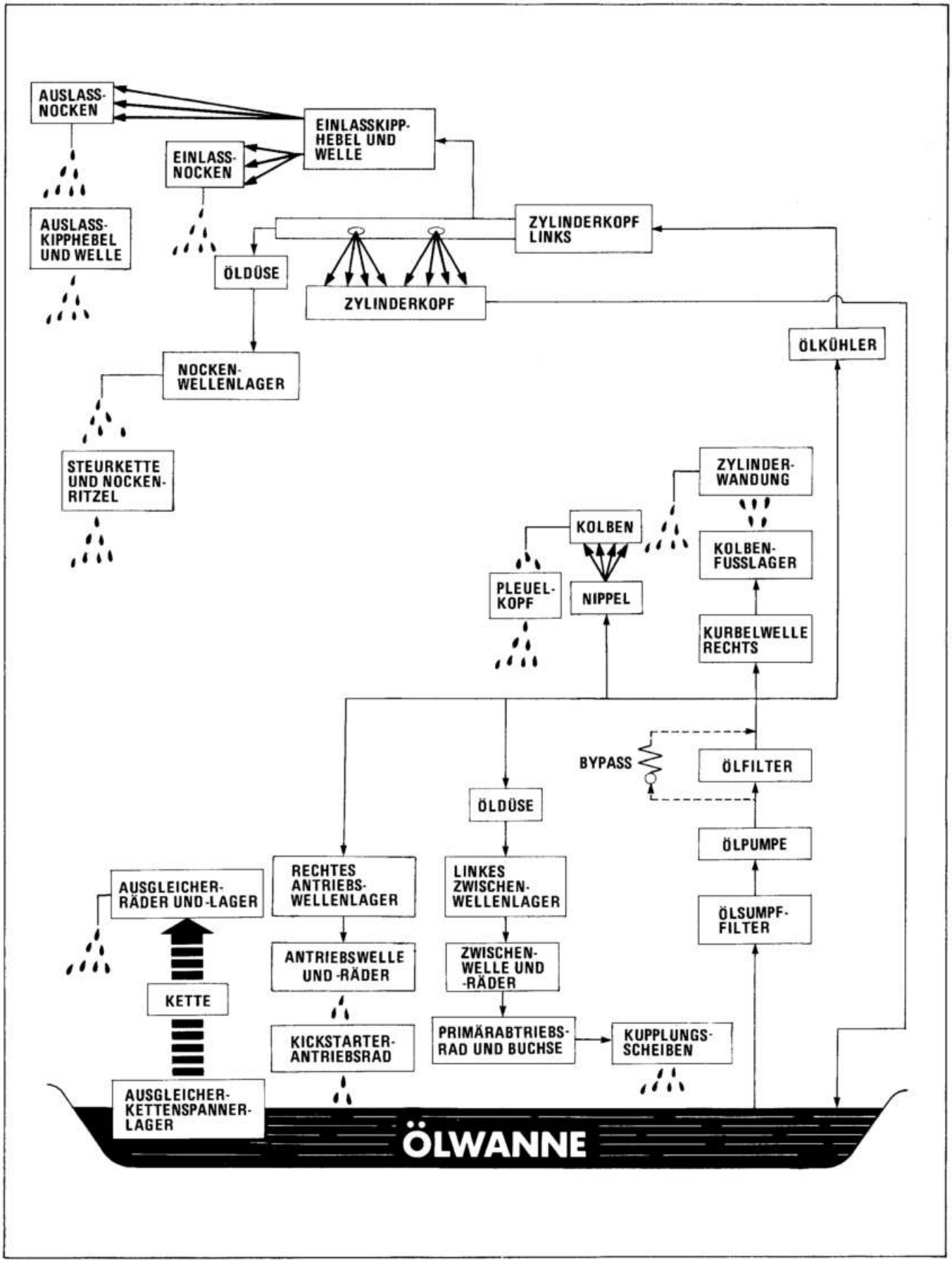


Drehmoment

Gegenstand	N·m	kg-m
⑥	8 – 12	0,8 – 1,2
⑦	3 – 6	0,3 – 0,6
⑧	18 – 28	1,8 – 2,8
⑨	20 – 25	2,0 – 2,5

ACHTUNG:
Beim Anziehen der Anschlußschraube ⑨ Ölkühleranschluß mit Gabelschlüssel halten.

SCHEMA DES MOTORSCHMIER-/ZYLINDERKOPFKÜHLSYSTEMS



INHALT

ZÜNDSYSTEM 5-1
BESCHREIBUNG 5-1
ÜBERPRÜFUNG 5-1
LADESYSTEM 5-3
BESCHREIBUNG 5-3
ÜBERPRÜFUNG 5-4
BELEUCHTUNGSANLAGE 5-6
INSTRUMENTENTAFEL 5-8
SCHALTER 5-9
BATTERIE 5-11
TECHNISCHE DATEN 5-11
ERSTLADUNG 5-11
WARTUNG 5-12
NACHLADEN 5-13

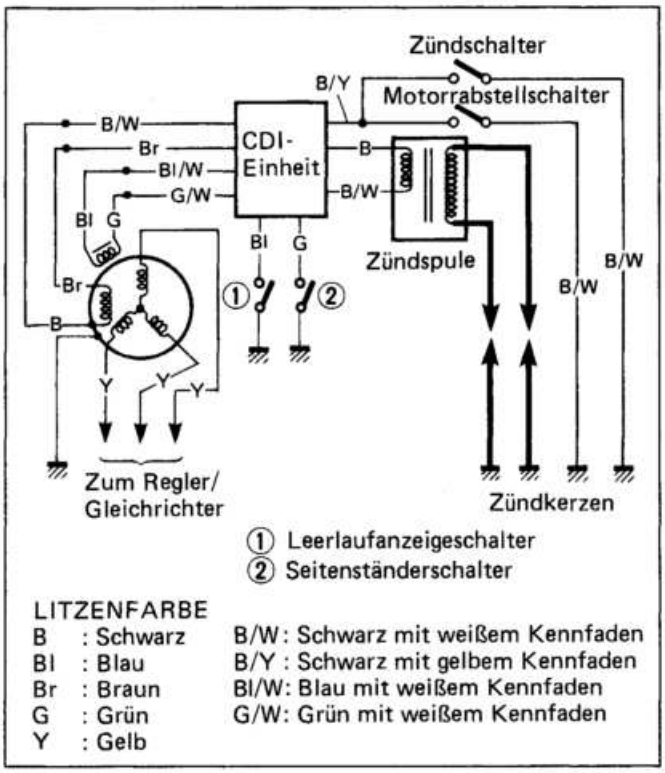
ZÜNDSYSTEM

BESCHREIBUNG

Beim Kondensatorentladungszündsystem lädt der vom Zündmagneten erzeugte Strom den Kondensator. Diese Energie wird zum vorgegebenen Zündzeitpunkt in einem Stoß freigegeben, und Strom fließt durch die Primärwicklung der Zündspule. In der Sekundärwicklung der Zündspule wird ein Hochspannungsstrom induziert, der einen starten Funken zwischen dem Elektrodenabstand erzeugt.

Dieses Motorrad ist mit Zündunterbrecherschaltern bestückt. Ein Anlassen des Motors ist nur möglich

* im Leergang
* eingelegten Gang bei hochgeklapptem Seitenständer.



LITZENFARBE

B	: Schwarz	B/W	: Schwarz mit weißem Kennfaden
Bl	: Blau	B/Y	: Schwarz mit gelbem Kennfaden
Br	: Braun	Bl/W	: Blau mit weißem Kennfaden
G	: Grün	G/W	: Grün mit weißem Kennfaden
Y	: Gelb		

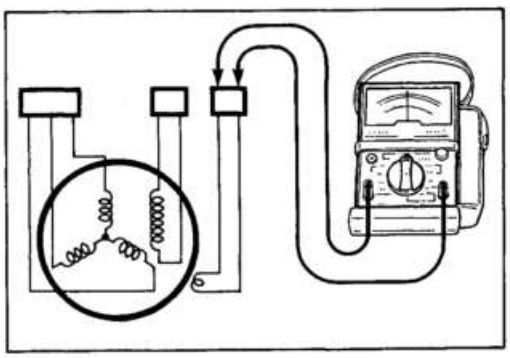
ÜBERPRÜFUNG

ZÜNDMAGNETSPULE

- Sitzbank und Kraftstofftank abnehmen.
- Zündmagnetkabel abklemmen.

Widerstand zwischen den Kabeln folgender Tabelle mit einem Taschenprüfer messen.

09900-25002: Taschenprüfer



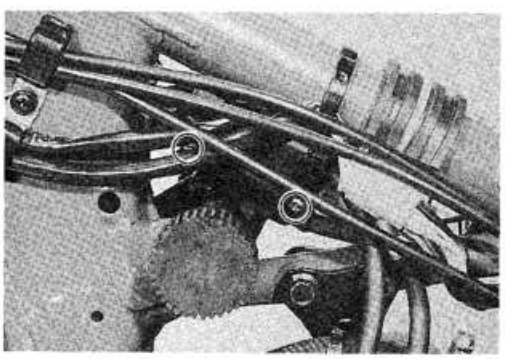
Zündmagnetspulenwiderstand

Abtasterspule	G – Bl 160 – 240 Ω (Bereich: x 100 Ω)
Erregerspule	Br – B 240 – 360 Ω (Bereich: x 100 Ω)
Ladespule	Y – Y 0,1 – 1,5 Ω (Bereich: x 1 Ω)

B : Schwarz
Bl : Blau
Br : Braun
G : Grün
Y : Gelb

ZÜNDSPULE

- Sitzbank und Kraftstofftank abnehmen.
- Zündspule ausbauen.



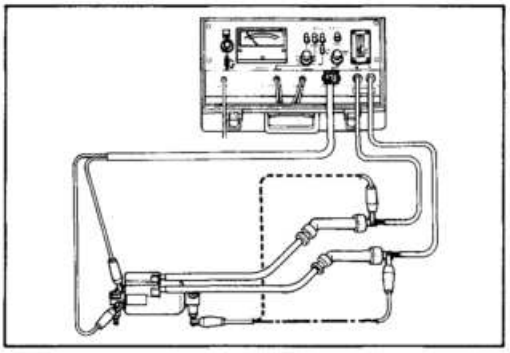
Überprüfung mit Elektroprüfer

Mit Prüfer und Schaltdraht in folgenden zwei Schritten Zündspüle auf Funkenleistung überprüfen.

Schritt ①: Schaltdraht mit Zündkerzenstecker und Zündspulenerdung verbinden.

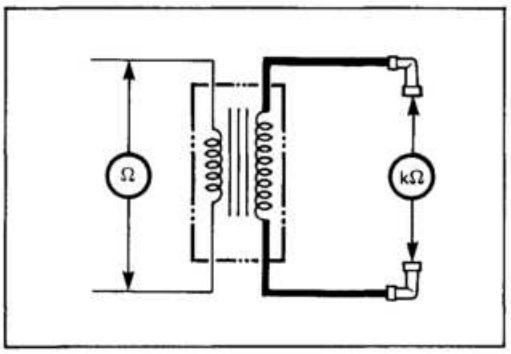
Schritt ②: Schaltdraht auf die andere Zündkerzenstecker umklemmen.

Gibt es unter obigen Bedingungen keinen oder einen orangefarbenen Funken, liegt das an einer defekten Spule.



Funkenstrecke (normal): 8 mm

09900-28106: Elektroprüfer



HINWEIS:

Der Abstand der drei Elektroden des Elektroprüfers muß 8 mm betragen.

Überprüfung mit Taschenprüfer

Zündspulenwiderstand

Primärwicklung (B – B/W): 0,1 – 1,0 Ω

Sekundärwicklung (Kerzenstecker – Kerzenstecker): 23 – 35 kΩ

09900-25002: Taschenprüfer

CDI-EINHEIT

- Sitzbank abnehmen.
- CDI-Einheit ausbauen.

Widerstand zwischen den Kabeln folgender Tabelle mit einem Taschenprüfer messen.

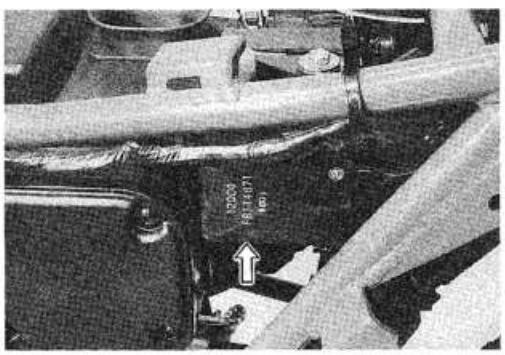
09900-25002: Taschenprüfer

Einheit: ca. kΩ

①-Pol des Prüfers an: \ ⊕-Pol des Prüfers an:	G	Bl	Bl/B	B/W	Br	G/W	Bl/W	B/Y	B
G		∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞
Bl	∞		∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞
Bl/B	∞	3		∞	∞	∞	∞	∞	∞
B/W	400	400	∞		40	10	0	9	∞
Br	1000	1000	∞	30		50	30	70	∞
G/W	500	500	∞	10	55		10	30	∞
Bl/W	400	400	∞	0	40	10		9	∞
B/Y	500	500	∞	110	300	140	110		∞
B	1000	1000	∞	3	70	17	3	30	

ACHTUNG:

Da diese CDI-Einheit mit Kondensatoren, Zenerdioden usw. bestückt ist, weichen die Widerstandswerte bei Benutzung eines anderen als des SUZUKI Taschenprüfers ab.



LITZENFARBE

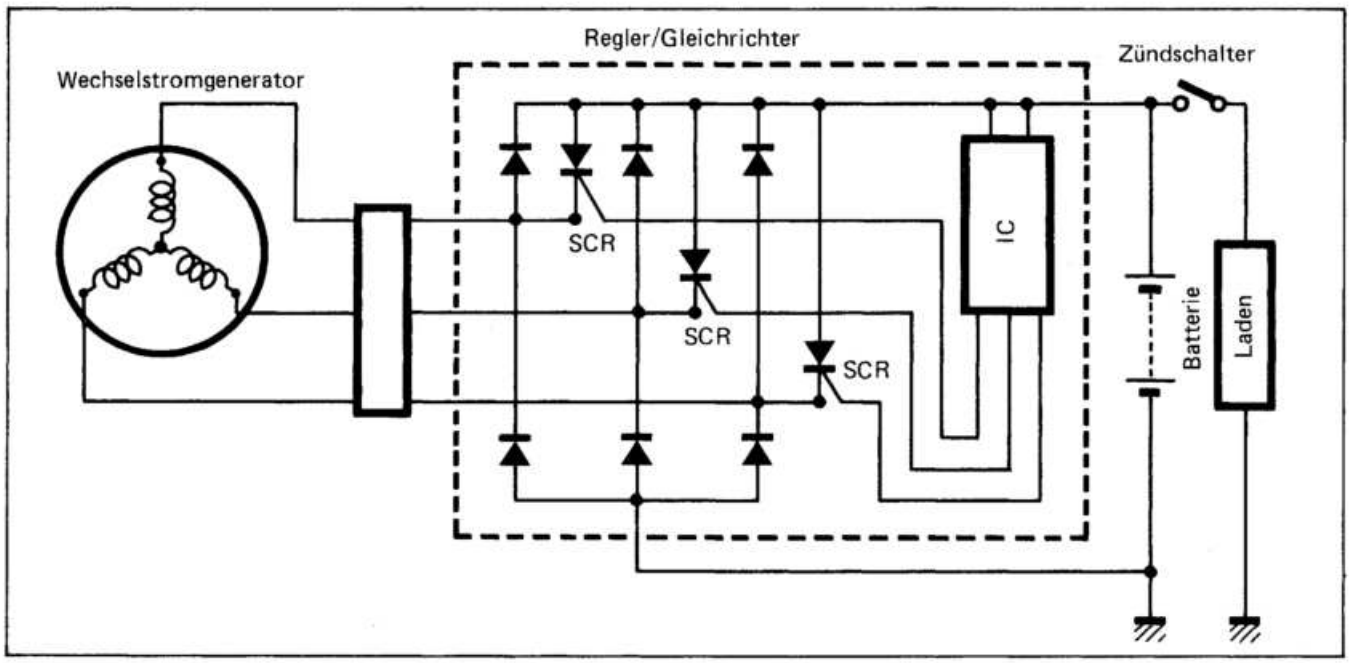
B : Schwarz
Bl : Blau
Br : Braun
G : Grün
B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden
B/Y : Schwarz mit gelbem Kennfaden
Bl/B : Blau mit schwarzem Kennfaden
Bl/W : Blau mit weißem Kennfaden
G/W : Grün mit weißem Kennfaden

LADESYSTEM

BESCHREIBUNG

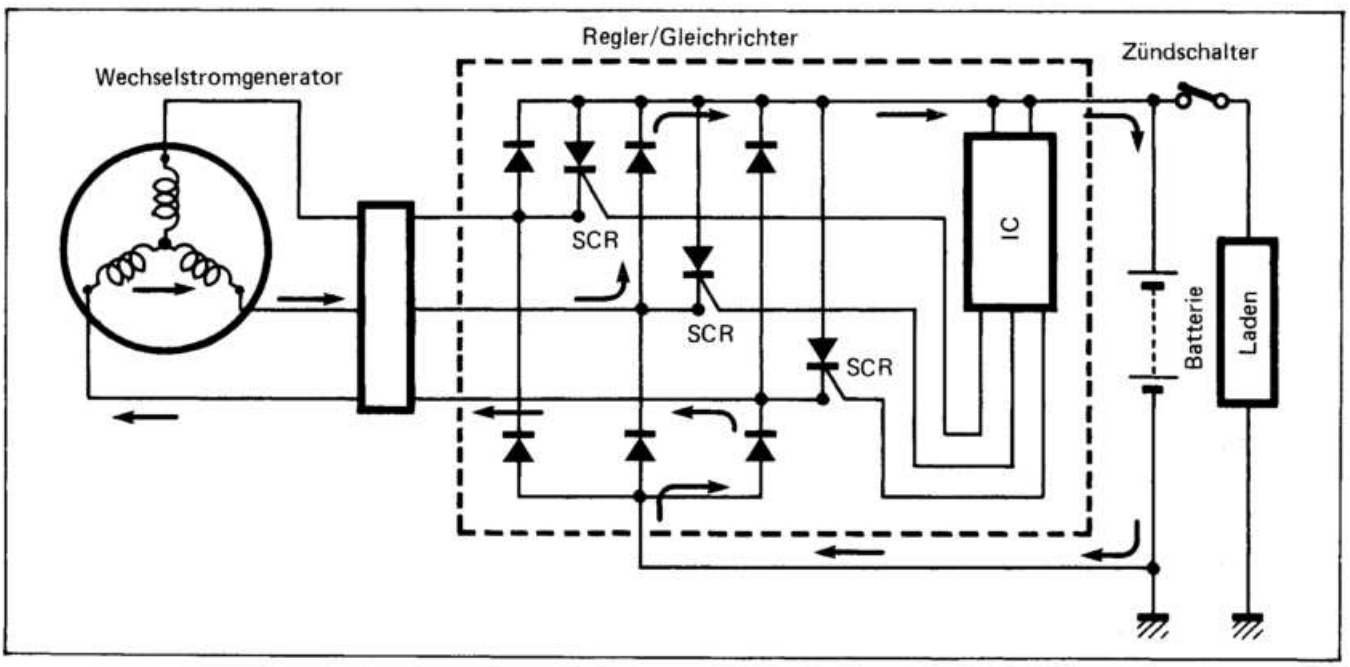
Der Ladesystemkreis besteht aus Wechselstromgenerator, Regler&Gleichrichterteil und Batterie (siehe Abb.).

Der im Wechselstromgenerator erzeugte Wechselstrom wird vom Gleichrichter gleichgerichtet und in Gleichstrom umgewandelt und lädt dann die Batterie.

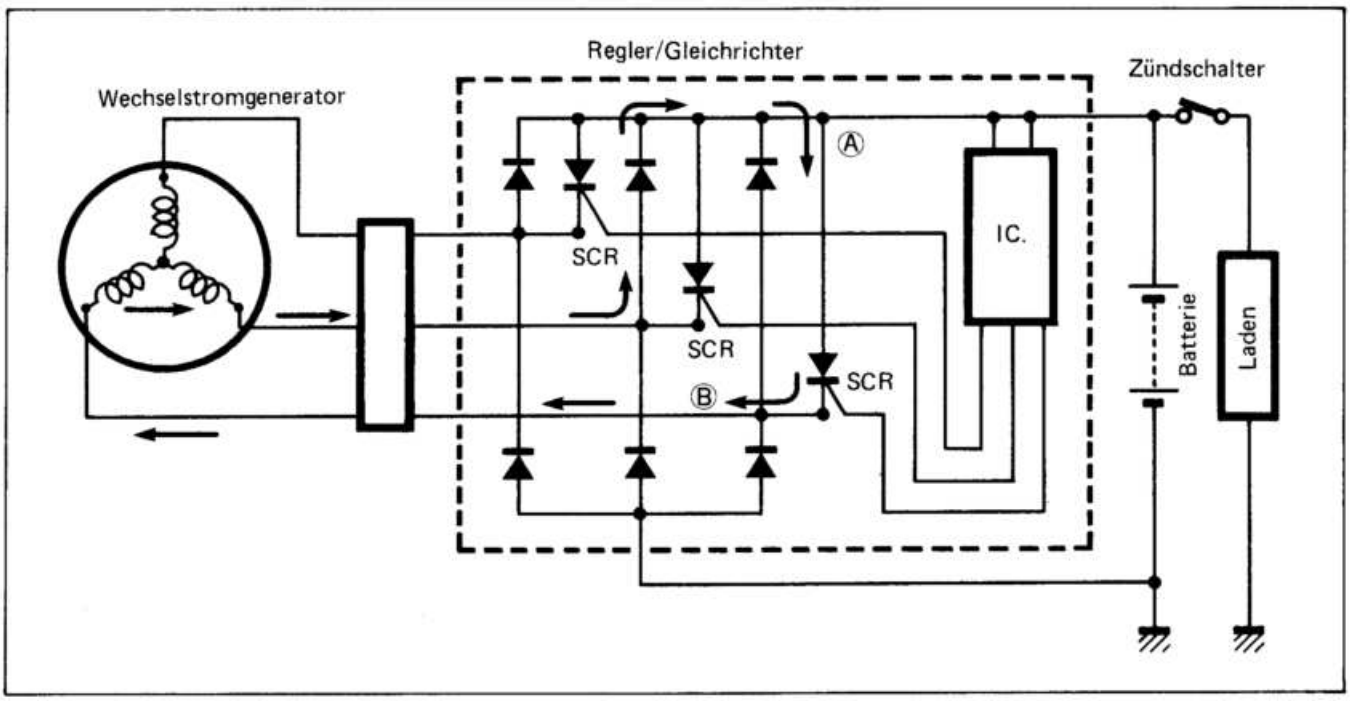


FUNKTION DES REGLERS

Wenn die Motordrehzahl niedrig und die vom Wechselstromgenerator erzeugte Spannung geringer ist als die abgeglichene Reglerspannung, funktioniert der Regler nicht. Trotzdem lädt der erzeugte Strom die Batterie in dieser Zeit direkt.



Bei zunehmender Motordrehzahl steigt auch die vom Wechselstromgenerator erzeugte Spannung und die Spannung zwischen den Batteriepolen wird dementsprechend hoch. Erreicht sie die abgeglichene Spannung vom IC (Integrierte Schaltung) und steht auf "EIN", wird ein Signal zur SCR-Steuersonde (SCR=Thyristor) ausgeschickt und der SCR schaltet auf "EIN".
Dann wird der SCR in Richtung von Punkt Ⓐ auf Punkt Ⓑ leitend. Dabei geht der vom Wechselstromgenerator erzeugte Strom durch den SCR, ohne die Batterie zu laden, und kehrt wieder zum Wechselstormgenerator zurück. Am Ende dieses Zustands, wenn der vom Wechselstromgenerator erzeugte Wechselstrom zu Punkt Ⓑ fließt, hat der Sperrstrom die Tendenz, zum SCR zu fließen. Dann schalter der SCR-Kreis auf AUS-Modus und beginnt wieder, die Batterie zu laden. So sorgen diese Wiederholungen für ein konstantes Laden der Batterie mit Spannung un Strom und schützen sie vor Überladung.



ÜBERPRÜFUNG

ÜBERPRÜFUNG DER LADELEISTUNG

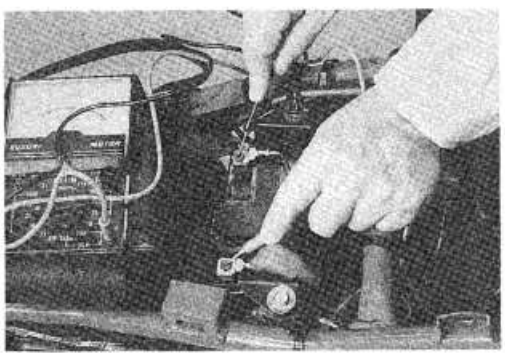
- Sitzbank abnehmen.
- Motor anlassen und bei Lichtschalter auf ON und Abblendschalter auf HI mit 5 000 UPM drehen lassen.

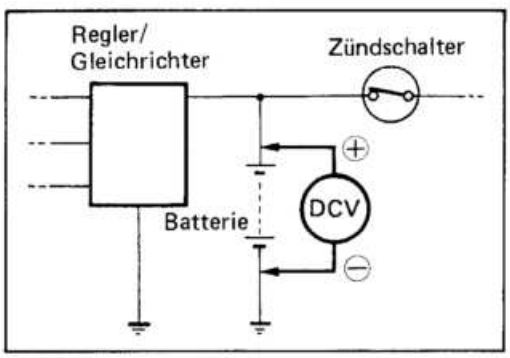
Mit Taschenprüfer die Gleichstromspannung zwischen den Batteriepolen ⊕ und ⊖ messen.
Liegt der Meßwert unter 13,5V bzw. über 15,5V, Leerlaufleistung des Wechselstromgenerators überprüfen oder Regler/Gleichrichter erneuern.

HINWEIS:
Bei Durchführung dieses Tests muß die Batterie voll geladen sein.

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

09900-25002: Taschenprüfer





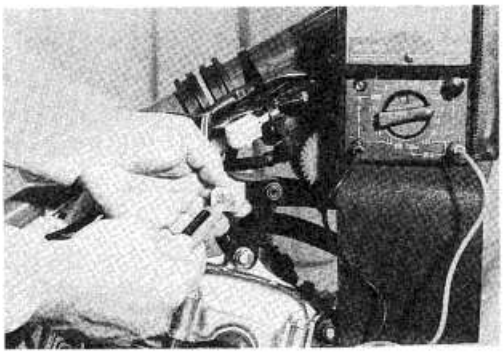
LEERLAUFLEISTUNG DES WECHSELSTROM-GENERATORS

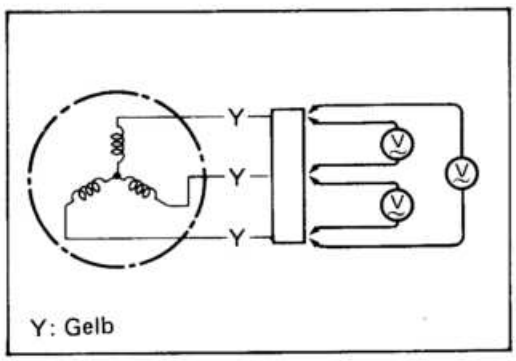
- Sitzbank abnehmen.
- Wechselstromgeneratorstecker aus Regler/Gleichrichter ziehen.
- Motor anlassen und mit 5 000 UPM drehen lassen.

Mit Taschenprüfer Wechselstromspannung zwischen den drei gelben Kabeln messen.
Liegt der Meßwert unter 65V, ist der Wechselstromgenerator (Stator oder Rotor) defekt.

Standardleerlaufleistung (bei kaltem Motor):
Über 65V (Wechselstrom) bei 5 000 UPM

09900-25002: Taschenprüfer

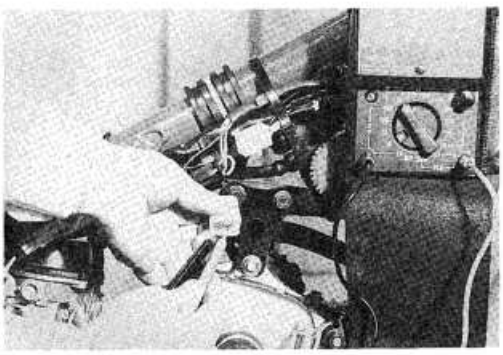


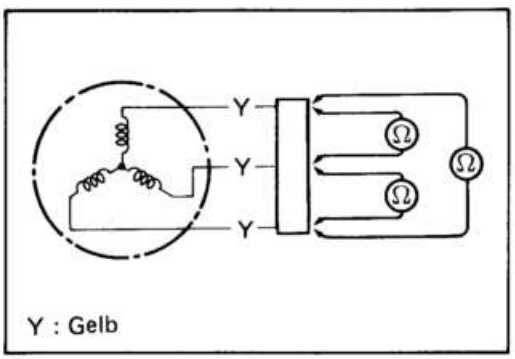


DURCHGANGSPRÜFUNG AM WECHSELSTROM-GENERATOR

Mit Taschenprüfer Durchgang zwischen den drei gelben Kabeln prüfen.
Auch Isolierung der Statorbleche prüfen.
Prüfen, ob es auch keinen Durchgang zwischen den gelben Kabeln und der Erdung gibt.

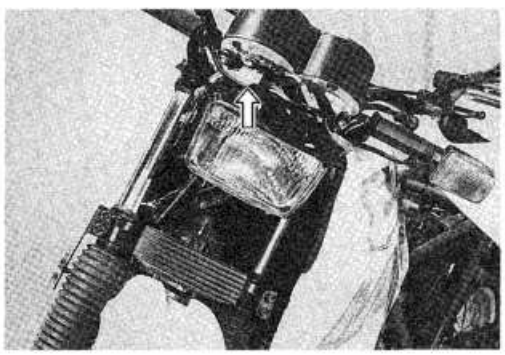
HINWEIS:
Bei Durchführung dieses Tests ist ein Ausbau des Wechselstrom-generators nicht erforderlich.





REGLER/GLEICHRICHTER

- Scheinwerfergehäuse abnehmen.
- Kabel abklemmen.



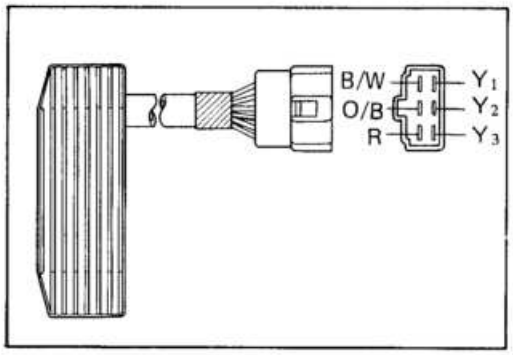
Mit Taschenprüfer (Bereich: x 1 kΩ) Widerstand zwischen den Kabeln der folgenden Tabelle messen. Bei falschen Werten Regler/Gleichrichter erneuern.

09900-25002: Taschenprüfer

Einheit: ca. kΩ

⊖-Pol des Prüfers an:	⊕-Pol des Prüfers an:						
		R	O/B	B/W	Y_1	Y_2	Y_3
	R		∞	∞	∞	∞	∞
	O/B	85		35	50	50	50
	B/W	7,5	5,5		3	3	3
	Y_1	3	∞	∞		∞	∞
	Y_2	3	∞	∞	∞		∞
	Y_3	3	∞	∞	∞	∞	

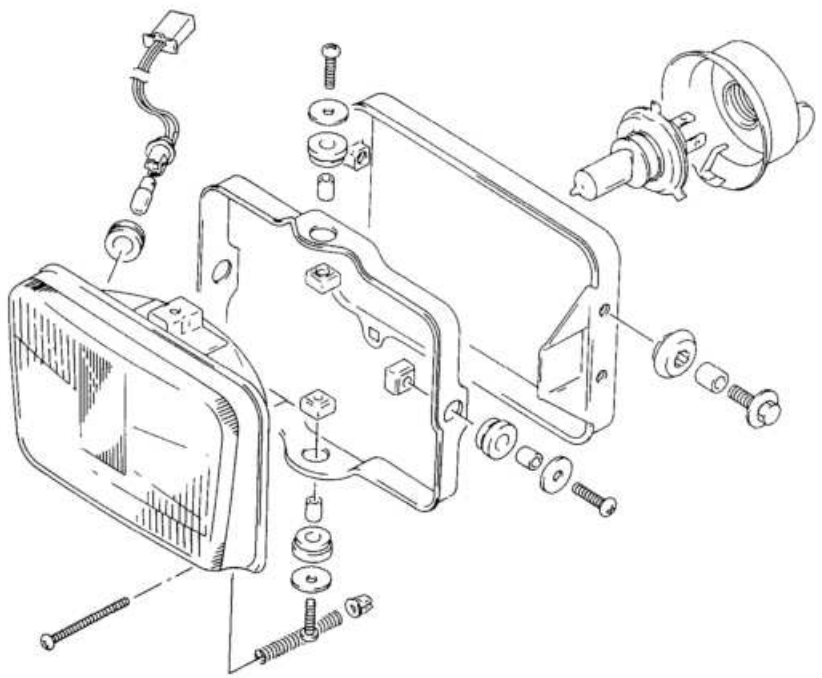
ACHTUNG:
Da dieses Regler/Gleichrichterteil mit SCR und Dioden bestückt ist, weichen die Widerstandswerte bei Benutzung eines anderen als des SUZUKI Taschenprüfers ab.



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

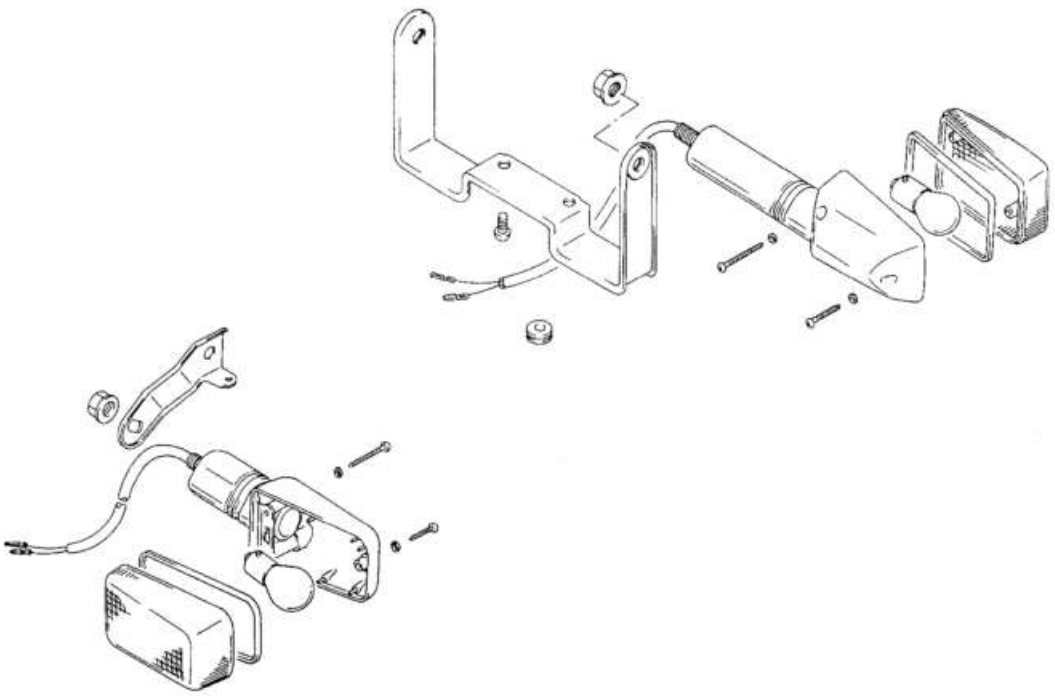
BELEUCHTUNGSANLAGE

SCHEINWERFER



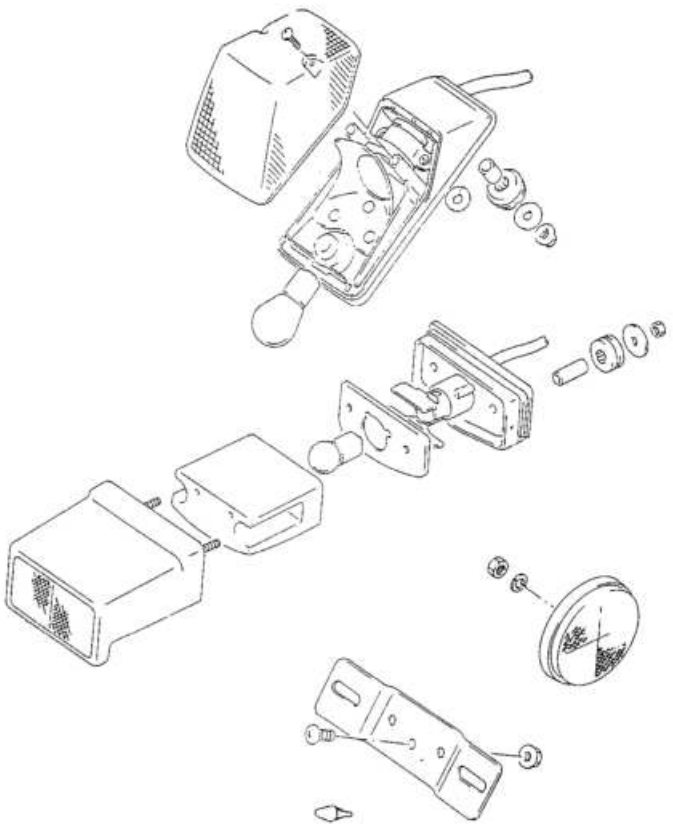
HINWEIS: Scheinwerfer nach dem Wiederzusammenbau vertikal wie horizontal einstellen.

BRINKER



ACHTUNG: Streuglas-Paßschrauben nicht überdrehen.

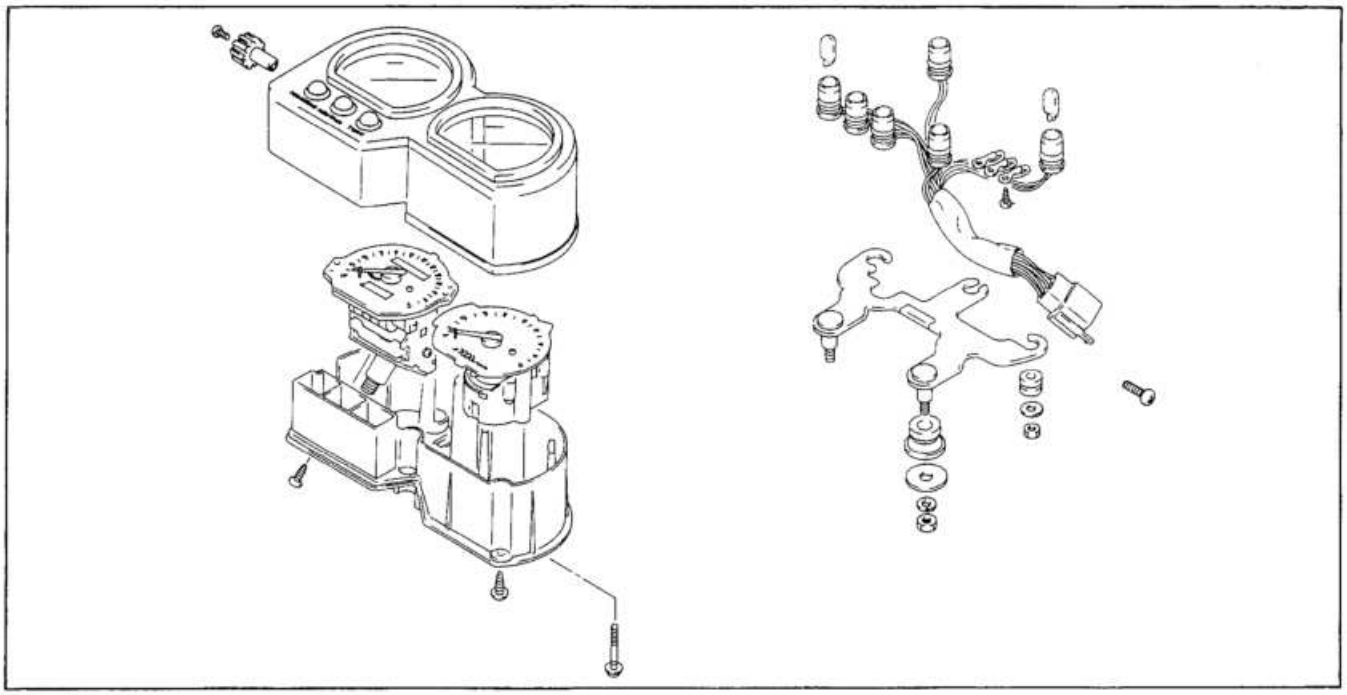
RÜCK-/BREMSLICHT UND KENNZEICHENBELEUCHTUNG



ACHTUNG: Streuglas-Paßschrauben nicht überdrehen.

INSTRUMENTENTAFEL

- Instrumententafel zerlegen (siehe folgende Abb.).

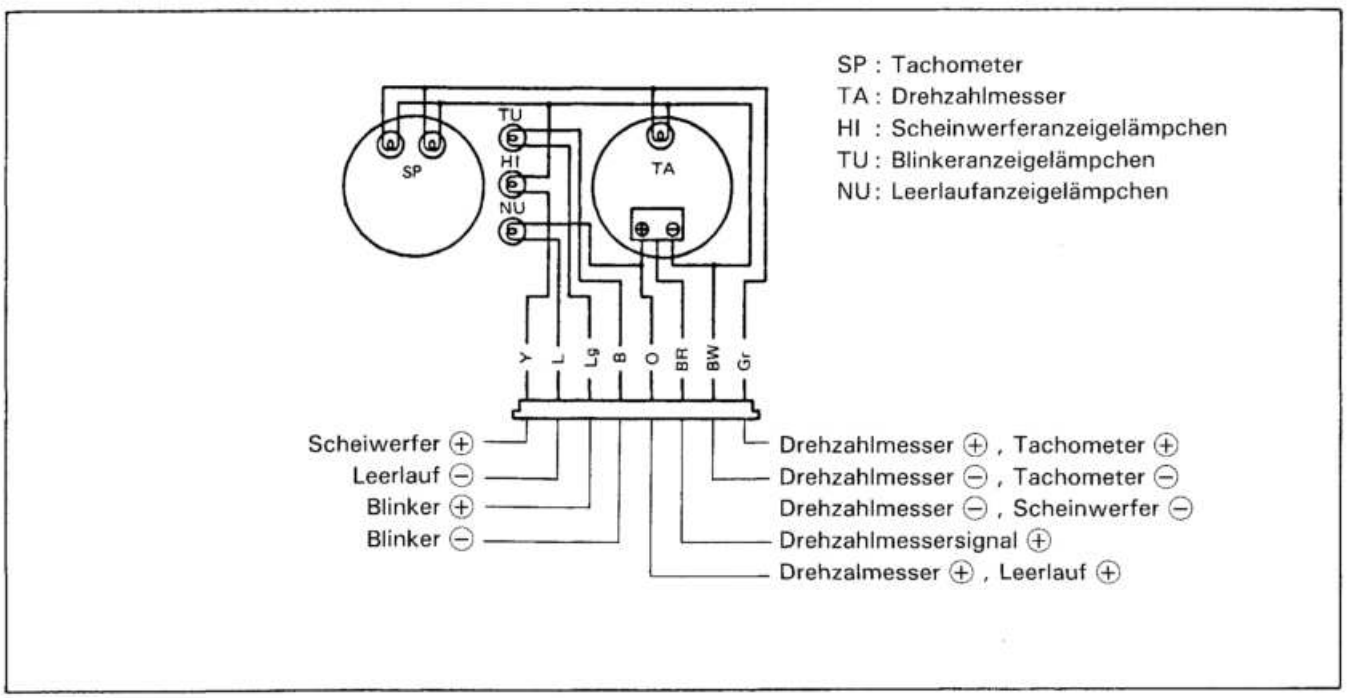


ÜBERPRÜFUNG

Mit Taschenprüfer Durchgang zwischen den Kabeln der folgenden Abb. prüfen.
Bei falschen Meßwerten entsprechende Teile erneuern.

09900-25002: Taschenprüfer

HINWEIS:
Bei Durchführung dieses Tests ist ein Ausbau der Instrumententafel nicht erforderlich.



SCHALTER

Jeden Schalter mit Taschenprüfer unter Bezugnahme auf die Tabelle auf Durchgang prüfen. Bei Unregelmäßigkeiten Schalter komplett erneuern.

09900-25002: Taschenprüfer

ZÜNDSCHALTER

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

BELEUCHTUNGSSCHALTER

(Außer für Australien, Kanada und USA)

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

ABBLENDSCHALTER

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

LICHTHUPENSCHALTER

(Außer für Kanada und USA)

FARBE / STELLUNG	O/R	Y
ON (Gedrückt)	○——	——○
OFF		

BLINKERSCHALTER

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

HUPENSCHALTER

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

SEITENSTÄNDERSCHALTER

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

HINWEIS:
Bei der Überprüfung des Seitenständerschalters die Plussonde ⊕ des Taschenprüfers mit dem B/W-Kabel und die Minussonde ⊖ mit des G-Kabel verbinden.

MOTORABSTELLSCHALTER

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

LEERLAUFANZEIGESCHALTER

FARBE / STELLUNG	Bl	Masse
ON (Leerlaufstellung)	○——	——○
OFF		

VORDERBREMSSCHALTER

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

HINTERBREMSSCHALTER

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

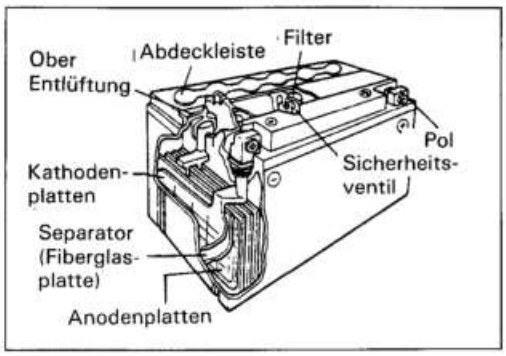
LITZENFARBE

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

BATTERIE

TECHNISCHE DATEN

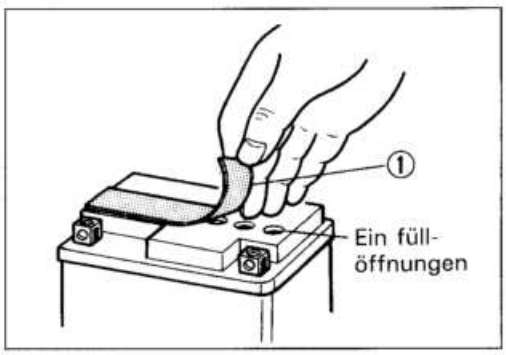
Typenbezeichnung	YT4L-BS oder FT4L-BS
Kapazität	12V, 10,8 kC (3 Ah)/10 Std.
Standardsäuredichte	1,320 bei 20°C



ERSTLADUNG

Einfüllen des Elektrolyts

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

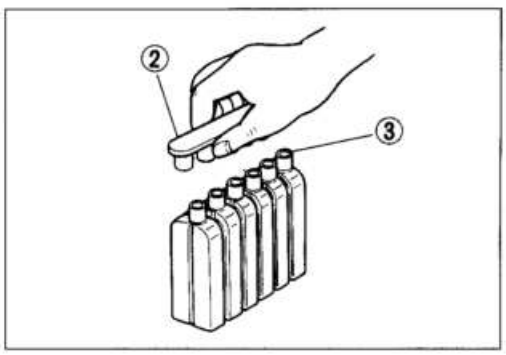


- Kapen ② abnehmen.

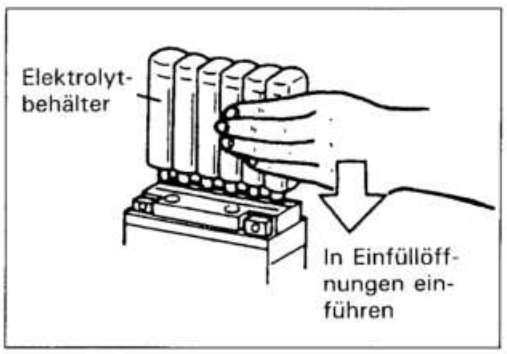
HINWEIS:

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

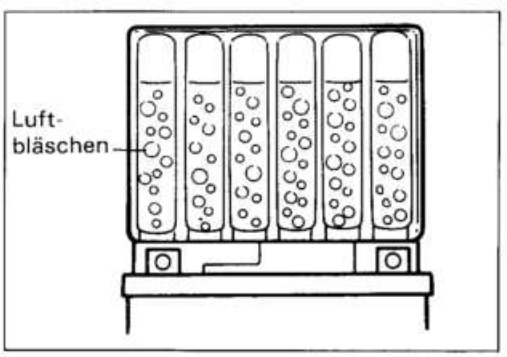
* *Verschlüsse ③ des Elektrolytbehälters nicht entfernen oder durchbohren.*



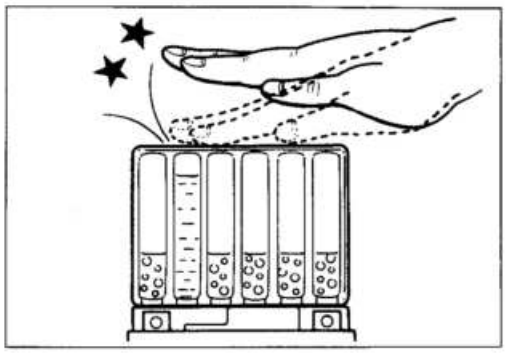
- Öffnungen des Elektrolytbehälters in Einfülloffnungen für das Batterieelektrolyt einführen. Behälter dabei festhalten, damit er nicht herabfällt. Keine Flüssigkeit verschütten.



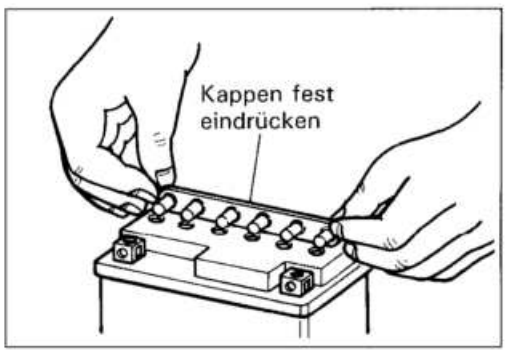
- In jedem Elektrolytbehälter müssen Luftbläschen aufsteigen. In dieser Stellung gut 20 Minuten lassen.



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

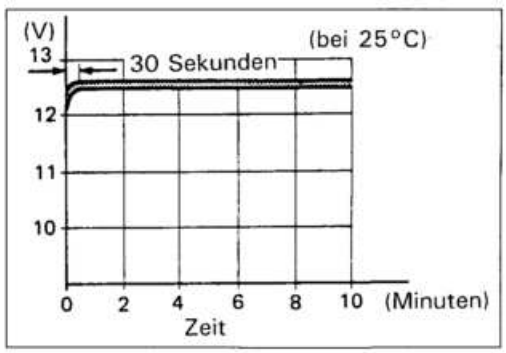


- Ist das ganze Elektrolyt in der Batterie, Elektrolytbehälter von der Batterie nehmen. Etwa 20 Minuten warten.
- Kappen in Einfüllöffnungen einsetzne. Fest eindrücken, so daß die Kappen nicht über die Oberseite der Batterieabdeckung hinausstehen.



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

- Batteriespannung mit dem SUZUKI Tachenprüfer messen. Der Prüfer sollte über 12,5V (Gleichstrom) anzeigen (siehe Abb.). Ist die Batteriespannung niedriger als vorgeschrieben, Batterie mit Batterieladegerät laden.
(siehe Seite 5-13 "Nachladen".)



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

WARTUNG

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

NACHLADEN

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

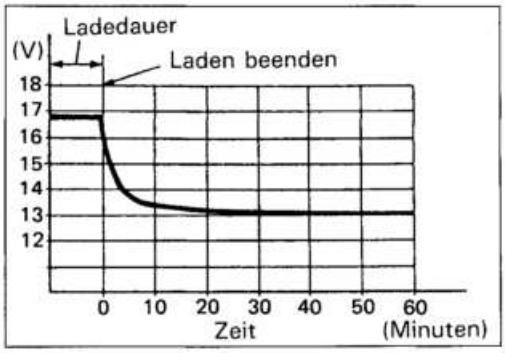
ACHTUNG:
Batterie zum Nachladen aus dem Motorrad ausbauen.

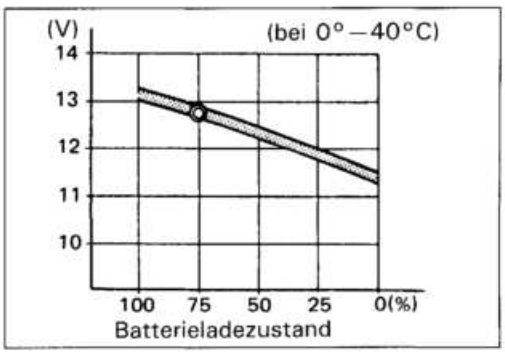
HINWEIS:
Beim Nachladen Abdeckleiste auf der Batterie nicht abnehmen.

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

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.
- Bleibt eine Batterie lange Zeit unbenutzt, entlädt sie sich. Wird das Motorrad mehr als 1 Monat nicht gefahren (besonders in der Kalten Jahreszeit), Batteriespannung mindestens einmal pro Monat überprüfen.

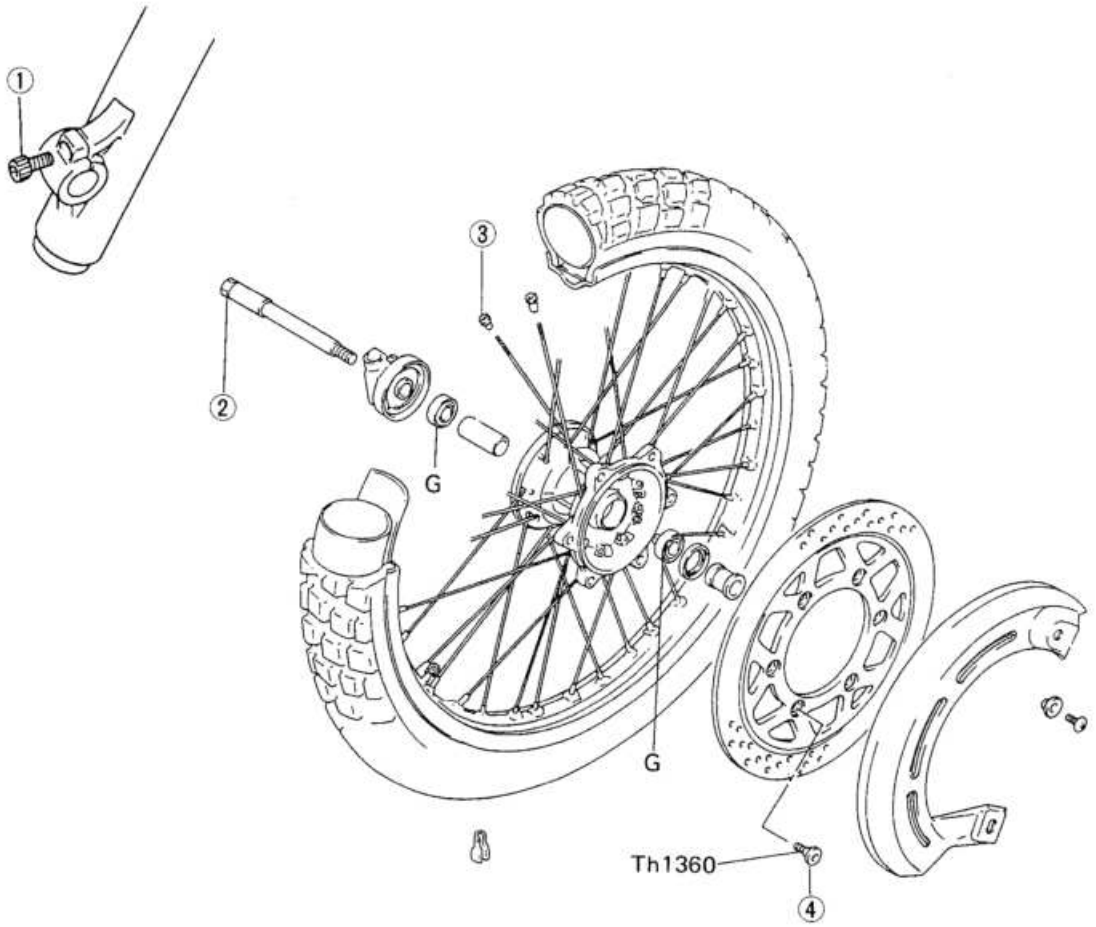




INHALT

VORDERRAD 6-1
AUSBAU 6-1
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGEN 6-2
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 6-3
VORDRRADBREMSE 6-5
AUSWECHSELN DER BREMSKLÖTZE 6-6
AUSBAU UND ZERLEGEN DES BREMSSATTELS 6-6
ÜBERPRÜFUNG VON BREMSSATTEL UND SCHEIBE 6-7
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS 6-8
AUSBAU UND ZERLEGEN DES HAUPTBREMS-ZYLINDERS 6-8
ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS 6-9
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS 6-9
TELESKOPGABEL 6-10
AUSBAU UND ZERLEGEN 6-10
ÜBERPRÜFUNG 6-12
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 6-12
LENKUNG 6-14
AUSBAU UND ZERLEGEN 6-14
ÜBERPRÜFUNG 6-17
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 6-17
AUS- UND EINBAU DES ZÜNDSCHALTERS 6-19
HINTERRAD 6-20
AUSBAU 6-20
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGEN 6-21
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 6-22
HINTERBREMSE 6-24
AUSWECHSELN DER BREMSKLÖTZE 6-25
AUSBAU UND ZERLEGEN DES BREMSSATTELS 6-25
ÜBERPRÜFUNG VON BREMSSATTEL UND SCHEIBE 6-26
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS 6-27
AUSBAU UND ZERLEGEN DES HAUPTBREMS-ZYLINDERS 6-27
ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS 6-28
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS 6-28
HINTERRADSCHWINGE UND -AUFHÄNGUNG 6-29
AUSBAU 6-30
ÜBERPRÜFUNG UND AUSBAU 6-32
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 6-33
HINWEISE ZUM WIEDERZUSAMMENBAUEN 6-34

VORDERRAD

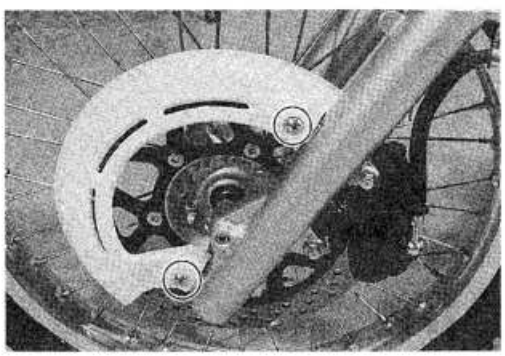


G : SUZUKI SUPER GREASE "A" auftragen. (99000-25010)
Th1360 : SUZUKI THREAD LOCK SUPER "1360" auftragen. (99000-32130)

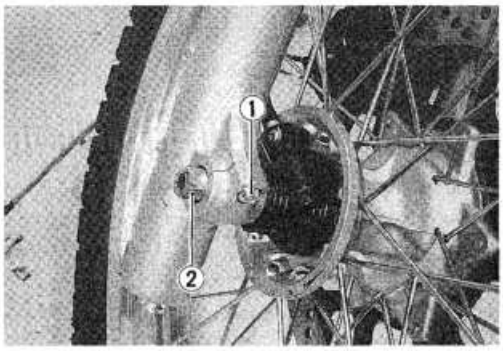
	Drehmoment	
Gegenstand	N·m	kg-m
①	19 – 28	1,9 – 2,8
②	51 – 81	5,1 – 8,1
③	4 – 5	0,4 – 0,5
④	18 – 28	1,8 – 2,8

AUSBAU

- Vorderbremsscheibenverkleidung abnehmen.
- Motorrad mit Wagenheber oder Block aufbocken.



- Die Schraube ① des Achswellenhalters lösen, dann die Achswelle ② herausnehmen.
- Vorderrad herausnehmen.

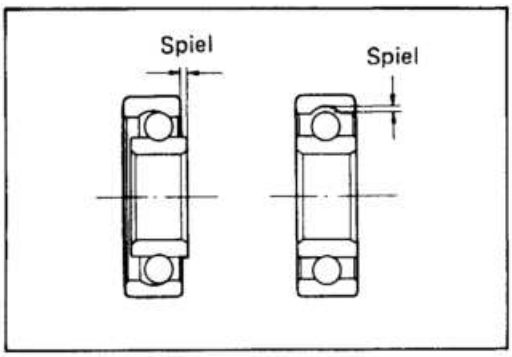


HINWEIS:
Beim Ausbau des Vorderrads Bremshebel nicht betätigen.

ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGEN

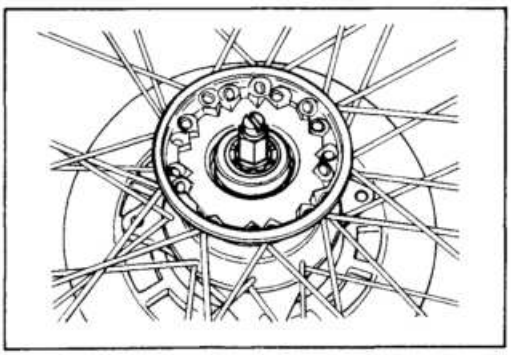
RADNABENLAGER

Spiel des Lagerinnenrings im eingebauten Zustand von Hand prüfen.
Innenring von Hand drehen und auf ungewöhnliche Geräusche und Leichtgängigkeit prüfen.
Lager bei Unregelmäßigkeiten erneuern.



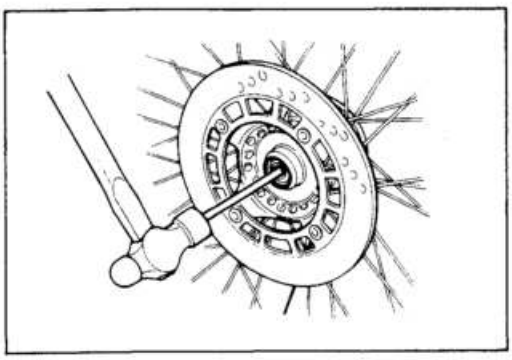
- Die Staubdichtung entfernen.
- Beide Lager mit Spezialwerkzeug wie folgt austreiben.

09941-50110: Lageraustreiber



- Vorsatz in Lager einsetzen.
- Austreibkeil von der gegenüberliegenden Seite einführen und in Schlitz des Vorsatzes einsetzen.
- Auf Austreibkeil schlagen und Lager austreiben.

ACHTUNG:
Ausgebautes Lager erneuern.



ACHSWELLE

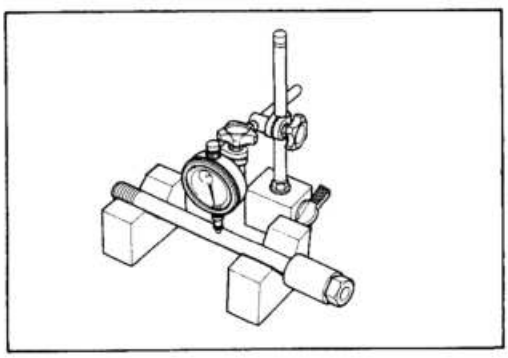
Achswelle mit einer Meßuhr auf Schlag überprüfen und erneuern, wenn der Schlag die Verschleißgrenze überschreitet.

Verschleißgrenze: 0,25 mm

09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)

09900-20701: Magnetständer

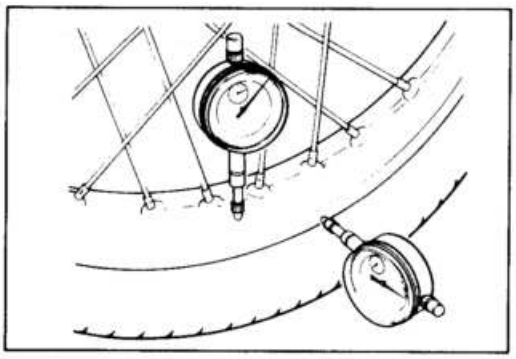
09900-21304: Satz V-Blöcke



RADFELGE

Der Radfelgenschlag (Messung siehe Abb.) darf nicht die Verschleißgrenze überschrreiten.
Starker Schlag rührt gewöhnlich von abgenutzten oder lockeren Radnabenlagern und läßt sich durch Erneuern der Lager beheben. Bringt ein Austauschen der Lager keine Verminderung des Schlags, Rad erneuern.

Verschleißgrenze (Axial und Radial): 2,0 mm

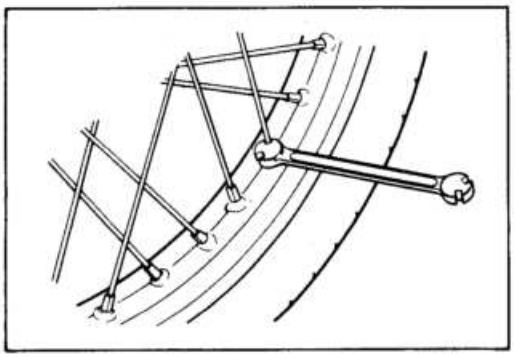


SPEICHENNIPPEL

Alle Speichen auf festen Sitz prüfen und ggf. nachziehen.

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

REIFEN (Siehe Seite 2-16.)

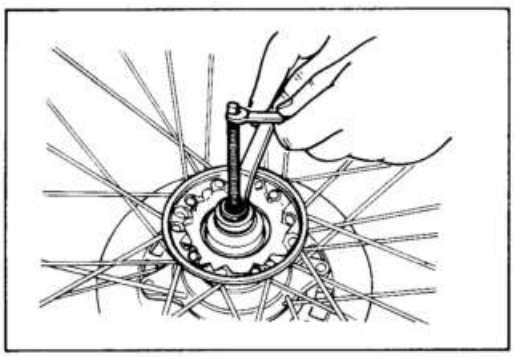


WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

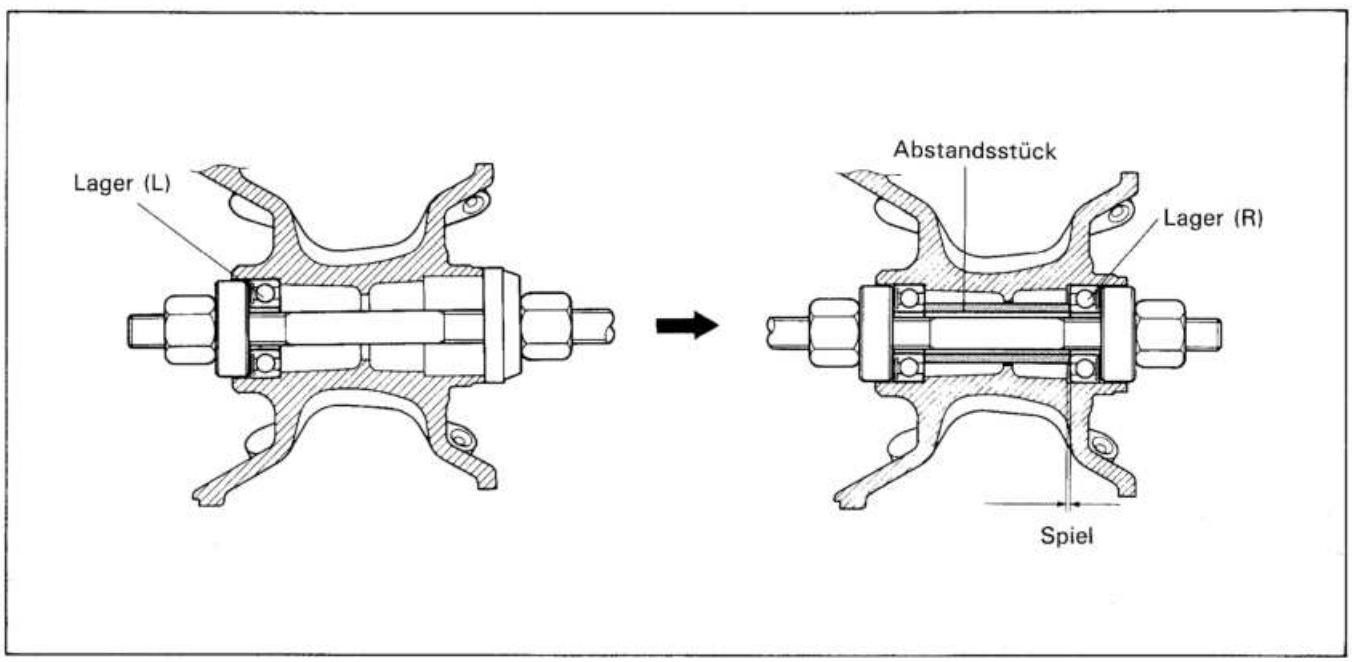
Vorderrad in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegen wiederzusammenbauen und einbauen.
Dabei noch folgende Schritte ausführen:

- Radnabenlager mit Spezialwerkzeug einsetzen.

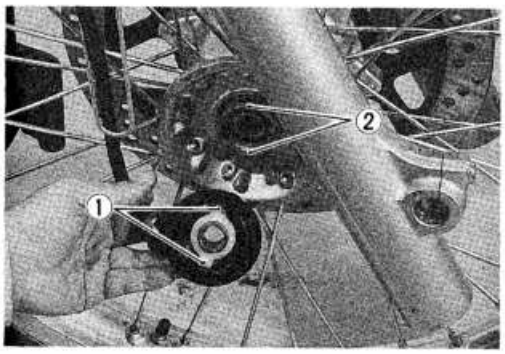
09924-84510: Lagersetzer
09924-84521: Lagersetzer



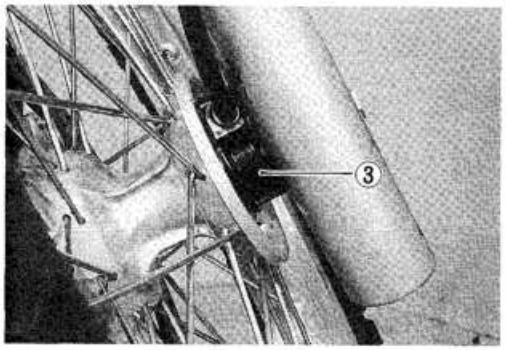
HINWEIS:
Zuerst Lager für die linke Seite einsetzen.



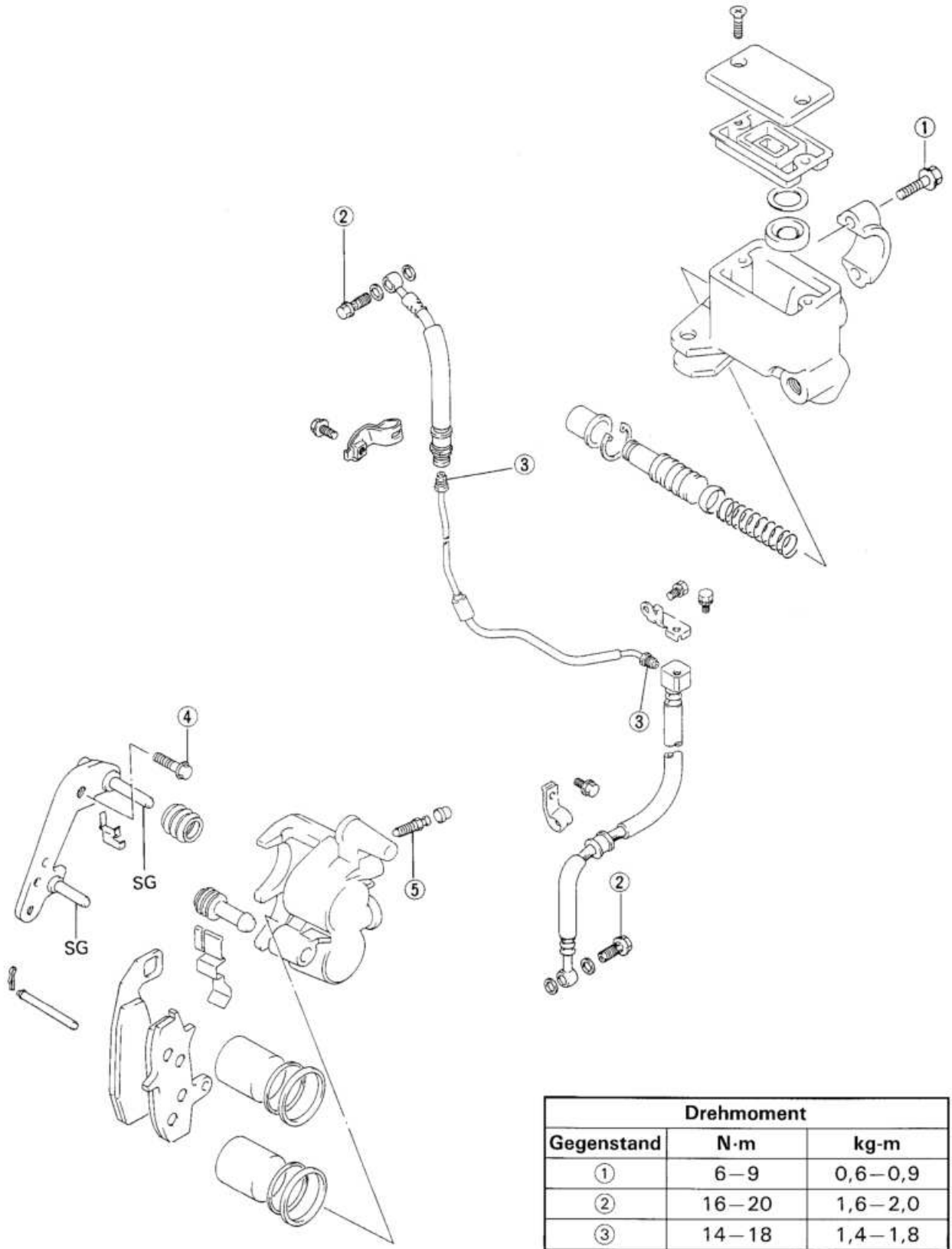
- Vorsprünge ① auf Aussparungen ② an der Radnabe ausrichten.



- Anschlag ③ am Tachometerantrieb zum Auschlag führen und Achsmutter anziehen.



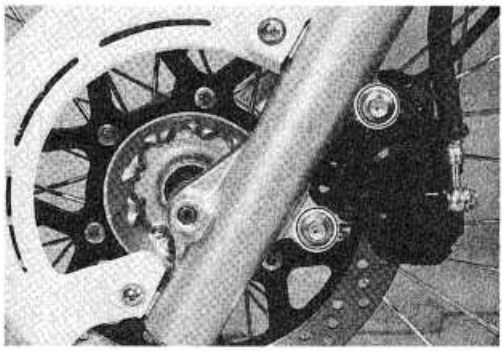
VORDERRADBREMSE



Drehmoment		
Gegenstand	N·m	kg-m
①	6–9	0,6–0,9
②	16–20	1,6–2,0
③	14–18	1,4–1,8
④	21–31	2,1–3,1
⑤	6–9	0,6–0,9

SG: SUZUKI SILICONE GREASE (99000-25100) auftragen.

AUSWECHSELN DER BREMSKLÖTZE



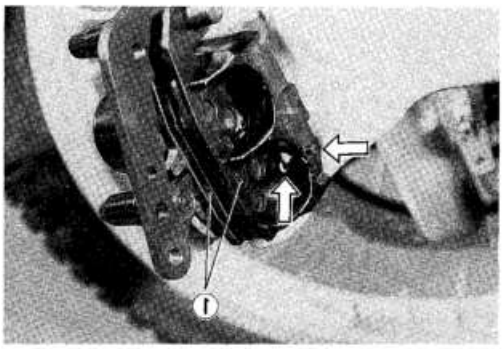
- Befestigungsschrauben lösen und Bremssattel abnehmen.

DREHMOMENT
Befestigungsschraube am Bremssattel:
21 – 31 N·m (2,1 – 3,1 kg-m)

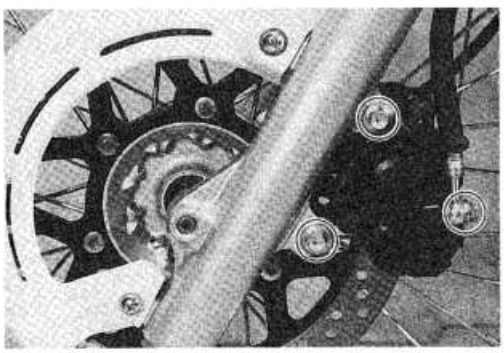
- Klammer und Stift entfernen und Bremsklötze ① abnehmen.

ACHTUNG:
* **Beim Ausbauen der Bremsklötze Bremshebel nicht betätigen.**
* **Bremsklötze als Satz erneuern, sonst wird die Bremsleistung beeinträchtigt.**

HINWEIS:
Beim Einbau Kolben bis zum Anschlag in den Bremssattel drücken.



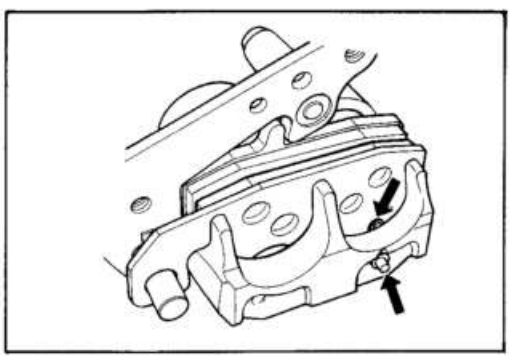
AUSBAU UND ZERLEGEN DES BREMSSATTELS



- Verbindungsschraube und Befestigungsschrauben lösen und Bremssattel abnehmen.

ACHTUNG:
Von der letzten Wartung übriggebliebene und über einen längeren Zeitraum aufbewahrte Bremsflüssigkeit nicht wiederverwenden.

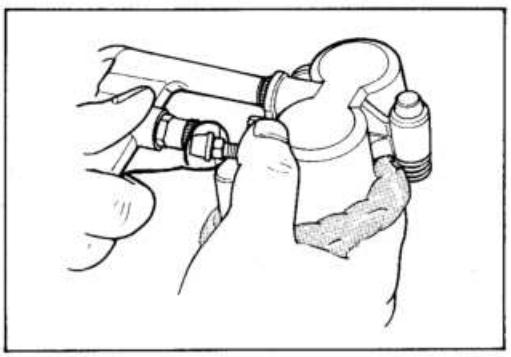
- Splint und Haltestift entfernen und Bremsklöze abnehmen.
- Bremssattelhalter entfernen.



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

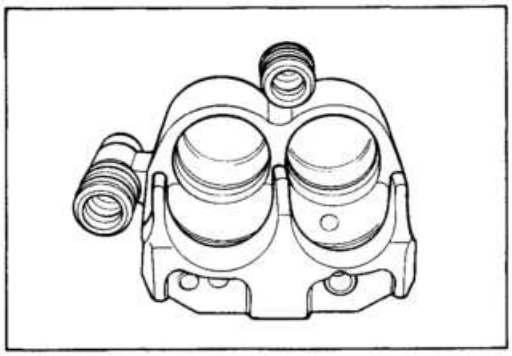
ACHTUNG:
Keine Hochdruckluft verwenden, damit der Kolben nicht beschädigt wird.

- Staub- und Kolbendichtungen entfernen.

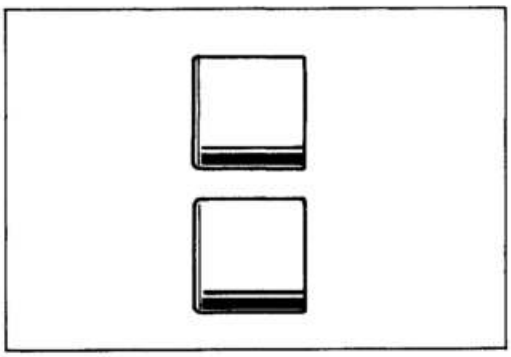


ÜBERPRÜFUNG VON BREMSSATTEL UND SCHEIBE

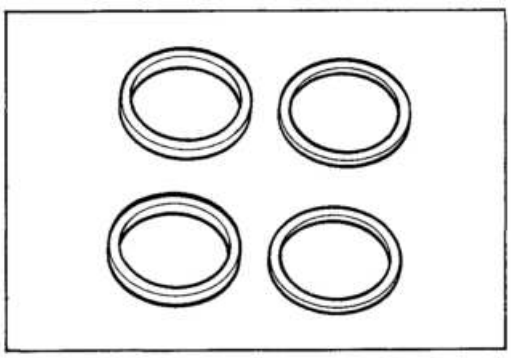
Bohrungswandung des Bremssattelzylinders auf Scharten, Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.



Jeden Kolben auf Beschädigungen und Verschleiß überprüfen.



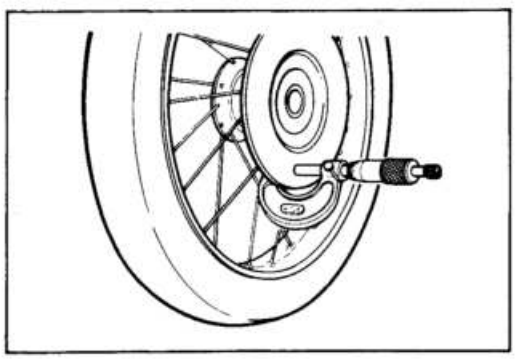
Alle Gummiteile auf Beschädigung und Verschleiß überprüfen.



Bremsscheibe mit einem Mikrometer auf Verschleiß überprüfen. Ihre Stärke läßt sich bei eingebauter Scheibe und eingebautem Rad überprüfen. Scheibe bei Überschreiten der Verschleißgrenze erneuern.

Verschleißgrenze: 4,0 mm

09900-20205: Mikrometer (0 – 25 mm)

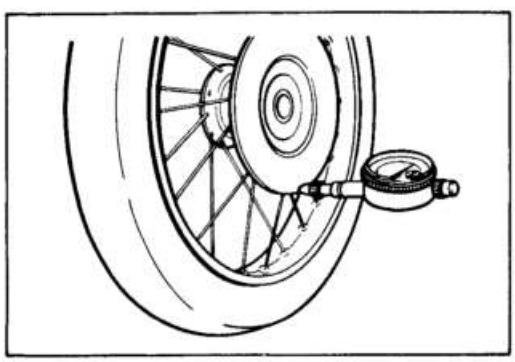


Scheibe am Rad mit Meßuhr auf Stirnlaufabweichung überprüfen (siehe Abb.). Überschreitet der Schlag die Verschleißgrenze, Scheibe ernuern.

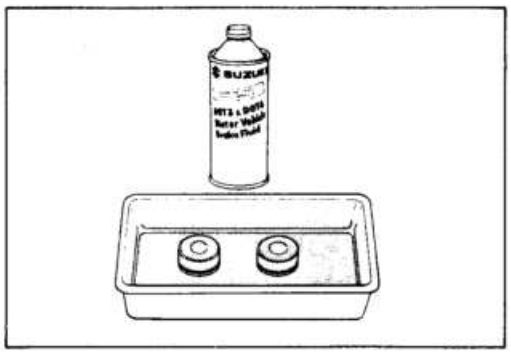
Verschleißgrenze: 0,30 mm

09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)

09900-20701: Magnetständer



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS



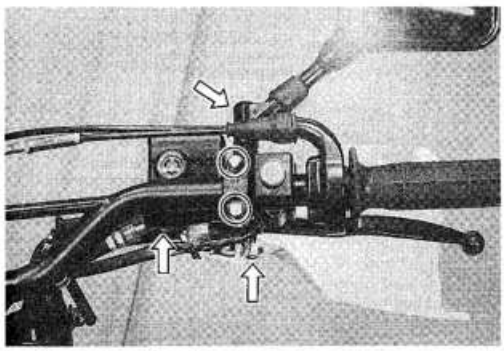
Bremssattel in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wiederzusammenbauen und einbauen; dabei noch folgende Schritte ausführen:

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

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

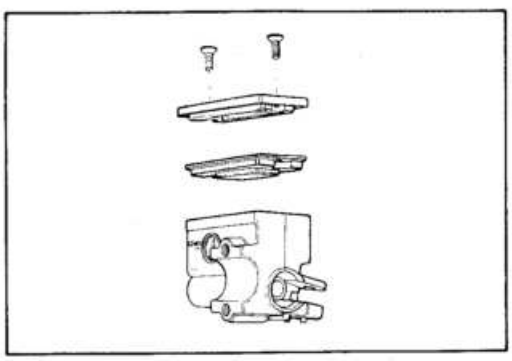
WARNUNG:
Bremssattel nach dem Wiederzusammenbau entlüften. (siehe Seite 2-15.)

AUSBAU UND ZERLEGEN DES HAUPTBREMSZYLINDERS



- Rückspiegel entfernen.
- Befestigungsschraube und -mutter lösen und Bremshebelschutz abnehmen.
- Bremshebel entfernen.
- Vorderbremsschalterkabel abklemmen.
- Zum Auffangen verschütteter Bremsflüssigkeitstropfen einen Lappen unter die Verbindungsschraube am Hauptbremszylinder halten. Verbindungsschraube lösen und Bremsleitung/Hauptbremszylinderverbindung trennen.

ACHTUNG:
Bremsflüssigkeit auf einem Motorradteil vollständig abwischen. Die Flüssigkeit reagiert chemisch mit Farbe, Plastik, Gummi usw.

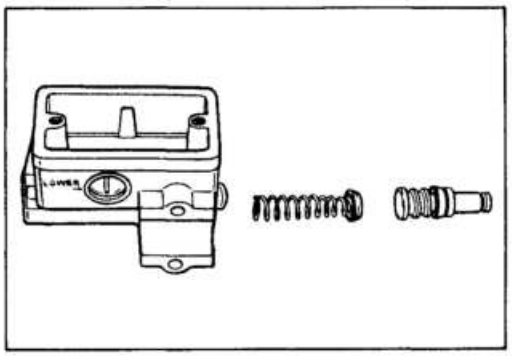


- Hauptbremszylinder ausbauen.
- Gehäusedeckel und Membran entfernen.
- Bremsflüssigkeit ablassen.

- Staubdichtungshaube entfernen.
- Sicherungsring mit Spezialwerkzeug entfernen.

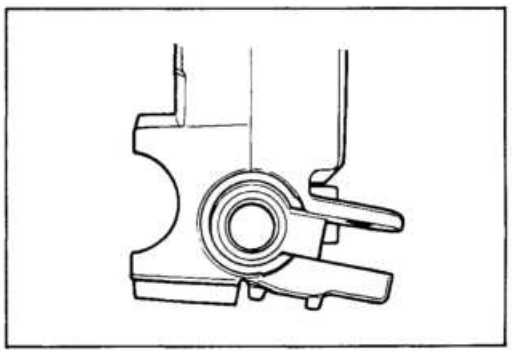
09900-06108: Sprengringzange

- Kolben, erste Pfanne und Feder entfernen.

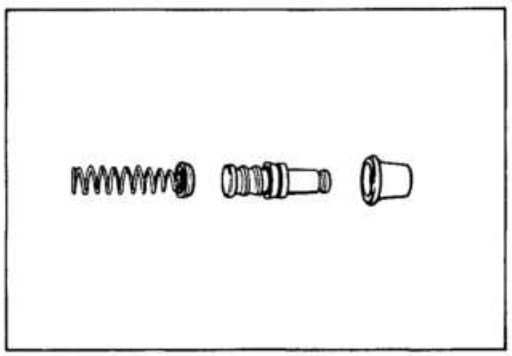


ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS

Hauptbremszylinderbohrung auf Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.



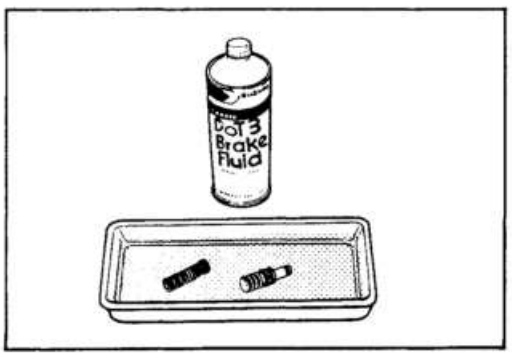
Kolbenoberfläche auf Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.
Erste Pfanne und Staubdichtungschaube auf Abnutzung oder Beschädigung überprüfen.



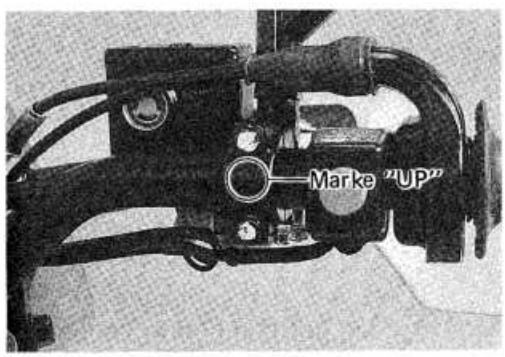
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS

Hauptbremszylinder in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegen wiederzusammenbauen und einbauen; dabei noch folgende Schritte ausführen:

ACHTUNG:
Hauptbremszylinderbestandteile vor dem Wiederzusammenbau mit frischer Bremsflüssigkeit waschen. Zum Waschen nie Reinigungslösung oder Benzin nehmen.
Bremsflüssigkeit auf Zylinderbohrung und alle in die Bohrung einzusetzenden Innenteile geben.

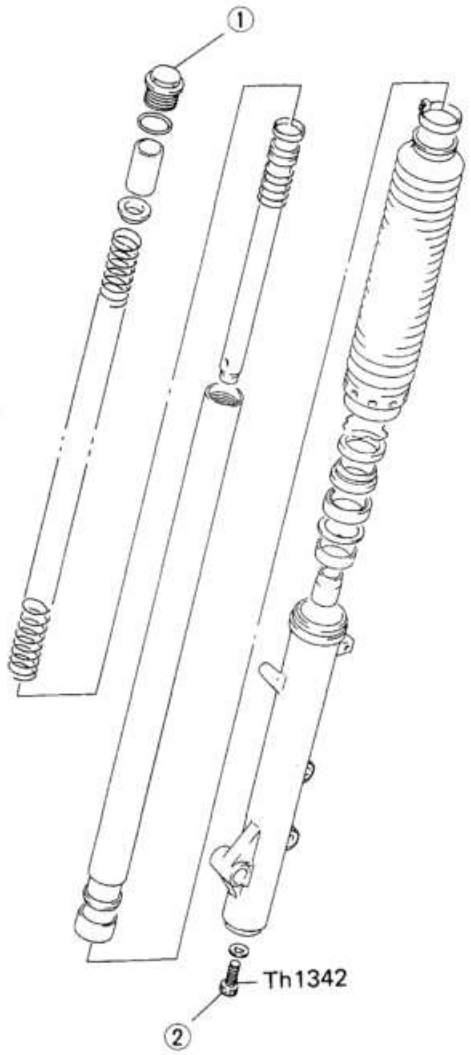


- Hauptbremszylinder wiederzusammenbauen und einbauen. (siehe Seite 6-5.)
- Beim Anbringen des Hauptbremszylinders am Lenker zuerst Klemmschraube oben anziehen.



ACHTUNG:
Hauptbremszylinder nach dem Wiederzusammenbau entlüften. (siehe Seite 2-15.)

TELESKOPGABEL

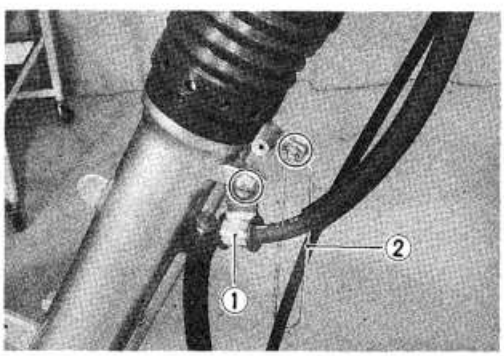


Drehmoment		
Gegenstand	N·m	kg-m
①	25 – 35	2,5 – 3,5
②	54 – 70	5,4 – 7,0

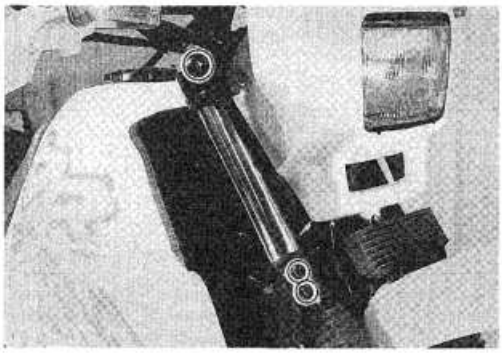
Th1342: SUZUKI THREAD LOCK "1342" (99000-32050) auftrangen.

AUSBAU UND ZERLEGEN

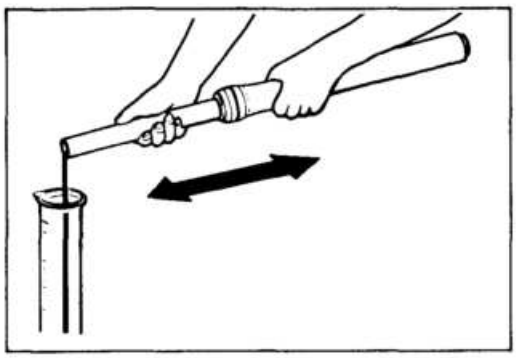
- Vorderrad ausbauen. (siehe Seite 6-1.)
- Vordderradbremssattel ausbauen. (siehe Seite 6-6.)
- Klemme ① an Bremsleitung entfernen.
- Klemme ② an Tachometerwelle entfernen.



- Nach lockerung der Obere Gabelklemmschrauben, Gabeldeckelschraube etwas lösen, um das spätere Zerlegen zu erleichtern.
- Untere Klemmschrauben lösen und Teleskopgabel komplett herausziehen.
- Deckelschraube, Abstandsstück, Federteller und Feder entfernen.



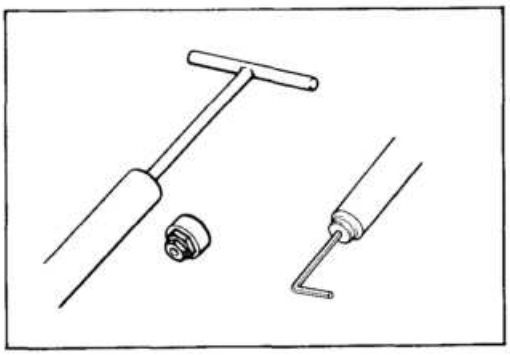
- Gabelholm kippen und zum Ablassen des Gabelöls einige Male pumpen.
- Gabelholm zum Ablassen des Gabelöls einige Minuten gekippt halten.



- Sicherungsschraube der Dämpferstange mit einem 10 mm-Sechskantschlüssel und Spezialwerkzeug lösen.

09940-34520: T-Griff

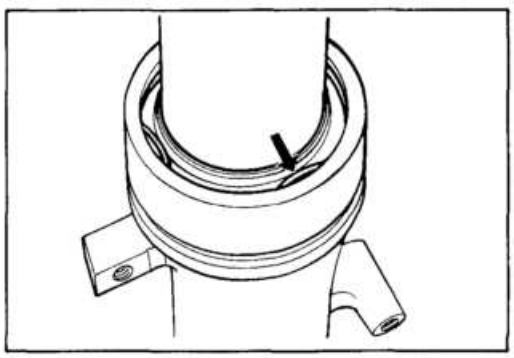
09940-34592: Vorsatz "G"



- Klemme lösen und Gummimanschette entfernen.

ACHTUNG:
Manschettenklemme erneuern.

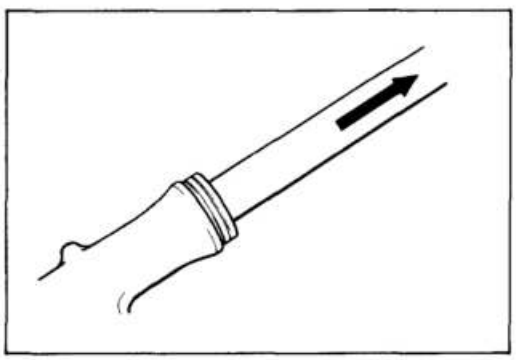
- Staubdichtungsanschlagring entfernen.



- Standrohr und Gleitrohr trennen.

HINWEIS:
Beim Trennen von Standrohr und Gleitrohr können beide Lagermetalle beschädigt werden. Deshalb stets erneuern.

ACHTUNG:
Staub- und Öldichtung erneuern.

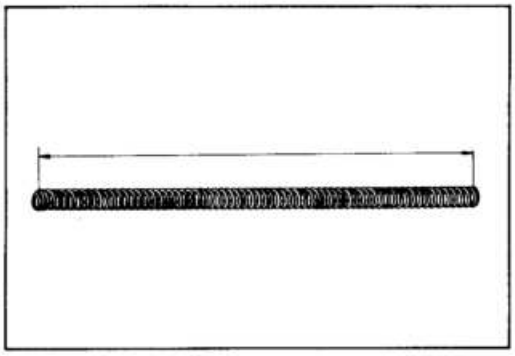


ÜBERPRÜFUNG

GABELFEDER

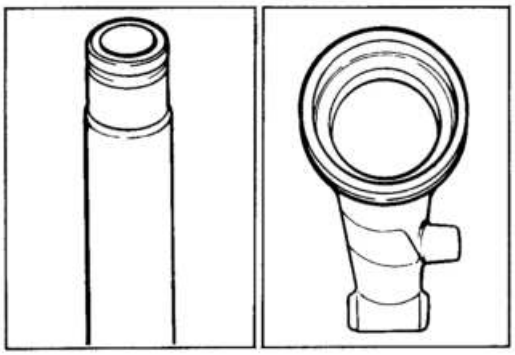
Freie Länge der Gabelfeder messen. Ist sie kürzer als die Verschleißgrenze, Feder erneuern.

Verschleißgrenze: 508 mm



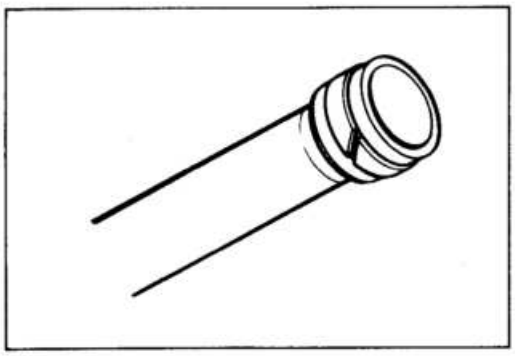
STANDROHR UND GLEITROHR

Standrohrgleitfläche auf Unregelmäßigkeiten und auf Verzug überprüfen. Die Gleirohrgleitfläche auf Unregelmäßigkeiten überprüfen.



DÄMPFERSTANGENRING

Dämpferstangenring auf Abnutzung und Beschädigung überprüfen.



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Teleskopgable in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegen wiederzusammenbauen und einbauen; dazu noch folgende Schritte ausführen:

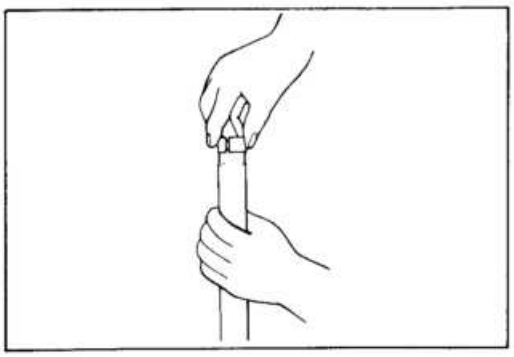
- Teleskopgabel einbauen. (siehe Seite 6-10.)

STANDROHRMETALL

- Metall von Hand anbringen (siehe Abb.).

ACHTUNG:

Beim Einbau die Teflonbeschichtung des Lagermetalls nicht beschädigen.



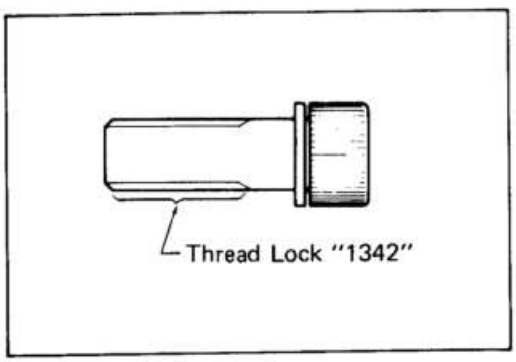
DÄMPFERSTANGENSCHRAUBE

- SUZUKI THREAD LOCK "1342" auf Dämpferstangenschraube geben und Schraube mit Spezialwerkzeug und 10 mm-Sechskantschlüssel im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen. (siehe Seite 6-10.)

09940-34520: T-Griff

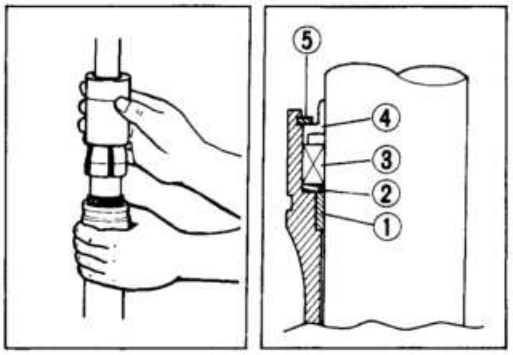
09940-34592: Vorsatz "G"

99000-32050: SUZUKI THREAD LOCK "1342"



GLEITROHRMETALL, ÖL- UND STAUBDICHTUNG

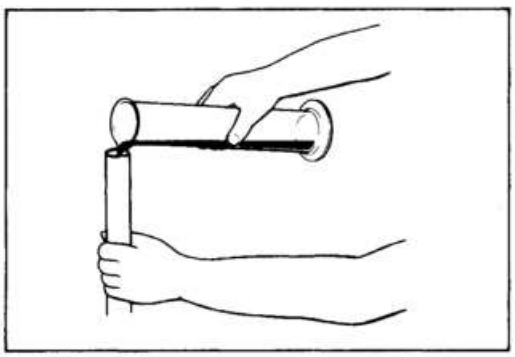
- Metallnut am Gleitrohr und Metallaußenfläche reinigen.
- Gleitrohrmetall ①, Öldichtungshalter ②, Öldichtung ③ und Staubdichtung ④ anbringen.



09940-50113: Teleskopgabelöldichtungeinsetzer

ACHTUNG:
Beim Einbau die Teflonbeschichtung des Lagermetalls nicht beschädigen.

ACHTUNG:
Staubdichtungsanschlagring ⑤ fest einsetzen.



GABELÖL

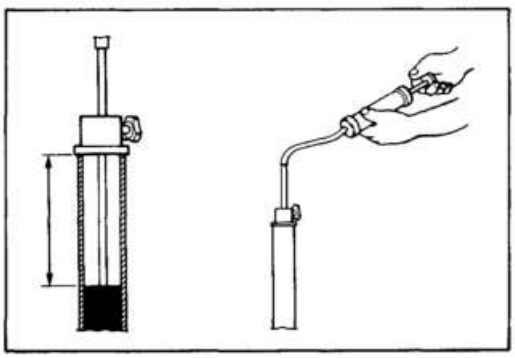
- Teleskopgabelöl nehmen, dessen Viskosität folgenden Vorschriften entspricht.

Gabelölsorte: Gabelöl # 10

Gabelölfüllmenge: 536 ml

- Gabelholm senkrecht halten und Gabelölstand mit Spezialwerkzeug regulieren.

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

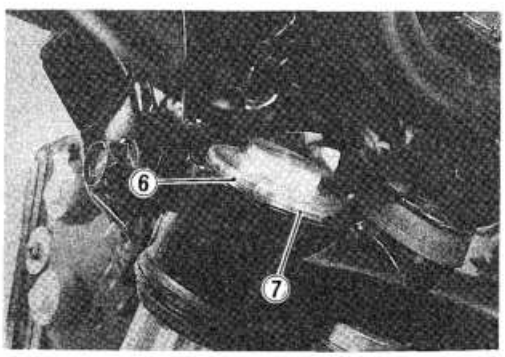


Normaler Ölstand: 164 mm

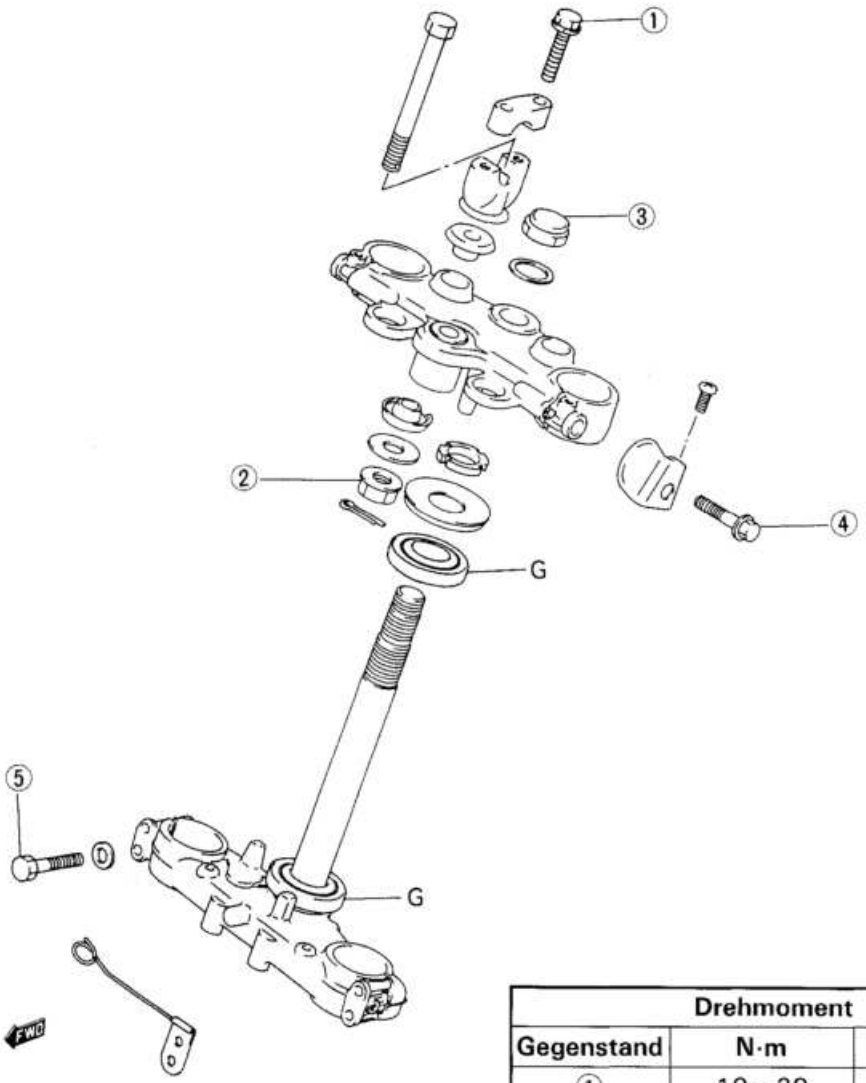
09943-7411: Gabelölstandmesser

WIEDEREINBAU DER TELESKOPGABEL

- Oberkante ⑥ der Standrohr auf Oberkante ⑦ der oberen Gabelbrücke ausrichten.



LENKUNG

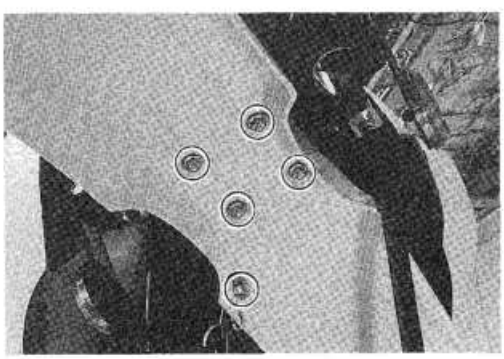


G: SUZUKI SUPER GREASE "A" auftragen.
(99000-25010)

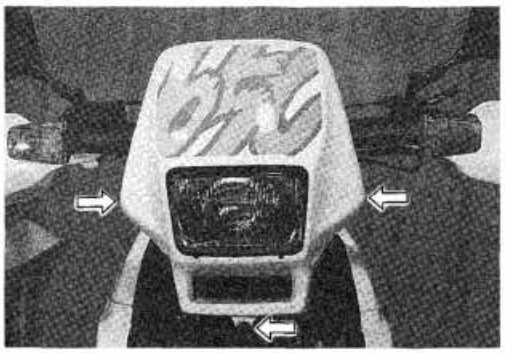
Gegenstand	Drehmoment N·m	Drehmoment kg-m
①	19—28	1,9—2,8
②	21—30	2,1—3,0
③	51—81	5,1—8,1
④	25—39	2,5—3,9
⑤	19—28	1,9—2,8

AUSBAU UND ZERLEGEN

- Vorderrad ausbauen. (siehe Seite 6-1.)
- Teleskopgabel ausbauen. (siehe Seite 6-10.)
- Tachometerwelleklemme und Vorderradschutzblech abnehmen.



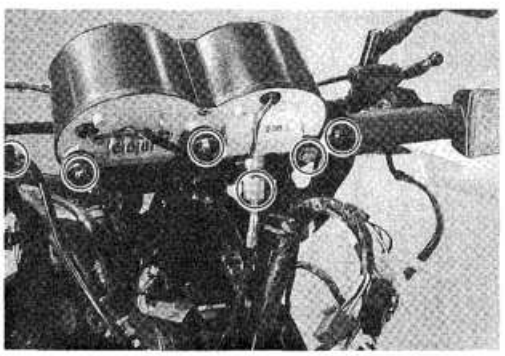
- Drei Schrauben entfernen und Scheinwerfergehäuse abnehmen.



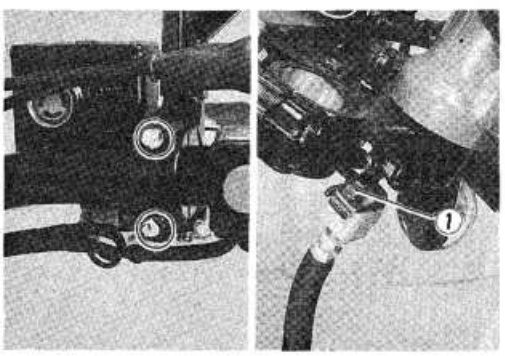
- Die Zuleitungskabel des Scheinwerfers und des Regler/Gleichrichters abklemmen.
- Die Schraube der Bremsschlauchhalterung herausdrehen.
- Das Halteband des Regler/Gleichrichters abnehmen.
- Den Scheinwerfer zusammen mit der Scheinwerferhalterung ausbauen.



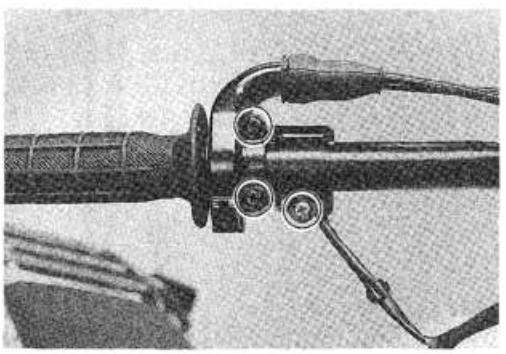
- Die Halterung des Tachometers/Brehzahlmessers lösen und die Zuleitungskabel der vorderen Blinkleuchten abklemmen.
- Die Tachometerwelle ausbauen.
- Die Instrumente ausbauen.



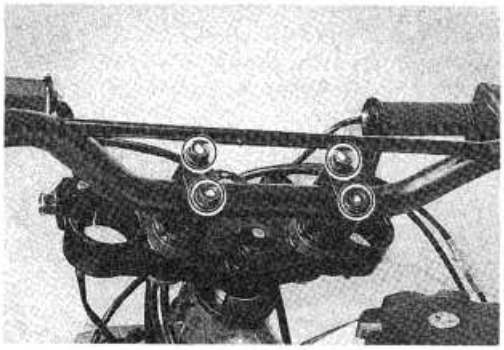
- Vorderradhauptbremszylinder mit Bremschebel ausbauen.
- Befestigungsschraube ① der Bremsleitungschalterung entfernen.



- Motorausschalter und Gasgehäuse entfernen.

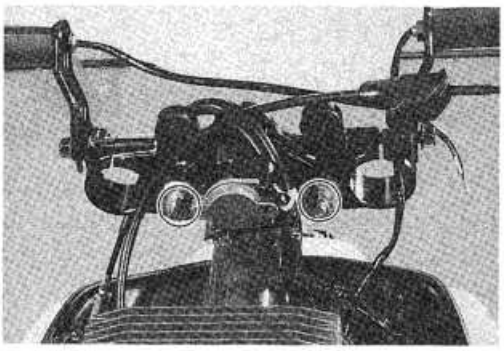


- Die vier Befestigungsschrauben lösen und Lenker entfernen.

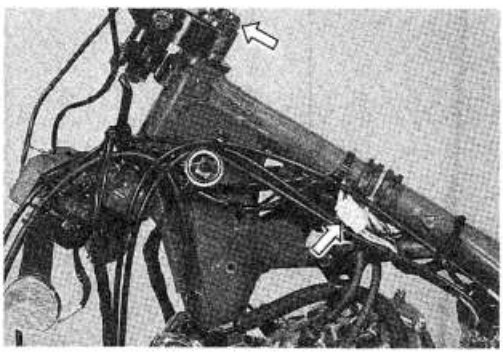


- Splinte und Befestigungsmuttern entfernen und Lenkerhalterung abnehmen.

ACHTUNG:
Splinte erneuern.



- Den Kraftstofftank ausbauen.
- Die Zuleitungskabel des Zündschalters abklemmen, dann die Schraube der Kabelhalterung herausdrehen.
- Die Lenkkopfmutter abnehmen, dann die obere Gabelbrücke ausbauen.

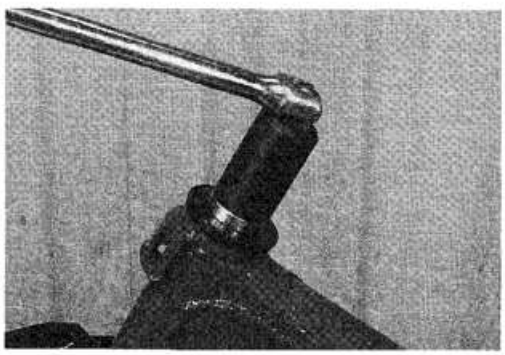


- Lenkkopfmutter mit Spezialwerkzeug lösen.

09940-14920: Steckschlüssel für Lenkkopfmutter

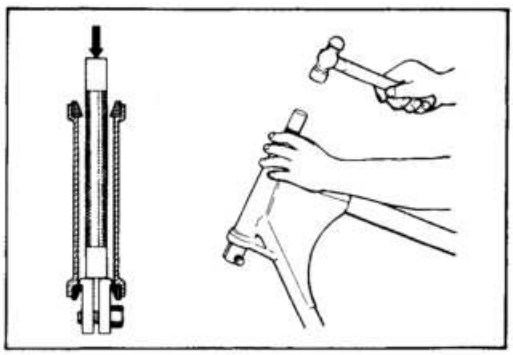
- Untere Gabelbrücke entfernen.

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



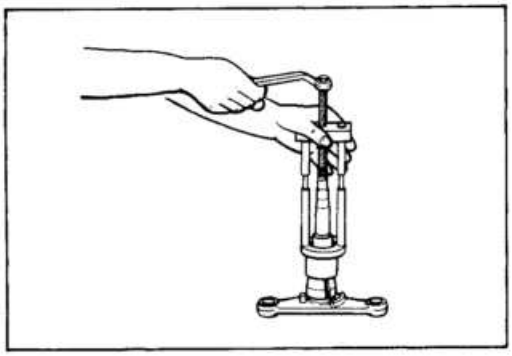
- Oberen und unteren Lagerkranz am Lenkkopf mit Spezialwerkzeug entfernen.

09941-54911: Lagerkranzabzieher
09941-74910: Lagerabzieher und -einsetzer



- Unteres Lenkkopflager mit Spezialwerkzeug entfernen.

09941-84510: Lagerinnenkranzabzieher

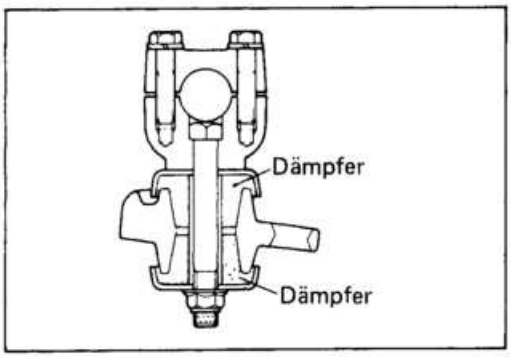


ÜBERPRÜFUNG

Ansgebaute Teile auf folgende Unregelmäßigkeiten überprüfen.

* Lenkerverwindung
* Abnutzung der Lenkerklemmfaust
* Verschleiß oder Beschädigung der Stahlkugeln
* Ungewöhnliche Lagergeräusche
* Verwindung des Lenkkopfs

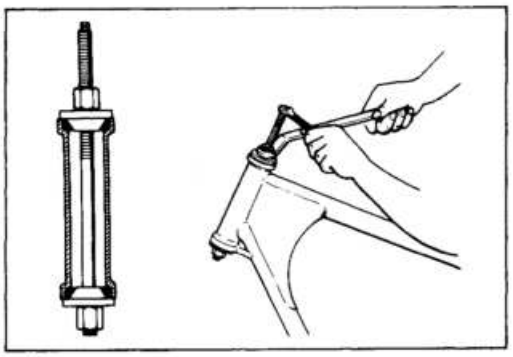
Spiel der Dämpfer in der oberen Gabelbrücke von Hand überprüfen. Bei Spiel Dämpfer erneuern.



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Lenkkopf in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegen wiederzusammenbauen und einbauen. Folgende Punkte beachten:

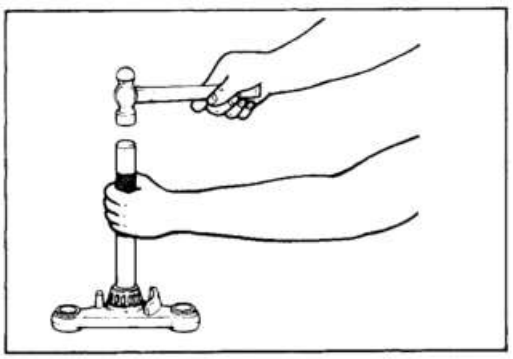
- Lenksäule einbauen. (siehe Seite 6-14.)



LAGERKRÄNZE

- Oberen und unteren Lagerkranz mit Spezialwerkzeug eindrücken.

09941-34513: Lageraußenkranzeinsetzer



LAGER

- Unteres Lager mit Spezialwerkzeug eindrücken.

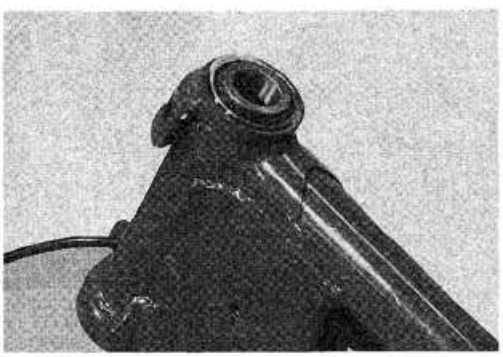
09941-74910: Lagerabzieher und -einsetzer

- Oberen Kranz und unteres Lager schmieren.

99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Oberen Kranz einsetzen.

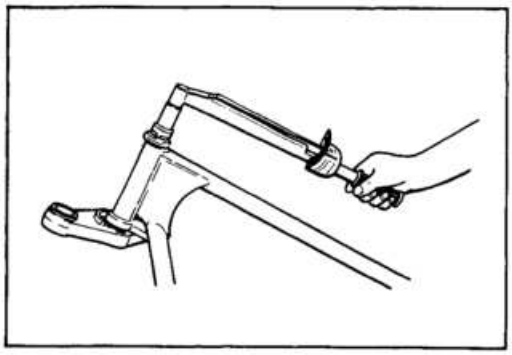
Anzahl der Kugeln: 18 Stück



LENKKOPFMUTTER

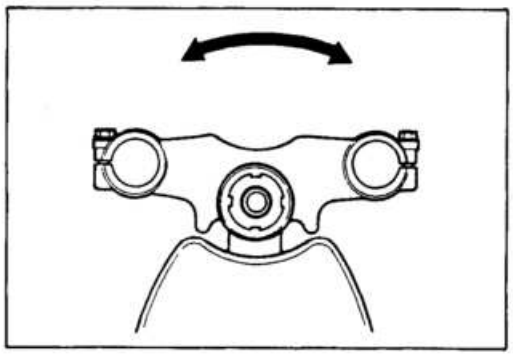
- Staubdichtung und Lenkkopfmutter anbringen.
- Lenkkopfmutter auf 40 – 50 N·m (4,0 – 5,0 kg-m) anziehen.

09940-14920: Steckschlüssel für Lenkkopfmutter

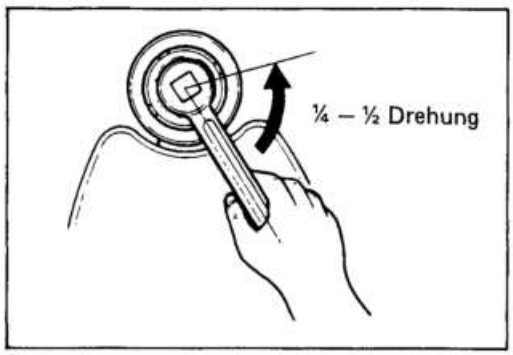


- Gabelbrücke vor dem Einrasten fünf- bis sechsmal nach links und rechts drehen, damit die Kegelrollenlager richtig sitzen.
- Lenkkopfmutter 1/4 – 1/2 Drehung zurückdrehen.

HINWEIS:
Diese Einstellung ist bei jedem Motorrad anders.

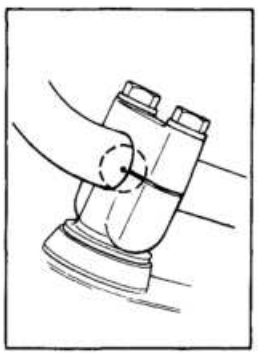


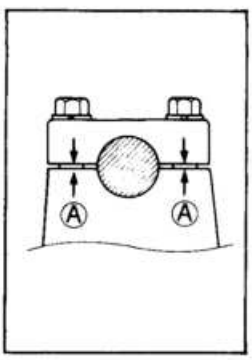
ACHTUNG:
Nach Einstellung und Einbau der oberen Gabelbrücke Vorderrad komplett vor- und zurückrütteln, um sicherzustellen, daß es kein Spiel gibt und der Einbau richtig durchgeführt wurde. Zuletzt überpfüfen, ob der Lenkkopf sich leicht von alleine nach links und rechts bewegt. Bei Spiel oder Schwergängigkeit Lenkkopfmutter nachstellen.



LENKER

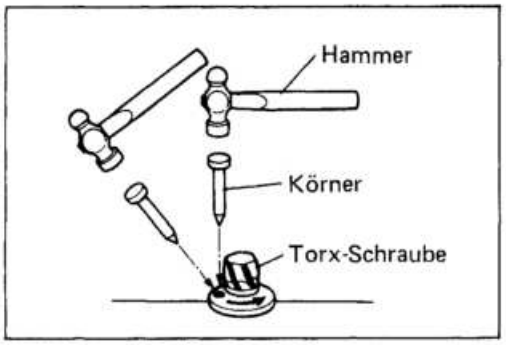
- Ankörnung des Lenkers auf Druckfläche der Klemmfaust ausrichten.
- Jede Klemmfaust so befestigen, daß der Abstand Ⓐ vor und hinter dem Lenker gleich ist.





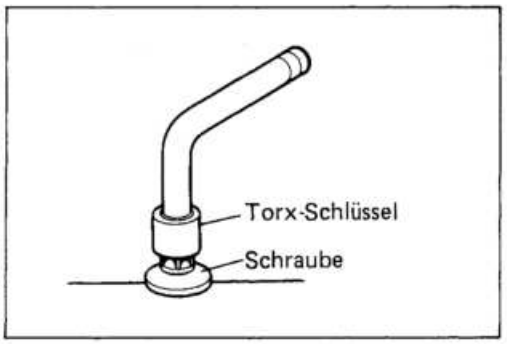
AUS- UND EINBAU DES ZÜNDSCHALTERS

- Zündschalter ausbauen.
- Zum Ausbauen des Zündschalters von der oberen Gabelbrücke Schraube mit Körner und Hammer entfernen.



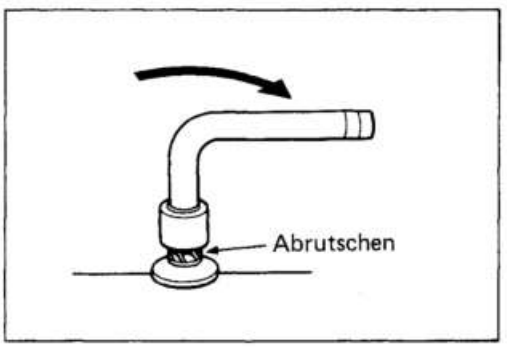
Zum Einbau des Zündschalters stets neue Spezialschraube nehmen und wie folgt vorgehen.

HINWEIS:
Einem Auswechselzündschalter liegen Spezialschrauben bei, aber die Schraube ist auch einzeln als Ersatzteil lieferbar.



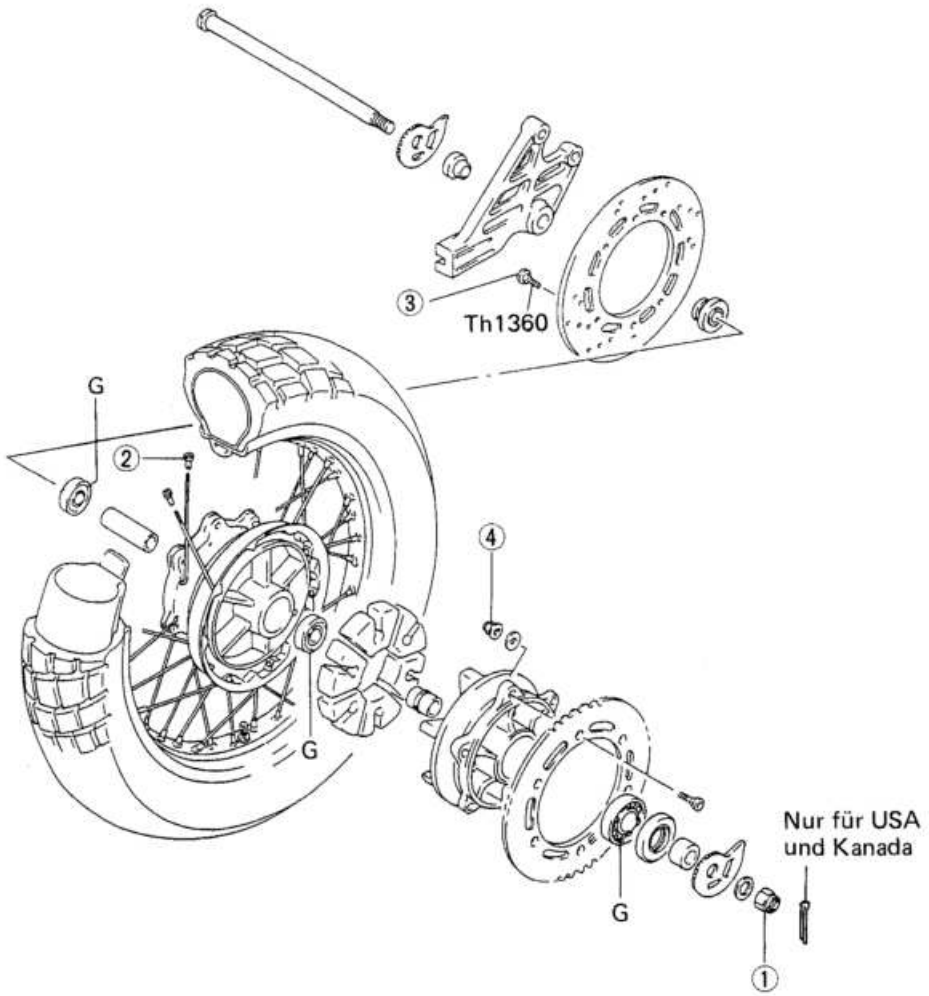
- Zündschalter mit Spezialschrauben an der oberen Gabelbrücke anbringen und Schrauben mit Spezialwerkzeug anziehen.

09930-11910: Torx-Schlüssel



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

HINTERRAD

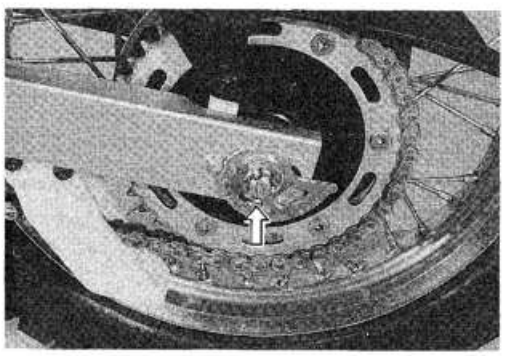


Drehmoment		
Gegenstand	N·m	kg-m
①	51 – 81	5,1 – 8,1
②	4 – 5	0,4 – 0,5
③	18 – 28	1,8 – 2,8
④	22 – 32	2,2 – 3,2

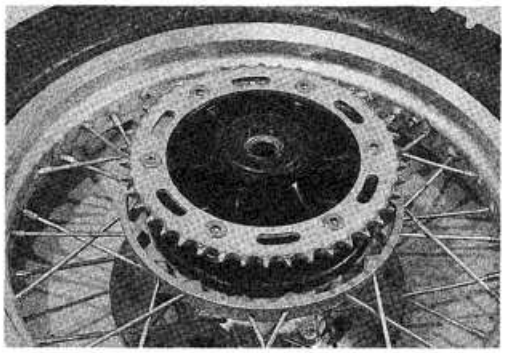
G : SUZUKI SUPER GREASE "A" auftragen. (99000-25010)
Th1360 : SUZUKI THREAD LOCK SUPER "1360" auftragen. (99000-32130)

AUSBAU

- Hinterbremssattel ausbauen. (siehe Seite 6-24.)
- Motorrad mit Wagenheber oder Holzblock aufbocken.
- Antriebskettenschutz entfernen.
- Achsmutter lösen und Achswelle herausziehen.
- Hinterrad abnehmen.



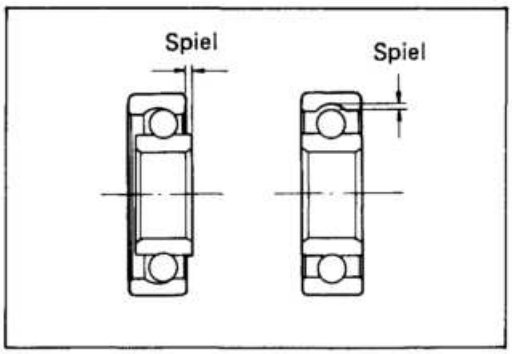
- Hinteres Kettenrad mit Antriebsplatte entfernen.



ÜBERPRUFÜNG UND ZERLEGEN

RAD- UND ANTRIEBSPLATTENLAGER

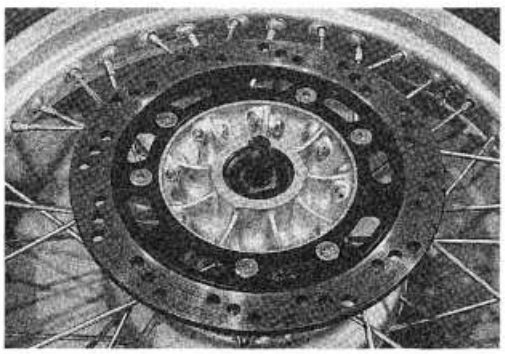
Spiel des Lagerinnenkranzes im Rad bzw. in der Antriebsplatte überprüfen. Innenkranz von Hand drehen und auf ungewöhnliche Geräusche und Leichtgängigkeit achten. Bei Unregelmäßigkeiten Lager erneuern.



Beide Lager mit Spezialwerkzeug wie folgt ausbauen.

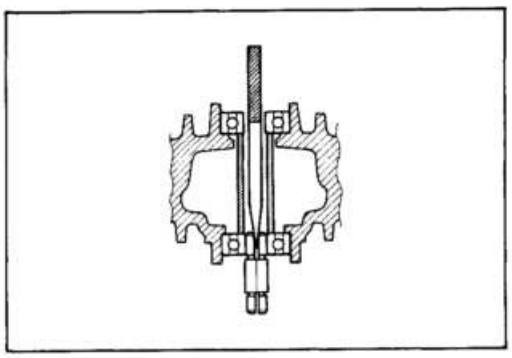
- Vorsatz in Lager einsetzen.

09941-50110: Lagerabzieher



- Austreibkeil von der gegenüberliegenden Seite einführen und im Schlitz des Vorsatzes einsetzen.
- Lager durch Schlagen auf Austreibkeil austreiben.

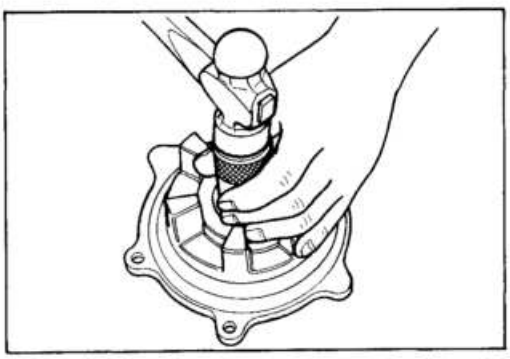
ACHTUNG:
Lager erneuern.



- Antriebsplattenlager mit Spezialwerkzeug abnehmen.

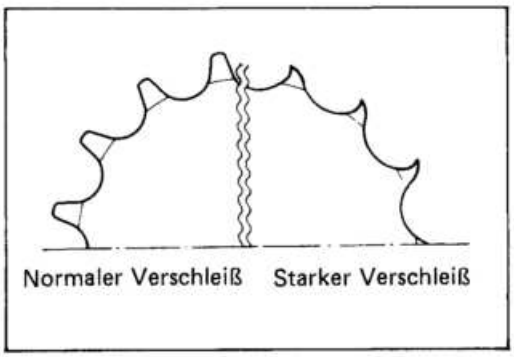
09913-75830: Lagerabzieher

ACHTUNG:
Lager erneuern.



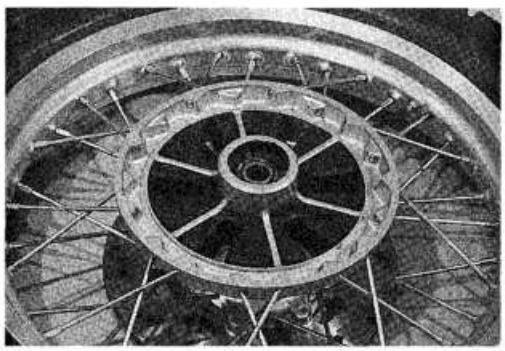
HINTERES KETTENRAD

Kettenradzähne auf Verschleiß überprüfen. Bei Verschleiß wie auf der Abb. Kettenrad und Antriebskette erneuern.



ANTRIEBSPLATTENDÄMPFER

Dämpfer auf Abnutzung und Beschädigung überprüfen. Bei Beschädigung Dämpfer als Satz erneuern.



ACHSWELLE ..... **Siehe Seite 6-2.**

RADFELGE ..... **Siehe Seite 6-3.**

HINTERREIFEN ..... **Siehe Seite 2-16.**

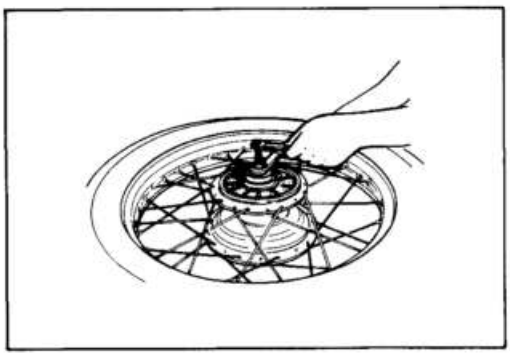
Verschleißgrenze: 3,0 mm

SPEICHENNIPPEL ..... **Siehe Seite 6-3.**

WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

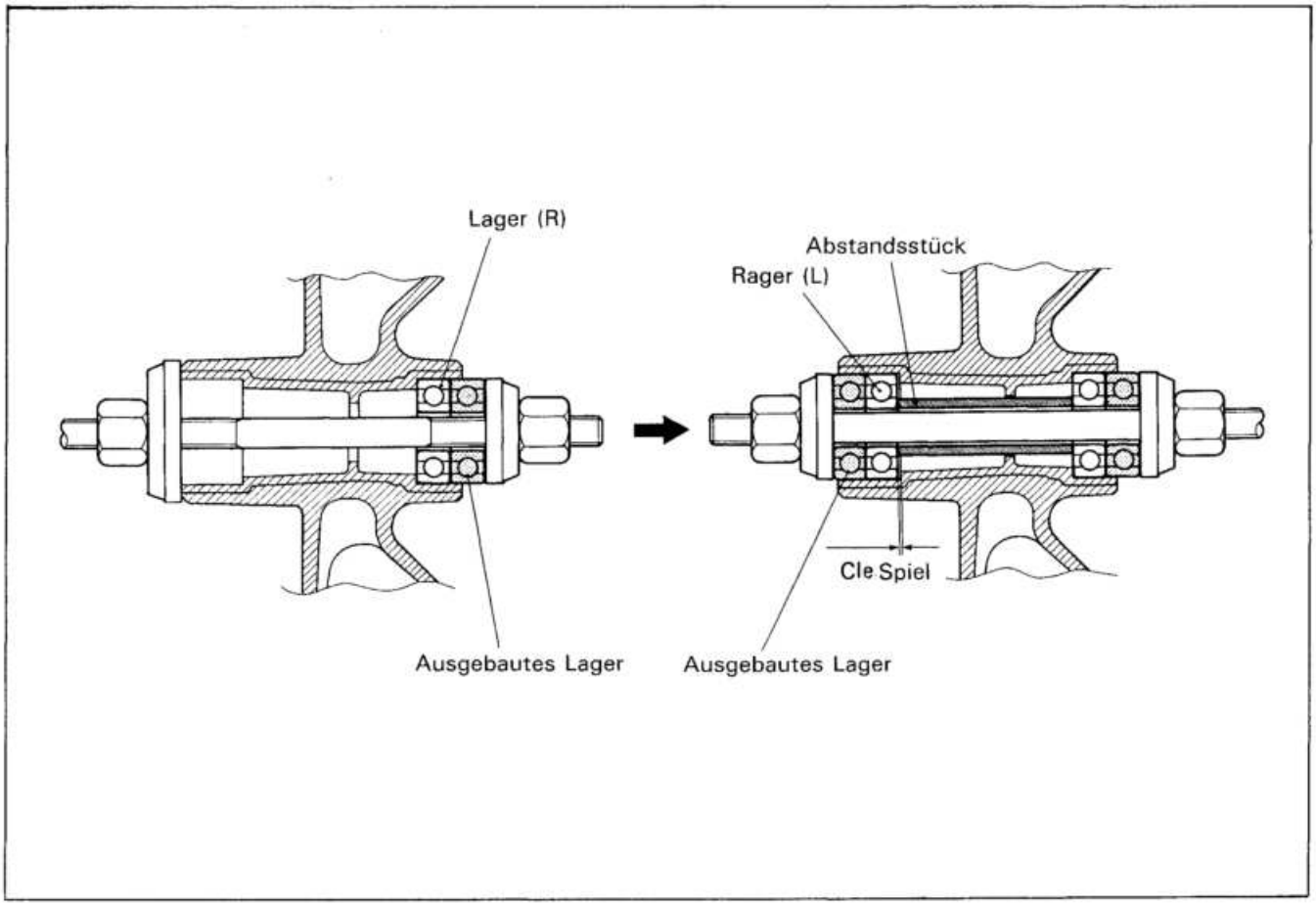
Hinterrad in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegen wiederzusammenbauen und einbauen; dabei noch folgende Schritte ausführen:

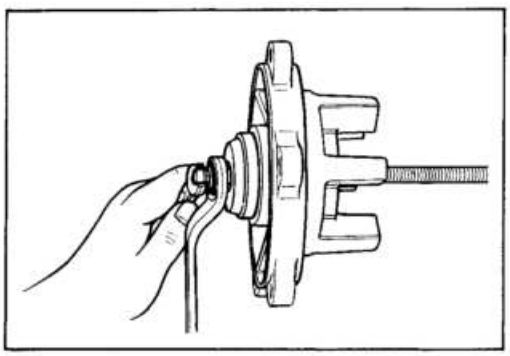
- Hinterrad wiederzusammenbauen und einbauen. (siehe Seite 6-20.)
- Radnabenlager mit Spezialwerkzeug einsetzen.



09924-84510: Lagereinsetzer

HINWEIS:
Zuerst Lager auf der rechten Seite einsetzen. Die geschlossene Lagerseite liegt außen.





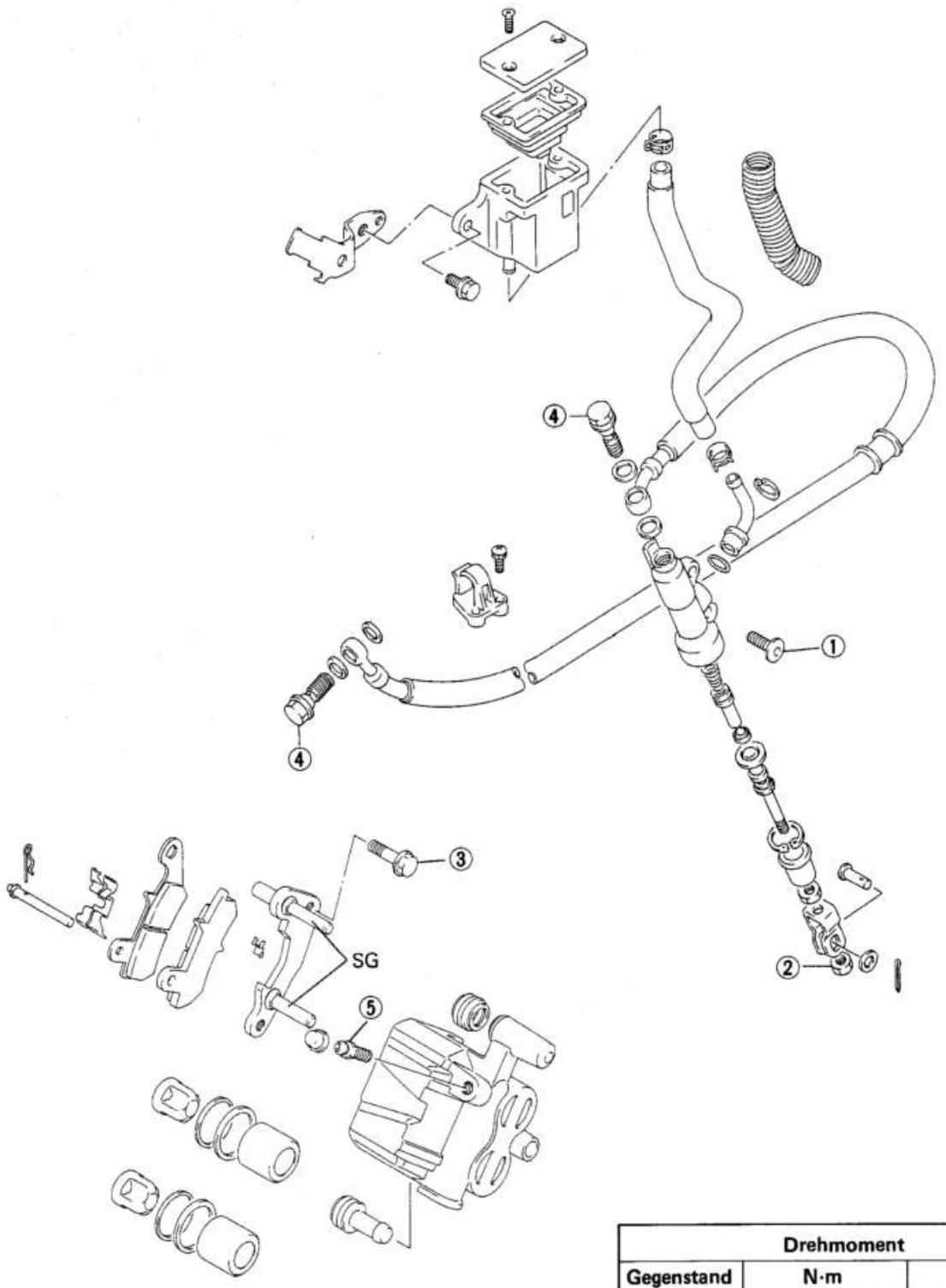
- *Antriebsplattenlager am Hinterrad mit Spezialwerkzeug einsetzen.*

09924-84510: Lagereinsetzer

HINWEIS:
Die geschlossene Lagerseite liegt außen.

- Nach Einbau des Hinterrads Antriebskettendurchhang einstellen. (siehe Seite 2-13.)

HINTERBREMSE

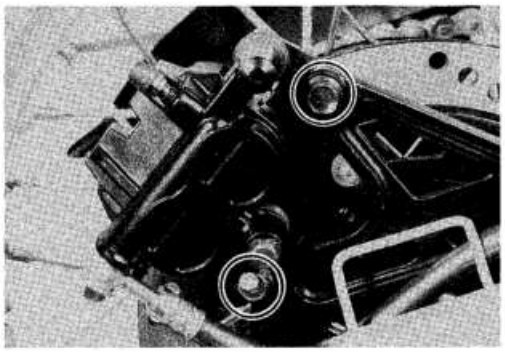


Drehmoment		
Gegenstand	N·m	kg-m
①	8 – 12	0,8 – 1,2
②	16 – 20	1,6 – 2,0
③	21 – 31	2,1 – 3,1
④	16 – 20	1,6 – 2,0
⑤	6 – 9	0,6 – 0,9

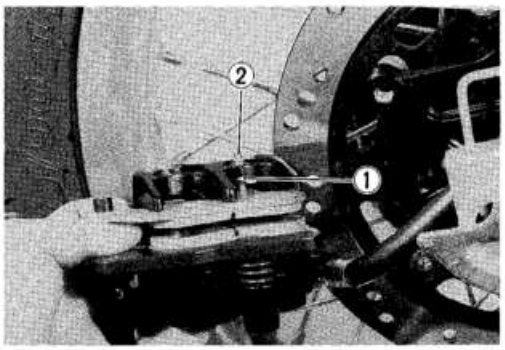
SG: SUZUKI SILICONE GREASE
(99000-25100) auftragen.

AUSWECHSELN DER BREMSKLÖTZE

- Bremssattelbefestigungsschrauben entfernen.



- Klammer ① und Bremsklotz-Haltestift ② entfernen und Bremsklötze abnehmen.

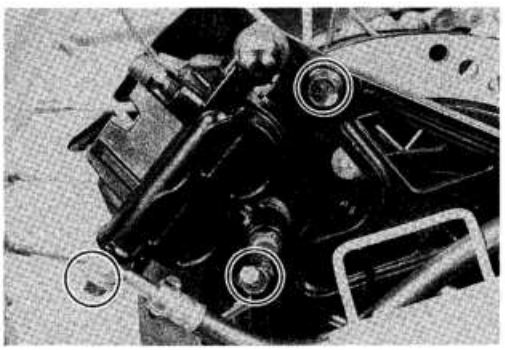


ACHTUNG:
Bremsklötze als Satz erneuern, da sonst die Bremsleistung beeinträchtigt wird.

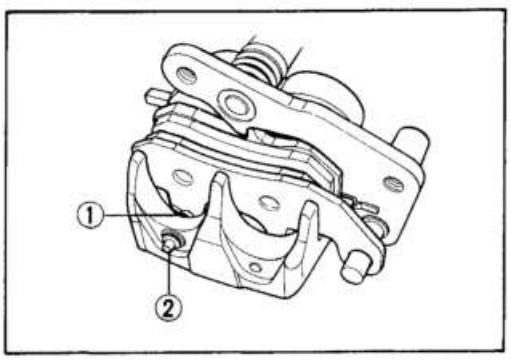
- Bremssattel wiederzusammenbauen und einbauen. (siehe Seite 6-24.)

AUSBAU UND ZERLEGEN DES BREMSSATTELS

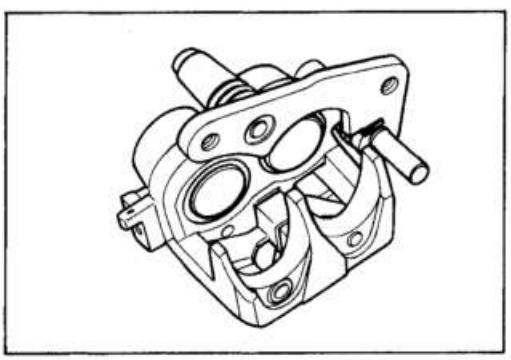
- Bremsleitung trennen und Bremsflüssigkeit in geeignetem Behälter auffangen.
- Bremssattel ausbauen.



- Klammer ① und Bremsklotz-Haltestift ② entfernen und Bremsklötze abnehmen.



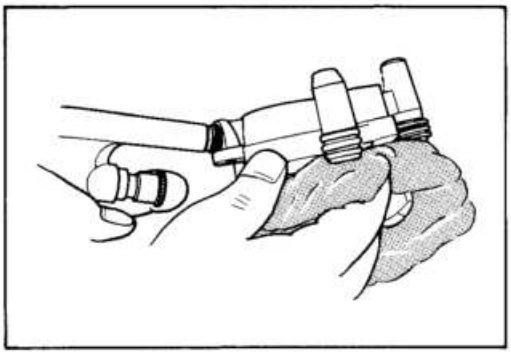
- Bremssattelhalter, Feder und Kolbenisolator entfernen.



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

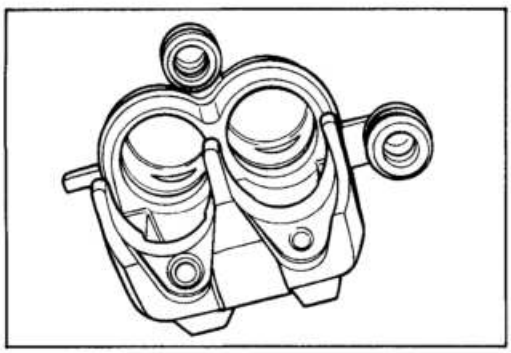
ACHTUNG:
Keine Hochdruckluft verwenden, um Kolben nicht zu beschädigen.

- Staub- und Kolbendichtung entfernen.

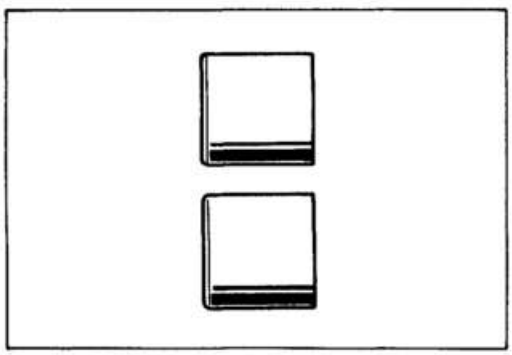


ÜBERPRÜFUNG VON BREMSSATTEL UND SCHEIBE

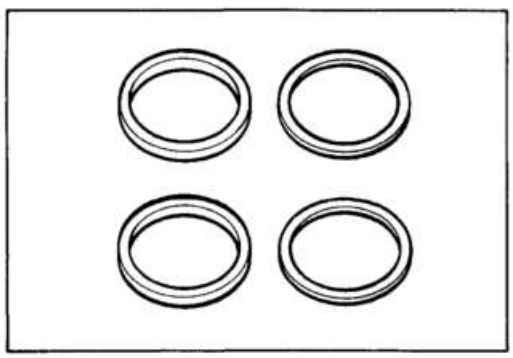
Bohrungswandung des Bremssattelzylinders auf Scharten, Kratzer und andere Beschädigungen überpüfen.



Kolben auf Beschädigung und Verschleiß überprüfen.

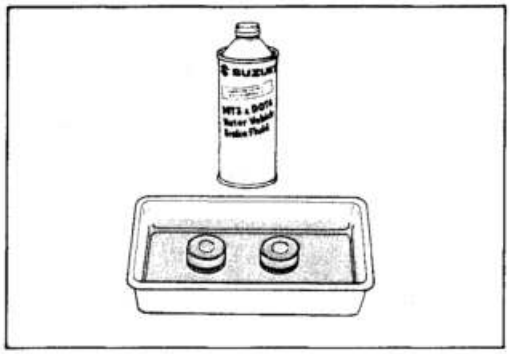


Gummiteile auf Beschädigung und Verschleiß überprüfen.



SCHEIBENSTÄRKE ..... Siehe Seite 6-7.
Verschleißgrenze: 5,5 mm
SCHEIBENSCHLAG ..... Siehe Seite 6-7.
Verschleißgrenze: 0,3 mm

WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS



Bremssattel in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegen wiederzusammenbauen und einbauen; dabei noch folgende Schritte ausführen:

- Bremssattel wiederzusammenbauen und einbauen. (siehe Seite 6-24.)

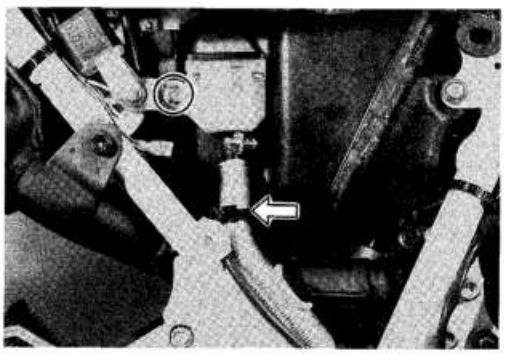
ACHTUNG:

Bremssattelbestandteile vor dem Wiederzusammenbauen mit frischer Bremsflüssigkeit waschen.
Zum Waschen nie Reinigungslösung oder Benzin nehmen.
Bremsflüssigkeit auf Bremssattelbohrung und den in die Bohrung einzusetzenden Kolben geben.

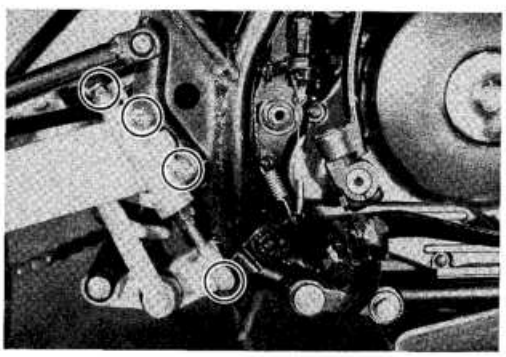
WARNUNG:

Bremssattel nach dem Wiederzusammenbauen entlüften. (siehe Seite 2-15.)

AUSBAU UND ZERLEGEN DES HAUPTBREMSZYLINDERS



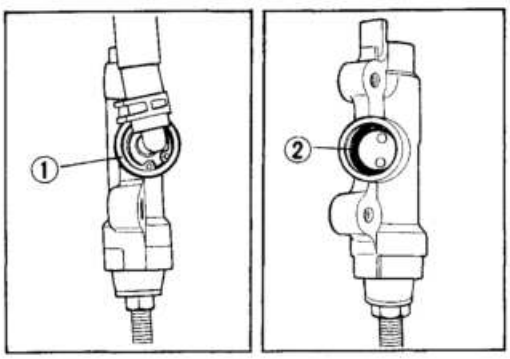
- Rechte Rahmenverkleidung abnehmen.
- Befestigungsschraube für Flüssigkeitsbehälter und Bremsleitungsklemme entfernen.



- Splint und Paßstift entfernen.
- Zum Auffangen verschütteter Bremsflüssigkeitstropfen einen Lappen unter die Verbindungsschraube am Hauptbremszylinder halten. Verbindungsschraube lösen und Bremsleitung/Hauptbremszylinderanschluß trennen.

ACHTUNG:

Verschüttete Bremsflüssigkeit am Motorrad vollständing abwischen. Die Flüssigkeit reagiert chemische mit Farbe, Plastik, Gummi usw.



- Sicherungsring ① mit Spezialwerkzeug entfernen und Verteiler abnehmen.

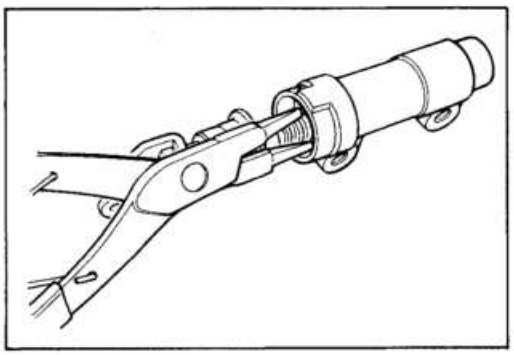
09900-06108: Sprengringzange

- O-Ring ② entfernen.

- Staubdichtungschaube entfernen.
- Sicherungsring mit Spezialwerkzeug entfernen.

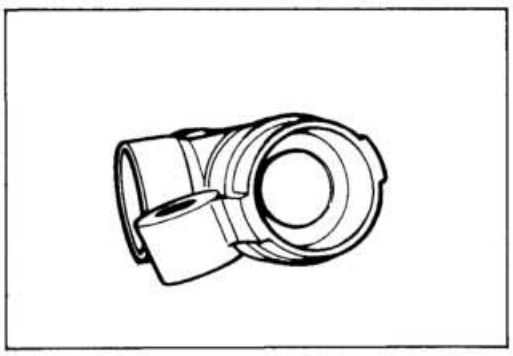
09900-06108: Sprengringzange

- Druckbolzen, Kolben, erste Pfanne und Feder entfernen.

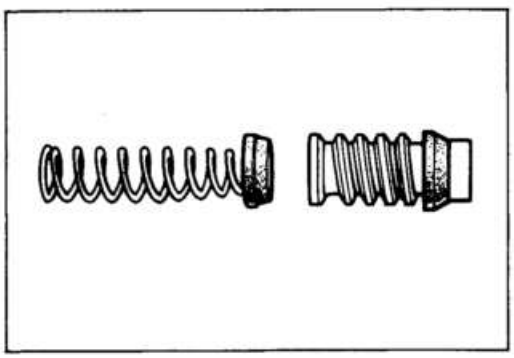


ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDER

Bohrungswandung des Zylinders auf Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.

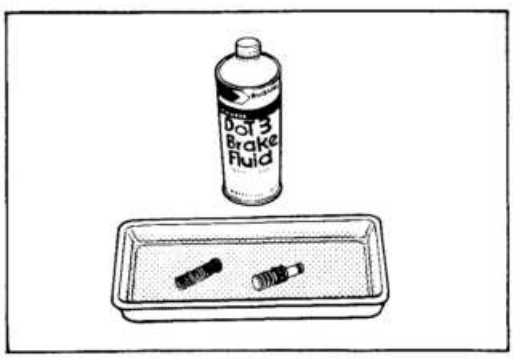


Kolbenoberfläche auf Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.
Erste Pfanne auf Beschädigung überprüfen.



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS

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



ACHTUNG:

- *** Vor dem Wiederzusammenbauen Bestandteile des Hauptbremszylinders mit frischer Bremsflüssigkeit waschen. Zum Washen nie Reinigungslösung oder Benzin nehmen.**
- *** Bremsflüssigkeit auf die Zylinderbohrung und alle in die Bohrung einzusetzenden Teile geben.**
- Hauptbremszylinder wiederzusammenbauen und einbauen. (siehe Seite 6-24.)

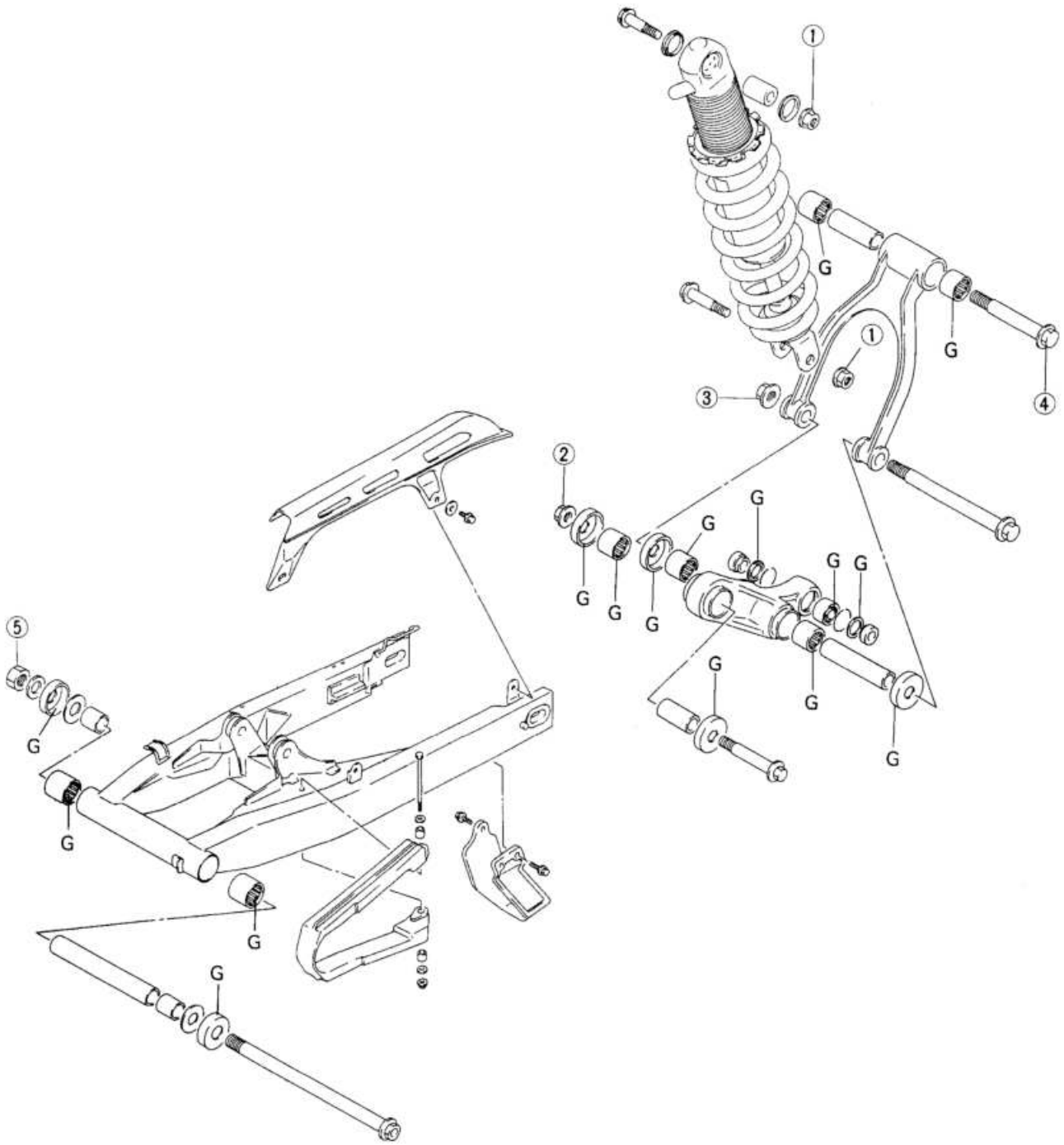
WARNUNG:

Hauptbremszylinder nach dem Wiederzusammenbauen entüften. (siehe Seite 2-15.)

ACHTUNG:

Bremspedalhöhe einstellen. (siehe Seite 2-14.)

HINTERRADSCHWINGE UND -AUFHÄNGUNG

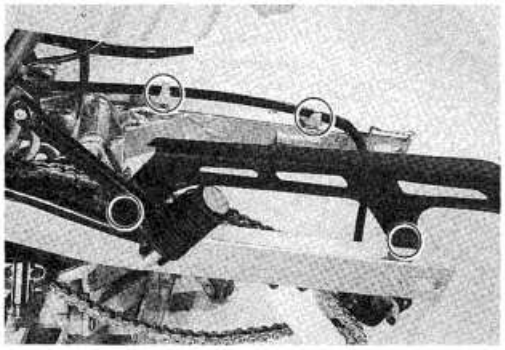


Drehmoment		
Gegenstand	N·m	kg-m
①	49 – 73	4,9 – 7,3
②	62 – 97	6,2 – 9,7
③	86 – 122	8,6 – 12,2
④	86 – 122	8,6 – 12,2
⑤	62 – 95	6,2 – 9,5

G: SUZUKI SUPER GREASE "A" auftragen.
(99000-25010)

AUSBAU

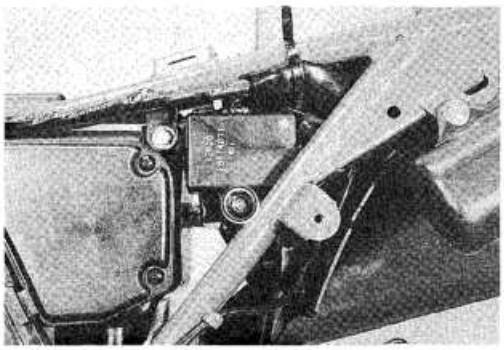
- Hinterrad ausbauen. (siehe Seite 6-20.)
- Sitzbank und Rahmenverkleidungen abnehmen.
- Bremsschlauch aus Schlauchführungen nehmen.
- Kettenschutz abnehmen.



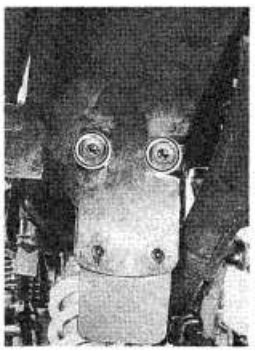
- Die CDI-Einheit ausbauen.
- Diei Batterieklemmen abnehmen.

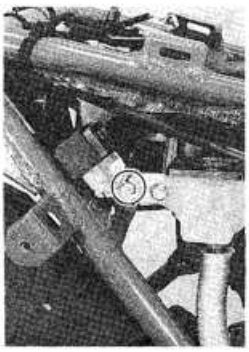
WARNUNG:

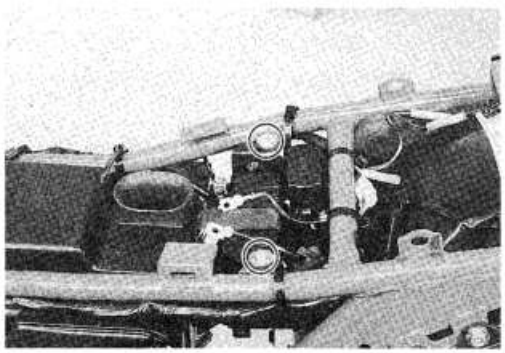
* **Beim Abklemmen der Batteriekabel zuerst das Minuskabel ⊖ abnehmen.**



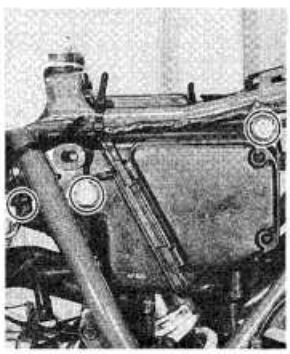
- Die Zuleitungskabel der Sicherungsdose abklemmen, dann die fünf Halteschrauben herausdrehen und die Batteriehalterung entfernen.







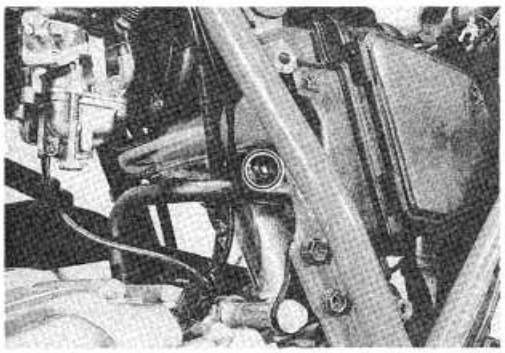
- Die Schraube der Vergaserhalterung lösen.
- Die drei Halteschrauben des Luftfilters entfernen.



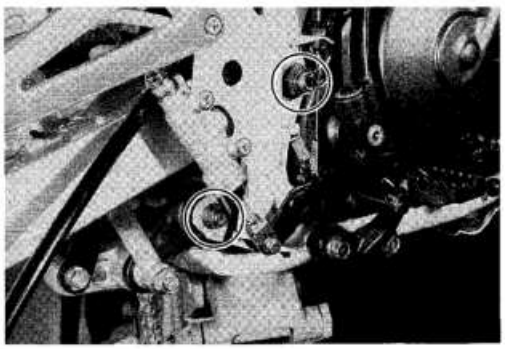


- Die Befestigungsschraube des hinteren Stoßdämpfers entfernen.

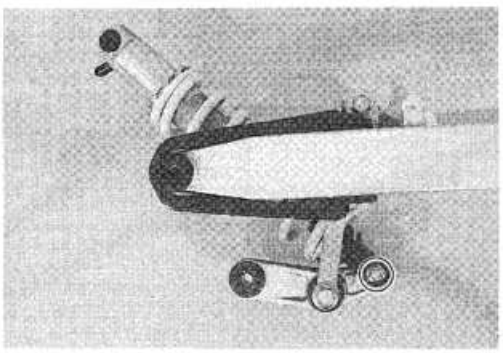
HINWEIS:
Beim Herausdrehen der Befestigungsschraube des hinteren Stoßdämpfers den Luftfilter nach hinten verschieben.



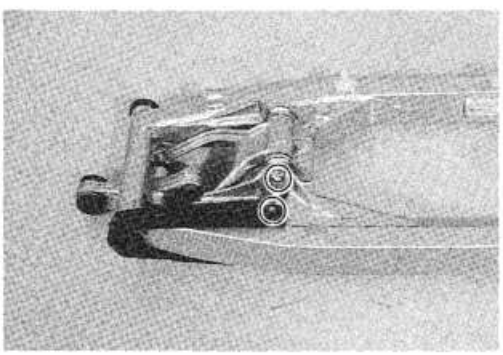
- Die Schraube der Dämpferstange und die Drehlagerwelle des Schwingarms entfernen, dann den hinteren Schwingarm zusammen mit der Aufhängung ausbauen.



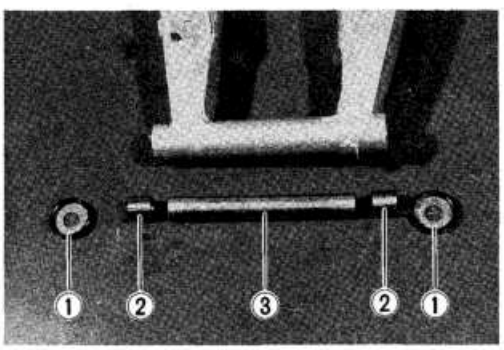
- Den Stoßdämpfer ausbauen.



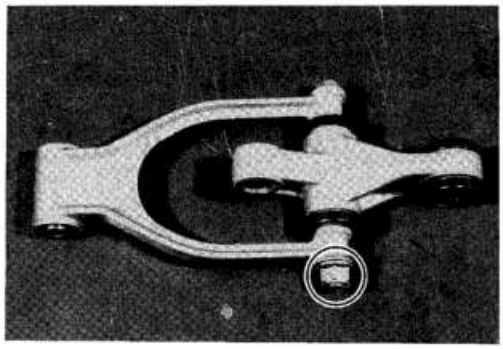
- Die Befestigungsschraube der Dämpferstange entfernen.
- Die Schraube und Mutter entfernen, dann den Kettenpuffer abnehmen.



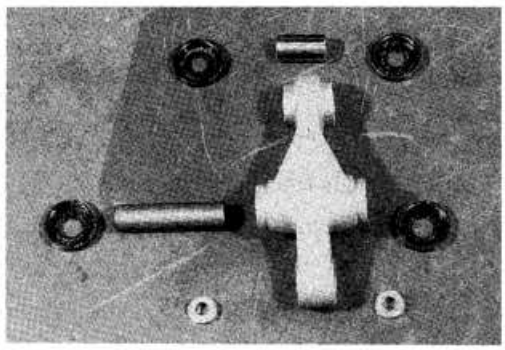
- Staubdichtungskappen ①, Abstandsstück ② und Abstandsstück ③ entfernen.



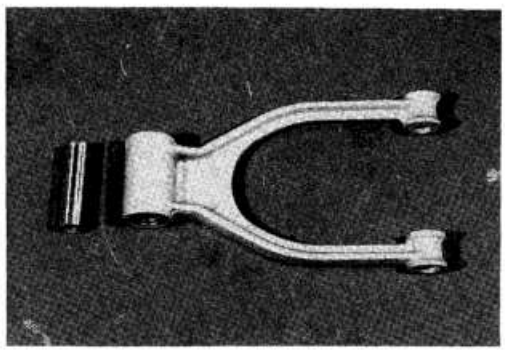
- Dämpferhebel ausbauen.



- Staubdichtungskappen und Abstandsstücke entfernen.



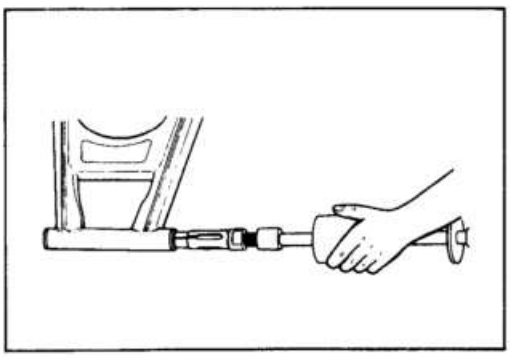
- Abstandsstück entfernen.



ÜBERPRÜFUNG UND AUSBAU

LAGER

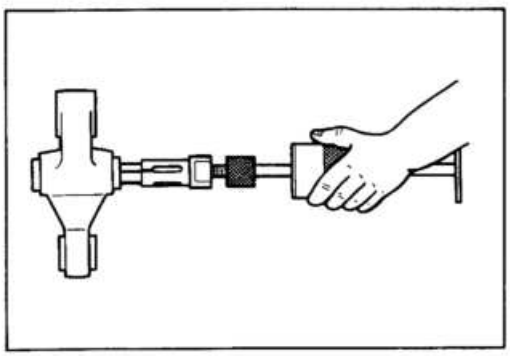
Schwingenlager, Federbeinlager und Dämpferstangenlager in eingebautem Zustand von Hand drehen und überprüfen.
Nadellager von Hand drehen und auf ungewöhnliche Geräusche und Leichtgängigkeit achten.
Bei Unregelmäßigkeiten Lager erneuern.



- Lager aus Schwinge, Dämpferhebel und Dämpferstange mit Spezialwerkzeug ausbauen.

09923-73210: Lagerabzieher
09930-30102: Gleitschaft

ACHTUNG:
Lager erneuern.



SCHWINGENZAPFENWELLE

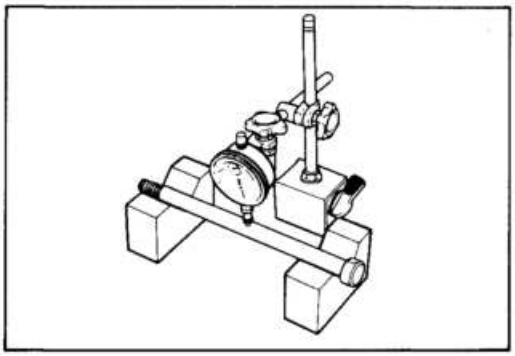
Welle mit Spezialwerkzeug auf Schlag überprüfen.

Verschleißgrenze: 0,3 mm

09900-20606: Meßuhr

09900-20701: Magnetständer

09900-21304: V-Block



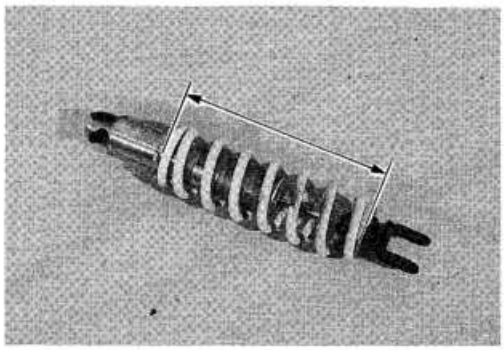
FEDERBEIN

Federbein auf Ölundichtheit oder andere Mängel überprüfen.

FEDERVORLAST

Einstellbereich der Federlänge: 230—248 mm

Standard-Federlänge: 236 mm



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Hinterradschwinge und -aufhängung in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegen wiederzusammenbauen und einbauen; dabei noch folgende Schritte ausführen:

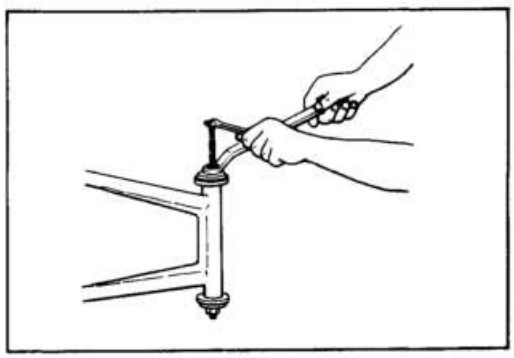
SCHWINGENLAGER

- Neues Lager mit Spezialwerkzeug einsetzen.

09941-34513: Lenklagerkranzeinsetzer

HINWEIS:

* *Beim Einsetzen des Lagers kommt die Seite mit der Stanzmarke nach außen.*



DÄMPFERHEBEL- UND DÄMPFER-STANGENLAGER

- Neues Lager mit Spezialwerkzeug einsetzen.

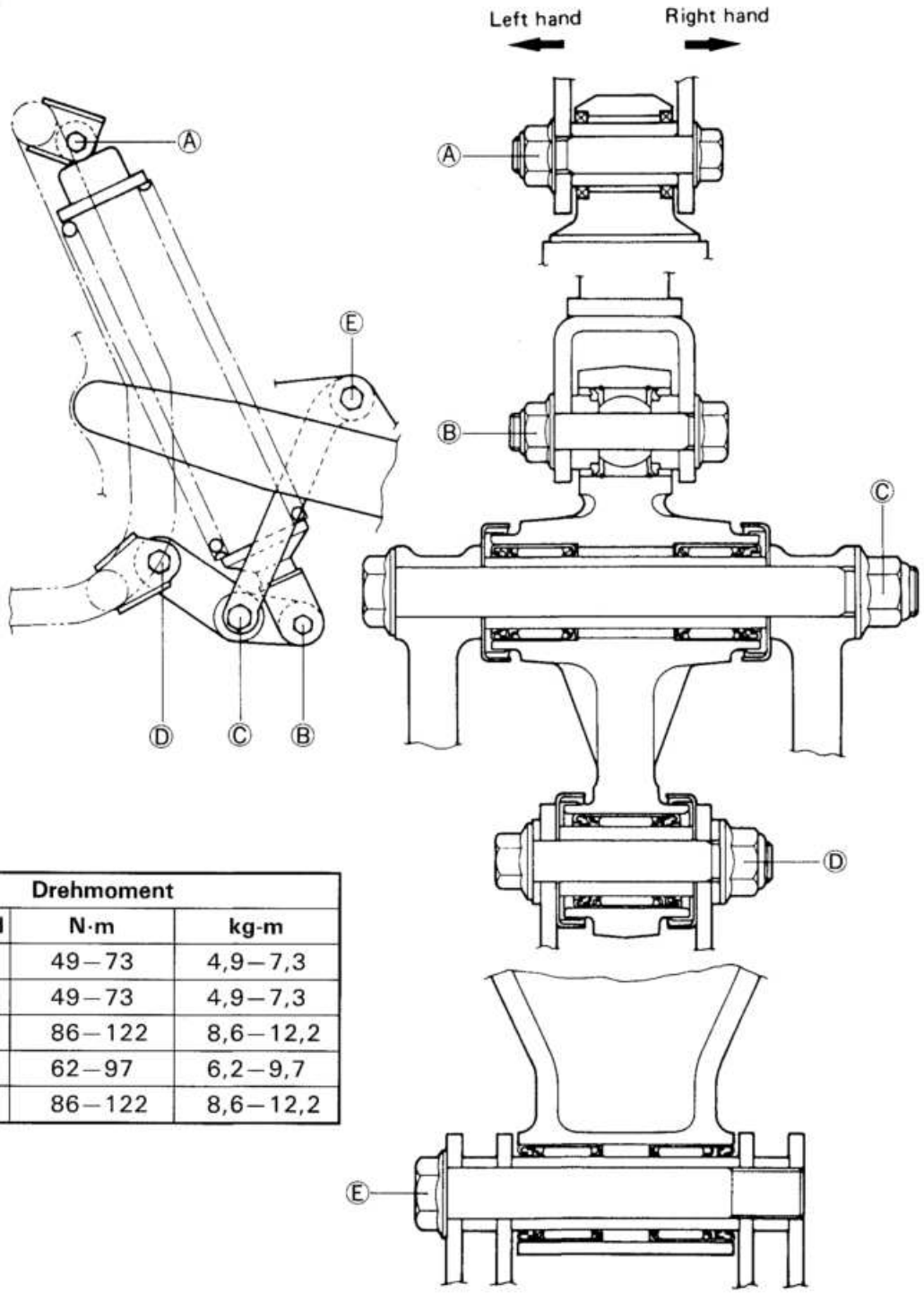
09924-84510: Lagereinsetzer

HINWEIS:

Beim Einsetzen des Lagers kommt die Seite mit der Stanzmarke nach außen.

- Hinteraufhängung einbauen. (siehe Seite 6-29 und 6-34.)

HINWEISE ZUM WIEDERZUSAMMENBAUEN



Drehmoment		
Gegenstand	N·m	kg-m
Ⓐ	49–73	4,9–7,3
Ⓑ	49–73	4,9–7,3
Ⓒ	86–122	8,6–12,2
Ⓓ	62–97	6,2–9,7
Ⓔ	86–122	8,6–12,2

WARTUNGSINFORMATIONEN

INHALT

STÖRUNGSBESEITIGUNG 7-1
SCHALTPLAN 7-8
KABEL-, SEILZUG- UND SCHLAUCHFÜHRUNG 7-11
KABELFÜHRUNG 7-11
SEILZUGFÜHRUNG 7-13
SCHLAUCHFÜHRUNG 7-15
ANBRINGEN DES HITZESCHILDS 7-20
SPEZIALWERKZEUG 7-21
DREHMOMENT 7-23
WARTUNGSDATEN 7-26

STÖRUNGSBESEITIGUNG

MOTOR

Störung	Symptom und mögliche Urasachen	Beseitigung
Motor springt nicht oder nur schwer an.	**Compression zu niedrig**	
	1. Ventilspiel verstellt.	Einstellen.
	2. Ventilführungen abgenutzt oder Ventilsitz schlecht.	Reparieren oder erneuern.
	3. Ventileinstellung falsch.	Einstellen.
	4. Kolbenringe stark abgenutzt.	Erneuern.
	5. Zylinderbohrung abgenutzt.	Erneuern oder aufbohren.
	6. Decompressionszug falsche eingestellt.	Erneuern.
	Zündkerze gibt keinen Funken	
	1. Zündkerzen verrußt.	Reinigen.
	2. Zündkerze feucht.	Reinigen und trocknen.
	3. Zündspule defekt.	Erneuern.
	4. Hochspannungskabel unterbrochen oder kurzgeschlossen.	Erneuern.
	5. Abtasterspule oder CDI-Einheit defekt.	Erneuern.
	6. Seitenständerschalter defekt.	Einstellen oder erneuern.
	Vergaser ohne Kraftstoffzufuhr	
	1. Loch im Kraftstofftankdeckel verstopft.	Reinigen.
	2. Kraftstoffhahn verstopft oder defekt.	Reinigen oder erneuern.
	3. Schwimmerventil im Vergaser defekt.	Erneuern.
	4. Kraftstoff- oder Unterdruckleitung verstopft.	Reinigen.
	5. Kraftstoffilter verstopft.	Erneuern.
Motor stirbt leicht ab.	1. Zündkerzen verrußt.	Reinigen.
	2. Abtasterspule oder CDI-Einheit defekt.	Erneuern.
	3. Kraftstoffleitung verstopft.	Erneuern.
	4. Vergaserdüsen verstopft.	Reinigen.
	5. Ventilspiel verstellt.	Einstellen.
	6. Zündspule defekt.	Erneuern.
Motorläuft laut.	**Starkes Ventilklappern**	
	1. Ventilspiel zu groß.	Einstellen.
	2. Ventilfedern ermüdet oder gebrochen.	Erneuern.
	3. Nockenwellenlagerzapfen abgenutzt oder verbrannt.	Erneuern.
	4. Dekompressionszugspiel falsch eingestellt.	Einstellen.
	Geräusch scheint vom Kolben zu kommen	
	1. Kolben oder Zylinder abgenutzt.	Erneuern.
	2. Verbrennungskammer verrußt.	Reinigen.
	3. Kolbenbolzen oder Bolzenauge verschlissen.	Erneuern.
	4. Kolbenringe oder Ringnut verschlissen.	Erneuern.
	Geräusch scheint von der Steuerkette zu kommen	
	1. Kette überdehnt.	Erneuern.
	2. Kettenrad abgenutzt.	Erneuern.
	3. Kettenspanner funktioniert nicht.	Erneuern.

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor läuft laut.	**Geräusch scheint von der Kupplung zu kommen**	
	1. Keilnut an Zwischenwelle oder Nabe abgenutzt.	Erneuern.
	2. Zähne von Kupplungsscheiben verschlissen.	Erneuern.
	3. Reib- und Stahllamellen verzogen.	Erneuern.
	4. Druckstangenlager abgenutzt oder beschädigt.	Erneuern.
	5. Kupplungsdämpfer ermüdet.	Primärabtriebsrad erneuern.
	Geräusch scheint von der Kurbelwelle zu kommen	
	1. Druckscheibe klappert infolge Abnutzung.	Erneuern.
	2. Pleuelfußlager abgenutzt und verbrannt.	Erneuern.
	3. Lagerzapfenlager abgenutzt und verbrannt.	Erneuern.
	4. Druckspiel zu groß.	Druckscheiben oder Pleuel erneuern.
	Geräusch scheint vom Getriebe zu kommen	
	1. Zahnräder abgenutzt oder reibend.	Erneuern.
	2. Keilnuten stark abgenutzt.	Erneuern.
	3. Primärzahnräder verschlissen oder reibend.	Erneuern.
	4. Lager stark abgenutzt.	Erneuern.
Kupplung rutscht.	1. Kupplungssteuerrung verstellt oder zu geringes Spiel.	Einstellen.
	2. Kupplungsfedern ermüdet.	Erneuern.
	3. Druckplatte abgenutzt oder verzogen.	Erneuern.
	4. Reib- und Stahllamellen verzogen.	Erneuern.
Kupplung schleift.	1. Kupplungssteuerung verstellt oder zuviel Spiel.	Einstellen.
	2. Einige Kupplungsfedern ermüdet, andere nicht.	Erneuern.
	3. Druckplatte oder Kupplungsscheiben verzogen.	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 der Schaltwelle gebrochen.	Erneuern.
	2. Schaltwellen schleifen oder klemmen.	Reparieren.
	3. Schaltgabeln verzogen oder abgenutzt.	Erneuern.
Gang springt heraus.	1. Zahnrüder auf Antriebs- oder Zwischenwelle abgenutzt.	Erneuern.
	2. Schaltgabeln verzogen oder abgenutzt.	Erneuern.
	3. Nockenanschlagfeder des Schaltnockens ermüdet.	Erneuern.
	4. Schaltklaue abgenutzt.	Erneuern.
Motor läuft schlecht im Leerlauf.	1. Ventilspiel verstellt.	Einstellen.
	2. Ventilsitz schlecht.	Reparieren oder erneuern.
	3. Ventilführungen defekt.	Erneuern.
	4. Elektrodenabstand zu groß.	Einstellen oder erneuern.
	5. Zündspule defekt.	Erneuern.
	6. Abtasterspule oder CDI-Einheit defekt.	Erneuern.
	7. Benzinstand in Schwimmerkammer des Vergasers verstellt.	Einstellen.
	8. Vergaserdüsen verstopft.	Reinigen oder einstellen.

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor läuft schlecht im hohen Drehzahlbereich.	1. Ventilfedern ermüdet. 2. Ventileinstellung verstellt. 3. Elektrodenabstand zu klein. 4. Vergaserdüsen verstopft. 5. Zündspule defekt. 6. Abtasterspule oder CDI-Einheit defekt. 7. Kraftstoffstand in Schwimmerkammer zu niedrig. 8. Luftfiltereinsatz verstopft. 9. Kraftstoffleitung verstopft, daher Kraftstoffversorgung des Vergasers unzureichend.	Erneuern. Einstellen. Einstellen oder erneuern. Reinigen oder einstellen. Erneuern. Erneuern. Einstellen. Reinigen oder erneuern. Reinigen und Kraftstoff ansaugen.
Auspuffrauch stark oder dunkel.	1. Zuviel Öl im Motor. 2. Kolbenringe oder Zylinder abgenutzt. 3. Ventilführungen abgenutzt. 4. Zylinderwandung gerieft oder verschlissen. 5. Ventilschäfte abgenutzt. 6. Ventilschaftdichtung defekt. 7. Ölabstreifring oder Seitenführung verschlissen.	Am Sichtfenster überprüfen. Überschüssiges Öl ablassen. Erneuern. Erneuern. Aufbohren oder erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Motor bringt keine Leistung.	1. Ventilspiel zu klein. 2. Ventilfedern ermüdet. 3. Ventileinstellung verstellt. 4. Kolbenringe oder Zylinder abgenutzt. 5. Ventilsitz schlecht. 6. Elektrodenabstand falsch. 7. Vergaserdüsen verstopft. 8. Kraftstoffstand in Schwimmerkammer verstellt. 9. Luftfiltereinsatz verstopft. 10. Nebenluft vom Einlaßkanal. 11. Zuviel Öl im Motor. 12. Abtasterspule/CDI-Einheit/Zündspule defekt.	Einstellen. Erneuern. Einstellen. Erneuern. Reparieren. Einstellen oder erneuern. Reinigen. Einstellen. Reinigen. Nachziehen oder O-Ring erneuern. Überschüssiges Öl ablassen. Erneuern.
Motor überhitzt.	1. Kolbenboden mit starkem Ölkohleansatz. 2. Zu wenig Öl im Motor. 3. Ölpumpe defekt oder Ölkreis verstopft. 4. Kraftstoffstand in Schwimmerkammer zu niedrig. 5. Nebenluft vom Einlaßkanal. 6. Motoröl falsch.	Reinigen. Öl nachfüllen. Erneuern oder reinigen. Einstellen. Nachziehen oder erneuern. Wechseln.

VERGASER

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Startschwierigkeiten.	1. Startdüse verstopft. 2. Startkanal verstopft. 3. Nebenluft an Verbindung zwischen Startergehäuse und Vergaser. 4. Nebenluft am Vergaseranschluß. 5. Starterkolben funktioniert nicht richtig.	Reinigen. Reinigen. Startergehäuse und Vergaser auf festen Sitz überprüfen, einstellen und Dichtung erneuern. Überprüfen und einstellen. Überprüfen und einstellen.

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Schwierigkeiten im Leerlauf oder niedrigen Drehzahlbereich.	1. Leerlaufdüse oder Leerlaufluftdüse verstopft oder locker. 2. Nebenluft am Vergaseranschluß oder Startergehäuse. 3. Leerlaufauslaß oder Bypass verstopft. 4. Starterkolben nicht voll geschlossen.	Überprüfen und reinigen. Überprüfen und einstellen. Überprüfen und reinigen. Überprüfen und einstellen.
Schwierigkeiten im mittleren oder hohen Drehzahlbereich.	1. Hauptdüse oder Hauptluftdüse verstopft. 2. Nadeldüse verstopft. 3. Drosselklappe funktioniert nicht richtig. 4. Filter verstopft.	Überprüfen und reinigen. Überprüfen und reinigen. Drosselklappe auf Funktionstüchtigkeit überprüfen. Überprüfen und reinigen.
Überlauf und Schwankungen des Kraftstoffstands.	1. Nadelventil abgenutzt oder beschädigt. 2. Feder im Nadelventil gebrochen. 3. Schwimmer funktioniert nicht richtig. 4. Fremdstoffe haften am Nadelventil. 5. Kraftstoffstand zu hoch oder zu niedrig. 6. Vergaserentlüftungsleitung verstopft.	Erneuern. Erneuern. Überprüfen und einstellen. Reinigen. Schwimmerhöhe einstellen. Reinigen.

ELEKTRISCH ANLAGE

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Keine oder schwache Funkenbildung.	1. Zündspule defekt. 2. Zündkerze defekt. 3. Zündmagnetrotor defekt. 4. CDI-Einheit defekt. 5. Abtasterspule oder Erregerspule defekt.	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Zündkerze verrußt rasch.	1. Gemisch zu fett. 2. Leerlaufdrehzahl zu hoch. 3. Benzin falsch. 4. Luftfilterreinsatz verschmutzt. 5. Zünkderze zu kalt.	Vergaser einstellen. Vergaser einstellen. Wechseln. Reinigen. Durch heiße kerze ersetzen.
Zündkerze feucht.	1. Kolbenringe abgenutzt. 2. Kolben oder Zylinder abgenutzt. 3. Spiel der Ventilschäfte in den Ventilführungen zu groß. 4. Ventilschaft-Öldichtungen verschlissen.	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Elektroden überhitzen oder verbrennen.	1. Zündkerze zu heiß. 2. Motor überhitzt. 3. Zündkerze locker. 4. Gemisch zu mager.	Durch kalte Kerze ersetzen. Optimal einstellen. Nachziehen. Vergaser einstellen.
Lichtmaschine lädt nicht.	1. Kabel unterbrochen oder kurzgeschlossen oder Kabelanschlüsse locker. 2. Lichtmaschinenwicklungen kurzgeschlossen, geerdet oder unterbrochen. 3. Regler/Gleichrichter kurzgeschlossen oder beschädigt.	Reparieren, erneuern oder nachziehen. Erneuern. Erneuern.
Lichtmaschine lädt, aber unter Vorschrift.	1. Kabel kurzgeschlossen oder unterbrochen oder Kabelanschlüsse locker. 2. Statorspulen der Lichtmaschine geerdet oder unterbrochen. 3. Regler/Gleichrichter defekt. 4. Zellenplatten in der Batterie defekt.	Reparieren oder nachziehen. Erneuern. Erneuern. Batterie erneuern.

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Lichtmaschine überlädt.	1. Batterie intern kurzgeschlossen. 2. Widerstand im Regler/Gleichrichter beschädigt oder defekt. 3. Regler/Greichrichter schlecht geerdet.	Batterie erneuern. Erneuern. Erdanschluß reinigen und anziehen.
Ungleichmäßiges Laden.	1. Kabelisolierung durch Vibrationen durchgescheuert, daher aussetzender Kurzschluß. 2. Lichtmaschine intern kurzgeschlossen. 3. Regler/Gleichrichter defekt.	Reparieren oder erneuern. Erneuern. Erneuern.

BATTERIE

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Batterie wird rasch leer.	1. Ladeverfahren falsch. 2. Zellenplatten verloren viel ihres Wirkstoffes infolge Überladung. 3. Kurzschluß innerhalb der Batterie infolge übermäßiger Anhäufung von Ablagerungen, verursacht durch inkorrekten Elektrolyts. 4. Batterie zu alt.	Lichtmaschinen-, Regler/Gleichrichter- und Schaltungsanschlüsse überprüfen und ggf. Einstellungen zur Wiederherstellung des vorgeschriebenen Ladevorgangs vornehmen. Batterie erneuern und Ladesystem richten. Batterie erneuern. Batterie erneuern.
Batteriepolarität vertauscht.	Batterie wurde falsch an das System angeschlossen, so daß sie in umgekehrter Richtung geladen wurde.	Batterie erneuern und richtig anschließen.
Batterie entlädt sich zu rasch.	1. Batteriegehäuse oben und seitlich verschmutzt. 2. Batterie zu alt.	Reinigen. Erneuern.

FAHRGESTELL

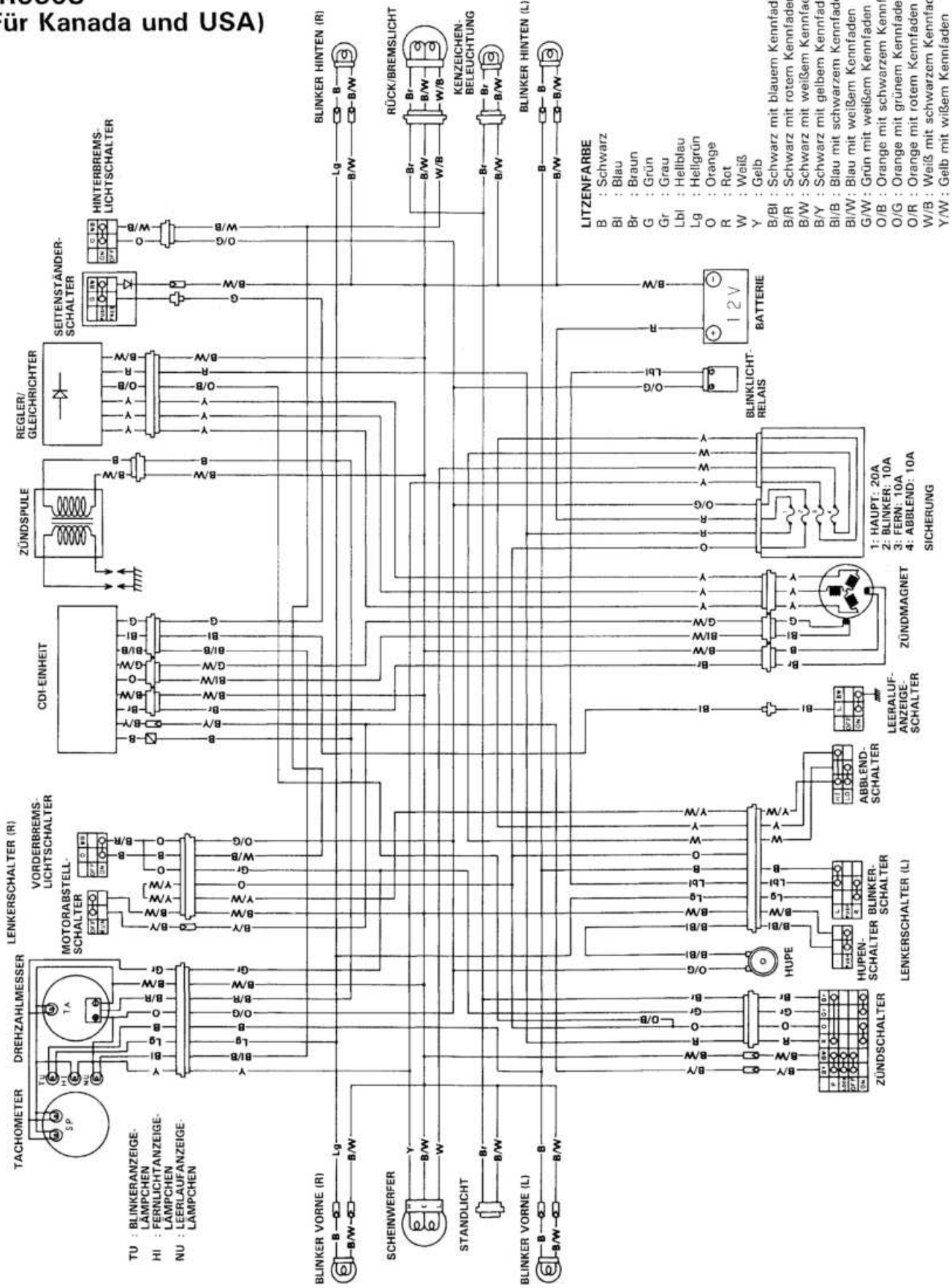
Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Lenkung schwergängig.	1. Lenkkopfmutter zu fest angezogen. 2. Lager im Lenkkopf gebrochen. 3. Lenkkopf verzogen. 4. Zuwenig Reifendruck.	Einstellen. Erneuern. Erneuern. Einstellen.
Lenker unruhig.	1. Balanceverlust zwischen rechtem und linkem Gabelholm. 2. Teleskopgable verzogen. 3. Vorderachse oder Reifen verzogen.	Erneuern. Reparieren oder erneuern. Erneuern.
Vorderrad flattert.	1. Radfelge verzogen. 2. Vorderradlager abgenutzt. 3. Reifen defekt oder falsch. 4. Achsmutter locker. 5. Öldruck in Teleskpgabel falsch.	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Nachziehen. Einstellen.
Vorderradaufhängung zu weich.	1. Feder ermüdet. 2. Zuwenig Gabelöl.	Erneuern. Nachfüllen.
Vorderradaufhängung zu hart.	1. Gabelöl zu dickflüssig. 2. Zuviel Gabelöl.	Wechseln. Überschüssiges Öl ablassen.
Vorderradaufhängung macht Geräusche.	1. Zuwenig Gabelöl. 2. Muttern an Aufhängung locker.	Nachfüllen. Nachziehen.
Hinterrad flattert.	1. Radfelge verzogen. 2. Hinterradlager oder Schwingenlager verschlissen. 3. Reifen defekt oder falsch. 4. Schwingen- und Hinterraddämpfungslager abgenutzt. 5. Muttern oder Schrauben an Hinterradaufhängung locker. 6. Achsmutter locker.	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern. Nachziehen. Nachziehen.
Hinterradaufhängung zu weich.	1. Feder am Federbein ermüdet. 2. Hinterradaufhängung falsch eingestellt. 3. Ölverlust am Federbein.	Erneuern. Einstellen. Erneuern.
Hinterradaufhängung zu hart.	1. Hinterradaufhängung flasch eingestellt. 2. Befestigungsschraube des Federbeins verbogen. 3. Schwinge verbogen. 4. Schwingen- und Hinterraddämpfungslager abgenutzt.	Einstellen. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Hinterradaufhängung macht Geräusche.	1. Muttern oder Schrauben an Hinterradaufhängung locker. 2. Schwingen- und Hinterraddämpfungslager abgenutzt.	Nachziehen. Erneuern.

BREMSEN

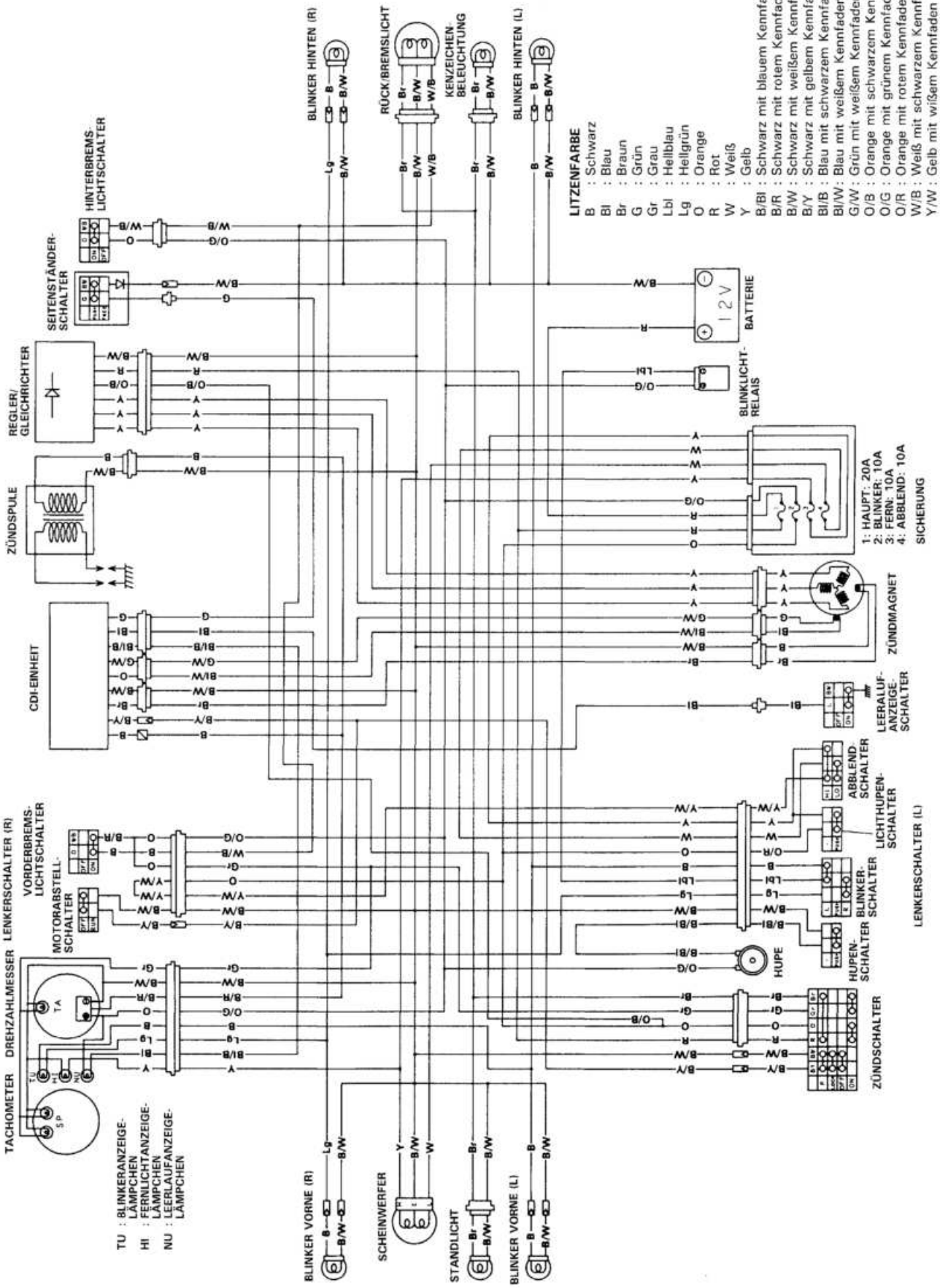
Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Schlechtes Bremsen.	1. Zuwenig Bremsflüssigkeit im Behälter. 2. Luft im Bremskreis. 3. Bremsklötze verschlissen.	Bis zur Pegelmarke nachfüllen. Entlüften. Erneuern.
Unzureichende Bremskraft.	1. Hydrauliksystem undicht. 2. Bremsklötze verschlissen. 3. Öl auf der Bremsfläche der Klötze. 4. Bremsscheibe verschlissen. 5. Luft im Hydrauliksystem.	Reparieren oder erneuern. Erneuern. Scheibe und Bremsklötze reinigen. Erneuern. Entlüften.
Bremsen kreischen.	1. Kohlenstoff auf der Bremsklotzfläche. 2. Bremsklotz verkantet. 3. Radlager beschädigt. 4. Vorder- und Hinterradachse locker. 5. Bremsklötze verschlissen. 6. Fremdkörper in der Bremsflüssigkeit. 7. Rücklaufkanal des Hauptbremszylinders verstopft. 8. Klotzbefestigung falsch angebracht. 9. Bremssättel klemmen auf Bremssattelachsen.	Oberfläche mit Sandpapier abschleifen. Klotz richtig einsetzen. Erneuern. Im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen. Erneuern. Bremsflüssigkeit wechseln. Hauptbremszylinder ausbauen und zerlegen. Richtig anbringen. Reinigen und schmieren.
Bremschebelweg zu groß.	1. Luft im Hydrauliksystem. 2. Zuwenig Bremsflüssigkeit. 3. Qualität der Bremsflüssigkeit ungeeignet.	Entlüften. Flüssigkeit bis zum vorgeschriebenen Pegel nachfüllen; entlüften. Durch richtige Bremsflüssigkeit ersetzen.
Bremsflüssigkeit läuft aus.	1. Anschlüsse unzureichend angezogen. 2. Leitung rissig. 3. Kolben und/oder Pfanne abgenutzt.	Im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen. Erneuern. Kolben und/oder Pfanne erneuern.

SCHALTPLAN

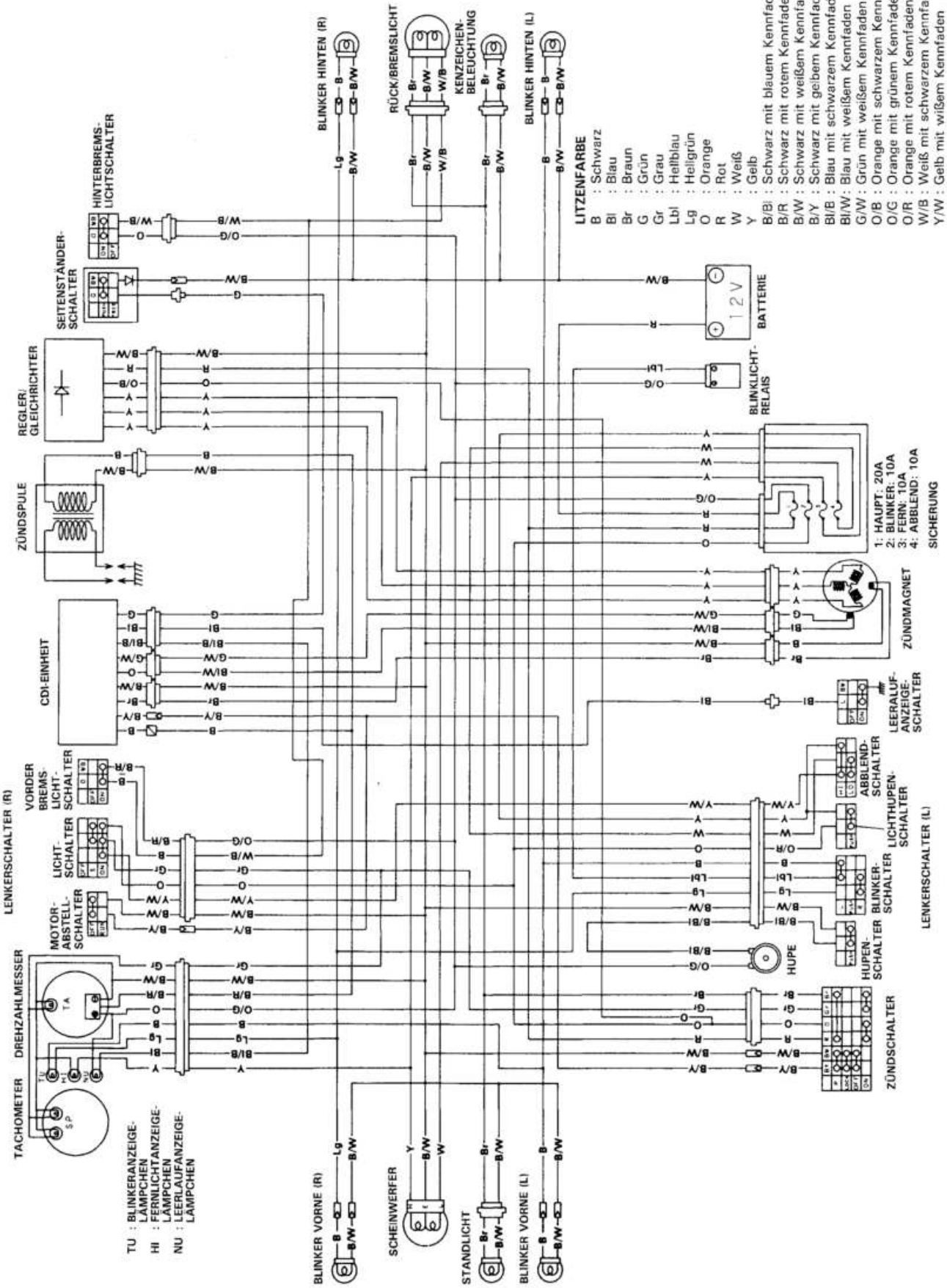
DR650S
(Für Kanada und USA)



DR650S (Für Australien)

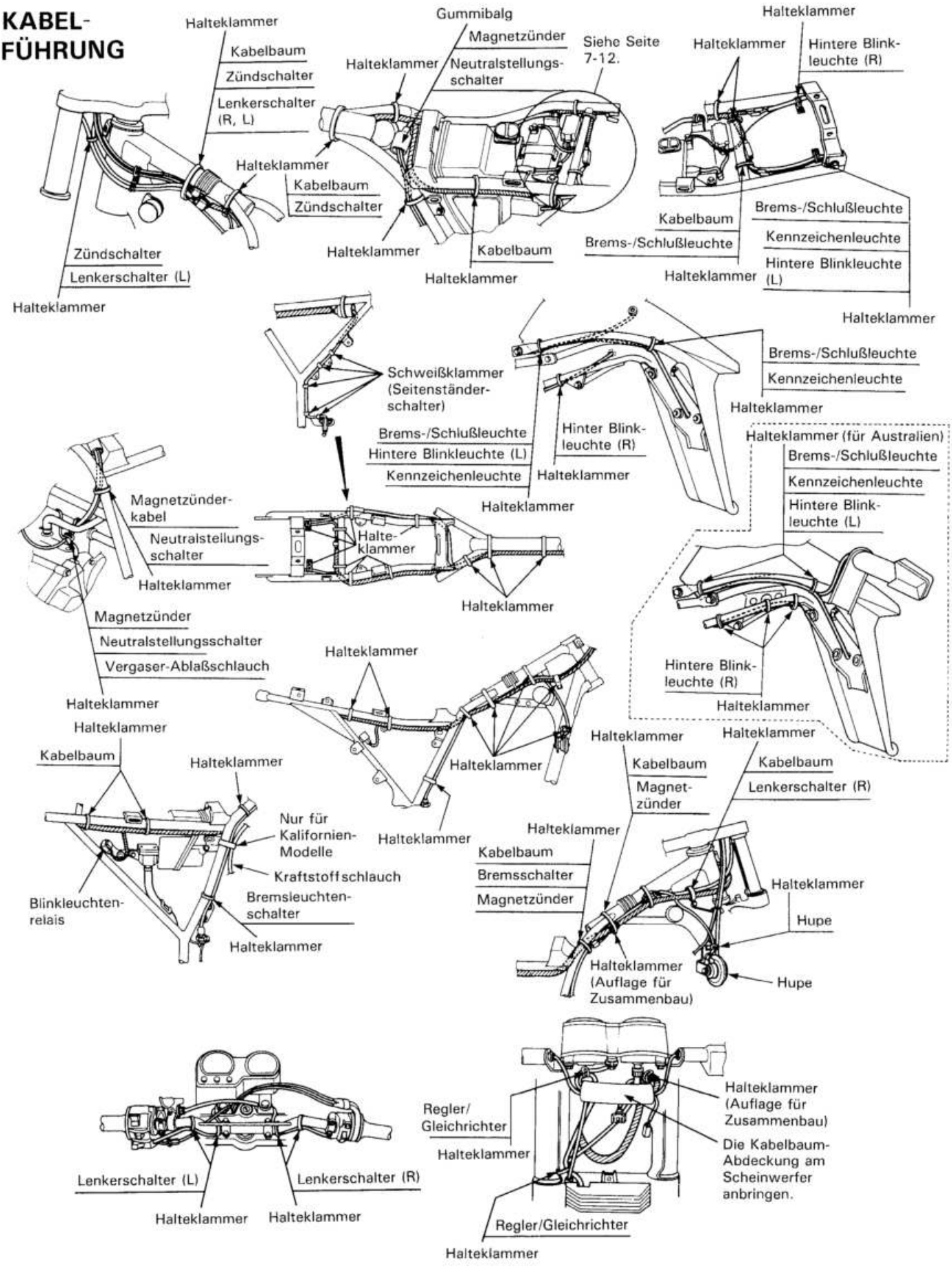


DR650R (Für andere Länder)

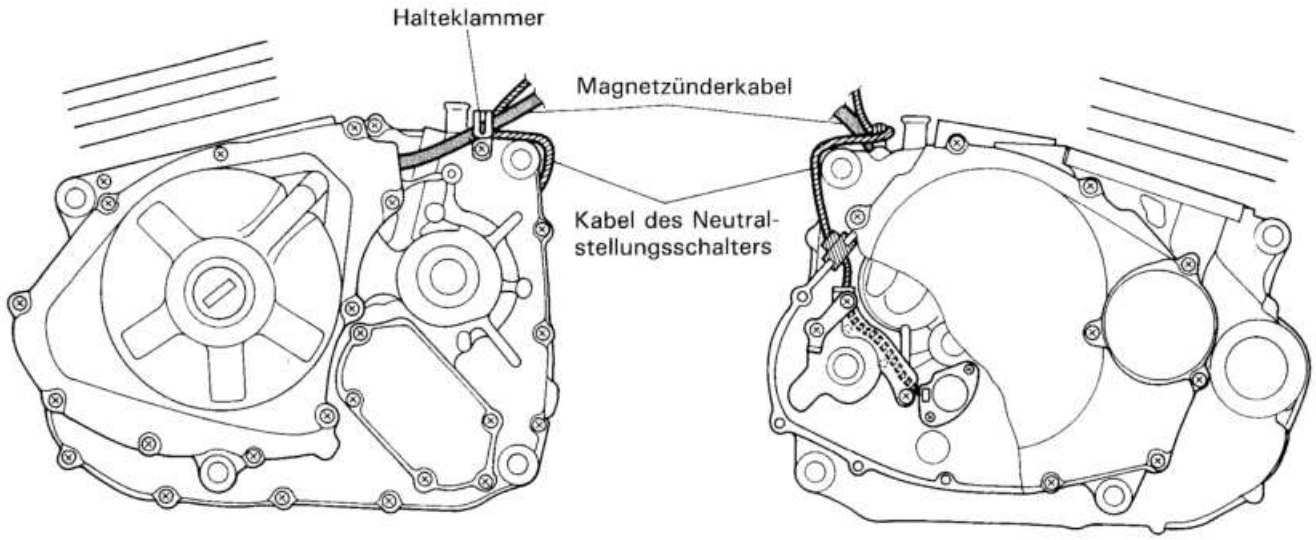


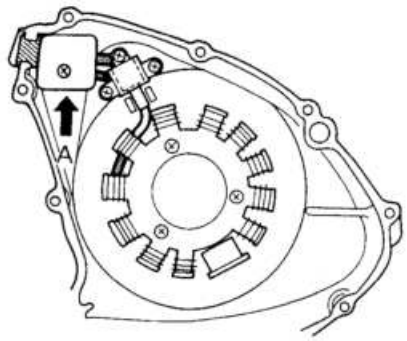
KABEL-, SEILZUG- UND SCHLAUCHFÜHRUNG

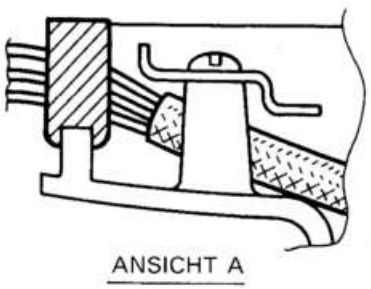
KABEL-FÜHRUNG



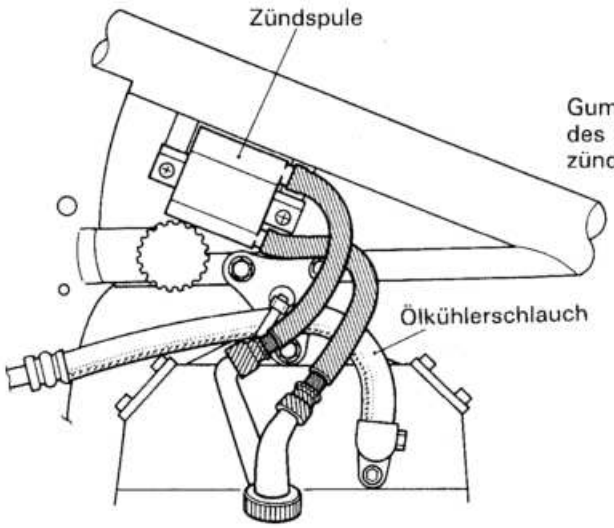
MAGNETZÜNDERKABEL

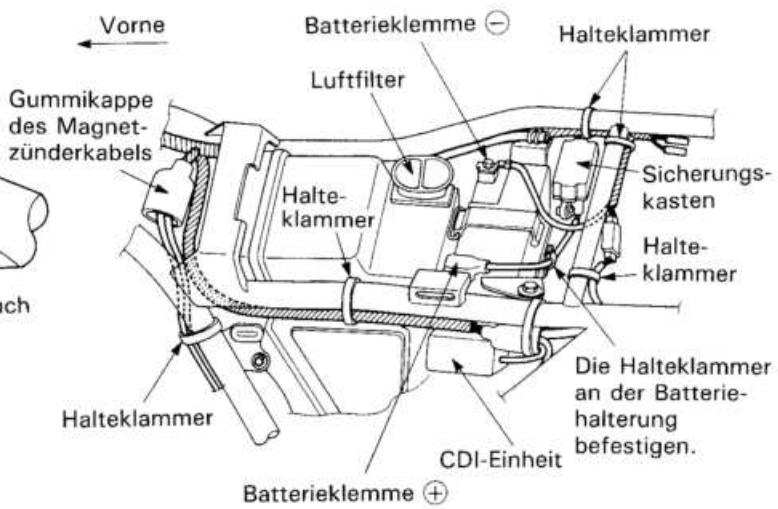




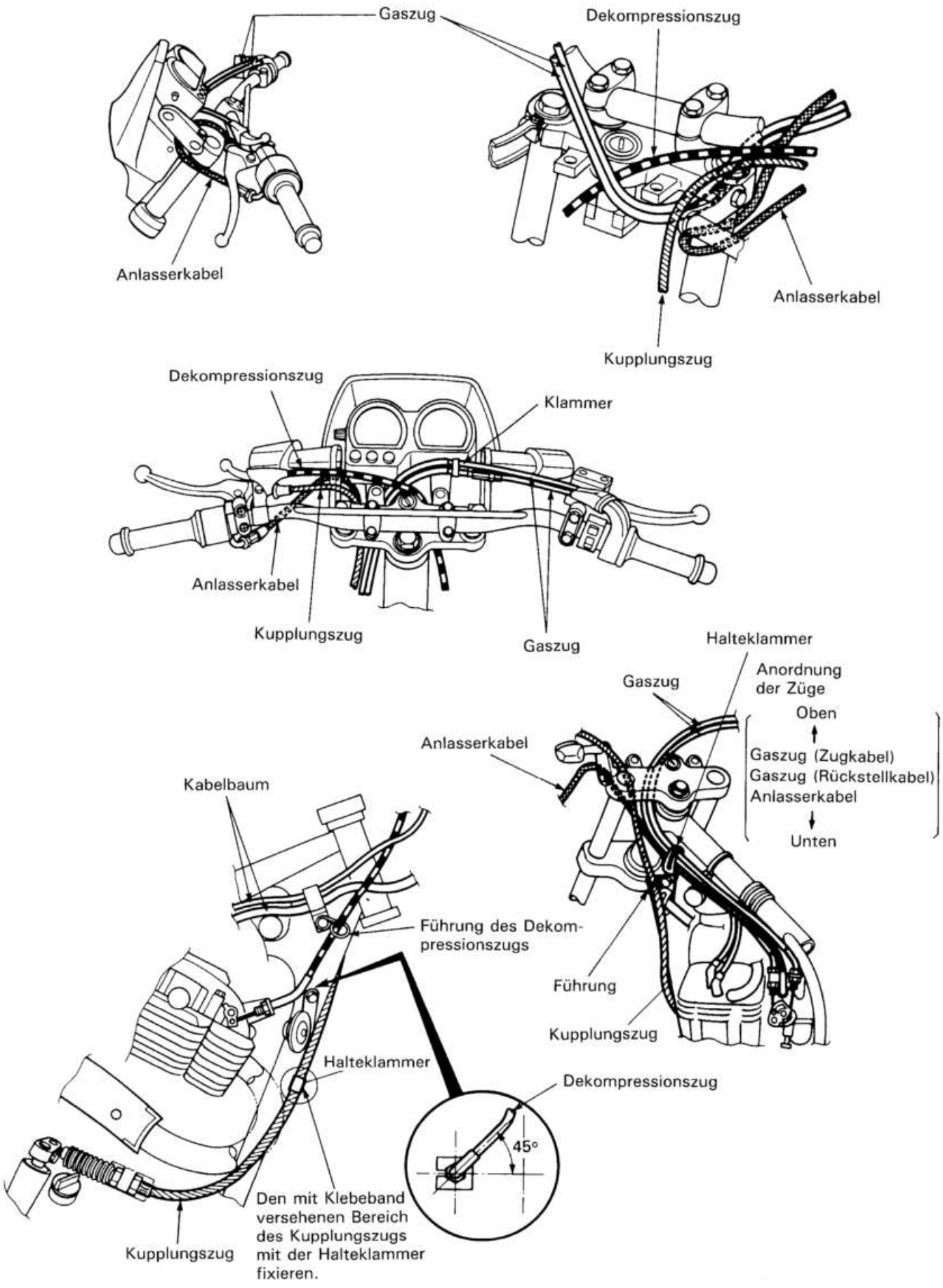


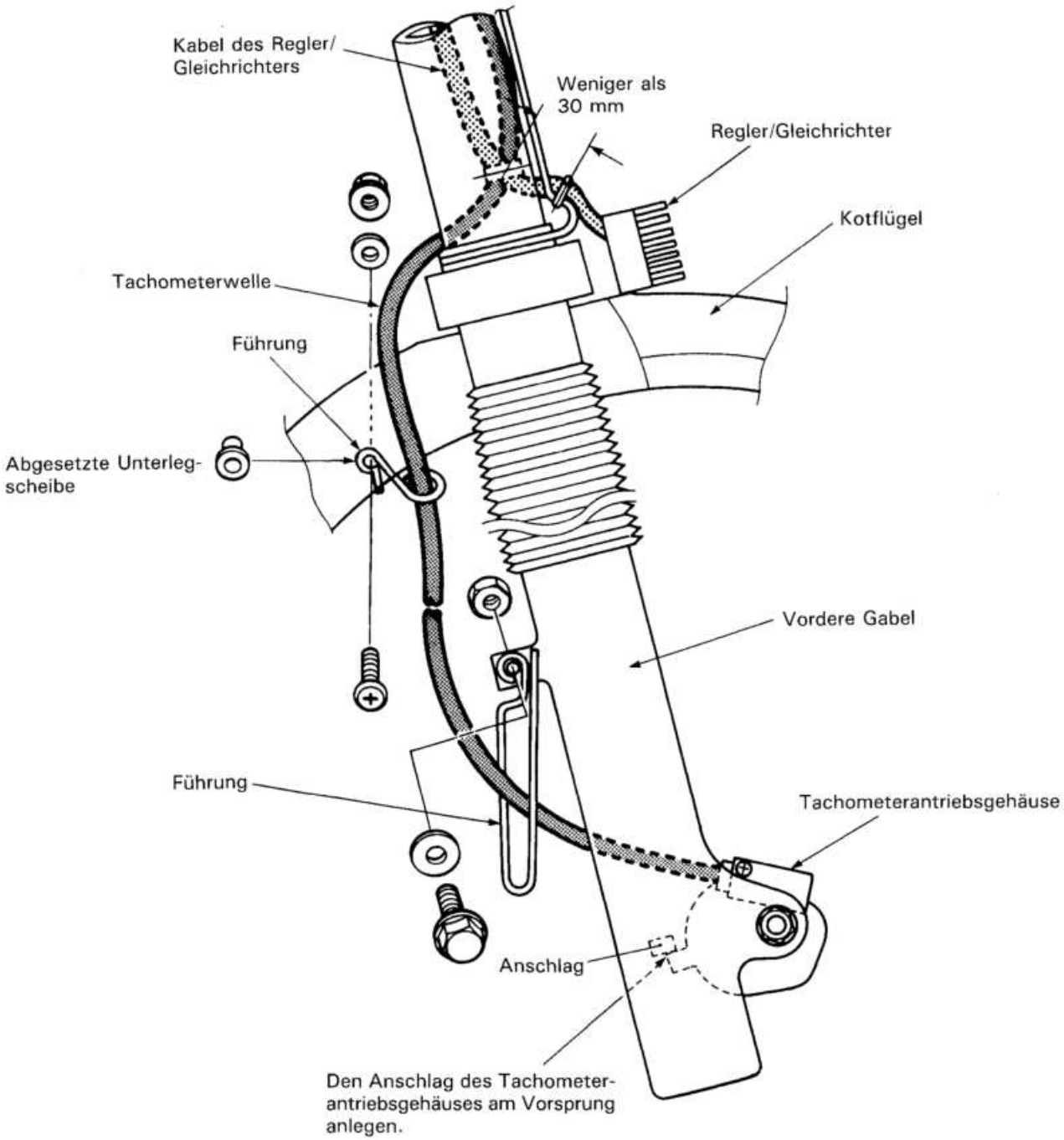
ZÜNDSPULEN-HOCHSPANNUNGSKABEL UND BATTERIEKABEL





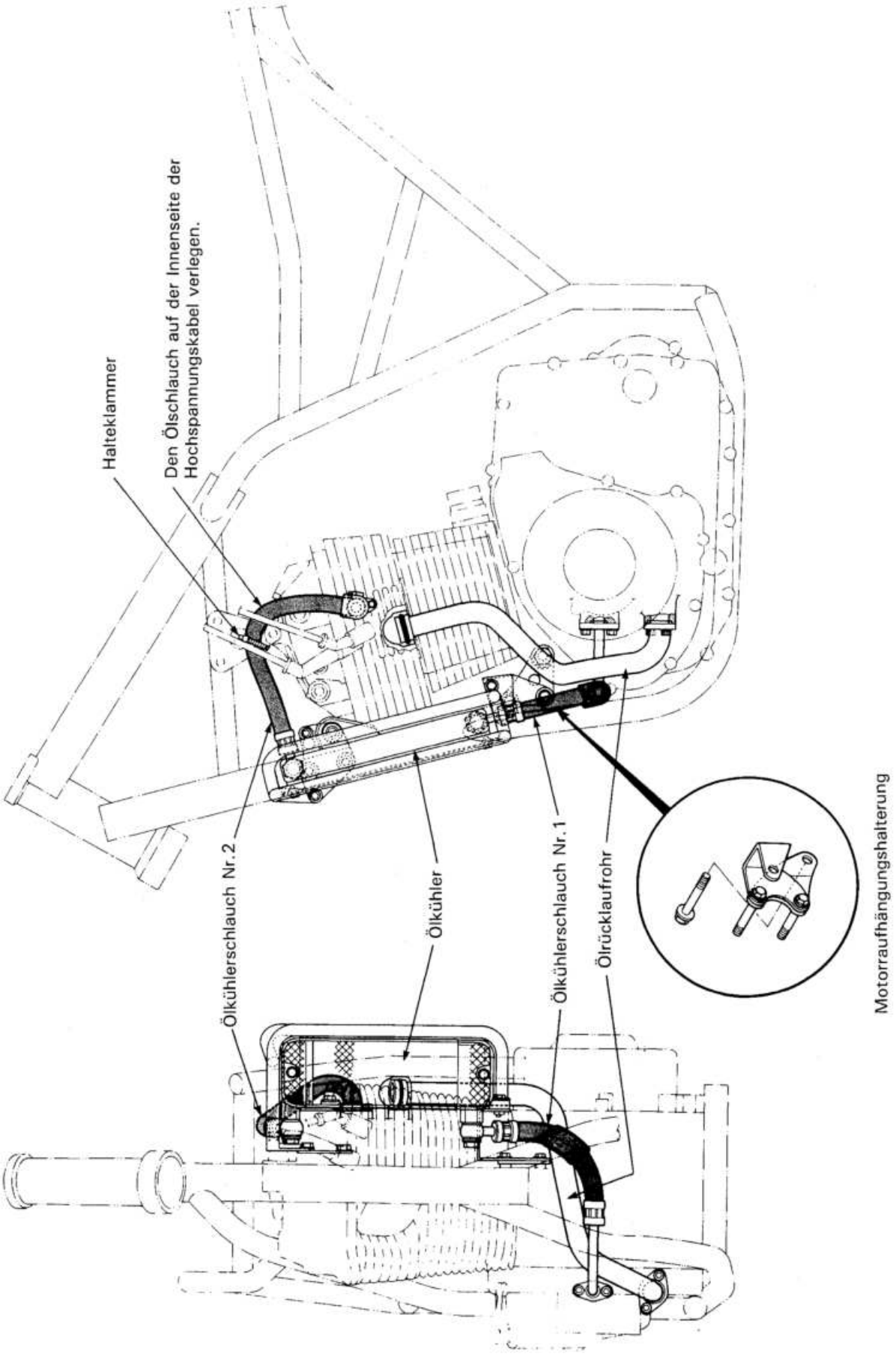
SEILZUGFÜHRUNG



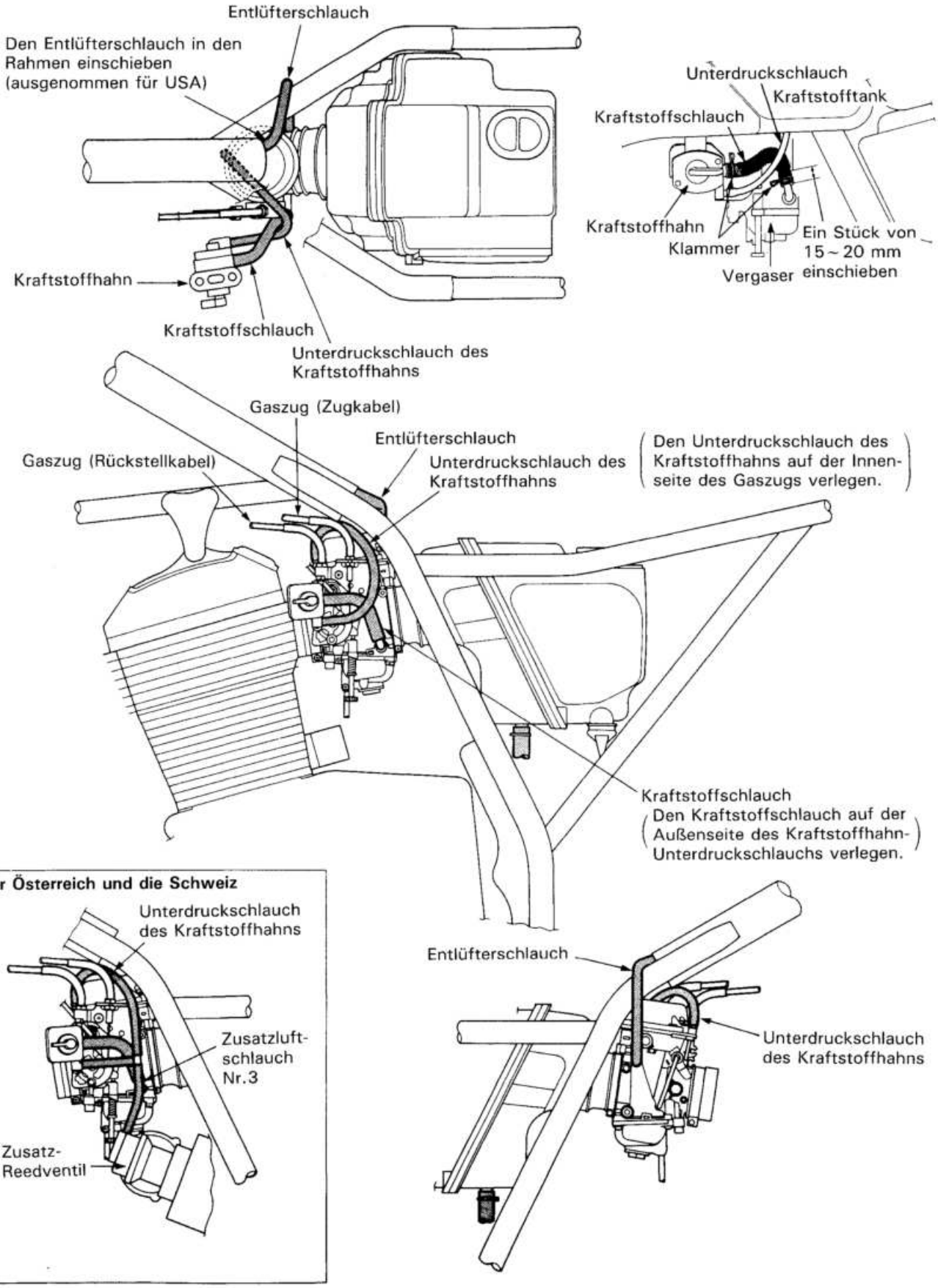

Kabel des Regler/
Gleichrichters
Weniger als
30 mm
Regler/Gleichrichter
Kotflügel
Tachometerwelle
Führung
Abgesetzte Unterleg-
scheibe
Vordere Gabel
Führung
Tachometerantriebsgehäuse
Anschlag
Den Anschlag des Tachometer-
antriebsgehäuses am Vorsprung
anlegen.

SCHLAUCHFÜHRUNG

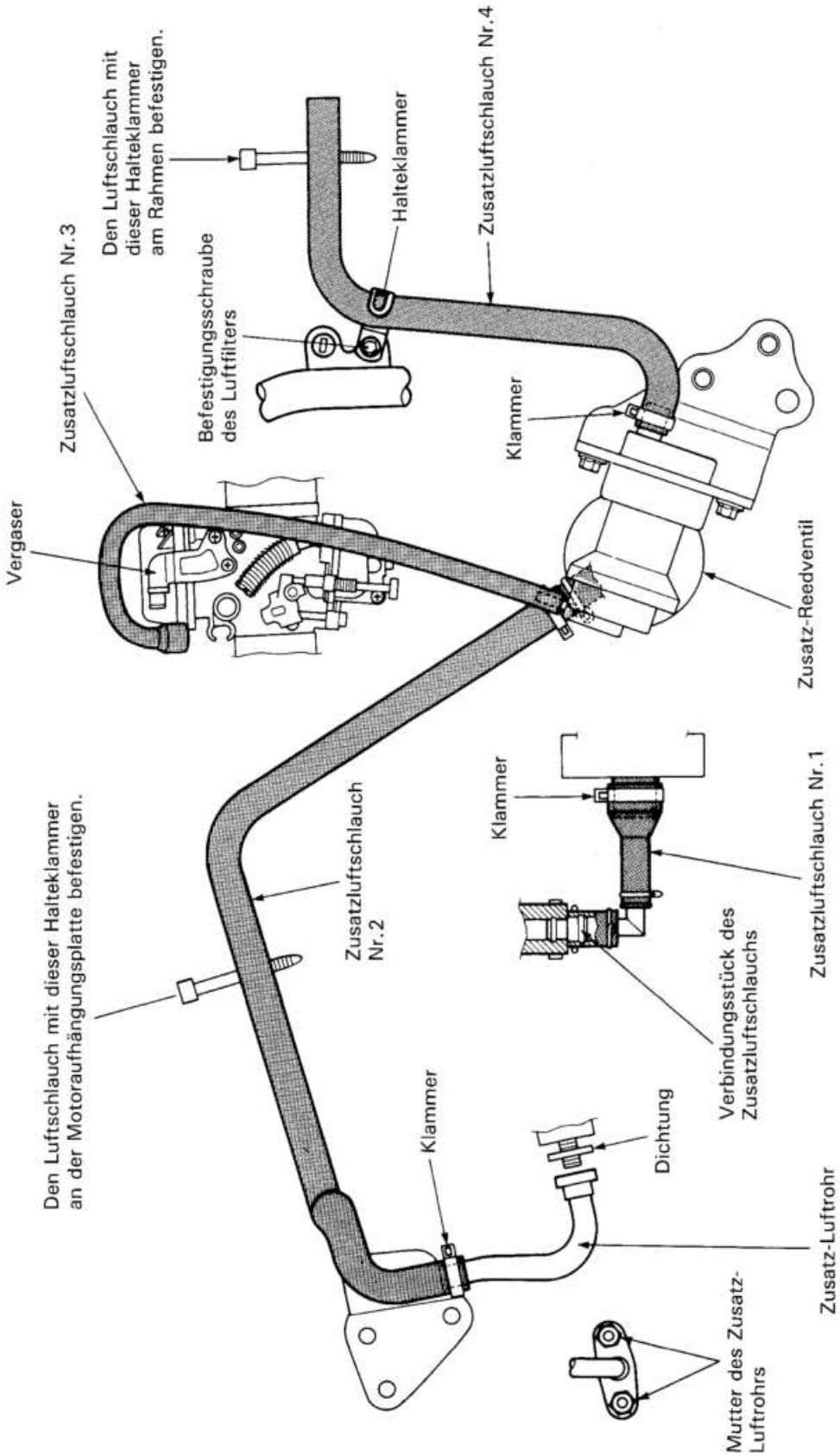
FÜHRUNG DER ÖLKÜHLERSCHLÄUCHE



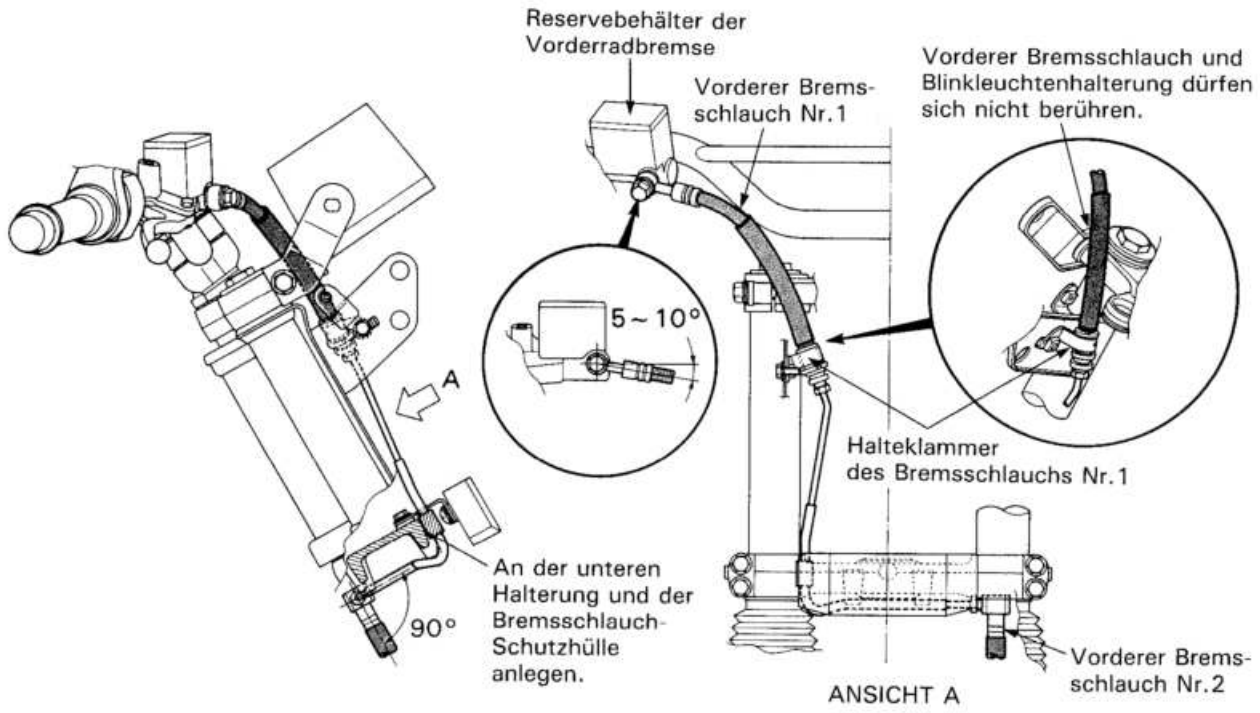
FÜHRUNG DER KRAFTSTOFFSCHLÄUCHE

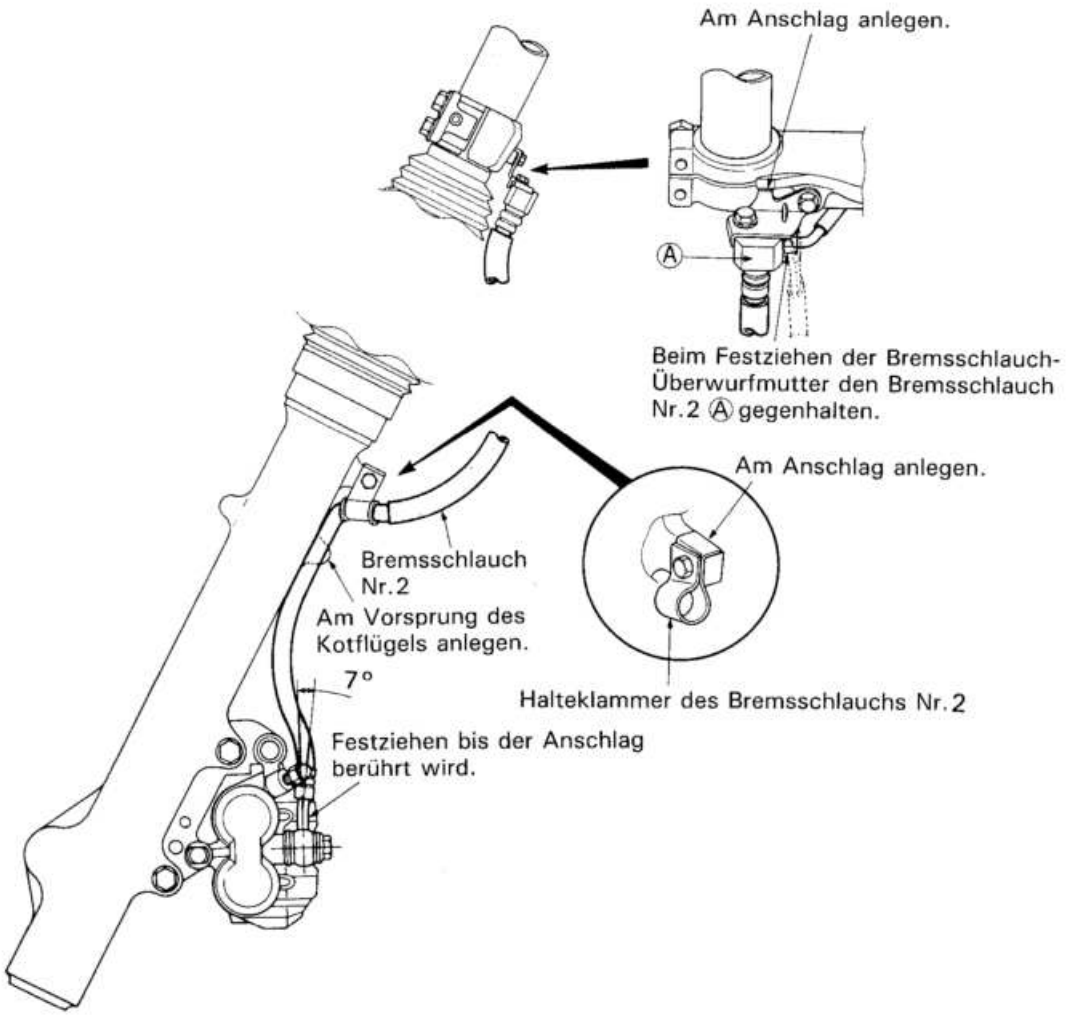


FÜHRUNG DER LUFTEINLASS-SCHLÄUCHE
(Für Österreich und die Schweiz)

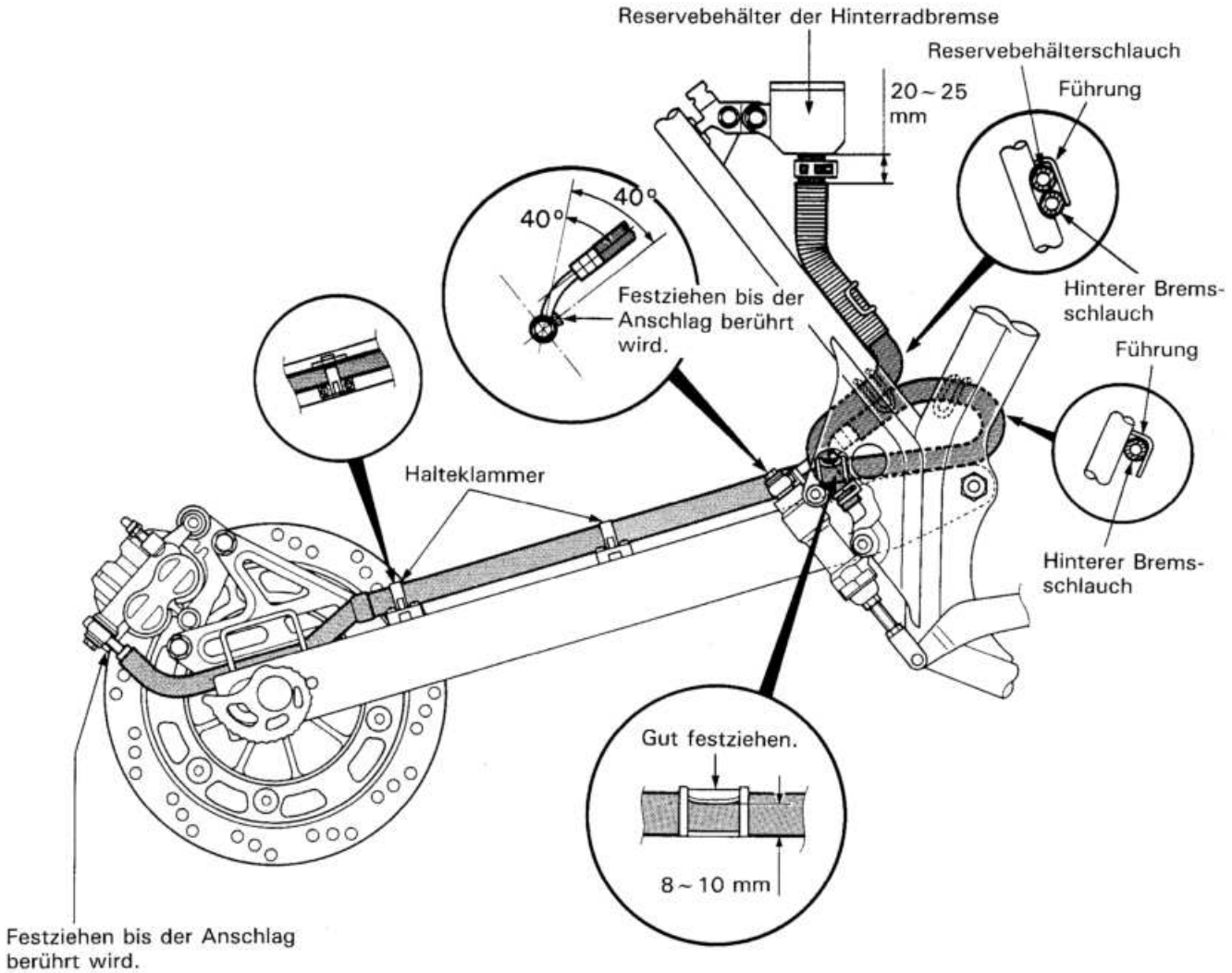


FÜHRUNG DES VORDEREN BREMSSCHLAUCHS



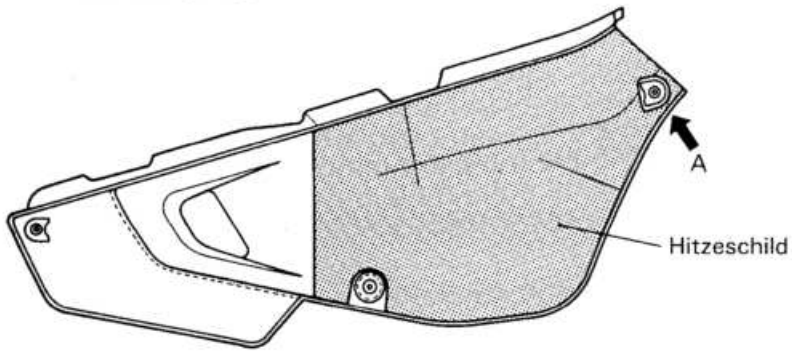


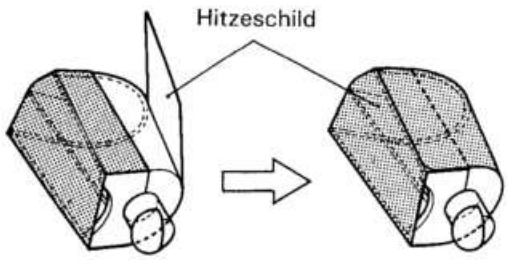
FÜHRUNG DES HINTEREN BREMSSCHLAUCHS



ANBRINGEN DES HITZESCHILDS

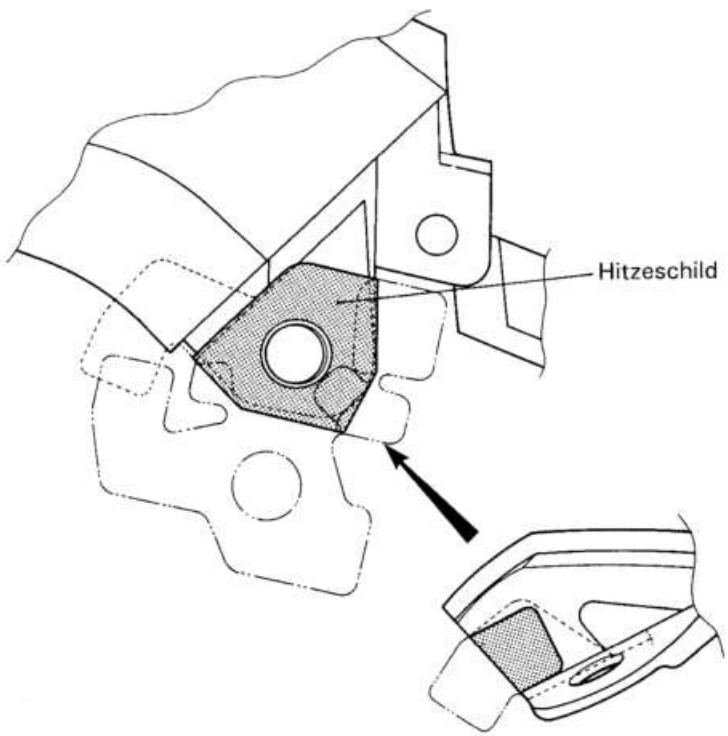
RECHTE RAHMENVERKLEIDUNG



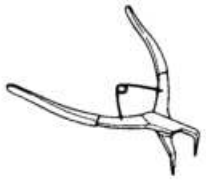
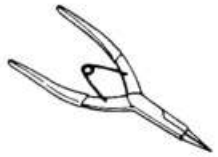
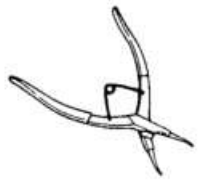
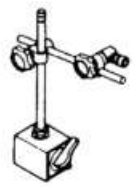
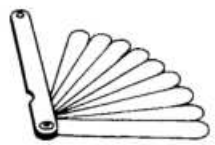
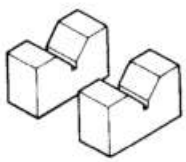
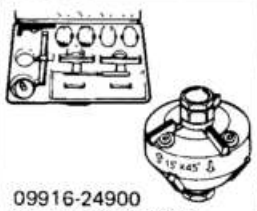


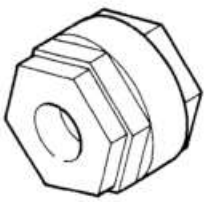
ANSICHT A

HINTERKOTFLÜGEL (HINTEN)



SPEZIALWERKZEUG

 09900-00401 Satz L-Sechskant-schlüssel	 09900-00410 Satz Innensechskant-schlüssel	 09900-06105 Sprengringzange	 09900-06107 Sprengringzange	 09900-06108 Sprengringzange
 09900-09003 Satz Schlagschraubenzieher	 09900-20102 Schublehre	 09900-20202 Mikrometer (25 – 50 mm)	 09900-20204 Mikrometer (75 – 100 mm)	 09900-20205 Mikrometer (0 – 25 mm)
 09900-20508 Satz Zylinder-bohrungslehren 09900-20513 Lehrenhalter 94 mm	 09900-20605 Zylinderstichmaß	 09900-20606 Meßuhr (1/100)	 09900-20701 Magnetständer	 09900-20803 Fühlerlehre
 09900-20805 Profiltiefenlehre	 09900-21304 V-Block (100 mm)	 09900-22301 Plastiklineal	 09900-25002 Taschenprüfer	 09900-28106 Elektroprüfer
 09900-28403 Säuremesser	 09910-20116 Pleuelhalter	 09911-93710 Vorsatz zum Ventilschaft-dichtungseinsetzer	 09913-50121 Öldichtungsabzieher	 09913-75830 Lagerabzieher
 09915-74510 Öldruckmesser	 09916-14510 Ventilfederzange	 Schaft (N-140-7,0)	 09916-24900 Satz Ventilsitzfräser Ventilsitzfräskopf N-608, N-212 *Siehe Seite 3-18	 09916-34541 Reibahlengriff

 09916-34520 Ventilführungsreibahle (7,0 mm)	 09916-34531 Ventilführungsreibahle (12,3 mm)	 09916-44511 Ventilführungsabzieher/ -einsetzer	 09916-57311 Vorsatz zum Ventil-führungseinsetzer	 09916-57321 Ventilführungseinbau-griff
 09916-84511 Pinzette	 09917-23711 Ringmuttersteckschlüssel	 09917-33710 Kettenradhalter	 09920-13120 Kurbelgehäuseabzieher	 09920-53722 Kupplungskorbhalter
 09923-73210 Lagerabzieher	 09924-84510 Lagereinsetzer	 09924-84521 Lagereinsetzer	 09930-30102 Gleitschaft	 09930-30230 Ausgleicherwellenabzieher
 09930-33720 Rotorabzieher	 09930-40113 Rotorhalter	 09930-44913 Rotorhalter	 09940-14920 Lenkkopfmutter-Steckschlüssel	 09940-34520 T-Griff
 09940-34592 Vorsatz "G"	 09940-50113 Öldichtungseinsetzer für Telegabel	 09941-34513 Lenklagerkranzeinsetzer	 09941-50110 Lagerabzieher	 09941-54911 Lenklagerkranzeinsetzer
 09941-74910 Lenklagereinsetzer	 09941-84510 Lagerabzieher	 09943-74111 Gabelölstandmesser		

DREHMOMENT

MOTOR

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Schraube an Zylinderkopfhaube	9 – 11	0,9 – 1,1
Schraube an Nockenwellenkettenrad	14 – 16	1,4 – 1,6
Zylinderkopfschraube (10 mm Durchmesser)	35 – 40	3,5 – 4,0
Zylinderkopfmutter (8 mm Durchmesser)	23 – 27	2,3 – 2,7
Zylinderfußmutter	7 – 11	0,7 – 1,1
Paßschraube an Steuerkettenspanner	6 – 8	0,6 – 0,8
Schraube an Zündmagnetrotor	150 – 170	15,0 – 17,0
Ringmutter an Ausgleicherantriebskettenrad	60 – 100	6,0 – 10,0
Mutter an Ausgleicherabtriebskettenrad (vorne und hinten)	25 – 40	2,5 – 4,0
Kettenradmutter an Ausgleicherantriebskettenspanner	45 – 70	4,5 – 7,0
Inbusschraube an Ausgleicherantriebskettenspanner	15 – 20	1,5 – 2,0
Mutter an Primärantriebsrad	90 – 110	9,0 – 11,0
Befestigungsschraube der Kupplungsfeder	11 – 13	1,1 – 1,3
Mutter an Kupplungskorb	40 – 60	4,0 – 6,0
Schaltarmanschlag	15 – 23	1,5 – 2,3
Motorölablaßschraube	20 – 25	2,0 – 2,5
Hutmutter an Ölfilter und Hutschraube an Ölsumpffilter	6 – 8	0,6 – 0,8
Schraube an Motorritzel	4 – 7	0,4 – 0,7
Motorbefestigungsschraube (8 mm Durchmesser)	37 – 45	3,7 – 4,5
Motorbefestigungsschraube (10 mm Durchmesser)	85 – 100	8,5 – 10,0
Auspuffrohrmutter	23 – 28	2,3 – 2,8
Befestigungsschraube des Auspufftopfs	23 – 28	2,3 – 2,8

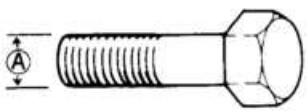
FAHRGESTELL

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Vorderachsmutter	51–81	5,1–8,1
Vorderachssicherungsschraube	19–28	1,9–2,8
Schraube an Dämpferstange der Teleskopgabel	54–70	5,4–7,0
Schraube an unterer Gabelbrücke	19–28	1,9–2,8
Schraube an oberer Gabelbrücke	25–39	2,5–3,9
Deckelschraube der Teleskopgabel	25–35	2,5–3,5
Mutter an Lenkkopfklemmfaust	51–81	5,1–8,1
Lenkerklemmschraube	19–28	1,9–2,8
Mutter an Lenkerhalter	21–30	2,1–3,0
Befestigungsschraube des Vorderradhauptbremszylinders	6–9	0,6–0,9
Befestigungsschraube des Vorderradbremssattels	21–31	2,1–3,1
Schraube an Lagerbolzen des Vorderradbremssattels	15–20	1,5–2,0
Schraube an Bremsleitungsanschluß (vorne & hinten)	16–20	1,6–2,0
Mutter der vorderen Bremsleitung	14–18	1,4–1,8
Bremsentlüftungsventil (vorne & hinten)	6–9	0,6–0,9
Befestigungsschraube der Vorderradbremsscheibe	18–28	1,8–2,8
Mutter an Schwingenzapfenwelle	62–95	6,2–9,5
Schraube an vorderer Fußraste	31–48	3,1–4,8
Befestigungsschraube der Hinterradbremsscheibe	18–28	1,8–2,8
Befestigungsschraube des Hinterbremssattels	21–31	2,1–3,1
Befestigungsschraube des Hinterradhauptbremszylinders	8–12	0,8–1,2
Kontermutter an Hinterbremsgestänge	16–20	1,6–2,0
Mutter am hinteren Federbein (unten & oben)	49–73	4,9–7,3
Mutter am hinteren Dämpferhebel (vorne)	62–97	6,2–9,7
Mutter am hinteren Dämpferhebel (Mitte)	86–122	8,6–12,2
Hintere Dämpferstangenschraube	86–122	8,6–12,2
Hinterachsmutter	51–81	5,1–8,1
Befestigungsmutter des Hinterradritzels	22–32	2,2–3,2
Speichennippel (vorne & hinten)	4–5	0,4–0,5
Befestigungsschraube und -mutter der Windlaufverstrebung	37–45	3,7–4,5

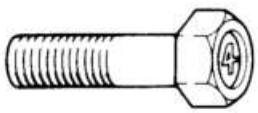
DREHMOMENTTABELLE

Vorher nicht anfgeführte Schrauben und Muttern siehe folgende Tabelle:

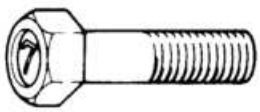
Schraubendurchmesser Ⓐ (mm)	Standardschraube bzw. Schraube "4"		Schraube "7"	
	N·m	kg-m	N·m	kg-m
4	1,0 – 2,0	0,1 – 0,2	1,5 – 3,0	0,15 – 0,3
5	2,0 – 4,0	0,2 – 0,4	3,0 – 6,0	0,3 – 0,6
6	4,0 – 7,0	0,4 – 0,7	8,0 – 12,0	0,8 – 1,2
8	10,0 – 16,0	1,0 – 1,6	18,0 – 28,0	1,8 – 2,8
10	22,0 – 35,0	2,2 – 3,5	40,0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



Standardschraube



Schraube "4"



Schraube "7"

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	32,4	——
	AUS	28	——
Ventilhub	EIN	9	——
	AUS	9	——
Ventilspiel (bei Kaltem Motor)	EIN & AUS	0,08 – 0,13	——
Spiel Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,025 – 0,055	0,35
	AUS	0,040 – 0,070	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	7,000 – 7,015	——
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	6,960 – 6,975	——
	AUS	6,945 – 6,960	——
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	——	0,05
Ventilkopfstärke	EIN & AUS	——	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	——	4,3
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	1,0 – 1,2	——
Ventilkopfradialschlag	EIN & AUS	——	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	——	35,5
	AUSSEN	——	40,3
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	7,0 – 8,5 kg bei 31 mm Länge	——
	AUSSEN	16,4 – 18,8 kg bei 33 mm Länge	——

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	36,529 – 36,569	36,230
	AUS	36,755 – 36,795	36,460
Nockenwellenlagerspiel	0,032 – 0,066		0,150
Nockenllenlagerdeckel Innendurchmesser	Rechts und Mitte	25,012 – 25,025	——
	Links	20,012 – 20,025	——
Nockenwellenlagerzapfen Außendurchmesser	Rechts und Mitte	24,959 – 24,980	——
	Links	19,959 – 19,980	——

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenwellenschlag	——		0,10
Steuerkettenlänge über 20 Nietbolzen	——		129
Kipphebel Innendurchmesser	EIN & AUS	12,000 – 12,018	——
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,966 – 11,984	——
Zylinderkopfverwindung	——		0,05
Zylinderkopfhaubenverwindung	——		0,05
Dekompressionshebelspiel	1 – 2		——

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel Kolen/Zylinder	0,030 – 0,052		0,120
Zylinderbohrung	94,995 – 95,013		95,097
Kolbendurchmesser	94,949 – 94,977 Maß bei 21 mm vom Kolbenmantelende		94,875
Zylinderverwindung	——		0,05
Kolbenringspalt frei	1. Ring T	Ca. 11,6	9,3
	2. Ring T	Ca. 10,2	8,2
Kolbenringspalt	1. Ring	0,30 – 0,45	0,70
	2. Ring	0,45 – 0,60	0,70
Spiel Kolbenring/Nut	1. Ring	——	0,180
	2. Ring	——	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring	1,23 – 1,25	——
	2. Ring	1,21 – 1,23	——
	Ölabstreifring	2,81 – 2,83	——
Kolbenringstärke	1. Ring	1,170 – 1,190	——
	2. Ring	1,150 – 1,170	——
Kolbenbolzenbohrung	23,000 – 23,006		23,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	22,996 – 23,000		22,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	23,006 – 23,014	23,040
Pleuelverwindung	——	3,0

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,15 – 0,60	1,00
Pleuelfußbreite	24,95 – 25,00	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05
Kurbelwellenbreite Wange zu Wange	71,0 ± 0,1	———
Ausgleicherkettenlänge über 20 Nietbolzen	———	158

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	2,688 (66/30 x 24/18 x 22/24)	———
Öldruck (bei 60° C)	Über 30 kPa (0,3 kg/cm²) Unter 70 kPa (0,7 kg/cm²) bei 3 000 UPM	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND		STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungszugspiel		10 – 15	———
Reiblamelle Treibscheibe	Nr. 1	2,72 – 2,88	2,42
	Nr. 2	3,45 – 3,55	3,15
Reiblamellenklauenbreite		15,8 – 16,0	15,0
Stahllamellenverzug		———	0,10
Freie Kupplungsfederlänge		———	34,0

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		2,200 (66/30)	———
Enduntersetzung		2,625 (42/16)	———
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)	———
	2. Gang	1,625 (26/16)	———
	3. Gang	1,263 (24/19)	———
	4. Gang	1,000 (21/21)	———
	5. Gang	0,826 (19/23)	———
Spiel Schaltgabel/Laufrille		0,10 – 0,30	0,50
Schaltgable-Laufrillenbreite		5,0 – 5,1	———

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Schaltgabelstärke	4,8 – 4,9		——
Antriebskette	Typ	TAKASAGO: RK520SO DAIDO: DID520VC.5	——
	Glieder	114	——
	Länge über 20 Abstände	——	319,4
Antriebskettendurchhang	20 – 40		——

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION			
		E-21	E-22	E-22 Typ U	E-18
Vergasertyp		MIKUNI BST40SS	←	←	←
Bohrung		40 mm	←	←	←
Kenn-Nr.		12E0	12E3	12E4	12E5
Leerlaufdrehzahl		1 500± 100 UPM	←	←	1 500± 50 UPM
Schwimmerhöhe		14,7± 1,0 mm	←	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	#135	#137,5	←	←
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,7 mm	←	←	←
Düsennadel	(J.N.)	6F6 (3)	←	←	←
Nadeldüse	(N.J.)	Y-2	←	←	←
Gasschieber	(Th.V.)	#110	←	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#52,5	#47,5	←	#52,5
Bypass	(B.P.)	Nr.1, 2, 3 & 4 0,8 mm	←	←	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,8 mm	←	←	←
Ventilsitz	(V.S.)	2,3 mm	←	←	←
Kalstartdüse	(G.S.)	#40	←	←	←
Leerlaufregulierschraube	(P.S.)	1 Drehungen heraus	←	1¼ Drehungen heraus	⅞ Drehungen heraus
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,4 mm	←	←	←
Gaszugspiel		0,5— 1,0 mm	←	←	←
Chokezugspiel		0,5— 1,0 mm	←	←	←

ELEKTRISCH ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		0° vor OT unter 2 200 UPM und 28° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze		Typ	ND.: X27EPR-U9 N.G.K.: DPR9EA-9	
		Elektrodenabstand	0,8 – 0,9	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand		Primär	0,1 – 1,0 Ω	S – S/W
		Sekundär	23 – 35 kΩ	Kerzenstecker–Kerzenstecker
Zündmagnetspulenwiderstand		Ladespule	0,1 – 1,5 Ω	G – G
		Erregerspule	240 – 360 Ω	Br – S
		Abtasterspule	160 – 240 Ω	Bl – G
Lichtmaschinen-Nullastspannung		Mehr als 65V (AC) bei 5 000 UPM		
Maximale Lichtmaschinenleitung		Ungefähr 150W bei 5 000 UPM		
Regelspannung		13,5 – 15,5V bei 5 000 UPM		
Batterie	Typenbezeichnung	YT4L-BS oder FT4L-BS		
	Kapazität	12V 10,8 kC (3 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte	1,320 bei 20°C		
Sicherung	Haupt	20A		
	Blinker	10A		
	Fernlicht	10A		
	Abblendlicht	10A		

WATTLEISTUNG

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	Fernlicht	60
	Abblendlicht	55
Standlicht		4
Rück/Bremslicht		5/21
Blinker		21
Drehzahlmesserbeleuchtung		1,7
Tachometerbeleuchtung		1,7
Blinkerzanzeigelämpchen		3
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7
Leerlaufanzeigelämpchen		3
Kennzeichenbeleuchtung		5

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Hinterbremspedalhöhe	5		—
Bremsscheibenstärke	Vorne	4,5 ± 0,2	4,0
	Hinten	6,0 ± 0,2	5,5
Bremsscheibenschlag	—		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	14,000 – 14,043	—
	Hinten	14,000 – 14,043	—
Kolbendurchmesser des Hauptbremszylinders	Vorne	13,957 – 13,984	—
	Hinten	13,957 – 13,984	—
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	32,030 – 32,106	—
	Hinten	27,000 – 27,076	—
Kolbendurchmesser des Bremssattels	Vorne	31,950 – 32,000	—
	Hinten	26,920 – 26,970	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Reifengröße	Vorne	90/90-21 54S	—
	Hinten	120/90-17 64S	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	3,0
	Hinten	—	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	240	—	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	508	
Teleskopgabelölstand (Standrohr ohne Feder zusammendrücken)	164	—	
Hinterradfederlänge (eingestellt)	236	—	
Hinterradfederweg	220	—	
Schwingenzapfenwellenschlag	—	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	150	1,50	175	1,75
HINTEN	175	1,75	200	2,00

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstoffsorte		Benzin mit 85-95 Oktan oder höher. Bleifreies Benzin empfohlen.		
Kraftstofftank einschl. Reserve		17 L		
	Reserve	3,4 L		
Motorölsorte		SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge		Ölwechsel	2 000 ml	
		Filterwechsel	2 150 ml	
		Überholen	2 600 ml	
Teleskopgabelölsorte		Gabelöl # 10		
Teleskopgabel-Ölfüllmenge (pro Holm)		536 ml		
Bremsflüssigkeitssorte		DOT 4		

VORWORT

Dieses Kapitel bringt die aktuellsten Wartungsarbeiten, die von denen für DR650RN/DR650SN abweichen.
In diesem Kapitel nicht beschriebene Punkte siehe Kapitel 1 bis 7.

INHALT

TECHNISCHE DATEN 8- 1
WARTUNGSDATEN 8- 2
ZEITPLAN FÜR PERIODISCHE WARTUNG 8-10
TABELLE FÜR PERIODISCHE WARTUNG 8-10
AUSGLEICHSWELLENKETTE 8-11
AUSGLEICHSWELLEN-ABTRIEBSRITZEL 8-12
HINWEISE ZUM EINBAU DER AUSGLEICHSWELLENKETTE 8-13

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 395 mm (Für Schwenden, die Schweiz und Deutschland) 2 305 mm (Für andere Länder)
Gesamtbreite	870 mm
Gesamthöhe	1 270 mm
Radstand	1 515 mm
Sitzhöhe	890 mm
Bodenfreiheit	260 mm
Leergewicht	154 kg

MOTOR

Typ	Viertaktmotor, luftgekühlt, OHC
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	95,0 mm
Hub	90,4 mm
Hubraum	640 cm^3
Kompressionsverhältnis	9,7 : 1
Vergaser	MIKUNI BST40SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Naßsumpt

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	5-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 4 aufwärts
Primäruntersetzung	2,200 (66/30)
Enduntersetzung	2,625 (42/16)
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,625 (26/16)
3. Gang	1,263 (24/19)
4. Gang	1,000 (21/21)
5. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette	TAKASAGO RK520SO oder DAIDO D.I.D. 520VC-5, 114 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI" (CDI)
Zündzeitpunkt	0° vor OT unter 2 200 UPM und 28° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK DPR9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EPR-U9
Batterie	12V 10,8 kC (3 Ah)/ 10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlicht-maschine
Sicherung	20A (Haupt) 10A (Blinker) 10A (Fernlicht) 10A (Abblendlicht)

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft
Hinterradaufhäungung	Schwingarm mit Gestänge, Schraubenfeder, gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Nachlaufwinkel	61°
Nachlaufbetrag	120 mm
Wendekreis	2,4 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	90/90-21 54S
Hinterreifengröße	120/90-17 64S

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve	17 L
Reserve	3,5 L
Motoröl, Ölwechsel	2 000 ml
Filterwechsel	2 150 ml
Motorüberholung	2 600 ml
Teleskopgabelöl	536 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	32,4	—
	AUS	28	—
Ventilhub	EIN	9	—
	AUS	9	—
Ventilspiel (bei Kaltem Motor)	EIN & AUS	0,08 – 0,13	—
Spiel Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,025 – 0,055	0,35
	AUS	0,040 – 0,070	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	7,000 – 7,015	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	6,960 – 6,975	—
	AUS	6,945 – 6,960	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventilkopfstärke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	4,3
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	1,0 – 1,2	—
Ventilkopfradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,5
	AUSSEN	—	40,3
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	7,0 – 8,5 kg bei 31 mm Länge	—
	AUSSEN	16,4 – 18,8 kg bei 33 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	36,529 – 36,569	36,230
	AUS	36,755 – 36,795	36,460
Nockenwellenlagerspiel	0,032 – 0,066		0,150
Nockenllenlagerdeckel Innendurchmesser	Rechts und Mitte	25,012 – 25,025	—
	Links	20,012 – 20,025	—
Nockenwellenlagerzapfen Außendurchmesser	Rechts und Mitte	24,959 – 24,980	—
	Links	19,959 – 19,980	—

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenwellenschlag	——		0,10
Steuerkettenlänge über 20 Nietbolzen	——		129
Kipphebel Innendurchmesser	EIN & AUS	12,000 – 12,018	——
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,966 – 11,984	——
Zylinderkopfverwindung	——		0,05
Zylinderkopfhaubenverwindung	——		0,05
Dekompressionshebelspiel	1 – 2		——

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel Kolen/Zylinder	0,030 – 0,052		0,120
Zylinderbohrung	94,995 – 95,013		95,097
Kolbendurchmesser	94,949 – 94,977 Maß bei 21 mm vom Kolbenmantelende		94,875
Zylinderverwindung	——		0,05
Kolbenringspalt frei	1. Ring R	Ca. 11,6	9,3
	2. Ring R	Ca. 10,2	8,2
Kolbenringspalt	1. Ring	0,30 – 0,45	0,70
	2. Ring	0,45 – 0,60	0,70
Spiel Kolbenring/Nut	1. Ring	——	0,180
	2. Ring	——	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring	1,23 – 1,25	——
	2. Ring	1,21 – 1,23	——
	Ölabstreifring	2,81 – 2,83	——
Kolbenringstärke	1. Ring	1,170 – 1,190	——
	2. Ring	1,150 – 1,170	——
Kolbenbolzenbohrung	23,000 – 23,006		23,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	22,996 – 23,000		22,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	23,006 – 23,014	23,040
Pleuelverwindung	——	3,0

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,15 – 0,60	1,00
Pleuelfußbreite	24,95 – 25,00	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05
Kurbelwellenbreite Wange zu Wange	71,0 ± 0,1	———
Ausgleicherkettenlänge über 20 Nietbolzen	———	158

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	2,688 (66/30 x 24/18 x 22/24)	———
Öldruck (bei 60° C)	Über 30 kPa (0,3 kg/cm²) Unter 70 kPa (0,7 kg/cm²) bei 3 000 UPM	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND		STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungszugspiel		10 – 15	———
Reiblamelle Treibscheibe	Nr. 1	2,72 – 2,88	2,42
	Nr. 2	3,45 – 3,55	3,15
Reiblamellenklauenbreite		15,8 – 16,0	15,0
Stahllamellenverzug		———	0,10
Freie Kupplungsfederlänge		———	34,0

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		2,200 (66/30)	———
Enduntersetzung		2,625 (42/16)	———
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)	———
	2. Gang	1,625 (26/16)	———
	3. Gang	1,263 (24/19)	———
	4. Gang	1,000 (21/21)	———
	5. Gang	0,826 (19/23)	———
Spiel Schaltgabel/Laufrille		0,10 – 0,30	0,50
Schaltgable-Laufrillenbreite		5,0 – 5,1	———

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Schaltgabelstärke	4,8 – 4,9		———
Antriebskette	Typ	TAKASAGO: RK520SO DAIDO: DID520VC.5	———
	Glieder	114	———
	Länge über 20 Abstände	———	319,4
Antriebskettendurchhang	20 – 40		———

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION			
		E-21	E-22	E-22 Typ U	E-18
Vergasertyp		MIKUNI BST40SS	←	←	←
Bohrung		40 mm	←	←	←
Kenn-Nr.		12E0	12E3	12E4	12E5
Leerlaufdrehzahl		1 500± 100 UPM	←	←	1 500± 50 UPM
Schwimmerhöhe		14,7± 1,0 mm	←	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	#135	#137,5	←	←
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,7 mm	←	←	←
Düsennadel	(J.N.)	6F6 (3)	←	←	←
Nadeldüse	(N.J.)	Y-2	←	←	←
Gasschieber	(Th.V.)	#110	←	←	←
Leerlaufdüse	(P.J.)	#52,5	#47,5	←	#52,5
Bypass	(B.P.)	Nr.1, 2, 3 & 4 0,8 mm	←	←	←
Leerlaufauslaß	(P.O.)	0,8 mm	←	←	←
Ventilsitz	(V.S.)	2,3 mm	←	←	←
Kaltstartdüse	(G.S.)	#40	←	←	←
Leerlaufregulierschraube	(P.S.)	1,0 Drehungen heraus	←	1¼ Drehungen heraus	⅞ Drehungen heraus
Leerlaufluftdüse	(P.A.J.)	1,4 mm	←	←	←
Gaszugspiel (Zugkabel)		0,5– 1,0 mm	←	←	←
Chokezugspiel		0,5– 1,0 mm	←	←	←

ELEKTRISCH ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		0° vor OT unter 2 200 UPM und 28° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze		Typ	ND.: X27EPR-U9 N.G.K.: DPR9EA-9	
		Elektrodenabstand	0,8 – 0,9	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand		Primär	0,1 – 1,0 Ω	S – S/W
		Sekundär	23 – 35 kΩ	Kerzenstecker–Kerzenstecker
Zündmagnetspulenwiderstand		Ladespule	0,1 – 1,5 Ω	G – G
		Erregerspule	240 – 360 Ω	Br – S
		Abtasterspule	160 – 240 Ω	Bl – G
Lichtmaschinen-Nullastspannung		Mehr als 65V (AC) bei 5 000 UPM		
Maximale Lichtmaschinen-Ausgangsleistung		ca. 150W bei 5 000 UPM		
Regelspannung		13,5 – 15,5V bei 5 000 UPM		
Batterie	Typenbezeichnung	YT4L-BS oder FT4L-BS		
	Kapazität	12V 10,8 kC (3 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte	1,320 bei 20°C		
Sicherung	Hauptsicherung	20 A		
	Blinker	10 A		
	Fernlicht	10 A		
	Abblendlicht	10 A		

WATTLEISTUNG

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	Fernlicht	60
	Abblendlicht	55
Standlicht		4
Rück/Bremslicht		5/21
Blinker		21
Drehzahlmesserbeleuchtung		1,7
Tachometerbeleuchtung		1,7
Blinkerzanzeigelämpchen		3
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7
Leerlaufanzeigelämpchen		3
Kennzeichenbeleuchtung		5

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Hinterbremspedalhöhe	5		—
Bremsscheibenstärke	Vorne	4,5 ± 0,2	4,0
	Hinten	6,0 ± 0,2	5,5
Bremsscheibenschlag	—		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	14,000 – 14,043	—
	Hinten	14,000 – 14,043	—
Kolbendurchmesser des Hauptbremszylinders	Vorne	13,957 – 13,984	—
	Hinten	13,957 – 13,984	—
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	32,030 – 32,106	—
	Hinten	27,000 – 27,076	—
Kolbendurchmesser des Bremssattels	Vorne	31,950 – 32,000	—
	Hinten	26,920 – 26,970	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Reifengröße	Vorne	90/90-21 54S	—
	Hinten	120/90-17 64S	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	3,0
	Hinten	—	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	240	—	—
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	508	—
Teleskopgabelölstand (Standrohr ohne Feder zusammendrücken)	164	—	—
Hinterradfederlänge (eingestellt)	236	—	—
Hinterradfederweg	220	—	—
Schwingenzapfenwellenschlag	—	0,3	—

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	150	1,50	175	1,75
HINTEN	175	1,75	200	2,00

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstoffsorte	Benzin mit 85-95 Oktan oder höher. Bleifreies Benzin empfohlen.		
Kraftstofftank einschl. Reserve	17 L		
Reserve	3,4 L		
Motorölsorte	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	2 000 ml	
	Filterwechsel	2 150 ml	
	Überholen	2 600 ml	
Teleskopgabelölsorte	Gabelöl # 10		
Teleskopgabel-Ölfüllmenge (pro Holm)	536 ml		
Bremsflüssigkeitssorte	DOT 4		

ZEITPLAN FÜR PERIODISCHE WARTUNG

Folgende Tabelle gibt die empfohlenen Zeitabstände für alle erforderlichen periodischen Wartungsarbeiten an, um das Motorrad leistungsmäÑig und wirtschaftlich in Bestzustand zu halten. Zeitabstände werden in Kilometern und Monaten angegeben.

HINWEIS:
Motorräder, die unter erschwerten Bedingungen eingesetzt sind, erfordern ggf. häufigere Wartung.

TABELLE FÜR PERIODISCHE WARTUNG

ZEITABSTAND: NACH KILOMETERN ODER MONATEN, WAS EBEN ZUERST KOMMT	km	1 000	6 000	12 000	18 000	24 000
	Monate	2	12	24	36	48
Zylinderkopfschrauben und -muttern, Auspuffrohmuttern und Auspufftopfanschlüsse		—	T	T	T	T
Luftfilterreinsatz		Alle 3 000 km reinigen.				
Dekompressionshebel		I	I	I	I	I
Ventilspiel		I	I	I	I	I
Zündkerzen		—	I	R	I	R
Kraftstoffleitung		I	I	I	I	I
		Alle vier Jahre erneuern.				
Kraftstoffilter		—	—	C	—	C
Motoröl		R	R	R	R	R
Motorölfilter		R	—	R	—	R
Vergaser-Leerlaufdrehzahl		I	I	I	I	I
Ausgleicherkette		*—	I	I	I	I
Kupplung		I	I	I	I	I
Antriebskette		I	I	I	I	I
		Alle 1 000 km reinigen und schmieren.				
Bremsen		I	I	I	I	I
Bremsschläuche		I	I	I	I	I
		Alle vier Jahre erneuern.				
Bremsflüssigkeit		I	I	I	I	I
		Alle zwei Jahre wechseln.				
Reifen		—	I	I	I	I
Lenkung		I	—	I	—	I
Teleskopgabel		—	—	I	—	I
Hinterradaufhängung		—	—	I	—	I
Fahrgestellschrauben und -muttern		T	T	T	T	T

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

Die Spezifikationen für das neue Modell "P" sind mit einem Sternchen (*) gekennzeichnet.

AUSGLEICHSWELLENKETTE

Alle 6 000 km oder 12 Monate überprüfen.

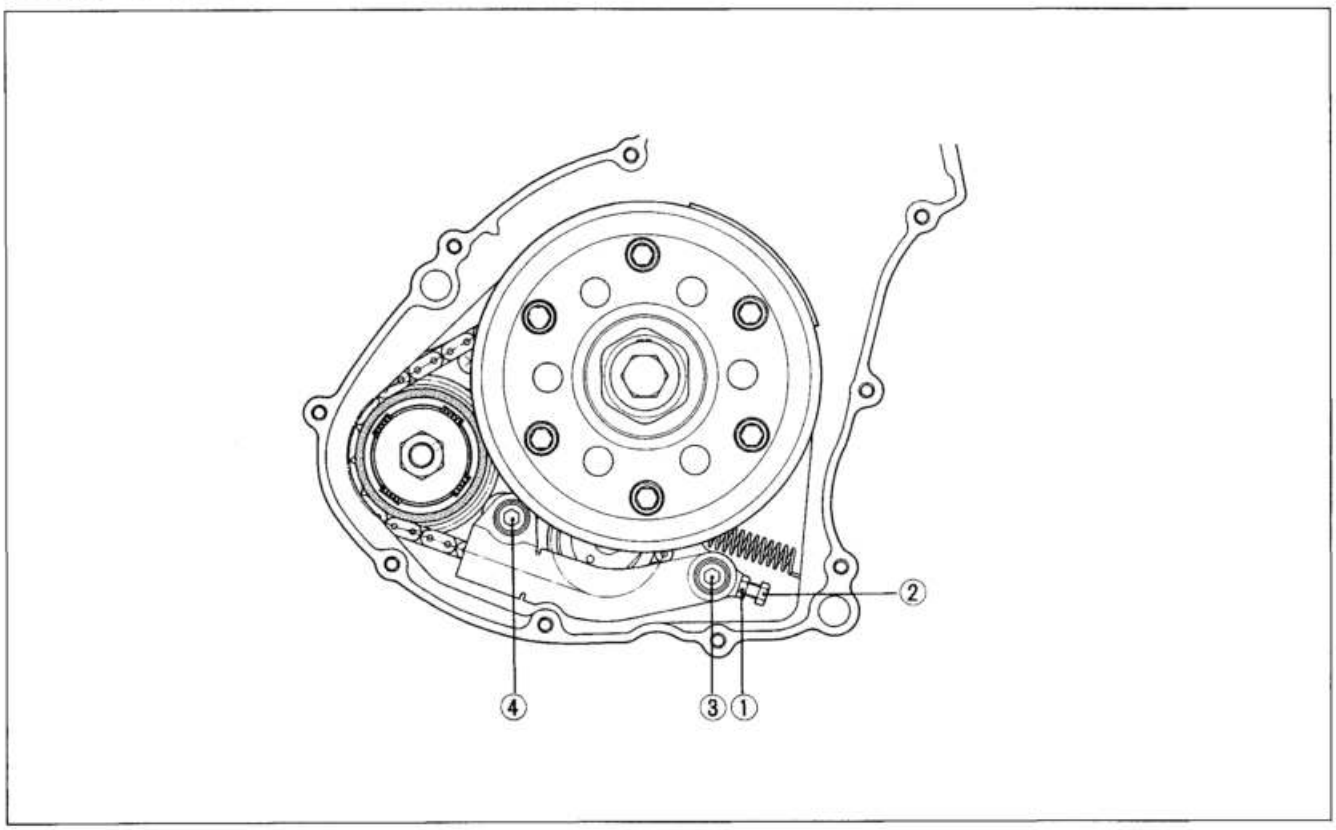
Die Kettenspannung der Ausgleichswellenkette wird durch eine manuell betätigte Spannvorrichtung eingestellt. Um Kettengeräusche zu vermeiden, muß die Spannvorrichtung in den oben angegebenen Abständen nachgestellt werden. Die Arbeitsschritte zum Nachstellen der Ausgleichswellenkette sind nachstehend beschrieben:

- Die untere Motorabdeckung und den Schalthebel abnehmen.
- Das Motoröl ablassen.
- Die Abdeckung des Motorritzels und den Magnetzünderdeckel abnehmen.
- Die Sicherungsmutter ① und die Anschlagschraube ② lösen, dann die Innensechskantschrauben (③ , ④) an der Kettenspannvorrichtung losdrehen. Der Kettenspanner wird nun durch die Federkraft angezogen, wodurch ein evtl. Vorhandenes Spiel beseitigt wird.
- Die Innensechskantschrauben (③ , ④) mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen, danach die Anschlagschraube ② und die Sicherungsmutter ① wieder anziehen.

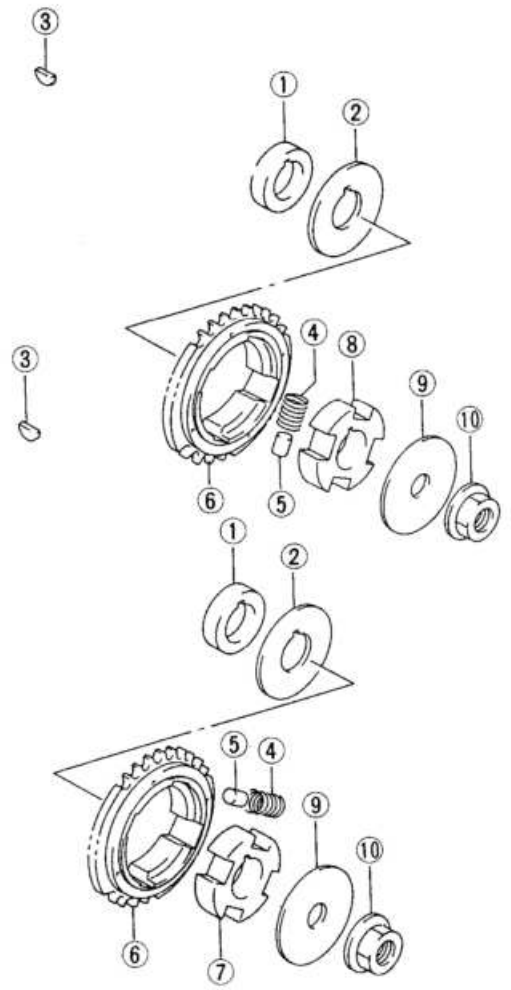
Anzugsmoment
Schraube (③ , ④): 15—20 N·m (1,5—2,0 kg-m)

HINWEIS:
* *Beim Anziehen der Kettenspannerschrauben ist zuerst die Schraube ③ und dann die Schraube ④ festzuziehen.*
* *Beim Einstellen der Spannvorrichtung für die Ausgleichswellenkette ist gleichzeitig auch das Öl zu wechseln.*

VORSICHT:
Um eine Undichtigkeit zu vermeiden, darf die Dichtung des Magnetzünderdeckels nicht wiederverwendet werden.

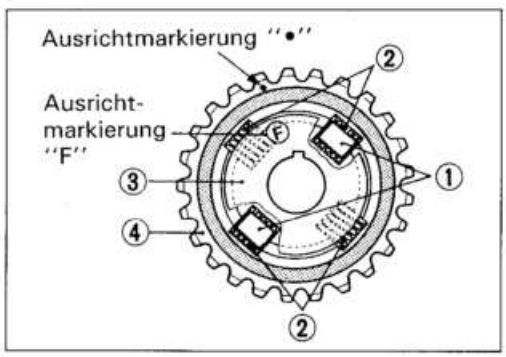


AUSGLEICHSWELLEN-ABTRIEBSRITZEL

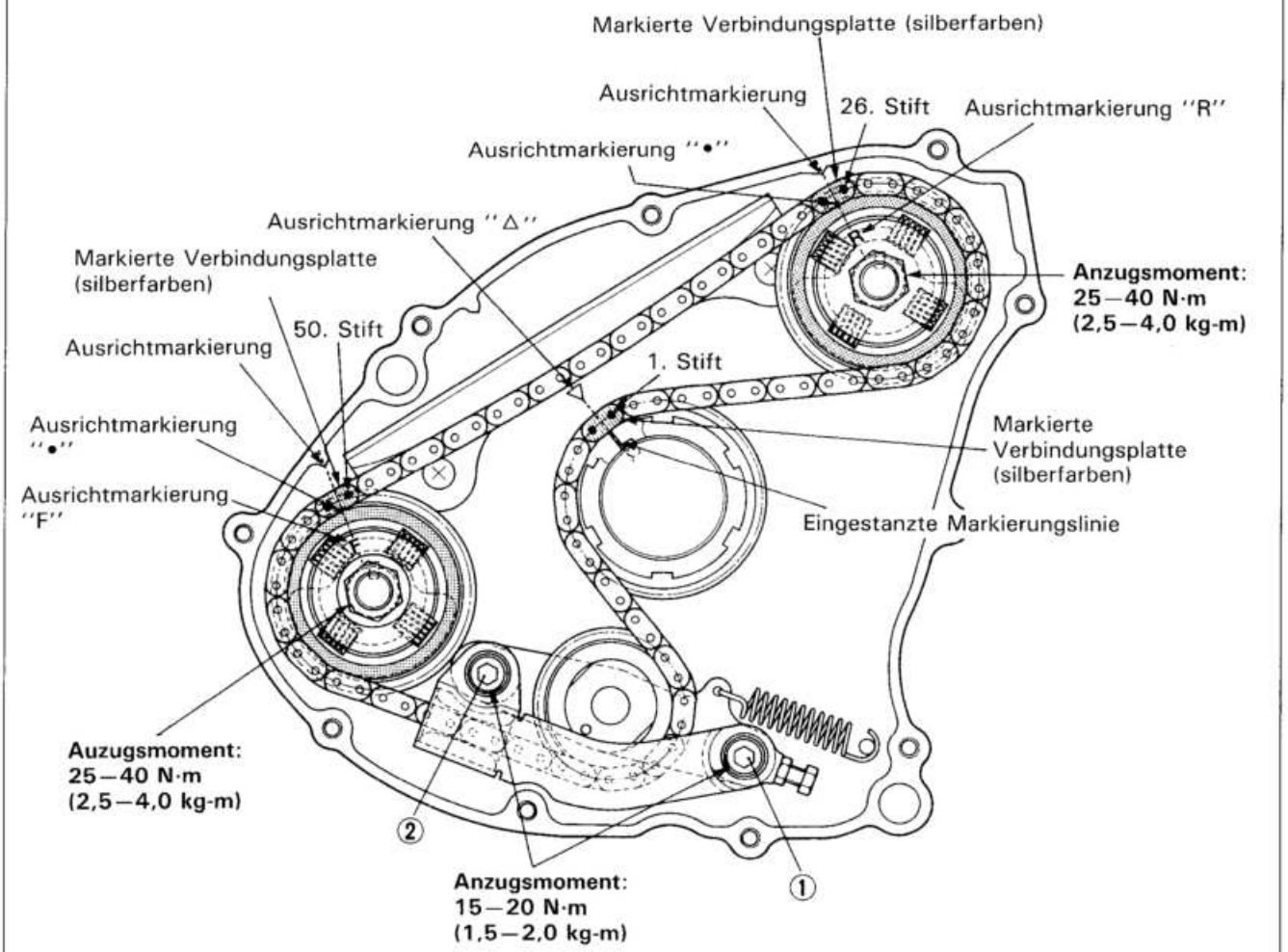


① Abstandsstück
② Unterlegscheibe
③ Keil
④ Feder (8 St.)
⑤ Stift (4 St.)
⑥ Ausgleichswellen-Abtriebsritzel
⑦ Innerer Ausgleichswelle-Abtriebslaufring (vorne)
⑧ Innerer Ausgleichswelle-Abtriebslaufring (hinten)
⑨ Unterlegscheibe
⑩ Mutter

- Bei der Montage der Stifte ① , Federn ② und des Innenlaufrings ③ am Ausgleichswellen-Antriebsritzel ④ sind die Stifte ① in eine symmetrische Stellung zu bringen, dann die Ausrichtmarkierung "F" bzw. "R" mit der Markierung "•" auszurichten, wie in der Abbildung gezeigt.



HINWEISE ZUM EINBAU DER AUSGLEICHSWELLENKETTE



HINWEIS:
Die Schraube ① ist etwas länger als die Schraube ②

VORWORT

Dieses Kapitel beschreibt technische Daten, Wartungsdaten und Wartungsverfahren, die sich von denen der DR650RP/DR650SP (Modell '93) unterscheiden.

HINWEIS:
- *Alle Unterschiede zwischen DR650RP/DR650SP (Modell '93) und DR650RER/DR650SER (Modell '94) sind mit Sternchen (*) markiert.*
- *Einzelheiten, die in diesem Kapitel nicht beschrieben sind, siehe Kapitel 1 bis 8.*

INHALT

TECHNISCHE DATEN 9- 1
WARTUNGSDATEN 9- 2
SPEZIALWERKZEUGE 9-10
SPIEL DES DEKOMPRESSIONSZUGS 9-11
ÜBERPRÜFUNG DES KOMPRESSIONSDRUCKS 9-12
AUSBAU DES MAGNETZÜNDERROTORS 9-13
AUSBAU DER INNEREN MAGNETZÜNDERABDECKUNG 9-13
ANLASSERDREHMOMENT-BEGRENZER 9-14
DEKOMPRESSIONS- UND ANLASSERSYSTEM 9-16
BATTERIE 9-22
HINTERER STOSSDÄMPFER 9-23
STROMLAUFPLAN 9-24
VERLEGUNG DER KABEL, SEILZÜGE UND SCHLÄUCHE 9-26

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND GEWICHT

Gesamtlänge	*	2 395 mm ..... E-17,18,22 2 305 mm ..... andere Modelle
Gesamtbreite		870 mm
Gesamthöhe	*	1 270 mm
Radstand	*	1 515 mm
Sitzhöhe	*	890 mm
Bodenfreiheit	*	260 mm
Leergewicht	*	162 kg

MOTOR

Aushührung		Luftgekühlter Viertaktmotor, obenliegende Nockenwelle
Anzahl der Zylinder		1
Bohrung		95,0 mm
Hub		90,4 mm
Hubraum		640 cm^3
Verdichtungsverhältnis		9,7 : 1
Vergaser		MIKUNI BST40SS, Einzelvergaser
Luftfilter		Polyurethan-Schaumstoffeinsatz
Anlaßsystem	*	Elektrisch
Schmiersystem		Ölbad

GETRIEBE

Kupplung		Mehrscheiben-Naßkupplung
Getriebe		5-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema		1 abwärts, 4 aufwärts
Primäruntersetzung		2,200 (66/30)
Enduntersetzung		2,625 (42/16)
Gangabstufung, 1. Gang		2,416 (29/12)
2. Gang		1,625 (26/16)
3. Gang		1,263 (24/19)
4. Gang		1,000 (21/21)
5. Gang		0,826 (19/23)
Antriebskette		TAKASAGO RK520SO oder DAIDO D.I.D. 520VC.5, 114 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündsystem		Elektronisches Zündsystem (CDI)
Zündzeitpunkt		0° vor OT bei unter 2 200 U/min und 28° vor OT bei über 4 300 U/min
Zündkerze		NGK DP9EA-9 oder ND X27EP-U9 ... E-03,33,34 NGK DPR9EA-9 oder ND X27EPR-U9 ... andere Modelle
Batterie		12V *36 kC (10 Ah)/10 Stunden
Lichtmaschine		Dreiphasen-Wechselstromlichtmaschine
Sicherung	*	20/20/10/10A

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung		Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft
Hinterradaufhängung		Schwingarm, gas-/ölgedämpfte Feder, Federvorspannung einstellbar
Lenkungswinkel		45° (rechts und links)
Nachlaufwinkel		61°
Nachlaufstrecke		120 mm
Wenderadius		2,4 m
Vorderradbremse		Scheibenbremse
Hinterradbremse		Scheibenbremse
Reifengröße vorn		90/90-21 54S
Reifengröße hinten		120/90-17 64S

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve		16,0 Liter ... E-33 17,0 Liter ... andere Modelle
Reserve		3,5 Liter
Motoröl, Ölwechsel		2,0 Liter
Teleskopgabelöl	*	534 ml

Die mit einem Sternchen (*) bezeichneten Werte gelten nur für das Modell DR650RER/SER.

Änderungen der technischen Daten jederzeit vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	32,4	—
	AUS	28	—
Ventilhub	EIN	9	—
	AUS	9	—
Ventilspiel (bei Kaltem Motor)	EIN & AUS	0,08 – 0,13	—
Spiel Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,025 – 0,055	—
	AUS	0,040 – 0,070	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN & AUS	—	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	7,000 – 7,015	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	6,960 – 6,975	—
	AUS	6,945 – 6,960	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventilkopfstärke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	4,3
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	1,0 – 1,2	—
Ventilkopfradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,5
	AUSSEN	—	40,3
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	7,0 – 8,5 kg bei 31 mm Länge	—
	AUSSEN	16,4 – 18,8 kg bei 33 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	36,529 – 36,569	36,230
	AUS	36,755 – 36,795	36,460
Nockenwellenlagerspiel	0,032 – 0,066		0,150
Nockenllenlagerdeckel Innendurchmesser	Rechts und Mitte	25,012 – 25,025	—
	Links	20,012 – 20,025	—
Nockenwellenlagerzapfen Außendurchmesser	Rechts und Mitte	24,959 – 24,980	—
	Links	19,959 – 19,980	—

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenwellenschlag	——		0,10
Steuerkettenlänge über 20 Nietbolzen	——		129
Kipphebel Innendurchmesser	EIN & AUS	12,000 – 12,018	——
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,966 – 11,984	——
Zylinderkopfverwindung	——		0,05
Zylinderkopfhaubenverwindung	——		0,05
Dekompressionszugspiel	*6–8		——

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel Kolen/Zylinder	0,030 – 0,052		0,120
Zylinderbohrung	94,995 – 95,013		95,097
Kolbendurchmesser	94,949 – 94,977 Maß bei 21 mm vom Kolbenmantelende		94,875
Zylinderverwindung	——		0,05
Kolbenringspalt frei	1. Ring R	Ca. 11,6	9,3
	2. Ring R	Ca. 10,2	8,2
Kolbenringspalt	1. Ring	0,30 – 0,45	0,50
	2. Ring	0,45 – 0,60	1,00
Kompressionsdruck	*1 100–1 500 kPa (11–15 kg/cm²)		* 900 kPa (9 kg/cm²)
Spiel Kolbenring/Nut	1. Ring	——	0,180
	2. Ring	——	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring	1,230–1,250	——
	2. Ring	1,210–1,230	——
	Ölabstreifring	2,810–2,830	——
Kolbenringstärke	1. Ring	1,170 – 1,190	——
	2. Ring	1,150 – 1,170	——
Kolbenbolzenbohrung	23,000 – 23,006		23,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	*22,996–23,006		22,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	23,006 – 23,014	23,040
Pleuelverwindung	——	3,0

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,15 – 0,60	1,00
Pleuelfußbreite	24,95 – 25,00	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05
Kurbelwellenbreite Wange zu Wange	71,0 ± 0,1	———
Ausgleicherkettenlänge über 20 Nietbolzen	———	158

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	2,688 (66/30 x 24/18 x 22/24)	———
Öldruck (bei 60°C)	Über 30 kPa (0,3 kg/cm²) Unter 70 kPa (0,7 kg/cm²) bei 3 000 UPM	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND		STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel		10 – 15	———
Reiblamelle Treibscheibe	Nr. 1	2,72 – 2,88	2,42
	Nr. 2	3,45 – 3,55	3,15
Reiblamellenklauenbreite		15,8 – 16,0	15,0
Stahllamellenverzug		———	0,10
Freie Kupplungsfederlänge		———	34,0

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		2,200 (66/30)	———
Enduntersetzung		2,625 (42/16)	———
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)	———
	2. Gang	1,625 (26/16)	———
	3. Gang	1,263 (24/19)	———
	4. Gang	1,000 (21/21)	———
	5. Gang	0,826 (19/23)	———
Spiel Schaltgabel/Laufrille		0,10 – 0,30	0,50
Schaltgable-Laufrillenbreite		5,0 – 5,1	———
Schaltgabelstärke		4,8 – 4,9	———

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Antriebskette	Typ	TAKASAGO: RK520SO DAIDO: DID520VC.5	——
	Glieder	114	——
	Länge über 20 Abstände	——	319,4
Antriebskettendurchhang	20 – 40		——

*VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-03	E-33	E-28
Vergasertyp	MIKUNI BST40SS	←	←
Bohrung	40 mm	←	←
Kenn-Nr.	12EF	12EG	12EE
Leerlaufdrehzahl	1 400 ± 100 UPM	←	←
Schwimmerhöhe	14,7 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#137.5	←	#137,5
Hauptluftdüse (M.A.J.)	0,7 mm	←	←
Düsennadel (J.N.)	6F10 (1)	←	6F7 (4)
Nadeldüse (N.J.)	Y-2	←	Y-2
Gasschieber (Th.V.)	#110	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#52.5	←	#52,5
Bypass (B.P.)	0,8, 0,8, 0,8 mm	←	←
Leerlaufauslaß (P.O.)	0,8 mm	←	←
Ventilsitz (V.S.)	2,3 mm	←	←
Kaltstartdüse (G.S.)	#40	←	←
Leerlaufregulierschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG	←	VOREINSTELLUNG (1⅝ Drehungen heraus)
Gaszugspiel (Zugkabel)	0,5 – 1,0 mm	←	←
Chokezugspiel	0,5 – 1,0 mm	←	←

*VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION			
	E-02,04,17, 21,34,53	E-18	E-22,24	E-22 Typ U
Vergasertyp	MIKUNI BST40SS	←	←	←
Bohrung	40 mm	←	←	←
Kenn-Nr.	12EA	12EB	12EC	12ED
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 UPM	1 500 ± 50 UPM	1 500 ± 100 UPM	←
Schwimmerhöhe	14,7 ± 1,0 mm	←	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#135	#137,5	←	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	0,7 mm	←	←	←
Düsennadel (J.N.)	6F6 (3)	←	←	6F14
Nadeldüse (N.J.)	Y-2	←	←	←
Gasschieber (Th.V.)	#110	←	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#52,5	←	#47,5	←
Bypass (B.P.)	Nr. 1,2,3 & 4: 0,8 mm	←	←	←
Leerlaufauslaß (P.O.)	0,8 mm	←	←	←
Ventilsitz (V.S.)	2,3 mm	←	←	←
Kaltstartdüse (G.S.)	#40	←	←	←
Leerlaufregulierschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG (1,0 Drehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (7/8 Drehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (1,0 Drehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (1¼ Drehungen heraus)
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	1,4 mm	←	←	←
Gaszugspiel (Zugkabel)	0,5—1,0 mm	←	←	←
Chokezugspiel	0,5—1,0 mm	←	←	←

ELEKTRISCH ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	0° vor OT unter 2 200 UPM und 28° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze	Typ	ND.: X27EP-U9 N.G.K.: DP9EA-9	E-03,33,34
		ND.: X27EPR-U9 N.G.K.: DPR9EA-9	Sonstige
	Elektrodenabstand	0,8—0,9	

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand		Primär	0,1—1,0 Ω	Pol—Erde
		Sekundär	*10—20 kΩ	Kerzenstecker—Erde
Zündmagnetspulenwiderstand		Ladespule	*0,5—0,9 Ω	G—G
		Erregerspule	*260—440 Ω	Br—S
		Abtasterspule	*160—280 Ω	Bl—G
Lichtmaschinen-Nullastspannung		Mehr als 65V (AC) bei 5 000 UPM		
Maximale Lichtmaschinen-Ausgangsleistung		*ca. 200W bei 5 000 UPM		Generator-drehung
Regelspannung		13,5—15,5V bei 5 000 UPM		
*Anlasser		Bürstenlänge	Grenzwert:*9	
		Kommutator—Glimmertiefe	Grenzwert:*0,2	
*Widerstandswert des Anlasser-relais		*2—6 Ω		
Batterie	Typenbezeichnung	*YTX12-BS		
	Kapazität	*12V 36kC (10 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte	1,320 bei 20°C		
Sicherung	Hauptsicherung	20A		
	*Dekompression	*20A		
	Fernlicht	10A		
	Abblendlicht	10A		

WATTLEISTUNG

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03,24,28,33	Sonstige
Scheinwerfer	Fernlicht	60	←
	Abblendlicht	55	←
Standlicht			4
Rück/Bremslicht		5/21	←
Blinker		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		1,7	←
Tachometerbeleuchtung		1,7	←
Blinkeranzeigelämpchen		3	←
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7	←
Leerlaufanzeigelämpchen		3	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Hinterbremspedalhöhe	5		—
Bremsscheibenstärke	Vorne	4,5 ± 0,2	4,0
	Hinten	6,0 ± 0,2	5,5
Bremsscheibenschlag	—		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	14,000 – 14,043	—
	Hinten	14,000 – 14,043	—
Kolbendurchmesser des Hauptbremszylinders	Vorne	13,957 – 13,984	—
	Hinten	13,957 – 13,984	—
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	32,030 – 32,106	—
	Hinten	27,000 – 27,076	—
Kolbendurchmesser des Bremssattels	Vorne	31,950 – 32,000	—
	Hinten	26,920 – 26,970	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Reifengröße	Vorne	90/90-21 54S	—
	Hinten	120/90-17 64S	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	3,0
	Hinten	—	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	240	—	—
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	508	—
Teleskopgabelölstand (Standrohr ohne Feder zusammendrücken)	164	—	—
Hinterradfederlänge (eingestellt)	* 240	—	—
Hinterradfederweg	220	—	—
Schwingenzapfenwellenschlag	—	0,3	—

*REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	175	1,75	175	1,75
HINTEN	200	2,00	200	2,00

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstoffsorte	Benzin mit 85-95 Oktan oder höher. Bleifreies Benzin empfohlen.		
Kraftstofftank einschl. Reserve	17 L		
Reserve	3,4 L		
Motorölsorte	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	2 000 ml	
	Filterwechsel	2 150 ml	
	Überholen	2 600 ml	
Teleskopgabelölsorte	Gabelöl # 10		
Teleskopgabel-Ölfüllmenge (pro Holm)	534 ml		
Bremsflüssigkeitssorte	DOT 4		

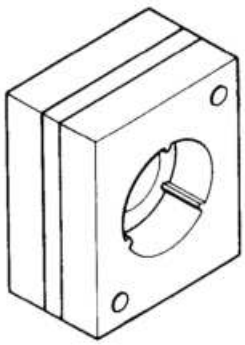
SPEZIALWERKZEUGE



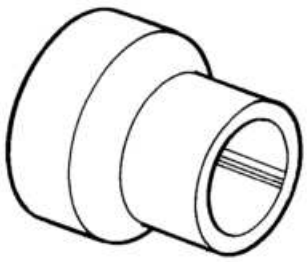
Dieses Werkzeug dient zur Messung des Kompressionsdrucks.
09915-64510: Kompressionsdruck-Meßgerät



Dieses Werkzeug dient zur Messung des Kompressionsdrucks.
09913-10720: Adapter



Dieses Werkzeug dient zur Überprüfung des Anlasserdrehmoment-Begrenzers
09930-73110: Halterung für Anlasser-drehmoment-Begrenzer

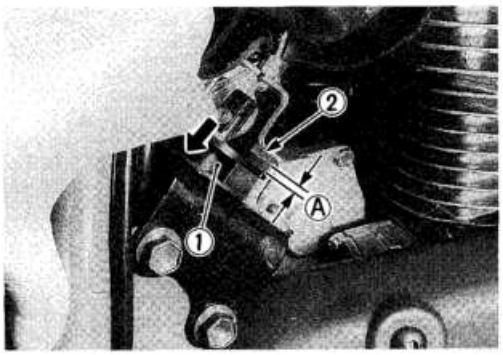


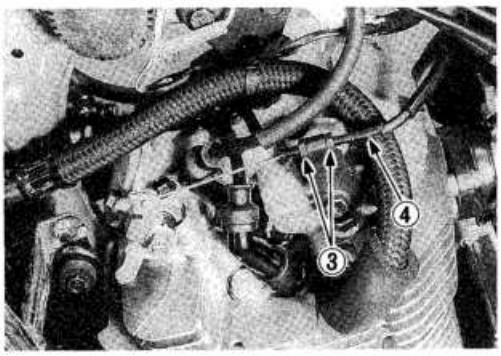
Dieses Werkzeug dient zur Überprüfung des Anlasserdrehmoment-Begrenzers
09930-73120: Stecknuß für Anlasser-drehmoment-Begrenzer



Dieses Werkzeug wird zum Ausbau des Magnetzünderrotors verwendet.
09930-30720: Rotorabzieher

SPIEL DES DEKOMPRESSIONSZUGS





- Sitzbank, Kraftstofftank und Zündkerze entfernen.
- Die Kurbelwelle drehen, bis die T-Linie am Magnetzünderspulen-Rotor mit der Bohrungsmitte am Magnetzünderspulen-Deckel ausgerichtet ist, danach das Ventilspiel auf den vorgeschriebenen Wert einstellen.
- Die Gummiabdeckung des Magnetschalters abziehen.
- Mit dem Finger leicht auf Magnetschalter ① drücken (siehe Abb.), dann Abstand Ⓐ (Spiel des Dekompressionszugs) zwischen Magnetschalter ① und Gummisitz ② messen.

Spiel des Dekompressionszugs: 6—8 mm

- Wenn das gemessene Spiel nicht der Spezifikation entspricht, sind die Sicherungsmuttern ③ zu lössen; danach den Zug ④ auf das vorgeschriebene Spiel einstellen.
- Die Sicherungsmuttern ③ wieder festziehen.

HINWEIS:
Ventilspiel und Spiel des Dekompressionszugs müssen überprüft und eingestellt werden, wenn sich der Kolben im oberen Totpunkt (OT) des Kompressionshubs befindet.

ÜBERPRÜFUNG DES KOMPRESSIONSDRUCKS

Der Kompressionsdruck eines Zylinders läßt auf den internen Zustand des Zylinders schließen. Die Entscheidung darüber, ob ein Zylinder überholt werden muß oder nicht, hängt oft vom Ergebnis einer Kompressionsprüfung ab. Die erhaltenen Werte der bei jeder Inspektion durchgefürhten Druckprüfung sollten daher in den Aufzeichnungen des Händlers vermerkt werden.

SOLLWERTE DES KOMPRESSIONSDRUCKS

Standard	Grenzwert
1 100—1 500 kPa (11—15 kg/cm²)	900 kPa (9 kg/cm²)

Einzu niedriger Kompressionsdruck kann auf einen der folgenden Defekte hinweisen.

* Übermäßig stark ausgeschlagener Zylinder
* Ausgeschlagene Kolben oder Kolbenringe
* Kolbenringe sitzen in den Nuten fest
* Schlechter Sitz der Ventile
* Gebrochene oder undichte Zylinderkopfdichtung

Der Motor muß überholt werden, wenn:

* Der Kompressionsdruck unter 900 kPa (9 kg/cm²) liegt.

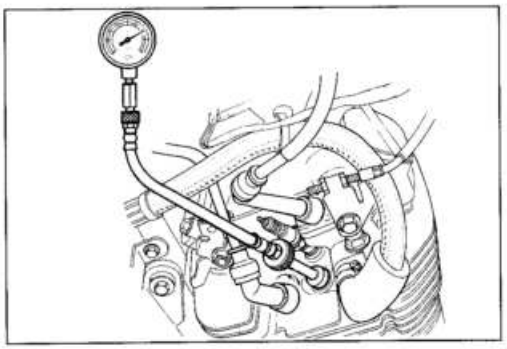
VORGEHENSWEISE BEI DER KOMPRESSIONSDRUCKPRÜFUNG

HINWEIS:

* *Bevor die Kompressionsdruckprüfung durchgeführt wird, sich vergewissern, daß die Zylinderkopfschrauben und -muttern mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment angezogen sind und das Ventilspiel korrekt eingestellt ist.*
* *Vor der Überprüfung den Motor warmlaufen lassen.*
* *Sich vergewissern, daß die Batterie voll aufgeladen ist.*

Die erforderlichen Teile ausbauen und den Kompressionsdruck nach den folgenden Anweisungen überprüfen.

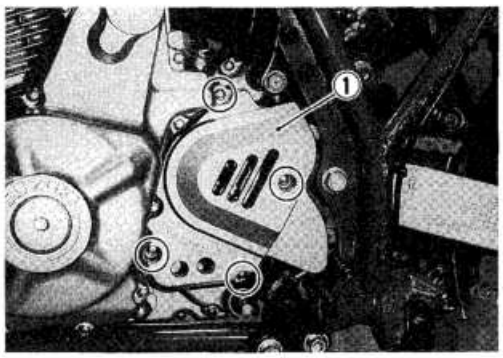
- Die Sitzbank und den Kraftstofftank ausbauen.
- Beide Zündkerzenkappen abtrennen.
- Eine der beiden Zündkerzen entfernen.
- Das Spezialwerkzeug in die Zündkerzenöffnung einsetzen, wobei auf einen einwandfreien Sitz zu achten ist.
- Den Gasdrehgriff auf die ganz geöffnete Position drehen.
- Den Motor einige Sekunden mit dem Anlasser drehen und den höchsten am Meßgerät angezeigten Kompressionswert des Zylinders notieren.



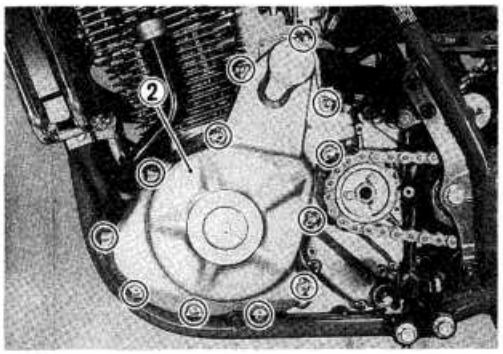
09915-64510: Kompressionsdruck-Meßgerät
09913-10720: Adapter

AUSBAU DES MAGNETZÜNDER-ROTORS

- Motorunterschutz und Schalthebel abnehmen.
- Motoröl ablassen.
- Kettenradschutz ① abnehmen.



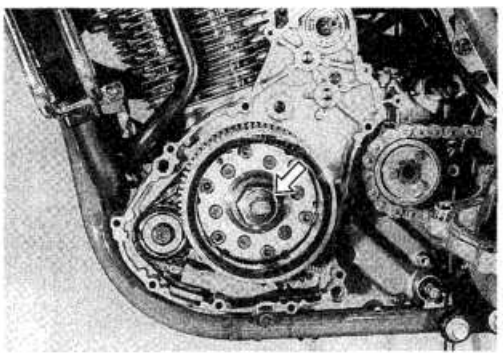
- Äußere Magnetzünderabdeckung ② abnehmen.



- Schraube am Zündmagnetrotor mit Spezialwerkzeug lockern.

09930-44913: Rotorhalter

HINWEIS:
Beim Abnehmen des Zündmagnetrotors Schraube am Zündmagnetrotor nach dem Lockern nicht entfernen. Die Schraube am Zündmagnetrotor wird in Verbindung mit dem Rotorabzieher benötigt.



- Zündmagnetrotor mit Spezialwerkzeug ausbauen.
- Nach Ausbau des Zündmagnetrotors Keil von der Kurbelwelle entfernen.
- Anlasserabtriebsrad von der Kurbelwelle nehmen.

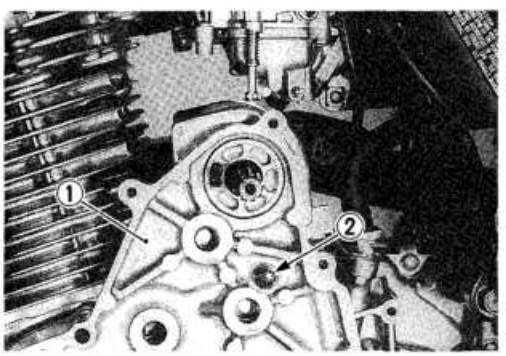
09930-30720: Rotorabzieher

HINWEIS:
Der Ausbau des Magnetzünderrotors erfolgt auf gleiche Weise wie bei DR650R/DR650S.

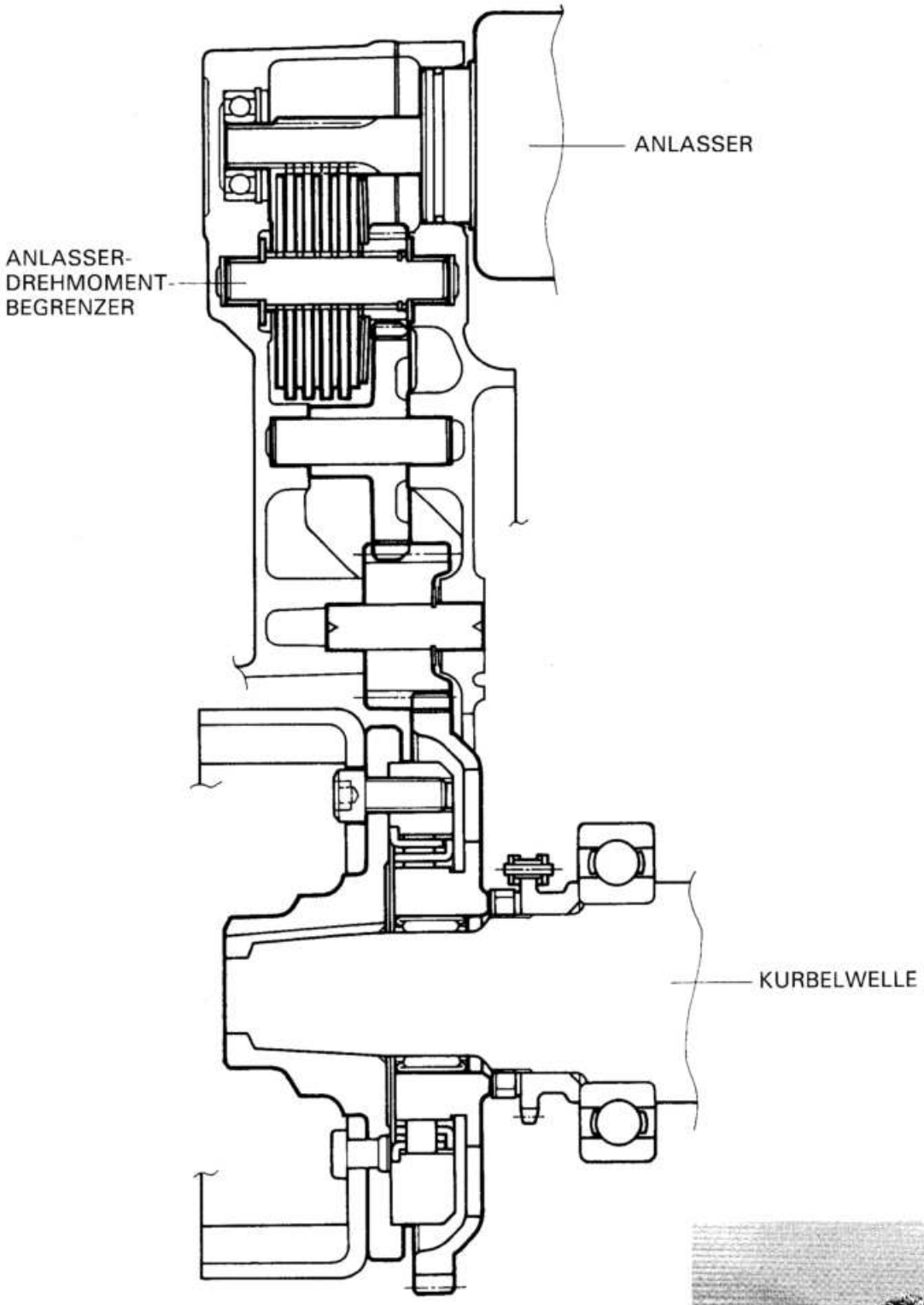
AUSBAU DER INNEREN MAGNETZÜNDERABDECKUNG

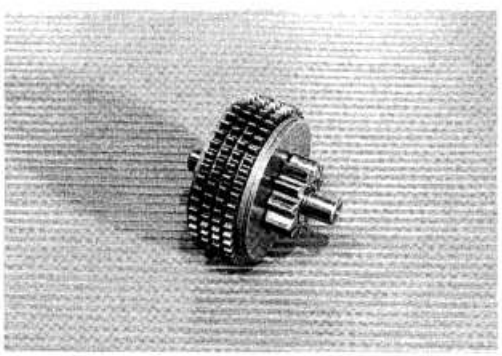
- Nach Ausbau von Magnetzünderrotor und Anlasserabtriebsrad Schraube ② entfernen und innere Magnetzünderabdeckung ① abnehmen.

HINWEIS:
Sollte die Abnahme der inneren Magnetzünderabdeckung schwer sein, Abdeckung durch leichtes Anschlagen lockern.

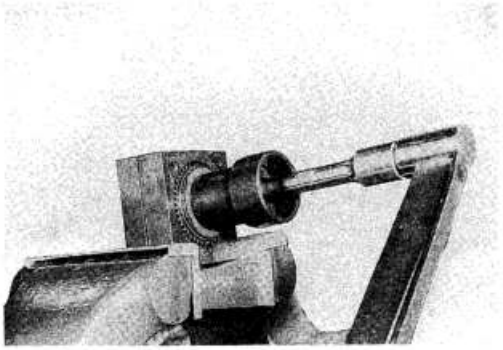


ANLASSERDREHMOMENT-BEGRENZER





ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSER-DREHMOMENT-BEGRENZERS



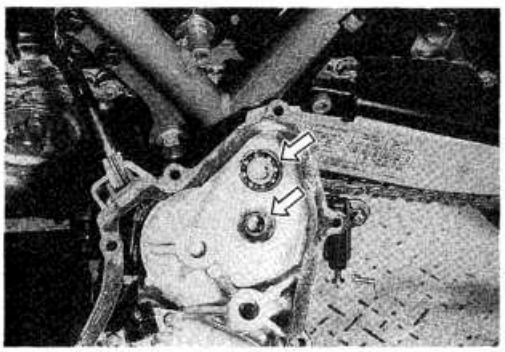
- Das Schlupftdrehmoment mit den Spezialwerkzeugen überprüfen.

Schlupfdrehmoment: 30—65 N·m (3,0—6,5 kg-m)

09930-73110: Halterung für Anlasserdrehmoment-Begrenzer

09930-73120: Stecknuß für Anlasserdrehmoment-Begrenzer

- Den Anlasserdrehmoment-Begrenzer mit dem Spezialwerkzeug in einen Schraubstock einspannen, wie in der Abbildung gezeigt.
- Wenn das Schlupfdrehmoment nicht der Spezifikation entspricht, muß der Anlasserdrehmoment-Begrenzer durch ein Neuteil ersetzt werden.



- Lager und Buchse auf Verschleiß, außergewöhnliche Geräusche und Leichtgäugigkeit überprüfen.
  Bei Unrogelmäßigkeiten Lager bzw. Buchse erneuern.

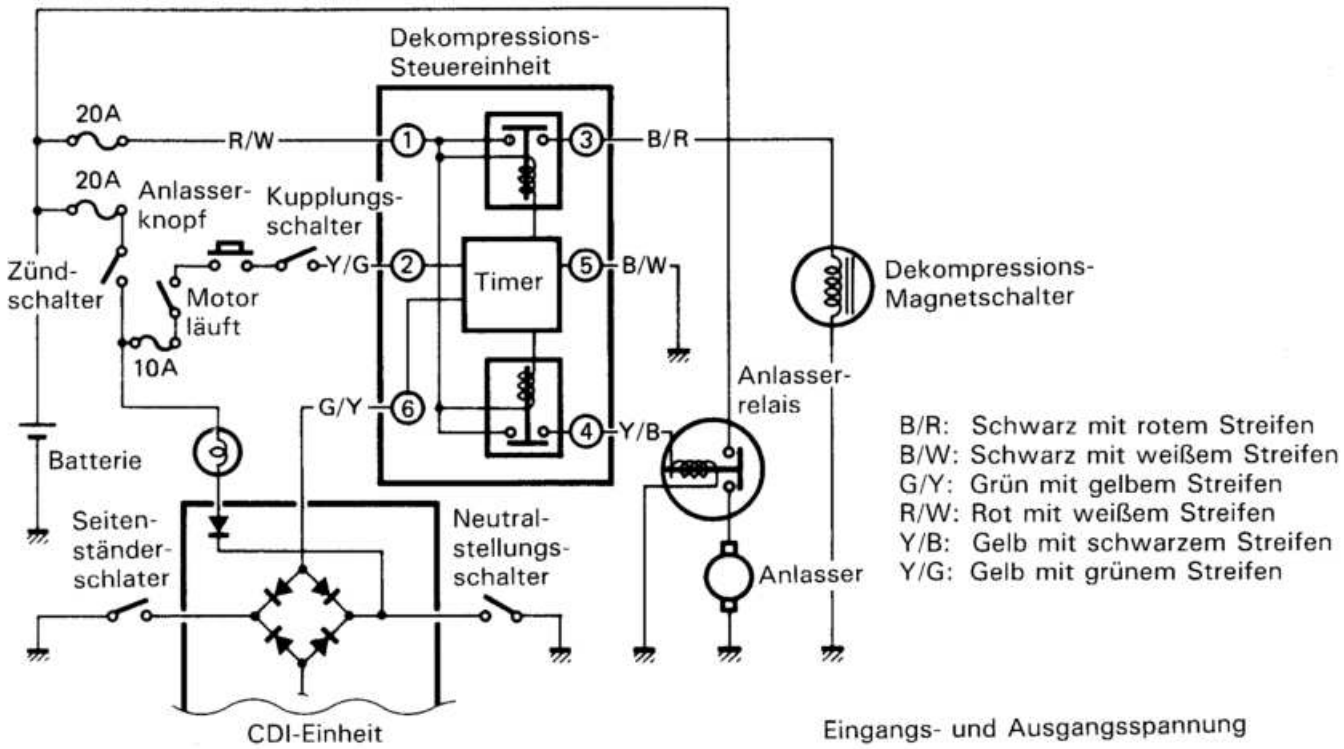
DEKOMPRESSIONS- UND ANLASSERSYSTEM

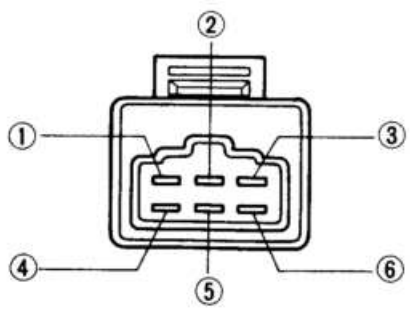
BESCHREIBUNG

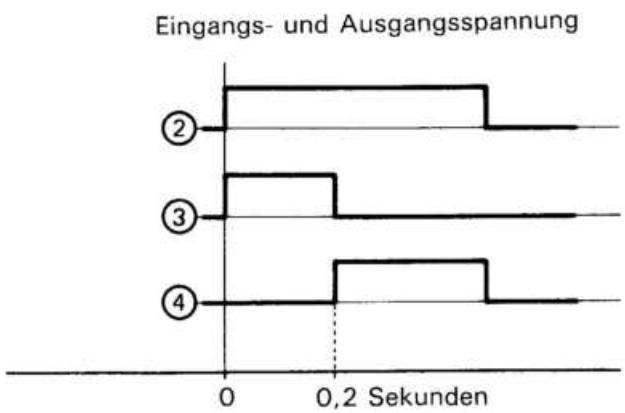
Dieses System besteht aus dem Dekompressions-Magnetschalter, dem Anlasserrelais und der Steuereinheit. Es dient dazu, den Anlaßvorgang zu erleichtern, indem der Dekompressionshebel mit Hilfe eines elektrischen Magnetschalters angehoben und so ein leichteres Drehen des Anlassers ermöglicht wird. Die Steuereinheit ist mit zwei integrierten Zeitschaltern versehen; einer der Timer steuert die Auf- und Abwärtsbewegung des Dekompressionshebels, während der andere Timer die Aktivierung des Anlassers übernimmt.

FUNKTION

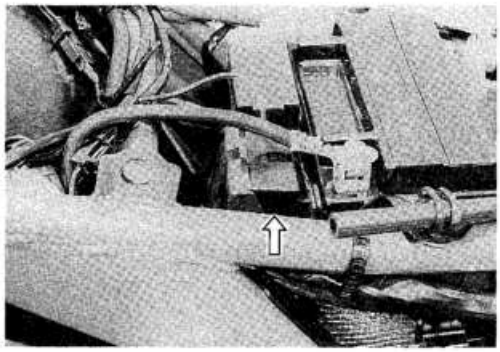
Wenn der Zündschalter bei aktiviertem Seitenständerschalter oder Neutralstellungsschalter auf ON gestellt wird, wobei Motorstoppschalter, Kupplungsschalter und Anlasserknopf ebenfalls auf ON gehen, liegt an Klemme ② der Steuereinheit eine Spannung von 12V an. Da der Timer gleichzeitig aktiviert wird, liegt an Klemme ③ der Steuereinheit ebenfalls eine Spannung von 12V an. Diese Ausgangsspannung aktiviert den Dekompressions-Magnetschalter, der daraufhin den Dekompressionshebel anhebt. 0,2 Sekunden nach dem Drücken des Anlasserknopfs wird der Timer aktiviert, und eine Ausgangsspannung von 12V liegt an Klemme ④ an. Dadurch wird das Anlasserrelais auf ON geschaltet, und der Anlasser dreht sich. Da die Betreibszeit der beiden Timer nur 0,2 Sekunden beträgt, wird der Dekompressions-Magnetschalter auf OFF gestellt, sobald sich der Anlasser zu drehen beginnt. Der Dekompressionshebel kehrt dann in seine Normalposition zurück.







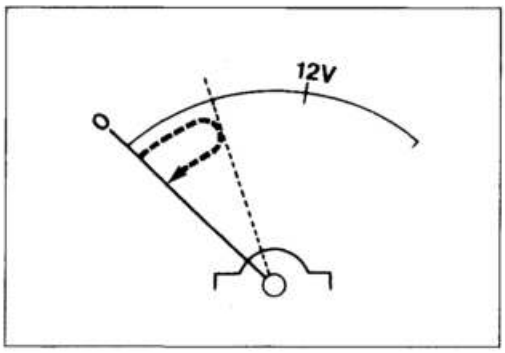
ÜBERPRÜFUNG DER DEKOMPRESSIONS-STEUEREINHEIT



(Überprüfung mit einem Taschentester)

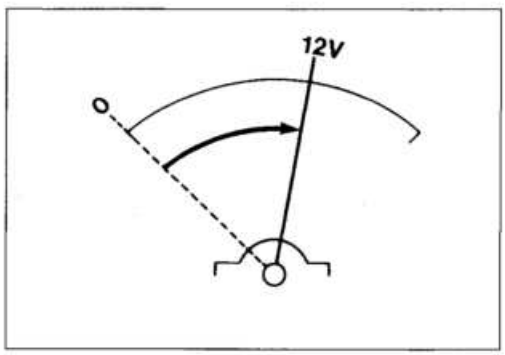
- Die Sitzbank abnehmen.
- Mit Hilfe des Taschentesters die Dekompressions-Steuereinheit entsprechend den nachstehenden Anweisungen überprüfen.
- Wenn bei den folgenden beiden Überprüfungen ein Defekt festgestellt wird, muß die Steuereinheit ersetzt werden.

09900-25002: Taschentester



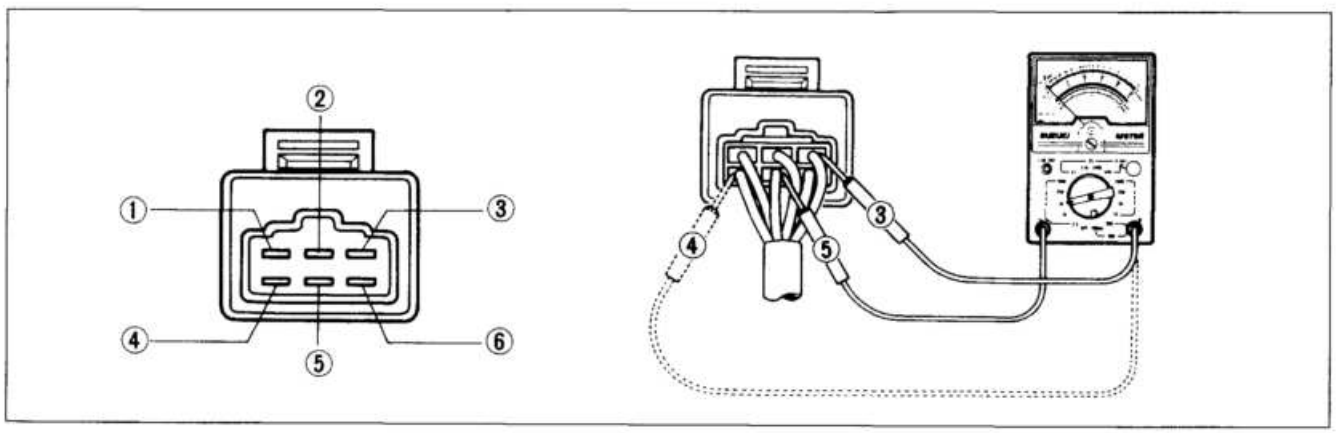
1.

- Den Taschentester auf den 25-V-Gleichstrombereich einstellen.
- Die Plussonde ⊕ des Prüfgeräts mit Klemme ③ (Schwarz/Rot) und die Minussonde ⊖ mit der Klemme ⑤ (Schwarz/Weiß) verbinden, wie in der nachstehenden Abbildung gezeigt.
- Den Zündschalter einschalten und die Spannung am Taschentester ablesen, wenn der START-Knopf gedrückt wird.
- Wenn sich die Anzeigenadel zuerst zur 12-V-Markierung und dann zur 0-V-Markierung zurückbewegt, ist die Steuereinheit in Ordnung.

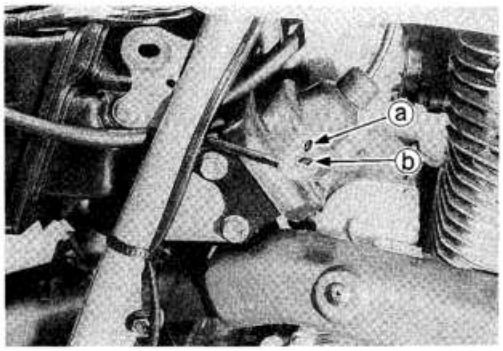


2.

- Die Plussonde ⊕ des Prüfgeräts mit Klemme ④ (Gelb/Schwarz) und die Minussonde ⊖ mit der Klemme ⑤ (Schwarz/Weiß) verbinden.
- Die Überprüfung auf die gleiche Weise wie oben beschrieben durchführen.
- Wenn sich die Anzeigenadel zur 12-V-Markierung bewegt, ist die Steuereinheit in Ordnung.



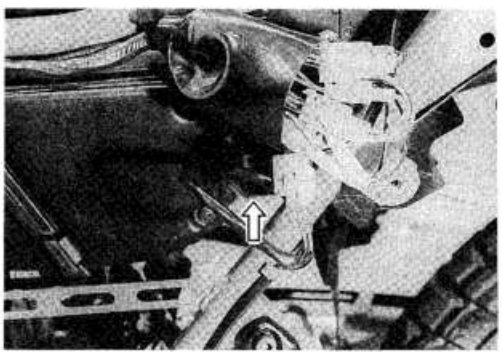
ÜBERPRÜFUNG DES DEKOMPRESSIONS-MAGNETSCHALTERS



- Wenn der Dekompressions-Magnetschalter nicht einwandfrei funktioniert, ist der Stecker des Dekompressions-Magnetschalters abzuziehen. Nun die beiden Kabel mit Hilfe eines Taschentesters auf Durchgang prüfen. Danach eine Spannung von 12-V-Gleichstrom an den beiden kabeln anlegen, sowie die Plusklemme ⊕ der Batterie mit dem Schwarz/Rot-Kabel ⓐund die Minusklemme ⊖ mit dem Schwarz/Weiß-Kabel ⓑverbinden.
- Wenn kein Durchgang vorhanden ist, oder der Magnetschalter nicht einwandfrei junktioniert, muß der Dekompressions-Magnetschalter ersetzt werden.

HINWEIS:
Nach dem Ersetzen des Dekompressions-Magnetschalters muß das Spiel des Dekompressionszugs eingestellt werden. *(Siehe Seite 11.)*

CDI-EINHEIT (Überprüfung mit dem Taschentester)



Die CDI-Einheit befindet sich unter der Batteriehalterung.

- Die linke Rahmenabdeckung abnehmen.
- Die Stecker der CDI-Einheit abziehen.
- Mit Hilfe des Taschentesters auf Durchgang überprüfen und die Widerstandswerte feststellen.
  Die Durchgangsspezifikationen und Widerstandswerte sind in der untenstehenden Tabelle angegeben.

09900-25002: Taschentester

HINWEIS:
Da sich im Innern der CDI-Einheit Kondensatoren, Dioden usw. befinden, ergeben die Messungen unterschiedliche Widerstandswerte, wenn ein anderer als der SUZUKI-Taschentester verwendet wird.

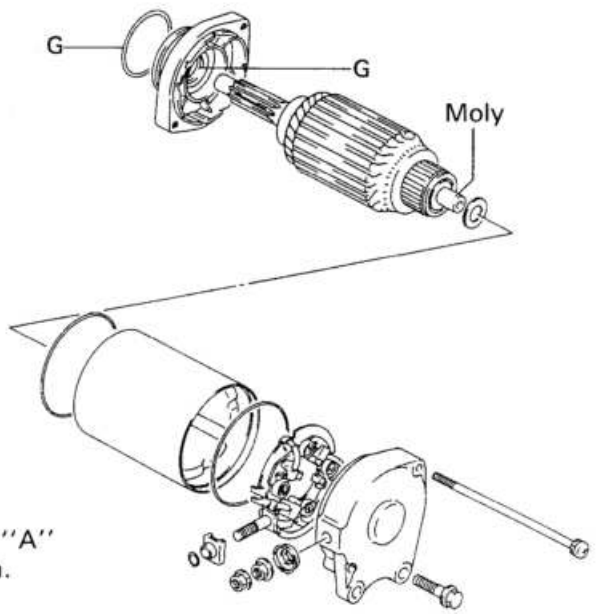
HINWEIS:
Die Zündkerze aus dem Zylinderkopf herausdrehen und auf den Zylinderkopf legen. Den Motor drehen und die Funkenbildung an der Zündkerze überprüfen.
Wenn kein Zündfunke überspringt, muß die CDI-Einheit zur Probe ersetzt werden. Ebenso ist die Magnetzünderspulen, die Zündspule und die Zündkerze zu überprüfen. Wenn die Magnetzünderspule, Zündspule und Zündkerze in Ordnung sind, ist die CDI-Einheit wahrscheinlich defekt und muß durch ein Neuteil ersetzt werden.

B	: Schwarz
Bl	: Blau
Br	: Braun
G	: Grün
W	: Weiß
B/G	: Schwarz mit grünem Streifen
B/W	: Schwarz mit weißem Streifen
B/Y	: Schwarz mit gelbem Streifen
Bl/B	: Blau mit schwarzem Streifen
Bl/W	: Blau mit weißem Streifen
G/Y	: Grün mit gelbem Streifen
W/Bl	: Weiß mit blauem Streifen
∞	: Unendlich

Einheit: Ungefähre kOhm

Plusprobe ⊕ des Testers an: \ Minusprobe ⊖ des Testers an:	G	Bl/W	W/Bl	B/Y	Br	B	B/W	Bl/B	G/Y	Bl	W	B/G
G		7–13	12–27	∞	40–110	20–48	6–13	∞	∞	∞	∞	28–54
Bl/W	7–13		2–5	∞	32–72	24–72	0	∞	∞	∞	∞	9,6–30
W/Bl	∞	∞		∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞
B/Y	24–72	8–30	30–240		2–6	120–540	8–30	∞	∞	∞	∞	240–600
Br	12–27	2–5	7–27	∞		56–156	2–6	∞	∞	∞	∞	32–120
B	12–27	2–6	7–29	∞	72–200		2–6	∞	∞	∞	∞	34–160
B/W	6–14	0	2–6	∞	28–72	24–72		∞	∞	∞	∞	9–30
Bl/B	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞	∞	∞	∞
G/Y	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞	∞	∞
Bl	80–240	60–240	Über160	∞	200–600	Über320	60–240	2–6	2–6		∞	∞
W	80–240	56–240	Über144	∞	200–600	Über200	56–240	∞	2–6	∞		∞
B/G	13–30	4–12	12–42	∞	36–84	19–72	4–12	∞	∞	∞	∞	

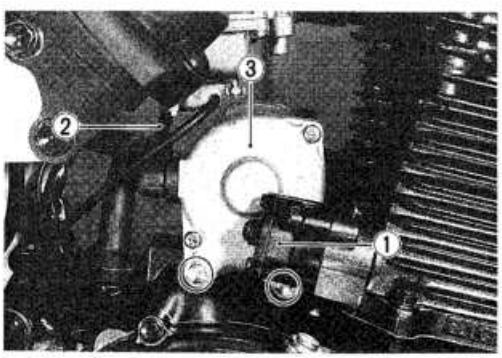
ANLASSER



G : SUZUKI SUPER GREASE "A" (99000-25010) auftragen.
Moly : SUZUKI MOLY PASTE (99000-25140) auftragen.

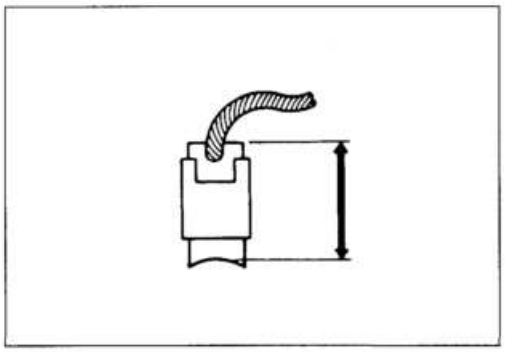
AUSBAU

- Auspuffrohr abnehmen.
- Den Nockenwellen-Kettenspanner ① ausbauen.
- Das Anlasserkabel ② abnehmen.
- Die Befestigungsschrauben herausdrehen und den Anlasser ③ ausbauen.
- Anlassermotor zerlegen (siehe Abb. oben).



ÜBERPRÜFUNG

BÜRSTEN

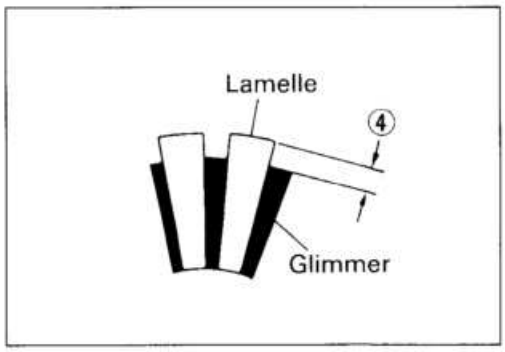


Wenn die Bürsten abgenutzt sind, kann der Anlasser kein ausreichendes Drehmoment erzeugen, und ein Drehen des Motors beim Anlassen erweist sich als schwierig oder unmöglich. Um dies zu verhindern, müssen die Bürsten in periodischen Abständen mit einer Noniusschublehre auf ausreichende Länge geprüft werden. Wenn die Bürsten zu kurz oder abgesplittert sind, müssen sie ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 9 mm

09900-20101: Noniusschublehre

KOMMUTATOR

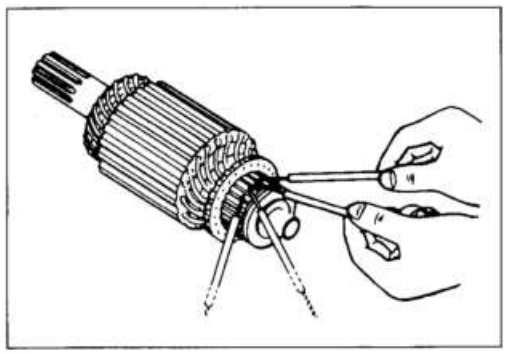


Wenn die Kommutator-Oberfläche verschmutzt ist, reduziert dies die Leistung des Anlassers. In diesem Falle den Kommutator mit Schmirgelpapier Nr. 400 o.ä. polieren. Nach dem Reinigen den Kommutator mit einem trockenen, sauberen Lappen abwischen.
Die Glimmertiefe ④ mit einer Noniusschublehre messen.

Verschleißgrenze: 0,2 mm

09900-20101: Noniusschublehre

ANKERWICKLUNG



Mit einem Taschentester die Wicklung auf einen offenen Stromkreis und Masseschluß überprüfen, indem die Prüfsonden an jede Kommutatorlamelle und die Rotormitte (zur Überprüfung auf Masseschluß) bzw. an zwei beliebige Lamellen an verschiedenen Stellen (zur Überprüfung auf offenen Stromkreis) angelegt werden, wobei die Bürsten von der Kommutator-Oberfläche abgehoben werden müssen.
Wenn die Wicklung einen offenen Stromkreis oder Masseschluß aufweist, muß der Anker ersetzt werden. Wenn ein defekter Anker wieder eingebaut wird, kann dies zu einem plötzlichen Versagen des Anlassers führen.

09900-25002: Taschentester

ÖLDICHTRING

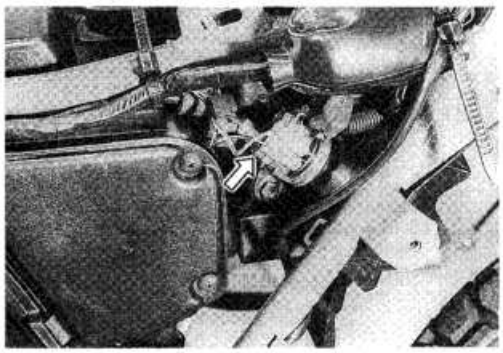
Die Dichtlippe auf Beschädigung überprüfen. Wenn der Dichtring beschädigt ist, muß er ersetzt werden.

ZUSAMMENBAU

Anlassermotor in umgekehrter Reihenfolge des Zerlegens wieder zusammenbauen.

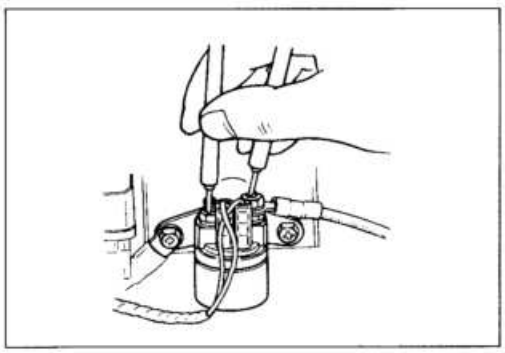
ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERRELAIS

- Die linke Rahmenabdeckung abnehmen.
- Das Anlasserkabel am Anlasserrelais abklemmen.



- Den Zündschalter und den Kupplungsschalter einschalten, dann zwischen den positiven und negativen Klemmen auf Durchgang überprüfen, wenn der Anlasserknopf gedrückt wird. Das Anlasserrelais ist in Ordnung, wenn Durchgang vorhanden ist.

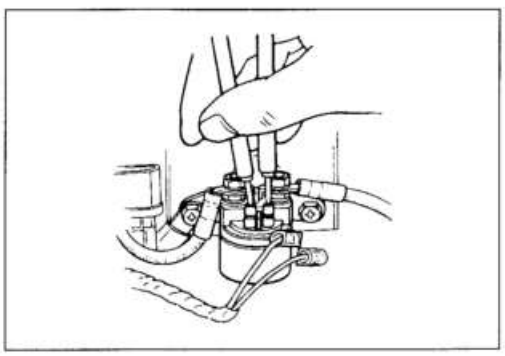
09900-25002: Taschentester



- Die Kabel vom Anlasserrelais abnehmen.
- Die Wicklung auf offenen Stromkreis, Masseschluß und den vorgeschriebenen Widerstand überprüfen. Die Wicklung ist in Ordnung, wenn der Widerstandswert innerhalb der folgenden Spezifikation liegt.

Widerstand des Anlasserrelais: 2—6 Ω

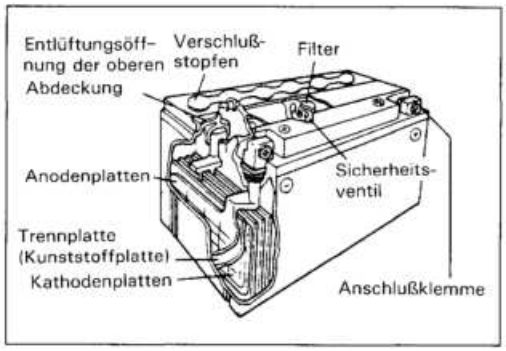
09900-25002: Taschentester



BATTERIE

SPEZIFIKATION

Typenbezeichnung	YTX12-BS
Kapazität	12V 36kC (10Ah)/10 Std
Standard-Säuredichte	1,320 bei 20°C



NACHLADEN DER BATTERIE

- Mit Hilfe eines Taschentesters die Batteriespannung überprüfen. Wenn die gemessene Spannung weniger als 12,0V beträgt, muß die Batterie an ein Batterieladegerät angehängt werden.

VORSICHT:

Zum Nachladen der Batterie muß diese aus dem Motorrad ausgebaut werden.

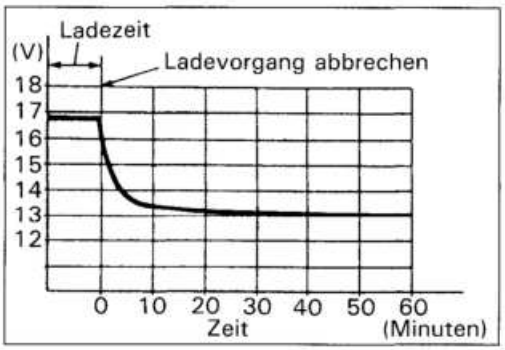
HINWEIS:

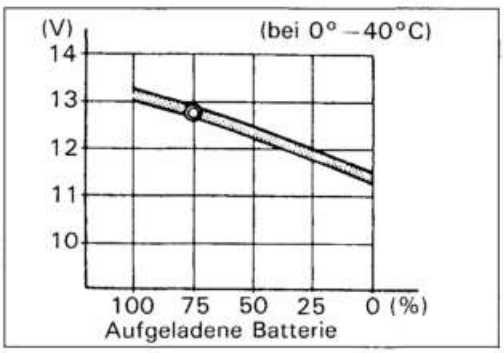
Beim Nachladen dürfen die Verschlußstopfen an der Batterieoberseite nicht abgenommen werden.

Ladezeit: 5 Ampere für eine Stunde, oder 1,2 Ampere für 5 Stunden

VORSICHT:

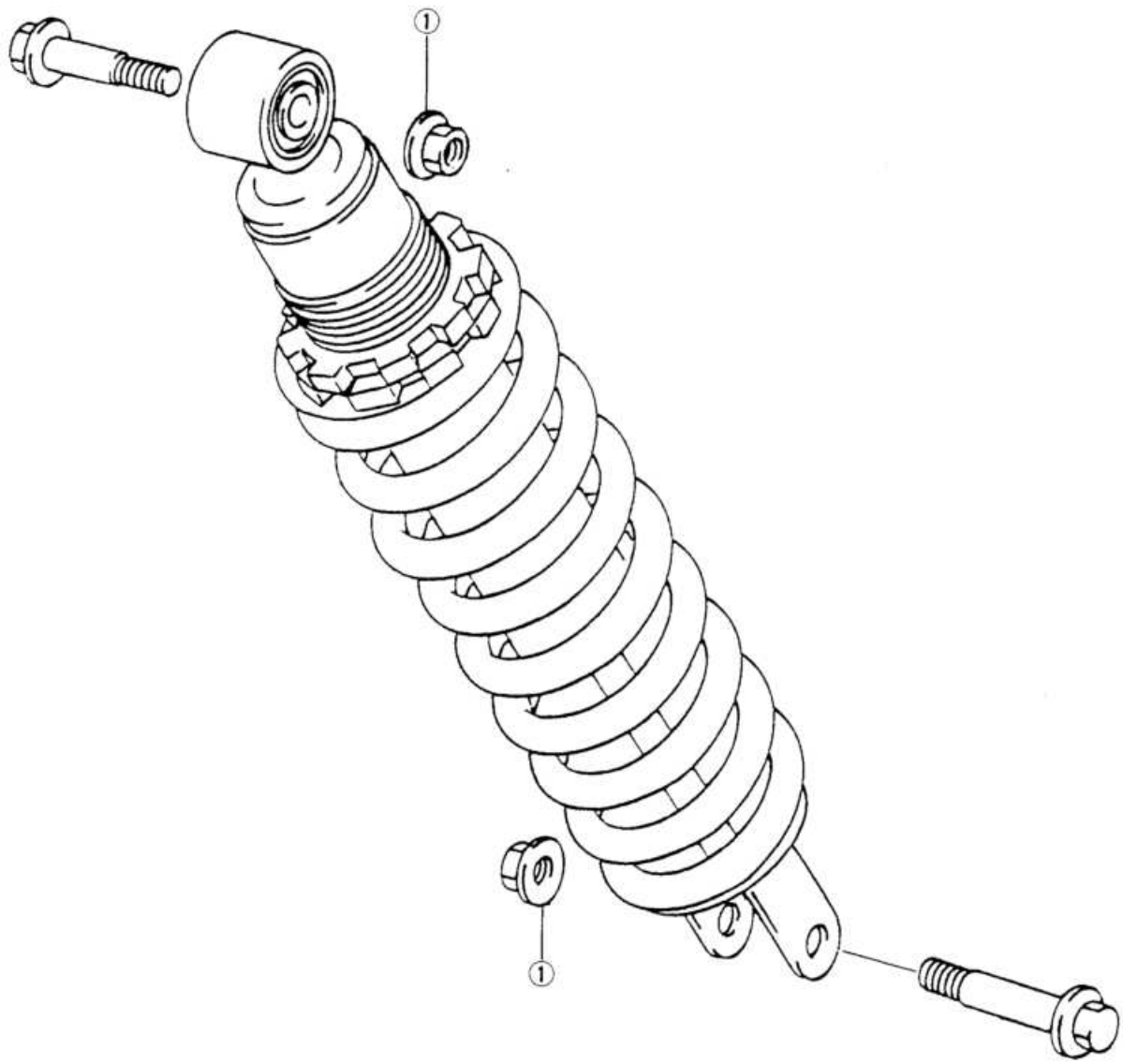
Darauf achten, daß der Ladestrom zu keiner Zeit 4 Ampere übersteigt.





- Nach dem Aufladen mindestens 30 Minuten warten, dann die Batteriespannung mit Hilfe eines Taschentesters überprüfen.
- Wenn die Batteriespannung unter 12,5V liegt, muß der Aufladevorgang wiederholt werden.
- Wenn auch nach einem wiederholten Aufladen die Spannung immer noch unter 12,5V liegt, muß die Batterie ersetzt werden.
- Wird eine Batterie für längere Zeit nicht benutzt, entlädt sie sich von selbst. Bei Nichtverwendung des Motorrads für länger als einen Monat (insbesondere im Winter), ist die Batterie mindestens einmal im Monat nachzuladen.

HINTERER STOSSDÄMPFER

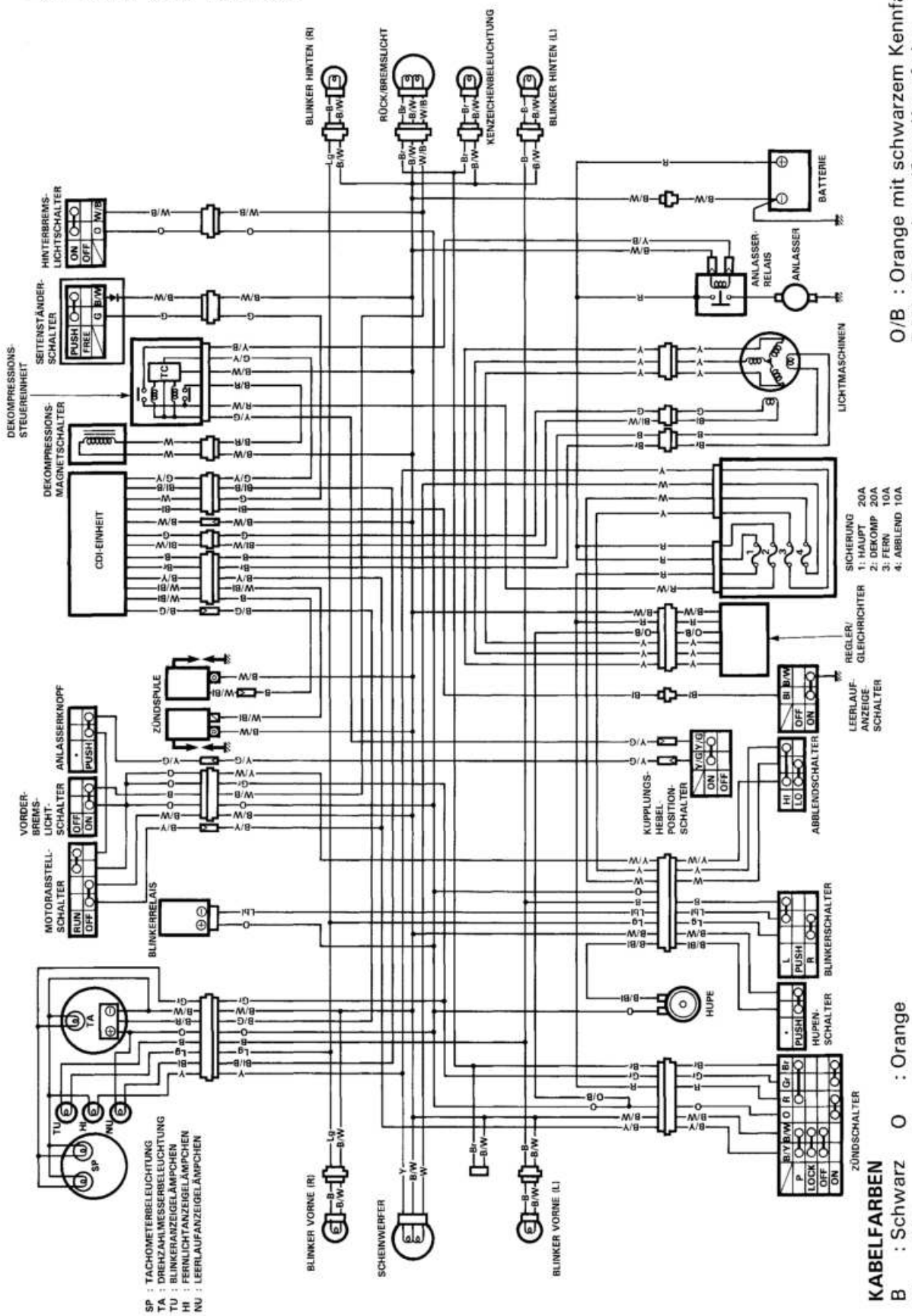


EINSTELLTABELLE
Voreingestellte Federlänge
Standard: 240,0 mm
Weicher : 244,0 mm
Härter : 235,5 mm

Anzugsmoment		
GEGENSTAND	N·m	kg-m
①	48–72	4,8–7,2

STROMLAUFPLAN

Für USA und Kanada



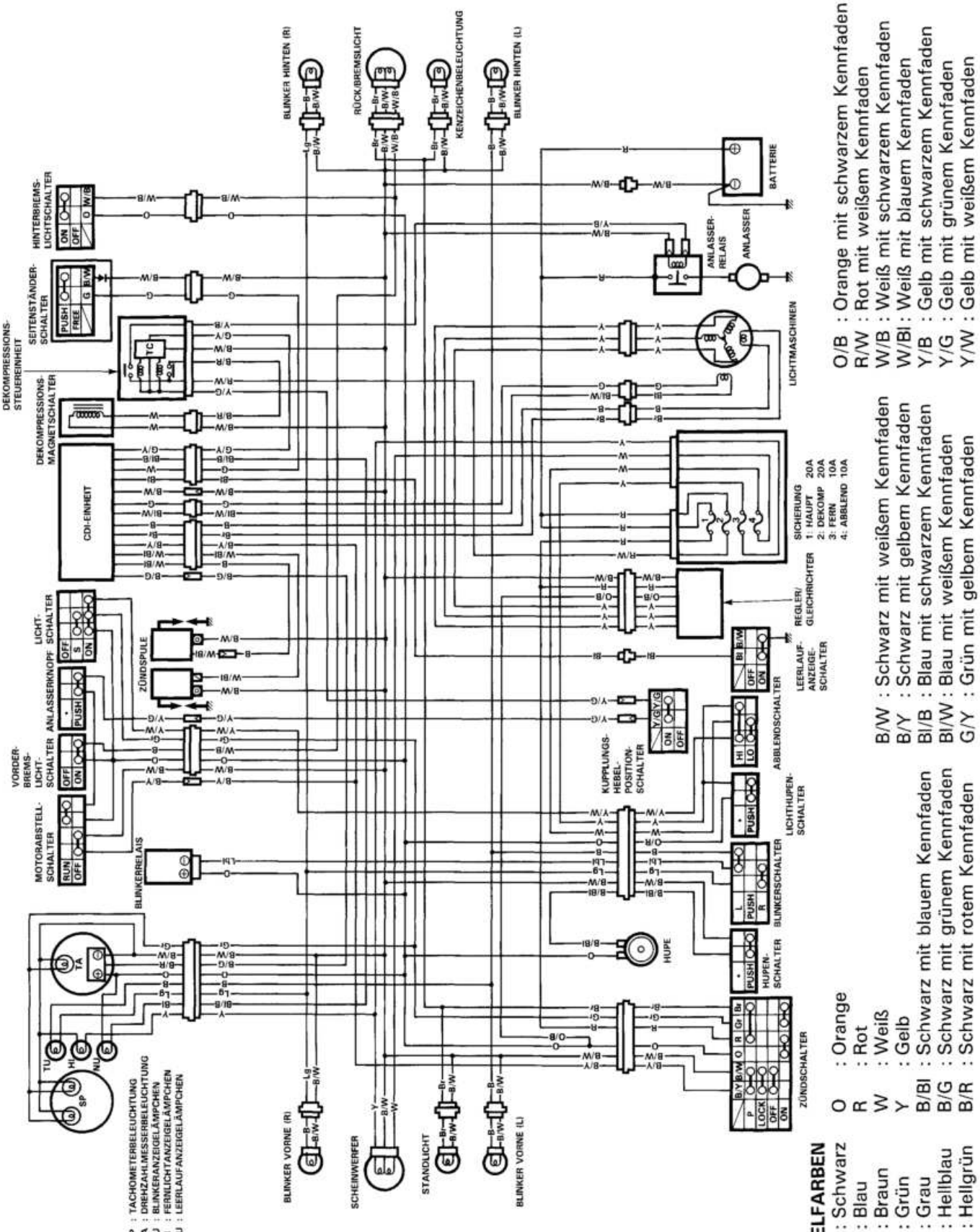
KABELFARBEN

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

B/W	: Schwarz mit weißem Kennfaden
B/Y	: Schwarz mit gelbem Kennfaden
Bl/B	: Blau mit schwarzem Kennfaden
Bl/W	: Blau mit weißem Kennfaden
G/Y	: Grün mit gelbem Kennfaden

O/B	: Orange mit schwarzem Kennfaden
R/W	: Rot mit weißem Kennfaden
W/B	: Weiß mit schwarzem Kennfaden
W/Bl	: Weiß mit blauem Kennfaden
Y/B	: Gelb mit schwarzem Kennfaden
Y/G	: Gelb mit grünem Kennfaden
Y/W	: Gelb mit weißem Kennfaden

Für andere Modelle

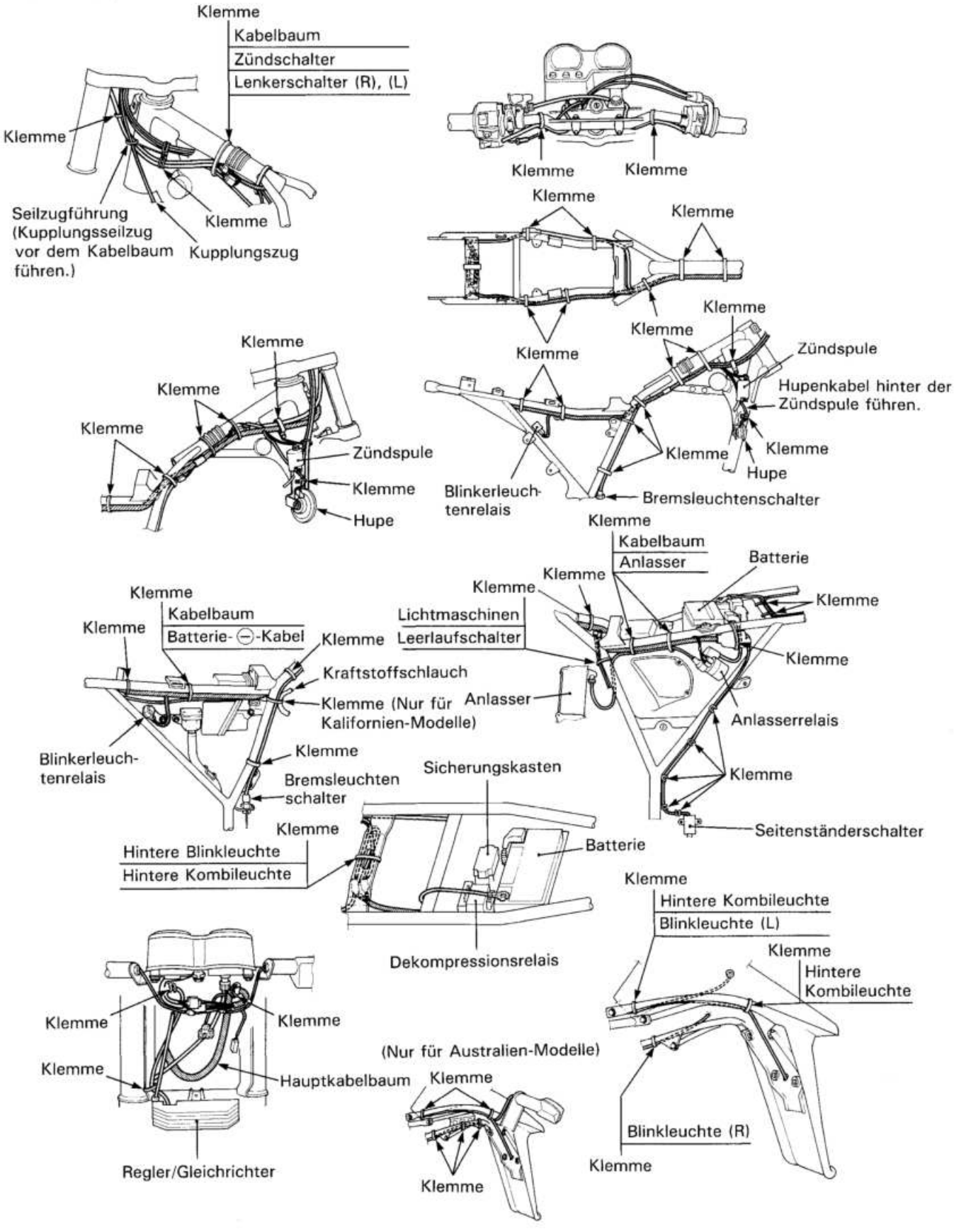


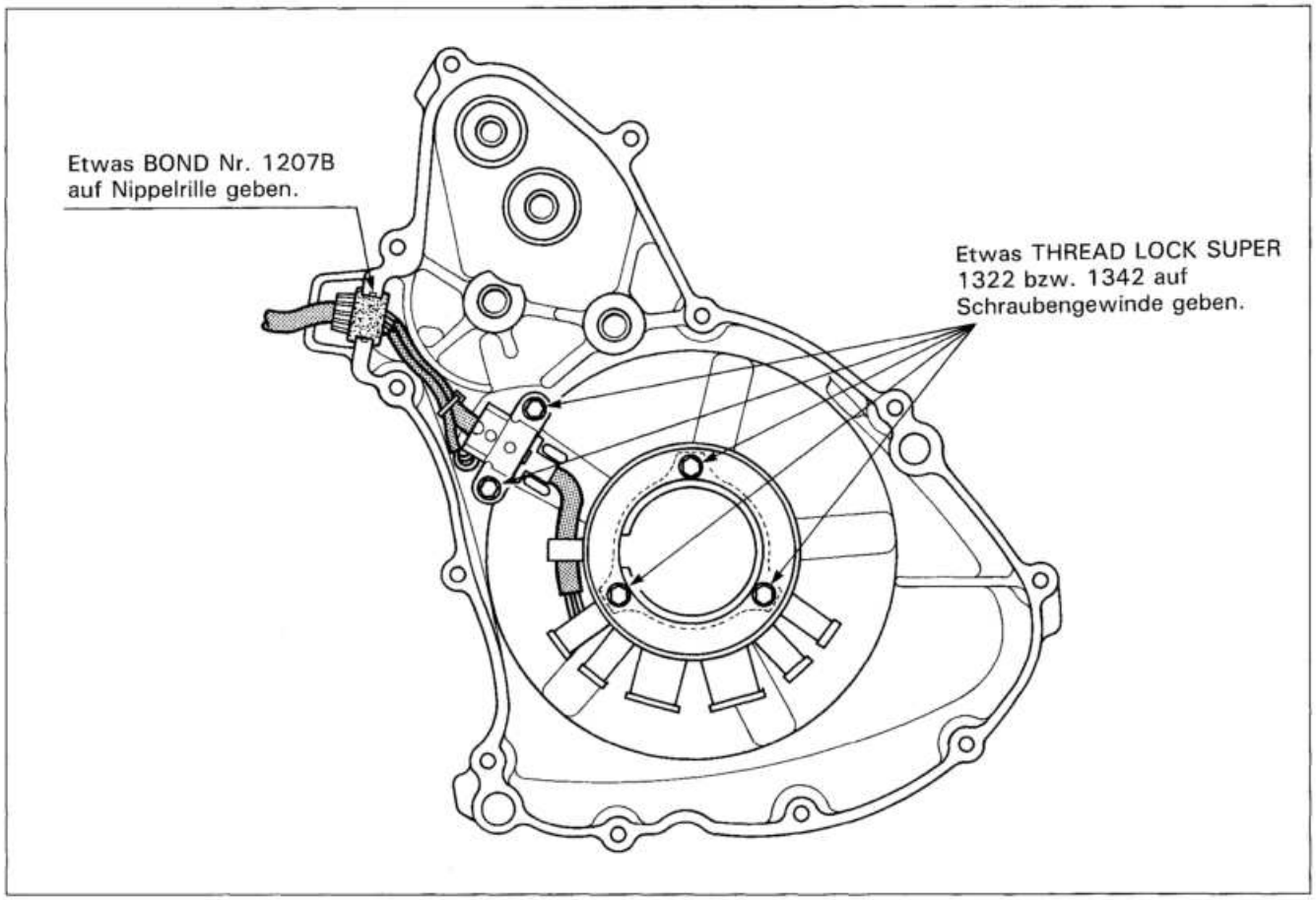
KABELFARBEN

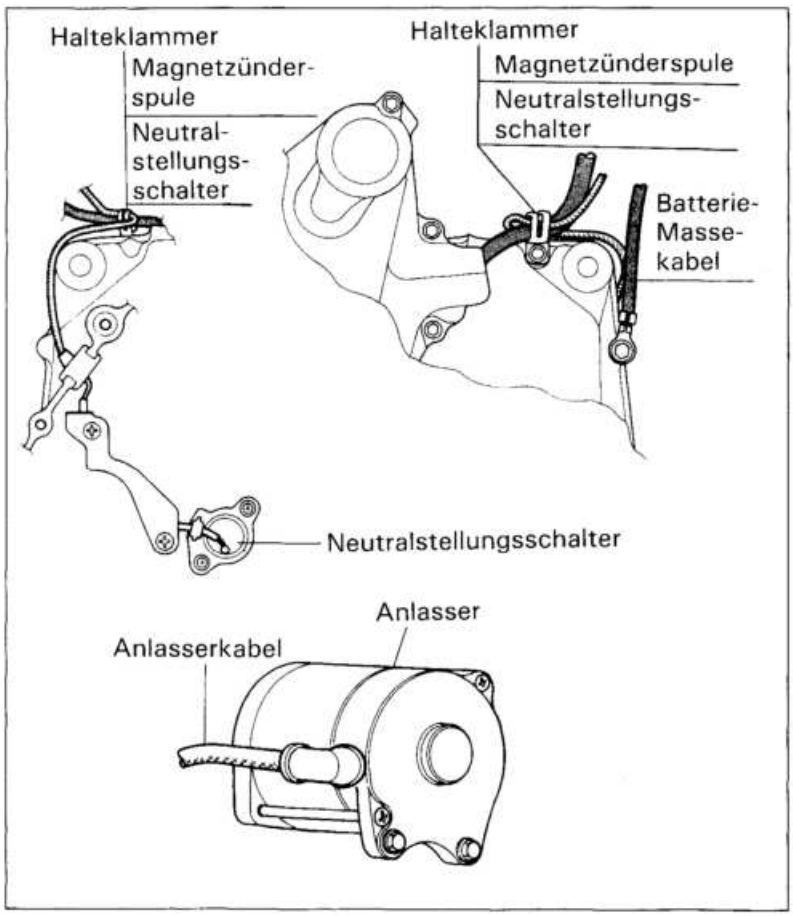
B	: Schwarz	O	: Orange	O/B	: Orange mit schwarzem Kennfaden
Bl	: Blau	R	: Rot	R/W	: Rot mit weißem Kennfaden
Br	: Braun	W	: Weiß	W/B	: Weiß mit schwarzem Kennfaden
G	: Grün	Y	: Gelb	W/Bl	: Weiß mit blauem Kennfaden
Gr	: Grau	B/Bl	: Schwarz mit blauem Kennfaden	Y/B	: Gelb mit schwarzem Kennfaden
Lbl	: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

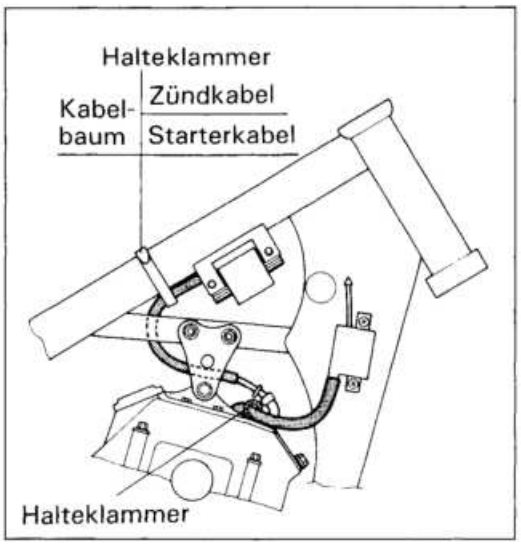
VERLEGUNG DER KABEL, SEILZÜGE UND SCHLÄUCHE

VERLEGUNG DER KABEL

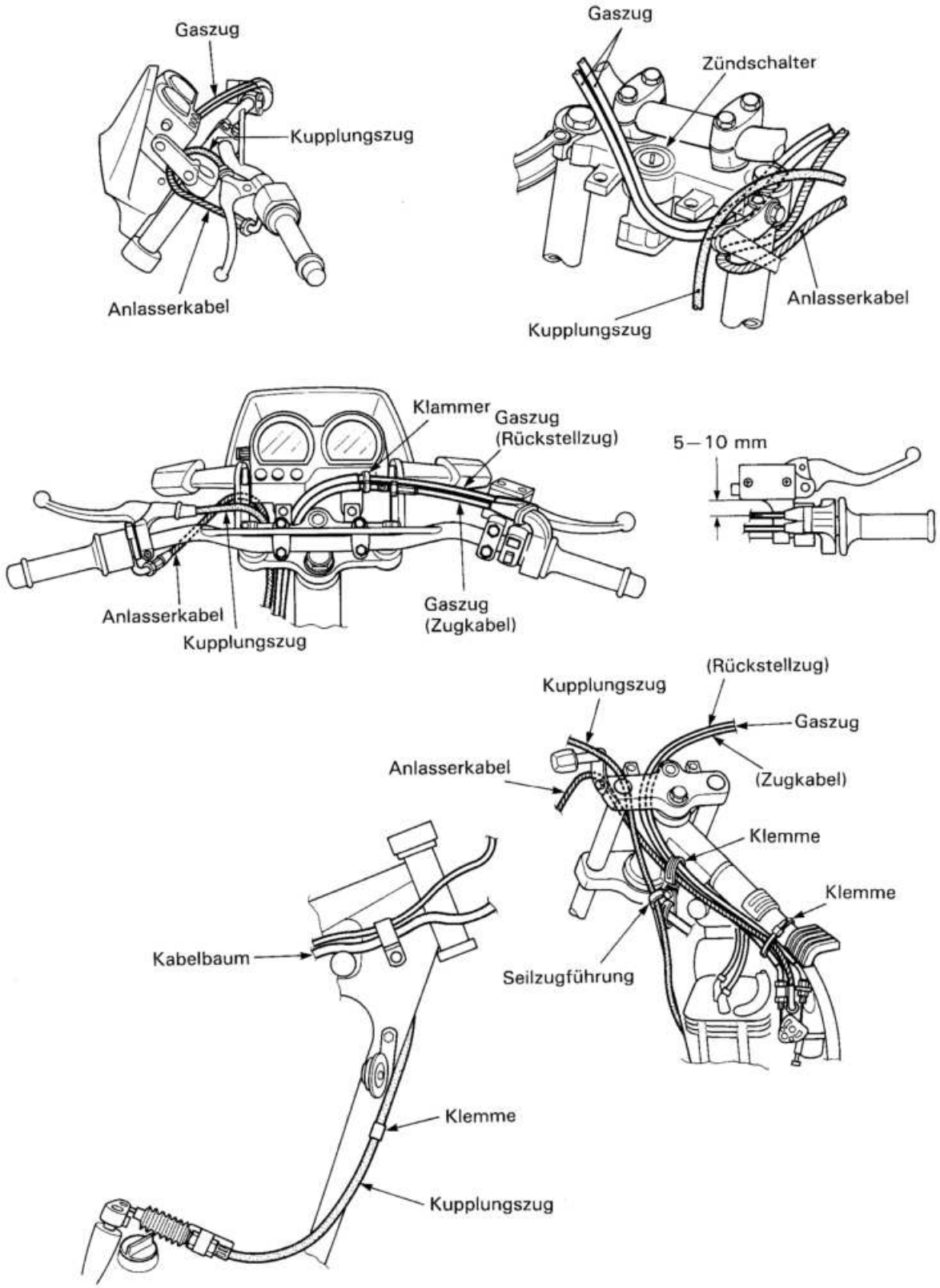



Etwas BOND Nr. 1207B
auf Nippelrille geben.
Etwas THREAD LOCK SUPER
1322 bzw. 1342 auf
Schraubengewinde geben.

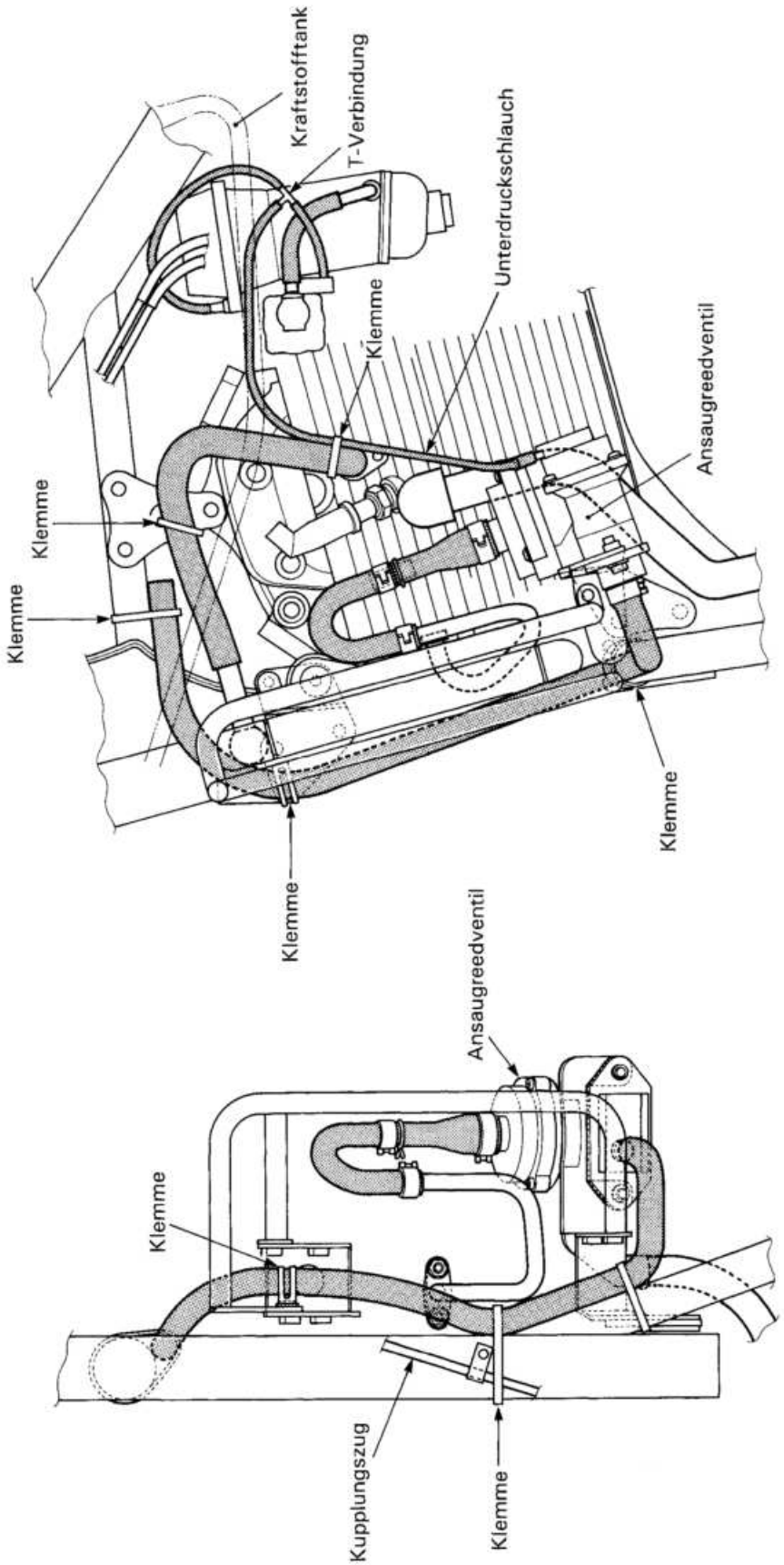

Halteklammer
Magnetzünder-
spule
Neutral-
stellungs-
schalter
Halteklammer
Magnetzünderspule
Neutralstellungs-
schalter
Batterie-
Masse-
kabel
Neutralstellungsschalter
Anlasser
Anlasserkabel


Halteklammer
Kabel-
baum
Zündkabel
Starterkabel
Halteklammer

VERLEGUNG DER SEILZÜGE



SCHLAUCHFÜHRUNG FÜR BELÜFTUNGSSYSTEM
(Modell Schweiz)



VORWORT

Dieses Kapitel bringt die aktuellsten Wartungsarbeiten, die von denen für DR650RER/DR650SER abweichen.
In diesem kapitel nicht beschriebene punkte siehe kapitel 1 bis 9.

INHALT

TECHNISCHE DATEN **10- 1**
WARTUNGSDATEN **10- 2**

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND GEWICHT

Gesamtlänge	2 395 mm ..... E-17,18,22 2 305 mm ..... andere Modelle
Gesamtbreite	870 mm
Gesamthöhe	1 270 mm
Radstand	1 515 mm
Sitzhöhe	890 mm
Bodenfreiheit	260 mm
Leergewicht	162 kg

MOTOR

Aushührung	Luftgekühlter Viertaktmotor, obenliegende Nockenwelle
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	95,0 mm
Hub	90,4 mm
Hubraum	640 cm^3
Verdichtungsverhältnis	9,7 : 1
Vergaser	MIKUNI BST40SS, Einzelvergaser
Luftfilter	Polyurethan-Schaumstoffeinsatz
Anlaßsystem	Elektrisch
Schmiersystem	Ölbad

GETRIEBE

Kupplung		Mehrscheiben-Naßkupplung
Getriebe		5-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema		1 abwärts, 4 aufwärts
Primäruntersetzung		2,200 (66/30)
Enduntersetzung		2,625 (42/16)
Gangabstufung,	1. Gang	2,416 (29/12)
	2. Gang	1,625 (26/16)
	3. Gang	1,263 (24/19)
	4. Gang	1,000 (21/21)
	5. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette		D.I.D. 520VC 5, 114 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündsystem	Elektronisches Zündsystem (CDI)
Zündzeitpunkt	0° vor OT bei unter 2 200 U/min und 28° vor OT bei über 4 300 U/min
Zündkerze	NGK DP9EA-9 oder ND X27EP-U9 ... E-03,33,34 NGK DPR9EA-9 oder ND X27EPR-U9 ... andere Modelle
Batterie	12V 36 kC (10 Ah)/10 Stunden
Lichtmaschine	Dreiphasen-Wechselstromlichtmaschine
Sicherung	20/20/10/10A

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft
Hinterradaufhängung	Schwingarm, gas-/ölgedämpfte Feder, Federvorspannung einstellbar
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Nachlaufwinkel	61°
Nachlaufstrecke	120 mm
Wenderadius	2,4 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Reifengröße vorn	90/90-21 54S
Reifengröße hinten	120/90-17 64S

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve	16,0 Liter ... E-33 17,0 Liter ... andere Modelle
Reserve	3,5 Liter
Motoröl, Ölwechsel	2,0 Liter
Teleskopgabelöl	534 ml

Änderungen der technischen Daten jederzeit vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	32,4	—
	AUS	28	—
Ventilhub	EIN	9	—
	AUS	9	—
Ventilspiel (bei Kaltem Motor)	EIN & AUS	0,08 – 0,13	—
Spiel Ventilführung/Ventilschaft	EIN	0,025 – 0,055	—
	AUS	0,040 – 0,070	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN & AUS	—	0,35
Ventilführung Innendurchmesser	EIN & AUS	7,000 – 7,015	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	6,960 – 6,975	—
	AUS	6,945 – 6,960	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventilkopfstärke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	4,3
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	1,0 – 1,2	—
Ventilkopfradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfederlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,5
	AUSSEN	—	40,3
Ventilfederspannung (EIN & AUS)	INNEN	7,0 – 8,5 kg bei 31 mm Länge	—
	AUSSEN	16,4 – 18,8 kg bei 33 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	36,529 – 36,569	36,230
	AUS	36,755 – 36,795	36,460
Nockenwellenlagerspiel	0,032 – 0,066		0,150
Nockenllenlagerdeckel Innendurchmesser	Rechts und Mitte	25,012 – 25,025	—
	Links	20,012 – 20,025	—
Nockenwellenlagerzapfen Außendurchmesser	Rechts und Mitte	24,959 – 24,980	—
	Links	19,959 – 19,980	—

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenwellenschlag	——		0,10
Steuerkettenlänge über 20 Nietbolzen	——		129
Kipphebel Innendurchmesser	EIN & AUS	12,000 – 12,018	——
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,966 – 11,984	——
Zylinderkopfverwindung	——		0,05
Zylinderkopfhaubenverwindung	——		0,05
Dekompressionszugspiel	6–8		——

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel Kolen/Zylinder	0,030 – 0,052			0,120
Zylinderbohrung	94,995 – 95,013			95,097
Kolbendurchmesser	94,949 – 94,977 Maß bei 21 mm vom Kolbenmantelende			94,875
Zylinderverwindung	——			0,05
Kolbenringspalt frei	1. Ring	R	Ca. 11,6	9,3
	2. Ring	R	Ca. 10,2	8,2
Kolbenringspalt	1. Ring		0,30 – 0,45	0,50
	2. Ring		0,45 – 0,60	1,00
Kompressionsdruck	1 100–1 500 kPa (11–15 kg/cm²)			900 kPa (9 kg/cm²)
Spiel Kolbenring/Nut	1. Ring		——	0,180
	2. Ring		——	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring		1,230–1,250	——
	2. Ring		1,210–1,230	——
	Ölabstreifring		2,810–2,830	——
Kolbenringstärke	1. Ring		1,170 – 1,190	——
	2. Ring		1,150 – 1,170	——
Kolbenbolzenbohrung	23,000 – 23,006			23,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	22,996–23,006			22,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	23,006 – 23,014	23,040
Pleuelverwindung	——	3,0

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,15 – 0,60	1,00
Pleuelfußbreite	24,95 – 25,00	——
Kurbelwellenschlag	——	0,05
Kurbelwellenbreite Wange zu Wange	71,0 ± 0,1	——
Ausgleicherkettenlänge über 20 Nietbolzen	——	158

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	2,688 (66/30 x 24/18 x 22/24)	——
Öldruck (bei 60° C)	Über 30 kPa (0,3 kg/cm²) Unter 70 kPa (0,7 kg/cm²) bei 3 000 UPM	——

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungshebelspiel	10 – 15		——
Reiblamelle Treibscheibe	Nr. 1	2,72 – 2,88	2,42
	Nr. 2	3,45 – 3,55	3,15
Reiblamellenklauenbreite	15,8 – 16,0		15,0
Stahllamellenverzug	——		0,10
Freie Kupplungsfederlänge	——		34,0

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND		STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		2,200 (66/30)	——
Enduntersetzung		2,625 (42/16)	——
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)	——
	2. Gang	1,625 (26/16)	——
	3. Gang	1,263 (24/19)	——
	4. Gang	1,000 (21/21)	——
	5. Gang	0,826 (19/23)	——
Spiel Schaltgabel/Laufrille		0,10 – 0,30	0,50
Schaltgable-Laufrillenbreite		5,0 – 5,1	——
Schaltgabelstärke		4,8 – 4,9	——

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Antriebskette	Typ	DAIDO: DID520VC.5	—
	Glieder	114	—
	Länge über 20 Abstände	—	319,4
Antriebskettendurchhang	20 – 40		—

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-03	E-33	E-28
Vergasertyp	MIKUNI BST40SS	←	←
Bohrung	40 mm	←	←
Kenn-Nr.	12EF	12EG	12EE
Leerlaufdrehzahl	1 400 ± 100 UPM	←	←
Schwimmerhöhe	14,7 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#137.5	←	#137,5
Hauptluftdüse (M.A.J.)	0,7 mm	←	←
Düsennadel (J.N.)	6F10 (1)	←	6F7 (4)
Nadeldüse (N.J.)	Y-2	←	Y-2
Gasschieber (Th.V.)	#110	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#52.5	←	#52,5
Bypass (B.P.)	0,8, 0,8, 0,8 mm	←	←
Leerlaufauslaß (P.O.)	0,8 mm	←	←
Ventilsitz (V.S.)	2,3 mm	←	←
Kaltstartdüse (G.S.)	#40	←	←
Leerlaufregulierschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG	←	VOREINSTELLUNG (1⅝ Drehungen heraus)
Gaszugspiel (Zugkabel)	0,5 – 1,0 mm	←	←
Chokezugspiel	0,5 – 1,0 mm	←	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION			
	E-02,04,17, 21,34,53	E-18	E-22,24	E-22 Typ U
Vergasertyp	MIKUNI BST40SS	←	←	←
Bohrung	40 mm	←	←	←
Kenn-Nr.	12EA	12EB	12EC	12ED
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 UPM	1 500 ± 50 UPM	1 500 ± 100 UPM	←
Schwimmerhöhe	14,7 ± 1,0 mm	←	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#135	#137,5	←	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	0,7 mm	←	←	←
Düsennadel (J.N.)	6F6 (3)	←	←	6F14
Nadeldüse (N.J.)	Y-2	←	←	←
Gasschieber (Th.V.)	#110	←	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#52,5	←	#47,5	←
Bypass (B.P.)	Nr. 1,2,3 & 4: 0,8 mm	←	←	←
Leerlaufauslaß (P.O.)	0,8 mm	←	←	←
Ventilsitz (V.S.)	2,3 mm	←	←	←
Kaltstartdüse (G.S.)	#40	←	←	←
Leerlaufregulierschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG (1,0 Drehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (⅞ Drehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (1,0 Drehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (1¼ Drehungen heraus)
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	1,4 mm	←	←	←
Gaszugspiel (Zugkabel)	0,5—1,0 mm	←	←	←
Chokezugspiel	0,5—1,0 mm	←	←	←

ELEKTRISCH ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	0° vor OT unter 2 200 UPM und 28° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze	Typ	ND.: X27EP-U9 N.G.K.: DP9EA-9	E-03,33,34
		ND.: X27EPR-U9 N.G.K.: DPR9EA-9	Sonstige
	Elektrodenabstand	0,8—0,9	

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand		Primär	0,1—1,0 Ω	Pol—Erde
		Sekundär	10—20 kΩ	Kerzenstecker—Erde
Zündmagnetspulenwiderstand		Ladespule	0,5—0,9 Ω	G—G
		Erregerspule	260—440 Ω	Br—S
		Abtasterspule	160—280 Ω	Bl—G
Lichtmaschinen-Nullastspannung		Mehr als 65V (AC) bei 5 000 UPM		
Maximale Lichtmaschinen-Ausgangsleistung		ca. 200W bei 5 000 UPM		Generator-drehung
Regelspannung		13,5—15,5V bei 5 000 UPM		
Anlasser		Bürstenlänge	Grenzwert: 9	
		Kommutator—Glimmertiefe	Grenzwert: 0,2	
Widerstandswert des Anlasser-relais		2—6 Ω		
Batterie	Typenbezeichnung	YTX12-BS		
	Kapazität	12V 36kC (10 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte	1,320 bei 20°C		
Sicherung	Hauptsicherung	20A		
	Dekompression	20A		
	Fernlicht	10A		
	Abblendlicht	10A		

WATTLEISTUNG

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03,24,28,33	Sonstige
Scheinwerfer	Fernlicht	60	←
	Abblendlicht	55	←
Standlicht			4
Rück/Bremslicht		5/21	←
Blinker		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		1,7	←
Tachometerbeleuchtung		1,7	←
Blinkeranzeigelämpchen		3	←
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7	←
Leerlaufanzeigelämpchen		3	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Hinterbremspedalhöhe	5		—
Bremsscheibenstärke	Vorne	4,5 ± 0,2	4,0
	Hinten	6,0 ± 0,2	5,5
Bremsscheibenschlag	—		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	14,000 – 14,043	—
	Hinten	14,000 – 14,043	—
Kolbendurchmesser des Hauptbremszylinders	Vorne	13,957 – 13,984	—
	Hinten	13,957 – 13,984	—
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	32,030 – 32,106	—
	Hinten	27,000 – 27,076	—
Kolbendurchmesser des Bremssattels	Vorne	31,950 – 32,000	—
	Hinten	26,920 – 26,970	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Reifengröße	Vorne	90/90-21 54S	—
	Hinten	120/90-17 64S	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	3,0
	Hinten	—	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	240	—	—
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	508	—
Teleskopgabelölstand (Standrohr ohne Feder zusammendrücken)	164	—	—
Hinterradfederlänge (eingestellt)	240	—	—
Hinterradfederweg	220	—	—
Schwingenzapfenwellenschlag	—	0,3	—

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	175	1,75	175	1,75
HINTEN	200	2,00	200	2,00

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstoffsorte	Benzin mit 85-95 Oktan oder höher. Bleifreies Benzin empfohlen.		
Kraftstofftank einschl. Reserve	17 L		
Reserve	3,4 L		
Motorölsorte	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	2 000 ml	
	Filterwechsel	2 150 ml	
	Überholen	2 600 ml	
Teleskopgabelölsorte	Gabelöl # 10		
Teleskopgabel-Ölfüllmenge (pro Holm)	534 ml		
Bremsflüssigkeitssorte	DOT 4		

Prepared by

SUZUKI MOTOR CORPORATION

Motorcycle Service Department
2nd Ed. April, 1995
1st Ed. May, 1992
Part No. 99500-46022-01G
Printed in Japan

SUZUKI MOTOR CORPORATION

Printed in Japan (TK)
NPRS