SUZUKI

DR650SE

WARTUNGSANLEITUNG

99500-46072-01G

VORWORT

Dieses Wartungshandbuch enthält eine einleitende Beschreibung der SUZUKI DR650SE sowie Maßnahmen bei Inspektion/Kundendienst und Überholung ihrer Hauptteile.
Sonstige Informationen, die als allgemein bekannt vorausgesetzt werden, sind nicht enthalten.
Lesen Sie den Abschnitt ALLGEMEINES, um sich mit den Grundzügen des Fahrzeuges vertraut zu machen, und den Abschnitt WARTUNG und die folgenden als Leitfaden für eine richtige Inspection und Wartung.
Dieses Handbuch wird Ihnen helfen, das Fahrzeug besser kennenzulernen, so daß Sie Ihren Kunden einen optimalen und schnellen Kundendienst gewährleisten können.

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

GRUPPENINDEX

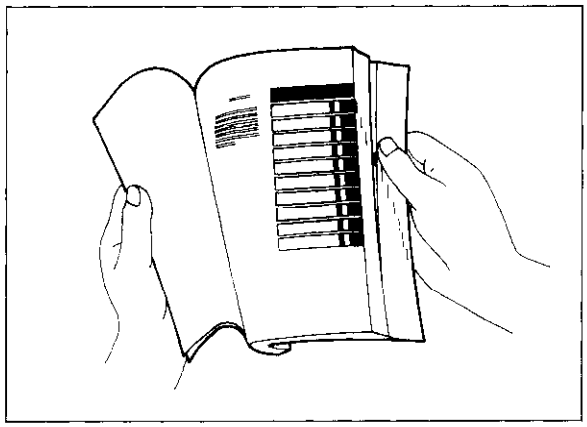
ALLGEMEINES	1
PERIODISCHE WARTUNG	2
MOTOR	3
KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM	4
FAHRGESTELL	5
ELEKTRISCHE ANLAGE	6
WARTUNGSINFORMATIONEN	7
DR650SEV (97er MODELL)	8
DR650SEW/X/Y (98/99/00er MODELL)	9
DR650SEK1 (01er MODELL)	10
DR650SEK2/K3/K4/K5/K6/K7/K8 (02/03/04/05/06/07/08er MODELL)	11
DR650SEK9 ('09-MODELL)	12

SUZUKI MOTOR CORPORATION

© COPYRIGHT SUZUKI MOTOR CORPORATION 1995

VERWENDUNG DIESES ANLEITUNGS

AUFFINDEN EINES GEWÜNSCHTEN ABSCHNITTS:

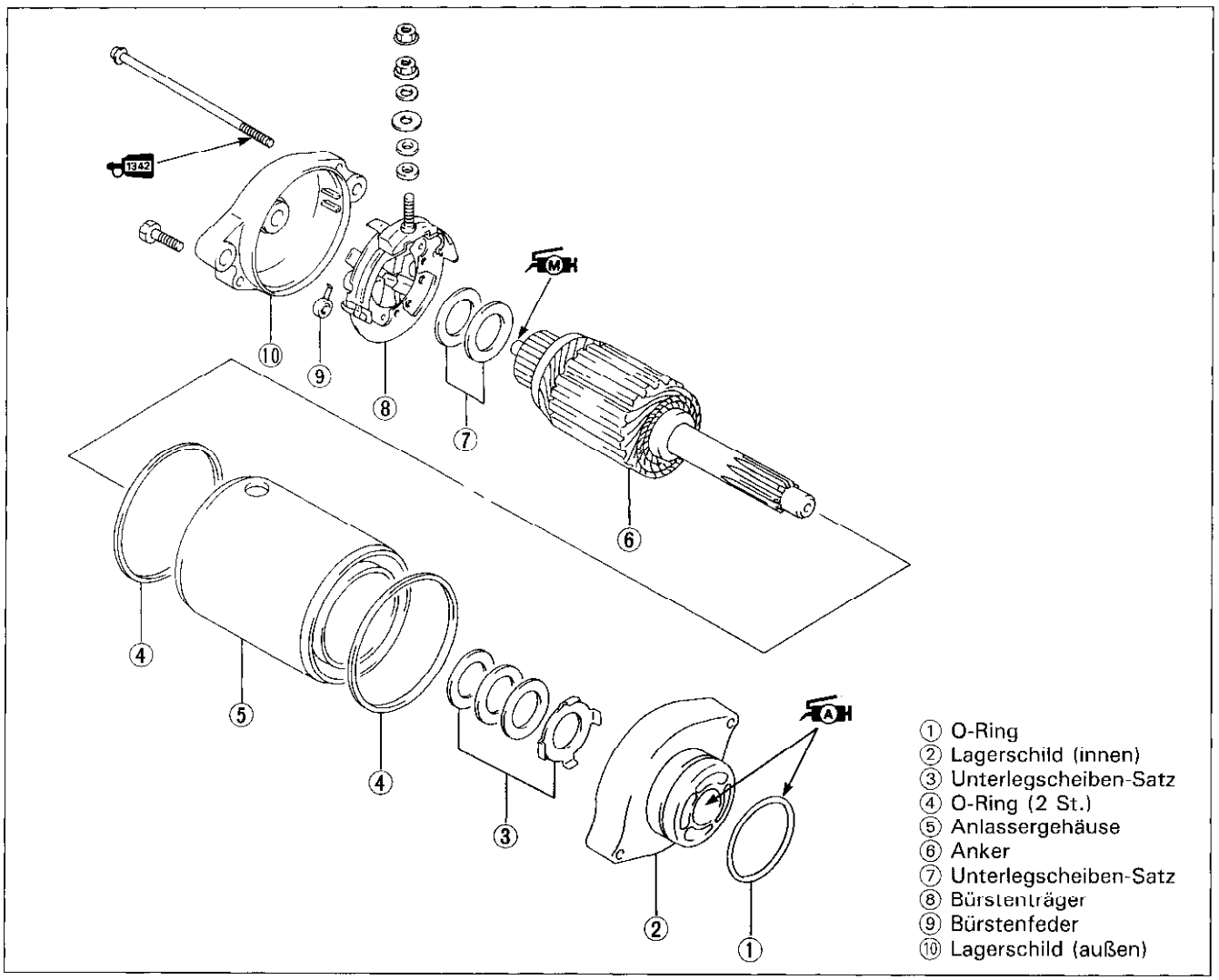


1. Der Textteil dieses Anleitungs ist in verschiedene Kapitel unterteilt.
2. Die Kapitelüberschriften sind im Abschnitt GRUPPENINDEX auf der vorhergehenden Seite zusammengefaßt; dies ermöglicht ein problemloses Aufsuchen des gewünschten Bereichs.
3. Wenn das Anleitung wie in der Abbildung gezeift gehalten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

BAUGRUPPEN UND AUSZUFÜHRENDE ARBEITSSCHRITTE

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

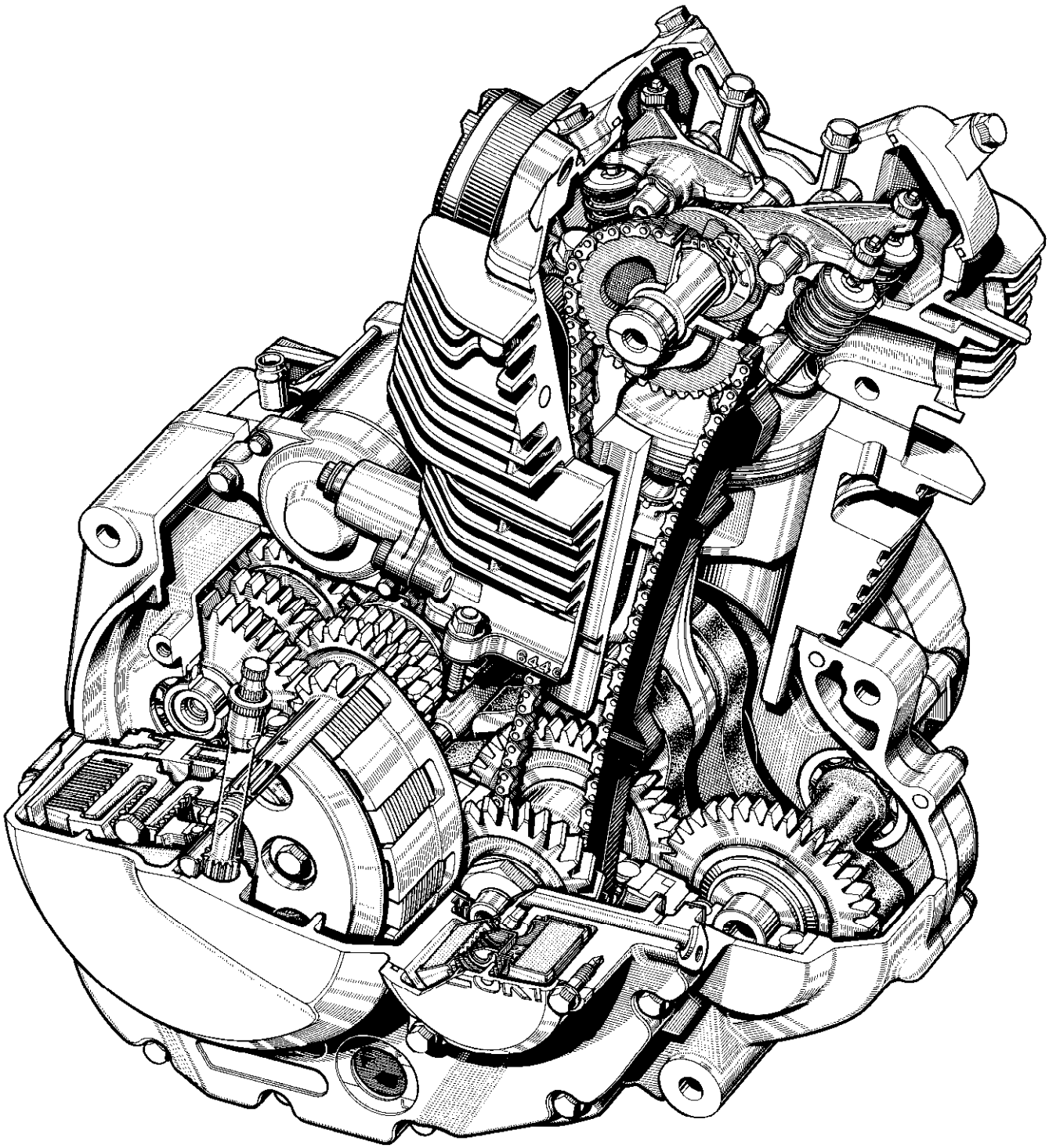
Beispiel: Vorderrad



SYMBOLE

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

SYMBOL	DEFINITION	SYMBOL	DEFINITION
	Mit Drehmomentschlüssel anziehen. Die daneben angegebenen Daten repräsentieren das Anzugsdrehmoment.		THREAD LOCK SUPER "1303" auftragen. (99000-32030)
	Mit Öl versehen. Motoröl verwenden, wenn nicht anders angegeben.		Gabelöl verwenden. (99000-99044-01G)
	SUZUKI SUPER GREASE "A" auftragen. (99000-25010)		Bremsflüssigkeit auftragen oder verwenden.
	SUZUKI SILICONE GREASE auftragen. (99000-25100)		Die Messung im Spannungsbereich vornehmen.
	SUZUKI MOLY PASTE auftragen. (99000-25140)		Die Messung im Widerstandsbereich vornehmen.
	SUZUKI BOND "1215" auftragen. (99000-31110)		Die Messung im Strombereich vornehmen.
	THREAD LOCK "1342" auftragen. (99000-32050)		Ein spezialwerkzeug verwenden.
	THREAD LOCK SUPER "1360" auftragen. (99000-32130)		



ALLGEMEINES

1

INHALT

WARNUNG/ACHTUNG/HINWEIS 1- 1
ALLGEMEINE VORSICHTSMASSNAHMEN 1- 1
SUZUKI DR650SET (MODELL 96) 1- 3
LAGE DER SERIENNUMMER 1- 3
KRAFTSTOFF- UND ÖLEMPFEHLUNG 1- 3
KRAFTSTOFF 1- 3
MOTORÖL 1- 4
BREMSFLÜSSIGKEIT 1- 4
TELESKOPGABELÖL 1- 4
EINFAHREN 1- 4
INFORMATIONSAUFSCHRIFTEN 1- 5
TECHNISCHE DATEN 1- 7
LAND BZW. GEBIET 1- 9

WARNUNG/ACHTUNG/HINWEIS

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

⚠ WARNUNG

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

⚠ ACHTUNG

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

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

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

ALLGEMEINE VORSICHTSMASSNAHMEN

⚠ WARNUNG

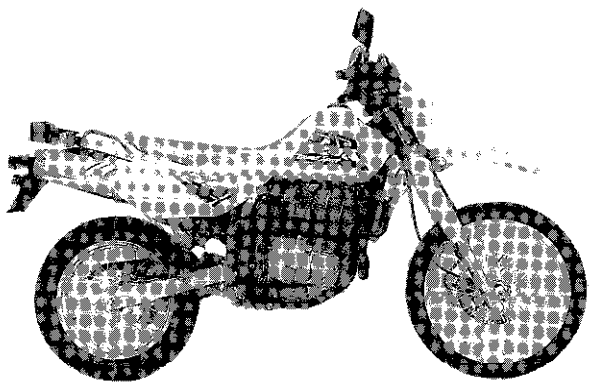
- **Die korrekte Ausführung von Wartungs- und Reparaturarbeiten ist für die persönliche Sicherheit des Mechanikers sowie für die Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit des Motorrads von größter Bedeutung.**
- **Wenn zwei oder mehr Personen zusammenarbeiten, ist unbedingt auf die gegenseitige Sicherheit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

⚠ ACHTUNG

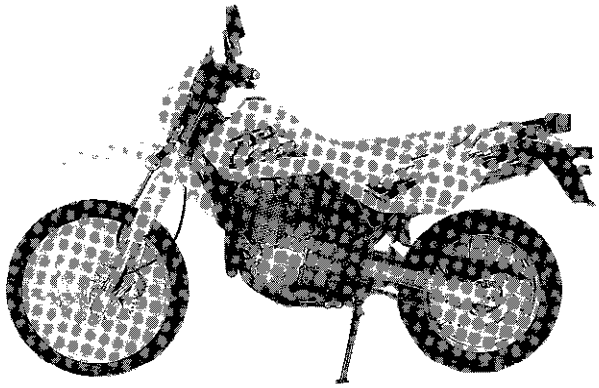
- Wenn Teile ersetzt werden müssen, sind Originalteile von Suzuki oder Teile gleichwertiger Qualität zu verwenden.
- Teile, die wiederverwendet werden sollen, sind beim Ausbau so auzuordnen, daß sie problemlos in der korrekten Reihenfolge und Ausrichtung wiedereingebaut werden können.
- Stets ein Spezialwerkzeug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

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

SUZUKI DR650SET (MODELL 96)



RECHTE SEITE

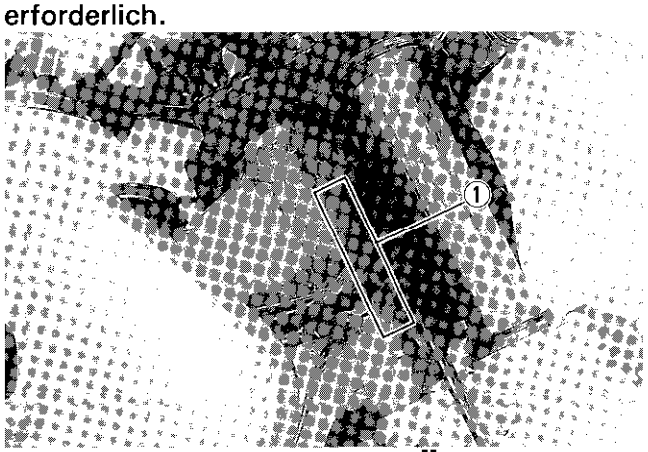


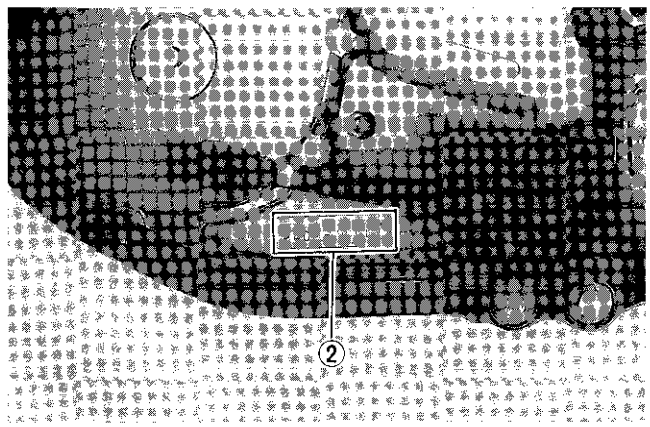
LINKE SEITE

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

LAGE DER SERIENNUMMER

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





KRAFTSTOFF- UND ÖLEMPFEHLUNG

KRAFTSTOFF (Modell USA)

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

KRAFTSTOFF (Modell Kanada)

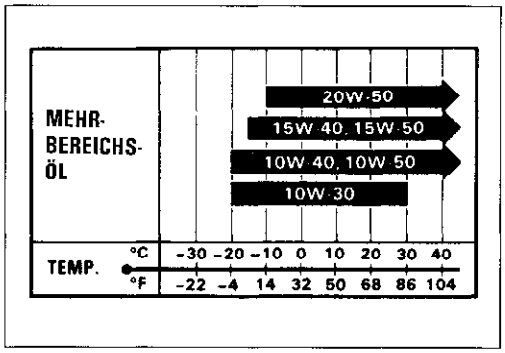
Ausschließlich bleifreies Benzin mit 87 Oktan oder höher (MOZ) bzw. 91 Oktan oder höher (ROZ) verwenden.

KRAFTSTOFF (Sonstige Modelle)

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

MOTORÖL (Modell USA)

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



MOTORÖL (Sonstige Modelle)

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

BREMSFLÜSSIGKEIT

Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

⚠ WARNUNG

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

TELESKOPGABELÖL

Gabelöl # 10 verwenden.

EINFAHREN

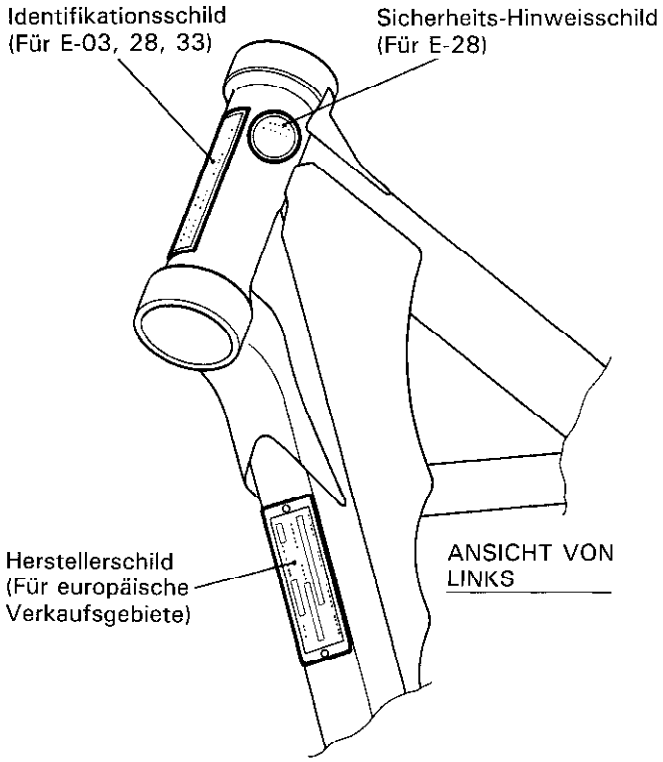
Zur Herstellung finden nur die bestmöglichen Materialien Verwendung und alle maschinell gefertigten Teile sind nach höchsten Qualitätsnormen verarbeitet. Trotzdem ist ein EINFAHREN aller beweglichen Teile erforderlich, bevor der Motor Höchstbelastungen ausgesetzt werden kann. Zukünftige Leistung und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

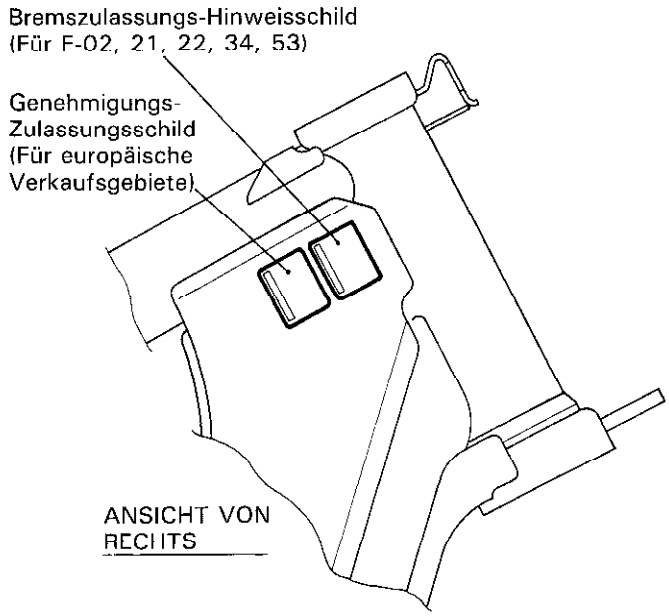
- Beim Einfahren folgende Höchstdrehzahlen einhalten:

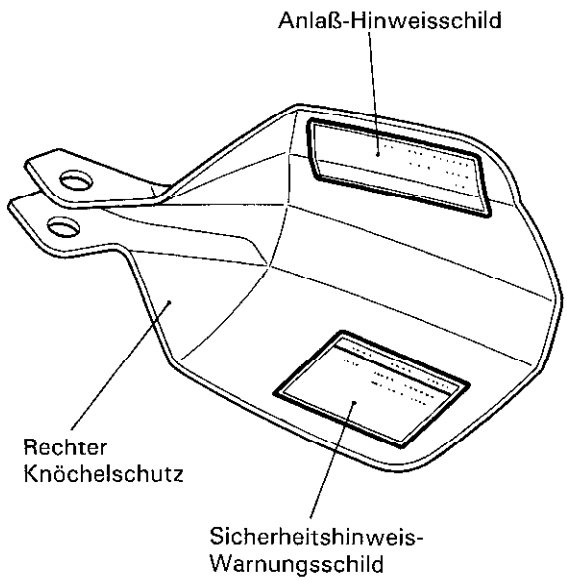
Während der ersten 800 km: Weniger als halbe Vollgasstellung
Bis zu 1 600 km: Weniger als dreiviertel Vollgasstellung

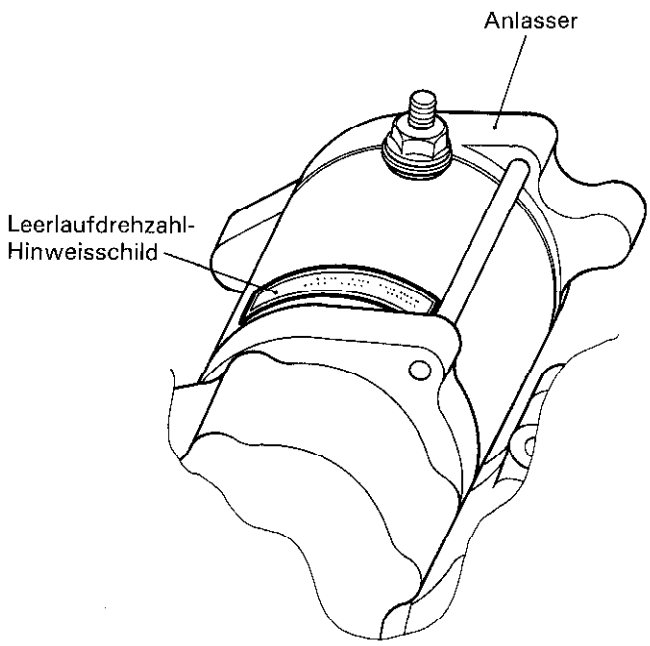
- Nachdem ein Tachometerstand von 1 600 km erreicht ist, kann das Motorrad mit Vollgas gefahren werden.
- Während der Einfahrzeit ist eine konstante Motordrehzahl über eine längere Zeit zu vermeiden. Es wird empfohlen, die Drosselposition zu variieren.

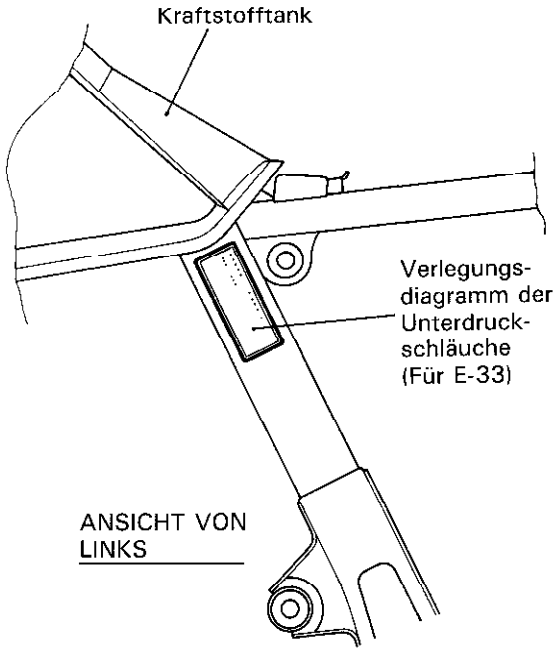
INFORMATIONSAUFSCHRIFTEN

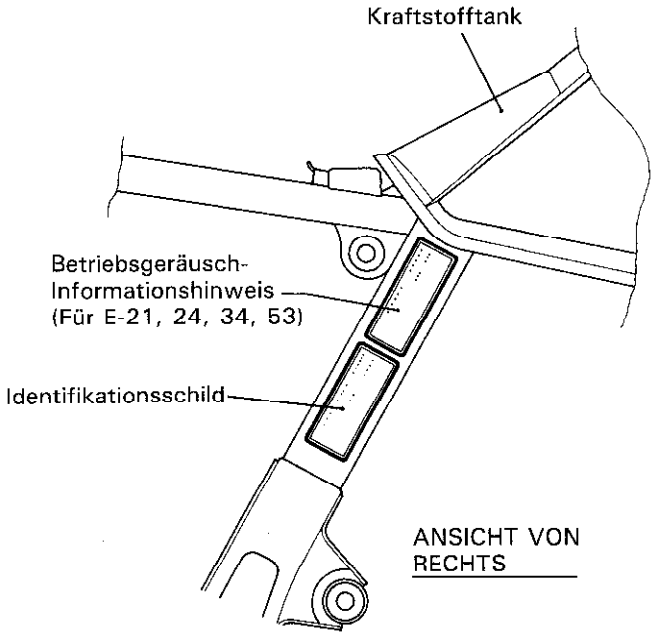


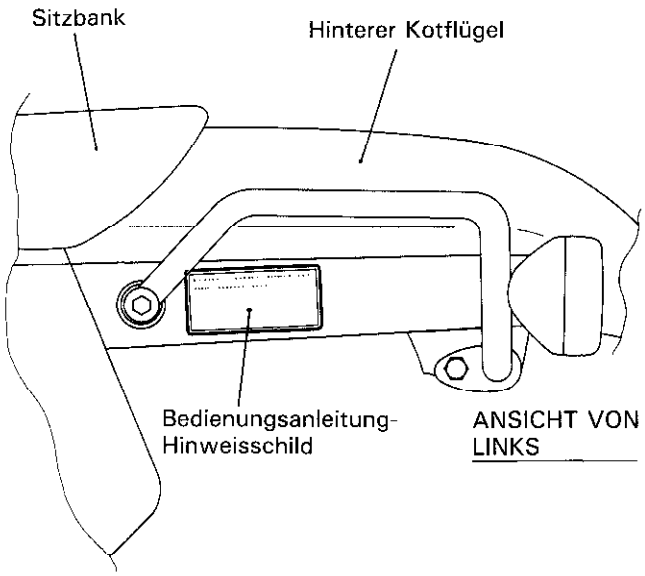


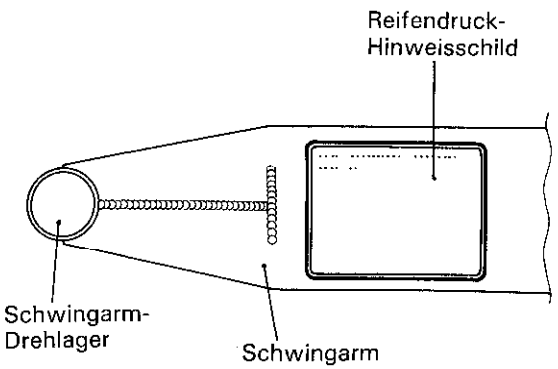





Kraftstofftank
Verlegungs-
diagramm der
Unterdruck-
schläuche
(Für E-33)
ANSICHT VON
LINKS


Kraftstofftank
Betriebsgeräusch-
Informationshinweis
(Für E-21, 24, 34, 53)
Identifikationsschild
ANSICHT VON
RECHTS


Sitzbank
Hinterer Kotflügel
Bedienungsanleitung-
Hinweisschild
ANSICHT VON
LINKS


Reifendruck-
Hinweisschild
Schwingarm-
Drehlager
Schwingarm

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 345 mm	E18, 22
	2 325 mm	E18, 22 (Niedriger Sitz)
	2 255 mm	Sonstige
	2 235 mm	Sonstige (Niedriger Sitz)
Gesamtbreite	865 mm	
Gesamthöhe	1 205 mm	
	1 165 mm	(Niedriger Sitz)
Radstand	1 490 mm	
	1 475 mm	(Niedriger Sitz)
Bodenfreiheit	265 mm	
	225 mm	(Niedriger Sitz)
Sitzhöhe	885 mm	
	845 mm	(Niedriger Sitz)
Leergewicht	147 kg	

MOTOR

Typ	4-Takt, luftgekühlt, mit SACS, OHC
Ventilspiel (EIN)	0,08—0,13 mm
(AUS)	0,17—0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	100 mm
Hub	82 mm
Hubraum	644 cm^3
Verdichtungsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	BST40, Einzelvergaser
Luftfilter	Polyurethan-Schaumstoffeinsatz
Anlasser	Elektrischer
Schmiersystem	Naßsumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung	
Getriebe	5-Gang-Synchrongetriebe	
Schaltschema	1 abwärts, 4 aufwärts	
Primäruntersetzung	2,178 (61/28)	
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)	
2. Gang	1,625 (26/16)	
3. Gang	1,238 (26/21)	
4. Gang	1,000 (21/21)	
5. Gang	0,826 (19/23)	
Enduntersetzung	2,800 (42/15)	E03, 28, 33
	2,733 (41/15)	Sonstige
Antriebskette	DID525 V9, 110 Glieder	

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft.
Hinterradaufhängung	Gestänge-Ausführung, Schraubenfeder, gas/ ölgedämpft, Federvorspannung voll einstellbar, Einfederungs-Dämpfungskraft einstellbar.
Teleskopgabelweg	260 mm
	220 mm ..... (Niedriger Sitz)
Hinterrad-Federweg	260 mm
	220 mm ..... (Niedriger Sitz)
Lenkwinkel	43°
Nachlaufwinkel	61° 30'
Nachlaufbetrag	111 mm
Wendekreis	2,5 m
Vorderbremse	Scheibenbremse
Hinterbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	90/90-21 54S, mit Schlauch
Hinterreifengröße	120/90-17 64S, mit Schlauch

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (CDI)
Zündzeitpunkt	10° vor OT bei 1 500 U/min
Zündkerze	NGK CR10E oder NIPPONDENSO U31ESR-N
Batterie	12V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Dreiphasen-Wechselstromlichtmaschine
Sicherung	30/10/10A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Park- oder Stadtleuchte	12V 4W ..... außer E03, 24, 28, 33
Blinklicht	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 3W
Neutralanzeigelämpchen	12V 2W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 2W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 2W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich Reserve	12,0 L E33
	13,0 L ..... Sonstige
Reserve	3,0 L
Motoröl, Ölwechsel	2 300 ml
mit Filterwechsel	2 400 ml
Überholung	2 600 ml
Teleskopgabelöl (pro Gabelholm)	565 ml
	563 ml ..... (Niedriger Sitz)

LAND BZW. GEBIET

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

SYMBOL	LAND bzw. GEBIET
E-02	England
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-33	Kalifornien (USA)
E-34	Italien
E-37	Brasilien
E-39	Österreich
E-53	Spanien

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

PERIODISCHE WARTUNG

2

INHALT

PLAN FÜR PERIODISCHE WARTUNG 2- 1
TABELLE FÜR PERIODISCHE WARTUNG 2- 1
SCHMIERSTELLEN 2- 2
WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG 2- 3
VENTILSPIEL 2- 3
ZÜNDKERZE 2- 4
LUFTFILTEREINSATZ 2- 5
VERGASER 2- 6
KRAFTSTOFFLEITUNG 2- 7
KRAFTSTOFFHAHN-FILTER 2- 7
KUPPLUNG 2- 7
MOTORRÖL UND ÖLFILTER 2- 8
ANTRIEBSKETTE 2- 9
BREMSE 2-10
REIFEN 2-12
FUNKENFÄNGER 2-13
LENKUNG 2-13
TELESKOPGABEL 2-14
HINTERRADAUFHÄNGUNG 2-14
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER-BEFESTIGUNGSSCHRAUBEN 2-14
FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN 2-15
ÜBERPRÜFUNG DES VERDICHTUNGSDRUCKS 2-17
ÜBERPRÜFUNG DES ÖLDRUCKS 2-18

PLAN FÜR PERIODISCHE WARTUNG

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

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

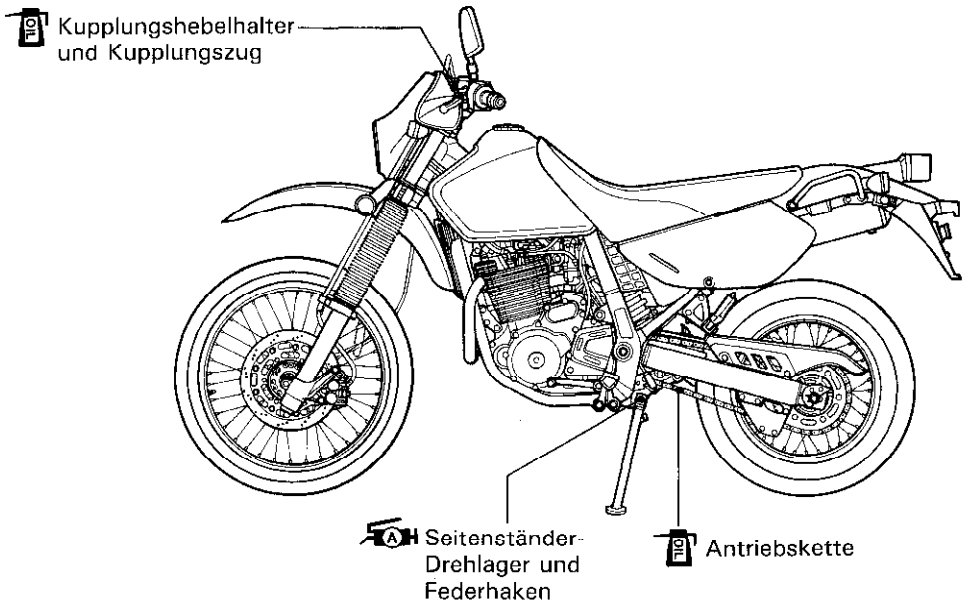
TABELLE FÜR PERIODISCHE WARTUNG

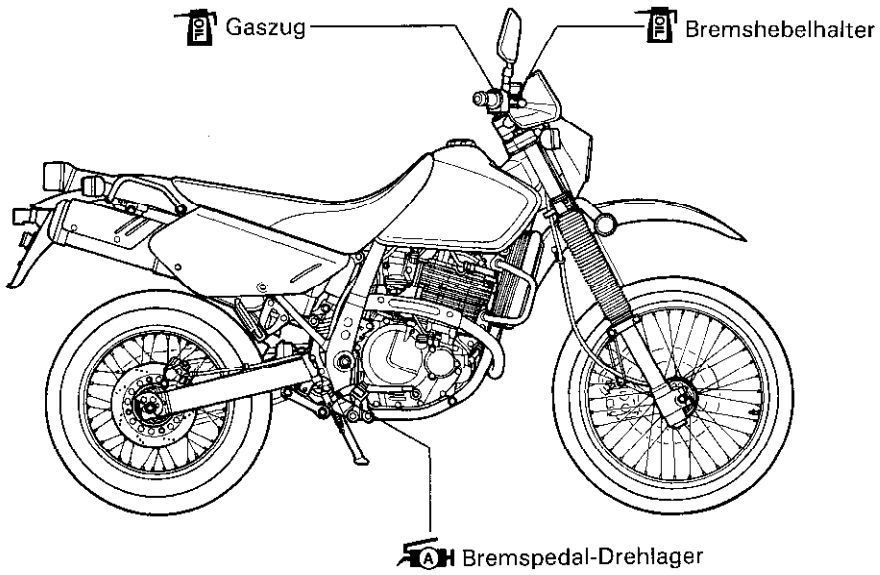
WARTUNGSINTERVALL: NACH ANZAHL DER GEFAHRENEN KILOMETER ODER NACH MONATSABSTÄNDEN, JE NACHDEM WAS ZUERST EINTRITT.	km	1 000	6 000	12 000	18 000	24 000
	Monate	2	12	24	36	48
Ventilspiel		I	—	I	—	I
Zündkerzen		—	I	R	I	R
Luftfiltereinsatz		Alle 3 000 km reinigen.				
Leerlaufdrehzahl		I	I	I	I	I
Kraftstoffleitung		I	I	I	I	I
		Alle vier Jahre ersetzen.				
Kraftstoffhahn-Filter		—	—	C	—	C
Kupplung		I	I	I	I	I
Motoröl		R	R	R	R	R
Motorölfilter		R	—	R	—	R
Antriebskette		I	I	I	I	I
		Alle 1 000 km reinigen und einfetten.				
Bremse		I	I	I	I	I
Bremsschlauch		—	I	I	I	I
		Alle vier Jahre ersetzen.				
Bremsflüssigkeit		—	I	I	I	I
		Alle zwei Jahre auswechseln.				
Reifen		—	I	I	I	I
Funkenfänger		Alle 6 000 km reinigen. (für Kanada und USA)				
Lenkung		I	—	I	—	I
Teleskopgabel		—	—	I	—	I
Hinterradaufhängung		—	—	I	—	I
Auspuffrohrschrauben und Schalldämpfer-Befestigung		T	—	T	—	T
Schrauben und Muttern des Fahrgestells		T	T	T	T	T

HINWEIS: I: Überprüfen und einstellen, schmieren und nötigenfalls ersetzen.
R: Ersetzen T: Anziehen C: Reinigen

SCHMIERSTELLEN

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





HINWEIS:

* *Alle freiliegenden Teile, die Rostgefahr ausgesetzt sind, müssen nach Regenfahrten oder Nässe mit einem Rostschutzmittel eingesprüht werden. Wenn ein Spray nicht zur Verfügung steht, ist entweder Motoröl oder Fett zu verwenden.*
* *Vor dem Schmieren eines Teils Rost, Fett, Öl, Schmutz und Ruß entfernen.*

WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG

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

VENTILSPIEL

Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten), dann alle 12 000 km (24 Monate) nachziehen.

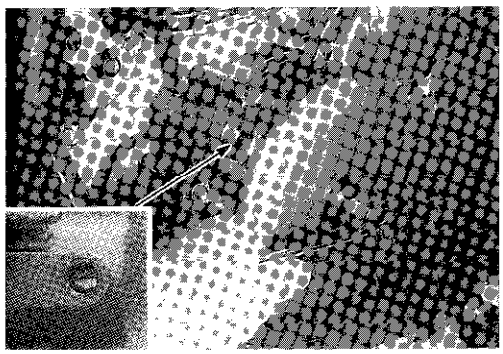
Das Ventilspiel ist für Einlaß- und Auslaßventile unterschiedlich.
Eine Überprüfung bzw. Einstellung des Ventilspiels ist in den folgenden Fällen erforderlich: 1) Bei jedem Wartungsintervall 2) Nach allen Arbeiten am Ventilmechanismus 3) Nach dem Ausbau der Nockenwelle für Wartungsarbeiten.

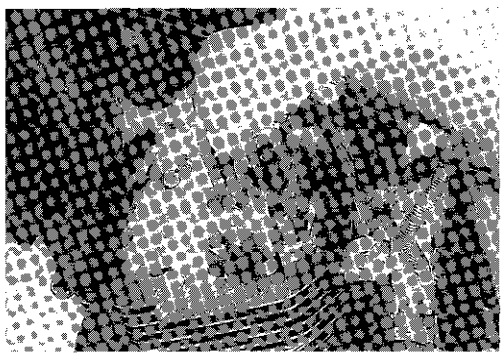
Ventilspiel (bei kaltem Motor)
EIN. : 0,08—0,13 mm
AUS.: 0,17—0,22 mm

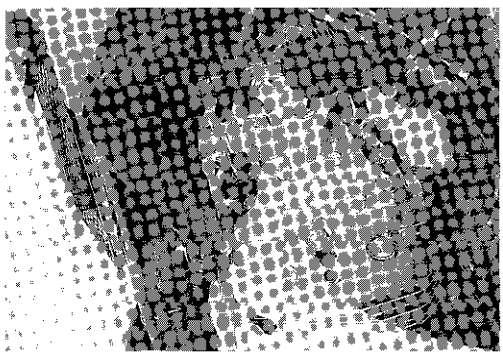
HINWEIS:
Das Ventilspiel muß bei kaltem Motor überprüft werden. Hierbei sind sowohl die Einlaß- als auch die Auslaßventile zu kontrollieren; die Einstellung ist vorzunehmen, wenn sich der Kolben im oberen Totpunkt (OT) des Kompressionshubs befindet.

- Die Rahmenabdeckungen, Sitzbank und den Kraftstofftank abnehmen.
- Die Zündkerze herausdrehen und die Prüfkappen der Ventile auf der Einlaß- und Auslaßseite abnehmen.
- Die Zündzeitpunkt-Prüfkappe und die Abdeckkappe der Lichtmaschine abnehmen.
- Die Kurbelwelle mit Hilfe eines Ringschlüssels so im Gegenuhrzeigersinn drehen, daß sich der Kolben im oberen Totpunkt (OT) des Kompressionshubs befindet. (Die Kurbelwelle so drehen, daß die T-Linie ① am Lichtmaschinenrotor mit der Bohrungsmitte am Lichtmaschinendeckel ausgerichtet ist.)
- Die Fühlerlehre zwischen dem Ende des Ventilschafts und der Einstellschraube am Kipphebel einführen.

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







- Wenn das Ventilspiel nicht der Spezifikation entspricht, muß die Einstellung entsprechend den Anweisungen vorgenommen werden.
- Nach der Einstellung die Sicherungsmutter wieder gut festziehen.

⚠ ACHTUNG

Die Werte für das Ventilspiel müssen für das rechte und linke Ventil möglichst gleich sein.

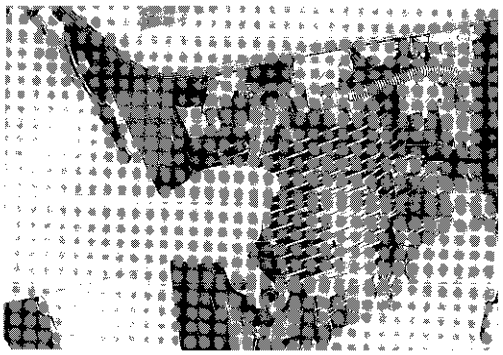
- Die Zündkerze, Ventilprüfkappen, die Zündzeitpunkt-Prüfkappe die Abdeckkappe der Lichtmaschine wieder anbringen.

ZÜNDKERZE

Alle 6 000 km (12 Monate) nachsehen und
Alle 12 000 km (24 Monate) erneuern.

- Alle Zündkerzen entfernen.

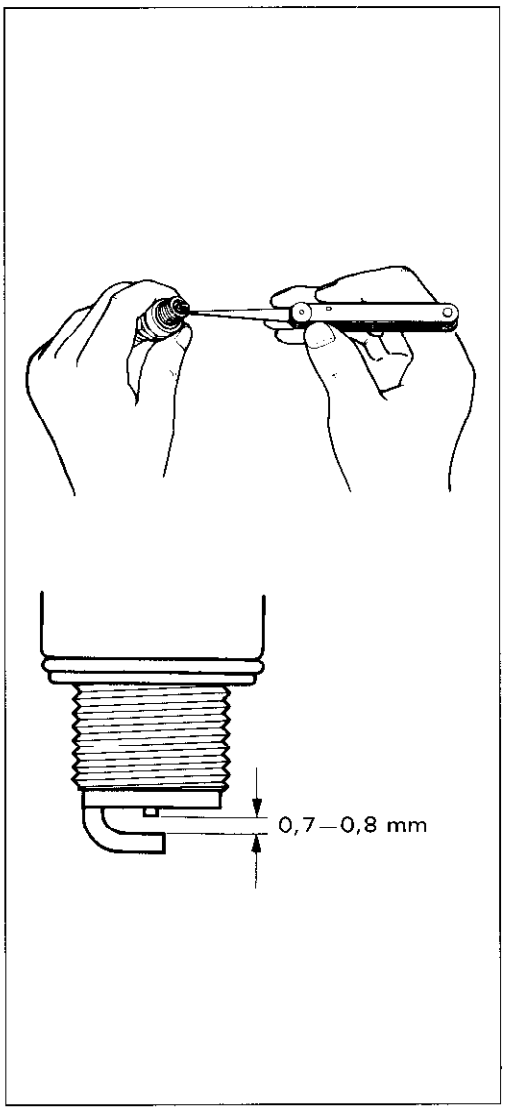
TOOL 09930-10121: Garnitur Zündkerzenschlüssel



	Standard	Heiße Kerze
NGK	CR10E	CR9E
ND	U31ESR-N	U27ESR-N

ÖLKOHLEABLAGERUNGEN

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



ELEKTRODENABSTAND

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

	Standard
Elektrodenabstand	0,7—0,8 mm

TOOL 09900-20803: Fühlerlehre

ZUSTAND DER ELEKTRODE

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

⚠ ACHTUNG

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

LUFTFILTEREINSATZ

Alle 3 000 km reinigen.

Wenn der Luftfilter durch Staub verstopft ist, erhöht sich der Widerstand beim Ansaugen von Frischluft, was einen Abfall der Motorleistung und ein Ansteigen des Kraftstoffverbrauchs zur Folge hat.
Den Luftfiltereinsatz nach den folgenden Anweisungen überprüfen und reinigen.

- Die linke Rahmenabdeckung abnehmen.
- Die Schrauben ① herausdrehen, dann den Deckel des Luftfiltergehäuses abnehmen.
- Die Halteschraube ② entsprechend, dann den Luftfiltereinsatz herausnehmen.
- Den Polyurethan-Schaumstoffeinsatz ③ vom Halterahmen ④ abnehmen.
- Eine geeignete Wanne mit nichtbrennbarem Lösungsmittel füllen. Den Luftfiltereinsatz im Lösungsmittel einweichen und gründlich auswaschen.
- Den Luftfiltereinsatz vorsichtig mit beiden Händen ausdrücken, um das Lösungsmittel zu entfernen.
- Den Luftfilter in Motoröl einweichen, dann das Öl herausdrücken, so daß der Einsatz noch mit Motoröl angefeuchtet ist.

HINWEIS:
Den Luftfiltereinsatz nicht auswringen oder verdrehen, da dies eine Beschädigung des Schaumstoffmaterials verursacht.

⚠ ACHTUNG

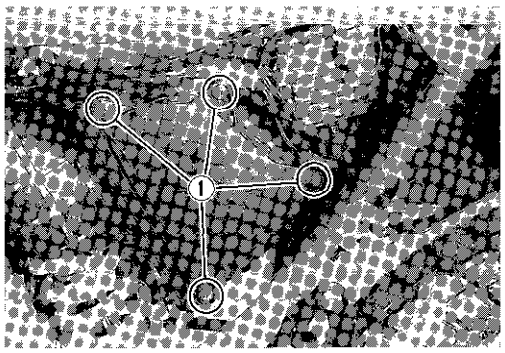
Den Luftfiltereinsatz sorgfältig auf Risse, defekte Nahtstellen usw. kontrollieren. Wenn der Einsatz beschädigt ist, muß er durch ein Neuteil ersetzt werden.

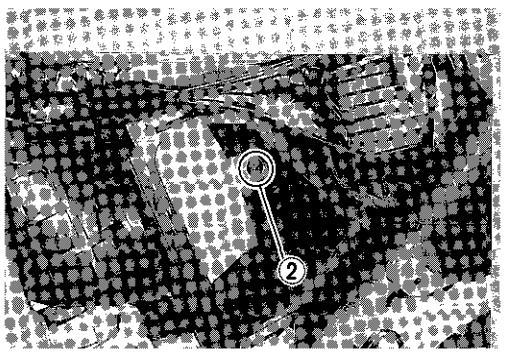
- Den gereinigten bzw. neuen Luftfiltereinsatz in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.
- Beim Einsetzen des Luftfiltereinsatzes im Luftfiltergehäuse unbedingt darauf achten, daß die "UP"-Markierung nach oben zeigt.

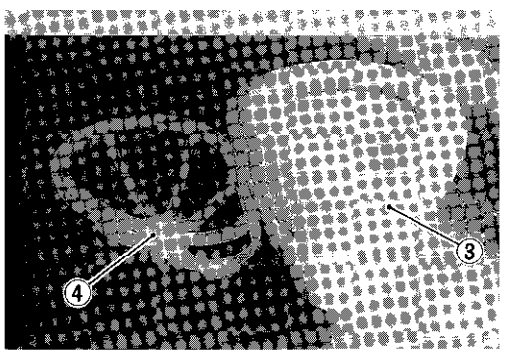
⚠ ACHTUNG

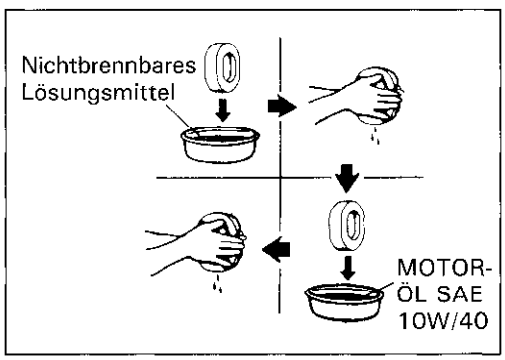
Bei Betrieb in einer staubigen Umgebung muß der Luftfiltereinsatz häufiger gereinigt werden. Niemals den Motor ohne Luftfilter oder mit einem beschädigten Einsatz laufenlassen, da dies einen rapiden Verschleiß des Motors zur Folge hat. Sich vergewissern, daß sich der Luftfilter jederzeit in optimalem Zustand befindet. Die Lebensdauer des Motors hängt wesentlich von der korrekten Wartung dieser Komponente ab!

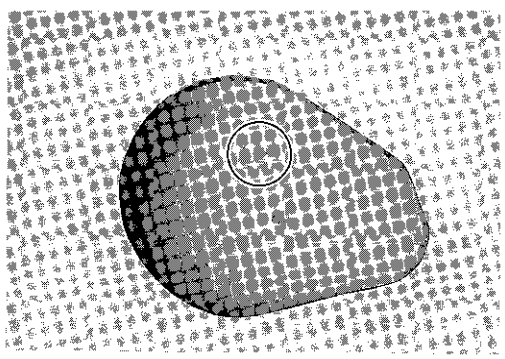
HINWEIS:
Beim Reinigen des Luftfiltereinsatzes ist ebenfalls der Ablaßstopfen zu entfernen, um angesammeltes Wasser aus dem Luftfilter-Ablaßschlauch abzulassen.









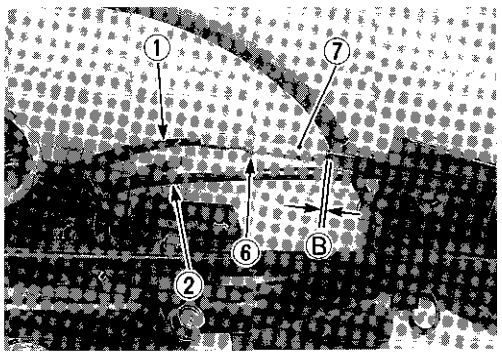


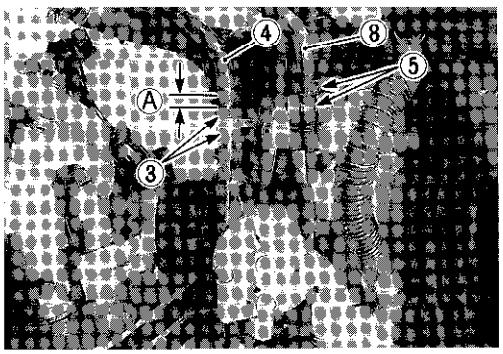
VERGASER

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

EINSTELLUNG DER GASZÜGE

An diesem Motorrad wird ein Doppel-Gaszugsystem verwendet: Zug ① dient als Betätigungszug, während Zug ② als Rückstellzug funktioniert. Beim Einstellen des Gaszugspiels zuerst den Rückstellzug, dann den Betätigungszug einstellen.





Spiel des Rückstellzugs

Der Rückstellzug muß so eingestellt werden, daß die Gewindelänge Ⓐ 3—4 mm beträgt, wie in der Abbildung gezeigt. Wenn eine Einstellung der Gewindelänge erforderlich ist, die folgenden Schritte ausführen:

- Die Sicherungsmuttern ③ lösen.
- Die Einstellvorrichtung ④ entsprechend verschieben, bis die Gewindelänge Ⓐ 3—4 mm beträgt.
- Die Sicherungsmuttern ③ wieder gut festziehen.

Spiel des Betätigungszugs

Das Spiel Ⓑ des Betätigungszugs muß 0,5—1,0 mm betragen, wie in der Abbildung gezeigt. Wenn eine Einstellung erforderlich ist, die folgenden Schritte ausführen:

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

⚠ WARNUNG

Nachdem die Einstellung abgeschlossen ist, unbedingt sicherstellen, daß sich durch die Bewegung des Lenkers die Motordrehzahl nicht erhöht, und daß der Gasdrehgriff ohne Widerstand und automatisch in seine Originalposition zurückkehrt.

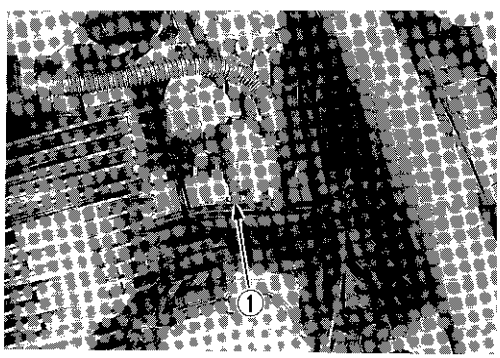
EINSTELLUNG DER LEERLAUFDREHZAHL

HINWEIS:
Diese Einstellung ist bei warmem Motor vorzunehmen.

- Einen Drehzahlmesser anschließen.

TOOL 09900-26006: Drehzahlmesser

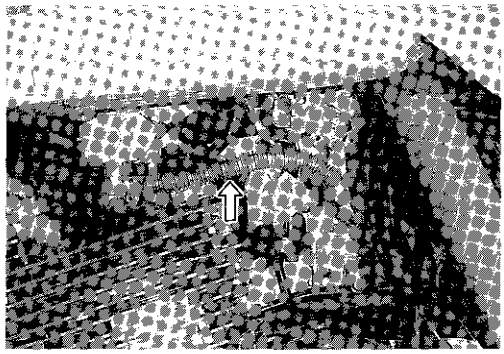
- Den Motor anlassen und die Motordrehzahl auf einen Wert zwischen 1 400 und 1 600 U/min durch Drehen der Drosselklappen-Anschlagschraube ① einregulieren.
- Die Leerlauf-Einstellschraube aus der Standard-Einstellposition um 1/2 Umdrehung hinein- oder herausdrehen, bis der Motor rund und mit der höchsten Drehzahl läuft.
- Nach dieser Einstellung die Leerlaufdrehzahl noch einmal überprüfen und nötigenfalls mit der Drosselklappen-Anschlagschraube auf einen Wert zwischen 1 400 und 1 600 U/min einstellen.



Leerlaufdrehzahl:
1 500 ± 50 U/min ...für die Schweiz
1 500 ± 100 U/min ... für Alle anderen Verkaufsgebiete

KRAFTSTOFFLEITUNG

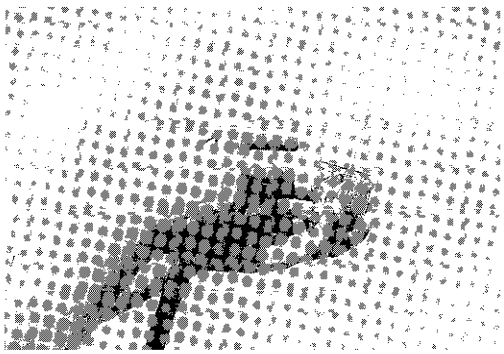
Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten) überprüfen, dann alle 6 000 km (12 Monate) kontrollieren. Alle 4 Jahre ersetzen.



KRAFTSTOFFHAHN-FILTER

Alle 12 000 km (2 Jahre) reinigen.

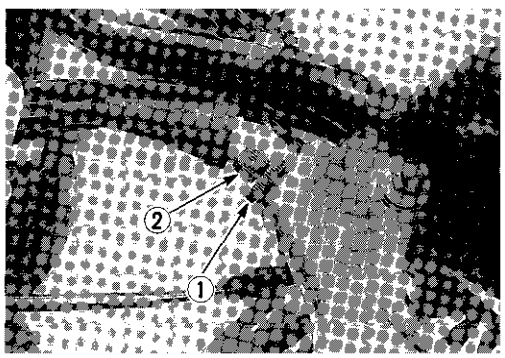
Für den Ausbau sich auf Seite 4-2 beziehen.



KUPPLUNG

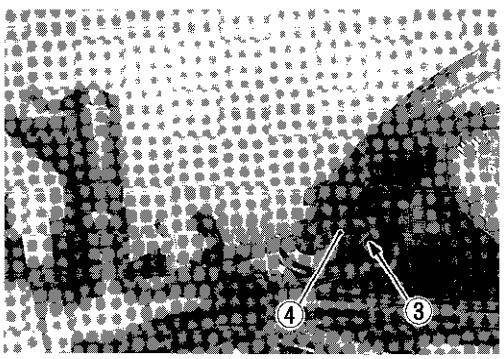
Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten) überprüfen, dann alle 6 000 km (12 Monate) kontrollieren.

- Die Sicherungsmutter ① lösen, dann die Zugeinstellvorrichtung ② ganz hineindrehen.
- Die Sicherungsmutter ③ lösen, dann die Zugeinstellvorrichtung ④ entsprechend drehen, bis das vorgeschriebene Spiel Ⓐ des Kupplungshebels erhalten wird.

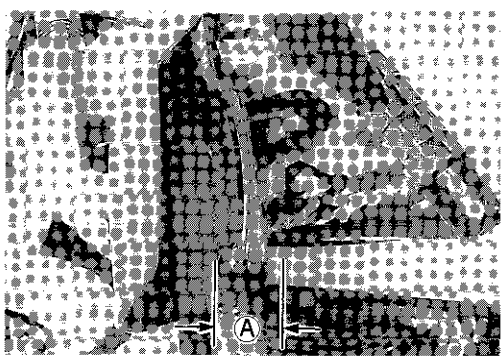


Spiel Ⓐ des Kupplungshebels: 10 - 15 mm

- Die Zugeinstellvorrichtungen (② und ④) in dieser Position festhalten, dann die Sicherungsmuttern (① und ③) wieder festziehen.



HINWEIS:
Geringfügige Veränderungen der Einstellung können mit der Einstellvorrichtung ② nach Lösen der Sicherungsmutter ① vorgenommen werden. Der Kupplungszug ist bei jeder Einstellung mit Motoröl zu schmieren.



MOTORÖL UND ÖLFILTER

(MOTORÖL)
Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten) wechseln, dann alle 6 000 km (12 Monate) einen Ölwechsel vornehmen.

(ÖLFILTER)
Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten) wechseln, dann alle 12 000 km (24 Monate) einen Filterwechsel vornehmen.

Das Motoröl muß bei betriebswarmem Motor gewechselt werden. Es wird empfohlen, den Ölfilter in den oben angegebenen Intervallen in Verbindung mit einem Ölwechsel zu erneuern.

- Das Motorrad in senkrechter Position mit einem Wagenheber oder Holzklotz abstützen.
- Eine geeignete Wanne unter den Motor stellen; den Ablaßstopfen ① und den Öleinfülldeckel ② abnehmen, dann das Motoröl restlos herauslaufen lassen.
- Die drei Schrauben ③ entfernen, dann den Ölfilterdeckel abnehmen.
- Den Ölfilter ④ entfernen, dann einen neuen Filter einsetzen.
- Den Ölfilterdeckel wieder anbringen und die drei Schrauben ③ gut festziehen.

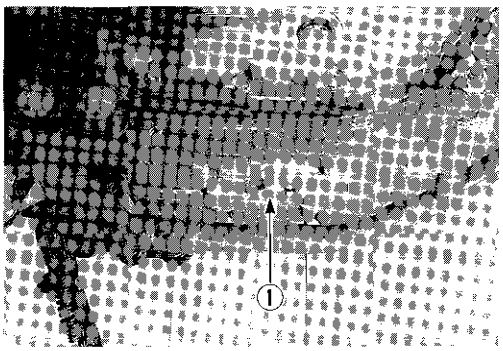
HINWEIS:
Vor dem Einbau des Ölfilters und des Ölfilterdeckels sich vergewissern, daß die Feder ⑤ und die beiden neuen O-Ringe (⑥ und ⑦) korrekt eingesetzt wurden. Den neuen O-Ring ⑥ vor dem Einbau mit etwas Motoröl versehen.

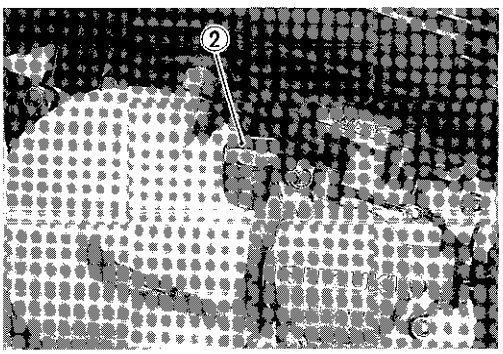
- Den Ablaßstopfen ① gut festziehen, dann frisches Motoröl durch die Öleinfüllöffnung eingießen. Die Einfüllmenge beträgt ungefähr 2 300 ml. Stets ein Motoröl der Viskositätsklasse SAE 10W/40 und der API-Klassifizierung SE, SF oder SG verwenden.

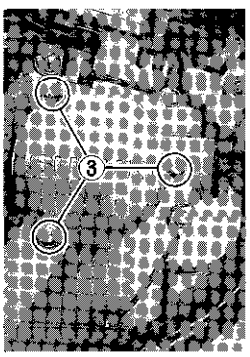
Ablaßstopfen: 24 N·m (2,4 kg-m)

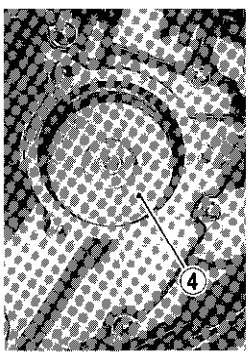
- Den Öleinfülldeckel ② anbringen.
- Den Motor anlassen und einige Minuten im Leerlauf laufenlassen.
- Den Motor abstellen und etwa eine Minute warten, danach den Ölstand am Prüffenster ⑧ überprüfen. Wenn der Pegel unterhalb der "F"-Markierung liegt, ist Motoröl nachzufüllen, bis die Markierung erreicht ist.

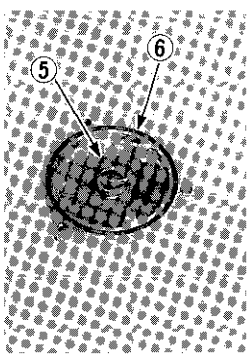
ERFORDERLICHE MOTORÖLMENGE
Ölwechsel : 2 300 ml
Filterwechsel : 2 400 ml
Motorüberholung: 2 600 ml

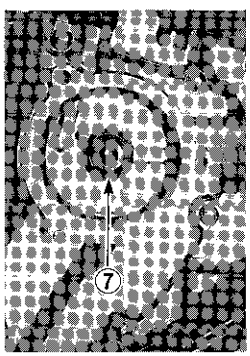


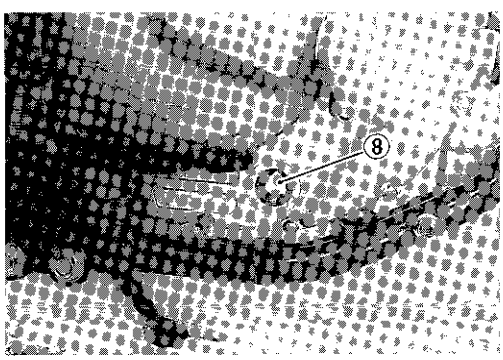










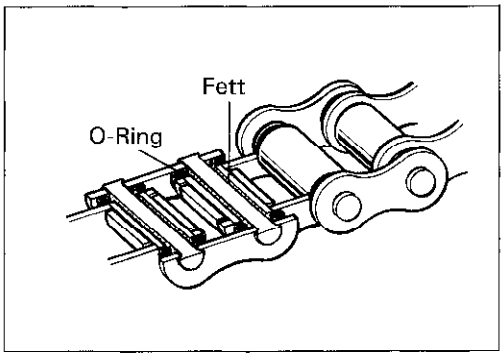


ANTRIEBSKETTE

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

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

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

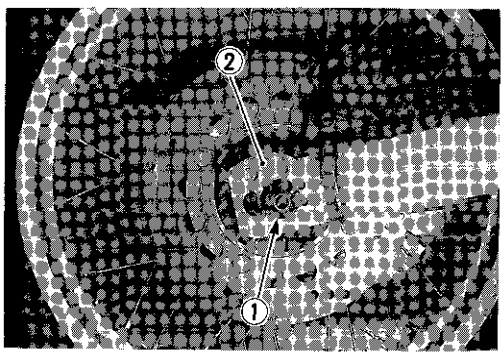


Bei irgendeinem Defekt Antriebskette erneuern.

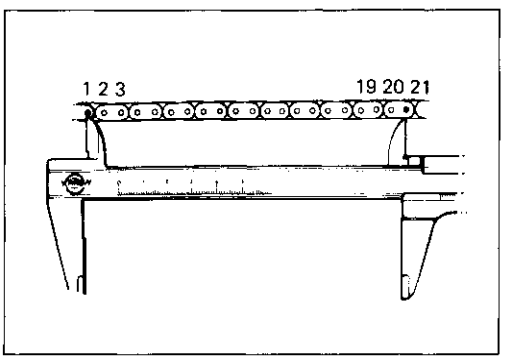
HINWEIS:
Antriebskette bei Erneuerung samt Ritzel erneuern.

ÜBERPRÜFUNG

- Den Splint der Achswellenmutter entfernen (USA und Kanada).
- Die Achswellenmutter ① lösen.
- Die Antriebskette durch Drehen der beiden Kettenspanner ② spannen.
- Eine Länge von 21 Stiften (20 Glieder) an der Kette abzählen und den Abstand zwischen den beiden Punkten messen. Wenn der gemessene Abstand die Verschleißgrenze überschreitet, muß die Antriebskette ersetzt werden.



Länge der 20 Antriebsketten-Glieder	Verschleißgrenze
	319,4 mm

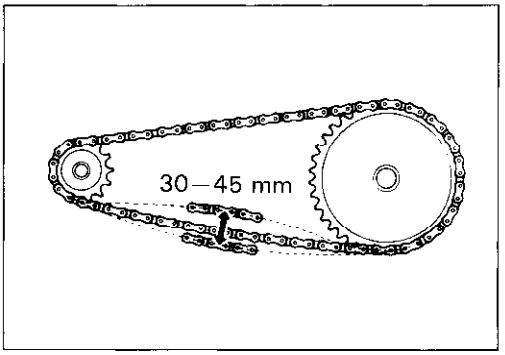


EINSTELLUNG

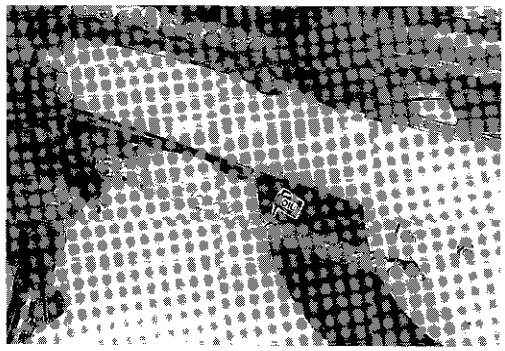
- Beide Kettenspanner ② drehen, bis der Kettendurchhang in der Mitte zwischen dem vorderen und hinteren Ritzel 30—45 mm beträgt. Die angezeigte Zahl an der Kettenspanner-Skala muß identisch sein, um sicherzustellen, daß Vorder- und Hinterrad korrekt ausgerichtet sind.
- Um eine genaue Einstellung zu gewährleisten, ist das Motorrad auf dem Seitenständer abzustellen.
- Nach der Einstellung der Antriebskette die Achswellenmutter ① mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

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

Hinterachsmutter: 110 N·m (11,0 kg-m) (selbstsichernd)



REINIGEN UND SCHMIEREN



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

⚠ ACHTUNG

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

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

⚠ ACHTUNG

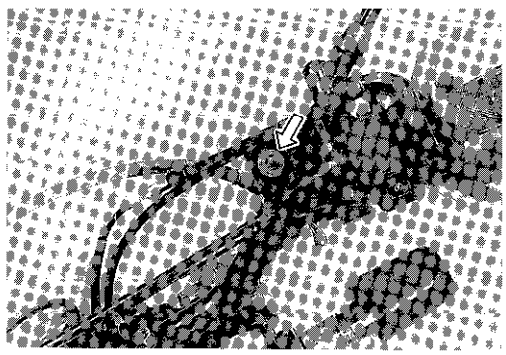
*** Nicht ein als "Antriebskettenöl" erhältliches Öl verwenden. So ein Öl kann die O-Ringe (bzw. dichtringe) beschädigen.**
*** Die Standardkette ist D.I.D. 525 V_9, 110 Glieder.**
SUZUKI empfiehlt als Austauschkette diese Standardketten.

BREMSE

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

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

BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND

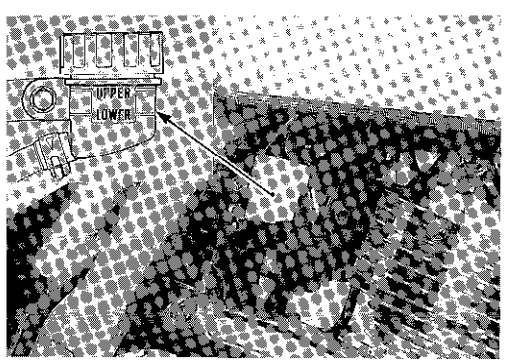


- Motorrad senkrecht halten und Lenker gerade ausrichten.
- Bremsflüssigkeitsstand überprüfen. Dazu unteren Strich am vorderen und hinteren Bremsflüssigkeitsbehälter ansehen.
- Liegt der Pegel unter dem unteren Strich, Bremsflüssigkeit folgender Spezifikation nachfüllen.

BF Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

⚠ WARNUNG

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

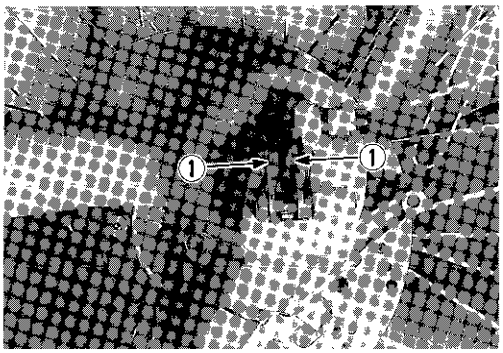


⚠ WARNUNG

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

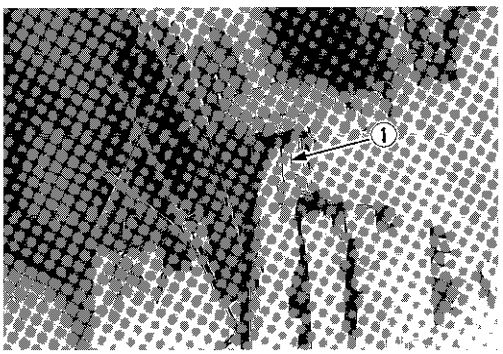
BREMSKLÖTZE

Der Verschleiß von Bremsklötzen läßt sich anhand der auf dem Bremsklotz eingekerbten Verschleißmarke ① ermitteln. Geht der Verschleiß über diese Marke hinaus, Bremsklötze erneuern. (siehe Seite 5-7 und 5-34.)



⚠ ACHTUNG

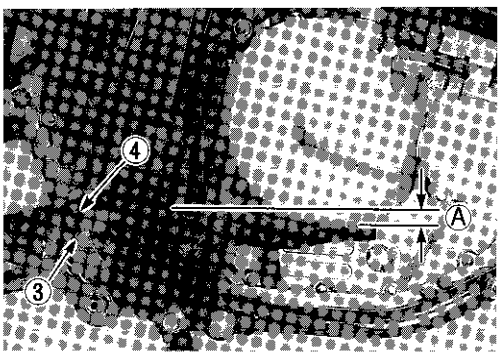
Bremsklötze als Garnitur erneuern, da sonst die Bremsleistung beeinträchtigt wird.



BREMSPEDALHÖHE

- Kontermutter ③ lockern und Gestänge ④ drehen, bis das Bremspedal 5 mm unter der Oberkante der Fußraste liegt.
- Durch Wiederanziehen der Kontemutter ③ Gestänge ④ in der richtigen Stellung sichern.

Bremspedalhöhe Ⓐ: 5 mm



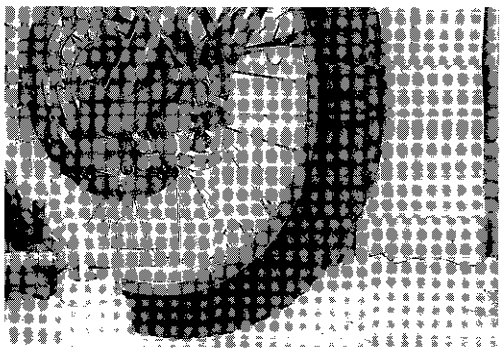
ENTLÜFTEN DES BREMSKREISES

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

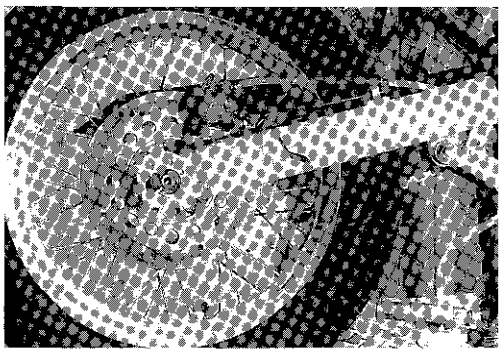
- Behälter im Hauptbremszylinder bis zum Strich "UPPER" auffüllen. Behälterdeckel wieder aufsetzen, damit kein Schmutz in den Behälter kommt.
- Einen Schlauch am Entlüftungsventil des Bremssattels anbringen und sein freies Ende in einen Auffangbehälter hängen.

Entlüftungsventil: 8 N·m (0,8 kg-m)

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



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



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

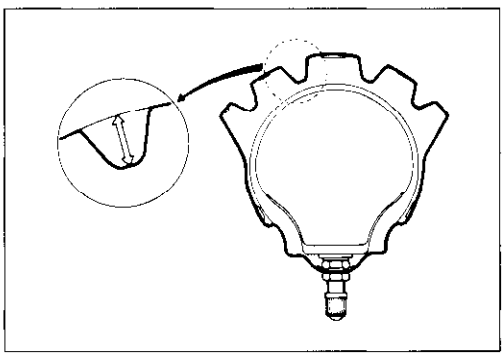
⚠ ACHTUNG

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

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

REIFEN

Alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen.

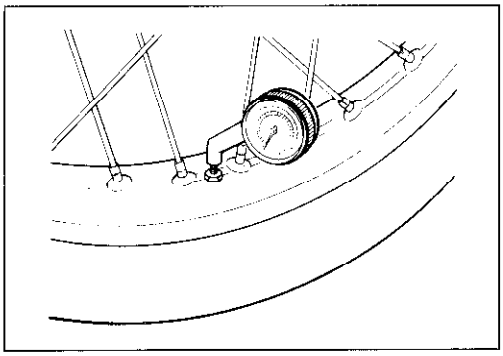


REIFENPROFIL

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

Reifenmindestprofil: VORNE und HINTEN 3,0 mm

REIFENDRUCK



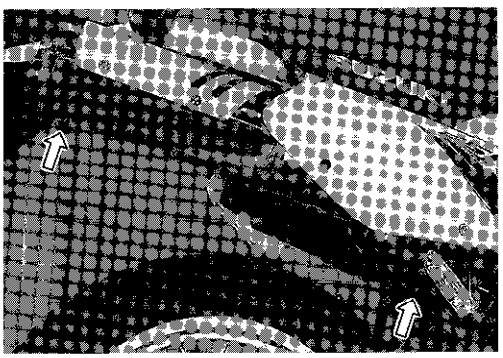
Bei zu hohem bzw. zu niedrigem Reifendruck verschlechtert sich das Lenken und erhöht sich der Reifenverschleiß. Um ein gutes Fahrverhalten und eine lange Lebensdauer der Reifen zu gewährleisten, stets den richtigen Reifendruck einhalten. Der Luftdruck bei kalten Reifen ist wie folgt:

LUFTDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT BEIFAHRER	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORNE	150	1,50	175	1,75
HINTEN	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 verschlechtertem Fahrverhalten führen. Die Verwendung von SUZUKI Originalreifen wird dringend empfohlen.

FUNKENFÄNGER (für USA und Kanada)

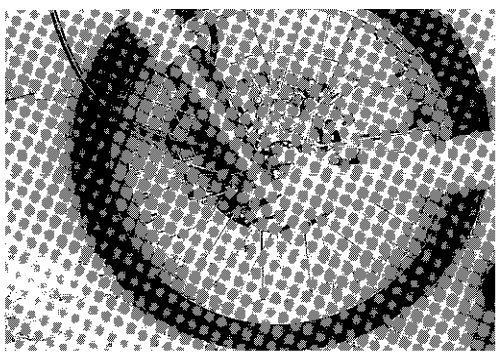


Alle 6 000 km reinigen.

Wenn der Schalldämpfer durch Ölkohle-Ablagerungen verschmutzt wird, ist eine einwandfreie Ableitung der Auspuffgase durch erhöhten Widerstand nicht mehr gewährleistet, was einen Abfall der Motorleistung zur Folge hat.

- Die beiden Ablaßstopfen entfernen.
- Den Motor anlassen und hochjagen, um die angesammelten Ablagerungen herauszudrücken.
- Den Motor abstellen und warten, bis sich der Schalldämpfer abgekühlt hat; danach die beiden Ablaßstopfen wieder eindrehen und gut festziehen.

LENKUNG



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

Zur besseren Handhabung ist die Lenkung mit Kegelrollenlagern bestückt. Damit die Lenkung leichtgängig und das Fahren sicher ist, muß die Lenkung richtig eingestellt sein. Eine zu strenge Lenkung verhindert ein leichtes Bewegen des Lenkers und eine zu lockere verursacht ein schlechtes Fahrverhalten. Maschine aufstützen, so daß das Vorderrad vom Boden abhebt. Bei gerade ausgerichtetem Rad Gleitrohre in Achsnähe fassen, nach vorne ziehen und überprüfen, ob auch kein Spiel in der Teleskopgabeleinheit vorhanden ist. Bei Spiel Lenklager einstellen. (siehe Seite 5-20 dieser Anleitung.)

TELESKOPGABEL

Alle 12 000 km (24 Monate) überprüfen.

Teleskopgabel auf Ölundichtigkeit, Riefen und Kratzer an der Außenfläche der Standrohre überprüfen. Defekte Teile ggf. erneuern. (siehe Seite 5-14.)

HINTERRADAUFHÄNGUNG

Alle 12 000 km (24 Monate) überprüfen.

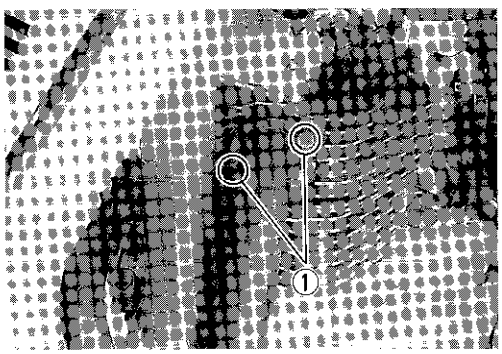
Hinteren Stoßdämpfer auf Ölundichtigkeit ansehen und überprüfen, ob in der Schwingeneinheit auch kein Spiel vorhanden ist.

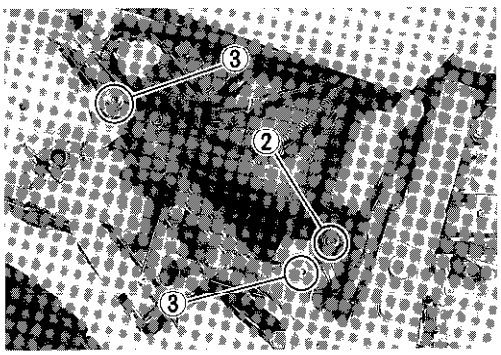
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER-BEFESTIGUNGSSCHRAUBEN

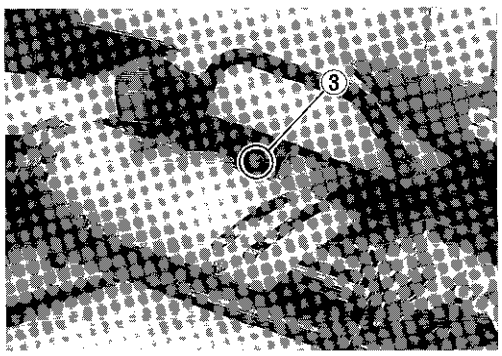
Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten) festziehen, dann alle 12 000 km (24 Monate) kontrollieren.

- Die rechte Rahmenabdeckung abnehmen.
- Die Auspuffrohrschrauben ①, Schalldämpfer-Verbindungsschraube ② und die Schalldämpferschrauben ③ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Auspuffrohrschraube/Schalldämpfer-Verbindungsschraube/ Schalldämpferschraube: 26 N·m (2,6 kg-m)





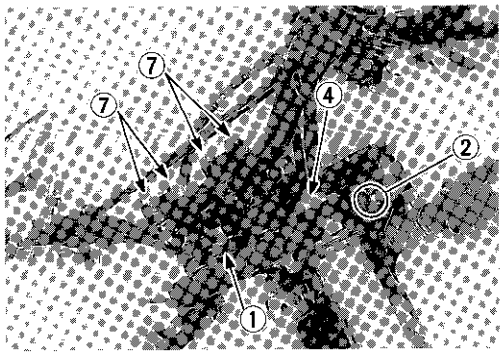


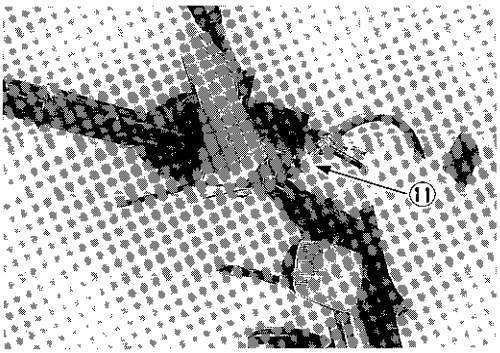
FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN

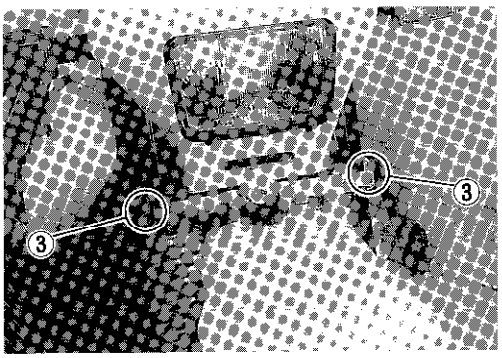
Erstmals nach 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 6 000 km (12 Monate) nachziehen.

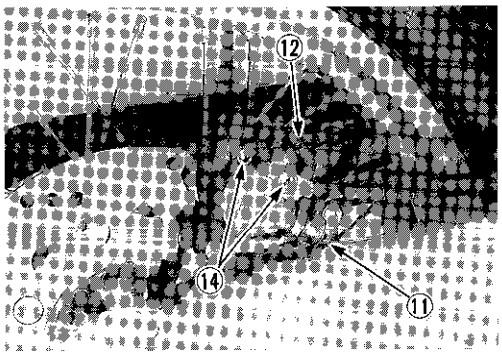
Sich vergewissern, daß alle Schrauben und Muttern des Fahrgestells mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festgezogen wurden. (Für die Position am Motorrad der nachstehend aufgeführten Schrauben und Muttern sich auf Seite 2-16 beziehen.)

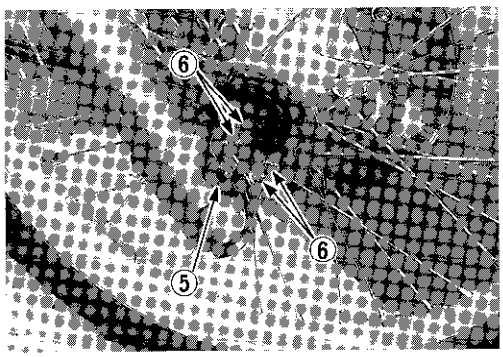
Gegenstand	N·m	kg-m
① Mutter am Lenkkopf	90	9,0
② Schraube an der oberen Gabelbrücke	29	2,9
③ Schraube an der unteren Gabelbrücke	26	2,6
④ Hutschraube an der Teleskopgabel	23	2,3
⑤ Vorderachse	65	6,5
⑥ Mutter des Vorderachswellen-Halters	10	1,0
⑦ Lenkerklemmschrauben	23	2,3
⑧ Befestigungsschraube für Hauptbremszylinder der Vorderbremse	10	1,0
⑨ Befestigungsschraube für Vorderradbremssattel	26	2,6
⑩ Befestigungsschraube der vorderen Bremsklötze	18	1,8
⑪ Schraube an Bremsleitungsverbindung (vorne und hinten)	23	2,3
⑫ Entlüftungsventil (vorne und hinten)	8	0,8
⑬ Schraube an Bremsscheibe (vorne und hinten)	23	2,3
⑭ Befestigungsschraube des hinterrn Bremssattels	18	1,8
⑮ Befestigungsschraube für Hauptbremszylinder der Hinterbremse	10	1,0
⑯ Sicherungsmutter der Hinterradbremse	18	1,8
⑰ Befestigungsschraube für Halterung der vorderen Fußraste	39	3,9
⑱ Befestigungsschraube für Halterung der vorderen hinteren	23	2,3
⑲ Schwingachsmutter	77	7,7
⑳ Befestigungsschraube des hinteren Stoßdämpfers (oben und unten)	55	5,5
㉑ Befestigungsmutter des hinteren Dämpfungshebels/ Dämpfungsgestänges	100	10,0
㉒ Befestigungsschraube des hinteren Dämpfungshebels	80	8,0
㉓ Hinterachsmutter (mit Splint)	100	10,0
㉔ Hinterachsmutter (selbstsichernd)	110	11,0
㉕ Schraube/Mutter des hinteren Ritzels	27	2,7

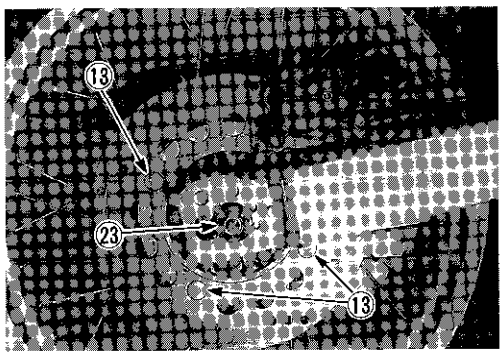

7
7
4
2
1

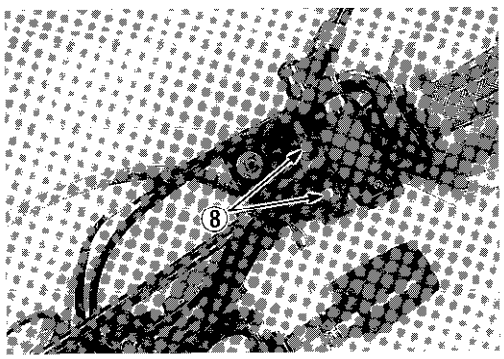

11

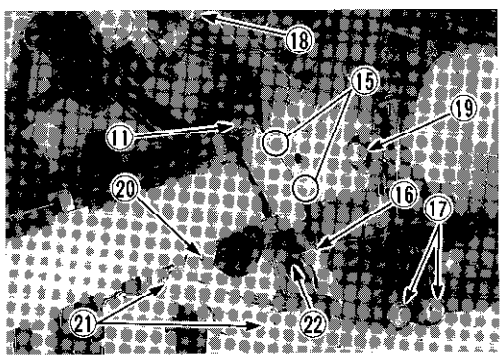

3
3

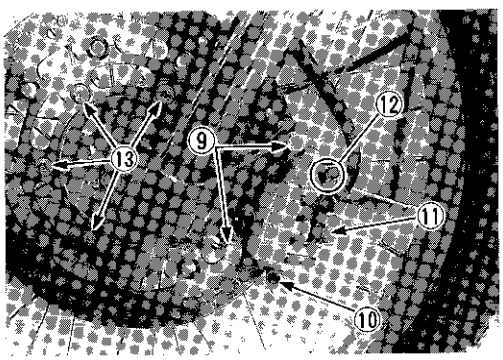

12
14
11

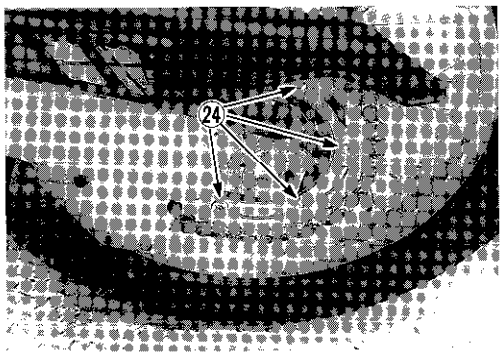

6
6
5


18
23
13


8


18
15
19
11
20
16
17
21
22


12
13
9
11
10


24

ÜBERPRÜFUNG DES VERDICHTUNGSDRUCKS

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

VERDICHTUNGSDRUCK

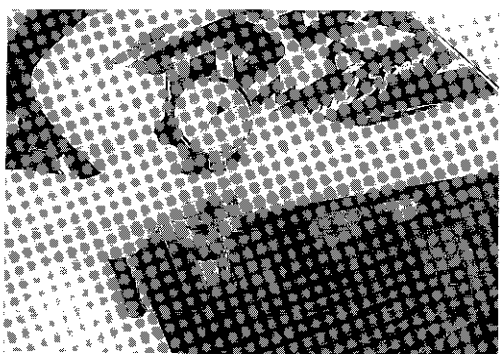
Standard
Ca. 850 kPa (8,5 kg/cm²)

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

DURCHFÜHRUNG DES KOMPRESSIONSTESTS

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

Entsprechende Teile entfernen und Verdichtungsdruck wie folgt testen:
- Die Zündkerze herausdrehen.
- Ein Kompressionsprüfgerät in die Zündkerzenöffmimg eomsetzem und sich vergewissern, daß das Prüfgerät fest eingeschoben ist.
- Gasgriff auf Vollgas halten.
- Motor mit dem Anlasser einige Sekunden ankurbeln und dabei den größten Meßwert als Verdichtung dieses Zylinders festhalten.



TOOL **09915-64510: Kompressionsprüfer**
09915-63310: Vorsatz

ÜBERPRÜFUNG DES ÖLDRUCKS

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

ÖLDRUCK

Über 30 kPa (0,3 kg/cm²) **Unter 70 kPa (0,7 kg/cm²)**	**bei 3 000 U/min, Öltemperatur bei 60°C**

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

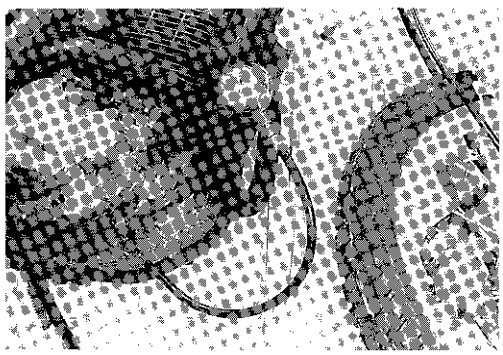
NIEDRIGER ÖLDRUCK
* Ölundichtigkeiten an Ölkanälen
* O-Ring beschädigt
* Ölpumpe defekt
* Kombination obiger Punkte

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

DURCHFÜHRUNG DES ÖLDRUCKTESTS

Den Öldruck wie folgt überprüfen:
- Den Öldruck-Prüfstopfen herausdrehen.
- Das Öldruck-Prüfgerät in der Position einsetzen, die in der Abbildung gezeigt ist.
- Motor wie folgt warmlaufen lassen:
  Sommer 10 Min. bei 2 000 U/min
  Winter 20 Min. bei 2 000 U/min
- Nach dem Warmlaufenlassen Motordrehzahl (nach dem eingebauten Drehzahlmesser) auf 3 000 U/min erhöhen und Öldruckmesser ablesen.

TOOL 09915-74510: Öldruckmesser
09900-26006: Drehzahlmesser



MOTOR

INHALT

BEI EINGEBAUTEM MOTOR AUSBAUBARE MOTORTEILE 3- 1
AUS- UND WIEDEREINBAU DES MOTORS 3- 2
AUSBAU DES MOTORS 3- 2
WIEDEREINBAU DES MOTORS 3- 6
ZERLEGUNG DES MOTORS 3- 9
ÜBERPRÜFUNG UND WARTUNG VON MOTORTEILEN 3-17
WARTUNG DER ZYLINDERKOPFHAUBE 3-17
AUSSENDURCHMESSER DES KIPPHEBELS 3-18
ZYLINDERKOPF 3-19
VENTIL 3-20
NOCKENWELLE/AUTOMATISCHE DEKOMPRESSION-SEINHEIT 3-25
ZYLINDER 3-27
KOLBEN 3-27
KOLBENRING 3-28
PLEUEL 3-29
KURBELWELLE 3-30
AUSGLEICHSWELLE UND ZAHNRAD 3-31
KUPPLUNG 3-32
ANLASSERKUPPLUNG 3-34
GETRIEBE 3-36
ÖLSTUTZEN UND ÖLDÜSE 3-40
KURBELGEHÄUSELAGER 3-40
ÖLFILTER 3-41
LICHTMASCHINE 3-41
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS 3-42

BEI EINGEBAUTEM MOTOR AUSBAUBARE MOTORTEILE

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

ZENTRALER BEREICH DES MOTORS

	Siehe Seite
Spannvorrichtung der Nockenwellen-Steuerkette	3- 9 und 57
Zylinderkopfhaube	3-10 und 56
Nockenwelle/automatische Dekompression	3-10 und 55
Zylinderkopf	3-10 und 54
Zylinder	3-11 und 54
Kolben	3-11 und 53
Anlasser	3-11 und 52
Nockenwellen-Steuerkette	3-14 und 48

LINKE MOTORSEITE

	Siehe Seite
Motorritzel	3- 5 und 7
Lichtmaschinendeckel	3- 9 und 52
Anlasser-Drehmomentbegrenzer	3-11 und 52
Anlasser-Zwischenrad	3-11 und 52
Lichtmaschinenrotor	3-11 und 51
Anlasserkupplung	3-34 und 35
Anlasserzahnrad	3-12 und 51
Schaltwelle	3-13 und 47
Schaltnocken-Sperrklinke und Schaltnocken-Abtriebszahnrad	3-13 und 46

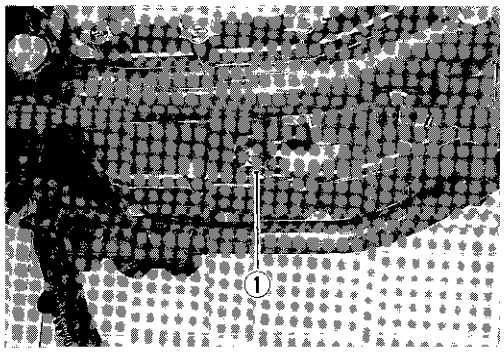
RECHTE MOTORSEITE

	Siehe Seite
Kupplungsdeckel	3-13 und 50
Kupplung	3-13 und 49
Primär-Abtriebszahnrad	3-14 und 49
Primär-Antriebsrad	3-14 und 48
Ölpumpen-Abtriebszahnrad	3-14 und 48
Ölpumpe	3-14 und 48
Neutralstellungsschalter	3-14 und 47
Ölfilter	3-41

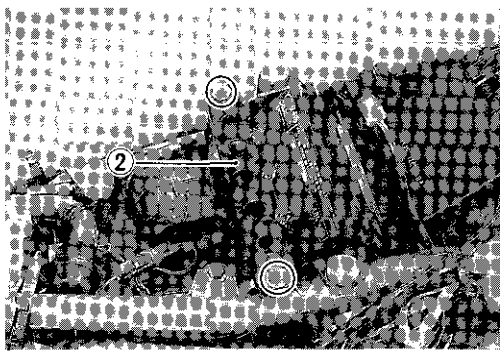
AUS- UND WIEDEREINBAU DES MOTORS

AUSBAU DES MOTORS

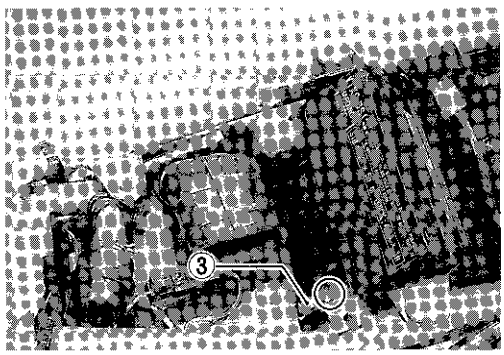
Bevor der Motor aus dem Rahmen ausgebaut wird, ist er mit einem geeigneten Reinigungsmittel gründlich zu säubern. Die Ausbauschritte für den Motor sind nachfolgend angegeben.



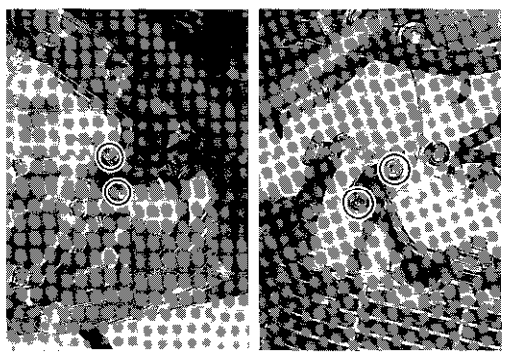
- Den Ablaßstopfen ① herausdrehen, dann das Motoröl ablassen.
- Die Rahmenabdeckungen abnehmen. (Siehe Seite 5-1.)
- Die Sitzbank abnehmen. (Siehe Seite 5-1.)
- Die Batteriehalteplatte ② abnehmen.



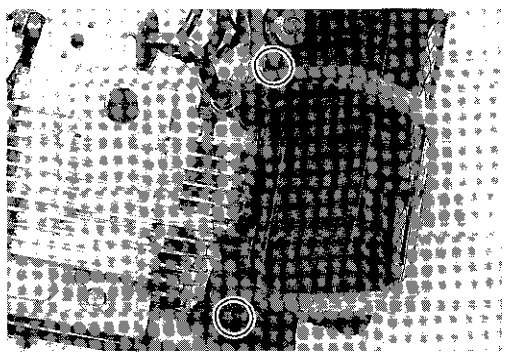
- Das Minuskabel ⊖ ③ der Batterie abklemmen.
- Den Kraftstofftank ausbauen. (Siehe Seite 4-3.)



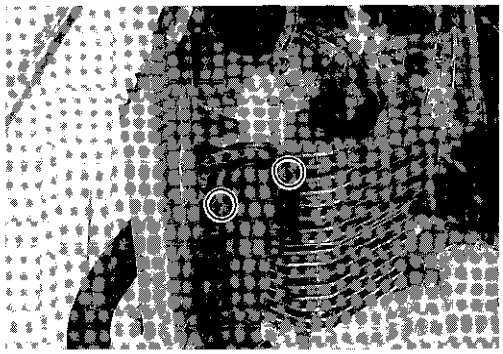
- Die Befestigungsschrauben des Ölkühlerschlauchs entfernen.



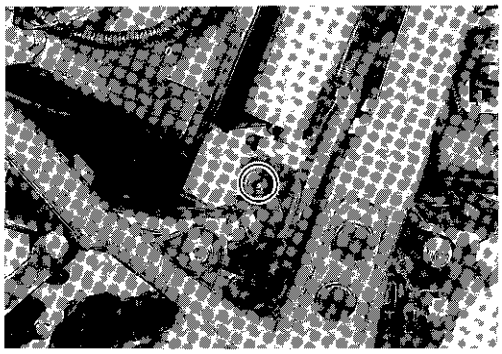
- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann den Halter zusammen mit dem Ölkühler abnehmen.



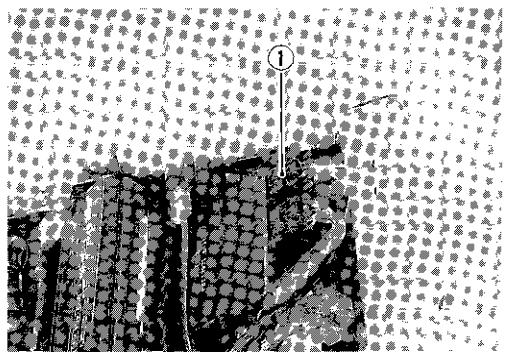
- Die Auspuffrohrschrauben herausdrehen.



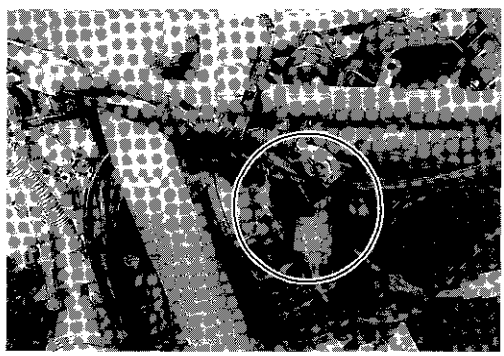
- Die Verbindungsschraube lösen, dann das Auspuffrohr abnehmen.



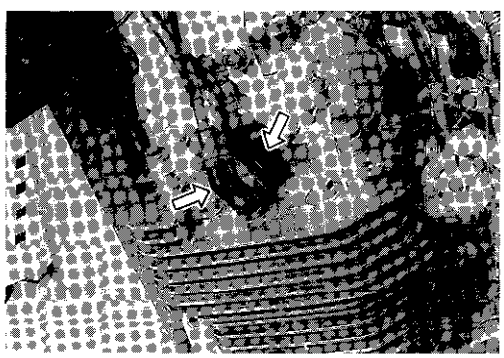
- Den Stecker ① des Erregerspulen-/Stromquellenkabels abziehen.



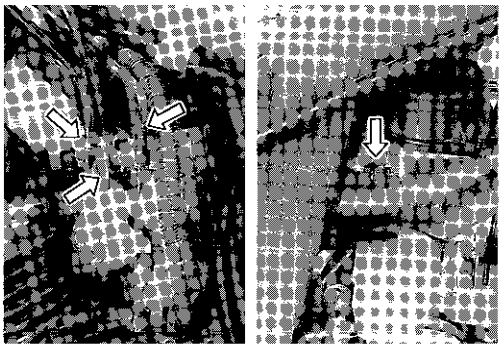
- Die Kabel der Lichtmaschinenspule und des Neutralstellungsschalters abziehen.



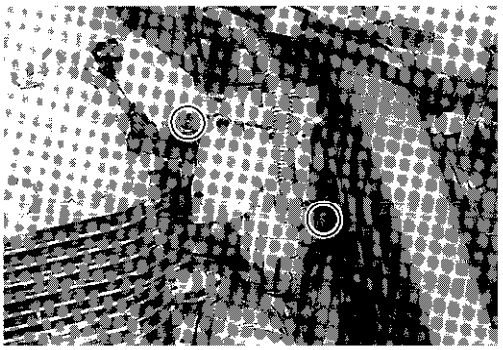
- Die Zündkerzenstecker abziehen.



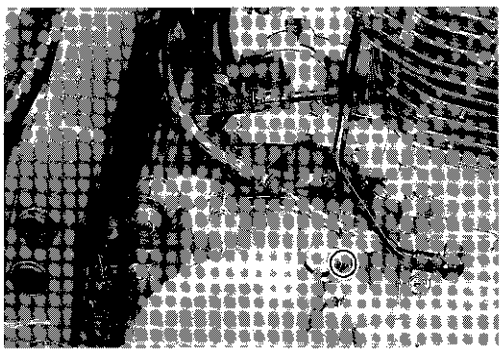
- Die Gaszüge und den Starterzug (Choke) aushängen.
- Den Belüftungsschlauch abziehen.



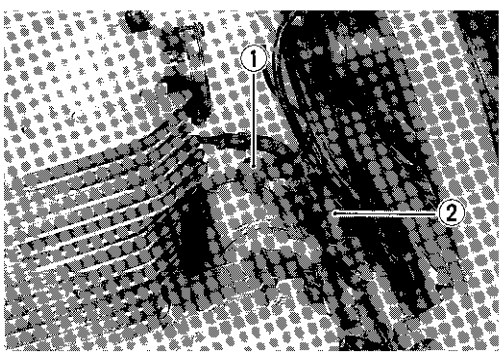
- Die Schrauben der Befestigungsschelle entfernen, dann den Vergaser abnehmen.



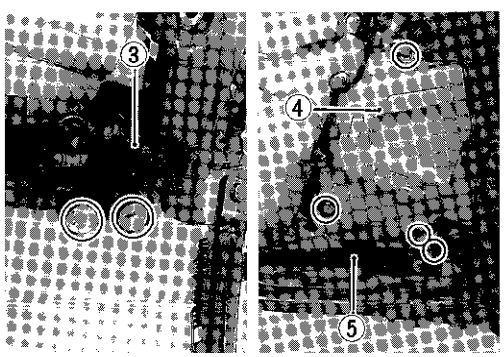
- Den Ausrückhebel entfernen, dann den Kupplungszug aushängen.



- Das Anlasserkabel ① und den Entlüftungsschlauch ② des Kurbelgehäuses abziehen.

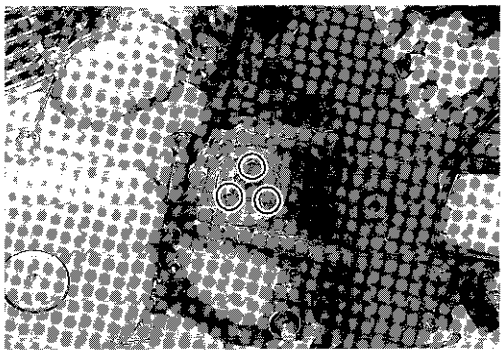


- Die linke vordere Fußraste ③ abnehmen.
- Den Deckel ④ des Motorritzels und den Schalthebel ⑤ abnehmen.

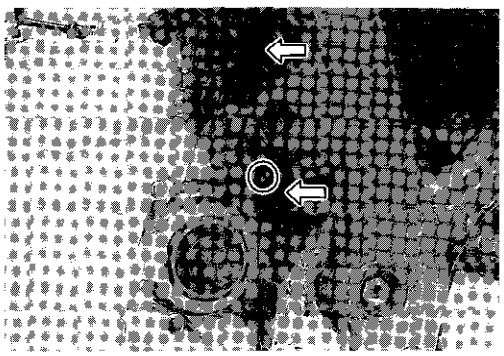


- Das Bremspedal niederdrücken, dann die Schrauben des Motorritzels herausdrehen.
- Das Motorritzel abnehmen.

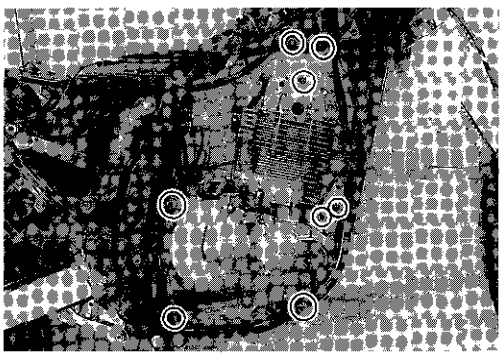
HINWEIS:
Wenn sich der Ausbau des Motorritzels als schwierig erweisen sollte, müssen die hintere Achswellenmutter und möglicherweise auch die Kettenspanner gelöst werden, um die Antriebskette zu lockern.



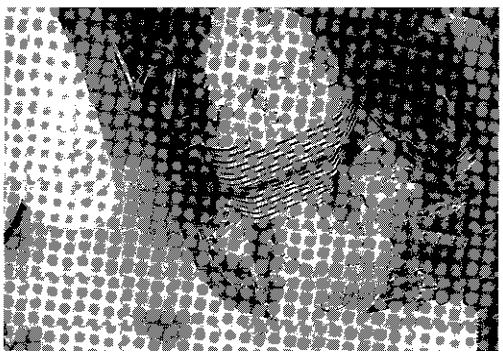
- Das Motor-Massekabel und die Halteklammer des Kabels abnehmen.



- Die Befestigungsmuttern, -schrauben, Abstandsstücke und Halterungen des Motors entfernen.



- Den Motor auf der linken Seite des Rahmens herausnehmen.



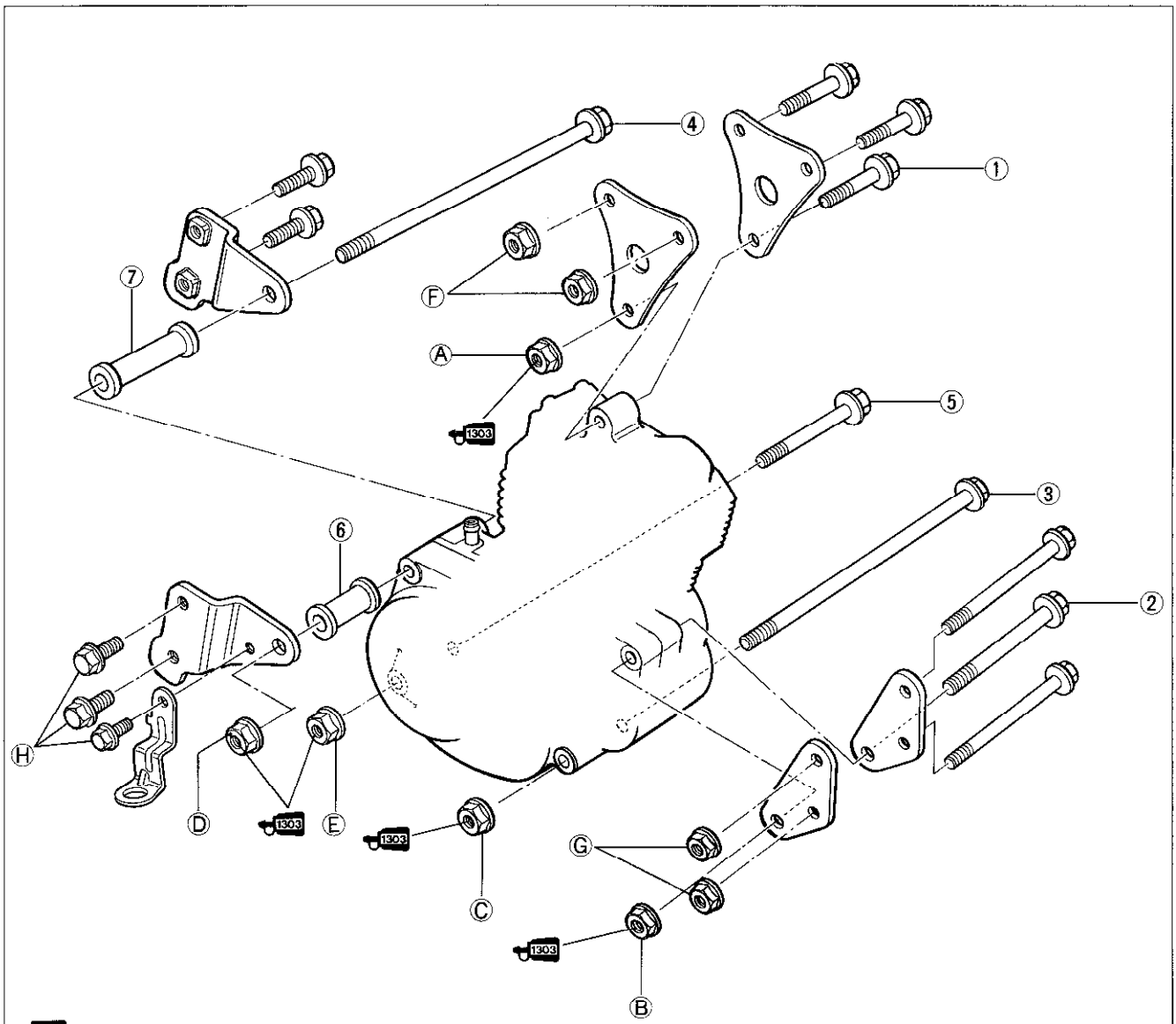
WIEDEREINBAU DES MOTORS

Motor in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wiedereinbauen.

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

HINWEIS:

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



GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	40	4,0
ⒷⒸⒹⒺ	65	6,5
ⒻⒼ	40	4,0
Ⓗ	23	2,3

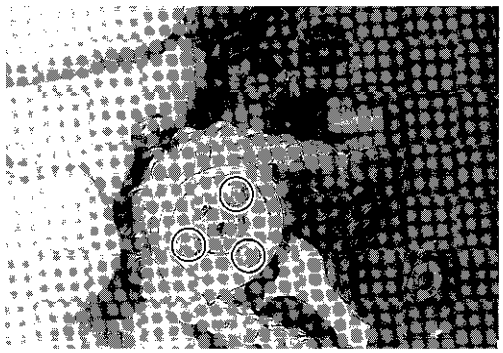
LÄNGE

Schraube ①	53 mm
Schraube ②	100 mm
Schraube ③	235 mm
Schraube ④	235 mm
Schraube ⑤	130 mm
Distanzstück rechts ⑥	27 mm
Distanzstück rechts ⑦	65 mm

- Die Befestigungsschrauben des Motorritzels mit THREAD LOCK SUPER "1303" versehen und dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

1303 99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

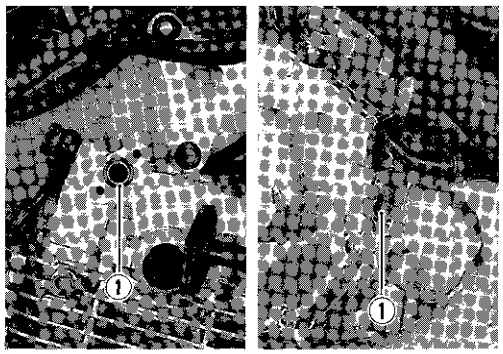
Motorritzelschrauben: 6 N·m (0,6 kg-m)



- Die Ölkühlerschläuche zum Kupplungsdeckel und dem Zylinderkopf wieder gut befestigen.

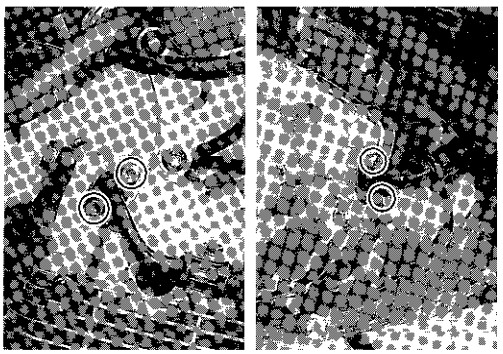
⚠ ACHTUNG

Um spätere Undichtigkeiten zu vermeiden, müssen die O-Ringe ① durch Neuteile ersetzt werden.



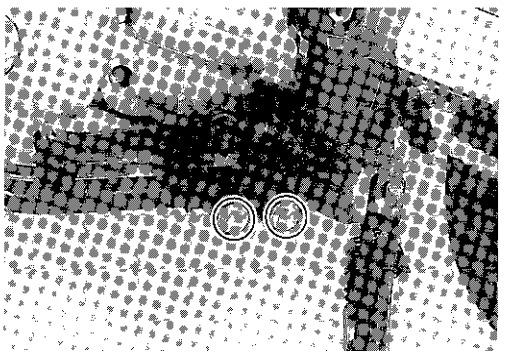
- Die Befestigungsschraube des Ölkühlerschlauchs mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

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



- Die Schraube der vorderen Fußraste mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

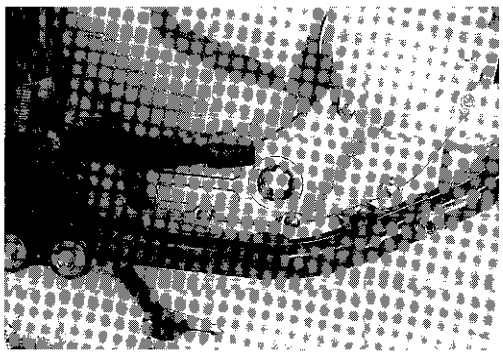
Schraube der vorderen Fußraste: 39 N·m (3,9 kg-m)



- Nach dem Einbau des Motors alle Kabel, Seilzüge und Schläuche wieder montieren. Um eine korrekte Verlegung zu gewährleisten, sich auf das entsprechenden Kapitel für die Verlegung von Kabel, Seilzügen und Schläuchen beziehen. (Siehe Seite 7-12 bis 7-18.)

- Die folgenden Komponenten auf die spezifizierten Werte einstellen:
  * Spiel des Gaszugs ..... (Siehe Seite 2-6.)
  * Einstellung der leerlaufdrehzahl .... (Siehe Seite 2-6.)
  * Spiel des Kupplungszugs ..... (Siehe Seite 2-7.)
  * Durchhang der Antriebskette ..... (Siehe Seite 2-9.)

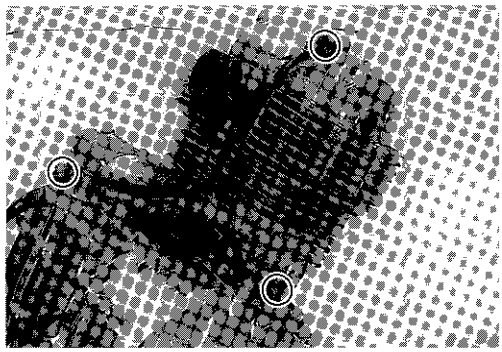
- Mach Überholung 2,6 L Motoröl SAE 10W/40 der Klassifizierung SE, SF oder SG in den Motor einfüllen.
- Den Motor anlassen und einige Minuten im Leerlauf laufenlassen. Danach den Motor abstellen und etwa fünf Minuten warten, dann den Motorölstand überprüfen. Wenn der Stand bis unter die "F"-Markierung abgefallen ist, muß Motoröl nachgefüllt werden, bis die "F"-Markierung erreicht ist.



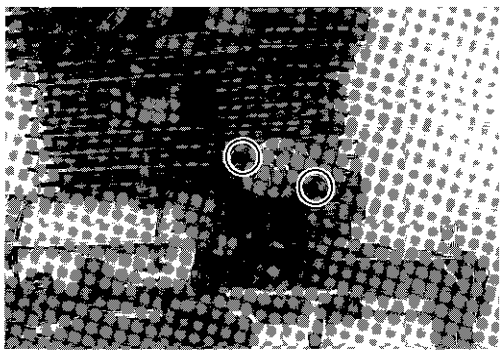
Wechsel	2 300 ml
Filterwechsel	2 400 ml
Überholung	2 600 ml

ZERLEGUNG DES MOTORS

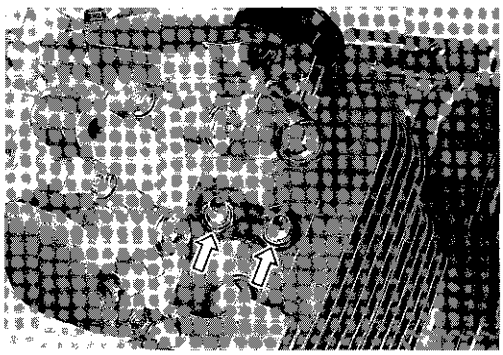
- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann das Ölrohr entfernen.



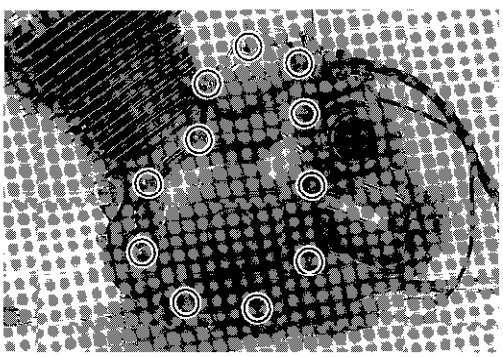
- Die Schrauben herausdrehen, dann die Spannvorrichtung der Nockenwellen-Steuerkette ausbauen.



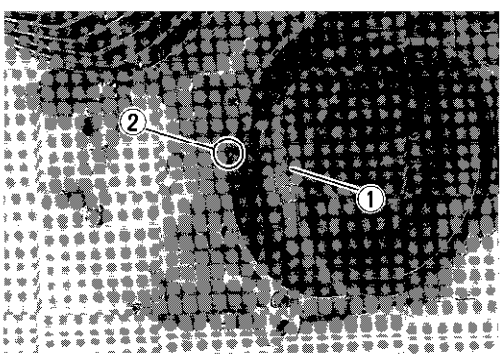
- Die beiden Zündkerzen herausdrehen.



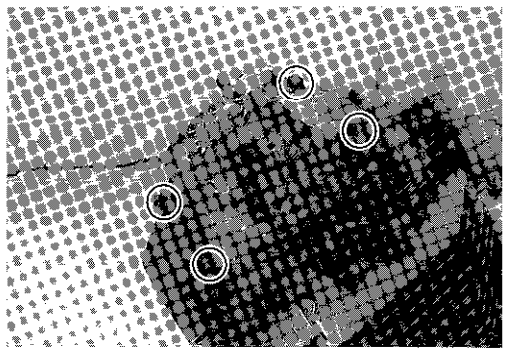
- Die Schrauben herausdrehen, dann den Lichtmaschinendeckelentfernen.



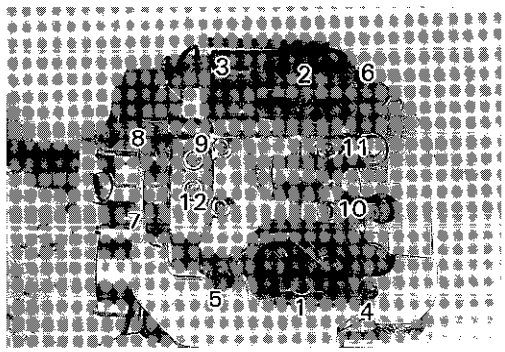
HINWEIS:
Beim Abnehmen der Zylinderkopfhaube muß sich der Kolben im oberen Totpunkt des Kompressionshubs befinden. Zu diesem Zweck ist die "TOP"-Markierungslinie ① am Lichtmaschinenrotor mit der Anzeigemarkierung ② am Kurbelgehäuse auszurichten.



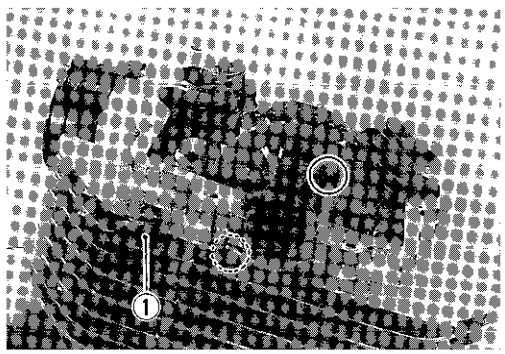
- Die Schrauben herausdrehen, dann die Ventilprüfkappen (Ein- und Auslaß) entfernen.



- Die Schrauben der Zylinderkopfhaube in der angegebenen Reihenfolge lösen, dann die Zylinderkopfhaube abnehmen.



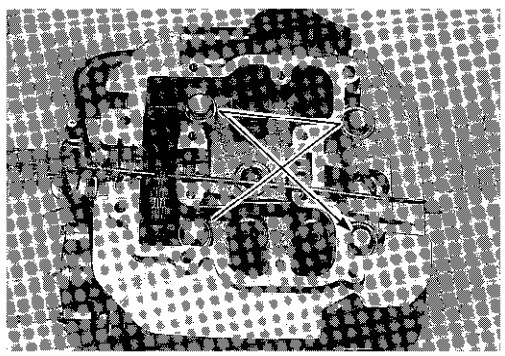
- Die Sicherungsscheibe umbiegen, dann die Schrauben des Nockenwellenritzels entfernen.
- Das Ritzel und die Nockenwelle mit der automatischen Dekompressionseinheit ausbauen.



HINWEIS:
Die Halteschraube ① der Spannvorrichtung für die Nockenwellen-Steuerkette ist nur bei einer Zerlegung des Motors herauszudrehen.

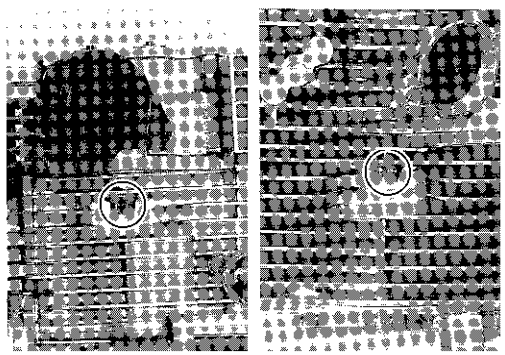
⚠ACHTUNG

Darauf achten, daß die Nockenwellen-Steuerkette, der Stift, der C-Ring oder das Ritzel nicht in das Kurbelgehäuse fallen.

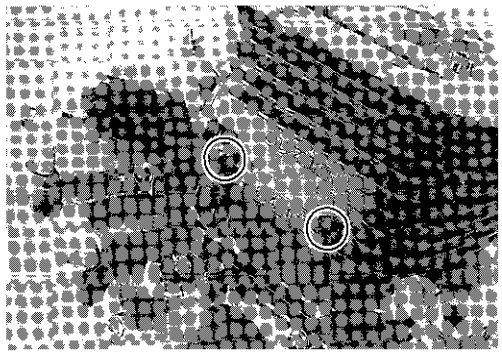


- Die Zylinderkopfschrauben und -muttern über Kreuz lösen und entfernen, dann den Zylinderkopf abnehmen.

HINWEIS:
Wenn sich das Abnehmen des Zylinderkopfs als schwierig erweisen sollte, ist dieser vorsichtig abzuhebeln; gleichzeitig leicht mit einem Plastikhammer auf den glatten Bereich des Zylinderkopf schlagen. Darauf achten, daß die Kühlrippen nicht beschädigt werden.



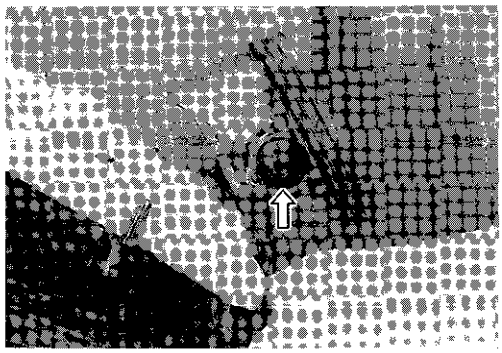
- Die Haltemuttern entfernen, dann den Zylinder abnehmen.



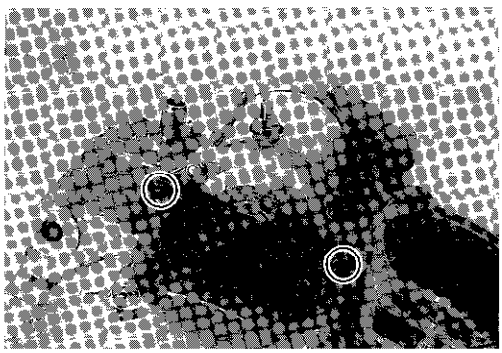
⚠ ACHTUNG

Wenn der Zylinder durch leichte Schläge mit einem Plastikhammer gelöst werden muß, ist darauf zu achten, daß die Kühlrippen nicht beschädigt werden.

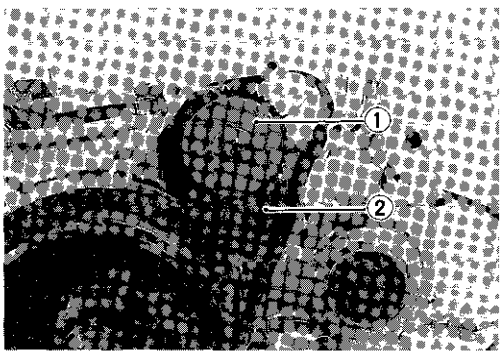
- Die Zylinderöffnung mit einem sauberen Lappen abdecken, um zu verhindern, daß die Sicherungsringe des Kolbenbolzens in das Kurbelgehäuse fallen. Die Sicherungsringe des Kolbenbolzens mit Hilfe einer Spitzzange entfernen.
- Den Kolbenbolzen entfernen, dann den Kolben herausnehmen.



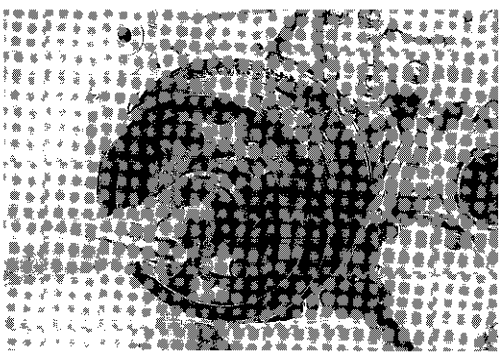
- Den Halter des Kupplungszugs und den Anlasser ausbauen.



- Den Anlasser-Drehmomentbegrenzer ① und das Anlasser-Zwischenrad ② zusammen mit der Welle ausbauen.



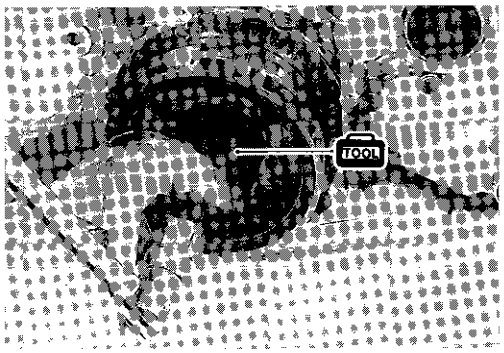
- Die Schraube des Lichtmaschinenrotors mit Hilfe eines gekröpften 36-mm-Schlüssels lösen.



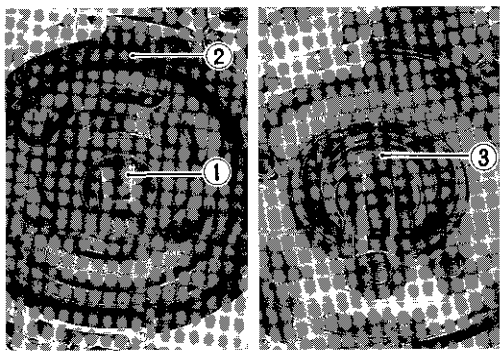
HINWEIS:
Die Schraube des Lichtmaschinenrotors darf nach dem Lösen nicht herausgenommen werden. Diese Schraube wird benötigt, wenn der Lichtmaschinenrotor mit Hilfe des Rotorabziehers ausgebaut werden muß.

- Den Lichtmaschinenrotor mit Hilfe des Spezialwerkzeugs abnehmen.

TOOL 09930-30721: Rotor-Ausbauwerkzeug

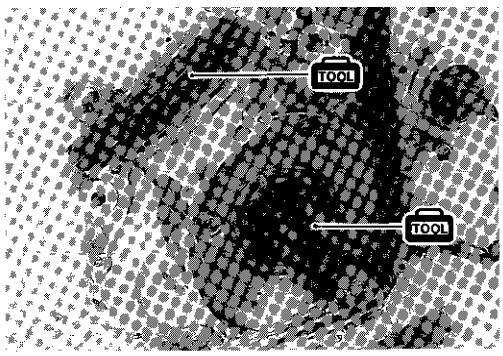


- Den Keil ① entfernen.
- Das Anlasserzahnrad ② entfernen.
- Die Druckscheibe ③ entfernen.

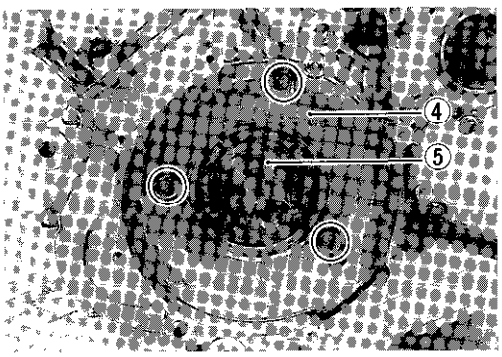


- Die Ringmutter mit Hilfe der Spezialwerkzeuge abnehmen, dann das Abstandsstück entfernen.

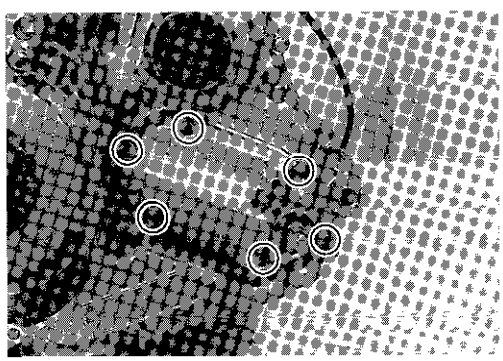
TOOL 09917-23711: Sechskantschlüssel für Ringmutter
09910-20116: Pleuelstangen-Arretierwerkzeug



- Die Schrauben herausdrehen, dann das Ölablenkblech ④ des Kurbelgehäuses ausbauen.
- Das Abstandsstück ⑤ herausnehmen.

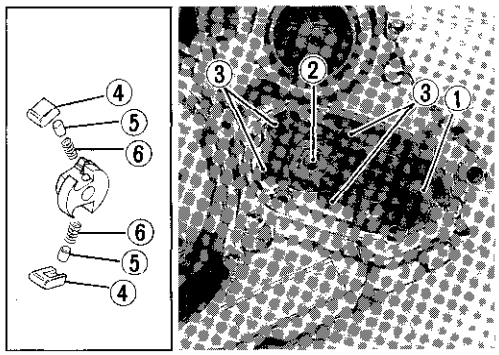


- Die Schrauben herausdrehen, dann die Schalthebelabdeckung entfernen.

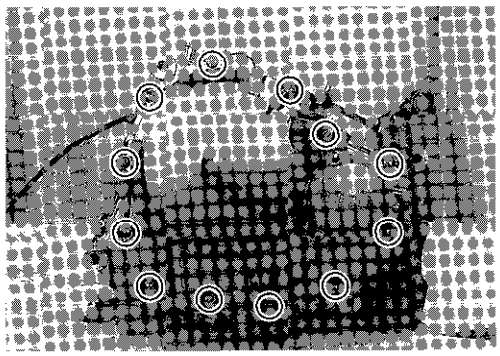


- Die Schalthebelwelle ① herausziehen, dann die Schrauben ③ entfernen und das Nockenwellen-Abtriebszahnrad ② abnehmen.

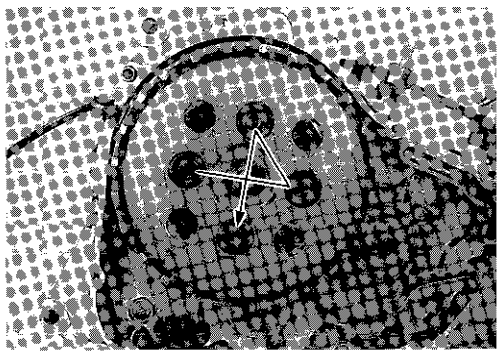
HINWEIS:
Beim Ausbau des Nockenwellen-Abtriebszahnrads darauf achten, daß die Schalthebel-Sperrklinke ④, der Stift ⑤ und die Feder ⑥ nicht verlorengehen.



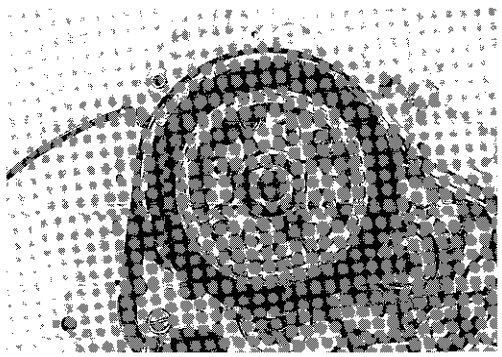
- Die Schrauben herausdrehen, dann den Kupplungsdeckel abnehmen.



- Die Schrauben über Kreuz lösen und abnehmen, dann die Kupplungsdruckplatte herausnehmen.

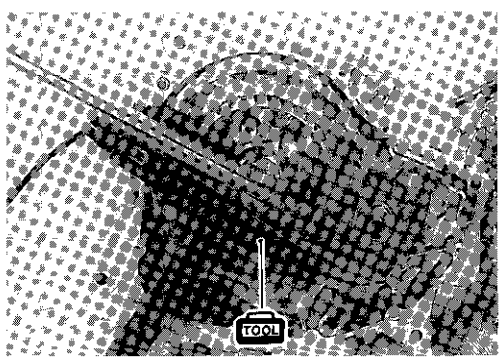


- Die Antriebs- und Abtriebsscheiben der Kupplung entfernen.

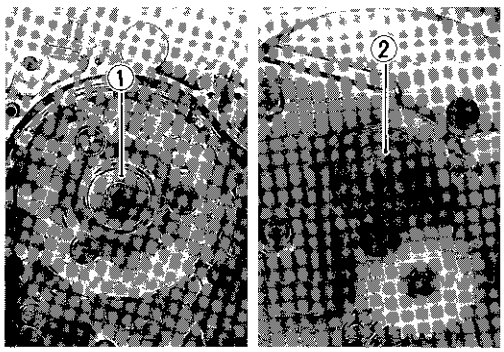


- Die Sicherungsscheibe umbiegen, dann die Mutter der Kupplungsnabe mit Hilfe des Spezialwerkzeugs abnehmen.

TOOL 09920-53740: Kupplungsnaben-Arretierwerkzeug



- Die Druckscheibe ① und das Primär-Abtriebszahnrad ausbauen.
- Die Druckscheibe ② herausnehmen.

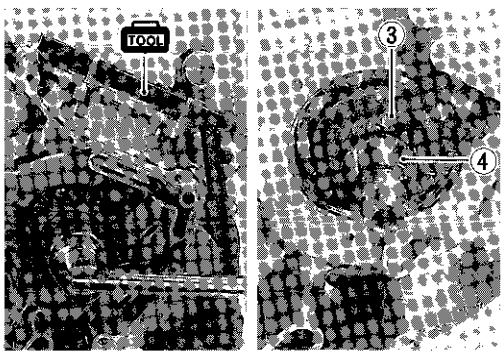


- Die Mutter des Primär-Antriebszahnrads mit Hilfe des Spezialwerkzeugs entfernen.

TOOL 09910-20116: Pleuelstangen-Arretierwerkzeug

⚠ACHTUNG

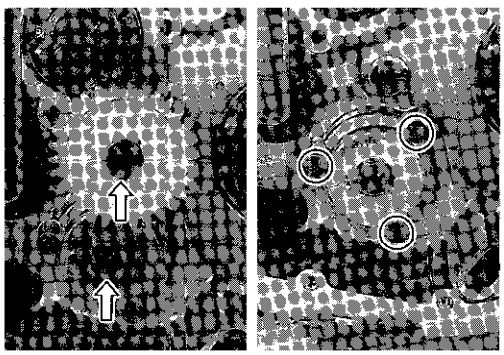
Diese Mutter ist mit Linksgewinde versehen.



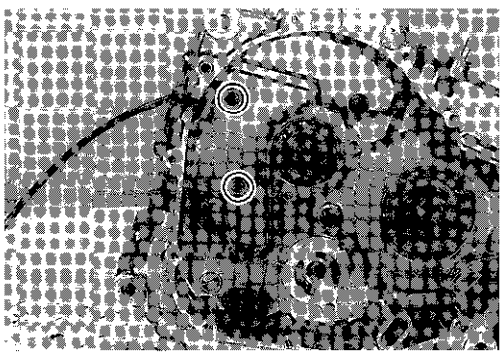
- Die Nockenwellen-Steuerkette ③ und den Keil ④ entfernen.
- Die Sprengringe entfernen, dann das Zwischenrad und das Ölpumpen-Abtriebszahnrad ausbauen.

TOOL 09900-06107: Sprengringzange

- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann die Ölpumpe ausbauen.

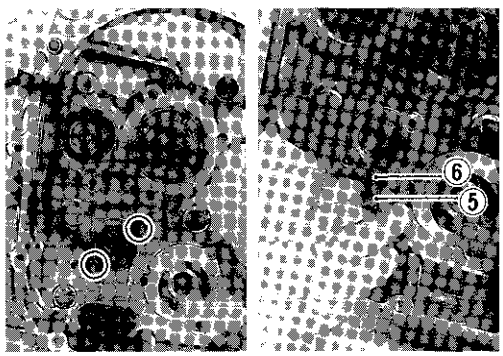


- Den Entlüfterdeckel abnehmen.

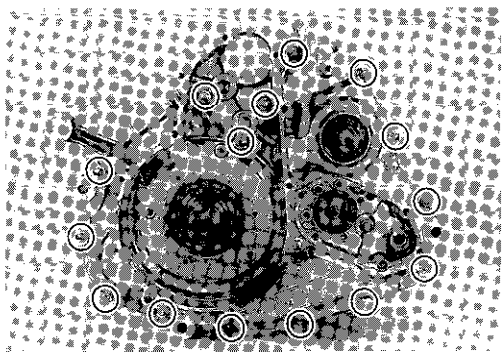


- Den Neutralstellungsschalter ausbauen.

HINWEIS:
Darauf achten, daß der Schalterkontakt ⑤ und die Feder ⑥ nicht verlorengehen.

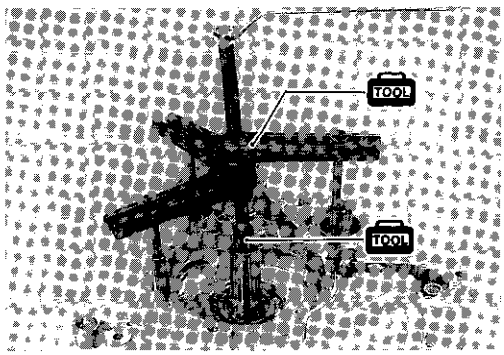


- Die Halteschrauben des Kurbelgehäuses herausdrehen.
- Das Kurbelgehäuse mit Hilfe der Kurbelgehäuse-Trennwerkzeuge in einen rechten und linken Teil zerlegen.



TOOL 09920-13120: Kurbelgehäuse-Trennwerkzeug
09910-33210: Aufsatz für Kurbelwelle-Einbauwerkzeug

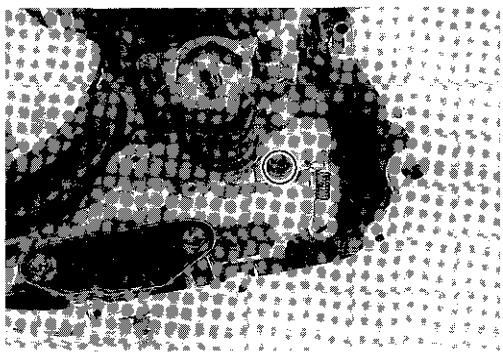
HINWEIS:
Das Kurbelgehäuse-Trennwerkzeug ist so anzusetzen, daß sich die Platte des Werkzeugs parallel mit der Endfläche der Kurbelwelle befindet.



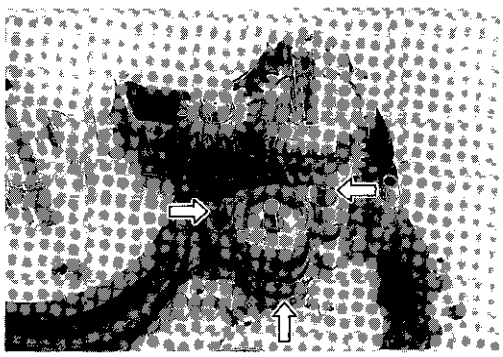
⚠ ACHTUNG

Die Kurbelwelle und die Komponenten des Getriebes müssen in der rechten Kurbelgehäusehälfte verbleiben. Dies ist erforderlich, weil der Schaltnockenanschlag an der rechten Kurbelgehäusehälfte montiert ist; wenn Kurbelwelle und Getriebekomponenten in der linken Hälfte verbleiben, kann der Anschlag beschädigt werden.

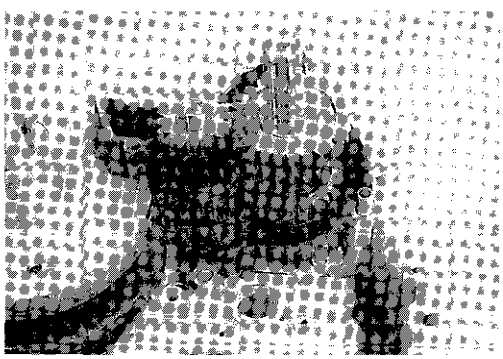
- Den Schaltnockenanschlag ausbauen.



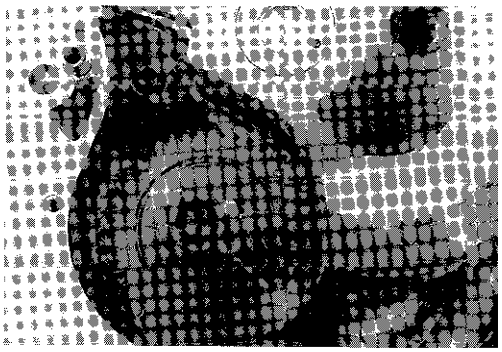
- Die Schaltgabelwellen und die Schaltgabeln ausbauen.
- Den Schaltnocken herausnehmen.



- Die Antriebswellen- und die Vorgelegewellen-Baugruppen herausnehmen.

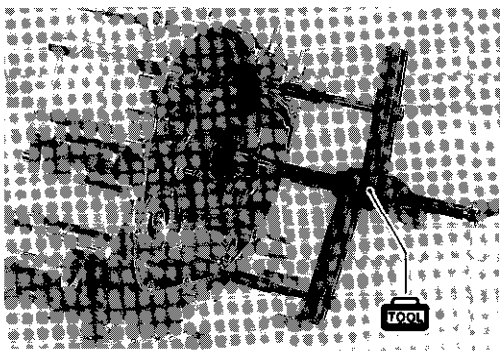


- Die eingeschlagenen Markierungen am Antriebs- und Abtriebszahnrad der Ausgleichswelle ausrichten.
- Die Ausgleichswelle ausbauen.

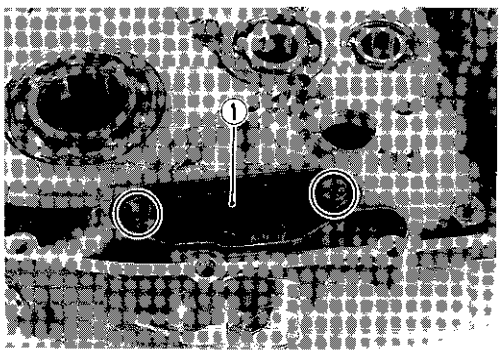


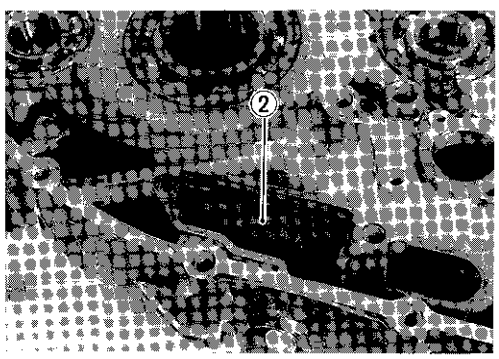
- Die Kurbelwelle mit Hilfe des Kurbelwellen-Ausbauwerkzeugs aus dem Kurbelgehäuse ausbauen.

TOOL 09920-13120: Kurbelwellen-Ausbauwerkzeug (Kurbelgehäuse-Trennwerkzeug)



- Die Schrauben herausdrehen, dann den Deckel ① des Ölwannenfilters entfernen.
- Den Ölwannenfilter ② entfernen.





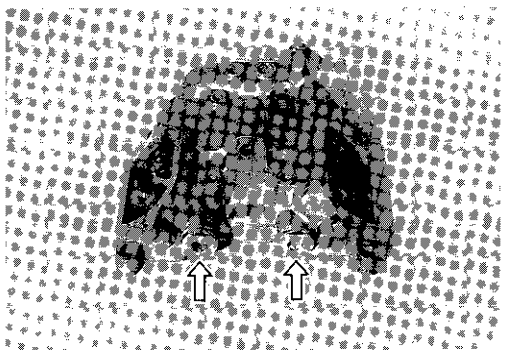
ÜBERPRÜFUNG UND WARTUNG VON MOTORTEILEN

WARTUNG DER ZYLINDERKOPFHAUBE

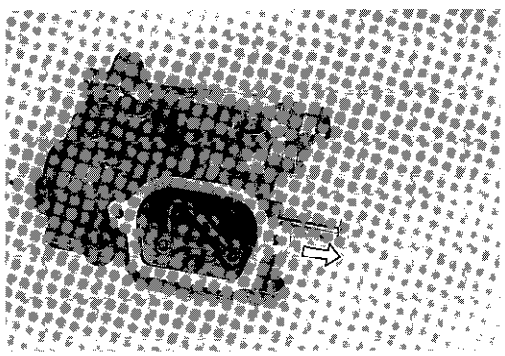
⚠ ACHTUNG

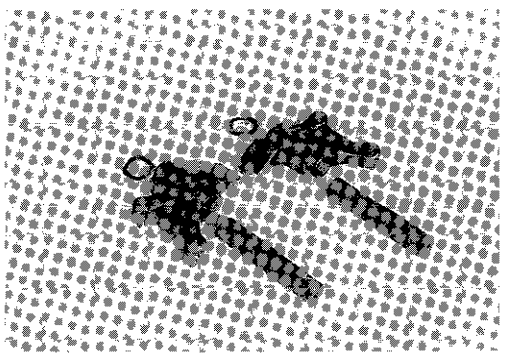
Bei der Zerlegung die ausgebauten Teile in Gruppen anordnen, zum Beispiel "Auslaß", "Einlaß" usw., um sie beim Einbau wieder in ihre Originalposition einbauen zu können.

- Die Halteschrauben der Einlaß- und Auslaß-Kipphebelwellen herausdrehen.



- Die Einlaß- und Auslaß-Kipphebelwellen mit Hilfe einer 6-mm-Schraube herausziehen.



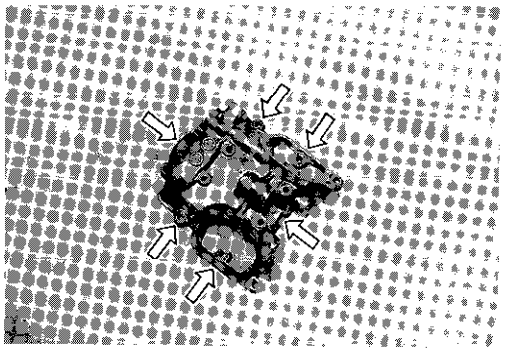


VERZUG DER ZYLINDERKOPFHAUBE

Nachdem das Dichtmittel restlos von der Dichtfläche der Zylinderkopfhaube entfernt wurde, ist die Zylinderkopfhaube auf eine Richtplatte zu legen und mit Hilfe einer Fühlerlehre auf Verzug zu überprüfen.

Verschleißgrenze: 0,05 mm

Wenn der gemessene Wert die Verschleißgrenze überschreitet, muß die Zylinderkopfhaube ersetzt werden.

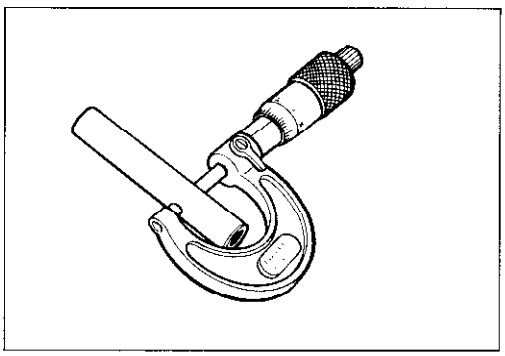


AUSSENDURCHMESSER DER KIPPHEBELWELLE

Den Durchmesser der Kipphebelwelle mit Hilfe eines Mikrometers messen.

Standardwert: 11,973—11,984 mm

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

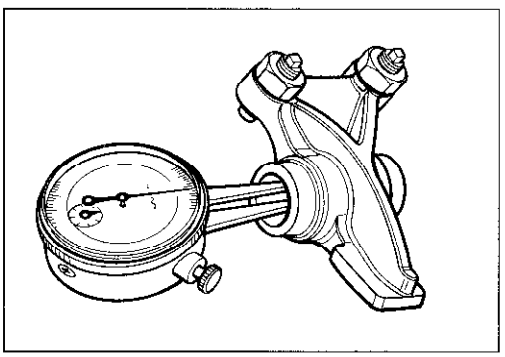


INNENDURCHMESSER DES KIPPHEBELS

Bei der Überprüfung der Kipphebel ist der Innendurchmesser des Kipphebels und die Nockenwellen-Kontaktfläche auf Anzeichen von Verschleiß zu kontrollieren.

Standardwert: 12,000—12,018 mm

TOOL 09900-20605: Noniusschublehre

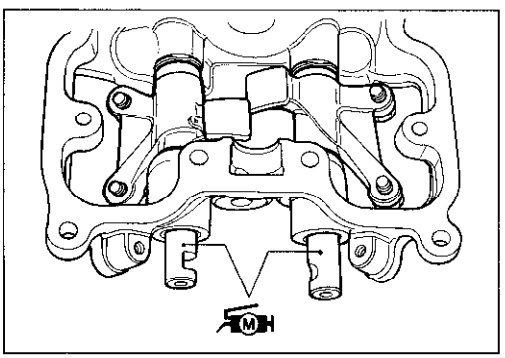


KIPPHEBEL UND KIPPHEBELWELLE

- Die Kipphebelwellen mit SUZUKI MOLY PASTE versehen.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

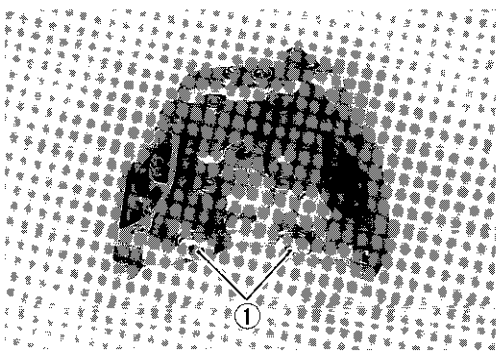
- Die Kipphebelwelle und die Kipphebel montieren, wie in der Abbildung gezeigt.



- Die Halteschrauben ① der Kipphebelwellen mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

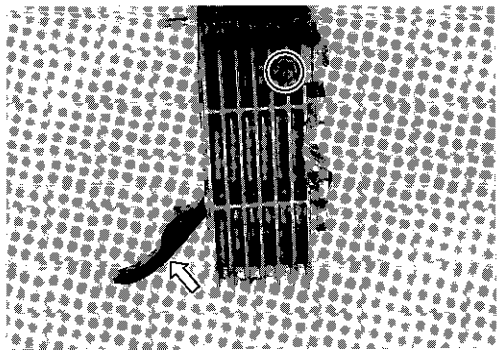
Halteschraube ①: 28 N·m (2,8 kg-m)

HINWEIS:
Stets einen neuen Dichtring an den Halteschrauben ① verwenden.



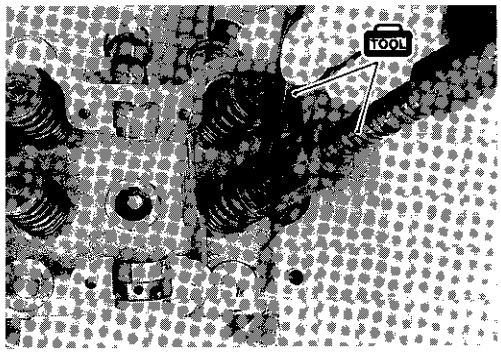
WARTUNG DES ZYLINDERKOPFS

- Die Schraube herausdrehen, dann die Spannvorrichtung der Nockenwellen-Steuerkette ausbauen.

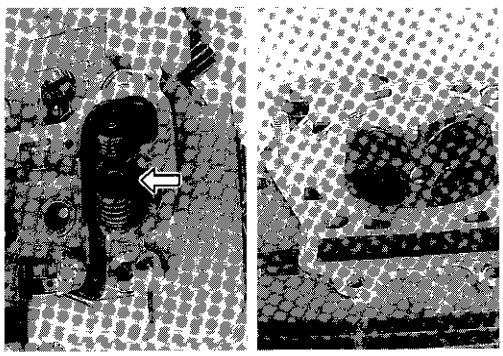


- Die Ventilfedern mit Hilfe der Spezialwerkzeuge zusammendrücken.
- Die Ventilkeile von den Ventilschäften abnehmen.

09916-14510: Ventilfederheber
09916-14910: Aufsatz für Ventilfederheber
09916-84511: Pinzette

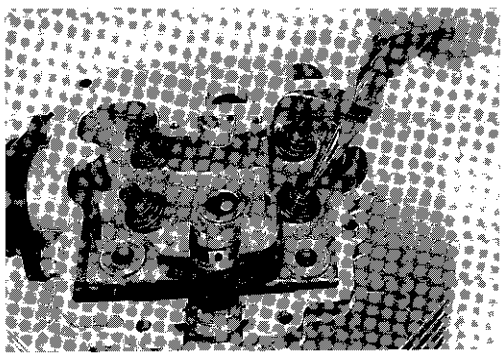


- Den Ventilfederteller sowie die innere und äußere Ventilfeder entfernen.
- Das Ventil von der gegenüberliegenden Seite herausnehmen.



- Den Ventildichtring mit Hilfe einer Spitzzange entfernen.
- Den Ventilfedersitz herausnehmen.

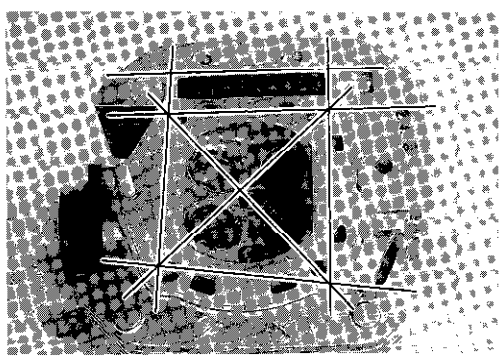
HINWEIS:
Mit dem Ausbau der Ventile sind die normalen Zerlegungsarbeiten abgeschlossen. Wenn die Ventilführungen nach der Überprüfung von damit zusammenhängenden Teilen ausgebaut werden müssen, sind die im Abschnitt "Wartung der Ventilführungen" beschriebenen Schritte auszuführen.



ZYLINDERKOPFVERZUG

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

Verschleißgrenze: 0,05 mm

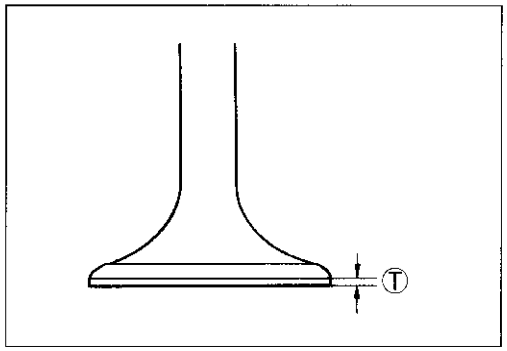


VERSCHLEISS DER VENTILDICHTFLÄCHE

Das Dickenmaß Ⓣ feststellen; wenn der gemessene Wert der Verschleißgrenze entspricht oder diese unterschreitet, muß das Ventil ersetzt werden.

HINWEIS:
Jedes Ventil visuell auf Verschleiß der Dichtfläche kontrollieren. Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß das Ventil ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 0,5 mm

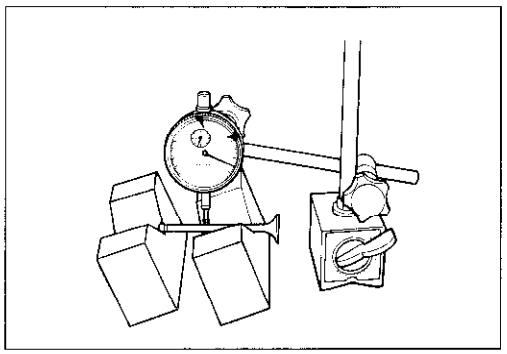


VENTILSCHAFTSCHLAG

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

Verschleißgrenze: 0,05 mm

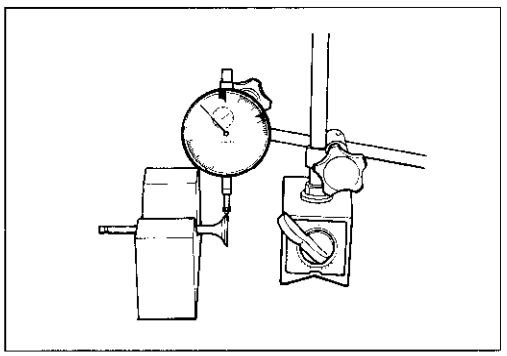
09900-20701: Magnetständer
09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)
09900-21304: V-Blöcke (100 mm)



VENTILTELLERRADIALSCHLAG

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

Verschleißgrenze: 0,03 mm

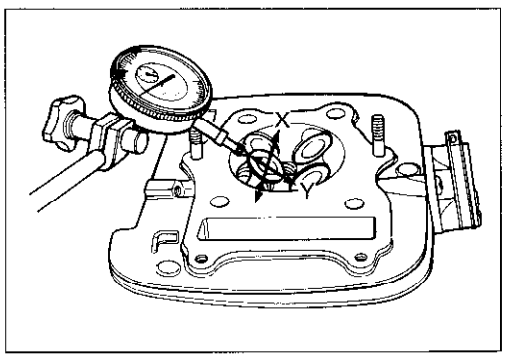


VERBIEGUNG DES VENTILSCHAFTS

Das Ventil etwa 10 mm vom Ventilsitz anheben. Die Verbiegung des Ventilschafts in den beiden gegenüberliegenden Richtungen "X" und "Y" messen, wobei die Meßuhr wie in der Abbildung gezeigt zu positionieren ist. Wenn die gemessene Verbiegung die Verschleißgrenze überschreitet (siehe unten), ist entweder das Ventil oder die Ventilführung durch ein Neuteil zu ersetzen.

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

Verschleißgrenze
Einlaß- und Auslaßventil: 0,35 mm

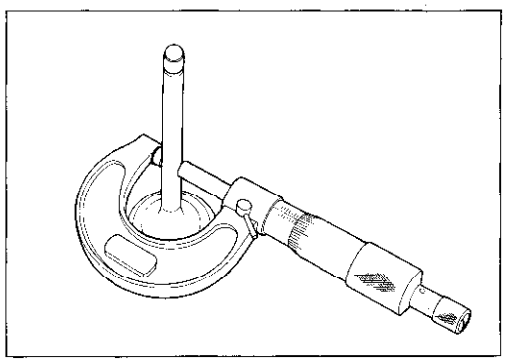


VENTILSCHAFTVERSCHLEISS

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

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

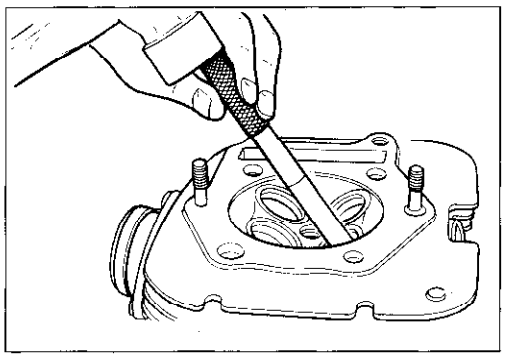
Standardwert
EIN. : 5,475—5,490 mm
AUS.: 5,455—5,470 mm



WARTUNG DER VENTILFÜHRUNG

- Die Ventilführung mit Hilfe eines Ventilführungs-Ausbauwerkzeugs in Richtung Nockenwellen-Seite herausnehmen.

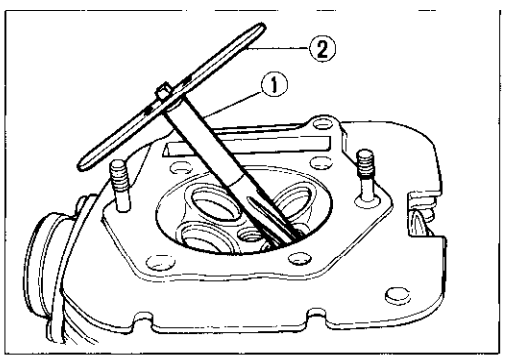
TOOL 09916-44910: Ventilführungsabzieher/-setzer



HINWEIS:
* *Ausgebaute Ventilführungsteile wegwerfen.*
* *Als Ersatzteile sind nur Ventilführungen in Übergröße erhältlich (Teil Nr. 11115-32E70).*

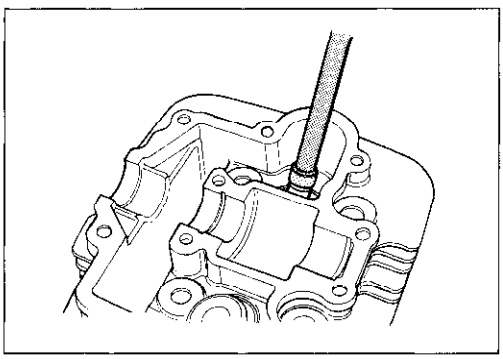
- Die Bohrungen der Ventilführungen im Zylinderkopf sind mit einem Ventilfräser ① und dem Griff ② nachzuarbeiten.

TOOL 09916-34580: Ventilführungsahle
09916-34541: Reibahlengriff



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

TOOL 09916-44910: Ventilführungsabzieher/-setzer

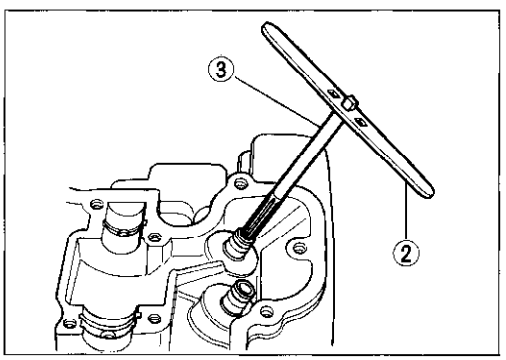


⚠ ACHTUNG

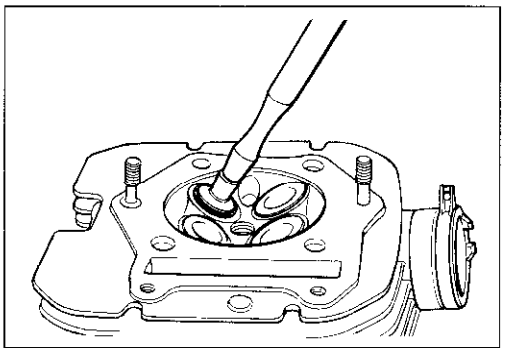
Wird die Ventilführungsbohrung vor dem Einsetzen der neuen Führung nicht geölt, kann es zu einer Beschädigung von Führung oder Teller kommen.

- Nach dem Einpassen der Ventilführungen sind die Innenseiten mit einem Ventilfräser ③ und dem Griff ② nachzuarbeiten.

TOOL 09916-34550: Ventilführungsahle
09916-34541: Reibahlengriff



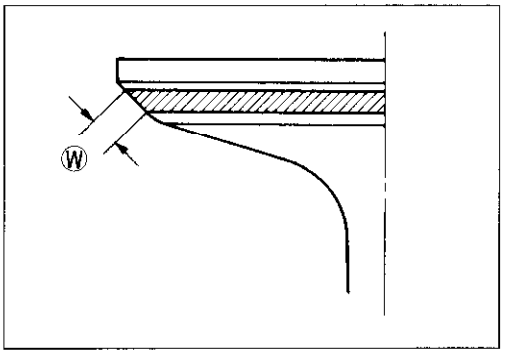
VENTILSITZBREITE



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

Standard

Ventilsitzbreite Ⓦ: 0,9—1,1 mm

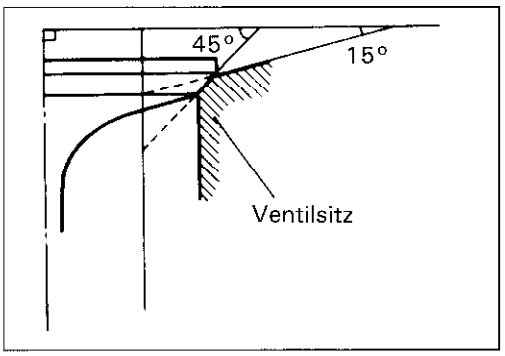


Wird diese Anforderung nicht erfüllt, Sitz wie folgt nacharbeiten:

VENTILSITZWARTUNG

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

	EINLASS	AUSLASS
45°	N-615	N-615
15°	N-615	N-121

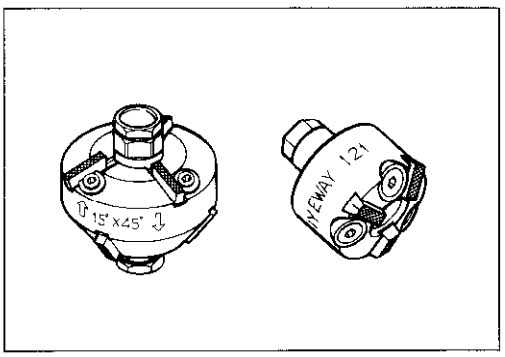


(Für USA)

Ventilsitzfräser (N-615)
Ventilsitzfräser (N-121)
Führungsschaft (N-140-7,0)

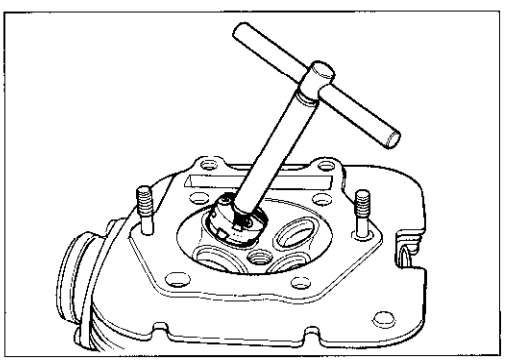
(Für Sonstige)

TOOL **09916-24900: Satz Ventilsitzfräser**
09916-20610: Ventilsitzfräser (N-121)
09916-24210: Ventilsitzfräser (N-615)
(N-140-7,0) : Führungsschaft



HINWEIS:
Ventilsitzfläche nach jedem Schneidvorgang ansehen.

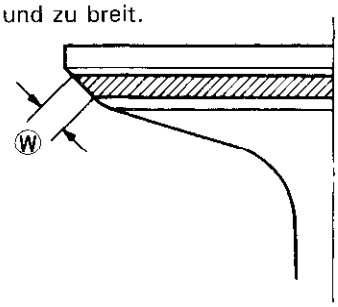
- Führungsschaft ① unter leichtem Drehen einsetzen, Er muß gut sitzen. Den 45°-Fräser, Vorsatz und T-Griff anbringen.
- Sitz mit dem 45°-Fräser in zwei oder drei Drehungen entzundern und säubern.
- Sitz nach dem oben beschriebenen Verfahren zur Bestimmung der Sitzbreite überprüfen. Ein ausgefressener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



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

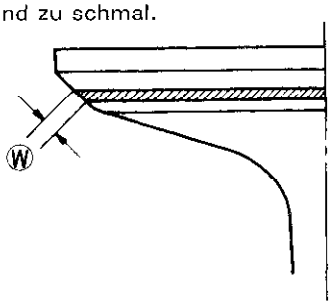
Ist die Kontaktfläche zu weit außen oder zu breit, Kontaktfläche mit dem 15°-Fräser nach innen bringen und verschmälern.

Kontaktfläche auf dem Ventilteller zu weit außen und zu breit.



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

Kontaktfläche auf dem Ventilteller zu weit innen und zu schmal.



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

⚠ ACHTUNG

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

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

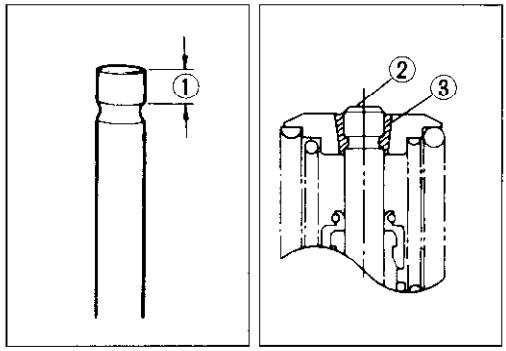
⚠ WARNUNG

Äußerste Vorsicht im Umgang mit Benzin!

HINWEIS:
Nach Wartung der Ventilsitze und Wiedereinbau des Zylinderkopfes Ventilspiel einstellen.(siehe Seite 2-3.)

ÜBERPRÜFUNG DES VENTILSCHAFT-ENDES

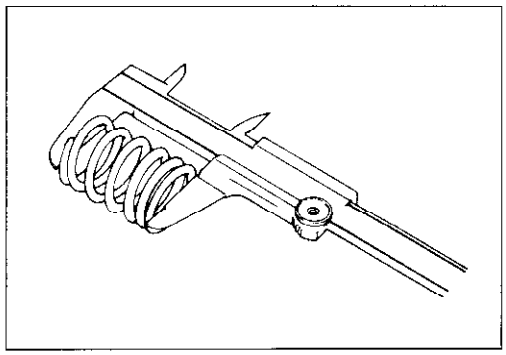
Die Endfläche des Ventilschafts auf Pitting und übermäßigen Verschleiß überprüfen. Wenn Abnutzungserscheinungen festgestellt werden, muß die Endfläche des Ventilschafts nachgearbeitet werden—vorausgesetzt, daß sich hierdurch die Länge des Ventilschafts um nicht mehr als 2,7 mm verkürzt. Wenn mehr als 2,7 mm abgenommen werden müssen, ist das Ventil zu ersetzen. Nachdem ein nachgearbeitetes Ventil eingebaut wird, sich vergewissern, daß sich die Endfläche ② des Ventilschafts noch über den Ventilkeilen ③ befindet.



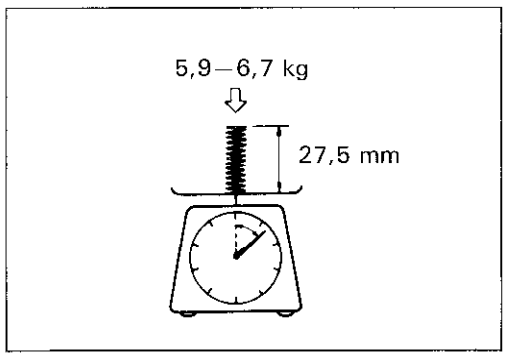
VENTILFEDER

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

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



TOOL 09900-20102: Schublehre

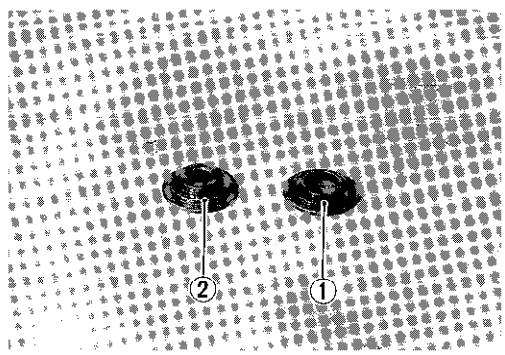


Länge der Ventilfeder in unbelastetem Zustand
Verschleißgrenze
INNEN : 34,4 mm
AUSSEN: 38,1 mm

Ventilfederspannung
Standardwert
INNEN : 5,9—6,7 kg/27,5 mm
AUSSEN: 13,8—15,8 kg/31,0 mm

EINBAU DER VENTILE UND VENTILFEDERN

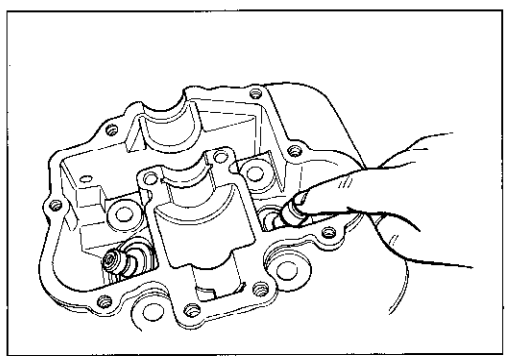
- Den Ventilfedersitz ① einsetzen. Darauf achten, daß der untere Sitz nicht mit dem Ventilfederteller ② vertauscht wird.



- Alle Dichtringe mit Öl versehen, dann die Dichtringe auf die Führungen aufschieben.

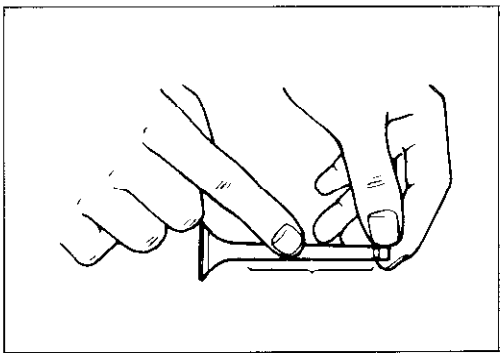
⚠ACHTUNG

Alte Dichtringe dürfen niemals wiederverwendet werden.



- Die Ventilschäfte gleichmäßig und über den gesamten Bereich mit SUZUKI MOLY PASTE versehen, dann die Ventile einschieben.
  Auf gleiche Weise ist die Dichtlippe des Ventilschaft-Dichtrings zu behandeln.

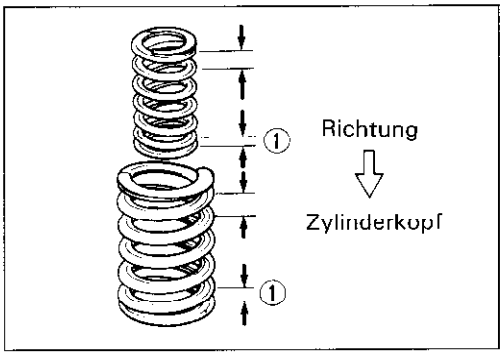
99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE



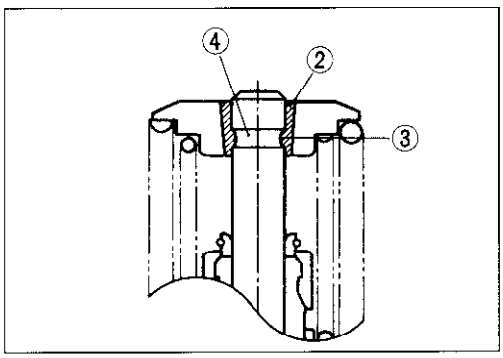
⚠ ACHTUNG

Beim Einsetzen der Ventile darauf achten, daß die Dichtlippe des Ventilschaft-Dichtrings nicht beschädigt wird.

- Die Ventilfedern einbauen; darauf achten, daß die Seite mit den engeren Wicklungen ① nach unten zeigt und auf dem Zylinderkopf aufliegt. Die Wicklungen der inneren und äußeren Federn ist unterschiedlich:die Wicklungen werden von oben nach unten zunehmend enger, wie in der Abbildung gezeigt.



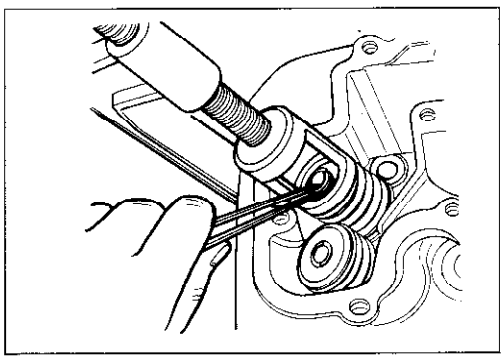
- Ventilfederteller aufsetzen und mit dem Ventilheber Federn nach unten drücken, dann die Keilhälften am Schaftende anbringen und den Ventilheber lösen, damit sich der Sicherungskeil ② zwischen Teller und Schaft verkeilen kann. Die Wulst ③ auf dem Sicherungskeil muß fest in der Nut ④ am Schaftende sitzen.



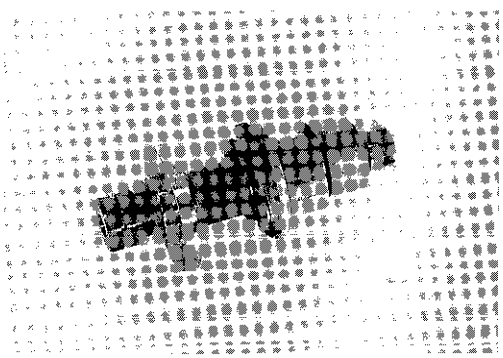
09916-14510: Ventilfederheber
09916-14910: Aufsatz für Ventilfederheber
09916-84511: Pinzette

⚠ ACHTUNG

Federn und Ventile wieder an der ursprünglichen Stelle anbringen.



NOCKENWELLE/AUTOMATISCHE DEKOMPRESSIONSEINHEIT

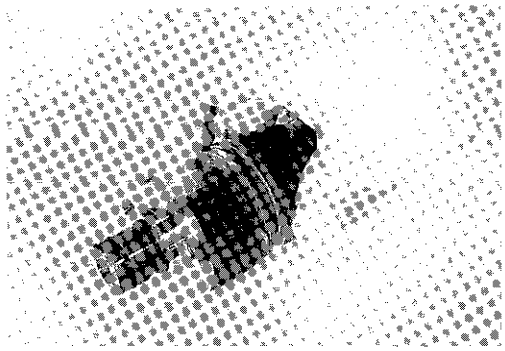


⚠ ACHTUNG

Es darf nicht versucht werden, die Nockenwelle/automatische Dekompressionseinheit zu zerlegen. Diese Einheit ist wartungsfrei.

AUTOMATISCHE DEKOMPRESSIONSEINHEIT

Die automatische Dekompressionseinheit von Hand bewegen und auf einwandfreie Funktion überprüfen.
Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß die automatische Dekompressionseinheit durch ein Neuteil ersetzt werden.

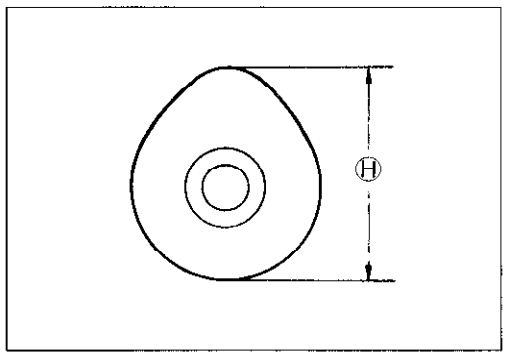


NOCKENWELLE

Wenn der Motor abnormale Geräusche oder Vibrationen verursacht, und ein Abfall der Motorleistung festzustellen ist, müssen die Nockenwelle auf Schlag sowie die Nocken und Lagerzapfen auf Verschleiß überprüft werden. Alle obengenannten Störungen können durch eine abgenutzte Nockenwelle verursacht werden.

VERSCHLEISS DER NOCKEN

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



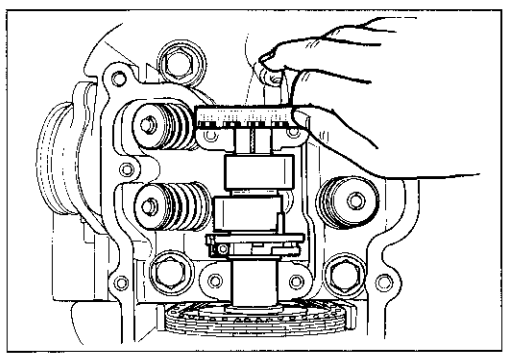
TOOL 09900-20202: Mikrometer (25—50 mm)

Nockenhöhe Ⓗ

Verschleißgrenze
Einlaßnocken : 33,410 mm
Auslaßnocken: 33,400 mm

VERSCHLEISS DER NOCKENWELLEN-LAGERZAPFEN

Alle Lagerzapfen bei eingebauter Nockenwelle auf Verschleiß überprüfen, indem das Laufspiel gemessen wird. Hierzu ist Plastigage zu verwenden; das zulässige Spiel ist nachstehend angegeben.



Laufspiel der Nockenwellen-Lagerzapfen
Verschleißgrenze: 0,150 mm

- Die Schrauben der Zylinderkopfhaube gleichmäßig und über Kreuz mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Schraube der Zylinderkopfhaube: 10 N·m (1,0 kg-m)

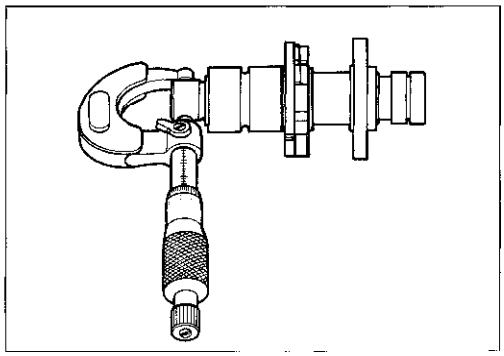
TOOL 09900-22301: Plastigage

HINWEIS:
Um eine genaue Messung des Laufspiels mit Hilfe von Plastigage zu gewährleisten, müssen alle Dichtungsreste von den Dichtflächen des Zylinderkopfs und der Zylinderkopfhaube entfernt werden. Kein SUZUKI BOND Nr. 1207B auftragen, bevor das Laufspiel gemessen wurde.

Wenn das Laufspiel des Nockenwellen-Lagerzapfens die Verschleißgrenze überschreitet, muß der Außendurchmesser der Nockenwelle gemessen werden.
Wenn das Spiel nicht der Spezifikation entspricht, müssen Zylinderkopf und/oder Nockenwelle ersetzt werden.

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

Außendurchmesser des Nockenwellen-Lagerzapfens (Rechts und in der Mitte): 21,959—21,980 mm
Außendurchmesser des Nockenwellen-Lagerzapfens (Links): 17,466—17,484 mm

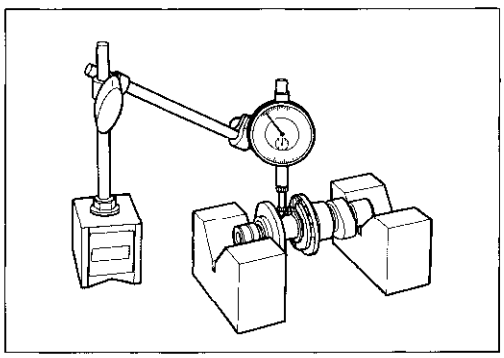


NOCKENWELLENSCHLAG

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

Verschleißgrenze: 0,1 mm

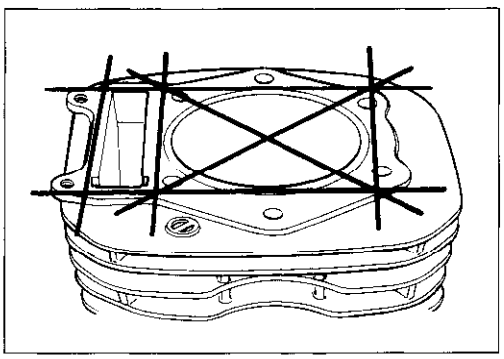
TOOL 09900-20701: Magnetständer
09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)
09900-21304: V-Blöcke



VERZUG DES ZYLINDERS

Die Dichtfläche des Zylinders mit Hilfe eines Richtlineals und einer Fühlerlehre auf Verzug überprüfen, wobei die Messung an den bezeichneten Stellen vorzunehmen ist. Wenn der größte erhaltene Wert der Richtlinealmessung die Verschleißgrenze überschreitet, muß der Zylinder ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 0,05 mm

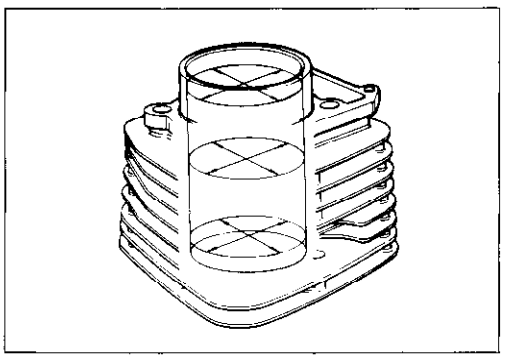


ZYLINDERBOHRUNG

Die Zylinderwand auf Einkerbungen, Kratzer und andere Schäden überprüfen.

TOOL 09900-20508: Meßgerät-Satz für Zylinderbohrung
09900-20513: Meßgerät-Arm

Standardwert: 100,000—100,015 mm

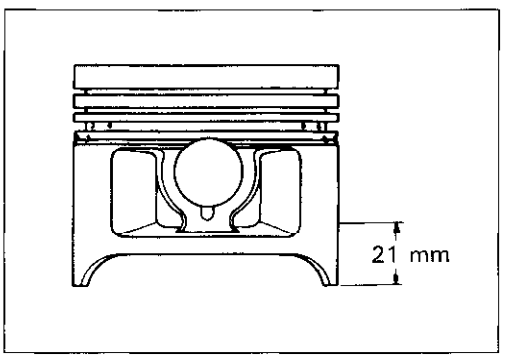


KOLBENDURCHMESSER

Den Außendurchmesser des Kolbens mit Hilfe eines Mikrometers an einem Punkt messen, der 21 mm von der Unterkante des Kolbenmantels entfernt liegt, wie in der Abbildung gezeigt. Wenn der gemessene Wert die Verschleißgrenze unterschreitet, muß der Kolben ersetzt werden.

TOOL 09900-20204: Mikrometer (75—100 mm)

Verschleißgrenze: 99,880 mm



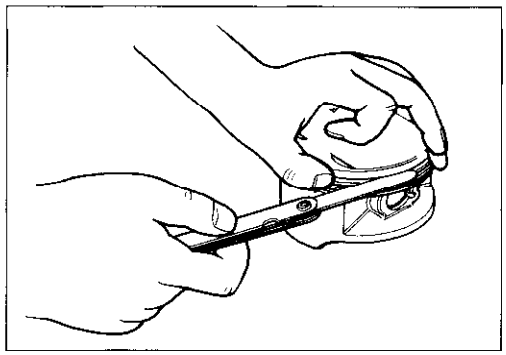
SPIEL KOLBEN/ZYLINDER

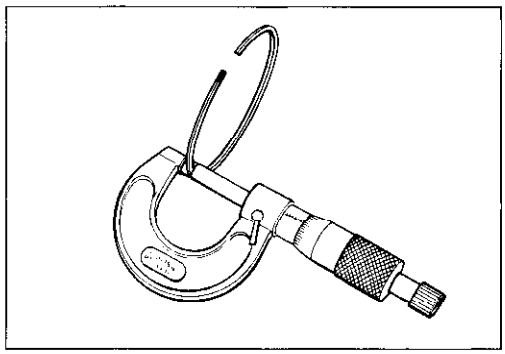
Wenn bei der obigen Messung ein Wert erhalten wird, der den Verschleißgrenze-Wert zwischen Kolben und Zylinder überschreitet, müssen Zylinder und Kolben ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 0,120 mm

SPIEL KOLBENRING/RINGNUT

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





TOOL **09900-20803: Fühlerlehre**
09900-20205: Mikrometer (0—25 mm)

Spiel Kolbenring/Ringnut

Verschleißgrenze
1. Ring: 0,180 mm
2. Ring: 0,150 mm

Breite der Kolbenringnut

Standardwert
1. Ring: 1,23—1,25 mm
2. Ring: 1,21—1,23 mm
Ölabstreifring: 2,81—2,83 mm

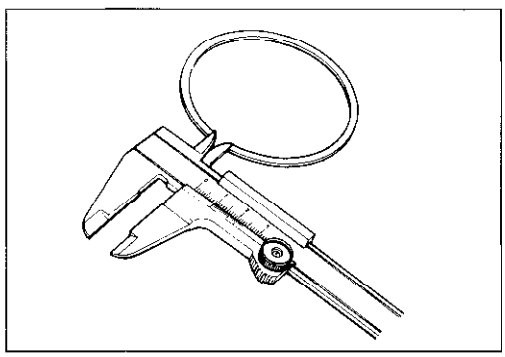
Kolbenringstärke

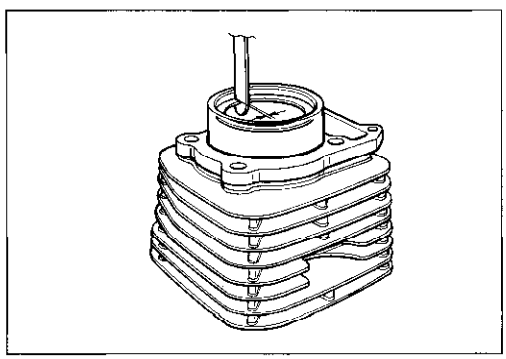
Standardwert
1. Ring: 1,170—1,190 mm
2. Ring: 1,150—1,170 mm

HINWEIS:
Den Kolbenboden mit einem Weichmetall-Schaber von allen Verbrennungsrückständen befreien. Das gleiche gilt für die Kolbenringnuten.

KOLBENRINGSPALT (FREI UND EINGESETZT)

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





TOOL **09900-20102: Schublehre**

Kolbenringspalt (frei)

Verschleißgrenze
1. Ring: 10,8 mm
2. Ring: 9,1 mm

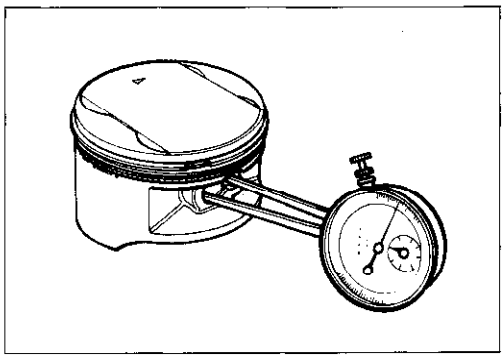
TOOL **09900-20803: Fühlerlehre**

Kolbenringspalt (eingesetzt)

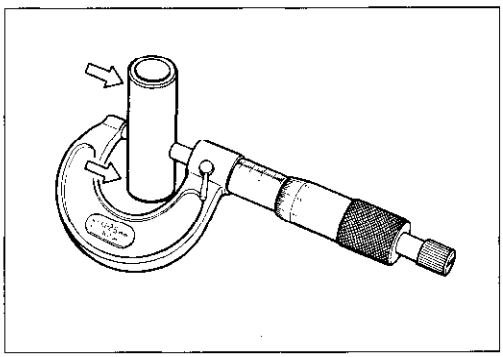
Verschleißgrenze
1. Ring: 0,50 mm
2. Ring: 1,00 mm

KOLBENBOLZEN UND KOLBENBOLZEN-BOHRUNG

Mit Hilfe einer Noniusschublehre den Innendurchmesser der Kolbenbolzenbohrung messen; ebenso mit Hilfe eines Mikrometers den Außendurchmesser des Kolbenbolzens feststellen. Wenn die Differenz zwischen den beiden gemessenen Werten die Verschleißgrenze überschreitet, müssen sowohl Kolben als auch Kolbenbolzen ersetzt werden.



TOOL **09900-20605: Noniusschublehre**
09900-20205: Mikrometer (0—25 mm)

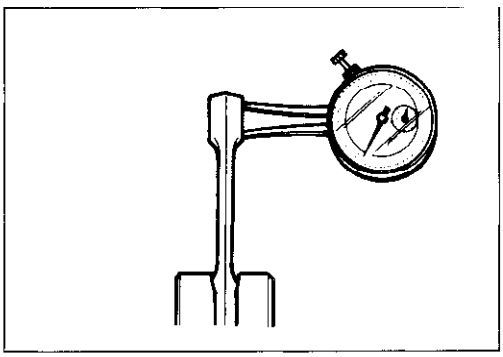


Kolbenbolzenbohrung
Verschleißgrenze: 23,030 mm

Außendurchmesser des Kolbenbolzens
Verschleißgrenze: 22,980 mm

INNENDURCHMESSER DES PLEUELAUGES

Mit Hilfe einer Noniusschublehre den Innendurchmesser des Pleuelauges messen.



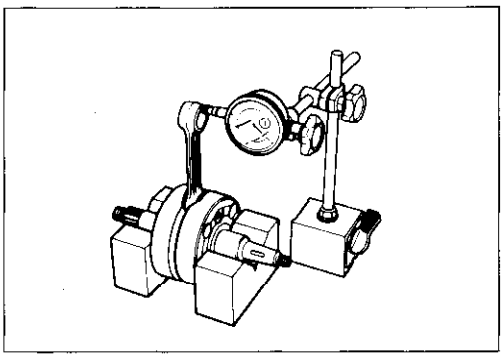
TOOL **09900-20605: Noniusschublehre**

Verschleißgrenze: 23,040 mm

Wenn der Durchmesser des Pleuelauges die Verschleißgrenze überschreitet, muß die Pleuelstange ersetzt werden.

VERBIEGUNG DER PLEUELSTANGE; SEITENSPIEL DES PLEUELFUSSES

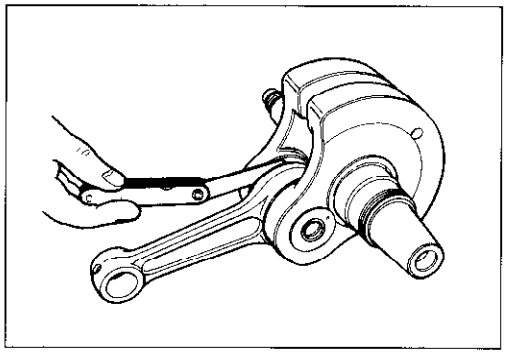
Der Verschleiß des Pleuelfußes kann durch Überprüfung des am Pleuelauges vorhandenen Spiels ungefähr beurteilt werden. Umgekehrt kann diese Methode auch dazu verwendet werden, den Abnutzungsgrad der mit dem Pleuelauge verbundenen Komponenten festzustellen.



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

Verschleißgrenze: 3,0 mm

Den Pleuelfuß fest nach einer Seite drücken, dann das Seitenspiel mit Hilfe einer Fühlerlehre messen.



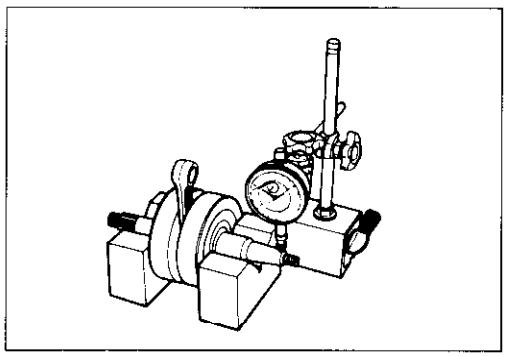
09900-20803: Fühlerlehre

Verschleißgrenze: 1,00 mm

Wenn die Verschleißgrenze überschritten wird, muß die Kurbelwelle ersetzt werden, oder das Seitenspiel durch Ersetzen der ausgeschlagenen Teile—Pleuelstange, Pleuellager, Pleuellagerzapfen usw. auf einen zulässigen Wert reduziert werden.

SCHLAG DER KURBELWELLE

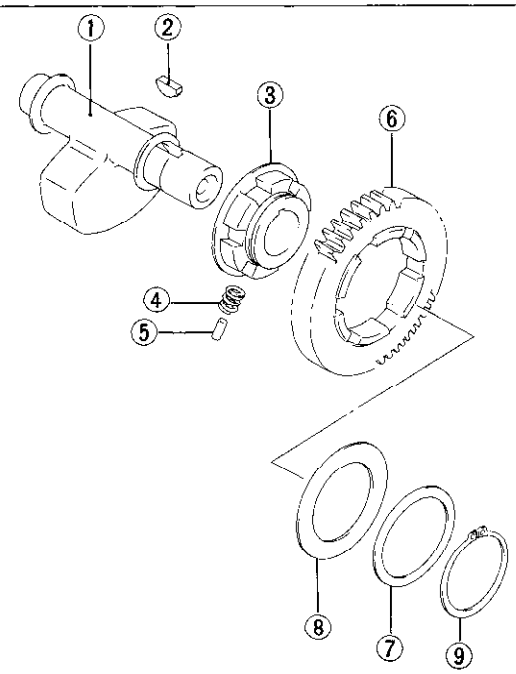
Die Kurbelwelle so in Prismenauflageblöcke einlegen, daß die beiden Lagerzapfen in den Einschnitten liegen, wie in der Abbildung gezeigt.
Die Meßuhr wie gezeigt positionieren, dann die Kurbelwelle langsam drehen, um den Schlag festzustellen.
Wenn der gemessene Wert die Verschleißgrenze überschreitet, muß die Kurbelwelle nachgearbeitet bzw. ersetzt werden.



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

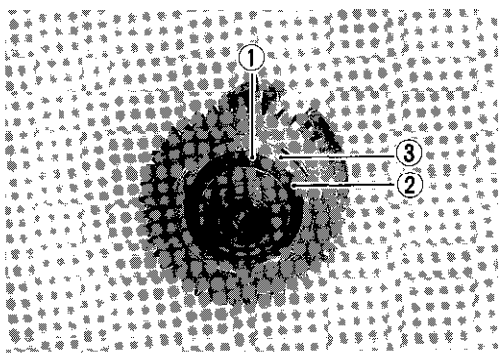
Verschleißgrenze: 0,05 mm

AUSGLEICHSWELLE UND ZAHNRAD

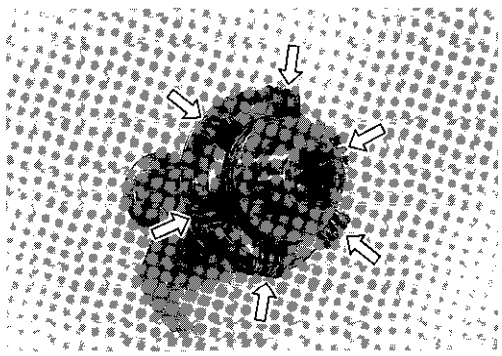


ZERLEGUNG

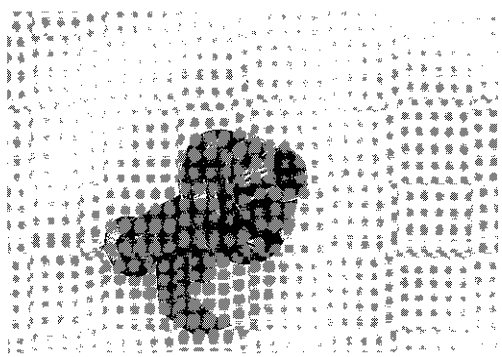
- Den Sprengring ① und die Unterlegscheiben (② und ③) entfernen.
- Das Abtriebszahnrad der Ausgleichswelle abnehmen.



- Die 6 Federn und die 3 Stifte herausnehmen.

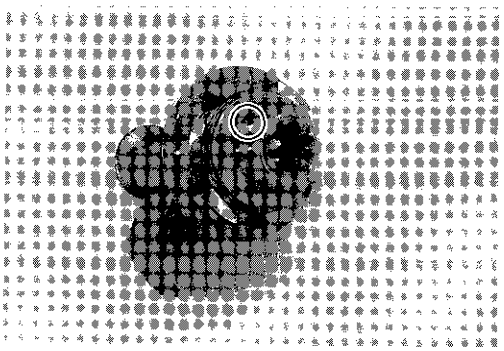


Die Ausgleichswelle auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen.

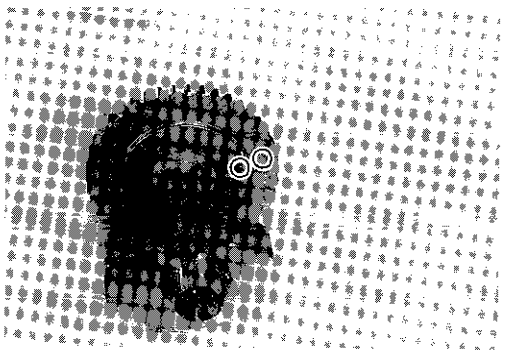


ZUSAMMENBAU

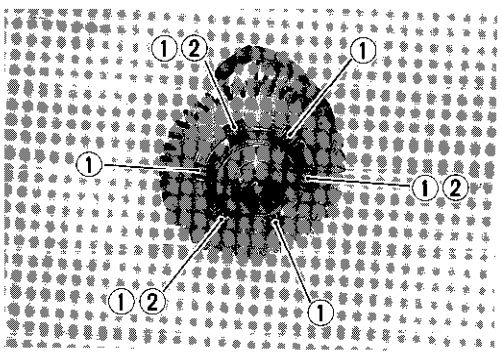
- Beim Einbau des Innenlaufrings muß der Stift mit der Nut des Innenlaufrings ausgerichtet werden.



- Beim Einbau des Abtriebszahnrads müssen die beiden eingeschlagenen Markierungen ausgerichtet werden, wie in der Abbildung gezeigt.



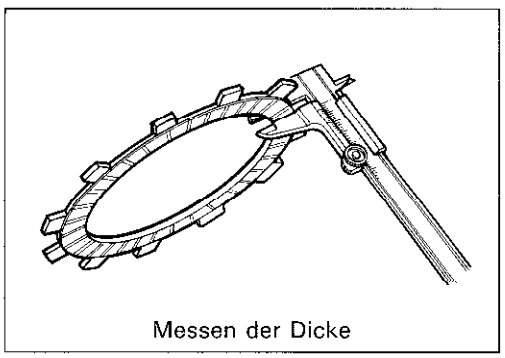
- Beim Einbau der 6 Federn ① und der 3 Stifte ② sind die Stifte ② in einer Dreieckspositon anzuordnen, wie in der Abbildung gezeigt.



REIBSCHEIBEN

Die Dicke jeder Reibscheibe mit Hilfe eine Schublehre messen. Reibscheiben, bei denen der angegebene Mindestwert unterschritten wird, müssen ersetzt werden.

TOOL 09900-20102: Schublehre



Messen der Dicke

Standardwert

Dicke der Reibscheiben Nr.1 und Nr.2: 2,9—3,1 mm

Verschleißgrenze

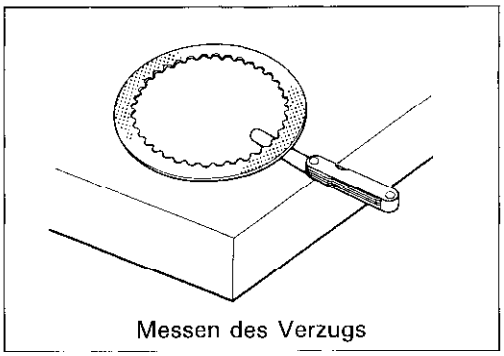
Dicke der Reibscheiben Nr.1 und Nr.2: 2,6 mm

STAHLLAMELLEN

Jede der Stahllamellen mit Hilfe eine Fühlerlehre auf Verzug messen. Stahllamellen, bei denen die Verschleißgrenze überschritten wird, müssen ersetzt werden.

TOOL 09900-20803: Fühlerlehre

Verschleißgrenze: 0,1 mm



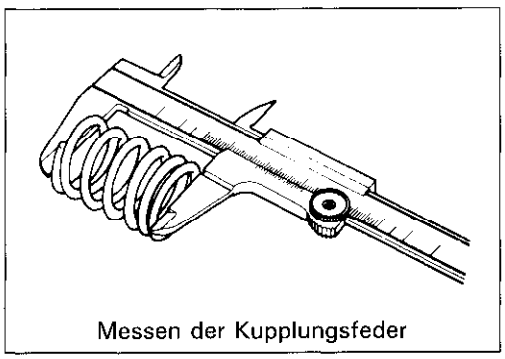
Messen des Verzugs

FREIE LÄNGE DER KUPPLUNGSFEDER

Die freie Länge jeder Schraubenfeder mit Hilfe einer Noniusschublehre messen, dann die Elastizität jeder Feder kontrollieren. Eine Feder, bei denen die Verschleißgrenze überschritten wird, muß ersetzt werden.

TOOL 09900-20102: Schublehre

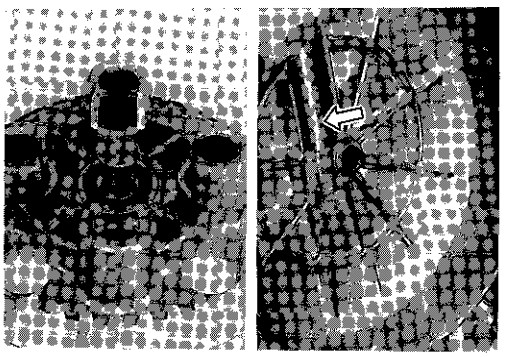
Verschleißgrenze: 33,0 mm



Messen der Kupplungsfeder

KUPPLUNGSAUSRÜCKLAGER

Das Kupplungsausrücklager auf Defekte, insbesondere Risse, überprüfen. Im Falle von Verschleißerscheinungen muß das Lager ersetzt werden. Ein weiches Aus- und Einrücken der Kupplung hängt wesentlich vom Zustand dieses Lagers ab.

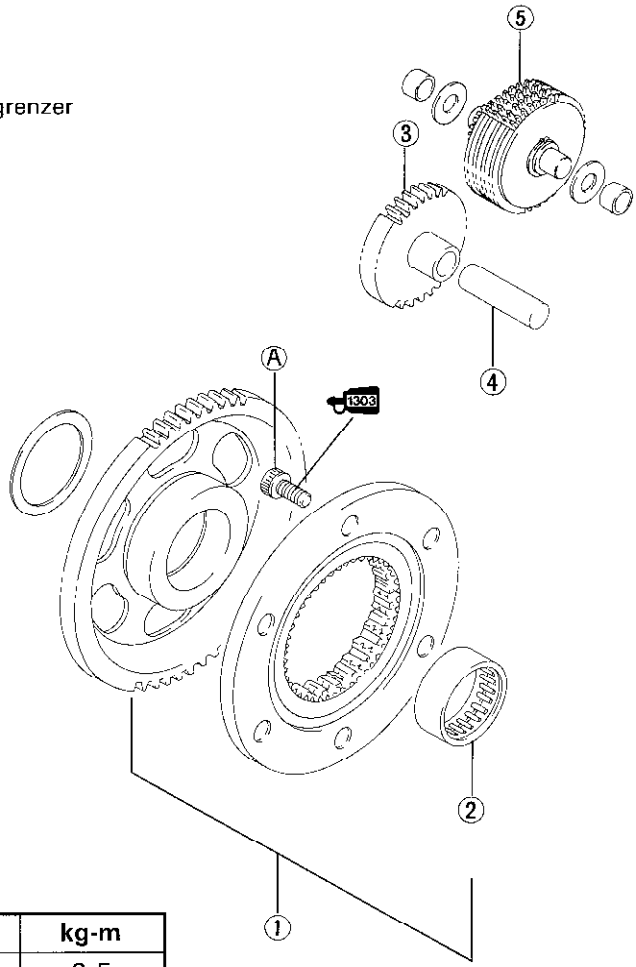


KUPPLUNGSDRUCKSTANGE UND DRUCKPILZ

Die Kupplungsdruckstange von Hand drehen und auf einwandfreie Bewegung überprüfen. Wenn beim Drehen ein Widerstand festgestellt wird, müssen Druckstange und Druckpilz auf Verschleiß und Beschädigung überprüft werden. Im Falle eines Defekts sind beide Teile im Satz auszuwechseln.

ANLASSERKUPPLUNG

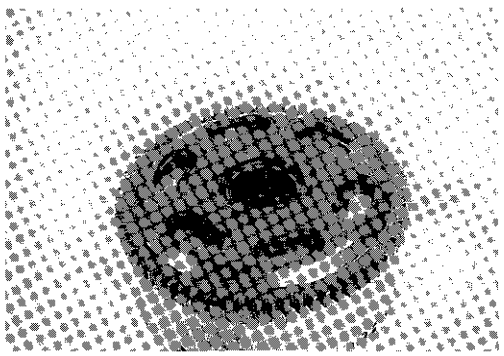
① Anlasserkupplung
② Lager
③ Anlasser-Zwischenrad
④ Zwischenradwelle
⑤ Anlasser-Drehmomentbegrenzer



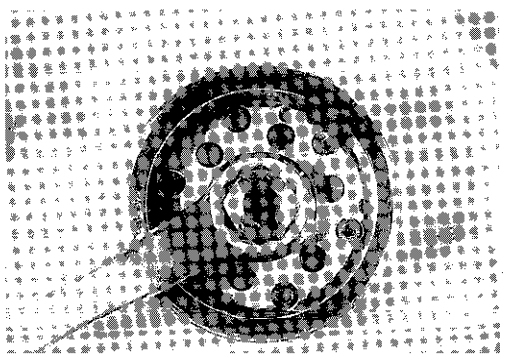
GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	25	2,5

ZERLEGUNG

- Das Zahnrad der Anlasserkupplung entfernen.

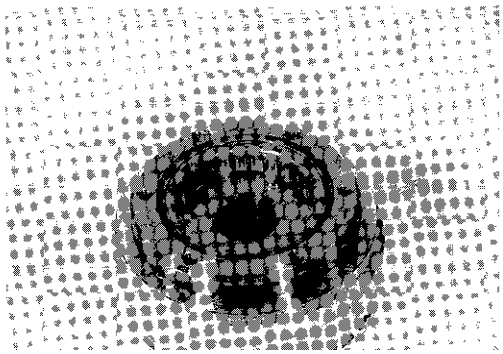


- Die 3 Schrauben mit Hilfe eines 6-mm-Sechskantschlüssels und eines gekröpften 36-mm-Schlüssels entfernen.



ANLASSERKUPPLUNG

Die Anlasserkupplung auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen.

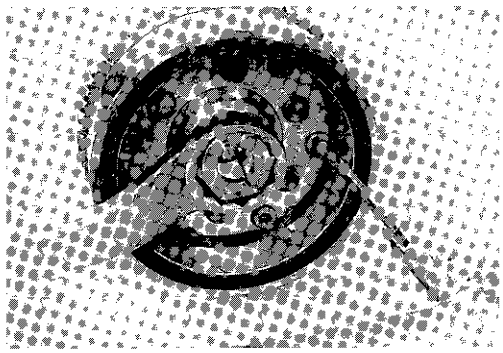


ZUSAMMENBAU

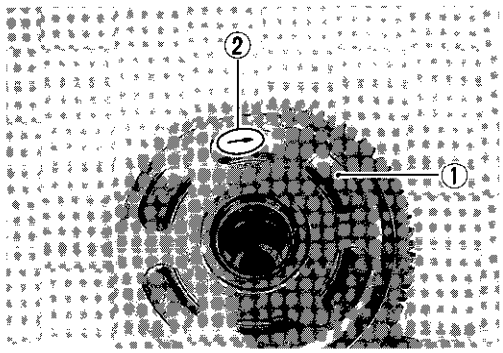
- Eine geringe Menge THREAD LOCK SUPER "1303" auf das Schraubengewinde auftragen, dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

1303 99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

Anzugsdrehmoment: 25 N·m (2,5 kg-m)



Sich vergewissern, daß sich der Rotor ① nur in Pfeilrichtung ② drehen läßt, wenn das Anlasserzahnrad festgehalten wird; der Rotor darf sich auf keinen Fall in Gegenrichtung drehen lassen.



ANLASSER-DREHMOMENTBEGRENZER

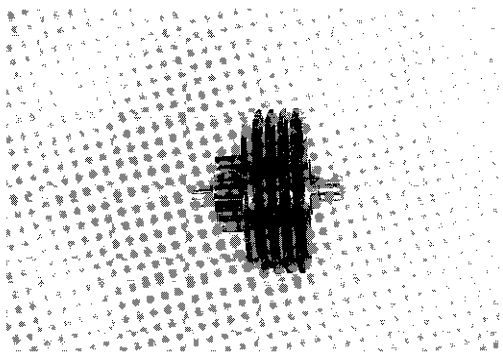
⚠ ACHTUNG

Es darf nicht versucht werden, den Anlasser-Drehmomentbegrenzer zu zerlegen. Diese Einheit ist wartungsfrei.

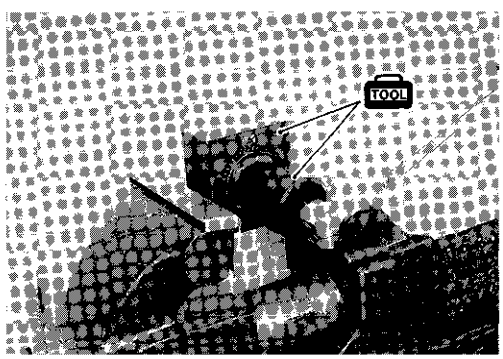
Das Durchrutsch-Drehmoment mit Hilfe der Spezialwerkzeuge feststellen.

Durchrutsch-Drehmoment: 42—64 N·m (4,2—6,4 kg-m)

TOOL 09930-73110: Halter für Anlasser-Drehmomentbegrenzer
09930-73120: Stecknuß für Anlasser-Drehmomentbegrenzer

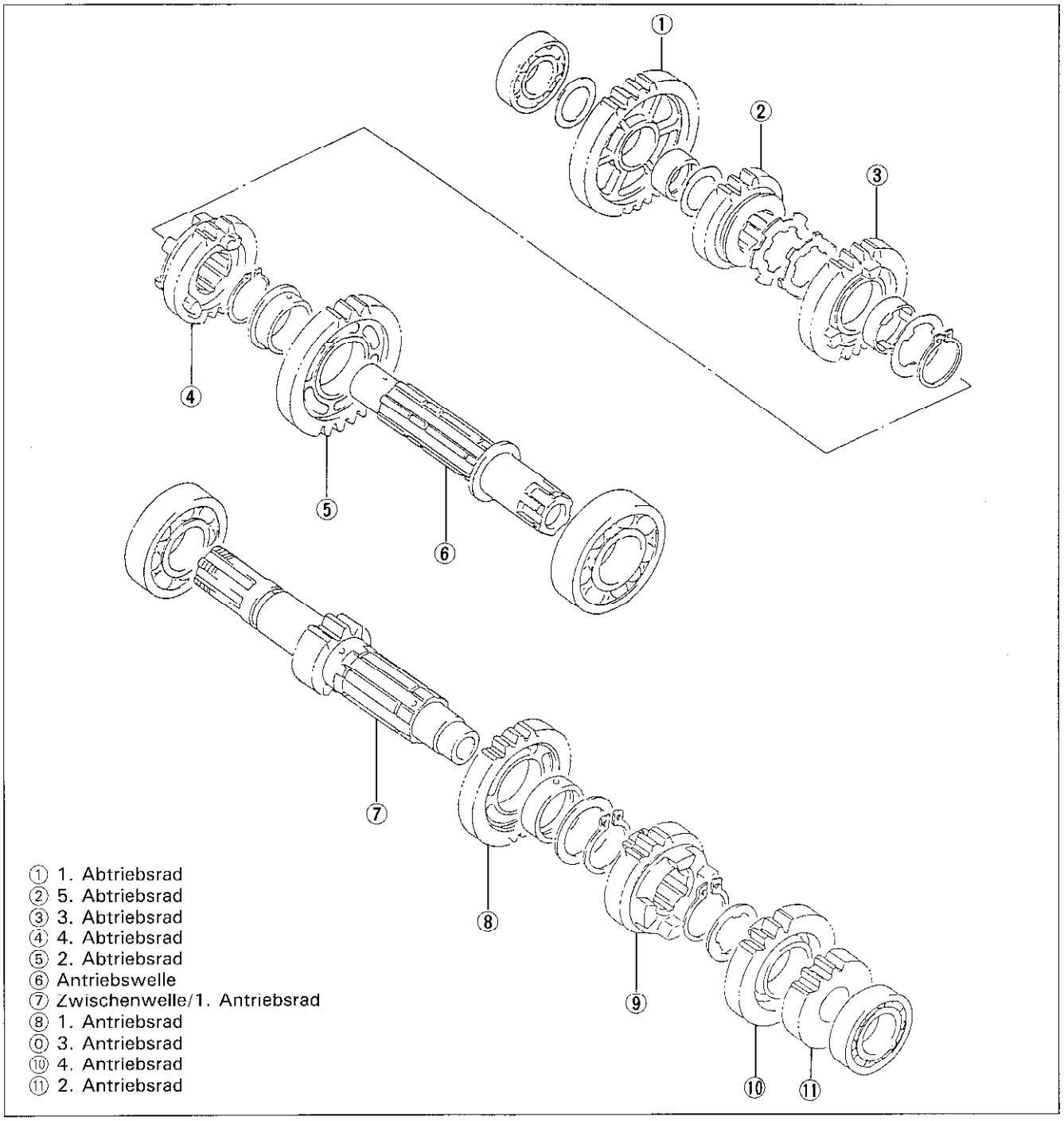


Den Anlasser-Drehmomentbegrenzer in das Spezialwerkzeug einsetzen, dann in einen Schraubstock einspannen, wie in der Abbildung gezeigt.
Wenn das Durchrutsch-Drehmoment nicht der Spezifikation entspricht, muß der Anlasser-Drehmomentbegrenzer durch ein Neuteil ersetzt werden.



GETRIEBE

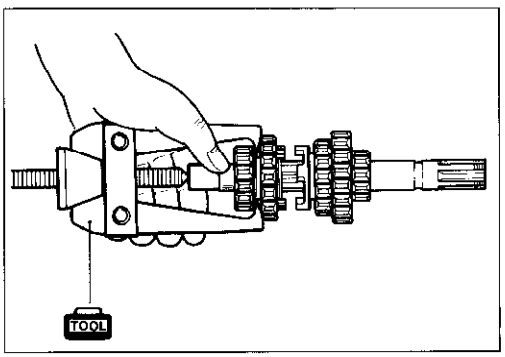
- Getriebezahnräder zerlegen (siehe Abb.).



ZERLEGUNG DES ZAHNRADS 2. GANG

- Das Antriebszahnrads des 2. Gangs mit Hilfe eines Zahnradabziehers und einem geeigneten Aufsatz entfernen.

TOOL 09913-60910: Zahnradabzieher



SPIEL ZWISCHEN SCHALTGABEL UND SCHALTGABELNUT

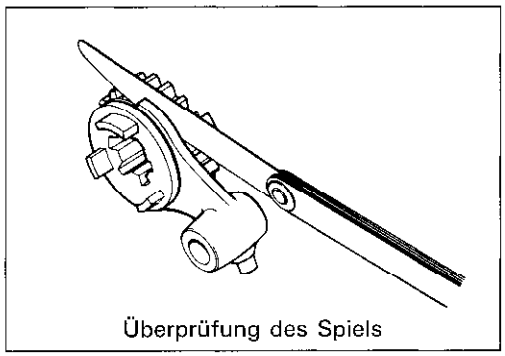
Das Spiel zwischen der Schaltgabel und der Nut des Zahnrads mit Hilfe einer Fühlerlehre überprüfen.
Das an den drei Schaltgabeln vorhandene Spiel ist für ein positives Schaltgefühl und reibungslose Schaltvorgänge von großer Wichtigkeit.

Spiel Zwischen Schaltgabel und Schaltgabelnut
Standardwert: 0,10—0,30 mm

Verschleißgrenze: 0,50 mm

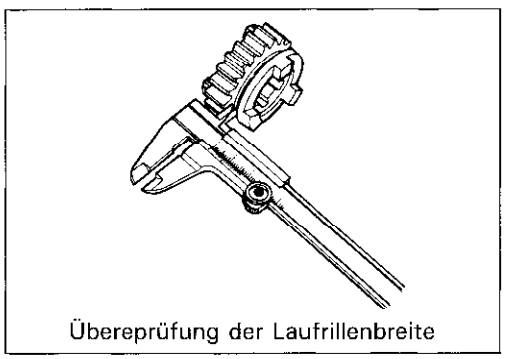
Überschreitet das überprüfte Spiel die vorgeschriebene Verschleißgrenze, Gabel, Rad oder beide erneuern.

09900-20803: Fühlerlehre
09900-20102: Schublehre



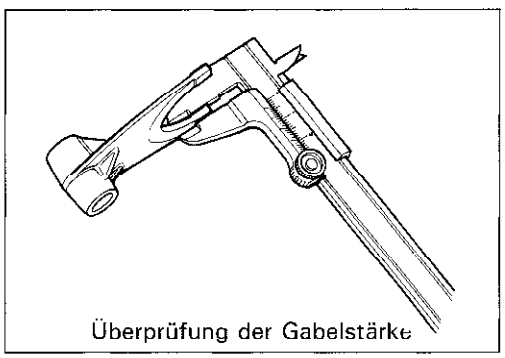
Überprüfung des Spiels

Breite der Schaltghabellaufrille
Standardwert: 5,0—5,1 mm



Übereprüfung der Laufrillenbreite

Schaltgabelstärke
Standardwert: 4,8—4,9 mm



Überprüfung der Gabelstärke

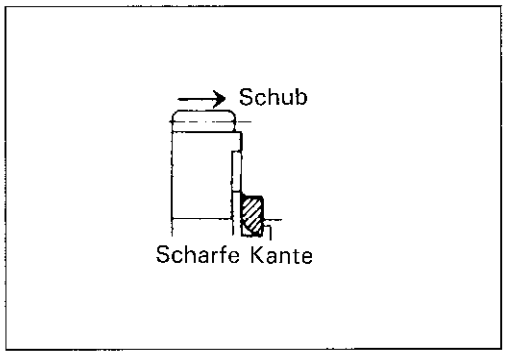
WIEDERZUSAMMENBAU

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

HINWEIS:
Vor Einbau der Zahnräder Antriebs- und Zwischenwelle leicht mit MOLY PASTE oder Motoröl einschmieren.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

- Beim Einsetzen eines neuen Sicherungsrings auf die Einbaurichtung achten. Der Ring muß in Richtung Druckseite weisen, wie in der Abbildung gezeigt.

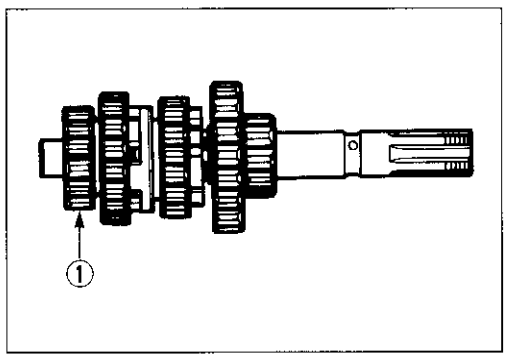


⚠ACHTUNG

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

ANTRIEBSZAHNRAD 2. GANG

- Das Antriebszahnrad ① des 2. Gangs auf die Vorgelegewelle aufpressen.



HINWEIS:
Vor dem Zusammenbau die Innenfläche des 2. Gang-Antriebszahnrads mit THREAD LOCK SUPER "1303" versehen.

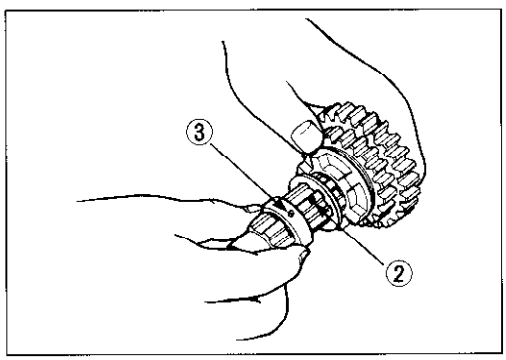
1303 99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

HINWEIS:
Darauf achten, daß das Antriebszahnrad des 4. Gangs nicht mit THREAD LOCK SUPER "1303" in Kontakt kommt.

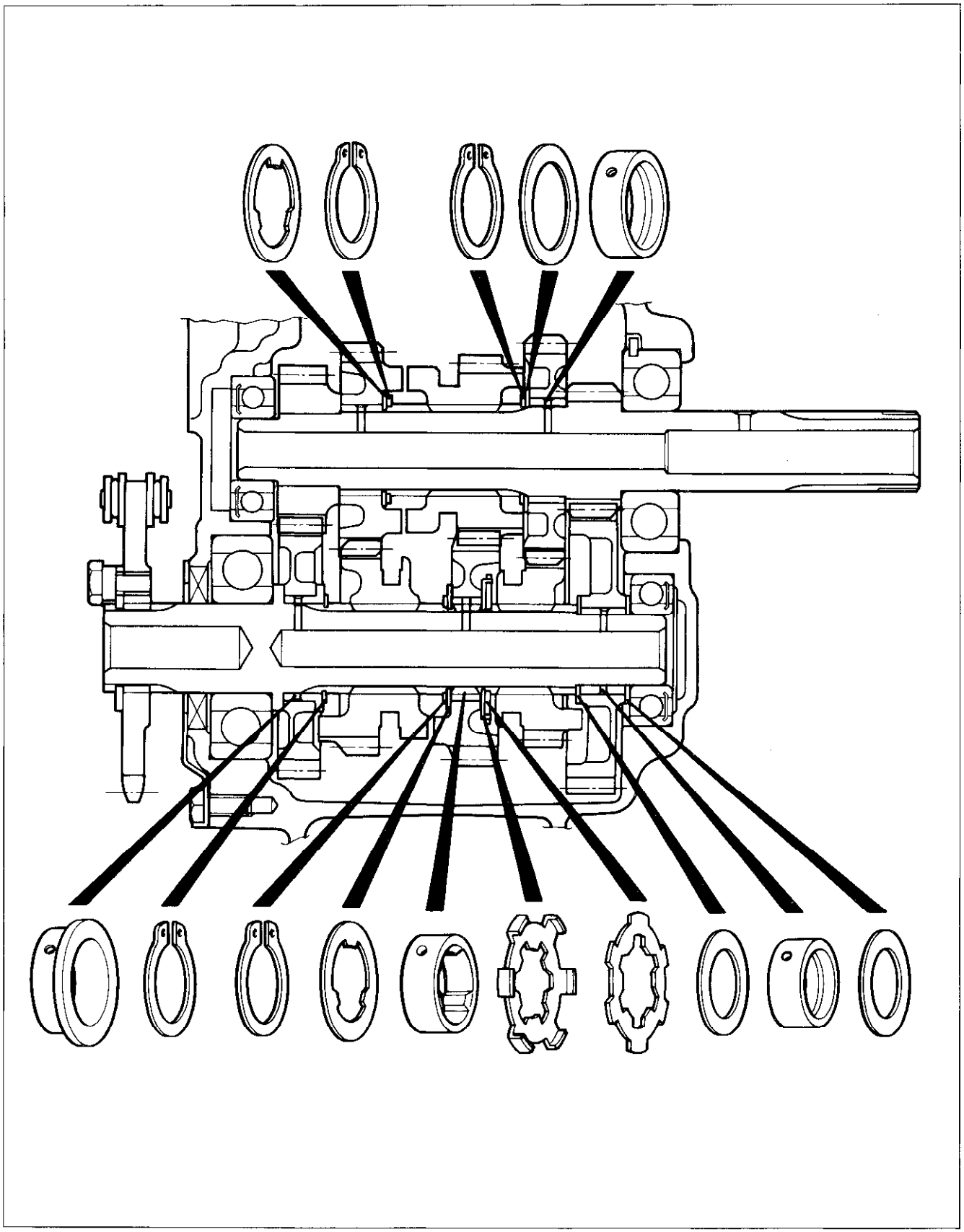
HINWEIS:
- ** Nach dem Einbau des Antriebszahnrads 2. Gang sich vergewissern, daß sich das Antriebszahnrads des 4. Gangs problemlos drehen läßt.*
- ** Die obigen Arbeitsschritte können nur zweimal ausgeführt werden; danach muß die Welle ebenfalls ersetzt werden.*

BUCHSE DES ABTRIEBSZAHNRADS 3. GANG

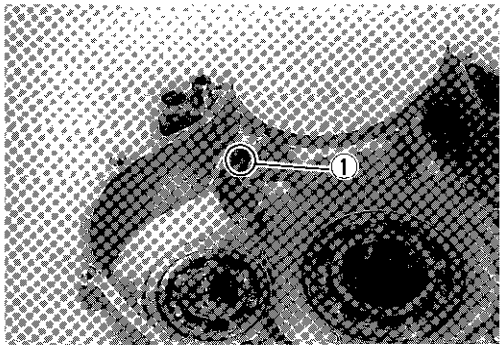
- Bei der Montage der Zahnradbuchse auf der Antriebswelle muß die Ölbohrung ② der Welle mit der Ölbohrung ③ an der Buchse ausgerichtet werden.



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



ÖLSTUTZEN UND ÖLDÜSE



AUSBAU

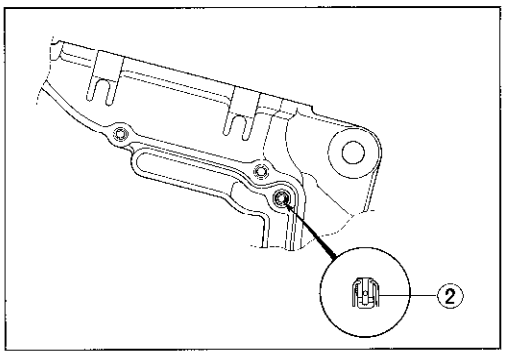
- Den Ölstutzen ① und die Öldüse ② der rechten Kurbelgehäusehälfte entfernen.

⚠ACHTUNG

Eine einmal ausgebaute Öldüse ② muß durch ein Neuteil ersetzt werden.

ÜBERPRÜFUNG

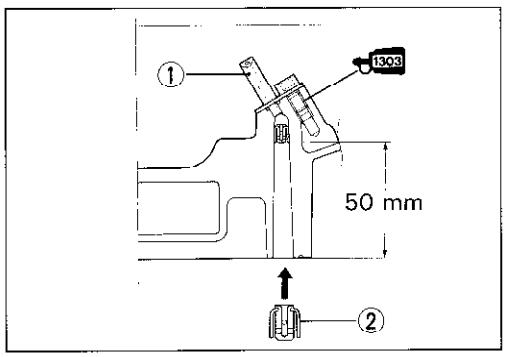
Die Öldüse auf Beschädigung und Blockierung überprüfen.



EINBAU

- Die neue Öldüse ② so einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.

- Den Ölstutzen ① einbauen.
- Die Schraube mit THREAD LOCK SUPER "1303" versehen, dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.



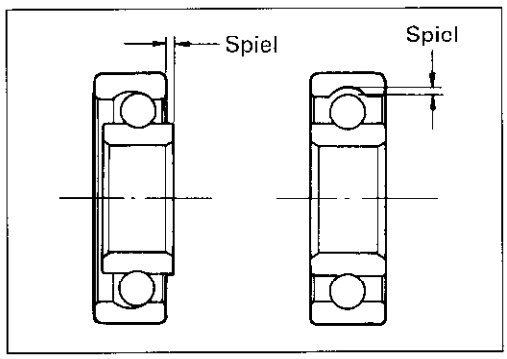
1303 99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

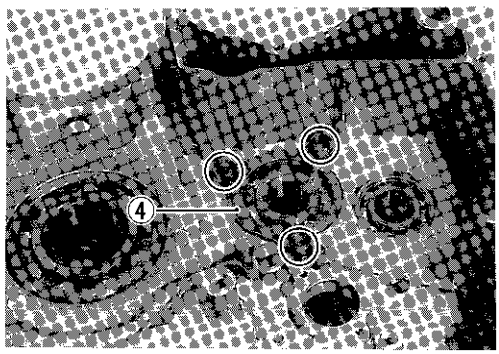
Schraube: 10 N·m (1,0 kg-m)

KURBELGEHÄUSELAGER

Das Spiel der linken und rechten Kurbelgehäuselager von Hand bei eingebauten Lagern überprüfen. Den Innenlaufring jedes Kurbelgehäuselagers drehen, um das Lager auf ruhigen Lauf und einwandfreie Funktion zu überprüfen. Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß das Lager ersetzt werden.

HINWEIS:
Beim Einbau der Lagerhalterung ④ ist eine geringe Menge THREAD LOCK "1342" auf die Schrauben und Muttern der Lagerhalterung aufzutragen.

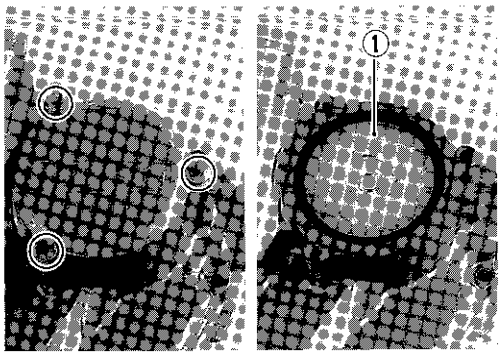


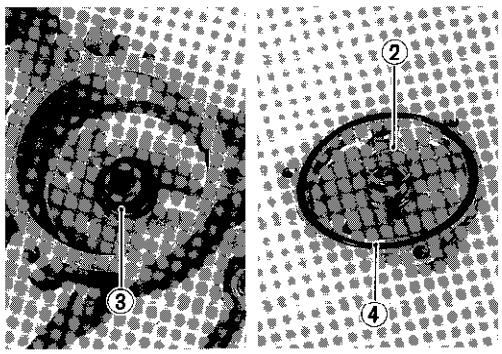


ÖLFILTER

- Den Ölfilterdeckel abnehmen.
- Den Ölfilter ① herausnehmen.
- Einen neuen Ölfilter einsetzen.

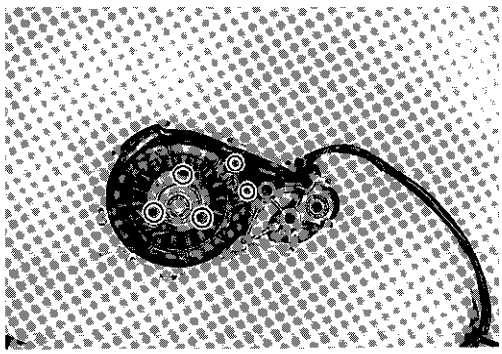
HINWEIS:
Vor dem Einbau des Ölfilters und des Ölfilterdeckels sich vergewissern, daß die Feder ② und die beiden neuen O Ringe (③ und ④) korrekt eingesetzt wurden.



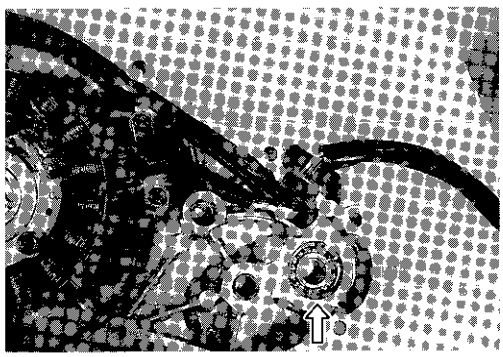


LICHTMASCHINE

- Die Lichtmaschinenspule entfernen.



- Den Sprengring entfernen, dann das Lager ausbauen.



WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS

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

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

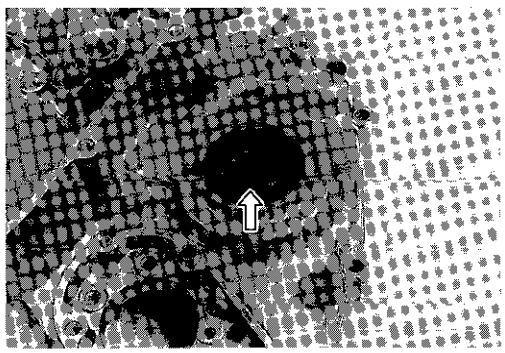
ÖLDICHTRINGE

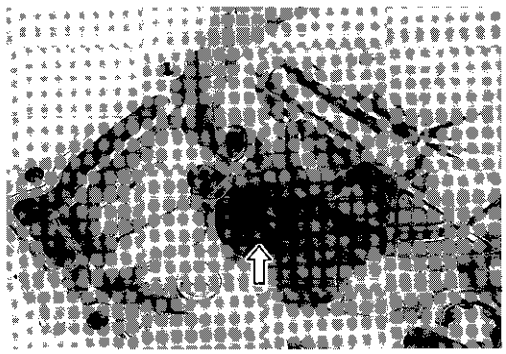
- Die entsprechenden Öldichtringe in das Kurbelgehäuse, den Kupplungsdeckel und die Schalthebelabdeckung einsetzen.
- Die Dichtlippen mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.

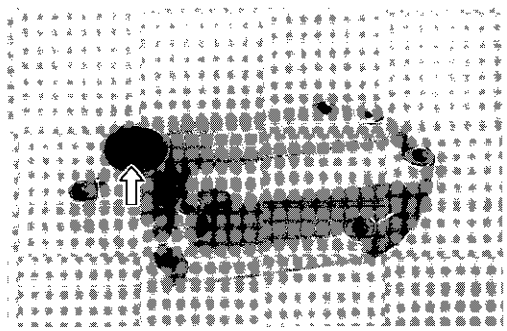
99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

⚠ACHTUNG

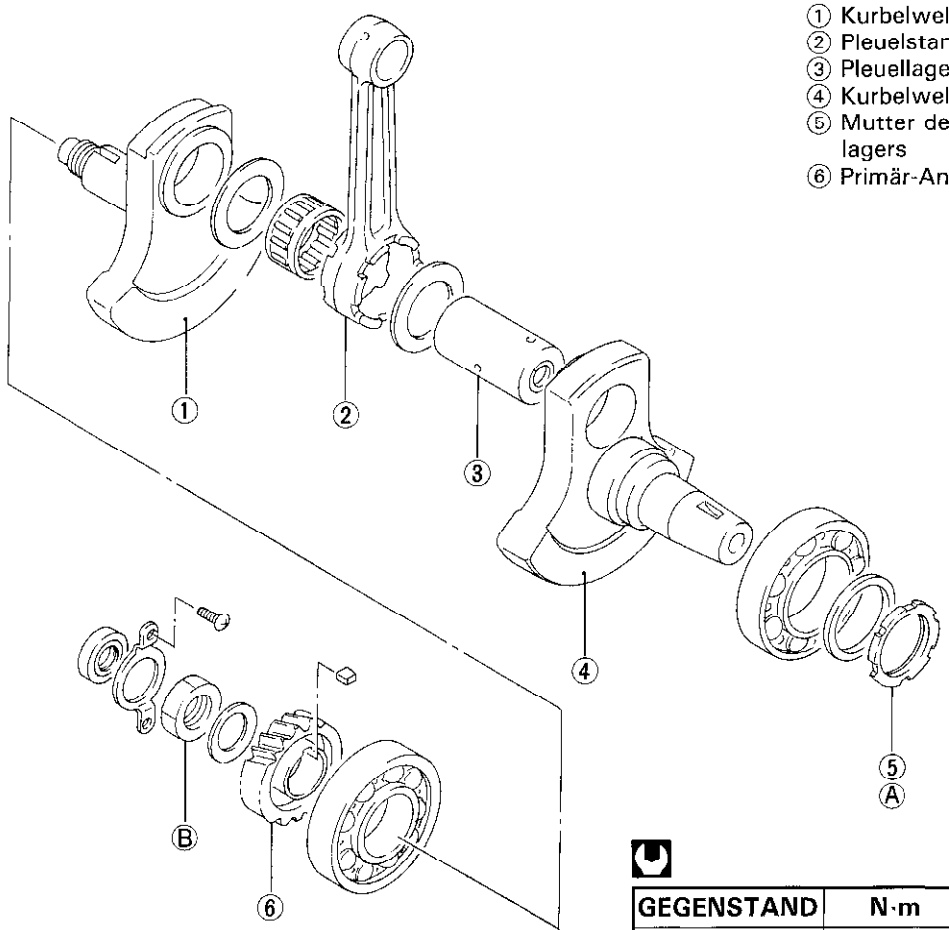
Um Undichtigkeiten zu vermeiden, müssen die Öldichtringe nach jedem Ausbau durch Neuteile ersetzt werden.







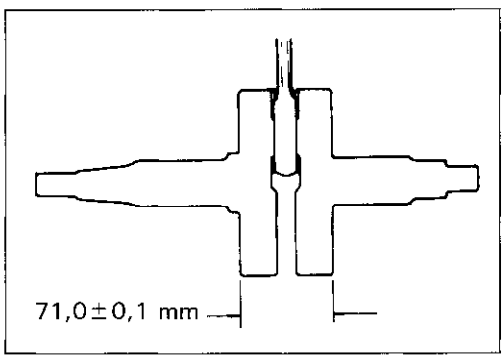
KURBELWELLE



GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	80	8,0
Ⓑ	100	10,0

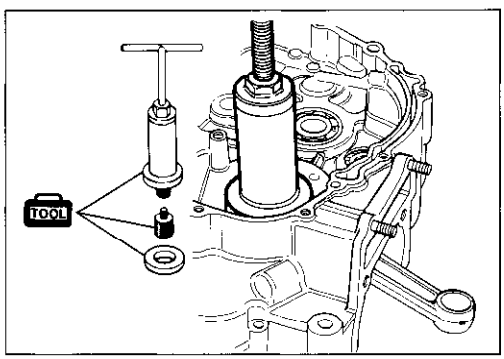
- Bei der Überholung der Kurbelwelle den Abstand zwischen den beiden Kurbelwellenwangen mit Hilfe der nebenstehenden Abbildung bestimmen.

Standardwert des Kurbelwellenwangen-Abstands: 71,0 ± 0,1 mm



- Beim Einbau der Kurbelwelle in das Kurbelgehäuse muß das rechte Ende der Welle mit Hilfe der Spezialwerkzeuge in das Kurbelgehäuse gezogen werden.

TOOL 09910-32812: Kurbelwellen-Einbauwerkzeug
09910-32830: Aufsatz
09910-32860: Aufsatz

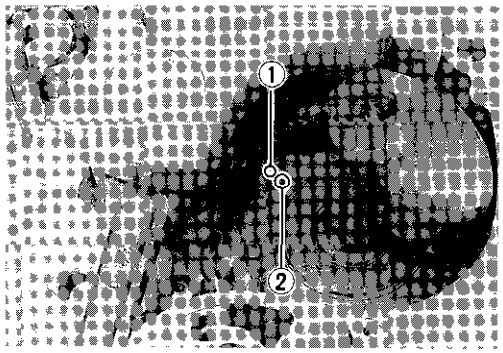


⚠ ACHTUNG

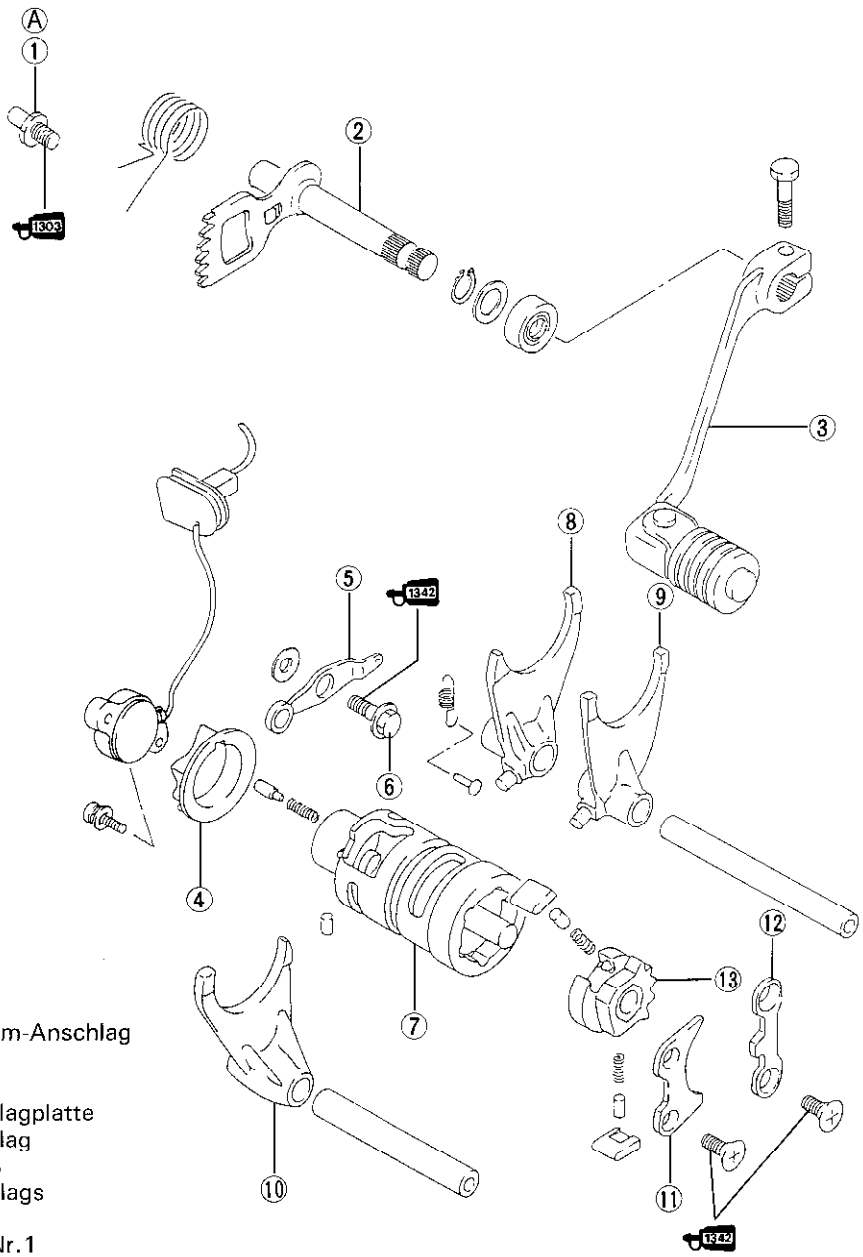
Niemals versuchen, die Kurbelwelle durch Schläge mit einem Plastikhammer in das Kurbelgehäuse einzutreiben.
Stets das Spezialwerkzeug verwenden, da andernfalls die genaue Ausrichtung der Kurbelwelle nicht mehr gewährleistet ist.

AUSGLEICHSWELLE

- Beim Einbau der Ausgleichswelle die eingeschlagenen Markierungen (① und ②) am Antriebs- und Abtriebszahnrad der Ausgleichswelle ausrichten.



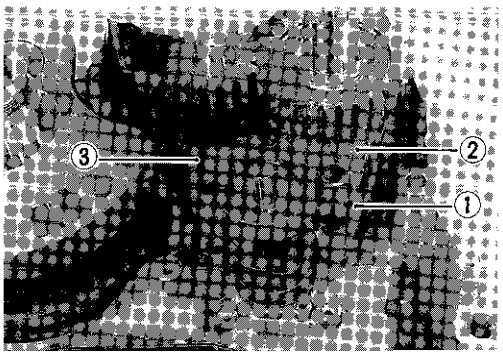
SCHALTMECHANISMUS



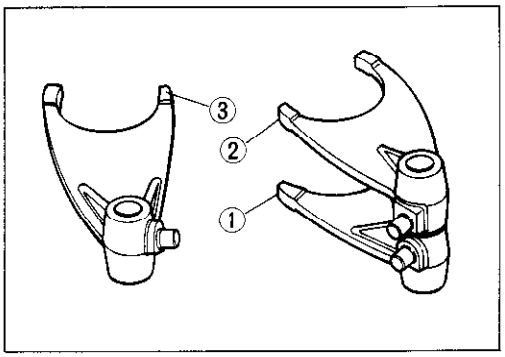
① Schalthebelarm-Anschlag
② Schaltwelle
③ Schalthebel
④ Nockenanschlagplatte
⑤ Nockenanschlag
⑥ Schraube des Nockenanschlags
⑦ Schaltnocken
⑧ Schaltgabel Nr.1
⑨ Schaltgabel Nr.2
⑩ Schaltgabel Nr.3
⑪ Sperrklinken-Mitnehmerscheibe
⑫ Nockenführung
⑬ Nocken-Abtriebszahnrad

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	19	1,9

- Nach dem Einbau der Vorgelegewelle und Antriebswelle in das rechte Kurbelgehäuse sind die Schaltgabeln ①, ② und ③ in die dafür vorgesehenen Nuten einzupassen.

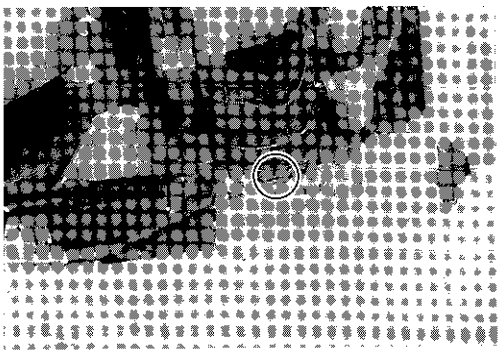


① Für das Abtriebszahnrad des obersten Gangs (Nr.1)
② Für das Abtriebszahnrad des 4. Gangs (Nr.2)
③ Für das Abtriebszahnrad des 3. Gangs (Nr.3)



HINWEIS:
In diesem Getriebe werden drei verschiedene Arten von Schaltgabeln (①, ② und ③) verwendet, die sich in Aussehen und Konfiguration sehr ähnlich sehen.
Um eine korrekte Einbauposition und -richtung zu gewährleisten, sich beim Einbau auf die Abbildung beziehen.

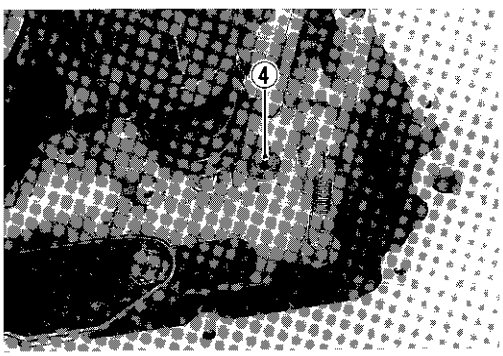
- Den Schaltnocken wie in der Abbildung gezeigt positionieren, um den Einbau der Schaltgabeln zu erleichtern.



HINWEIS:
Beim Einbau der Schaltnocken-Anschlagschraube ④ eine geringe Menge THREAD LOCK SUPER "1342" auf das Gewinde der Schraube auftragen.

1342 99000-32050: THREAD LOCK SUPER "1342"

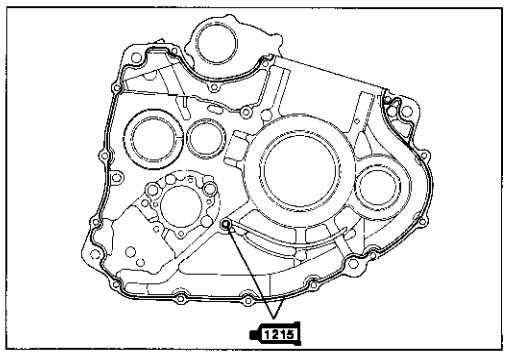
- Die Anschlagfeder des Schaltnockens einhängen.



KURBELGEHÄUSE

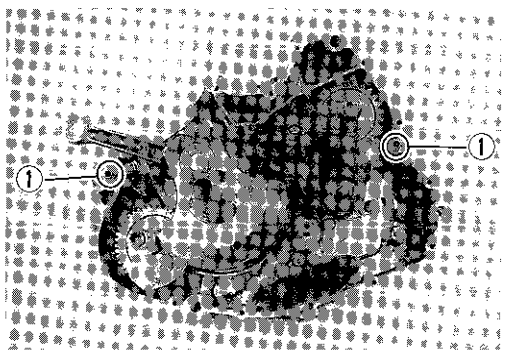
Beim Zusammenbau des Kurbelgehäuses sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:

- Noch vorhandenes Dichtmittel und alle Ölreste müssen restlos von beiden Hälften des Kurbelgehäuses entfernt werden.
- Die Dichtfläche der linken Kurbelgehäusehälfte ist mit einer gleichmäßigen Schicht SUZUKI BOND NO.1215 zu versehen; danach müssen die beiden Hälften innerhalb von wenigen Minuten zusammengefügt werden.



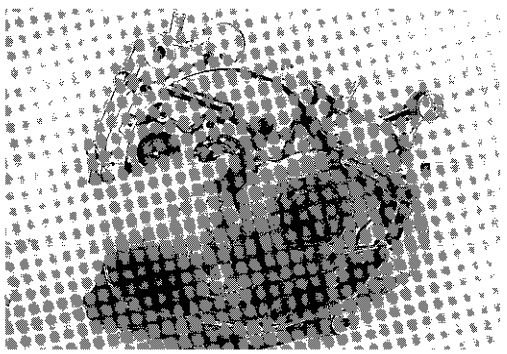
1215 99000-31110: SUZUKI BOND NO.1215

- Die beiden Führungsstifte ① in der rechten Hälfte einsetzen, wie in der Abbildung gezeigt.
- Den Pleuelfuß und alle Zahnräder des Getriebes mit Motoröl versehen.



- Nach dem Festziehen der Kurbelgehäuseschrauben sich vergewissern, daß sich Antriebswelle und Vorgelegewelle problemlos drehen lassen.

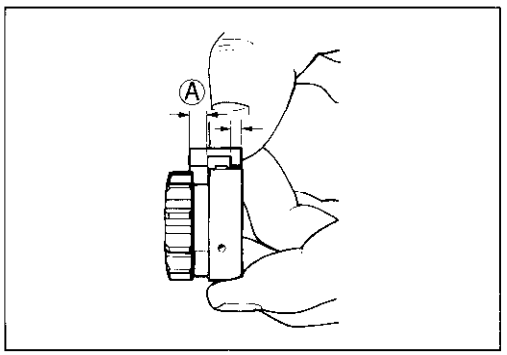
Kurbelgehäuseschrauben: 11 N·m (1,1 kg-m)



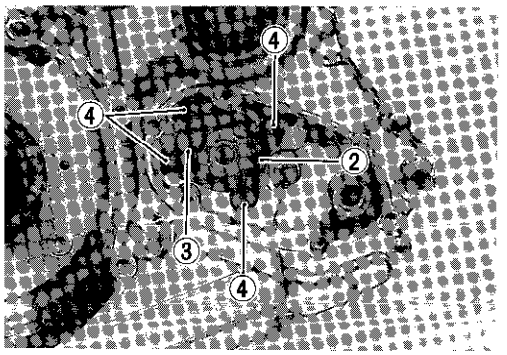
- Wenn beim Drehen ein Widerstand verspürt wird, kann versucht werden, durch leichte Schläge mit einem Plastikhammer auf die Antriebswelle oder Vorgelegewelle die Wellen zu lösen.

NOCKEN-ABTRIEBSZAHNRAD

- Die Sperrklinken-Mitnehmerscheiben am Nocken-Abtriebszahnrad anbringen. Die größere Schulter Ⓐ muß dabei nach außen zeigen, wie in der Abbildung gezeigt.
- Beim Einbau der Nockenführung ② und der Sperrklinken-Mitnehmerscheibe ③ sind die Halteschrauben 4 mit einer geringen Menge THREAD LOCK SUPER "1342" zu versehen.

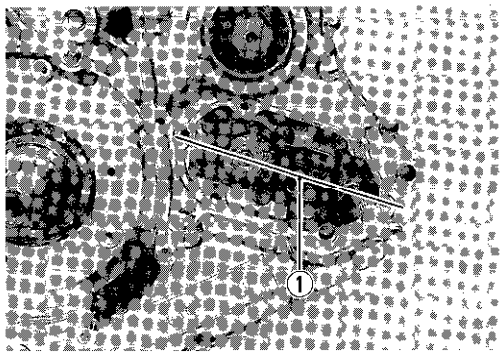


1342 99000-32050: THREAD LOCK SUPER "1342"



SCHALTWELLE

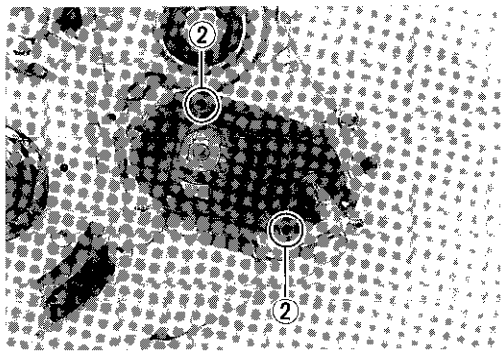
- Die Feder auf die Schaltwelle aufschieben und dabei auf die Einbaurichtung achten.
- Die Schaltwelle einbauen. Die mittlere Verzahnung des Zahnrads auf der Schaltwelle mit der mittleren Verzahnung aM Nocken-Abtriebszahnrad ausrichten, wie in der Abbildung gezeigt.



HINWEIS:
Wenn der Schalthebelarm-Anschlag ① ersetzt werden muß, ist eine geringe Menge THREAD LOCK SUPER "1303" auf das Gewinde aufzutragen; danach den Anschlag mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen. (Siehe Seite 7-24.)

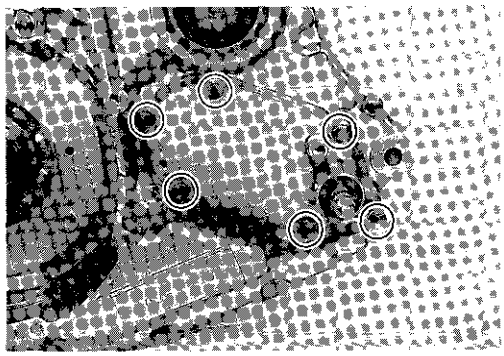
1303 99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

- Die beiden Führungsstifte ② und eine neue Dichtung anbringen.



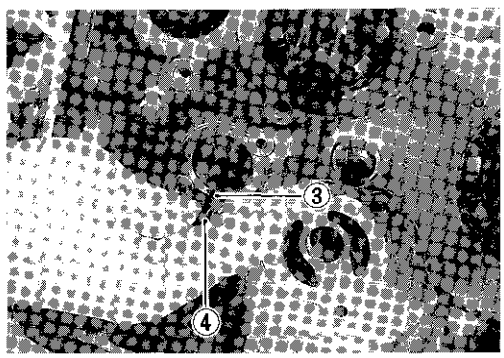
- Die Abdeckung des Schalthebels anbringen und die Schrauben über Kreuz festziehen.

HINWEIS:
Nachdem die Schalthebelabdeckung und der Schalthebel montiert wurden, sich vergewissern, daß beim Drehen der Antriebswelle und Vorgelegewelle ein einwandfreies Schalten möglich ist. Wenn der Schaltvorgang nicht normal ist, bedeutet dies, daß beim Zusammenbau der Zahnräder oder Schaltgabeln ein Fehler unterlaufen ist. In diesem Falle muß der Schaltmechanismus noch einmal zerlegt und die Ursache festgestellt werden.

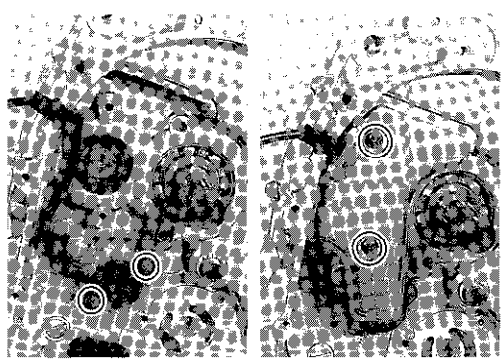


NEUTRALSTELLUNGSSCHALTER

- Die Feder ③ des Neutralstellungsschalters und den Schalterkontakt ④ einbauen.



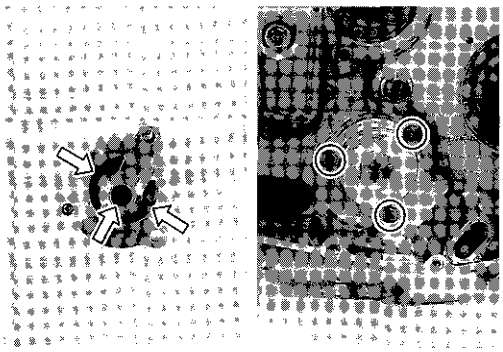
- Den Neutralstellungsschalter mit den beiden Schrauben befestigen.
- Den Entlüftungsdeckel wieder anbringen.



ÖLPUMPE

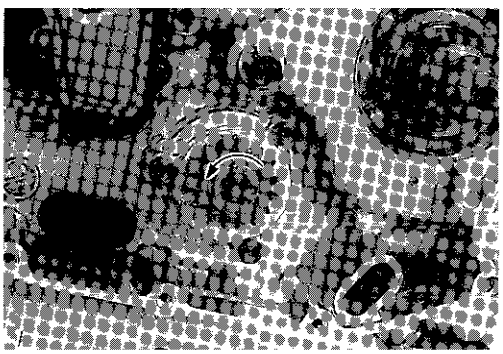
- Vor der Montage der Ölpumpe sind alle Gleitflächen des Gehäuses, des Außenrotors, Innenrotors und der Welle mit Motoröl zu versehen.
- Die Befestigungsschrauben der Ölpumpe mit einer geringen Menge THREAD LOCK SUPER "1342" versehen.

1342 99000-32050: THREAD LOCK SUPER "1342"

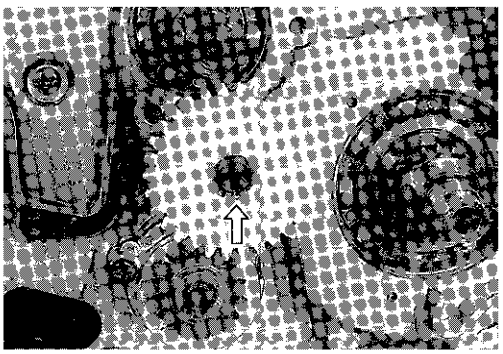


- Die Befestigungsschrauben der Ölpumpe festziehen.
- Das Ölpumpen-Abtriebszahnrad mit dem Sicherungsring sichern.

HINWEIS:
Nach dem Einbau des Ölpumpen-Abtriebszahnrads das Pumpenzahnrad von Hand drehen, um sich zu vergewissern, daß das Zahnrad nicht klemmt.

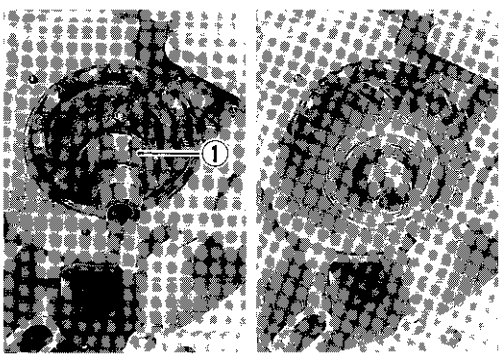


- Das Zwischenrad mit dem Sicherungsring sichern.



NOCKENWELLEN-STEUERKETTE UND PRIMÄR-ANTRIEBSZAHNRAD

- Die Nockenwellen-Steuerkette auf das Ritzel auflegen.
- Den Keil ① in die Keilnut der Kurbelwelle einpassen, dann das Primär-Antriebszahnrad und die Mutter anbringen.

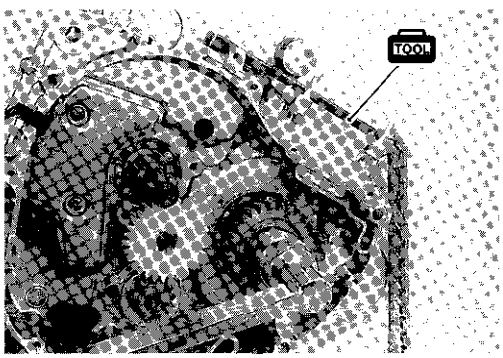


- Die Mutter des Primär-Antriebszahnrads mit Hilfe des Spezialwerkzeugs mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

TOOL 09910-20116: Pleuelstangen-Arretierwerkzeug

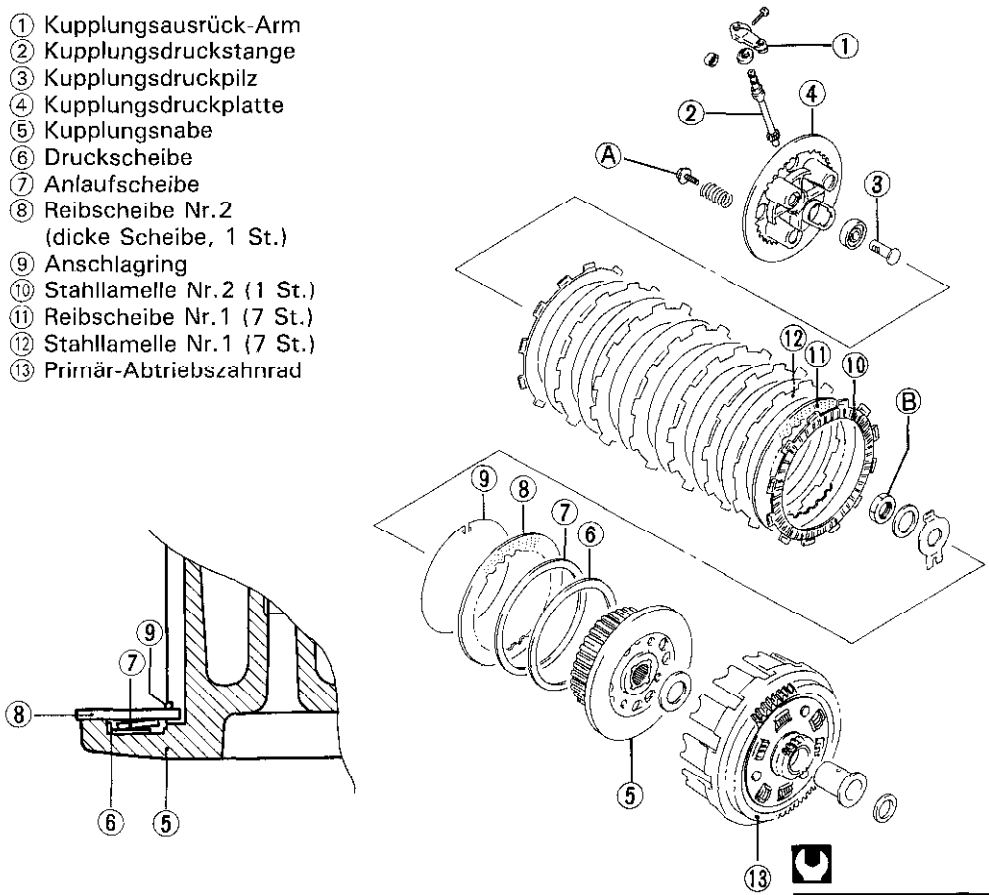
Mutter des Primär-Antriebszahnrads: 100 N·m (10,0 kg-m)

HINWEIS:
Diese Mutter ist mit Linksgewinde versehen.



KUPPLUNG

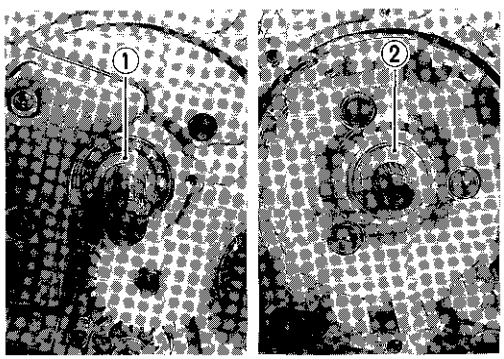
① Kupplungsausrück-Arm
② Kupplungsdruckstange
③ Kupplungsdruckpilz
④ Kupplungsdruckplatte
⑤ Kupplungsnabe
⑥ Druckscheibe
⑦ Anlaufscheibe
⑧ Reibscheibe Nr.2 (dicke Scheibe, 1 St.)
⑨ Anschlagring
⑩ Stahllamelle Nr.2 (1 St.)
⑪ Reibscheibe Nr.1 (7 St.)
⑫ Stahllamelle Nr.1 (7 St.)
⑬ Primär-Abtriebszahnrad



HINWEIS:
Sich vergewissern, daß die Anlaufscheibe ⑦ korrekt eingebaut wurde.

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	10	1,0
Ⓑ	50	5,0

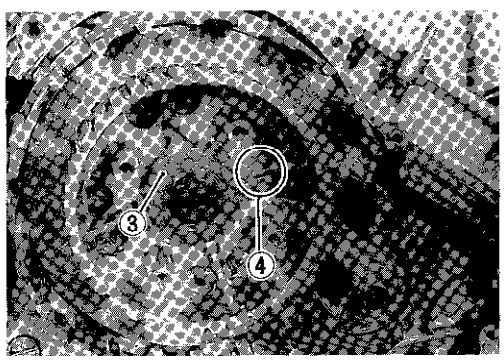
- Die Druckscheibe ① einsetzen.
- Das Abstandsstück zusammen mit dem Primär-Abtriebszahnrad einbauen.



HINWEIS:
Beim Einsetzen des Abstandsstücks in das Primär-Abtriebszahnrad sind Innen- und Außenseite des Abstandsstücks mit Mötoröl zu versehen.

- Die Druckscheibe ② einsetzen.

- Die Kupplungsnabe und die Sicherungsscheibe ③ einsetzen.



HINWEIS:
Beim Einbau der Sicherungsscheibe ③ ist der Schlitz ④ der Sicherungsscheibe mit der Verstärkungsrippe der Kupplungsnabe auszurichten.

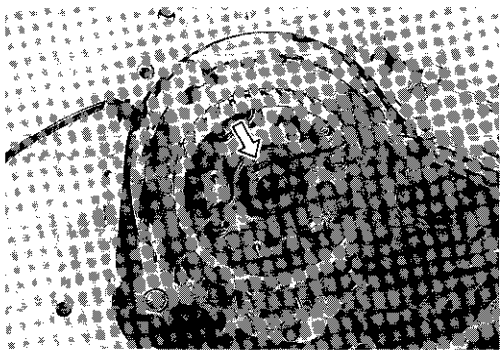
- Die Mutter der Kupplungsnabe mit dem Spezialwerkzeug auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment festziehen.

TOOL 09920-53740: Kupplungsnaben-Arretierwerkzeug

Mutter der Kupplungsnabe: 50 N·m (5,0 kg-m)



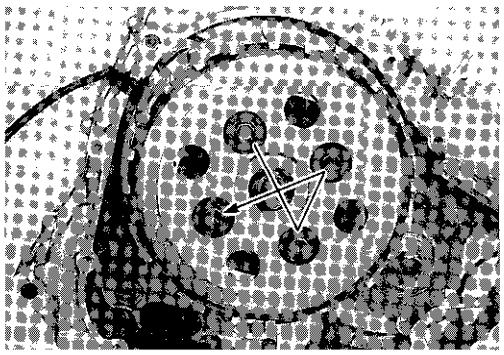
- Nach dem Festziehen der Kupplungsnabenmutter ist diese durch Umbiegen der Sicherungsscheiben-Lasche gut zu sichern.
- Die Kupplungsreibscheiben und Kupplungslamellen nacheinander einlegen.
- Die Kupplungsdruckplatte einbauen.



- Die Halteschrauben der Kupplungsfedern mit Hilfe des Spezialwerkzeugs über Kreuz mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

TOOL 09910-20116: Pleuelstangen-Arretierwerkzeug

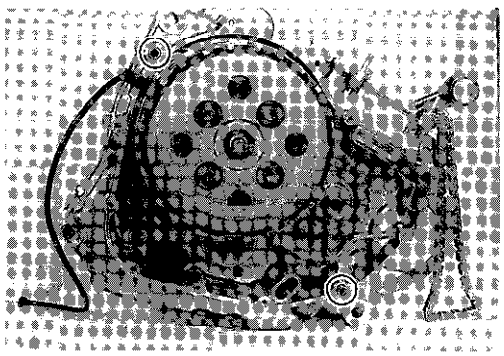
Halteschraube der Kupplungsfedern: 10 N·m (1,0 kg-m)



- Die Führungsstifte einsetzen.

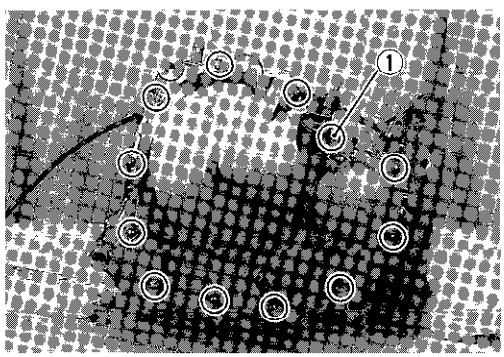
⚠ ACHTUNG

Stets eine neuen Dichtung verwenden, um spätere Undichtigkeiten zu vermeiden.



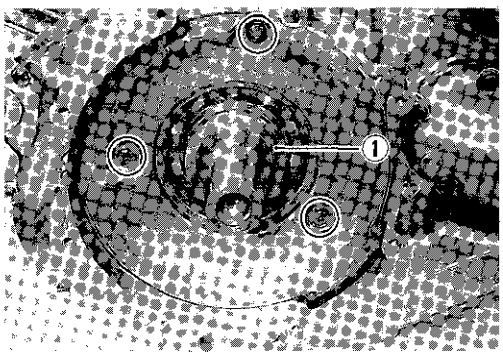
- Die Verzahnung der Druckstange in die Zähne des Druckpilzes auf der Kupplungsdeckel-Seite einsetzen, dann den Kupplungsdeckel wieder anbringen. Sich vergewissern, daß Druckstange und Druckpilz fest miteinander verbunden sind. Zum Einbau des Deckels diesen leicht mit einem Plastikhammer anschlagen, dann die Schrauben festziehen.

①: Dichtung



ANLASSERKUPPLUNG UND LICHTMASCHINE

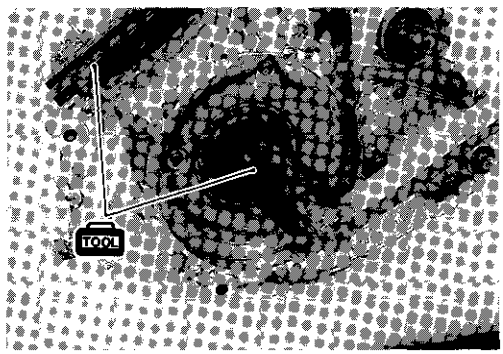
- Das Ölablenkblech des Kurbelgehäuses und das Abstandsstück ① einbauen.



- Die Ringmutter mit Hilfe des Spezialwerkzeugs auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment festziehen.

09917-23711: Sechskantschlüssel für Ringmutter
09910-20116: Pleuelstangen-Arretierwerkzeug

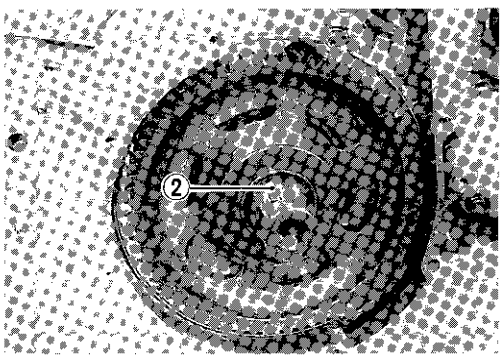
Ringmutter: 80 N·m (8,0 kg-m)



- Das Anlasserzahnrad und die Druckscheibe einbauen.
- Den konisch zulaufenden Bereich des Lichtmaschinenrotors und der Kurbelwelle entfetten.

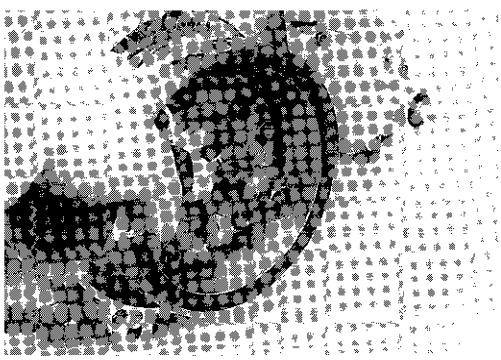


- Den Keil ② in die Keilnut der Kurbelwelle einpassen, dann den Lichtmaschinenrotor einbauen.



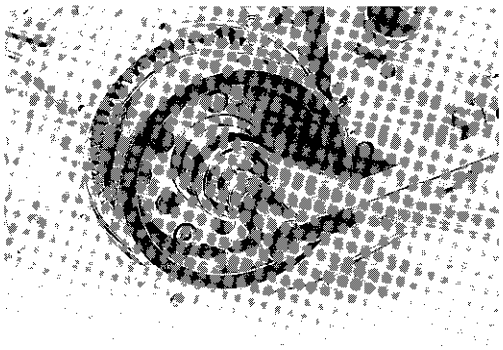
- Eine geringe Menge THREAD LOCK SUPER "1305" auf das Gewinde der Rotorschraube auftragen.

99000-32100: THREAD LOCK SUPER "1305"

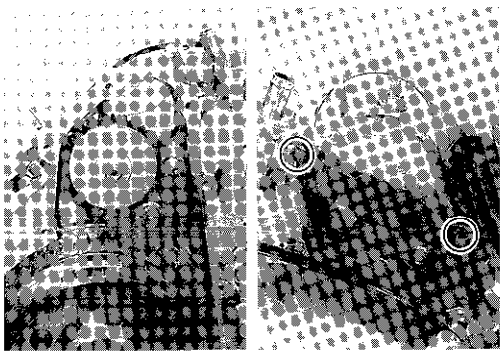


- Die Schraube des Lichtmaschinenrotors mit Hilfe eines 36-mm-Sechskantschlüssels auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment festziehen.

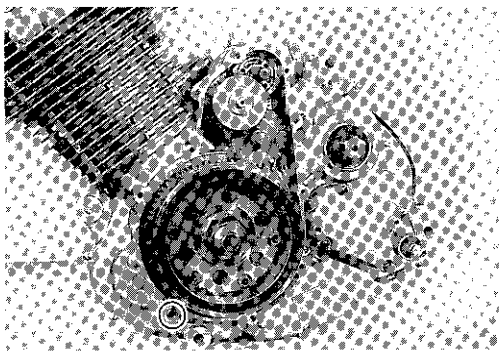
Schraube des Lichtmaschinenrotors: 160 N·m (16,0 kg-m)



- Den Anlasser-Drehmomentbegrenzer und das Zwischenrad einbauen.
- Den Anlasser einbauen.

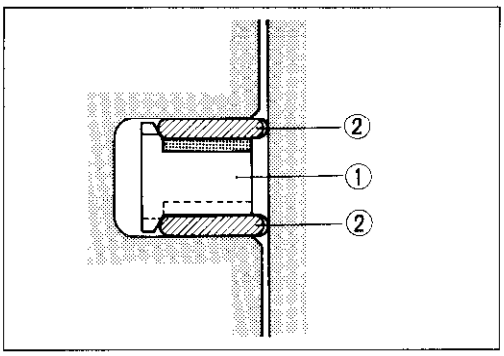


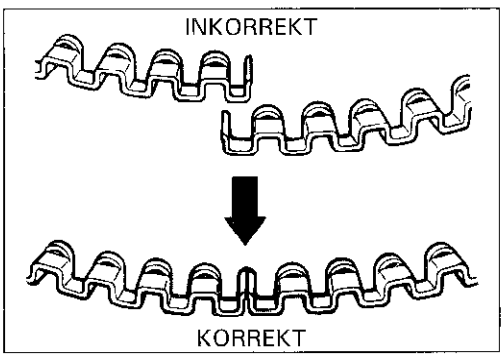
- Den Führungsstift einpassen und eine neue Dichtung anbringen.
- Den Lichtmaschinendeckel anbringen.



ÖLABSTREIFRING

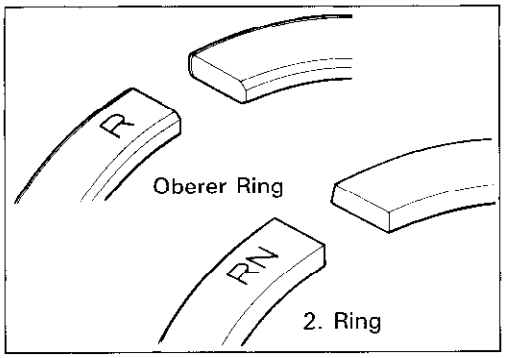
Den Abstandsring ① als erstes in die Nut des Ölabstreifrings einsetzen. Danach beide Fasenringe ② einbauen, wobei auf jeder Seite des Abstandsrings je ein Fasenring sitzen muß. Für Abstandsringe und Fasenringe ist als Neuteil keine spezielle Einbaurichtung vorgeschrieben. Beim Einbau von bereits verwendeten Ringen müssen sie allerdings in der Originalposition eingebaut werden.



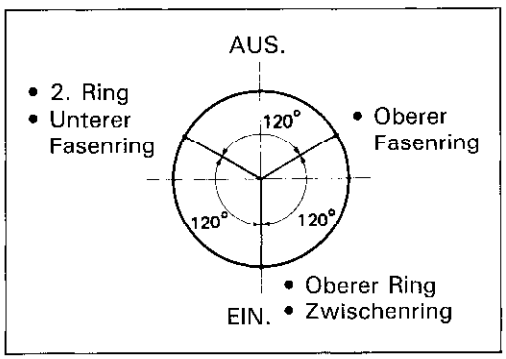


OBERER RING UND 2. RING

Der obere und der 2. Ring unterscheiden sich in der Form der Ringaußenkante. Obere und 2. Ringe sind an der Seite mit den Markierungen "R" bzw. "RN" versehen. Beim Einsetzen in die Kolbenringnut muß diese Markierung unbedingt nach oben zeigen.

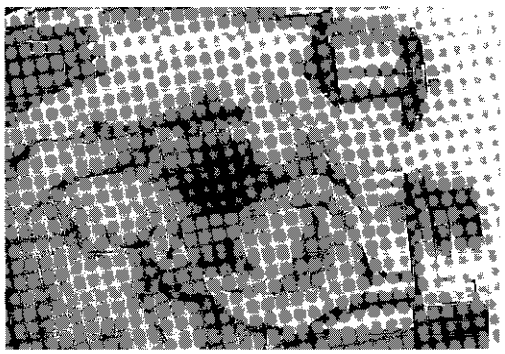


- Die Kolbenstöße der drei Ringe sind so zu positionieren wie in der Abbildung gezeigt. Vor dem Einsetzen des Kolbens in den Zylinder sich vergewissern, daß sich die Kolbenstöße in den gezeigten Position befinden.



- Die untere Öffnung des Zylinders mit einem sauberen Lappen abdecken, um zu vermeiden, daß die Sicherungsringe des Kolbenbolzens in das Kurbelgehäuse fallen.
- Den Kolbenbolzen mit einer geringen Menge SUZUKI MOLY PASTE versehen.

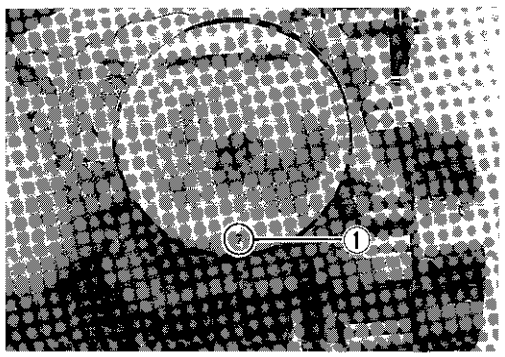
99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE



- Beim Einpassen des Kolbens die Markierung ① am Kolbenboden in Richtung Auslaßseite drehen.
- Die Sicherungsringe des Kolbenbolzens mit Hilfe einer Spitzzange einpassen.

⚠ ACHTUNG

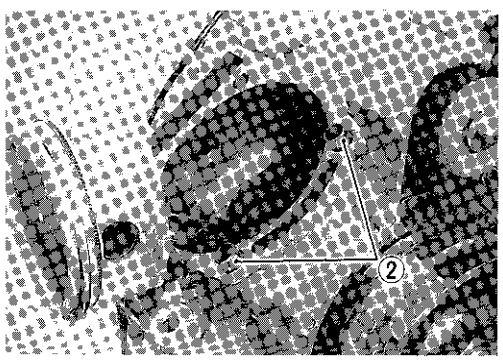
Stets neue Kolbenbolzen-Sicherungsringe einsetzen; ein bereits verwendeter Ring kann verbogen sein, was später zu einem Bruch des Sicherungsrings führen kann.



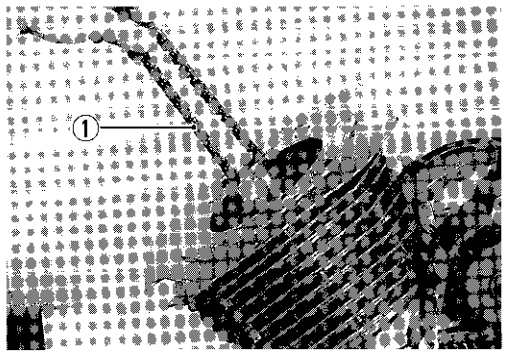
- Die Führungsstifte ② in das Kurbelgehäuse einpassen und eine neue Dichtung anbringen.

⚠ ACHTUNG

Stets eine neue Dichtung verwenden, um spätere Undichtigkeiten zu vermeiden.

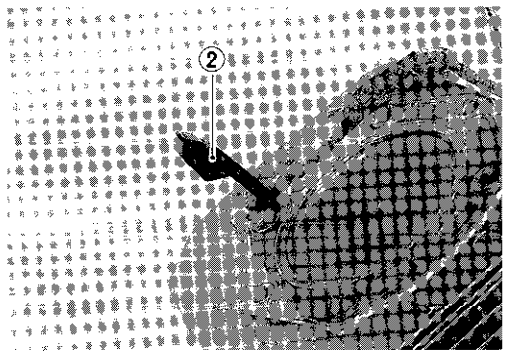


- Darauf achten, daß sich die Kolbenringe in der vorgeschriebenen Position befinden, dann den Kolben in den Zylinder einsetzen.



HINWEIS:
Bei der Montage des Zylinders darauf achten, daß die Nockenwellen-Steuerkette ①stramm bleibt. Beim Drehen der Kurbelwelle darf sich die Kette nicht zwischen dem Ritzel der Nockenwellen-Steuerkette und dem Kurbelgehäuse verklemmen.

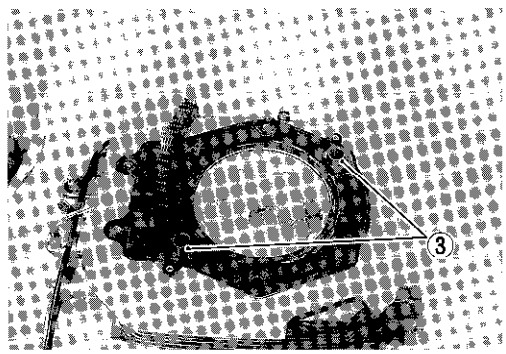
- Die Führung der Nockenwellen-Steuerkette einsetzen.



HINWEIS:
Das Kurbelgehäuse weist einen eingegossenen Einsatz für das untere Ende der Steuerkettenführung auf. Sich vergewissern, daß die Führung ② der Nockenwellen-Steuerkette korrekt eingesetzt wird.

- Die unteren Haltemuttern des Zylinders vorläufig festziehen.

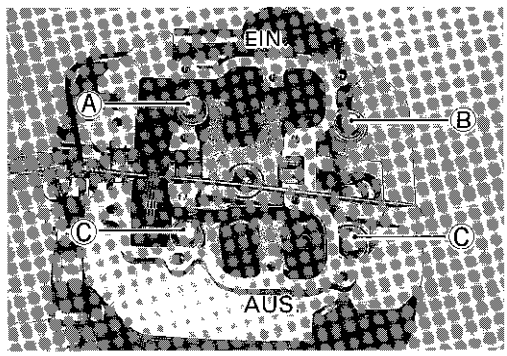
- Die Führungsstifte ③ einsetzen und eine neue Dichtung anbringen.



⚠ACHTUNG

Stets eine neue Zylinderkopfdichtung verwenden, um spätere Undichtigkeiten zu vermeiden. Niemals die alte Dichtung verwenden.

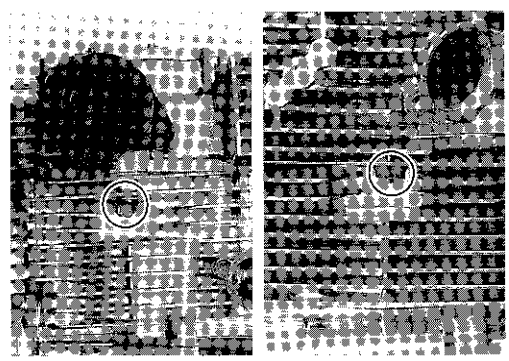
- Den Zylinderkopf auf den Zylinder aufsetzen.
- Die Muttern und neuen Dichtungen müssen in der gezeigten Position angebracht werden, wie in der Abbildung gezeigt.



Ⓐ: **200-mm-Schraube**
Ⓑ: **190-mm-Schraube**
Ⓒ: **180-mm-Schraube**

HINWEIS:
Vor dem Einbau die neuen Dichtungen mit Motoröl versehen.

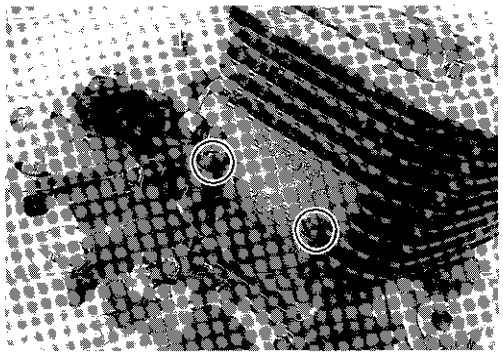
- Die Zylinderkopfschrauben und -muttern über Kreuz anziehen. Jede Schraube und Mutter dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.



Zylinderkopfschraube: 38 N·m (3,8 kg-m)
Zylinderkopfmutter : 25 N·m (2,5 kg-m)

- Nach dem Festziehen der oberen Zylinderkopfmuttern sind die unteren Muttern des Zylinders mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festzuziehen.

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

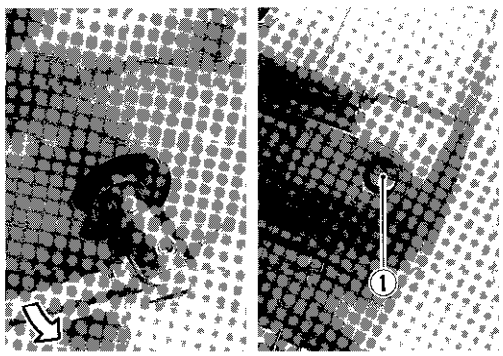


NOCKENWELLE

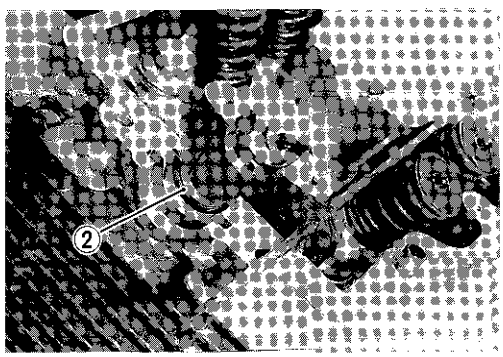
- Die Kurbelwelle im Gegenuhrzeigersinn mit Hilfe eines Ringschlüssels drehen, bis die "T"-Markierungslinie ① am Lichtmaschinenrotor mit der Mitte der Bohrung am Lichtmaschinendeckel ausgerichtet ist; dabei muß die Nockenwellen-Steuerkette nach oben gezogen werden.

⚠ ACHTUNG

Wenn die Kurbelwelle gedreht wird, ohne die Nockenwellen-Steuerkette nach oben zu ziehen, verklemmt sich die Kette zwischen dem Kurbelgehäuse und dem Ritzel der Nockenwellen-Steuerkette.



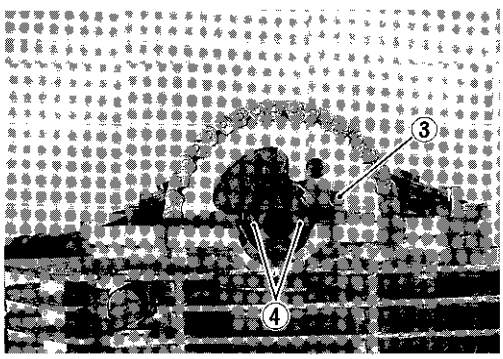
- Den C-Ring ② in die Nut des Zylinderkopfs einsetzen.



HINWEIS:
Den Führungsstift des Nockenwellenritzels mit Fett versehen, dann den Stift in die Nockenwelle einsetzen.

- Die Kette auf das Nockenwellenritzel auflegen, wobei sich die Bohrung ③ des Führungsstifts ein kurzes Stück nach der höchsten Position (2-Uhr-Stellung) befinden muß.

HINWEIS:
Während die oben beschriebenen Schritte ausgeführt werden, darf der Lichtmaschinenrotor nicht gedreht werden. Wenn sich das Ritzel nicht in der korrekten Position befindet, muß das Ritzel gedreht werden. Beim Einschieben der Nockenwelle in das Nockenwellenritzel darauf achten, daß der Führungsstift nicht herausgedrückt wird, da der Stift dann in das Kurbelgehäuse fallen kann.

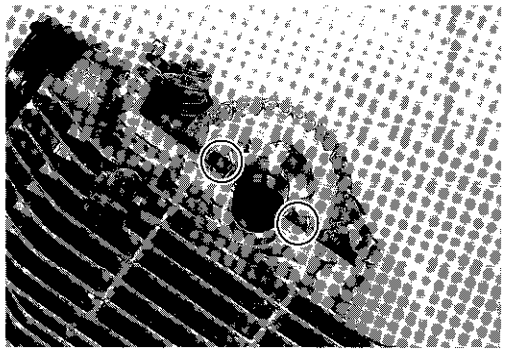


- Die eingeschlagene Markierungslinie ④ an der Nockenwelle so ausrichten, daß sich diese parallel zur Oberkante des Zylinderkopfs befindet.

- Die Sicherungsscheibe so anbringen, daß der Führungsstift abgedeckt ist.
- Die Schrauben des Nockenwellenritzels mit THREAD LOCK SUPER "1303" versehen, dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

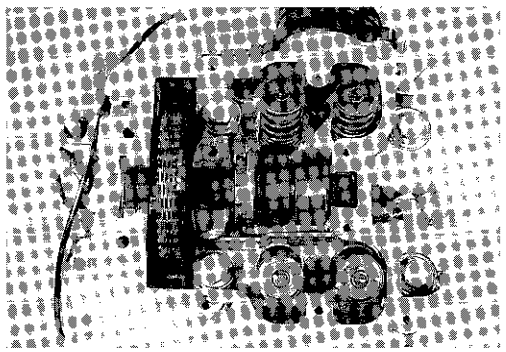
Schrauben des Nockenwellenritzels: 15 N·m (1,5 kg-m)

99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

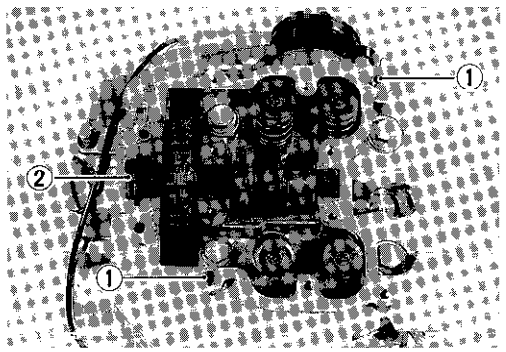


- Die Lasche der Unterlegscheibe hochbiegen, um die Schrauben zu sichern.
- Die Nockenwellen-Lagerzapfen und die Kontaktflächen der Nocken mit SUZUKI MOLY PASTE versehen.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

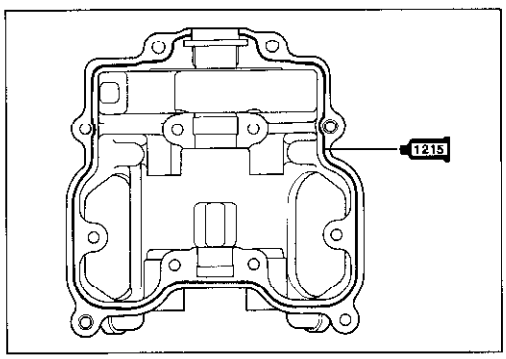


- Alle Ölreste von den Dichtflächen des Zylinderkopfs und der Zylinderkopfhaube abwischen.
- Die beiden Führungsstifte ① und die Verschlußkappe ② der Nockenwelle auf der Zylinderkopfseite einsetzen.



- Die Dichtfläche der Zylinderkopfhaube gleichmäßig mit einer Schicht SUZUKI BOND NO.1215 versehen, dann die Zylinderkopfhaube innerhalb weniger Minuten anbringen.

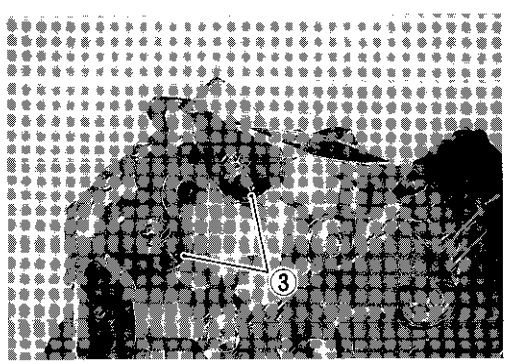
99000-31110: SUZUKI BOND NO.1215



- Die beiden Dichtungen ③ unter den Zylinderkopfschrauben anbringen, wie in der Abbildung gezeigt.

⚠ ACHTUNG

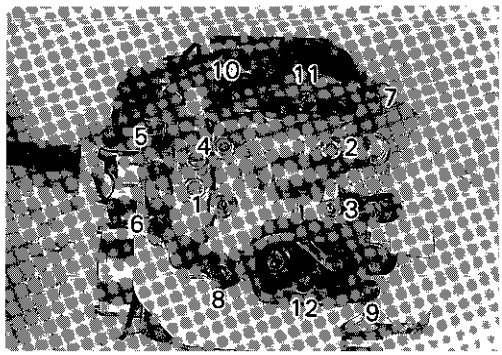
Stets eine neue Dichtung verwenden, um spätere Undichtigkeiten zu vermeiden.



HINWEIS:
Beim Festziehen der Zylinderkopfschrauben muß sich der Kolben in der oberen Totpunktposition des Kompressionshubs befinden.

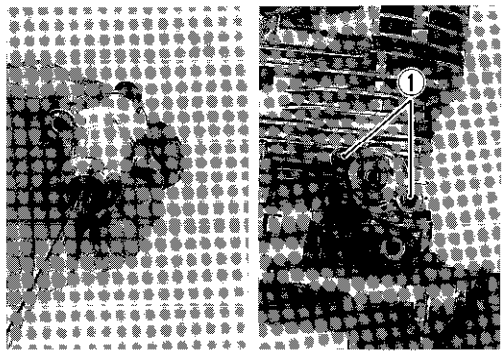
- Die Zylinderkopfschrauben sind schrittweise und in der angezeigten Reihenfolge anzuziehen; zum Schluß mit Hilfe eines Drehmomentschlüssels mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Schrauben der Zylinderkopfhaube: 10 N·m (1,0 kg-m)



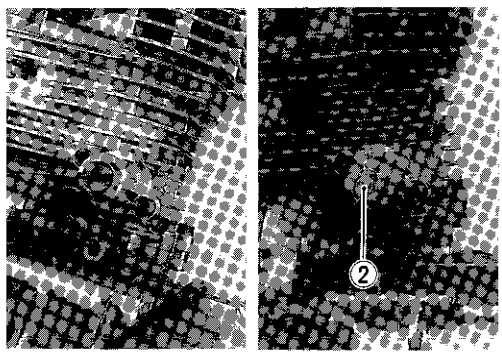
- Das mit einem Schlitz versehene Ende der Steuerketten-Spannvorrichtung mit Hilfe eines Schraubendrehers im Gegenuhrzeigersinn drehen, um die Spannvorrichtung zu arretieren.
- Die Spannvorrichtung der Nockenwellen-Steuerkette am Zylinder montieren.

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



- Den Schraubendreher aus der Steuerketten-Spannvorrichtung herausziehen. Durch die Drehung des Zylinders wird die Druckstange—bedingt durch die Federkraft—nach vorne geschoben, wodurch die Spannvorrichtung fest gegen die Nockenwellen-Steuerkette gedrückt wird.

HINWEIS:
Die Spannung der Nockenwellen-Steuerkette wird durch die Spannvorrichtung automatisch einreguliert. Vor dem Einbau der Steuerketten-Spannvorrichtung ist diese auf einwandfreie Funktion zu überprüfen.

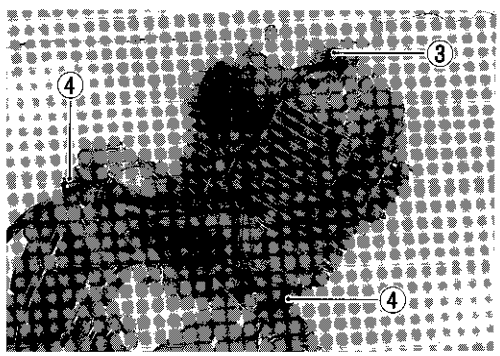


- Die Hutschraube ② der Spannvorrichtung festziehen.

Schraube ②: 6 N·m (0,6 kg-m)

- Das Ölrohr einbauen und die Verbindungsschraube mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Verbindungsschraube des Ölrohrs
③: 23 N·m (2,3 kg-m)
④: 20 N·m (2,0 kg-m)



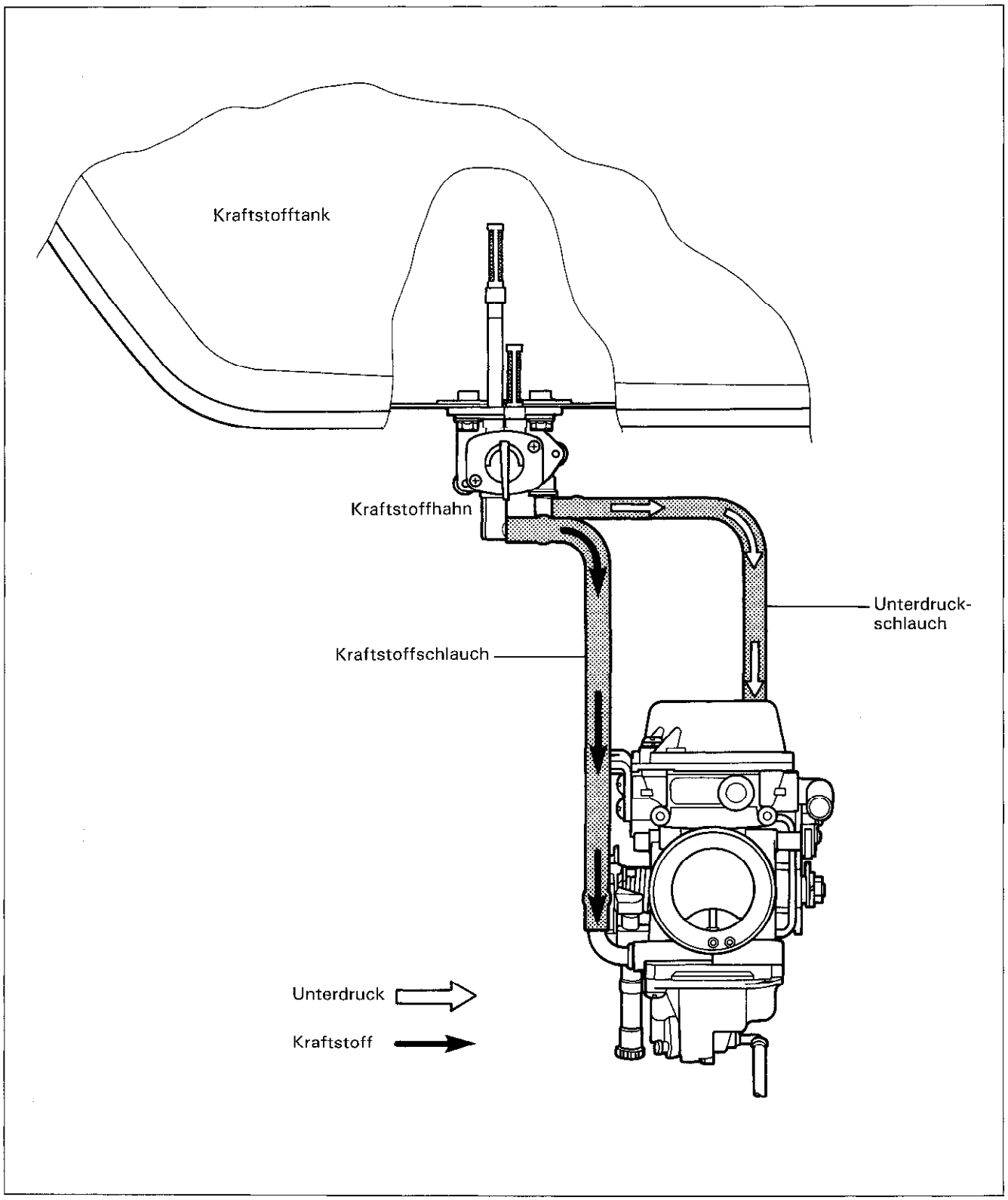
KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM

INHALT

KRAFTSTOFFSYSTEM 4- 1
KRAFTSTOFFHAHN 4- 2
KRAFTSTOFFTANK 4- 3
VERGASER 4- 4
AUFBAU 4- 4
TECHNISCHE DATEN 4- 5
LAGER DER KENNUMMER 4- 6
TEILLASTSYSTEM 4- 7
VOLLASTSYSTEM 4- 8
STARTERSYSTEM 4- 9
SCHWIMMERSYSTEM 4- 9
AUSBAU 4-10
ZERLEGUNG 4-10
REINIGUNG DES VERGASERS 4-11
ÜBERPRÜFUNG 4-13
ÜBERPRÜFUNG DES NADELVENTILS 4-13
EINSTELLUNG DER SCHWIMMERHÖHE 4-13
DROSSELKLAPPENPOSITIONS-SCHALTER 4-13
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 4-14
SCHMIER- UND KUHLSYSTEM 4-14
SYSTEMÜBERSICHT DER MOTORSCHMIERUNG/ ZYLINDERKOPFKÜHLUNG 4-15
ÖLKÜHLER 4-17

KRAFTSTOFFSYSTEM

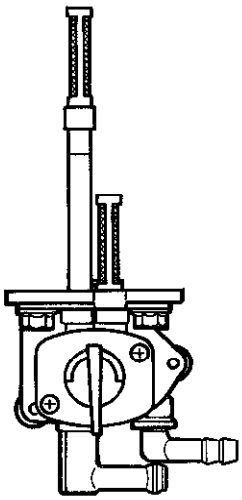
Wenn sich der Anlasser dreht, wird in der Verbrennungskammer ein Unterdruck erzeugt. Dieser Unterdruck wirkt über eine Bohrung im Vergaserlufttrichter und einen Unterdruckschlauch auf die Membran des Kraftstoffhahns ein. An der Membran liegt nun ein Unterdruck an, der die Federkraft überwindet. Dies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

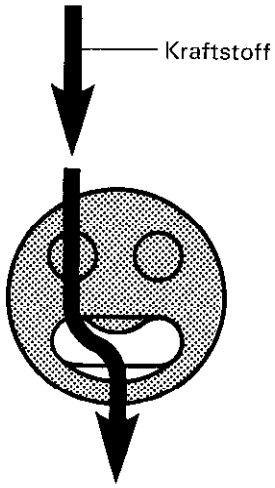


KRAFTSTOFFHAHN

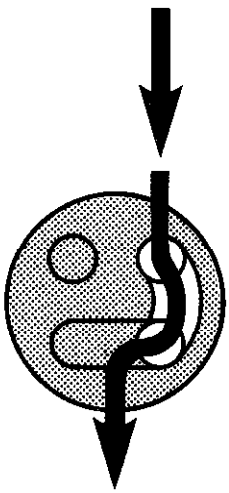
FUNKTIONSWEISE DES KRAFTSTOFFABSPERRHAHNS

Das Ende des Kraftstoffhahn-Hebels ist mit einem Ventil versehen, das über die drei Position "ON" (Ein), "PRI" (Primär) und "RES" (Reserve) verfügt.

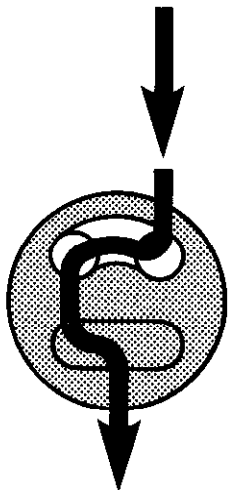




"ON"-Position



"OFF"-Position



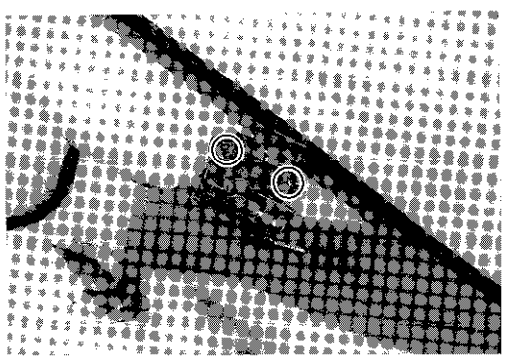
"RES"-Position

AUSBAU DES KRAFTSTOFFABSPERRHAHNS/ KRAFTSTOFFILTERS

- Die Rahmenabdeckung und die Sitzbank abnehmen. (Siehe Seiten 5-1 und 5-2.)
- Den Kraftstofftank ausbauen. (Siehe Seite 4-3.)
- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann den Kraftstoffhahn ausbauen.

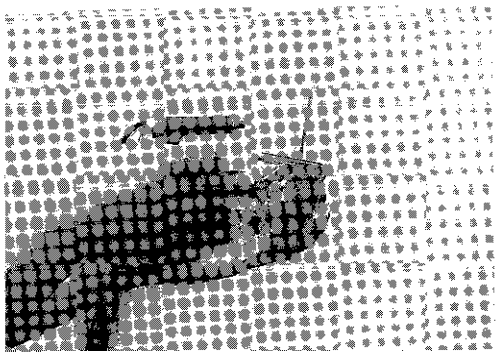
⚠ WARNUNG

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



ÜBERPRÜFUNG UND REINIGUNG

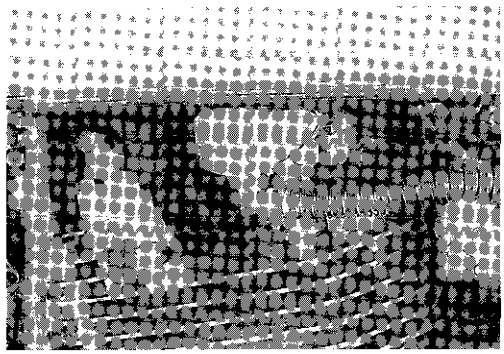
Wenn der Kraftstoffilter durch Ablagerungen und Rost verschmutzt ist, kann kein einwandfreier Kraftstoff-Durchfluß erfolgen, was eine reduzierte Motorleistung zur Folge haben könnte. Der Kraftstoffilter kann mit Druckluft gereinigt werden.



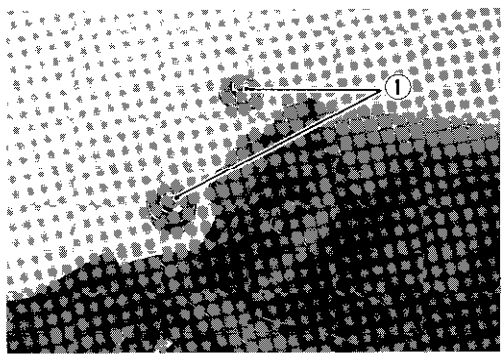
KRAFTSTOFFTANK

AUSBAU DES KRAFTSTOFFTANKS

- Die Rahmenabdeckung und die Sitzbank abnehmen. (Siehe Seiten 5-1 und 2.)
- Den Kraftstoffabsperrhahn auf die "ON"-Position drehen.

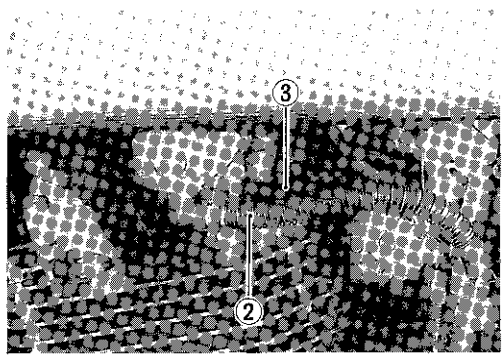


- Die Befestigungsschrauben ① des Kraftstofftanks herausdrehen.
- Den Kraftstofftank nach hinten schieben, dann anheben; nun den Kraftstoffschlauch ② und den Unterdruckschlauch ③ abziehen.
- Den Kraftstofftank abnehmen.



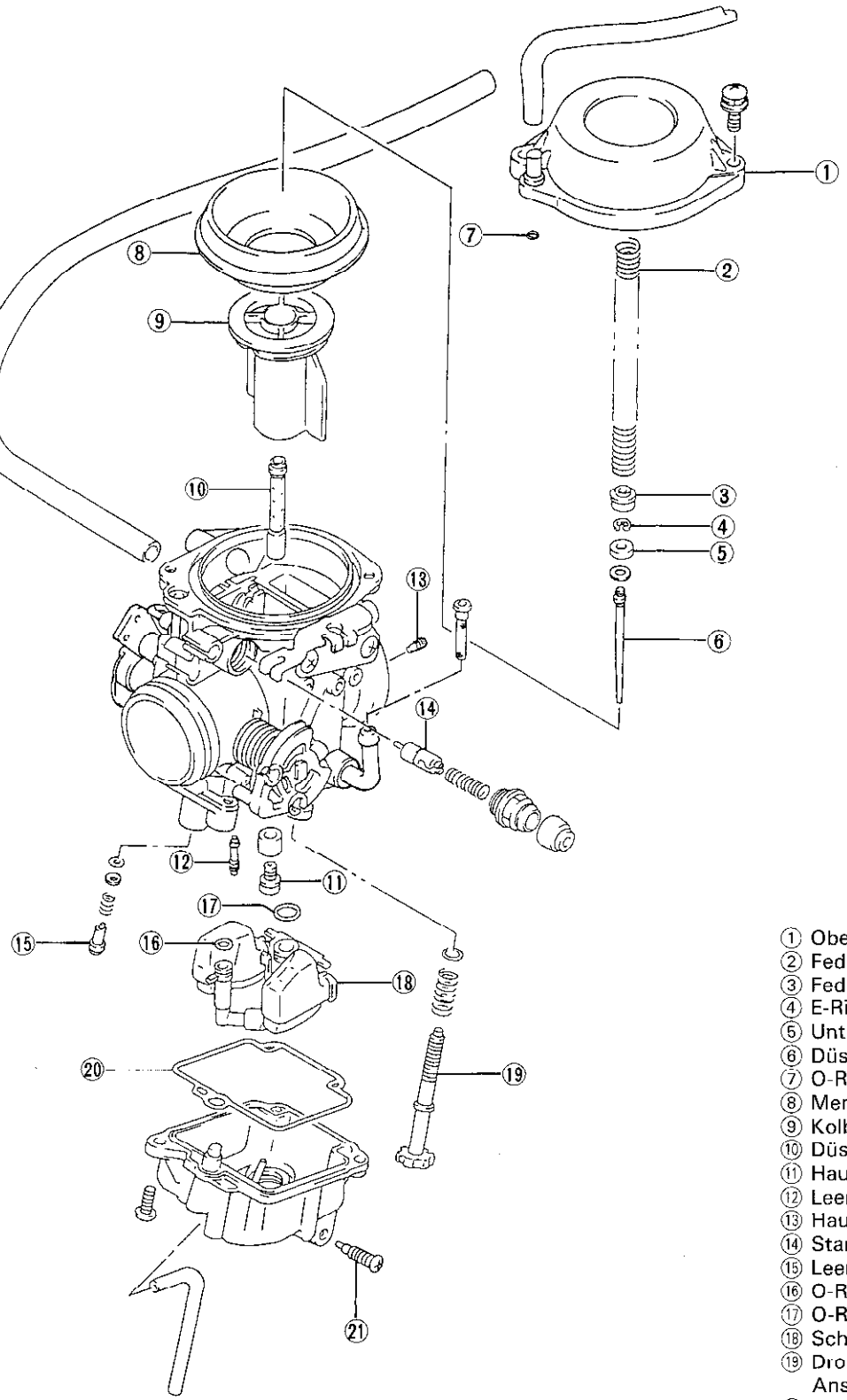
⚠ WARNUNG

Benzin ist hochexplosiv. Äußerste Vorsicht ist geboten.



VERGASER

AUFBAU



① Oberer Deckel
② Feder
③ Federsitz
④ E-Ring
⑤ Unterlegscheibe
⑥ Düsennadel
⑦ O-Ring
⑧ Membran
⑨ Kolbenventil
⑩ Düsenhalter
⑪ Hauptdüse
⑫ Leerlaufdüse
⑬ Hauptluftdüse
⑭ Starterkolben
⑮ Leerlaufschraube
⑯ O-Ring
⑰ O-Ring
⑱ Schwimmer
⑲ Drosselklappen-Anschlagschraube
⑳ O-Ring
㉑ Ablaßschraube

TECHNISCHE DATEN

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION			
	E-02, 04, 34	E-37	E17, 22, 24	Typ U E-22
Vergasertyp	MIKUNI BST40SS	←	←	←
Bohrung	40 mm	←	←	←
Kenn-Nr.	32E0	32E8	32E3	32E4
Leerlaufdrehzahl U/min	1 500 ± 100 U/min	←	←	←
Schwimmerhöhe	14,7 ± 1,0 mm	←	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#140	←	←	←
Düsennadel (J.N.)	6F19-3	←	←	←
Düsenhalter (N.J.)	Y-5	←	←	←
Drosselklappenventil (Th.V.)	#95	←	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#42,5	←	←	←
Starterdüse (G.S.)	#40	←	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINGE-STELLT (1-½ Umdrehungen zurückgedreht)	←	VOREINGE-STELLT (1,0 Umdrehungen zurückgedreht)	VOREINGE-STELLT (1-⅛ Umdrehungen zurückgedreht)
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←	←

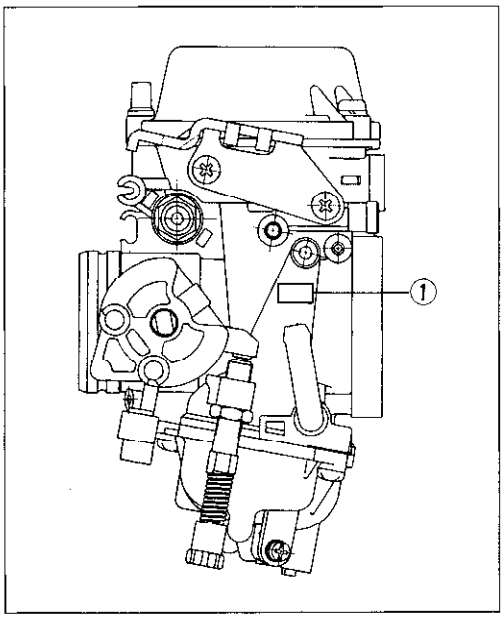
LAND BZW. GEBIET

E-02 : England
E-03 : USA
E-04 : Frankreich
E-17 : Schweden
E-18 : Schweiz
E-22 : Deutschland
E-24 : Australien
E-28 : Kanada
E-33 : Kalifornien (USA)
E-34 : Italien
E-37 : Brasilien

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION			
	E-03	E-33	E-28	E-18
Vergasertyp	MIKUNI BST40SS	←	←	←
Bohrung	40 mm	←	←	←
Kenn-Nr.	32E1	32E6	32E5	32E2
Leerlaufdrehzahl U/min	1 500 ± 100 U/min	←	←	1 500 ± 50 U/min
Schwimmerhöhe	14,7 ± 1,0 mm	←	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#140	←	#140	#137,5
Düsennadel (J.N.)	6F23	←	6F19-3	6H21-4
Düsenhalter (N.J.)	Y-5M	←	Y-5	←
Drosselklappenventil (Th.V.)	#95	←	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#42.5	←	#42,5	←
Starterdüse (G.S.)	#40	←	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINGE-STELLT	←	VOREINGE-STELLT (1-½ Umdrehungen zurückgedreht)	VOREINGE-STELLT (1,0 Umdrehungen zurückgedreht)
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←	←

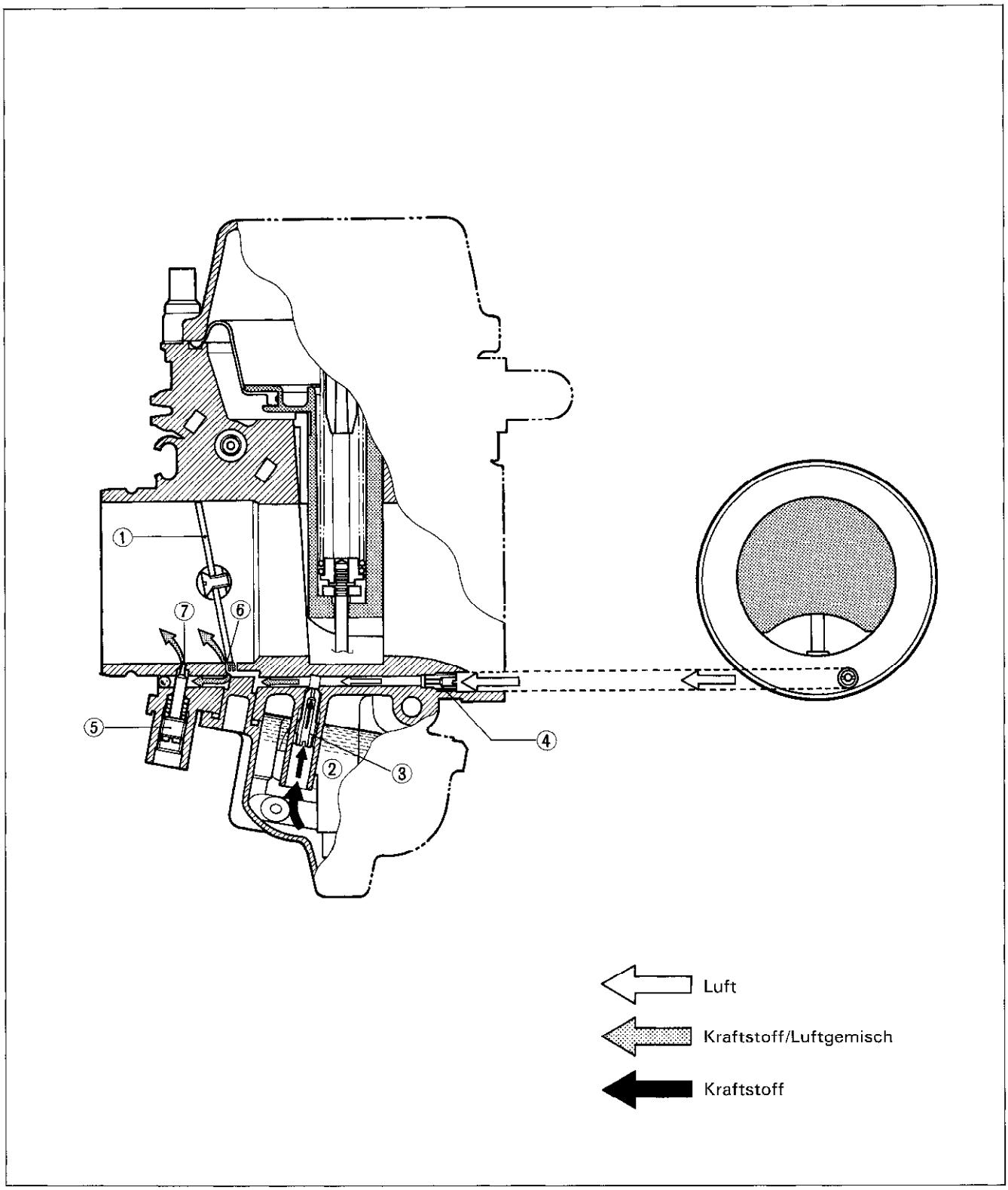
LAGER DER KENNUMMER

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



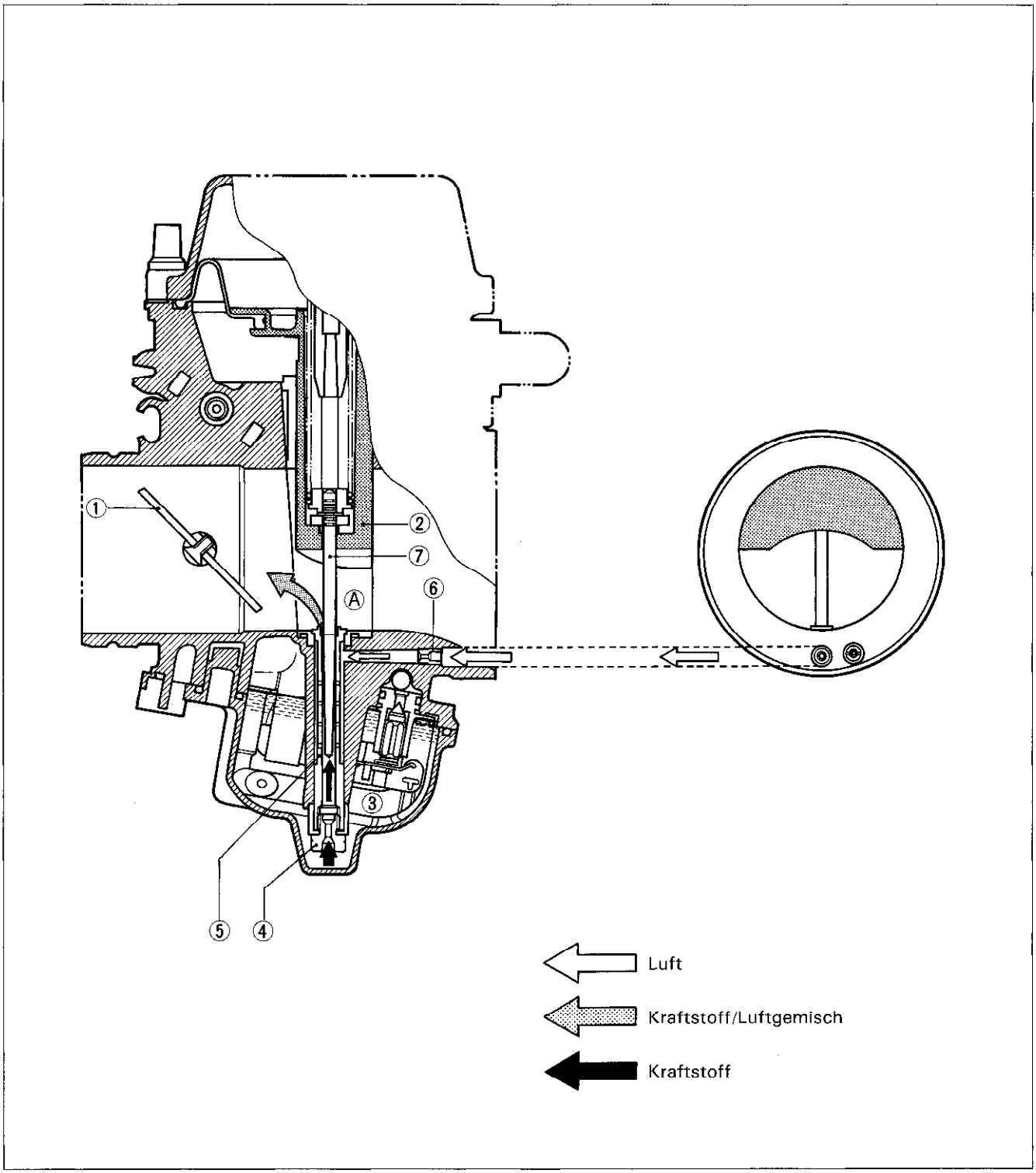
TEILLASTSYSTEM

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



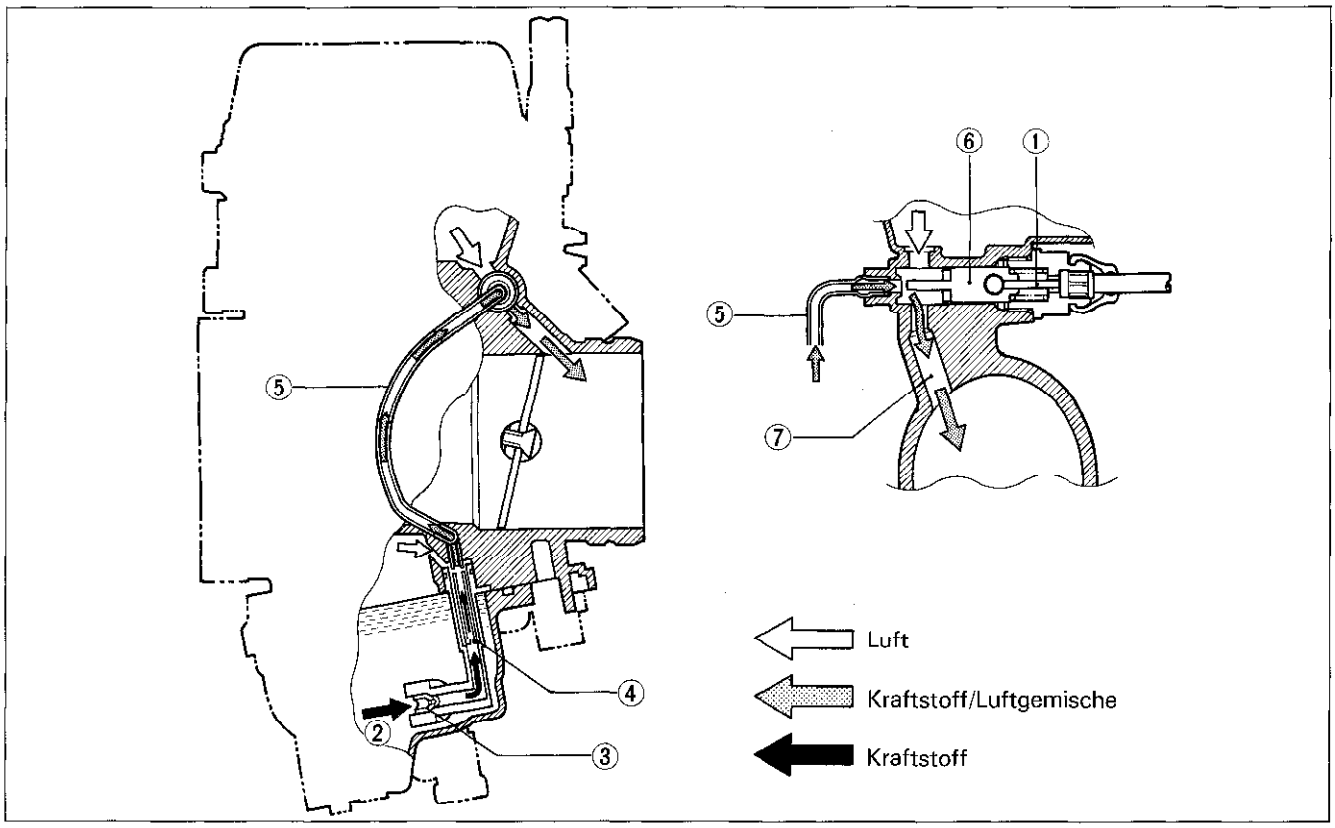
VOLLASTSYSTEM

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



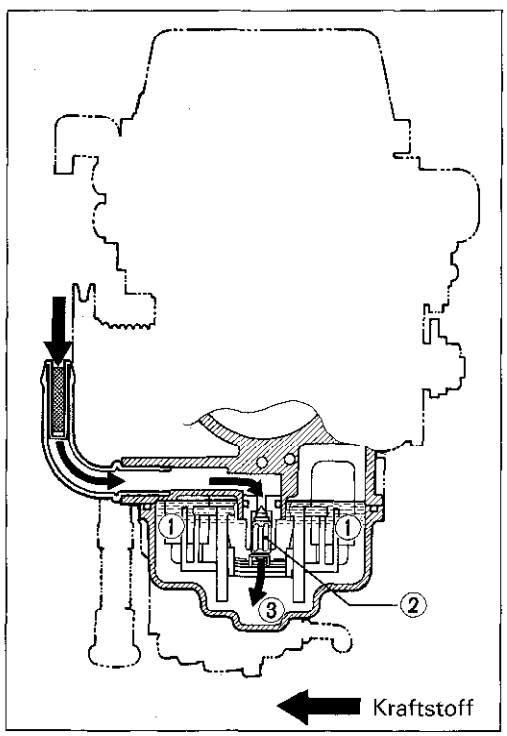
STARTERSYSTEM

Beim Hochziehen der Anlasserwelle ① wird aus der Schwimmerkammer ② Kraftstoff in den Anlasserkreis angezogen. Die Anlasserdüse (③, ④) reguliert diesen Kraftstoff, der dann in den das Kraftstoffrohr ⑤ fließt und sich mit der aus der Schwimmerkammer kommenden Luft vermischt. Das angereicherte Gemisch gelangt zum Starterkolben ⑥ und vermischt sich wieder mit der Luft, die durch einen hinter der Membran liegenden Kanal kommt.
Durch das zweimalige Mischen von Kraftstoff und Luft wird ein zum Anlassen geeignetes Krafetstoff-/Luftgemisch erzeugt, wenn das Gemisch durch den Anlasserauslaß ⑦ in die Hauptbohrung gesprüht wird.



SCHWIMMERSYSTEM

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



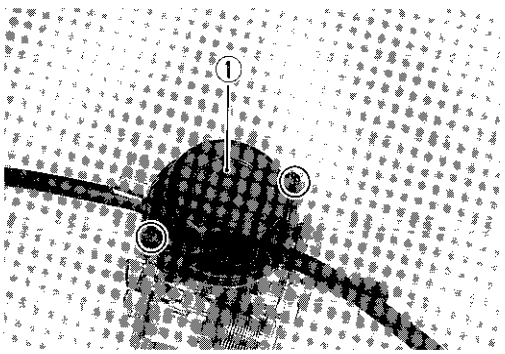
AUSBAU

Siehe Seite 3-4.

ZERLEGUNG

HINWEIS:
Vor der Zerlegung einen sauberen und gut beleuchteten Arbeitsbereich einrichten, wo ausreichend Platz für die Aufbewahrung von Vergaser-Einzelteilen vorhanden ist und diese nicht verlorengehen können.

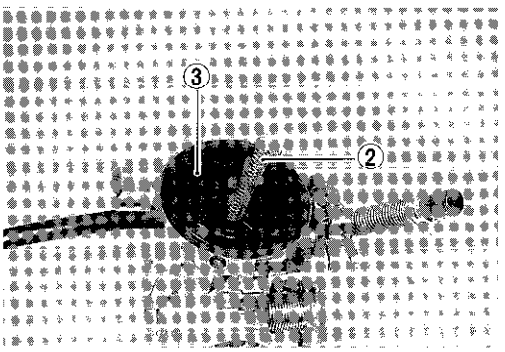
- Oberen Vergaserdeckel ① abnehmen.



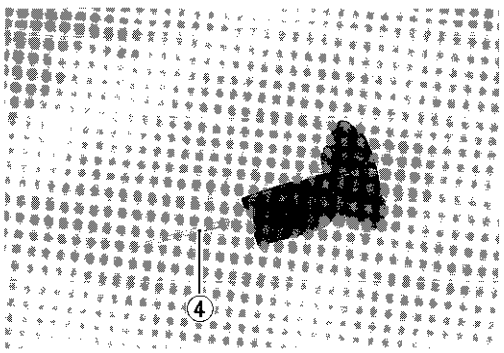
⚠ ACHTUNG

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

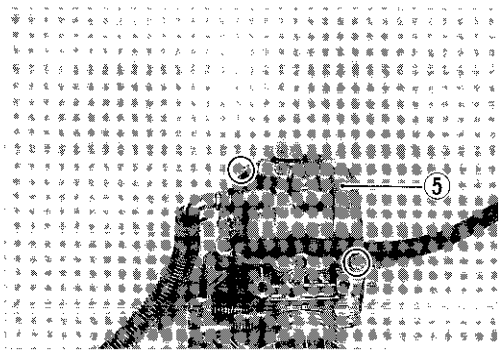
- Rückholfeder ② im Kolbenventil und Kolbenventil mit Membran ③ entfernen.



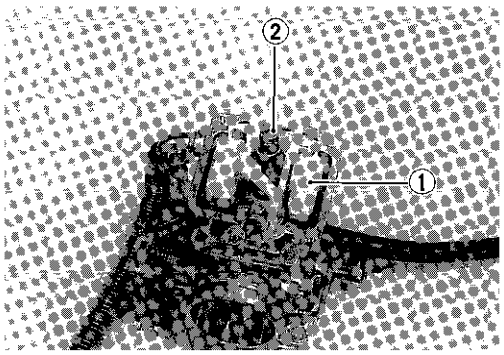
- Die Düsennadel ④ aus dem Kolbenventil herausziehen.



- Schwimmerkammergehäuse ⑤ abnehmen.



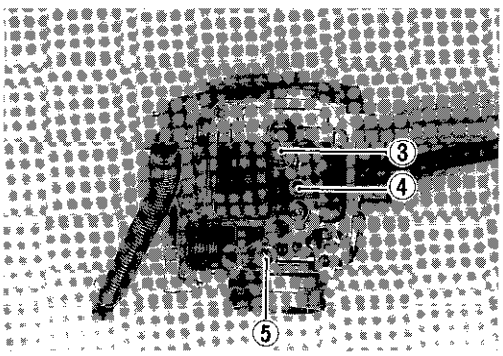
- Schwimmer ① komplett und Schwimmernadelventil ② ausbauen.



⚠ ACHTUNG

Zum Reinigen der Ventilsitz niemals ein Stück Draht verwenden.

- Die Hauptdüse ③, Leerlaufdüse ④ und Leerlaufschraube ⑤ entfernen.
  (Für Modelle E-03, 18 und 33 sich auf den Abschnitt ENTFERNEN DER LEERLAUFSCHRAUBE auf Seite 4-12 beziehen.)

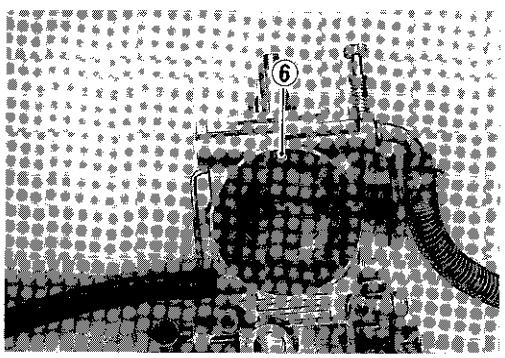


⚠ ACHTUNG

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

HINWEIS:
Vor dem Entfernen der Leerlaufschraube ⑤ die Schraube im Uhrzeigersinn drehen und die Anzahl der Umdrehungen bis zum leichten Aufsitzen feststellen. Diese Zahl notieren, damit die Schraube beim Einbau wieder bis zur Originalposition hineingedreht werden kann.

- Die Hauptluftdüse ⑥ entfernen.



⚠ ACHTUNG

Zum Reinigen der Düse keinen Draht verwenden.

REINIGUNG DES VERGASERS

⚠ WARNUNG

Einige Vergaser-Reinigungsmittel, besonders Tauchlösungen, sind sehr korrosiv und müssen mit Vorsicht behandelt werden. Um eine korrekte Verwendung, Handhabung und Lagerung zu gewährleisten, müssen die Anweisungen des Herstellers stets beachtet werden.

HINWEIS:
Vor der Reinigung die Leerlaufschraube entfernen, wie auf der nachfolgenden Seite beschrieben.

- Alle Düsen mit einem Reinigungs-Spray für Vergaser reinigen, dann mit Druckluft trockenblasen.
- Alle Kanäle und Durchgänge des Vergasers gründlich reinigen—nicht nur den vermutlichen Problembereich. Die Passagen im Vergasergehäuse mit einem Reinigungs-Spray durchblasen; wenn erforderlich, stark verschmutzte Bereiche einweichen, um Verschmutzung und Ablagerungen zu entfernen. Danach das Gehäuse mit Druckluft trockenblasen.

⚠ ACHTUNG

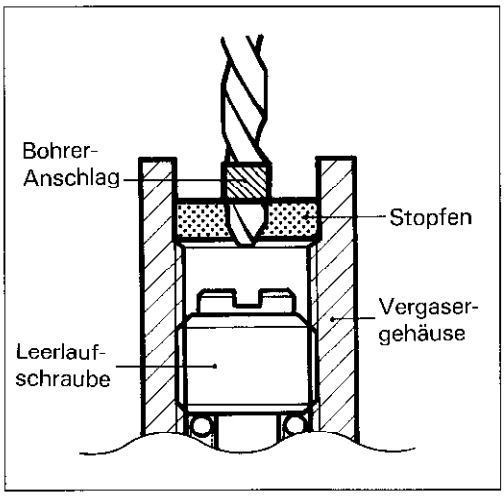
Niemals ein Stück Draht zur Reinigung von Düsen oder Kanälen verwenden, da dies eine Beschädigung der Düsen und Durchgänge zur Folge haben kann. Wenn die Komponenten mit einem Reinigungs-Spray nicht zufriedenstellend gereinigt werden können, ist unter Umständen die Verwendung einer Tauchlösung erforderlich, in der die Teile eingeweicht werden müssen. Um eine korrekte Verwendung der Lösung und effektive Reinigung der Komponenten zu gewährleisten, müssen die Anweisungen des Reinigungsmittel-Herstellers stets beachtet werden.

- Nach der Reinigung ist der Vergaser mit neuen Dichtringen und Dichtungen zusammenzubauen. Die Leerlaufschraube ist mit einem neuen O-Ring auf die vorherige Werkseinstellung einzuregulieren.
- Die Öffnung der Leerlaufschraube mit einer neuen Abdeckkappe versehen (für Modelle E-03, 18, 33).

ENTFERNEN DER LEERLAUFSCHRAUBE (FÜR MODELLE E-03, 18 UND 33)

Da scharfe Reinigungslösungen die O-Ringe im Leerlaufsystem beschädigen können, müssen die Komponenten des Leerlaufsystems vor der Reinigung des Vergasers entfernt werden.

- Einen 3 mm-Bohrereinsatz mit einem Bohrer-Anschlag zum Herausnehmen des Leerlaufschrauben-Stopfens verwenden. Der Bohrer-Anschlag ist auf 6 mm vom Ende des Bohrereinsatzes einzustellen, um zu verhindern, daß die Leerlaufschraube beschädigt wird. Danach vorsichtig durch den Stopfen bohren.
- Eine selbstschneidende Blechschraube in den Stopfen eindrehen, dann mit einer Zange die Schraube und den Stopfen herausziehen. Sorgfältig alle Metallspäne aus dem Bereich entfernen.
- Die Leerlaufschraube langsam im Uhrzeigersinn drehen und die Anzahl der Umdrehungen bis zum leichten Aufsitzen feststellen. Diese Zahl notieren, damit die Schraube nach der Reinigung des Vergasers wieder bis zur Originalposition hineingedreht werden kann.
- Die Leerlaufschraube zusammen mit der Feder, der Unterlegscheibe und dem O-Ring herausnehmen.
- Nach der Reinigung des Vergasers die Leerlaufschraube wieder in ihre Originalposition anbringen; hierzu die Schraube eindrehen, bis sie leicht aufsitzt, dann um die beim Ausbau notierte Anzahl von Umdrehungen zurückdrehen.
- Einen neuen Stopfen mit Hilfe eines Körners einschlagen.



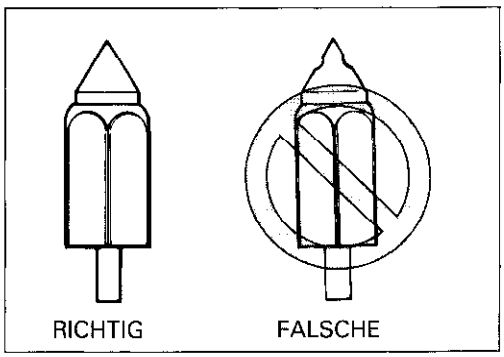
ÜBERPRÜFUNG

Die folgenden Teile auf Beschädigung überprüfen:

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

ÜBERPRÜFUNG DES NADELVENTILS

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

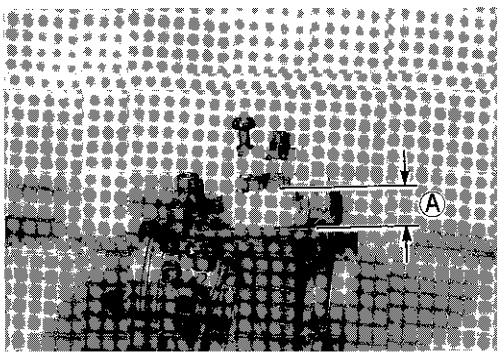


EINSTELLUNG DER SCHWIMMERHÖHE

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

Schwimmerhöhe Ⓐ: 14,7 ± 1,0 mm

09900-20102: Schublehre



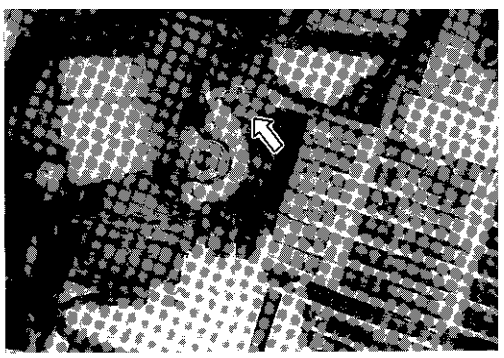
DROSSELKLAPPENPOSITIONS-SCHALTER (außer für Modelle E-03, 18, 28 und 33)

• Den Kraftstofftank ausbauen. (Siehe Seite 4-3.)

Den Drosselklappenpositions-Schalter mit einem Taschentester auf Durchgang überprüfen. Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß der Drosselklappenpositions-Schalter durch ein Neuteil ersetzt werden.

09900-25002: Taschenpürfer

Anzeigebereich des Tester-Reglerknopfs: X 1Ω



Farbe / Position	B	B
ON (Vollgas)	○———	———○
OFF		

B: Schwarz

HINWEIS:
Zur Durchführung der obigen Überprüfung ist ein Anlassen des Motors nicht erforderlich.

WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

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

- Beim Einbau des oberen Vergaserdeckels müssen die Unterdruckanschlüsse (①, ②) ausgerichtet werden.



- Nach der Montage des Vergasers sind die folgenden Einstellarbeiten vorzunehmen:
  * Leerlaufdrehzahl ..... Seite 2-6
  * Spiel des Gaszugs ..... Seite 2-6

SCHMIER- UND KUHLSYSTEM

ÖLDRUCK

Siehe Seite 2-18.

ÖLFILTER

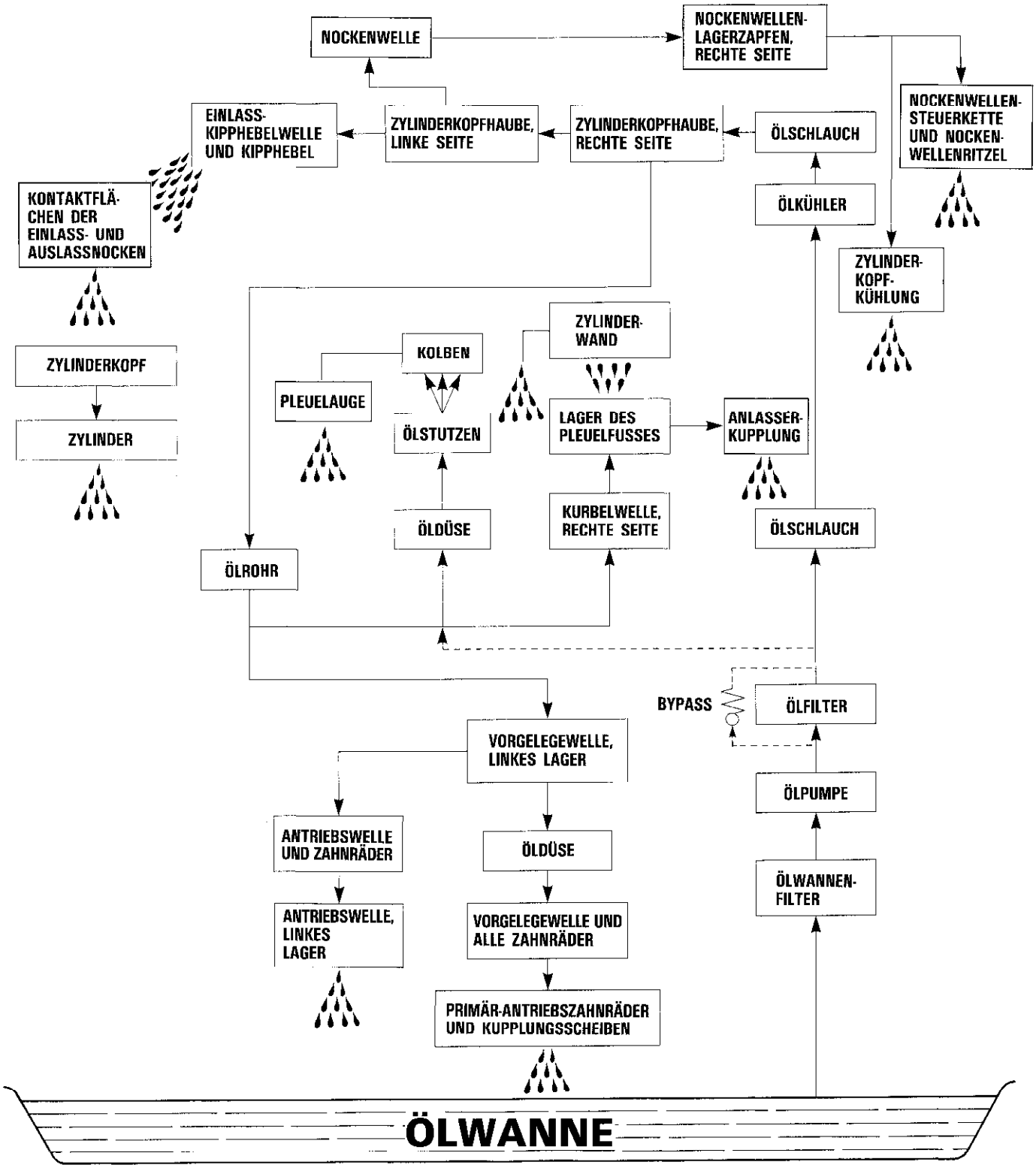
Siehe Seite 2-8.

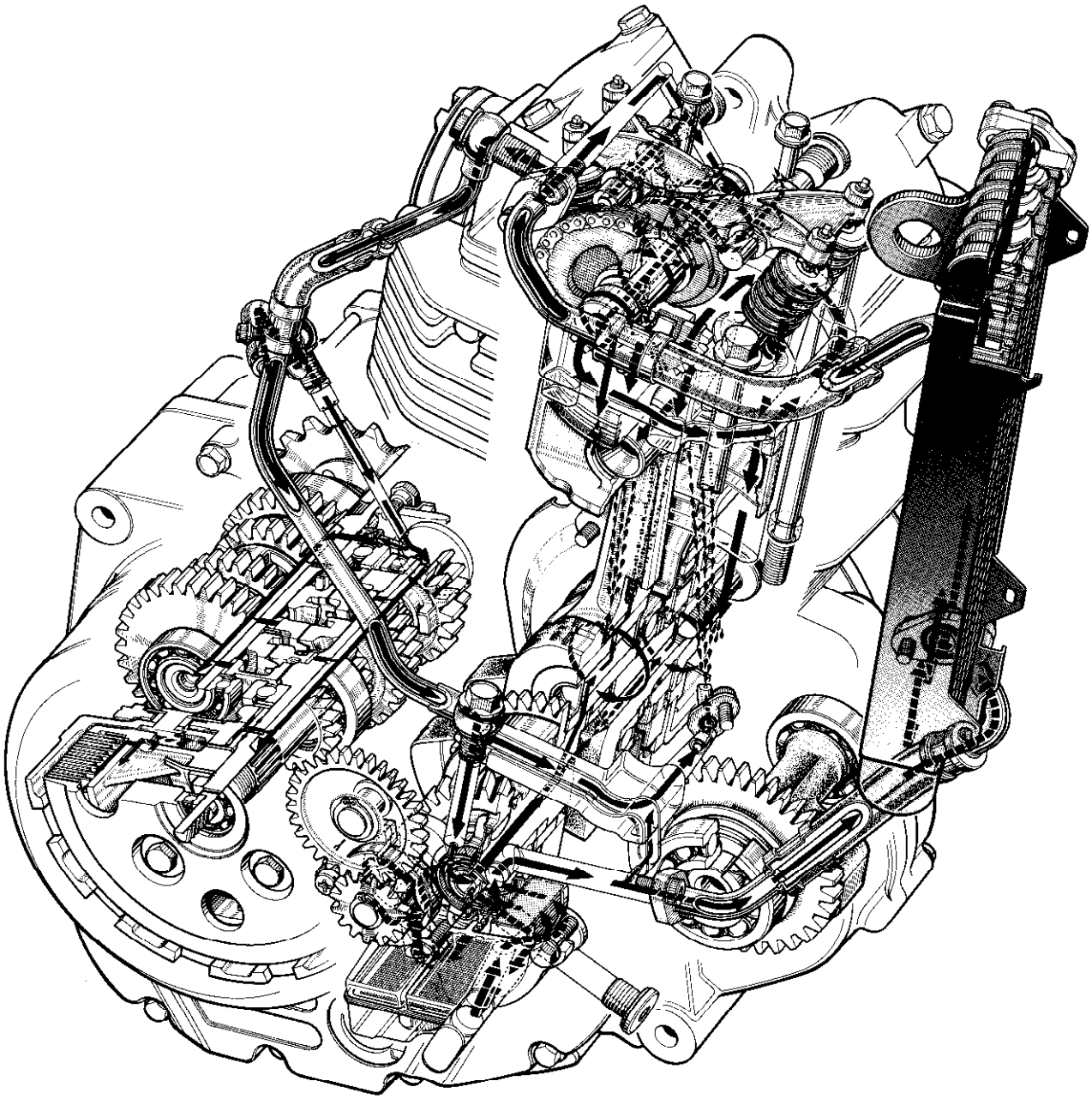
ÖLWANNENFILTER

Siehe Seite 3-16.

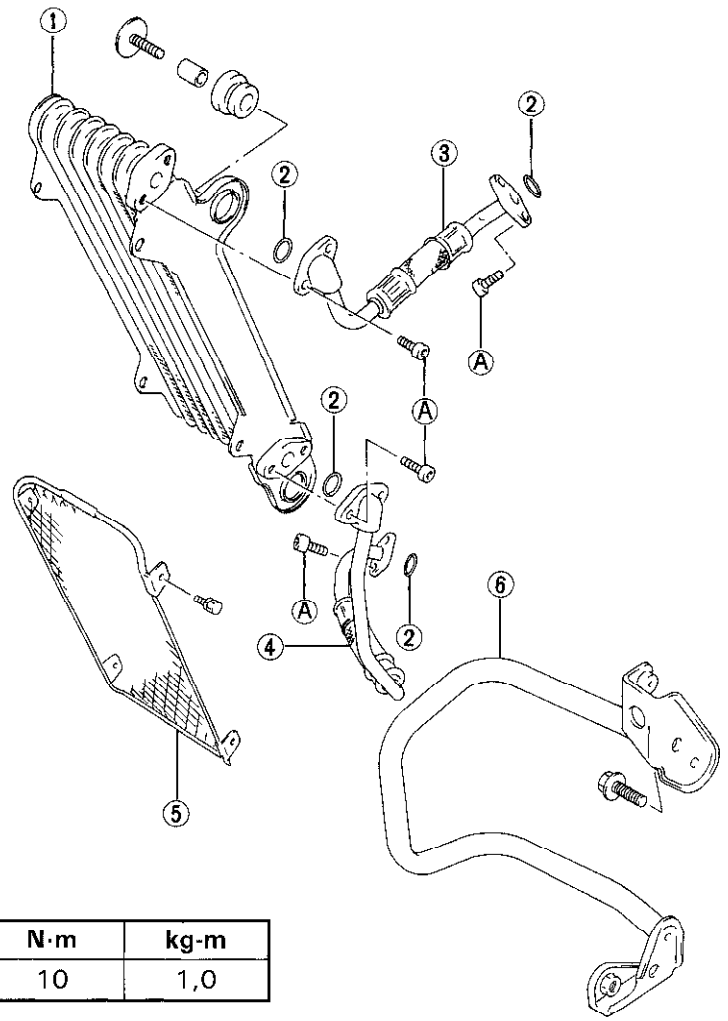
HINWEIS:
Nach dem Trennen des Kurbelgehäuses den Ölwannenfilter mit Reinigungslösung auswaschen, dann mit Druckluft trockenblasen, um alle Lösungsmittelreste zu entfernen.

SYSTEMÜBERSICHT DER MOTORSCHMIERUNG/ZYLINDERKOPFKÜHLUNG





ÖLKÜHLER

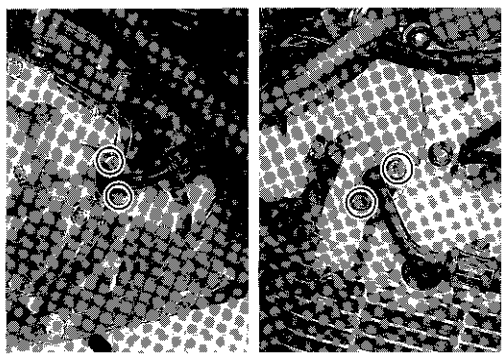


① Ölkühler
② O-Ring
③ Ölkühlerschlauch (zum Zylinderkopf)
④ Ölkühlerschlauch (vom Kupplungsdeckel)
⑤ Ölkühlerdeckel
⑥ Ölkühler-Schutzbügel

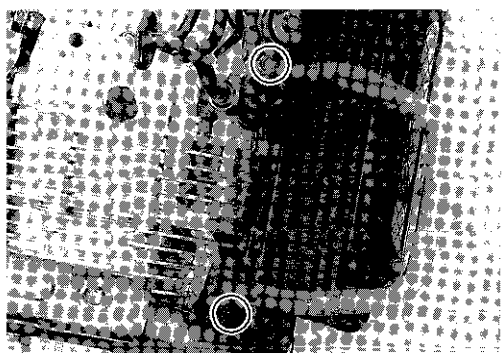
GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	10	1,0

AUSBAU

- Das Motoröl ablassen. (Siehe Seite 3-1.)
- Die Befestigungsschrauben des Ölkühlerschlauchs herausdrehen.



- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann den Ölkühlerhalter zusammen mit dem Ölkühler abnehmen.



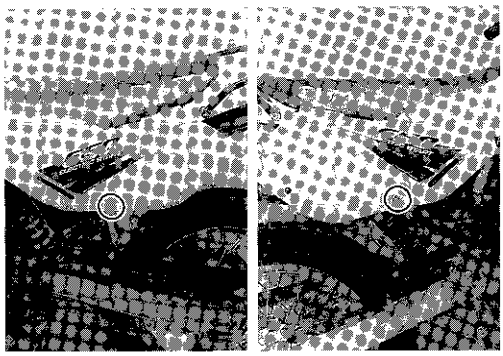
FAHRGESTELL

INHALT

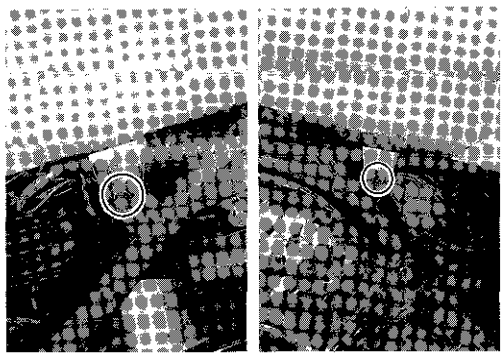
RAHMENABDECKUNG UND SITZBANK 5- 1
VORDERRAD 5- 2
AUSBAU 5- 2
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG 5- 3
ZUSAMMENBAU UND WIEDEREINBAU 5- 4
VORDERBREMSE 5- 6
ERNEUERUNG DER BREMSKLÖTZE 5- 7
ERSETZEN DER BREMSFLÜSSIGKEIT 5- 7
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS 5- 8
ÜBERPRÜFUNG DES BREMSSATTELS 5- 9
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS 5- 9
ÜBERPRÜFUNG DER BREMSSCHEIBE 5-10
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDRS 5-11
ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS 5-12
WIEDRZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS 5-13
TELESKOPGABEL 5-14
AUSBAU UND ZERLEGUNG 5-14
ÜBERPRÜFUNG 5-16
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 5-17
LENKUNG 5-20
AUSBAU UND ZERLEGUNG 5-20
ÜBERPRÜFUNG 5-25
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 5-25
HINTERRAD 5-27
AUSBAU 5-27
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG 5-29
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU 5-31
HINTERBREMSE 5-33
ERSETZEN DER BREMSKLÖTZE 5-34
ERSETZEN DER BREMSFLÜSSIGKEIT 5-34
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS 5-35
ÜBERPRÜFUNG DES BREMSSATTELS UND DER BREMSSCHEIBE 5-36
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS 5-36
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS 5-37
ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS 5-38
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS 5-38
SCHWINGARM UND HINTERRADAUFHÄNGUNG 5-39
AUSBAU 5-40
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG 5-42
ZUSAMMENBAU UND WIEDEREINBAU 5-44
HINWEISE ZUR MONTAGE 5-45
LETZTE ÜBERPRÜFUNG UND EINSTELLUNG 5-46
ABSENKEN DER SITZBANKHÖHE 5-47
LISTE DER AUSTAUSCHTEILE 5-47
SPEZIALWERKZEUGE 5-47
TELESKOPGABEL 5-48
HINTERER STOSSDÄMPFER 5-53
SEITENSTÄNDER 5-56
WARNAUFKLEBER 5-57
ARBEITSZEITVORGABE 5-57

RAHMENABDECKUNG UND SITZBANK

AUS- UND EINBAU



- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann die rechte und linke Rahmenabdeckung abnehmen.

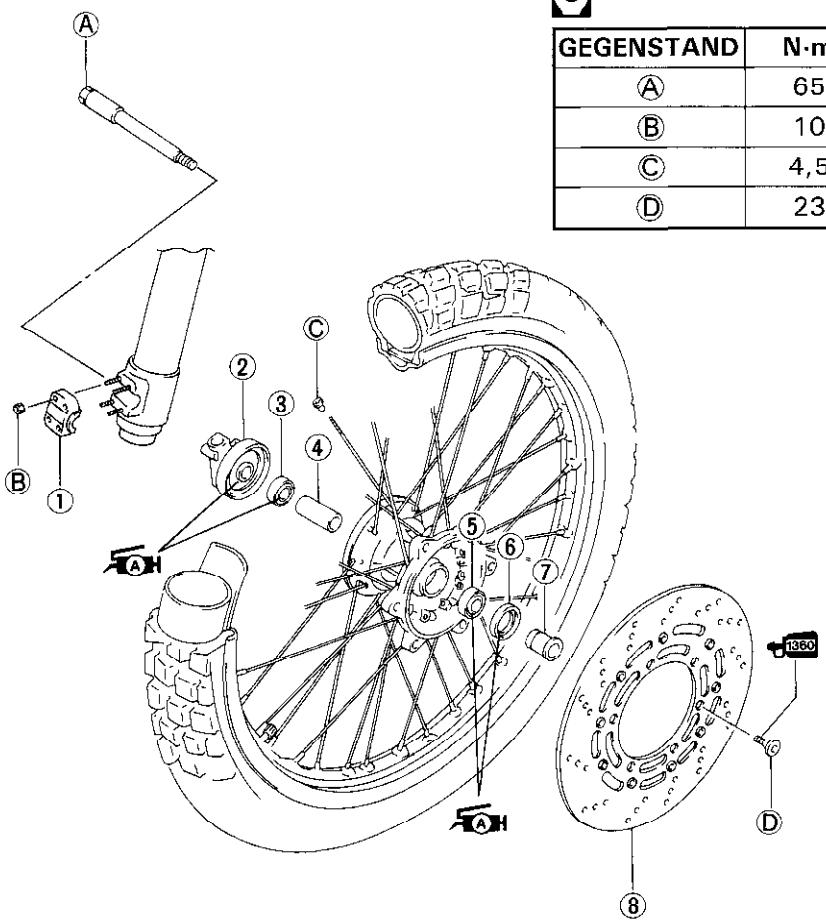


- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann die Sitzbank abnehmen.
- Die Sitzbank und die Rahmenabdeckungen wieder anbringen.

VORDERRAD

① Achswellenhalterung
② Tachometerantrieb
③ Lager (rechts)
④ Abstandsstück
⑤ Lager (links)
⑥ Staubdichtring
⑦ Abstandsstück
⑧ Bremsscheibe

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	65	6,5
Ⓑ	10	1,0
Ⓒ	4,5	0,45
Ⓓ	23	2,3

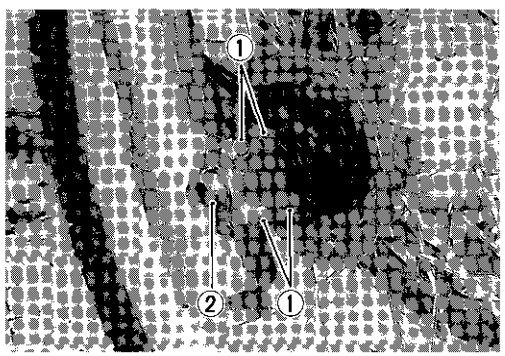


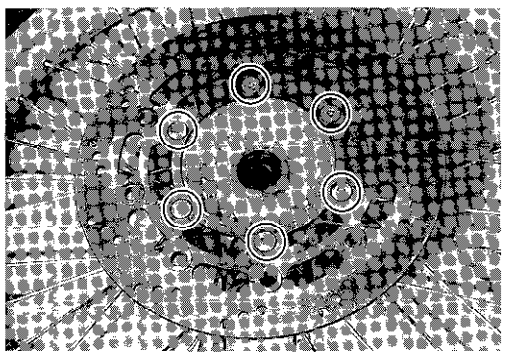
AUSBAU

- Die Muttern ① der vorderen Achswellenhalterungen und die Achswellenmutter ② lösen.
- Einen Wagenheber unter die Chassisrohre stellen und das Motorrad vorsichtig anheben, bis das Vorderrad vom Boden abgehoben ist.
- Die Achswelle herausziehen, dann das Vorderrad ausbauen.

HINWEIS:
Beim Ausbau des Vorderrads darf der Bremshebel nicht betätigt werden.

- Die Halteschrauben herausdrehen, dann die Bremsscheibe abnehmen.

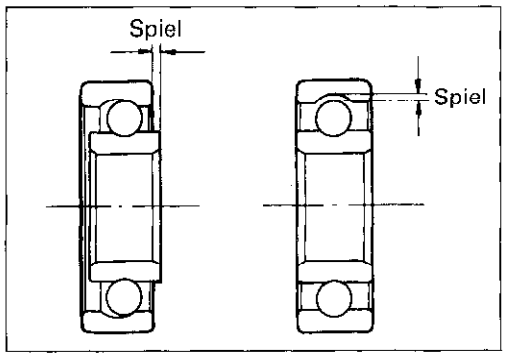




ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

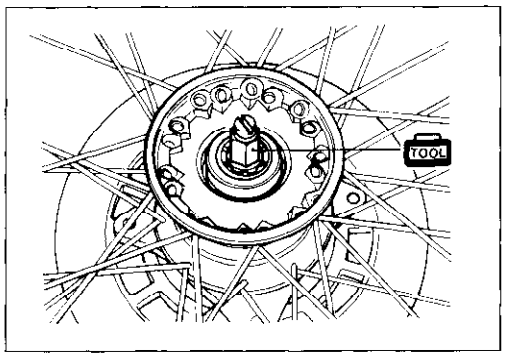
RADLAGER

Das Spiel der Radlager von Hand überprüfen, während diese noch im Rad eingebaut sind.
Den Innenlaufring mit der Hand drehen, um das Lager auf Laufgeräusche und rauhen Lauf zu kontrollieren.
Im Falle eines Defekts muß das Lager ersetzt werden.



- Den Staubdichtring entfernen.
- Die beiden Radlager mit Hilfe des Spezialwerkzeugs nach den folgenden Anweisungen herausschlagen:

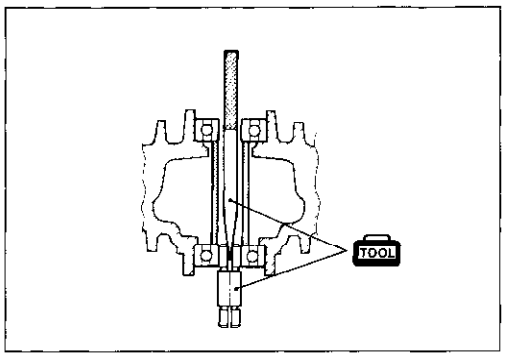
09941-50111: Lager-Ausbauwerkzeug



- Den Adapter in das Radlager einsetzen.
- Nachdem der Dorn von der anderen Seite eingeführt wurde, den Dorn in den Schlitz des Adapters schieben.
- Das Radlager durch Schläge auf den Dorn heraustreiben.

⚠ ACHTUNG

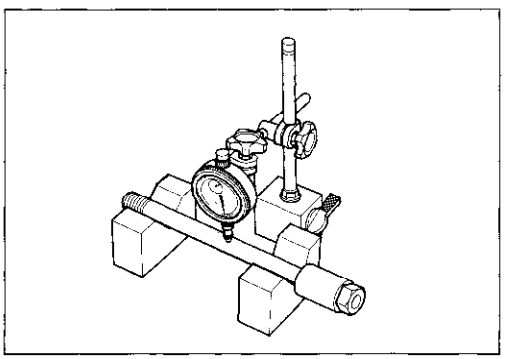
Einmal ausgebaute Radlager müssen stets durch Neuteile ersetzt werden.



VORDERACHSWELLE

Die Achswelle mit Hilfe einer Meßuhr auf Schlag überprüfen; wenn der gemessene Wert die Verschleißgrenze überschreitet, muß die Achswelle ersetzt werden.

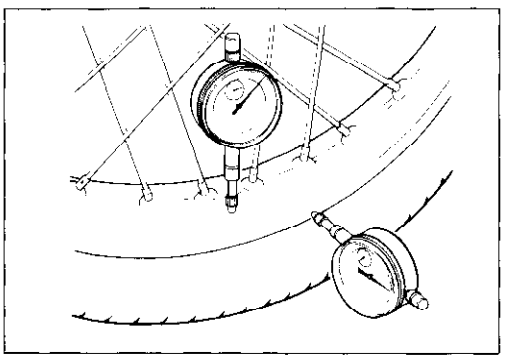
09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)
09900-20701: Magnetständer
09900-21304: V-Blöcke (100 mm)



Verschleißgrenze: 0,25 mm

FELGE

Die Felge wie in der Abbildung gezeigt überprüfen und sich vergewissern, daß der gemessene Wert die Verschleißgrenze nicht überschreitet.
Wenn der Schlag über dem angegebenen Wert liegt, ist dies meist auf ausgeschlagene oder lockere Radlager zurückzuführen; in diesem Fall kann durch Ersetzen der Lager das Problem behoben werden. Sollte der Schlag auch mit neuen Lagern über dem Grenzwert liegen, muß die Felge ersetzt werden.

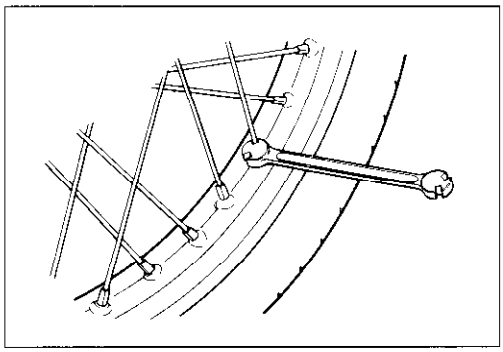


Verschleißgrenze : 2,0 mm
(Axial- und Radialmaß)

SPEICHENNIPPEL

Sich vergewissern, daß alle Speichennippel fest angezogen sind; wenn dies nicht der Fall ist, müssen sie mit dem Spezialwerkzeug nachgezogen werden.

Speichennippel: 4,5 N·m (0,45 kg-m)



REIFEN (Siehe Seite 2-12.)

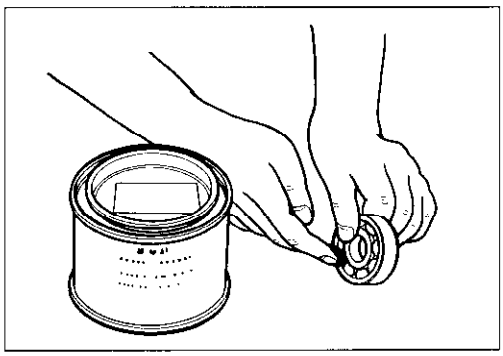
ZUSAMMENBAU UND WIEDEREINBAU

Das Vorderrad in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder zusammen- und dann einbauen. Hierbei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:

RADLAGER

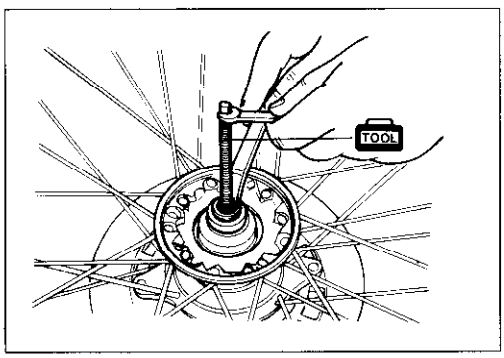
- Vor dem Einbau die Lager mit Fett versehen.

99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

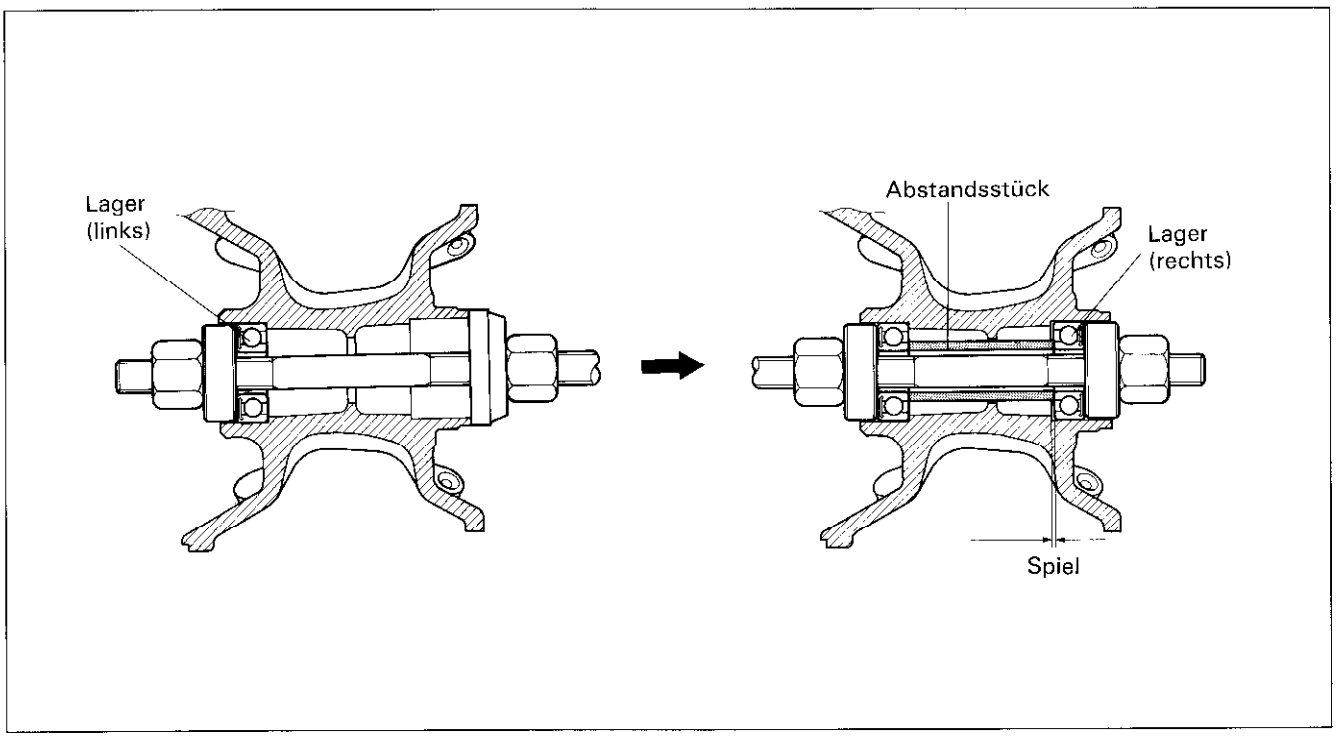


- Die Lager mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einbauen.

09924-84510: Lager-Einbauwerkzeug
09924-84521: Lager-Einbauwerkzeug

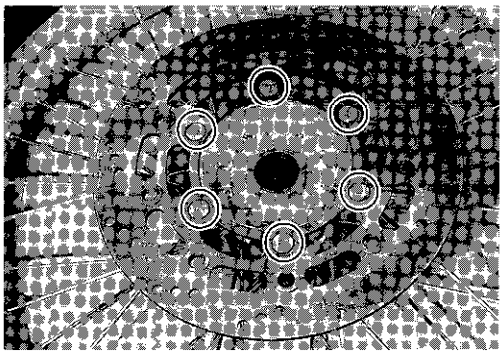


HINWEIS:
Als erstes ist das linke Radlager einzusetzen.



BREMSSCHEIBE

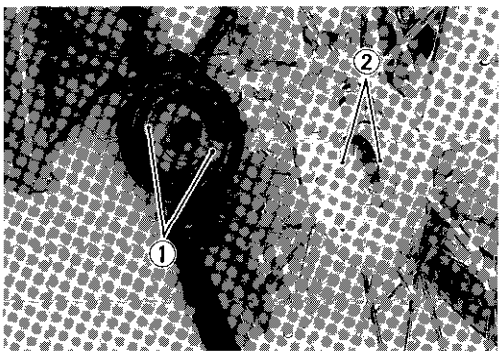
- Bremsscheibe reinigen und entfetten. THREAD LOCK SUPER "1360" auf Befestigungsschrauben der Bremsscheibe geben und Schrauben im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.



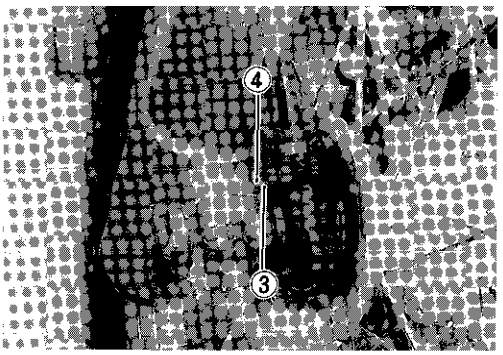
99000-32130: THREAD LOCK SUPER "1360"

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

- Die Mitnehmer ① mit den Aussparungen ② der Radnabe ausrichten.

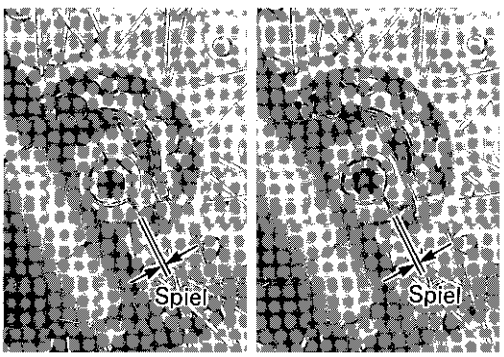


- Vor dem Festziehen der Vorderachswelle den Anschlag ③ des Tachometerantriebs am Anschlag ④ anlegen.



- Die Vorderachswelle mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen, dann die Teleskopgabel auf- und abbewegen.
- Die Muttern der Achswellenhalterungen mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

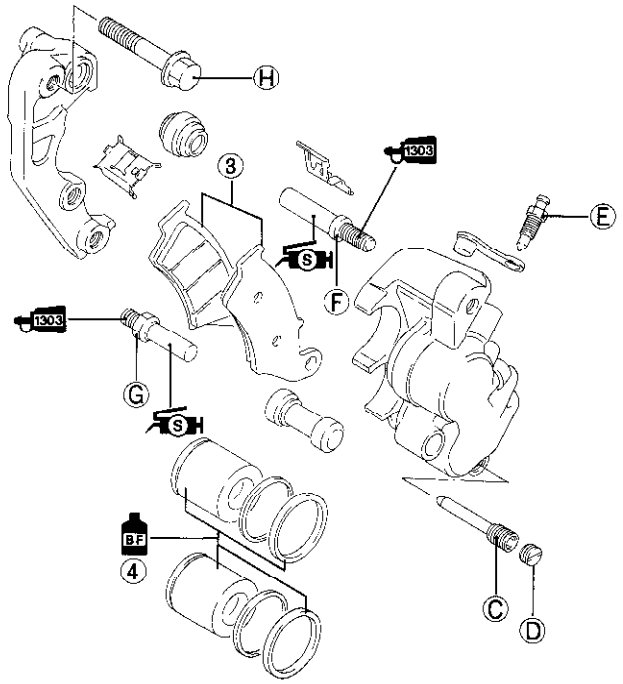
HINWEIS:
Beim Festziehen der Achswellenhalterungs-Muttern müssen zuerst die oberen Muttern angezogen werden.

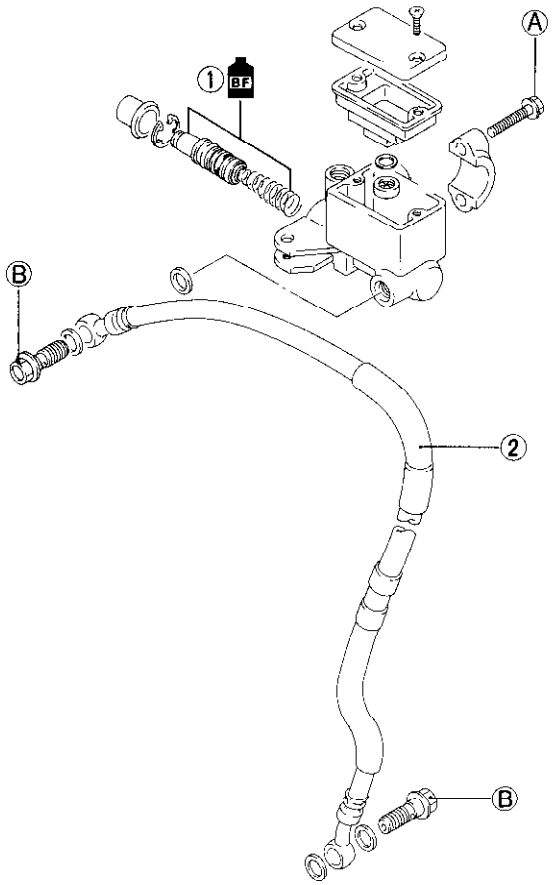


Vorderachswelle: 65 N·m (6,5 kg-m)
Achswellenhalterungs-Muttern: 10 N·m (1,0 kg-m)

VORDERBREMSE

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	10	1,0
Ⓑ	23	2,3
Ⓒ	18	1,8
Ⓓ	2,5	0,25
Ⓔ	8	0,8
Ⓕ	23	2,3
Ⓖ	13	1,3
Ⓗ	26	2,6





① Kolben/Manschetten-Satz
② Bremsschlauch
③ Bremsklotz
④ Kolben-Satz

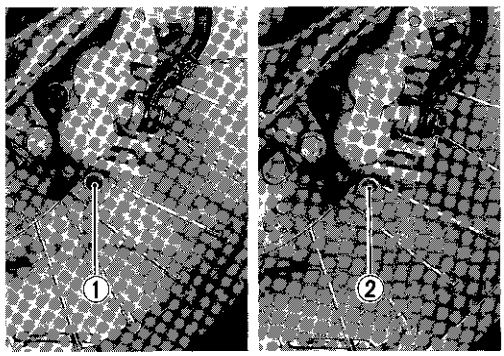
⚠ WARNUNG

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

⚠ ACHTUNG

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

ERSETZEN DER BREMSKLÖTZE



- Den Stopfen ① entfernen.
- Den Haltestift ② herausziehen, dann die Bremsklötze entfernen.

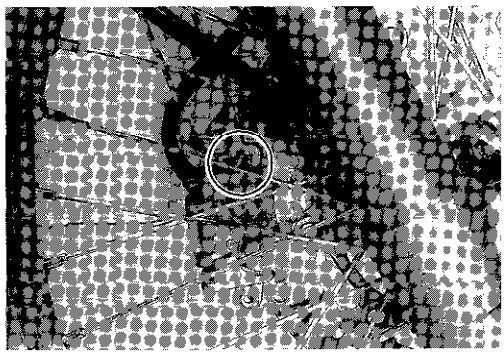
⚠ ACHTUNG

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

- Die neuen Bremsklötze montieren.

⚠ WARNUNG

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

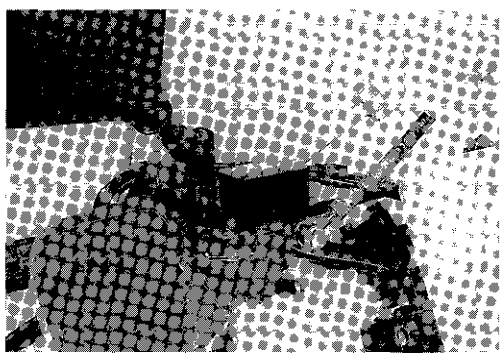


- Den Bremsklotz-Haltestift ② und den Stopfen ① mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Bremsklotz-Haltestift: 18 N·m (1,8 kg-m)
Stopfen: 2,5 N·m (0,25 kg-m)

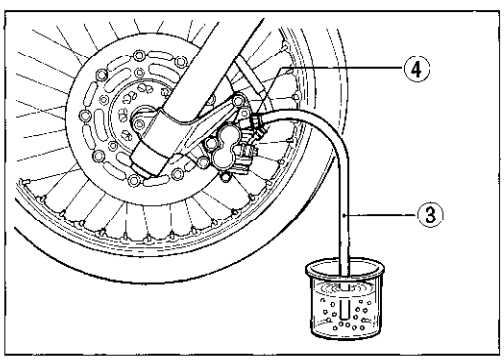
HINWEIS:
Nach dem Ersetzen der Bremsklötze ist der Bremshebel einige Male zu betätigen, um die Bremsklötze einzupassen; danach den Bremsflüssigkeitsstand überprüfen.

ERSETZEN DER BREMSFLÜSSIGKEIT



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

BF Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

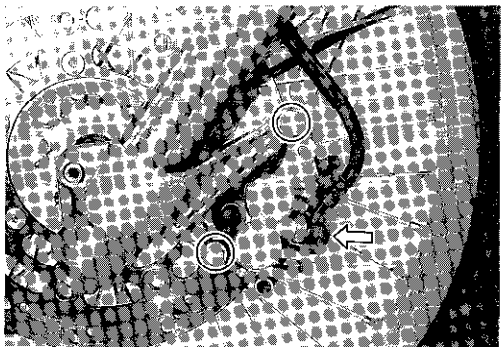


- Einen durchsichtigen Plastickschlauch ③ am Entlüftungsventil ④ anbringen, dann das Ende des Schlauchs in einen Behälter einlegen.
- Das Entlüftungsventil lösen, dann den Bremshebel solange betätigen, bis keine Bremsflüssigkeit mehr aus dem Entlüftungsventil austritt.
- Das Entlüftungsventil zudrehen und den Plastikschlauch abziehen. Das Reservoir mit frischer Bremsflüssigkeit bis zur oberen Kante des Prüffensters auffüllen.

⚠ ACHTUNG

Die im Bremssystem enthaltene Luft muß restlos entfernt werden. (Siehe Seite 2-11.)

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS



- Die Verbindungsschraube herausdrehen, die ausfließende Bremsflüssigkeit in einem geeigneten Behälter auffangen, dann den Bremsschlauch abnehmen.
- Die Befestigungsschrauben des Bremssattels herausdrehen, dann den Bremssattel ausbauen.

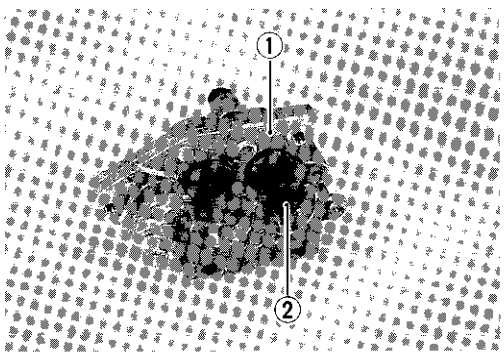
⚠ ACHTUNG

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

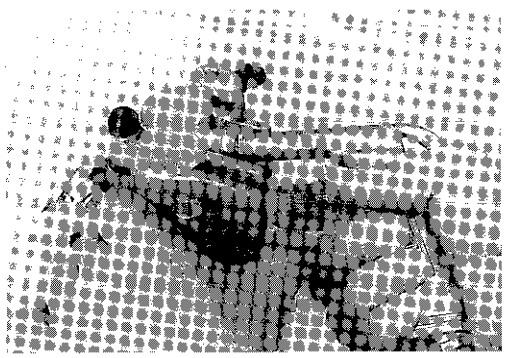
⚠ WARNUNG

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

- Die Bremsklötze ausbauen. (Siehe Seite 5-7.)
- Den Bremssattelhalter ① und die Feder ② entfernen.



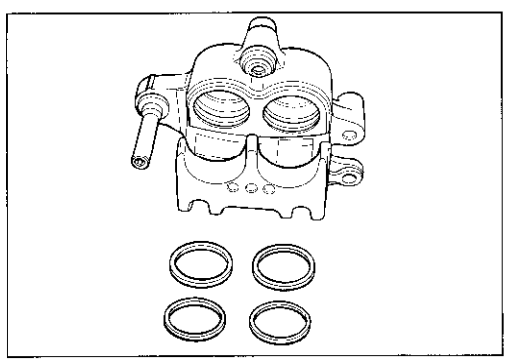
- Einen Lappen über den Kolben legen, damit er nicht herausspringt, und Kolben mit Druckluft herausdrücken.



⚠ ACHTUNG

Nicht Hochdruckluft verwenden, um den Kolben nicht zu beschädigen.

- Staubdichtungen und Kolbendichtungen entfernen.

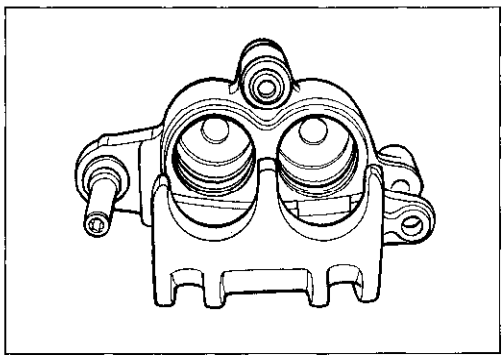


⚠ ACHTUNG

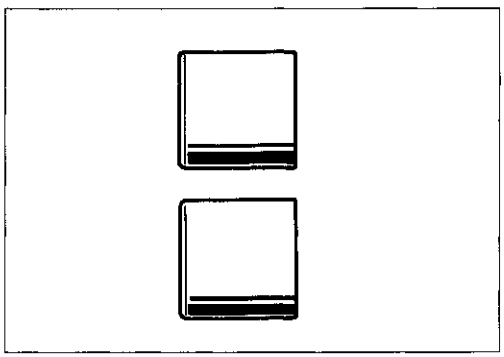
Ausgebaute Dichtringe stets durch Neuteile ersetzen, um spätere Undichtigkeiten zu vermeiden.

ÜBERPRÜFUNG DES BREMSSATTELS

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



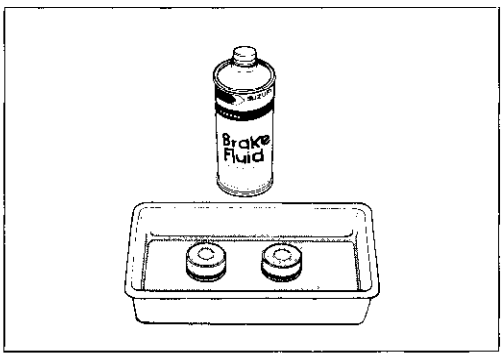
Kolbenoberfläche auf Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS

Den Bremssattel in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder zusammen- und dann einbauen. Hierbei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:

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



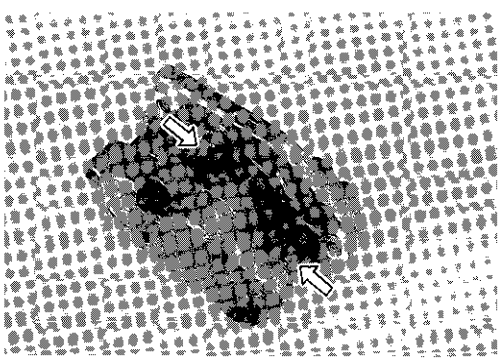
Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

⚠ ACHTUNG

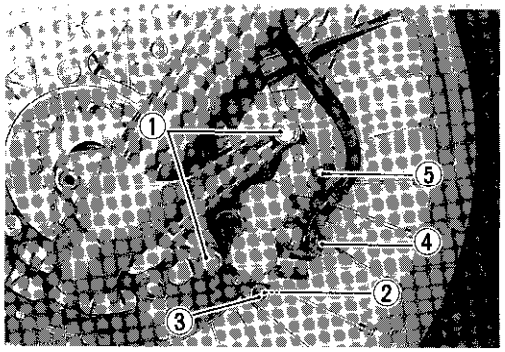
*** Alle Komponenten des Bremssattels sind vor dem Zusammenbau mit frischer Bremsflüssigkeit zu säubern.**
*** Nach der Reinigung der Komponenten die Bremsflüssigkeit nicht abwischen.**
*** Zur Reinigung der Teile die vorgeschriebene Bremsflüssigkeit verwenden. Niemals andere Arten von Bremsflüssigkeit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

- Die Stifte des Bremssattels mit SUZUKI SILICONE GREASE versehen.

99000-25100: SUZUKI SILICONE GREASE



- Jede Schraube im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.



Befestigungsschraube ①
für vorderen Bremssattel: 26 N·m (2,6 kg-m)
Bremsklotz-Haltestift ② : 18 N·m (1,8 kg-m)
Stopfen ③ : 2,5 N·m (0,25 kg-m)
Anschlußschraube ④ für
Bremsschlauch : 23 N·m (2,3 kg-m)
Entlüftungsventil ⑤ : 8 N·m (0,8 kg-m)

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

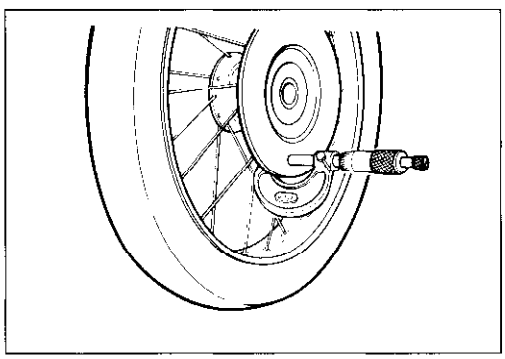
⚠ ACHTUNG

Nach Wiederzusammenbau des Bremssattels Bremsanlage entlüften. (Siehe Seite 2-11.)

ÜBERPRÜFUNG DER BREMSSCHEIBE

- Vorder- und Hinterrad ausbauen. (Siehe Seite 5-2 und 5-27.)

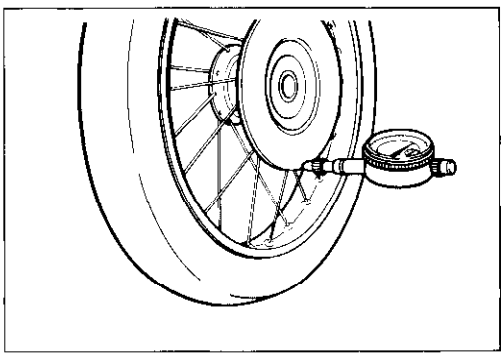
Die Bremsscheibe visuell auf Risse und andere Schäden überprüfen.
Die Dicke mit einem Mikrometer messen.
Wenn ein Defekt festgestellt wird oder die gemessene Dicke unter der Verschleißgrenze liegt, muß die Bremsscheibe ersetzt werden.



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

Verschleißgrenze
Vordere Bremsscheibe : 3,5 mm
Hintere Bremsscheibe : 4,0 mm

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



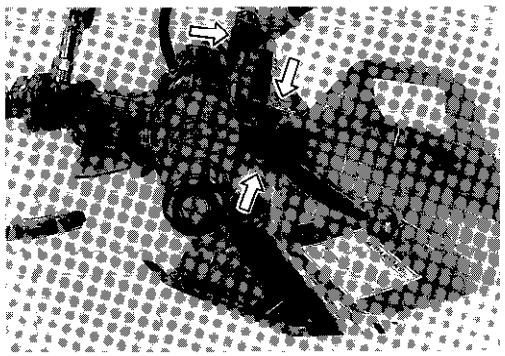
TOOL 09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)
09900-20701: Magnetständer

Verschleißgrenze
Vordere und hintere Bremsscheibe : 0,3 mm

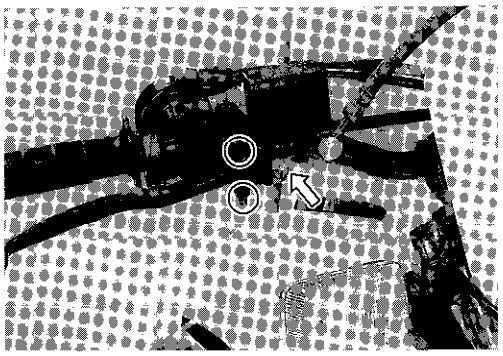
- Scheibe ausbauen. (Siehe Seiten 5-3 und 5-29.)
- Scheibe einbauen. (Siehe Seiten 5-5 und 5-32.)

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS

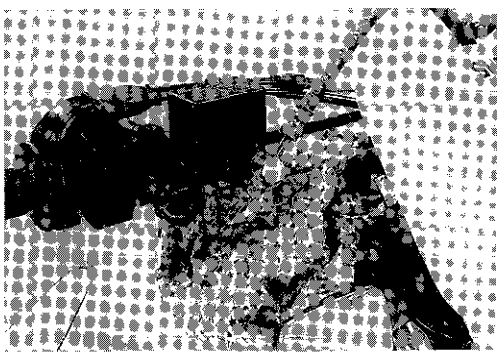
- Die Bremshebelabdeckung und den Rückspiegel abnehmen.



- Den Bremshebel ausbauen.
- Die Kabel des vorderen Bremsleuchtenschalters abziehen.



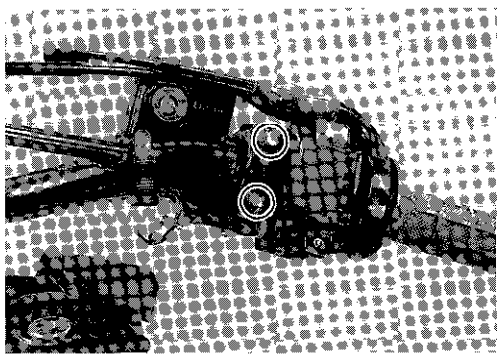
- Einen Lappen unter die Anschlußschraube am Hauptbremszylinder legen, um herabfallende Tropfen der Bremsflüssigkeit aufzufangen. Dann Anschlußschraube lösen und Anschluß Bremsschlauch/Hauptbremszylinder trennen.



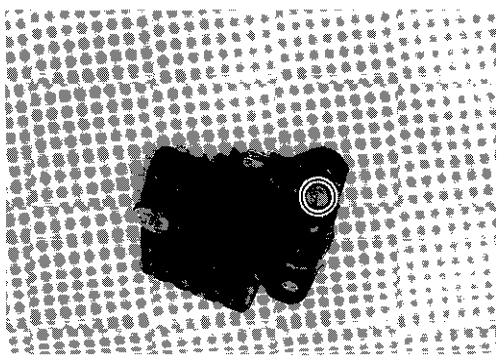
⚠ ACHTUNG

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

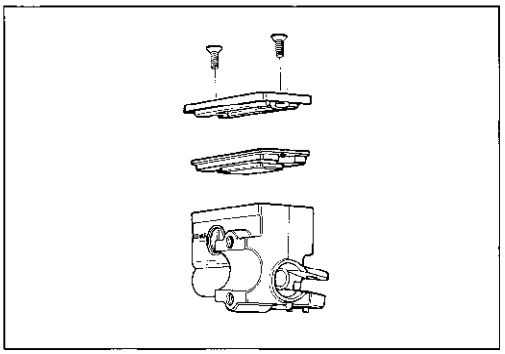
- Hauptbremszylinderkomplett ausbauen.



- Den vorderen Bremsleuchtenschalter ausbauen.

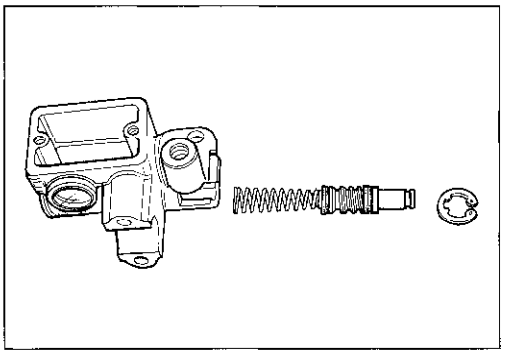


- Den Reservoirdeckel und die Membran abnehmen.
- Die Bremsflüssigkeit ablassen.



- Die Staubkappe entfernen.
- Den Sicherungsring mit Hilfe des Spezialwerkzeugs abnehmen.

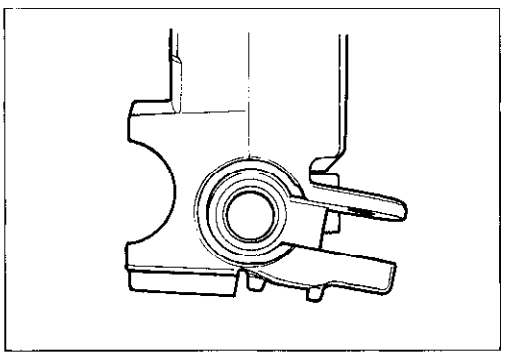
09900-06108: Sprengringzange

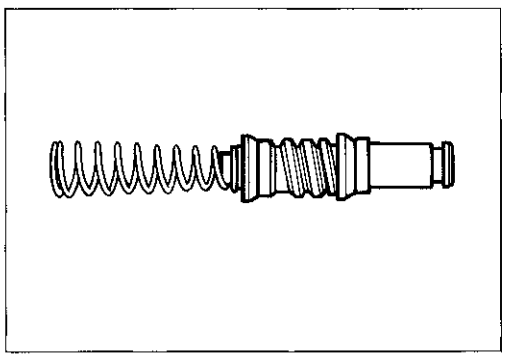


- Kolben/Zweite Pfanne, Erste Pfanne und Feder entfernen.

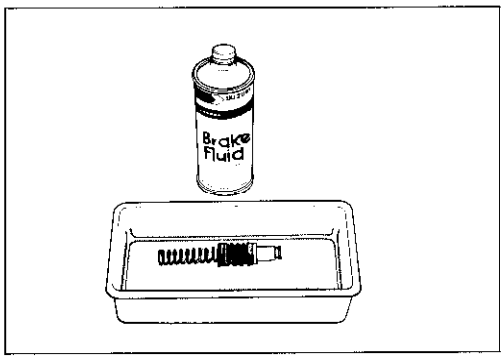
ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS

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





WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS



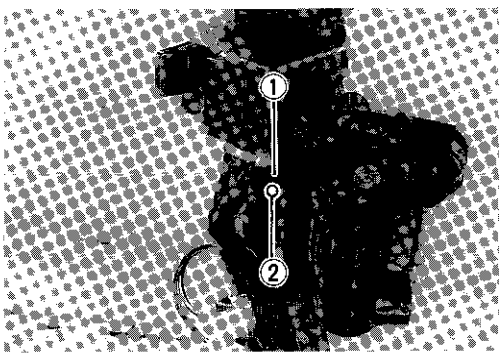
Hauptbremszylinder in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

⚠ ACHTUNG

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

Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

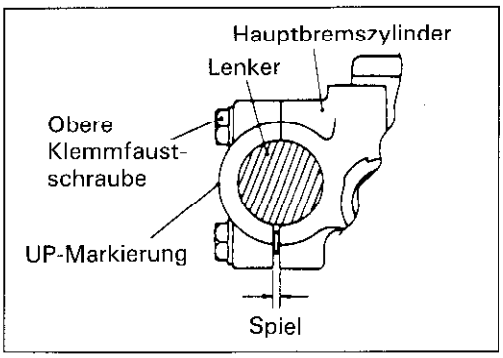
- Bei Einbau des Hauptbremszylinders am Lenker Paßfläche ① am Hauptbremszylinderhalter auf Ankörnung ② am Lenker ausrichten und obere Klemmfaustschraube anziehen (Siehe Abb.).



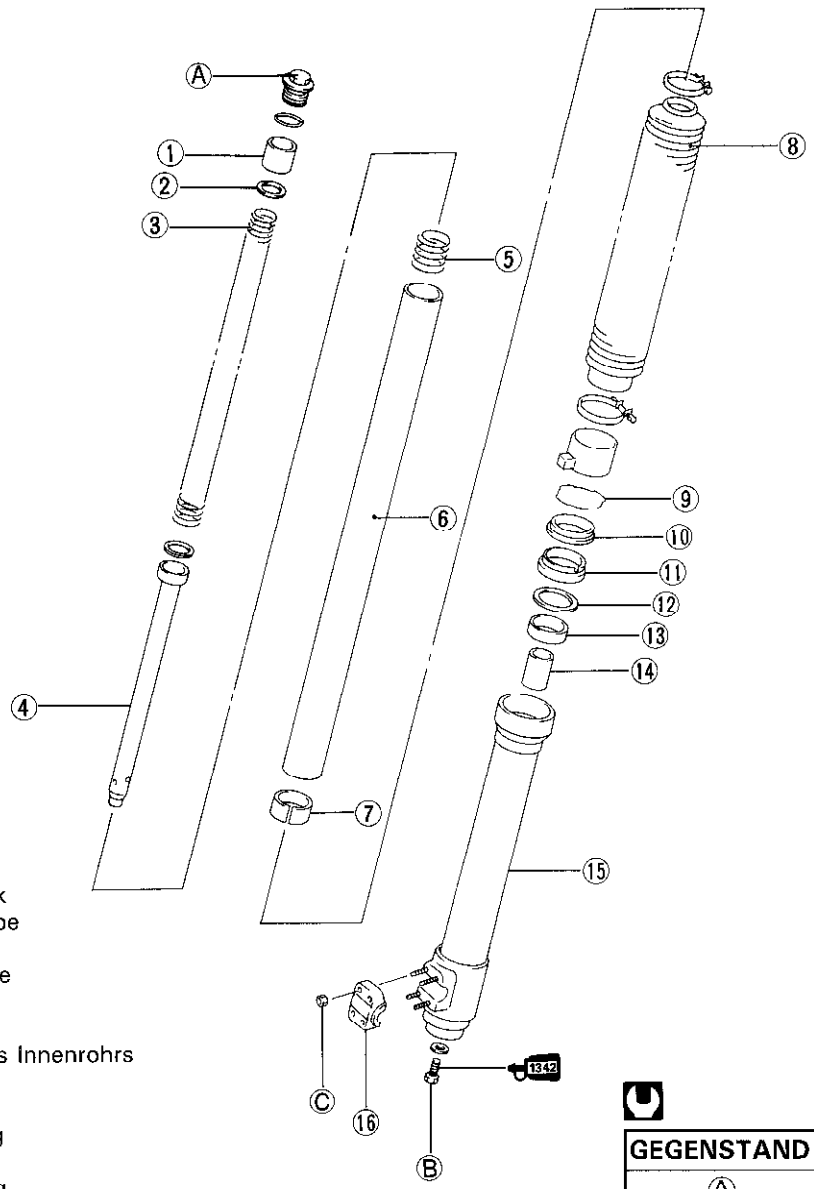
Befestigungsschraube
für Hauptbremszylinder: 10 N·m (1,0 kg-m)

⚠ ACHTUNG

Nach dem Zusammenbauen des Hauptbremszylinders Bremsanlage entlüften. (Siehe Seite 2-11.)



TELESKOPGABEL

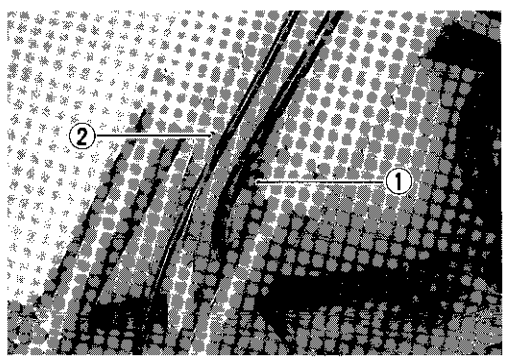


① Abstandsstück
② Unterlegscheibe
③ Feder
④ Dämpferstange
⑤ Feder
⑥ Innenrohr
⑦ Gleitmetall des Innenrohrs
⑧ Gummibalg
⑨ Anschlagring
⑩ Staubdichtring
⑪ Öldichtring
⑫ Sicherungsring
⑬ Gleitmetall des Außenrohrs
⑭ Verschlußstopfen
⑮ Außenrohr
⑯ Vorderachshalterung

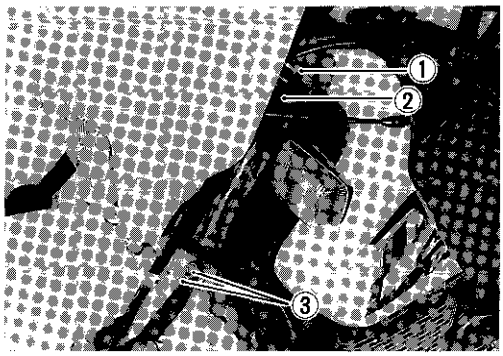
GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	23	2,3
Ⓑ	30	3,0
Ⓒ	10	1,0

AUSBAU UND ZERLEGUNG

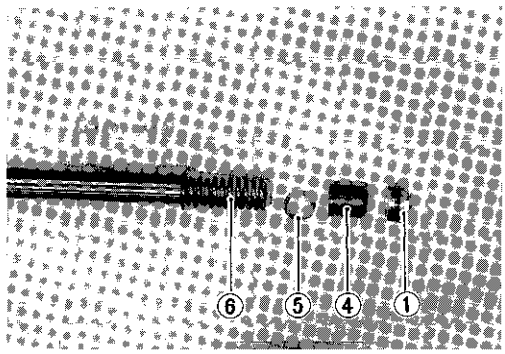
- Das Vorderrad ausbauen. (Siehe Seite 5-2.)
- Den vorderen Bremssattel ausbauen. (Siehe Seite 5-8.)
- Die Schraube ① der vorderen Bremsschlauch-Halteklammer entfernen.
- Die Schraube ② der Tachometerwellen-Führung entfernen.



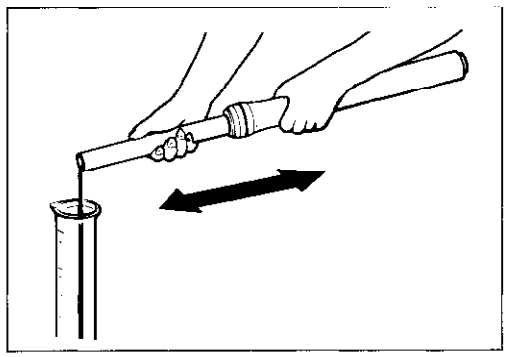
- Um die spätere Zerlegung zu erleichtern, ist die Gabelkappenschraube ① zu lockern, nachdem die obere Klemmschrauben ② der Teleskopgabel gelöst wurde.
- Die unteren Klemmschrauben ③ lösen, dann die Teleskopgabel ausbauen.



- Die Gabelkappenschraube ①, das Abstandsstück ④, die Unterlegscheibe ⑤ und die Feder ⑥ abnehmen.

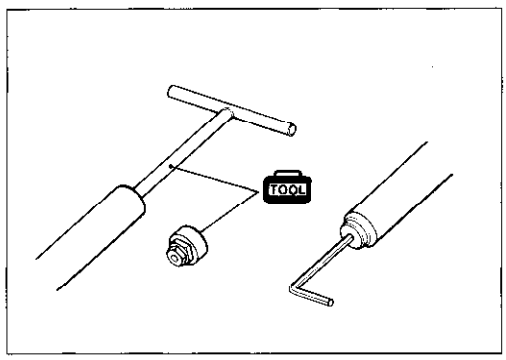


- Die Gabel umdrehen und mehrere Male auf- und abbewegen, um das Gabelöl restlos herauszudrücken.
- Die Gabel einige Minuten in umgedrehtem Zustand belassen, bis das Gabelöl vollständig herausgelaufen ist.

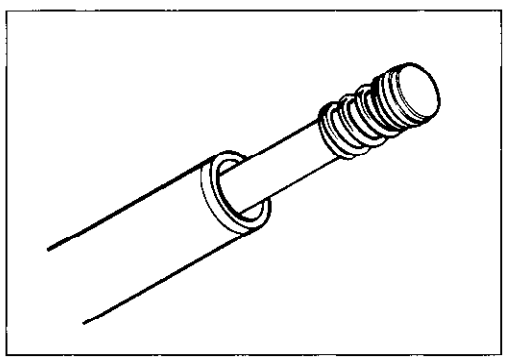


- Die Schraube der Dämpferstange mit Hilfe eines 8-mm-Sechskantschlüssel und Spezialwerkzeug abnehmen.

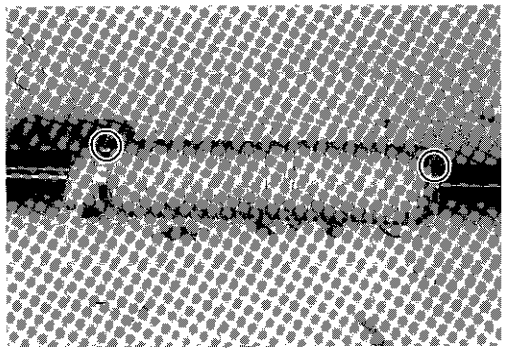
TOOL 09940-34520: T-Griff
09940-34592: Aufsatz G



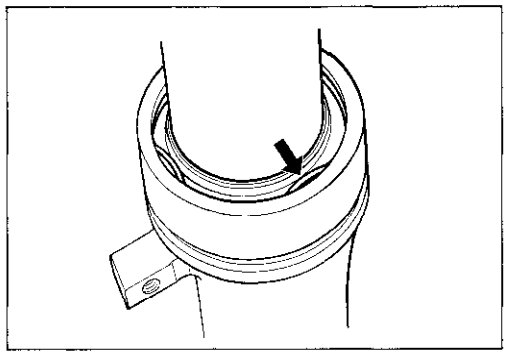
- Die Dämpferstange zusammen mit der Feder herausnehmen.



- Die Schrauben der Haltebänder lösen, dann den Gummibalg abnehmen.



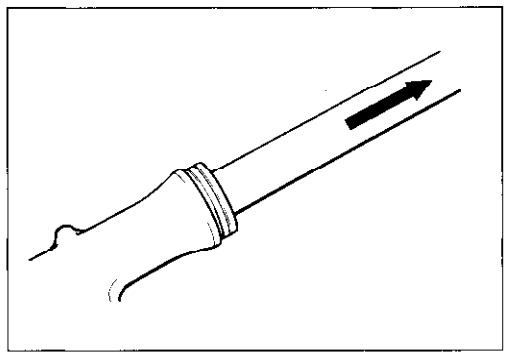
- Den Anschlagring des Staubdichtrings entfernen.



- Das Innenrohr vom Außenrohr trennen.

⚠ ACHTUNG

*** Ein einmal ausgebauter Staub- bzw. Öldichtring muß durch ein Neuteil ersetzt werden.**
*** Beim Trennen des Innen- vom Außenrohrs können unter Umständen beide Gleitmetalle beschädigt werden, die in diesem Fall durch Neuteile ersetzt werden müssen.**

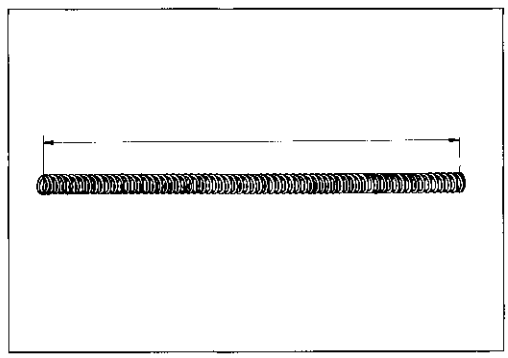


ÜBERPRÜFUNG

GABELFEDER

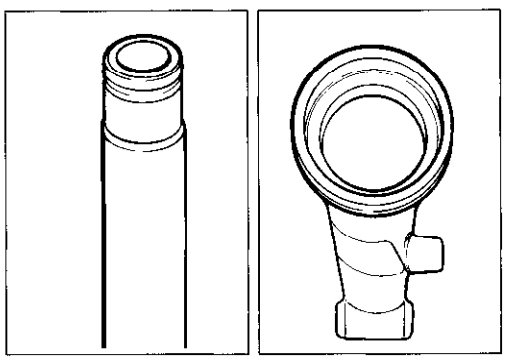
Länge der unbelasteten Gabelfeder messen. Liegty sie unter der Verschleißgrenze, Feder erneuern.

Verschleißgrenze: 548 mm



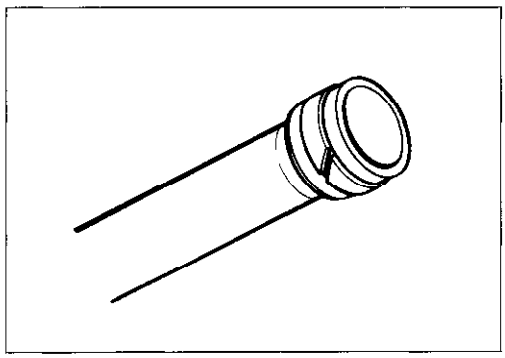
INNEN- UND AUSSENROHR

Die Gleitflächen des Innen- und Außenrohrs auf Abriebmarkierungen und Verbiegung überprüfen.



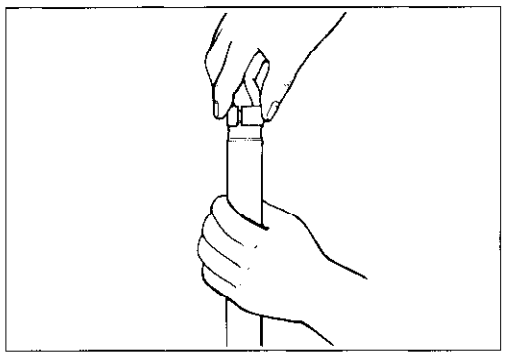
DÄMPFERSTANGENRING

Den Dämpferstangenring auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen.



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Die Teleskopgabel in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus und der Zerlegung wieder zusammen- bzw. einbauen. Hierbei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:



GLEITMETALL DES INNENROHRS

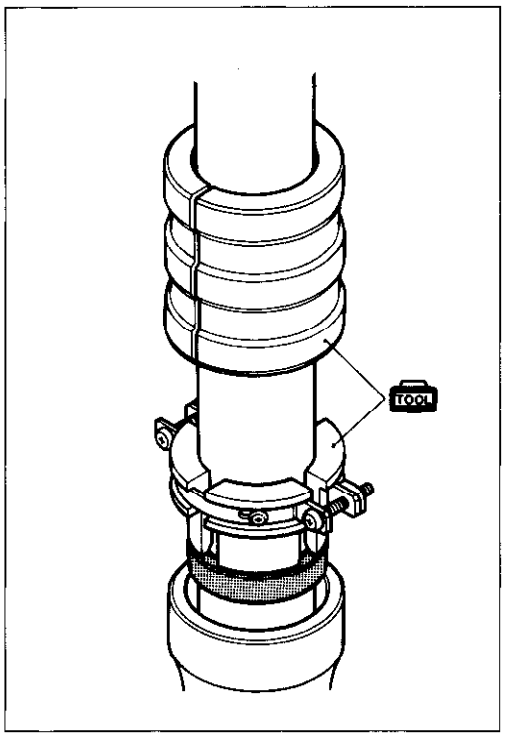
- Das Gleitmetall mit der Hand aufschieben, wie in der Abbildung gezeigt.

⚠ ACHTUNG

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

GLEITMETALL DES AUSSENROHRS, ÖLDICHTRING UND STAUBDICHTRING

- Die Nut an den beiden Gleitmetallen des Innen- und Außenrohrs reinigen.
- Das Gleitmetall ① des Außenrohrs, den Sicherungsring ② des Öldichtrings, den Öldichtring ③ und den Staubdichtring ④ einbauen.



TOOL 09940-52860: Teleskopgabel-Öldichtungseinsetzer

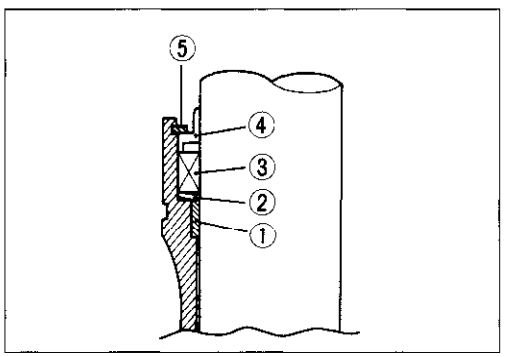
⚠ ACHTUNG

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

- Den Anschlagring ⑤ des Staubdichtrings einsetzen.

⚠ ACHTUNG

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



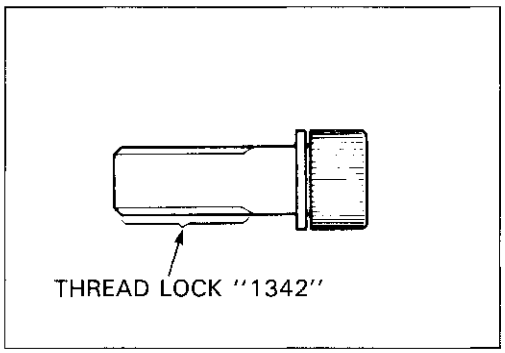
DÄMPFERSTANGENSCHRAUBE

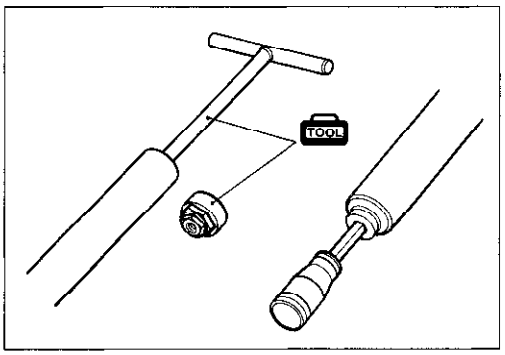
THREAD LOCK "1342" auf die Dämpferstangenschraube geben und diese mit Hilfe der Spezialwerkzeuge und einem 8-mm-Sechskantschlüssel auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment festziehen.

99000-32050: THREAD LOCK "1342"

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

Dämpferstangenschraube: 30 N·m (3,0 kg-m)



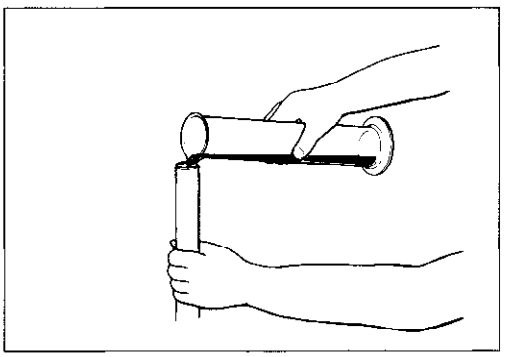


GABELÖL

- Unbedingt das vorgeschriebene Gabelöl verwenden, das der nachstehend angegebenen Viskosität entspricht.

Gabelölsorte: Gabelöl #10

Teleskopgabel-Kapazität: 565 ml

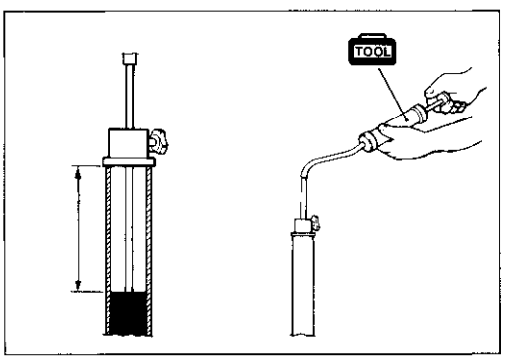


- Die Vordergabel senkrecht halten, dann den Gabelölstand mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einregulieren.

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

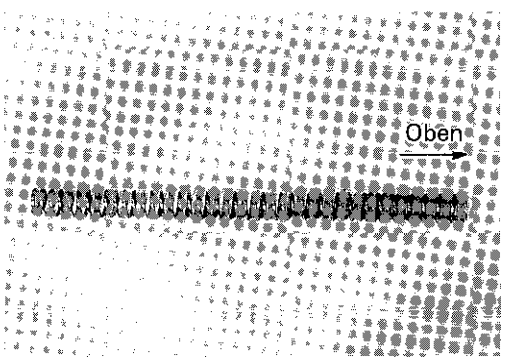
09943-74111: Gabelölstandmesser

Gabelölstand: 164 mm



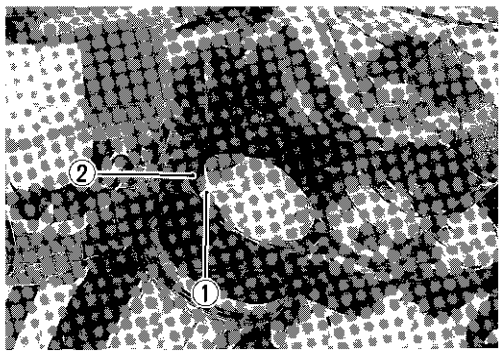
GABELFEDER

- Die Gabelfeder so einsetzen, daß die engeren Windungen nach oben zeigen.



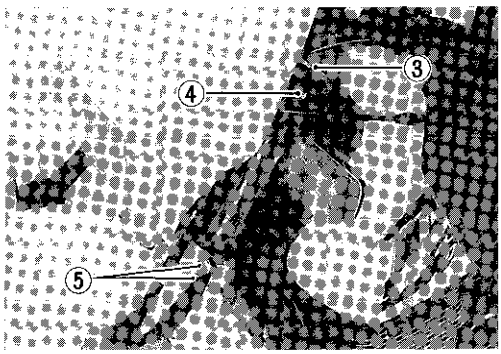
MONTAGE DER TELESKOPGABEL

- Die obere Kante ① des Innenrohrs mit der Oberkante ② der oberen Gabelbrücke ausrichten.



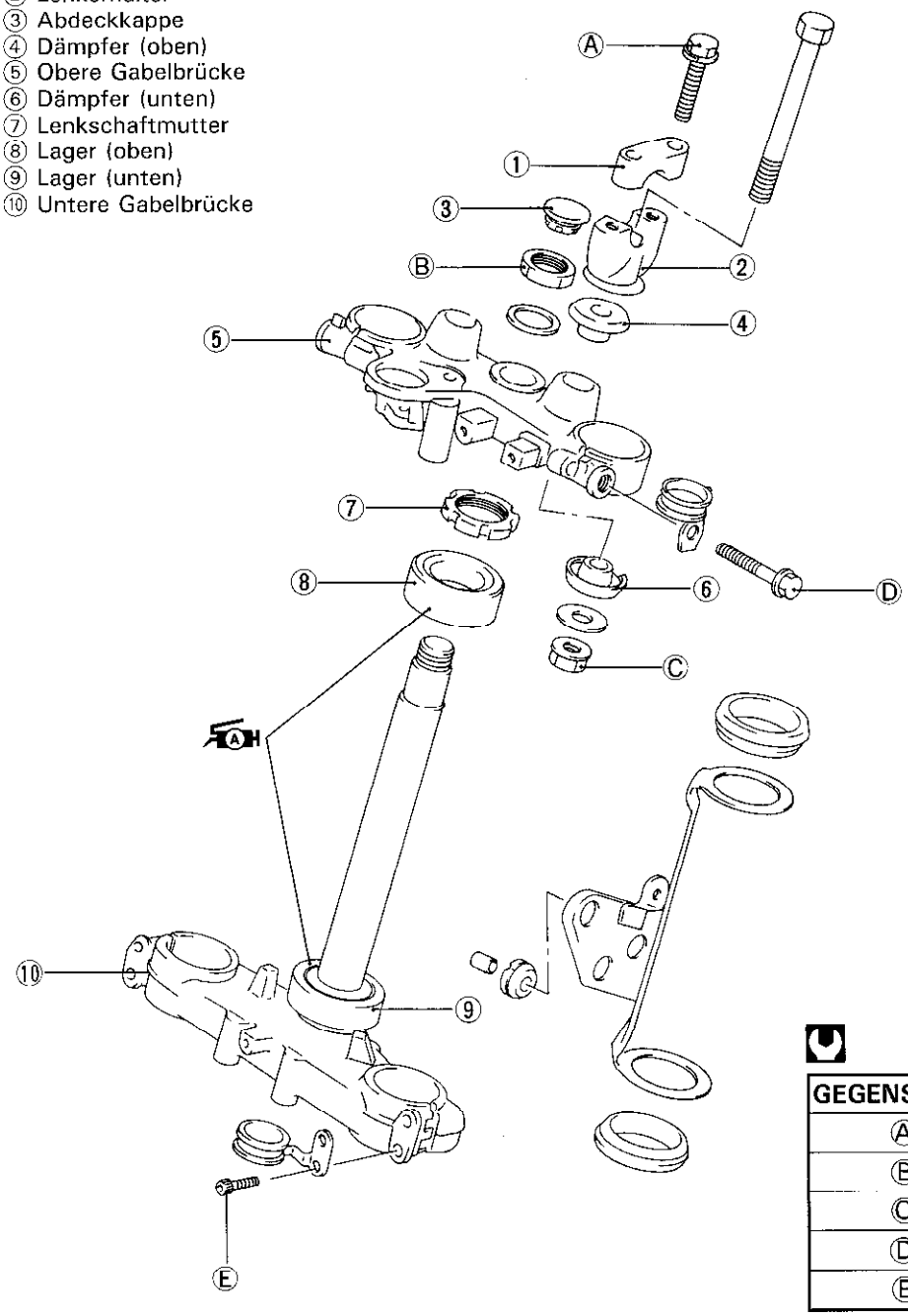
- Alle Schrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Gabelkappenschraube ③ : 23 N·m (2,3 kg-m)
Obere Klemmschraube ④ : 29 N·m (2,9 kg-m)
Untere Klemmschraube ⑤ : 26 N·m (2,6 kg-m)



LENKUNG

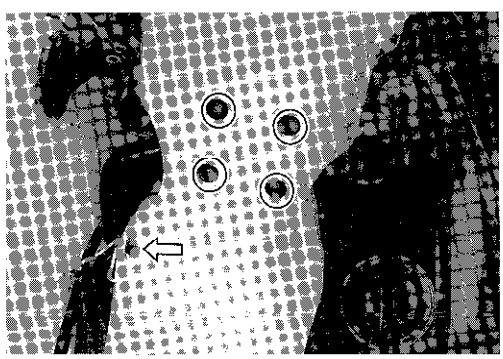
① Lenkerhalterung
② Lenkerhalter
③ Abdeckkappe
④ Dämpfer (oben)
⑤ Obere Gabelbrücke
⑥ Dämpfer (unten)
⑦ Lenkschaftmutter
⑧ Lager (oben)
⑨ Lager (unten)
⑩ Untere Gabelbrücke



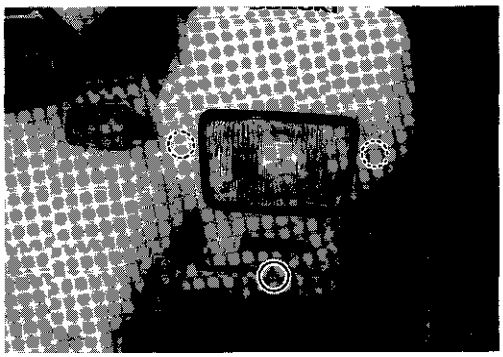
GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	23	2,3
Ⓑ	90	9,0
Ⓒ	25	2,5
Ⓓ	29	2,9
Ⓔ	26	2,6

AUSBAU UND ZERLEGUNG

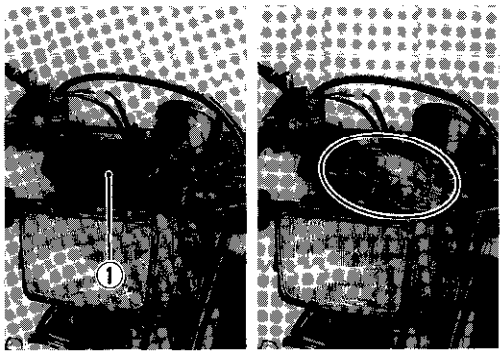
- Vorderrad ausbauen. (Siehe Seite 5-2.)
- Teleskopgabel ausbauen. (Siehe Seite 5-14.)
- Die Halteklammer der Tachometerwelle entfernen und den vorderen Kotflügel abnehmen.



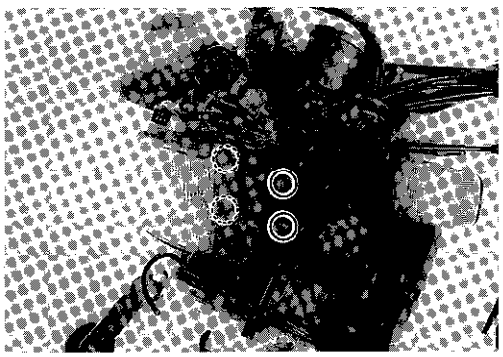
- Die drei Schrauben herausdrehen, dann die Scheinwerferabdeckung abnehmen.



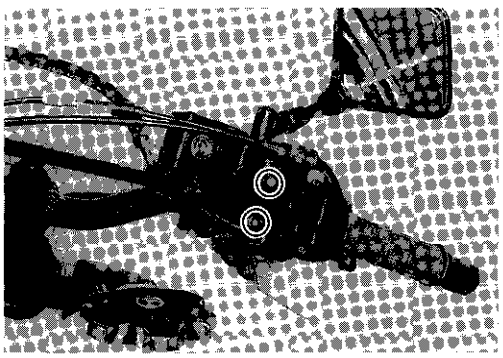
- Die Abdeckung ① des Steckers entfernen.
- Alle Stecker abziehen.



- Die vier Schrauben herausdrehen, dann die Scheinwerferhalterung zusammen mit dem Scheinwerfer ausbauen.

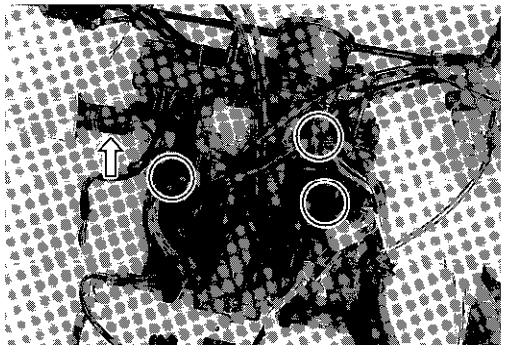


- Den vorderen Hauptbremszylinder zusammen mit dem Bremsschlauch ausbauen.
- Die linke Blinkleuchte ausbauen.





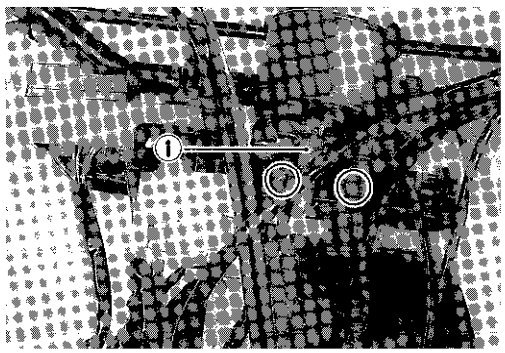
- Die Halteklammern aufbiegen.
- Die rechte Blinkleuchte ausbauen.



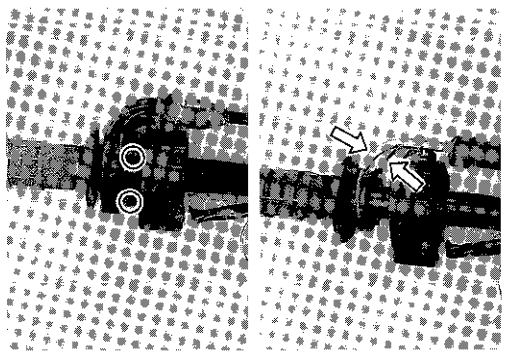
- Die Halter der Scheinwerferhalterungen entfernen.



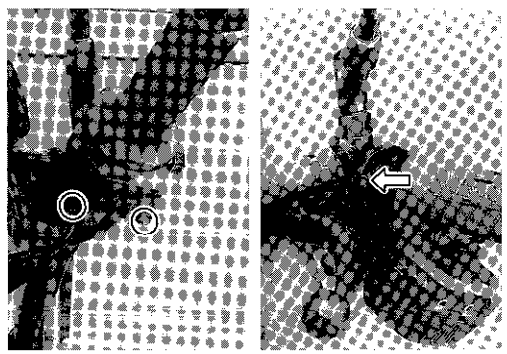
- Die Tachometerwelle ① abnehmen.
- Die Muttern entfernen, dann den Tachometer ausbauen.



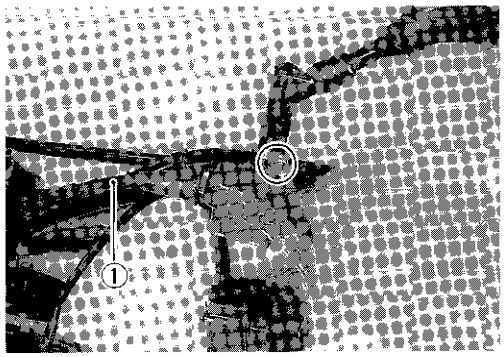
- Die Schrauben des Gasgriffgehäuses herausdrehen.
- Die Gaszüge aushängen.



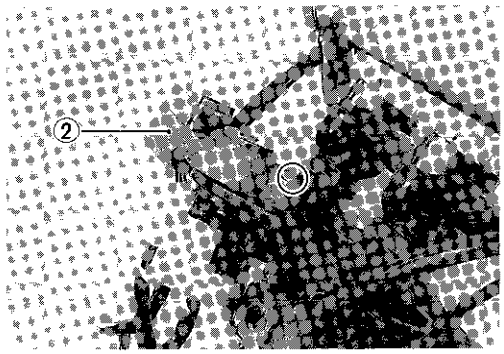
- Die Schrauben des linken Lenkerschaltergehäuses herausdrehen.
- Den Starterzug aushängen.



- Die Abdeckung des Kupplungshebels entfernen.
- Den Kupplungszug ① ausbauen.

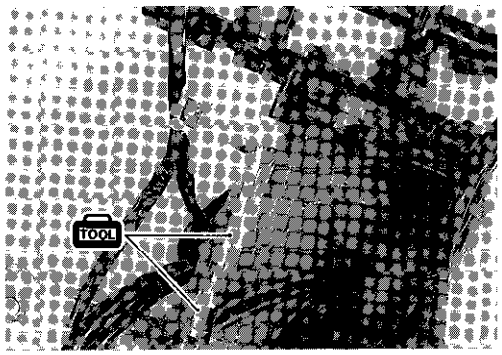


- Das Anzeigelampen-Display ② ausbauen.

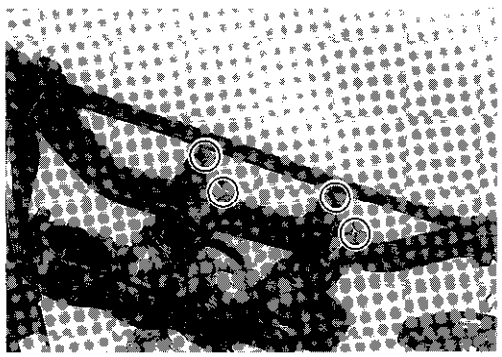


- Die Befestigungsschrauben des Zündschalters mit Hilfe des Spezialwerkzeugs herausdrehen.

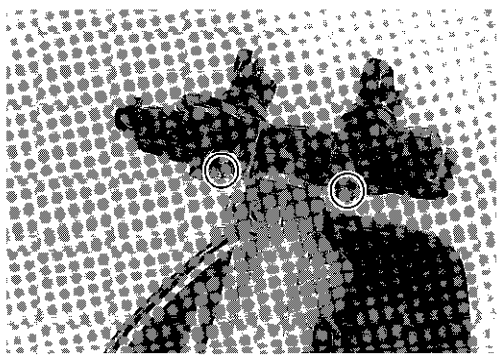
09930-11920: Torx-Einsatz JT40H
09930-11940: Einsatzhalter



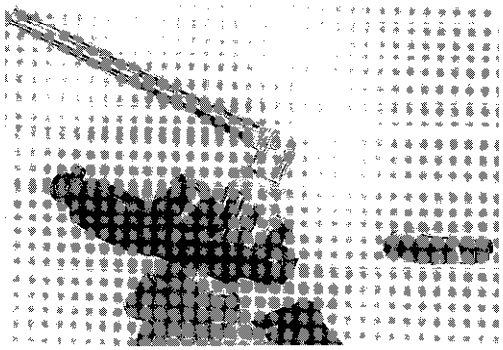
- Die vier Befestigungsschrauben herausdrehen, dann den Lenker abnehmen.



- Die Befestigungsmuttern entfernen, dann die Lenkerhalter abnehmen.

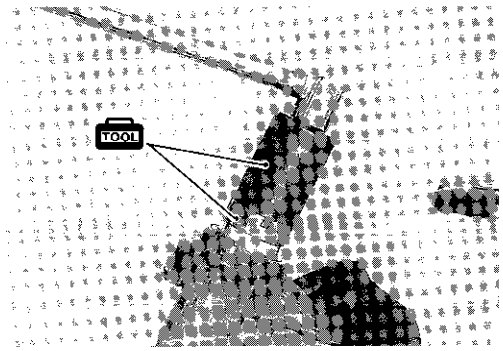


- Die Lenkschaftmutter entfernen, dann die obere Gabelbrücke ausbauen.



- Die Lenkschaftmutter mit Hilfe der Spezialwerkzeuge lösen.

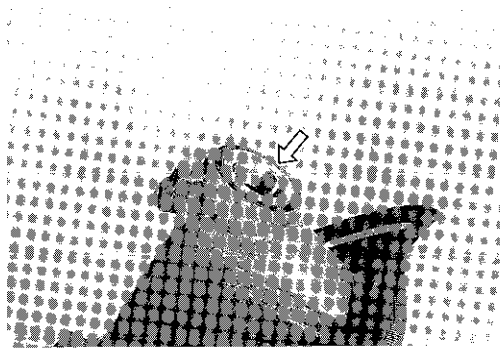
TOOL **09940-14911: Sechskantschlüssel für Lenkschaftmutter**
09940-14960: Einsatz für Lenkschaftmutter-Schlüssel



- Die untere Gabelbrücke ausbauen.

HINWEIS:
Die untere Gabelbrücke festhalten, damit sie nicht herunterfällt.

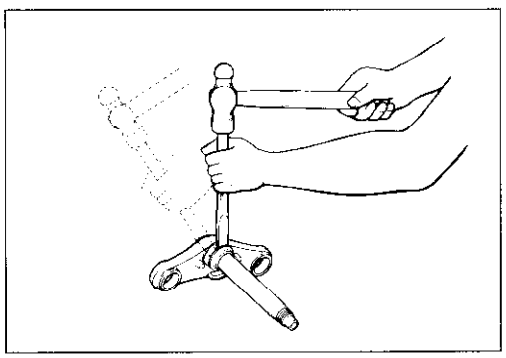
- Das obere Lenkschaftlager ausbauen.



- Das untere Lenkschaftlager mit einem Meißel herausschlagen.

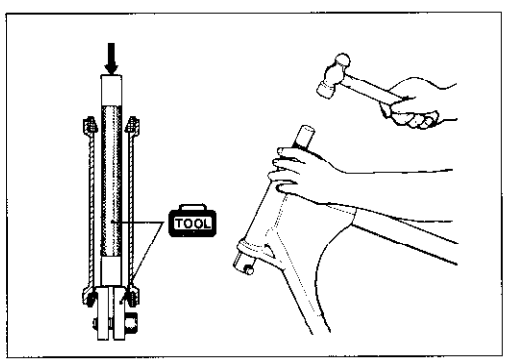
⚠ ACHTUNG

Ausgebautes Lager erneuern.



- Die oberen und unteren Lagerlaufringe des Lenkschaftlagers mit Hilfe der Spezialwerkzeuge ausbauen.

TOOL **09941-54911: Ausbauwerkzeug für Lenkschaft-Lagerlaufring**
09941-74910: Aus- und Einbauwerkzeug für Lenkschaftlager

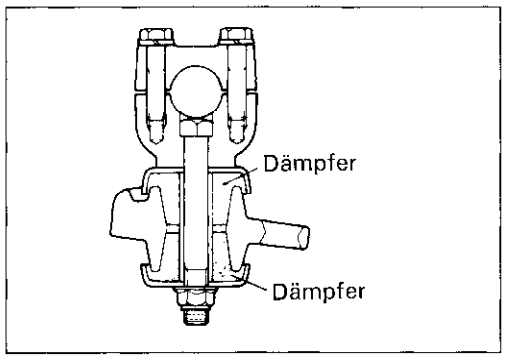


ÜBERPRÜFUNG

Ausgebaute Teile auf folgende Unregelmäßigkeiten überprüfen:

* Lenkerverzug
* Verschleiß der Lenkerhalterungen
* Verschleiß und Brinellierung des Lagerkranzes
* Ungewöhnliche Lagergeräusche
* Verwindung der Lenksäule

Die Gummidämpfer von Hand auf übermäßiges Spiel überprüfen, indem diese in die obere Gabelbrücke eingesetzt werden. Wenn Spiel vorhanden ist, müssen die Dämpfer ersetzt werden.



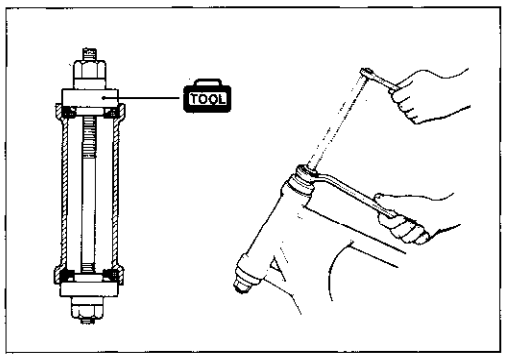
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

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

LAGERLAUFRINGE

- Die oberen und unteren Lagerlaufringe mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einpresen.

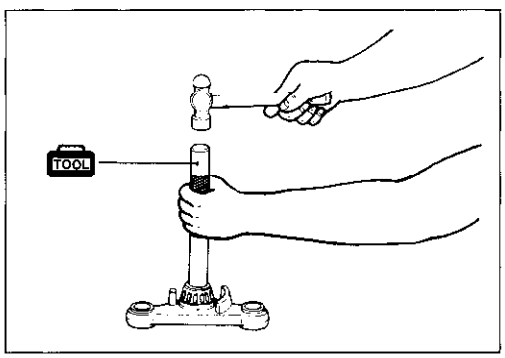
09941-34513: Einbauwerkzeug für Außenlaufring



LAGER

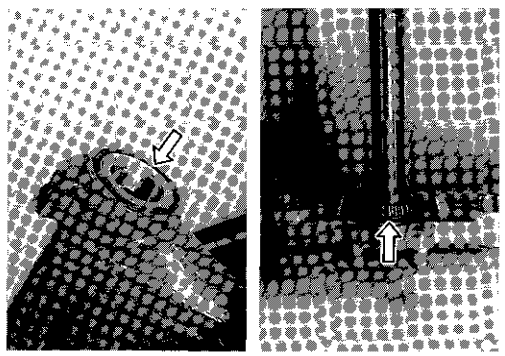
- Unteres Lager mit Spezialwerkzeug eindrücken.

09925-18010: Lenklagereinsetzer



- Die oberen und unteren Lager mit Fett versehen.

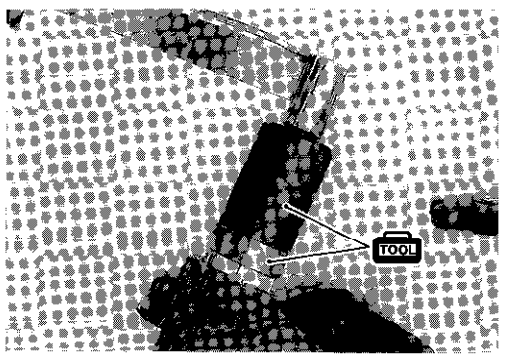
99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



LENKSCHAFTMUTTER

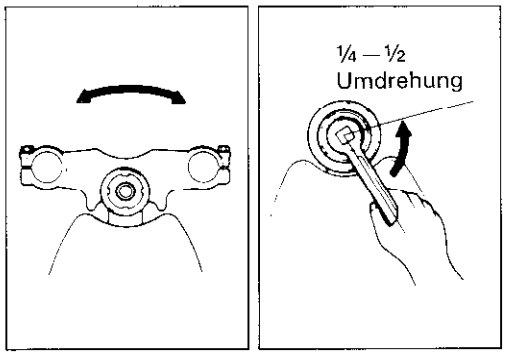
- Die Lenkschaftmutter mit Hilfe des Spezialwerkzeugs auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment von 45 N·m (4,5 kg-m) festziehen.

09940-14911: Sechskantschlüssel für Lenkschaftmutter
09940-14960: Einsatz für Lenkschaftmutter-Schlüssel



- Die untere Gabelbrücke etwa fünf- bis sechsmal nach rechts und links drehen, damit das Kegelrollenlager korrekt eingepaßt wird.
- Lenkkopfmutter um 1/4 — 1/2 Umdrehung herausdrehen.

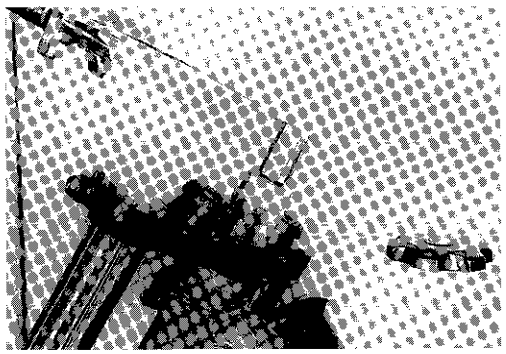
HINWEIS:
Diese Einstellung ist bei jedem Motorrad anders.



- Die Gabelkopfmutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Lenkschaftmutter: 90 N·m (9,0 kg-m)

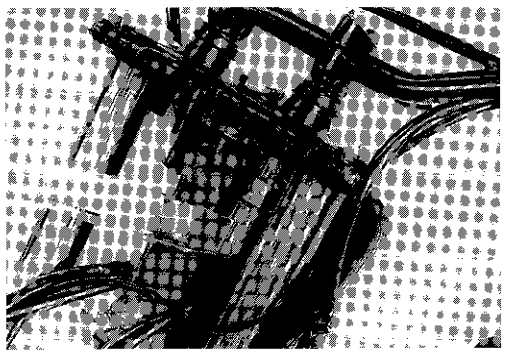
HINWEIS:
Vor dem Festziehen der Gabelkopfmutter muß die Teleskopgabel provisorisch montiert werden.



- Die Muttern der Lenkerhalterung mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Mutter der Lenkerhalterung: 25 N·m (2,5 kg-m)

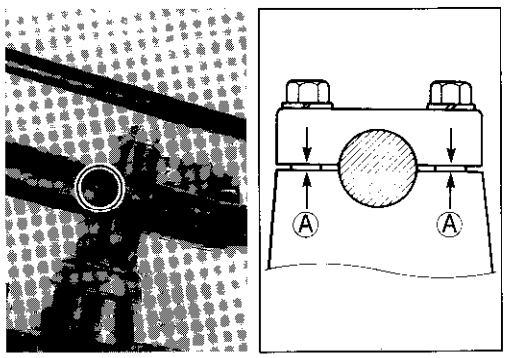
HINWEIS:
Vor dem Festziehen der Lenkerhalterungsmuttern ist der Lenker provisorisch einzubauen.



LENKER

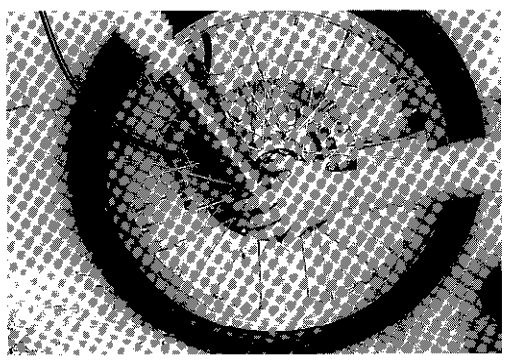
- Den Lenker so montieren, daß die eingeschlagene Markierung mit der Paßflächenkante des Lenkerhalters ausgerichtet ist.
- Jede Lenkerhalterung so fixieren, daß der Abstand Ⓐ an Vor- und Rückseite der Lenkerhalterung gleich ist.

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

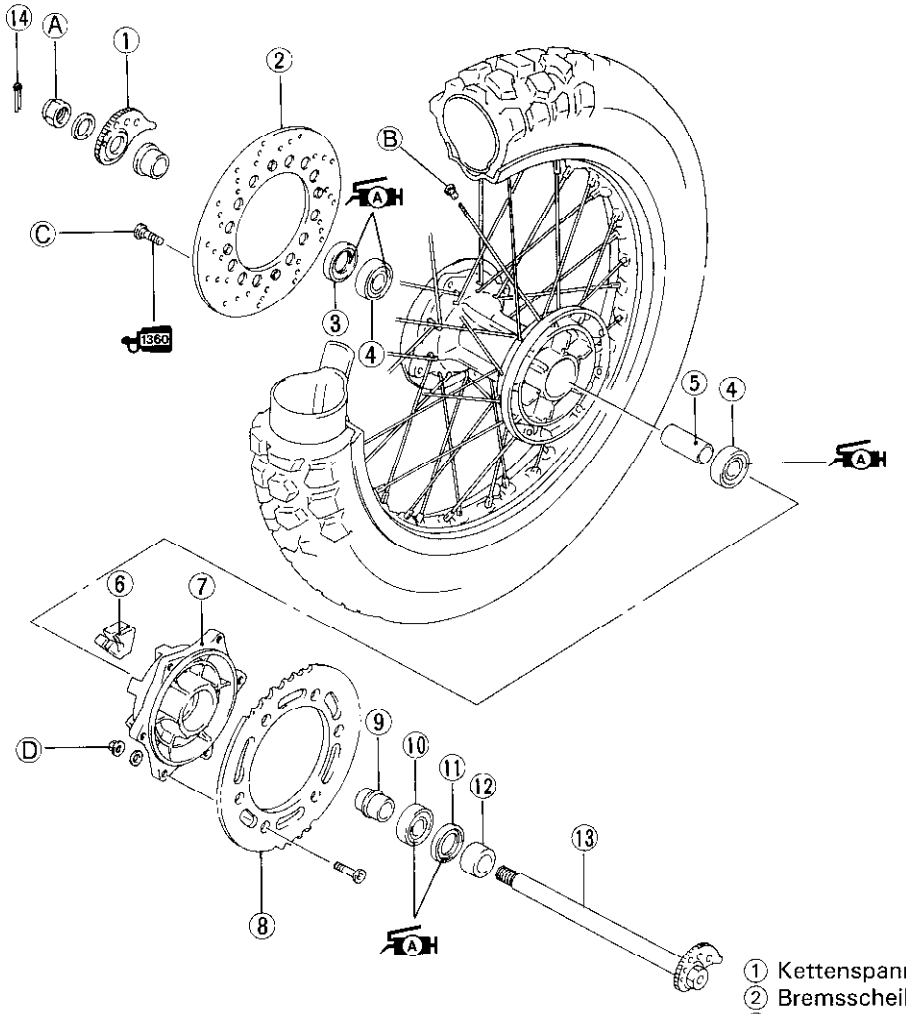


⚠ ACHTUNG

Nach dem Einbau und der Einstellung der oberen Gabelbrücke sind Vorderrad und Teleskopgabel mehrere Male vorwärts und rückwärts zu "schaukeln", um sich zu vergewissern, daß keinerlei Spiel vorhanden ist und alle Teile korrekt eingebaut wurden. Zum Schluß sich vergewissern, daß sich der Lenkschaft durch sein Eigengewicht ohne Widerstand nach beiden Seiten bewegen läßt. Wenn Spiel oder Schwergängigkeit vorhanden sind, muß die Lenkschaftmutter noch einmal eingestellt werden.



HINTERRAD



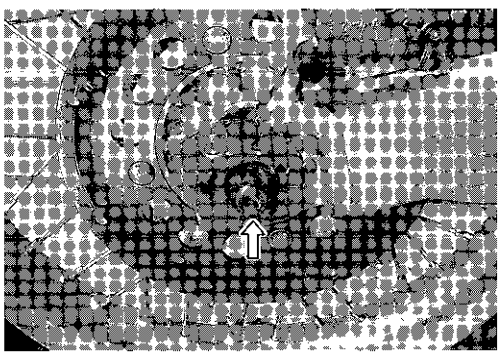
GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	*100	*10,0
	110	11,0
Ⓑ	4,5	0,45
Ⓒ	23	2,3
Ⓓ	27	2,7

HINWEIS:
Die mit einem Asterisk (*) bezeichneten Werte gelten für Kanada- und USA-Modelle

① Kettenspanner
② Bremsscheibe
③ Staubdichtring
④ Lager
⑤ Abstandsstück
⑥ Dämpfer
⑦ Ritzelnabe
⑧ Hinteres Ritzel
⑨ Abstandsstück
⑩ Lager
⑪ Staubdichtring
⑫ Abstandsstück
⑬ Hinterachswelle
⑭ Splint (für Kanada und USA)

AUSBAU

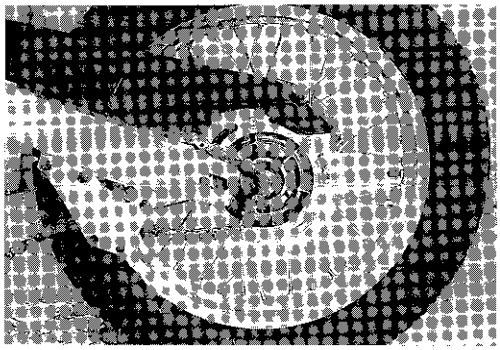
- Den Splint entfernen. (Modelle für Kanada und USA.)
- Die Mutter der Hinterachswelle lösen.
- Das Motorrad mit einem Wagenheber abstützen.
- Die Achswellenmutter entfernen, dann die Achswelle herausziehen.



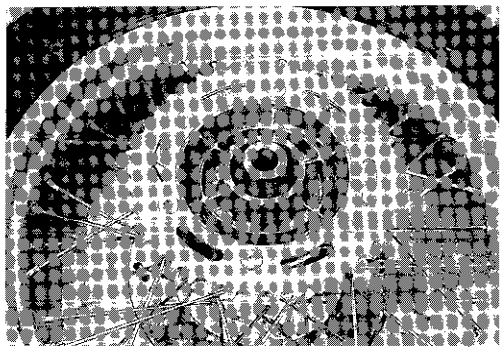
- Die Antriebskette abnehmen, dann das Hinterrad ausbauen.

⚠ ACHTUNG

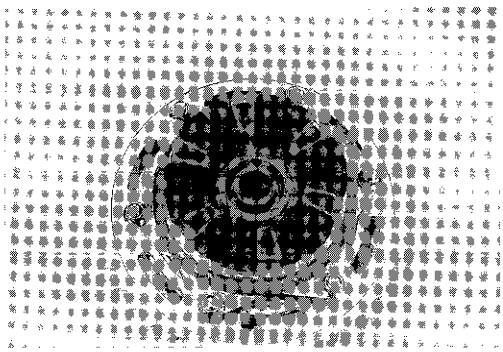
Beim Ausbau des Hinterrads darf das Bremspedal nicht betätigt werden.



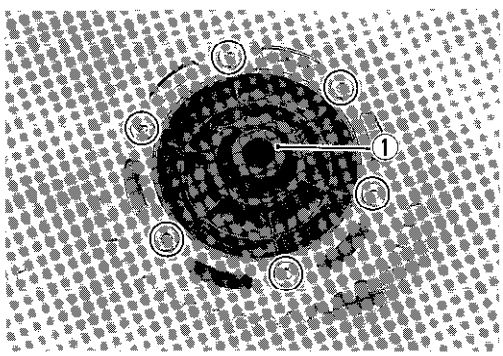
- Die hintere Ritzelnabe vom Hinterrad abnehmen.



- Die Antriebsdämpfer entfernen.

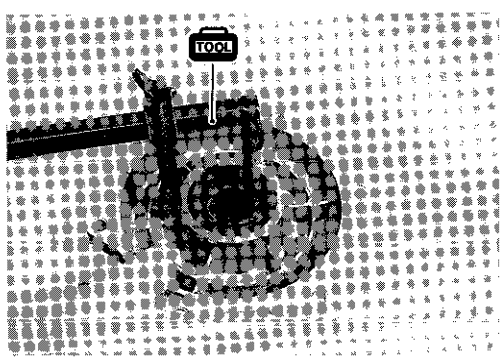


- Das Abstandsstück ① entfernen.
- Die Befestigungsschrauben und -muttern entfernen, dann das hintere Ritzel ausbauen.

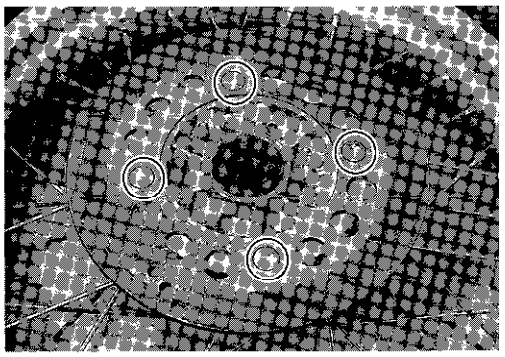


- Den Staubdichtring mit Hilfe des Spezialwerkzeugs herausnehmen.

TOOL 09913-50121: Staubdichtring-Ausbauwerkzeug



- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann die Bremsscheibe ausbauen.

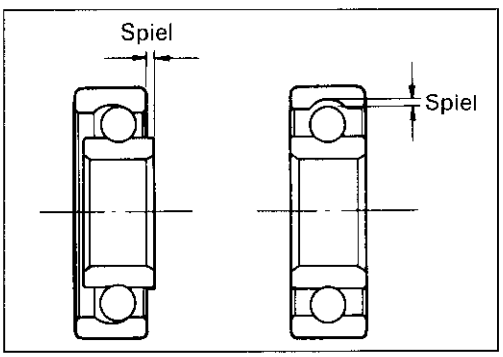


ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

REIFEN ..... **Siehe Seite 2-12.**
HINTERRAD ..... **Siehe Seite 5-10.**

RADLAGER UND LAGER DER RITZELNABE

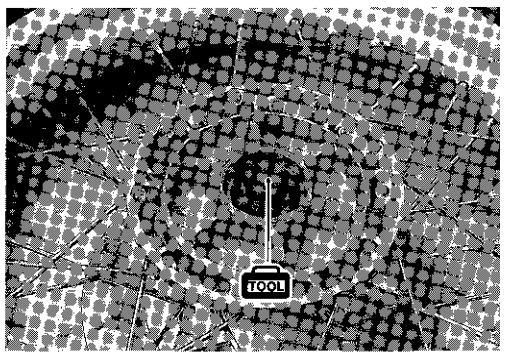
Das Spiel des Innenlaufrings von Hand überprüfen, während dieser noch im Rad bzw. der Ritzelnabe eingebaut ist. Den Innenlaufring mit der Hand drehen, um das Lager auf Laufgeräusche und rauhen Lauf zu kontrollieren.
Im Falle eines Defekts muß das Lager ersetzt werden.



Die beiden Radlager mit Hilfe des Spezialwerkzeugs nach den folgenden Anweisungen herausschlagen:

- Den Adapter in das Radlager einsetzen.

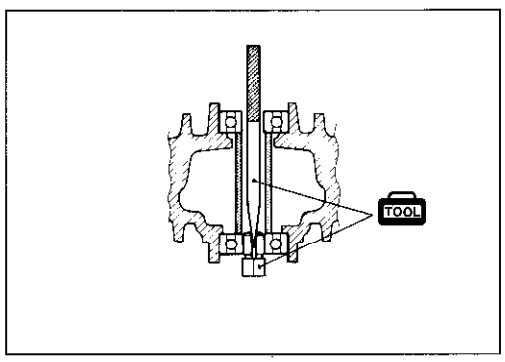
09941-50111: Lager-Ausbauwerkzeug



- Nachdem der Dorn von der anderen Seite eingeführt wurde, den Dorn in den Schlitz des Adapters schieben.
- Das Radlager durch Schläge auf den Dorn heraustreiben.

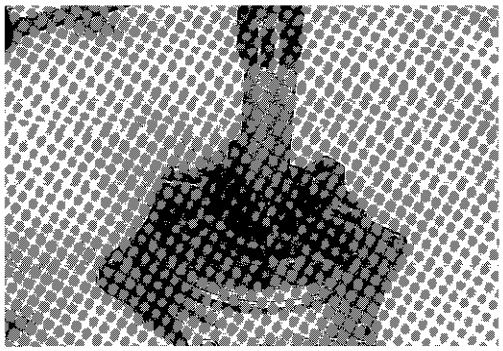
⚠ ACHTUNG

Einmal ausgebaute Radlager müssen stets durch Neuteile ersetzt werden.



- Das Lager der Ritzelnabe mit Hilfe des Spezialwerkzeugs ausbauen.

09913-75830: Lager-Ausbauwerkzeug

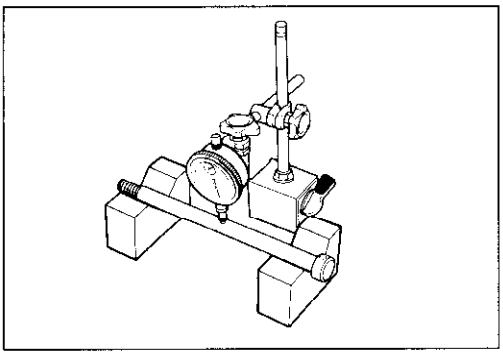


⚠ ACHTUNG

Einmal ausgebaute Radlager müssen stets durch Neuteile ersetzt werden.

HINTERACHSWELLE

Die Hinterachswelle mit Hilfe einer Meßuhr auf Schlag überprüfen. Wenn der festgestellte Wert die Verschleißgrenze überschreitet, muß die Welle ersetzt werden.

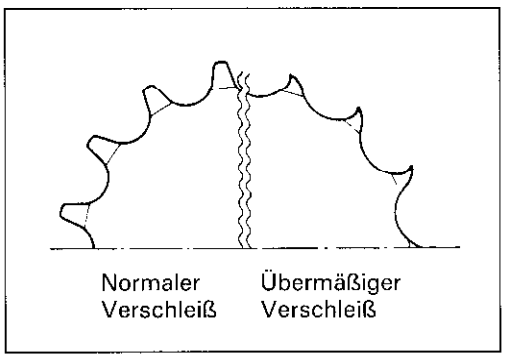


09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)
09900-20701: Magnetständer
09900-21304: V-Blöcke

Verschleißgrenze: 0,25 mm

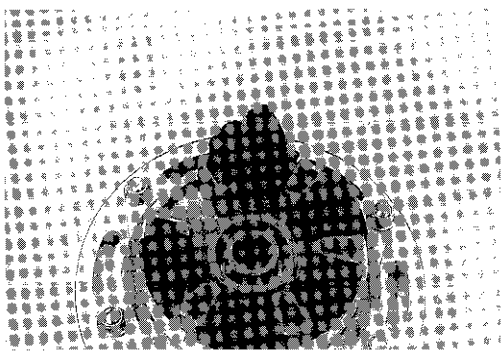
HINTERES RITZEL

Die Verzahnung des Ritzels auf Verschleiß überprüfen. Wenn die Abnutzung der Abbildung entspricht, müssen Ritzel und Antriebskette ersetzt werden.



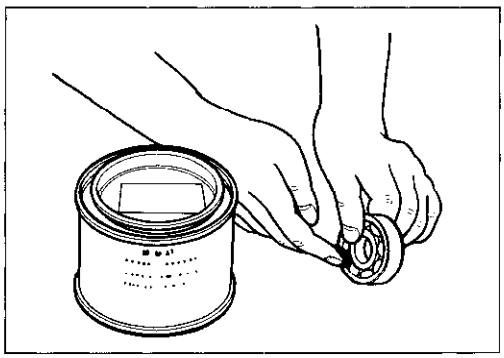
HINTERER ANTRIEBSDÄMPFER

Die Antriebsdämpfer auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen. Wenn ein Defekt festgestellt wird, müssen die Antriebsdämpfer im Satz ersetzt werden.



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

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



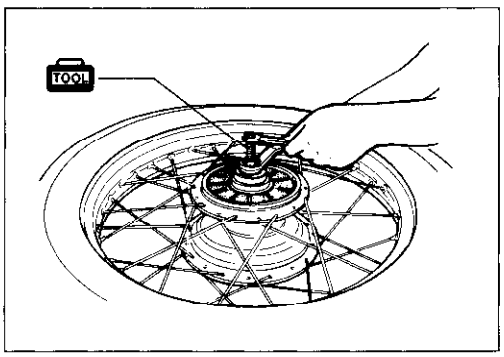
RADLAGER

- Vor dem Einbau die Lager mit Fett versehen.

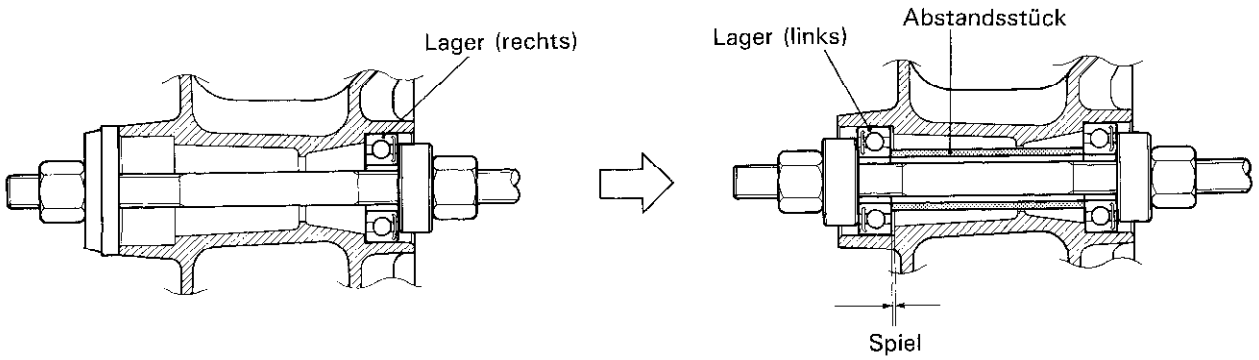
99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Die Lager mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einbauen.

09924-84510: Lager-Einbauwerkzeug
09924-84521: Lager-Einbauwerkzeug

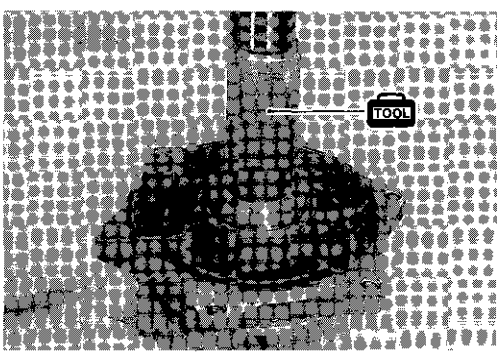


HINWEIS:
Als erstes ist das rechte Radlager einzusetzen. Die abgedichtete Seite des Lagers muß dabei nach außen zeigen.



- Die hintere Ritzelnabe mit Hilfe eines Lager-Einbauwerkzeugs einbauen.

09913-75810: Lager-Einbauwerkzeug



HINWEIS:
Die abgedichtete Seite des Lagers muß nach außen zeigen.

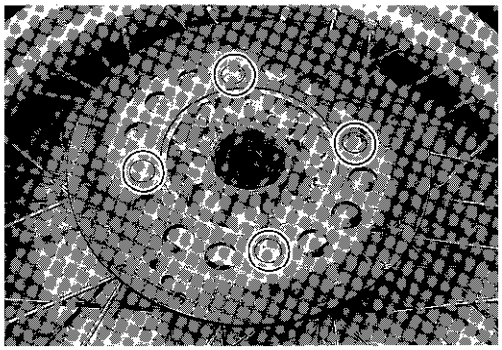
BREMSSCHEIBE

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

HINWEIS:
Bremsscheibe säubern und entfetten.

99000-32130: THREAD LOCK SUPER "1360"

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

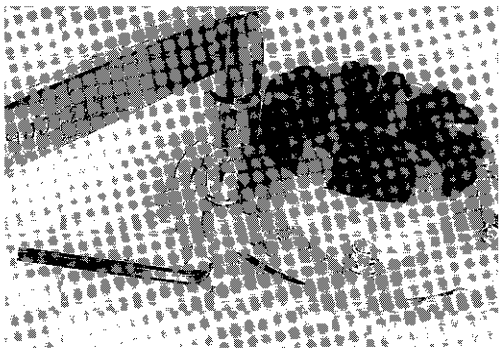


HINTERES RITZEL

- Die Befestigungsmuttern mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Ritzelmutter: 27 N·m (2,7 kg-m)

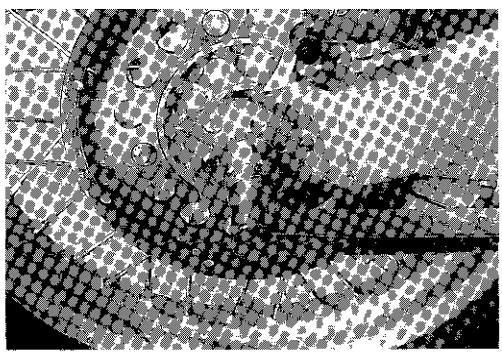
HINWEIS:
Die eingeschlagene Markierung des Ritzels muß nach außen weisen.



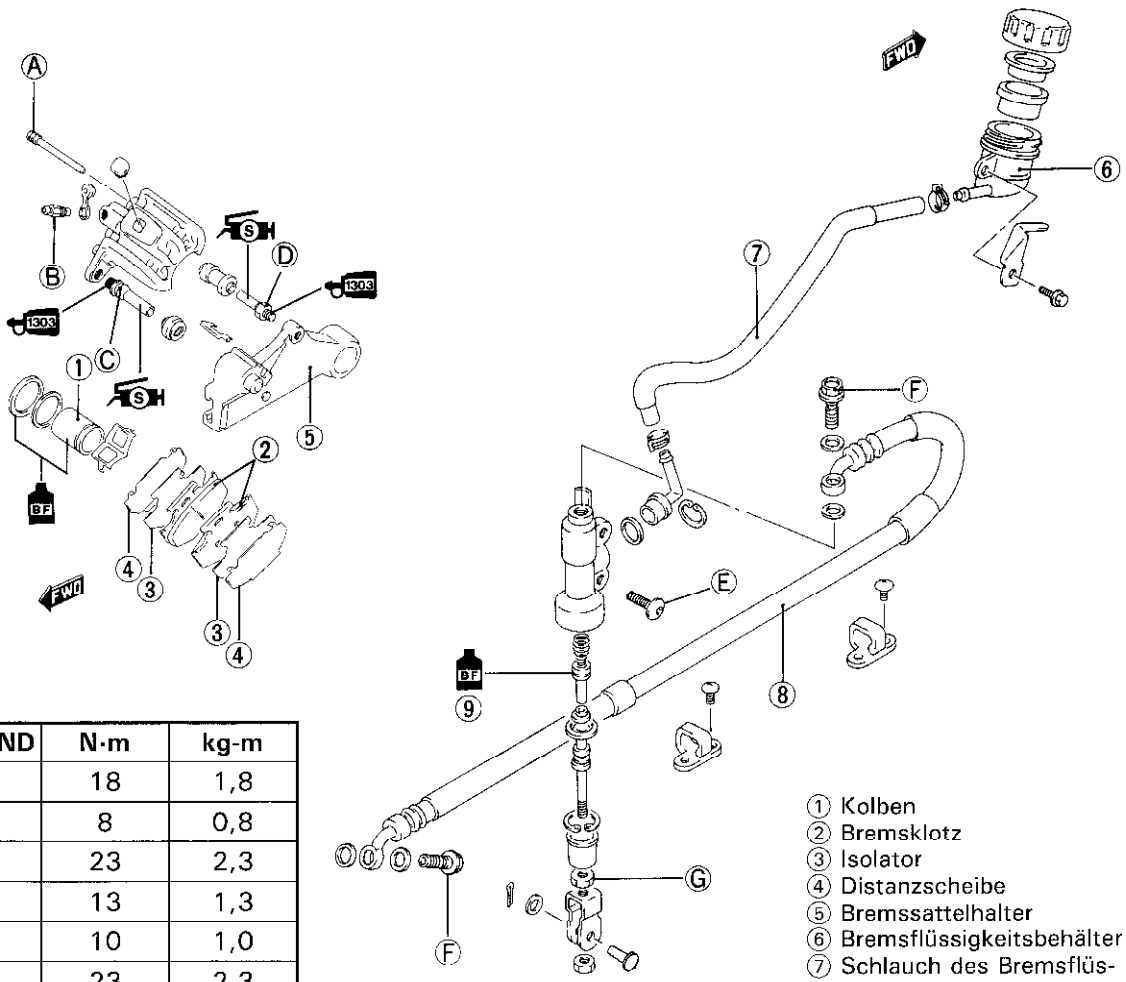
HINTERE ACHSWELLENMUTTER

- Nach dem Einbau des Hinterrads den Kettendurchhang einstellen. (Siehe Seite 2-9.)
- Die hintere Achswellenmutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Achswellenmutter: 100 N·m (10,0 kg-m)
..... Für Kanada und USA
: 110 N·m (11,0 kg-m)
..... Für Sonstige



HINTERBREMSE



GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	18	1,8
Ⓑ	8	0,8
Ⓒ	23	2,3
Ⓓ	13	1,3
Ⓔ	10	1,0
Ⓕ	23	2,3
Ⓖ	18	1,8

① Kolben
② Bremsklotz
③ Isolator
④ Distanzscheibe
⑤ Bremssattelhalter
⑥ Bremsflüssigkeitsbehälter
⑦ Schlauch des Bremsflüssigkeitsbehälters
⑧ Bremsschlauch
⑨ Kolben/Manschetten-Satz

⚠ WARNUNG

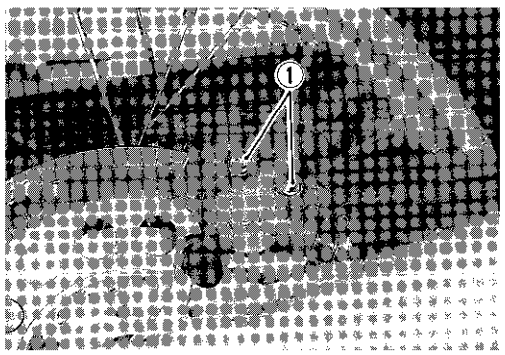
* **Dieses Bremssystem ist mit einer auf Äthylenglycol basierenden Bremsflüssigkeit vom Typ DOT 4 gefüllt. Auf Silikon oder Petroleum basierende Flüssigkeiten dürfen weder verwendet noch mit anderen Bremsflüssigkeiten gemischt werden.**
* **Niemals Bremsflüssigkeit aus alten, gebrauchten oder unverschlossenen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

⚠ ACHTUNG

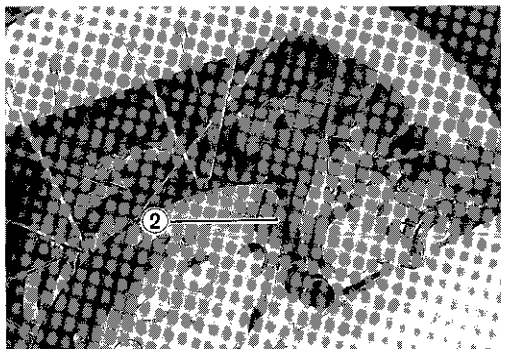
Bremsflüssigkeit ist mit Vorsicht zu behandeln, da sie eine Beschädigung von Lackflächen, Kunststoff- und Gummiteilen verursachen kann.

ERSETZEN DER BREMSKLÖTZE

- Die Haltestifte ① der Bremsklötze entfernen.
- Den inneren Bremsklotz herausnehmen.



- Das Bremssattelgehäuse nach außen drücken, dann den Bremsklotz ② entfernen.



⚠ ACHTUNG

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

- Die neuen Bremsklötze montieren.
- Den Bremsklotz-Haltestift ① mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Bremsklotz-Haltestift: 18 N·m (1,8 kg-m)

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

ERSETZEN DER BREMSFLÜSSIGKEIT

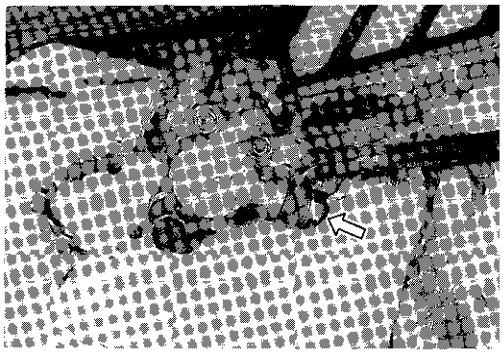
- Die Befestigungsschraube des Bremsflüssigkeitsbehälters herausdrehen.
- Die Bremsflüssigkeit auf die gleiche Weise ersetzen wie bei der Vorderradbremse beschrieben. (Siehe Seite 5-7.)

BF Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

⚠ ACHTUNG

Die im Bremssystem enthaltene Luft muß restlos entfernt werden. (Siehe Seite 2-11.)

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS



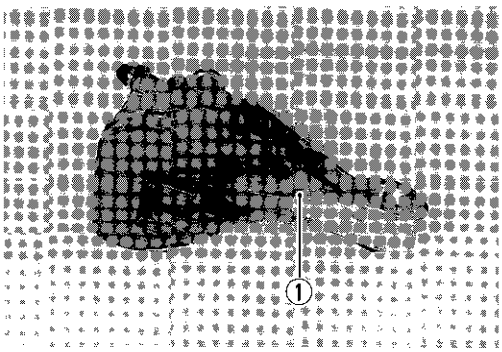
- Das Hinterrad ausbauen. (Siehe Seite 5-27.)
- Einen Lappen unter die Verbindungsschraube des Bremssattels legen, um eventuell ausfließende Bremsflüssigkeit aufzufangen.
- Die Verbindungsschraube herausdrehen und die ausfließende Bremsflüssigkeit in einem geeigneten Behälter auffangen.

⚠ ACHTUNG

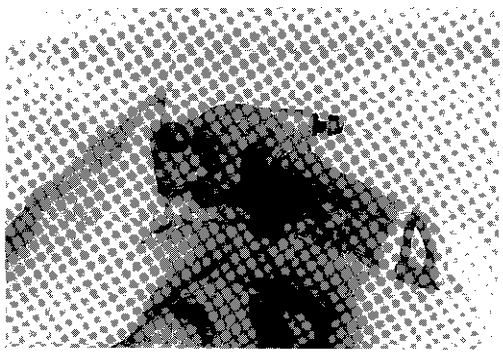
Nie von der vorigen Wartung übriggebliebenen und über einen längeren Zeitraum aufbewahrte Bremsflüssigkeit wiederverwenden.

⚠ WARNUNG

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



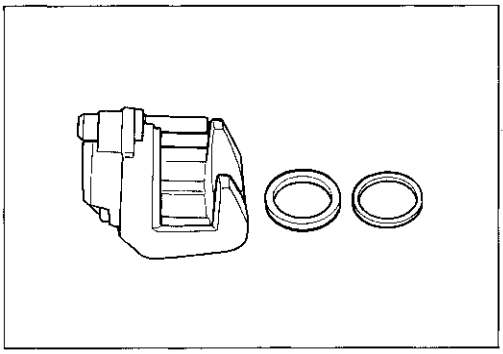
- Den Bremssattel zusammen mit dem Bremssattelhalter ausbauen.
- Den Bremssattelhalter ① entfernen.
- Die Bremsklötze abnehmen. (Siehe Seite 5-34.)



- Den Kolben mit einem Lappen abdecken, um ein Herausspringen des Kolbens zu vermeiden. Den Kolben mit einer Druckluftpistole herausdrücken.

⚠ ACHTUNG

Um eine Beschädigung des Kolbens zu vermeiden, darf die Druckluft nur mit geringem Druck angelegt werden.



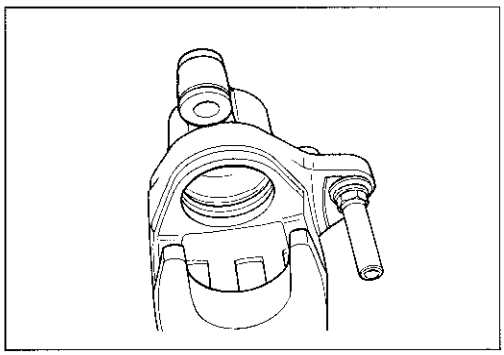
- Den Staubdichtring und den Kolbendichtring abnehmen.

⚠ ACHTUNG

Ausgebaute Dichtringe dürfen niemals wiederverwendet werden, da dies zu späteren Undichtigkeiten führt.

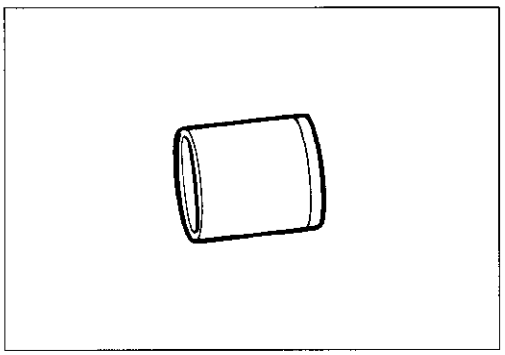
ÜBERPRÜFUNG DES BREMSSATTELS UND DER BREMSSCHEIBE

Die Innenwände des Bremssattelzylinders auf Einkerbungen, Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.



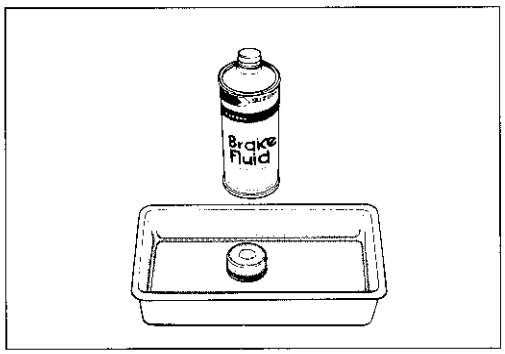
Den Kolben auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen.

BREMSSCHEIBE..... Siehe Seite 5-10.



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS

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



⚠ ACHTUNG

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

BF Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

- Die Verbindungsschraube des Bremsschlauchs mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

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

⚠ ACHTUNG

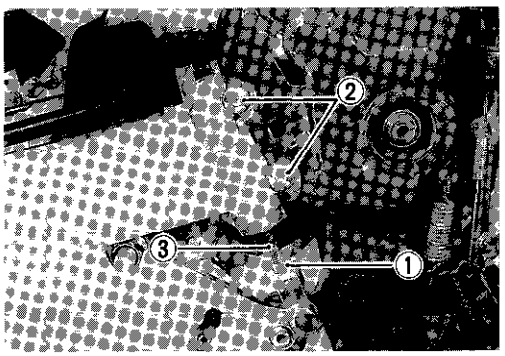
Nach Zusammenbau des Bremssattels Bremsanlage entlüften. (Siehe Seite 2-11.)

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS

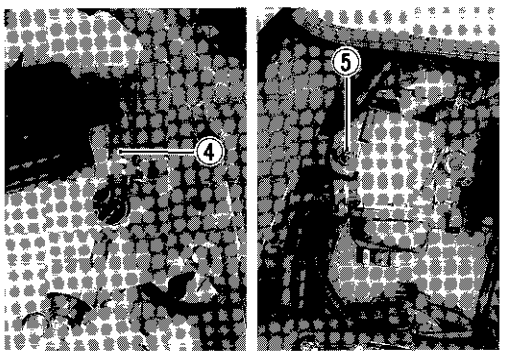
- Einen Lappen unter die Verbindungsschraube des Hauptbremszylinders legen, um eventuell ausfließende Bremsflüssigkeit aufzufangen.



- Die Sicherungsmutter ① des hinteren Bremsankers lösen.
- Die Befestigungsschrauben ② des Hauptbremszylinders herausdrehen.
- Den Bremsanker ③ drehen, dann aushängen.



- Den Bremsschlauch ④ trennen.
- Die Befestigungsschraube ⑤ herausdrehen, dann den Bremsflüssigkeitsbehälter ausbauen.



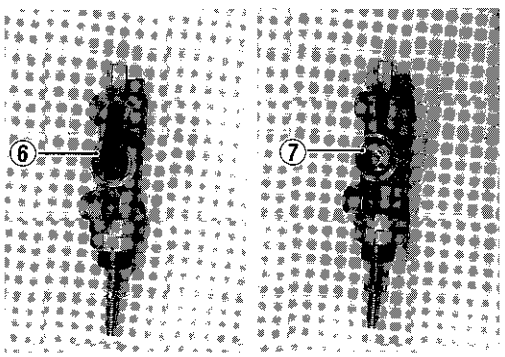
- Den Sprengring ⑥ entfernen, dann das Verbindungsstück abnehmen.

TOOL **09900-06108: Sprengringzange**

- Den O-Ring ⑦ entfernen.

⚠ ACHTUNG

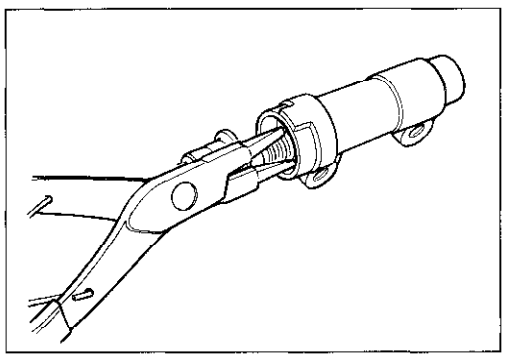
Ein einmal ausgebauter O-Ring muß stets durch ein Neuteil ersetzt werden.



- Die Staubkappe abnehmen.
- Den Sprengring mit Hilfe des Spezialwerkzeugs abnehmen.

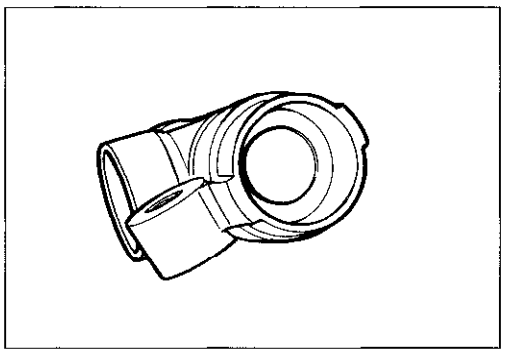
TOOL **09900-06108: Sprengringzange**

- Den Stößel, Kolben, die Primär-Manschette und die Feder herausnehmen.

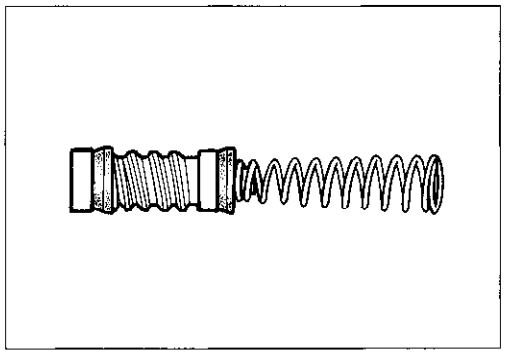


ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMS-ZYLINDERS

Hauptbremszylinderbohrung auf Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.

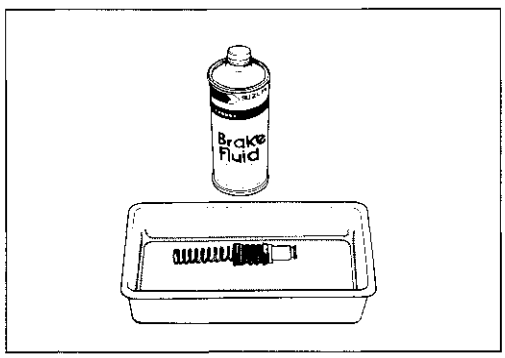


Die Außenfläche des Kolbens auf Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen. Die Primär-Manschette auf Beschädigung überprüfen.



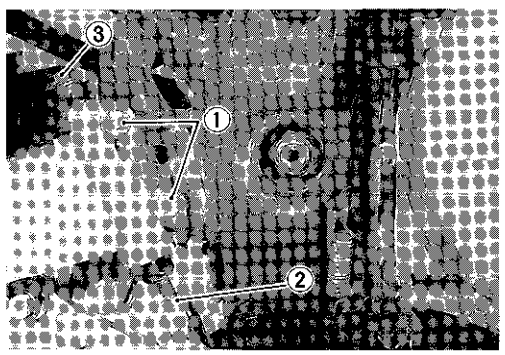
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS

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



⚠ ACHTUNG

*** Hauptbremszylinderteile vor dem Wiederzusammenbau mit frischer Bremsflüssigkeit waschen. Nie Teile mit Reinigungslösung oder Benzin waschen.**
*** Die Zylinderbohrung und alle Innenteile mit Bremsflüssigkeit versehen.**



BF Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

HAUPTBREMSZYLINDER

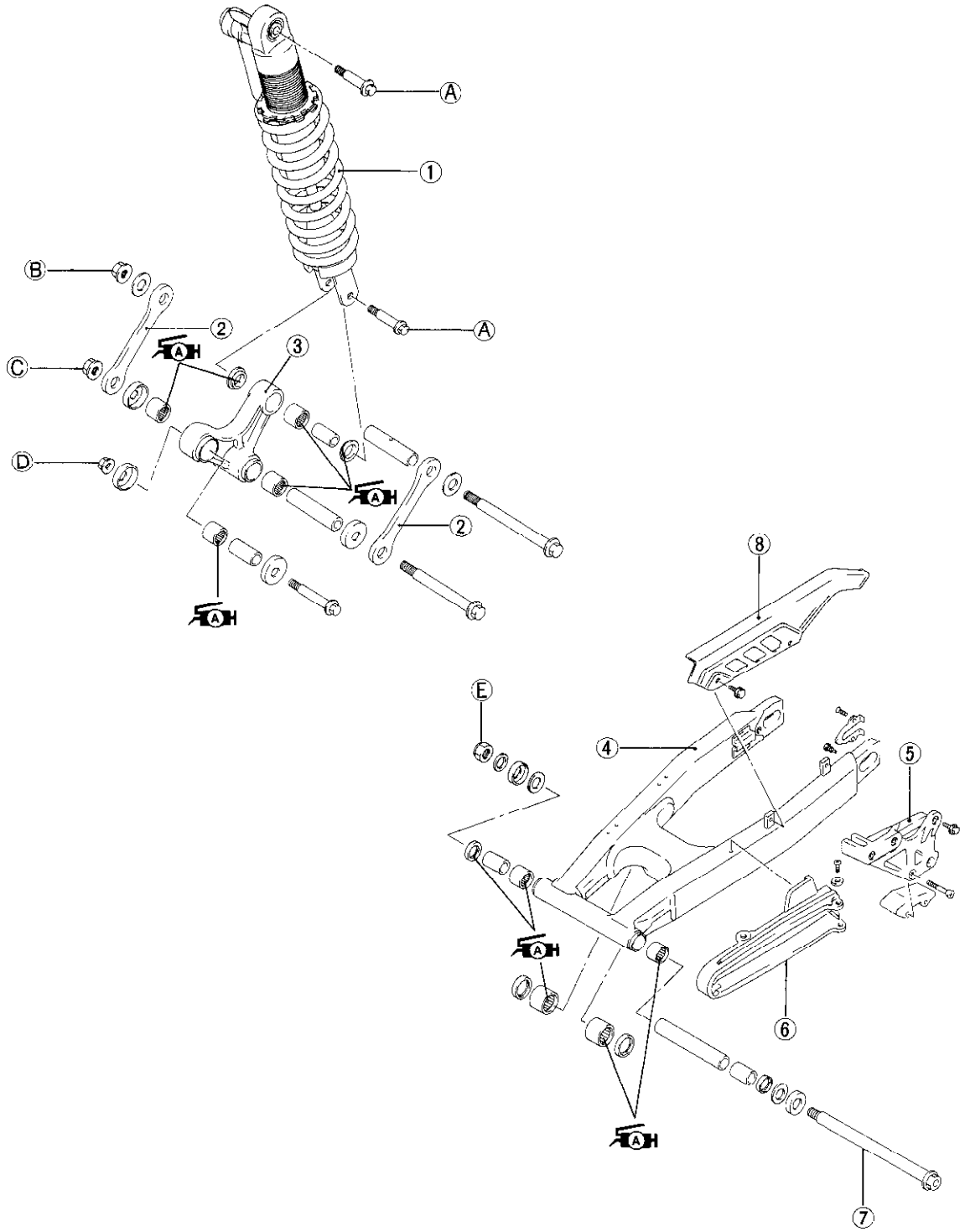
- Die Schrauben und Muttern mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Befestigungsschraube ① für Hauptbremszylinder : 10 N·m (1,0 kg-m)
Sicherungsmutter ② des Hauptbremszylinder : 18 N·m (1,8 kg-m)
Schraube ① an Bremsschlauchanschluß: 23 N·m (2,3 kg-m)

⚠ ACHTUNG

*** Nach dem Zusammenbauen des Hauptbremszylinders Bremsanlage entlüften. (Siehe Seite 2-11.)**
*** Die Bremspedalhöhe einstellen. (Siehe Seite 2-11.)**

SCHWINGARM UND HINTERRADAUFHÄNGUNG

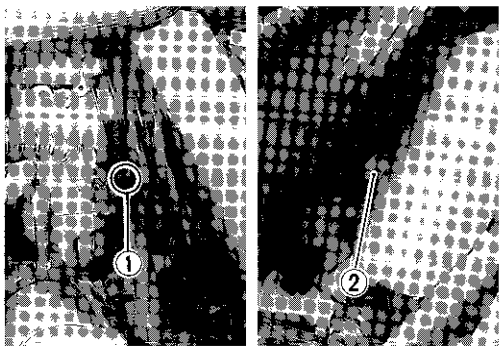


GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	55	5,5
Ⓑ	100	10,0
Ⓒ	100	10,0
Ⓓ	80	8,0
Ⓔ	77	7,7

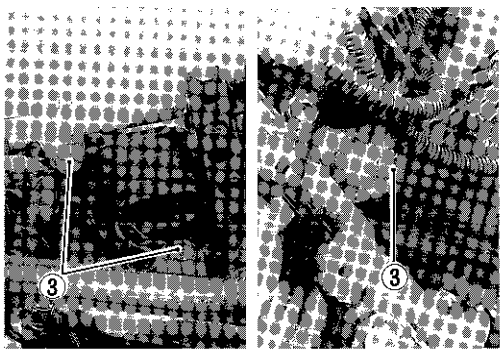
① Stoßdämpfer
② Dämpfungsstange
③ Dämpfungshebel
④ Schwingarm
⑤ Kettenführung
⑥ Kettengleitstück
⑦ Schwingarmachse
⑧ Kettenabdeckung

AUSBAU

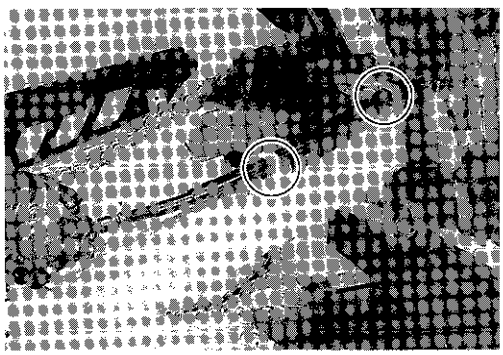
- Die Rahmenabdeckungen und die Sitzbank abnehmen. (Siehe Seite 5-1.)
- Das Hinterrad ausbauen. (Siehe Seite 5-27.)
- Die Schraube ① der Vergaserhalterung lösen.
- Den Entlüftungsschlauch ② des Kurbelgehäuses abziehen.



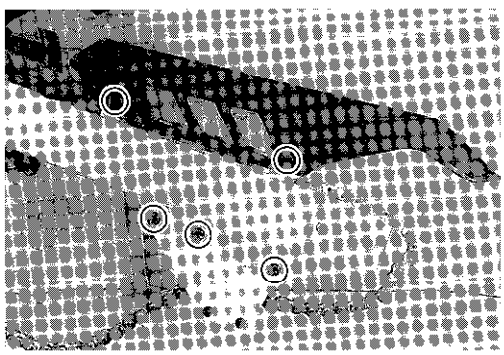
- Die Befestigungsschrauben ③ herausdrehen, dann den Luftfilter abnehmen.



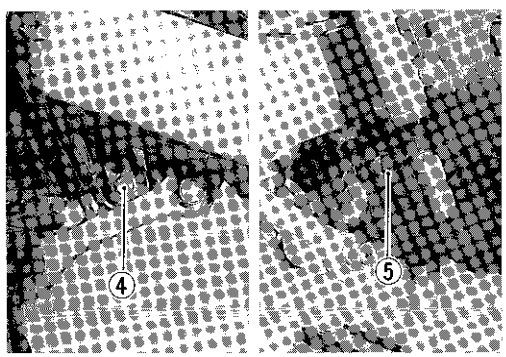
- Den Bremsschlauch aus den Bremsschlauchführungen herausnehmen.



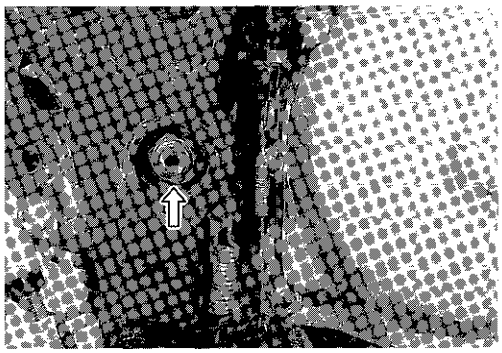
- Die Kettenabdeckung und die Kettenführung abnehmen.



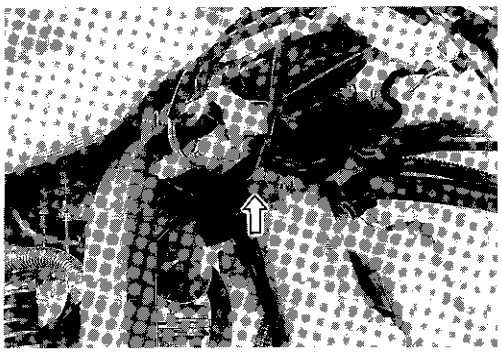
- Die untere Befestigungsschraube ④ des Stoßdämpfers herausdrehen.
- Die Befestigungsmutter ⑤ und die Schraube des Dämpfungshebels entfernen.



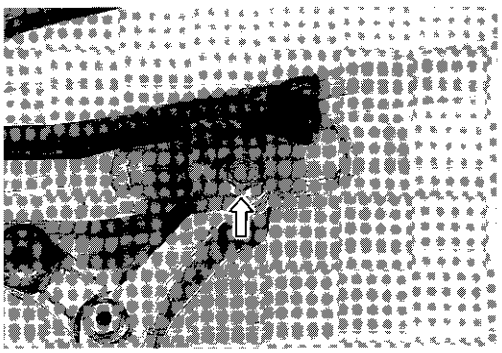
- Die Abdeckkappen entfernen, dann die Mutter des hinteren Schwingarm-Drehlagers abnehmen.
- Die Schwingarmachse herausziehen, dann den Schwingarm abnehmen.



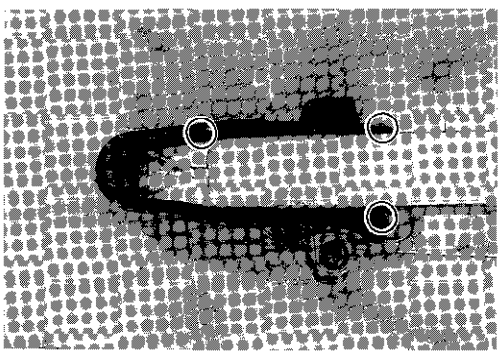
- Den hinteren Stoßdämpfer ausbauen.



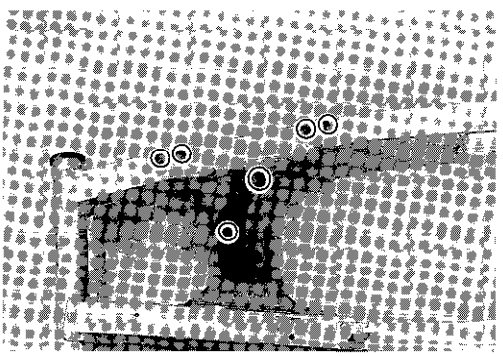
- Die Dämpfungsstangen zusammen mit dem Dämpfungshebel entfernen.



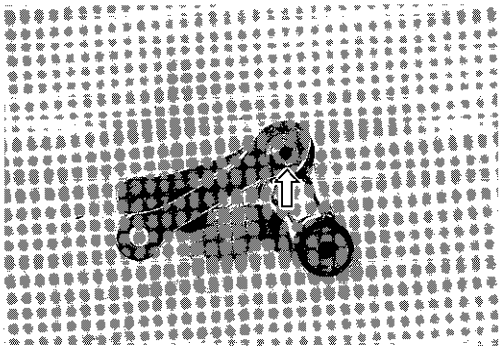
- Das Kettengleitstück abnehmen.



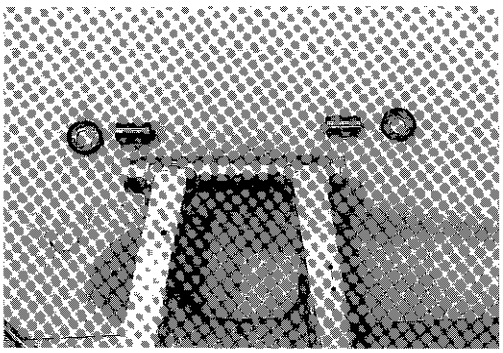
- Die Bremsschlauchführungen und den Schmutzfänger abnehmen.



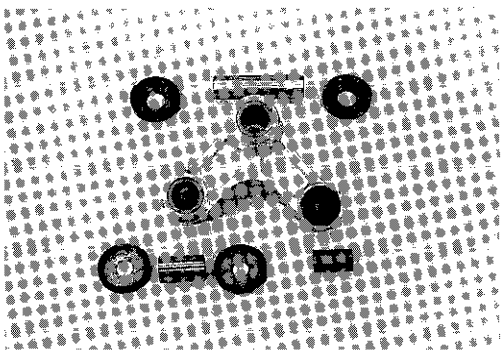
- Die Dämpfungsstangen abnehmen.



- Die Staubdichtringe und Abstandsstücke vom Schwingarm abnehmen.



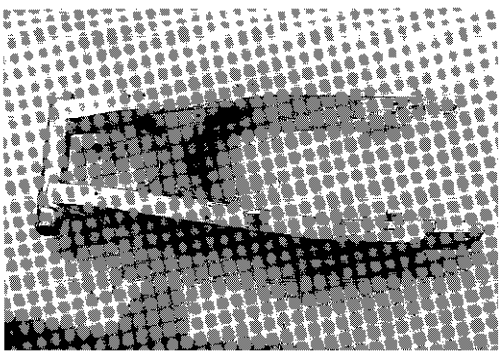
- Die Staubdichtringe und Abstandsstücke vom Dämpfungshebel abnehmen.



ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

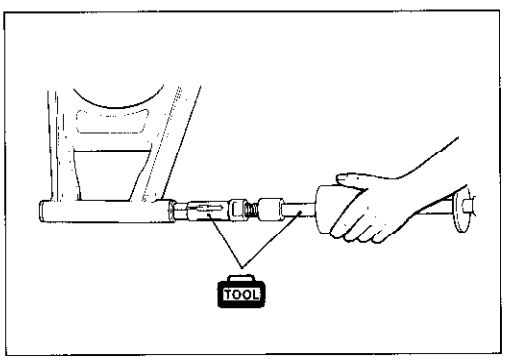
SCHWINGE

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



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

09923-74510: Lagerabzieher
09930-30102: Gleitschaft

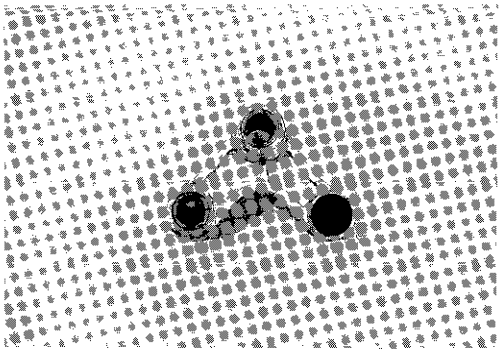


⚠ACHTUNG

Ausgebaute Lager erneuern.

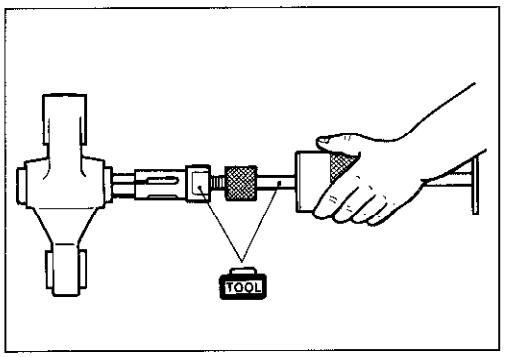
DÄMPFERHEBEL

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



- Die Schwingarmlager mit einem geeigneten Werkzeug und mit Hilfe des Spezialwerkzeugs ausbauen.

09923-73210: Lagerabzieher
09930-30102: Gleitschaft

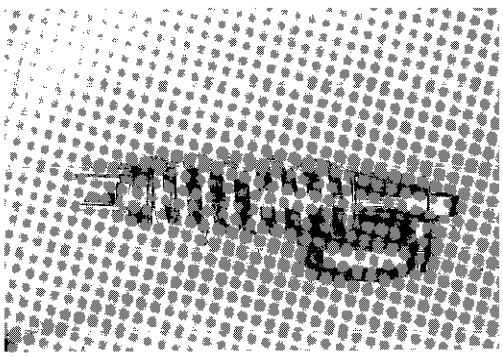


⚠ ACHTUNG

Ausgebaute Lager erneuern.

STOSSDÄMPFER

Den Stoßdämpfer auf Beschädigung und Anzeichen von Undichtigkeit überprüfen. Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß der Stoßdämpfer ersetzt werden.

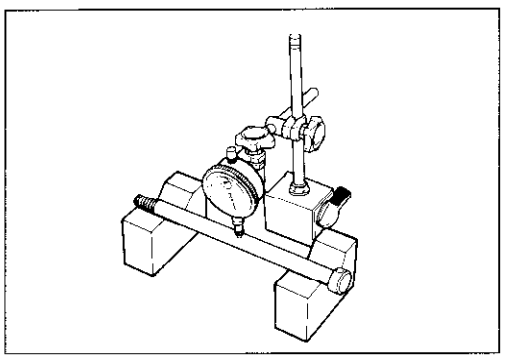


SCHWINGENACHSE

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

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

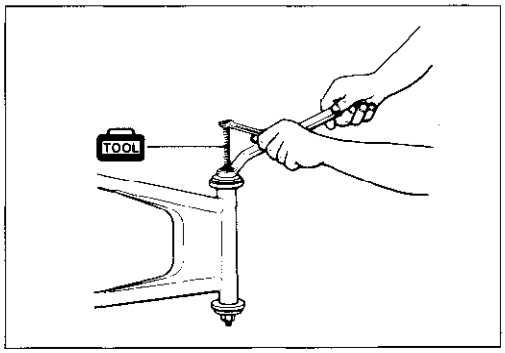
Verschleißgrenze: 0,3 mm



ZUSAMMENBAU UND WIEDEREINBAU

Den Schwingarm und die Hinterradaufhängung in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder zusammen- und dann einbauen. Hierbei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:

SCHWINGARMLAGER

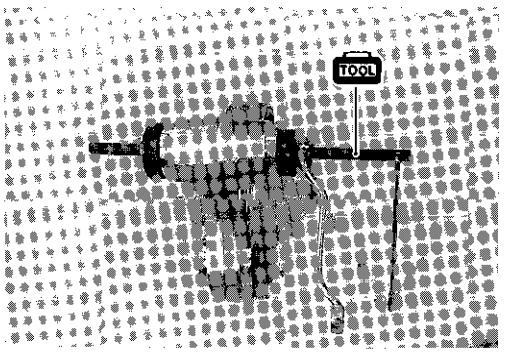


- Das Schwingarmlager mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einbauen.

TOOL 09941-34513: Lager-Einbauwerkzeug

HINWEIS:
Das Lager so einbauen, daß die Seite mit der eingeschlagenen Markierung nach außen zeigt.

DÄMPFUNGSHEBELLAGER



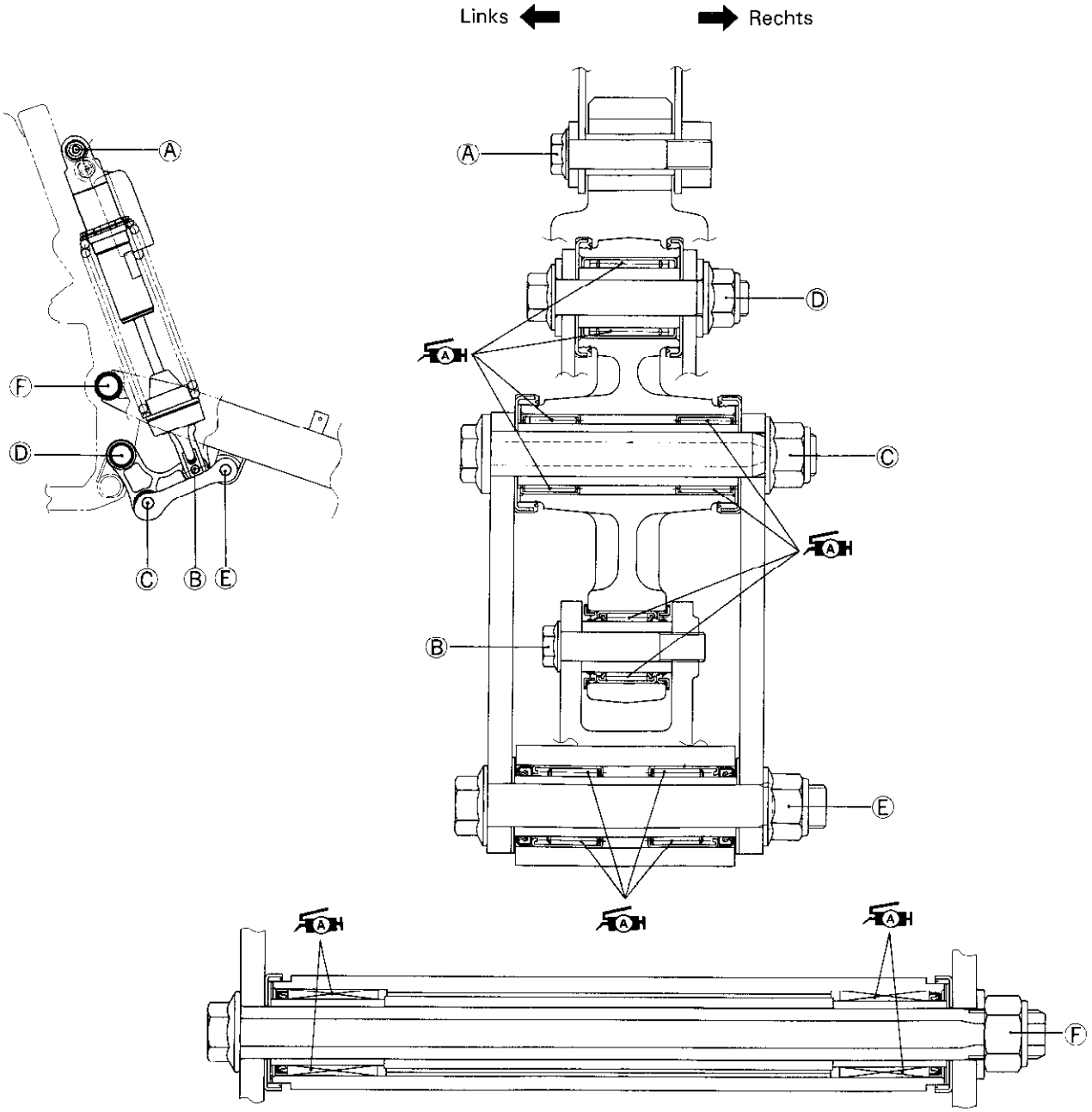
- Das Dämpfungshebellager mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einbauen.

TOOL 09924-84521: Lager-Einbauwerkzeug

HINWEIS:
Das Lager so einbauen, daß die Seite mit der eingeschlagenen Markierung nach außen zeigt.

- Die Hinterradaufhängung wieder einbauen. (Siehe Seite 5-45.)

HINWEISE ZUR MONTAGE



GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	55	5,5
Ⓑ	55	5,5
Ⓒ	100	10,0
Ⓓ	80	8,0
Ⓔ	100	10,0
Ⓕ	77	7,7

LETZTE ÜBERPRÜFUNG UND EINSTELLUNG

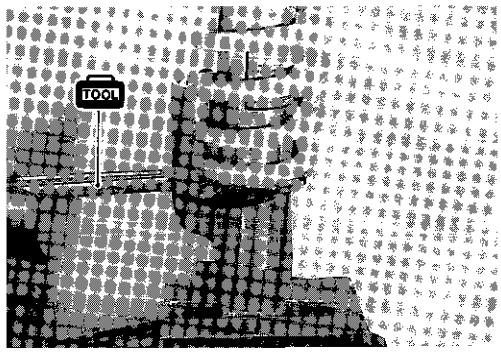
Nach dem Einbau von Hinterradaufhängung und Hinterrad sind vor dem Fahren folgende einstellungen erforderlich:

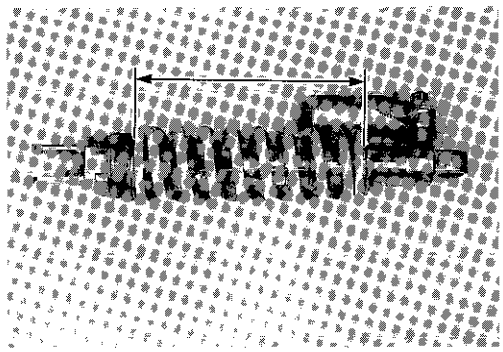
* Antriebskette ..... Seite 2- 9.
* Bremspedalhöhe ..... Seite 2-11.
* Reifendruck ..... Seite 2-13.

EINSTELLUNG DER STOSSDÄMPFERFEDER-VORSPANNUNG

Die Vorspannung der Stoßdämpferfeder kann eingestellt werden, indem die Position des Federeinstellrings nach dem Ausbau des Stoßdämpfers verändert wird. Nachdem der Sicherungsring gelöst wurde, kann durch Drehen des Einstellrings im Uhrzeigersinn bzw. Gegenuhrzeigersinn-von oben gesehen-die Federvorspannung erhöht bzw. verringert werden. Die Standardlänge der Feder wurde werksseitig auf 247,5 mm eingestellt.

Nach dem Einstellen der Vorspannung ist der Sicherungsring des Federeinstellrings wieder gut festzuziehen.





09910-60611: Universal-Haltewerkzeug

⚠ ACHTUNG

Die Federlänge darf nicht auf weniger als 238,5 mm eingestellt werden.

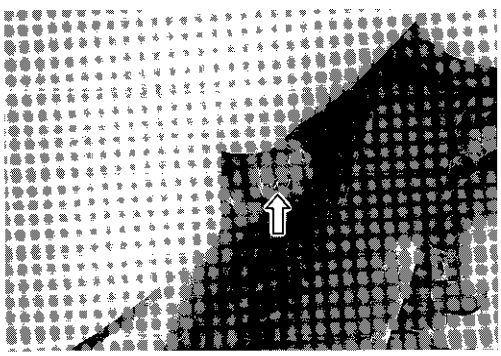
FEDEREINSTELLTABELLE

	Voreingestellte Federlänge
Weichste Einstellung	253,5 mm
Standardeinstellung	**247,5 mm**
Härteste Einstellung	238,5 mm

EINSTELLUNG DER STOSSDÄMPFER-EINFEDERKRAFT

Die Einstellvorrichtung der Einfederkraft bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen. Dies ist die härteste Einstellung; aus dieser Position kann die Einstellvorrichtung auf die Standardposition zurückgedreht werden.

Standardposition: 8 Rasten herausgedreht



ABSENKEN DER SITZBANKHÖHE

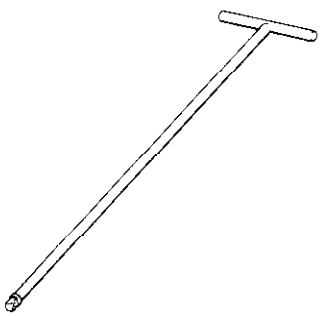
Die Sitzbankhöhe kann um 40 mm abgesenkt werden, indem Innenteile der Teleskopgabel und des hinteren Stoßdämpfers ausgewechselt werden. Ebenso ist es erforderlich, den Seitenständer durch eine andere Ausführung auszutauschen.

LISTE DER AUSTAUSCHTEILE

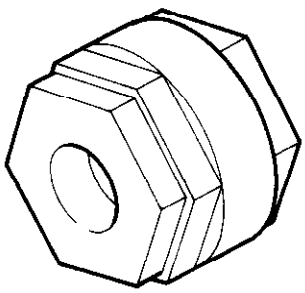
Teilenummer		Teilebezeichnung	Anzahl	Anmerkung
42300-32820	Keine	Seitenständer Ⓐ (silberfarben)	1	Für Modell E-03, E-24, E-28, E-33
	09248-10006	Stopfen	1	
	62184-32E00	Platte	1	
	68380-32E10	Aufkleber-Satz	1	
42300-32810	Keine	Seitenständer Ⓑ (silberfarben)	1	Für Sonstige Modell
	09248-10006	Stopfen	1	
	62184-32E00	Platte	1	
	68380-32E00	Aufkleber-Satz	1	

HINWEIS:
Die Längen der Seitenständer Ⓐ und Ⓑ der obigen Liste sind verschieden.

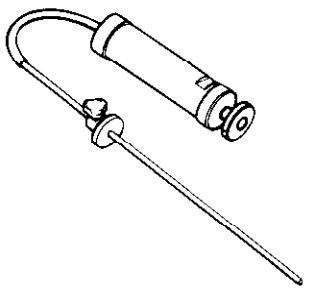
SPEZIALWERKZEUGE



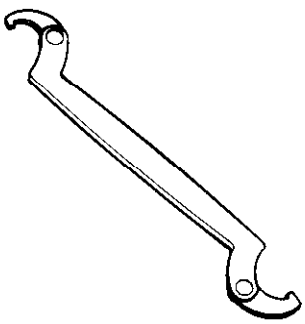
Dieses Spezialwerkzeug wird zum Lösen und Festziehen der Teleskopgabel-Dämpferstangenschraube verwendet.
09940-34520: T-Schlüssel



Dieses Spezialwerkzeug wird zusammen mit Werkzeug (09940-34520) verwendet, und dient zum Lösen und Festziehen der Teleskopgabel-Dämpferstangenschraube.
09940-34592: Aufsatz "G"

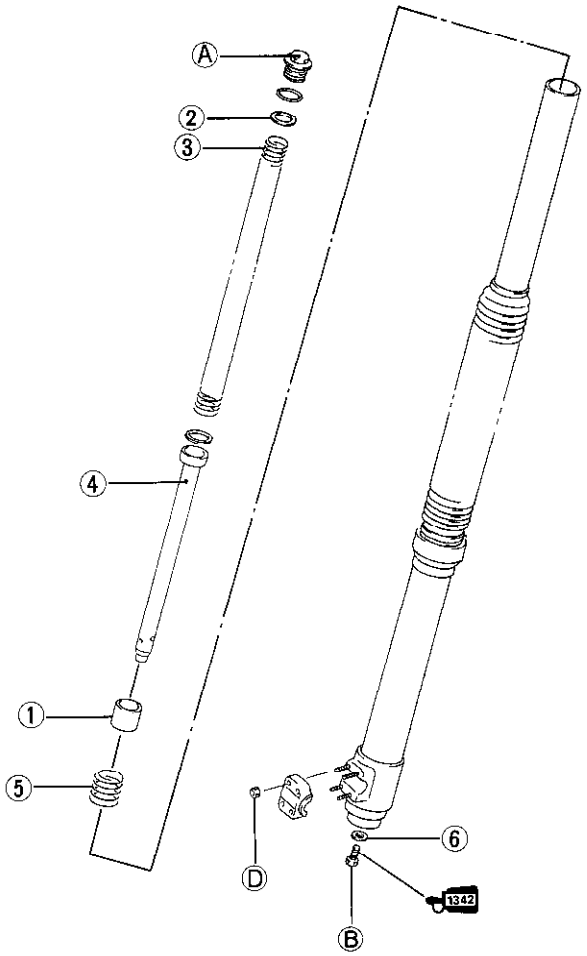


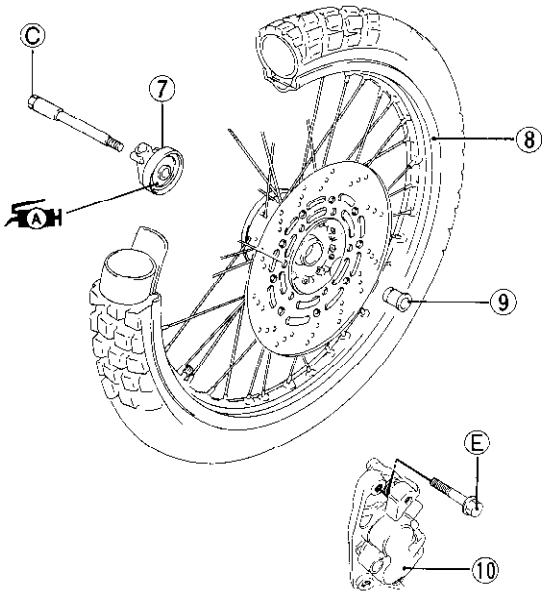
Dieses Spezialwerkzeug dient zur Einstellung des Teleskopgabel-Ölstands.
09943-74111: Meßgerät für Teleskopgabel-Ölstand

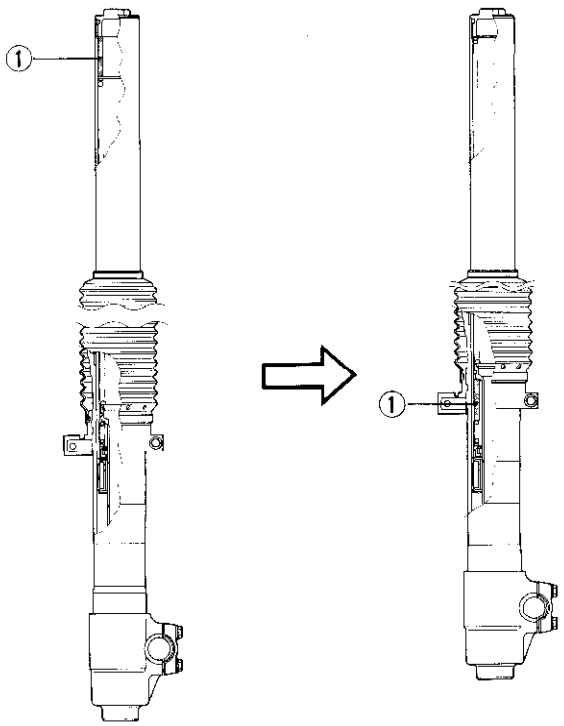


Dieses Spezialwerkzeug dient zum Lösen und Festziehen des Einstellrings für den hinteren Stoßdämpfer.
09910-60611: Universalschlüssel

TELESKOPGABEL







Standardposition des Abstandsstücks ①

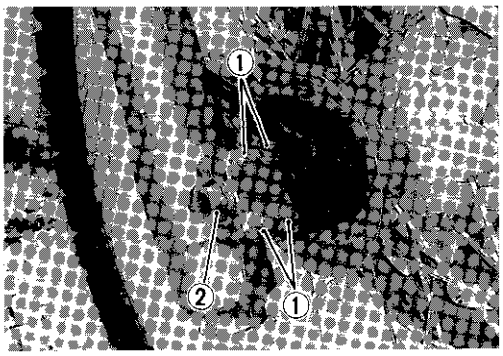
Modifizierte Position des Abstandsstücks ①

① Abstandsstück
② Unterlegscheibe
③ Feder
④ Dämpfer
⑤ Feder
⑥ Dichtring
⑦ Tachometerantrieb
⑧ Vorderrad
⑨ Abstandsstück
⑩ Vorderer Bremssattel

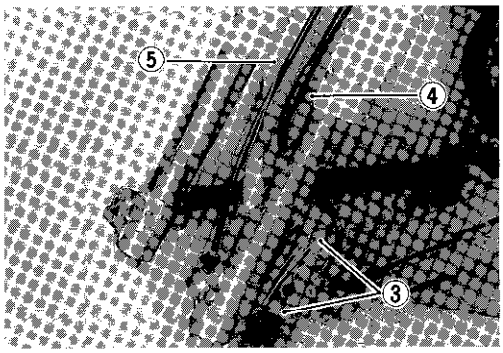
GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	23	2,3
Ⓑ	30	3,0
Ⓒ	65	6,5
Ⓓ	10	1,0
Ⓔ	26	2,6

AUSBAU UND ZERLEGUNG

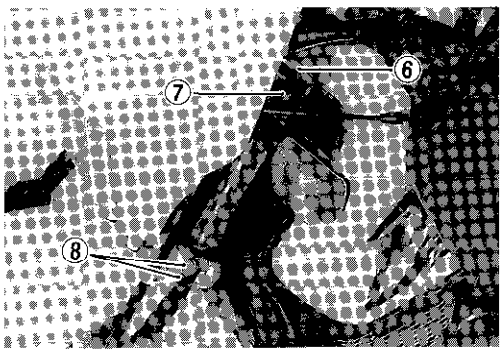
- Die Muttern ① der vorderen Achswellenhalterungen und die Achswellenmutter ② lösen.
- Einen Wagenheber unter die Chassisrohre stellen und das Motorrad vorsichtig anheben, bis das Vorderrad vom Boden abgehoben ist.
- Die Achswelle herausziehen, dann das Vorderrad ausbauen.



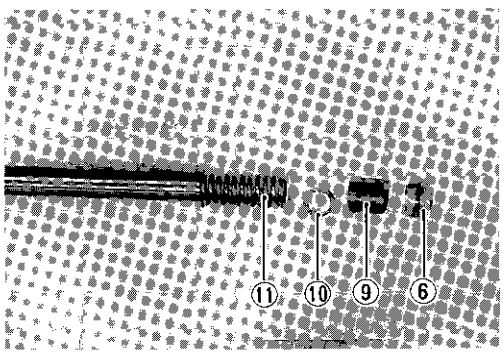
- Die Befestigungsschrauben ③ des vorderen Bremssattels herausdrehen.
- Die Schraube ④ der vorderen Bremsschlauch-Halteklammer und die Schraube ⑤ der Tachometerwellen-Führung entfernen.



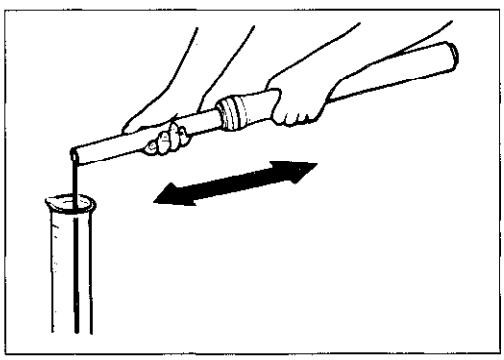
- Um die spätere Zerlegung zu erleichtern, ist die Gabelkappenschraube ⑥ zu lockern, nachdem die obere Klemmschrauben ⑦ der Teleskopgabel gelöst wurde.
- Die unteren Klemmschrauben ⑧ lösen, dann den Gabelholm ausbauen.
- Den Gabelholm der anderen Seite auf die gleiche Weise ausbauen.



- Die Gabelkappenschraube ⑥, das Abstandsstück ⑨, die Unterlegscheibe ⑩ und die Feder ⑪ abnehmen.

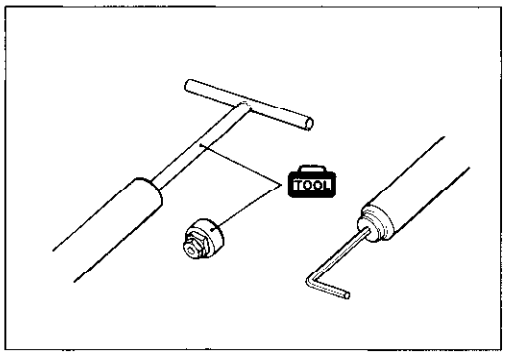


- Die Gabel umdrehen und mehrere Male auf- und abbewegen, um das Gabelöl restlos herauszudrücken.

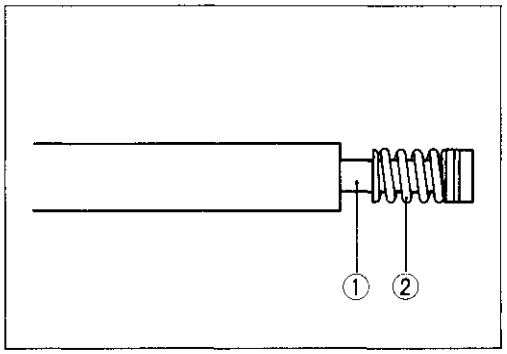


- Die Schraube der Dämpferstange mit Hilfe der Spezialwerkzeuge und eines 8-mm-Sechskantschlüssels abnehmen.

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



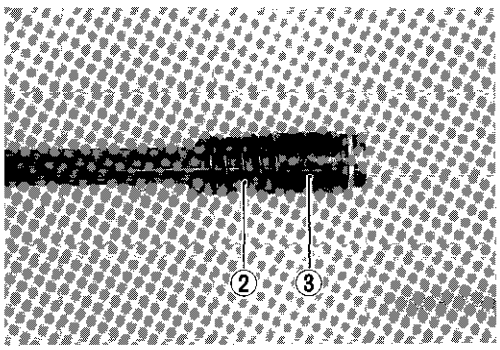
- Die Dämpferstange ① zusammen mit der Feder ② herausziehen.



ZUSAMMENBAU UND WIEDEREINBAU

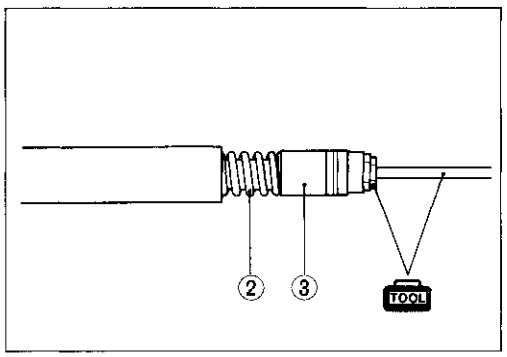
Die Teleskopgabel und das Vorderrad in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus und der Zerlegung wieder zusammen- bzw. einbauen. Hierbei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:

- Das Abstandsstück ③ und die Feder ② sind so an der Dämpferstange anzubringen, wie in der Abbildung gezeigt.



- Die Dämpferstange mit Hilfe des Spezialwerkzeugs in das Innenrohr einsetzen.

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

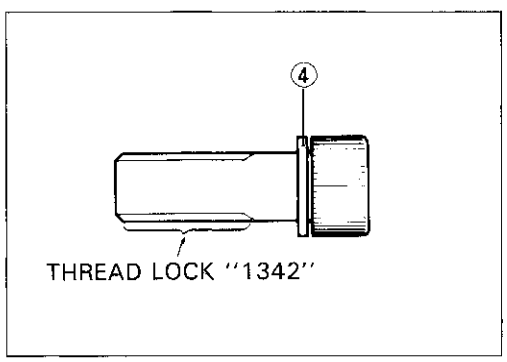


- Die Dämpferstangenschraube mit THREAD LOCK "1342" versehen.

99000-32050: THREAD LOCK "1342"

⚠ ACHTUNG

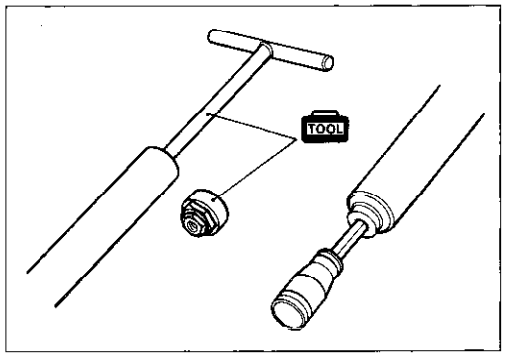
Stets einen neuen Dichtring ④ verwenden, um spätere Undichtigkeiten zu vermeiden.



- Die Schraube der Dämpferstange mit Hilfe der Spezialwerkzeuge und eines 8-mm-Sechskantschlüssels festziehen.

Dämpferstangenschraube: 30 Nm (3,0 kg-m)

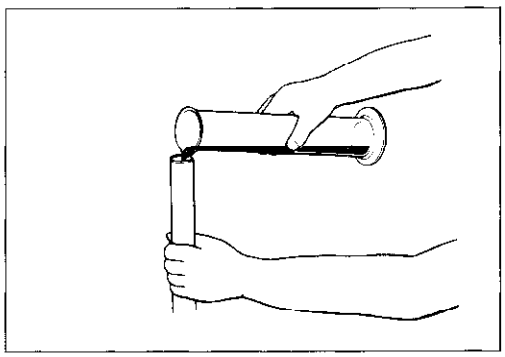
09940-34520: T-Griff
09940-34592: Aufsatz G



- Die vorgeschriebene Menge Gabelöl in das Innenrohr einfüllen.

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

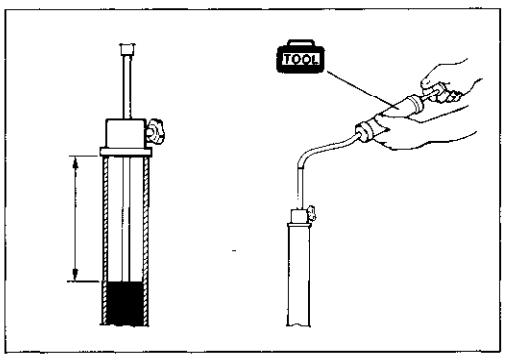
Einfüllmenge (pro Gabelholm): 563 ml



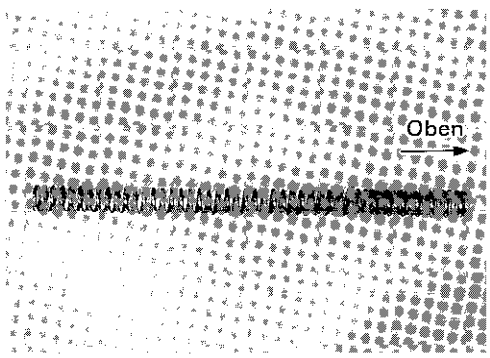
- Die Teleskopgabel senkrecht halten und den Gabelölstand mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einstellen.

09943-74111: Meßgerät für Teleskopgabel-Ölstand

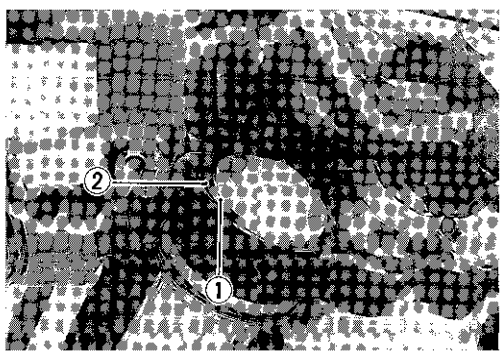
Ölstand: 150 mm
HINWEIS:
Beim Einstellen des Ölstands muß die Gabelfeder herausgenommen und das Innenrohr ganz zusammengedrückt werden.



- Die Gabelfeder so einsetzen, daß die engeren Windungen nach oben zeigen.
- Die Unterlegscheibe und die Gabelkappenschraube anbringen, dann die Kappenschraube zunächst von Hand festziehen.

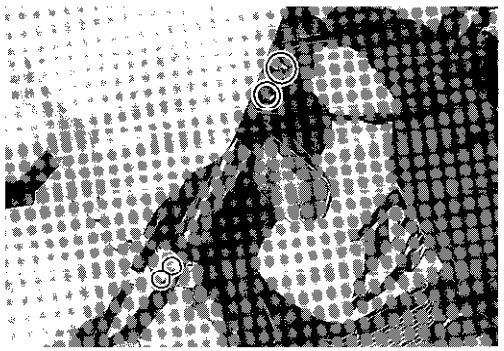


- Bei der Montage der Teleskopgabel ist die obere Kante ① des Innenrohrs mit der Oberkante ② der oberen Gabelbrücke auszurichten.



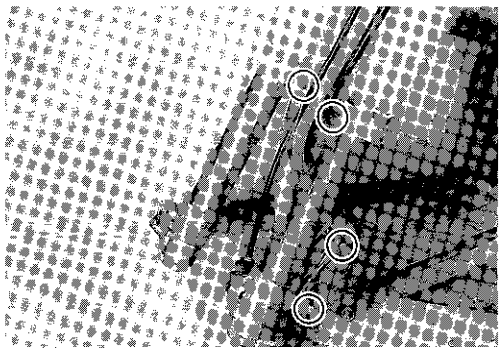
- Die unteren Klemmschrauben und die Gabelkappenschraube mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.
- Die obere Klemmschraube mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Gabelkappenschraube : 23 N·m (2,3 kg-m)
Obere Klemmschraube : 29 N·m (2,9 kg-m)
Untere Klemmschraube: 26 N·m (2,6 kg-m)

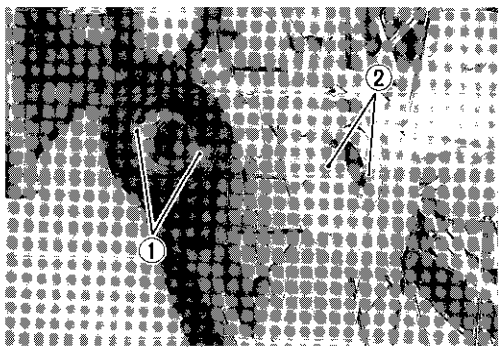


- Die Bremsschlauchführung und die Tachometerwellenführung wieder anbringen.
- Die Befestigungsschrauben des vorderen Bremssattel mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

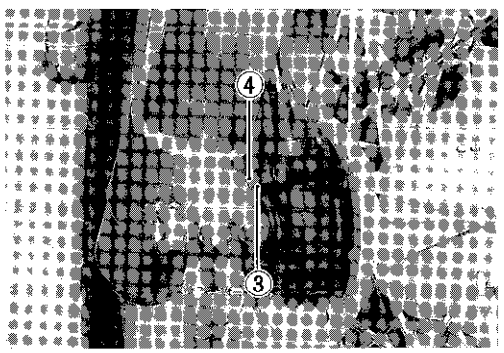
Bremssattel-Befestigungsschraube: 26 N·m (2,6 kg-m)



- Die Mitnehmer ① mit den Einsparungen ② der Radnabe ausrichten.

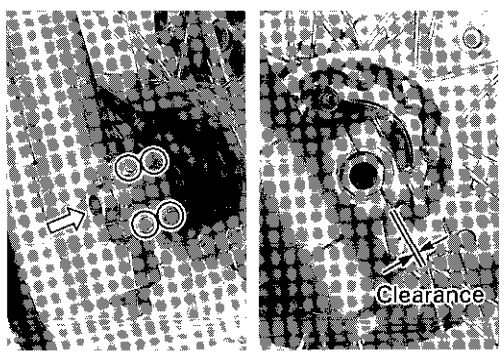


- Vor dem Festziehen der Vorderachswelle den Anschlag ③ des Tachometerantriebs am Anschlag ④ anlegen.



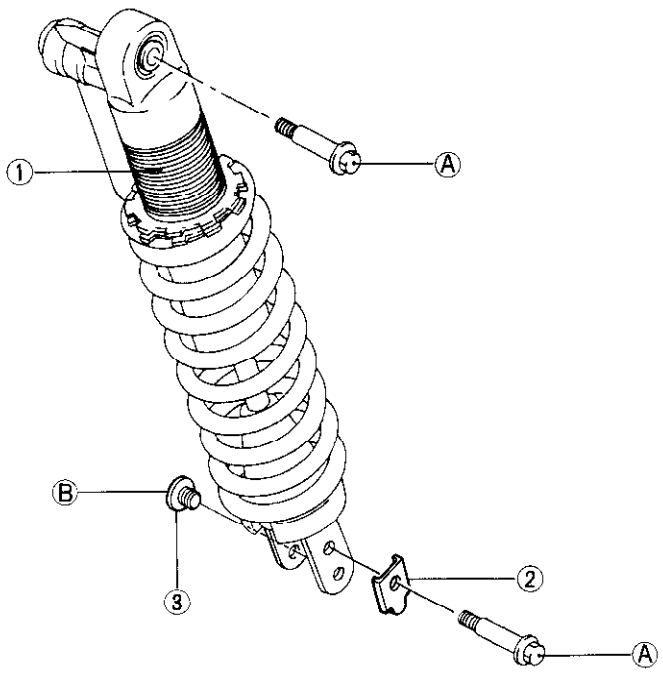
- Die Vorderachswelle mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen, dann die Teleskopgabel auf- und abbewegen.
- Zuerst die oberen Muttern der Achswellenhalterung anziehen, dann die unteren mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

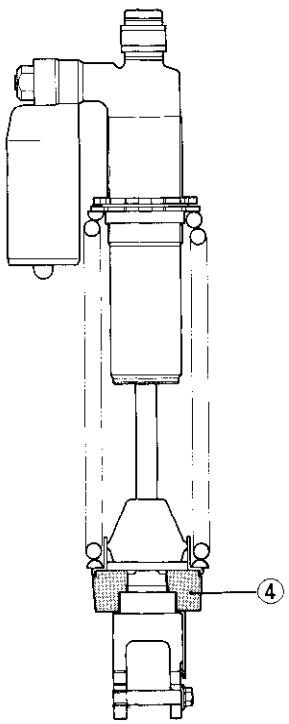
Vorderachswelle: 65 N·m (6,5 kg-m)
Achswellenhalterungs-Muttern: 10 N·m (1,0 kg-m)



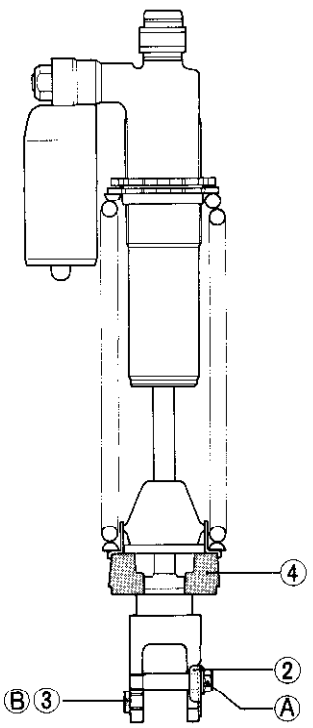
HINTERER STOSSDÄMPFER

① Hinterer Stoßdämpfer
② Platte (Sonderausstattung)
③ Stopfen (Sonderausstattung)
④ Federsitz





Einbauposition des Standard-Federsitzes ④



Einbauposition des modifizierten Federsitzes ④

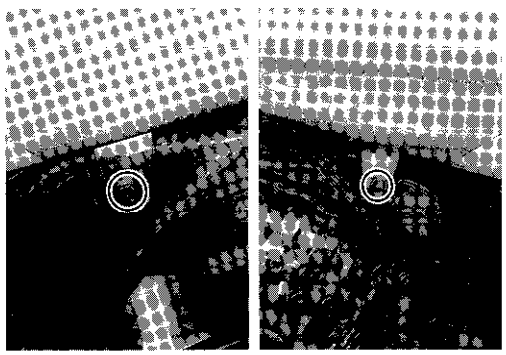
GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	55	5,5
Ⓑ	30	3,0

AUSBAU UND ZERLEGUNG

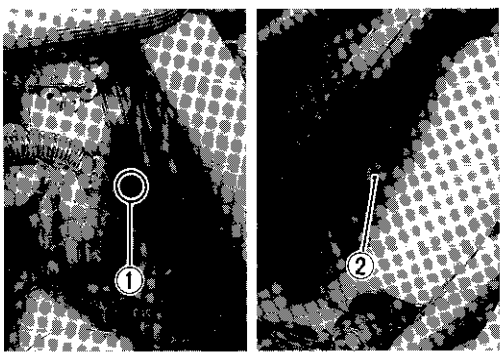
- Die rechten und linken Rahmenabdeckungen abnehmen.

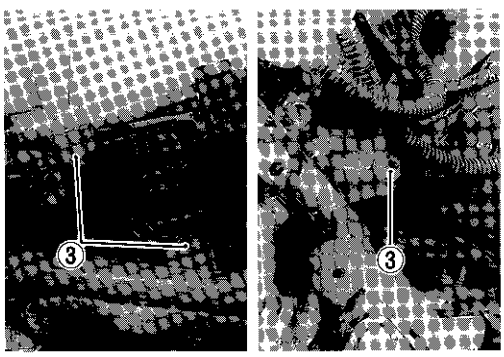


- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann die Sitzbank abnehmen.

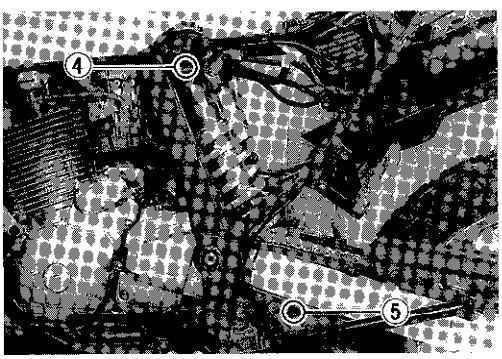


- Die Schraube ① der Vergaserhalterung lösen.
- Den Entlüftungsschlauch ② des Kurbelgehäuses abziehen.
- Die Befestigungsschrauben ③ herausdrehen, dann den Luftfilter abnehmen.



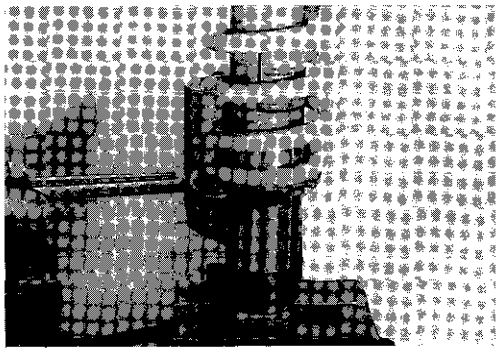


- Die Befestigungsschrauben (④, ⑤) herausdrehen, dann den hinteren Stoßdämpfer ausbauen.



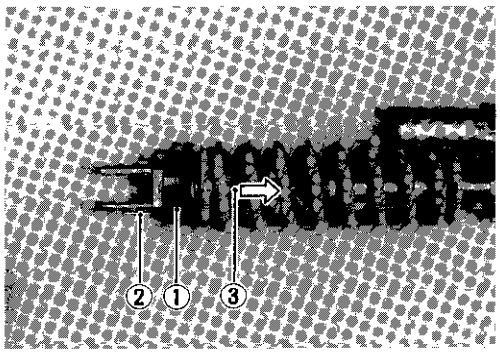
- Den Sicherungsring der Federvorspannungs-Einstellvorrichtung und den Einstellring mit Hilfe des Spezialwerkzeugs vollkommen lösen.

09910-60611: Universalschlüssel



- Den Gummipuffer ③ in Richtung Stoßdämpferzylinder drücken, dann den Federsitz ① und die Platte ② abnehmen.

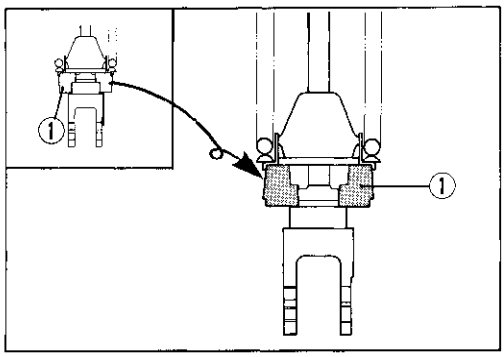
HINWEIS:
Die abgenommene Platte ② wird beim Zusammenbau des Stoßdämpfers nicht mehr benötigt.



ZUSAMMENBAU UND WIEDEREINBAU

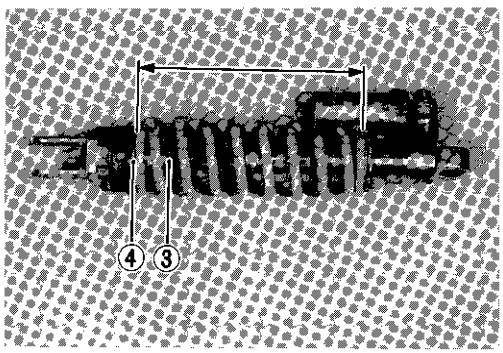
Den Stoßdämpfer und den Luftfilter in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder zusammen- bzw. einbauen. Hierbei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:

- Bei der Montage des Federsitzes ① am Stoßdämpfer ist der Federsitz umgekehrt zur Standardposition einzubauen.



- Den Gummipuffer ③ an der Unterlegscheibe ④ anlegen.
- Den Einstellring mit Hilfe des Spezialwerkzeugs festziehen, dann die Federvorspannung einstellen. Die Standardlänge der Feder beträgt 247,5 mm.
- Nach der Einstellung der Federvorspannung den Sicherungsring der Einstellvorrichtung mit Hilfe des Spezialwerkzeugs gut festziehen.

09910-60611: Universalschlüssel



FEDEREINSTELLTABELLE

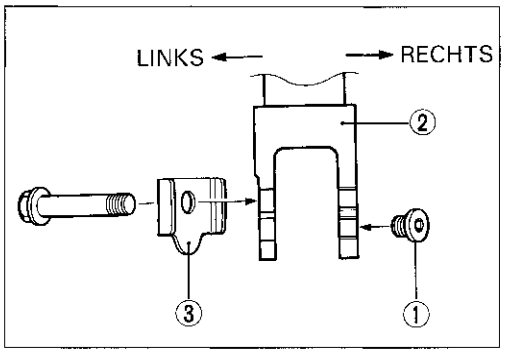
	Voreingestellte Federlänge
Weichste Einstellung	253,5 mm
Standardeinstellung	**247,5 mm**
Härteste Einstellung	238,5 mm

- Den Stopfen ① (Sonderausstattung) am unteren Befestigungsbügel ② des Stoßdämpfers anbringen und mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

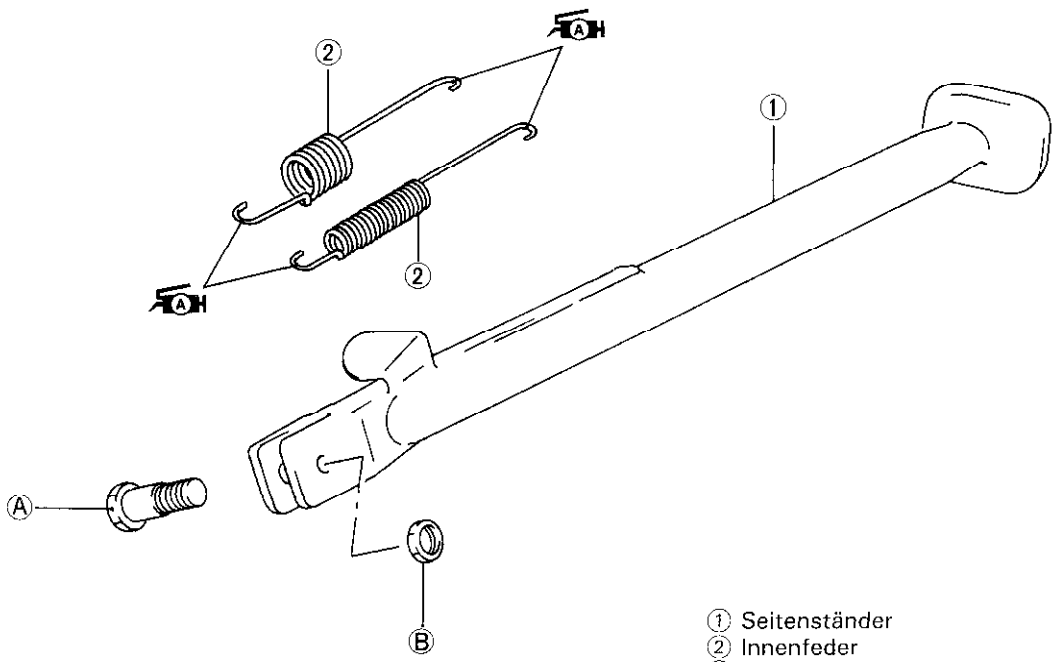
Stopfen: 30 N·m (3,0 kg-m)

- Die untere Platte ③ (Sonderausstattung) des Stoßdämpfers montieren, wie in der Abbildung gezeigt.
- Den hinteren Stoßdämpfer einbauen und mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Befestigungsschraube: 55 N·m (5,5 kg-m) (oben und unten)



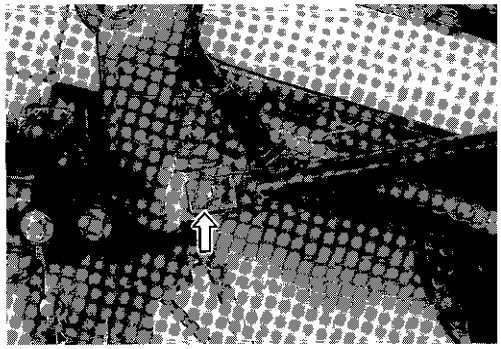
SEITENSTÄNDER



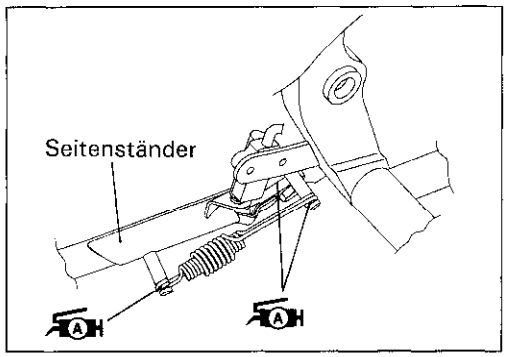
① Seitenständer
② Innenfeder
③ Außenfeder

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Ⓐ	50	5,0
Ⓑ	55	5,5

AUS- UND EINBAU DES SEITENSTÄNDERS



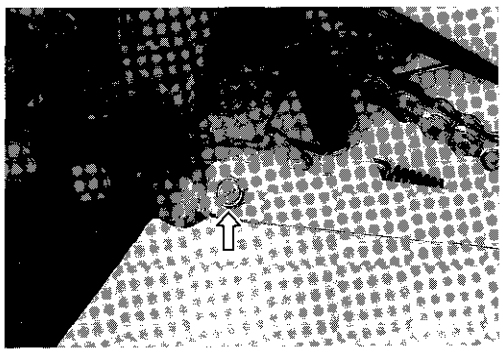
- Das Motorrad mit einem Wagenheber oder Holzklotz abstützen.
- Die Befestigungsmutter und -schraube entfernen, dann den Original-Seitenständer abnehmen.



- Das Drehlager und die Federhaken des Seitenständers mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.

99000-25030: SUZUKI SUPER GREASE "A"
... Für USA-Modelle
99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"
... Für Sonstige Modelle

- Den kürzeren Seitenständer (silberfarben) und die Federn einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.



- Die Befestigungsschraube und -mutter des Seitenständers mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

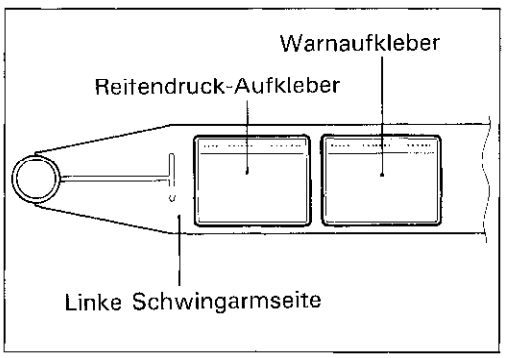
Schraube: 50 N·m (5,0 kg-m)
Mutter : 55 N·m (5,5 kg-m)

⚠ WARNUNG

Die neue Ausführung des kürzeren, silberfarbenen Seitenständers muß eingebaut werden, um ein sicheres Abstellen des Motorrads auf dem Seitenständer zu gewährleisten.

HINWEIS:
Nach dem Abschluß der Seitenständer-Montage unbedingt den Seitenständerschalter auf einwandfreie Funktion überprüfen.

WARNAUFKLEBER



- Den Warnaufkleber (Sonderausstattung) am Schwingarm anbringen, wie in der Abbildung gezeigt.

HINWEIS:
Der Warnaufkleber muß in der entsprechenden Landessprache angebracht werden.

ARBEITSZEITVORGABE

Arbeitszeitvorgabe: 1,5 Stunden

HINWEIS:
Die Veränderung der Sitzhöhe erfordert bei einem neuen Motorrad eine Arbeitszeit von 1,5 Stunden.

ELEKTRISCHE ANLAGE

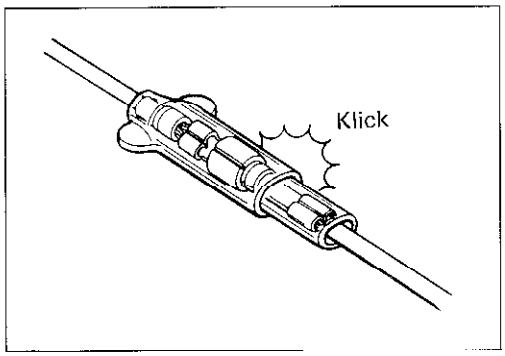
INHALT

HINWEISE ZU DEN WARTUNGSARBEITEN 6- 1
LAGE DER ELEKTRISCHEN KOMPONENTEN 6- 3
LADESYSTEM 6- 4
BESCHREIBUNG 6- 4
STÖRUNGSBESEITIGUNG 6- 5
ÜBERPRÜFUNG 6- 6
ANLASS-SYSTEM UND SEITENSTÄNDER-/ ZÜNDUNTERBRECHERSYSTEM 6- 9
BESCHREIBUNG DES ANLASS-SYSTEMS 6- 9
BESCHREIBUNG DES SEITENSTÄNDER-/ ZÜNDUNTERBRECHERSYSTEMS 6- 9
STÖRUNGSBESEITIGUNG 6-11
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES ANLASSERMOTORS 6-12
ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERMOTORS 6-12
ZUSAMMENBAU DES ANLASSERMOTORS 6-13
ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERREILAIS 6-14
ÜBERPRÜFUNG DES SEITENSTÄNDER-/ ZÜNDSPERRYSTEMS 6-15
ZÜNDSYSTEM 6-17
BESCHREIBUNG 6-17
STÖRUNGSBESEITIGUNG 6-18
ÜBERPRÜFUNG 6-19
TACHOMETER UND NEUTRALSTELLUNGSANZEIGE 6-22
AUSBAU UND ZERLEGUNG 6-22
ÜBERPRÜFUNG 6-22
LICHT 6-24
SCHEINWERFER 6-24
BREMS-/SCHLUSSLEUCHTE, BLINKLEUCHTE UND KENNZEICHENLEUCHTE 6-25
BLINKLEUCHTENRELAIS 6-26
SCHALTER 6-26
BATTERIE 6-27
TECHNISCHE DATEN 6-27
ERSTLADUNG 6-27
WARTUNG 6-28
NACHLADEN 6-29

HINWEISE ZU DEN WARTUNGS-ARBEITEN

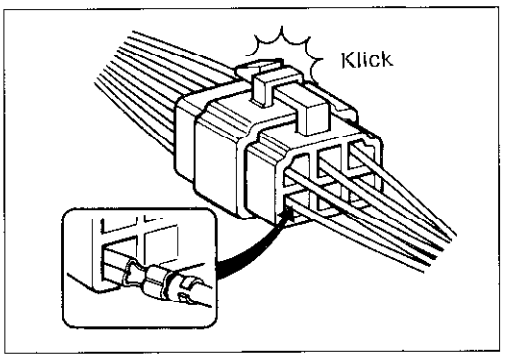
STECKER

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



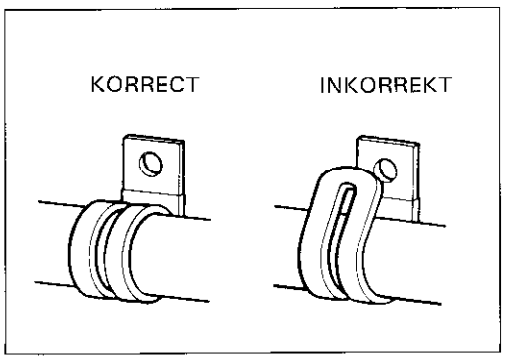
STECKVERBINDER

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



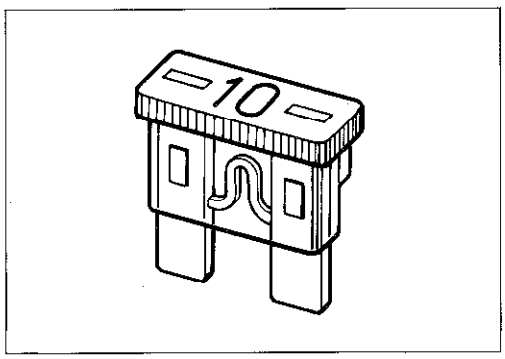
HALTEKLAMMERN

- Die Kabelbäume sind an den im Digramm ''KABELFÜHRUNG'' angezeigten Positionen zu befestigen. (Siehe Seiten 7-12 und 13.)
- Die Halteklammer ist so zu biegen, daß der Kabelbaum nicht herausrutschen kann.
- Beim Befestigen eines Kabelbaums darauf achten, daß das Kabel nicht durchhängt.
- Es darf kein Draht o.ä. anstelle eines Kabelbaum-Haltebands verwendet werden.



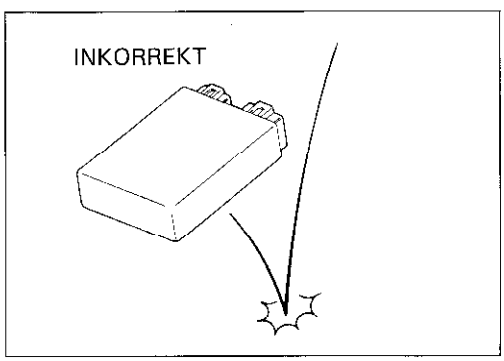
SICHERUNGEN

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

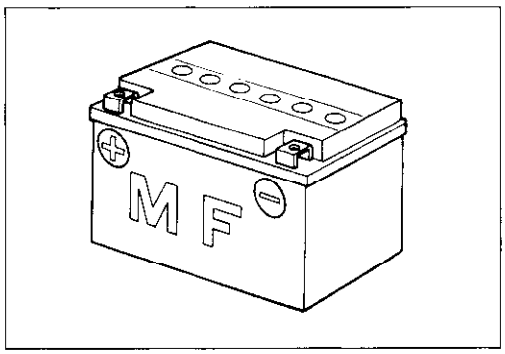


KOMPONENTEN MIT HALBLEITER-BAUTEILEN

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

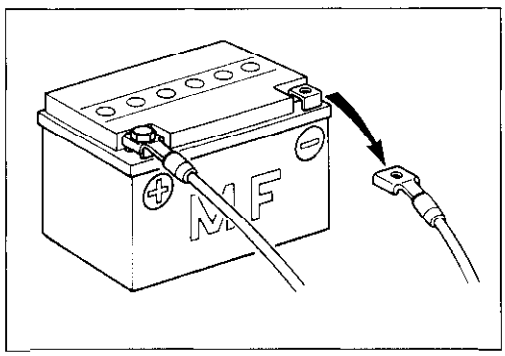


BATTERIE

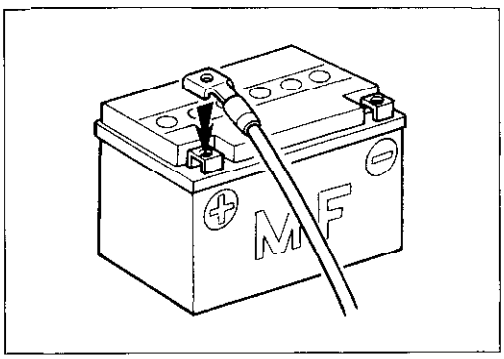


- Die in diesem Fahrzeug eingebaute MF-Batterie erfordert keine Wartungsarbeiten, wie zum Beispiel ein Nachfüllen von Batteriesäure bzw. destilliertem Wasser.
- Bei einem normalen Ladevorgang wird kein Wasserstoffgas erzeugt, doch entsteht dieses Gas im Falle eines übermäßigen Aufladens. Beim Laden der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

ANSCHLIESSEN DER BATTERIE



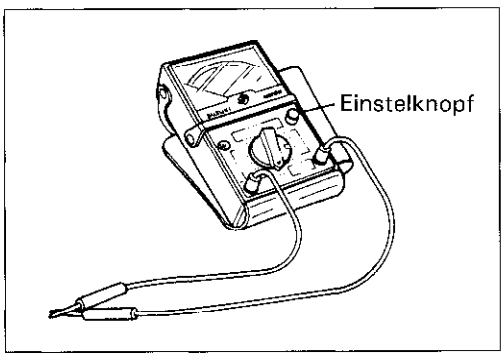
- Beim Abklemmen der Batteriekabel zu Wartungszwecken muß unbedingt das Minuskabel ⊖ zuerst abgenommen werden.
- Beim Anklemmen der Kabel ist dagegen zuerst das Pluskabel ⊕ anzubringen.
- Wenn eine Anschlußklemme Anzeichen von Korrosion aufweist, ist die Batterie auszubauen, mit warmem Wasser zu reinigen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



KABEL

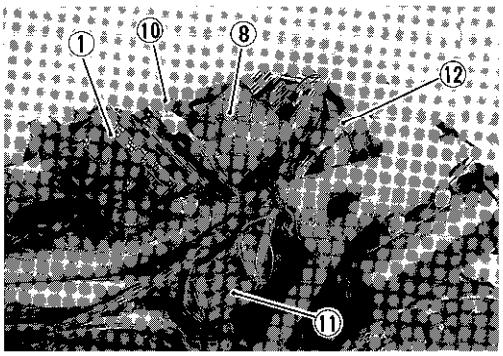
- Die Kabelbäume müssen in Übereinstimmung mit den Anweisungen im Abschnitt "KABELFÜHRUNG" verlegt werden. (Siehe Seiten 7-12 und 13.)

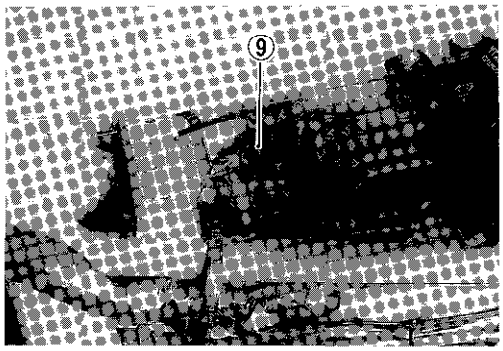
VERWENDUNG DES TASCHENPRÜFERS

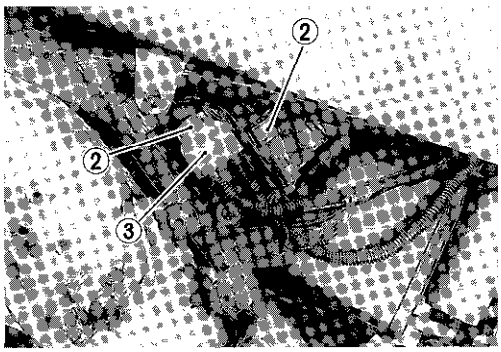


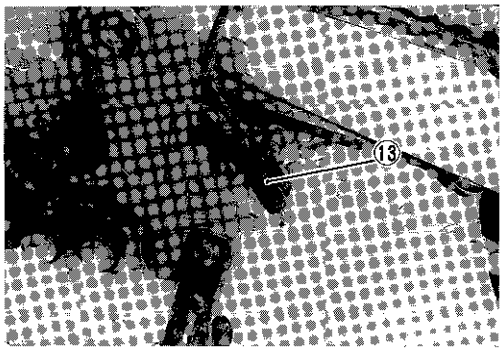
- Darauf achten, daß die Plus- ⊕ und Minussonde ⊖ des Prüfgeräts korrekt angeschlossen werden. Wenn dies nicht beachtet wird, kann eine Beschädigung des Prüfgeräts die Folge sein.
- Wenn die Spannungs- und Stromwerte nicht bekannt sind, empfiehlt es sich, mit einem höheren Meßbereich zu beginnen.
- Vor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

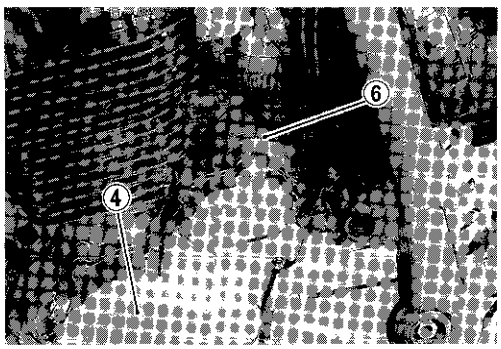
LAGE DER ELEKTRISCHEN KOMPONENTEN

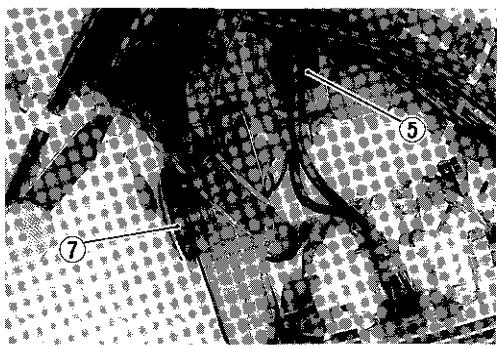










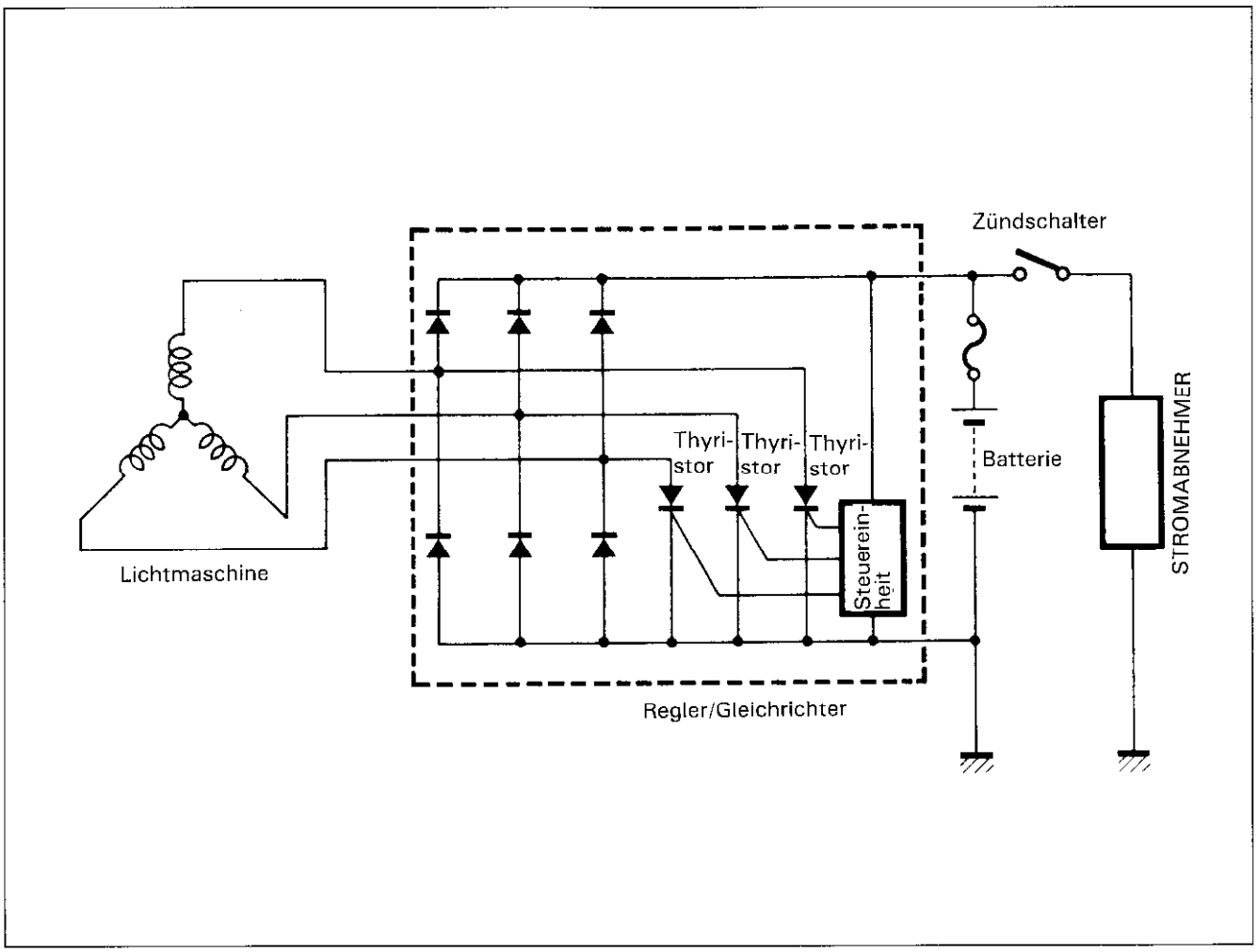


① Batterie
② Sicherung
③ Anlasserrelais
④ Lichtmaschine
⑤ Zündspule
⑥ Anlasser
⑦ Hupe
⑧ CDI-Einheit
⑨ Diode
⑩ Blinkleuchtenrelais
⑪ Regler/Gleichrichter
⑫ Seitenständer-/Zündsperr-Relais
⑬ Seitenständerschalter

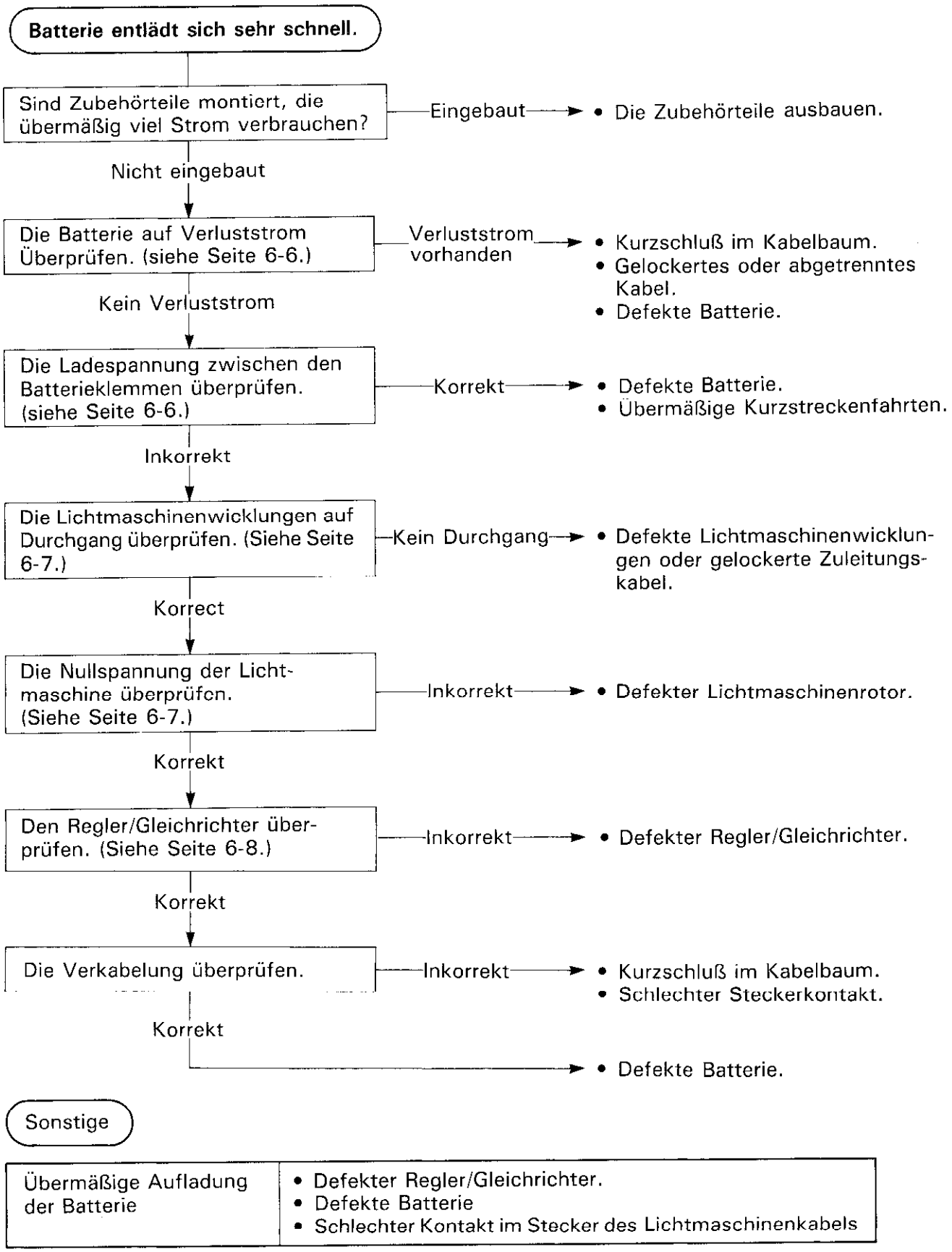
LADESYSTEM

BESCHREIBUNG

Der Schaltkreis des Ladesystems wird in der untenstehenden Abbildung dargestellt; dieses System besteht aus der Wechselstrom-Lichtmaschine, dem Regler/Gleichrichter und der Batterie.
Der von der Lichtmaschine erzeugte Wechselstrom wird vom Gleichrichter in einen Gleichstrom umgewandelt und der Batterie zugeführt.



STÖRUNGSBESEITIGUNG



Sonstige

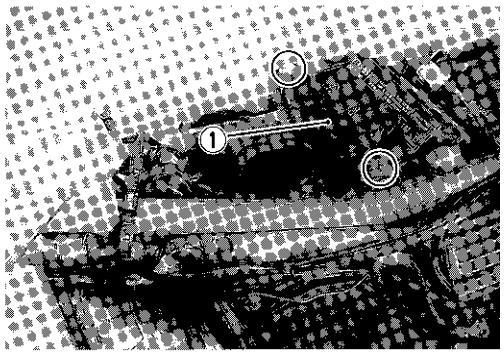
Übermäßige Aufladung der Batterie	• Defekter Regler/Gleichrichter. • Defekte Batterie • Schlechter Kontakt im Stecker des Lichtmaschinenkabels

ÜBERPRÜFUNG

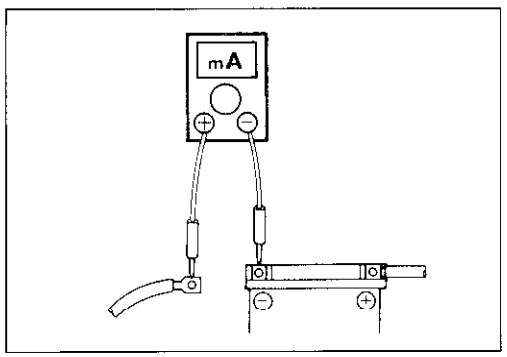
ÜBERPRÜFUNG DER BATTERIE AUF VERLUSTSTROM

- Die Rahmenabdeckungen und die Sitzbank abnehmen.
- Die Batteriehalteplatte ① abnehmen.
- Den Zündschalter auf die OFF-Position stellen.
- Das Minuskabel ⊖ der Batterie abklemmen.

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



TOOL 09900-25002: Taschenprüfer



⚠ ACHTUNG

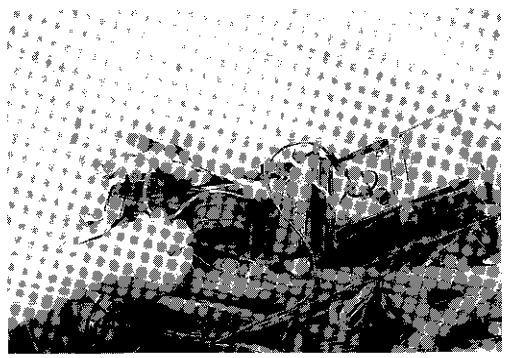
- **Da der vorhandene Verluststrom unter Umständen erheblich sein kann, wird empfohlen, vor dem Anschließen des Amperemeters zunächst einen hohen Meßbereich einzustellen.**
- **Beim Messen des Verluststrom niemals den Zündschalter auf die ON-Position stellen.**

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

ÜBERPRÜFUNG DER LADESPANNUNG

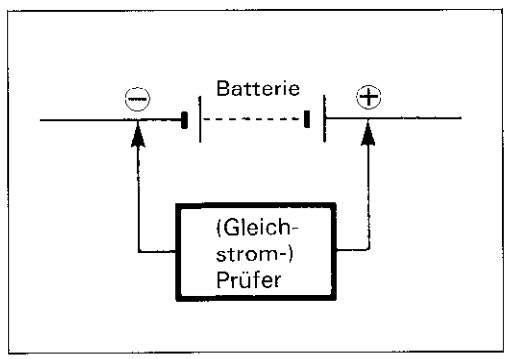
- Die Rahmenabdeckungen und die Sitzbank abnehmen.
- Die Batteriehalteplatte abnehmen.
- Den Motor anlassen und mit einer Drehzahl von 5 000 U/min laufenlassen, wobei der Lichtschalter auf ON und der Abblendschalter auf HI stehen muß.

Die Wechselstromspannung zwischen den ⊕ und ⊖ Klemmen der Batterie mit einem Taschentester messen. Wenn der gemessene Wert unter der Spezifikation liegt, müssen Lichtmaschinenwicklungen und Regler/Gleichrichter überprüft werden.



⚠ ACHTUNG

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



HINWEIS:
Bei diesem Test muß die Batterie vollgeladen sein.

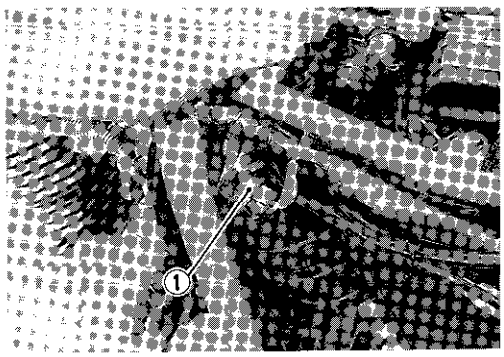
TOOL 09900-25002: Taschenprüfer

Stellung des Wahlschalters: 25V Gleichstrom

Ladespannung
Standardwert: Über 13,0—16,0 bei 5 000 U/min

ÜBERPRÜFUNG DER LICHTMASCHINENWICKLUNGEN AUF DURCHGANG

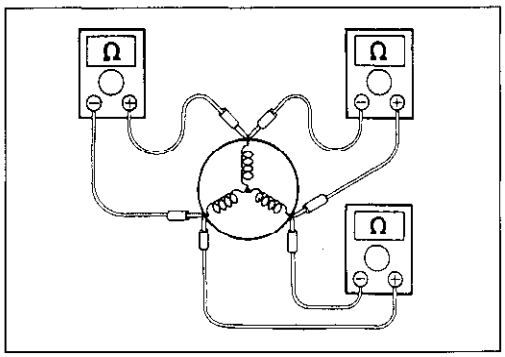
- Die Rahmenabdeckungen und die Sitzbank abnehmen.
- Den Stecker ① des Lichtmaschinenkabels abziehen.



Mit Hilfe eines Taschenprüfers auf Durchgang zwischen den drei Kabeln überprüfen.
Wenn kein Durchgang vorhanden ist, muß die Lichtmaschinenwicklung durch ein Neuteil ersetzt werden.

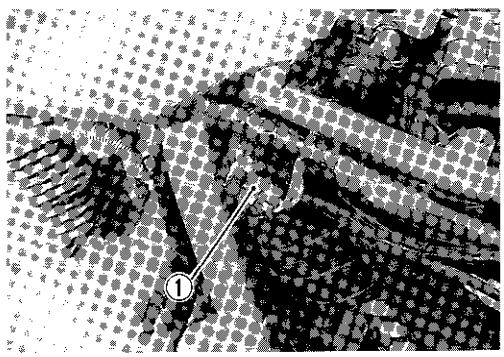
TOOL 09900-25002: Taschenprüfer

Stellung des Wahlschalters: Bereich X 1Ω



ÜBERPRÜFUNG DER LICHTMASCHINEN-NULLSPANNUNG

- Die Rahmenabdeckungen und die Sitzbank abnehmen.
- Den Stecker ① des Lichtmaschinenkabels abziehen.
- Den Motor anlassen und mit einer Drehzahl von 5 000 U/min laufenlassen.

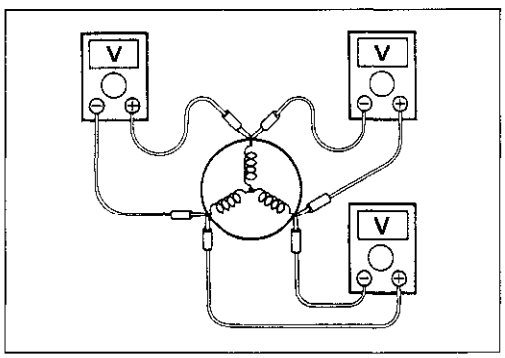


Mit Hilfe eines Taschenprüfers auf die Spannung zwischen den drei Kabeln überprüfen.
Wenn der gemessene Wert unter der Spezifikation liegt, muß die Lichtmaschinenwicklungen durch ein Neuteil ersetzt werden.

TOOL 09900-25002: Taschenprüfer

Stellung des Wahlschalters: 250V Wechselstrom

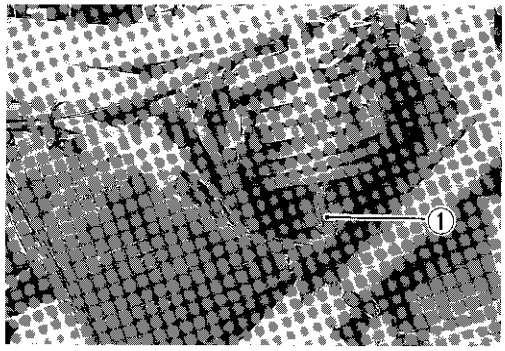
Lichtmaschinen-Nullspannung: Mehr als 75 V/5 000 U/min (bei kaltem Motor)



ÜBERPRÜFUNG DES REGLER/GLEICHRICHTERS

- Die rechte Rahmenabdeckung abnehmen.
- Den Stecker ① des Regler/Gleichrichters abziehen.

Mit Hilfe eines Taschenprüfer (Bereich X 1kΩ) den Widerstand zwischen den Klemmen entsprechend der folgenden Tabelle messen.
Wenn der gemessene Wert nicht der Spezifikation entspricht, muß der Regler/Gleichrichter ersetzt werden.



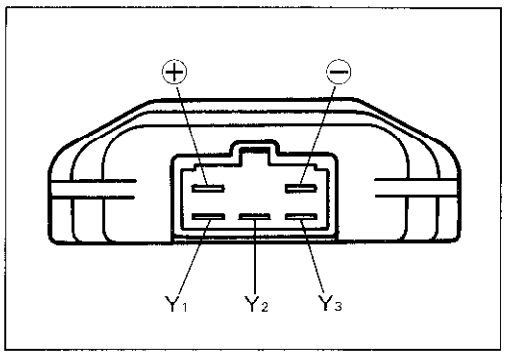
09900-25002: Taschenprüfer

Stellung des Wahlschalters: Bereich X 1kΩ

Einheit: kΩ

⊖-Sonde des Testers an:	⊕-Sonde des Testers an:					
		⊕	⊖	Y_1	Y_2	Y_3
⊕			∞	∞	∞	∞
⊖		1—20		1—10	1—10	1—10
Y_1		1—10	∞		∞	∞
Y_2		1—10	∞	∞		∞
Y_3		1—10	∞	∞	∞	

∞ : Unendlich



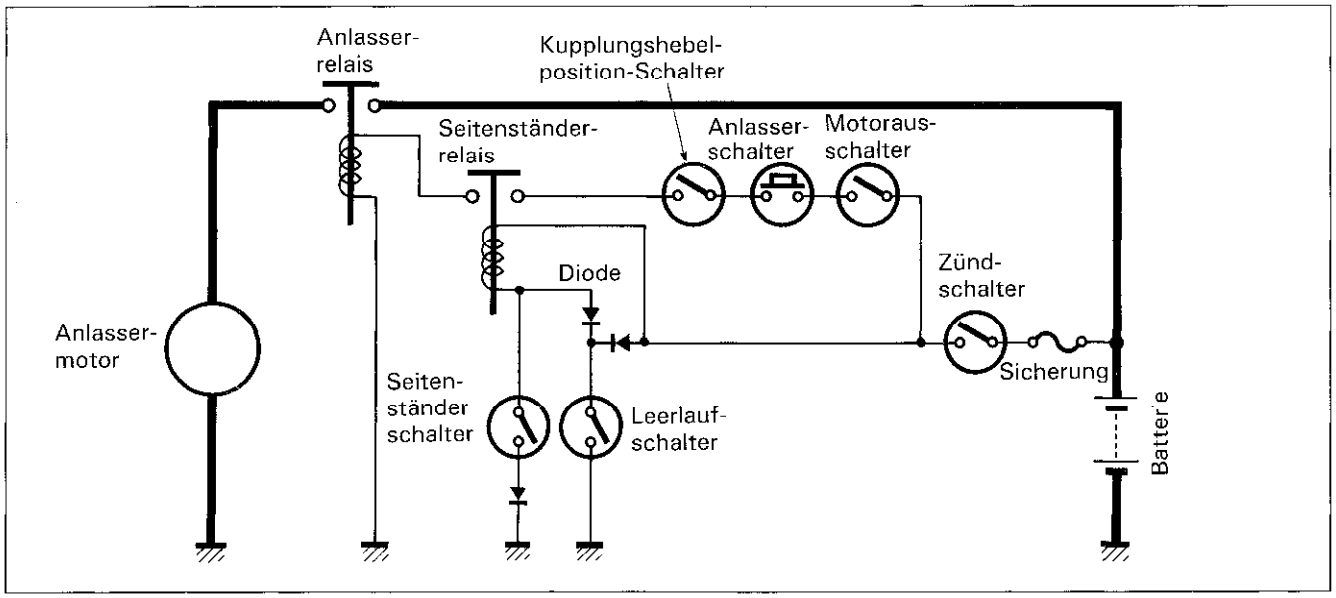
HINWEIS:
Da im Innern dieses Regler/Gleichrichters Dioden und Thyristoren enthalten sind, können unterschiedliche Widerstandswerte erhalten werden, wenn ein anderer als ein SUZUKI-Taschenprüfer verwendet wird.

ANLASS-SYSTEM UND SEITENSTÄNDER-/ZÜNDUNTERBRECHER-SYSTEM

BESCHREIBUNG DES ANLASS-SYSTEMS

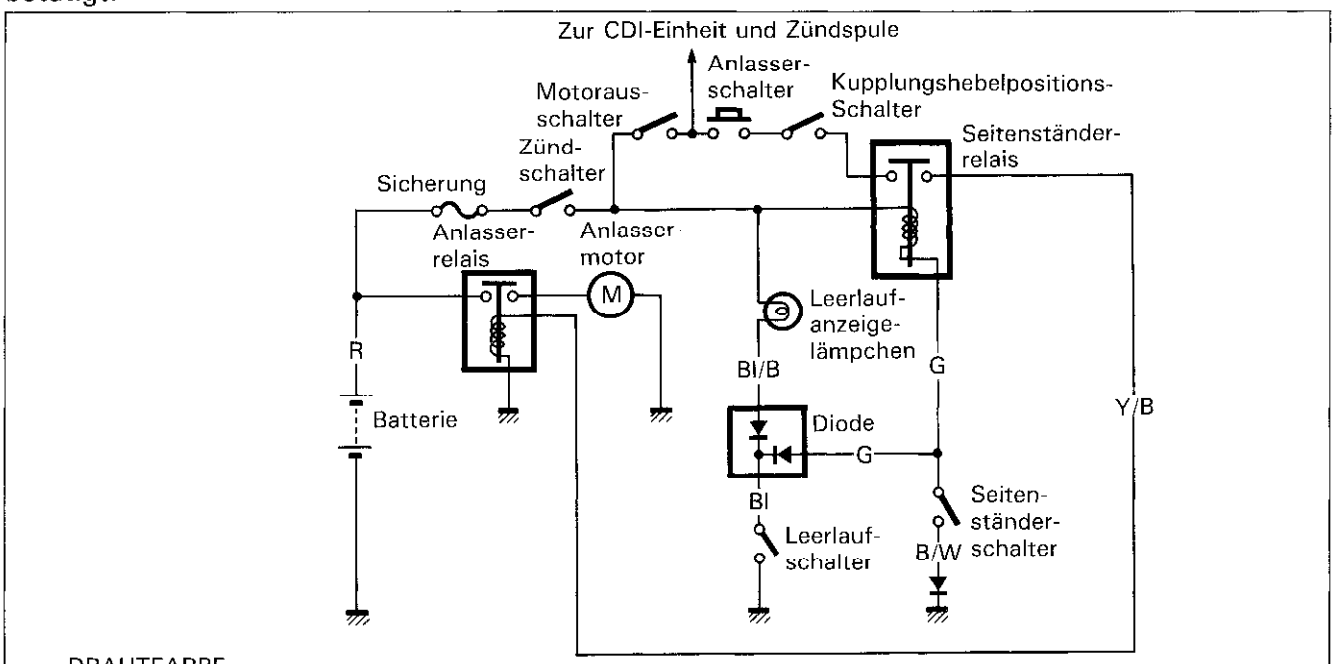
Das Anlassersystem wird in der untenstehenden Abbildung dargestellt; im wesentlichen besteht dieses System aus: Anlasser, Anlasserrelais, Seitenständerrelais, Seitenständerschalter, Neutralstellungsschalter, Kupplungshebelpositions-Schalter, Anlasserschalter, Motorstoppschalter, Zündschalter und Batterie.

Bei Drücken des Anlasserknopfs (am Schalterkästchen am rechten Lenker) spricht das Relais an und verursacht ein Schließen der Kontaktpunkte, wodurch der Anlassermotor mit der Batterie verbunden wird. Der Anlassermotor braucht etwa 70 Ampere zum Anlassen des Motors.



BESCHREIBUNG DES SEITENSTÄNDER-/ZÜNDUNTERBRECHERSYSTEMS

Dises Seitenständer-/Zündunterbrechungssystem verhindert ein Anlasen des Motorrads bei ausgefahrenem Seietenständer. Dieses System wird von einem Stromkreis zwischen Batterie und Zündspule betätigt.

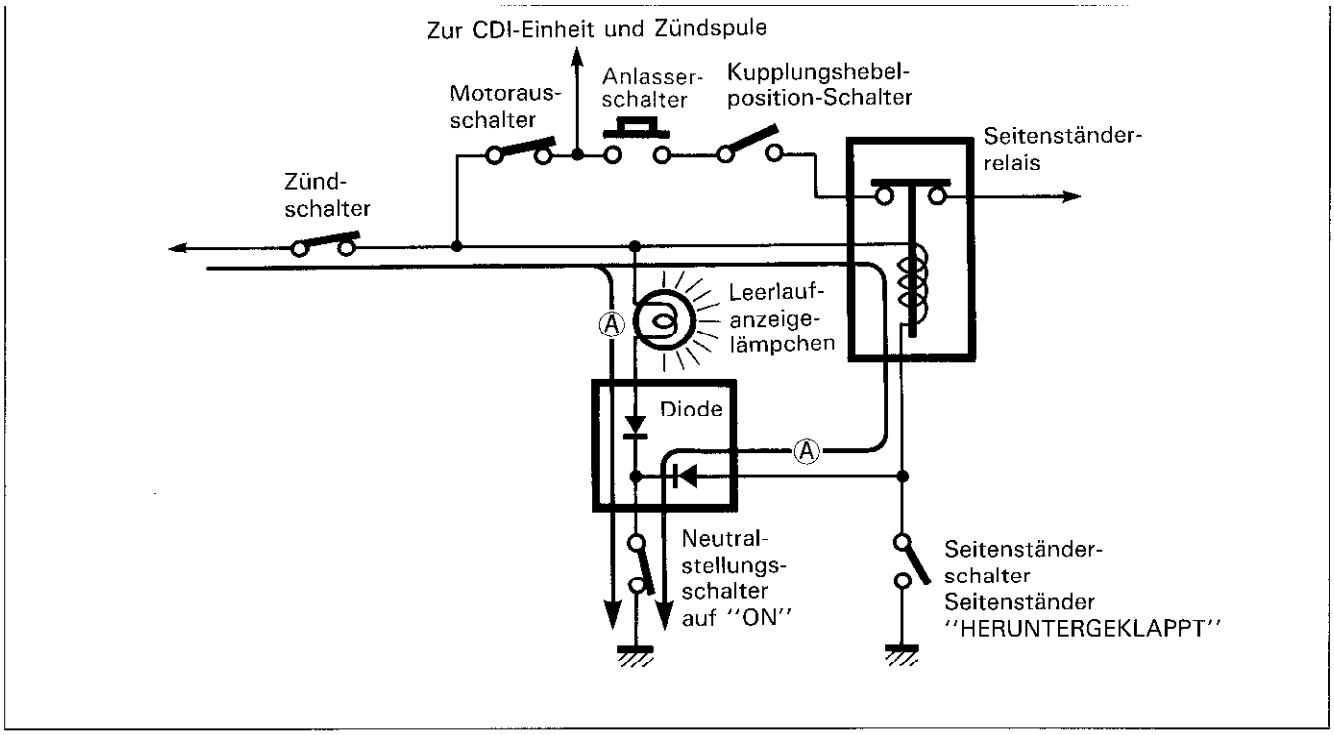


DRAHTFARBE

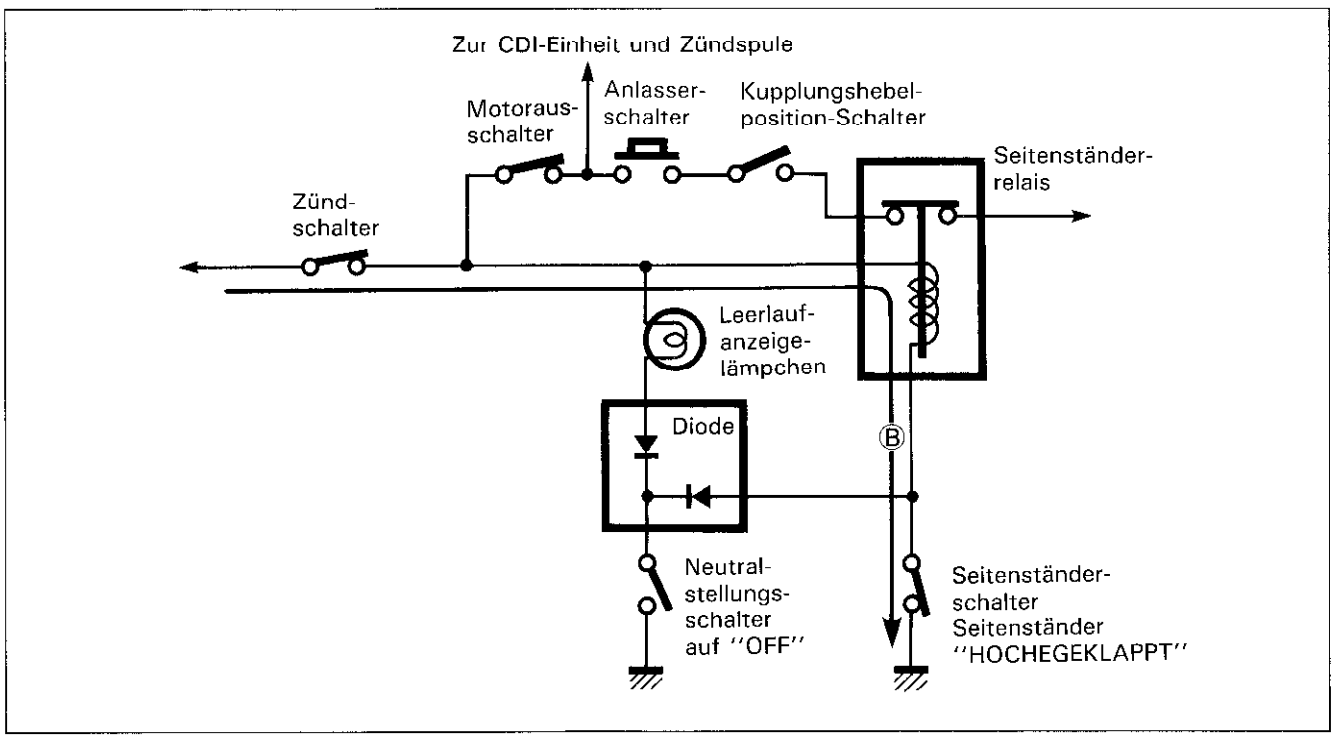
R	: Rot	B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden	O/B : Orangefarben
G	: Grün	Bl/B : Blau mit schwarzem Kennfaden	Y/B : Gelb mit schwarzem Kennfaden
Bl	: Blau		

Der Schaltkreis besteht aus Relais, Lämpchen, Diode und Schaltern. Je nach Stellung GETRIEBE oder SEITENSTÄNDER regt er die Zündspule an, wobei Leerlauf-und Seitenständerschalter wechselweise arbeiten.
Die Zündspule wird nur in den beiden folgenden Situationen angeregt:

1. Getriebe: "NEUTRAL (ON)" Seitenständer: "DOWN (OFF)" Strom Ⓐschaltet das Relais auf "ON" und die Zündspule wird auch bei ausgefahrenem Seitenständer angeregt. Das ist zum Aufwärmen des Motors.



2. Seitenständer: "UP-RIGHT (ON)"
   Strom Ⓑschaltet das Relais auf "ON" und die Zündspule wird angeregt. Der Motor läßt sich bei jeder Getriebestellung leicht anlassen.



STÖRUNGSBESEITIGUNG

Anlassermotor läuft nicht.

Das Getriebe in die Neutralstellung schalten. Den Zündschalter einschalten, wobei sich der Motorstoppschalter in der RUN-Position befinden muß. Überprüfen, ob vom Anlasserrelais Klickgeräusche zu hören sind, sobald der Anlasserknopf gedrückt wird.

— Klickgeräusch → Überprüfen, ob der Anlassermotor läuft, wenn die Anlasserklemme direkt mit dem Plusklemme der Batterie ⊕ verbunden wird. (Hierbei kein dünnes Kabel verwenden, da ein starker Stromfluß erfolgt.)

- Läuft → • Defektes Anlasserrelais • Gelockertes oder abgetrenntes Anlassermotor-Kabel
- Läuft nicht → • Defekter Anlassermotor

Kein Klickgeräusch ↓

Die Spannung des Anlasserrelais an den Steckern des Anlasserrelais messen (zwischen Y/G ⊕ und B/W ⊖), wenn der Anlasserknopf gedrückt wird.

— Keine Spannung → • Defekter Zündschalter • Defekter Motorstoppschalter • Defekter Neutralstellungsschalter • Defekte Diode • Defektes Relais des Seitenständerschalters • Defekter Kupplungshebelposition-Schalter • Schlechter Steckerkontakt • Offener Stromkreis im Kabelbaum

Spannung liegt an ↓

Das Anlasserrelais überprüfen. (Siehe Seite 6-14.)

— Inkorrekt → • Defektes Anlasserrelais

Korrekt →

• Schlechter Kontakt im Anlasserrelais

Der Anlassermotor läuft in der Neutralstellung des Getriebes, läuft aber in keiner anderen Getriebestellung außer der Neutralstellung und bei hochgeklapptem Seitenständer.

Den Seitenständerschalter überprüfen. (Siehe Seite 6-16.)

— Inkorrekt → • Defekter Seitenständerschalter

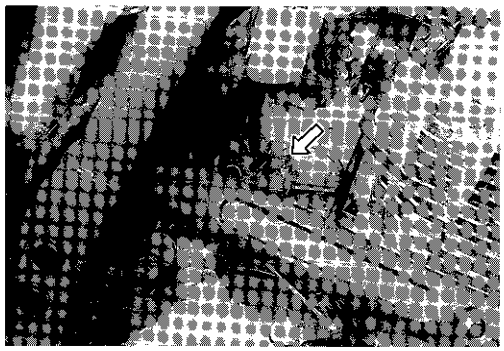
Korrekt →

• Offener Stromkreis im Kabelbaum
• Schlechter Kontakt im Stecker

Sonstige

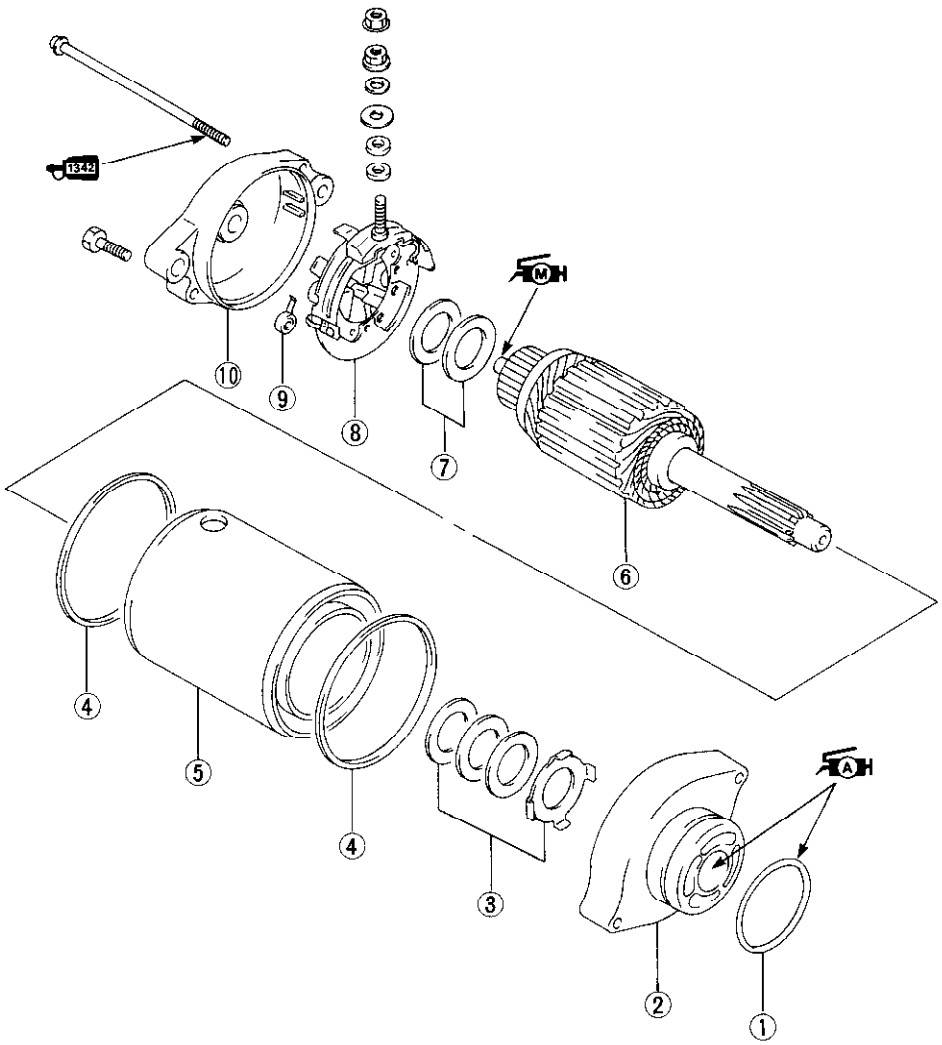
Motor läuft nicht, doch der Anlassermotor läuft.	• Defekte Anlasserkupplung

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES ANLASSERMOTORS



- Das Auspuffrohr ausbauen.
- Die Spannvorrichtung der Nockenwellen-Steuerkette ausbauen.
- Anlassermotorkabel abklemmen, Befestigungsschrauben lösen und Anlassermotor ausbauen.
  (Siehe Seite 3-11.)

- Anlassermotor zerlegen (Siehe Abb.).

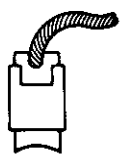


① O-Ring
② Lagerschild (innen)
③ Unterlegscheiben-Satz
④ O-Ring (2 St.)
⑤ Anlassergehäuse
⑥ Anker
⑦ Unterlegscheiben-Satz
⑧ Bürstenträger
⑨ Bürstenfeder
⑩ Lagerschild (außen)

ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERMOTORS

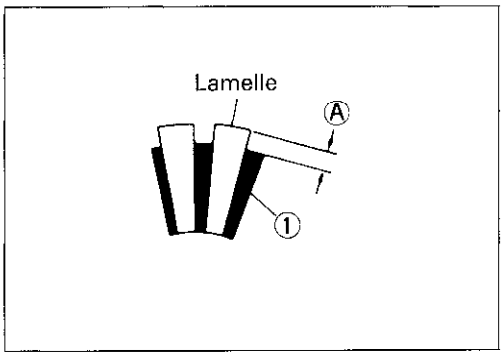
KOHLEBÜRSTE

Die Bürsten auf übermäßigen Verschleiß, Risse und Abnutzung des Bürstenträgers überprüfen.
Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß der Bürstenträger ersetzt werden.



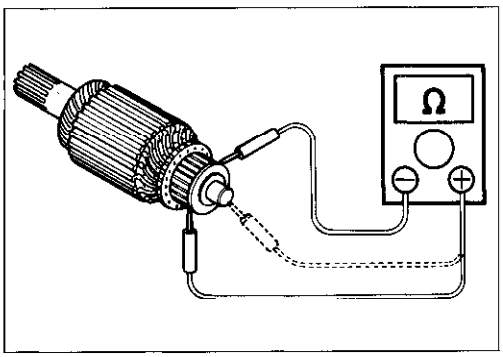
KOLLEKTOR

Den Kollektor auf Verfärbung, übermäßigen Verschleiß und inkorrekte Glimmertiefe Ⓐ überprüfen.
Wenn der Kollektor zu stark abgenutzt ist, muß der Anker ersetzt werden.
Wenn die Oberfläche verfärbt ist, kann diese mit Schmirgelpapier der Körnung 400 poliert und mit einem trockenen Lappen abgerieben werden.
Ist die Glimmertiefe nicht ausreichend, muß der Isolator ① mit Hilfe eines Metallsägeblattes nachgeschnitten werden.



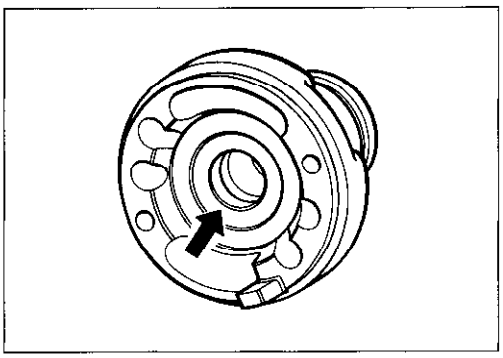
ÜBERPRÜFUNG DER ANKERWICKLUNG

Jedes Segment auf Durchgang überprüfen.
Auf Durchgang zwischen den einzelnen Segmenten und der Ankerwelle überprüfen.
Wenn kein Durchgang vorhanden ist, oder wenn Durchgang zwischen einem der Segmente und der Welle besteht, muß der Anker durch ein Neuteil ersetzt werden.



ÜBERPRÜFUNG DES ÖLDICHTRINGS

Die Dichtlippe des Öldichtrings auf Beschädigung und Undichtigkeit überprüfen.
Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß der Öldichtring zusammen mit dem Halter ersetzt werden.



ZUSAMMENBAU DES ANLASSERMOTORS

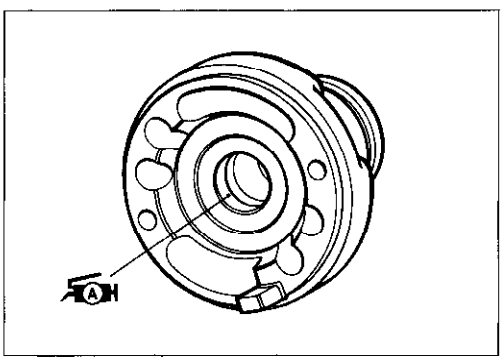
Den Anlassermotor in umgekehrter Reihenfolge der Zerlegung wieder zusammenbauen. Dabei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:

⚠ ACHTUNG

Um eine Undichtigkeit und ein Eindringen von Feuchtigkeit zu vermeiden, müssen die O-Ringe stets durch Neuteile ersetzt werden.

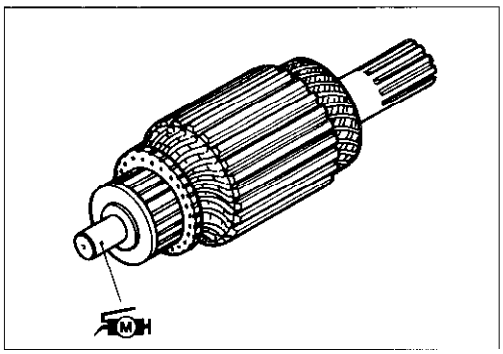
- Vor dem Einbau die Dichtlippe des Öldichtrings mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.

99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



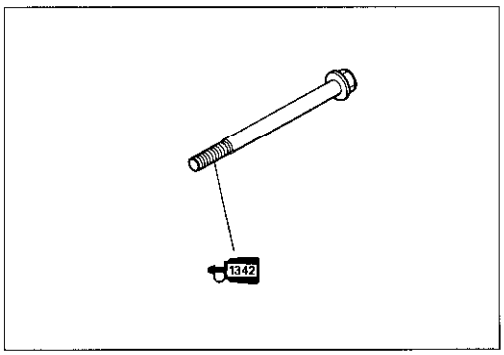
- Eine geringe Menge MOLY PASTE auf die Ankerwelle auftragen.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE



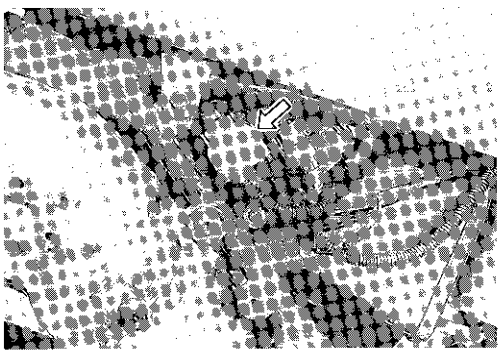
- Eine geringe Menge THREAD LOCK "1342" auf die Gehäuseschrauben des Anlassermotors auftragen.

99000-32050: THREAD LOCK "1342"



ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERRELAIS

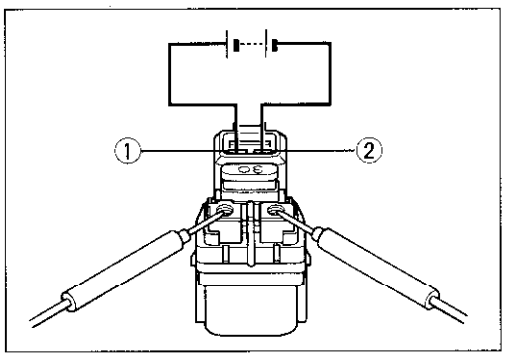
- Die rechte Rahmenabdeckung abnehmen.
- Die Abdeckung des Anlasserrelais abnehmen.
- Das Kabel des Anlassers und das Batteriekabel am Anlasserrelais abklemmen.
- Kabelanschluß vom Anlasserrelais abklemmen.



12 Volt an Pol ① und ② anschließen und Durchgang zwischen Plus- und Minuspol prüfen.
Bei Durchgang ist das Anlasserrelais einwandfrei.

09900-25002: Taschenprüfer

Stellung des Wahlschalters: Bereich X 1Ω



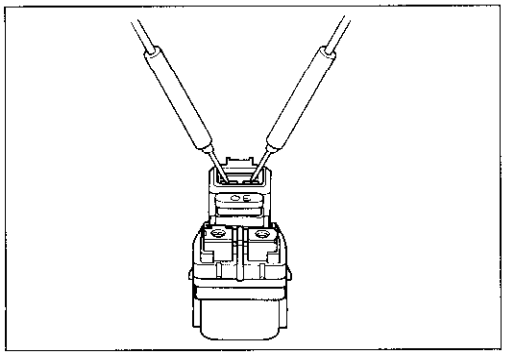
⚠ ACHTUNG

Batteriespannung darf nicht länger als 5 Sekunden an das Anlasserrelais angelegt werden, da sich andernfalls das Relais überhitzt und dadurch die Relaiswicklungen beschädigt werden können.

Spule auf Durchschlag, Erdung und Ohmwiderstand prüfen.
Bei folgendem Widerstand ist die Spule einwandfrei.

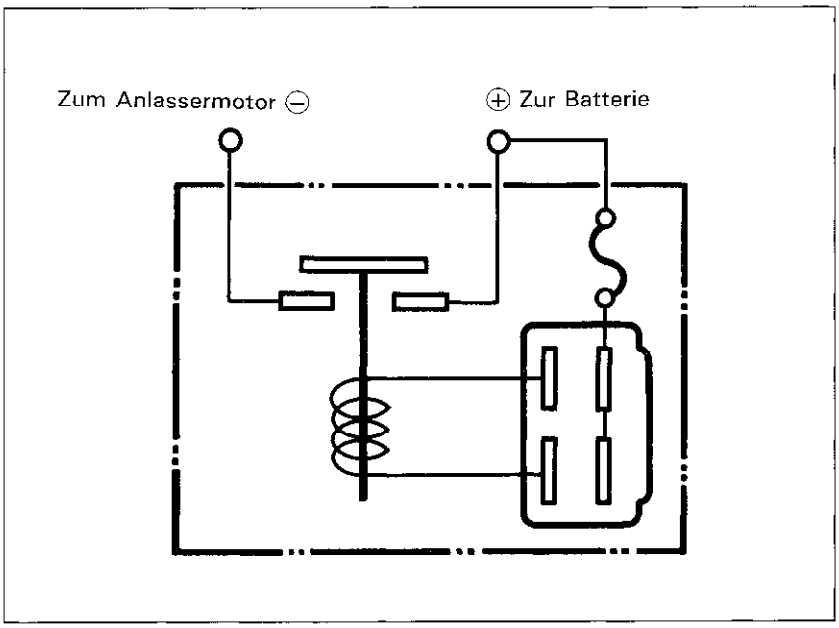
09900-25002: Taschenprüfer

Stellung des Wahlschalters: Bereich X 1Ω



Widerstand des Anlasserrelais
Standard: 3—5Ω

STROMLAUFPLAN DES ANLASSERRELAIS



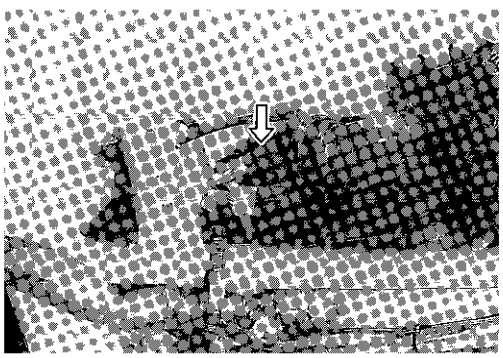
ÜBERPRÜFUNG DES SEITENSTÄNDER-/ ZÜNDSPERRSYSTEMS

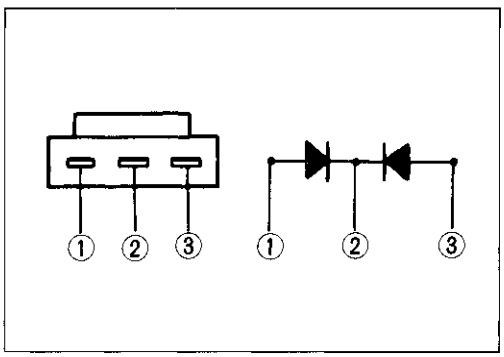
Arbeitet das Unterbrechungssystem nicht richtig, jedes Teil überprüfen. Bei Unregelmäßigkeiten Teil erneuern.

09900-25002: Tachenprüfer

DIODE

Die Diode befindet sich unter der Sitzbank.
Die Diode läßt strom nur in einer Richtung durch.
Durchgang zwischen ① und ② prüfen. Bei einseitigem Durchgang ist die Diode einwandfrei.
Ggt. auch Durchgang zwischen ② und ③ prüfen.

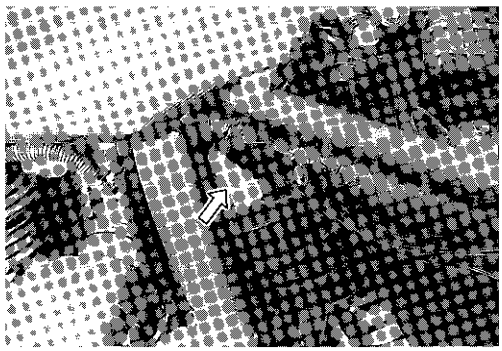




LEERLAUFSCHALTER

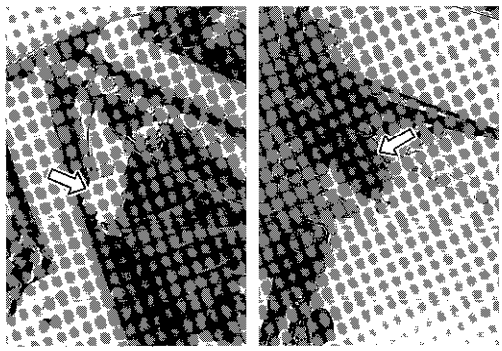
Der Leerlaufkabelanschluß befindet sich hinter der linken Rahmenverkleidung.

- Die Rahmenabdeckungen und die Sitzbank abnehmen.
- Leerlaufkabel abklemmen und Durchgang zwischen Blau und Masse bei Getriebe auf "NEUTRAL" prüfen.



SEITENSTÄNDERSCHALTER

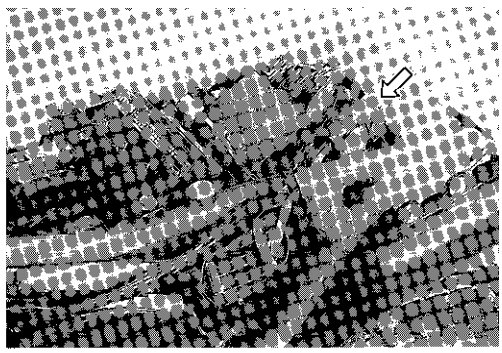
	Grün (⊖-Probe)	Schwarz/Weiß (⊕-Probe)
ON (Stellung UP-right)	○———	———○
OFF (Stellung DOWN)		



SEITENSTÄNDER-/ZÜNDSPERR-RELAIS

Das Seitenständer-/Zündsperr-Relais befindet sich unter der Sitzbank.

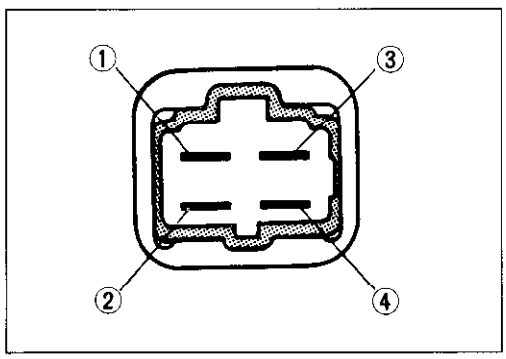
- Die Rahmenabdeckungen und die Sitzbank abnehmen.



Zuerst Isolierung zwischen Pol ① und ② mit dem Taschenprüfer prüfen. Dann Pol ③ und ④ an 12 Volt anschließen, Pluspol an ③ und Minuspol an ④ , und Durchgang zwischen ① und ② prüfen.
Erneuern, wenn ohne Durchgang.

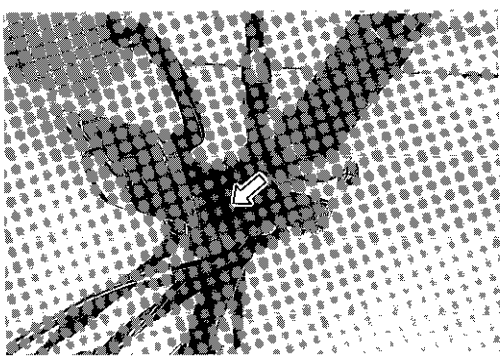
09900-25002: Taschenprüfer

Stellung des Wahlschalters: Bereich X 1Ω



KUPPLUNGSHEBELPOSITIONS-SCHALTER

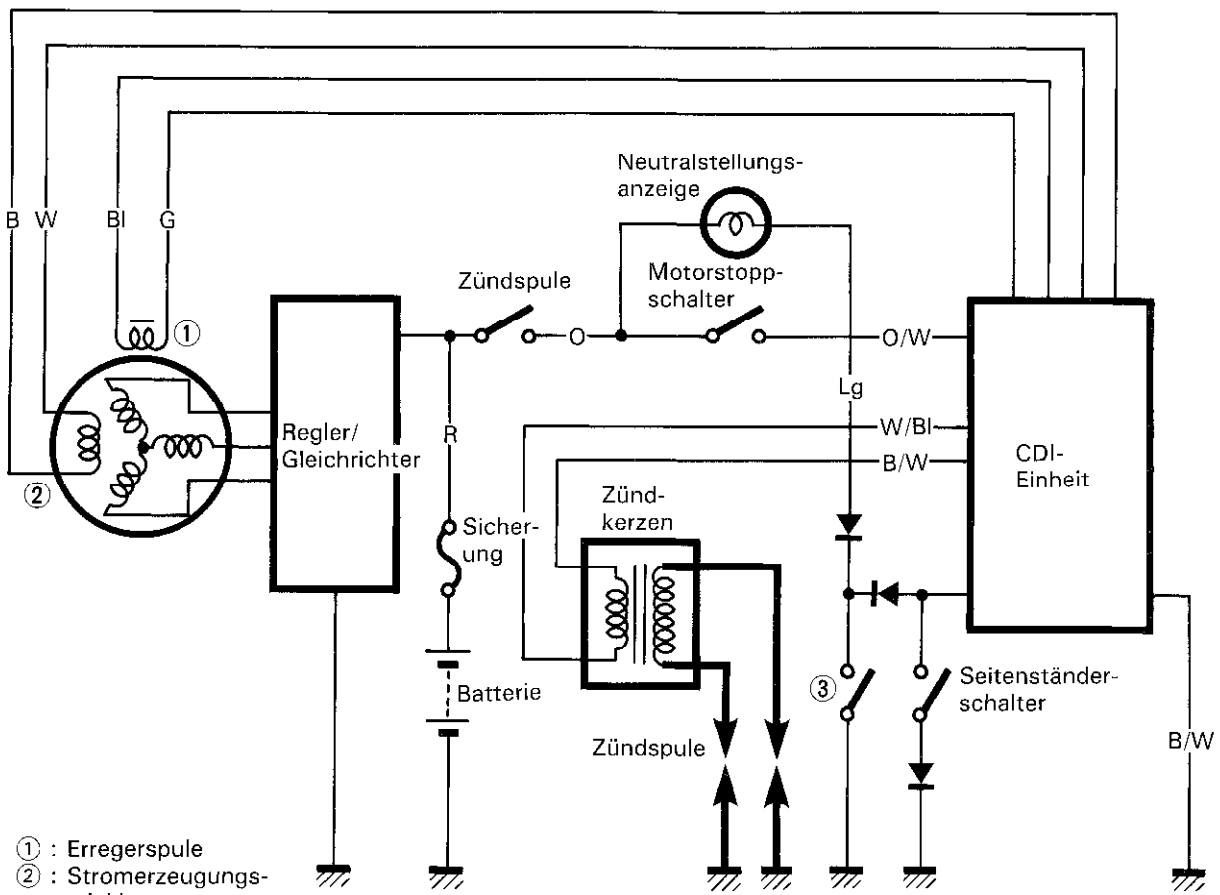
	Gelb/Grün	Gelb/Grün
ON (Hebel gezogen)	○———	———○
OFF		



ZÜNDSYSTEM

BESCHREIBUNG

Bei einem Kondensator-Zündsystem wird die vom Magnetzünder erzeugte elektrische Energie zum Aufladen des Kondensators verwendet. Am Zündzeitpunkt findet eine Entladung dieser gespeicherten Energie statt, wodurch ein Stromfluß an der Primärseite der Zündspule erfolgt. Hierdurch wird eine Hochspannung in den Sekundärwicklungen der Zündspule erzeugt, was einen starken Zündfunken an den Elektroden der Zündkerze überspringen läßt.



① : Erregerspule
② : Stromerzeugungs-
wicklungen
③ : Neutralstellungs-
schalter

DRAHTFARBEN

B	: Schwarz	R	: Rot
W	: Weiß	Lg	: Hellgrün
G	: Grün	O/W	: Orange mit weißem Streifen
Bl	: Blau	B/W	: Schwarz mit weißem Streifen
O	: Orange	W/Bl	: Weiß mit blauem Streifen

STÖRUNGSBESEITIGUNG

* Sich vergewissern, daß sich das Getriebe in der Neutralstellung befindet und der Motorstoppschalter auf RUN steht. Vor Beginn der Arbeiten sicherstellen, daß die Sicherung nicht durchgebrannt ist.

Kein Zündfunke an den Zündkerzen

Die Stecker der CDI-Einheit auf schlechten Kontak überprüfen.
- Stecker gelockert → • Schlechter Kontakt des Steckers

In Ordnung ↓

Die Batteriespannung zwischen den Zuleitungskabeln (O/W und B/W) an der CDI-Einheit überprüfen, wobei der Zündkerzenstecker auf ON stehen muß.
- Nicht in Ordnung →
  - • Defekter Zündschalter
  - • Defektes Seitenständerrelais
  - • Defekter Motorstoppschalter
  - • Gebrochenes Kabel oder schlechter Kontakt in einem der damit zusammenhängenden Stecker.

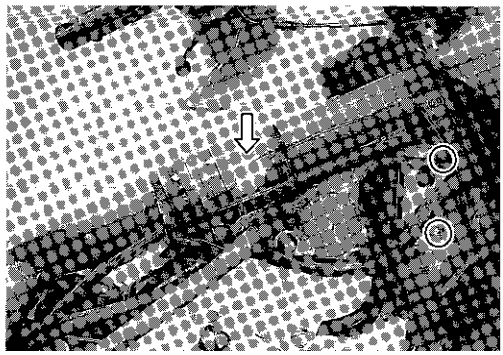
In Ordnung ↓

Den Widerstand der Erregerspule (Bl und G) und der Stromerzeugungswicklung (B und W) überprüfen. (Siehe Seite 6-20.)
- Nicht in Ordnung →
  - • Defekte Erregerspule
  - • Defekte Stromerzeugungswicklung

In Ordnung →
- • Defekte CDI-Einheit
- • Defekte Zündspule

* Wenn nur eine der Zündkerzen keinen Zündfunken liefert, ist entweder die Zündkerze defekt oder das Hochspannungskabel gelockert, da beide Zündkerzen von einer Zündspule versorgt werden.

ÜBERPRÜFUNG

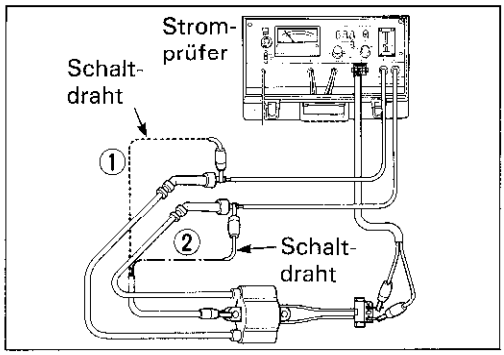


ZÜNDSPULE (Prüfung mit Stromprüfer)

- Kraftstofftank abnehmen.
- Zündspulen ausbauen.

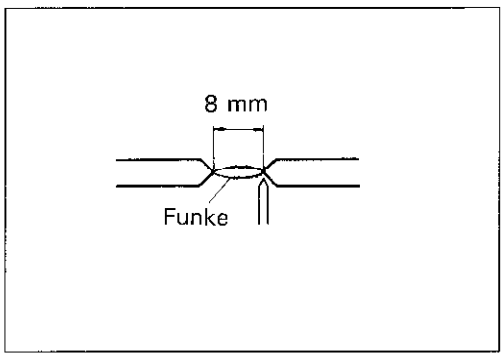
HINWEIS:
Der Abstand der drei Elektroden am Stromprüfer muß auf 8 mm eingestellt sein.

- Zündspule mit Prüfer und Schaltdraht in folgenden zwei Schritten auf Zündleistung prüfen:
  SCHRITT ① : Schaltdraht an Zündkerzenstecker und Zündspulenerdung anschließen.
  SCHRITT ② : Schaltdraht an anderem Stecker und Erdung anschließen.
  Gibt es unter diesen Umständen keinen Funken oder einen orangefarbigen, kann das an einer defekten Spule liegen.



09900-28106: Stromprüfer

Funkenleistung: Über 8 mm

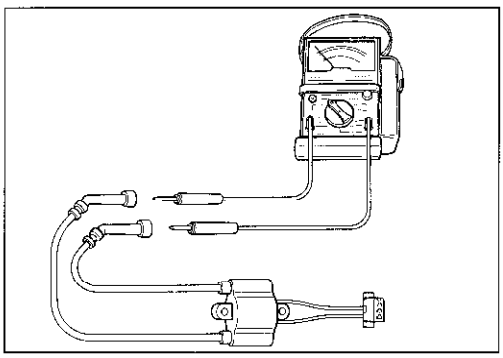


⚠ WARNUNG

Bei der Überprüfung die Kabelklammern nicht berühren, da dies einen elektrischen Schlag verursachen kann.

ZÜNDSPULE (Prüfung mit Taschenprüfer)

- Statt eines Stromprüfers kann auch ein SUZUKI Taschenprüfer oder ein Ohmmeter genommen werden. Immer ist die Zündspule in der Primär- und Sekundärwindung auf Durchgang zu prüfen. Exakte Ohmwerte sind nicht erforderlich, doch wenn die Windungen einwandfrei sind, ergeben sich für ihren Durchgang folgende annäherungsweisen Ohmwerte:



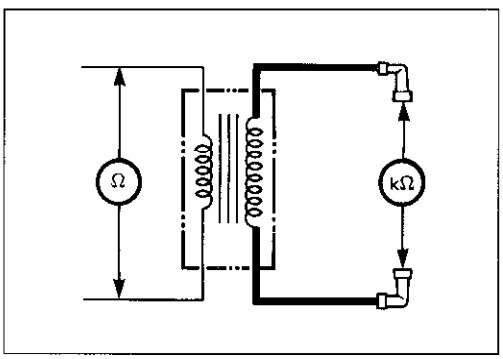
09900-25002: Taschenprüfer

Zündspulenwiderstand
Primär: 0,07—0,12Ω (Schwarzes Kabel ⊕—Schwarz/weißes Kabel ⊖)

Stellung des Wahlschalters: Beßbereich X 1Ω

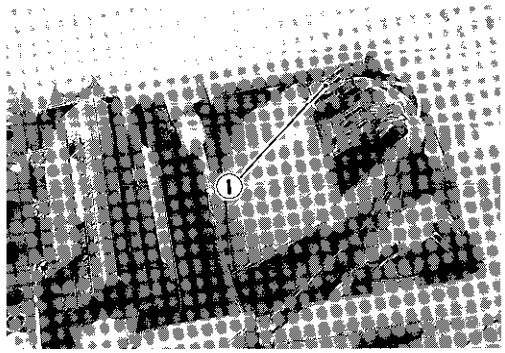
Sekundär: 23—25 kΩ (Stecker—Stecker)

Stellung des Wahlschalters: Beßbereich X 1kΩ



STROMERZEUGUNGSWICKLUNG UND ERREGERSPULE

- Die Rahmenabdeckungen und die Sitzbank abnehmen.
- Den Stecker ① von der CDI-Einheit abziehen.
  Den Widerstand jeder Wicklung zwischen den Zuleitungskabeln messen. Wenn der Widerstandswert "unendlich" ist oder unter der Spezifikation liegt, müssen Stromerzeugungswicklung und Erregerspule ersetzt werden.



09900-25002: Taschenprüfer

Widerstand der Stromerzeugungswicklung: 0,1—0,2Ω (schwarz—weiß)

Stellung des Wahlschalters: Bereich X 1Ω

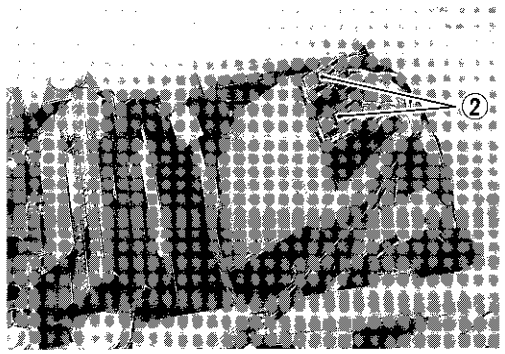
Widerstand der Erregerspule: 170—256Ω (blau—grün)

Stellung des Wahlschalters: Bereich X 100Ω

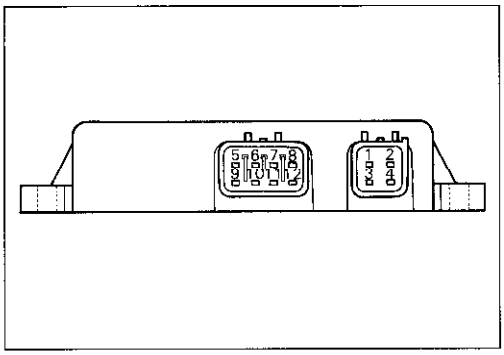
CDI-EINHEIT

- Die Rahmenabdeckungen und die Sitzbank abnehmen.
- Die Stecker ② von der CDI-Einheit abziehen.

Den Widerstand der CDI-Einheit zwischen den Klemmen messen. Wenn der Widerstandswert nicht der Spezifikation entspricht, muß die CDI-Einheit ersetzt werden.



HINWEIS:
Da im Innern dieses Regler/Gleichrichters Dioden und Thyristoren enthalten sind, können unterschiedliche Widerstandswerte erhalten werden, wenn ein anderer als ein SUZUKI-Taschenprüfer verwendet wird.



09900-25002: Taschenprüfer

Stellung des Wahlschalters: Bereich X 1kΩ

Einheit: kΩ

⊖-Sonde des Testers \ ⊕-Sonde des Testers	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1		0	6—26	15—50	2.4—10	2.6—12	0	0	50—400	200—∞	35—400	1,2—5
2	0		5,5—2,4	15—50	2,4—10	2,6—12	0	0	50—400	200—∞	35—500	1,2—5
3	5,5—24	5,5—24		29—90	8—35	8—35	5,5—24	5,5—24	50—400	200—∞	45—500	7—28
4	15—70	15—70	26—150		16—70	17—80	5,5—70	5,5—70	80—500	200—∞	80—∞	14—60
5	2,9—9,5	2,2—9,5	8—35	11—70		3—13	2,2—9,5	2,2—9,5	50—400	200—∞	40—500	1,4—6
6	2,8—12	2,8—12	8—35	17—70	3—13		2,8—12	2,8—12	50—400	200—∞	40—500	1,8—8
7	0	0	6—26	12—50	2,2—9,5	2,6—11		0	50—400	200—∞	35—500	1,2—4,8
8	0	0	6—26	12—50	2,2—9,5	2,6—11	0		50—400	200—∞	70—500	3,6—4,8
9	1,8—7,5	1,8—7,5	10—45	24—200	5—22	6—24	1,8—7,5	1,8—7,5		200—∞	70—∞	3,6—11
10	11—50	11—50	22—100	35—400	17—70	17—70	11—50	12—50	80—1000		200—∞	14—60
11	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞
12	1,2—5	1,2—5	7—28	14—60	1,4—6	1,8—8	1,2—5	1,2—5	50—400	200—∞	35—500	

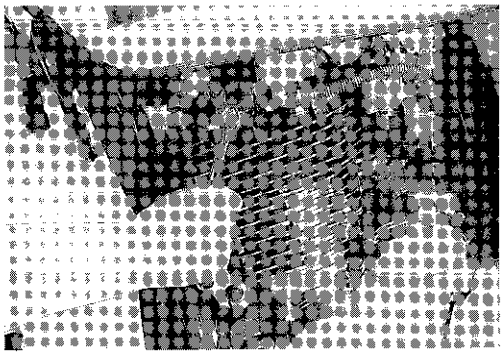
HINWEIS: Wenn der Kondensator entladen ist, pendelt die Nadel des Testgeräts, bevor sie auf einem gewissen Wert stehenbleibt.

∞ : Unendlich

ZÜNDKERZE

- Die Zündkerzen ausbauen.

09930-10121: Zündkerzenschlüssel-Satz



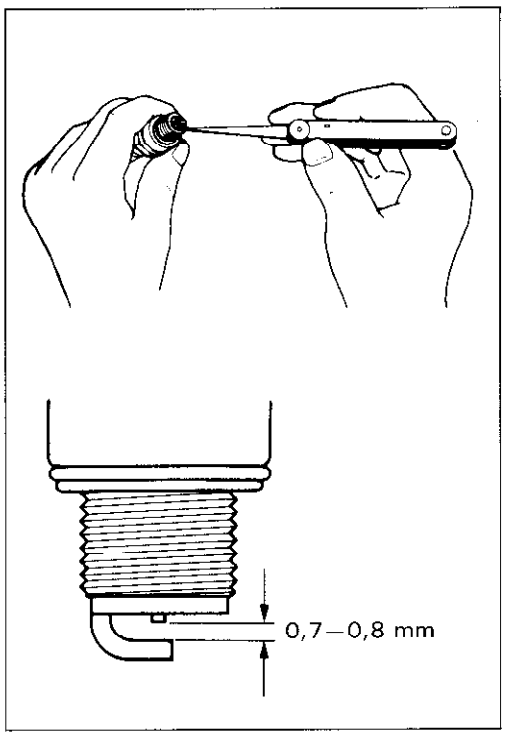
Ölkohleablagerung

Ölkohleablagerung auf der Zündkerze überprüfen. Bei Ölkohleablagerungen Kerze mit einem Kerzenreinigungsgerät oder einem spitzen Gegenstand vorsichtig beseitigen.

Elektrodenabstand

Elektrodenabstand mit einer Fühlerlehre überprüfen. Ggf. Elektrodenabstand wie folgt einstellen.

09900-20803: Fühlerlehre



Elektrodenabstand

Standardwert: 0,7—0,8 mm

Zustand der Elektrode

Elektrode auf Verschleiß bzw. Verbrennung überprüfen. Bei starkem Verschleiß bzw. starken Verbrennungen Kerze erneuern. Kerze auch erneuern, wenn der Isolator gebrochen, das Gewinde beschädigt ist u.ä.

Wärmebereich

NGK CR10E oder NIPPONDENSO U31ESR-N sind die empfohlenen Standard-Zündkerzen. Der Wärmebereich der Zündkerze sollte jedoch nach Geschwindigkeit, tatsächlicher Belastung, Kraftstoff u.a. gewählt werden. Der richtige Wärmebereich liegt dann vor, wenn alle Isolatoren HELLBRAUN gefärbt sind. Wenn die Kerzen durch Ölkohleablagerungen verschmutzt sind, muß eine Kerze mit höherem Wärmewert, wie zum Beispiel eine NGK CR9E oder NIPPONDENSO U27ESR-N, eingebaut werden.

	Standardwert	Heiße Kerze
NGK	CR10E	CR9E
NIPPONDENSO	U31ESR-N	U27ESR-N

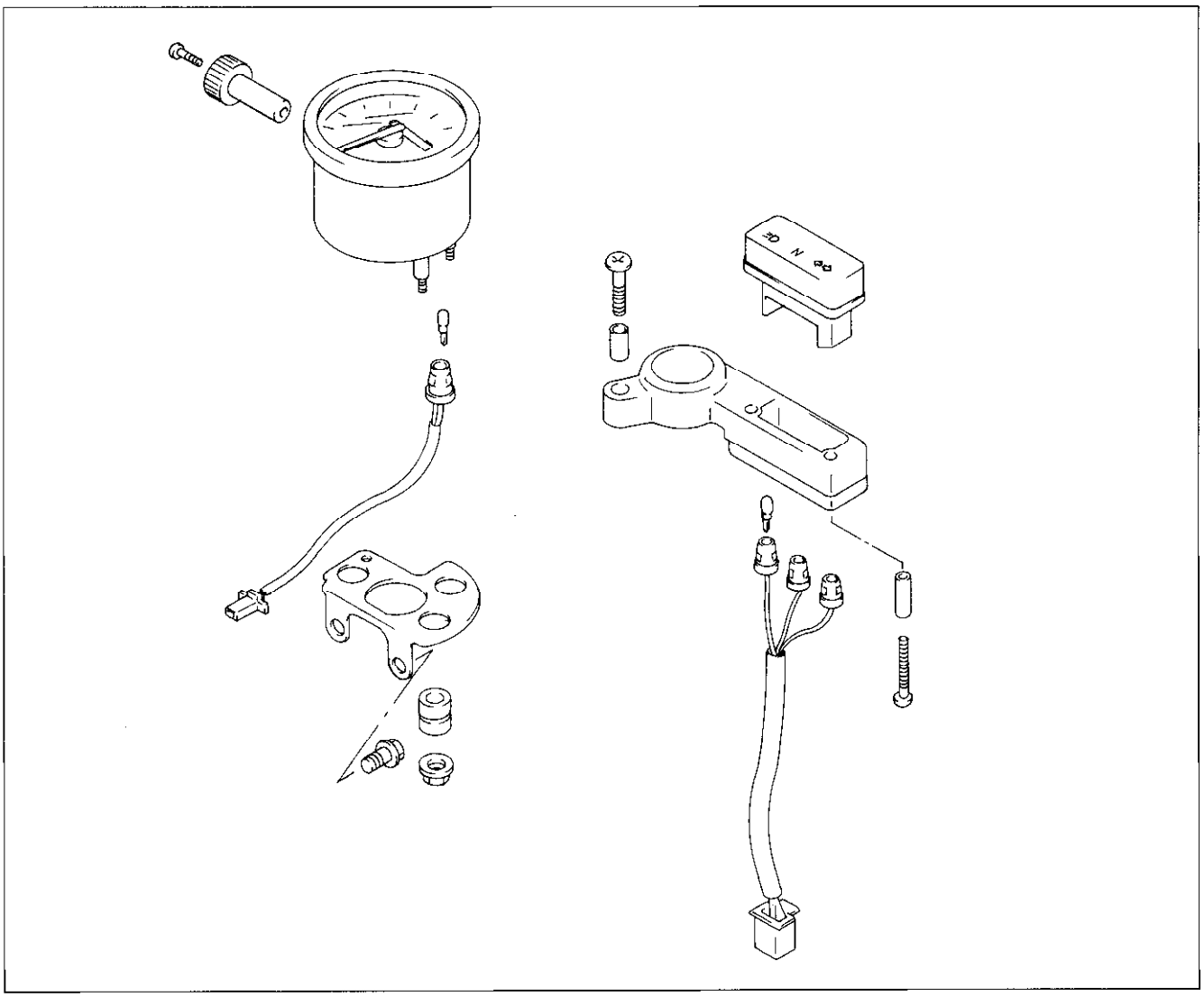
⚠ ACHTUNG

Bei Erneuerung der Kerze auf Gewindegröße und -länge achten. Bei einem zu kurzem Gewinde lagert sich am Gewindeteil der Kerzenbohrung Ölkohle ab, was zu einem Motorschaden führen kann.

TACHOMETER UND NEUTRALSTELLUNGSANZEIGE

AUSBAU UND ZERLEGUNG

- Den Tachometer und die Neutralstellungsanzeige ausbauen. (Siehe Seite 5-4.)
- Den Tachometer und die Neutralstellungsanzeige nach den nachstehenden Anweisungen zerlegen.



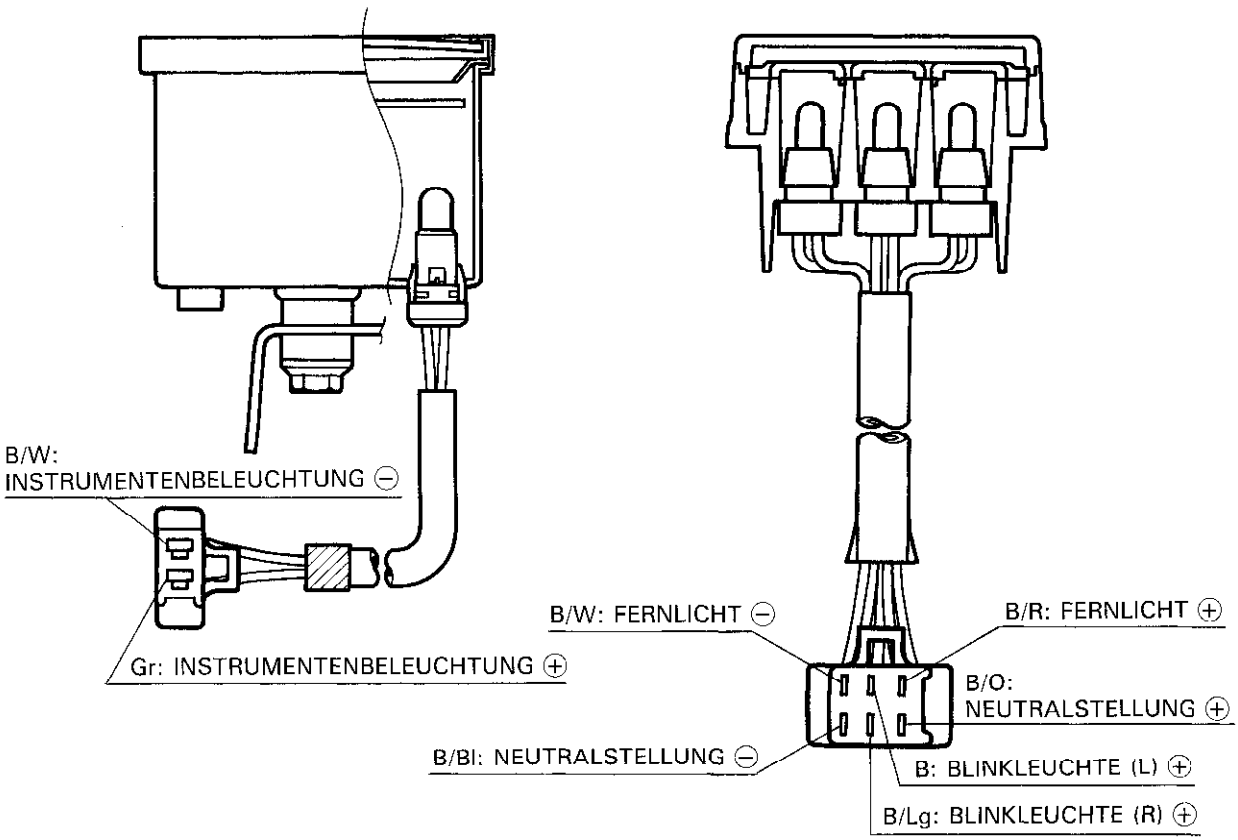
ÜBERPRÜFUNG

Durchgang zwischen den Kabeln im Schema auf der nächsten Seite mit einem Taschenprüfer prüfen.
Ist der gemessene Durchgang falsch, entsprechende Teile erneuern.

09900-25002: Taschenprüfer

Stellung des Wahlschalters: Bereich X 1Ω

HINWEIS:
Bei der Ausführung dieser Überprüfung ist ein Ausbau des Tachometers und der Neutralstellungsanzeige nicht erforderlich.

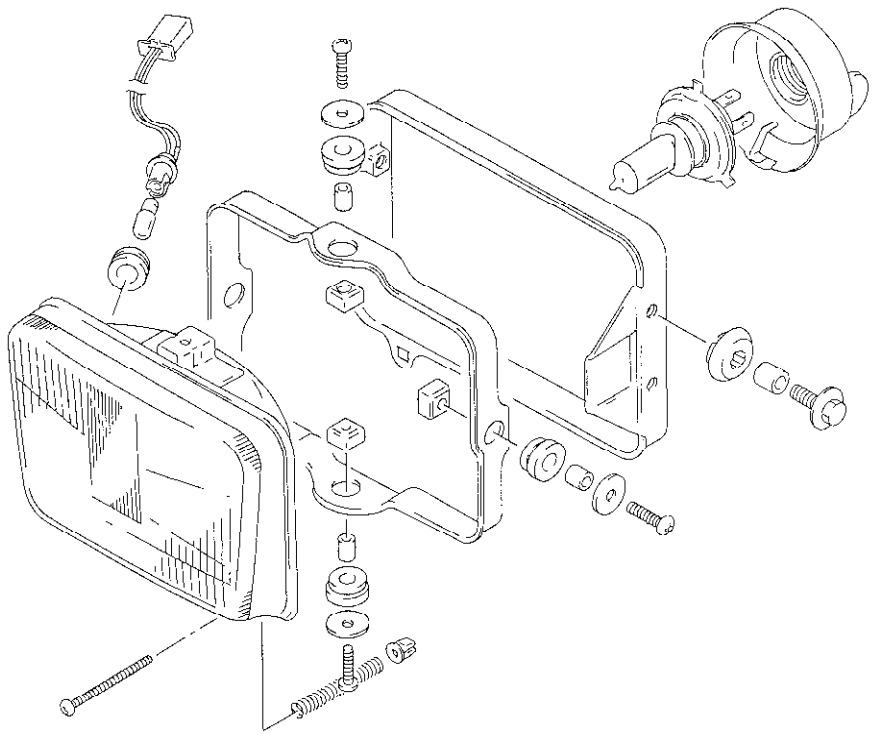


GEGENSTAND	⊕-Sonde des Testers an:	⊖-Sonde des Testers an:
INSTRUMENT-ENBELEUCHTUNG	Gr	B/W
FERNLICHT	B/R	B/W
NEUTRALSTELLUNG	B/O	B/Bl
BLINKLEUCHTE (L)	B	B/Lg
BLINKLEUCHTE (R)	B/Lg	B

B : Schwarz
Gr : Grau
B/Bl : Schwarz mit blauem Kennfaden
B/O : Schwarz mit orangefarbenem Kennfaden
B/R : Schwarz mit rotem Kennfaden
B/Lg : Schwarz mit hellgrünem Kennfaden
B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden

LICHT

SCHEINWERFER

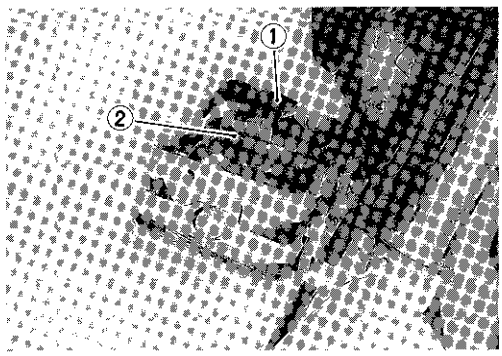


Scheinwerferbirne: 12V, 60/55W
Positionsleuchtenbirne: 12V, 4W (außer E-03, 24, 28, 33)

HINWEIS:
Nach dem Wiederzusammenbau Scheinwerfer senkrecht und waagrecht einstellen.

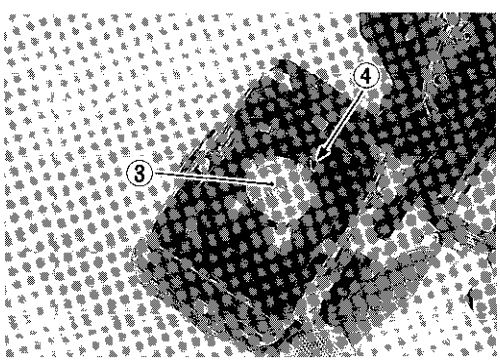
ERSETZEN DER BIRNE

- Den Scheinwerfer abnehmen. (Siehe Seite 5-21.)
- Den Stecker ① abziehen, dann die Gummikappe ② entfernen.
- Die Feder ④ der Birnenfassung lösen, dann die Birne ③ herausnehmen.
- Die Birne in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

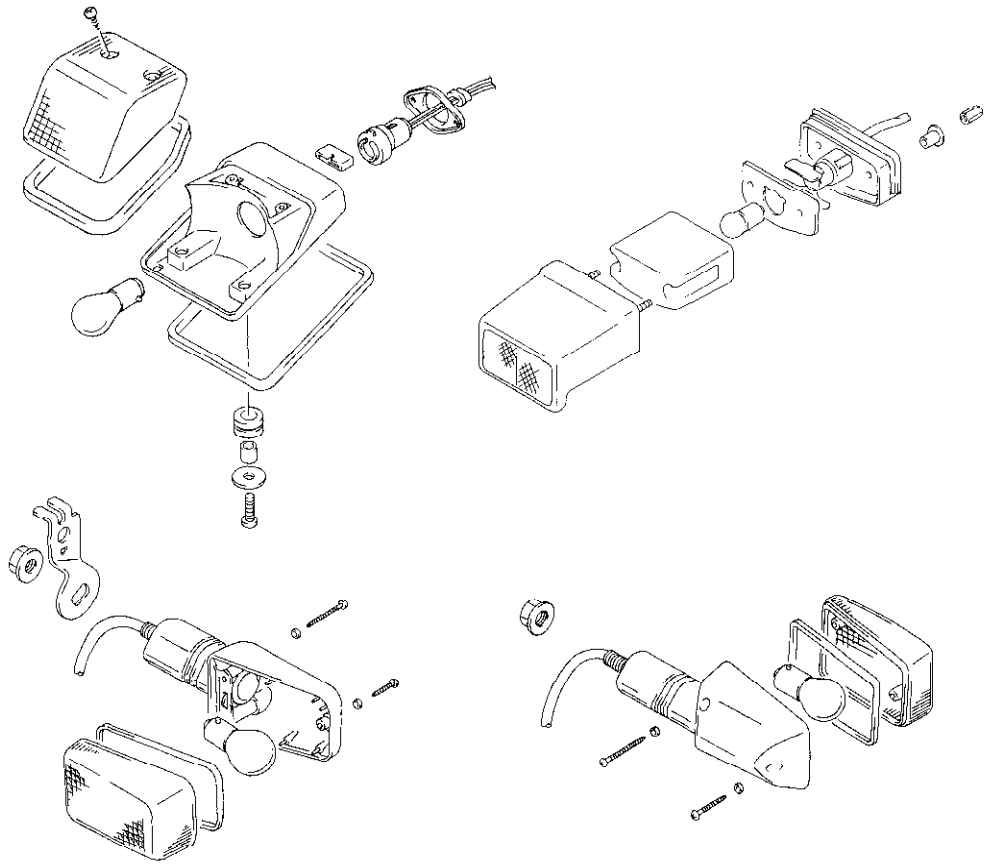


⚠ ACHTUNG

Beim Ersetzen der Scheinwerferbirne das Glas niemals mit bloßen Händen berühren. Zum Anfassen stets einen sauberen Lappen verwenden. Die Birne nicht mit bloßen Händen berühren; wenn dies versehentlich geschieht, muß sie mit Alkohol oder einem mit Haushaltsreiniger augefeuchteten Lappen gereinigt werden, um ein frühzeitiges Durchbrennen zu vermeiden.



BREMS-/SCHLUSSLEUCHTE, BLINKLEUCHTE UND KENNZEICHENLEUCHTE



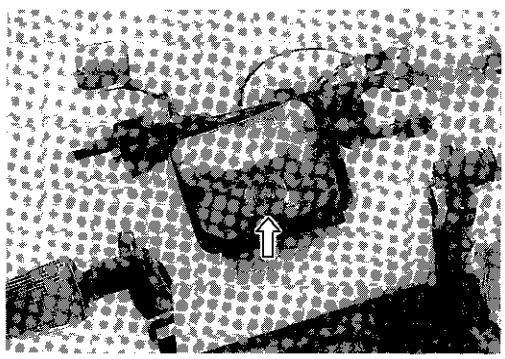
Birne für Brems-/Schlußleuchte: 12V, 5/21W
Birne für Blinkleuchte: 12V, 21W
Birne für Kennzeichenleuchte: 12V, 5W

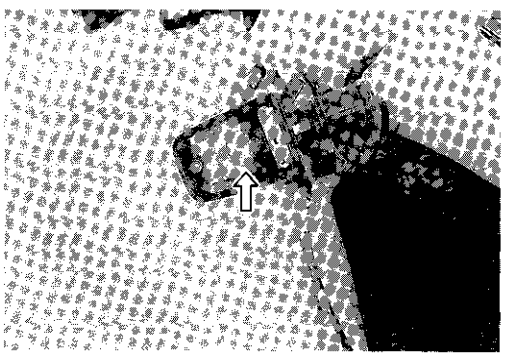
ERSETZEN DER BIRNE

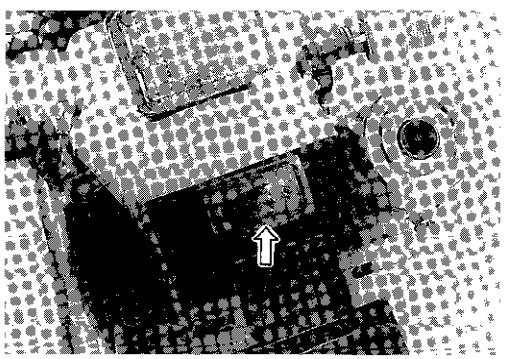
- Die jeweilige Lichtscheibe abnehmen.
- Die Birne hineindrücken, nach links drehen und dann herausziehen.

⚠ ACHTUNG

Darauf achten, daß die Halteschrauben der Lichtscheibe nicht zu fest angezogen werden.



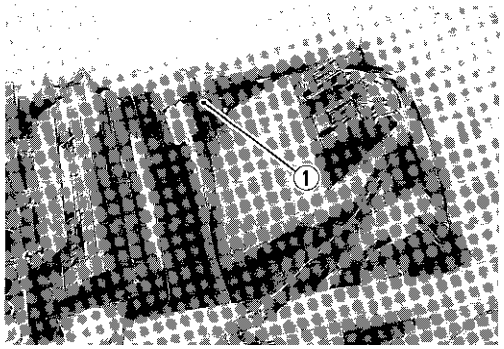




BLINKLEUCHTENRELAIS

Das Blinkleuchtenrelais ① befindet sich unter der Sitzbank. Wenn die Blinkleuchte nicht aufleuchtet, ist die Birne zu überprüfen bzw. der Defekt im Stromkreis zu beheben.
Wenn Birne und Stromkreis in Ordnung sind, ist die Ursache wahrscheinlich ein defektes Blinkleuchtenrelais; in diesem Fall das Relais durch ein Neuteil ersetzen.

HINWEIS:
Bei dieser Überprüfung sich vergewissern, daß die Batterie voll aufgeladen ist.



SCHALTER

Jeden Schalter mit dem Taschenprüfer auf Durchgang überprüfen. Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß der betreffende Schalter durch ein Neuteil ersetzt werden.

09900-25002: Taschenprüfer

Stellung des Wahlschalters: Bereich X 1Ω

ZÜNDSCHALTER

Position \ Ferbe	R	O	O/Y	B/W	Gr	Br
OFF						
ON	○	○	○	○	○	○
LOCK						
P	○					○

LICHTSCHALTER

Position \ Ferbe	O	Gr	Y/W
OFF			
•	○	○	
ON	○	○	○

ABBLENDLICHTSCHALTER

Position \ Ferbe	Y/W	W	Y
HI	○		○
LO	○	○	

BLINKERSCHALTER

Position \ Ferbe	Lg	Lbl	B
L		○	○
PUSH			
R	○	○	

ÜBERHOLLICHTSCHALTER

Position \ Ferbe	O/R	Y
•		
PUSH	○	○

DRAHTFARBE

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

MOTORAUSSCHALTER

Position \ Ferbe	O	O/W
OFF		
RUN	○	○

ANLASSERSCHALTER

Position \ Ferbe	O/W	Y/G
•		
PUSH	○	○

HUPENSCHALTER

Position \ Ferbe	B/Bl	B/W
•		
PUSH	○	○

VORDERBREMSSCHALTER

Position \ Ferbe	O	B
OFF		
ON	○	○

HINTERBREMSSCHALTER

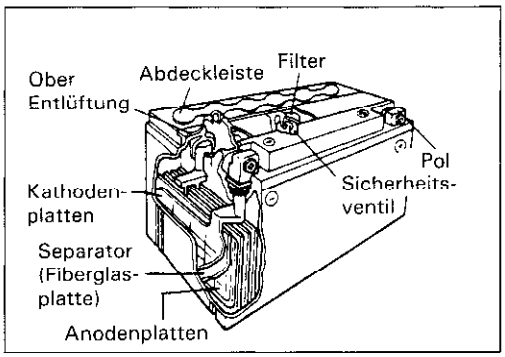
Position \ Ferbe	O	W/B
OFF		
ON	○	○

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

BATTERIE

TECHNISCHE DATEN

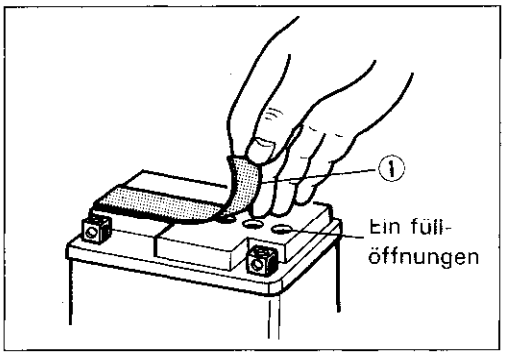
Typenbezeichnung	YTX9-BS
Kapazität	12V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.
Standardsäuredichte	1,320 bei 20°C



ERSTLADUNG

Einfüllen des Elektrolyts

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

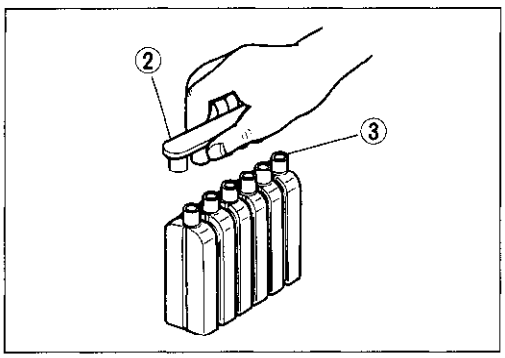


- Kapen ② abnehmen.

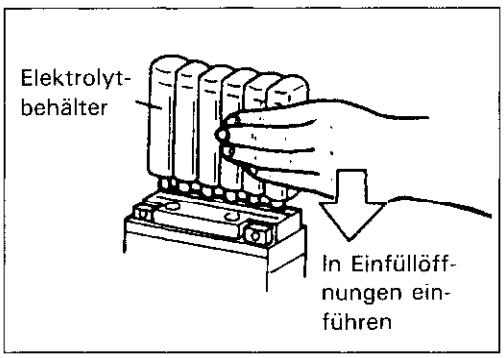
HINWEIS:

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

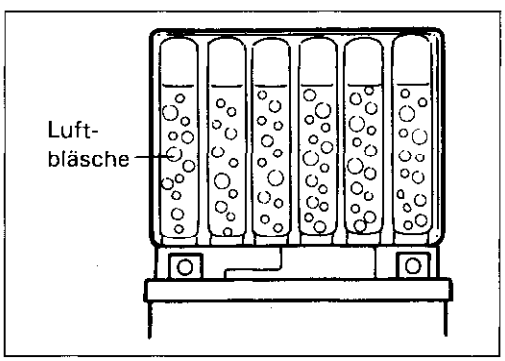
* *Verschlüsse ③ des Elektrolytbehälters nicht entfernen oder durchbohren.*



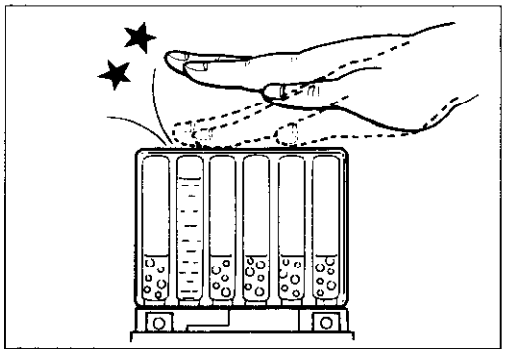
- Öffnungen des Elektrolytbehälters in Einfülloffnungen für das Batterieelektrolyt einführen. Behälter dabei festhalten, damit er nicht herabfällt. Keine Flüssigkeit verschütten.



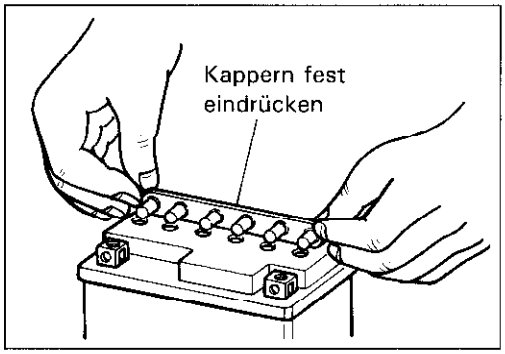
- In jedem Elektrolytbehälter müssen Luftbläschen aufsteigen. In dieser Stellung gut 20 Minuten lassen.



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



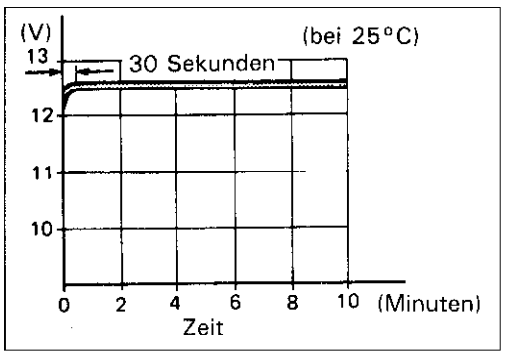
- Ist das ganze Elektrolyt in der Batterie, Elektrolytbehälter von der Batterie nehmen. Etwa 20 Minuten warten.
- Kappen in Einfüllöffnungen einsetzne. Fest eindrücken, so daß die Kappen nicht über die Oberseite der Batterieabdeckung hinausstehen.



⚠ ACHTUNG

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

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



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

WARTUNG

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

NACHLADEN

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

⚠ ACHTUNG

Batterie zum Nachladen aus dem Motorrad ausbauen.

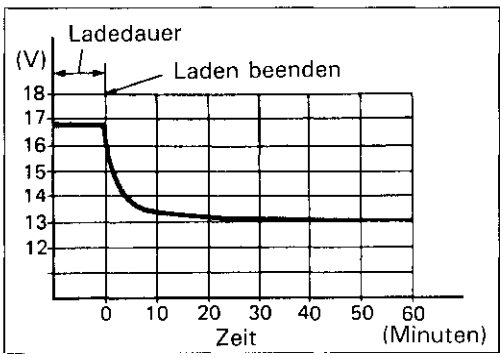
HINWEIS:
Beim Nachladen Abdeckleiste auf der Batterie nicht abnehmen.

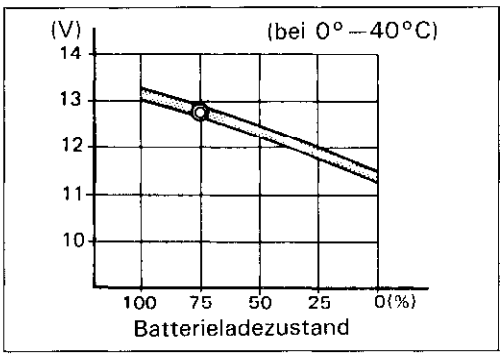
Ladezeit: 4A pro Stunde bzw. 0,9A in 5 Stunden

⚠ ACHTUNG

Ladestrom nie über 4A gehen lassen.

- Nach dem Nachladen mehr als 30 Minuten warten und Batteriespannung mit einem Taschenprüfer prüfen.
- Ist die Batteriespannung unter 12,5V, Batterie erneut nachladen.
- Ist die Batteriespannung nach erneuter Nachladung immer noch unter 12,5V, Batterie erneuern.
- Wenn das Motorrad für längere zeit nicht gefahren wird, muß die Batterie einmal im Monat überprüft werden, um ein Entladen zu vermeiden.





WARTUNGSINFORMATIONEN

INHALT

STÖRUNGSBESEITIGUNG 7- 1
SCHALTPLAN 7- 8
VERLEGUNG DER KABEL, SEILZÜGE UND SCHLÄUCHE 7-12
VERLEGUNG DER KABEL 7-12
VERLEGUNG DER SEILZÜGE 7-15
VERLEGUNG DER VERGASER- UND LUFTFILTER-SCHLÄUCHE 7-17
VERLEGUNG DER SCHLÄUCHE DES PAIR-SYSTEMS (ZUSATZLUFT-SYSTEM) 7-18
VERLEGUNG DES VORDEREN BREMSSCHLAUCHS 7-19
VERLEGUNG DES HINTEREN BREMSSCHLAUCHS 7-20
BEFESTIGUNG DES HITZESCHILDS 7-21
ANORDNUNG DER SEITENSTÄNDERFEDERN 7-21
SPEZIALWERKZEUG 7-22
DREHMOMENT 7-25
WARTUNGSDATEN 7-28

STÖRUNGSBESEITIGUNG

MOTOR

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor springt nicht oder schwer an.	**Kompression zu niedrig**	
	1. Ventilspiel verstellt.	Einstellen.
	2. Ventilführungen abgenutzt oder Ventilsitz schlecht.	Reparieren oder erneuern.
	3. Ventilsteuerung verstellt.	Einstellen.
	4. Kolbenringe übermäßig abgenutzt.	Erneuern.
	5. Zylinderbohrungen abgenutzt.	Erneuern oder aufbohren.
	6. Anlassermotor dreht an, aber zu langsam.	Siehe abschnitt "Elektrische Anlage".
	7. Zündkerzen sitzen schlecht.	Nachziehen.
	Zündkerzen geben keinen Funken ab	
	1. Zündkerzen verrußt.	Reinigen.
	2. Zündkerzen naß.	Reinigen und trocknen.
	3. Zündspule defekt.	Erneuern.
	4. Hochspannungsleitungen unterbrochen oder kurzgeschlossen.	Erneuern.
	5. Defekte Lichtmaschine oder CDI-Einheit.	Erneuern.
	6. Defekter Seitenständerschalter oder defektes Seitenständerrelais.	Erneuern.
	Kein Benzin kommt zum Vergaser	
	1. Blockierter Tankdeckel.	Reinigen oder erneuern.
	2. Verstopfter oder defekter Kraftstoffhahn.	Reinigen oder erneuern.
	3. Defektes Schwimmernadelventil.	Erneuern.
	4. Verstopfter Kraftstoffschlauch oder Unterdruckschlauch.	Reinigen oder erneuern.
	5. Verstopfter Kraftstoffilter.	Reinigen oder erneuern.
Motor geht leicht aus.	1. Zündkerzen verrußt.	Reinigen.
	2. Defekter Signalgeber oder defekte CDI-Einheit.	Erneuern.
	3. Kipphebel oder Kipphebelwelle verschlissen.	Reinigen.
	4. Vergaserdüsen verstopft.	Reinigen.
	5. Ventilspiel verstellt.	Einstellen.
Motor läuft laut.	**Übermäßiges Ventilklappern**	
	1. Ventilspiel zu groß.	Einstellen.
	2. Ventilfedern ermüdet oder gebrochen.	Erneuern.
	3. Kipphebel oder Kipphebelwelle verschlissen.	Erneuern.
	4. Nockenwellenlagerstellen abgenutzt oder verbrannt.	Erneuern.
	Geräusch scheint vom Kolben zu kommen	
	1. Kolben oder Zylinder abgenutzt.	Erneuern.
	2. Verbrennungskammern verrußt.	Reinigen.
	3. Kolbenbolzen oder Kolbenauge verschlissen.	Erneuern.
	4. Kolbenringe oder Ringnuten verschlissen.	Erneuern.
	Geräusch scheint von der Steuerkette zu kommen	
	1. Kette überdehnt.	Erneuern.
	2. Kettenräder abgenutzt.	Erneuern.
	3. Kettenspanner funktioniert nicht.	Reparieren oder erneuern.
	Geräusch scheint von der Kupplung zu kommen	
	1. Verzahnung an Zwischenwelle oder Korb abgenutzt.	Erneuern.
	2. Klauen der Lamellen abgenutzt.	Erneuern.
	3. Stahl- und Reiblamellen verzogen.	Erneuern.
	4. Kupplungsausrücklager abgenutzt.	Erneuern.
	5. Kupplungsdämpfer ermüdet.	Primärabtriebsrad erneuern.

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor läuft laut.	**Geräusch scheint von der Kurbelwelle zu kommen**	
	1. Klappernde Lager wegen Verschleiß.	Erneuern.
	2. Pleuelfußlager abgenutzt und verbrannt.	Erneuern.
	3. Axialspiel zu groß.	Die Pleuelstange erneuern.
	Geräusch scheint vom Getriebe zu kommen	
	1. Zahnräder verschlissen oder reibend.	Erneuern.
	2. Verzahnungen stark verschlissen.	Erneuern.
	3. Primärzahnräder verschlissen oder reibend.	Erneuern.
	4. Lager stark abgenutzt.	Erneuern.
Kupplung rutscht.	1. Kupplungsmechanismus verstellt oder zuwenig Spiel.	Einstellen.
	2. Kupplungsfedern ermüdet.	Erneuern.
	3. Treibscheibe verschlissen oder verzogen.	Erneuern.
	4. Stahl- und Reiblamellen verzogen.	Erneuern.
Kupplung schleift.	1. Inkorrektes oder überhaupt kein Spiel im Kupplungsmechanismus.	Einstellen.
	2. Eine Teil der Kupplungsfedern ermüdet.	Erneuern.
	3. Verzogene Kupplungsdruckplatte oder Kupplungsscheibe.	Erneuern.
Getriebe läßt sich nicht schalten.	1. Schaltnocken gebrochen.	Erneuern.
	2. Schaltgabeln verzogen.	Erneuern.
	3. Schaltklaue abgenutzt.	Erneuern.
Getriebe läßt sich nicht zurückschalten.	1. Rückholfeder auf Schaltwelle gebrochen.	Erneuern.
	2. Schaltwelle reibt oder klemmt.	Reparieren oder erneuern.
	3. Schaltgabeln verzogen oder abgenutzt.	Erneuern.
Gang springt heraus.	1. Schaltzahnräder auf Antriebs- oder Zwischenwelle abgenutzt.	Erneuern.
	2. Schaltgabeln verzogen oder abgenutzt.	Erneuern.
	3. Erlahmte Anschlagfeder am Schaltnocken.	Erneuern.
	4. Schaltklaue abgenutzt.	Erneuern.
Motor läuft schlecht im Leerlauf.	1. Ventilspiel verstellt.	Einstellen.
	2. Ventilsitz schlecht.	Erneuern oder reparieren.
	3. Ventilführungen defekt.	Erneuern.
	4. Kipphebel oder Kipphebelwellen verschlissen.	Erneuern.
	5. Elektrodenabstand zu groß.	Einstellen oder erneuern.
	6. Zündspule defekt.	Erneuern.
	7. Defekte Lichtmaschine oder CDI-Einheit.	Erneuern.
	8. Kraftstoffpegel in Schwimmerkammer des Vergasers verstellt.	Einstellen.
	9. Düsen verstopft oder Vergaser nicht ausgeglichen.	Reinigen oder einstellen.

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor läuft schlecht im hohen Drehzahlbereich.	1. Ventilfedern ermüdet. 2. Nocken abgenutzt. 3. Ventilsteuerung verstellt. 4. Elektrodenabstand zu klein. 5. Zündung nicht genug vorverstellt wegen schlecht funktionierender Zündvorverstellung. 6. Zündspule defekt. 7. Signalgenerator oder Zündeinheit defekt. 8. Kraftstoffpegel in Schwimmerkammer zu niedrig. 9. Luftfiltereinsatz verstopft. 10. Kraftstoffleitung verstopft; dadurch zu schlechte Kraftstoffversorgung der Vergaser.	Erneuern. Erneuern. Einstellen. Einstellen. Die CDI-Einheit erneuern. Erneuern. Erneuern. Einstellen. Reinigen. Reinigen und zum Ansaugen bringen.
Auspuffrauch stark oder schwarz.	1. Zuviel Motoröl im Motor. 2. Kolbenringe oder Zylinder verschlissen. 3. Ventilführungen verschlissen. 4. Abgenutzte Zylinderwand. 5. Ventilschäfte abgenutzt. 6. Ventilschaftdichtung defekt. 7. Seitenführungen am Ölabsteifring 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. Ventilsteuerung verstellt. 4. Kolbenringe oder Zylinder verschlissen. 5. Ventilsitz schlecht. 6. Zündkerze verrußt. 7. Zündkerze falsch. 8. Vergaserdüsen verstopft. 9. Kraftstoffpegel in schwimmerkammer verstellt. 10. Luftfiltereinsatz verstopft. 11. Vergaserausgleicherschrauben locker. 12. Falschluft von Einlaßkanal. 13. Defekte Lichtmaschine, CDI-Einheit oder Zündspule.	Einstellen. Erneuern. Einstellen. Erneuern. Reparieren. Reinigen oder erneuern. Einstellen oder erneuern. Reinigen. Einstellen. Reinigen. Nachziehen. Nachziehen oder erneuern. Erneuern.
Motor überhitzt.	1. Starker Ölkohleansatz auf Kolbenboden. 2. Zu wenig Öl im Motor. 3. Ölpumpe defekt oder Ölkreislauf verstopft. 4. Kraftstoffpegel in Schwimmerkammern zu niedrig. 5. Falschluft von Einlaßkanal. 6. Motoröl falsch. 7. Ölkühler.	Reinigen. Öl nachfüllen. Erneuern oder reinigen. Einstellen. Nachziehen oder erneuern. Wechseln. Reinigen.

VERGASER

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Anlaßprobleme.	1. Anlasserdüse verstopft.	Reinigen.
	2. Anlasserleitung verstopft.	Reinigen.
	3. Falschluft an Verbindung Anlassergehäuse/Vergaser.	Anlassergehäuse und Vergaser auf festen Sitz überprüfen, einstellen und Dichtung erneuern.
	4. Falschluft am Vergaseranschluß oder Unterdruckmeßanschluß.	Überprüfen und einstellen.
	5. Anlasserkolben funktioniert icht richtig.	Überprüfen und einstellen.
Probleme bei Leerlauf und niedriger Drehzahl.	1. Leerlaufdüse oder Leerlaufluftdüse verstopft oder locker.	Überprüfen und reinigen.
	2. Falschluft an einem Vergaser-Anschluß, Unterdruckschlauch oder Choke.	Überprüfen und einstellen.
	3. Leerlaufauslaß oder Bypaß verstopft.	Überprüfen und reinigen.
	4. Anlasserkolben nicht ganz zu.	Überprüfen und einstellen.
Probleme bei mittlerer oder hoher Drehzahl.	1. Hauptdüse oder Hauptluftdüse verstopft.	Überprüfen und reinigen.
	2. Nadeldüse verstopft.	Überprüfen und reinigen.
	3. Gasschieber funktioniert nicht richtig.	Gasschieber auf Funktionstüchtigkeit überprüfen.
	4. Kraftstoffilter verstopft.	Überprüfen und reinigen.
Überlauf und Schwankungen im Kraftstoffpegel.	1. Nadelventil abgenutzt oder beschädigt.	Erneuern.
	2. Feder in Nadelventil gebrochen	Erneuern.
	3. Schwimmer funktioniert nicht richtig.	Überprüfen und einstellen.
	4. Fremdkörper am Nadelventil.	Reinigen.
	5. Kraftstoffpegel zu hoch bzw. zu niedrig.	Schwimmerhöhe einstellen.

FAHRGESTELL

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Lenkung schwergängig.	1. Lenkkopfmutter zu fest angezogen.	Einstellen.
	2. Lager im Lenkkopf gebrochen.	Erneuern.
	3. Lenkkopf verzogen.	Erneuern.
	4. Reifendruck zu niedrig.	Einstellen.
Lenker unruhig.	1. Unausgeglichenheit zwischen rechtem und linkem Gabelholm.	Erneuern.
	2. Teleskopgabel verzogen.	Reparieren oder erneuern.
	3. Vorderachse oder Reifen verzogen.	Erneuern.
Vorderrad flattert.	1. Radfelge verzogen.	Erneuern.
	2. Vorderradlager ausgeschlagen.	Erneuern.
	3. Reifen defekt oder falsch.	Erneuern.
	4. Gelockerte Achswelle oder Achswellenhalterungs-Muttern.	Nachziehen.
	5. Inkorrekter Ölstand der Teleskopgabel.	Einstellen.
Vorderradaufhängung zu weich.	1. Federn ermüdet.	Erneuern.
	2. Zuwenig Gabelöl.	Nachfüllen.
Vorderradaufhängung zu hart.	1. Gabelöl zu viskös.	Erneuern.
	2. Zuviel Gabelöl.	Überschüssiges Öl ablassen.
Vorderradaufhängung geräuschvoll.	1. Zuwenig Gabelöl.	Nachfüllen.
	2. Gelockerte Schrauben und Muttern der Aufhängung.	Nachziehen.

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Hinterrad flattert.	1. Radfelge verzogen. 2. Radlager oder Schwingenlager ausgeschlagen. 3. Reifen defekt oder falsch. 4. Schwingen- und Federbeinlager ausgeschlagen. 5. Muttern oder Schrauben an Hinterradaufhängung locker.	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern. Nachziehen.
Hinterradaufhängung zu weich.	1. Federbeinfeder ermüdet. 2. Hinterradaufhängung falsch eingestellt. 3. Ölverlust am Federbein.	Erneuern. Einstellen. Erneuern.
Hinterradaufhängung zu hart.	1. Hinterradaufhängung falsch eingestellt. 2. Federbeinstange verbogen. 3. Schwinge verbogen. 4. Schwingen- und Dämpferlager ausgeschlagen.	Einstellen. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Hinterradaufhängung geräuschvoll.	1. Muttern oder Schrauben an Hinterradaufhängung locker. 2. Schwingen- und Hinterradaufhängunglager ausgeschlagen.	Nachziehen. Erneuern.

BREMSEN

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Bremsleistung ungenügend.	1. Hydrauliksystem verliert Bremsflüssigkeit. 2. Bremsklötze abgenutzt. 3. Öl auf Bremsbelagfläche. 4. Bremsscheibe abgenutzt. 5. Luft im Hydrauliksystem.	Reparieren oder erneuern. Erneuern. Bremsscheibe und -klötze säubern. Erneuern. Entlüften.
Bremse kreischend.	1. Kohlenstoff auf Bremsklotzfläche. 2. Bremsklotz verkantet. 3. Radlager beschädigt. 4. Vorder- oder Hinterachse locker. 5. Bremsklötze abgenutzt. 6. Fremdkörper in Bremsflüssigkeit. 7. Rückführkanal des Hauptbremszylinders verstopft.	Oberfläche mit Sandpapier abschleifen. Klotzbefestigung verändern oder erneuern. Erneuern. Im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen. Erneuern. Bremsflüssigkeit erneuern. Hauptbremszylinder zerlegen und reinigen.
Bremshebelweg zu groß.	1. Luft im Hydrauliksystem. 2. Zuwenig Bremsflüssigkeit. 3. Bremsflüssigkeit ungeeignet.	Entlüften. Auf vorgeschriebenen Pegel auffüllen; entlüften. Durch richtige Flüssigkeit ersetzen.
Auslaufen von Bremsflüssigkeit.	1. Anschlüsse locker. 2. Schlauch gerissen. 3. Kolben und/oder Pfanne abgenutzt.	Im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen. Erneuern. Kolben und/oder Pfanne erneuern.

ELEKTRISCHE ANLAGE

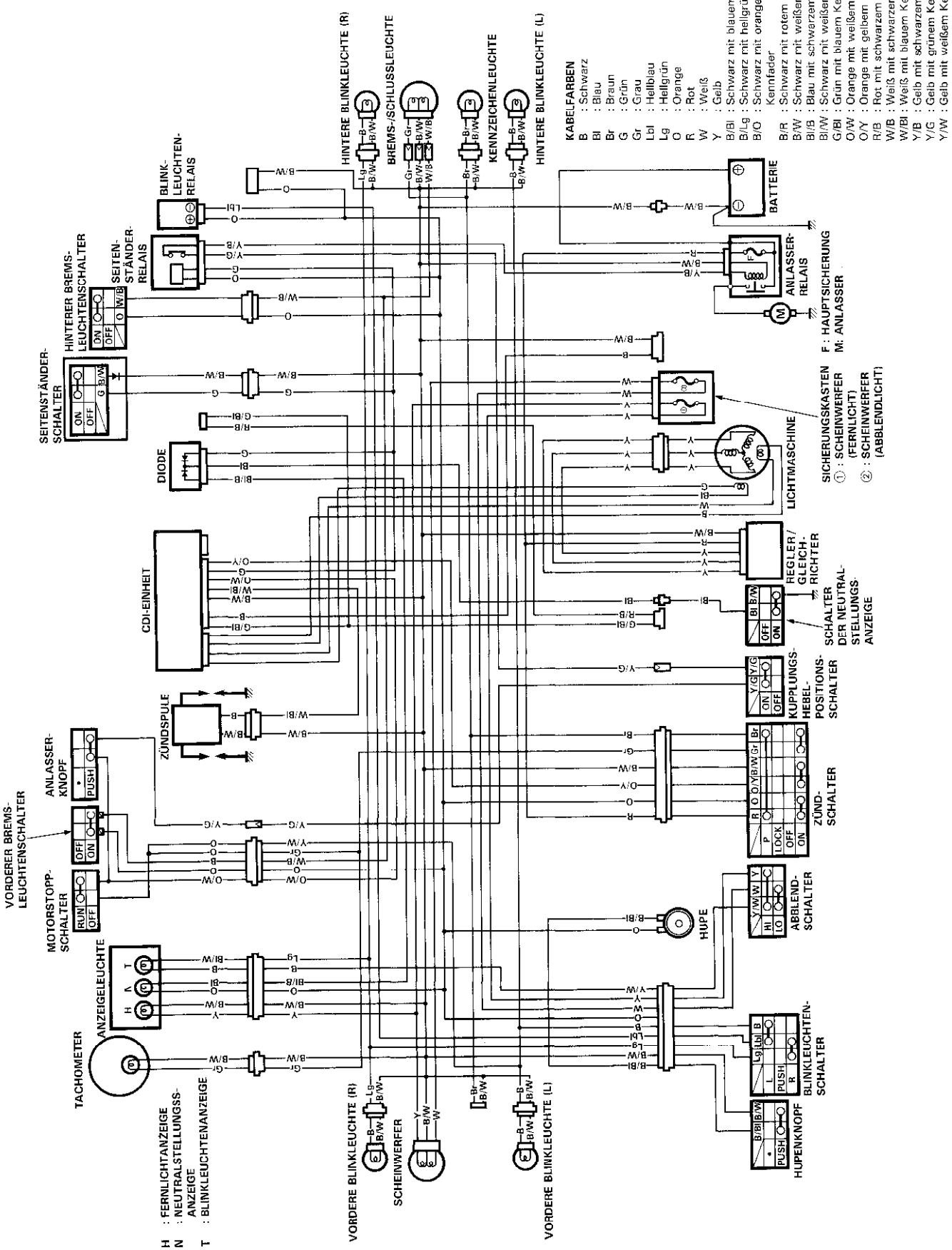
Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Kein oder schwacher Funken.	1. Züdspule defekt. 2. Zündkerzen defekt. 3. Defekte Lichtmaschine oder CDI-Einheit.	Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Zündkerzen verrußen schnell.	1. Gemisch zu fett. 2. Leerlaufdrehzahl zu hoch. 3. Benzin falsch. 4. Luftfiltereinsatz verschmutzt. 5. Zündkerzen zu kalt.	Vergaser einstellen. Vergaser einstellen. Wechseln. Reinigen. Durch heiße Kerzen ersetzen.
Zündrerzen verschmutzen schnell.	1. Kolbenringe abgenutzt. 2. Kolben oder Zylinder abgenutzt. 3. Spiel der Ventilschäfte in den Ventilführungen zu groß. 4. Ventilschaftöldichtung verschlissen.	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Elektroden überhitzen oder verbrennen.	1. Zündkerzen zu heiß. 2. Motor überhitzt. 3. Zündkerzen locker. 4. Gemisch zu mager.	Durch kalte kerzen ersetzen. Optimal einstellen. Nachziehen. Vergaser einstellen.
Lichtmaschine lädt nicht.	1. Kabel unterbrochen oder kurzgeschlossen oder Kabelanschlüsse locker. 2. Lichtmaschinenspulen kurzgeschlossen, geerdet oder unterbrochen. 3. Kurzgeschlossener oder beschädigter Regler/Gleichrichter.	Reparieren oder erneuern oder nachziehen. Erneuern. Erneuern.
Lichtmaschine lädt, aber unter Sollwert.	1. Kabel kurzgeschlossen oder unterbrochen oder Anschlüsse locker. 2. Statorspulen oder Lichtmaschine geerdet oder unterbrochen. 3. Defekter Regler/Gleichrichter. 4. Batteriezellenplatten defekt.	Reparieren oder nachziehen. Erneuern. Erneuern. Batterie erneuern.
Lichtmaschine überlädt.	1. Batterie intern kurzgeschlossen. 2. Beschädigter oder defekter Regler/Gleichrichter. 3. Schlechte Erdung des Regler/Gleichrichters.	Batterie erneuern. Erneuern. Masseanschluß reinigen und anziehen.
Ungleichmäßiges Laden.	1. Kabelisolierung durch Vibrationen durchgescheuert; daher zeitweiliger Kurzschluß. 2. Lichtmaschine intern kurzgeschlossen. 3. Defekter Regler/Gleichrichter.	Reparieren oder erneuern. Erneuern. Erneuern.
Anlasserknopf ohne Wirkung.	1. Batterie entladen. 2. Schalterkontakte defekt. 3. Bürsten im Anlassermotor sitzen nicht richtig auf Kollektor. 4. Anlasserrelais-/Anlasserunterbrechungsschalter defekt.	Reparieren oder erneuern. Erneuern. Reparieren oder erneuern. Erneuern.

BATTERIE

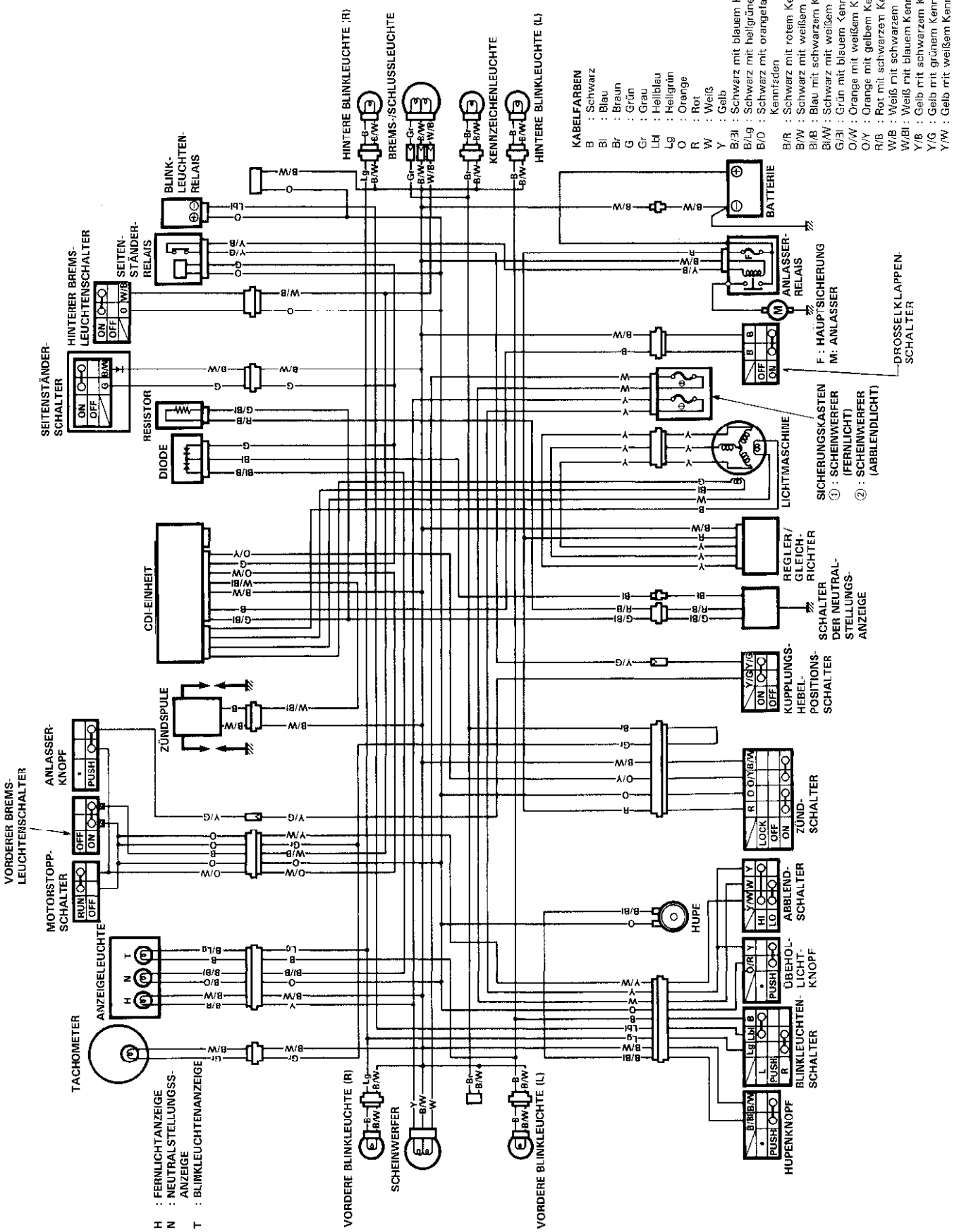
Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Sulfatierung, weiße pulvrige Substanz oder Flecken auf Zellenplatten.	1. Batteriegehäuse rissig. 2. Batterie lange Zeit entladen.	Batterie erneuern. Batterie erneuern.
Batterie wird schnell leer.	1. Lademethode falsch. 2. Zellenplatten haben viel ihres aktiven Materials wegen Überladung verloren. 3. Kurzschluß innerhalb der Batterie. 4. Batteriespannung zu niedrig. 5. Batterie zu alt.	Die Lichtmaschine, den Regler/Gleichrichter und die Stromkreisanschlüsse überprüfen; die nötigen Einstellungen vornehmen, um den vorgeschriebenen Ladewert zu erhalten. Batterie erneuern und Ladesystem korrigieren. Batterie erneuern. Batterie ganz aufladen. Batterie erneuern.
Batteriesulfatierung.	1. Ladeleistung zu niedrig bzw. zu hoch. (Bei Nichtverwendung müssen die Batterien mindestens einmal im Monat überprüft werden, um eine Sulfation zu vermeiden.) 2. Batterie bei kalter Witterung zu lange unbenutzt.	Batterie erneuern. Bei starker Sulfatierung Batterie erneuern.
Batterie entlädt sich zu schnell.	Gehäuseober- und -seitenflächen verschmutzt.	Säubern.

SCHALTPLAN

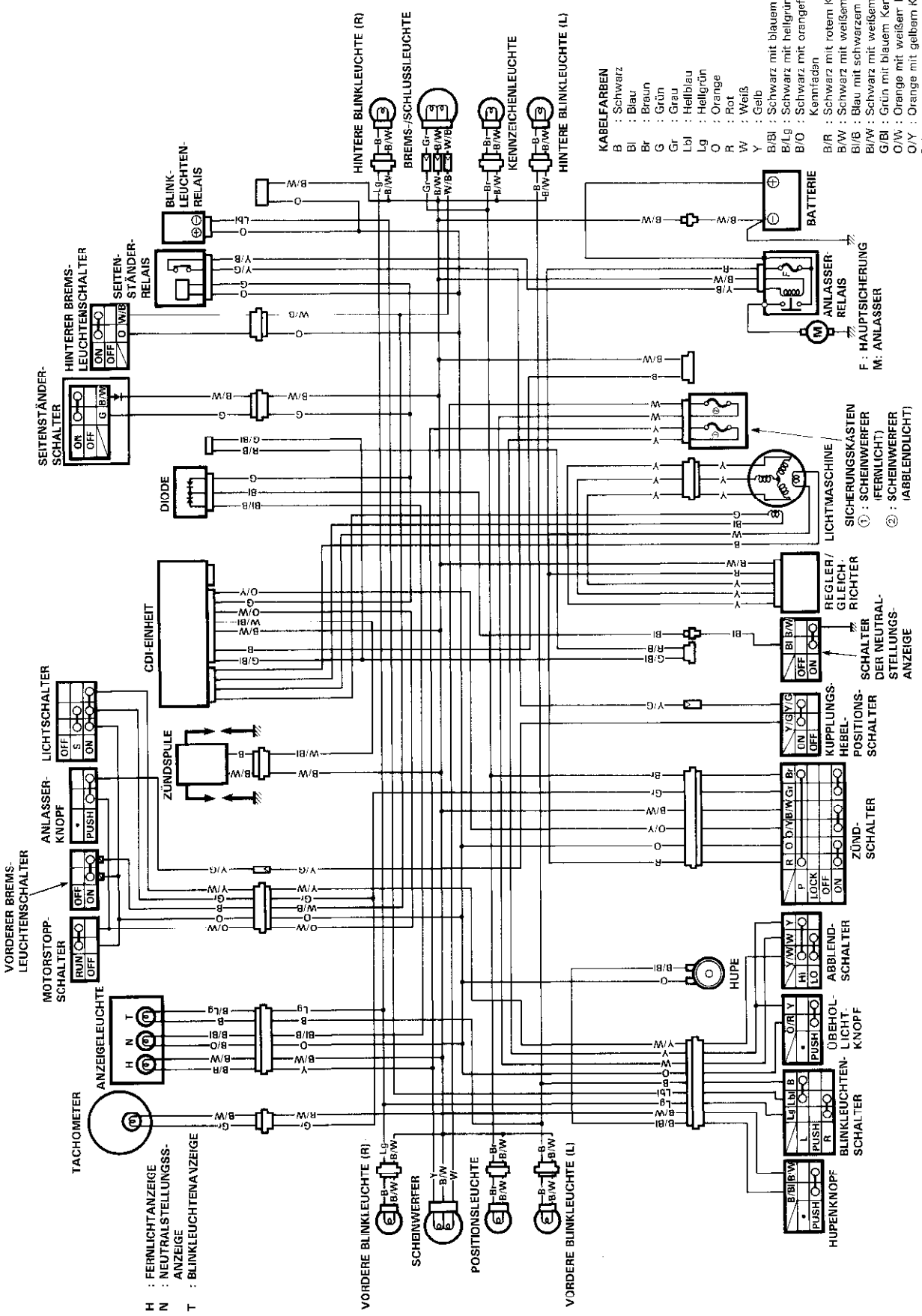
FÜR KANADA UND USA



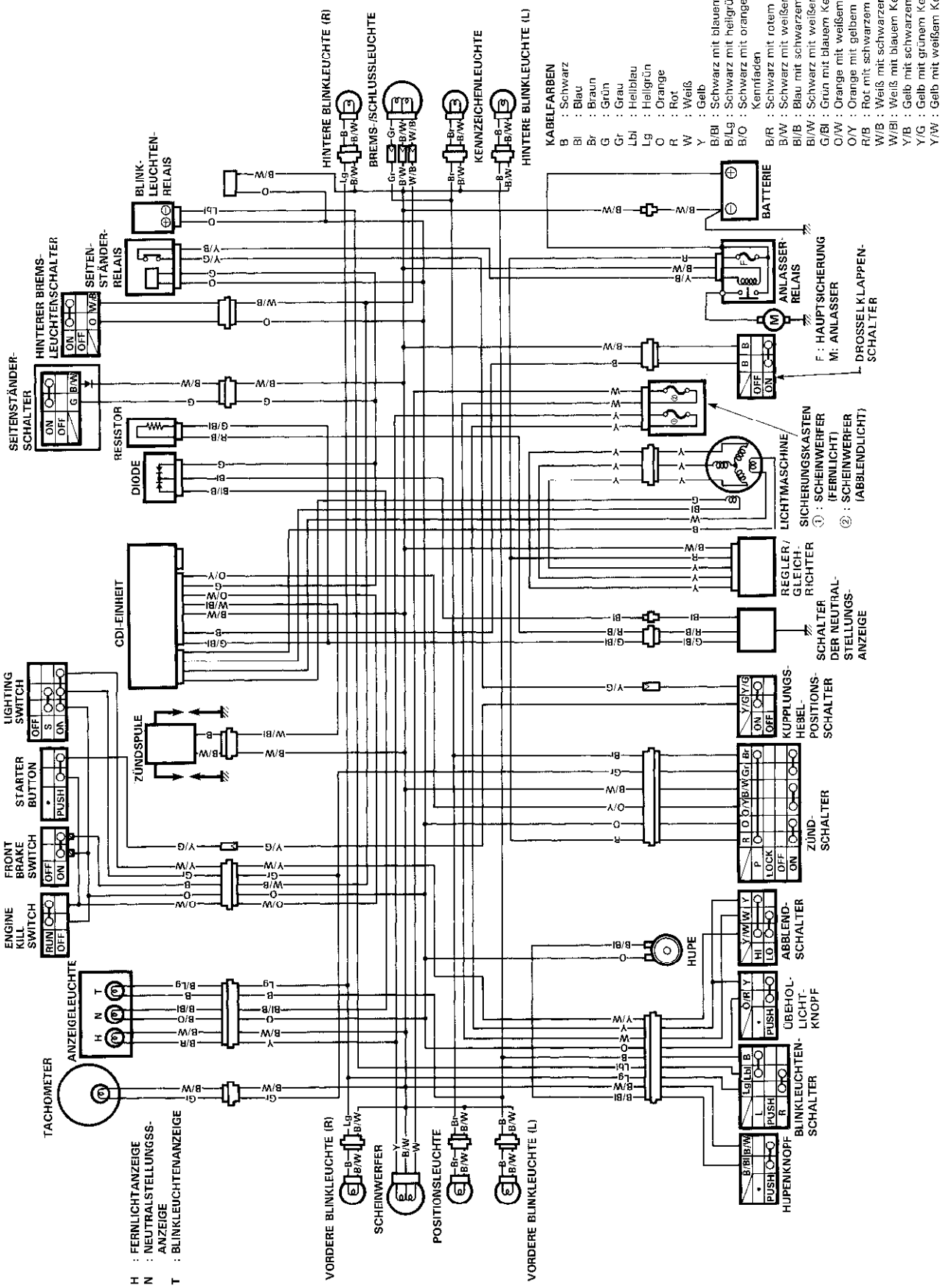
FÜR AUSTRALIEN



FÜR AUSTRALIEN UND DIE SCHWEIZ

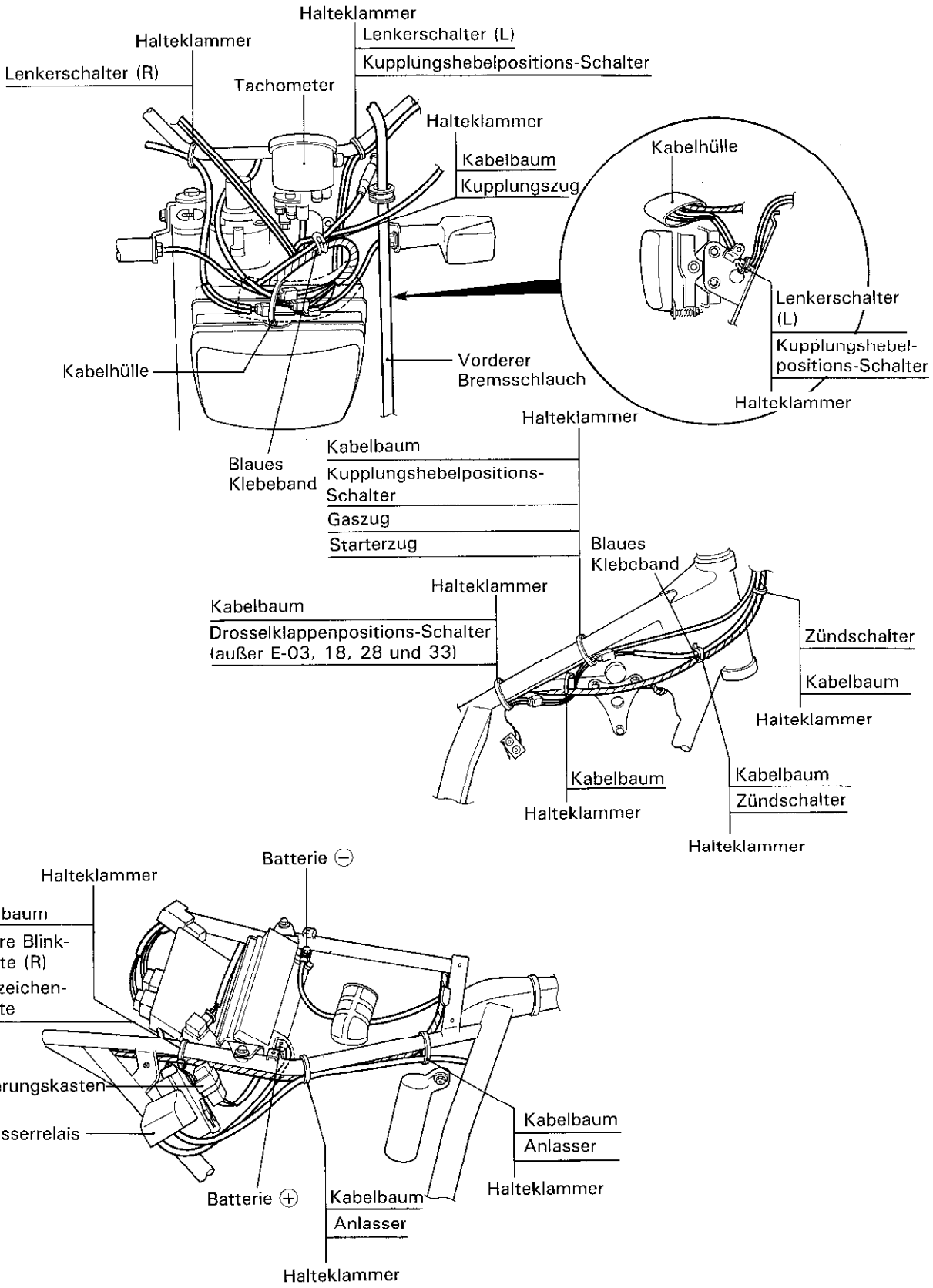


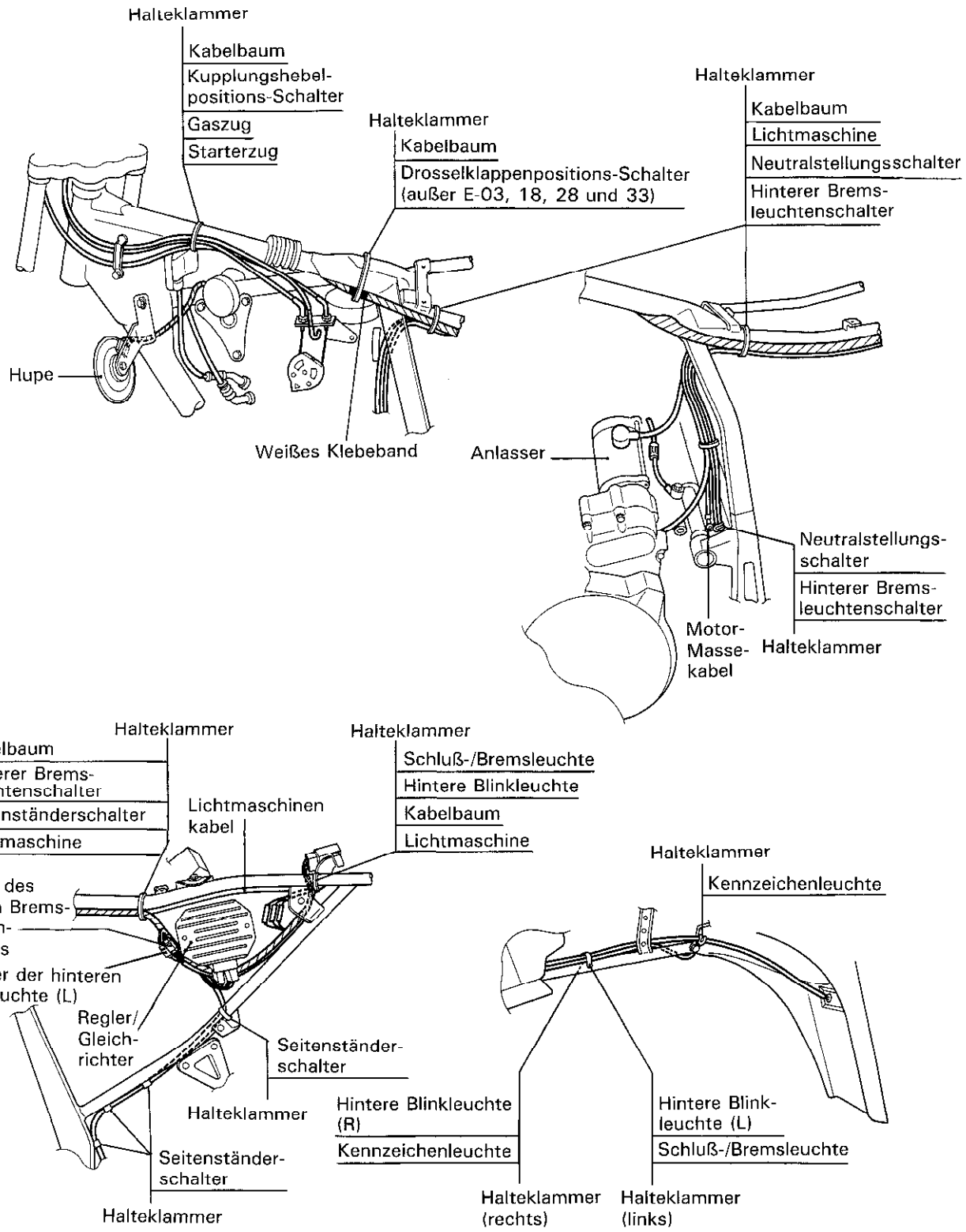
FÜR ALLE SONSTIGE

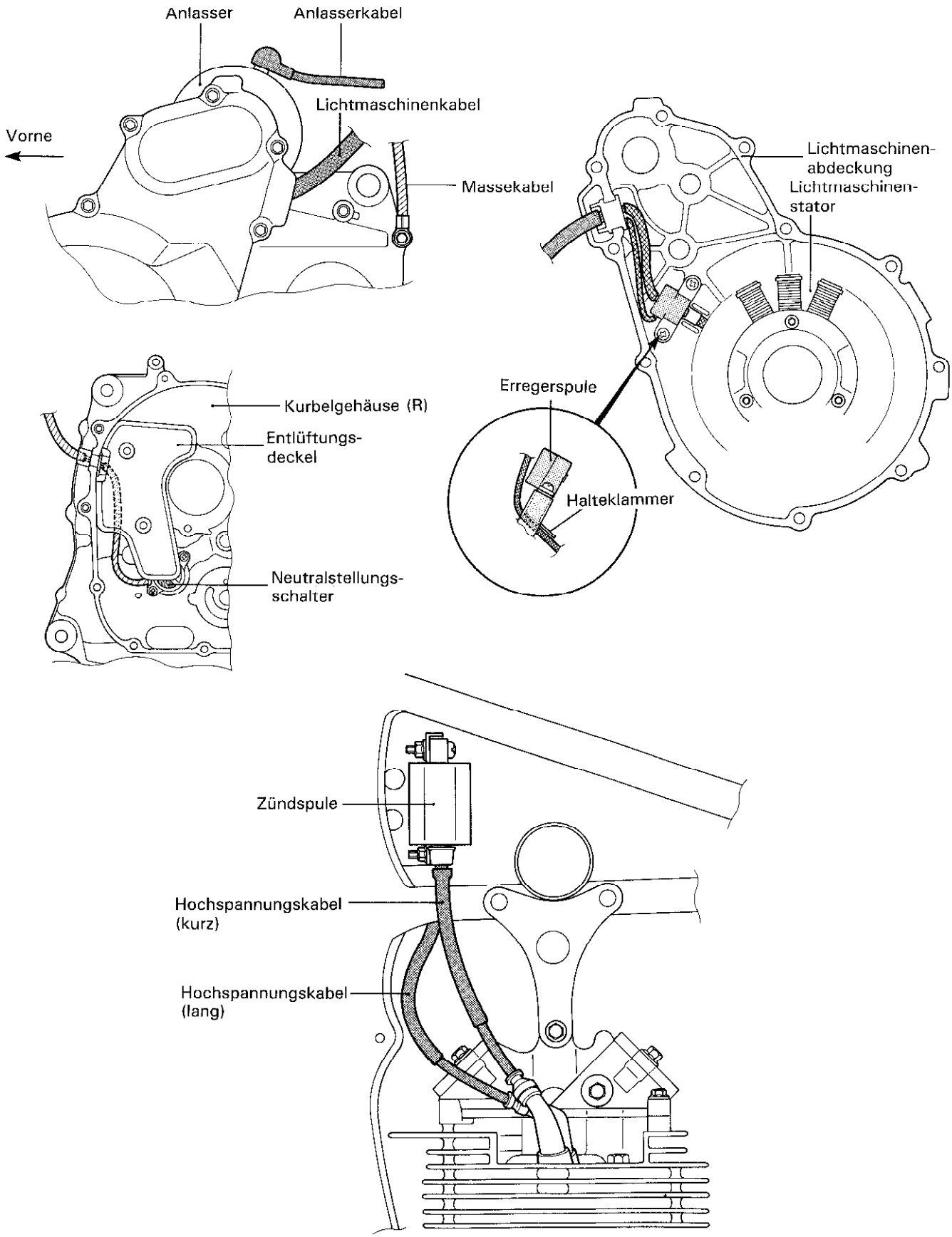


VERLEGUNG DER KABEL, SEILZÜGE UND SCHLÄUCHE

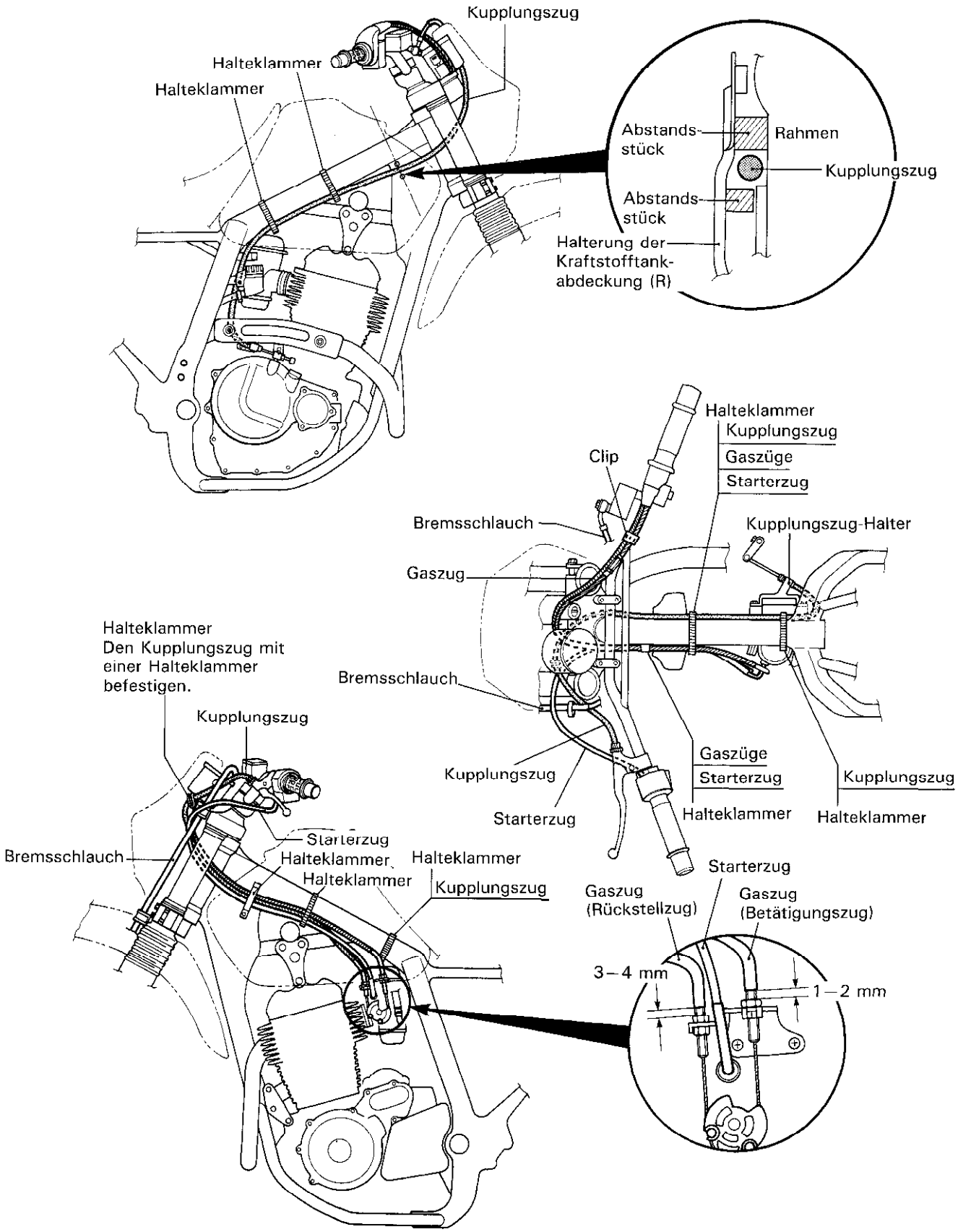
VERLEGUNG DER KABEL

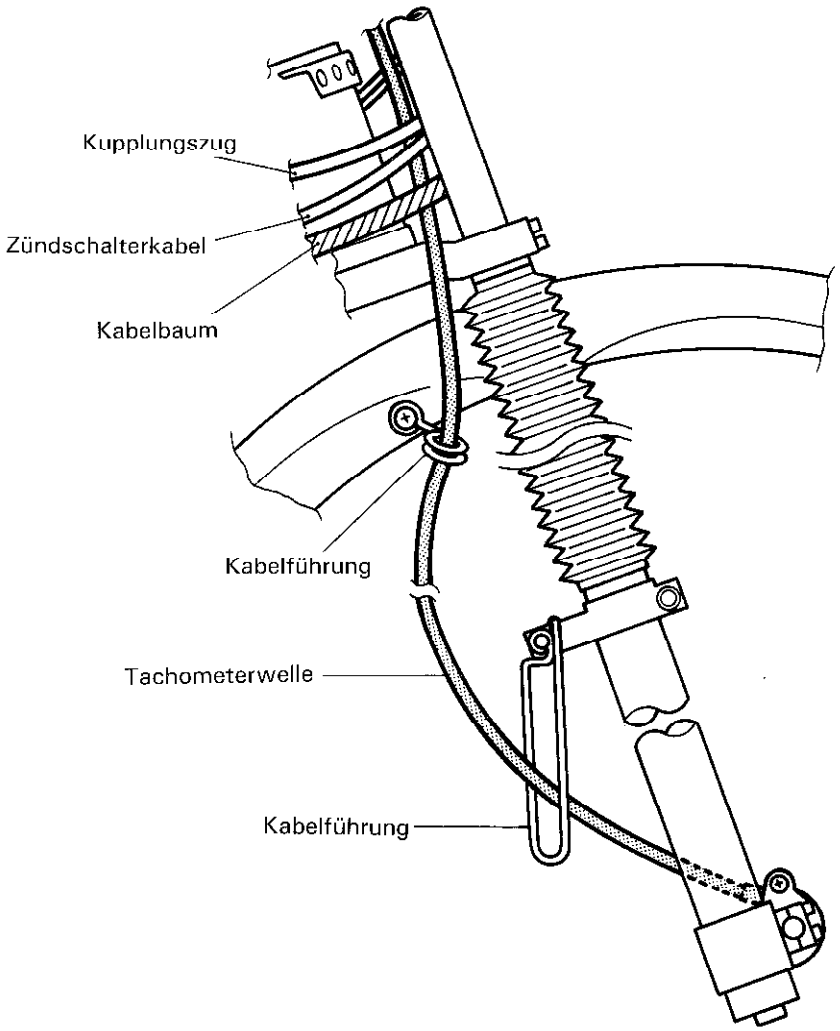



Halteklammer
Kabelbaum
Kupplungshebel-positions-Schalter
Gaszug
Starterzug
Halteklammer
Kabelbaum
Drosselklappenpositions-Schalter (außer E-03, 18, 28 und 33)
Halteklammer
Kabelbaum
Lichtmaschine
Neutralstellungsschalter
Hinterer Brems-leuchtenschalter
Hupe
Weißes Klebeband
Anlasser
Neutralstellungs-schalter
Hinterer Brems-leuchtenschalter
Motor-Masse-kabel
Halteklammer
Halteklammer
Kabelbaum
Hinterer Brems-leuchtenschalter
Seitenständerschalter
Lichtmaschine
Lichtmaschinen kabel
Halteklammer
Schluß-/Bremsleuchte
Hintere Blinkleuchte
Kabelbaum
Lichtmaschine
Stecker des hinteren Brems-leuchten-schalters
Stecker der hinteren Blinkleuchte (L)
Regler/ Gleich-richter
Seitenständer-schalter
Halteklammer
Seitenständer-schalter
Halteklammer
Halteklammer
Kennzeichenleuchte
Hintere Blinkleuchte (R)
Kennzeichenleuchte
Hintere Blink-leuchte (L)
Schluß-/Bremsleuchte
Halteklammer (rechts)
Halteklammer (links)

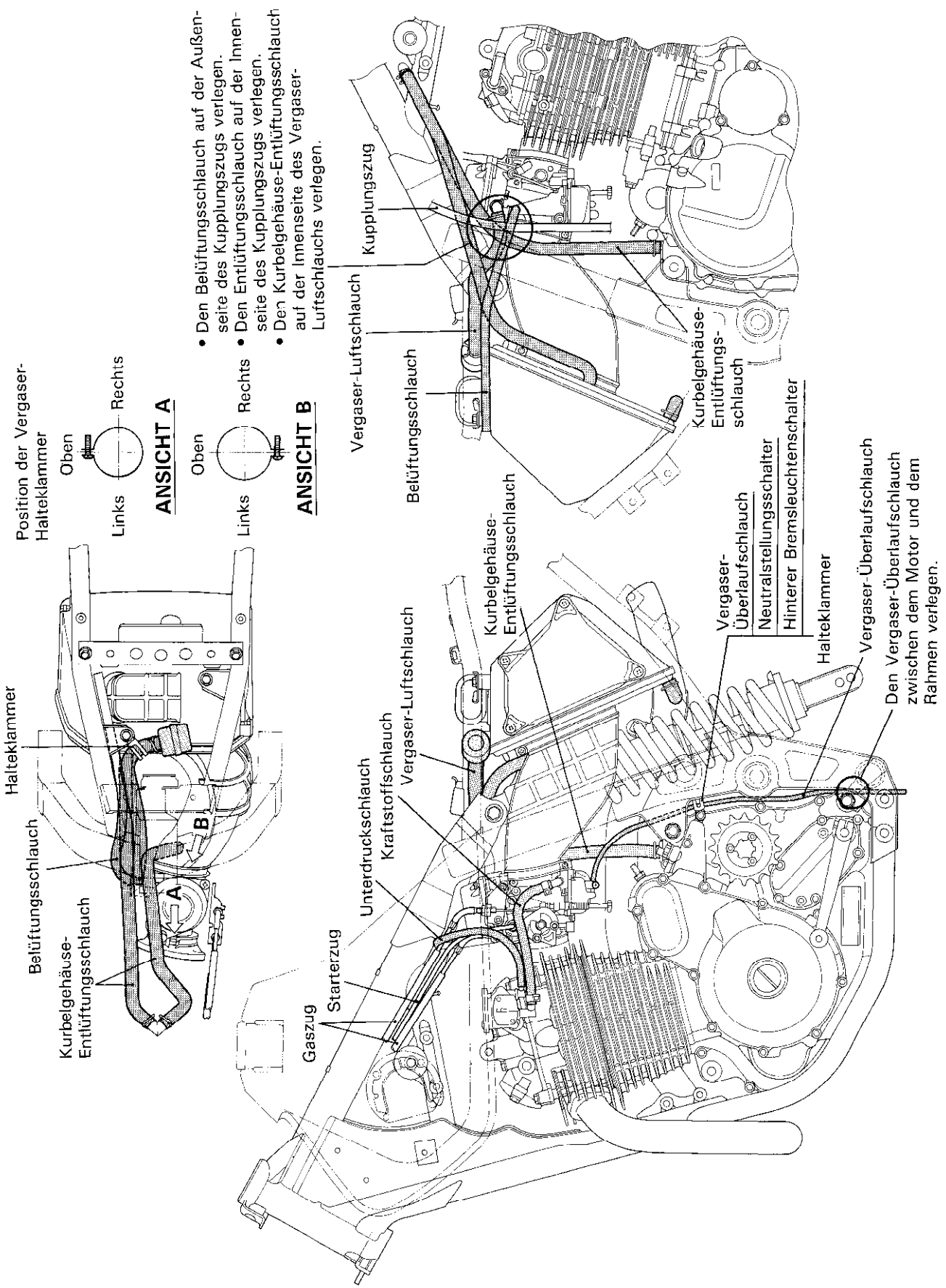

Anlasser
Anlasserkabel
Lichtmaschinenkabel
Vorne
Massekabel
Lichtmaschinen-
abdeckung
Lichtmaschinen-
stator
Erregerspule
Halteklammer
Kurbelgehäuse (R)
Entlüftungs-
deckel
Neutralstellungs-
schalter
Zündspule
Hochspannungskabel
(kurz)
Hochspannungskabel
(lang)

VERLEGUNG DER SEILZÜGE

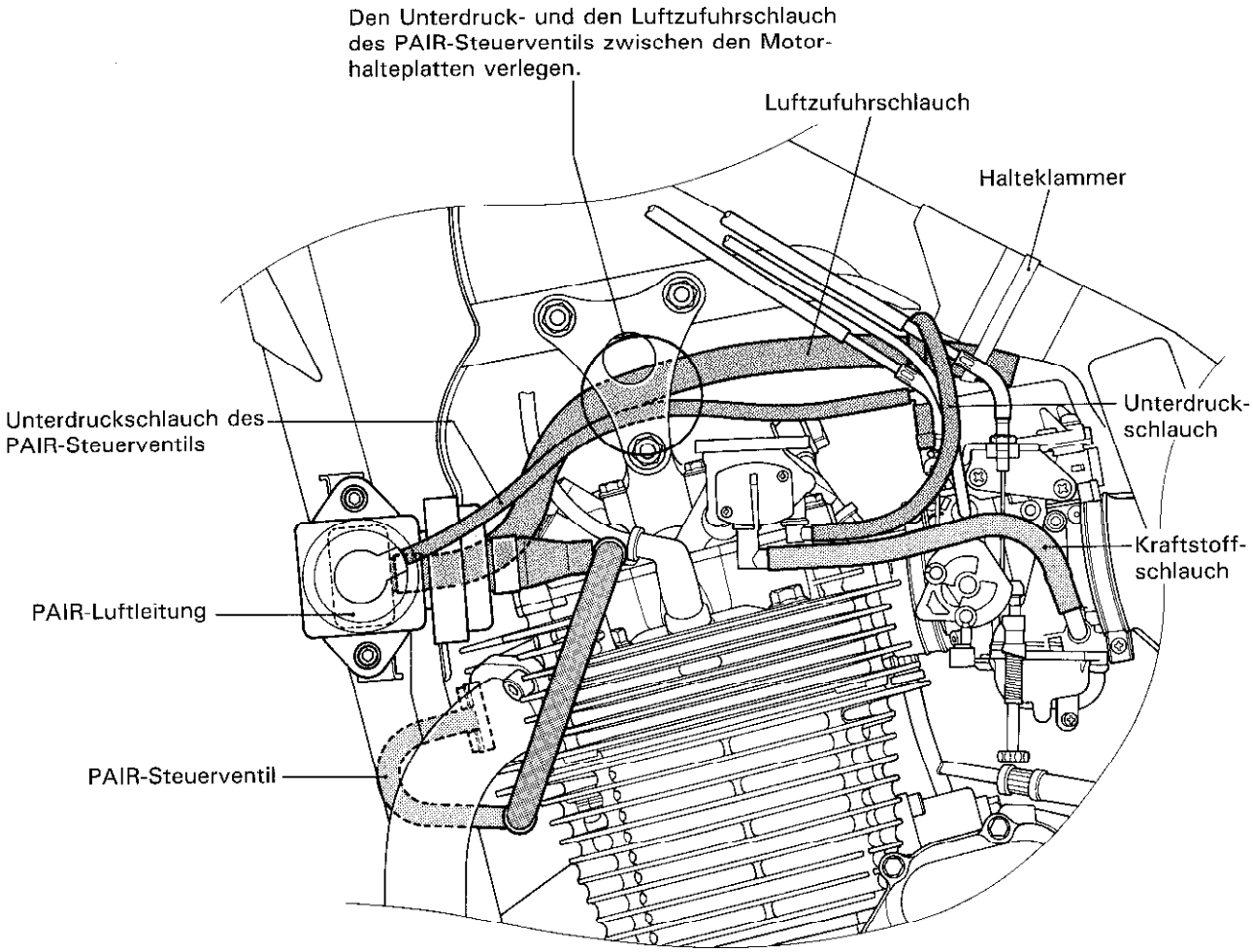



Kupplungszug
Zündschalterkabel
Kabelbaum
Kabelführung
Tachometerwelle
Kabelführung

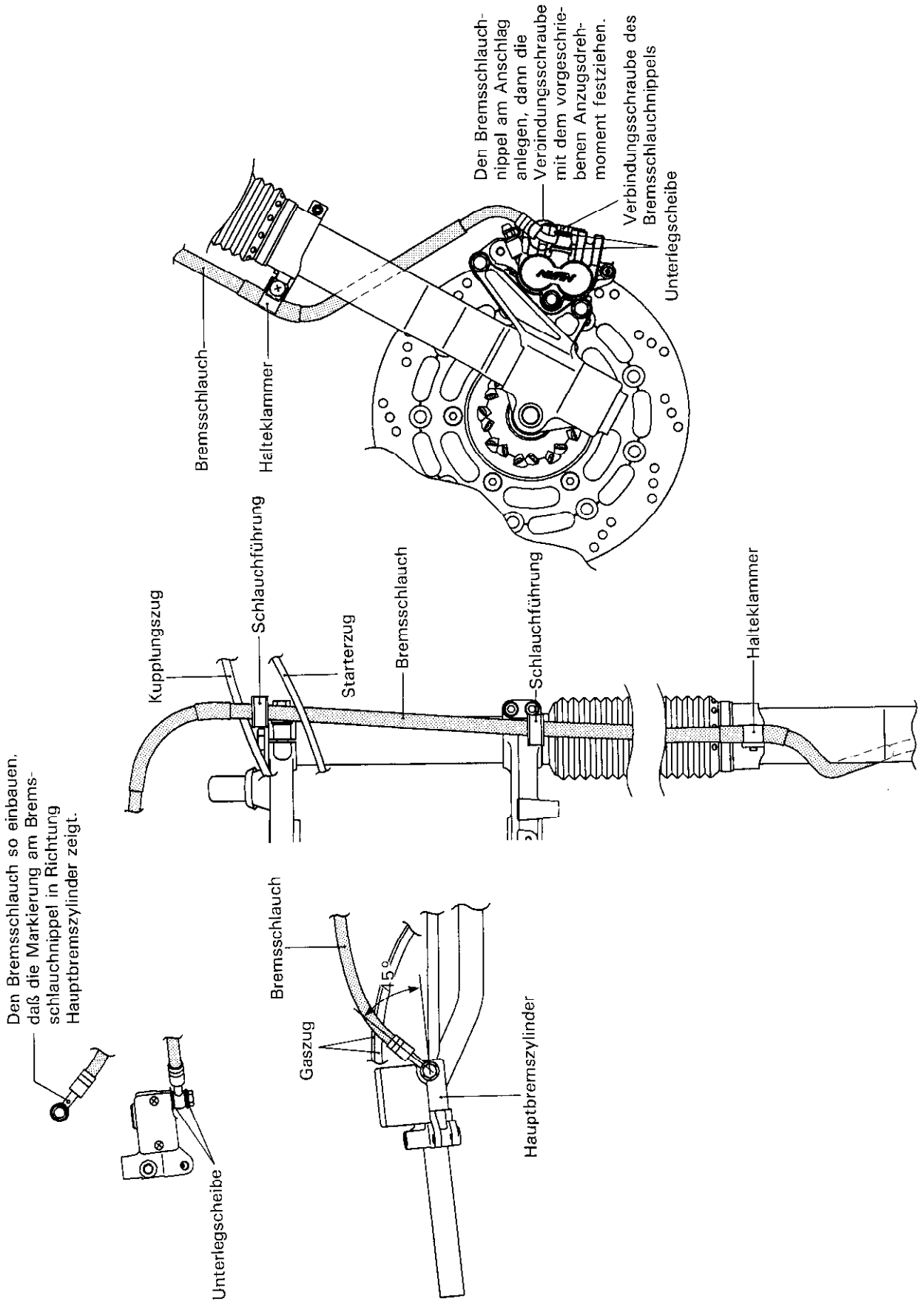
VERLEGUNG DER VERGASER- UND LUFTFILTERSCHLÄUCHE



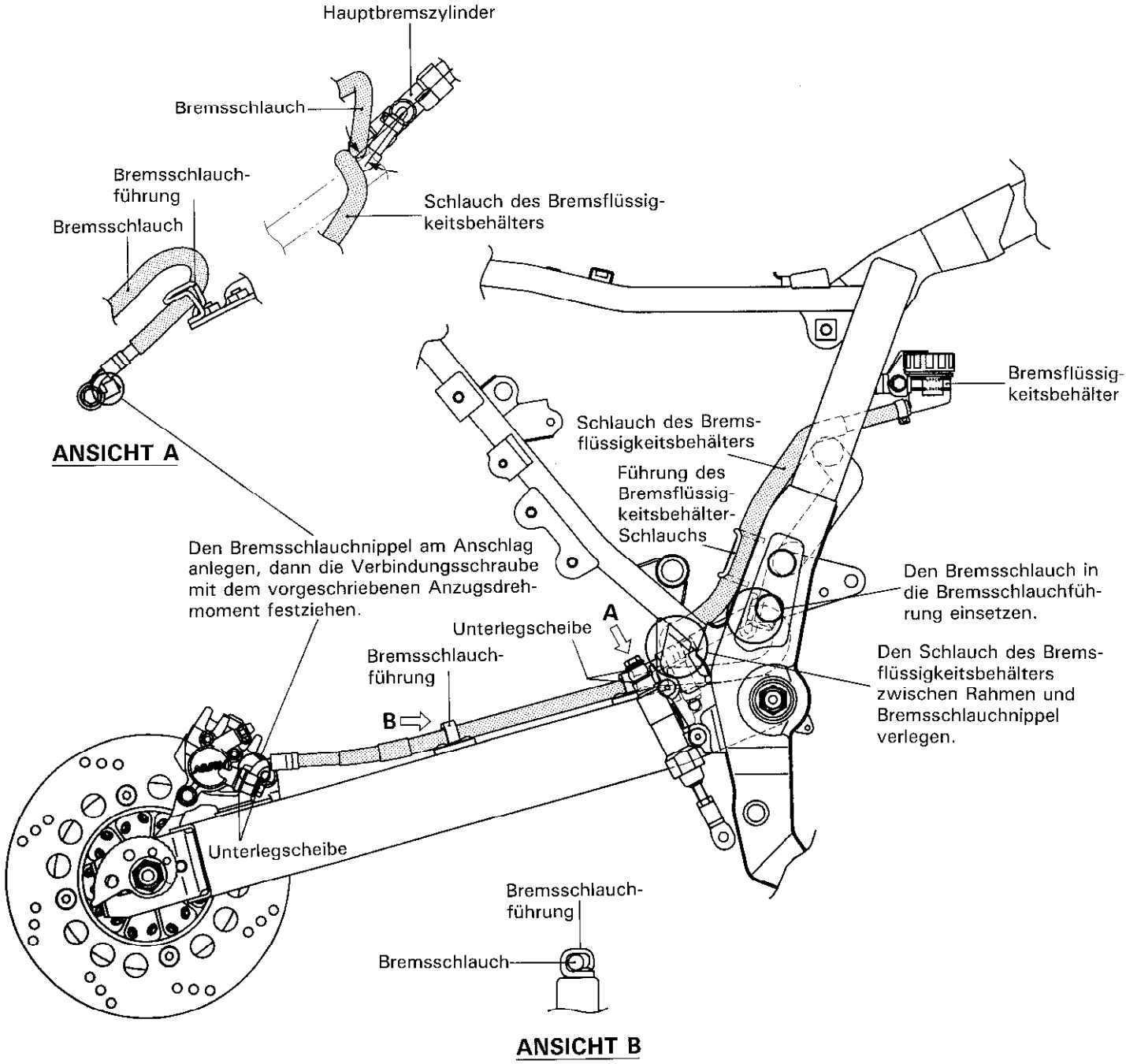
VERLEGUNG DER SCHLÄUCHE DES PAIR-SYSTEMS (ZUSATZLUFT-SYSTEM) (Für Österreich und die Schweiz)



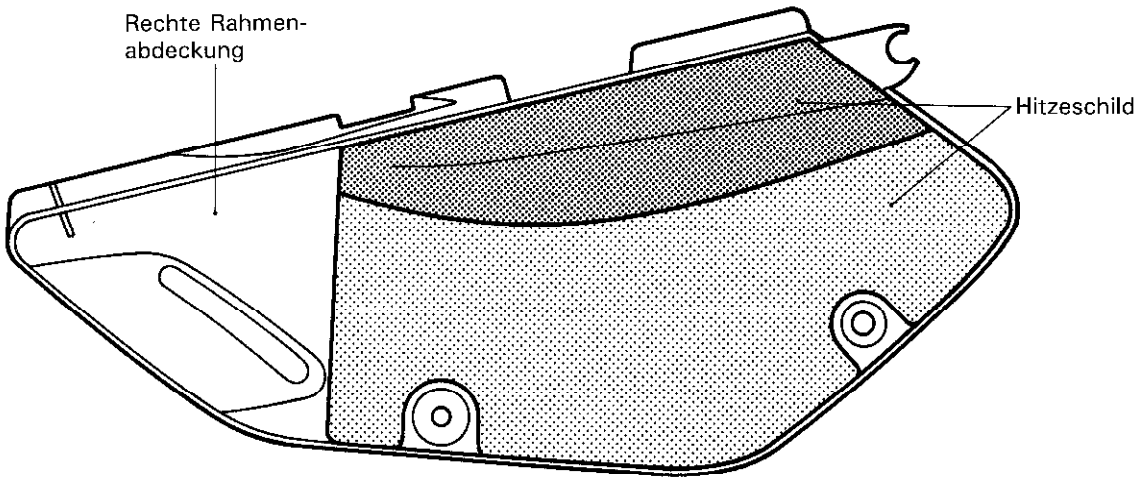
VERLEGUNG DES VORDEREN BREMSSCHLAUCHS



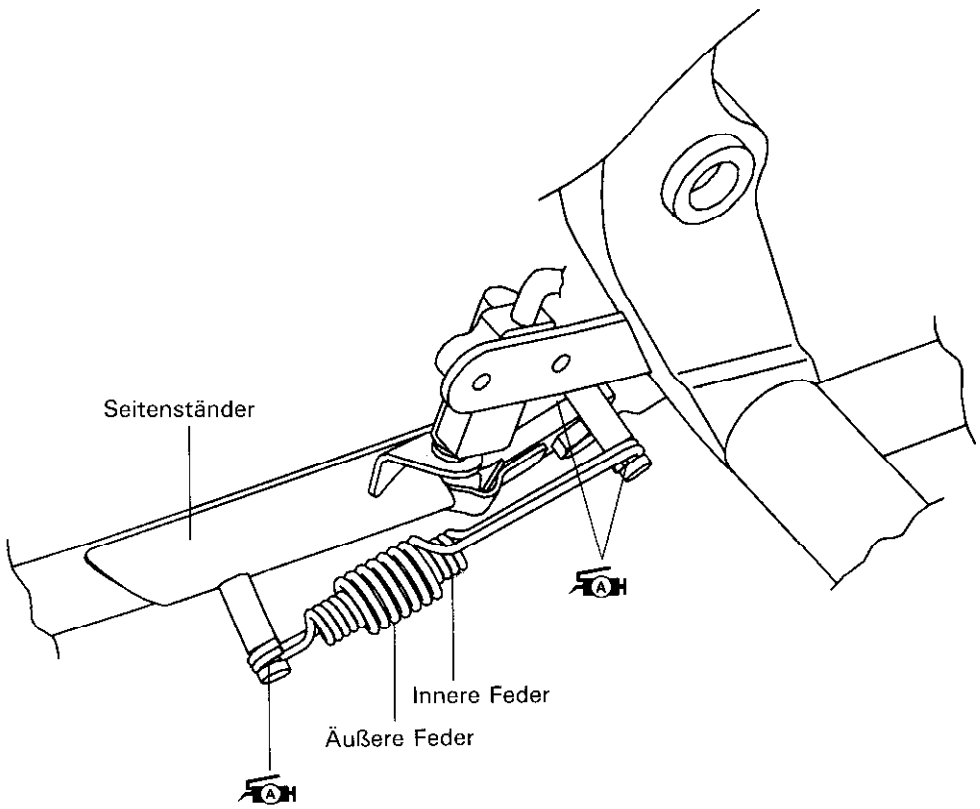
VERLEGUNG DES HINTEREN BREMSSCHLAUCHS



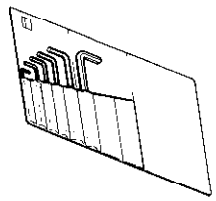
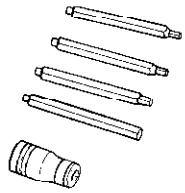
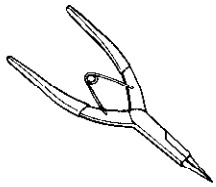
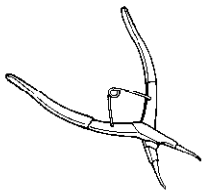
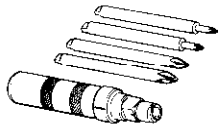
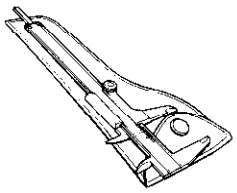
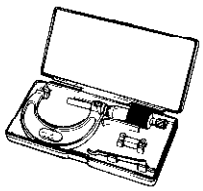
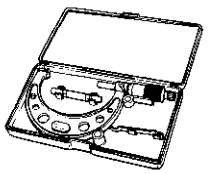
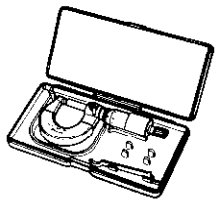
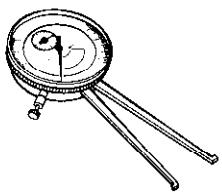
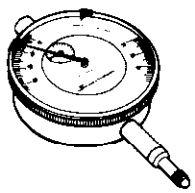
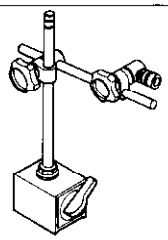
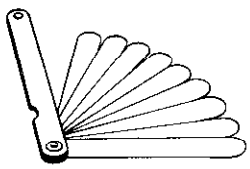
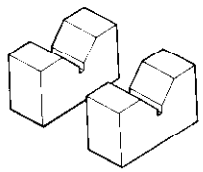
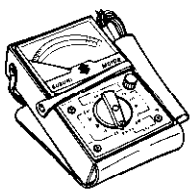
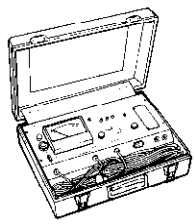
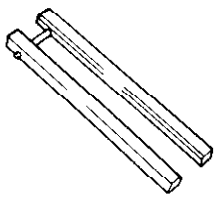
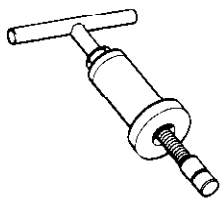
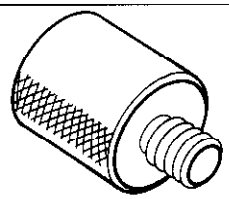
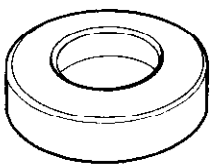
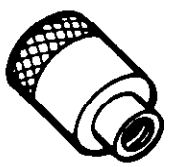
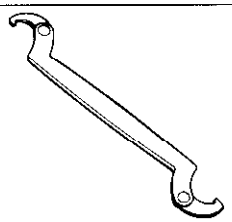
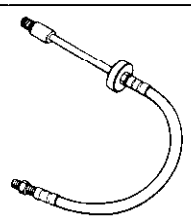
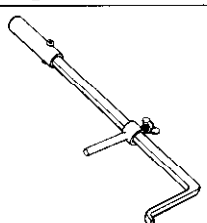
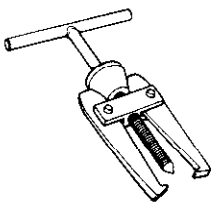
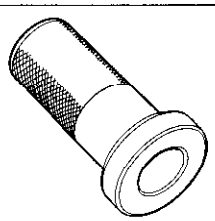
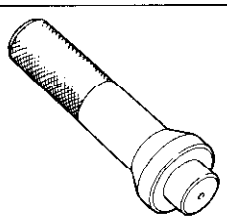
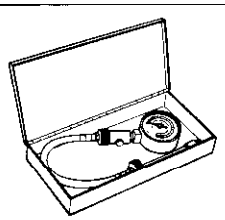
BEFESTIGUNG DES HITZESCHILDS

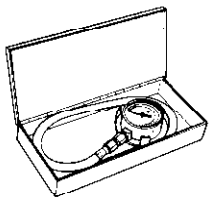
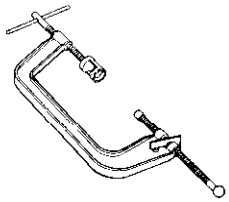
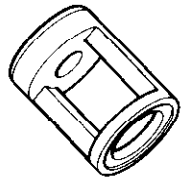
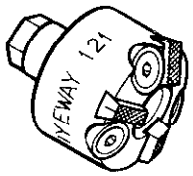
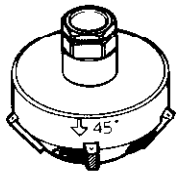
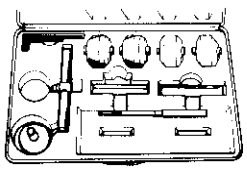
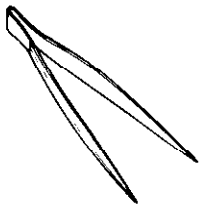
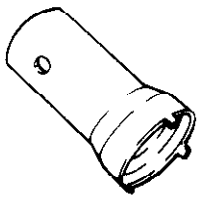
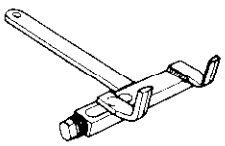
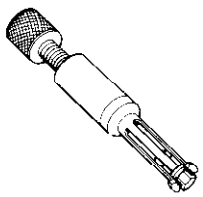
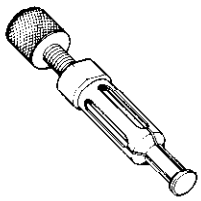
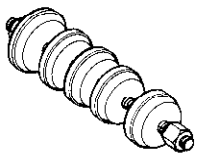
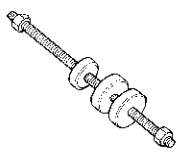
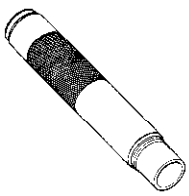
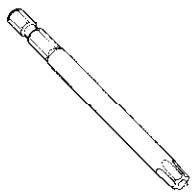
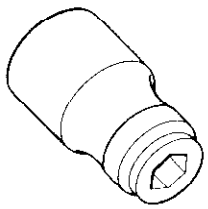
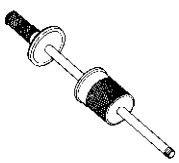
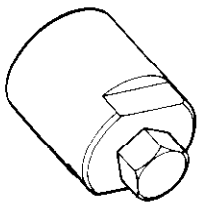
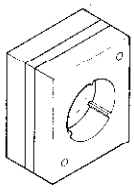
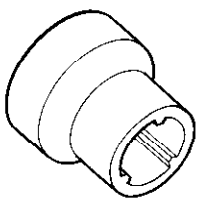
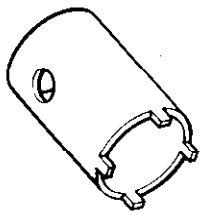
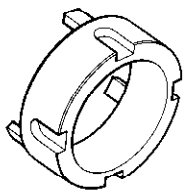
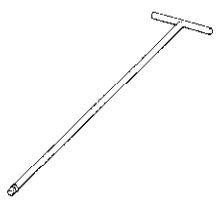
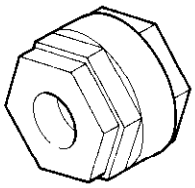
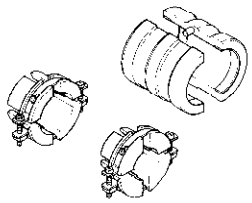
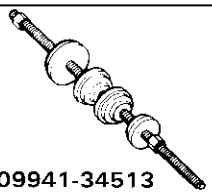


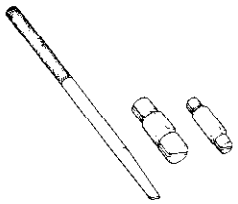
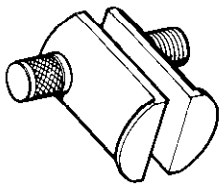
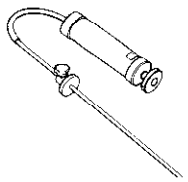
ANORDNUNG DER SEITENSTÄNDERFEDERN



SPEZIALWERKZEUG

 09900-00401 Satz L-Sechskant-schlüssel	 09900-00410 Satz Sechskant-schlüssel	 09900-06107 Sprengringzange	 09900-06108 Sprengringzange	 09900-09003 Satz Schlag-schraubenzieher
 09900-20102 Schublehre	 09900-20202 Mikrometer (25—50 mm)	 09900-20204 Mikrometer (75—100 mm)	 09900-20205 Mikrometer (0—25 mm)	 09900-20508 Meßgerät-Satz für Zylinderbohrung 09900-20513 Meßgerät-Arm 94 mm
 09900-20605 Noniusschublehre	 09900-20606 Meßuhr (1/100)	 09900-20701 Magnetständer	 09900-20803 Fühlerlehre	 09900-21304 V-Blöcke (100 mm)
 09900-22301 Plastigage	 09900-25002 Taschenprüfer	 09900-28107 Stromprüfer	 09910-20116 Pleuelstangen-Arretierwerkzeug	 09910-32812 Kurbelwellen-Einbauwerkzeug
 09910-32830 Aufsatz für Kurbel-wellen-Einbauwerk-zeug	 09910-32860 Aufsatz für Kurbel-wellen-Einbauwerk-zeug	 09910-33210 Aufsatz	 09910-60611 Universalschlüssel	 09113-10720 Aufsatz für Kompres-sionsprügerät
 09913-50121 Öldichtring-Ausbauwerkzeug	 09913-60910 Lager-Zahnradabziher	 09913-75810 Lager-Einbauwerkzeug	 09913-75830 Lager-Einbauwerkzeug	 09915-64510 Kompressionsprüfer

 09915-74510 Öldruckmesser	 09916-14510 Ventilfederheber	 09916-14910 Aussatz für Ventil-federheber	 09916-20610 Ventilsitazfräsköpfe 15° (N-121)	 09916-24210 Ventilsitazfräsköpfe 45° (N-615)
 09916-24900 Satz Ventilsitzfräser	 09916-34550 5,5 mm-Ventilfläser	 09916-34580 10,8 mm Ventilfräser	 09916-44910 Ventilführungs-abzieher	 09916-84511 Pinzette
 09917-23711 Sechskantschlüssel für Ringmutter	 09920-13120 Kurbelgehause-Trennwerkzeug/ Kurbelwelle-Ausbauwerkzeug	 09920-53740 Kupplungsnaben-Arretierwerkzeug	 09923-73210 Lagerabzieher	 09923-74510 Lagerabzieher
 09924-84510 Lager-Einbauwerk-zeugsatz	 09924-84521 Lager-Einbauwerk-zeugsatz	 09925-18010 Lenklagereinsetzer	 09930-11920 Torx-Einsatz JT40H	 09930-11940 Torx-Einsatzhalter
 09930-30102 Gleitschaft	 09930-30721 Ausbauwerkzeug für Lichtmaschinenrotor	 09930-73110 Halter für Anlasser-Drehmomentbegrenzer	 09930-73120 Stecknuß für Anlasser-Drehmomentbegrenzer	 09940-14911 Sechskantschlüssel für Lenkschaftmutter
 09940-14960 Einsatz für Lenk-schaftmutter-Schlüssel	 09940-34520 T-Griff	 09940-34592 Aufsatz G	 09940-52860 Teleskopgabel-Ol-dichtungseinsetzer	 09941-34513 Einbauwerkzeug für Lenklager-Laufring und Schwing-armlager

			
09941-50111 Radlager-Ausbauwerkzeug	09941-54911 Lagerkranzeinsetzer	09941-74910 Lenklager-Ausbauwerkzeug	09943-74111 Ölstand-Einstell-gerat für Teleskop-gabel

DREHMOMENT

MOTOR

GEGENSTAND	N·m	kg-m
Schraube der Zylinderkopfhaube	10	1,0
Schraube des Nockenwellenritzels	15	1,5
Zylinderkopfschraube	38	3,8
Zylinderkopfmutter	25	2,5
Zylindersockel-Mutter	10	1,0
Paßschraube der Antriebskette-Spannvorrichtung	13	1,3
Schraube des Lichtmaschinenrotors	160	16,0
Befestigungsschraube der Antriebsketten-Spannvorrichtung	10	1,0
Zündkerze	11	1,1
Schraube des Kurbelgehäuses	11	1,1
OT-Stopfen	23	2,3
Ölkanalstopfen	23	2,3
Schraube der Öldüse	10	1,0
Schraube und Lichtmaschinendeckels	15	1,5
Schraube der Anlasserkupplung	25	2,5
Mutter des Primär-Antriebszahnrads	100	10,0
Befestigungsschraube der Kupplungsfeder	10	1,0
Mutter der Kupplungsnabenhülse	50	5,0
Anschlag des Schalthebelarms	19	1,9
Ölablaßstopfen	23	2,3
Schraube des Motorritzels	6	0,6
Schraube der Motoraufhängung, Durchmesser 8 mm	40	4,0
Schraube der Motoraufhängung, Durchmesser 10 mm	65	6,5
Schraube der Motoraufhängungshalterung (oben und vorne)	40	4,0
Schraube der Motoraufhängungshalterung (hinten)	23	2,3
Auspuffrohrschraube	26	2,6
Schalldämpfer-Befestigungsschraube	26	2,6
Ringmutter des Kurbelwellenlagers	80	8,0
Verbindungsschraube der Motorölleitung (Zylinderkopf)	23	2,3
Verbindungsschraube der Motorölleitung (Kurbelgehäuse)	20	2,0
Schraube des Ölkühlerschlauchs	10	1,0
Schraube der Steuerketten-Einstellvorrichtungskappe	6	0,6

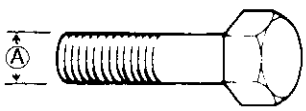
FAHRGESTELL

GEGENSTAND		N·m	kg-m
Vorderachswelle		65	6,5
Mutter der Vorderachswellen-Halterung		10	1,0
Schraube der Teleskopgabel-Dämpferstange		30	3,0
Untere Klemmschraube der Teleskopgabel		26	2,6
Obere Klemmschraube der Teleskopgabel		29	2,9
Gabelkappenschraube		23	2,3
Lenkschaftmutter		90	9,0
Lenker-Klemmschraube		23	2,3
Lenkerhaltermutter		25	2,5
Befestigungsschraube des vorderen Hauptbremszylinders		10	1,0
Befestigungsschraube des vorderen Bremssattels		26	2,6
Stiftschraube des vorderen Bremssattels (vorne und hinten)		23	2,3
		13	1,3
Verbindungsschraube des vorderen Bremsschlauchs (vorne und hinten)		23	2,3
Bremsklotz-Haltestift (vorne und hinten)		18	1,8
Stopfen des Bremsklotz-Haltestifts		2,5	0,25
Entlüftungsventil (vorne und hinten)		8	0,8
Befestigungsschraube der vorderen Bremsscheibe (vorne und hinten)		23	2,3
Mutter des Schwingarm-Drehlagers		77	7,7
Schraube der vorderen Fußraste		39	3,9
Befestigungsschraube der Kettenrolle (oben und unten)		40	4,0
Befestigungsschraube des hinteren Hauptbremszylinders		10	1,0
Sicherungsmutter des hinteren Bremsankers		18	1,8
Schraube des hinteren Stoßdämpfers (oben und unten)		55	5,5
Mutter des hinteren Dämpferhebels (vorne)		80	8,0
Mutter des hinteren Dämpferhebels (mitte)		100	10,0
Mutter der hinteren Dämpferstange		100	10,0
Hinterachswellen-Mutter	Für Kanada und USA	100	10,0
	Für Sonstige	110	11,0
Befestigungsschraube des hinteren Ritzels		27	2,7
Speichennippel (vorne und hinten)		4,5	0,45

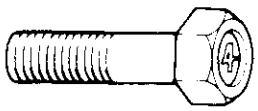
DREHMOMENTTABELLE

Oben nicht aufgeführte Schrauben und Muttern siehe folgende Tabelle:

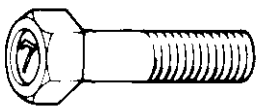
Schraubendurchmesser Ⓐ (mm)	Normale Schraube bzw. Schraube "4"		Schraube "7"	
	N·m	kg-m	N·m	kg-m
4	1,5	0,15	2,3	0,23
5	3	0,3	4,5	0,45
6	5,5	0,55	10	1,0
8	13	1,3	23	2,3
10	29	2,9	50	5,0
12	45	4,5	85	8,5
14	65	6,5	135	13,5
16	105	10,5	210	21,0
18	160	16,0	240	24,0



Normale Schraube



Schraube "4"



Schraube "7"

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	33	———
	AUS	28	———
Stößelspiel (bei kaltem Motor)	EIN	0,08—0,13	———
	AUS	0,17—0,22	———
Abstand Ventilführung/ Ventilschaft	EIN	0,010—0,037	———
	AUS	0,030—0,057	———
Verbiegung des Ventilschafts	EIN u. AUS	———	0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN u. AUS	5,500—5,512	———
Außendurchmesser des Ventilschafts	EIN	5,475—5,490	———
	AUS	5,455—5,470	———
Ventilschaftschlag	EIN u. AUS	———	0,05
Ventiltellerstärke	EIN u. AUS	———	0,5
Länge des Ventilschaft-Endes	EIN u. AUX	———	2,7
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	0,9—1,1	———
Ventiltellerradialschlag	EIN u. AUS	———	0,03
Ventilfederhänge (unbelastet) (EIN u. AUS)	Innen	———	34,4
	Außen	———	38,1
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	Innen	5,9—6,7 kg bei 27,5 mm Länge	———
	Außen	13,8—15,8 kg bei 31,0 mm Länge	———

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,710—33,750	33,410
	AUS	33,700—33,740	33,400
Nockenwellenlagerspiel	Rechts und mitte	0,032—0,066	0,150
	Links	0,028—0,059	0,150
Innendurchmesser des Nocken-wellenlagerstellenhalters	Rechts und mitte	22,012—22,025	———
	Links	17,512—17,525	———
Außendruchmesser der Nockenwellenlagerstelle	Links und mitte	21,959—21,980	———
	Links	17,466—17,484	———
Nockenwellenschlag	———		0,10

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Kipphebels	EIN u. AUS	12,000–12,018	———
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN u. AUS	11,973–11,984	———
Zylinderkopfverzug	———		0,05
Verzug des Zylinderkopfhaube	———		0,05

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,020–0,030		0,120
Zylinderbohrung	100,000–100,015		Einkerbungen und Kratzer
Kolbendurchmesser	99,975–99,990 21 mm vom Kolbenhemdende.		99,880
Zylinderverzug	———		0,05
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring R	Ca. 13,5	10,8
	2. Ring R	Ca. 11,4	9,1
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring	0,30–0,45	0,50
	2. Ring	0,45–0,60	1,00
Kompressionsdruck(Automatische Decompressionsvorrichtung)	Ca. 850 kPa (8,5 kg/cm²)		———
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring	———	0,180
	2. Ring	———	0,150
Breite der Kolbenringnut	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	———
Kolbenauge	23,002–23,008		23,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	22,996–23,000		22,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelkopfts	23,006–23,014	23,040
Verbiegung der Pleuelstange	———	3,0
Seitenspiel am Pleuelfuß	0,10–0,65	1,00
Pleuelfußbreite	24,95–25,00	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05
Abstand zwischen den Kurbelwelleenwangen	71,0±0,1	———

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzungs-verhältnis	1,633 (61/28 x 30/20 x 15/30)	———
Öldruck (bei 60°C)	Über 30 kPa (0,3 kg/cm²) Unter 70 kPa (0,7 kg/cm²) bei 3 000 U/min	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Kupplungssugs	10—15		———
Reiblamellenstärke	Nr.1 u. Nr.2	2,9—3,1	2,6
Stahllamellenverzug	———		0,10
Freie Länge der Kupplungs-feder	———		33,0

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Gangabstufung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		2,178 (61/28)		———
Enduntersetzung	E-03,28,33	2,800 (42/15)		———
	Für Sonstige	2,733 (41/15)		———
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		———
	2. Gang	1,625 (26/16)		———
	3. Gang	1,238 (26/21)		———
	4. Gang	1,000 (21/21)		———
	5. Gang	0,826 (19/23)		———
Abstand schaltgabel/Laufrille		0,10—0,30		0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite		5,0—5,1		———
Schaltgabelstärke		4,8—4,9		———
Antriebskette		Type	DAIDO: DID525V9	———
		Glieder	110 Glieder	———
		Länge über 20 Abstände	———	319,4
Kettendurchhang		30—45		———

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION			
	E-03	E-33	E-28	E-18
Vergasertyp	MIKUNI BST40SS	←	←	←
Bohrung	40 mm	←	←	←
Kenn-Nr.	32E1	32E6	32E5	32E2
Leerlaufdrehzahl U/min	1 500 ± 100 U/min	←	←	1 500 ± 50 U/min
Schwimmerhöhe	14,7 ± 1,0 mm	←	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#140	←	#140	#137,5
Düsennadel (J.N.)	6F23	←	6F19-3	6H21-4
Düsenhalter (N.J.)	Y-5M	←	Y-5	←
Drosselklappenventil (Th.V.)	#95	←	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#42.5	←	#42,5	←
Starterdüse (G.S.)	#40	←	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINGE-STELLT	←	VOREINGE-STELLT (1-½ Umdrehungen zurückgedreht)	VOREINGE-STELLT (1,0 Umdrehungen zurückgedreht)
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION			
	E-02, 04, 34	E-37	E17, 22, 24	Typ U E-22
Vergasertyp	MIKUNI BST40SS	←	←	←
Bohrung	40 mm	←	←	←
Kenn-Nr.	32E0	32E8	32E3	32E4
Leerlaufdrehzahl U/min	1 500 ± 100 U/min	←	←	←
Schwimmerhöhe	14,7 ± 1,0 mm	←	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#140	←	←	←
Düsennadel (J.N.)	6F19-3	←	←	←
Düsenhalter (N.J.)	Y-5	←	←	←
Drosselklappenventil (Th.V.)	#95	←	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#42,5	←	←	←
Starterdüse (G.S.)	#40	←	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINGE-STELLT (1-½ Umdrehungen zurückgedreht)	←	VOREINGE-STELLT (1,0 Umdrehungen zurückgedreht)	VOREINGE-STELLT (1-⅛ Umdrehungen zurückgedreht)
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		13°vor OT unter 1 500 U/min		
Zündkerze		Typ	ND.: U31ESR-N N.G.K.: CR10E	
		Elektroden-abstand	0,7—0,8	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Widerstand der Zündspule		Primär	0,07—0,12 Ω	B—B/W
		Sekundär	23—25 kΩ	Kerzenstecker—Kerzenstecker
Widerstand der Licht-maschinenwicklung		Laden	0,5—0,9 Ω	Y—Y
		Stromer-zeugung	0,1—0,2 Ω	B—W
		Erreger	170—256 Ω	Bl—G
Lichtmaschinen-Nullspannung		Mehr als 75V (Wechselstrom) bei 5 000 U/min		
Maximale Lichtmaschinen-Ausgangsleistung		Ca. 200 W bei 5 000 U/min		
Regelspannung		13,0—16,0 V bei 5 000 U/min		
Widerstand des Anlasserrelais		3—5 Ω		
Batterie	Typenbezeichnung	YTX9-BS		
	Kapazität	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte	1,320 bei 20°C		
Sicherung	Hauptsicherung	30 A		
	Scheinwerfer (H)	10 A		
	Scheinwerfer (L)	10 A		

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03, 24, 28, 33	Für Sonstige
Scheinwerfer	HI	60	←
	LO	55	←
Standlicht			4
Rück-/Bremslicht		5/21	←
Blinklicht		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		3	←
Blinkeranzeigelämpchen		2	←
Fernlichtanzeigelämpchen		2	←
Leerlaufanzeigelämpchen		2	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Hinterbremspedalhöhe	5		———
Bremsscheibenstärke	Vorne	4,0±0,2	3,5
	Hinten	4,5±0,2	4,0
Bremsscheibenschlage (vorne u. hinten)	———		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	12,700—12,743	———
	Hinten	12,700—12,743	———
Duchmesser des Hauptbrems-zylinderkolbens	Vorne	12,657—12,684	———
	Hinten	12,657—12,684	———
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000—27,050	———
	Hinten	30,23—30,28	———
Durchmesser des Brems-sattelkolbens	Vorne	26,90—26,95	———
	Hinten	30,16—30,18	———
Radfelgenschlag (vorne u. hinten)	Axial	———	2,0
	Raidal	———	2,0
Radachsschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten	———	0,25
Felgengröße	Vorne	21 x 1,85	———
	Hinten	17 x MT2,50	———
Reifengröße	Vorne	90/90-21 54S	———
	Hinten	120/90-17 64S	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———	3,0
	Hinten	———	3,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	260	———	
	220	———	Niedriger Sitz
Länge der Teleskopgabelfeder (unbelastet)	———	548	
Gabelölstand	164		
	150	———	Niedriger Sitz
Voreingestellte Länge der hinteren Stoßdämpferfeder	247,5	———	
Hinterradfederweg	260	———	
	220	———	Niedriger Sitz
Schwingachsschlag	———	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 + KÜHLMITTEL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftype	Es darf nur bleifreies Benzin mit einer Mindest-Oktanzahl von 87 ($\frac{R+M}{2}$) oder 91 bzw. höher nach der Research-Methode verwendet werden. Die Verwendung von Kraftstoff, der MTBE (Methyl-Tertiär-Butyl-Äther), weniger als 10% Ethanol oder weniger als 5% Methanol enthält, ist erlaubt, sofern geeignete Lösungs- und Korrosionsschutzmittel beigefügt werden.		E-03, 33
	Es darf nur bleifreies Benzin mit einer Mindest-Oktanzahl von 87 ($\frac{R+M}{2}$) oder 91 bzw. höher nach der Research-Methode verwendet werden.		E-28
	Es darf nur Kraftstoff mit einer Oktanzahl zwischen 85-95 oder höher verwendet werden. Es wird empfohlen, nur unverbleiten Kraftstoff zu verwenden.		Für Sonstige
Kraftstofftnak einschließlich Reserve	12 L		E-33
	13 L		Für Sonstige
Reserve	3,0 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE, SF oder SG		
Motorölfüllmenge	Wechsel	2 300 ml	
	Filterwechsel	2 400 ml	
	Überholung	2 600 ml	
Teleskopgabelöl	Gabelöl #10		
Gabelölfüllmenge (je Holm)	565 ml		
	563 ml		Niedriger Sitz
Bremsflüssigkeit	DOT 4		

INHALT

TECHNISCHE DATEN 8- 1
WARTUNGSDATEN 8- 3

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 345 mm	E18, 22
	2 325 mm	E18, 22 (Niedriger Sitz)
	2 255 mm	Sonstige
	2 235 mm	Sonstige (Niedriger Sitz)
Gesamtbreite	865 mm	
Gesamthöhe	1 205 mm	
	1 165 mm	(Niedriger Sitz)
Radstand	1 490 mm	
	1 475 mm	(Niedriger Sitz)
Bodenfreiheit	265 mm	
	225 mm	(Niedriger Sitz)
Sitzhöhe	885 mm	
	845 mm	(Niedriger Sitz)
Leergewicht	147 kg	

MOTOR

Typ	4-Takt, luftgekühlt, mit SACS, OHC
Ventilspiel (EIN)	0,08—0,13 mm
(AUS)	0,17—0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	100 mm
Hub	82 mm
Hubraum	644 cm^3
Verdichtungsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	BST40, Einzelvergaser
Luftfilter	Polyurethan-Schaumstoffeinsatz
Anlasser	Elektrischer
Schmiersystem	Naßsumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung	
Getriebe	5-Gang-Synchrongetriebe	
Schaltschema	1 abwärts, 4 aufwärts	
Primäruntersetzung	2,178 (61/28)	
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)	
2. Gang	1,625 (26/16)	
3. Gang	1,238 (26/21)	
4. Gang	1,000 (21/21)	
5. Gang	0,826 (19/23)	
Enduntersetzung	2,800 (42/15)	E03, 28, 33
	2,733 (41/15)	Sonstige
Antriebskette	DID525 V9, 110 Glieder	

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft.
Hinterradaufhängung	Gestänge-Ausführung, Schraubenfeder, gas/ ölgedämpft, Federvorspannung voll einstellbar, Einfederungs-Dämpfungskraft einstellbar.
Teleskopgabelweg	260 mm
	220 mm ..... (Niedriger Sitz)
Hinterrad-Federweg	260 mm
	220 mm ..... (Niedriger Sitz)
Lenkwinkel	43°
Nachlaufwinkel	28° 30′
Nachlaufbetrag	111 mm
Wendekreis	2,5 m
Vorderbremse	Scheibenbremse
Hinterbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	90/90-21 54S, mit Schlauch
Hinterreifengröße	120/90-17 64S, mit Schlauch

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (CDI)
Zündzeitpunkt	10° vor OT bei 1 500 U/min
Zündkerze	NGK CR10E oder NIPPONDENSO U31ESR-N
Batterie	12V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Dreiphasen-Wechselstromlichtmaschine
Sicherung	30/10/10A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Park- oder Stadtleuchte	12V 4W ..... außer E03, 24, 28, 33
Blinklicht	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 3W
Neutralanzeigelämpchen	12V 2W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 2W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 2W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich Reserve	12,0 L E33
	13,0 L ..... Sonstige
Reserve	3,0 L
Motoröl, Ölwechsel	2 300 ml
mit Filterwechsel	2 400 ml
Überholung	2 600 ml
Teleskopgabelöl (pro Gabelholm)	565 ml
	563 ml ..... (Niedriger Sitz)

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	33	———
	AUS	28	———
Stößelspiel (bei kaltem Motor)	EIN	0,08—0,13	———
	AUS	0,17—0,22	———
Abstand Ventilführung/ Ventilschaft	EIN	0,010—0,037	———
	AUS	0,030—0,057	———
Verbiegung des Ventilschafts	EIN u. AUS	———	0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN u. AUS	5,500—5,512	———
Außendurchmesser des Ventilschafts	EIN	5,475—5,490	———
	AUS	5,455—5,470	———
Ventilschaftschlag	EIN u. AUS	———	0,05
Ventiltellerstärke	EIN u. AUS	———	0,5
Länge des Ventilschaft-Endes	EIN u. AUX	———	2,7
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	0,9—1,1	———
Ventiltellerradialschlag	EIN u. AUS	———	0,03
Ventilfederhänge (unbelastet) (EIN u. AUS)	Innen	———	34,4
	Außen	———	38,1
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	Innen	5,9—6,7 kg bei 27,5 mm Länge	———
	Außen	13,8—15,8 kg bei 31,0 mm Länge	———

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,710—33,750	33,410
	AUS	33,700—33,740	33,400
Nockenwellenlagerspiel	Rechts und mitte	0,032—0,066	0,150
	Links	0,028—0,059	0,150
Innendurchmesser des Nocken-wellenlagerstellenhalters	Rechts und mitte	22,012—22,025	———
	Links	17,512—17,525	———
Außendruchmesser der Nockenwellenlagerstelle	Links und mitte	21,959—21,980	———
	Links	17,466—17,484	———
Nockenwellenschlag	———		0,10

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Kipphebels	EIN u. AUS	12,000–12,018	———
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN u. AUS	11,973–11,984	———
Zylinderkopfverzug	———		0,05
Verzug des Zylinderkopfhaube	———		0,05

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,020–0,030			0,120
Zylinderbohrung	100,000–100,015			Einkerbungen und Kratzer
Kolbendurchmesser	99,975–99,990 21 mm vom Kolbenhemdende.			99,880
Zylinderverzug	———			0,05
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring	R	Ca. 13,5	10,8
	2. Ring	R	Ca. 11,4	9,1
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring		0,30–0,45	0,50
	2. Ring		0,45–0,60	1,00
Kompressionsdruck(Automatische Decompressionsvorrichtung)	Ca. 850 kPa (8,5 kg/cm²)			———
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		———	0,180
	2. Ring		———	0,150
Breite der Kolbenringnut	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	———
Kolbenauge	23,002–23,008			23,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	22,996–23,000			22,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelkopfts	23,006–23,014	23,040
Verbiegung der Pleuelstange	———	3,0
Seitenspiel am Pleuelfuß	0,10–0,65	1,00
Pleuelfußbreite	24,95–25,00	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05
Abstand zwischen den Kurbelwelleenwangen	71,0±0,1	———

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzungs-verhältnis	1,633 (61/28 x 30/20 x 15/30)	———
Öldruck (bei 60°C)	Über 30 kPa (0,3 kg/cm²) Unter 70 kPa (0,7 kg/cm²) bei 3 000 U/min	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Kupplungssugs	10—15		———
Reiblamellenstärke	Nr.1 u. Nr.2	2,9—3,1	2,6
Stahllamellenverzug	———		0,10
Freie Länge der Kupplungs-feder	———		33,0

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Gangabstufung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		2,178 (61/28)		———
Enduntersetzung	E-03,28,33	2,800 (42/15)		———
	Für Sonstige	2,733 (41/15)		———
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		———
	2. Gang	1,625 (26/16)		———
	3. Gang	1,238 (26/21)		———
	4. Gang	1,000 (21/21)		———
	5. Gang	0,826 (19/23)		———
Abstand schaltgabel/Laufrille		0,10—0,30		0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite		5,0—5,1		———
Schaltgabelstärke		4,8—4,9		———
Antriebskette		Type	DAIDO: DID525V9	———
		Glieder	110 Glieder	———
		Länge über 20 Abstände	———	319,4
Kettendurchhang		30—45		———

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION			
	E-03	E-33	E-28	E-18
Vergasertyp	MIKUNI BST40SS	←	←	←
Bohrung	40 mm	←	←	←
Kenn-Nr.	32E1	32E6	*32E1	32E2
Leerlaufdrehzahl U/min	1 500 ± 100 U/min	←	←	1 500 ± 50 U/min
Schwimmerhöhe	14,7 ± 1,0 mm	←	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#140	←	*←	#137,5
Düsennadel (J.N.)	6F23	←	*←	6H21-4
Düsenhalter (N.J.)	Y-5M	←	*←	←
Drosselklappenventil (Th.V.)	#95	←	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#42.5	←	*←	←
Starterdüse (G.S.)	#40	←	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINGE-STELLT	←	*←	VOREINGE-STELLT (1,0 Umdrehungen zurückgedreht)
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION			
	E-02, 04, 34	P-37	E17, 22, 24	Typ U E-22
Vergasertyp	MIKUNI BST40SS	←	←	←
Bohrung	40 mm	←	←	←
Kenn-Nr.	32E0	32E8	32E3	32E4
Leerlaufdrehzahl U/min	1 500 ± 100 U/min	←	←	←
Schwimmerhöhe	14,7 ± 1,0 mm	←	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#140	←	←	←
Düsennadel (J.N.)	6F19-3	←	←	←
Düsenhalter (N.J.)	Y-5	←	←	←
Drosselklappenventil (Th.V.)	#95	←	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#42,5	←	←	←
Starterdüse (G.S.)	#40	←	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINGE-STELLT (1-½ Umdrehungen zurückgedreht)	←	VOREINGE-STELLT (1,0 Umdrehungen zurückgedreht)	VOREINGE-STELLT (1-⅛ Umdrehungen zurückgedreht)
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		10°vor OT unter 1 500 U/min		
Zündkerze		Typ	ND.: U31ESR-N N.G.K.: CR10E	
		Elektroden-abstand	0,7–0,8	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Widerstand der Zündspule		Primär	0,07–0,12 Ω	B–B/W
		Sekundär	23–25 kΩ	Kerzenstecker–Kerzenstecker
Widerstand der Licht-maschinenwicklung		Laden	0,5–0,9 Ω	Y–Y
		Stromer-zeugung	0,1–0,2 Ω	B–W
		Erreger	170–256 Ω	Bl–G
Lichtmaschinen-Nullspannung		Mehr als 75V (Wechselstrom) bei 5 000 U/min		
Maximale Lichtmaschinen-Ausgangsleistung		Ca. 200 W bei 5 000 U/min		
Regelspannung		13,0–16,0 V bei 5 000 U/min		
Widerstand des Anlasserrelais		3–5 Ω		
Batterie	Typenbezeichnung	YTX9-BS		
	Kapazität	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte	1,320 bei 20°C		
Sicherung	Hauptsicherung	30 A		
	Scheinwerfer (H)	10 A		
	Scheinwerfer (L)	10 A		

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03, 24, 28, 33	Für Sonstige
Scheinwerfer	HI	60	←
	LO	55	←
Standlicht			4
Rück-/Bremslicht		5/21	←
Blinklicht		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		3	←
Blinkeranzeigelämpchen		2	←
Fernlichtanzeigelämpchen		2	←
Leerlaufanzeigelämpchen		2	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Hinterbremspedalhöhe	5		———
Bremsscheibenstärke	Vorne	4,0±0,2	3,5
	Hinten	4,5±0,2	4,0
Bremsscheibenschlage (vorne u. hinten)	———		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	12,700—12,743	———
	Hinten	12,700—12,743	———
Duchmesser des Hauptbrems-zylinderkolbens	Vorne	12,657—12,684	———
	Hinten	12,657—12,684	———
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000—27,050	———
	Hinten	30,23—30,28	———
Durchmesser des Brems-sattelkolbens	Vorne	26,90—26,95	———
	Hinten	30,16—30,18	———
Radfelgenschlag (vorne u. hinten)	Axial	———	2,0
	Raidal	———	2,0
Radachsschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten	———	0,25
Felgengröße	Vorne	J21 x 1,85	———
	Hinten	J17 x MT2,50	———
Reifengröße	Vorne	90/90-21 54S	———
	Hinten	120/90-17 64S	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———	3,0
	Hinten	———	3,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	260	———	
	220	———	Niedriger Sitz
Länge der Teleskopgabelfeder (unbelastet)	———	548	
Gabelölstand	164	———	
	150	———	Niedriger Sitz
Voreingestellte Länge der hinteren Stoßdämpferfeder	247,5	———	
Hinterradfederweg	260	———	
	220	———	Niedriger Sitz
Schwingachsschlag	———	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 + KÜHLMITTEL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftype	Es darf nur bleifreies Benzin mit einer Mindest-Oktanzahl von 87 ($\frac{R+M}{2}$) oder 91 bzw. höher nach der Research-Methode verwendet werden. Die Verwendung von Kraftstoff, der MTBE (Methyl-Tertiär-Butyl-Äther), weniger als 10% Ethanol oder weniger als 5% Methanol enthält, ist erlaubt, sofern geeignete Lösungs- und Korrosionsschutzmittel beigefügt werden.		E-03, 33
	Es darf nur bleifreies Benzin mit einer Mindest-Oktanzahl von 87 ($\frac{R+M}{2}$) oder 91 bzw. höher nach der Research-Methode verwendet werden.		E-28
	Es darf nur Kraftstoff mit einer Oktanzahl zwischen 85-95 oder höher verwendet werden. Es wird empfohlen, nur unverbleiten Kraftstoff zu verwenden.		Für Sonstige
Kraftstofftnak einschließlich Reserve	12 L		E-33
	13 L		Für Sonstige
Reserve	3,0 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE, SF oder SG		
Motorölfüllmenge	Wechsel	2 300 ml	
	Filterwechsel	2 400 ml	
	Überholung	2 600 ml	
Teleskopgabelöl	Gabelöl #10		
Gabelölfüllmenge (je Holm)	565 ml		
	563 ml		Niedriger Sitz
Bremsflüssigkeit	DOT 4		

INHALT

TECHNISCHE DATEN 9- 1
WARTUNGSDATEN 9- 3
SCHALTPLAN 9-10

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 345 mm	E17, 22
	2 325 mm	E17, 22 (Niedriger Sitz)
	2 255 mm	Sonstige
	2 235 mm	Sonstige (Niedriger Sitz)
Gesamtbreite	865 mm	
Gesamthöhe	1 205 mm	
	1 165 mm	(Niedriger Sitz)
Radstand	1 490 mm	
	1 475 mm	(Niedriger Sitz)
Bodenfreiheit	265 mm	
	225 mm	(Niedriger Sitz)
Sitzhöhe	885 mm	
	845 mm	(Niedriger Sitz)
Leergewicht	147 kg	

MOTOR

Typ	4-Takt, luftgekühlt, mit SACS, OHC
Ventilspiel (EIN)	0,08—0,13 mm
(AUS)	0,17—0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	100 mm
Hub	82 mm
Hubraum	644 cm^3
Verdichtungsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	BST40, Einzelvergaser
Luftfilter	Polyurethan-Schaumstoffeinsatz
Anlasser	Elektrischer
Schmiersystem	Naßsumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung	
Getriebe	5-Gang-Synchrongetriebe	
Schaltschema	1 abwärts, 4 aufwärts	
Primäruntersetzung	2,178 (61/28)	
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)	
2. Gang	1,625 (26/16)	
3. Gang	1,238 (26/21)	
4. Gang	1,000 (21/21)	
5. Gang	0,826 (19/23)	
Enduntersetzung	2,800 (42/15)	E03, 28, 33
	2,733 (41/15)	Sonstige
Antriebskette	DID525 V9, 110 Glieder	

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft.
Hinterradaufhängung	Gestänge-Ausführung, Schraubenfeder, gas/ ölgedämpft, Federvorspannung voll einstellbar, Einfederungs-Dämpfungskraft einstellbar.
Teleskopgabelweg	260 mm
	220 mm ..... (Niedriger Sitz)
Hinterrad-Federweg	260 mm
	220 mm ..... (Niedriger Sitz)
Lenkwinkel	43°
Nachlaufwinkel	28° 30'
Nachlaufbetrag	111 mm
Wendekreis	2,5 m
Vorderbremse	Scheibenbremse
Hinterbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	90/90-21 54S, mit Schlauch
Hinterreifengröße	120/90-17 64S, mit Schlauch

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (CDI)
Zündzeitpunkt	10° vor OT bei 1 500 U/min
Zündkerze	NGK CR10E oder NIPPONDENSO U31ESR-N
Batterie	12V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.
Lichtmaschine	Dreiphasen-Wechselstromlichtmaschine
Sicherung	30/10/10A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Park- oder Stadtleuchte	12V 4W ..... außer E03, 24, 28, 33
Blinklicht	12V 21W
Brems /Rücklicht	12V 21/5W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 3W
Neutralanzeigelämpchen	12V 2W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 2W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 2W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich Reserve	12,0 L E33
	13,0 L ..... Sonstige
Reserve	3,0 L
Motoröl, Ölwechsel	2 300 ml
mit Filterwechsel	2 400 ml
Überholung	2 600 ml
Teleskopgabelöl (pro Gabelholm)	565 ml
	563 ml ..... (Niedriger Sitz)

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	33	———
	AUS	28	———
Stößelspiel (bei kaltem Motor)	EIN	0,08—0,13	———
	AUS	0,17—0,22	———
Abstand Ventilführung/ Ventilschaft	EIN	0,010—0,037	———
	AUS	0,030—0,057	———
Verbiegung des Ventilschafts	EIN u. AUS	———	0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN u. AUS	5,500—5,512	———
Außendurchmesser des Ventilschafts	EIN	5,475—5,490	———
	AUS	5,455—5,470	———
Ventilschaftschlag	EIN u. AUS	———	0,05
Ventiltellerstärke	EIN u. AUS	———	0,5
Länge des Ventilschaft-Endes	EIN u. AUX	———	2,7
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	0,9—1,1	———
Ventiltellerradialschlag	EIN u. AUS	———	0,03
Ventilfederhänge (unbelastet) (EIN u. AUS)	Innen	———	34,4
	Außen	———	38,1
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	Innen	5,9—6,7 kg bei 27,5 mm Länge	———
	Außen	13,8—15,8 kg bei 31,0 mm Länge	———

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,710—33,750	33,410
	AUS	33,700—33,740	33,400
Nockenwellenlagerspiel	Rechts und mitte	0,032—0,066	0,150
	Links	0,028—0,059	0,150
Innendurchmesser des Nocken-wellenlagerstellenhalters	Rechts und mitte	22,012—22,025	———
	Links	17,512—17,525	———
Außendruchmesser der Nockenwellenlagerstelle	Links und mitte	21,959—21,980	———
	Links	17,466—17,484	———
Nockenwellenschlag	———		0,10

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Kipphebels	EIN u. AUS	12,000—12,018	———
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN u. AUS	11,973—11,984	———
Zylinderkopfverzug			0,05
Verzug des Zylinderkopfhaube		———	0,05

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,020—0,030		0,120
Zylinderbohrung	100,000—100,015		Einkerbungen und Kratzer
Kolbendurchmesser	99,975—99,990 21 mm vom Kolbenhemdende.		99,880
Zylinderverzug	———		0,05
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring	R	Ca. 13,5	10,8
	2. Ring	R	Ca. 11,4	9,1
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring		0,30—0,45	0,50
	2. Ring		0,45—0,60	1,00
Kompressionsdruck(Automatische Decompressionsvorrichtung)	Ca. 850 kPa (8,5 kg/cm²)			———
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring		———	0,180
	2. Ring		———	0,150
Breite der Kolbenringnut	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	———
Kolbenauge	23,002—23,008			23,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	22,996—23,000			22,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelkopfts	23,006—23,014	23,040
Verbiegung der Pleuelstange	———	3,0
Seitenspiel am Pleuelfuß	0,10—0,65	1,00
Pleuelfußbreite	24,95—25,00	———
Kurbelwellenschlag	———	0,05
Abstand zwischen den Kurbelwelleenwangen	71,0±0,1	———

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
Ölpumpenuntersetzungs-verhältnis	1,633 (61/28 x 30/20 x 15/30)	———
Öldruck (bei 60°C)	Über 30 kPa (0,3 kg/cm²) Unter 70 kPa (0,7 kg/cm²) bei 3 000 U/min	———

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Kupplungssugs	10—15		———
Reiblamellenstärke	Nr.1 u. Nr.2	2,9—3,1	2,6
Stahllamellenverzug	———		0,10
Freie Länge der Kupplungs-feder	———		33,0

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Gangabstufung)

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Primäruntersetzung		2,178 (61/28)		———
Enduntersetzung	E-03,28,33	2,800 (42/15)		———
	Für Sonstige	2,733 (41/15)		———
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)		———
	2. Gang	1,625 (26/16)		———
	3. Gang	1,238 (26/21)		———
	4. Gang	1,000 (21/21)		———
	5. Gang	0,826 (19/23)		———
Abstand schaltgabel/Laufrille		0,10—0,30		0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite		5,0—5,1		———
Schaltgabelstärke		4,8—4,9		———
Antriebskette		Type	DAIDO: DID525V9	———
		Glieder	110 Glieder	———
		Länge über 20 Abstände	———	319,4
Kettendurchhang		30—45		———

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION			
	E-03	E-33	E-28	E-18
Vergasertyp	MIKUNI BST40SS	←	←	←
Bohrung	40 mm	←	←	←
Kenn-Nr.	32E1	32E6	32E1	32E2
Leerlaufdrehzahl U/min	1 500 ± 100 U/min	←	←	1 500 ± 50 U/min
Schwimmerhöhe	14,7 ± 1,0 mm	←	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#140	←	←	#137,5
Düsennadel (J.N.)	6F23	←	←	6H21-4
Düsenhalter (N.J.)	Y-5M	←	←	←
Drosselklappenventil (Th.V.)	#95	←	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#42.5	←	←	←
Starterdüse (G.S.)	#40	←	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINGE-STELLT	←	←	VOREINGE-STELLT (1,0 Umdrehungen zurückgedreht)
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION			
	E-02, 04, 34	P-37	E17, 22, 24	Typ U E-22
Vergasertyp	MIKUNI BST40SS	←	←	←
Bohrung	40 mm	←	←	←
Kenn-Nr.	32E0	32E8	32E3	32E4
Leerlaufdrehzahl U/min	1 500 ± 100 U/min	←	←	←
Schwimmerhöhe	14,7 ± 1,0 mm	←	←	←
Hauptdüse (M.J.)	#140	←	←	←
Düsennadel (J.N.)	6F19-3	←	←	←
Düsenhalter (N.J.)	Y-5	←	←	←
Drosselklappenventil (Th.V.)	#95	←	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#42,5	←	←	←
Starterdüse (G.S.)	#40	←	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINGE-STELLT (1-½ Umdrehungen zurückgedreht)	←	VOREINGE-STELLT (1,0 Umdrehungen zurückgedreht)	VOREINGE-STELLT (1-⅛ Umdrehungen zurückgedreht)
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5—1,0 mm	←	←	←
Spiel des Choke-Zugs	0,5—1,0 mm	←	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		10°vor OT unter 1 500 U/min		
Zündkerze		Typ	ND.: U31ESR-N N.G.K.: CR10E	
		Elektroden-abstand	0,7—0,8	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Widerstand der Zündspule		Primär	0,07—0,12 Ω	B—B/W
		Sekundär	23—25 kΩ	Kerzenstecker—Kerzenstecker
Widerstand der Licht-maschinenwicklung		Laden	0,5—0,9 Ω	Y—Y
		Stromer-zeugung	0,1—0,2 Ω	B—W
		Erreger	170—256 Ω	Bl—G
Lichtmaschinen-Nullspannung		Mehr als 75V (Wechselstrom) bei 5 000 U/min		
Maximale Lichtmaschinen-Ausgangsleistung		Ca. 200 W bei 5 000 U/min		
Regelspannung		13,0—16,0 V bei 5 000 U/min		
Widerstand des Anlasserrelais		3—5 Ω		
Batterie	Typenbezeichnung	YTX9-BS		
	Kapazität	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte	1,320 bei 20°C		
Sicherung	Hauptsicherung	30 A		
	Scheinwerfer (H)	10 A		
	Scheinwerfer (L)	10 A		

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03, 24, 28, 33	Für Sonstige
Scheinwerfer	HI	60	←
	LO	55	←
Standlicht			4
Rück-/Bremslicht		5/21	←
Blinklicht		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		3	←
Blinkeranzeigelämpchen		2	←
Fernlichtanzeigelämpchen		2	←
Leerlaufanzeigelämpchen		2	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS-GRENZE
Hinterbremspedalhöhe	5		———
Bremsscheibenstärke	Vorne	4,0±0,2	3,5
	Hinten	4,5±0,2	4,0
Bremsscheibenschlage (vorne u. hinten)	———		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	12,700–12,743	———
	Hinten	12,700–12,743	———
Duchmesser des Hauptbrems-zylinderkolbens	Vorne	12,657–12,684	———
	Hinten	12,657–12,684	———
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	27,000–27,050	———
	Hinten	30,23–30,28	———
Durchmesser des Brems-sattelkolbens	Vorne	26,90–26,95	———
	Hinten	30,16–30,18	———
Radfelgenschlag (vorne u. hinten)	Axial	———	2,0
	Raidal	———	2,0
Radachsschlag	Vorne	———	0,25
	Hinten	———	0,25
Felgengröße	Vorne	J21 x 1,85	———
	Hinten	J17 x MT2,50	———
Reifengröße	Vorne	90/90-21 54S	———
	Hinten	120/90-17 64S	———
Reifenprofiltiefe	Vorne	———	3,0
	Hinten	———	3,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	260	———	
	220	———	Niedriger Sitz
Länge der Teleskopgabelfeder (unbelastet)	———	548	
Gabelölstand	164	———	
	150	———	Niedriger Sitz
Voreingestellte Länge der hinteren Stoßdämpferfeder	247,5	———	
Hinterradfederweg	260	———	
	220	———	Niedriger Sitz
Schwingachsschlag	———	0,3	

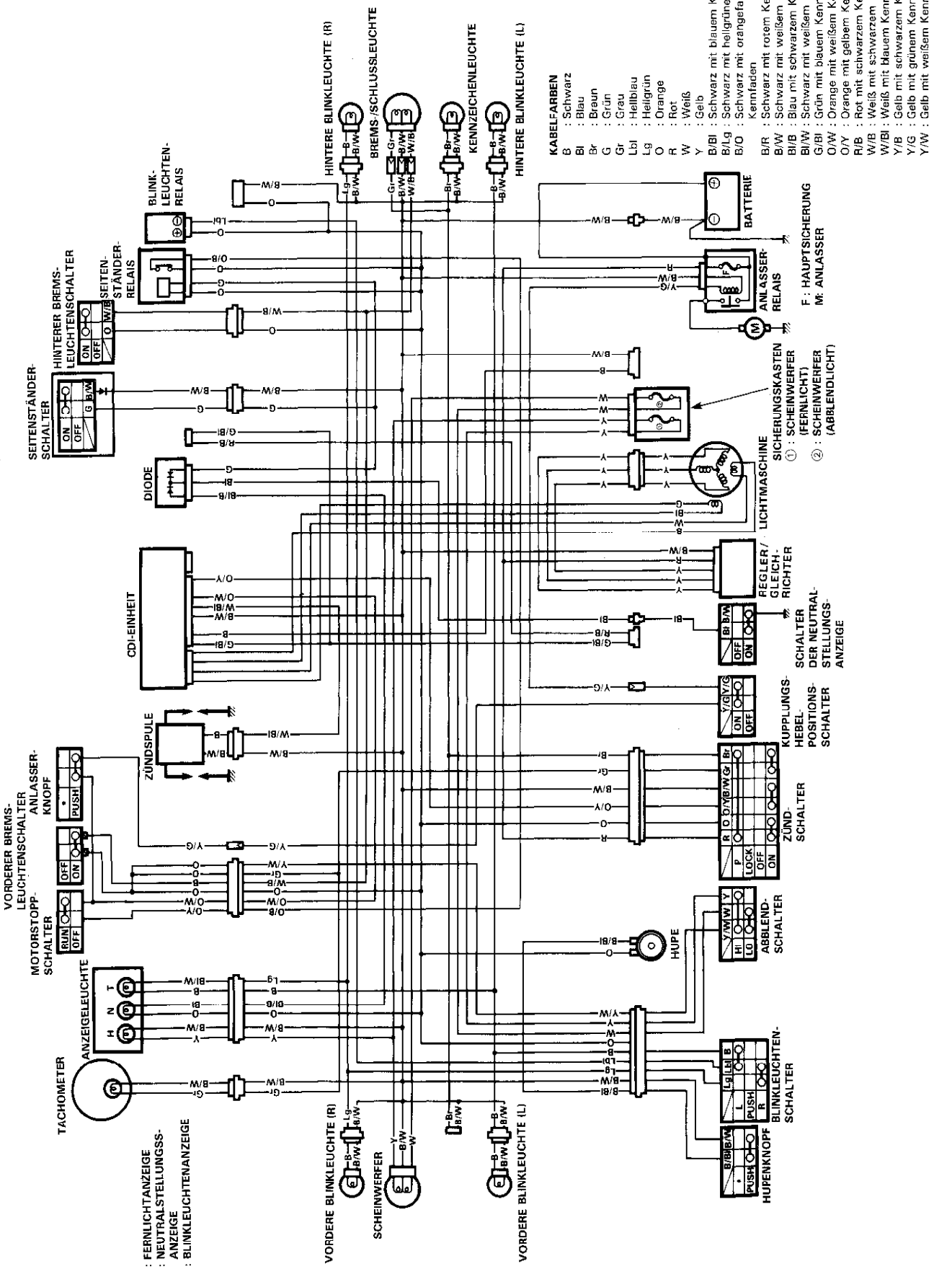
REIFENDRUCK

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

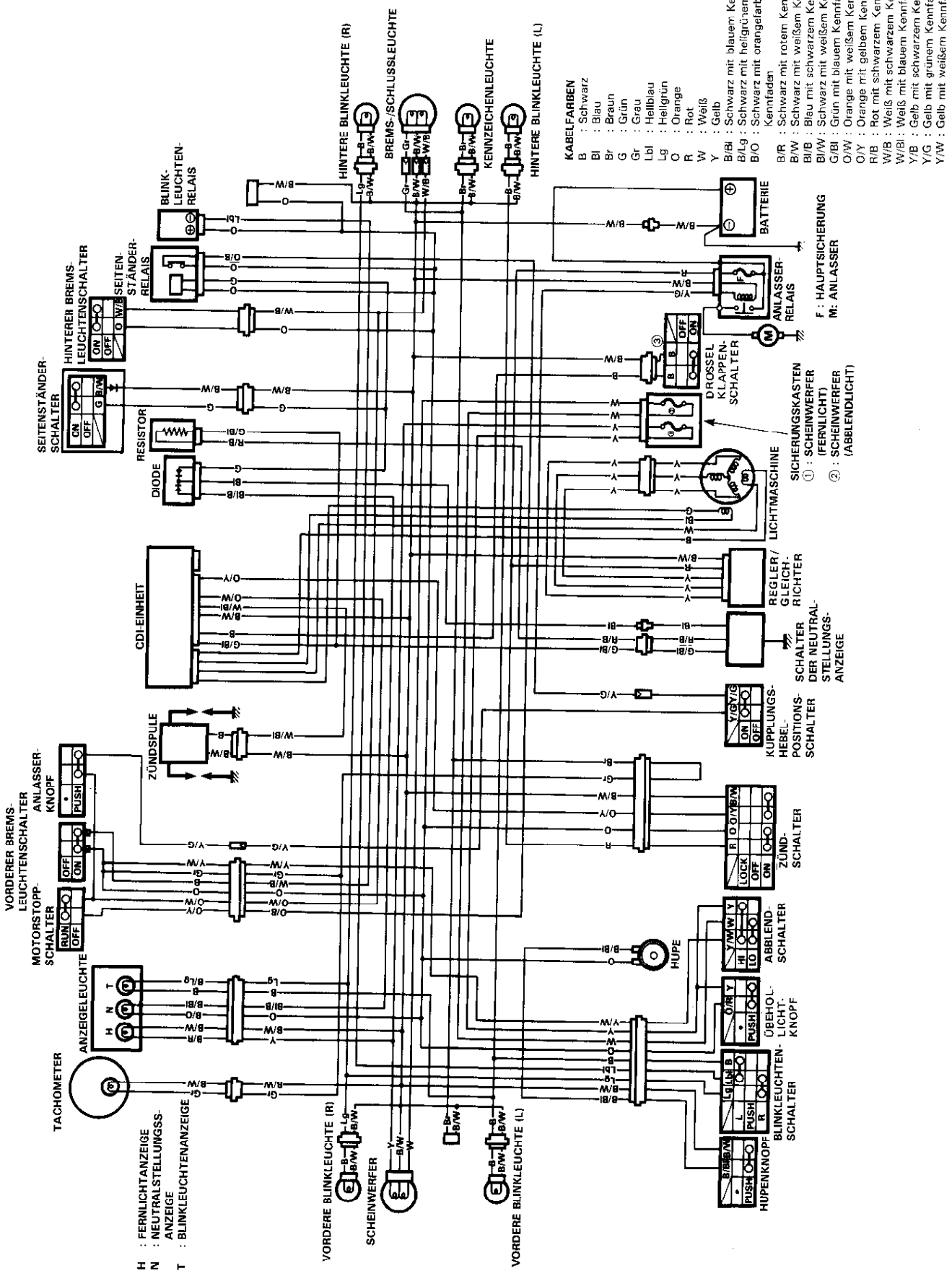
KRAFTSTOFF + ÖL + KÜHLMITTEL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftype	Es darf nur bleifreies Benzin mit einer Mindest-Oktanzahl von 87 ($\frac{R+M}{2}$) oder 91 bzw. höher nach der Research-Methode verwendet werden. Die Verwendung von Kraftstoff, der MTBE (Methyl-Tertiär-Butyl-Äther), weniger als 10% Ethanol oder weniger als 5% Methanol enthält, ist erlaubt, sofern geeignete Lösungs- und Korrosionsschutzmittel beigefügt werden.		E-03, 33
	Es darf nur bleifreies Benzin mit einer Mindest-Oktanzahl von 87 ($\frac{R+M}{2}$) oder 91 bzw. höher nach der Research-Methode verwendet werden.		E-28
	Es darf nur Kraftstoff mit einer Oktanzahl zwischen 85-95 oder höher verwendet werden. Es wird empfohlen, nur unverbleiten Kraftstoff zu verwenden.		Für Sonstige
Kraftstofftnak einschließlich Reserve	12 L		E-33
	13 L		Für Sonstige
Reserve	3,0 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE, SF oder SG		
Motorölfüllmenge	Wechsel	2 300 ml	
	Filterwechsel	2 400 ml	
	Überholung	2 600 ml	
Teleskopgabelöl	Gabelöl #10		
Gabelölfüllmenge (je Holm)	565 ml		
	563 ml		Niedriger Sitz
Bremsflüssigkeit	DOT 4		

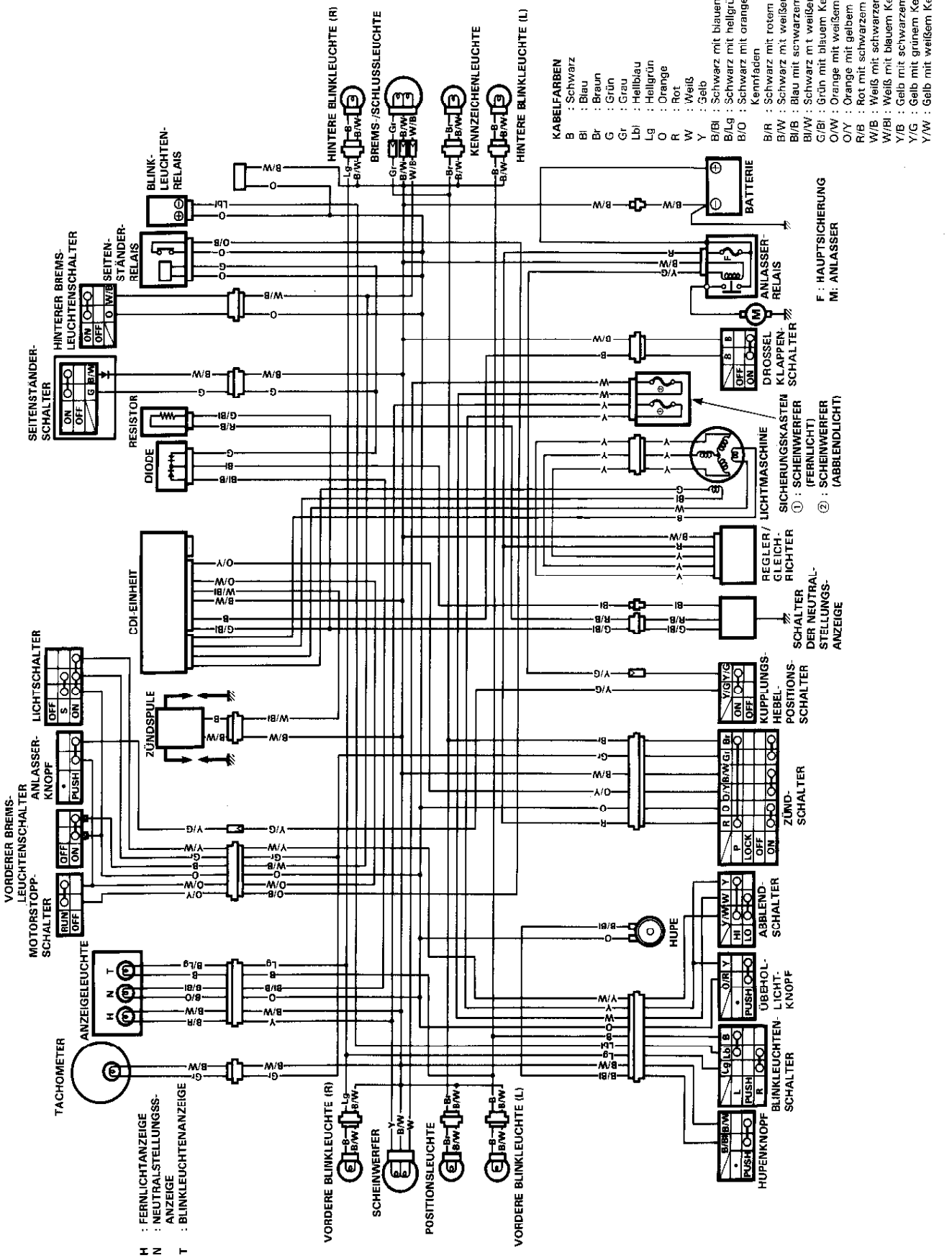
SCHALTPLAN
FÜR KANADA UND USA



FÜR AUSTRALIEN



FÜR ALLE SONSTIGE



DR650SEK1 (01er MODELL)

INHALT

TECHNISCHE DATEN 10- 2
WARTUNGSDATEN 10- 4
FLÜSSIGDICHTUNG 10-11

NOTE:
Die Spezifikationen und Wartungsdaten sind mit denen des Y-Modells identisch.

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 345 mm	E-17, 28, 22
	2 325 mm	E-17, 28, 22 (Niedriger sitz)
	2 255 mm	Andere
	2 235 mm	Andere (Niedriger sitz)
Gesamtbreite	865 mm	
Gesamthöhe	1 205 mm	
	1 165 mm	(Niedriger sitz)
Radstand	1 490 mm	
	1 475 mm)	(Niedriger sitz)
Bodenfreiheit	265 mm	
	225 mm	(Niedriger sitz)
Sitzhöhe	885 mm	
	845 mm	(Niedriger sitz)
Leergewicht	147 kg	

MOTOR

Typ	4-Takt-motor, luftgekühlt, OHC
Ventilspiel (EINLASS)	0,08 – 0,13 mm
(AUSLASS)	0,17 – 0,22 mm
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	100 mm
Hub	82 mm
Hubraum	644 cm³
Verdichtungsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	MIKUNI BST40SS, (1)
Kraftstoffsystem	Polyurethan-Schaumeinsatz
Startersystem	Elektrisch
Schmiersystem	Nasssumpf
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 U/min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung	Mehrscheiben-Nasstyp	
Getriebe	5-Gang-Synchrogetriebe	
Schaltschema	1 nach unten, 4 nach oben	
Primäruntersetzungsverhältnis	2,178 (61/28)	
Gangabstufungen, 1.	2,416 (29/12)	
2.	1,625 (26/16)	
3.	1,238 (26/21)	
4.	1,000 (21/21)	
5.	0,826 (19/23)	
Enduntersetzungsverhältnis	2,800 (42/15)	E-03, 28, 33
	2,733 (41/15)	Andere
Antriebskette	DID 525 V8, 110 glieder	

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, Öldämpfung
Hinterradaufhängung	Link-Typ, Schraubenfeder, Öldämpfung, Federvorspannung voll einstellbar, Einfederdämpfungskraft einstellbar
Teleskopgabelhub	260 mm
	220 mm (Niedriger sitz)
Hinterradhub	260 mm
	220 mm (Niedriger sitz)
Lenkwinkel	43°
Nachlaufwinkel	28° 30’
Nachlaufbetrag	111 mm
Wenderadius	2,5 m (8.2 ft)
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	90/90-21 54S, rohrtyp
Hinterreifengröße	120/90-17 64S, rohrtyp

ELEKTRIK

Zündungstyp	Elektronische zündung (Transistorzündung)
Zündeinstellung	10° B.T.D.C bei 1 500 U/min
Zündkerze	NGK: CR10E oder DENSO: U31ESR-N
Batterie	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 HR
Generator	Drehstromgenerator
Hauptsicherung	30 A
Sicherung	10/10 A
Scheinwerfer	12 V 60/55 W
Park- oder Stadtleuchte	12 V 4 W Außer E-03, 24, 28, 33
Blinkleuchte	12 V 21 W
Brems-/Schlussleuchte	12 V 21/5 W
Kennzeichenleuchte	12 V 5 W
Drehzahlmesserleuchte	12 V 1,7 W
Leerlaufanzeigeleuchte	12 V 2 W
Fernlichtanzeigeleuchte	12 V 2 W
Blinkeranzeigeleuchte	12 V 2 W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich reserve	12,0 L E-33
	13,0 L Andere
reserve	3,0 L
Motoröl, Ölwechsel	2 300 ml
mit Filterwechsel	2 400 ml
Überholung	2 600 ml
Teleskopgabelöl (pro Holm)	565 ml
	563 ml (Niedriger sitz)

Änderungen der technischen Daten jederzeit vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		GRENZE
Ventildurchm.	EINLASS	33	—
	AUSLASS	28	—
Ventilspiel (bei kaltem Motor)	EINLASS	0,08 – 0,13	—
	AUSLASS	0,17 – 0,22	—
Spiel zwischen Ventilführung und Ventilschaft	EINLASS	0,010 – 0,037	—
	AUSLASS	0,030 – 0,057	—
Ventilschaft-Abweichung	EINLASS u. AUSLASS	—	0,35
Ventilführung-I.D.	EINLASS u. AUSLASS	5,500 – 5,512	—
Ventilschaft-A.D.	EINLASS	5,475 – 5,490	—
	AUSLASS	5,455 – 5,470	—
Ventilschaftschlag	EINLASS u. AUSLASS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EINLASS u. AUSLASS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EINLASS u. AUSLASS	—	2,7
Ventilsitzbreite	EINLASS u. AUSLASS	0,9 – 1,1	—
Ventilteller-Radialschlag	EINLASS u. AUSLASS	—	0,03
Ventilfederlänge, unbelastet (EINLASS u. AUSLASS)	INNEN	—	34,4
	AUSSEN	—	38,1
Ventilfederspannung (EINLASS u. AUSLASS)	INNEN	5,9 – 6,7 kgf bei einer Länge von 27,5 mm	—
	AUSSEN	13,8 – 15,8 kgf bei einer Länge von 31,0 mm	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		GRENZE
Nockenhöhe	EINLASS	33,710 – 33,750	33,410
	AUSLASS	33,700 – 33,740	33,400
Nockenwellen-Lagerspiel	Rechts und mitte	0,032 – 0,066	0,150
	Links	0,028 – 0,059	0,150
Nockenwellenzapfenhalter-I.D.	Rechts und mitte	22,012 – 22,025	—
	Links	17,512 – 17,525	—
Nockenwellenzapfen-A.D.	Rechts und mitte	21,959 – 21,980	—
	Links	17,466 – 17,484	—
Nockenwellenschlag	—		0,10
Kipphebel-I.D.	EINLASS u. AUSLASS	12,000 – 12,018	—
Kipphebelwellen-A.D.	EINLASS u. AUSLASS	11,973 – 11,984	—
Zylinderkopf-Verzug	—		0,05
Zylinderkopfhaube-Verzug	—		0,05

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			GRENZE
Laufspiel des Kolbens im Zylinder	0,020 – 0,030			0,120
Zylinderbohrung	100,000 – 100,015			Kerben oder Kratzer
Kolbendurchm.	99,975 – 99,990 21 mm vom Hemdende messen.			99,880
Zylinder-Verzug	—			0,05
Kolbenring-Stoßfuge, unbelastet	1.	R	Ca. 13,5	10,8
	2.	R	Ca. 11,4	9,1
Kolbenring-Stoßfuge	1.		0,30 – 0,45	0,50
	2.		0,45 – 0,60	1,00
Kompressionsdruck (Dekompressionsautomatik aktiviert)	Ca. 850 kPa (8,5 kgf/cm^2)			—
Kolbenring-Nuten-Spiel	1.		—	0,180
	2.		—	0,150
Kolbenringnutenbreit	1.		1,230 – 1,250	—
	2.		1,210 – 1,230	—
	Öl		2,810 – 2,830	—
Kolbenringdicke	1.		1,170 – 1,190	—
	2.		1,150 – 1,170	—
Kolbenbolzenbohrung	23,002 – 23,008			23,030
Kolbenbolzen-A.D.	22,996 – 23,000			22,980

PLEUELSTANGE + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	GRENZE
Pleuelkopf-I.D.	23,006 – 23,014	23,040
Pleuelstangenabweichung	—	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10 – 0,65	1,00
Pleuelfußbreite	24,95 – 25,00	—
Kurbelwellenschlag	—	0,05
Breite über Kurbelwellenwangen	71,0 ± 0,1	—

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,633 (61/28 × 30/20 × 15/30)	—
Öldruck (bei 60 °C)	Über 30 kPa (0,3 kgf/cm^2) Unter 70 kPa (0,7 kgf/cm^2) bei 3 000 U/min	—

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		GRENZE
Kupplungshebelspiel	10 – 15		—
Antriebsscheibendicke	Nr. 1 und 2	2,9 – 3,1	2,6
Abtriebsscheibenverzug	—		0,10
Länge der Kupplungsfeder in unbelastetem Zustand	—		33,0

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einheit: mm (Außer Verhältnis)

GEGENSTAND		STANDARD		GRENZE
Primäruntersetzungsverhältnis		2,178 (61/28)		—
Enduntersetzungs-verhältnis	E-03, 28, 33	2,800 (42/15)		—
	Andere	2,733 (41/15)		—
Gangabstufung	1.	2,416 (29/12)		—
	2.	1,625 (26/16)		—
	3.	1,238 (26/21)		—
	4.	1,000 (21/21)		—
	5.	0,826 (19/23)		—
Spiel zwischen Schaltgabel und Nut		0,10 – 0,30		0,50
Schaltgabel-Nutenbreite		5,0 – 5,1		—
Schaltgabeldicke		4,8 – 4,9		—
Antriebskette		Typ	DAIDO: DID525V9	—
		Glieder	110	—
		20-Glieder-Länge	—	319,4
Antriebsketten-Durchhang		30 – 45		—

VERGASER

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		E-03, 28	E-33	E-18
Vergasertyp		MIKUNI BST40SS	←	←
Bohrung		40 mm	←	←
Kenn-Nr.		32E1	32E6	32E2
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 100 U/min	←	1 500 ± 50 U/min
Schwimmerhöhe		14,7 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	# 140	←	#137,5
Düsennadel	(J.N.)	6F23	←	6H21-4th
Nadeldüse	(N.J.)	Y-5M	←	Y-5
Drosselventil	(Th.V.)	#95	←	←
Vordüse	(P.J.)	# 42.5	←	←
Kaltstartdüse	(G.S.)	#40	←	←
Gemischregulier-schraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG	←	VOREINSTELLUNG (1 drehung zurück)
Gasseilizugspiel (Ziehseilzug)		0,5 – 1,0	←	←
Startseilzugspiel		0,5 – 1,0	←	←

VERGASER

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		E-04, 34, 54	E-17, 22, 24	U-type E-22
Vergasertyp		MIKUNI BST40SS	←	←
Bohrung		40 mm	←	←
Kenn-Nr.		32E0	32E3	32E4
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 100 U/min	←	←
Schwimmerhöhe		14,7 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse	(M.J.)	#140	←	←
Düsennadel	(J.N.)	6F19-3	←	←
Nadeldüse	(N.J.)	Y-5	←	←
Drosselventil	(Th.V.)	#95	←	←
Vordüse	(P.J.)	#42,5	←	←
Kaltstartdüse	(G.S.)	#40	←	←
Gemischregulier-schraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG (1 and 1/2 drehungen zurück)	VOREINSTELLUNG (1 drehung zurück)	VOREINSTELLUNG (1 and 1/8 drehung zurück)
Gasseilizugspiel (Ziehseilzug)		0,5 – 1,0	←	←
Startseilzugspiel		0,5 – 1,0	←	←

ELEKTRIK

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		HINWEIS
Zündzeitpunkt		10° B.T.D.C. bei 1 500 U/min		
Zündkerze		Typ	ND: U31ESR-N N.G.K.: CR10E	
		Elektro-denab-stand	0,7 – 0,8	
Zündleistung		Über 8 bei 1 atü		
Zündspulen-Widerstand		Primär	0,07 – 0,12 Ω	B – BW
		Sekundär	23 – 25 kΩ	Zündkerzenstecker – Zündkerzenstekker
Generatorspulen-Widerstand		Ladespule	0,5 – 0,9 Ω	Y – Y
		Stromver-sorgungs-spule	0,1 – 0,2 Ω	B – W
		Ansprech-spue	170 – 256 Ω	Bl – G
Generator-Leerlaufspannung		75 V (Wechselspannung) und höher bei 5 000 U/min		
Max. Generator-Ausgang		Ca. 200 W bei 5 000 U/min		
Regelspannung		13,0 – 16,0 V bei 5 000 U/min		
Starterrelais-Widerstand		3 – 5 Ω		
Batterie	Typ bezeichnung	VTX9-BS		
	Kapazität	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 HR		
	Spezifisches elektrolytgewicht	1,320 bei 20 °C		
Sicherungs-größe	Haupt	30 A		
	Scheinwerfer (H)	10 A		
	Scheinwerfer (L)	10 A		

WATTZAHL

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03, 24, 28, 33	Andere märkte
Scheinwerfer	HI	60	←
	LO	55	←
Park- oder Positionsleuchte			4
Brems-/Schlussleuchte		5/21	←
Blinkleuchte		21	←
Drehzahlmesserleuchte		3	←
Blinker-Anzeigeleuchte		2	←
Fernlicht-Anzeigeleuchte		2	←
Leerlauf-Anzeigeleuchte		2	←
Kennzeichenleuchte		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		GRENZE
Bremspedalhöhe	5		—
Bremsscheibendicke	Vorne	4,0 ± 0,2	3,5
	Hinten	4,5 ± 0,2	4,0
Bremsscheibenschlag	—		0,30
Hauptzylinderbohrung	Vorne	12,700 – 12,743	—
	Hinten	12,700 – 12,743	—
Hauptzylinderkolben-Durchm.	Vorne	12,657 – 12,684	—
	Hinten	12,657 – 12,684	—
Bremssattel-Zylinderbohrung	Vorne	27,000 – 27,050	—
	Hinten	30,23 – 30,28	—
Bremssattelkolben-Durchm.	Vorne	26,90 – 26,95	—
	Hinten	30,16 – 30,18	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Radfelgengröße	Vorne	J21 × 1,85	—
	Hinten	J17 × MT2,50	—
Reifentyp	Vorne	90/90-21 54S	—
	Hinten	120/90-17 64S	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	3,0
	Hinten	—	3,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	GRENZE	HINWEIS
Teleskopgabelhub	260	—	
	220	—	Niedriger sitz
Teleskopgabel-Federlänge, entspannt	—	548	
Gabelölstand	164	—	
	150	—	Niedriger sitz
Stoßdämpferfeder-Voreinstell-Länge	247,5	—	
Hinterradhub	260	—	
	220	—	Niedriger sitz
Schwingenzapfenwellenschlag	—	0,3	

REIFENDRUCK

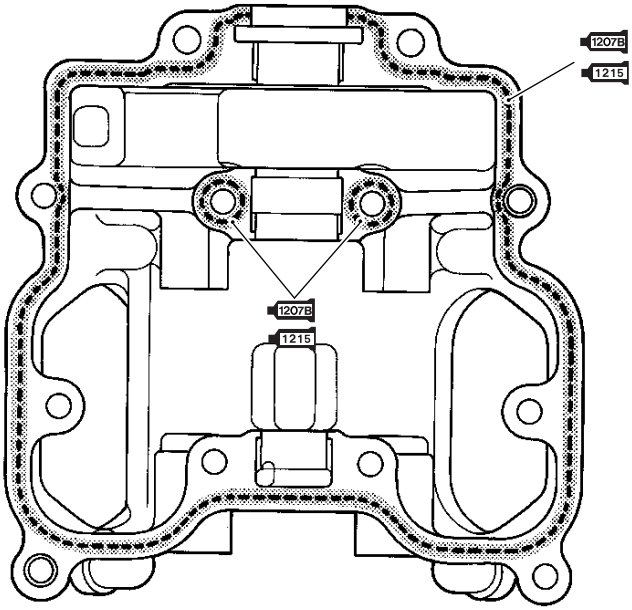
REIFENFÜLLDRUCK IN KALTEM ZUSTAND	SOLO-FAHRT		MIT SOZIUS	
	kPa	kgf/cm²	kPa	kgf/cm²
VORNE	150	1,50	175	1,75
HINTEN	175	1,75	200	2,00

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		HINWEIS
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit einer Pumpenoktanzahl von mindestens 87 (R/2+M/2) bzw. 91 oder höher nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyl-Tertiär-Butyl-Ether), mit weniger als 10 % Ethanol oder weniger als 5 % Methanol, kann unter gleichzeitigem Gebrauch der entsprechenden Kosolventen und Korrosionsschutzmittel verwendet werden.		E-03, 28, 33
	Als Benzin ist ein solches mit einer Oktanzahl von 91 oder höher zu verwenden. Bleifreies Benzin wird empfohlen.		Andere märkte
Kraftstofftank-Füllmenge	Einschließlich reserve	12 L	E-33
		13 L	Andere märkte
	Nur Reserve	3,0 L	
Motoröltyp	SAE 10W-40, API SF oder SG		
Motoröl-Füllmenge	Ölwechsel	2 300 ml	
	Ölwechsel und Filteraustausch	2 400 ml	
	Motor-Überholung	2 600 ml	
Gabelöltyp	Gabelöl #10		
Teleskopgabelöl-Füllmenge (pro Holm)	565 ml		
	563 ml		Niedriger sitz
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

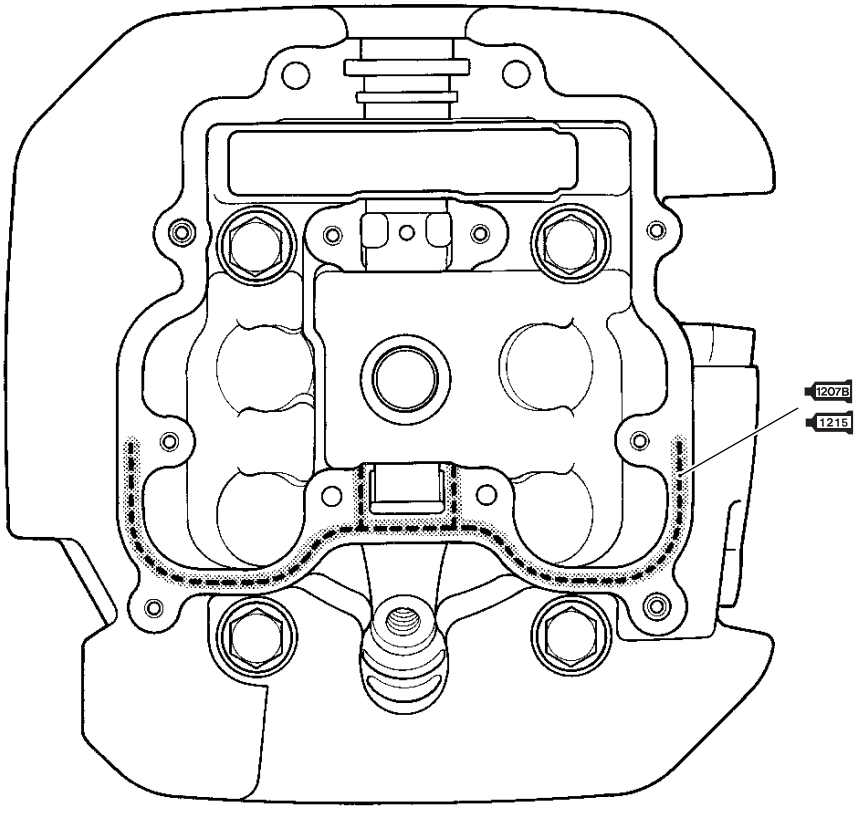
FLÜSSIGDICHTUNG

ZYLINDERKOPFHAUBE



HINWEIS:
SUZUKI BOND Nr. 1215 oder Nr. 1207B muss auf zylinderkopfhaube und zylinde werden.

ZYLINDERKOPF



DR650SEK2/K3/K4/K5/K6/K7/K8 (02/03/04/05/06/07/08er MODELL)

INHALT

TECHNISCHE DATEN 11- 2
WARTUNGSDATEN 11- 4
LENKSTANGEN-BALANCER (Für K4/K5/K6/K7/K8-Modell) 11-11

HINWEIS:
Sternzeichen (*) kennzeichnet neue Spezifikationen.

LANDES- UND GEBIETSCODES

Die folgenden Codes werden für die jeweiligen Länder und Gebiete verwendet.

MODELL	CODE	LAND oder GEBIET	GÜLTIGE RAHMEN-NR.
DR650SEK5	E-03	USA (Außer Kalifornien)	JS1SP46A52 100001 –
	E-24	Australien	JS1SP46A000508765 –
	E-28	Kanada	JS1SP46A52 100001 –
	E-33	Kalifornien (USA)	JS1SP46A52 100001 –
DR650SEK6	E-03	USA (Außer Kalifornien)	JS1SP46A52 100001 –
	E-24	Australien	JS1SP46A000508765 –
	E-28	Kanada	JS1SP46A52 100001 –
	E-33	Kalifornien (USA)	JS1SP46A52 100001 –
DR650SEK7	E-03	USA (Außer Kalifornien)	JS1SP46A 72100001 –
	E-24	Australien	JS1SP46A000 100001 –
	E-28	Kanada	JS1SP46A 72100001 –
	E-33	Kalifornien (USA)	JS1SP46A 72100001 –
	P-09	Kolumbien	9FSSP46A 7C100001 –
DR650SEPK7	P-09	Kolumbien	9FSSP46A 7C100001 –
DR650SEK8	E-03	USA (Außer Kalifornien)	JS1SP46A 82100001 –
	E-24	Australien	JS1SP46A000 100001 –
	E-28	Kanada	JS1SP46A 82100001 –
	E-33	Kalifornien (USA)	JS1SP46A 82100001 –

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 345 mm	E-17, 28
	2 325 mm	E-17, 28 (Niedriger Sitz)
	2 255 mm	Andere
	2 235 mm	Andere (Niedriger Sitz)
Gesamtbreite	865 mm	
Gesamthöhe	* 1 195 mm	
	* 1 155 mm	(Niedriger Sitz)
Radstand	1 490 mm	
	1 475 mm	(Niedriger Sitz)
Bodenfreiheit	265 mm	
	225 mm	(Niedriger Sitz)
Sitzhöhe	885 mm	
	845 mm	(Niedriger Sitz)
Leergewicht	147 kg	

MOTOR

Typ	4-Takt-motor, luftgekühlt, OHC
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	100 mm
Hub	82 mm
Hubraum	644 cm³
Verdichtungsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	MIKUNI BST40SS, Einzel
Kraftstoffsystem	Polyurethan-Schaumeinsatz
Startersystem	Elektrisch
Schmiersystem	Nasssumpf
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 U/min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung	Mehrscheiben-Nasstyp	
Getriebe	5-Gang-Synchrogetriebe	
Schaltschema	1 nach unten, 4 nach oben	
Primäruntersetzungsverhältnis	2,178 (61/28)	
Gangabstufungen, 1.	2,416 (29/12)	
2.	1,625 (26/16)	
3.	1,238 (26/21)	
4.	1,000 (21/21)	
5.	0,826 (19/23)	
Enduntersetzungsverhältnis	2,800 (42/15)	E-03, 28, 33
	2,733 (41/15)	Andere
Antriebskette	DID 525 V8, 110 glieder	

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, Öldämpfung
Hinterradaufhängung	Link-Typ, Schraubenfeder, Öldämpfung
Teleskopgabelhub	260 mm
	220 mm.....(Niedriger Sitz)
Hinterradhub	260 mm
	220 mm.....(Niedriger Sitz)
Lenkwinkel	43°
Nachlaufwinkel	28° 30’
Nachlaufbetrag	111 mm
Wenderadius	2,5 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	90/90-21 M/C 54S, Rohrtyp
Hinterreifengröße	120/90-17 M/C 64S, Rohrtyp

ELEKTRIK

Zündungstyp	Elektronische zündung (Transistorzündung)
Zündeinstellung	10° B.T.D.C bei 1 500 U/min
Zündkerze	NGK CR10E oder DENSO U31ESR-N
Batterie	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 HR
Generator	Drehstromgenerator
Hauptsicherung	30 A
Sicherung	10/10 A
Scheinwerfer	12 V 60/55 W
Park- oder Stadtleuchte	12 V 4 W.....Außer E-03, 24, 28, 33
Blinkleuchte	12 V 21 W
Brems-/Schlussleuchte	12 V 21/5 W
Kennzeichenleuchte	12 V 5 W
Drehzahlmesserleuchte	12 V 1,7 W
Leerlaufanzeigeleuchte	12 V 2 W
Fernlichtanzeigeleuchte	12 V 2 W
Blinkeranzeigeleuchte	12 V 2 W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich Reserve	12,0 L	E-33
	13,0 L	Andere
Reserve	3,0 L	
Motoröl, Ölwechsel	2 300 ml	
mit Filterwechsel	2 400 ml	
Überholung	2 600 ml	
Teleskopgabelöl (pro Holm)	565 ml	
	563 ml	

Änderungen der technischen Daten jederzeit vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		GRENZE
Ventildurchm.	EINLASS	33	—
	AUSLASS	28	—
Ventilspiel (bei kaltem Motor)	EINLASS	0,08 – 0,13	—
	AUSLASS	0,17 – 0,22	—
Spiel zwischen Ventilführung und Ventilschaft	EINLASS	0,010 – 0,037	—
	AUSLASS	0,030 – 0,057	—
Ventilschaft-Abweichung	EINLASS u. AUSLASS	—	0,35
Ventilführung-I.D.	EINLASS u. AUSLASS	5,500 – 5,512	—
Ventilschaft-A.D.	EINLASS	5,475 – 5,490	—
	AUSLASS	5,455 – 5,470	—
Ventilschaftschlag	EINLASS u. AUSLASS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EINLASS u. AUSLASS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EINLASS u. AUSLASS	—	2,7
Ventilsitzbreite	EINLASS u. AUSLASS	0,9 – 1,1	—
Ventilteller-Radialschlag	EINLASS u. AUSLASS	—	0,03
Ventilfederlänge, unbelastet (EINLASS u. AUSLASS)	INNEN	—	34,4
	AUSSEN	—	38,1
Ventilfederspannung (EINLASS u. AUSLASS)	INNEN	5,9 – 6,7 kgf bei einer Länge von 27,5 mm	—
	AUSSEN	13,8 – 15,8 kgf bei einer Länge von 31,0 mm	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		GRENZE
Nockenhöhe	EINLASS	33,710 – 33,750	33,410
	AUSLASS	33,700 – 33,740	33,400
Nockenwellen-Lagerspiel	Rechts und mitte	0,032 – 0,066	0,150
	Links	0,028 – 0,059	0,150
Nockenwellenzapfenhalter-I.D.	Rechts und mitte	22,012 – 22,025	—
	Links	17,512 – 17,525	—
Nockenwellenzapfen-A.D.	Rechts und mitte	21,959 – 21,980	—
	Links	17,466 – 17,484	—
Nockenwellenschlag	—		0,10
Kipphebel-I.D.	EINLASS u. AUSLASS	12,000 – 12,018	—
Kipphebelwellen-A.D.	EINLASS u. AUSLASS	11,973 – 11,984	—
Zylinderkopf-Verzug	—		0,05
Zylinderkopfhaube-Verzug	—		0,05

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD			GRENZE
Laufspiel des Kolbens im Zylinder	0,020 – 0,030			0,120
Zylinderbohrung	100,000 – 100,015			Kerben oder Kratzer
Kolbendurchm.	99,975 – 99,990 21 mm vom Hemdende messen.			99,880
Zylinder-Verzug	—			0,05
Kolbenring-Stoßfuge, unbelastet	1.	R	Ca. 13,5	10,8
	2.	R	Ca. 11,4	9,1
Kolbenring-Stoßfuge	1.		0,30 – 0,45	0,50
	2.		0,45 – 0,60	1,00
Kompressionsdruck (Dekompressionsautomatik aktiviert)	Ca. 850 kPa (8,5 kgf/cm^2)			—
Kolbenring-Nuten-Spiel	1.		—	0,180
	2.		—	0,150
Kolbenringnutenbreit	1.		1,230 – 1,250	—
	2.		1,210 – 1,230	—
	Öl		2,810 – 2,830	—
Kolbenringdicke	1.		1,170 – 1,190	—
	2.		1,150 – 1,170	—
Kolbenbolzenbohrung	23,002 – 23,008			23,030
Kolbenbolzen-A.D.	22,996 – 23,000			22,980

PLEUELSTANGE + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	GRENZE
Pleuelkopf-I.D.	23,006 – 23,014	23,040
Pleuelstangenabweichung	—	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10 – 0,65	1,00
Pleuelfußbreite	24,95 – 25,00	—
Kurbelwellenschlag	—	0,05
Breite über Kurbelwellenwangen	71,0 ± 0,1	—

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	1,633 (61/28 × 30/20 × 15/30)	—
Öldruck (bei 60 °C)	Über 30 kPa (0,3 kgf/cm²) Unter 70 kPa (0,7 kgf/cm²) bei 3 000 U/min	—

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		GRENZE
Kupplungshebelspiel	10 – 15		—
Antriebsscheibendicke	Nr. 1 und Nr. 2	2,9 – 3,1	2,6
Abtriebsscheibenverzug	—		0,10
Länge der Kupplungsfeder in unbelastetem Zustand	—		33,0

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einheit: mm (Außer Verhältnis)

GEGENSTAND		STANDARD		GRENZE
Primäruntersetzungsverhältnis		2,178 (61/28)		—
Enduntersetzungsverhältnis	E-03, 28, 33	2,800 (42/15)		—
	Andere	2,733 (41/15)		—
Gangabstufung	1.	2,416 (29/12)		—
	2.	1,625 (26/16)		—
	3.	1,238 (26/21)		—
	4.	1,000 (21/21)		—
	5.	0,826 (19/23)		—
Spiel zwischen Schaltgabel und Nut		0,10 – 0,30		0,50
Schaltgabel-Nutenbreite		5,0 – 5,1		—
Schaltgabeldicke		4,8 – 4,9		—
Antriebskette		Typ	DAIDO: DID525V8	—
		Glieder	110	—
		20-Glieder-Länge	—	319,4
Antriebsketten-Durchhang		30 – 45		—

VERGASER

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-03, 28	E-33	E-18
Vergasertyp	MIKUNI BST40SS	←	←
Bohrung	40 mm	←	←
Kenn-Nr.	32E1	32E6	32E2
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 U/min	←	1 500 ± 50 U/min
Schwimmerhöhe	14,7 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	# 140	←	#137,5
Düsennadel (J.N.)	6F23	←	6H21-4.
Nadeldüse (N.J.)	Y-5M	←	Y-5
Drosselventil (Th.V.)	#95	←	←
Vordüse (P.J.)	# 42.5	←	←
Kaltstartdüse (G.S.)	#40	←	←
Gemischregulier-schraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG	←	VOREINSTELLUNG (1 drehung zurück)
Gasseilizugspiel (Ziehseilzug)	0,5 – 1,0	←	←
Startseilzugspiel	0,5 – 1,0	←	←

VERGASER

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-04, 34	E-17, 24
Vergasertyp	MIKUNI BST40SS	←
Bohrung	40 mm	←
Kenn-Nr.	32E0	32E3
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 U/min	←
Schwimmerhöhe	14,7 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse (M.J.)	#140	←
Düsennadel (J.N.)	6F19-3.	←
Nadeldüse (N.J.)	Y-5	←
Drosselventil (Th.V.)	#95	←
Vordüse (P.J.)	#42,5	←
Kaltstartdüse (G.S.)	#40	←
Gemischregulier-schraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG (1 und 1/2 drehungen zurück)	VOREINSTELLUNG (1 drehung zurück)
Gasseilizugspiel (Ziehseilzug)	0,5 – 1,0	←
Startseilzugspiel	0,5 – 1,0	←

ELEKTRIK

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		HINWEIS
Zündzeitpunkt		10° B.T.D.C. bei 1 500 U/min		
Zündkerze		Typ	ND: U31ESR-N N.G.K.: CR10E	
		Elektro-denab-stand	0,7 – 0,8	
Zündleistung		Über 8 bei 1 atm.		
Zündspulen-Widerstand		Primär	0,07 – 0,12 Ω	B – BW
		Sekundär	23 – 25 kΩ	Zündkerzenstecker – Zündkerzenstekker
Generatorspulen-Widerstand		Ladespule	0,5 – 0,9 Ω	Y – Y
		Stromver-sorgungs-spule	0,1 – 0,2 Ω	B – W
		Ansprech-spule	170 – 256 Ω	Bl – G
Generator-Leerlaufspannung		75 V (Wechselspannung) und höher bei 5 000 U/min		
Max. Generator-Ausgang		Ca. 200 W bei 5 000 U/min		
Regelspannung		13,0 – 16,0 V bei 5 000 U/min		
Starterrelais-Widerstand		3 – 5 Ω		
Batterie	Typ bezeichnung	VTX9-BS		
	Kapazität	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 HR		
	Spezifisches elektrolytgewicht	1,320 bei 20 °C		
Sicherungs-größe	Haupt	30 A		
	Scheinwerfer (H)	10 A		
	Scheinwerfer (L)	10 A		

WATTZAHL

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03, 24, 28, 33	Andere Märkte
Scheinwerfer	HI	60	←
	LO	55	←
Park- oder Positionsleuchte			4
Brems-/Schlussleuchte		5/21	←
Blinkleuchte		21	←
Drehzahlmesserleuchte		1,7	←
Blinker-Anzeigeleuchte		2	←
Fernlicht-Anzeigeleuchte		2	←
Leerlauf-Anzeigeleuchte		2	←
Kennzeichenleuchte		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		GRENZE
Bremspedalhöhe	5		—
Bremsscheibendicke	Vorne	4,0 ± 0,2	3,5
	Hinten	4,5 ± 0,2	4,0
Bremsscheibenschlag	—		0,30
Hauptzylinderbohrung	Vorne	12,700 – 12,743	—
	Hinten	12,700 – 12,743	—
Hauptzylinderkolben-Durchm.	Vorne	12,657 – 12,684	—
	Hinten	12,657 – 12,684	—
Bremssattel-Zylinderbohrung	Vorne	27,000 – 27,050	—
	Hinten	30,23 – 30,28	—
Bremssattelkolben-Durchm.	Vorne	26,90 – 26,95	—
	Hinten	30,16 – 30,18	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Radfelgengröße	Vorne	21 × 1,85	—
	Hinten	17M/C × MT2,50	—
Reifentyp	Vorne	90/90-21M/C 54S	—
	Hinten	120/90-17M/C 64S	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	3,0
	Hinten	—	3,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	GRENZE	HINWEIS
Teleskopgabelhub	260	—	
	220	—	Niedriger Sitz
Teleskopgabel-Federlänge, entspannt	—	548	
Gabelölstand	164	—	
	150	—	Niedriger Sitz
Stoßdämpferfeder-Voreinstell-Länge	247,5	—	
Hinterradhub	260	—	
	220	—	Niedriger Sitz
Schwingenzapfenwellenschlag	—	0,3	

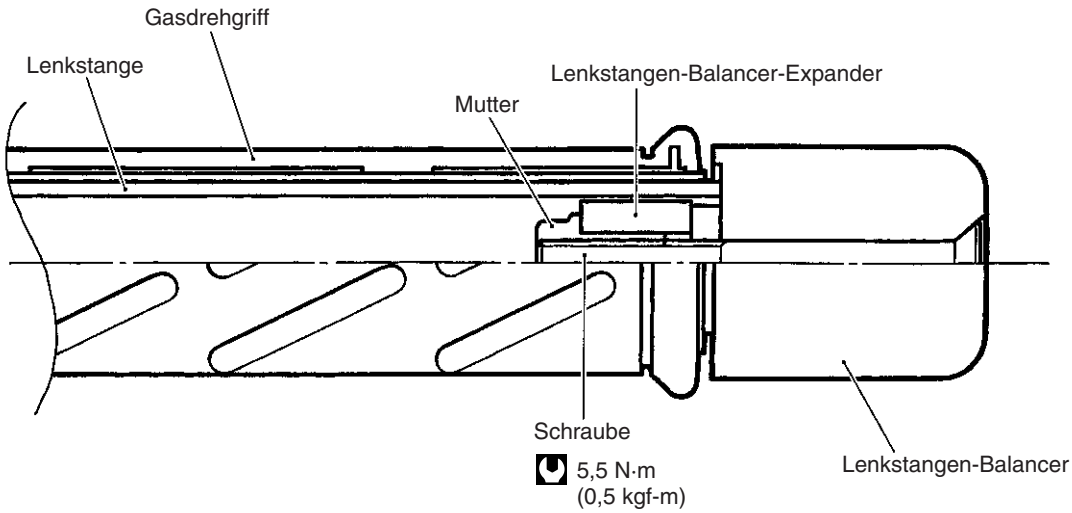
REIFENDRUCK

REIFENFÜLLDRUCK IN KALTEM ZUSTAND	SOLO-FAHRT		MIT SOZIUS	
	kPa	kgf/cm²	kPa	kgf/cm²
VORNE	150	1,50	175	1,75
HINTEN	175	1,75	200	2,00

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		HINWEIS
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit einer Pumpenoktanzahl von mindestens 87 (R/2 + M/2) bzw. 91 oder höher nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyl-Tertiär-Butyl-Ether), mit weniger als 10% Ethanol oder weniger als 5% Methanol, kann unter gleichzeitigem Gebrauch der entsprechenden Kosolventen und Korrosionsschutzmittel verwendet werden.		E-03, 28, 33
	Als Benzin ist ein solches mit einer Oktanzahl von 91 oder höher zu verwenden. Bleifreies Benzin wird empfohlen.		Andere Märkte
Kraftstofftank-Füllmenge	Einschließlich Reserve	12 L	E-33
		13 L	Andere Märkte
	Nur Reserve	3,0 L	
Motoröltyp	SAE 10W-40, API SF oder SG		
Motoröl-Füllmenge	Ölwechsel	2 300 ml	
	Ölwechsel und Filteraustausch	2 400 ml	
	Motor-Überholung	2 600 ml	
Gabelöltyp	Gabelöl #10		
Teleskopgabelöl-Füllmenge (pro Holm)	565 ml		
	563 ml		Niedriger Sitz
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

LENKSTANGEN-BALANCER (Für K4/K5/K6/K7-Modell)



HINWEIS:
Nach Anbringen des rechten Balancer-Gewichts sicherstellen, daß der Gasdrehgriff leichtgängig ist, indem er gedreht wird.

DR650SEK9 ('09-MODELL)

In diesem Kapitel werden Spezifikationen, Wartungsdaten und Verfahren zur Wartung beschrieben, die sich von denen für die DR650SEK8 ('08-MODELL) unterscheiden.

HINWEIS:
** Jegliche Unterschiede zwischen DR650SEK8 ('08-MODELL) und DR650SEK9 ('09-MODELL) hinsichtlich Spezifikationen sind durch ein Sternzeichen (*) gekennzeichnet.*
** Bezüglich Einzelheiten, die in diesem Kapitel nicht behandelt sind, siehe Kapitel 1 bis 11.*

INHALT

TECHNISCHE DATEN 12- 2

LANDES- UND GEBIETSCODES

Die folgenden Codes werden für die jeweiligen Länder und Gebiete verwendet.

MODELL	CODE	LAND oder GEBIET	GÜLTIGE RAHMEN-NR.
DR650SEK9	E-03	USA (Außer Kalifornien)	JS1SP46A 92100001 –
	E-24	Australien	JS1SP46A000511816 –
	E-28	Kanada	JS1SP46A 92100001 –
	E-33	Kalifornien (USA)	JS1SP46A 92100001 –

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 255 mm	
	2 235 mm	(Niedriger Sitz)
Gesamtbreite	865 mm	
Gesamthöhe	1 195 mm	
	1 155 mm	(Niedriger Sitz)
Radstand	1 490 mm	
	1 475 mm	(Niedriger Sitz)
Bodenfreiheit	265 mm	
	225 mm	(Niedriger Sitz)
Sitzhöhe	885 mm	
	845 mm	(Niedriger Sitz)
* Leergewicht	166 kg	E-03, 28, 33
	165 kg	E-24

MOTOR

Typ	4-Takt-motor, luftgekühlt, OHC	
Anzahl der Zylinder	1	
Bohrung	100 mm	
Hub	82 mm	
Hubraum	644 cm^3	
Verdichtungsverhältnis	9,5 : 1	
Vergaser	MIKUNI BST40, Einzel	
Kraftstoffsystem	Polyurethan-Schaumeinsatz	
Startersystem	Elektrisch	
Schmiersystem	Nasssumpf	
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 U/min	

KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung	Mehrscheiben-Nasstyp	
Getriebe	5-Gang-Synchrogetriebe	
Schaltschema	1 nach unten, 4 nach oben	
Primäruntersetzungsverhältnis	2,178 (61/28)	
Gangabstufungen, 1.	2,416 (29/12)	
2.	1,625 (26/16)	
3.	1,238 (26/21)	
4.	1,000 (21/21)	
5.	0,826 (19/23)	
Enduntersetzungsverhältnis	2,800 (42/15)	E-03, 28, 33
	2,733 (41/15)	E-24
Antriebskette	DID 525V9, 110 glieder	

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, Öldämpfung	
Hinterradaufhängung	Link-Typ, Schraubenfeder, Öldämpfung	
Teleskopgabelhub	260 mm	
	220 mm	(Niedriger Sitz)
Hinterradhub	260 mm	
	220 mm	(Niedriger Sitz)
Nachlaufwinkel	28° 30'	
Nachlaufbetrag	111 mm	
Lenkwinkel	43° (derecha e izquierda)	
Wenderadius	2,5 m	
Vorderradbremse	Scheibenbremse	
Hinterradbremse	Scheibenbremse	
Vorderreifengröße	90/90-21 M/C 54S, Rohrtyp	
Hinterreifengröße	120/90-17 M/C 64S, Rohrtyp	

ELEKTRIK

Zündungstyp	Elektronische zündung (Transistorzündung)
Zündeinstellung	10° B.T.D.C bei 1 500 U/min
Zündkerze	NGK CR10E oder DENSO U31ESR-N
Batterie	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 HR
Generator	Drehstromgenerator
Hauptsicherung	30 A
Sicherung	10/10 A
Scheinwerfer	12 V 60/55 W
Blinkleuchte	12 V 21 W
Brems-/Schlussleuchte	12 V 21/5 W
Kennzeichenleuchte	12 V 5 W
Drehzahlmesserleuchte	12 V 1,7 W
Leerlaufanzeigeleuchte	12 V 2 W
Fernlichtanzeigeleuchte	12 V 2 W
Blinkeranzeigeleuchte	12 V 2 W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich Reserve		12,0 L	E-33
		13,0 L	Andere
	Reserve	3,0 L	
Motoröl,	Wechsel	2 300 ml	
	mit Filterwechsel	2 400 ml	
	Überholung	2 600 ml	

Prepared by

SUZUKI MOTOR CORPORATION

10th Ed. November, 2008
1st Ed. November, 1995
Part No. 99500-46072-01G
Printed in Japan

SUZUKI MOTOR CORPORATION

Printed in Japan (TK)
T V W X Y K1 K2 K3 K4 K5 K6 K7 K8 K9