

SUZUKI

VZ800

WARTUNGSANLEITUNG

VORWORT

Diese Wartungsanleitung enthält eine allgemeine Übersicht über das Modell VZ800 von SUZUKI, sowie alle notwendigen Informationen in bezug auf Überprüfung/Wartung und der Reparatur der wichtigsten Baugruppen.

Werkstattübliche Informationen sind in dieser Anleitung nicht enthalten.

Um sich mit den technischen Merkmalen und der Wartung des Fahrzeugs vertraut zu machen, lesen Sie bitte das Kapitel ALLGEMEINES durch. Dieser Abschnitt dient in Verbindung mit anderen Kapiteln als Grundlage für die korrekte Ausführung von Prüf- und Wartungsarbeiten.

Dieses Handbuch soll Ihnen helfen, alle Aspekte des betreffenden Fahrzeugs besser zu verstehen, um Ihren Kunden einen optimalen und zufriedenstellenden Service bieten zu können.

- * Alle in dieser Veröffentlichung enthaltenen Daten beruhen auf den zum Zeitpunkt der Drucklegung aktuellen Produktinformationen. Im Falle von Modifikationen, die zu einem späteren Zeitpunkt vorgenommen werden, kann zwischen den Beschreibungen dieser Anleitung und den Merkmalen des Fahrzeugs ein geringfügiger Unterschied bestehen.
- * Die Abbildungen in dieser Anleitung dienen zur Verdeutlichung von Bedienungs- und Arbeitsschritten. Aus diesem Grund können die gezeigten Details mit den Komponenten des Fahrzeug unter Umständen nicht immer übereinstimmen.
- * Diese Anleitung ist für Personen bestimmt, die über ausreichendes Wissen und technische Vorbildung verfügen, um die erforderlichen Wartungsschritte an SUZUKI-Fahrzeugen vornehmen zu können. Wenn dieses Know-how und die erforderlichen Werkzeuge nicht vorhanden sind, ziehen Sie einen autorisierten SUZUKI-Händler zu Rate.

⚠️ WARNUNG

Unerfahrene Mechaniker oder solche mit ungeeigneten Werkzeugen und Ausrüstungsgegenständen werden unter Umständen nicht in der Lage sein, die in dieser Anleitung beschriebenen Wartungsarbeiten auszuführen. Eine inkorrekte Vorgehensweise bei Reparaturen kann zu Verletzungen des Mechanikers führen und zur Folge haben, daß die Betriebssicherheit des Motorrads für Fahrer und Beifahrer nicht mehr gewährleistet ist.

SUZUKI MOTOR CORPORATION

Motorcycle Service Department

© COPYRIGHT SUZUKI MOTOR CORPORATION 1996

GRUPPENINDEX

ALLGEMEINES

1

PERIODISCHE WARTUNG

2

MOTOR

3

KRAFTSTOFF- UND
SCHMIERSYSTEM

4

KÜHLSYSTEM

5

FAHRGESTELL

6

ELEKTRISCHE ANLAGE

7

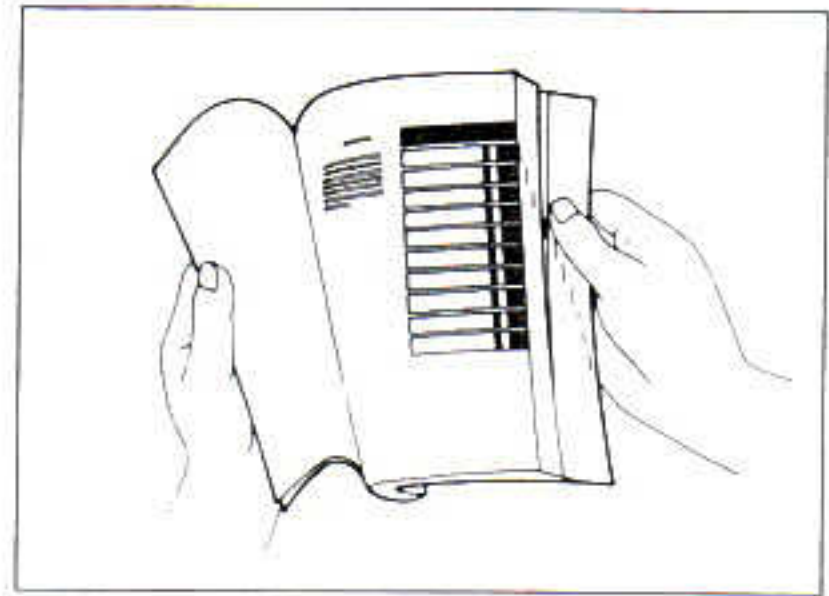
WARTUNGSINFORMATIONEN

8

VERWENDUNG DIESES HANDBUCHS

AUFFINDEN EINES GEWÜNSCHTEN ABSCHNITTS:

1. Der Textteil dieses Handbuchs ist in verschiedene Kapitel unterteilt.
2. Die Kapitelüberschriften sind im Abschnitt GRUPPENINDEX zusammengefaßt.
3. Wenn das Handbuch wie in der Abbildung gezeigt 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 betreffende Seite aufgesucht werden kann.



BAUGRUPPEN UND AUSZUFÜHRENDE ARBEITSSCHRITTE

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

Beispiel: Vorderrad












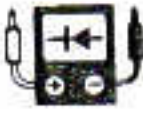






① Vorderachswellen-Abstandsstück
 ② Vordere Bremsscheibe
 ③ Lager
 ④ Vorderrad
 ⑤ Abstandsstück
 ⑥ Lager
 ⑦ Tachometerantriebsgehäuse

A Bremsscheibenschraube
 B Vorderachswelle
 C Achswellen-Klemmschraube

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

SYMBOLS

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.		Bremsflüssigkeit auftragen oder verwenden.
	Mit Öl versehen. Motoröl verwenden, wenn nicht anders angegeben.		Die Messung im Spannungsbereich vornehmen.
	SUZUKI SUPER GREASE "A" auftragen. 99000-25010		Die Messung im Strombereich vornehmen.
	SUZUKI MOLY PASTE auftragen. 99000-25140		Die Messung im Widerstandsbereich vornehmen.
	SUZUKI BOND "1207B" auftragen. 99000-31140		Die Messung im Durchgangs-Prüfbereich vornehmen.
	SUZUKI BOND "1216" auftragen. 99000-31160		Die Messung im Dioden-Prüfbereich vornehmen.
	THREAD LOCK "1342" auftragen. 99000-32050		Ein Spezialwerkzeug verwenden.
	THREAD LOCK SUPER "1303" auftragen. 99000-32030		Kühlflüssigkeit verwenden. 99000-99032-10X
	THREAD LOCK SUPER "1360" auftragen. 99000-32130		Gabelöl verwenden. 99000-99044-15G

INHALT

WARNUNG/ACHTUNG/HINWEIS	1- 1
ALLGEMEINE VORSICHTSHINWEISE	1- 1
SUZUKI VZ800V (MODELL '97)	1- 3
LAGE DER SERIENNUMMERN	1- 3
EMPFEHLUNGEN ZU KRAFTSTOFF, ÖL UND MOTORKÜHL- FLÜSSIGKEIT	1- 3
KRAFTSTOFF	1- 3
MOTORÖL	1- 4
BREMSFLÜSSIGKEIT	1- 4
TELESKOPGABELÖL	1- 4
MOTORKÜHLFLÜSSIGKEIT	1- 4
BEIZUMISCHENDES WASSER	1- 4
FROSTSCHUTZMITTEL/MOTORKÜHLFLÜSSIGKEIT	1- 4
EINFÜLLMENGEN FÜR WASSER/MOTORFLÜSSIGKEIT	1- 4
EINFAHRHINWEISE	1- 5
ZYLINDER-IDENTIFIKATION	1- 5
HINWEISAUFKLEBER	1- 6
TECHNISCHE DATEN	1- 7
VERKAUFSGEBIETE	1- 9

WARNUNG/ACHTUNG/HINWEIS

Bitte lesen Sie dieses Handbuch sorgfältig durch und beachten Sie die angegebenen Hinweise. Um besonders wichtige Informationen hervorzuheben, wurden diese Abschnitte mit den Überschriften **WARNUNG**, **ACHTUNG** und **HINWEIS** 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 die Ausführung der Wartungsarbeiten erleichtert oder die gegebenen Anweisungen erläutert.

Bitte beachten Sie, daß die in diesem Handbuch 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 VORSICHTSHINWEISE

▲ 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 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, Kühler und Auspuffanlage zu vermeiden, wenn der Motor kurz vorher noch laufengelassen wurde.
- * Nach dem Nachfüllen von Kraftstoff, Öl oder Kühlflüssigkeit, sowie nach Wartungsarbeiten an der Auspuffanlage und dem Bremssystem sind alle Leitungen und Anschlüsse der entsprechenden Komponenten auf Undichtigkeiten zu kontrollieren.

▲ 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 anzuordnen, 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.
- * Nur die vorgeschriebenen Schmier-, Klebe- oder Dichtmittel verwenden.
- * 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, Gehäuseschrauben 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.
- * 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.
- * 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, Kühlflüssigkeit 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 VZ800V (MODELL '97)



RECHTE SEITE

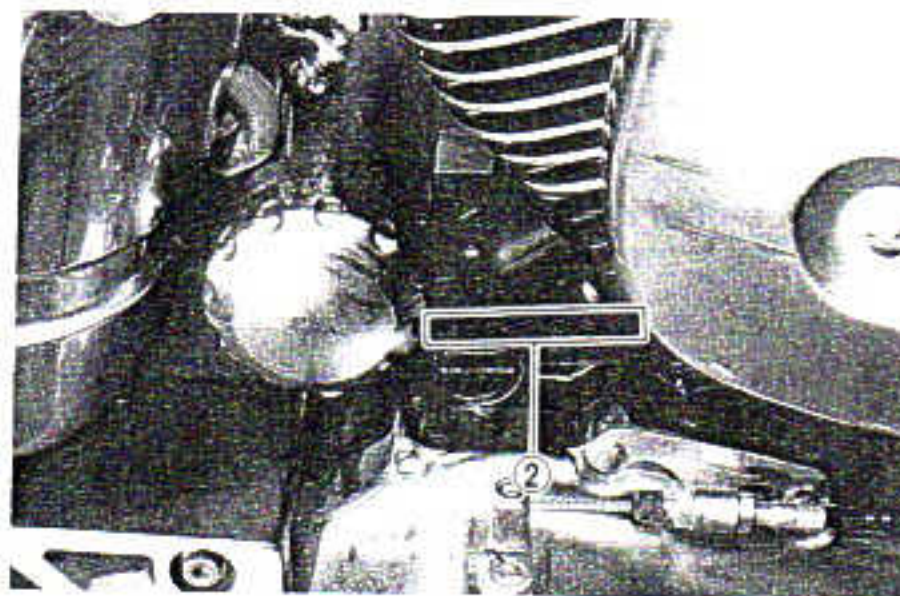
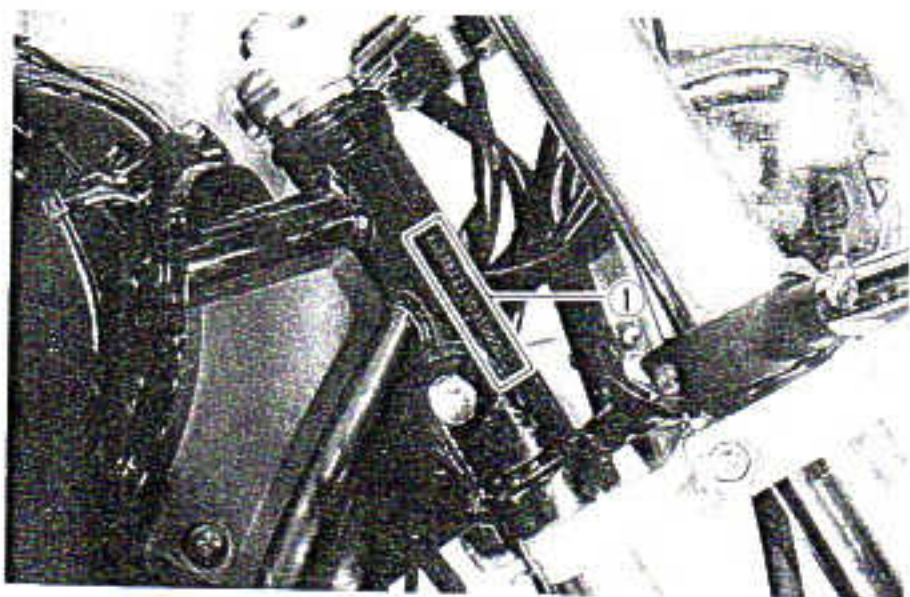


LINKE SEITE

* Je nach Verkaufsgebiet können geringfügige Unterschiede zwischen den Abbildungen und dem jeweiligen Modell bestehen.

LAGE DER SERIENNUMMERN

Die Rahmennummer oder V.I.N. (Fahrzeugkennnummer) ① ist auf der rechten Seite des im Lenkkopfröhr eingestanz. Die Motornummer ② befindet sich im hinteren Bereich des Kurbelgehäuses. Diese Nummern sind bei der gesetzlichen Anmeldung der Maschine und zur Bestellung von Ersatzteilen erforderlich.



EMPFEHLUNGEN ZU KRAFTSTOFF, ÖL UND MOTORKÜHLFLÜSSIGKEIT

KRAFTSTOFF (FÜR KANADA-MODELLE)

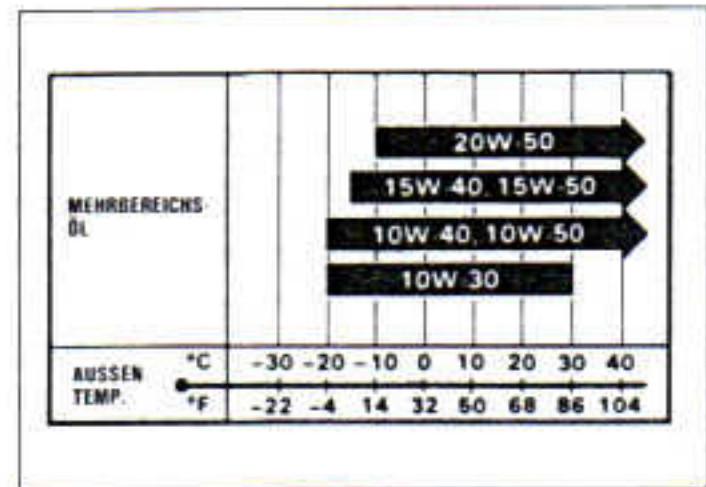
Es darf nur bleifreies Benzin mit einer Mindest-Oktanzahl von 87 nach der Motor-Methode ($\frac{R+M}{2}$) oder 91 bzw. höher nach der Research-Methode verwendet werden.

KRAFTSTOFF (FÜR ALLE ANDEREN MODELLE)

Der verwendete Kraftstoff muß eine Oktanzahl von zwischen 85 und 95 oder darüber (Research-Methode) aufweisen. Es wird empfohlen, bleifreies Benzin zu verwenden.

MOTORÖL

Das verwendete Motoröl muß der API-Klassifizierung SF oder SG entsprechen; als Viskositätsklasse wird SAE 10W/40 empfohlen. Wenn Motoröl des Typs SAE 10W/40 nicht zur Verfügung steht, ist eine geeignete Ölsorte anhand der nebenstehenden Tabelle zu bestimmen.



BREMSFLÜSSIGKEIT

Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

⚠️ WARNUNG

Da das Bremssystem dieses Motorrads werksseitig mit einer Bremsflüssigkeit auf Glykol-Basis gefüllt wurde, dürfen Flüssigkeiten eines anderen Typs, wie zum Beispiel auf Silikon oder Petroleum basierende Bremsflüssigkeiten nicht eingefüllt werden, da dies zu schweren Schäden am Bremssystem führt.

Niemals Bremsflüssigkeit verwenden, die aus alten oder bereits geöffneten Behältern entnommen wurde.

Niemals Bremsflüssigkeit verwenden, die von vorherigen Wartungsarbeiten übriggeblieben war und längere Zeit aufbewahrt wurde.

TELESKOPGABELÖL

Gabelöl # 15 verwenden.

MOTORKÜHLFLÜSSIGKEIT

Das verwendete Frostschutzmittel bzw. die Motorkühlflüssigkeit muß mit Aluminiumkühlern kompatibel sein; zur Mischung darf nur destilliertes Wasser verwendet werden.

BEIZUMISCHENDES WASSER

Nur destilliertes Wasser verwenden. Wenn normales Leitungswasser verwendet wird, kann dies zu Korrosionsbildung und damit zu einem Verstopfen des Aluminiumkühlers führen.

FROSTSCHUTZMITTEL/MOTORKÜHLFLÜSSIGKEIT

Die Motorkühlflüssigkeit dient gleichzeitig als Korrosions- und Rostschutzmittel sowie als Frostschutzmittel. Aus diesem Grund muß ein Frostschutzmittel auch dann verwendet werden, wenn keine Gefahr besteht, daß die Temperaturen im jeweiligen Verwendungsgebiet unter den Nullpunkt abfallen.

Suzuki empfiehlt die Verwendung des Frostschutz-Motorkühlmittels SUZUKI GOLDEN CRUISER 1200NA. Wenn dies nicht zur Verfügung steht, kann ein Frostschutzmittel gleichwertiger Qualität verwendet werden, das mit Aluminiumkühlern kompatibel ist.

EINFÜLLMENGEN FÜR WASSER/MOTORKÜHLFLÜSSIGKEIT

Einfüllmenge (insgesamt): 1 460 ml

Für Hinweise zum Mischen der Motorkühlflüssigkeit sich auf das Kapitel "Kühlsystem", Seite 5-4, beziehen.

⚠️ ACHTUNG

Beim Mischen darf der Anteil von Frostschutzmittel/Motorkühlmittel maximal 60% betragen. Ein höherer Anteil hat einen nachteiligen Einfluß auf die Kühlleistung zur Folge. Wenn weniger als 50% Frostschutzmittel/Motorkühlmittel beigemischt werden, führt dies zu einer wesentlichen Reduzierung der Rost- und Korrosionsschutzwirkung. Aus diesem Grund muß der Anteil mindestens 50% betragen, selbst wenn die Temperaturen im jeweiligen Verwendungsgebiet nicht unter den Gefrierpunkt abfallen.

EINFABRHINWEISE

Bei der Herstellung dieses Motorrads wurden ausschließlich Werkstoffe bester Qualität verwendet, und alle bearbeiteten Teile sind nach strengen Qualitätsnormen und Toleranzen angefertigt. Trotzdem ist eine gewisse Einfahrzeit für alle beweglichen Teile erforderlich, bevor der Motor unter starker Belastung und mit hohen Drehzahlen betrieben wird.

Die zukünftige Leistung und Zuverlässigkeit des Motorrads hängt wesentlich von der Sorgfalt und Zurückhaltung während der Einfahrzeit ab. Die folgenden allgemeinen Regeln sind dabei zu beachten:

- Die nachstehend angegebene Gasdrehgriff-Position darf während der Einfahrzeit nicht überschritten werden:

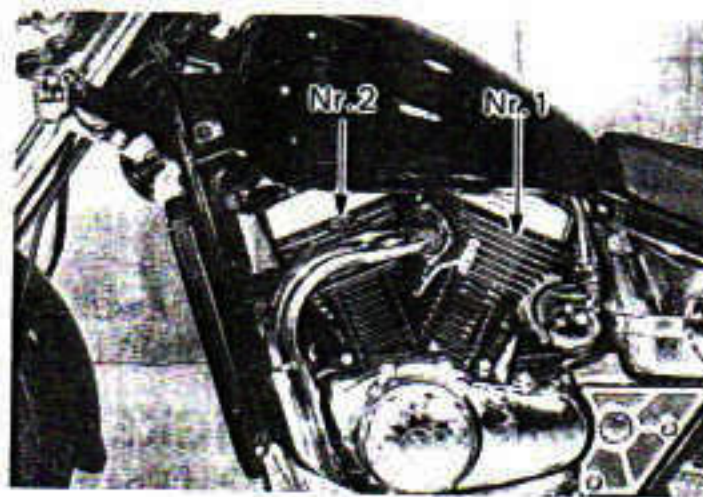
Während der ersten 800 km: Weniger als 1/2 Vollgas-Stellung

Bis zu 1 600 km: Weniger als 3/4 Vollgas-Stellung

- Nachdem ein Kilometerstand von 1 600 km erreicht ist, kann das Motorrad mit Vollgas gefahren werden.

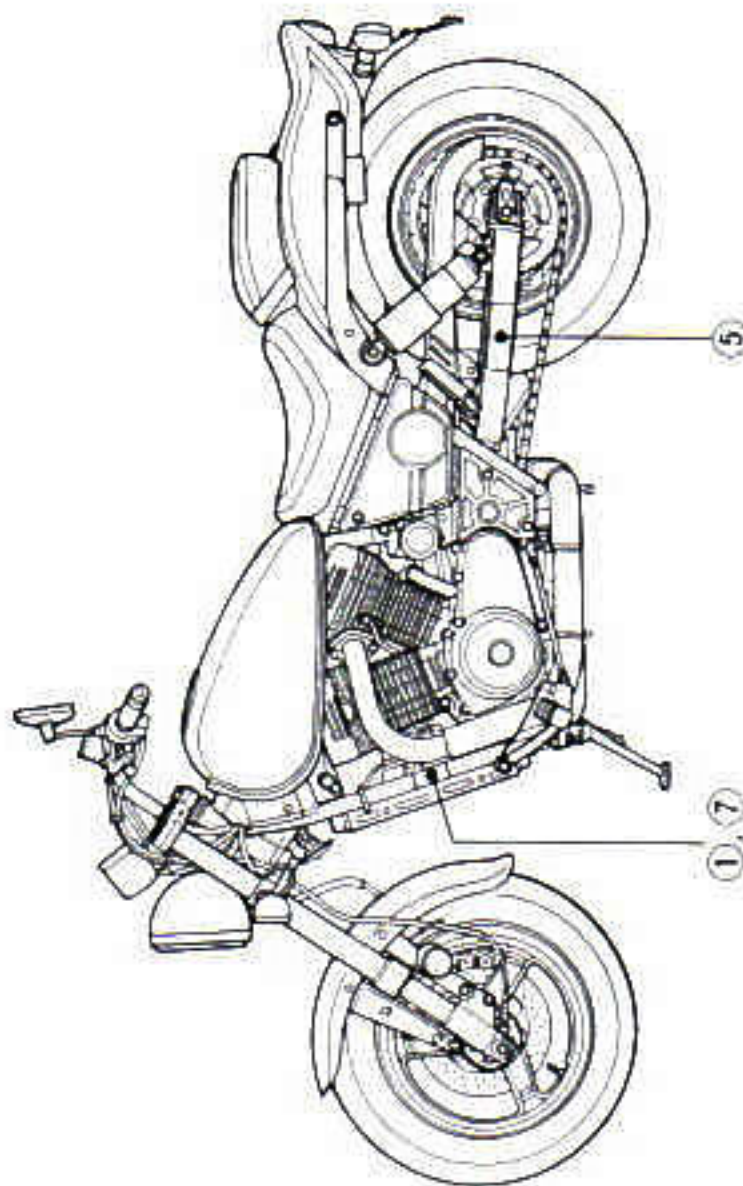
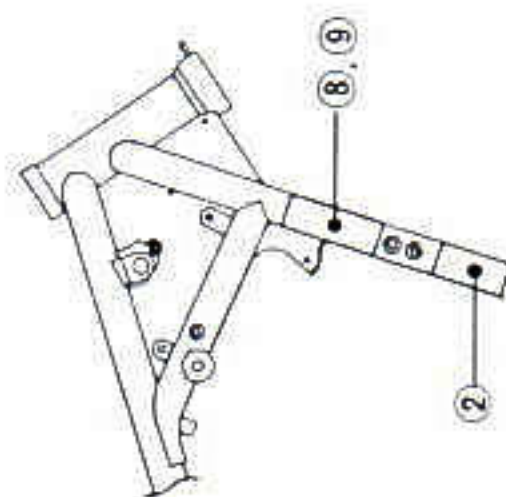
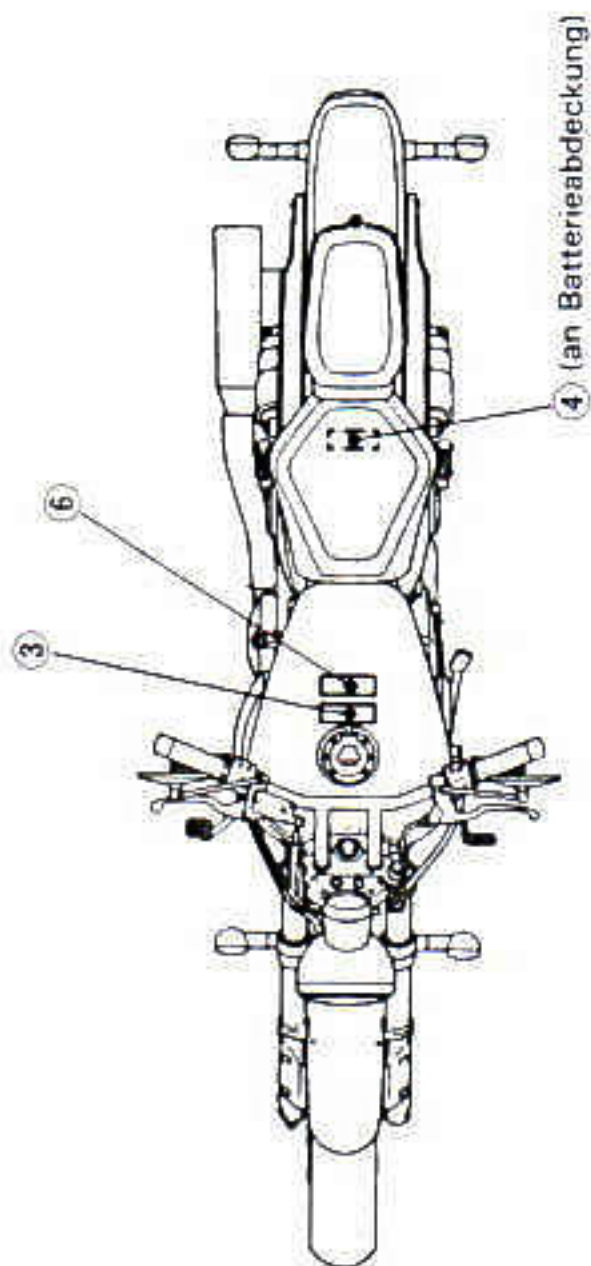
ZYLINDER-IDENTIFIKATION

Die beiden Zylinder dieses Motorrads werden als Zylinder Nr. 1 und Nr. 2 bezeichnet, wobei von hinten nach vorne gezählt wird (aus der Sicht des Fahrers).



HINWEISAUFKLEBER

①	Geräuschpegel-Aufkleber (Für Modelle E-03, 24, 33 und 34)
②	Informationsaufkleber (Für Modelle E-03, 28 und 33)
③	Kraftstoff-Warnaufkleber (Für Modelle E-02 und 24)
④	Hinweisaufkleber für Bedienungsanleitung (Für Modelle E-03 und 33)
⑤	Reifendruck-Hinweisschild
⑥	Sicherheitsaufkleber
⑦	ICES-Aufkleber für Kanada (Für Modell E-28)
⑧	Identifikationsschild (Außer für Modelle E-03, 28 und 33)
⑨	Sicherheitsaufkleber (Für Modelle E-03, 28 und 33)



TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND TROCKENGEWICHT

Gesamtlänge	2 405 mm	E-17, 18, 22, 25
	2 365 mm	Andere Modelle
Gesamtbreite	750 mm	
Gesamthöhe.....	1 110 mm	
Radstand	1 645 mm	
Bodenfreiheit.....	135 mm	
Sitzhöhe	700 mm	
Trockengewicht.....	207 kg	

MOTOR

Typ.....	Wassergekühlter Viertaktmotor mit obenliegender Nockenwelle, in 45°-V-Anordnung
Anzahl der Zylinder.....	2
Bohrung	83,0 mm
Hub	74,4 mm
Hubraum	805 cm ³
Vergaser.....	MIKUNI BDS36SS vorne MIKUNI BS36SS hinten
Luftfilter	Vliesstoff-Einsatz
Anlaßsystem	Elektrischer Anlasser
Schmiersystem.....	Ölsumpfschmierung

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung
Getriebe	Fünf-Getriebe mit Dauereingriff
Schaltschema.....	1 abwärts; 4 aufwärts
Primär-Untersetzungsverhältnis	1,886 (83/44)
Enduntersetzungsverhältnis	3,200 (48/15)
Übersetzungsverhältnis, 1. Gang	2,461 (32/13)
2. Gang	1,578 (30/19)
3. Gang	1,200 (24/20)
4. Gang	0,956 (22/23)
5. Gang	0,800 (20/25)
Antriebskette	DID 50VA ₂ , 116 Glieder

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel mit Schraubenfeder, ölgedämpft
Hinterradaufhängung	Schwingarm, Schraubenfeder, ölgedämpft, Feder- vorspannung 5fach einstellbar
Lenkungswinkel	40° (rechts und links)
Nachlaufwinkel	35°
Nachlaufstrecke	146 mm
Wenderadius	3,1 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Innenbackenbremse
Reifengröße vorn	130/90-16 67H
Reifengröße hinten	150/90-15 M/C 74H
Teleskopgabelhub	140 mm
Hinterrad-Federweg	102 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündsystem	Elektronisches Zündsystem (volltransistorisiert)
Zündzeitpunkt	5° vor OT unter 1 500 U/min
Zündkerze	DPR8EA oder X24EPR-U9
Batterie	12V, 36,0 kC (10 Ah)/10 Stunden
Lichtmaschine	Dreiphasen-Wechselstromgenerator
Sicherung	30/15/15/15/10/10A
Scheinwerfer	12V, 60/55W
Positionsleuchte	12V, 4W
Vordere Blinkleuchte	12V, 5/21W E-03, 28, 33 12V, 21W Andere Modelle
Hintere Blinkleuchte	12V, 21W
Schluß-/Bremsleuchte	12V, 5/21W
Tachometerbeleuchtung	12V, 1,7W
Neutralstellungs-Anzeigelampe	12V, 3,4W
Fernlicht-Anzeigelampe	12V, 1,7W
Blinkleuchten-Anzeigelampe	12V, 3,4W
Öldruckwarnlampe	12V, 1,7W
Motorkühlflüssigkeits-Anzeigelampe	12V, 1,7W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich Reserve	13,0 Liter
Reserve	3,0 Liter
Motoröl, bei Ölwechsel	1 700 ml
mit Filterwechsel	2 100 ml
bei Motorüberholung	2 500 ml
Motorkühlflüssigkeit, einschl. Reserve	1 460 ml
Teleskopgabelöl (pro Gabelholm)	838 ml

Diese technischen Daten können jederzeit ohne vorherige Ankündigung geändert werden.

VERKAUFSGEBIETE

Die Symbole in der linken Spalte bezeichnen die in der rechten Spalte angegebenen Länder bzw. Verkaufsgebiete.

SYMBOL	VERKAUFSGEBIET
E-02	Großbritannien
E-03	USA
E-04	Frankreich
E-15	Finnland
E-16	Norwegen
E-17	Schweden
E-18	Schweiz
E-21	Belgien
E-22	Deutschland
E-24	Australien
E-25	Holland
E-26	Norwegen
E-28	Kanada
E-33	Kalifornien (USA)
E-34	Italien
E-37	Brasilien
E-39	Österreich
E-53	Spanien

Die Ländercodes E-15, 16 und 26 sind in E-17 enthalten.
Die Ländercodes E-21 und 53 sind in E-34 enthalten.
Der Ländercode E-39 ist in E-18 enthalten.

PERIODISCHE WARTUNG

INHALT

WARTUNGSPLAN	2- 1
WARTUNGSTABELLE	2- 1
SCHMIERSTELLEN	2- 2
WARTUNGS- UND EINSTELLARBEITEN	2- 3
LUFTFILTER	2- 3
VENTILSPIEL	2- 4
ZÜNDKERZE	2- 7
MOTORÖL UND ÖLFILTER	2- 8
KRAFTSTOFFSCHLAUCH	2- 9
VERGASER	2- 9
VERGASER-SYNCHRONISIERUNG	2-10
KUPPLUNG	2-10
MOTORKÜHLFLÜSSIGKEIT	2-10
ANTRIEBSKETTE	2-11
BREMSEN	2-13
REIFEN	2-15
LENKUNG	2-16
TELESKOPGABEL	2-16
HINTERRADAUFHÄNGUNG	2-16
AUSPUFFROHRSCRAUBEN	2-16
SCHRAUBEN UND MUTTERN DES FAHRGESTELLS	2-17
KOMPRESSIIONSDRUCKPRÜFUNG	2-19
ÖLDRUCKPRÜFUNG	2-20

2-1 PERIODISCHE WARTUNG

WARTUNGSPLAN

Die untenstehende Tabelle enthält die empfohlenen Wartungsintervalle mit einer Beschreibung der vorgeschriebenen Wartungsschritte. Die Durchführung dieser Arbeiten hält das Motorrad sowohl leistungsmäßig und wirtschaftlich stets in optimalem Zustand. Die Intervalle werden in gefahrenen Kilometern und in Monatsabständen angegeben.

HINWEIS:

An Fahrzeugen, die unter erschwerten Betriebsbedingungen eingesetzt werden, sind die angegebenen Wartungsarbeiten in kürzeren Abständen auszuführen.

WARTUNGSTABELLE

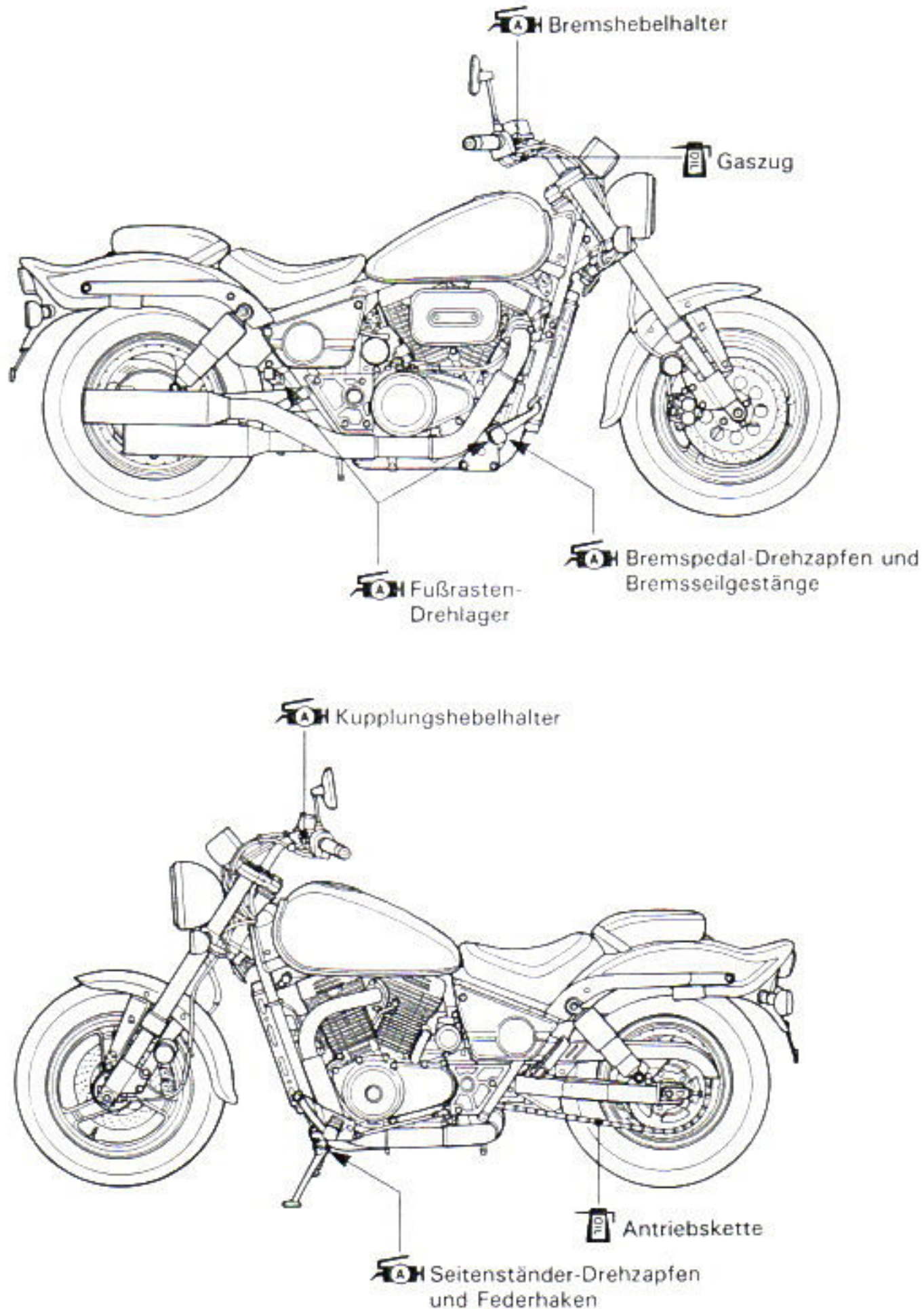
Gegenstand	Wartungsintervall		1 000	6 000	12 000	18 000	24 000
	km	Monate					
Luftfilter			—	I	R	I	R
Ventilspiel			I	—	I	—	I
Zündkerze			—	I	R	I	R
Motoröl			R	R	R	R	R
Motorölfilter			R	—	—	R	—
Kraftstoffschlauch			—	I	I	I	I
	Alle 4 Jahre ersetzen						
Leerlaufdrehzahl			I	I	I	I	I
Spiel des Gaszugs			I	I	I	I	I
Vergaser-Synchronisierung			—	—	I	—	I
Kupplung			—	I	I	I	I
Kühlerschlauch			—	I	I	I	I
Motorkühlflüssigkeit			Alle 2 Jahre wechseln				
Antriebskette			I	I	I	I	I
	Alle 1 000 km reinigen und einfetten						
Bremse			I	I	I	I	I
Bremsflüssigkeit			—	I	I	I	I
	Alle 2 Jahre ersetzen						
Bremsschlauch			—	I	I	I	I
	Alle 4 Jahre ersetzen						
Reifen			—	I	I	I	I
Lenkung			I	—	I	—	I
Teleskopgabel			—	—	I	—	I
Hinterradaufhängung			—	—	I	—	I
Auspuffrohrschrauben			T	—	T	—	T
Schrauben und Muttern des Fahrgestells			T	T	T	T	T

I = Überprüfen und einstellen, reinigen, abschmieren oder die erforderlichen Teile ersetzen
 C = Reinigen R = Ersetzen T = Nachziehen

SCHMIERSTELLEN

Eine korrekte Schmierung ist für eine einwandfreie Funktion und lange Lebensdauer der Teile von großer Bedeutung.

Die wichtigsten Schmierstellen sind auf der nachstehenden Abbildung angegeben.



HINWEIS:

- Vor dem Abschmieren einer Komponente müssen alle Rostflecken entfernt werden; Fettreste, Öl, Verschmutzung und Ablagerungen sind ebenfalls abzuwischen.
- Freiliegende Teile, bei denen Rostgefahr besteht, sind nach Regen- oder Wasserdurchfahrten mit einem Rostschutz-Spray einzusprühen.

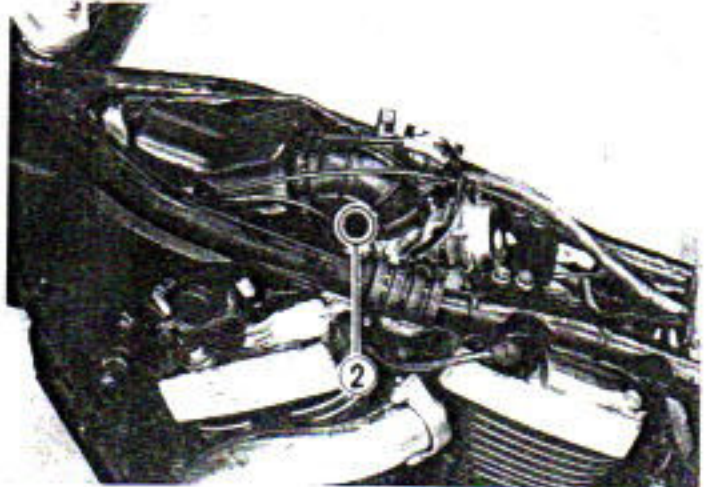
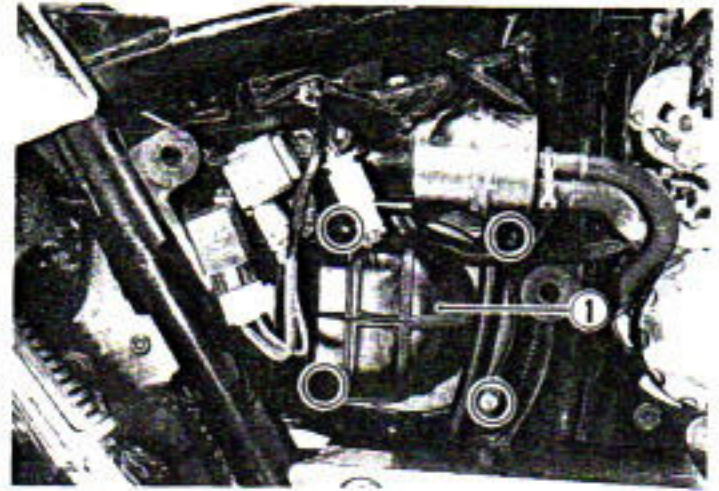
WARTUNGS- UND EINSTELLARBEITEN

In diesem Kapitel werden die Wartungs- und Einstellarbeiten für die im Wartungsplan aufgeführten Komponenten erläutert.

LUFTFILTER

Alle 6 000 km (6 Monate) reinigen.
Alle 12 000 km (12 Monate) ersetzen.

- Die Rahmenabdeckungen, den Kraftstofftank und die Lenkkopfabdeckungen abnehmen. (Siehe Seiten 4-4 und 6-1.)

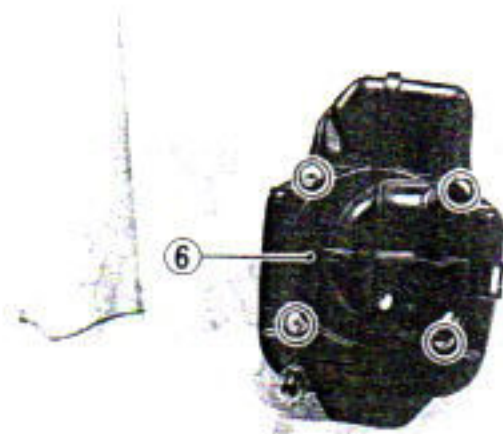
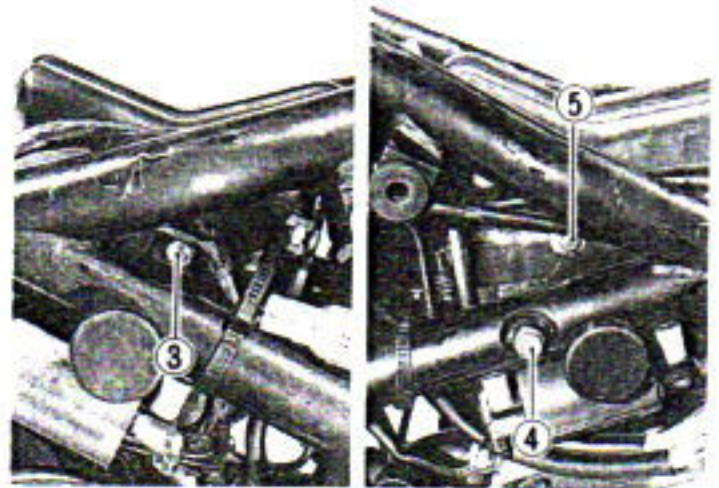


AUSBAU DES LUFTFILTEREINSATZES NR.1

- Die Schrauben herausdrehen, dann den Luftfiltereinsatz (1) herausnehmen.

AUSBAU DES LUFTFILTEREINSATZES NR.2

- Die Klemmschraube (2) des Luftfilters lösen.
- Die Befestigungsschrauben (3, 4) des Luftfilters entfernen.
- Die Klemmschraube (5) des Gaszugs entfernen.
- Den Luftfilter ausbauen.
- Die Schrauben herausdrehen, dann den Luftfiltereinsatz (6) herausnehmen.



REINIGUNG DES LUFTFILTEREINSATZES

- Mit Hilfe eines Druckluftschlauchs den Staub vorsichtig von der Außenseite des Luftfiltereinsatzes entfernen.

⚠ ACHTUNG

Die Druckluft niemals an der Innenseite der Luftfiltereinsätze ansetzen, da hierdurch die Schmutzteilchen nur noch tiefer in die Fasern hineingedrückt werden; dies behindert den einwandfreien Luftdurchfluß im Filtereinsatz.



WIEDEREINBAU DER LUFTFILTEREINSÄTZE

- Die gereinigten bzw. erneuerten Luftfiltereinsätze in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.
- Die Pfeilmarkierung ① am Luftfiltereinsatz muß beim Einbau des Luftfiltereinsatzes Nr.1 nach oben weisen.
- Die Pfeilmarkierung ② am Luftfiltereinsatz muß beim Einbau des Luftfiltereinsatzes Nr.2 nach unten weisen.

⚠ 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. Sich vergewissern, daß sich der Luftfilter jederzeit in optimalem Zustand befindet. Die Lebensdauer des Motors hängt wesentlich von der korrekten Wartung dieser Komponenten ab!

VENTILSPIEL

Die erste Überprüfung nach 1 000 km (1 Monat) vornehmen, danach alle 12 000 km (12 Monate) kontrollieren.

Eine Überprüfung bzw. Einstellung des Ventilspiels ist in den folgenden Fällen erforderlich:

- (1) Nach allen Arbeiten am Ventilmechanismus
- (2) Nach dem Ausbau der Nockenwelle für Wartungsarbeiten.

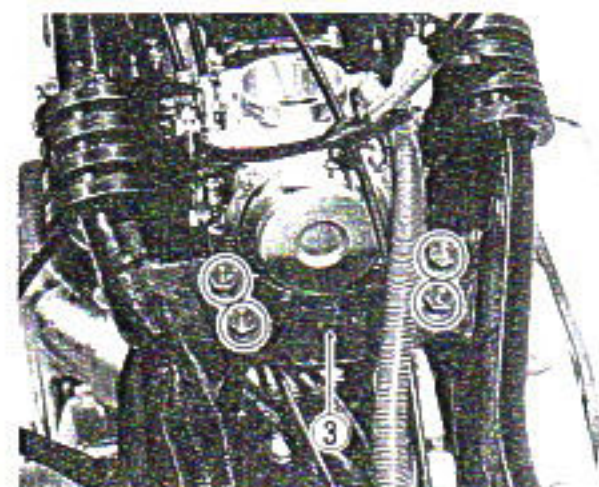
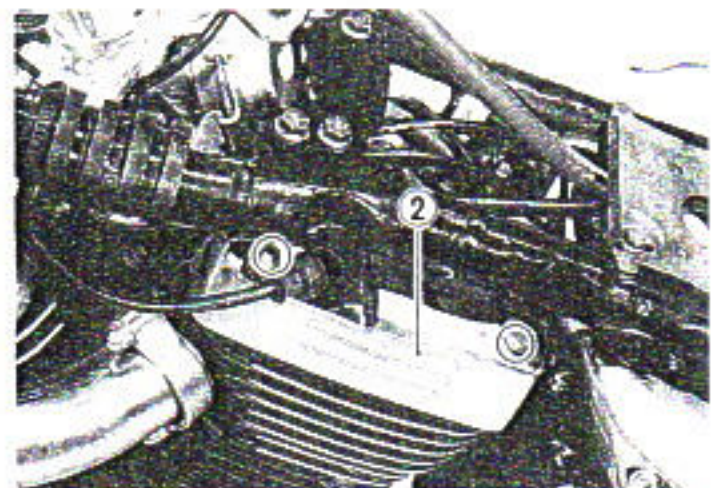
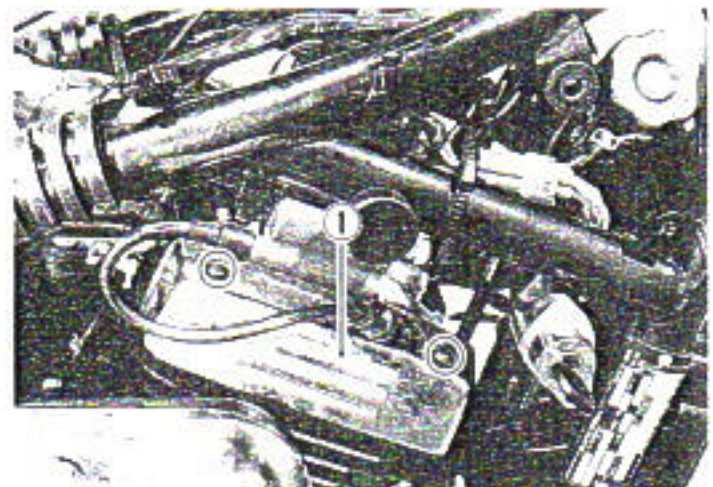
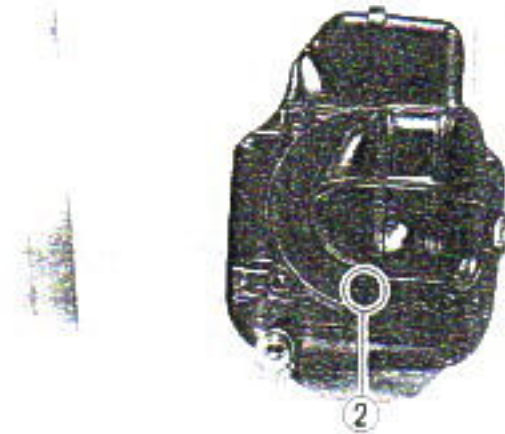
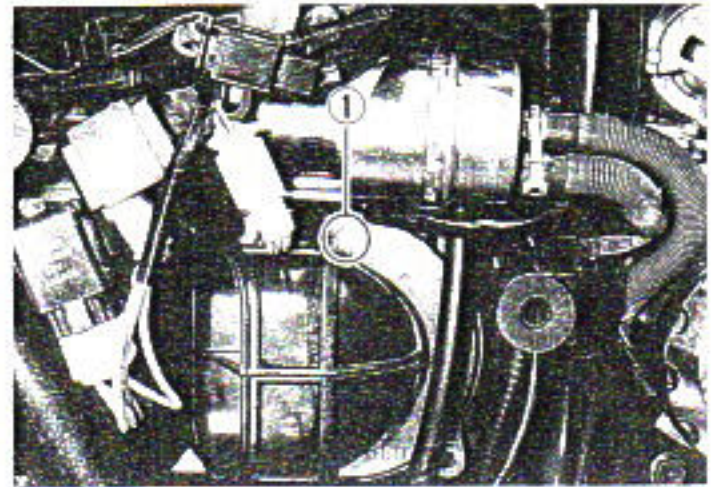
Ein übermäßiges Ventilspiel verursacht Ventilgeräusche, während ein nicht ausreichendes Ventilspiel zu einer Beschädigung der Ventile sowie Leistungsverlust führt. Das Ventilspiel daher regelmäßig überprüfen und auf den spezifizierten Wert einstellen.

Ventilspiel (bei kaltem Motor)

EIN- und AUSLASS: 0,08–0,13 mm

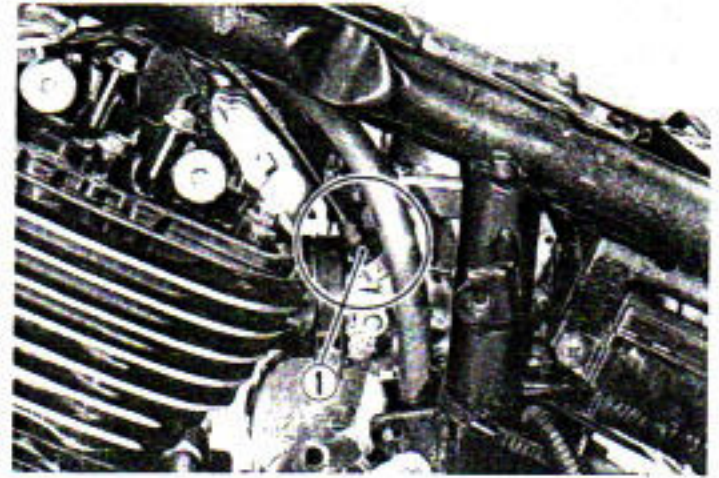
HINWEIS:

- * Die Angaben für das Ventilspiel beziehen auf einen kalten Motor.
 - * Die Einstellung des Ventilspiels für die Ein- und Auslassventile muß vorgenommen werden, wenn sich der Kolben im oberen Totpunkt des Kompressionshubs befindet (OT).
- Den Kraftstofftank und die Rahmenabdeckungen abnehmen. (Siehe Seiten 4-4 und 6-1.)
 - Den Luftfilter Nr.2 ausbauen. (Siehe Seite 2-3.)
 - Die Zündkerzenstecker abziehen.
 - Die Abdeckkappen ①, ② der Zylinderkopphaube entfernen.
 - Die Rahmenhalterung ③ entfernen.



2-5 PERIODISCHE WARTUNG

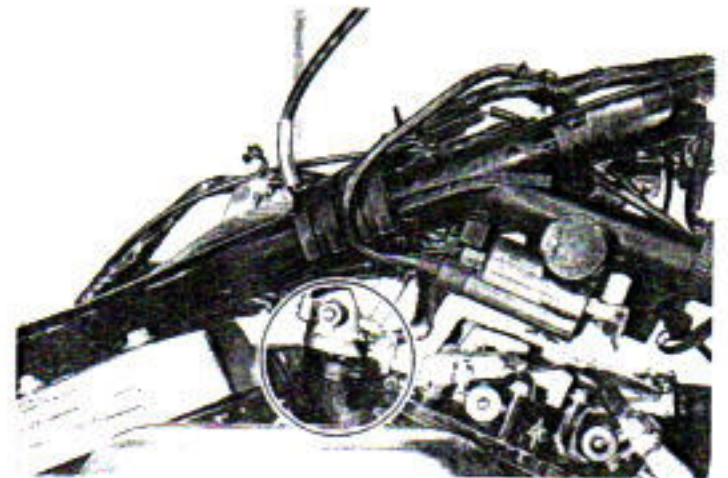
- Das Starterkabel ① von Vergaser Nr.1 abnehmen.



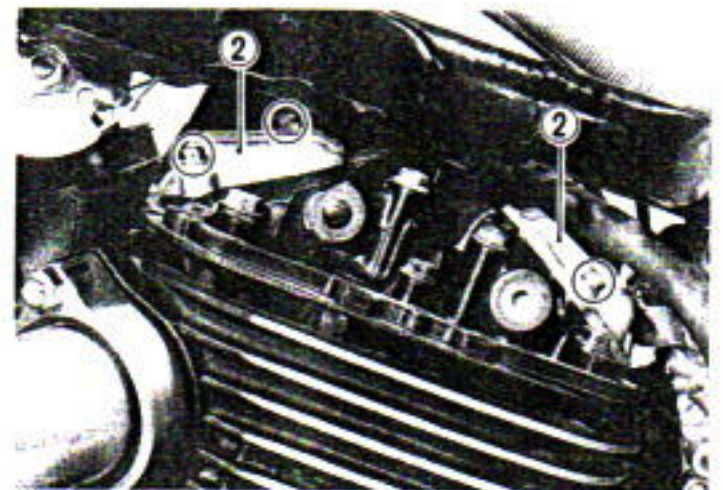
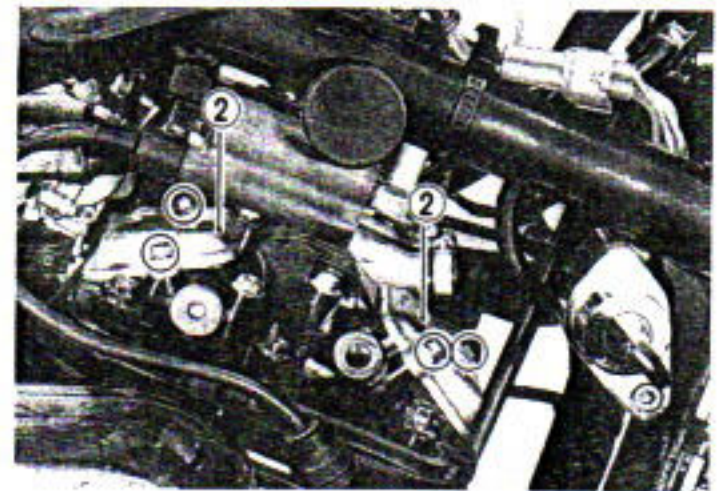
- Den Vergaser Nr.2 vom Einlaßstutzen lösen, dann auf dem Stutzen ablegen.

⚠ ACHTUNG

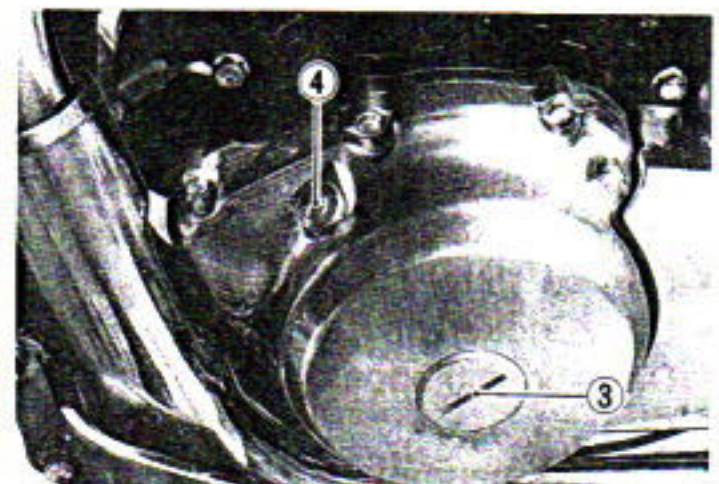
Beim Lösen des Vergasers nicht zu stark anziehen, damit die Balance der beiden Vergaser nicht gestört wird.



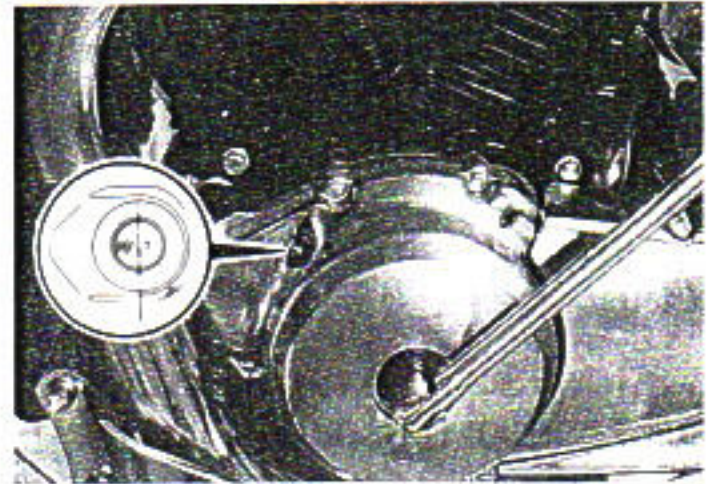
- Alle Prüfkappen ② abnehmen.
- Alle Zündkerzen herausdrehen.



- Den Stopfen ③ der Lichtmaschinenabdeckung und den Zündzeitpunkt-Prüfstopfen ④ entfernen.



- Den Lichtmaschinenrotor drehen, bis sich der Kolben des Zylinders Nr.1 im oberen Totpunkt (OT) des Kompressionshubs befindet. (Den Rotor drehen, bis die "RIF I T"-Linie am Lichtmaschinenrotor mit der Bohrungsmitte am Lichtmaschinendeckel ausgerichtet ist.)

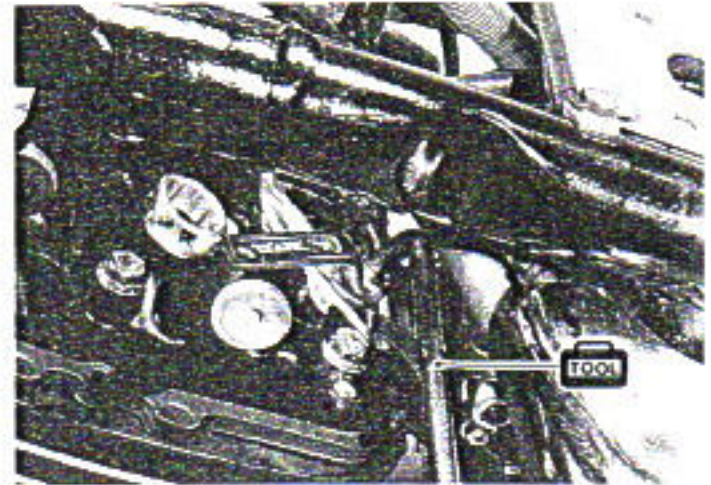


- Zur Überprüfung des Ventilspiels am Zylinder Nr.1 die Fühlerlehre in den Spalt zwischen dem Ende des Ventilschafts und der Einstellschraube am Kipphebel einführen.

TOOL 09900-20806: Fühlerlehre

- Wenn das gemessene Spiel nicht der Spezifikation entspricht, das Ventilspiel mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einstellen.

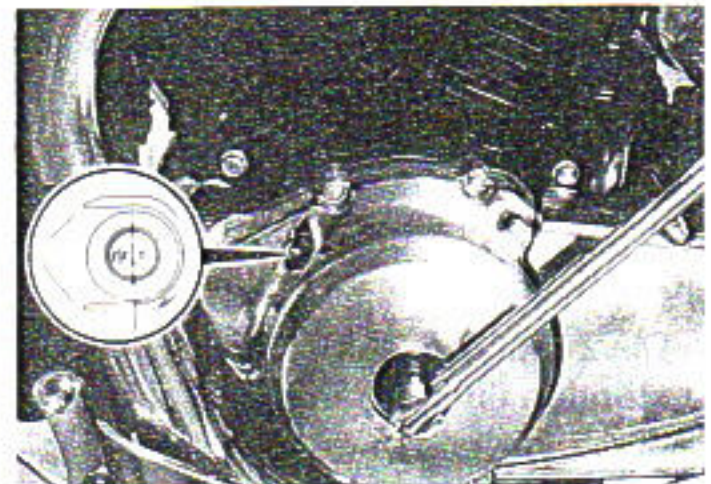
TOOL 09917-10410: Schraubendreher zur Ventilspiel-einstellung



⚠ ACHTUNG

Das Ventilspiel für das rechte und linke Ventil muß möglichst den gleichen Wert aufweisen.

- Den Lichtmaschinenrotor um 450 Grad (1-¼ Umdrehungen) drehen, bis die "FIF I T"-Linie am Lichtmaschinenrotor mit der Bohrungsmitte am Lichtmaschinendeckel ausgerichtet ist.

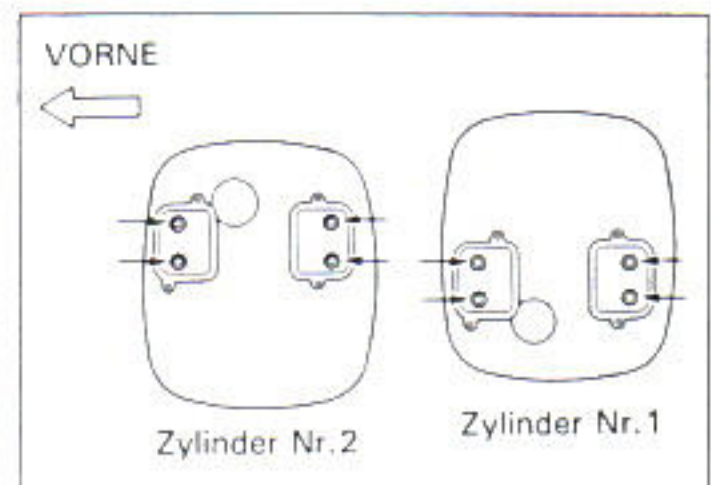


Das Ventilspiel des Zylinders Nr.2 auf die gleiche Weise einstellen.



HINWEIS:

Die Fühlerlehre in Pfeilrichtung einführen, wie in der nebenstehenden Abbildung gezeigt.



ZÜNDKERZE

Alle 6 000 km (6 Monate) reinigen, und alle 12 000 km (12 Monate) ersetzen.

- Die Zündkerze mit Hilfe eines Zündkerzenschlüssels herausdrehen.

TOOL 09930-10141: Sechskantschlüssel
 09930-14530: Gelenkstück
 09914-24510: T-Griff

- Die Zündkerze auf korrekten Wärmewert überprüfen. Wenn die Kerze feucht erscheint oder dunkel verfärbt ist, muß die Zündkerze durch eine Kerze mit höherem Wärmewert ersetzt werden. Wenn das Kerzengesicht weiß verfärbt ist oder glasiert erscheint, muß eine Zündkerze mit niedrigerem Wärmewert eingebaut werden.

	NGK	NIPPONDENSO
Hoher Wärmewert	DPR7EA-9	X22EPR-U9
Standard	DPR8EA-9	X24EPR-U9
Niedriger Wärmewert	DPR9EA-9	X27EPR-U9

HINWEIS:

An Zündkerzen mit der Bezeichnung "R" ist die Mittelelektrode mit einem Resistor zur Unterdrückung von Radio-Störgeräuschen versehen.

- Die Zündkerze auf Vorhandensein von Verbrennungsrückständen überprüfen. Falls Ablagerungen vorhanden sind, diese mit einem Zündkerzenreiniger oder einem spitzen Werkzeug vorsichtig entfernen.
- Den Elektrodenabstand mit Hilfe der Fühlerlehre messen. Wenn der Abstand nicht der Spezifikation entspricht, ist dieser auf den folgenden Wert einzustellen:

TOOL 09900-20803: Fühlerlehre

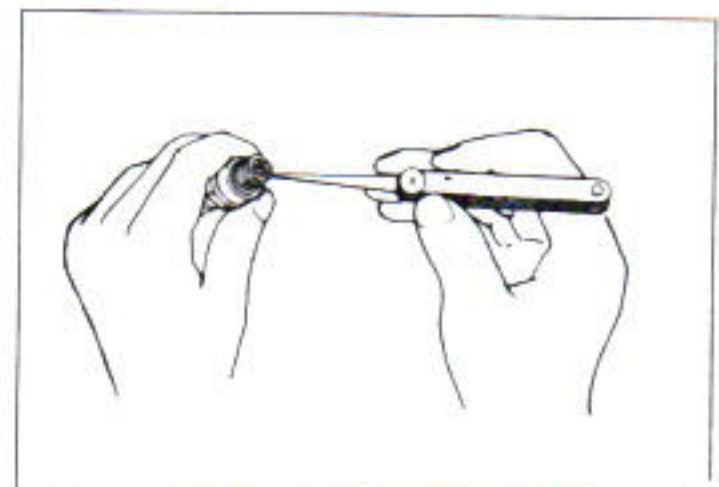
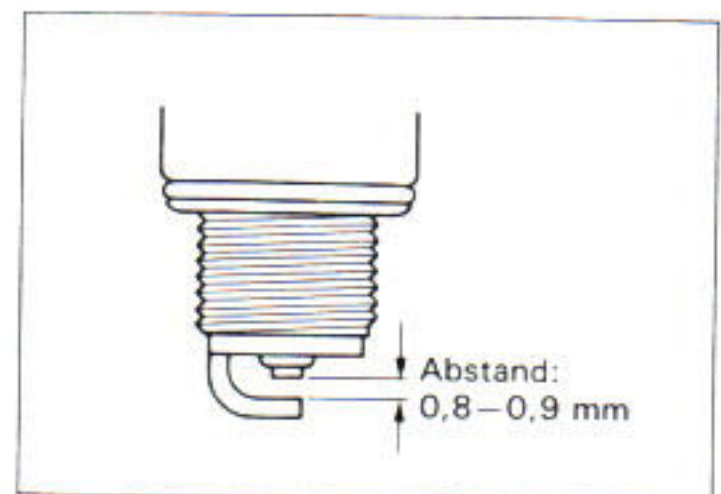
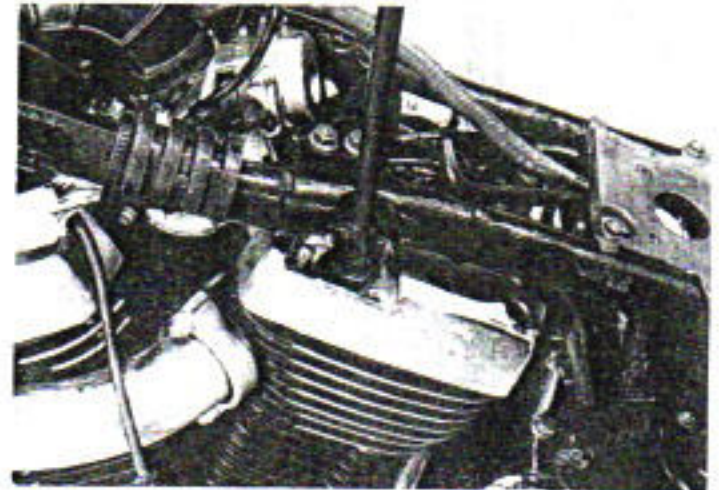
Standardwert

Elektrodenabstand: 0,8–0,9 mm

- Die Elektrode auf Verschleiß und Anzeichen von Verbrennung überprüfen. Bei starkem Verschleiß oder Überhitzung muß die Zündkerze ersetzt werden. Eine neue Zündkerze ist ebenfalls einzubauen, wenn der Isolator gerissen, das Gewinde beschädigt oder andere Defekte festzustellen sind.

⚠ ACHTUNG

Vor dem Einbau einer neuen Zündkerze die Gewindesteigung und Bauart der Kerze überprüfen. Wenn die Kerze zu kurz ist, verursacht dies eine Ablagerung von Ölkohle auf dem Gewindebereich der Zündkerzenöffnung, was zu einem Motorschaden führen kann.



MOTORÖL UND ÖLFILTER

(MOTORÖL)

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

(ÖLFILTER)

Nach den ersten 1 000 km (1 Monat) wechseln, dann alle 18 000 km (18 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 abstellen.
- Eine geeignete Wanne unter den Motor stellen; den Abbläßstopfen ① und den Öleinfülldeckel ② entfernen.
- Den Ölfilter ③ mit Hilfe eines Ölfilterschlüssels A entfernen.
- Den Dichtring des Ölfilters vor dem Einbau mit etwas Motoröl versehen.
- Den neuen Filter von Hand aufschrauben, bis der Dichtring leicht auf dem Ölfiltersockel aufsitzt. Danach den Filter mit Hilfe des Ölfilterschlüssels A um weitere 2 Umdrehungen festziehen.

TOOL 09915-40610: Ölfilterschlüssel

HINWEIS:

Um ein korrektes Festziehen des Ölfilters zu gewährleisten, ist stets ein Ölfilterschlüssel zu verwenden. Niemals den Filter nur mit der Hand festdrehen.

- Den Abbläßstopfen ① gut festziehen, dann frisches Motoröl durch die Öleinfüllöffnung eingießen. Die Einfüllmenge beträgt ungefähr 2,1 Liter. Stets ein Motoröl der API-Klassifizierung SF oder SG und der Viskositätsklasse SAE 10W/40 verwenden.
- Den Motor anlassen und einige Minuten im Leerlauf laufen lassen.
- Den Motor abstellen und etwa eine Minute warten, danach den Ölstand am Prüffenster ④ überprüfen. Wenn der Pegel unterhalb der unteren Markierung liegt, ist Motoröl nachzufüllen, bis die Markierung erreicht ist.

Erforderliche Einfüllmenge:

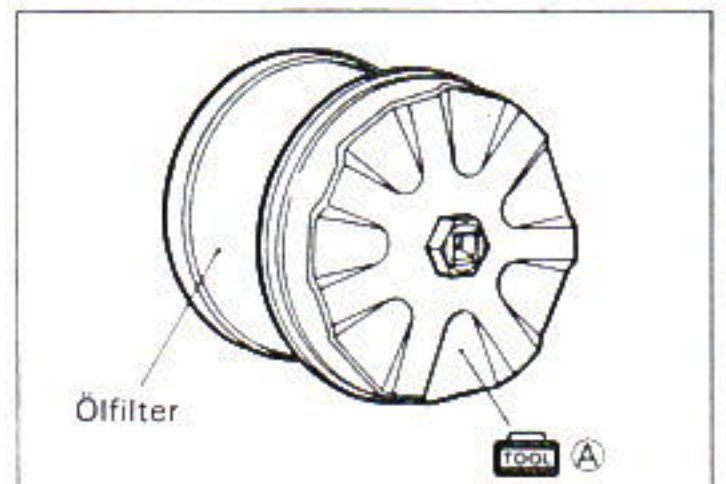
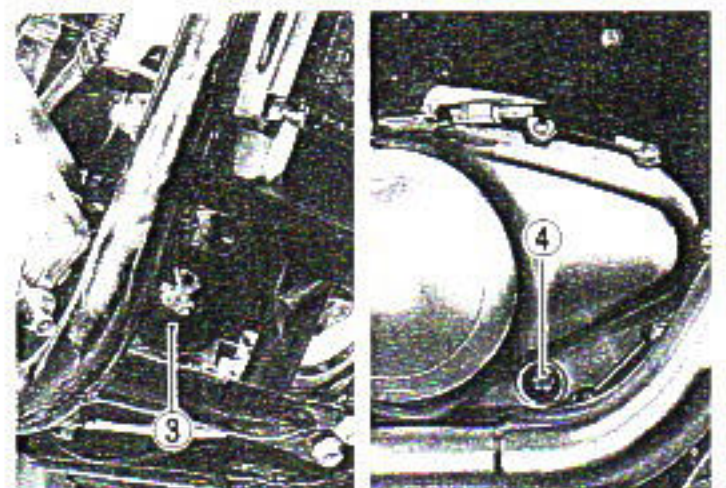
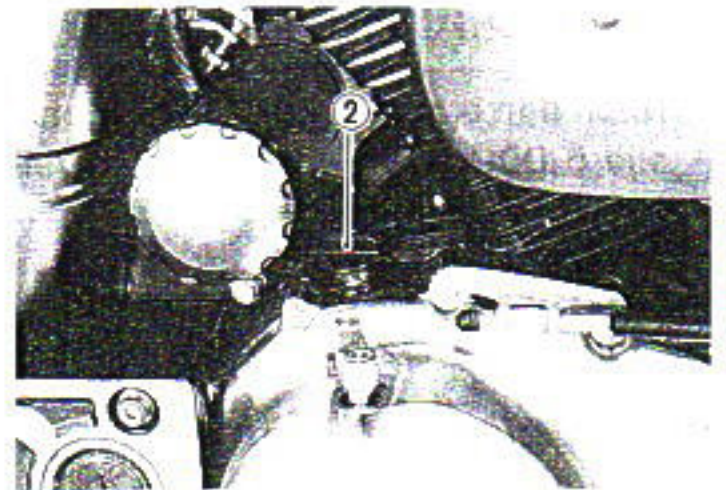
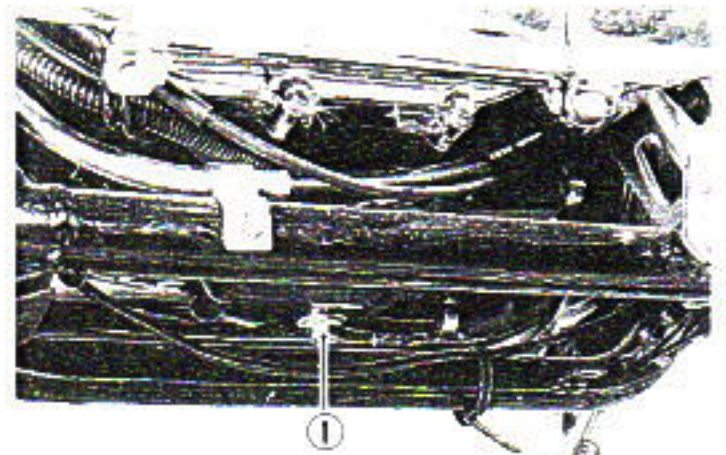
Bei Ölwechsel: 1,7 Liter

Bei Filterwechsel: 2,1 Liter

Bei Motorüberholung: 2,5 Liter

A ACHTUNG

Stets nur einen ORIGINALFILTER FÜR SUZUKI-MOTORRÄDER verwenden, da Filter von anderen Herstellern unterschiedliche Gewindespezifikationen (Gewindedurchmesser und Steigung), Filterleistung und Haltbarkeit aufweisen können, was zu Ölverlust und damit einem Motorschaden führen kann. Die für Suzuki-Automobile bestimmten Filter sind normalerweise für Motorräder ebenfalls nicht geeignet.

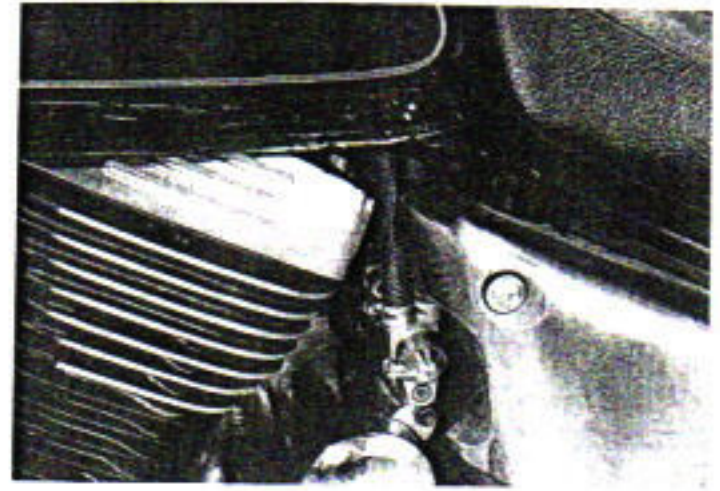


Nach Aufsitzen des Dichtrings um zwei weitere Umdrehungen festziehen.

KRAFTSTOFFSCHLAUCH

Alle 6 000 km (6 Monate) überprüfen.
Alle 4 Jahre ersetzen.

Den Kraftstoffschlauch auf Beschädigung und Undichtigkeiten überprüfen. Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß der Kraftstoffschlauch ersetzt werden.



VERGASER

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

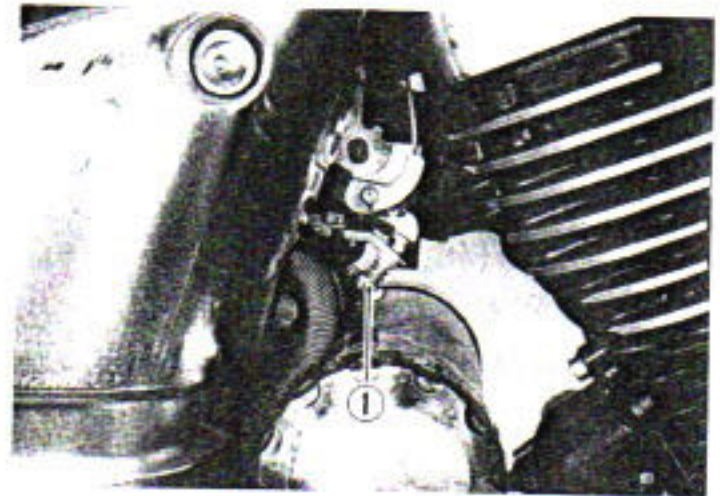
LEERLAUFDREHZAHL (Einstellung des Leerlaufs)

HINWEIS:

Diese Einstellung muß bei betriebswarmem Motor vorgenommen werden.

- Einen Drehzahlmesser anschließen.
- Den Motor anlassen und durch Drehen der Drosselklappen-Anschlagschraube ① auf die nachstehende Drehzahl einregulieren.

Leerlaufdrehzahl: $1\ 200 \pm 100$ U/min für E-18
 $1\ 200 \pm 100$ U/min für andere Modelle



Spiel des Rückstellzugs (A)

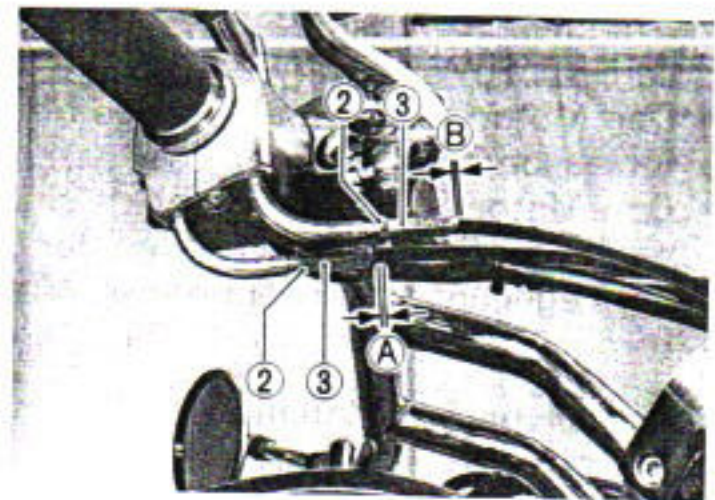
Der Gaszug muß ein Spiel von 0,5 – 1,0 mm aufweisen. Die Einstellung des Gaszugs ist entsprechend den nachfolgenden Anweisungen vorzunehmen.

- Die Sicherungsmutter ② lösen, dann die Einstellvorrichtung ③ hinein- oder herausdrehen, bis das spezifizierte Spiel erhalten wird.
- Die Einstellvorrichtung arretieren, dann die Sicherungsmutter ② wieder festziehen.

Spiel des Betätigungszugs (B)

- Das Spiel des Betätigungszugs ist auf die gleiche Weise wie das Spiel des Rückstellzugs einzustellen.

Spiel der Gaszüge (A und B): 0,5 – 1,0 mm



⚠ WARNUNG

Nach der Einstellung sich vergewissern, daß sich beim Bewegen des Lenkers die Motordrehzahl nicht erhöht; ebenso sicherstellen, daß sich der Gasdrehgriff reibungslos und automatisch zurückstellt.

VERGASER-SYNCHRONISIERUNG

Alle 12 000 km (12 Monate) überprüfen.

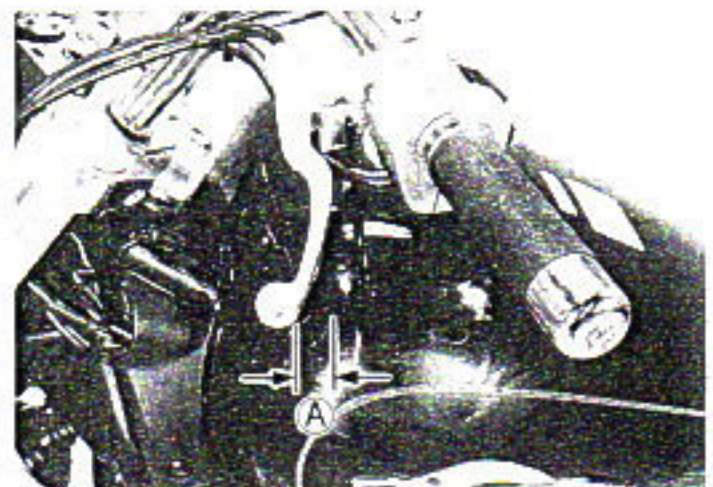
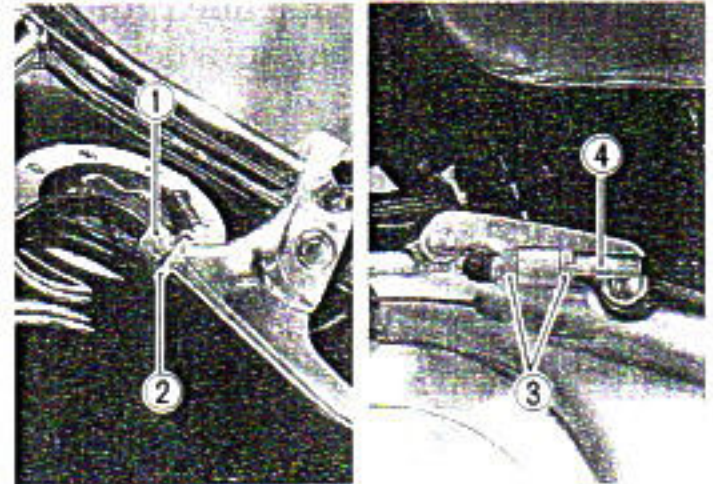
(Siehe Seite 4-28.)

KUPPLUNG

Alle 6 000 km (6 Monate) überprüfen.

- Die Sicherungsmutter ② lösen, dann die Einstellvorrichtung ① bis zum Anschlag in den Kupplungshebel hineindrehen.
- Die Sicherungsmuttern ③ lösen, dann den Kupplungszug ④ so einstellen, daß ein Spiel A von 10–15 mm am Ende des Kupplungshebels erhalten wird.
- Die Sicherungsmuttern (②, ③) wieder festziehen.

Spiel A des Kupplungshebels: 10–15 mm



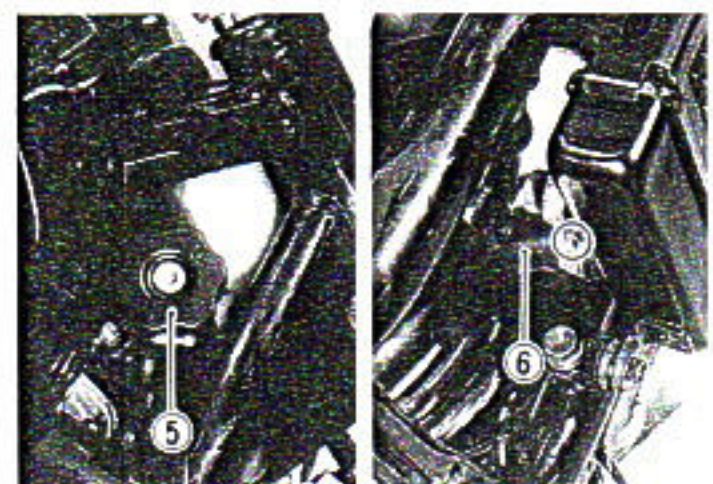
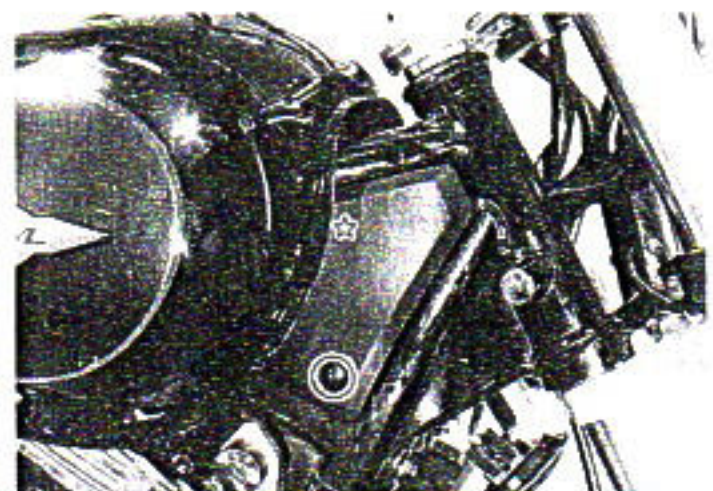
MOTORKÜHLFLÜSSIGKEIT

Die Kühlflüssigkeit alle 2 Jahre auswechseln.

- Die rechte Lenkkopfabdeckung abnehmen.
- Den Kühlerdeckel ⑤ abnehmen.
- Den Kühlerschlauch ⑥ lösen, dann die Kühlflüssigkeit ablassen.

A WARNUNG

- * Der Kühlerdeckel darf bei noch heißem Motor nicht abgenommen werden, da Verletzungsgefahr durch heiße Kühlflüssigkeit oder Wasserdampf besteht.
- * Kühlflüssigkeit ist gesundheitsschädlich; darauf achten, daß die Flüssigkeit nicht in den Mund, auf die Haut oder in die Augen gelangt. Bei Kontakt mit Augen oder Haut die betroffenen Stellen gründlich mit sauberem Wasser abspülen. Wenn Kühlflüssigkeit verschluckt wurde, Erbrechen herbeiführen und sofort ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen!



☆ : Haken

2-11 PERIODISCHE WARTUNG

- Den Kühler nötigenfalls mit sauberem Wasser durchspülen.
- Den Kühlerschlauch wieder anbringen und mit der Schlauchschelle befestigen.
- Die spezifizierte Menge Kühlflüssigkeit bis zur Unterkante des Einfüllstutzens eingießen.

HINWEIS:

Für weitere Einzelheiten zur Kühlflüssigkeit sich auf Seite 5-4 beziehen.

- Den Kühlerdeckel ① gut festdrehen.
- Den Motor warmlaufen und dann wieder abkühlen lassen; den Flüssigkeitsstand überprüfen und evtl. ergänzen, bis die Unterkante des Einfüllstutzens erreicht ist.

⚠ ACHTUNG

Die obigen Schritte nötigenfalls mehrere Male wiederholen, um sich zu vergewissern, daß der Kühler bis zur Einfüllöffnung gefüllt ist.

 Kühlflüssigkeits-Einfüllmenge: 1 460 ml

ANTRIEBSKETTE

Nach den ersten 1 000 km (1 Monat) überprüfen, dann alle 6 000 km (6 Monate) kontrollieren.
Alle 1 000 km reinigen und abschmieren.

Die Antriebskette visuell auf die nachstehend aufgeführten Defekte überprüfen. (Hierzu das Motorrad mit Hilfe eines Wagenhebers und eines Holzklotzes abstützen, dann das Getriebe in die Leerlaufstellung schalten und das Hinterrad langsam von Hand drehen.)

- | | |
|--|----------------------------------|
| * Gelockerte Stifte | * Übermäßiger Verschleiß |
| * Beschädigte Rollen | * Inkorrekte Ketten-
spannung |
| * Ausgetrocknete oder
beschädigte Kettenglieder | * Fehlende O-Ringe |
| * Verbogene oder klemmende
Kettenglieder | |

Wenn einer der obigen Defekte festgestellt wird, muß die Antriebskette ersetzt werden.

HINWEIS:

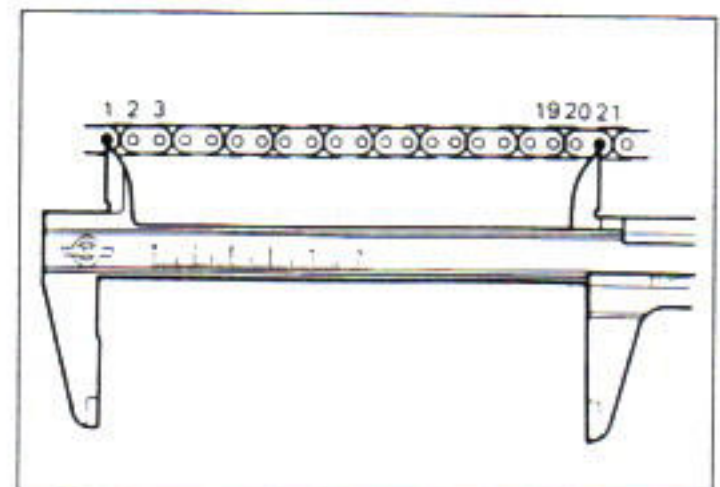
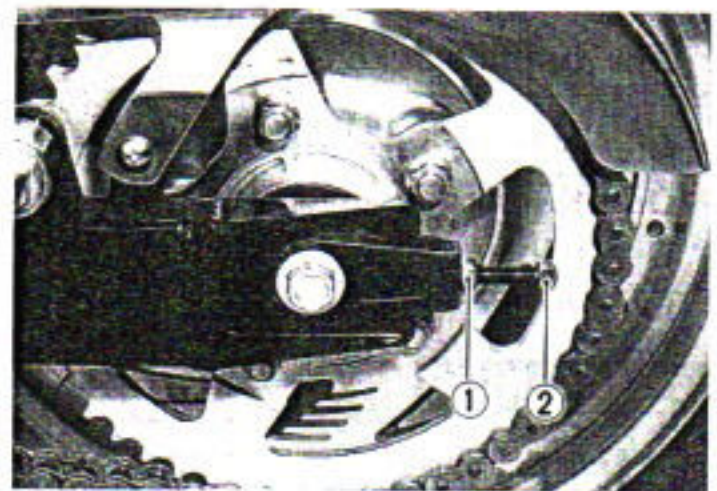
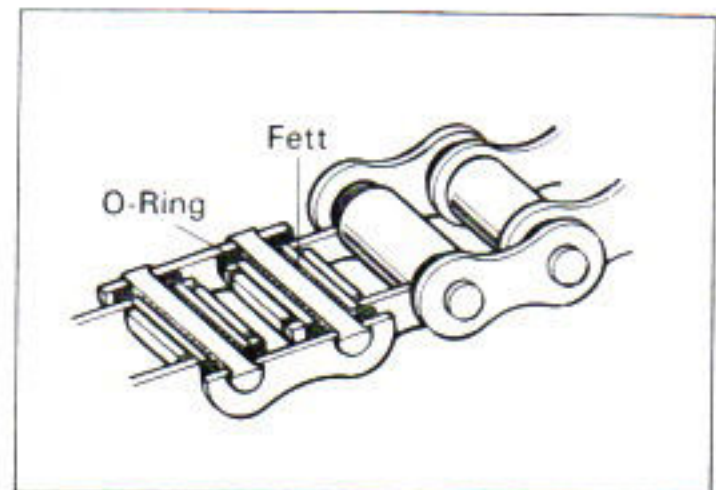
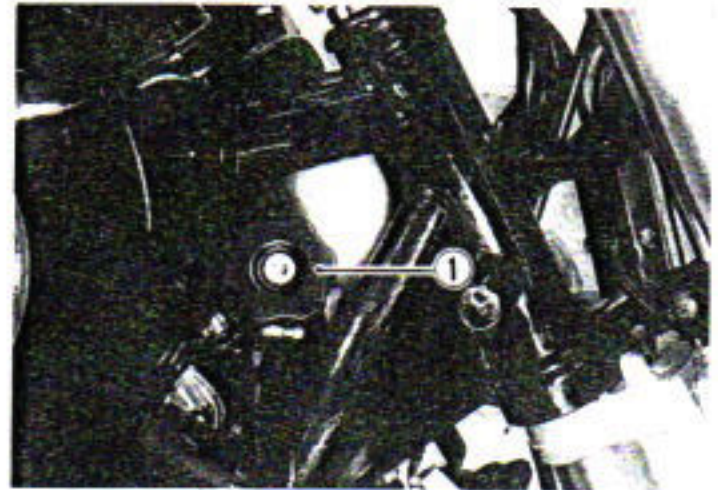
Wenn ein Ersetzen der Antriebskette erforderlich wird, müssen stets auch die beiden Ritzel im Satz erneuert werden.

ÜBERPRÜFUNG

- Den Splint der Hinterachse entfernen. (An Modellen E-03, 28 und 33.)
- Die Achsmutter lösen.
- Beide Sicherungsmuttern ① der Ketten-Einstellvorrichtungen lösen.
- Die Antriebskette so weit wie möglich spannen, indem beide Einstellvorrichtungen ② entsprechend gedreht werden.
- Eine Länge von 21 Stiften (20 Teilungen) an der Kette abzählen und die Distanz zwischen den beiden Punkten messen. Wenn der gemessene Abstand die Verschleißgrenze überschreitet, muß die Kette ersetzt werden.

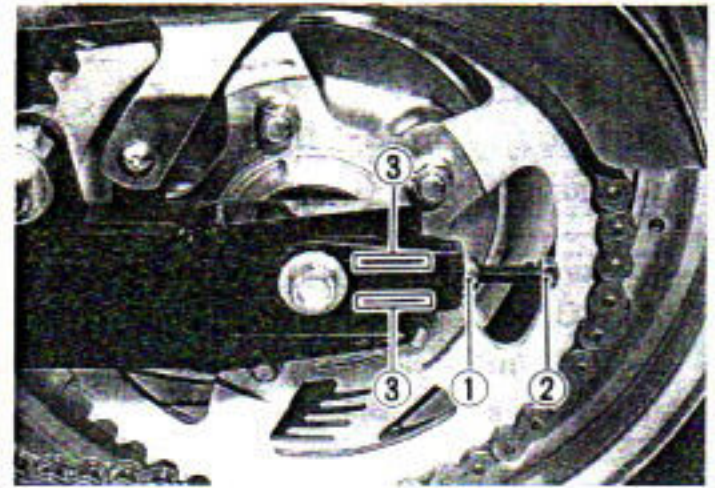
Verschleißgrenze

(Länge von 20 Teilungen an der Kette): 319,4 mm

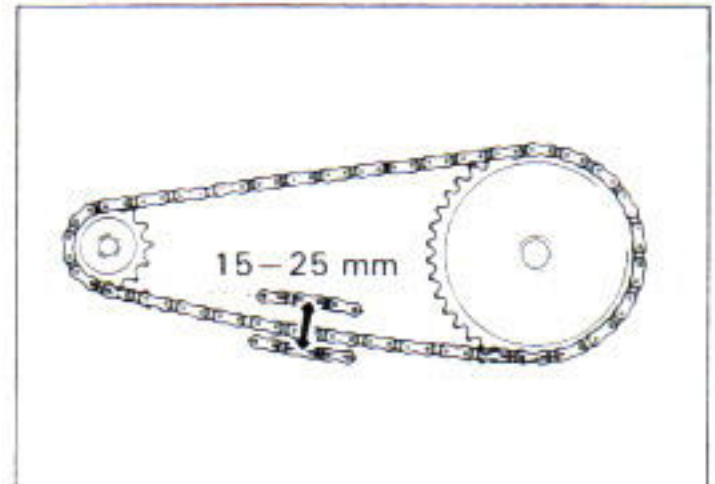


EINSTELLUNG

- Beide Einstellvorrichtungen ② lösen oder festziehen, bis der Durchhang in der Mitte zwischen dem vorderen und hinteren Ritzel 15–25 mm beträgt. Die Markierungen ③ an den beiden Einstellvorrichtungen müssen sich nun in der gleichen Position der Skala befinden, um eine korrekte Ausrichtung von Vorder- und Hinterrad zu gewährleisten.
- Um eine genaue Einstellung zu erhalten, wird empfohlen, das Motorrad auf dem Seitenständer abzustellen.
- Nach der Einstellung der Antriebskette muß die Achswellenmutter wieder fest angezogen werden.
- Beide Sicherungsmuttern ① der Ketten-Einstellvorrichtung wieder gut festziehen.



U Hintere Achswellenmutter: 65 N·m (6,5 kg·m)

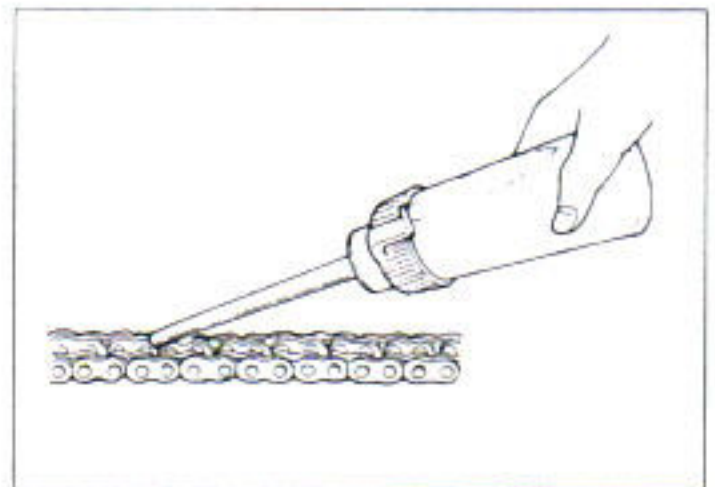


REINIGEN UND EINÖLEN

- Die Antriebskette mit Kerosin auswaschen. Wenn die Kette zur Rostbildung neigt, ist dies in kürzeren Abständen vorzunehmen.

⚠ ACHTUNG

Keine Lösungsmittel, Benzin oder ähnliche Flüssigkeiten verwenden: Diese Mittel verfügen über ein zu starkes Auflösungsvermögen, das eine Zersetzung des Schmierfetts zwischen Buchse und Stift sowie eine Beschädigung der "O"-Ringe (oder Dichtringe) verursacht. Die Haltbarkeit der Kette hängt in hohem Maße vom Vorhandensein des Schmierfetts an diesen Stellen ab.



- Nachdem die Kette gereinigt und getrocknet wurde, ist sie mit dickflüssigem Motoröl einzuölen.

⚠ ACHTUNG

- * Das im Fachhandel erhältliche "Antriebskettenöl" darf nicht verwendet werden. Diese Öltypen führen zu einer Beschädigung der "O"-Ringe (oder Dichtringe).
- * Der folgende Kettentyp ist Standard-Antriebskette vorgesehen: D.I.D. 50VA₂. SUZUKI empfiehlt, beim Auswechseln der Kette diese Standard-Antriebskette einzubauen.

BREMSEN

(BREMSSYSTEM)

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

(BREMSSCHLÄUCHE UND BREMSFLÜSSIGKEIT)

Alle 6 000 km (6 Monate) überprüfen. Die Bremsflüssigkeit alle 2 Jahre ersetzen. Die Bremsschläuche alle 4 Jahre ersetzen.

VORDERRADBREMSE

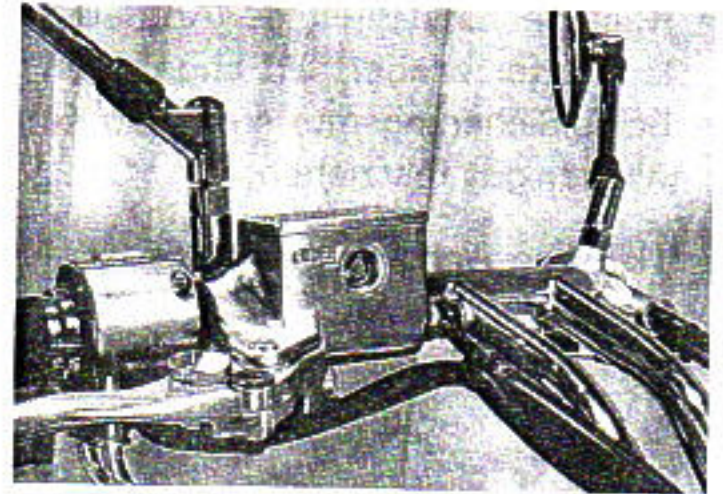
Stand der Bremsflüssigkeit

- Das Motorrad in senkrechter Position abstellen und den Lenker in Geradeausstellung bringen.
- Den Stand der Bremsflüssigkeit überprüfen, wobei die untere Markierungslinie am vorderen Bremsflüssigkeitsbehälter als Referenz zu verwenden ist.
- Wenn der Pegel unter die Markierungslinie abgesunken ist, muß Bremsflüssigkeit der folgenden Spezifikation nachgefüllt werden:

BF Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

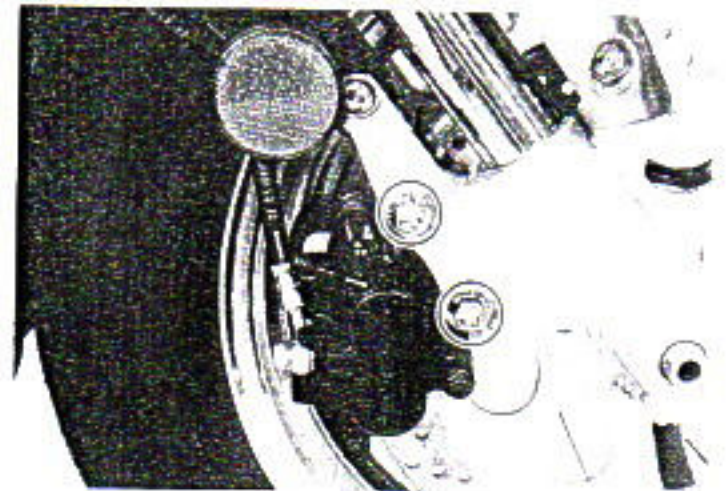
⚠ WARNUNG

Da das Bremssystem dieses Motorrads werksseitig mit einer Bremsflüssigkeit auf Glykol-Basis gefüllt wurde, dürfen Flüssigkeiten eines anderen Typs, wie zum Beispiel auf Silikon oder Petroleum basierende Bremsflüssigkeiten, nicht eingefüllt werden. Niemals Bremsflüssigkeit verwenden, die aus alten oder bereits geöffneten Behältern entnommen wurde. Niemals Bremsflüssigkeit verwenden, die von vorherigen Wartungsarbeiten übriggeblieben war und längere Zeit aufbewahrt wurde.



⚠ WARNUNG

Bei einem Verlust von Bremsflüssigkeit wird die Fahr-sicherheit des Motorrads wesentlich beeinträchtigt; außerdem verursacht Bremsflüssigkeit bei Kontakt eine Verfärbung von lackierten Flächen. In gewissen Abständen daher die Bremsschläuche und deren Verbindungsstellen auf Risse und Undichtigkeiten überprüfen.

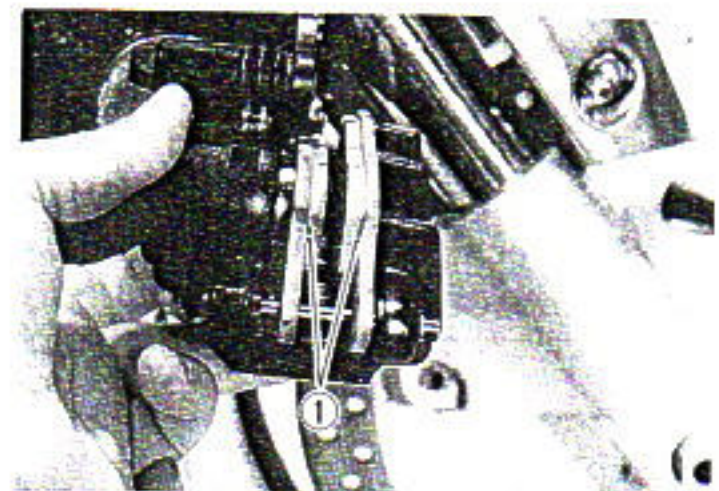


Bremsklötze

- Den Bremssattel ausbauen.
- Die Bremsklötze sind mit einer Verschleißanzeige versehen; die Rille ① am Bremsklotz weist auf das Ausmaß der Abnutzung hin. Wenn die Bremsklötze bis über die Rille hinaus abgenutzt sind, müssen die Bremsklötze durch Neuteile ersetzt werden. (Siehe Seite 6-12.)

⚠ ACHTUNG

Die Bremsklötze müssen stets im Satz erneuert werden, da andernfalls die Bremsleistung nachteilig beeinflusst wird.



Entlüften des Bremssystems

Luftblasen, die im Hydraulikkreis eingeschlossen sind, absorbieren einen großen Teil des Bremsdrucks, der vom Hauptbremszylinder erzeugt wird. Dies bedeutet, daß die volle Bremskraft am Bremssattel nicht auf die Bremsklötze einwirken kann. Wenn sich das Bremspedal "schwammig" anfühlt und die Bremswirkung nachläßt, weist dies auf Luftblasen im Bremssystem hin. Da dies eine Gefahrenquelle für Fahrer, Fahrzeug und andere Verkehrsteilnehmer darstellt, muß nach der Reparatur und dem Zusammenbau der Bremsanlage das System nach den folgenden Anweisungen entlüftet werden:

- Den Reservebehälter des Hauptbremszylinders bis zur oberen Markierung am Prüffenster mit Bremsflüssigkeit auffüllen. Danach den Deckel wieder anbringen, um ein Eindringen von Verschmutzung zu vermeiden.
- Einen Schlauch an das Entlüftungsventil des Bremssattels anbringen, dann das Ende des Schlauchs in einen geeigneten Behälter legen.
- Den Bremshebel mehrere Male in schneller Folge ziehen, dann den Hebel fest anziehen und in dieser Position halten. Das Entlüftungsventil lösen und um eine Viertelumdrehung drehen, damit die Bremsflüssigkeit in den Behälter laufen kann; dadurch reduziert sich der Widerstand am Bremshebel, der dann bis zum Griff durchgezogen werden kann. Danach das Ventil schließen, den Hebel wieder ziehen, festhalten und dann das Ventil öffnen. Diese Vorgänge wiederholen, bis die ausfließende Bremsflüssigkeit keine Luftblasen mehr enthält.

HINWEIS:

Die Bremsflüssigkeit im Reservebehälter muß während des Entlüftungsvorgangs laufend ergänzt werden. Sich vergewissern, daß stets ausreichend Flüssigkeit im Reservoir zu sehen ist.

- Nun das Entlüftungsventil schließen und den Schlauch abziehen. Den Reservebehälter bis zur oberen Markierung am Prüffenster auffüllen.

U Entlüftungsventil des Bremssattels: 7,5 N·m (0,75 kg·m)

A ACHTUNG

Bei der Handhabung von Bremsflüssigkeit ist vorsichtig vorzugehen: auf lackierten Flächen, Kunststoff- und Gummiteilen usw. löst diese Flüssigkeit eine chemische Reaktion aus.

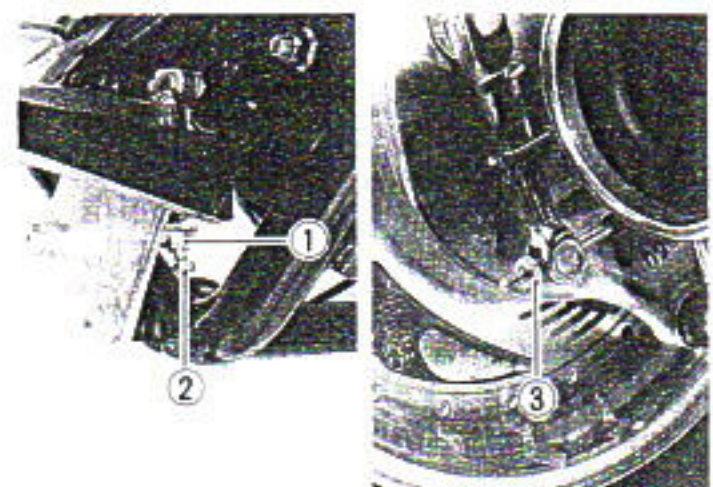
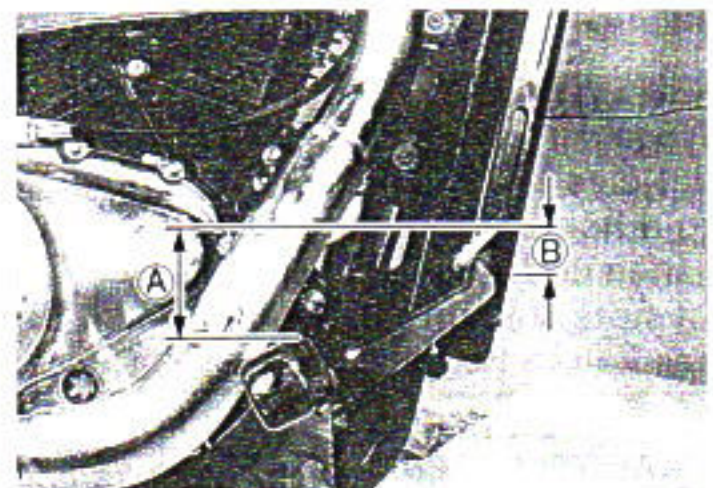
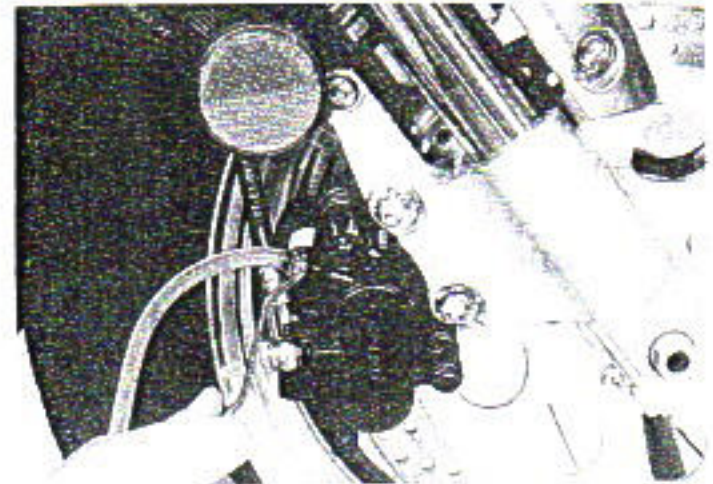
HINTERRADBREMSE

Bremspedalhöhe und -spiel

- Die Sicherungsmutter ① lösen, dann die Einstellschraube ② drehen, bis die Bremspedalhöhe A über der Fußraute erreicht ist, wie in der Abbildung gezeigt. Sich vergewissern, daß die Sicherungsmutter nach der Einstellung der Einstellschraube gut festgezogen wird.
- Das Bremspedalspiel B an der Pedal-Vorderkante durch Verstellen der Einstellmutter ③ am Bremsseil einregulieren.

Bremspedalhöhe A : 60 mm

Bremspedalspiel B : 20 – 30 mm



2-15 PERIODISCHE WARTUNG

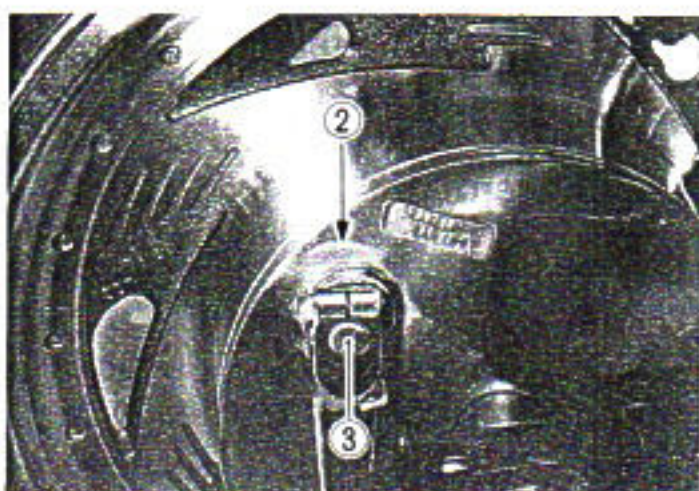
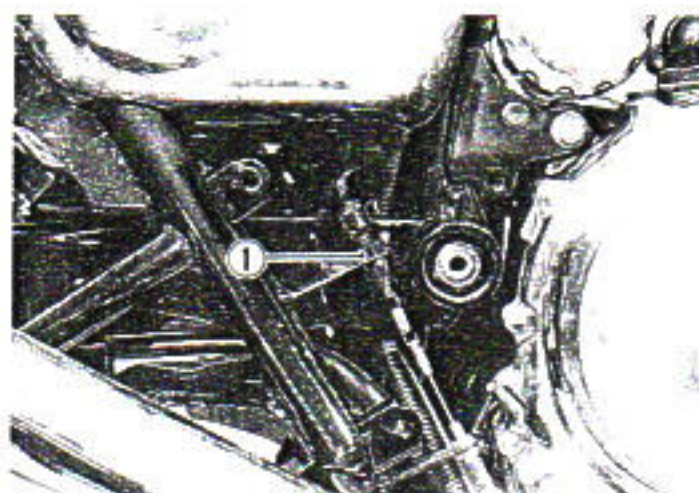
Bremsleuchtenschalter

Den Bremsleuchtenschalter ① so einstellen, daß die Bremsleuchte aktiviert wird, wenn beim Drücken des Bremspedals ein geringer Widerstand verspürt wird.

Verschleiß der Bremsbacken

Dieses Motorrad ist mit einer Bremsbacken-Verschleißanzeige ② an der hinteren Bremsankerplatte versehen. Im Normalzustand muß sich bei betätigter Bremse die verlängerte Linie der Anzeigemarkierung ③ an der Bremsnockenwelle innerhalb der an der Bremsankerplatte eingeschlagenen Bereichsmarkierung befinden. Um den Zustand der Bremsbacken zu überprüfen, die folgenden Schritte ausführen:

- Zuerst sich vergewissern, daß die Bremse korrekt eingestellt ist.
- Die Bremse betätigen, dann überprüfen, ob sich die verlängerte Linie der Anzeigemarkierung ③ innerhalb der Bereichsmarkierung an der Bremsankerplatte befindet.
- Wenn die Anzeigemarkierung außerhalb des Bereichs liegt, müssen die Bremsbacken durch Neuteile ersetzt werden. (Sich auf Seite 6-33 beziehen.)



REIFEN

Die Reifen alle 6 000 km (6 Monate) überprüfen.

ZUSTAND DES REIFENPROFILS

Ein Betrieb des Motorrads mit übermäßig abgenutzten Reifen stellt einen Risikofaktor dar; Fahrsicherheit und Stabilität werden so stark reduziert, daß leicht eine gefährliche Situation entstehen kann. Es wird unbedingt empfohlen, bei Erreichen der nachfolgenden Mindest-Spezifikation den Reifen unverzüglich zu ersetzen.

TOOL 09900-20805: Profiltiefenlehre

Mindest-Tiefe des Reifenprofils: **VORNE 1,6 mm**
HINTEN 2,0 mm

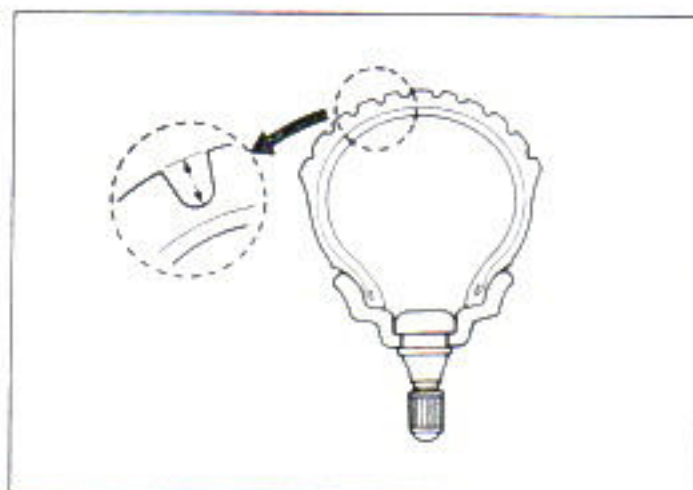
REIFENDRUCK

Wenn der Reifendruck zu niedrig oder zu hoch ist, beeinträchtigt dies in beiden Fällen die Lenkung, und führt ebenfalls zu erhöhtem Reifenverschleiß. Um ein optimales Fahrverhalten und lange Lebensdauer der Reifen zu gewährleisten, ist stets auf korrekten Reifendruck zu achten. Der Druck eines kalten Reifens ist wie folgt einzustellen:

DRUCK DES KALTEN REIFENS	NUR FAHRER		MIT BEIFAHNER	
	kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
VORNE	200	2,00	200	2,00
HINTEN	225	2,25	225	2,25

▲ ACHTUNG

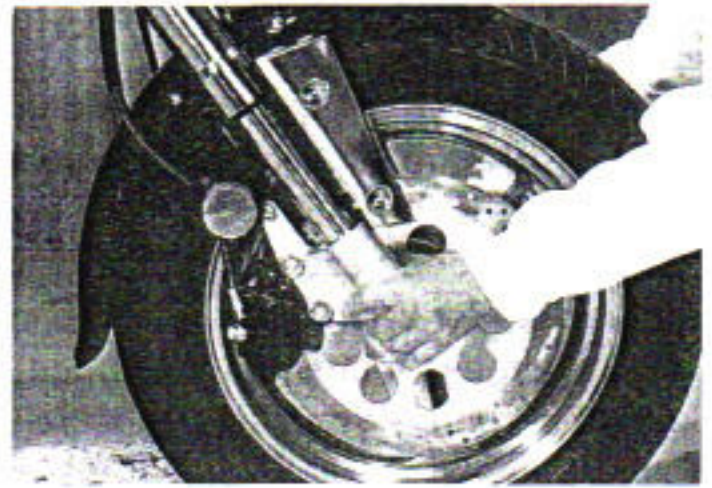
Dieses Motorrad ist werksseitig vorne mit Standard-Reifen der Größe 130/90-16 67H und hinten mit Reifen der Größe 150/90-15 M/C 74H ausgerüstet. Die Verwendung von Reifen einer unterschiedlichen Größe kann die Fahrstabilität nachteilig beeinflussen. Es wird daher empfohlen, zum Ersetzen stets Original-SUZUKI-Reifen zu verwenden.



LENKUNG

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

Um ein optimales Handling zu gewährleisten, ist die Lenkung mit Schrägrollenlagern versehen. Die Lenkung muß in periodischen Abständen eingestellt werden, um eine reibungslose Bewegung des Lenkers und gute Fahrstabilität zu garantieren. Eine zu stramm eingestellte Lenkung verhindert eine leichtgängige Betätigung des Lenkers, während eine zu lockere Lenkung die Fahrstabilität nachteilig beeinflusst. Zur Überprüfung das Motorrad hochbocken, damit das Vorderad vom Boden abgehoben ist, dann den Lenker in Geradeausstellung bringen. Die Gabelholme dann im unteren Bereich anfassen, nach vorne ziehen und auf Spiel überprüfen. Wenn ein Spiel vorhanden ist, muß die auf Seite 6-29 dieser Anleitung beschriebene Einstellung vorgenommen werden.



TELESKOPGABEL

Alle 12 000 km (12 Monate) überprüfen.

Die beiden Gabelholme auf Ölverlust sowie Riefen- und Kratzerbildung an den Gleitflächen der Innenrohre überprüfen. Defekte Teile müssen ersetzt werden. (Siehe Seite 6-19.)

HINTERRADAUFHÄNGUNG

Alle 12 000 km (12 Monate) überprüfen.

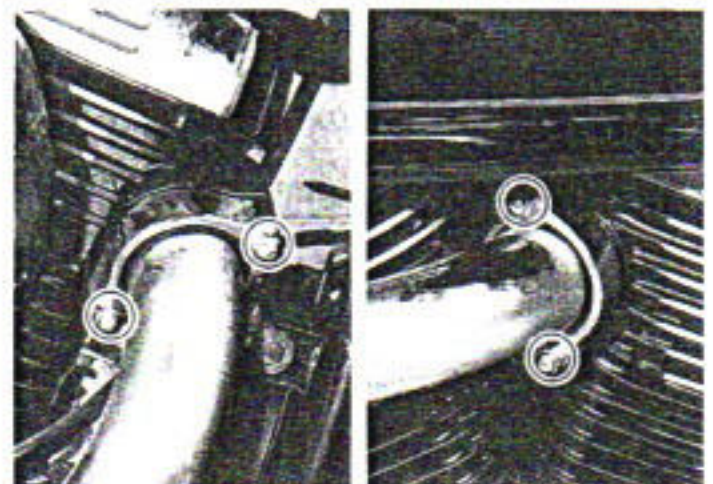
Den hinteren Stoßdämpfer auf Ölverlust kontrollieren; sich vergewissern, daß im hinteren Schwingarm kein Spiel vorhanden ist.

AUSPUFFROHRSCHAUBEN

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

- Die Auspuffrohrschauben mit Hilfe eines Drehmomentschlüssels auf das korrekte Anzugsdrehmoment festziehen.

 Auspuffrohrschaube: 25 N·m (2,5 kg·m)

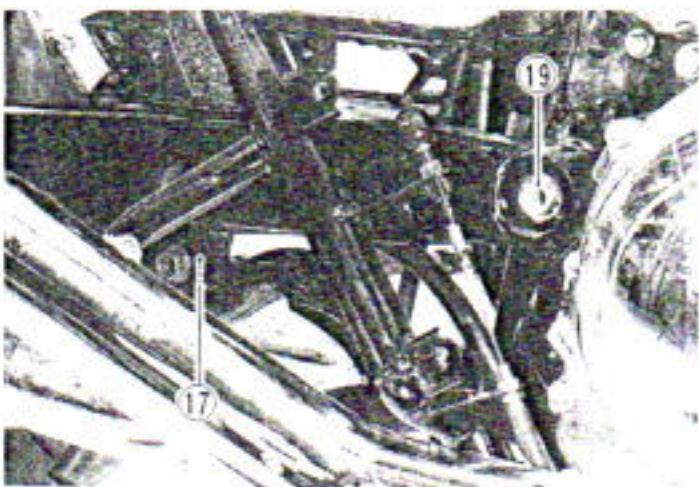
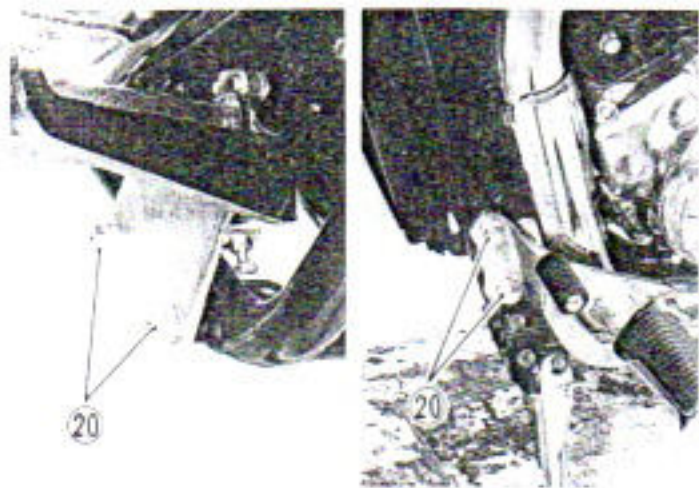
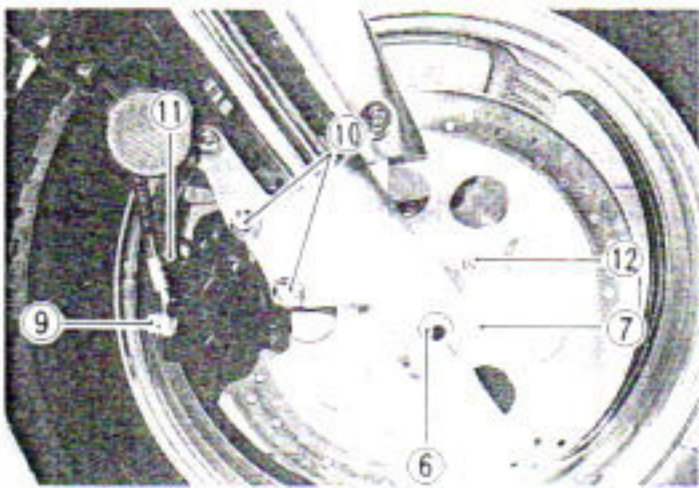
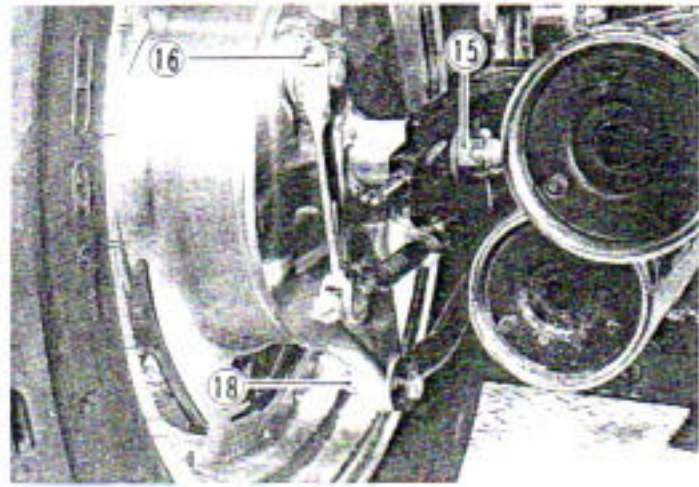
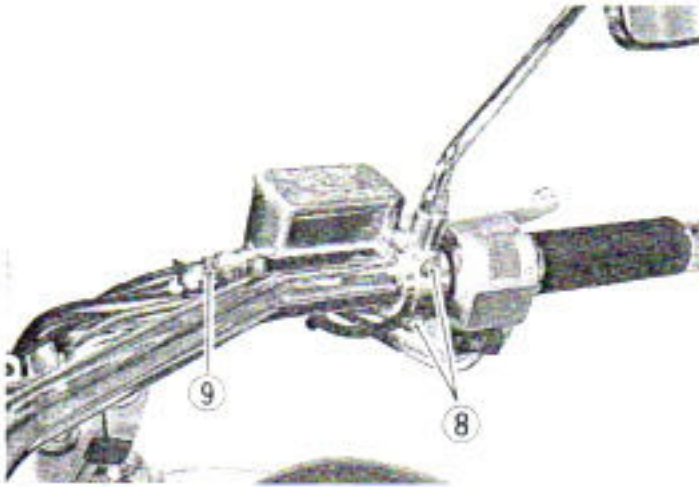
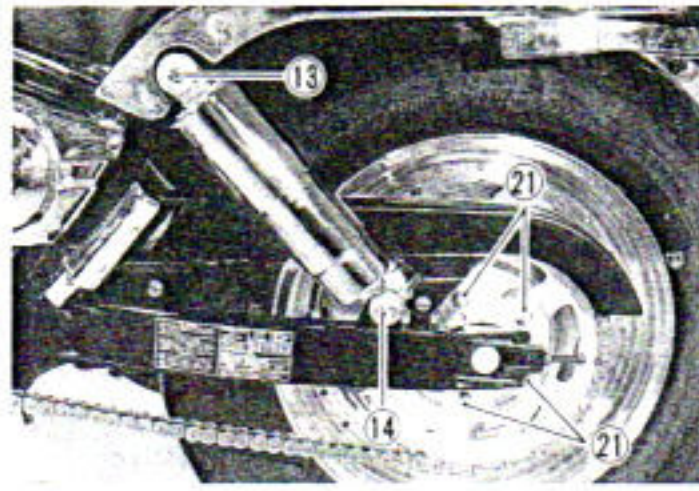
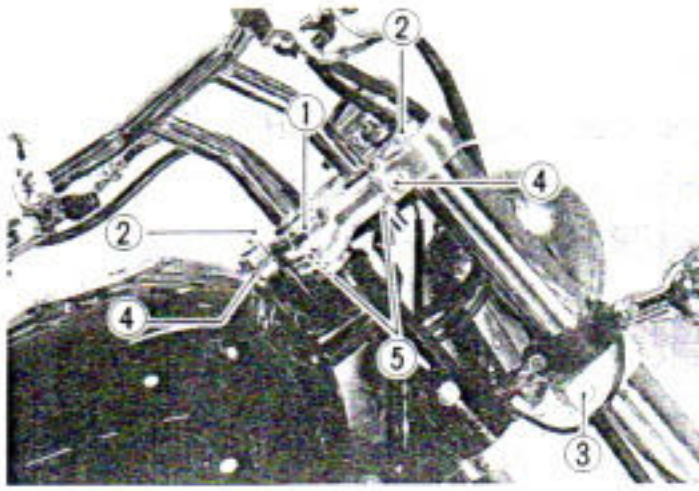


SCHRAUBEN UND MUTTERN DES FAHRGESTELLS

Nach den ersten 1 000 km (1 Monat) festziehen, dann alle 6 000 km (6 Monate) kontrollieren.

Die nachstehend bezeichneten Schrauben und Muttern sind für einen sicheren Betrieb des Motorrads von großer Wichtigkeit. Sie sind in den angegebenen Abständen mit einem Drehmomentschlüssel auf das vorgeschriebene Anzugsmoment festzuziehen. (Für die Lage der nachstehend aufgeführten Schrauben und Muttern sich auf Seite 2-18 beziehen.)

GEGENSTAND	N·m	kg·m
① Lenkkopfmutter	90	9,0
② Schraube der Teleskopgabelkappe	23	2,3
③ Obere Klemmschraube der Teleskopgabel	33	3,3
④ Untere Klemmschraube der Teleskopgabel	23	2,3
⑤ Lenker-Befestigungsschraube	54	5,4
⑥ Vorderachswellen-Mutter	65	6,5
⑦ Vorderachswellen-Klemmschraube	23	2,3
⑧ Befestigungsschraube des vorderen Hauptbremszylinders	10	1,0
⑨ Bremsschlauch-Verbindungsschraube	23	2,3
⑩ Befestigungsschraube des Bremssattels	39	3,9
⑪ Bremssattel-Entlüftungsventil	7,5	0,75
⑫ Befestigungsschraube der Bremsscheibe	23	2,3
⑬ Befestigungsschraube des Stoßdämpfers (oben)	23	2,3
⑭ Befestigungsmutter des Stoßdämpfers (unten)	50	5,0
⑮ Hinterachswellen-Mutter	65	6,5
⑯ Schraube des hinteren Bremsnockenhebels	10	1,0
⑰ Mutter des hinteren Drehstabs (vorne)	35	3,5
⑱ Mutter des hinteren Drehstabs (hinten)	25	2,5
⑲ Mutter des Schwingarm-Drehzapfens	100	10,0
⑳ Vordere Fußrastenschraube	39	3,9
㉑ Mutter des hinteren Kettenritzels	60	6,0



ÖLDRUCKPRÜFUNG

Der Öldruck des Motors ist in periodischen Abständen zu überprüfen; dies weist auf den ungefähren Zustand der beweglichen Motorteile hin.

ÖLDRUCKWERTE

Über 450 kPa (4,5 kg/cm ²) Unter 750 kPa (7,5 kg/cm ²)	bei 3 000 U/min, Öltemperatur: 60°C
---	-------------------------------------

Wenn der gemessene Öldruck über oder unter dem spezifizierten Wert liegt, kann dies eine der folgenden Ursachen haben:

ZU NIEDRIGER ÖLDRUCK

- * Verstopfter Ölfilter
- * Ölverlust an einem der Ölkanäle
- * Beschädigter O-Ring
- * Defekte Ölpumpe
- * Eine Kombination der obigen Ursachen


ZU HOHER ÖLDRUCK

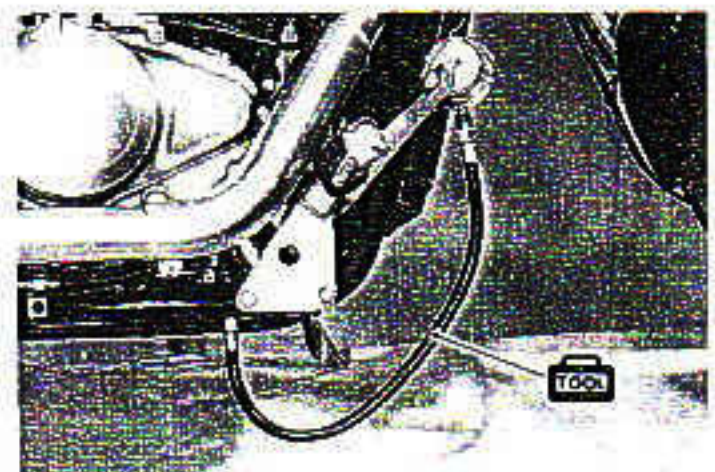
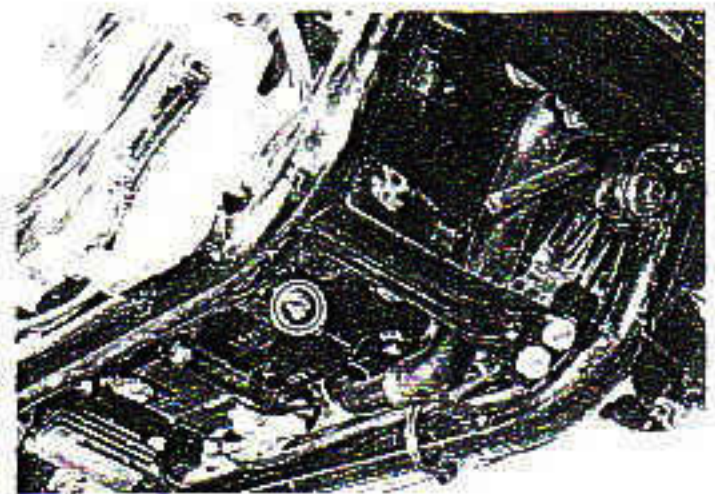
- * Verwendung eines Motoröls mit zu hoher Viskosität
- * Verstopfter Ölkanal
- * Inkorrekt Einbau des Ölfilters
- * Eine Kombination der obigen Ursachen

DURCHFÜHRUNG DER ÖLDRUCKPRÜFUNG

Den Motor anlassen und sich vergewissern, daß die Öldruckwarnlampe aufleuchtet. Wenn die Lampe konstant aufleuchtet, ist der Öldruckwarnlampen-Schaltkreis zu überprüfen. Wenn der Schaltkreis in Ordnung ist, den Öldruck wie folgt überprüfen:

- Den Stopfen des Hauptölkanals herausdrehen.
- Das Öldruck-Prüfgerät so einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.
- Den Motor wie folgt warmlaufen lassen:
Im Sommer: 10 Minuten mit 2 000 U/min
Im Winter: 20 Minuten mit 2 000 U/min
- Nach der Warmlaufzeit die Motordrehzahl auf 3 000 U/min erhöhen (mit Hilfe des Drehzahlmessers), dann die Werte am Öldruck-Prüfgerät ablesen.

-  09915-74510: Öldruck-Prüfgerät
- 09915-74531: Adapter für Öldruck-Prüfgerät
- 09915-77330: Anzeiginstrument (für Hochdruck)



ÖLDRUCKPRÜFUNG

Der Öldruck des Motors ist in periodischen Abständen zu überprüfen; dies weist auf den ungefähren Zustand der beweglichen Motorteile hin.

ÖLDRUCKWERTE

Über 450 kPa (4,5 kg/cm ²) Unter 750 kPa (7,5 kg/cm ²)	bei 3 000 U/min, Öltemperatur: 60°C
---	-------------------------------------

Wenn der gemessene Öldruck über oder unter dem spezifizierten Wert liegt, kann dies eine der folgenden Ursachen haben:

ZU NIEDRIGER ÖLDRUCK

- * Verstopfter Ölfilter
- * Ölverlust an einem der Ölkanäle
- * Beschädigter O-Ring
- * Defekte Ölpumpe
- * Eine Kombination der obigen Ursachen

ZU HOHER ÖLDRUCK

- * Verwendung eines Motoröls mit zu hoher Viskosität
- * Verstopfter Ölkanal
- * Inkorrektter Einbau des Ölfilters
- * Eine Kombination der obigen Ursachen

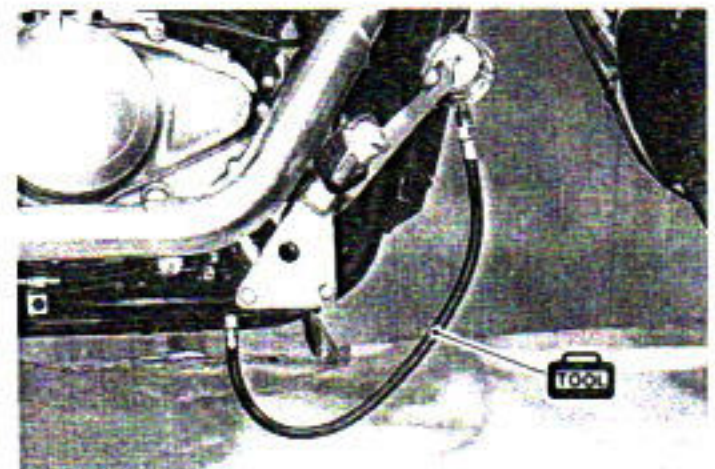
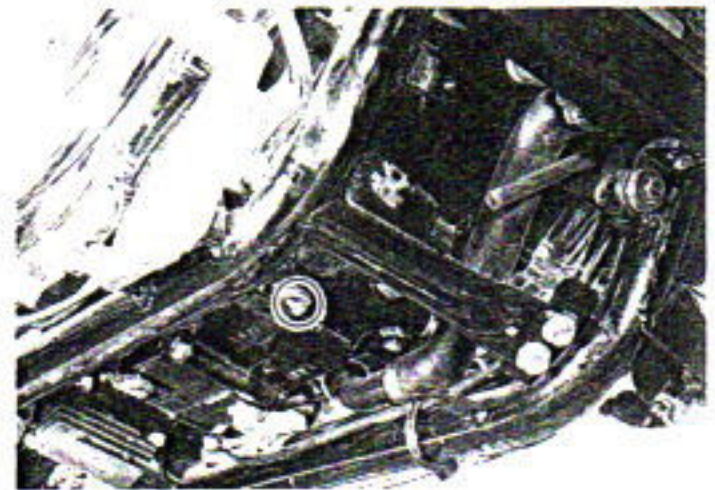
DURCHFÜHRUNG DER ÖLDRUCKPRÜFUNG

Den Motor anlassen und sich vergewissern, daß die Öldruckwarnlampe aufleuchtet. Wenn die Lampe konstant aufleuchtet, ist der Öldruckwarnlampen-Schaltkreis zu überprüfen. Wenn der Schaltkreis in Ordnung ist, den Öldruck wie folgt überprüfen:

- Den Stopfen des Hauptölkanals herausdrehen.
- Das Öldruck-Prüfgerät so einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.
- Den Motor wie folgt warmlaufen lassen:
Im Sommer: 10 Minuten mit 2 000 U/min
Im Winter: 20 Minuten mit 2 000 U/min
- Nach der Warmlaufzeit die Motordrehzahl auf 3 000 U/min erhöhen (mit Hilfe des Drehzahlmessers), dann die Werte am Öldruck-Prüfgerät ablesen.



- 09915-74510: Öldruck-Prüfgerät
- 09915-74531: Adapter für Öldruck-Prüfgerät
- 09915-77330: Anzeigeelement (für Hochdruck)



MOTOR

INHALT

WARTUNGSARBEITEN BEI EINGEBAUTEM MOTOR	3- 1
AUS- UND EINBAU DES MOTORS	3- 2
AUSBAU DES MOTORS	3- 2
EINBAU DES MOTORS	3- 8
ZERLEGUNG DES MOTORS	3-11
ÜBERPRÜFUNG UND WARTUNG DER MOTORTEILE	3-24
ZYLINDERKOPFHAUBE UND KIPPHEBEL	3-24
NOCKENWELLE	3-26
STEUERKETTENSPELLER UND FÜHRUNG	3-27
ZYLINDERKOPF, VENTILE UND VENTILFEDERN	3-28
ZYLINDER UND KOLBEN	3-35
PLEUELSTANGE UND KURBELWELLE	3-38
KUPPLUNG	3-44
LICHTMASCHINE, SIGNALGENERATOR UND ANLASSERKUPPLUNG	3-45
ÖLPUMPE	3-46
GETRIEBE	3-47
SCHALTBETÄTIGUNG	3-50
ÖLDÜSE UND DROSSELBOHRUNG	3-50
ZUSAMMENBAU DES MOTORS	3-51

WARTUNGSARBEITEN BEI EINGEBAUTEM MOTOR

Wartungsarbeiten können an den folgenden Baugruppen und Komponenten ausgeführt werden, ohne daß dazu der Motor ausgebaut werden muß. Für die betreffenden Aus- und Einbauschnitte siehe auf die nachfolgend angegebene Seite beziehen.

ZENTRALER BEREICH DES MOTORS

KOMPONENTEN	AUSBAU	EINBAU
Kühler	5-5 und -6	5-7
Ölfilter	2-8	2-8
Vergaser	4-14 bis -17	4-27
Öldruckschalter	3-21	3-55
Anlasser	3-14	3-63

RECHTE MOTORSEITE

KOMPONENTEN	AUSBAU	EINBAU
Kupplungsdeckel	3-17	3-60
Kupplungsdruckplatte, An- und Abtriebsscheiben	3-17 und -18	3-59
Ölpumpen-Abtriebszahnrad	3-20	3-56
Ölpumpe	3-20	3-56
Primär-Antriebsrad	3-19	3-56
Schaltwelle	3-20	3-55
Auspuffrohr und Schalldämpfer	3-4 und -5	3-10
Kupplungsnahe	3-18	3-57 und -58
Primär-Abtriebszahnrad	3-19	3-57

LINKE MOTORSEITE

KOMPONENTEN	AUSBAU	EINBAU
Schalthebel	3-4	3-10
Lichtmaschinendeckel	3-15	3-61
Lichtmaschinenrotor	3-16	3-61
Lichtmaschinenstator	3-45	3-45
Anlasserkupplung	3-46	3-46
Anlasser-Zwischenrad	3-16	3-61
Signalgenerator-Stator	3-45	3-45
Neutralstellungsschalter	3-15	3-62
Wasserpumpe	5-12 und -13	5-16 und -17
Auspuffrohr	3-4	3-10

AUS- UND EINBAU DES MOTORS

AUSBAU DES MOTORS

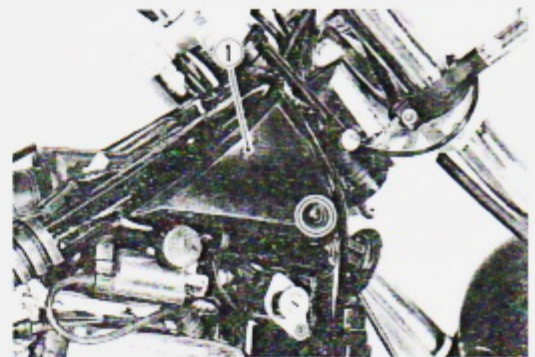
Bevor der Motor aus dem Rahmen ausgebaut wird, ist er mit einem geeigneten Reinigungsmittel gründlich zu säubern. Die Ausbauschritte für den Motor sind nachfolgend angegeben.

- Die Sitzbank abnehmen. (Siehe Seite 6-1.)
- Die Rahmenabdeckungen abnehmen. (Siehe Seite 6-1.)
- Den Kraftstofftank ausbauen. (Siehe Seite 4-4.)
- Die Ablage für die Bedienungsanleitung entfernen.
- Das Minuskabel \ominus und das Pluskabel \oplus der Batterie abklemmen, dann die Batterie ausbauen.

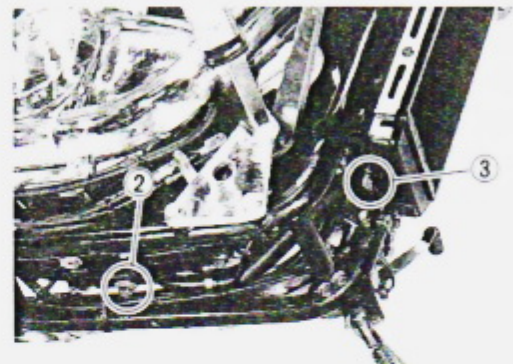
⚠ ACHTUNG

Unbedingt zuerst das Minuskabel \ominus abklemmen.

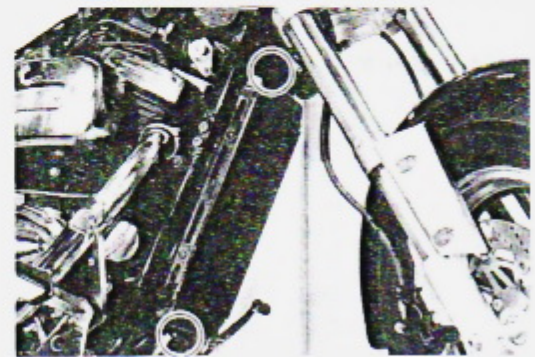
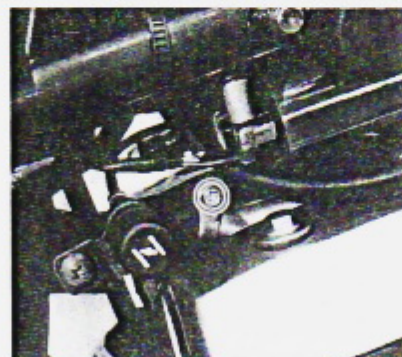
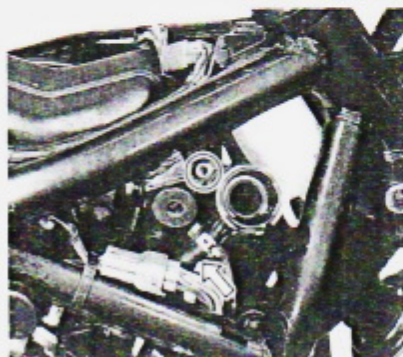
- Die Lenkkopfabdeckungen ① entfernen.



- Den Ablassstopfen ② herausdrehen, dann das Motoröl ablassen.
- Den Kühlerschlauch ③ lösen, dann die Kühlflüssigkeit ablassen.



- Den Kühler ausbauen. (Siehe Seiten 5-5 und -6).

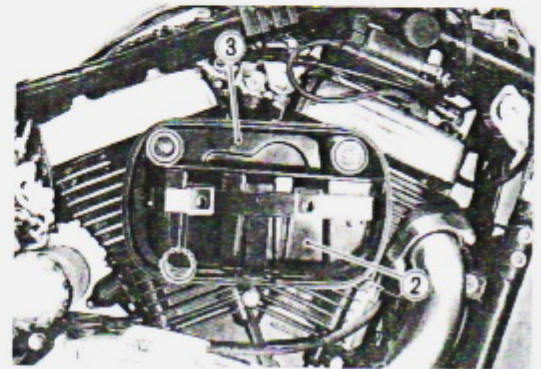


3-3 MOTOR

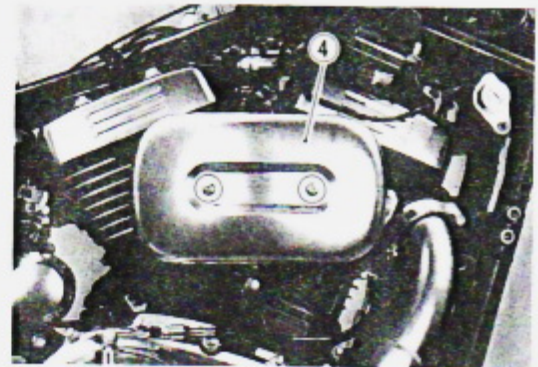
- Den Deckel ① der Zündbox abnehmen.



- Die Zündbox ② und die Halterung ③ entfernen.

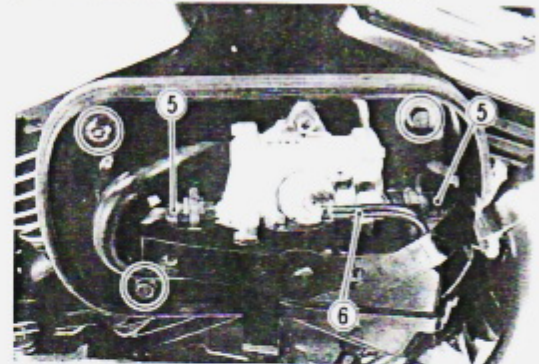


- Den Deckel ④ des PAIR-Systems (LUFTZUFUHR) abnehmen. (Für Modelle E-03, 18, 28 und 33.)



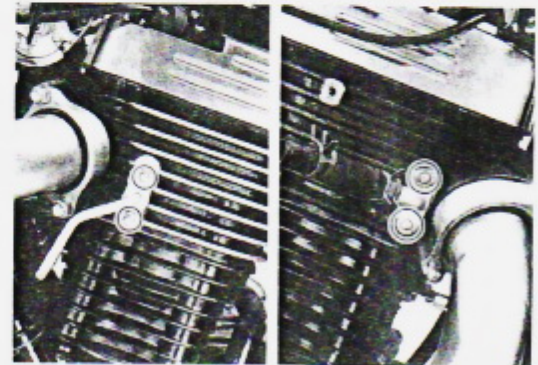
(Für Modelle E-03, 18, 28 und 33.)

- Die Schläuche ⑤ des PAIR-Reedventils und den Unterdruckschlauch ⑥ des PAIR-Steuerventils lösen.
- Die Halterung des PAIR-Systems entfernen.
- Den Unterdruckschlauch ⑥ des PAIR-Steuerventils vom Einlaßstutzen lösen. (Für Modelle E-03, 18, 28 und 33.)



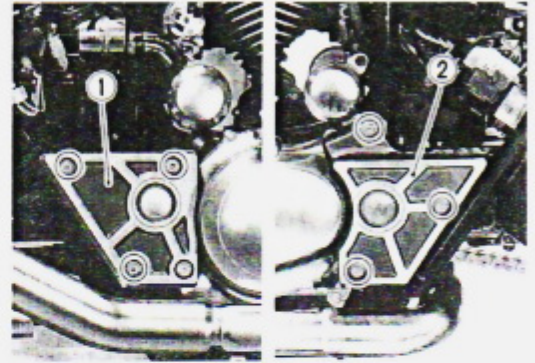
(Für Modelle E-03, 18, 28 und 33.)

- Die PAIR-Luftzufuhrleitungen Nr.1 und Nr.2 entfernen. (Für Modelle E-03, 18, 28 und 33.)

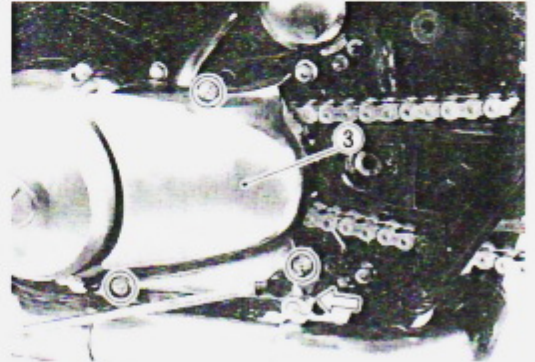


(Für Modelle E-03, 18, 28 und 33.)

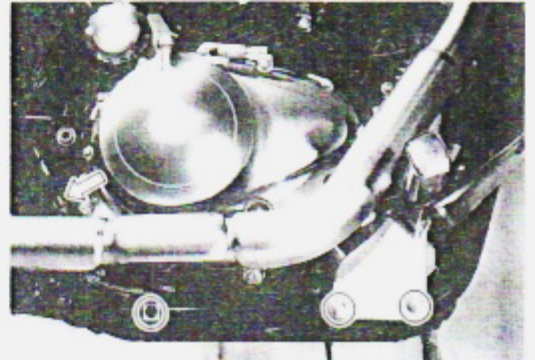
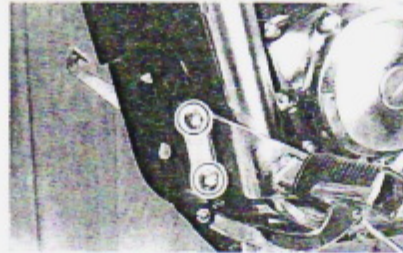
- Die Abdeckungen ①, ② der Schwingarm-Drehlager abnehmen.



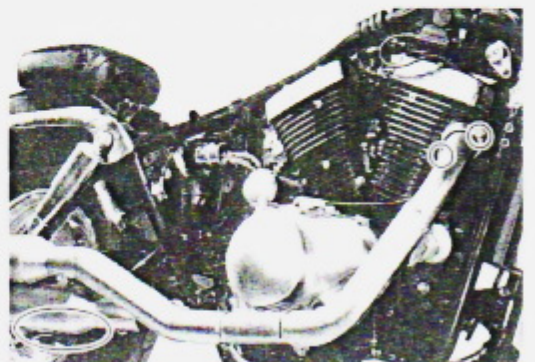
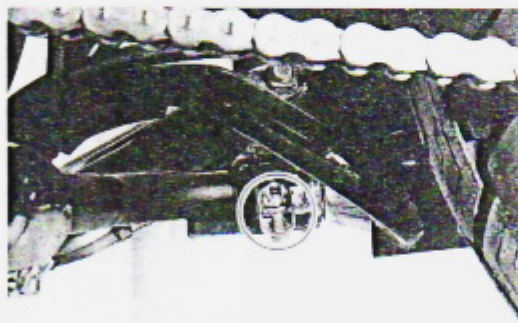
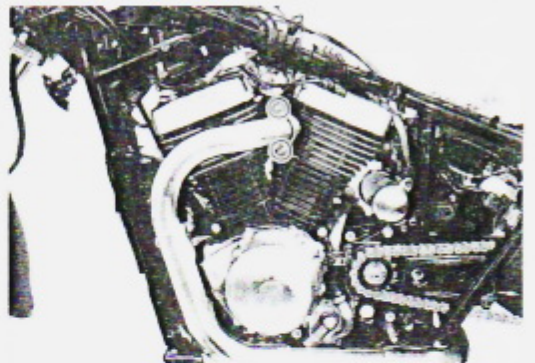
- Den Deckel ③ des Motorritzels abnehmen.
- Den Schalthebel ausbauen.



- Die Halterungen der rechten und linken vorderen Fußrasten ausbauen.
- Die Schraube der hinteren Bremsseilführung herausdrehen und das Kabel des hinteren Bremsleuchtenschalters entfernen.



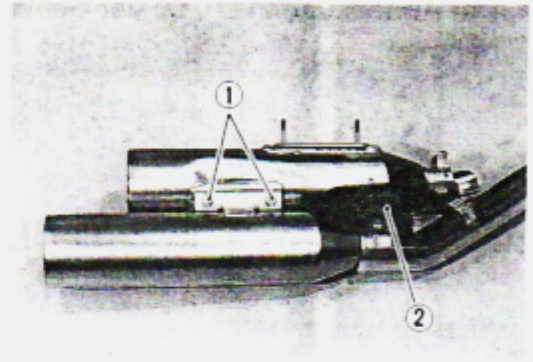
- Die rechten und linken Auspuffrohre und Schalldämpfer ausbauen.



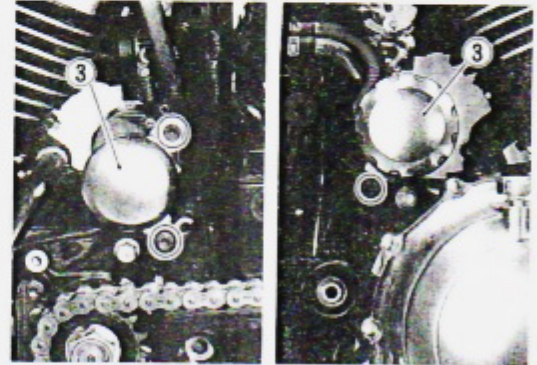
3-5 MOTOR

HINWEIS:

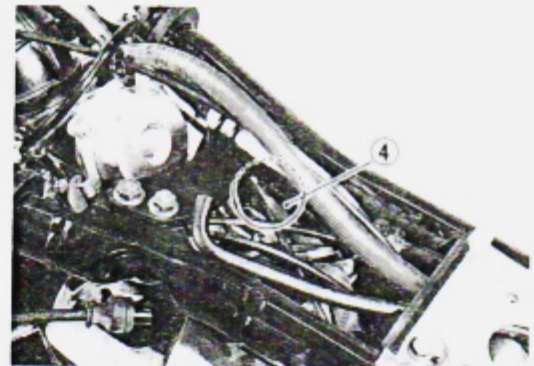
- * Um die Schalldämpfer zu trennen, die Muttern ① entfernen, dann die Verbindungsmutter ② lösen.
- * Nach dem Zusammenbau der Schalldämpfer die Verbindungsmutter ② sichern.



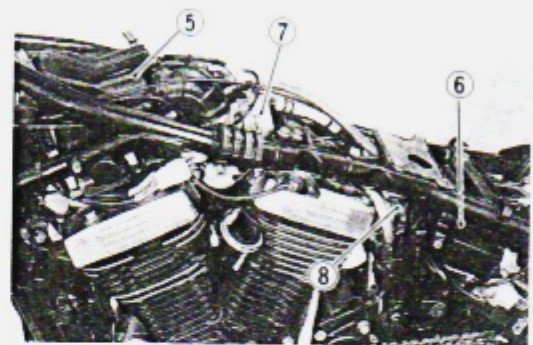
- Den Werkzeughalter ③ abnehmen.



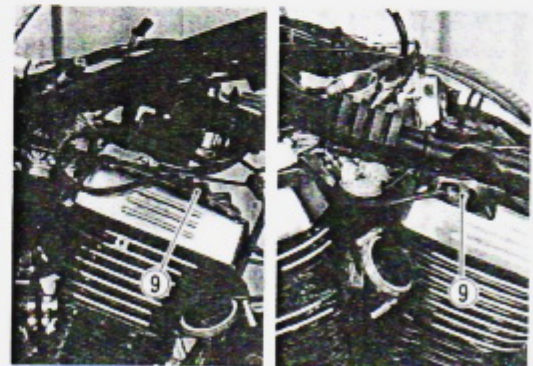
- Den Entlüftungsschlauch ④ vom hinteren Zylinderkopf abnehmen.



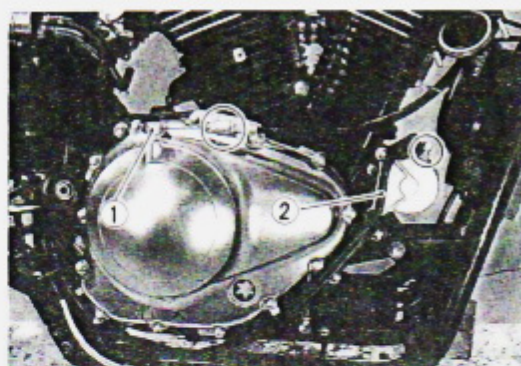
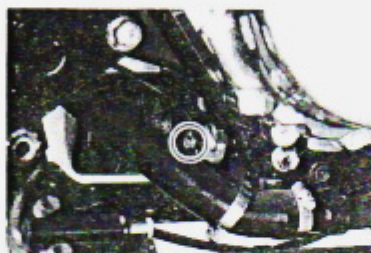
- Die vorderen und hinteren Luftfiltergehäuse ⑤, ⑥ abnehmen. (Siehe Seiten 4-14 und -15.)
- Die Klemmschrauben lösen, dann die vorderen und hinteren Vergaser ⑦, ⑧ abnehmen.



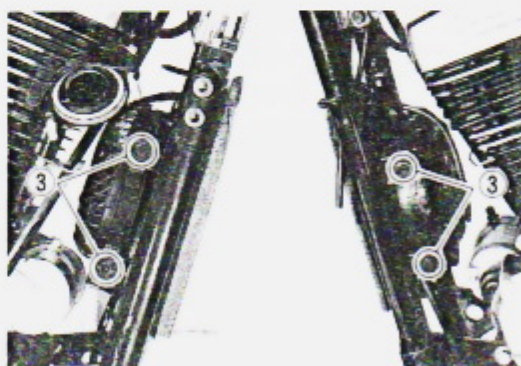
- Die vorderen und hinteren Zündkerzenstecker ⑨ abziehen.



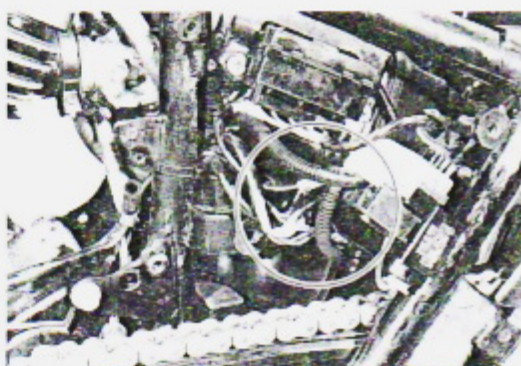
- Den Kupplungsausrückhebel ① und den Kupplungszug ausbauen.
- Das Kabel ② des Anlassers und das Kabel des Öldruckschalters abnehmen.



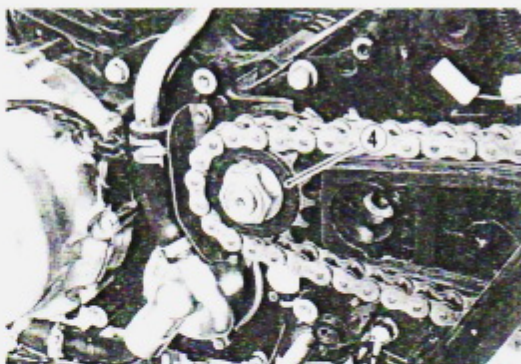
- Die Befestigungsschrauben ③ des Kühlerventilators herausdrehen.
- Den Stecker des Kühlerventilators abziehen.



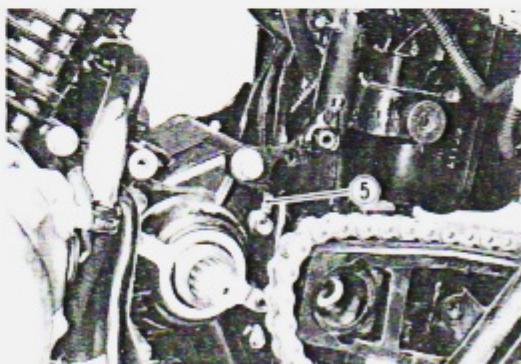
- Die folgenden Kabel abziehen:
 - * Lichtmaschine
 - * Signalwicklung
 - * Neutralstellungsanzeige



- Die Sicherungsscheibe aufbiegen und die Mutter des Motorritzels entfernen.
- Das Motorritzel ④ ausbauen.

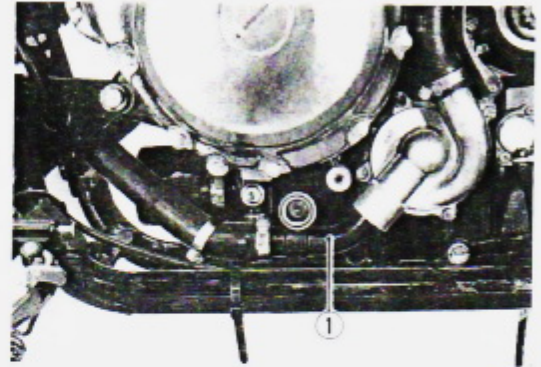


- Das Massekabel ⑤ abnehmen.

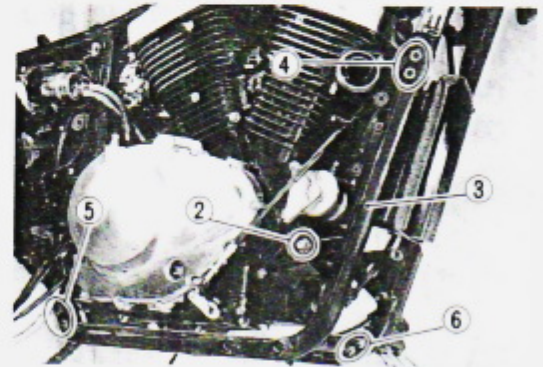


3.7 MOTOR

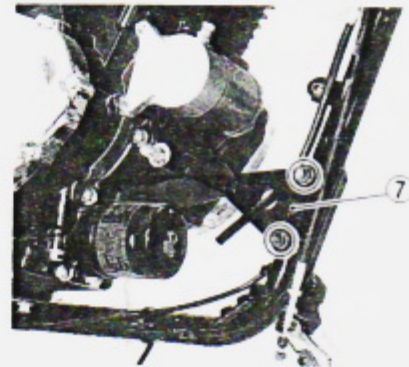
- Das Einlaßrohr ① der Wasserpumpe ausbauen.



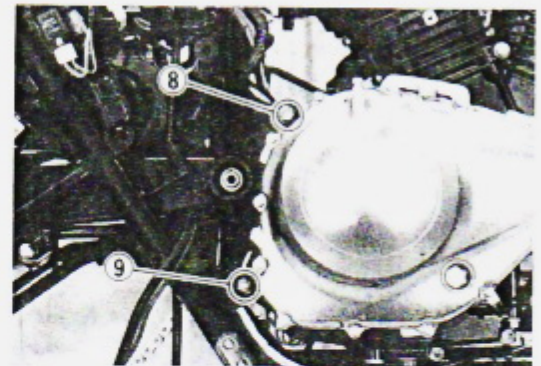
- Die Mutter ② der Motoraufhängung entfernen.
- Die Schrauben (④, ⑤ und ⑥) entfernen, dann den rechten Rahmenunterzug ③ ausbauen.



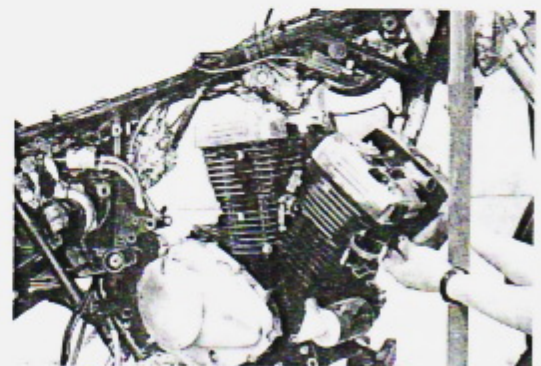
- Die rechte Motoraufhängungshalterung ⑦ ausbauen.



- Die Motoraufhängungsschraube ⑧ entfernen.
- Die Motoraufhängungsschraube ⑨ entfernen.



- Den Motor mit einem dafür geeigneten Hebewerkzeug abstützen.
- Den Motor etwas nach vorne und zur rechten Seite ziehen, dann herausnehmen.



⚠ ACHTUNG

Beim Abstützen des Motors mit einem Wagenheber:

- * Den Wagenheber nicht am Ölfilter ansetzen, da in diesem Fall der Ölfilter beschädigt wird.
- * Einen Holzklötzchen unterlegen, um eine Beschädigung der Ölwanne zu vermeiden.

EINBAU DES MOTORS

Den Motor in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

- Die Halterungen, Schrauben und Muttern korrekt einbauen, wie in der untenstehenden Abbildung gezeigt.

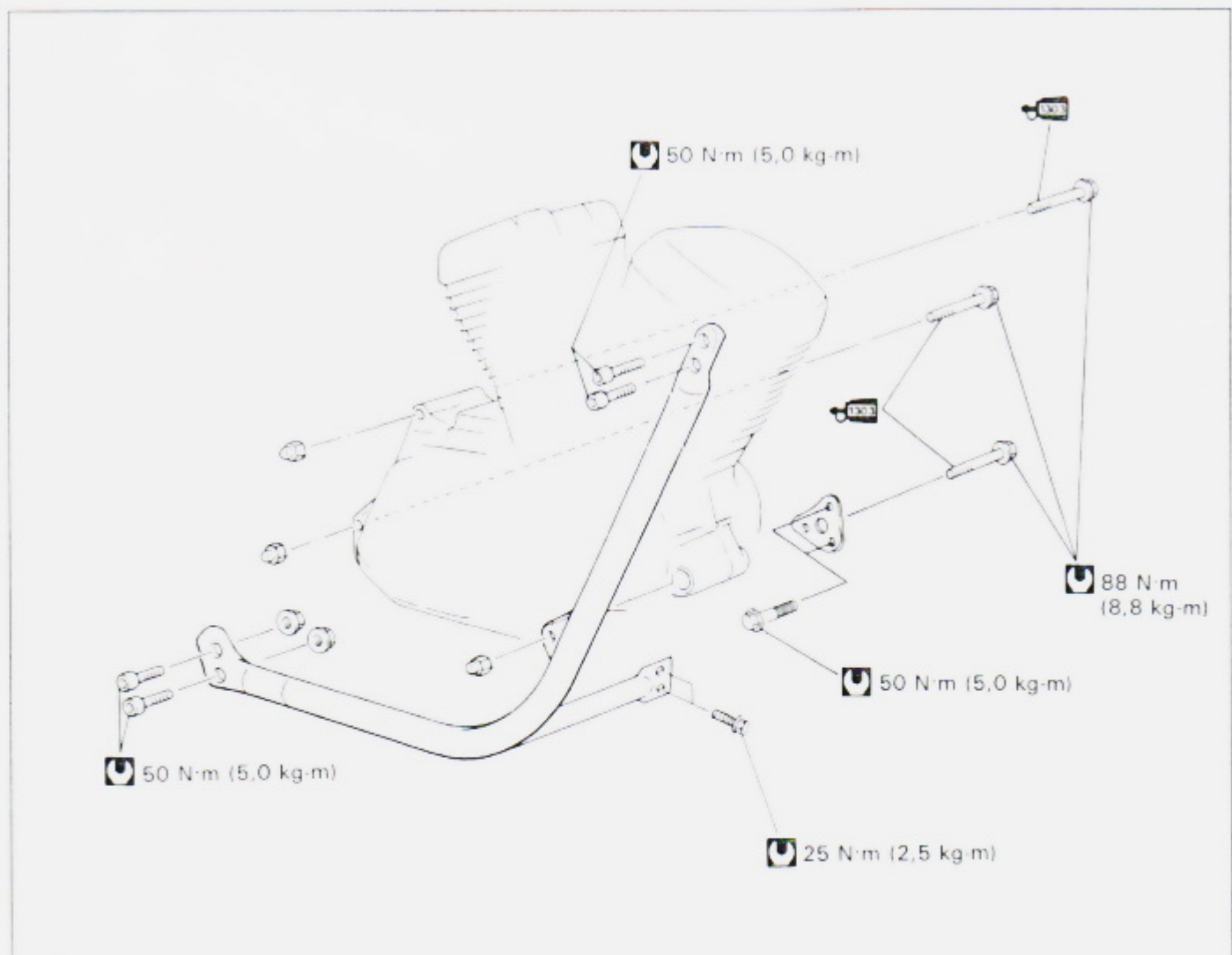
HINWEIS:

Die Befestigungsmuttern des Motors sind selbstsichernd. Wenn eine dieser Muttern einmal abgenommen wurde, kann sie nicht wiederverwendet werden. Unbedingt neue Muttern verwenden, dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

- Die Schrauben der Motoraufhängung mit THREAD LOCK SUPER "1303" versehen.


99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

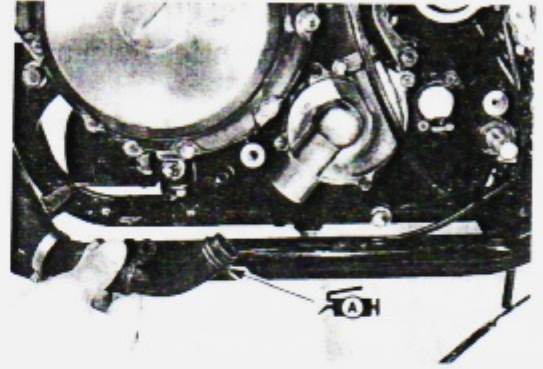
- Nach dem Wiedereinbau des Motors sind die Kabelbäume, Seilzüge und Schläuche wie vorgeschrieben zu verlegen; hierbei sich auf das entsprechende Kapitel für die Verlegung der Kabelbäume, Seilzüge und Schläuche beziehen. (Siehe Seiten 8-12 bis -19.)



3-9 MOTOR

- Beim Einbau des Wasserpumpen-Einlaßrohrs den "O-Ring" mit Fett versehen.

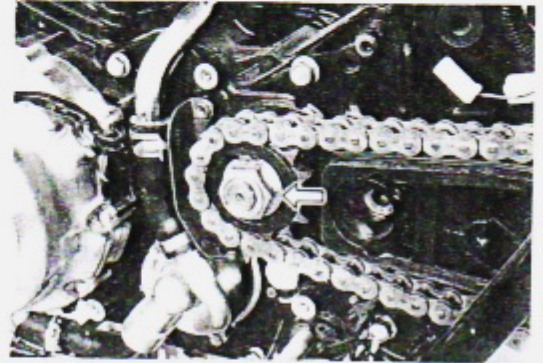
 H 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



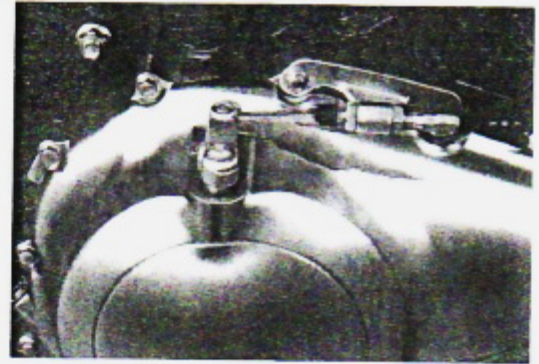
- Die Mutter des Motorritzels mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 Mutter des Motorritzels: 115 N·m (11,5 kg-m)

- Die Sicherungsscheibe umbiegen, um die Mutter des Motorritzels zu sichern.



- Den Kupplungsausrückhebel so einbauen, wie in der nebenstehenden Abbildung gezeigt.



- Darauf achten, daß beim Einbau der Vergaser die Gaszüge nicht verzogen oder verdreht werden.
- Darauf achten, daß die Vergaserschellen in der korrekten Einbauposition angebracht werden. (Siehe Seite 8-17.)

- Die Innen- und Außenseite des Auspuffrohr-/Schalldämpfer-Verbindungsstücks mit Auspuffdichtmittel versehen.

AUSPUFFDICHTMITTEL: PERMATEX 1372

- Die Mutter des Auspuffrohrs und die Schalldämpferschraube mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

- U **Auspuffrohrmutter: 25 N·m (2,5 kg-m)**
Befestigungsschraube des Schalldämpfers:
25 N·m (2,5 kg-m)

- Die Schrauben der rechten und linken vorderen Fußrastenhalterungen mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

- U **Schrauben der vorderen Fußrastenhalterungen:**
39 N·m (3,9 kg-m)

- Den Schalthebel einbauen, wie in der nebenstehenden Abbildung gezeigt.

- Die folgenden Komponenten auf die spezifizierten Werte einstellen:

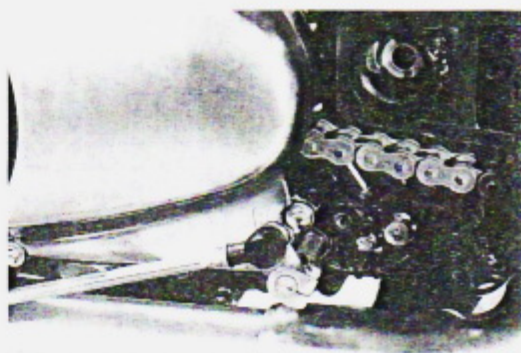
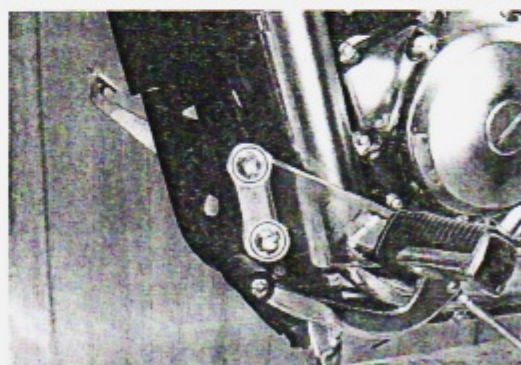
Seite

- * Motorkühlflüssigkeit 2-10 und -11
- * Spiel des Gaszugs 2- 9
- * Einstellung des Leerlaufs 2- 9
- * Synchronisierung der Vergaser ... 4-28, -29 und -30
- * Höhe des Bremspedals 2-14

- Nach der Motorüberholung muß der Motor mit 2,5 Liter SAE 10W/40-Motoröl der Spezifikation SF oder SG gefüllt werden.

- Nun den Motor anlassen und einige Minuten im Leerlauf laufen lassen. Danach den Motor abstellen und mehrere Minuten warten; danach sich vergewissern, daß der Motorölpegel zwischen den beiden Markierungen des Ölkontroll-Sichtfensters verbleibt.

Ölwechsel	1 700 ml
Filterwechsel	2 100 ml
Motorüberholung	2 500 ml



ZERLEGUNG DES MOTORS

⚠ ACHTUNG

Unbedingt die ausgebauten Teile, wie zum Beispiel die Ansaugstutzen, Nockenwelle, Kolben, Pleuelstangen usw. entsprechend der Einbauposition markieren und in Gruppen bereitlegen, damit sie beim Zusammenbau wieder in ihre Originalposition eingebaut werden können.

- Die Abdeckkappen ① und ② der Zylinderkopfhauben abnehmen.

- Die Ventilprüfkappen ③ abnehmen.
- Die Abdeckkappe ④ der Zylinderkopfhaube abnehmen.

- Den Anschlußnippel ⑤ des Wasserauslaßrohrs entfernen, dann die Zylinderkopfhaube abnehmen.

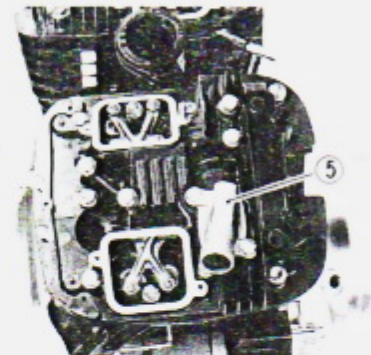
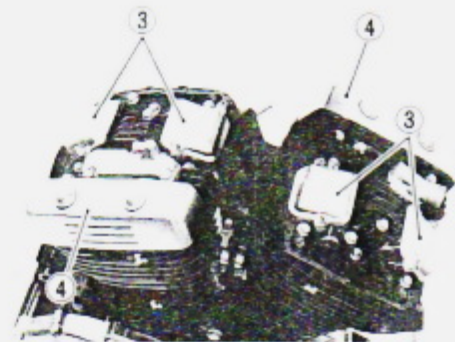
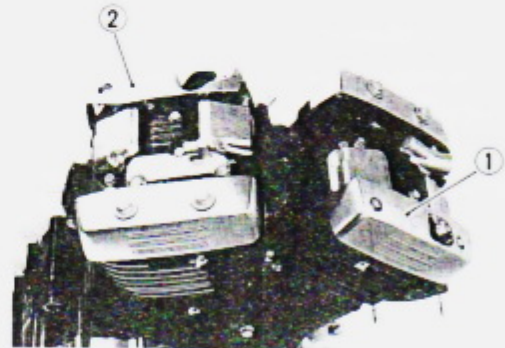
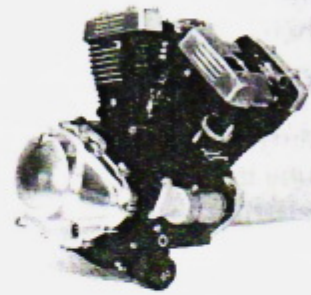
HINWEIS:

Beim Abnehmen der Zylinderkopfhaube muß sich der Kolben im oberen Totpunkt des Kompressionshubs befinden.

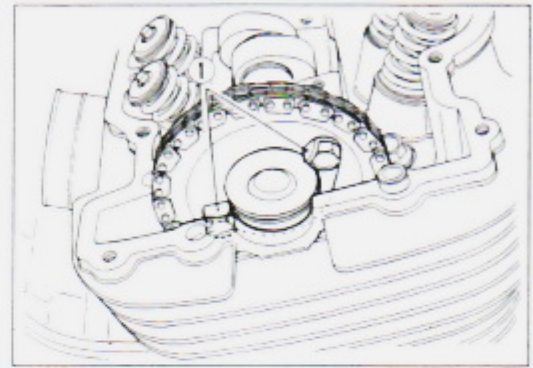
Nr.2 (VORNE)

- Den Entlüftungsdeckel ⑥ und die Zylinderkopfhaube abnehmen.

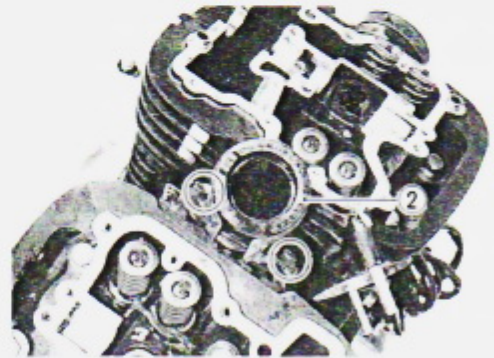
Nr.1 (HINTEN)



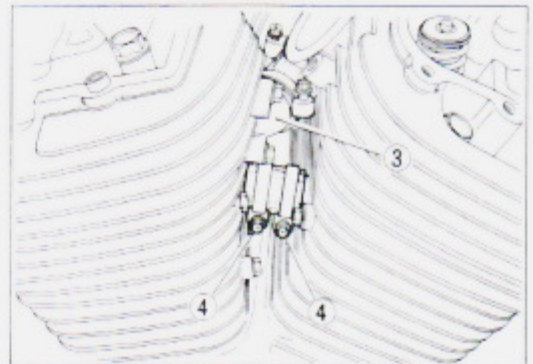
- Die Sicherungsscheiben ① umbiegen, dann die Schrauben des Nockenwellenritzels entfernen.
- Die Nockenwellen und die Nockenwellenritzel ausbauen.



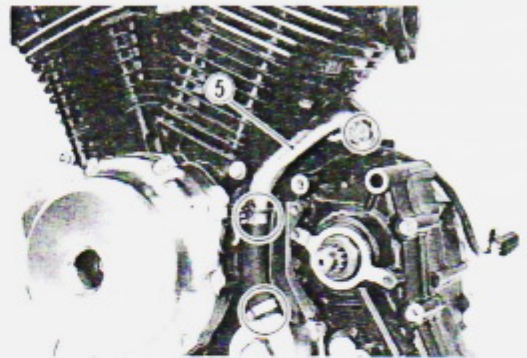
- Das vordere Ansaugrohr ② entfernen.



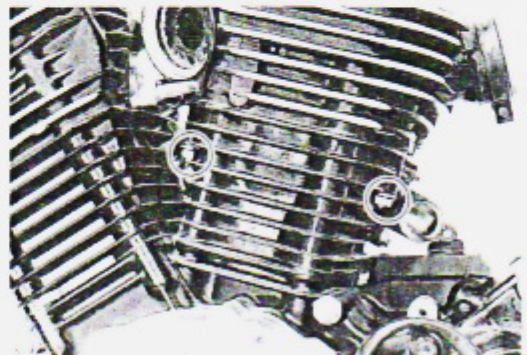
- Den Anschlußnippel ③ des Wasserauslaßrohrs entfernen.
- Die Schrauben ④ der Schlauchschelle lösen.



- Die Schrauben des Wasserrohrs entfernen, die Schraube der Wasserschlauchschelle lösen, dann das Wasserrohr ⑤ und den Wasserschlauch abnehmen.

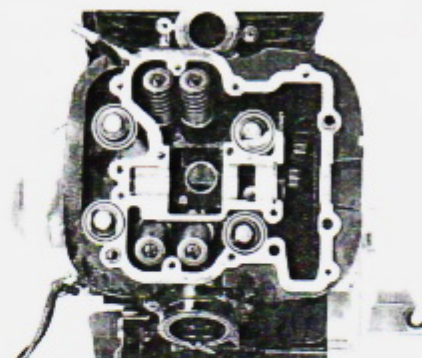


- Die Muttern des Zylinderkopfs Nr.1 (hinten) abnehmen.



3-13 MOTOR

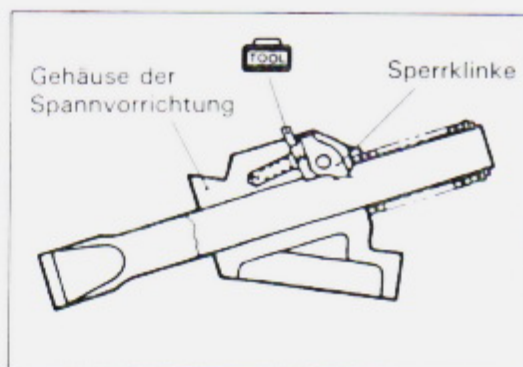
- Die Schrauben des Zylinderkopfs Nr.1 (hinten) herausdrehen.



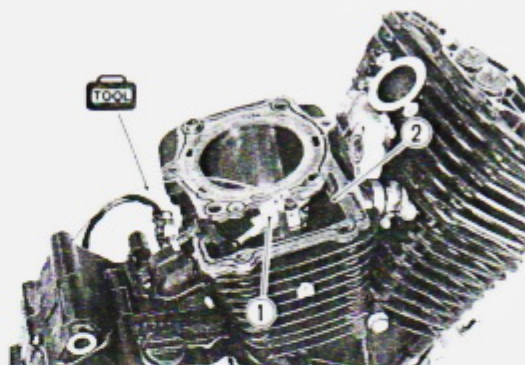
- Die Sperrklinke lösen, dann die Stange der Spannvorrichtung ganz hineinschieben, um die Feder zusammenzudrücken; danach das Spezialwerkzeug zwischen Sperrklinke und dem Gehäuse der Spannvorrichtung einsetzen.

 **09918-53810: Arretierwerkzeug für Spannvorrichtung**

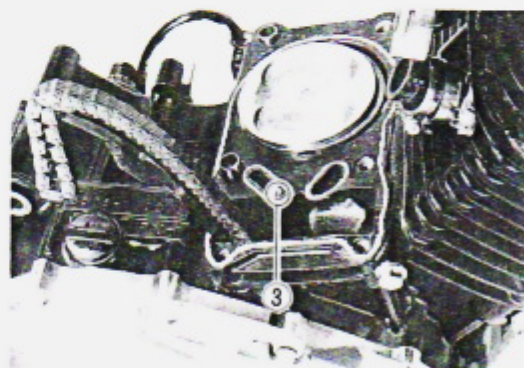
- Den Zylinderkopf des Zylinders Nr.1 (hinten) abnehmen.



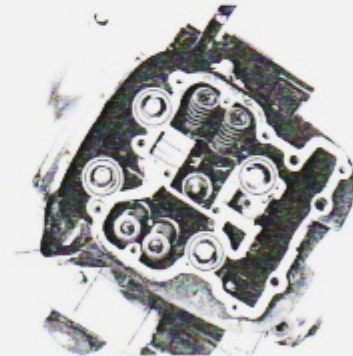
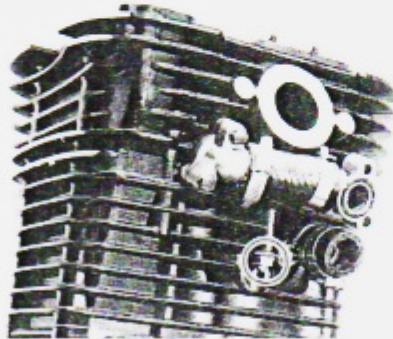
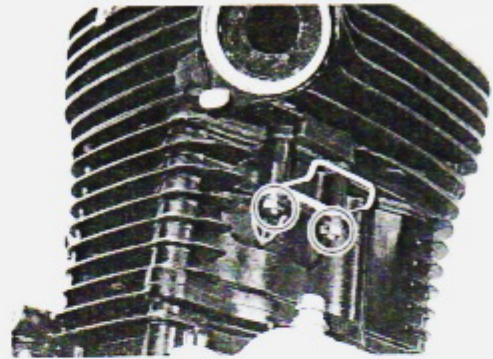
- Die Zylinderkopfdichtung und die Führungsstifte entfernen.
- Die Spannvorrichtung ① und die Führung ② der Spannvorrichtung ausbauen.
- Den Zylinder ausbauen.



- Die Zylinderfußdichtung und die Führungsstifte entfernen.
- Die Öldüse ③ entfernen.



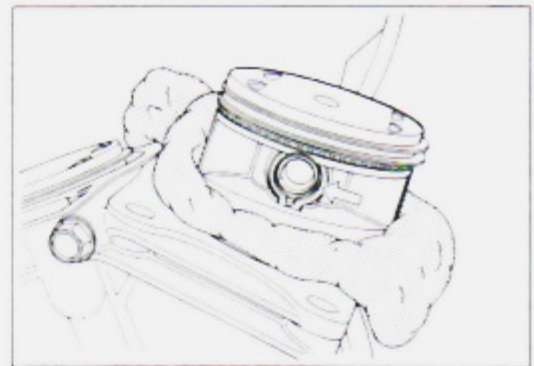
- Den Zylinderkopf und den Zylinder Nr.2 (vorne) auf die gleiche Weise wie Zylinder Nr.1 (hinten) abnehmen.



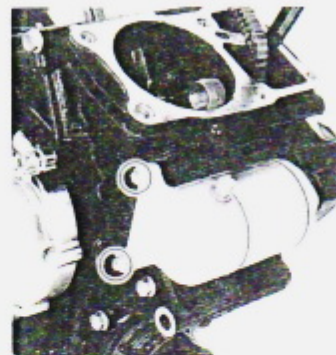
- Die Zylinderöffnung mit einem sauberen Lappen abdecken, um zu verhindern, daß die Sicherungsrings des Kolbenbolzens in das Kurbelgehäuse fallen. Die Sicherungsrings des Kolbenbolzens mit Hilfe einer Spitzzange entfernen.
- Die Kolbenringe unter Verwendung eines geeigneten Treibdorns heraus schlagen.

HINWEIS:

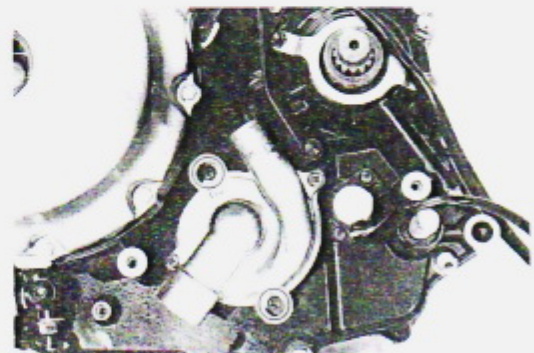
Die Einbauposition des Zylinders auf dem entsprechenden Kolben markieren.



- Den Anlasser ausbauen.



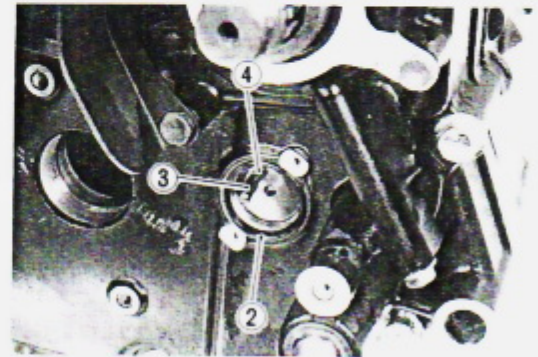
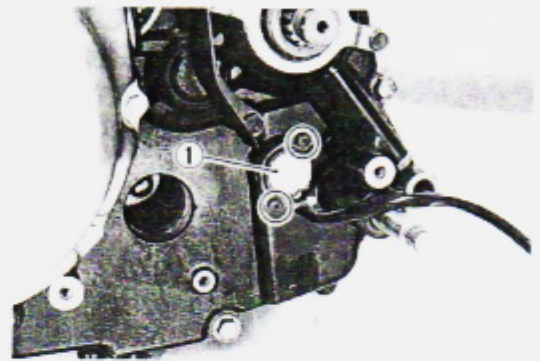
- Die Wasserpumpe ausbauen.



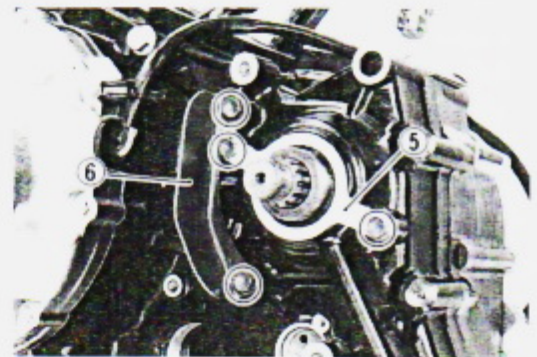
- Den Neutralstellungsschalter ① ausbauen.

HINWEIS:

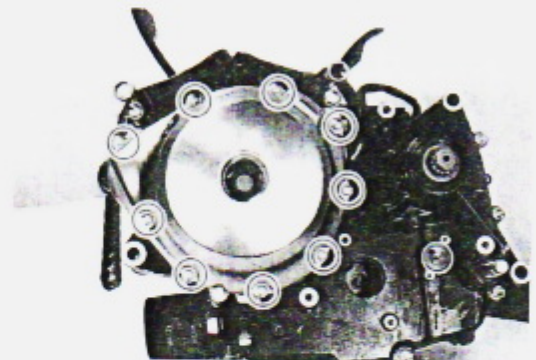
Darauf achten, daß der "O-Ring" ②, der Kontakt ③ des Neutralstellungsschalters und die Feder ④ nicht verlorengehen.



- Die Halterung ⑤ des Antriebswellen-Öldichtrings entfernen.
- Die Steuerkettenführung ⑥ entfernen.



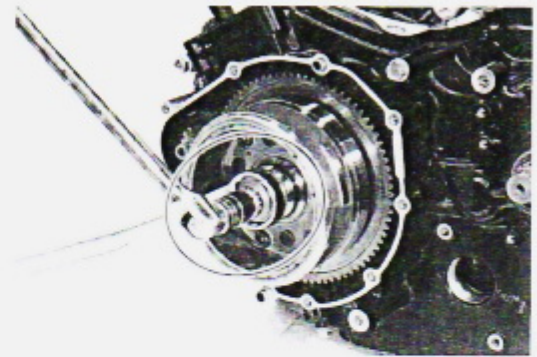
- Den Lichtmaschinendeckel abnehmen.



- Die Rotorschraube lösen.

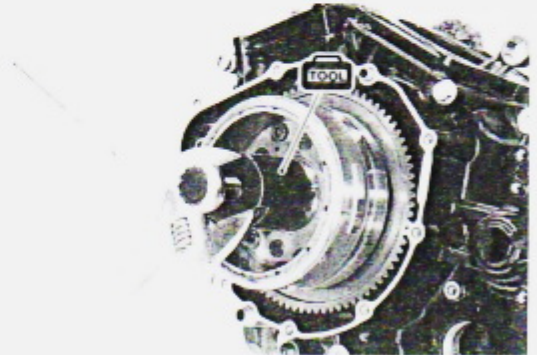
HINWEIS:

Beim Ausbau des Rotors darf die Rotorschraube nach dem Lösen nicht entfernt werden. Diese Schraube wird noch für das Rotor-Ausbauwerkzeug benötigt.

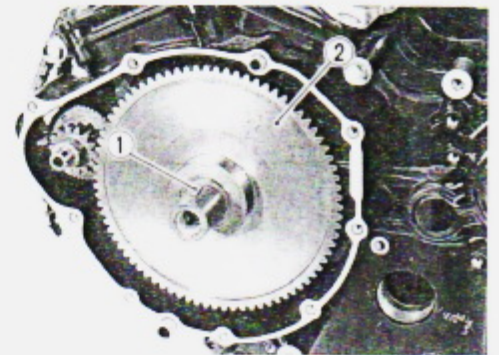


- Den Rotor mit Hilfe des Spezialwerkzeugs abnehmen.

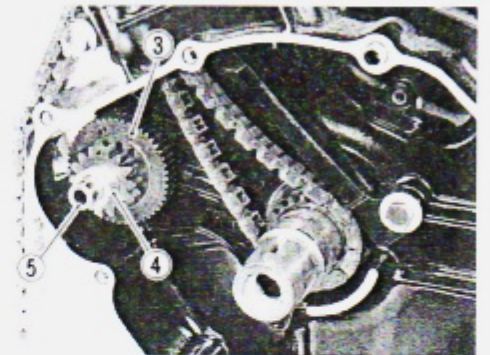
TOOL 09930-34970: Rotor-Ausbauwerkzeug



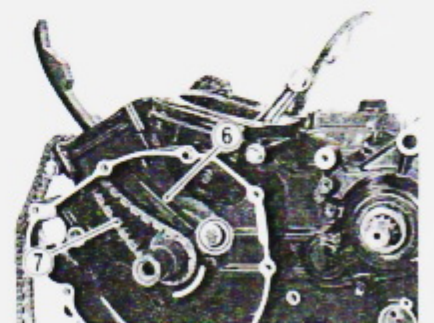
- Den Keil ① entfernen.
- Das Anlasser-Abtriebszahnrad ② entfernen.



- Das Anlasser-Zwischenrad ③, das Abstandsstück ④ und die Welle ⑤ entfernen.

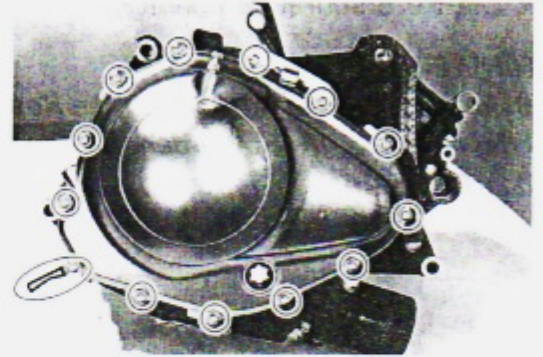


- Die Steuerkettenführung ⑥ und die Nockenwellen-Steuerkette ⑦ ausbauen.

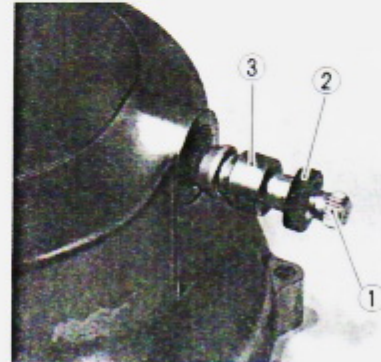


3-17 MOTOR

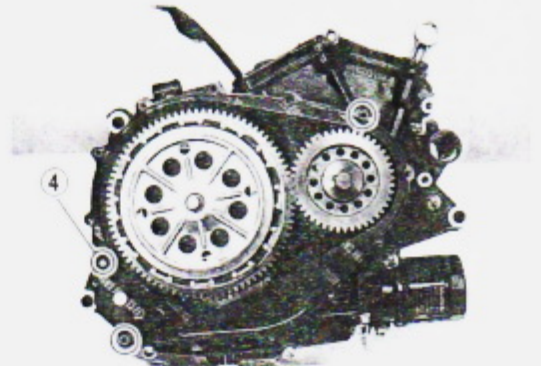
- Die Schrauben des Kupplungsdeckels entfernen.
- Den Kupplungsdeckel durch leichte Schläge mit einem Plastikhammer entfernen.




- Das Kupplungsausrückritzel ①, den Öldichtring ② und das Lager ③ ausbauen.

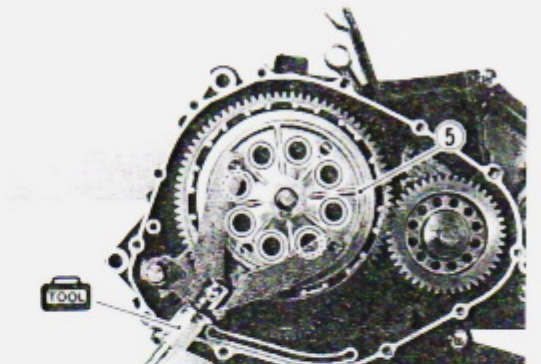


- Die Öldüse ④ entfernen.
- Die Kupplungsdeckeldichtung und die Führungsstifte entfernen.

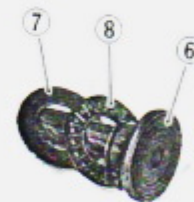


- Die Befestigungsschrauben der Kupplungsfedern über Kreuz lösen und dann entfernen.
- Die Druckplatte ⑤ entfernen.

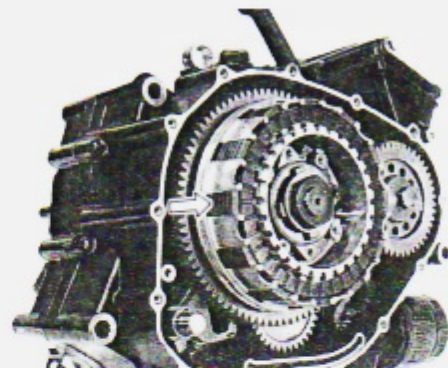
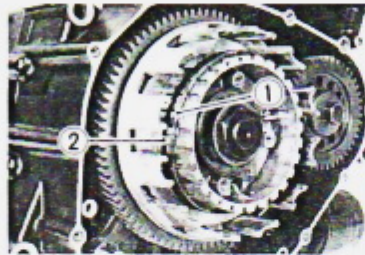
 09930-40113: Rotor-Arretierwerkzeug



- Den Kupplungsdruckpilz ⑥, die Druckscheibe ⑦ und das Lager ⑧ entfernen.

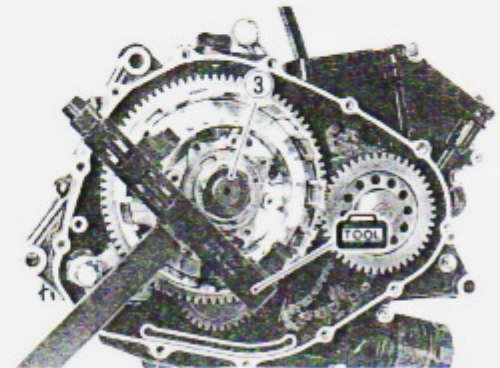


- Die Antriebs- und Abtriebsscheiben der Kupplung herausnehmen.
- Die Wellenscheibe ① und den Sitz ② der Wellenscheibe entfernen.



- Die Mutter ③ der Kupplungsnahe mit Hilfe des Spezialwerkzeugs abnehmen.

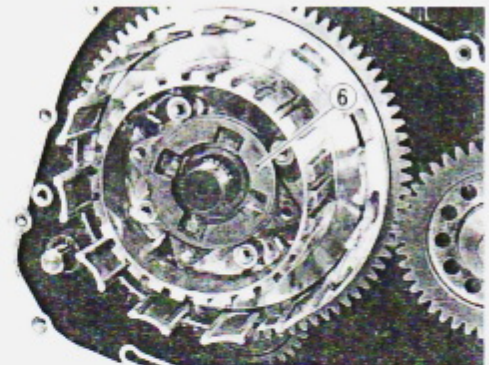
TOOL 09920-53740: Kupplungsnahe-Arretierwerkzeug



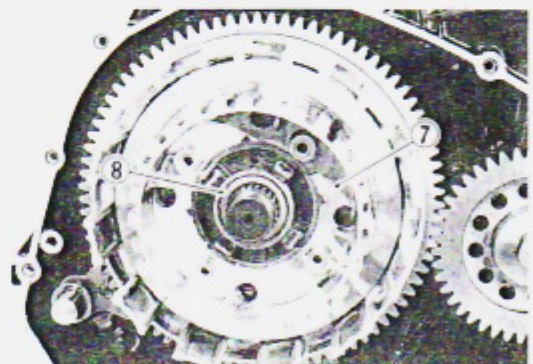
- Die Unterlegscheibe ④ und den Kupplungsnocken Nr.1 ⑤ entfernen.



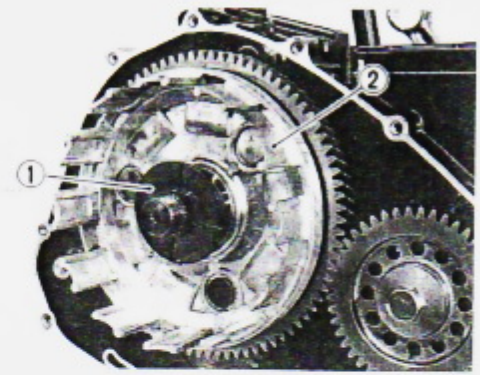
- Den Kupplungsnocken Nr.2 ⑥ entfernen.



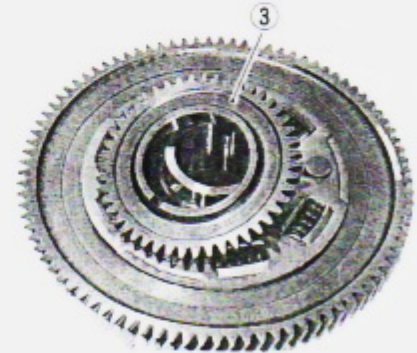
- Die Kupplungsnahe ⑦ und das Abstandsstück ⑧ entfernen.



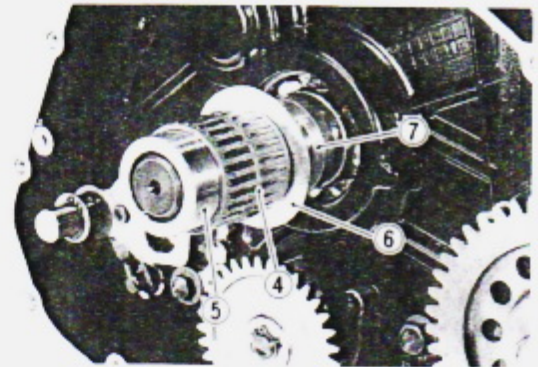
- Die Druckscheibe ① entfernen.
- Das Primär-Abtriebszahnrad ② zusammen mit dem Ölpumpen-Antriebszahnrad ausbauen.



- Das Ölpumpen-Antriebszahnrad ③ ausbauen.



- Das Nadellager ④, die Hülse ⑤, die Druckscheibe ⑥ und das Abstandsstück ⑦ entfernen.



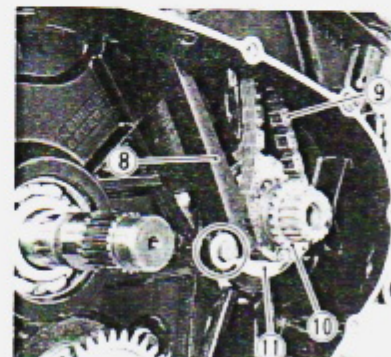
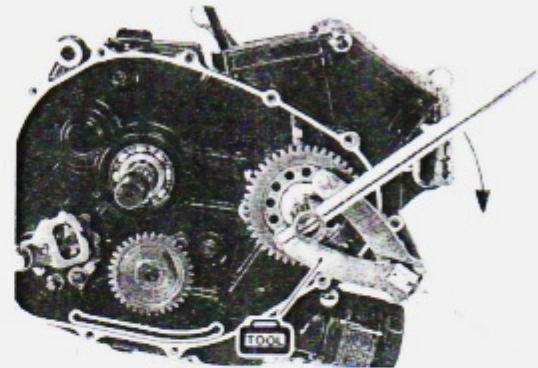
- Das Primär-Antriebszahnrad arretieren, die Schraube des Primär-Antriebszahnrad lösen, dann das Primär-Antriebszahnrad abnehmen.

TOOL 09930-40113: Rotor-Arretierwerkzeug

⚠ ACHTUNG

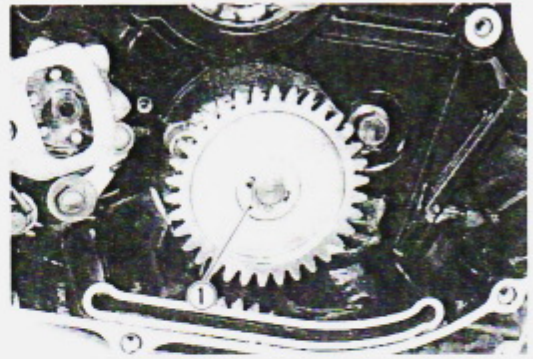
Diese Schraube ist mit Linksgewinde versehen. Wenn die Schraube im Gegenuhrzeigersinn gedreht wird, kann das Gewinde beschädigt werden.

- Die Steuerkettenführung ⑧ und die Steuerkette ⑨ ausbauen.
- Das Nockenwellen-Antriebsritzel ⑩ und die Druckscheibe ⑪ ausbauen.

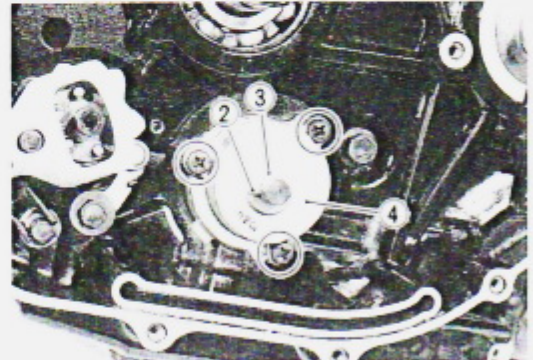


- Den Sprengling ① des Ölpumpen-Abtriebszahnrad entfernen.

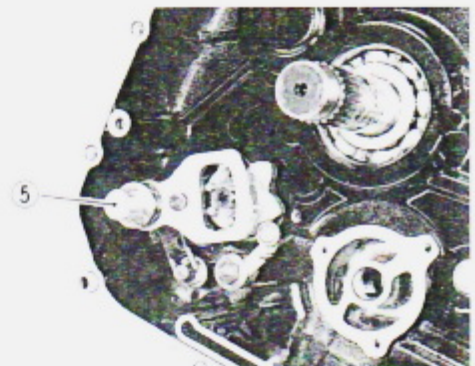
TOOL 09900-06107: Sprengringzange



- Den Stift ② und die Unterlegscheibe ③ entfernen.
- Die Ölpumpe ④ ausbauen.

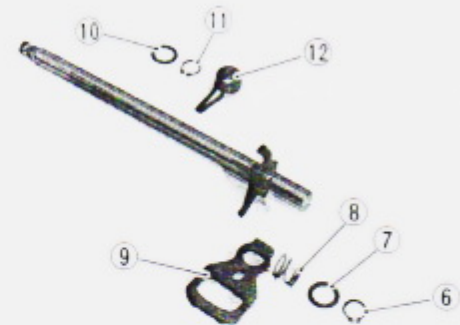


- Die Schaltwelle ⑤ ausbauen.

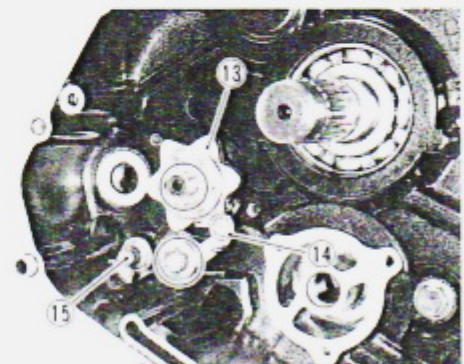


- Die folgenden Teile von der Schaltwelle abnehmen:


- ⑥ Sprengring
- ⑦ Unterlegscheibe
- ⑧ Feder
- ⑨ Schalthebelarm
- ⑩ Unterlegscheibe
- ⑪ Sprengring
- ⑫ Rückzugsfeder



- Die Anschlagplatte ⑬ der Schaltwalze entfernen.
- Die Schaltwalze ⑭ zusammen mit der Feder entfernen.
- Den Anschlag ⑮ des Schalthebelarms entfernen.




- Den Ölfilter ① mit Hilfe des Spezialwerkzeugs ausbauen.

 09915-40610: Ölfilterschlüssel

- Den Öldruckschalter ② entfernen.

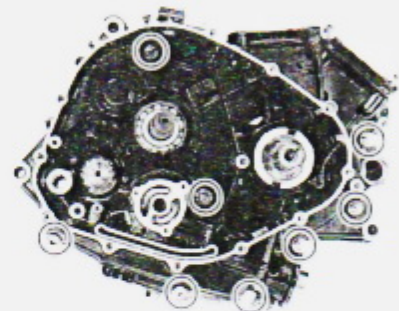
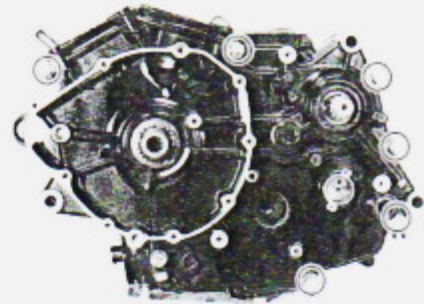
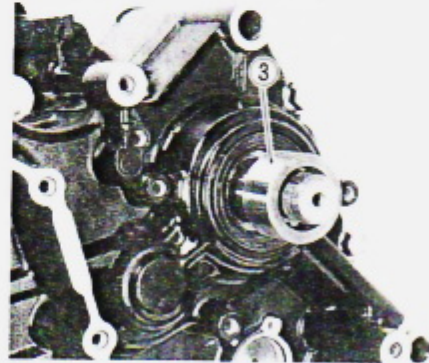
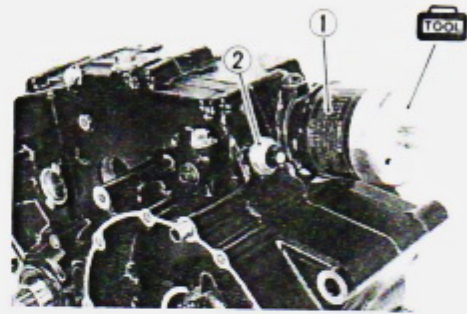
HINWEIS:

Beim Einbau des Öldruckschalters ist das Gewinde mit SUZUKI BOND "1207B" zu versehen.

 99000-31140: SUZUKI BOND "1207B"

- Das Abstandsstück ③ der Antriebswelle entfernen.

- Die Halteschrauben des Kurbelgehäuses herausdrehen.



- Das Kurbelgehäuse mit Hilfe des Trennwerkzeugs in eine rechte und linke Hälfte zerlegen.

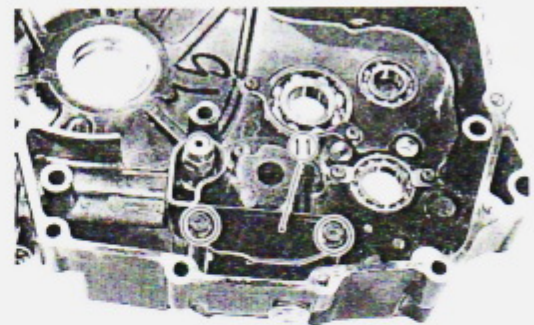
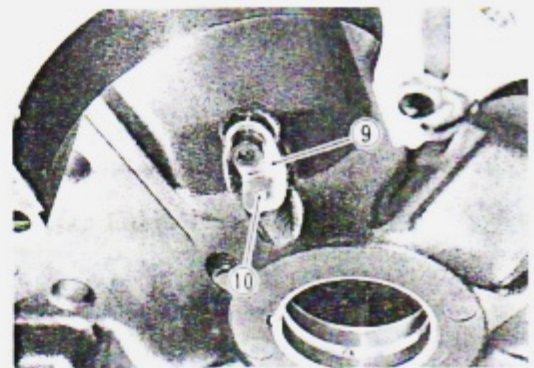
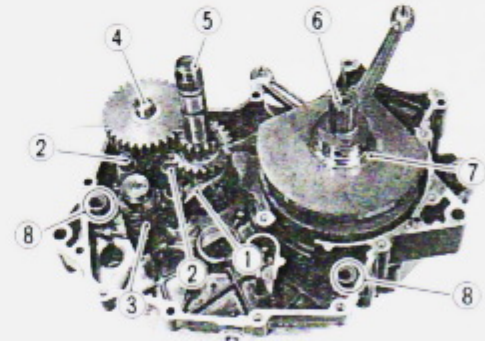
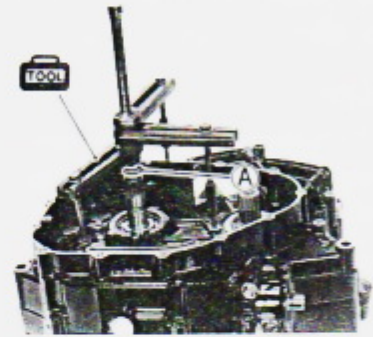
TOOL 09920-13120: Kurbelgehäuse-Trennwerkzeug

HINWEIS:

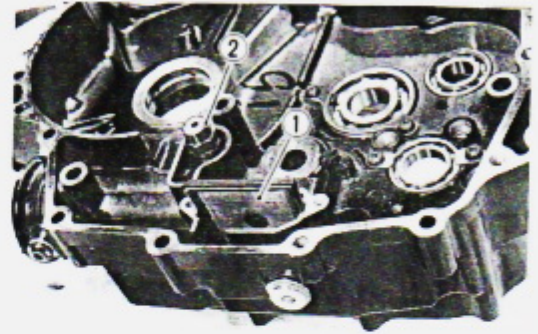
Das Kurbelgehäuse-Trennwerkzeug so ansetzen, daß sich die Arme des Werkzeugs parallel zur Kurbelgehäuse-Seite befinden. Die Kurbelwelle und die Komponenten des Getriebes müssen in der linken Kurbelgehäusehälfte verbleiben. Einen Sechskantschlüssel **A** oder ein anderes Werkzeug aufstecken, um die Stirnfläche der Vorgelegewelle zu schützen.

- Die Schaltgabelwellen **2** und die Schaltgabeln **1** ausbauen.
 - Die Schaltwalze **3** ausbauen.
 - Die Antriebswellen-Einheit **4** und die Vorgelegewellen-Einheit **5** ausbauen.
 - Die Kurbelwelle **6** und die Druckscheibe **7** ausbauen.
 - Die O-Ringe **8** herausnehmen.
-
- Die Öldüsenhalter **9** und die Öldüsen **10** aus der rechten und linken Kurbelgehäusehälfte herausnehmen.

- Den Anschlag **11** des Ölwannefilters entfernen.




- Den Ölwannefilter ① herausnehmen.
- Den Öldruckregler ② entfernen.




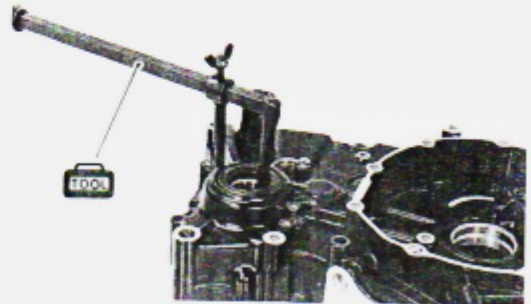
HINWEIS:

Beim Einbau des Öldruckreglers darauf achten, daß dieses Teil mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festgezogen wird.

 Öldruckregler: 28 N·m (2,8 kg-m)

- Die Öldichtringe mit Hilfe des Spezialwerkzeugs ausbauen.

 09913-50121: Ausbauwerkzeug für Öldichtring

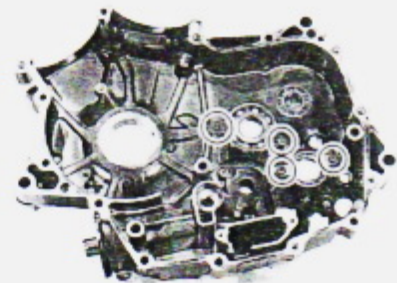


- Die Schrauben der Lagerhalterung entfernen.

HINWEIS:

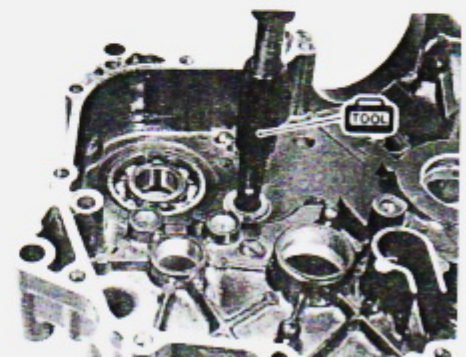
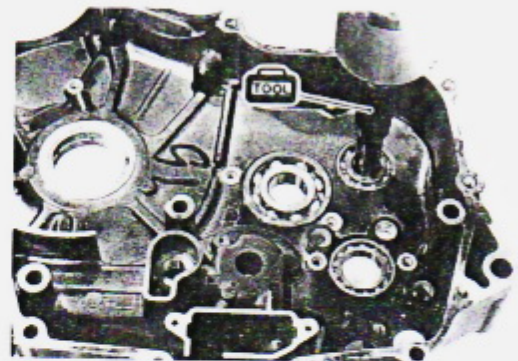
Beim Einbau der Lagerhalterung sind die Schrauben mit THREAD LOCK "1342" zu versehen.

 99000-32050: THREAD LOCK "1342"



- Die Lager mit Hilfe der Spezialwerkzeuge ausbauen.

 09923-73210: Lager-Ausbauwerkzeug
09930-30102: Gleitwelle



ÜBERPRÜFUNG UND WARTUNG DER MOTORTEILE

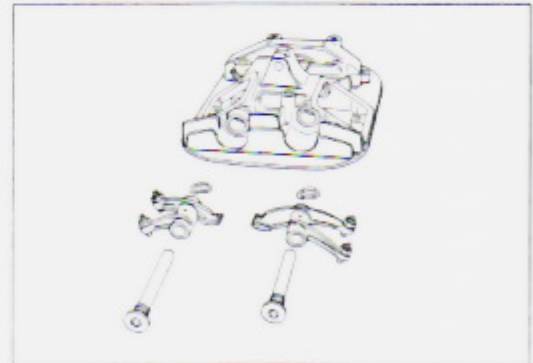
ZYLINDERKOPFHAUBE UND KIPPHEBEL

ZERLEGUNG

⚠ ACHTUNG

Bei der Zerlegung die ausgebauten Teile in Gruppen anordnen, zum Beispiel "Zylinder Nr.1", "Zylinder Nr.2", "Auslaß", "Einlaß" usw., um sie beim Einbau wieder in ihre Originalposition einbauen zu können.

- Die Halteschrauben der Kipphebelwellen lösen, dann die Kipphebelwellen herausziehen. (Siehe Seite 3-25 für Einzelheiten zum Einbau.) herausdrehen.



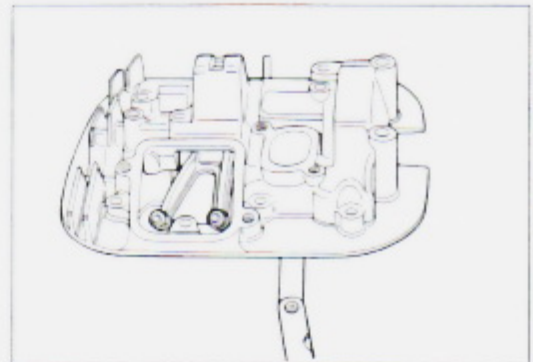
VERZUG DER ZYLINDERKOPFHAUBE

Nachdem das Dichtmittel (SUZUKI BOND "1216") 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

 09900-20803: Fühlerlehre

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

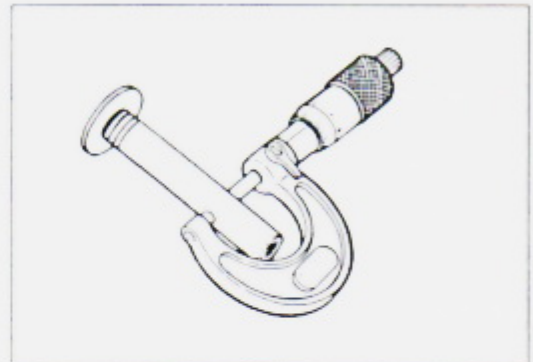


AUSSENDURCHMESSER DER KIPPHEBELWELLE

Den Durchmesser der Kipphebelwelle messen.

Standardwert: 11,966 – 11,984 mm


 09900-20205: Mikrometer (0 – 25 mm)

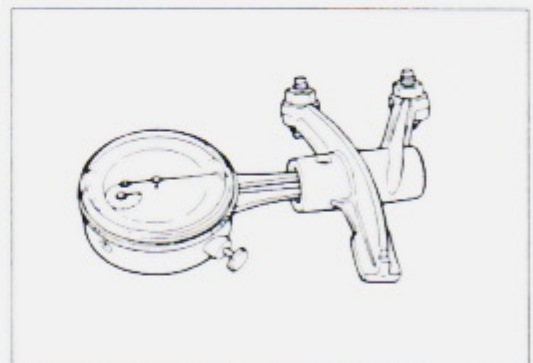


INNENDURCHMESSER DES KIPPHEBELS

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

Standardwert: 12,000 – 12,018 mm

 09900-20605: Meßuhr

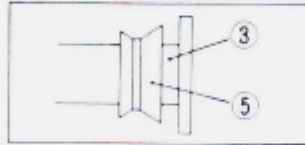


ZUSAMMENBAU

- Die Kipphebel ② und die Kipphebelwellen ③ mit SUZUKI MOLY PASTE versehen.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

- Die Kipphebelwelle mit einer neuen Dichtung ⑤ versehen, wie in der Abbildung gezeigt.

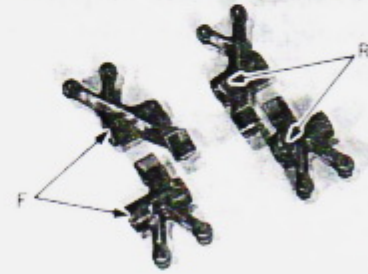
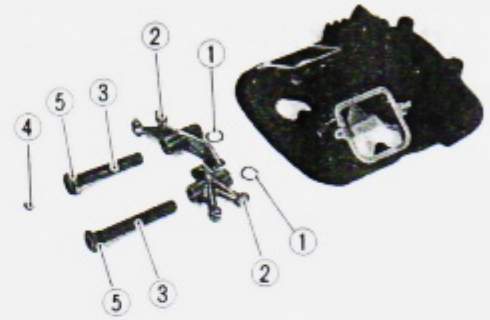


- Die Kipphebelwellen einschieben und dann festziehen.

U Kipphebelwelle: 28 N·m (2,8 kg·m)

⚠ ACHTUNG

- * Nicht vergessen, die Wellenscheibe ① einzubauen.
- * Stets eine neue Dichtung an der Kipphebelwelle ③ verwenden, um einen späteren Ölverlust zu vermeiden.



HINWEIS:

Die Kipphebel sind mit eingepprägten Buchstaben "F" oder "R" versehen, wobei "F" für den Zylinder Nr.2 (vorne) und "R" für den Zylinder Nr.1 (hinten) steht.

- Die Gummikappen ④ an den Enden der Auslaß-Kipphebelwelle anbringen, wie in der Abbildung gezeigt.

HINWEIS:

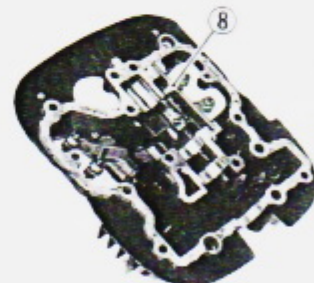
Wenn die Gewindebolzen ⑥ der Zylinderkopfhaube des Zylinders Nr.1 und Nr.2 ersetzt werden müssen, sind die Gewinde auf der Zylinderkopfhauben-Seite mit SUZUKI BOND "1216" zu versehen.

1216 99000-31160: SUZUKI BOND "1216"

- Den O-Ring ⑦ an der Zylinderkopfhaube des Zylinders Nr.2 (vorne) anbringen.
- Den O-Ring ⑦ mit Fett versehen.

99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Die Platte ⑧ an der Zylinderkopfhaube des Zylinders Nr.1 (hinten) anbringen.



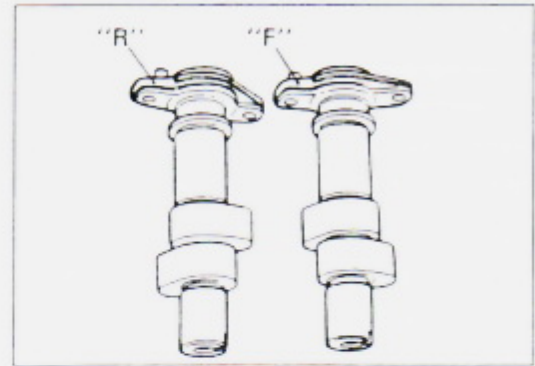
NOCKENWELLE

Wenn abnormale Motorgeräusche, Vibrationen oder Leistungsverlust festgestellt wurde, müssen die Nockenwellen auf Verschleiß und die Nocken sowie Lagerzapfen auf Schlag überprüft werden. Diese Defekte können durch ausgeschlagene Nockenwellen verursacht werden.

Die Nockenwellen sind durch die eingepprägten Buchstaben "F" und "R" gekennzeichnet.

"F": Vordere Nockenwelle (Zylinder Nr.2)

"R": Hintere Nockenwelle (Zylinder Nr.1)



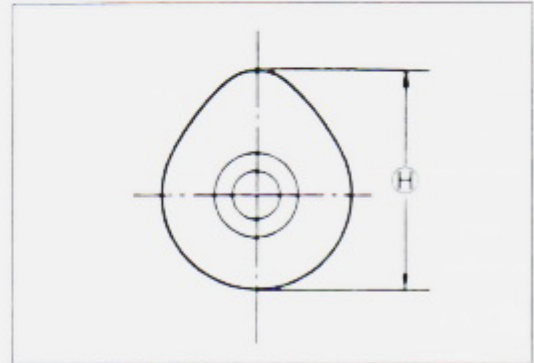
VERSCHLEISS DER NOCKENWELLE

Abgenutzte Nockenwellen sind oft die Ursache einer Verschiebung des Zündzeitpunkts, was sich in einer reduzierten Motorleistung bemerkbar macht. Die Verschleißgrenze für die Abnutzung der Nockenwelle bezieht sich auf die Nockenhöhe H , die mit Hilfe eines Mikrometers gemessen werden kann. Wenn die Verschleißgrenze unterschritten wird, muß die Nockenwelle ersetzt werden.

Nockenhöhe H

Verschleißgrenze Einlaßnocken : 35,660 mm
Auslaßnocken: 36,620 mm

 09900-20202: Mikrometer (25 – 50 mm)




VERSCHLEISS DES NOCKENWELLEN-LAGERZAPFENS

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

Laufspiel der Nockenwellen-Lagerzapfen


Verschleißgrenze: 0,150 mm

 09900-22302: 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 "1216" auftragen, bevor das Laufspiel gemessen wurde.

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

 **Schrauben der Zylinderkopfhaube**

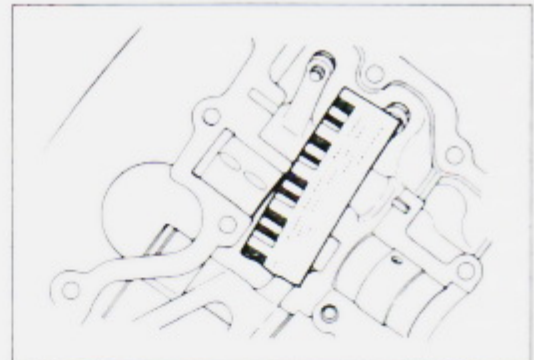
(M6): 11 N·m (1,1 kg·m)

(M8): 23 N·m (2,3 kg·m)

HINWEIS:

Nachdem das Plastigage eingelegt wurde, dürfen die Nockenwellen nicht mehr gedreht werden.

Die Zylinderkopfhaube abnehmen und die Breite des zusammengedrückten Plastikfadens mit Hilfe der auf dem Umschlag befindlichen Skala bestimmen. Diese Messung muß an der breitesten Stelle durchgeführt werden.



Wenn das Laufspiel des Nockenwellen-Lagerzapfens die Verschleißgrenze überschreitet, muß der Außendurchmesser der Nockenwelle gemessen werden.

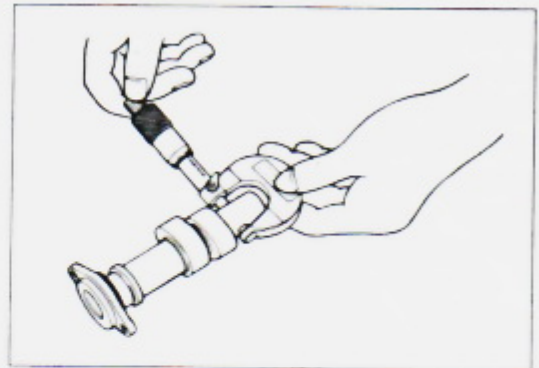
Wenn das Spiel nicht der Spezifikation entspricht, müssen Zylinderkopf und/oder Nockenwelle ersetzt werden.

Außendurchmesser des Nockenwellen-Lagerzapfens

(Ritzel-Seite) : 24,959 – 24,980 mm

(Andere Seite): 19,959 – 19,980 mm

 09900-20205: Mikrometer (0 – 25 mm)




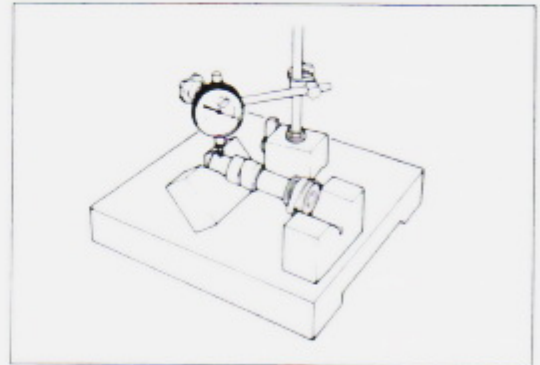
SCHLAG DER NOCKENWELLE

Den Schlag der Nockenwelle mit Hilfe einer Meßuhr feststellen. Wenn der gemessene Wert die Verschleißgrenze überschreitet, muß die Nockenwelle ersetzt werden.

Schlag der Nockenwelle (EIN und AUS)

Verschleißgrenze: 0,10 mm

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



STEUERKETTENSPELLER UND FÜHRUNG

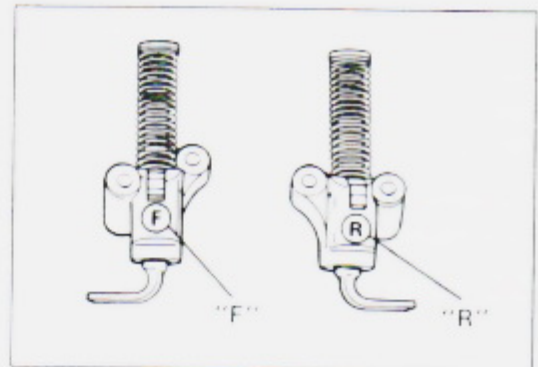
STEUERKETTENSPELLER

Jede der beiden Nockenwellen-Steuerketten sind mit Steuerkettenspannern versehen. Die Sperrklinke lösen und den Stößel auf einwandfreie Bewegung überprüfen. Wenn der Stößel klemmt oder die Sperrklinke defekt ist, muß der Steuerkettenspanner durch ein Neuteil ersetzt werden.

Die Steuerkettenspanner sind durch die eingepprägten Buchstaben "F" und "R" gekennzeichnet.

"F": Vorderer Steuerkettenspanner (Zylinder Nr.2)

"R": Hinterer Steuerkettenspanner (Zylinder Nr.1)



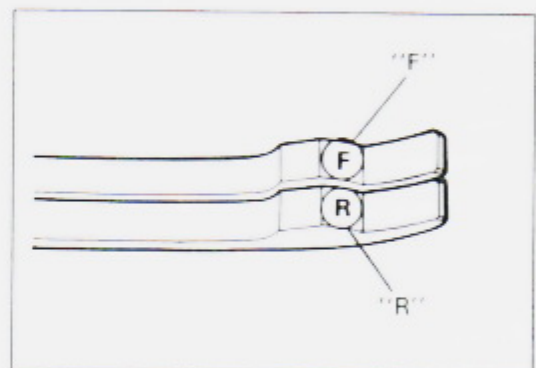
STEUERKETTENFÜHRUNG

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

Die Steuerkettenführungen der beiden Nockenwellen-Steuerketten sind am vorderen und hinteren Zylinder verschieden.

"F": Vordere Steuerkettenführung (Zylinder Nr.2)

"R": Hintere Steuerkettenführung (Zylinder Nr.1)



ZYLINDERKOPF, VENTILE UND VENTILFEDERN

ZERLEGUNG DER VENTILE UND VENTILFEDERN

- Die Ventildfedern mit Hilfe der Spezialwerkzeuge zusammendrücken, dann die beiden Ventilkeile ① von den Ventilschäften abnehmen.

TOOL 09916-14510: Ventildfederheber
 09916-14910: Aufsatz für Ventildfederheber
 09916-84511: Pinzette

- Den Ventildfederteller sowie die innere und äußere Ventildfeder entfernen.
- Das Ventil von der gegenüberliegenden Seite herausnehmen.
- Den Ventildichtring und den Ventildfedersitz herausnehmen.

HINWEIS:

Mit dem Ausbau der Ventile sind die normalen Zerlegungsarbeiten abgeschlossen. Wenn die Ventildführungen nach der Überprüfung von damit zusammenhängenden Teilen ausgebaut werden müssen, sind die im Abschnitt "Wartung der Ventildführungen" beschriebenen Schritte auszuführen. (Siehe Seite 3-30.)

VERZUG DES ZYLINDERKOPFS

- Ölkohleablagerungen entfernen.

Die Dichtfläche des Zylinderkopfs 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 Zylinderkopf ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 0,05 mm

TOOL 09900-20803: Fühlerlehre

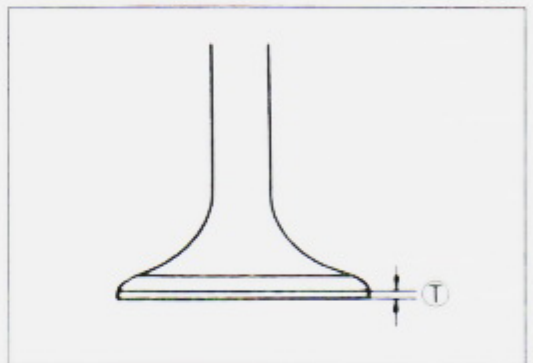
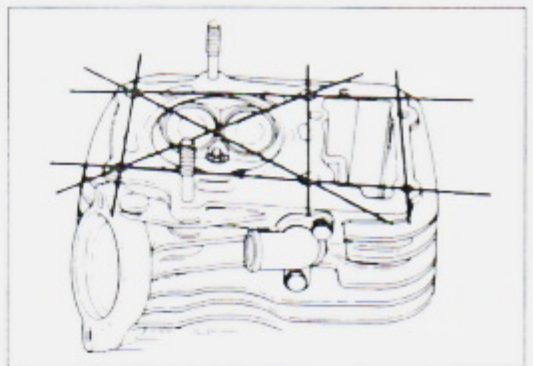
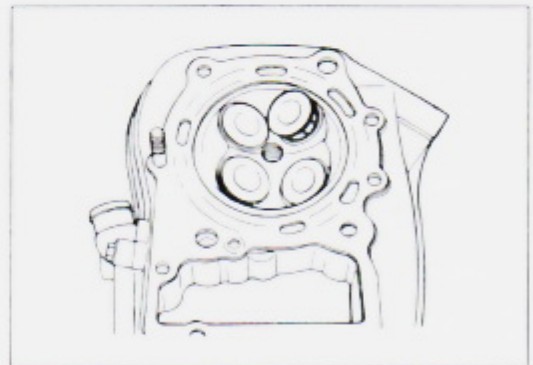
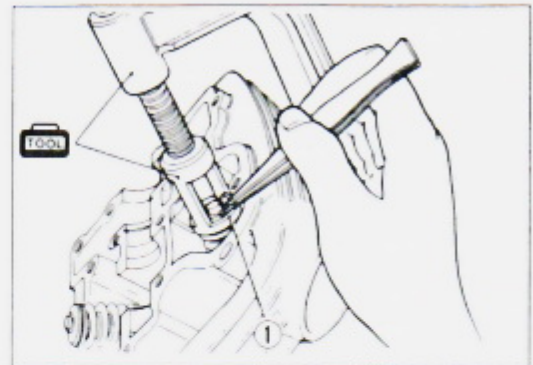
VERSCHLEISS DER VENTILDICHTFLÄCHE

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

Das Dickenmaß T reduziert sich bei fortschreitendem Verschleiß des Ventils. Die Dicke des Ventiltellers feststellen; wenn der gemessene Wert der Verschleißgrenze entspricht oder diese unterschreitet, muß das Ventil ersetzt werden.

Verschleißgrenze T : 0,5 mm


TOOL 09900-20101: Noniusschublehre

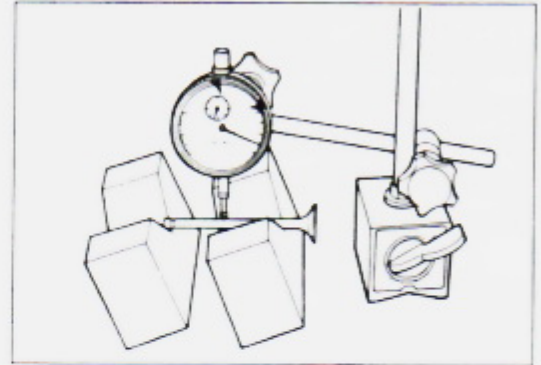


SCHLAG DES VENTILSCHAFTS

Das Ventil in einen Prismenauflegeblock einlegen mit Hilfe einer Meßuhr auf Schlag überprüfen. Wenn der gemessene Wert die Verschleißgrenze überschreitet, muß die Nockenwelle ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 0,05 mm

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




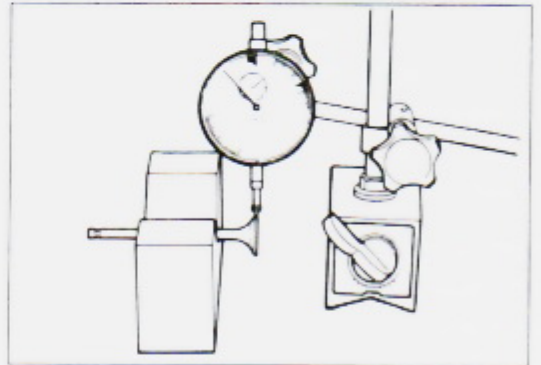
RADIALSCHLAG DES VENTILTELLERS

Die Meßuhr im rechten Winkel zur Endfläche des Ventiltellers ansetzen, dann den Radialschlag des Ventiltellers messen.

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

Verschleißgrenze: 0,03 mm

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



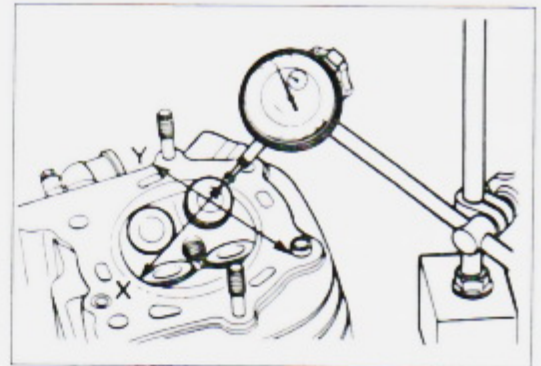
VERBIEGUNG DES VENTILSCHAFTS

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.

Verschleißgrenze

Ein- und Auslaßventile: 0,35 mm

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



VERSCHLEISS DES VENTILSCHAFTS

Wenn sich nach einer Messung mit dem Mikrometer herausgestellt hat, daß der Ventilschaft bis zur oben angegebenen Verschleißgrenze abgenutzt ist, muß das Ventil ersetzt werden. Liegt der Meßwert des Ventilschafts noch innerhalb der zulässigen Toleranz, ist die Ventilführung zu ersetzen. Nach dem Auswechseln eines Ventils oder einer Ventilführung muß der Abstand noch einmal überprüft werden.

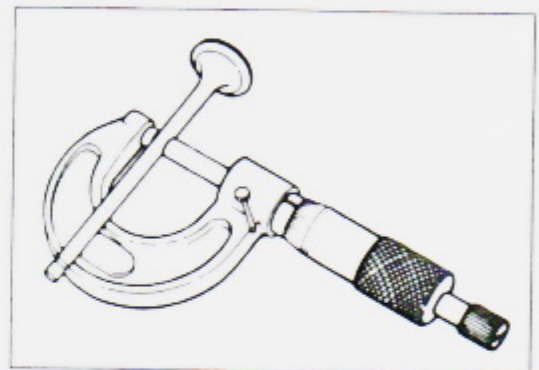
Standardwerte

Außendurchmesser des Ventilschafts

EIN. : 5,475 – 5,490 mm

AUS.: 5,455 – 5,470 mm

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



WARTUNG DER VENTILFÜHRUNGEN

- Die Ventilführung mit Hilfe eines Ventilführungs-Ausbauwerkzeugs in Richtung Einlaß- oder Auslaßkippebel austreiben.

TOOL 09916-44910: Ventilführungs-Aus-/Einbauwerkzeug

HINWEIS:

- * Die ausgebauten Ventilführungen müssen weggeworfen werden.
- * Zum Ersetzen der Ventilführungen sind lediglich Übergröße-Führungen erhältlich. (Teilenummer 11115-38A71)
- Die Bohrungen der Ventilführungen im Zylinderkopf sind unter Verwendung des 10,8-mm-Ventilfräasers und des Griffs nachzuarbeiten.

TOOL 09916-34580: Ventilfräser
09916-34541: Griff

- Jede Ventilführung mit Öl versehen, dann die Führung mit Hilfe des Ventilführungs-Einbauwerkzeugs und des Aufsatzes in die Ventilführungsbohrung eintreiben.

TOOL 09916-44910: Ventilführungs-Aus-/Einbauwerkzeug
09916-44920: Aufsatz

⚠ ACHTUNG

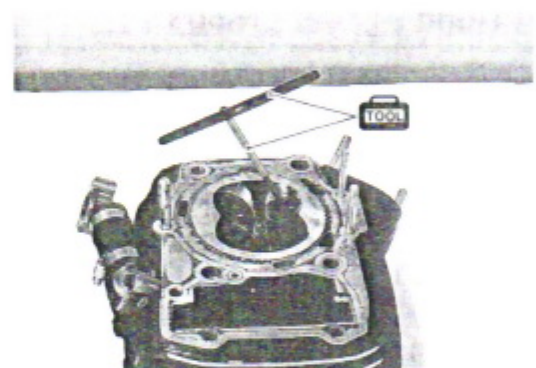
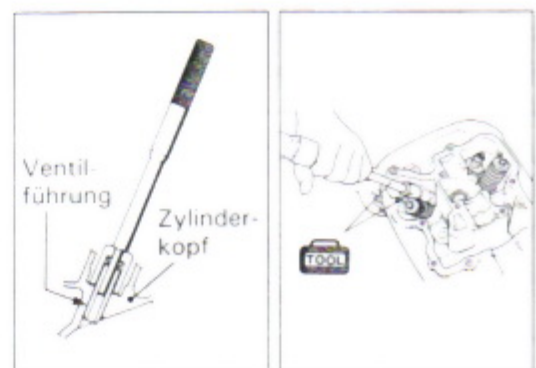
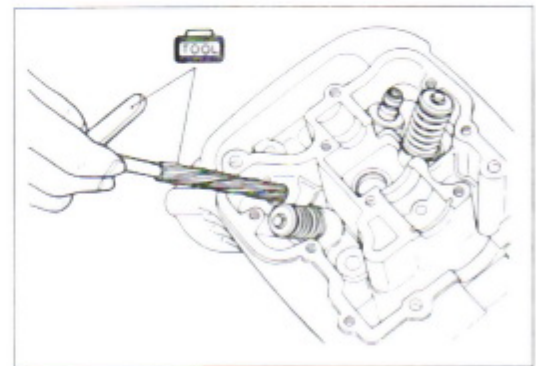
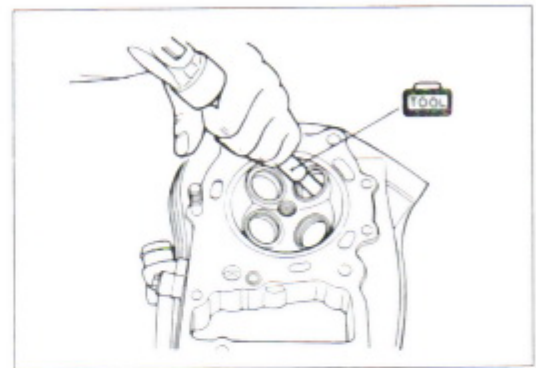
Wenn die Ventilführungsbohrung vor dem Eintreiben der neuen Führungen nicht eingölt wird, kann dies zu einer Beschädigung der Führungen oder des Zylinderkopfs führen.

- Nach dem Einpassen der Ventilführungen sind die Innenseiten mit einem 5,5-mm-Ventilfräser nachzuarbeiten. Nach jedem Fräsvorgang müssen die Führungen gereinigt und eingölt werden.

TOOL 09916-34550: 5,5-mm-Ventilfräser
09916-34541: Griff

HINWEIS:

Den Ventilfräser stets von der Verbrennungskammer-Seite einführen und den Fräsergriff nur im Uhrzeigersinn drehen.



VENTILSITZBREITE

- Den Ventilsitz gleichmäßig mit einer Schicht Preußisch-Blau versehen. Das Ventil einführen, dann leicht mehrere Male auf den Ventilsitz fallenlassen, wobei das Ventil jedesmal um einige Grad gedreht werden muß. Auf diese Weise wird ein deutlicher Abdruck der Auflagefläche erhalten. Bei dieser Überprüfung kann der Ventilteller mit einem Lappwerkzeug festgehalten werden.
- Die kreisförmige Markierung der Farbe an der Ventilteller-Dichtfläche muß gleichmäßig und ohne Unterbrechungen verlaufen. Die Breite des Farbrings, die der wirksamen Dichtbreite entspricht, muß innerhalb der angegebenen Spezifikation liegen:

Ventilsitzbreite

Standardwert W : 0,9–1,1 mm

 **09916-10911: Ventilüberdeckungssatz**

Wenn die obige Spezifikation nicht erreicht wird, muß der Ventilsitz nach den folgenden Anweisungen nachgearbeitet werden:


NACHSCHLEIFEN DER VENTILSITZE

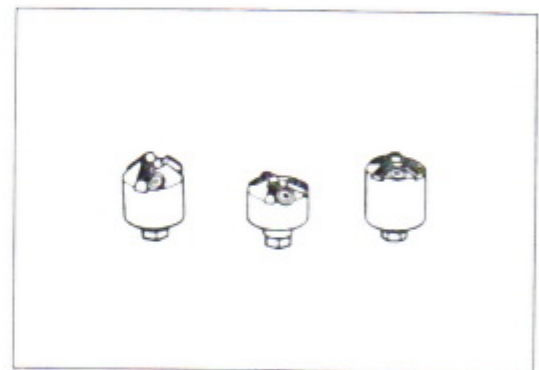
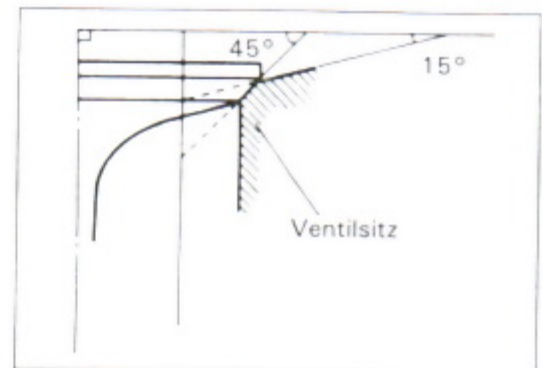
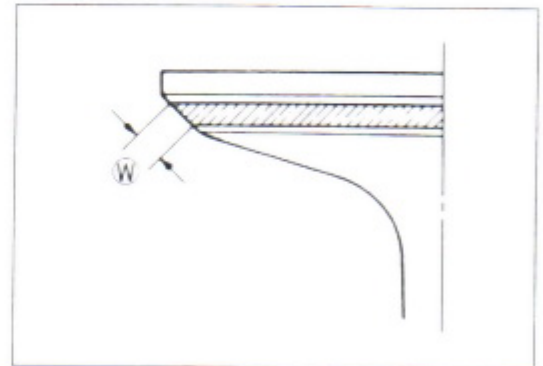
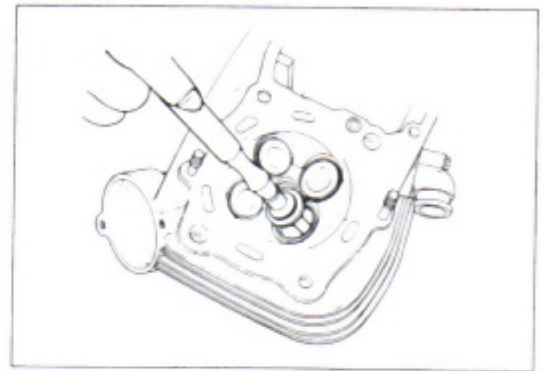
Die Ventilsitze für Ein- und Auslaßventile sind mit zwei verschiedenen Sitzwinkeln versehen. Die Kontaktfläche weist einen Winkel von 45° auf, während der darüberliegende Bereich (näher zur Verbrennungskammer) auf 15° abgeschragt ist.

	EINLASS-SEITE	AUSLASS-SEITE
15°	N-229	N-116 oder N-120
45°	N-229	N-116 oder N-122
Treibdorn	N-140-5,5	N-100-5,52
Adapter	—	N-503-1
T-Griff	N-503	N-503

HINWEIS:

Nach jedem Fräsvorgang muß die Kontaktfläche des Ventilsitzes kontrolliert werden.

-  **09916-27720: Ventilsitzfräser (N-229)**
09916-20620: Ventilsitzfräser (N-122)
09916-24480: Treibdorn (N-140-5,5)
09916-21110: Ventilsitzfräser-Satz
 (einschl. N-120, N-100-5,52, N-503-1 und N-503)



- Den Treibdorn ① mit einer leichten Drehung einschieben und darauf achten, daß er gut eingepaßt ist. Den 45°-Fräser, den Aufsatz und den T-Griff anbringen.
- Mit dem 45°-Fräser eine oder zwei Drehungen ausführen, um eventuelle Rückstände zu entfernen.
- Nun den Ventilsitz nach der vorher beschriebenen Methode auf die korrekte Breite überprüfen. Wenn der Ventilsitz Anzeichen von Pitting oder Überhitzung aufweist, ist ein weiteres Nachschleifen mit dem 45°-Fräser erforderlich.

HINWEIS:

Beim Fräsen nur die Mindestmenge vom Ventilsitz abnehmen, um zu vermeiden, daß sich das Ventilspiel verändert und evtl. die Distanzscheiben der Stößel ausgewechselt werden müssen.

Wenn die Kontaktfläche am Ventil zu hoch liegt oder zu breit ist, muß ein 15°-Fräser verwendet werden, um den Kontaktbereich tiefer zu legen bzw. um die Breite zu reduzieren.

Wenn die Kontaktfläche am Ventil zu tief liegt oder zu schmal ist, muß ein 45°-Fräser verwendet werden, um den Kontaktbereich höher zu legen bzw. zu verbreitern.

- Nachdem der gewünschte Ventilsitzwinkel und die erforderliche Breite erreicht wurde, mit dem 45°-Fräser den Sitz noch einmal leicht nacharbeiten, um die bei vorherigen Bearbeitungen eventuell entstandenen Unregelmäßigkeiten zu entfernen.

⚠ ACHTUNG

Nach der letzten Bearbeitung KEINE Lämp-Paste mehr verwenden. Der fertig bearbeitete Ventilsitz muß eine mattglänzende Oberfläche aufweisen; der Ventilsitzring darf nicht glänzen oder wie poliert aussehen. Dadurch wird eine weiche Kontaktfläche für eine präzises Anpassen des Ventiltellers gewährleistet; dies geschieht während der ersten Sekunden nach dem Anlassen des Motors.

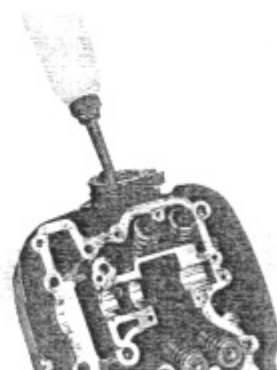
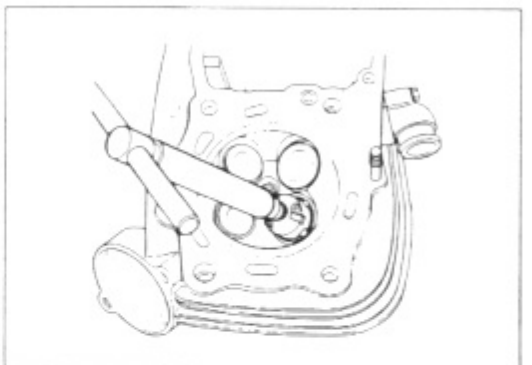
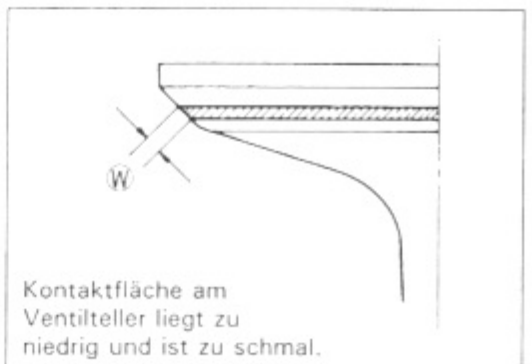
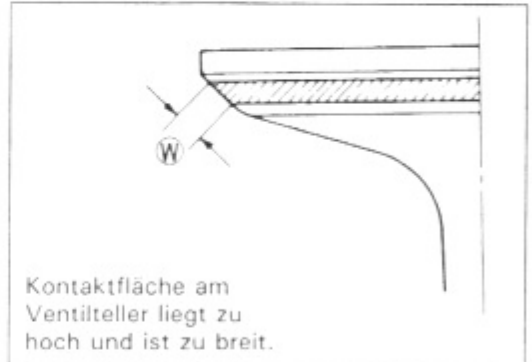
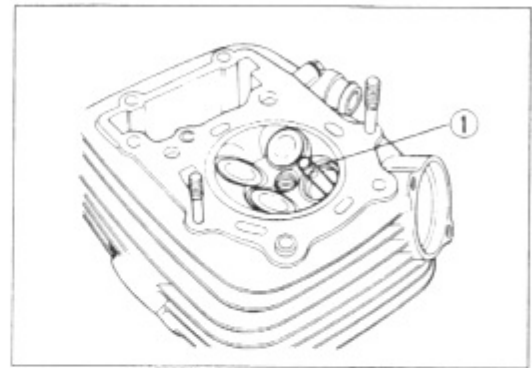
- Den Zylinderkopf und alle Teile des Ventilmechanismus reinigen, dann zusammenbauen. Die Ein- und Auslaßöffnungen mit Benzin füllen, um auf Undichtigkeit zu überprüfen. Sollte eine Undichtigkeit vorhanden sein, müssen Ventilsitz und Ventilteller auf Gratbildung oder vorhandene Fremdkörper überprüft werden, die ein korrektes Abdichten des Ventils verhindern.

⚠ WARNUNG

Bei der Handhabung von Kraftstoff stets äußerst vorsichtig vorgehen.

HINWEIS:

Nachdem die Ventilsitze nachgeschliffen wurden, den Zylinderkopf und die Zylinderkopfhaube montieren; danach unbedingt das Ventilspiel einstellen. (Siehe Seiten 2-4, -5 und -6.)



ZUSTAND DES VENTILSCHAFT-ENDES

Das Ende des Ventilschafts auf Anzeichen von Pitting und übermäßigen Verschleiß überprüfen. Wenn ein Defekt festzustellen ist, muß der Ventilschaft nachgearbeitet werden vorausgesetzt, daß dadurch die Länge ① nicht um mehr als den Verschleißgrenzen-Wert reduziert wird. Wenn die Verschleißgrenze überschritten wird, muß das Ventil ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 3,1 mm

VENTILFEDER

Der Anpreßdruck der beiden Ventilsfedern sorgt für eine einwandfreie Ventilsitzabdichtung. Wenn die Federn erlahmen, verursacht dies einen Leistungsverlust des Motors sowie Klappergeräusche im Ventilmechanismus.

Die Ventilsfedern auf korrekte Spannung überprüfen, indem die freie Länge und die zum Zusammendrücken erforderliche Kraft gemessen wird. Wenn die Ventilsfederlänge 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.

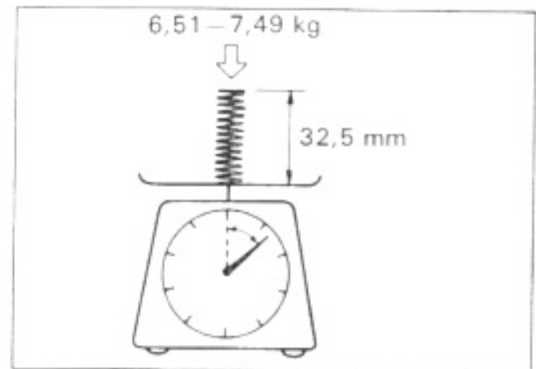
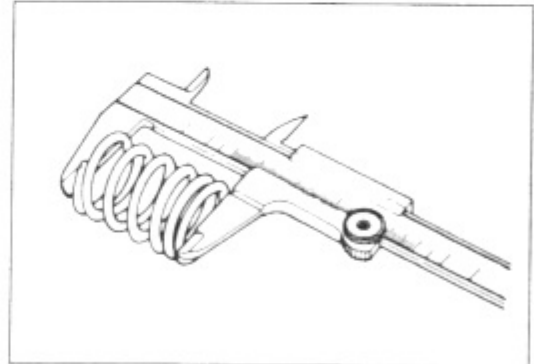
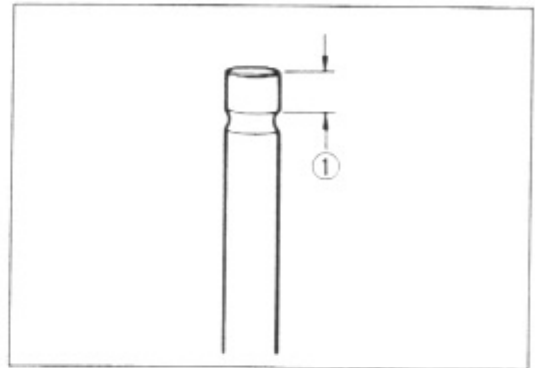
 **09900-20101: Noniusschublehre**

Verschleißgrenze für die freie Länge der Ventilsfedern (EIN und AUS)

Verschleißgrenze **INNEN** : 38,3 mm
 AUSSEN: 40,1 mm

Ventilsfedernderspannung (EIN und AUS)

Standardwert **INNEN** : 6,51 – 7,49 kg/32,5 mm
 AUSSEN: 12,09 – 13,91 kg/36,0 mm



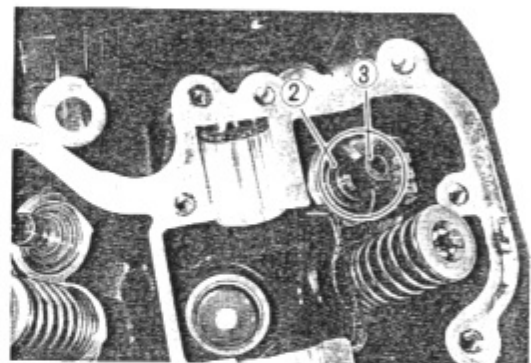
EINBAU DER VENTILE UND VENTILFEDERN

- Die unteren Ventilsitze ② einpassen.
- Alle Dichtringe mit Öl versehen, dann die Dichtringe ③ mit dem Ventilsführungs-Einbauwerkzeug einpressen.

 **09916-44910: Ventilsführungs-Aus-/Einbauwerkzeug**


⚠ ACHTUNG

Alte Dichtringe dürfen niemals wiederverwendet werden.



EINBAU DER VENTILE UND VENTILFEDERN

- Die Ventilschäfte gleichmäßig und über den gesamten Bereich mit SUZUKI MOLY PASTE versehen, dann die Ventile einschieben.

 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 **A** mit den engeren Wicklungen in Richtung Zylinderkopf weist.
B: Seite mit den breiteren Wicklungen

- Einen Ventilderteller einpassen; nun die Federn mit Hilfe eines Ventilhebers zusammendrücken, dann die Ventilkeile in den Ventilschaft einsetzen. Den Ventilderteller freigeben, damit der Ventilkeil **1** in den Einschnitt zwischen Ventilsitz und Ventilschaft eingepaßt wird. Sich vergewissern, daß die abgerundete Kante **2** des Ventilkeils genau in der Nut **3** des Ventilschaft-Endes einsetzt.

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


ACHTUNG

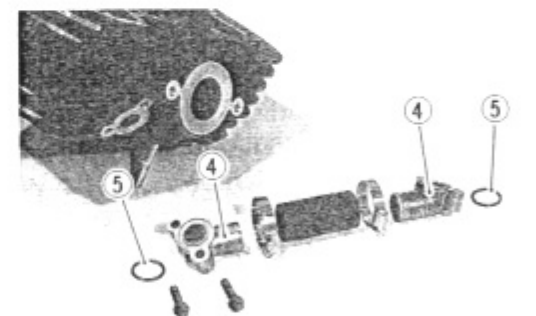
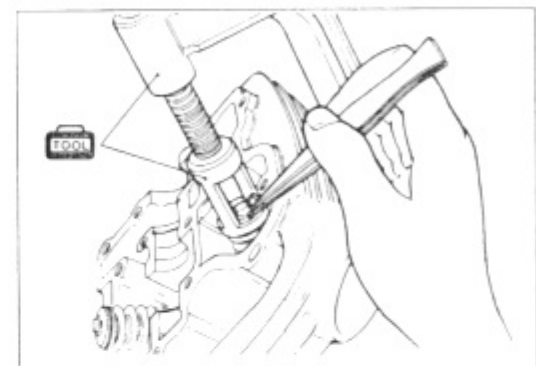
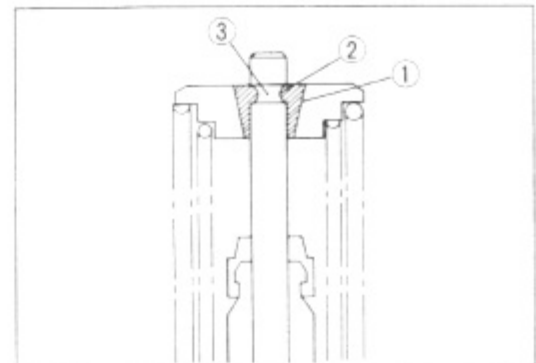
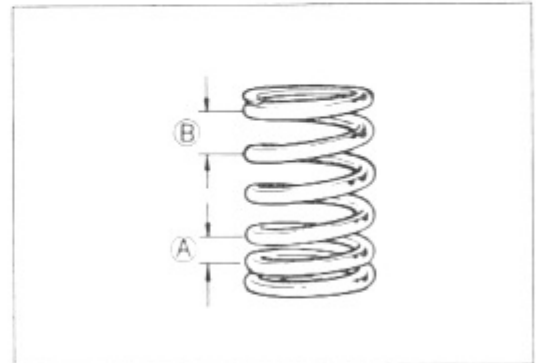
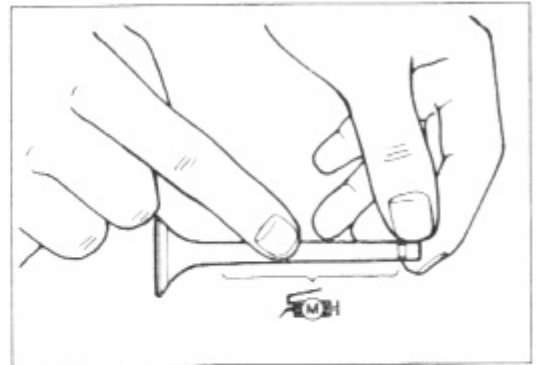
Darauf achten, daß alle Ventilfedern, Ventile und Ventilderteller wieder in ihre Originalpositionen eingebaut werden.

HINWEIS:

- * Beim Einbau des Wasserschlauch-Anschlußnippels **4** am Zylinderkopf müssen die neuen O-Ringe **5** mit Fett versehen werden.
- * Die Schrauben des Wasserschlauch-Anschlußnippels mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

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



ZYLINDER UND KOLBEN

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.

Verzug des Zylinders

Verschleißgrenze: 0,05 mm

 09900-20803: Fühlerlehre

ZYLINDERBOHRUNG

Den Durchmesser der Zylinderbohrung an sechs Stellen messen. Wenn einer der gemessenen Werte die Verschleißgrenze überschreitet, muß der Zylinder aufgebohrt und ein Übergröße-Kolben eingebaut bzw. der Zylinder ersetzt werden. Nachdem ein Zylinder, bei dem die Verschleißgrenze überschritten wurde, aufgebohrt wurde, müssen auch die restlichen Zylinder entsprechend aufgebohrt werden, da andernfalls durch eine Unwucht starke Vibrationen entstehen können.


Zylinderbohrung

Verschleißgrenze: 83,085 mm

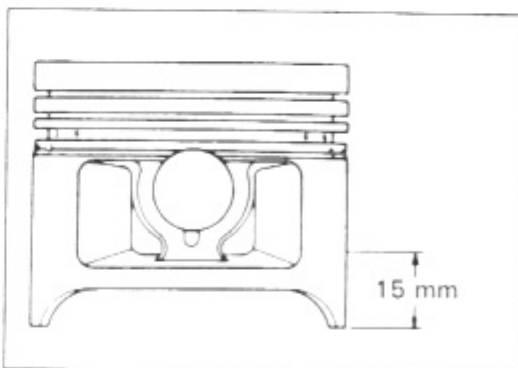
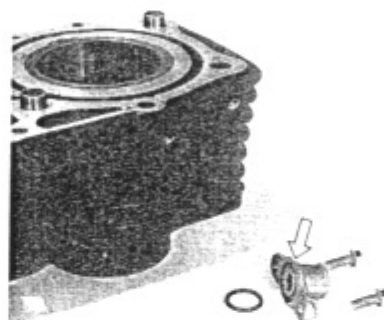
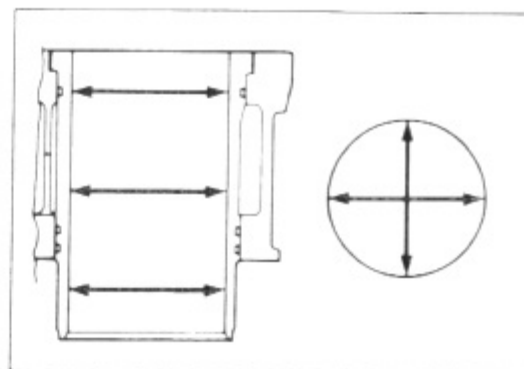
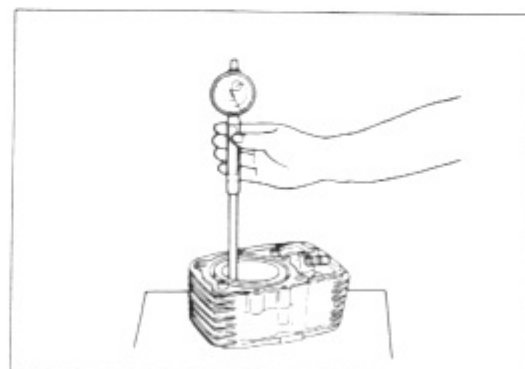
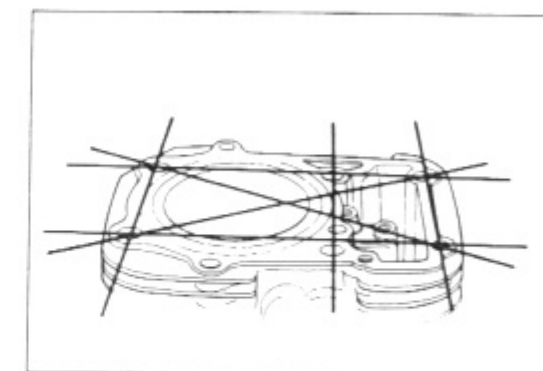
 09900-20508: Meßgerät-Satz für Zylinderbohrung

HINWEIS:

- * Beim Einbau des Wasserschlauch-Anschlußnippels am Zylinder muß der neue O-Ring mit Fett versehen werden.
- * Die Schrauben des Wasserschlauch-Anschlußnippels mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

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



KOLBENDURCHMESSER

Den Außendurchmesser des Kolbens mit Hilfe eines Mikrometers an dem Punkt messen, der in der Abbildung gezeigt ist. Wenn der gemessene Wert die Verschleißgrenze unterschreitet, muß der Kolben ersetzt werden.

Verfügbare Übergröße-Kolben: 0,5, 1,0 mm

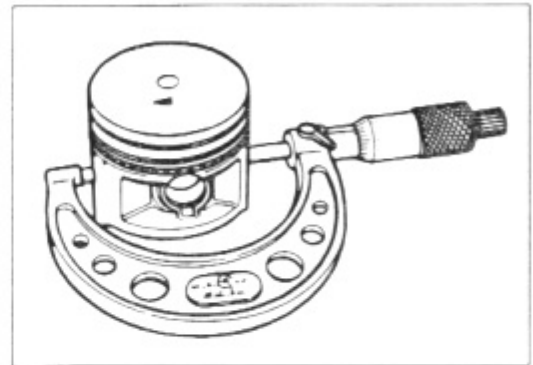
Verschleißgrenze: 82,880 mm

 09900-20204: Mikrometer (75–100 mm)

SPIEL ZWISCHEN KOLBEN UND ZYLINDER

Wenn bei der obigen Messung ein Wert erhalten wird, der die nachfolgende Verschleißgrenze überschreitet, muß der Zylinder überholt und ein Kolben mit Übergröße eingebaut bzw. Kolben und Zylinder ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 0,120 mm

**SPIEL ZWISCHEN KOLBENRING UND NUT**

Mit Hilfe einer Fühlerlehre das Seitenspiel des 1. und 2. Rings messen. Wenn einer der gemessenen Werte die Verschleißgrenze überschreitet, müssen sowohl Kolben als auch die Kolbenringe ersetzt werden.

Spiel zwischen Kolbenring und Nut

Verschleißgrenze (1. Ring): 0,18 mm
(2. Ring): 0,15 mm

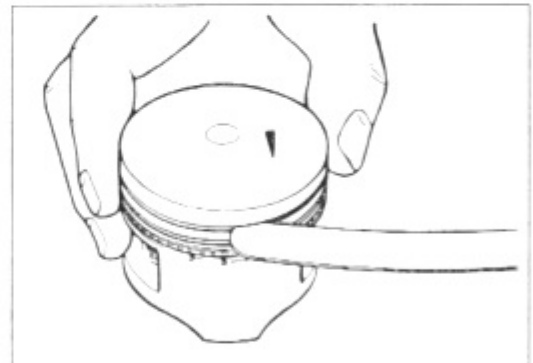
Breite der Kolbenringnut

(1. Ring): 1,01 – 1,03 mm
Standardwert (2. Ring): 1,21 – 1,23 mm
(Ölabstreifring): 2,51 – 2,53 mm

Dicke des Kolbenrings

Standardwert (1. Ring): 0,970 – 0,990 mm
(2. Ring): 1,170 – 1,190 mm

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

**FREIER KOLBENRINGSTOSS UND KOLBENRINGSTOSS**

Vor dem Einpassen des Pleuellagers den freien Pleuellagerstoß mit Hilfe einer Noniusschublehre messen. Danach den Pleuellager in den Zylinder einpassen, dann den Pleuellagerstoß mit Hilfe einer Fühlerlehre messen.

Wenn der gemessene Pleuellagerstoß eines Rings die Verschleißgrenze überschreitet, muß der betreffende Pleuellager ersetzt werden.

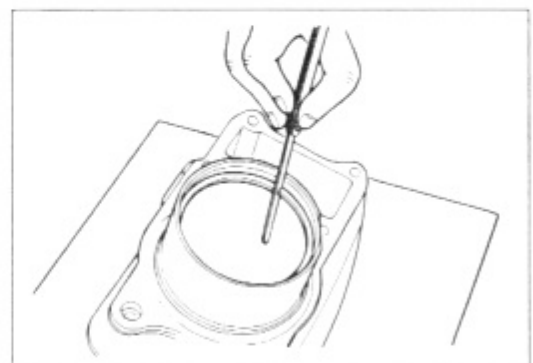
Freier Pleuellagerstoß

Verschleißgrenze (1. Ring): 8,40 mm
(2. Ring): 9,44 mm

Pleuellagerstoß

Verschleißgrenze (1. Ring): 0,50 mm
(2. Ring): 0,50 mm

TOOL 09900-20101: Noniusschublehre
09900-20803: Fühlerlehre



• **Kolbenringe mit Übergröße**

Die folgenden beiden Kolbenring-Ausführungen für Kolben mit Übergröße sind erhältlich. Sie tragen die folgende Kennzeichnung:

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

• **Ölabstreifringe mit Übergröße**

Die folgenden beiden Ölabstreifring-Ausführungen für Kolben mit Übergröße sind erhältlich. Sie tragen die folgende Kennzeichnung:

GRÖSSE	FARBMARKIERUNG
STANDARD	KEINE
0,5 mm Übergröße	Rote Farbmarkierung
1,0 mm Übergröße	Gelbe Farbmarkierung

• **Faserringe mit Übergröße**


In diesem Falle ist zur Identifizierung der Außendurchmesser zu messen, da diese Ringe keine Markierungen oder Kennziffern tragen.

KOLBENBOLZEN UND KOLBENBOLZENBOHRUNG

Mit Hilfe einer Innen-Schublehre 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.

Innendurchmesser der Kolbenbolzenbohrung

Verschleißgrenze: 20,030 mm

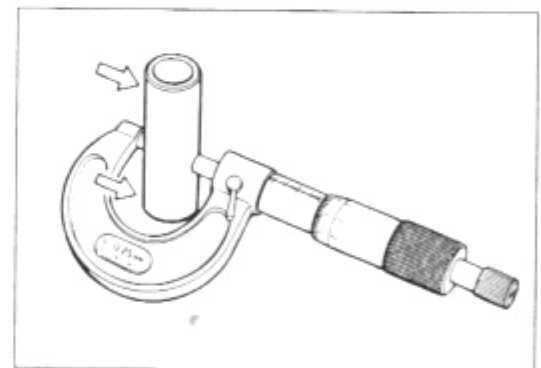
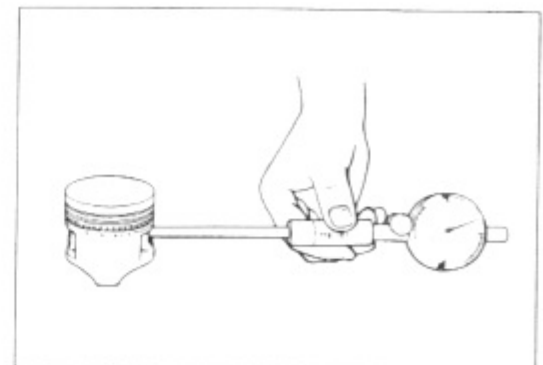
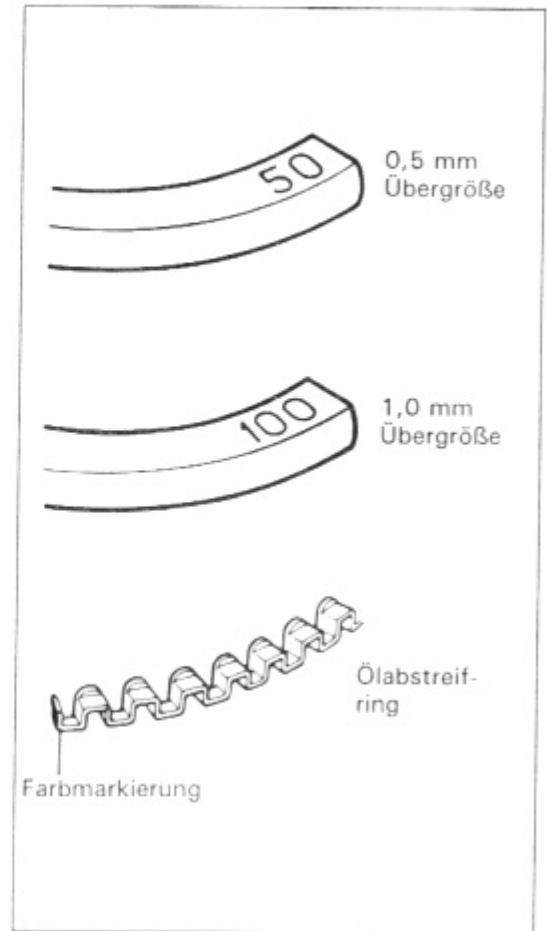
-  09900-20602: Meßuhr (1/1000 mm, 1 mm)
- 09900-22403: Innen-Schublehre (18–35 mm)

Mit Hilfe eines Mikrometers den Außendurchmesser des Kolbenbolzens an drei Stellen messen.

Außendurchmesser des Kolbenbolzens

Verschleißgrenze: 19,980 mm

-  09900-20205: Mikrometer (0–25 mm)




PLEUELSTANGE UND KURBELWELLE

INNENDURCHMESSER DES PLEUELAUGES

Mit Hilfe einer Innen-Schublehre den Innendurchmesser des Pleuelauges messen.

Innendurchmesser des Pleuelauges

Verschleißgrenze: 20,040 mm

 09900-20602: Meßuhr (1/1000 mm, 1 mm)
09900-22403: Innen-Schublehre (18–35 mm)

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

AXIALSPIEL DES PLEUELFUSSES

Das Axialspiel des Pleuefußes mit Hilfe einer Fühlerlehre überprüfen. Wenn das gemessene Spiel über der Verschleißgrenze liegt, müssen Pleuelstange oder Kurbelwelle ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 0,30 mm

 09900-20803: Fühlerlehre

Breite des Pleuefußes

Standardwert: 21,95–22,00 mm

Breite des Kurbelwellenzapfens

Standardwert: 22,10–22,15 mm

 09900-20205: Mikrometer (0–25 mm)
09900-20605: Meßuhr (10–34 mm)

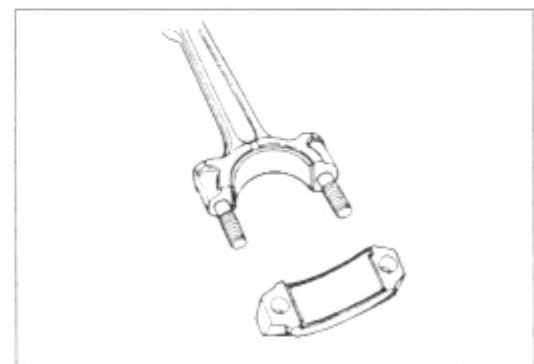
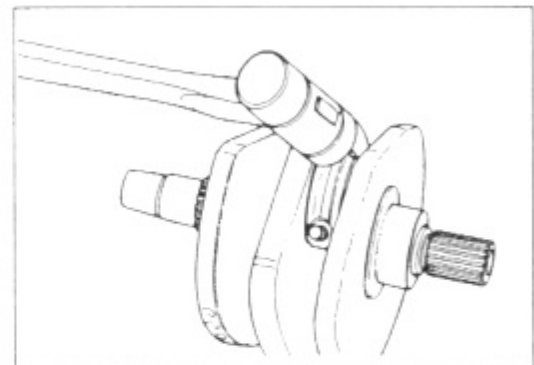
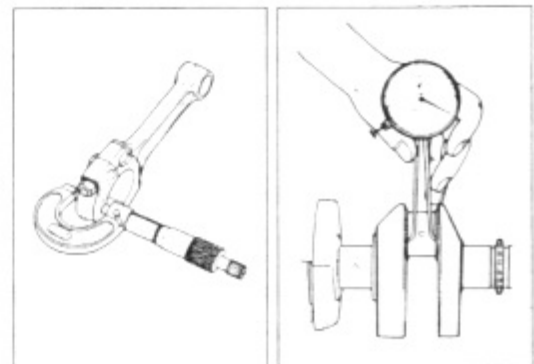
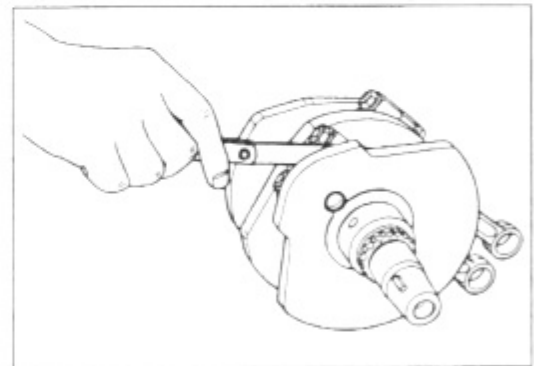
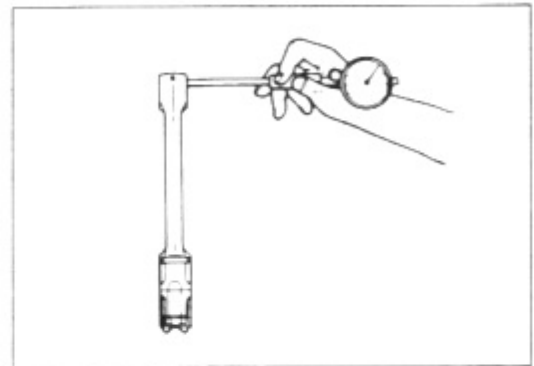
WAHL DER PLEUEL-/KURBELWELLENZAPFEN-LAGER

- Die Muttern der Lagerdeckel lösen, dann leicht mit einem Plastikhammer gegen das Schrauben-Ende schlagen; danach den Lagerdeckel abnehmen.

- Die Pleuelstangen ausbauen und entsprechend der Zylinderposition markieren.
- Die Lager auf Anzeichen von Verschmelzung, Pitting, Überhitzung und andere Defekte überprüfen. Wenn ein Defekt festgestellt wird, müssen die Lager durch den spezifizierten Lager-Einbausatz ersetzt werden.

HINWEIS:

Niemals versuchen, die Pleuelschrauben zu lösen oder zu entfernen, da sich die Schrauben in der Pleuelstange lockern können. Wenn sich die Schrauben einmal gelöst haben, kann der Lagerdeckel nicht wieder genau eingepaßt werden.



- Ein Streifen Plastigage in Längsrichtung auf der OT- oder UT-Seite auf den Kurbelwellenzapfen legen, wobei die Ölbohrung nicht abgedeckt sein darf.
- Den Lagerdeckel in zwei Schritten mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

HINWEIS:

Beim Aufsetzen des Lagerdeckels auf den Kurbelwellenzapfen muß darauf geachtet werden, daß die beiden Enden (mit Identifikationsmarkierung bzw. ohne Kennzeichnung) nicht vertauscht werden. Die Seite mit der Identifikation muß immer zur Einlaßventil-Seite weisen.

U Pleuelmutter

Anfängliches Anzugsdrehmoment: 25 N·m (2,5 kg·m)
 Endgültiges Anzugsdrehmoment: 51 N·m (5,1 kg·m)

TOOL 09900-22302: Plastigage

HINWEIS:

Nachdem der Plastigage-Streifen eingelegt wurde, dürfen Kurbelwelle oder Pleuelstange nicht mehr bewegt werden.

- Die Lagerdeckel abnehmen und die Breite des zusammengedrückten Plastikfadens mit Hilfe der auf dem Umschlag befindlichen Skala bestimmen. Diese Messung muß an der breitesten Stelle durchgeführt werden.

Laufspiel des Kurbelwellenzapfens

Verschleißgrenze: 0,080 mm

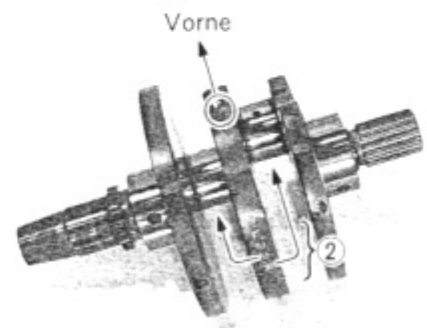
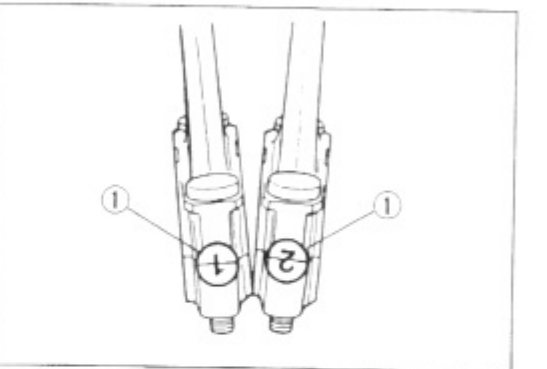
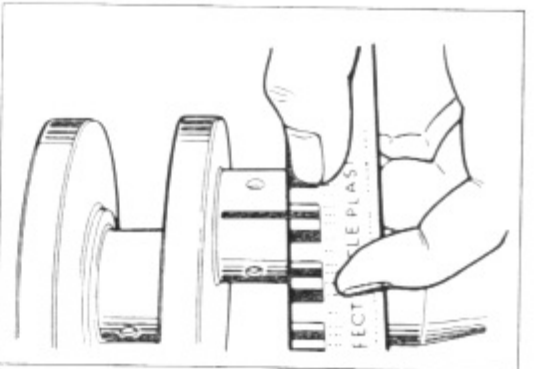
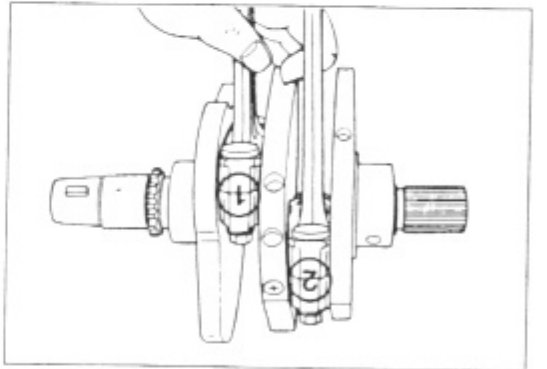
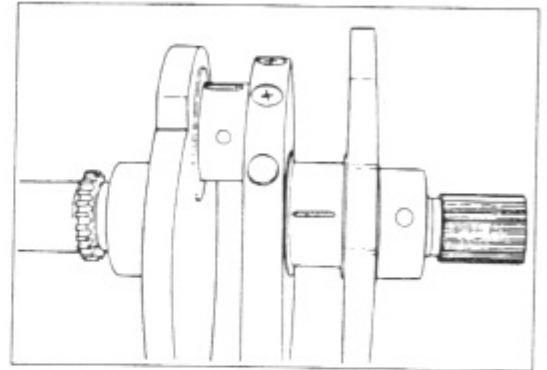
- Wenn der gemessene Wert die Verschleißgrenze überschreitet, sind die entsprechenden Lager aus der nachfolgenden Tabelle auszuwählen.
- Die Identifikationsnummer ① der Pleuelstange "1", "2" oder "3" feststellen.
- Die Identifikationsnummer ② des Kurbelwellenzapfens "1", "2" oder "3" feststellen.
- Die Identifikationsnummer ② des Kurbelwellenzapfens "1", "2" oder "3" ist auf der linken Seite der Kurbelwellenwange eingestanzt.

Lagerauswahl-Tabelle

	Code	Identifikationsnummer ② des Kurbelwellenzapfens		
		1	2	3
Identifikationsnummer ① der Pleuelstange	1	Grün	Schwarz	Braun
	2	Schwarz	Braun	Gelb
	3	Braun	Gelb	Blau

Laufspiel

Standardwert: 0,024 – 0,042 mm



Innendurchmesser der Pleuellager

Code ①	Innendurchmesser
1	44,000 – 44,006
2	44,006 – 44,012
3	44,012 – 44,018

Außendurchmesser des Kurbelwellenzapfens

Code ②	Außendurchmesser
1	40,994 – 41,000
2	40,988 – 40,994
3	40,982 – 40,988

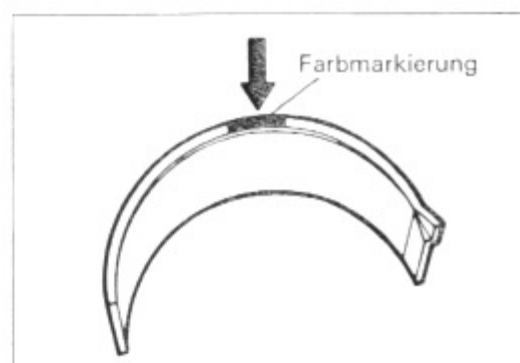
 09900-20202: Mikrometer (25 – 50 mm)

 **ACHTUNG**

Die Lager müssen stets im Satz ausgewechselt werden.

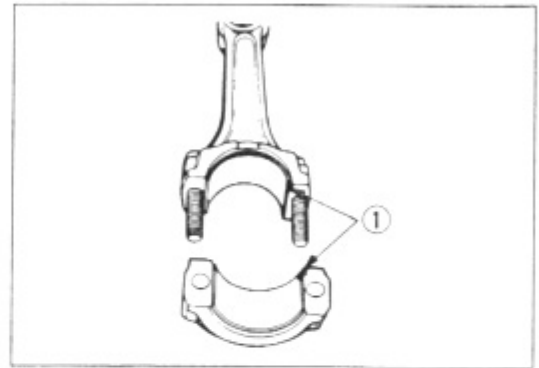
Dicke der Lager

Farbmarkierung (Teilenummer)	Stärke
Grün (12164-38E00-0A0)	1,485 – 1,488 mm
Schwarz (12164-38E00-0B0)	1,488 – 1,491 mm
Braun (12164-38E00-0C0)	1,491 – 1,494 mm
Gelb (12164-38E00-0D0)	1,494 – 1,497 mm
Blau (12164-38E00-0E0)	1,497 – 1,500 mm




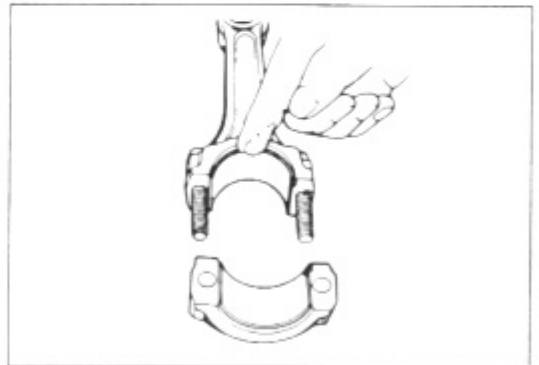
EINBAU DES PLEUEL-/KURBELWELLENZAPFEN-LAGERS

- Beim Einpassen des Lagers in die Lagerschale bzw. der Pleuelstange ist darauf achten, daß der Anschlag ① zuerst eingesetzt, dann das andere Ende hineingedrückt wird.

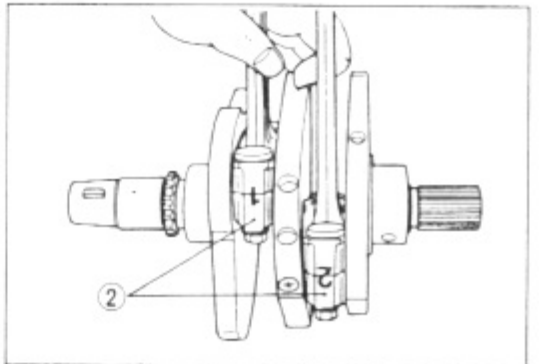


- Den Pleuelwellenzapfen und die Lagergleitfläche mit Motoröl oder SUZUKI MOLY PASTE versehen.

 99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE



- Bei der Montage der Pleuelstange an der Pleuelwelle sich vergewissern, daß die Identifikationsmarkierung ② an der Pleuelstange nach hinten zeigt.
- Die Gewinde der Pleuelstangenmutter mit etwas Motoröl versehen, dann die Mutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.



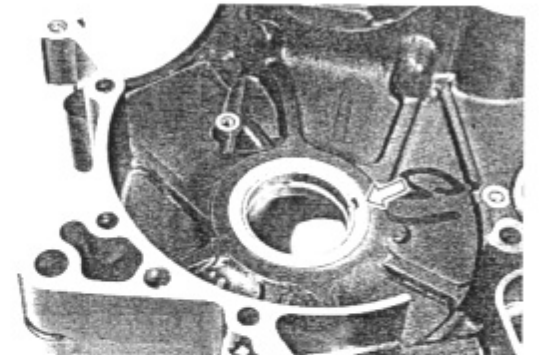
 **Pleuelmutter**

Anfängliches Anzugsdrehmoment: 25 N·m (2,5 kg·m)
 Endgültiges Anzugsdrehmoment: 51 N·m (5,1 kg·m)

- Sich vergewissern, daß sich die Pleuelstange auf der Pleuelwelle einwandfrei drehen läßt.

WAHL DER KURBELGEHÄUSE-/KURBELWELLENLAGER

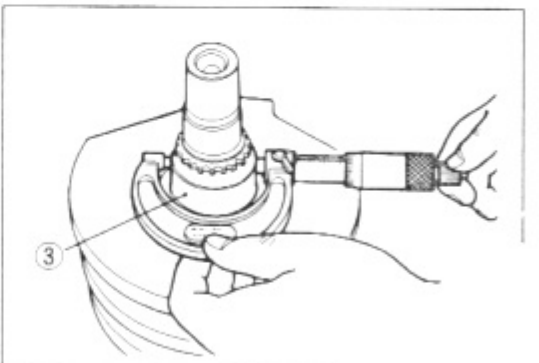
- Die Pleuelwelle und die Pleuelwellenlager auf Beschädigung überprüfen.



- Den Außendurchmesser ③ des Pleuelwellen-Lagerzapfens mit Hilfe des Spezialwerkzeugs messen.

Außendurchmesser ③ des Pleuelwellen-Lagerzapfens
 Standardwert: 47,965 – 47,980 mm


 09900-20202: Mikrometer (25 – 50 mm)

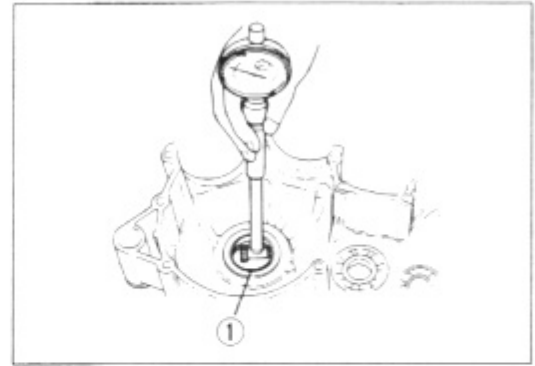


- Den Innendurchmesser des Kurbelzapfenlagers ① mit Hilfe des Spezialwerkzeugs messen.

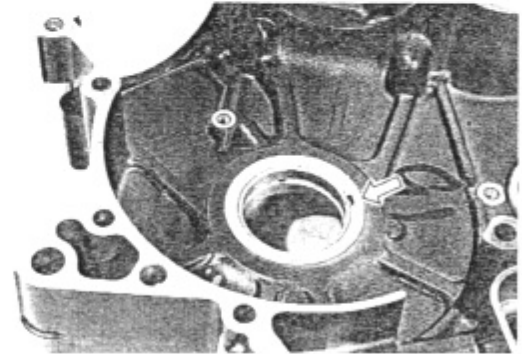
Innendurchmesser des Kurbelzapfenlagers ①

Standardwert: 48,000–48,015 mm

 09900-20508: Zylinder-Meßgerätesatz



Wenn der gemessene Innendurchmesser der Kurbelzapfenlager nicht der Spezifikation entspricht, müssen die Lager ersetzt werden.



- Das Kurbelwellenlager ausbauen, wobei darauf zu achten ist, daß die Einpaßöffnung des Lagers nicht beschädigt wird.
- Die Einpaßöffnung im Kurbelgehäuse auf Anzeichen von Pitting und anderen Defekten überprüfen. Leichte Schäden können mit Schmirgelpapier korrigiert werden.
- Die neuen Kurbelzapfenlager mit Hilfe einer hydraulischen Presse in das Kurbelgehäuse einpressen.
- Die neuen Kurbelzapfenlager mit einer Honmaschine auf den spezifizierten Wert honen.

ACHTUNG

Vor dem Honen der neuen Kurbelzapfenlager müssen die beiden Kurbelgehäuse-Hälften zusammengebaut werden.

AXIALSPIEL DER KURBELWELLE

Die Druckscheibe auf die Kurbelwelle aufschieben, dann die Welle im rechten Kurbelgehäuse montieren.

HINWEIS:

Die mit einer Ölnut versehene Seite (A) der Druckscheibe (1) muß in Richtung Kurbelwellenwange zeigen.

- Die Druckscheibe, das Nockenwellen-Antriebsritzel und das Primär-Antriebszahnrad auf das rechte Ende der Kurbelwelle aufschieben, dann die Schraube des Primär-Antriebszahnrad mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen. (Siehe Seite 3-56.)

TOOL 09930-40113: Rotor-Arretierwerkzeug

Schraube des Primär-Antriebszahnrad: 95 N·m (9,5 kg·m)

- Mit Hilfe einer Fühlerlehre das Axialspiel zwischen rechter Kurbelgehäuse-Hälfte und Druckscheibe feststellen.

Axialspiel der Kurbelwelle:

Standardwert: 0,05 – 0,10 mm

TOOL 09900-20803: Fühlerlehre

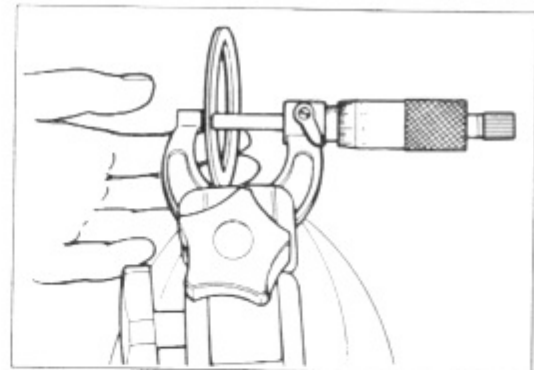
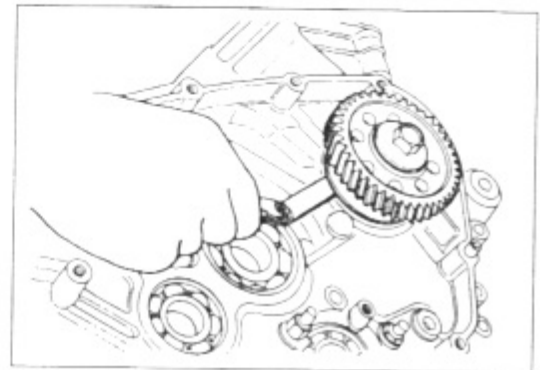
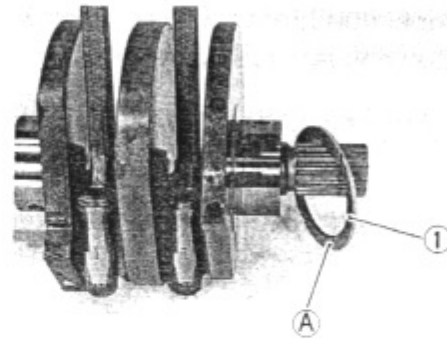
Wenn das Axialspiel den Standardwert überschreitet, ist das Spiel wie folgt einzustellen:

- Die Druckscheibe herausnehmen und die Dicke mit Hilfe eines Mikrometers feststellen.
- Wenn das Spiel nicht der Spezifikation entspricht, die Druckscheibe durch eine andere Scheibe ersetzen.
- Das Axialspiel wie oben beschrieben noch einmal messen.

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

Sich vergewissern, daß das Axialspiel dem Standardwert entspricht

Einheit: mm



Teilenummer	Dicke der Druckscheibe
09160-48001	1,925 – 1,950
09160-48002	1,950 – 1,975
09160-48003	1,975 – 2,000
09160-48004	2,000 – 2,025
09160-48005	2,025 – 2,050
09160-48006	2,050 – 2,075
09160-48007	2,075 – 2,100
09160-48008	2,100 – 2,125
09160-48009	2,125 – 2,150
09160-48010	2,150 – 2,175

KUPPLUNG

KUPPLUNGSANTRIEBS- UND ABTRIEBSSCHEIBEN


HINWEIS:

Alle Reste von Motoröl müssen mit einem sauberen Lappen von den Antriebs- und Abtriebsscheiben entfernt werden.

Die Dicke jeder Antriebsscheibe mit Hilfe einer Fühlerlehre messen. Antriebsscheiben, bei denen der angegebene Mindestwert unterschritten wird, müssen ersetzt werden.

Dicke

Standardwert (Antriebsscheiben Nr.1): 2,92 – 3,08 mm
(Antriebsscheiben Nr.2): 3,42 – 3,58 mm

 **09900-20101: Noniusschublehre**

Die Klauenbreite der Antriebsscheiben mit Hilfe einer Noniusschublehre messen. Antriebsscheiben, die über die Verschleißgrenze hinaus abgenutzt sind, müssen ersetzt werden.

Klauenbreite (Antriebsscheiben Nr.1 und Nr.2)

Verschleißgrenze: 15,1 mm

 **09900-20101: Noniusschublehre**

Jede der Abtriebsscheiben mit Hilfe einer Fühlerlehre und einer Richtplatte auf Verzug messen. Abtriebsscheiben, bei denen die Verschleißgrenze überschritten wird, müssen ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 0,1 mm

 **09900-20803: Fühlerlehre**

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.

Freie Länge der Kupplungsfeder

Verschleißgrenze (Nr.1): 24,6 mm
(Nr.2): 23,3 mm

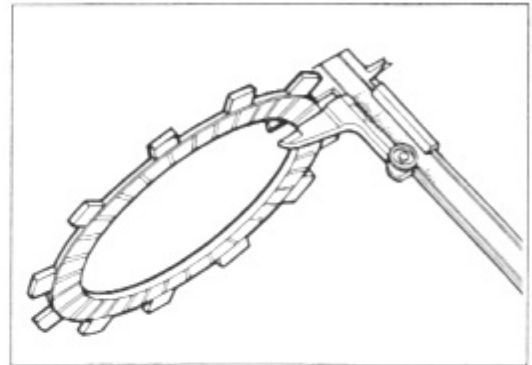
 **09900-20101: Noniusschublehre**

KUPPLUNGS-AUSRÜCKLAGER

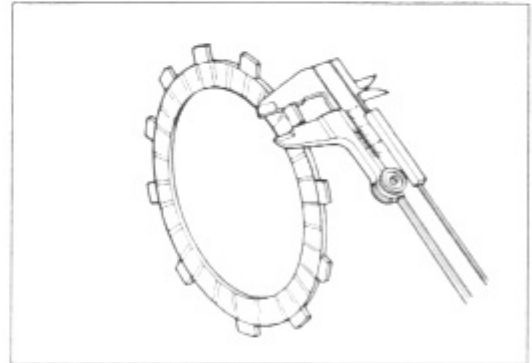
Das Kupplungsausrücklager auf Defekte, insbesondere Risse, überprüfen. Im Falle von Verschleißerscheinungen muß das Lager ersetzt werden. Ein weiches Aus- und Einrücken der Kupplung hängt wesentlich vom Zustand dieses Lagers ab.

HINWEIS:

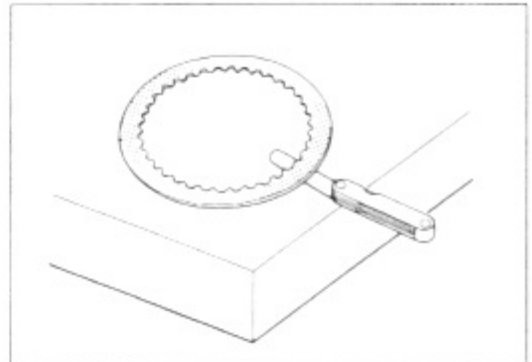
Zwischen der Kupplungsdruckplatte und dem Drucklager befindet sich eine Druckscheibe.



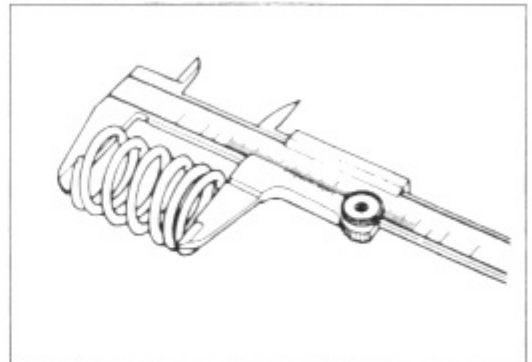
Messen der Dicke



Messen der Klauenbreite

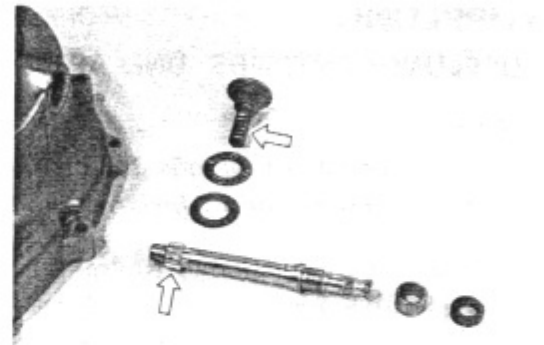


Messen des Verzugs



KUPPLUNGSDRUCKPILZ UND RITZEL

- Den Kupplungsdruckpilz und das Ritzel auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen.
- Das Lager des Kupplungsaustrückritzels auf Beschädigung überprüfen.



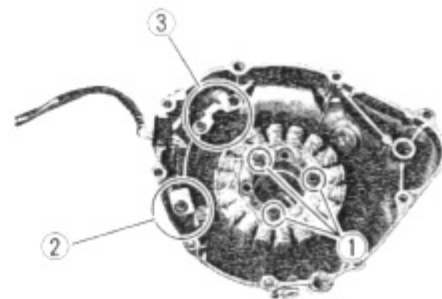
LICHTMASCHINE, SIGNALGENERATOR UND ANLASSERKUPPLUNG ÜBERPRÜFUNG DES LICHTMASCHINENSTATORS UND DES SIGNALGENERATOR-STATORS

Sich auf die Seiten 7-8 und -22 beziehen.

WARTUNG DER LICHTMASCHINE UND DES SIGNAL-GENERATORS

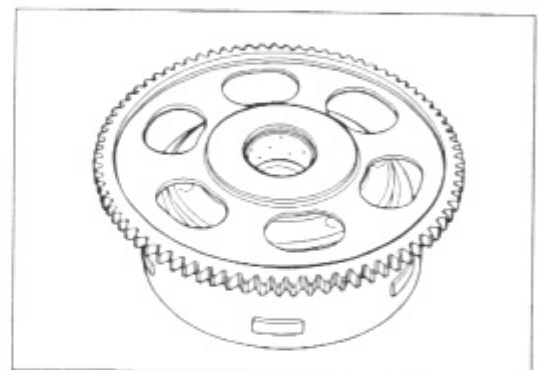
Beim Ersetzen der Lichtmaschinenwicklung oder des Signalgenerators sind die Stator-Halteschrauben ① der Lichtmaschine, die Klemmschrauben ② und die Halteschrauben ③ des Signalgenerator-Stators mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festzuziehen.

- ☐ Lichtmaschinenstator-Halteschraube ①:
10 N·m (1,0 kg·m)
- ☐ Lichtmaschinenstator-Klemmschraube ②:
10 N·m (1,0 kg·m)
- ☐ Halteschraube des Signalgenerator-Stators ③:
4,5 N·m (0,45 kg·m)



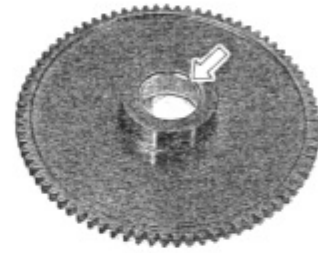
ÜBERPRÜFUNG DER ANLASSERKUPPLUNG

Das Anlasser-Abtriebszahnrad auf die Anlasserkupplung auf-schieben, dann das Anlasser-Abtriebszahnrad mit der Hand drehen, um die Anlasserkupplung auf einwandfreien Lauf überprüfen zu können. Das Zahnrad läßt sich nur in eine Rich-tung drehen. Wenn bei Drehen ein nennenswerter Wider-stand verspürt wird, muß die Anlasserkupplung auf Beschädigung überprüft werden; ebenso ist im Falle eines Defekts die Kontaktfläche zwischen Anlasserkupplung und Anlasser-Abtriebszahnrad auf Verschleiß und Beschädigung zu kontrollieren. Wenn eines dieser Teile beschädigt ist, muß es durch ein Neuteil ersetzt werden.



ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERABTRIEBSZAHNRADLAGERS

Das Lager des Anlasser-Abtriebszahnrad- überprüf- en.

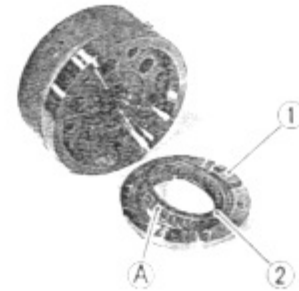


WARTUNG DER ANLASSERKUPPLUNG

- Den Rotor mit einem gekröpften Schlüssel festhalten, dann die Befestigungsschrauben der Anlasserkupplung entfernen.



- Wenn die Freilaufkupplung ② in die Führung ① eingepaßt wird, muß die Flanschseite A der Freilaufkupplung in Richtung Rotor zeigen.



- Eine geringe Menge THREAD LOCK SUPER "1303" auf das Gewinde der Anlasserkupplung-Befestigungsschrauben auftragen, dann den Rotor mit einem gekröpften Schlüssel arretieren und die Schrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

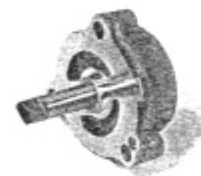
 Befestigungsschraube der Anlasserkupplung:
26 N·m (2,6 kg·m)



ÖLPUMPE

ACHTUNG

Die Ölpumpe darf nicht zerlegt werden. Diese Komponente ist nur als wartungsfreie Einheit erhältlich.

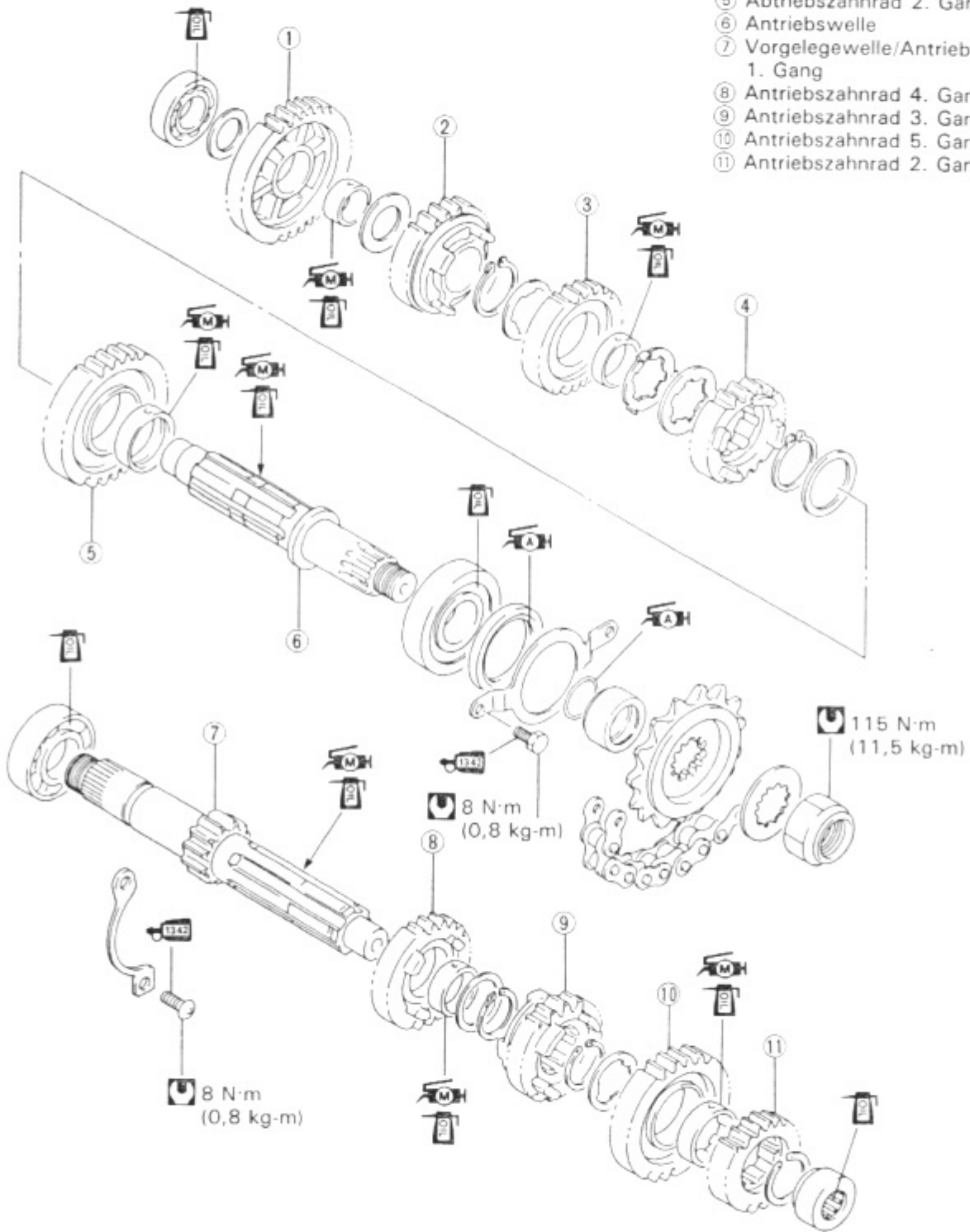


GETRIEBE

ZERLEGUNG

- Die in der Abbildung gezeigten Getriebezahnräder zerlegen.

- ① Abtriebszahnrad 1. Gang
- ② Abtriebszahnrad 4. Gang
- ③ Abtriebszahnrad 3. Gang
- ④ Abtriebszahnrad 5. Gang
- ⑤ Abtriebszahnrad 2. Gang
- ⑥ Antriebswelle
- ⑦ Vorgelegewelle/Antriebszahnrad 1. Gang
- ⑧ Antriebszahnrad 4. Gang
- ⑨ Antriebszahnrad 3. Gang
- ⑩ Antriebszahnrad 5. Gang
- ⑪ Antriebszahnrad 2. Gang



ZUSAMMENBAU


Die Vorgelegewelle und die Antriebswelle in umgekehrter Reihenfolge der Zerlegung wieder zusammenbauen. Dabei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:

HINWEIS:

Stets neue Sicherungsringe verwenden.

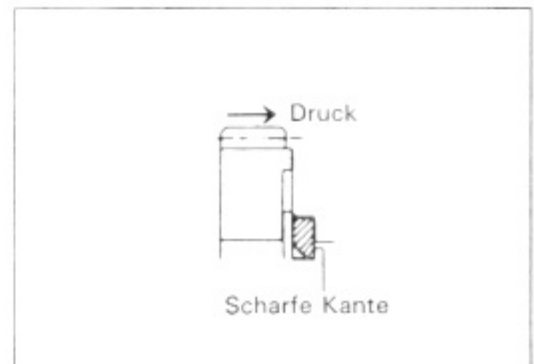
HINWEIS:

Vor dem Einbau der Zahnräder sind Vorgelegewelle und Antriebswelle mit einer dünnen Schicht Molybdädisulfid-Paste oder sauberem Motoröl zu versehen.

 99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

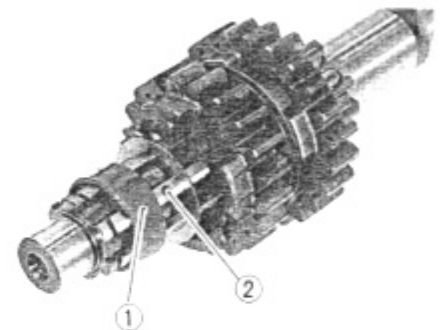
⚠ ACHTUNG

- * Die Sicherungsringe niemals wiederverwenden. Ein Sicherungsring, der einmal von einer Welle usw. abgenommen wurde, darf auf keinen Fall wieder eingebaut werden. Stets einen neuen Sicherungsring einsetzen.
 - * Beim Einpassen eines neuen Sicherungsringes auf eine Welle darauf achten, daß der Ring nicht über das erforderliche Maß hinaus aufgeweitet wird.
 - * Nach dem Einbau des Sicherungsringes sich vergewissern, daß der Ring korrekt in die Nut eingepaßt ist.
- Beim Einsetzen eines neuen Sicherungsringes auf die Einbaurichtung achten. Der Ring muß in Richtung Druckseite weisen, wie in der Abbildung gezeigt.

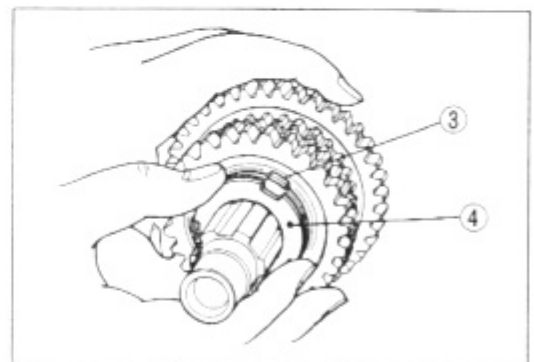


⚠ ACHTUNG

Beim Einbau der Buchse des Antriebszahnrad 5. Gang ist die Ölbohrung ① der Buchse mit der Bohrung ② in der Vorgelegewelle auszurichten.

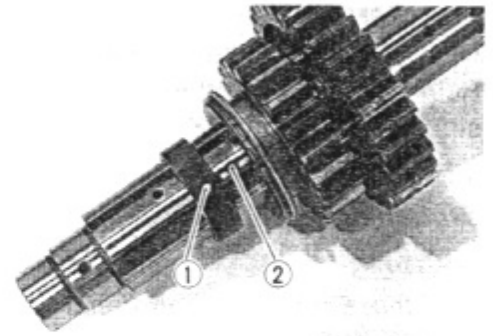
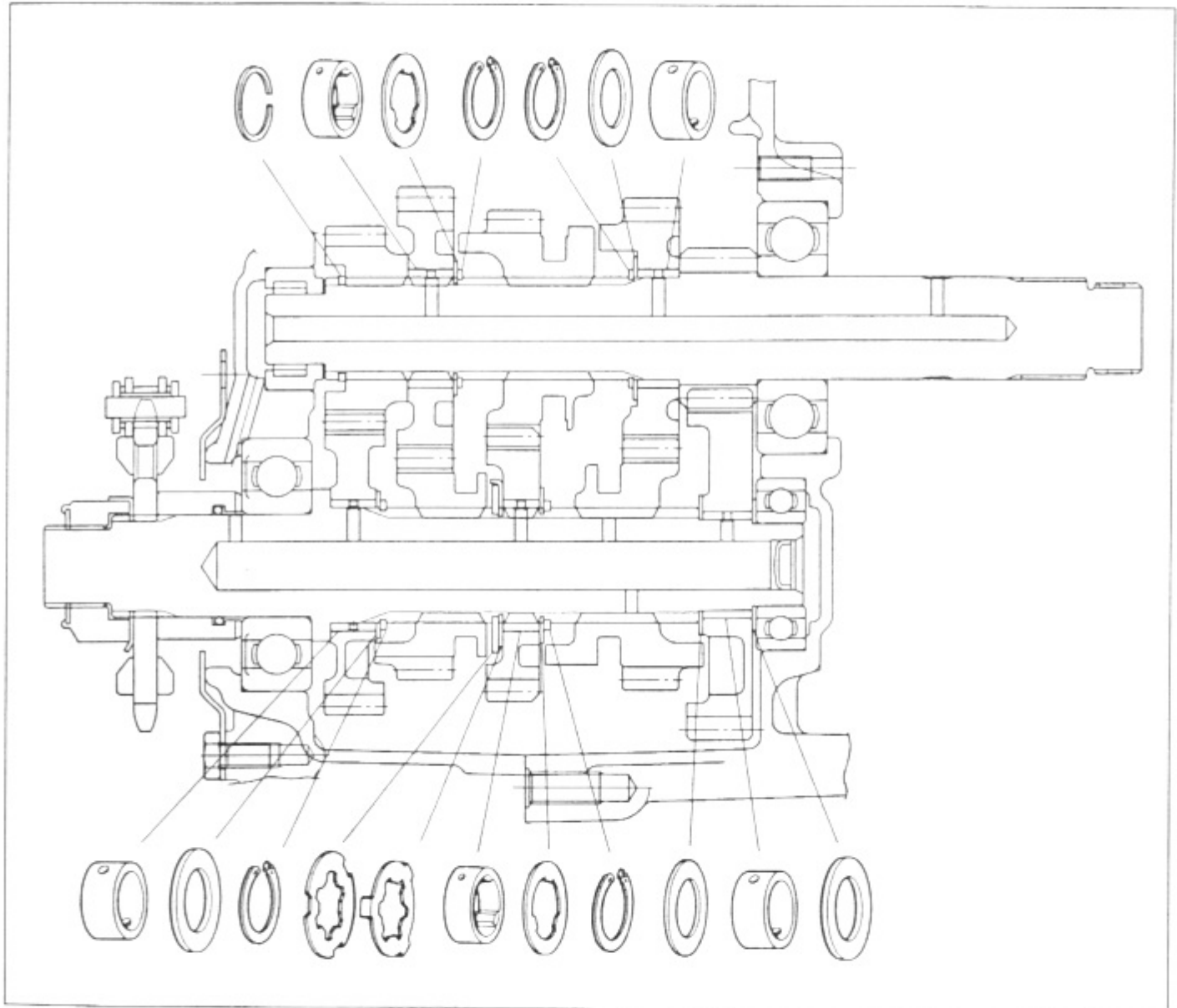


- Bei der Montage des Abtriebszahnrad 3. Gang auf der Antriebswelle die Sicherungsscheibe Nr. 2 ③ auf die Antriebswelle aufschieben, dann drehen und in die Nut einpassen.
- Danach die Sicherungsscheibe Nr. 1 ④ in die Sicherungsscheibe Nr. 2 ③ einpassen.



⚠ ACHTUNG

Beim Einbau der Abtriebszahnrad-Buchsen des 3. Gangs sind die Ölbohrungen ① der Buchsen mit den Bohrungen ② in der Antriehschwelle auszurichten.

**GETRIEBEZÄHRÄDER UND DAMIT ZUSAMMENHÄNGENDE TEILE**

SCHALTGABEL

SPIEL DER SCHALTGABEL

Mit Hilfe einer Fühlerlehre das Spiel der Schaltgabel in der Nut des Zahnrads überprüfen.

Das Spiel der drei Schaltgabeln hat einen wesentlichen Einfluß auf die Leichtgängigkeit und einwandfreien Kraftschluß beim Schalten.

Wenn das gemessene Spiel die Verschleißgrenze überschreitet, müssen Schaltgabel und/oder Zahnrad ersetzt werden.

 **09900-20803: Fühlerlehre**
09900-20101: Noniusschublehre

Spiel zwischen Schaltgabel und Zahnradnut

Standardwert: 0,10–0,30 mm

Verschleißgrenze: 0,50 mm

Breite der Schaltgabelnut

Standardwert: 5,50–5,60 mm

Dicke der Schaltgabel

Standardwert: 5,30–5,40 mm

ÖLDÜSE UND DROSSELBOHRUNG

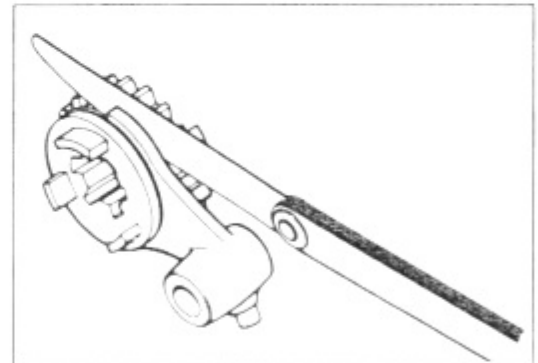
Alle Öldüsen und Drosselbohrungen auf Blockierung überprüfen. Wenn die Passagen verstopft sind, die Düsen mit Druckluft reinigen.

ACHTUNG

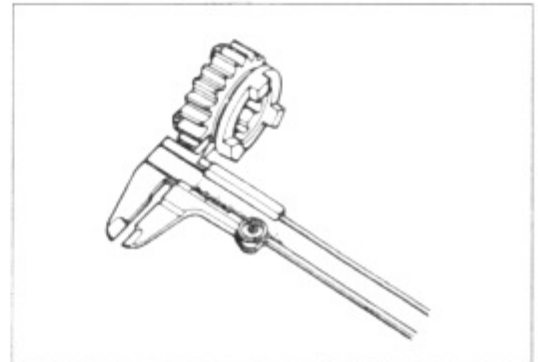
Stets neue O-Ringe verwenden, um einen späteren Öl-druckverlust zu vermeiden.

HINWEIS:

Beim Einbau der Öldüsen und Drosselbohrungen die O-Ringe mit Motoröl versehen.



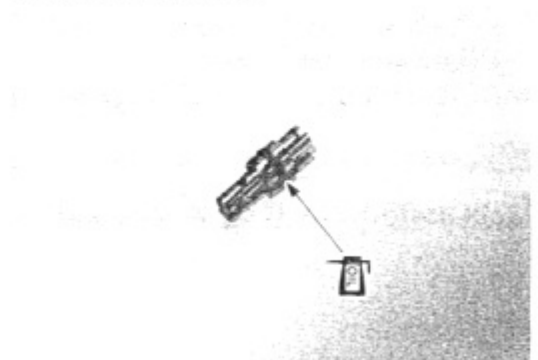
Überprüfen des Spiels



Überprüfen der Nutbreite



Überprüfen der Dicke



ZUSAMMENBAU DES MOTORS

Der Motor wird in umgekehrter Reihenfolge der Zerlegung wieder zusammengebaut, doch sind bei einigen Punkten besondere Hinweise und Vorsichtsmaßnahmen zu beachten.

HINWEIS:

Vor dem Zusammenbau sind alle sich bewegenden Teile und die Gleitflächen mit Motoröl zu versehen.

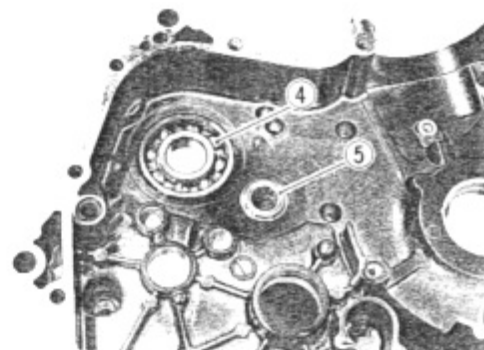
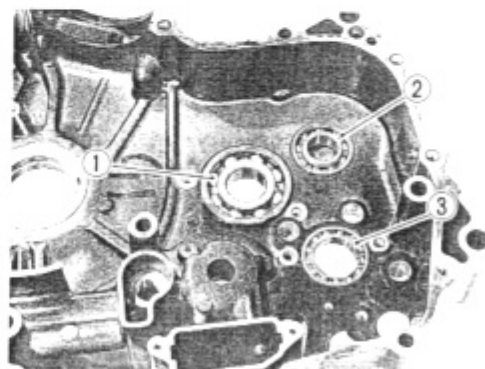
- Die Lager mit Hilfe des Spezialwerkzeugs im Kurbelgehäuse montieren.

 **09913-85210: Lager-Einbauwerkzeug (① ④)**

09913-76010: Lager-Einbauwerkzeug (② ③ ⑤)

HINWEIS:

Die abgedichtete Seite des Lagers ④ muß nach außen weisen.



- Die Lagerhalterungen einbauen.

HINWEIS:

Die Schrauben der Lagerhalterungen mit einer geringen Menge THREAD LOCK "1342" versehen, dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

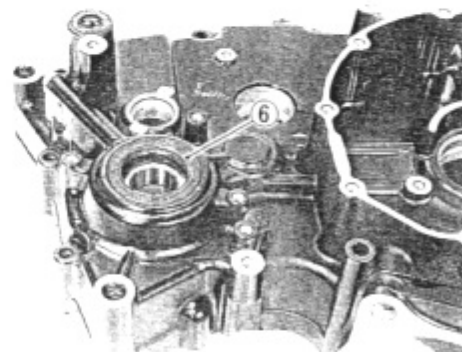
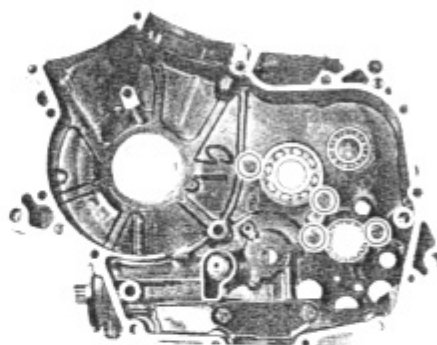
 **99000-32050: THREAD LOCK "1342"**

 Lagerhalterungsschraube: 8 N·m (0,8 kg·m)

- Die Öldichtringe ⑥ mit Hilfe des Spezialwerkzeugs im Kurbelgehäuse einbauen.
- Die Dichtlippe mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.

 **09913-85210: Lager-Einbauwerkzeug**

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



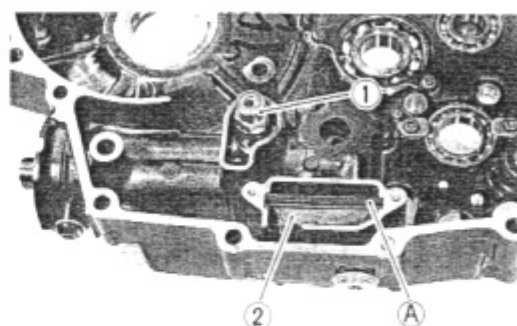
- Den Öldruckregler ① mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 Öldruckregler: 28 N·m (2,8 kg-m)

- Den Ölsumpffilter ② und die Abdeckung ③ einbauen.

HINWEIS:

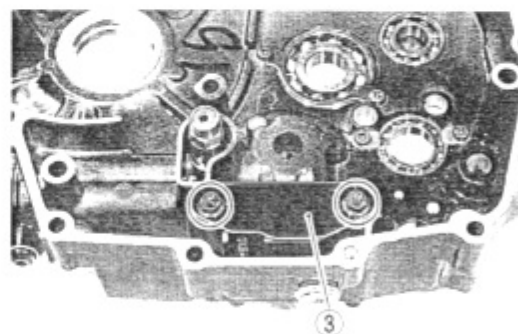
Der Vorsprung A des Ölsumpffilters muß nach unten weisen.



- Die Schrauben des Ölsumpffilters mit THREAD LOCK "1342" versehen, dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 99000-32050: THREAD LOCK "1342"

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



- Jede Öldüse mit einem neuen O-Ring versehen.

⚠ ACHTUNG

Stets neue O-Ringe verwenden, um einen späteren Öl-druckverlust zu vermeiden.

HINWEIS:

Beim Einbau der Öldüsen die O-Ringe mit Fett versehen.

- Die Öldüsen ④ in der rechten und linken Kurbelgehäuse-Hälfte einbauen.

HINWEIS:

Die Schrauben mit einer geringen Menge THREAD LOCK "1342" versehen, dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

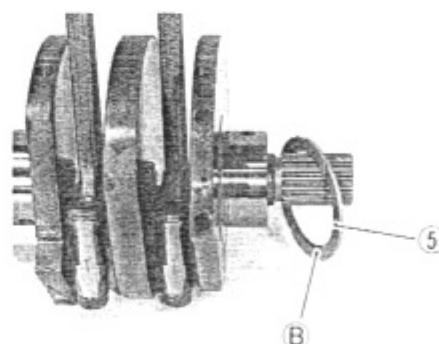
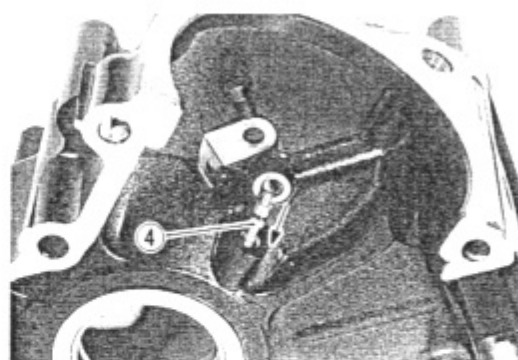
 99000-32050: THREAD LOCK "1342"

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

- Die Druckscheibe ⑤ auf die Kurbelwelle aufschieben.

HINWEIS:


- * Die mit einer Ölnut versehene Seite B der Druckscheibe ⑤ muß in Richtung Kurbelwellenwange zeigen.
- * Die Druckscheibe ⑤ wird entsprechend dem gemessenen Kurbelwellen-Axialspiel gewählt. (Siehe Seite 3-43.)



- Die Kurbelwelle in die linke Kurbelgehäuse-Hälfte einsetzen.

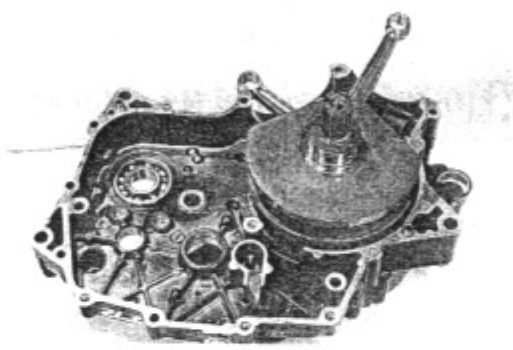
HINWEIS:

Die Lager des Kurbelwellezapfens mit etwas Moly-Paste versehen.

 99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

⚠ ACHTUNG

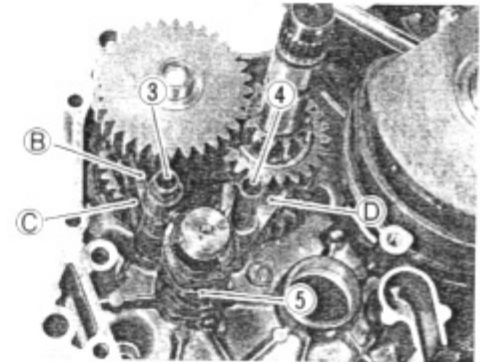
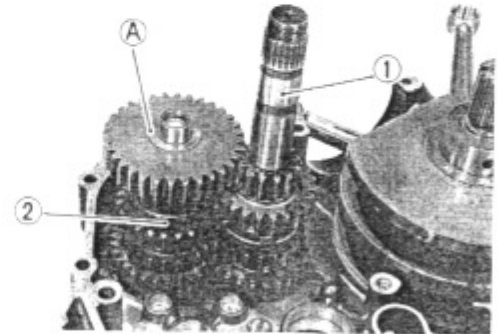
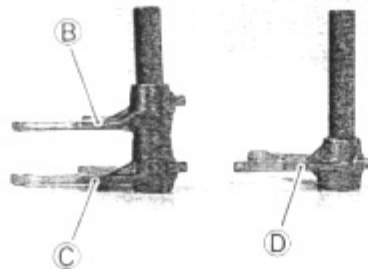
Die Kurbelwelle muß sich problemlos in das Kurbelgehäuse einsetzen lassen. Nicht versuchen, die Welle mit einem Plastikhammer in die linke Kurbelgehäuse-Hälfte einzutreiben.



- Die Vorgelegewelle ①, Antriebswelle ② und das Untersetzungs-Abtriebszahnrad einbauen.
- Die Unterlegscheibe ③ an der Vorgelegewelle anbringen.

- Die Schaltgabeln (B, C und D), die Schaltgabelwellen (3, 4) und den Schaltnocken 5 einbauen.

- Ⓑ Für Abtriebszahnrad 4. Gang
- Ⓒ Für Abtriebszahnrad 5. Gang
- Ⓓ Für Abtriebszahnrad 3. Gang



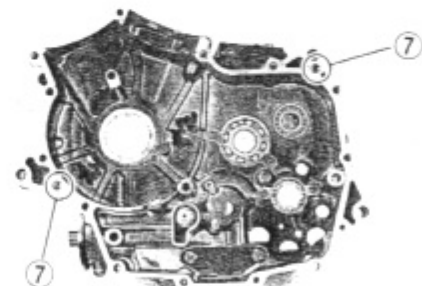
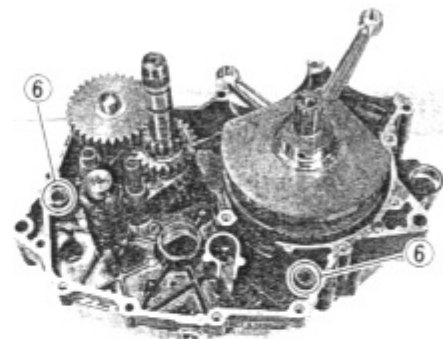
- Die neuen O-Ringe ⑥ einsetzen.

HINWEIS:

Die O-Ringe mit Fett versehen.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Die Dichtflächen der rechten und linken Kurbelgehäuse-Hälfte reinigen.
- Die Führungsstifte ⑦ in das rechte Kurbelgehäuse einsetzen.



- Vor dem Einbau des Ölfilters den Dichtring mit etwas Motoröl versehen.
- Den Ölfilter von Hand einschrauben, bis der Filterdichtring auf dem Ölfiltersockel aufsitzt. Danach den Filter um weitere 2 Umdrehungen mit dem Ölfilterschlüssel festziehen.

TOOL 09915-40610: Ölfilterschlüssel

HINWEIS:

Um den Filter wie vorgeschrieben anziehen zu können, ist das Spezialwerkzeug zu verwenden. Den Filter niemals nur von Hand festziehen.

- Das Gewinde des Öldruckschalters ① mit SUZUKI BOND "1207B" versehen, dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

1207B 99000-31140: SUZUKI BOND "1207B"

U Öldruckschalter: 14 N·m (1,4 kg·m)

- Den Schalthebelarm-Anschlag ② mit einer geringen Menge THREAD LOCK SUPER "1303" versehen, dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

1303 99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

U Schalthebelarm-Anschlag: 19 N·m (1,9 kg·m)

- Die Schraube ③ des Schalthebelnocken-Anschlags mit einer geringen Menge THREAD LOCK "1342" versehen, dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

1342 99000-32050: THREAD LOCK "1342"

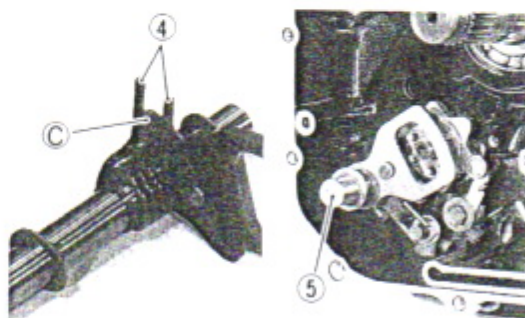
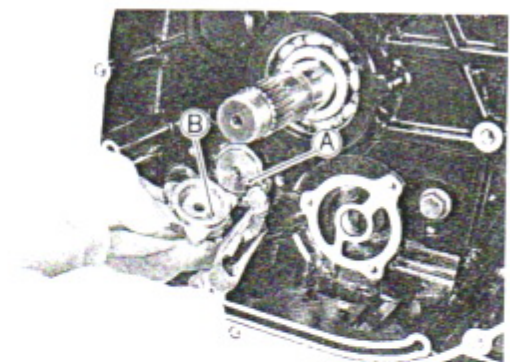
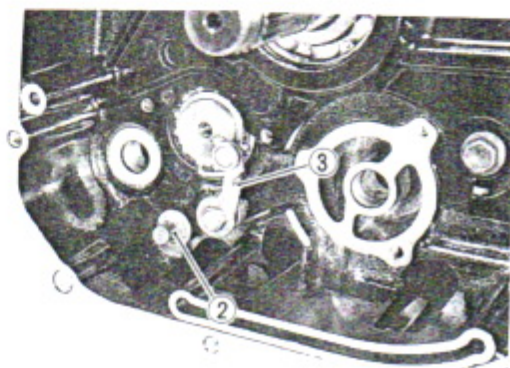
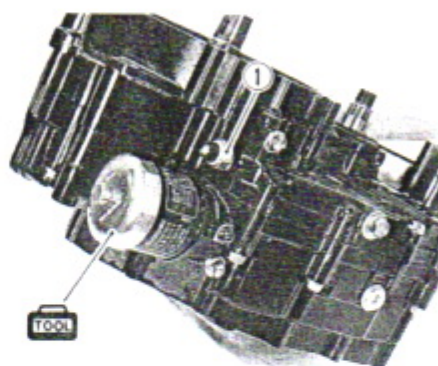
U Schraube des Schalthebelnocken-Anschlags:
10 N·m (1,0 kg·m)

- Die Feder des Schalthebelnocken-Anschlags einhängen, vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.
- Die Neutralstellung überprüfen.
- Die Stifte A des Schalthebelnockens mit den Bohrungen B der Schalthebelnocken-Anschlagplatte ausrichten, dann die Schalthebelnocken-Platte einbauen.
- Die Schraube der Schalthebelnocken-Anschlagplatte mit einer geringen Menge THREAD LOCK "1342" versehen, dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

1342 99000-32050: THREAD LOCK "1342"

U Schraube der Schalthebelnocken-Anschlagplatte:
10 N·m (1,0 kg·m)

- Den Anschlag C der Schalthebelwelle ⑤ zwischen der Rückzugsfeder ④ korrekt einsetzen.
- Die Schalthebelwelle ⑤ so einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.



- Die Dichtfläche des rechten Kurbelgehäuses mit SUZUKI BOND NO. "1207B" versehen.

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

HINWEIS:

Hinweise zur Verwendung von SUZUKI BOND NO. "1207B":

- * Die Dichtfläche gründlich von Feuchtigkeit, Öl, Verschmutzung und anderen Fremdkörpern reinigen.
 - * Das Dichtmittel dünn und gleichmäßig auftragen, dann die beiden Kurbelgehäuse-Hälften innerhalb weniger Minuten zusammenfügen.
 - * Unbedingt darauf achten, daß kein BOND NO. "1207B" auf die Ölbohrung, Ölnut und das Lager gelangt.
 - * Das Dichtmittel bildet einen dicken Dichtfilm, und kann daher auch auf verzogene Flächen aufgetragen werden.
- Beim Zusammenbau der rechten und linken Kurbelgehäuse-Hälfte jede Schraube in mehreren Schritten anziehen, um einen einseitigen Druck zu vermeiden. Alle Halteschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Schrauben des Kurbelgehäuses:


(Anfängliches Anzugsdrehmoment): 15 N·m (1,5 kg·m)

(Endgültiges Anzugsdrehmoment) : 22 N·m (2,2 kg·m)


HINWEIS:

Die Halteklammer  korrekt einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.

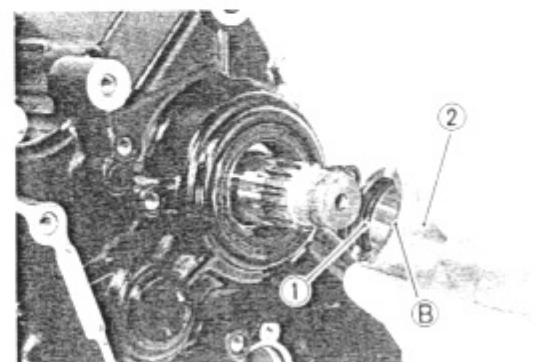
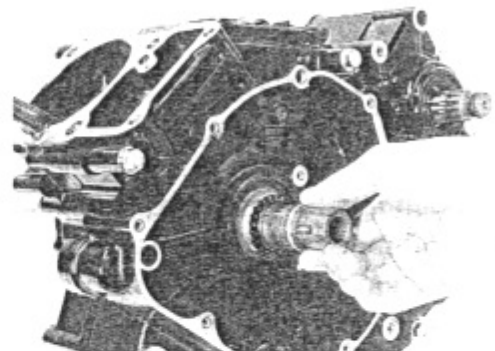
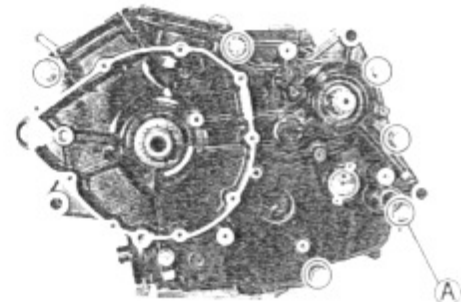
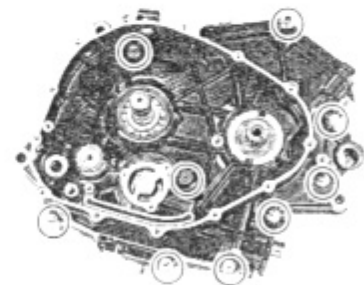
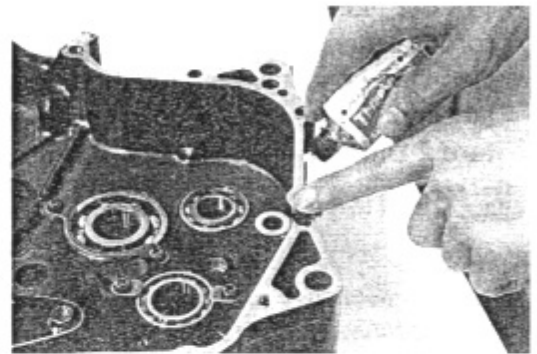
- Nach dem Festziehen der Kurbelgehäuseschrauben sich vergewissern, daß sich Kurbelwelle, Antriebswelle und Vorgelegewelle problemlos drehen lassen.
- Wenn ein starker Widerstand verspürt wird, kann versucht werden, die Kurbelwelle, Antriebswelle bzw. Vorgelegewelle durch leichte Schläge mit einem Plastikhammer zu lösen.

- Den O-Ring  am Abstandsstück  des Motorritzels anbringen.
- Das Abstandsstück  des Motorritzels einbauen.

HINWEIS:

- * Die abgeschrägte Seite  des Motorritzels muß in Richtung Kurbelgehäuse zeigen.
- * Die Dichtlippe des Öldichtrings und den O-Ring mit Fett versehen.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



- Die Ölpumpe im Kurbelgehäuse montieren.
- Die Schrauben der Ölpumpen-Befestigungsschrauben mit einer geringen Menge THREAD LOCK "1342" versehen, dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

1342 99000-32050: THREAD LOCK "1342"

U Ölpumpenschraube: 8 N·m (0,8 kg-m)

- Die Unterlegscheibe ①, den Stift ②, das Ölpumpen-Abtriebszahnrad ③ und den Sprengring ④ an der Ölpumpe montieren.

TOOL 09900-06107: Sprengringzange

- Die Druckscheibe an der Kurbelwelle anbringen.

HINWEIS:

Die abgeschrägte Seite der Druckscheibe ⑤ muß zur Kurbelwelle weisen.

- Die eingeschlagene Markierung ① an der Kurbelwelle mit der eingeschlagenen Markierung ② am Nockenwellen-Antriebsritzel ausrichten.

- Die mit einer R-Markierung versehene Steuerkette ⑥ und die Steuerkettenführung ⑦ einbauen.
- Die Halteschraube der Steuerkettenführung mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

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

HINWEIS:

Die Steuerkettenführungen sind durch die Buchstaben "F" bzw. "R" auf der Rückseite gekennzeichnet.

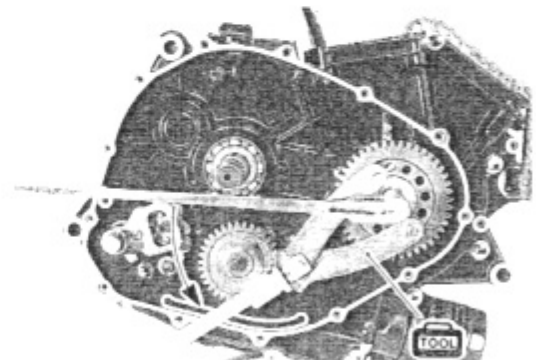
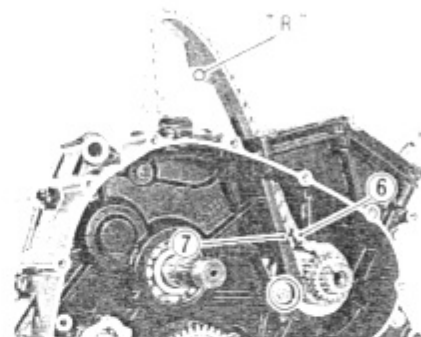
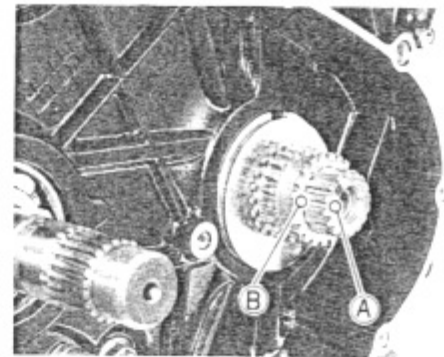
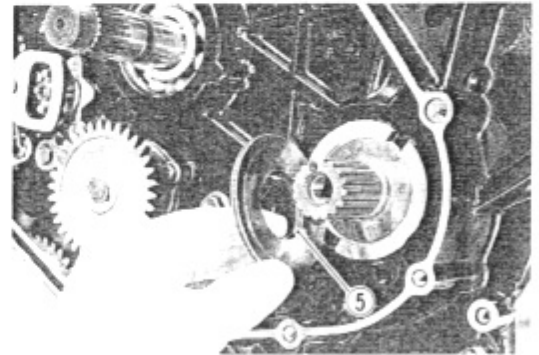
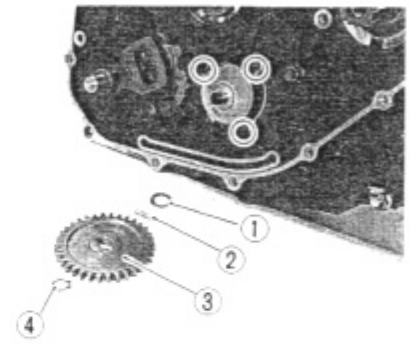
- Die Schraube des Primär-Antriebszahnrad mit Hilfe des Spezialwerkzeugs mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

TOOL 09930-40113: Rotor-Arretierwerkzeug

U Schraube des Primär-Antriebszahnrad:
95 N·m (9,5 kg-m)

HINWEIS:

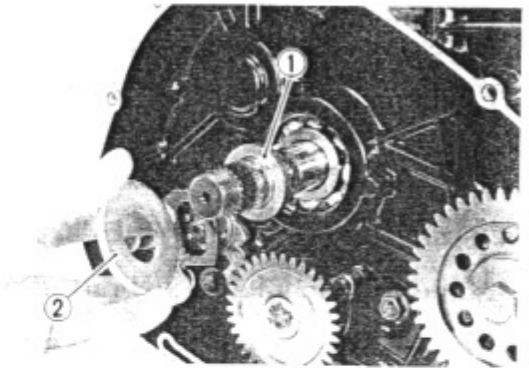
Diese Schraube ist mit Linksgewinde versehen.



- Das Abstandsstück ① und die Druckscheibe ② an der Vorgelegewelle montieren.

HINWEIS:

Die abgeschrägte Seite der Druckscheibe ② muß zum Kurbelgehäuse weisen.



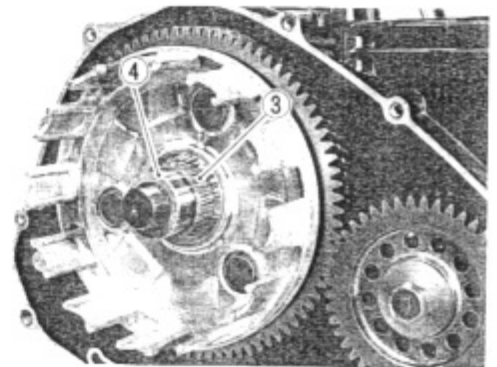
- Das Ölpumpen-Antriebszahnrad am Primär-Antriebszahnrad montieren.

HINWEIS:

Beim Einbau des Ölpumpen-Antriebszahnrad die Stiftnut mit dem Stift A ausrichten.



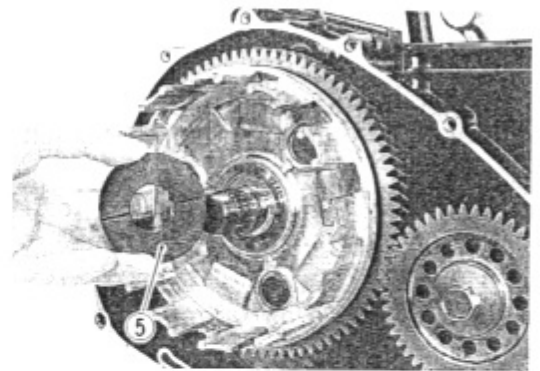
- Das Lager ③ des Primär-Antriebszahnrad und die Hülse ④ mit Motoröl versehen.
- Das Primär-Antriebszahnrad an der Vorgelegewelle montieren.



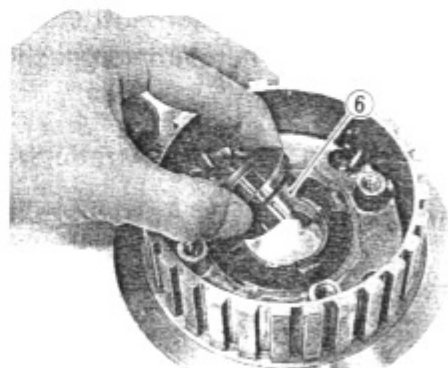
- Die Druckscheibe ⑤ an der Vorgelegewelle montieren.

HINWEIS:

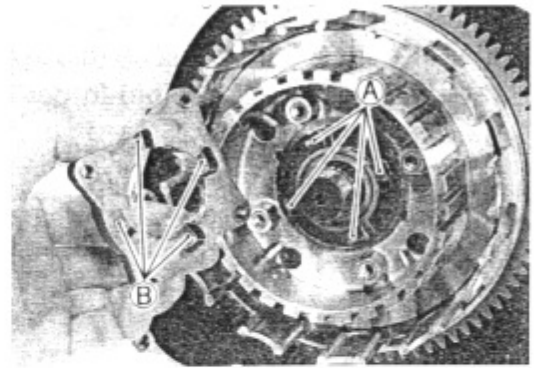
Die mit einer Ölnut versehene Seite der Druckscheibe ⑤ muß nach außen zeigen (in Richtung Kupplungs-nabe).



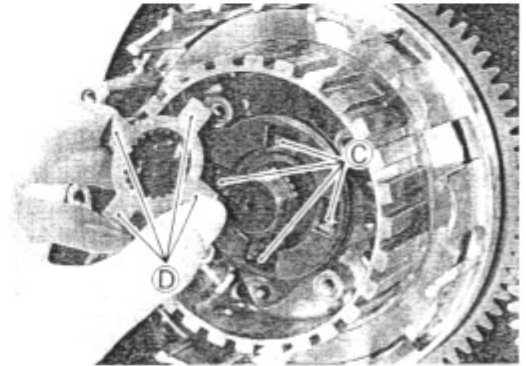
- Das Abstandsstück ⑥ an der Kupplungs-nabe montieren, wie in der Abbildung gezeigt.
- Die Kupplungs-nabe und das Abstandsstück an der Vorgelegewelle montieren.



- Den Vorsprung **A** der Kupplungsnahe mit dem Mitnehmer **B** des Kupplungsnockens Nr.2 ausrichten, dann den Kupplungsnocken Nr.2 einbauen.



- Den Vorsprung **D** der Kupplungsnahe mit dem Mitnehmer **C** des Kupplungsnockens Nr.1 ausrichten, dann den Kupplungsnocken Nr.1 einbauen.



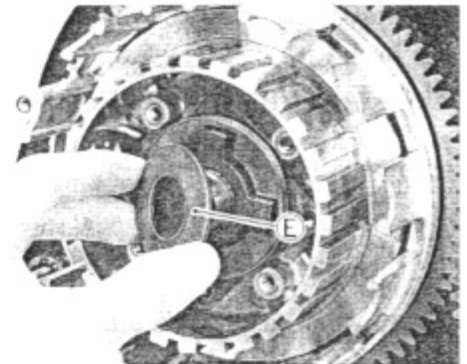
HINWEIS:

Die flache Seite des Kupplungsnockens Nr.1 muß nach außen weisen.

- Die Unterlegscheibe einsetzen.

HINWEIS:

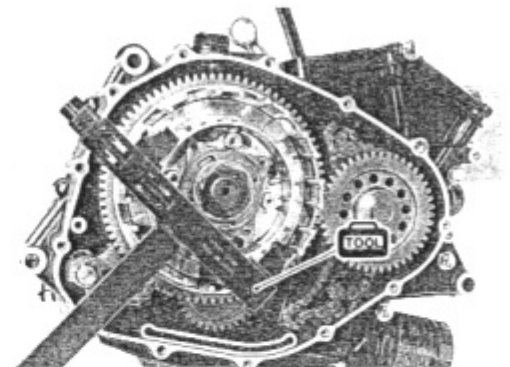
Die konvexe Seite der Unterlegscheibe **E** muß nach außen weisen.



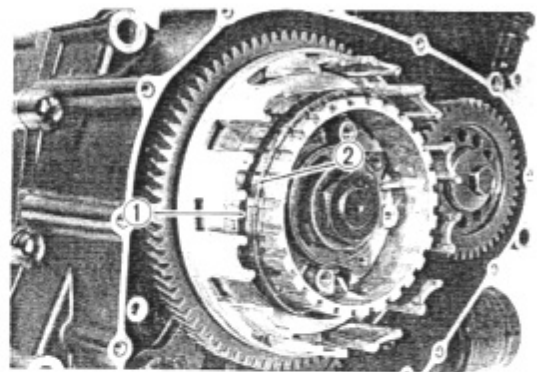
- Die Mutter der Kupplungsnahe mit Hilfe des Spezialwerkzeugs mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 Mutter der Kupplungsnahe: 95 N·m (9,5 kg·m)

 09920-53740: Kupplungsnahe-Halter

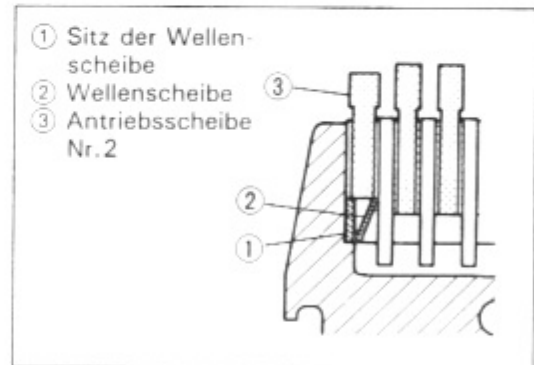


- Den Sitz der Wellenscheibe ①, die Wellenscheibe ② und die Antriebsscheibe Nr.2 ③ (die in der Abbildung gezeigte, etwas dickere Scheibe) in der Kupplungsnahe montieren.

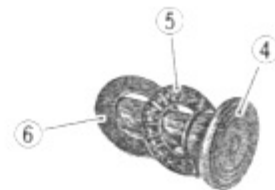


HINWEIS:

Die Antriebsscheiben und Abtriebsscheiben der Kupplung sind nacheinander in der angegebenen Reihenfolge in die Kupplungsnahe einzulegen, wobei mit Antriebsscheibe Nr.2 begonnen werden muß.



- Den Kupplungsdruckpilz ④, das Lager ⑤ und die Druckscheibe ⑥ an der Kupplungsdruckplatte montieren.
- Das Lager mit Motoröl versehen.



- Die Kupplungsdruckplatte fest in die Kupplungsnahe einsetzen.
- Die Befestigungsschrauben der Kupplungsfedern mit Hilfe des Spezialwerkzeugs auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment festziehen.

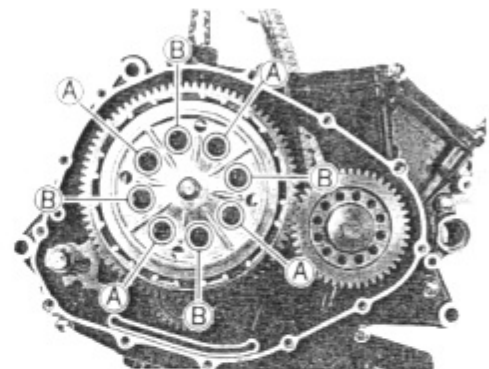
HINWEIS:

Der Schraubensatz "A (Nr.1)" wird für die Kupplungsnahe-Seite verwendet.

Der Schraubensatz "B (Nr.2)" wird für die Seite des Kupplungsnockens Nr.2 verwendet.

Schraube "A (Nr.1)": Schraube L: 40 mm
 Feder L: 25,85 mm
 (weiße Farbe)

Abstandsstück L: 24 mm
 Schraube "B (Nr.2)": Schraube L: 33 mm
 Feder L: 24,5 mm
 Abstandsstück L: 24 mm

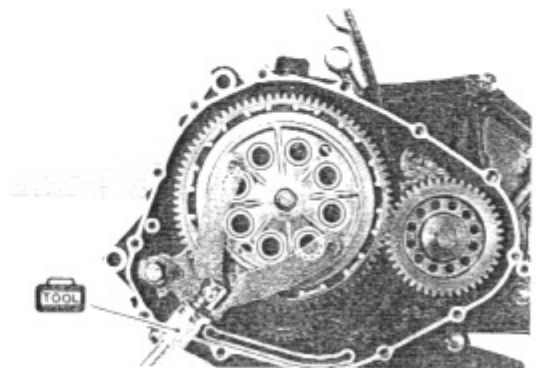


 Befestigungsschraube der Kupplungsfedern:
 10 N·m (1,0 kg-m)

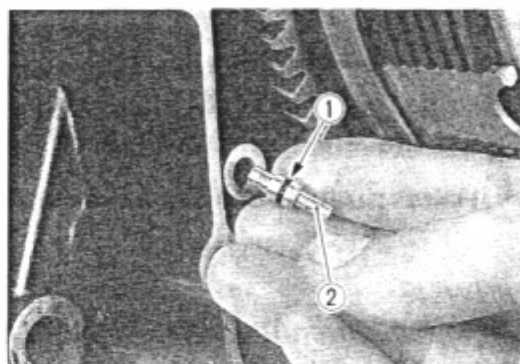
 09930-40113: Rotor-Arretierwerkzeug

HINWEIS:

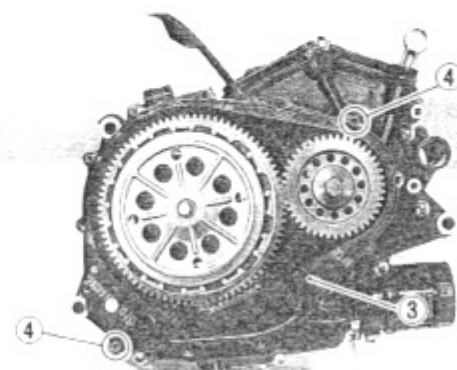
Die Befestigungsschraube der Kupplungsfedern über Kreuz und in mehreren Schritten festziehen, um ein gleichmäßiges Anziehen zu gewährleisten.



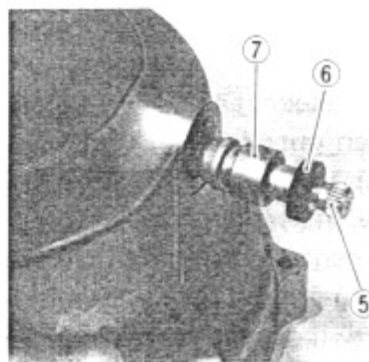
- Den neuen O-Ring ① mit Motoröl versehen.
- Die Öldüse ② einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.



- Die neue Dichtung des Kupplungsdeckels ③ und die Führungsstifte ④ anbringen.



- Das Kupplungsaustrückritzel ⑤, den Öldichtring ⑥ und das Lager ⑦ einbauen.



- Die Verzahnung der Kupplungsaustrückstange mit dem Ritzel ausrichten.
- Die Schrauben des Kupplungsdeckels mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

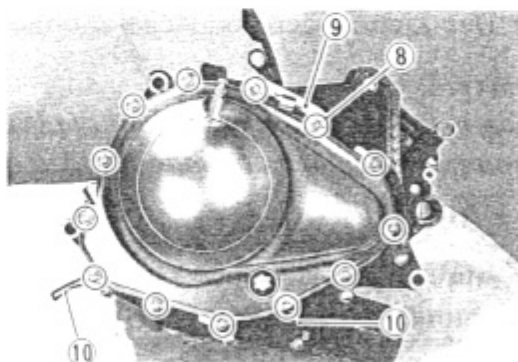
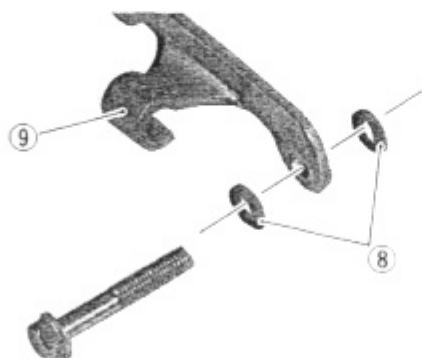
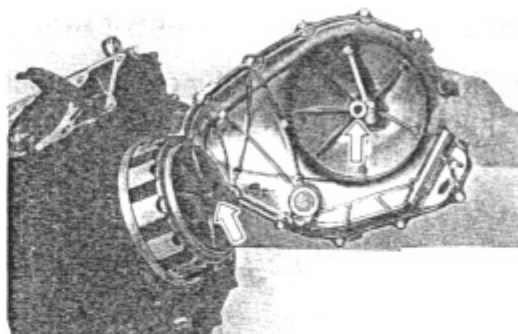
Schraube des Kupplungsdeckels: 11 N·m (1,1 kg·m)

HINWEIS:

Die neuen Dichtungen ⑧, den Anschlag ⑨ des Kupplungszugs und die Halteklammern ⑩ in den korrekten Positionen einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.

⚠ ACHTUNG

Stets neue Dichtungen verwenden, um spätere Ölundichtigkeiten zu vermeiden.



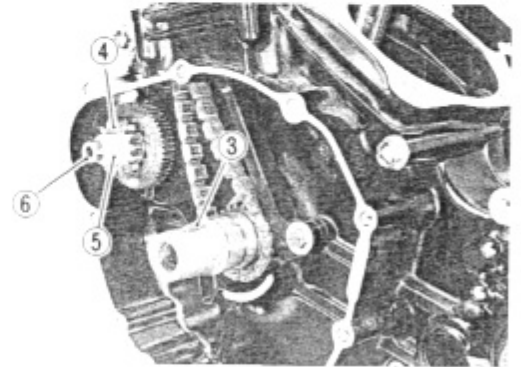
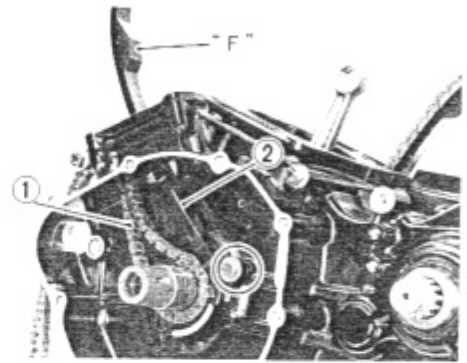
- Die mit der "F"-Markierung versehene Steuerkette ① und die Steuerkettenführung ② einbauen.
- Die Halteschraube der Steuerkettenführung mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

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

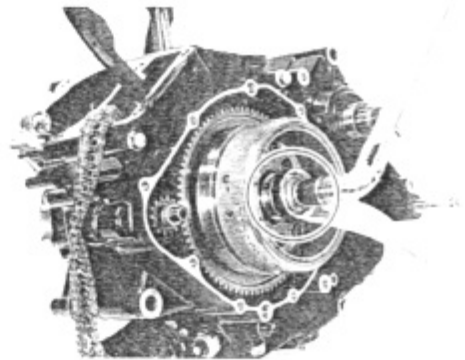
HINWEIS:

Die Steuerkettenführungen sind auf der Rückseite mit den eingestanzten Buchstaben "F" oder "R" versehen.

- Den Keil ③ in den Schlitz der Kurbelwelle einsetzen.
- Das Anlasserzwischenrad ④, das Abstandsstück ⑤ und die Welle ⑥ einbauen.



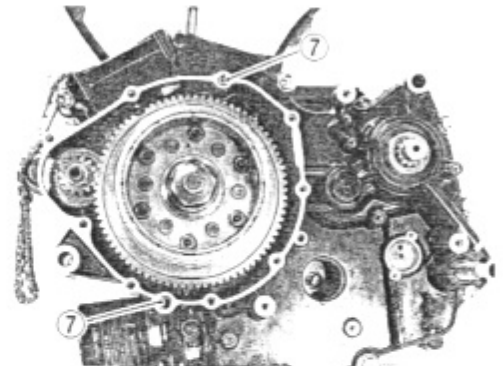
- Den kegelförmig zulaufenden Bereich am Rotor und der Kurbelwelle entfetten. Hierzu nichtbrennbares Lösungsmittel verwenden; Öl und Fett müssen restlos entfernt und die Flächen gut abgetrocknet werden.
- Den Rotor zusammen mit dem Anlasserzwischenrad an der Kurbelwelle montieren.
- Die Rotorschraube mit THREAD LOCK SUPER "1303" versehen, dann die Schraube mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.



U Lichtmaschinenrotor-Schraube: 160 N·m (16,0 kg-m)

1303 99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

- Eine neue Dichtung für den Lichtmaschinendeckel und die Führungsstifte ⑦ einsetzen.



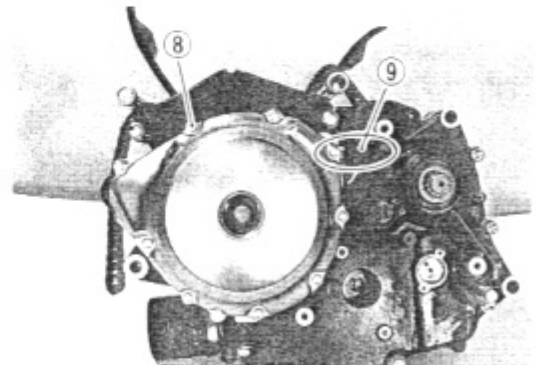
- Den Lichtmaschinendeckel montieren.

HINWEIS:

Die neuen Dichtungen ⑧ und die Halteklammer ⑨ in den korrekten Position anbringen, wie in der Abbildung gezeigt.

▲ ACHTUNG

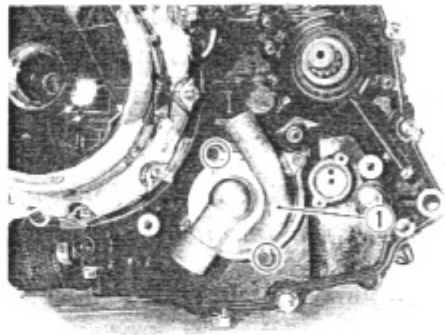
Stets neue Dichtungen verwenden, um spätere Ölundichtigkeiten zu vermeiden.



- Die Wasserpumpe ① einbauen, dann die Befestigungsschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

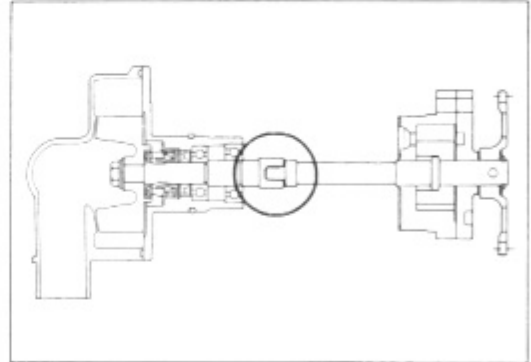
HINWEIS:

- * Den O-Ring der Wasserpumpe mit Fett versehen.
- * Die Welle der Wasserpumpe mit der Ölpumpenwelle verbinden, wie in der Abbildung gezeigt.



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

AH 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

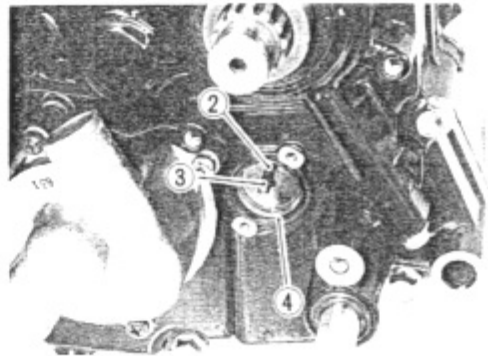


- Die Feder ②, den Kontakt ③ des Neutralstellungsschalters und den O-Ring ④ einbauen.

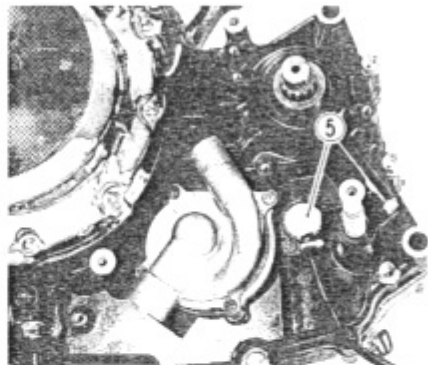
HINWEIS:

Den O-Ring mit Fett versehen.

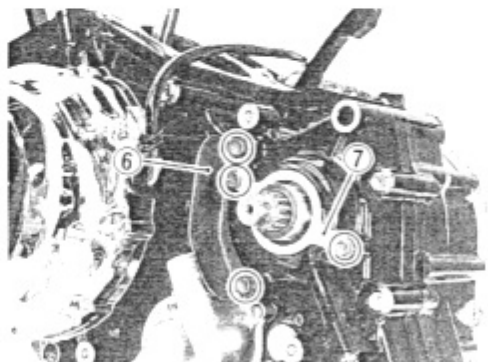
AH 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



- Den Neutralstellungsschalter ⑤ so einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.



- Die Führung ⑥ der Antriebskette einbauen.
- Die Halterung ⑦ des Antriebswellen-Öldichtrings einbauen.



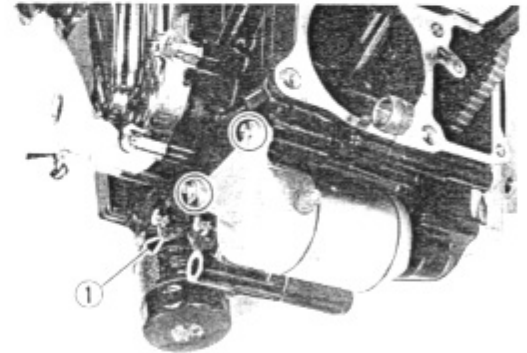
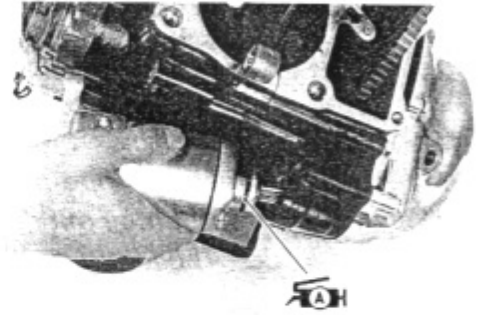
- Den Anlasser einbauen und die Befestigungsschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

HINWEIS:

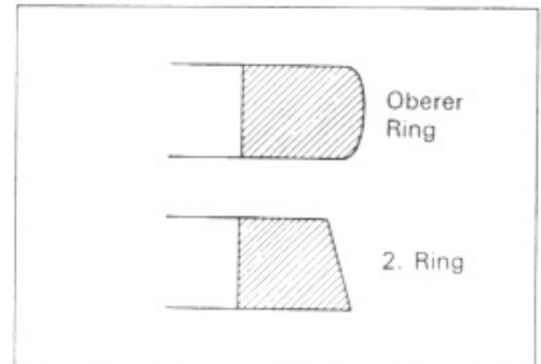
- * Den neuen O-Ring mit Fett versehen.
- * Die Kabelbaumklemme ① wie im Foto gezeigt anbringen.

U Befestigungsschraube des Anlassers: 10 N·m (1,0 kg-m)

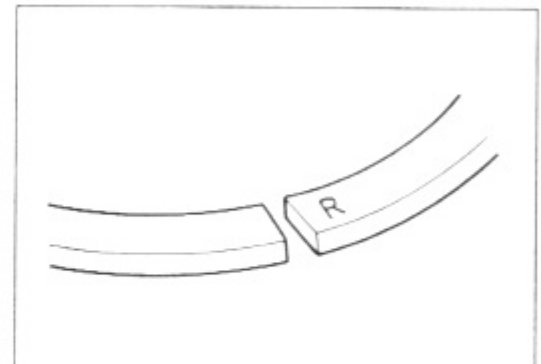
AH 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



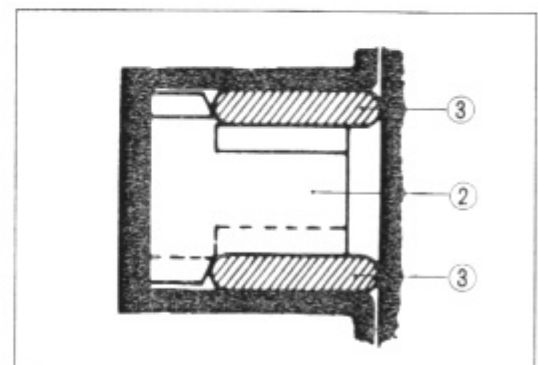
- Die Kolbenringe in dieser Reihenfolge einbauen: Ölabbstreifring, 2. Ring, dann den oberen Ring.
- Der obere und der 2. (mittlere) Ring unterscheiden sich in der Form der Ringaußenkante; außerdem ist die äußere Seite des oberen Rings verchromt, der 2. Ring aber nicht. Der 2. Ring weist daher eine etwas dunklere Färbung auf als der obere Ring.



- Die 2. mittleren Ringe sind durch den Buchstaben "R" auf der Oberseite gekennzeichnet. Beim Einsetzen in die Kolbenringnut muß diese Markierung unbedingt nach oben zeigen.



- Als erstes den Abstandsring ② in die Kolbenringnut einsetzen. Nach dem Abstandsring die beiden Fasenringe ③ einpassen. Bei den Abstandsringen und den Fasenringen sind die Einbaurichtungen für die Seiten bzw. oben und unten nicht festgelegt: die Ringe können beliebig positioniert werden.



- 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 Kolbenringstöße in den gezeigten Position befinden.
- Den Kolbenbolzen mit einer geringen Menge SUZUKI MOLY PASTE versehen.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

- Die untere Öffnung des Zylinders mit einem sauberen Lappen abdecken, um zu vermeiden, daß die Sicherungsringe des Kolbenbolzens in das Kurbelgehäuse fallen.
- Beim Einpassen des Kolbens muß die Pfeilmarkierung am Kolbenboden in Richtung Auslaßseite weisen.
- 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 Sicherungsringes führen könnte.

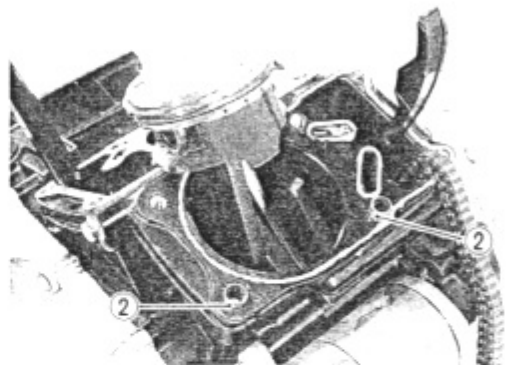
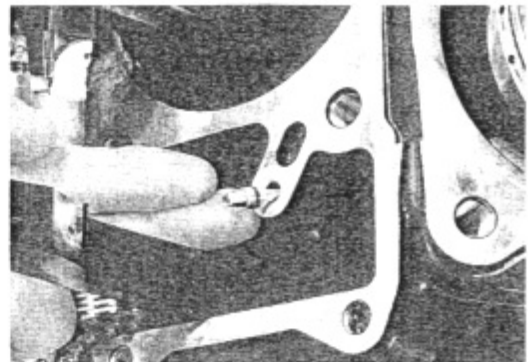
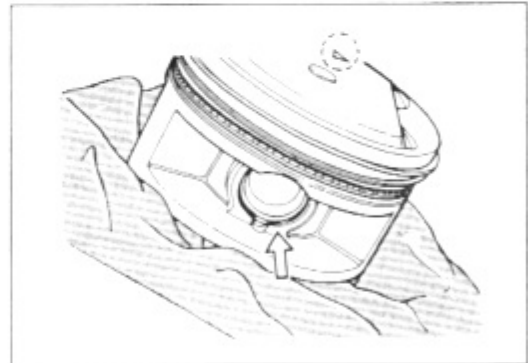
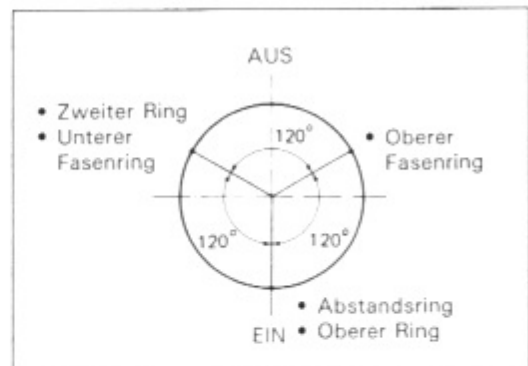
- Den neuen O-Ring mit Motoröl versehen.
- Die Öldüse ① einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.



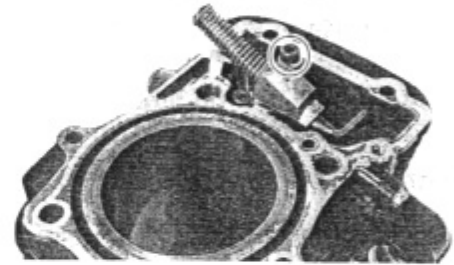
- Die Gleitflächen des Kolbens mit Motoröl versehen.
- Die Führungsstifte ② und die neuen Dichtungen am Kurbelgehäuse anbringen.

⚠ ACHTUNG

Stets neue Dichtungen verwenden, um spätere Ölundichtigkeiten zu vermeiden.



- Die beiden Steuerkettenspanner an jedem Zylinder montieren.




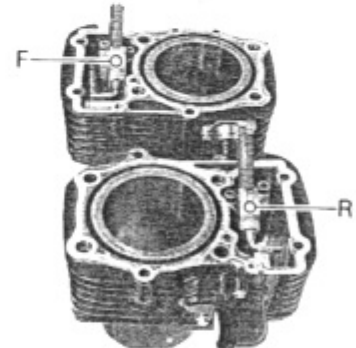
HINWEIS:

Die Steuerkettenspanner sind durch die eingepprägten Buchstaben "F" und "R" gekennzeichnet.

"F": Vorderer Steuerkettenspanner (Zylinder Nr.2)

"R": Hinterer Steuerkettenspanner (Zylinder Nr.1)

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

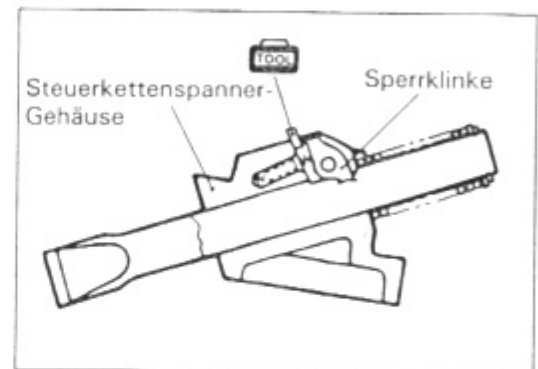


- Die Feder des Steuerkettenspanners durch Freigeben der Sperrklinke zusammendrücken. Das Spezialwerkzeug zwischen der Sperrklinke und dem Steuerkettenspanner-Gehäuse einführen.

 09918-53810: Arretierungswerkzeug für Steuerkettenspanner



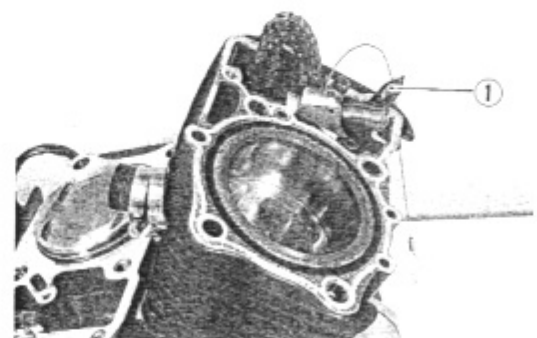
- Die Kolbenring des Kolbens Nr.2 (vorne) in der korrekten Position festhalten, dann den Kolben in den Zylinder Nr.2 einsetzen.
- Die Steuerkette aus dem Zylinder Nr.2 (vorne) herausziehen, dann die Steuerkettenführung ① einbauen.



HINWEIS:

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

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



- Die Führungsstifte ① einsetzen und eine neue Zylinderkopfdichtung anbringen.

⚠ ACHTUNG

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

- Die Zylinderkopfschrauben des Zylinders Nr. 2 (vorne) über Kreuz und mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen (10 mm-Schraube, lang).
- Die restlichen Zylinderkopfschrauben dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

HINWEIS:

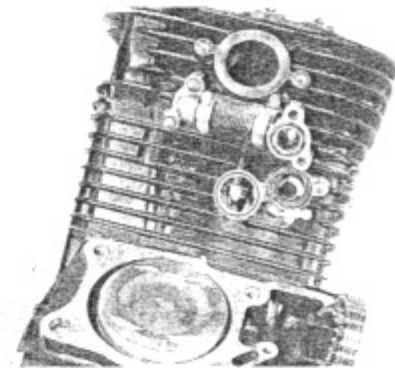
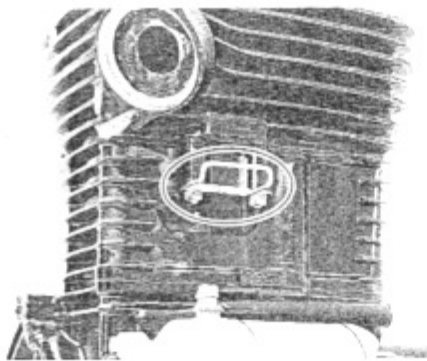
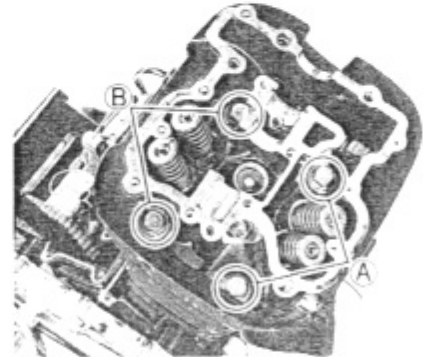
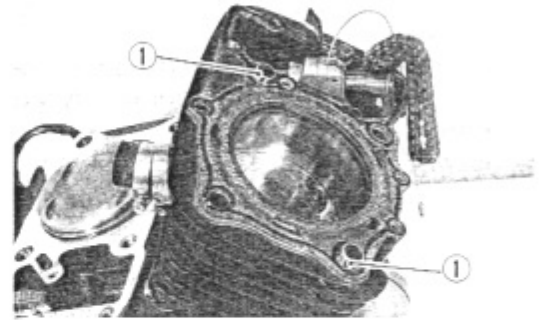
Die Länge der Schraube ① beträgt 165 mm; Schraube ② ist 155 mm lang.

🔧 Zylinderkopfschraube und -mutter:

(M10): Anfängliches Anzugsdrehmoment
25 N·m (2,5 kg-m)
Endgültiges Anzugsdrehmoment
38 N·m (3,8 kg-m)

(M8) : 25 N·m (2,5 kg-m)

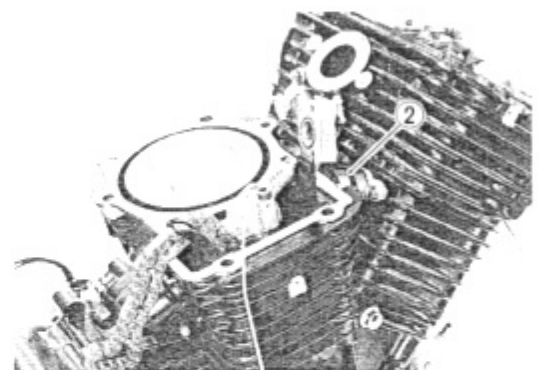
(M6) : 11 N·m (1,1 kg-m)



- Den Zylinder Nr. 1 (hinten) auf die gleiche Weise wie Zylinder Nr. 2 (vorne) einbauen.

HINWEIS:

Beim Einbau des Zylinders Nr. 1 (hinten) den Wasserschlauch ② und die Schlauchschellen anbringen.

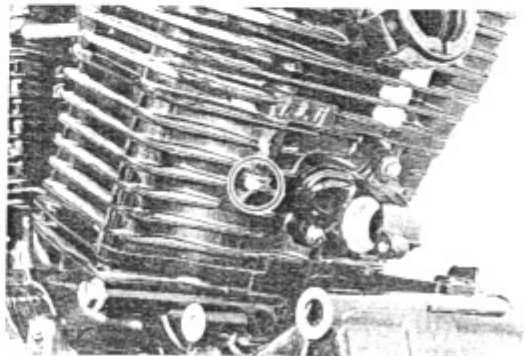
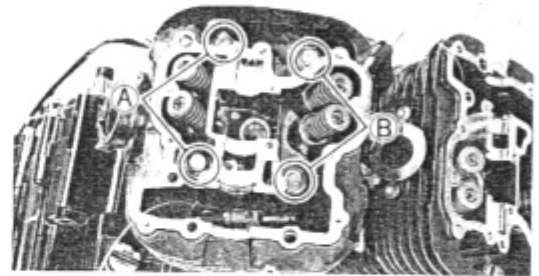
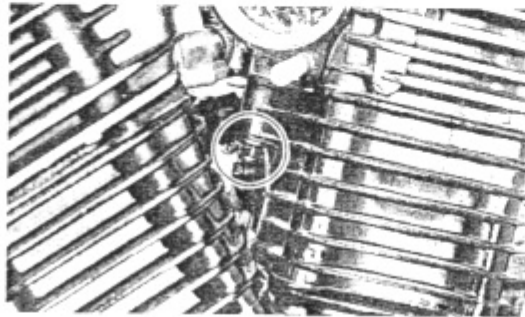


- Die Zylinderkopfschrauben (10 mm-Schraube, lang) über Kreuz und mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.
- Die restlichen Zylinderkopfschrauben und -muttern dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

HINWEIS:

Die Länge der Schraube ① beträgt 165 mm; Schraube ② ist 155 mm lang.

- U Zylinderkopfschraube und -mutter:
 (M10): Anfängliches Anzugsdrehmoment 25 N·m (2,5 kg-m)
 Endgültiges Anzugsdrehmoment 38 N·m (3,8 kg-m)
 (M8) : 25 N·m (2,5 kg-m)



- Die Schrauben des Wasserschlauch-Anschlußnippels mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.
- Die Schrauben der Schlauchschellen mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

- U Schrauben des Wasserschlauch-Anschlußnippels:
 10 N·m (1,0 kg-m)

HINWEIS:

Den neuen O-Ring mit Fett versehen.

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

- Den Ansaugstutzen montieren.

HINWEIS:

Den neuen O-Ring ① mit Fett versehen.

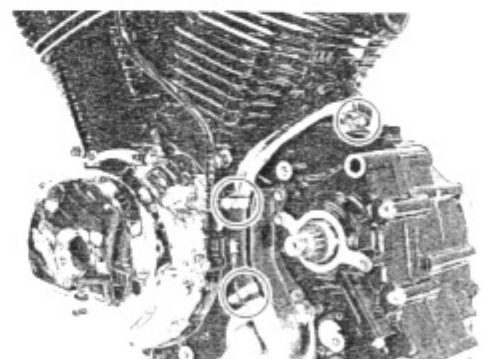
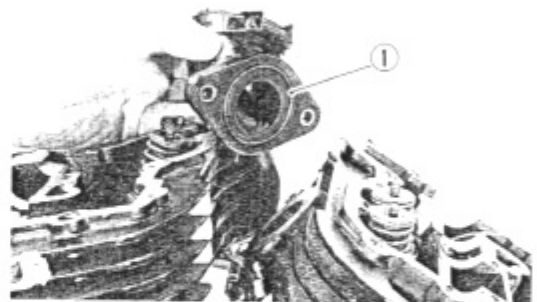
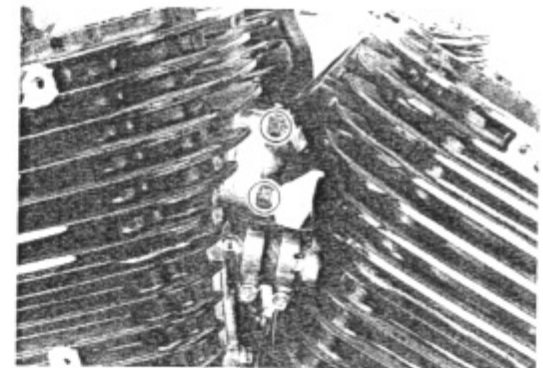
FA H 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Das Wasserrohr und den Schlauch einbauen.

HINWEIS:

Den neuen O-Ring mit Fett versehen.

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

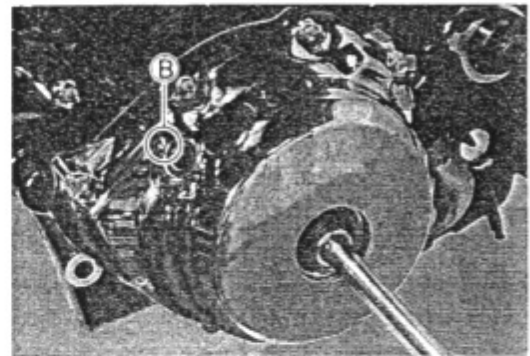


NOCKENWELLEN-STEUERZEITEN

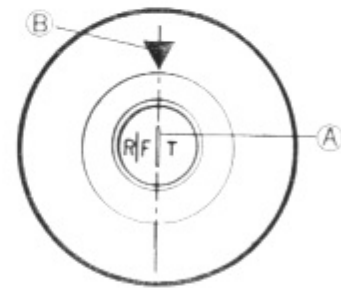
- Die Kurbelwelle im Gegenuhrzeigersinn mit Hilfe eines Ringschlüssels drehen, bis die "T"-Markierung **A** am Lichtmaschinenrotor mit der Anzeigemarkierung **B** in der Lichtmaschinenabdeckung ausgerichtet ist, wobei die Steuerkette nach oben gezogen werden muß.

⚠ ACHTUNG

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



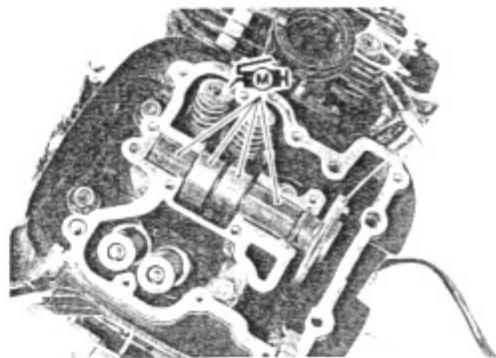
(OT des Zylinders Nr. 1)



- Die Nockenwellen-Lagerzapfen mit SUZUKI MOLY PASTE und die Halter der Lagerzapfen mit Motoröl versehen.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

- Jede Nockenwelle in ihre korrekte Position einbauen. (Die Markierung "R" steht für Zylinder Nr. 1 (hinten), während die mit "F" versehene Nockenwelle in Zylinder Nr. 2 (vorne) eingebaut werden muß.



- Die Pfeilmarkierungen **C** an der vorderen und hinteren Nockenwelle so ausrichten, daß sie sich parallel mit der Zylinderkopf-Oberfläche befinden.

HINWEIS:

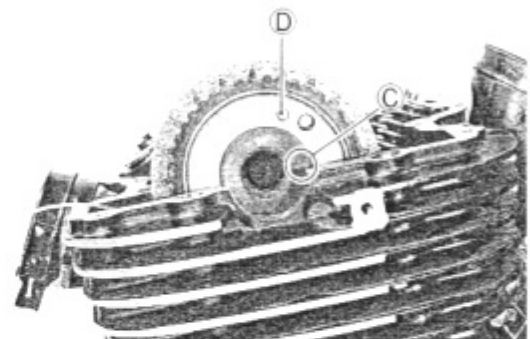
Die Pfeilmarkierung muß nach vorne zeigen.

- Die Ketten auf die Nockenwellenritzel auflegen, wobei sich das Stiftloch **D** in der Position befinden muß, die in der Abbildung gezeigt ist.

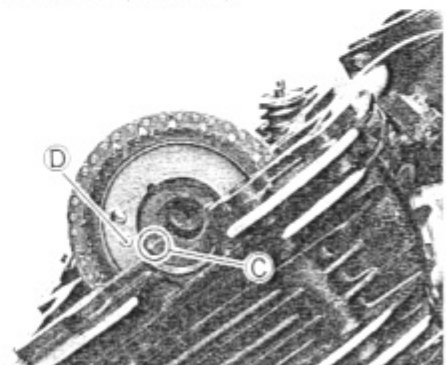
HINWEIS:

Der Lichtmaschinenrotor darf während diesen Einbauschritten nicht gedreht werden. Wenn das Ritzel nicht korrekt positioniert ist, muß das Ritzel gedreht werden.

- Die Position der "T"-Linie **A** am Lichtmaschinenrotor, die Pfeilmarkierung **C** an der Nockenwelle des Zylinders Nr. 1 (hinten) und die Pfeilmarkierung **C** an der Nockenwelle des Zylinders Nr. 2 (vorne) noch einmal überprüfen.



ZYLINDER NR. 1 (HINTEN)



ZYLINDER NR. 2 (VORNE)

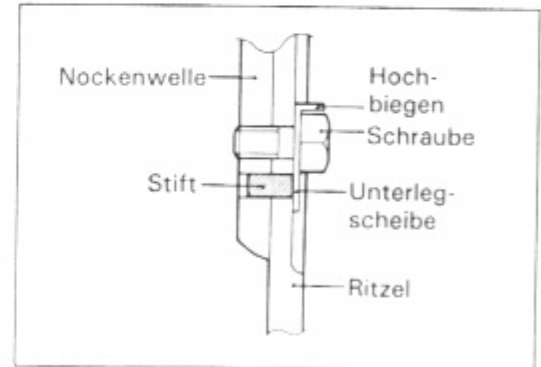
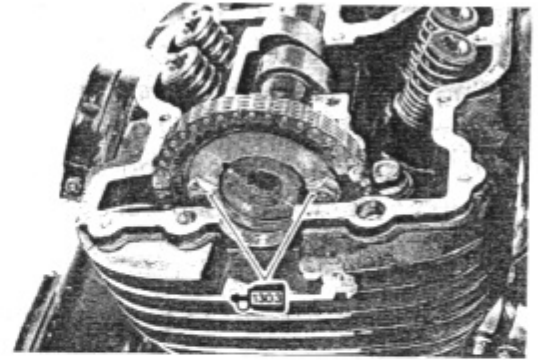
3-69 MOTOR

- Die Sicherungsscheibe so einsetzen, daß die Scheibe den Führungsstift abdeckt.
- Die Schrauben mit THREAD LOCK SUPER "1303" versehen, dann die Schrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

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

 99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

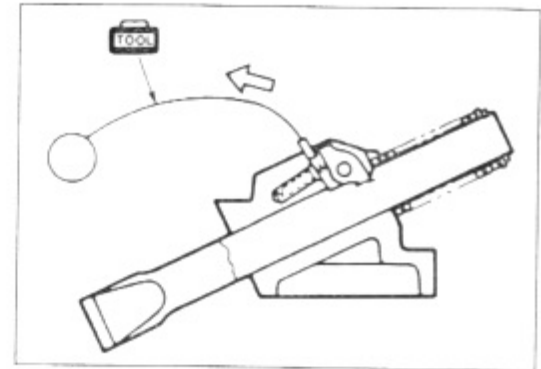
- Die Lasche der Sicherungsscheibe fest nach oben biegen, um die Schrauben zu sichern.



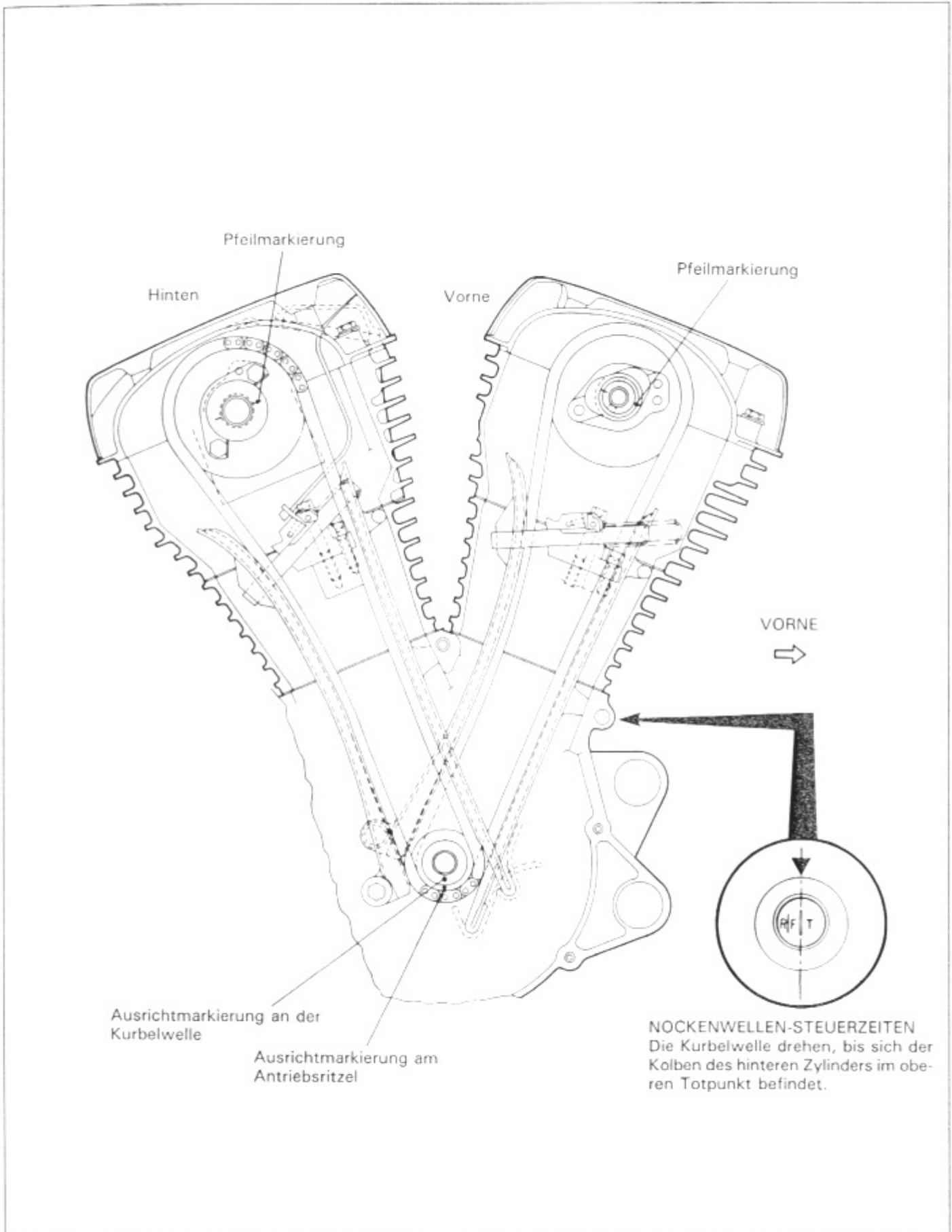
- Das Arretierwerkzeug des Steuerkettenspanners entfernen.

HINWEIS:

Beim Freigeben des Steuerkettenspanners ist ein Klickgeräusch zu hören.



- Die Kurbelwelle drehen, bis sich der Kolben des Zylinders Nr.1 (hinten) im oberen Totpunkt befindet.



3-71 MOTOR

- Alle Ölrreste von den Dichtflächen von Zylinderkopf und Zylinderkopfhaube sorgfältig abwischen.
- Die beiden Führungsstifte ① an der Zylinderkopfseite einsetzen.
- Die Dichtfläche des Zylinderkopfs gleichmäßig mit SUZUKI BOND "1216" versehen.

 99000-31160: SUZUKI BOND "1216"

HINWEIS:

Darauf achten, daß kein SUZUKI BOND 1216 auf die Nockenwellen-Lagerzapfen gelangt.

- Die Abdeckkappen ② an jeder Zylinderkopfhaube anbringen.
- Den O-Ring ③ mit Fett versehen.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Die Platte ④ anbringen.

HINWEIS:

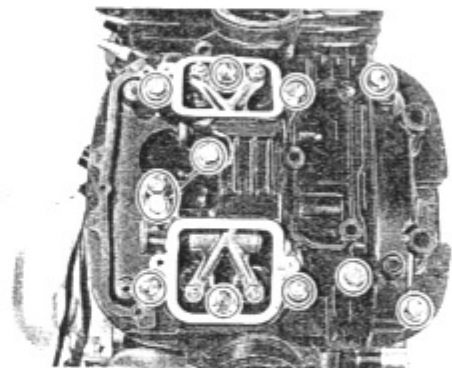
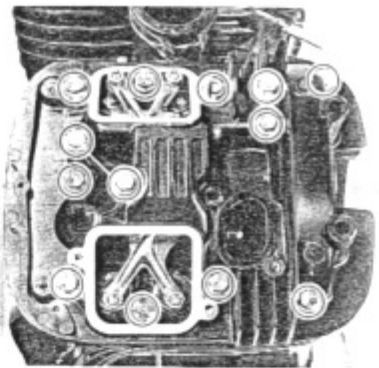
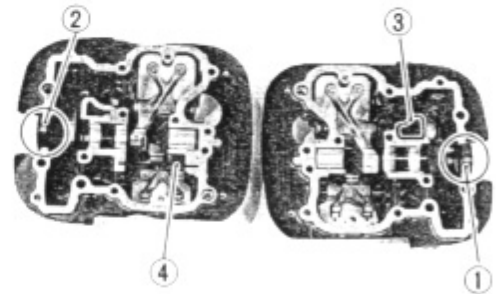
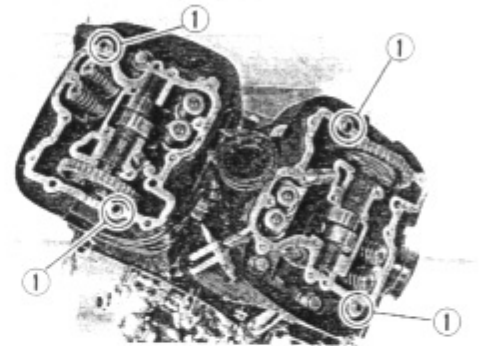
Beim Festziehen der Zylinderkopfhauben-Schrauben muß sich der Kolben im oberen Totpunkt des Kompressionshubs befinden anbringen.

- Die Schrauben der Zylinderkopfhaube diagonal leicht anziehen; danach mit einem Drehmomentschlüssel auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment festziehen.

 Schrauben der Zylinderkopfhaube:

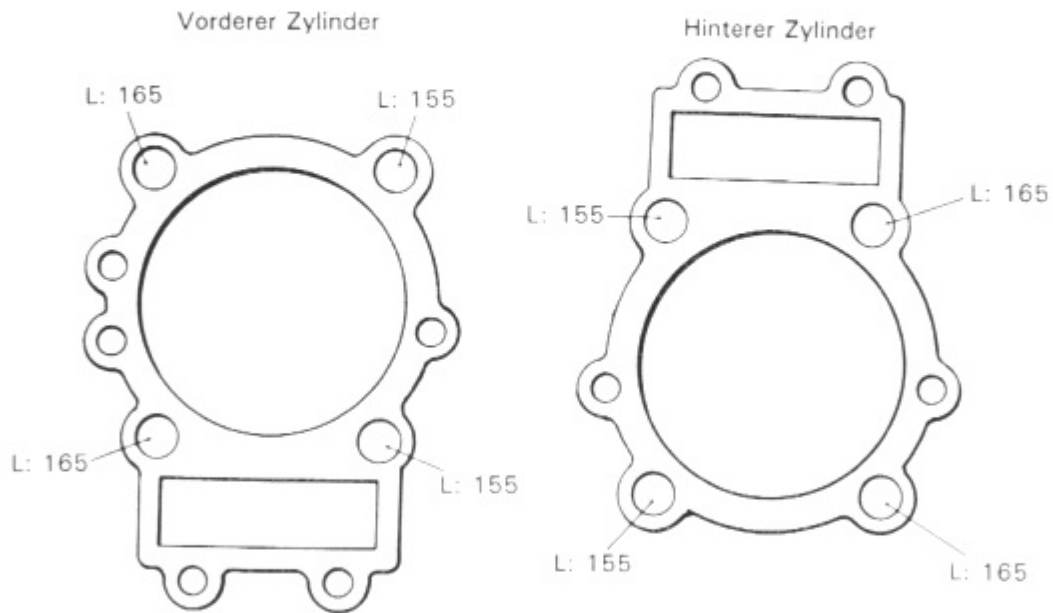
(M6): 11 N·m (1,1 kg·m)

(M8): 23 N·m (2,3 kg·m)



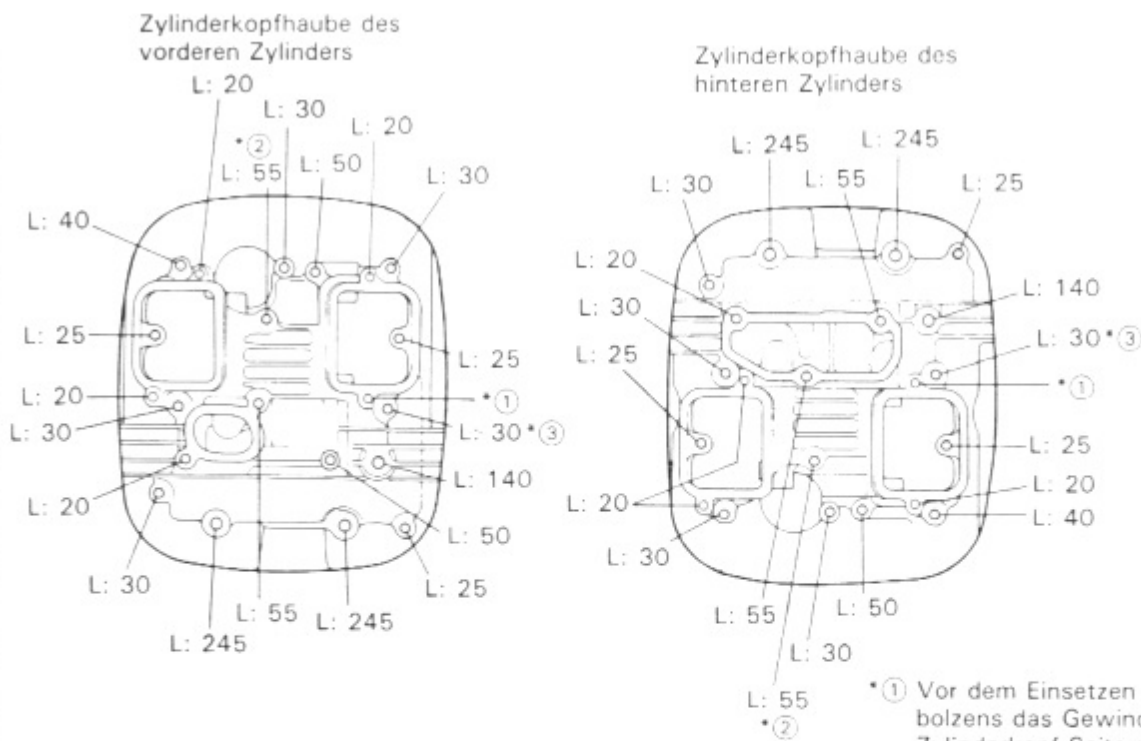
- Das Ventilspiel überprüfen und nötigenfalls einstellen. (Für die erforderlichen Arbeitsschritte sich auf Seiten 2-4, -5 und -6 beziehen.)

LAGE DER ZYLINDERKOPFSCHRAUBEN



L: Länge
Einheit: mm

LAGE DER ZYLINDERKOPFHAUBEN-SCHRAUBEN



L: Länge Einheit: mm

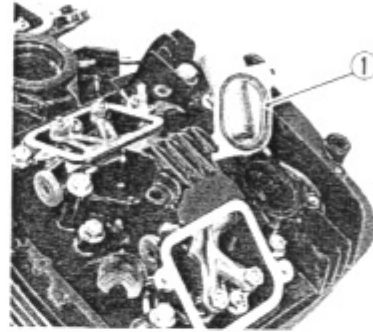
- *① Vor dem Einsetzen des Gewindebolzens das Gewinde auf der Zylinderkopf-Seite mit SUZUKI BOND "1216" versehen.
- *② Das Gewinde mit SUZUKI BOND "1216" versehen.
- *③ Innensechskantschraube

3-73 MOTOR

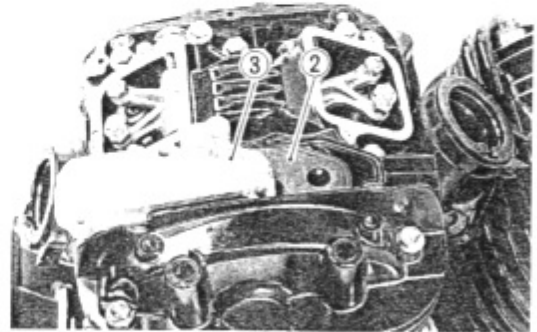
- Den neuen O-Ring mit Fett versehen.

 H 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Den Wasserschlauch-Anschlußnippel an der Zylinderkopfhaube des Zylinders Nr.2 (vorne) anbringen.



- Die Dichtung ② und die Entlüftungsabdeckung ③ an der Zylinderkopfhaube des Zylinders Nr.1 (hinten) anbringen.



- Die neuen O-Ringe ④ mit Fett versehen.

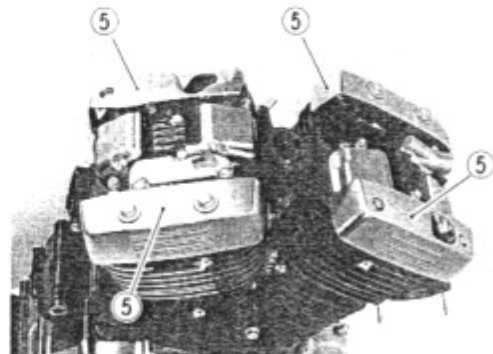
 H 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Die Ventilprüfkappen anbringen.



- Den Stopfen des Lichtmaschinendeckels und den Zündzeitpunkt-Prüfstopfen anbringen.

- Die Zylinderkopf-Abdeckkappen ⑤ anbringen.



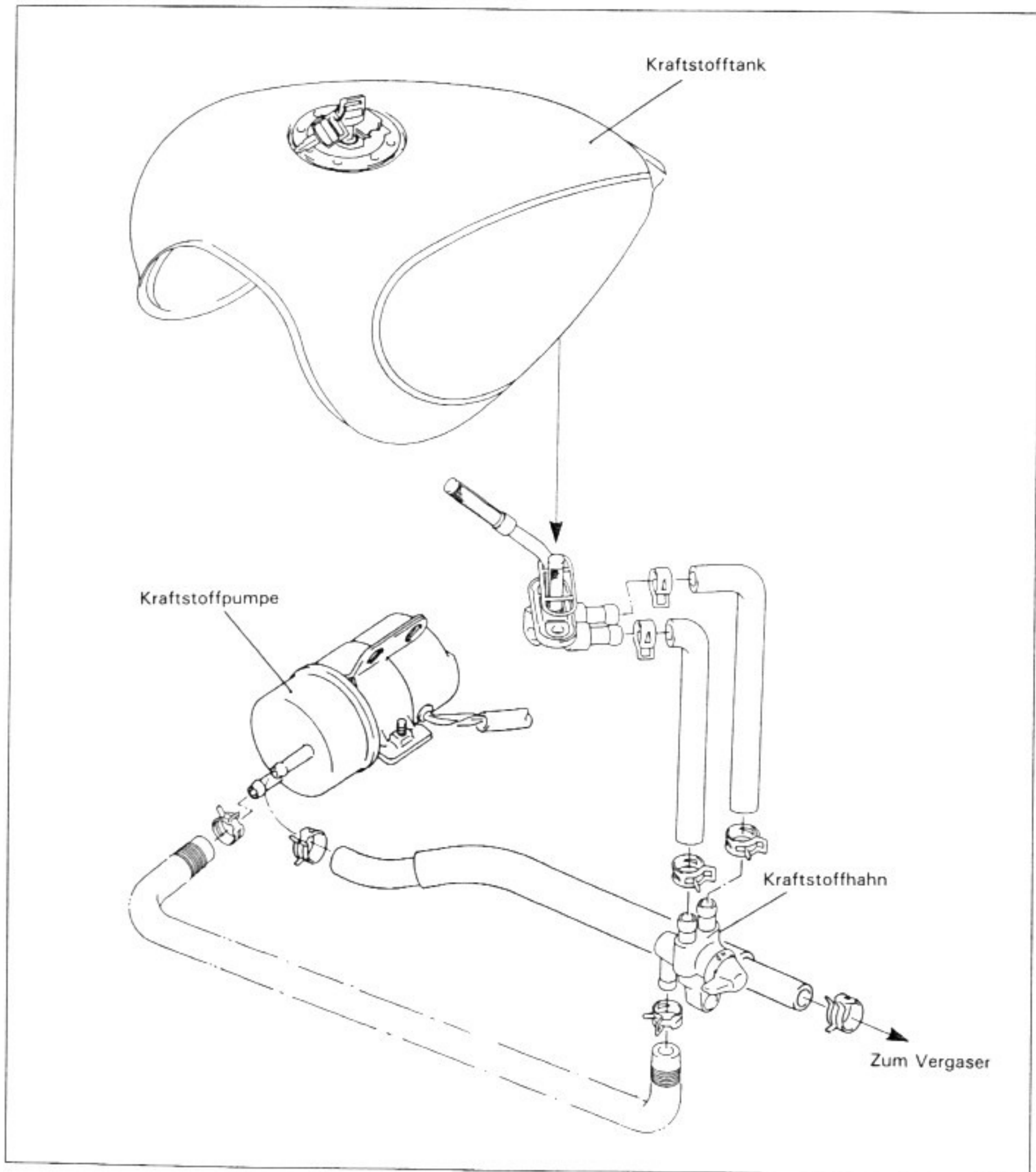
KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM

INHALT

KRAFTSTOFFSYSTEM	4- 1
KRAFTSTOFFPUMPE	4- 2
BESCHREIBUNG	4- 2
AUSBAU DER KRAFTSTOFFPUMPE	4- 3
ÜBERPRÜFUNG DER KRAFTSTOFFPUMPE	4- 3
KRAFTSTOFFTANK UND KRAFTSTOFFHAHN	4- 4
KRAFTSTOFFHAHN-MECHANISMUS	4- 4
AUSBAU DES KRAFTSTOFFTANKS	4- 4
AUSBAU DES KRAFTSTOFFFILTERS	4- 5
ÜBERPRÜFUNG UND REINIGUNG	4- 5
VERGASER	4- 6
AUFBAU	4- 6
TECHNISCHE DATEN	4- 8
LAGE DER IDENTIFIKATIONSNUMMER	4- 9
FUNKTIONSWEISE VON MEMBRAN UND KOLBEN	4-10
TEILLASTSYSTEM	4-11
ÜBERGANGS-ANREICHERUNGSSYSTEM	4-11
VOLLASTSYSTEM	4-12
STARTERSYSTEM	4-13
SCHWIMMERSYSTEM	4-13
AUSBAU	4-14
ZERLEGUNG	4-17
REINIGUNG DES VERGASERS	4-21
ÜBERPRÜFUNG	4-21
ÜBERPRÜFUNG DES SCHWIMMERNADELVENTILS	4-21
ÜBERPRÜFUNG DES KRAFTSTOFFPEGELS	4-22
EINSTELLUNG DER SCHWIMMERHÖHE	4-23
ÜBERPRÜFUNG DES DROSSELKLAPPENPOSITIONS- SCHALTERS	4-24
ZUSAMMENBAU UND EINBAU	4-24
SYNCHRONISIERUNG DER VERGASER	4-28
SCHMIERSYSTEM	4-30
ÖLDRUCK	4-30
ÖLFILTER	4-30
ÖLPUMPE	4-30
ÖLSUMPPFILTER	4-30
DIAGRAMM DES MOTORSCHMIERSYSTEMS	4-31

KRAFTSTOFFSYSTEM

Das Kraftstoffsystem besteht aus dem Kraftstofftank, Kraftstoffhahn, der Kraftstoffpumpe und den Vergasern, wie in der Abbildung gezeigt. Die Kraftstoffpumpe wird durch eine elektromagnetische Kraft aktiviert; elektrische Energie wird von der Batterie geliefert und über den Steuerkreis des Kraftstoffpumpen-Relais geregelt. Der von der Kapazität geförderte Kraftstoff wird in die Schwimmerkammer gedrückt, wenn sich der Schwimmer absenkt und damit das Schwimbernadelventil öffnet. Schließt sich das Ventil, steigt der Druck, in dem mit dem Vergaser verbundenen Kraftstoffschlauch an; wenn der Einstelldruck erreicht wird, schaltet sich die Kraftstoffpumpe ab, um einen übermäßigen Kraftstofffluß zum Vergaser zu verhindern.



KRAFTSTOFFPUMPE

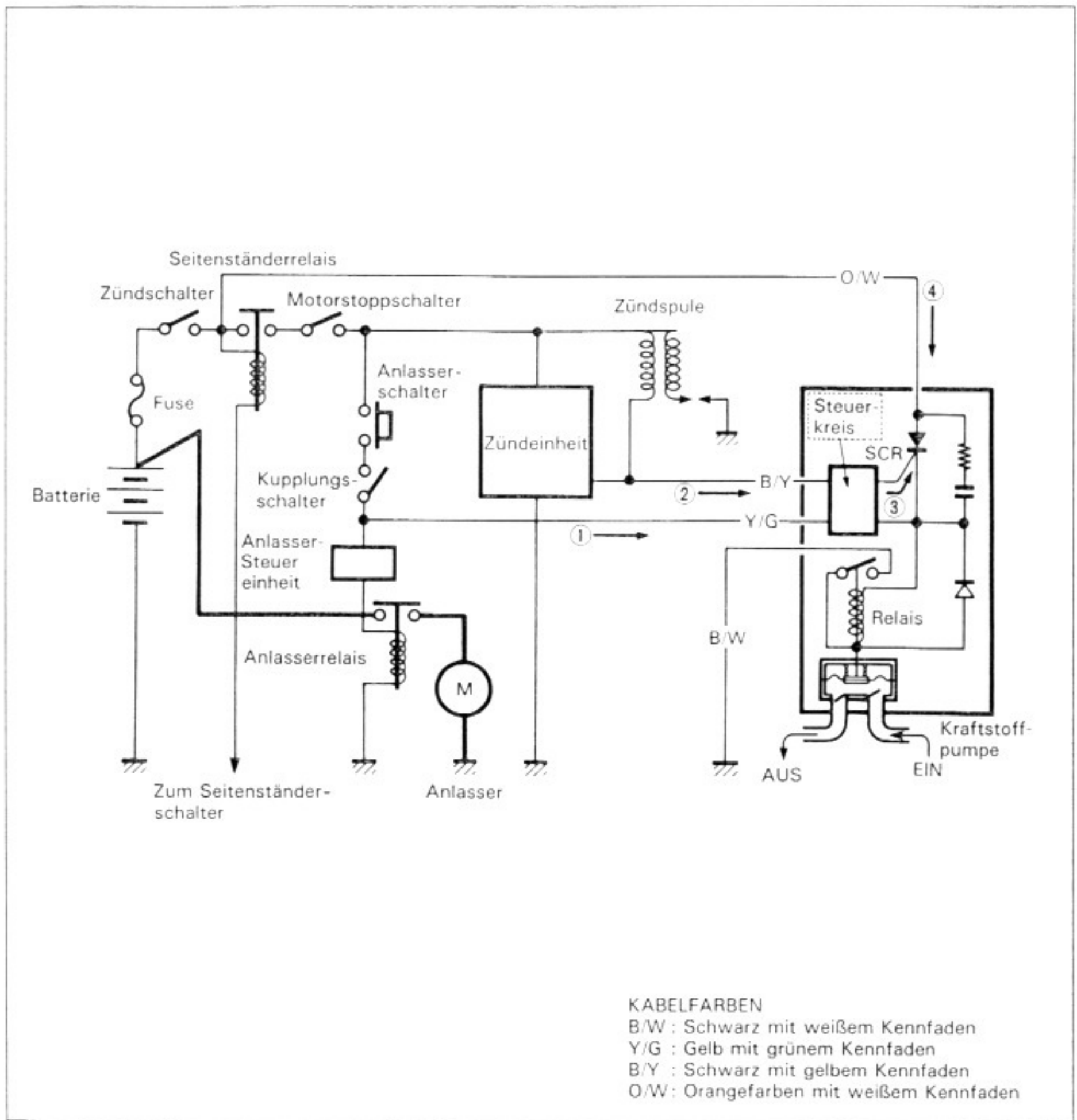
BESCHREIBUNG

Anlassen des Motors:

Wenn der Zündschalter auf ON gestellt wird, erfolgt ein Stromfluß ① direkt von der Batterie zum Kraftstoffpumpen-Relais. Dies aktiviert die Kraftstoffpumpe und gewährleistet eine augenblickliche Versorgung des Vergasers mit Kraftstoff während des Anlaßvorgangs.

Nach dem Anspringen:

Der an Wicklungen Nr. 2 erzeugte Stromfluß ② gelangt zum Steuerkreis des Kraftstoffpumpen-Relais. Dieser Steuerkreis übermittelt ein Signal ③ zum SCR mit Hilfe des Stromflusses ②, wodurch der Regler aktiviert wird. Nachdem der SCR auf ON geht, fließt der Strom ④ von der Batterie zum Kraftstoffpumpen-Relais, wodurch die Kraftstoffpumpe aktiviert wird.



AUSBAU DER KRAFTSTOFFPUMPE

- Die rechte Rahmenabdeckungen abnehmen. (Siehe Seite 6-1.)
- Den Kraftstoffhahn auf die OFF-Position drehen, dann die Kraftstoffschläuche (① und ②) von der Kraftstoffpumpe abnehmen.
- Den Stecker des Kraftstoffpumpen-Kabels abziehen, dann die Befestigungsschrauben der Kraftstoffpumpe herausdrehen.

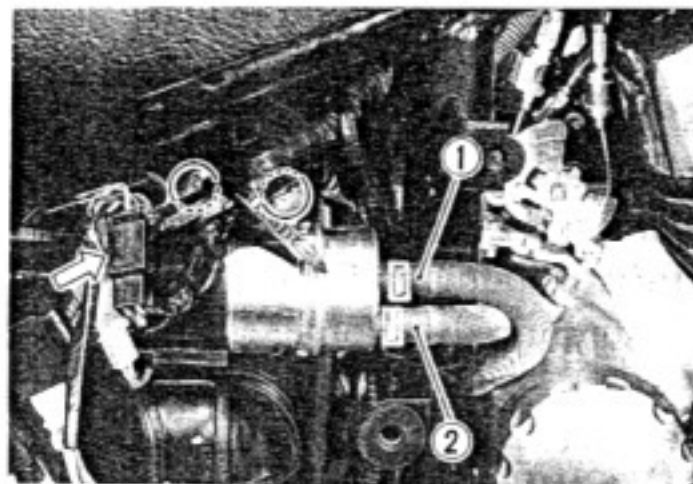
①: Auslaßschlauch

②: Einlaßschlauch

- Die Kraftstoffpumpe ausbauen.

⚠ WARNUNG

Benzin ist extrem feuergefährlich; bei der Handhabung daher unbedingt äußerste Vorsicht walten lassen.



ÜBERPRÜFUNG DER KRAFTSTOFFPUMPE

- Den Widerstand zwischen den Zuleitungskabeln entsprechend der nachfolgenden Tabelle mit Hilfe eines Ohmmeters messen. Wenn der gemessene Wert nicht der Spezifikation entspricht, muß die Kraftstoffpumpe ersetzt werden.

TOOL 09900-25008: Multi-Tester

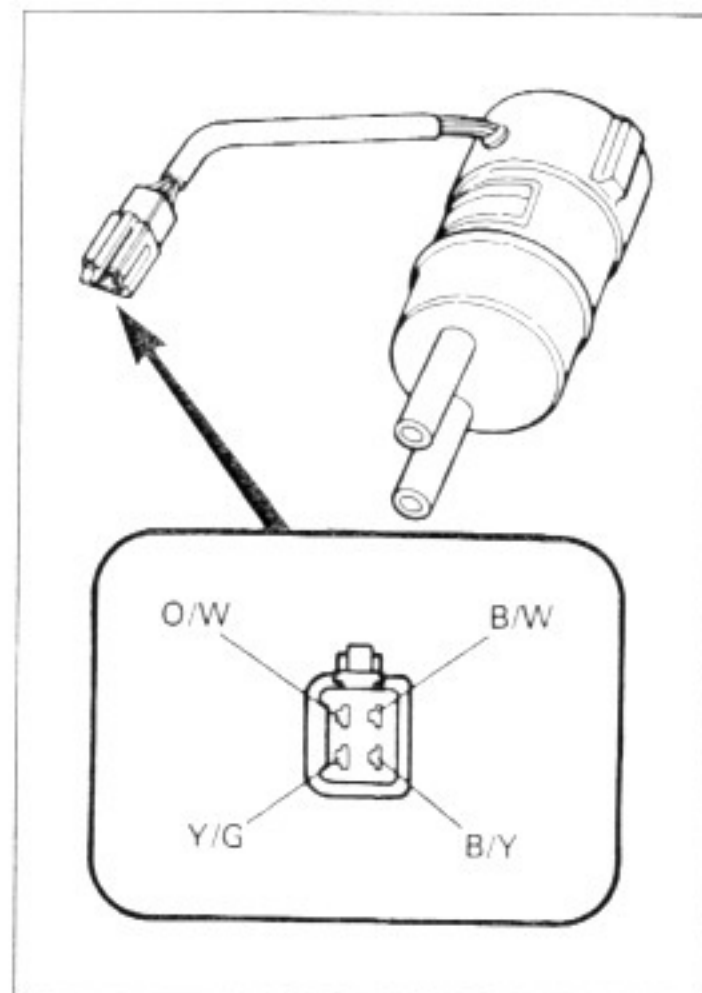
+ Stellung des Wahlschalters: Dioden-Prüfung (+←-)

HINWEIS:

Zur Durchführung der obigen Prüfung ist ein Ausbau der Kraftstoffpumpe nicht erforderlich.

(Einheit V)

		⊕-Prüfsonde an:			
		O/W	Y/G	B/W	B/Y
⊖-Prüfsonde an:	O/W		1,4 – 1,67	1,4 – 1,67	1,4 – 1,67
	Y/G	1,4 – 1,67		0,94 – 1,34	1,4 – 1,67
	B/W	1,4 – 1,67	0,94 – 1,34		1,4 – 1,67
	B/Y	1,4 – 1,67	1,18 – 1,50	1,13 – 1,50	



HINWEIS:

Wenn das Prüfgerät einen Wert unter 1,4 V anzeigt, muß die Batterie des Multi-Testers ersetzt werden; hierbei dürfen die Prüfsonden nicht angeschlossen sein.

KABELFARBEN

O/W: Orangefarben mit weißem Kennfaden

B/Y : Schwarz mit gelbem Kennfaden

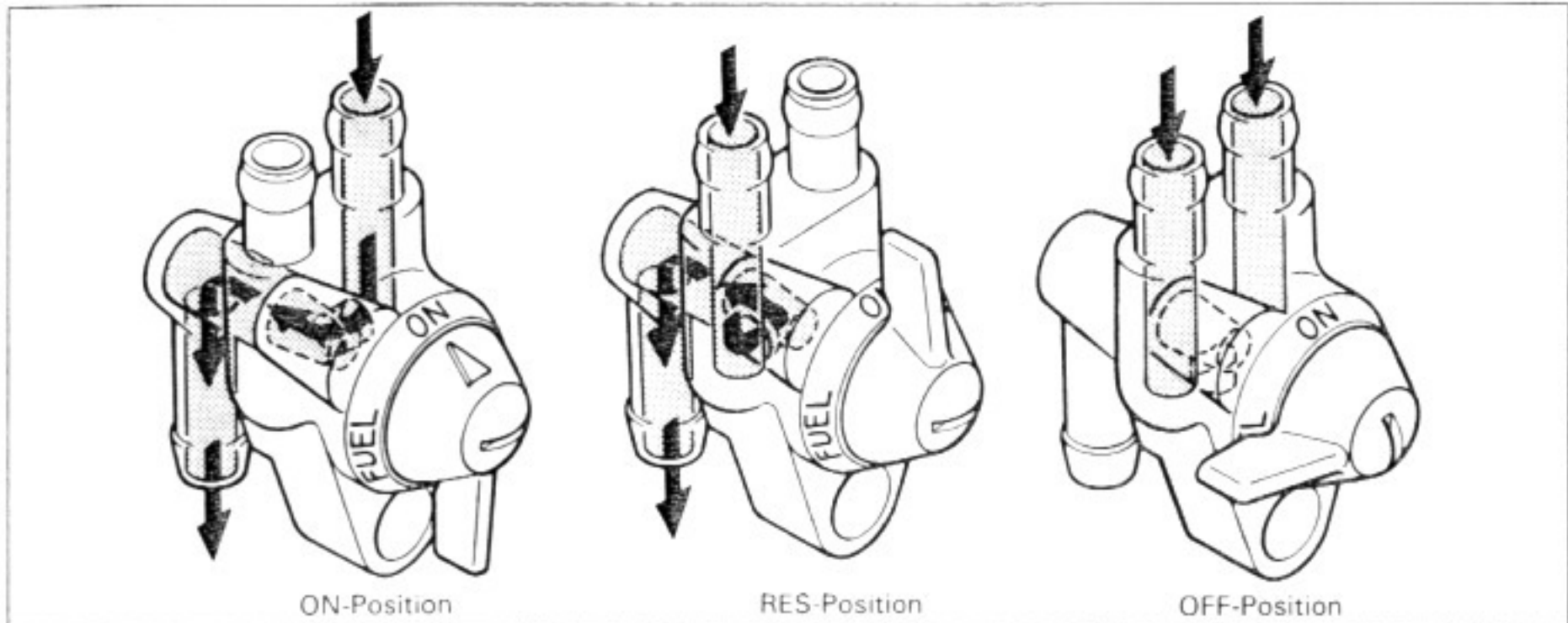
Y/G : Gelb mit grünem Kennfaden

B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden

KRAFTSTOFFTANK UND KRAFTSTOFFHAHN

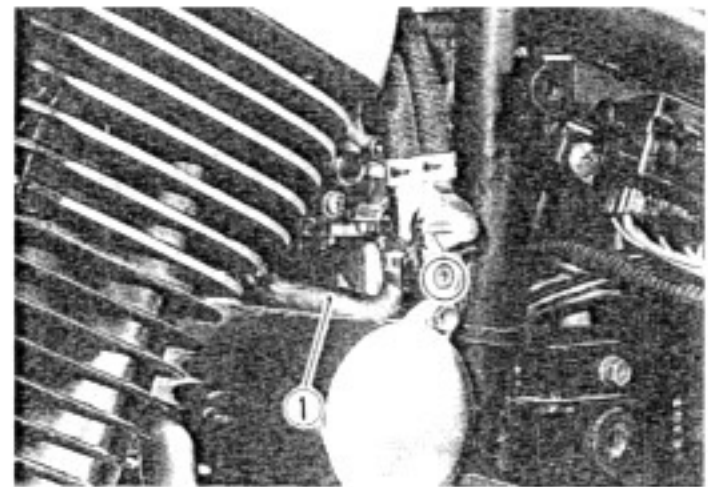
KRAFTSTOFFHAHN-MECHANISMUS

Über dem Kraftstoffhahn-Hebel befindet sich ein Ventil, das über die drei Einstellpositionen "OFF" (AUS), "ON" (EIN) und "RES" (Reserve) verfügt. Steht der Hahn auf ON (Normalstellung), ist der Hauptkanal der Kraftstoffzufuhr geöffnet. Bei OFF sind beiden Bohrungen geschlossen.

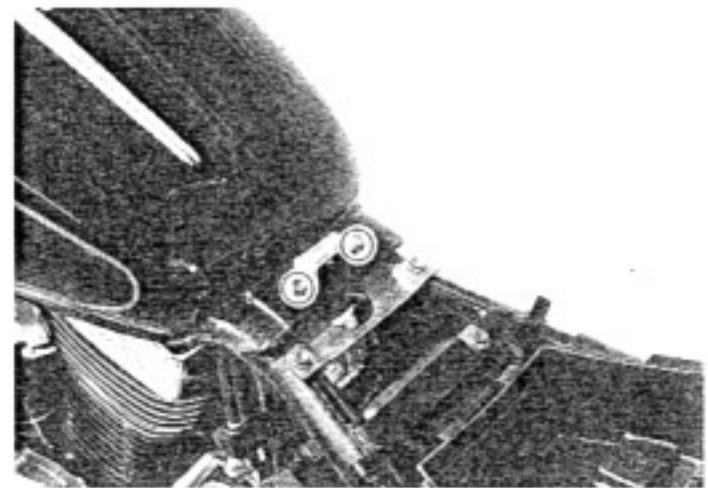


AUSBAU DES KRAFTSTOFFTANKS

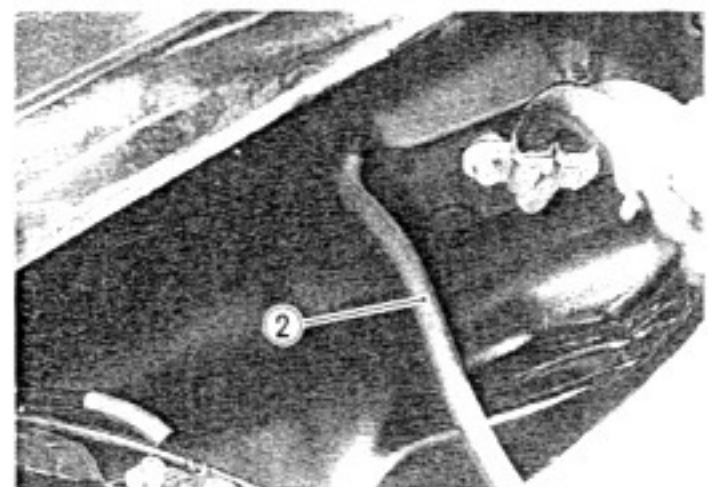
- Die Rahmenabdeckung und die Sitzbank abnehmen. (Siehe Seite 6-1.)
- Den Kraftstoffhahn auf die OFF-Position drehen.
- Die Befestigungsschraube des Kraftstoffhahns entfernen.
- Den Auslaßschlauch ① des Kraftstoffhahns abziehen.



- Die Befestigungsschraube des Kraftstofftanks entfernen.



- Den Ablasschlauch ② des Kraftstofftanks abziehen.
- Den Kraftstofftank ausbauen.



⚠ WARNUNG

Benzin ist extrem feuergefährlich. Wärmequellen, Funken und offene Flammen müssen unbedingt ferngehalten werden.

AUSBAU DES KRAFTSTOFFFILTERS

- Die Schrauben herausdrehen, dann den Kraftstofffilter ausbauen.

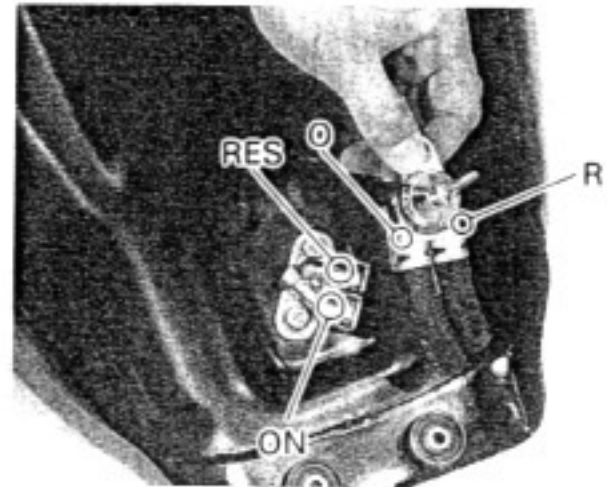
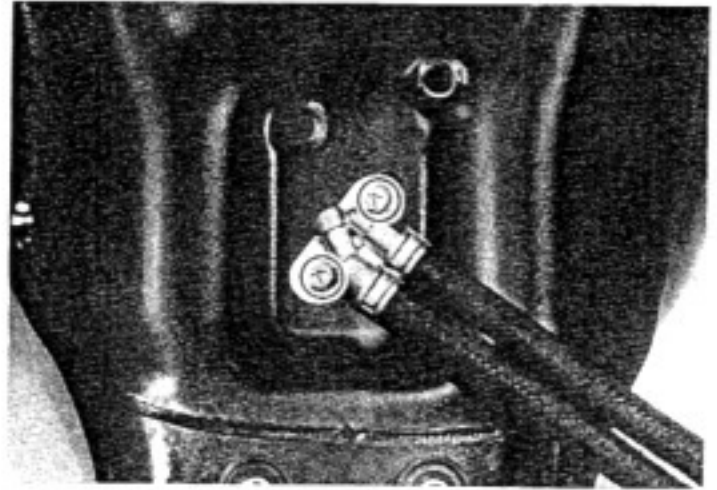
⚠ WARNUNG

Benzin ist extrem feuergefährlich. Wärmequellen, Funken und offene Flammen müssen unbedingt ferngehalten werden.

Dichtungen und O-Ringe müssen stets durch Neuteile ersetzt werden, um eine spätere Undichtigkeit zu vermeiden.

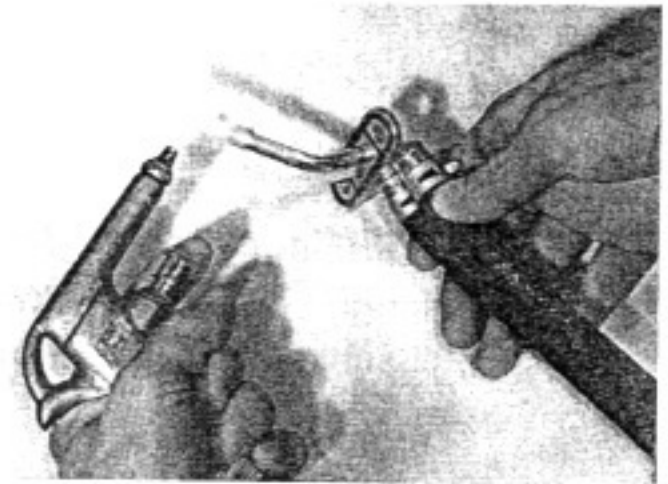
HINWEIS:

Beim Einbau des Kraftstoffhahns und des Filters, die Kraftstoffschläuche wie folgt verbinden: "R" mit "RES", und "O" mit "ON".



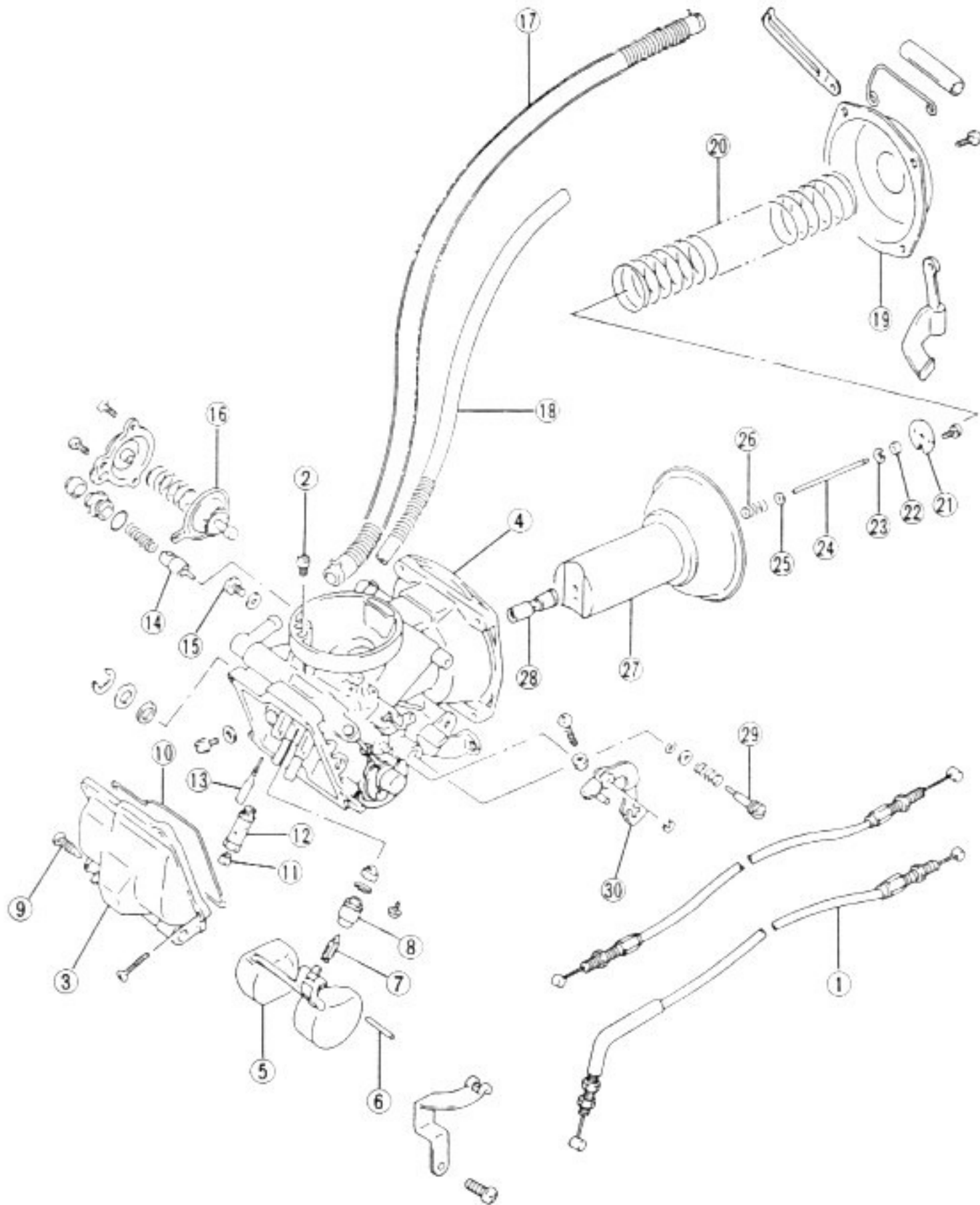
ÜBERPRÜFUNG UND REINIGUNG

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



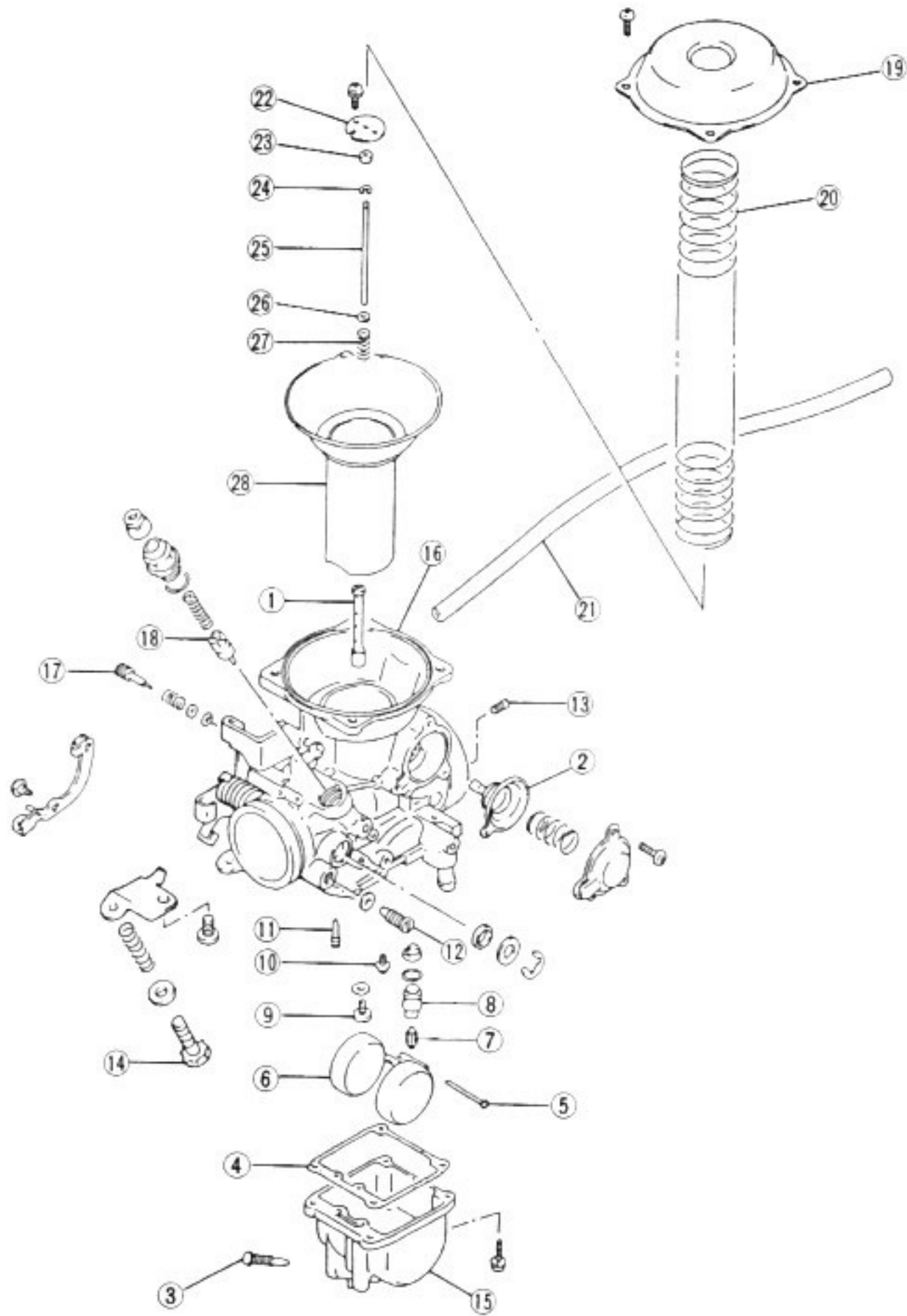
VERGASER AUFBAU

VERGASER Nr. 2 (VORNE)



- | | | |
|------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| ① Gaszug | ⑪ Hauptdüse | ⑳ Düsennadel-Anschlagplatte |
| ② Leerlaufdüse | ⑫ Hauptdüsenhalter | ㉑ Abstandsstück |
| ③ Schwimmerkammer | ⑬ Leerlaufdüse | ㉒ E-Ring |
| ④ Vergasergehäuse | ⑭ Starterkolben | ㉓ Düsennadel |
| ⑤ Schwimmer | ⑮ Unterdruckprüfschraube | ㉔ Unterlegscheibe |
| ⑥ Schwimmerstift | ⑯ Schubventil | ㉕ Feder |
| ⑦ Schwimmernadelventil | ⑰ Kraftstoffschlauch | ㉖ Kolbenventil |
| ⑧ Ventilsitz | ⑱ Entlüftungsschlauch | ㉗ Mischrohr |
| ⑨ Ablasschraube | ㉒ Oberer Vergaserdeckel | ㉘ Leerlauf-Einstellschraube |
| ⑩ Dichtring | ㉓ Kolbenventilfeder | ㉙ Hebel |

VERGASER Nr. 1 (HINTEN)



- | | | |
|---|-----------------------------------|-----------------------------|
| ① Mischrohr | ⑪ Leerlaufdüse | ⑳ Entlüftungsschlauch |
| ② Schubventil | ⑫ Unterdruckprüfschraube | ㉑ Düsennadel-Anschlagplatte |
| ③ Ablasschraube | ⑬ Leerlaufuftdüse | ㉒ Abstandsstück |
| ④ Dichtung | ⑭ Drosselklappen-Anschlagschraube | ㉓ E-Ring |
| ⑤ Schwimmerstift | ⑮ Schwimmerkammer | ㉔ Düsennadel |
| ⑥ Schwimmer | ⑯ Vergasergehäuse | ㉕ Unterlegscheibe |
| ⑦ Schwimmernadelventil | ⑰ Leerlauf-Einstellschraube | ㉖ Feder |
| ⑧ Ventilsitz | ⑱ Starterkolben | ㉗ Kolbenventil |
| ⑨ Hauptdüse | ⑲ Oberer Vergaserdeckel | |
| ⑩ Anschlagsschraube des Schwimmernadelventil-Sitzes | ⑳ Kolbenventilfeder | |

TECHNISCHE DATEN

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION			
	E-02,04,17,22,24,25,34		E-18	
Vergasertyp	BS36SS (Hinten)	BDS36SS (Vorne)	BS36SS (Hinten)	BDS36SS (Vorne)
Bohrungsdurchmesser	36 mm	←	←	←
Identifikationsnummer	48E6	←	48E9	←
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 U/min	←	1 200 ⁺¹⁰⁰ -50 U/min	←
Kraftstoffpegel	7,3 ± 0,5 mm	15,0 ± 0,5 mm	7,3 ± 0,5 mm	15,0 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe	27,7 ± 1,0 mm	9,1 ± 1,0 mm	27,7 ± 1,0 mm	9,1 ± 1,0 mm
Hauptdüse (M.J.)	# 100	# 90	# 100	# 90
Düsennadel (J.N.)	5D27-3	5C29-3	5D27-3	5C29-2
Mischrohr (N.J.)	P-3	P-4	P-3	P-4
Drosselklappenventil (Th.V.)	# 115	←	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	# 45	# 40	←	←
Leerlauf-Einstellschraube (P.S.)	VOREINGE- STELLT (1-5/8 Umdrehungen herausgedreht)	VOREINGE- STELLT (1-3/4 Umdrehungen herausgedreht)	VOREINGE- STELLT (2-1/4 Umdrehungen herausgedreht)	VOREINGE- STELLT (1-3/4 Umdrehungen herausgedreht)
Spiel des Gaszugs	0,5 – 1,0 mm	←	←	←

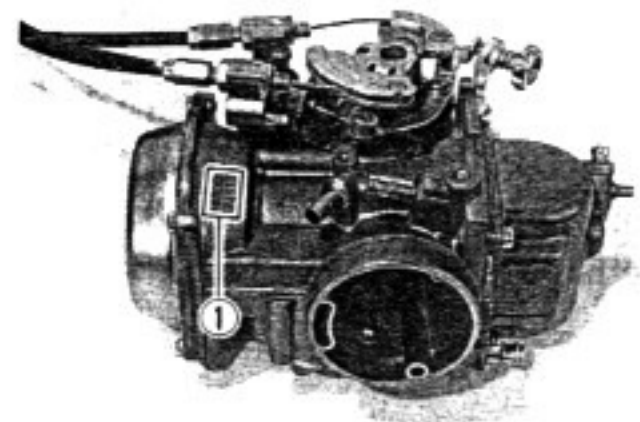
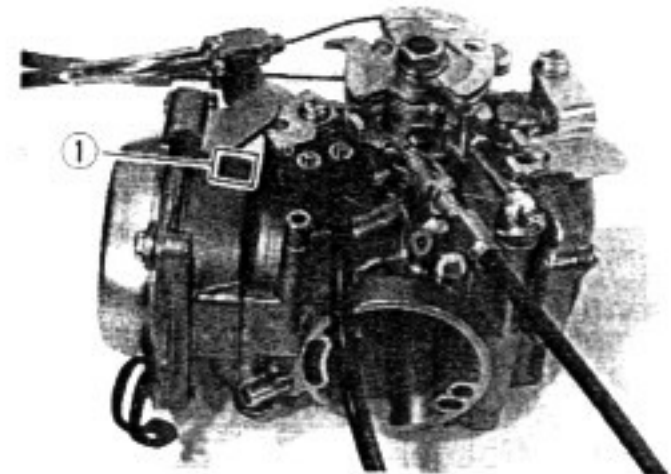
GEGENSTAND	SPEZIFIKATION			
	E-03,28		E-33	
Vergasertyp	BS36SS (Hinten)	BDS36SS (Vorne)	BS36SS (Hinten)	BDS36SS (Vorne)
Bohrungsdurchmesser	36 mm	←	←	←
Identifikationsnummer	48E7	←	48EB	←
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 U/min	←	←	←
Kraftstoffpegel	7,3 ± 0,5 mm	15,0 ± 0,5 mm	7,3 ± 0,5 mm	15,0 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe	27,7 ± 1,0 mm	9,1 ± 1,0 mm	27,7 ± 1,0 mm	9,1 ± 1,0 mm
Hauptdüse (M.J.)	# 100	# 90	# 100	# 90
Düsennadel (J.N.)	5D83	5C43	5D83	5C43
Mischrohr (N.J.)	P-3M	P-4M	P-3M	P-4M
Drosselklappenventil (Th.V.)	# 115	←	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	# 45	# 40	# 45	# 40
Leerlauf-Einstellschraube (P.S.)	VOREINGES- TELLT (1-5/8 Umdrehungen herausgedreht)	VOREINGES- TELLT (1-3/4 Umdrehungen herausgedreht)	VOREINGES- TELLT	VOREINGES- TELLT
Spiel des Gaszugs	0,5 – 1,0 mm	←	←	←

4-9 KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-37	
Vergasertyp	BS36SS (Hinten)	BDS36SS (Vorne)
Bohrungsdurchmesser	36 mm	←
Identifikationsnummer	48EC	←
Leerlaufdrehzahl	1200 ± 100 U/min	←
Kraftstoffpegel	7,3 ± 0,5 mm	15,0 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe	27,7 ± 1,0 mm	9,1 ± 1,0 mm
Hauptdüse (M.J.)	# 100	# 90
Düsennadel (J.N.)	5D27-3	5C29-3
Mischrohr (N.J.)	P-3	P-4
Drosselklappenventil (Th.V.)	# 115	←
Leerlaufdüse (P.J.)	# 45	# 40
Leerlauf-Einstellschraube (P.S.)	VOREINGESTELLT (1-5/8 Umdrehungen herausgedreht)	VOREINGESTELLT (1-3/4 Umdrehungen herausgedreht)
Spiel des Gaszugs	0,5 – 1,0 mm	←

LAGE DER IDENTIFIKATIONSNUMMER

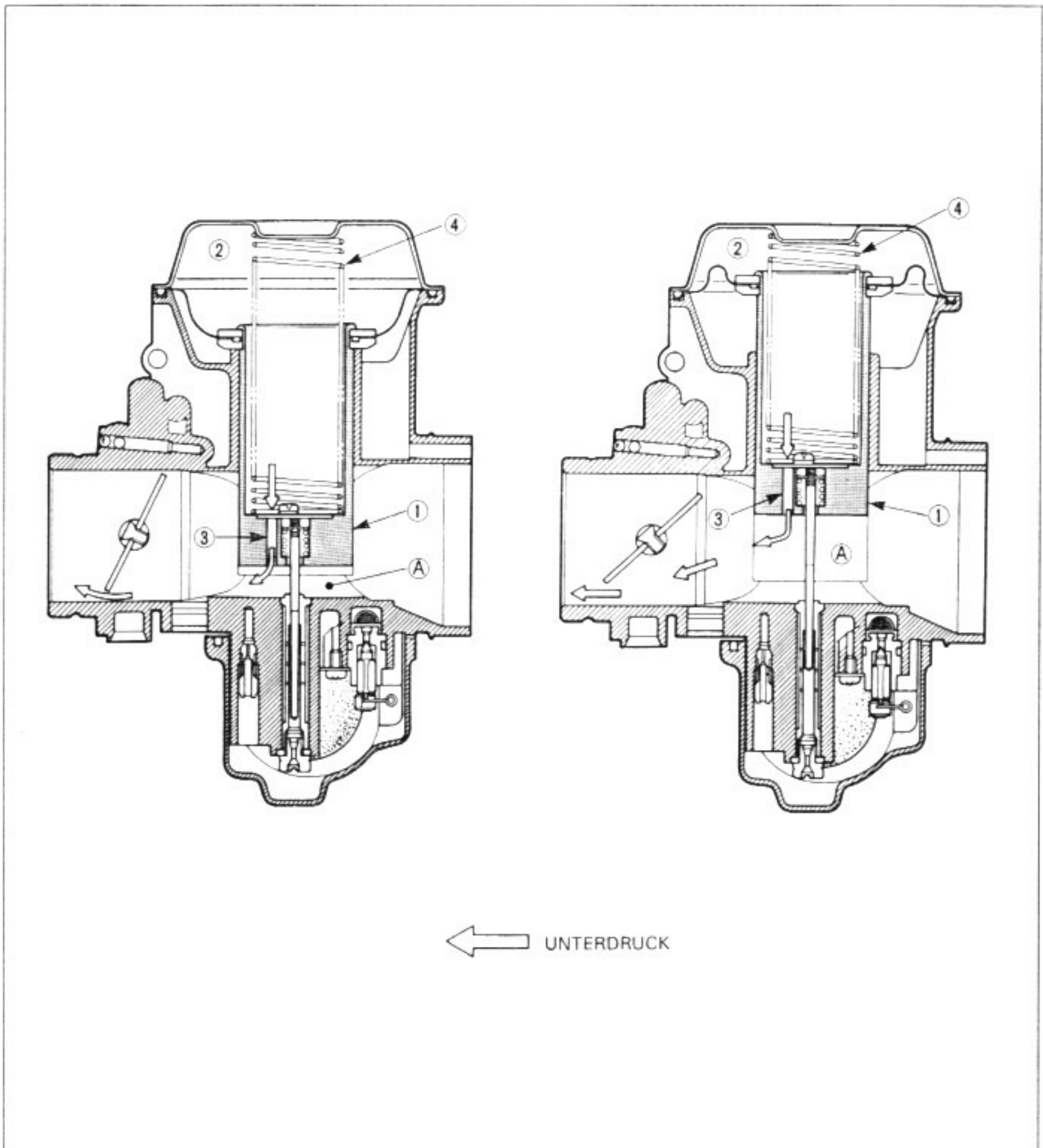
Jeder Vergaser ist entsprechend den Spezifikationen mit einer Identifikationsnummer ① versehen, die am Vergasergehäuse eingestanzt ist. I.D. NO. LOCATION



FUNKTIONSWEISE VON MEMBRAN UND KOLBEN

Bei diesem Vergaser handelt es sich um einen Vergaser mit verstellbarem Venturi-Rohr, bei dem der Querschnitt je nach dem Unterdruck auf der Ausströmseite des Venturi-Rohrs (A) durch das Kolbenventil (1) automatisch vergrößert bzw. verkleinert wird. Der Unterdruck wird über eine Drosselbohrung (3) im Kolbenventil (1) zur Membrankammer (2) geleitet.

Ein steigender Unterdruck hebt die Kraft der Feder (4) und drückt das Kolbenventil (1) nach oben. Dadurch vergrößert sich die Querschnittsfläche, was eine Zunahme der Luftströmungsgeschwindigkeit verhindert. Dies bewirkt, daß die Luftströmungsgeschwindigkeit im Venturi-Kanal relativ konstant bleibt, was eine wirksamere Kraftstoffzerstäubung und ein optimales Kraftstoff-/Luftgemisch gewährleistet.

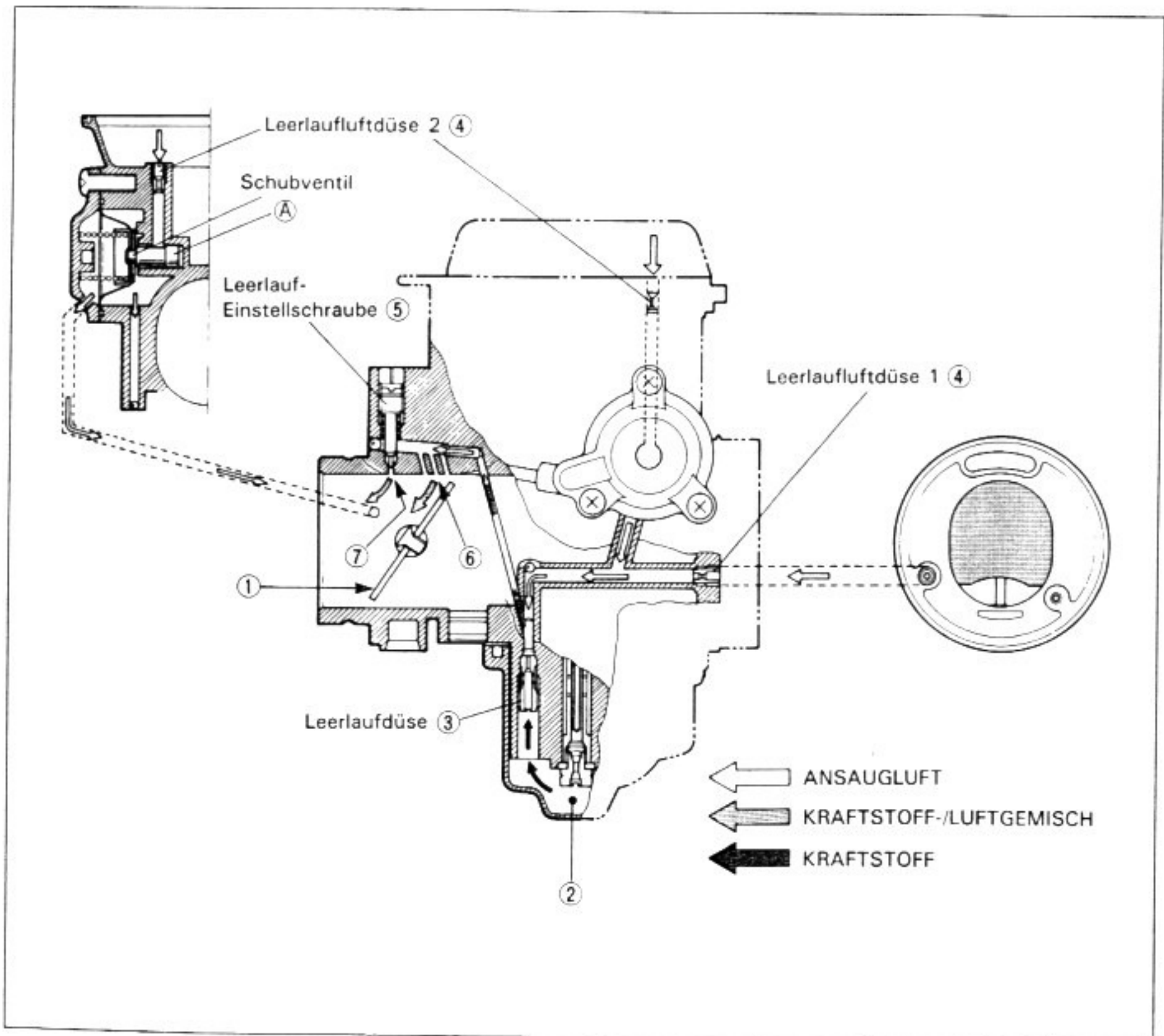


TEILLASTSYSTEM

Dieses System übernimmt die Kraftstoffversorgung des Motors bei geschlossenem oder leicht geöffnetem Drosselklappenventil ①. Die Leerlaufdüse ③ reguliert den von der Schwimmerkammer ② einströmenden Kraftstoff und mischt ihn mit der durch die Leerlauf-Luftdüsen (# 1 und # 2) ④ kommende Ansaugluft. Dieses angereicherte Gemisch gelangt durch das Gemischrohr zur Leerlauf-Einstellschraube ⑤. Ein Teil des Gemischs wird durch die Bypass-Kanäle ⑥ in die Hauptbohrung geleitet. Das restliche Gemisch wird von der Leerlauf-Einstellschraube ⑤ reguliert und durch die Leerlaufbohrung ⑦ in die Hauptbohrung geleitet.

ÜBERGANGS-ANREICHERUNGSSYSTEM

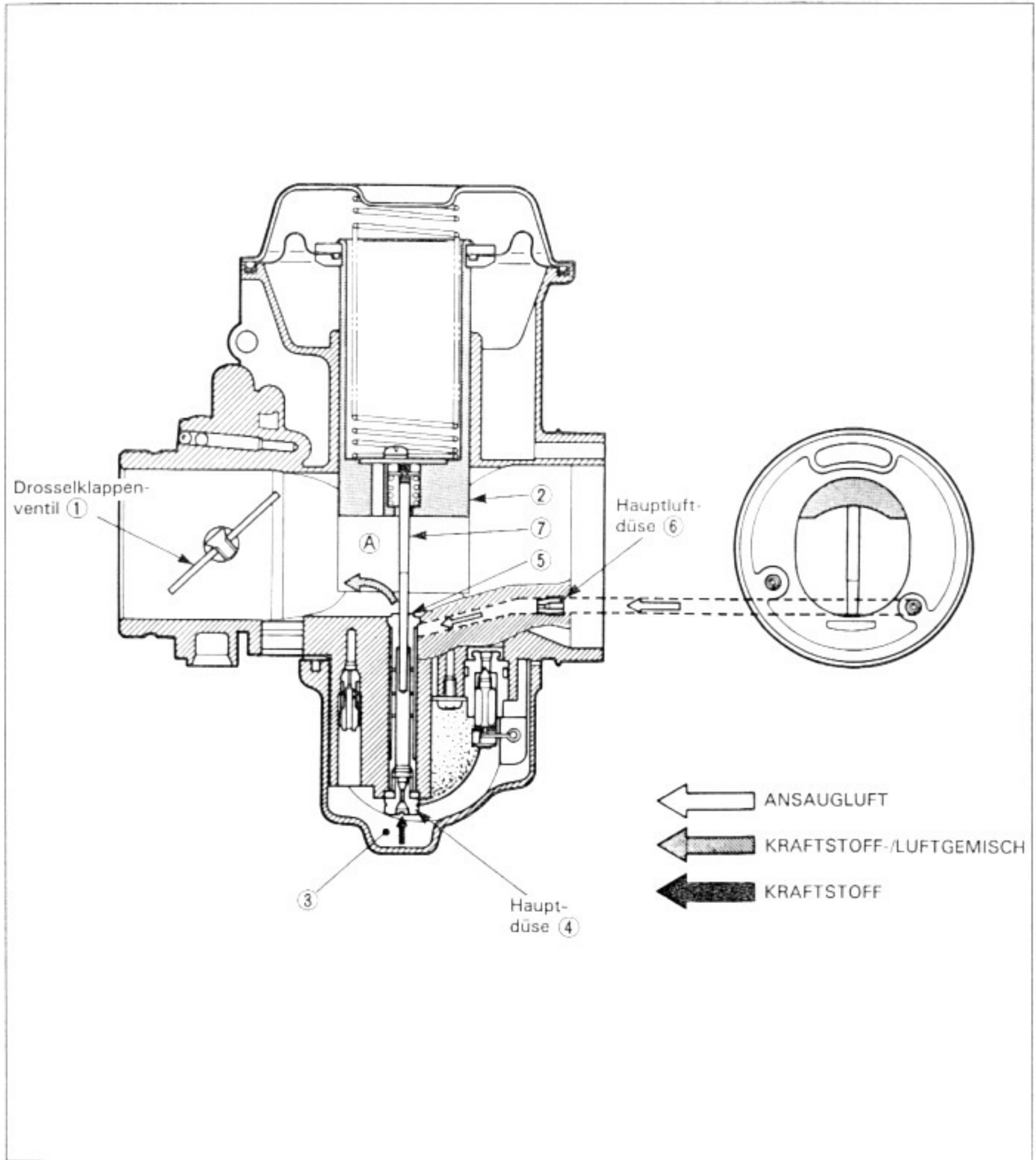
Das Übergangs-Anreicherungssystem sorgt für ein konstantes Kraftstoff-/Luftgemisch, um bei einem abrupten Zurückdrehen des Gasdrehgriffs im oberen Geschwindigkeitsbereich einen unregelmäßigen Verbrennungsvorgang zu vermeiden. Unter normalen Bedingungen wird durch die vom oberen Vergaserbereich in den Leerlauf-Luftkanal einströmende Luft ein korrektes Kraftstoff-/Luftgemisch gewährleistet. Wird aber das Drosselklappenventil plötzlich geschlossen, entsteht auf der Zylinderseite ein starker Unterdruck, der auf die Membran einwirkt. Das mit der Membran verbundene Ventil ① blockiert in diesem Fall den Luftkanal, wodurch der anliegende Druck über den Leerlauf-Luftkanal abgeleitet wird. Durch dieses System wird eine gleichmäßige Verbrennung erreicht, indem das Kraftstoff-/Luftgemisch mittels Steuerung der Leerlaufkreis-Luftzufuhr entsprechend verändert wird.



VOLLASTSYSTEM

Durch das Öffnen des Drosselklappenventils ① erhöht sich die Motordrehzahl und der Unterdruck im Venturi-Rohr A steigt an. Dadurch wird das Kolbenventil ② nach oben gedrückt.

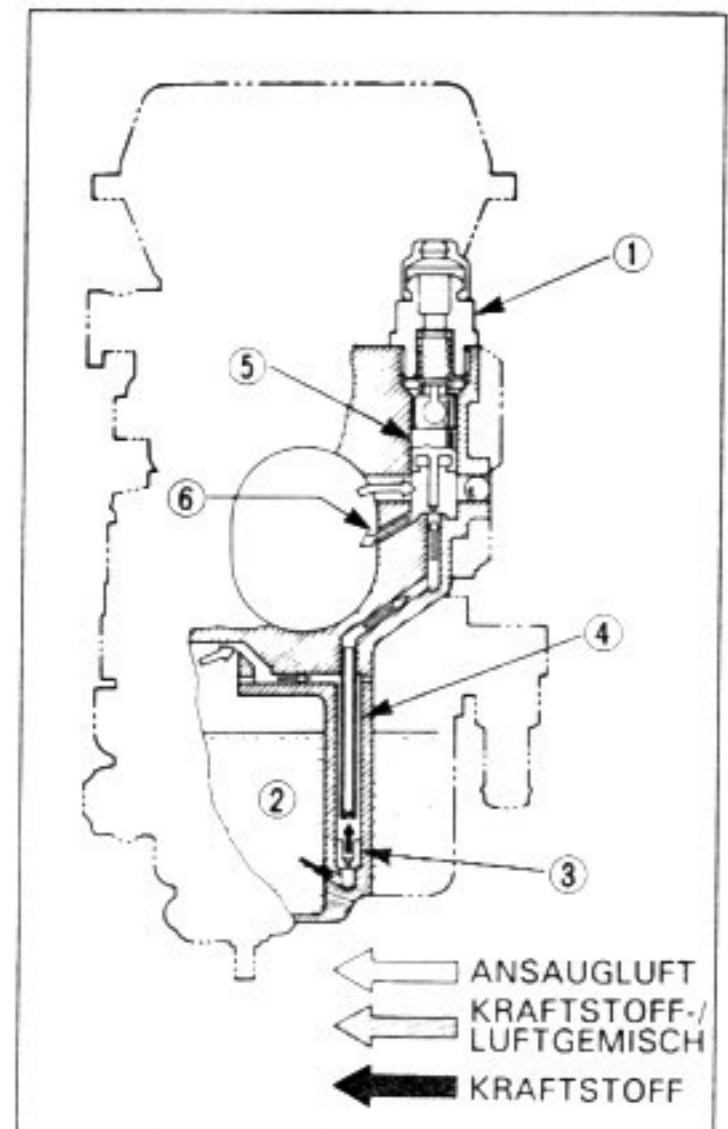
Gleichzeitig wird der von der Schwimmerkammer ③ zuströmende Kraftstoff von der Hauptdüse ④ bemessen; diese Kraftstoffmenge strömt zum Mischrohr ⑤, wo sich der Kraftstoff mit der von der Hauptluftdüse ⑥ kommenden Luft vermischen. Das Kraftstoff-/Luftgemisch strömt dann durch den Spalt zwischen Mischrohr ⑤ und Düsennadel ⑦ und gelangt zum Venturi-Rohr A, wo es sich mit dem vom Motor angesaugten Hauptluftstrom vermischt. Die Gemischdosierung erfolgt im Mischrohr ⑤; der Spalt, durch den das Kraftstoff-/Luftgemisch einströmt, wird durch die Position des Drosselklappenventils bestimmt.



STARTERSYSTEM

Durch das Hochziehen der Starterwelle ① wird aus der Schwimmerkammer ② Kraftstoff in den Starterkreis gesaugt. Die Starterdüse ③ bemißt den Kraftstoff, der dann in das Starterrohr ④ fließt und sich mit der aus der Schwimmerkammer ② einströmenden Luft vermischt. Dieses angereicherte Gemisch gelangt zum Starterkolben ⑤ und wird hier wiederum mit Luft vermischt, die durch einen von der Hauptbohrung ausgehenden Kanal einströmt.

Durch das zweimalige Mischen von Kraftstoff und Luft wird ein zum Anlassen erforderliches Kraftstoff-/Luftgemisch erzeugt, das durch die Starter-Auslaßöffnung ⑥ in die Hauptbohrung gedrückt wird.

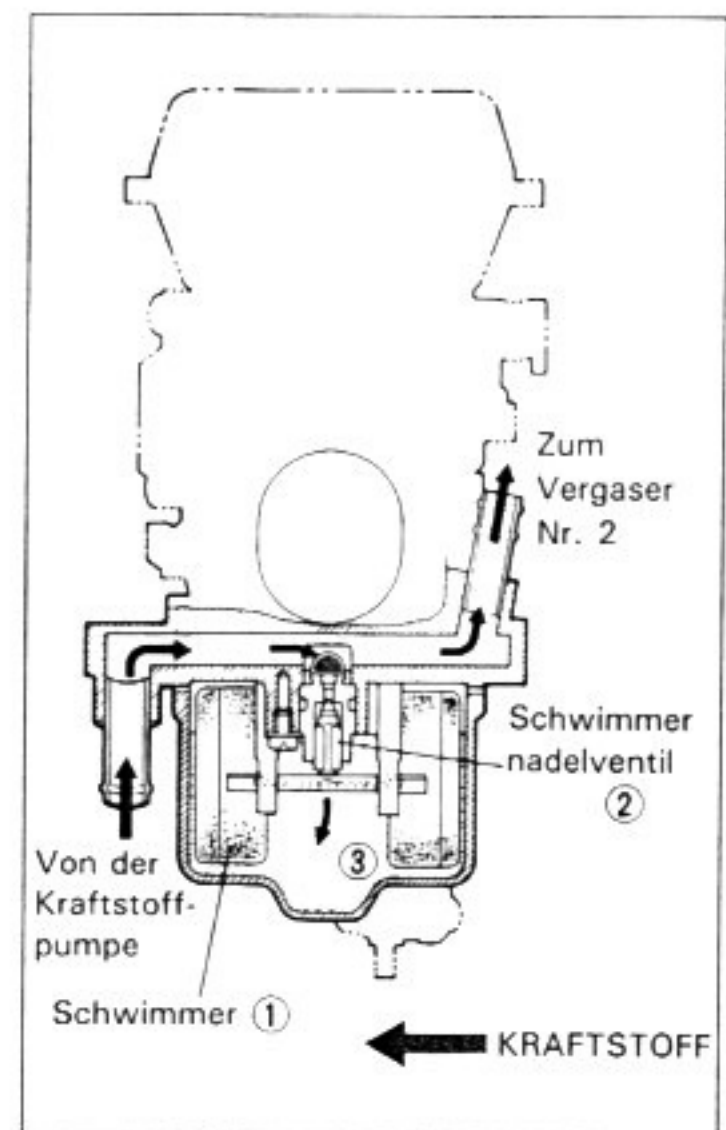


SCHWIMMERSYSTEM

Schwimmer ① und Schwimmernadelventil ② sind durch den gleichen Mechanismus verbunden, so daß sich das Schwimmernadelventil ② mit den Schwimmern ① auf- und abbewegt.

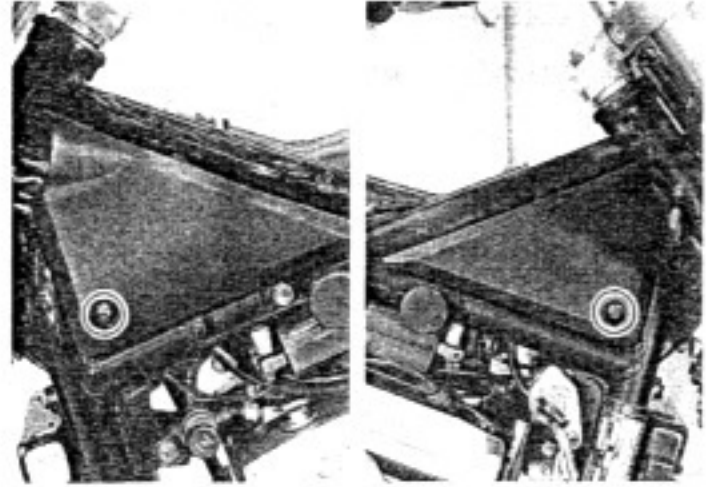
Bei hohem Kraftstoffpegel in der Schwimmerkammer ③ befinden sich die Schwimmer ① im oberen Bereich, und das Schwimmernadelventil ② wird gegen den Ventilsitz gedrückt. In diesem Zustand gelangt kein Kraftstoff in die Schwimmerkammer ③. Mit fallendem Kraftstoffpegel sinken auch die Schwimmer ①, worauf sich das Schwimmernadelventil ② öffnet und Kraftstoff in die Schwimmerkammer ③ einfließen läßt.

Auf diese Weise regelt das Schwimmernadelventil ② den Kraftstoffzufluß, und gewährleistet somit einen stets konstanten Kraftstoffpegel in der Schwimmerkammer ③.

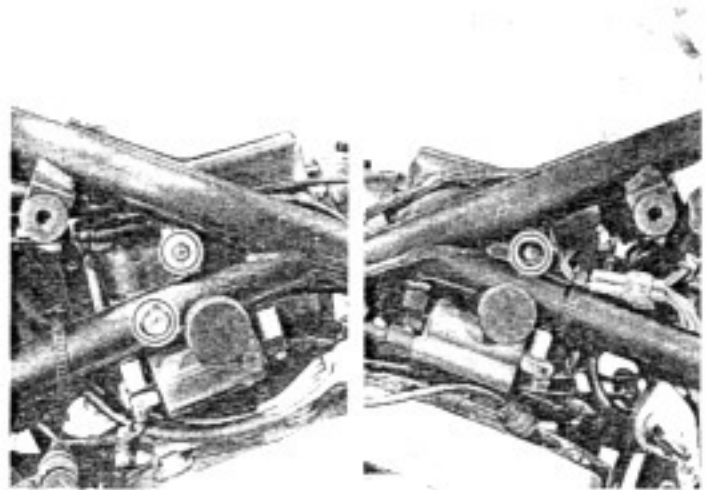


AUSBAU

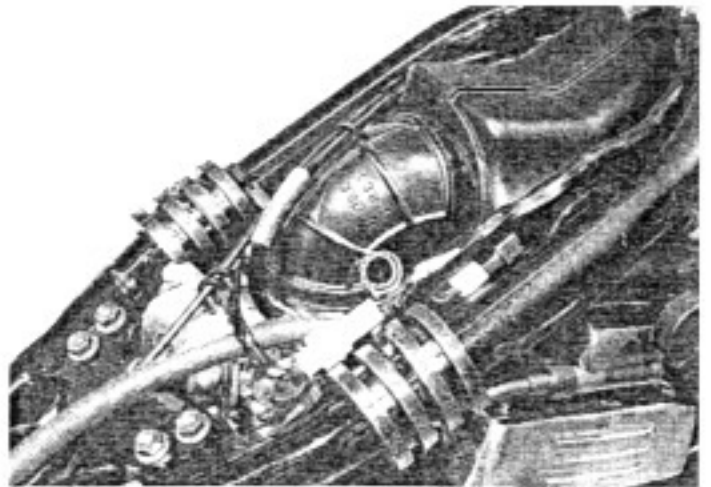
- Die Sitzbank abnehmen. (Siehe Seite 6-1.)
- Die rechten und linken Rahmenabdeckungen abnehmen.
- Den Kraftstofftank ausbauen. (Siehe Seite 4-4.)
- Die rechten und linken Lenkkopfabdeckungen abnehmen.



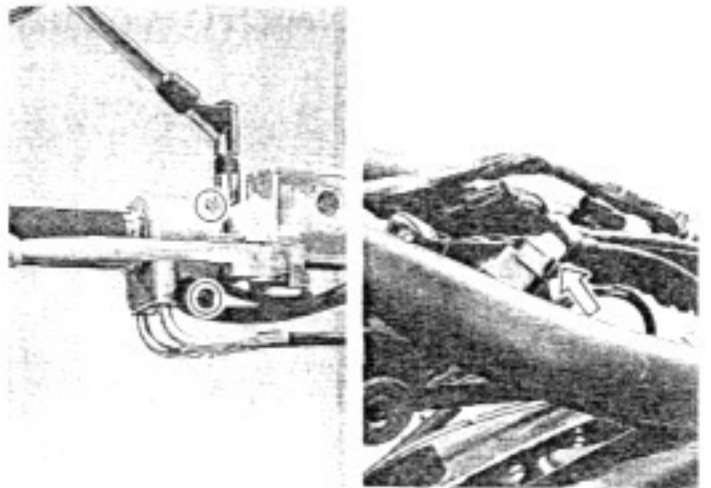
- Die Befestigungsschraube des Gaszug-Verbindungsstücks entfernen.
- Die Befestigungsschrauben des Luftfiltergehäuses von Vergaser Nr. 2 herausdrehen.



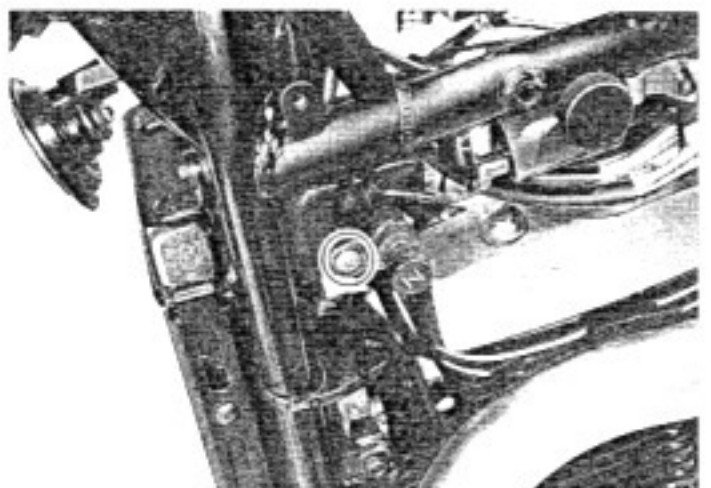
- Die Vergaserklemmschraube lösen.
- Das Luftfiltergehäuse des Vergasers Nr. 2 (vorne) ausbauen.



- Den rechten Lenkerschalter abnehmen und den Gaszug aushängen.
- Das Gaszug-Verbindungsstück lösen, dann die Gaszüge aushängen.

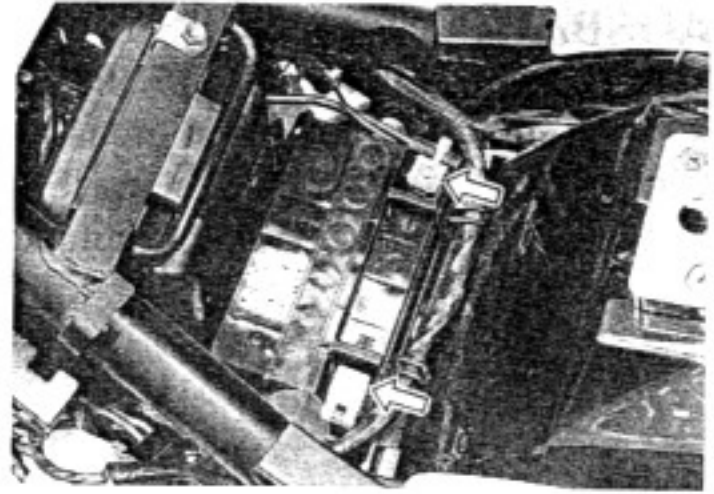


- Die Befestigungsschraube des Choke-Knopfs entfernen.

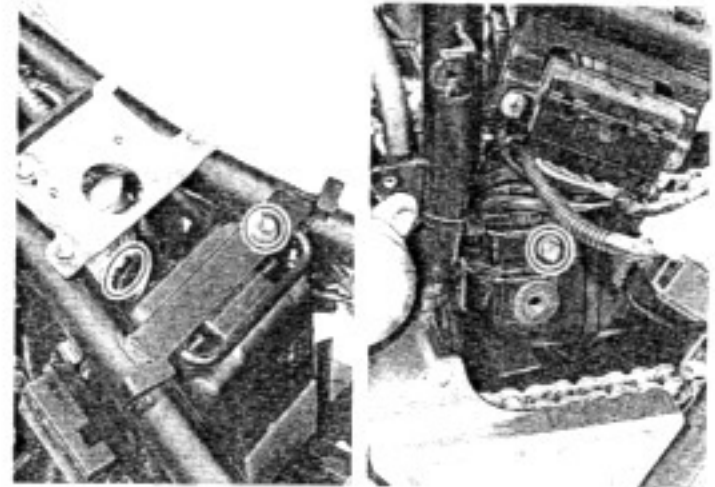


4-15 KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM

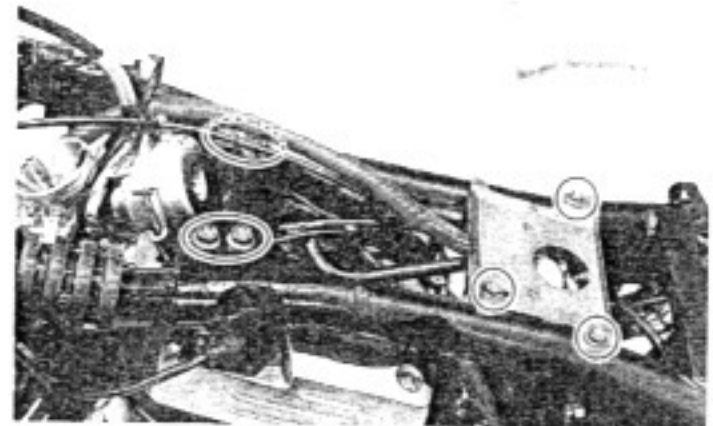
- Die Ablage für die Bedienungsanleitung entfernen.
- Die Batterie ausbauen.



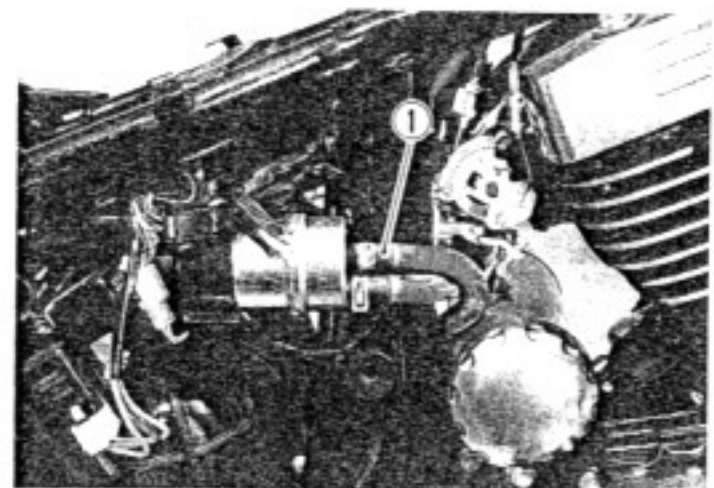
- Die Klemmschraube lösen.
- Die Befestigungsschrauben des Luftfiltergehäuses an Vergaser Nr. 1 (hinten) herausdrehen, dann das Luftfiltergehäuse nach hinten schieben.



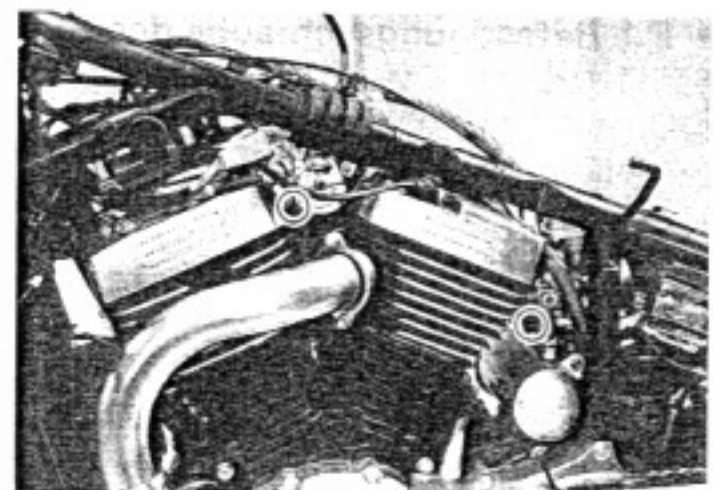
- Die Rahmenverstärkungsplatte und die Halterung des Kraftstofftanks entfernen.



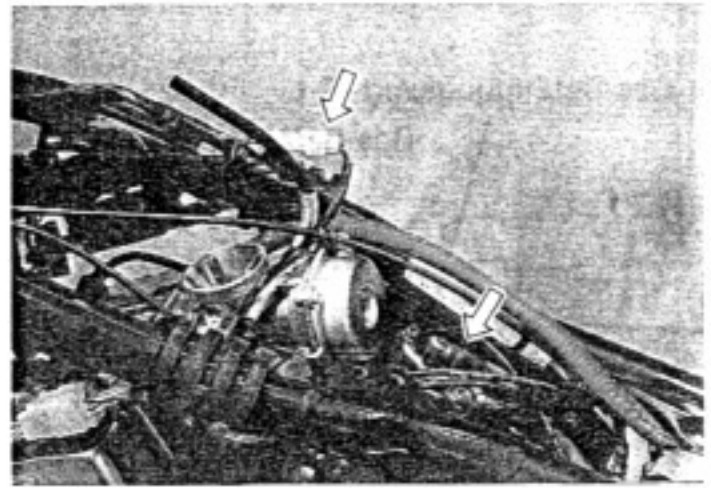
- Den Kraftstoffschlauch ① von der Kraftstoffpumpe abziehen.



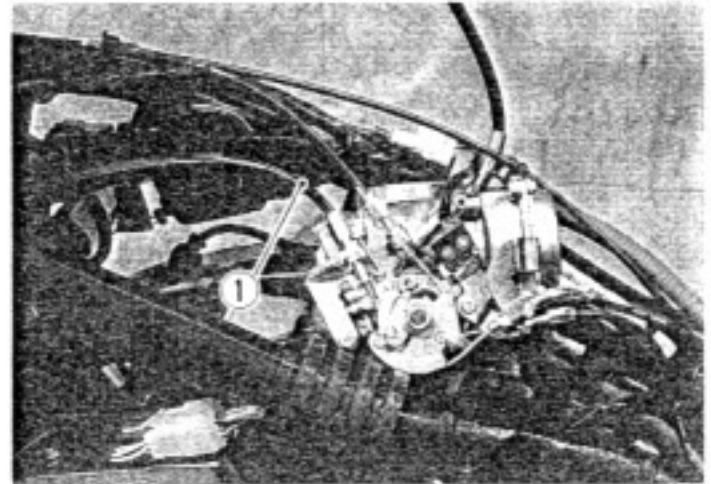
- Die rechten und linken Vergaserklemmschrauben lösen.



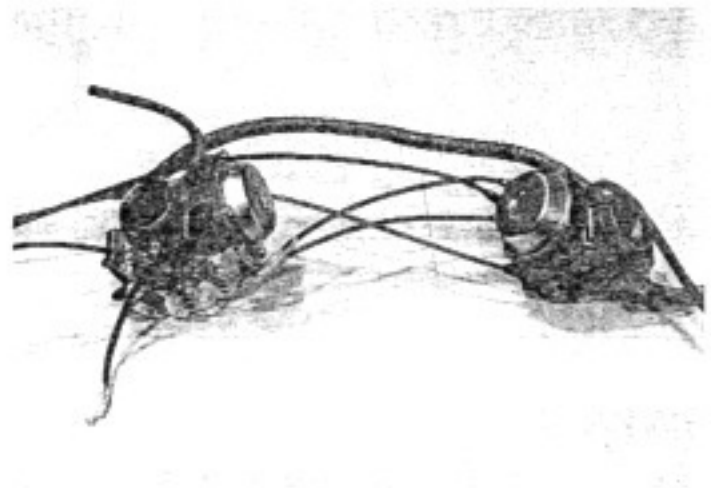
- Die Stecker abziehen.
- Den Entlüftungsschlauch vom Zylinderkopf Nr. 1 (hinten) abziehen.



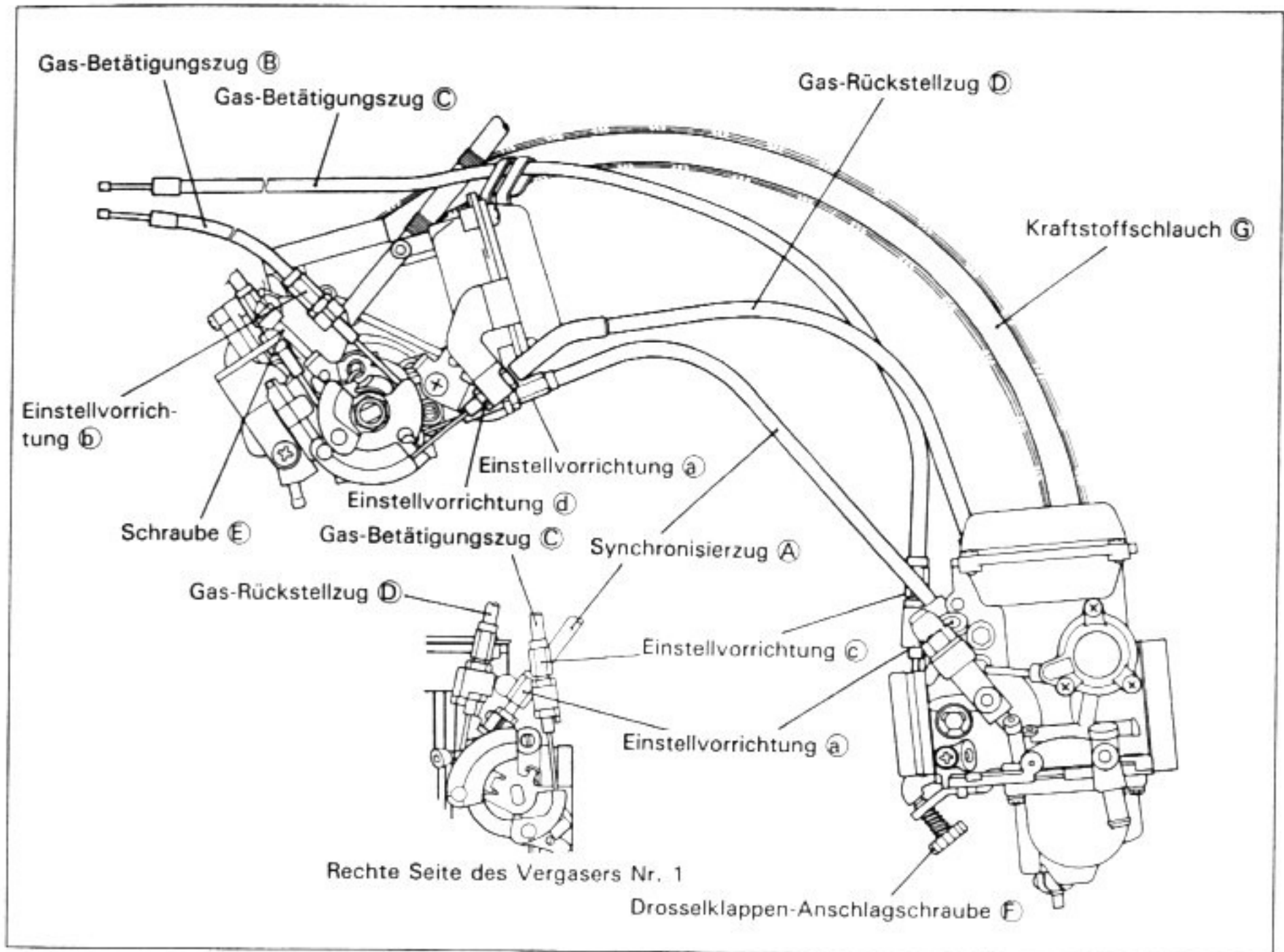
- Den Gas-Rückstellzug ① vom Vergaser Nr. 2 (vorne) abnehmen.



- Die Vergaser Nr. 1 und Nr. 2 zusammen mit dem am Vergaser befestigten Synchronisierungszug, den Gaszügen, Entlüftungsschläuchen und dem Kraftstoffschlauch abnehmen.



4-17 KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM



HINWEIS:

Die Einstellvorrichtung ① des Synchronisierzugs darf nicht gedreht werden.
Nachdem der Synchronisierzug oder ein Vergasergehäuse ausgebaut wurden, müssen die beiden Vergaser synchronisiert werden.

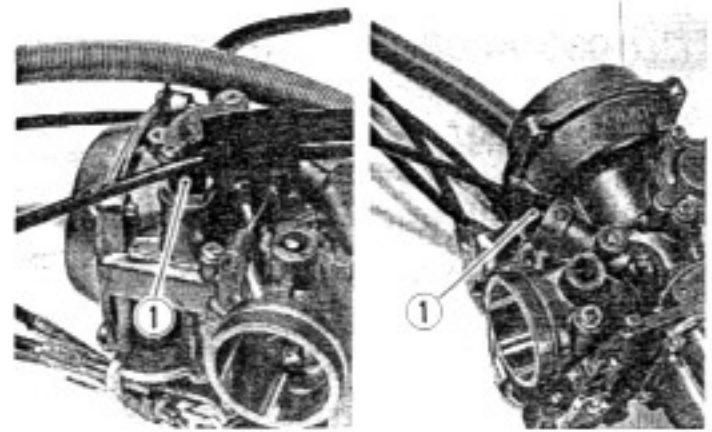
⚠ ACHTUNG

Die Schraube ⑤ des Vergasers Nr. 2 (vorne) darf nicht gedreht werden.

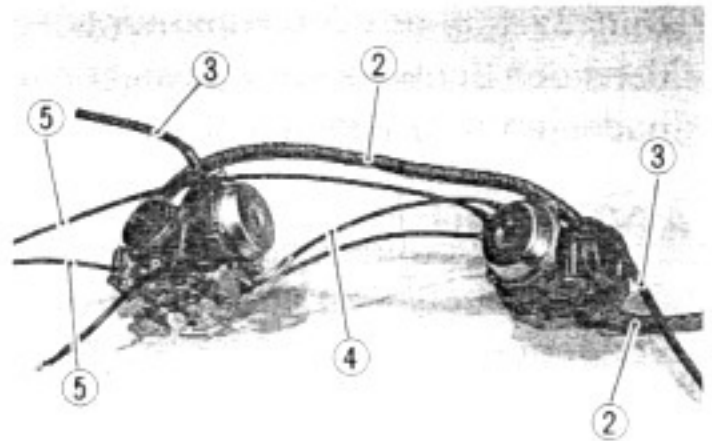
ZERLEGUNG

Vor der Zerlegung der Vergaser einen sauberen und hellen Arbeitsbereich vorbereiten, an dem die Komponenten der Vergaser übersichtlich aufbewahrt werden können und nicht verlorengehen. Die Anleitungen und Diagramme der Bedienungsanleitung durchlesen und sich mit den Einbaupositionen der Komponenten, den Kraftstoffkanälen und deren Verlauf im Innern des Vergasers vertraut machen.

- Die Starterkolben ① vom Vergaser Nr. 1 und Nr. 2 entfernen.



- Die Kraftstoffschläuche ②, Entlüftungsschläuche ③, Gas-Rückstellzug ④ und die Gas-Betätigungszüge ⑤ ausbauen.



ACHTUNG

Die Schraube **E** des Vergasers Nr. 2 (vorne) darf nicht gedreht werden.

HINWEIS:

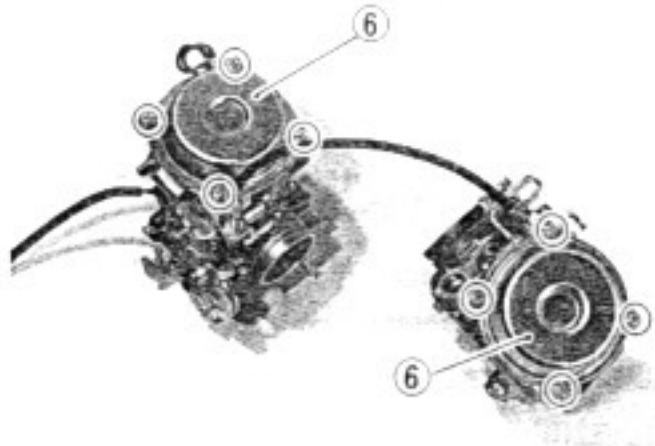
Nachdem der Synchronisierzug oder ein Vergasergehäuse ausgebaut wurden, müssen die beiden Vergaser synchronisiert werden.

- Den oberen Vergaserdeckel ⑥ entfernen.

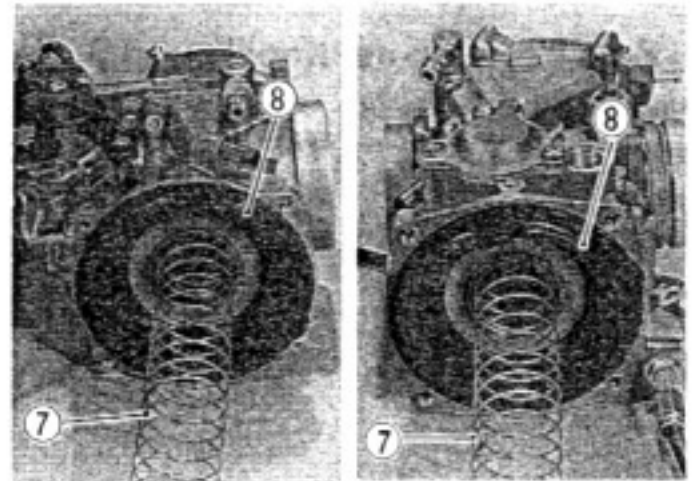
TOOL 09900-09003: Satz Schlagschraubendreher

ACHTUNG

Das Vergasergehäuse darf bei noch eingebauter Membran nicht mit Druckluft durchgeblasen werden, da dies eine Beschädigung der Membran verursachen kann.

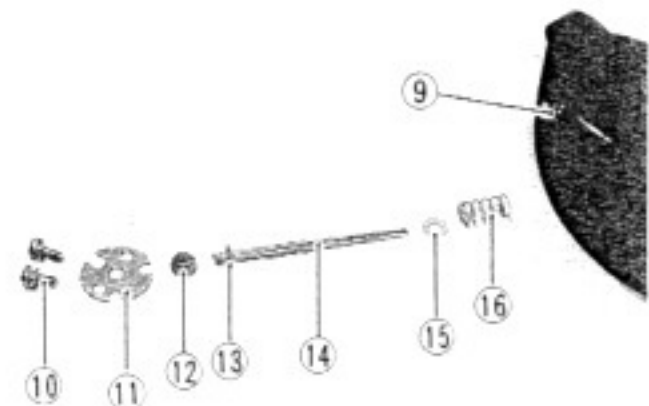


- Die Kolbenventil-Rückzugsfeder ⑦ und das Kolbenventil zusammen mit der Membran ⑧ ausbauen.



- Die Schrauben herausdrehen, dann die Düsennadel vom Kolbenventil abnehmen.

- ⑨ Kolbenventil
- ⑩ Schraube
- ⑪ Düsennadel-Anschlagplatte
- ⑫ Abstandsstück
- ⑬ E-Ring
- ⑭ Düsennadel
- ⑮ Unterlegscheibe
- ⑯ Feder



4-19 KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM

- Die Schwimmerkammer ① entfernen.

TOOL 09900-09003: Satz Schlagschraubendreher

⚠ ACHTUNG

Dichtungen und O-Ringe müssen stets durch Neuteile ersetzt werden, um spätere Undichtigkeiten zu vermeiden.

- Den Stift ③ des Schwimmernadelventils herausziehen, dann den Schwimmer ② zusammen mit dem Schwimmernadelventil ④ ausbauen.

⚠ ACHTUNG

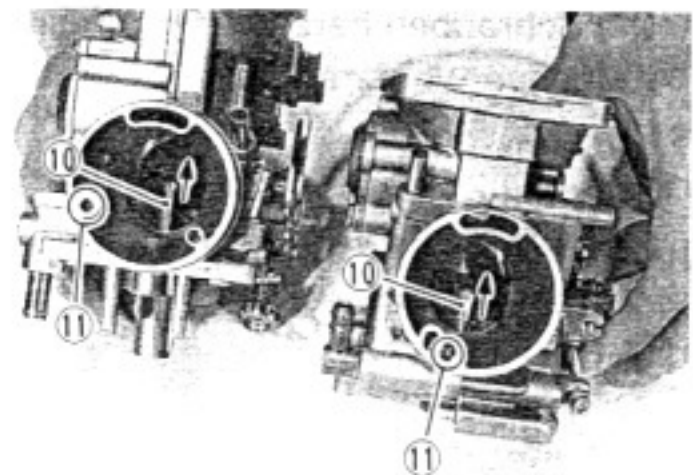
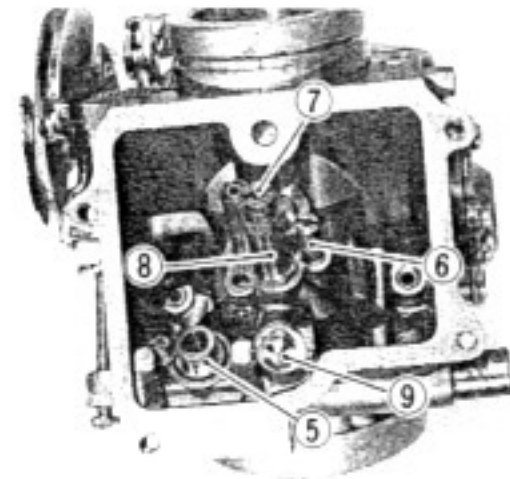
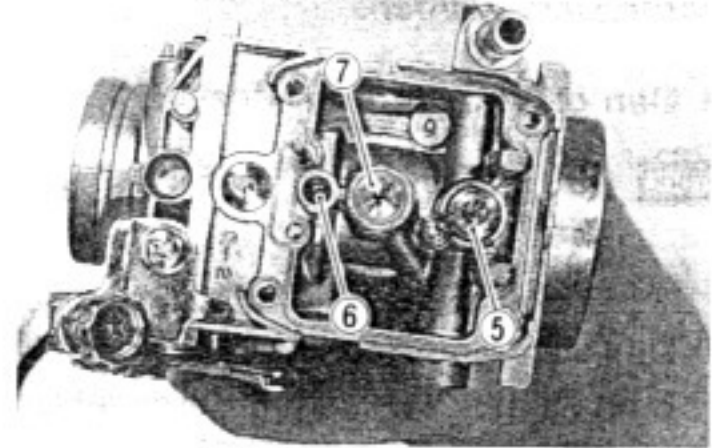
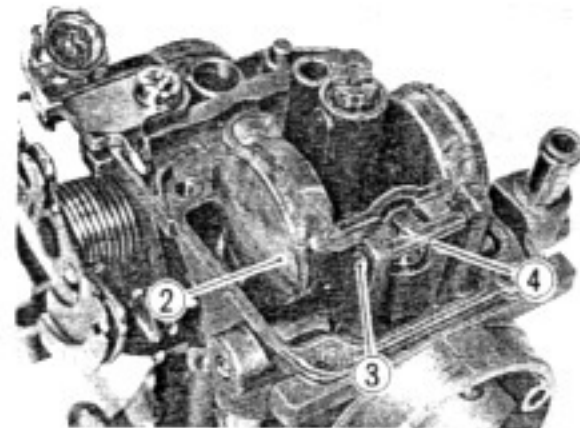
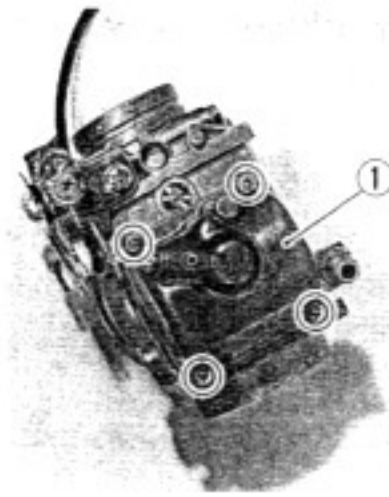
Zum Reinigen des Ventilsitzes niemals ein Stück Draht verwenden.

- Die folgenden Teile ausbauen:

- ⑤ Ventilsitz
- ⑥ Leerlaufdüse
- ⑦ Hauptdüse
- ⑧ Hauptdüsenträger
- ⑨ Befestigungsschraube des Mischrohrs
- ⑩ Mischrohr
- ⑪ Leerlaufluftdüse

⚠ ACHTUNG

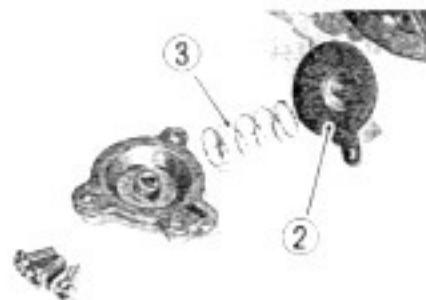
Zum Reinigen der Kanäle und Düsen niemals ein Stück Draht verwenden.



- Einen 1/8''-Bohreinsatz mit einem Bohranschlag verwenden, um den Stopfen der Leerlauf-Einstellschraube zu entfernen. Den Bohranschlag 6 mm von der Bohrspitze anbringen, um zu verhindern, daß beim Bohren die Leerlauf-Einstellschraube beschädigt wird. Danach vorsichtig den Stopfen anbohren.
Eine Schneidschraube in den Stopfen eindrehen und den Stopfen mit Hilfe einer Zange herausziehen. Jegliche Metallspäne aus dem Bereich entfernen.
(Für Modelle E-03, 18, 28 und 33.)

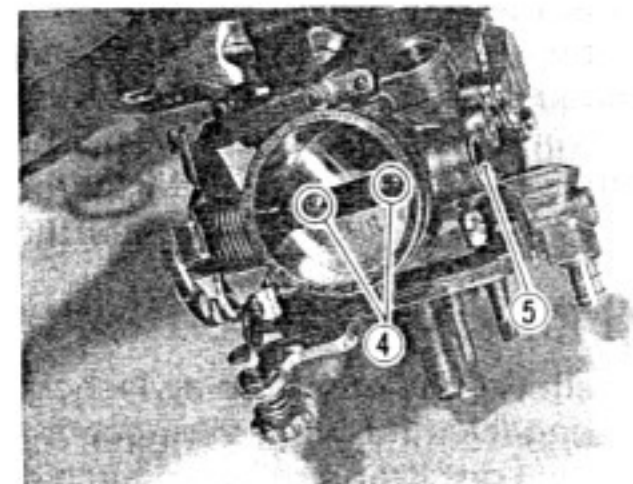
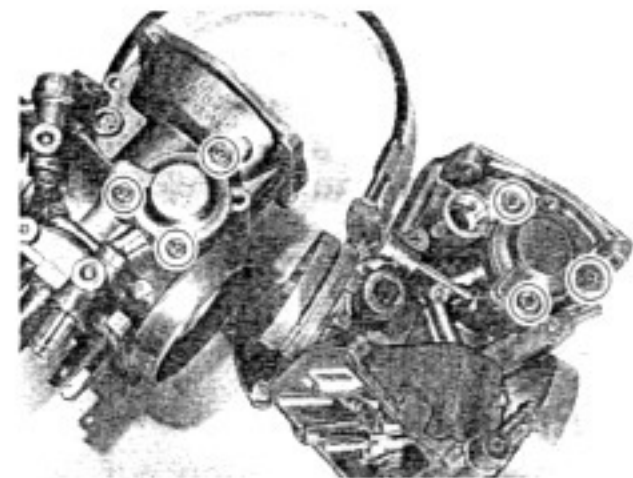
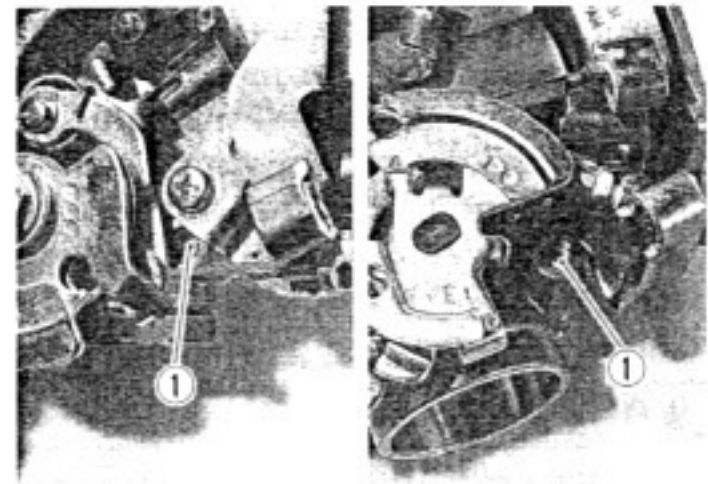
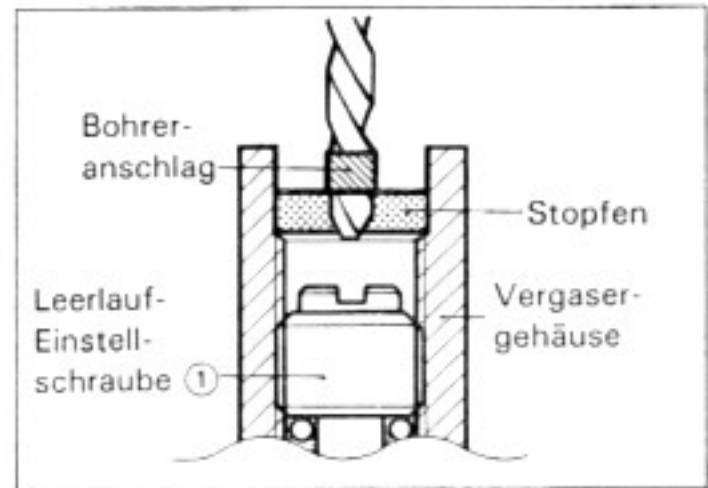
⚠ ACHTUNG
Den Stopfen stets durch ein Neuteil ersetzen.

- Die Leerlauf-Einstellschraube ① im Uhrzeigersinn hineindrehen und die Anzahl der Umdrehungen feststellen, die bis zum leichten Aufsitzen der Schraube benötigt werden. Die Zahl der Umdrehungen ist zu notieren, damit die Schraube nach dem Reinigen des Vergasers wieder korrekt eingestellt werden kann.
- Die Leerlauf-Einstellschraube ① zusammen mit der Feder, der Unterlegscheibe und dem O-Ring herausnehmen.
- Die Schrauben herausdrehen, dann das Schubventil ② und die Feder ③ entfernen.



- Die Schrauben ④ des Drosselklappenventils und den E-Ring ⑤ entfernen, dann die Platte des Drosselklappenventils herausziehen.

⚠ ACHTUNG
Diese beiden Schrauben wurden durch Ankörnen der Schraubenspitzen gesichert. Durch Herausdrehen werden diese beiden Schrauben beschädigt.



REINIGUNG DES VERGASERS

⚠️ WARNUNG

Einige Vergaser-Reinigungsmittel, besonders die zum Eintauchen verwendeten Lösungsmittel, sind stark korrodierend und müssen mit großer Sorgfalt behandelt werden. Bei allen Arbeiten sind die Anweisungen des Chemikalien-Herstellers in bezug auf korrekte Verwendung, Handhabung und Lagerung unbedingt zu beachten.

- Alle Düsen mit Vergaser-Reinigungsspray säubern und mit Druckluft trockenblasen.
- Alle Kanäle des Vergasers gründlich reinigen, nicht nur den wahrscheinlichen Problembereich. Die Kanäle im Vergasergehäuse mit Vergaser-Reinigungsspray säubern; um hartnäckigen Schmutz und Ablagerungen zu entfernen, muß der Vergaser nötigenfalls eingeweicht werden. Danach das Vergasergehäuse mit Druckluft trockenblasen.

⚠️ ACHTUNG

Niemals ein Stück Draht zum Reinigen der Düsen und Kanäle verwenden, da dies eine Beschädigung dieser Teile verursachen kann. Wenn sich die Komponenten wegen starker Verschmutzung nicht mit Vergaser-Reinigungsspray reinigen lassen, muß der Vergaser eine gewisse Zeit in Lösungsmittel eingeweicht werden. Dabei sind die Anweisungen des Chemikalien-Herstellers in bezug auf korrekte Verwendung des Mittels und der Reinigung von Vergaser-Komponenten unbedingt zu beachten.

- Den Vergaser mit neuen Dichtringen und Dichtungen wieder zusammenbauen.

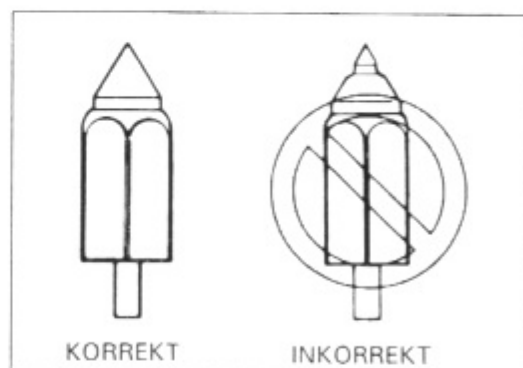
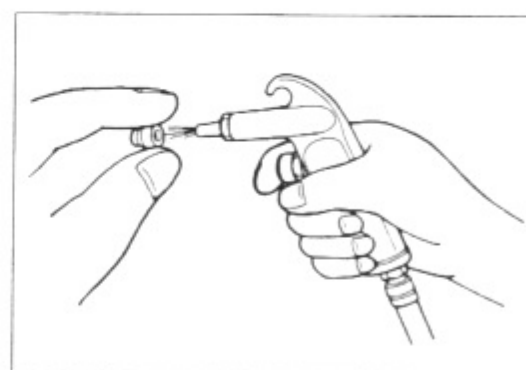
ÜBERPRÜFUNG

Die folgenden Komponenten auf Beschädigung und Blockierung überprüfen:

- | | | |
|------------------------|--------------------------------|---|
| * Leerlaufdüse | * Starterdüse | * Bohrung des Hauptentlüftungsrohrs |
| * Hauptdüse | * O-Ringe | * Schwimmer |
| * Hauptluftdüse | * Kolbenventilmembran | * Öldichtring der Drosselklappenwelle |
| * Leerlauf-Luftdüse | * Düsennadel | * Leerlauf-Auslaßöffnung und Bypass-Bohrung |
| * Schwimbernadelventil | * Mischrohr | * Schubventil |
| * Ventilsitz | * Mischrohr-Entlüftungsbohrung | |

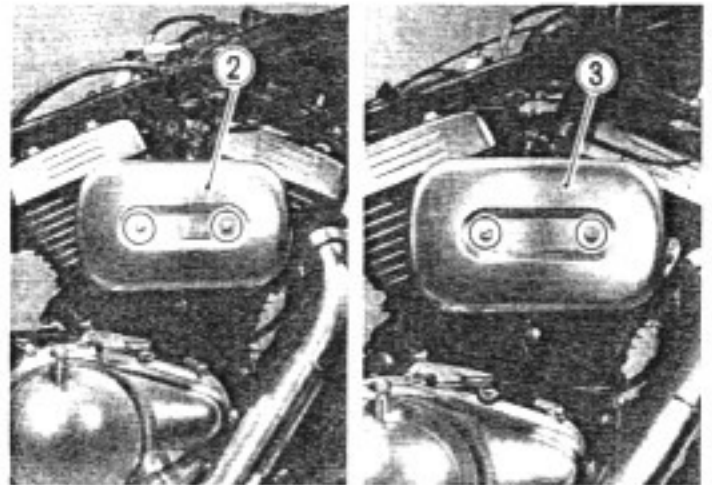
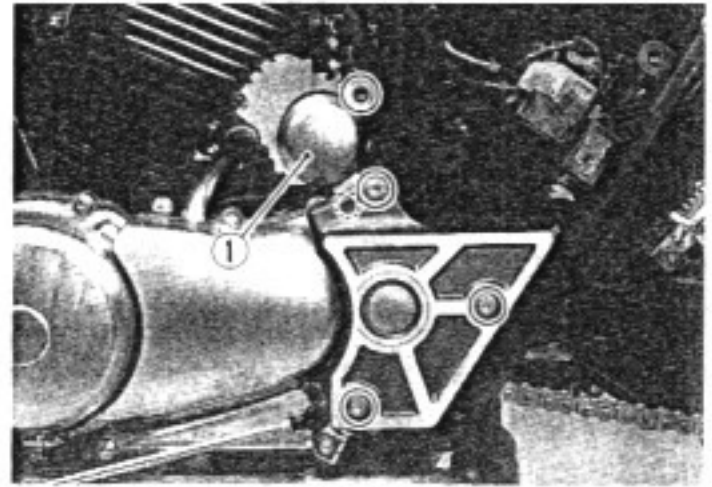
ÜBERPRÜFUNG DES SCHWIMMERNADELVENTILS

Wenn ein Schmutzteilchen zwischen Ventilsitz und Nadelventil eingeklemmt wird, verursacht dies ein fortgesetztes Einströmen des Kraftstoffs, wodurch der Vergaser überflutet wird. Die gleiche Funktionsstörung tritt auf, wenn Ventilsitz und Nadelventil zu stark ausgeschlagen sind. Andererseits wird die Kraftstoffzufuhr zur Schwimmerkammer unterbrochen, wenn das Schwimbernadelventil klemmt. Aus diesem Grund müssen Schwimmerkammer und alle Teile des Schwimmers mit Kraftstoff gründlich gereinigt werden. Wenn das Nadelventil Anzeichen von Verschleiß aufweist – wie in der Abbildung gezeigt – muß es zusammen mit dem Ventilsitz erneuert werden. Den Kraftstoffkanal der Mischkammer mit Druckluft reinigen.

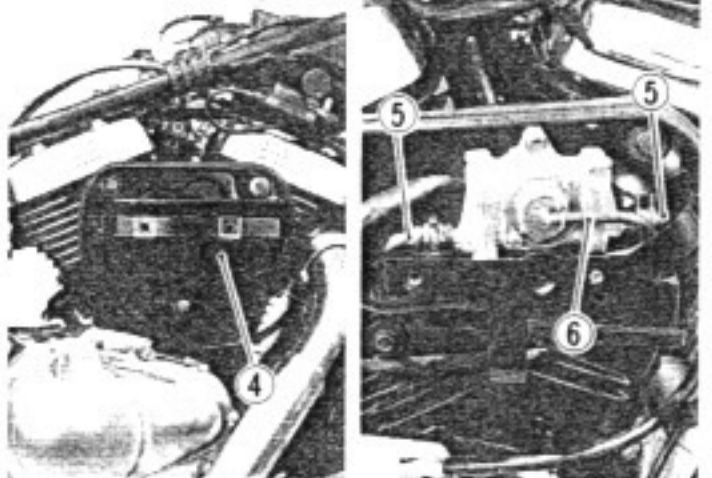


ÜBERPRÜFUNG DES KRAFTSTOFFPEGELS

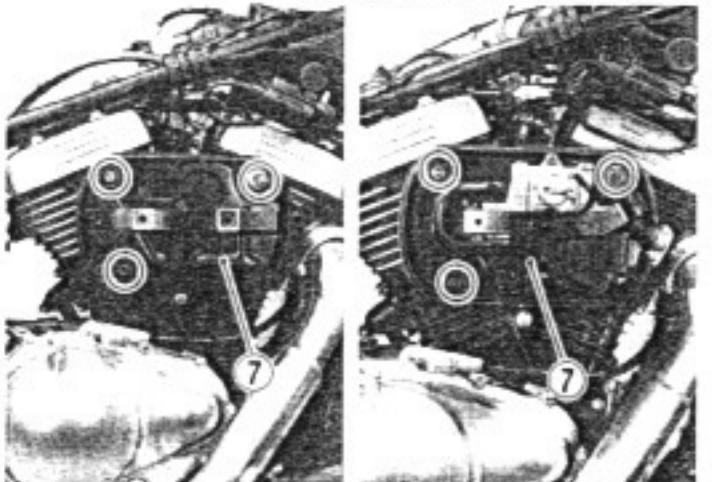
- Die Rahmenabdeckung und die Sitzbank abnehmen. (Siehe Seite 6-1.)
- Den Kraftstofftank ausbauen. (Siehe Seite 4-4.)
- Die Abdeckung des Motorritzels und den Werkzeugbehälter ① entfernen.
- Den Deckel ② der Zündbox abnehmen.
- Den Deckel ③ des PAIR-Systems abnehmen. (Für Modelle E-03, 18, 28 und 33.)
- Die Zündbox ④ entfernen.
- Die Schläuche ⑤ des PAIR-Reedventils und die Unterdruckschläuche ⑥ des PAIR-Steuerventils lösen. (Für Modelle E-03, 18, 28 und 33.)
- Die Halterung ⑦ entfernen.
- Die Halterung ⑧ des PAIR-Systems entfernen. (Für Modelle E-03, 18, 28 und 33.)
- Den Kraftstoffschlauch ⑨ abziehen und zwecks Kraftstoffversorgung einen externen Kraftstoffbehälter anschließen.



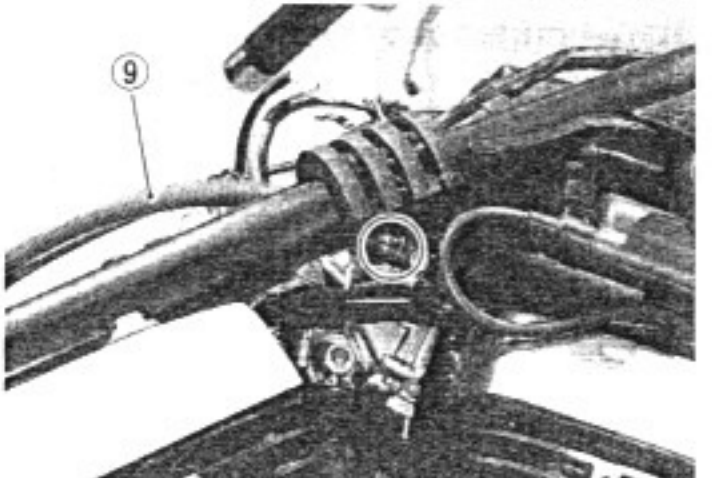
(Für Modelle E-03,18,28,33)



(Für Modelle E-03,18,28,33)



(Für Modelle E-03,18,28,33)



4-23 KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM

- Das Kraftstoffpegel-Meßgerät mit einem der Auslaßnippel der beiden Vergaser verbinden.

TOOL 09913-10730: Kraftstoffpegel-Meßgerät

- Das Motorrad in einer senkrechten Position halten.

HINWEIS:

Beim Messen des Kraftstoffpegels sind die Reifen auf den spezifizierten Druck zu bringen; die Reifen dürfen nicht vom Boden abgehoben werden.

- Die Ablaßschraube lösen.

⚠ WARNUNG

Benzin ist extrem feuergefährlich und unter gewissen Bedingungen explosiv. Wärmequellen, Funken und offene Flammen müssen unbedingt ferngehalten werden.

- Die noch im Kraftstoffpegel-Meßgerät enthaltene Luft muß restlos herausgedrückt werden.
- Das Kraftstoffpegel-Meßgerät senkrecht halten, dann den Kraftstoffpegel **A** im Vergasergehäuse messen, wie in der nebenstehenden Abbildung gezeigt.

HINWEIS: Das Kraftstoffpegel-Meßgerät darf nur dann nach unten bewegt werden, wenn die Skala am Vergasergehäuse angelegt wird.

Wenn das Kraftstoffpegel-Meßgerät nach oben bewegt wird, ändert sich der Kraftstoffpegel **A** vom korrekten Pegel nach oben.

Kraftstoffpegel **A (Nr. 1): $7,3 \pm 0,5$ mm
(Nr. 2): $15,0 \pm 0,5$ mm**

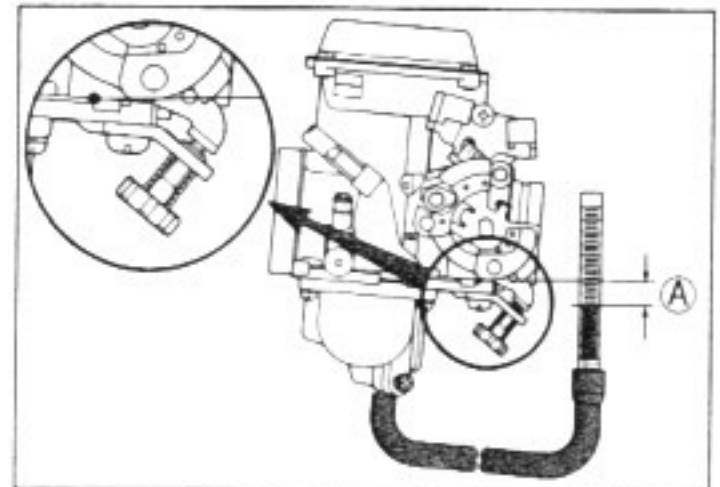
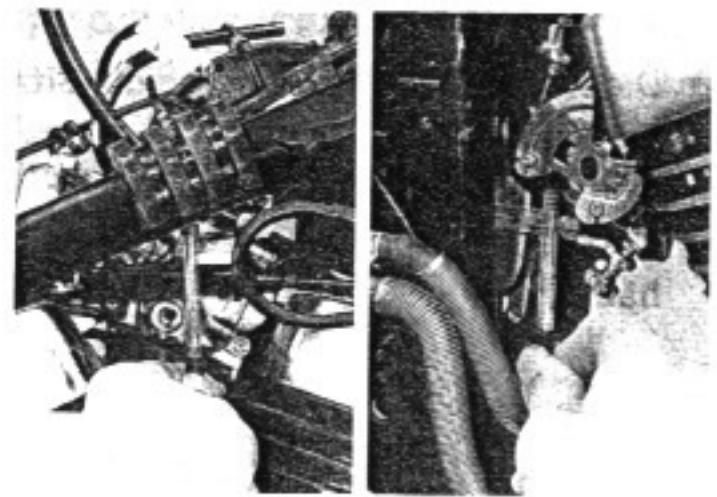
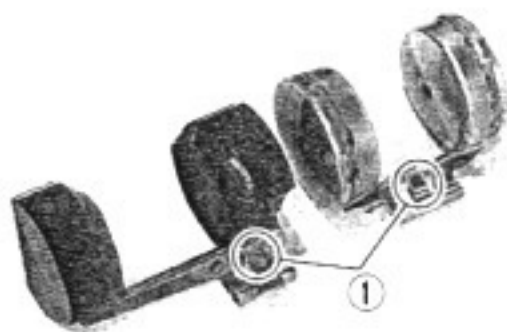
- Den Kraftstoffpegel **A** wie erforderlich einstellen, um die Schwimmerhöhe **B** wie nachstehend beschrieben einstellen zu können.

EINSTELLUNG DER SCHWIMMERHÖHE

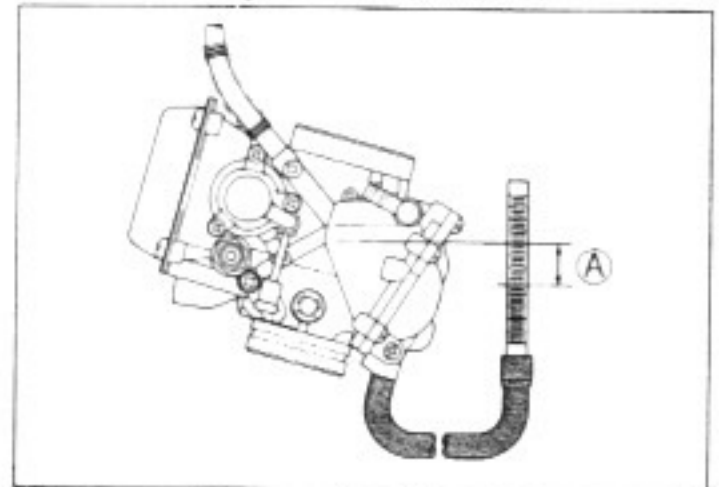
- Zur Überprüfung der Schwimmerhöhe den Vergaser bei unbelastetem Schwimmerarm umdrehen, dann die Höhe **B** mit einer Noniusschublehre messen, wenn der Schwimmerarm das Schwimmernadelventil gerade noch berührt.
- Die Lasche **1** des Schwimmerarms wie erforderlich biegen, um den spezifizierten Wert bei Höhe **B** zu erhalten.

Schwimmerhöhe **B (Nr. 1): $27,7 \pm 1,0$ mm
(Nr. 2): $9,1 \pm 1,0$ mm**

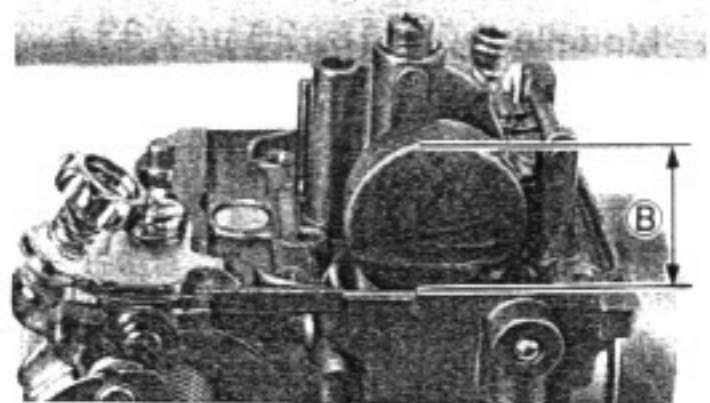
TOOL 09900-20101: Noniusschublehre



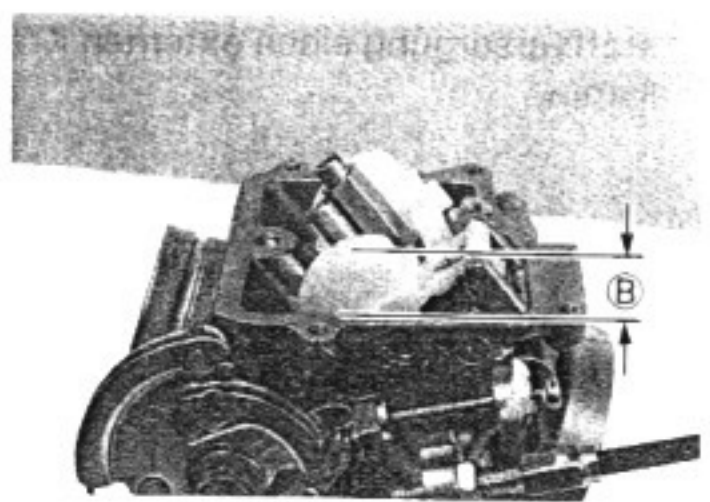
Vergaser Nr. 1 (hinten)



Vergaser Nr. 2 (vorne)



Vergaser Nr.1 (hinten)



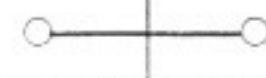
Vergaser Nr.2 (vorne)

ÜBERPRÜFUNG DES DROSSELKLAPPENPOSITIONS-SCHALTERS (Außer Modelle E-03, 28 und 33)

- Den Drosselklappenpositions-Schalter mit einem Tester auf Durchgang überprüfen.

HINWEIS:

Zur Durchführung der obigen Prüfung ist ein Anlassen des Motors nicht erforderlich.

Farbe	B	B
Position		
ON (Vollgas)		
OFF (AUS)		

B: Schwarz


ZUSAMMENBAU UND EINBAU

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

DROSSELKLAPPENVENTIL

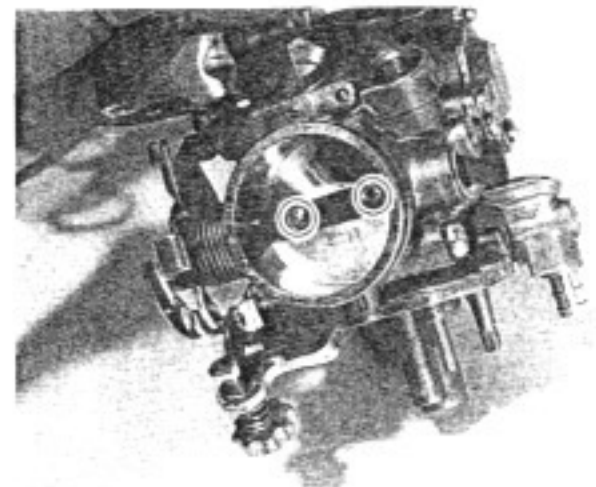
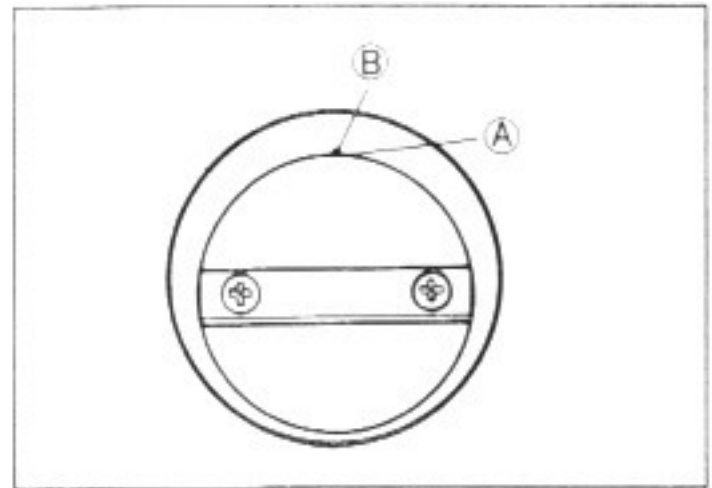
- Jedes der Drosselklappenventile so einbauen, daß das obere Ende **A** mit der vordersten Bypass-Öffnung **B** fluchtet. Dies läßt sich einstellen, indem die Drosselklappen-Anschlagschraube und die Drosselklappen-Ausgleichsschraube entsprechend gedreht wird.
- Die Befestigungsschrauben des Drosselklappenventils mit einer geringen Menge THREAD LOCK "1342" versehen, dann die Schrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 **99000-32050: THREAD LOCK "1342"**

 Befestigungsschrauben des Drosselklappenventils:
1,0 N·m (0,1 kg·m)


⚠ ACHTUNG

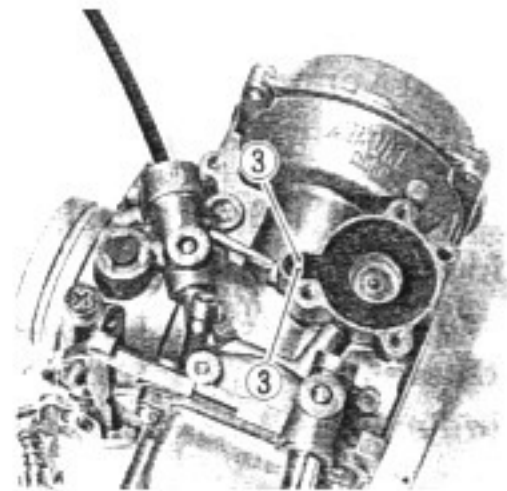
Die markierte Seite des Drosselklappenventils muß nach außen weisen.



SCHUBVENTIL

- Beim Einbau des Schubventils in das Vergasergehäuse müssen die Bohrungen **3** ausgerichtet werden.
- Die Befestigungsschrauben des Schubventildeckels mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 Befestigungsschrauben des Schubventildeckels:
2,0 N·m (0,2 kg·m)

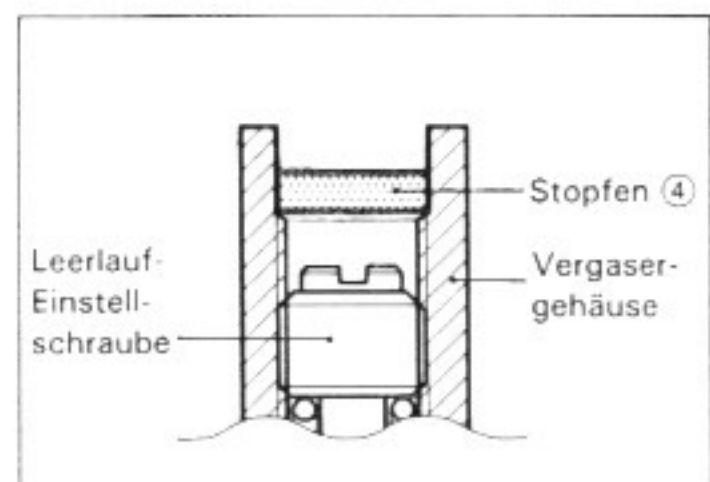


LEERLAUF-EINSTELLSCHRAUBE

- Nach dem Reinigen die Leerlauf-Einstellschraube wieder in ihre Originalposition einsetzen; dabei die Schrauben hineindrehen, bis sie leicht aufsitzt. Danach die Schraube um die gleiche Anzahl von Umdrehungen herausdrehen, die beim Ausbau notiert wurde.
- Den neuen Stopfen **4** mit einem Körner eintreiben. (Für Modelle E-03, 18, 28 und 33.)


⚠ ACHTUNG

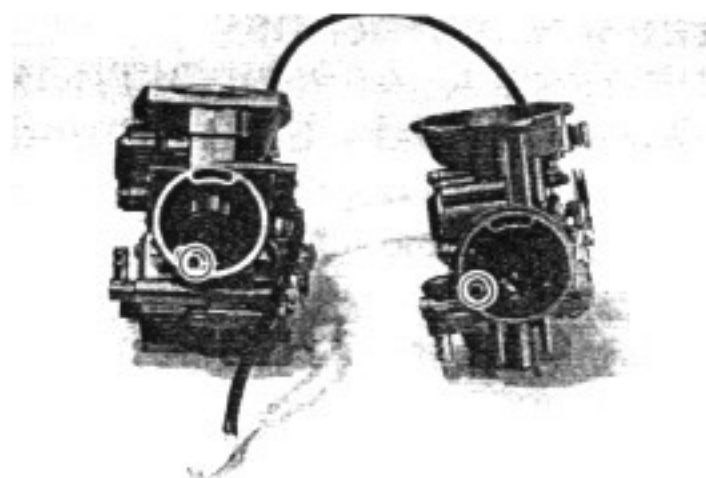
Den O-Ring durch ein Neuteil ersetzen.



LEERLAUF-LUFTDÜSE

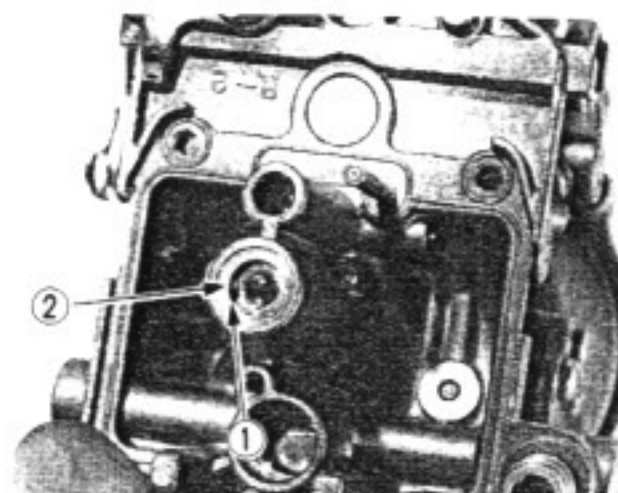
- Die Leerlauf-Luftdüse mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 Leerlauf-Luftdüse: 0,7 N·m (0,07 kg-m)

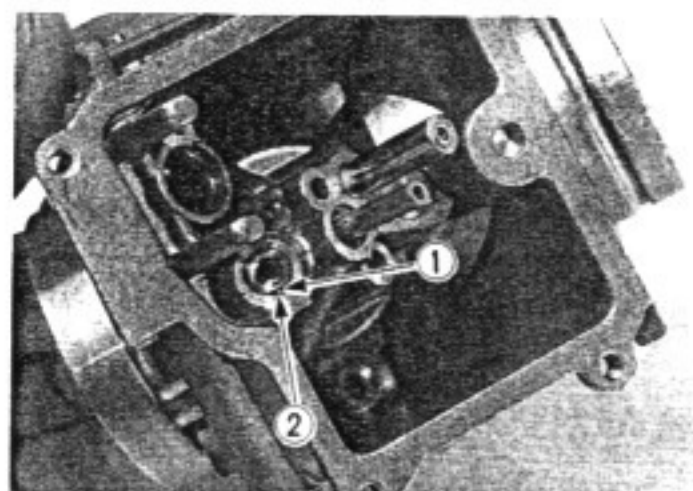


MISCHROHR

- Die Nuten ① des Mischrohrs mit dem Stift ② ausrichten, dann die Hauptdüse einbauen.



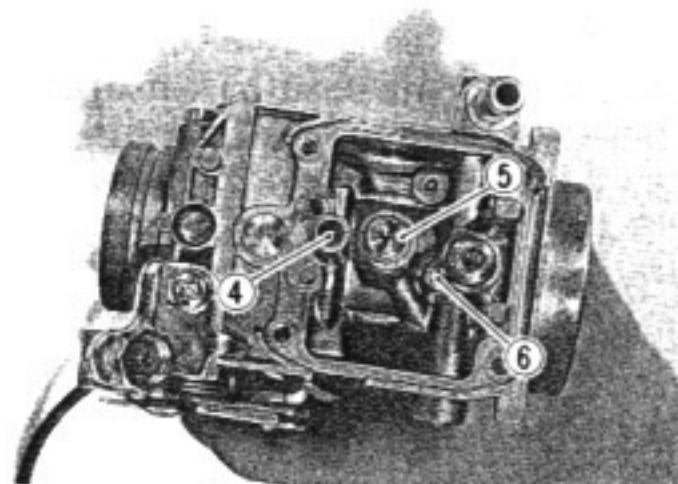
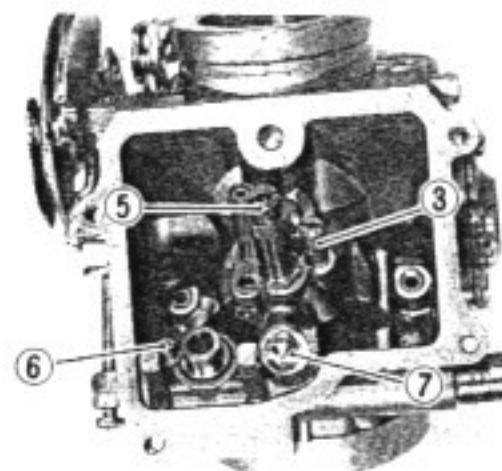
- Die Nuten ① des Mischrohrs mit dem Stift ② ausrichten, dann die Befestigungsschraube des Mischrohrs einsetzen.



LEERLAUFDÜSE, HAUPTDÜSE UND VENTILSITZ


- Die folgenden Komponenten mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

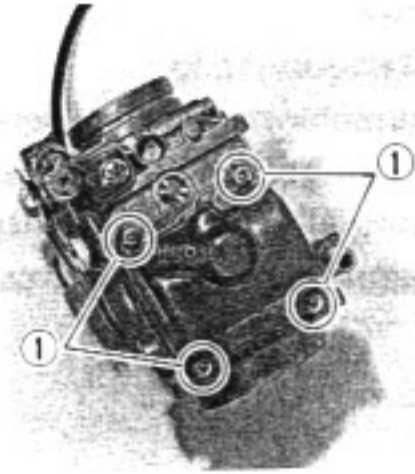
 Leerlaufdüse ③: 1,0 N·m (0,1 kg-m)
Leerlaufdüse ④: 0,8 N·m (0,08 kg-m)
Hauptdüse ⑤: 1,8 N·m (0,18 kg-m)
Ventilsitzbefestigung ⑥: 1,0 N·m (0,1 kg-m)
Halteschraube des Mischrohrs ⑦: 1,8 N·m (0,18 kg-m)



SCHWIMMERKAMMER


- Die Befestigungsschrauben der Schwimmerkammer mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 Befestigungsschrauben der Schwimmerkammer ①:
2,0 N·m (0,2 kg·m)

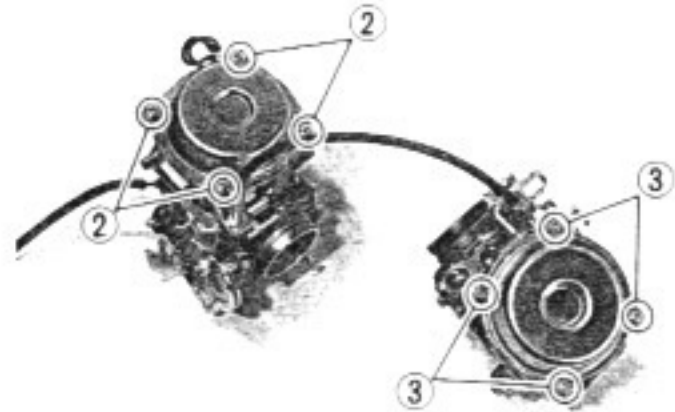
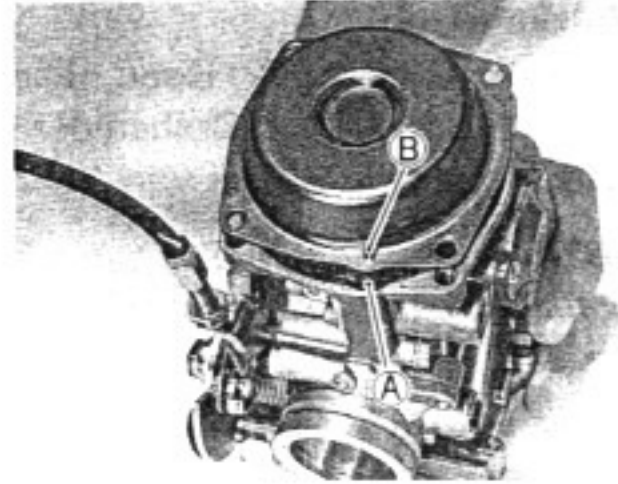


KOLBENVENTIL UND OBERER VERGASERDECKEL

- Die Lasche **A** der Membran korrekt an den Vergasern Nr. 1 und Nr. 2 positionieren.
- Die Bohrung der Membran mit dem Vorsprung **B** des oberen Vergaserdeckels an Vergaser Nr. 2 ausrichten.
- Die Schrauben des oberen Vergaserdeckels mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.


 Schraube des oberen Vergaserdeckels ②:
3,5 N·m (0,35 kg·m)

Schraube des oberen Vergaserdeckels ③:
2,0 N·m (0,2 kg·m)




STARTERKOLBEN

- Den Halter des Starterkolbens mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 Halter des Starterkolbens ④: 2,5 N·m (0,25 kg·m)
Halter des Starterkolbens ⑤: 4,0 N·m (0,4 kg·m)

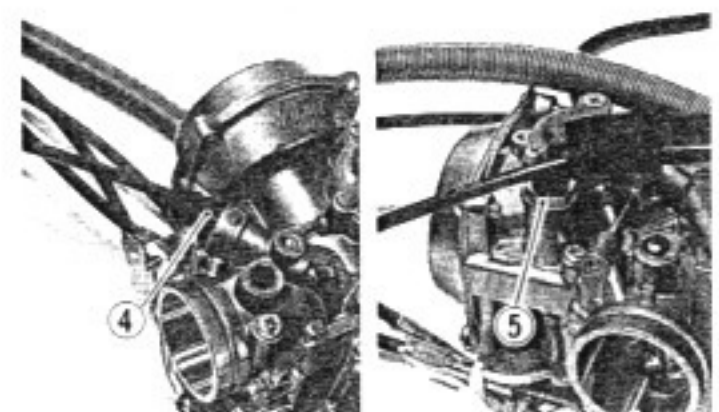
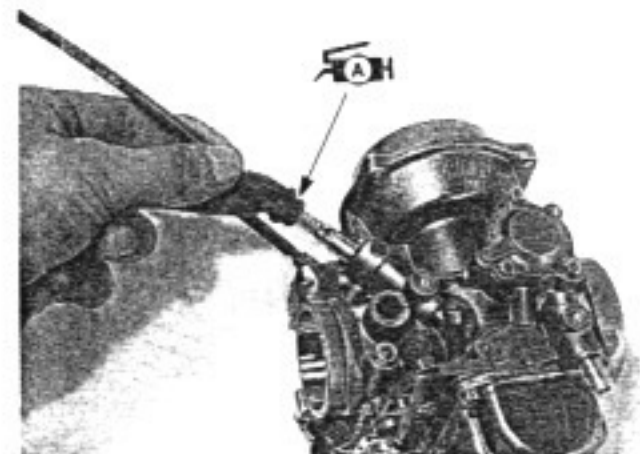
HINWEIS:

Den O-Ring des Starterkolbens mit einer geringen Menge Fett versehen.

 H99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

A ACHTUNG

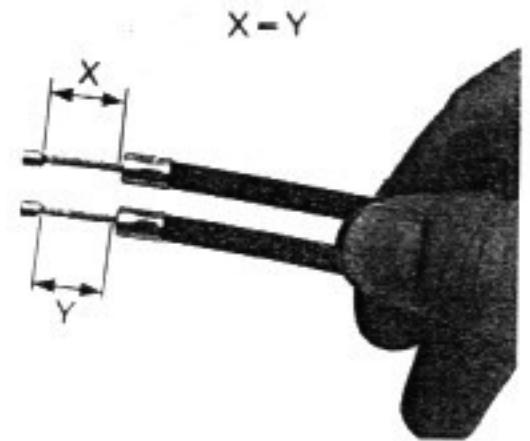
Die O-Ringe stets durch Neuteile ersetzen.



GASZÜGE

Gas-Betätigungszüge

- Die Innenlänge der Gas-Betätigungszüge auf den gleichen Wert bringen, indem die Sicherungsmuttern gelöst und die Einstellvorrichtung entsprechend gedreht wird.
- Die Sicherungsmuttern festziehen.

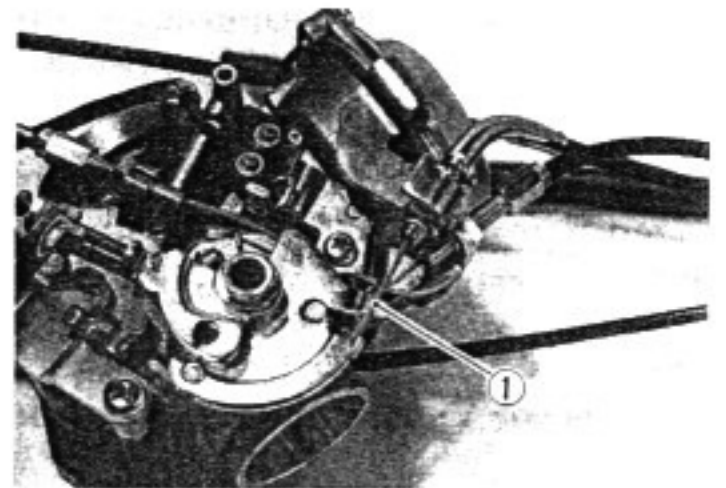


Gas-Rückstellzug

- Die Sicherungsmutter lösen, dann den inneren Gas-Rückstellzug ① durch Drehen der Einstellvorrichtung so einstellen, daß ein Spiel von 1–2 mm erhalten wird.

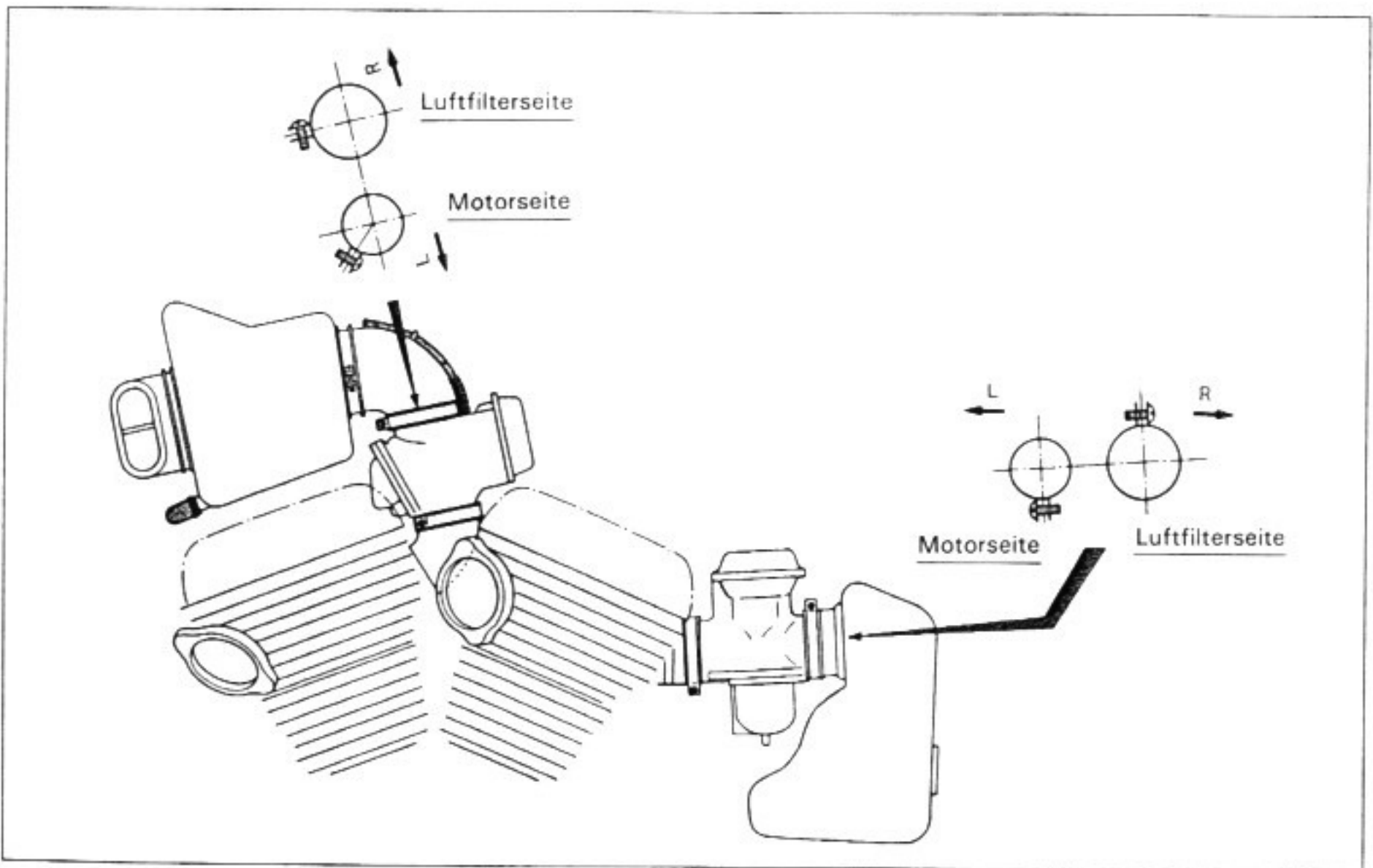
HINWEIS:

- * Darauf achten, daß die Gaszüge B und C nicht verdreht werden.



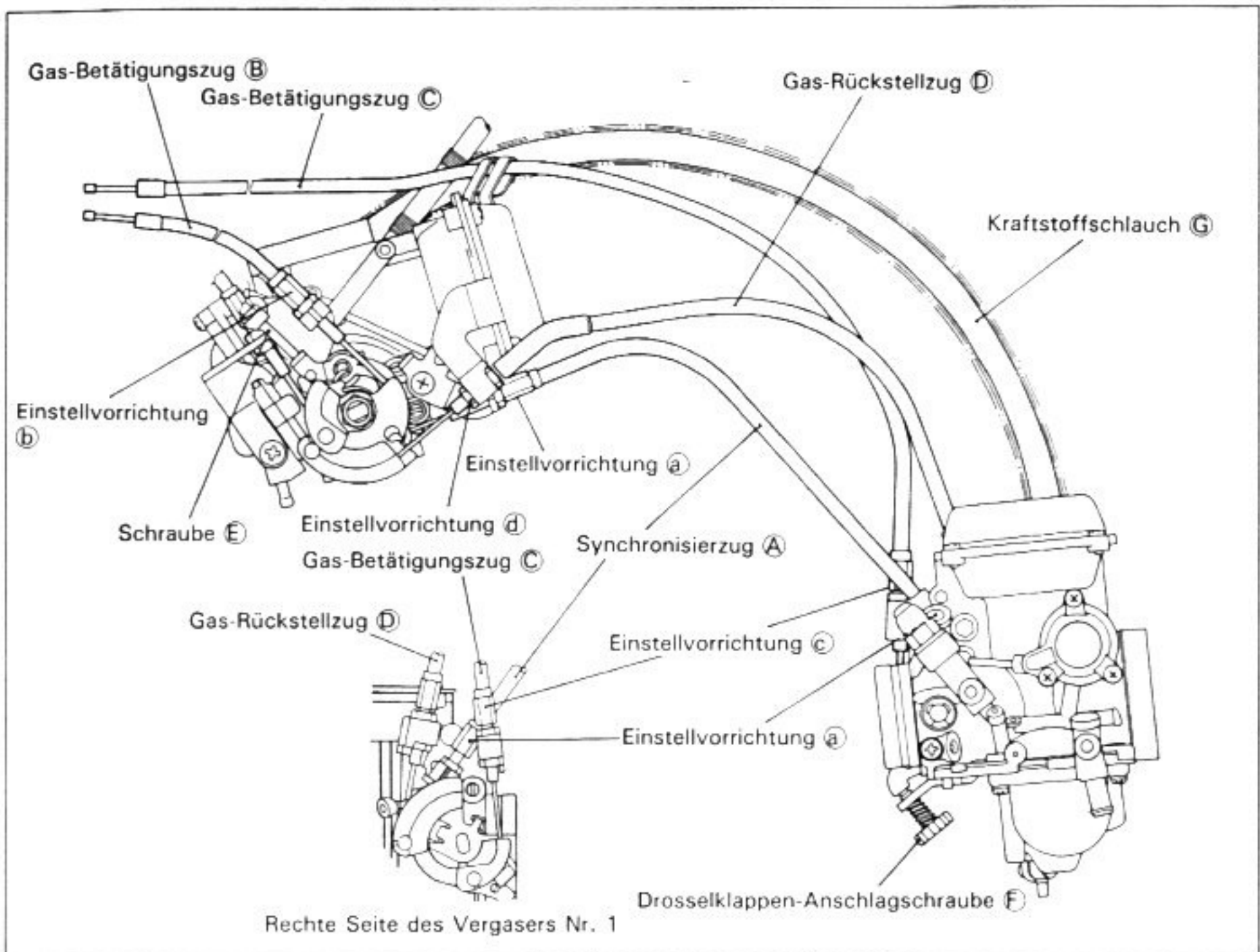
VERGASER-HALTEBÄNDER

- Die Position der Vergaser-Haltebänder bestimmen, wie in der Abbildung gezeigt.



- Nach dem Ende des Zusammenbaus die Vergaser am Motor montieren und die folgenden Einstellarbeiten vornehmen:
 - * Leerlaufdrehzahl..... Seite 2-9
 - * Spiel des Gaszugs..... Seite 2-9

SYNCHRONISIERUNG DER VERGASER

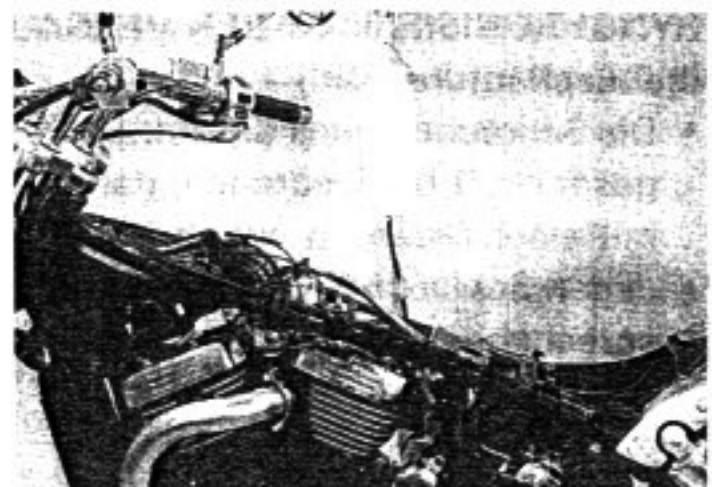
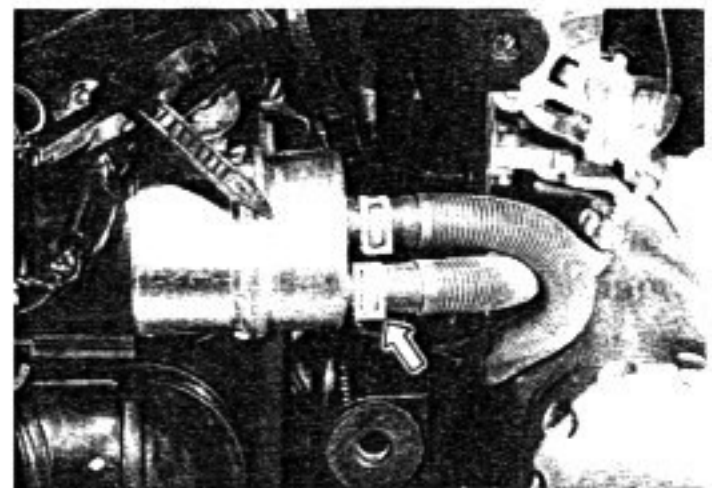
**HINWEIS:**

Wenn der Synchronisierzug **A** oder die Vergaser ausgebaut wurden, müssen die beiden Vergaser synchronisiert werden.

In diesem Kapitel wird der Synchronisiervorgang für die beiden Vergaser unter Verwendung des Spezialwerkzeugs erläutert.

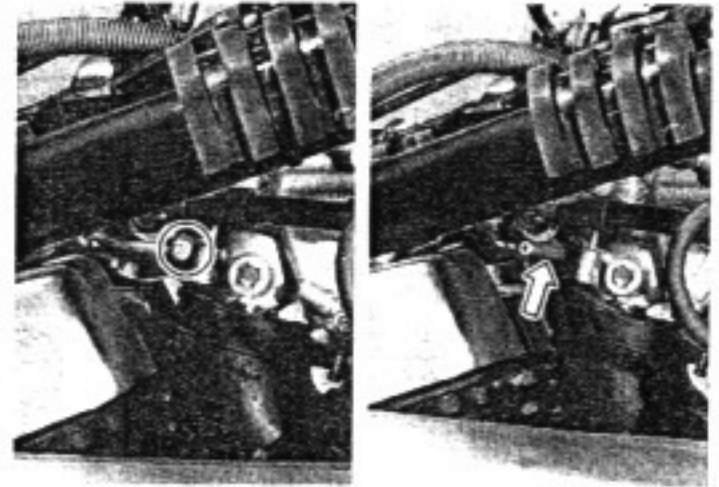
TOOL 09913-13121: Meßgerätesatz für Vergaser-Synchronisierung
(09913-13140: Adapter)

- Die Rahmenabdeckung und die Sitzbank abnehmen. (Siehe Seite 6-1.)
- Den Kraftstofftank ausbauen. (Siehe Seite 4-4.)
- Zwecks Kraftstoffversorgung einen externen Kraftstoffbehälter an der Kraftstoffpumpe anschließen.
- Den Motor anlassen und warmlaufen lassen, bis die Betriebstemperatur erreicht ist.
- Den Motor abstellen.

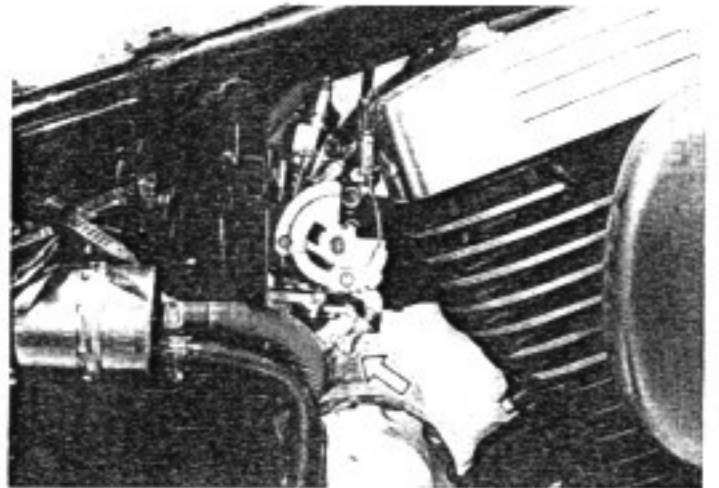


KALIBRIEREN DER MESSGERÄTE (bei Leerlaufdrehzahl)

- Die Schraube des Unterdruck-Prüfanschlusses am Vergaser Nr. 2 herausdrehen, dann den Adapter zusammen mit einer Dichtung anbringen.



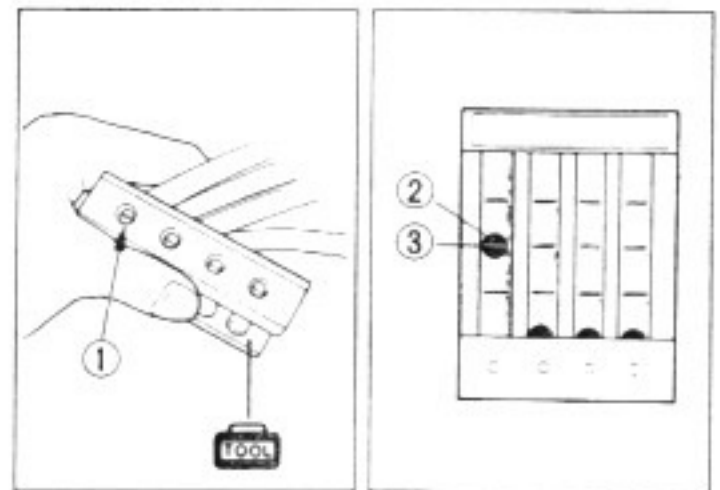
- Einen der vier Gummischläuche des Vergasersynchronisier-Meßgerät an diesem Adapter anbringen; den Motor wieder anlassen und durch Drehen der Drosselklappen-Anschlagschraube auf die Leerlaufdrehzahl einregulieren.



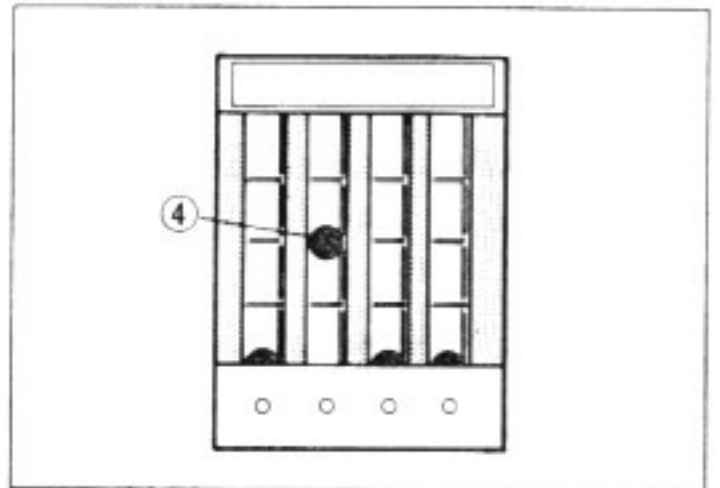
HINWEIS:

Die Leerlaufdrehzahl ist je nach Verkaufsgebiet unterschiedlich. (Sich auf Seite 4-8 und -9 beziehen.)

- Die Luftregulierschraube ① des Meßgeräts so drehen, die Stahlkugel ② durch den an diesem Schlauch anliegenden Unterdruck bis zur Mittllinie ③ der Röhre hochgedrückt wird.



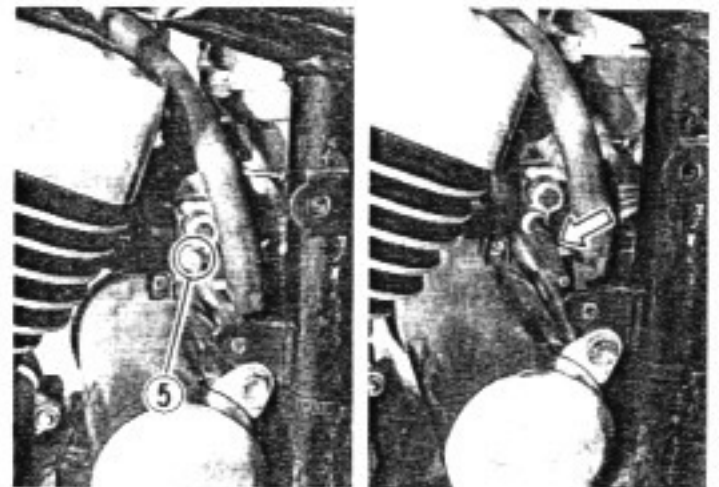
- Sich vergewissern, daß die Stahlkugel auf der Mittellinie verbleibt, dann den Schlauch vom Adapter abnehmen und den nächsten Schlauch am Adapter anschließen. Die Luftregulierschraube drehen, bis die andere Stahlkugel ④ sich zur Mittellinie bewegt. Dies bedeutet, daß das Meßgerät kalibriert ist.



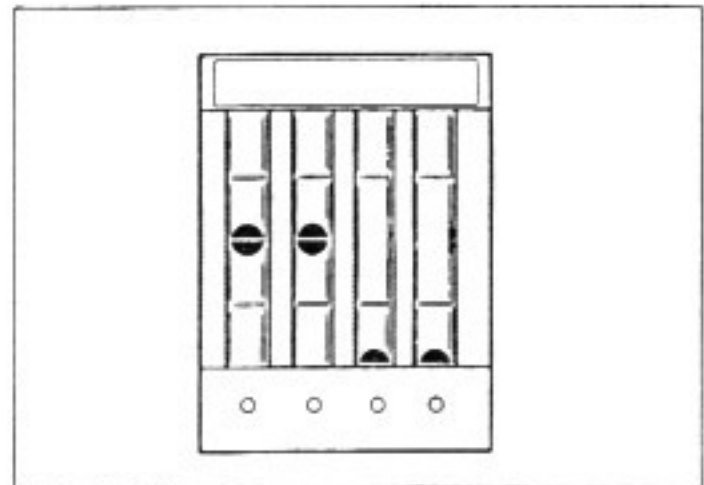
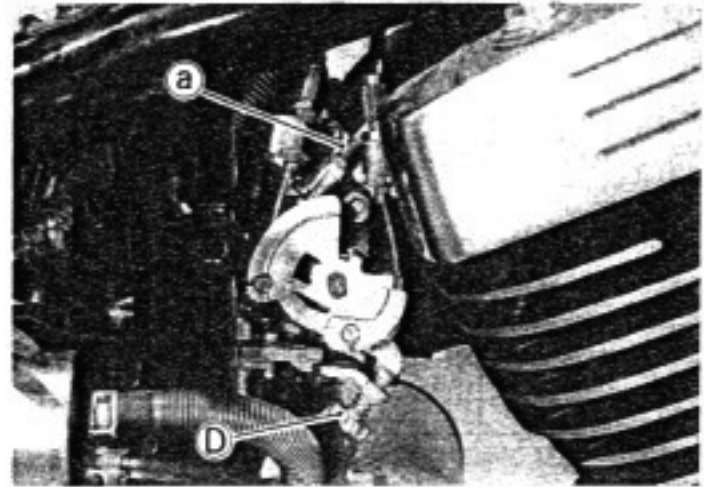
SYNCHRONISIERUNG DER VERGASER

(bei Leerlaufdrehzahl)

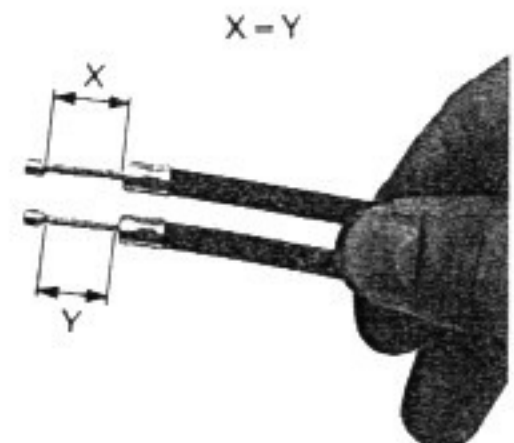
- Die Schraube ⑤ des Unterdruck-Prüfanschlusses am Vergaser Nr. 1 herausdrehen, dann den Adapter zusammen mit einer Dichtung anbringen.
- Jeden Schlauch des kalibrierten Meßgeräts mit dem entsprechenden Adapter verbinden.



- Den Motor anlassen und im Leerlauf laufenlassen.
- In diesem Betriebszustand überprüfen, ob beide Stahlkugeln in gleicher Höhe auf der mittleren Linie verbleiben – in diesem Fall sind beide Vergaser synchronisiert. Wenn sich die Kugeln auf unterschiedlicher Höhe befinden, die Sicherungsmutter lösen und die Synchronisier-Einstellvorrichtung **a** bzw. die Drosselklappen-Anschlagschraube **D** drehen, um die Kugeln auszugleichen; hierbei muß der Motor weiterhin im Leerlauf laufengelassen werden.

**HINWEIS:**

Wenn die Synchronisierungs-Einstellvorrichtungen gedreht werden, müssen die Verbindungsstücke der Gaszüge gelöst und die inneren Gaszüge am Verbindungsstück auf die gleiche Länge eingestellt werden.



SCHMIERSYSTEM

ÖLDRUCK

Siehe Seite 2-20.

ÖLFILTER

Siehe Seite 2-8.

ÖLPUMPE

Siehe Seite 3-46.

ÖLSUMPFFILTER

Wenn der Ölsumpffilter durch Ablagerungen und Rost verschmutzt ist, kann kein einwandfreier Öldurchfluß erfolgen. Den Ölsumpffilter mit Druckluft reinigen. (Siehe Seite 3-22, -23 und -52.)

KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM

INHALT

KRAFTSTOFFSYSTEM	4- 1
KRAFTSTOFFPUMPE	4- 2
BESCHREIBUNG	4- 2
AUSBAU DER KRAFTSTOFFPUMPE	4- 3
ÜBERPRÜFUNG DER KRAFTSTOFFPUMPE	4- 3
KRAFTSTOFFTANK UND KRAFTSTOFFHAHN	4- 4
KRAFTSTOFFHAHN-MECHANISMUS	4- 4
AUSBAU DES KRAFTSTOFFTANKS	4- 4
AUSBAU DES KRAFTSTOFFFILTERS	4- 5
ÜBERPRÜFUNG UND REINIGUNG	4- 5
VERGASER	4- 6
AUFBAU	4- 6
TECHNISCHE DATEN	4- 8
LAGE DER IDENTIFIKATIONSNUMMER	4- 9
FUNKTIONSWEISE VON MEMBRAN UND KOLBEN	4-10
TEILLASTSYSTEM	4-11
ÜBERGANGS-ANREICHERUNGSSYSTEM	4-11
VOLLASTSYSTEM	4-12
STARTERSYSTEM	4-13
SCHWIMMERSYSTEM	4-13
AUSBAU	4-14
ZERLEGUNG	4-17
REINIGUNG DES VERGASERS	4-21
ÜBERPRÜFUNG	4-21
ÜBERPRÜFUNG DES SCHWIMMERNADELVENTILS	4-21
ÜBERPRÜFUNG DES KRAFTSTOFFPEGELS	4-22
EINSTELLUNG DER SCHWIMMERHÖHE	4-23
ÜBERPRÜFUNG DES DROSSELKLAPPENPOSITIONS- SCHALTERS	4-24
ZUSAMMENBAU UND EINBAU	4-24
SYNCHRONISIERUNG DER VERGASER	4-28
SCHMIERSYSTEM	4-30
ÖLDRUCK	4-30
ÖLFILTER	4-30
ÖLPUMPE	4-30
ÖLSUMPPFILTER	4-30
DIAGRAMM DES MOTORSCHMIERSYSTEMS	4-31

KÜHLSYSTEM

INHALT

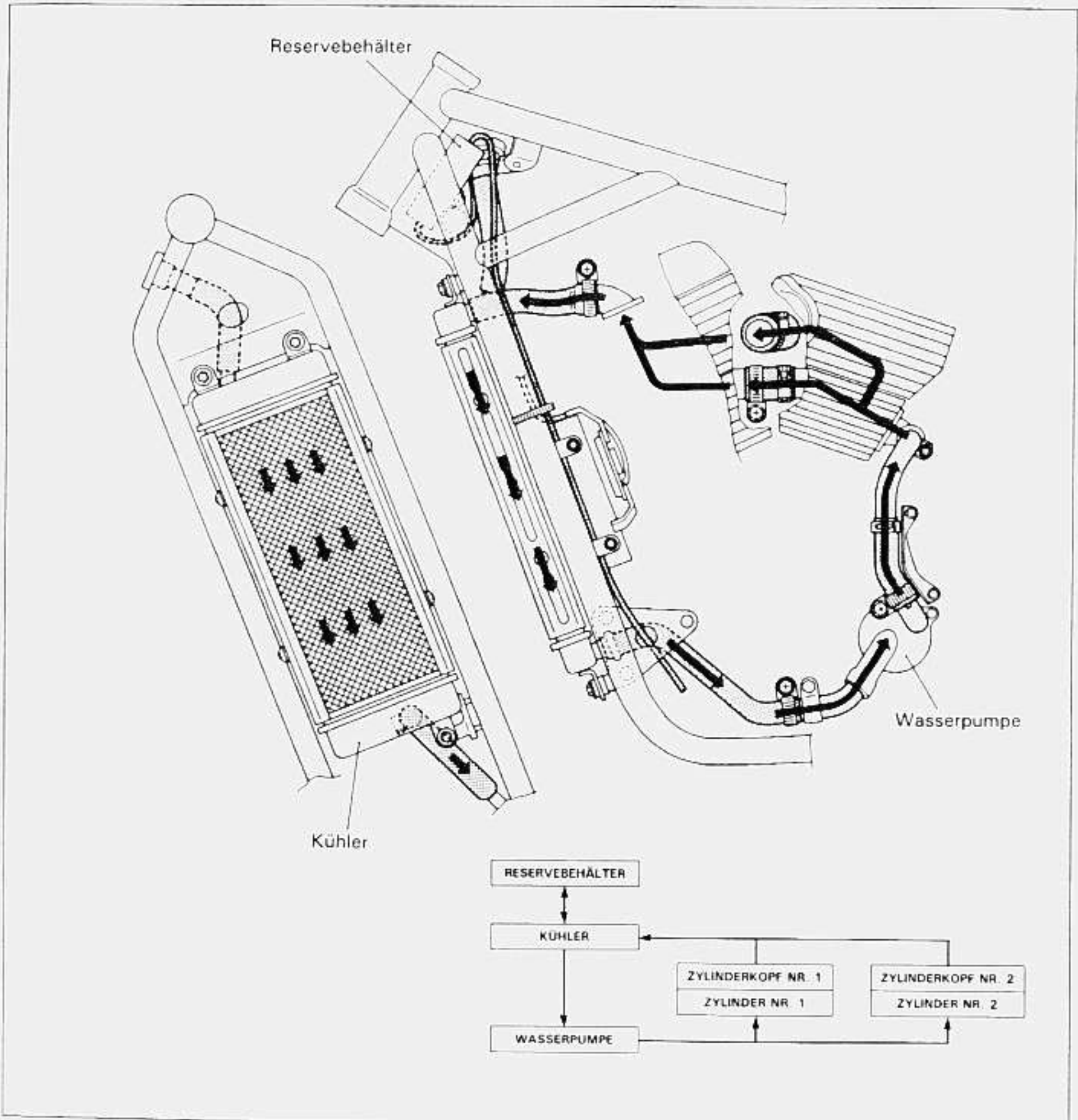
KÜHLSYSTEM	5- 1
BESCHREIBUNG	5- 1
AUFBAU	5- 2
MOTORKÜHLMITTEL	5- 4
KÜHLER UND WASSERSCHLÄUCHE	5- 5
AUSBAU	5- 5
ÜBERPRÜFUNG	5- 6
EINBAU	5- 7
KÜHLERVENTILATOR	5- 8
AUSBAU	5- 8
ÜBERPRÜFUNG	5- 9
EINBAU	5- 9
KÜHLERVENTILATOR-THERMOSCHALTER	5- 9
AUSBAU	5- 9
ÜBERPRÜFUNG	5-10
EINBAU	5-10
KÜHLFLÜSSIGKEITSTEMPERATUR-GEBER	5-11
AUSBAU	5-11
ÜBERPRÜFUNG	5-11
EINBAU	5-11
WASSERPUMPE	5-12
AUSBAU	5-12
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG	5-14
ZUSAMMENBAU UND EINBAU	5-15

KÜHLSYSTEM

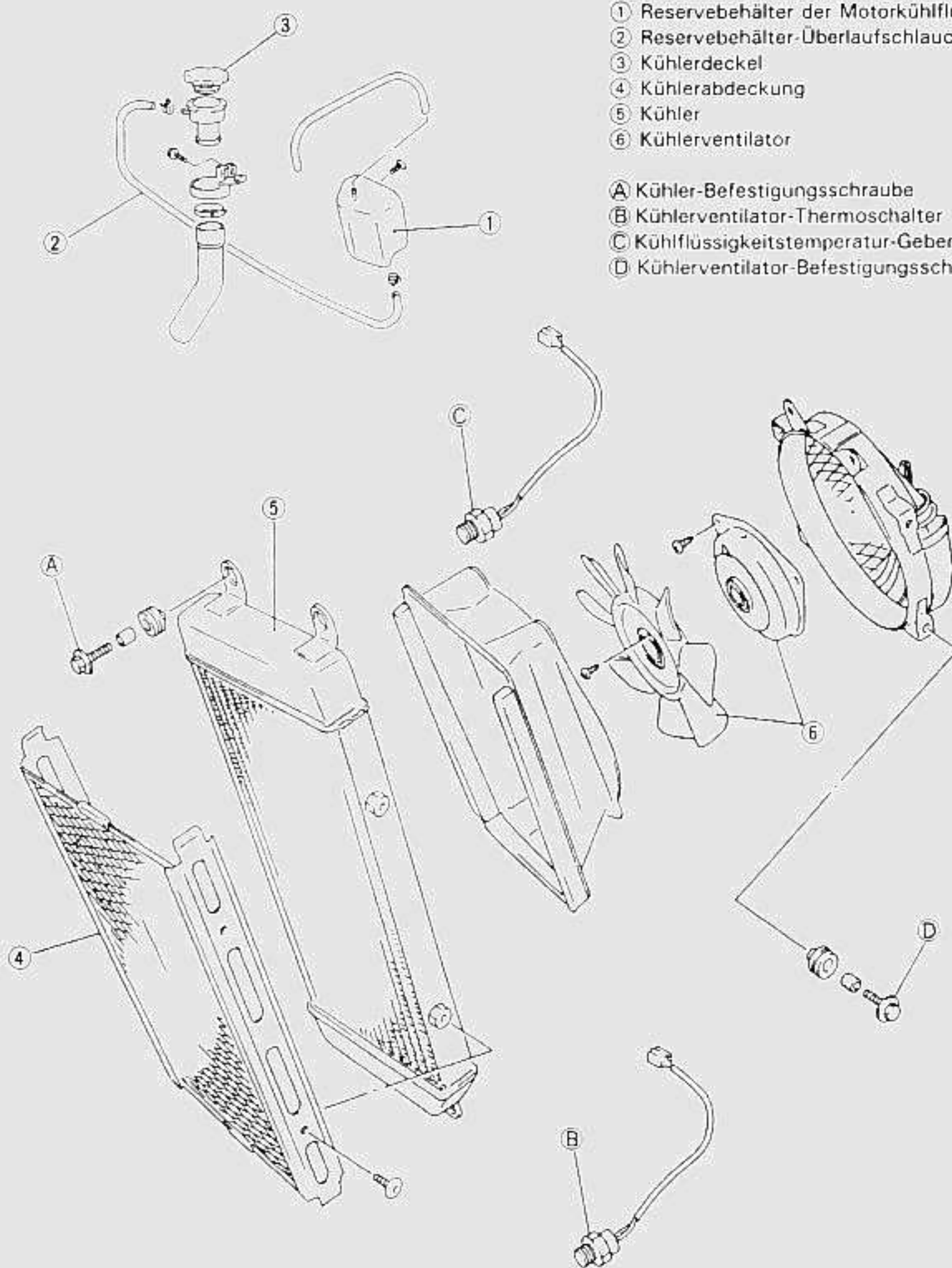
BESCHREIBUNG

Der Motor wird durch ein Kühlmittel gekühlt, das von einer Pumpe durch den Zylinder- und Zylinderkopfmantel sowie den Kühler gedrückt wird. Als Wasserpumpe dient eine Hochleistungs-Zentrifugalpumpe. Der Kühler ist als Rohr-/Rippenkühler ausgelegt und aus Aluminium gefertigt; diese Ausführung zeichnet sich durch geringes Gewicht und ausgezeichnete Wärmeableitung aus.

Der Kühlerventilator befindet sich hinter dem Kühler und ist am Rahmen-Unterzug mit Schrauben befestigt. Der Motor des Kühlerventilators wird über einen Thermoschalter automatisch gesteuert. Der Schalter bleibt deaktiviert, solange die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit auf einem niedrigen Wert verbleibt; wenn die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit allerdings auf 105°C ansteigt, wird der Schalter aktiviert, worauf der Kühlerventilator zu laufen beginnt.



AUFBAU



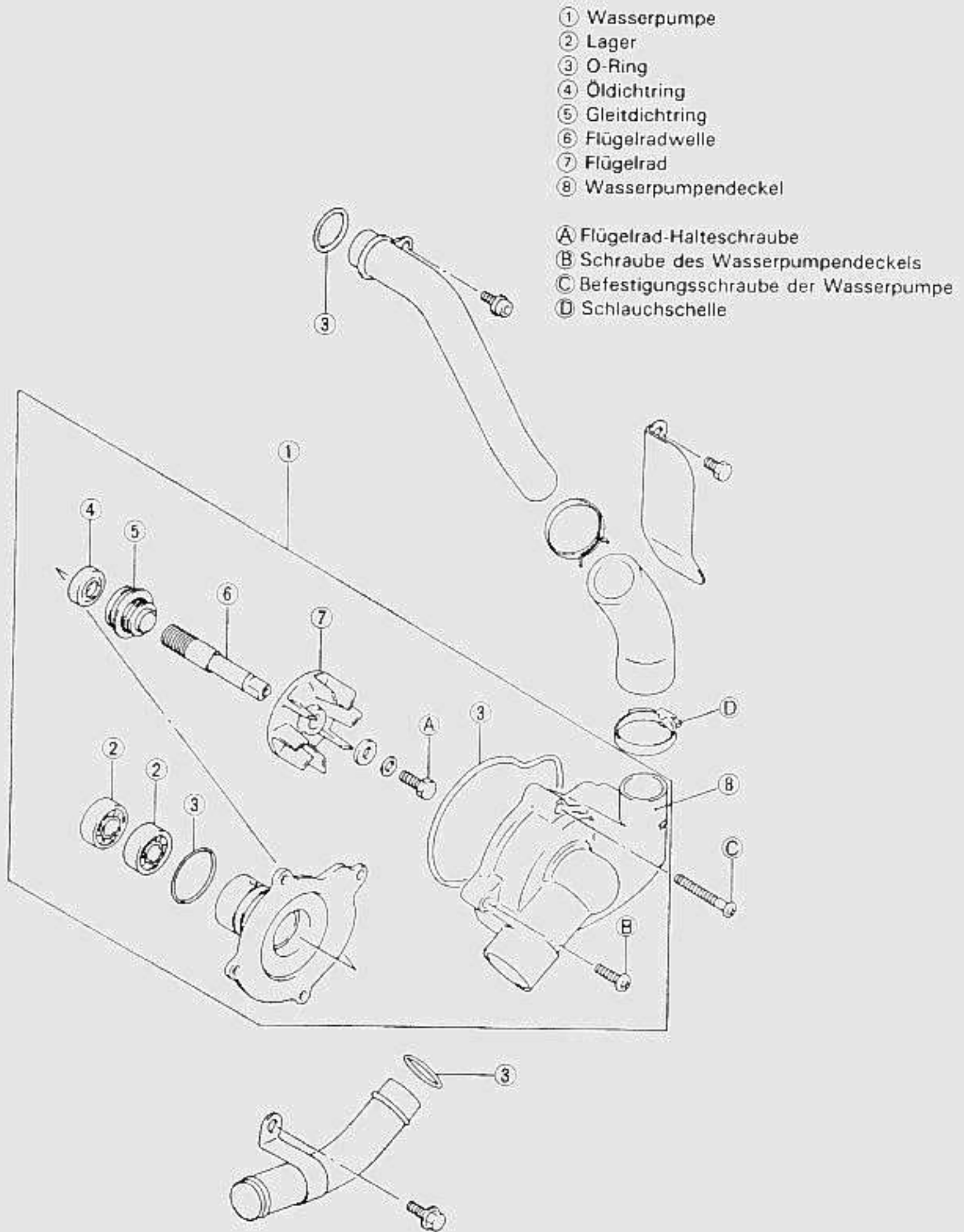
- ① Reservebehälter der Motorkühflüssigkeit
- ② Reservebehälter-Überlaufschlauch
- ③ Kühlerdeckel
- ④ Kühlerabdeckung
- ⑤ Kühler
- ⑥ Kühlerventilator

- Ⓐ Kühler-Befestigungsschraube
- Ⓑ Kühlerventilator-Thermoschalter
- Ⓒ Kühflüssigkeitstemperatur-Geber
- Ⓓ Kühlerventilator-Befestigungsschraube



GEGENSTAND	N·m	kg·m
Ⓐ	6	0,6
Ⓑ, Ⓒ	12	1,2
Ⓓ	6	0,6

5-3 KÜHLSYSTEM



GEGENSTAND	N·m	kg·m
A	8	0,8
B, C	10	1,0
D	2,3	0,23

MOTORKÜHLMITTEL

Das Kühlsystem wird werkseitig mit einer Mischung von destilliertem Wasser und Äthylenglykol im Verhältnis 1:1 gefüllt. Eine Mischung im Verhältnis von 1:1 bietet einen optimalen Korrosionsschutz und ausgezeichnete Wärmeableitung; ebenso schützt sie das Kühlsystem vor dem Einfrieren bis zu einer Temperatur von etwa -31°C . Wenn das Motorrad Temperaturen von unter -31°C ausgesetzt wird, muß der Anteil von Frostschutzmittel auf 55 oder 60% erhöht werden, wie im Diagramm gezeigt.

⚠ ACHTUNG

- * Nur ein qualitativ hochwertiges Frostschutzmittel auf Äthylenglykol-Basis, gemischt mit destilliertem Wasser, verwenden. Keine Frostschutzmittel auf Alkoholbasis einfüllen; ebenso dürfen unterschiedliche Marken von Frostschutzmitteln nicht gemischt werden.
- * Die Mischung darf nicht mehr als 60% und nicht weniger als 50% Frostschutzmittel enthalten. (Siehe nebenstehendes Diagramm.)
- * Kein flüssiges Kühlerdichtmittel einfüllen.

50% Innengelenk Kühlflüssigkeitsmischung einschl. Reservebehälter

Frostschutzmittel	730 ml
Wasser	730 ml

Frostschutzmittel-Konzentration	Gefrierpunkt
50%	-31°C
55%	-40°C
60%	-55°C

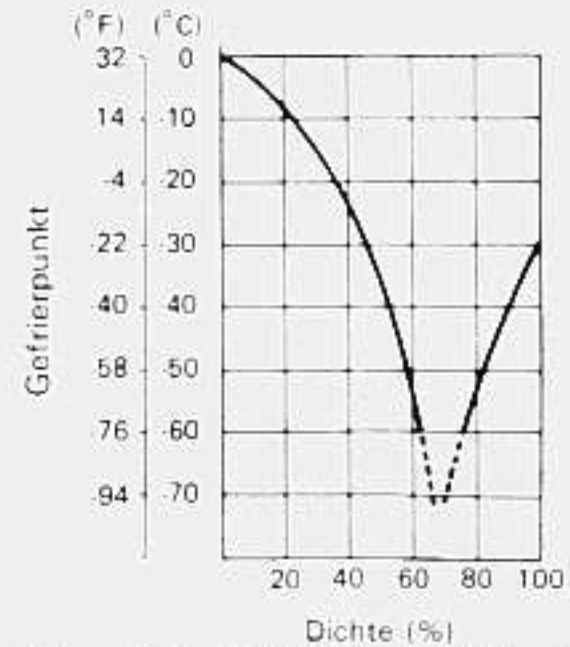


Abb. 1 Schaubild Kühlmitteldichte/Gefrierpunkt

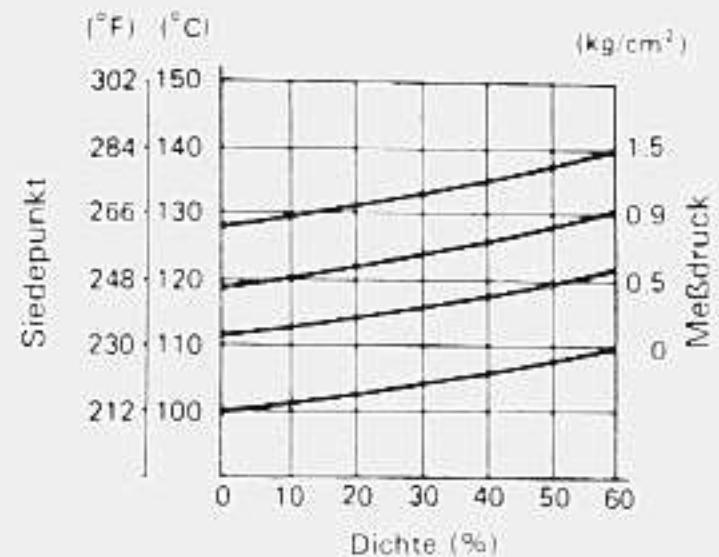


Abb. 2 Schaubild Kühlmitteldichte/Siedepunkt

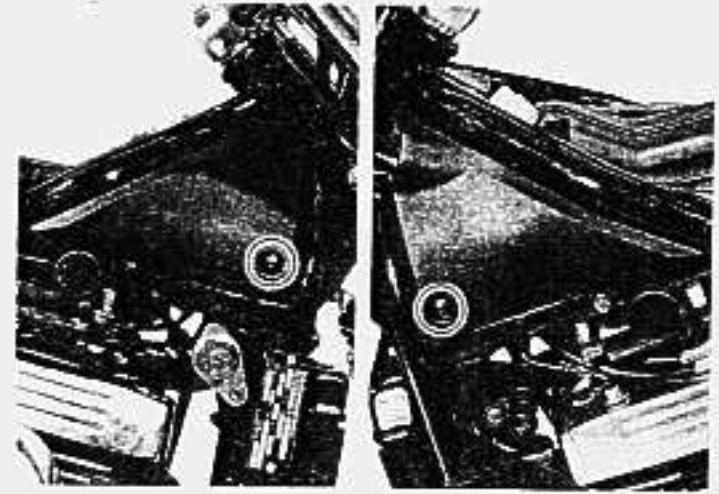
⚠ WARNUNG

- * Niemals den Kühlerdeckel bei noch heißem Motor abnehmen, da die herausspritzende Kühlflüssigkeit bzw. der Wasserdampf schwere Verbrennungen verursachen kann. Den Motor zuerst abkühlen lassen, dann einen dicken Lappen o.ä. um den Kühlerdeckel wickeln. Nun den Deckel eine Viertelumdrehung drehen, um den Druck abzulassen; danach den Kühlerdeckel abnehmen.
- * Vor Beginn von Wartungsarbeiten am Kühlsystem zuerst den Motor abkühlen lassen.
- * Die Kühlflüssigkeit ist gesundheitsschädlich:
 - Bei Kontakt mit der Haut oder den Augen sofort mit Wasser abspülen.
 - Wenn Kühlflüssigkeit verschluckt wurde, Erbrechen herbeiführen und sofort einen Arzt zu Rate ziehen.
 - Außerhalb der Reichweite von Kindern halten.

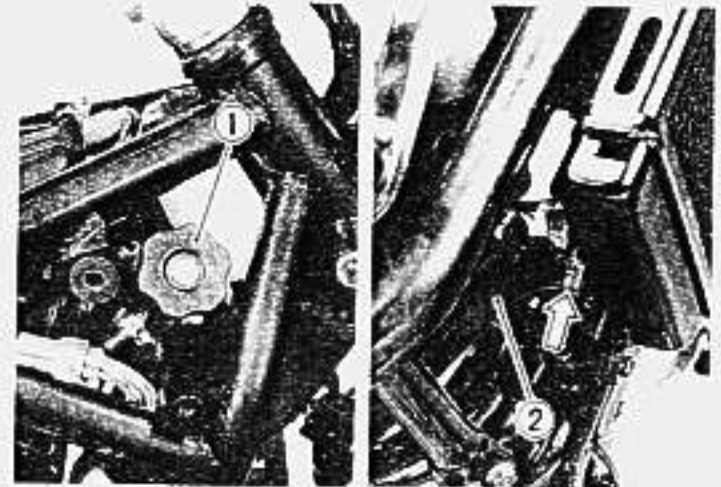
KÜHLER UND WASSERSCHLÄUCHE

AUSBAU

- Die linke Rahmenabdeckung abnehmen.
- Die Sitzbank abnehmen und den Kraftstofftank ausbauen. (Siehe Seite 6-1 und Seite 4-4.)
- Die Lenkkopfabdeckung abnehmen.

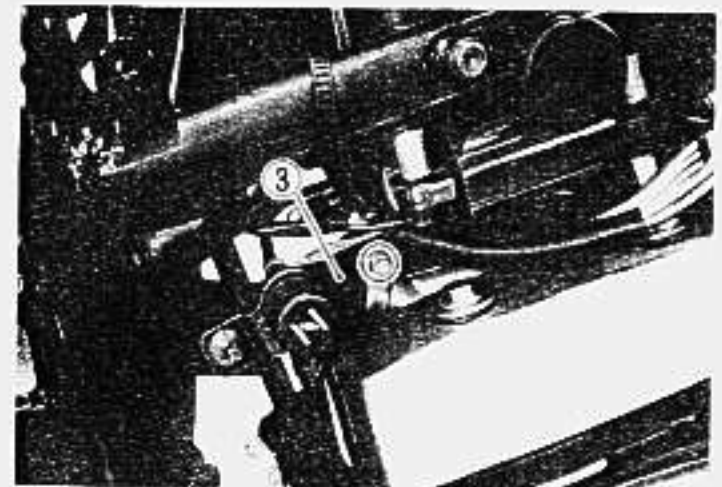


- Eine Auffangwanne unter den Motor stellen.
- Den Kühlerdeckel ① abnehmen, den Wasserschlauch ② vom Kühler abziehen und dann die Motorkühlflüssigkeit ablassen.

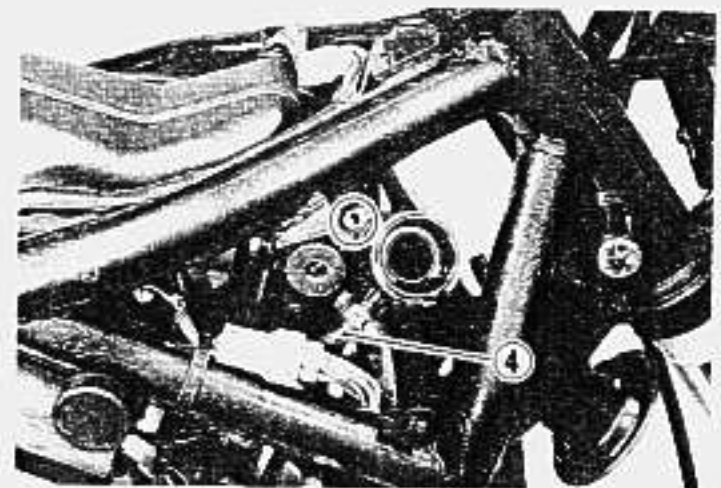


⚠ WARNUNG

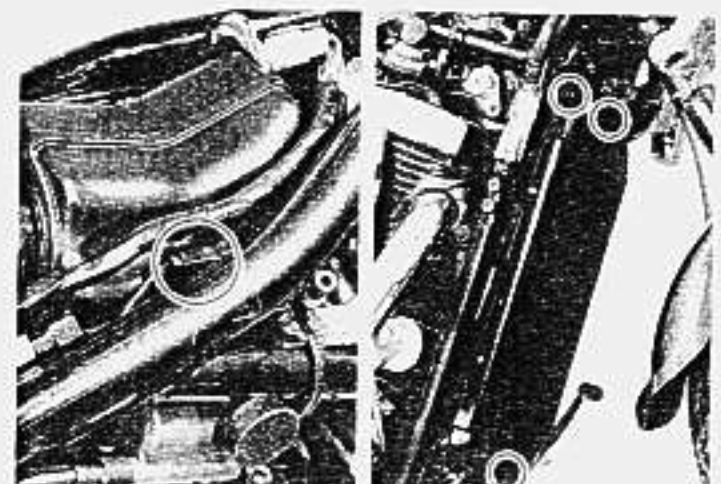
- * Niemals den Kühlerdeckel bei noch heißem Motor abnehmen, da die herausspritzende Kühlflüssigkeit bzw. der Wasserdampf schwere Verbrennungen verursachen kann.
- * Die Kühlflüssigkeit ist gesundheitsschädlich, daher nicht verschlucken und den Kontakt mit der Haut oder den Augen vermeiden. Bei Kontakt mit der Haut oder den Augen sofort mit reichlich Wasser abspülen. Wenn Kühlflüssigkeit verschluckt wurde, Erbrechen herbeiführen und sofort einen Arzt zu Rate ziehen!



- Den Wasserschlauch ③ vom vorderen Zylinderkopf abziehen.
- Den Schlauch des Reservebehälters ④ vom Leitungsgehäuse abziehen, dann die Schraube des Leitungsgehäuses herausdrehen.



- Den Stecker des Kühlflüssigkeitstemperatur-Gebers abziehen.
- Die Befestigungsschrauben des Kühlers entfernen.



- Den Stecker des Kühlerventilator-Thermoschalters abziehen, dann den Kühler ausbauen.

ÜBERPRÜFUNG

ÜBERPRÜFUNG DES KÜHLSYSTEMS

Vor dem Ablassen der Kühlflüssigkeit und dem Ausbau des Kühlers ist das Kühlsystem auf Undichtigkeiten zu überprüfen.

- Die Sitzbank abnehmen und den Kraftstofftank ausbauen. (Siehe Seite 6-1 und Seite 4-4.)
- Die Lenkkopfabdeckung abnehmen.
- Den Kühlerdeckel abnehmen und das Prüfgerät am Einfüllstutzen anbringen.
- Einen Druck von ca. 120 kPa (1,2 kg/cm²) anlegen und überprüfen, ob der Systemdruck 10 Sekunden lang erhalten bleibt. Wenn der Druck während dieser 10 Sekunden abfällt, weist dies auf eine Undichtigkeit im Kühlsystem hin. In diesem Fall muß das Kühlsystem komplett überprüft und die defekte Komponente ersetzt werden.

⚠ WARNUNG

- * Den Kühlerdeckel niemals bei noch heißem Motor abnehmen.
- * Beim Abnehmen des Kühler-Prüfgeräts den Einfüllstutzen mit einem Lappen abdecken, um ein Hersauspritzen der Kühlflüssigkeit zu vermeiden.

⚠ ACHTUNG

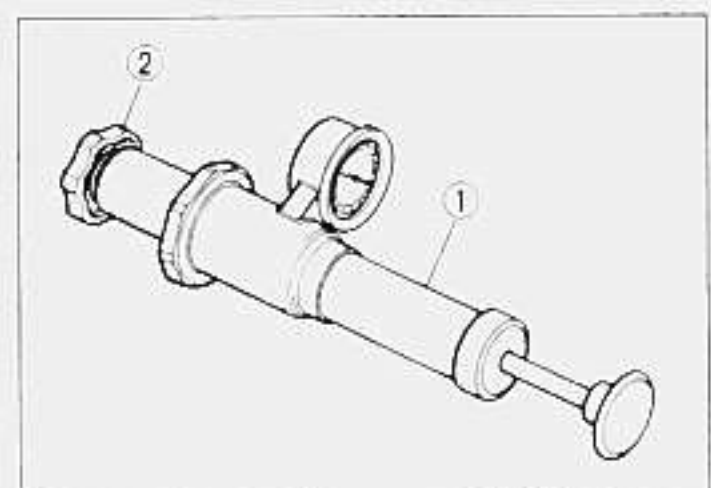
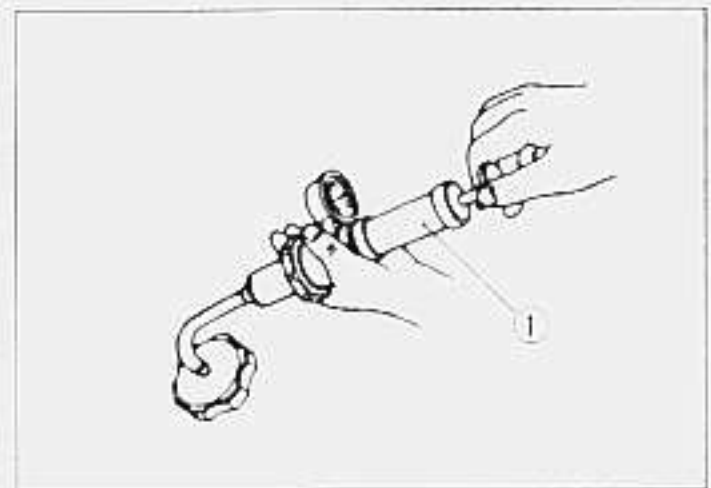
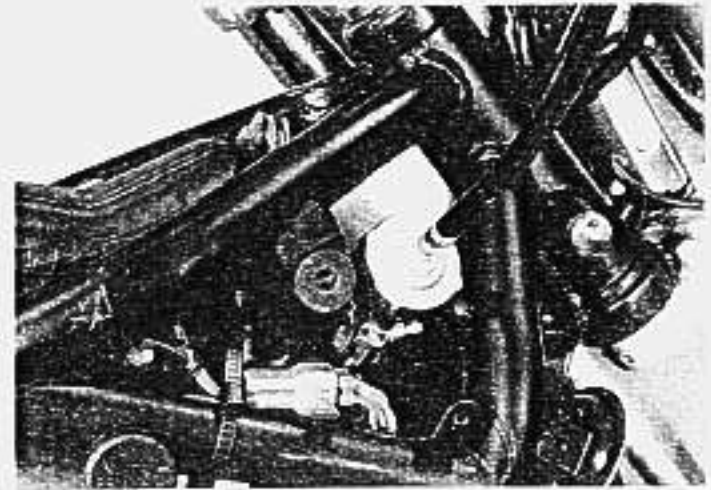
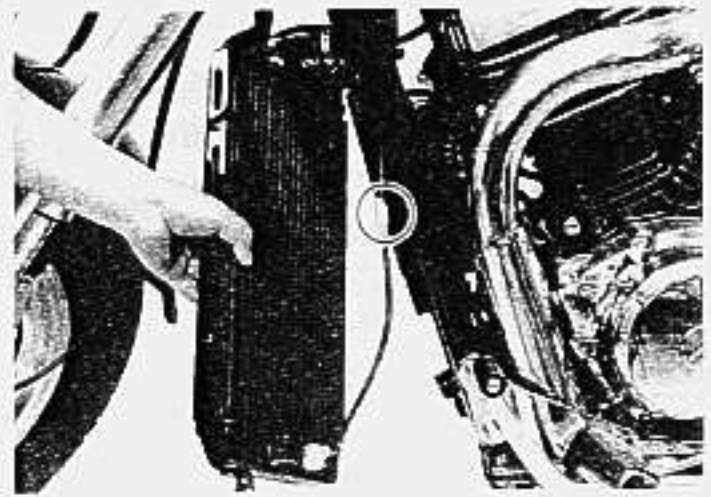
Beim Überprüfen darf der Kühlerdeckel-Entlastungsdruck nicht überschritten werden, da andernfalls der Kühler beschädigt werden kann.

ÜBERPRÜFUNG DES KÜHLERDECKELS

Den Entlastungsdruck des Kühlerdeckels mit Hilfe des Kühler-Prüfgeräts wie folgt überprüfen:

- Den Kühlerdeckel am Kühler-Prüfgerät anbringen, wie in der Abbildung gezeigt; danach langsam einen Druck anlegen. Sich vergewissern, daß ein Druckwert von 110 ± 15 kPa ($1,1 \pm 0,15$ kg/cm²) angezeigt wird, und daß dieser Druck mindestens 10 Sekunden bei unbeweglichem Prüfgerät beibehalten wird. Wenn der Kühlerdeckel die beiden spezifizierten Werte nicht erreicht, muß der Deckel ersetzt werden.

Entlastungsdruck des Kühlerdeckels: 110 ± 15 kPa
($1,1 \pm 0,15$ kg/cm²)

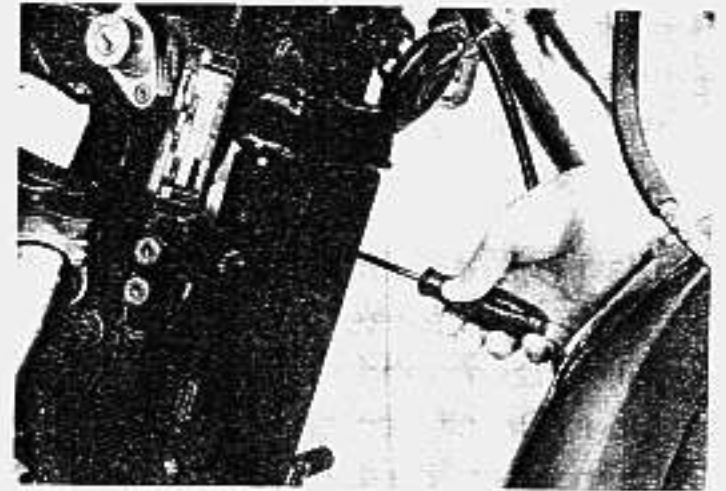
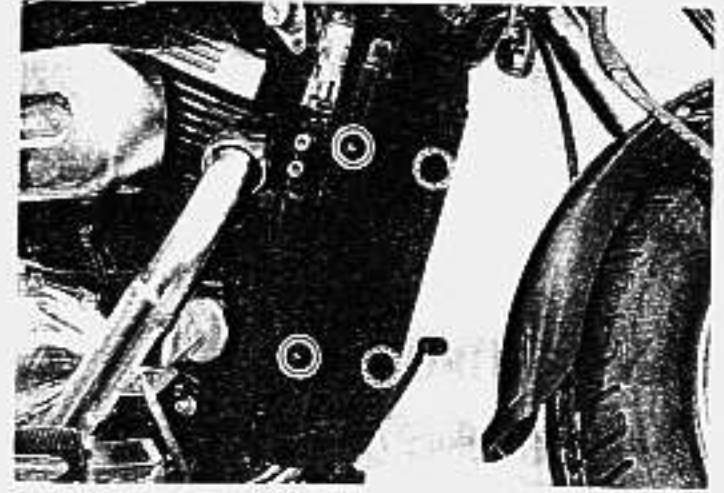


① Kühler-Prüfgerät

② Kühler

ÜBERPRÜFUNG UND REINIGUNG DES KÜHLERS

Verschmutzung oder Fremdkörper, die sich zwischen den Kühlrippen angesammelt haben, müssen entfernt werden. Es wird empfohlen, die Reinigung mit Druckluft vorzunehmen. Kühlrippen, die verbogen oder eingedrückt sind, können mit einer kleinen Schraubendreherklinge gerichtet werden.



WASSERSCHLÄUCHE

Gerissene oder plattgedrückte Wasserschläuche müssen ersetzt werden. Wenn eine Anschlußstelle undicht ist, sind die Schlauchschellen festzuziehen.

EINBAU

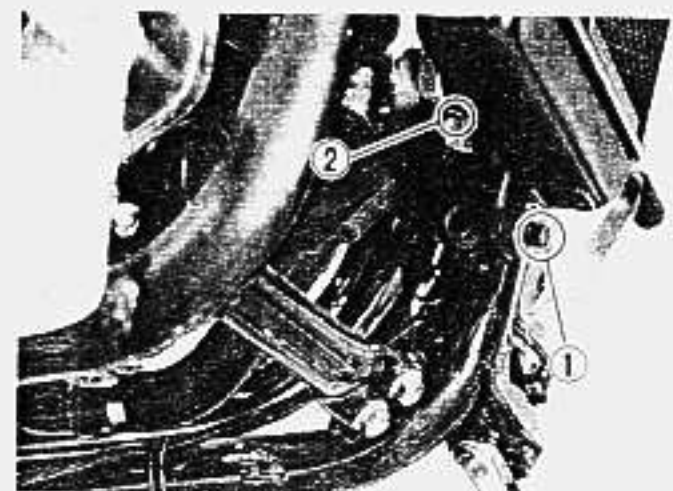
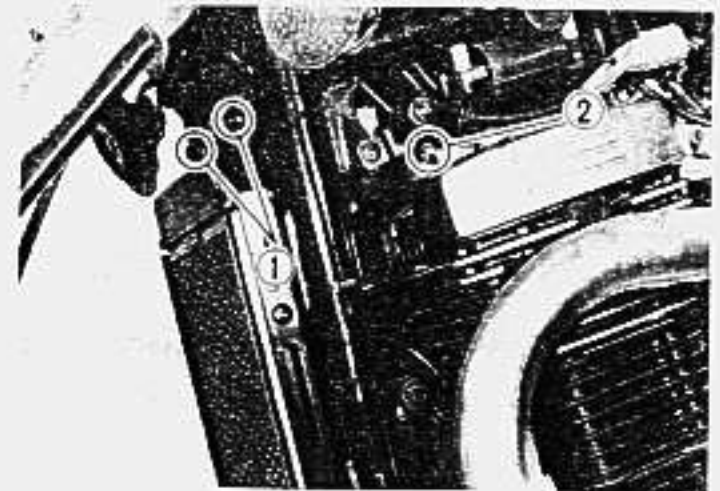
Den Kühler in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen. Dabei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:

KÜHLERBEFESTIGUNGSSCHRAUBE UND HALTERUNG

- Die Kühlerbefestigungsschraube ① und die Schlauchschellen ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

U Kühlerbefestigungsschraube ①: 6 N·m (0,6 kg·m)
Halterung ②: 2,3 N·m (0,23 kg·m)

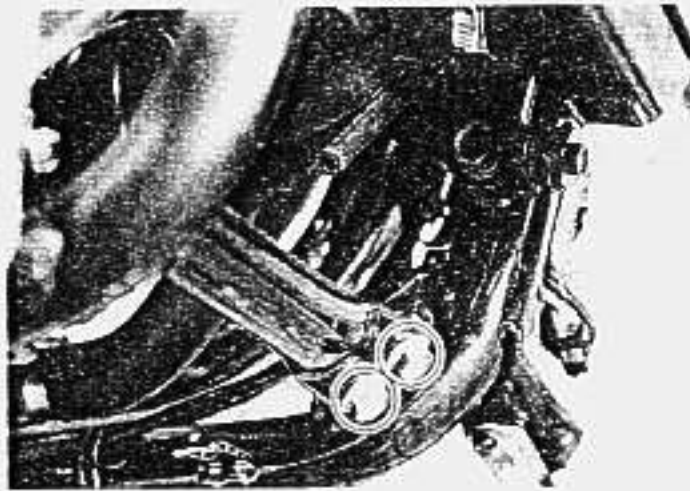
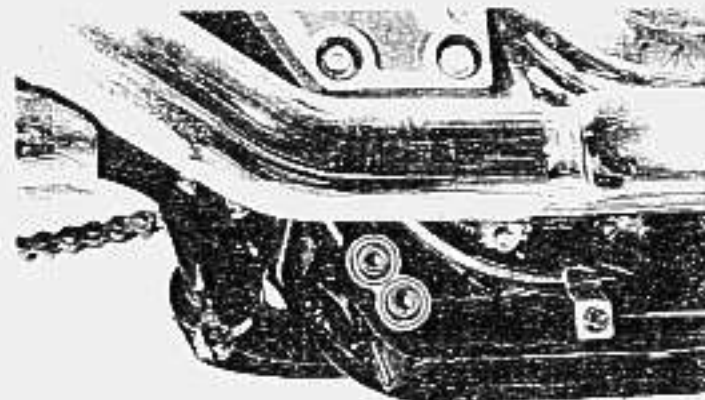
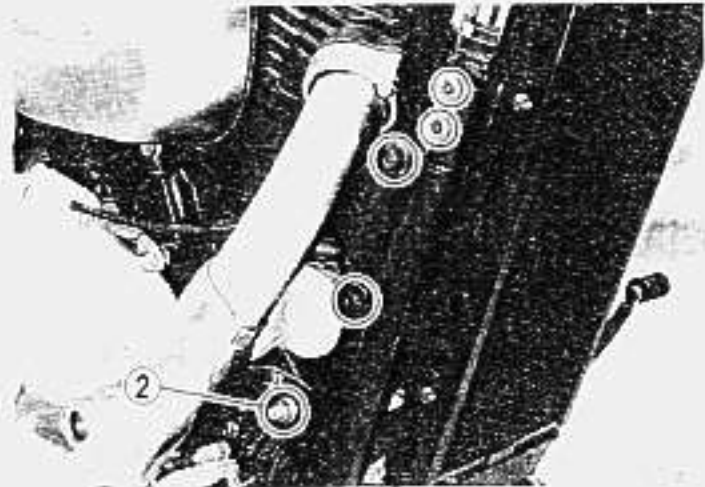
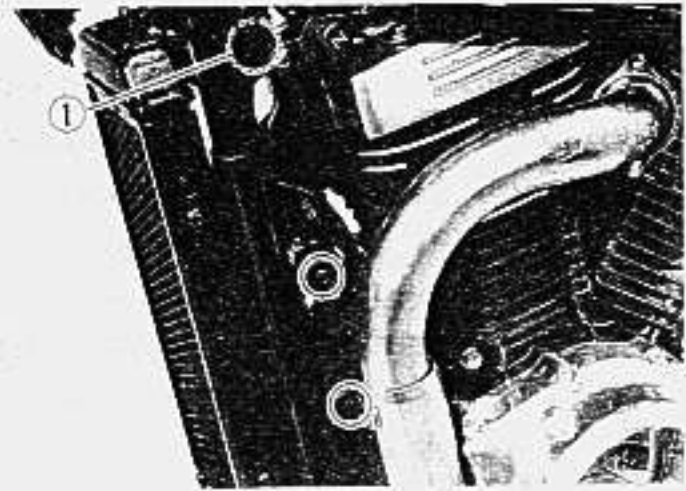
- Die Kühlerschläuche korrekt verlegen. (Siehe Seite 8-18.)
- Nach dem Einbau des Kühlers muß Kühlflüssigkeit nachgefüllt werden. Für Hinweise zum Einfüllen sich auf Seite 2-10 und -11 beziehen.



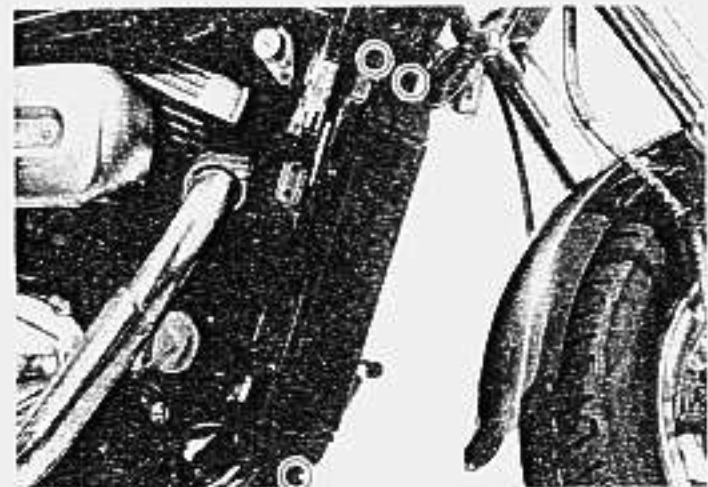
KÜHLERVENTILATOR

AUSBAU

- Die Befestigungsschraube des Kühlerventilators entfernen.
- Den Stecker ① des Kühlerventilatorkabels abziehen.
- Die Motor-Befestigungsschraube ② entfernen.
- Den rechten Rahmenunterzug entfernen.



- Die Befestigungsschrauben des Kühlers entfernen.
- Den Kühler nach vorne schieben, dann den Kühlerventilator ausbauen.



ÜBERPRÜFUNG

Den Antriebsmotor des Kühlerventilators auf Laststrom mit einem Volt-/Amperemeter überprüfen, das wie in der Abbildung gezeigt angeschlossen werden muß.

Mit dem Voltmeter kann sichergestellt werden, daß eine Batteriespannung von 12 Volt am Motor anliegt. Wenn der Ventilatormotor auf der höchsten Stufe läuft, darf das Amperemeter nicht mehr als 5 Ampere anzeigen.

Wenn sich der Ventilatormotor nicht dreht, muß der Motor durch ein Neuteil ersetzt werden.

HINWEIS:

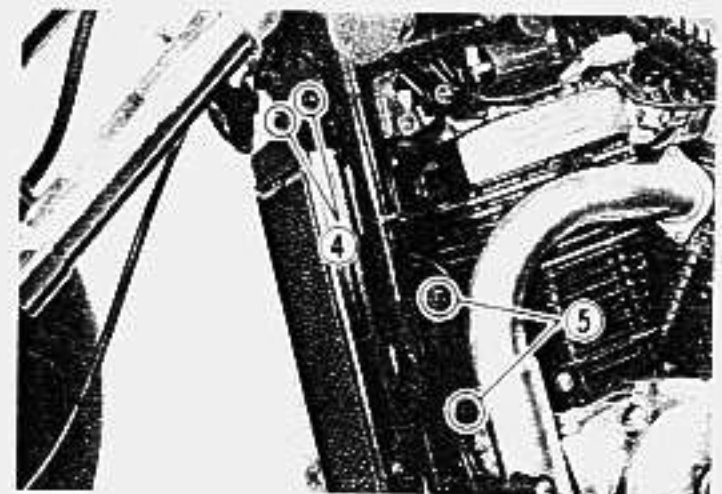
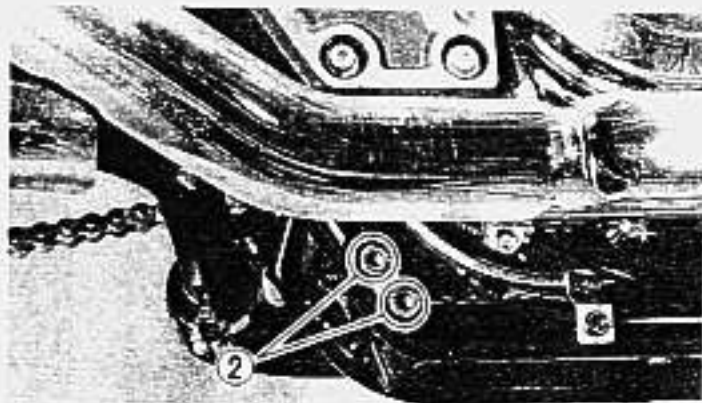
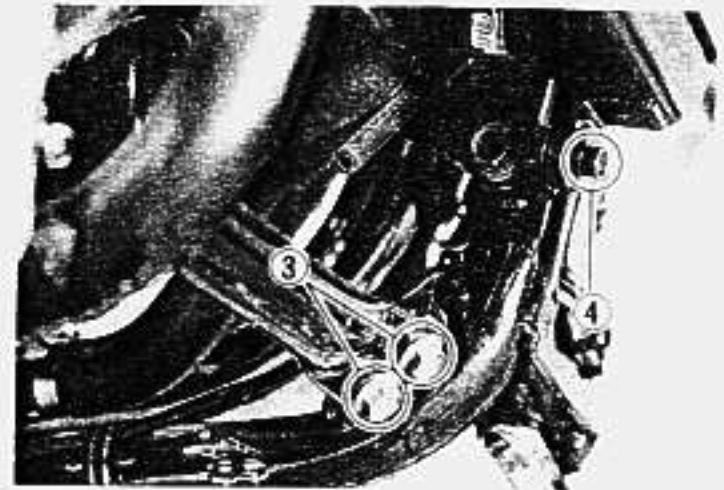
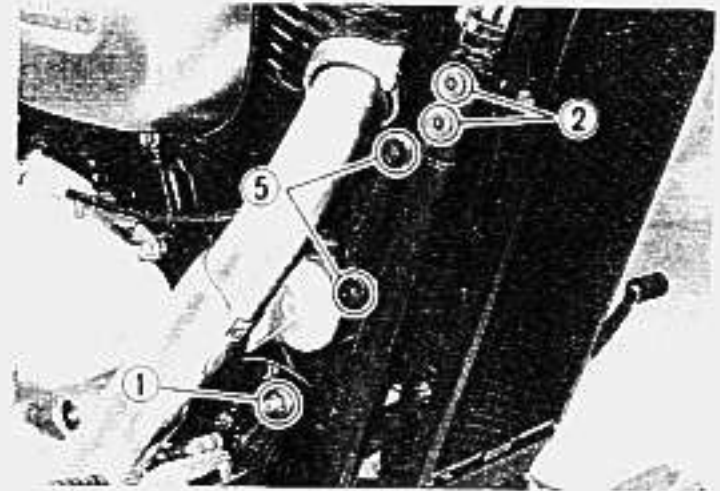
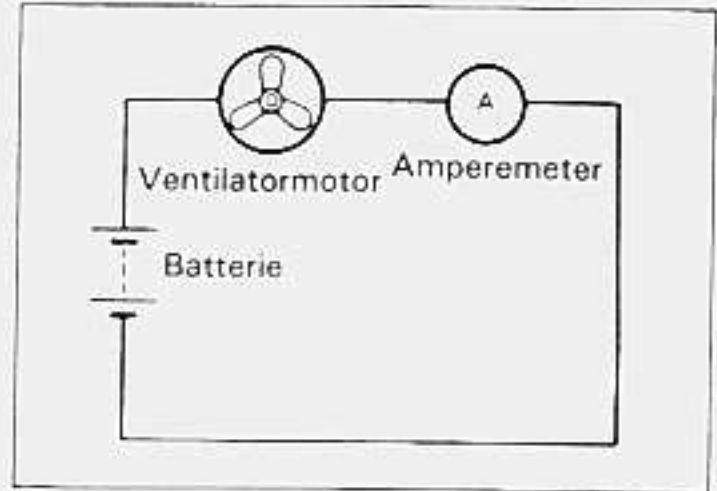
Zur Ausführung dieser Überprüfung ist ein Ausbau des Kühlerventilators nicht erforderlich.

EINBAU

Den Kühlerventilator in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen. Dabei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:

- Die Motorbefestigungsschraube, Rahmenbefestigungsschraube, Kühlerbefestigungsschrauben und die Kühlerventilator-Befestigungsschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

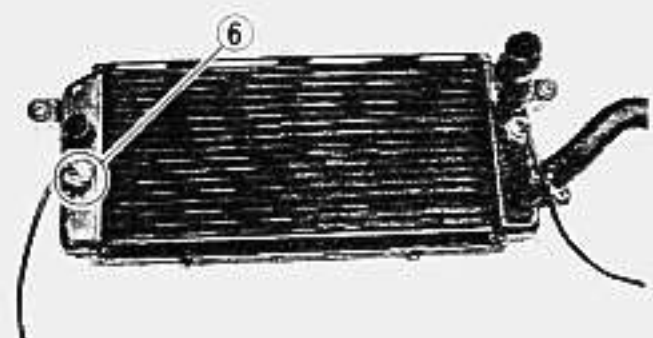
- Motorbefestigungsschraube ①: 88 N·m (8,8 kg-m)
- Rahmenbefestigungsschraube ②: 50 N·m (5,0 kg-m)
- Rahmenbefestigungsschraube ③: 25 N·m (2,5 kg-m)
- Kühlerbefestigungsschraube ④: 6 N·m (0,6 kg-m)
- Kühlerventilator-Befestigungsschrauben ⑤:
6 N·m (0,6 kg-m)



KÜHLERVENTILATOR-THERMOSCHALTER

AUSBAU

- Den Kühler ausbauen. (Siehe Seite 5-5 und -6.)
- Den Kühlerventilator-Thermoschalter ⑥ ausbauen.



ÜBERPRÜFUNG

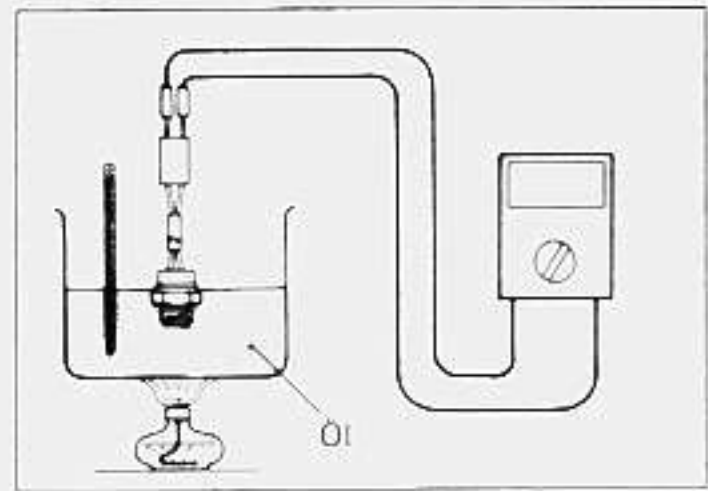
Der Thermostalter muß in ausgebautem Zustand wie nebenstehend gezeigt auf einwandfreie Funktion überprüft werden. Der Schalter muß bei einer Temperatur von 105°C schließen. Den Thermostalter an einen Stromkreistester anschließen und in einen mit Öl gefüllten Behälter aufhängen, der von einer Wärmequelle erhitzt wird. Die Öltemperatur langsam steigern und den Wert am Säulenthermometer ablesen, sobald sich der Schalter schließt.

Thermostalter-Spezifikationen

OFF → ON	Bei ca. 105°C
ON → OFF	Bei ca. 100°C

⚠ ACHTUNG

Darauf achten, daß der Schalter nicht den Behälter berührt, da dies zu einem inkorrekten Meßwert führt.



EINBAU

- Den O-Ring mit Fett versehen.

SAH99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Den Kühlerventilator-Thermostalter mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

U Kühlerventilator-Thermostalter: 12 N·m (1,2 kg·m)

⚠ ACHTUNG

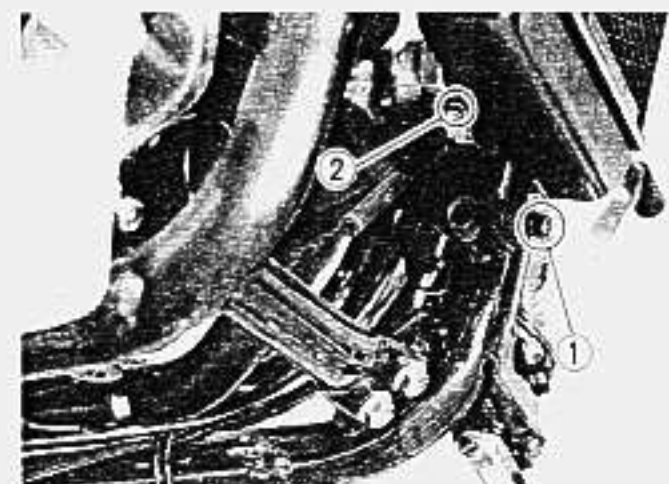
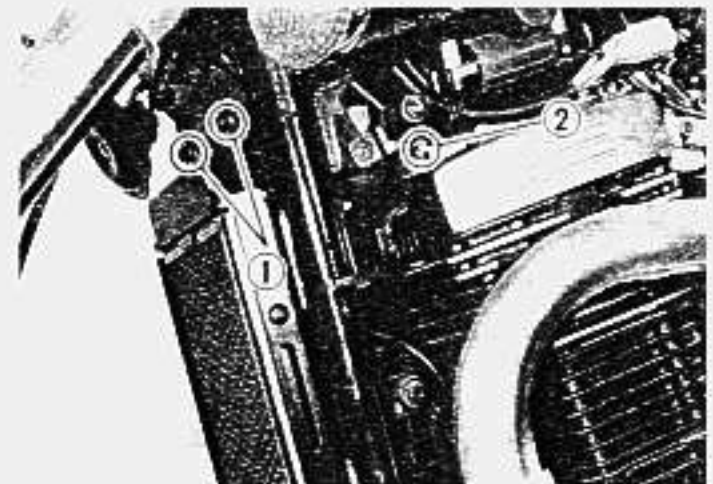
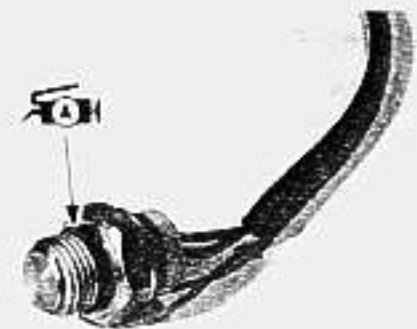
Der Thermostalter ist vorsichtig zu behandeln, da der Schalter durch Stöße oder Schläge beschädigt werden kann.

Den O-Ring stets durch ein Neuteil ersetzen.

- Die Kühler-Befestigungsschrauben ① und die Schlauchschellen ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

U Kühler-Befestigungsschraube ①: 6 N·m (0,6 kg·m)
Schlauchschelle ②: 2,3 N·m (0,23 kg·m)

- Nach dem Einbau des Kühlerventilator-Thermostalters unbedingt Motorkühlflüssigkeit nachfüllen. (Siehe Seite 2-10 und -11.)



KÜHLFLÜSSIGKEITSTEMPERATUR- GEBER

AUSBAU

- Den Kühler ausbauen. (Siehe Seite 5-5 und -6.)
- Den Kühlflüssigkeitstemperatur-Geber ① ausbauen.

ÜBERPRÜFUNG

- Den Kühlflüssigkeitstemperatur-Geber auf die gleiche Weise wie den Kühlerventilator-Thermoschalter überprüfen.

Kühlflüssigkeitstemperatur-Geber

OFF → ON	Bei ca. 120°C
ON → OFF	Bei ca. 113°C

⚠ ACHTUNG

Darauf achten, daß der Schalter nicht den Behälter berührt, da dies zu einem inkorrekten Meßwert führt.

EINBAU

- Den O-Ring mit Fett versehen.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Den Kühlflüssigkeitstemperatur-Geber mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.


 Kühlflüssigkeitstemperatur-Geber: 12 N·m (1,2 kg·m)

⚠ ACHTUNG

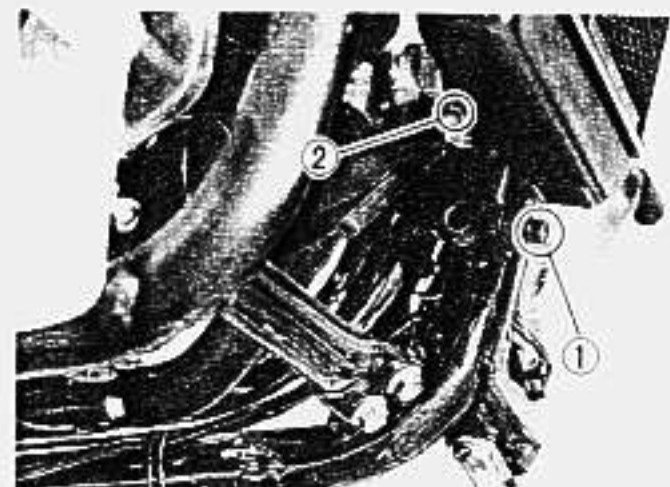
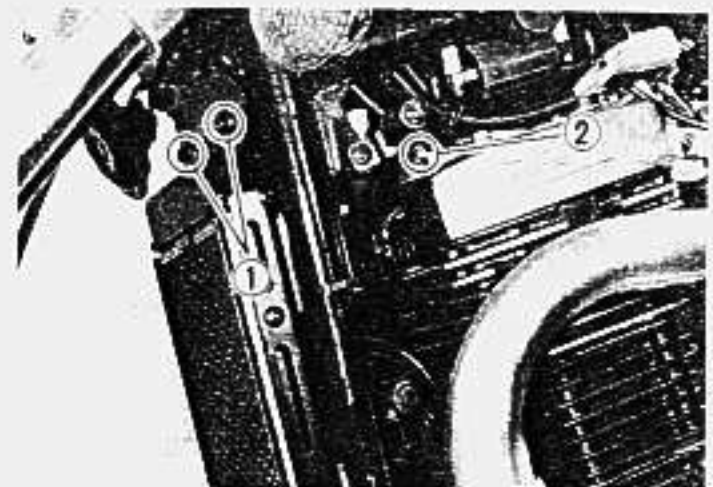
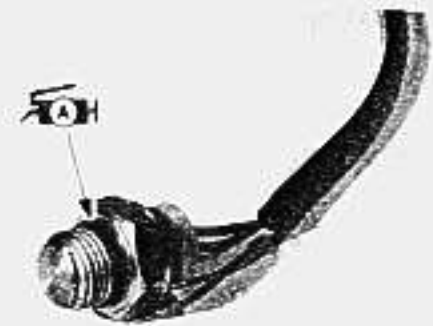
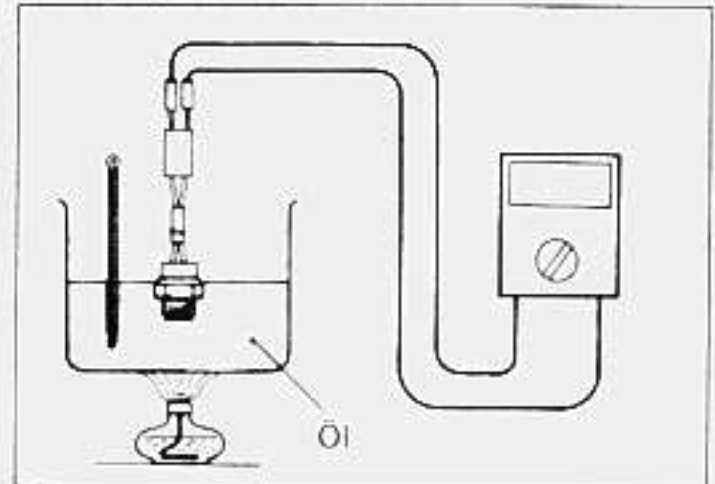
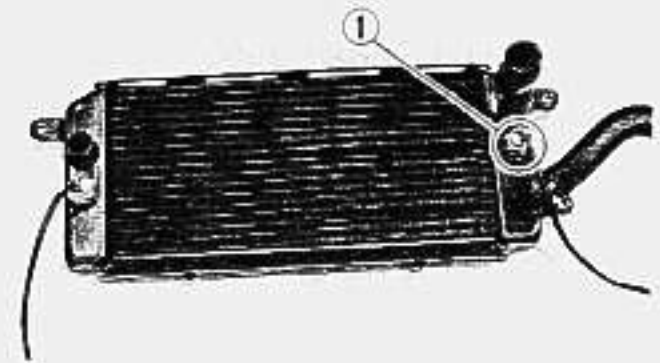
Der Thermoschalter ist vorsichtig zu behandeln, da der Schalter durch Stöße oder Schläge beschädigt werden kann.

Den O-Ring stets durch ein Neuteil ersetzen.

- Die Kühler-Befestigungsschrauben ① und die Schlauchschellen ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 Kühler-Befestigungsschraube ①: 6 N·m (0,6 kg·m)
Schlauchschelle ②: 2,3 N·m (0,23 kg·m)

Nach dem Einbau des Kühlflüssigkeitstemperatur-Gebers unbedingt Motorkühlflüssigkeit nachfüllen. (Siehe Seite 2-10 und -11.)

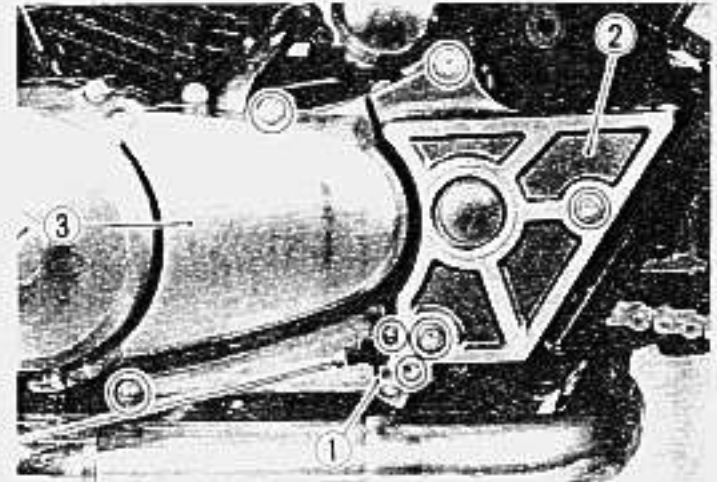


WASSERPUMPE

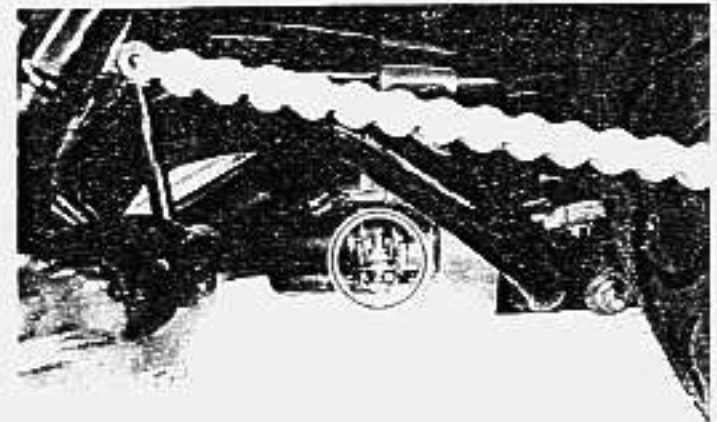
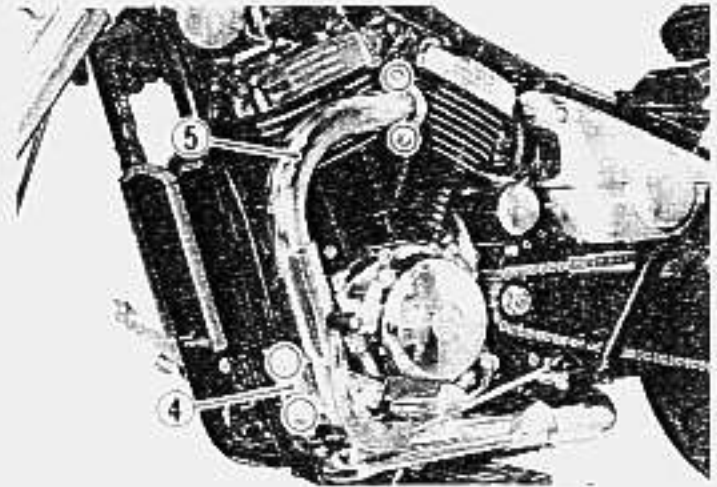
AUSBAU

- Die Sitzbank abnehmen und den Kraftstofftank ausbauen. (Siehe Seite 6-1 und Seite 4-4.)
- Die Lenkkopfabdeckung abnehmen.
- Die Motorkühlflüssigkeit ablassen. (Siehe Seite 2-10.)
- Das Motoröl ablassen. (Siehe Seite 2-8.)

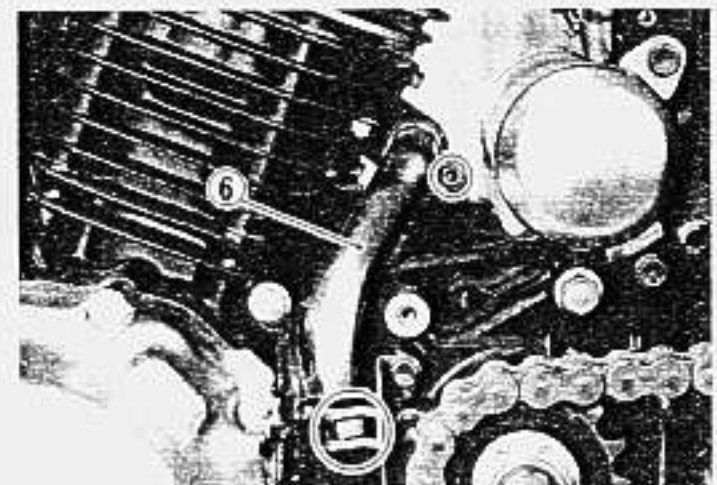
- Den Schaltarm ① entfernen.
- Die Abdeckung des Schwingarm-Drehlagers ② und den Motorritzeldeckel ③ abnehmen.



- Die Halterung ④ der linken vorderen Fußrasten abnehmen.
- Das Auspuffrohr ⑤ des hinteren Zylinders abnehmen.

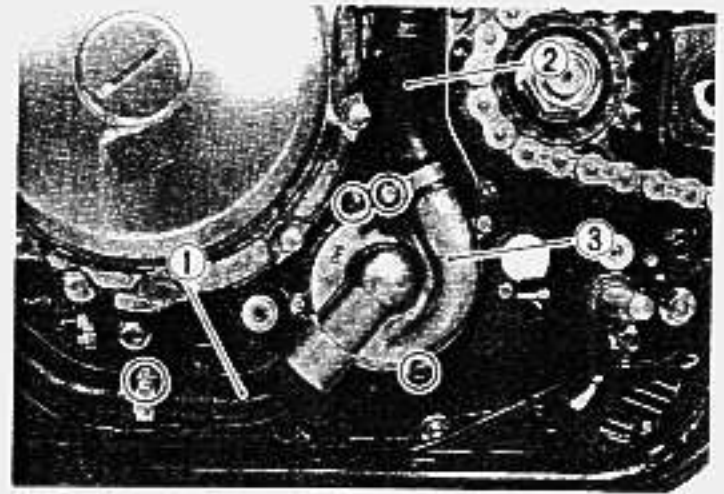


- Das Wasserrohr ⑥ entfernen.

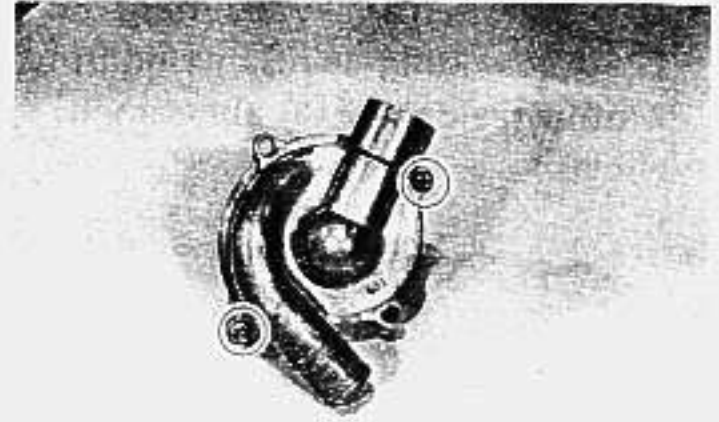


5-13 KÜHLSYSTEM

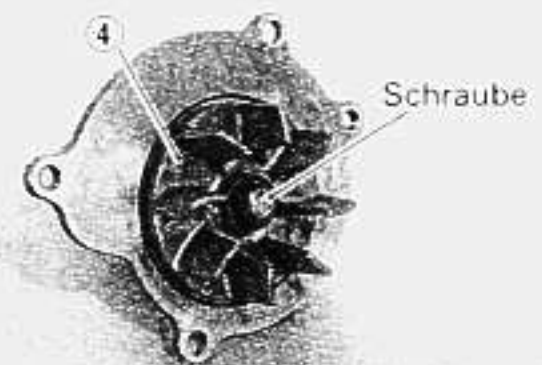
- Das Ansaugrohr ① der Wasserpumpe zusammen mit dem Schlauch und dem Wasserauslaßschlauch ② abnehmen.
- Die Wasserpumpe ③ ausbauen.



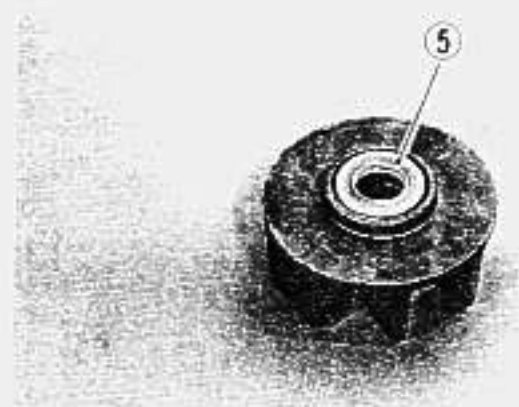
- Den Wasserpumpendeckel abnehmen.



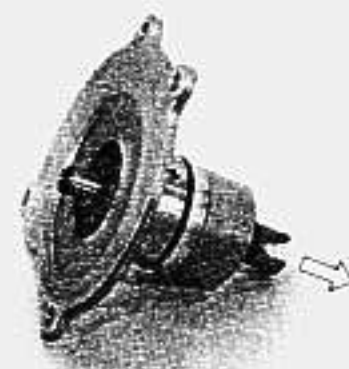
- Die Flügelradwelle mit einer Wasserpumpenzange festhalten, dann die Halteschraube des Flügelrads, die Unterlegscheibe und Dichtung entfernen.
- Das Flügelrad ④ herausnehmen.



- Den Gleitdichtring ⑤ ausbauen.



- Die Flügelradwelle herausziehen.



ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

WASSERPUMPENLAGER

Den Innenlauftring drehen und das Lager auf Spiel überprüfen. Wenn Laufgeräusche festgestellt werden oder das Lager schwergängig ist, muß das Lager durch ein Neuteil ersetzt werden.

GLEITDICHTRING

Den Gleitdichtring visuell auf Beschädigung überprüfen; dabei ist besonders die Dichtfläche auf einwandfreien Zustand zu kontrollieren. Wenn Anzeichen von Undichtigkeit festgestellt werden, muß der Gleitdichtring ersetzt werden. Nötigenfalls ist auch der Öldichtring zu erneuern.

ZERLEGUNG

- Die Lager mit Hilfe der Spezialwerkzeuge herausziehen.

TOOL 09941-50111: Lager-Ausbauwerkzeug

⚠ ACHTUNG

Die ausgebauten Lager müssen stets durch Neuteile ersetzt werden.

HINWEIS:

Wenn die Lager keine abnormalen Geräusche aufweisen, ist ein Ausbau nicht erforderlich.

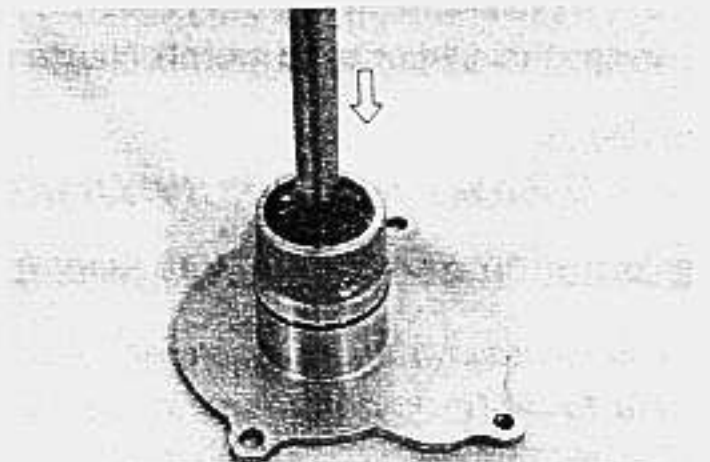
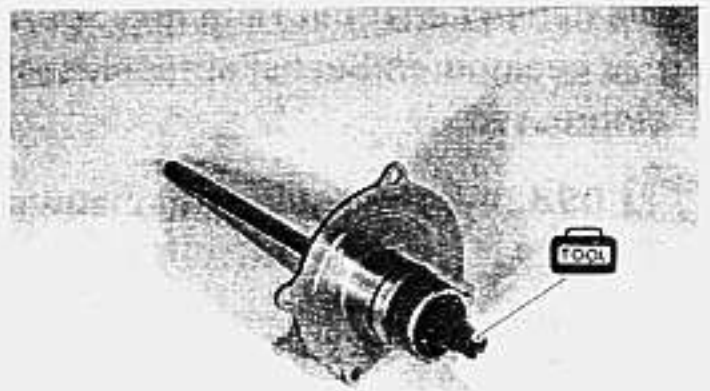
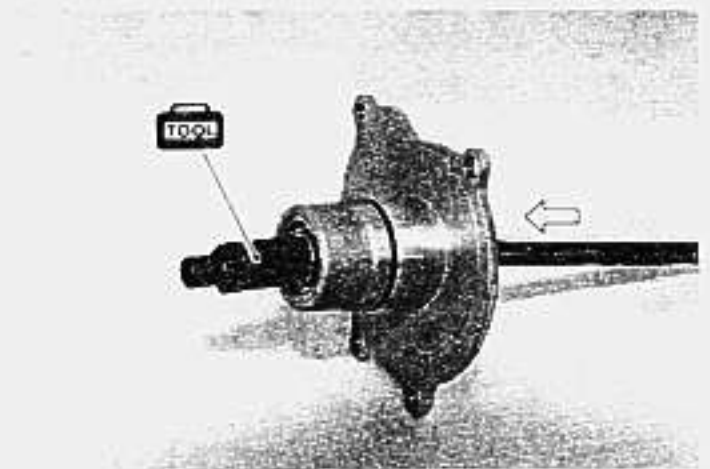
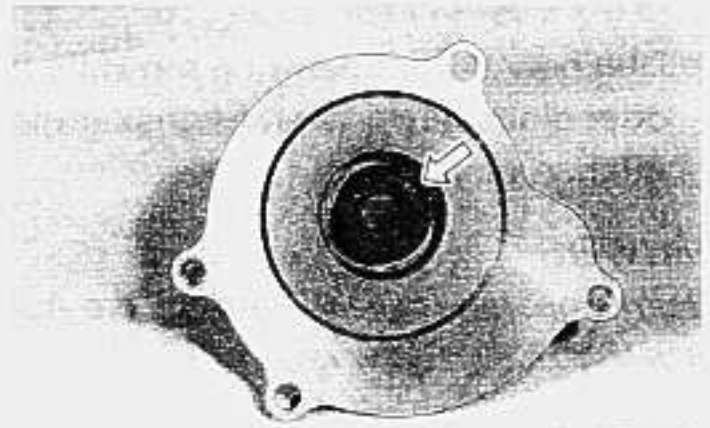
- Den Gleitdichtring zusammen mit dem Öldichtring mit Hilfe eines geeigneten Sechskantschlüssels o.ä. heraus schlagen.

⚠ ACHTUNG

Der ausgebaute Gleitdichtring und der Öldichtring müssen stets durch Neuteile ersetzt werden.

HINWEIS:


Wenn keine Anzeichen von Wasser- oder Ölverlust festzustellen sind, ist ein Ausbau des Gleitdichtring und des Öldichtring nicht erforderlich.



ZUSAMMENBAU UND EINBAU

Die Wasserpumpe in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus und der Zerlegung wieder zusammen- und dann einbauen. Dabei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:


- Vor dem Einbau die Dichtlippe mit Fett versehen.

 **AH 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"**

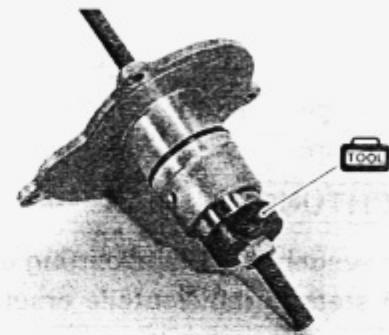
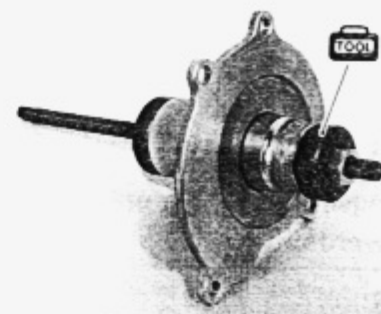
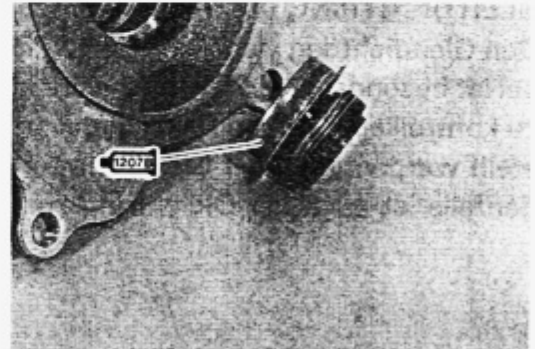
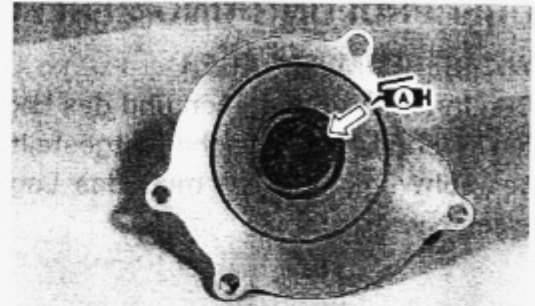
- Den neuen Öldichtring mit Hilfe des Spezialwerkzeugs oder eines geeigneten Sechskantschlüssels in die Stopfbüchse einpressen.
- Den neuen Gleitdichtring mit Hilfe des Spezialwerkzeugs oder eines geeigneten Sechskantschlüssels in die Stopfbüchse einpressen.

HINWEIS:

Beim Einbau des Gleitdichtrings die Außenfläche mit **SUZUKI BOND "1207B"** versehen.

 **99000-31140: SUZUKI BOND "1207B"**

 **09924-84521: Lager-Einbauwerkzeug**




- Die neuen Lager mit Hilfe des Spezialwerkzeugs oder eines geeigneten Sechskantschlüssels in die Stopfbüchse einpressen.

 **09924-84521: Lager-Einbauwerkzeug**

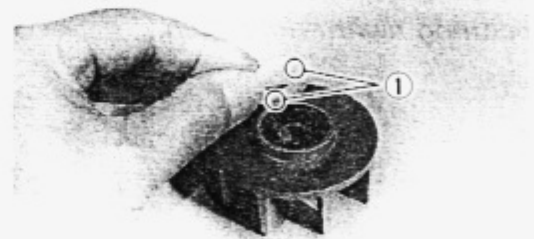
- Beim Zusammenbau der Wasserpumpe müssen Gleitdichtring und Öldichtring durch Neuteile ersetzt werden.

HINWEIS:

* Die O-Ringe mit **SUZUKI SUPER GREASE "A"** versehen.

 **AH 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"**

- * Der Gleitdichtring muß so eingebaut werden, daß die markierte Seite ① des Rings in Richtung Flügelrad zeigt.



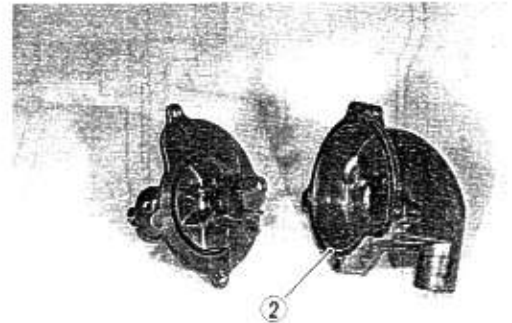
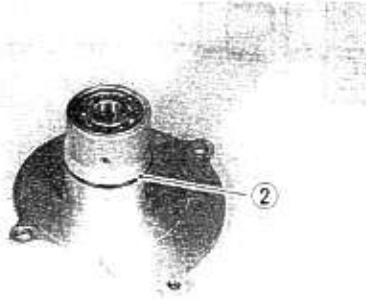
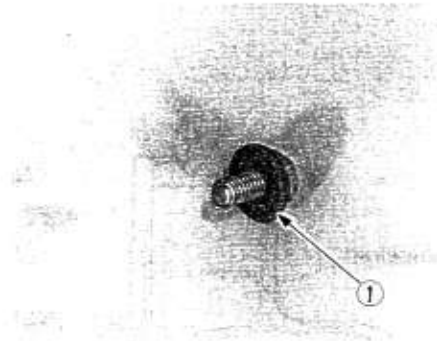
- Die Befestigungsschraube des Flügelrads mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

U Befestigungsschraube des Flügelrads: 8 N·m (0,8 kg·m)

HINWEIS:

Die Dichtlippen-Seite ① muß in Richtung Flügelrad weisen.

- Die O-Ringe ② durch Neuteile ersetzen.



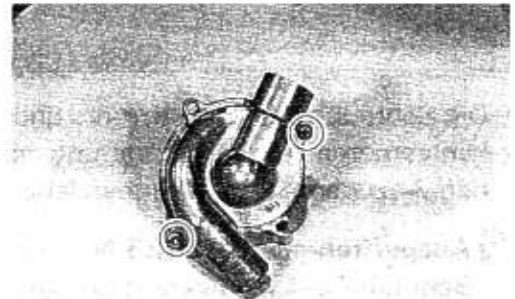
- Die Schrauben des Wasserpumpendeckels mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

U Schraube des Wasserpumpendeckels: 10 N·m (1,0 kg·m)

HINWEIS:

Den O-Ring mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.

AH 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



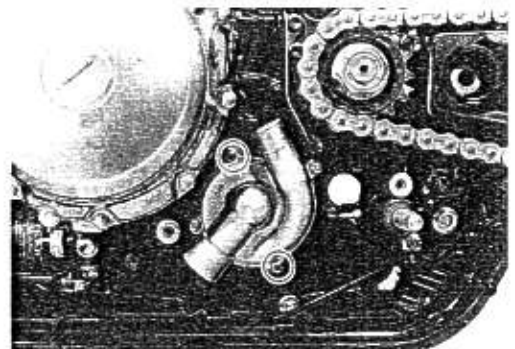
- Die Wasserpumpe einbauen und die Befestigungsschraube mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

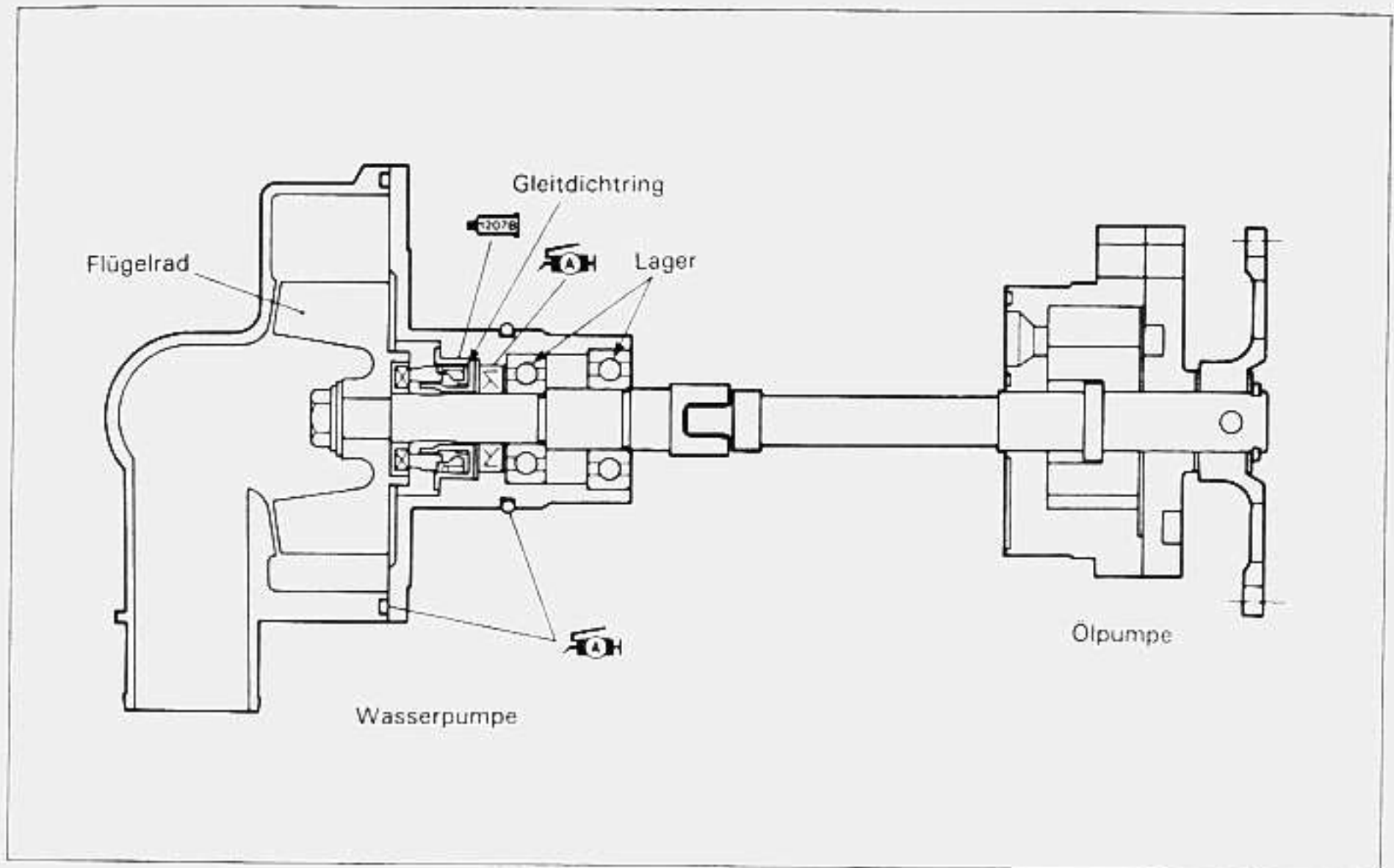
HINWEIS:

- * Den O-Ring mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.
- * Die Wasserpumpenwelle in die Ölpumpenwelle einsetzen, wie in der Abbildung gezeigt. (Siehe Seite 5-17.)
- * Für die Verlegung der Kühlerschläuche sich auf Seite 8-18 beziehen.

U Befestigungsschraube der Wasserpumpe:
10 N·m (1,0 kg·m)

AH 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"





- Die Schraube des Auspuffrohrs und die Schraube der linken vorderen Fußrastenhalterung mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 **Auspuffrohrschraube: 25 N·m (2,5 kg·m)**
Schraube der vorderen Fußrastenhalterung:
39 N·m (3,9 kg·m)

- Nach dem Einbau der Wasserpumpe und der Schläuche unbedingt Motorkühflüssigkeit nachfüllen. (Siehe Seite 2-10 und -11.)

FAHRGESTELL

INHALT

AUSSENTEILE	6- 1
AUSBAU	6- 1
EINBAU	6- 1
VORDERRAD	6- 2
AUSBAU	6- 2
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG	6- 3
ZUSAMMENBAU UND EINBAU	6- 4
REIFEN UND RAD	6- 6
ABNEHMEN DES REIFENS	6- 6
ÜBERPRÜFUNG	6- 8
MONTAGE DES REIFENS	6- 9
VORDERBREMSE	6-11
ERSETZEN DER BREMSKLÖTZE	6-12
ERSETZEN DER BREMSFLÜSSIGKEIT	6-12
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS	6-13
ÜBERPRÜFUNG DES BREMSSATTELS	6-14
ZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS	6-14
ÜBERPRÜFUNG DER BREMSSCHEIBE	6-15
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS	6-15
ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS	6-16
ZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS	6-17
TELESKOPGABEL	6-18
AUSBAU UND ZERLEGUNG	6-18
ÜBERPRÜFUNG	6-21
ZUSAMMENBAU UND EINBAU	6-21
LENKUNG	6-26
AUSBAU UND ZERLEGUNG	6-26
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG	6-28
ZUSAMMENBAU UND EINBAU	6-29
EINSTELLUNG DER LENKVORSPANNUNG	6-30
HINTERRAD UND BREMSE	6-31
AUSBAU	6-31
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG	6-34
ZUSAMMENBAU UND EINBAU	6-35
BREMSPEDAL	6-37
HINTERRADAUFHÄNGUNG UND SCHWINGARM	6-39
AUSBAU	6-39
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG	6-41
ZUSAMMENBAU UND EINBAU	6-42
ABSCHLIESSENDE ÜBERPRÜFUNG UND EINSTELLUNG	6-43

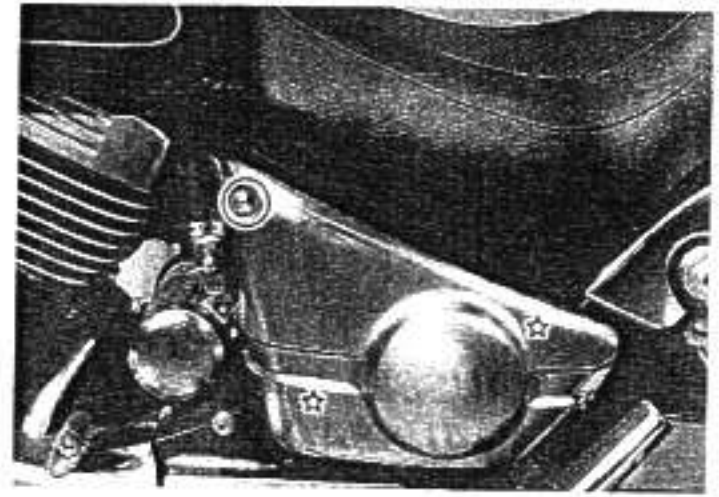
AUSSENTEILE

AUSBAU

RAHMENABDECKUNG

- Die rechten und linken Schrauben herausdrehen.
- Die rechten und linken Haken aushängen, dann die Rahmenabdeckung abnehmen.

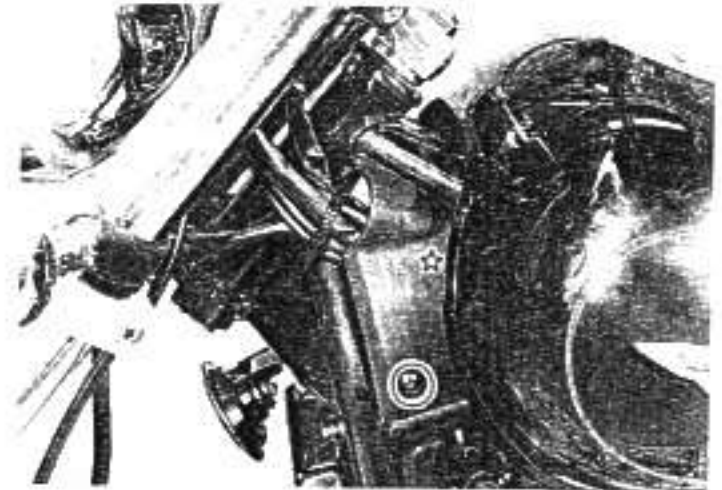
☆: Haken



LENKKOPFABDECKUNG

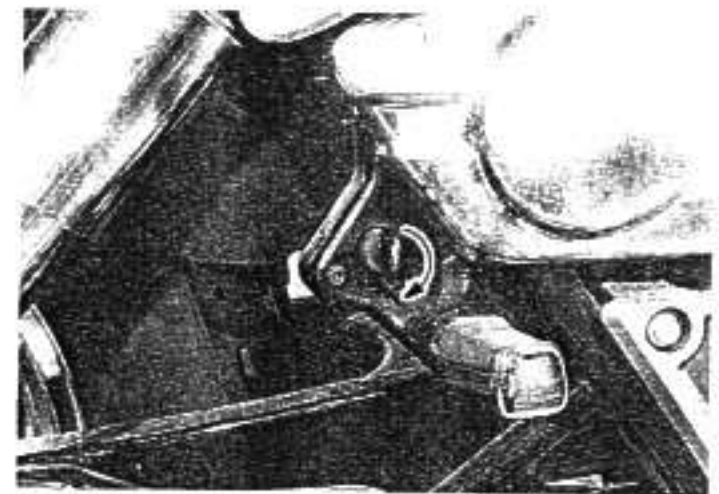
- Die rechten und linken Schrauben herausdrehen.
- Die rechten und linken Haken aushängen, dann die Lenkkopfabdeckung abnehmen.

☆: Haken

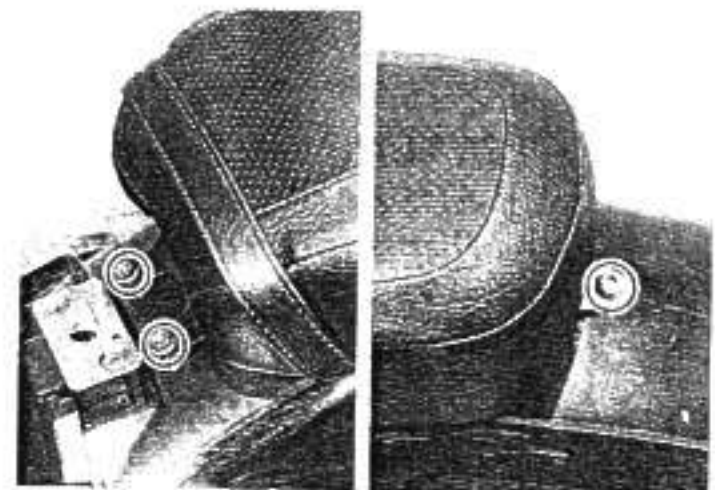


SITZBANK

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



- Die Schrauben herausdrehen, dann den hinteren Sitz abnehmen.

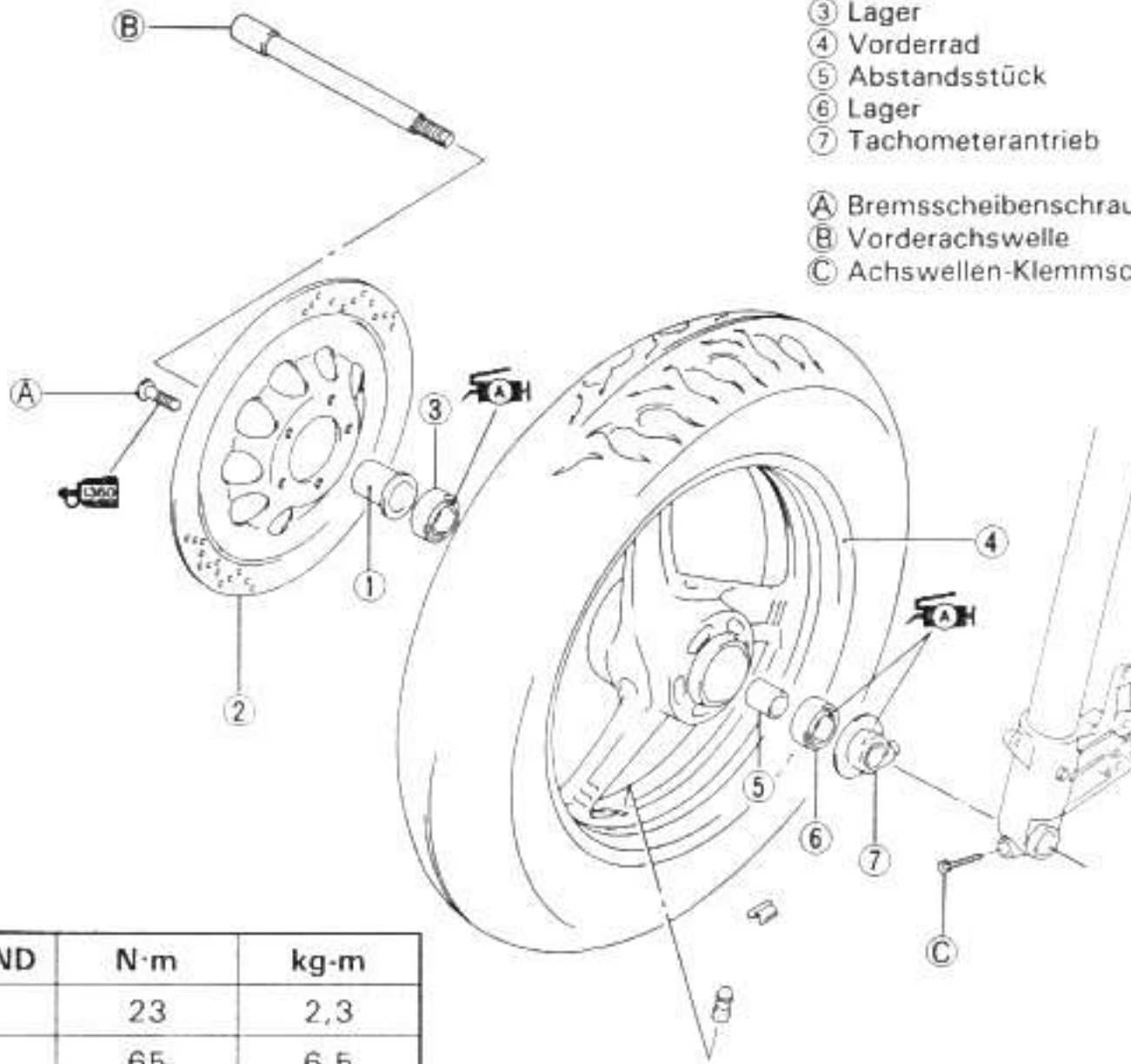


EINBAU

- Die Rahmenabdeckungen und die beiden Sitze in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

VORDERRAD

- ① Vorderes Achswellen-Abstandsstück
 ② Vordere Bremsscheibe
 ③ Lager
 ④ Vorderrad
 ⑤ Abstandsstück
 ⑥ Lager
 ⑦ Tachometerantrieb
 A Bremsscheibenschraube
 B Vorderachswelle
 C Achswellen-Klemmschraube



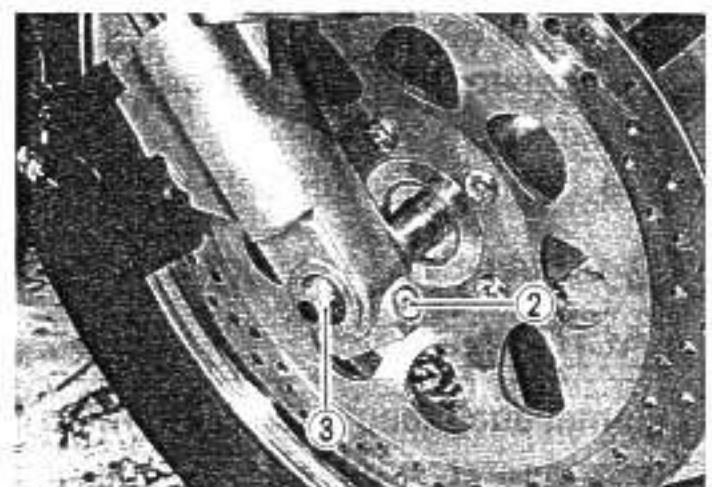
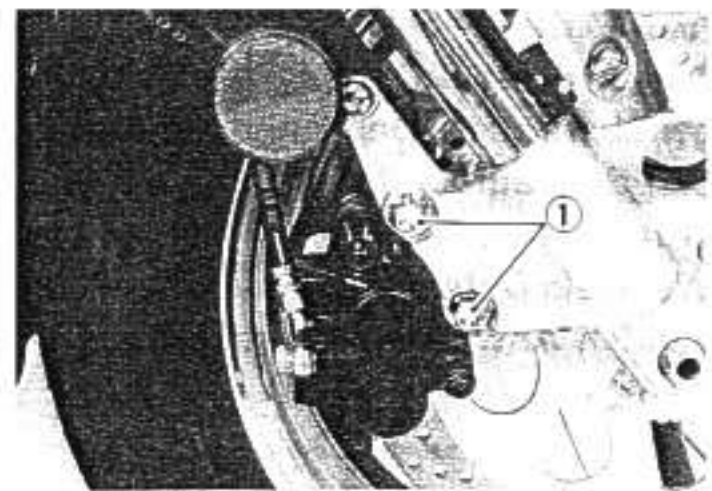
GEGENSTAND	N·m	kg·m
A	23	2,3
B	65	6,5
C	23	2,3

AUSBAU

- Die Befestigungsschrauben ① des vorderen Bremssattels herausdrehen.
- Die Achswellen-Klemmschraube ② lösen.
- Die Vorderachswelle ③ lösen.
- Das Vorderrad mit Hilfe eines Wagenhebers vom Boden abheben.
- Die Achswelle und das Vorderrad ausbauen.

⚠ ACHTUNG

Bei ausgebautem Vorderrad darf der Bremshebel nicht betätigt werden.

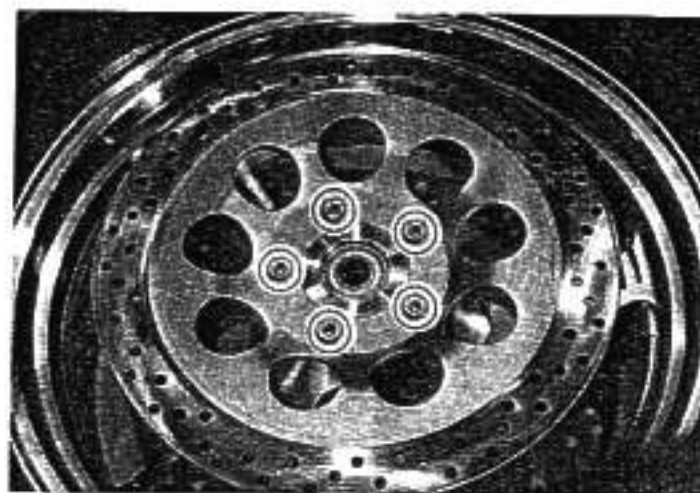


HINWEIS:

Nach dem Ausbau des Vorderrads ist der Bremssattel wieder provisorisch in der Originalposition anzubringen.

6-3 FAHRGESTELL

- Die Bremsscheibe vom Vorderrad abnehmen.



ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

TACHOMETERANTRIEB

Die Dichtlippe des Staubdichtrings und die Mitnehmer auf Beschädigung überprüfen.

REIFEN

Sich auf Seite 2-15 beziehen.

VORDERRAD

Sich vergewissern, daß der gemessene Radschlag nicht die angegebene Verschleißgrenze überschreitet. Ein übermäßiger Schlag ist meist auf ausgeschlagene oder gelockerte Radlager zurückzuführen. Wenn auch nach dem Ersetzen der Radlager ein zu starker Schlag gemessen wird, muß das Vorderrad ersetzt werden.

Verschleißgrenze (axial und radial): 2,0 mm

RADLAGER

Das Spiel der Radlager in eingebautem Zustand mit dem Finger überprüfen. Den Innenlauftring mit der Hand drehen, um den Ring auf Laufgeräusche und Laufwiderstand zu überprüfen.

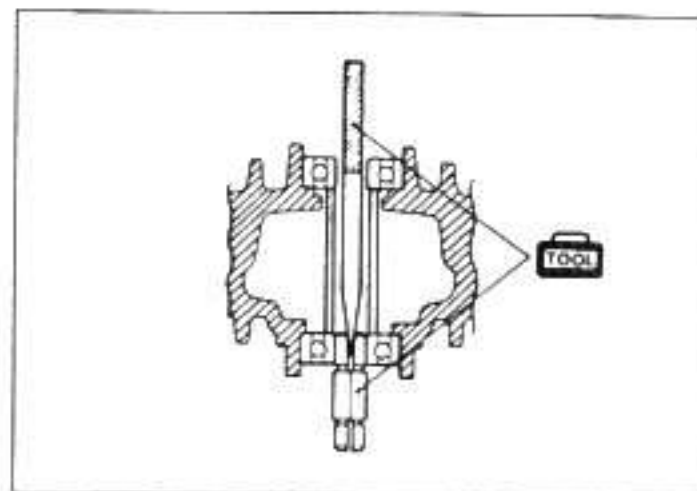
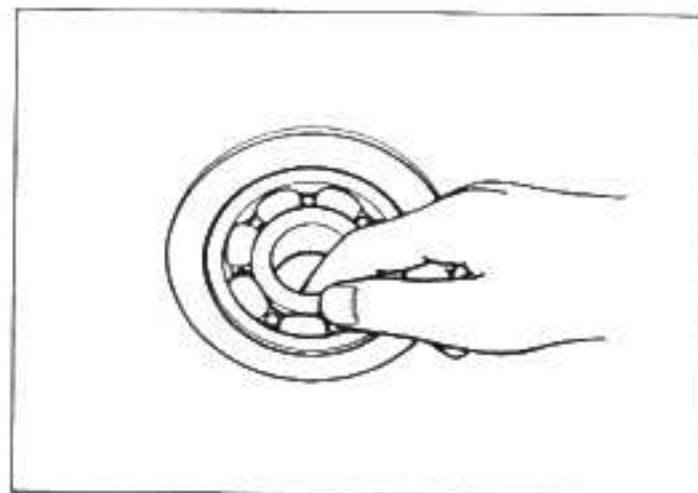
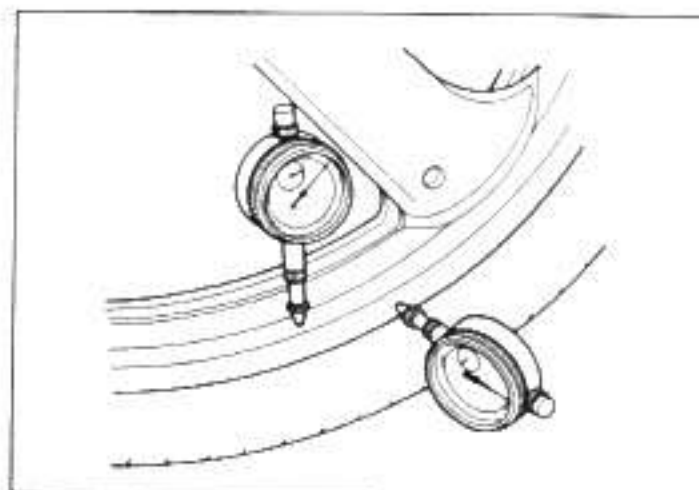
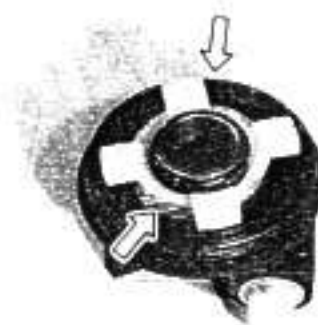
Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß das Lager nach folgenden Anweisungen ersetzt werden:

- Den Adapter in das Radlager einführen.
- Nachdem der Dorn von der gegenüberliegenden Seite eingeschoben wurde, den Dorn in den Schlitz des Adapters einsetzen.
- Das Radlager durch Schläge auf den Dorn austreiben.

TOOL 09941-50111: Lager-Ausbauwerkzeug

⚠ ACHTUNG

Einmal ausgebaute Radlager müssen stets durch Neuteile ersetzt werden.

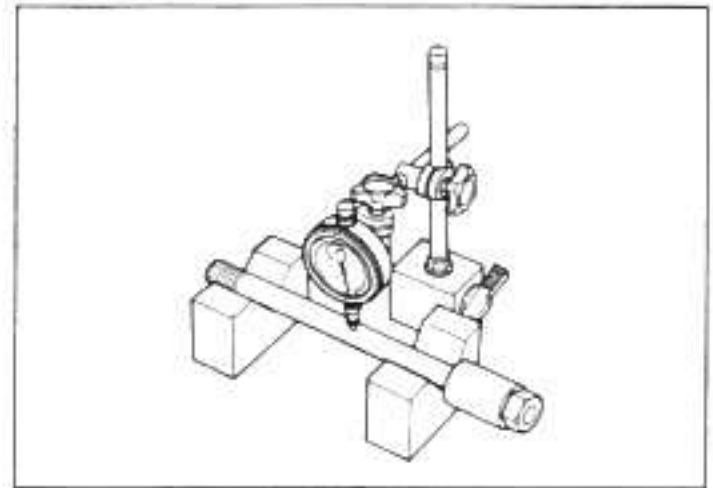


VORDERACHSWELLE

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

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

Verschleißgrenze: 0,25 mm

**ZUSAMMENBAU UND EINBAU**

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

RADLAGER

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

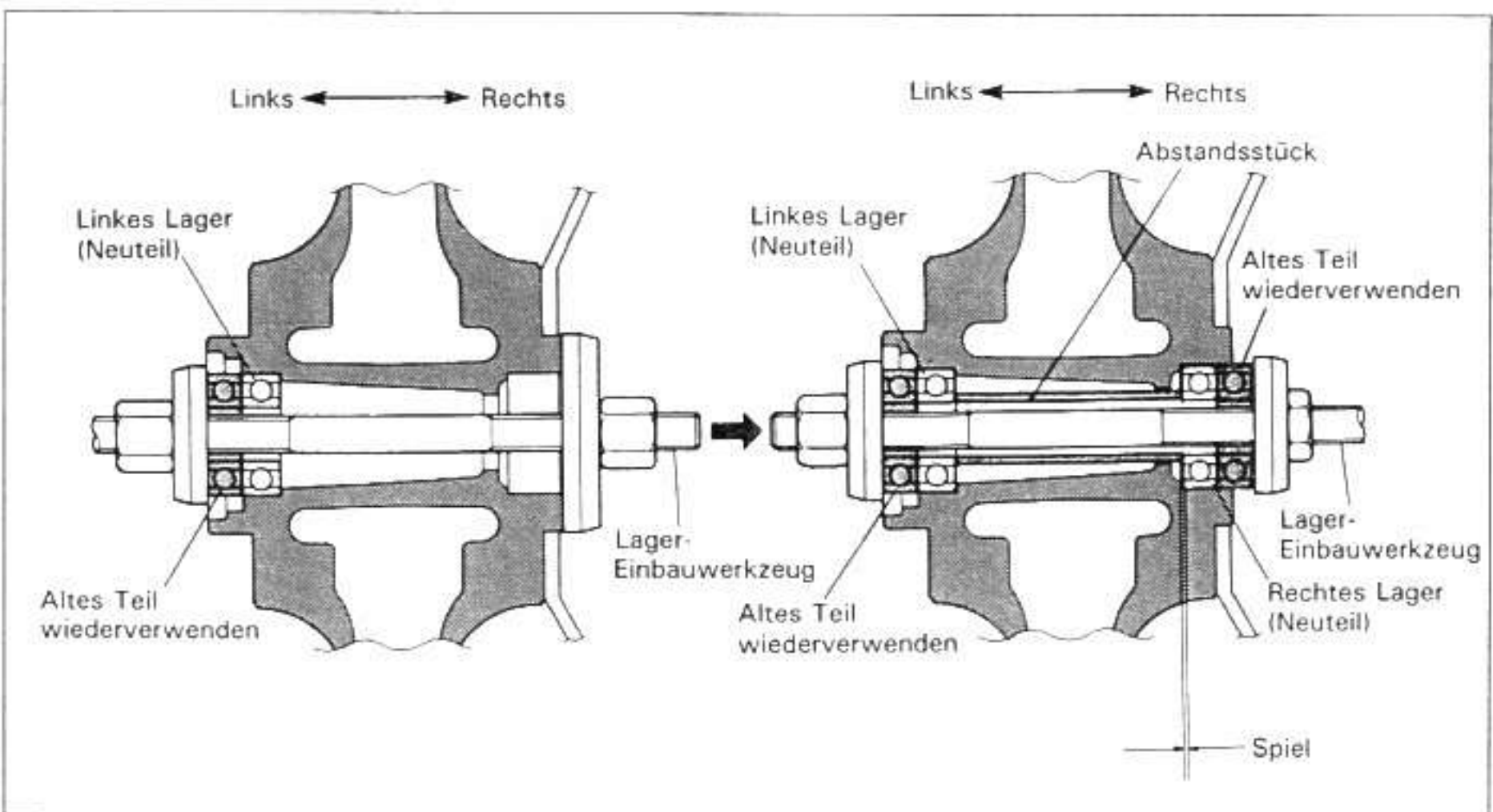
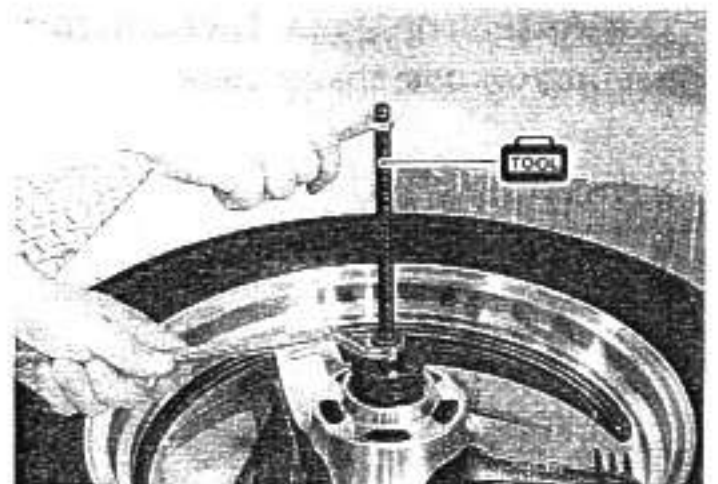
AH 099000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Die Radlager mit Hilfe der Spezialwerkzeuge wie folgt einbauen:

TOOL 09941-34513: Einbauwerkzeug für Lager/
 Lenklager-Laufring

ACHTUNG

Zuerst das linke, dann das rechte Radlager einbauen. Für Einzelheiten sich auf die untenstehende Abbildung beziehen. Die abgedichtete Seite des Radlagers muß nach außen weisen.




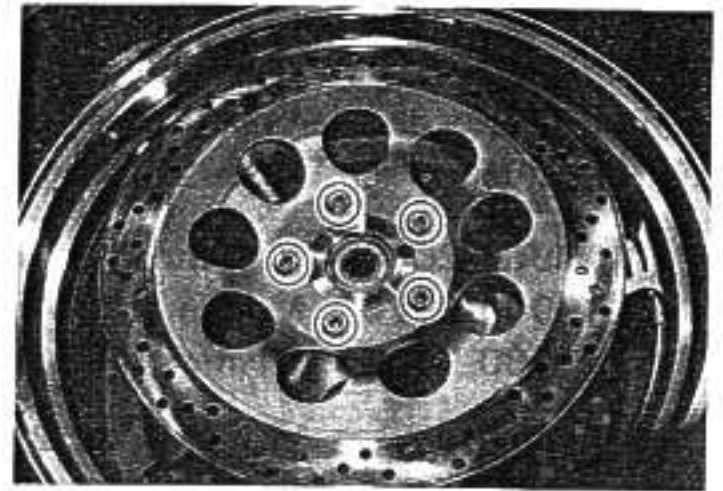
6-5 FAHRGESTELL

BREMSSCHEIBE

- Sich vergewissern, daß die Bremsscheibe sauber ist und daß keinerlei Fettreste anhaften. Die Befestigungsschrauben der Bremsscheibe mit THREAD LOCK SUPER "1360" versehen, dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.


 99000-32130: THREAD LOCK SUPER "1360"

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

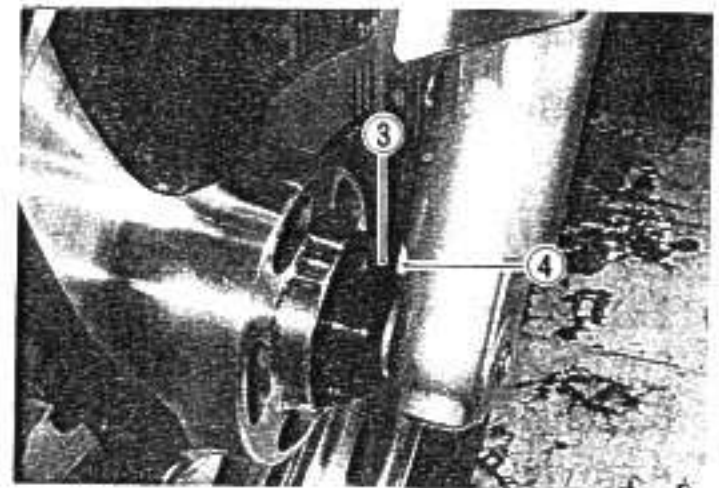
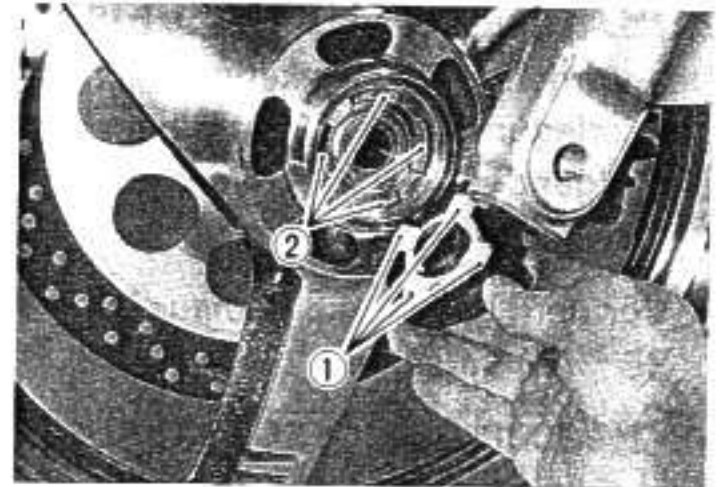


TACHOMETERANTRIEB

- Vor dem Einbau des Tachometerantriebs ist das Zahnrad und die Dichtlippe des Staubdichtrings mit SUZUKI SUPER GREASE "A" zu versehen; danach die Mitnehmer ① mit den Aussparungen ② der Radnabe ausrichten und den Tachometerantrieb an der Radnabe montieren.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Der Anschlag ③ des Tachometerantriebs muß am Vorsprung ④ des linken Gabelholm anliegen.




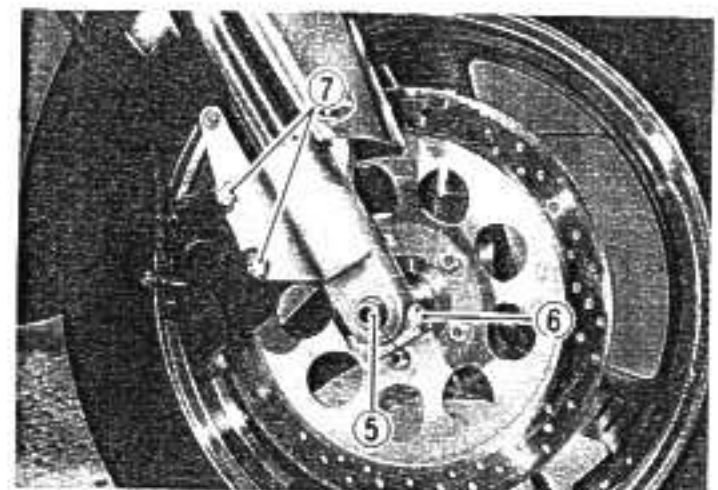
VORDERACHSWELLE

- Die Vorderachswelle ⑤ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen, dann die Teleskopgabel vier- oder fünfmal auf- und abbewegen.
- Die Vorderachswellen-Klemmschraube ⑥ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 Vorderachswelle: 65 N·m (6,5 kg·m)
Vorderachswellen-Klemmschraube: 23 N·m (2,3 kg·m)

- Die Befestigungsschrauben ⑦ des Bremssattels mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

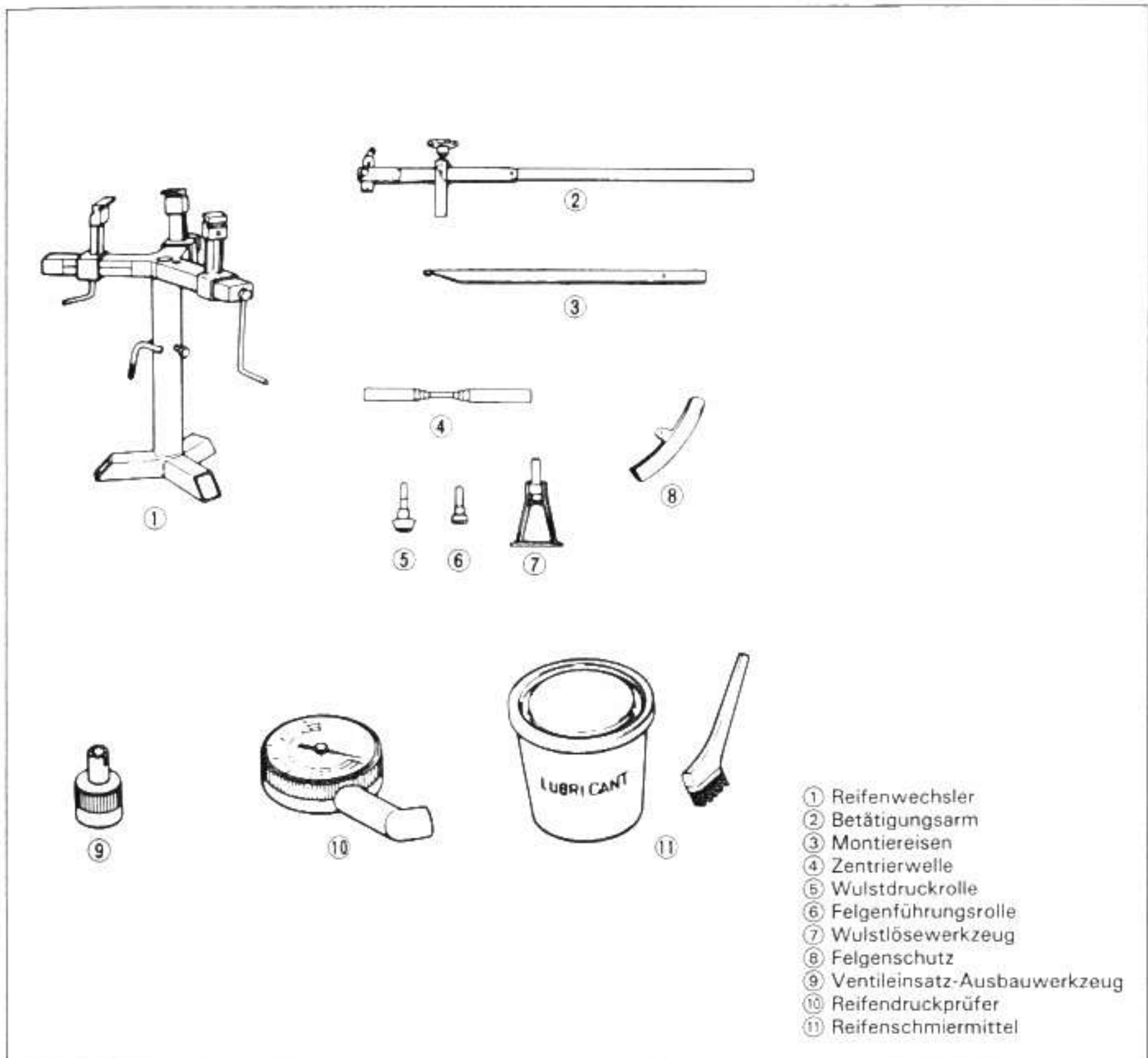
 Bremssattel-Befestigungsschrauben 39 N·m (3,9 kg·m)



REIFEN UND RAD

ABNEHMEN DES REIFENS

Um eine korrekte Abdichtung eines schlauchlosen Reifens zu gewährleisten, ist eine einwandfreie Anpassung des Reifenwulstes an die Felge von größter Wichtigkeit. Aus diesem Grund wird empfohlen, eine Reifenmontiergerät zu verwenden, das gegenüber Montiereisen vorzuziehen ist. Zum Abnehmen des Reifens sind die unten gezeigten Werkzeuge erforderlich.

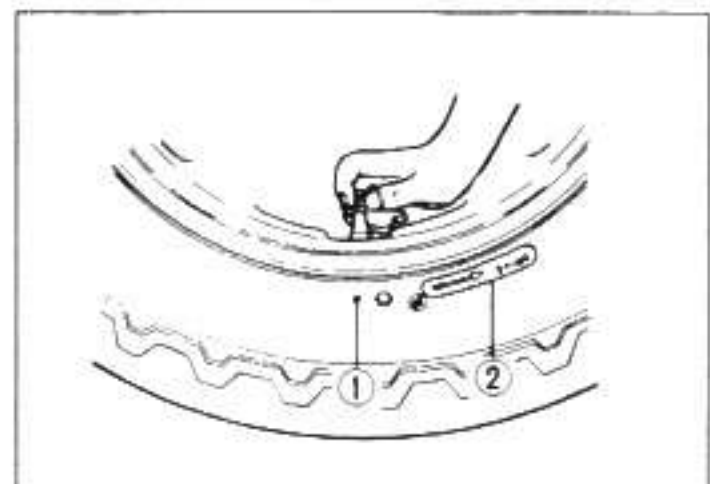


- ① Reifenwechsler
- ② Betätigungsarm
- ③ Montiereisen
- ④ Zentrierwelle
- ⑤ Wulstdruckrolle
- ⑥ Felgenführungsrolle
- ⑦ Wulstlösewerkzeug
- ⑧ Felgenschutz
- ⑨ Ventileinsatz-Ausbauwerkzeug
- ⑩ Reifendruckprüfer
- ⑪ Reifenschmiermittel

- Den Ventileinsatz aus dem Ventil entfernen und die Luft restlos aus dem Reifen herauslassen.

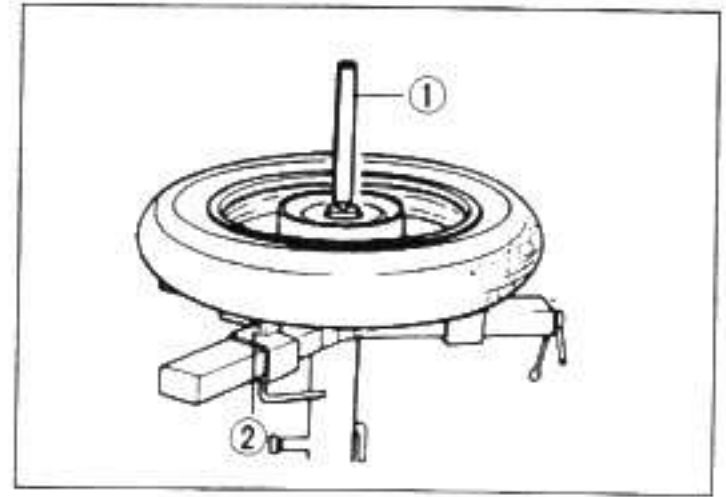
HINWEIS:

Den Reifen mit einer Kreidemarkierung für die Position ① des Reifens auf der Felge und der Laufrichtung ② versehen.

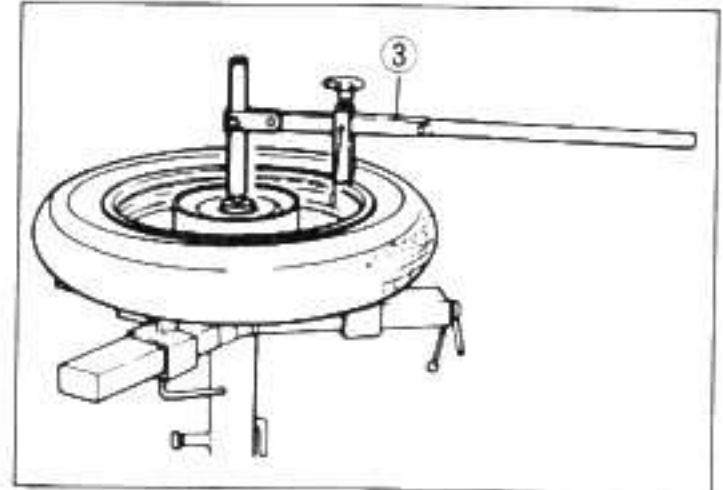


6-7 FAHRGESTELL

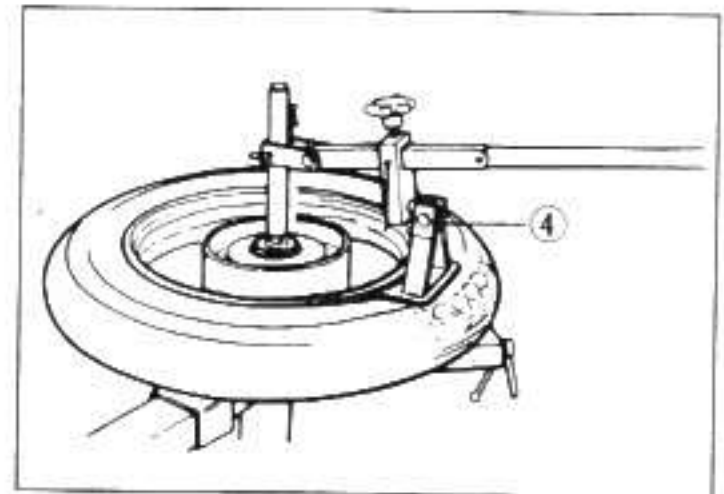
- Die Zentrierwelle ① in das Rad einsetzen, dann das Rad mit Hilfe des Felgenhalters ② arretieren.



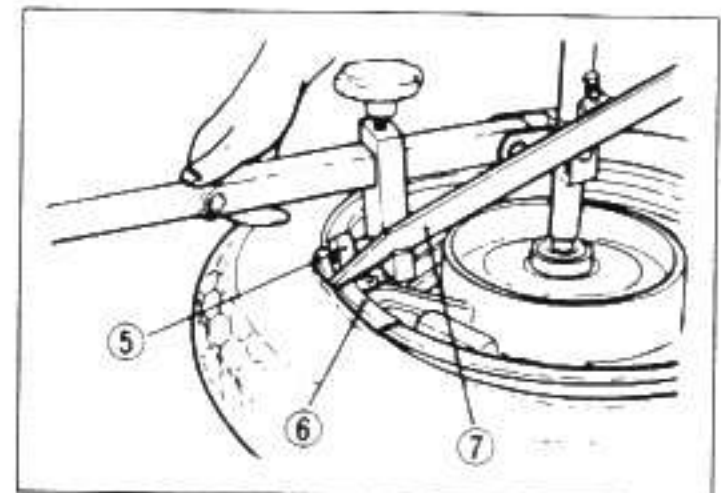
- Den Betätigungsarm ③ an der Zentrierwelle befestigen.



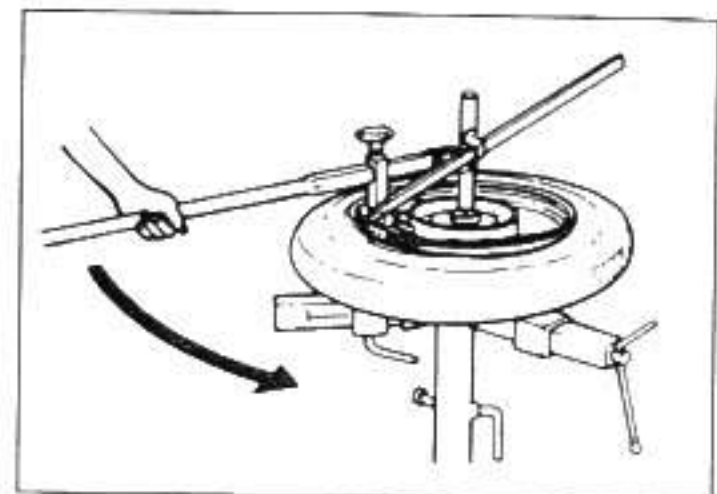
- Das Wulstlösewerkzeug ④ am Betätigungsarm anbringen, dann den Wulst von der Felge lösen. Das Rad umdrehen, dann den gleichen Vorgang auf der anderen Felgenseite wiederholen.



- Die Felgenführungsrolle ⑤ anbringen.
- Den Felgenschutz ⑥ anbringen, dann den Wulst mit Hilfe des Montiereisens ⑦ anheben.



- Das Montiereisen am Betätigungsarm ansetzen, dann den Wulst über den gesamten Umfang lösen. Den gleichen Vorgang für die andere Wulstseite wiederholen.

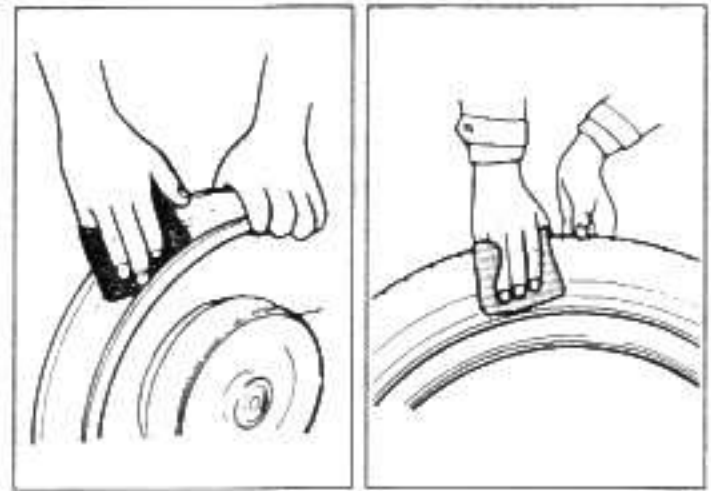


ÜBERPRÜFUNG

FELGE

Alle Gummireste oder Rostspuren von der Felge entfernen, dann die Felge überprüfen. Wenn einer der nachfolgend aufgeführten Defekte festgestellt wird, muß die Felge ersetzt werden.

- * Verzug oder Risse.
- * Kratzer oder Defekte im Wulstkontaktbereich.
- * Schlag (in Axial- oder Radialrichtung) von mehr als 2,0 mm



REIFEN

Den abgenommenen Reifen sorgfältig überprüfen; wenn einer der nachfolgend aufgeführten Defekte festgestellt wird, darf der Reifen nicht repariert werden, sondern ist durch einen neuen Reifen zu ersetzen.

- * Ein Durchstich oder Spalt, dessen Durchmesser oder Gesamtlänge 6,0 mm übersteigt.
- * Ein Kratzer oder Spalt an der Reifenflanke.
- * Eine Profiltiefe von weniger als 1,6 mm am vorderen und weniger als 2,0 mm am hinteren Reifen.

09900-20805: Reifenprofil-Prüfgerät

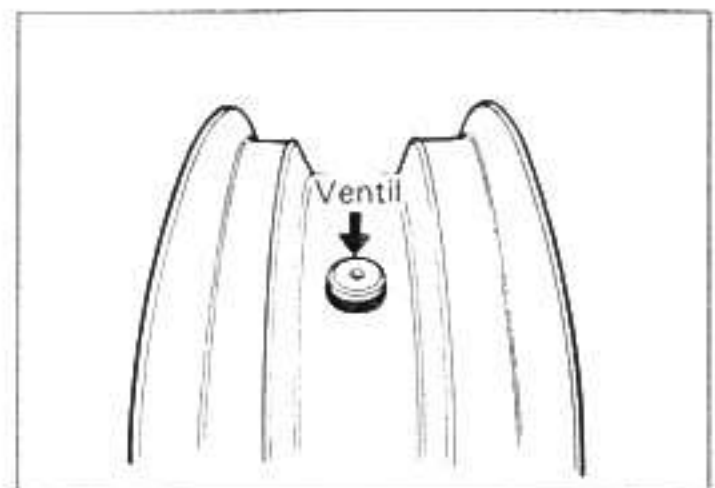
- * Lagenablösung
- * Profilablösung
- * Stark unregelmäßiger oder ungleichmäßig verteilter Abrieb.
- * Kratzer am Reifenwulst
- * Fadenbruch
- * Beschädigung durch Rutschen (Flachstellen)
- * Defekte an der Innenisolierung

HINWEIS:

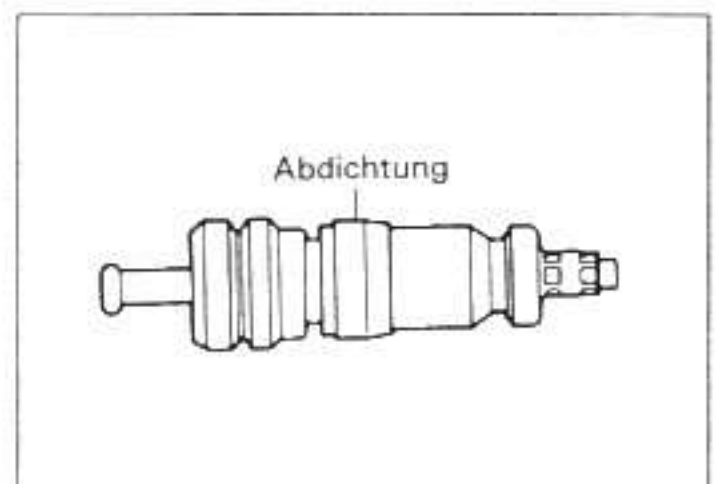
Bei der Reparatur eines Reifenschadens unbedingt die Anweisungen beachten und nur die empfohlenen Reparatur-Materialien verwenden.

ÜBERPRÜFUNG DES VENTILS

Nachdem der Reifen von der Felge abgenommen wurde, ist das Ventil zu überprüfen; wenn das Abdichtgummi Risse oder Kratzer aufweist, muß das Ventil ersetzt werden.



Den Ventileinsatz überprüfen; wenn die Abdichtung deformiert oder abgenutzt ist, den Einsatz durch ein Neuteil ersetzen.



EINBAU DES VENTILS

Verschmutzung oder Rostspuren in der Nähe der Ventilöffnung müssen restlos entfernt werden. Danach das Ventil an der Felge montieren.

HINWEIS:

Um eine korrekte Einpassung des Ventils in die Ventilöffnung zu gewährleisten, ist ein spezielles Reifenschmiermittel oder eine neutrale Seifenlösung auf das Ventil aufzutragen.

⚠ ACHTUNG

Darauf achten, daß die Dichtlippe des Ventils nicht beschädigt wird.

MONTAGE DES REIFENS

- Den Reifenwulst mit einem speziellen Reifenschmiermittel oder einer neutralen Seifenlösung versehen.

⚠ ACHTUNG

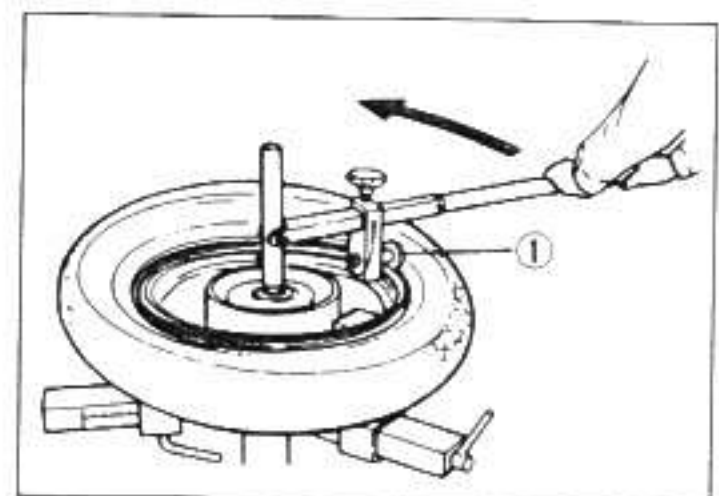
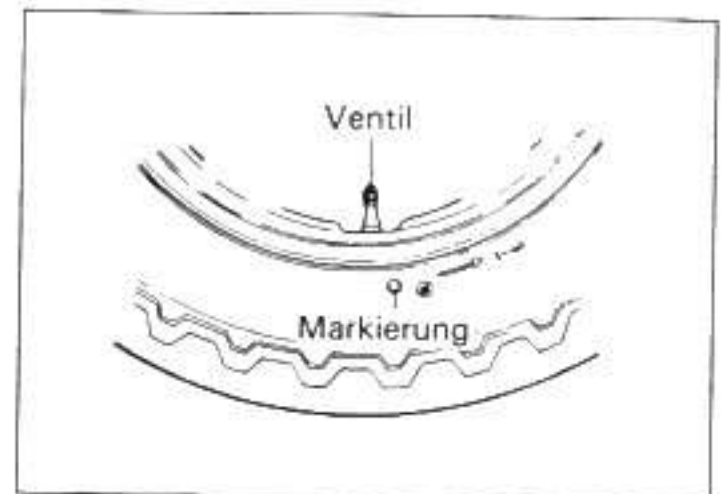
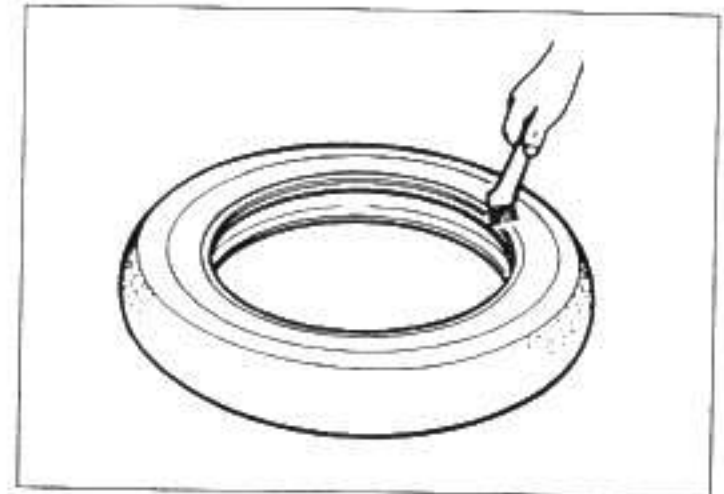
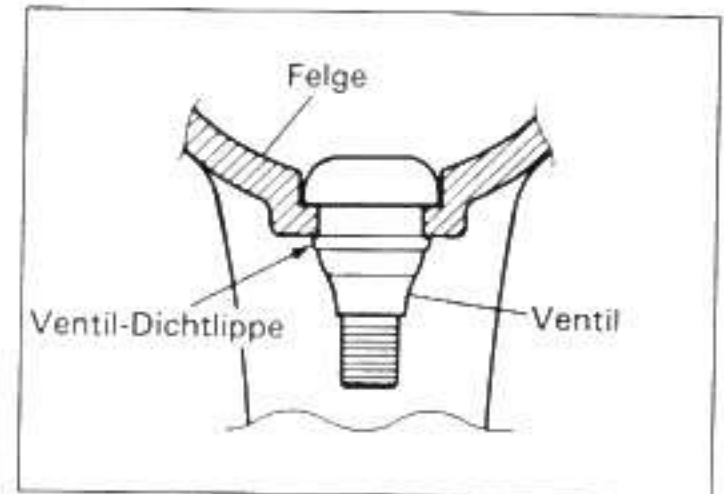
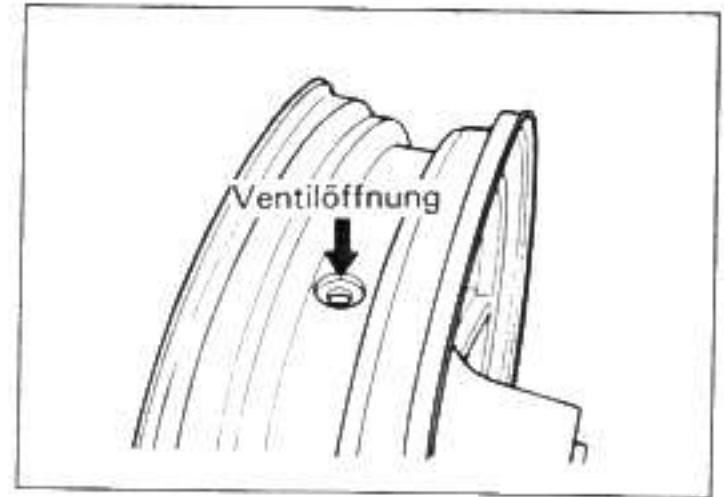
Darauf achten, daß der Reifenwulst nicht mit Fett, Öl oder Benzin in Kontakt kommt.

- Bei der Montage des Reifens sich vergewissern, daß die Laufrichtungsmarkierung der Drehrichtung des Reifens entspricht; außerdem ist die Auswuchtmarkierung des Reifens mit dem Ventil auszurichten, wie in der Abbildung gezeigt.

- Die Wulstdruckrolle ① ansetzen.
- Den Betätigungsarm um die Felge führen, um eine vollständige Montage des Reifenwulstes zu gewährleisten. Zuerst den unteren, dann den oberen Reifenwulst einpassen.
- Das Rad vom Reifenwechsler abnehmen, dann den Ventileinsatz in das Ventil einsetzen.

HINWEIS:

Vor dem Anbringen des Ventileinsatzes den Einsatz überprüfen.



- Das Rad mehrere Male auf dem Boden aufspringen lassen und dabei drehen. Dies bewirkt, daß sich der Reifenwulst gegen die Felge drückt; dies erleichtert das Aufpumpen des Reifens.

HINWEIS:

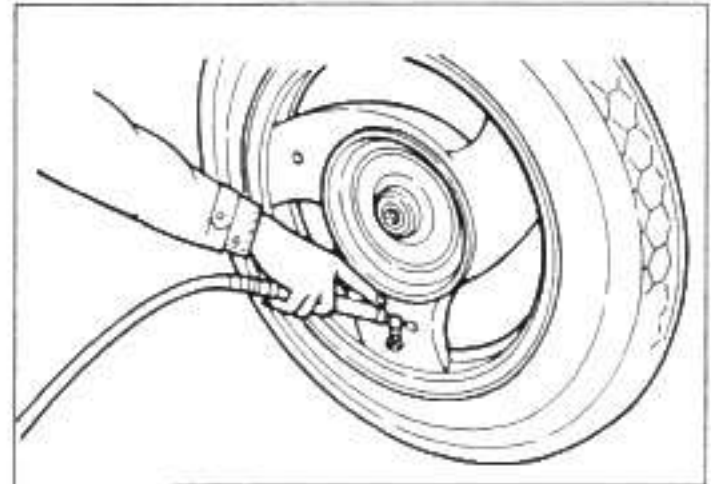
Vor dem Aufpumpen sich vergewissern, daß die Auswuchtmarkierung mit dem Ventil ausgerichtet ist.



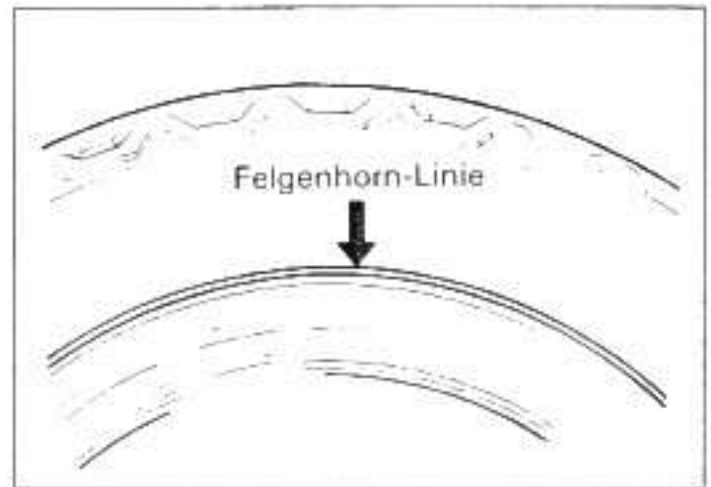
- Den Reifen aufpumpen.

⚠ WARNUNG

Der Reifen darf nicht mit mehr als 400 kPa (4,0 kg/cm²) aufgepumpt werden, da dies ein Platzen des Reifens verursachen könnte. Wegen der Gefahr von schweren Verletzungen beim Aufpumpen sich niemals direkt über den Reifen beugen.

**HINWEIS:**

Die "Felgenhorn-Linie" an der Reifenflanke überprüfen. Diese Linie muß über den gesamten Umfang im gleichen Abstand zur Felge verlaufen. Wenn der Abstand zwischen Felgenlinie und Felge unterschiedlich verläuft, weist dies darauf hin, daß der Reifenwulst nicht korrekt eingepaßt wurde. In diesem Fall muß die Luft wieder aus dem Reifen abgelassen und der Wulst auf beiden Seiten gelöst werden. Den Wulst mit Schmiermittel versehen und dann wieder montieren.



- Nachdem der Reifen korrekt auf der Felge montiert wurde, ist der Reifendruck auf den vorgeschriebenen Wert einzustellen. Wenn erforderlich, muß das Rad auch ausgewuchtet werden.

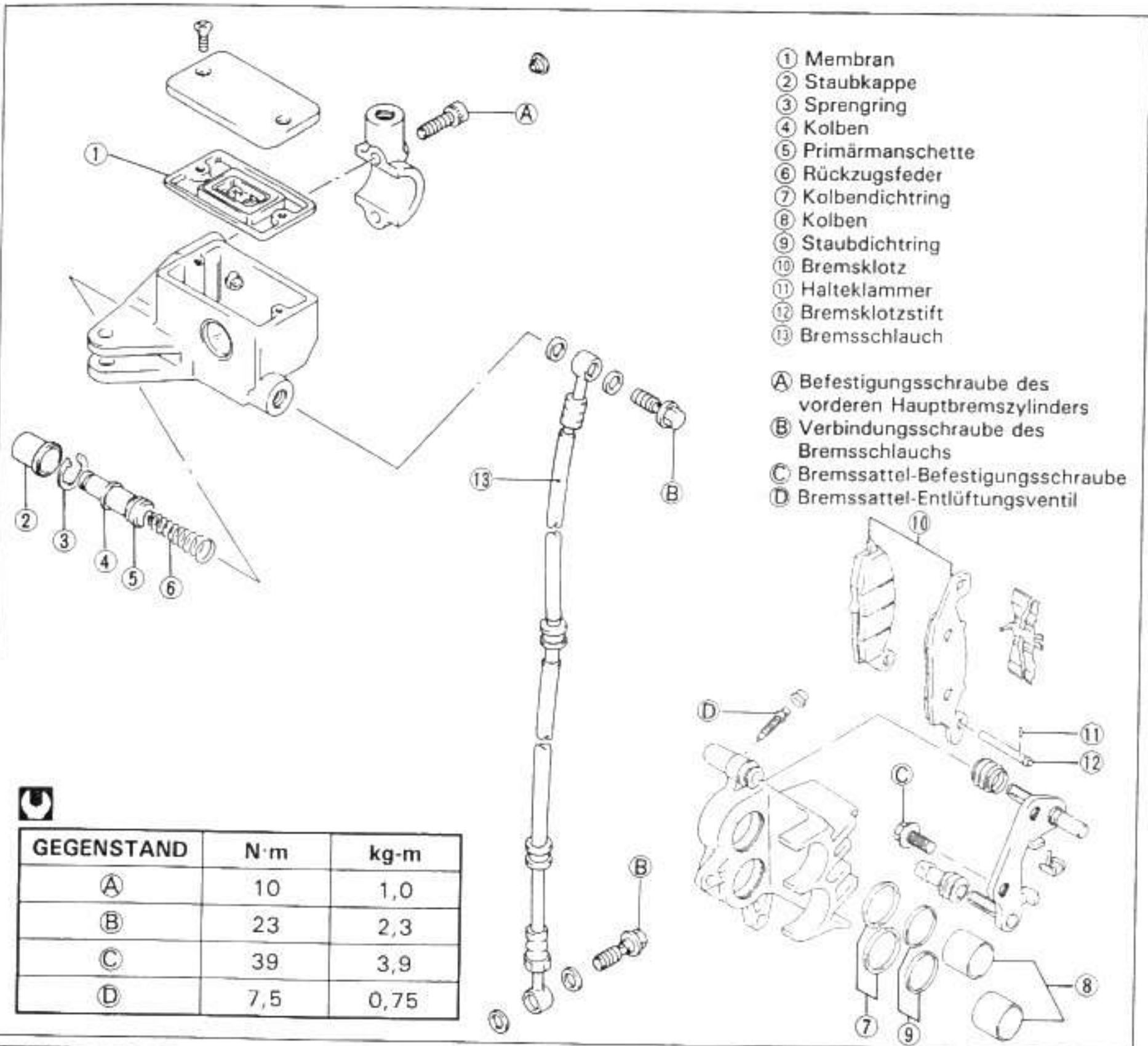
⚠ WARNUNG

- * Ein reparierter Reifen darf innerhalb von 24 Stunden nach der Reparatur mit nicht mehr als 50 km/h gefahren werden, da die Flickstelle unter Umständen noch nicht komplett ausgehärtet ist.
- * Bei Fahrten mit einem reparierten Reifen darf eine Geschwindigkeit von 130 km/h nicht überschritten werden.

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK (KALT)	SOLO-FAHRTEN		MIT BEIFÄHRER	
	kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
VORNE	200	2,00	200	2,00
HINTEN	225	2,25	225	2,25

VORDERBREMSE



⚠️ WARNUNG

- * Dieses Bremssystem ist mit einer auf Äthylenglycol basierenden Bremsflüssigkeit vom Typ DOT4 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 Bremscheiben oder Bremsklötze reduzieren die Wirksamkeit der Bremse. Verschmutzte Bremsklötze müssen erneuert und die Bremscheibe 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 Gummitteilen verursachen kann.

ERSETZEN DER BREMSKLÖTZE

- Die Befestigungsschrauben des Bremssattels entfernen.
- Die Halteklammer ① und den Bremsklotz-Haltestift ② entfernen, dann die Bremsklötze ausbauen.

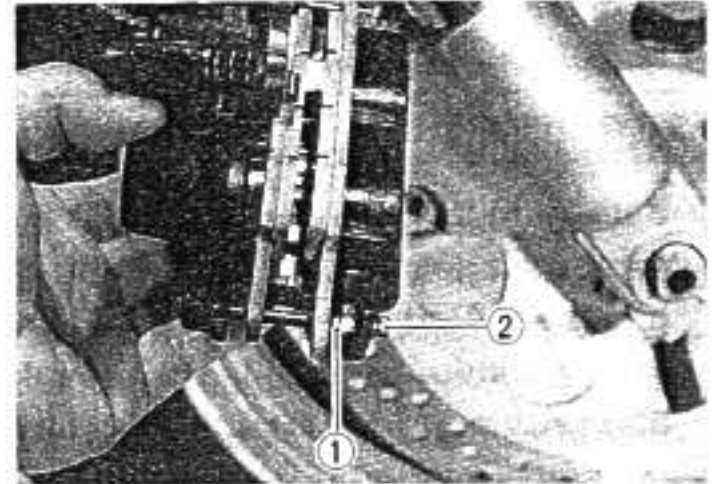
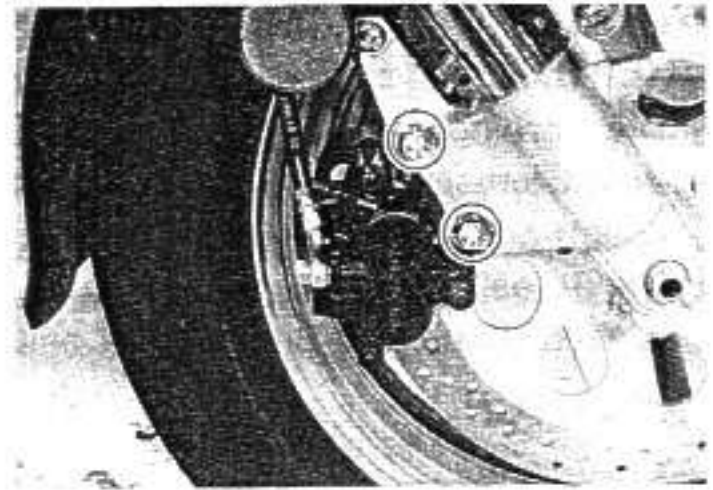
⚠ ACHTUNG

- * Beim Ausbau der Bremsklötze darf der Bremshebel nicht betätigt werden.
- * Die Bremsklötze müssen stets im Satz erneuert werden, da andernfalls die Wirksamkeit der Bremse beeinträchtigt wird.

- Die neuen Bremsklötze montieren.

HINWEIS:


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



ERSETZEN DER BREMSFLÜSSIGKEIT

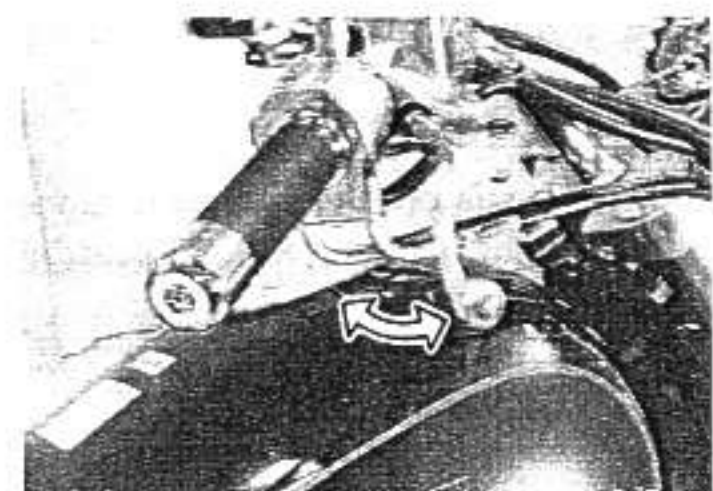
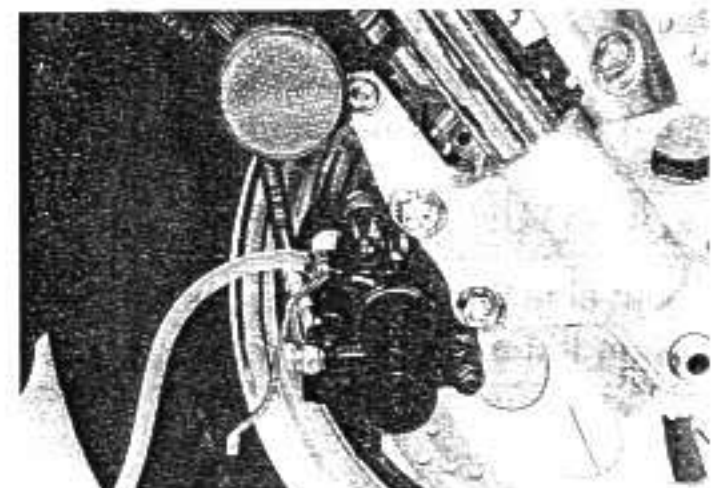
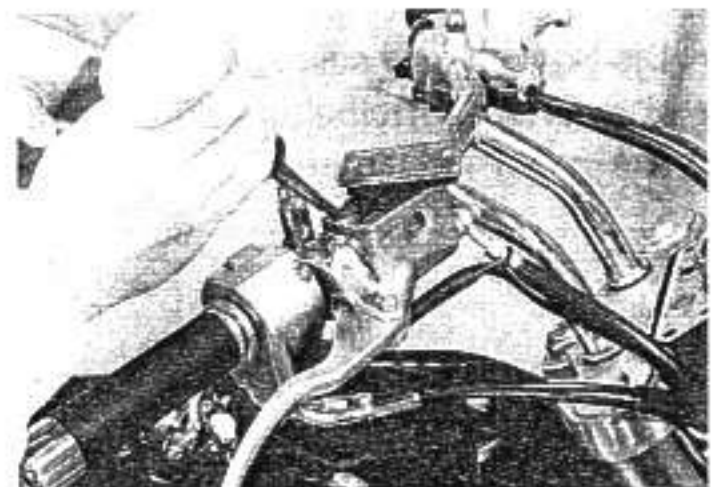
- Das Motorrad auf ebenem Boden abstellen und den Lenker in Geradeausstellung bringen.
- Den Deckel und die Membran des Hauptbremszylinder-Reservoirs abnehmen.
- So viel wie möglich der alten Bremsflüssigkeit absaugen.
- Das Reservoir mit frischer Bremsflüssigkeit füllen.

- Einen Schlauch am Entlüftungsventil 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 Schlauch abziehen. Das Reservoir mit frischer Bremsflüssigkeit bis zur oberen Kante des Prüffensers auffüllen.

 Spezifikation und Klassifizierung: DOT 4

⚠ ACHTUNG

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



AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS

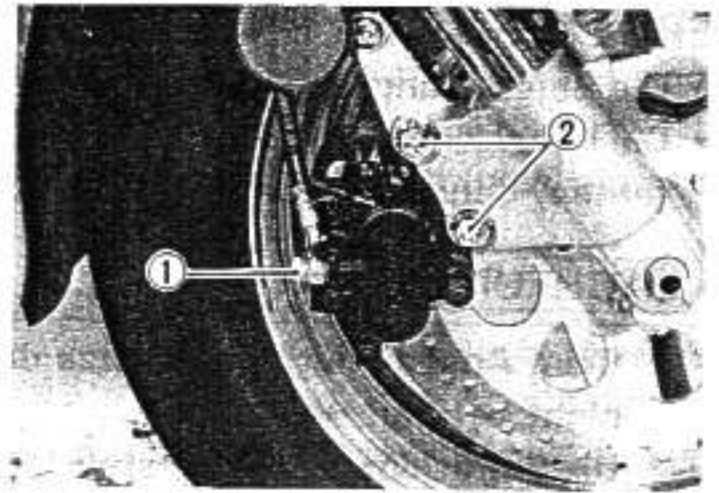
- Die Verbindungsschraube ① lösen, den Bremsschlauch vom Bremssattel abnehmen und die Bremsflüssigkeit in einem geeigneten Behälter auffangen.
- Die Befestigungsschrauben ② des Bremssattels herausdrehen, dann den Bremssattel ausbauen.

⚠ ACHTUNG

Niemals Bremsflüssigkeit verwenden, die von vorherigen Wartungsarbeiten übriggeblieben war und längere Zeit aufbewahrt wurde.

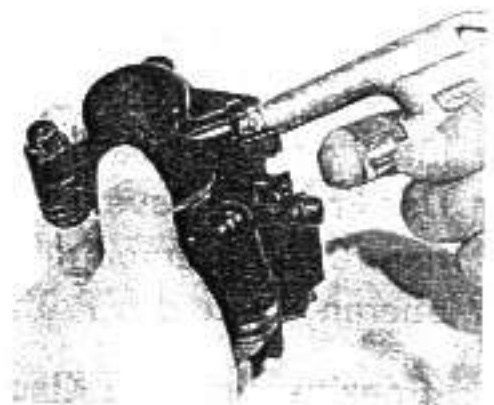
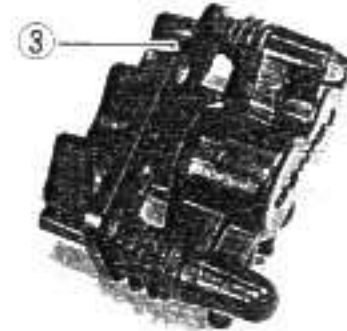
⚠ WARNUNG

Bei einem Verlust von Bremsflüssigkeit wird die Fahr-sicherheit des Motorrads wesentlich beeinträchtigt. In gewissen Abständen daher die Bremsschläuche und deren Verbindungsstellen auf Risse und Undichtigkeiten überprüfen. Bremsflüssigkeit verursacht bei Kontakt eine Verfärbung von lackierten Flächen.



- Die Bremsklötze ausbauen. (Sich auf Seite 6-12 beziehen.)
- Den Bremssattelhalter ③ entfernen.
- Die Feder entfernen.

- Den Kolben mit einem Lappen abdecken, um ein Herausspringen zu vermeiden, dann den Kolben mit Hilfe einer Druckluftdüse herausdrücken.



⚠ ACHTUNG

Um eine Beschädigung des Kolbens zu vermeiden, darf kein hoher Druck angelegt werden.

- Die Staubdichtringe und Kolbendichtringe entfernen.

⚠ ACHTUNG

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

ÜBERPRÜFUNG DES BREMSSATTELS

BREMSSATTEL

Die Innenwand des Bremssattels auf Riefen, Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.

KOLBEN

Die Kolbenoberfläche auf Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.

ZUSAMMENBAU 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 Klassifizierung: 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 Bremssattelstifte mit SUZUKI SILICONE GREASE versehen.

 SH99000-25100: SUZUKI SILICONE GREASE

- Jede der nachstehenden Schrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen:

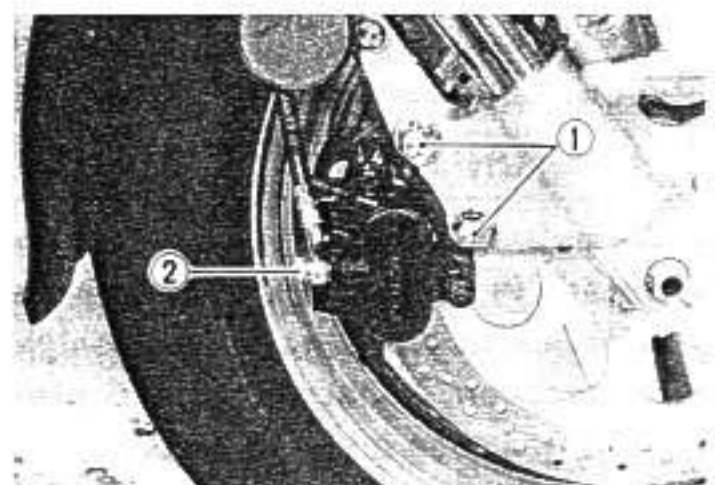
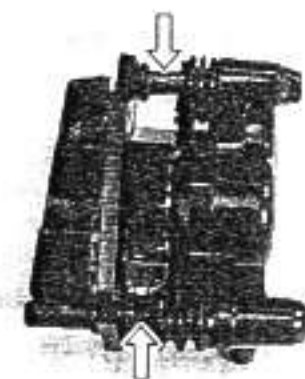
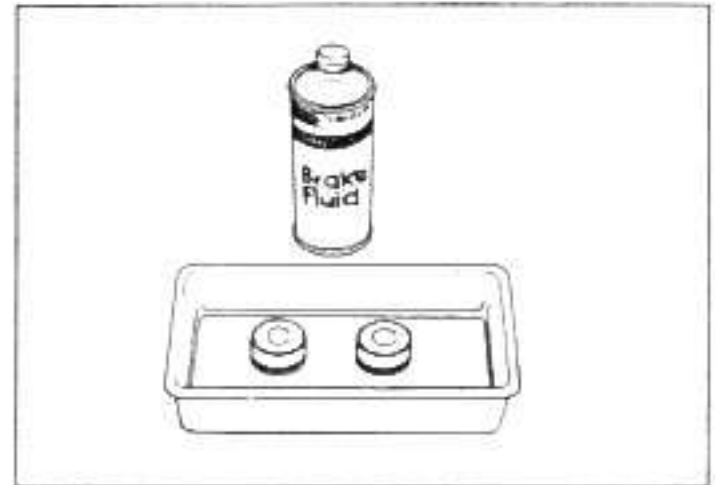
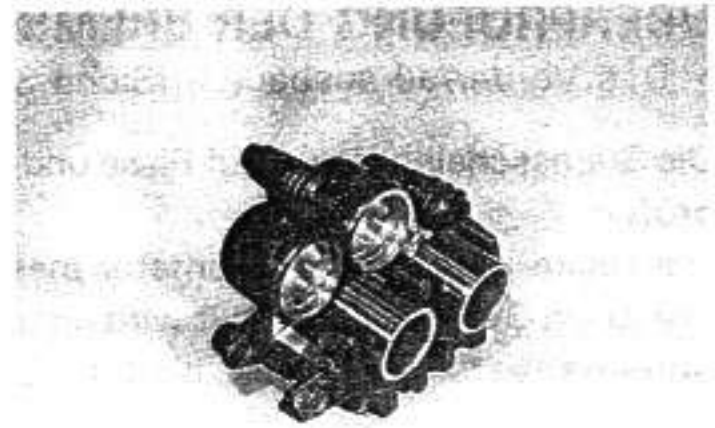
-  Befestigungsschraube des Bremssattels ①:
39 N·m (3,9 kg·m)
- Verbindungsschraube des Bremsschlauchs ②:
23 N·m (2,3 kg·m)

HINWEIS:

Beim Wiedereinbau des Bremssattels muß der Kolben vollkommen in den Bremssattel hineingedrückt werden.

⚠ ACHTUNG

Nach dem Wiedereinbau des Bremssattels muß das System entlüftet werden. (Siehe Seite 2-14.)



ÜBERPRÜFUNG DER BREMSSCHEIBE

- Das Vorderrad ausbauen. (Siehe Seite 6-2.)

Die Bremsscheibe visuell auf Risse und andere Schäden überprüfen.

Die Dicke mit einem Mikrometer messen.

Wenn ein Defekt festgestellt wird oder die gemessene Dicke unter der Verschleißgrenze liegt, muß die Bremsscheibe ersetzt werden.

Verschleißgrenze

Vordere Bremsscheibe: 4,0 mm


 09900-20205: Mikrometer (0–25 mm)

Den Schlag mit Hilfe einer Meßuhr bestimmen.

Wenn der gemessene Wert über der Verschleißgrenze liegt, muß die Bremsscheibe ersetzt werden.

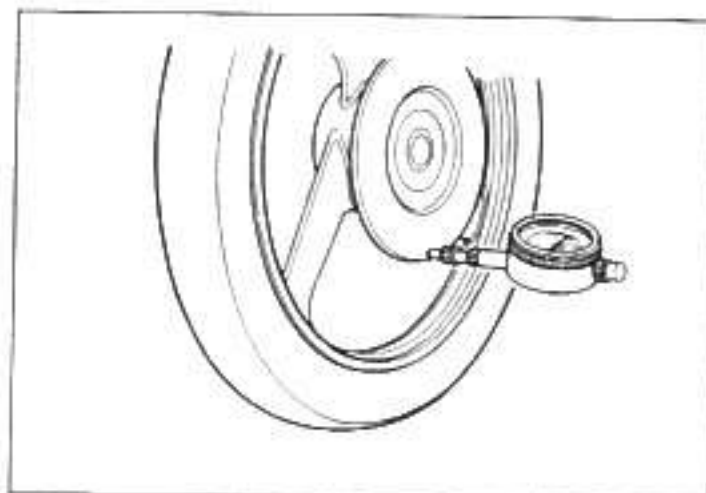
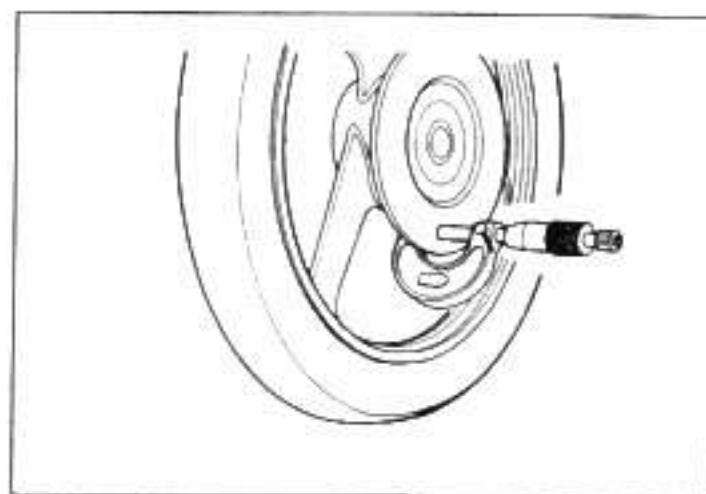
Verschleißgrenze

Vordere Bremsscheibe: 0,30 mm

 09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)

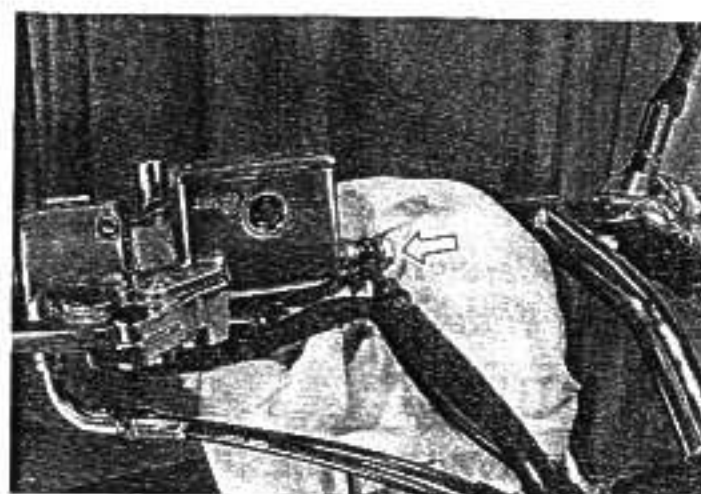
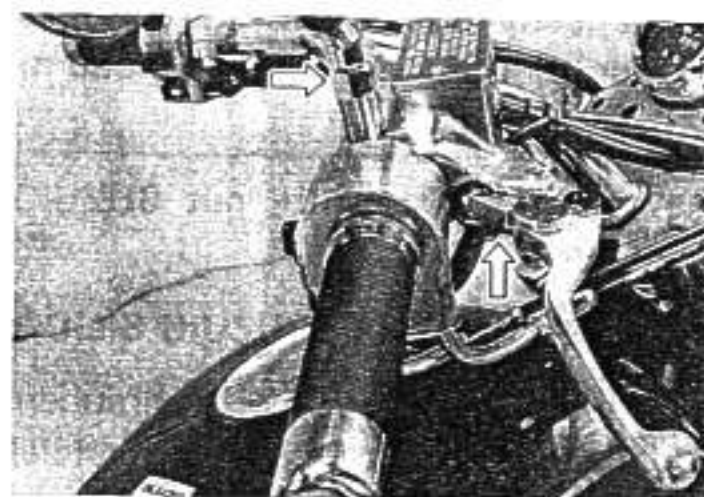
09900-20701: Magnetständer

- Die Bremsscheibe ausbauen. (Siehe Seite 6-3.)
- Die Bremsscheibe einbauen. (Siehe Seite 6-5.)



AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS

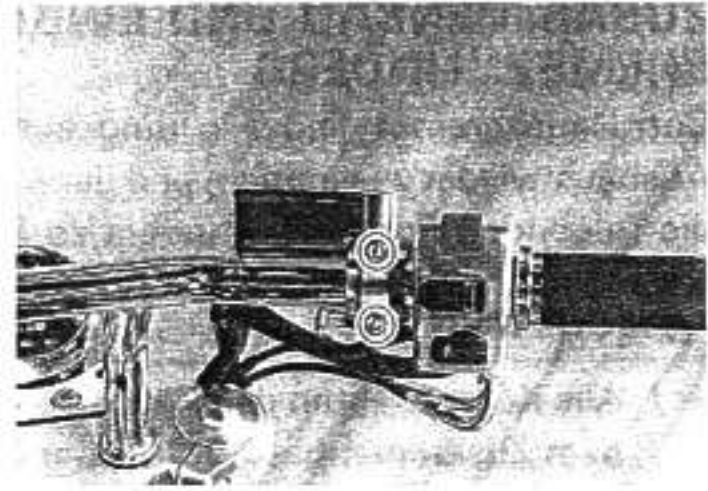
- Die Kabel des vorderen Bremsleuchtschalters abziehen und den Rückspiegel abnehmen.
- Vor dem Lösen der Verbindungsschraube am Hauptbremszylinder ist ein Lappen unterzulegen, um eventuell ausfließende Bremsflüssigkeit aufzufangen. Danach die Verbindungsschraube entfernen und den Bremsschlauch vom Hauptbremszylinder abnehmen.



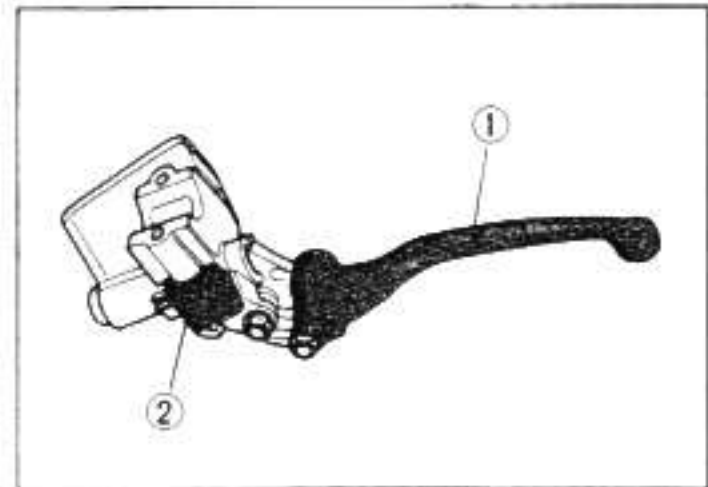
⚠ ACHTUNG

Wenn Bremsflüssigkeit mit einer Komponente des Motorrads in Kontakt kommt, muß die Flüssigkeit sofort abgewischt werden. Bremsflüssigkeit löst auf lackierten Flächen, Kunststoff- und Gummiteilen eine chemische Reaktion aus, die zu starken Schäden an diesen Teilen führt.


- Den Hauptbremszylinder ausbauen.

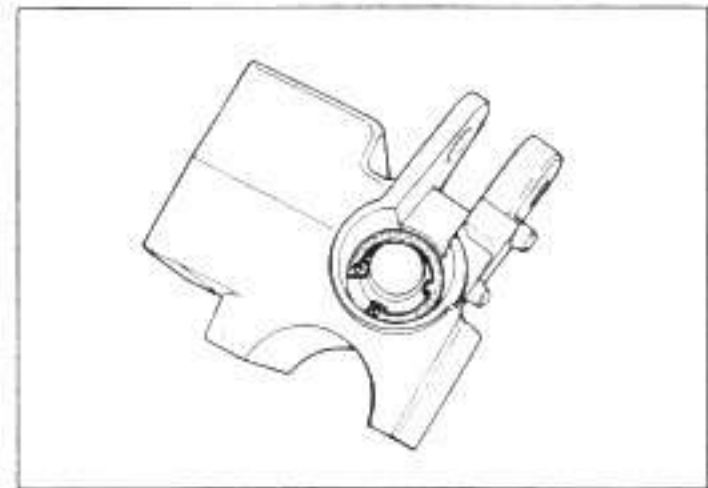


- Den Bremshebel ① und den Bremsleuchtenschalter ② ausbauen.
- Den Deckel des Reservoirs und die Membran abnehmen.
- Die Bremsflüssigkeit ablassen.



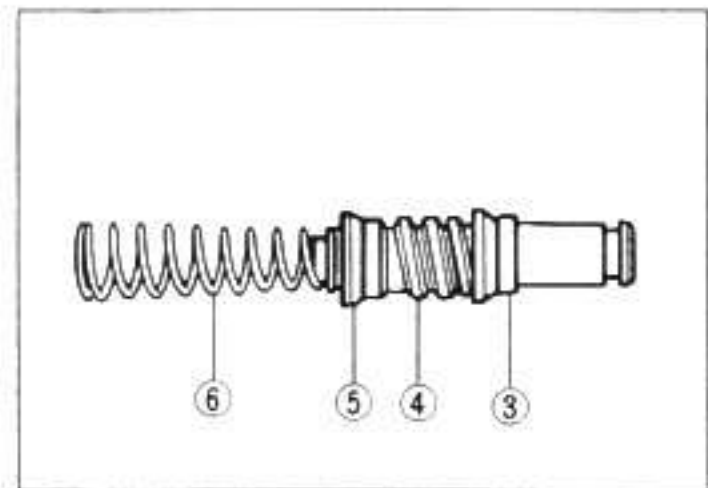
- Den Staubdichtring abziehen, dann den Sprengring abnehmen.

 09900-06108: Sprengringzange



- Den Kolben, die Sekundärmanschette, Primärmanschette und die Feder herausnehmen.

- ③ Sekundärmanschette
- ④ Kolben
- ⑤ Primärmanschette
- ⑥ Rückzugsfeder

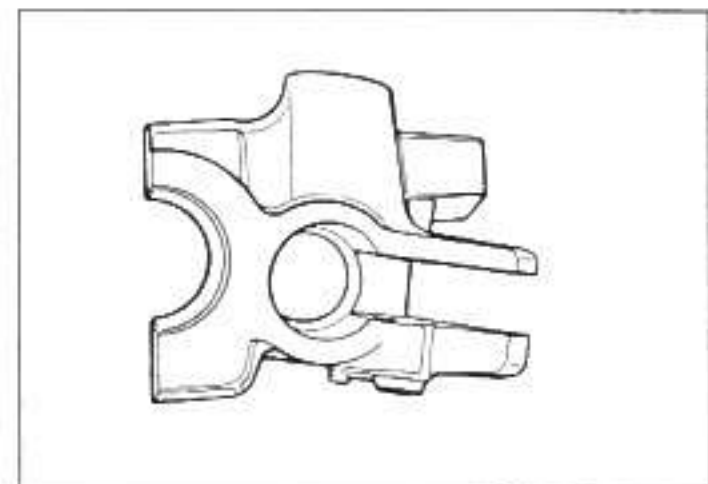


ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS

Die Bohrung des Hauptbremszylinders auf Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.

Die Kolbenoberfläche auf Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.

Die Primärmanschette, Sekundärmanschette und die Staubkappe auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen.



ZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS

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

⚠ ACHTUNG

- * Alle Komponenten des Hauptbremszylinders sind vor dem Zusammenbau mit frischer Bremsflüssigkeit zu säubern. Niemals Lösungsmittel oder wie Benzin zur Reinigung benutzen.
- * Die Komponenten nicht mit einem Lappen abwischen.
- * Die Bohrung des Hauptbremszylinders und alle anderen Komponenten sind vor dem Einsetzen mit Bremsflüssigkeit zu versehen.

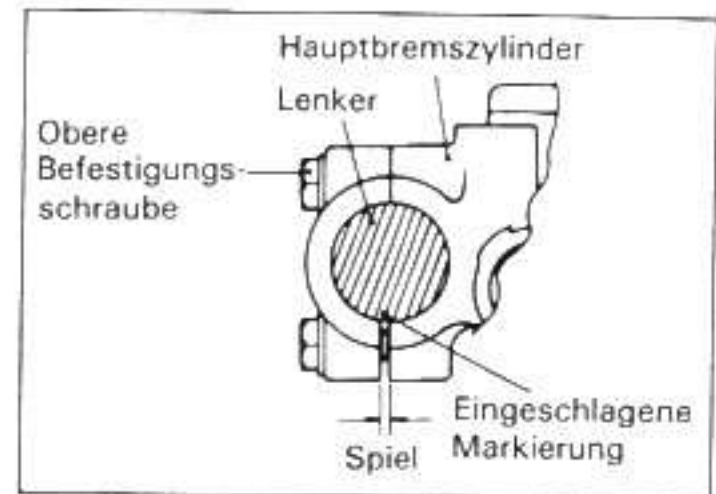
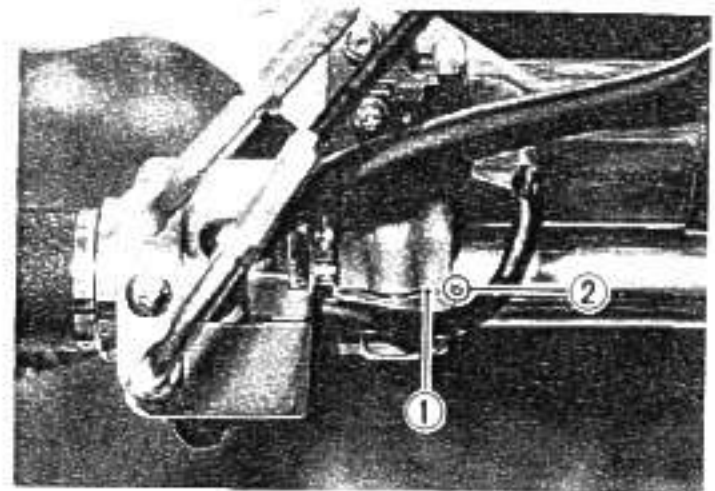
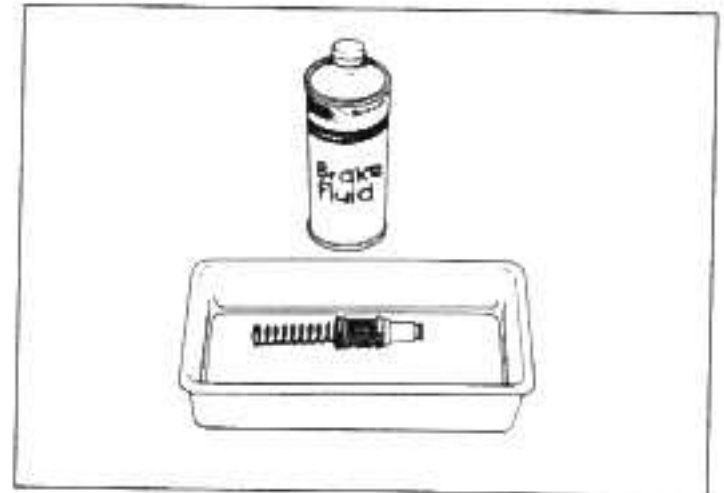
🛢 Spezifikation und Klassifizierung: DOT 4

- Bei der Montage des Hauptbremszylinders am Lenker ist die Kontaktfläche des Hauptbremszylinders-Halters ① mit der eingeschlagenen Markierung ② am Lenker auszurichten; beim Befestigen ist die obere Befestigungsschraube zuerst anzuziehen, wie in der Abbildung gezeigt.

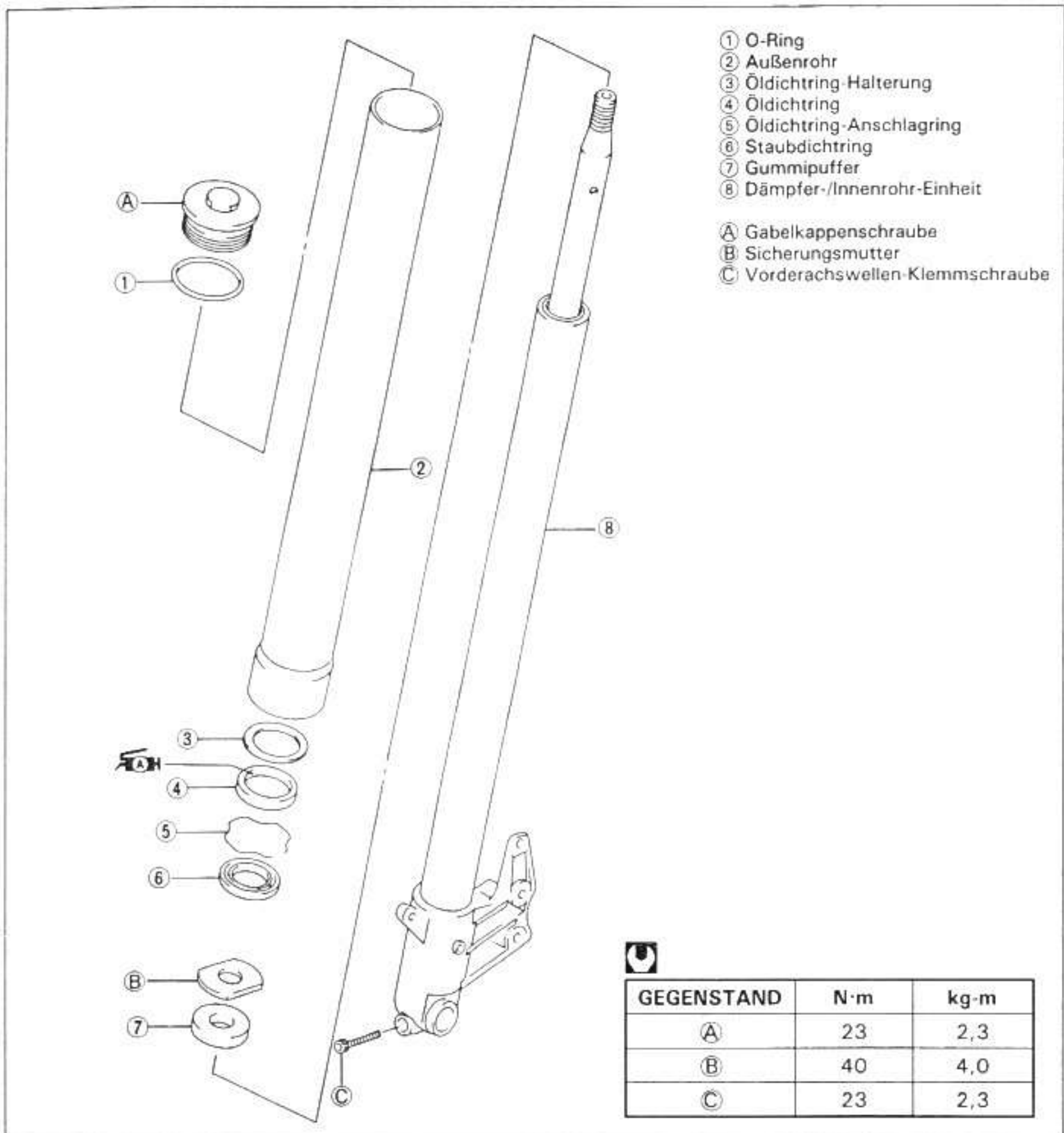
🔩 Befestigungsschraube des vorderen Hauptbremszylinders: 10 N·m (1,0 kg-m)

⚠ ACHTUNG

Nach dem Wiedereinbau des Hauptbremszylinders muß das System entlüftet werden. (Siehe Seite 2-14.)

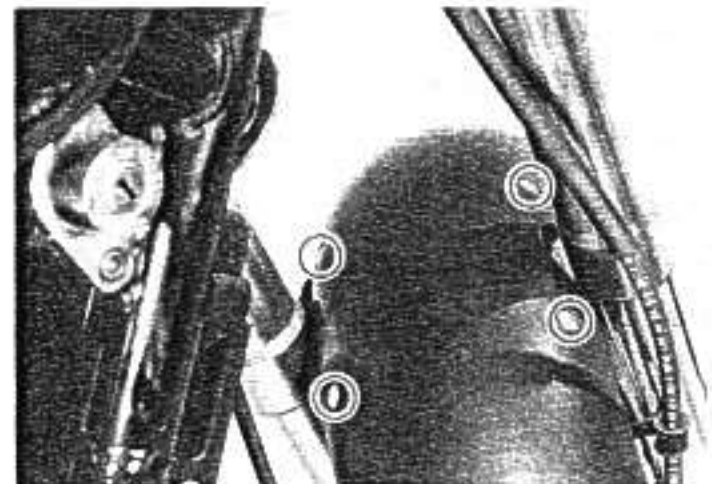


TELESKOPGABEL



AUSBAU UND ZERLEGUNG

- Das Vorderrad ausbauen. (Siehe Seite 6-2.)
- Die vier Schrauben herausdrehen, dann den vorderen Kotflügel abnehmen.



6-19 FAHRGESTELL

- Den Bremsschlauch aus der Schlauchführung ① herausnehmen.
- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann die Kotflügelstrebe mit den unteren Gabelabdeckungen abnehmen.

⚠ ACHTUNG

Den Bremssattel mit Hilfe einer Schnur o.ä. am Rahmen befestigen; dabei darauf achten, daß der Bremsschlauch nicht geknickt wird.

- Die oberen und unteren Klemmschrauben der Teleskopgabel sowie die Klemmschrauben der Blinkleuchte lösen.
- Die Teleskopgabel ausbauen.

HINWEIS:

Die Gabelkappenschraube etwas lösen, um das spätere Zerlegen der Teleskopgabel zu erleichtern.

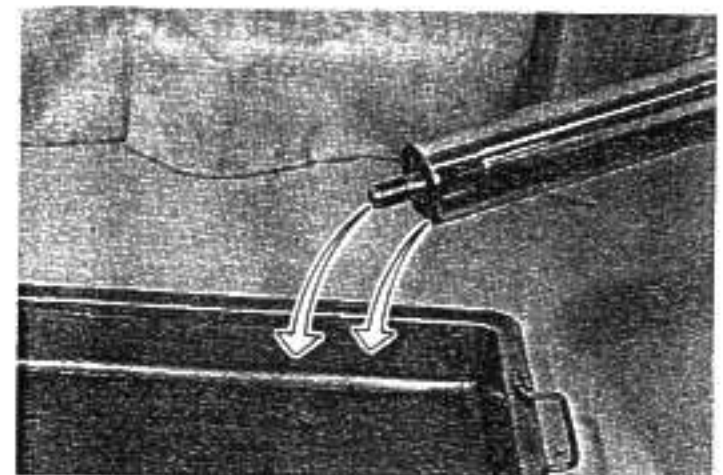
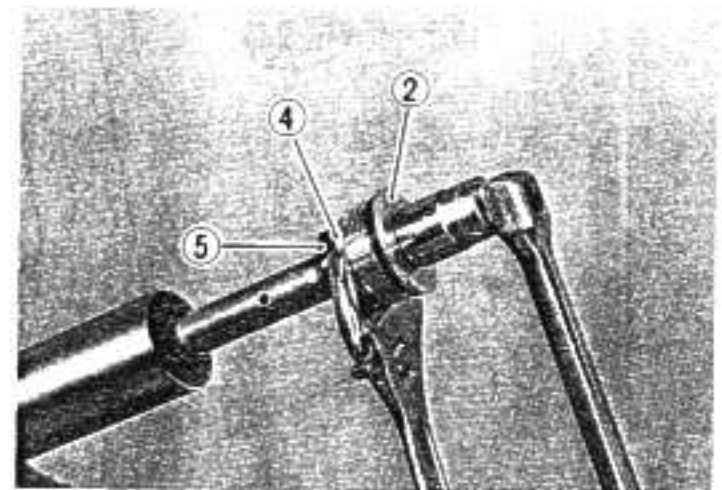
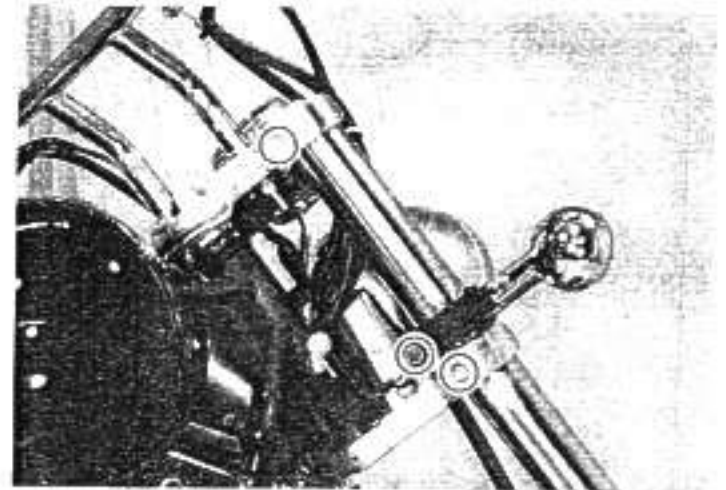
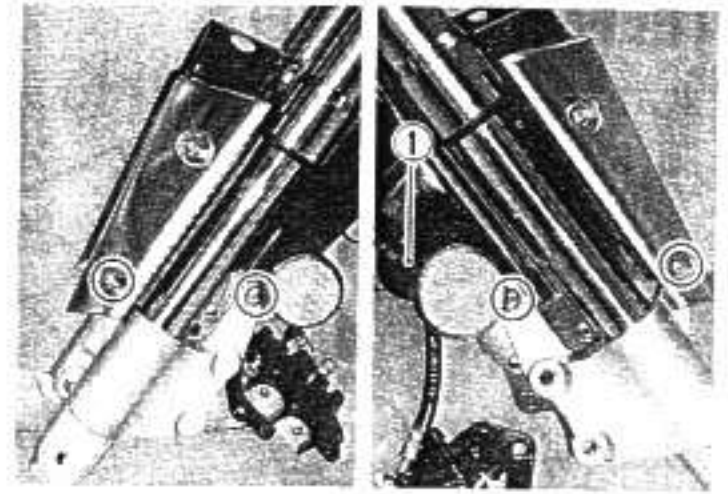
- Die Hutschraube lösen, dann die Gabelkappenschraube ② aus dem Außenrohr ③ herausnehmen.

- Die Sicherungsmutter ④ lösen.
- Die Hutschraube ②, Sicherungsmutter und den Gummipuffer ⑤ entfernen.

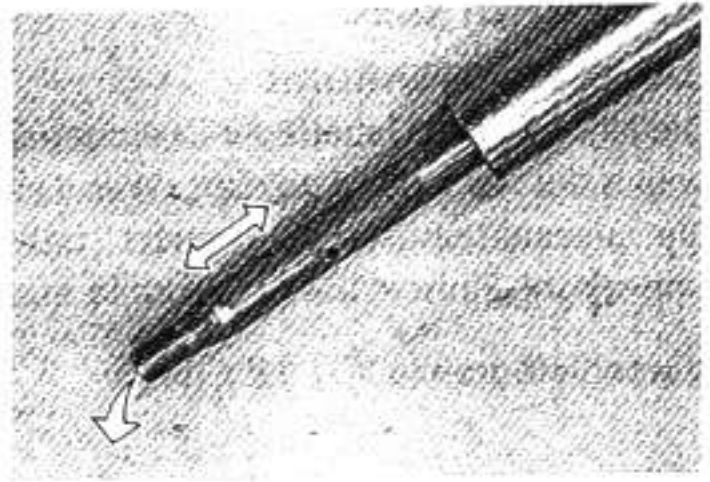
- Die Teleskopgabel umdrehen das Gabelöl ablassen.
- Die Teleskopgabel einige Minuten in umgedrehtem Zustand belassen, bis das Gabelöl herausgelaufen ist.

HINWEIS:

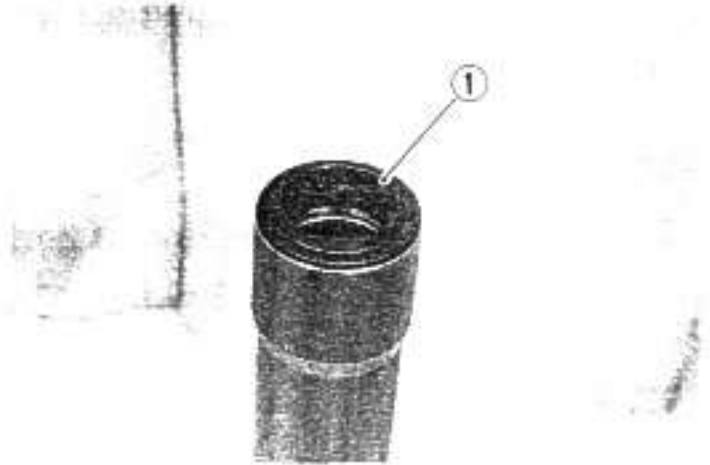
Beim Ablassen des Gabelöls das Außenrohr ganz langsam aus der Dämpfer-/Innenrohr-Einheit herausziehen.



- Den Dämpfer mehrere Male auf- und abbewegen, um das Gabelöl restlos herauszudrücken.




- Den Staubdichtring ① vom Außenrohr abnehmen.



- Den Öldichtring-Anschlagring ② entfernen.



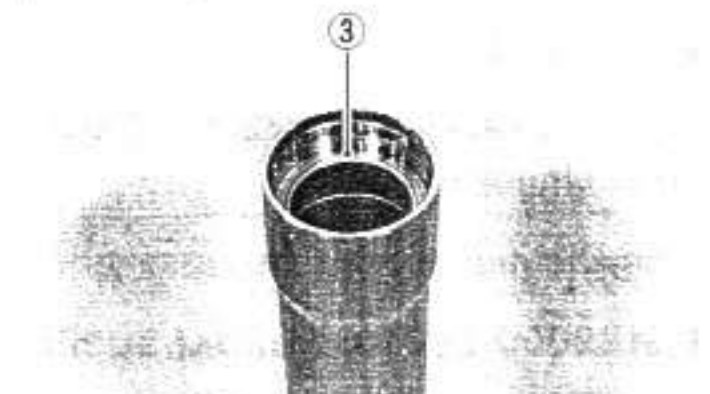
- Den Öldichtring mit Hilfe der Spezialwerkzeuge entfernen.

 **TOOL** 09913-50121: Öldichtring-Ausbauwerkzeug

⚠ ACHTUNG

Ein einmal ausgebauter Öldichtring muß durch ein Neuteil ersetzt werden.

- Die Öldichtring-Halterung ③ entfernen.

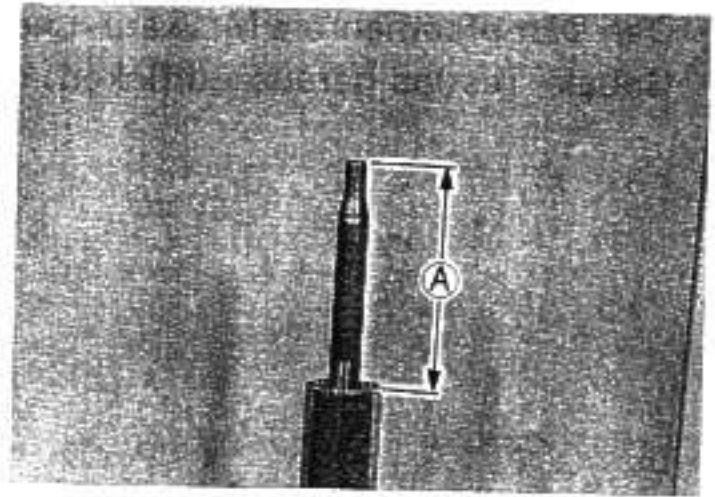


ÜBERPRÜFUNG

DÄMPFER/INNENROHR

Die Höhe \textcircled{A} der Gabelfeder in eingebauter Position messen, wie in der Abbildung gezeigt. Wenn sich die Feder bis unter die Verschleißgrenze gesetzt hat, müssen Dämpfer-/Innenrohr-Einheit durch Neuteile ersetzt werden.

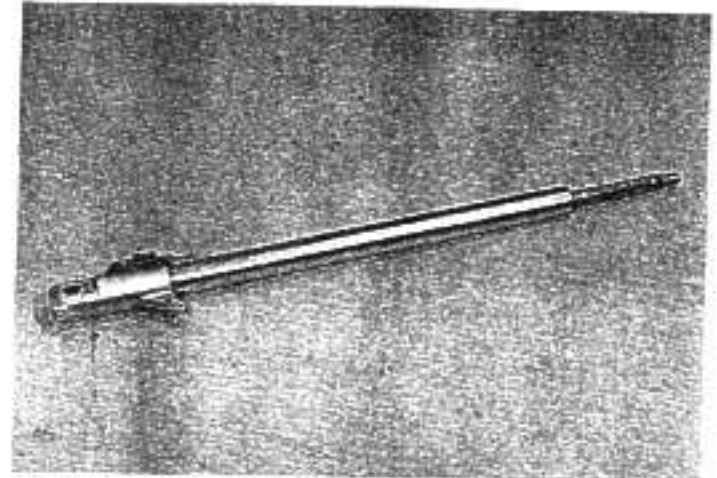
Verschleißgrenze \textcircled{A} : 156 mm



Die Dämpfer-/Innenrohr-Einheit auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen.

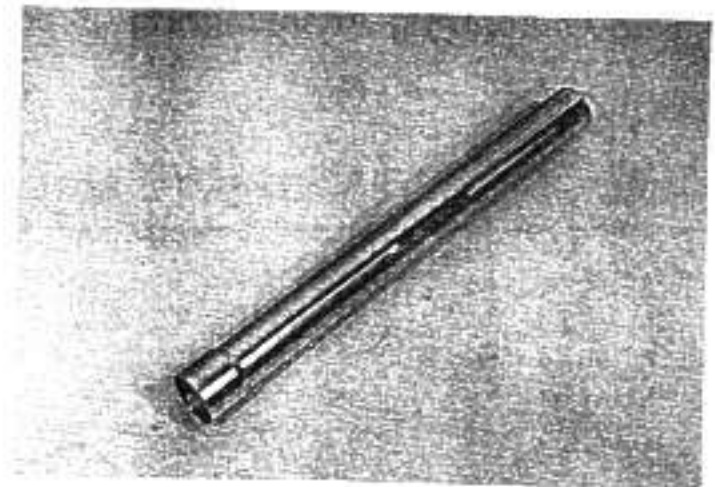
⚠ ACHTUNG

Die Dämpfer-/Innenrohr-Einheit darf nicht zerlegt werden, da dieses Teil wartungsfrei ist.



AUSSENROHR

Das Außenrohr auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen.



ZUSAMMENBAU UND EINBAU

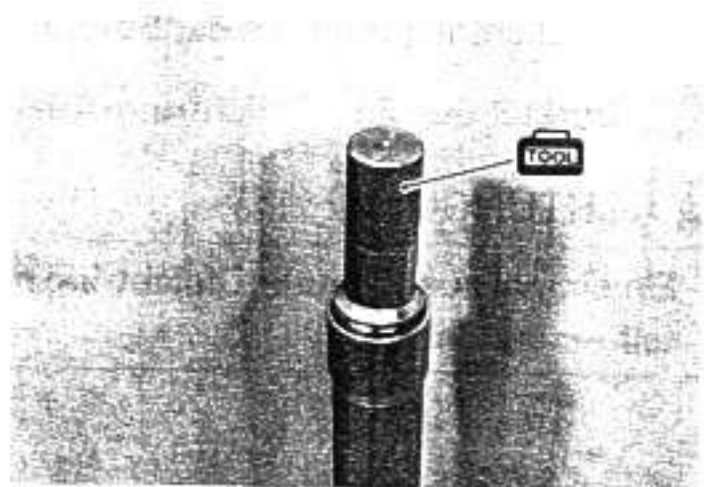
Die Teleskopgabel in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus und der Zerlegung wieder zusammen- bzw. einbauen. Hierbei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:

ÖLDICHTRING

- Die Öldichtring-Halterung einbauen, dann den neuen Öldichtring mit Hilfe des Spezialwerkzeugs im Außenrohr montieren.

 09913-70122: Öldichtring-Einbauwerkzeug


- Den Öldichtring-Anschlagring $\textcircled{1}$ einbauen.

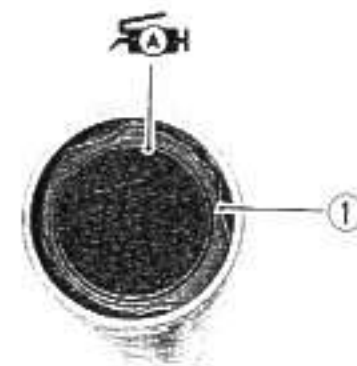


⚠ ACHTUNG

Sich vergewissern, daß der Öldichtring-Anschlagring fest eingepaßt ist.

- Die Dichtlippe mit Fett versehen.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

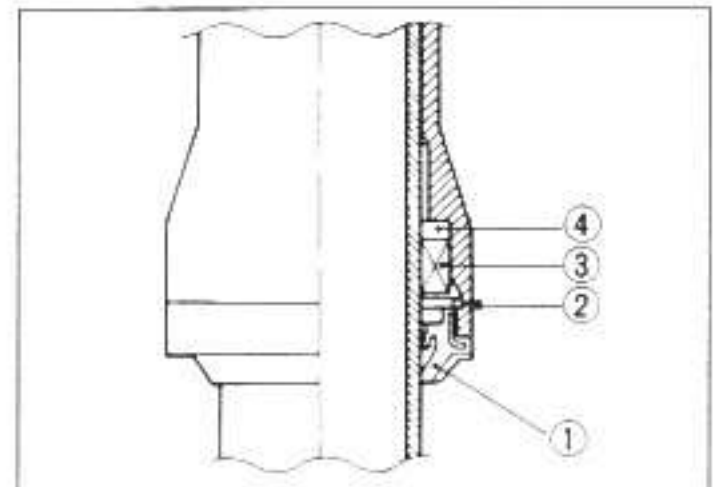
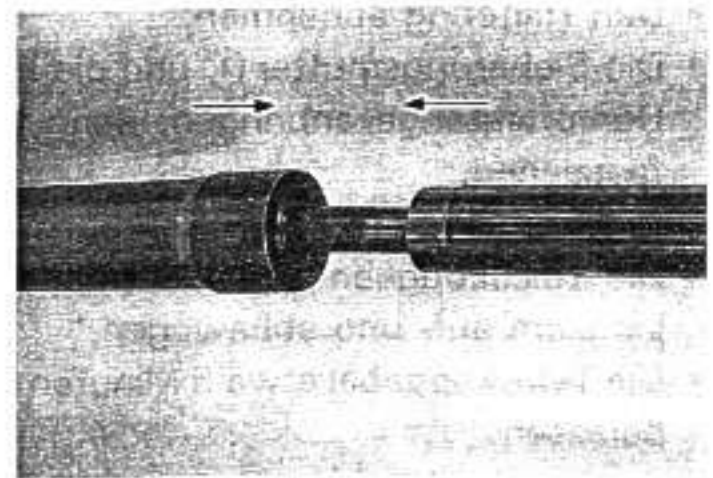


- Den Staubdichtring einsetzen.
- Das Außenrohr in die Dämpfer-/Innenrohr-Einheit einsetzen.

ACHTUNG

Darauf achten, daß beim Einbau des Außenrohrs die Dichtlippe des Öldichtrings nicht beschädigt wird.

- ①: Staubdichtring
- ②: Öldichtring-Anschlagring
- ③: Öldichtring
- ④: Öldichtring-Halterung

**GABELÖL**

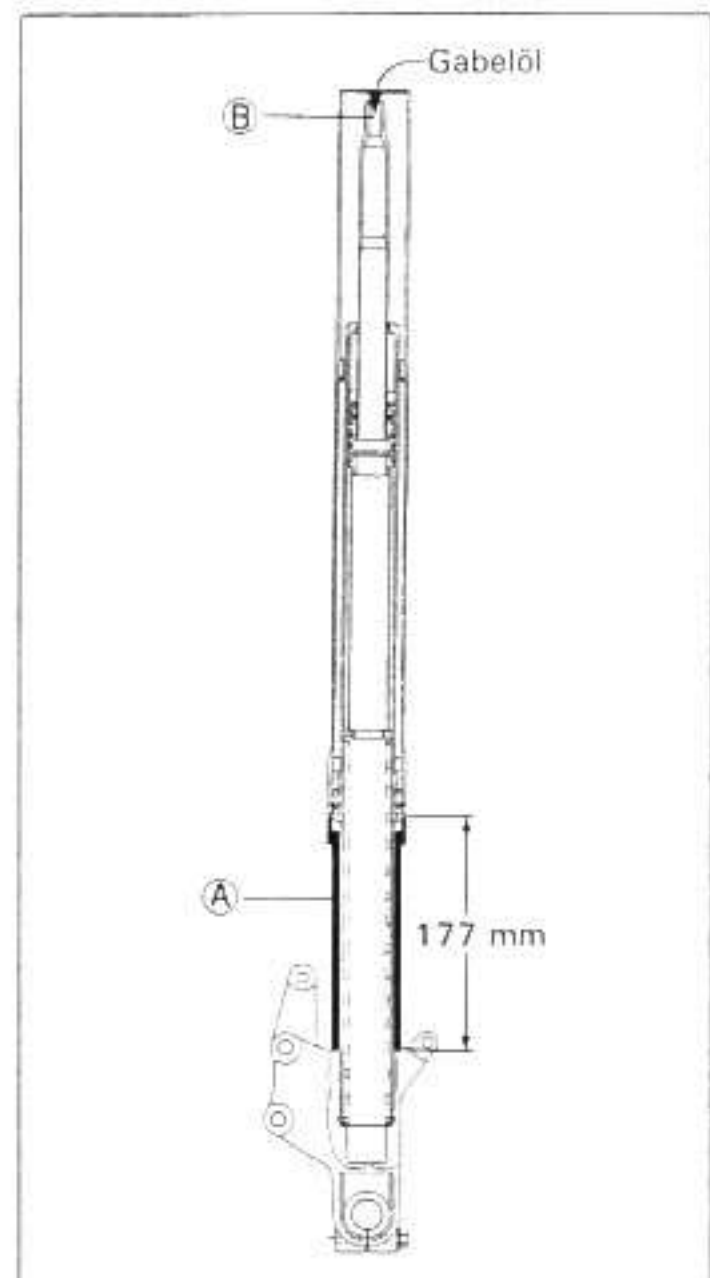
- Das vorgeschriebene Gabelöl in das Innenrohr einfüllen, dann den Gabelölstand einstellen, wie nachstehend beschrieben.

Teleskopgabelöl: Gabelöl Nr. 15

FORK 99000-99044-15G: SUZUKI FORK OIL # 15

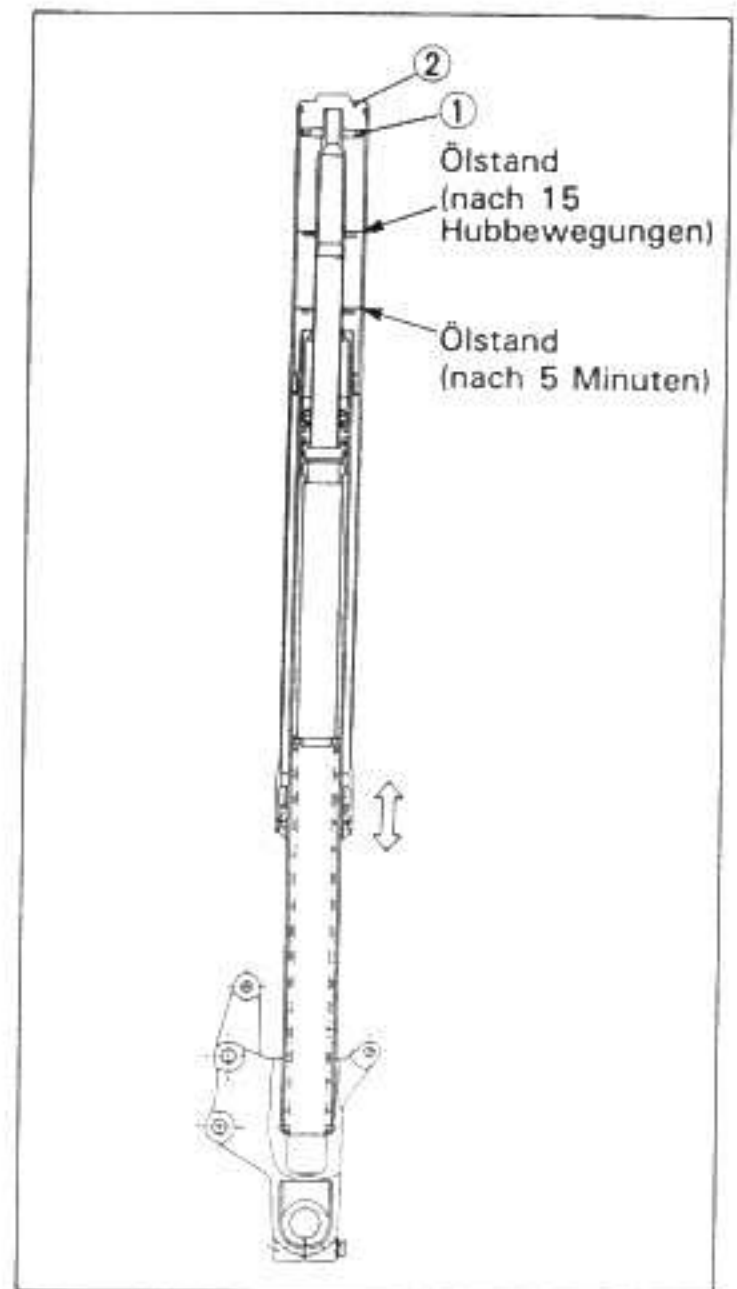
Kapazität (pro Gabelholm): 838 ml

- Den Haltering (A) des Außenrohrs mit Pappe o.ä. abstützen, wie in der Abbildung gezeigt.
- Den Haltering (A) zwischen dem Außenrohr und der Achshalterung einschieben, wie in der Abbildung gezeigt.
- Die Teleskopgabel senkrecht halten, dann ca. 800 ml des vorgeschriebenes Gabelöls in den Dämpfer (B) eingießen.



6-23 FAHRGESTELL

- Den Haltering abnehmen.
- Die Sicherungsmutter ① und die Hutschraube ② an der Dämpferstange anbringen, dann die Sicherungsmutter festziehen.
- Die Hutschraube am Außenrohr festziehen.
- Die Teleskopgabel senkrecht halten, dann etwa 15 Mal langsam auf- und abbewegen.
- Die Teleskopgabel etwa 5 Minuten in der Vertikalposition belassen.

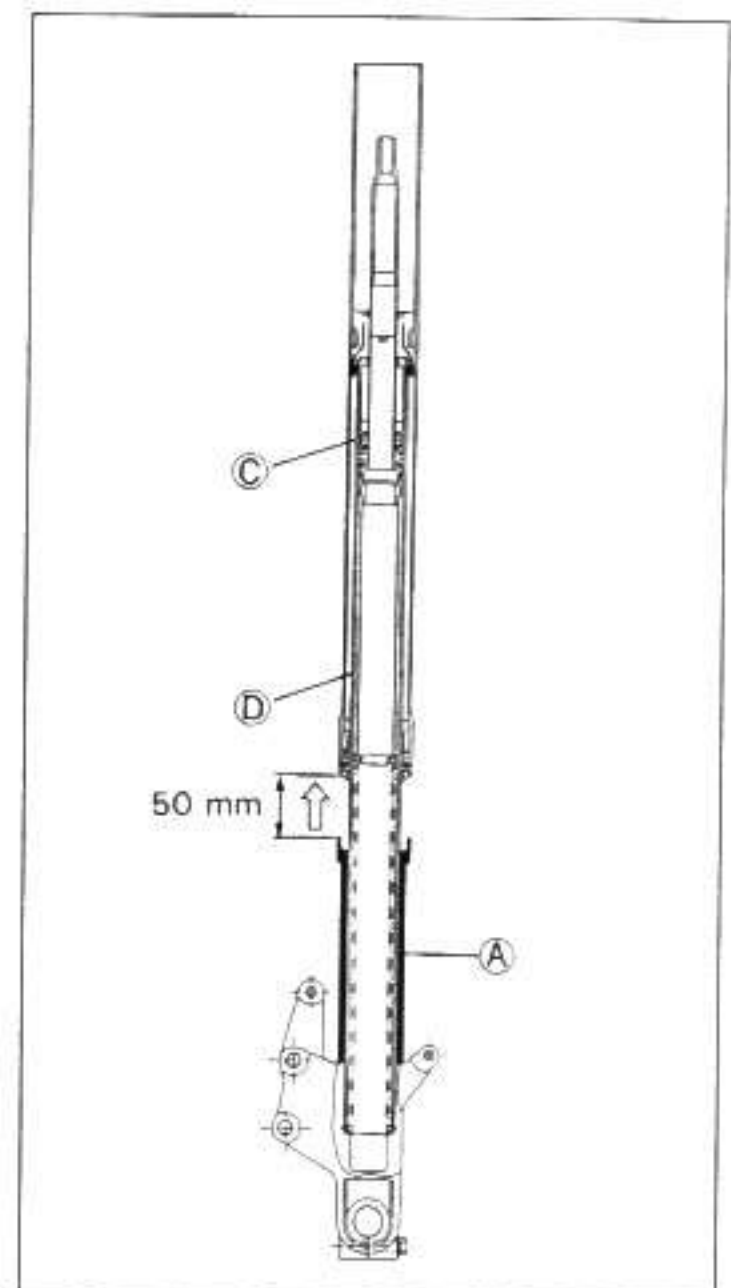


- Die Hutschraube und die Sicherungsmutter abnehmen, dann den Haltering (A) anbringen.
- Das Außenrohr 50 mm über die obere Kante des Halterings (A) anheben, dann Gabelöl in die Kammer (C) einfüllen.
- Das Außenrohr in der oben beschriebenen Position halten, bis keine Luftblasen mehr zu sehen sind.

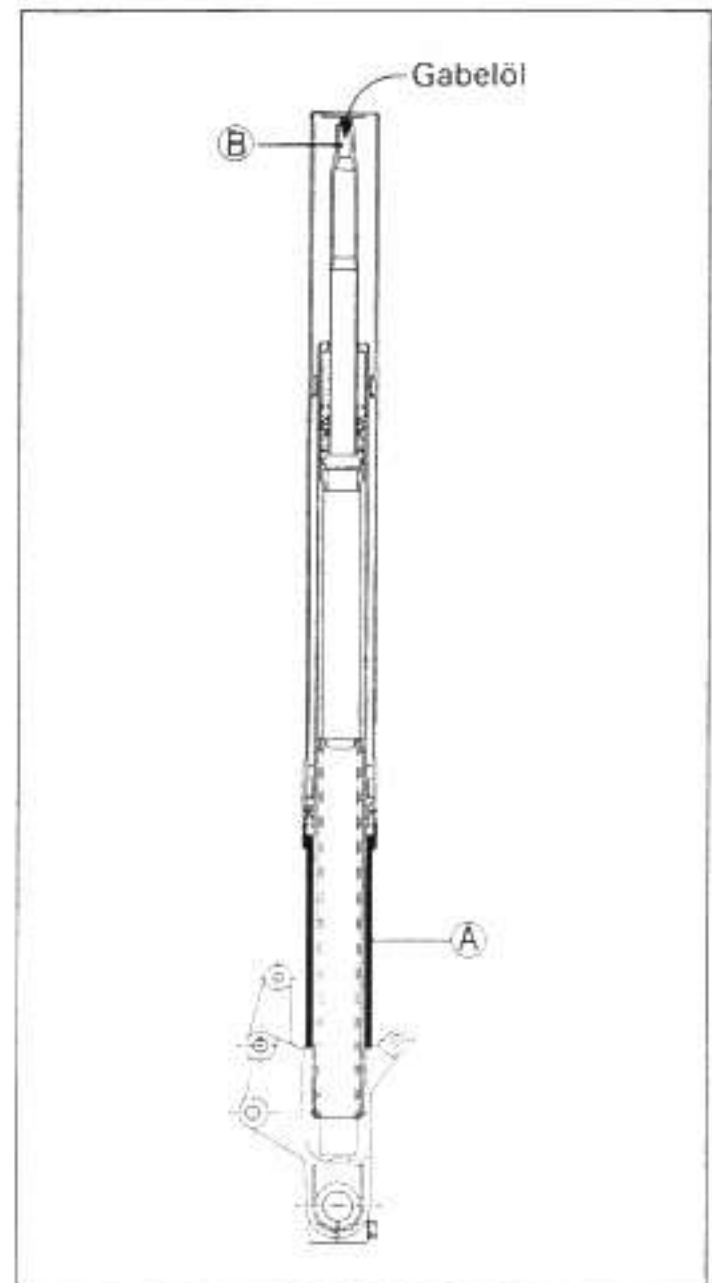
HINWEIS:

Das Außenrohr darf nicht höher als 70 mm angehoben werden, um ein Herausfließen des Gabelöls aus der Bohrung (D) des Dämpfers zu vermeiden.

- Das Außenrohr langsam wieder absenken, bis das Rohr den Haltering (A) berührt.



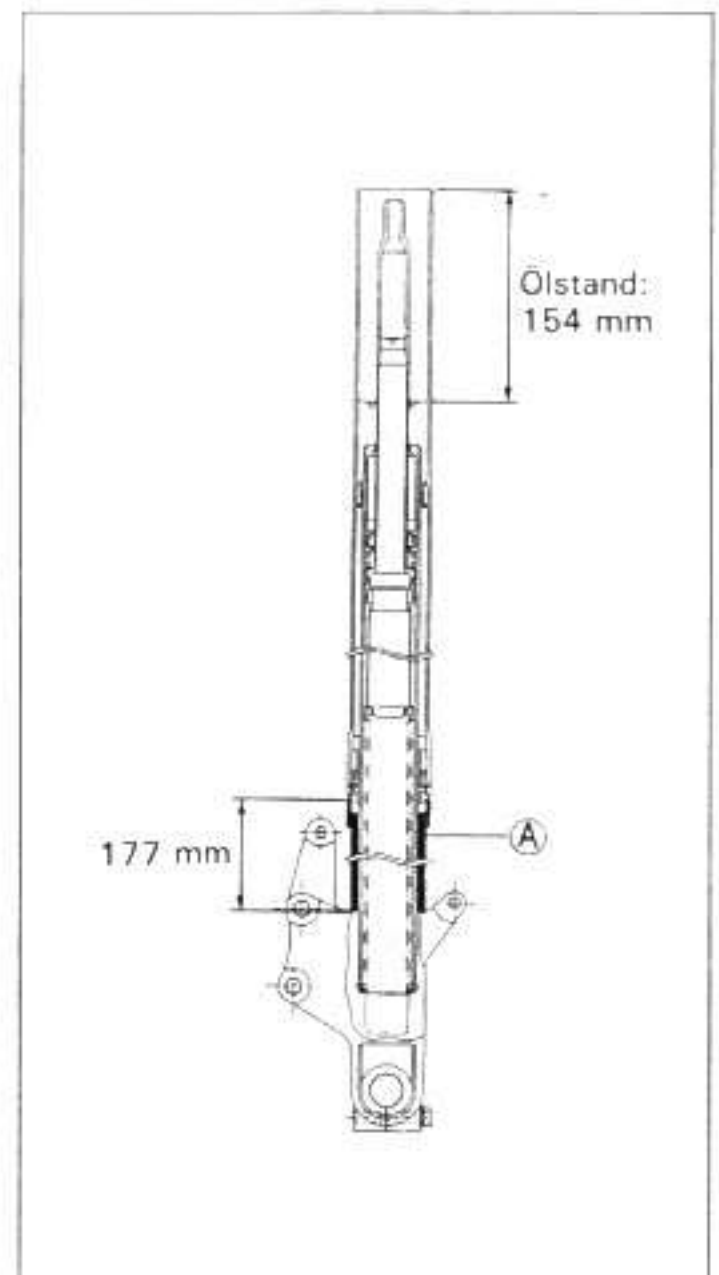
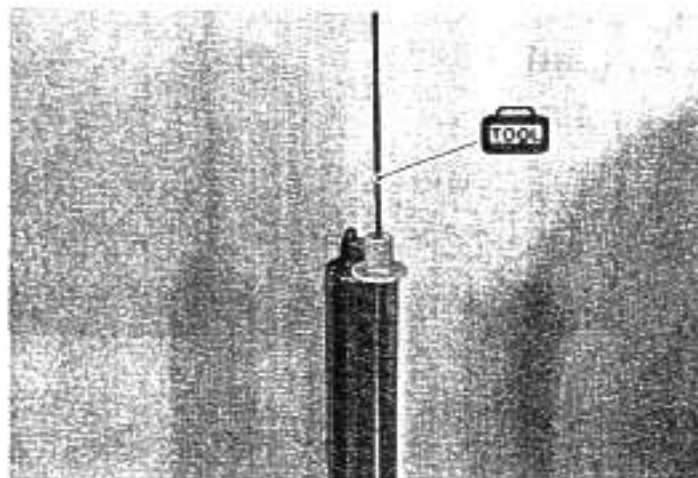
- Das vorgeschriebene Gabelöl in den Dämpfer **B** einfüllen, bis die obere Kante des Außenrohrs erreicht ist.
- Das Außenrohr noch einmal 50 mm über die obere Kante des Halterings **A** langsam anheben.
- Das Außenrohr langsam wieder absenken, bis das Rohr den Haltering **A** berührt.
- Das Außenrohr 5 Minuten in dieser Position belassen.



- Den Haltering **A** anbringen.
- Die Teleskopgabel in vertikaler Position halten, dann den Gabelölstand mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einstellen.

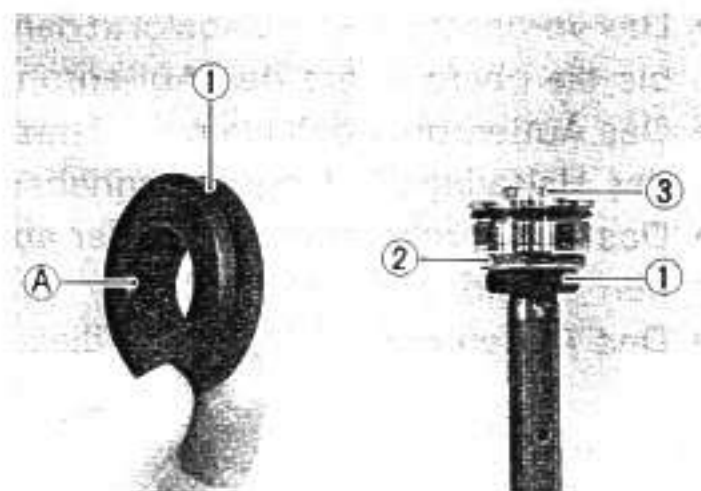
TOOL 09943-74111: Gabelölstandsmesser

Ölstand: 154 mm



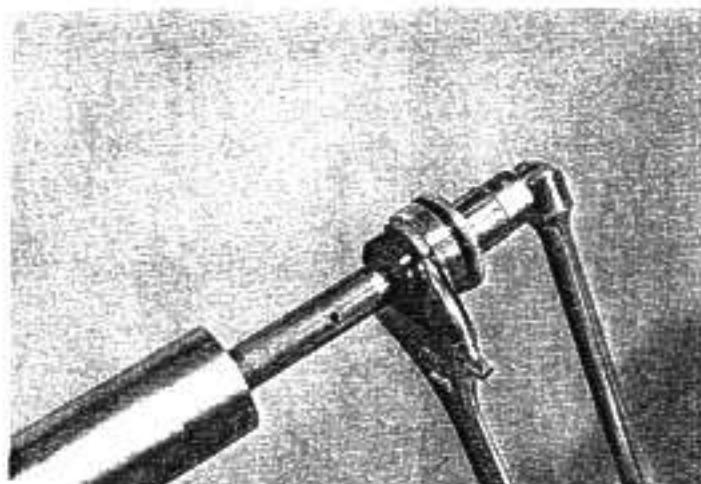
6-25 FAHRGESTELL

- Das Gewinde des Dämpfers mit Druckluft reinigen.
- Beim Einbau des Gummipuffers ① muß der konisch zulaufende Bereich A nach unten weisen.
- Die Sicherungsmutter ② in der untersten Gewindepозиtion anbringen.
- Die Hutschraube ③ fingerfest anziehen.



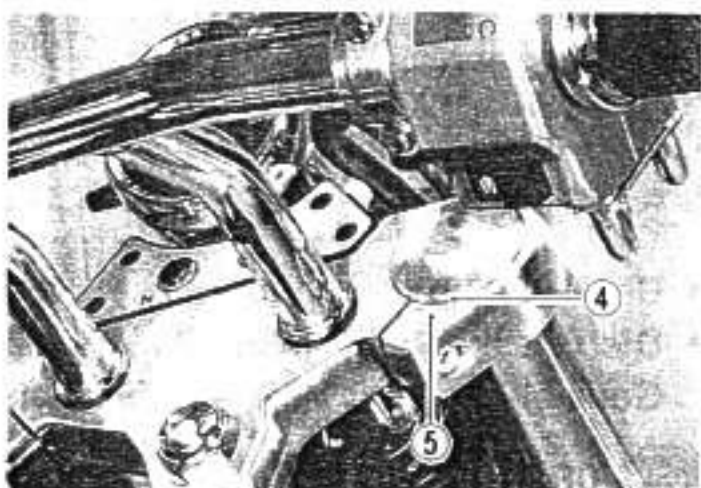
- Die Sicherungsmutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

U Sicherungsmutter: 40 N·m (4,0 kg-m)



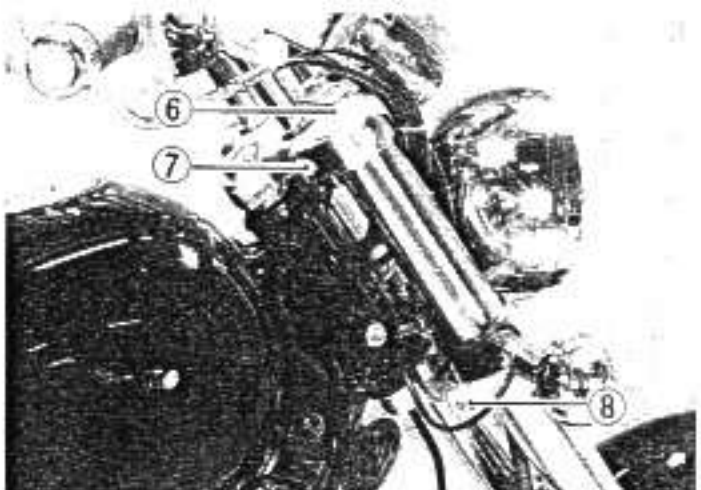
EINBAU DER TELESKOPGABEL

- Beim Wiedereinbau der Teleskopgabel die obere Kante ④ des Innenrohrs mit der Oberkante ⑤ der oberen Gabelbrücke ausrichten.



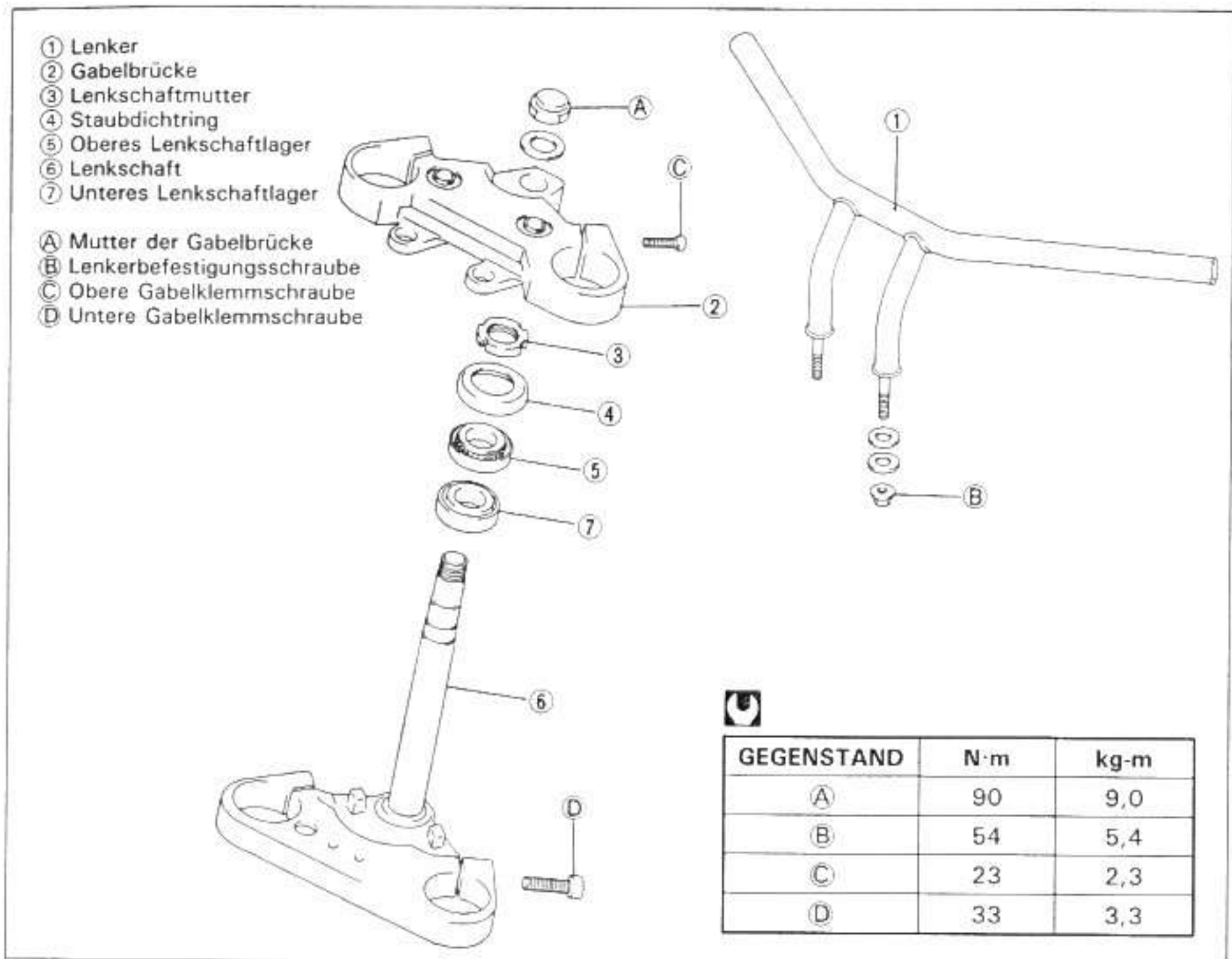
- Jede der Schrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

U Gabelkappenschraube ⑥: 23 N·m (2,3 kg-m)
Obere Klemmschraube ⑦: 23 N·m (2,3 kg-m)
Untere Klemmschraube ⑧: 33 N·m (3,3 kg-m)



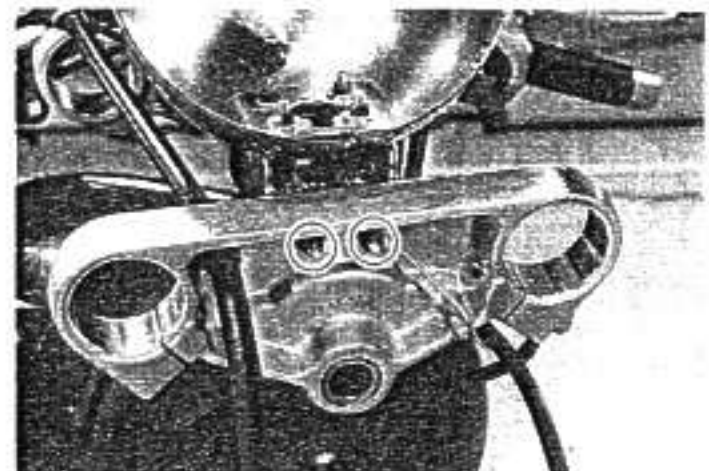
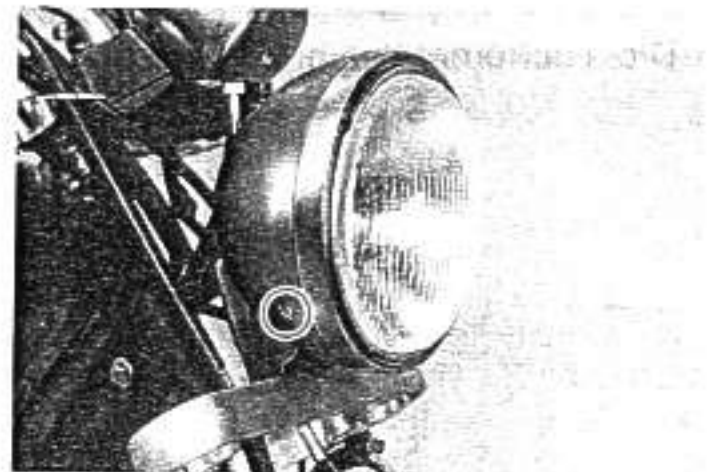
- Die vordere Kotflügelstrebe einbauen und die Befestigungsschrauben fingerfest anziehen.
- Das Vorderrad einbauen. (Siehe Seite 6-5.)
- Die Teleskopgabel mehrere Male auf- und abbewegen.
- Die Schrauben der vorderen Kotflügelstrebe festziehen.

LENKUNG



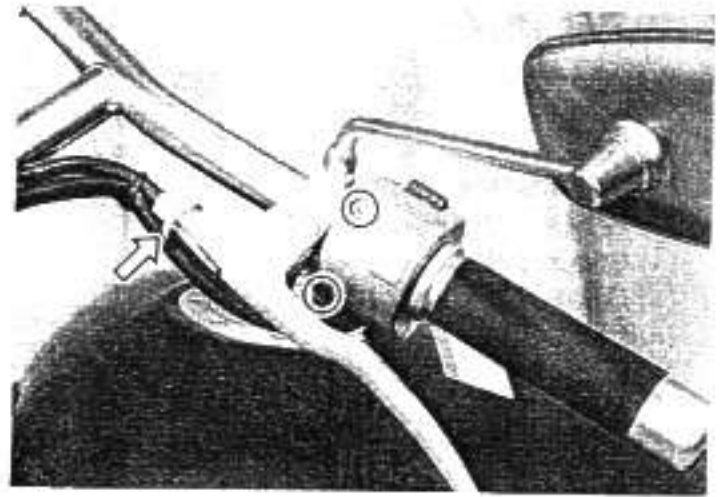
AUSBAU UND ZERLEGUNG

- Das Vorderrad ausbauen. (Siehe Seite 6-2.)
- Die Teleskopgabel ausbauen. (Siehe Seite 6-19.)
- Die Befestigungsschrauben des Scheinwerfers herausdrehen.
- Die Kabel abziehen, dann den Scheinwerfer ausbauen.
- Das Scheinwerfergehäuse zusammen mit der Gehäusehalterung abnehmen.

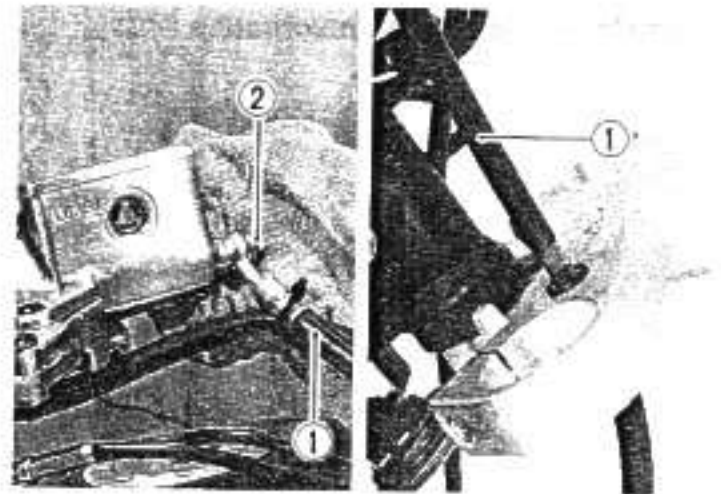


6-27 FAHRGESTELL

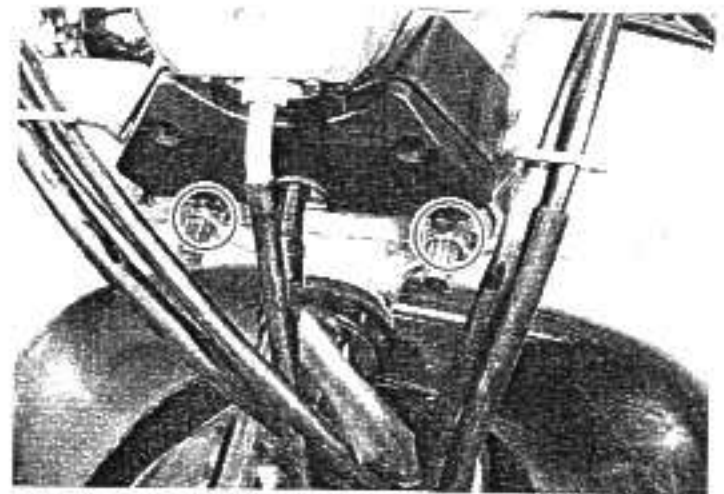
- Den Kupplungszug am Kupplungshebel aushängen.
- Den linken Lenkerschalter vom Lenker abnehmen.



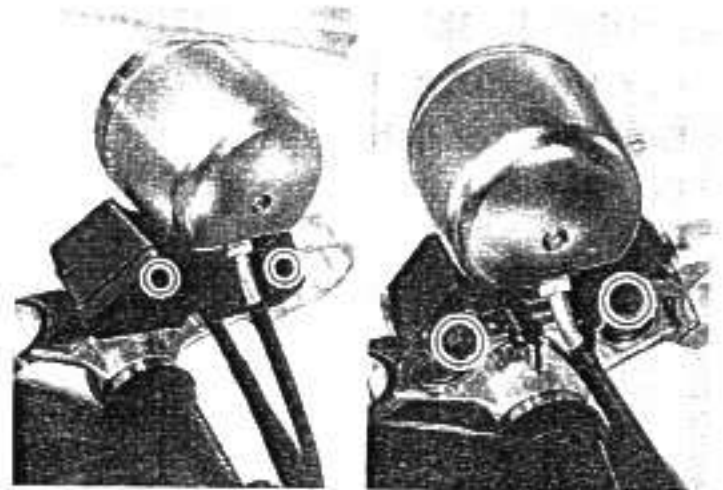
- Die Verbindungsschraube ② herausdrehen, dann den Bremsschlauch ① vom Lenkschaft abnehmen.
- Den Hauptbremszylinder ausbauen. (Siehe Seite 6-16.)
- Den rechten Lenkerschalter und die Gaszüge ausbauen.



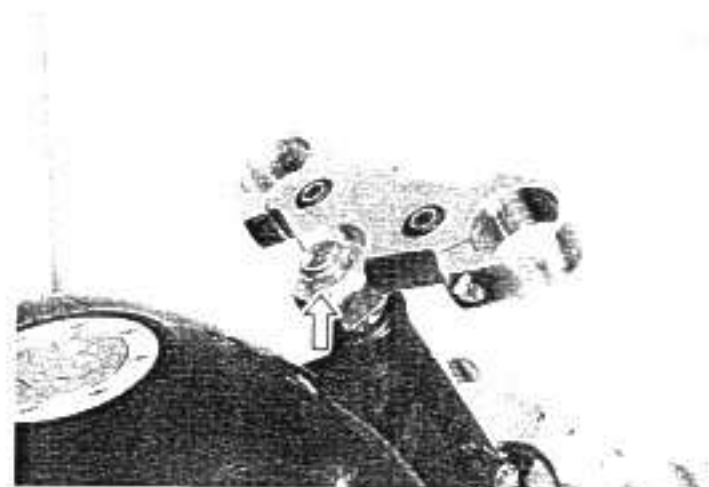
- Die Befestigungsmuttern entfernen, dann den Lenker abnehmen.



- Die untere Abdeckung der Anzeigelampe entfernen.
- Die Tachometer-Einheit ausbauen.



- Die Lenkschaftmutter abnehmen, dann die Gabelbrücke ausbauen.

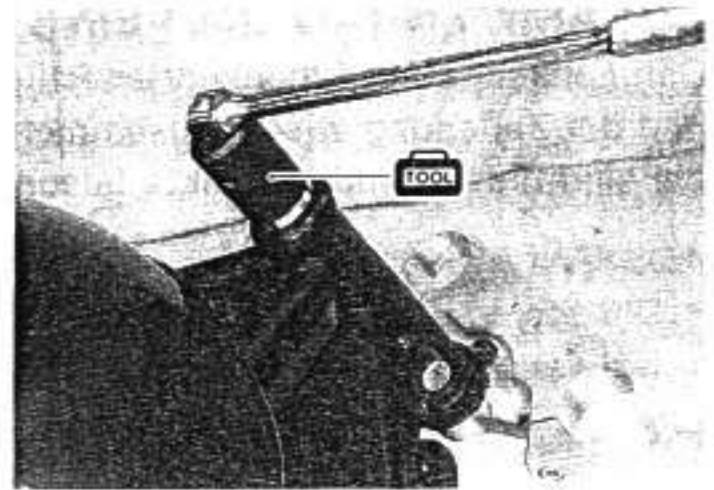


- Die Lenkschaftmutter mit Hilfe des Spezialwerkzeugs abnehmen, dann die Gabelbrücke ausbauen.

TOOL 09940-14911: Sechskantschlüssel für Lenkschaftmutter

HINWEIS:

Die Gabelbrücke festhalten, damit sie nicht herunterfällt.

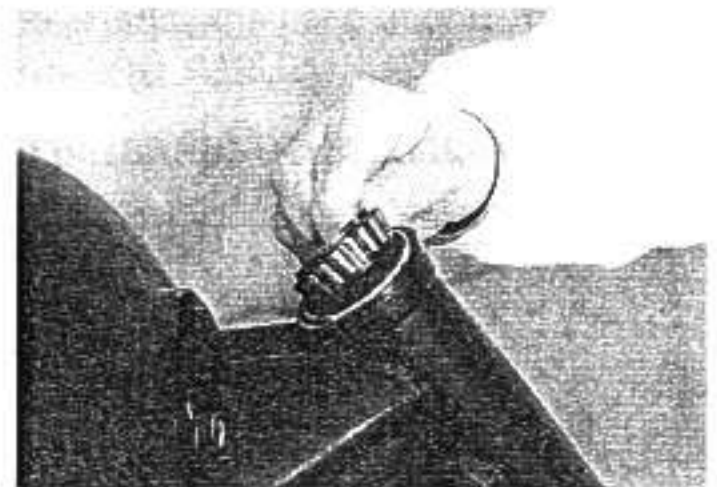


ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

Die ausgebauten Teile auf die folgenden Defekte überprüfen:

- * Verzug des Lenkers
- * Verschleiß und Verhärten der Laufringe
- * Verschleiß und Beschädigung der Lager
- * Laufgeräusche der Lager
- * Verzug des Lenkschafts

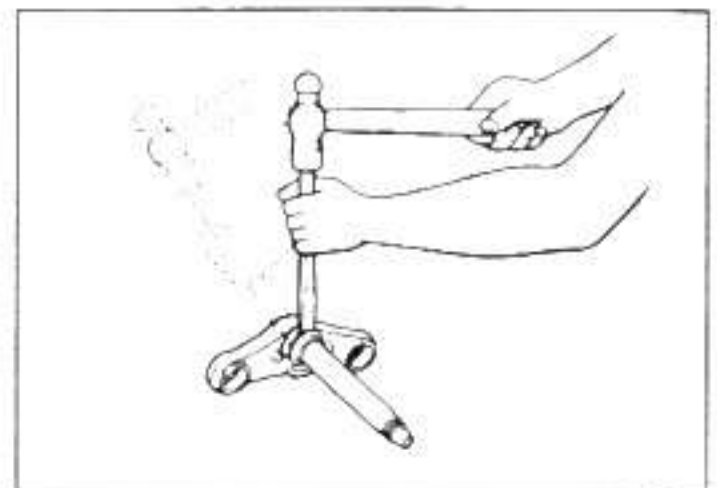
- Das obere Lenkschaftlager ausbauen.



- Das untere Lenkschaftlager mit Hilfe eines Meißels heraus schlagen.

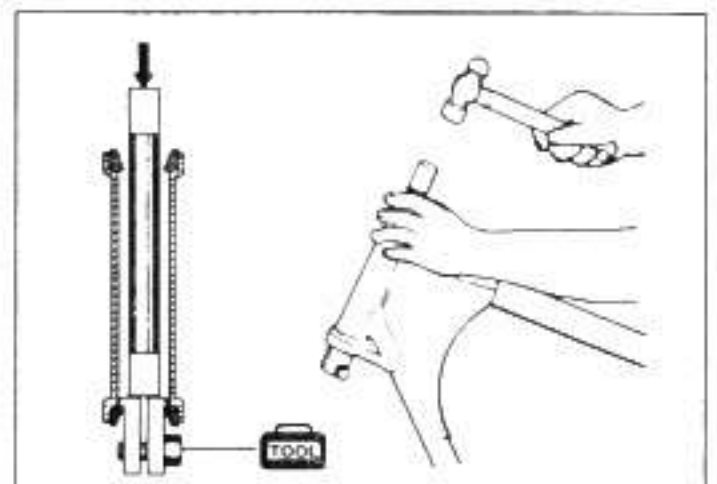
ACHTUNG

Ein einmal ausgebautes Lager muß stets durch ein Neuteil ersetzt werden.



- Die Laufringe der oberen und unteren Lenkschaftlager mit Hilfe des Spezialwerkzeugs und einem geeignet Rohrstück heraus schlagen.

TOOL 09941-54911: Ausbauwerkzeug für Außenlauftring



ZUSAMMENBAU UND EINBAU

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


AUSSENLAUFRINGE

- Die oberen und unteren Außenlaufringe mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einpressen.


 **09941-34513: Einbauwerkzeug für Außenlaufring**

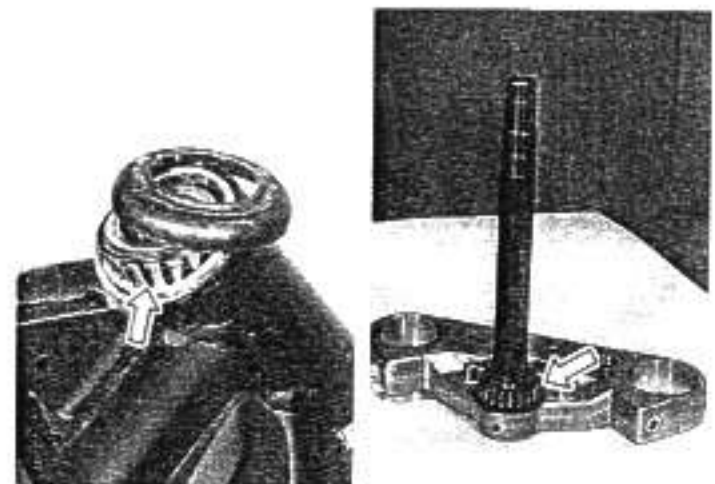
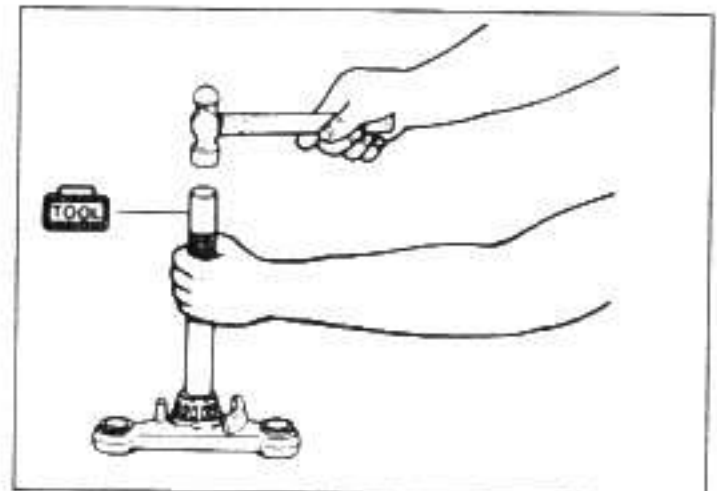
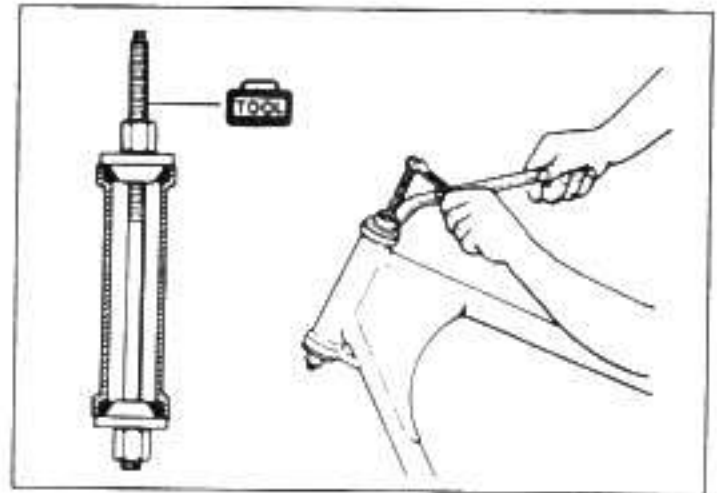
LAGER

- Das untere Lager mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einpressen.

 **09941-74910: Einbauwerkzeug für Lenkschaftlager**

- Vor dem Einbau des Lenkschafts die oberen und unteren Lager mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.

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



LENKSCHAFTMUTTER

- Die Lenkschaftmutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

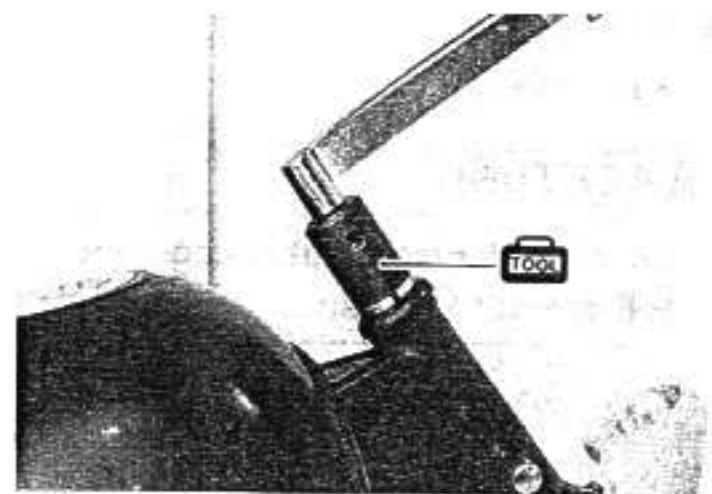
 **09940-14911: Sechskantschlüssel für Lenkschaftmutter**

 **Anzugsdrehmoment: 45 N·m (4,5 kg·m)**

- Den Lenkschaft etwa fünf- bis sechsmal nach rechts und links drehen, damit das Kegelrollenlager korrekt eingepaßt wird.
- Die Lenkschaftmutter um 1/4 bis 1/2 Umdrehungen zurückdrehen.
Danach die Mutter leicht anziehen, bis kein Spiel mehr festzustellen ist.

HINWEIS:

Diese Einstellung ist je nach Motorrad unterschiedlich.

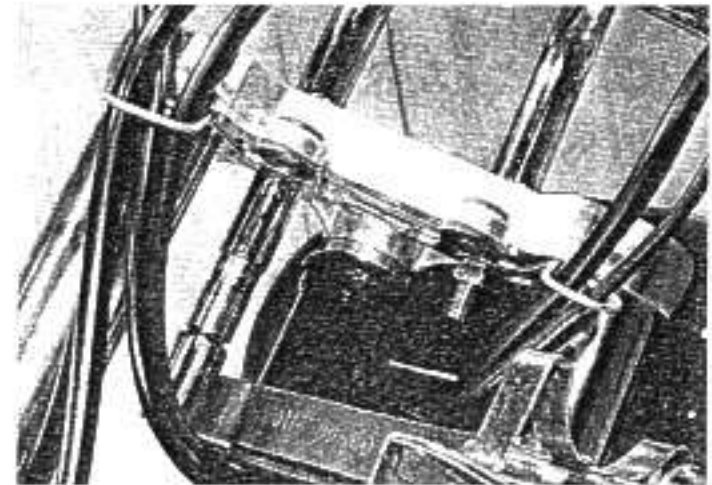
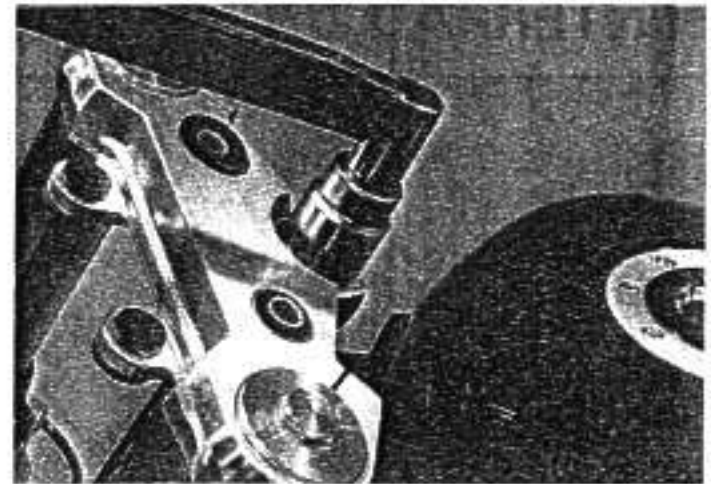


- Die Gabelbrückenmutter und die Lenkerbefestigungsmuttern mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

U Gabelbrückenmutter: 90 N·m (9,0 kg-m)
 Lenkerbefestigungsmutter: 54 N·m (5,4 kg-m)

HINWEIS:

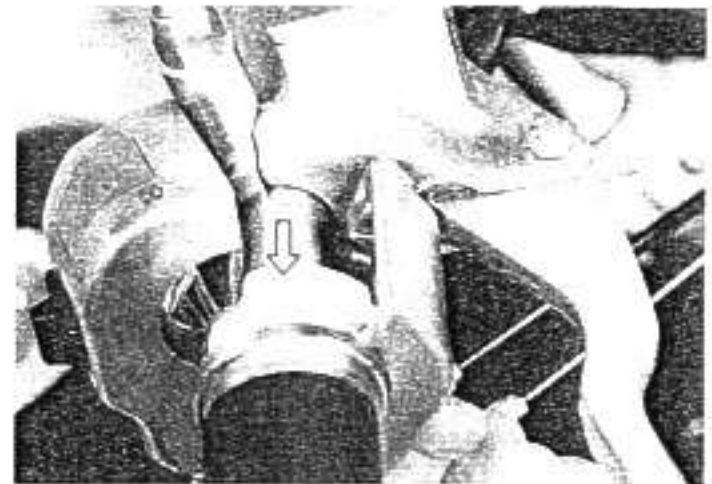
Vor dem Festziehen der Gabelkopfmutter muß die Teleskopgabel provisorisch montiert werden.



- Die oberen und unteren Gabelklemmschrauben festziehen. (Siehe Seite 6-25.)
- Den Gasdrehgriff mit Fett versehen.

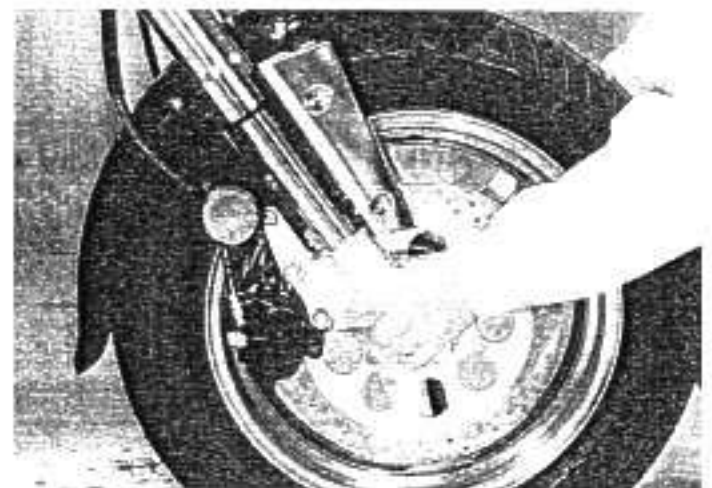
AH99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Das Spiel des Gaszugs einstellen. (Siehe Seite 2-9.)
- Das Vorderrad einbauen. (Siehe Seite 6-5.)

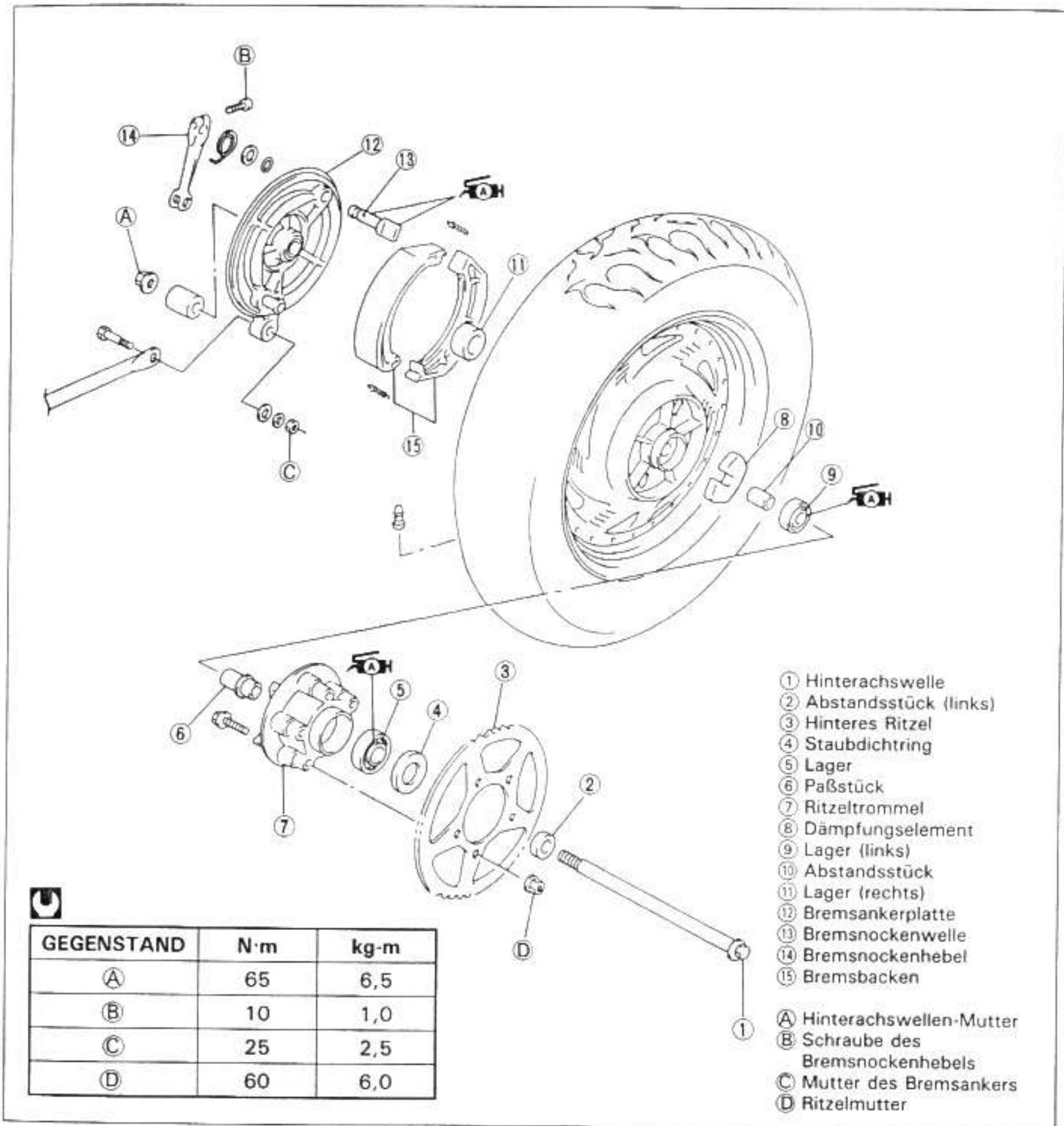


EINSTELLUNG DER LENKVORSPANNUNG

- Nach dem Einbau aller ausgebauten Teile die Lenkung auf Leichtgängigkeit überprüfen.
- Wenn zuviel Spiel vorhanden ist, die Einstellung nach den folgenden Anweisungen vornehmen:
 - 1) Zuerst die oberen Gabelklemmschrauben und die Gabelbrückenmutter lösen, dann das Spiel durch Lösen bzw. Festziehen der Lenkschaftmutter einstellen.
 - 2) Danach die obere Gabelbrückenmutter und die Klemmschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen und das Spiel noch einmal überprüfen.

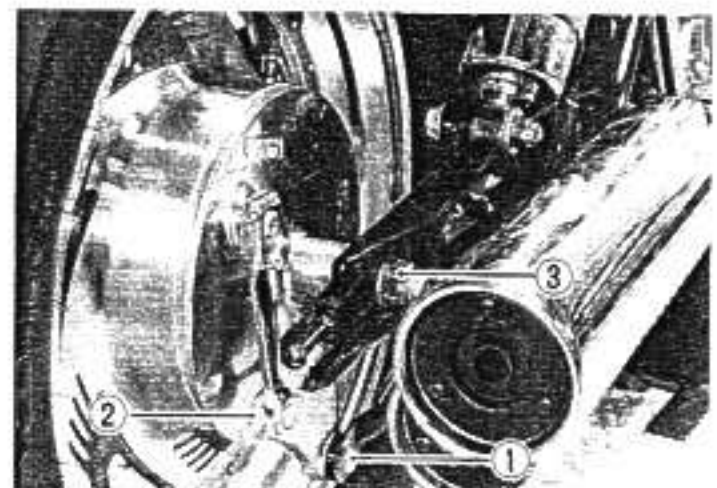


HINTERRAD UND BREMSE

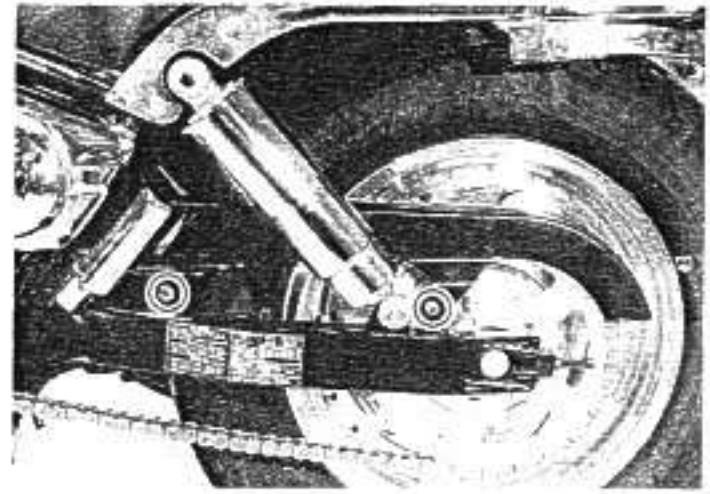


AUSBAU

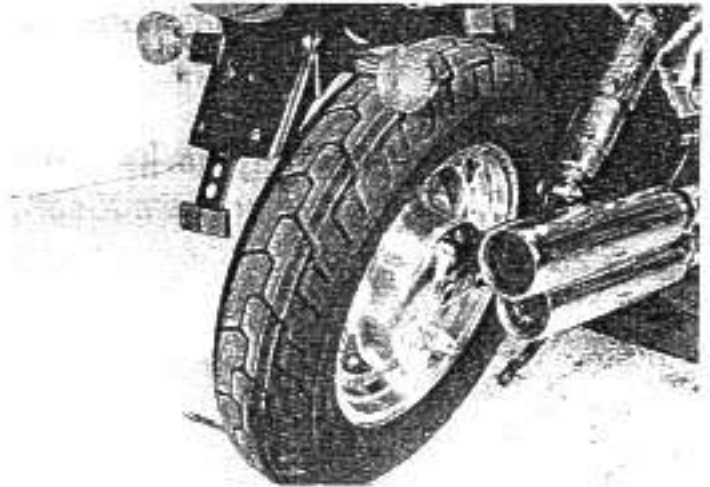
- Die Mutter und Schraube ① des hinteren Bremsankers entfernen.
- Die hintere Bremseinstellvorrichtung ② und das Bremsseil ausbauen.
- Den Splint entfernen. (Modelle für Kanada und USA.)
- Die Mutter ③ der Hinterachswelle lösen.



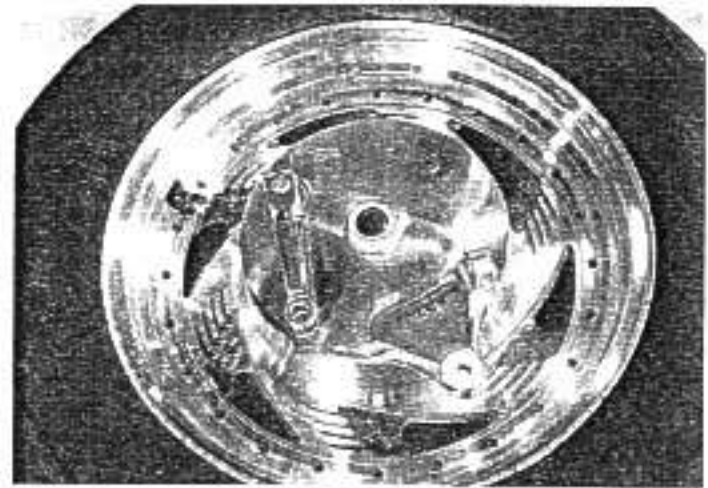
- Die Abdeckung der Antriebskette abnehmen.



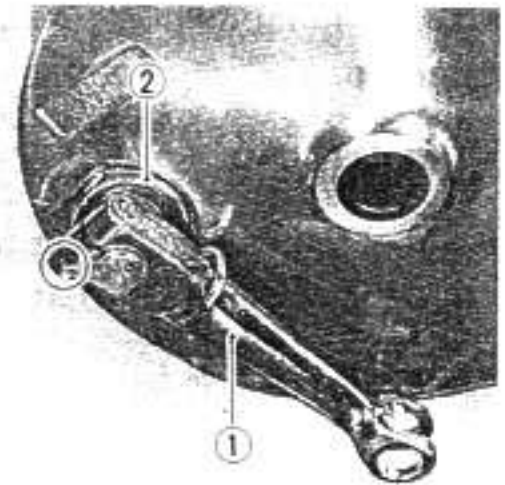
- Das Motorrad mit einem Wagenheber abstützen.
- Die Achswellenmutter entfernen, dann die Achswelle herausziehen.
- Die Antriebskette vom hinteren Ritzel abnehmen, dann das Hinterrad ausbauen.



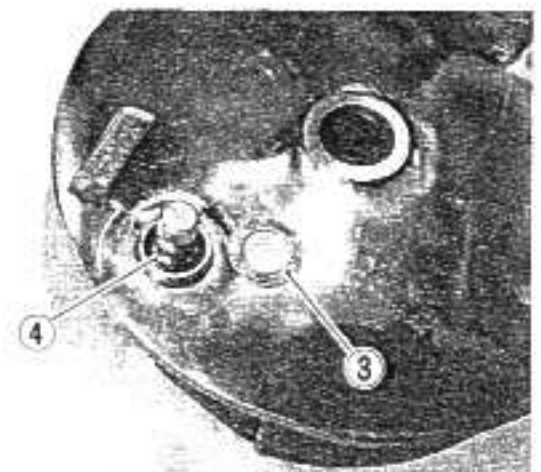
- Die hintere Bremseinheit vom Rad abnehmen.



- Den hinteren Bremsnockenhebel ① und die Feder ② entfernen.

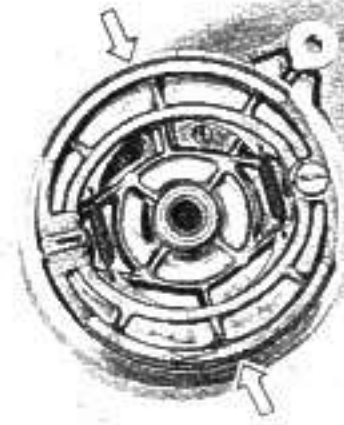


- Die Unterlegscheibe ③ und den O-Ring ④ entfernen.



6-33 FAHRGESTELL

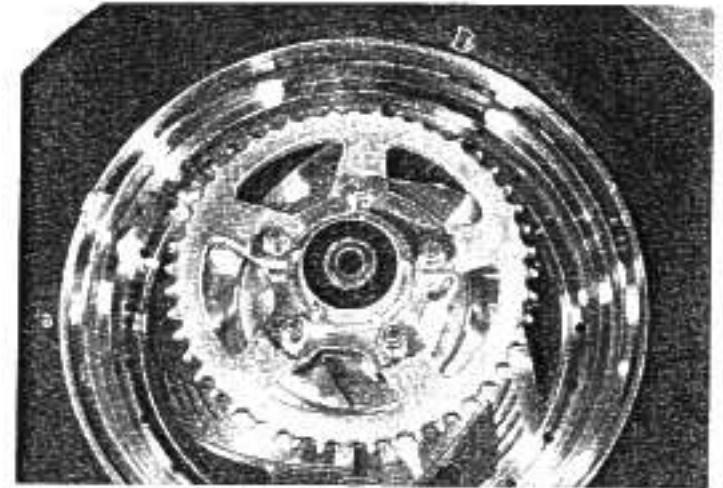
- Die Bremsbeläge abnehmen.



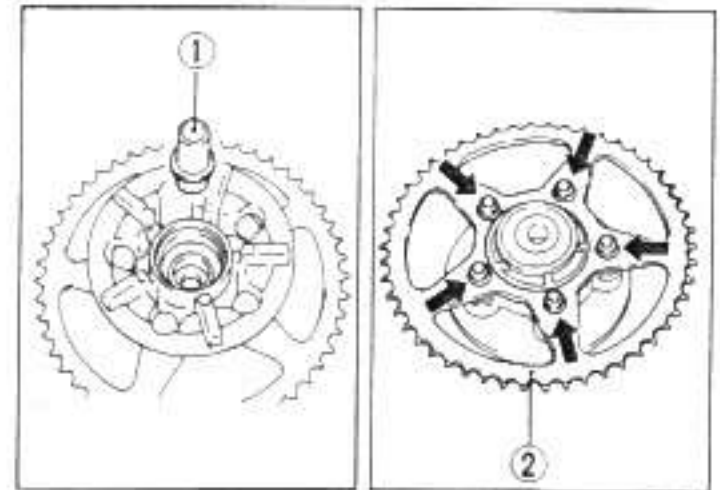
- Die hintere Ritzeltrommel vom Rad abnehmen.

HINWEIS:

Vor dem Abnehmen der Ritzeltrommel die Befestigungsmuttern des hinteren Ritzels etwas lösen, um ein späteres Zerlegen zu erleichtern.



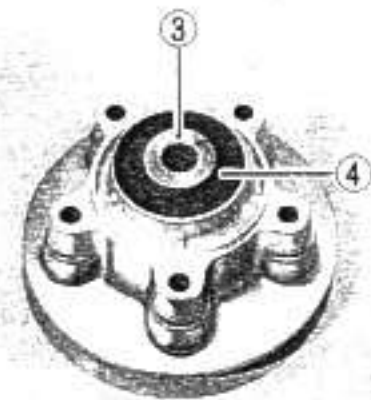
- Das Trommel-Paßstück ① abnehmen.
- Das hintere Ritzel ② entfernen.



- Das Abstandsstück ③ und den Staubdichtring ④ entfernen.

⚠ ACHTUNG

Ein einmal ausgebauter Staubdichtring muß durch ein Neuteil ersetzt werden.



- Die Dämpfungselemente entfernen.



ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

REIFEN	Siehe Seite 6-3.
HINTERRAD	Siehe Seite 6-3.
RADLAGER	Siehe Seite 6-3.

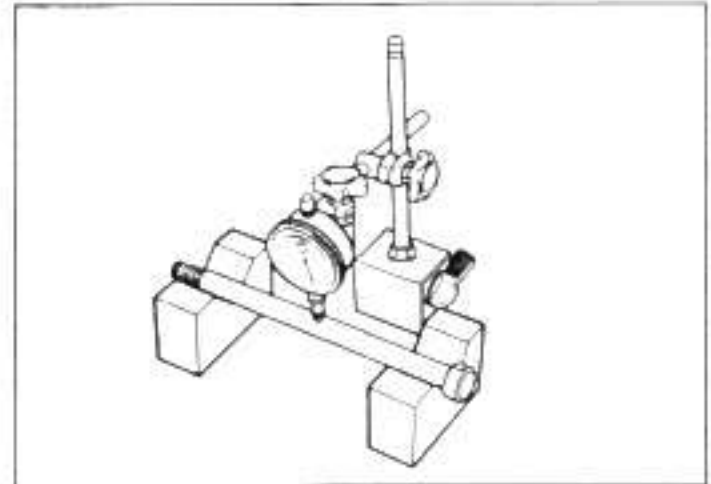
HINTERACHSWELLE

Die Hinterachswelle mit Hilfe einer Meßuhr auf Schlag überprüfen.

Wenn der festgestellte Wert die Verschleißgrenze überschreitet, muß die Welle ersetzt werden.

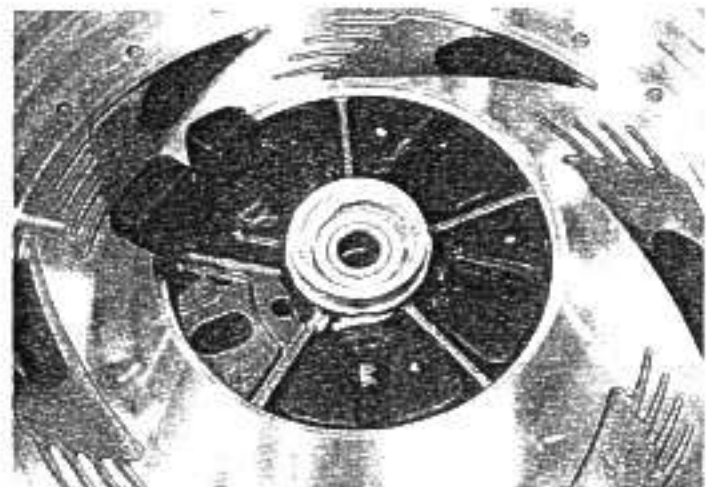
Verschleißgrenze: 0,25 mm

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



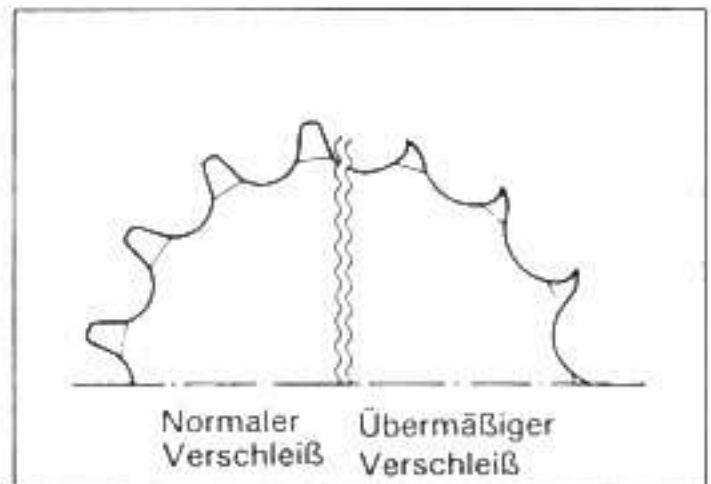
DÄMPFUNGSELEMENTE

Die Dämpfungselemente auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen.



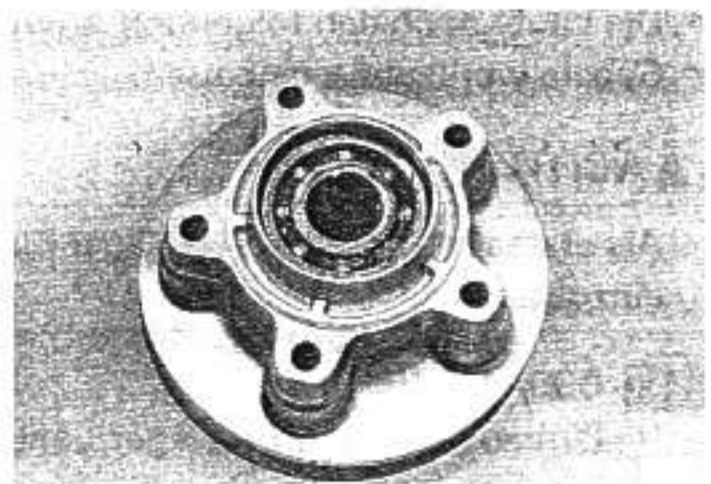
HINTERES RITZEL

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



LAGER DER HINTEREN RITZELTROMMEL


Das Lager in eingebautem Zustand von Hand auf Spiel überprüfen. Den Innenlauf ring von Hand drehen, um das Lager auf einwandfreien und geräuschlosen Lauf zu überprüfen. Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß das Lager ersetzt werden.



BREMSBACKEN

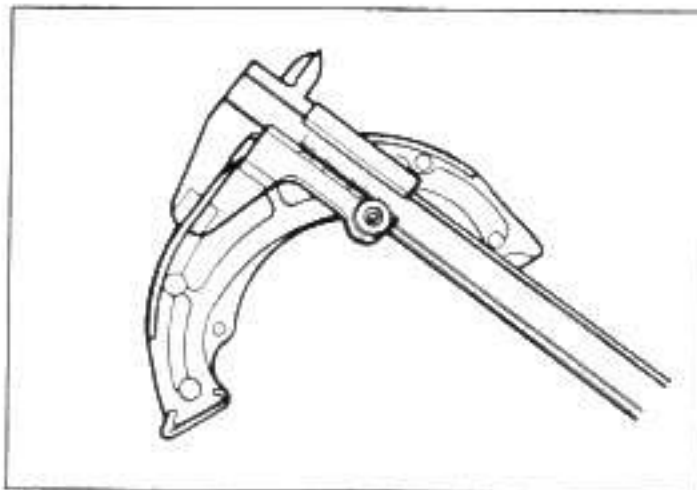
Die Bremsbacken überprüfen und die Dicke der Bremsbeläge feststellen. Wenn die Verschleißgrenze unterschritten wird, müssen die Bremsbacken ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 1,5 mm

 09900-20102: Noniusschublehre

⚠ ACHTUNG

Die Bremsbacken müssen immer im Satz ausgewechselt werden, da andernfalls die Bremsleistung nachteilig beeinflusst wird.

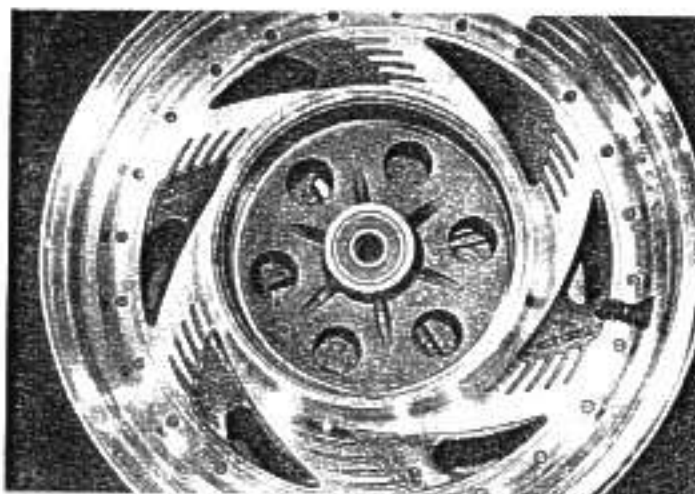


BREMSTROMMEL

Den Innendurchmesser der Bremstrommel messen, um den Verschleiß feststellen zu können. Wenn der gemessene Wert die Verschleißgrenze überschreitet, muß die Bremstrommel ersetzt werden. Das Maß der Bremstrommel ist im Innern der Trommel angegeben.

Verschleißgrenze: 180,7 mm

Die Innenseite der Bremstrommel auf Kratzer überprüfen. Wenn die Bremsbacken-Kontaktfläche verkratzt oder aufgeraut ist, kann sie mit Schmirgelpapier nachgearbeitet werden.



ZUSAMMENBAU UND WIEDEREINBAU

Das Hinterrad 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 SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.

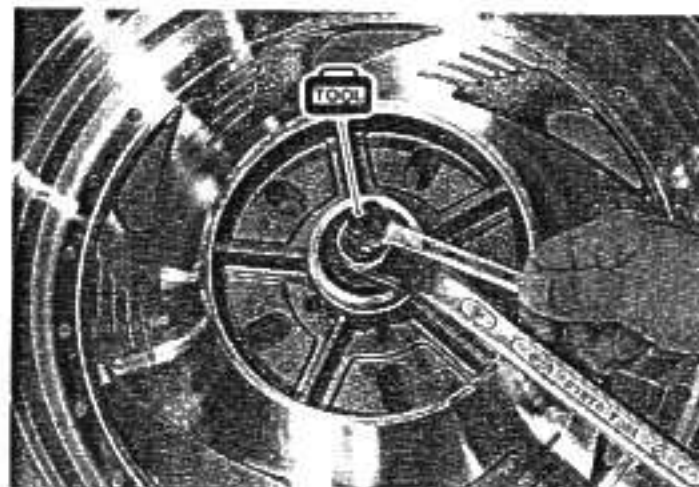
 099000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

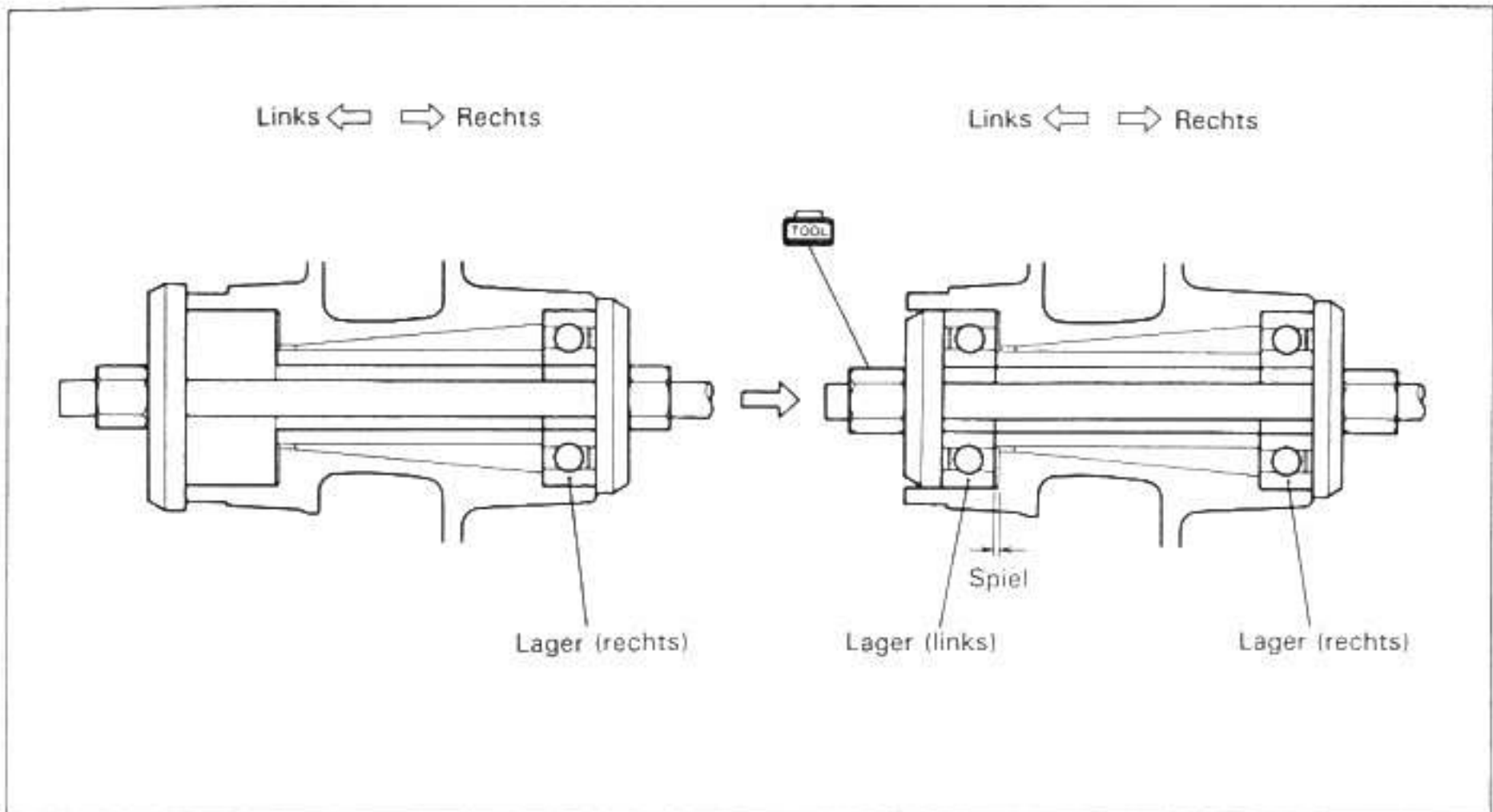
- Die Lager nach den folgenden Anweisungen mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einbauen.

⚠ ACHTUNG

Als erstes ist das rechte Radlager (Bremstrommel-Seite) einzubauen.

 09941-34513:
Einbauwerkzeug für Lager/Lenklager-Laufring





LAGER DER HINTEREN RITZELTROMMEL

- Das neue Lager mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einbauen

TOOL 09913-75520: Lager-Einbauwerkzeug

HINWEIS:

Vor dem Einbau der hinteren Ritzeltrommel das Lager und die Dichtlippe des Staubdichtrings mit Fett versehen.

AH 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Die Befestigungsmuttern des hinteren Ritzels mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

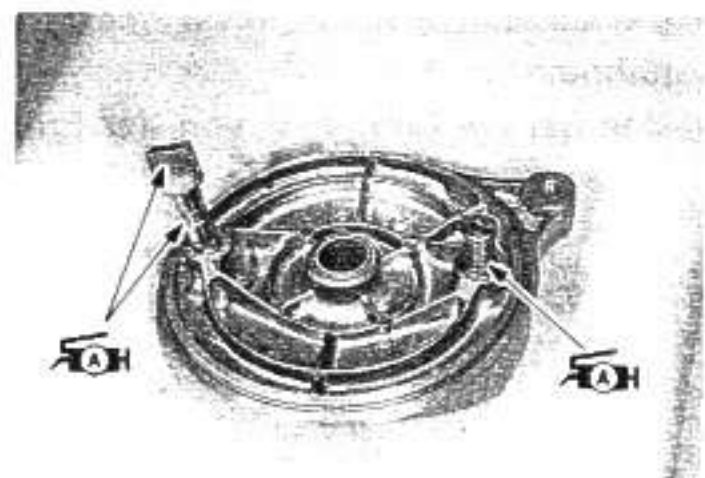
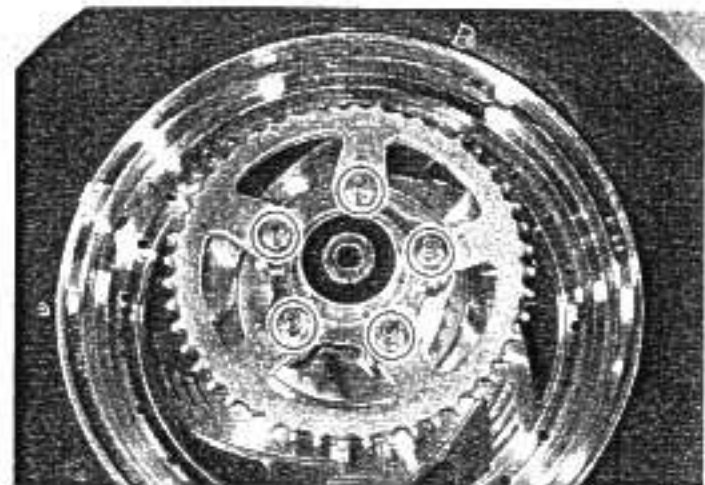
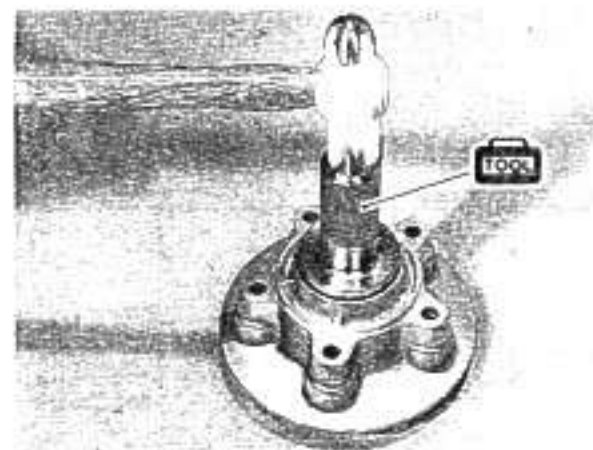
U Befestigungsmuttern des hinteren Ritzels: 60 N·m
(6,0 kg-m)

- Die Bremsnockenwelle und die Kontaktfläche mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.

AH 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

⚠️ WARNUNG

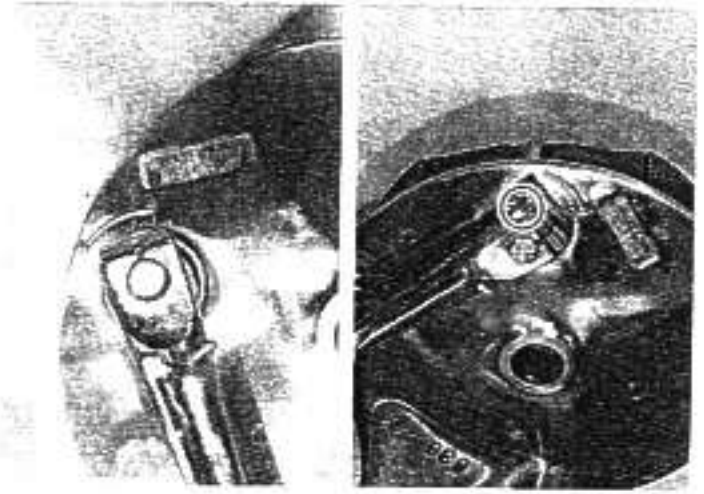
Darauf achten, daß nicht zuviel Fett auf die Bremsnockenwelle aufgetragen wird.



6-37 FAHRGESTELL

- Den Bremsnockenhebel einbauen und die Schraube mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

U Schraube des hinteren Bremsnockenhebels:
10 N·m (1,0 kg-m)



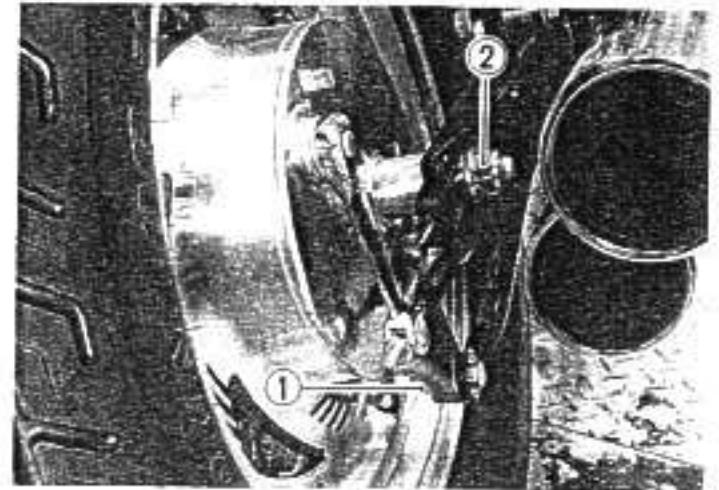
- Die Mutter ① des hinteren Bremsankers mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

U Mutter des hinteren Bremsankers: 25 N·m (2,5 kg-m)

- Die Hinterachswelle einbauen und die Mutter ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

U Mutter der Hinterachswelle: 65 N·m (6,5 kg-m)

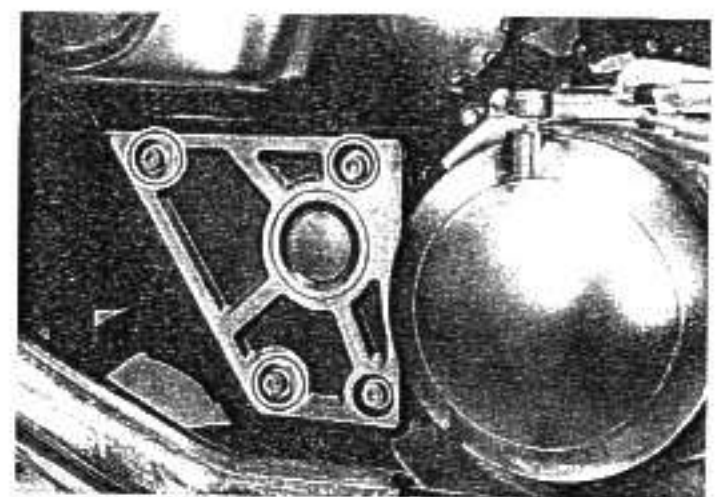
- Einen neuen Splint einsetzen. (Für Kanada- und USA-Modelle.)



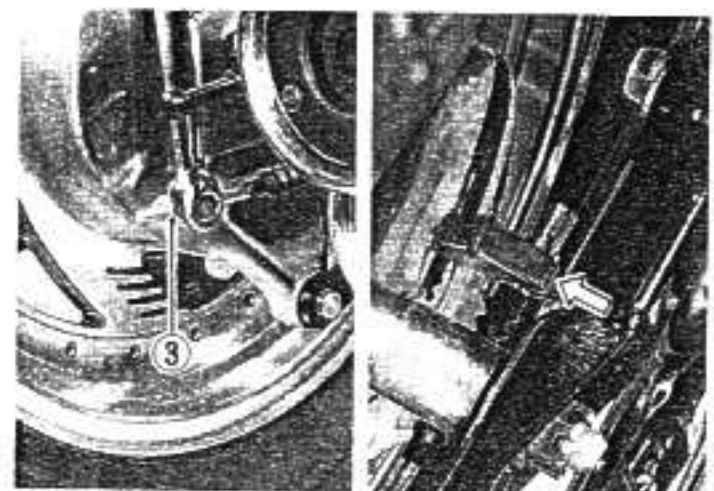
BREMSPEDAL

AUS- UND EINBAU

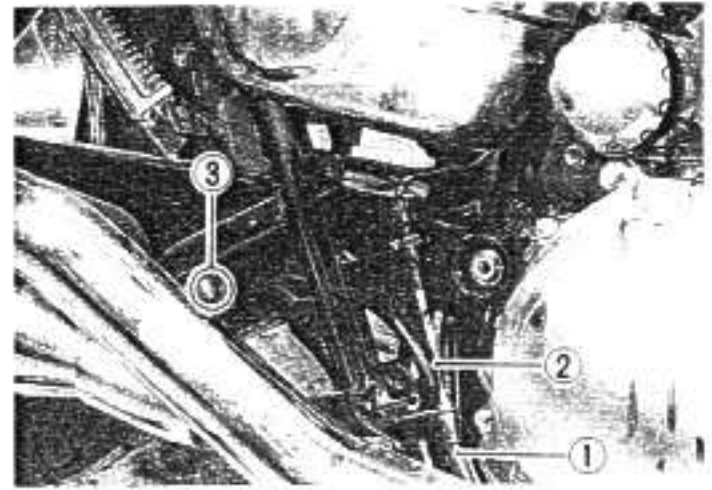
- Die Abdeckung des rechten Schwingarm-Drehlagers abnehmen.



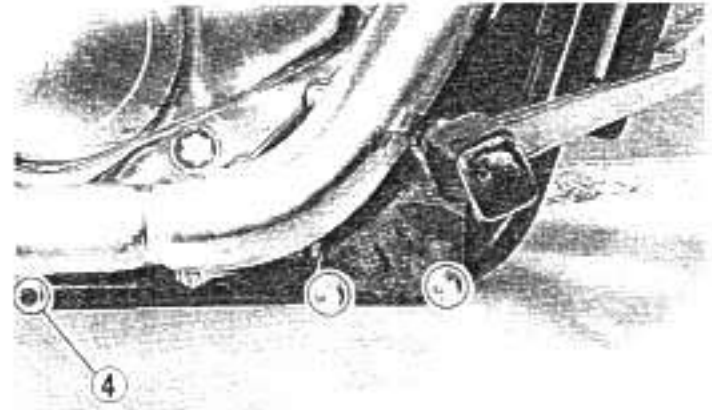
- Die Einstellvorrichtung ③ des hinteren Bremsseils abnehmen.
- Das hintere Bremsseil von der Bremsankerplatte lösen.



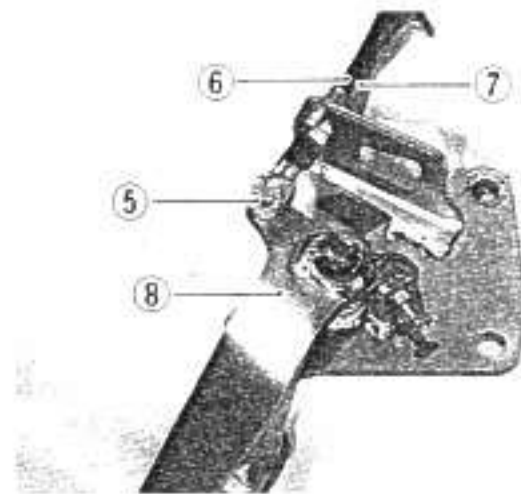
- Das Kabel ① des hinteren Bremsleuchtenschalters und das Innenkabel ② entfernen.
- Die Halteklammer ③ des Bremsseils entfernen.



- Die Kabelklammer ④ abnehmen.
- Das Bremspedal zusammen mit der vorderen Fußraste ausbauen.




- Das hintere Bremsgestänge ⑤, das hintere Bremsseil ⑥, das Kabel des hinteren Bremsleuchtenschalters ⑦ und das Bremspedal ⑧ ausbauen.



ZUSAMMENBAU UND EINBAU

Das Bremspedal in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus und der Zerlegung wieder zusammen- und einbauen. Dabei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:

- Das Bremspedal-Drehlager und das Bremsgestänge mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.

 H99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

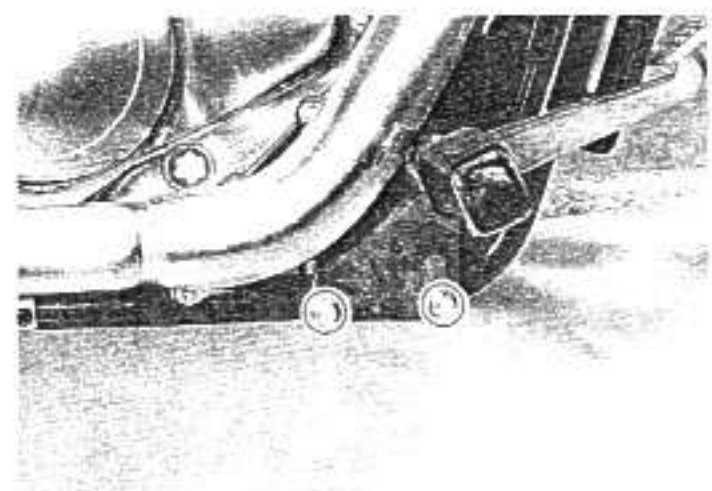
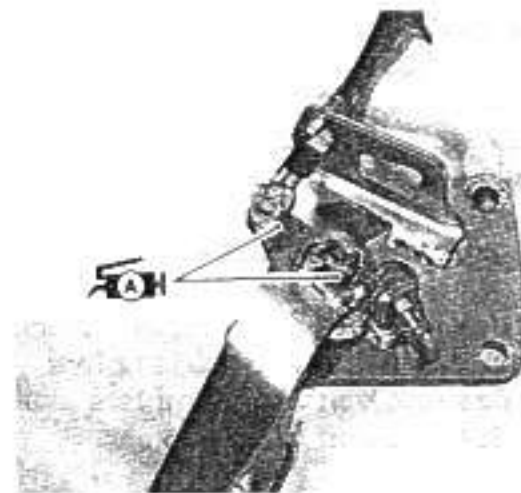
⚠ ACHTUNG

Stets einen neuen Splint verwenden.

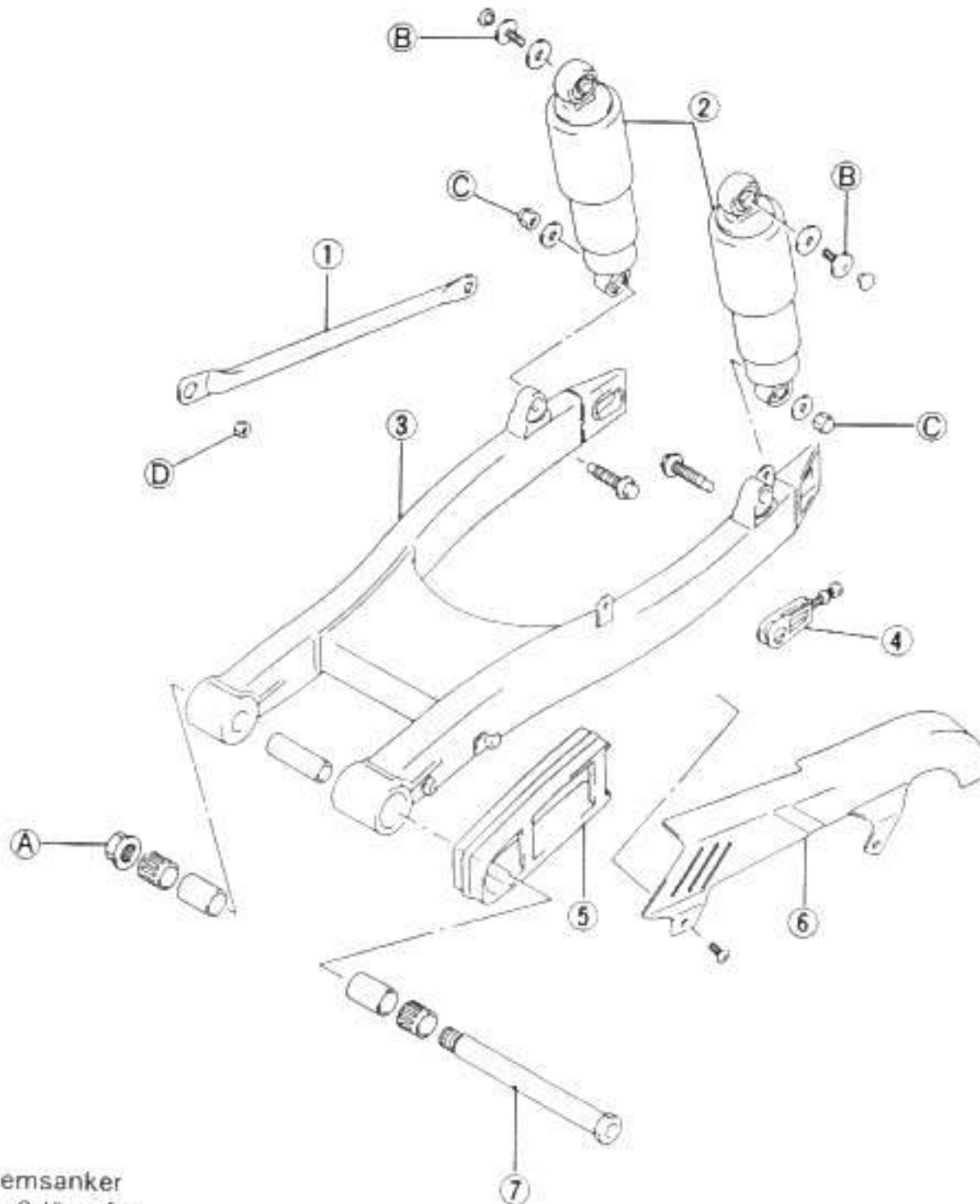
- Die Schrauben der vorderen Fußraste mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

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

- Nach dem Einbau des hinteren Bremspedals muß das Spiel des Bremsseils eingestellt werden. (Siehe Seite 2-14.)
- Sich vergewissern, daß die Bremsanlage einwandfrei funktioniert.



HINTERRADAUFHÄNGUNG UND SCHWINGARM



- ① Hinterer Bremsanker
- ② Hinterer Stoßdämpfer
- ③ Hinterer Schwingarm
- ④ Ketteneinstellvorrichtung
- ⑤ Kettengleitstück
- ⑥ Kettengehäuse
- ⑦ Schwingarm-Drehlagerwelle

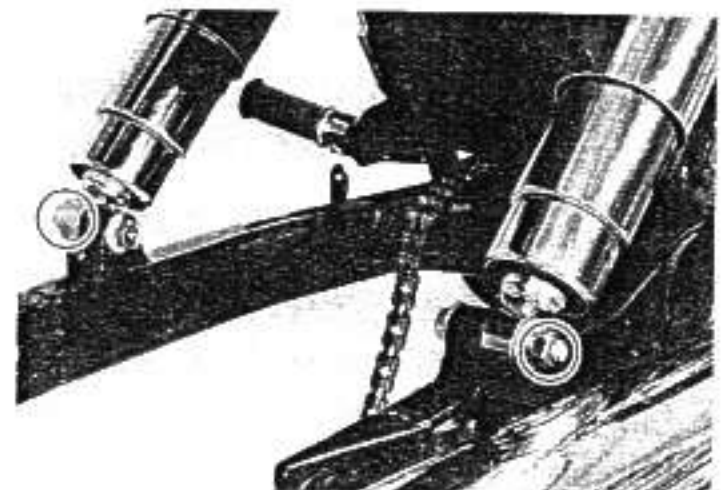
- Ⓐ Mutter des hinteren Schwingarm-Drehlagers
- Ⓑ Schraube des hinteren Stoßdämpfers
- Ⓒ Mutter des hinteren Stoßdämpfers
- Ⓓ Mutter des hinteren Bremsankers



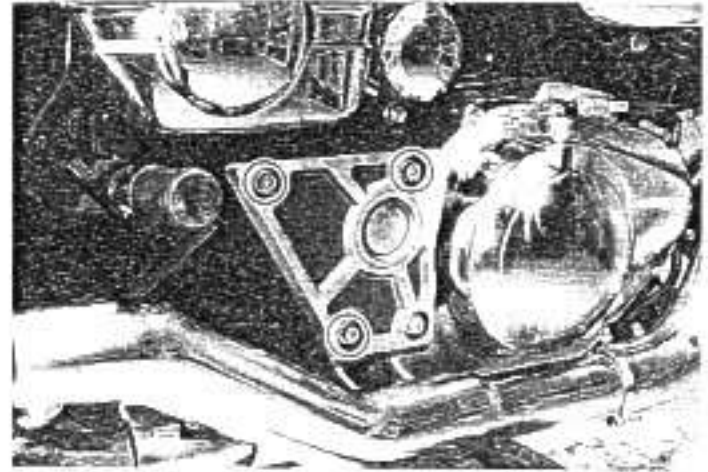
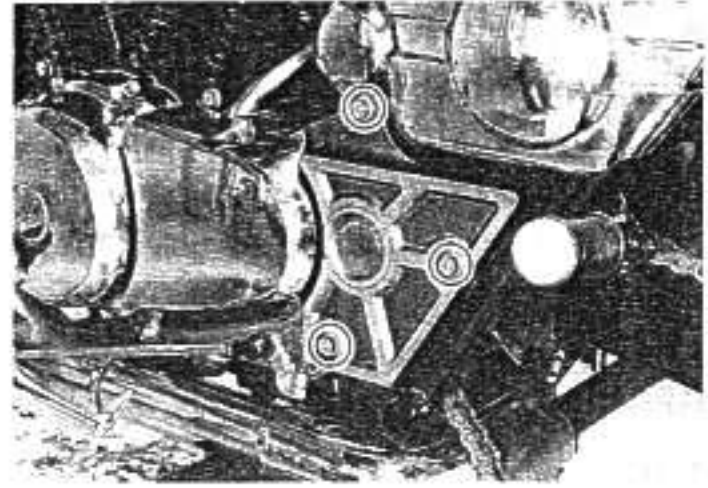
GEGENSTAND	N·m	kg·m
Ⓐ	100	10,0
Ⓑ	23	2,3
Ⓒ	50	5,0
Ⓓ	35	3,5

AUSBAU

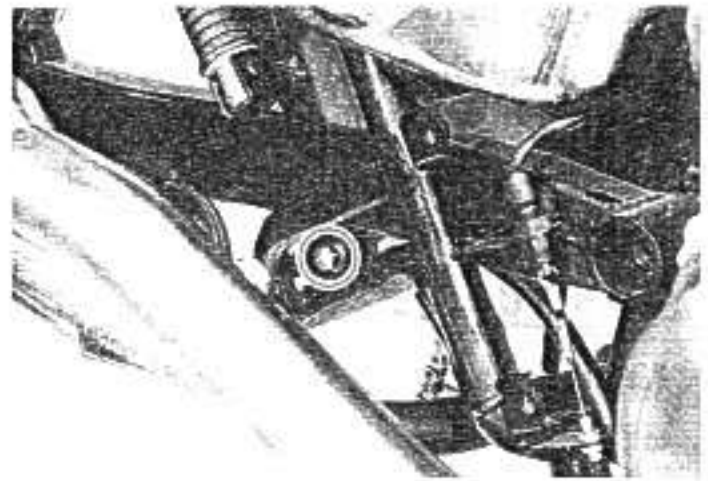
- Das Hinterrad ausbauen. (Siehe Seite 6-31.)
- Die unteren Befestigungsmuttern des Stoßdämpfers entfernen.



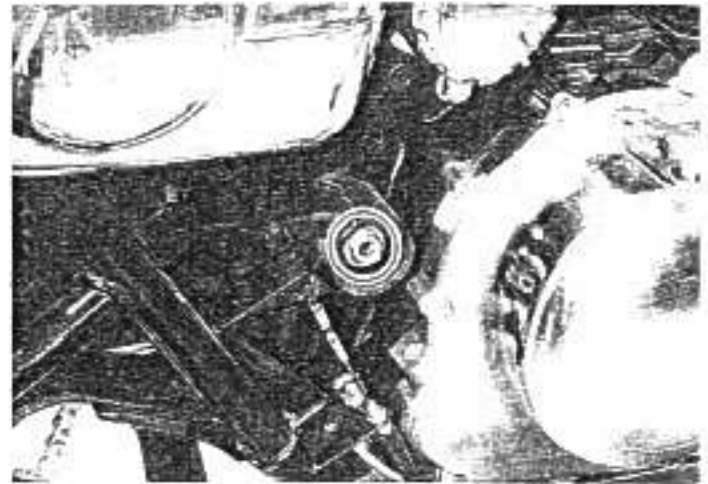
- Die Abdeckungen des rechten und linken Schwingarm-Drehlagers entfernen.



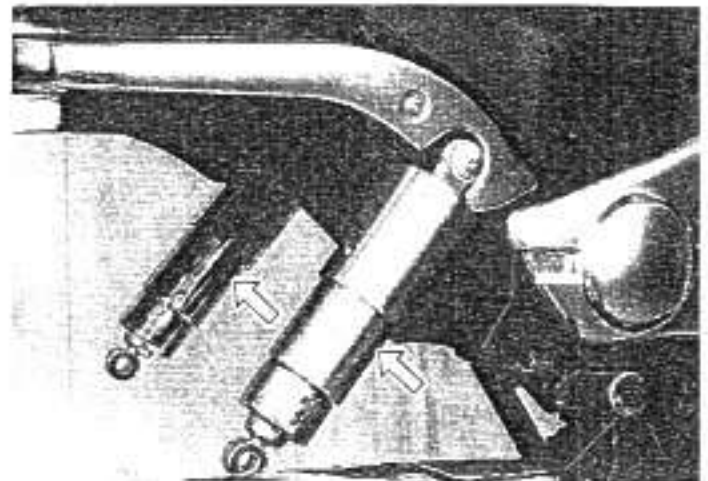
- Die Mutter und Schraube des Bremsankers entfernen, dann den Bremsanker ausbauen.



- Die Mutter der hinteren Schwingarm-Drehlagerwelle entfernen.
- Die Schwingarm-Drehlagerwelle herausziehen, dann den Schwingarm ausbauen.



- Die hinteren Stoßdämpfer ausbauen.



ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

SCHWINGARM-DREHLAGER

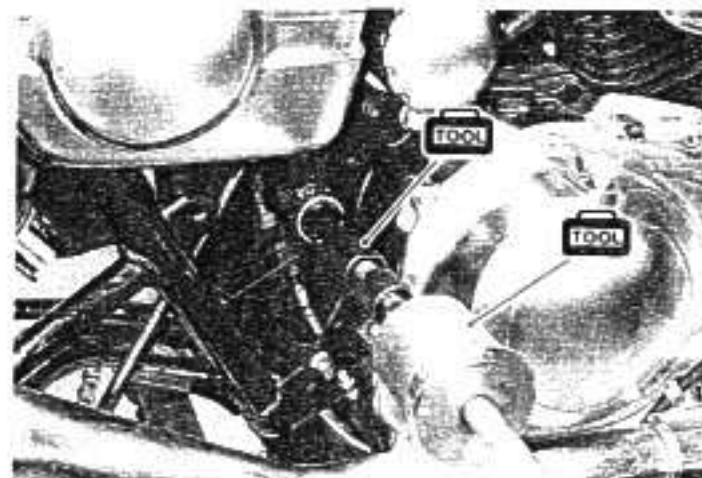
Die Schwingarm-Drehlager in eingebautem Zustand auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen. Das Abstandsstück von Hand drehen, um auf einwandfreie und geräuschlose Rotation zu überprüfen. Wenn ein Defekt festgestellt wird, müssen die Lager ersetzt werden. Nötigenfalls auch das Abstandsstück auswechseln.

- Die rechten und linken Abstandsstücke entfernen.
- Die Schwingarm-Drehlager mit Hilfe der Spezialwerkzeug aus dem Rahmen ausbauen.

TOOL 09930-30102: Gleithammer
09923-74510: Lagerabzieher

⚠ ACHTUNG

Ein einmal ausgebautes Lager muß durch ein Neuteil ersetzt werden.



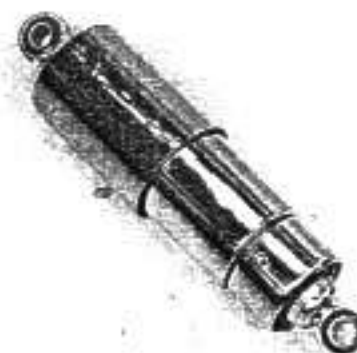
- Das mittlere Abstandsstück entfernen.

STOSSDÄMPFER

Das Stoßdämpfergehäuse auf Beschädigung und Anzeichen von Undichtigkeit überprüfen. Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß der Stoßdämpfer durch ein Neuteil ersetzt werden.

⚠ ACHTUNG

Nicht versuchen, den hinteren Stoßdämpfer zu zerlegen. Dieses Teil ist wartungsfrei.

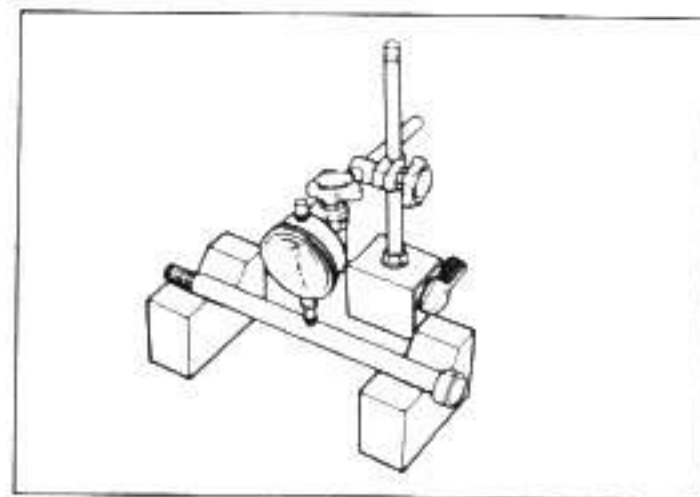


SCHWINGARM-DREHLAGERWELLE

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

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

Verschleißgrenze: 0,30 mm



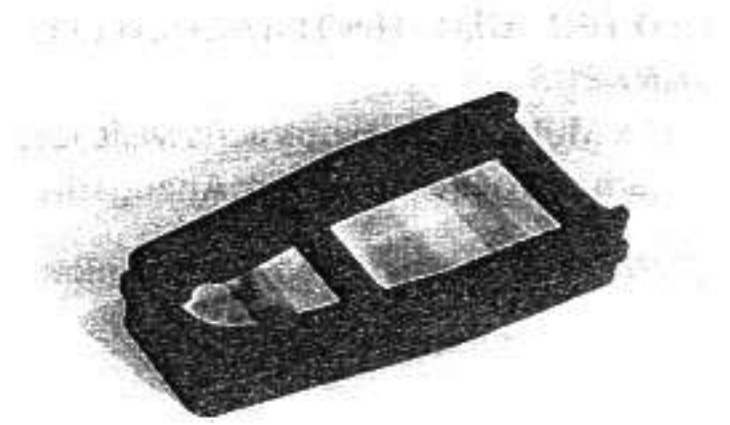
SCHWINGARM

Den Schwingarm auf Beschädigung überprüfen.



KETTENGLEITSTÜCK


Das Kettengleitstück auf Beschädigung überprüfen.

**ZUSAMMENBAU UND WIEDEREINBAU**

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

SCHWINGARM-DREHLAGER


- Die Lager mit Hilfe des Spezialwerkzeugs in den Rahmen einpressen.

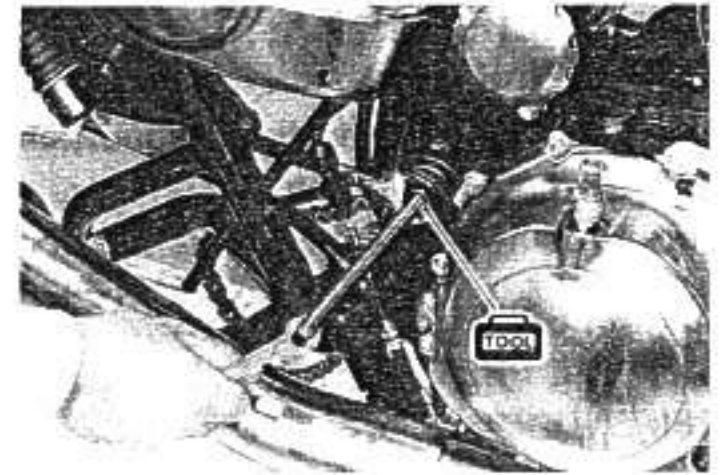
 09941-34513: Einbauwerkzeug für Lager/Lenklager-Laufring

HINWEIS:


Beim Einbau des Lagers muß die eingeschlagene Markierung am Lager nach außen zeigen.

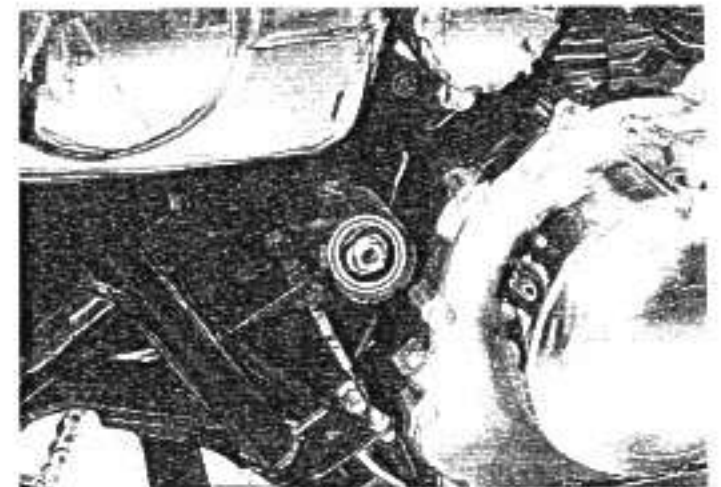
- Die Lager mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"


**MUTTER DES HINTEREN SCHWINGARM-DREHLAGERS**

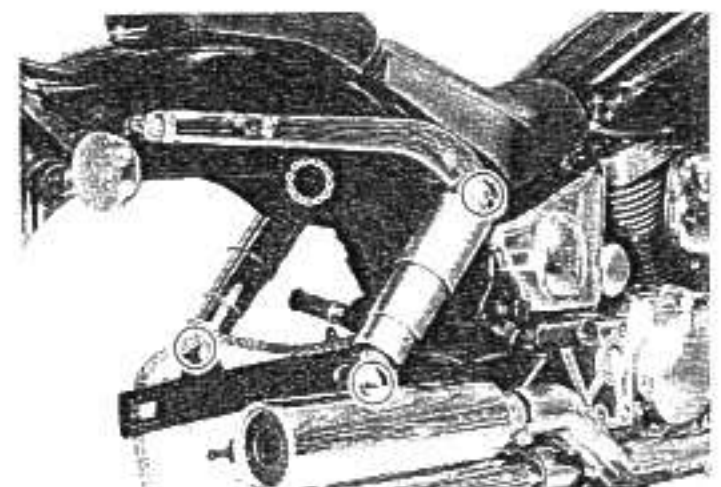
- Die Mutter des hinteren Schwingarm-Drehlager mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 Mutter des hinteren Schwingarm-Drehlagers:
100 N·m (10,0 kg·m)

**SCHRAUBE UND MUTTER DES HINTEREN STOSSDÄMPFERS**

- Die Schraube und Mutter des hinteren Stoßdämpfers mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

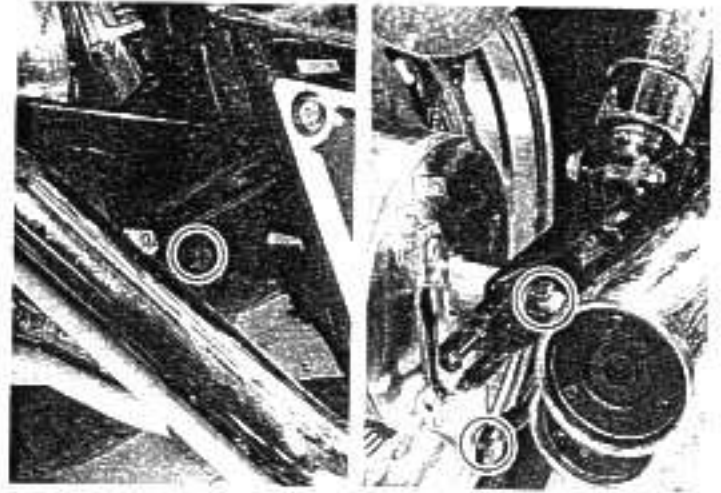
 Schraube (oben): 23 N·m (2,3 kg·m)
Mutter (unten): 50 N·m (5,0 kg·m)



MUTTER DER HINTERACHSWELLE UND DES BREMSANKERS

- Die Muttern der Hinterachswelle und des Bremsankers mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

- ☐ Mutter des hinteren Bremsankers (vorne):
35 N·m (3,5 kg-m)
(hinten):
25 N·m (2,5 kg-m)
Mutter der Hinterachswelle: 65 N·m (6,5 kg-m)



ABSCHLIESSENDE ÜBERPRÜFUNG UND EINSTELLUNG

Nach dem Einbau der Hinterradaufhängung und des Hinterrads sind die folgenden Einstellungen vorzunehmen, bevor eine Probefahrt durchgeführt werden kann.

- ANTRIEBSKETTE Seite 2-12.
- HINTERE BREMSE Seite 2-14.
- REIFENDRUCK Seite 2-15.

EINSTELLUNG DER STOSSDÄMPFERFEDER-VORSPANNUNG

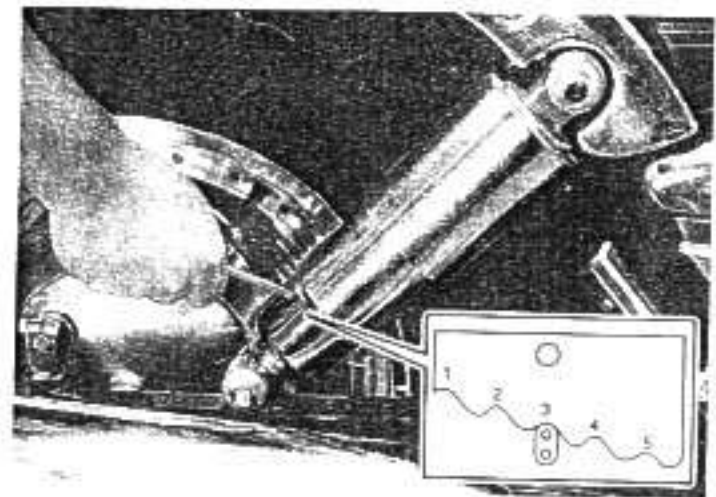
Die Vorspannung der Stoßdämpferfeder wie folgt einstellen:

- * Bei Einstellposition "5" wird die härteste Federvorspannung erhalten.
- * Bei Einstellposition "1" wird die weichste Federvorspannung erhalten.

Standard-Einstellposition: "3"

HINWEIS:

Sich vergewissern, daß beide Federn auf den gleichen Wert eingestellt sind.



ELEKTRISCHE ANLAGE

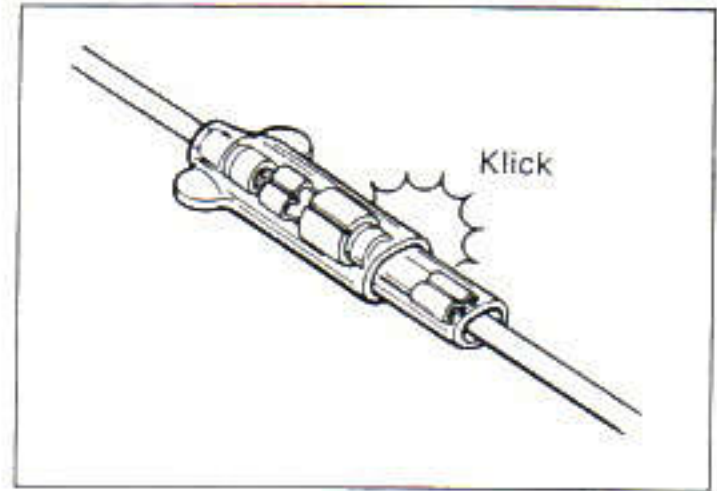
INHALT

VORSICHTSHINWEISE ZU DEN WARTUNGSARBEITEN	7- 1
LAGE DER ELEKTRISCHEN KOMPONENTEN	7- 3
LADESYSTEM	7- 5
BESCHREIBUNG	7- 5
STÖRUNGSSUCHE	7- 7
ÜBERPRÜFUNG	7- 8
ANLASS-SYSTEM UND SEITENSTÄNDER-/	
ZÜNDSPERRSYSTEM	7-10
BESCHREIBUNG DES ANLASS-SYSTEMS	7-10
BESCHREIBUNG DES SEITENSTÄNDER-/	
ZÜNDSPERRSYSTEMS	7-10
STÖRUNGSSUCHE	7-12
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES ANLASSERS	7-13
ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERS	7-13
ZUSAMMENBAU DES ANLASSERS	7-14
ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERRELAIS	7-15
ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSER-STEUERRELAIS	7-16
ÜBERPRÜFUNG DER KOMPONENTEN DES	
SEITENSTÄNDER-/ZÜNDSPERRSYSTEMS	7-17
ZÜNDSYSTEM	7-19
BESCHREIBUNG	7-19
STÖRUNGSSUCHE	7-20
ÜBERPRÜFUNG	7-21
TACHOMETER UND ARMATURENTAFEL	7-25
AUSBAU UND ZERLEGUNG	7-25
ÜBERPRÜFUNG	7-26
BELEUCHTUNG	7-27
SCHEINWERFER	7-27
SCHLUSS-/BREMSLEUCHE	7-28
BLINKLEUCHE	7-29
RELAIS	7-29
SCHALTER	7-30
BATTERIE	7-31
TECHNISCHE DATEN	7-31
ERSTMALIGES LADEN	7-31
WARTUNG	7-32
NACHLADEN	7-33

VORSICHTSHINWEISE ZU DEN WARTUNGSARBEITEN

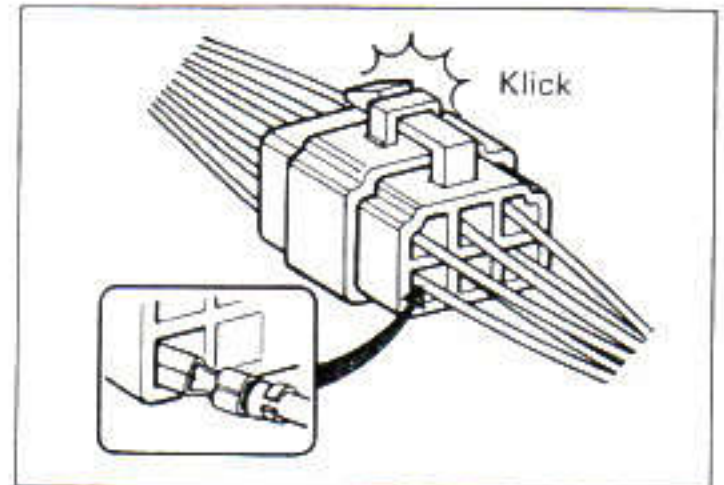
STECKER

- 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.



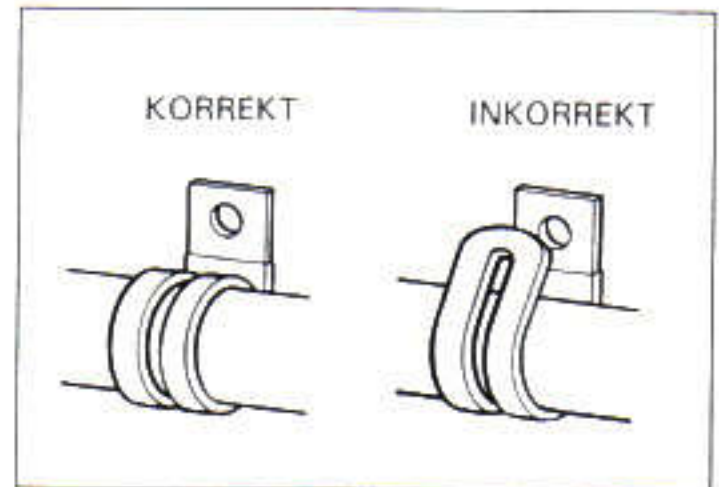
STECKVERBINDER

- 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.



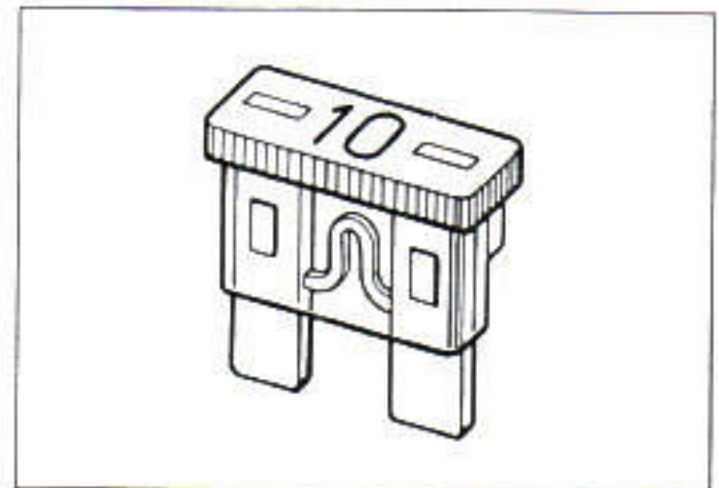
HALTEKLAMMERN

- Die Kabelbäume sind an den im Diagramm "VERLEGUNG DER KABELBÄUME" angezeigten Positionen zu befestigen (sich auf Seite 8-10 und -11 beziehen).
- 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.



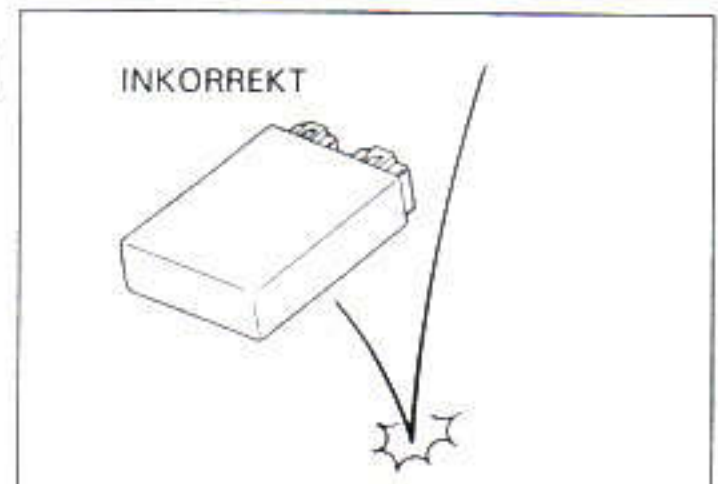
SICHERUNGEN

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



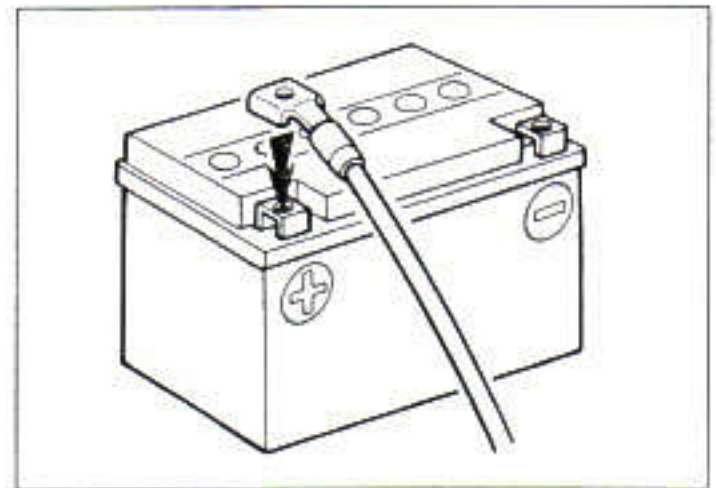
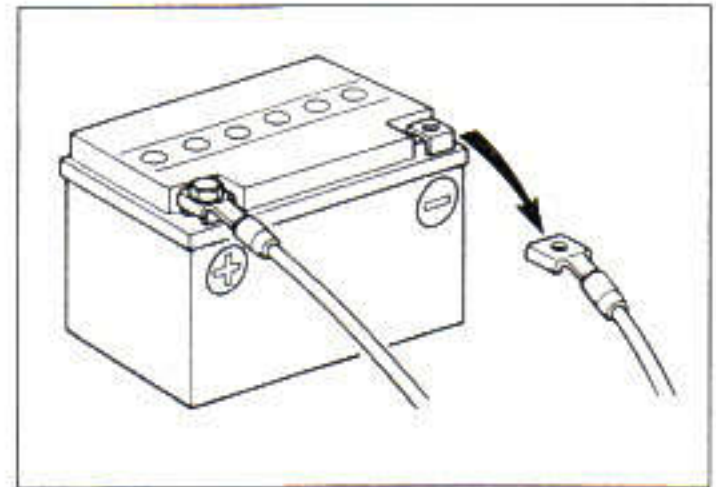
KOMPONENTEN MIT HALBLEITER-BAUTEILEN

- Komponenten, die mit Halbleitern 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.



ANSCHLIESSEN DER BATTERIE

- Beim Abklemmen der Batteriekabel zu Wartungszwecken muß unbedingt das Minuskabel (\ominus) zuerst abgenommen werden.
- Beim Anklemmen der Kabel ist dagegen zuerst das Pluskabel (\oplus) 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 (\oplus) wieder anbringen.



KABEL

- Die Kabelbäume müssen in Übereinstimmung mit den Anweisungen im Abschnitt "VERLEGUNG DER KABELBÄUME" verlegt werden (sich auf Seite 8-10 und -11 beziehen).

VERWENDUNG DES MULTI-STROMKREISTESTERS

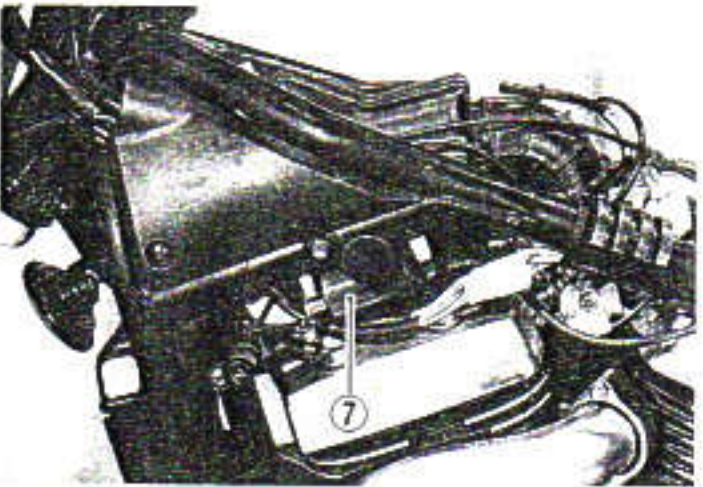
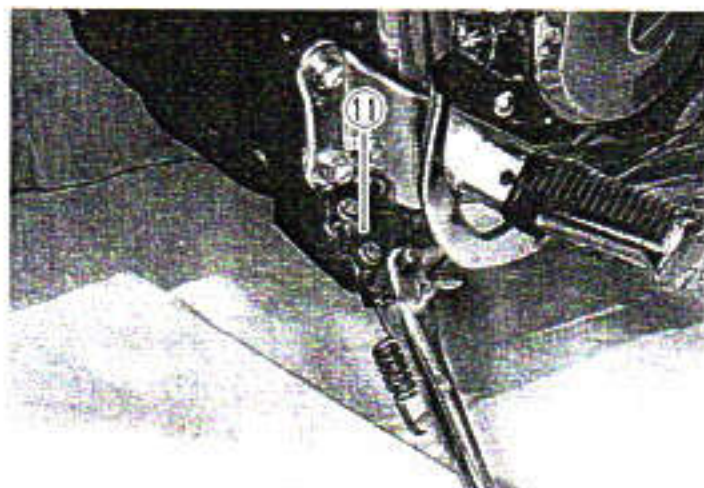
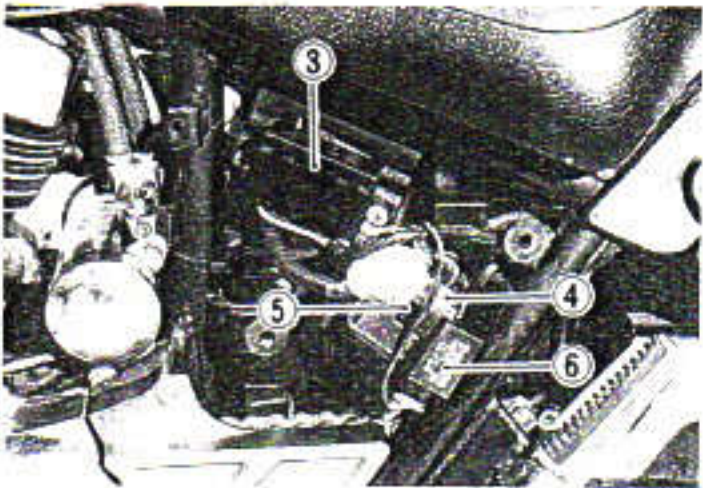
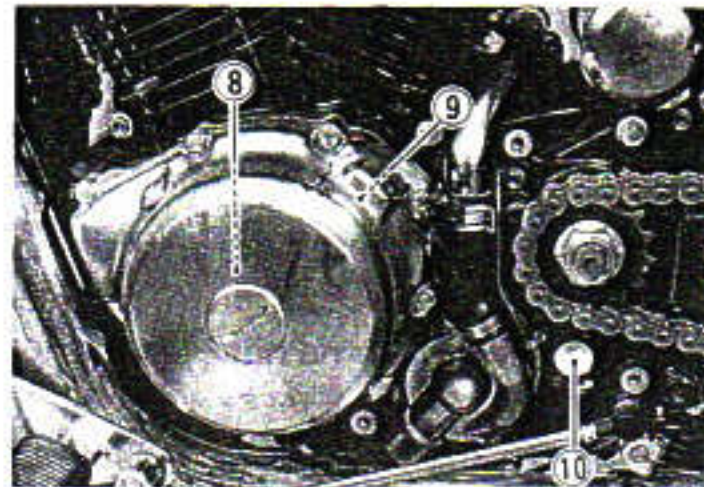
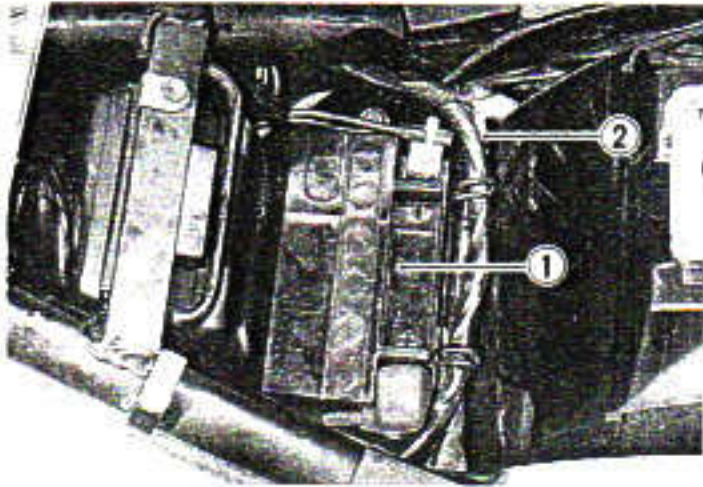
- Darauf achten, daß die Plus- (\oplus) und Minussonde (\ominus) des Prüfgeräts korrekt angeschlossen werden. Wenn dies nicht beachtet wird, kann eine Beschädigung des Prüfgeräts die Folge sein.
- Wenn die Spannungs- und Stromwerte nicht bekannt sind, empfiehlt es sich, mit einem höheren Meßbereich zu beginnen.
- 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.



⚠ ACHTUNG

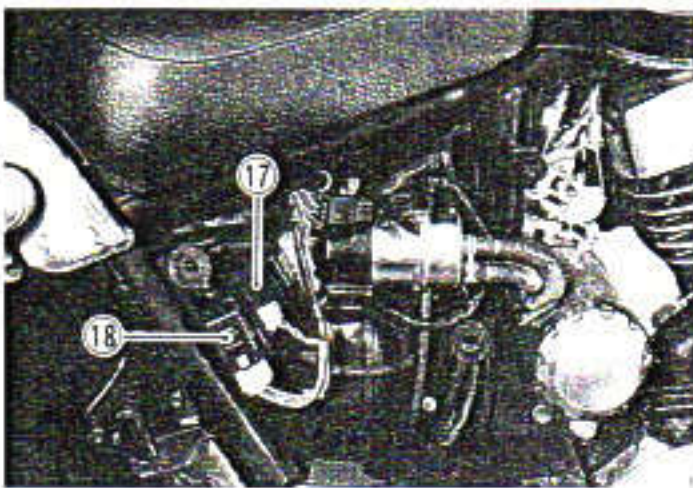
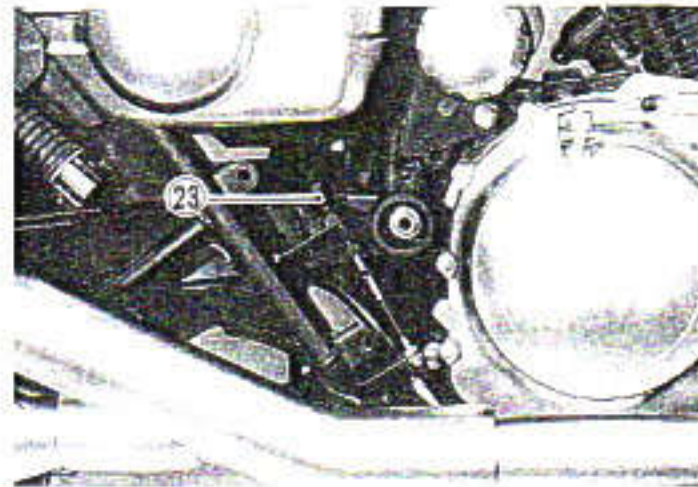
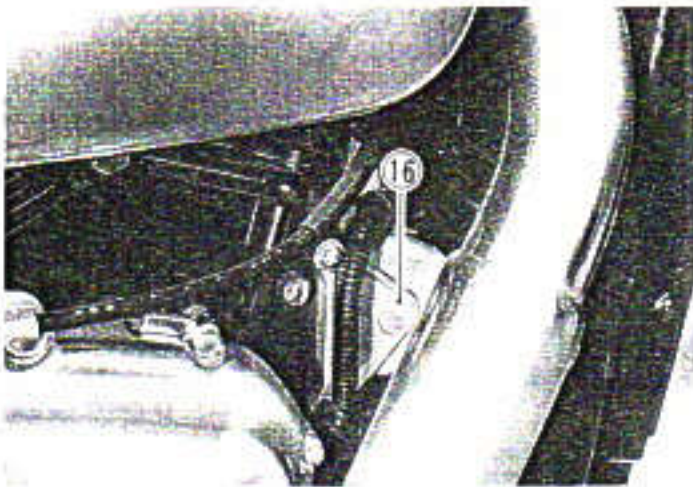
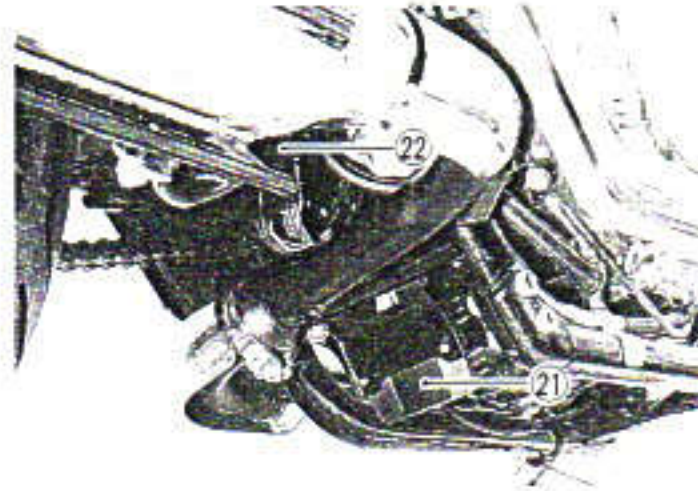
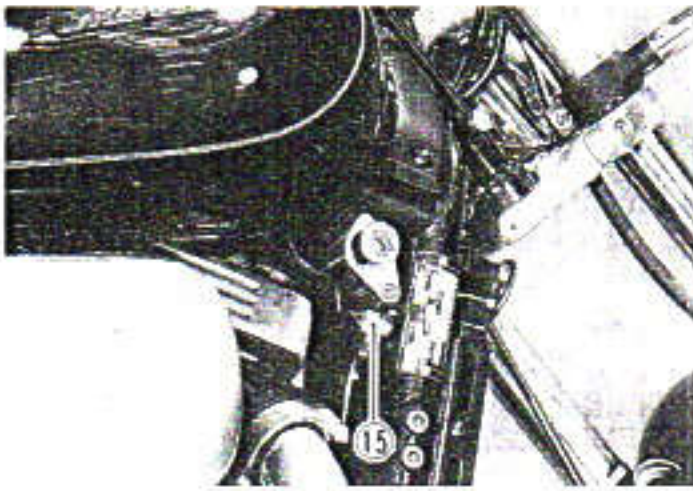
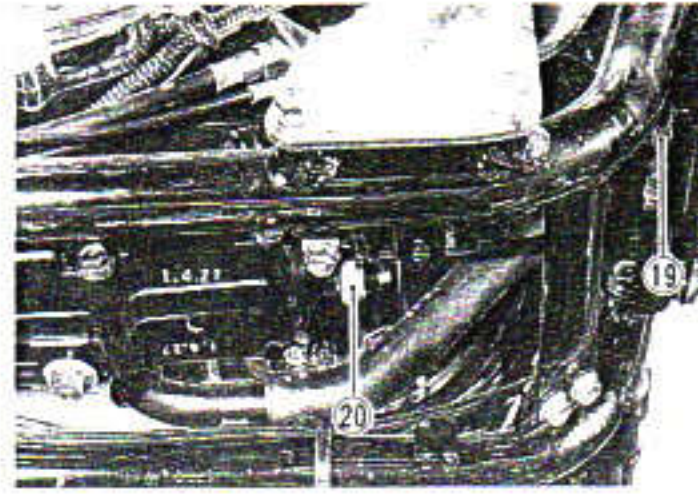
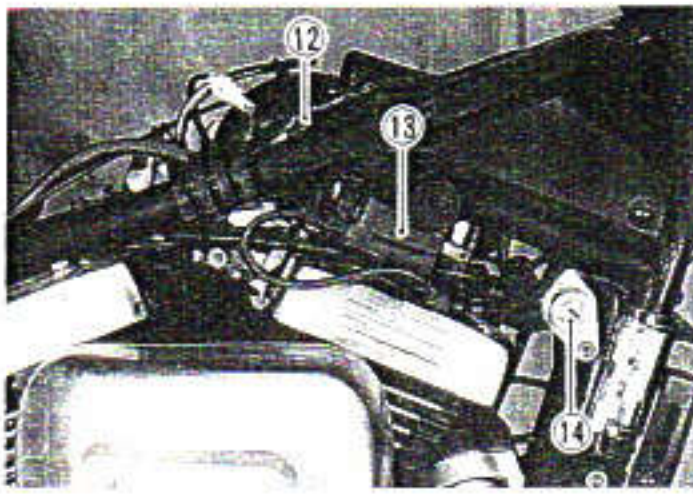
Vor der Multi-Stromkreistesters die Bedienungsanleitung durchlesen.

LAGE DER ELEKTRISCHEN KOMPONENTEN



- ① : Batterie
- ② : Diode des Seitenständer-/Zündsperrsystems
- ③ : Sicherungskasten
- ④ : Hauptsicherung
- ⑤ : Anlasserrelais
- ⑥ : Anlasser-Steuerrelais

- ⑦ : Zündspule (Nr. 1)
- ⑧ : Lichtmaschine
- ⑨ : Signalgenerator
- ⑩ : Neutralstellungsschalter
- ⑪ : Seitenständerschalter



- ⑫ : Diode der Anzeigelampen
- ⑬ : Zündspule (Nr. 2)
- ⑭ : Zündschalter
- ⑮ : Kühlflüssigkeitstemperatur-Geber
- ⑯ : Anlasser
- ⑰ : Blinkleuchtenrelais

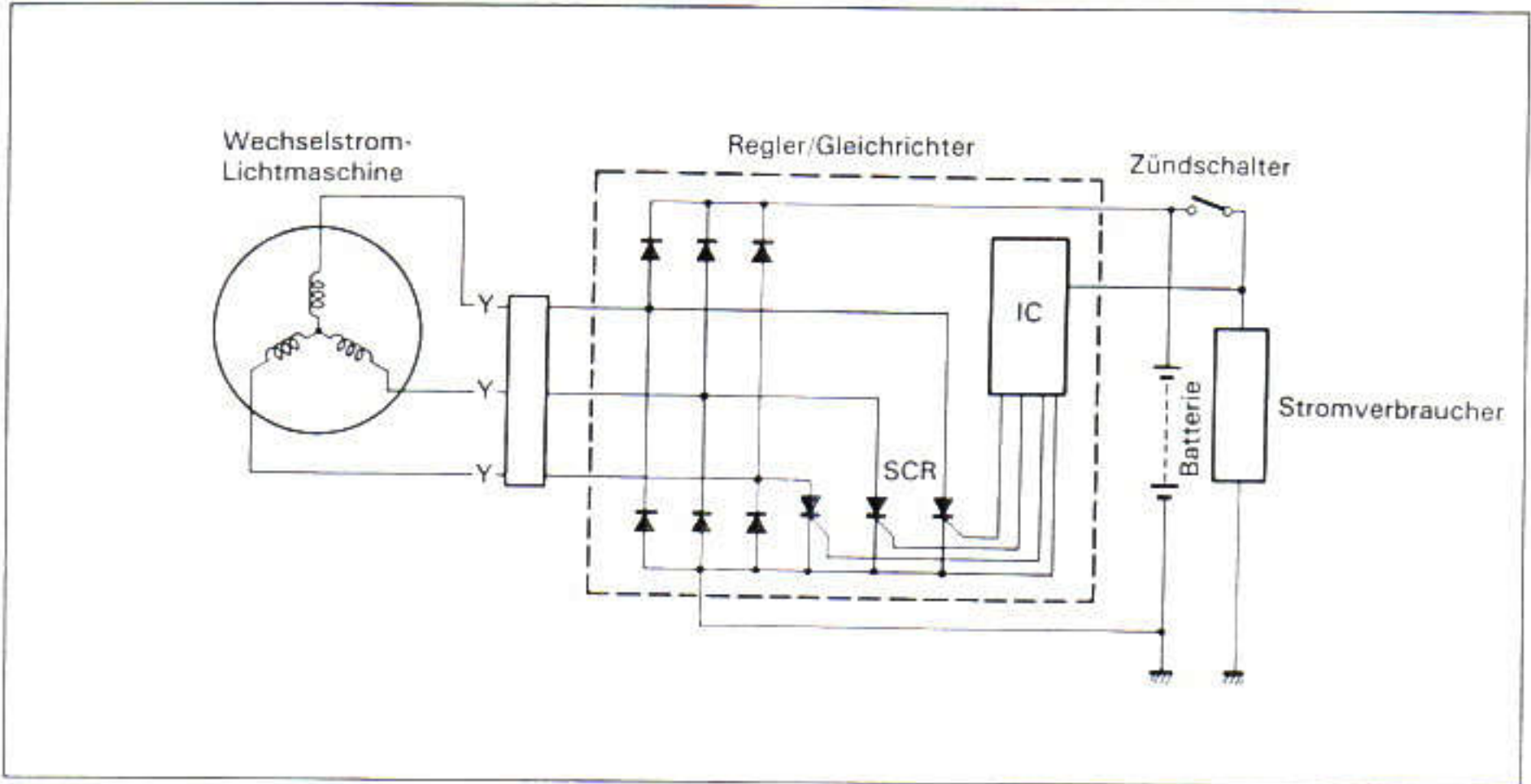
- ⑱ : Relais des Seitenständer-/Zündsperrsystems
- ⑲ : Kühlerventilator-Thermoschalter
- ⑳ : Öldruckschalter
- ㉑ : Regler/Gleichrichter
- ㉒ : Zündeinheit
- ㉓ : Hinterer Bremsleuchtenschalter

LADESYSTEM

BESCHREIBUNG

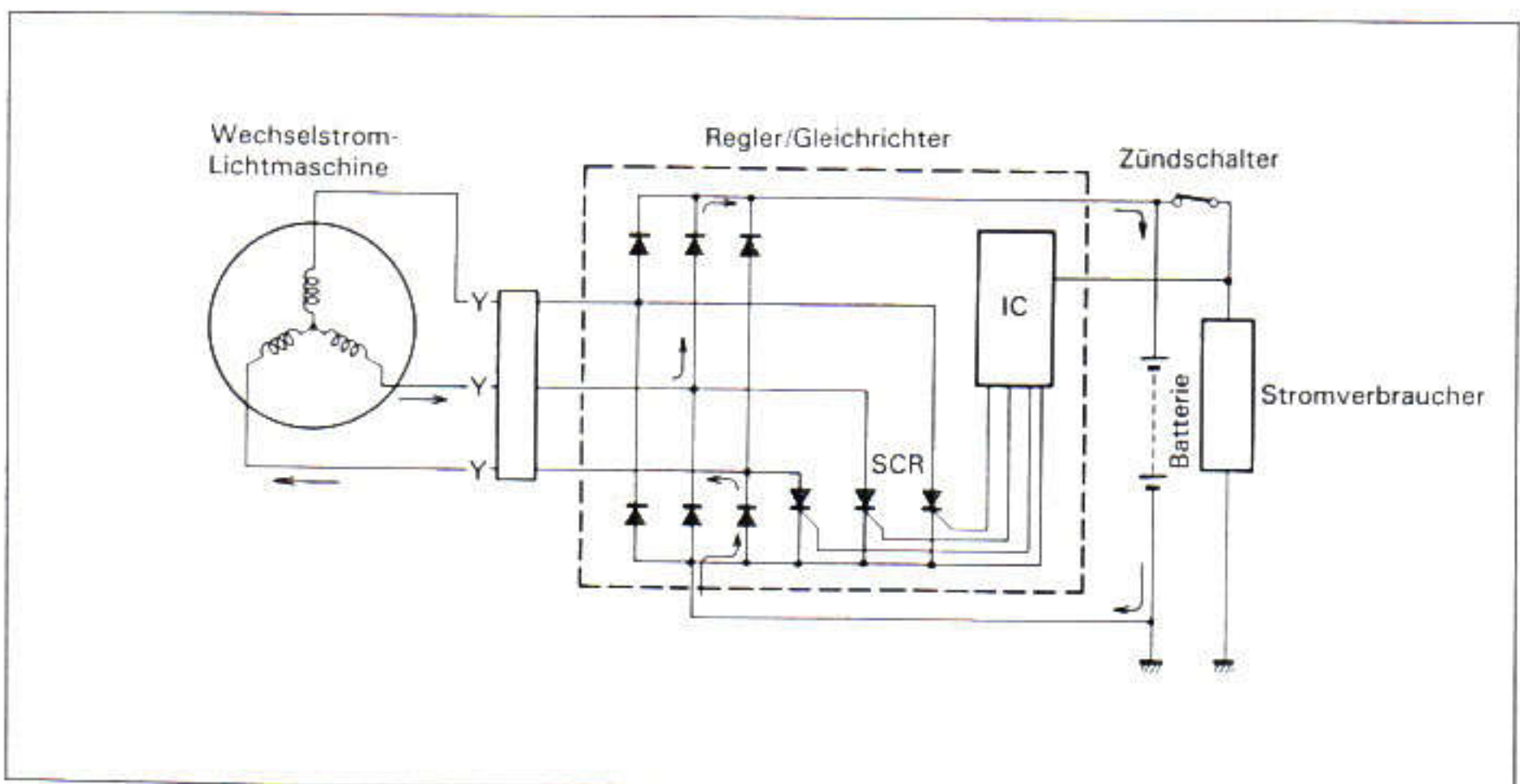
Der Stromkreis des Ladesystems ist im nachfolgenden Diagramm dargestellt; das Ladesystem besteht aus der Wechselstrom-Lichtmaschine, einem Regler/Gleichrichter und der Batterie.

Der von der Lichtmaschine erzeugte Wechselstrom wird vom Gleichrichter zu Gleichstrom umgewandelt, der dann zum Laden der Batterie dient.

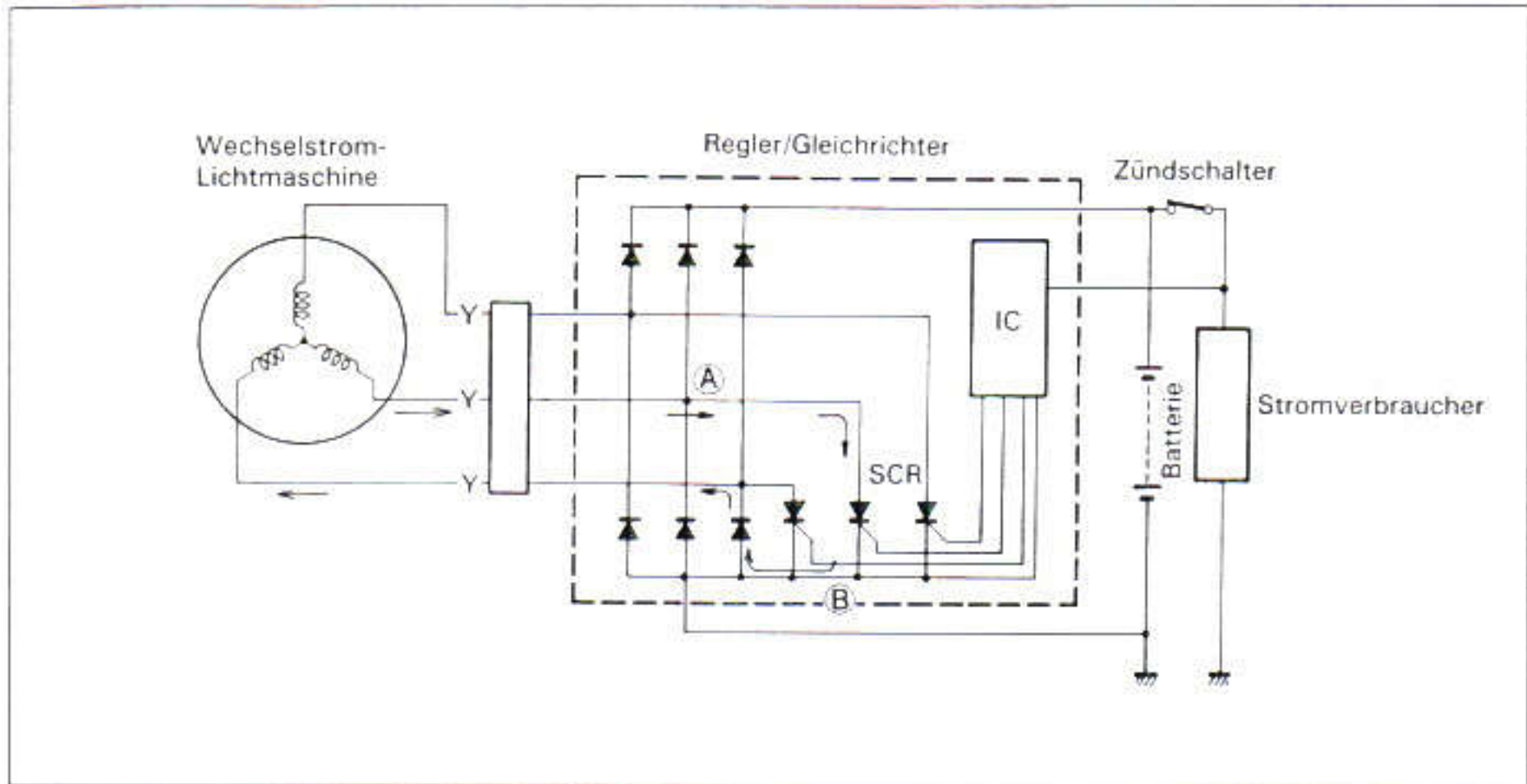


FUNKTIONSWEISE DES REGLERS

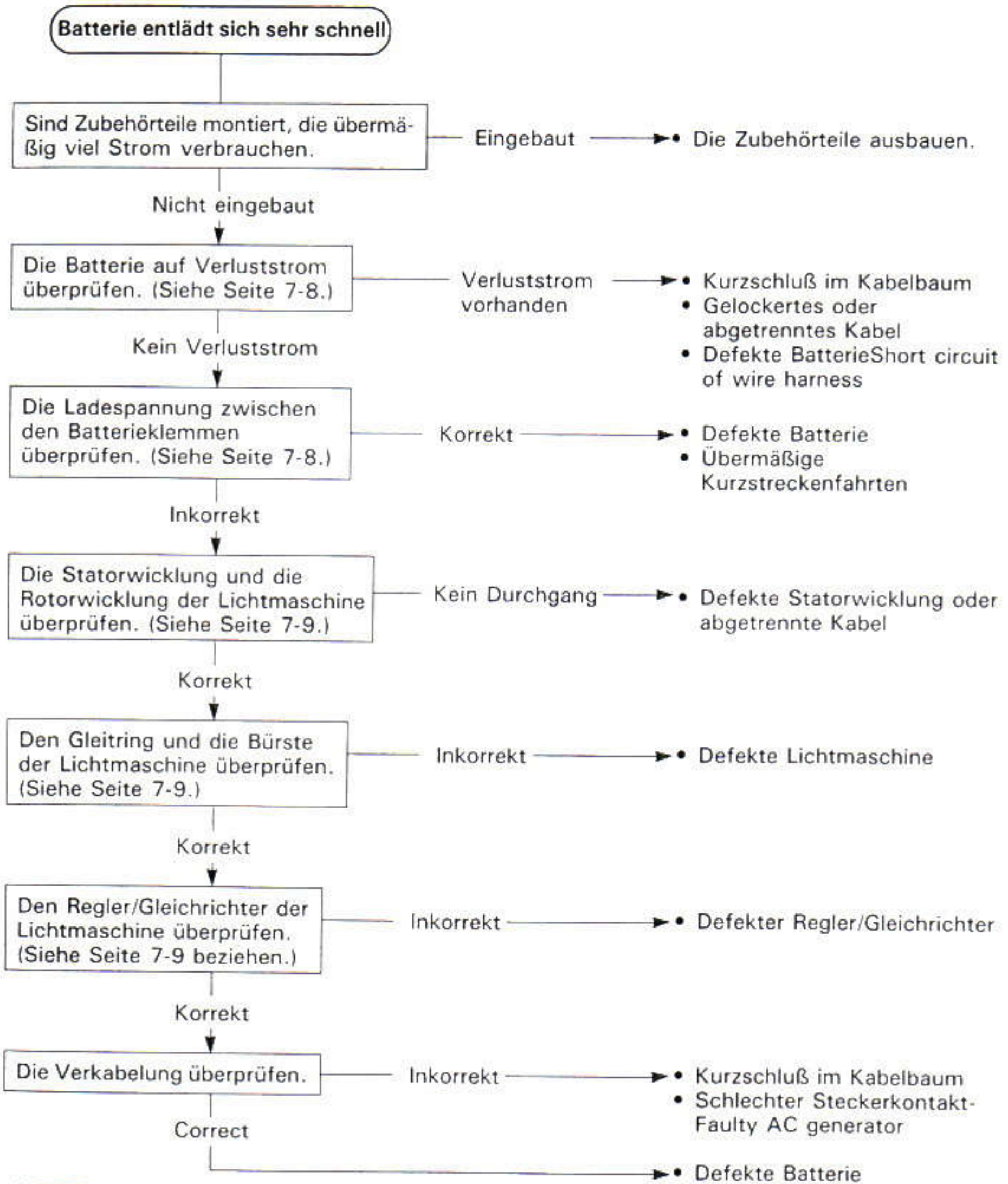
Bei niedriger Motordrehzahl – und wenn die von der Lichtmaschine erzeugte Spannung unter der Nennspannung des Reglers liegt – wird der Regler nicht aktiviert. In diesem Falle wird der erzeugte Strom der Batterie direkt zugeleitet.



Wenn sich die Motordrehzahl erhöht, steigt auch die erzeugte Spannung der Lichtmaschine und damit der an den Batterieklemmen anliegende Spannungswert an. Wenn die Nennspannung erreicht wird, geht die Steuereinheit auf ON. Im ON-Zustand der Steuereinheit wird ein Signal zum steuerbaren Siliziumgleichrichter (Thyristor) übermittelt, worauf der SCR ebenfalls auf ON geschaltet wird. Dies bewirkt, daß der SCR von Punkt **A** zu Punkt **B** leitend wird. Der von der Lichtmaschine erzeugte Strom durchfließt den SCR, ohne die Batterie zu laden, und kehrt zur Lichtmaschine zurück. Da der von der Lichtmaschine erzeugte Strom zu Punkt **B** fließt, wird am Ende dieser Phase die Fließrichtung umgekehrt, und die Spannung fließt in Richtung SCR. Danach schaltet sich der SCR auf OFF und beginnt die Batterie zu laden. Eine Wiederholung dieses Vorgangs gewährleistet einen gleichmäßigen Ladestrom und schützt die Batterie vor Überladung.



STÖRUNGSSUCHE



Sonstige

Übermäßige Aufladung der Batterie	<ul style="list-style-type: none"> • Defekter Regler/Gleichrichter • Defekte Batterie • Schlechter Kontakt im Stecker des Lichtmaschinenkabels
-----------------------------------	---

ÜBERPRÜFUNG

ÜBERPRÜFUNG DER BATTERIE AUF VERLUSTSTROM

- Die Sitzbank und die Batterieabdeckung abnehmen.
- Den Zündschalter auf die OFF-Position stellen.
- Das Minuskabel \ominus der Batterie abklemmen.
- Den Multi-Stromkreistester zwischen der \ominus -Klemme und dem Minuskabel \ominus der Batterie anschließen.

Wenn der Tester mehr als 1 mA anzeigt, weist dies auf das Vorhandensein eines Verluststroms hin.

TOOL 09900-25008: Gerätesatz Multi-Stromkreistester

Batterie-Verluststrom: Weniger als 1 mA

A Einstellbereich des Tester-Knopfs:

Strom ($\overline{\text{---}}$, 20 mA)

⚠ 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; danach feststellen, wo das Prüfgerät einen Wert von weniger als 1 mA anzeigt.

ÜBERPRÜFUNG DER LADESPANNUNG

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

Mit Hilfe des Multi-Stromkreistesters die Gleichstromspannung zwischen den Plus- \oplus und Minusklemmen \ominus der Batterie messen. Wenn der gemessene Wert unter 13,0 V oder über 15,0 V liegt, müssen Lichtmaschinenwicklung und Regler/Gleichrichter überprüft werden.

HINWEIS:

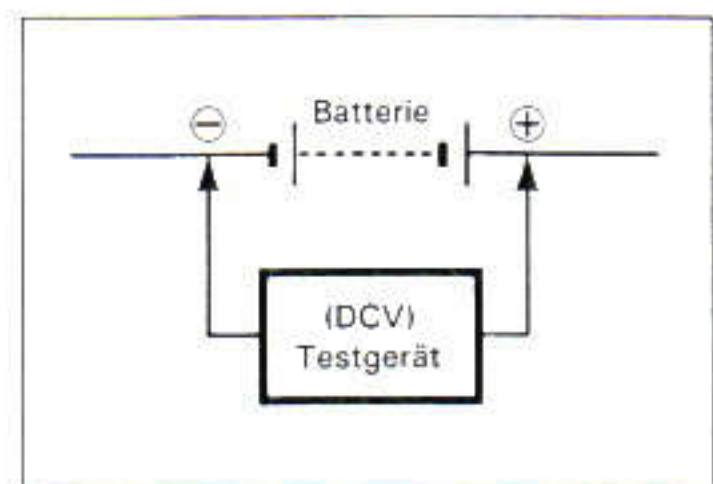
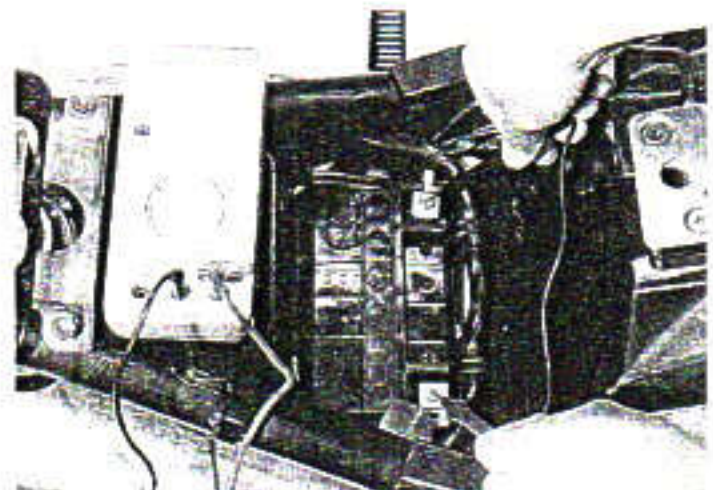
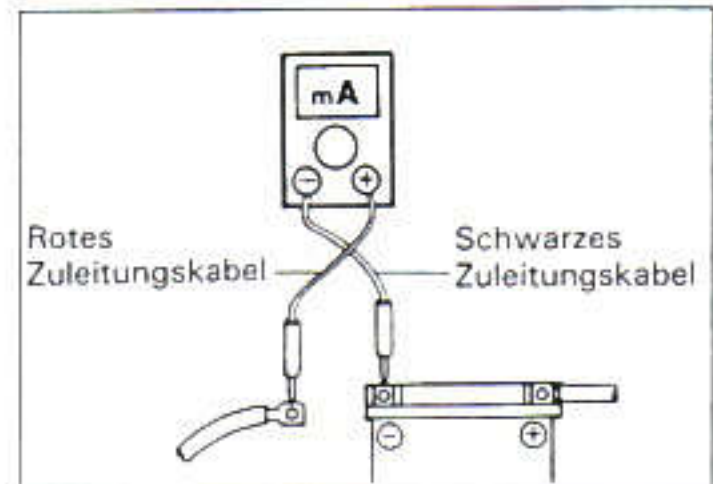
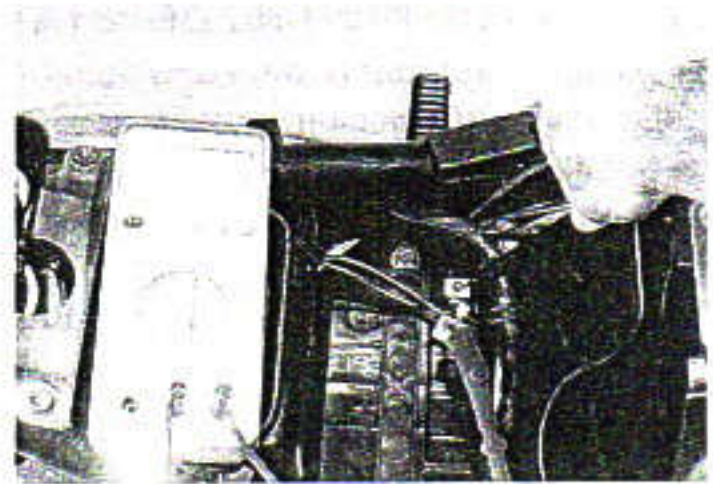
Sich vergewissern, daß bei dieser Überprüfung die Batterie voll aufgeladen ist.

TOOL 09900-25008: Gerätesatz Multi-Stromkreistester

Ladespannungs-Ausgangsleistung

Standardwert: 13,5–15,5 V bei 5 000 U/min

V Einstellbereich des Tester-Knopfs: Spannung ($\overline{\text{---}}$)



DURCHGANGSPRÜFUNG DER STATORWICKLUNG

- Die linke Rahmenabdeckung abnehmen. (Siehe Seite 6-1.)
- Den Stecker der Lichtmaschine abziehen.

Mit Hilfe des Multi-Stromkreistesters den Durchgang zwischen den drei Zuleitungskabeln messen.

Ebenso die Isolierung des Statorkerns überprüfen.

Wenn kein Durchgang besteht, muß der Stator durch ein Neuteil ersetzt werden.

TOOL 09900-25008: Gerätesatz Multi-Stromkreistester

Einstellbereich des Tester-Knopfs: Durchgangsprüfung (•)))

HINWEIS:

Zur Durchführung der obigen Überprüfung ist ein Ausbau der Lichtmaschine nicht erforderlich.

ÜBERPRÜFUNG DER LICHTMASCHINEN-LEERLAUFSPANNUNG

- Den Motor anlassen und mit 5 000 U/min laufenlassen. Mit Hilfe des Multi-Stromkreistesters die Spannung zwischen den drei Zuleitungskabeln messen.

Wenn der am Multi-Stromkreistester angezeigte Wert unter der Spezifikation liegt, muß die Lichtmaschine ersetzt werden.

TOOL 09900-25008: Gerätesatz Multi-Stromkreistester

Standard-Leerlaufspannung:

Über 75 V bei 5 000 U/min (bei kaltem Motor)

Einstellbereich des Tester-Knopfs: Spannung (-)

ÜBERPRÜFUNG DES REGLER/GLEICHRICHTERS

- Die rechte Rahmenabdeckung abnehmen. (Siehe Seite 6-1.)

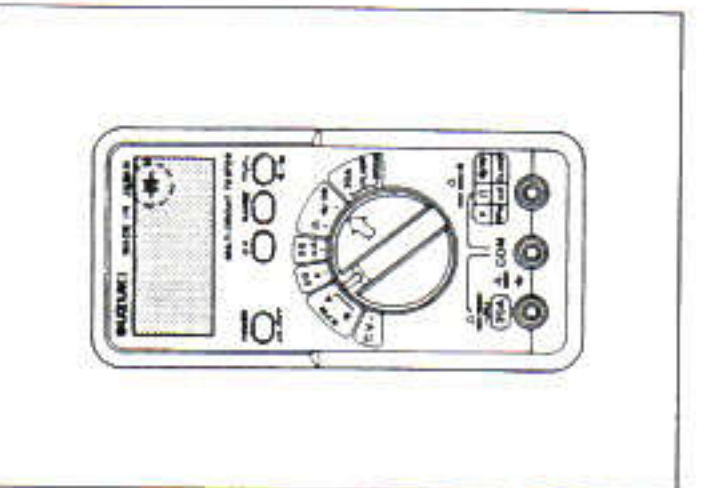
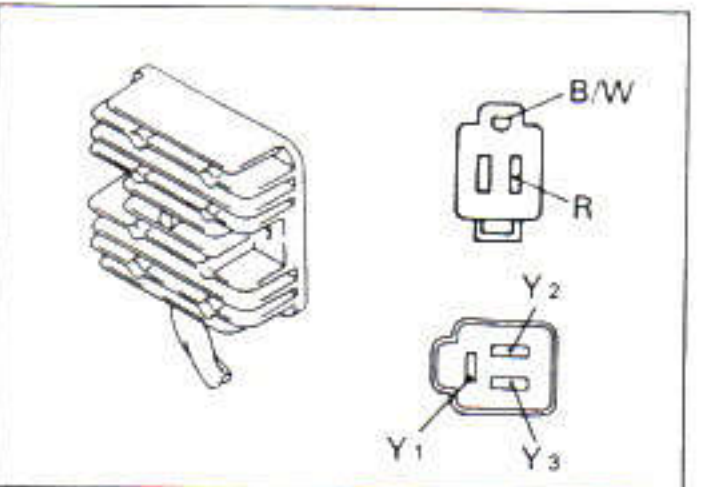
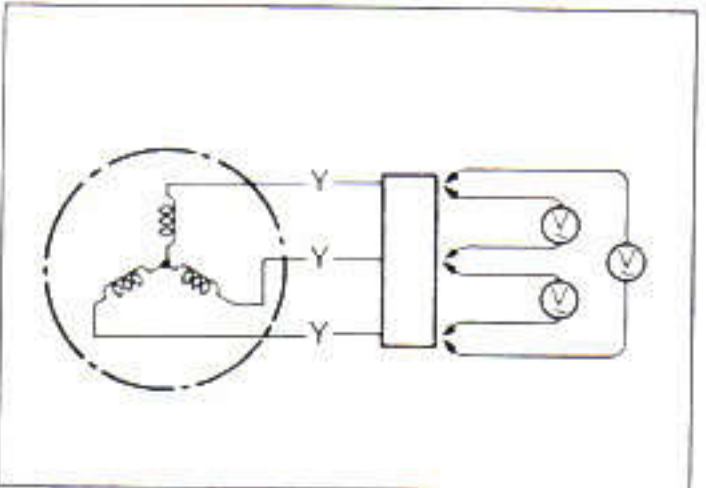
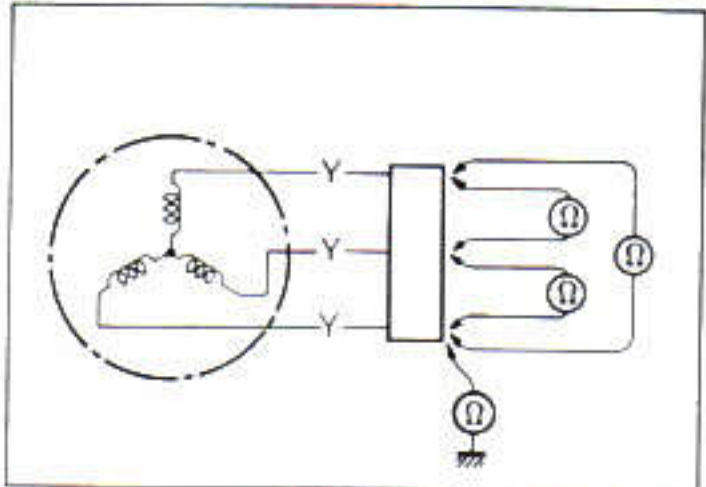
- Die Stecker des Regler/Gleichrichters abziehen.

Mit Hilfe des Multi-Stromkreistesters die Spannung zwischen den Zuleitungskabeln entsprechend der nachfolgenden Tabelle messen.

Wenn die Spannung nicht den vorgeschriebenen Werten entspricht, muß der Regler/Gleichrichter ersetzt werden.

TOOL 09900-25008: Gerätesatz Multi-Stromkreistester

Einstellbereich des Tester-Knopfs: Diodenprüfung (←)



Einheit: V

-Prüfsonde des Testers an:	+ -Prüfsonde des Testers an:				
	R	Y ₁	Y ₂	Y ₃	B/W
R		0,4-0,6	0,4-0,6	0,4-0,6	0,5-0,7
Y ₁	1,4-1,5		1,4-1,5	1,4-1,5	0,4-0,6
Y ₂	1,4-1,5	1,4-1,5		1,4-1,5	0,4-0,6
Y ₃	1,4-1,5	1,4-1,5	1,4-1,5		0,4-0,6
B/W	1,4-1,5	1,4-1,5	1,4-1,5	1,4-1,5	

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

HINWEIS:

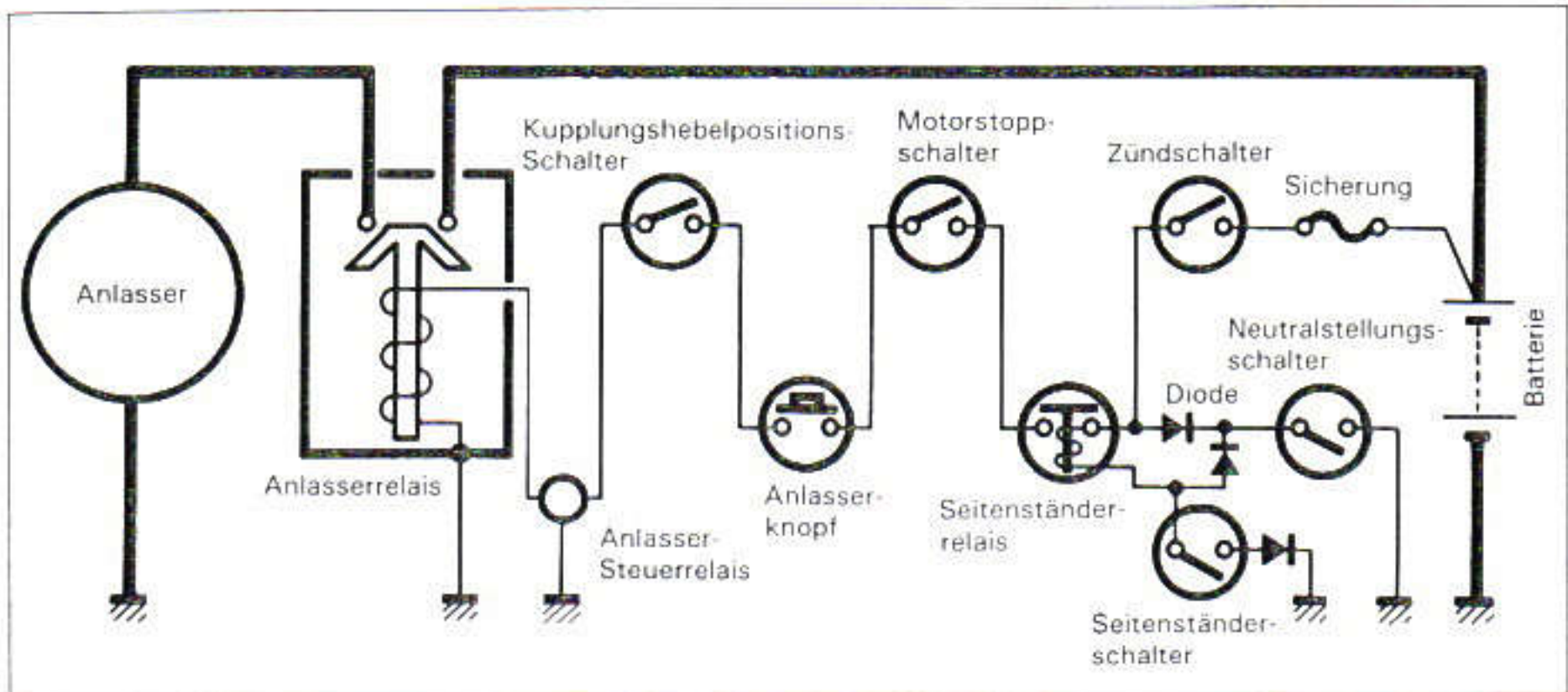
Wenn das Prüfgerät einen Wert von unter 1,4 V anzeigt, sind die Batterien des Testers zu ersetzen; hierbei dürfen die Tester-Prüfsonden nicht angeschlossen sein.

ANLASS-SYSTEM UND SEITENSTÄNDER-/ZÜNDSPERRSYSTEM

BESCHREIBUNG DES ANLASS-SYSTEMS

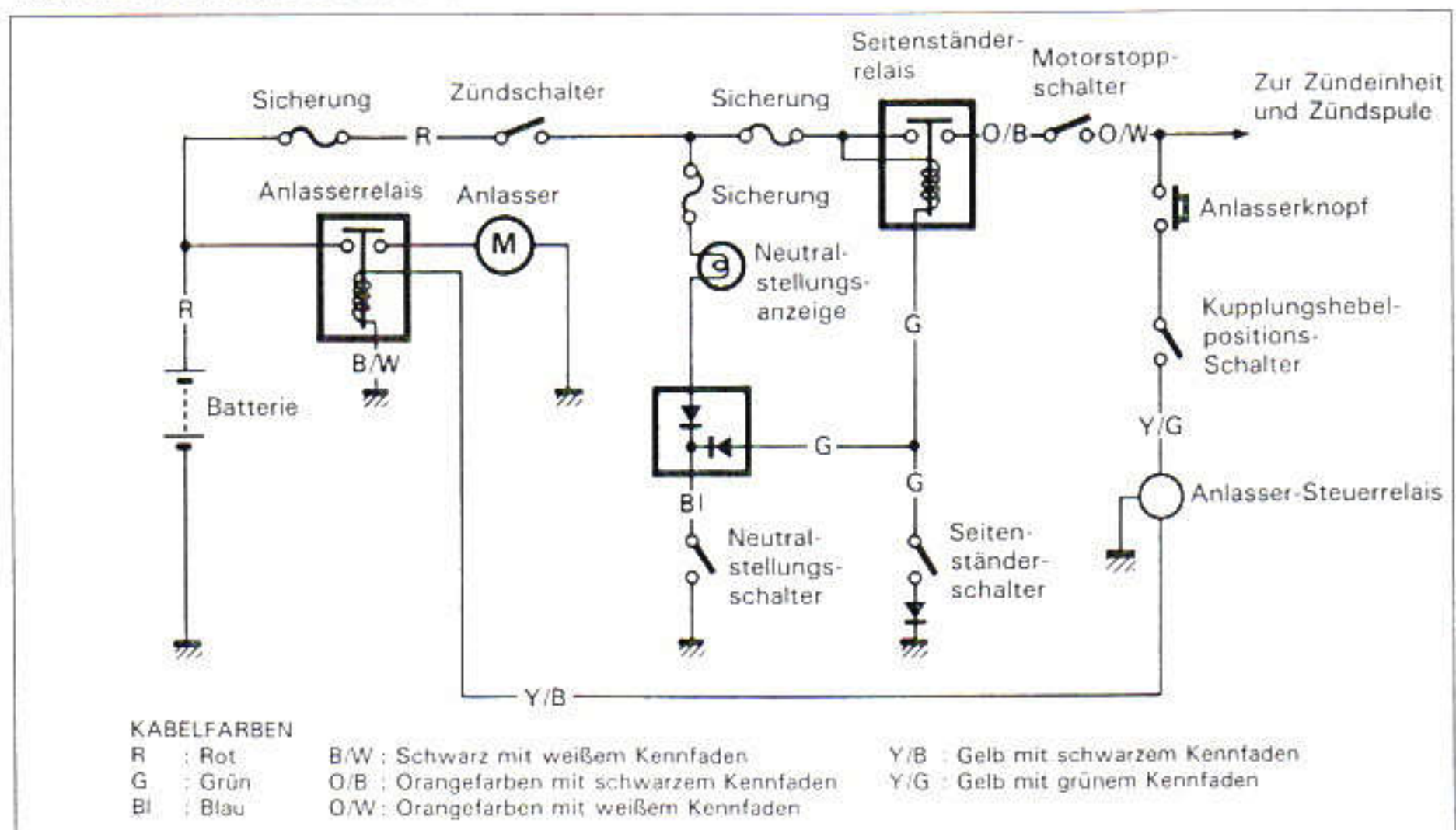
Das Anlaß-System, das im untenstehenden Diagramm dargestellt ist, besteht im wesentlichen aus den folgenden Komponenten:

Anlasser, Anlasserrelais, Anlasser-Steuerrrelais, Kupplungshebelpositions-Schalter, Anlasserknopf, Motorstoppschalter, Seitenständerrelais, Seitenständerschalter, Neutralstellungsschalter, Zündschalter und Batterie. Durch Niederdrücken des Anlasserknopfs (am Schalterkasten des rechten Lenkers) wird das Relais aktiviert; daraufhin schließen sich die Relaiskontakte, was eine Verbindung des Anlassers zur Batterie herstellt. Der Anlasser benötigt etwa 80 Ampere zum Starten des Motors.



BESCHREIBUNG DES SEITENSTÄNDER-/ZÜNDSPERRSYSTEMS

Das Seitenständer-/Zündsperrsystem verhindert ein Anlassen des Motorrads, wenn der Seitenständer noch heruntergeklappt ist. Dieses System wird durch einen zwischen Batterie und Zündspule befindlichen Schaltkreis aktiviert.

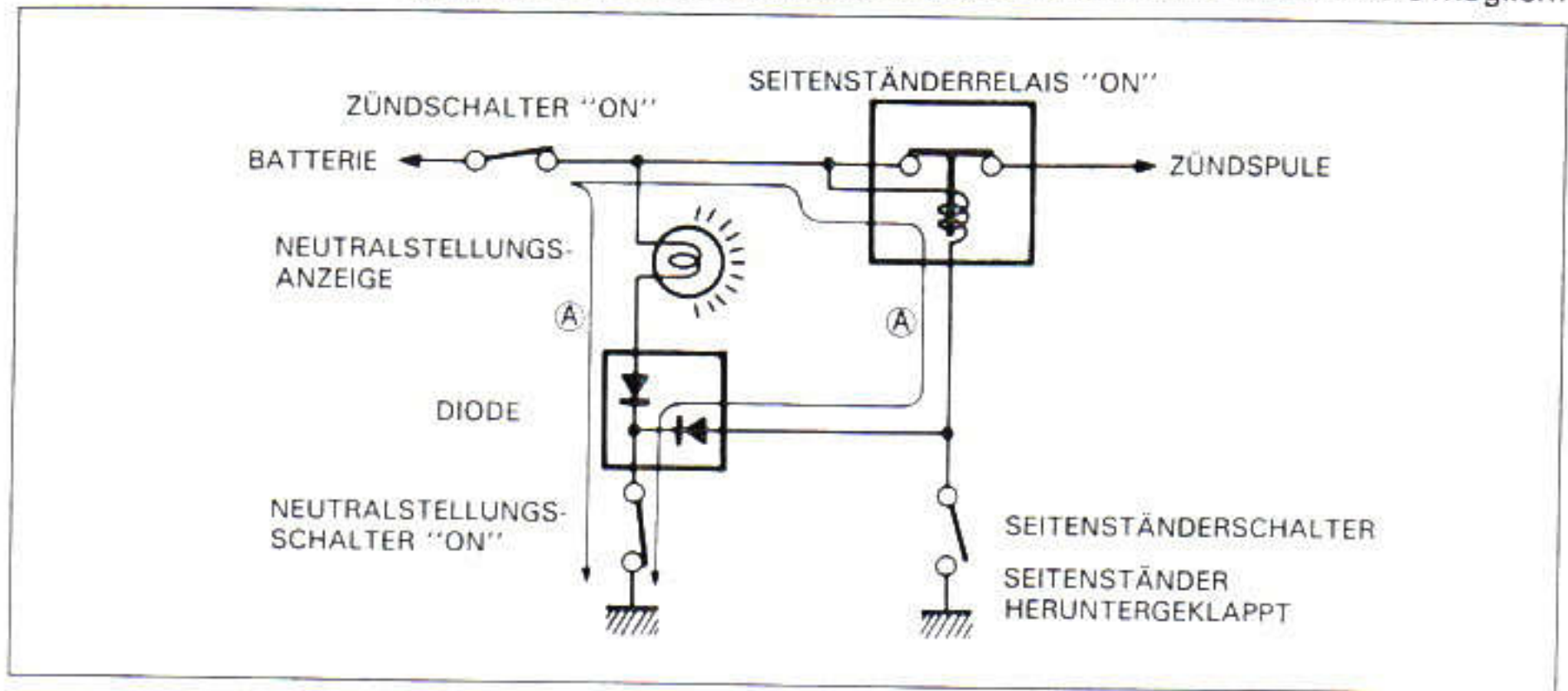


7-11 ELEKTRISCHE ANLAGE

Der Schaltkreis besteht aus dem Relais, der Anzeigelampe und Schaltern; abhängig von der Schaltposition und der Position des Seitenständers wird der Stromfluß zur Zündspule gesperrt, wobei die Funktionen des Neutralstellungs- und des Seitenständerschalters aufeinander abgestimmt sind. Die Zündspule wird nur in den folgenden beiden Situationen mit Strom versorgt:

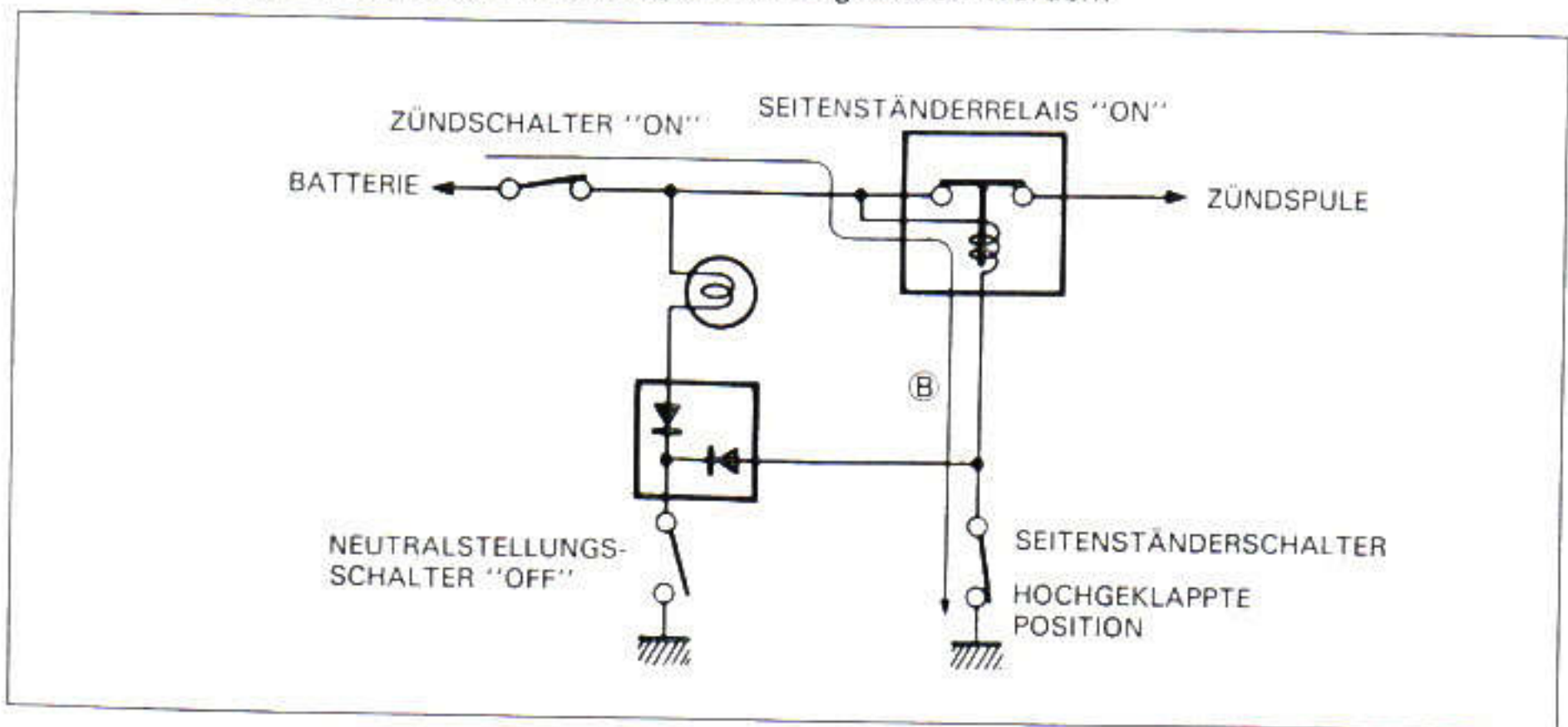
1. Getriebe: Neutralstellung (ON); Seitenständer: heruntergeklappt (OFF).

Der Stromfluß (A) schaltet das Relais auf ON; die Zündspule wird mit Strom versorgt, obwohl der Seitenständer heruntergeklappt ist. Bei dieser Einstellung ist ein Warmlaufen des Motors möglich.

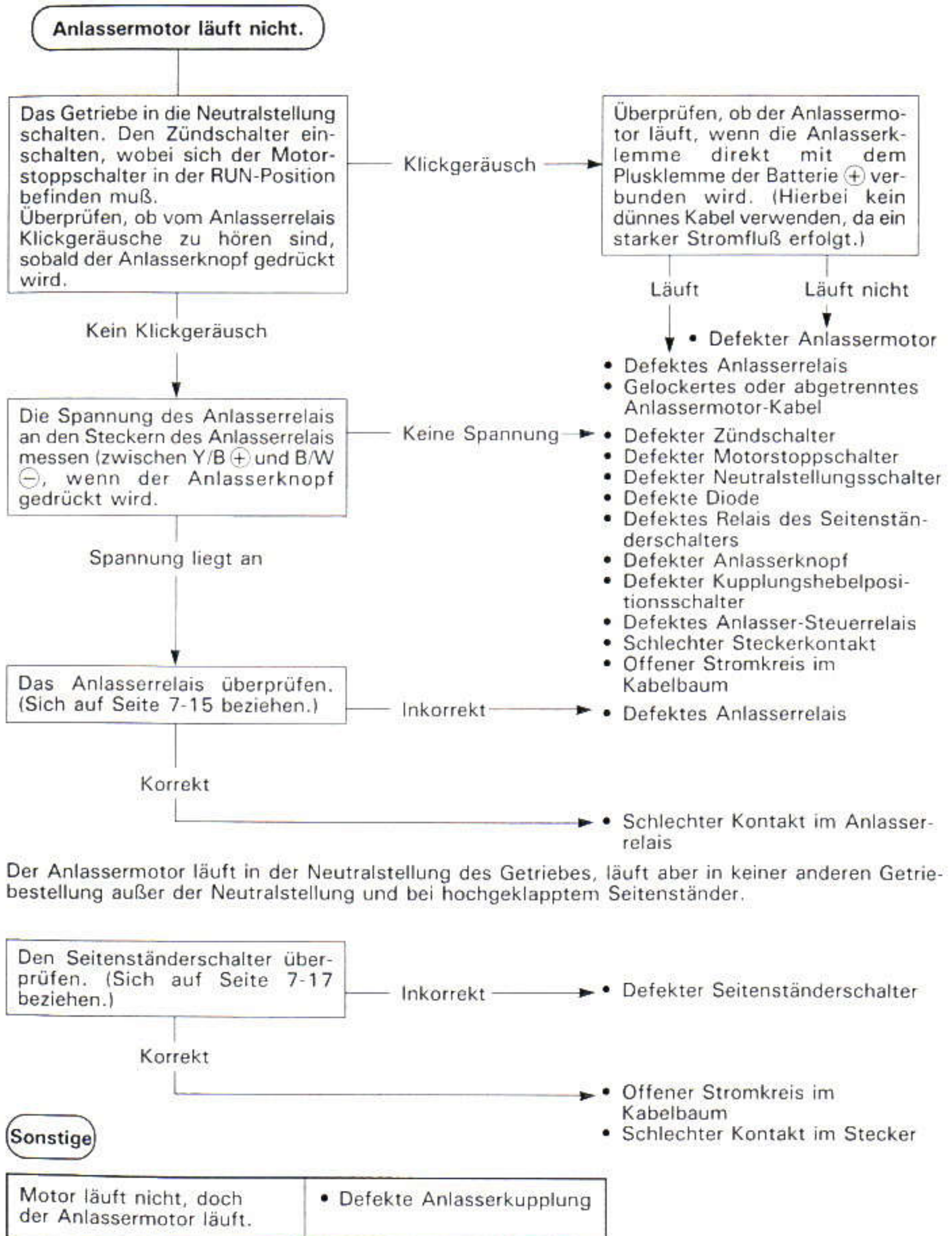


2. Seitenständer: hochgeklappt (ON)

Der Stromfluß (B) schaltet das Relais auf ON; die Zündspule wird mit Strom versorgt. Der Motor kann nun in jeder beliebigen Getriebeposition angelassen werden.

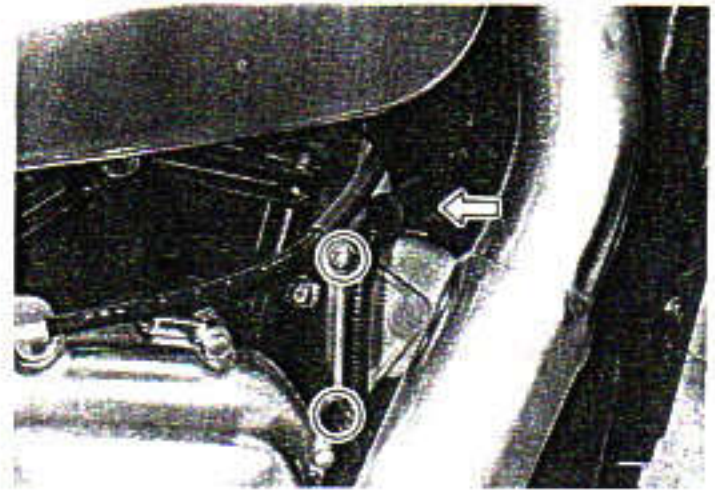


STÖRUNGSSUCHE

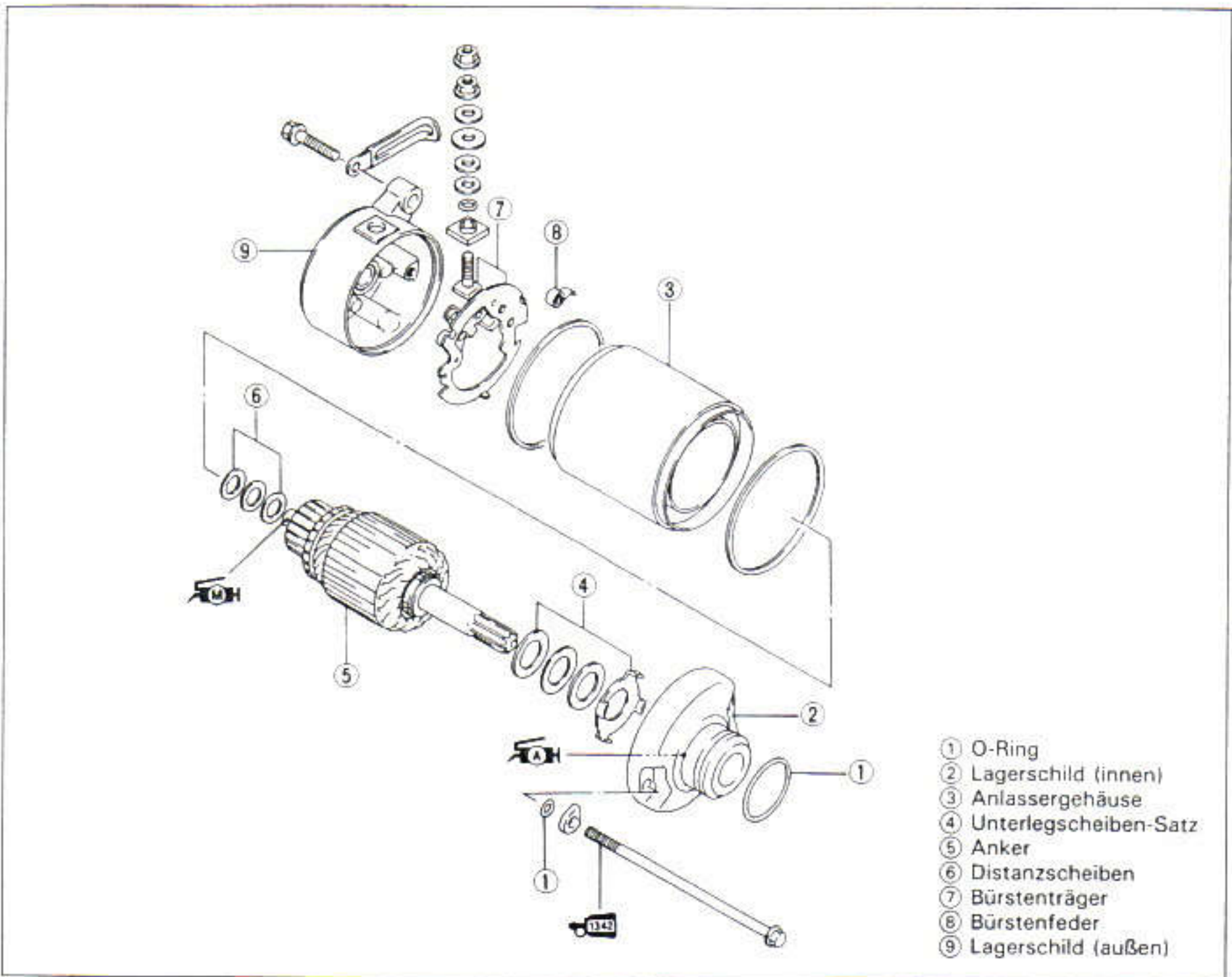


AUSBAU UND ZERLEGUNG DES ANLASSERS

- Das Zuleitungskabel des Anlassers abklemmen.
- Den Anlasser ausbauen.



- Den Anlasser zerlegen, wie in der Abbildung gezeigt.

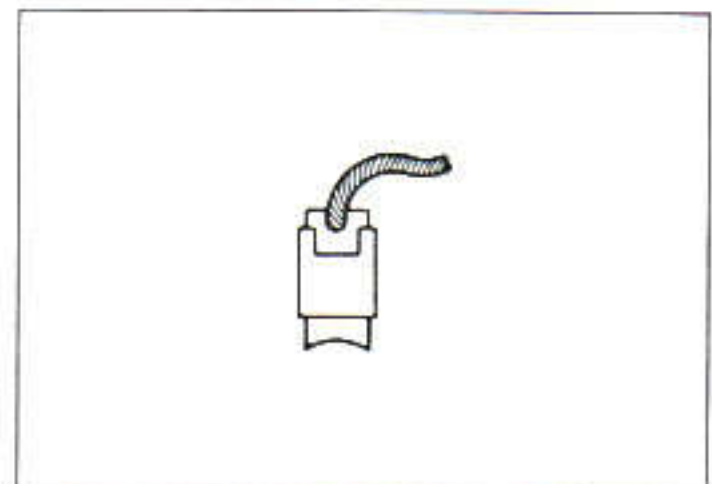


ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERS

BÜRSTEN

Die Bürsten auf Verschleiß und Rißbildung überprüfen. Sicherstellen, daß sich die Bürsten im Bürstenträger einwandfrei bewegen lassen.

Wenn ein Defekt festgestellt wird, müssen die Bürsten ersetzt werden.

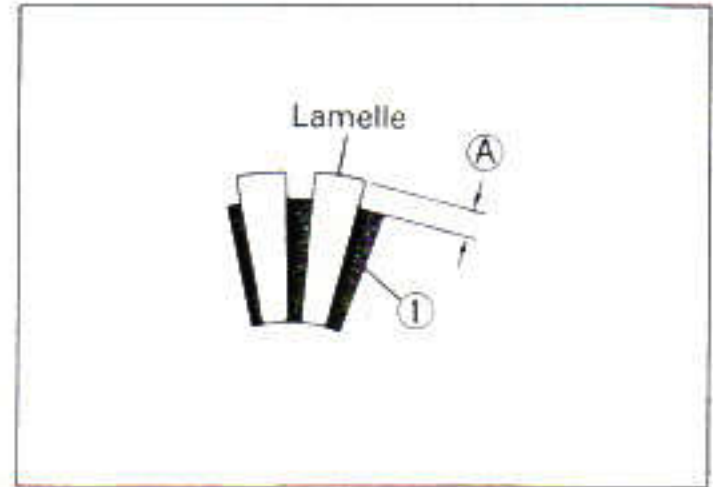


KOMMUTATOR

Den Kommutator auf Verfärbung und übermäßigen Verschleiß überprüfen; gleichzeitig sicherstellen, daß ein ausreichender Unterschnitt $\text{\textcircled{A}}$ vorhanden ist.

Wenn der Kommutator zu stark abgenutzt ist, muß der Anker ersetzt werden. Bei einer Verfärbung der Oberfläche kann diesem mit Schmirgelpapier der Körnung 400 poliert und dann mit einem trockenen Lappen abgerieben werden.

Wenn zu wenig Unterschnitt besteht, kann der Isolator $\text{\textcircled{1}}$ mit einem Metallsägeblatt nachgearbeitet werden.

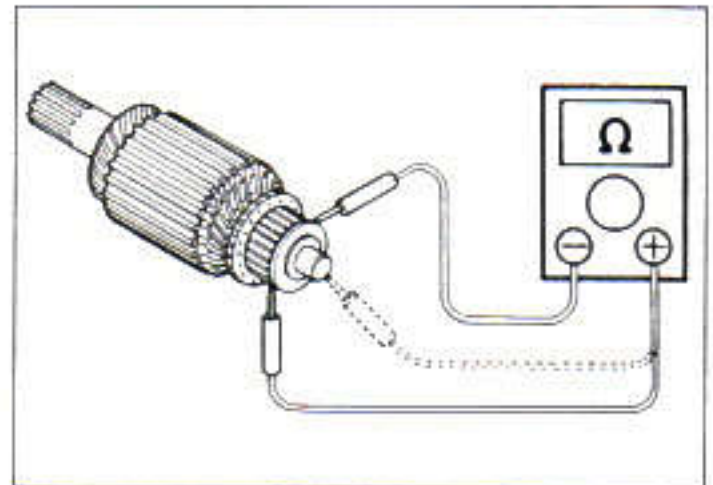


ÜBERPRÜFUNG DER ANKERWICKLUNG

Den Anker zwischen den einzelnen Lamellen auf Durchgang überprüfen.

Ebenso zwischen jeder Lamelle und der Ankerwelle den Anker auf Durchgang überprüfen.

Wenn zwischen den Lamellen kein Durchgang besteht, oder wenn zwischen einer Lamelle und der Welle Durchgang vorhanden ist, muß der Anker durch ein Neuteil ersetzt werden.



ÜBERPRÜFUNG DES ÖLDICHTRINGS

Die Dichtlippe auf Beschädigung und Ölverlust überprüfen. Im Falle eines Defekts muß der Lagerschild ersetzt werden.



ZUSAMMENBAU DES ANLASSERS

Den Anlasser in umgekehrter Reihenfolge der Zerlegung wieder zusammenbauen. Dabei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:


⚠ ACHTUNG

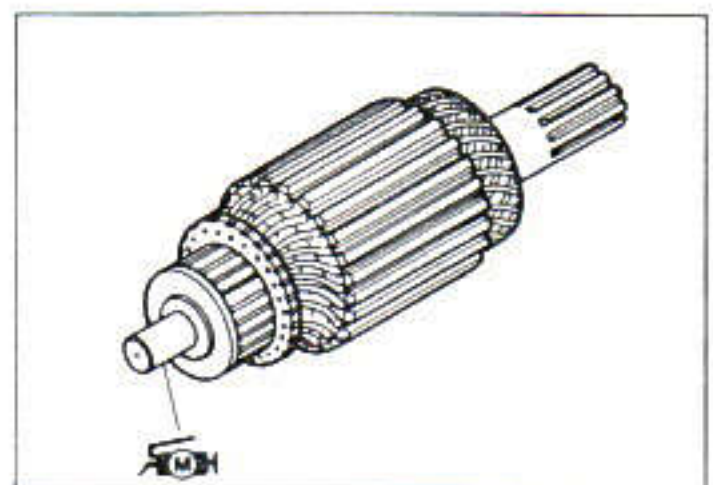
Den O-Ring durch ein Neuteil ersetzen, um Ölverlust und das Eindringen von Feuchtigkeit zu vermeiden.

- Die Dichtlippe des Öldichtrings mit Fett versehen.

 H99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

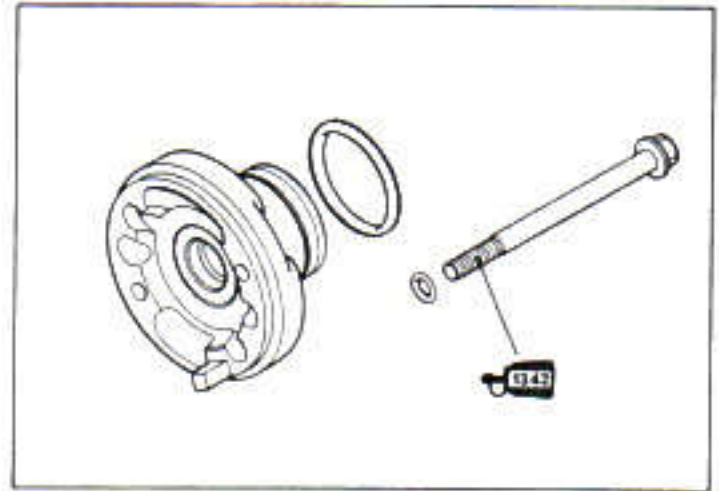
- Das Endstück des Ankers mit einer geringen Menge SUZUKI MOLY PASTE versehen.

 H99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE



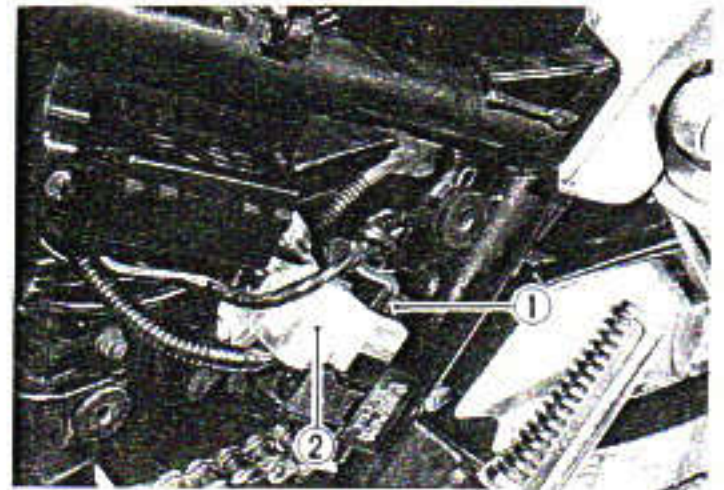
- Die Schrauben des Anlassergehäuses mit einer geringen Menge THREAD LOCK SUPER "1342" versehen.

 99000-32050: THREAD LOCK SUPER "1342"



ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERRELAIS

- Die Sitzbank und die linke Rahmenabdeckung abnehmen. (Siehe Seite 6-1.)
- Das Minuskabel \ominus der Batterie abklemmen.
- Den Stecker ① des Anlasserrelais-Kabels abziehen und die Relaisabdeckung ② abnehmen.
- Das Anlasserkabel und das Batteriekabel am Anlasserrelais abklemmen.
- Das Anlasserrelais ausbauen.

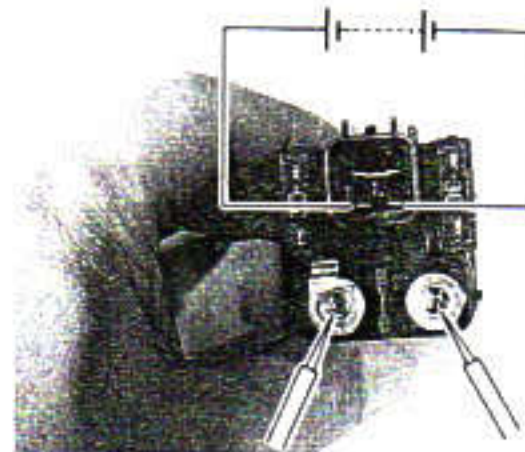


Eine Spannung von 12 Volt an den Klemmen A und B anlegen, dann zwischen den positiven und negativen Klemmen auf Durchgang überprüfen.

Das Anlasserrelais ist in Ordnung, wenn Durchgang vorhanden ist.

 09900-25008: Gerätesatz Multi-Stromkreistester

 Einstellbereich des Tester-Knopfs: Durchgangsprüfung (·))



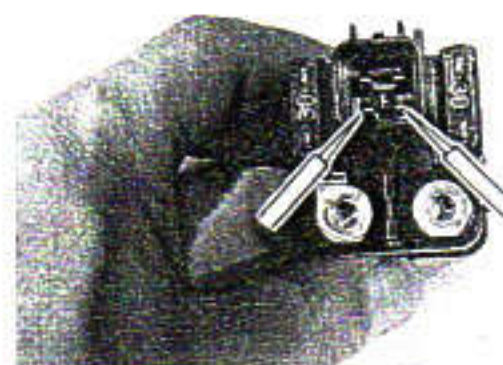
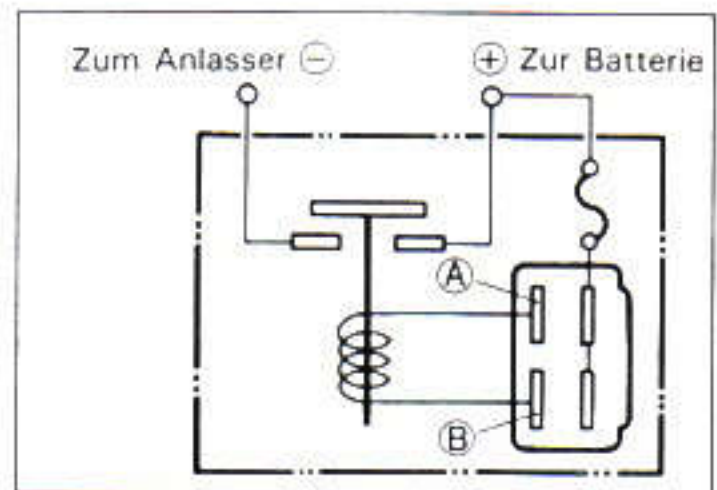
⚠ ACHTUNG

Die Batteriespannung darf nicht länger als 5 Sekunden am Anlasserrelais anliegen, da die Gefahr einer Überhitzung und damit einer Beschädigung der Relaiswicklung besteht.

- Die Wicklung auf offenen Stromkreis, Erdung und ohmschen Widerstand überprüfen. Die Wicklung ist in Ordnung, wenn der unten angegebene Widerstandswert gemessen wird.

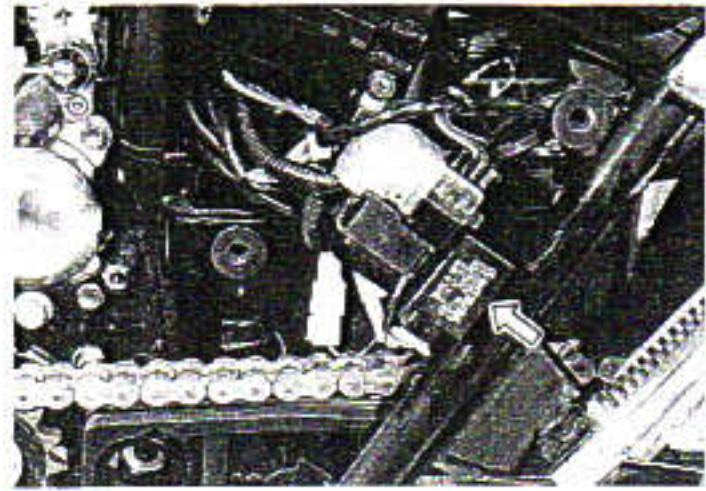
 09900-25008: Gerätesatz Multi-Stromkreistester

Widerstand des Anlasserrelais
Standardwert: 3 – 5 Ω



ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSER- STEUERRELAIS

- Die linke Rahmenabdeckung abnehmen. (Siehe Seite 6-1.)
- Den Stecker abziehen und das Anlasser-Steuersrelais ausbauen.





Mit Hilfe eines Multi-Stromkreistester die Spannung zwischen den Klemmen entsprechend der nachfolgenden Tabelle messen.

Einheit: V

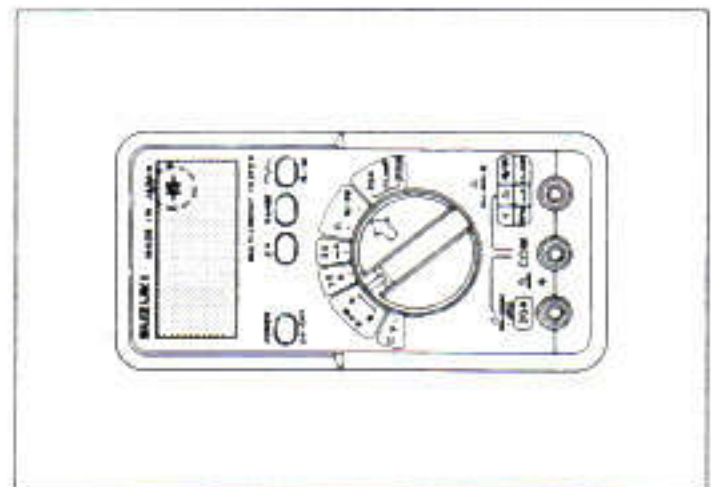
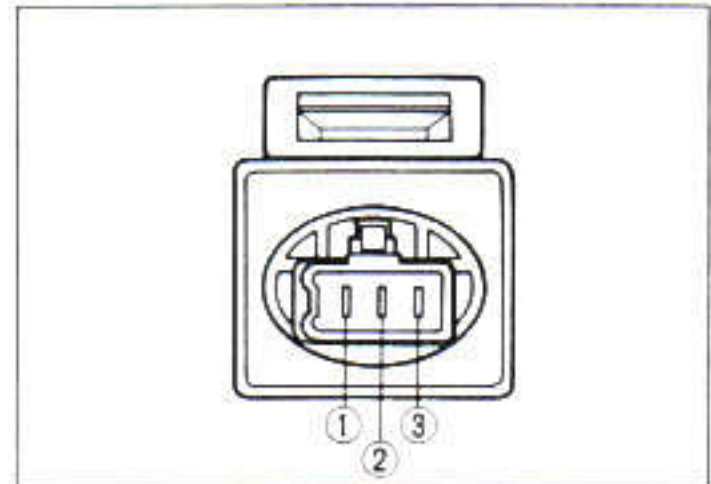
		⊕-Sonde des Testers an:		
		①	②	③
⊖-Sonde des Testers an:	①		0,5–0,6	0,4–0,6
	②	0,4–0,5		0,1–0,2
	③	0,4–0,6	0,1–0,2	

 **09900-25008: Gerätesatz Multi-Stromkreistester**

 **Einstellbereich des Tester-Knopfs: Diodenprüfung**
()

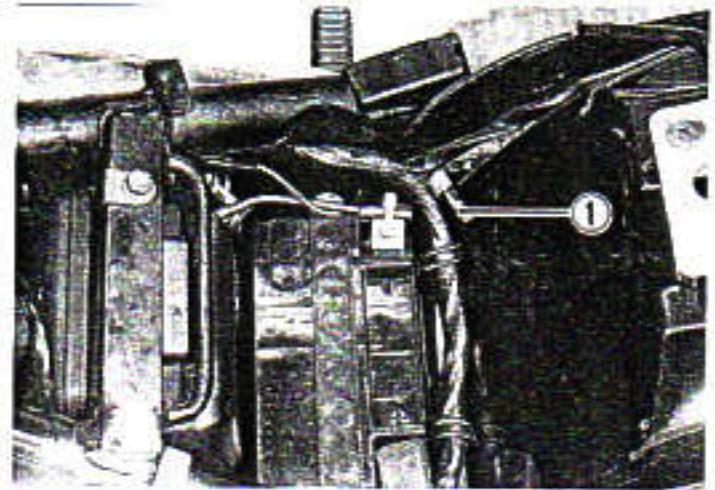
HINWEIS;

Wenn das Prüfgerät einen Wert von unter 1,4 V anzeigt, sind die Batterien des Testers zu ersetzen; hierbei dürfen die Tester-Prüfsonden nicht angeschlossen sein.



ÜBERPRÜFUNG DER KOMPONENTEN DES SEITENSTÄNDER-/ZÜNDSPERRSYSTEMS

Wenn das Zündsperrsystem nicht einwandfrei funktioniert, muß jede der Komponenten überprüft werden. Im Falle eines Defekts ist die betreffende Komponente zu ersetzen.



DIODE

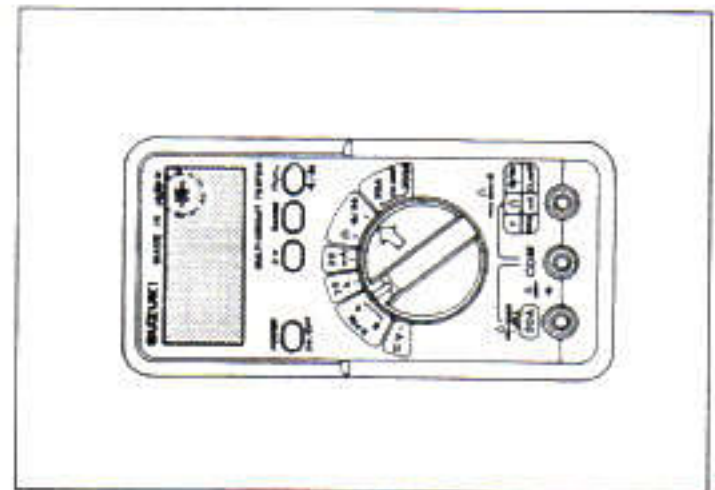
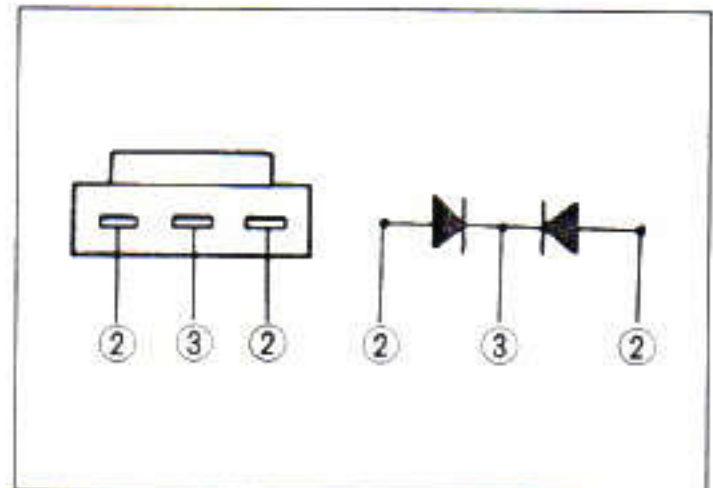
Die Diode ① befindet sich unter der Sitzbank.

- Die Sitzbank und die Batterieabdeckung abnehmen.
- Die Diode abklemmen.

Mit Hilfe eines Multi-Stromkreistesters die Spannung zwischen den Klemmen entsprechend der nachfolgenden Tabelle messen.

Einheit: V

		+ Sonde des Testers an:	
		②	③
- Sonde des Testers an:	②		1,4–1,5
	③	0,4–0,6	



TOOL 09900-25008: Gerätesatz Multi-Stromkreistester

+ Einstellbereich des Tester-Knopfs:

Diodenprüfung (⚡)

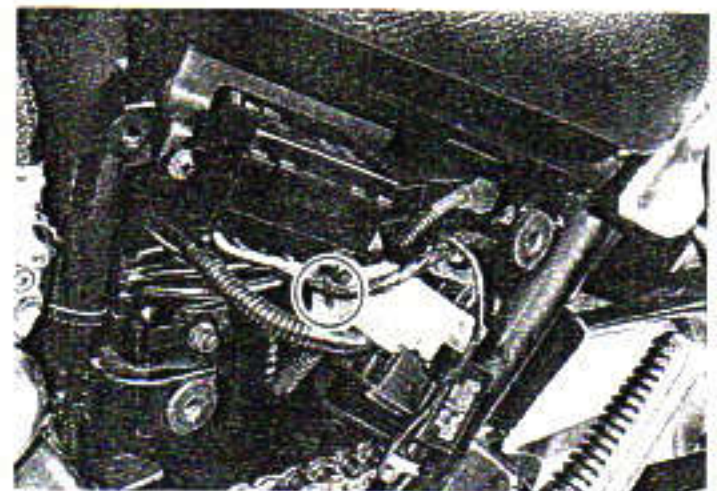
HINWEIS:

Wenn das Prüfgerät einen Wert von unter 1,4 V anzeigt, sind die Batterien des Testers zu ersetzen; hierbei dürfen die Tester-Prüfsonden nicht angeschlossen sein.

NEUTRALSTELLUNGSSCHALTER

Der Stecker des Neutralstellungsschalters befindet sich hinter der linken Rahmenabdeckung.

- Die linke Rahmenabdeckung abnehmen. (Siehe Seite 6-1.)
- Das Kabel des Neutralstellungsschalters abziehen, dann auf Durchgang zwischen der blauen Klemme und der Masse überprüfen, wobei sich das Getriebe in der Neutralstellung befinden muß.



	Blau	Masse
ON (Neutralstellung)	○ ————— ○	
OFF (Außer Neutralstellung)		

SEITENSTÄNDERSCHALTER

Der Stecker des Seitenständerschalters befindet sich hinter der linken Rahmenabdeckung.

- Die linke Rahmenabdeckung abnehmen. (Siehe Seite 6-1.)
- Das Kabel des Seitenständerschalters abziehen, dann auf Durchgang zwischen dem grünen und dem schwarz/weißen Kabel überprüfen.

 **09900-25008: Gerätesatz Multi-Stromkreistester**

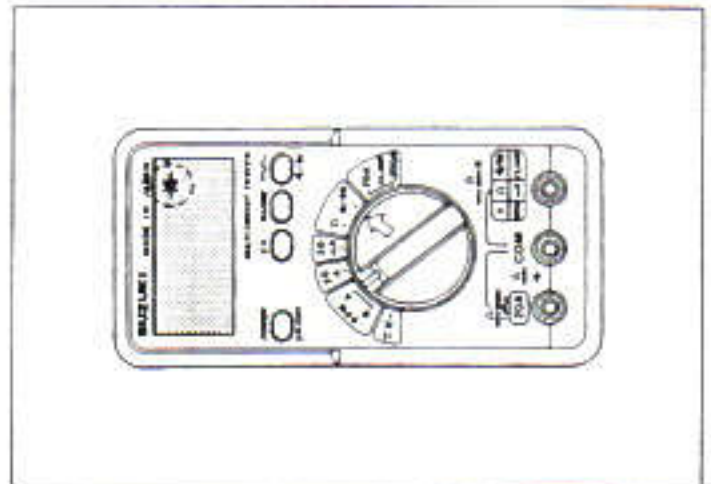
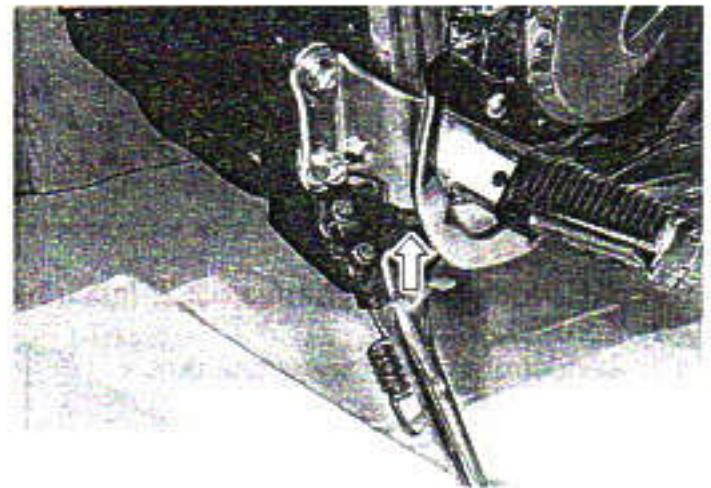
 **Einstellbereich des Tester-Knopfs:**

Diodenprüfung (←→)

	Grün (⊕-Probe)	Schwarz/weiß (⊖-Probe)
ON (Seitenständer hochgeklappt)	0,4 – 0,6 V	
OFF (Seitenständer heruntergeklappt)	1,4 – 1,5 V	

HINWEIS:

Wenn das Prüfgerät einen Wert von unter 1,4 V anzeigt, sind die Batterien des Testers zu ersetzen; hierbei dürfen die Tester-Prüfsonden nicht angeschlossen sein.

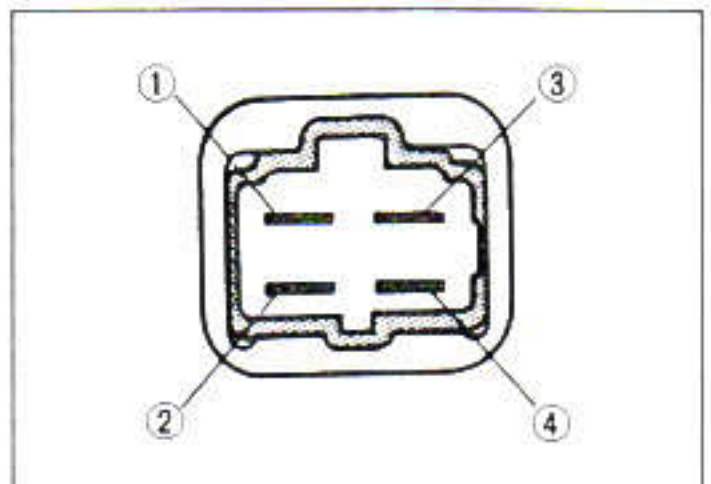
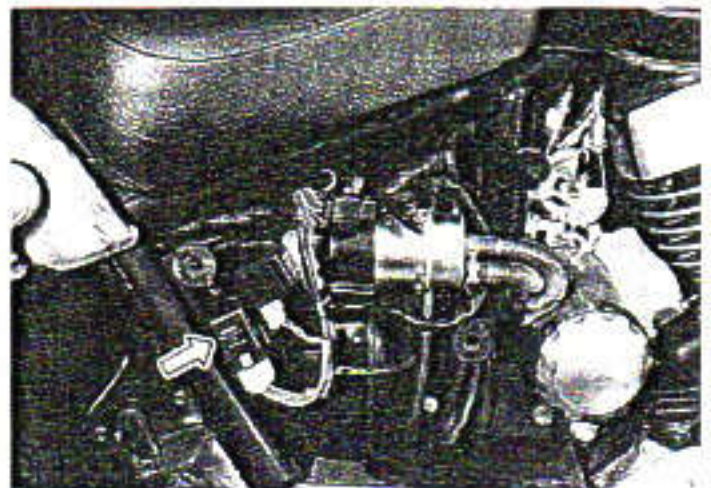
**SEITENSTÄNDER-/ZÜNDSPERR-RELAIS**

Das Seitenständer-/Zündsperr-Relais befindet sich unter der rechten Rahmenabdeckung.

- Die rechte Rahmenabdeckung abnehmen. (Siehe Seite 6-1.)
- Das Seitenständer-/Zündsperr-Relais ausbauen.

Zuerst die Isolierung zwischen den Klemmen ① und ② mit Hilfe eines Testers überprüfen. Danach eine Spannung von 12 V an den Klemmen ③ und ④ anlegen ⊕ an ③ und ⊖ an ④, danach auf Durchgang zwischen ① und ② überprüfen.

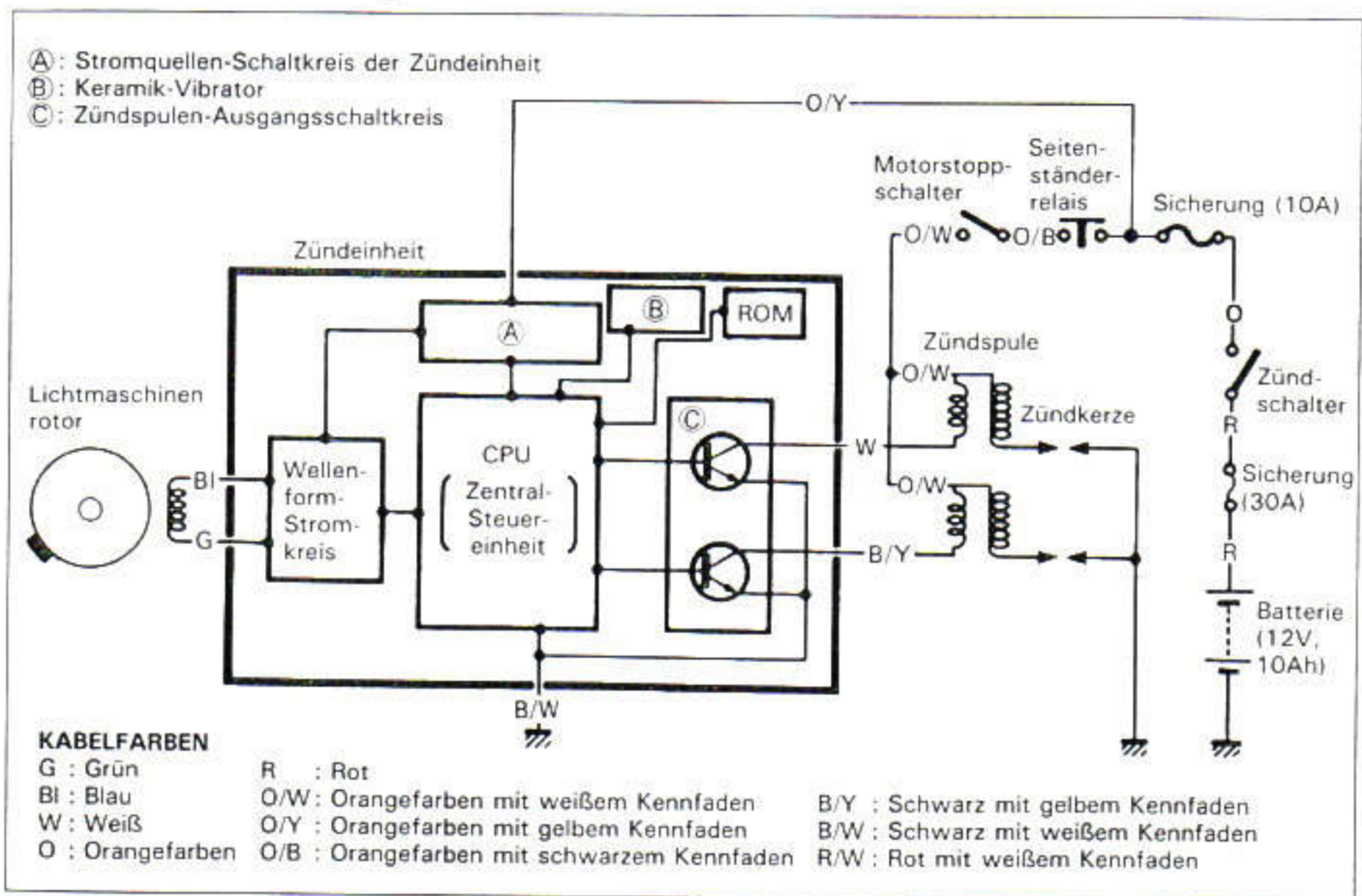
Wenn kein Durchgang besteht, muß das Relais durch ein Neuteil ersetzt werden.



ZÜNDSYSTEM

BESCHREIBUNG

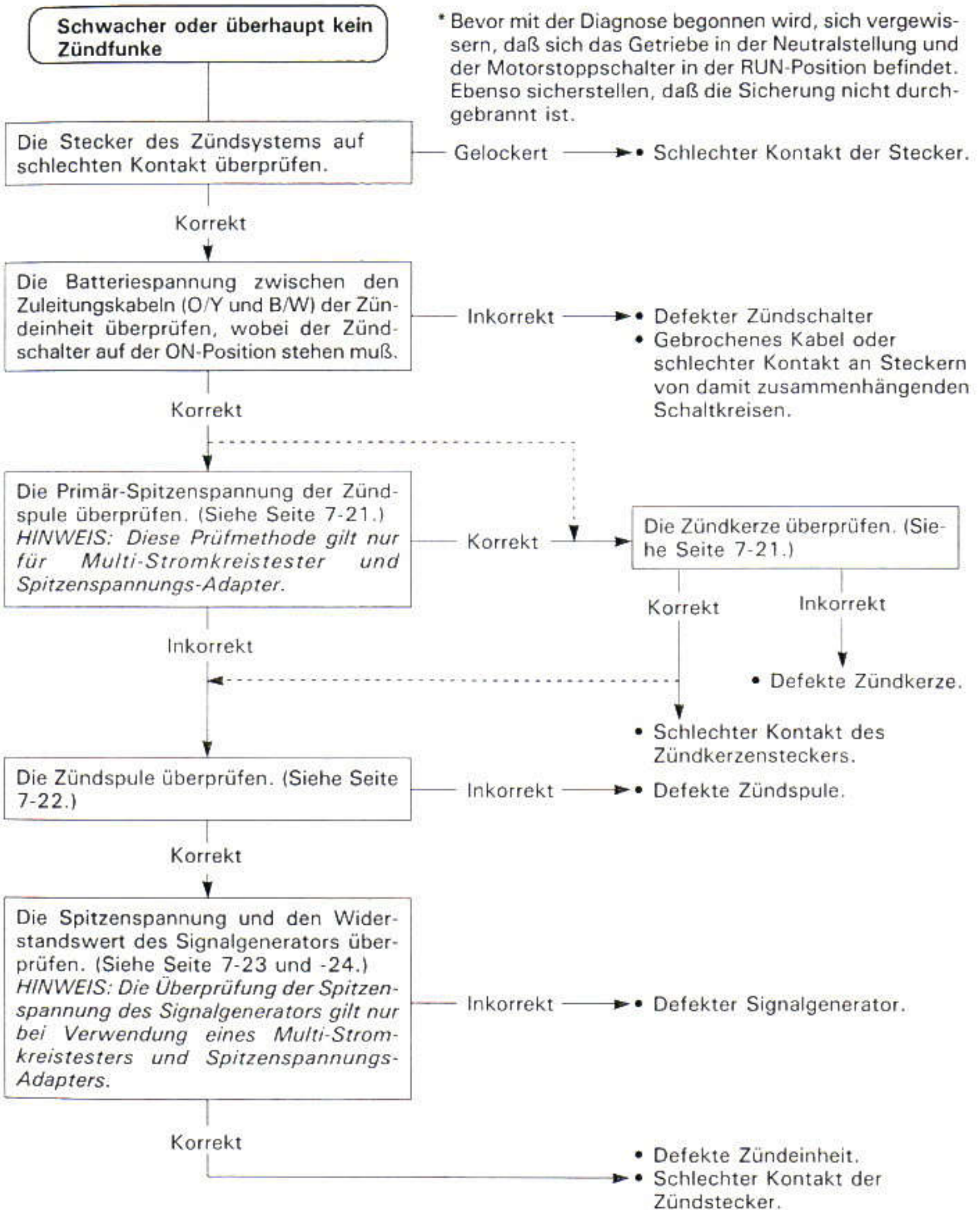
Dieses volltransistorisierte Zündsystem besteht aus dem Signalgenerator, der Zündeinheit, den Zündspulen und den Zündkerzen. Der Signalgenerator weist eine Rotorspitze und eine Signalwicklung auf. Die Rotorspitze ist am Rotor montiert, während die Signalwicklung am Lichtmaschinenendeckel angebracht ist. Das im Signalgenerator induzierte Signal durchläuft den Wellenform-Schaltkreis, von wo es zur CPU übermittleit wird. Die Zentral-Steereinheit berechnet nach Empfang dieses Signal den optimalen Zündzeitpunkt, basierend auf dem Signal des Keramik-Vibrators und den im ROM gespeicherten Daten. Dieses Signal wird von der CPU an den Transistor des Zündspulen-Ausgangsschaltkreises übermittleit, der mit der Primärwicklung der Zündspule verbunden ist. Die Zündspule wird dementsprechend auf OFF und ON geschaltet, wodurch ein Sekundärstrom in den Sekundärwicklungen der Zündspule induziert wird. Dies bewirkt, daß ein Zündfunke an der Zündkerzenelektrode erzeugt wird.



HINWEIS:

Die Zündeinheit ist nicht mit einer Zündungsabschalt-Funktion versehen.

STÖRUNGSSUCHE



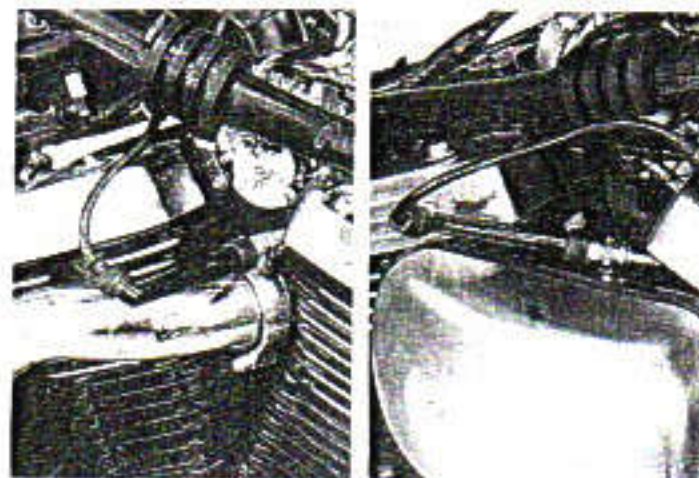
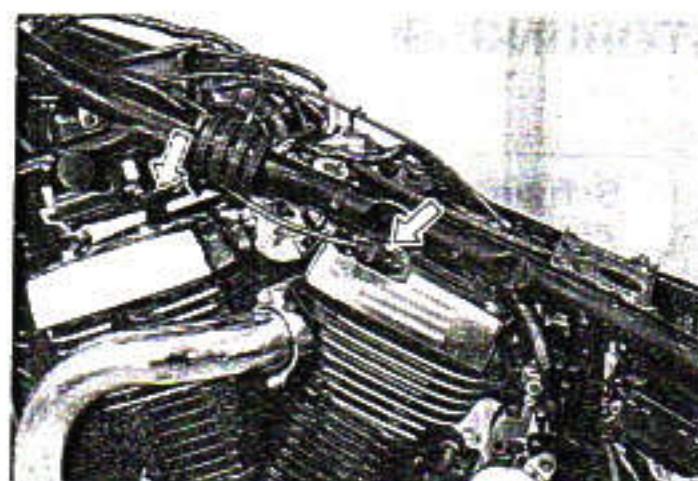
ÜBERPRÜFUNG

ÜBERPRÜFUNG DER ZÜNDSPULEN- PRIMÄR-SPITZENSPANNUNG

- Den Kraftstofftank ausbauen. (Siehe Seite 4-4.)
- Die beiden Zündkerzenstecker abziehen.
- Zwei neue Zündkerzen an den beiden Zündkerzensteckern anbringen und dann erden.

HINWEIS:

Sich vergewissern, daß alle Stecker und Zündkerzen korrekt angeschlossen sind und die Batterie voll aufgeladen ist.



Die Primär-Spitzenspannung der Zündspule Nr. 1 auf die folgende Weise überprüfen:

- Den Multi-Stromkreistester mit dem Spitzenspannungs-Adapter wie nachstehend beschrieben anschließen.

Zündspule Nr. 1: Weiße Klemme – Masse
(⊕-Probe) (⊖-Probe)

HINWEIS:


Das Primärkabel der Zündspule darf nicht abgenommen werden.

 09900-25008: Gerätesatz Multi-Stromkreistester

⚠ ACHTUNG

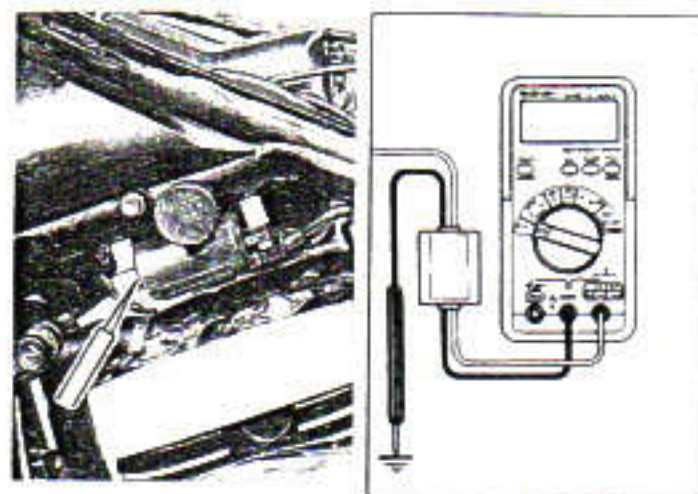
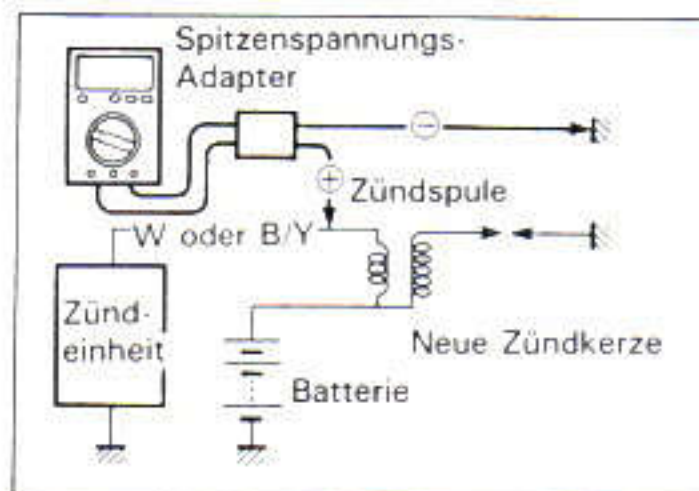
Bei der Verwendung des Multi-Stromkreistesters und des Spitzenspannungs-Adapters sind die Anweisungen in der Bedienungsanleitung zu beachten.

- Das Getriebe in die Neutralstellung schalten und den Zündschalter auf ON stellen.
- Den Motor einige Male drehen, indem der Anlasserknopf gedrückt wird, dann die Primär-Spitzenspannung der Zündspule überprüfen.
- Die obigen Schritte wiederholen und den höchsten Wert der Primär-Spitzenspannung feststellen.

 Einstellbereich des Tester-Knopfs: Spannung ($\overline{\text{---}}$)
Primär-Spitzenspannung der Zündspule: Mehr als 210 V

⚠ WARNUNG

Um einen elektrischen Schlag zu vermeiden, dürfen während der Überprüfung die Tester-Sonden und Zündkerzen nicht berührt werden.



Die Überprüfung der Primär-Spitzenspannung an Zündspule Nr. 2 auf die gleiche Weise wie die Überprüfung der Zündspule Nr. 1 durchführen.

Zündspule Nr. 2: B/Y-Klemme – Masse

(⊕-Probe) (⊖-Probe)

B/Y: Schwarz mit gelbem Kennfaden

HINWEIS:

Das Primärkabel der Zündspule darf nicht abgenommen werden.

 **Einstellbereich des Tester-Knopfs: Spannung ($\overline{\text{V}}$)**

Primär-Spitzenpannung der Zündspule: Mehr als 205 V

Wenn die gemessenen Werte unter der Spezifikation liegen, sind die Zündspule, Signalgenerator und Zündeinheit zu überprüfen. (Siehe Seite 7-20.)

ZÜNDSPULE (Überprüfung mit Hilfe eines Elektrotesters)


- Den Kraftstofftank ausbauen. (Siehe Seite 4-4.)
- Die Zündspulen ausbauen.

HINWEIS:

Sich vergewissern, daß der Zündfunken-Überspringabstand an den drei Nadeln auf 8 mm eingestellt ist.

Mit Hilfe des Testers die Zündspule auf Funkenleistung überprüfen. Die Kabel sind wie gezeigt anzuschließen.

Wenn überhaupt kein oder ein orangefarbiger Zündfunke zu sehen ist, weist dies auf eine defekte Zündspule hin.

 **09900-28108: Elektrotester**

Zündfunkenleistung: Mehr als 8 mm

⚠ WARNUNG

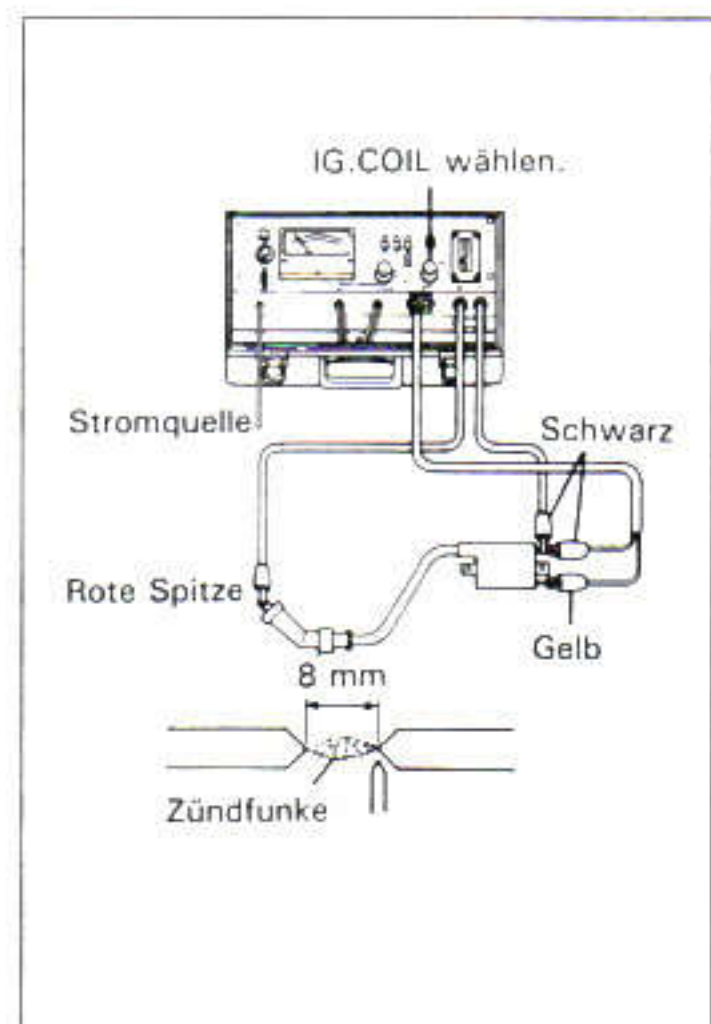
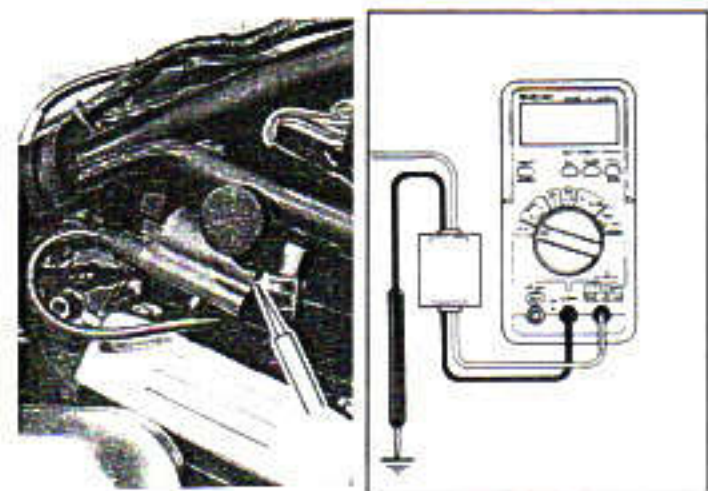
Um einen elektrischen Schlag zu vermeiden, dürfen während der Überprüfung die Kabelklemmen nicht berührt werden.

⚠ ACHTUNG

Bei der Verwendung des Elektrotesters sind die Anweisungen in der Bedienungsanleitung zu beachten.

WIDERSTAND DER ZÜNDSPULE

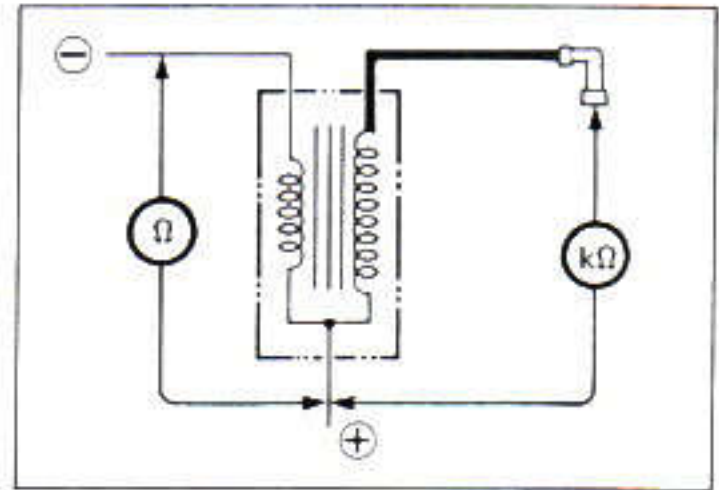
- Für diese Überprüfung kann ein Ohmmeter anstatt eines Elektrotesters verwendet werden. In beiden Fällen ist die Zündspule jedoch auf Durchgang der Primär- und Sekundärwicklungen zu kontrollieren. Genaue Ohmwerte sind nicht erforderlich; wenn die Wicklungen in Ordnung sind, wird das Vorhandensein des Durchgangs durch die angegebenen, ungefähren Ohmwerte angezeigt.



Widerstand der Zündspule

Primär: 2 – 6 Ω (+-Abgriff – -Abgriff)

Sekundär: 15 – 30 kΩ (Zündkerzenstecker – +-Abgriff)



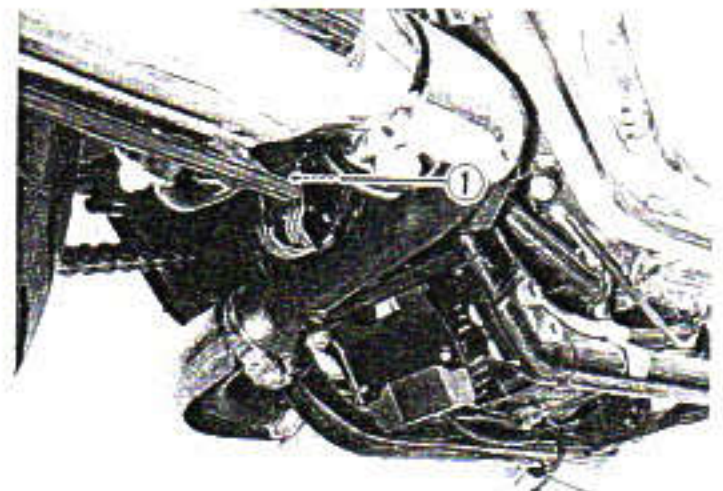
SIGNALGENERATOR

(Überprüfung mit Multi-Stromkreistester)

- Den Stecker ① des Zündeinheitskabels von der Zündeinheit abziehen.

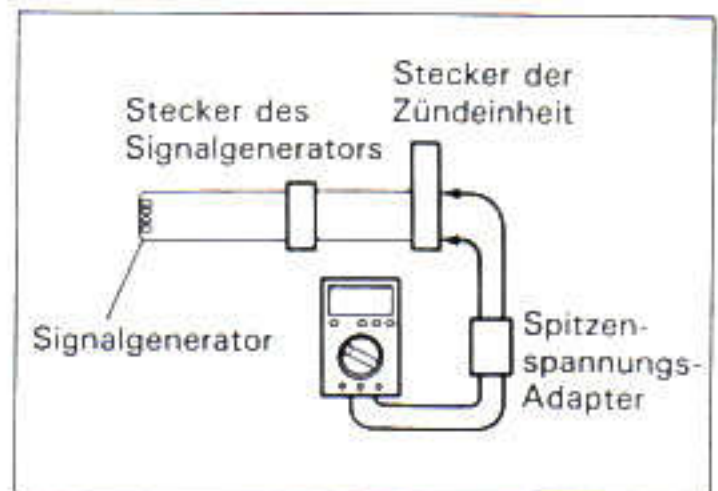
HINWEIS:

Sich vergewissern, daß alle Stecker korrekt angeschlossen sind und die Batterie voll aufgeladen ist.



Die Spitzenspannung des Signalgenerators ist zwischen dem grünen und blauen Kabel am Stecker der Zündeinheit zu überprüfen.

- Den Multi-Stromkreistester mit dem Spitzenspannungs-Adapter wie nachstehend beschrieben anschließen.



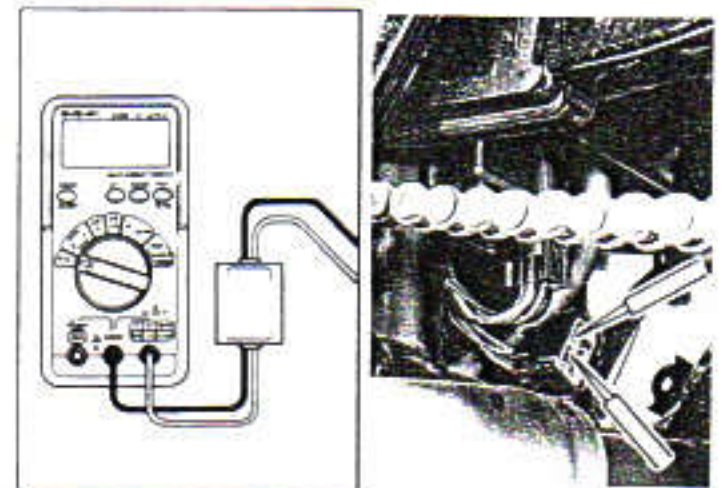
Grün (+ Probe) – Blau (- Probe)

TOOL 09900-25008: Gerätesatz Multi-Stromkreistester

⚠ ACHTUNG

Bei der Verwendung des Multi-Stromkreistesters und des Spitzenspannungs-Adapters sind die Anweisungen in der Bedienungsanleitung zu beachten.

- Das Getriebe in die Neutralstellung schalten und den Zündschalter auf ON stellen.
- Den Motor einige Male drehen, indem der Anlasserknopf gedrückt wird, dann die Spitzenspannung des Signalgenerators überprüfen.
- Die obigen Schritte wiederholen und den höchsten Wert der Signalgenerator-Spitzenspannung feststellen.



⚡ Einstellbereich des Tester-Knopfs: Spannung ($\overline{\text{---}}$)

Spitzenspannung des Signalgenerators:

Mehr als 1,5V (Grün – Blau)

Wenn die am Stecker des Zündeinheitskabel gemessene Spitzenspannung unter der Spezifikation liegt, ist die Spitzenspannung am Stecker des Signalgeneratorkabels nach den folgenden Anweisungen festzustellen:

- Die linke Rahmenabdeckung abnehmen. (Siehe Seite 6-1.)
- Den Stecker des Signalgeneratorkabels abziehen und den Multi-Stromkreistester mit dem Spitzenspannungs-Adapter anschließen.

Grün (+ Probe) – Blau (– Probe)

- Die Spitzenspannung des Signalgenerators auf die gleiche Weise wie die Spitzenspannung am Stecker der Zündeinheit messen.

 **Einstellbereich des Tester-Knopfs: Spannung ($\overline{\text{V}}$)**

Spitzenspannung des Signalgenerators:

Mehr als 1,5V (Grün – Blau)

Wenn die Spitzenspannung am Stecker des Signalgeneratorkabels in Ordnung ist, aber am Stecker des Zündeinheitkabels einen abnormalen Wert anzeigt, muß der Kabelbaum ersetzt werden. Wenn beide Spitzenspannungswerte abnormal sind, muß der Signalgenerator ersetzt und die Überprüfung noch einmal durchgeführt werden.

WIDERSTAND DES SIGNALGENERATORS

- Die linke Rahmenabdeckung abnehmen und den Stecker des Zuleitungskabels abziehen.
- Den Widerstand zwischen den Zuleitungskabeln und der Masse feststellen. Wenn der gemessene Widerstandswert nicht der Spezifikation entspricht, muß die Signalwicklung ersetzt werden.

Widerstand der Signalwicklung: 170 – 280 Ω

(Grün – Blau)

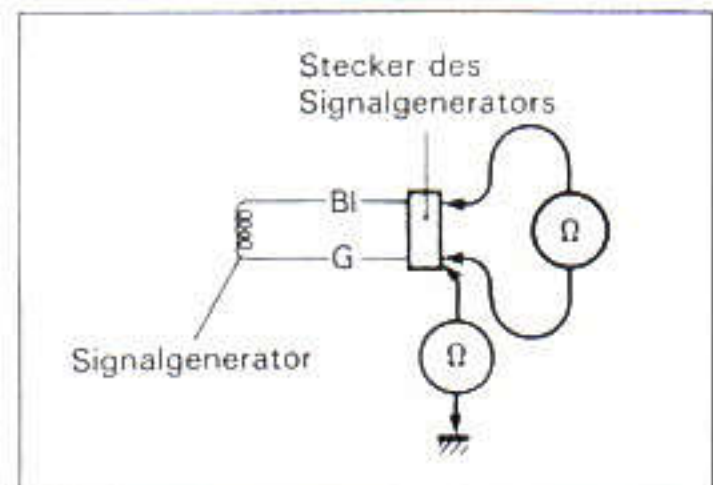
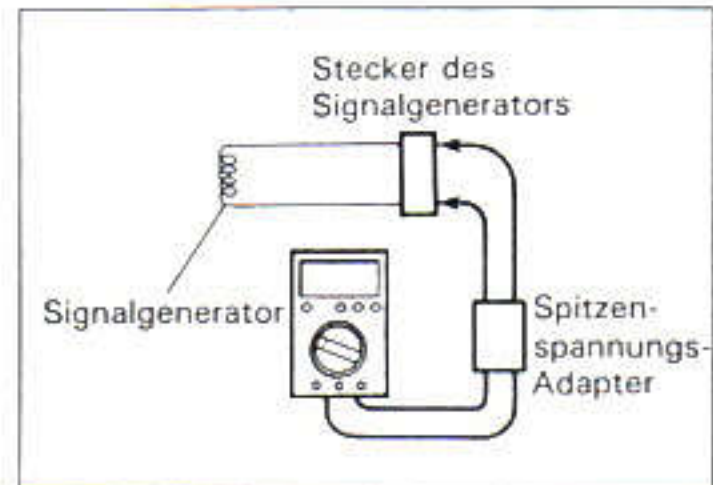
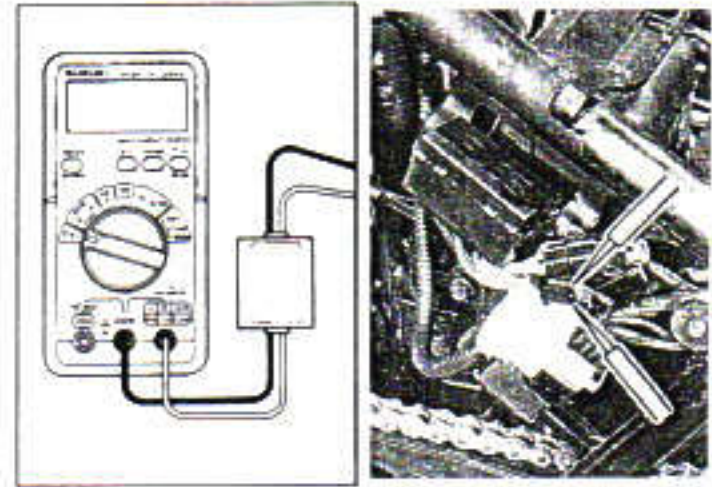
$\infty \Omega$ (Grün – Masse)

HINWEIS:

Für das Ersetzen des Signalgenerators sich auf Seite 3-45 beziehen.

ZÜNDKERZE

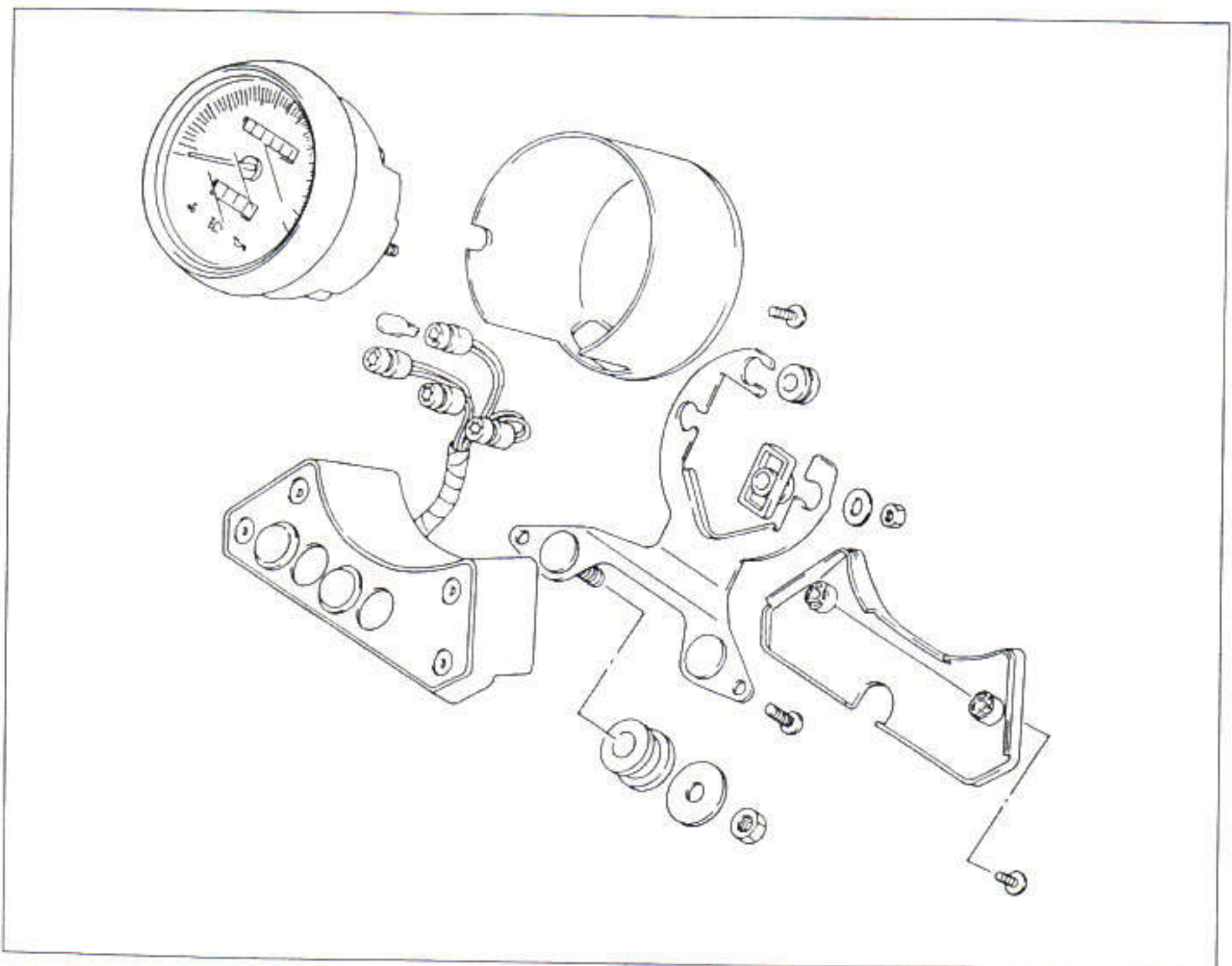
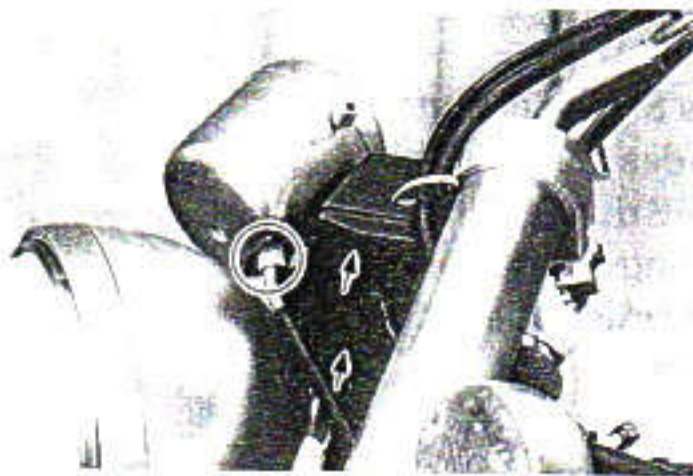
Siehe Seite 2-7.



TACHOMETER UND ARMATURENTAFEL

AUSBAU UND ZERLEGUNG

- Den Kraftstofftank ausbauen. (Siehe Seite 4-4.)
- Den Stecker des Tachometerkabels abziehen.
- Die Tachometerwelle lösen.
- Die untere Abdeckung der Anzeigelampe entfernen.
- Die Muttern entfernen, dann die Tachometereinheit ausbauen.

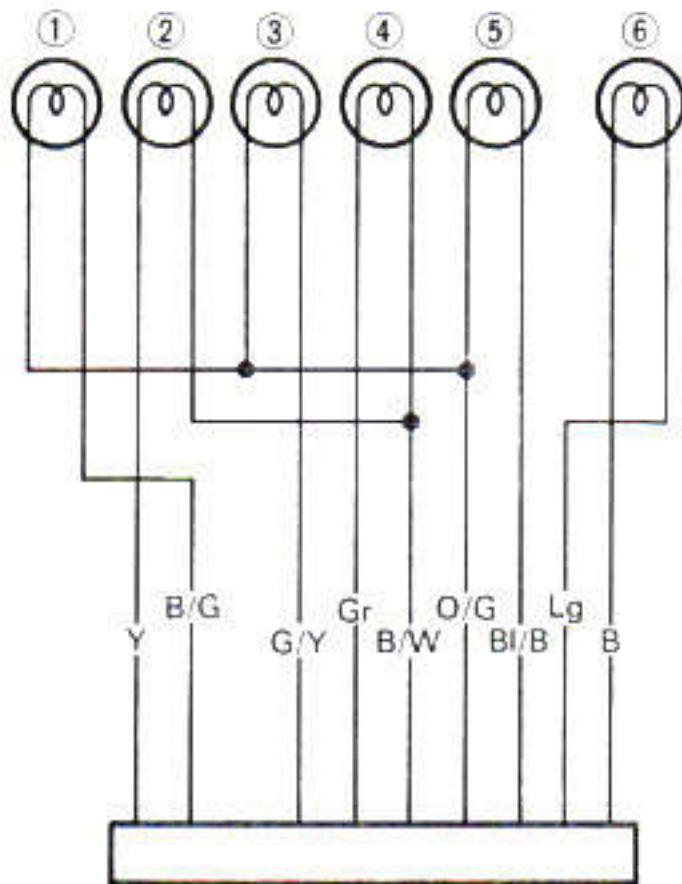


ÜBERPRÜFUNG

Die im Diagramm gezeigten Zuleitungskabel mit Hilfe eines Taschentesters auf Durchgang überprüfen. Wenn der gemessene Durchgangswert nicht der Spezifikation entspricht, müssen die entsprechenden Teile ersetzt werden.

HINWEIS:

Zur Ausführung dieser Überprüfung ist ein Ausbau des Tachometers nicht erforderlich.



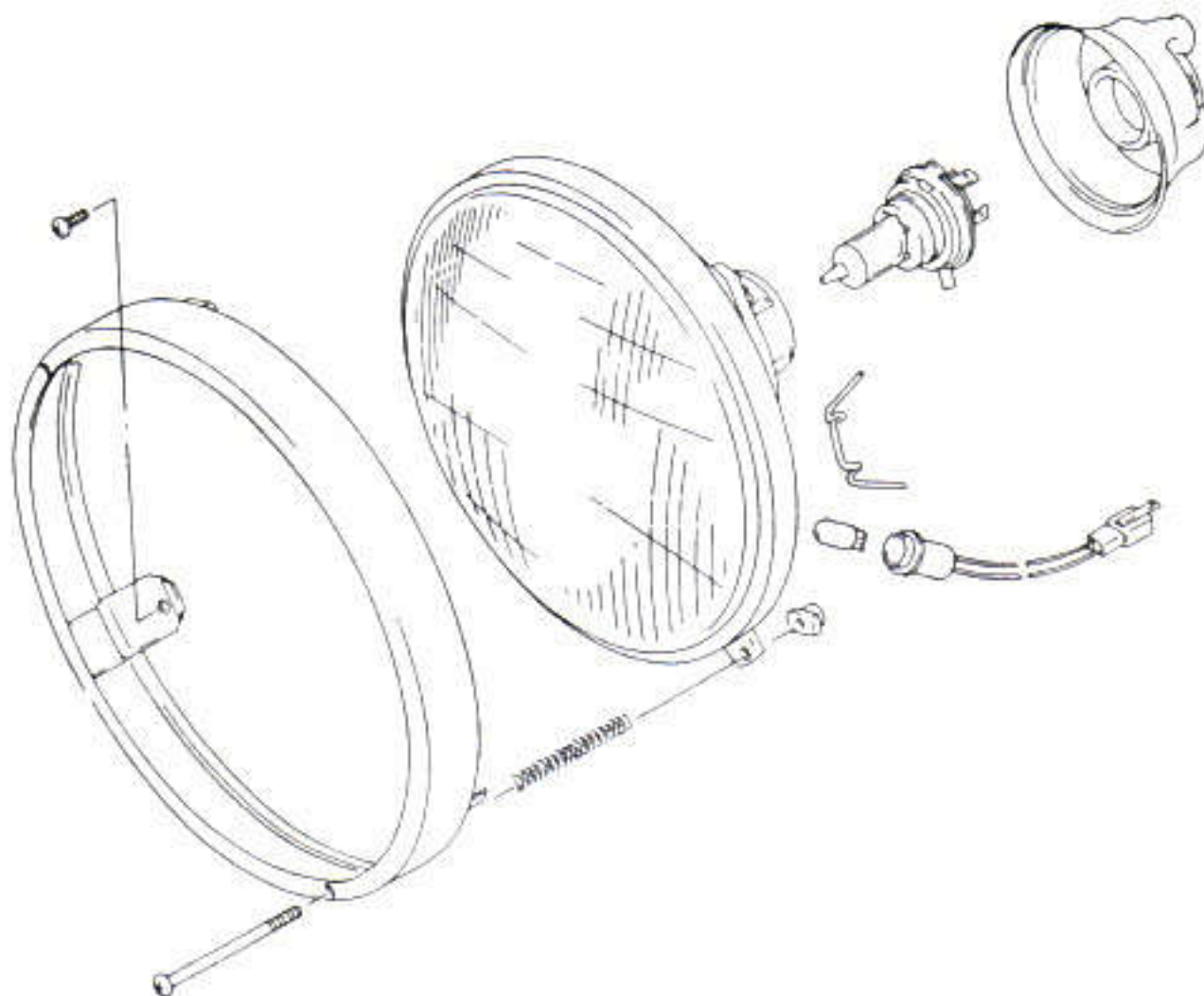
GEGENSTAND	⊕ Sonde des Testers an:	⊖ Sonde des Testers an:
① TEMPERATURANZEIGE	O/G	B/G
② FERNLICHT	Y	B/W
③ ÖLDRUCK	O/G	G/Y
④ INSTRUMENTENBELEUCHTUNG	Gr	B/W
⑤ NEUTRALSTELLUNG	O/G	BI/B
⑥ BLINKLEUCHE	B	Lg

KABELFARBEN

B : Schwarz
 Gr : Grau
 Lg : Hellgrün
 Y : Gelb
 B/G : Schwarz mit grünem Kennfaden
 B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden
 BI/B : Blau mit schwarzem Kennfaden
 G/Y : Grün mit gelbem Kennfaden
 O/G : Orangefarben mit grünem Kennfaden

BELEUCHTUNG

SCHEINWERFER



Scheinwerferbirne: 12V, 60/55W

Positionsleuchtenbirne: 12V, 4W (außer E-03, 24, 28, 33)

HINWEIS:

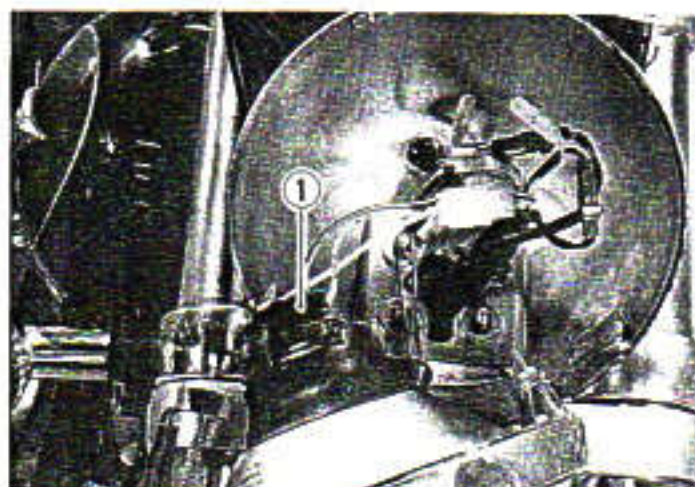
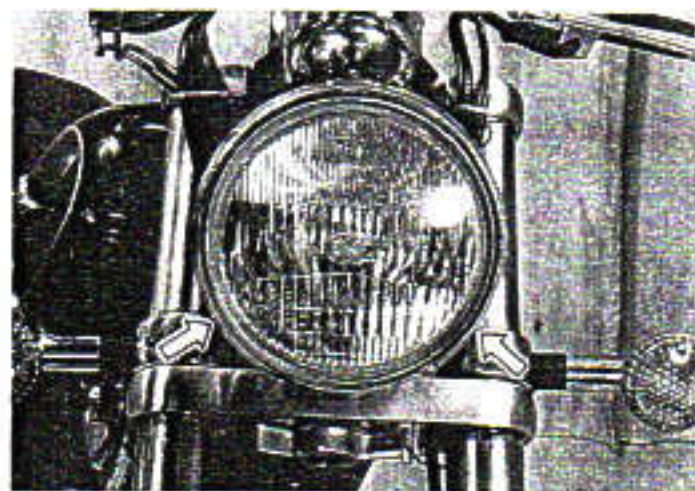
Nach dem Zusammenbau den Scheinwerfer in horizontaler und vertikaler Richtung einstellen.

ERSETZEN DER BIRNE

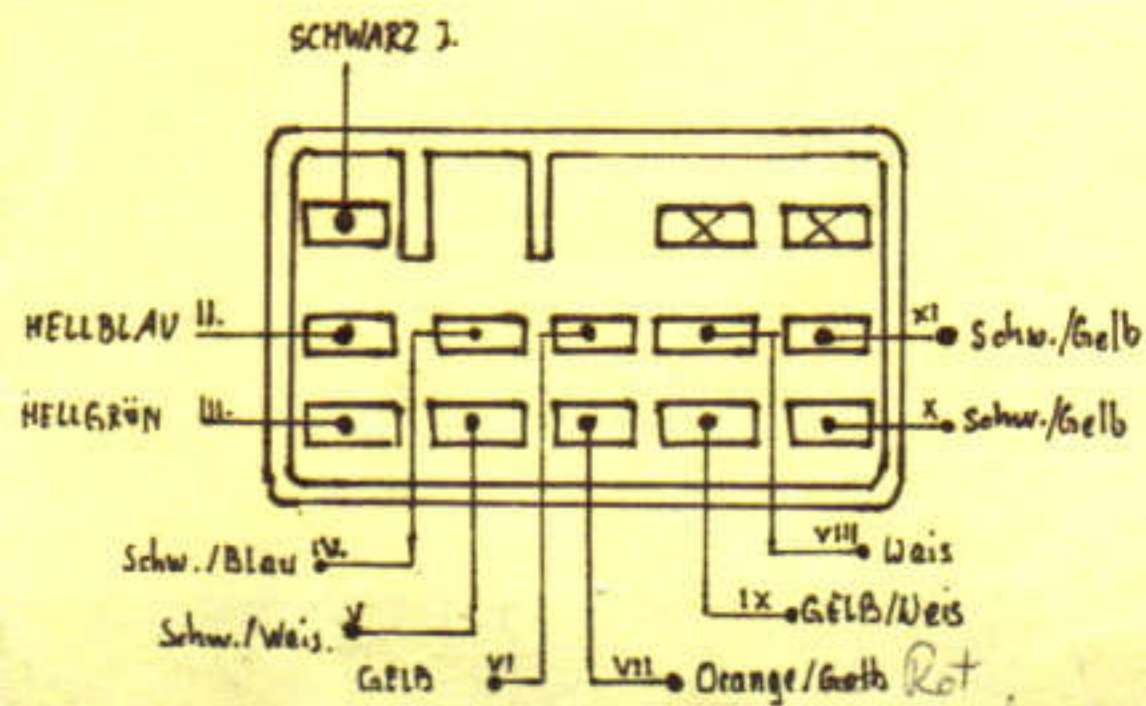
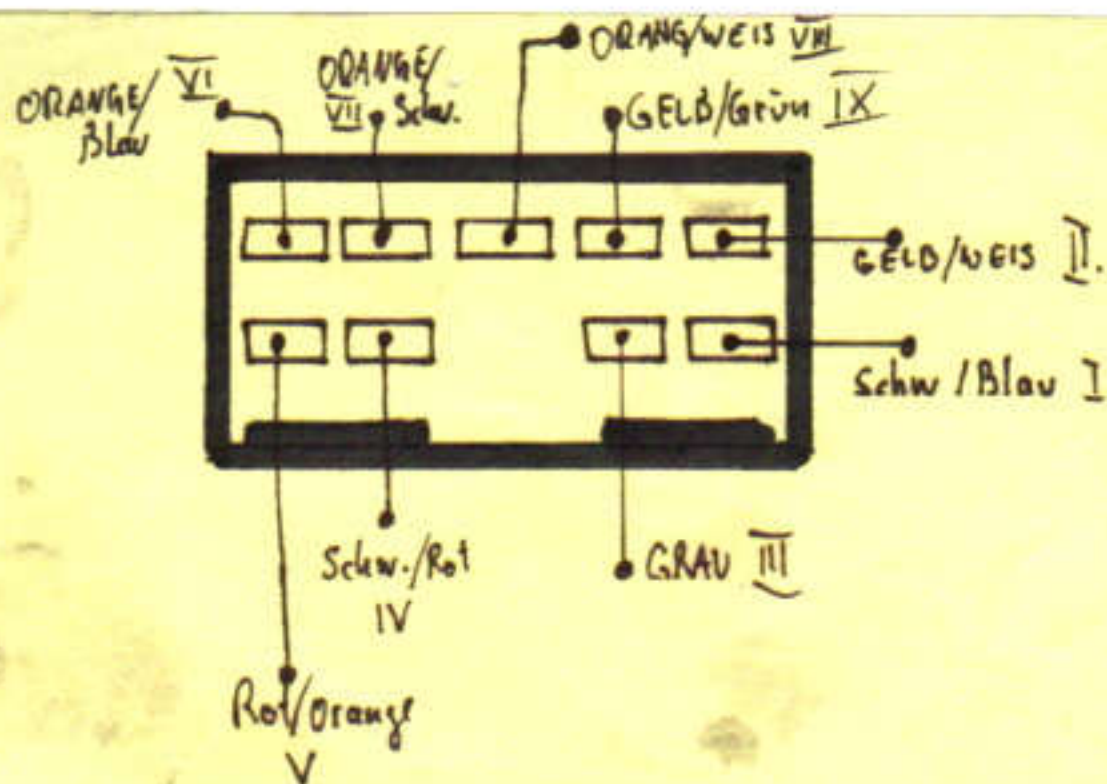
- Die beiden Schrauben herausdrehen, dann den Scheinwerfer ausbauen.
- Den Stecker ① abziehen.
- Die Scheinwerferbirne herausnehmen.
- Die Birne in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

ACHTUNG

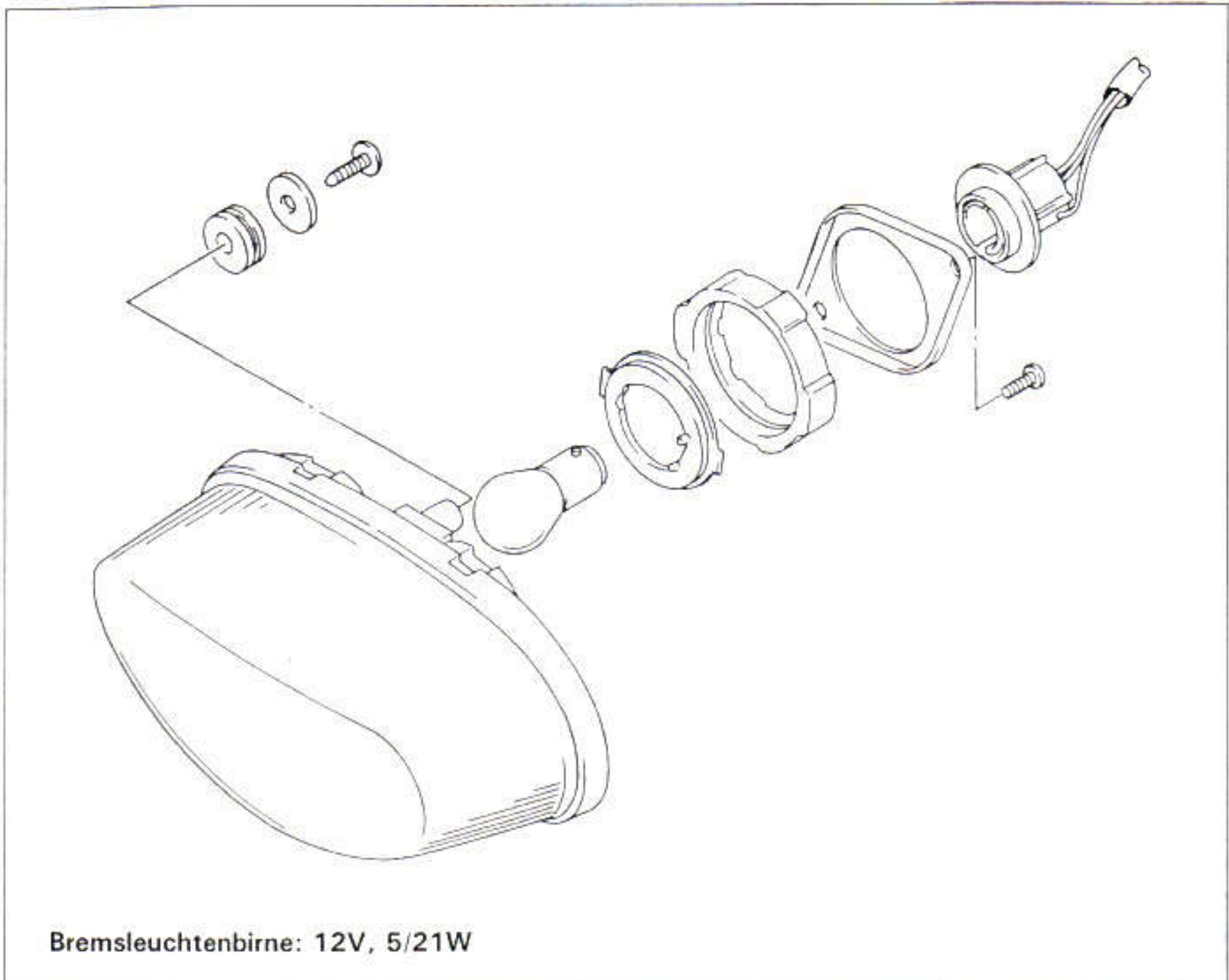
Die Birne nicht mit bloßen Händen berühren; wenn dies versehentlich geschieht, muß sie mit Alkohol oder einem mit Haushaltsreiniger angefeuchteten Lappen gereinigt werden, um ein frühzeitiges Durchbrennen zu vermeiden.



Dies sind die Anschlussstecker unterhalb des Tanks, die zum Lenker führen. Die Farben dienen zur Orientierung und kennzeichnen die Kabel. Bei einem Lenker mit Kabelinnenführung müssen die Kabel vom Stecker getrennt werden. Damit nachher die Kabelschuhe wieder am richtigen Ort landen, dient diese Zeichnung.



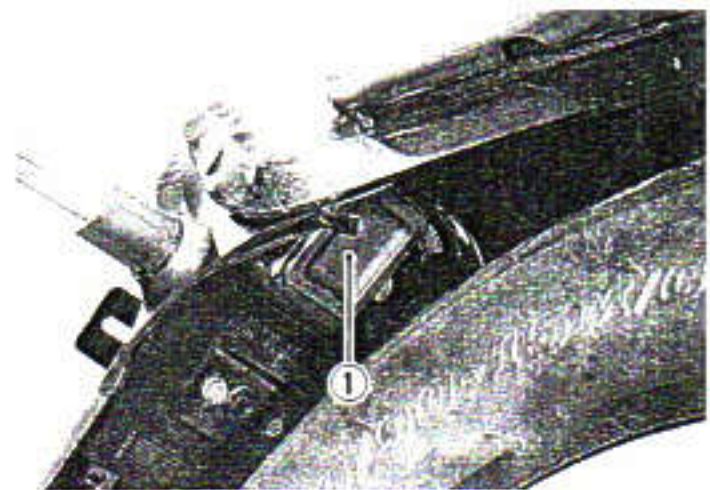
SCHLUSS-/BREMSLEUCHE

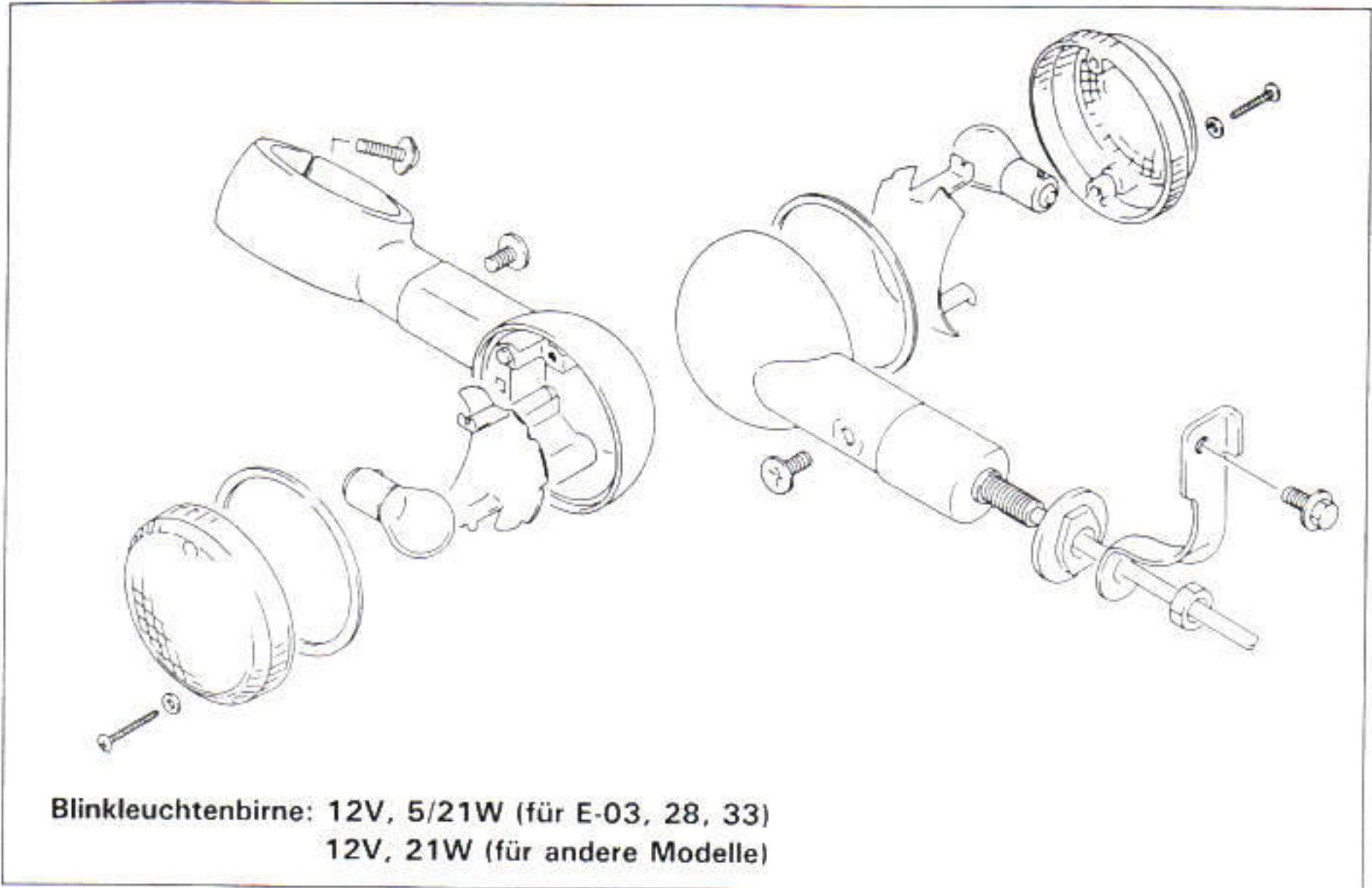


- Die Abdeckkappe ① abnehmen.
- Die Birnenfassung ② herausnehmen.
- Die Schluß-/Bremsleuchtenbirne entfernen.
- Die Birne der Schluß-/Bremsleuchte in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

⚠ ACHTUNG

Die Birne nicht mit bloßen Händen berühren; wenn dies versehentlich geschieht, muß sie mit Alkohol oder einem mit Haushaltsreiniger angefeuchteten Lappen gereinigt werden, um ein frühzeitiges Durchbrennen zu vermeiden.



BLINKLEUCHE**⚠ ACHTUNG**

Die Birne nicht mit bloßen Händen berühren; wenn dies versehentlich geschieht, muß sie mit Alkohol oder einem mit Haushaltsreiniger angefeuchteten Lappen gereinigt werden, um ein frühzeitiges Durchbrennen zu vermeiden.

RELAIS**ANLASSERRELAIS**

Das Anlasserrelais befindet sich hinter der linken Rahmenabdeckung. (Siehe Seite 7-3 und 7-15 für weitere Einzelheiten.)

SEITENSTÄNDER-/ZÜNDSPERR-RELAIS

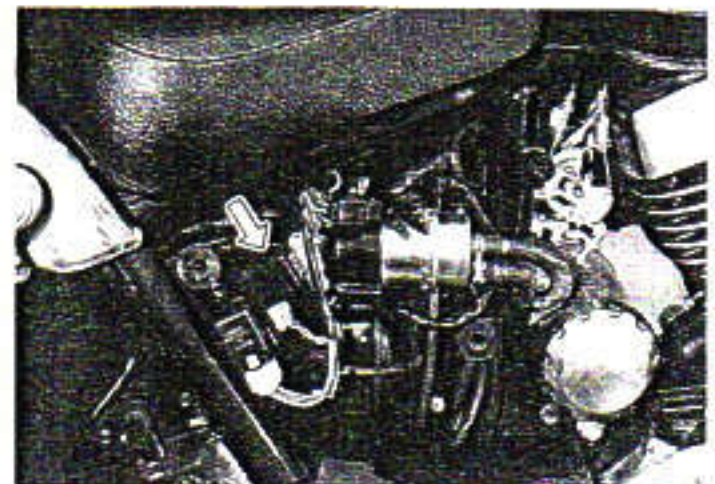
Das Seitenständer-/Zündsperr-Relais befindet sich unter der rechten Rahmenabdeckung. (Siehe Seite 7-4 und 7-18 für weitere Einzelheiten.)

BLINKLEUCHTENRELAIS

Das Blinkleuchtenrelais befindet sich unter der rechten Rahmenabdeckung. Wenn die Blinkleuchte nicht funktioniert, müssen Birne, Blinkleuchenschalter und die entsprechenden Schaltkreise überprüft werden. Wenn Birne, Blinkleuchenschalter und die entsprechenden Schaltkreise in Ordnung sind, kann das Blinkleuchtenrelais defekt sein. In diesem Fall ist das Relais durch ein Neuteil zu ersetzen.

HINWEIS:

Sich vergewissern, daß die Batterie voll aufgeladen ist.



SCHALTER

Jeden Schalter mit Hilfe eines Testers auf Durchgang überprüfen. Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß der Schalter ersetzt werden.

ZÜNDSCHALTER

Für Modell E-24

Farbe \ Position	R	O	O/Y	Gr	Br
AUS (OFF)					
EIN (ON)	○	○	○	○	○

Andere Modelle

Farbe \ Position	R	O	O/Y	Gr	Br
OFF					
ON	○	○	○	○	○
P	○	○	○	○	○

LICHTSCHALTER

Für E-03, 24, 28, 33

Farbe \ Position	O/Bl	Gr	O/R	Y/W
ON	○	○	○	○

Andere Modelle

Farbe \ Position	O/Bl	Gr	O/R	Y/W
OFF				
S	○	○		
ON	○	○	○	○

ABBLENDSCHALTER

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

BLINKLEUCHTENSCHALTER

Farbe \ Position	Lg	Lbl	B
L		○	○
DRÜCKEN			
R	○	○	

LICHTHUPE

Farbe \ Position	O/R	Y
•		
DRÜCKEN	○	○

MOTORSTOPPSCHALTER

Farbe \ Position	O/B	O/W
OFF		
BETRIEB	○	○

ANLASSERKNOPF

Farbe \ Position	O/W	Y/G
•		
DRÜCKEN	○	○

HUPENKNOPF

Farbe \ Position	B/Bl	B/W
•		
DRÜCKEN	○	○

VORDERER BREMSLEUCHTENSCHALTER

Farbe \ Position	B/R	B
OFF		
ON	○	○

HINTERER BREMSLEUCHTENSCHALTER

Farbe \ Position	O	W/B
OFF		
ON	○	○

ÖLDRUCKSCHALTER

Farbe \ Position	G/Y	Masse
Bei abgestelltem Motor	○	○
Bei laufendem Motor		

HINWEIS:

Vor der Überprüfung des Öldruckschalters sich vergewissern, daß der Motorölstand der Spezifikation entspricht.

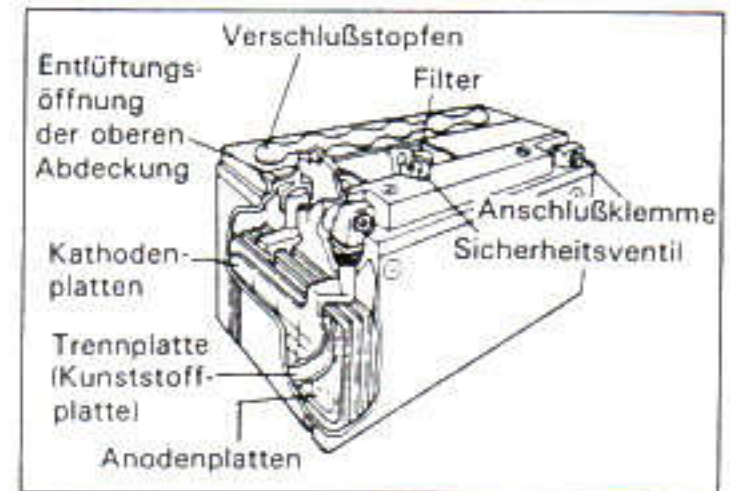
KABELFARBEN

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

BATTERIE

TECHNISCHE DATEN

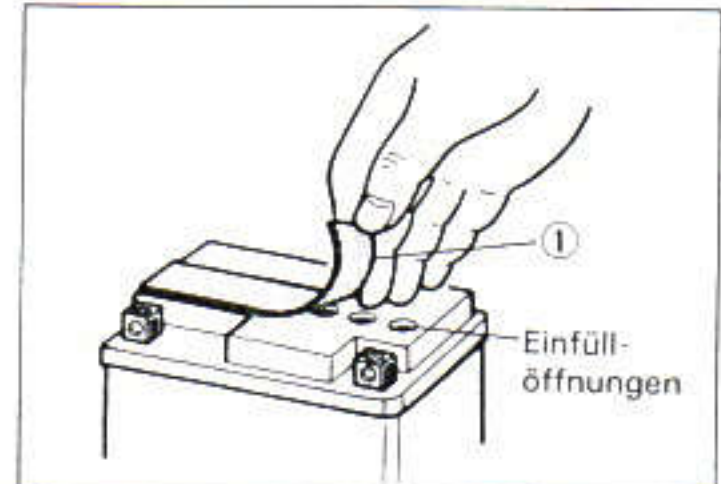
Typenbezeichnung	FTX12-BS
Kapazität	12V 36 kC (10 Ah)/10 Stunden
Standard-Säuredichte S.D.	1,320 bei 20°C



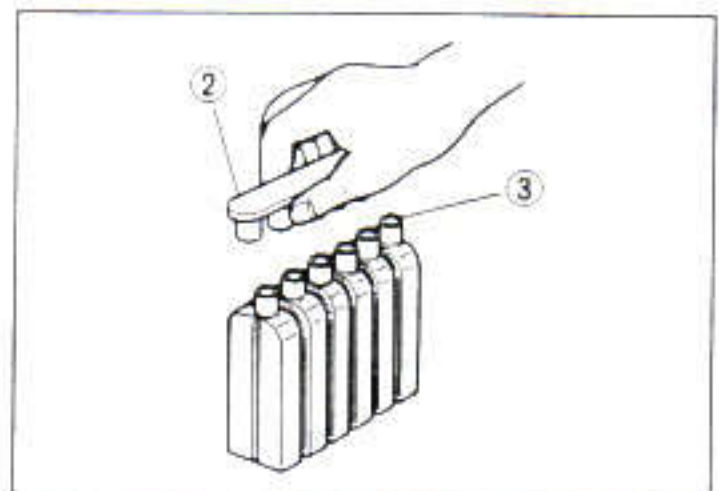
ANFANGSAUFLADUNG

Einfüllen des Elektrolyts

- Das Aluminium-Abdichtband ① von den Elektrolyt-Einfüllöffnungen abziehen.



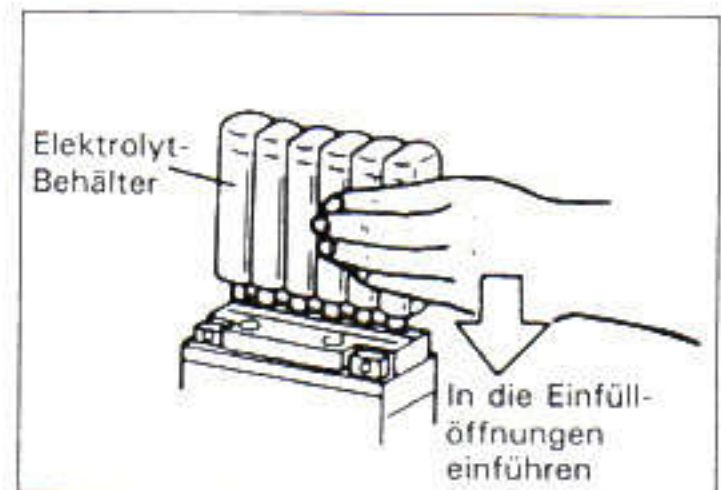
- Die Abdeckkappen ② abnehmen.



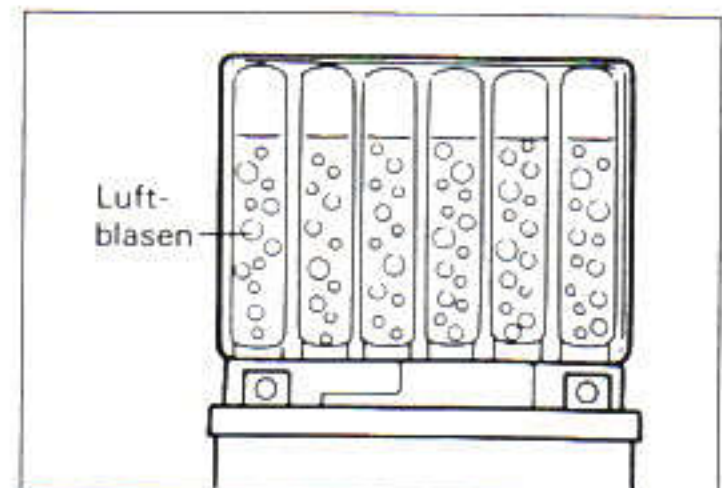
HINWEIS:

- Nach dem Einfüllen des Elektrolyts die abgenommenen Abdichtkappen ② zum Verschließen der Einfüllöffnungen verwenden.
- Die abgedichteten Endstücke ③ des Elektrolyt-Behälters dürfen nicht durchstochen oder abgenommen werden.

- Die Endstücke des Elektrolyt-Behälters in die Elektrolyt-Einfüllöffnungen der Batterie einstecken; dabei den Behälter gut festhalten, damit er nicht herunterfällt. Beim Einfüllen darauf achten, daß keine Batteriesäure verschüttet wird.



- Sich vergewissern, daß in jedem Elektrolyt-Behälter aufsteigende Luftblasen zu sehen sind; den Behälter in dieser Position mindestens 20 Minuten belassen.



HINWEIS:

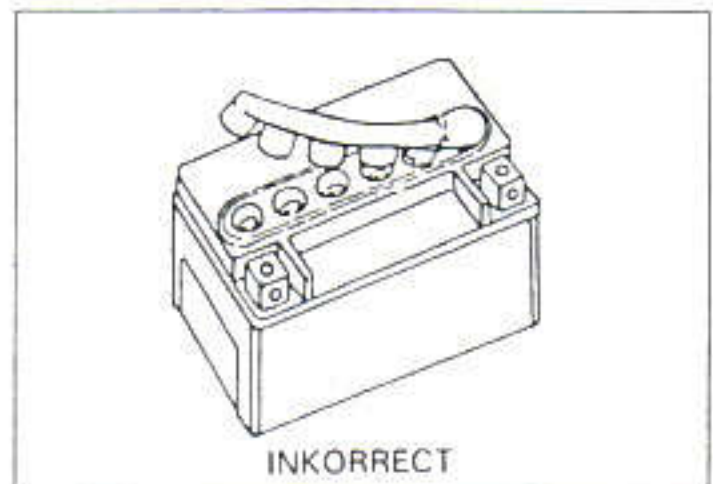
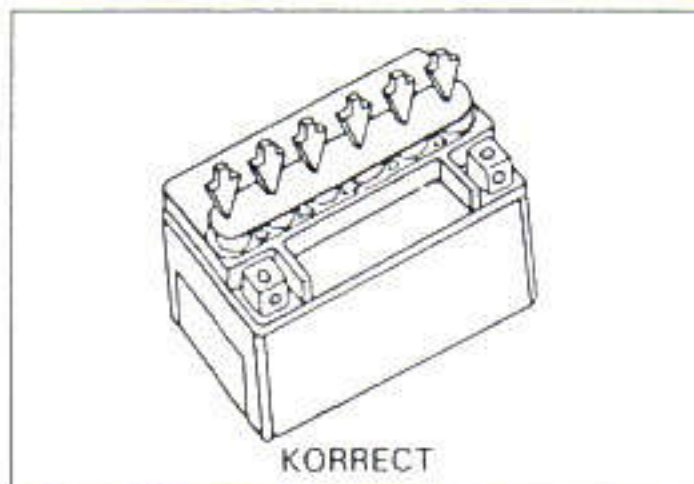
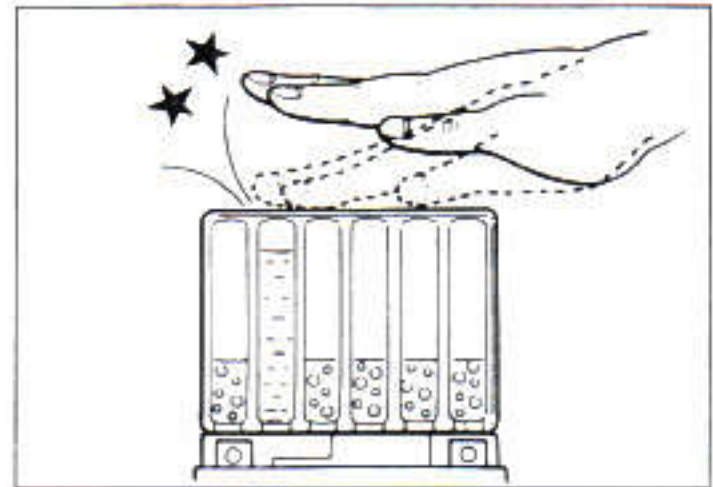
Wenn keine Luftblasen mehr aus der Einfüllöffnung aufsteigen, leicht mit der Hand zwei- oder dreimal gegen die Unterseite des Behälters schlagen.

Den Behälter während des Einfüllvorgangs niemals von der Batterie abnehmen.

- Nachdem der Elektrolyt restlos in die Batterie eingefüllt wurde, den Säurebehälter von der Batterie abnehmen und etwa 20 Minuten warten.
- Die Verschlusskappen in die Einfüllöffnungen tief genug eindrücken, so daß die Kappen nicht über den oberen Rand der Batterieoberseite hervorragen.

ACHTUNG

- * Es darf nur die spezifizierte Batterie verwendet werden.
- * Nachdem die Abdeckkappen einmal hineingedrückt wurden, dürfen sie nicht mehr entfernt werden.



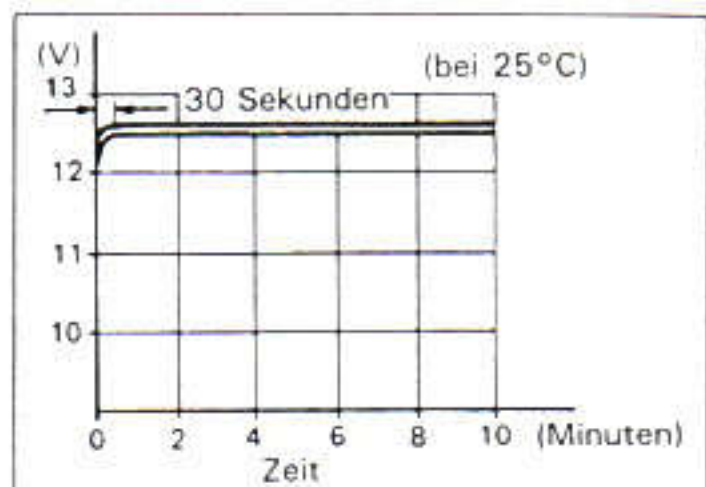
- Mit einem Multi-Stromkreistester die Batteriespannung messen. Der Tester muß einen Wert von mehr als 12,5 – 12,6 V Gleichstrom anzeigen, wie in der Abbildung gezeigt. Wenn die Batteriespannung unter dem spezifizierten Wert liegt, muß die Batterie an ein Batterieladegerät angehängt werden. (Sich auf das Nachladen der Batterie beziehen).

HINWEIS:

Es wird empfohlen, die Batterie nachzuladen, wenn das Herstellungsdatum mehr als zwei Jahre zurückliegt.

WARTUNG

Das Batteriegehäuse visuell auf Schäden überprüfen. Wenn Anzeichen von Undichtigkeit oder Elektrolytverlust festzustellen sind, muß die Batterie durch ein Neuteil ersetzt werden. Wenn die Batterieklemmen angerostet oder mit weißlichen Ablagerungen überzogen sind, können die Klemmen mit Schmirgelpapier gereinigt werden.



NACHLADEN DER BATTERIE

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

⚠ ACHTUNG

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

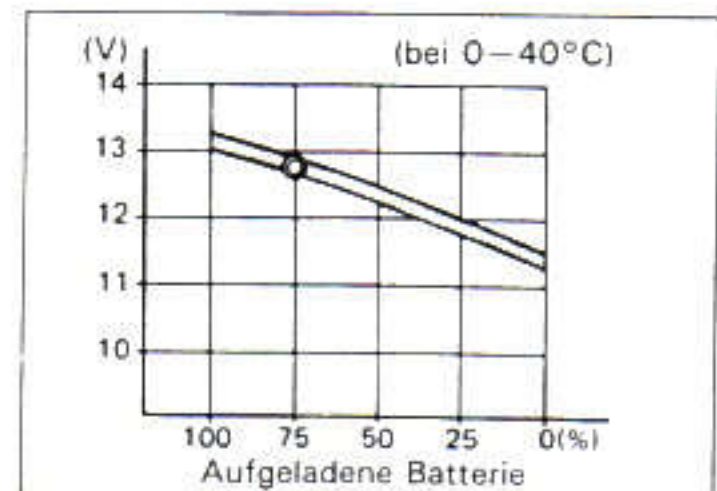
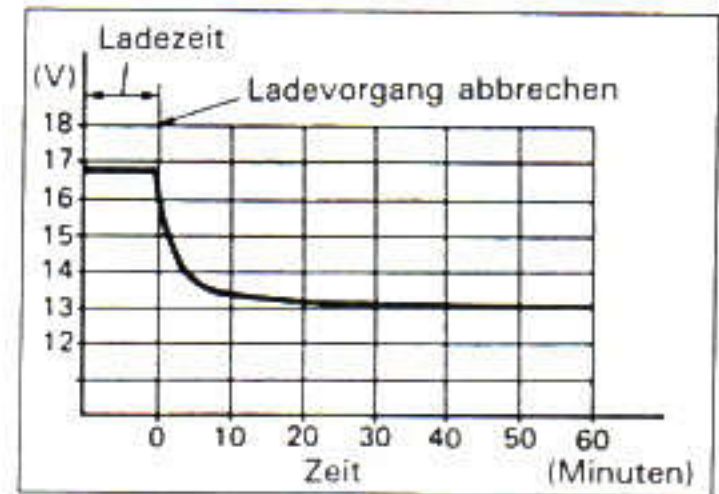
HINWEIS:

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

Ladezeit: 5 Ampere für eine Stunde, oder 1,2 Ampere für 5 bis 10 Stunden

⚠ ACHTUNG

Darauf achten, daß der Ladestrom zu keiner Zeit 5 Ampere übersteigt.



- Nach dem Aufladen mindestens 30 Minuten warten, dann die Batteriespannung mit Hilfe eines Multi-Stromkreistesters überprüfen.
- Wenn die Batteriespannung unter 12,5 V liegt, muß der Aufladevorgang wiederholt werden.
- Wenn auch nach einem wiederholten Aufladen die Spannung immer noch unter 12,5 V liegt, muß die Batterie ersetzt werden.
- Wird eine Batterie für längere Zeit nicht benutzt, entlädt sie sich von selbst. Wenn das Motorrad für mehrere Monate stillgelegt wird, ist die Batterie mindestens einmal im Monat nachzuladen, um ein Entladen der Batterie zu vermeiden.

WARTUNGSGSINFORMATIONEN

INHALT

STÖRUNGSSUCHE	8- 1
MOTOR	8- 1
VERGASER	8- 4
KÜHLER	8- 4
FAHRGESTELL	8- 5
BREMSEN	8- 6
ELEKTRISCHE ANLAGE	8- 7
BATTERIE	8- 8
STROMLAUFPLAN	8- 9
VERLEGUNG DER KABELBÄUME, SEILZÜGE UND SCHLÄUCHE ..	8-12
VERLEGUNG DER KABELBÄUME	8-12
VERLEGUNG DER SEILZÜGE	8-15
VERLEGUNG DER KRAFTSTOFFSCHLÄUCHE	8-16
VERLEGUNG DER KÜHLERSCHLÄUCHE	8-18
VERLEGUNG DER SCHLÄUCHE DES PAIR-SYSTEMS (ZUSATZLUFTZUFUHR)	8-19
VERLEGUNG DES VORDEREN BREMSSCHLAUCHS	8-20
SPEZIALWERKZEUGE	8-21
ANZUGSDREHMOMENTE	8-23
WARTUNGSDATEN	8-26

STÖRUNGSSUCHE

MOTOR

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Abhilfe
Motor springt überhaupt oder nur schwer an.	<p>Kompression zu niedrig.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Inkorrektes Ventilspiel. 2. Ausgeschlagene Ventilführungen oder defekte Auflagefläche der Ventile. 3. Ventilsteuerzeiten inkorrekt. 4. Ausgeschlagene Kolbenringe. 5. Ausgeschlagener Zylinder. 6. Anlasser dreht zu langsam. <p>7. Zündkerzen haben sich gelockert.</p> <p>Kein Zündfunke.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zündkerzen verrußt. 2. Zündkerzen naß. 3. Defekte Zündspule. 4. Offener Stromkreis oder Kurzschluß im Hochspannungskabel. 5. Signalgenerator oder Zündeinheit defekt. <p>Kein Kraftstoff gelangt zu den Vergasern.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verstopfter oder defekter Kraftstoffhahn. 2. Defekte Kraftstoffpumpe. 3. Defektes Schwimmemelventil. 4. Verstopfte Kraftstoffleitung oder Kraftstofffilter. 5. Signalgenerator, Zündspule oder Zündeinheit defekt. 	<p>Einstellen. Reparieren oder ersetzen. Einstellen. Ersetzen. Ersetzen oder aufbohren. Siehe im Kapitel "Elektrische Anlage". Nachziehen.</p> <p>Reinigen. Reinigen und trocknen. Ersetzen. Ersetzen.</p> <p>Ersetzen.</p> <p>Reinigen oder ersetzen. Ersetzen. Ersetzen. Reinigen oder ersetzen. Ersetzen.</p>
Motor bleibt leicht stehen.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zündkerzen verrußt. 2. Signalgenerator oder Zündeinheit defekt. 3. Verstopfte Kraftstoffleitung. 4. Verstopfte Vergaserdüsen. 5. Ventilspiel inkorrekt eingestellt. 6. Defekte Kraftstoffpumpe. 	<p>Reinigen. Ersetzen. Reinigen. Reinigen. Einstellen. Ersetzen.</p>
Motor läuft geräuschvoll.	<p>Übermäßige Geräusche vom Ventilmechanismus</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ventilspiel zu groß. 2. Erlahmte oder gebrochene Ventildfedern. 3. Kipphebel oder Kipphebelwelle ausgeschlagen. 4. Ausgeschlagene und überhitzte Nockenwellen-Lagerzapfen. <p>Geräusche vom Kolben</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kolben oder Zylinder ausgeschlagen. 2. Verbrennungskammer durch Verbrennungsrückstände verschmutzt. 3. Kolbenbolzen oder Kolbenbolzenbohrung ausgeschlagen. 4. Kolbenringe oder Kolbenringnut ausgeschlagen. <p>Geräusche von der Steuerkette</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Steuerkette hat sich gedehnt. 2. Abgenutzte Ritzel. 3. Spannvorrichtung defekt. <p>Geräusche von der Kupplung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ausgeschlagene Verzahnung der Vorgelegewelle oder Nabe. 2. Abgenutzte Zähne der Kupplungsscheiben. 3. Verzogene Antriebs- und Abtriebsscheiben. 4. Abgenutztes Kupplungsausrücklager 5. Erlahmte Kupplungsdämpfer. 	<p>Einstellen. Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen.</p> <p>Ersetzen. Reinigen.</p> <p>Ersetzen.</p> <p>Ersetzen.</p> <p>Ersetzen. Ersetzen. Reparieren oder ersetzen.</p> <p>Ersetzen.</p> <p>Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen. Das Primär-Abtriebszahnrad ersetzen.</p>

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Abhilfe
<p>Motor läuft geräuschvoll.</p>	<p>Geräusche von der Kurbelwelle</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Abgenutzte oder heißgelaufene Lager. 2. Ausgeschlagenes oder heißgelaufenes Pleuellager. 3. Ausgeschlagene oder heißgelaufene Lagerzapfen 4. Übermäßiges Axialspiel. <p>Geräusche aus dem Getriebe</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zahnräder sind abgenutzt oder schleifen. 2. Abgenutzte Verzahnung. 3. Primärzahnräder abgenutzt oder schleifen. 4. Lager abgenutzt. <p>Geräusche von der Wasserpumpe</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zuviel Spiel des Pumpenwellenlagers. 2. Abgenutzte oder beschädigte Flügelradwelle. 3. Abgenutzter oder beschädigter Gleitdichtring. 4. Flügelrad schlägt am Pumpengehäuse an. 	<p>Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen. Das Drucklager ersetzen.</p> <p>Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen.</p> <p>Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen.</p>
<p>Kupplung rutscht durch.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kupplungseinstellung inkorrekt oder kein Spiel. 2. Kupplungsfedern zu schwach. 3. Abgenutzte oder verzogene Druckplatte. 4. Verzogene Antriebs- und Abtriebsscheiben. 	<p>Einstellen. Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen.</p>
<p>Kupplung schleift.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kupplungseinstellung inkorrekt oder zu viel Spiel im Kupplungsmechanismus. 2. Einige der Kupplungsfedern sind erlahmt. 3. Verzogene Druckplatte oder Kupplungsscheibe. 	<p>Einstellen. Ersetzen. Ersetzen.</p>
<p>Gänge lassen sich nicht schalten.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Schaltnocken gebrochen. 2. Verbogene Schaltgabeln. 3. Abgenutzte Schaltsperklinke. 	<p>Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen.</p>
<p>Gänge lassen sich nicht zurückschalten.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gebrochene Rückzugsfeder der Schaltwelle. 2. Schaltwelle schwergängig oder klemmt. 3. Verzogene oder abgenutzte Schaltgabeln. 	<p>Ersetzen. Reparieren oder ersetzen. Ersetzen.</p>
<p>Gänge springen heraus.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Schalträder der Antriebs- oder Vorgelegewelle abgenutzt. 2. Verzogene oder abgenutzte Schaltgabeln. 3. Erlahmte Anschlagfeder des Schaltnockens. 	<p>Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen.</p>
<p>Unregelmäßiger Leerlauf des Motors.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ventilspiel inkorrekt eingestellt. 2. Defekte Auflagefläche der Ventile. 3. Defekte Ventileführungen 4. Kipphebel oder Kipphebelwelle ausgeschlagen. 5. Elektrodenabstand zu groß. 6. Defekte Zündspule. 7. Signalgenerator oder Zündeinheit defekt. 8. Inkorrekte Einstellung des Schwimmerstands. 9. Verstopfte Vergaserdüsen oder ungleich eingestellte Vergaser. 10. Defekte Kraftstoffpumpe oder Zündeinheit. 	<p>Einstellen. Ersetzen oder reparieren. Ersetzen. Ersetzen. Einstellen oder ersetzen. Ersetzen. Ersetzen. Einstellen. Reinigen oder einstellen. Ersetzen.</p>

8-3 WARTUNGSMITTELSINFORMATIONEN

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Abhilfe
Unregelmäßiger Motorlauf im hohen Drehzahlbereich.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Erlahmte Ventildfedern. 2. Ausgeschlagene Nockenwellen. 3. Zündzeitpunkt inkorrekt eingestellt. 4. Elektrodenabstand zu gering. 5. Defekt im Zündvorverstellungs-Schaltkreis, Zündvorverstellung funktioniert nicht. 6. Defekte Zündspule. 7. Signalgenerator oder Zündeinheit defekt. 8. Schwimmerstand im Vergaser zu niedrig. 9. Verstopfter Luftfiltereinsatz. 10. Verstopfte Kraftstoffleitung; ungenügende Kraftstoffzufuhr zum Vergaser. 11. Defekte Kraftstoffpumpe oder Zündeinheit. 	<p>Ersetzen. Ersetzen. Einstellen. Einstellen. Die Zündeinheit ersetzen. Ersetzen. Ersetzen. Einstellen. Reinigen. Reinigen und Kraftstoff pumpen. Ersetzen.</p>
Starke Rauchentwicklung.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zuviel Motoröl eingefüllt. 2. Kolbenringe oder Zylinder ausgeschlagen. 3. Ventildführungen ausgeschlagen. 4. Riefenbildung oder Verschleiß an der Zylinderwand. 5. Abgenutzte Ventilschäfte. 6. Defekte Ventildichtringe 7. Abgenutzte Ölabbstreifringe. 	<p>Ölstand am Prüffenster kontrollieren; überschüssiges Öl ablassen. Ersetzen. Ersetzen. Aufbohren oder ersetzen. Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen.</p>
Schlechte Motorleistung.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ungenügendes Ventilspiel. 2. Erlahmte Ventildfedern 3. Zündzeitpunkt inkorrekt eingestellt. 4. Kolbenringe oder Zylinder ausgeschlagen. 5. Defekte Auflagefläche der Ventile. 6. Zündkerzen verrußt. 7. Inkorrekte Zündkerzen. 8. Verstopfte Vergaserdüsen. 9. Inkorrektter Schwimmerstand. 10. Verstopfter Luftfiltereinsatz. 11. Gelockerte Synchronisierung-Einstellschraube. 12. Vergaser zieht Falschluf über das Ansaugrohr. 13. Zuviel Öl im Motor. 14. Defekte Kraftstoffpumpe oder Zündeinheit. 15. Signalgenerator, Zündeinheit oder Zündspule defekt. 	<p>Einstellen. Ersetzen. Einstellen. Ersetzen. Reparieren. Reinigen oder ersetzen. Einstellen oder ersetzen. Reinigen. Einstellen. Reinigen. Nachziehen und die Vergaser synchronisieren. Nachziehen oder ersetzen. Das überschüssige Öl ablassen. Ersetzen. Ersetzen.</p>
Motor überhitzt.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Übermäßige Verbrennungsrückstände am Kolbenboden. 2. Nicht genug Öl im Motor. 3. Defekte Ölpumpe oder verstopfter Ölkreislauf. 4. Kraftstoffstand in der Schwimmerkammer zu niedrig. 5. Vergaser zieht Falschluf über das Ansaugrohr. 6. Inkorrekte Viskosität des Motoröls. 7. Defekt im Kühlsystem. 	<p>Reinigen. Motoröl einfüllen. Ersetzen oder reinigen. Einstellen. Nachziehen oder ersetzen. Wechseln. Siehe im Abschnitt "Kühlsystem".</p>

VERGASER

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Abhilfe
Anlaßschwierigkeiten.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Starterdüse verstopft. 2. Starterkanal verstopft. 3. Falschlufteintritt zwischen Startergehäuse und Vergaser. 4. Falschlufteintritt an Vergasernippel oder dem Anschlußnippel des Unterdruck-Meßgeräts. 5. Kaltstartschieber defekt. 	Reinigen. Reinigen. Startergehäuse und Vergaser auf korrekte Befestigung überprüfen; evtl. einstellen und die Dichtung ersetzen. Überprüfen und einstellen. Überprüfen und einstellen.
Unregelmäßiger Motorlauf im Leerlauf und bei niedrigen Drehzahlen.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Leerlauf- oder Leerlaufdüse verstopft oder gelockert. 2. Falschlufteintritt an Vergasernippel, dem Anschlußnippel des Unterdruck-Meßgeräts oder dem Starter. 3. Leerlaufkanal oder Bypass verstopft. 4. Kaltstartschieber nicht vollständig geschlossen. 	Überprüfen und reinigen. Überprüfen und einstellen. Überprüfen und reinigen. Überprüfen und einstellen.
Unregelmäßiger Motorlauf bei mittleren und hohen Drehzahlen.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hauptdüse oder Hauptluftdüse verstopft. 2. Mischrohr verstopft. 3. Drosselklappenventil funktioniert nicht einwandfrei. 4. Kraftstofffilter verstopft. 5. Gelockerte Synchronisierungseinstellschraube. 	Überprüfen und reinigen. Überprüfen und reinigen. Das Drosselklappenventil auf einwandfreie Funktion überprüfen. Überprüfen und reinigen. Nachziehen und die Vergaser synchronisieren.
Vergaser läuft über; Kraftstoffpegel schwankt.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Schwimmerventil ausgeschlagen oder beschädigt. 2. Feder des Schwimmernadelventils gebrochen. 3. Schwimmer funktioniert nicht einwandfrei. 4. Schwimmerventil durch Fremdkörper blockiert. 5. Kraftstoffpegel in der Schwimmerkammer zu hoch oder zu niedrig. 6. Defekte Kraftstoffpumpe oder Zündeinheit. 7. Vergaser-Entlüftungsrohr blockiert. 8. Signalgenerator, Zündeinheit oder Zündspule defekt. 	Ersetzen. Ersetzen. Überprüfen und einstellen. Reinigen. Die Schwimmerhöhe einstellen. Ersetzen. Reinigen. Ersetzen.

KÜHLER

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Abhilfe
Motor überhitzt.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nicht genug Motorkühlflüssigkeit. 2. Kühlerkern durch Verschmutzung oder Fremdkörper blockiert. 3. Defekter Kühlerventilator. 4. Defekter Thermoschalter des Kühlerventilators. 5. Verstopfter Kühlkanal. 6. Lufteinschluß im Kühlkreislauf 7. Defekte Wasserpumpe. 8. Inkorrektes Kühlmittel eingefüllt. 	Motorkühlflüssigkeit einfüllen. Reinigen. Reparieren oder ersetzen. Ersetzen. Reinigen. Das Kühlsystem entlüften. Ersetzen. Ersetzen.
Motor erreicht seine Betriebstemperatur nicht.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Defekter Thermoschalter des Kühlerventilators. 2. Außentemperatur extrem niedrig. 	Ersetzen. Eine Kühlerjalousie montieren.

FAHRGESTELL

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Abhilfe
Lenkung schwergängig.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lenkschaftmutter zu fest angezogen. 2. Lenkschaftlager defekt. 3. Lenkschaft verzogen. 4. Reifendruck ungenügend. 	Einstellen. Ersetzen. Ersetzen. Einstellen.
Lenker flattert.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ungleicher Druck zwischen rechtem und linkem Gabelholm. 2. Teleskopgabel verzogen. 3. Verzogene Vorderachswelle oder defekter Reifen. 4. Lenkschaftmutter gelockert. 5. Abgenutzter Reifen, inkorrekte Reifengröße oder inkorrekt er Reifendruck. 	Einstellen. Reparieren oder ersetzen. Ersetzen. Einstellen. Einstellen oder ersetzen.
Vorderrad flattert.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Felge verzogen. 2. Vordere Radlager ausgeschlagen. 3. Defekter Reifen oder falsche Reifengröße. 4. Gelockerte Achswellenmutter oder Achswellen-Klemmschraube. 5. Ölstand der Teleskopgabel inkorrekt. 	Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen. Nachziehen. Einstellen.
Vorderradaufhängung zu weich.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Federn erlahmt. 2. Gabelölstand zu niedrig. 3. Falsche Viskosität des Gabelöls. 	Ersetzen. Nachfüllen. Ersetzen.
Vorderradaufhängung zu hart.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Viskosität des Gabelöls zu hoch. 2. Gabelölstand zu hoch. 3. Vorderachswelle verbogen. 	Ersetzen. Überschüssiges Öl ablassen. Ersetzen.
Geräusche von der Vorderradaufhängung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gabelölstand zu niedrig. 2. Schrauben der Vorderradaufhängung gelockert. 	Nachfüllen. Nachziehen.
Hinterrad flattert.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Felge verzogen. 2. Hintere Radlager oder Schwingarmlager ausgeschlagen. 3. Defekter Reifen oder falsche Reifengröße. 4. Ausgeschlagener Schwingarm und hinterer Stoßdämpfer. 5. Schrauben oder Muttern der Hinterradaufhängung gelockert. 	Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen. Nachziehen.
Hinterradaufhängung zu weich.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stoßdämpferfedern erlahmt. 2. Inkorrekt eingestellte Hinterradaufhängung. 3. Ölverlust am Stoßdämpfer. 	Ersetzen. Einstellen. Ersetzen.
Hinterradaufhängung zu hart.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inkorrekt eingestellte Hinterradaufhängung. 2. Stoßdämpferstange verbogen. 3. Schwingarm verbogen. 4. Ausgeschlagene Schwingarmlager. 	Einstellen. Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen.
Geräusche von der Hinterradaufhängung.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Schrauben oder Muttern der Hinterradaufhängung gelockert. 2. Ausgeschlagene Schwingarmlager. 	Nachziehen. Ersetzen.

BREMSEN

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Abhilfe
Ungenügende Bremsleistung.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bremsflüssigkeitsverlust am Hydrauliksystem. 2. Bremsklötze bzw. Bremsbeläge abgenutzt. 3. Bremsklötze/Bremsbeläge verölt. 4. Bremsscheibe/Bremstrommel abgenutzt. 5. Luft im Hydrauliksystem. 6. Bremsflüssigkeitsstand im Reservebehälter nicht ausreichend. 7. Übermäßiges Spiel am Bremspedal. 	<p>Reparieren oder ersetzen. Ersetzen. Bremsscheibe und Bremsklötze reinigen. Ersetzen. Das System entlüften. Nachfüllen.</p> <p>Einstellen.</p>
Bremse quietscht.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bremsklötze/Bremsbeläge durch Überhitzung verhärtet. 2. Bremsklötze verschoben. 3. Radlager beschädigt. 4. Gelockerte Vorder- oder Hinterachswelle. 5. Bremsklötze abgenutzt. 6. Bremsflüssigkeit durch Fremdstoffe verschmutzt. 7. Rücklauföffnung des Hauptbremszylinders blockiert. 	<p>Die Oberfläche mit Schmirgelpapier nacharbeiten. Die Bremsklötze korrekt einpassen. Ersetzen. Mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen. Ersetzen. Die Bremsflüssigkeit auswechseln. Den Hauptbremszylinder zerlegen und reinigen.</p>
Übermäßiger Hub des Bremshebels.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Luft im Hydraulikkreis des Bremssystems. 2. Bremsflüssigkeitsstand zu niedrig. 3. Inkorrekte Bremsflüssigkeits-Spezifikation. 	<p>Das System entlüften. Bremsflüssigkeit bis zum vorgeschriebenen Stand einfüllen; das System entlüften. Bremsflüssigkeit des vorgeschriebenen Typs einfüllen.</p>
Bremsflüssigkeitsverlust	<ol style="list-style-type: none"> 1. Anschlüsse oder Verbindungsstellen gelockert. 2. Bremsschlauch gerissen. 3. Bremssattelkolben und/oder Manschette abgenutzt. 	<p>Mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen. Ersetzen. Den Kolben und/oder die Manschette ersetzen.</p>

ELEKTRISCHE ANLAGE

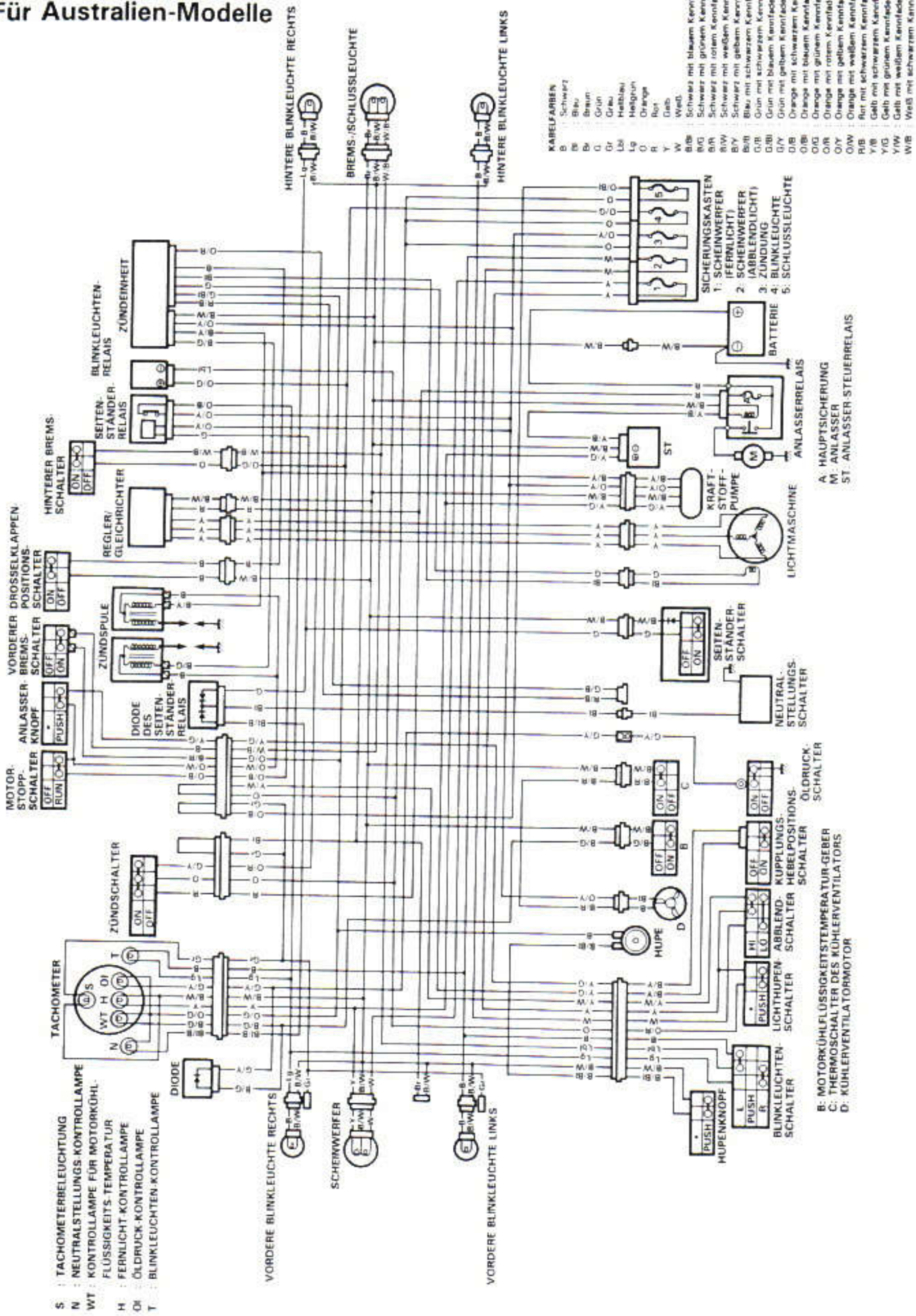
Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Abhilfe
Schwacher oder überhaupt kein Zündfunke.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Defekte Zündspule. 2. Defekte Zündkerzen. 3. Defekter Signalgenerator oder Zündeinheit. 	<p>Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen.</p>
Zündkerzen innerhalb kurzer Zeit durch Ölkohle verschmutzt.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gemisch zu fett. 2. Leerlaufdrehzahl zu hoch. 3. Falscher Kraftstoff. 4. Luftfiltereinsatz verschmutzt. 5. Wärmewert der Zündkerzen zu niedrig. 	<p>Die Vergaser einstellen. Die Vergaser einstellen. Wechseln. Reinigen. Zündkerzen mit höherem Wärmewert einbauen.</p>
Zündkerzen verrußen innerhalb kurzer Zeit.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ausgeschlagene Kolbenringe. 2. Kolben oder Zylinder ausgeschlagen. 3. Übermäßiges Spiel zwischen Ventilschaft und Ventildichtring. 4. Öldichtringe der Ventilschäfte verschlissen. 	<p>Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen.</p>
Zündkerzen-Elektroden überhitzen oder verbrennen.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wärmewert der Zündkerzen zu hoch. 2. Motor läuft sich heiß. 3. Zündkerzen gelockert. 4. Gemisch zu mager. 	<p>Zündkerzen mit niedrigerem Wärmewert einbauen. Den Motor einregulieren. Festziehen. Die Vergaser einregulieren.</p>
Lichtmaschine lädt nicht.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Offener Stromkreis oder Kurzschluß im Zuleitungskabel oder gelockerte Verbindungen. 2. Kurzgeschlossene, geerdete oder offene Lichtmaschinenwicklung. 3. Kurzgeschlossener oder beschädigter Regler/Gleichrichter. 	<p>Reparieren oder ersetzen, evtl. nachziehen. Ersetzen. Ersetzen.</p>
Lichtmaschine lädt, aber unter dem spezifizierten Wert.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zuleitungskabel kurzgeschlossen bzw. unterbrochen, oder Anschlüsse gelockert. 2. Statorwicklung der Lichtmaschine geerdet oder unterbrochen. 3. Defekter Regler/Gleichrichter. 4. Defekte Zellenplatten der Batterie. 	<p>Reparieren oder nachziehen. Ersetzen. Ersetzen. Die Batterie ersetzen.</p>
Lichtmaschine überlädt.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Interner Kurzschluß in der Batterie. 2. Widerstand im Regler/Gleichrichter beschädigt oder defekt. 3. Regler/Gleichrichter schlecht geerdet. 	<p>Die Batterie ersetzen. Den Regler/Gleichrichter ersetzen. Den Erdungsanschluß reinigen und nachziehen.</p>
Ungleichmäßiges Laden.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Leitungsisolierung durch Vibrationen durchgescheuert, daher intermittierender Kurzschluß. 2. Interner Kurzschluß der Lichtmaschine. 3. Defekter Regler/Gleichrichter. 	<p>Reparieren oder ersetzen. Ersetzen. Ersetzen.</p>
Anlasserknopf funktioniert nicht.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Batterie zu schwach. 2. Defekte Schalterkontakte. 3. Bürstenträger im Anlasser inkorrekt eingepaßt. 4. Anlasserrelais/Zündsperrschalter defekt. 	<p>Reparieren oder ersetzen. Ersetzen. Reparieren oder ersetzen. Ersetzen.</p>

BATTERIE

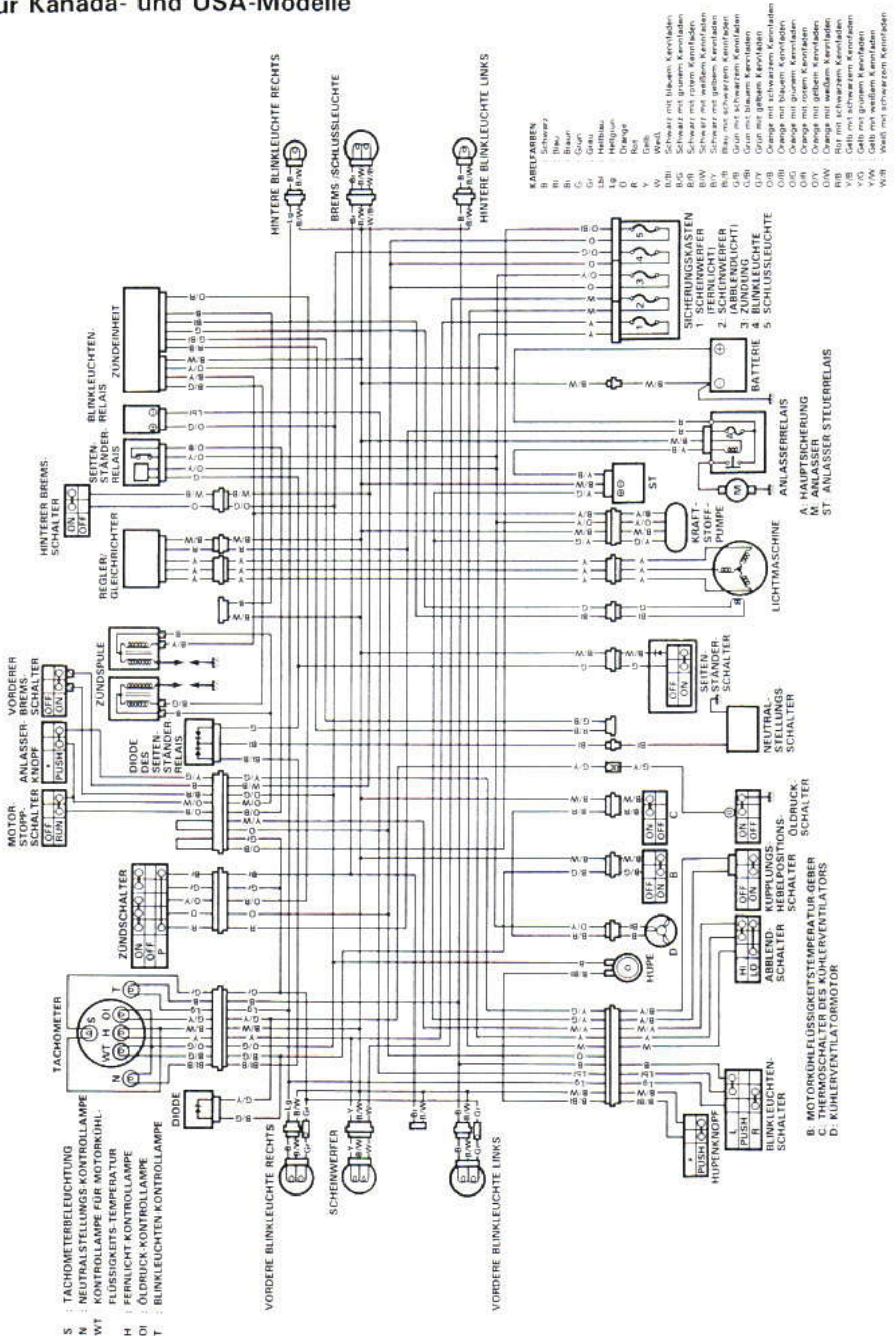
Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Abhilfe
Sulfatierung; weißliche, pulverförmige Rückstände oder Flecken an Klemmen und Zellenplatten.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Batteriegehäuse gerissen. 2. Batterie wurde über längere Zeit nicht gewartet. 	<p>Die Batterie ersetzen. Die Batterie ersetzen.</p>
Batterie entleert sich schnell.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Defekt im Ladesystem. 2. Die Zellenplatten haben durch häufiges Aufladen ihre Bleioxidschicht verloren. 3. Interner Kurzschluß der Batterie. 4. Batteriespannung zu niedrig. 5. Batterie ist zu alt. 	<p>Die Lichtmaschine, den Regler/Gleichrichter und alle Anschlußverbindungen überprüfen, dann die erforderlichen Einstellungen durchführen, um die korrekte Aufladestärke zu erhalten. Die Batterie ersetzen und das Ladesystem instandsetzen. Die Batterie ersetzen. Die Batterie voll aufladen. Die Batterie ersetzen.</p>
Sulfatierung der Batterie.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aufladung zu hoch oder zu niedrig. (Wenn die Batterie nicht benutzt wird, muß sie mindestens einmal im Monat aufgeladen werden, um Sulfatierung zu vermeiden). 2. Batterie wurde unbenutzt bei niedrigen Temperaturen zu lange gelagert. 	<p>Die Batterie ersetzen.</p> <p>Bei starker Sulfatierung die Batterie ersetzen.</p>
Batterie entlädt sich sehr schnell.	Verschmutzte Batterieoberfläche und Seiten.	Reinigen.

STROMLAUFPLAN

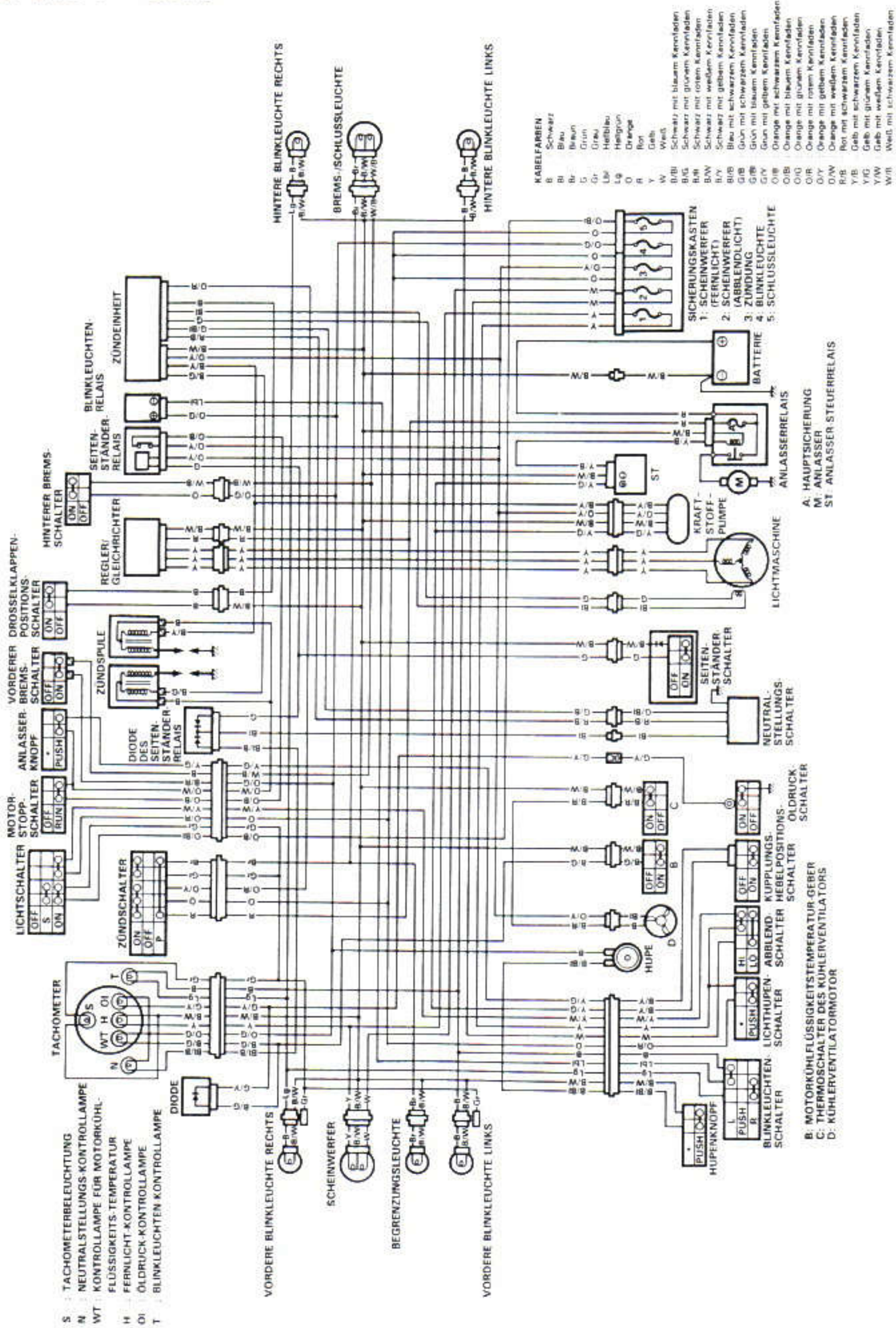
Für Australien-Modelle



Für Kanada- und USA-Modelle

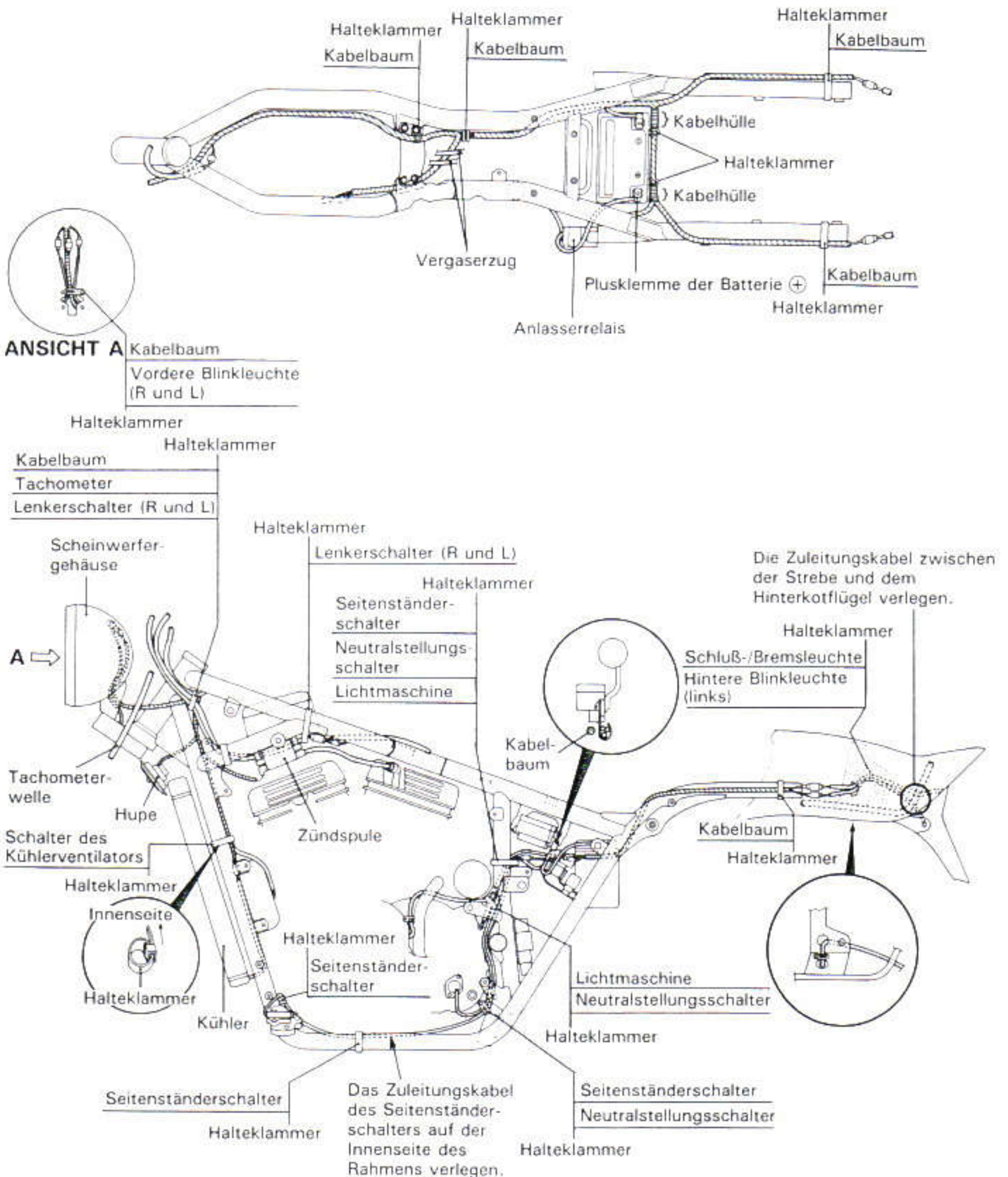


Für andere Modelle

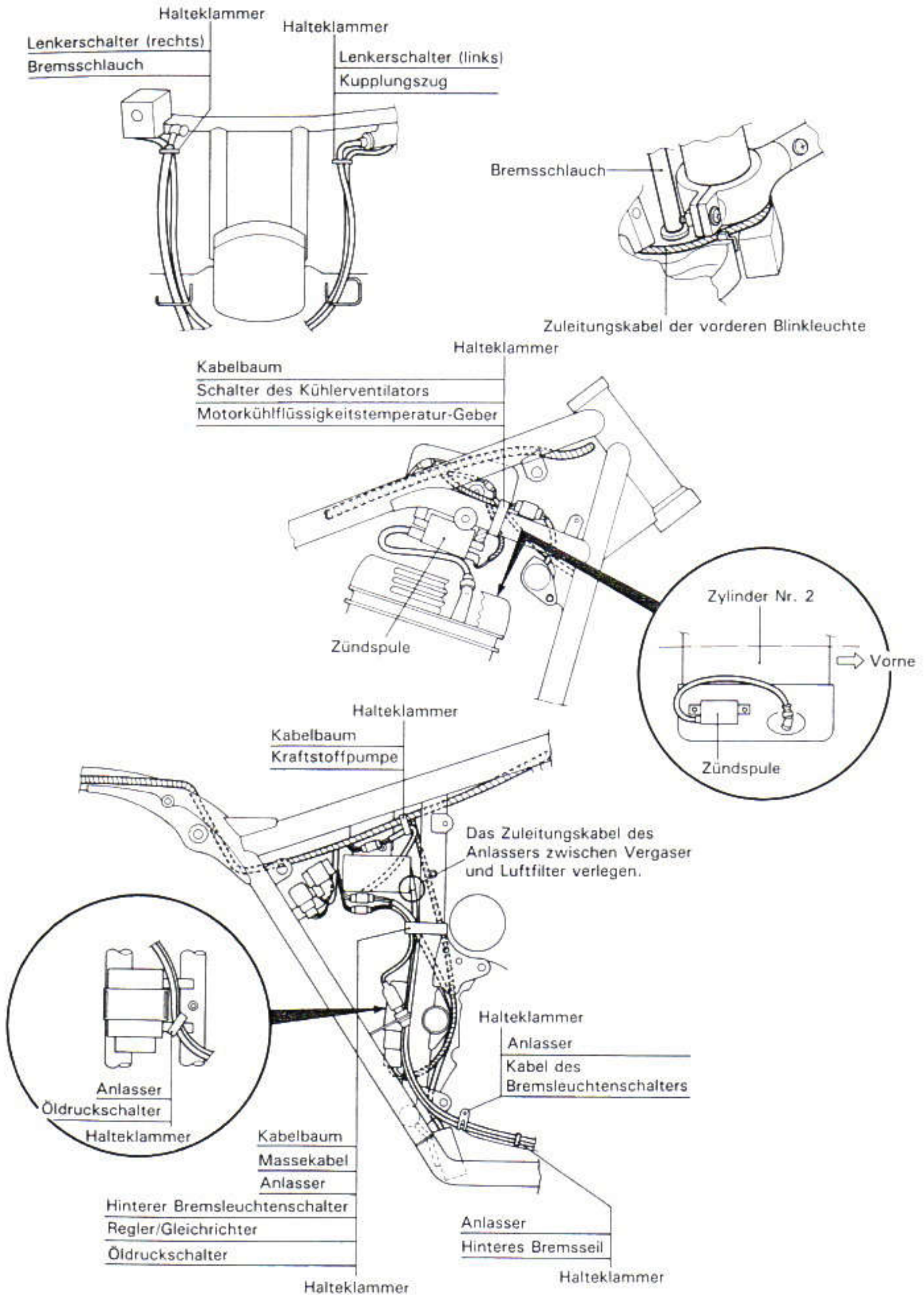


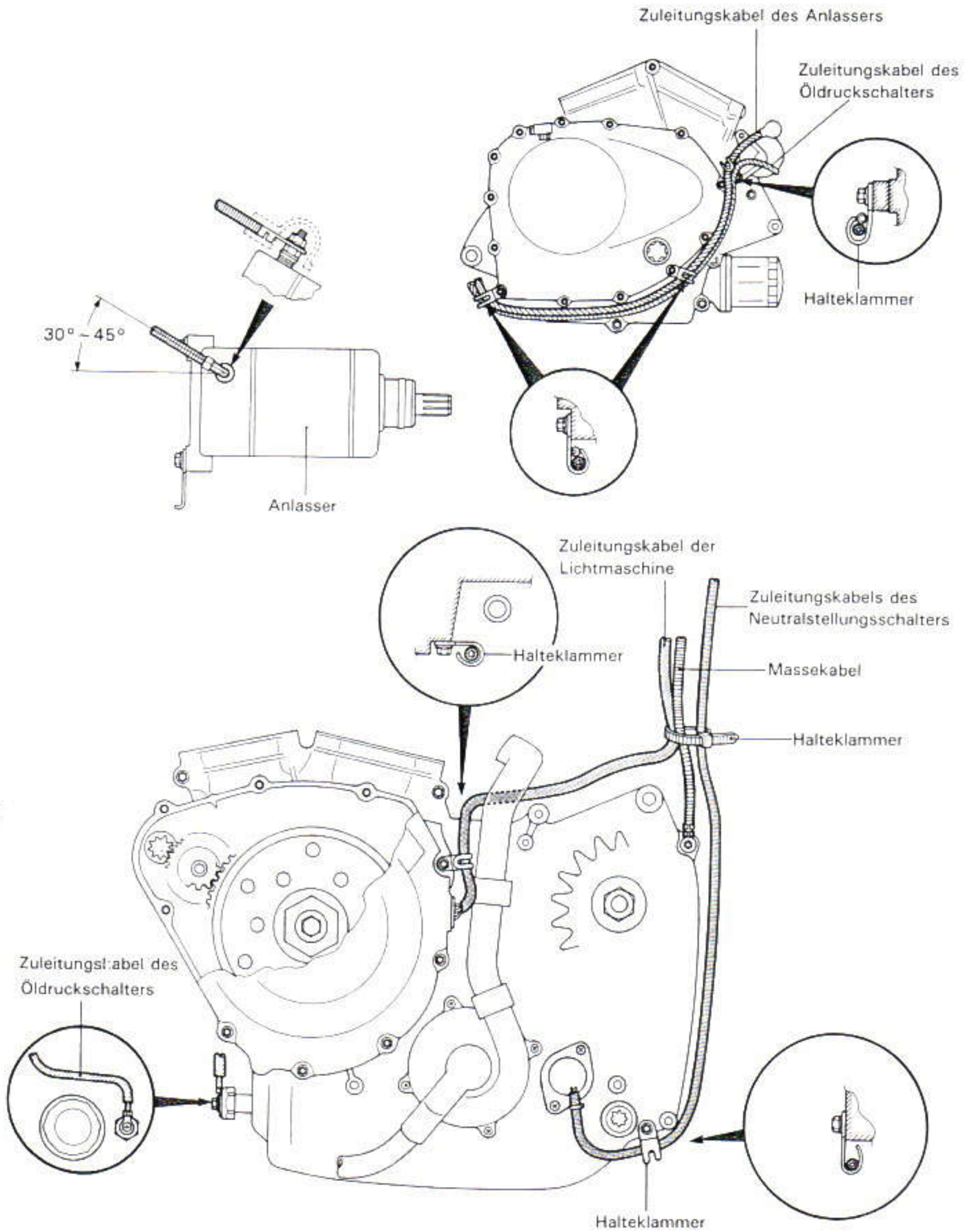
VERLEGUNG DER KABELBÄUME, SEILZÜGE UND SCHLÄUCHE

VERLEGUNG DER KABELBÄUME

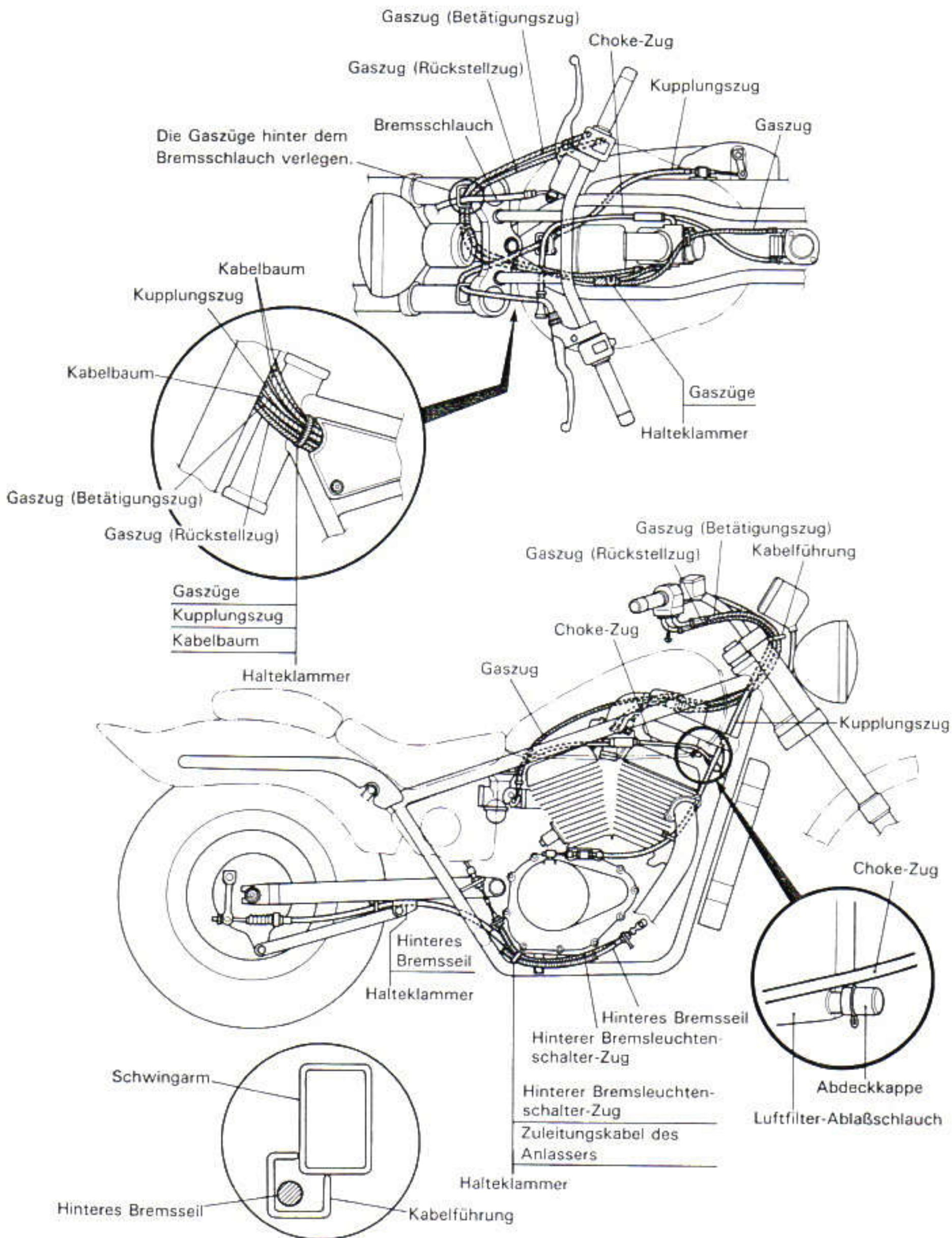


8-13 WARTUNGSMITTELS

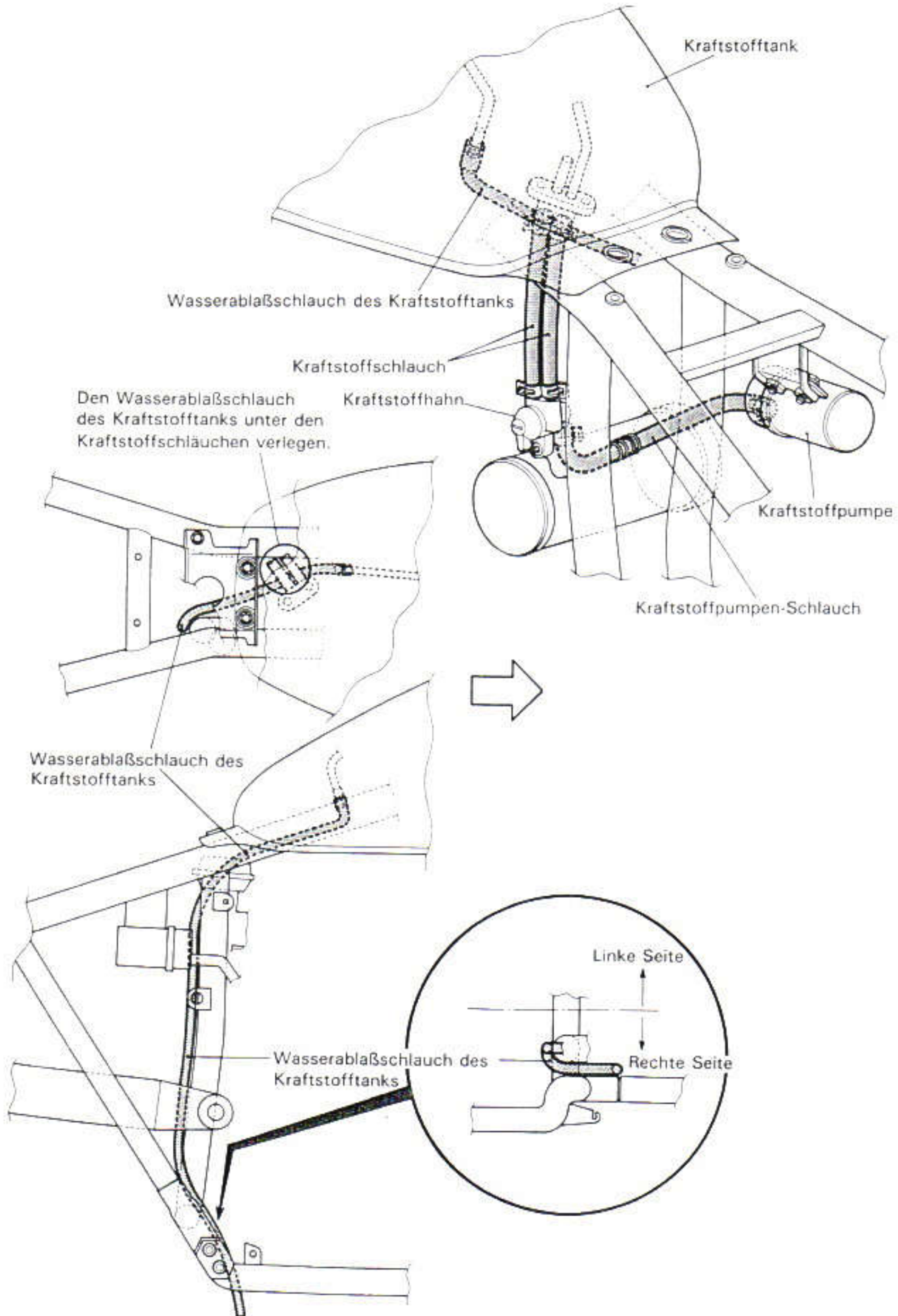


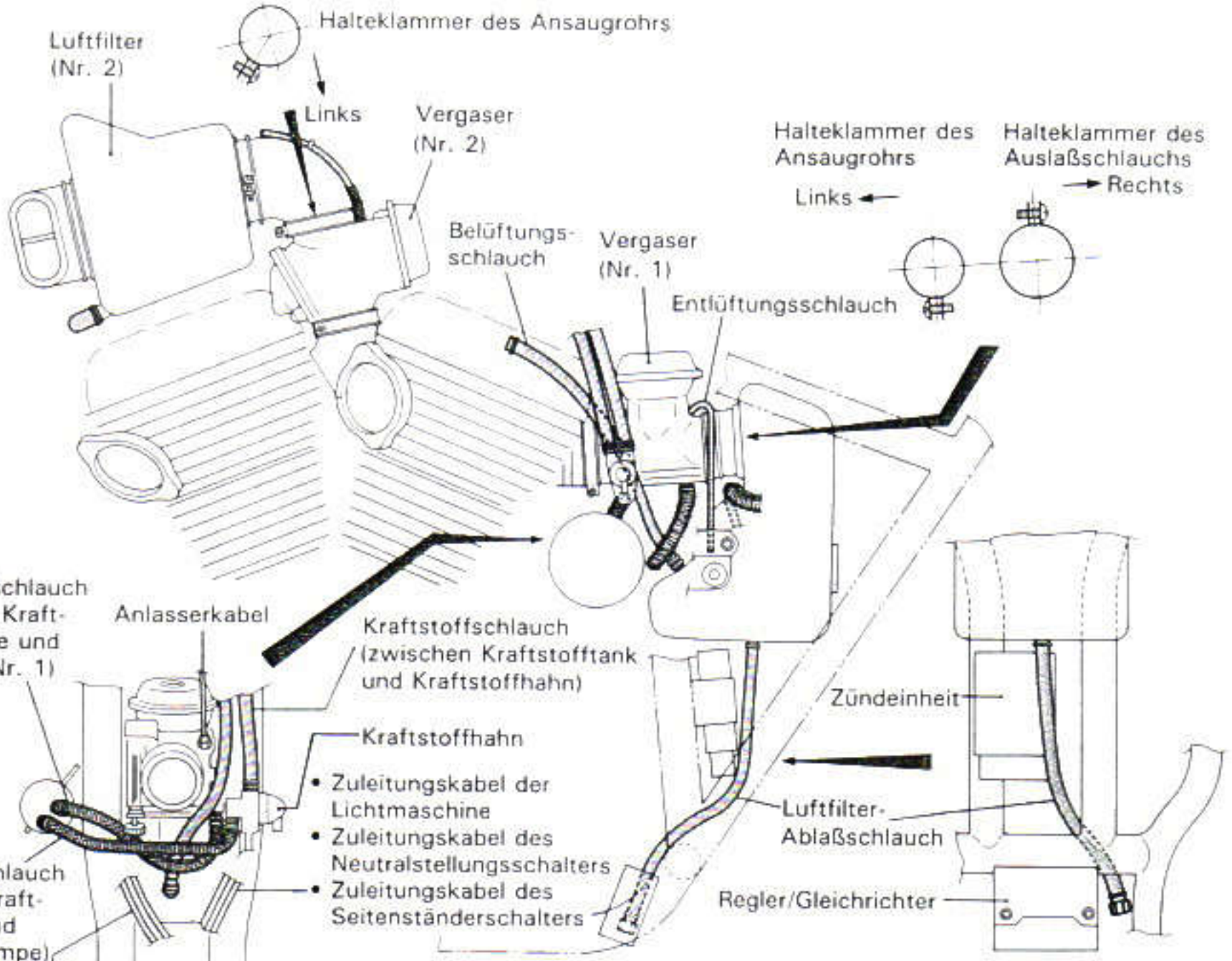
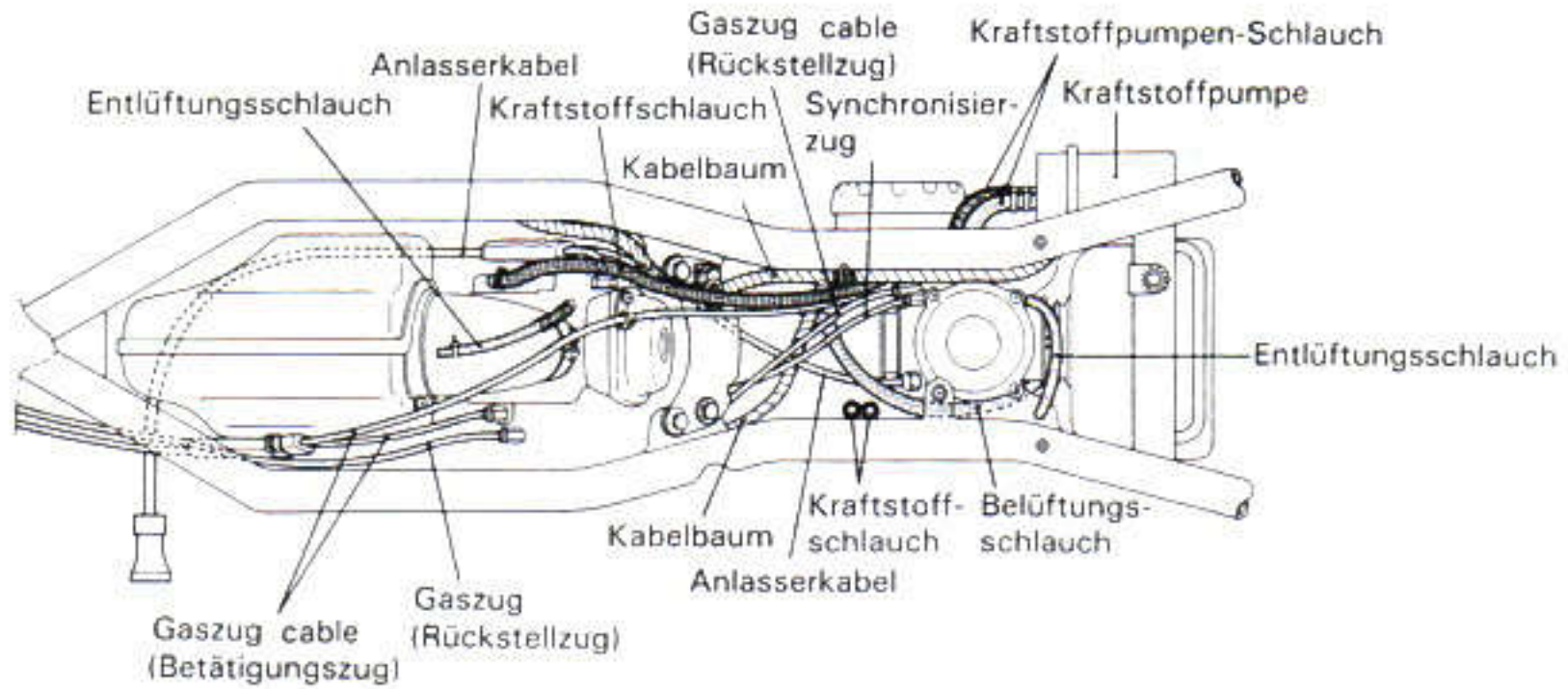


VERLEGUNG DER SEILZÜGE



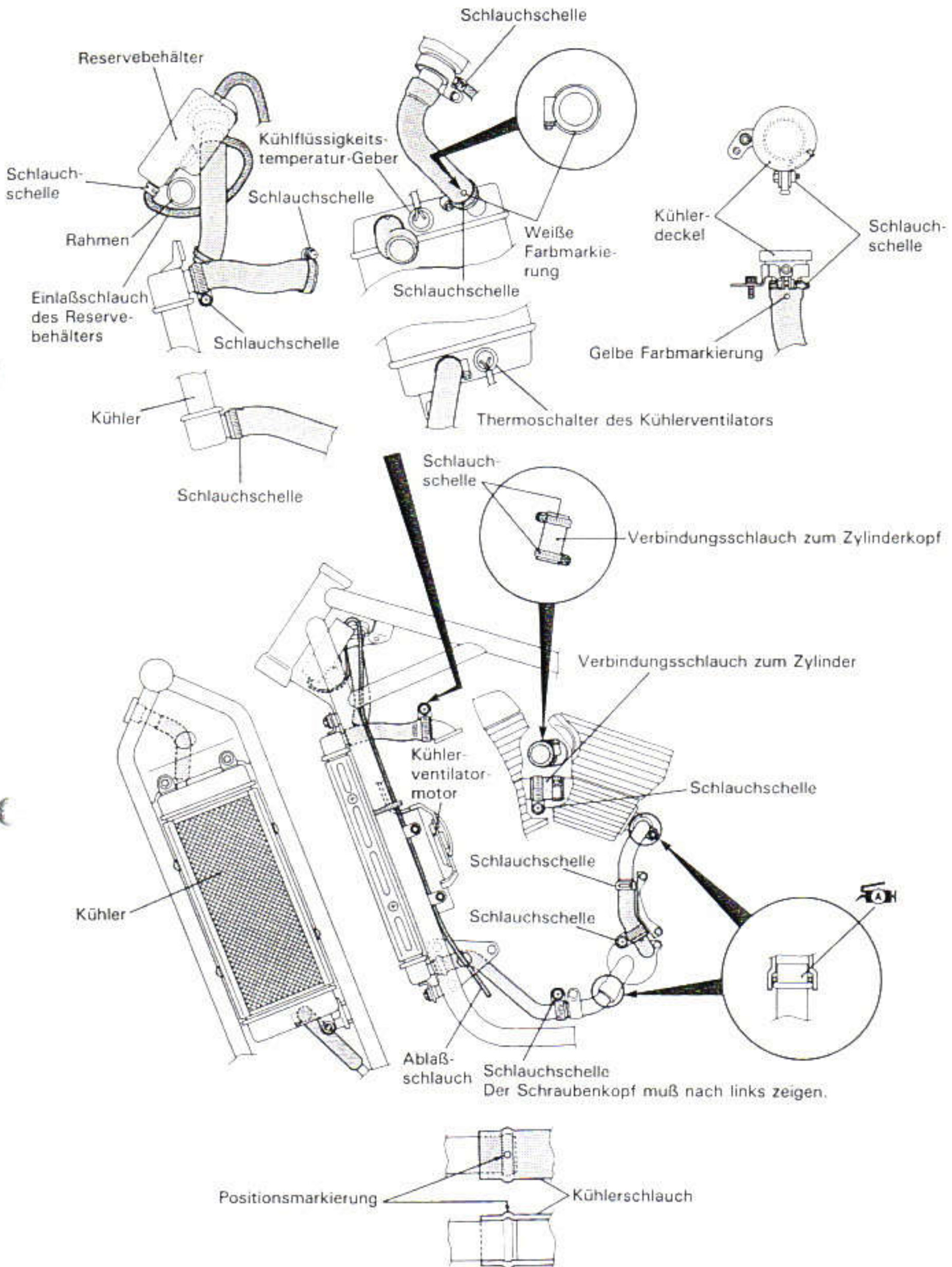
VERLEGUNG DER KRAFTSTOFFSCHLÄUCHE



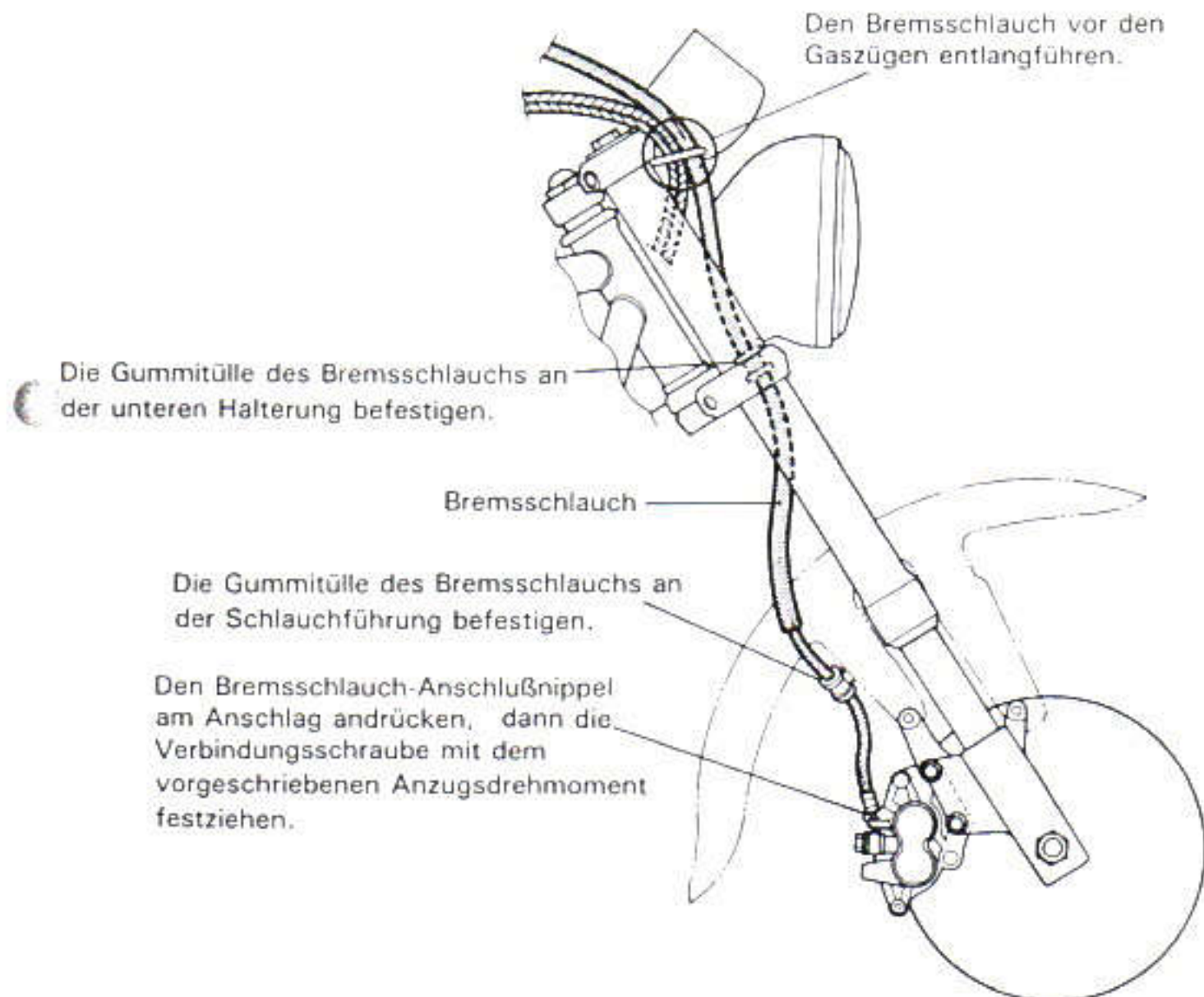
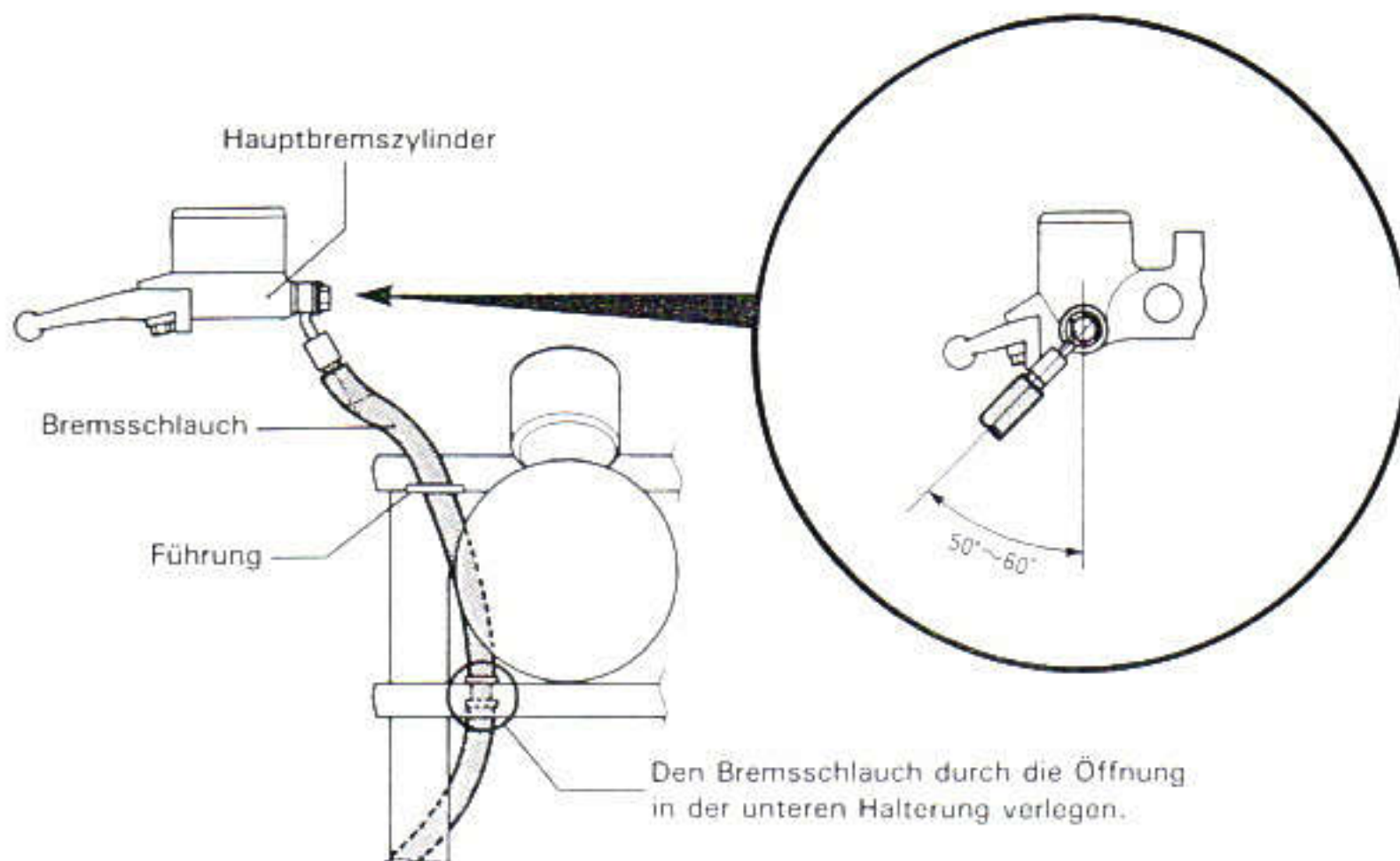


- Massekabel
- Zuleitungskabel des Regler/Gleichrichters
- Zuleitungskabel der Zündeinheit


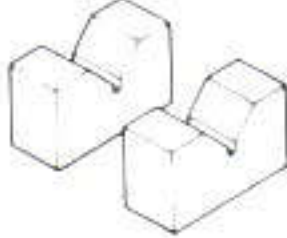



VERLEGUNG DER KÜHLERSCHLÄUCHE


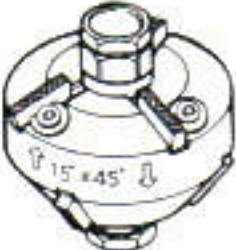









VERLEGUNG DES VORDEREN BREMSSCHLAUCHS



SPEZIALWERKZEUGE

				
09900-06107 Sprengringzange	09900-06108 Sprengringzange	09900-09003 Schlagschraubersatz	09900-20101 oder 09900-20102 Noniusschublehre	09900-20202 Mikrometer (25 – 50 mm)
				
09900-20204 Mikrometer (75 – 100 mm)	09900-20205 Mikrometer (0 – 25 mm)	09900-20508 Zylinder- Meßgerätesatz	09900-20602 Meßuhr (1/1000stel mm, 1 mm)	09900-20605 Meßzirkel
				
09900-20606 Meßuhr (1/100stel mm, 10 mm)	09900-20701 Magnetständer	09900-20803 09900-20806 Fühlerlehre	09900-20805 Profiltiefenlehre	09900-21304 Prismenauflegeblöcke (100 mm)
				
09900-22302 Plastigage	09900-22403 Meßgerätesatz für kleine Bohrungen (18 – 35 mm)	09900-25008 Multi-Stromkreistester	09900-28106 Elektrotester	09913-10730 Kraftstoffstand- Meßgerät
				
09913-13121 Werkzeugsatz für Vergaser- Synchronisierung	09913-50121 Öldichtring- Ausbauwerkzeug	09913-70122 Lager-Einbauwerkzeug	09913-75520 09913-85210 Lager-Einbauwerkzeug	09914-24510 T-Griff
				
09915-40610 Ölfilterschlüssel	09915-63210 Adapter für Kompressionsdruck- Prüfgerät	09915-64510 Kompressionsdruck- Prüfgerät	09915-74510 Öldruck-Prüfgerät	09915-74531 Adapter für Öldruck-Prüfgerät

 <p>09915-77330 Druckprüfgerät (für Hochdruck)</p>	 <p>09916-14510 Ventilfederheber</p>	 <p>09916-14910 Aufsatz für Ventilfederheber</p>	 <p>09916-21110 Ventilfräser-Satz</p>	 <p>09916-24480 Treibdorn (N-140-5,5)</p>
 <p>Fräskopf für Ventilfräser Siehe Seite 3-31.</p>	 <p>09916-34541 Ventilfräser-Griff</p>	 <p>09916-34550 Ventilführungs- Reibahle (5,5 mm)</p>	 <p>09916-34580 Ventilführungs- Reibahle (10,8 mm)</p>	 <p>09916-44910 Aus-/Einbauwerkzeug für Ventilführungen</p>
 <p>09916-44920 Aufsatz</p>	 <p>09916-84511 Pinzette</p>	 <p>09917-10410 Ventileinstellwerkzeug</p>	 <p>09918-53810 Arretierwerkzeug für Steuerkettenspanner</p>	 <p>09920-13120 Trennwerkzeug für Kurbelgehäuse</p>
 <p>09920-53740 Halter für Kupplungsnahe</p>	 <p>09923-73210 Lagerabzieher</p>	 <p>09923-74510 Lagerabzieher</p>	 <p>09924-84521 Lager- Einbauwerkzeugsatz</p>	 <p>09930-10141 Sechskantschlüssel</p>
 <p>09930-14530 Kreuzgelenk</p>	 <p>09930-30102 Gleithammer</p>	 <p>09930-34970 Rotor- Ausbauwerkzeug</p>	 <p>09930-40113 Rotorhalter</p>	 <p>09940-14911 Spezialschlüssel für Lenkschaftmutter</p>
 <p>09941-34513 Lenkschaftlager- Einbauwerkzeug</p>	 <p>09941-50111 Lager-Ausbauwerkzeug</p>	 <p>09941-54911 Ausbauwerkzeug für Außenlaufing</p>	 <p>09941-74910 Einbauwerkzeug für Lenkschaftlager</p>	 <p>09943-74111 Meßgerät für Gabelölstand</p>

HINWEIS:

Bei der Bestellung eines Spezialwerkzeugs sich vergewissern, daß dieses Werkzeug verfügbar ist.

ANZUGSDREHMOMENTE

MOTOR

BEFESTIGUNGSTEIL		N·m	kg·m
Schraube der Zylinderkopfhaube	M6	11	1,1
	M8	23	2,3
Schraube und Mutter des Zylinderkopfs	M10	38	3,8
	M8	25	2,5
	M6	11	1,1
Schraube des Primärtriebsrads		95	9,5
Mutter der Kupplungsnahe		95	9,5
Kipphebelwelle		28	2,8
Schraube des Steuerkettenspanners		10	1,0
Halteschraube der Steuerkettenführung		10	1,0
Schraube des Steuerkettenritzels		15	1,5
Sicherungsmutter des Ventileinstellers		15	1,5
Schraube des Kurbelgehäuses		22	2,2
Stopfen des Lichtmaschinendeckels		15	1,5
Stopfen der OT-Prüföffnung		23	2,3
Ölablaßstopfen		21	2,1
Ölpumpenschraube		8	0,8
Öldruckregler		28	2,8
Motorbefestigungsschraube		88	8,8
Schraube des Lichtmaschinenrotors		160	16,0
Schraube der Motoraufhängungshalterung		50	5,0
Rahmenbefestigungsschraube	M10	50	5,0
	M8	25	2,5
Pleuelstangenmutter		51	5,1
Schraube der Auspuffrohrhalterung		25	2,5
Sicherungsschraube der Anlasserkupplung		26	2,6
Anschlag des Schalthebelarms		19	1,9
Befestigungsschraube der Kupplungsfeder		10	1,0
Schraube des Wasserrohr-Anschlußnippels		10	1,0
Befestigungsschraube des Schalldämpfers		25	2,5
Schraube des Kupplungsdeckels		11	1,1
Schraube des Schaltnockenanschlags		10	1,0
Schraube der Schaltnockenanschlag-Platte		10	1,0
Öldruckschalter		14	1,4
Halteschraube der Öldüse		10	1,0
Schraube des Ölsumpffilter-Deckels		10	1,0
Schraube der Lagerhalterung		8	0,8
Mutter des Motorritzels		115	11,5
Halteschraube des Lichtmaschinenstators		10	1,0
Klemmschraube des Lichtmaschinenstators		10	1,0
Halteschraube des Signalgenerator-Stators		4,5	0,45
Befestigungsschraube des Anlassers		10	1,0

KÜHLSYSTEM

BEFESTIGUNGSTEIL	N·m	kg·m
Kühlerbefestigungsschraube	6	0,6
Thermoschalter des Kühlerventilators	12	1,2
Kühlflüssigkeitstemperatur-Geber	12	1,2
Befestigungsschraube der Wasserpumpe	10	1,0
Schraube des Wasserpumpendeckels	10	1,0
Halteschraube des Flügelrads	8	0,8
Befestigungsschraube des Kühlerventilators	6	0,6

FAHRGESTELL

BEFESTIGUNGSTEIL	N·m	kg·m
Lenkschaftmutter	90	9,0
Teleskopgabel-Hutschraube	23	2,3
Untere Klemmschraube der Teleskopgabel	33	3,3
Lenkerhaltermutter	54	5,4
Obere Klemmschraube der Teleskopgabel	23	2,3
Sicherungsmutter der Gabelbrücke	40	4,0
Vorderachswellen-Mutter	65	6,5
Vorderachswellen-Klemmschraube	23	2,3
Befestigungsschraube des vorderen Hauptbremszylinders	10	1,0
Verbindungsschraube des Bremsschlauchs	23	2,3
Befestigungsschraube des Bremssattels	39	3,9
Bremssattel-Entlüftungsventil	7,5	0,75
Schraube der Bremsscheibenplatte	23	2,3
Halteschraube des hinteren Stoßdämpfers (oben)	23	2,3
Haltemutter (unten)	50	5,0
Hinterachswellen-Mutter	65	6,5
Schraube des hinteren Bremsnockenhebels	10	1,0
Mutter des hinteren Bremsankers (vorne)	35	3,5
(hinten)	25	2,5
Mutter des hinteren Schwingarm-Drehlagers	100	10,0
Schraube der vorderen Fußraste	39	3,9
Mutter des hinteren Kettenritzels	60	6,0

TABELLE DER ANZUGSWERTE

Für alle Schrauben und Muttern, die in der vorherigen Liste nicht erwähnt wurden, gelten die Anzugswerte der nachfolgenden Liste:

Schraubendurchmesser (A) (mm)	Normale oder mit "4" markierte Schraube		Mit "7" markierte Schraube	
	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



Standardschraube



Mit "4" markierte Schraube



Mit "7" markierte Schraube

WARTUNGSDATEN

VENTILE UND VENTILFÜHRUNGEN

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Durchmesser des Ventils	EIN	30	—
	AUS	26	—
Ventilspiel (bei kaltem Motor)	EIN und AUS	0,08–0,13	—
Spiel zwischen Ventilschaft und Ventilführung	EIN	0,010–0,037	—
	AUS	0,030–0,057	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN und AUS	—	0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN und AUS	5,500–5,512	—
Außendurchmesser des Ventilschafts	EIN	5,475–5,490	—
	AUS	5,455–5,470	—
Schlag des Ventilschafts	EIN und AUS	—	0,05
Dicke des Ventiltellers	EIN und AUS	—	0,5
Länge des Ventilschaft- Endstücks	EIN und AUS	—	3,1
Ventilsitzbreite	EIN und AUS	0,9–1,1	—
Seitenschlag des Ventiltellers	EIN und AUS	—	0,03
Freie Länge der Ventilsfeder	INNEN	—	38,3
	AUSSEN	—	40,1
Ventilsfeder spannung	INNEN	6,51–7,49 kg bei einer Länge von 32,5 mm	—
	AUSSEN	12,09–13,91 kg bei einer Länge von 36,0 mm	—

NOCKENWELLE UND ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND		SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Nocken höhe	E-18	EIN	35,950–35,998	35,660
		AUS	36,920–36,968	36,620
	Andere Modelle	EIN	35,954–36,002	35,660
		AUS	36,919–36,967	36,620
Laufspiel des Nockenwellen- Lagerzapfens		0,032–0,066		0,150
Innendurchmesser des Nockenwellen-Lagerbocks	Nr. 1 links Nr. 2 rechts		20,012–20,025	—
	Nr. 1 rechts Nr. 2 links		25,012–25,025	—
Außendurchmesser des Nockenwellen-Lagerzapfens	Nr. 1 links Nr. 2 rechts		19,959–19,980	—
	Nr. 1 rechts Nr. 2 links		24,959–24,980	—

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Nockenwellenschlag	—		0,10
Innendurchmesser des Kipphebels	EIN und AUS	12,000–12,018	—
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN und AUS	11,966–11,984	—
Verzug des Zylinderkopfs	—		0,05
Verzug der Zylinderkopfhaube	—		0,05

ZYLINDER, KOLBEN UND KOLBENRINGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Kompressionsdruck	1 500 kPa (15 kg/cm ²)		1 100 kPa (11 kg/cm ²)
Unterschied im Kompressionsdruck	—		200 kPa (2 kg/cm ²)
Spiel zwischen Kolben und Zylinder	0,045–0,055		0,120
Zylinderbohrung	83,000–83,015		83,085
Kolbendurchmesser	82,950–82,965 15 mm von der Unterkante des Kolbenmantels messen		82,880
Zylinderverzug	—		0,05
Kolbenringstoß, unbelastet	1. Ring	Ca. 10,5	8,40
	2. Ring R	Ca. 11,8	9,44
Kolbenringstoß	1. Ring	0,20–0,35	0,50
	2. Ring	0,20–0,35	0,50
Spiel zwischen Kolbenring und Kolbenringnut	1. Ring	—	0,180
	2. Ring	—	0,150
Breite der Kolbenringnut	1. Ring	1,01–1,03	—
	2. Ring	1,21–1,23	—
	Ölabstreifring	2,51–2,53	—
Kolbenringdicke	1. Ring	0,970–0,990	—
	2. Ring	1,170–1,190	—
Kolbenbolzenbohrung	20,002–20,008		20,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	19,996–20,000		19,980

PLEUEL UND KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelauges	20,010–20,018	20,040
Seitenspiel des Pleuelfußes	0,10–0,20	0,30
Breite des Pleuelfußes	21,95–22,00	—
Breite des Pleuelfußes	22,10–22,15	—
Laufspiel des Pleuelfußes	0,024–0,042	0,080

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Außendurchmesser des Kurbelzapfens	40,982 – 41,000	—
Laufspiel des Kurbelwellen-Lagerzapfens	0,020 – 0,050	0,080
Außendurchmesser des Kurbelwellen-Lagerzapfens	47,965 – 47,980	—
Innendurchmesser des Kurbelwellenlagers	48,000 – 48,015	—
Dicke des Kurbelwellen-Drucklagers	1,925 – 2,175	—
Kurbelwellen-Axialspiel	0,05 – 0,10	—
Kurbelwellenschlag	—	0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	VERSCHLEISS- GRENZE
Untersetzungsverhältnis der Ölpumpe	1,364 (83/44 × 34/47)	—
Öldruck (bei 60°C)	Über 450 kPa (4,5 kg/cm ²) Unter 750 kPa (7,5 kg/cm ²) bei 3 000 U/min	—

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Spiel des Kupplungszugs	10 – 15		—
Dicke der Antriebsscheiben	Nr. 1	2,92 – 3,08	2,62
	Nr. 2	3,42 – 3,58	3,12
Breite der Antriebsscheibenklauen	15,9 – 16,0		15,1
Verzug der Abtriebsscheiben	—		0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	Nr. 1	—	24,6
	Nr. 2	—	23,3

KÜHLER UND KÜHLERVENTILATOR

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		VERSCHLEISS- GRENZE
Entlastungsdruck des Kühlerdeckels	110 ± 15 kPa (1,1 ± 0,15 kg/cm ²)		—
Betriebstemperatur des Kühlerventilator-Thermoschalters	EIN	Ca. 105°C	—
	AUS	Ca. 100°C	—
Betriebstemperatur des Kühlflüssigkeitstemperatur-Gegers	EIN	Ca. 120°C	—
	AUS	Ca. 113°C	—

GETRIEBE

Einheit: mm (außer Übersetzungsverhältnis)

GEGENSTAND		SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Primär-Untersetzungsverhältnis		1,886 (83/44)	—
End-Untersetzungsverhältnis		3,200 (48/15)	—
Gangabstufung	1. Gang	2,461 (32/13)	—
	2. Gang	1,578 (30/19)	—
	3. Gang	1,200 (24/20)	—
	4. Gang	0,956 (22/23)	—
	5. Gang	0,800 (20/25)	—
Spiel zwischen Schaltgabel und Nut		0,10–0,30	0,50
Breite der Schaltgabelnut		5,50–5,60	—
Dicke der Schaltgabel		5,30–5,40	—
Antriebskette	Typ	DID 50VA ₂	—
	Anzahl der Glieder	116 Glieder, Endloskette	—
	Länge für 20 Tei- lungen	—	319,4
Antriebsketten-Durchhang		15–25	—
Höhe des Schalthebels		50	—

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-02,04,17,22,24,25,34	
Vergasertyp	MIKUNI BS36SS (Nr. 1)	MIKUNI BDS36SS (Nr. 2)
Bohrungsdurchmesser	36 mm	←
Identifikationsnummer	48E6	←
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 U/min	←
Kraftstoffstand	7,3 ± 0,5 mm	15,0 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe	27,7 ± 1,0 mm	9,1 ± 1,0 mm
Hauptdüse (M.J.)	# 100	# 90
Düsennadel (J.N.)	5D27-3	5C29-3
Mischrohr (N.J.)	P-3	P-4
Drosselklappenventil (Th.V)	# 115	←
Leerlaufdüse (P.J.)	# 45	# 40
Leerlauf-Einstellschraube (P.S.)	VOREINGESTELLT (1-5/8 Umdrehungen herausgedreht)	VOREINGESTELLT (1-3/4 Umdrehungen herausgedreht)
Spiel des Gaszugs	0,5–1,0 mm	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-03,28	
Vergasertyp	MIKUNI BS36SS (Nr. 1)	MIKUNI BDS36SS (Nr. 2)
Bohrungsdurchmesser	36 mm	←
Identifikationsnummer	48E7	←
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 U/min	←
Kraftstoffstand	7,3 ± 0,5 mm	15,0 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe	27,7 ± 1,0 mm	9,1 ± 1,0 mm
Hauptdüse (M.J.)	# 100	# 90
Düsennadel (J.N.)	5D83	5C43
Mischrohr (N.J.)	P-3M	P-4M
Drosselklappenventil (Th.V.)	# 115	←
Leerlaufdüse (P.J.)	# 45	# 40
Leerlauf-Einstellschraube (P.S.)	VOREINGESTELLT (1-5/8 Umdrehungen herausgedreht)	VOREINGESTELLT (1-3/4 Umdrehungen herausgedreht)
Spiel des Gaszugs	0,5 – 1,0 mm	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-18	
Vergasertyp	MIKUNI BS36SS (Nr. 1)	MIKUNI BDS36SS (Nr. 2)
Bohrungsdurchmesser	36 mm	←
Identifikationsnummer	48E9	←
Leerlaufdrehzahl	1 200 ⁺¹⁰⁰ / ₋₅₀ U/min	←
Kraftstoffstand	7,3 ± 0,5 mm	15,0 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe	27,7 ± 1,0 mm	9,1 ± 1,0 mm
Hauptdüse (M.J.)	# 100	# 90
Düsennadel (J.N.)	5D27-3	5C29-2
Mischrohr (N.J.)	P-3	P-4
Drosselklappenventil (Th.V.)	# 115	←
Leerlaufdüse (P.J.)	# 40	←
Leerlauf-Einstellschraube (P.S.)	VOREINGESTELLT (2-1/4 Umdrehungen herausgedreht)	VOREINGESTELLT (1-3/4 Umdrehungen herausgedreht)
Spiel des Gaszugs	0,5 – 1,0 mm	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-33	
Vergasertyp	MIKUNI BS36SS (Nr. 1)	MIKUNI BDS36SS (Nr. 2)
Bohrungsdurchmesser	36 mm	←
Identifikationsnummer	48EB	←
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 U/min	←
Kraftstoffstand	7,3 ± 0,5 mm	15,0 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe	27,7 ± 1,0 mm	9,1 ± 1,0 mm
Hauptdüse (M.J.)	# 100	# 90
Düsennadel (J.N.)	5D83	5C43
Mischrohr (N.J.)	P-3M	P-4M
Drosselklappenventil (Th.V.)	# 115	←
Leerlaufdüse (P.J.)	# 45	# 40
Leerlauf-Einstellschraube (P.S.)	VOREINGESTELLT	VOREINGESTELLT
Spiel des Gaszugs	0,5 – 1,0 mm	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-37	
Vergasertyp	MIKUNI BS36SS (Nr. 1)	MIKUNI BDS36SS (Nr. 2)
Bohrungsdurchmesser	36 mm	←
Identifikationsnummer	48EC	←
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 U/min	←
Kraftstoffstand	7,3 ± 0,5 mm	15,0 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe	27,7 ± 1,0 mm	9,1 ± 1,0 mm
Hauptdüse (M.J.)	# 100	# 90
Düsennadel (J.N.)	5D27-3	5C29-3
Mischrohr (N.J.)	P-3	P-4
Drosselklappenventil (Th.V.)	# 115	←
Leerlaufdüse (P.J.)	# 45	# 40
Leerlauf-Einstellschraube (P.S.)	VOREINGESTELLT (1-5/8 Umdrehungen herausgedreht)	VOREINGESTELLT (1-3/4 Umdrehungen herausgedreht)
Spiel des Gaszugs	0,5 – 1,0 mm	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Zündzeitpunkt		5° vor OT unter 1 500 U/min		
Zündfolge		1-2		
Zündkerze		Typ	N.G.K.: DPR8EA-9 ND: X24EPR-U9	
		Abstand	0,8–0,9	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Widerstand der Signalgeberwicklung		170–280 Ω		G–Bl
Zündspulenwiderstand		Primär	2–6 Ω	⊕-Abgriff – ⊖-Abgriff
		Sekundär	15–30 kΩ	Zündkerzenstecker –⊕-Abgriff
Widerstand der Lichtmaschinenwicklung		Beim Aufla- devorgang	0,2–1,5 Ω	Y–Y
Lichtmaschinen- Nulllastspannung (bei kaltem Motor)		Über 75V (Wechselstrom) bei 5 000 U/min		
Max. Ausgangsleistung der Lichtmaschine		250 W bei 5 000 U/min		
Regelspannung		13,5–15,5 V bei 5 000 U/min		
Widerstand des Anlasserrelais		3–6 Ω		
Batterie		Typenbezeichnung	FTX12-BS	
		Kapazität	12V 36kC (10Ah/10 Std.)	
		Säuredichte- Sollwert	1,32 bei 20°C	
Wider- standswert der Sicherung	Scheinwerfer (Fernlicht)	15 A		
	(Abblendlicht)	15 A		
	Blinkeleuchte	15 A		
	Zündung	10 A		
	Schlußleuchte	10 A		
	Hauptsicherung	30 A		

WATTLEISTUNGEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATIONEN		
		E-03,28,33	E-24	Andere Modelle
Scheinwerfer	Fernlicht (HI)	60	←	←
	Abblendlicht (LO)	55	←	←
Begrenzungsleuchte				4
Schluß-/Bremsleuchte		5/21	←	←
Blinkleuchte	Vorne	5/21	←	21
	Hinten	21	←	←
Tachometerbeleuchtung		1,7	←	←
Kühlflüssigkeitstemperatur-Anzeige		1,7	←	←
Blinkleuchten-Anzeigelampe		3,4	←	←
Fernlichtanzeige		1,7	←	←
Neutralstellungsanzeige		3,4	←	←
Öldruck-Warnlampe		1,7	←	←

BREMSE UND RÄDER

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Bremspedals	20 – 30		—
Bremspedalhöhe	60		—
Dicke der Bremsbeläge	Hinten	—	1,5
Innendurchmesser der Bremstrommel	Hinten	—	180,7
Dicke der Bremsscheibe	Vorne	4,5 ± 0,2	4,0
Schlag der Bremsscheibe	—		0,30
Bohrung des Hauptbremszylinders	Vorne	12,700 – 12,743	—
Durchmesser des Hauptbremszylinderkolbens	Vorne	12,657 – 12,684	—
Bohrung des Bremssattelzylinders	Vorne	30,230 – 30,306	—
Durchmesser des Bremssattelzylinders-Kolbens	Vorne	30,150 – 30,200	—
Felgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Achswellenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Felgengröße	Vorne	J16 × MT3,00	—
	Hinten	J15M/C × MT3,50	—
Reifengröße	Vorne	130/90-16 67H	—
	Hinten	150/90-15 M/C 74H	—
Profiltiefe	Vorne	—	1,6
	Hinten	—	2,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE	ANMERKUNG
Hub der Teleskopgabel	140	—	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	156	
Ölstand der Teleskopgabel (Am Außenrohr in einer Höhe von 177 mm)	154	—	
Hinterradhub	102	—	
Schlag der Schwingarm-Drehlagerwelle	—	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	BEI NORMALBETRIEB			
	SOLO-FAHRT		MIT BEIFAHRER	
	kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
VORNE	200	2,00	200	2,00
HINTEN	225	2,25	225	2,25

KRAFTSTOFF, ÖL UND KÜHLFLÜSSIGKEIT

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	ANMERKUNG
Kraftstofftyp	Es darf nur bleifreies Benzin mit einer Mindest-Oktananzahl von 87 nach der Motor-Methode ($\frac{R+M}{2}$) oder 91 bzw. höher nach der Research-Methode verwendet werden. Die Verwendung von Kraftstoff, der MTBE (Methyl-Tertiär-Butyl-Äther) enthält, ist erlaubt – vorausgesetzt, daß die Mischung nicht mehr als 10% Ethanol oder weniger als 5% Methanol enthält, und daß geeignete Lösungs- und Korrosionsschutzmittel beigegeben werden.	Modelle für USA
	Es darf nur bleifreies Benzin mit einer Mindest-Oktananzahl von 87 nach der Motor-Methode ($\frac{R+M}{2}$) oder 91 bzw. höher nach der Research-Methode verwendet werden.	Modelle für Kanada
	Der verwendete Kraftstoff muß eine Oktanzahl zwischen 85 und 95 oder höher aufweisen. Es wird empfohlen, bleifreien Kraftstoff zu verwenden.	Andere Modelle
Kraftstofftank einschl. Reserve	13,0 Liter	
	Reserve 3,0 Liter	
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SF oder SG	
Motoröl-Einfüllmenge	Bei Wechsel	1 700 ml
	Mit Ölfilterwechsel	2 100 ml
	Bei Motorüberholung	2 500 ml
Gabelöltyp	Gabelöl Nr. 15	
Gabelöl-Kapazität (pro Gabelholm)	838 ml	
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4	
Kühlflüssigkeits-Kapazität	1 460 ml	