SUZUKI

RG500

WARTUNGSANLEITUNG

99500-14000-01E
(独)

VORWORT

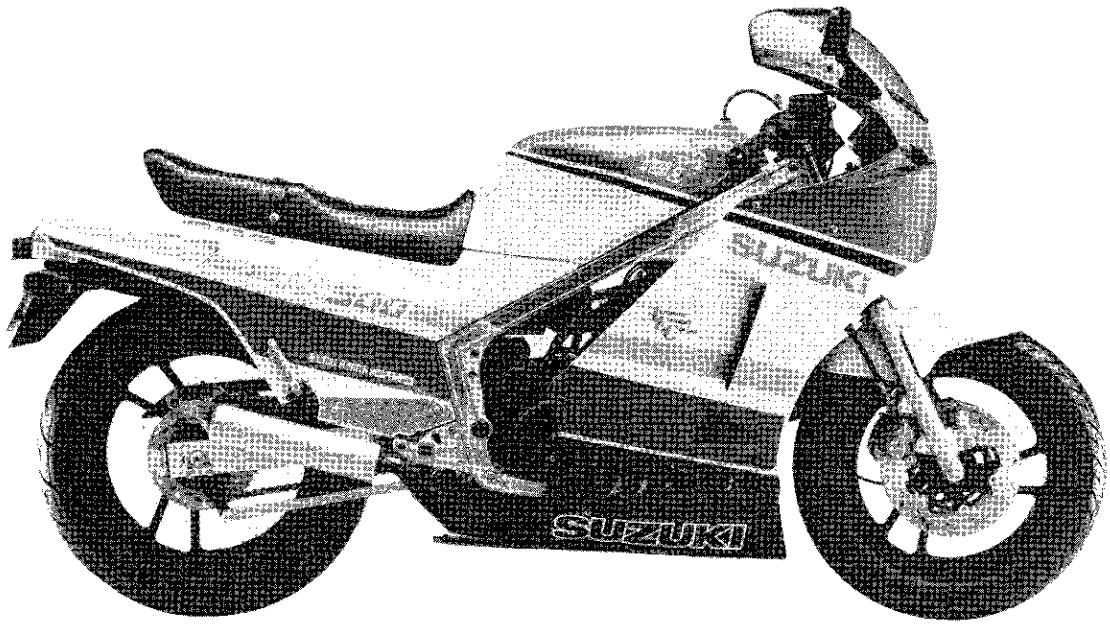
Die SUZUKI RG500 wurde als eine neue Generation von Motorrädern zu den RG-Modellen entwickelt. Sie ist mit stark fortschrittlichen Konzepten wie einem flüssigkeitsgekühlten Viertaktmotor, einer automatischen SUZUKI Abgasregulierung (S.A.E.C.), einer SUZUKI Ansaugkammer (S.I.P.C.), einem Einschub-Getriebe, einem Kondensator-Entladungszündsystem, einem Deca-Kolbenbremssystem und vollschwebender Hinterradsaufhängung versehen. Zusammen mit präziser Steuerung und leichter Handhabung ergibt die RG500 eine ausgezeichnete Leistung und hervorragenden Fahrkomfort.

Dieses Service-Handbuch wurde in erster Linie für erfahrene Mechaniker herausgegeben, deren Arbeit die Inspektion, Reparatur und Wartung von Suzuki-Motorrädern ist. Auch Mechanikerlehrlinge und "Do-it-yourself"-Mechaniker werden an diesem Handbuch eine äußerst wertvolle Hilfe haben. Dieses Handbuch enthält die neuesten Informationen, die zum Zeitpunkt der Drucklegung erhältlich waren. Das Recht dieses Handbuch auf den neuesten Stand zu bringen oder Korrektionen vorzunehmen ist vorbehalten.

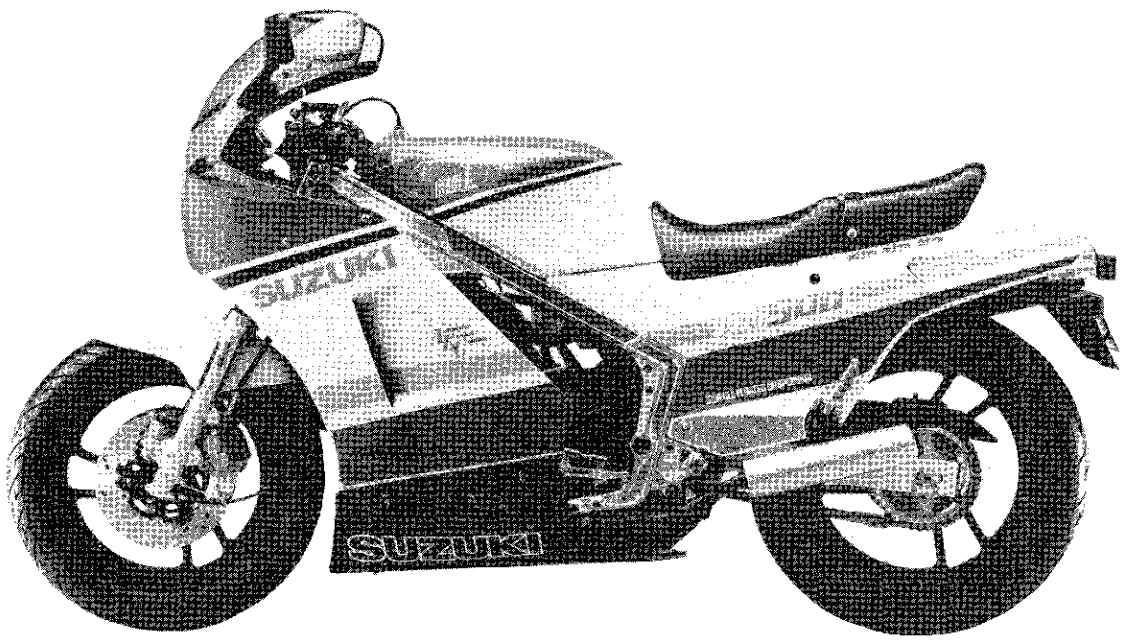
SUZUKI MOTOR CO., LTD.
Service Publications Department
Overseas Service Division

© COPYRIGHT SUZUKI MOTOR CO., LTD. 1985

ANSICHT DER SUZUKI RG500



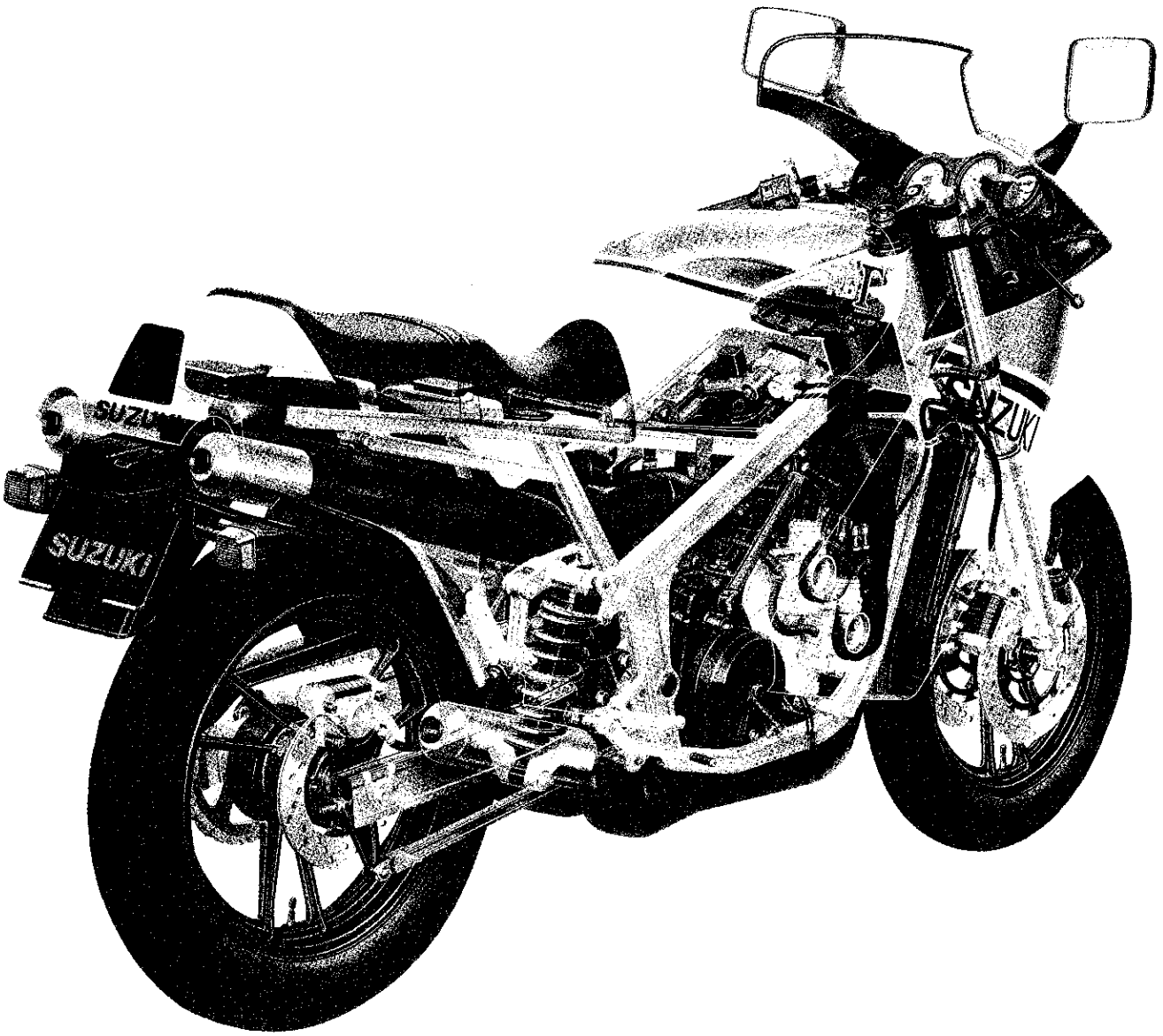
RECHTE SEITE



LINKE SEITE

GRUPPENVERZEICHNIS

ALLGEMEINE INFORMATIONEN	1
REGELMÄSSIGE WARTUNG UND INSTANDHALTUNG	2
MOTOR	3
KÜHLSYSTEM	4
KRAFTSTOFF-UND SCHMIERSYSTEM	5
ELEKTRISCHE ANLAGE	6
FAHRGESTELL	7
WARTUNGSINFORMATIONEN	8


SUZUKI
SUZUKI

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

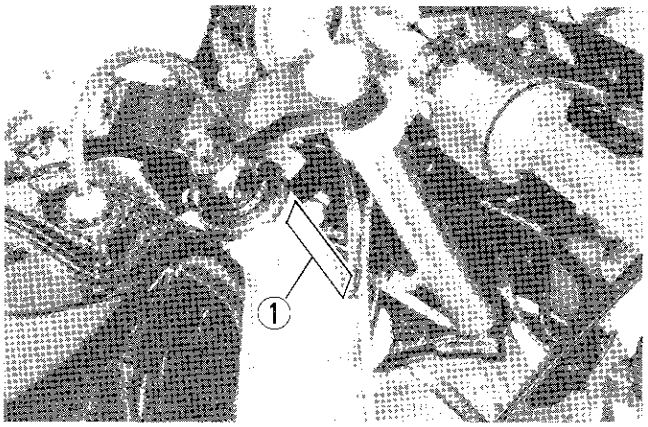
1

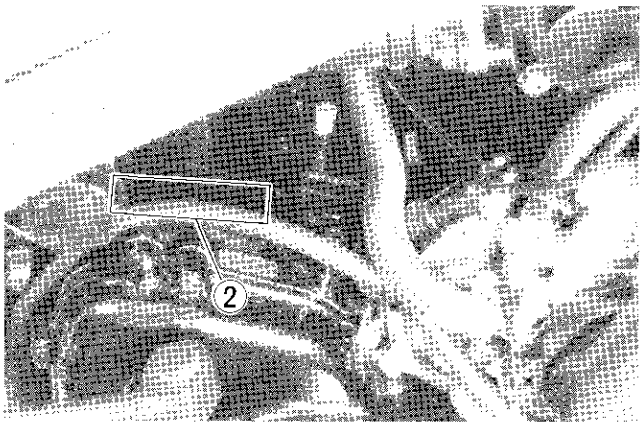
INHALT

LAGE DER SERIENNUMMERN 1- 1
KRAFTSTOFF-, ÖL- UND KÜHLMITTELVORSCHRIFTEN 1- 1
EINFAHRZEIT 1- 2
IDENTIFIZIERUNG DER ZYLINDER 1- 2
SPEZIALMATERIALIEN 1- 3
VORSICHTSMASSNAHMEN UND ARBEITSREGELN 1- 5
TECHNISCHE DATEN 1- 6

LAGE DER SERIENNUMMERN

Die Rahmen-Seriennummer oder V.I.N. Fahrzeugskennummer ① ist ins Steuerkopfrohr eingestanzt. Die Motor-Seriennummer ② befindet sich an der rechten Kurbelgehäuseseite. Diese Nummern sind besonders für die Zulassung der Maschine und zum Bestellen von Ersatzteillen wichtig.





KRAFTSTOFF-, ÖL-UND KÜHLMITTELVORSCHRIFTEN

KRAFTSTOFF

Benzin mit einer Oktanzahl von 85 – 95 oder höher, das vorzugsweise bleifrei oder bleiarm ist, verwenden.

MOTORÖL

SUZUKI "CCI"-Öl oder SUZUKI CCI Super-Öl verwenden. Ihre Zusammensetzung ist so, daß sie beste Motorleistung bei geringsten Verbrennungskammern-Ablagerungen, geringste Vorzündung, maximale Zündkerzen-Lebensdauer und beste Schmiereigenschaften geben. Falls sie nicht erhältlich sind, sollte ein ZWEITAKT-ÖL von guter Qualität (vom unlösbaren Typ) verwendet werden.

GETRIEBEÖL

Ein Multigrad-Motoröl SAE 20W/40 von guter Qualität verwenden.

VORDERGABELÖL

Gabelöl #15 verwenden.

99000-99044-15G	SUZUKI Gabelöl #15

BREMSFLÜSSIGKEIT

Spezifikation und Klassifizierung:	SAE J1703, DOT 3 oder DOT 4

WARNUNG:

* **Da das Bremssystem dieses Motorrades durch den Hersteller mit einer auf Glycol basierenden Bremsflüssigkeit gefüllt worden ist, keine anderen Flüssigkeitstypen, wie Flüssigkeiten mit Silikon- oder Petrolbasis verwenden oder einmischen, da dies zu starkem Schaden führen würde.**
* **Keinerlei Bremsflüssigkeiten von alten, angebrauchten oder unverschlossenen Behältern verwenden.**
* **Niemals Bremsflüssigkeit verwenden, die bei der vorherigen Wartung übriggeblieben und lange Zeit gelagert war.**

KÜHLMITTEL

Ein Antifrost-Kühlmittel verwenden, das mit einem Aluminium-Radiator verträglich ist und nur mit destilliertem Wasser in einem Verhältnis von 50 : 50 gemischt ist.

WASSER ZUM MISCHEN

Nur destilliertes Wasser verwenden. Nicht destilliertes Wasser kann zur Korrosion und Verstopfung des Aluminium-Radiators führen.

ANTIFROST-KÜHLMITTEL

Das Kühlmittel wirkt als Korrosions- und Rostschutz und verhindert das Gefrieren. Das Kühlmittel sollte daher immer verwendet werden, selbst wenn die Lufttemperatur in Ihrem Gebiet nicht bis zum Gefrierpunkt sinkt.
SUZUKI empfiehlt die Verwendung des SUZUKI GOLDEN CRUISER 1 200 Antifrost-Kühlmittels. Falls dieses nicht erhältlich sein sollte, muß ein gleichwertiges Kühlmittel, das mit dem Aluminium-Radiator verträglich ist, verwendet werden.

ERFORDERLICHE MENGE DES ANTIFROST-KÜHLMITTELS

Lösungskapazität (total): 2 250 ml

WARNUNG:
Mischen von Antifrost-Kühlmittel sollte 60% nicht überschreiten. Mischen darüber hinaus würde seine Wirkbarkeit vermindern. Falls die Mischrate des Antifrost-Kühlmittels unter 50% ist, wird die Rostschutzfähigkeit stark vermindert. Mischen Sie die Lösung unbedingt mit 50%, selbst wenn die Lufttemperatur nicht bis zum Gefrierpunkt geht.
Jede neue Einheit enthält "Bar's Leak"-Material.

EINFAHRZEIT

Bei der Herstellung werden nur die besten Werkstoffe verwendet, und alle maschinell gefertigten Teile werden unter höchstem Qualitätsanspruch bearbeitet. Trotzdem müssen die beweglichen Teile des Motors "EINGEFAHREN" werden, bevor der Motor höchster Belastung ausgesetzt werden kann. Die zukünftige Leistung und Zuverlässigkeit des Motors hängt von der Sorgfalt und der während der Einfahrzeit geübten Zurückhaltung ab. Als Faustregel dienen folgende Angaben:

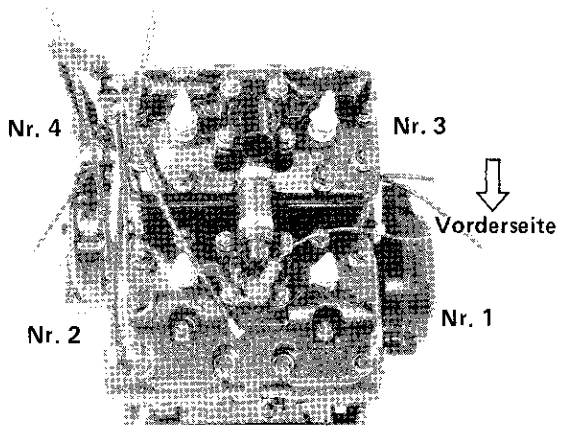
- Halten Sie sich während der Einfahrzeit an diese Motordrehzahlgrenzen:

Erste 800 km	Unter 6 000 U./min
Bis zu 1 600 km	Unter 8 000 U./min
Über 1 600 km	Unter 10 000 U./min

- Nachdem ein Kilometerstand von 1 600 erreicht ist, kann das Motorrad mit Vollgas gefahren werden.
  Überschreiten Sie jedoch niemals 10 000 U./min

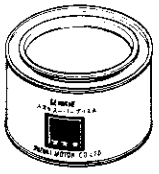
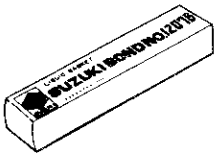
IDENTIFIZIERUNG DER ZYLINDER

Die vier Zylinder dieses Motors werden als Zylinder Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3 und Nr. 4 bezeichnet, wie in der Foto gezeigt.



SPEZIALMATERIALIEN

Die unten aufgeführten Materialien werden für die Wartungsarbeiten an der RG500 benötigt und sollten stets griffbereit sein. Sie ergänzen solche Standardmaterialien wie Reinigungsflüssigkeiten, Schmiermittel, Schmirgelpapier und dergleichen. Wie und wann diese Materialien gebraucht werden, ist im Text dieses Handbuchs erläutert.

MATERIAL	TEIL	SEITE	TEIL	SEITE
 SUZUKI SUPER GREASE "A" 99000-25010 (Schmierfett)	• Seitenständerwelle • Bremspedalwelle und Bremsstangen-Verbindungsglied • Öldichtungen • Kickstarterzahnrad • Öldichtung für Kickstarterwelle • O-Ring für Drehscheibenventil • Öldichtung der Wasserpumpenwelle • Getriebeschalthebel-Montagenocken • Anlaßpedalhebel-Stahlkugeln	2- 2 3-35 3-41 3-37 3-42 3-45 4- 9 3- 8 3-50	• Radlager • Lenksäulenlager • Hinteres Kettenrad-Trommellager • Schwingenlager, Dämpferträgerlager	7- 7 7-27 7-40 7-57
 SUZUKI BOND Nr. 1207B 99000-31140 (Dichtungsmasse)	• Dichtungsflächen der Kurbelgehäuse • Mechanische Dichtung der Wasserpumpe • Wassertemperatur-Meßgeber	3-44 4- 9 4-12		
 THREAD LOCK SUPER "1333" 99000-32020 (Gewindebindemittel)	• Schaltnocken-Stiftplattenschraube • Schaltnockenanschlagschraube • Wasserpumpenwelle-Gehäuseschraube	3-36 3-36 4-10		
 THREAD LOCK SUPER "1342" 99000-32120 (Gewindebindemittel)	• Magnetrotormutter	3-46		

MATERIAL	TEIL	SEITE	TEIL	SEITE
 THREAD LOCK "1360" 99000-32130 (Gewindebindemittel)	• Bremsscheibenschraube	7- 8 7-41		
 THREAD LOCK "1342" 99000-32050 (Gewindebindemittel)	• Lagerhalteschraube • Innenventilsitzschraube • Magnetstatorschraube • Dämpferstangenschraube • Posi-Dämpfermutter	3-36 3-45 3-46 7-21 7-21		
 SUZUKI BRAKE FLUID 99000-23021 (Bremsflüssigkeit)				
 SUZUKI FORK OIL #15 99000-99044-15G (Gabelöl)				
 SUZUKI GOLDEN CRUISER 1200 (2L) 99000-24120 (Kühlmittel)	• Kühlmittel			
SUZUKI BAR's LEAK 99000-24240	• Kühlmittel	4- 2		

VORSICHTSMASSNAHMEN UND ARBEITSREGELN

Beim Warten, Demontieren und Montieren von Motorrädern unbedingt folgende Punkte beachten.

- Den Motor nicht im Haus bzw. in der Garage laufen lassen, ohne daß ausreichende Belüftung vorhanden ist.

- Unbedingt Packungen, Dichtungen, Sprengringe, O-Ringe und Splinte gegen neue auswechseln.

WARNUNG:
Niemals einen Sprengring ein zweites Mal verwenden. Nachdem ein Sprengring von einer Welle entfernt wurde, sollte er weggeworfen und ein neuer Sprengring muß angebracht werden.
Wenn ein Sprengring angebracht wird, ist darauf acht zu geben, daß er nicht weiter expandiert wird als notwendig, um ihn über die Welle zu schieben.
Nachdem ein Sprengring eingesetzt wurde, immer überprüfen, ob er vollständig und sicher in seiner Nut sitzt.

- Beim Anziehen von Schrauben und Muttern mit denen mit größerem Durchmesser beginnen, dann zu denen mit kleinerem Durchmesser übergehen, und von innen nach außen diagonal auf das vorgeschriebene Auzugsmoment anziehen.

- Spezialwerkzeuge benutzen, wenn sie vorgeschrieben sind.

- Die vorgeschriebenen Originalteile und empfohlenen Öle verwenden.

- Wenn mehr als zwei Personen zusammenarbeiten, auf gegenseitige Sicherheit achten.

- Nach der Montage die Befestigung und Funktion der Teile überprüfen.

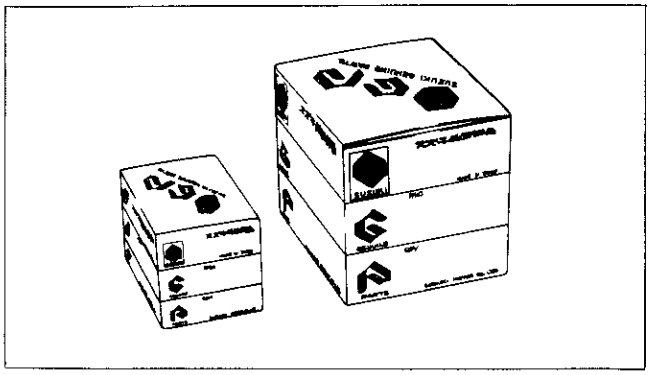
- Benzin, das äußerst leicht entflammbar und hochexplosiv ist, mit größter Vorsicht behandeln. Niemals Benzin als Reinigungsmittel verwenden.

Die Begriffe "Warnung", "Vorsicht" und "Zur Beachtung" tauchen gelegentlich in diesem Handbuch auf und haben folgende Bedeutung:

WARNUNG ..... Die persönliche Sicherheit des Fahrers ist betroffen. Nichtbeachtung kann zu Verletzung führen.
VORSICHT ..... Zum Schutz des Motorrads muß diese Anweisung oder Regel streng beachtet werden.
ZUR BEACHTUNG ..... Unter dieser Überschrift werden Ratschläge zur Erleichterung der Arbeiten am Motorrad gegeben.

VERWENDUNG VON ORIGINAL-SUZUKI-TEILEN

Zum Auswechseln irgendeines Teils dieser Maschine nur das entsprechende Original-SUZUKI-Ersatzteil verwenden. Imitationen oder Teile von anderen Herstellern als SUZUKI, die anstelle der Original-SUZUKI-Teile verwendet werden, können die Leistung der Maschine reduzieren und schlimmstenfalls teuren mechanischen Schaden verursachen.



TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2100 mm
Gesamtbreite	695 mm
Gesamthöhe	1185 mm
Radstand	1425 mm
Bodenfreiheit	120 mm
Leergewicht	154 kg

MOTOR

Typ	Wassergekühlter Zweitaktmotor
Zylinderzahl	4
Bohrung	56,0 mm
Hub	50,6 mm
Hubraum	498 cm^3
Verdichtungsverhältnis	7,0 : 1
Vergaser	MIKUNI VM28SH
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Startersystem	Kickstarter
Schmiersystem	SUZUKI "CCI"

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 nach unten, 5 nach oben
Hilfsantriebs-/Abtriebszahnradübersetzung	1,000 (54/54)
Primäruntersetzung	2,230 (58/26)
Enduntersetzung	2,500 (40/16)
Gangabstufungen,	
1. Gang	2,636 (29/11)
2. Gang	1,750 (28/16)
3. Gang	1,380 (29/21)
4. Gang	1,173 (27/23)
5. Gang	1,045 (23/22)
6. Gang	0,956 (22/23)
Antriebskette	DAIDO: DID 50VA TAKASAGO: RK50 HFO 106 Glieder

FAHRGESTELL

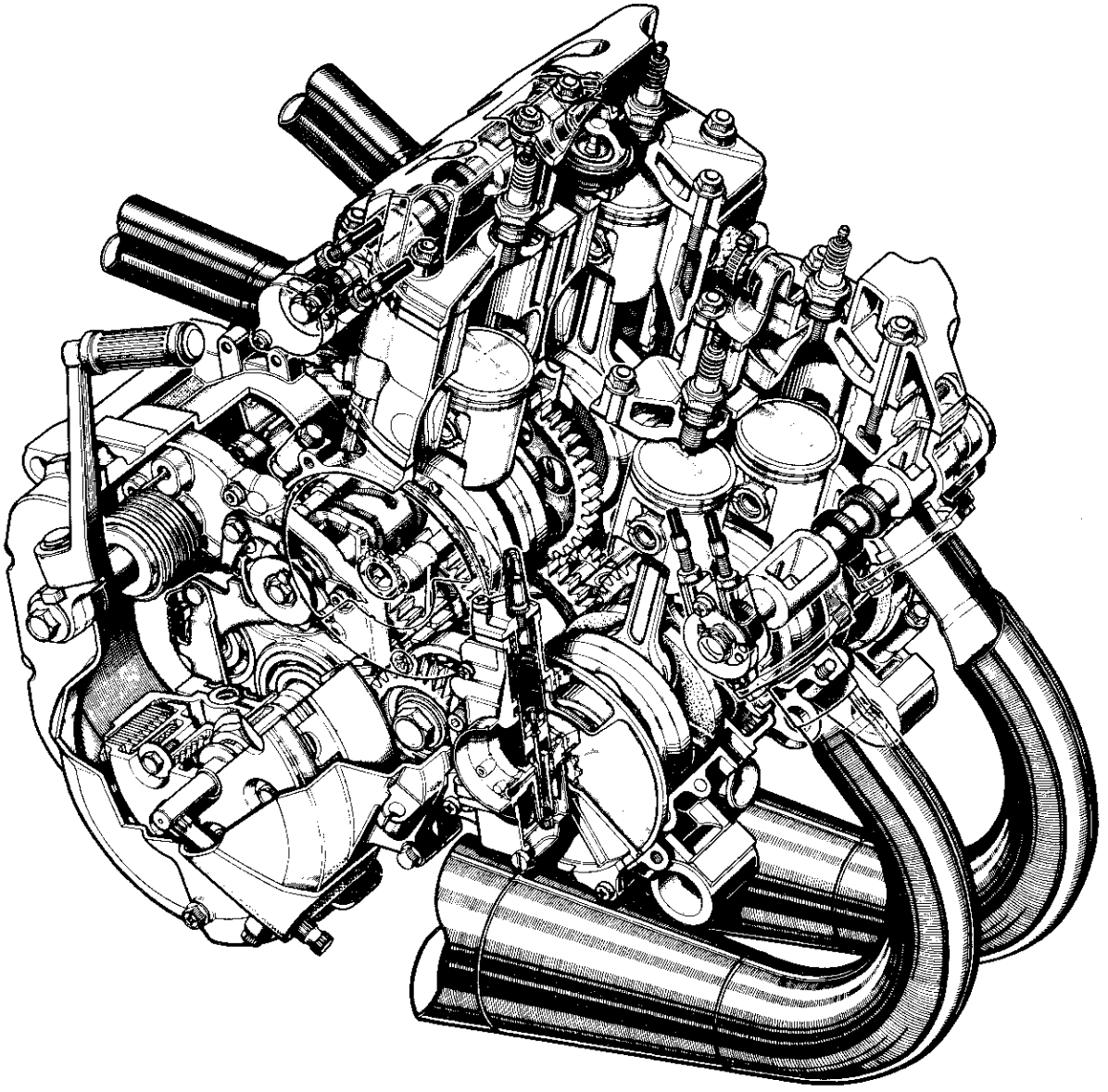
Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, pneumatisch/ Spiralfeder, ölgedämpft mit Posi-Dämpfer. Federvorlast einstellbar.
Hinterradaufhängung	Vollschwebendes Aufhängesystem, ölgedämpft, Federvorlast ganz einstellbar.
Lenkwinkel	30° (rechts und links)
Vorlauf	64° 50'
Nachlauf	110 mm
Wenderadius	3,2 mm
Vorderradbremse	Scheibenbremse, doppelt
Hinterradsbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	110/90V 16
Hinterreifengröße	120/90V 17
Vordergabelhub	130 mm
Hinterradshub	127 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI"
Zündzeitpunkt	14° Vor o.T. unter 1 700 U/min 26° Vor o.T. (2700-6000 U/min) und 11° Vor o.T. über 9500 U/min
Zündkerze	N.G.K.: B9ES ... E01 N.G.K.: BR9ES ... Andere
Batterie	12V 14, 4kC (4 Ah)/ 10 Std.
Generator	Dreiphasen-Wechselstromgenerator
Sicherung	20A

KÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschl.	Reserve	22 L
	Reserve	5,0 L
Motoröl		1,5 L
Getriebeöl		700 ml
Kühlmittel		2 250 ml
Vordergabelöl		441 ml



REGELMÄSSIGE WARTUNG UND INSTANDHALTUNG

2

INHALT

REGELMÄSSIGER WARTUNGSPLAN 2- 1
REGELMÄSSIGE WARTUNGSTABELLE ..... 2 -1
SCHMIERSTELLEN 2- 2
WARTUNGS-UND INSTANDHALTUNGSARBEITEN 2- 3
BATTERIE 2- 3
MOTORSCHRAUBEN UND -MUTTERN 2- 3
ZYLINDERKOPF, ZYLINDER UND AUSPUFFTOPF 2- 4
LUFTFILTER 2- 4
ZÜNDKERZEN 2- 5
VERGASER 2- 6
KRAFTSTOFFLEITUNGEN 2- 7
ÖLPUMPE 2- 8
KUPPLUNG 2- 8
GETRIEBEÖL 2- 9
KÜHLSYSTEM 2-10
ANTRIEBSKETTE 2-11
BREMSEN 2-12
REIFEN 2-15
LENKUNG 2-16
VORDERGABEL 2-16
HINTERE AUFHÄNGUNG 2-16
FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN 2-17

REGELMÄSSIGER WARTUNGSPLAN

Die untenstehende Tabelle gibt die empfohlenen Zeitabstände für alle erforderlichen Wartungsarbeiten an, die notwendig sind, um den Betrieb des Motorrads bei bester Leistung und Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten. Die zurückgelegten Strecken werden in Kilometern angegeben.

ZUR BEACHTUNG:
Für Motorräder, die unter extrem harten Bedingungen eingesetzt werden, kann häufigere Wartung erforderlich sein.

REGELMÄSSIGE WARTUNGSTABELLE

Die Zeitabstände sollten dem Kilometerstand oder den Monaten entsprechend bestimmt werden, je nachdem, weches zuerst kommt.	**km**	**1 000**	**6 000**	**12 000**	**18 000**	**24 000**
	Monate	**2**	**12**	**24**	**36**	**48**
Batterie		–	I	I	I	I
Motorschrauben und -muttern		T	T	T	T	T
Zylinderkopf, Zylinder und Auspufftopf		–	C	C	C	C
Luftfilter		Alle 3 000 km säubern				
Zündkerzen		I	R	R	R	R
Vergaser		I	I	I	I	I
Ölpumpe		I	I	I	I	I
Kraftstoffleitungen		I	I	I	I	I
		Alle 4 Jahre ersetzen				
Kupplung		I	I	I	I	I
Getriebeöl		R	–	R	–	R
Radiatorschläuche		I	–	I	–	I
		Alle 4 Jahre ersetzen				
Kühlmittel		Alle 2 Jahre ersetzen				
Antriebskette		I	I	I	I	I
		Alle 1 000 km säubern und schmieren				
Bremsen		I	I	I	I	I
Bremsschläuche		I	I	I	I	I
		Alle 4 Jahre ersetzen				
Bremsflüssigkeit		Alle 2 Jahre ersetzen				
Reifen		I	I	I	I	I
Lenkung		I	I	I	I	I
Vordergabel		–	–	I	–	I
		Luftdruck alle 6 Monate überprüfen				
Hintere Aufhängung		–	–	I	–	I
Fahrgestellschrauben und -muttern		T	T	T	T	T

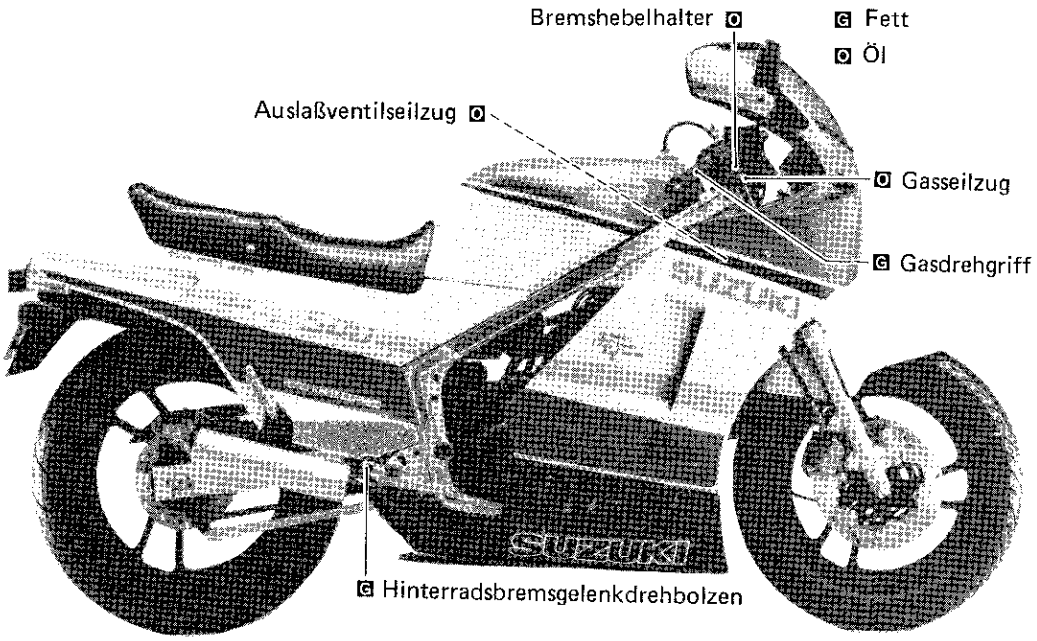
T: Anziehen I: überprüfen R: Ersetzen C: Säubern

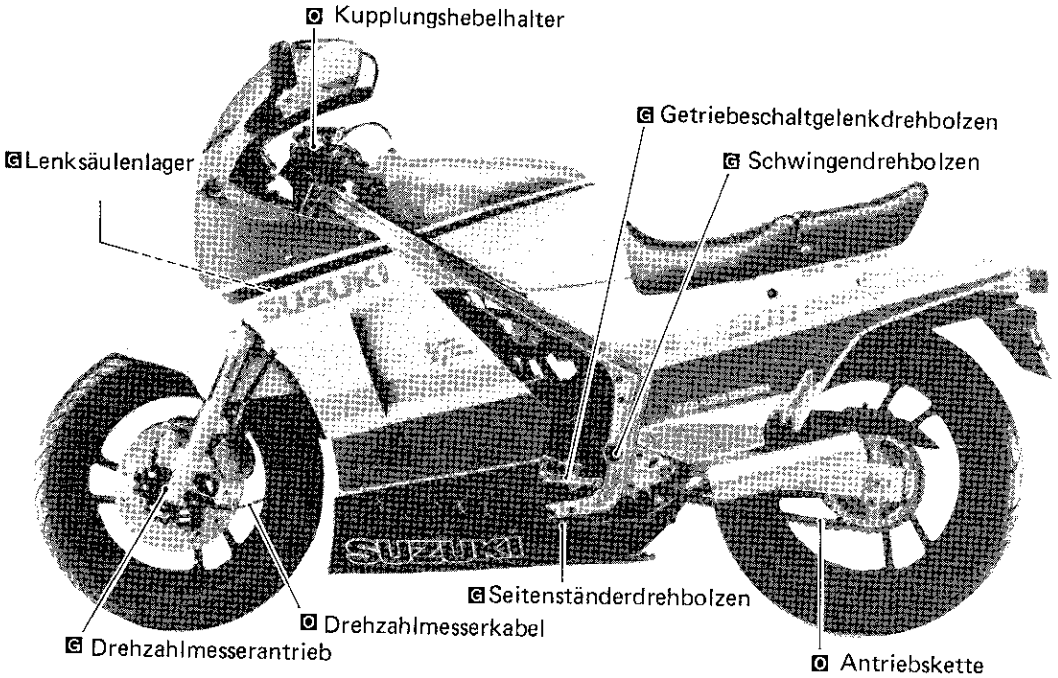
SCHMIERSTELLEN

Richtige Schmierung ist wichtig, um problemloses Arbeiten und eine lange Lebensdauer jedes beweglichen Teils des Motorrads zu gewährleisten.
Die wichtigsten Schmierstellen sind unten angegeben.

ZUR BEACHTUNG:

* **Vor dem Schmieren jeglicher Teile, zuerst Roststellen beseitigen und Fett, Öl, Schmutz oder Ruß abwischen.**
* **Dem Wetter usw. ausgesetzte rostanfällige Teile mit Motoröl oder Fett schmieren.**



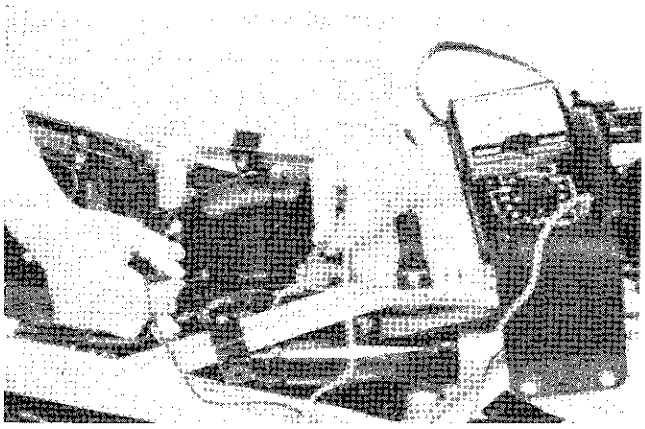


WARTUNGS- UND INSTANDHALTUNGSARBEITEN

Dieser Abschnitt beschreibt die Wartungsarbeiten der einzelnen Punkte des Wartungsplans.

BATTERIE

Alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen



- Den Kraftstofftank entfernen. (Siehe Seite 3-2)
- Die Batteriespannung mit dem SUZUKI-Taschentester prüfen.
  Falls die Spannung unter 12,0V ist, muß diese Batterie neu aufgeladen werden.

Batteriespannung	Über 12,0V

- Die ⊖ und ⊕ Drähte der Batterie abnehmen und die Batterie aus dem Rahmen nehmen.

VORSICHT:
Zum Warten der Batterie den "ELEKTRISCHEN ABSCHNITT" lesen.

MOTORSCHRAUBEN UND -MUTTERN

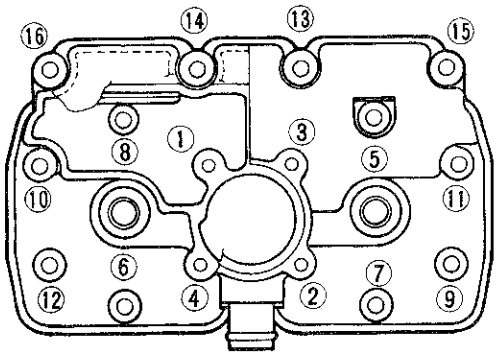
Nach den ersten 1 000 km (2 Monate) und alle weiteren 6 000 km (12 Monate) anziehen.

ZYLINDERKOPFSCHRAUBEN UND -MUTTERN

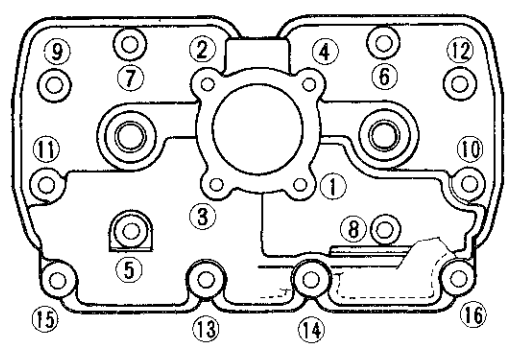
- Die mittlere Verschalung, den Kraftstofftank sowie die Luftfilterablaßrohre abnehmen.
- Zuerst die Schrauben und Muttern um 1/4 Drehung lösen und die Zylinderkopfschrauben und -muttern in aufsteigender numerischer Folge auf das vorgeschriebene Anzugsmoment anziehen, wie in der Abbildung gezeigt.

Anzugsmoment	Schrauben	10 – 12 N·m (1,0 – 1,2 kg-m)
	Muttern	20 – 24 N·m (2,0 – 2,4 kg-m)

HINTERER ZYLINDERKOPF



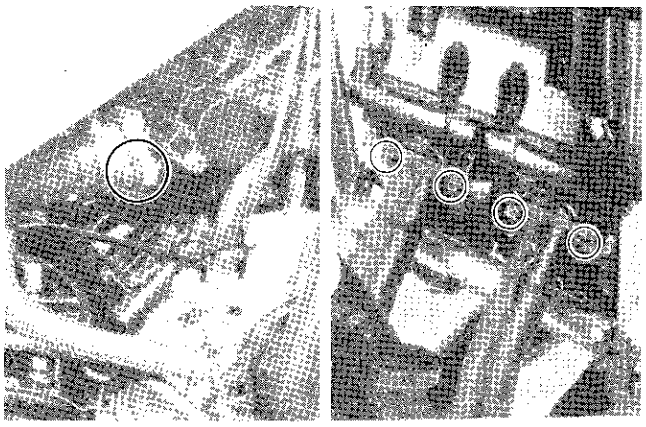
VORDERER ZYLINDERKOPF



AUSPUFFROHRSCHRAUBEN UND -MUTTERN

- Den Radiator entfernen. (Siehe Seite 3-3)
- Die Auspuffrohrschrauben und -muttern auf das vorgeschriebene Anzugsmoment anziehen.

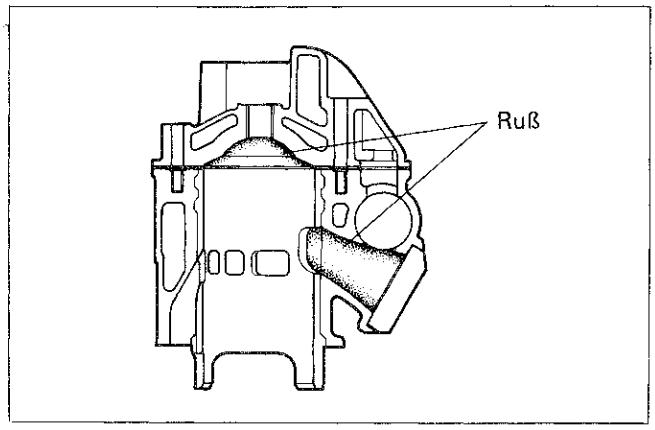
Anzugsmoment	24 – 28 N·m (2,4 – 2,8 kg-m)



ZYLINDERKOPF, ZYLINDER UND AUSPUFFTOPF

Alle 6 000 km (12 Monate) reinigen

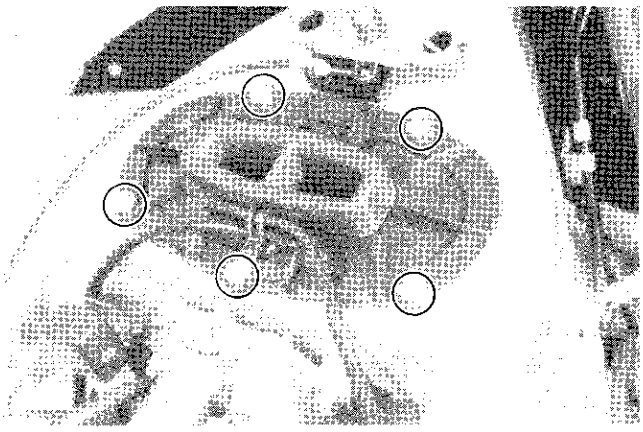
- Rußablagerungen in der Verbrennungskammer des Zylinderkopfes und am Kolbenrand vergrößern die Kompressionsrate und können Vorzündung oder Überhitzung bewirken.
- Ruß, der an der Abgasöffnung des Zylinders abgelagert ist, behindert den Abgasstrom und reduziert den Ausstoß. Rußablagerungen regelmäßig entfernen.

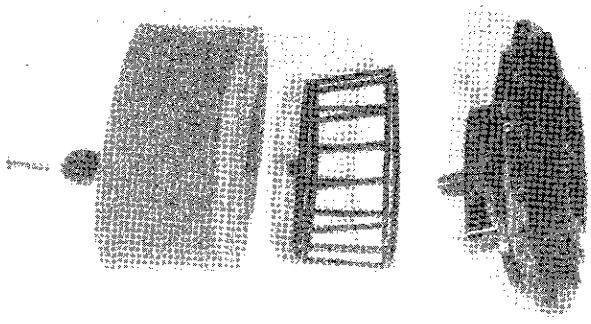


LUFTFILTER

Alle 3 000 km reinigen

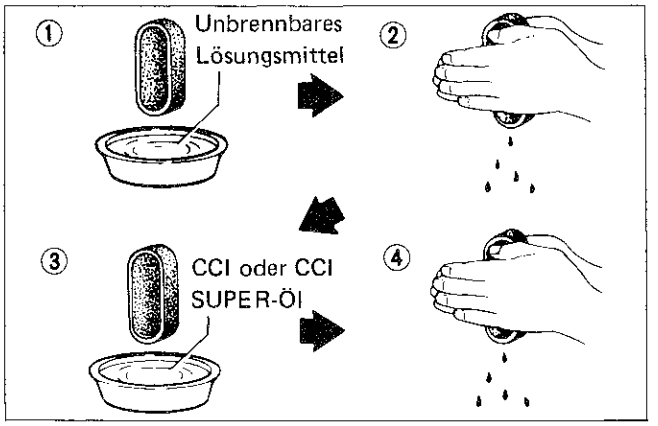
- Den Kraftstofftank abnehmen. (Siehe Seite 3-2)
- Den Luftfilter abnehmen und dann das Poly - urethanschaumelement vom Rahmen entfernen.





- Ein Waschbecken von richtiger Größe mit nicht brennbarer Reinigungslösung füllen. Das Schaumelement in die Reinigungslösung tauchen und sauberwaschen.
- Die Reinigungslösung aus dem gewaschenen Element pressen, indem Sie es zwischen beiden Handflächen zusammendrücken: Das Element nicht verdrehen oder auswringen, da es sonst Risse bekommt.
- Das Element in SUZUKI CCI oder CCI SUPER-Öl einlegen und das überschüssige Öl ausdrücken, so daß das Element leicht mit Öl angefeuchtet bleibt.
- Das Filterelement richtig am Rahmen anbringen.

VORSICHT:
*** Vor oder während des Reinigens das Element auf Risse untersuchen. Ein gerissenes Element muß ersetzt werden.**
*** Sicherstellen, daß das Element fest und richtig sitzt, damit keine einströmende Luft daran vorbeiströmen kann. Denken Sie daran, daß ein schneller Verschleiß von Kolbenringen und Zylinderbohrung oft durch ein defektes oder schlecht eingepasstes Element verursacht wird.**

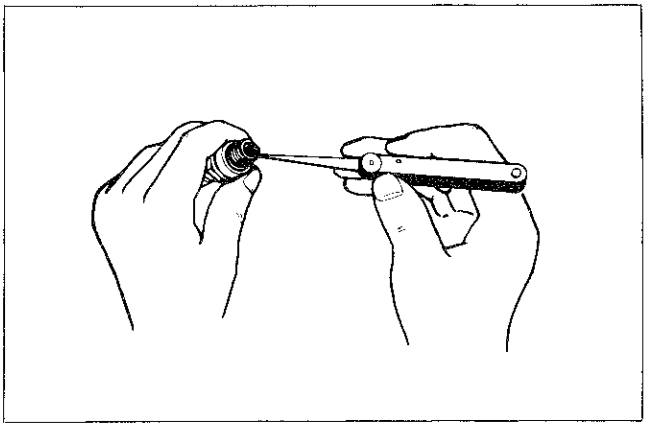


VORSICHT:
Wenn unter staubigen Straßenbedingungen gefahren wird, ist das Luftfilterelement öfter zu reinigen. Der sicherste Weg zur Erhöhung der Motorabnutzung ist ein Motor ohne dieses Element oder mit einem gerissenen Element. Sicherstellen, daß der Luftfilter immer in gutem Zustand ist. Die Lebensdauer des Motors hängt zum größten Teil von diesem Bestandteil ab!

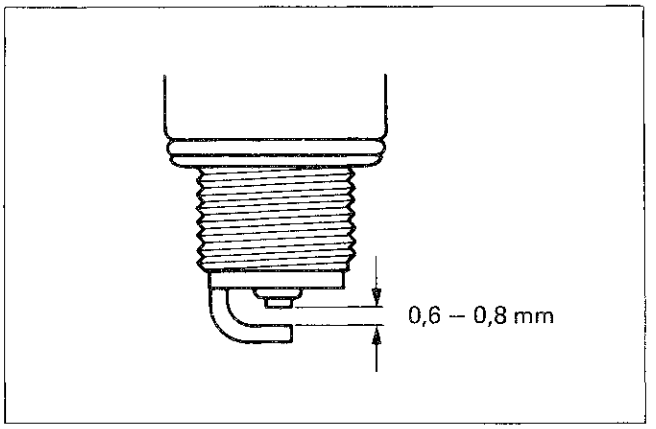
ZÜNDKERZEN

Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten) überprüfen und alle 6 000 km (12 Monate) ersetzen

- Die mittlere Verschalung, den Kraftstofftank und die Auspuffrohre abnehmen. (Siehe Seiten 3-2 und 7-2)



Der Elektrodenabstand ist auf 0,6 – 0,8 mm eingestellt. Der Abstand ist mittels einer Meßlehre richtig eingestellt worden. Falls dich daher Ruß auf der Kerze ablagert, diesen mit einer Zündkerzenreinigungsmaschine oder vorsichtig mit einem spitzigen Werkzeug säubern. Falls die Elektroden extrem abgenutzt oder verbrannt sind, die Zündkerze ersetzen. Die Kerze ebenfalls ersetzen, wenn der Isolator zerbrochen, das Gewinde beschädigt ist, usw.



NGK B9ES, das in der Tabelle aufgeführt ist, sollte als Normalzündkerze verwendet werden. Der Wärmebereich der Zündkerze sollte entsprechend den Erfordernissen von Geschwindigkeit, aktuelle Belastung, Kraftstoff, usw., ausgewählt werden. Falls die Zündkerzen ersetzt werden mussen, werden empfehlenderweise Kerzen gewählt, die dem Wärmebereich der in der Tabelle aufgeführten Normalzündkerzen am nächsten sind. Entfernen Sie die Zündkerzen und überprüfen Sie die Isolatoren. Ein richtiger Wärmebereich wird durch Isolatoren, die hellbraun sind, angezeigt. Falls sie durch die Verbrennungsrückstande geschwärzt sind, sollten sie durch Heißtyp NGK B8ES ersetzt werden.

Empfohlene Zündkerze

	Normaltyp	Heißtyp
NGK	B9ES (BR9ES)	B8ES (BR8ES)

ANMERKUNG:
"R"-Typ Zündkerzen werden für einige Spezifikationen eingebaut. "R"-Typ Zündkerzen haben einen Widerstand in der Mittenelektrode um Rauschen im Radio zu verhindern.

VORSICHT:
Beim Ersetzen der Kerze die Gewindergröße und -länge kontrollieren. Falls die Länge zu kurz ist, würden Verbrennungsrückstände auf dem Gewindeteil des Kerzen abgelagert werden und es könnte daraus Motorschaden entstehen.

VERGASER

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

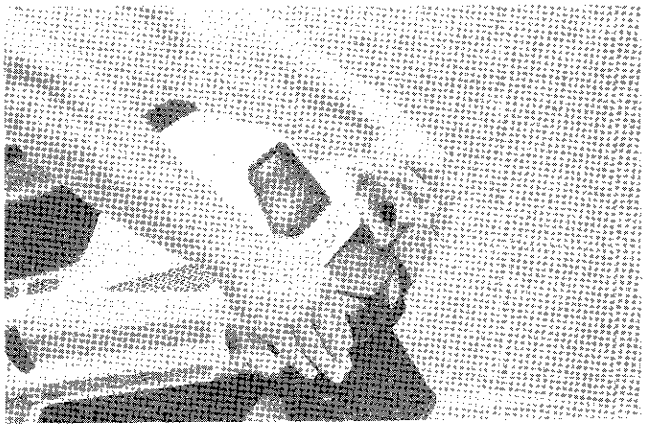
LEERLAUFEINSTELLUNG

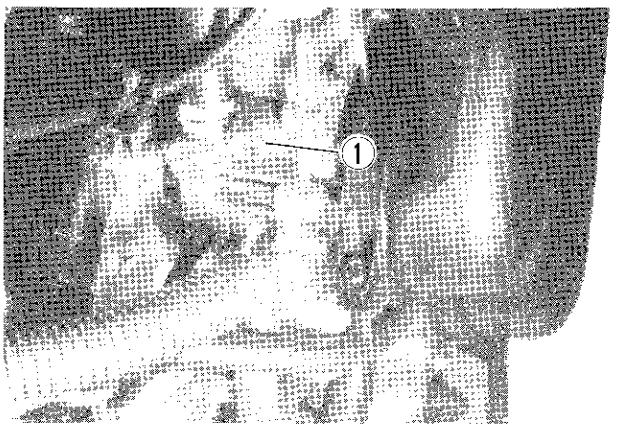
ZUR BEACHTUNG:
Diese Einstellung bei warmem Motor vornehmen.

- Ein Tachometer anschließen.
- Den Motor anlassen und seine Geschwindigkeit auf zwischen 1 350 und 1 650 U/min einstellen, indem die rechte und die linke Leerlaufbegrenzungsschraube ① (auf den Vergasern Nr. 3 und Nr. 4) gedreht werden.

Motorleerlaufdrehzahl	1 500 ± 150 U/min

VORSICHT:
* **Beim Einstellen der Leerlaufdrehzahl die Leerlaufbegrenzungsschrauben der Vergaser Nr. 3 und Nr. 4 um den gleichen Betrag drehen.**
* **Die Begrenzungsschrauben der Vergaser Nr. 1 und Nr. 2 nicht anrühren. Falls Sie diese drehen, müssen Sie die Ausgleichsvergaser überprüfen. (Siehe Seite 5-9)**

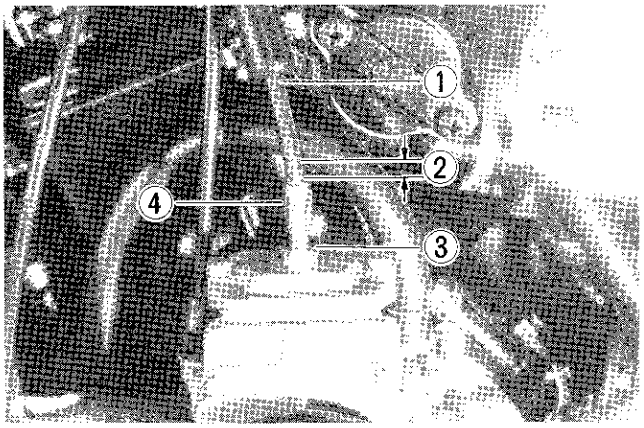




GASSEILZUG

Der Gasseilzug ① sollte auf ein Spiel ② von 0,5 – 1,0 mm eingestellt sein.
Falls Einstellung notwendig ist, das Spiel auf folgende Weise einstellen.

- Die mittlere Verschalung entfernen. (Siehe Seite 7-1)
- Die Luftfilter-Ausgangsrohre abnehmen. (Siehe Seite 3-3)
- Die Gegenmutter ③ und den Einsteller ④ ein- oder auswärts drehen, um ein richtiges Spiel ② von 0,5 – 1,0 mm zu erhalten.
- Nachdem das Spiel eingestellt worden ist, die Gegenmutter ③ wieder anziehen und das Seilzugspiel nachprüfen.
- Die anderen Vergaser auf gleiche Weise einstellen.

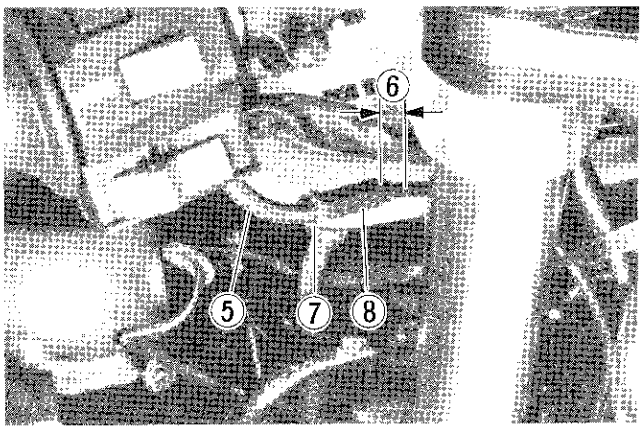


VORSICHT:
Diese Einstellung könnte das Spiel des Ölpumpenseilzugs beeinträchtigen. Daher falls notwendig das Spiel des Ölpumpenseilzugs neu einstellen.

ANLASSSEILZUG

Den Anlaßseilzug ⑤ sollte auf ein Spiel ⑥ von 0,5 – 1,0 mm eingestellt sein. Falls eine Einstellung notwendig ist, das Spiel folgenderweise einstellen.

- Die Gegenmutter ⑦ lösen und den Einsteller ⑧ ein- oder auswärts drehen, um ein richtiges Spiel ⑥ von 0,5 – 1,0 mm zu erhalten.
- Nachdem das Spiel eingestellt worden ist, die Gegenmutter ⑦ wieder anziehen und das Seilzugspiel nachprüfen.



WARNUNG:
Nachdem die Einstellung beendet ist, kontrollieren, ob das Bewegen der Lenkstange nicht die Leerlaufdrehzahl des Motors erhöht und ob der Gasdrehgriff glatt und automatisch zurückkehrt.

KRAFTSTOFFLEITUNGEN

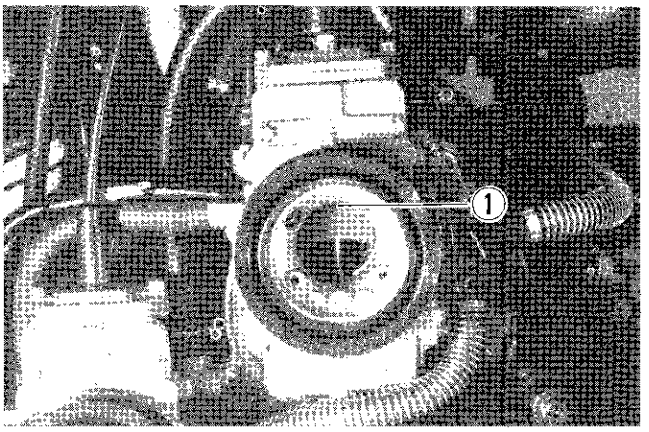
Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen. Alle 4 Jahre ersetzen.

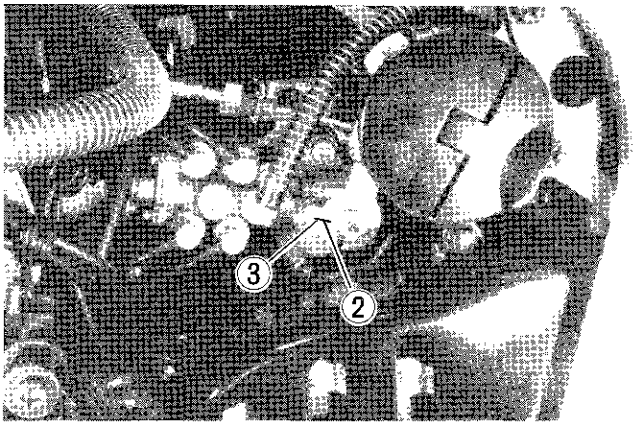
ÖLPUMPE

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

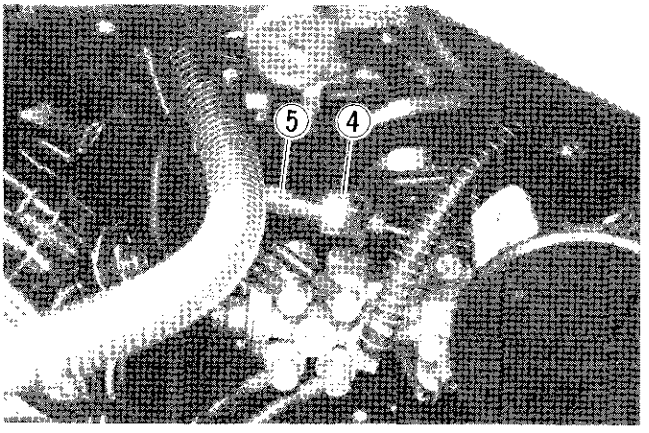
Das Motoröl wird dem Motor durch die Ölpumpe zugeführt. Die gespeiste Ölmenge wird durch Motordrehzahl und den Ölpumpenregelhebel reguliert, welcher wiederum dadurch gesteuert wird, wie stark Gas gegeben wird.
Die Ölpumpe folgenderweise überprüfen, um richtiges Funktionieren in allen Gasventilstellungen sicherzustellen.

- Die linke mittlere Verschalung abnehmen. (Siehe Seite 7-2)
- Das Luftfilterausgangsrohr entfernen. (Siehe Seite 3-2)
- Den Gasdrehgriff drehen bis die Kerbmarkierung ① auf dem Ventil des Vergasers Nr. 3 zum oberen Teil der Vergaserhauptbohrung kommt.
- Überprüfen, ob die Markierung ② auf dem Ölpumpenregelhebel mit der Indexmarke ③ übereinstimmt, wenn das Ventil wie oben positioniert ist.
- Falls die Markierungen nicht übereinstimmen, die Gegenmutter ④ lösen und den Einsteller ⑤ ein- oder auswärts drehen, um die Markierungen in Übereinstimmung zu bringen.
- Nach dem Ausrichten der Markierungen, die Gegenmutter ④ anziehen.





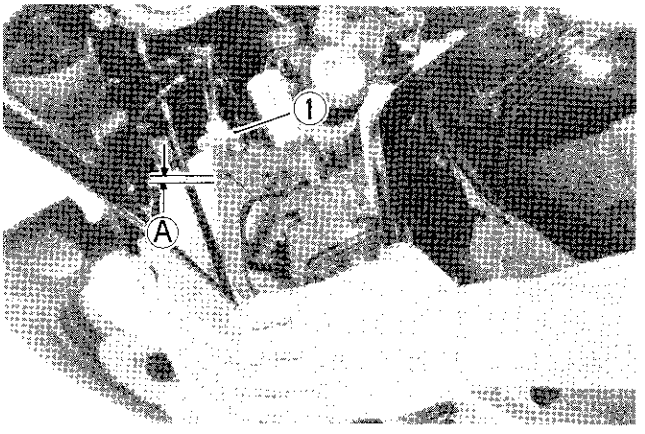
VORSICHT:
Die Ölpumpenseilzug-Einstellung muß nach der Einstellung des Gasseilzugs erfolgen.



KUPPLUNGEN

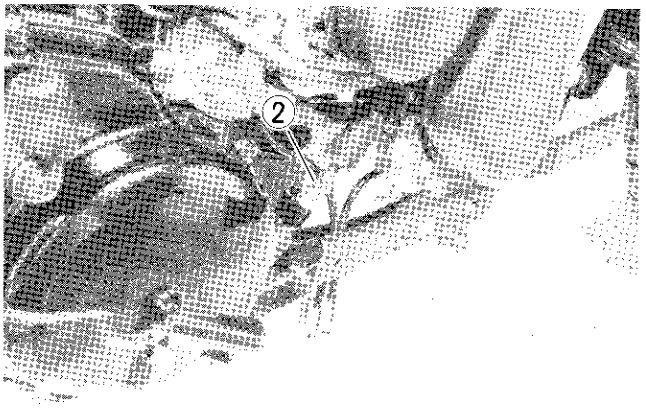
Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen

- Die rechte mittlere Verschalung abnehmen. (Siehe Seite 7-2)
- Die Einstellmutter ① ganz auf der Kupplungshebelseite eindrehen.
- Die Seilzuggegenmutter lösen, die Einstellmutter anziehen, um dem äußeren Seilzug Spiel zu geben.



Das Spiel des Seilzugs mit der Einstellmutter ② einstellen, bis das Spiel Ⓐ des Kupplungshebels 2 – 3 mm ist. Dann die Gegenmutter gut sichern.

Seilzugspiel Ⓐ	2 – 3 mm



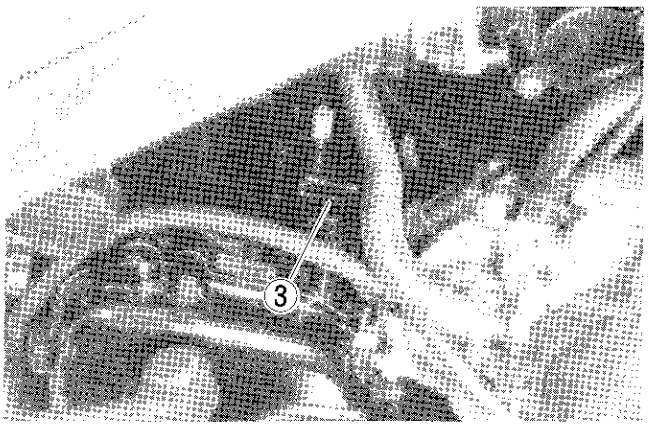
- Falls das vorgeschriebene Spiel mit der Einstellmutter ② nicht erreicht werden kann, die Einstellung mit der Einstellmutter ① auf der Seite des Kupplungshebels ausführen.

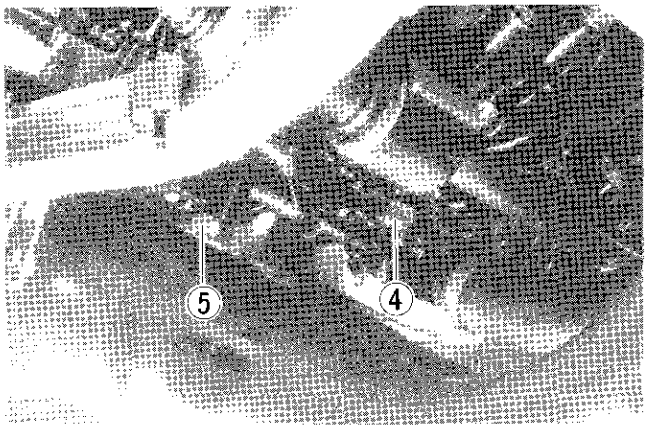
GETRIEBEÖL

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

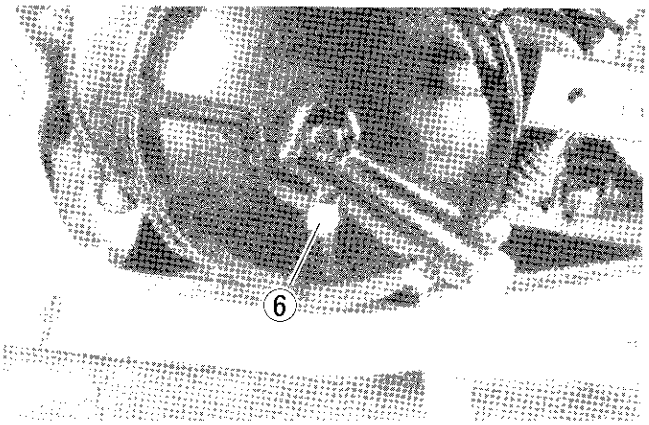
Nach längerer Gebrauchszeit wird sich das Getriebeöl verschlechtern und die Abnutzung der Gleit- und Einrastflächen beschleunigen. Daher das Getriebeöl regelmäßig ersetzen, wobei untenstehendem Vorgang zu folgen ist.

- Das Motorrad aufrecht halten.
- Den Motor anlassen, um das Öl zu erwärmen; dies erleichtert das Ablassen des Öls. Den Motor abstellen.
- Die Ölwanne unter den Motor stellen und das Öl ablassen, indem der Einfülldeckel ③ und die zwei Ablaßschrauben ④ und ⑤ entfernt werden.
- Nachdem das Öl vollständig abgelassen wurde, die Ablaßschrauben ④ und ⑤ wieder sicher anbringen.





Ablaßschrauben-Anzugsmoment	10 mm	15 – 20 N·m (1,5 – 2,0 kg-m)
	12 mm	18 – 23 N·m (1,8 – 2,3 kg-m)

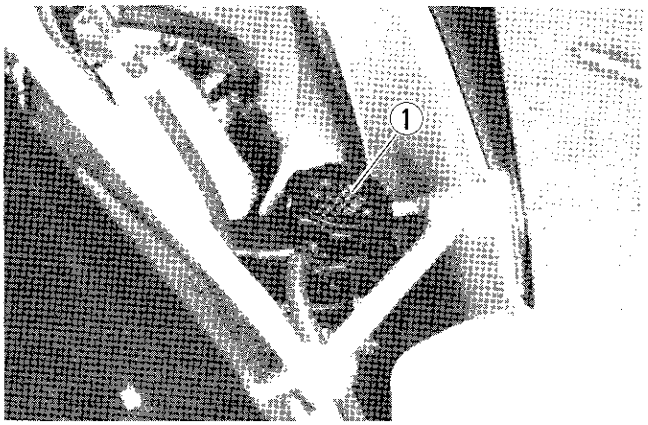


- Das hochwertige SAE 20W/40 Multigrad-Motoröl einfüllen. Der Motor wird etwa 700 ml Öl fassen.
- Den Einfülldeckel richtig anbringen.
- Den Motor anlassen und ihn einige Sekunden im Leerlauf laufen lassen.
- Den Motor abstellen und etwa eine Minute warten, dann den Ölpegel mit der Ölpegelschraube ⑥ kontrollieren. Falls kein Öl aus dem Loch läuft, Öl zugeben bis welches herausläuft.

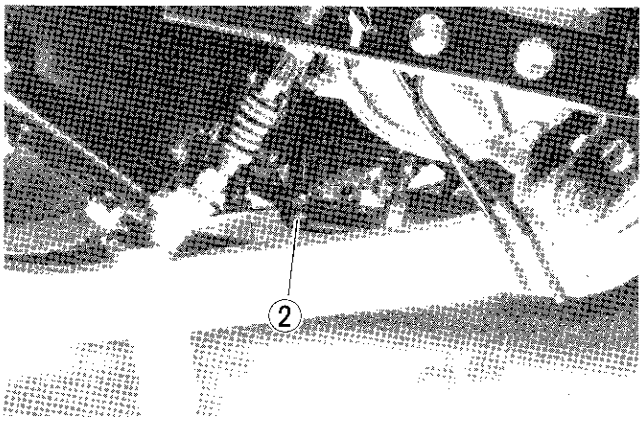
KÜHLSYSTEM

Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 12 000 km (24 Monate) überprüfen. Das Kühlmittel alle 2 Jahre auswechseln. Die Schläuche alle 4 Jahre ersetzen.

- Die mittlere und untere Verschalung entfernen. (Siehe Seite 7-2)
- Den Radiatordeckel ① und die Ablaßschraube ② abnehmen.

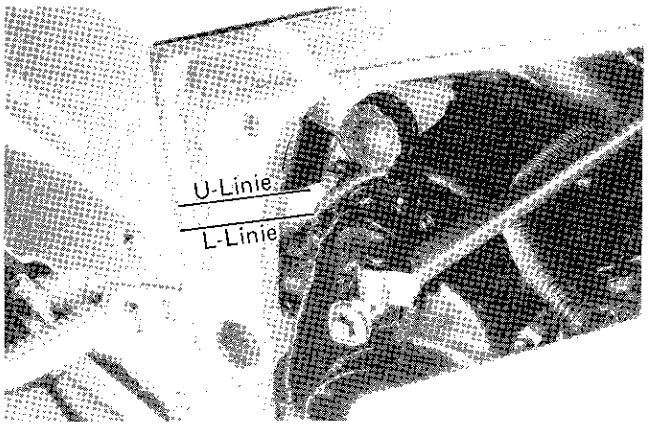


WARNUNG:
Den Radiatordeckel nicht abnehmen, wenn der Motor heiß ist, da Sie sonst durch herauskommende heisse Flüssigkeit oder Dampf Verbrennungen erleiden könnten.



WARNUNG:
Das Kühlmittel kann schädlich sein, falls es geschluckt wird, oder falls es mit Haut oder Augen in Berührung kommt. Falls Kühlmittel in die Augen gerät, muß dieses mit viel Wasser weggespült werden. Falls es geschluckt wurde, sofort Erbrechen und einen Arzt verständigen!

- Den Radiator mit Frischwasser ausspülen.
- Die Ablaßschraube ② sicher anziehen.
- Das vorgeschriebene Kühlmittel bis zum Einfülloch des Radiators einfüllen.



ZUR BEACHTUNG:
Für Angaben über das Kühlmittel auf den Abschnitt "KÜHLSYSTEM", Seite 4-2, Bezug nehmen.

- Den Reserventank bis zum "U"-Pegel mit Kühlmittel füllen.
- Den Radiatordeckel sicher verschließen.
- Nachdem der Motor erwärmt und wieder abgekühlt wurde, den Kühlmittelpegel des Reserventanks überprüfen, und Kühlmittel bis zum "U"-Pegel einfüllen, falls der Pegel unter "L" ist.

2 250 ml einschließlich Reserventank
250 ml Reserventank

- 2 Packungen Antileckmaterial (Bar's leaks) ins Kühlmittel geben.

99000-24240	Bar's leak

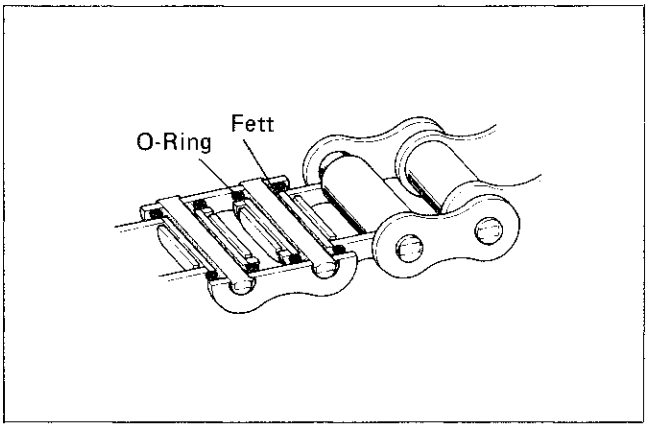
ANTRIEBSKETTE

Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen. Alle 1 000 km säubern und schmieren.

Die Antriebskette durch Sichtprüfung auf die unten aufgeführten möglichen Mißstände untersuchen. (Das Motorrad mittels Heber und Holzblock anheben und aufstützen, dann das hintere Rad langsam von Hand drehen, wobei das Getriebe auf Leerlauf (neutral) gestellt ist.)

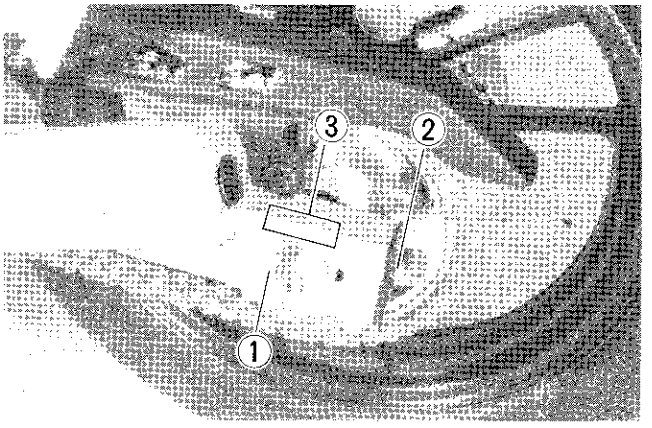
- *Lose Stifte
- *Beschädigte Rollen
- *Trockene oder rostige Glieder
- *Verdrehte oder gefressene Glieder
- *Übermäßiger Verschleiß
- *Unrichtige Kettenein-stellung
- *Fehlende O-Ringe

Falls irgendwelche Defekte gefunden werden, muß die Antriebskette ersetzt werden.

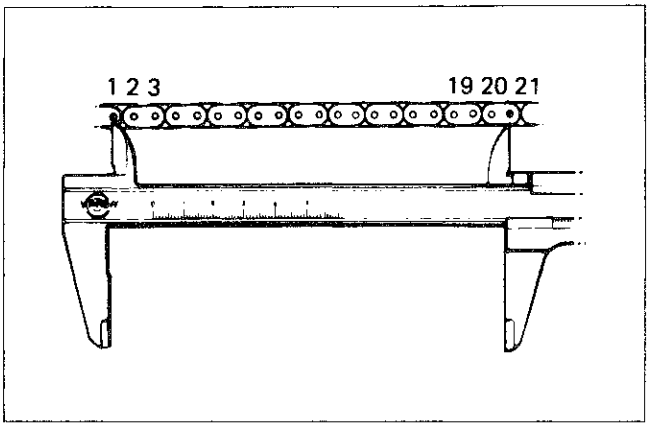


ÜBERPRÜFUNG

- Den Splint herausnehmen. (Nur kanadisches Modell)
- Die Achsmutter ① entfernen.
- Die Antriebskette voll spannen, wozu die Ketteneinsteller-Gegenmuttern ② .
- 21 Stifte auf der Kette abzählen und den Abstand zwischen dem ersten und dem einundzwanzigsten Stift messen. Falls der Abstand die folgende Grenze überschreitet, muß die Kette ersetzt werden.



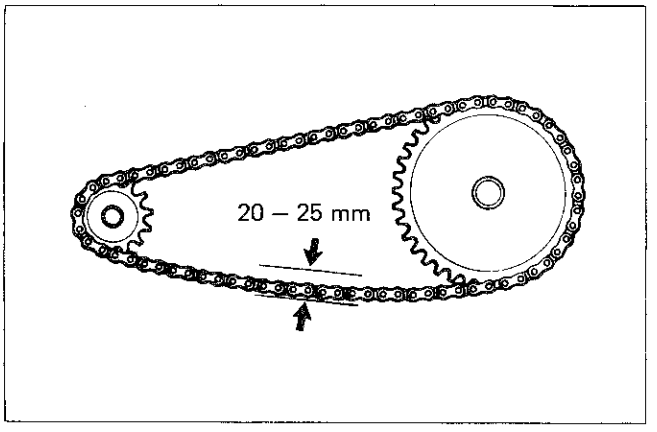
Servicegrenze	319,4 mm



EINSTELLEN

- Die Muttern der Ketteneinsteller ② lösen, bis die Kette 20 – 25 mm Durchhang in der Mitte zwischen Motor- und Hinterradritzel hat. Die Markierung ③ auf beiden Ketteneinstellern muß in der gleichen Position auf der Skala sein, um zu gewährleisten, daß Vorder- und Hinterrad richtig ausgerichtet sind. Das Motorrad für exakte Einstellung auf den Seitenständer stellen.
- Nach dem Einstellen der Antriebskette die Achsmutter ① festziehen.
- Die Ketteneinsteller-Gegenmuttern gut anziehen.

Anzugsmoment für hintere Achsmutter	50 – 80 N·m (5,0 – 8,0 kg-m)



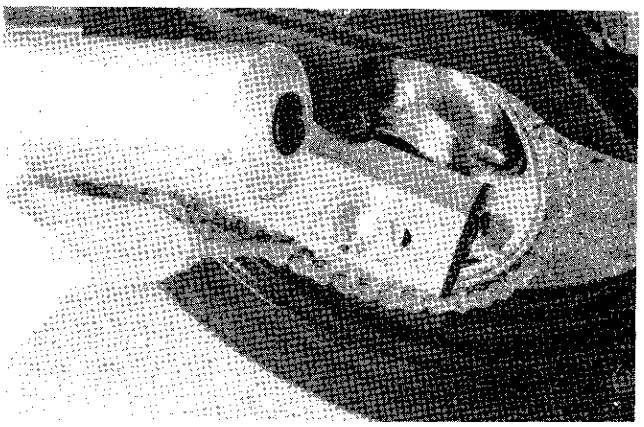
SÄUBERN UND SCHMIEREN

- Die Kette mit Petroleum waschen. Falls die Kette zu schnellem Rosten neigt, muß der Zeitabstand verkürzt werden.

VORSICHT:
Kein Trichlin, Benzin oder ähnliche Flüssigkeiten verwenden; diese Flüssigkeiten haben zu starke Lösungskraft für diese Kette, und was noch wichtiger ist, sie könnten die O-Ringe (oder Dichtungen), die das Fett in den Rollenhülsen halten, beschädigen.
Denken Sie daran, daß hohe Widerstandskraft vom Vorhandensein von Fett in diesem Zwischenraum abhängt.

- Nach dem Waschen und Trocknen der Kette, diese mit einem schweren Motoröl einölen.

VORSICHT:
Kein Öl verwenden, das im Handel als "Antriebskettenöl" verkauft wird. Solches Öl kann die O-Ringe (oder Dichtungen) ebenfalls beschädigen.



VORSICHT:
Die Normalantriebekette ist die DAIDO DID 50VA oder TAKASAGO RK50HFO. SUZUKI empfiehlt den Gebrauch obiger Normalantriebsketten beim Ersetzen.

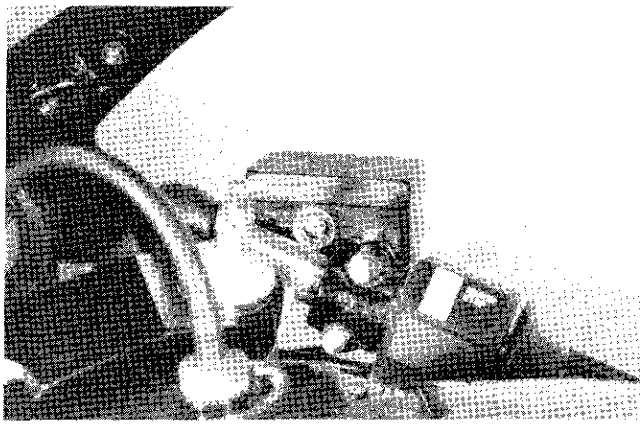
BREMSEN

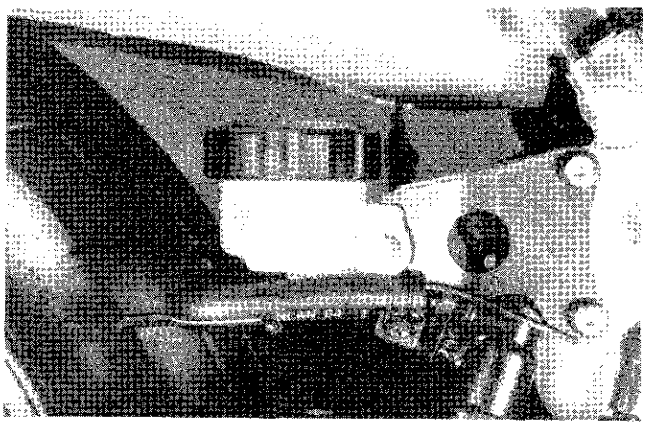
Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 6 000 km (12 Monate) ersetzen.
Schläuche alle 4 Jahre ersetzen.
Flüssigkeit alle 2 Jahre ersetzen.

BREMSFLÜSSIGKEITSPEGEL

- Das Motorrad aufrecht halten und die Lenkstange gerade stellen.
- Die rechte Rahmenabdeckung abnehmen.
- Die Bremsflüssigkeit kontrollieren, indem die oberen (nur für Hinterradsbremse) und unteren (sowohl Vorder- als auch Hinterradsbremse) Grenzlinien auf den Bremsflüssigkeitbehältern beobachtet werden.
- Wenn der Pegel unter der unteren Grenzlinie ist, Bremsflüssigkeit, die folgenden Spezifikationen entspricht, nachfüllen.

Spezifikation und Klassifizierung	SAE J1703, DOT 3 oder DOT 4



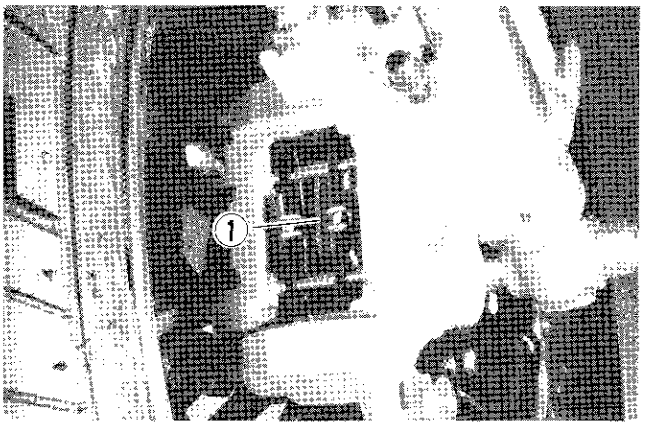


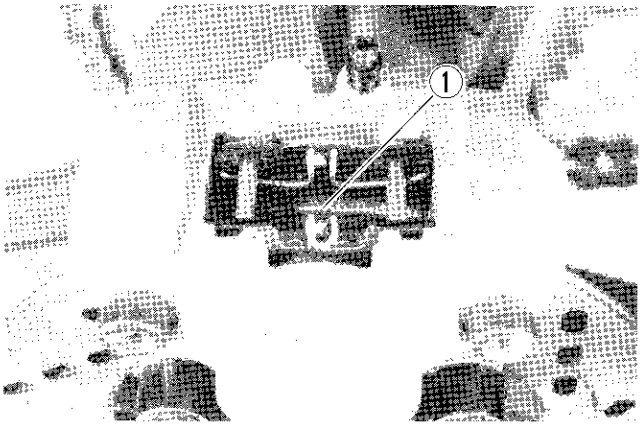
WARNUNG:
Das Bremssystem dieses Motorrads ist mit einer auf Glycol basierenden Bremsflüssigkeit gefüllt. Keine anderen Flüssigkeitstypen, wie solche die auf Silikon oder Petrolbasis beruhen verwenden oder einmischen. Keinerlei Bremsflüssigkeiten von alten, angebrauchten oder unverschlossenen Behältern verwenden. Niemals Bremsflüssigkeit verwenden, die bei der vorherigen Wartung übriggeblieben und lange Zeit gelagert war.

WARNUNG:
Aus einem eventuellen Leck ausfließende Bremsflüssigkeit beeinträchtigt den sicheren Betrieb und wird sofortige Verfärbung von bemalten Oberflächen bewirken.
Die Bremsschläuche vor dem Fahren auf Sprünge und die Schlauchverbindungen auf Lecks untersuchen.

BREMSBELÄGE

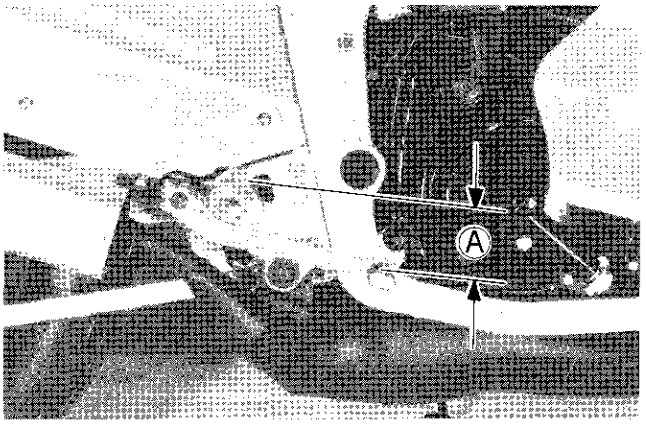
Der Verschleißzustand der Bremsbeläge kann durch das Beobachten der Grenzlinie ①, die auf dem Belag markiert ist, festgestellt werden. Wenn der Verschleiß die Grenzlinie überschritten hat, die Beläge durch neue ersetzen. (Siehe Seiten 7-9 und 7-29)





HÖHE DES BREMSPEDALS

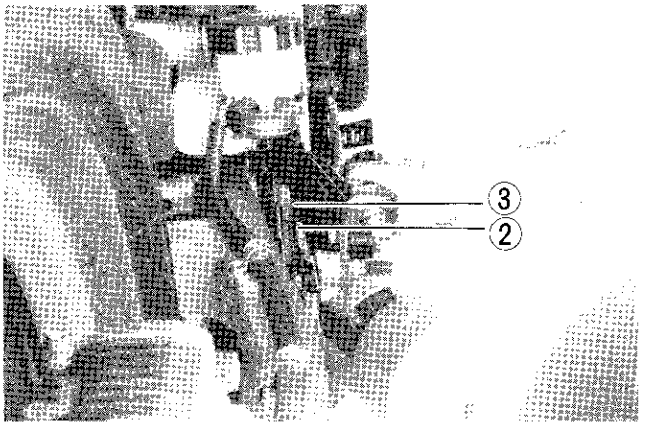
- Die rechte Rahmenabdeckung abnehmen.
- Die Gegenmutter ② lösen und das Bremspedal durch Drehen des Bremspedalanschlags ③ in eine Position 47,5 mm Ⓐ unter der Oberseite der Fußstütze stellen.
- Die Gegenmutter ② wieder anziehen, um den Bremspedalanschlag ③ in der richtigen Position zu sichern.



Bremspedalhöhe Ⓐ	47,5 mm

BREMSLICHTSCHALTER

Beide Bremslichtschalter, vorn und hinten, so einstellen, daß das Bremslicht unmittelbar vor dem Wahrnehmen eines Widerstands beim Drücken des Bremshebels oder Bremspedals, aufleuchtet.



ENTFERNUNG VON LUFT AUS DEM BREMSFLÜSSIGKEITSKREIS

Im Bremsflüssigkeitskreis eingeschlossene Luft wirkt wie ein Polster und absorbiert einen großen Anteil des durch den Bremszylinder entwickelten Druckes. Sie beeinflußt dadurch die Leistfähigkeit der Bremsen. Das Vorhandensein von Luft wird durch "Schwammigkeit" des Bremshebels und ebenfalls durch fehlende Bremskraft angezeigt. In Betracht der Gefahr, die solche eingeschlossene Luft die Maschine und den Fahrer aussetzt, ist es wesentlich, daß nach dem erneuten Montieren der Bremse und dem Wiederherstellen des Normalzustands des Bremssystems, der Bremsflüssigkeitskreis von der Luft auf folgende Weise befreit wird:

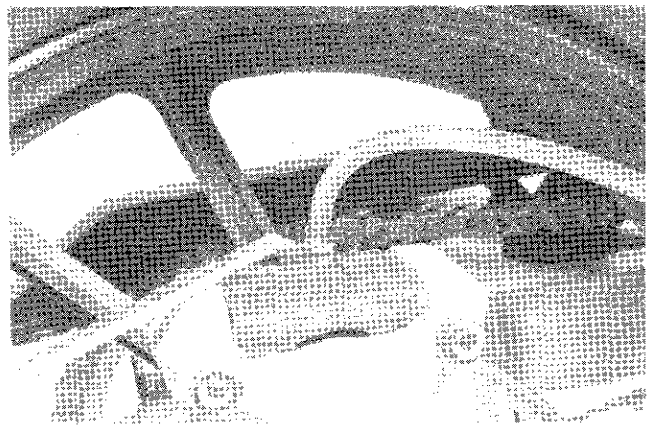
- Den Bremszylinderbehälter bis zum oberen Rand des Sichtfensters (für vordere Bremse) bzw. zum oberen Strich (für hintere Bremse) füllen. Den Deckel des Behälters wieder aufsetzen, um das Eindringen von Schmutz zu verhindern.
- Einen Schlauch am Ablaßventil anbringen, und das freie Ende in ein Gefäß führen.
- Vorderradbremse: Zuerst die Luft vom inneren und dann vom äußeren Ventil ablassen.

ZUR BEACHTUNG:
Wenn die Luft abgelassen wird, immer von der linken Seite beginnen.

- Den Bremshebel mehrmals nacheinander drücken und loslassen, und ihn drücken ohne loszulassen. Das Ablaßventil lösen, indem es eine Viertel-drehung gedreht wird, so daß die Bremsflüssigkeit ins Gefäß lauft. Dies wird die Spannung des Bremshebels aufheben, so daß er den Handgriff berührt. Dann das Ventil schließen, den Hebel pumpen und drücken und das Ventil öffnen. Diesen Vorgang solange wiederholen, bis die Flüssigkeit, die ins Gefäß fließt keine Luftblasen mehr enthält.

ZUR BEACHTUNG:
Den Bremsflüssigkeitsbehälter wie notwendig während des Ablassens nachfüllen.
Sicherstellen, daß immer etwas Flüssigkeit im Behälter sichtbar ist.





- Das Ablaßventil schließen und den Schlauch abtrennen. Den Flüssigkeitsbehälter bis zum oberen Rand des Sichtfensters (für Vorderradbremse) bzw. bis zum oberen Strich (für Hinterradbremse) füllen.
- Hinterradbremse: Der Unterschied zwischen Vorderrad- und Hinterradbremse ist, daß der Zylinder der Hinterradsbremse durch ein Pedal aktiviert wird.

Ablaßventil-Anzugsmoment	6 – 9 N·m (0,6 – 0,9 kg-m)

VORSICHT:
Die Bremsflüssigkeit mit Vorsicht behandeln: Sie reagiert chemisch mit Farbe, Kunststoffen, Gummi, usw.

REIFEN

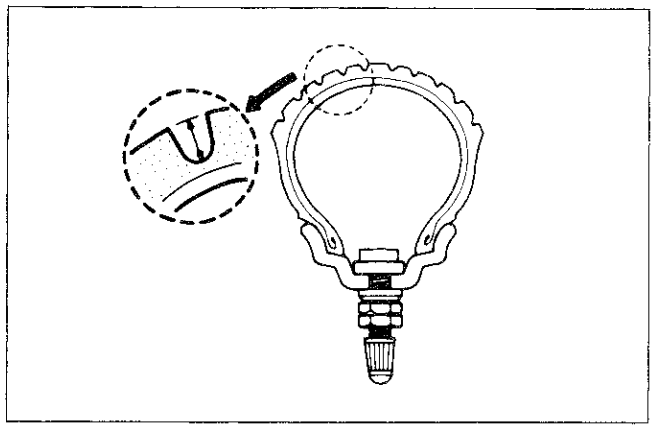
Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen.

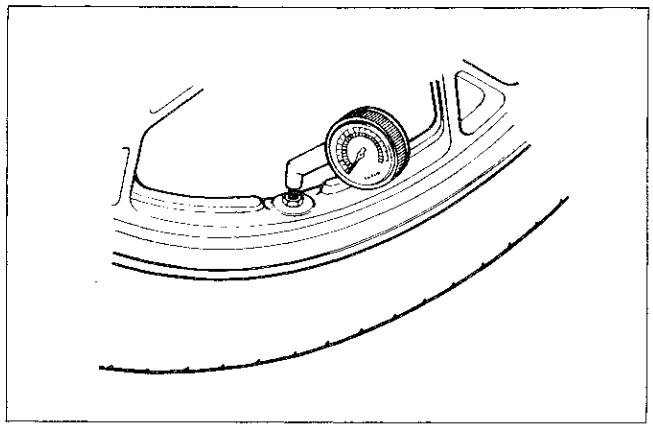
PROFILZUSTAND

Das Fahren des Motorrads mit übermäßig abgenutzten Reifen wird die Fahrstabilität verringern und konsequenterweise eine gefährliche Situation erzeugen. Es wird stärkstens empfohlen die Reifen zu ersetzen, wenn die Profiltiefe folgende Tiefen erreichen.

Grenze der Profiltiefe

VORN	HINTEN
1,6 mm	2,0 mm





REIFENDRUCK

Falls der Reifendruck zu hoch oder tief wird, wird die Lenkbarkeit nachteilig beeinflusst und der Reifenverschleiß vergrößert. Daher sollte der Reifendruck auf dem richtigen Druck gehalten werden, um eine gute Fahrbarkeit zu gewährleisten. Andernfalls ist die Lebensdauer der Reifen kürzer. Der Kaltreifendruck ist wie folgt:

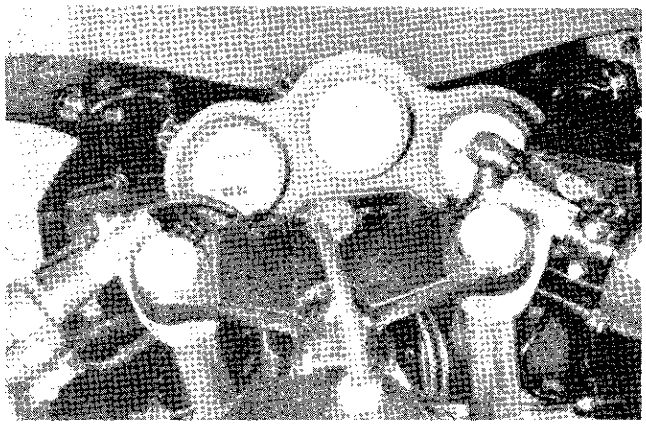
	Solo		Mit Beifahrer	
	kg/cm^2	kPa	kg/cm^2	kPa
VORN	2,25	225	2,25	225
HINTEN	2,50	250	2,90	290

VORSICHT:
Der Standardreifen dieses Motorrads ist vorn 110/90 V16 und hinten 120/90V17.
Verwendung von Reifen, die nicht diesem Standard entsprechen, kann Unstabilität verursachen. Es wird stark empfohlen einen echten SUZUKI Reifen zu verwenden.

LENKUNG

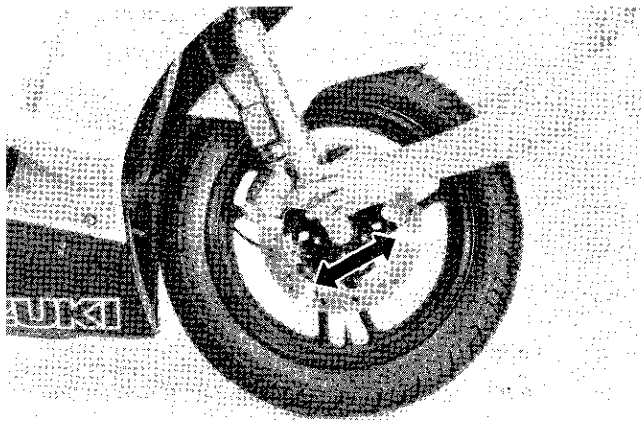
Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen.

Zur besseren Lenkbarkeit ist das Lenksystem mit Kegelrollenlagern ausgerüstet.
Die Lenkung sollte zum leichten Drehen der Lenkstange und sicheren Fahren richtig eingestellt sein. Eine zu steife Lenkung verhindert leichte Lenkstangenbetätigung und eine zu lose Lenkung verursacht schlechte Stabilität.
Überprüfen, ob Spiel in der Vordergabel vorhanden ist, indem die Maschine so aufgestützt wird, daß das Vorderrad vom Boden abgehoben ist. Mit dem Rad geradeaus unten an den Gabelrohren anfassen und nach vorn ziehen. Falls Spiel vorhanden ist, das Lenklager einstellen. (Siehe Seite 7-28)

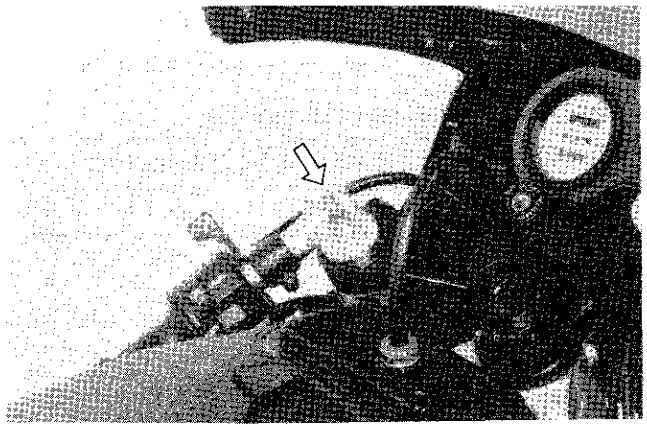


VORDERGABEL

Alle 12 000 km (24 Monate) überprüfen.
Luftdruck alle 6 Monate überprüfen.



- Die Vordergabel auf Öllecks, Riefen und Zerkratzungen auf den Außenflächen der Innenrohre überprüfen.
  Defekte Teile ersetzen, falls notwendig. (Siehe Seite 7-16)
- Das Vorderrad vom Boden abgehoben halten.
- Die Luftventilkappen abnehmen und das Luftventil drücken, um den Gabelluftdruck dem atmosphärischen Luftdruck anzugleichen. Dies muß ausgeführt werden, wenn die Gabel kalt ist. (Zum Einstellen der Vordergabel auf Seite 7-23 Bezug nehmen.)



Vordergabel-luftdruck (normal)	0 kPa (0 kg/cm²)

VORSICHT:
Der maximal zuläßige Luftdruck ist 250 kPa (2,5 kg/cm²), um Beschädigung der Gabelöldichtungen und Ventilschaden zu vermeiden.

HINTERE AUFHÄNGUNG

Alle 12 000 km (24 Monate) überprüfen.

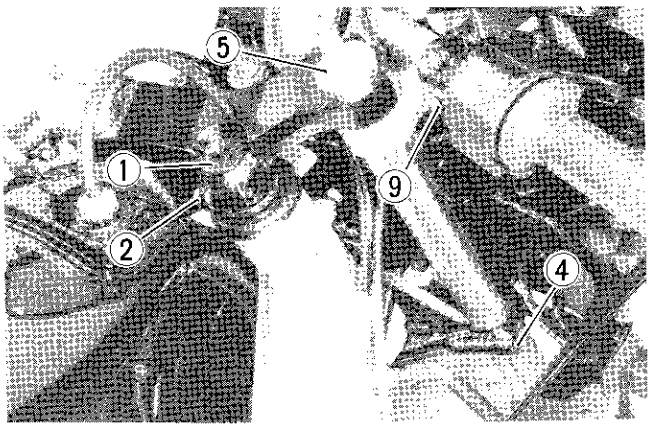
Die Hinterradfederung auf Öllecks untersuchen und kontrollieren, ob die Schwinge kein Spiel hat.

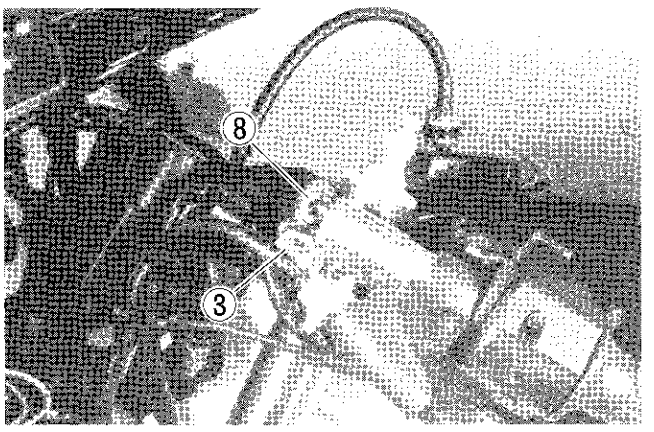
FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN

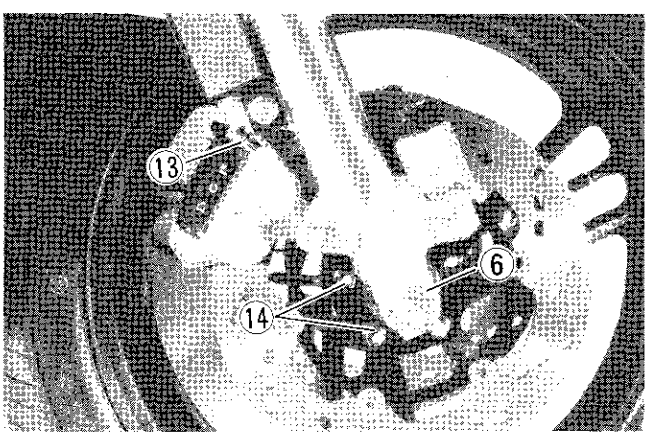
Nach den ersten 1 000 km (2 Monaten) und dann alle 6 000 km anziehen.

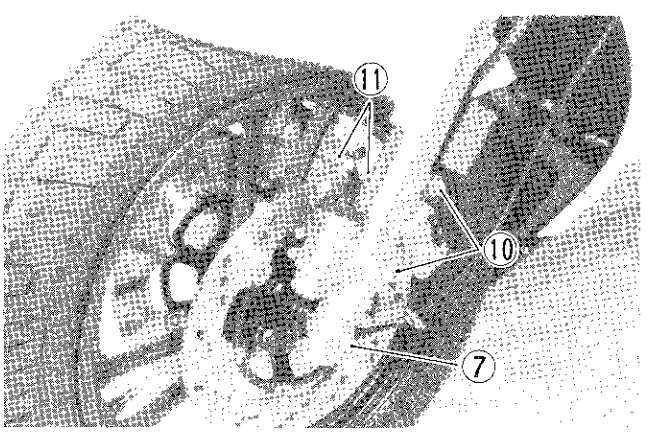
Die Muttern und Schrauben, die unten aufgeführt sind, sind wichtige Teile. Sie müssen falls notwendig mit einem Drehmomentsspannschlüssel auf das vorgeschriebene Anzugsmoment angezogen werden. (Zur Lokalisierung der folgenden Muttern und Schrauben am Motorrad auf die Seite 2-18 Bezug nehmen.)

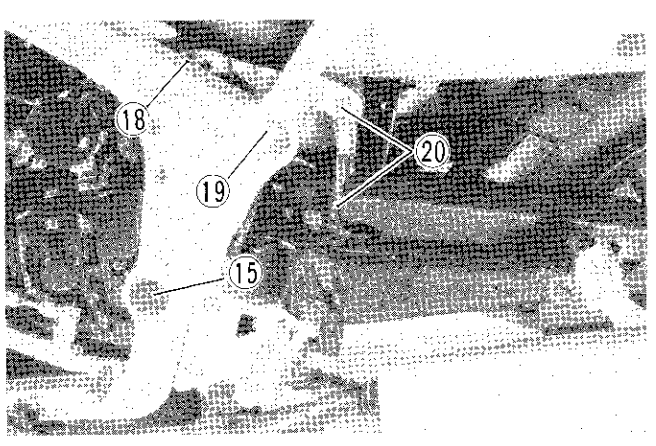
GEGENSTAND	N·m	kg-m
① Lenksäulenschraube	20 – 30	2,0 – 3,0
② Lenkaäulenklemmschraube	15 – 25	1,5 – 2,5
③ Obere Klemmschraube, Vordergabel	20 – 30	2,0 – 3,0
④ Untere Klemmschraube, Vordergabel	20 – 30	2,0 – 3,0
⑤ Deckelschraube, Vordergabel	25 – 35	2,5 – 3,5
⑥ Vorderachsmutter	36 – 52	3,6 – 5,2
⑦ Vorderachs-Klemmutter	15 – 25	1,5 – 2,5
⑧ Lenkstangenmontageschraube	50 – 60	5,0 – 6,0
⑨ Vorderbremszylindermontageschraube	5 – 8	0,5 – 0,8
⑩ Vorderrad-Bremsbackenmontageschrauben	15 – 25	1,5 – 2,5
⑪ Vorderrad-Bremsbackengehäuseschrauben	30 – 36	3,0 – 3,6
⑫ Bremsschlauchanschlußschraube	20 – 25	2,0 – 2,5
⑬ Luftablaßventil (vorn und hinten)	6 – 9	0,6 – 0,9
⑭ Vordere und hintere Scheibenschrauben	15 – 20	1,5 – 2,0
⑮ Schwingendrehbolzenmutter	50 – 80	5,0 – 8,0
⑯ Hinterrads-Bremsstangengegenmutter	15 – 25	1,5 – 2,5
⑰ Bremspedalschraube	6 – 10	0,6 – 1,0
⑱ Hinterradsstoßdämpfermuttern (oben und unten)	48 – 72	4,8 – 7,2
⑲ Hintere Dämpferhebelmutter	48 – 72	4,8 – 7,2
⑳ Hintere Dämpferstangenmuttern (oben und unten)	48 – 72	4,8 – 7,2
㉑ Hinterad-Bremsbackenmontageschrauben	15 – 25	1,5 – 2,5
㉒ Hinterrad-Bremsbackengehäuseschrauben	28 – 32	2,8 – 3,2
㉓ Hinterradbremsmomentgelenkschrauben (vorn und hinten)	10 – 15	1,0 – 1,5
㉔ Hintere Bremszylindermontageschrauben	5 – 8	0,5 – 0,8
㉕ Hinterachsmutter	50 – 80	5,0 – 8,0
㉖ Hinterrad-Ritzelmutter	48 – 72	4,8 – 7,2

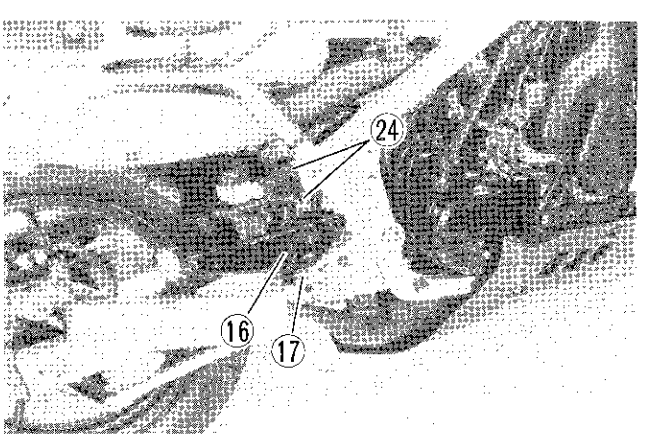

5
1
9
2
4

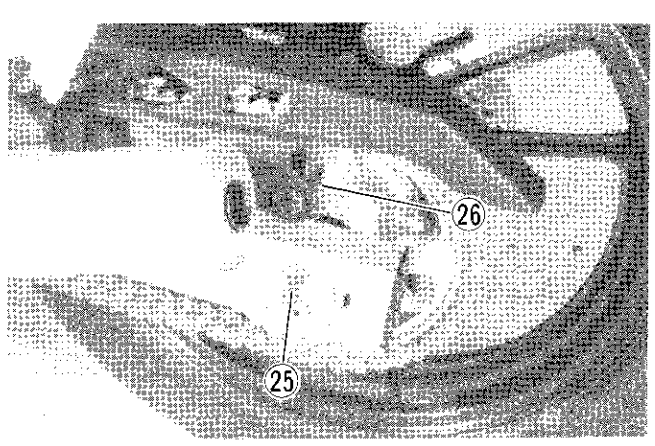

8
3

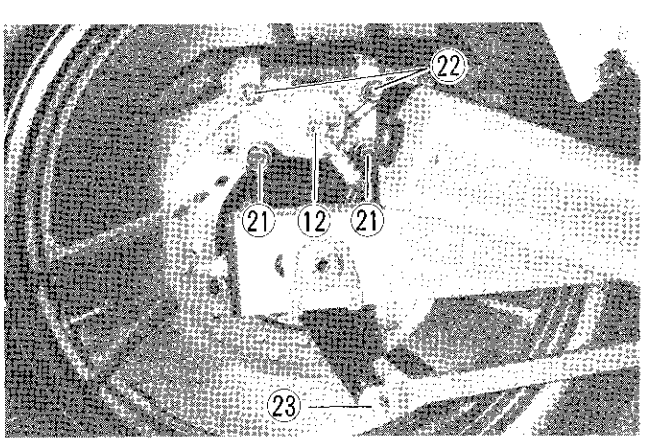

13
6
14


11
10
7


18
20
19
15


24
16
17


26
25


22
21
12
21
23

MOTOR

INHALT

MOTORTEILE, DIE BEI EINGEBAUTEM MOTOR ENTFERNBAR SIND 3- 1
AUSBAU UND WIEDEREINBAU DES MOTORS 3- 2
DEMONTIERUNG DES MOTORS 3-11
INSPEKTION UND WARTUNG DER MOTORTEILE 3-24
- ZYLINDERKOPF 3-24
- ZYLINDER UND AUSLASSVENTIL 3-24
- KOLBEN 3-25
- KOLBENRINGE 3-27
- LAGER 3-28
- ÖLABSTREIFER 3-28
- KURBELWELLE 3-28
- KUPPLUNGSSCHEIBEN 3-29
- GETRIEBE – ZAHNRÄDER UND ZUGEHÖRIGE TEILE 3-31
- VORGELEGEWELLE 3-32
- ANTRIEBSWELLE 3-33

ZUSAMMENBAU DES MOTORS 3-35
- AUSLASSVENTIL 3-35
- GETRIEBE 3-36
- HILFSWELLE 3-38
- PRIMÄRANTRIEBZAHNRAD 3-39
- KUPPLUNG 3-41
- KURBELWELLE 3-43
- OBERES KURBELGEHÄUSE 3-44
- DREHSCHEIBENVENTILE 3-44
- MAGNETZÜNDERROTOR 3-46
- KOLBEN UND RINGE 3-47
- ZYLINDER 3-48
- ZYLINDERKOPF 3-49

MOTORTEILE, DIE BEI EINGEBAUTEM MOTOR ENTFERNBAR SIND

Die unten aufgeführten Teile können entfernt und wieder eingebaut werden, ohne den Motor vom Rahmen abzunehmen. Nehmen Sie auf die Seiten im Abschnitt für Anleitungen zum Ausbau und Wiedereinbau Bezug.

LINKE MOTORSEITE

	Siehe Seite
• Getriebeschalthebel	3- 5
• Motorritzelabdeckung	3- 6
• Motorritzel und Antriebskette	3- 6
• Ölpumpe	3-17
• Vergaser	3- 3
• Magnetzünderdeckel und -rotor	3-12
• Magnetstator	3-13
• Drehscheibenventil-Außensitz, Drehscheibenventil und innerer Sitz	3-13
• Ansprechspule	3-18
• Neutralindikatorschalter	3-17

MOTORMITTE

	Siehe Seite
• Radiator	3- 3
• Auspufftopf	3- 4
• Zylinderkopf	3-11
• Thermostat	3-11
• Wassertemperatur-Meßgeber	3-11
• Zylinder und Auslaßventil	3-12
• Kolben	3-12
• Oberes Kurbelgehäuse	3-14
• Kurbelwellen	3-15
• Ölschale	3-19
• Wasserpumpe und ihr Getriebe	3-19
• Hilfswelle	3-19

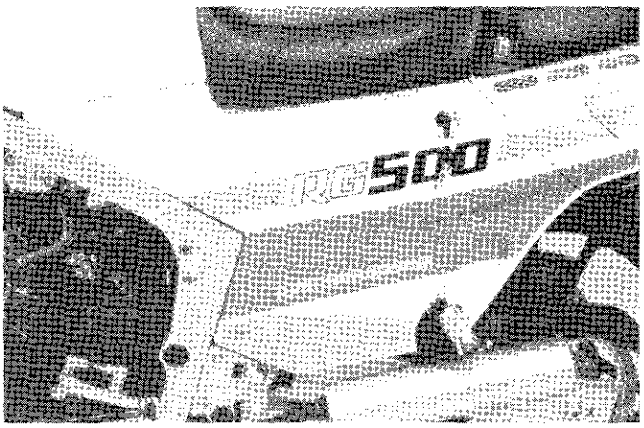
RECHTE MOTORSEITE

	Siehe Seite
• Vergaser	3- 3
• Drehscheibenventil-Außensitz, Drehscheibenventil und innerer Sitz	3-13
• Kupplungsabdeckung	3-15
• Kupplung	3-15
• Primärtrieb- und angetriebene Zahnräder	3-16
• Getriebeschaltwelle	3-16
• Getriebe	3-17

AUSBAU UND WIEDEREINBAU DES MOTORS

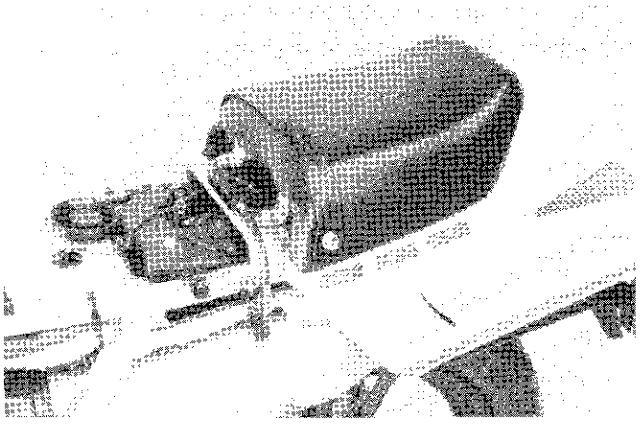
AUSBAUEN DES MOTORS

Bevor der Motor aus dem Rahmen genommen wird, diesen mit einem Dampfreiniger waschen und das Getriebeöl, die Kühlmittellösung usw., entfernen. Der Ausbau des Motors wird schrittweise im Folgenden erklärt, und der Einbau wird ausgeführt, indem in umgekehrter Folge des Ausbaus vorgegangen wird.

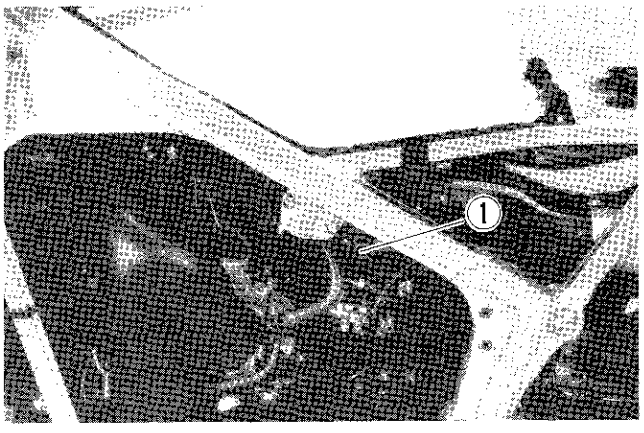


- Die mittlere und untere Verschalung entfernen. (Siehe Seite 7-2)
- Sitz und Rahmenabdeckungen abnehmen.

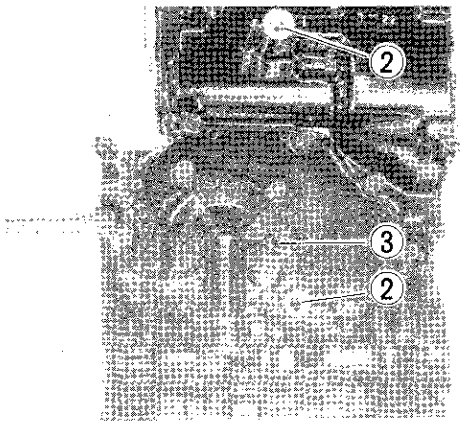
ZUM BEACHTUNG:
Um eine Beschädigung der Rahmenabdeckung zu vermeiden, muß der Sitz entfernt werden, bevor die Rahmenabdeckung abgenommen wird.



- Den Beifahrersitz und die Hinterradsabdeckung entfernen.



- Den Benzinhahn auf "OFF" drehen und ihn abnehmen.
- Den Schlauchring seitwärts verschieben und die zwei Benzinschläuche von den Vergasern Nr. 3 und 4 abtrennen.
- Die Verriegelung mit dem Zündschlüssel ① entriegeln und den Kraftstofftank vom Rahmen abnehmen.
- Eine Ölwanne unter den Motor stellen und die Ölablaßschrauben und Füllschrauben entfernen, um das Getriebeöl abzulassen.
- Den Radiatordeckel und die Ablaßschraube entfernen und die Kühlmittellösung vollständig ablassen.

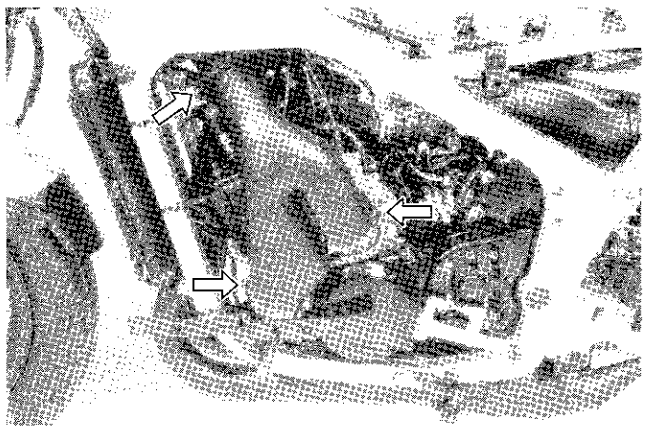


② Getriebeölablaßschrauben
③ Kühlmittelablaßschraube

Anzugsmoment

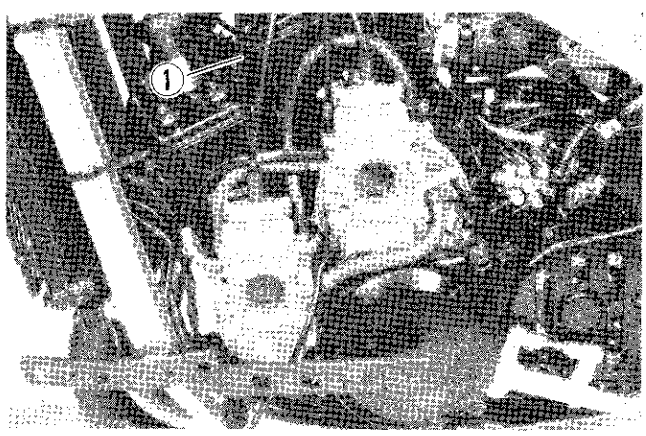
		N·m	kg-m
Getriebeöl-Ablaßschraube	10 mm	15 – 20	1,5 – 2,0
	12 mm	18 – 23	1,8 – 2,3
Kühlmittel-Ablaßschraube		4 – 7	0,4 – 0,7

- Die Klemmschrauben lösen und das Ausgangsrohr des Luftfilters entfernen.



- Die Ölschläuche von den Vergasern abtrennen.
- Führung und Vergaser abnehmen.

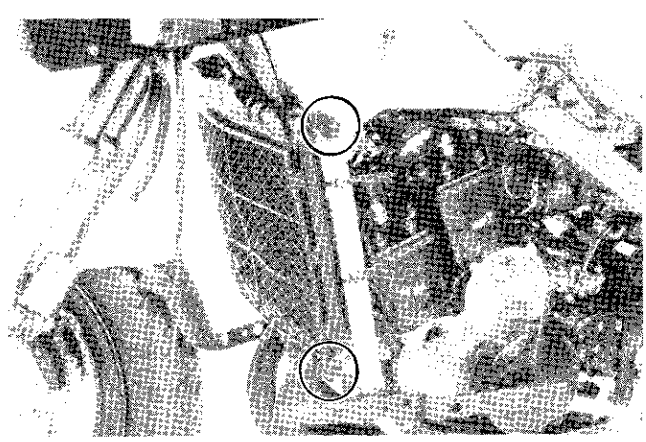
ZUR BEACHTUNG:
Wenn die Vergaser entfernt werden, die Klemme des Vergaserluftschlauchs ① lösen.



- Die Radiatorschlauchklemmen auf der Motorseite lösen und den Radiator vom Fahrgestell lösen.

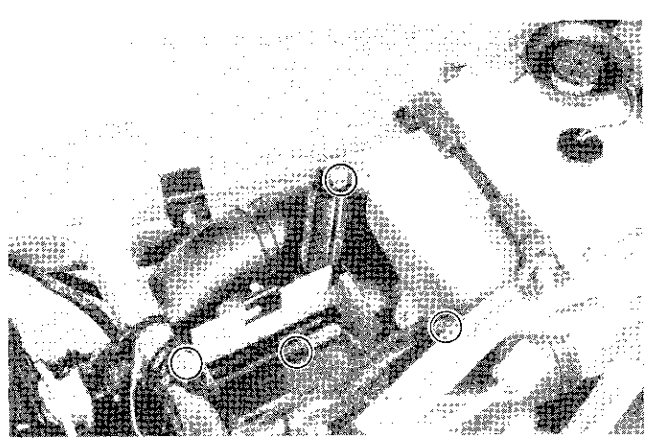
VORSICHT:
Wenn die Montagemuttern des Radiators gelöst werden, den Dämpfer mit einem Gabelschlüssel halten.

Radiatormontage-mutter-Anzugsmoment	7 – 9 N·m (0,7 – 0,9 kg.m)



- Die ⊖ und ⊕ Batteriedrähte von der Batterie abtrennen.
- Batterie und Batteriehalter entfernen.

ZUR BEACHTUNG:
Wenn der Batteriehalter entfernt wird, die Reservetank-Sicherungsschraube entfernen.

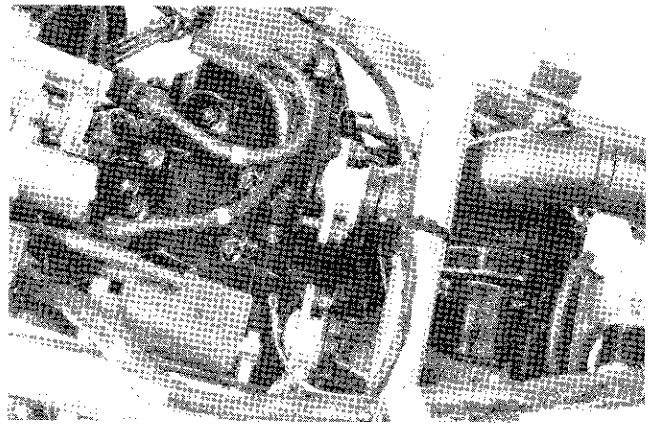


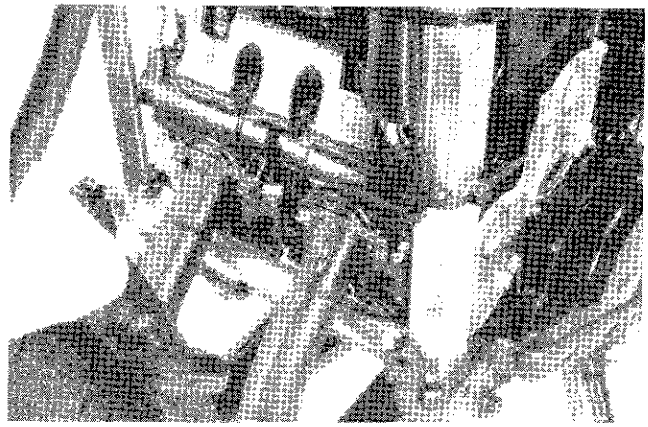
- Die Zündkerzenkappen von den Zündkerzen abtrennen.
- Auspuffrohr und Auspufftopf abnehmen.

ZUR BEACHTUNG:
Wenn die Auspuffe wieder montiert werden, immer eine neue Auspuffrohrdichtung verwenden.

Anzugsmoment

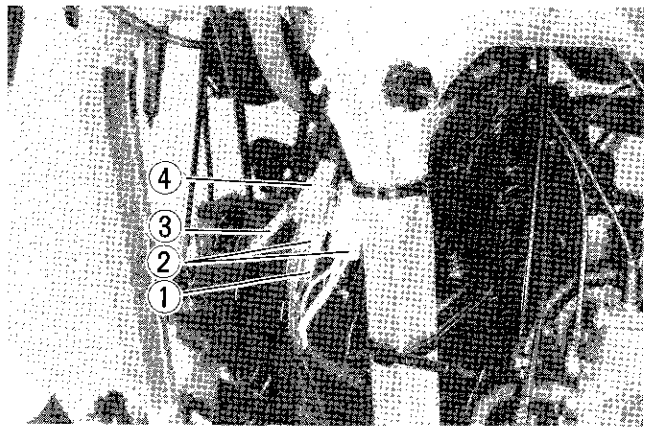
	N·m	kg-m
Auspuffrohr-Klemmschraube bzw. -mutter	24 – 28	2,4 – 2,8
Auspufftopf-montageschraube	21 – 25	2,1 – 2,5



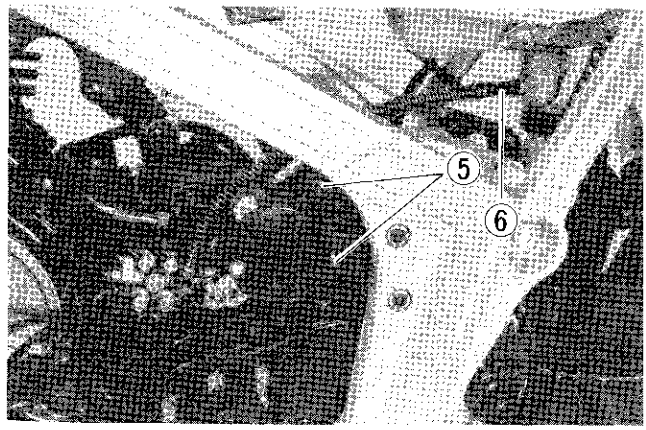


- Die Klemmen lösen und folgende Leitungsdrähte abtrennen.

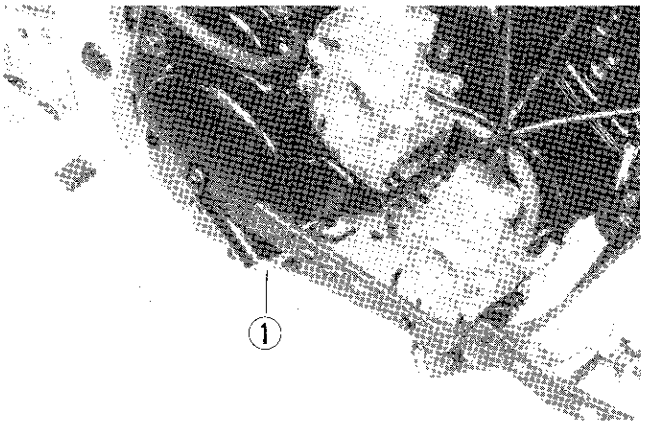
① Neutralindikatorschalter-Leitung
② Magnetzünderleitung
③ Wassertemperatur-Meßgeber
④ Ansprechpulenleitung



- Den Einsteller ⑤ des hinteren Stoßdämpfers entfernen.
- Den Ölschlauch ⑥ vom Öltank abtrennen.
- Das Ölpumpensteuerkabel abtrennen.

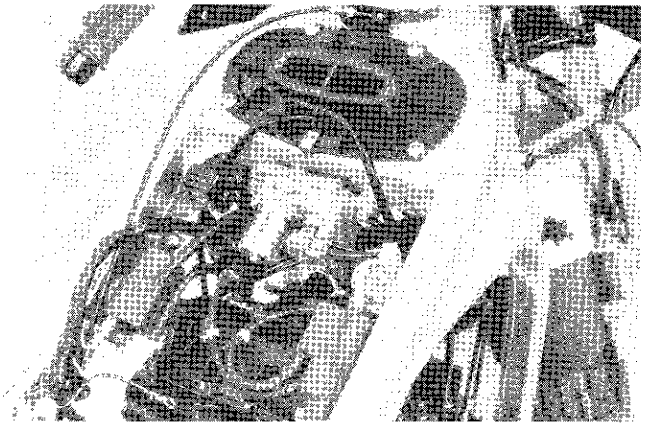


- Den Kupplungsseilzug ① abtrennen.

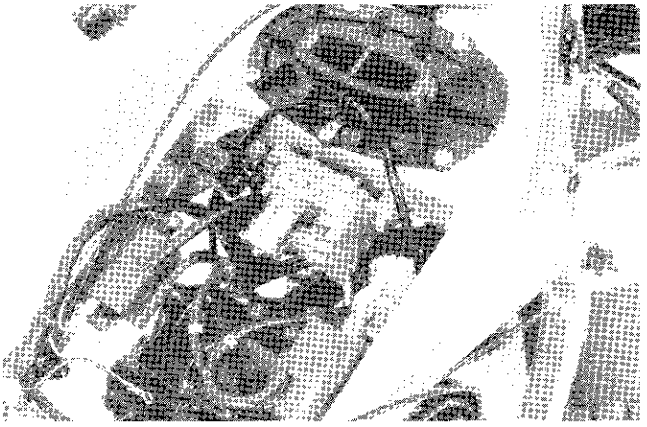


- Die vier Auslaßventilseilzüge vom Aktivator abtrennen.

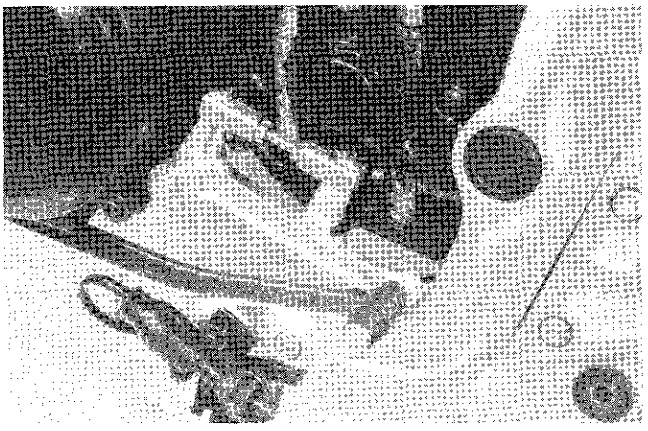
ZUM BEACHTUNG:
Seilzugeinsteller drehen, um Kabelspiel zu haben.



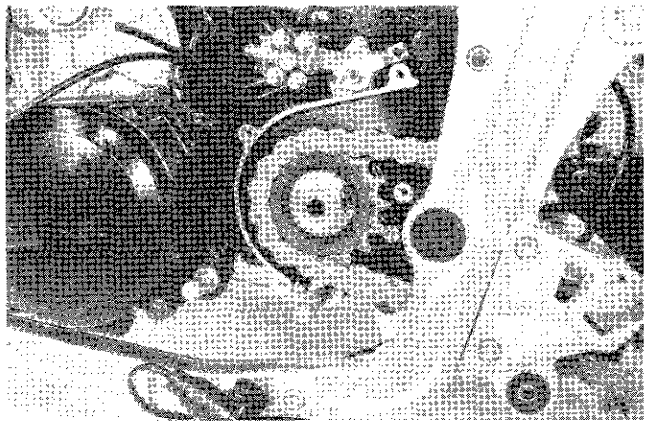
- Den Aktivator und die zwei Zündspulen entfernen.



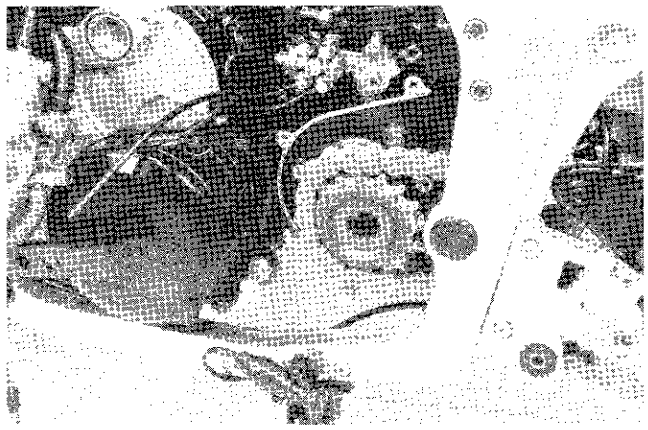
- Den Getriebeschalthebel entfernen.



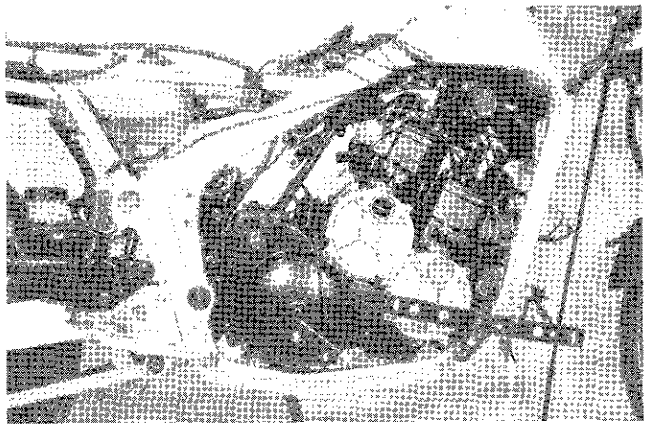
- Die Motorritzelabdeckung entfernen.
- Die Sicherungsscheibe flachdrücken und während die Hinterradsbremse betätigt wird, die Ritzelmutter lösen.



- Die Hinterachsmutter und Antriebsketteneinsteller lösen.
- Das Hinterrad nach vorn drücken oder entfernen, und die Antriebskette vom hinteren Kettenritzel abnehmen.
- Die Antriebskette vom Motorritzel abnehmen und das Motorritzel entfernen.



- Die Motormontageprofile und Motormontageschrauben entfernen.



- Den Motor langsam anheben und ihn von rechts aus dem Rahmen herausnehmen.

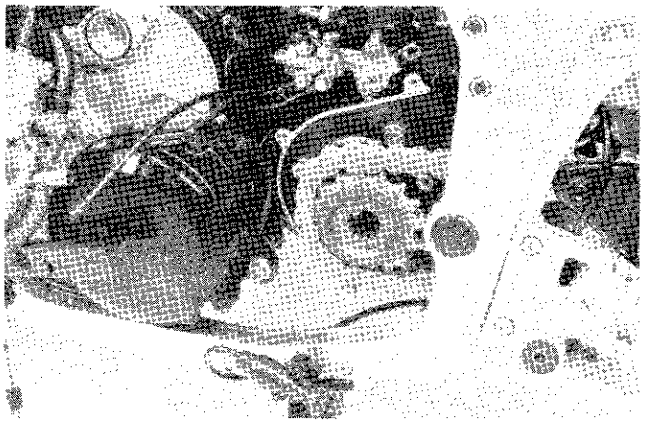


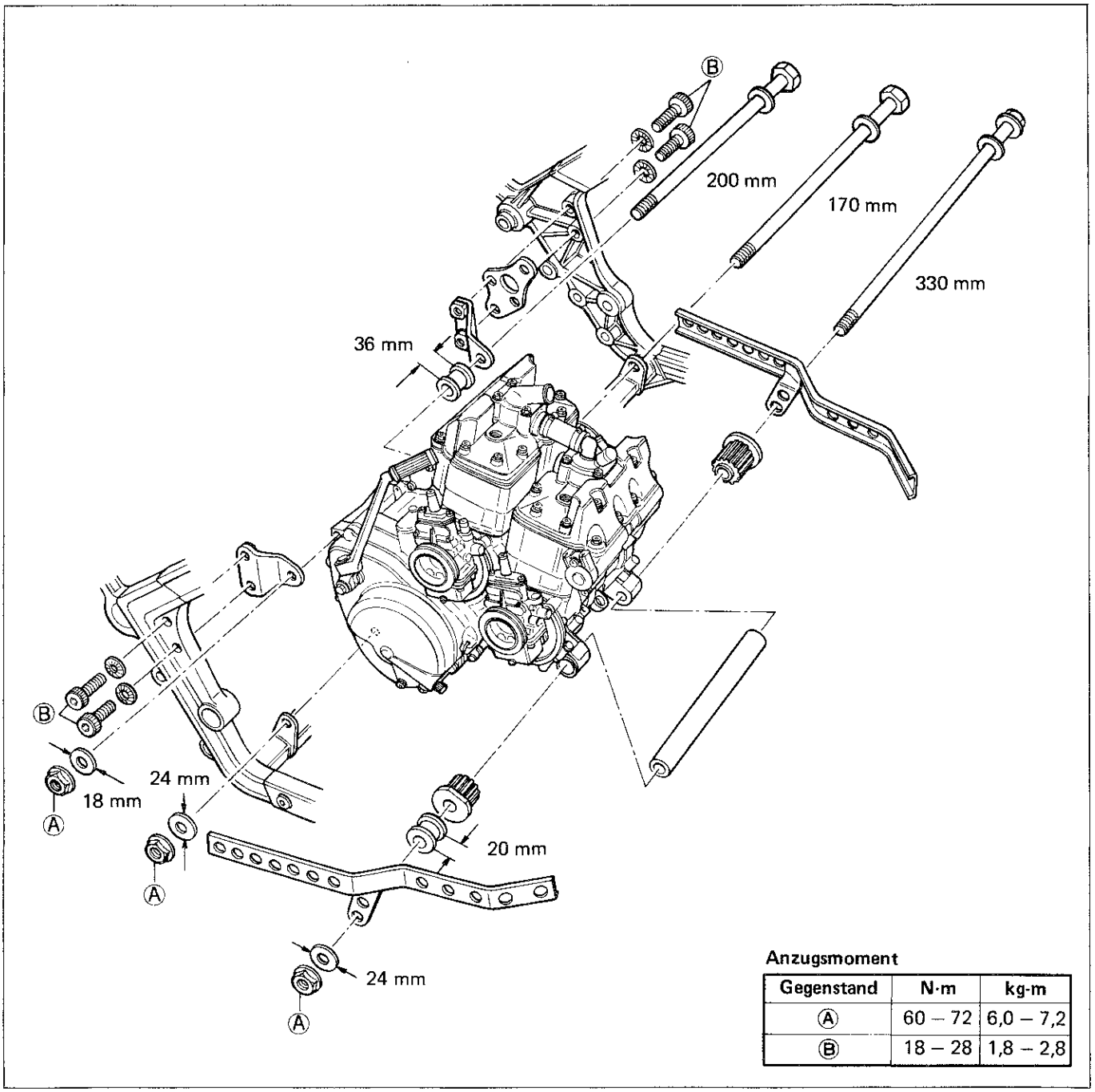
WIEDEREINBAU DES MOTORS

Der Motor ist in der umgekehrten Ausbaureihenfolge wieder einzubauen.

- Wenn der Motor wieder eingebaut wird, die Antriebskette auf das Ritzel passen und das Motorritzel auf die Antriebswelle montieren.

Anzugsmoment	100 – 130 N·m (10,0 – 13,0 kg-m)

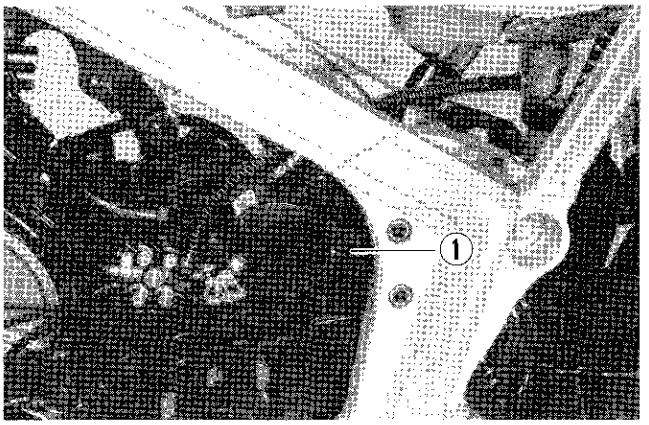




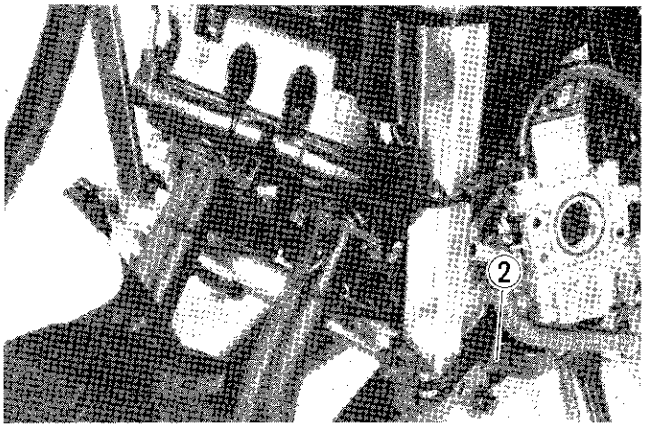
Anzugsmoment

Gegenstand	N·m	kg-m
Ⓐ	60 – 72	6,0 – 7,2
Ⓑ	18 – 28	1,8 – 2,8

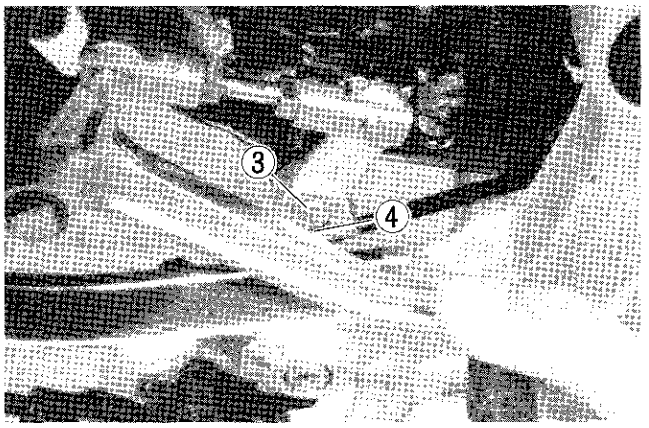
- Die Montageplatte des hinteren Stoßdämpfers ① zwischen Fahrgestell und Motormontagebügel anbringen.
- Den Schlauch des hinteren Stoßdämpfer-Einstellers richtig führen.



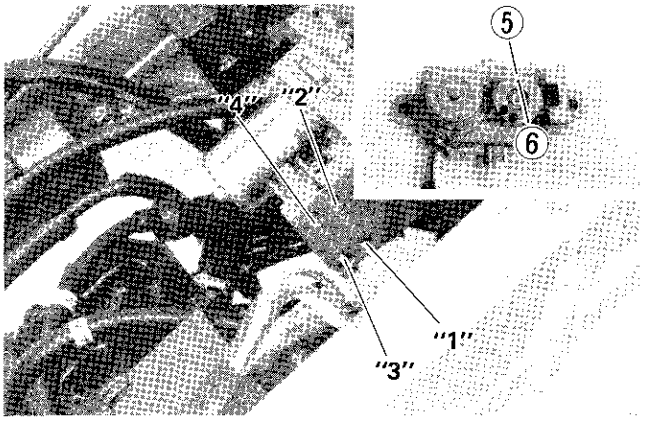
- Vor dem Einstecken der vorderen Motormontageschraube den unteren Verschalungsbügel ② auf die Montageschraube stecken.



- Fett auf den Getriebeschalthebel-Montagezapfen geben.
- Die Indexlinie ③ auf der Getriebeschaltwelle mit der Kerbe ④ auf dem Getriebeschalthebel in Übereinstimmung bringen.



- Die Indexlinie ⑤ auf dem Aktivatorkörper mit der Markierung ⑥ auf dem Seilzugrad in Übereinstimmung bringen, indem das Rad gedreht wird.
- Jeden Auslaßventilseilzug an der respektiven Position am Aktivator anschließen.
- Der Seilzug Nr. 1 ist an der Position "1" des Aktivators anzuschließen.



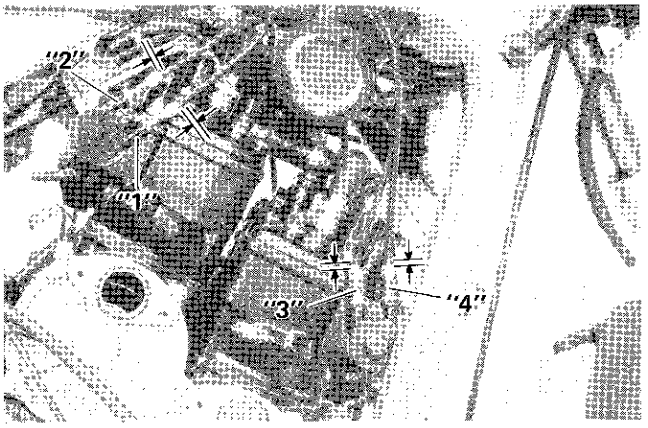
ZUR BEACHTUNG:

*** Die Seilzüge Nr. 1 und 2 sind kürzer als die Seilzüge Nr. 3 und 4.**

*** Die Abgasauslaßventile sollten beim Anschließen der Seilzüge in der offenen Position sein. (Siehe Seite 3-35)**

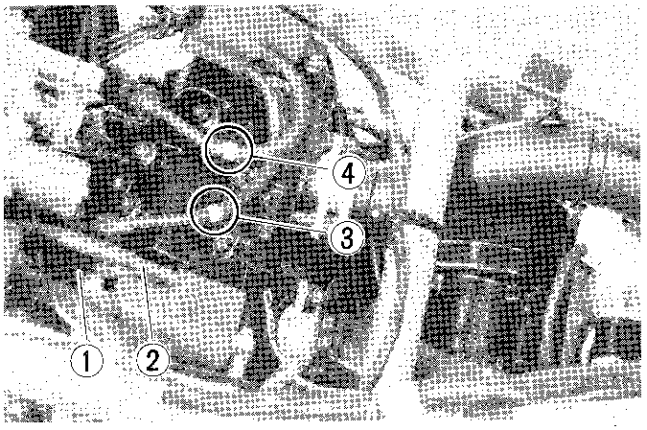
- Nachdem alle Seilzüge am Aktivator angeschlossen sind, das Spiel durch drehen des Einstellers auf 0,5 mm einstellen.

Seilzugspiel	0,5 mm



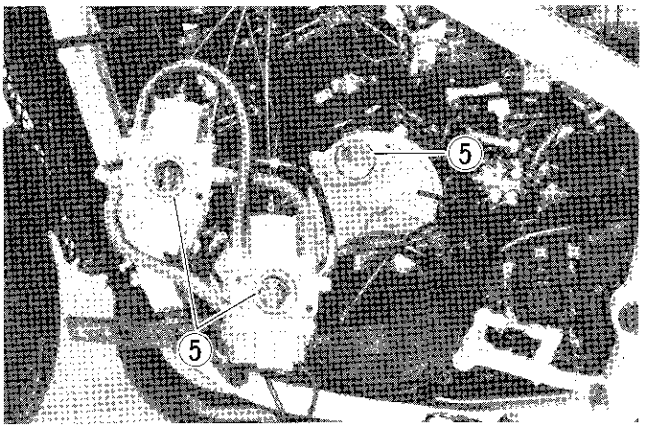
- Die Kerzenkappen wieder auf die Zündkerzen setzen, so daß ihre Code-Markierungen in folgender Reihenfolge den Zylindernummern entsprechen.

① Vorderer linker Zylinder
② Vorderer rechter Zylinder
③ Hinterer linker Zylinder
④ Hinterer rechter Zylinder



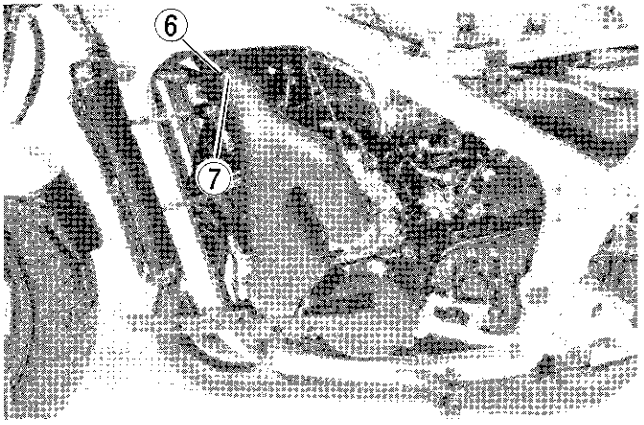
- Die O-Ringe ⑤ auf dem äußeren Ventilsitz und dem Vergaserauslaß anbringen.

Anzugsmoment der Vergaser-montageschraube	7 – 9 N·m (0,7 – 0,9 kg-m)

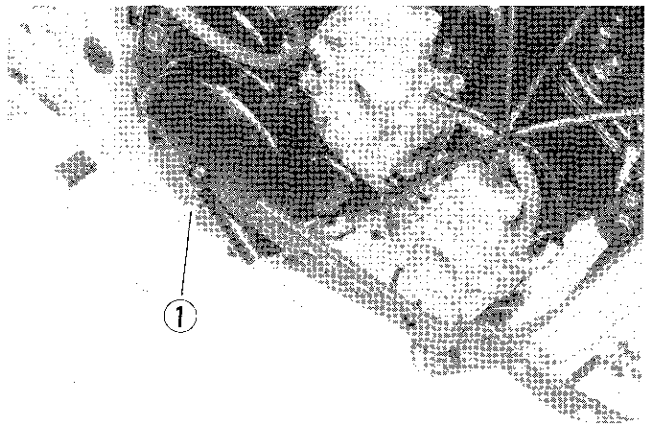


- Die Dreiecksmarkierung ⑥ auf dem Luftfiltergehäuse mit der Indexmarkierung ⑦ auf dem Luftfilterauslaßrohr in Übereinstimmung bringen.

ZUR BEACHTUNG:
Eine RECHTS oder LINKS (RIGHT bzw. LEFT) -Markierung ist auf dem Luftfilterauslaßrohr gegeben.

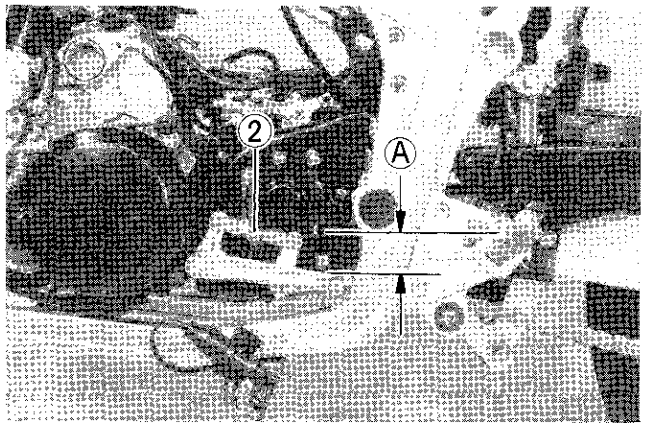


- 800 ml Getriebeöl SAE 20W/40 in den Motor einfüllen (wenn er überholt wird).
  Den Ölpegel kontrollieren, indem die Getriebeöl-pegelschraube ① entfernt wird.



- Den Getriebeschalthebel anbringen und die Höhe Ⓐ durch Drehen des Einstellers ② einstellen.

Getriebeschalt-pedalhöhe	40 – 45 mm

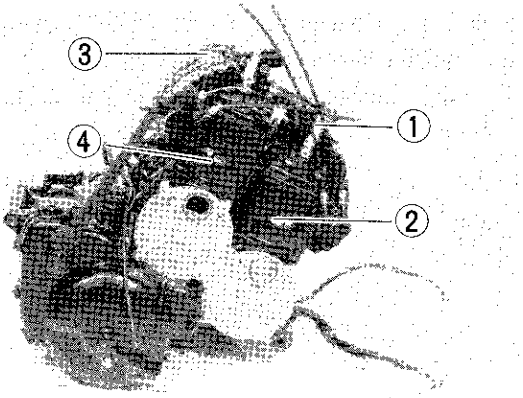


- Nach dem Wiedereinbau des Motors Verdrahtung, Schläuche und Seilzüge richtig führen, wozu auf die Abschnitte Verdrahtung und Seilzugführung Bezug zu nehmen ist. Folgende Gegenstände den Vorschriften entsprechend einstellen:

	Seite
* Hinterrad -Bremspedal	2-13
* Bremslichtschalter	2-13
* Kupplungsseilzug	2- 8
* Gasseilzüge	2- 7
* Anlaßseilzüge	2- 7
* Vergaserausgleich	5- 9
* Leerlaufeinstellung	2- 6
* Kühlmittelfüllung	2-10
* Auslaßventilbetätigung	6- 9
* Ölpumpensteuerkabel	2- 8
* Ölpumpenentlüftung	5-10

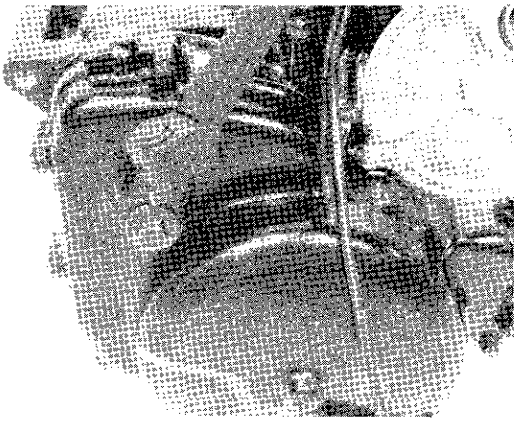
DEMONTIEREN DES MOTORS

VORSICHT:
Geben Sie acht, daß Sie alle demontierten Teile wie Zylinder, Kolben, Drehscheibenventil, Abgasauslaßventil, usw. erkennen, und legen Sie die Teile in Gruppen aus, so daß sie alle wieder in ihrer ursprünglichen Position montiert werden.



- Den Kickstarterhebel entfernen.

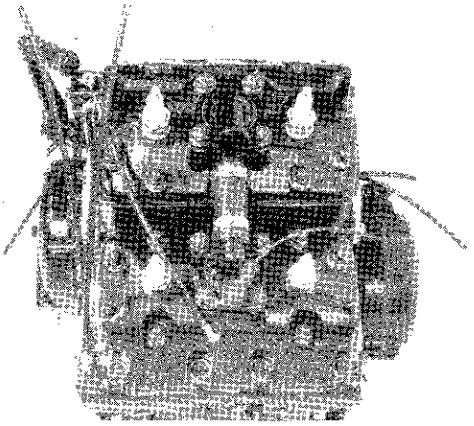
Anzugsmoment	18 – 28 N·m (1,8 – 2,8 kg-m)



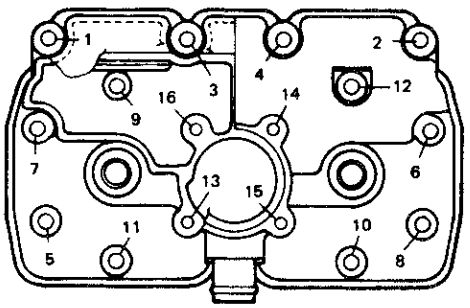
- Die Zylinderkopfmuttern und -schrauben kreuzweise lösen.
- Die Wasserschlauchklemmen lösen und den Thermostatdeckel und Wasserschlauchanschluß von den Zylinderköpfen entfernen.
- Den Thermostat vom hinteren Zylinderkopf entfernen.

Anzugsmoment

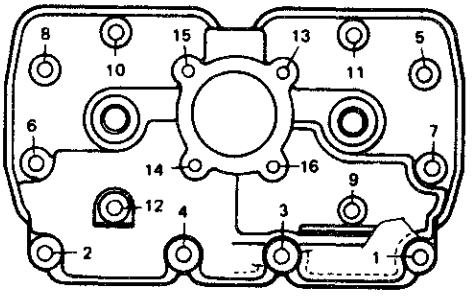
Schrauben	10 – 12 N·m (1,0 – 1,2 kg-m)
Muttern	20 – 24 N·m (2,0 – 2,4 kg-m)



HINTERER ZYLINDERKOPF



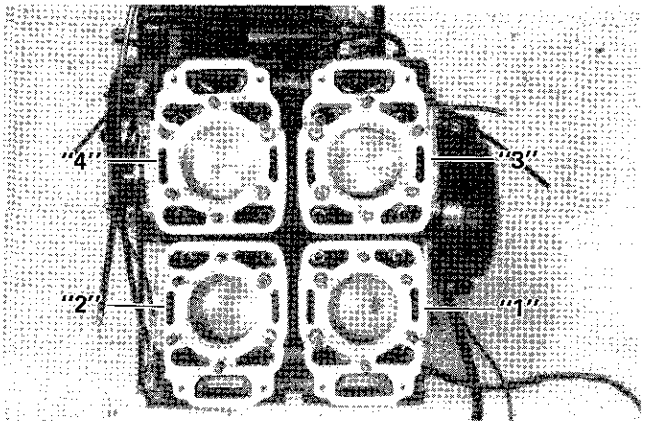
VORDERER ZYLINDERKOPF



- Die vier Zylinder entfernen. Die Schrauben kreuzweise lösen.

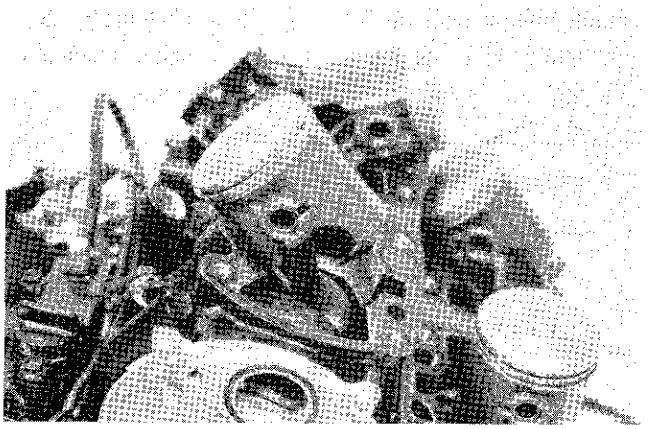
ZUR BEACHTUNG:
Die Zylindernummer am Zylinder anschreiben.

Anzugsmoment	23 – 27 N·m (2,3 – 2,7 kg-m)

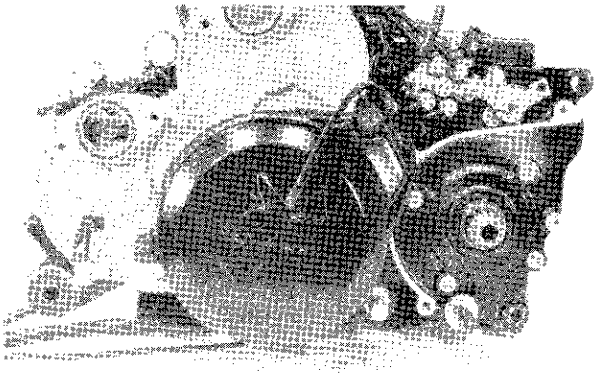


- Einen Lappen unter den Kolben legen, so daß keine Teile ins Kurbelgehäuse fallen, und die Sprengringe mit einer Sprengringzange entfernen.
- Kolben, Kolbenbolzenlager und Druckringe entfernen.

ZUR BEACHTUNG:
Die Zylindernummer auf die Kolbenoberseite schreiben.

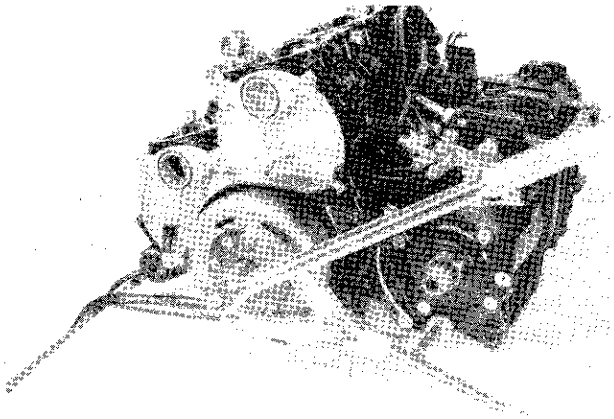


- Magnetzünderdeckel und Staubring entfernen.

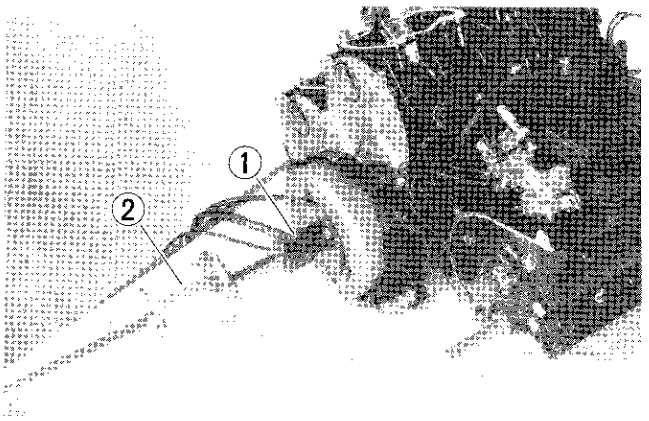


- Die Mutter des Magnetzünderrotors entfernen, während der Rotor mit dem Spezialwerkzeug gehalten wird.

09930-40113	Rotorhalter



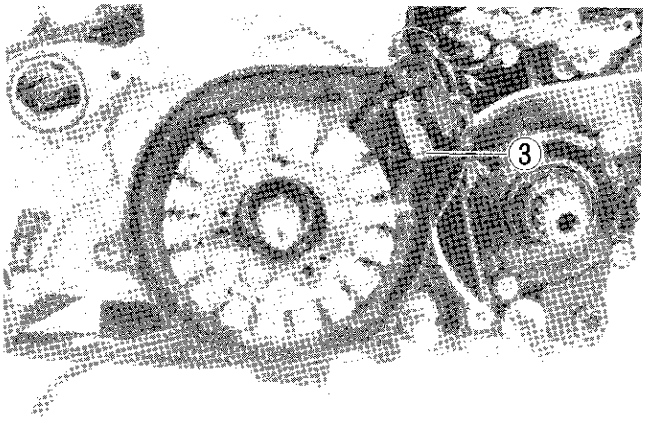
- Den Rotorabzieher ① und den Gleithammer ② in den Rotor einbringen und den Ausbauer verschieben, um den Rotor herauszunehmen.



ZUR BEACHTUNG:
Den Rotor nicht mit einem Hammer schlagen.

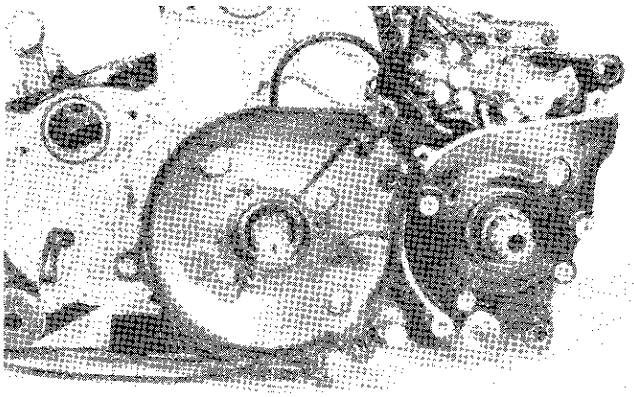
09930-30102	Gleitwelle
09930-30161	Aufsatz "C" (27 mm)

- Die Klemmschraube ③ des Magnetstatordrahtes entfernen und die Statorschrauben mit einem Schlagschraubenzieher entfernen.



09900-09003	Schlagschraubenziehersatz

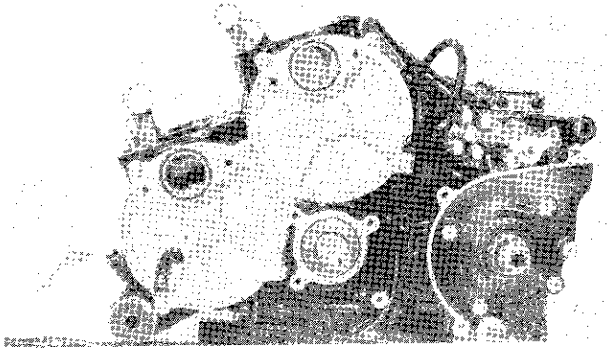
- Den innern Magnetzünderdeckel entfernen.



- Die Außensitzschrauben des Drehscheibenventils mit dem Schlagschraubenzieher entfernen.

09900-09003	Schlagschraubenziehersatz

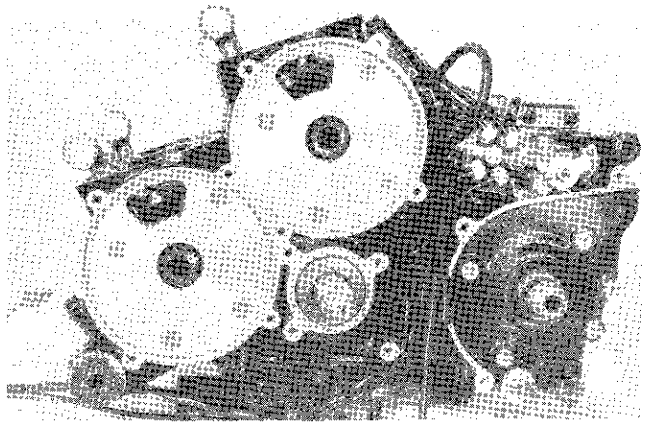
- Drehscheibenventil und O-Ring entfernen.



- Den inneren Sitz des Drehscheibenventils entfernen.

09900-09003	Schlagschrauben-ziehersatz

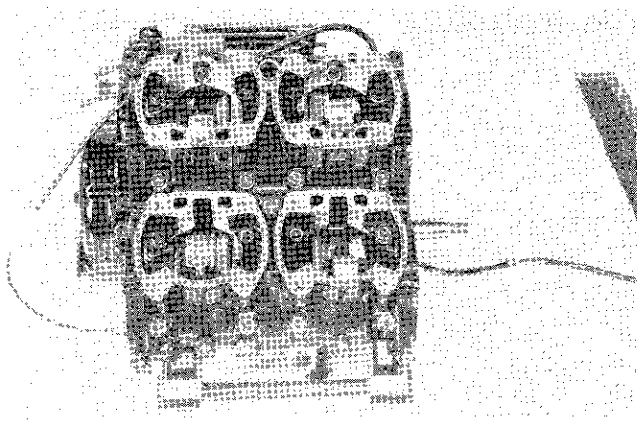
ZUR BEACHTUNG:
Unbedingt die vier innern Drehventilsitze entfernen, um das Kurbelgehäuse abzutrennen.

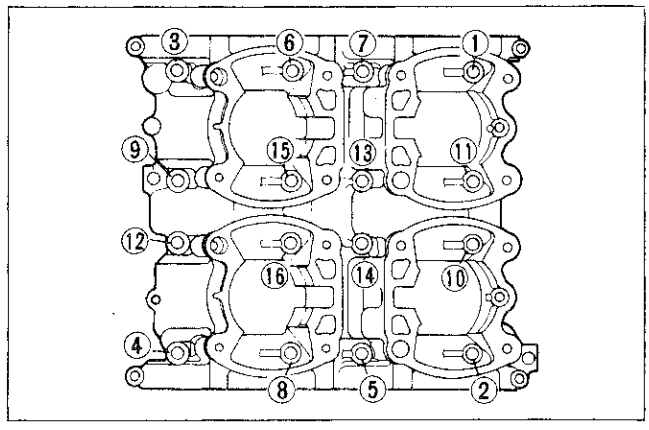


- Die Schrauben des oberen Kurbelgehäuses in der in der Darstellung angezeigten Reihenfolge entfernen.

Anzugsmoment

M6-Schraube	9 – 13 N·m (0,9 – 1,3 kg-m)
M8-Schraube	20 – 24 N·m (2,0 – 2,4 kg-m)

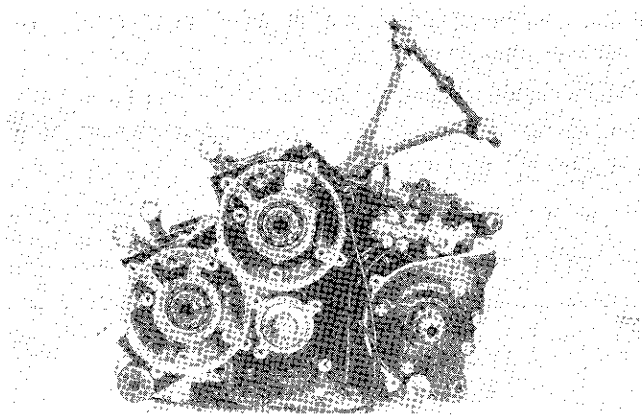




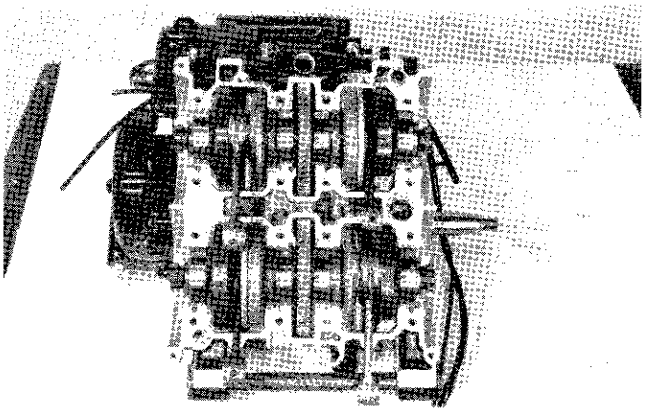
- Das obere Kurbelwellengehäuse mittels des Zylinderdemontagewerkzeugs vom unteren Kurbelwellengehäuse abnehmen.

09912-34510	Zylinderdemontage-werkzeug

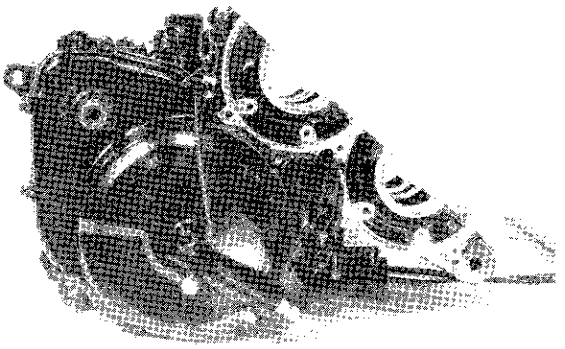
VORSICHT:
Sicherstellen, daß alle Gehäuseschrauben entfernt worden sind.



- Die zwei Kurbelwellen aus dem unteren Kurbelwellengehäuse entfernen.



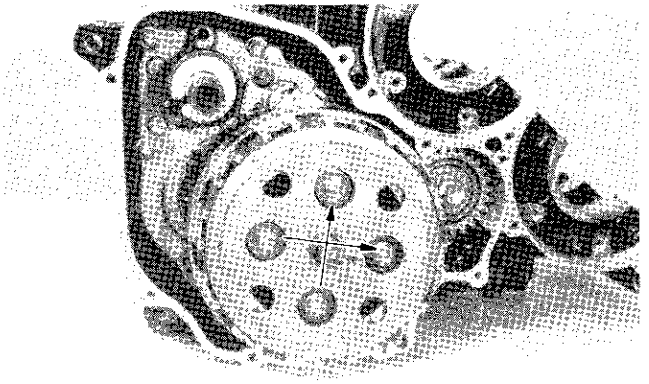
- Kupplungsdeckel und Dichtung entfernen.



- Die Primärwelle halten und die Kupplungsfedermontagebolzen kreuzweise lösen.

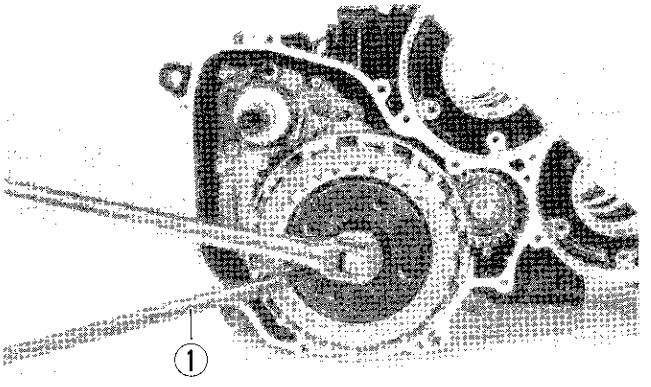
09900-40113	Rotorhalter

- Die Kupplungsfedern und Druckscheibe mit dem Kupplungslöser entfernen.

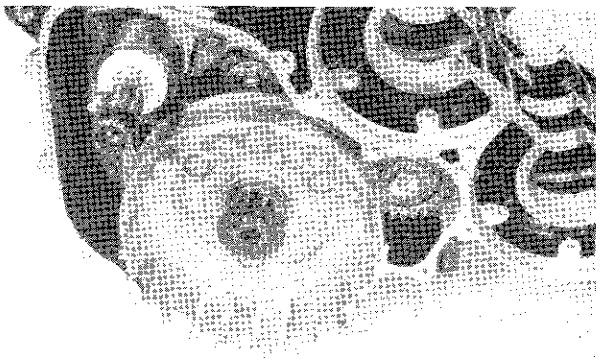


- Den Kupplungstrommelnabe-Sicherungsring mit einem Meissel flachdrücken.
- Die Kupplungstrommelnabe gut sichern, um die Nabenmutter mit dem Kupplungstrommelnabenhalter ① zu entfernen.

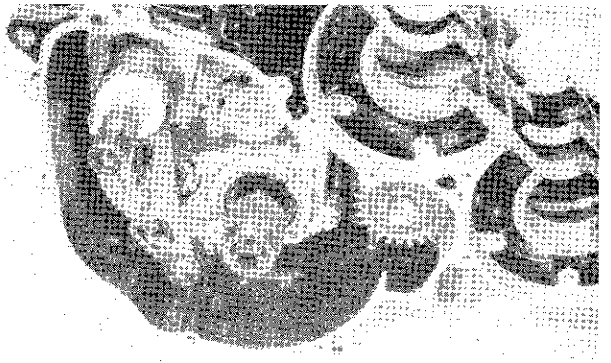
09920-53722	Kupplungstrommelnabenhalter



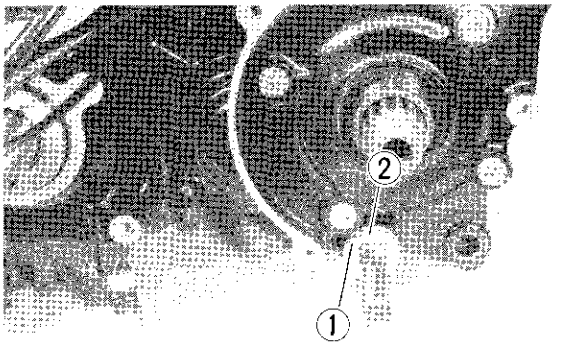
- Die Kupplungstrommel, Druckring und das Primärabtriebszahnrad abnehmen.



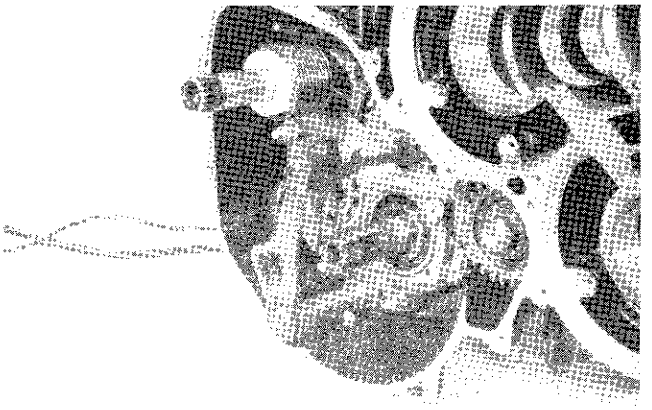
- Distanzhülse, Lager und Druckring von der Vorgelegewelle abziehen.



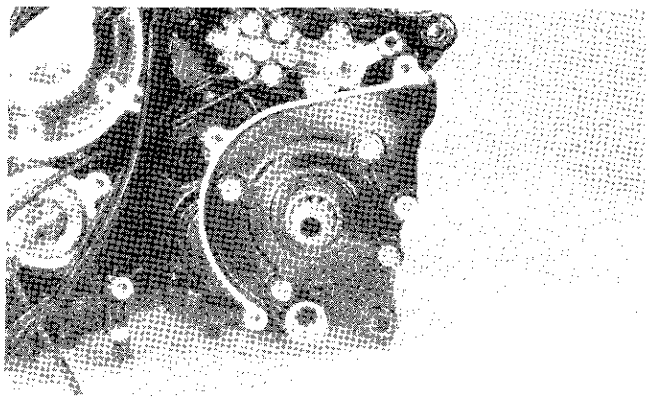
- Federring ① und Unterlagsscheiben ② von der Getriebeschaltwelle abnehmen.



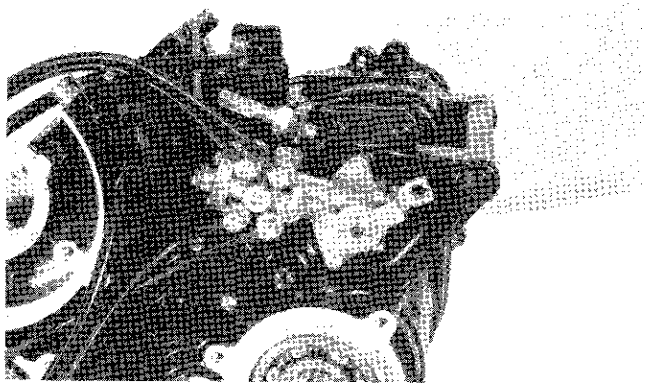
- Die Getriebeschaltwelle abnehmen.



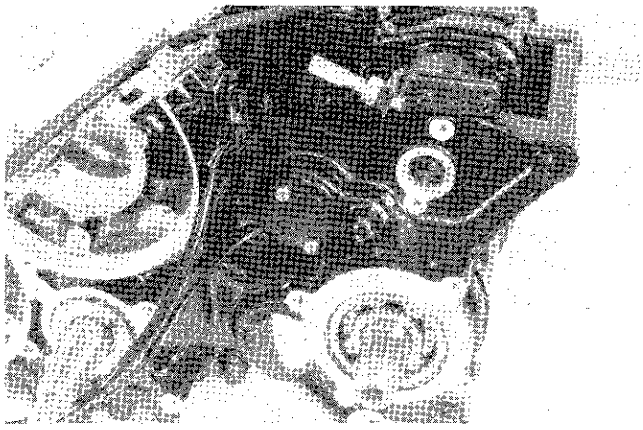
- Die innere Motorritzelabdeckung, Distanzhülse und den O-Ring abnehmen.



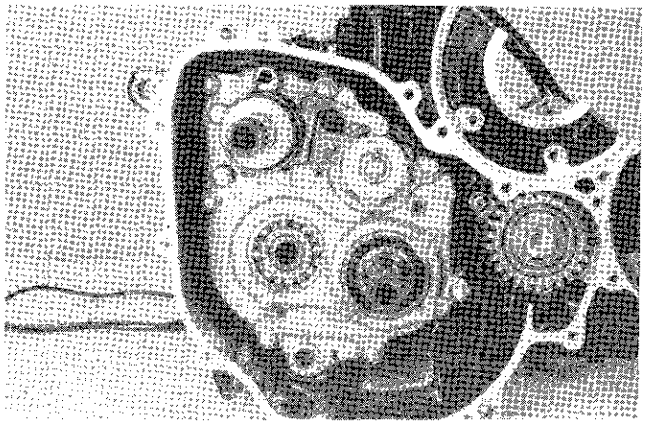
- Die Ölpumpe abnehmen.



- Neutralschalterkörper, O-Ring, Schaltkontakt und Feder abnehmen.



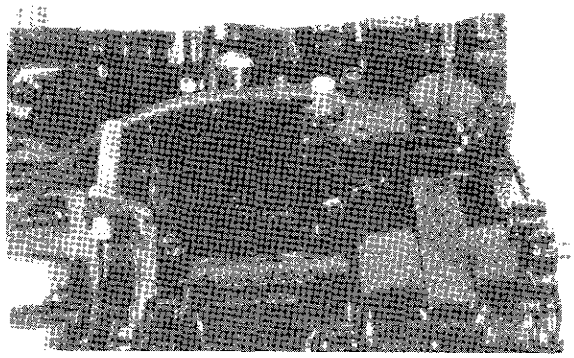
- Die Sicherungsringe flachdrücken und die Schrauben und Muttern des Getriebegehäuses lösen.



- Das Getriebe aus dem unteren Kurbelwellengehäuse herausziehen.

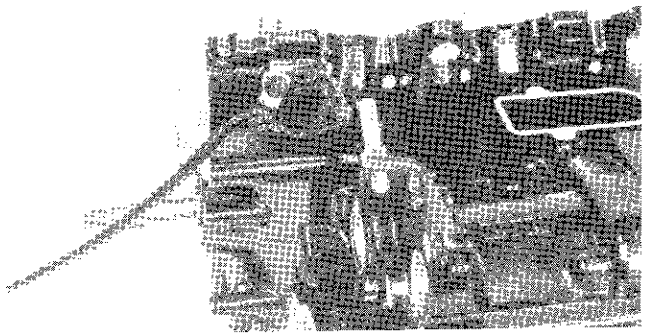


- Den Entlüftungsdeckel abnehmen.



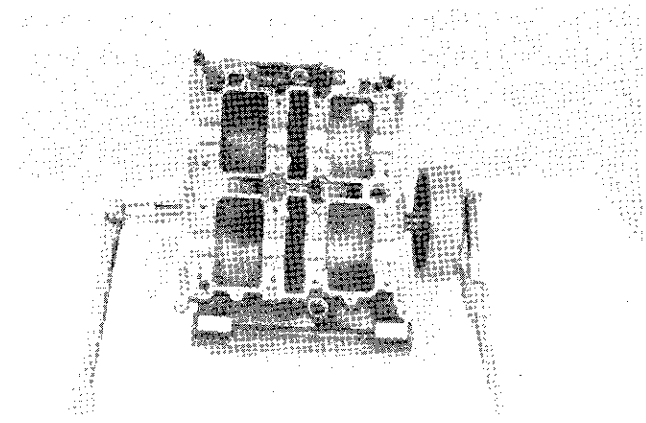
- Die Ansprechspule entfernen.

ZUR BEACHTUNG:
Eine der Schrauben hält die Leitungsdrahtsklemme.

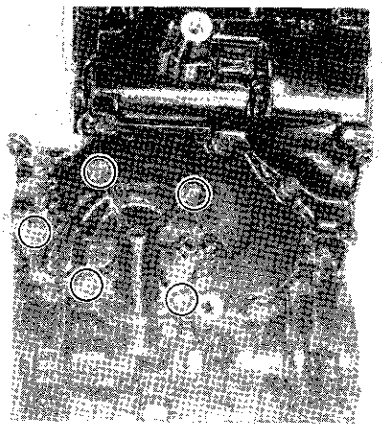


- Den Magnetzünderrotor einstweilen auf die Welle stecken und das Primärtriebzahnrad von der Leitwelle mittels des Rotorhalters abziehen.

09930-40113	Rotorhalter

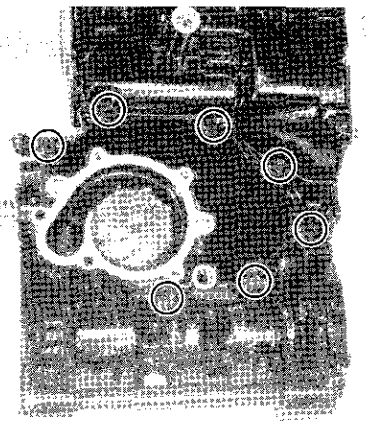


- Den Wasserpumpendeckel entfernen.

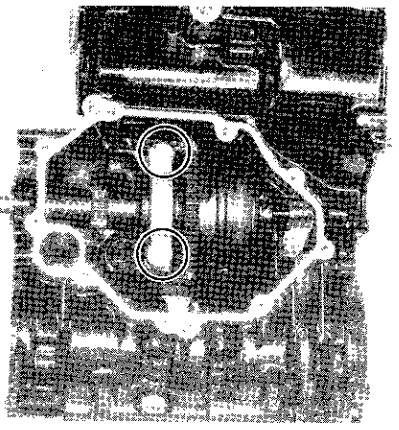


- Die Ölschale vom unteren Kurbelgehäuse entfernen.

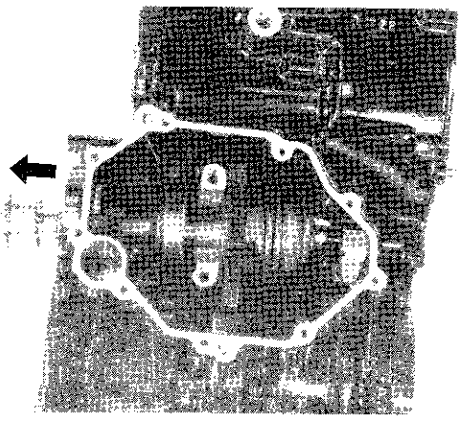
ZUR BEACHTUNG:
Zum Demontieren der zur Wasserpumpe gehörigen Teile ist auf Seite 4-6 Bezug zu nehmen.



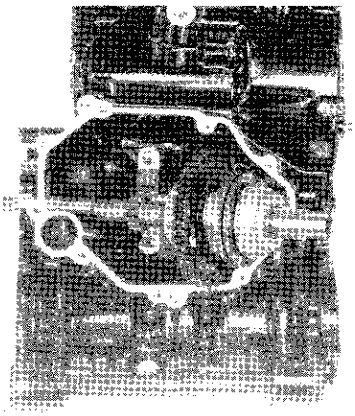
- Den Hilfswellenhalter entfernen.



- Das Wellenlager durch leichtes Antippen von der Innenseite des Kurbelgehäuses verschieben.
- Das Lager abnehmen.

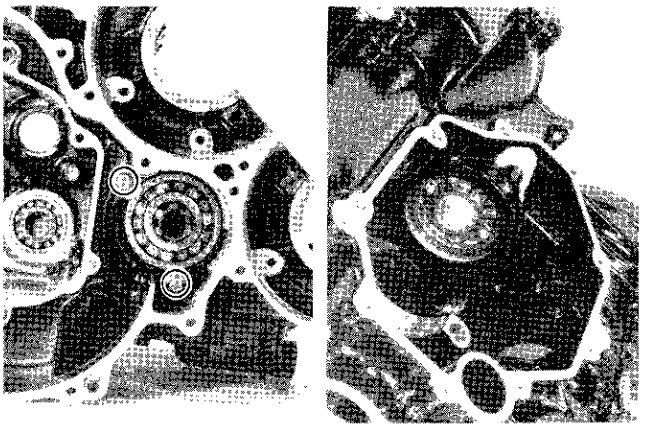


- Die Welle nach links schieben und abnehmen.

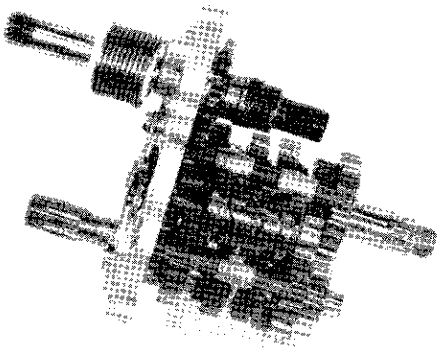


- Das Wellenlager mit einem zweckgemäßen Abtrieb abnehmen.

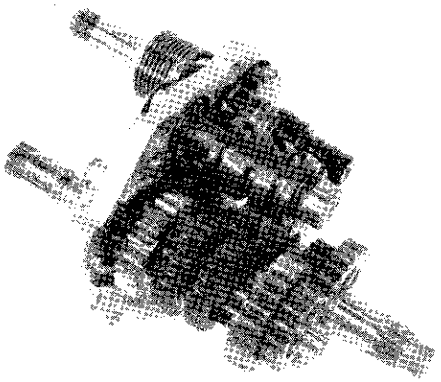
VORSICHT:
Das abgenommene Lager sollte durch ein neues ersetzt werden.



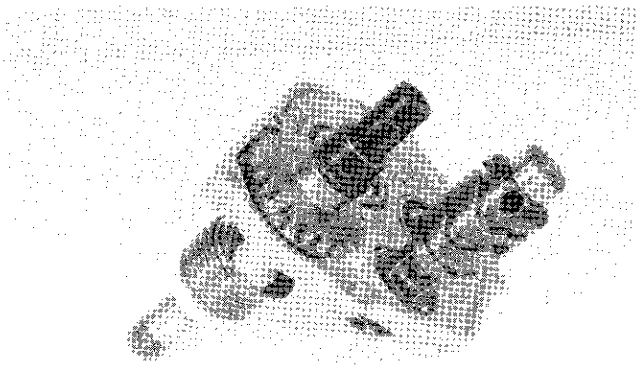
- Die Schaltgabelwellen und Schaltgabeln abnehmen.



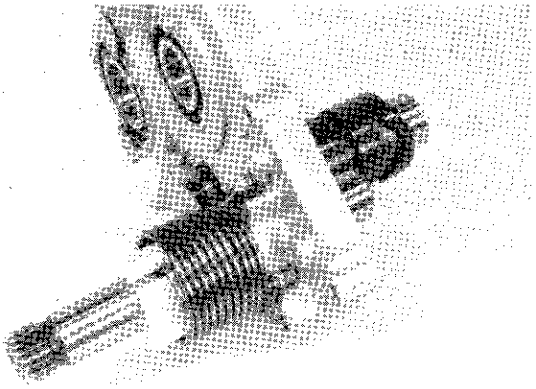
- Vorgelegewelle und Antriebswelle entfernen.



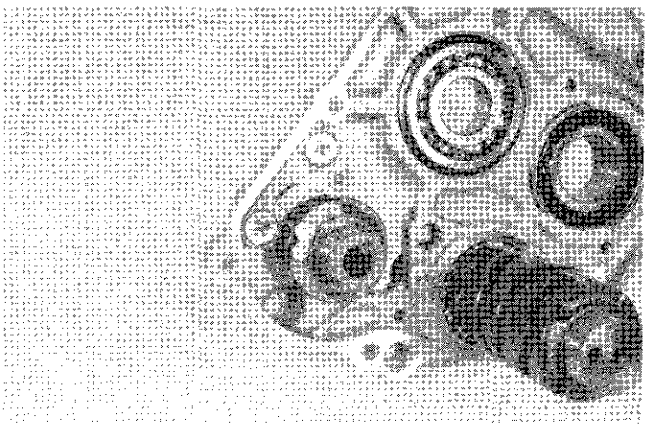
- Das Kickstartergetriebe entfernen.



- Die Rückstellfederführung und Rückstellfeder des Kickstarters entfernen.

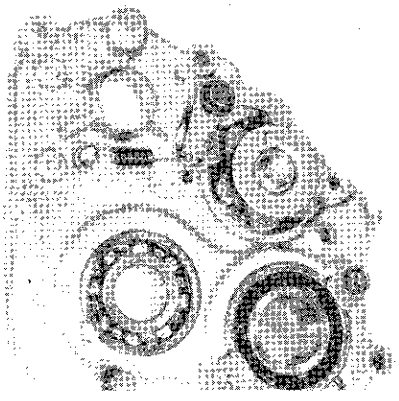


- Die Kickstarterwelle abnehmen.



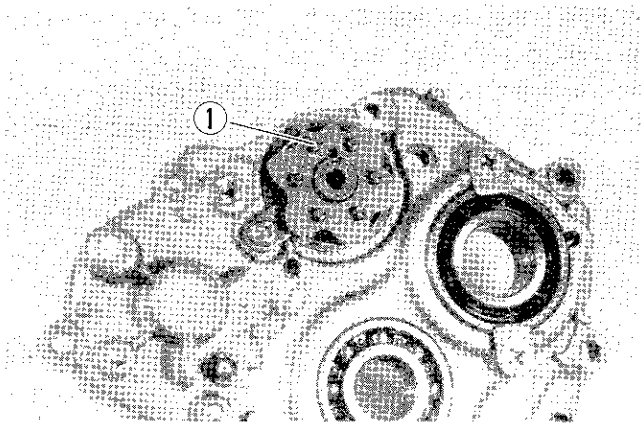
- Den Schaltnockenanschlag und seine Feder entfernen.
- Die Schaltnockenhaltescheibe mit einem Schlagschraubenzieher entfernen.

09900-09003	Schlagschrauben-ziehersatz

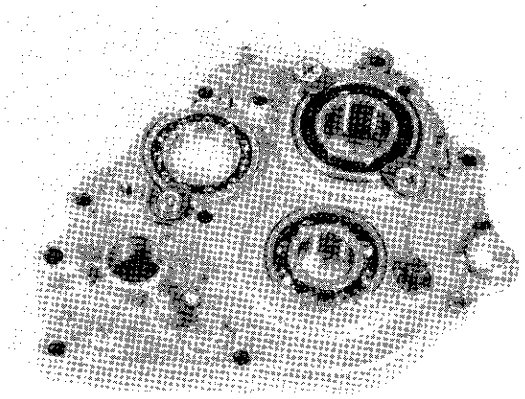


- Getriebeschaltnocken und Schaltnockenrad entfernen.

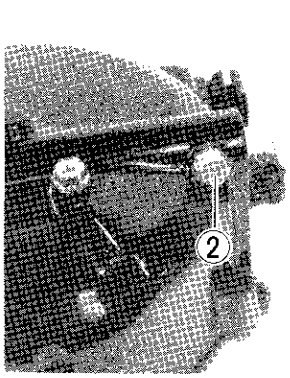
ZUR BEACHTUNG:
Der neutrale Anschlagnocken ① ist länger als die anderen.

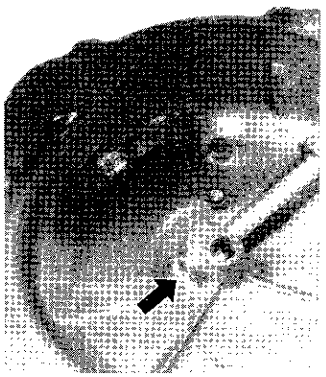


- Die respektiven Lager mit einem genügenden Abtrieb entfernen.

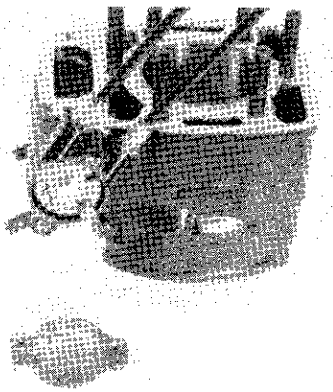


- Die Kupplungsritzel-Anschlagschraube ② entfernen.
- Das Ritzel von innen antippen und mit dem Ölabstreifer entfernen.

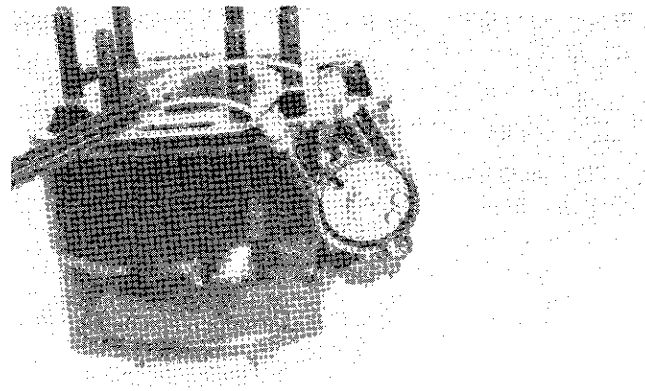




- Den Deckel des Auslaßventil-Seilzugs und den Seilzug Vom Zylinder Nr. 4 abnehmen.
- Den Seilzug von der Zugscheibe trennen.
- Das Auslaßventil aus dem Zylinder herausziehen.



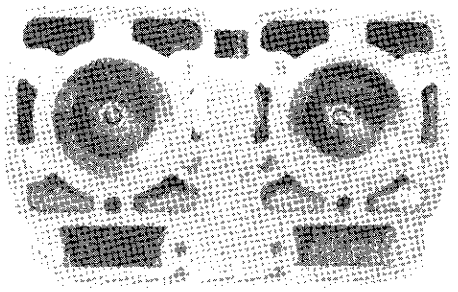
- Den Seilzugdeckel und die Schraube vom Zylinder Nr. 2 abnehmen.
- Die Seilzüge von der Zugscheibe trennen.
- Das Auslaßventil aus dem Zylinder herausziehen.



INSPEKTION UND WARTUNG VON MOTORKOMPONENTEN

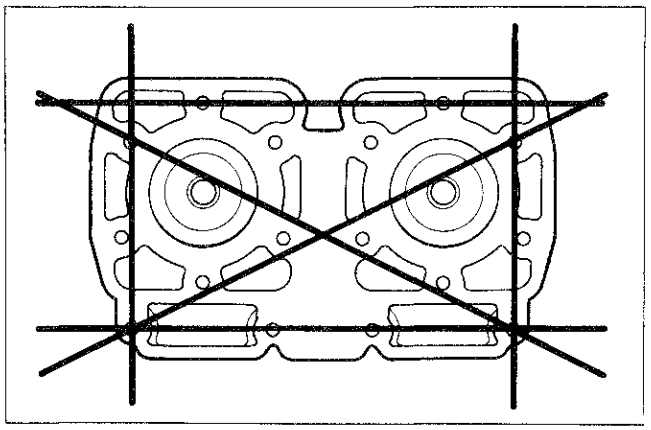
ZYLINDERKOPF

- Verbrennungsrückstände entfernen und Zylinderkopf reinigen.
- Die Paßfläche auf Zerkratzung untersuchen.
- Die Dichtungsfläche des Zylinders mit Hilfe eines Richtlineals und einer Fühlerlehre auf Verzug überprüfen, wobei an mehreren Stellen wie angegeben gemessen wird. Falls größte Meßwert an irgendeiner Stelle des Richlineals die Grenze überschreitet, den Zylinder auswechseln.



09900-20803	Fühlerlehre

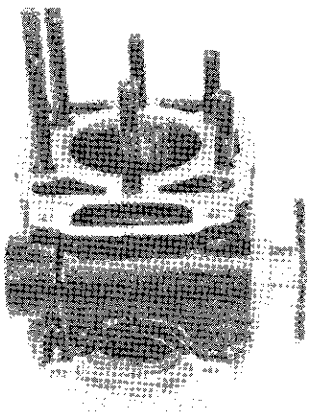
Verschleißgrenze	0,1 mm

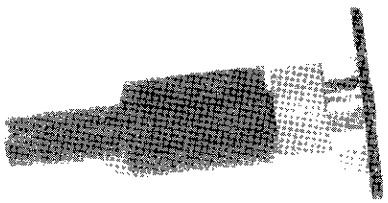


- Falls der größte Meßwert an irgendeiner Stelle des Richtlineals die Meßgrenze überschreitet, die Oberfläche überschleifen, indem sie in Läppweise gegen Sandpapier (von etwa #400), das auf die Oberfläche gelegt ist, gerieben wird.
- Die Dichtfläche muß sowohl glatt wie auch vollständig flach sein, um beim Zusammenpassen gut zu dichten. Ein Leck kann reduzierte Leistung und vergrößerten Kraftstoffverbrauch verursachen.

ZYLINDER UND AUSLASSVENTIL

- Das Auslaßventil von Hand drehen und kontrollieren, ob es sich glatt dreht.
- Die Auslaßventile aus den respektiven Zylindern entfernen.
- Die Auslaßöffnung, Ventile und den oberen Teil des Zylinders entrußen, wobei achtzugeben ist, daß die Wandfläche des Zylinders nicht beschädigt wird.
- Die Öldichtung auf Anzeichen von Verbrennungsgaslecks untersuchen.
- Auslaßventil und Zylinderkopfgleitflächen auf Kerben, Krätze, Verschleiß und anderen Schaden untersuchen.





ZYLINDERBOHRUNG

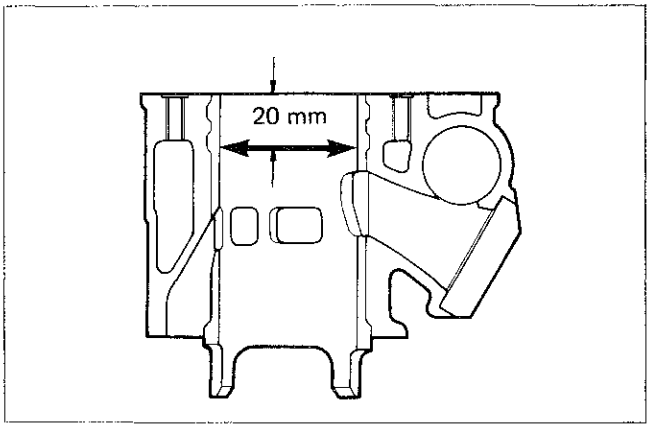
- Der Verschleiß der Zylinderwand wird durch das Messen des Durchmessers 20 mm unterhalb des oberen Zylinderrands mit einem Zylinderinnenmeßgerät festgestellt.
- Falls der festgestellte Verschleiß die unten angegebene Grenze überschreitet, die Bohrung auf den nächst größeren Durchmesser bearbeiten, wozu eine Bohrmaschine zu verwenden ist, oder den Zylinder durch einen neuen ersetzen.

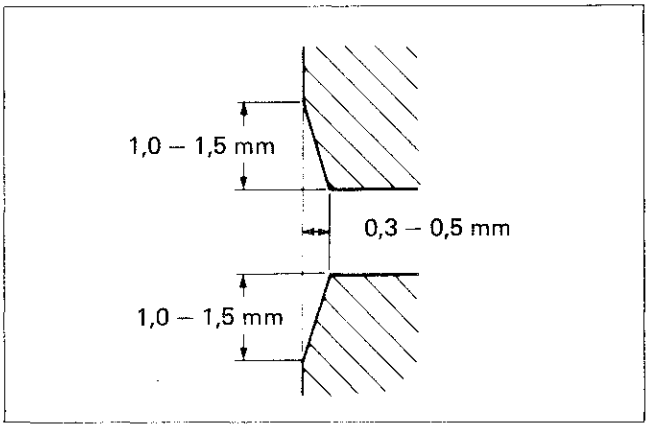
09900-20508	Zylinderinnenmeßgerät

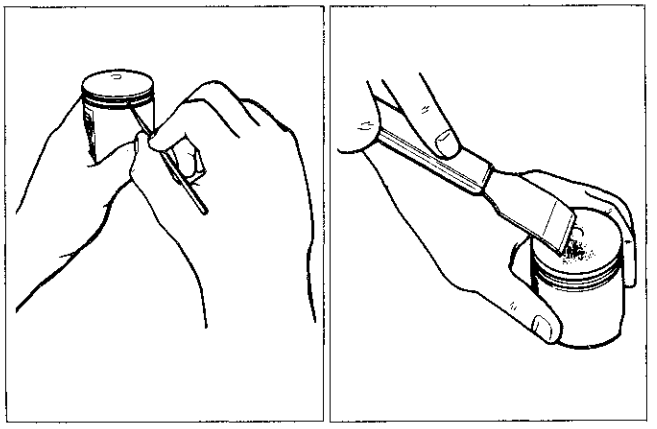
Verschleißgrenze	56,065 mm

- Nachdem die Bohrung auf eine Übergröße bearbeitet wurde, sind unbedingt die Kanten am Bohrungsloch mit einem Kratzwerkzeug brechen und mit Sandpapier uberschleifen, wobei acht zu geben ist, die Bohrungswand nicht zu beschädigen.

ZUR BEACHTUNG:
Geringe Oberflächenfehler der Zylinderwand wegen Fassens oder ähnliche Unregelmäßigkeiten können korrigiert werden, indem sie mit feinem Schleifpapier weggeschliffen werden. Falls diese jedoch tiefe Rillen sind oder sonst nicht verschwinden, muß der Zylinder mit einer Bohrmaschine auf die nächste Übergröße bearbeitet werden.



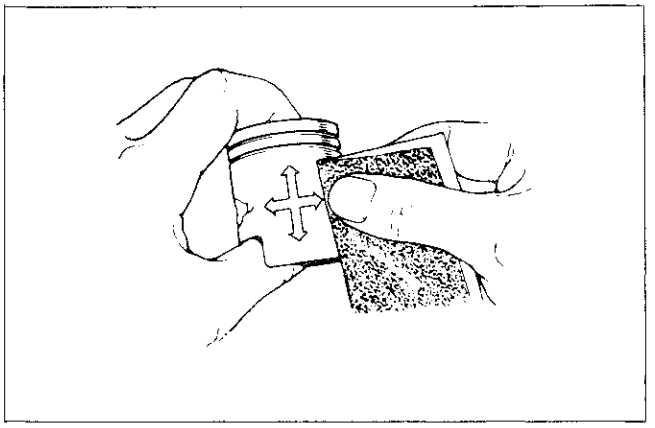




KOLBEN

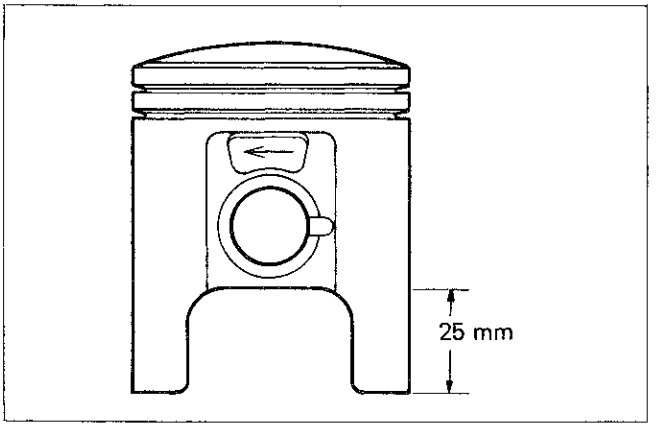
ENTRUSSEN

- Die Kolbenoberseite und die Kolbenringnuten entrußen. Nachdem die Nuten gereinigt worden sind, die Ringe aufsetzen und in ihren Nuten drehen, um sicherzustellen, daß sie sich problemlos bewegen.
- Verbrennungsrückstände in den Nuten verursachen, daß die Ringe in der Nut festsitzen, was zur Verringerung der Motorleistung führt.
- Ein Kolben, dessen Gleitfläche viele Rillen oder Krätze enthält, muß ersetzt werden.
- Nicht tiefe Rillen oder geringe Riefen können mit Sandpapier von etwa #400 abgeschliffen werden.



KOLBENDURCHMESSER

- Mit einem Mikrometer den Außendurchmesser des Kolbens an einer Stelle 25 mm vom unteren Rand messen, wie in der Abbildung gezeigt.
- Falls der Meßwert unter der Grenze liegt, den Kolben durch einen neuen ersetzen.



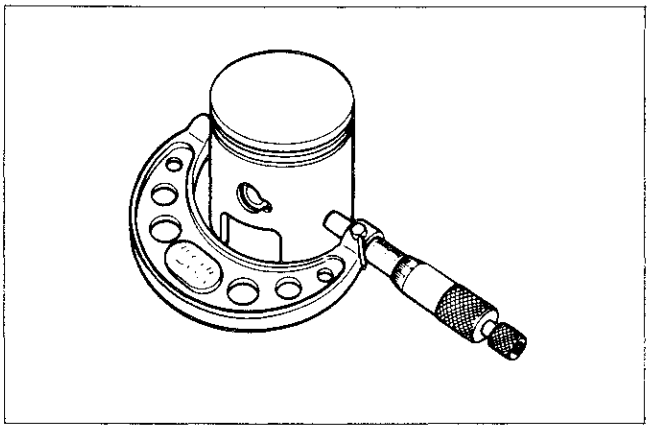
09900-20203	Mikrometer (50 – 75 mm)

Verschleißgrenze	54,880 mm

Kolbenübergröße	0,5, 1,0 mm

SPIEL ZWISCHEN KOLBEN UND ZYLINDER

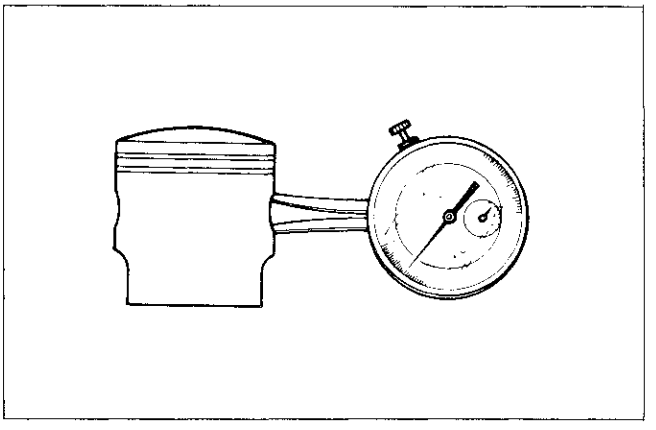
- Falls nach der obigen Messung der Abstand zwischen Kolben und Zylinder die in der untenstehenden Tabelle angegebene Verschleißgrenze überschreitet, den Zylinder ausschleifen und einen Übergrößen-Kolben verwenden, bzw. sowohl Zylinder als auch Kolben auswechseln.



Verschleißgrenze	0,120 mm

KOLBENBOLZENBOHRUNG

- Mit einer Innenmeßuhr den Innendurchmesser der Kolbenbolzenbohrung messen.
- Falls der Meßwert die folgende Verschleißgrenze überschreitet, durch einen neuen ersetzen.

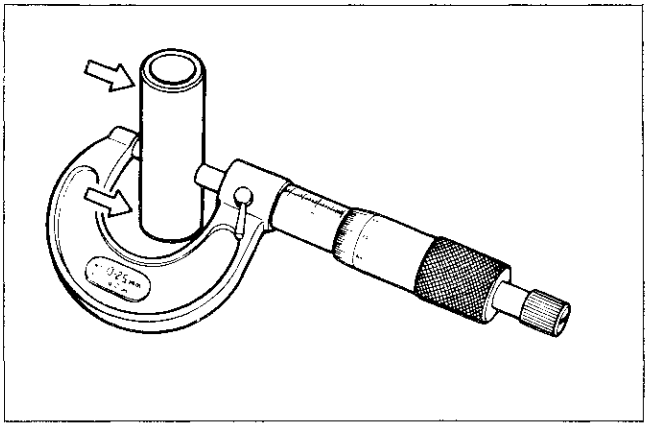


Verschleißgrenze	14,030 mm

09900-20605	Kaliberlehre

AUSSENDURCHMESSER DES KOLBENBOLZENS

- Mit einem Mikrometer den Außendurchmesser des Kolbenbolzens an drei Stellen messen.



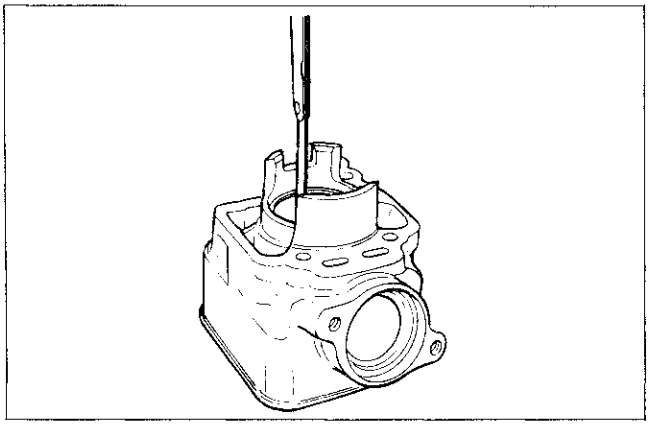
09900-20205	Mikrometer (0 – 25 mm)

Verschleißgrenze	13,980 mm

KOLBENRINGE

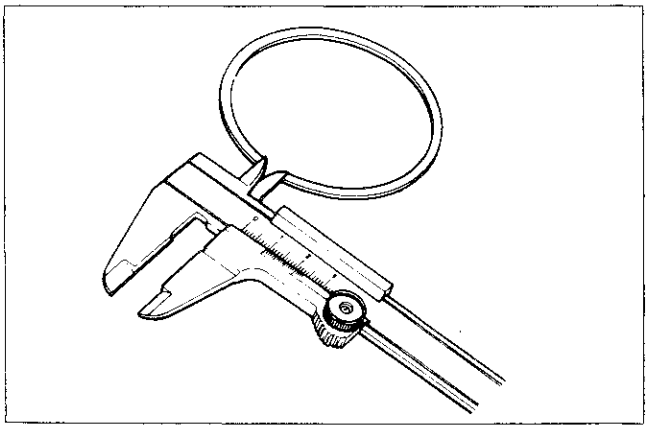
KOLBENRINGSTOSSFUGE

- Die Kolbenringstoßfuge jedes Kolbenrings mit Hilfe einer Fühlerlehre kontrollieren, wie in der Abbildung gezeigt. Falls die Stoßfuge die Grenze überschreitet, wie unten angegeben, durch einen neuen ersetzen.
- Die Stoßfuge ist mit dem Ring in der Zylinderbohrung eingesetzt zu messen; die Messung ist an der am wenigsten abgenutzten Stelle, nahe des Zylinderbodens auszuführen, wie in der Abbildung gezeigt.



09900-20803	Fühlerlehre

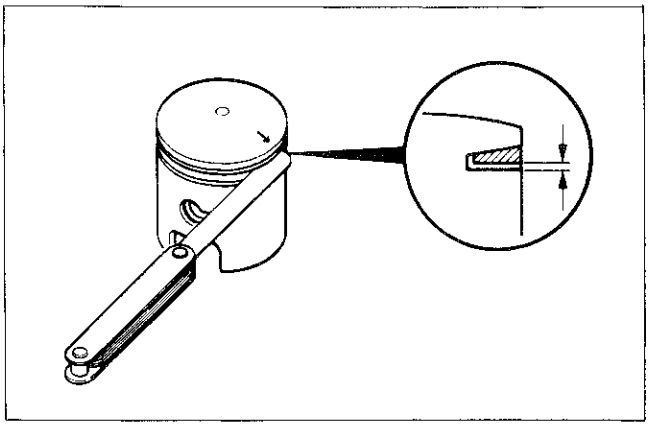
Verschleißgrenze	0,75 mm



KOLBENRINGSTOSSFUGE, FREI

- Mit zunehmendem Verschleiß des Kolbens nimmt die Kolbenringstoßfuge zu und vermindert die Motorleistung wegen der Ausblasung durch die vergrößerte Öffnung. Daher ist es wichtig, daß Kolbenringe verwendet werden, deren Stoßfugen innerhalb der Grenze liegen.
- Die freie Stoßfuge des Kolbenrings messen, um die Federspannkraft zu überprüfen.

Verschleißgrenze (Oberer und 2. Ring)	4,0 mm

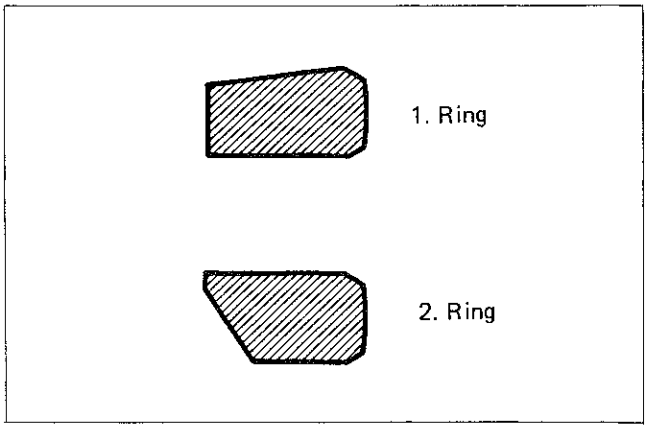


SEITLICHES SPIEL ZWISCHEN KOLBENRING UND NUT

- Den Kolbenring in der Ringnut anbringen und das seitliche Spiel mit der Fühlerlehre messen, während die Gleitflächen von Kolben und Ring aufeinander liegen.

Normalspiel	1. Ring	0,03 – 0,07 mm
	2, Ring	0,01 – 0,05 mm

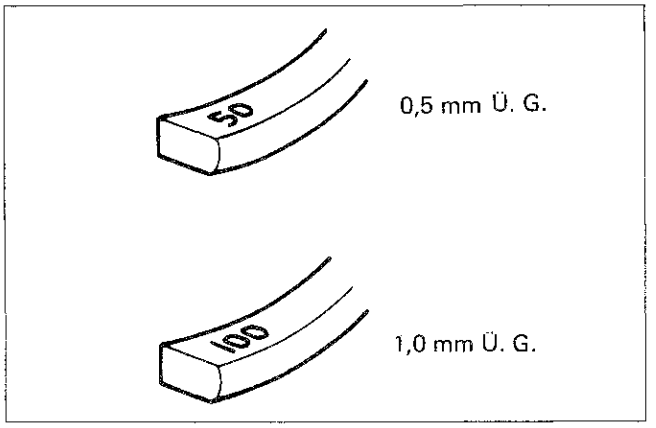
ZUR BEACHTUNG:
Der 1. Ring und der 2. Ring haben eine verschiedene Form. Beim Einpassen in die Kolbennut hat die "T" markierte Seite nach oben zu kommen.



ÜBERGRÖSSEN–KOLBENRING

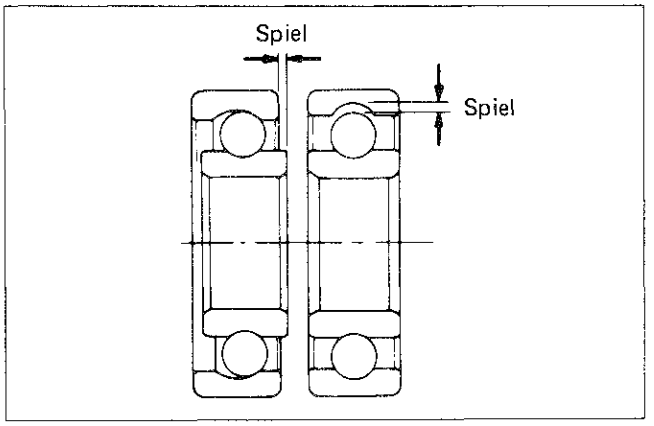
- Die folgenden zwei Typen von Übergrößen-Kolbenringen werden verwendet. Sie tragen folgende Kennummern.

Kolbenring	Kennummer
0,5 mm Ü. G.	50
1,0 mm Ü. G.	100



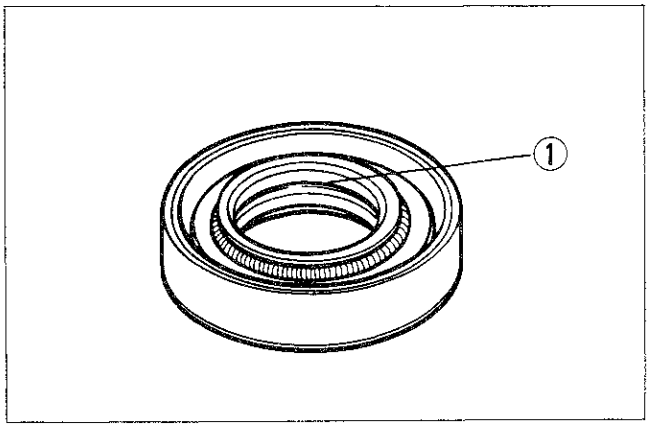
LAGER

- Das Lager mit einer Reinigungslösung waschen und vor dem Überprüfen mit Motoröl schmieren.
- Den Innenring drehen und kontrollieren, ob er glatt läuft.
- Falls er nicht leicht, ruhig und glatt läuft, oder falls er laut ist, dann ist das Lager fehlerhaft und muß durch ein neues ersetzt werden.



ÖLABSTREIFRINGE

- Beschädigung der Lippe ① des Ölabstreifrings kann in einem Leck resultieren, aus dem das Kraftstoff-Luft-Gemisch oder Öl entweicht. Auf Beschädigung untersuchen und, falls beschädigt, unbedingt durch einen neuen Ring ersetzen.



KURBELWELLE

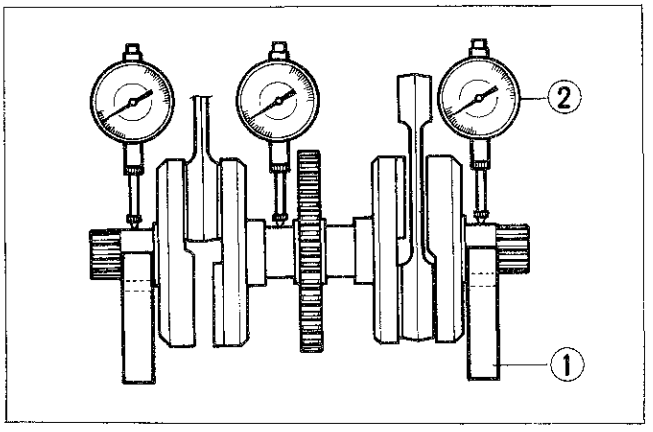
KURBELWELLENUNRUNDHEIT

- Die Kurbelwelle wie gezeigt mit Auflegeblöcken ① abstützen, und die Meßuhr ② wie gezeigt ansetzen, um den Rundlauf zu messen.

Verschleißgrenze	0,05 mm

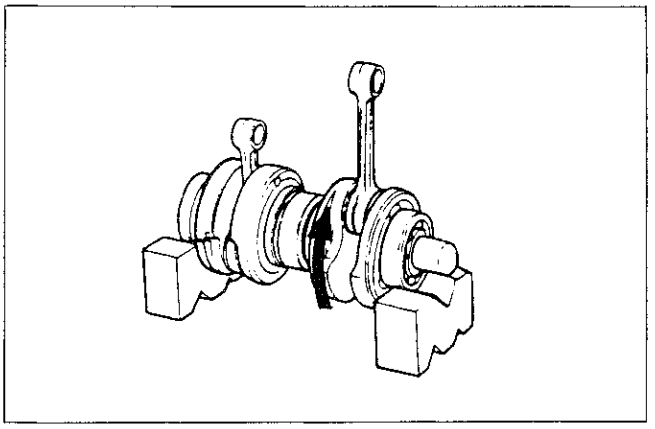
- Übermäßige Unrundheit der Kurbelwelle ist oft für abnormale Maschinenvibration verantwortlich. Solche Vibration verkürzt die Motorlebensdauer.

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

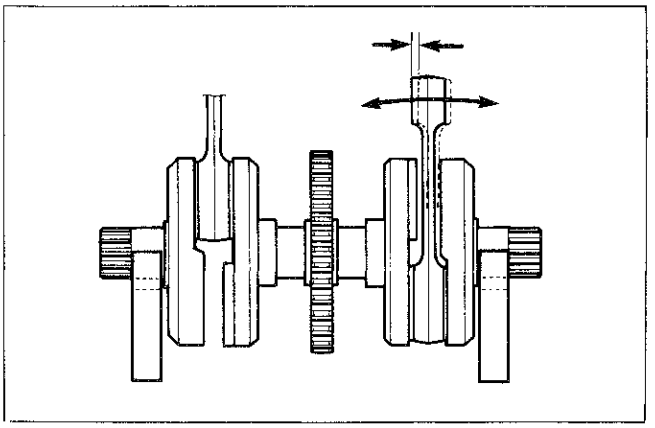


ZUSTAND DES PLEUELSTANGENFUSSES

- Die Kurbelwelle mit der Pleuelstange drehen, um die Glattheit der Drehbewegung am Pleuelstangenfuß zu fühlen. Die Pleuelstange auf- und abwärts bewegen, während die Kurbelwelle starr gehalten wird, um sicherzustellen, daß es am Pleuelstangenfuß kein Rütteln gibt.



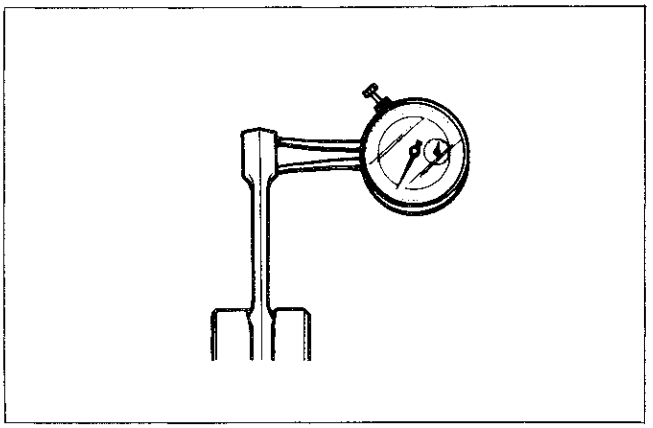
- Der Verschleiß am Pleuelstangenfuß kann durch Überprüfen der Bewegung des Pleuelstangenkopfes festgestellt werden. Diese Methode kann also zum Feststellen des Abmaßes der Abnutzung an den Teilen am Pleuelstangenfuß augewendet werden.
- Falls der Verschleiß die Grenze überschreitet, sind Pleuelstange, Kurbelzapfen und Kurbelzapfenlager zu ersetzen.



Verschleißgrenze	3,0 mm

DURCHMESSER DER PLEUELSTANGEN-KOPFBOHRUNG

- Mit einer Kaliberlehre den Durchmesser der Pleuelstangenkopfbohrung messen.

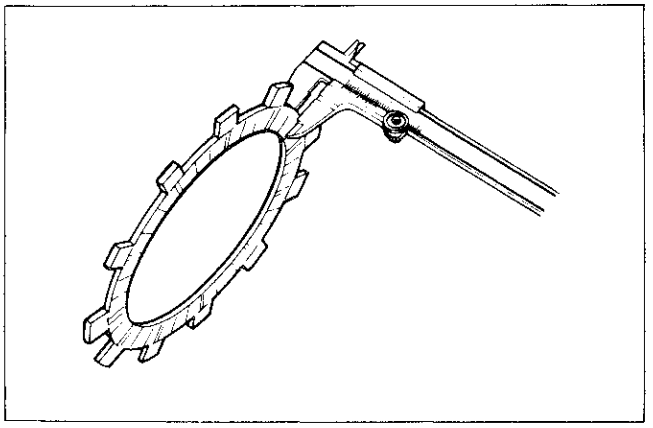


Verschleißgrenze	18,040 mm

09900-20605	Kaliberlehre

KUPPLUNGSSCHEIBEN

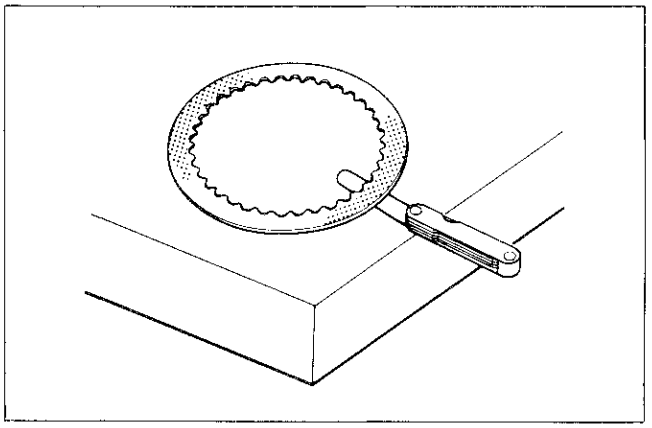
Die Kupplungscheiben werden während des Betriebes mit Öl geschmiert und bleiben in öligem Zustand. Deshalb sind weder antreibende noch angetriebene Platten großem Verschleiß ausgesetzt und ihre Lebensdauer ist viel länger. Ihre Lebensdauer hängt hauptsächlich vom in der Kupplung verwendeten Öltyp und der Art der Kupplungsbetätigung ab.



Dicke überprüfen

Diese Platten sind dehnbar: Sie sind zu ersetzen, wenn sie zur respektiven Grenze abgenutzt oder verzogen sind. Mit einer Schublehre die Dicke, und mit einer Fühlerlehre sowie einer Auflageplatte den Verzug kontrollieren.

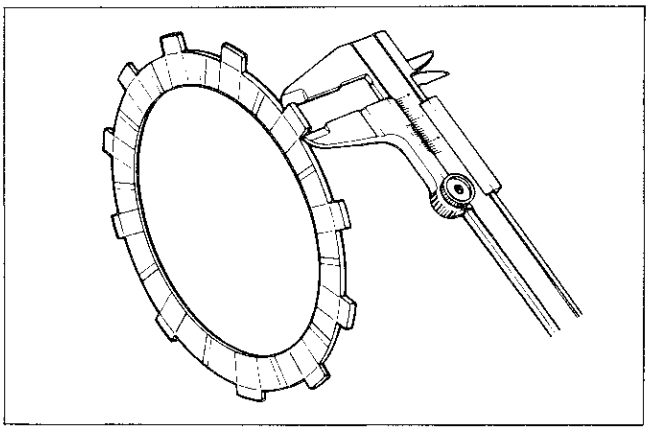
09900-20102	Schublehre
09900-20803	Fühlerlehre



Verzug kontrollieren

Einheit: mm

Verschleiß-grenze	Antriebs-scheibe	Angetriebene Scheibe
Dicke	2,4	–
Verzug	–	0,1
Klauenbreite	13,05	–



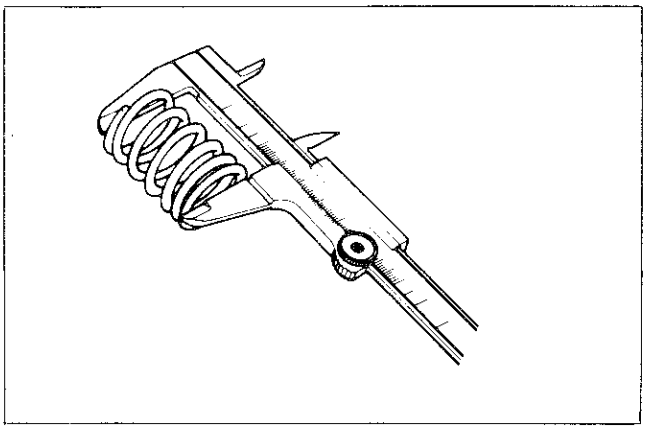
Klauenbreite kontrollieren

FREIE KUPPLUNGSFEDERLÄNGE

Die freie Länge jeder Spiralfeder mit einer Schublehre nachmessen und die Dehngrenze jeder Feder mit der Toleranzgrenze vergleichen. Falls irgendeine der Federn nicht innerhalb der Toleranz liegt, sind alle Federn zu ersetzen.

Freie Kupplungsfederlänge

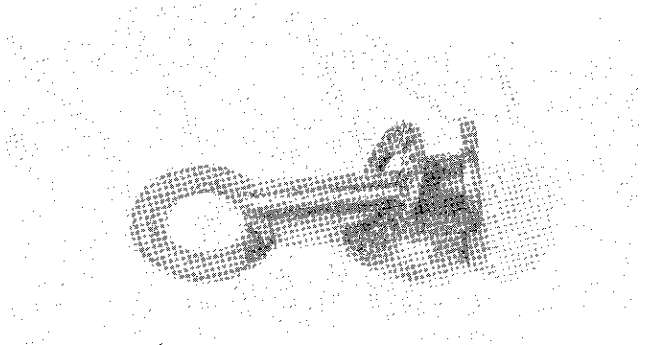
Verschleißgrenze	34,9 mm



KUPPLUNGSLAGER

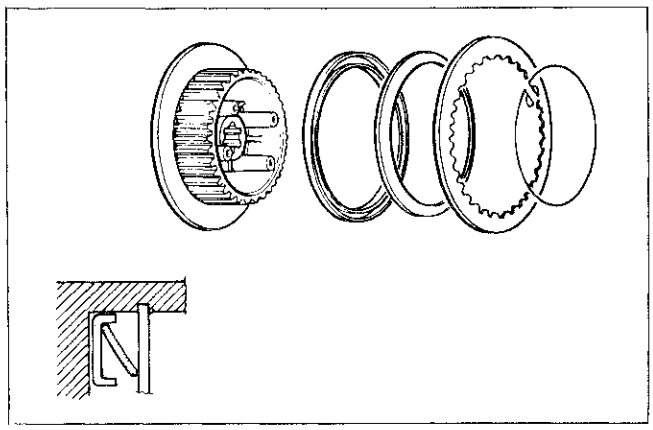
Überprüfen Sie das Kupplungslager auf Abnormalitäten, insbesondere Risse, um zu entscheiden, ob es wiederverwendet werden kann oder ausgewechselt werden muß.
Weiches Ein- und Ausrücken der Kupplung hängt wesentlich vom Zustand dieses Lagers ab.

ZUR BEACHTUNG:
Druckring befindet sich zwischen Druckscheibe und Axiallager.



TROMMELNABE-FEDERRING

- Federsitzring, Feder und angetrieben Scheibe auf der Kupplungsstrommelnabe installieren. Kontrollieren, ob diese Teile richtig wie abgebildet, positioniert sind.
  Während die angetriebene Platte mit einer Zange gehalten wird, den Drahtspannring einsetzen.

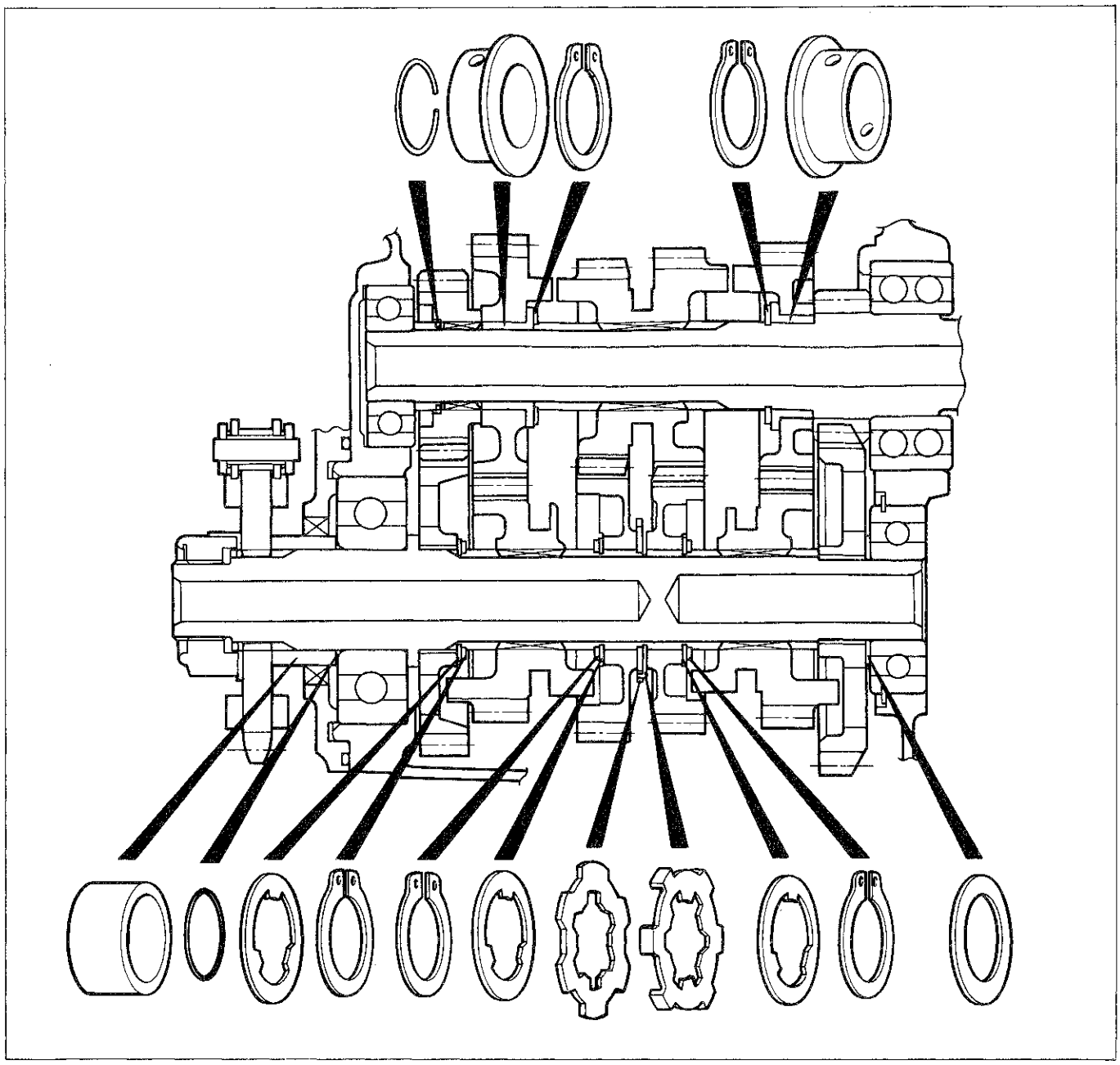


ZUR BEACHTUNG:

*** Immer einen neuen Drahtspannring verwenden.**

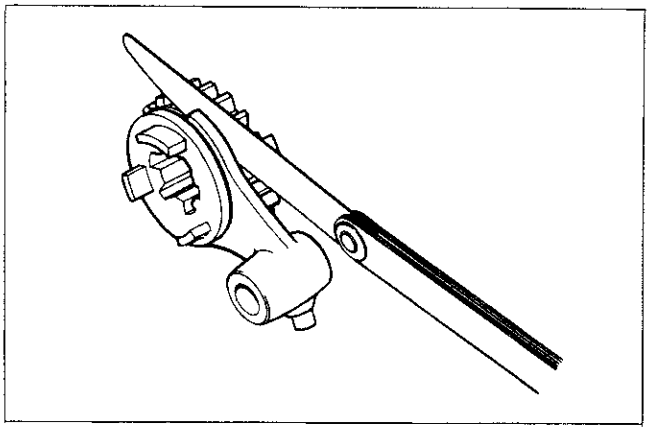
*** Die dickere getriebene Scheibe dient zum Halten des Wellenrings.**

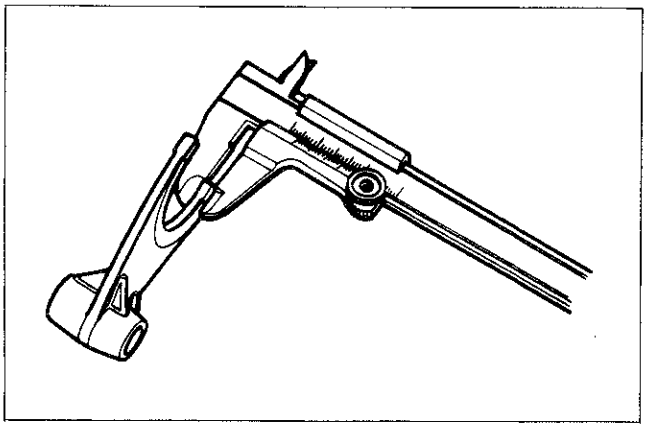
GETRIEBE UND ZUGEHÖRIGE TEILE



SCHALTGABEL UND SCHALTZAHNRAD

Mit einer Fühlerlehre das Schaltgabelspiel in der Laufrille des dazugehörigen Zahnrads überprüfen. Dieses Spiel ist bei jeder der drei Schaltgabeln im Zusammenhang mit der Weichheit und Leichtigkeit des Schaltvorgangs wichtig. Jede Gabel ist in eine Radialrille des Zahnrads eingepasst. Während des Betriebs besteht zwischen Gabel und Zahnrad Gleitkontakt, und während eines Schaltvorgangs stößt die Gabel das Zahnrad axial. Zu großes Spiel ergibt daher die Neigung zum Auseinandergleiten der eingerasteten Zahnräder.





Falls das Spiel die vorgeschriebene Toleranzgrenze überschreitet, sind entweder die Gabel, das Zahnrad oder beide auszuwechseln.

09900-20803	Fühlerlehre

Schaltgabel – Laufrillenspiel

Verschleißgrenze	0,50 mm

Schaltgabel – Laufrillenbreite

Sollwert	5,0 – 5,1 mm

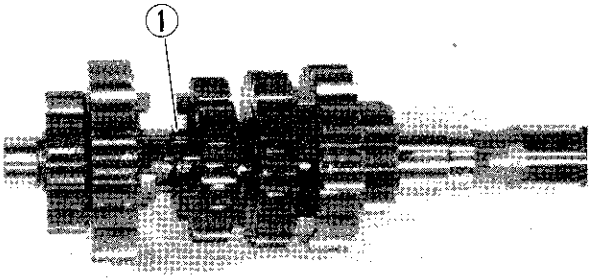
Schaltgabeldicke

Sollwert	4,8 – 4,9 mm

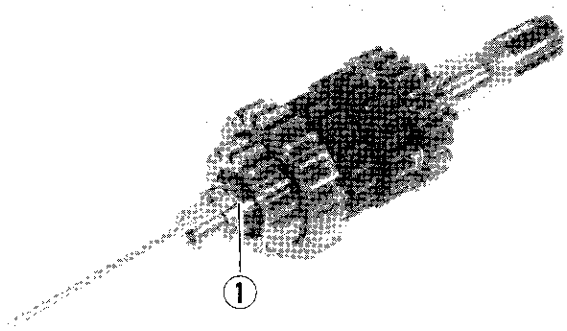
DEMONTAGE DER VORGELEGEWELLE

- Mit einer Sprengringzange den Sprengring ① nach rechts schieben.
- Das oberste und das zweite Zahnrad nach rechts schieben.

09900-06104	Sprengringzange

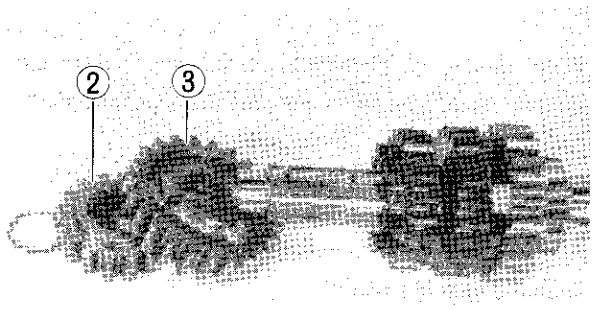


- Mit einem Schraubenzieher den Sprengring ① von der Vorgelegewelle entfernen.



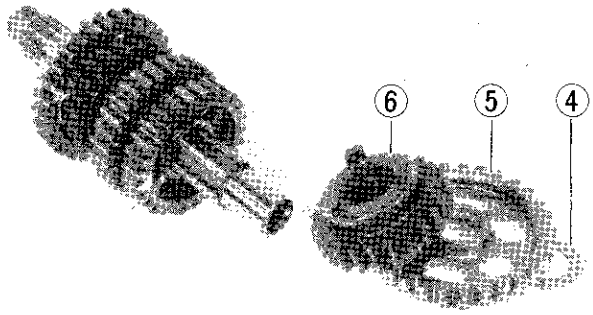
- Das 2. Antriebszahnrad ② und das oberste Antriebszahnrad ③ von der Vorgelegewelle abnehmen.
- Die anderen Zahnräder von der Vorgelegewelle abnehmen.

09900-06107	Sprengringzange



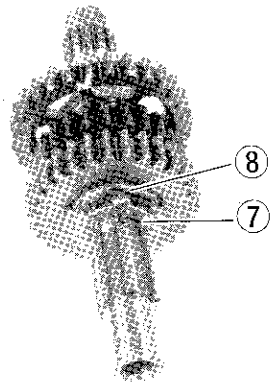
DEMONTAGE DER ANTRIEBSWELLE

- Die Unterlagsscheibe ④, das 2. getriebene Zahnrad ⑤ und die oberen getriebenen Zahnräder ⑥ von der Antriebswelle abnehmen.

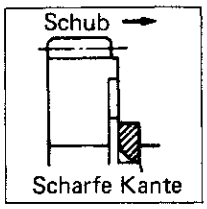


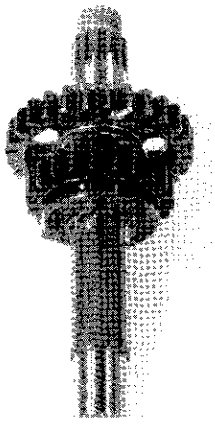
- Nach dem Entfernen des 3. getriebenen Zahnrads, das Paar Sicherungsringe ⑦ und ⑧ entfernen.

ZUR BEACHTUNG:
Wenn die Sicherungsringe ⑦ und ⑧ wieder installiert werden, den Sicherungsring ⑧ auf die Welle stecken und ihn drehen, um ihn in die Nut zu passen. Dann den Sicherungsring ⑦ auf den Sicherungsring ⑧ passen.



- Wenn der Sprengring montiert wird, ist auf die Positionierung des Sprengrings achtzugeben. Auf der Schubseite mit der gerundeten Seite gegen das Zahnrad einbauen.





ZUR BEACHTUNG:
Immer einen neuen Sprengring benutzen.

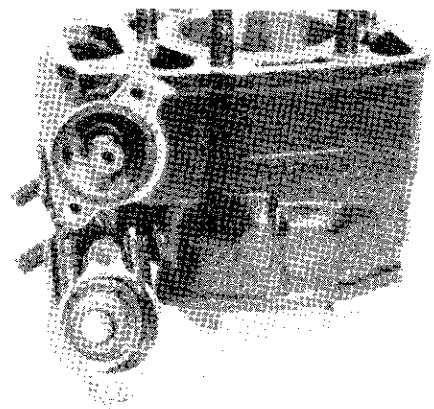
VORSICHT:
Einen Sprengring niemals noch einmal verwenden, nachdem er von einer Welle entfernt worden ist. Ein gebrauchter Sprengring sollte weggeworfen und ein neuer montiert werden. Wenn ein neuer Sprengring montiert wird, muß darauf geachtet werden, daß er nicht weiter aufgedrückt wird als notwendig, um ihn auf die Welle zu schieben.
Nach dem Montieren eines Sprengrings immer sicherstellen, daß er vollständig und sicher in der Nut sitzt.

ZUSAMMENBAU DES MOTORS

Dieser Motor wird zusammengebaut, indem in umgekehrter Reihenfolge wie bei der Demontage vorgegangen wird, aber einige Schritte benötigen besondere Beschreibungen oder Vorsichtsmaßnahmen.

ZUR BEACHTUNG:
Vor dem Zusammenbau jedes Laufteil oder gleitende Teil mit Motoröl schmieren.

- Etwas SUZUKI Superfett "A" an die Dichtungslippen der Öldichtungen geben.

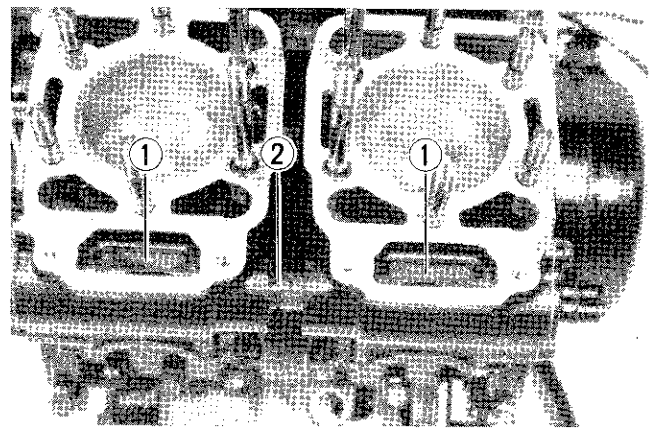


VORSICHT:
Kein Fett an die Auslaßventile geben.

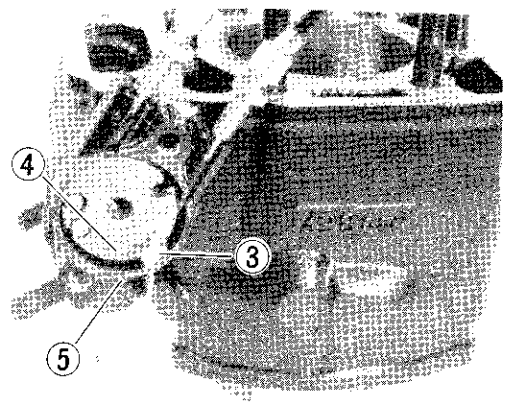
99000-25010	SUZUKI Superfett "A"

- Jedes Auslaßventil am entsprechenden Zylinder montieren.

- Das Auslaßventil aufdrehen.
- Der Vorsprung ① der Ventilöffnung kommt auf die Seite der Zylinderbohrung, so daß die Enden ② beider Ventile zusammenpassen.



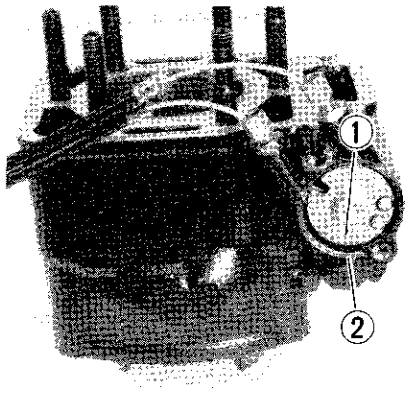
- Die kürzeren Seilzüge an der Seilzugscheibe anbringen, welche einen Anschlag ③ hat, und diese am Auslaßventil des Zylinders Nr. 4 montieren.
- Den Strich ④ auf der Zugscheibe mit der Markierung ⑤ in Übereinstimmung bringen. Das Auslaßventil wird geöffnet.
- Die Schraube der Seilzugscheibe auf das vorgeschriebene Anzugsmoment anziehen.



Anzugsmoment	4 – 7 N·m (0,4 – 0,7 kg-m)

- Die längeren Seilzüge an der Zugscheibe anbringen und diese am Auslaßventil des Zylinders Nr. 2 auf gleiche Weise wie bei Zylinder Nr. 4 montieren.

  ① Strich
  ② Indexmarkierung

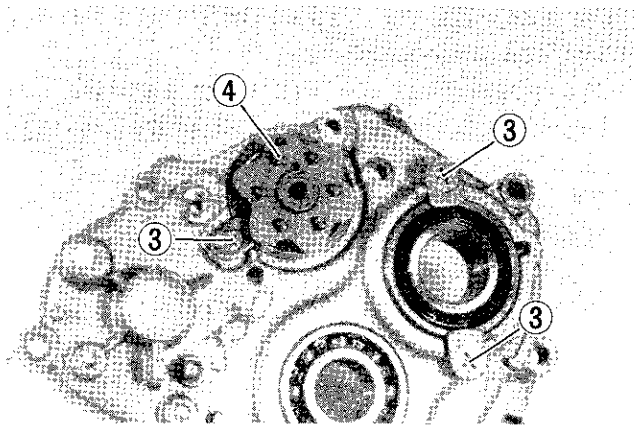


- THREAD LOCK 1342 an die Lagerhalte schrauben ③ geben.

99000-32050	Thread Lock 1342

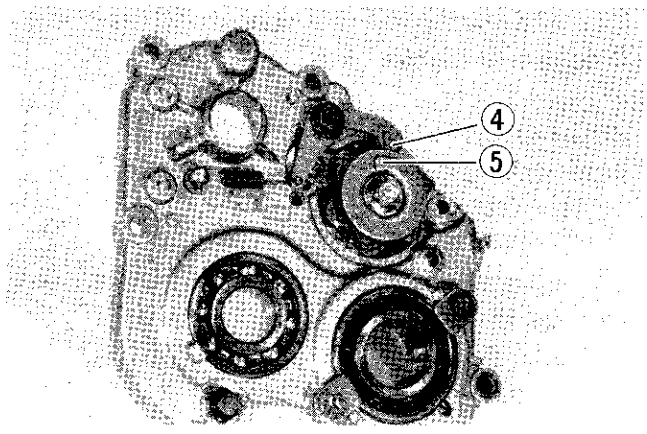
- Die Getriebeschalt-Nockenwelle auf dem Gehäusedeckel montieren.
- Die Schaltnockenstifte einsetzen.

ZUR BEACHTUNG:
Den längeren Stift in der neutralen Stellung ④ des Getriebeschaltnockenanschlags montieren.



- Getriebeschaltnockenanschlag und Feder montieren. Kontrollieren, ob sich der Schaltnockenanschlag leicht bewegen kann.

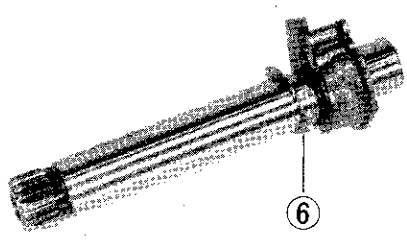
Anzugsmoment	15 – 23 N·m (1,5 – 2,3 kg-m)



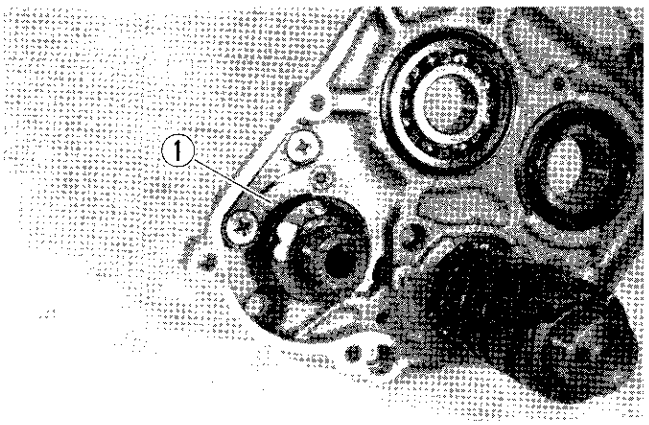
- Den Anschlag in der neutralen Stellung ④ positionieren.
- Die Vertiefung ⑤ der Haltescheibe mit dem neutralen Anschlagsstift in Übereinstimmung bringen und mit einer Schraube montieren.
- THREAD LOCK "1333" an die Schraube der Haltescheibe und an die Nockenanschlagschraube geben.

99000-32020	Thread lock "1333"

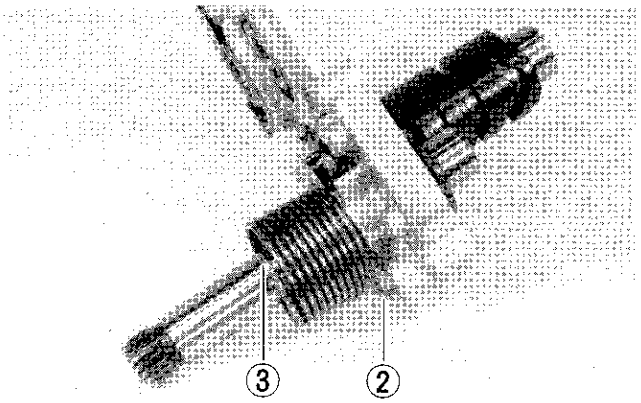
- Den Ring ⑥ auf die Kickstarterwelle setzen.



- Den Kickstarter ① an den Anschlag setzen.

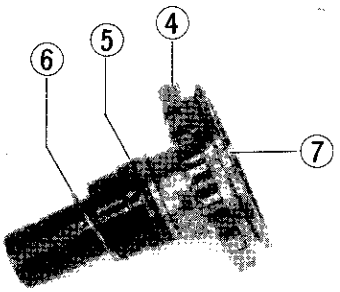


- Das Ende ② der Rückstellfeder ins Loch auf dem Deckel einhaken.
- Das andere Ende der Feder um etwa 90° im Gegenuhrzeigersinn drehen und es ins Loch ③ der Kickstarterwelle stecken.
- Die Kickstarter-Rückstellfederführung montieren.



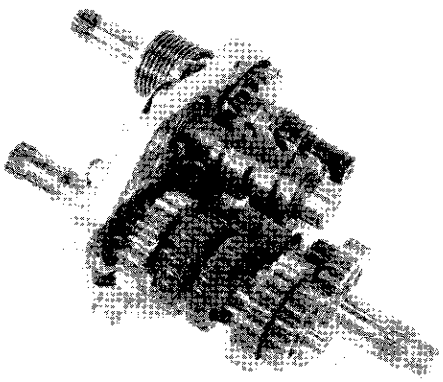
- Das Kickstarter-Antriebszahnrad ④ auf das Ölpumpenantriebsteil setzen.

ZUR BEACHTUNG:
Sicherstellen, daß der Sprengring ⑤ richtig in der Nut sitzt.

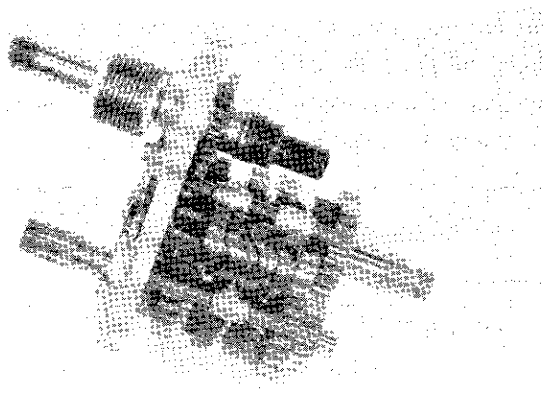


- Die Unterlagsscheibe ⑥ auf das Ölpumpenantriebsteil schieben.
- SUZUKI Superfett "A" an den Teil ⑦ des Kickstarterzahnrads geben.

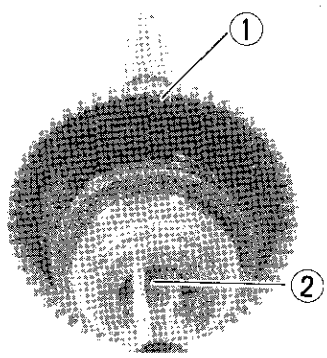
- Die Vorgelegewelle und Antriebswelle am Deckel anbringen.



- Getriebeschaltgabeln und Gabelwellen richtig montieren.
- Sicherstellen, daß sich Vorgelegewelle und Antriebswelle frei drehen können, wenn die Zahnräder auf neutral sind.

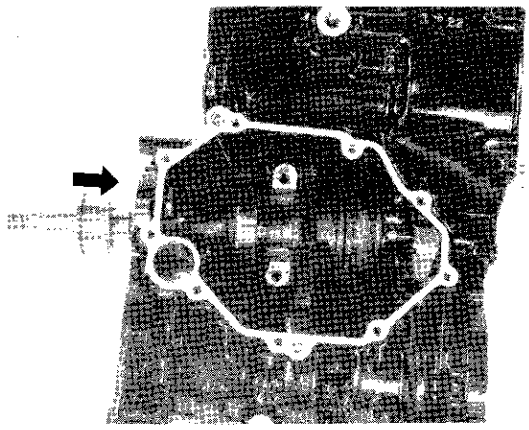


- Die Kerbmarkierung ① auf dem getriebenen Zahnrad mit der Kerbmarkierung ② auf der Hilfswelle in Übereinstimmung bringen.
- Das Zahnrad auf die Hilfswelle setzen.



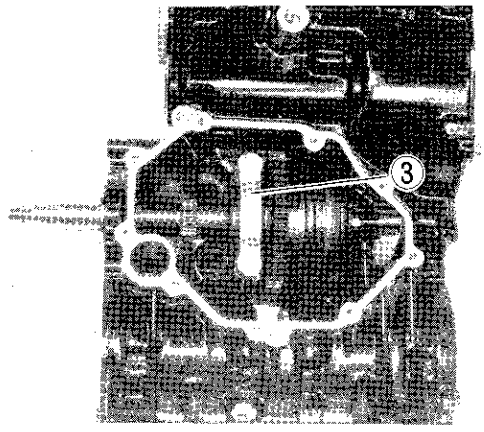
- Die Hilfswelle und das Lager im unteren Kurbelgehäuse montieren.

ZUR BEACHTUNG:
Wenn das Lager im unteren Kurbelgehäuse eingebaut wird, das Lager leicht mit einem Plastikhammer anschlagen.



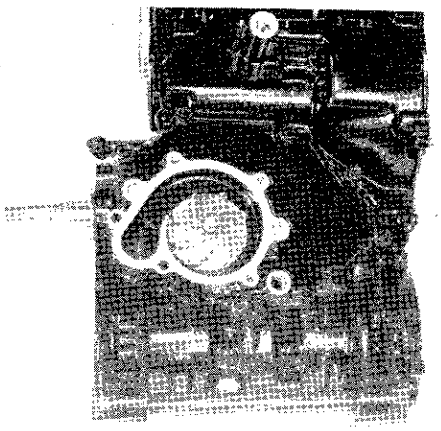
- Die Pfeilmarkierung ③ auf dem Lagerhalter nach vorn richten.
- Die Schrauben des Lagerhalters mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

Anzugsmoment	20 – 24 N·m (2,0 – 2,4 kg-m)



VORSICHT:
Kontrollieren, ob die Hilfswelle sich glatt dreht.

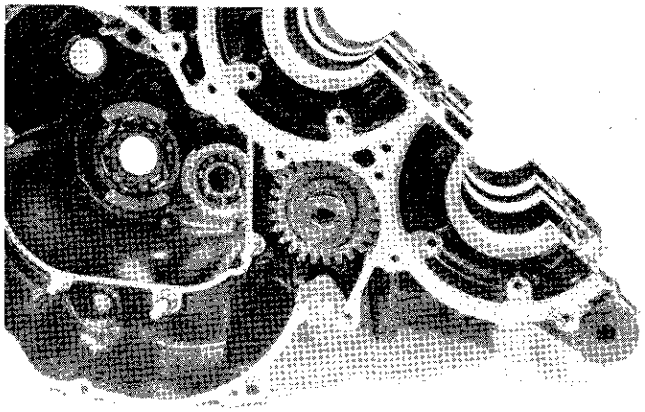
- Eine neue Dichtung und zwei Positionierungsstifte anbringen.
- Die Ölschalenschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.



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

VORSICHT:
Die Hilfswelle drehen und kontrollieren, bo sich das Pumpenrad leicht drehen lasst.

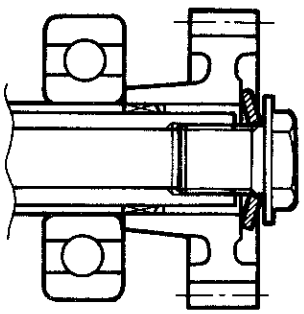
- Das Primärantriebszahnrad und die Spannscheibe auf die Hilfswelle setzen.
- Die Schraube des Primärantriebszahnrads mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anzihen, während der Magnetzünderrotor mit dem Rotorhalter festgehalten wird.



09930-40113	Rotorhalter

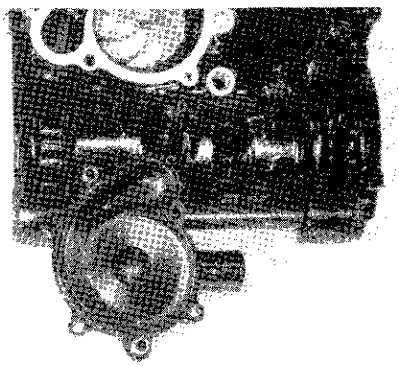
Anzugsmoment	90 – 110 N·m (9,0 – 11,0 kg-m)

- Nach dem Montieren des Primärantriebszahnrads die Hilfswelle drehen, um zu kontrollieren, ob sich das Wasserpumpenrad reibungslos dreht.



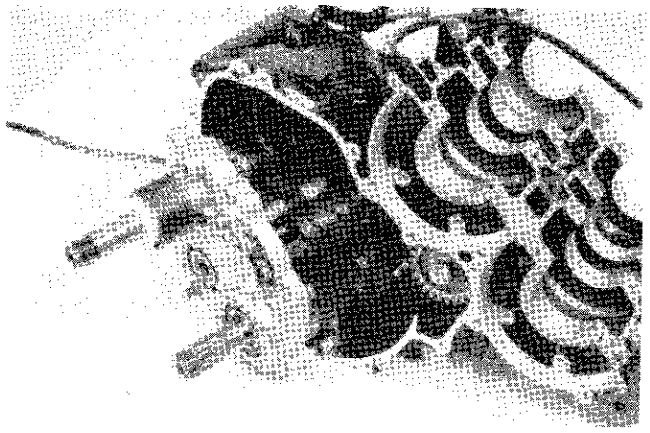
ZUR BEACHTUNG:
Wenn die Spannscheibe aufgesetzt wird, ist sicherzustellen, daß die konkave Seite gegen das Zahnrad schaut.

- Einen neuen O-Ring und zwei Positionierungsstifte anbringen.
- Die Schrauben des Wasserpumpendeckels mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.



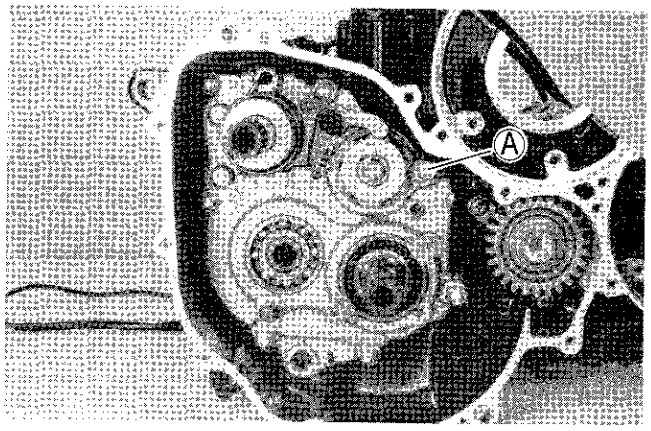
Anzugsmoment	8 – 12 N·m (0,8 – 1,2 kg-m)

- Das Getriebe im unteren Kurbelgehäuse einbauen.



ZUR BEACHTUNG:
Den Zahnrädern, Wellen und Lagern Getriebeöl zugeben.

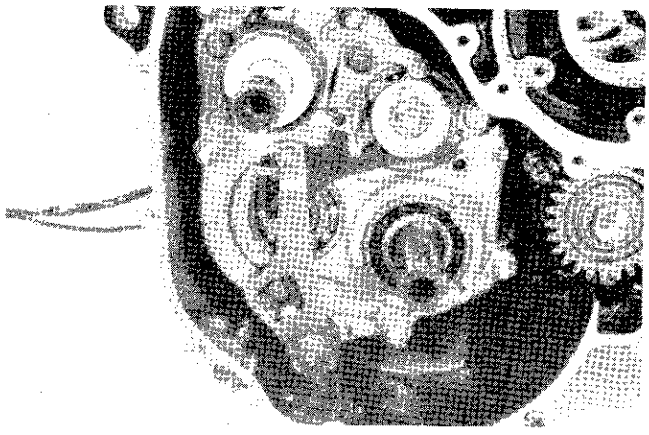
- Die Gehäusemuttern auf das vorgeschriebene Anzugsmoment anziehen.
- Jede Mutter braucht eine Sicherungsscheibe.
- Nachdem die Muttern angezogen wurden, die Sicherungszunge aufbiegen.



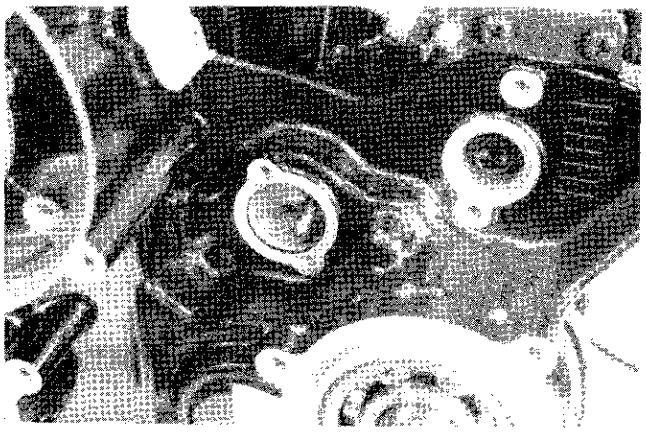
ZUR BEACHTUNG:
Die Scheibe des Getriebeschaltnockenanschlags auf Position Ⓐ anbringen.

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

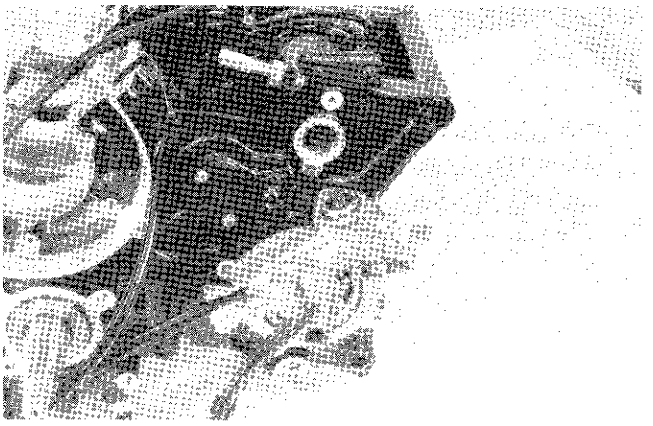
- Getriebeschaltwelle am richtigen Ort einsetzen.



- Die Neutralschalterfeder, Schalterkontakt und Schalterkörper anbringen.



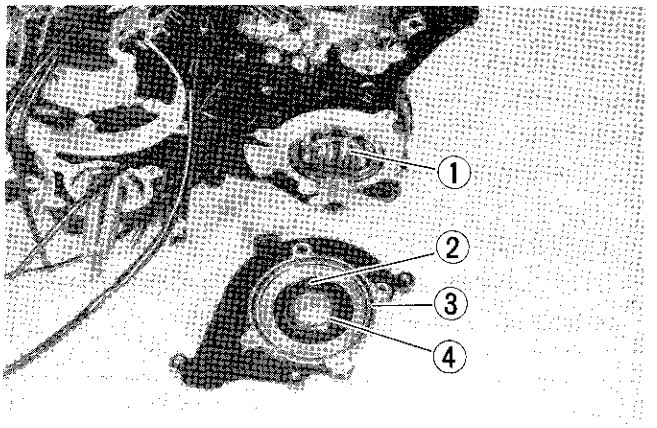
- Am Antriebsteil der Ölpumpe Fett zugeben und die Ölpumpe am Kurbelgehäuse anbringen.
- Einen neuen O-Ring verwenden.



- Einen neuen O-Ring ① auf der Antriebswelle anbringen.
- An der Dichtlippe des Ölabstreifers ② SUZUKI Superfett "A" zugeben.

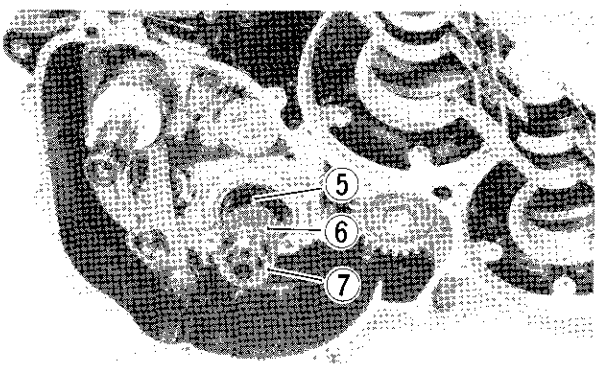
99000-25010	SUZUKI Superfett "A"

- Am innern Ritzeldeckel einen neuen O-Ring ③ anbringen und die Distanzhülse ④ auf die Antriebswelle setzen.



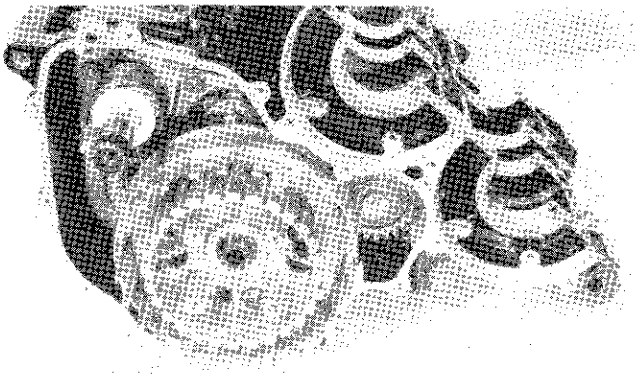
- Den Druckring ⑤, das Lager ⑥ und die Distanzhülse ⑦ auf der Vorgelegewelle anbringen.

ZUR BEACHTUNG:
Getriebeöl ans Lager geben.



- Das getriebene Primärzahnrad mit dem Primärantriebszahnrad zum Einrasten bringen.
- Den Druckring und die Kupplungstrommelnabe auf die Vorgelegewelle setzen.

ZUR BEACHTUNG:
Zum Zusammenbau der Kupplungstrommelnabe auf Seite 3-31 Bezug nehmen.

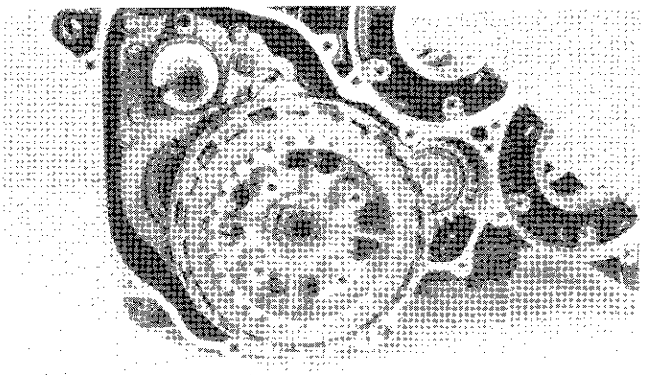


- Die Mutter der Kupplungstrommelnabe mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

Anzugsmoment	50 – 70 N·m (5,0 – 7,0 kg-m)

- Die Sicherungsscheibe aufbiegen.

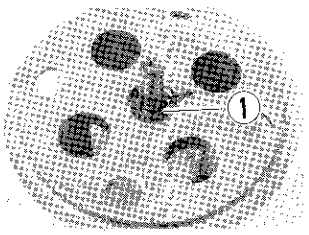
- Die Kupplungsantriebsscheiben eine nach der andern in mit der Korkscheibe zuerst in der vorgeschriebenen Reihenfolge in die Trommelnabe einsetzen.



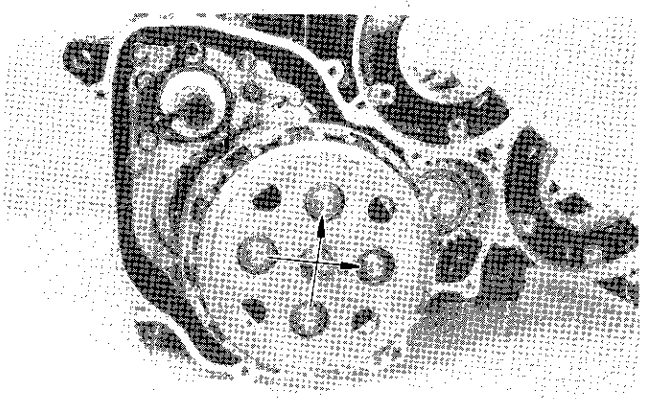
- Den Kupplungslöser, Lager und Druckring in die Druckscheibe stecken, und den Spannring ① in die Nut des Kupplungslösers einsetzen.



ZUR BEACHTUNG:
Der Druckring kommt zwischen Druckscheibe und Axiallager.



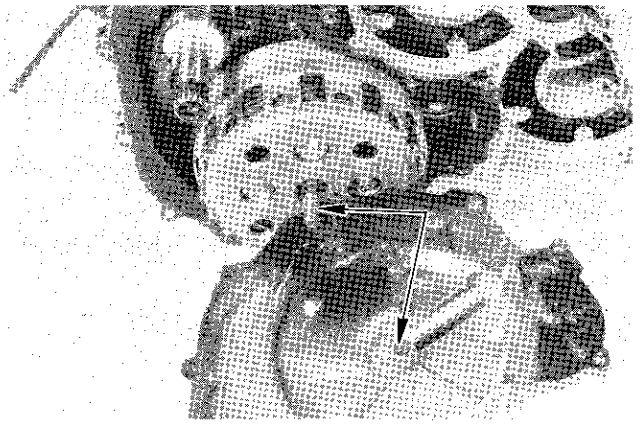
- Die Druckscheibe in die Trommelnabe einpassen, so daß es zwischen Korkscheibe und Druckscheibe kein Spiel hat.
- Die Kupplungsfederschrauben in der Folge, die in der Photo gezeigt ist, anziehen.



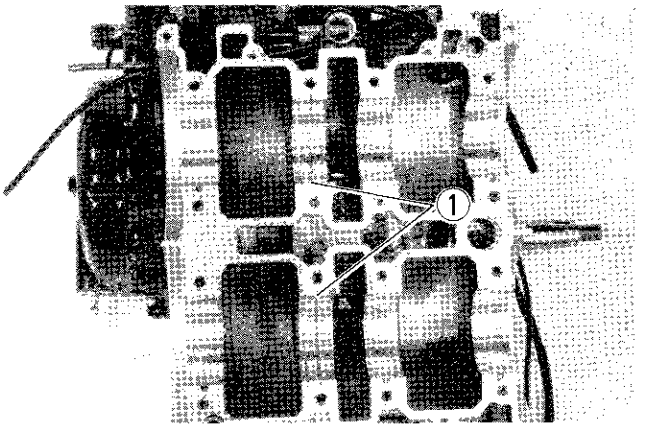
ZUR BEACHTUNG:
Die Kupplungsfederschrauben in der Angezeigten Reihenfolge anziehen, wobei sie eine nache der andern jeweils nur wenig angezogen werden, bis sie gleich stark festgezogen sind.

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

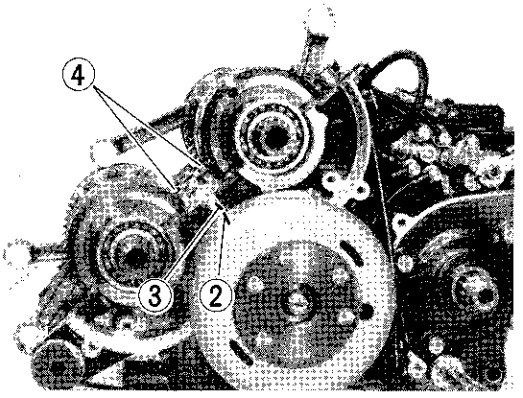
- Eine neue Dichtung und neue Paßstifte einsetzen.
- Fett an die Dichtungslippe des Kickstarterwellen-Ölabstreifers geben.
- Die Verzahnung des Kupplungslösers mit der des Ritzels in der Seite des Kupplungsdeckels zum Einrasten bringen. Sicherstellen, daß Löser- und Ritzelverzahnung richtig eingerastet sind. Zum Montieren des Deckels diesen leicht mit einem Plastikhammer anschlagen, und dann die Schrauben anziehen.

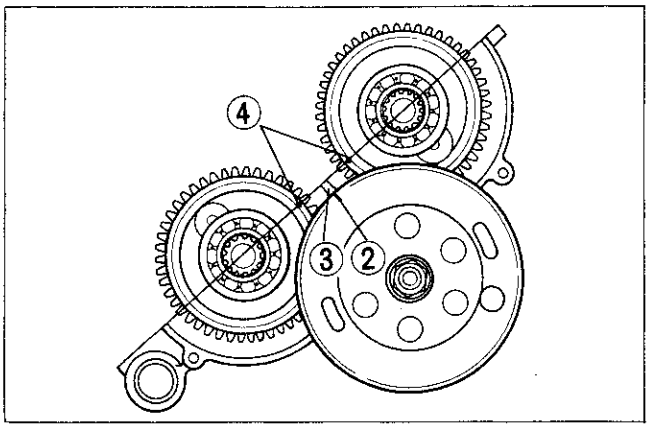


- Die Sprengrings für die Kurbelwellenlager ① im unteren Kurbelgehäuse anbringen.

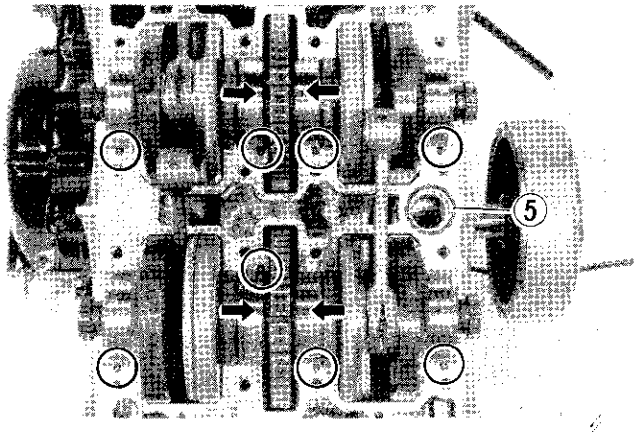


- Den Rotor mit dem Keil einstweilen auf der Hilfswelle montieren.
- Die Welle drehen und die eingravierte Linie ② auf dem Rotor mit der Indexlinie ③ des unteren Kurbelgehäuses in Übereinstimmung bringen.
- Die Hilfswelle in Stellung halten und zwei Kurbelwellen auf dem unteren Kurbelgehäuse montieren, so daß die Kerbmarkierungen ④ auf den Antriebszahnrädern zusammen sind, und die mit Einschlagmarkierungen versehenen Zähne mit der Dichtfläche des unteren Kurbelgehäuses auf gleicher Ebene liegen.

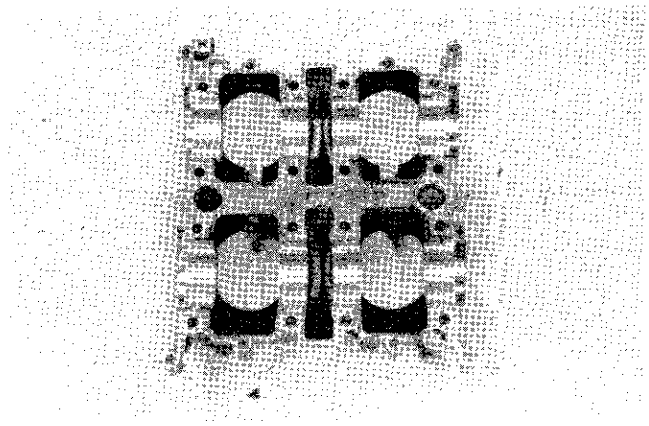




- Setzen Sie unbedingt die zwei Sprengringe in die Rillennut des Lageraußenrings.
- Die Lagerstifte müssen richtig positioniert sein.
- Zwischen Ölabstreifer und Kurbelscheibe immer einen Abstand belassen.
- Niemals vergessen einen neuen O-Ring ⑤ am richtigen Ort einzusetzen.

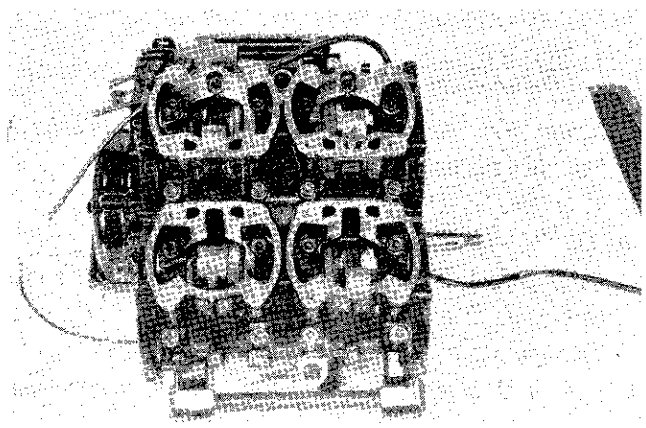


- Die Kontaktflächen der Kurbelgehäuse vor dem Zusammenpassen des oberen und unteren Gehäuses reinigen.
- Zwei Paßstifte einsetzen.
- SUZUKI BOND Nr. 1207B an die Kontaktfläche des oberen Kurbelgehäuses geben, indem folgenderweise vorzugehen ist.

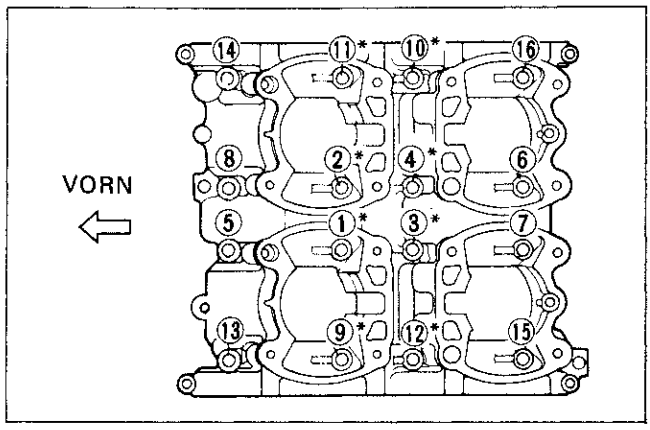


99000-31140	SUZUKI Bond Nr. 1207B

ZUR BEACHTUNG:
SUZUKI BOND Nr. 1207B wird wie folgt angewendet:
* **Die Oberflächen von Feuchtigkeit, Öl, Staub und andern Fremdmaterialien befreien.**
* **Dünn auf die Oberflächen auftragen, um eine dünne Schicht zu formen, dann die Kurbelgehäuse innerhalb weniger Minuten zusammenbauen.**
* **An verzogene Oberflächen geben, da es einen verhältnismäßig dicken Film formt.**



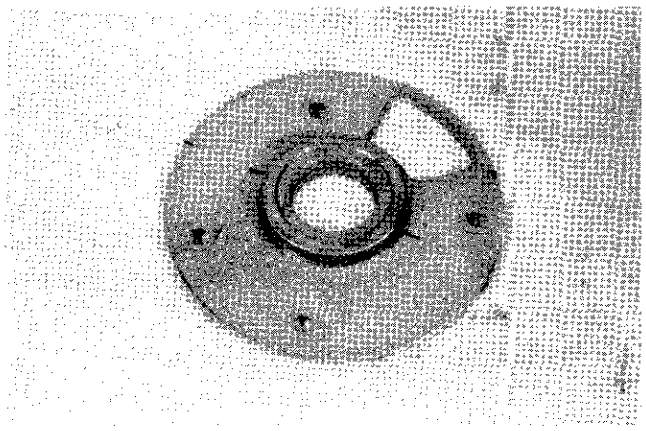
- Wenn das untere Kurbelgehäuse befestigt wird, die M8 und M6 Schrauben in aufsteigender Reihenfolge anziehen, wie sie den Schrauben zugeordnet ist, wobei Schraube um Schraube nur stückweise angezogen wird um einen gleichmäßigen Druck zu erhalten. Alle Befestigungsschrauben auf das vorgeschriebene Anzugsmoment anziehen.
- Die Kupferdichtungen an den durch einen Stern (*) bezeichneten Stellen anbringen.



Anzugsmoment

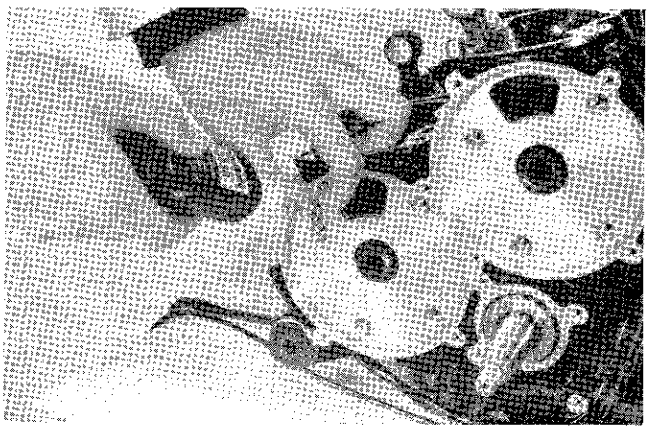
		N·m	kg-m
M6 Schraube		9 – 13	0,9 – 1,3
M8 Schraube	Am Anfang	12 – 16	1,2 – 1,6
	Zuletzt	20 – 24	2,0 – 2,4

- Am innern Ventilsitz eine neue Dichtung anbringen.



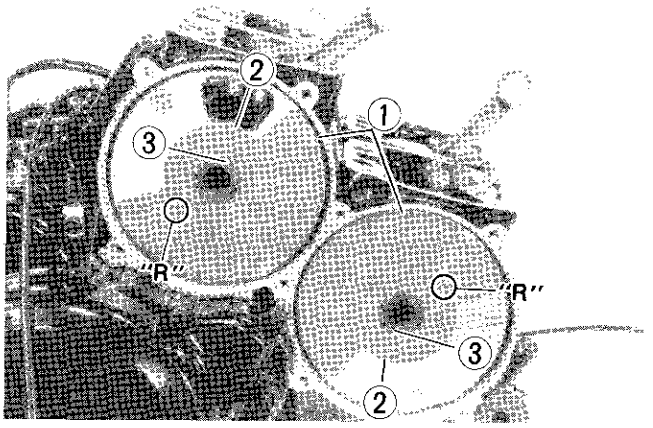
- THREAD LOCK 1342 an die Schrauben des innern Ventilsitzes geben.

99000-32050	Thread lock "1342"



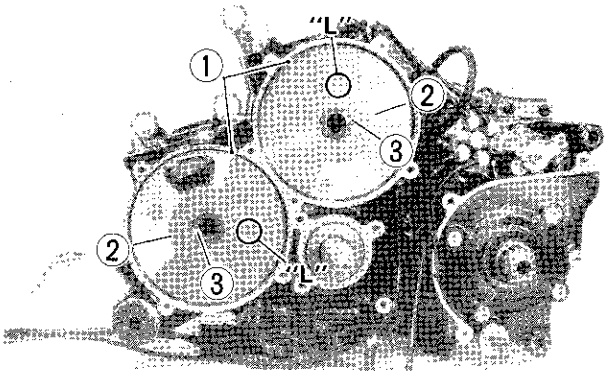
- Neue O-Ringe ① anbringen.

ZUR BEACHTUNG:
Etwas Fett an die O-Ringe geben, um sie in Position zu halten.



- Die "R"-Markierung auf dem Drehscheibenventil nach außen drehen und die Kerbe ② des Ventils mit der Einschlagmarkierung ③ am Kurbelwellenende in Übereinstimmung bringen.
- Die Drehscheibenventile auf den Kurbelwellen montieren.

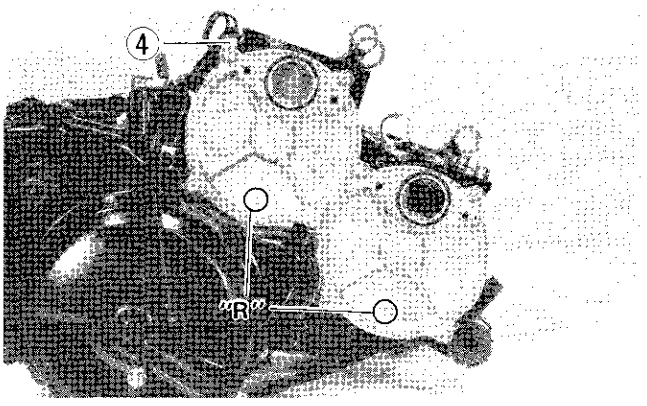
ZUR BEACHTUNG:
Für die linken Zylinder die "L"-Markierung des Ventils nach außen richten.



- Motoröl an Ventilsitze und Drehscheibenventile geben.

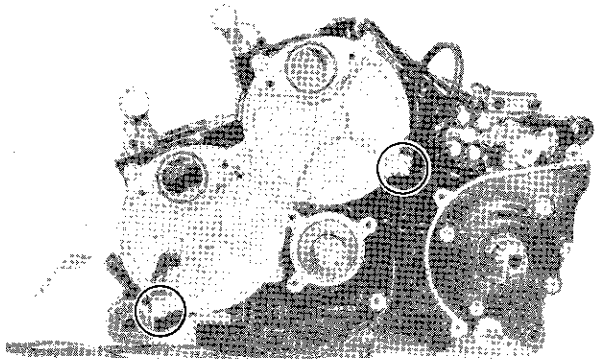
- Unbedingt auf die Ventilkennzeichnungen "R" und "L" acht geben.

  R: Für rechte Zylinder
  L: Für linke Zylinder



- Den äußeren Ventilsitz mit Schrauben festziehen.
- Die Klemme ④ an der richtigen Position anbringen.

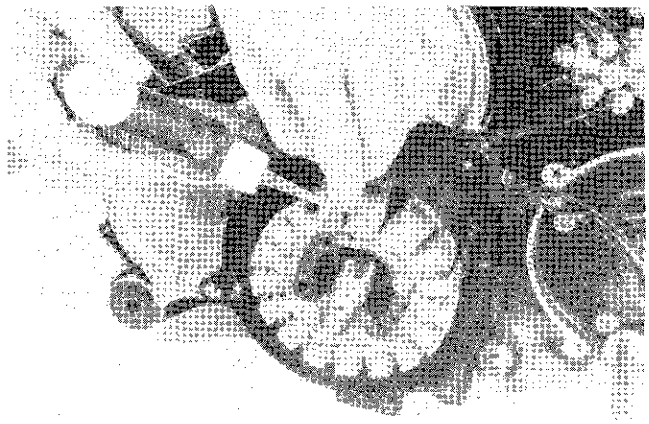
- Die zwei Klemmen an den richtigen Positionen befestigen.



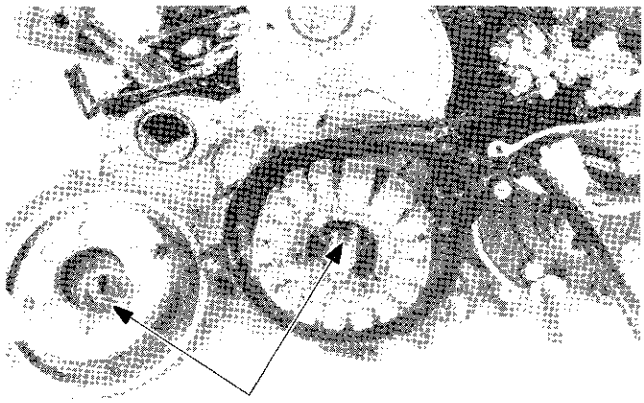
- Den Magnetzünder-Innendeckel sowie den Magnetstator einbauen.
- THREAD LOCK "1342" an die Statorschrauben geben.

99000-32050	Thread lock "1342"

- Die Leitungsdrähte des Stators richtig verlegen.

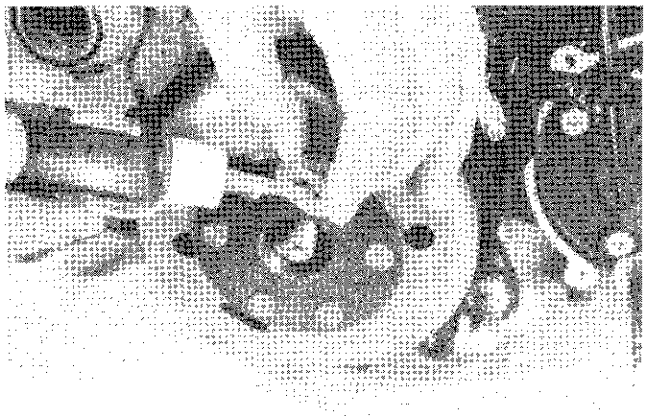


- Den konischen Teil des Rotors sowie die Kurbelwelle entfetten. Mit einer unbrennbaren Reinigungslösung das Öl- oder Fettmaterial abwische, so daß sie vollständig trocken sind.
- Die Keilnut auf den Keil ausrichten und den Rotor auf die Kurbelwelle setzen.
- Den Rotor befestigen, indem die Mutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment angezogen wird.
- THREAD LOCK 1342 an die Mutter geben.



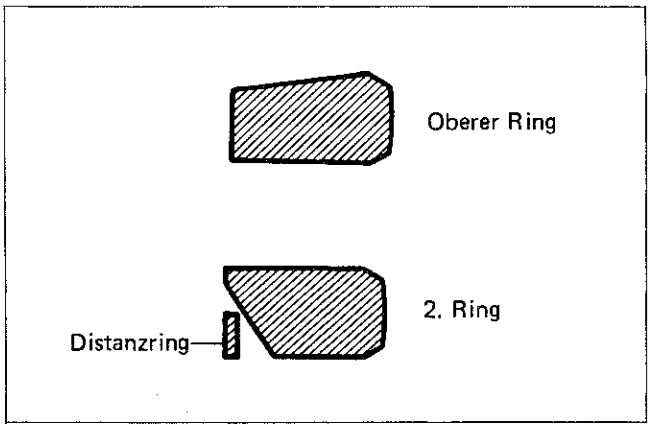
99000-32120	Thread lock "1342"

Anzugsmoment	120 – 140 N·m 12,0 – 14,0 kg-m

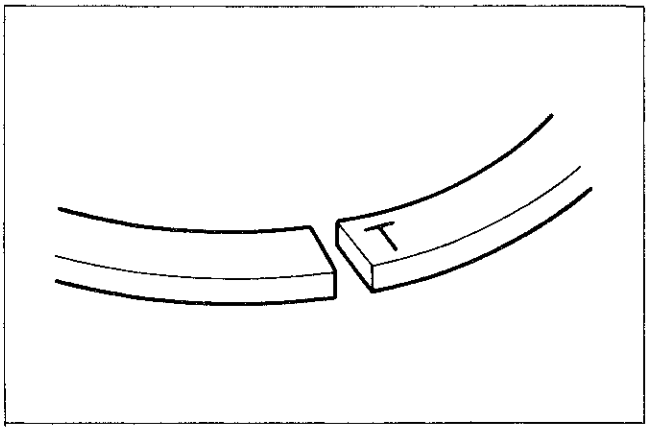


- Eine Gummidichtung richtig aufsetzen und die Magnetzünder-Deckelschrauben anziehen.

- Die Kolbenringe in der Reihenfolge von, Distanzring, 2. Ring und oberem Ring, montieren.



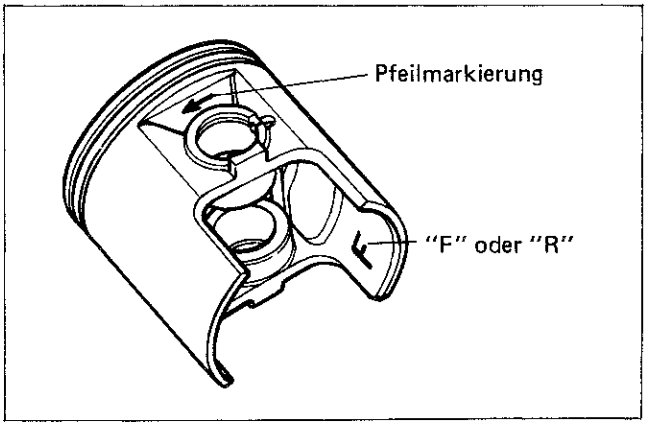
- Der obere und der 2. Ring sind auf der Seite mit dem Buchstaben "T" gekennzeichnet. Dieses muß beim Montieren auf dem Kolben unbedingt nach oben zu liegen kommen.



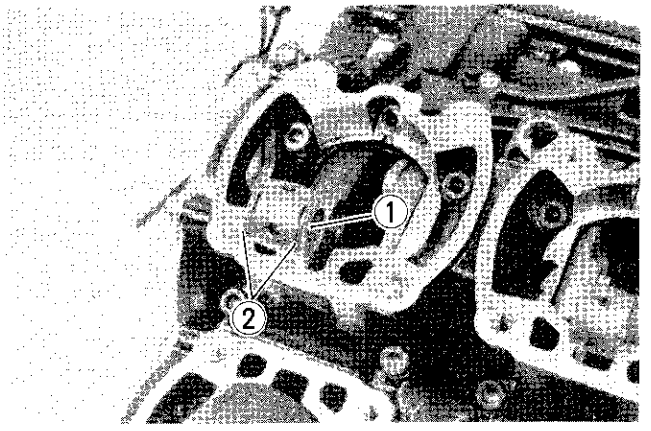
- Jeder Kolben ist auf der Innenseite des Mantels mit einem "F" oder "R" gekennzeichnet.

  "F": Vordere Zylinder
  "R": Hintere Zylinder

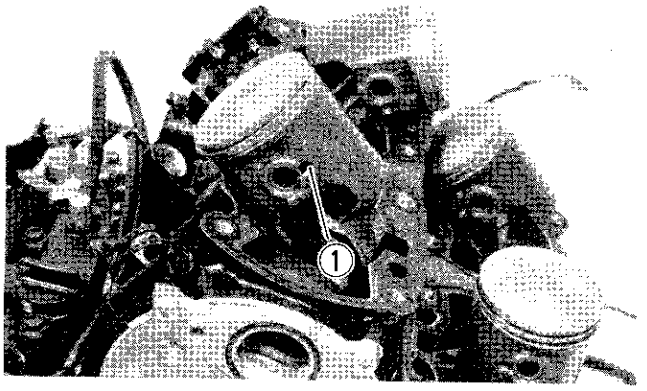
- Die Pfeilmarkierung auf der Seitenwand des Kolbens zeigt zur Abgasauslaßseite.



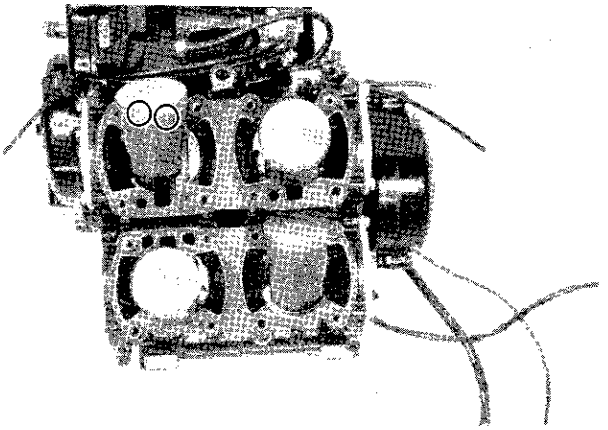
- Das Lager ① und die zwei Druckringe ② auf der Pleuelstange installieren.
- Die Kolben unbedingt in denselben Zylindern einsetzen, von denen sie bei der Demontage entfernt wurden. Auf die Nummern "1" bis "4", mit denen die Kolben beschriftet sind, Bezug nehmen.
- Motoröl an Pleuelstange und Kurbelwellenlager geben.



- Der Sprengring muß so eingesetzt werden, daß sein offenes Ende nicht mit der Nut ① des Kolbens in Übereinstimmung kommt.
- Vor dem Einsetzen des Kolbens in den Zylinder ist Öl an die äußeren Flächen der Kolbenringrillen zu geben.



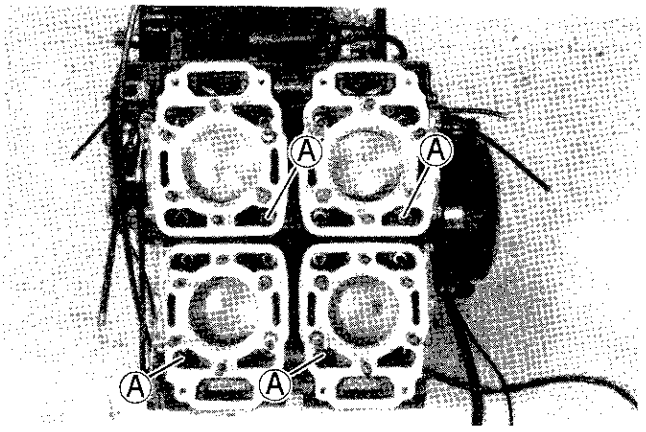
- Es ist äußerst wichtig, daß wenn der Kolben in den Zylinder eingeführt wird, jeder angebrachte Ring so positioniert sein sollte daß er richtig auf den Paßstift ausgerichtet ist.
- Neue Dichtungen und Paßstifte anbringen.



- Die Zylinder in ihren respektiven Stellungen einsetzen.
- Die Zylinder übers Kreuz mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

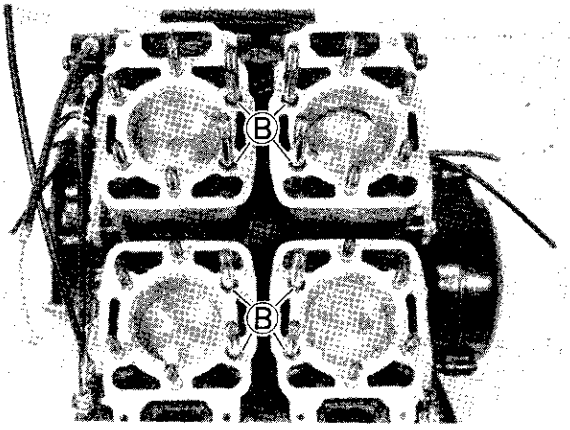
Ⓐ Längere Schraube

Anzugsmoment	23 – 27 N·m (2,3 – 2,7 kg-m)



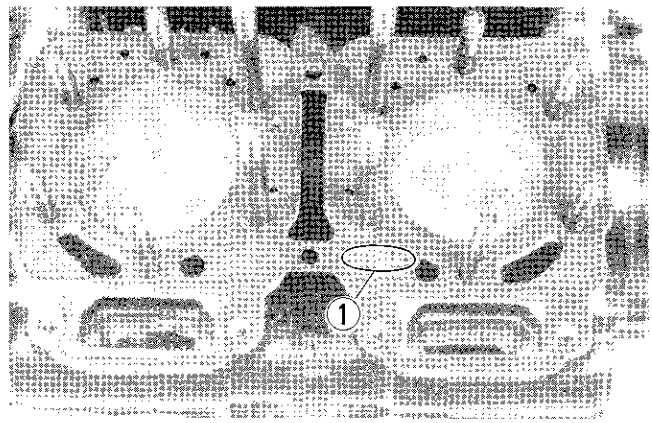
- Neue O-Ringe auf die Zylindergehäusebolzen Ⓑ setzen.

Ⓑ O-Ring



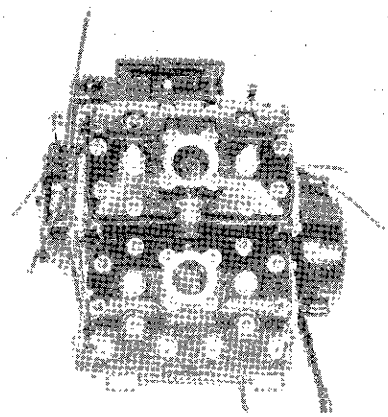
- Die Zylinderkopfdichtungen unbedingt durch neue ersetzen, um ein Gasleck zu vermeiden.

ZUR BEACHTUNG:
Die Zylinderkopfdichtung muß mit der "UP"-Kennzeichnung ① nach oben zu liegen kommen.



- Die zwei Zylinderköpfe aufsetzen.
- Den Thermostat montieren und den Wasserschlauch anschließen.
- Die Zylinderkopfmuttern und -schrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

ZUR BEACHTUNG:
Kupferscheiben mit den Zylinderkopfmuttern anbringen.

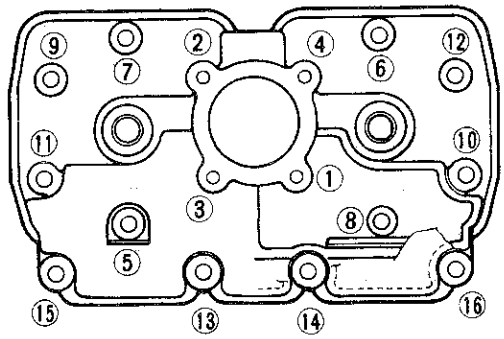


- Die Wasserschlauchklemmen anziehen.

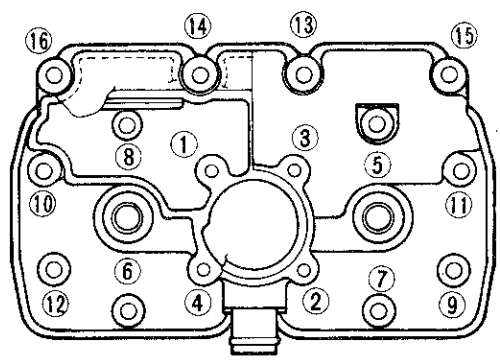
Anzugsmoment

Schrauben	10 – 12 N·m (1,0 – 1,2 kg-m)
Muttern	20 – 24 N·m (2,0 – 2,4 kg-m)

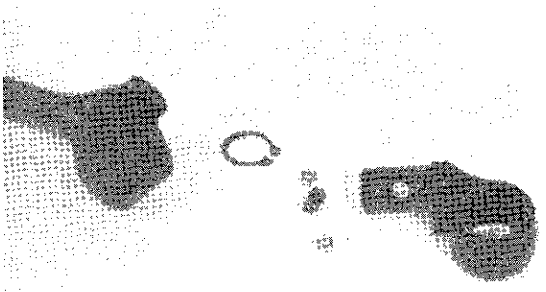
Anziehreihenfolge des hinteren Zylinderkopfs.



Vorderer Zylinderkopf

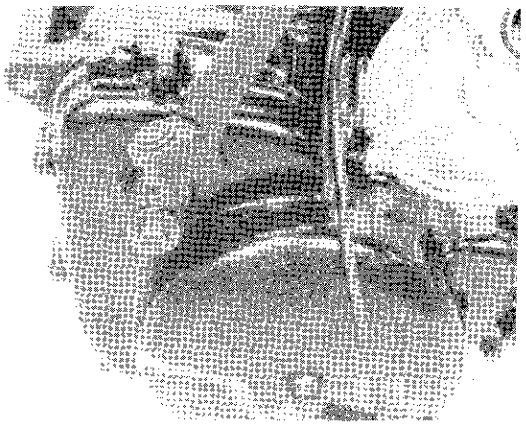


- Fett an Stahlkugeln und Feder geben und dann zusammenbauen.



- Den Kickstarterhebel mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment befestigen.

Anzugsmoment	18 – 28 N·m (1,8 – 2,8 kg-m)



KÜHLSYSTEM

INHALT

KÜHLSYSTEM 4- 1
KÜHLMITTELLÖSUNG 4- 2
RADIATOR UND WASSERSCHLÄUCHE 4- 3
THERMOSTAT 4- 4
WASSERPUMPE 4- 6
WASSERTEMPERATURMESSER UND TEMPERATURMESSGEBER 4-11

KÜHLSYSTEM

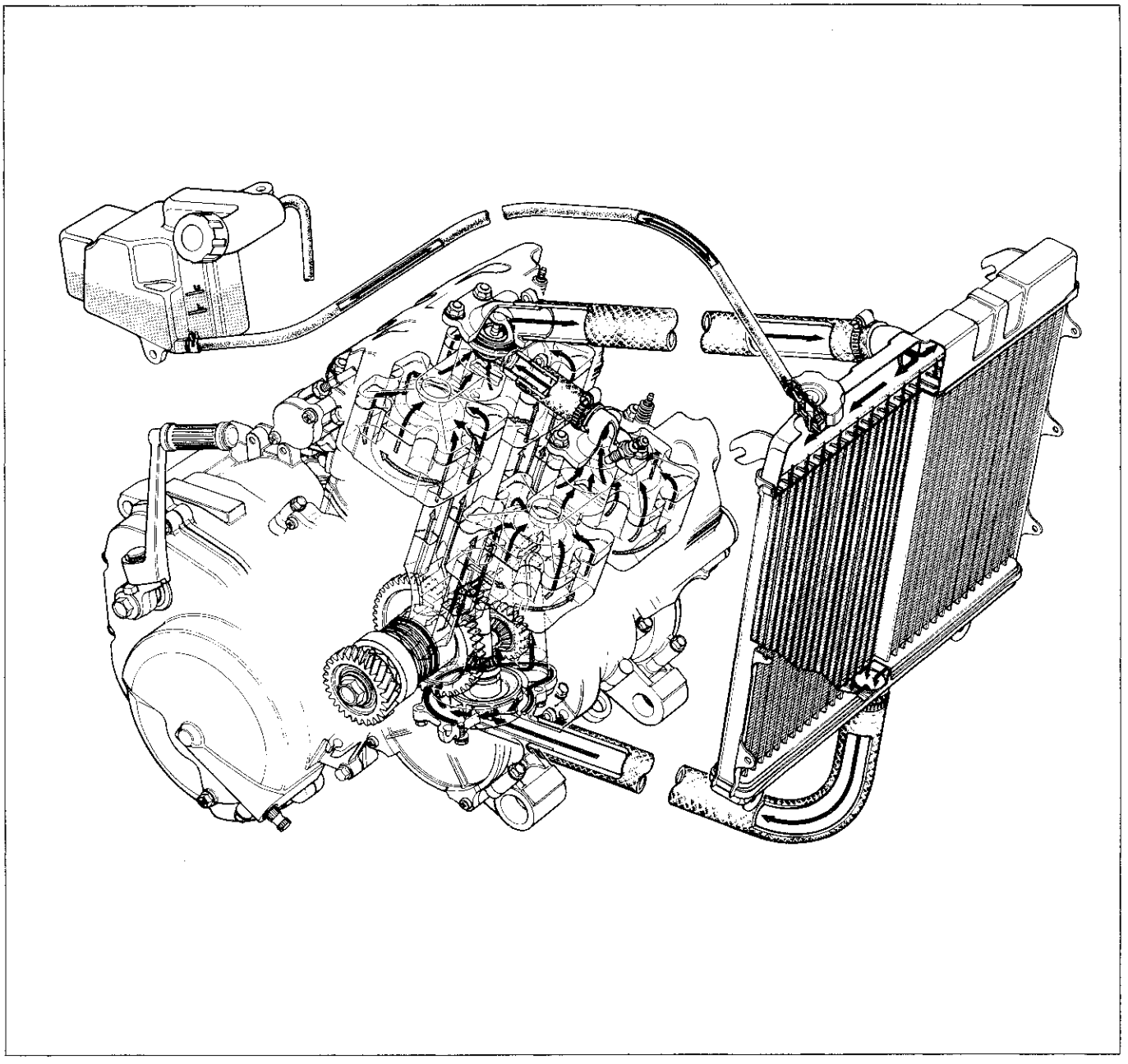
BESCHREIBUNG

Der Motor wird mit einem Kühlmittel gekühlt, das durch Durchflußöffnungen in Zylindermantel und Zylinderköpfen sowie durch den Radiator gesandt wird. Als Wasserpumpe wird eine Zentrifugalpumpe mit hoher Kapazität verwendet. Der Radiator besteht aus einem Rohr- und Lamellen-Aluminiummaterial, das sich durch leichtes Gewicht und gute Wärmeabstrahleigenschaften auszeichnet.

Der Thermostat ist vom Wachskapseltyp, komplett mit einem Ventil für temperaturabhängige Regulierung des Kühlmittelflusses durch den Radiator. Das Ventil wird durch den in der Kapsel enthaltenen temperaturempfindlichen Wachs aktiviert.

Wenn der Thermostat im geschlossenen Zustand ist zirkuliert das Wasser durch einen Kreislauf von Pumpe, Motor, Thermostat-Umgehungslöcher, und im regulierten Zustand durch Thermostat und Radiator.

Wenn die Kühlmitteltemperatur auf 65°C ansteigt und das Thermostatventil öffnet, wird der normale Kühlmittelfluss erstellt. Bei einer Kühlmitteltemperatur von 80° ist der Thermostat ganz offen, und die meiste Wärme wird durch den Radiator in die Atmosphäre abgegeben.



KÜHLMITTELLÖSUNG

Zur Zeit der Herstellung wird das Kühlsystem mit einer 50 : 50 Lösung von destilliertem Wasser und Antifrost/Sommer-Kühlmittel gefüllt. Diese 50 : 50 Mischung ergibt ausgezeichneten Wärmeschutz und wird das Kühlsystem bis zu einer Temperatur von −31°C vor dem Gefrieren schützen.
Falls das Motorrad Temperaturen unter −31°C ausgesetzt wird, muß die Mischrate auf bis zu 55% oder 60% erhöht werden, wie aus Abb. 2 ersichtlich.

ZUR BEACHTUNG:
Zur Zeit der Herstellung wird der Kühlmittellösung ebenfalls BAR's LEAK-Material zum Schutz gegen Kühlmittellecks zugefügt.

ZUR BEACHTUNG:
Die Eigenschaften verschiedener Antifrostmittel sind unterschiedlich. Lesen Sie die Etikette, um zu wissen, welchen Schutz sie bieten.

VORSICHT:
Nicht mehr als 60% oder weniger als 50% Antifrostmittel beigeben. Keine verschiedenen Marken von Antifrostmitteln zusammenmischen.

LECKSCHUTZMATERIAL

Das Antifrostmittel hat charakteristischerweise eine hohe Durchsickerungsfähigkeit, und Zufallslecks sind sehr wahrscheinlich. Das Leckschutzmaterial wird benutzt, um solche möglichen Lecks zu verhindern und jedes neue Motorrad wird mit "Bar's Leaks" versehen. Dasselbe Material oder ein gleichwertiges sollte in den Radiator gefüllt werden, wenn das Kühlmittel ausgetauscht wird.
"Bar's Leaks" ist als Ersatzmaterial in fester From erhältlich. Eine richtige Menge für ein Motorrad sind 2 Packungen und im Fall von flüssigem Leckschutzmaterial, das auf dem Markt ist, sollten 60 – 70 ml (cm^3) verwendet werden.

99000-24240	Bar's Leaks

VORSICHT:
Leckschutzmaterial sollte nicht zugefügt werden, außer wenn das Kühlmittel im Kühlsystem ausgetauscht wird.

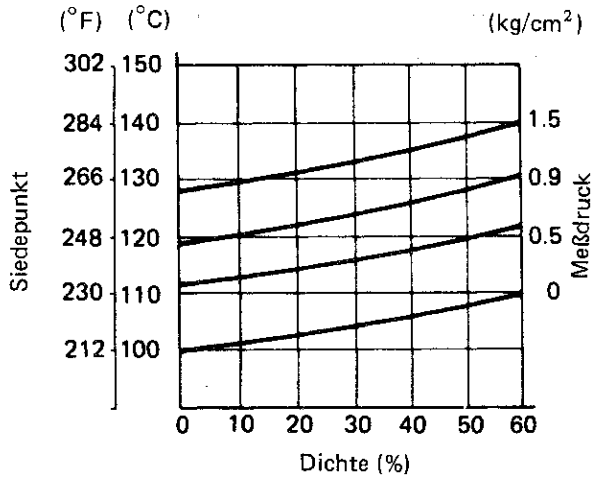


Abb. 1 Dichte/Siedepunkt-Kurve des Kühlmittels.

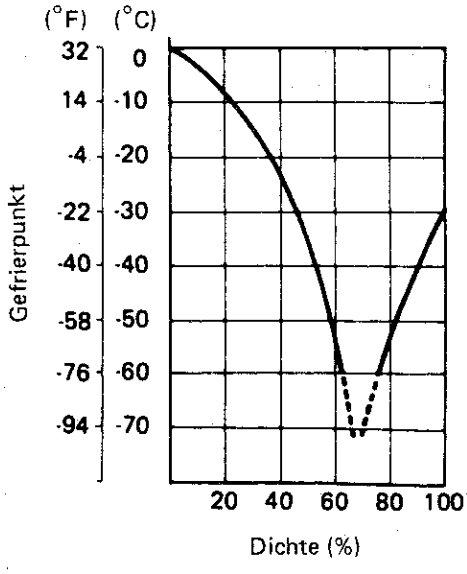
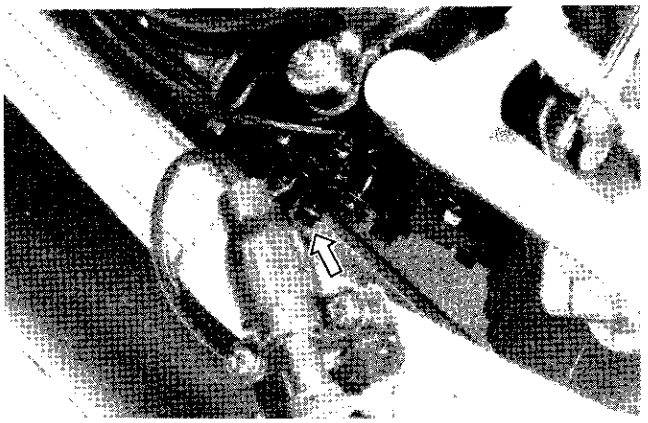


Abb. 2 Dichte/Gefrierpunkt-Kurve des Kühlmittels.

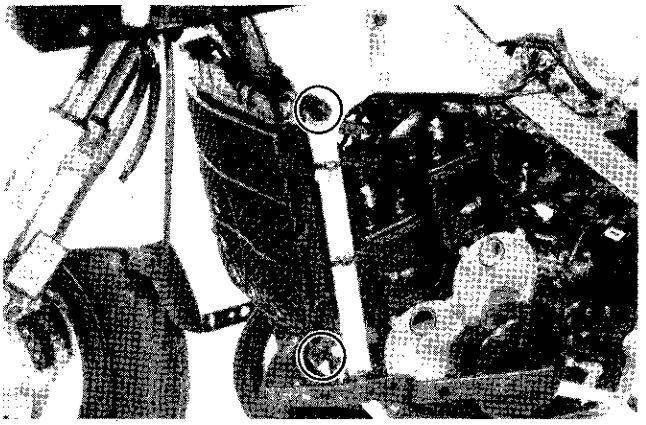
RADIATOR UND WASSERSCHLÄUCHE

ENTFERNEN

- Das Kühlmittel durch Abnehmen der Ablaßschraube ablassen.
- Die Verschalung entfernen.



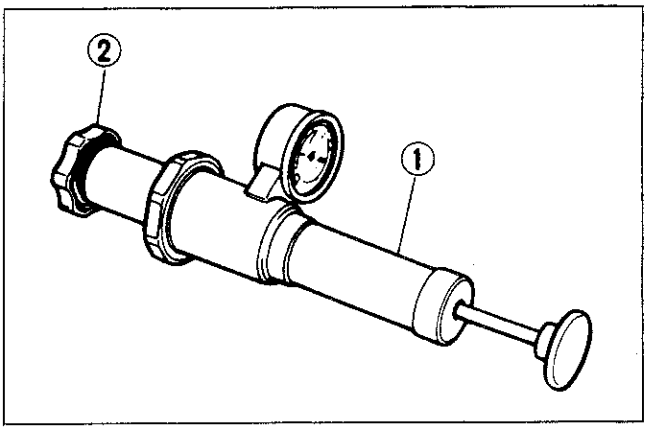
- Die Wasserschläuche abtrennen und den Radiator abnehmen.



INSPEKTION

Vor dem Abnehmen des Radiators und dem Ablassen des Kühlmittels folgende zwei Punkte überprüfen.

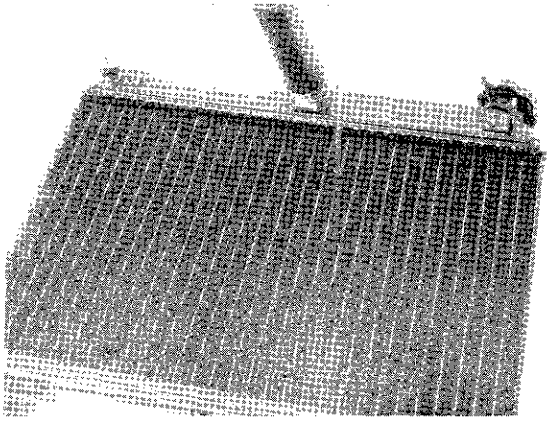
1. Das Kühlsystem mit Hilfe des Radiatortesters auf Dichtheit kontrollieren:
   Den Radiatordeckel abnehmen und den Tester am Füller anschließen. Einen Druck von etwa 1 atü (14,2 psi) zugeben und sehen, ob das System diesen Druck für 10 Sekunden hält. Falls der Druck in dieser 10-Sekunden-Spanne abfällt, bedeutet dies, daß es im System eine Leckstelle hat. In so einem Fall das ganze System inspizieren und leckende Komponente bzw. Teil ersetzen.
2. Den Radiatordeckel auf Druckablaß überprüfen, indem der Radiatortester auf folgende Weise verwendet wird: Den Deckel am Tester anbringen, wie dargestellt, und den Druck durch Betätigung des Testers langsam aufbauen. Sicherstellen, daß der Druckaufbau bei 0,9 ± 0,1 kg/cm² anhält, und daß bei auf Stand gehaltenem Tester, der Deckel den Druck mindestens 10 Sekunden zu halten vermag. Falls der Deckel keine dieser beiden Anforderungen erfüllt, diesen ersetzen.



① Radiatordeckeltester ② Radiatordeckel

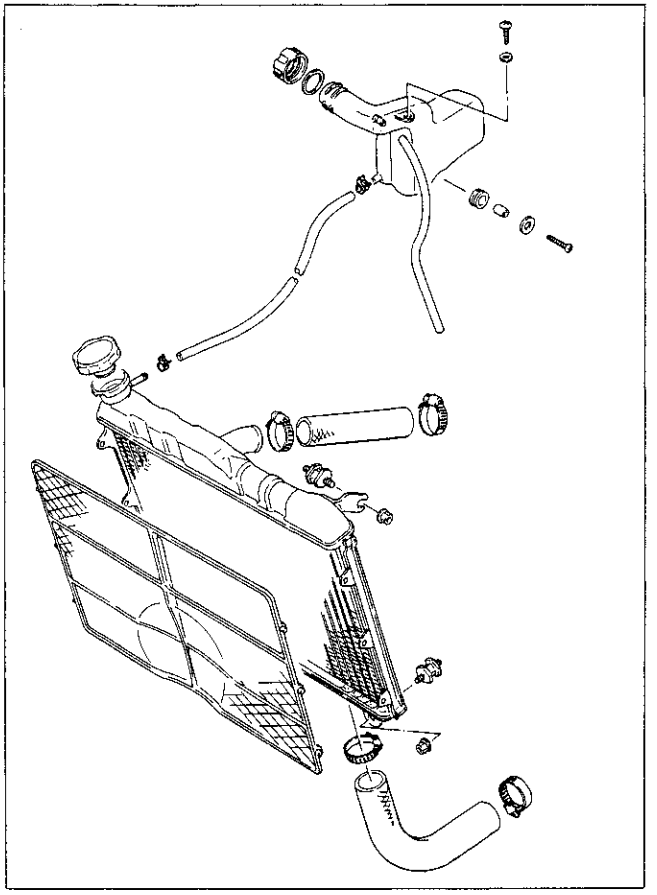
Radiatordeckel-ventilablaßdruck	90 ± 15 kPa (0,90 ± 0,15 kg/cm²) (12,8 ± 2,1 psi)

3. Straßenschmutz oder Abfälle, die an den Lamellen haften, müssen entfernt werden. Zu dieser Reinigung wird Pressluft empfohlen. Verbogene oder eingedrückte Lamellen können durch Geraderichten mit einem kleinen Schlitzschraubenzieher repariert werden.
4. Ein Wasserschlauch, der Risse hat oder flachgedrückt ist, muß ersetzt werden.



RADIATORSCHLAUCH

Der Radiatorschlauch und seine Anschlüsse sind auf ein Leck und der Schlauch auf einen Knick zu überprüfen.
Falls im Radiatorschlauch ein Leck gefunden wird, sollte er ersetzt werden.
Lecks an den Anschlußteilen sollten durch richtiges Anziehen behoben werden.



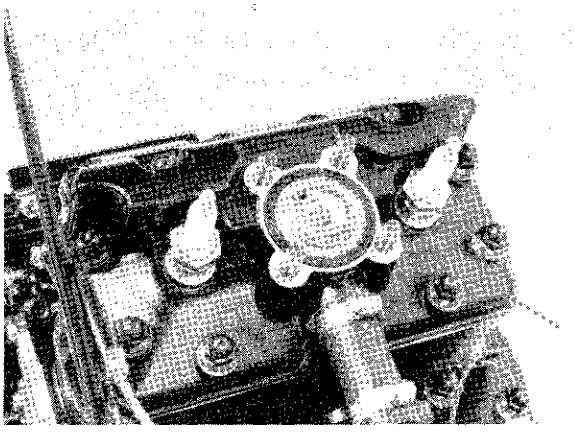
MONTAGE

Der Radiator wird in umgekehrter Folge des Demontierens wieder montiert. Nachdem er angebracht ist, ist unbedingt Kühlmittel einzufüllen: Siehe Seite 2-10 für Füllhinweise.

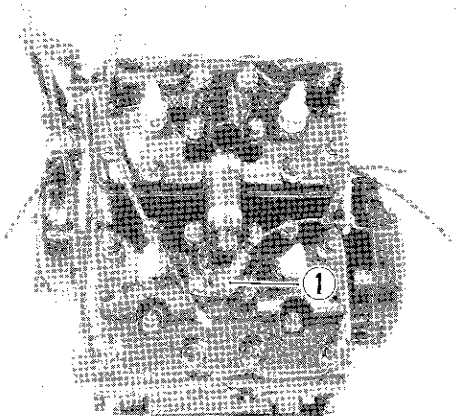
THERMOSTAT

ENTFERNEN

- Das Kühlmittel ablassen.
- Wasserschläuche und Radiator abnehmen.
- Den Thermostatdeckel vom Zylinderkopf abnehmen.

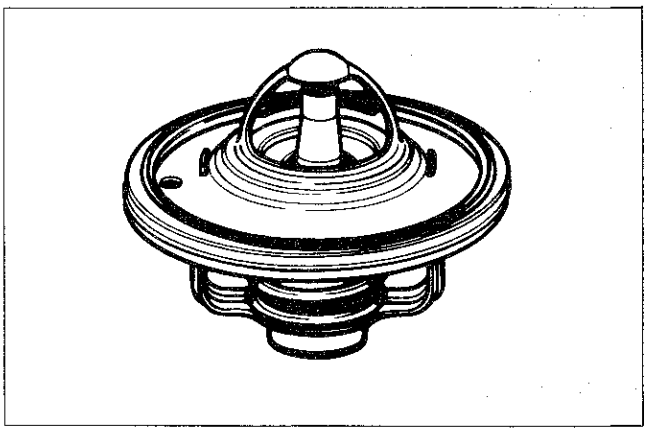


- Den Wassertemperatur-Meßgeber ① vom vorderen Zylinderkopfdeckel entfernen.



INSPEKTION

Die Thermostatkapsel auf Sprünge untersuchen.

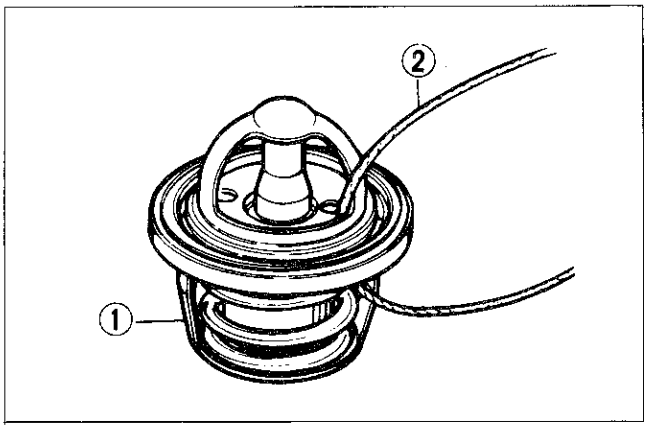


Den Thermostat auf der Werkbank auf Regulierfunktion kontrollieren, wie folgt:

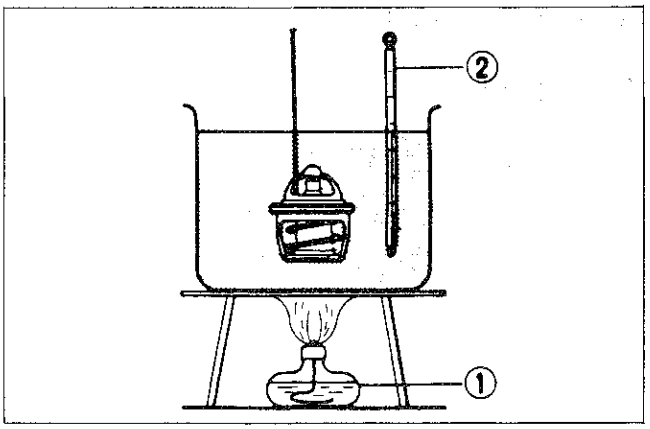
- Einen feinen Faden zwischen Ventil und Sitz durchführen, wie in der Abbildung gezeigt.
- Den Thermostat ins Wasser eines Topfes tauchen, wie in der Abbildung gezeigt. Beachten Sie daß der eingetauchte Thermostat aufgehängt ist. Das Wasser erhitzen, indem es auf einem Heizgerät plaziert wird, und die ansteigende Temperatur auf einem Thermometer beobachten.
- Das Thermometer gerade dann ablesen, wenn der Thermostat auf den Boden des Topfes fällt. Diese Temperatur ist die Temperatur, bei der sich das Ventil zu öffnen beginnt. Sie sollte zwischen 63°C und 67°C liegen.

Öffnungs-temperatur des Thermostats	65° ± 2°C

- Das Wasser weiter bis 80°C und darüber erwärmen.



① Thermostat ② Feiner Faden



① Heizgerät ② Thermometer

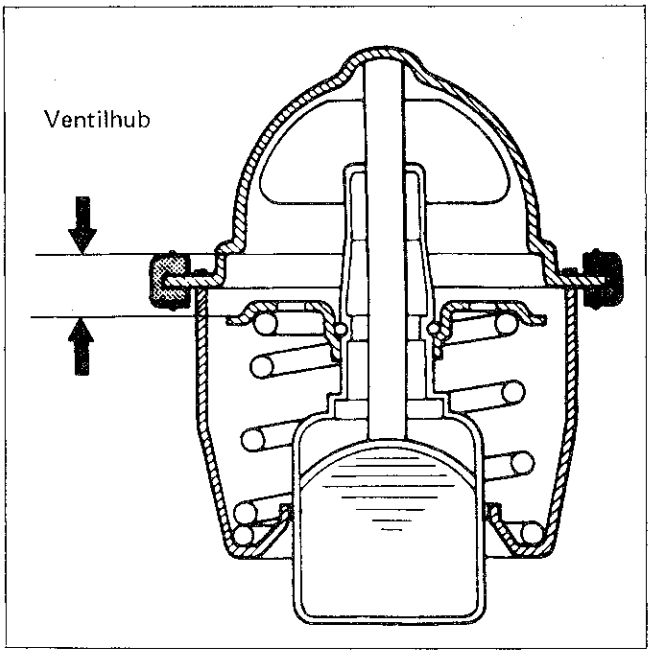
- Gerade wenn das Wasser 80°C erreicht, sollte das Thermostatventil sich um mindestens 8,0 mm gehoben haben.

Thermostat-ventilhub	Über 8,0 mm bei 80°C

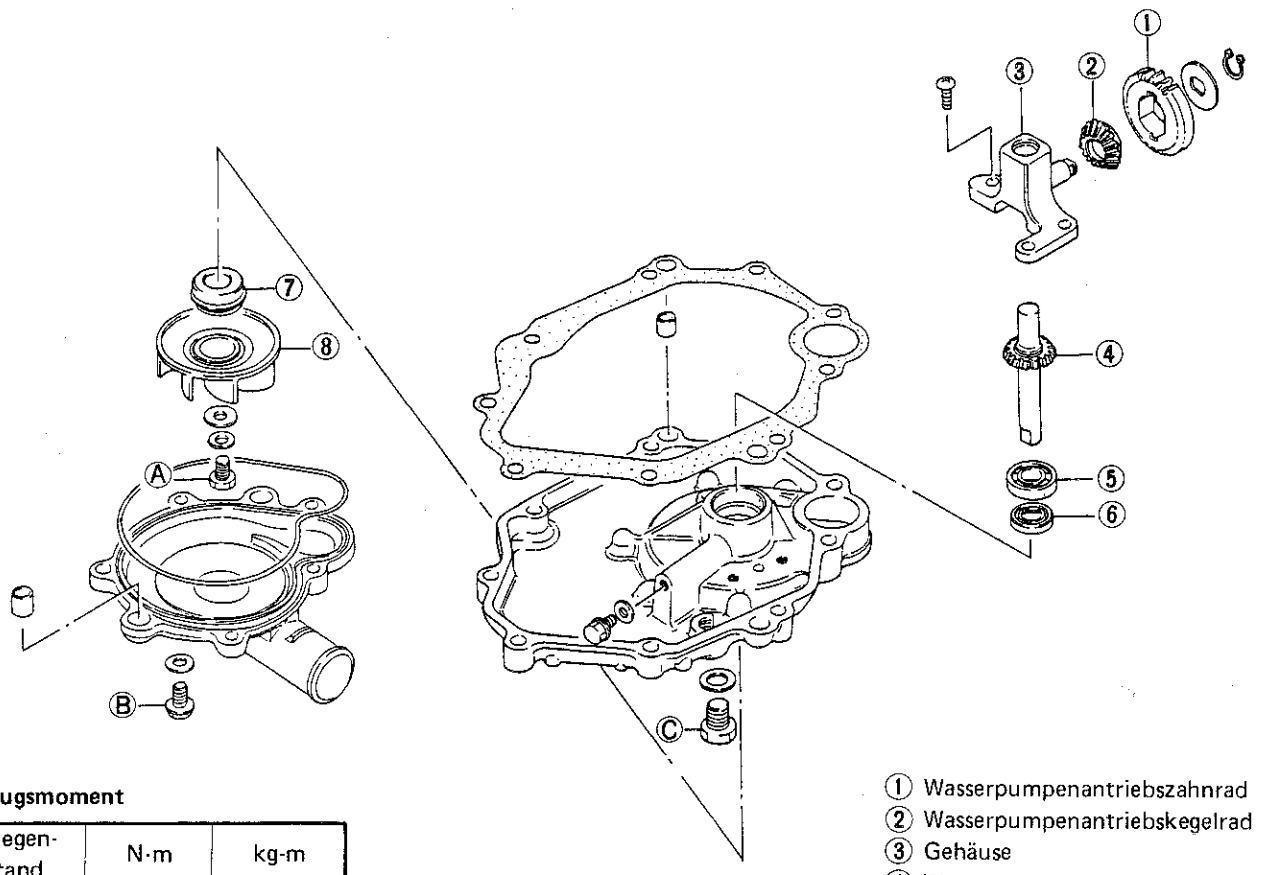
- Ein Thermostat der keine der beiden Anforderungen erfüllt (Temperatur des Öffnungsbeginns und Ventilhub), muß ersetzt werden.

Die Thermostatdeckelschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

Anzugsmoment	20 – 24 N·m (2,0 – 2,4 kg-m)



WASSERPUMPE



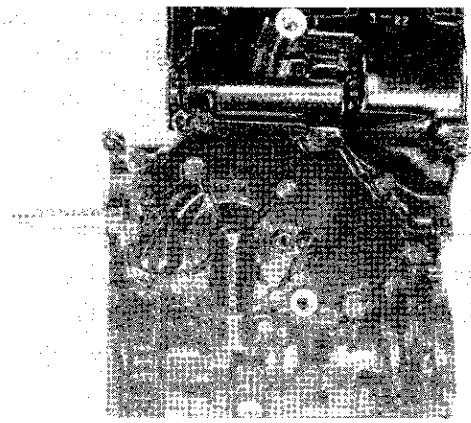
Anzugsmoment

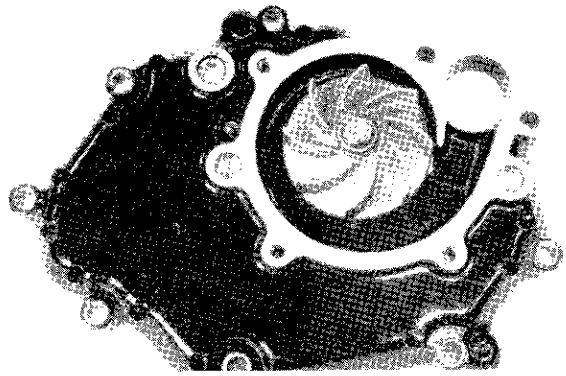
Gegenstand	N·m	kg-m
Ⓐ	7 – 11	0,7 – 1,1
Ⓑ	4 – 7	0,4 – 0,7
Ⓒ	15 – 20	1,5 – 2,0

① Wasserpumpenantriebszahnrad
② Wasserpumpenantriebskegelrad
③ Gehäuse
④ Wasserpumpenwelle
⑤ Lager
⑥ Ölabstreifer
⑦ Mechanische Dichtung
⑧ Pumpenrad

AUSBAU UND DEMONTAGE

- Die Verschalung entfernen.
- Das Kühlmittel ablassen und den Radiator entfernen.
- Die Auslaßventile und Auspuffe der Zylinder Nr. 1 und 2 entfernen.
- Das Getriebeöl ablassen.
- Den Wasserpumpendeckel abnehmen und die Wasserpumpenzusammenstellung herausnehmen.
- Das Pumpenrad entfernen, während das getriebene Wasserpumpenzahnrad gehalten wird.

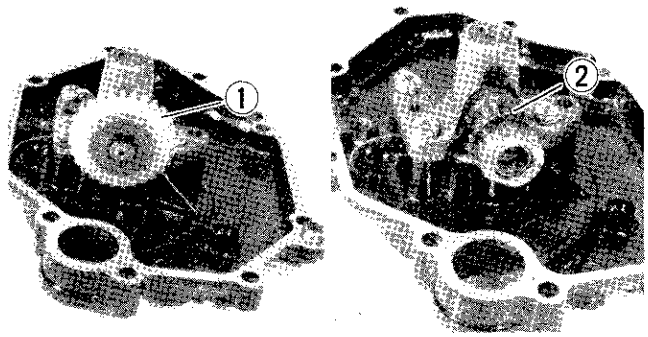




- Das getriebene Zahnrad ① mit Hilfe einer Sprengringzange abnehmen.

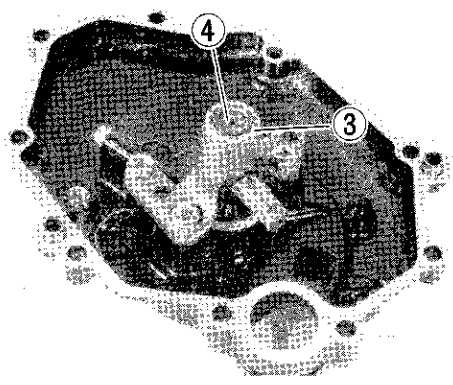
09900-06107	Sprengringzange

- Das Wasserpumpenantriebskegelrad ② von der Welle abnehmen.



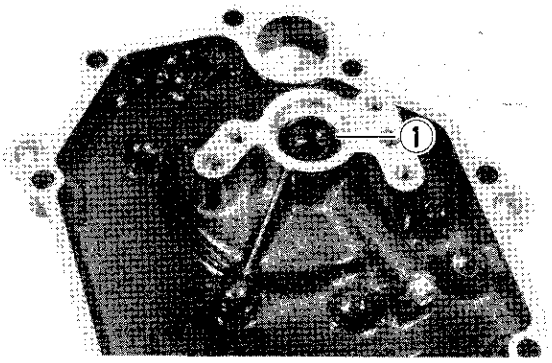
- Mit Hilfe eines Schlagschraubenziehers das Gehäuse ③ , Lager und die Wasserpumpenwelle ④ entfernen.

09900-09003	Schlagschraubenzieher



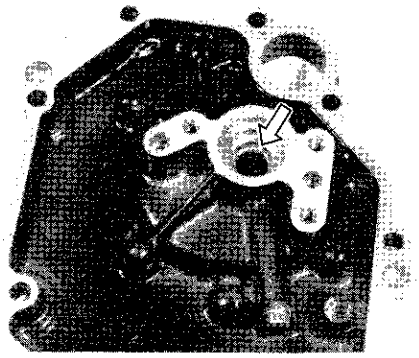
- Den Ölabstreifring ① mit einem Schraubenzieher entfernen.

ZUR BEACHTUNG:
Der entfernte Ölabstreifring sollte durch einen neuen ersetzt werden.



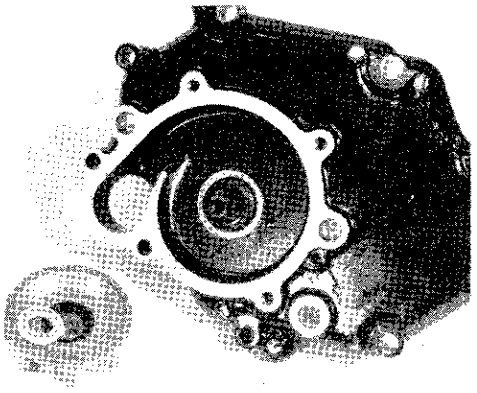
- Die mechanische Dichtung der Wasserpumpe mit einem genügenden Abtrieb entfernen.

ZUR BEACHTUNG:
Die entfernte mechanische Dichtung sollte durch eine neue ersetzt werden.

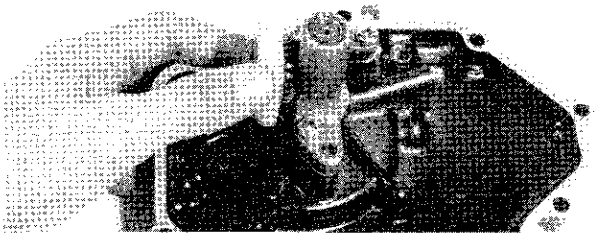


INSPEKTION

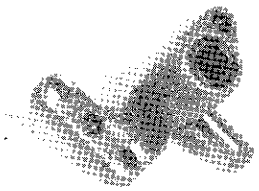
Sichtprüfung der mechanischen Dichtung, Dichtscheibe und des Ölabstreifers ausführen.



Das getriebene Zahnrad der Wasserpumpe von Hand drehen, um zu kontrollieren, ob sich die Wasserpumpenwelle problemlos dreht. Das Lager oder Kegelrad ersetzen, falls es abnormal ist.



- Die Büchse der Wasserpumpenwelle und die Antriebszahnradwelle auf Verschleiß oder Riefen untersuchen. Die Gehäusezusammenstellung durch eine neue ersetzen, falls etwas nicht normal ist.

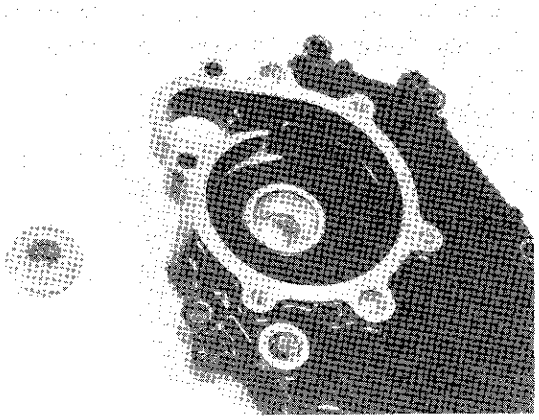


ZUSAMMENBAU

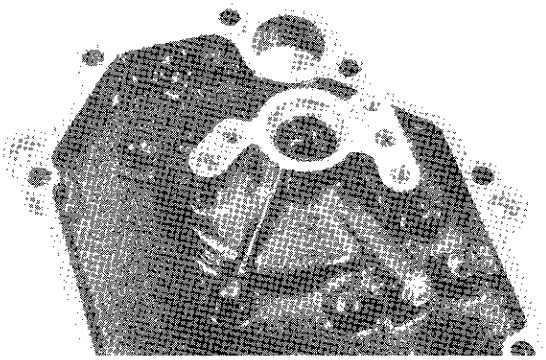
Die Wasserpumpenteile in umgekehrter Folge von Ausbau und Demontage wieder montieren und einbauen.

- SUZUKI BOND Nr. 1207B an die Dichtfläche der mechanischen Dichtung geben und diese im Wasserpumpengehäuse einbauen.

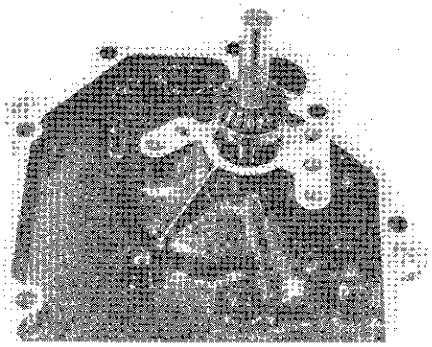
99000-31140	SUZUKI Bond Nr. 1207B



- Etwas SUZUKI Superfett "A" oder Getriebeöl an die Dichtlippe eines neuen Ölabstreifrings geben und diesen in der richtigen Richtung ins Wasserpumpengehäuse einsetzen.

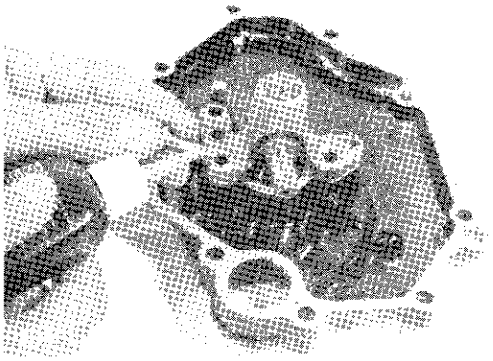


- Das Lager und die Wasserpumpenwelle ins Wasserpumpengehäuse einsetzen.
- Nach dem Einsetzen der Welle kontrollieren, ob sie sich leicht und ruhig dreht.

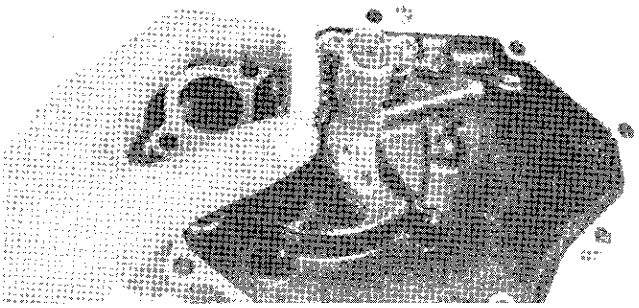


- Etwas Getriebeöl an die Wasserpumpenwelle und die Gehäusebüchse geben.
- Einen neuen Paßstift einsetzen und das Gehäuse über die Wasserpumpenantriebswelle einsetzen.
- SUZUKI THREAD LOCK 1333 an die Gehäuseschrauben geben.

99000-32020	Thread lock "1333"

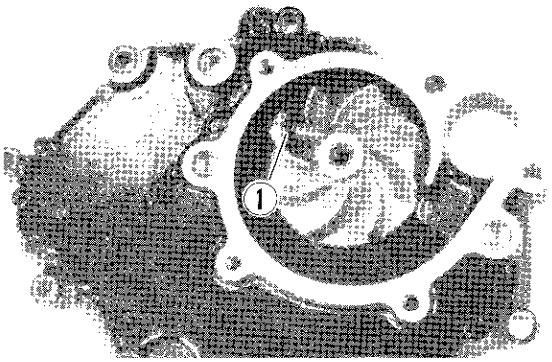


- Das Pumpenantriebsrad von Hand drehen, um sicherzustellen, daß sich die Pumpenwelle glatt dreht. Falls die Wasserpumpenwelle sich nicht reibungslos dreht, die Welle leicht von der Pumpenradseite her anklopfen.



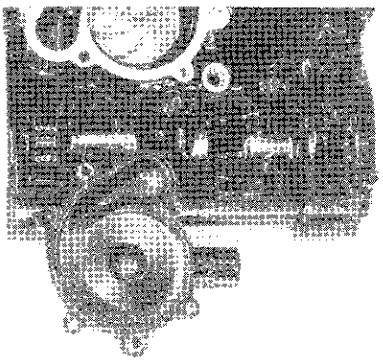
- Eine neue Dichtung ① für die Pumpenrad-Achsschraube verwenden. Wenn die Dichtung eingesetzt wird, hat die Metallseite gegen Federscheibe und Schraubenkopf zu schauen.

Anzugsmoment	7 – 11 N·m (0,8 – 1,1 kg-m)



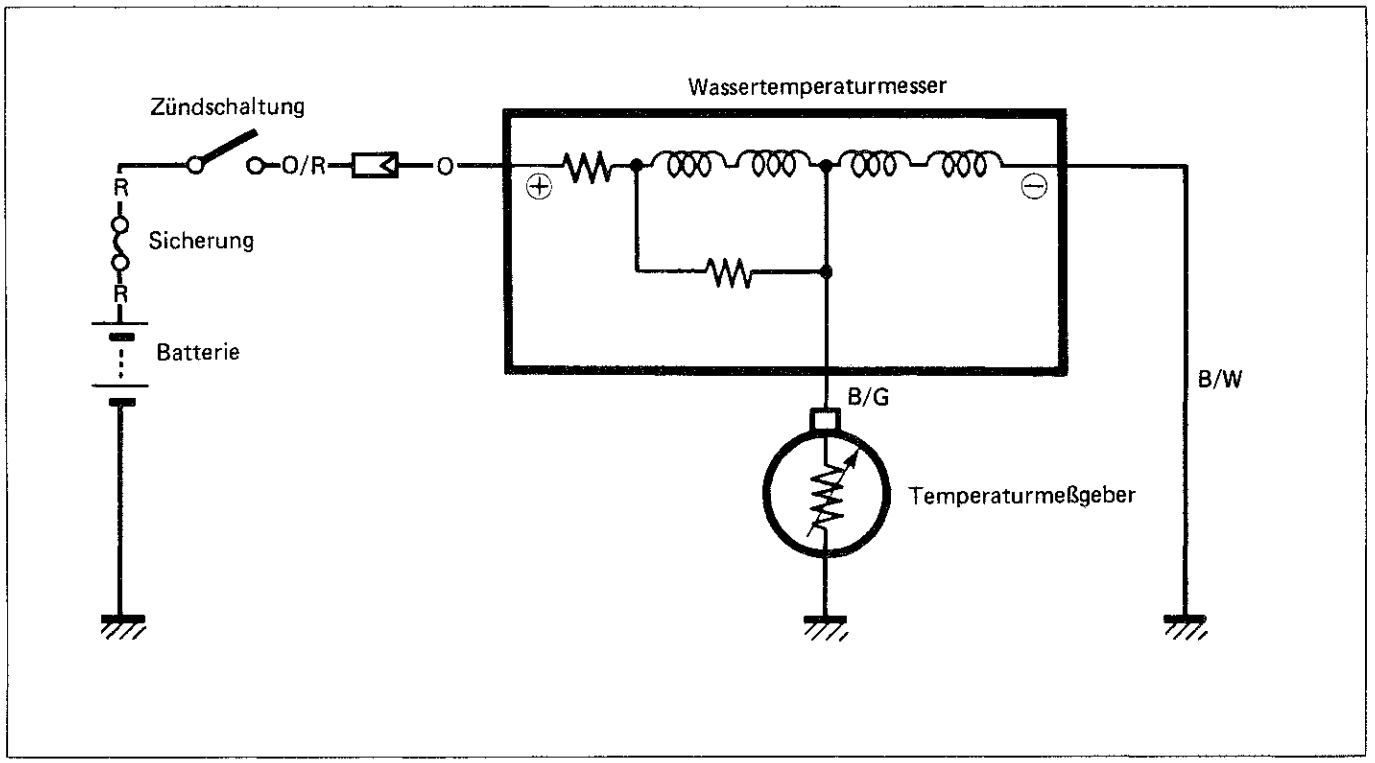
- Neue O-Ringe anbringen und die Wasserpumpendeckelschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

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



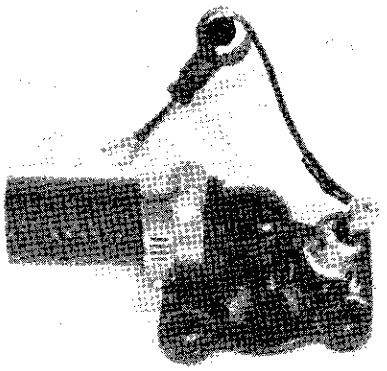
WASSERTEMPERATURMESSER UND TEMPERATURMESSGEBER

Folgendes Schaltschema zeigt die elektrische Verdrahtung des Thermometers. Die Hauptbestandteile sind der Temperaturmeßgeber, im Kontakt mit dem Kühlmittel, und der Temperaturanzeiger (Wassertemperaturmesser).

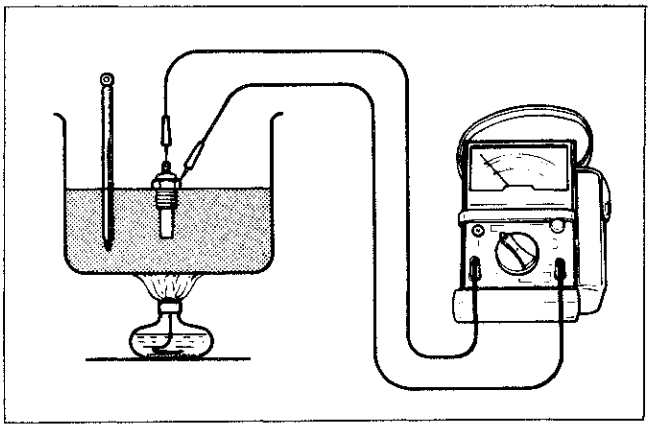


INSPEKTION

Den Temperaturmeßgeber vom vorderen Zylinderkopfdeckel abnehmen.



Den Temperaturmeßgeber auf der Werkbank überprüfen, um zu sehen, ob sein Widerstandswert sich wie vorgeschrieben mit der Temperatur ändert. Der Test wird folgenderweise ausgeführt: Den Temperaturmeßgeber am Ohmmeter anschließen und den Meßgeber ins Öl in einem Topf plazieren, welcher dann auf ein Heizgerät gestellt wird. Das Öl langsam erwärmen, wobei ein im Topf plaziertes Thermometer sowie das Ohmmeter beobachtet werden. Ein Temperaturmeßgeber, dessen Widerstandswert sich nicht in der in der folgenden Tabelle gezeigten Proportion ändert, muß ersetzt werden.



Temperaturmeßgeber – Spezifikation

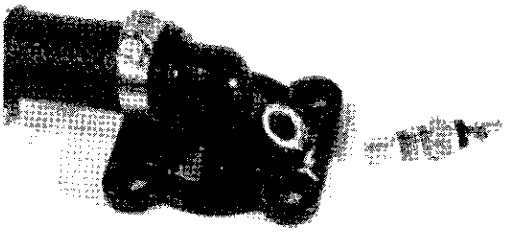
Öltemp. °C	Normalwiderstand (Ω)
50	Ca. 226 ± 30%
115	26,4 ± 10%

Falls der gezeigte Widerstandswert unendlich ist oder eine zu große Differenz im Widerstandswert aufweist, muß der Temperaturmeßgeber ersetzt werden.

Zum Überprüfen des Wassertemperaturmessers auf Seite 6-12 Bezug nehmen.

ZUSAMMENBAU

SUZUKI BOND Nr. 1207B ans Gewinde des Temperaturmeßgebers geben und diesen im Wasserschlauch-Anschlußstück einschrauben.



VORSICHT:
Beim Handhaben des Temperaturmeßgebers besonders vorsichtig sein. Falls er einen Schlag erhält, kann er beschädigt werden.

99000-31140	SUZUKI Bond Nr. 1207B

Anzugsmoment	12 – 18 N·m (1,2 – 1,8 kg-m)

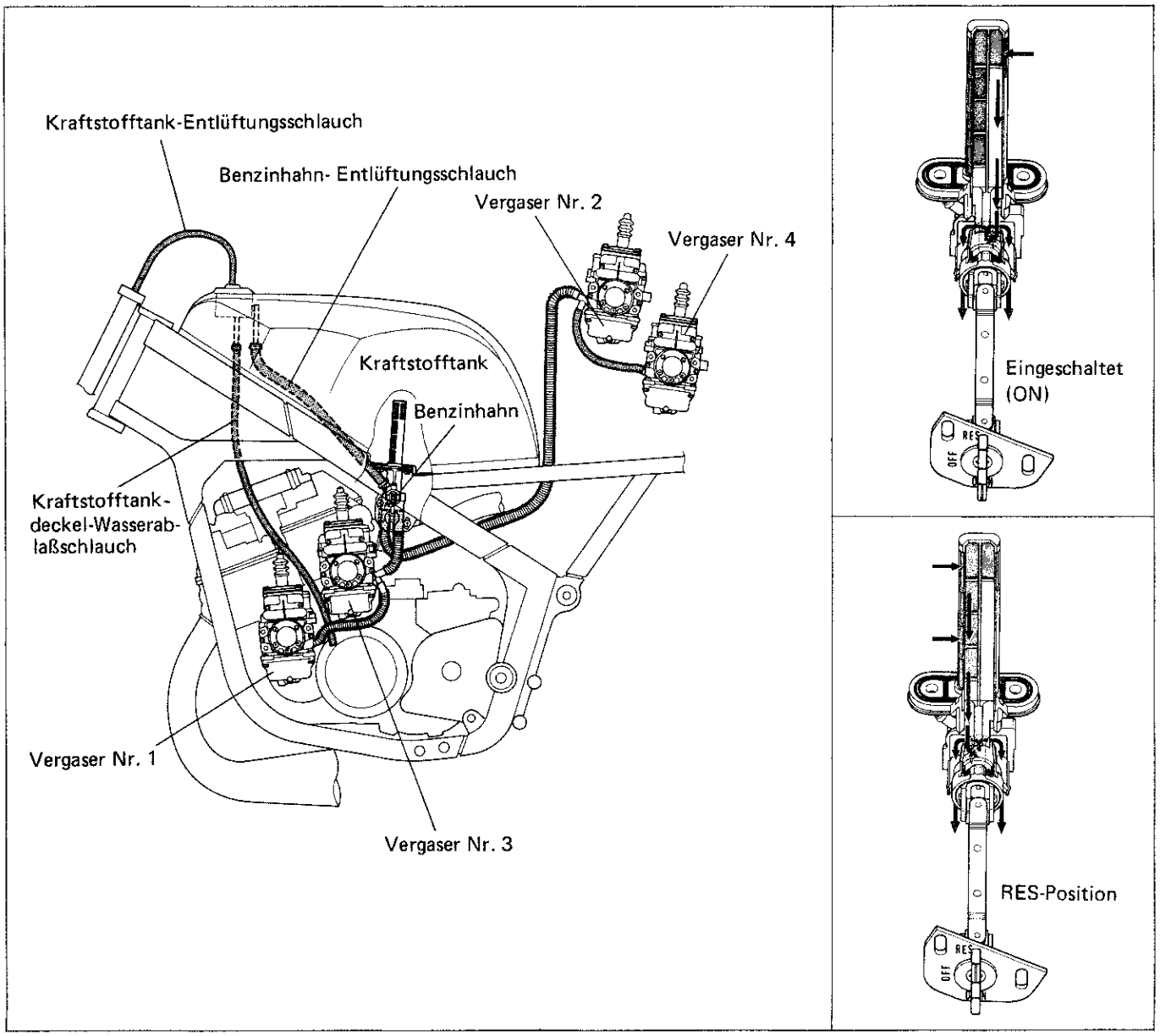
KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM

INHALT

KRAFTSTOFFTANK UND BENZINHAHN 5- 1
VERGASER 5- 2
AUFBAU 5- 2
SPEZIFIKATIONEN 5- 3
KENNUMMERN 5- 3
AUSBAU UND DEMONTAGE 5- 4
ÜBERPRÜFUNG DES NADELVENTILS 5- 6
EINSTELLUNG DER SCHWIMMERHÖHE 5- 7
MONTIEREN UND WIEDEREINBAU 5- 7
INSPEKTION DES KRAFTSTOFFSTANDS 5- 8
VERGASERAUSGLEICH 5- 9
ÖLPUMPE 5-10
ENTLÜFTUNG DES ÖLPUMPENKREISLAUFS 5-10
ÜBERPRÜFEN DER ÖLPUMPE 5-10

KRAFTSTOFFTANK UND BENZINHAHN

Der Kraftstofftank ist mit einem Tankdeckel und Kraftstoffilter versehen. Im Tankdeckel ist ein Entlüftungsloch vorgesehen, um den Vergaser reibungslos mit Benzin zu versorgen. Der Benzinhahn ist wie in der Darstellung aufgebaut. Am Boden des Kraftstofftanks ist ein Ventil eingebaut, das mit dem Benzinhahnhebel verbunden ist und abgeschaltet (OFF), eingeschaltet (ON), sowie auf Reserventank (RES) geschaltet werden kann. Mit dem Ventil auf ON (normalerweise) öffnet sich der Hauptdurchfluß. Mit dem Ventil auf OFF schließen sich beide Löcher.



REINIGUNG

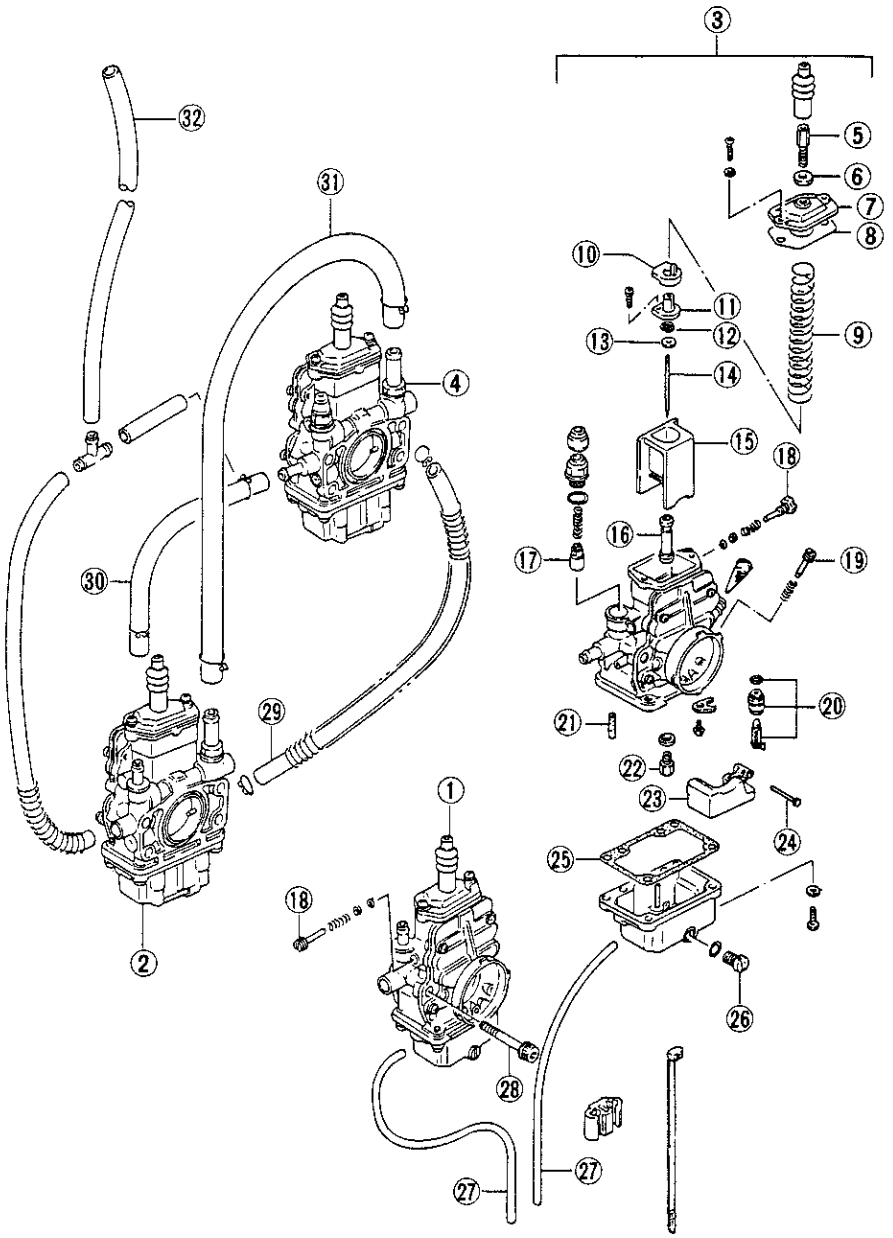
Der Benzinhahnfilter sammelt Verunreinigungen und muß deshalb von Zeit zu Zeit überprüft und gereinigt werden. Der Kraftstofftank sollte zu gleicher Zeit wie der Benzinhahnfilter gereinigt werden.

INSPEKTION

Falls vom Umfang des Benzinhahns oder Filteranschlußteil des Hahns Kraftstoff herausleckt, kann die Dichtung beschädigt sein. Sichtprüfung dieser Teile durchführen und falls notwendig ersetzen. Das Entlüftungsloch im Benzinhahn überprüfen, um zu sehen, ob es verstopft ist. Eine Verstopfung mit Preßluft beseitigen.

VERGASER

AUFBAU



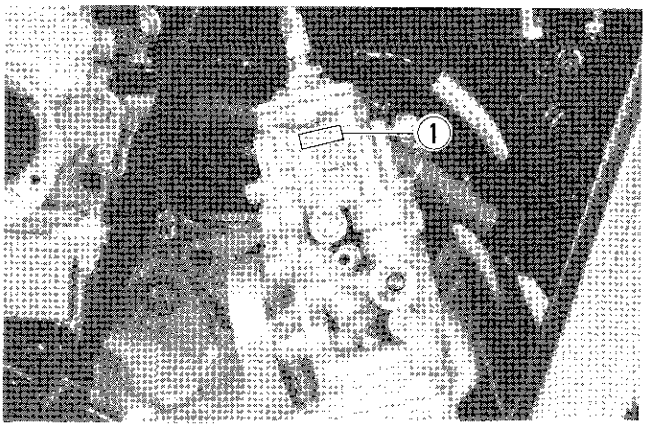
① Vergaser Nr. 1
② Vergaser Nr. 2
③ Vergaser Nr. 3
④ Vergaser Nr. 4
⑤ Gasseilzugeinsteller
⑥ Gegenmutter
⑦ Vergaserdeckel
⑧ Dichtung
⑨ Ventilrückstellfeder
⑩ Seilzughalter
⑪ Düsennadelanschlag
⑫ Klemmring (E-Ring)
⑬ Unterlagsscheibe
⑭ Düssennadel
⑮ Ventilsitz
⑯ Nadeldüse
⑰ Starterplunger
⑱ Ventilhalteschraube
⑲ Pilotluftschraube
⑳ Nadelventil
㉑ Vordüse
㉒ Hauptdüse
㉓ Schwimmer
㉔ Schwimmerstift
㉕ Dichtung
㉖ Ablaßschraube
㉗ Überstromrohr
㉘ Vergaser-Montageschraube
㉙ Kraftstoffschlauch
㉚ Anlasserschlauch
㉛ Suzuki Ansaugkammer-Schlauch
㉜ Entlüftungsschlauch

SPEZIFIKATIONEN

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Typ		MIKUNI VM28SH
Kennummer		21A00
Bohrung		28 mm
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± U/min
Kraftstoffstand		5,5 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe		17,0 ± 1,0 mm
Hauptdüse	(M.J.)	#120
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,5 mm
Düsennadel	(J.N.)	5CM 1-2
Nadeldüse	(N.J.)	P – 5
Abtrenner	(C.A.)	2,0
Vordüse	(P.J.)	#25
Umgehung	(B.P.)	1,2 mm
Pilotauslaß	(P.O.)	0,6 mm
Ventilsitz	(V.S.)	2,5 mm
Starterdüse	(G.S.)	#50
Pilotluftschraube	(P.A.S.)	PRE-SET (Voreinstellung) (1-5/8 Umdrehungen zurück)
Anlaßseilzugspiel		0,5 – 1,0 mm
Gasseilzugspiel		0,5 – 1,0 mm

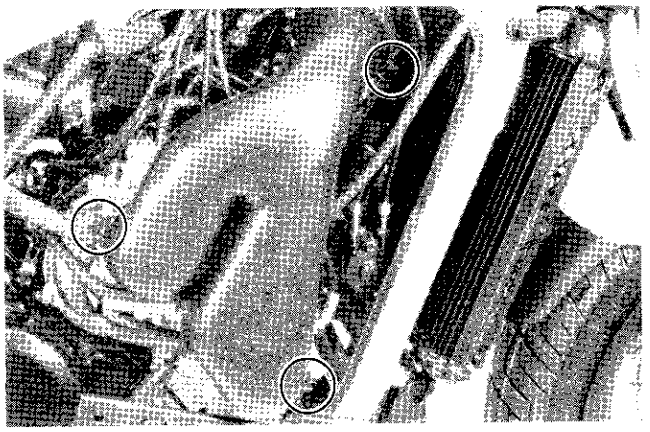
KENNUMMERN

Jeder Vergaser hat seine Kennummer ① der Spezifikation entsprechend auf dem Vergaserkörper eingeschlagen.



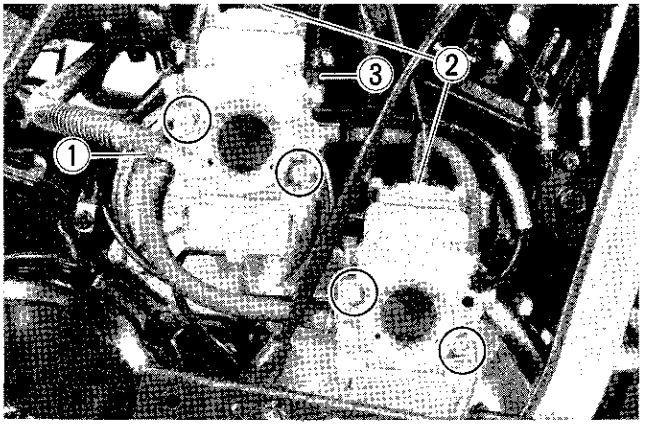
AUSBAU UND DEMONTAGE

- Die mittlere Verschalung abnehmen. (Siehe Seite 7-2)
- Den Benzinhahn abschalten (OFF).
- Das Ansaugrohr duch Lösen der Klemmenschrauben entfernen.



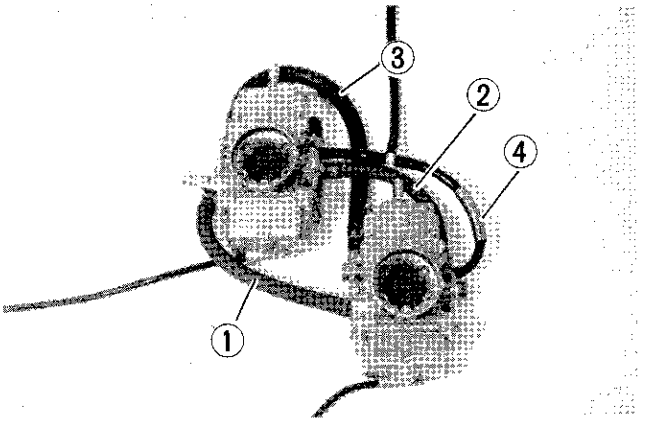
ZUR BEACHTUNG:
Die vier abmontierten Ventile mit Nr. 1 bis 4 bezeichnen, um sicherzustellen, daß sie bei der Montage alle Ventile wieder am Vergaser installiert werden, an dem sie ausgebaut wurden.

- Den Kraftstoffschlauch ① abtrennen.
- Die Gasseilzüge ② und Anlaßseilzüge ③ abtrennen.
- Die zwei Vergaser durch Lösen der Vergasermontageschrauben abnehmen.

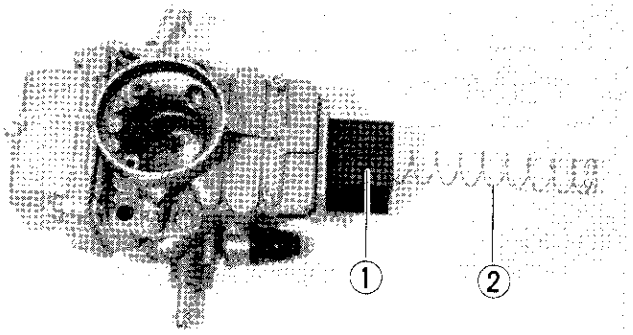


ZUR BEACHTUNG:
Wenn die Gasseilzüge und Anlaßseilzüge abgetrennt werden, ist es notwendig, Vergaserdeckel und Starterkolben zu entfernen.

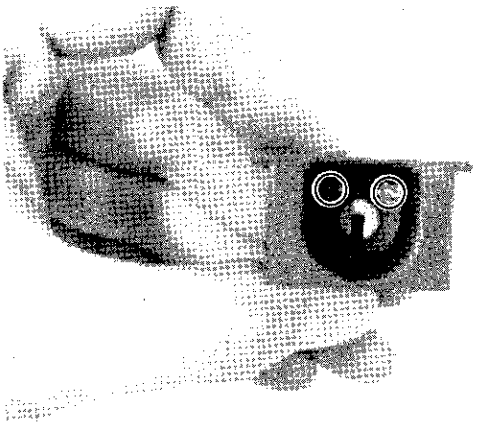
- Die zwei Vergaser durch abtrennen von Kraftstoffschlauch ①, Anlasserschlauch ②, Ansaugkammerschlauch ③ und Entlüftungsschlauch ④ voneinander trennen.



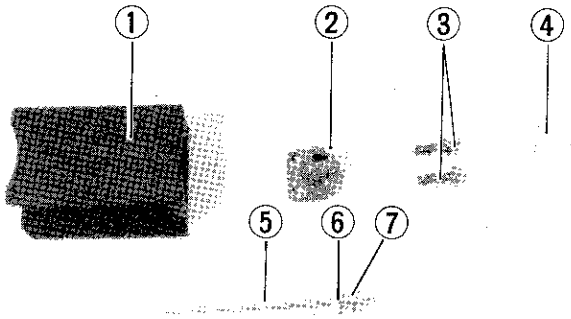
- Den Vergaserdeckel abnehmen und das Ventil ① und die Rückstellfeder ② herausnehmen.



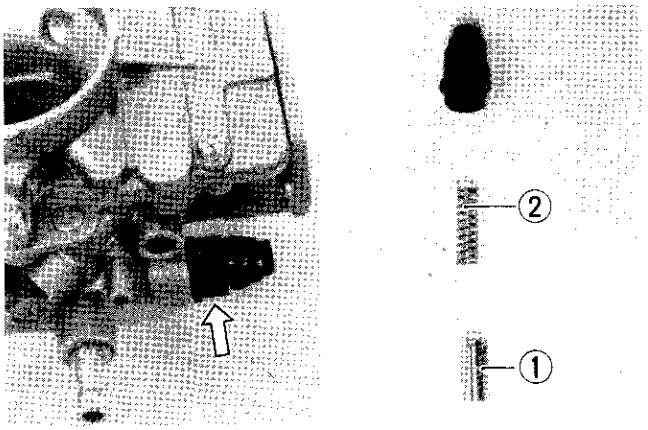
- Die zwei Düsennadelanschlagschrauben entfernen.



① : Ventil
② : Anschlag
③ : Schrauben
④ : Seilzughalter
⑤ : Düsennadel
⑥ : Unterlagsscheibe
⑦ : Spannring

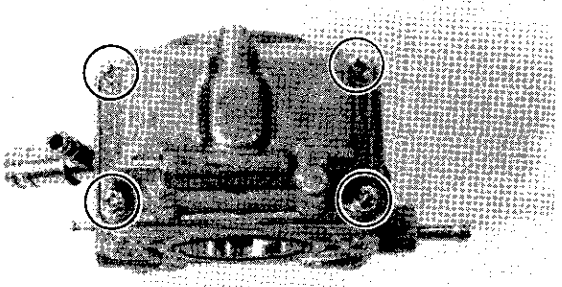


- Den Starterkolben ① und die Feder ② entfernen.



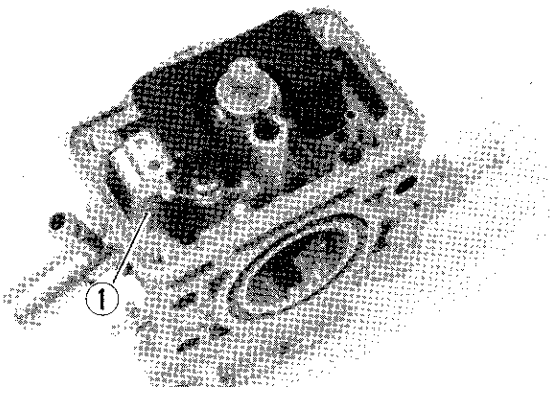
- Den Schwimmerkammerkörper mit Hilfe des Schlagschraubenziehers entfernen.

09900-09003	Schlagschraubenziehersatz



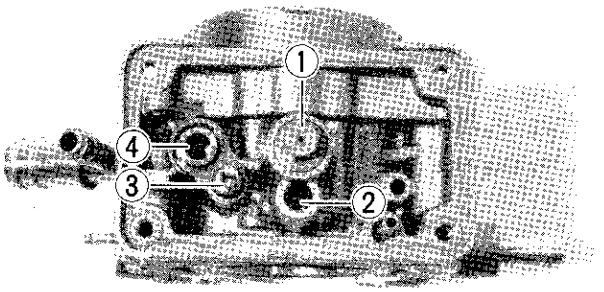
- Den Schwimmerstift ① herausziehen und den Schwimmer entfernen.

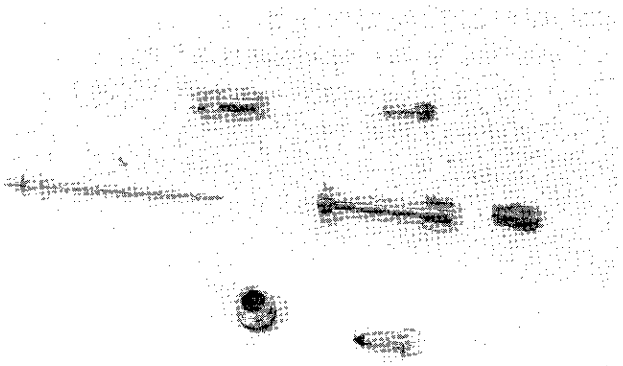
VORSICHT:
Wenn der Schwimmerstift entfernt wird, ist darauf zu achten, daß der Vergaserkörper nicht beschädigt wird.



- Die Hauptdüse ① entfernen und die Nadeldüse aus der Bohrung nehmen.
- Die Vordüse ② entfernen.
- Die Schraube ③ des Nadelventilhalters entfernen und das Nadelventil ④ herausnehmen.
- Folgende Gegenstände auf Beschädigung oder Verstopfung überprüfen:

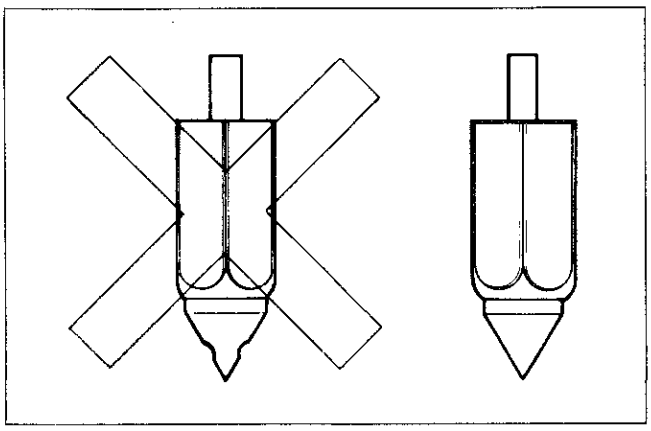
* Vordüse
* Hauptdüse
* Hauptluftdüse
* Luftauslaßlöcher der Nadeldüse
* Schwimmer
* O-Ring des Nadelventils
* CCI Ölauslaßstutzen
* Dichtung und O-Ring
* Pilotauslaß und Umgehung
* O-Ringe des Kraftstoffschlauchs





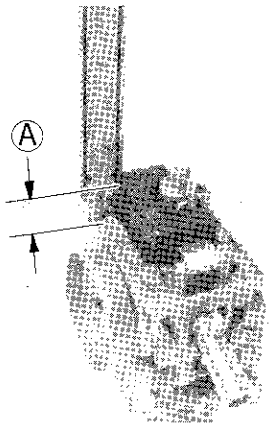
ÜBERPRÜFUNG DES NADELVENTILS

Wenn Fremdkörper zwischen Ventilsitz und Nadel hängenbleiben, fließt Benzin ungehindert weiter und führt zum Überströmen. Falls Sitz und Nadel über die zuläßigen Grenzen hinaus verschlissen sind, wird eine ähnliche Störung auftreten. Umgekehrt, falls die Nadel feststeckt, wird kein Benzin in die Schwimmerkammer fließen. Die Schwimmerkammer und Schwimmerteile mit Benzin reinigen. Falls die Nadel verschlissen ist, wie dargestellt, dann ist sie zusammen mit dem Ventilsitz zu ersetzen.
Die Kraftstoff-Durchflußöffnung der Mischkammer mit Preßluft reinigen.



EINSTELLUNG DER SCHWIMMERHÖHE

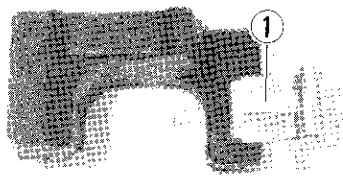
Zum Überprüfen der Schwimmerhöhe das Vergasergehäuse umdrehen und den den Schwimmerarmstift frei halten. Bei freiem Schwimmerarmstift die Höhe Ⓐ mit einer Schublehre messen, während der Schwimmerarm gerade das Nadelventil berührt. Die Zunge ① so biegen wie notwendig, um die Höhe Ⓐ auf diesen Wert zu bringen.



Schwimmerhöhe Ⓐ	17,0 ± 1,0 mm

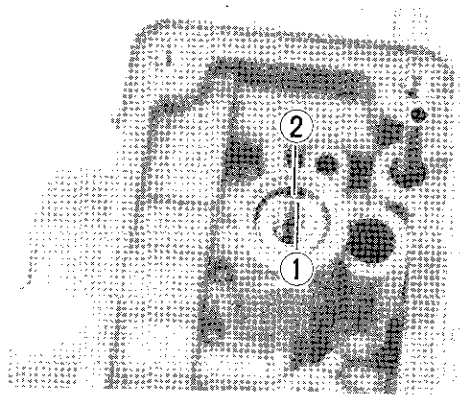
09900-20102	Schublehre

ZUR BEACHTUNG:
Die Feder im Nadelventil darf nicht zusammengedrückt werden.

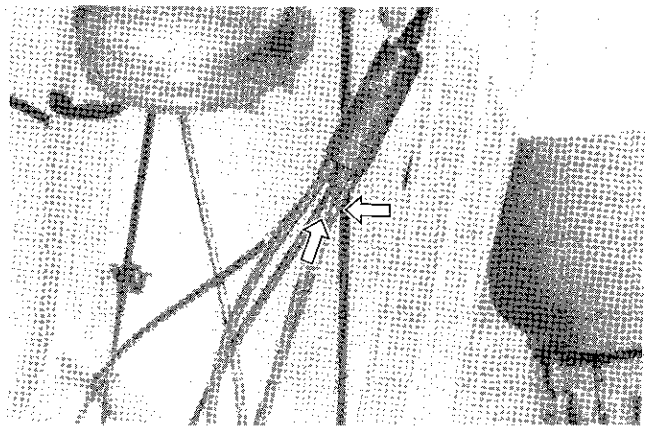


MONTIEREN UND WIEDEREINBAU

- Wenn die Nadeldüse eingesetzt wird, ist die Nut ① der Nadeldüse mit dem Stift ② in Übereinstimmung zu bringen.

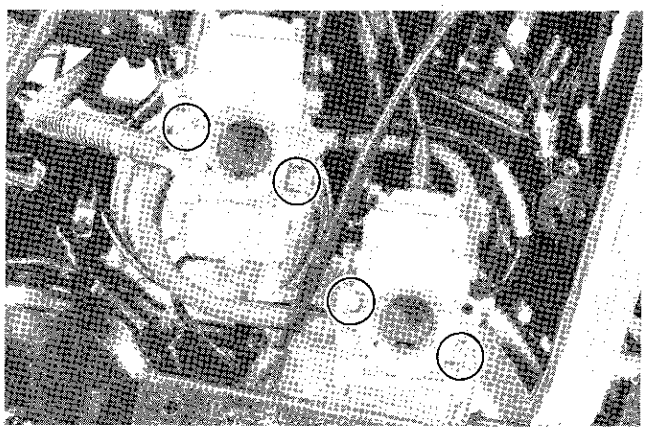


- Nummern auf den Seilzügen bezeichnen die zugehörige Zylindernummer.
  Alle Seilzüge den Nummern entsprechend an den Vergasern anschließen.



- Die Vergasermontageschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen. (Siehe Seite 3-9)

Anzugsmoment der Vergaser-montageschrauben	7 – 9 N·m (0,7 – 0,9 kg-m)



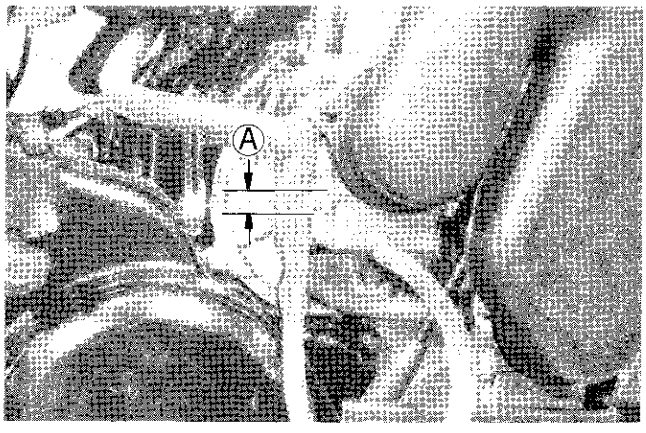
- Nachdem alle Arbeiten beendet sind, sind folgende Einstellungen notwendig:

* Ausgleichsvergaser ..... Seite 5-9
* Gasseilzugspiel ..... Seite 2-7
* Motorleerlaufdrehzahl ..... Seite 2-6

INSPEKTION DES KRAFTSTOFFSTANDS

- Den Vergaserablaßstopfen entfernen und den Kraftstoffstandmesser anschließen.

09913-14511	Kraftstoffstandmesser



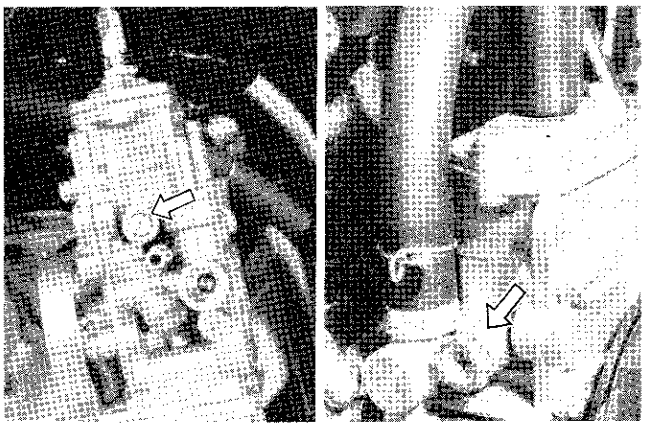
- Den Motor auf der Leerlaufgeschwindigkeit (1350 – 1650 U/min) laufen lassen und den Abstand Ⓐ messen, wobei das Motorrad aufrecht gehalten wird und die Mittellinie des Kraftstoffstandmessers mit der Paßfläche der vorderen Schale in Übereinstimmung gebracht wird, wie in der Photo gezeigt. Ⓐ sollte innerhalb des vorgeschriebenen Bereichs liegen.

Abstand Ⓐ	5,5 ± 0,5 mm

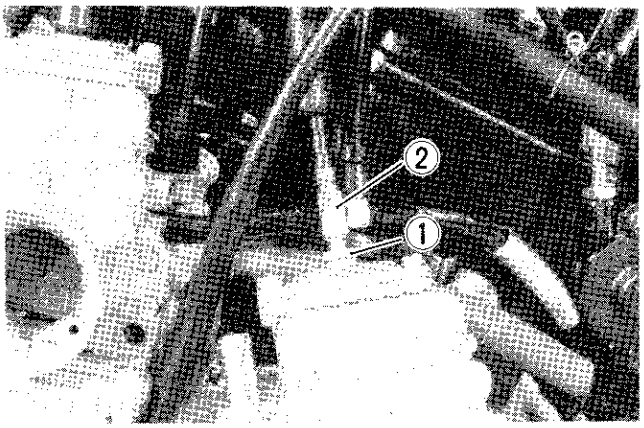
VERGASERAUSGLEICH

Falls die Vergaser vom Motor abgenommen werden, ist es notwendig, die vier Vergaser auszugleichen.

- Die vier Vergaser vom Motor abnehmen.
- Die vier Ventilhalteschrauben lösen.

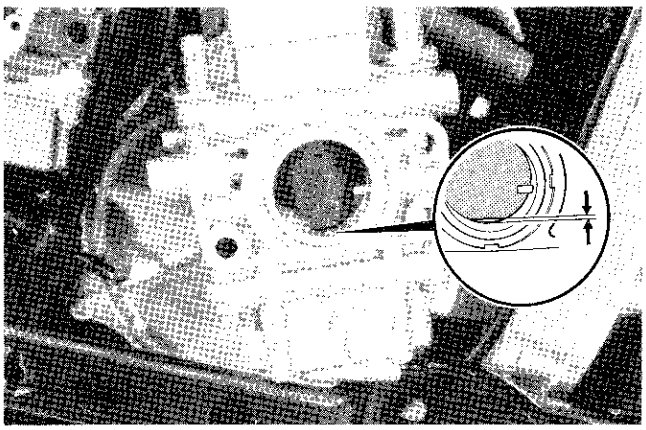


- Die Gegenmutter ① lösen und den Gasseilzug-einsteller ② drehen, um genug Spiel an den vier Vergasern zu erhalten.
- Sicherstellen, daß die vier Ventile ganz schließen.

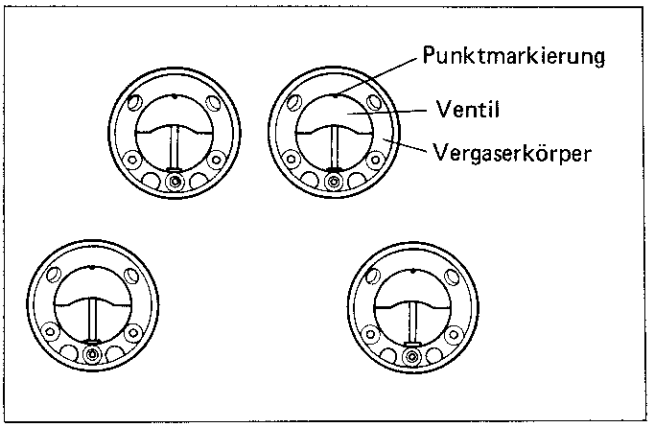


- Die Ventilhalteschrauben drehen, um einen Abstand von etwa 0,5 mm zwischen unterer Seite der Vergaserbohrung und unterer Seite des Ventils, an den vier Vergasern zu erhalten.

Ventileinstell-position	0,5 mm von der Hauptbohrung



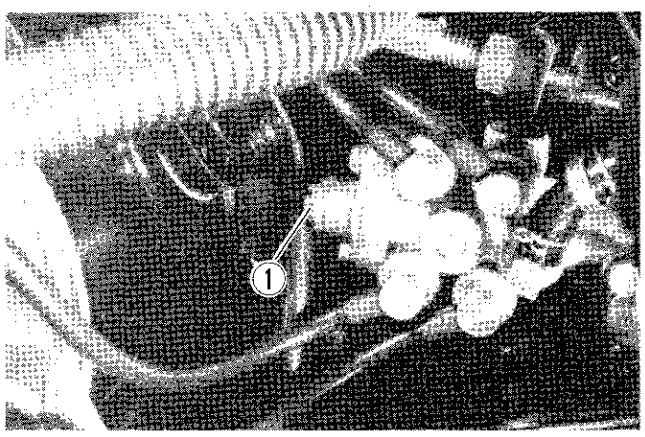
- Die Vergaser auf dem Motor anbringen.
- Das Gesseilzugspiel einstellen. (Siehe Seite 2-7)
- Kontrollieren, ob die vier Punktmarkierungen auf den Ventilen zur Oberseite der Vergaser-bohrungen kommen, wenn der Gasdrehgriff gedreht wird. Zur gleichen Zeit kontrollieren, ob auch die Linie auf dem Ölpumpenhebel mit der Linie auf dem Ölpumpenkörper in Über-einstimmung ist, wenn die vier Punktmarkie-rungen an der Oberseite der Vergaserbohrung sind.



ÖLPUMPE

ENTLÜFTUNG DES ÖLPUMPENKREISLAUFES

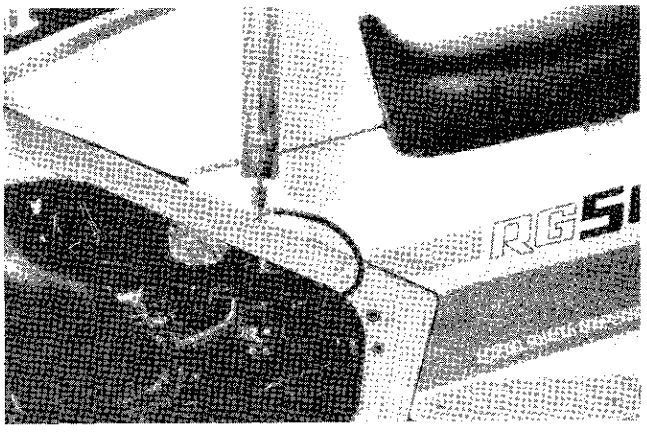
Wann immer Anzeichen vorhanden sind, daß Luft vom Öltank in die Ölverrohrung eingedrungen ist, wenn eine Maschine zum Warten gebracht wird, oder wenn die Ölpumpe zum Warten entfernt wurde, muß unbedingt eine Entlüftung bei eingebauter Ölpumpe vorgenommen werden, bevor die Maschine an den Benutzer zurückgegeben wird. Um die Luft abzulassen ist die Maschine im Stillstand halten. Die Schraube ① lösen, um die Luft abzulassen und, nachdem sichergestellt wurde, daß alle eingeschlossene Luft entwichen ist, die Schraube gut und stark anziehen.

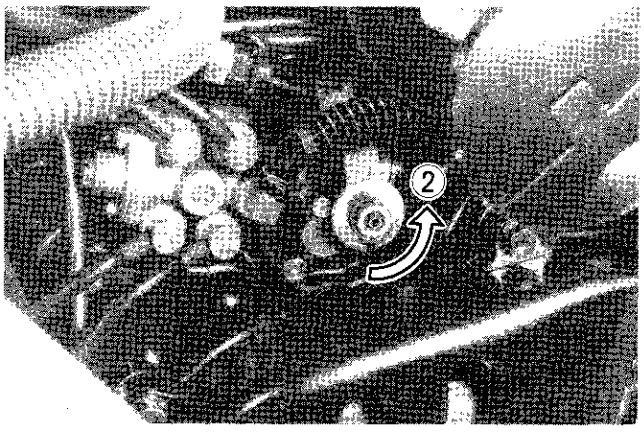


ÜBERPRÜFEN DER ÖLPUMPE

Das Spezialwerkzeug verwenden und die Pumpe auf Kapazität überprüfen, wobei gemessen wird, wieviel Öl die Pumpe während der vorgeschriebenen Zeitspanne ansaugt.

- Das Werkzeug mit SUZUKI CCI oder CCI SUPER OIL füllen und an der Ansaugseite der Pumpe anschließen.
- Den Motor mit 2000 U/min laufen lassen.
- Während die Drehzahl des Motors auf 2000 U/min gehalten wird, den Hebel zur voll offenen Position ② bewegen und die Pumpe 1 Minute ansaugen lassen. Dabei sollte auf dem Gerät etwa 3,2 – 4,0 ml angezeigt werden.





09900-21602	CCI Ölmesser

Ölausstoßmenge	3,2 – 4,0 ml bei 2000 U/min während 1 Minute

ZUR BEACHTUNG:
Nach dem Wiedereinbau der Ölpumpe sowohl Gasseilzug als auch Ölpumpenseilzugspiel einstellen. (Siehe Seiten 2-7 und 2-8)

ELEKTRISCHE ANLAGE

INHALT

AUFLADUNGSSYSTEM 6- 1

ZÜNDSYSTEM 6- 5

AUTOMATISCHE AUSLASSVENTIL-STEUEREINHEIT UND AKTIVATOR 6- 8

WASSERTEMPERATURMESSER 6-12

ÖLSTANDSMESSER 6-14

LAMPEN 6-15

DREHZAHLMESSER 6-16

SCHALTER 6-18

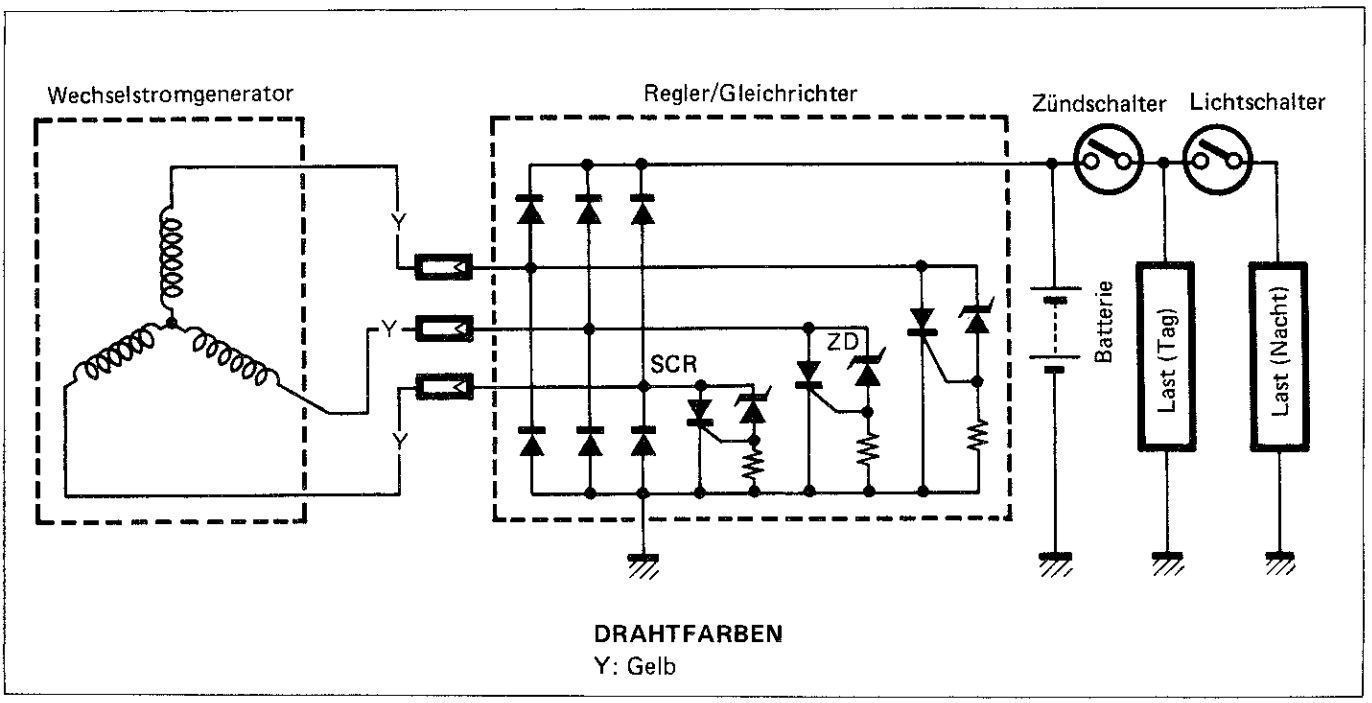
BATTERIE 6-19

AUFLADUNGSSYSTEM

BESCHREIBUNG

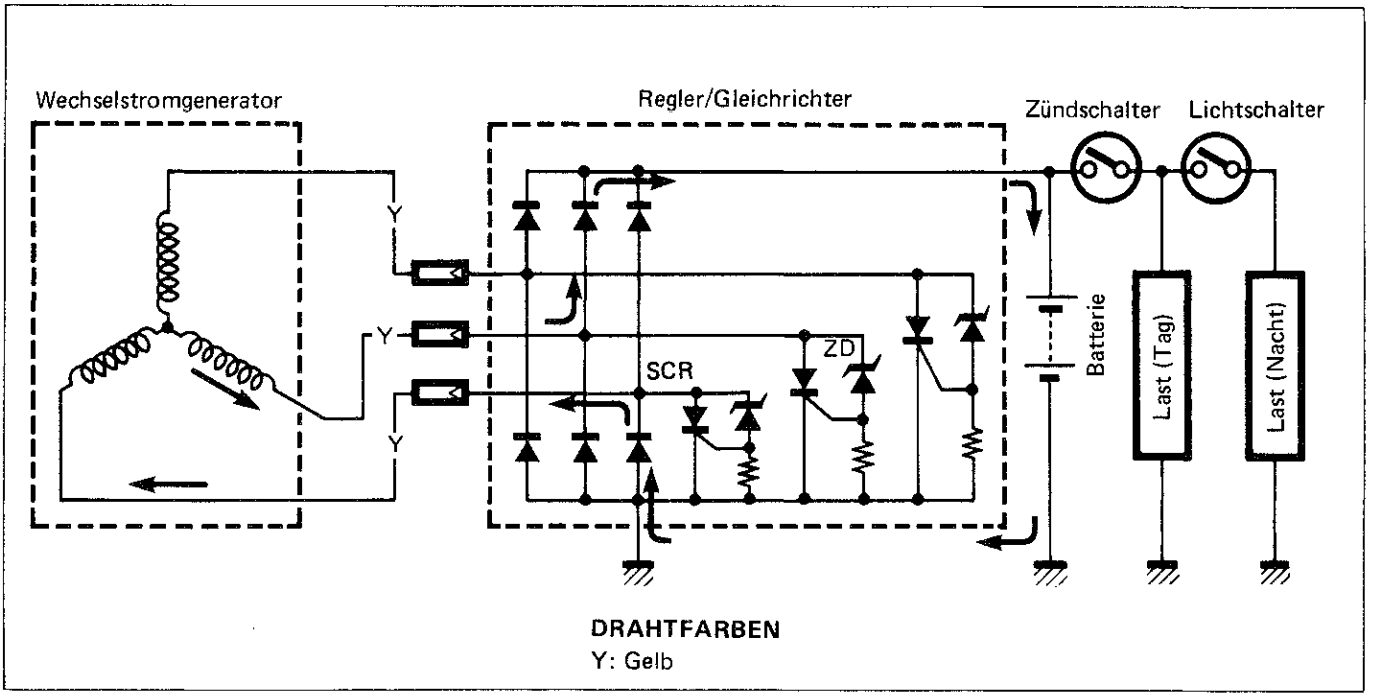
Der Kreis des Aufladungssystems, ist im Schema dargestellt. Es besteht aus einem Wechselstromgenerator, einer Regler-/Gleichrichtereinheit und einer Batterie.

Der durch den Wechselstrom erzeugte Wechselstrom wird durch den Gleichrichter gleichgerichtet und in einen Gleichstrom umgewandelt, dann lädt er die Batterie auf.

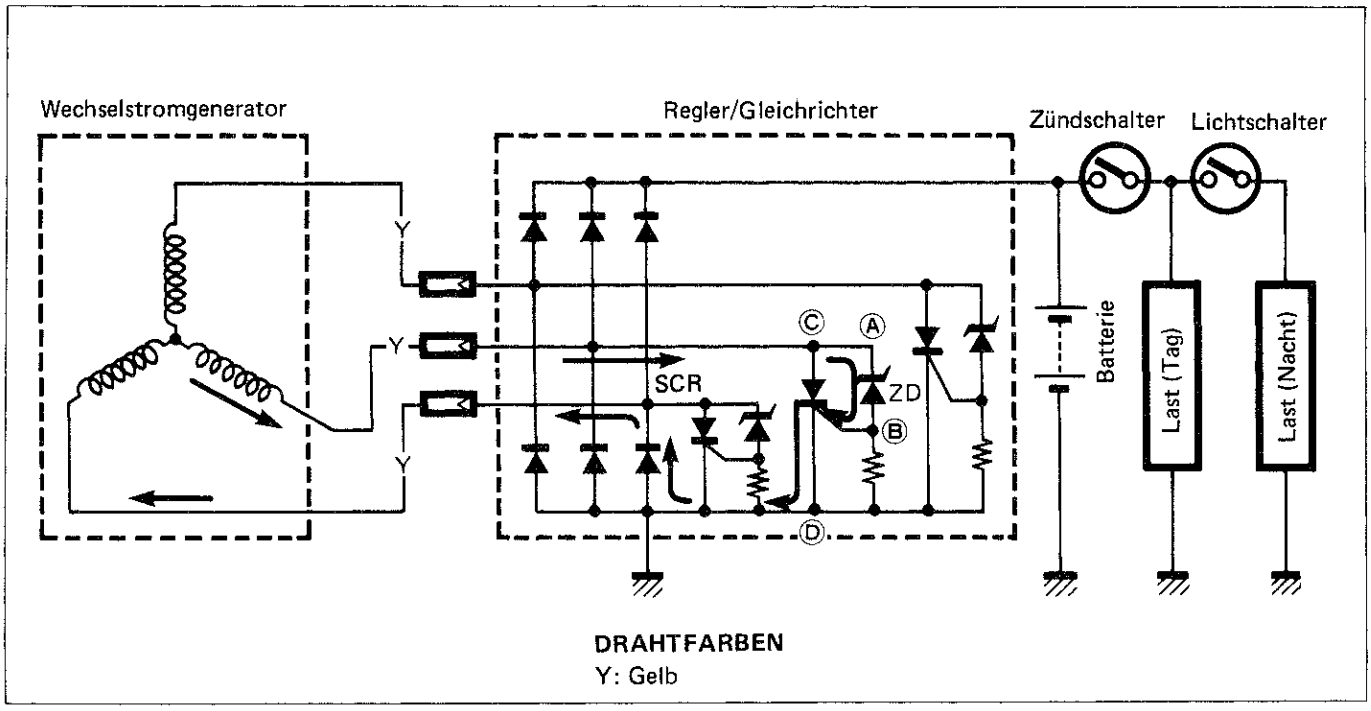


Funktion des Reglers

Wenn der Motor mit niedriger Drehzahl läuft und die erzeugte Spannung des Wechselstromgenerators niedriger als die am Regler eingestellte Spannung ist, funktioniert der Regler nicht und der erzeugte Strom lädt die Batterie direkt auf.



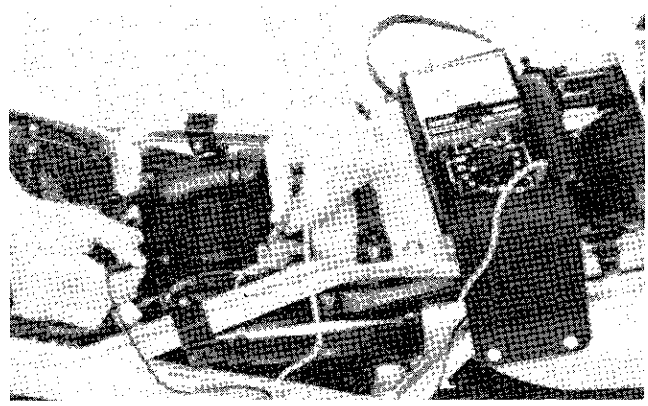
Wenn die Motordrehzahl ansteigt, steigt die Spannung des Wechselstromgenerators ebenfalls an und die Spannung zwischen den Punkten Ⓐ und Ⓑ des Reglers wird entsprechend höher. Wenn sie die Einstellspannung des Reglers erreicht, schaltet ZD (Zener—Diode) ein, ein Signal wird an die SCR (Thyristor) Auftastelektrode gegeben und SCR schaltet ein.
Dann wird der SCR in der Richtung von Punkt Ⓒ zu Punkt Ⓓ leitend. In diesem Zustand geht der durch den Wechselstrom erzeugte Strom durch SCR ohne die Batterie aufzuladen und kehrt zum Wechselstromgenerator zurück. Da der durch den Wechselstromgenerator erzeugte Strom zum Punkt Ⓓ fließt, neigt der Rückstrom zum Fließen zum SCR, dann schaltet der Kreis des SCR ab und die Batterie wird wieder aufgeladen. Durch diese Wiederholungen wird der der Batterie zugehende Strom konstant gehalten und die Batterie wird vor dem Überladen geschützt.



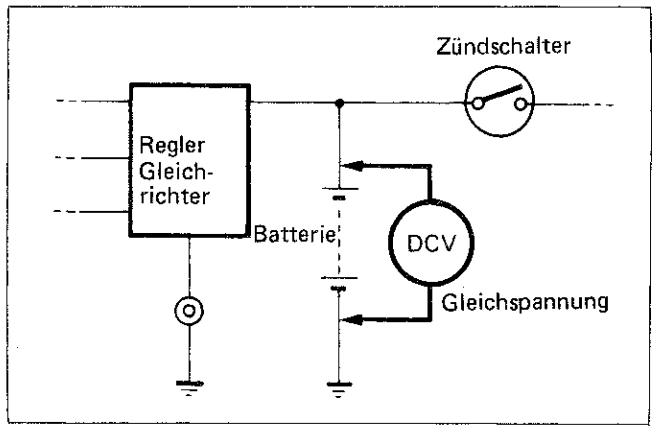
INSPEKTION

ÜBERPRÜFEN DER AUSGANGSLEISTUNG

- Sitz, Rahmenabdeckung und Kraftstofftank abnehmen.
- Den Motor anlassen und mit einer Drehzahl von 5 000 U/min laufen lassen, wobei der Lichtschalter eingeschaltet und der Abblendschalter in der HI-Position ist.
- Mit dem Taschentester die Gleichstromspannung zwischen dem ⊕ und dem ⊖ Anschluß der Batterie messen.
  Falls der Tester weniger als 13,5V oder mehr als 15,5V anzeigt, die lastfreie Leistung des Wechselstromgenerators sowie den Regler/Gleichrichter überprüfen.



ZUR BEACHTUNG:
Wenn dieser Tast ausgeführt wird, muß die Batterie unbedingt voll aufgeladen sein.

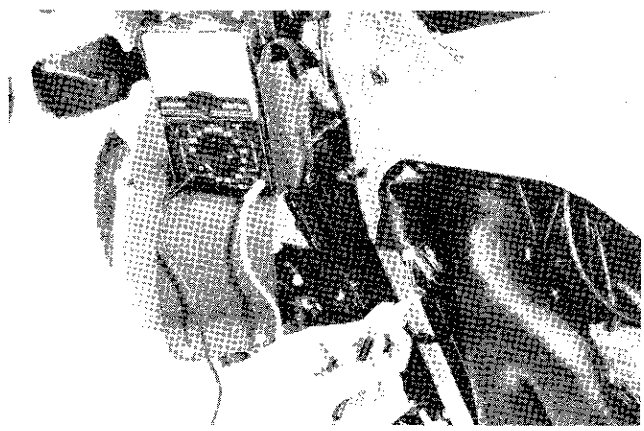


Ladeleistung	13,5 – 15,5 V (DC) bei 5 000 U/min

09900-25002	Taschentester

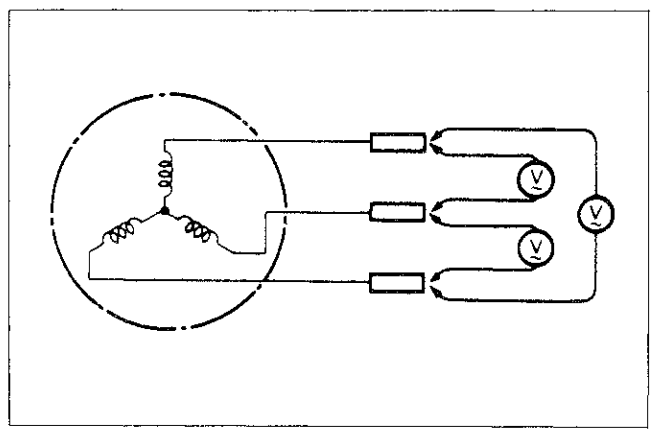
LASTFREIE LEISTUNG DES WECHSELSTROMGENERATORS

- Die linke Verschalung entfernen.
- Den Leitungsdrahtkupplung des Wechselstromgenerators abtrennen.
- Den Motor anlassen und mit einer Drehzahl von 5 000 U/min laufen lassen.
- Mit Hilfe des Taschentesters die Wechselstromspannung zwischen den drei gelben Leitungsdrähten messen.
  Falls der Tester weniger als 53V anzeigt, ist der Wechselstromgenerator mangelhaft.



Lastfreie Leistung	Mehr als 53V (AC) bei 5 000 U/min

09900-25002	Taschentester



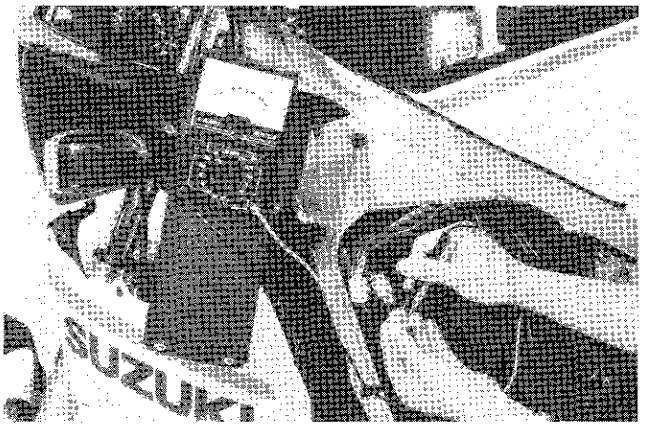
DURCHGANGSPRUFUNG DES WECHSELSTROMGENERATORS

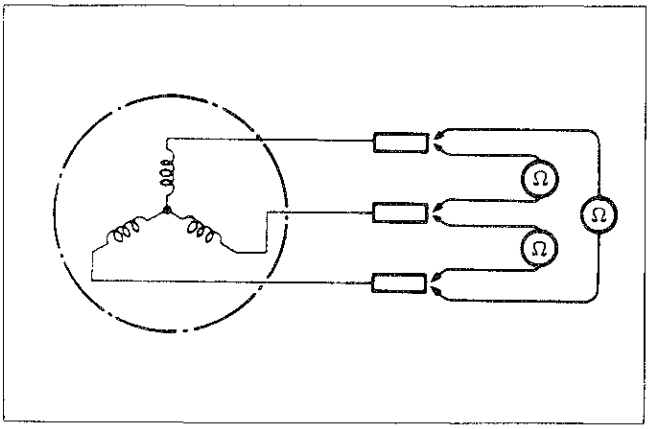
- Mit Hilfe des Taschentesters den Durchgang (Kontinuität) zwischen den gelben Leitungsdrähten des Stators überprüfen.
  Ebenfalls kontrollieren, ob der Statorkern isoliert ist.

ZUR BEACHTUNG:
Wenn dieser Test ausgeführt wird, ist es nicht notwendig, den Wechselstromgenerator zu entfernen.

09900-25002	Taschentester

Widerstand	0,1 – 1,0 Ω





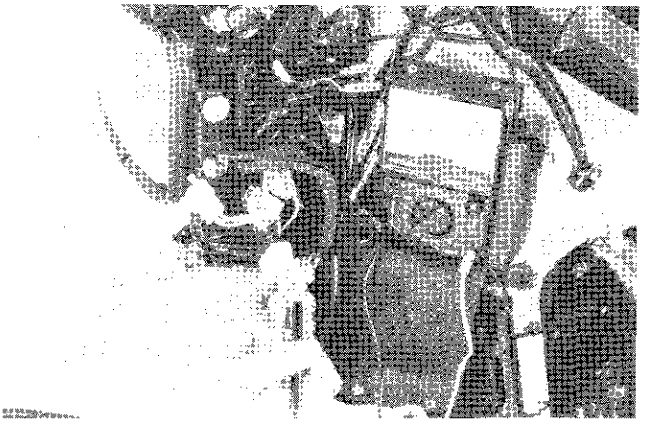
REGLER/GLEICHRICHTER

- Den Sitz, Kraftstofftank und die linke und rechte Rahmenabdeckung abnehmen.
- Die vordere Verschalung und den Windschutz abnehmen.
- Mit Hilfe des Taschentesters (X 1kΩ Bereich) den Widerstand zwischen den Leitungsdrähten in der folgenden Tabelle messen.
  Falls der Widerstand nicht stimmt, den Regler/Gleichrichter ersetzen.

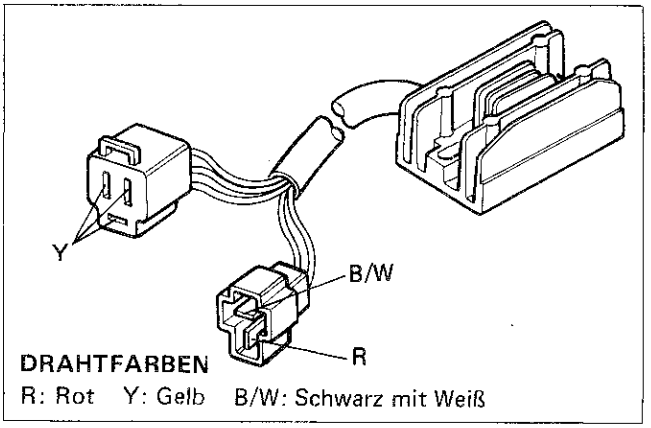
09900-25002	Taschentester

Einheit: Ungefähre kΩ

⊖ Kathode des Testers an: \ ⊕ Anode des Testers an:	R	B/W	Y	Y	Y
R		∞	∞	∞	∞
B/W	8,5		3	3	3
Y	3	∞		∞	∞
Y	3	∞	∞		
Y	3	∞	∞	∞	

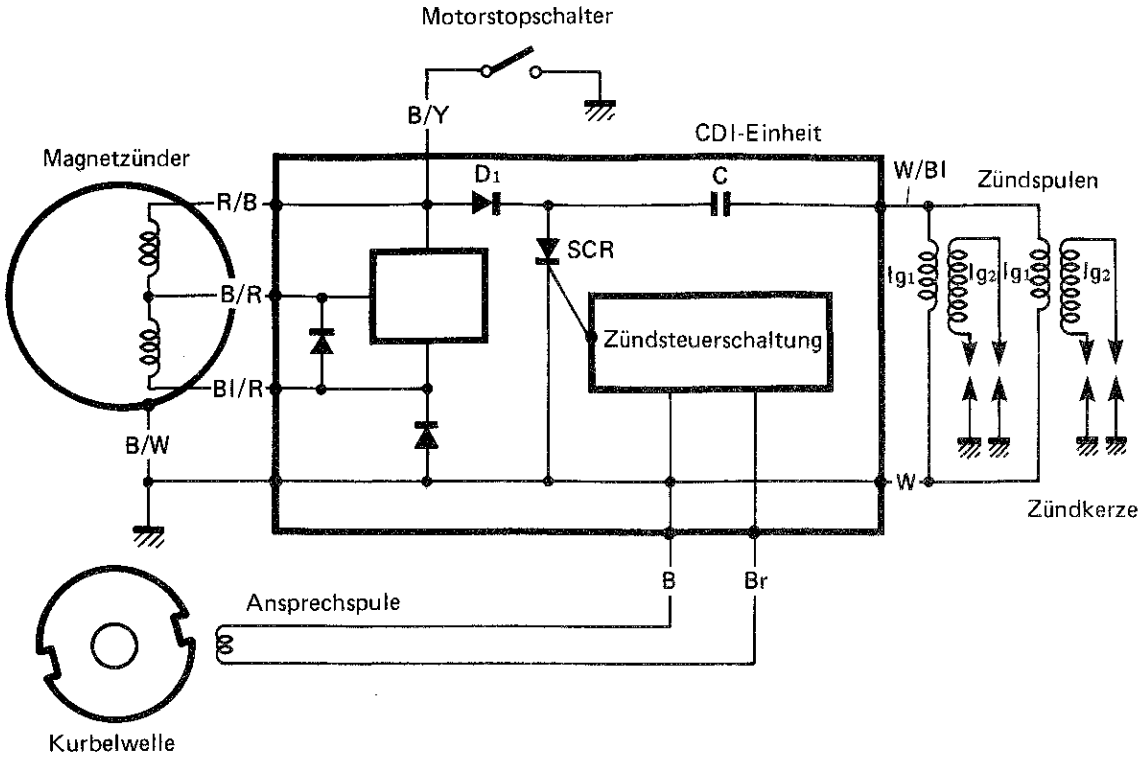


VORSICHT:
Da Transistoren, Kondensatoren, Zenerdioden, usw. in diesem Regler/Gleichrichter verwendet werden, werden die Widerstandswerte verschieden sein, falls ein anderes Ohmmeter als der Suzuki Taschentester verwendet wird.



DRAHTFARBEN
R: Rot Y: Gelb B/W: Schwarz mit Weiß

ZÜNDSYSTEM



DRAHTFARBEN

B: Schwarz Br: Braun W: Weiß B/R: Schwarz mit Rot B/Y: Schwarz mit Gelb B/W: Schwarz mit Weiß
Bl/R: Blau mit Rot R/B: Rot mit Schwarz W/Bl: Weiß mit Blau

BESCHREIBUNG

Der RG500-Motor ist mit einem neuen Typ Zündsystem ausgerüstet. Dieses neue System vermindert Schwankungen des Zündzeitpunkts weiter. Es ist mit einen "Zündsteuerschaltung" versehen, die den Zündzeitpunkt abbängig von der Motordrehzahl genau steuert.

FUNKTIONSWEISE

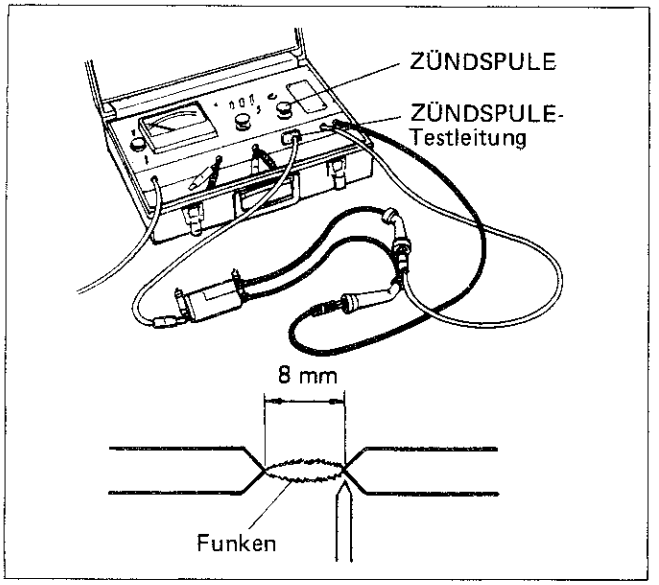
Wenn der Magnetzünderrotor sich dreht, wird ein elektrischer Strom in den Stromquellenspulen erzeugt, und dieser Strom lädt den Kondensator "C" über die Diode "D_1".
Wenn eine Nut des Kurbelrades an der Ansprechspule vorbeikommt, werden Stromstöße erzeugt, die zur Zündsteuerschaltung fließen und in ein Zündsignal umgewandelt werden. Das Signal wird an "SCR" gegeben, "SCR" schaltet ein, der Kreis "C" → "SCR" → "Ig_1" wird hergestellt, und mit der sofortigen Entladung der im Kondensator "C" gespeicherten Energie wird ein Hochspannungssignal in die zweite Zündspule "Ig_2" induziert, und ein Funken springt über den Zündkerzenspalt. Auf diese Weise zünden die vier Zündkerzen zur gleichen Zeit, und zwei Funkensprünge erfolgen wegen der zwei Nuten auf dem Kurbelwellenrad bei jeder Drehung der Kurbelwelle.

ÜBERPRÜFUNG

ZÜNDSPULEN (Kontrollieren mit dem Elektrotester)

- Sitz und Kraftstofftank entfernen.
- Die Zündspulen und den Kraftstofftank abnehmen.
- Mit Hilfe des Elektrotesters jede Zündspule auf die Funkenleistung überprüfen. Der Testanschluß ist wie gezeigt. Darauf achten, daß der Dreipunkt-Funkenabstand mindestens 8 mm ist.

  Falls keine oder orange Funken erzeugt werden, ist sie defekt und muß ersetzt werden.

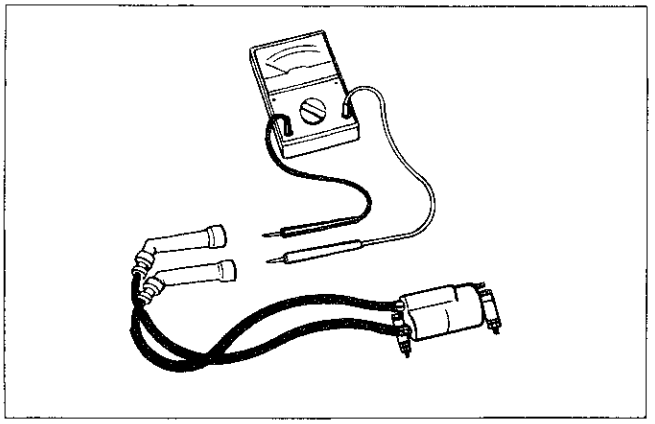


09900-28106	Elektrotester

Funkenleistung	8 mm

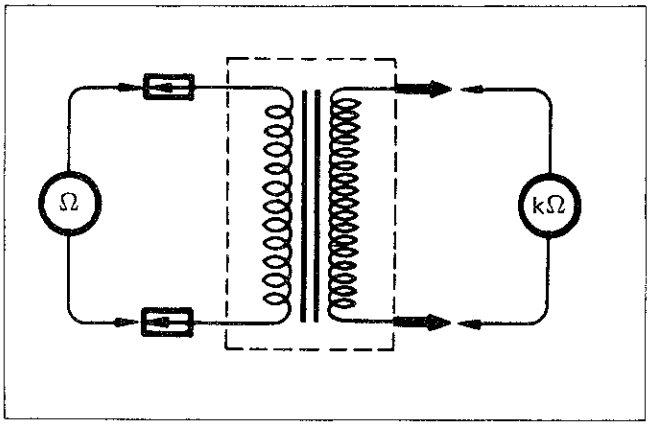
ZÜNDSPULEN (Kontrollieren mit Taschentester)

- Anstatt des Elektrotesters kann ein SUZUKI Taschentester oder ein Ohmmeter verwendet werden. In beiden Fällen sind die Zündspulen sowohl an Primärwicklung wie auch Sekundärwicklung auf Durchgang zu überprüfen. Genaue Widerstandswerte sind nicht notwendig, aber falls die Wicklungen in gutem Zustand sind, kann ihr Durchgang mit diesen ungefähren Widerstandswerten erkannt werden.



09900-25002	Taschentester

Zündspulenwiderstand	
Primär	0,1 – 1,0 Ω
Sekundär	10 – 30 kΩ



ANSPRECHSPULE

- Die rechte Verschalung abnehmen und den Leitungskoppler der Ansprechspule abtrennen.
- Mit Hilfe eines Taschentesters (x 100 Ω) den Widerstand zwischen dem schwarzen und braunen Leitungsdraht messen.
  Falls der Widerstand unendlich oder weniger als vorgeschrieben ist, muß die Ansprechspule ersetzt werden.

09900-25002	Taschentester

Ansprechspulen-widerstand	85 – 135 (schwarz – braun)

STATORSPULEN

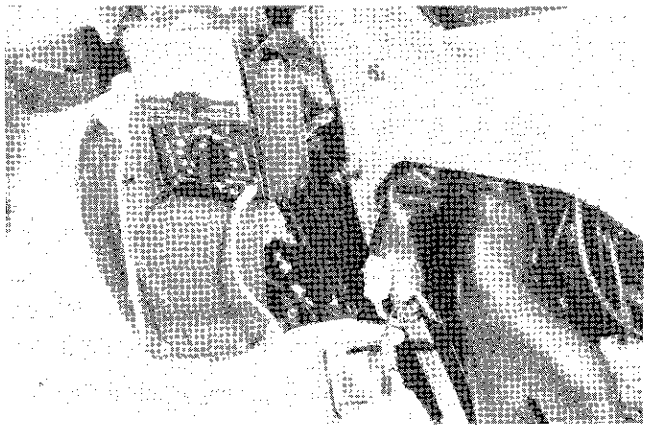
- Den Leitungsdrahtkoppler des Magnetzünders abtrennen.
- Mit einem Taschentester den Widerstand der Statorspulen messen.
- Falls der Meßwert nicht im vorgeschriebenen Bereich liegt, die Statorspule ersetzen.

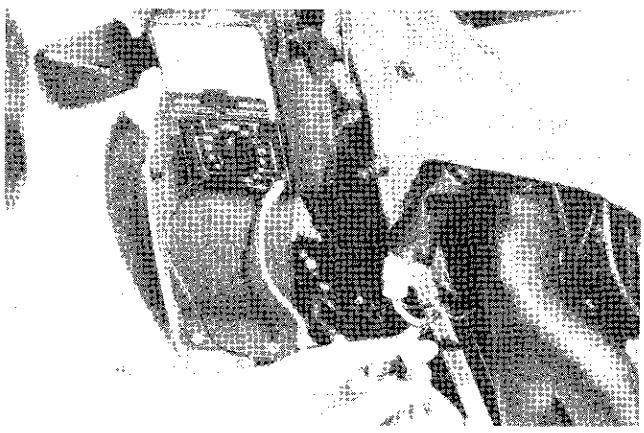
	Normalwiderstand
B/R – Bl/R	105 – 160 Ω
B/R – R/B	3 – 5 Ω

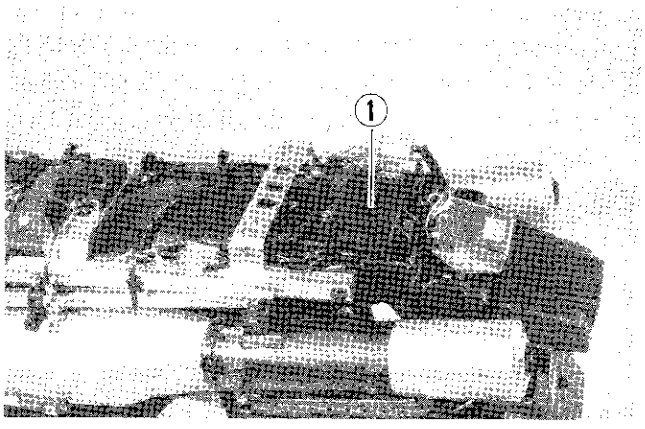
CDI-EINHEIT

- Den Beifahrersitz entfernen.
- Mit Hilfe des Suzuki Taschentesters die ⊕ Anode und ⊖ Kathode mit jedem Leitungsdraht der CDI-Einheit in Kontakt bringen, auf Durchgang prüfen, und den Widerstandswert messen.
- Wenn Durchgang und Widerstandswerte wie in der folgenden Tabelle sind, kann beurteilt werden, daß die CDI-Einheit normal ist.

VORSICHT:
Da Kondensatoren, Dioden, usw. in dieser CDI-Einheit verwendet werden, werden die Widerstandswerte verschieden sein, wenn ein anderes Ohmmeter als der Suzuki Taschentester verwendet wird.







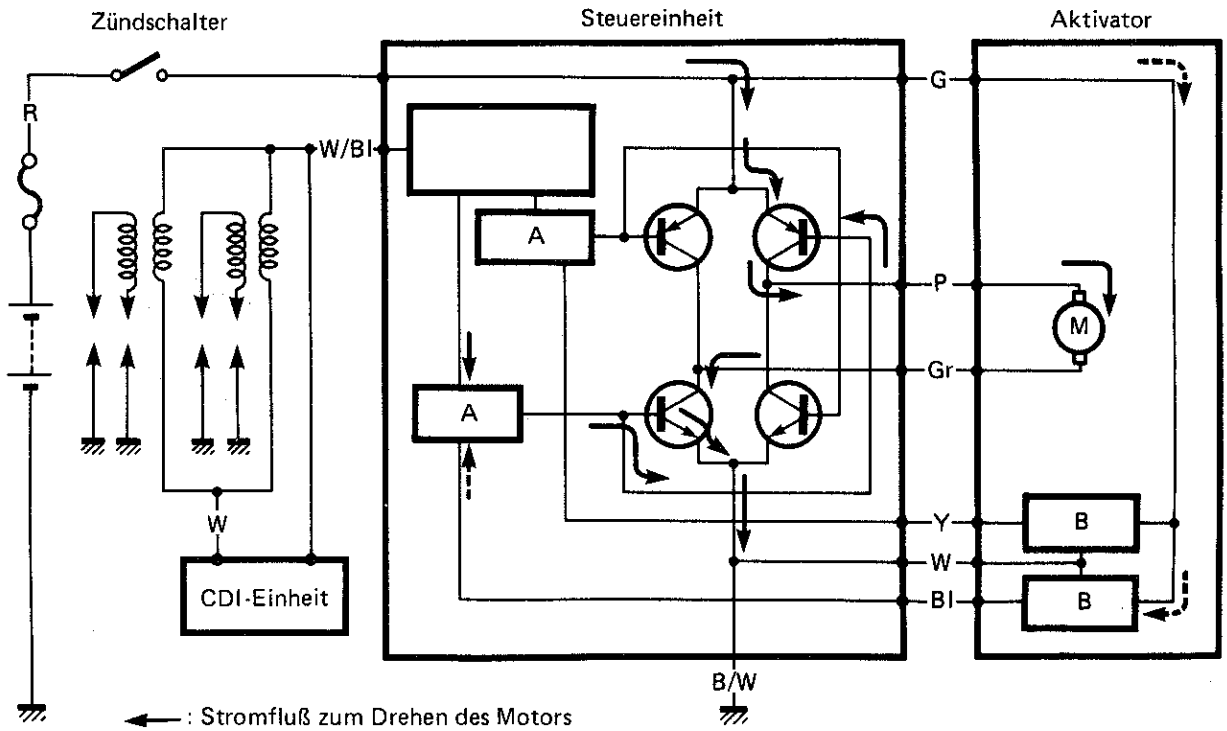
① CDI-Einheit

Einheit: kΩ

		⊕ Anodensonde des Testers an:								
		R/B	B/R	Bl/R	B	Br	W/Bl	B/Y	W	B/W
⊖ Kathodensonde des Testers an:	R/B		AUS	AUS	AUS	AUS	AUS	2 – 8	AUS	AUS
	B/R	AUS		AUS	AUS	AUS	AUS	AUS	AUS	AUS
	Bl/R	AUS	25–1000		25–200	7–45	AUS	AUS	7–45	7–45
	B	AUS	25–100	10–40		4–18	AUS	AUS	4–18	4–18
	Br	AUS	6–26	2–8	3–13		AUS	AUS	0	0
	W/Bl	AUS	19–80	6–25	8–32	2–8		AUS	2–8	2–8
	B/Y	AUS	AUS	AUS	AUS	AUS	AUS		AUS	AUS
	W	AUS	6–26	2–8	3–13	0	AUS	AUS		0
	B/W	AUS	6–26	2–8	3–13	0	AUS	AUS	0	

AUTOMATISCHE AUSLASSVENTIL-STEUEREINHEIT UND AKTIVATOR

SCHALTSCHEMA



←——: Stromfluß zum Drehen des Motors
←- - -: Stromfluß zum Stoppen des Motors
A : Betätigungskreis mit TIMER (1,0 Sek.)
B : Fühlglied um den Motor zu stoppen

DRAHTFARBEN

G: Grün R: Rot W: Weiß Y: Gelb Bl: Blau Gr: Grau B/W: Schwarz mit Weiß W/Bl: Weiß mit Blau

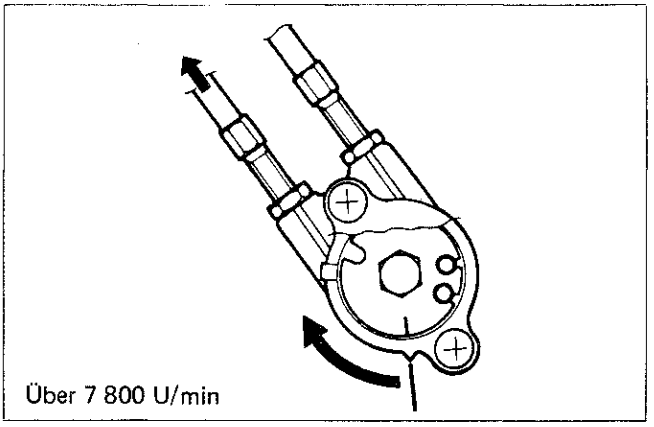
ÜBERPRÜFUNG

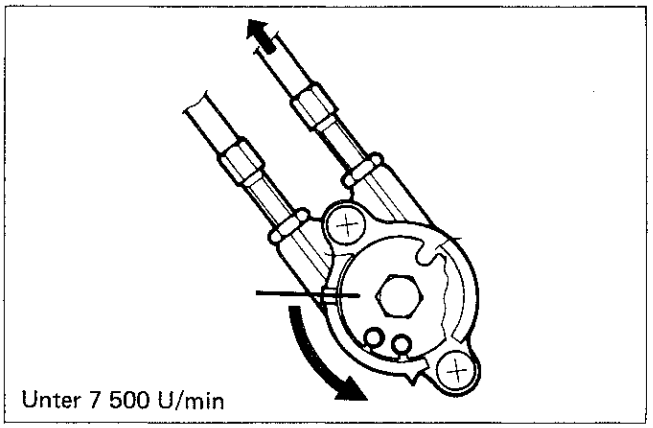
FUNKTIONIEREN DES AUSLASSVENTILS

- Die rechte Verschalung abnehmen.
- Den Auslaßventilzugdeckel vom Zylinder Nr. 2 abnehmen.
- Den Motor anlassen und die Motordrehzahl vergrößern, um die Auslaßventilfunktion zu überprüfen.

Auslaßventil	Motordrehzahl
Öffnen → schließen	7 800 U/min
Schließen → öffnen	7 500 U/min

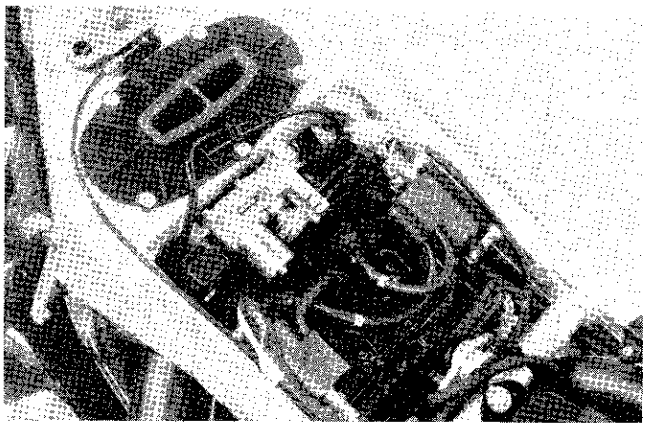
- Falls das Auslaßventil nicht bei der vorgeschriebenen Drehzahl arbeitet, die Bestandteile auf einen Mangel überprüfen.


Über 7 800 U/min

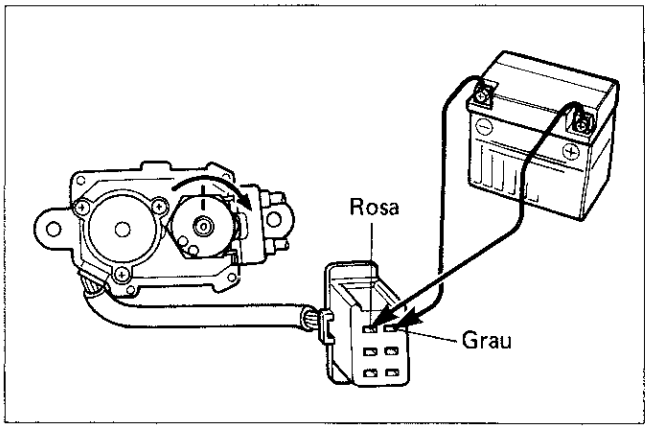

Unter 7 500 U/min

AKTIVATOR

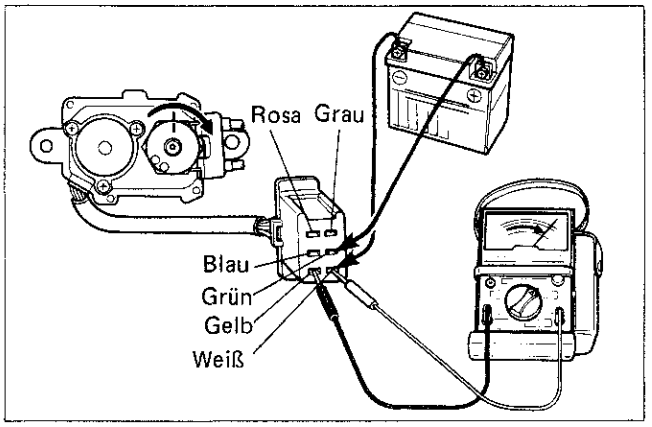
- Den Kraftstofftank entfernen.
- Die Auslaßventilsteuerkabel vom Aktivator abtrennen und den Aktivator vom Fahrgestell abnehmen.



- An den rosa und grauen Leitungen des Aktivators 12V Gleichstrom zugeben.
- Die Zugscheibe des Aktivators dreht sich im Uhrzeigersinn, wenn die ⊕ Anodenleitung an der rosa und die ⊖ Kathodenleitung an der grauen Leitung angeschlossen ist.
- Wenn der Anschluß umgekehrt wird, dreht sich die Zugscheibe im Gegenuhrzeigersinn.
- Falls sich die Aktivatorwelle bzw. die Zugscheibe nicht dreht, den Aktivator durch einen neuen ersetzen.

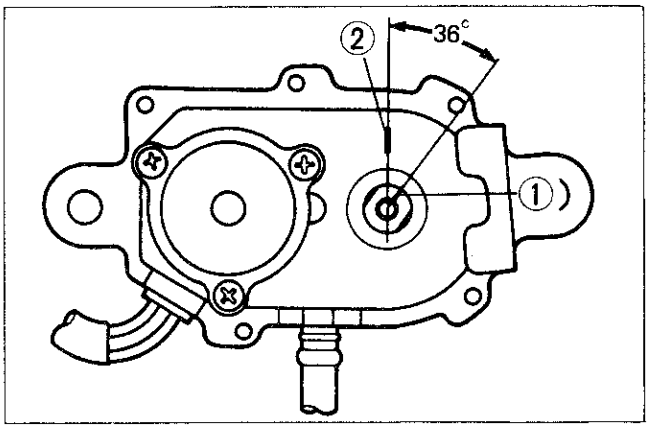


- Dem grünen und dem weissen Leitungsdraht des Aktivators 12V Gleichspannung zugeben. Die Anode ⊕ der Batterie am grünen Leitungsdraht, und die Kathode ⊖ am weissen Leitungsdraht des Aktivatovrs anschließen.
- Mit Hilfe eines Taschentesters (x kΩ Bereich) den Durchgang zwischen weisser und gelber Leitung kontrollieren, während die Zugscheibe des Aktivators langsam von Hand gezogen wird. Die ⊕ Sonde des Testers am weissen Leitungsdraht und die ⊖ Sonde am gelben Leitungsdraht anschließen. Falls es in einer Rotation der Zugscheibe keinen Kontinuitätspunkt hat, ist das Anschlagfühlglied des Aktivators mangelhaft, und der Aktivator muß durch einen neuen ersetzt werden.
- Die Kontinuität zwischen weissen und blauen Leitungen auf dieselbe Weise wie oben beschrieben überprüfen. Die ⊕ Sonde des Testers an der weissen und die ⊖ Sonde an der blauen Leitung anschließen.

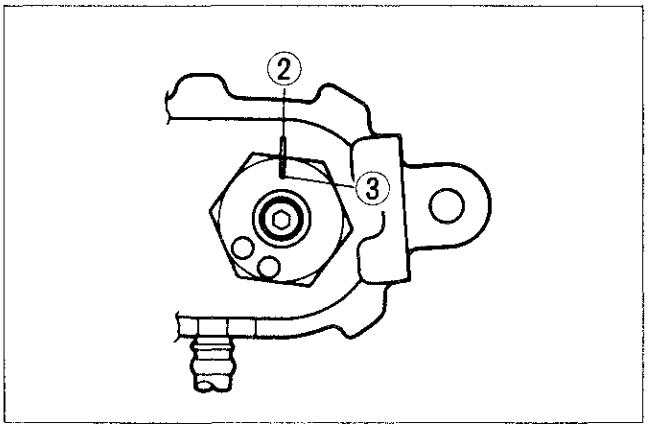


AKTIVATORZUG

- Wenn die Zugscheibe wieder auf der Zugwelle montiert wird, die Welle drehen und die eingravierte Linie ① auf dem Wellenende nach rechts, 36° von der Indexmarkierung ② auf dem Aktivatorkörper, bringen.



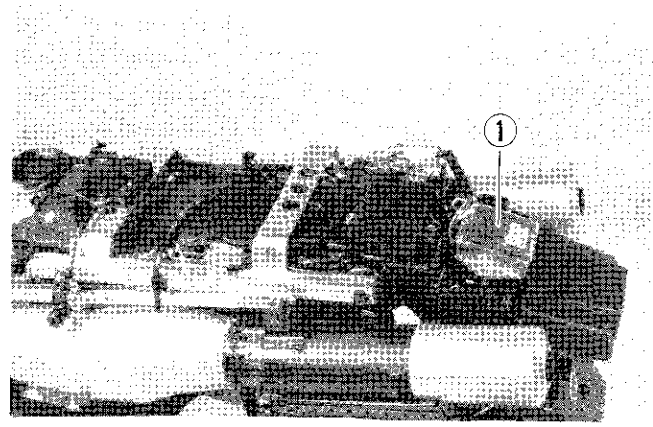
- Dann die Aktivatorzugscheibe so auf der Welle anbringen, daß die Richtmarkierung ③ der Scheibe mit der Indexmarkierung ② in Übereinstimmung kommt.



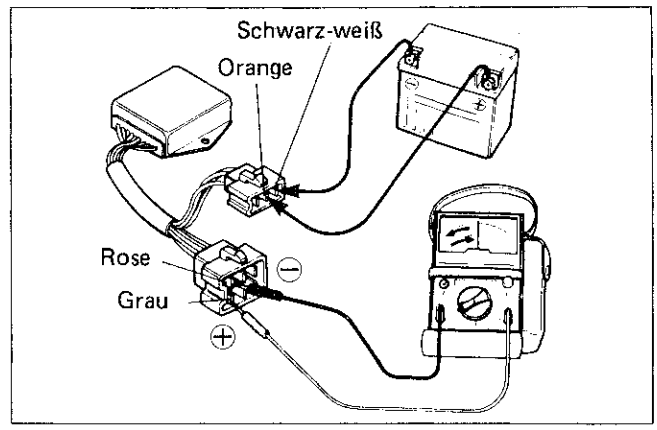
ZUR BEACHTUNG:
Wenn der Auslaßventilseilzug am Aktivator befestigt wird, ist darauf zu achten, daß die Zugscheibe wie in der rechten Darstellung gezeigt gehalten wird, und daß alle Auslaßventile offen sein sollten.

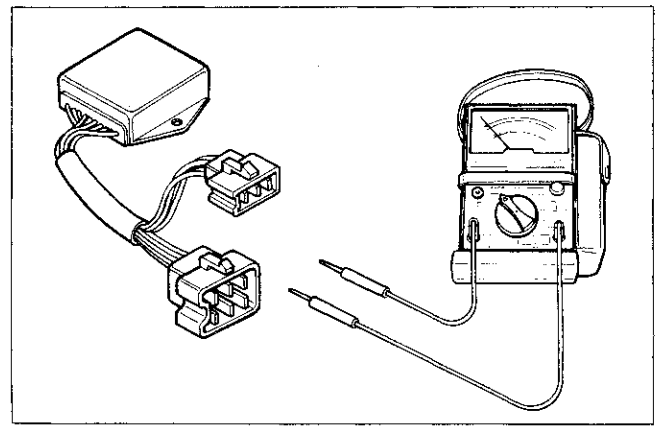
AUSLASSVENTIL-STEUEREINHEIT

- Sitz und Beifahrersitz entfernen.
- Die Hinterradabdeckung entfernen.
- Die Koppler abtrennen und die Steuereinheit ① entfernen.



- Die ⊕ und ⊖ Sondenstifte eines SUZUKI Taschentesters (x 25 DCV) an der grauen bzw. rosa Leitung anschließen.
- 12V Gleichstrom an der orangen ⊕ und schwarz-weissen ⊖ zugeben.
- Falls der Tester für etwa eine Sekunde 8 – 12V anzeigt, ist die Einheit beim TIMER-Schaltkreis und Motorantriebskreis in gutem Zustand.
- Weitere Kontrolle ist notwendig.
- Den Suzuki Taschentester verwenden und die ⊕ Sonde sowie die ⊖ Sonde mit jedem Leitungsdraht der Einheit in Kontakt bringen, um auf Durchgang zu prüfen und den Widerstandswert zu messen.
- Wenn Durchgang und Widerstandswerte wie in der folgenden Tabelle sind, ist die Steuereinheit als normal zu beurteilen.





VORSICHT:
Da Kondensatoren, Dioden, usw in dieser Einheit verwendet werden, werden die Meßwerte eines andern Ohmmeters als eines Suzuki Taschentesters verschieden sein.

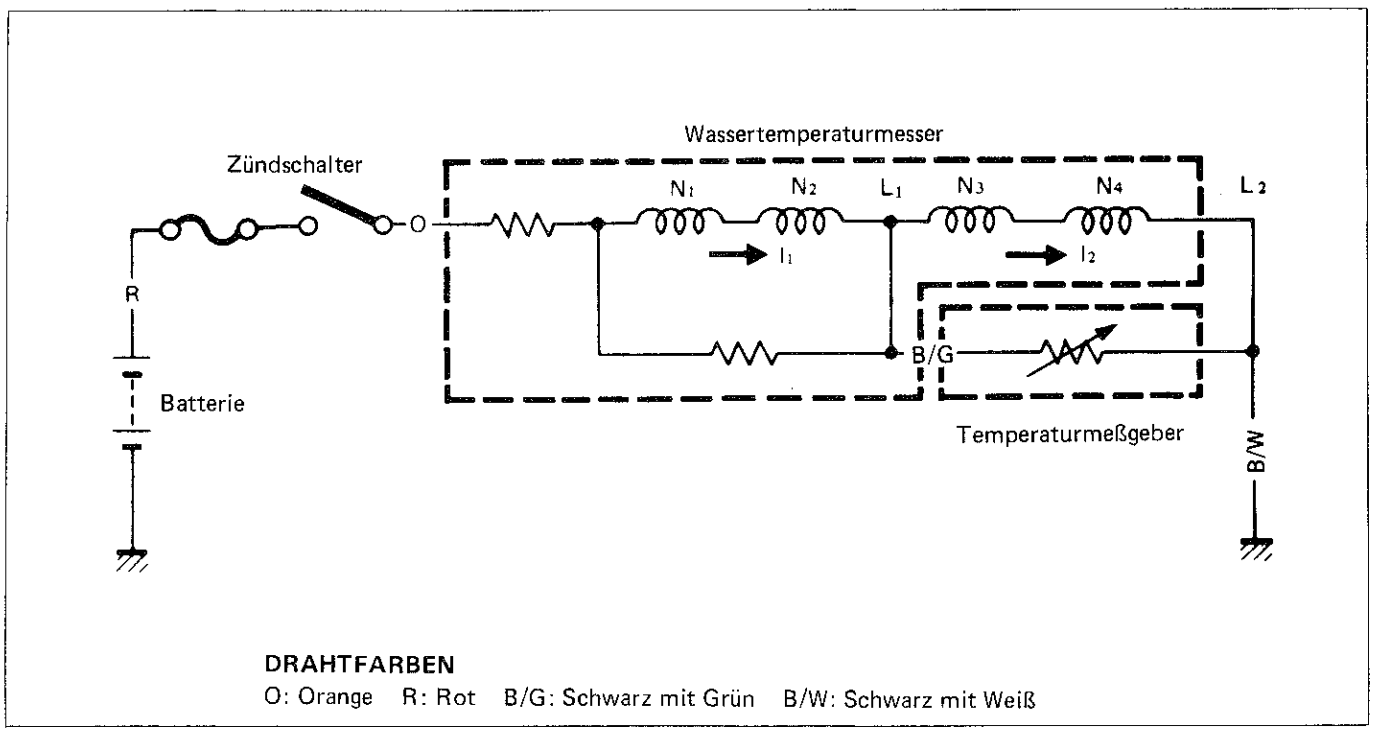
09900-25002	SUZUKI Taschentester

Einheit: Ungefähre kΩ

		⊕ Anode des Testers an:								
		W/Bl	Y	Gr	P	W	B/W	Bl	G	O
⊖ Kathode des Testers an:	W/Bl		AUS	AUS	AUS	AUS	AUS	AUS	AUS	AUS
	Y	AUS		EIN(3)	EIN(3)	EIN(2,4)	EIN(2,4)	EIN(5)	EIN(7)	AUS
	Gr	AUS	AUS		EIN(0)	AUS	AUS	AUS	AUS	AUS
	P	AUS	AUS	EIN(0)		AUS	AUS	AUS	AUS	AUS
	W	AUS	EIN(2,2)	EIN(2,5)	EIN(2,6)		EIN(0)	EIN(2,8)	EIN(3,8)	AUS
	B/W	AUS	EIN(2,2)	EIN(2,5)	EIN(2,6)	EIN(0)		EIN(2,8)	EIN(3,8)	AUS
	Bl	AUS	EIN(5,1)	EIN(3)	EIN(3)	EIN(3)	EIN (3)		EIN(8)	AUS
	G	AUS	EIN(17)	EIN(26)	EIN(26)	EIN(13)	EIN(13)	EIN(18)		AUS
	O	AUS	EIN(40)	EIN(8)	EIN(8)	EIN(30)	EIN(30)	EIN(40)	EIN(3)	

WASSERTEMPERATURMESSER

Wie in Abb. 1 gezeigt, hat es vier Spulen im Wassertemperaturmesser (N_1, N_2, N_3 und N_4). Da der Widerstand vom Meßgeber in Abhängigkeit von der Kühlmitteltemperatur variiert, ist der Strom an den Punkten L_1 und L_2 ebenfalls Veränderung unterworfen. Dieses wiederum verursacht daß die Stärke des in den vier Spulen erzeugten Magnetfelds zunimmt oder abnimmt (in Beziehung dazu nimmt der Vektor H in Abb. 2 zu oder ab). Dadurch wird der Zeiger zur richtigen Position gezwungen (Abb. 3).
Wenn der Zündschalter ausgeschaltet wird, kehrt der Zeiger zu seiner Ursprungsstellung zurück.



DRAHTFARBEN
O: Orange R: Rot B/G: Schwarz mit Grün B/W: Schwarz mit Weiß

Abb. 1

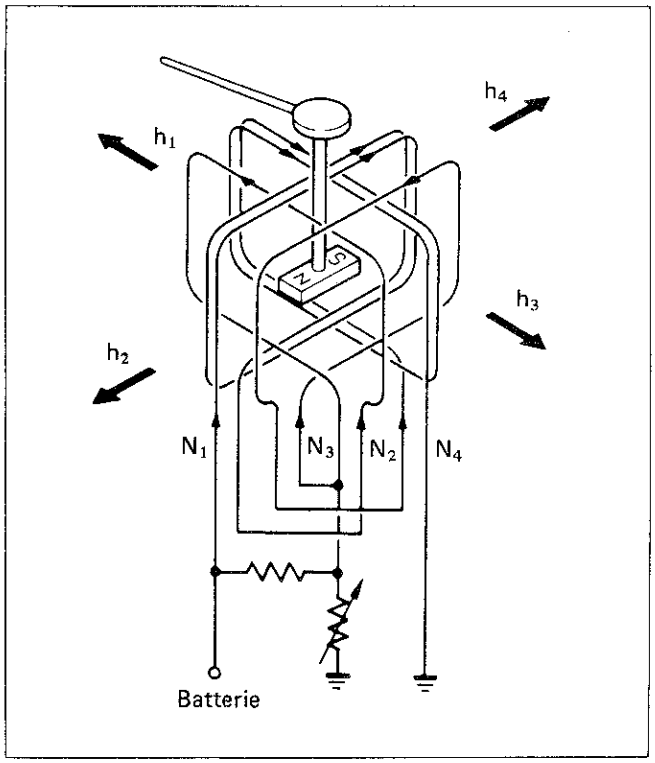


Abb. 3

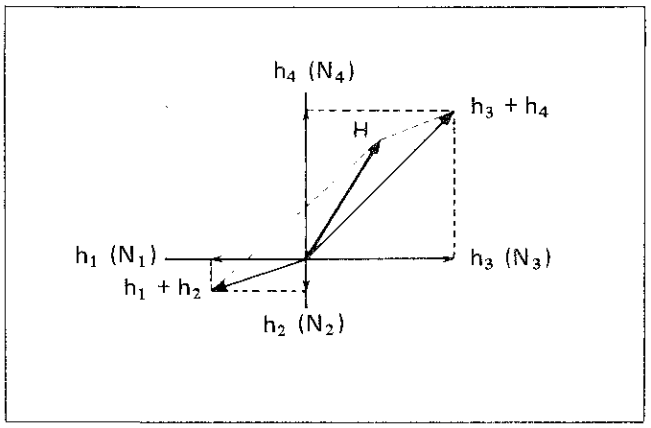
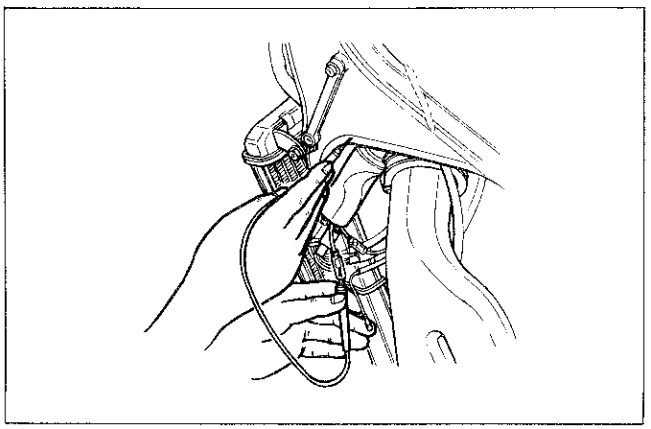


Abb. 2

ÜBERPRÜFEN DES WASSERTEMPERATURMESSERS

Da eine Spiralfeder auf der Zeigerwelle des Wassertemperaturmessers angebracht ist, wird der Zeiger sobald der Zündschalter ausgeschaltet wird in seine Ursprungsstellung zurückgestellt.

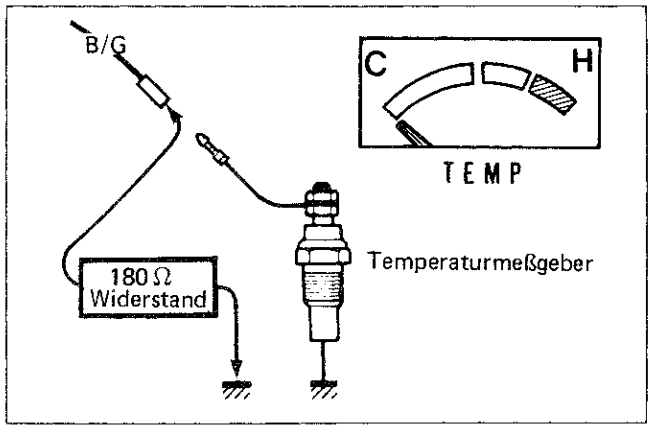
Zum Überprüfen des Wassertemperaturmessers können zwei verschiedene Prüfmethoden angewendet werden. Die erste und einfachste zeigt Funktionstüchtigkeit, aber nicht die Meßgenauigkeit über den ganzen Bereich.

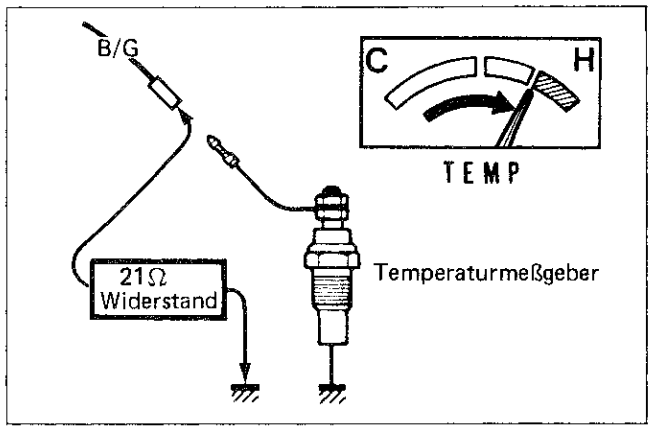


Um diesen Test auszuführen, die B/G-Leitungsdrähte des Wassertemperaturmessers vom Meßgeber abtrennen. Einen Überführdraht zwischen die B/G-Leitungsdrähte schließen, die von Hauptverdrahtung und der Motorerdung kommen. Bei eingeschaltetem Zündschalter sollte auf dem Wassertemperaturmesser "H" angezeigt werden.

Der zweite Test prüft die Meßgenauigkeit in den "H" und "C"-Positionen.

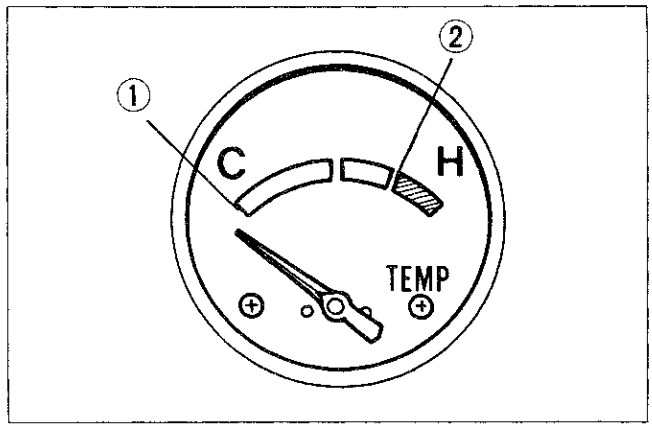
Einen 180 Ohm-Widerstand zwischen den Wassertemperaturmessgeber und den Erdungsdraht schliessen. Der Wassertemperaturmessgeber ist normal, wenn der Zeiger auf die C-Position zeigt, wenn die vorgeschriebene Spannung and den Schaltkreis gegeben wird, und wenn der Zeiger auf H zeigt, wenn der Widerstand auf 21 Ohm geändert wird. Falls keine der beiden Anzeigen normal ist, den Wassertemperaturmesser durch einen neuen ersetzen.





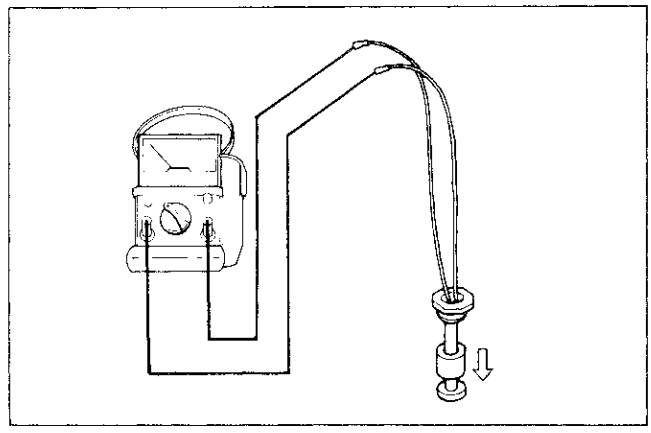
WASSERTEMPERATURMESSER

POSITION	TEMP.	WIDERSTAND
①	56°C	180 Ω
②	124°C	21 Ω



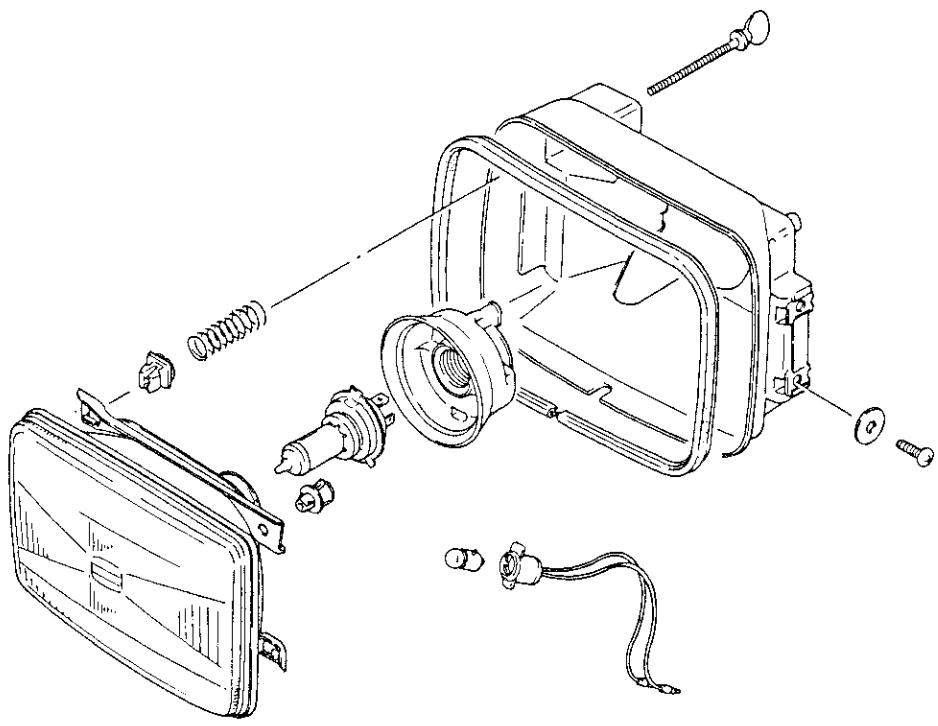
ÖLSTANDSMESSER

Den Ölstandsschalter auf Kontinuität zwischen Bl/W und B/W Leitungsdraht prüfen. Falls der Tester nicht einen Wart von 0 – 1 Ohm anzeigt, wenn der Schaltring unten ist, die Kontaktfläche überfeilen oder die Einheit ersetzen.



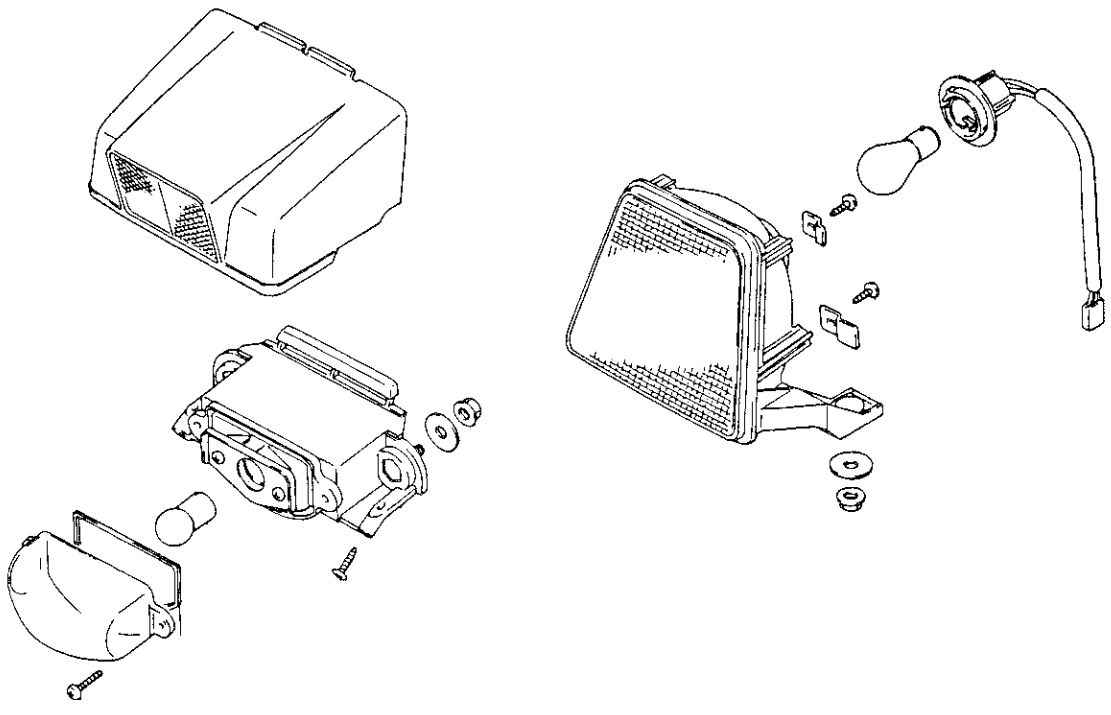
LAMPEN

SCHEINWERFERLICHT



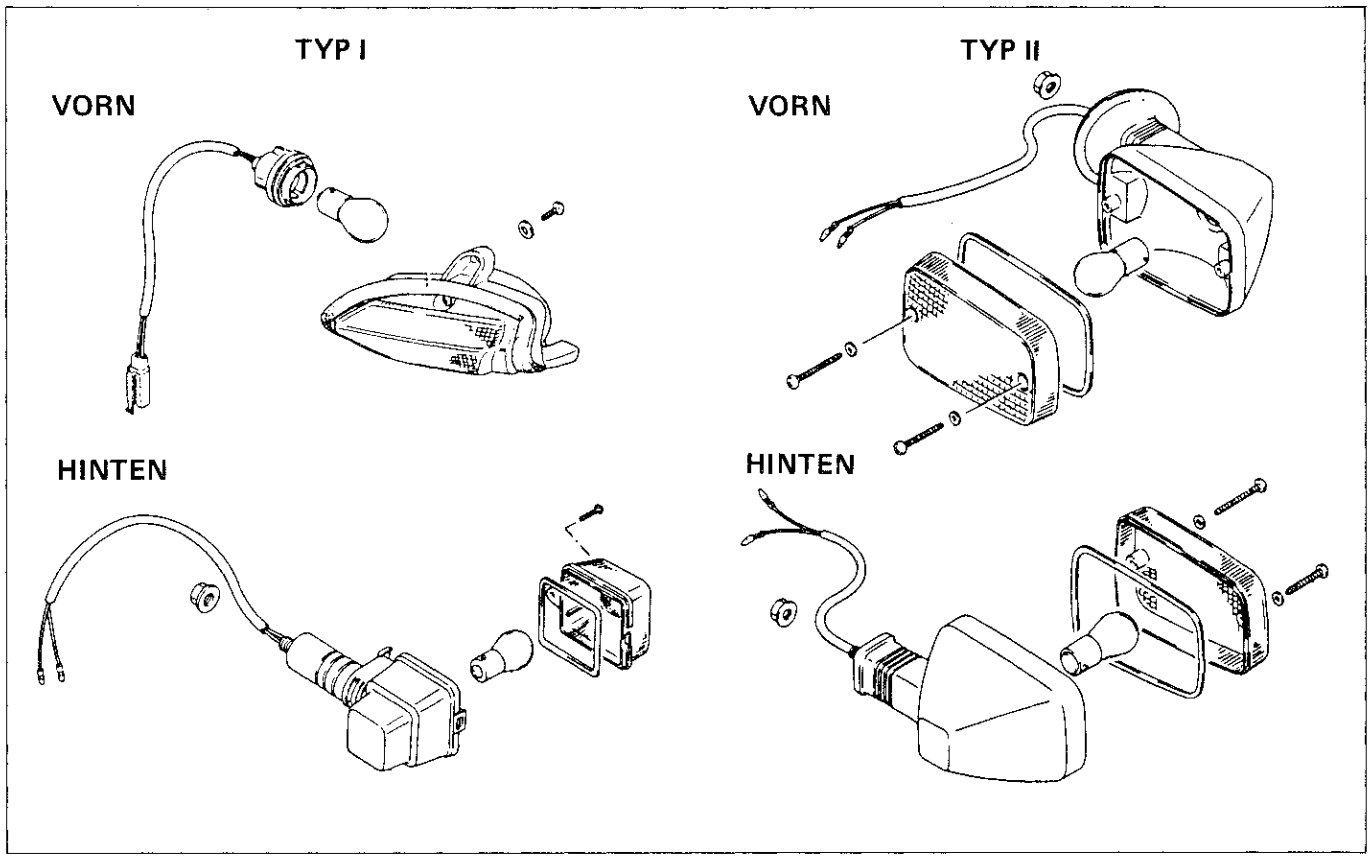
ZUM BEACHTEN: Das Scheinwerferlicht nach dem Zusammenbau sowohl vertikal als auch horizontal einstellen.

SCHLUSS-/BREMSLICHT

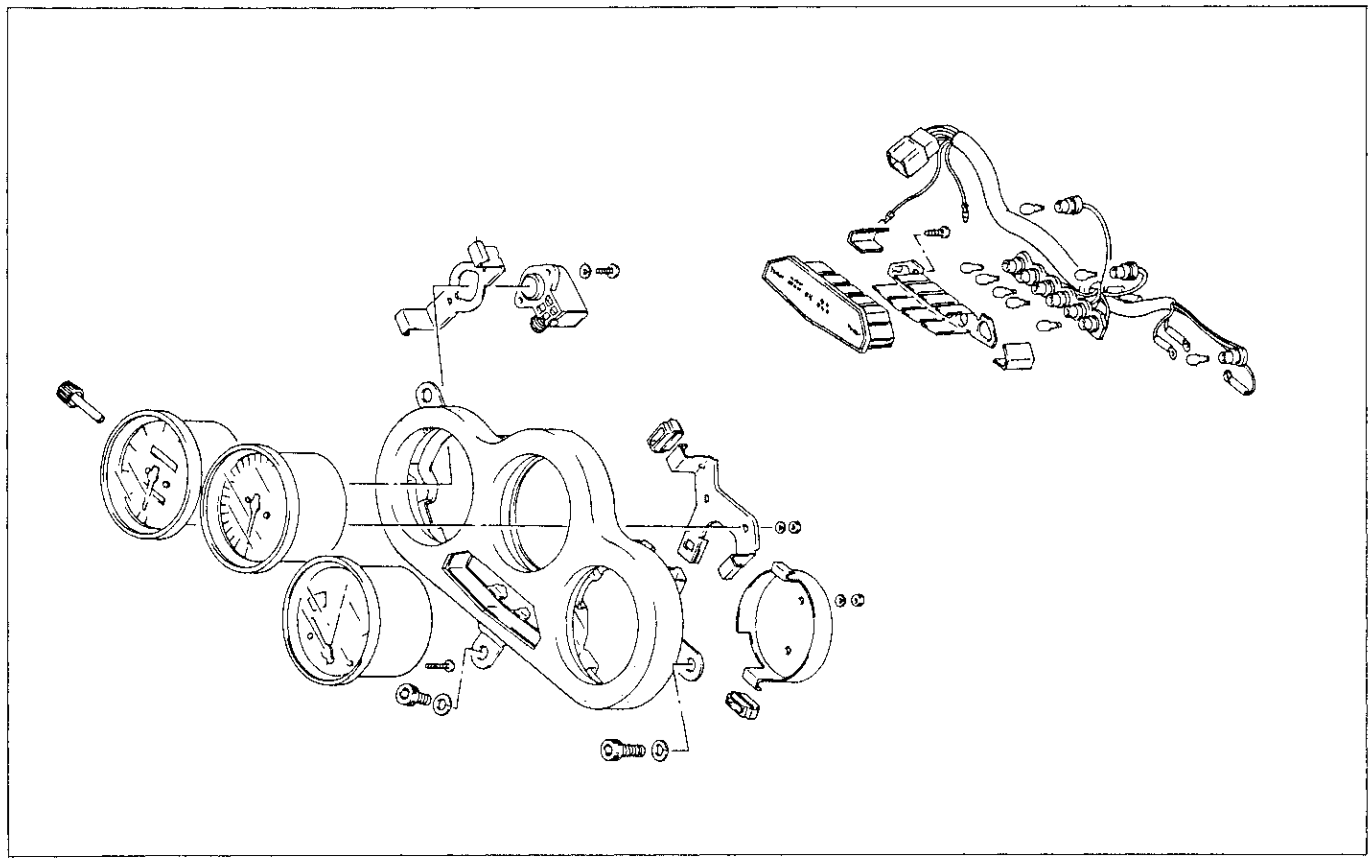


VORSICHT: Die Lampenglasbefestigungsschrauben nicht übermäßig anziehen.

BLINKER



DREHZAHLMESSER

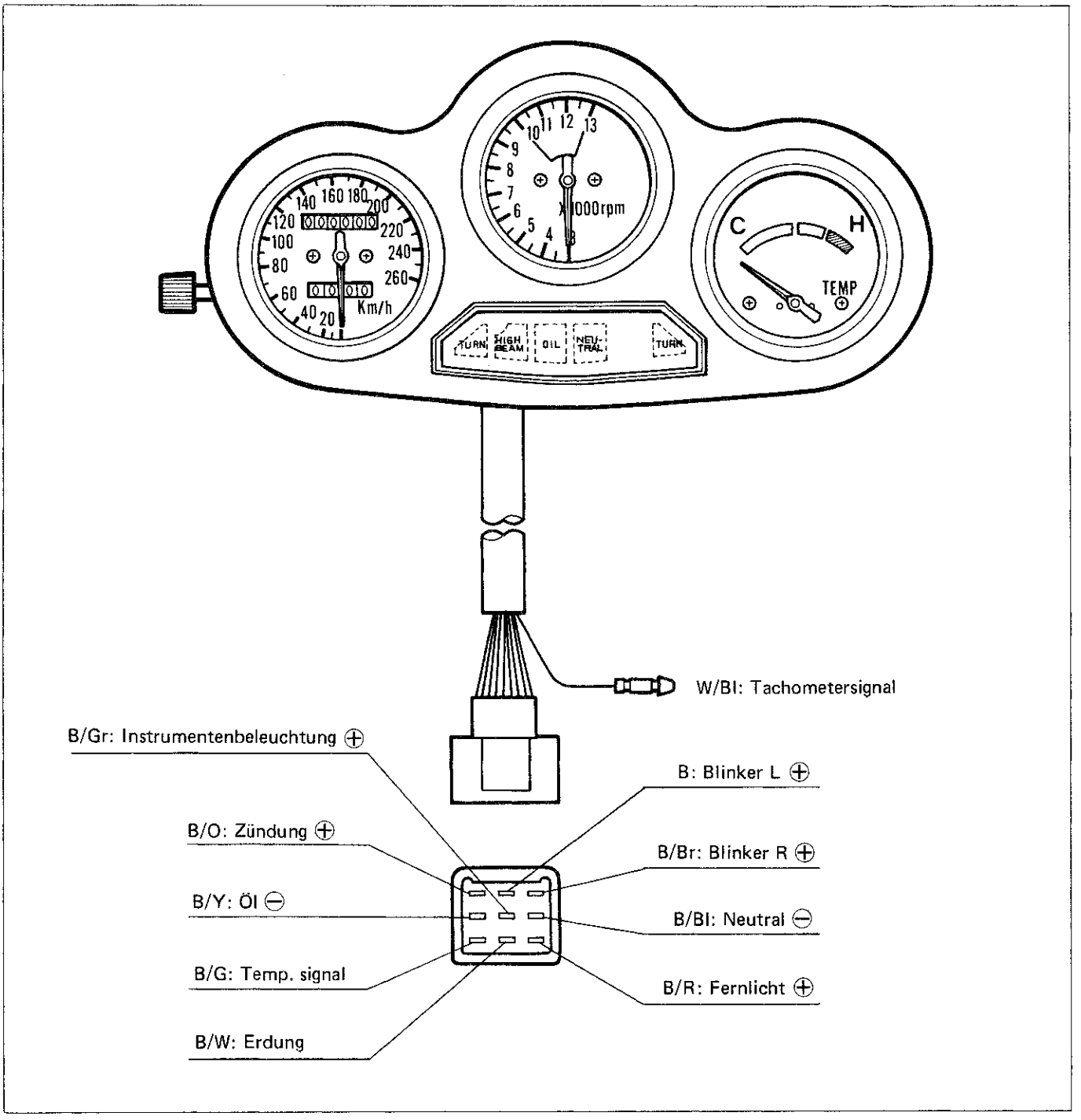


INSPEKTION DER DREHZAHLMESSER VERDRAHTUNG

Mit Hilfe des Taschentesters den Durchgang zwischen den Leitungsdrähten in der folgenden Darstellung überprüfen.
Falls der gemessene Durchgang unkorrekt ist, die respektiven Teile ersetzen.

09900-25002	Taschentester

ZUM BEACHTEN:
Wenn dieser Test ausgeführt wird, ist es nicht notwendig die Meßinstrumentenkombination zu demontieren.



SCHALTER

Mit Hilfe des Taschentesters alle Schalter unter Bezugnahme auf die Schemata auf Durchgang (Kontinuität) überprüfen. Falls eine Abnormalität gefunden wird, den respektiven Schalter durch einen neuen ersetzen.

09900-25002	Taschentester

ZÜNDSCHALTER

	B/R	B/W	Bl/W	R	O	Br	Gr
OFF	○—○						
C	○—○—○			○—○			
ON				○—○		○—○	
P	○—○			○———○			

LICHTSCHALTER(Für E-1, 6 und 24)

	O	Gr	Y/W
OFF			
ON	○———○———○		

LICHTSCHALTER(Kanada ausgenommen)

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

ABBLENDSCHALTER

	Y/W	Y	W
HI	○———○		
LO	○		○

BLINKERSCHALTER

	B	Lbl	Lg
R		○———○	
•			
L	○———○		

VORDERBREMSSCHALTER

	O	W/B
ON	○———○	
OFF		

HINTERBREMSSCHALTER

	O	W/B
ON	○———○	
OFF		

NEUTRALSCHALTER

	Bl	Ground
Neutrale Position	○———○	

ÜBERHOLSCHALTER (Außer E28)

	O/R	Y
ON (drücken)	○———○	
OFF		

HUPENKNOPF

	G	B/W
ON (drücken)	○———○	
OFF		

SEITENSTÄNDERSCHALTER
(Nur für Kanada)

	G/W	B/W
ON	○———○	
OFF		

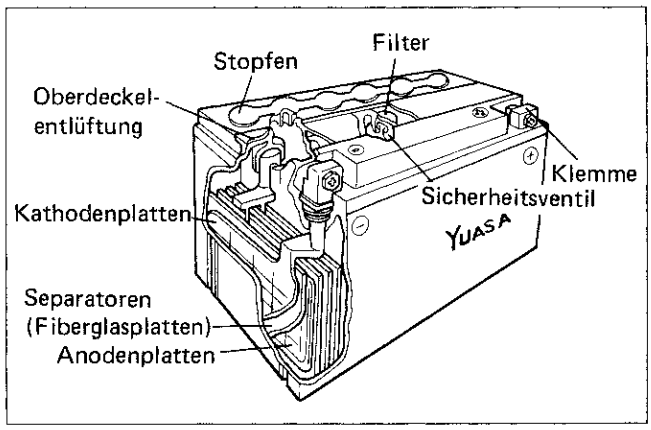
DRAHTFARBEN

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

BATTERIE

SPEZIFIKATIONEN

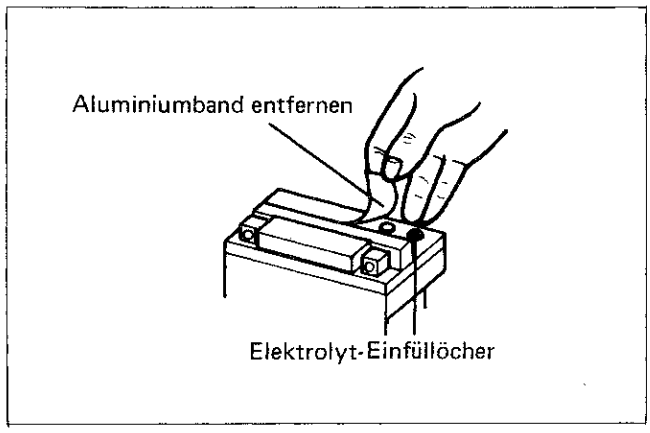
Typenbezeichnung	YT5L-12
Kapazität	12V, 14,4 kC (4 Ah)/ 10 Std.
Norm. spez. Gew. des Elektrolyts	1,32 bei 20°C



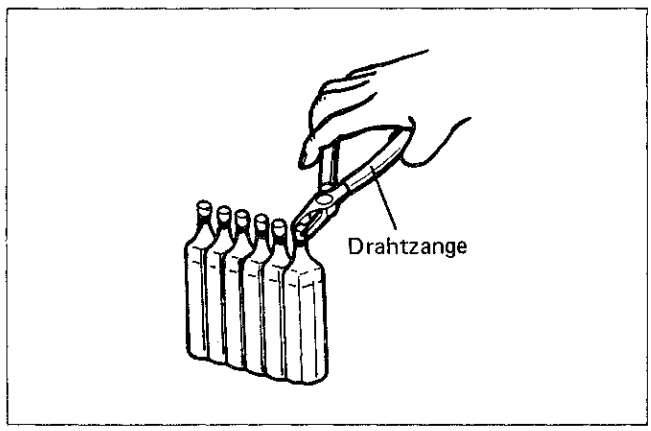
ERSTES AUFLADEN

Einfüllen von Elektrolyt

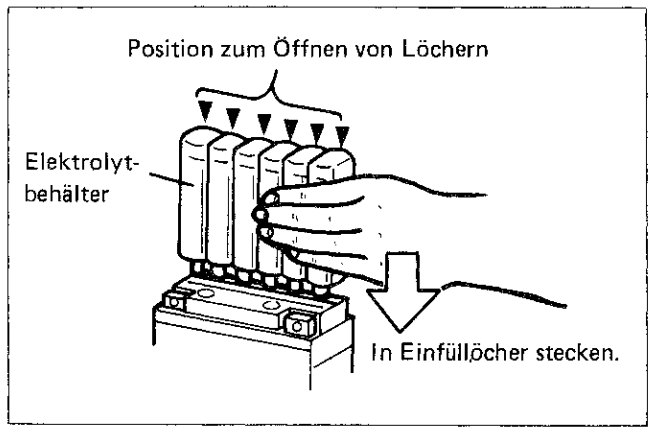
- Das Aluminiumband, das die Einfüllöcher der Batterie bedeckt, entfernen.



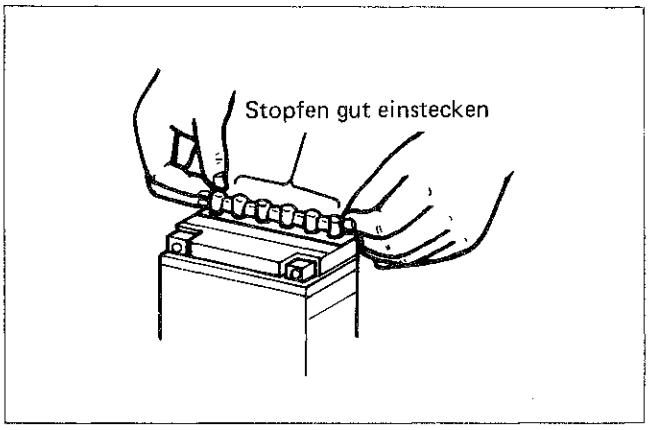
- Den Elektrolytbehälter mit seinen Stutzen aufrecht halten und die Stutzenenden mit einer Drahtzange usw. and der bezeichneten Stelle abschneiden (zwischen Enden und Packung).



- Die Stutzen des Elektrolytbehälters in die Elektrolyt-Einfüllöcher der Batterie stecken, wobei der Behälter gut festzuhalten ist, damit er nicht hinunterfällt.
  Seien Sie vorsichtig, daß keine Flüßigkeit verschüttet wird.
- Eine Drahtzange verwenden, um die Vorsprünge am Behälterboden aufzuschneiden, und für etwa 10 Minuten in dieser Stellung belassen.

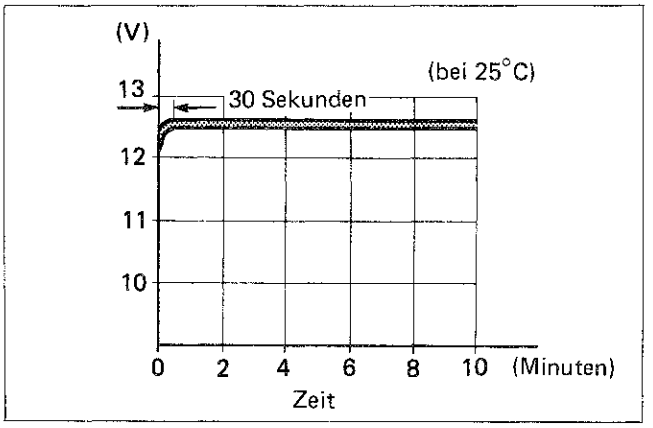


- Nachdem sichergestellt ist, daß aller Elektrolyt in die Batterie eingelaufen ist, den Elektrolytbehälter von der Batterie abnehmen. Etwa 10 Minuten warten.
- Die Stopfen gut in die Einfüllöcher einstecken, wobei stark hineingedrückt wird, so daß die Oberseite der Stopfen nicht über die obere Oberfläche des Batterieoberdeckels hinausragt.



VORSICHT:
* **Niemals eine andere als die vorgeschriebene Batterie verwenden.**
* **Wenn die Stopfen einmal eingesteckt worden sind, dürfen sie nicht entfernt werden.**

- Mit einem Suzuki Taschentester die Batteriespannung messen. Der Tester sollte 12,5 – 12,6V (DC) anzeigen, wie in der Abbildung. Falls die Batteriespannung niedriger als vorgeschrieben ist, ist sie mit einem Batterieladgerät aufzuladen. (Siehe Seite 6-21 für den Aufladevorgang)



ZUM BEACHTEN:
Erstes Aufladen einer neuen Batterie wird empfohlenerweise zwei Jahre nach der Herstellung ausgeführt.

WARTUNG

Sichtprüfung des Batteriebehälters ausführen. Falls Anzeichen von Sprüngen oder Elektrolytlecks an den Seiten der Batterie vorhanden sind, ist die Batterie durch eine neue zu ersetzen.
Falls die Batterieklemmen mit Rost oder einer sauren, weissen, pulverigen Substanz bedeckt sind, dann kann dies mit Schmirgelpapier entfernt werden.

AUFLADEN

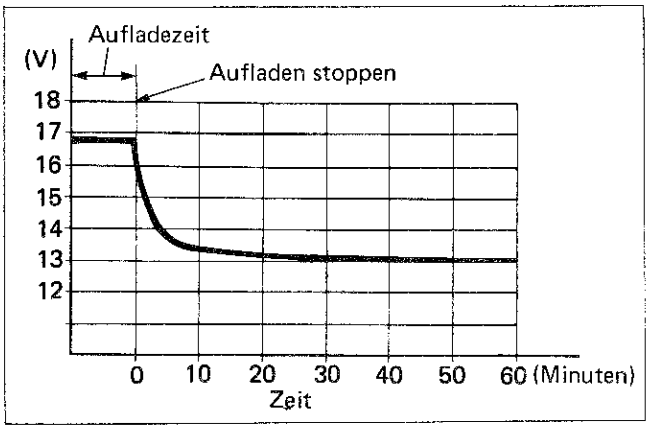
- Mit dem Taschentester die Batteriespannung prüfen. Falls sie weniger als 12,0V (DC) ist, die Batterie mit einem Batterieladegerät aufladen.

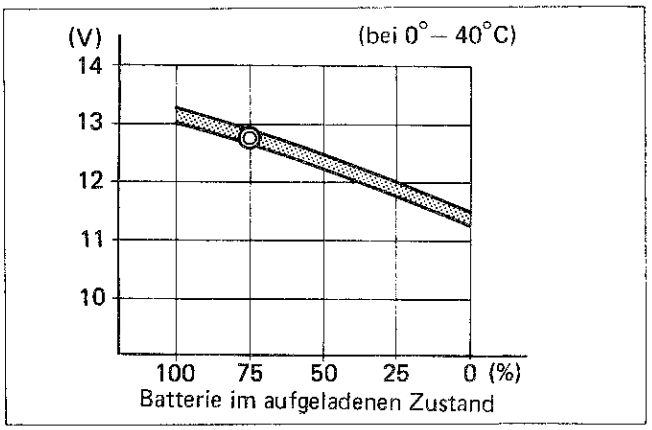
VORSICHT:
Wenn die Batterie aufgeladen wird, ist sie vom Motorrad zu entfernen.

ZUR BEACHTUNG:
Die Stopfen auf der Batterie nicht während des Aufladens abnehmen.

Aufladezeit	0,4A für 5 Stunden

VORSICHT:
Achten Sie darauf, daß der Ladestrom niemals 4A überschreitet.





- Nach dem Aufladen für mehr als 30 Minuten warten und dann die Batteriespannung mit einem Taschentester überprüfen.
- Falls die Batteriespannung weniger als 12,5V ist, die Batterie nochmals aufladen.
- Falls die Batterie nach nochmaligem Aufladen immer noch unter 12,5V ist, ist sie durch eine neue zu ersetzen.
- Wenn eine Batterie lange Zeit ohne Gebrauch gelassen wird, neigt sie sich zur Entladung. Wenn das Motorrad für mehr als 1 Monat nicht benutzt wird (besonders im Winter), ist die Batterie mindestens einmal im Monat aufzuladen.

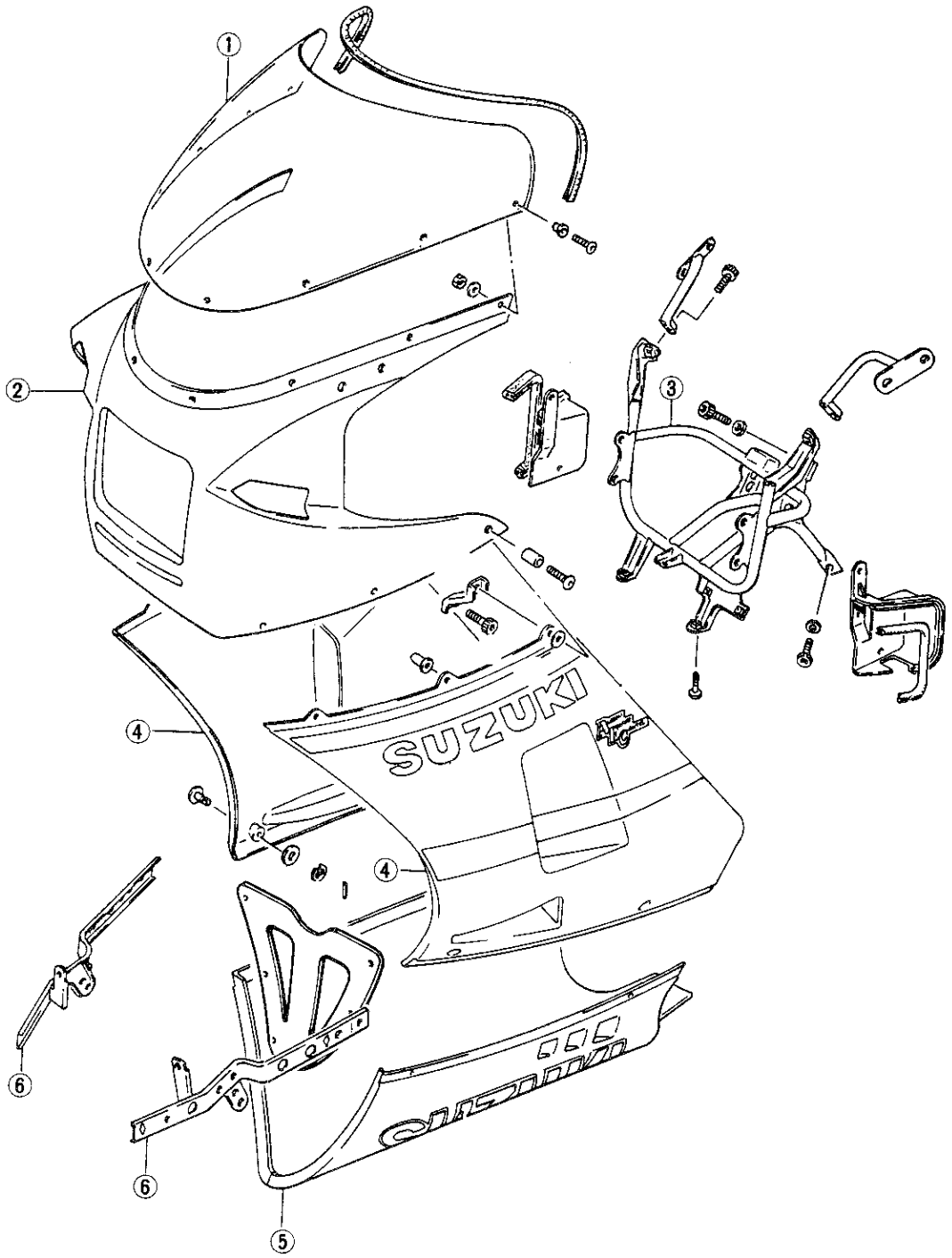
FAHRGESTELL

INHALT

VERSCHALUNG 7- 1
VORDERRAD 7- 4
VORDERE BREMSE 7- 9
VORDERRADGABEL 7-16
LENKSÄULE 7-24
HINTERE BREMSE 7-29
HINTERRAD 7-36
REIFEN UND RADFELGEN 7-42
HINTERE SCHWINGE UND AUFHÄNGUNG 7-48

VERSCHALUNG

AUFBAU

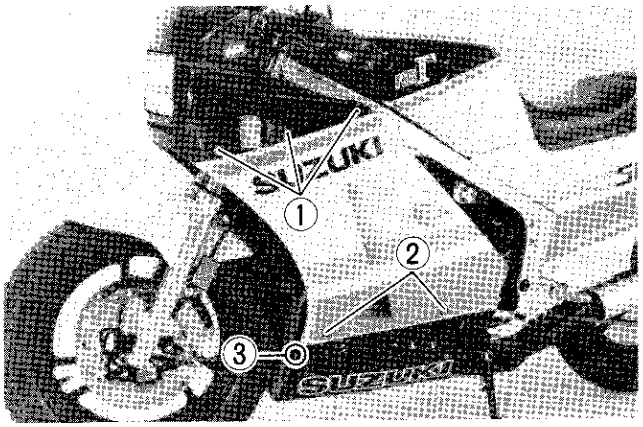


① Windschutz
② Obere Verschalung
③ Verschalungsträger
④ Mittlere Verschalung
⑤ Untere Verschalung
⑥ Unterer Verschalungsträger

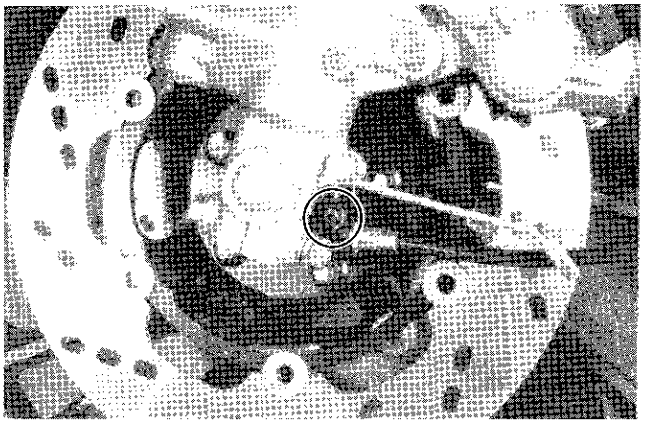
DEMONTAGE

- Zum Entfernen der mittleren Verschalung drei Schrauben ① entfernen, zwei weitere Schrauben ② lösen und eine Kunststoffklammer ③ je rechts und links herausziehen.

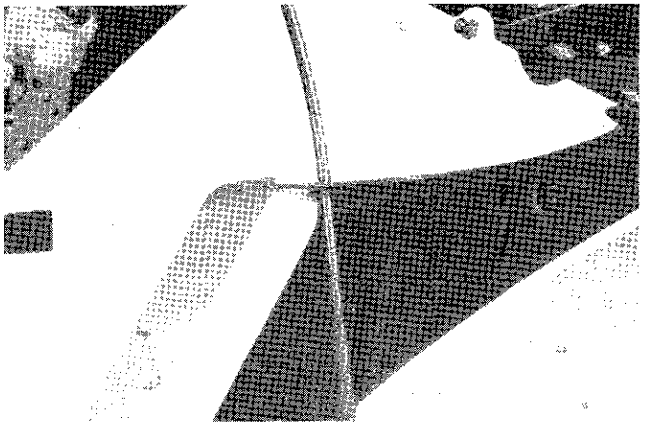
09900-00401	L-Typ Sechskant-schlüsselsatz



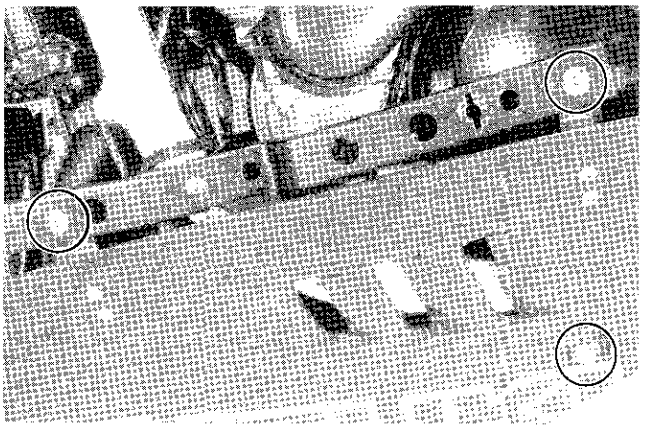
- Die Befestigungsschraube des Drehzahlmesserkabels lösen und das Kabel herausziehen.



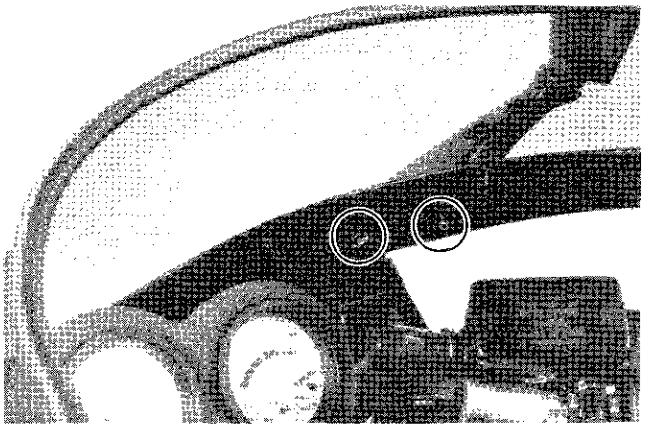
- Für die linke mittlere Verschalung das Drehzahlmesserkabel aus der Kabelführung ziehen.



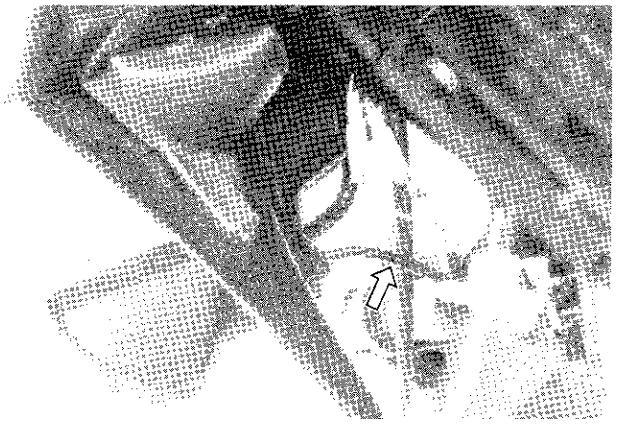
- Die untere Verschalung durch Lösen von drei Schrauben links und rechts entfernen.



- Die rechten und linken Rückspiegel durch Lösen ihrer zwei Muttern abnehmen.

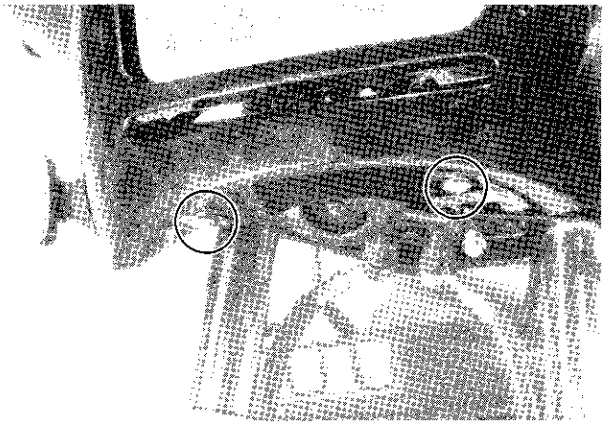


- Die Leitungsdrähte des rechten und linken Blinkers abtrennen.



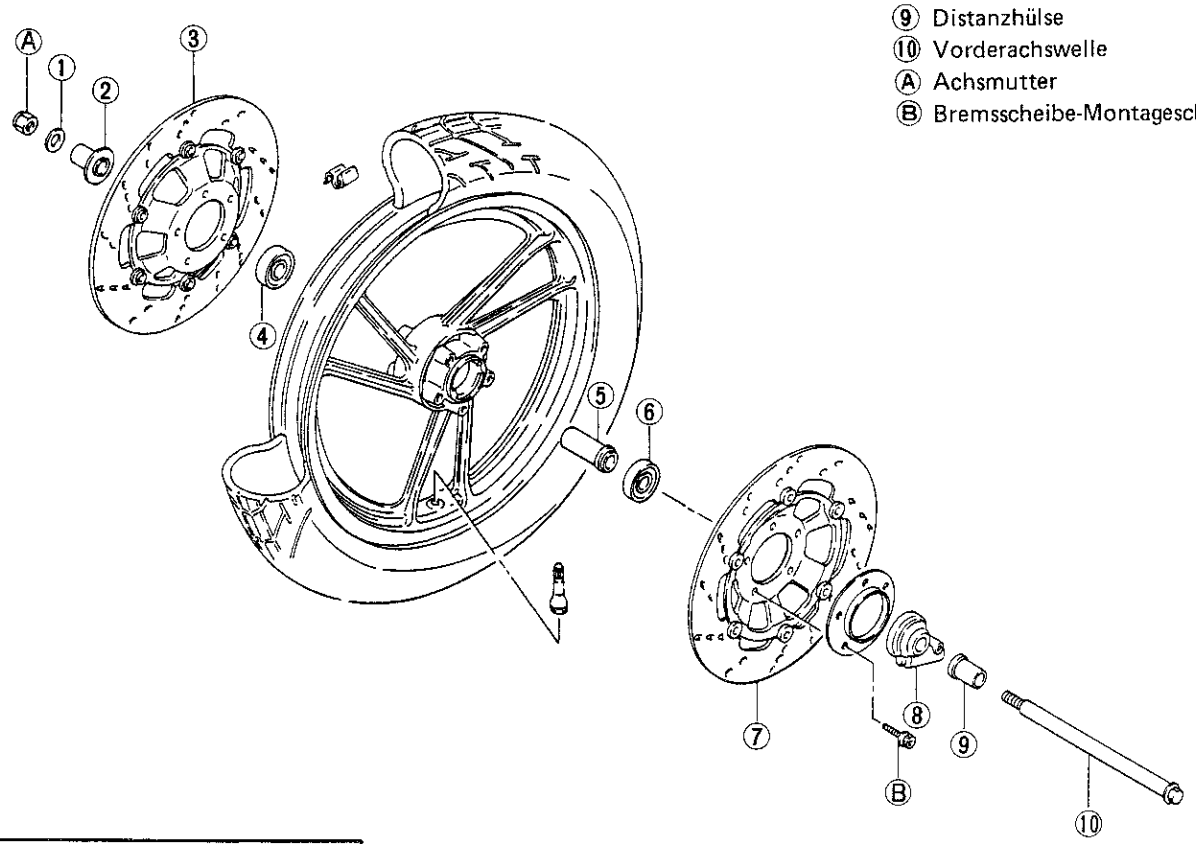
- Die obere Verschalung durch Lösen von zwei Schrauben entfernen.

09900-00401	L-Typ Sechskant-schlüsselsatz



VORDERRAD

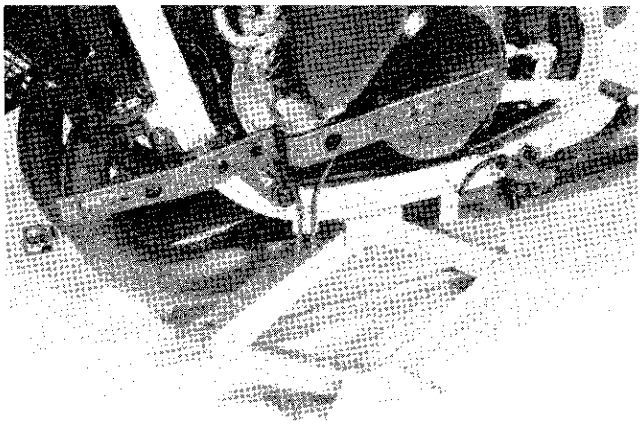
AUFBAU



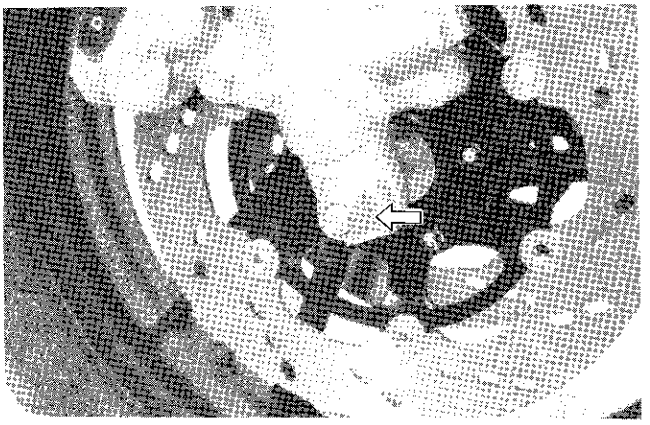
Anzugsmomente		
Gegenstand	N·m	kg-m
Ⓐ	36 – 52	3,6 – 5,2
Ⓑ	15 – 25	1,5 – 2,5

AUSBAU UND DEMONTAGE

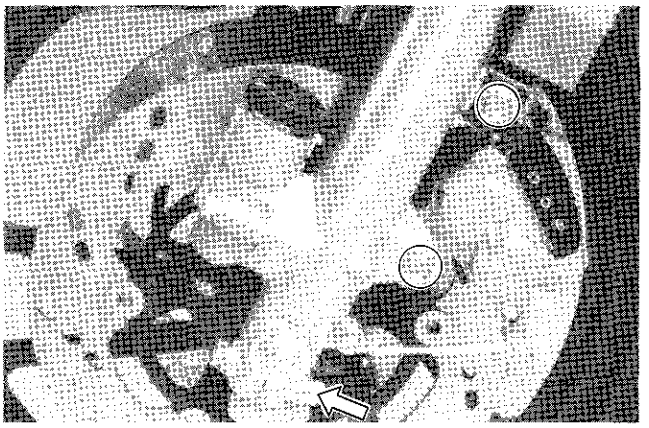
- Die mittlere Verschalung und untere Verschalung entfernen. (Siehe Seite 7-1)
- Das Motorrad durch einen Heber bzw. Auflegeblock aufstützen.



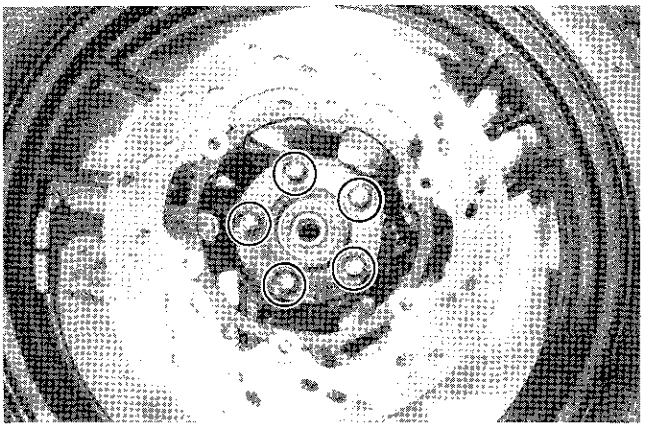
- Die Achsmutter lösen.



- Die Achsklemmutter lösen.
- Die rechten und linken Bremsbacken durch Lösen der Montageschrauben entfernen.
- Die Achswelle herausziehen und das Vorderrad abnehmen.

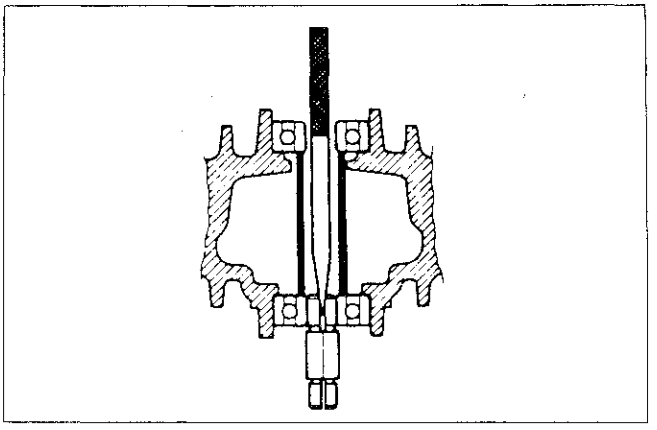


- Die Befestigungsschrauben entfernen und die beiden Bremsscheiben vom Rad abnehmen.



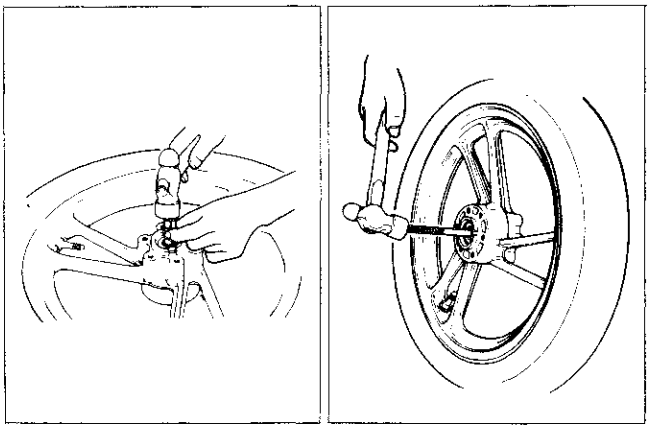
- Die beiden Radlager mit dem Spezialwerkzeug abziehen, wozu folgend vorzugehen ist.

09941-50110	Lagerabziehwerkzeug



- Den Adapter ins Radlager stecken.
- Nachdem die Keilstange von der Gegenseite eingesteckt wurde, diese im Schlitz des Adapters verriegeln.
- Das Radlager austreiben, indem auf die Keilstange geschlagen wird.

VORSICHT:
Das entfernte Lager sollte ersetzt werden.

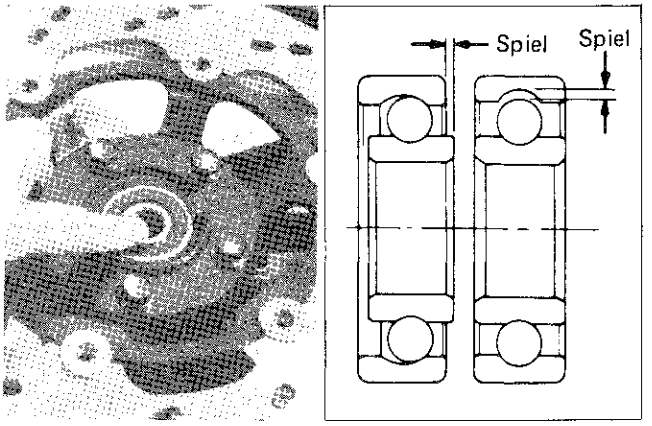


ÜBERPRÜFUNG

REIFEN . . . . . Siehe Seite 2-15

RADLAGER

Das Spiel des innern Lagerlaufrings von Hand prüfen, während es im Rad angebracht wird. Den innern Laufring drehen, um zu sehen, ob es sich glatt dreht, und ob es nicht abnormal laut tönt, wenn es läuft. Das Lager ersetzen, falls etwas nicht normal ist.

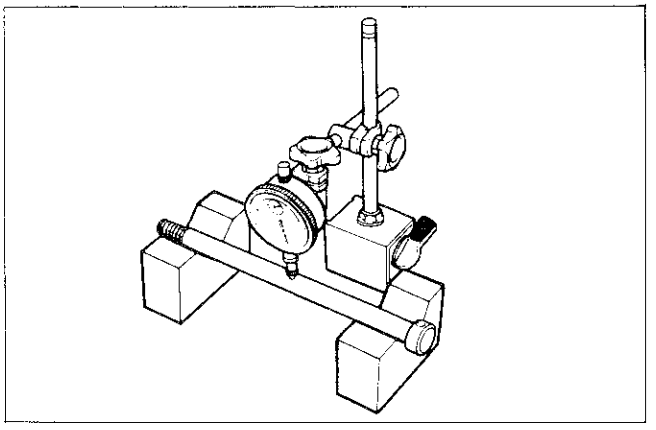


ACHSWELLE

Mit einer Meßuhr die Achswelle auf Unrundheit überprüfen und auswechseln, falls die Unrundheit die Verschleißgrenze überschreitet.

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

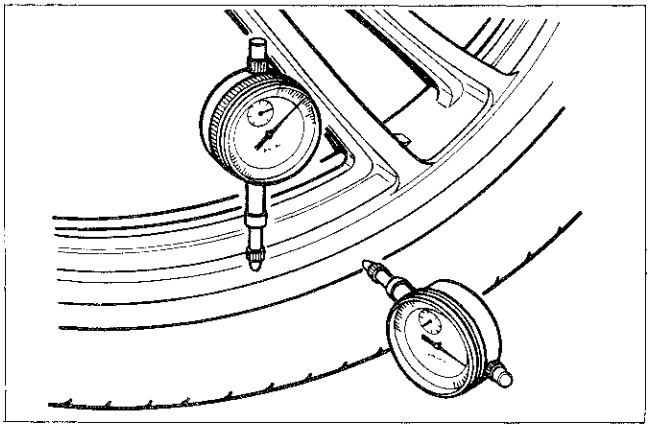
Verschleißgrenze	0,25 mm



RADFELGE

Sichergehen, daß der gemäß Abbildung überprüfte Radfelgenschlag nicht die Verschleißgrenze überschreitet. Übermäßiger Felgenschlag ist gewöhnlich auf abgenutzte oder lose Radlager zurückzuführen und kann durch Auswechseln der Lager reduziert werden. Falls ein Auswechseln der Lager keine Verbesserung bringt, das Rad ersetzen.

Verschleißgrenze (Axial und radial)	2,0 mm



MONTAGE UND WIEDEREINBAU

Das Vorderrad in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus und der Demontage wieder montieren und einbauen, dabei den folgenden Schritten folgen:

RADLAGER

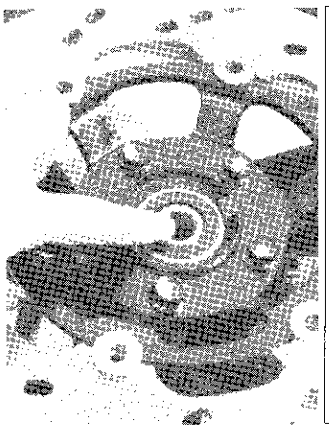
- Vor dem Einsetzen der Lager Fett an die Lager geben.

99000-25010	SUZUKI Superfett "A"

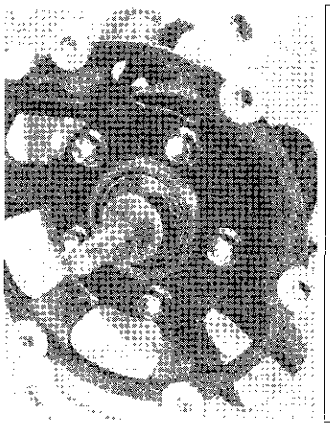
- Die Radlager wie folgt unter Verwendung des Spezialwerkzeugs einbauen.

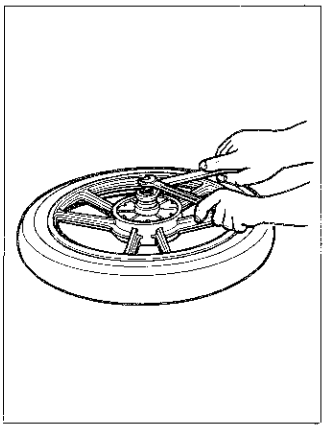
VORSICHT:
Zuerst das Radlager auf der linken Seite einbauen.

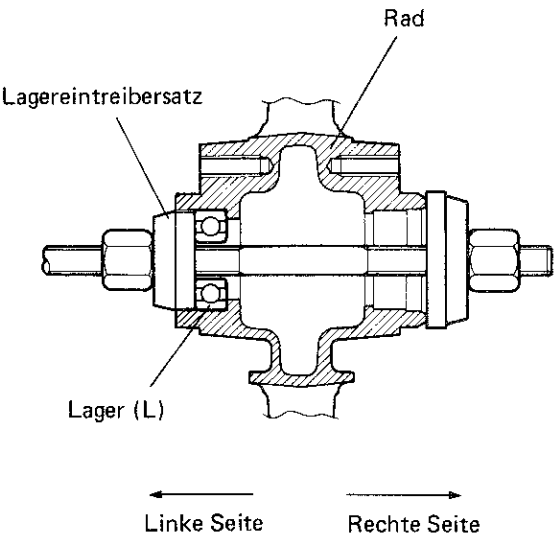
09941-34511	Lagereintreibersatz
09924-84510	Lagereintreibersatz

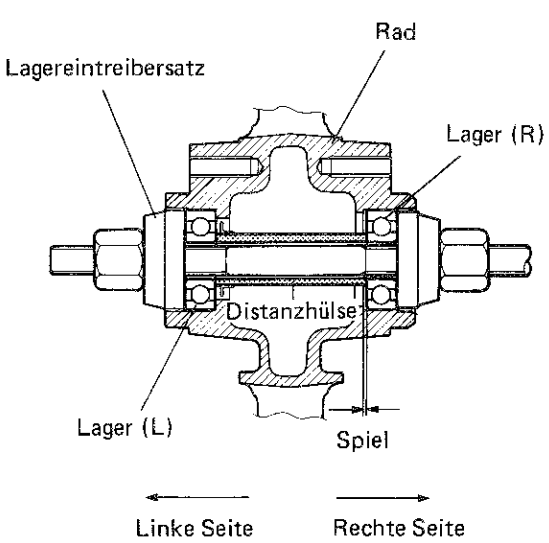










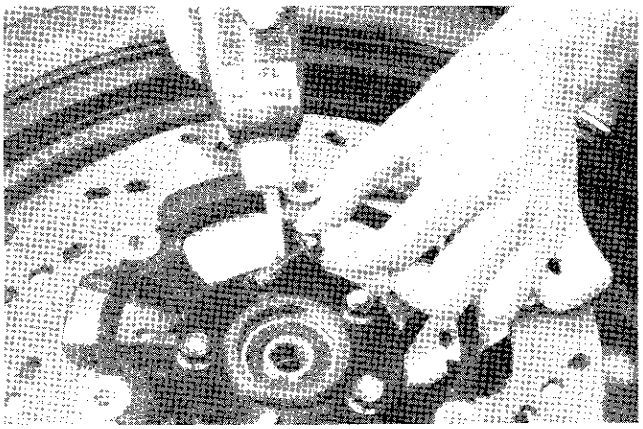


BREMSSCHEIBE

Sicherstellen, daß die Bremsscheibe sauber und frei von Fettmaterial ist. THREAD LOCK "1360" zugeben und mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

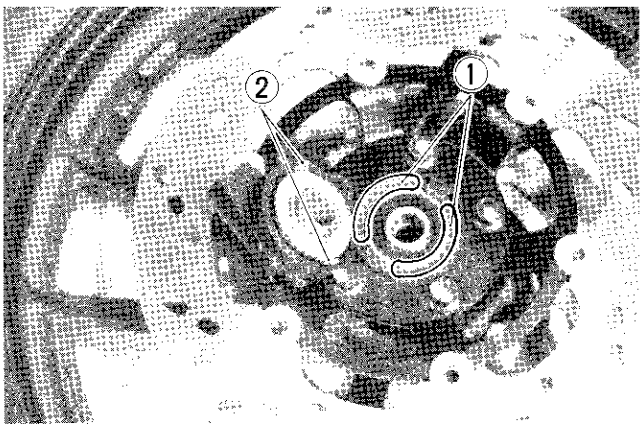
Anzugsmoment	15 – 25 N·m (1,5 – 2,5 kg-m)

99000-32130	Thread Lock "1360"



DREHZAHLMESSERGETRIEBEGEHÄUSE

- Vor dem Montieren des Drehzahlmessergetriebegehäuses, ist es einzufetten.
- Wenn das Drehzahlmessergetriebegehäuse auf der Radnabe installiert wird, ist die Nut zwischen den zwei Vorsprüngen ① auf der Radnabe mit den zwei Zungen ② des Drehzahlmesserzahnrads in Übereinstimmung zu bringen.
- Wenn die Vorderachse angezogen wird, darauf achten, daß das Drehzahlmessergetriebegehäuse in der Stellung ist, in der das Drehzahlmesserkabel nicht stark gebogen wird.

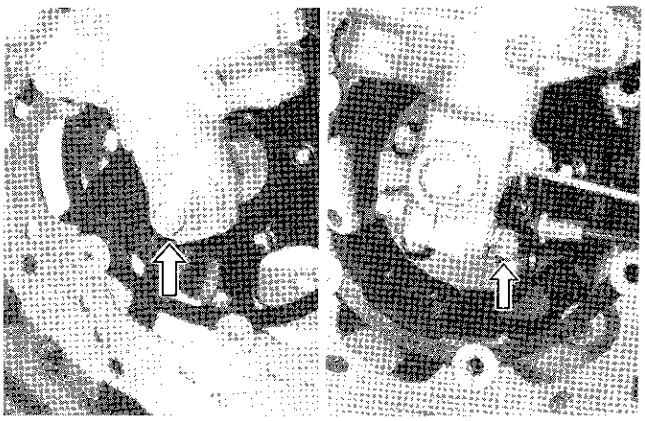


ACHSWELLE

Die Achswelle von der linken Seite her einstecken und die Achsmutter und Achswellenklemmutter mit dem vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Gegenstand	N·m	kg-m
Achsmutter	36 – 52	3,6 – 5,2
Achswellenklemmutter	15 – 25	1,5 – 2,5

ZUR BEACHTUNG:
Wenn die Achsmutter angezogen wird, das Drehzahlmesserkabel am richtigen Ort verlegen.

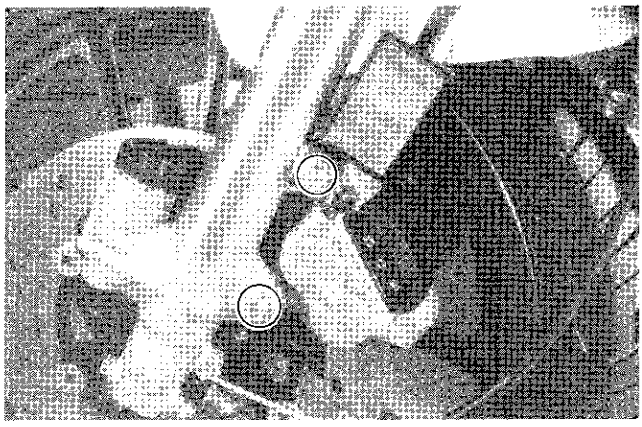


BREMSBACKEN

Die Bremsbackenmontageschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

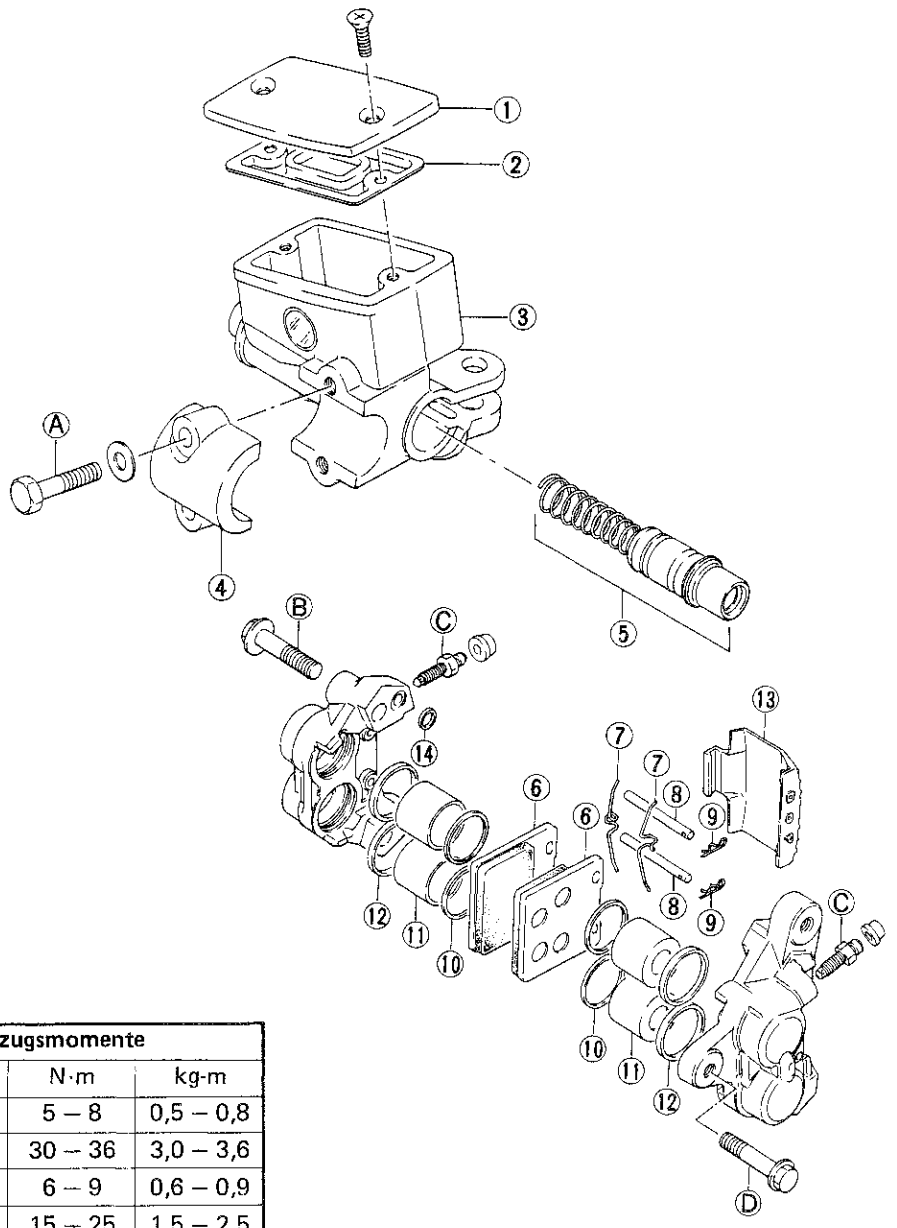
Anzugsmoment	15 – 25 N·m (1,5 – 2,5 kg-m)

ZUR BEACHTUNG:
Die Kolben ganz in die Bremsbacken einstoßen und diese wieder montieren.



VORDERE BREMSE

AUFBAU (BREMSZYLINDER UND BREMSBACKEN)



① Reservoirdeckel
② Membrane
③ Bremszylinder
④ Zylinderhalter
⑤ Kolbenbüchsensatz
⑥ Bremsbelagsatz
⑦ Federn
⑧ Stifte
⑨ Klammern
⑩ Dichtringe
⑪ Kolben
⑫ Kolbendichtringe
⑬ Abdeckung
⑭ O-Ring
Ⓐ Bremszylinder-Montageschraube
Ⓑ Bremsbacken-Gehäuseschraube
Ⓒ Entlüfter
Ⓓ Bremsbacken-Montageschraube

Anzugsmomente		
Gegenstand	N·m	kg-m
Ⓐ	5 – 8	0,5 – 0,8
Ⓑ	30 – 36	3,0 – 3,6
Ⓒ	6 – 9	0,6 – 0,9
Ⓓ	15 – 25	1,5 – 2,5

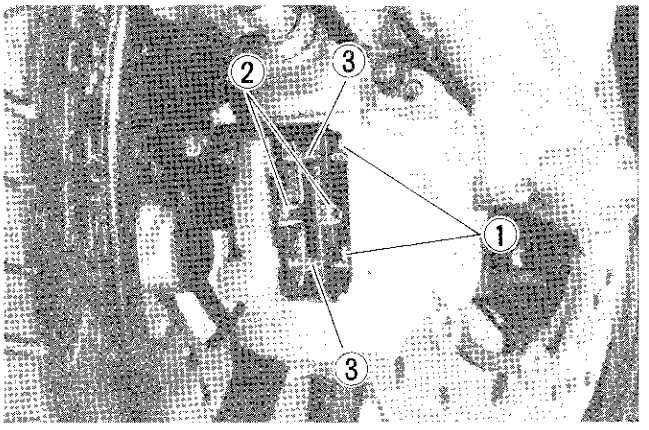
ERSETZEN DER BREMSBELÄGE

- Die Abdeckung abnehmen.
- Die Klammern ① und Federn ② entfernen und die Stifte ③ herausziehen.
- Die Bremsbeläge abnehmen.

VORSICHT:

*** Den Bremshebel nicht betätigen, während die Beläge demontiert werden.**

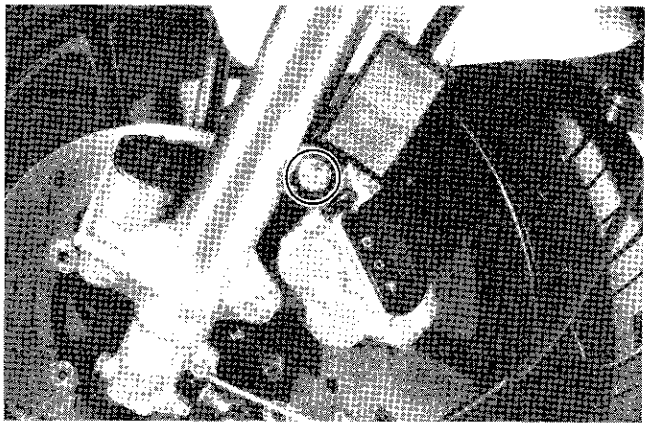
*** Beim Ersetzen der Bremsbeläge den Belagssatz austauschen, da sonst die Bremsleistung nachteilig beeinflusst wird.**



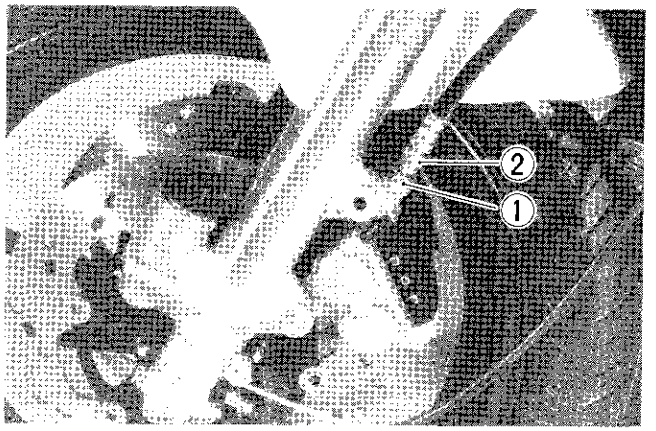
ENTFERNEN UND DEMONTIEREN DER BREMSBACKEN

- Den Reflektor durch Lösen der Montageschraube an der Oberseite der Bremsbacken entfernen. (Nur für E-28 und E-39)
- Die Mutter ② lösen, während die Gegenmutter ① festgehalten wird.
- Den Bremsschlauch abtrennen und die Bremsflüssigkeit mit einem Gefäß auffangen.

WARNUNG:
Bremsflüssigkeit wird, falls sie aus einem Leck ausläuft, die Fahrsicherheit beeinträchtigen und Farbflächen verfärben. Vor dem Fahren den Bremsschlauch auf Risse und die Schlauchverschraubung auf ein mögliches Leck untersuchen.

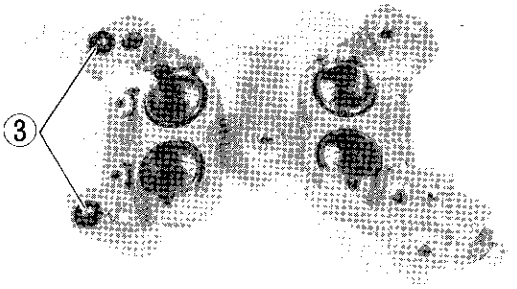


- Die unterseitige Backenmontageschraube entfernen und die Bremsbacke abnehmen. (Nur für E-28 und E-39)
- Die zwei Backenmontageschraube entfernen und die Bremsbacken entfernen. (Für die andern)



ZUR BEACHTUNG:
Die Bremsbacken-Gehäuseschrauben leicht lösen, um die spätere Demontage zu erleichtern, bevor die Backenmontageschraube entfernt werden.

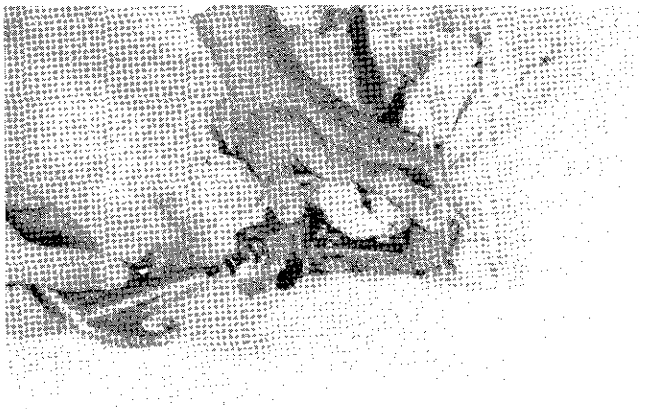
- Die Bremsbeläge entfernen. (Siehe Seite 7-9)
- Die Bremsbacken durch Herausschrauben der Backengehäuseschrauben trennen.
- Die O-Ringe ③ entfernen.



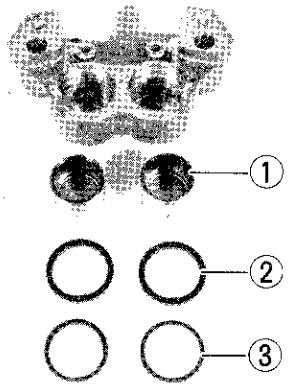
ZUR BEACHTUNG:
Die Backenhälften trennen und die O-Ringe ③ durch neue ersetzen.

- Die Kolben mit einer Luftpistole herausdrücken.

VORSICHT:
Keine Hochdruck-Preßluft verwenden, um Beschädigung der Kolben zu vermeiden.



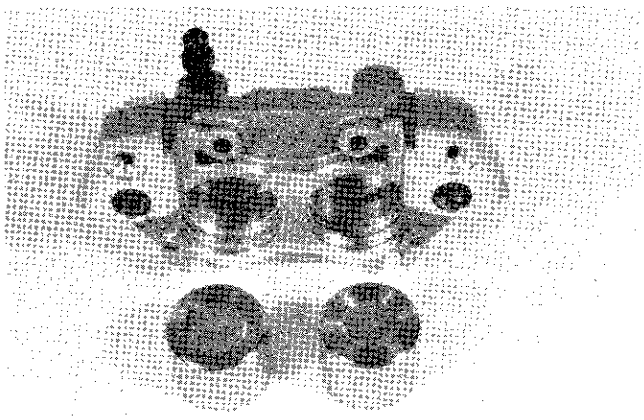
- Die Kolben ①, Dichtringe ② und Kolbendichtungen ③ von den Bremsbacken abnehmen.



ÜBERPRÜFEN VON BREMSBACKEN UND BREMSSCHEIBE

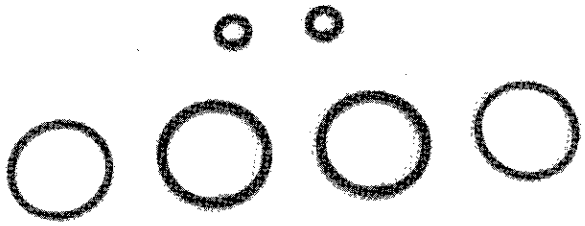
ZYLINDER UND KOLBEN

Die Wand der Bremsbackenbohrungen auf Kerben, Zerkratzung und andere Beschädigungen und die Kolbenoberfläche auf irgendwelche Krätze oder andere Beschädigungen untersuchen.



GUMMITEILE

Alle Gummiteile auf Beschädigung und Verschleiß überprüfen.

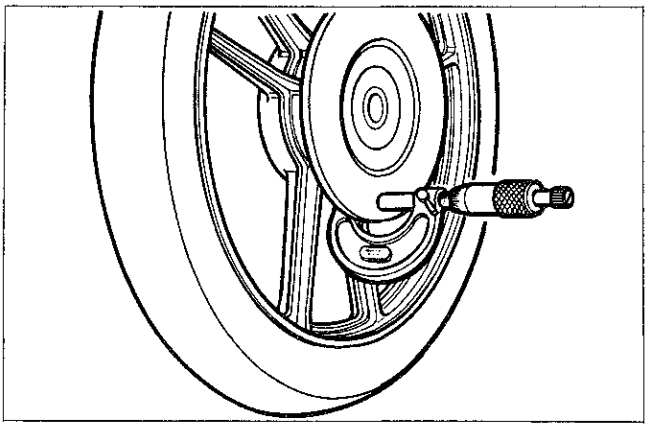


BREMSSCHEIBE

- Mit Hilfe eines Mikrometers die Scheiben auf Verschleiß überprüfen. Die Scheibendicke kann kontrolliert werden, wenn Rad und Scheibe an Ort sind. Die Verschleißgrenze der Scheibendicke ist unten angegeben.

09900-20205	Mikrometer (0 – 25 mm)

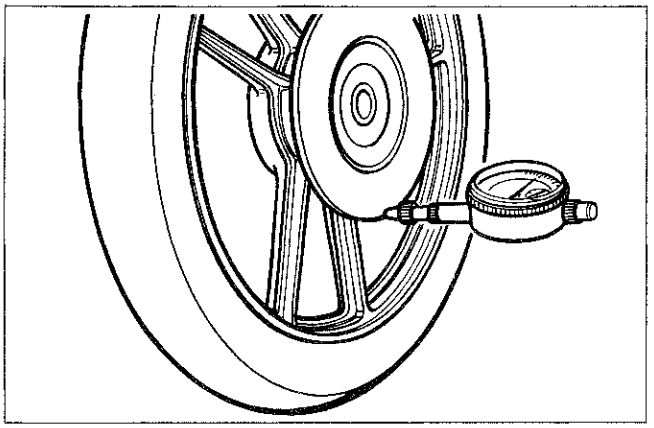
Verschleißgrenze (Vordere Scheiben)	4,0 mm



- Mit der Scheibe auf dem Rad montiert, die Scheibenfläche auf seitlichen Ausschlag überprüfen.

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

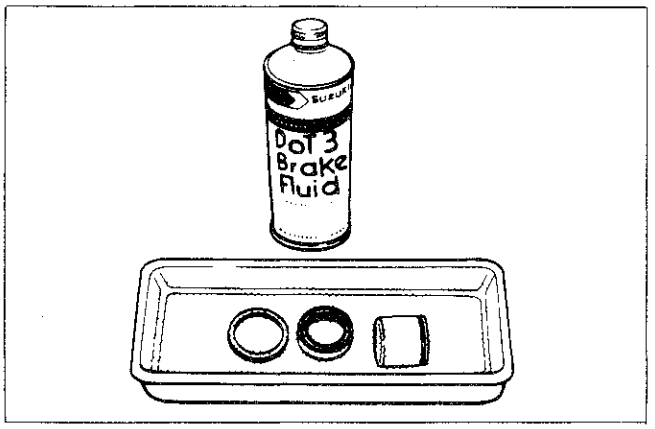
Verschleißgrenze	0,30 mm



MONTAGE UND WIEDEREINBAU DER BREMSBACKEN

Die Bremsbacken in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus und der Demontage wieder montieren und einbauen, und die folgenden Schritte ausführen.

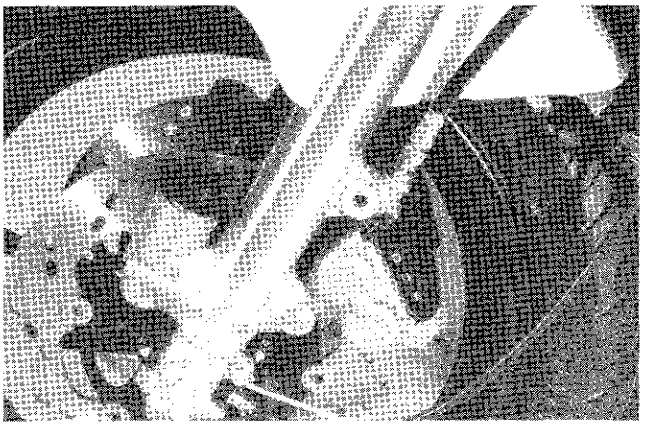
VORSICHT:
* **Vor dem Montieren die Backenteile mit frischer Bremsflüssigkeit waschen.**
* **Niemals eine Reinigungslösung oder Benzin zum Waschen verwenden.**
* **An Bremsbackenbohrungen und die darin einzusteckenden Kolben Bremsflüssigkeit zugeben.**



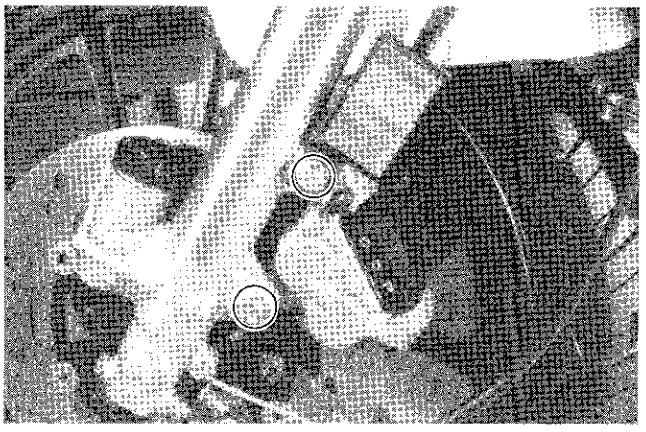
BACKENSCHRAUBEN

Die Schrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

Gegenstand	N·m	kg-m
Verschraubung	20 – 25	2,0 – 25,
Backenmontage-schraube	15 – 25	1,5 – 2,5
Backengehäuse-schraube	30 – 36	3,0 – 3,6

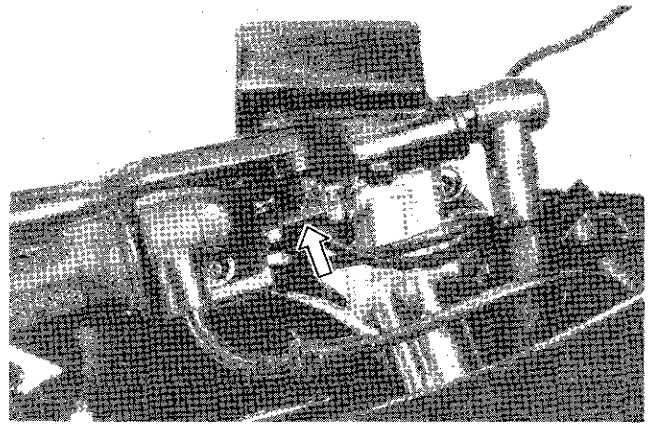


VORSICHT:
Nach dem Zusammenbauen der Bremsbacken die Luft aus diesen ablassen. (Siehe Seite 2-14)

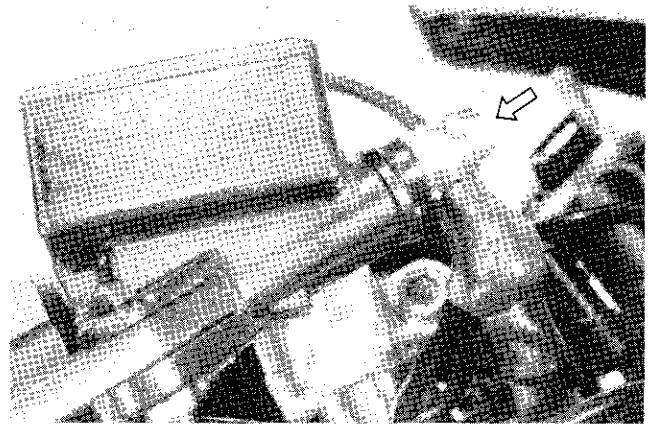


AUSBAU UND DEMONTAGE DES BREMSZYLINDERS

- Den Lichtschalter der Vorderbremse entfernen.

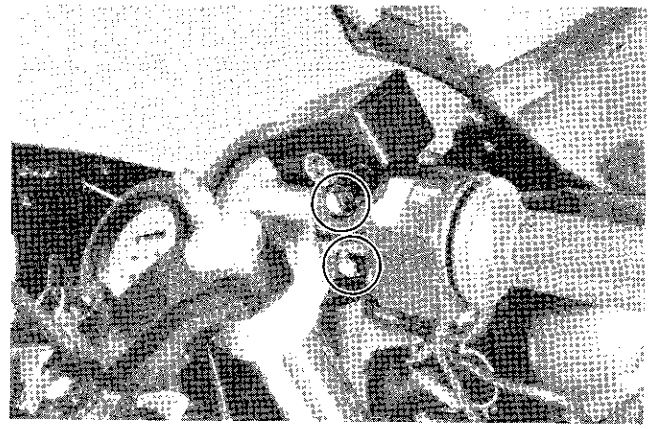


- Einen Lappen unter die Verschraubung des Bremszylinders legen, um die verschüttetten Tropfen der Bremsflüssigkeit aufzufangen. Die Schraube abschrauben und die Bremsschlauch/ Bremszylinder-Verschraubung abtrennen.

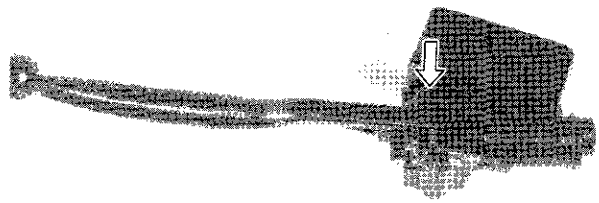


VORSICHT:
Jeglich Bremsflüssigkeit, die an irgendeinen Teil des Motorrads gerät, ist vollständig abzuwischen. Die Flüssigkeit reagiert chemisch mit Farbe, Kunststoffen, Gummimaterialien, usw.

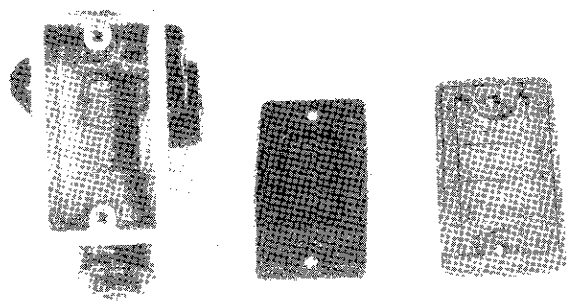
- Die Halteschrauben entfernen und den Bremszylinder abnehmen.



- Den Bremshebel durch Lösen einer Schraube entfernen.

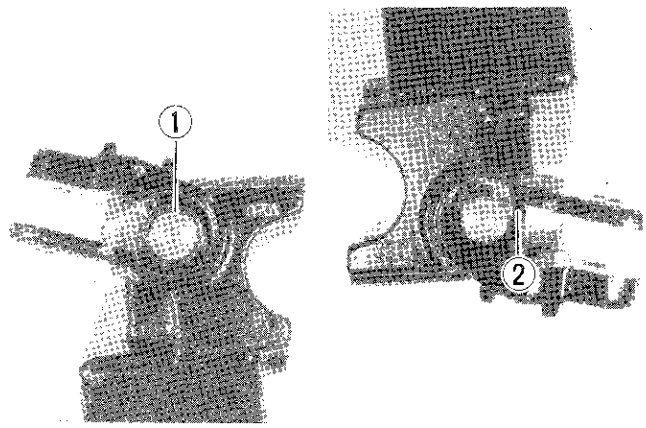


- Den Reservoirdeckel und die Membrane durch Lösen der zwei Schrauben entfernen.
- Die Bremsflüssigkeit ablassen.



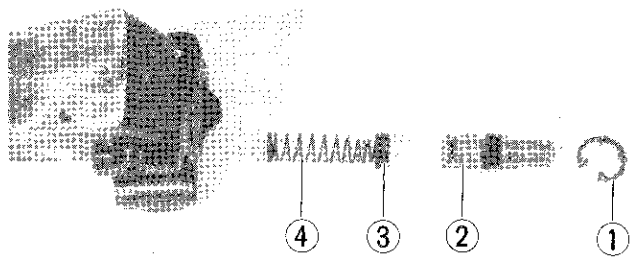
- Den Staubstutzen ① herausziehen und dann den Sprengring ② mit Hilfe eines Spezialwerkzeugs entfernen.

09900-06108	Sprengringzange



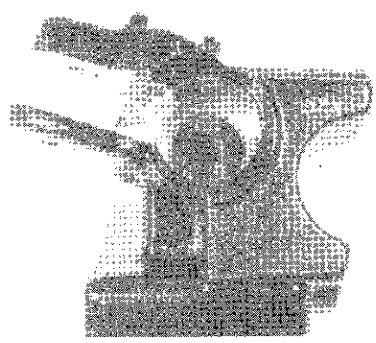
- Den Kolben, die Primärbüchse sowie die Rückstellfeder entfernen.

① Sprengring
② Kolben
③ Primärbuchse
④ Rückstellfeder

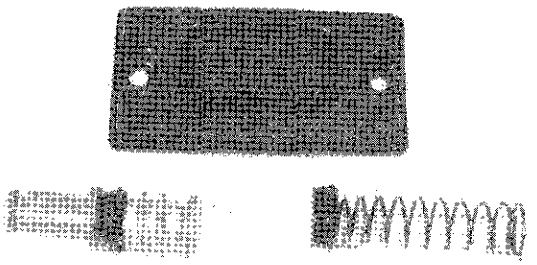


ÜBERPRÜFUNG DES BREMSZYLINDERS

- Die Bremszylinderbohrung auf irgendwelche Zerkratzung oder andere Beschädigung untersuchen.

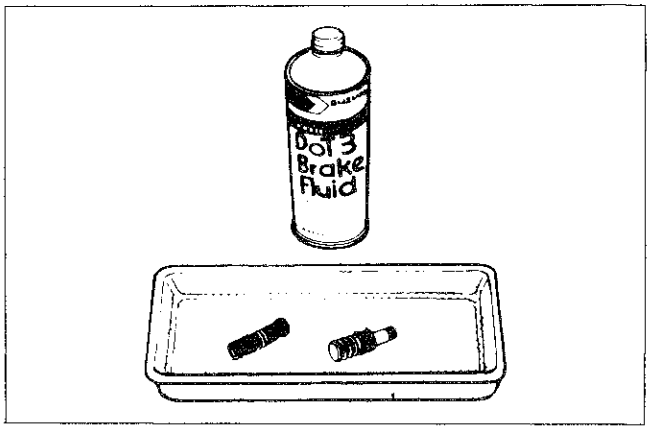


- Die Kolbenoberfläche auf Zerkratzung und andere Beschädigung überprüfen.
- Die Primarbüchse, den Staubzapfen und die Membrane auf Verschleiß bzw. Beschädigung untersuchen.



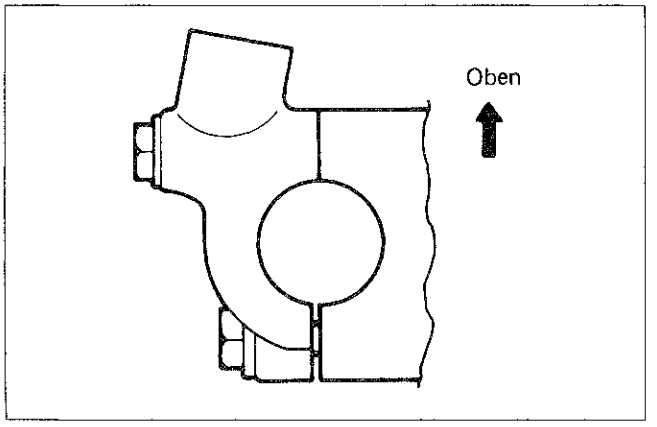
MONTIEREN DES BREMSZYLINDERS

Den Bremszylinder in der umgekehrten Folge des Ausbaus bzw. der Demontage wieder montieren und einbauen; dabei die folgenden Schritte ausführen.



VORSICHT:
Die Bremszylinderkomponenten vor dem Montieren mit frischer Bremsflüssigkeit waschen. Niemals eine Reinigungslösung oder Benzin zum Waschen verwenden.
An die Zylinderbohrung und alle darin einzusetzenden Teile ist Bremsflüssigkeit zuzugeben.

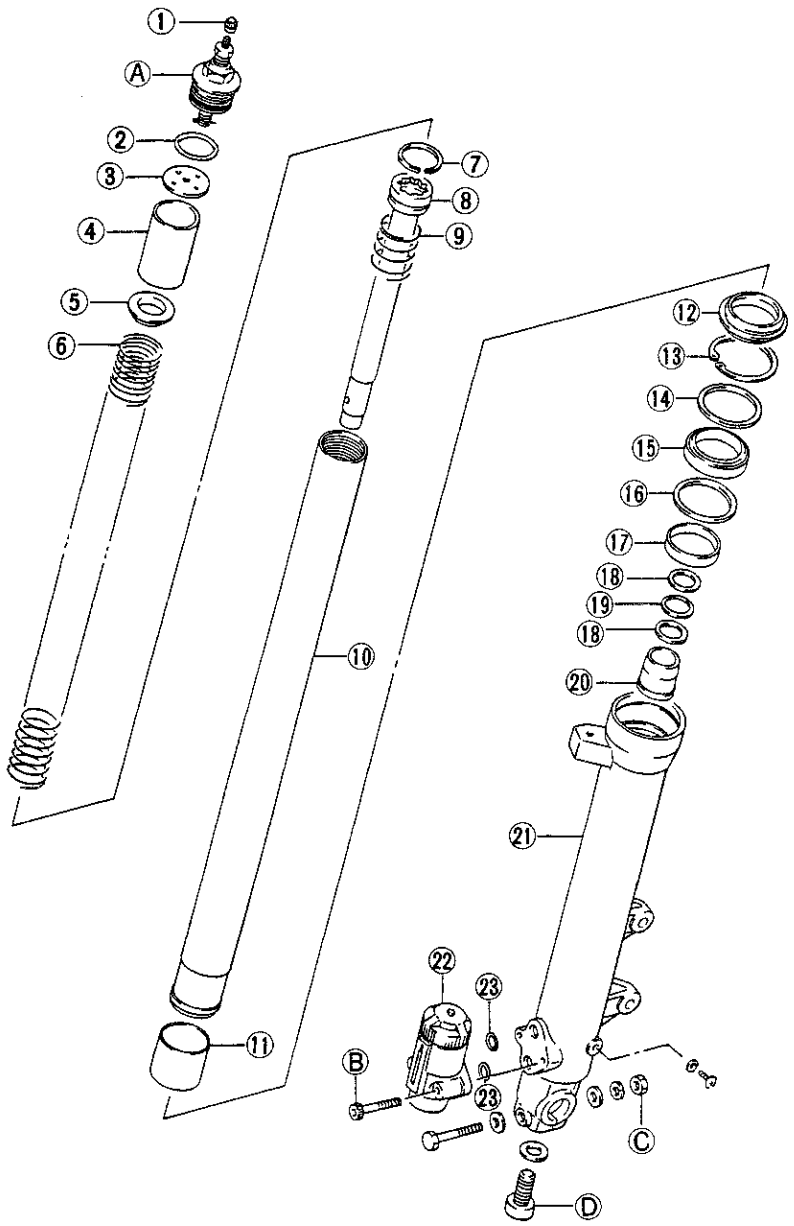
Wenn der Bremszylinder wieder an der Lenkstange angebracht wird, zuerst die Klemmschraube oben anziehen, wie abgebildet.



Anzugsmoment	5 – 8 N·m (0,5 – 0,8 kg-m)

VORSICHT:
Die Luft nach dem Zusammenbau des Bremszylinders ablassen. (Siehe Seite 2-14)
Nach dem Einbau den Lichtschalter der vorderen Bremse einstellen.

VORDERRADGABEL



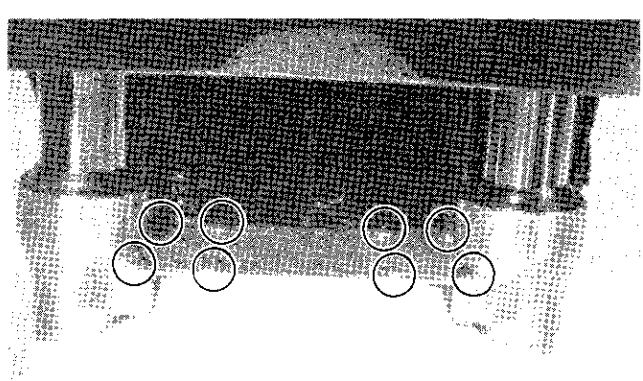
① Luftventilkappe
② O-Ring
③ Sitz
④ Distanzhülse
⑤ Federsitz
⑥ Feder
⑦ Ring
⑧ Dämpferstange
⑨ Rückprallfeder
⑩ Innenrohr
⑪ Metallhülse
⑫ Staubdichtring
⑬ Sprengring
⑭ Ring
⑮ Simmerring
⑯ Ring
⑰ Metallhülse
⑱ Spannring
⑲ Zwischenring
⑳ Hydraulikverschlußkonus
㉑ Außenrohr
㉒ Posi-Dämpfeinheit
㉓ O-Ring
Ⓐ Deckelschraube
Ⓑ Montageschraube der Posi-Dämpfeinheit
Ⓒ Vorderachsklemmutter
Ⓓ Dämpferstangenschraube

Anzugsmomente		
Gegenstand	N·m	kg-m
Ⓐ	25 – 35	2,5 – 3,5
Ⓑ	6 – 8	0,6 – 0,8
Ⓒ	15 – 25	1,5 – 2,5
Ⓓ	34 – 46	3,4 – 4,6

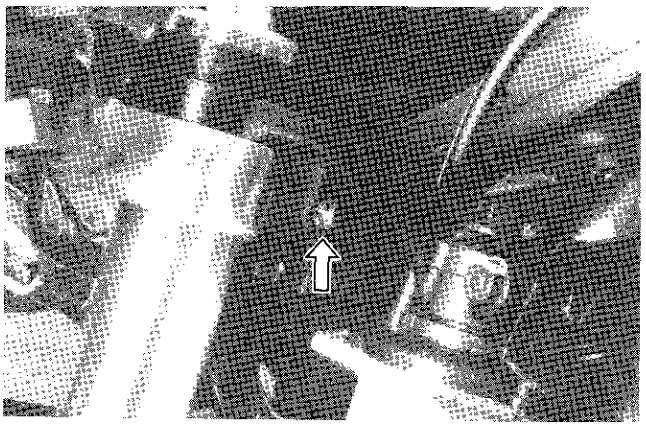
AUSBAU UND DEMONTAGE

- Die Verschalung entfernen. (Siehe Seite 7-1)
- Das Vorderrad entfernen. (Siehe Seite 7-4)
- Die acht Zylinderkopfschrauben lösen und Stabilisator sowie Schutzblech abnehmen.

09900-00401	L-Typ Sechskant-schlüsselsatz

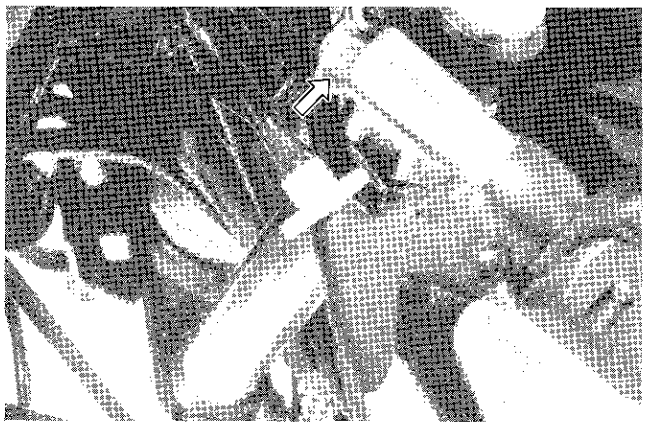


- Den Sprengring des Lenkstangenstellbolzens entfernen.



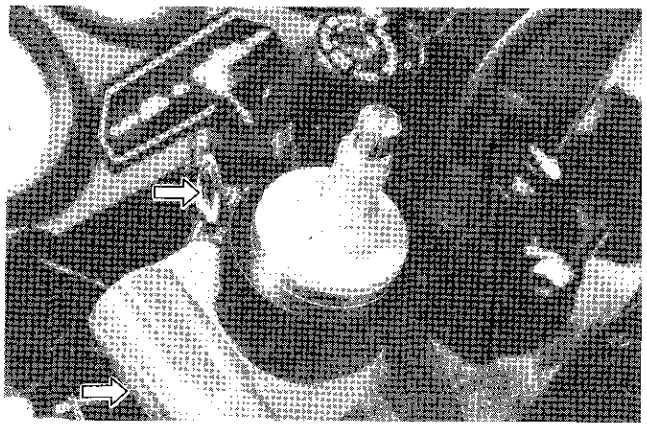
- Die Lenkstangenklemmschraube lösen und die Lenkstange nach innen schieben.

09900-00401	L-Typ Sechskant-schlüsselsatz

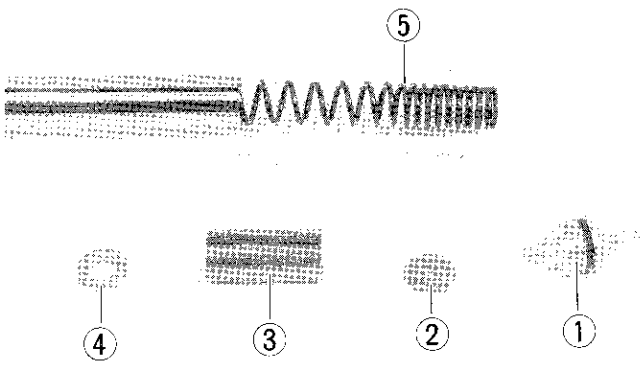


- Die Vordergabel-Deckelschraube leicht lösen, um die spätere Demontage zu erleichtern.
- Die obere und untere Vordergabel-Klemmschraube lösen und die Gabelzusammenstellung nach unten ziehen.

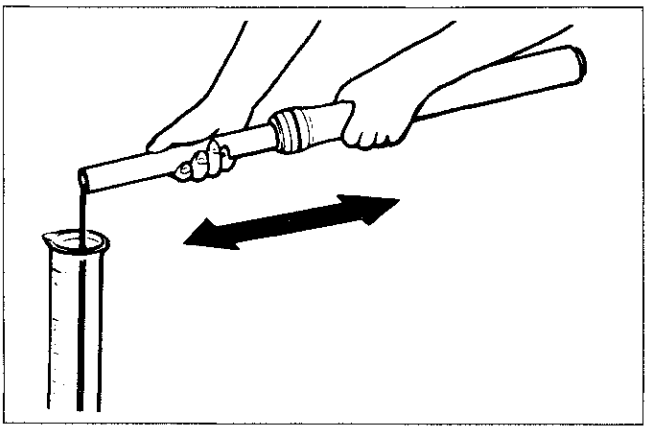
09900-00401	L-Typ Sechskant-schlüsselsatz



- Die Gabeldeckelschraube ① entfernen und den Sitz ②, die Distanzhülse ③ und den Federsitz ④ herausziehen.

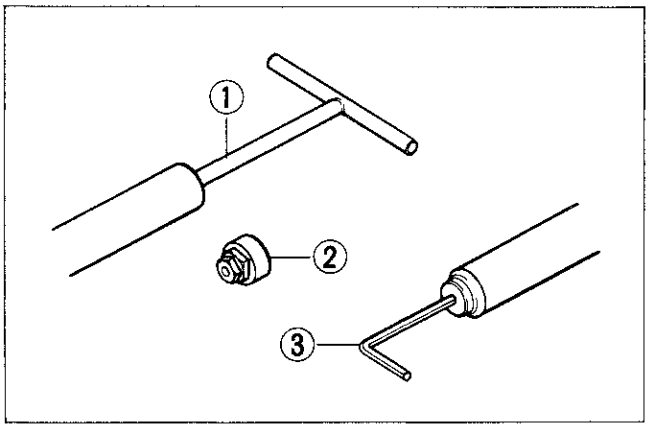


- Den Gabelholm umdrehen und mehrmals zusammenpumpen, um das Öl darin abzulassen.
- Den Gabelholm in dieser umgedrehten Stellung einige Minuten lang halten.

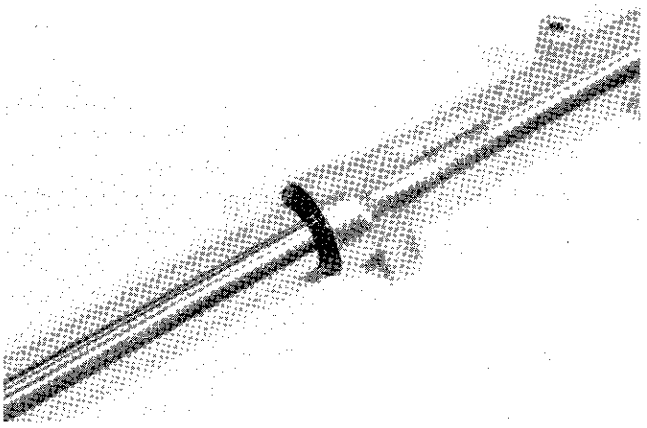


- Die Dämpferstangenbefestigungsschraube mit Hilfe der Spezialwerkzeuge entfernen.

① 09940-34520	Vordergabelmontage-"T"-Griff
② 09940-34581	Aufsatz "F"
③ 09900-00401	L-Typ Sechskantschlüsselsatz

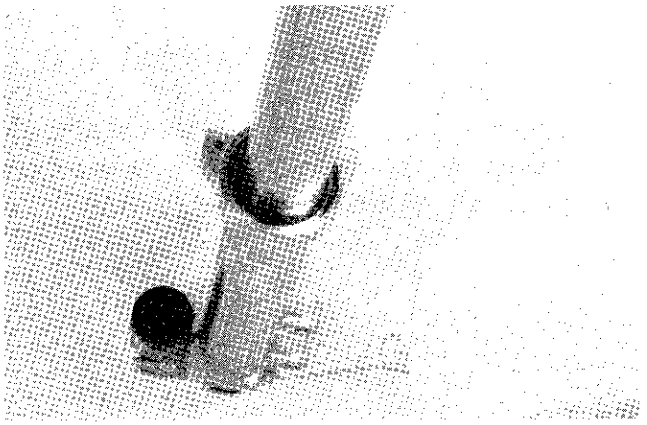


- Den Staubdichtring entfernen.



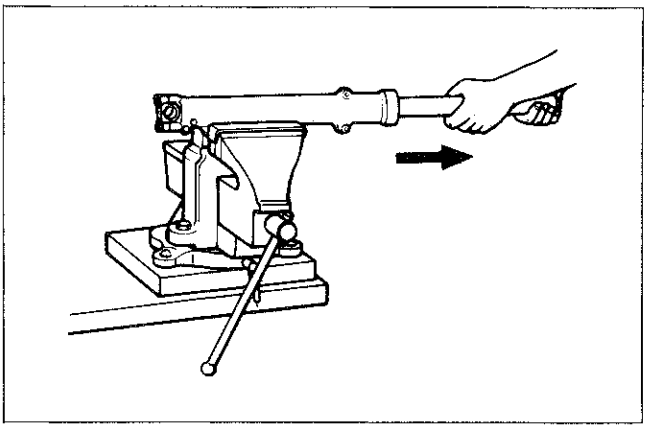
- Den Sprengring mit dem Spezialwerkzeug entfernen.

09900-06108	Sprengringzange



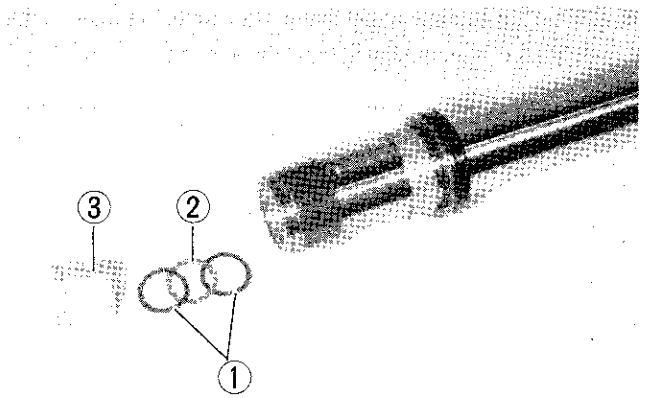
- Die Dämpferstange herausziehen und die Rückprallfeder herausziehen.

- Den Bremsbackenmontageteil mit einem Schraubstock festhalten und das innenrohr aus dem Außenrohr herausziehen.



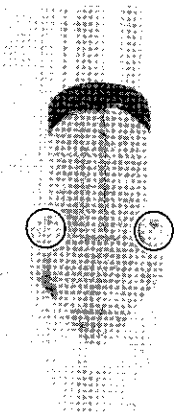
VORSICHT:
Die "Antireibung"-Metallhülsen müssen zusammen mit den Simmerringen ersetzt werden, wenn jeweils die Vorderradgabel demontiert wird.

- Die zwei Spannringe ①, den Zwischenring ② und den Hydraulikverschlußkonus ③ entfernen.



- Die Posi-Dämpfeinheit durch Lösen der zwei Schrauben entfernen.

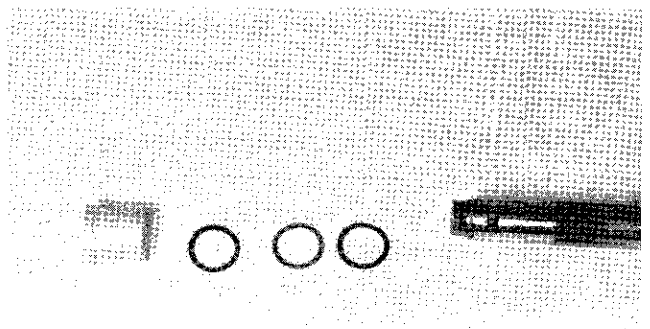
09900-00401	L-Typ Sechskant-schlüsselsatz



ÜBERPRÜFUNG

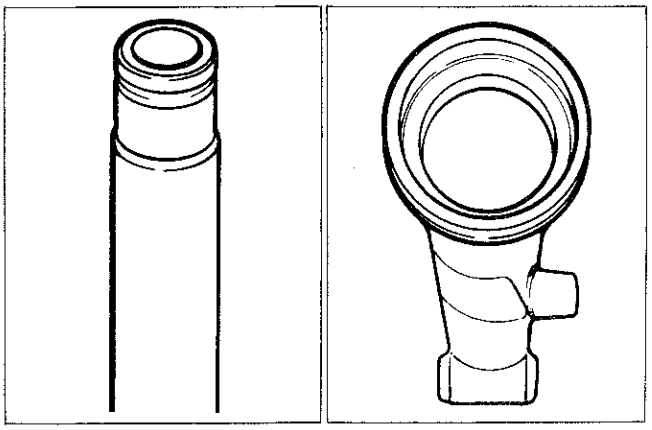
DÄMPFERSTANGE, HYDRAULIKVERSCHLUSSKONUS UND RINGE

Die Dämpferstange, den Hydraulikverschlußkonus, die Spannringe sowie die Zwischenscheibe auf Verschleiß bzw. Beschädigung überprüfen.



INNEN- UND AUSSENROHR

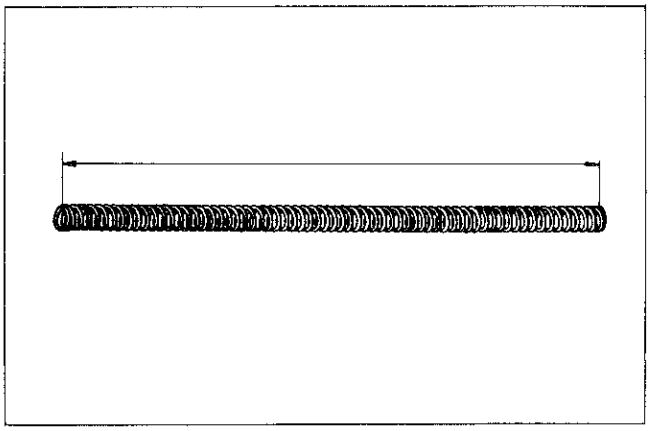
Die Außenfläche des Innenrohrs und die Innenfläche des Außenrohrs auf Riefen untersuchen.



GABELFEDER

Die Länge der freien Gabelfeder messen. Falls sie kürzer als die Verschleißgrenze ist, ist sie durch eine neue zu ersetzen.

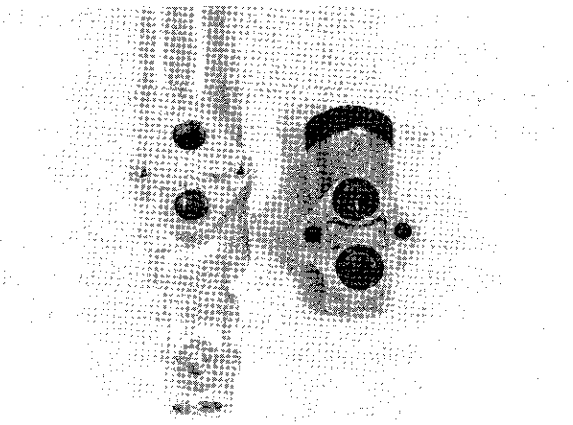
Verschleißgrenze	417 mm



POSI-DÄMPFEINHEIT

Nachdem die Posi-Dämpfeinheit vom Außenrohr abgetrennt worden ist, die Einheit auf Lecks von Gabelöl untersuchen. Falls irgendein Mangel gefunden wird, ist die mangelhafte Einheit durch eine neue zu ersetzen.

ZUR BEACHTUNG:
Diese Einheit ist nur als Ersatzeinheit erhältlich.



Die O-Ringe, die sich zwischen dem Gabelholm und dieser Einheit befinden, auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen.

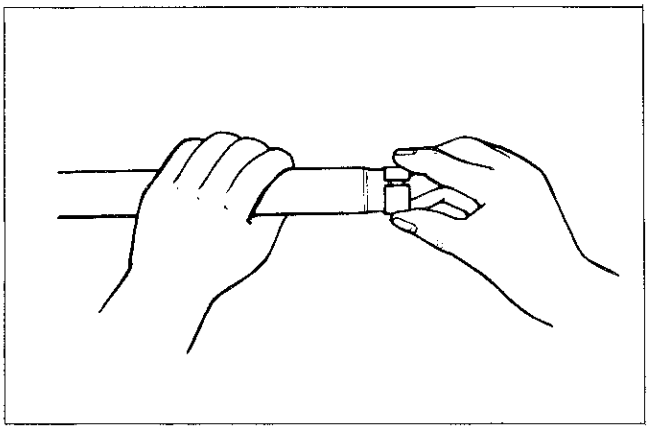
MONTIEREN UND WIEDEREINBAU

Die Gabelholme in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus und Demontierens wieder montieren und einbauen. Dazu ebenfalls forgende Schritte ausführen.

INNENROHR-METALLHÜLSE

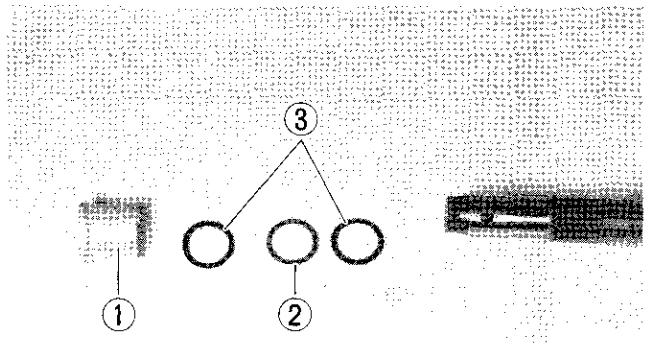
Die Metallhülse von Hand aufsetzen, wie gezeigt.

VORSICHT:
Besonders vorsichtig sein, um eine Beschädigung der mit "Teflon" beschichteten Oberfläche der Antireibungsmetallhülse zu vermeiden, wenn sie aufgesetzt wird.



HYDRAULIKVERSCHLUSSKONUS UND RINGE

Den Hydraulikverschlußkonus ①, den Zwischenring ② und die Spannringe ③ wie in der Photo gezeigt anbringen.

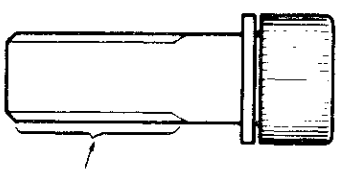


DÄMPFERSTANGENSCHRAUBE

THREAD LOCK "1342" and die Dämpferstangenschraube geben und mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

99000-32050	Thread Lock Nr. 1342

Anzugsmoment	34 – 46 N·m (3,4 – 4,6 kg-m)

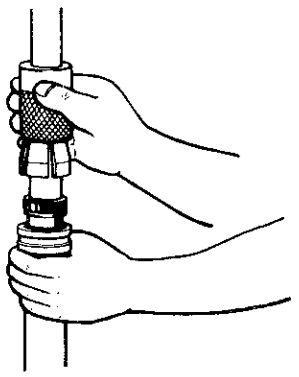


Thread Lock Nr. 1342
(Gewindebindemittel)

AUSSENROHR-METALLHÜLSE, RINGE UND SIMMERRING

Die Aussenrohr-Metallhülse, Ringe und den Simmerring mit dem Spezialwerkzeug anbringen.

VORSICHT:
Besonders vorsichtig sein, um eine Beschädigung der mit "Teflon" beschichteten Oberfläche der Antireibungsmetallhülse zu vermeiden, wenn sie montiert wird.



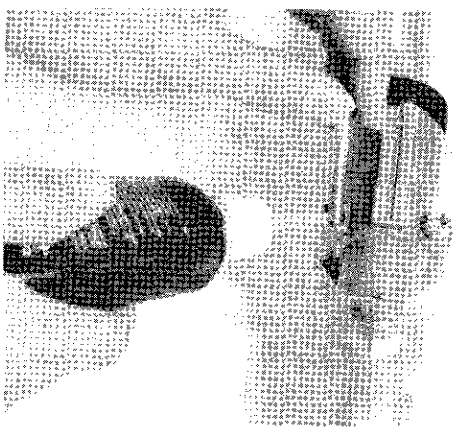
09940-50112	Vordergabelsimmerring-eintreiber

POSI-DÄMPFEINHEIT

THREAD LOCK "1342" an die Schrauben geben und sie mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

99000-32050	Thread Lock "1342"

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

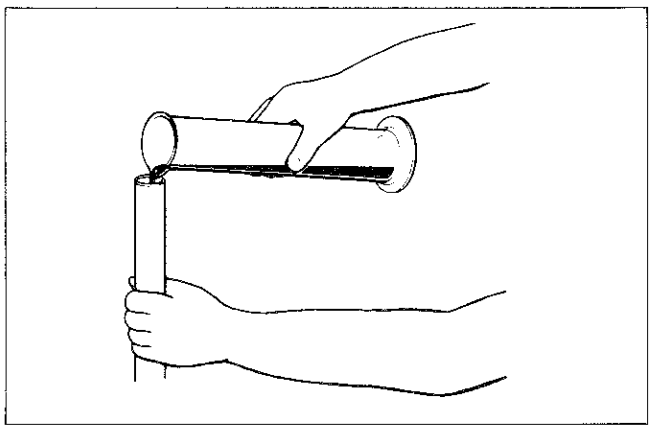


GABELÖL

- Unbedingt ein Vordergabelöl verwenden, dessen Viskosität untenstehender Vorschrift genügt.

Gabelöl	Gabelöl # 15

Kapazität	441 ml

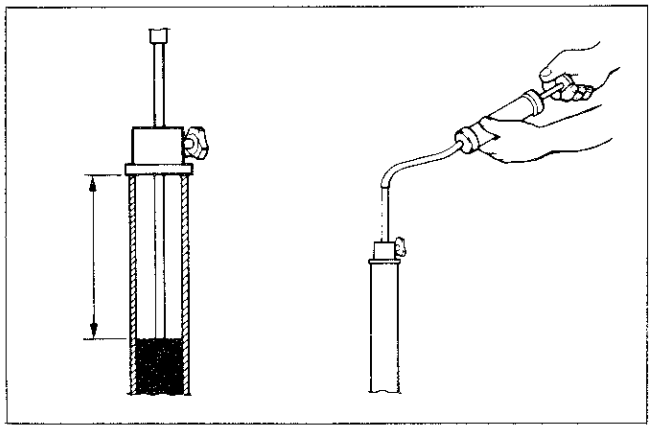


- Die Vordergabel vertikal halten und den Gabelölpegel mit dem Spezialwerkzeug einstellen.

ZUR BEACHTUNG:
Wenn der Ölstand eingestellt wird, die Gabelfedern entfernen und das Innenrohr ganz hineindrücken.

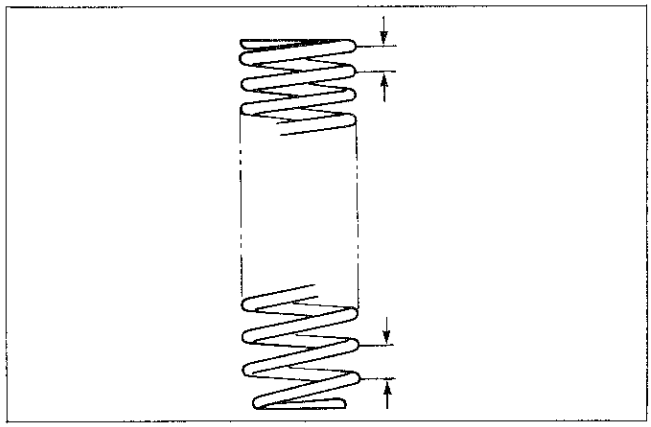
09943-74111	Gabelölstandsmesser

Ölstand	97 mm



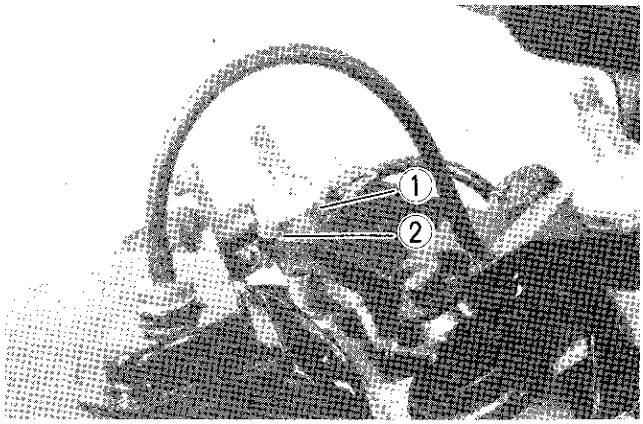
GABELFEDER

Wenn die Gabelfeder eingesetzt wird, sollte das Ende mit dem engen Wicklungsabstand nach oben kommen.



INNENROHR

Wenn die Vorderradgabel wieder eingebaut wird, den Strich ① des Innenrohrs mit der oberen Fläche ② des oberen Lenksäulenbügels in Übereinstimmung bringen.



KLEMMSCHRAUBEN UND DECKEL-SCHRAUBEN

Die oberen und unteren Klemmschrauben, Vorderradgabeldeckelschrauben und Lenkstangenmontageschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

Gegenstand	N·m	kg-m
Obere Vorderradgabel-Klemmschrauben	20 – 30	2,0 – 3,0
Untere Vorderradgabel-Klemmschrauben	20 – 30	2,0 – 3,0
Vorderradgabel-Deckelschrauben	25 – 35	2,5 – 3,5
Lenkstangen-Montageschrauben	50 – 60	5,0 – 6,0

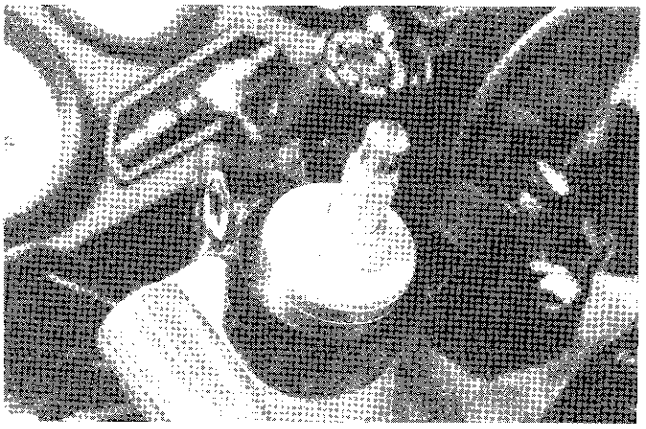
VORDERRADGABEL-EINSTELLUNG

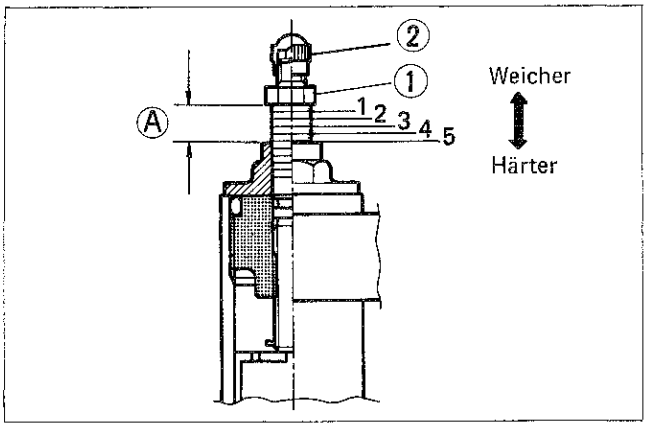
VORSICHT:
Wenn die Vorderradgabel eingestellt wird, müssen beide Gabelholme im selben Zustand sein.

GEBELFEDERN

Federvorspannung ist auf zehn Stufen einstellbar. Verkleinerung der Einstellänge Ⓐ durch Drehen des Einstellers ① im Uhrzeigersinn macht die Federvorspannung größer, und Vergrößerung der Einstellänge Ⓐ macht die Federvorspannung geringer.

Normaleinstellung	Nr. 5 (von oben)

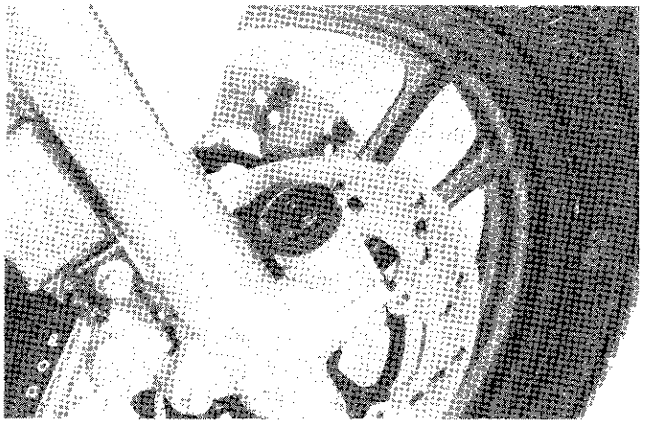




GABELLUFT

Das vordere Fahrgestell oder den Motor mit Hilfe eines Hebers anheben, bis jegliches Gewicht vom Vorderteil des Motorrads entfernt ist. Die Luftventilschutzkappe ② abnehmen und das Luftventil drücken, um die Gabelluft mit dem atmosphärischen Druck gleich zu machen. Dies muß ausgeführt werden, wenn die Gabel kalt ist.

VORSICHT:
Der Luftdruck muß auf 0 kg/cm² gehalten werden.

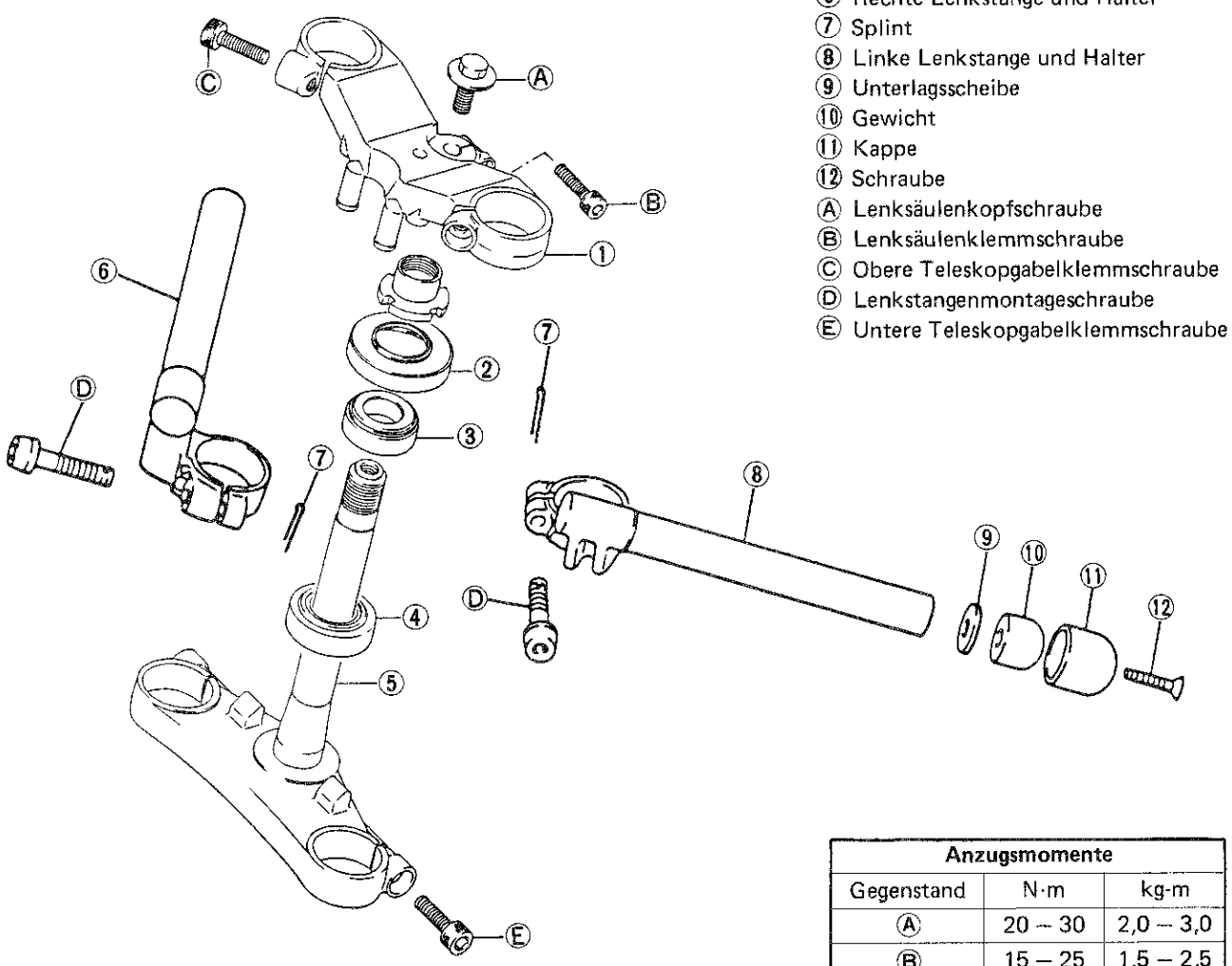


POSI-DÄMPFEINHEIT

Die Dämpfkraft ist durch Drehung des Einstellers einstellbar. Drehen des Einstellers im Uhrzeigersinn macht die Dämpfkraft größer und im Gegenuhrzeigersinn kleiner.

Normaleinstellung	Position Nr. 2

LENKSÄULE

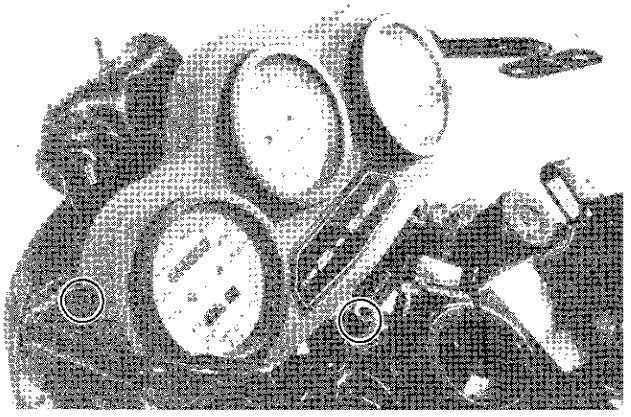


Anzugsmomente		
Gegenstand	N·m	kg-m
Ⓐ	20 – 30	2,0 – 3,0
Ⓑ	15 – 25	1,5 – 2,5
Ⓒ	20 – 30	2,0 – 3,0
Ⓓ	50 – 60	5,0 – 6,0
Ⓔ	20 – 30	2,0 – 3,0

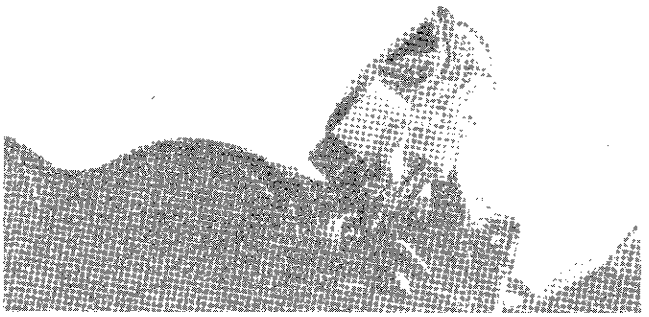
AUSBAU UND DEMONTAGE

- Die Verschalung entfernen. (Siehe Seite 7-1)
- Das Vorderrad entfernen. (Siehe Seite 7-4)
- Die Vorderradgabel entfernen. (Siehe Seite 7-16)
- Die Meßinstrumentenkombination durch Lösen von drei Schrauben entfernen.

09900-00401	L-Typ Sechskant-schlüsselsatz

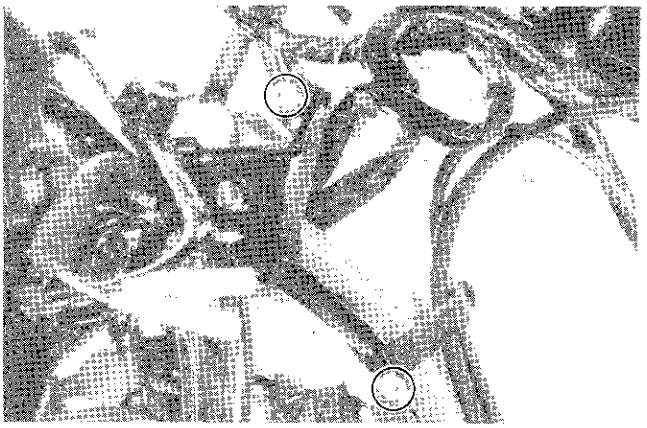


- Die Leitungsdrähte der Meßinstrumentenkombination und des Scheinwerfers abtrennen.

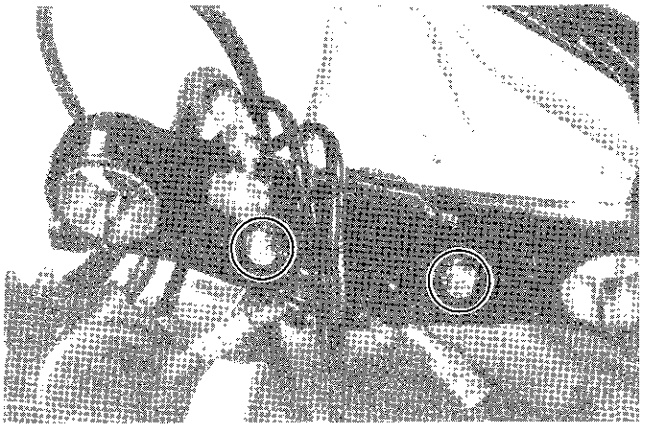


- Den Scheinwerfer abtrennen.

09900-00401	L-Typ Sechskantschlüsselsatz

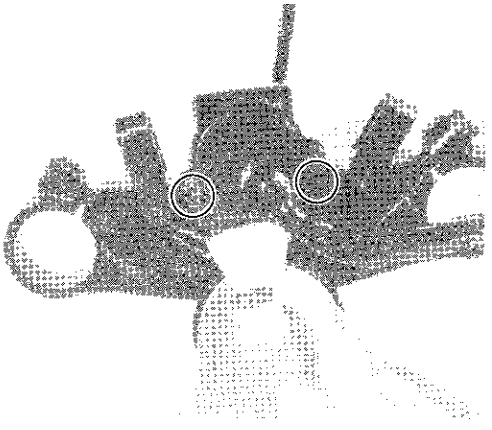


- Das Schlauchanschlußstück der vorderen Bremse durch Lösen von zwei Schrauben entfernen.



- Den Zündschalter durch Lösen von zwei Schrauben entfernen.

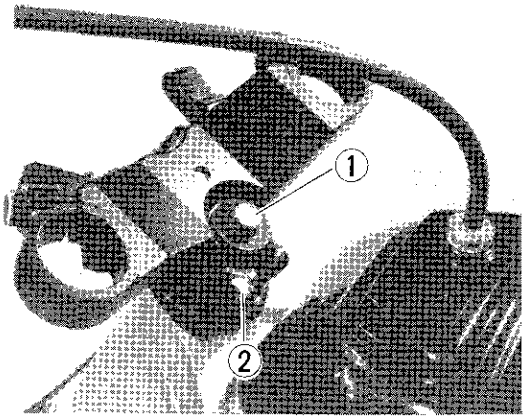
09900-00401	L-Typ Sechskantschlüsselsatz



- Die Lenksäulenkopfschraube ① und die Lenksäulenklemmschraube ② entfernen.

Anzugsmoment:

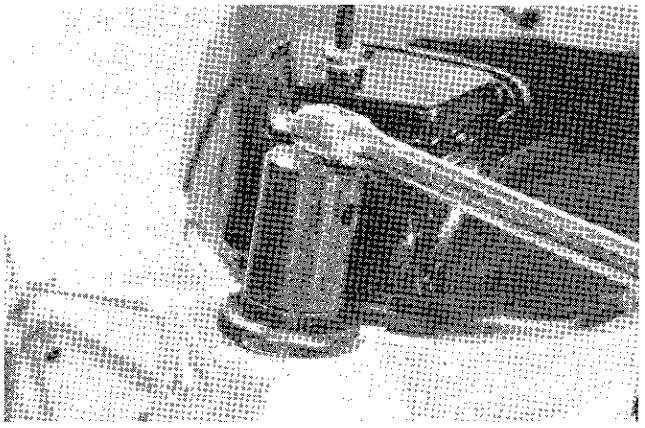
Gegenstand	N·m	kg-m
Lenksäulenkopfschraube	20 – 30	2,0 – 3,0
Lenksäulenklemmschraube	15 – 25	1,5 – 2,5



- Die Lenksäulenmutter mit Hilfe des Spezialwerkzeugs entfernen und die Lenksäule herausziehen.

09940-14911	Lenksäulenmutter-Steckschlüssel

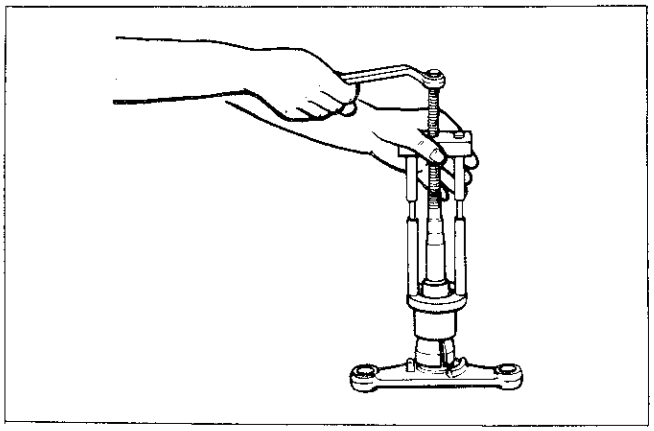
ZUR BEACHTUNG:
Den unteren Lenksäulenbügel von Hand festhalten, damit er nicht hinunterfällt.



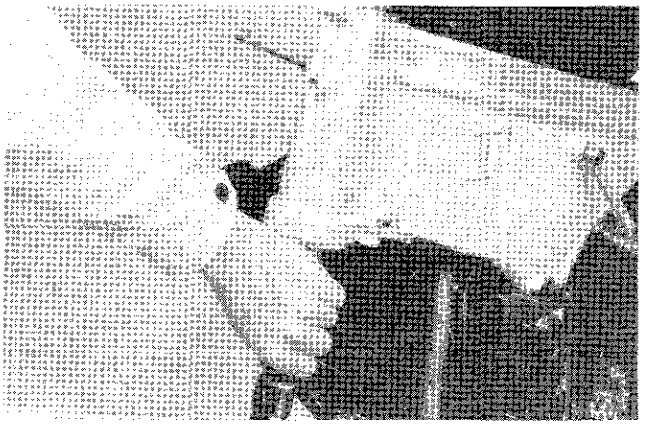
- Das untere Lenksäulenlager mit Hilfe des Spezialwerkzeugs herausziehen.

VORSICHT:
Das entfernte Lager sollte ersetzt werden.

09941-84510	Lagerabzieher

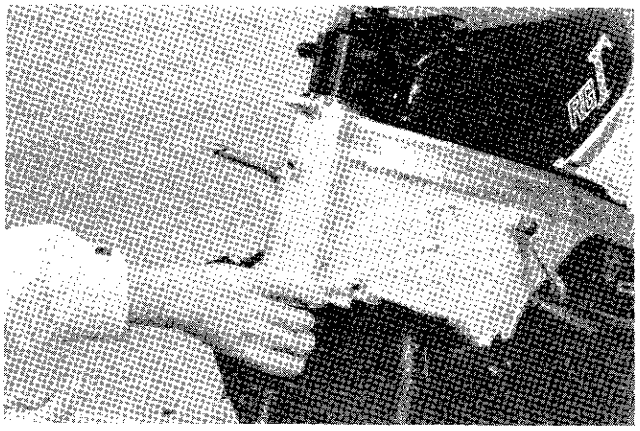


- Die Lufringe des oberen und unteren Lenksäulenlagers mit der richtigen Abtrift ausstoßen.



- Die Laufringe des oberen und unteren Lenksäulenlagers mit den Spezialwerkzeugen ausstoßen.

09941-54911	Lenkungslager-Laufringabzieher
09941-74910	Lenkungslagereintreiber



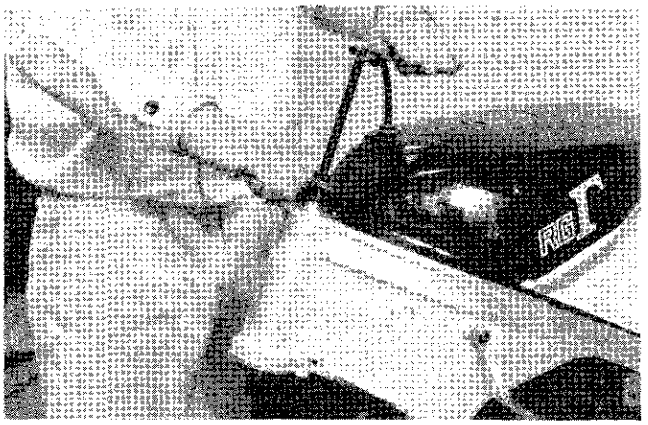
MONTAGE UND WIEDEREINBAU

Die Lenksäule in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus und der Demontage wieder montieren und einbauen, wobei ebenfalls folgende Schritte auszuführen sind.

AUSSENLAUFRINGE

Den oberen und unteren Außenlaufring mit dem Spezialwerkzeug einpressen.

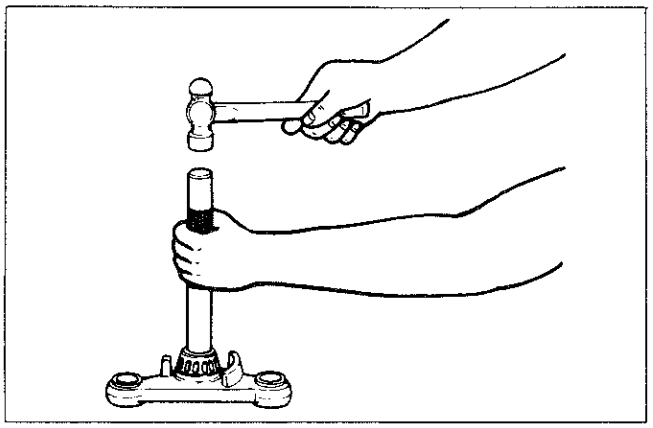
09941-34513	Lenkungslager-Außenringeintreiber



LAGER

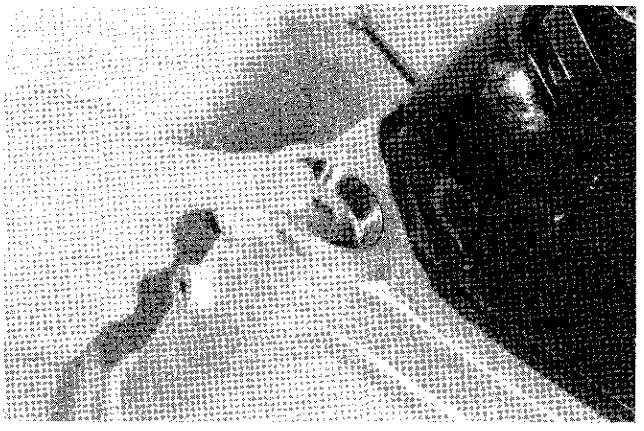
Eine passende Scheibe auflegen und das untere Lager mit dem Spezialwerkzeug einpressen.

09941-74910	Lenkungslagereintreiber



Vor dem Einsetzen der Lenksäule Fett an den oberen und unteren Lagerring geben.

99000-25010	SUZUKI Superfett "A"



LENKSÄULENMUTTER

Den Staubdichtring mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

Anzugsmoment	14 – 20 N·m (1,4 – 2,0 kg-m)

09940-14911	Lenksäulenmutter-Steckschlüssel

Den Lenksäulenbügel etwa fünf bis sechsmal nach links und rechts drehen, bis er in der richtigen Position einrastet, so daß das Kegelrollenlager richtig sitzt.

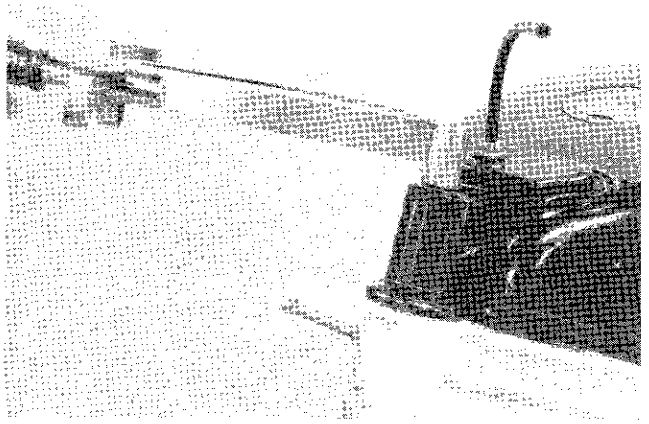
Die Lenksäulenmutter um 1/4 – 1/2 Drehung zurückdrehen.

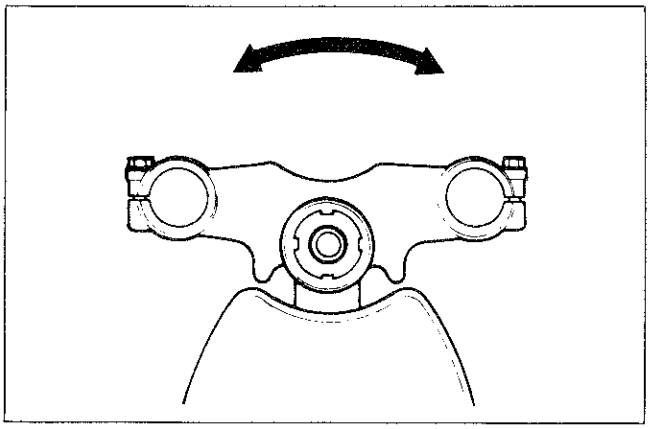
ZUR BEACHTUNG:
Diese Einstellung variiert von Motorrad zu Motorrad.

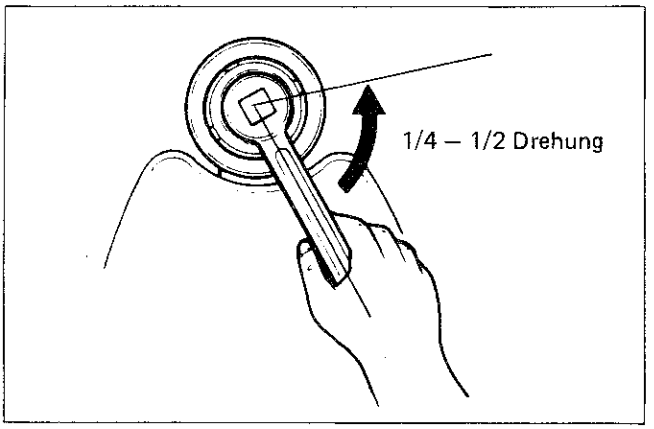
Die Lenksäulenmutter muß mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment angezogen werden.

Anzugsmoment	20 – 20 N·m (2,0 – 3,0 kg-m)

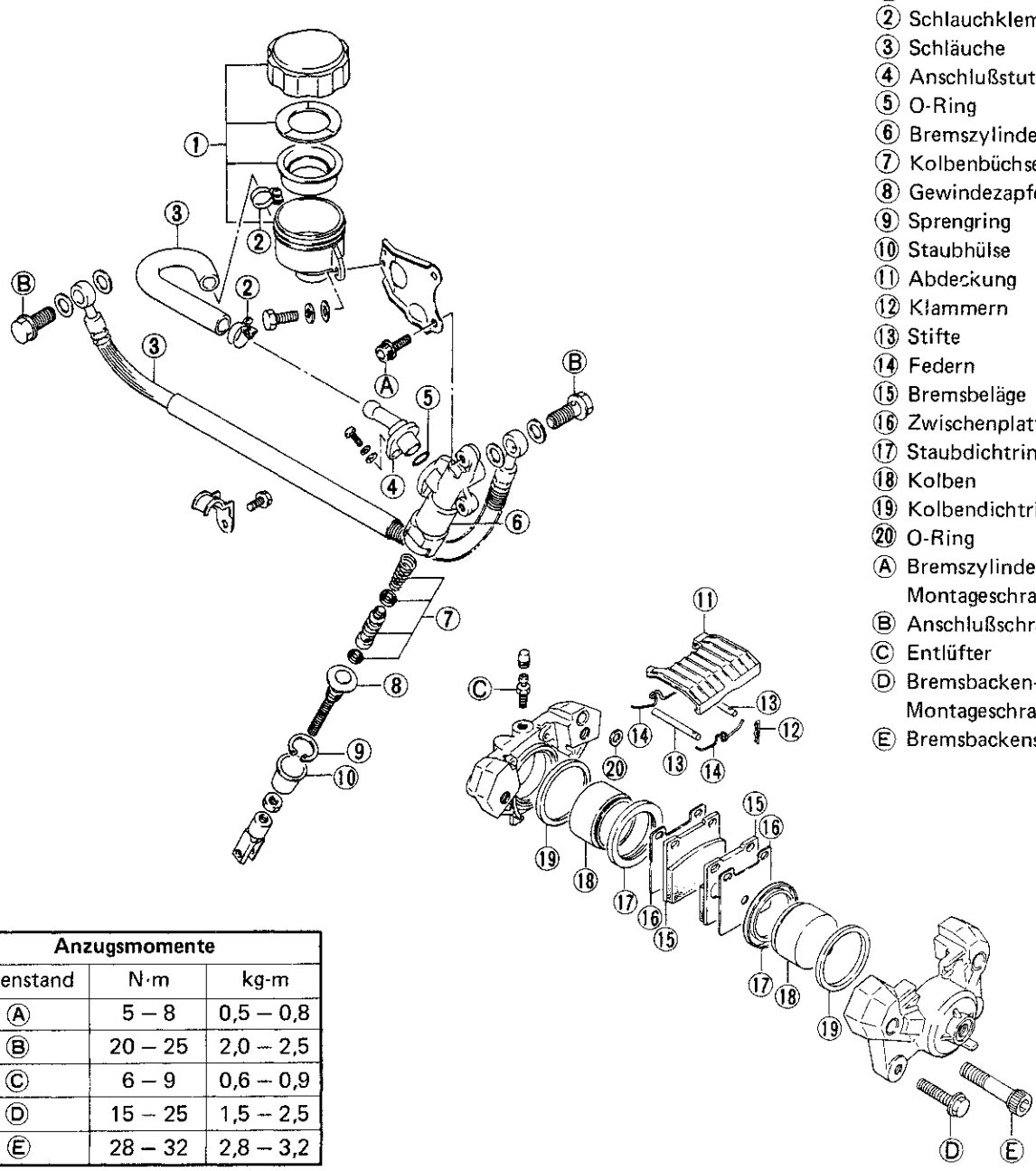
VORSICHT:
Nachdem Einstellung und Installation des oberen Lenksäulenbügels ausgeführt sind, das Vorderrad vorwärts und rückwärts schütteln, um sicherzustellen, daß es kein Spiel hat und dieser Vorgang richtig ausgeführt wurde. Zuletzt kontrollieren, ob sich die Lenksäule mit dem Eigengewicht frei von links nach rechts bewegen kann. Falls Spiel oder Widerstand fühlbar ist, die Lenksäulenmutter noch einmal einstellen.







HINTERE BREMSE

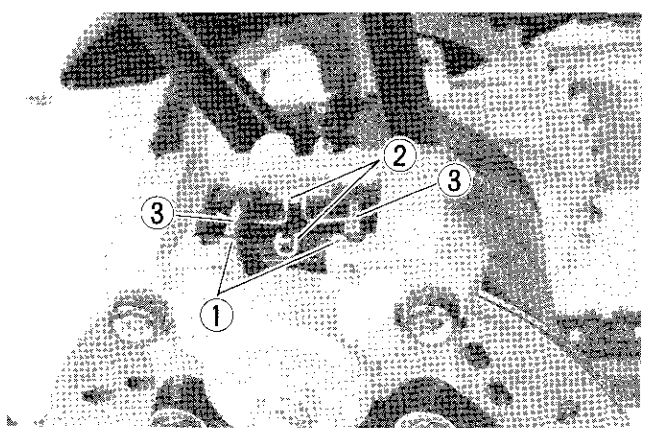


① Reservoir
② Schlauchklemmen
③ Schläuche
④ Anschlußstutzen
⑤ O-Ring
⑥ Bremszylinder
⑦ Kolbenbüchsensatz
⑧ Gewindezapfen
⑨ Sprengring
⑩ Staubhülse
⑪ Abdeckung
⑫ Klammern
⑬ Stifte
⑭ Federn
⑮ Bremsbeläge
⑯ Zwischenplatten
⑰ Staubdichtringe
⑱ Kolben
⑲ Kolbendichtringe
⑳ O-Ring
Ⓐ Bremszylinder-Montageschrauben
Ⓑ Anschlußschrauben
Ⓒ Entlüfter
Ⓓ Bremsbacken-Montageschrauben
Ⓔ Bremsbackenschraube

Anzugsmomente		
Gegenstand	N·m	kg-m
Ⓐ	5 – 8	0,5 – 0,8
Ⓑ	20 – 25	2,0 – 2,5
Ⓒ	6 – 9	0,6 – 0,9
Ⓓ	15 – 25	1,5 – 2,5
Ⓔ	28 – 32	2,8 – 3,2

ERSETZEN DER BREMSBELÄGE

- Die Abdeckung entfernen.
- Die Klammern ① entfernen und die Stifte ③ herausziehen. Die Federn ② entfernen.
- Zwischenplatten und Bremsbeläge herausnehmen.



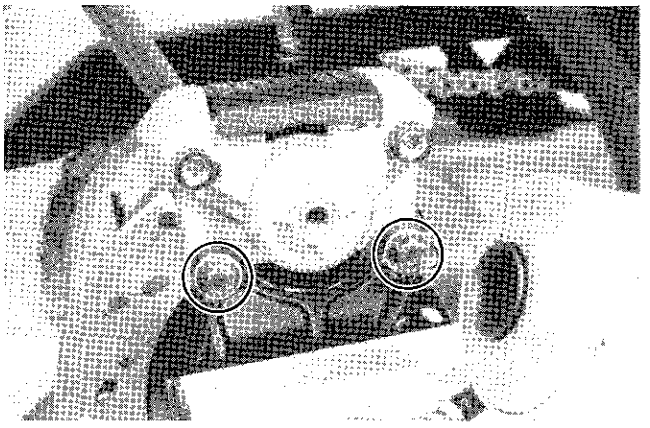
VORSICHT:

*** Während der Demontage der Bremsbeläge nicht das Bremspedal betätigen.**

*** Die Bremsbeläge als Satz ersetzen, da sonst die Bremsleistung beeinträchtigt wird.**

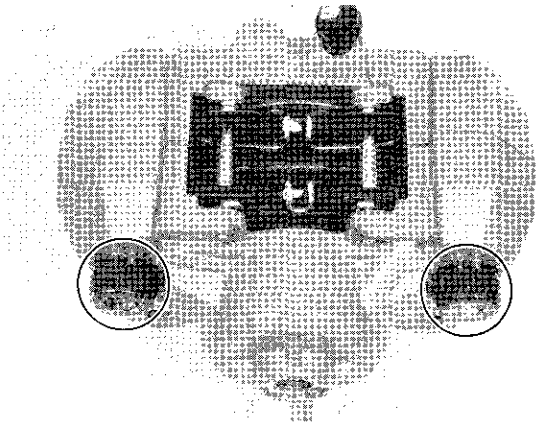
AUSBAU UND DEMONTAGE DER BREMSBACKEN

- Die Anschlußschraube entfernen und die Bremsflüssigkeit in ein zwechgemäßes Gefäß ablassen.
- Die Bremsbackenmontageschrauben entfernen.

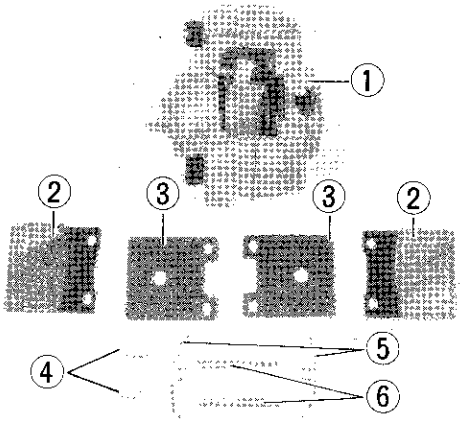


ZUR BEACHTUNG:
Die Bremsbackenschrauben leicht lösen, um spätere Demontage zu erleichtern, bevor die Bremsbackenmontageschrauben entfernt werden.

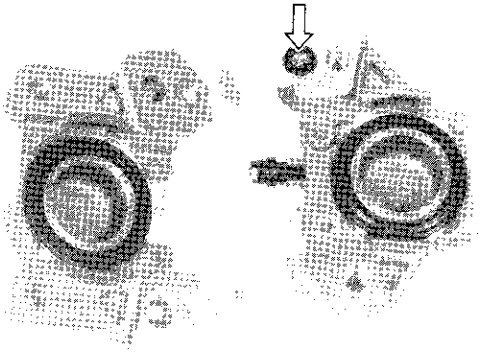
- Die Bremsbeläge entfernen. (Siehe Seite 7-29)
- Die Bremsbackenschrauben entfernen und die Backenhälften trennen.



① Bremsbacken
② Bremsbeläge
③ Zwischenplatten
④ Klammern
⑤ Federn
⑥ Stifte



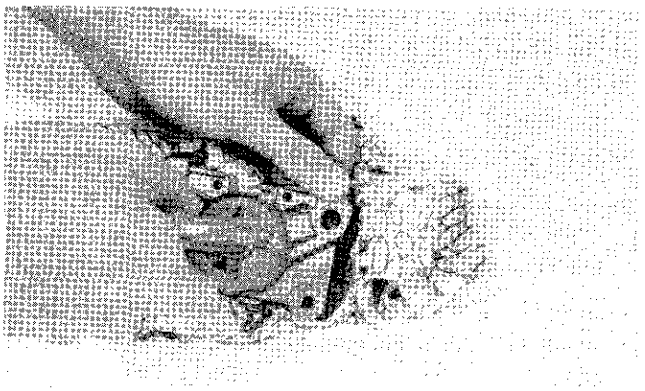
- Den O-Ring entfernen.



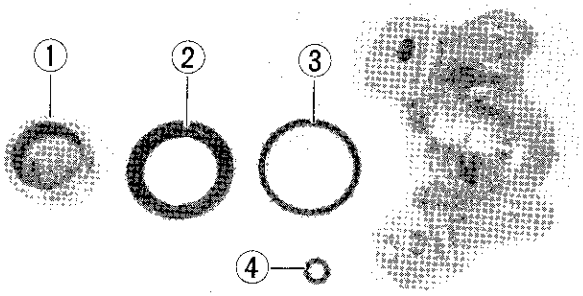
ZUR BEACHTUNG:
Wenn die Bremsbacken einmal getrennt worden sind, ist der O-Ring durch einen neuen zu ersetzen.

- Einen Lappen über den Kolben legen, um ihn am Heraussringen zu hindern, und ihn mit einer Luftpistole herausdrücken.

VORSICHT:
Um eine Beschädigung des Kolbens zu vermeiden, keine Hochdruck-Preßluft verwenden.



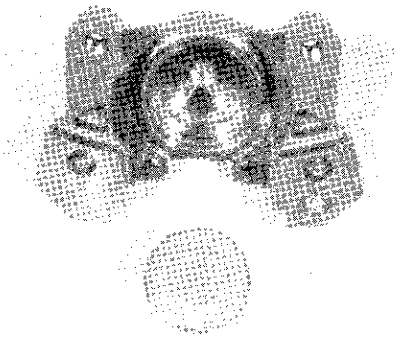
- Den Kolben ①, Staubdichtring ②, Kolbendichtring ③ und den O-Ring ④ entfernen.



ÜBERPRÜFUNG

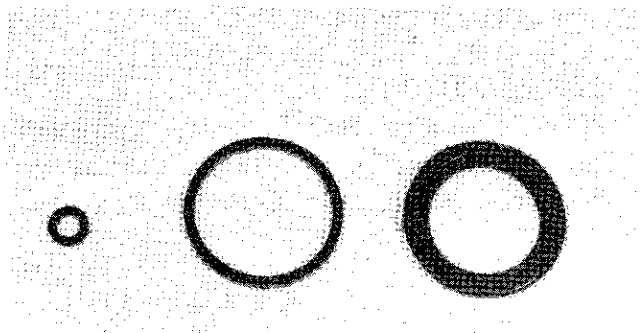
ZYLINDER UND KOLBEN

- Die Zylinderbohrung auf Kerben, Zerkratzung und andere Beschädigungen untersuchen.
- Die Kolbenoberfläche auf irgendwelche Mängel oder Beschädigungen überprüfen.



GUMMITEILE

Alle Gummiteile auf Beschädigung und Verschleiß überprüfen.

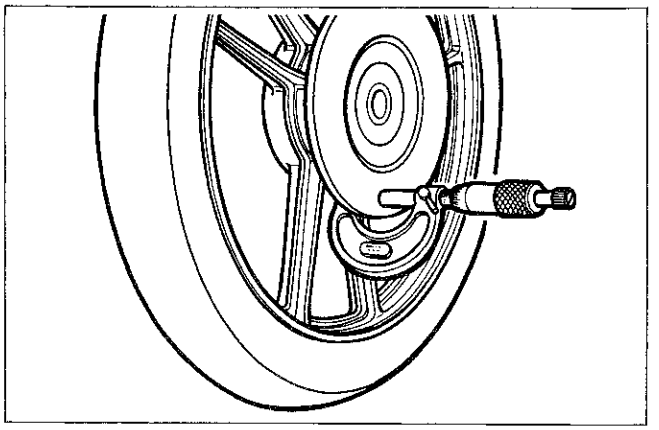


BREMSSCHEIBE

- Mit Hilfe eines Mikrometers die Bremsscheibe auf Verschleiß überprüfen. Ihre Dicke kann mit dem Rad und den Bremsscheiben am Ort geprüft werden.

09900-20205	Mikrometer (0 – 25 mm)

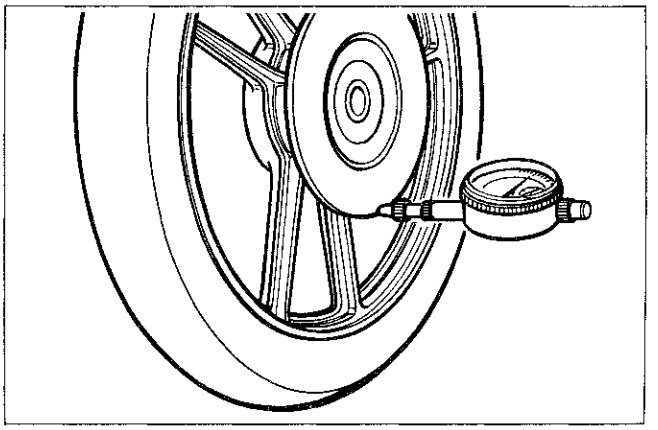
Verschleißgrenze (Hintere Bremsscheibe)	5,3 mm



- Mit der Bremsscheibe auf dem Rad montiert, die Scheibe auf seitlichen Ausschlag mit einer Meßuhr überprüfen, wie gezeigt.

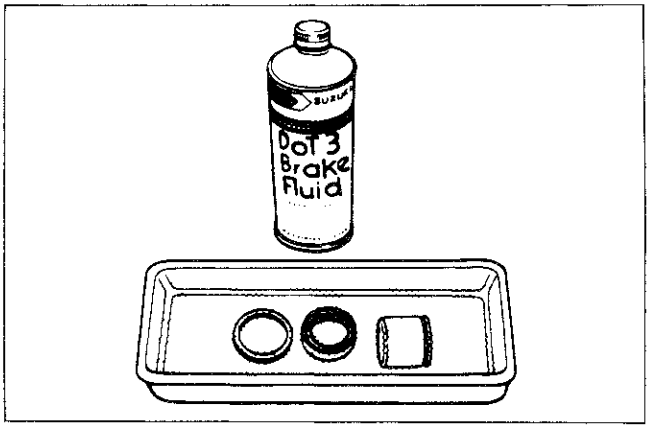
09900-20606	Meßuhr (1/100 mm)
09900-20701	Magnetständer

Verschleißgrenze	0,30 mm



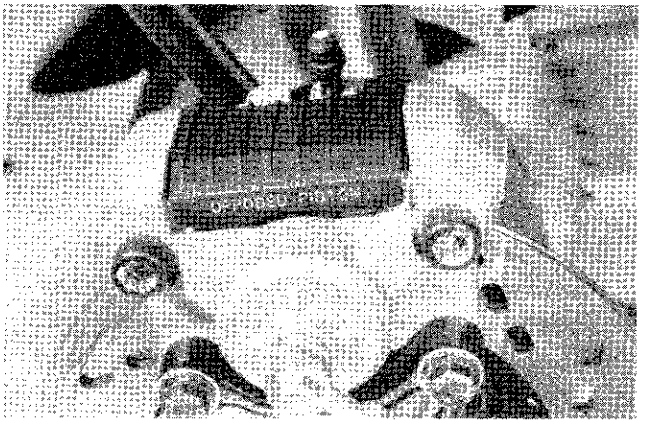
ZUSAMMENBAU

Die Bremsbacken in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus und Demontierens wieder montieren und einbauen.



VORSICHT:

- *** Die Bremsbackenteile vor dem Montieren mit frischer Bremsflüssigkeit waschen.**
- *** Niemals eine Reinigungslösung oder Benzin zum Waschen verwenden.**
- *** Bremsflüssigkeit an Bremsbackenbohrung und Kolben geben, wenn dieser in die Bohrung eingesetzt wird.**
- *** Die Luft nach dem Zusammenbau der Bremsbacken ablassen. (Siehe Seite 2-14)**



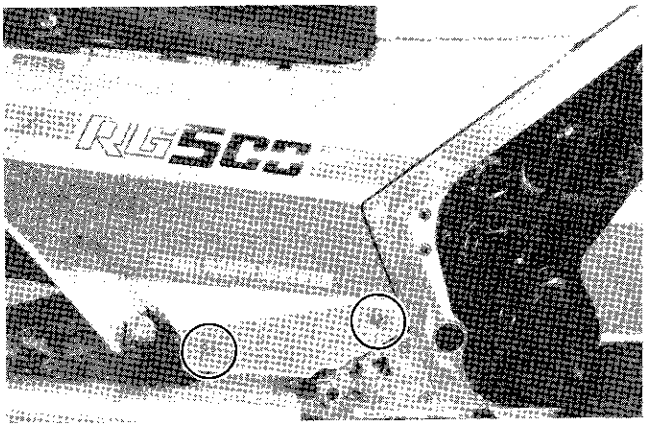
ANZUGSMOMENTE

Gegenstand	N·m	kg-m
Anschlußschraube	20 – 25	2,0 – 2,5
Bremsbackenschraube	28 – 32	2,8 – 3,2
Bremsbacken-Montageschraube	15 – 25	1,5 – 2,5

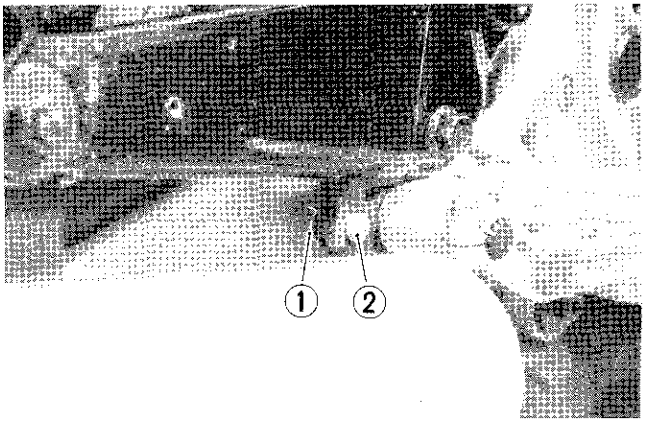
AUSBAU UND DEMONTAGE DES BREMSZYLINDERS

- Den Sitz entfernen.
- Die rechte Rahmenabdeckung durch Lösen von zwei Schrauben abnehmen.

09900-00401	L-Typ Sechskant-schlüsselsatz



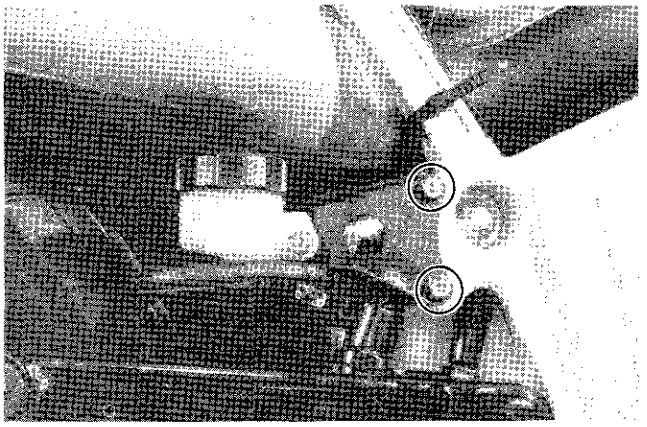
- Den Splint ① herausziehen und den Stift ② entfernen.



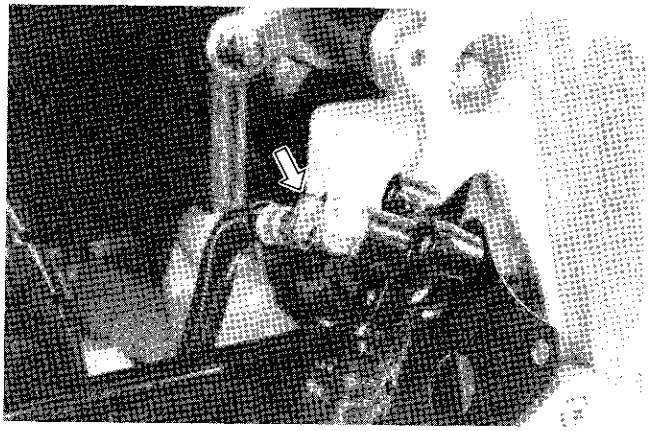
- Die zwei Bremszylinder-Montageschrauben entfernen.

09900-00401	L-Typ Sechskant-schlüsselsatz

Anzugsmoment	5 – 8 N·m (0,5 – 0,8 kg-m)

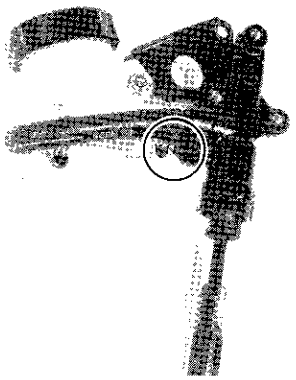


- Einen Lappen unter die Anschlußschraube am Bremszylinder legen, um verschüttete Tropfen von Bremsflüssigkeit aufzufangen. Die Anschlußschraube herausschrauben und den Bremsschlauch vom Bremszylinderanschluß abtrennen.

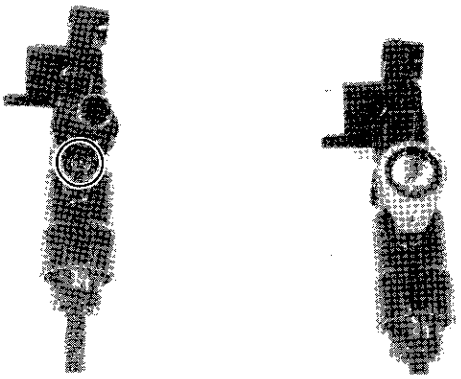


VORSICHT:
Bremsflüssigkeit, die mit irgendeinem Teil des Motorrads in Berührung kommt ist sofort und vollständig abzuwischen. Die Flüssigkeit reagiert chemisch mit Farbe, Kunststoffmaterialien und Gummimaterialien, usw., und wird diese stark beschädigen.

- Den Reservoirschlauch durch Lösen der Klemmenschraube abtrennen.
- Die Flüssigkeit aus dem Reservoir ablassen.

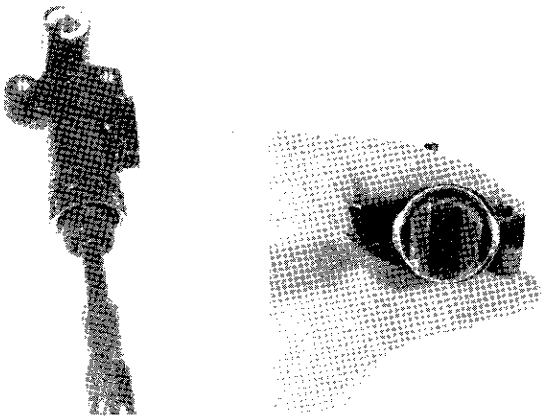


- Den Anschlußstutzen durch Lösen der Schraube entfernen, und dann den O-Ring abnehmen.

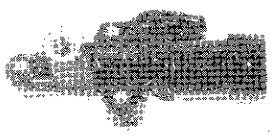


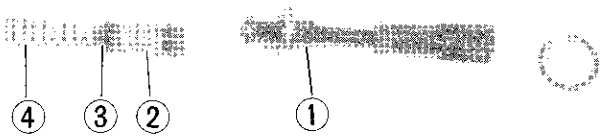
- Die Staubhülse entfernen.
- Den Sprengring mit dem Spezialwerkzeug entfernen.

09900-06105	Sprengringzange



- Den Gewindezapfen ①, Kolben ②, die Kolbenbüchse ③ und die Feder ④ herausziehen.

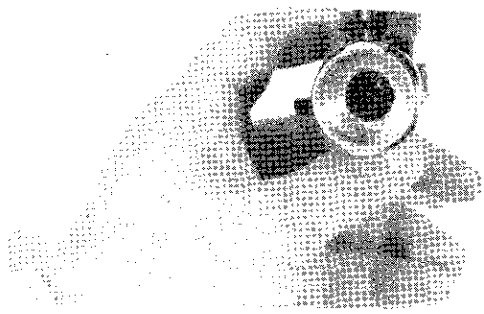




ÜBERPRÜFUNG

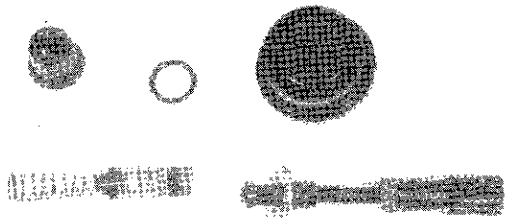
ZYLINDER

Die Zylinderbohrungswand auf Zerkratzungen und andere Beschädigung untersuchen.



KOLBEN, KOLBENBÜCHSENSATZ UND GUMMITEILE

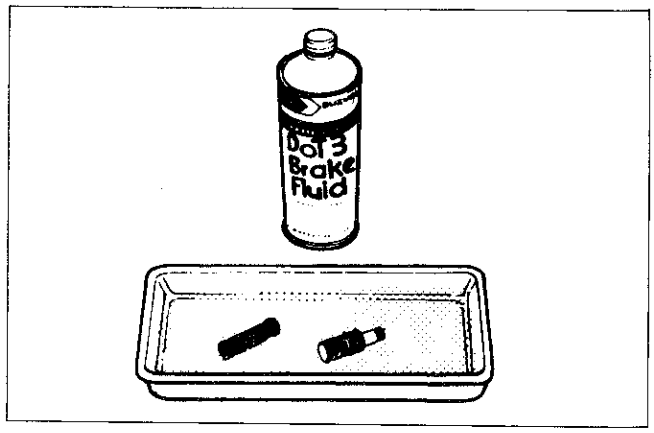
Die Kolbenoberfläche auf Zerkratzung und andere Beschädigung überprüfen.
Den Kolbenbüchsensatz und alle Gummiteile auf Beschädigung überprüfen.



MONTAGE UND WIEDEREINBAU

Den Bremszylinder in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus und Demontierens wieder montieren und einbauen, wobei ebenfalls folgende Schritte ausgeführt werden müssen:

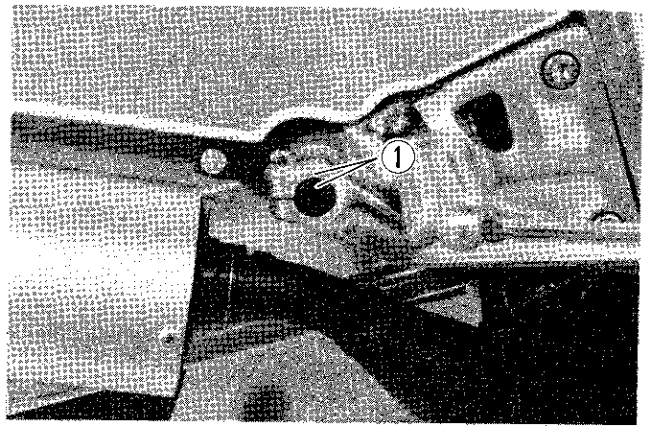
VORSICHT:
Die Bremszylinderkomponenten vor dem Montieren mit frischer Bremsflüssigkeit waschen. Niemals eine Reinigungslösung oder Benzin zum Waschen verwenden. An die Zylinderbohrung und alle darin einzubauenden Teile Bremsflüssigkeit zugeben.



VORSICHT:
Nach dem Zusammenbau des Bremszylinders die Luft ablassen. (Siehe Seite 2-14)
Den Lichtschalter des hinteren Bremslichts sowie die Pedalhöhe nach dem Einbau einstellen. (Siehe Seite 2-13)

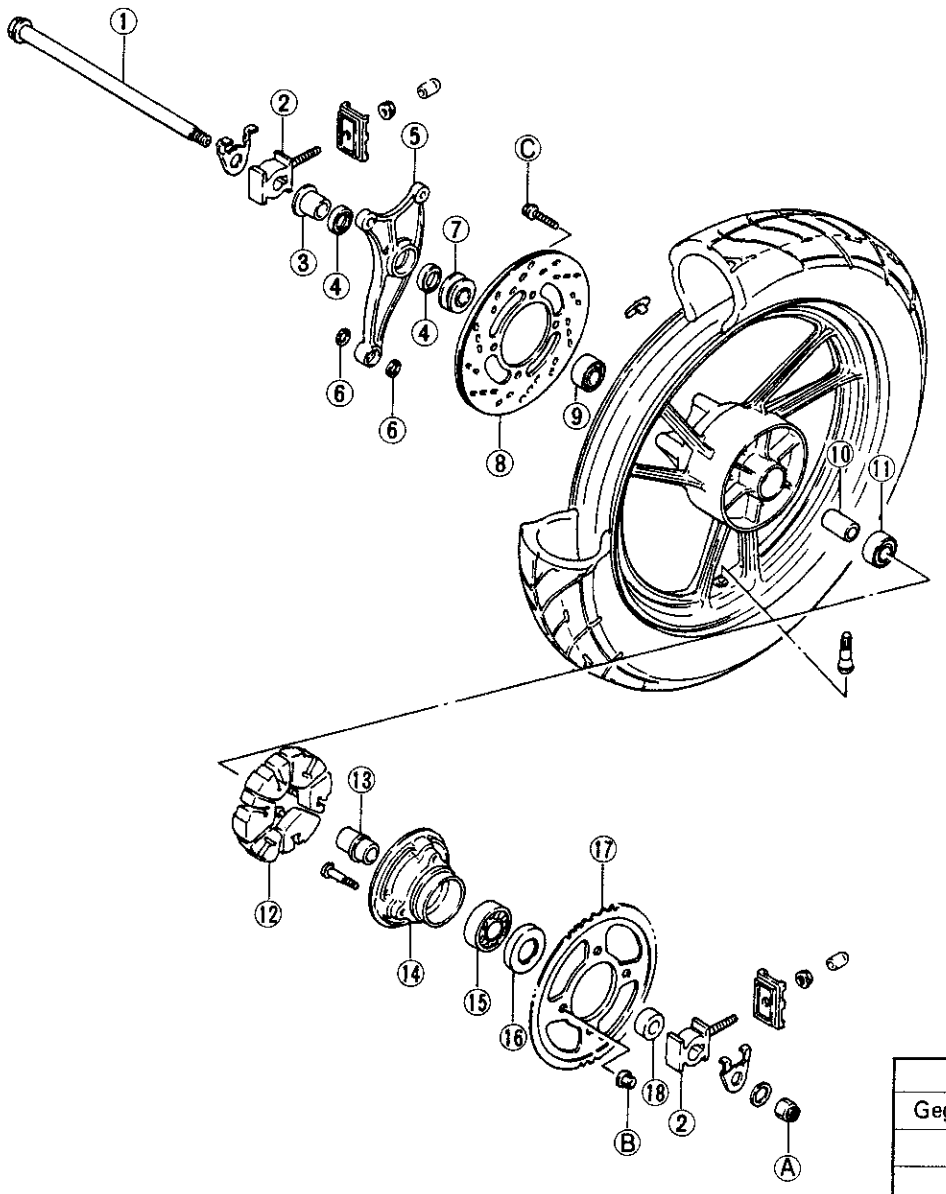
PEDAL DER HINTEREN BREMSE

Wenn ein neues Bremspedal eingebaut wird, die beiden Einschlagmarkierungen ① auf dem Bremspedal und auf der Stirnseite des Bremspedaldrehbolzens in Übereinstimmung bringen.



HINTERRAD

AUFBAU

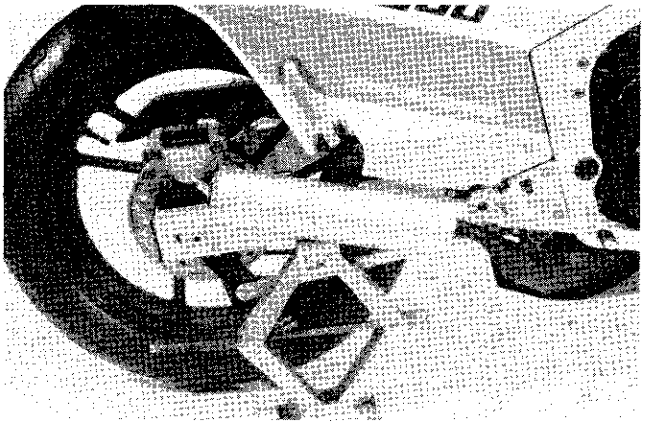


① Achswelle
② Ketteneinsteller
③ Distanzbüchse
④ Staubdichtring
⑤ Bremsbackenhaltestück
⑥ Staubdichtring
⑦ Distanzbüchse
⑧ Bremsscheibe
⑨ Lager
⑩ Distanzhülse
⑪ Lager
⑫ Nabenpolster
⑬ Distanzbüchse
⑭ Ritzeltrommel
⑮ Lager
⑯ Simmerring
⑰ Kettenritzel
⑱ Distanzbüchse
Ⓐ Achsmutter
Ⓑ Ritzelbefestigungsschraube
Ⓒ Bremsscheiben-Montageschraube

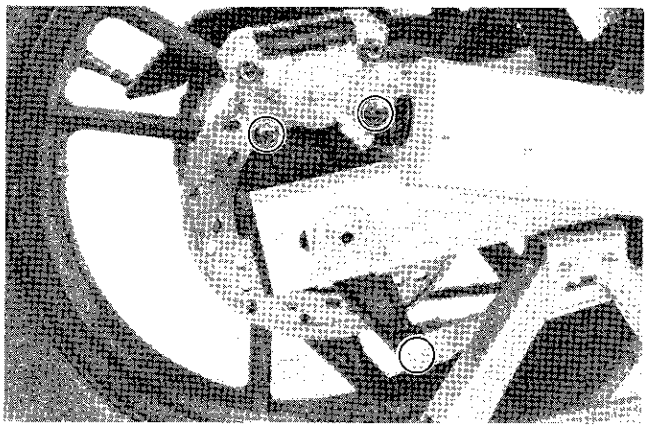
Anzugsmoment		
Gegenstand	N·m	kg-m
Ⓐ	50 – 80	5,0 – 8,0
Ⓑ	48 – 72	4,8 – 7,2
Ⓒ	15 – 20	1,5 – 2,0

AUSBAU UND DEMONTAGE

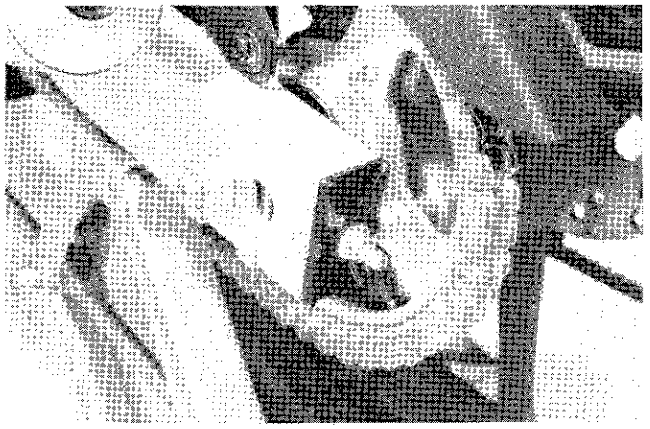
- Das Motorrad mit Heber bzw. Holzauflegeblock aufstützen.



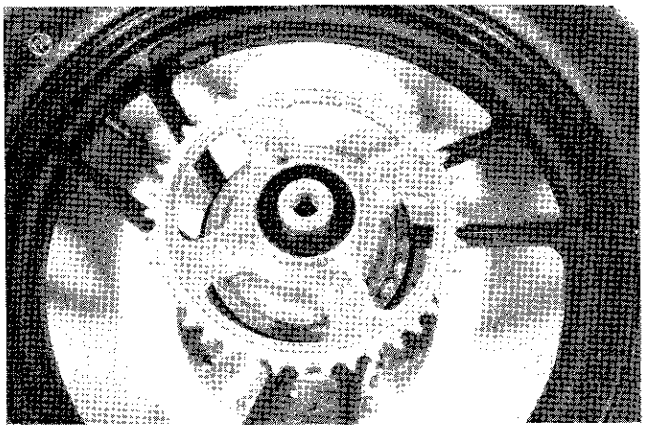
- Die Montageschrauben der hinteren Bremsbacken entfernen und die Bremsbacken abnehmen.
- Die Mutter des hinteren Verbindungsstangengelenks entfernen.



- Die Achsmutter und die Ketteneinstellermuttern lösen.
- Die Achswelle herausziehen.
- Die Antriebskette vom hinteren Kettenritzel abnehmen und das Hinterrad entfernen.

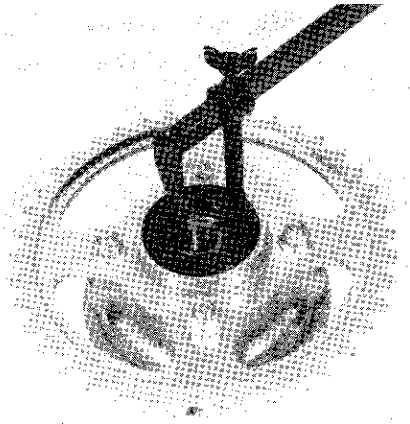


- Die hintere Kettenritzeltrommel vom Rad trennen.



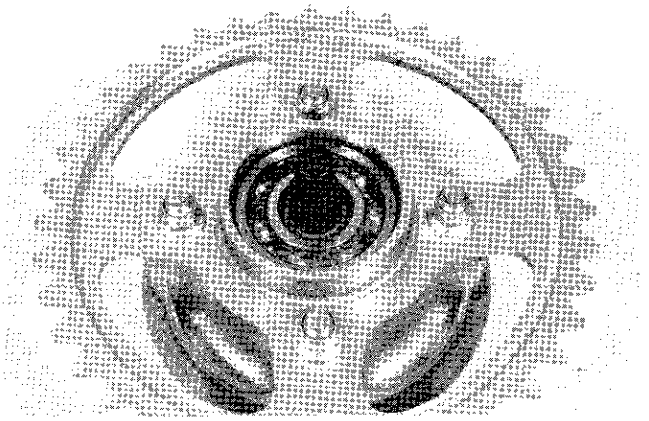
- Den Simmerring mit dem Spezialwerkzeug entfernen.

09913-50121	Simmeringabzieher



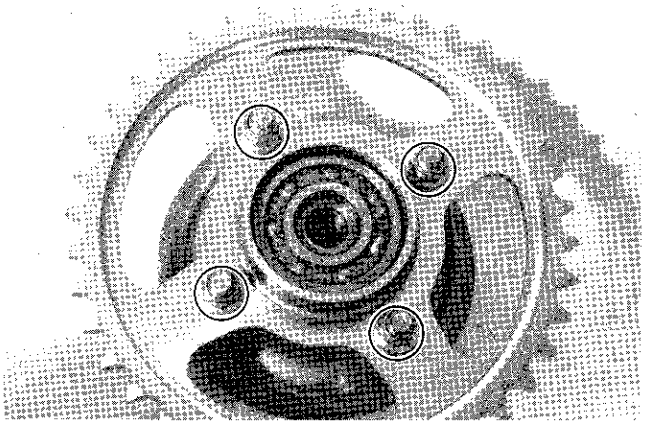
- Das Ritzeltrommellager wie auch das Vorderradlager austreiben. (Siehe Seite 7-5)

VORSICHT:
Entfernte Lager sollten ersetzt werden.



- Das Kettenritzel durch Lösen der vier Muttern von der Ritzeltrommel entfernen.

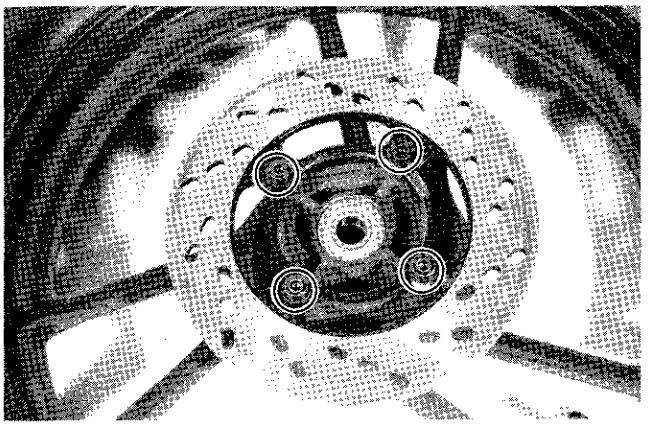
Anzugsmoment	48 – 72 N·m (4,8 – 7,2 kg-m)



- Die Bremsscheibe durch Lösen der vier Zylinderkopfschrauben vom Rad trennen.

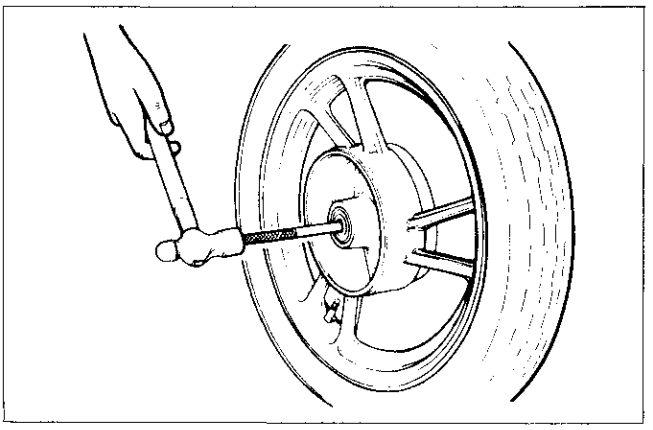
09900-00401	L-Typ Sechskantschlüsselsatz

Anzugsmoment	15 – 20 N·m (1,5 – 2,0 kg-m)

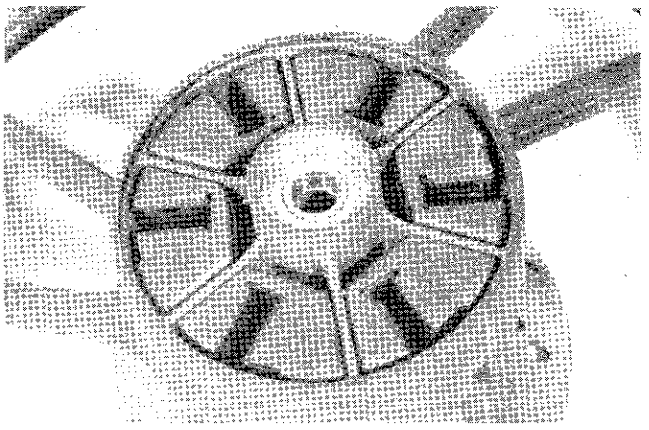


- Die Radlager rechts und links, wie auch das Vorderradlager austreiben. (Siehe Seite 7-5)

VORSICHT:
Entfernte Lager sollten ersetzt werden.



- Die sechs Nabenpolster entfernen.

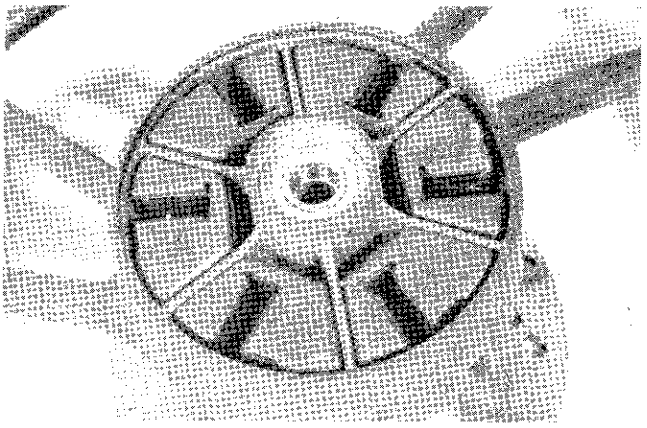


ÜBERPRÜFUNG

RAD- UND RITZELMONTAGE
TROMMELLAGER ..... Siehe Seite 7- 6
ACHSWELLE ..... Siehe Seite 7- 6
RAD ..... Siehe Seite 7- 6
REIFEN ..... Siehe Seite 2-15

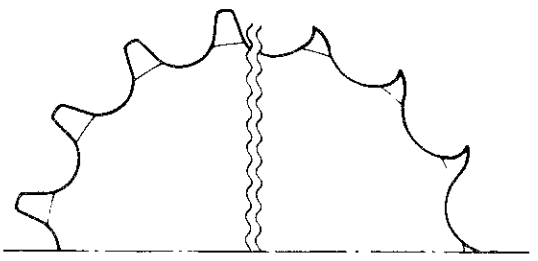
NABENPOLSTER

Die Polsterstücke auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen.



KETTENRITZEL

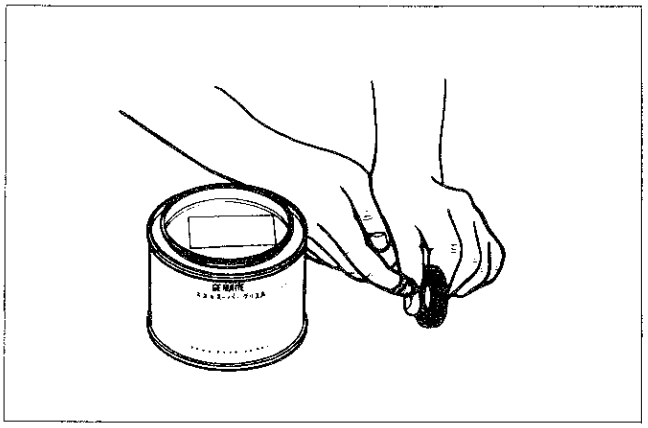
Die Verzahnung des Kettenritzels auf Verschleiß überprüfen. Falls sie wie in der Abbildung verschlissen sind, sind Ritzel und Kette zu ersetzen.



Normaler Verschleiß Übermäßiger Verschleiß

MONTAGE UND WIEDEREINBAU

Das Hinterrad in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus und Demontierens wieder montieren und Einbauen, und ebenfalls folgende Schritte ausführen:



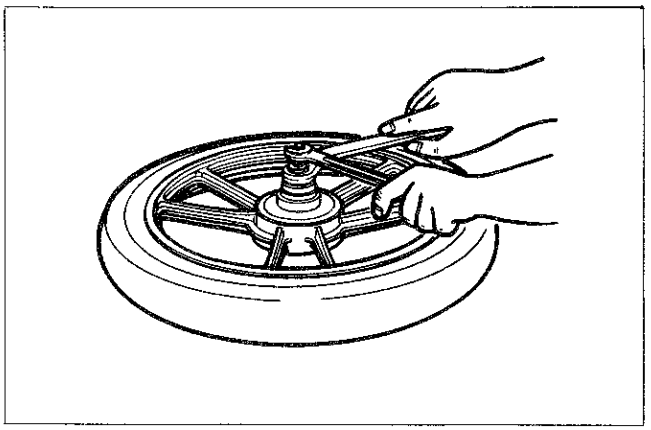
RAD- UND RITZELTROMMELLAGER

Vor dem Einsetzen der Lager Fett zugeben.

99000-25010	SUZUKI Superfett "A"

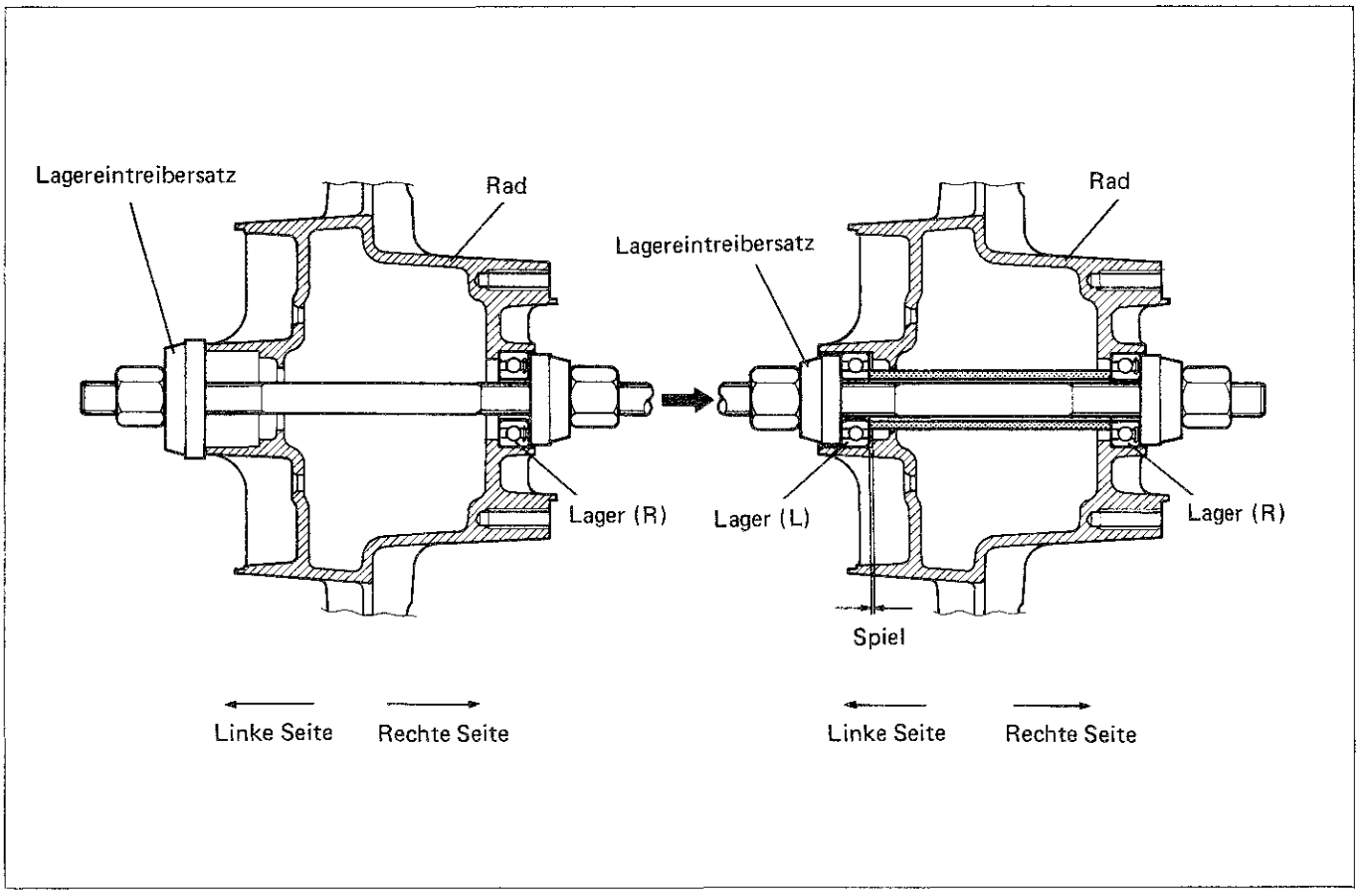
RADLAGER

Die Radlager mit den Spezialwerkzeugen anbringen.



09924-84510	Lagereintreibersatz

ZUR BEACHTUNG:
Zuerst das Radlager der rechten Seite einsetzen.

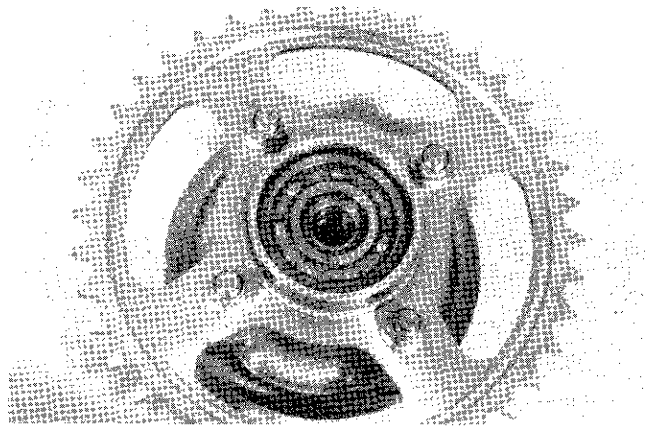


RITZELTROMMELLAGER

Das Lager mit dem Spezialwerkzeug einsetzen.

09913-75520	Lagereintreiber

ZUR BEACHTUNG:
Fett an Lager und Dichtlippe des Simmerrings geben, bevor das Hinterrad zusammengebaut wird.

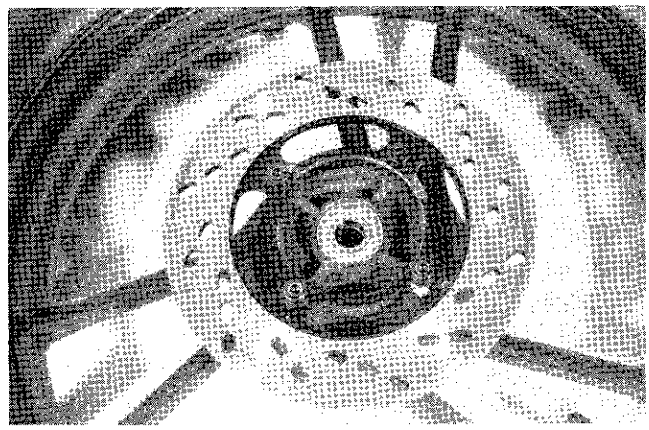


BREMSSCHEIBE

- Sicherstellen, daß die Bremsscheibe sauber und frei von Fettmaterial ist.
- THREAD LOCK "1360" an die Scheibenschrauben geben und sie mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

99000-32130	Thread Lock "1360"

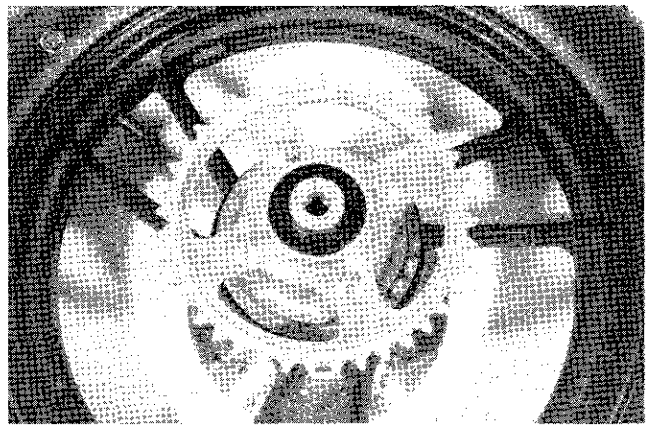
Anzugsmoment	15 – 20 N·m (1,5 – 2,0 kg-m)



HINTERES RITZEL

Die Muttern des hinteren Kettenradritzels mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

Anzugsmoment	48 – 72 N·m (4,8 – 7,2 kg-m)



HINTERE ACHSWELLE

- Den Kettendurchhang nach dem Einbau des Hinterrads einstellen. (Siehe Seite 2-11)
- Die Hinterachsmutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

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

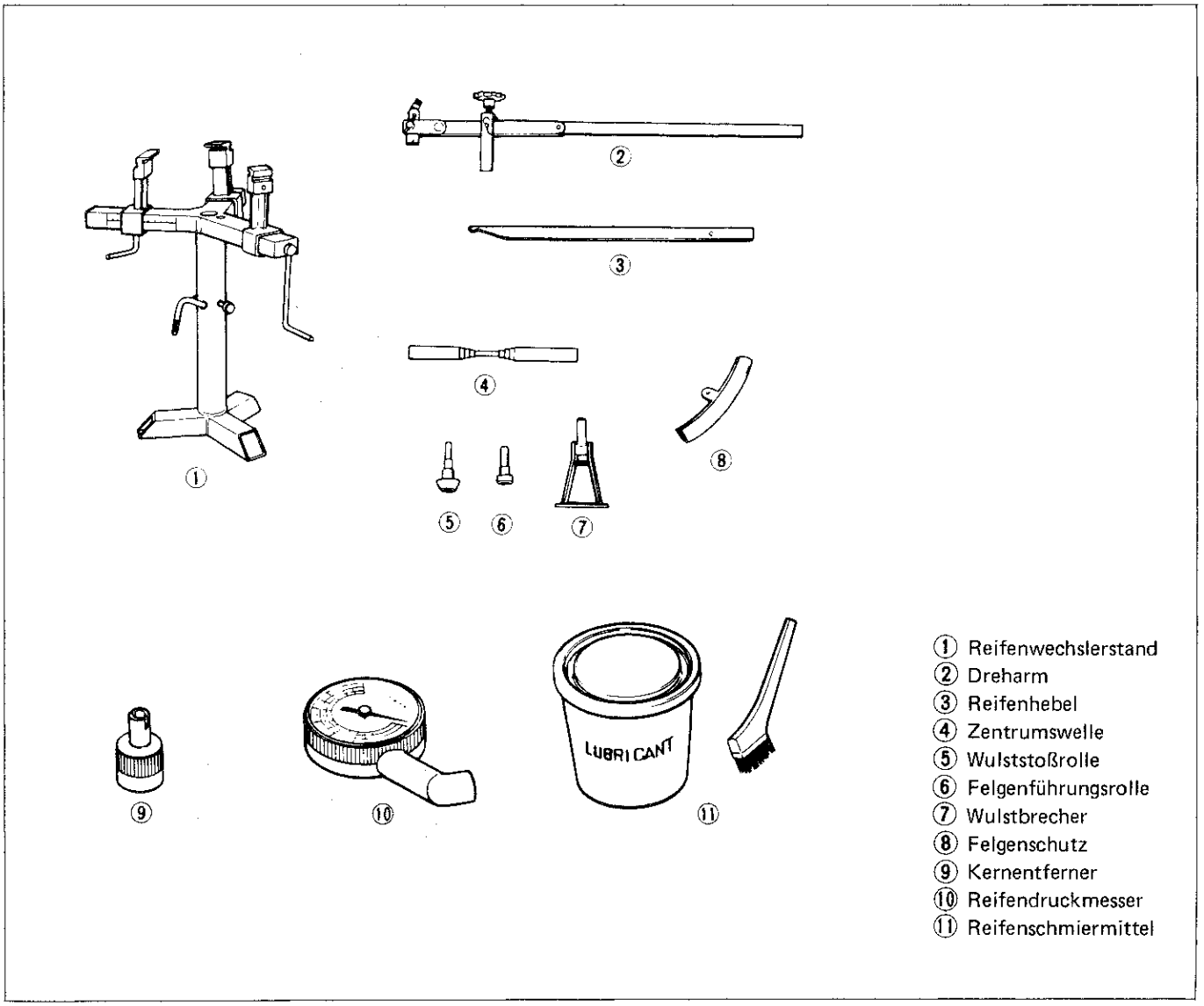


REIFEN UND RADFELGEN

ENTFERNEN

Der kritischste Faktor eines schlauchlosen Reifens ist die Dichtung zwischen Felgenrand und Reifenwulst. Deshalb empfehlen wir die Verwendung eines Reifenwechslers, der von besserer Wirksamkeit ist als Reifenhebel.

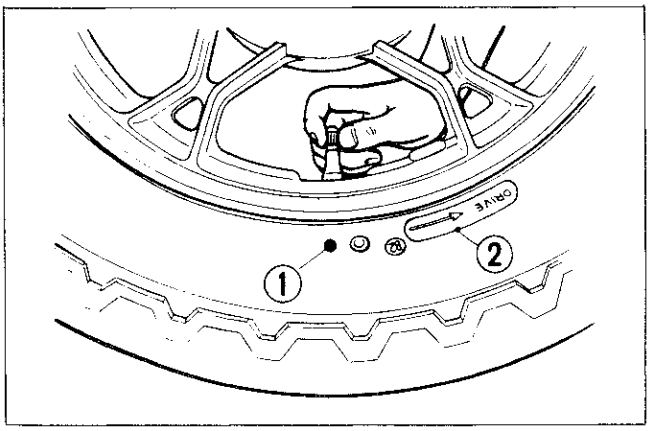
Zum Wechseln von Reifen sind folgende Werkzeuge notwendig.



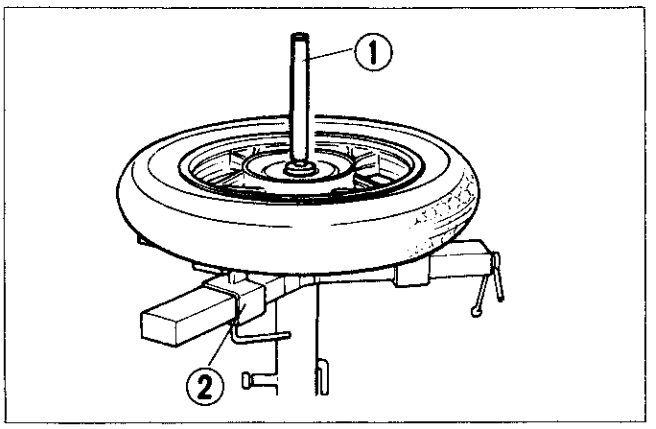
① Reifenwechslerstand
② Dreharm
③ Reifenhebel
④ Zentrumswelle
⑤ Wulststoßrolle
⑥ Felgenführungsrolle
⑦ Wulstbrecher
⑧ Felgenschutz
⑨ Kernentferner
⑩ Reifendruckmesser
⑪ Reifenschmiermittel

- Den Ventilkern aus dem Ventilschaft entfernen und die Luft vollständig aus dem Reifen ablassen.

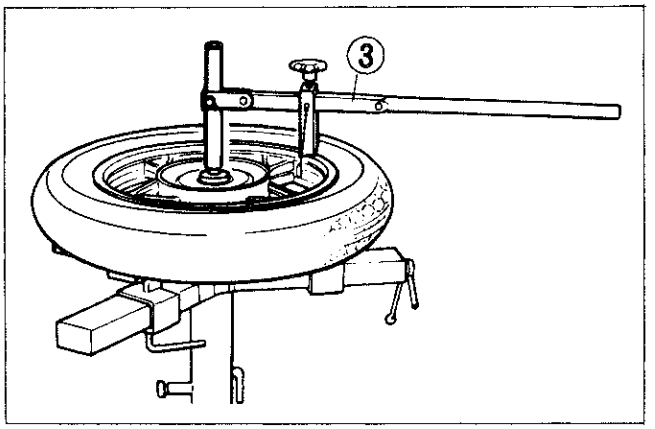
ZUM BEACHTEN:
Mit Kreide auf dem Reifen die Reifenposition ① auf der Radfelge sowie die Drehrichtung ② markieren.



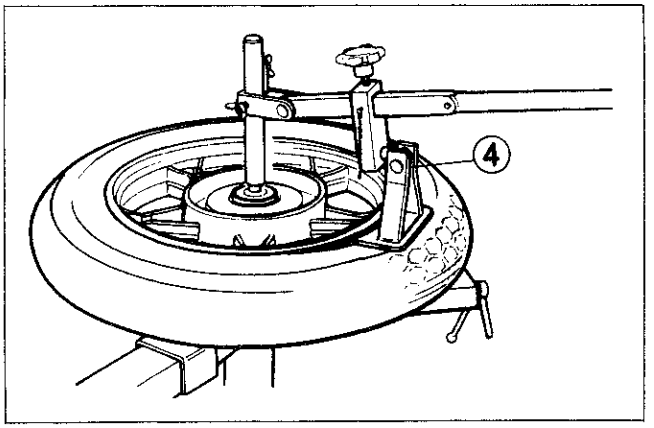
- Die Zentrumswelle ① auf das Rad setzen und das Rad mit dem Felgenhalter ② gut festmachen.



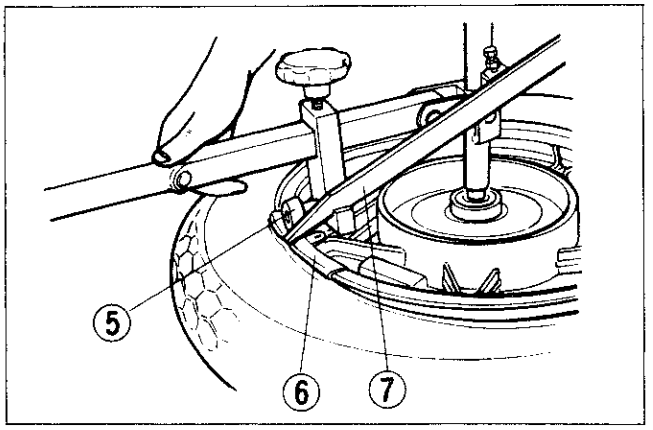
- Den Dreharm ③ an der Zentrumswelle anbringen.



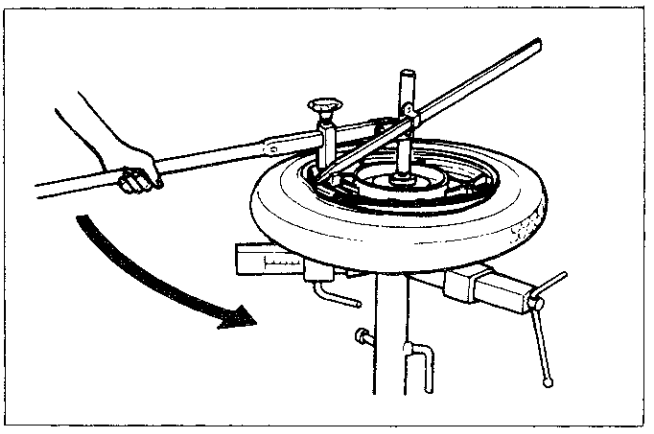
- Den Wulstbrecher ④ am Dreharm anbringen und den Wulst von der Felge abnehmen. Das Rad umkehren und den andern Wulst ebenfalls von der Felge abnehmen.



- Die Felgenführungsrolle ⑤ anbringen.
- Den Felgenschutz ⑥ anbringen und den Reifenwulst mit dem Reifenhebel ⑦ anheben.



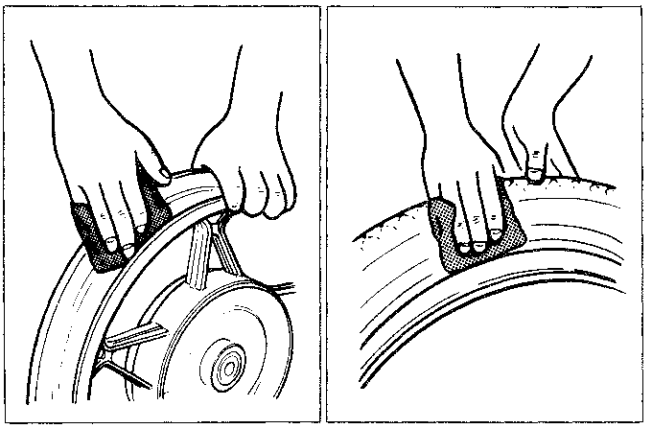
- Den Reifenhebel gegen den Dreharm setzen und den Hebel um den Felgen drehen. Diesen Vorgang wiederholen, um den andern Wulst von der Felge zu entfernen.



ÜPERPRÜFUNG

RADFELGE

Gummimaterial oder Rost von der Felge wegwischen und diese überprüfen. Falls eines des Folgenden gefunden wird, ist sie durch eine neue Radfelge zu ersetzen.



* Verzug oder einen Sprung.
* Zerkratzung oder einen Mangel an der Wulstsitzfläche.
* Felgenausschlag (axial und radial) von mehr als 2,0 mm.

REIFEN

Den entfernten Reifen durchgehend prüfen und, falls eines des Folgenden bemerkt wird, den Reifen nicht reparieren, sondern durch einen neuen ersetzen.

* Ein Loch oder Riß, dessen Gesamtlänge oder -durchmesser 6 mm überschreitet.
* Einen Kratz oder Riss an der Seitenwand.
* Eine Profiltiefe von weniger als 1,6 mm am Vorderreifen bzw. weniger als 2,0 mm am Hinterreifen.
* Schichttrennung
* Profiltrennung
* Das verschlissene Profil ist außergewöhnlich verformt oder um den Reifen verteilt.
* Zerkratzungen am Wulst.
* Schnur ist gerissen.
* Schaden vom Rutschen (flache Stellen).
* Abnormalität am innern Reifenfutter.

REPARATUR

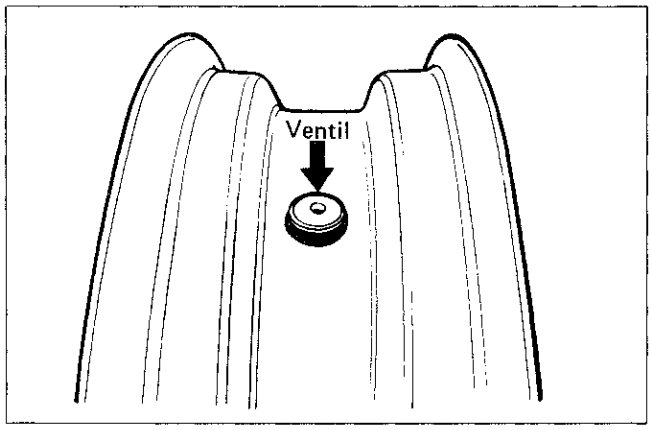
ZUM BEACHTEN:

Wenn ein platter Reifen repariert wird, ist folgenden Reparaturanleitungen zu folgen und nur das empfohlene Reparaturmaterial zu verwenden.

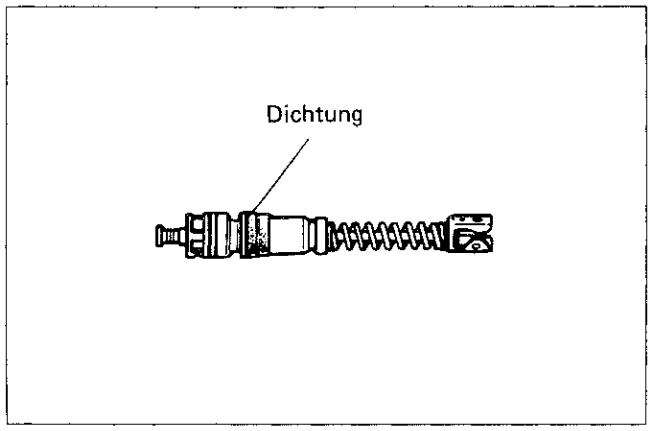
VENTIL

ÜBERPRÜFUNG

Das Ventil überprüfen, nachdem der Reifen von der Felge entfernt wurde. Falls der Dichtungsgummi einen Riß oder Kratz hat, ist das Ventil durch ein neues zu ersetzen.



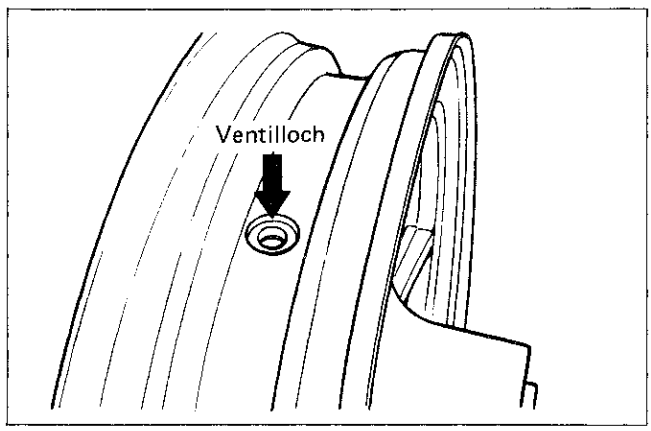
Den entfernten Ventilkern prüfen und durch eine neuen ersetzen, falls der Dichtungsgummi abnormal verformt oder verschlissen ist.

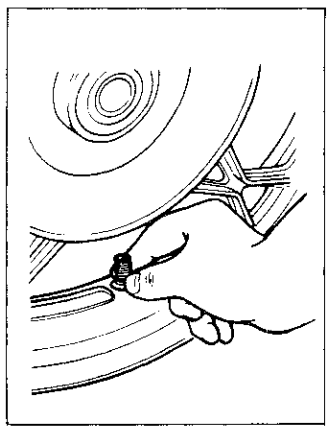


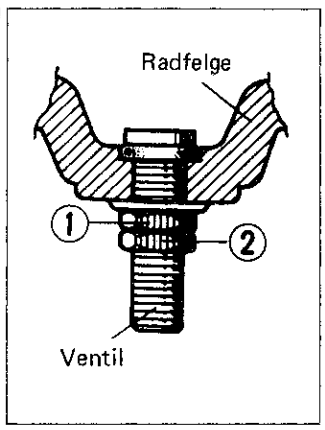
EINBAU

Jeglicher Schmutz oder Rost um das Ventilloch muß entfernt werden. Dann das Ventil in der Felge anbringen.

VORSICHT:
Wenn das Ventil montiert wird, die Mutter ① so weit wie möglich von Hand festziehen. Mit der Mutter in dieser Stellung gehalten, die Gegenmutter ② anziehen. Die Mutter ① nicht übermäßig anziehen, da dies zum Verziehen der Gummidichtung und damit einem Luftleck führt.



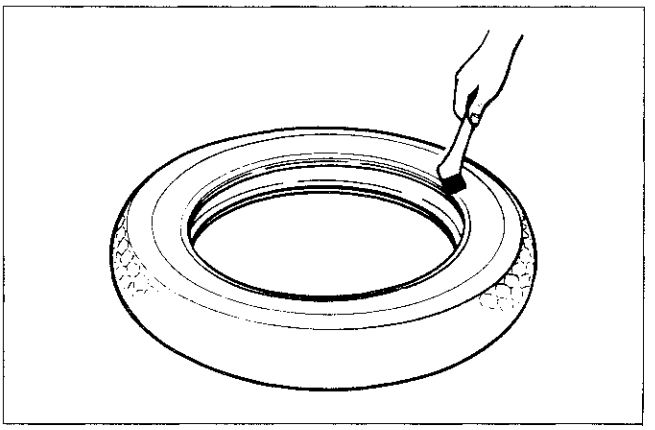




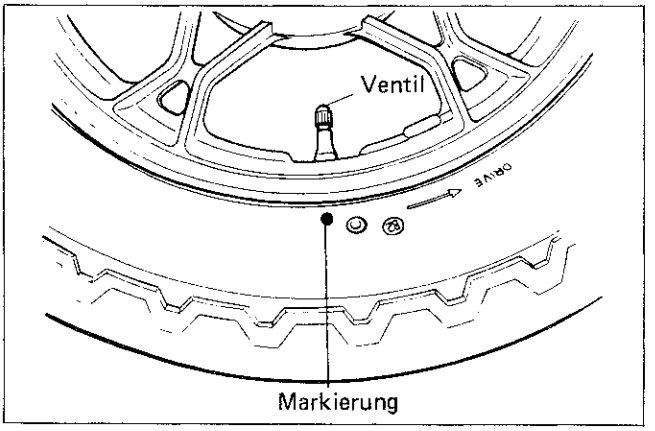
REIFENMONTAGE

- Ein spezielles Reifenschmiermittel oder eine neutrale, seifige Flüssigkeit am Reifenwulst auftragen.

VORSICHT:
Niemals Schmierfett, Öl oder Benzin auftragen.

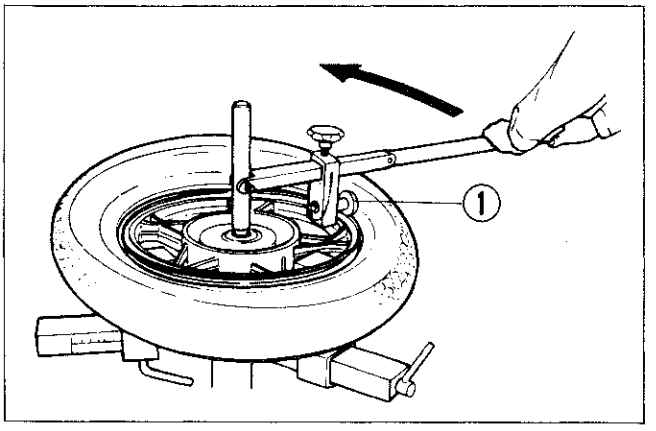


- Wenn der Reifen montiert wird, muß der Richtungspfeil in die Raddrehrichtung weisen. Den Ausgleichspunkt des Reifens auf das Ventil ausrichten, wie dargestellt.

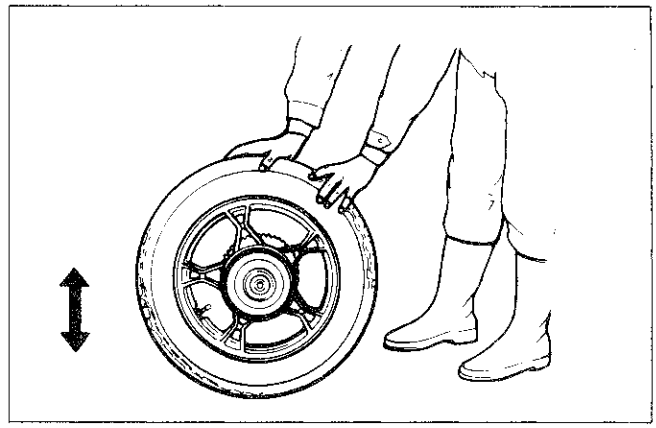


- Die Wulststoßrolle ① ansetzen.
- Den Dreharm um die Felge herumdrehen, um den Wulst vollständig zu montieren. Zuerst den unteren und dann den oberen Wulst montieren.
- Den Reifenwechsler vom Rad entfernen und den Ventilkern in den Ventilstutzen einsetzen.

ZUR BEACHTUNG:
Vor dem Einsetzen des Ventilkerns, den Kern überprüfen.

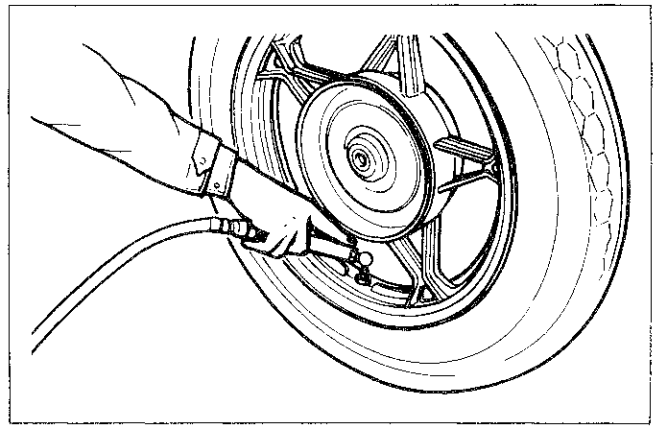


- Den Reifen mehrmals auf den Boden aufprallen lassen, während er gedreht wird. Dies bewirkt die Ausdehnung des Wulstes nach außen, und macht das Vollpumpen leichter.



ZUR BEACHTUNG:
Vor dem Vollpumpen ist sicherzustellen, daß die Markierung mit dem Ventil übereinstimmt.

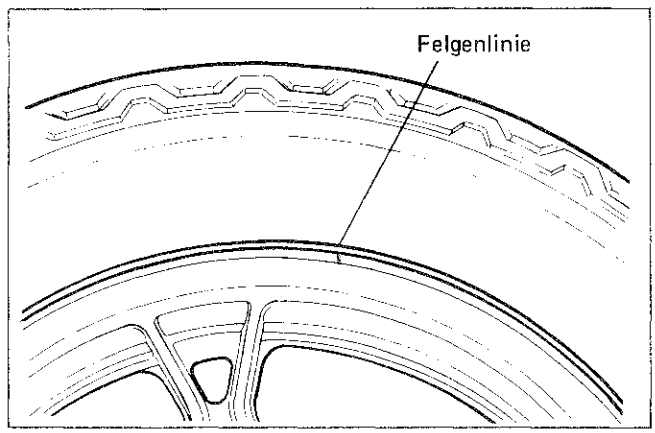
- Den Reifen mit Luft vollpumpen.



WARNUNG:
Den Reifen nicht auf mehr als 4,0 kg/cm² (56 psi) vollpumpen. Der Reifen konnte mit genügender Kraft bersten, um Verletzungen zu verrusachen.
Während des Vollpumpens niemals direkt über dem Reifen stehen.

ZUR BEACHTUNG:
Die auf der Seitenwand des Reifens liegende "Felgenlinie" überprüfen. Sie muß um den ganzen Umfang gleichen Abstand von der Radfelge haben. Falls der Abstand zwischen Felgenlinie und Radfelge variiert, bedeutet dies, daß der Wulst nicht richtig sitzt. Falls dies der Fall ist, die Luft ganz aus dem Reifen ablassen und den Wulst auf beiden Seiten vom Sitz abheben. Schmiermittel auf den Wulst auftragen und nochmals versuchen.

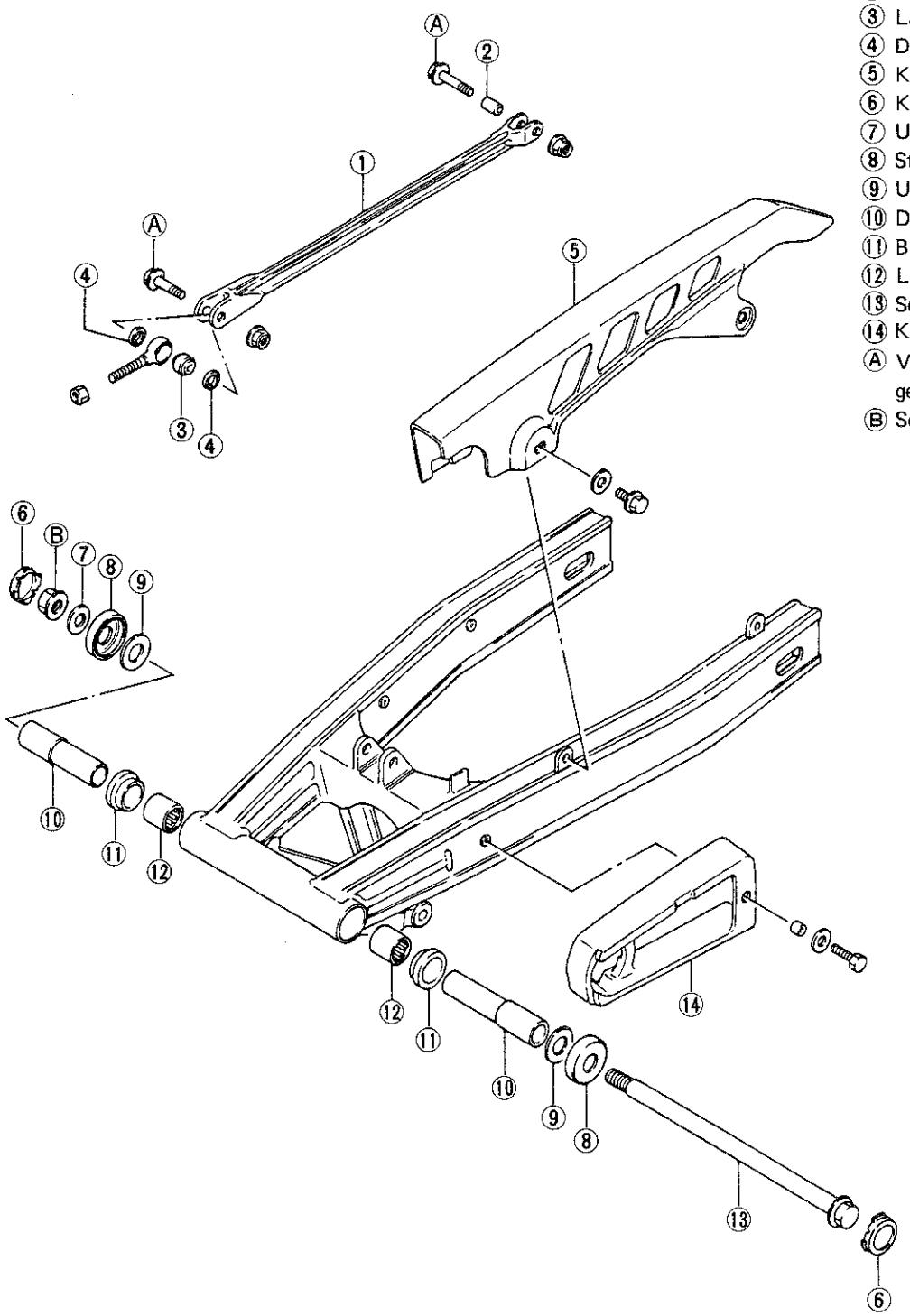
- Nachdem ein Reifen richtig auf der Radfelge sitzt, den Druck auf den empfohlenen Druck bringen. Falls notwendig den Felgenausschlag ausgleichen.



WARNUNG:
Mit einem reparierten Reifen in den ersten 24 Stunden nach dem Reparieren nicht mehr als 50 km/h fahren, da es möglich ist, daß die Reparaturstelle nicht vollständig wiederhergestellt ist. Mit einem reparierten Reifen nicht über 130 km/h fahren.

HINTERE SCHWINGE UND AUFHÄNGUNG

SCHWINGE

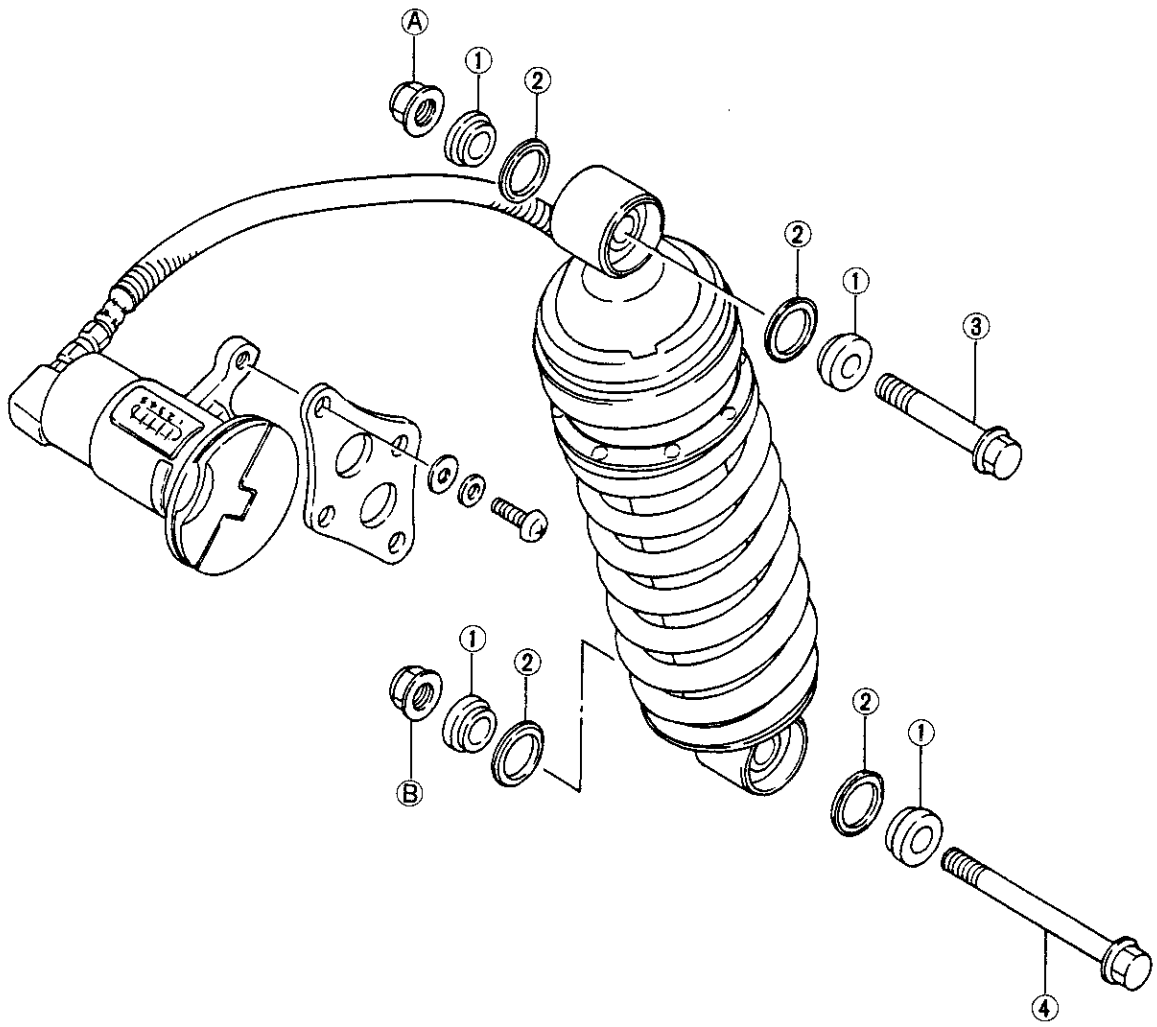


① Drehmoment-Verbindungsstange
② Distanzhülse
③ Lager
④ Dichtring
⑤ Kettenschutz
⑥ Kappe
⑦ Unterlagsscheibe
⑧ Staubdichtungsdeckel
⑨ Unterlagsscheibe
⑩ Distanzhülse
⑪ Büchse
⑫ Lager
⑬ Schwingendrehbolzen
⑭ Ketten puffer
Ⓐ Verbindungsstangen-gelenkschraube
Ⓑ Schwingendrehbolzenmutter

Anzugsmomente		
Gegenstand	N·m	kg-m
Ⓐ	10 – 15	1,0 – 1,5
Ⓑ	50 – 80	5,0 – 8,0

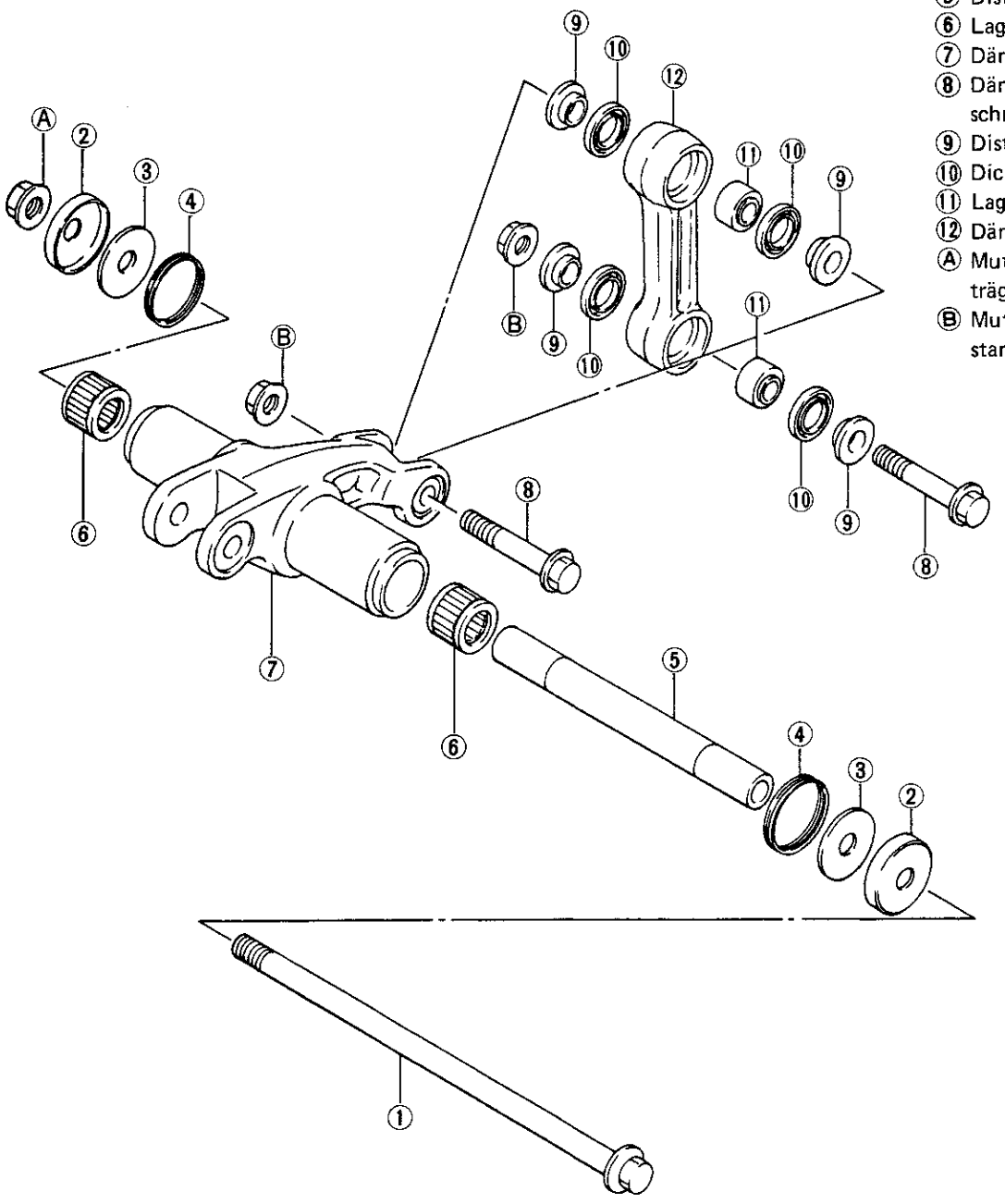
HINTERER STOSSDÄMPFER

① Distanzbüchse
② Dichtungsring
③ Obere Stoßdämpfermontageschraube
④ Untere Stoßdämpfermontageschraube
Ⓐ Obere Stoßdämpfermontagemutter
Ⓑ Untere Stoßdämpfermontagemutter



Anzugsmomente		
Gegenstand	N·m	kg-m
Ⓐ	48 – 72	4,8 – 7,2
Ⓑ	48 – 72	4,8 – 7,2

DÄMPFERTRÄGER UND DÄMPFERSTANGE

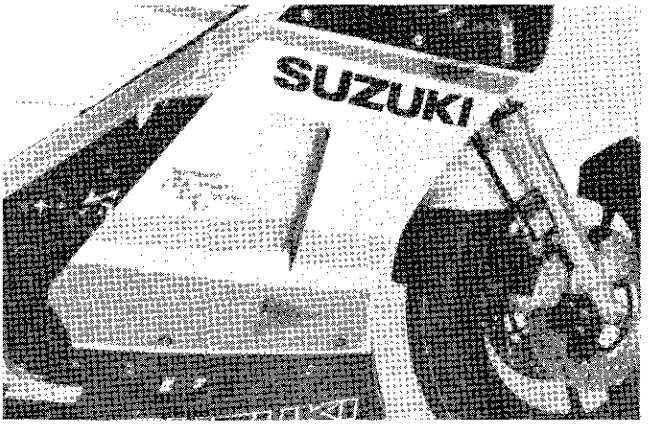


① Dämpferträgerbolzen
② Staubdichtungsdeckel
③ Zwischenscheiben
④ Dichtungen
⑤ Distanzhülse
⑥ Lager
⑦ Dämpferträger
⑧ Dämpferstangen-schrauben
⑨ Distanzbüchsen
⑩ Dichtungsringe
⑪ Lager
⑫ Dämpferstange
Ⓐ Mutter für Dämpfer-trägerbolzen
Ⓑ Mutter für Dämpfer-stange

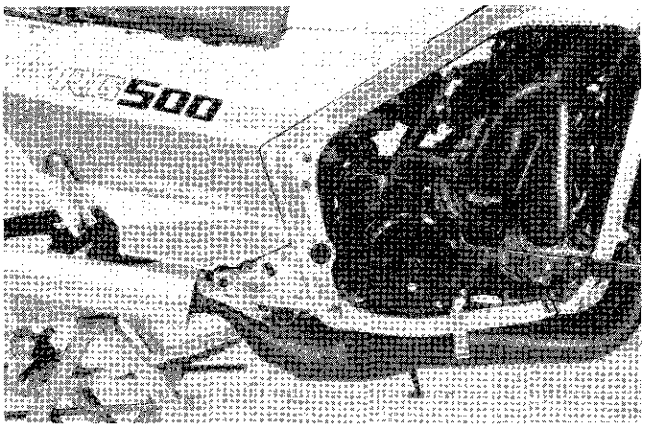
Anzugsmomente		
Gegenstand	N·m	kg-m
Ⓐ	48 – 72	4,8 – 7,2
Ⓑ	48 – 72	4,8 – 7,2

AUSBAU UND DEMONTAGE

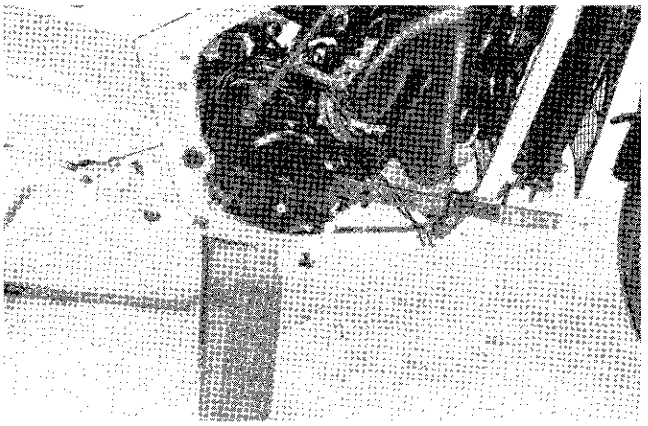
- Den Sitz entfernen.
- Die mittlere und untere Verschalung abnehmen. (Siehe Seite 7-1)



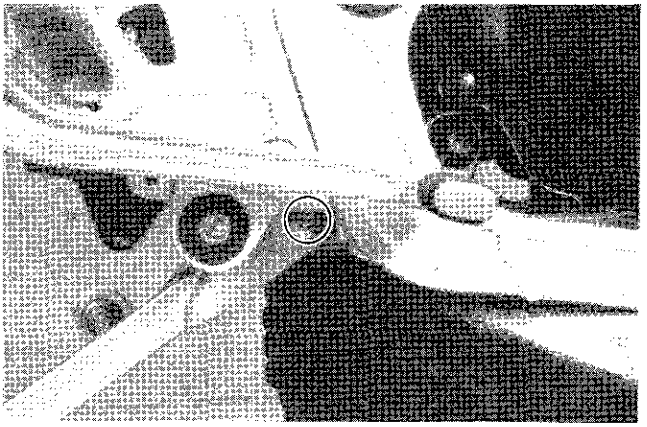
- Das Hinterrad entfernen. (Siehe Seite 7-36)
- Die Auspufftöpfe Nr. 1 und Nr. 2 entfernen. (Siehe Seite 3-4)



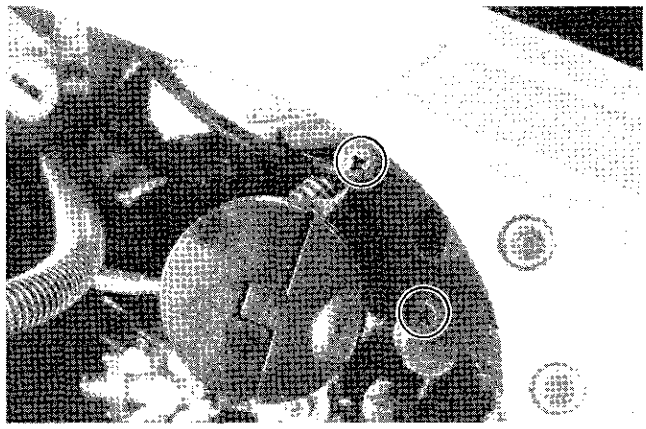
- Das Motorrad mit einem Holzauflegeblock aufstützen.
- Die Rahmenabdeckungen entfernen.



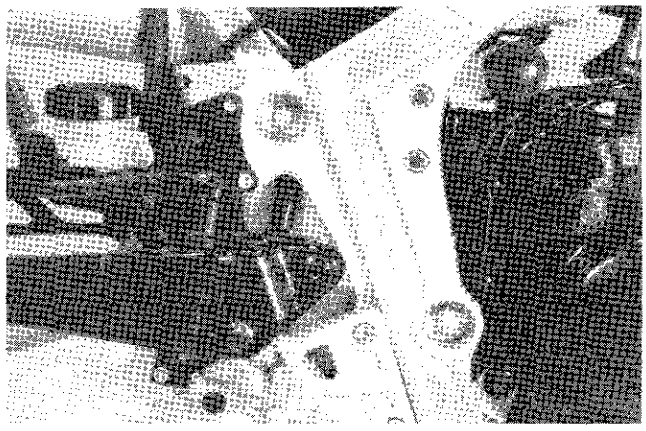
- Die Drehmoment-Verbindungsstange entfernen.



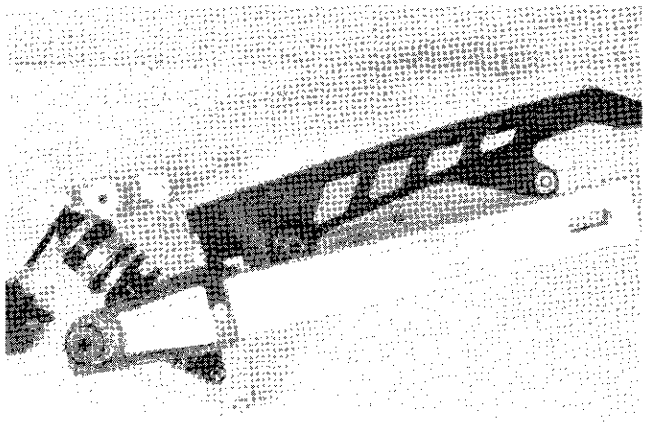
- Den hinteren Stoßdämpfer durch Lösen der zwei Schrauben entfernen.



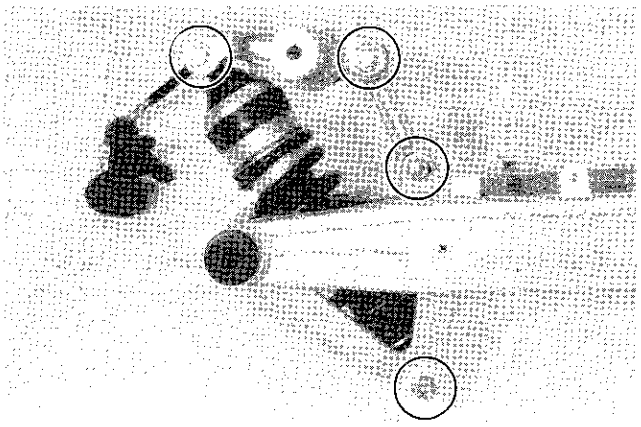
- Die Mutter des Schwingendrehbolzens und des Dämpferträgerbolzens aus dem Schwingarm herausziehen.
- Drehbolzen nach links herausziehen und die Schwinge abnehmen.



- Kettenpuffer und Kettenschutz entfernen.

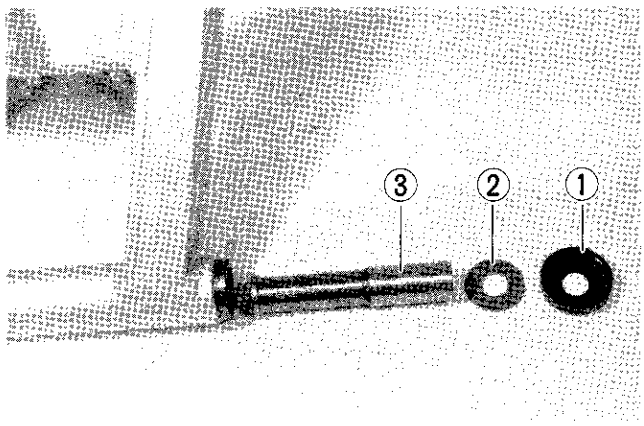


- Die obere und untere Schraube des hinteren Stoßdämpfers lösen und den hinteren Stoßdämpfer entfernen.
- Die obere und untere Dämpferstangenschraube lösen und den Dämpferträger sowie die Dämpferstange entfernen.



SCHWINGE

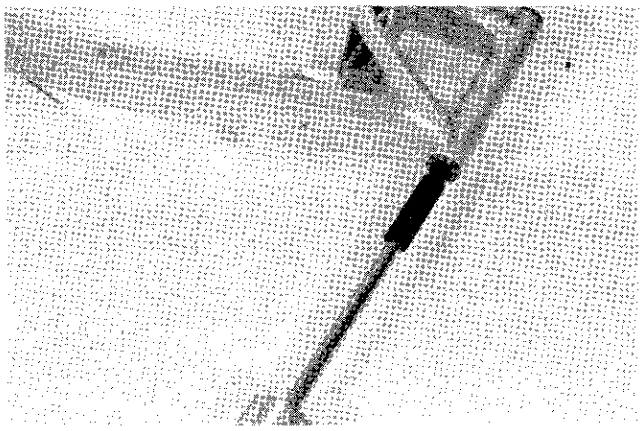
- Staubdichtungsdeckel ①, Unterlagsscheibe ② und die Distanzbüchsen ③ entfernen.



- Die Lager mit Hilfe des Spezialwerkzeugs entfernen.

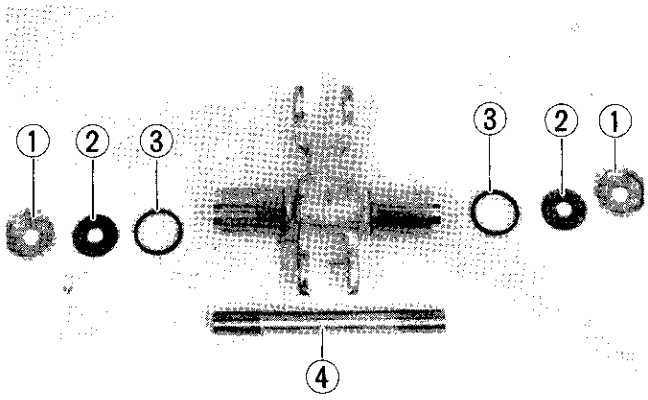
09923-73210	Lagerabzieher
09930-30102	Gleitwelle

VORSICHT:
Die entfernten Lager sollten ersetzt werden.



DÄMPFERTRÄGER

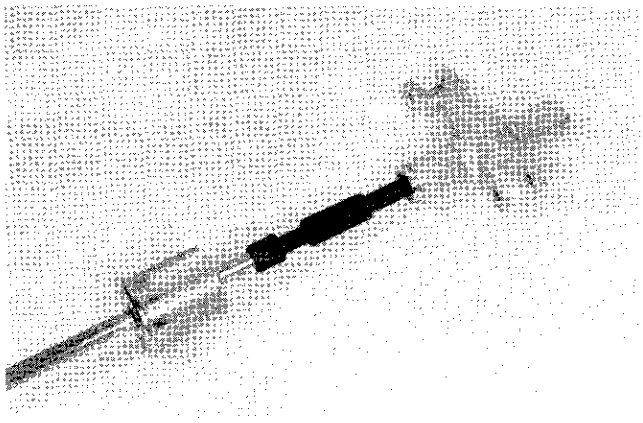
- Die Staubdichtungsdeckel ①, Zwischenscheiben ②, Dichtungen ③ und die Distanzhülse ④ entfernen.



- Die Lager mit dem Spezialwerkzeug entfernen.

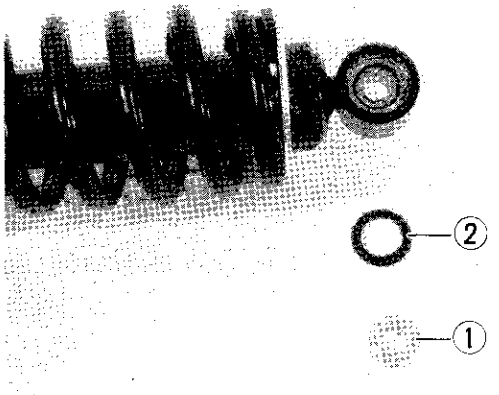
09923-73210	Lagerabzieher
09930-30102	Gleitwelle

VORSICHT:
Die entfernten Lager sollten ersetzt werden.



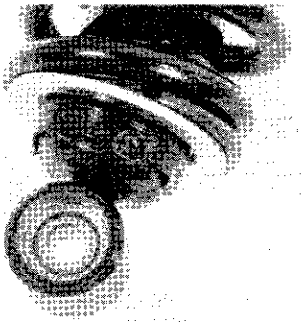
STOSSDÄMPFER

- Die Distanzbüchsen ① und Dichtungsringe ② entfernen.



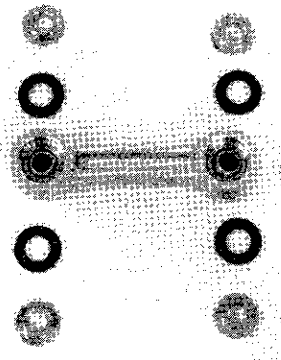
- Den Lagerhaltering entfernen und die Kugellager mit Hilfe eines richtigen Werkzeugs entfernen.

VORSICHT:
Die entfernten Lager sollten ersetzt werden.



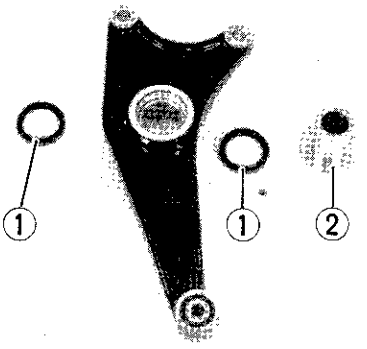
DÄMPFERSTANGE

- Die Distanzbüchsen und Dichtungsringe entfernen.



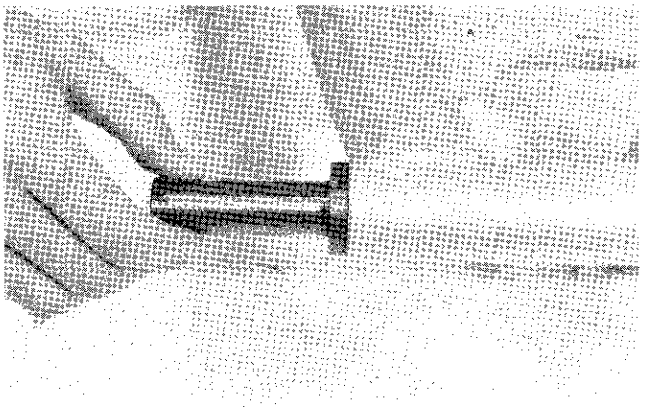
BREMSBACKENHALTESTÜCK

- Staubdichtringe ① und Distanzbüchse ② entfernen.



ÜBERPRÜFUNG

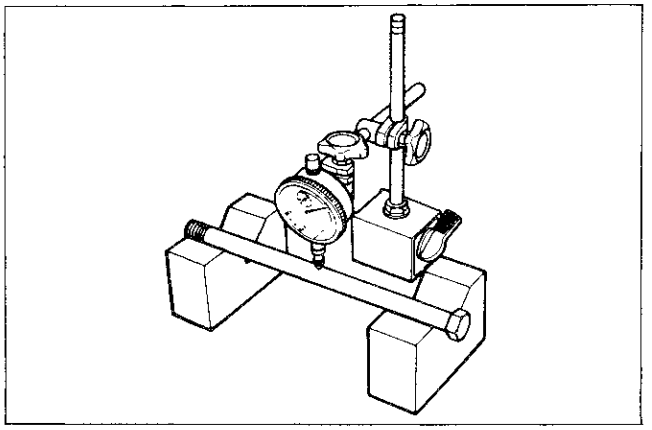
SCHWINGE



- Die Distanzhülse ins Lager stecken und das Spiel prüfen, indem die Distanzhülse auf- und abwärts bewegt wird. Falls ein übermäßiges Spiel festgestellt wird, ist das Lager durch ein neues zu ersetzen.
- Die Distanzhülse auf Fehler oder Beschädigung untersuchen.

SCHWINGENDREHBOLZEN

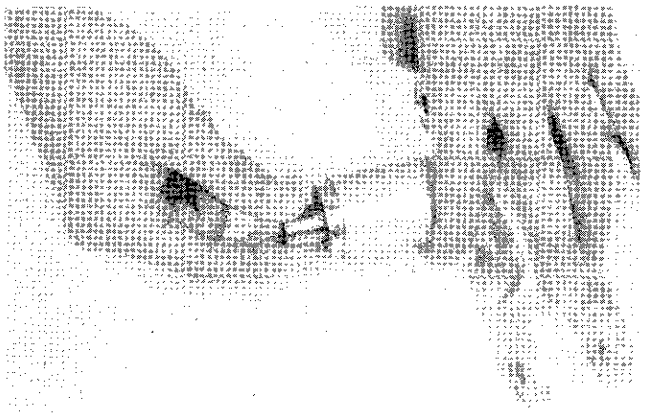
Mit Hilfe einer Meßuhr den Schwingendrehbolzen auf Rundlauf überprüfen und, falls dieser die Toleranzgrenze überschreitet, ist er zu ersetzen.



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

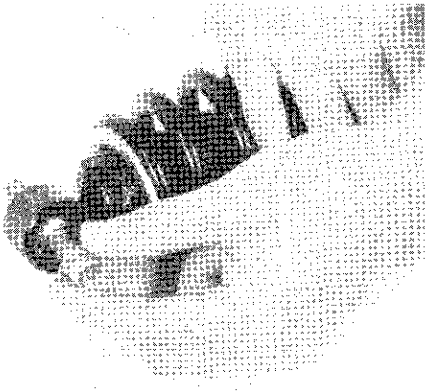
Verschleißgrenze	0,3 mm

DÄMPFERTRÄGER



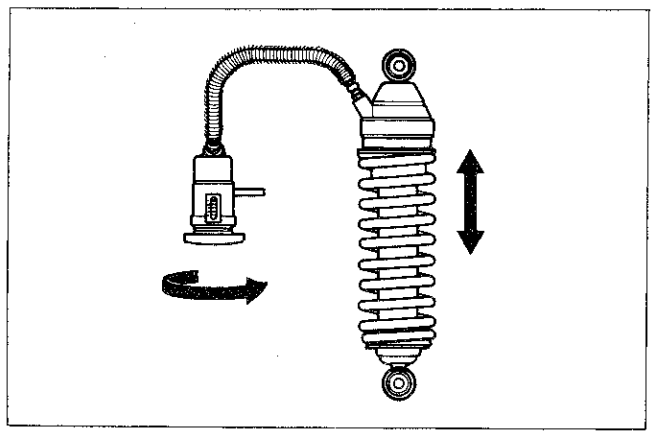
- Die Diestanzhülse ins Lager einstecken und das Spiel überprüfen, indem die Hülse auf- und abwärts bewegt wird. Falls ein übermäßiges Spiel festgestellt wird, das Lager durch ein neues ersetzen.
- Die Distanzhülse auf Fehler und Beschädigung untersuchen.
- Jedes Gummiteil auf Verschleiß und Beschädigung untersuchen.

HINTERER STOSSDÄMPFER



- Die Montageschraube in das kugelförmige Wälzlager einstecken und das Spiel durch Bewegen der Schraube überprüfen. Falls ein übermäßiges Spiel festgestellt wird, das Lager durch ein neues ersetzen.
- Jedes Gummiteil auf Verschleiß und andere Beschädigung überprüfen.

- Den hinteren Stoßdämpfer auf ein Ölleck untersuchen, wozu der Einstellerknopf im Uhrzeigersinn und Gegenuhrzeigersinn gedreht wird. Wenn der Einstellerknopf gedreht wird, den Stoßdämpfer auf reibungslose Funktion überprüfen.



VORSICHT:
Nicht versuchen die hintere Stoßdämpfereinheit zu demontieren.
Sie ist nicht wartbar.

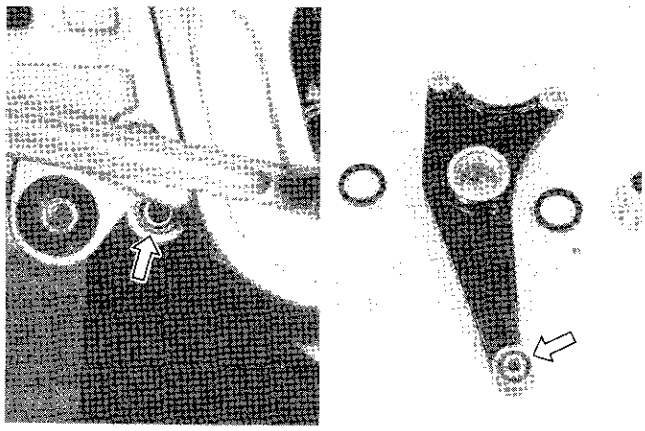
DÄMPFERSTANGE

- Die Montageschrauben in die kugelförmigen Wälzlager einstecken und das Spiel durch Bewegen der Schrauben überprüfen. Falls ein übermäßiges Spiel festgestellt wird, das Lager durch ein neues ersetzen.
- Jedes Gummiteil auf Verschleiß und Beschädigung untersuchen.



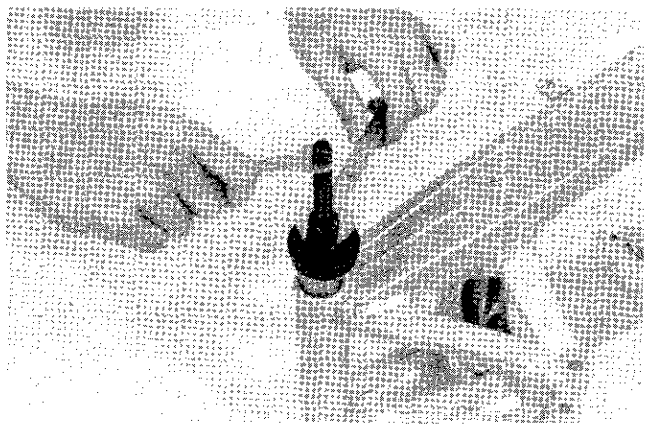
MONTAGE DER DREHMOMENT-VERBINDUNGSSTANGE

- Die Montageposition der Verbindungsstange auf Verschleiß oder andere Beschädigung überprüfen.



MONTAGE UND WIEDEREINBAU

Die Schwinge in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus und der Demontage wieder montieren und einbauen, wobei auch die folgenden Schritte ausgeführt werden müssen.

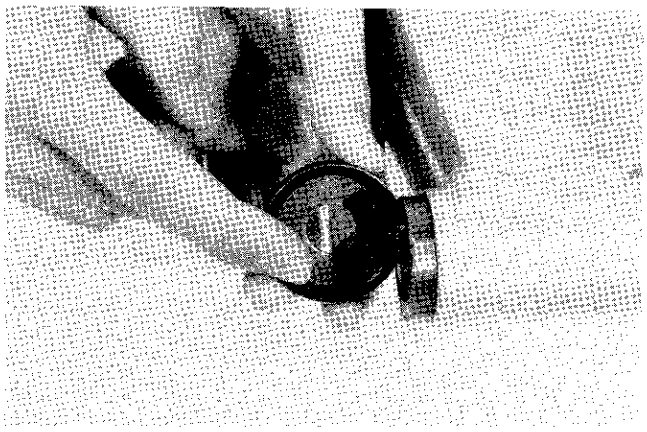


SCHWINGE

Die Lager mit dem Spezialwerkzeug ins Drehlager einpressen.

09924-84510	Lagereintreibersatz

ZUR BEACHTUNG:
Die Lager sind mit der Einschlagmarkierung nach außen zu montieren.

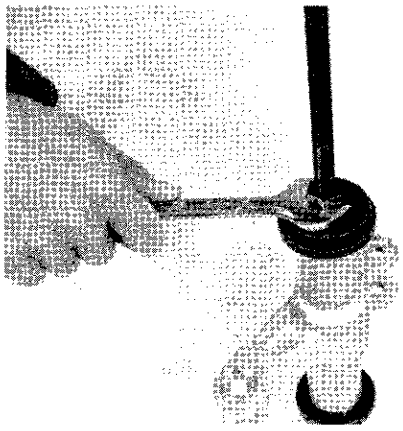


- An Distanzhülsen und Staubdichtungsdeckel Fett geben, wenn sie montiert werden.

99000-25010	SUZUKI Superfett "A"

DÄMPFERTRÄGER

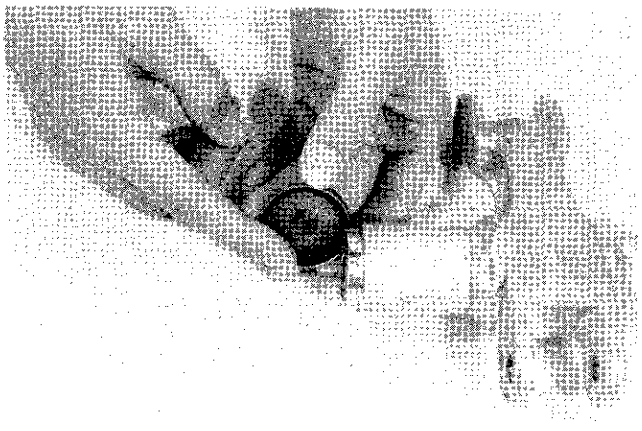
Die Lager mit dem Spezialwerkzeug in den Dämpferträger einpressen.



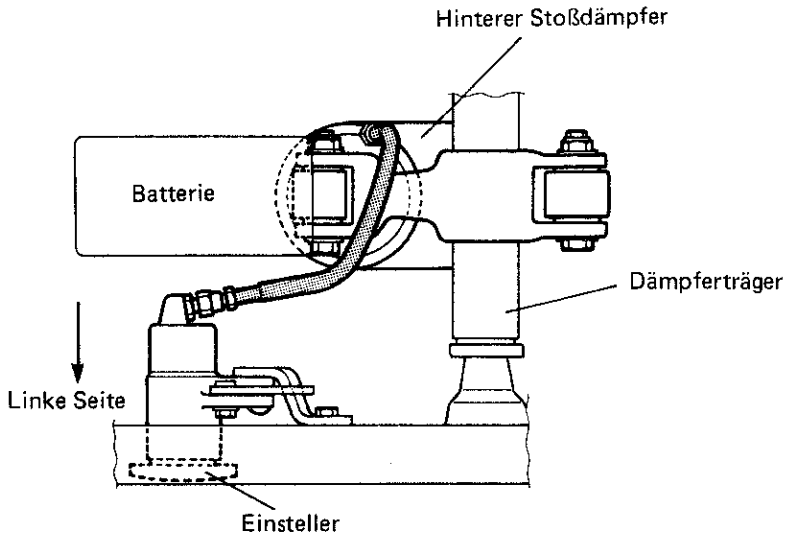
09941-34513	Lagereintreibersatz

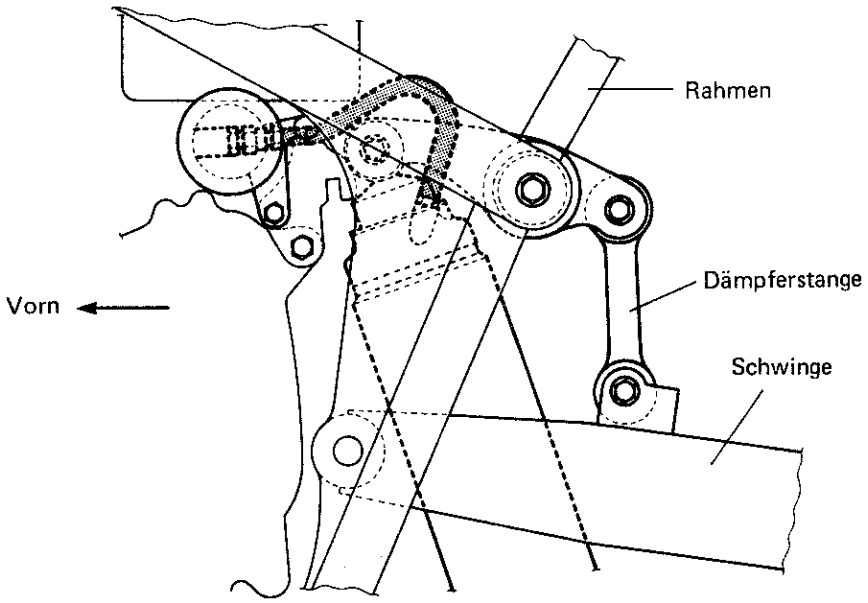
ZUR BEACHTUNG:
Die Lager sind mit der Einschlagmarkierung nach außen zu montieren.

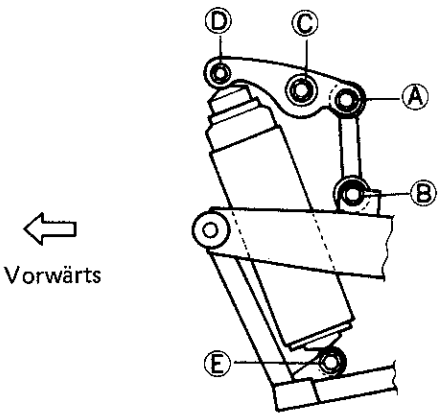
- Fett an Distanzhülse und Staubdichtungsdeckel geben, wenn sie montiert werden.



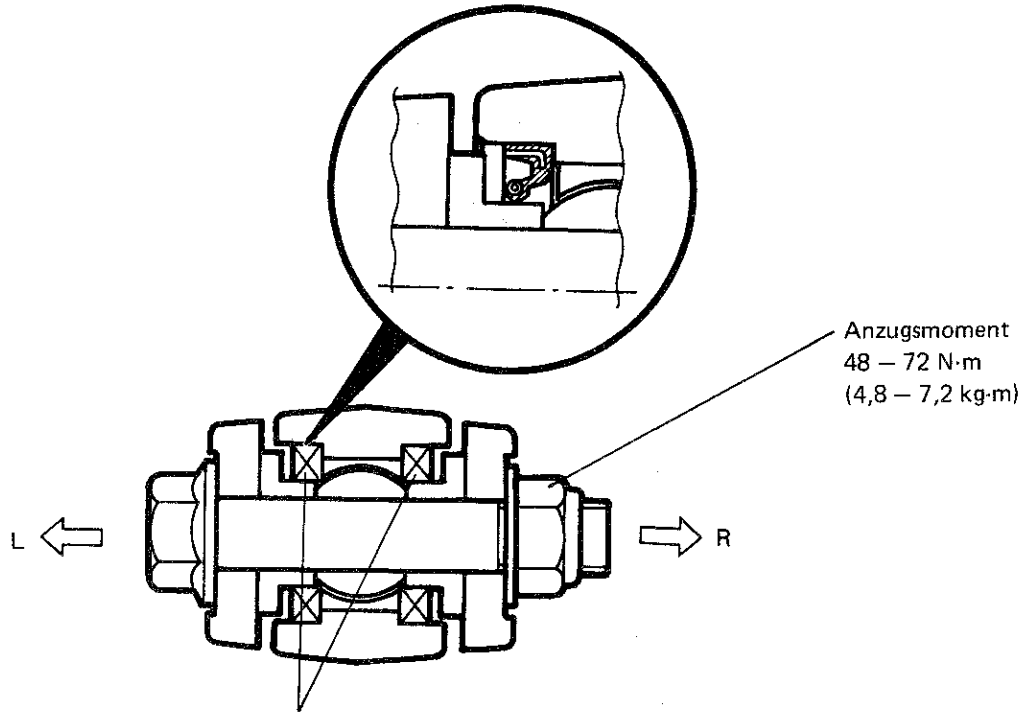
- Die hintere Schwinge, den Stoßdämpfer sowie den Dämpferträger, wie in der folgenden Darstellung gezeigt, montieren und einbauen.


Hinterer Stoßdämpfer
Batterie
Dämpferträger
Linke Seite
Einsteller

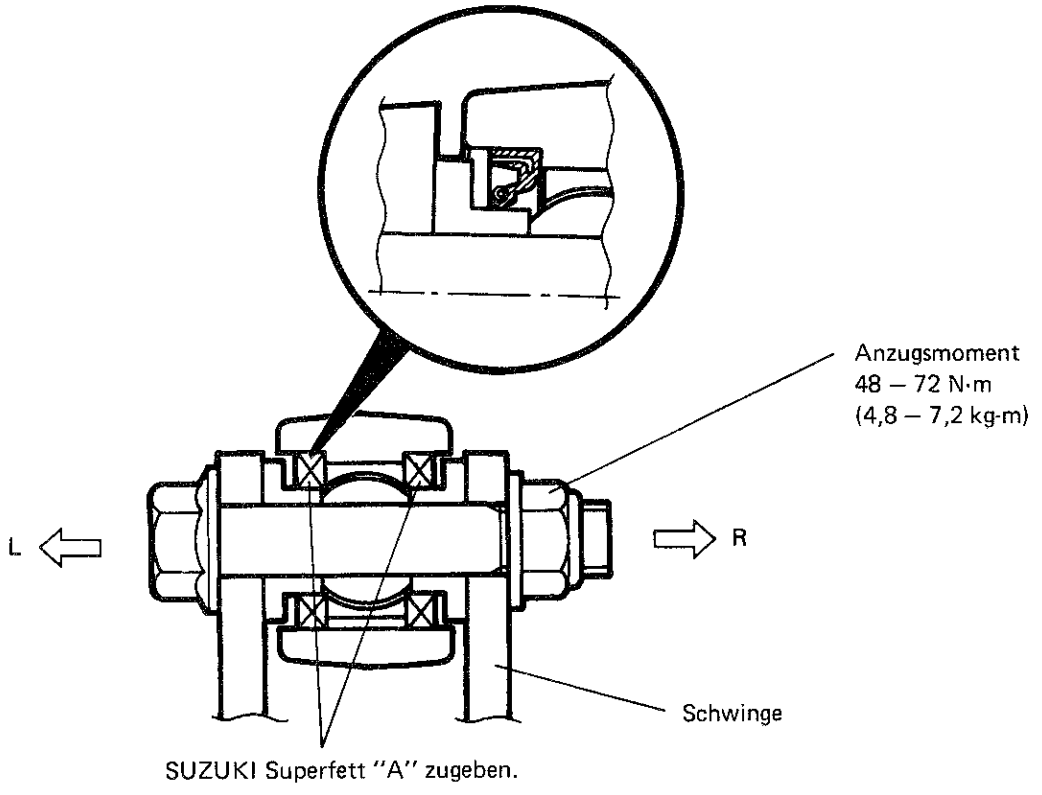

Rahmen
Dämpferstange
Vorn
Schwinge


D
C
A
B
E
Vorwärts

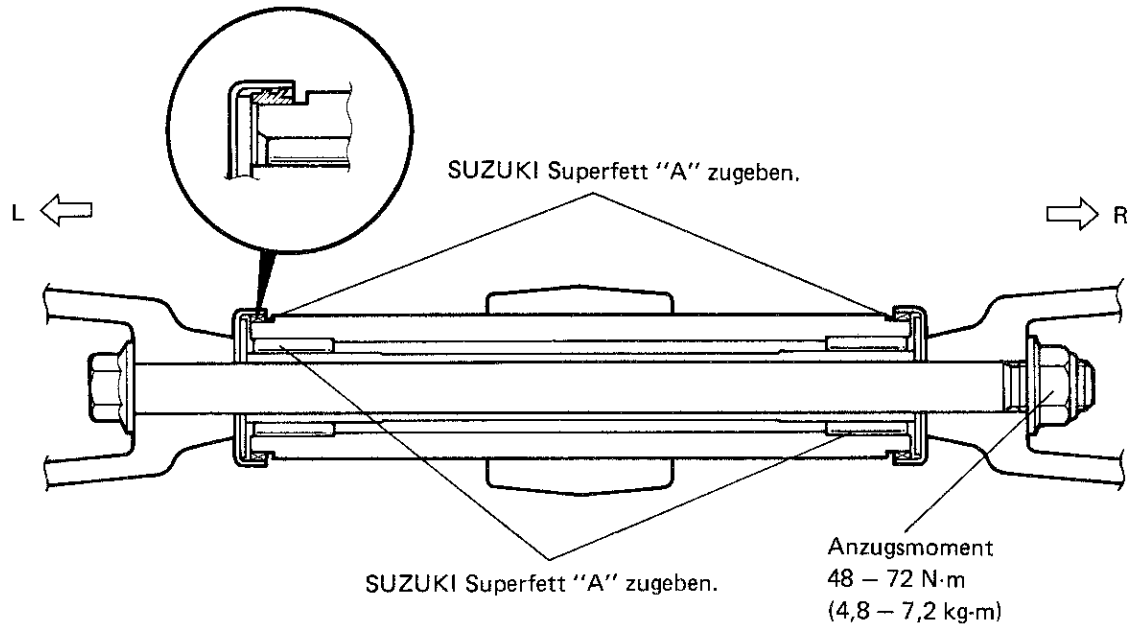
Detail Ⓐ



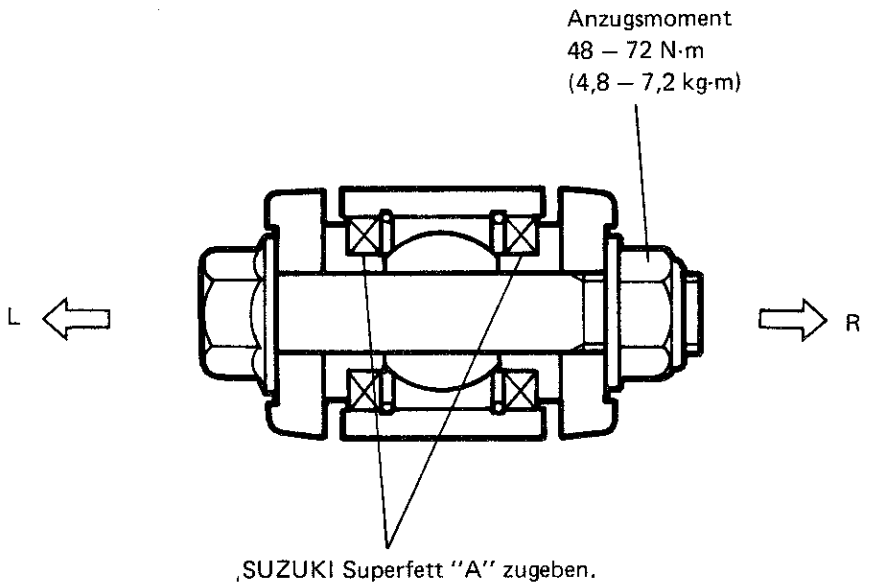
Detail Ⓑ

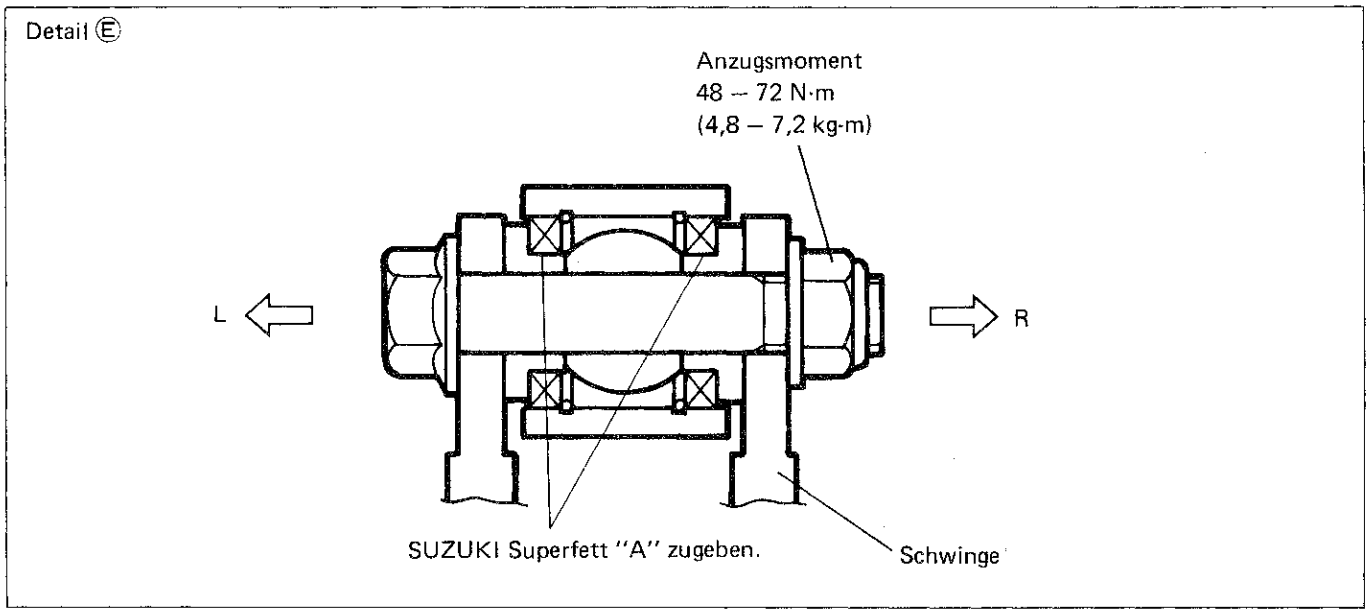


Detail Ⓒ



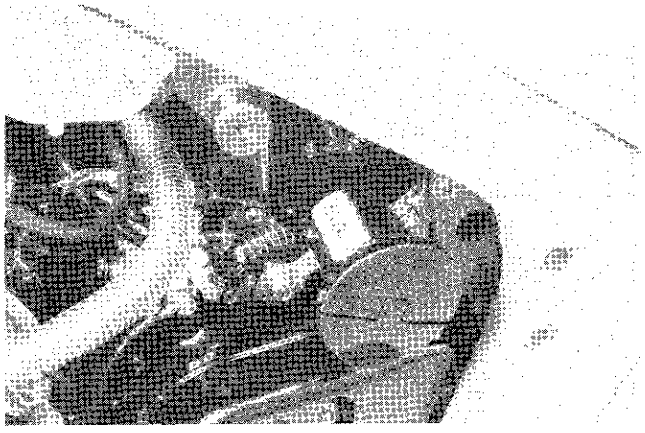
Detail Ⓓ





HINTERE AUFHÄNGUNG

Die Vorspannung der hinteren Aufhängung ist einstellbar, um für Fahrer, Beifahrer, Last, Straßenzustand und Motorradgeschwindigkeit ausgleichen zu können. Die Einstellung kann durch Ändern der Einstellposition des Hydraulikfedereinstellers ausgeführt werden. Um die Federvorspannung zu ändern, das Motorrad auf den Seitenständer stellen und den Hydraulikfedereinsteller auf die gewünschte Position drehen. Position "1" gibt die schwächste Federspannung und Position "5" die stärkste. Das Motorrad wird vom Hersteller mit dem Einsteller auf Position "3" geliefert.



Normalfeder-einstellung	Position 3

SCHLUSSÜBERPRÜFUNG UND EINSTELLUNGEN

Nach dem Montieren von Schwinge, Stoßdämpfer, Bremse und Hinterrad, sind folgende Einstellungen erforderlich, bevor gefahren werden kann:

* Antriebskette 2-11
* Hintere Bremse 2-12
* Reifendruck 2-15
* Fahrgestellschrauben und -muttern 2-17

WARTUNGSINFORMATIONEN

INHALT

STÖRUNGSBESEITIGUNG 8- 1

SCHALTPLÄNE 8- 7

SEILZUG-, VERDRAHTUNGS- UND SCHLAUCHFÜHRUNG 8-12

SPEZIALWERKZEUGE 8-18

ANZUGSMOMENTE 8-21

WARTUNGSDATEN 8-24

STÖRUNGSBESEITIGUNG

MOTOR

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Abhilfe
Motor springt nicht oder nur schwer an	**Kompression zu niedrig**	
	1. Zylinder oder Kolbenringe stark verschlissen.	Ersetzen.
	2. Kolbenring mit zu wenig Spiel eingesetzt.	Reparieren oder ersetzen.
	3. Gas entweicht aus Verbindung von Kurbelgehäuse, Zylindern oder Zylinderköpfen.	Reparieren oder ersetzen.
	4. Drehscheibenventil beschädigt.	Ersetzen.
	5. Zündkerze lose.	Anziehen.
	6. Kolben hat Bruch, Sprung oder anderen Mangel.	Ersetzen.
	7. Verschlissene Kurbelwellenlippendichtung.	Ersetzen.
	Zündkerze funkt nicht	
	1. Zündkerze defekt.	Reinigen.
	2. Zündkerze naß.	Reinigen und trocknen.
	3. Zündspule defekt.	Ersetzen.
	4. Zündkabel unterbrochen oder kurzgeschlossen.	Ersetzen.
	5. Ansprechspule, Primärspule oder CDI-Einheit defekt.	Ersetzen.
	Kraftstoff gelangt nicht zu den Vergasern	
	1. Tankdeckel-Entlüftungsloch verstopft.	Reinigen.
	2. Benzinhahn verstopft oder defekt.	Reinigen oder ersetzen.
	3. Vergaser-Nadelventil defekt.	Ersetzen.
	4. Kraftstoffleitung verstopft.	Reinigen.
Motor stockt leicht	1. Zündkerze verschmutzt.	Reinigen.
	2. Ansprechspule, Primärspule oder CDI-Einheit defekt.	Ersetzen.
	3. Kraftstoffleitung verstopft.	Ersetzen.
	4. Verstopfte Düsen im Vergaser.	Reinigen.
Motorgeräusche	**Geräusch scheint vom Kolben zu kommen**	
	1. Kolben oder Zylinder verschlissen.	Ersetzen.
	2. Verbrennungskammer mit Rückständen verschmutzt.	Reinigen.
	3. Kolbenbolzen oder Kolbenbolzenbohrung verschlissen.	Ersetzen.
	4. Kolbenringnut verschlissen.	Ersetzen.
	5. Kolbenbolzenlager verschlissen.	Ersetzen.
	Geräusch scheint von Kupplung zu kommen	
	1. Verzahnung von Vorgelegewelle oder Trommelnabe verschlissen.	Ersetzen.
	2. Zähne der Kupplungsscheiben abgenutzt.	Ersetzen.
	3. Kupplungsantriebsscheibe und getriebene Scheiben verzogen.	Ersetzen.
	Geräusch scheint von Kurbelwelle zu kommen	
	1. Lager verschlissen.	Ersetzen.
	2. Pleuelfußlager verschlissen oder ausgebrannt.	Ersetzen.
	3. Kurbelwellenlager verschlissen oder ausgebrannt.	Ersetzen.
	4. Hilfswellendämpfer ermüdet.	Ersetzen.
	Geräusch scheint vom Getriebe zu kommen	
	1. Zahnräder abgenutzt oder reibend.	Ersetzen.
	2. Verzahnung stark verschlissen.	Ersetzen.
	3. Primärzahnräder abgenutzt oder reibend.	Ersetzen.
Kupplung rutscht	1. Kupplungssteuerung verstellt oder Verlust des Spiels.	Einstellen.
	2. Kupplungsfedern ermüdet.	Ersetzen.
	3. Druckscheibe verschlissen oder verzogen.	Ersetzen.
	4. Kupplungsantriebsscheiben und getriebene Scheiben verzogen.	Ersetzen.

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Abhilfe
Schleifende Kupplung	1. Kupplungssteuerung verstellt oder zuviel Spiel. 2. Einige Kupplungsfedern ermüdet, andere hingegen nicht. 3. Druckscheibe oder Kupplungsscheiben verzogen.	Einstellen. Ersetzen. Ersetzen.
Getriebe nicht schaltbar	1. Schaltnocken gebrochen. 2. Schaltgabeln verzogen.	Ersetzen. Ersetzen.
Getriebe schaltet nicht zurück	1. Rückstellfeder auf Schaltwelle gebrochen. 2. Schaltwellen reibend oder gehemmt.	Ersetzen. Reparieren oder ersetzen.
Gang springt heraus	1. Schaltzahnräder auf Antriebs- oder Vorgelegewelle abgenutzt. 2. Schaltgabeln verzogen oder abgenutzt. 3. Feder auf Schaltnockenanschlag ermüdet.	Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen.
Schlechter Leerlauf	1. Abstand der Zündkerzenelektroden zu groß. 2. Zündspule defekt. 3. Ansprechspule, Primärspule oder CDI-Einheit defekt. 4. Schwimmerkammer-Kraftstoffstand im Vergaser verstellt. 5. Düsen verstopft.	Einstellen. Ersetzen. Ersetzen. Einstellen. Reinigen.
Motor läuft schlecht bei hoher Drehzahl	1. Abstand der Zündkerzenelektroden zu klein. 2. Düsen verstopft. 3. Zündspule defekt. 4. Ansprechspule, Primärspule oder CDI-Einheit defekt. 5. Schwimmerkammer-Kraftstoffstand zu niedrig. 6. Luftfilterelement verstopft. 7. Kraftstoffleitung verstopft, daher unzureichender Kraftstoffzufluß zum Vergaser. 8. Auslaßventil-Steuereinheit, Aktivator oder Auslaßventil defekt.	Einstellen. Reinigen. Ersetzen. Ersetzen. Einstellen. Reinigen. Reinigen und einspritzen. Ersetzen.
Schmutziger oder dicker Auspuffqualm	1. Ölpumpe verstellt. 2. Kurbelwellenlippendichtung beschädigt oder abgenutzt.	Einstellen. Ersetzen.
Motor erbringt keine Leistung	1. Kolbenringe oder Zylinder verschlissen. 2. Abstand der Zündkerzenelektrodenfalsch. 3. Düsen in Vergasern verstopft. 4. Schwimmerkammer-Kraftstoffstand verstellt. 5. Luftfilterelement verstopft. 6. Vergaser unausgeglichen. 7. Ansaugrohre ziehen Nebenluft ein. 8. Zu viel Motoröl gespeist.	Ersetzen. Einstellen oder ersetzen. Reinigen. Einstellen. Reinigen. Einstellen. Dichtziehen oder ersetzen. Ölpumpe einstellen.
Motor wird zu heiß	1. Starke Verbrennungsrückstände auf Kolbenoberseite. 2. Ölspeisung ungenügend. 3. Ölpumpe defekt oder Ölkreislauf verstopft. 4. Schwimmerkammer-Kraftstoffstand zu niedrig. 5. Ansaugrohre ziehen Nebenluft ein. 6. Unrichtiges Motoröl verwendet. 7. Kühlsystem defekt.	Reinigen. Ölpumpe einstellen. Ersetzen oder reinigen. Einstellen. Dichtziehen oder ersetzen. Auswechseln. Siehe Radiatorabschnitt.

VERGASER

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Abhilfe
Anlaßprobleme	1. Starterdüse verstopft. 2. Anlaßschlauch verstopft. 3. Luftleck an Verschraubung zwischen Starterkörper und Vergaser. 4. Starterplunger arbeitet nicht richtig.	Reinigen. Reinigen. Prüfen und dichtziehen. Reparieren.
Probleme bei Leerlauf oder niedriger Motordrehzahl.	1. Vordüse verstopft oder lose. 2. Luftleck an Vergaseranschluß, Schlauch oder Starter. 3. Pilotauslaß oder Umgehung verstopft. 4. Starterplunger nicht ganz geschlossen. 5. Vergaser unausgeglichen.	Prüfen und reinigen. Prüfen und einstellen. Prüfen und reinigen. Prüfen und einstellen. Vergaser ausgleichen.
Probleme bei mittlerer Drehzahl.	1. Hauptdüse verstopft. 2. Nadeldüse verstopft. 3. Ventile arbeiten nicht richtig. 4. Filter verstopft.	Prüfen und reinigen. Prüfen und reinigen. Ventilfunktion überprüfen. Prüfen und reinigen.
Überströmen und Kraftstoffschwankungen	1. Nadelventil abgenutzt oder beschädigt. 2. Schwimmer arbeitet nicht richtig. 3. Fremdmaterial haftet an Nadelventil. 4. Kraftstoffstand zu hoch oder niedrig. 5. Vergaser-Enlüftungsrohr verstopft. 6. Nadelventilfeder gebrochen.	Ersetzen. Prüfen und einstellen. Reinigen. Schwimmerhöhe einstellen. Reinigen. Ersetzen.

RADIATOR

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Abhilfe
Motor wird zu heiß	1. Nicht genug Kühlmittel. 2. Radiatorlamellen mit Schmutz oder Abfällen verstopft. 3. Thermostat-Unregelmäßigkeit, in geschlossenem Zustand feststeckend. 4. Kühlmitteldurchfluß verstopft. 5. Luft im Kühlkreis eingeschlossen. 6. Wasserpumpe defekt. 7. Unrichtiges Kühlmittel verwendet.	Zugeben. Reinigen. Ersetzen. Reinigen. Luft ablassen. Ersetzen. Auswechseln.
Motor überkühlt	1. Thermostat-Unregelmäßigkeit, in ganz offenem Zustand feststeckend. 2. Extrem kaltes Wetter.	Ersetzen. Radiatorabdeckung anbringen.

ELEKTRISCHE ANLAGE

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Abhilfe
Kein oder zu schwaches Funken	1. Zündspule defekt. 2. Zündkerzen defekt. 3. Ansprechspule, Primärspule oder CDI-Einheit defekt.	Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen.
Zündkerzen schnell verrußt	1. Gemisch zu dick. 2. Leerlaufdrehzahl zu hoch eingestellt. 3. Falsches Benzin. 4. Luftfilterelement verschmutzt. 5. Zündkerzen zu kalt.	Vergaser einstellen. Vergaser einstellen. Auswechseln. Reinigen. Durch kalte Kerze ersetzen.
Zündkerzen zu schnell verschmutzt	1. Kolbenringe verschlissen. 2. Kolben oder Zylinder verschlissen.	Ersetzen. Ersetzen.
Zündkerzenelektroden werden zu heiß oder verbrennen	1. Zündkerzen zu heiß. 2. Motor wird zu heiß. 3. Zündkerzen lose. 4. Gemisch zu dünn.	Durch kalte Kerze ersetzen. Motor warten. Anziehen. Vergaser einstellen.
Generator lädt nicht	1. Leitungsdraht unterbrochen oder kurzgeschlossen, oder Leitungsanschluß lose. 2. Kurzgeschlossene, geerdete oder unterbrochene Generatorspulen. 3. Kurzgeschlossener oder unterbrochener Regler/Gleichrichter.	Reparieren, ersetzen oder festziehen. Ersetzen. Ersetzen.
Generator lädt, aber Ladestrom ist unter Vorschrift	1. Leitungsdrähte neigen zu Kurzschluß oder Unterbrechung, oder sind lose an Klemmen angeschlossen. 2. Geerdete oder unterbrochene Stator spulen des Generators. 3. Regler/Gleichrichter defekt. 4. Batterie defekt.	Reparieren oder festziehen. Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen.
Generator überlädt	1. Interner Kurzschluß in Batterie. 2. Widerstand in Regler/Gleichrichter beschädigt. 3. Regler/Gleichrichter schlecht geerdet.	Batterie ersetzen. Ersetzen. Erdungsanschluß reinigen und festziehen.
Instabiles Laden	1. Leitungsdrahtisolation wegen Vibrationen durchgescheuert, deswegen intermittierender Kurzschluß. 2. Generator intern kurzgeschlossen. 3. Regler-Gleichrichter defekt.	Reparieren, oder ersetzen. Ersetzen. Ersetzen.

BATTERIE

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Abhilfe
Batterie schnell erschöpft	1. Lademethode unrichtig.	Generator, Regler/Gleichrichter und Kreisanschlüsse überprüfen und die notwendigen Maßnahmen zum Erhalt vorschriftsgemäßer Aufladung ergreifen.
	2. Zellenplatten haben wegen Überladung viel aktives Material verloren.	Batterie ersetzen und Ladesystem berichtigen.
	3. Innerhalb der Batterie besteht ein Kurzschluß wegen Ansammlung von durch falschen Elektrolyt verursachten Ablagerungen.	Batterie ersetzen.
	4. Batterie zu alt.	Batterie ersetzen.
Batteriepole verkehrt	Batterie wurde mit den Polen umgekehrt an den Kreis angeschlossen und Ladung erfolgt in umgekehrter Richtung.	Batterie ersetzen und die neue richtig anschließen.
Batterie entlädt sich zu schnell	1. Oberseite und Seiten des Behälters verschmutzt.	Reinigen.
	2. Batterie ist zu alt.	Ersetzen.

BREMSEN

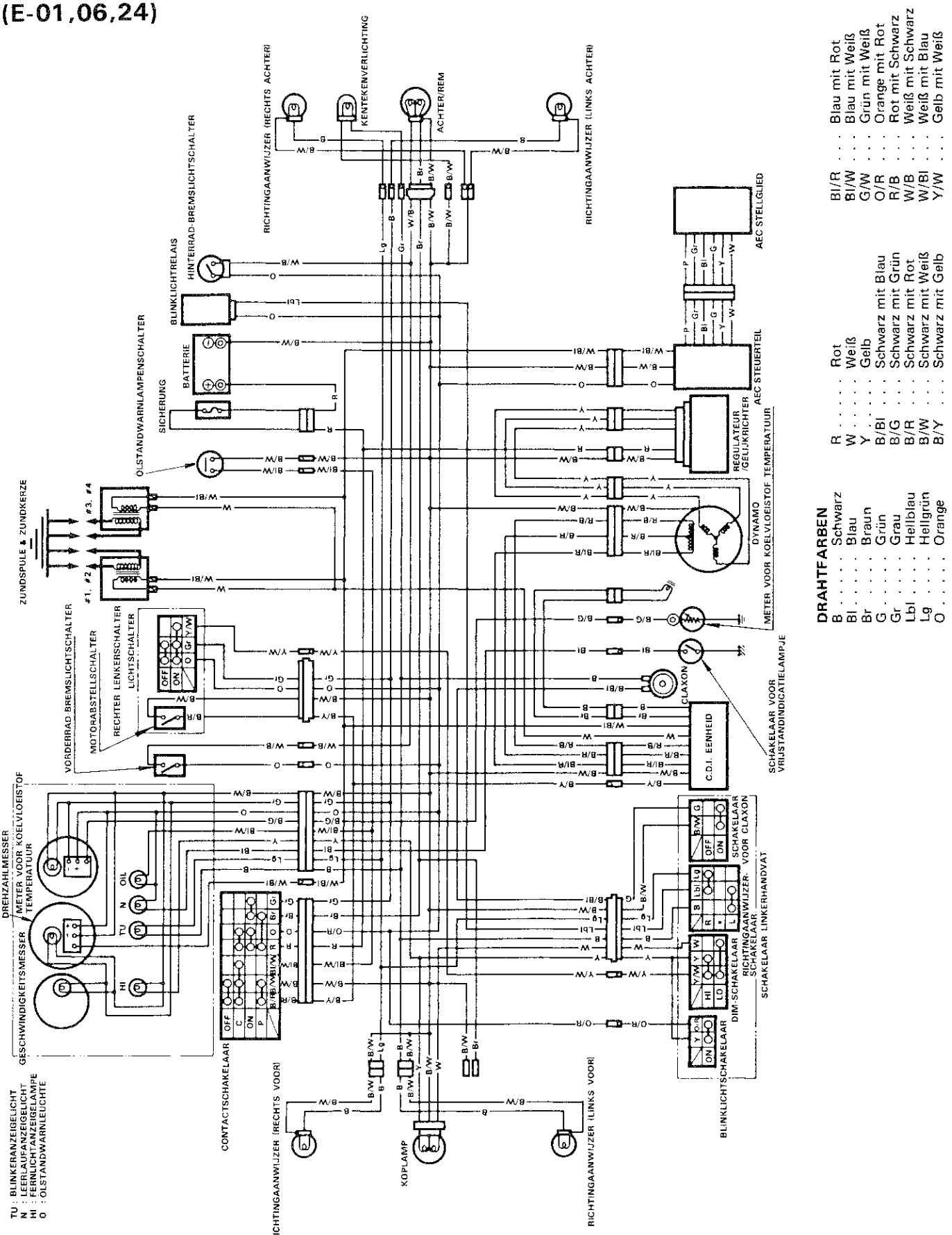
Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Abhilfe.
Unzureichende Bremsleistung	1. Ausfluß von Bremsflüssigkeit aus hydraulischem System.	Reparieren oder ersetzen.
	2. Bremsbeläge abgenutzt.	Ersetzen.
	3. Öl haftet an Kontaktflächen der Beläge.	Bremsscheibe und Beläge reinigen.
	4. Bremsscheibe abgenutzt.	Ersetzen.
	5. Luft im hydraulischen System.	Luft ablassen.
Bremse kreischt	1. Rückstände auf Bremsbelägen.	Mit Sandpapier entfernen.
	2. Bremsbelag hat Neigung.	Belag richtig anbringen.
	3. Radlager beschädigt.	Ersetzen.
	4. Vorderrad- oder Hinterradachse lose	Mit vorgeschriebenem Anzugsmoment anziehen.
	5. Bremsbeläge abgenutzt.	Ersetzen.
	6. Fremdmaterial in Bremsflüssigkeit.	Bremsflüssigkeit auswechseln.
	7. Rückflußöffnung von Bremszylinder verstopft.	Bremszylinder demontieren und reinigen.
Übermäßiger Bremshebelweg	1. Luft im hydraulischen System.	Luft ablassen.
	2. Unzureichende Bremsflüssigkeit.	Flüssigkeit auf vorgeschriebenen Pegel nachfüllen; Luft ablassen.
	3. Qualität der Bremsflüssigkeit nicht richtig.	Durch richtige Flüssigkeit ersetzen.
Bremsflüssigkeitsleck	1. Anschlußverschraubungen ungenügend festgezogen.	Mit vorgeschriebenem Anzugsmoment anziehen.
	2. Schlauch hat Risse.	Ersetzen.
	3. Kolben und/oder Kolbenbüchse abgenutzt.	Kolben und/oder Kolbenbüchse ersetzen.

FAHRGESTELL

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Abhilfe
Lenkung geht schwer	1. Lenksäulenmutter zu fest angezogen. 2. Lager in Lenksäule gebrochen. 3. Lenksäule verzogen. 4. Reifendruck unzureichend.	Einstellen. Ersetzen. Ersetzen. Einstellen.
Lenkstange flattert	1. Unausgeglichenheit zwischen rechtem und linkem Vordergabelholm. 2. Vordergabel verzogen. 3. Vorderradachse verzogen oder Reifen verkrümmt. 4. Unrichtiger Öl- oder Luftdruck in der Vordergabel.	Einstellen. Ersetzen. Ersetzen. Einstellen.
Vorderrad schlägt	1. Radfelge verzogen. 2. Vorderradlager abgenutzt. 3. Reifen defekt oder falsch. 4. Achsmutter lose. 5. Öl- oder Luftdruck der Vordergabel unrichtig.	Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen. Festziehen. Einstellen.
Vorderradfederung zu weich	1. Federn ermüdet. 2. Zuwenig Gabelöl.	Ersetzen. Nachfüllen.
Vorderradfederung zu hart	1. Gabelöl zu dickflüssig 2. Zuviel Gabelöl. 3. Luftdruck in Vordergabel unrichtig.	Ersetzen. Überflüssiges Öl ablassen. Einstellen.
Geräuschvolle Vorderradfederung	1. Gabelöl unzureichend. 2. Lose Muttern an der Radaufhängung.	Nachfüllen. Festziehen.
Hinterrad schlägt	1. Radfelge verzogen. 2. Hinterradlager oder Schwingenlager verschlissen. 3. Reifen defekt oder falsch. 4. Mit Schwinge und Dämpfer in Bezug stehende Lager verschlissen. 5. Lose Muttern oder Schrauben an der Hinterradaufhängung.	Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen. Festziehen.
Hinterradfederung zu weich	1. Stoßdämpferfeder ermüdet. 2. Einsteller der Hinterradfederung unrichtig eingestellt. 3. Ölleck am Stoßdämpfer.	Ersetzen. Einstellen. Ersetzen.
Hinterradfederung zu hart	1. Einsteller der Hinterradaufhängung unrichtig eingestellt. 2. Stoßdämpferwelle gebogen. 3. Schwinge gebogen. 4. Mit Schwinge und Dämpfer in Bezug stehende Lager verschlissen.	Einstellen. Ersetzen. Ersetzen. Ersetzen.
Geräuschvolle Hinterradfederung	1. Lose Muttern oder Schrauben an der Hinterradaufhängung. 2. Mit Schwinge und Dämpfer in Bezug stehende Lager verschlissen.	Festziehen. Ersetzen.

SCHALTPLÄNE

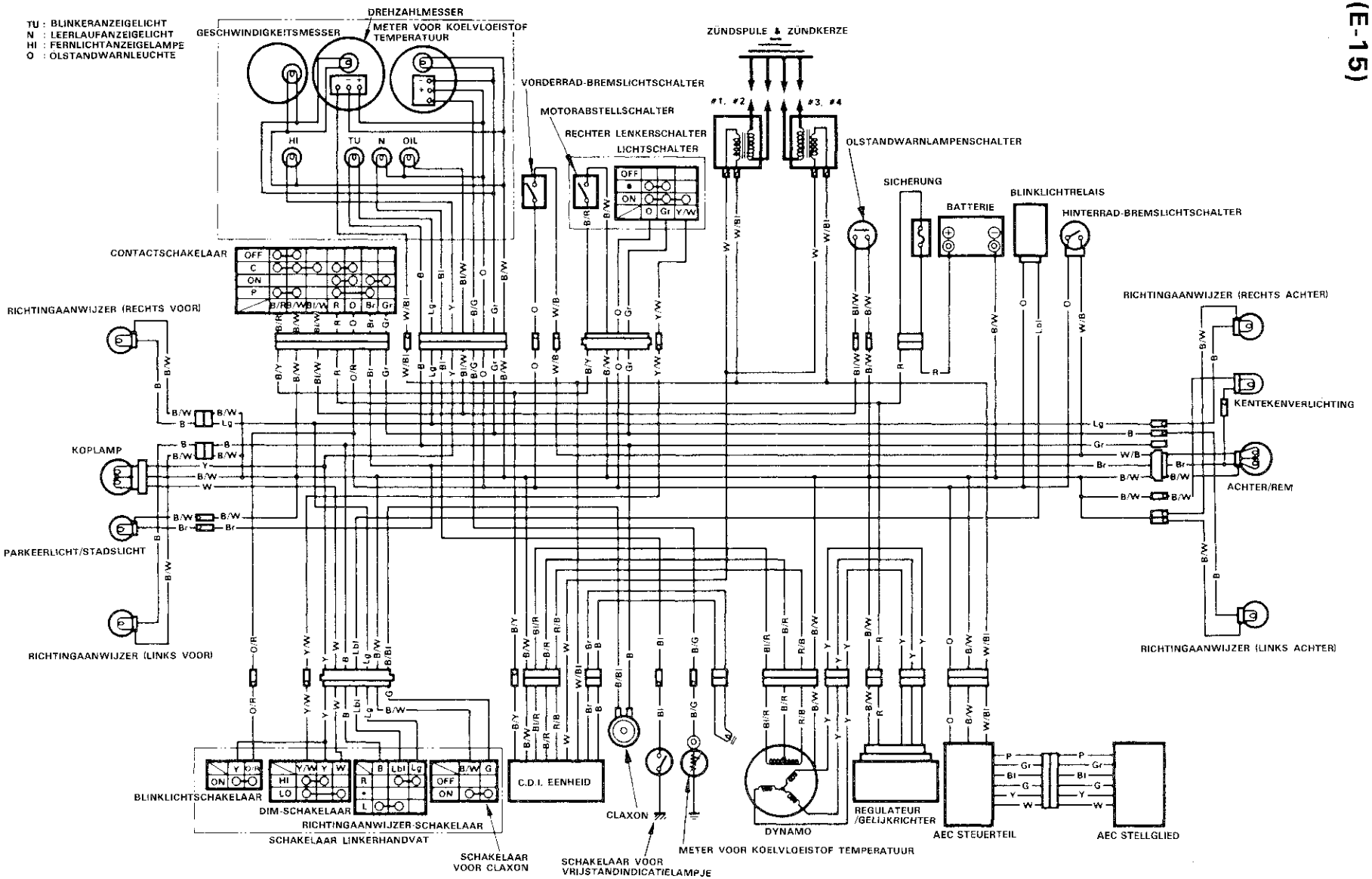
(E-01,06,24)



DRAHTFARBEN

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

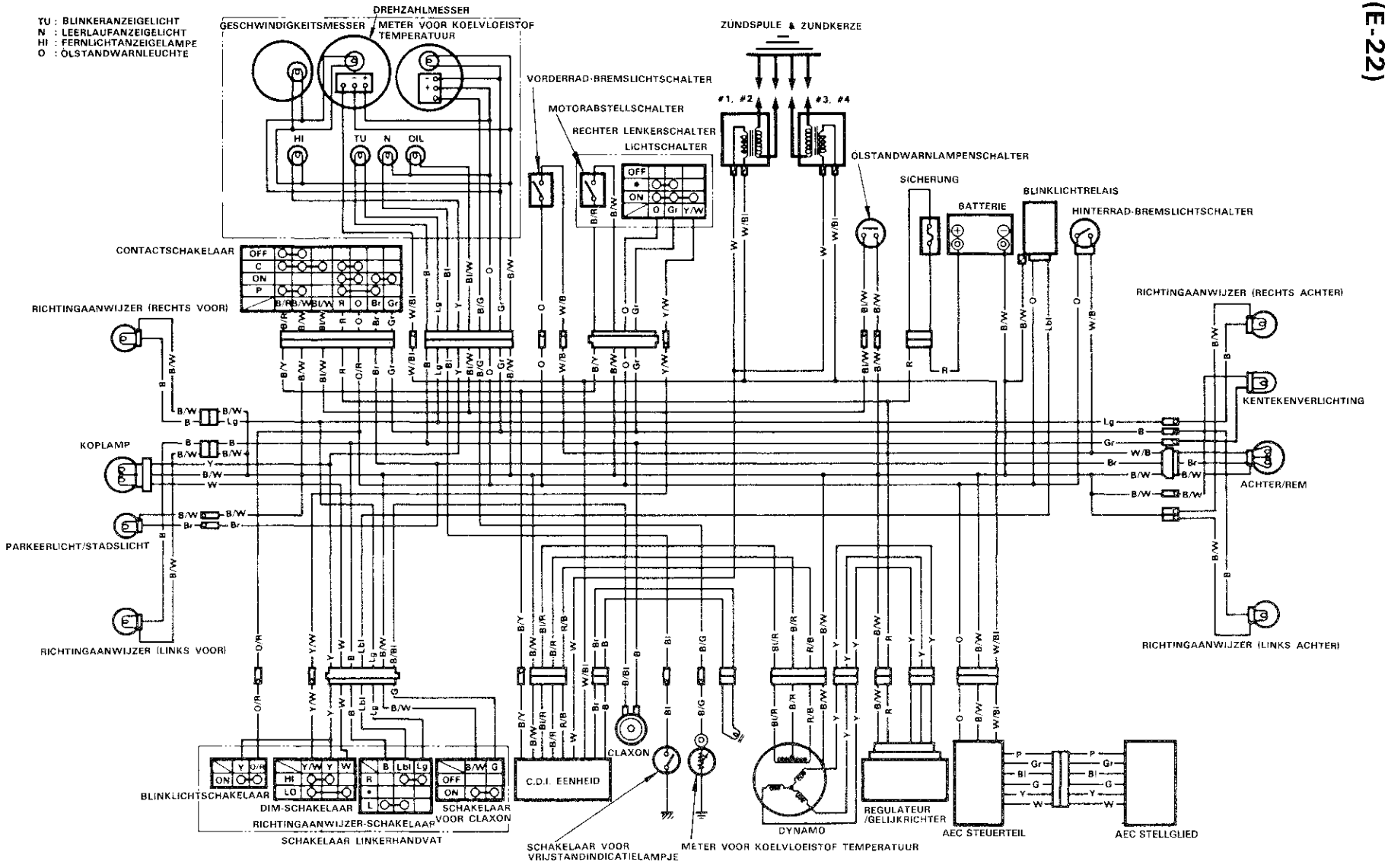
Bl/R	Blau mit Rot
Bl/W	Blau mit Weiß
G/W	Grün mit Weiß
O/R	Orange mit Rot
R/B	Rot mit Schwarz
W/B	Weiß mit Schwarz
W/Bl	Weiß mit Blau
Y/W	Gelb mit Weiß



DRAHTFARBEN

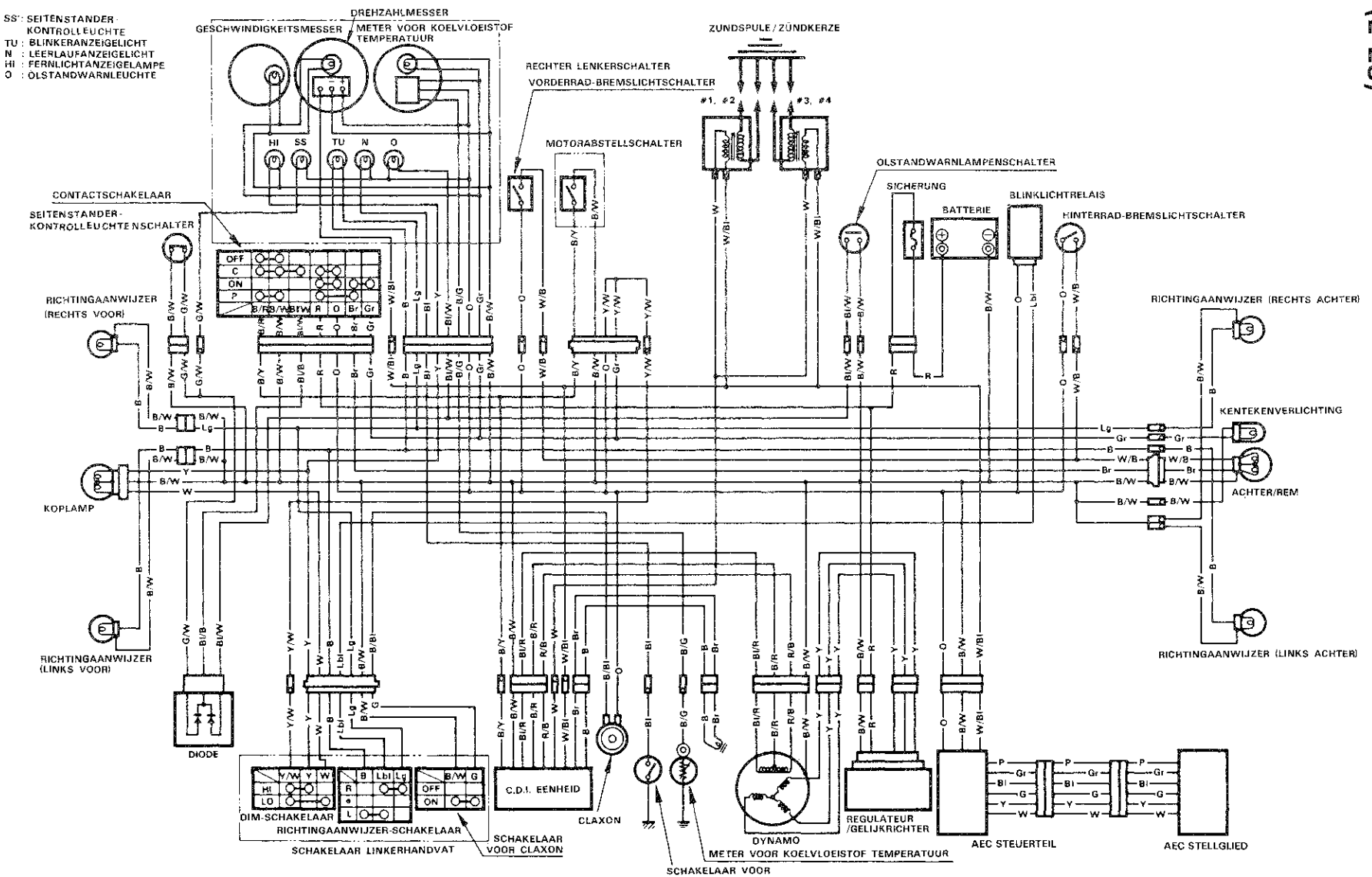
B	Schwarz	R	Rot	Bl/R . . .	Blau mit Rot
Bl	Blau	W	Weiß	Bl/W . . .	Blau mit Weiß
Br	Braun	Y	Gelb	G/W . . .	Grün mit Weiß
G	Grün	B/Bl . . .	Schwarz mit Blau	O/R . . .	Orange mit Rot
Gr	Grau	B/G . . .	Schwarz mit Grün	R/B . . .	Rot mit Schwarz
Lbl	Hellblau	B/R . . .	Schwarz mit Rot	W/B . . .	Weiß mit Schwarz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

(E-22)



DRAHTFARBEN

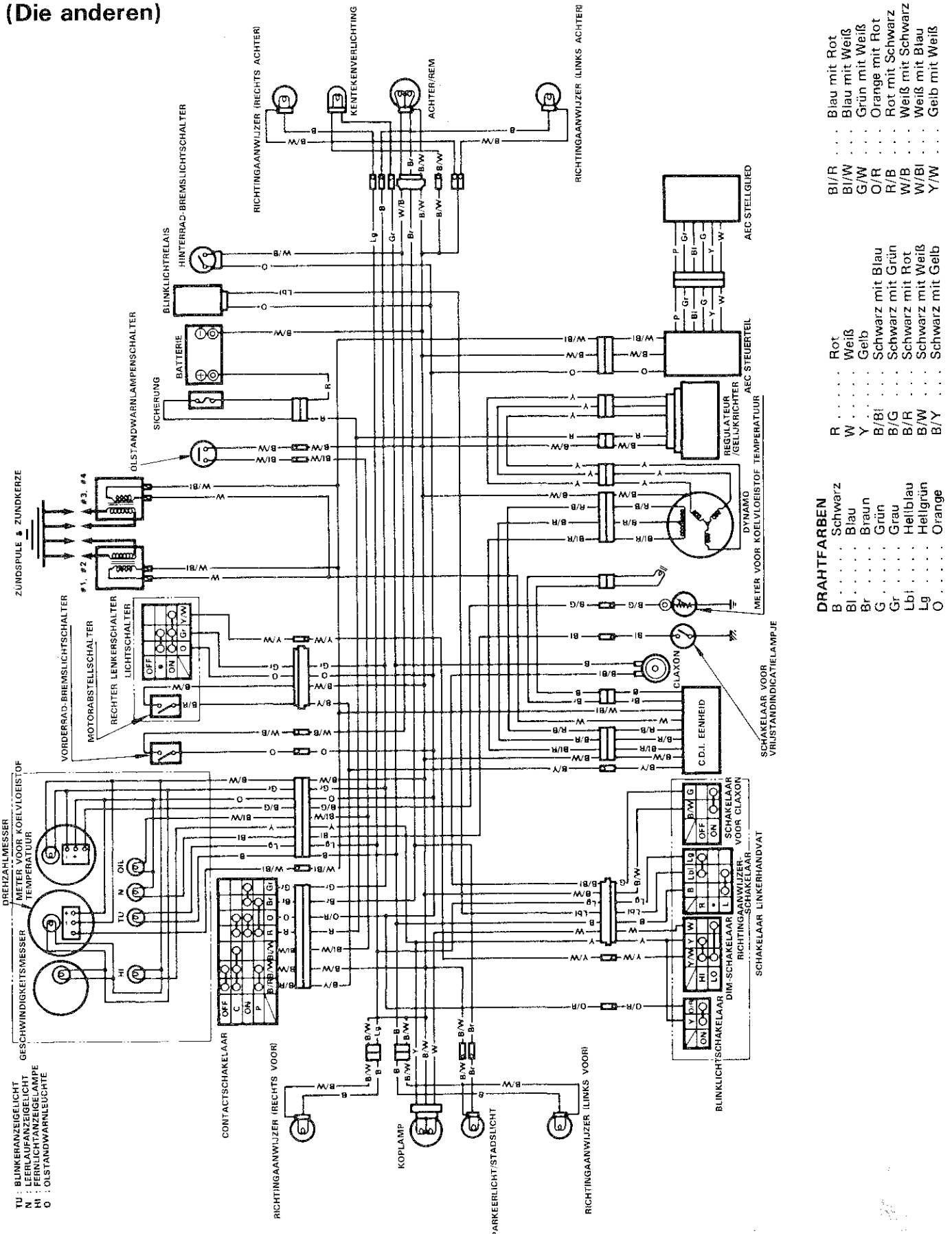
B	Schwarz	R	Rot	Bl/R	Blau mit Rot
Bl	Blau	W	Weiß	Bl/W	Blau mit Weiß
Br	Braun	Y	Gelb	G/W	Grün mit Weiß
G	Grün	B/Bl	Schwarz mit Blau	O/R	Orange mit Rot
Gr	Grau	B/G	Schwarz mit Grün	R/B	Rot mit Schwarz
Lbl	Hellblau	B/R	Schwarz mit Rot	W/B	Weiß mit Schwarz
Lg	Hellgrün	B/W	Schwarz mit Weiß	W/Bl	Weiß mit Blau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



DRAHTFARBEN

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

(Die anderen)



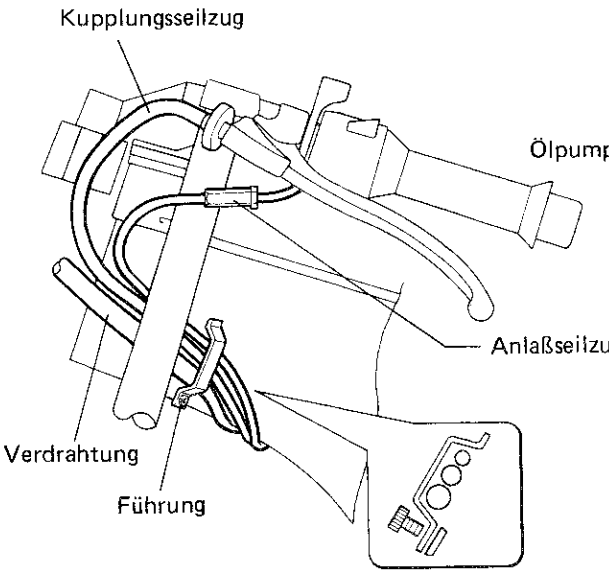
DRAHTFARBEN

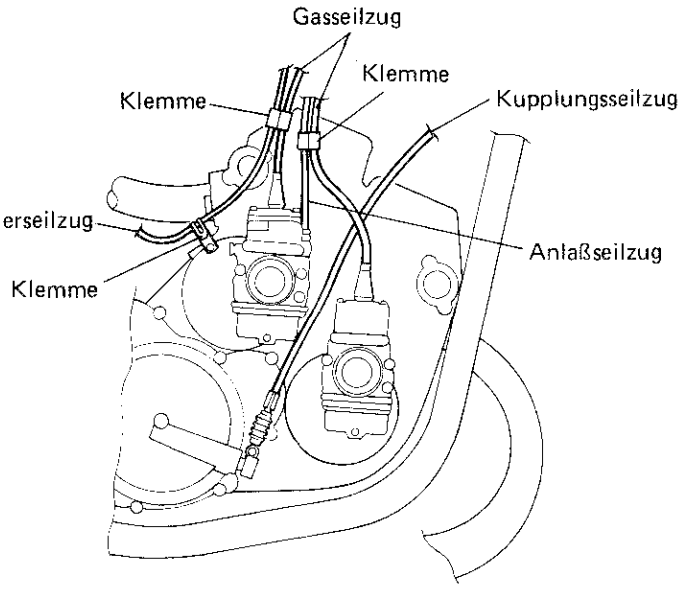
B	Schwarz	R	Rot
Bl	Blau	W	Weiß
Br	Braun	Y	Gelb
G	Grün	B/Bl	Schwarz mit Blau
Gr	Grau	B/G	Schwarz mit Grün
Lbl	Hellblau	B/R	Schwarz mit Rot
Lg	Hellgrün	B/W	Schwarz mit Weiß
O	Orange	B/Y	Schwarz mit Gelb

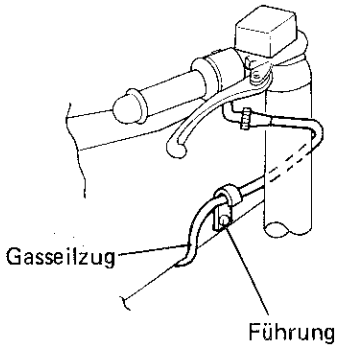
Bl/R	Blau mit Rot
Bl/W	Blau mit Weiß
G/W	Grün mit Weiß
O/R	Orange mit Rot
R/B	Rot mit Schwarz
W/B	Weiß mit Schwarz
W/Bl	Weiß mit Blau
Y/W	Gelb mit Weiß

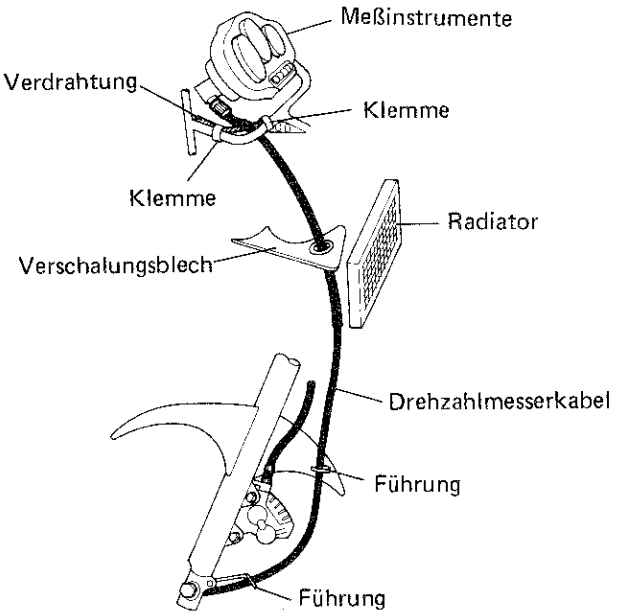
SEILZUGS-, VERDRAHTUNGS- UND SCHLAUCHFÜHRUNG

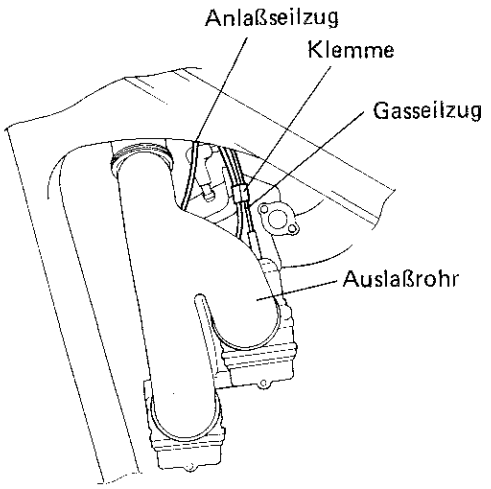
SEILZUGFÜHRUNG

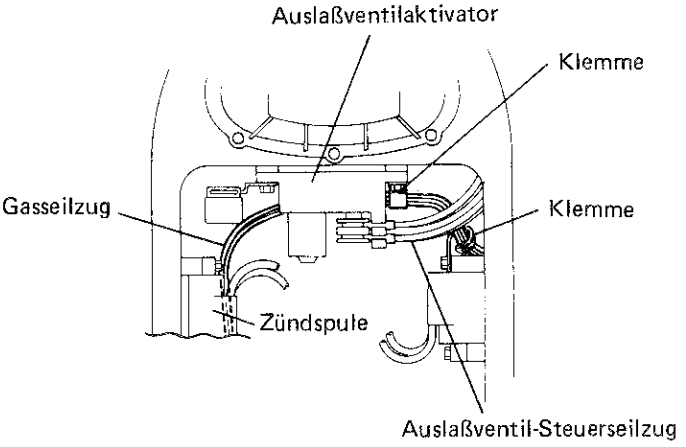




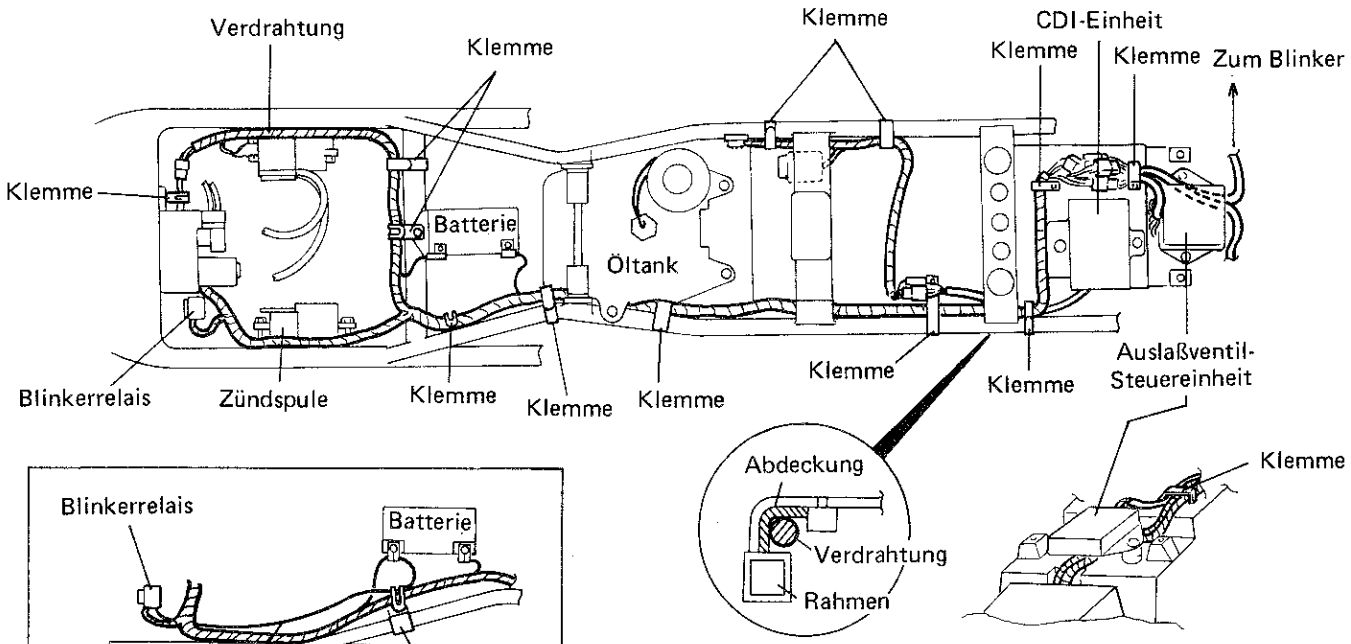


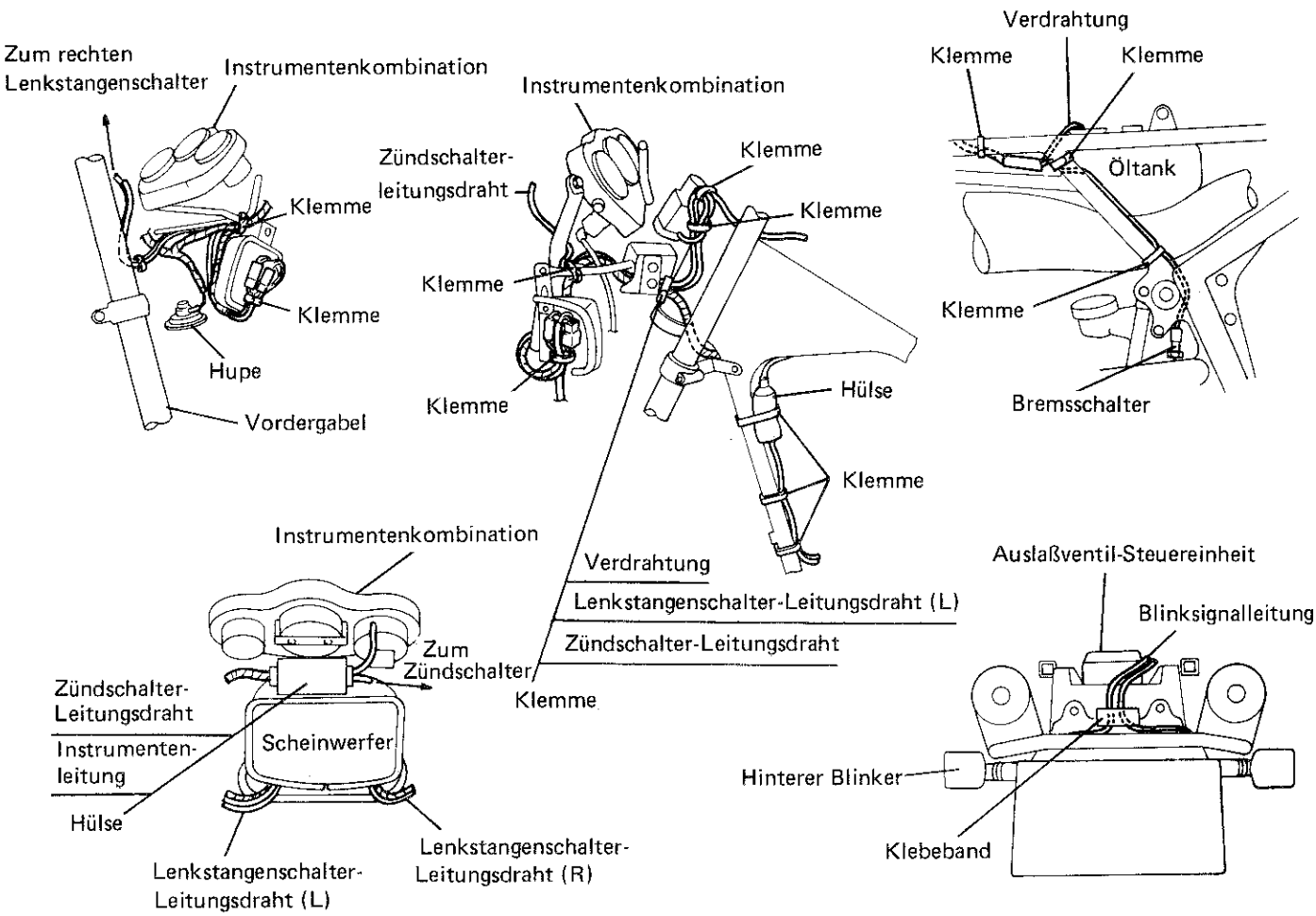




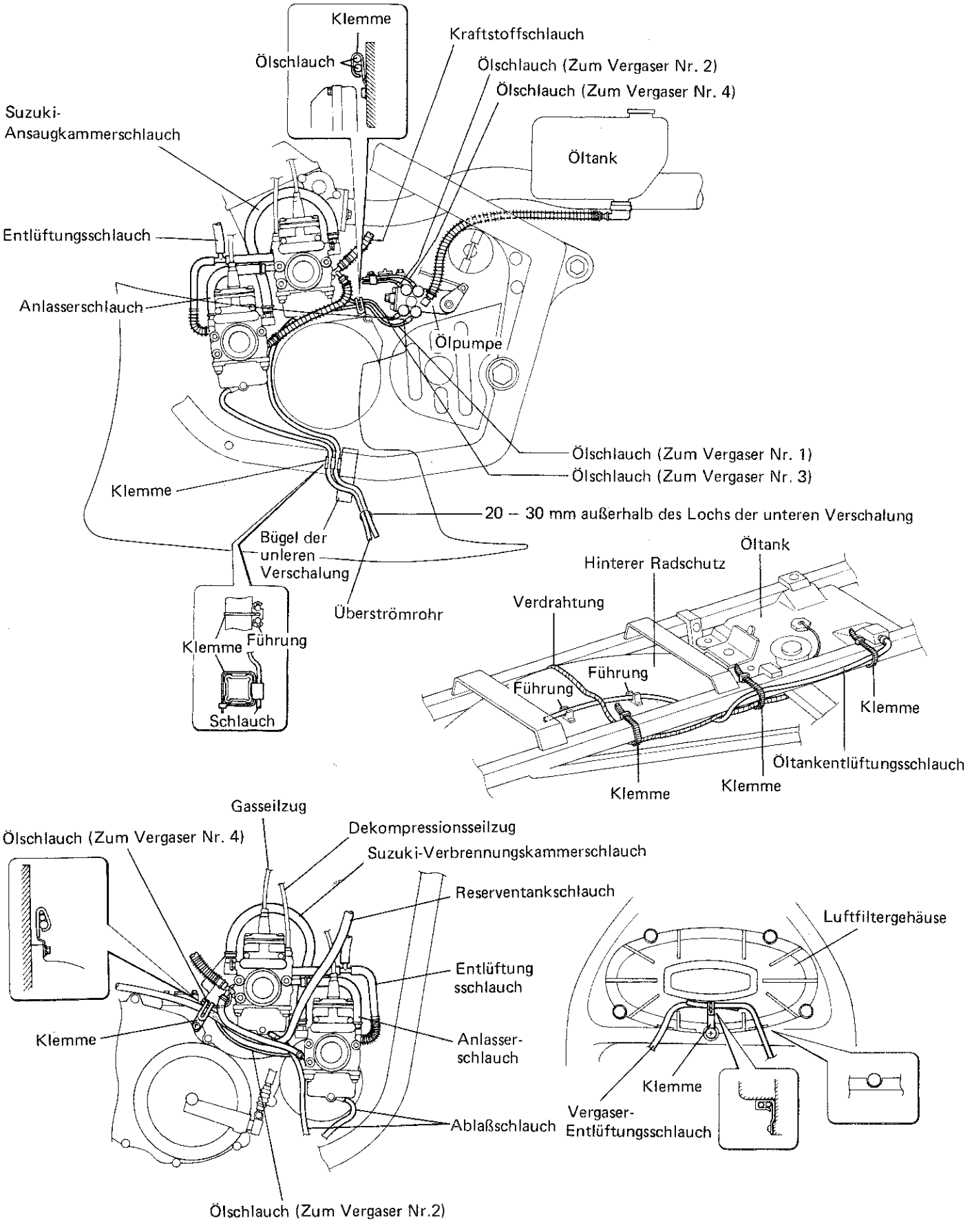


VERDRAHTUNGSFÜHRUNG

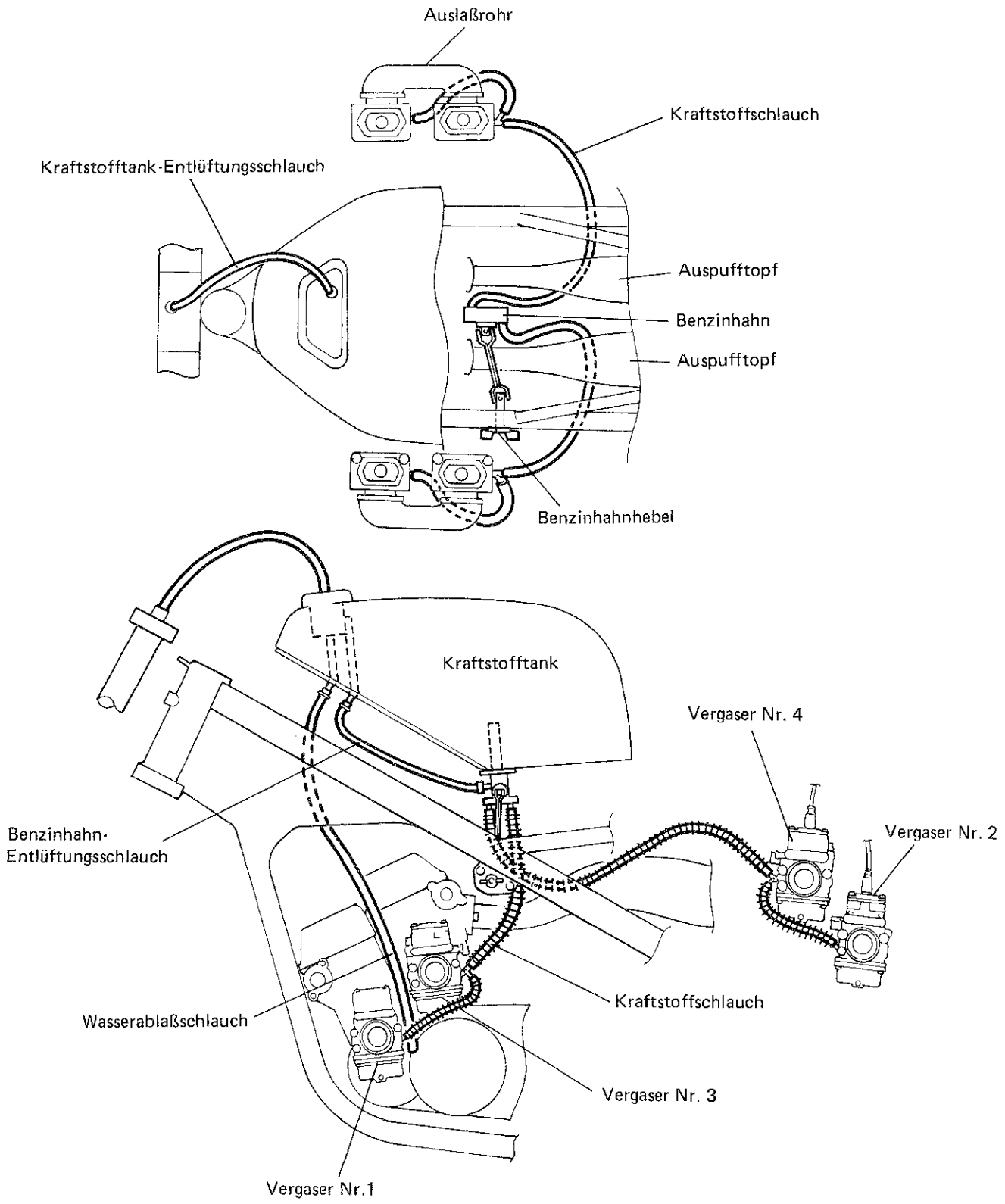




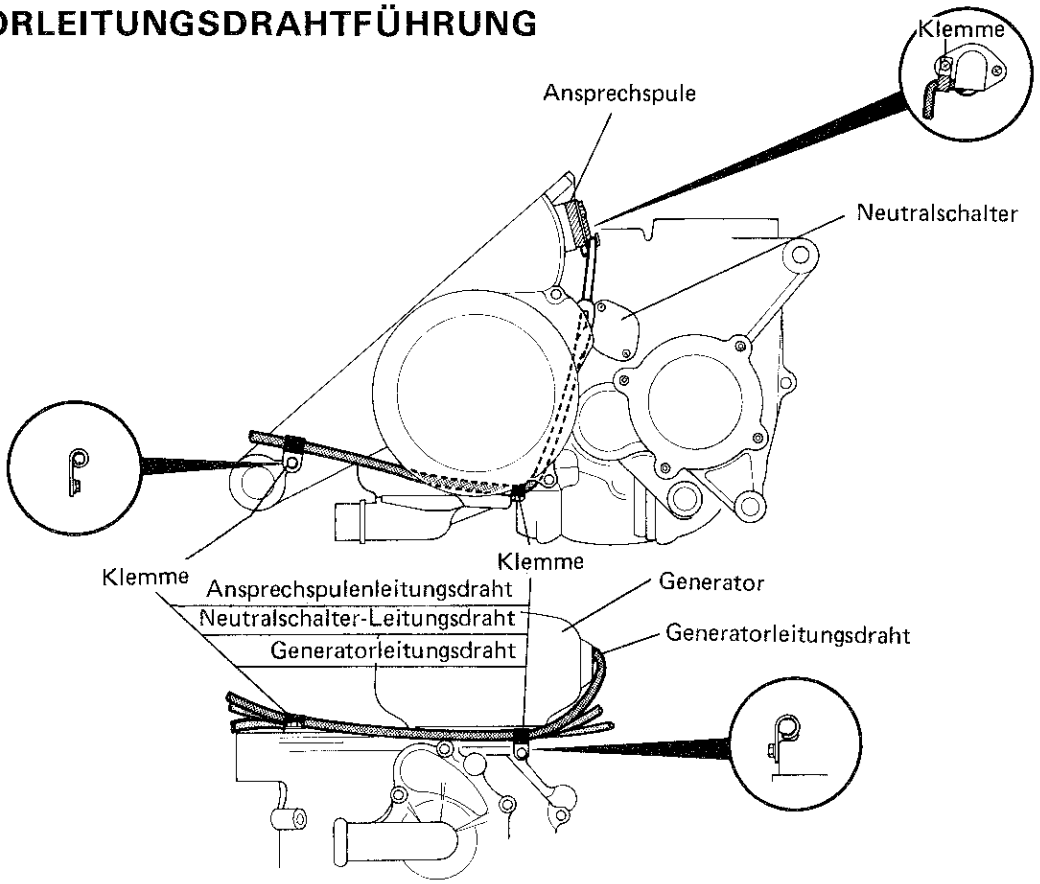
ÖLPUMPEN- UND VERGASERSCHLAUCHFÜHRUNG



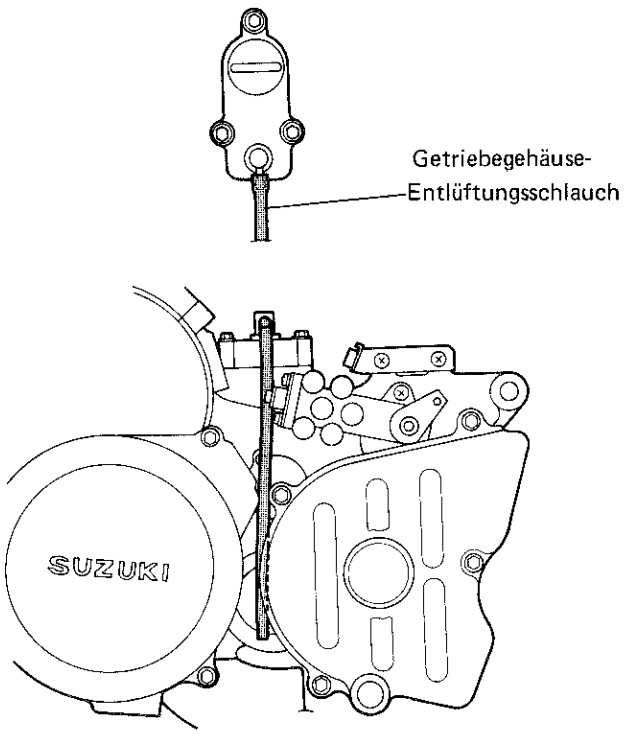
KRAFTSTOFFSCHLAUCHFÜHRUNG



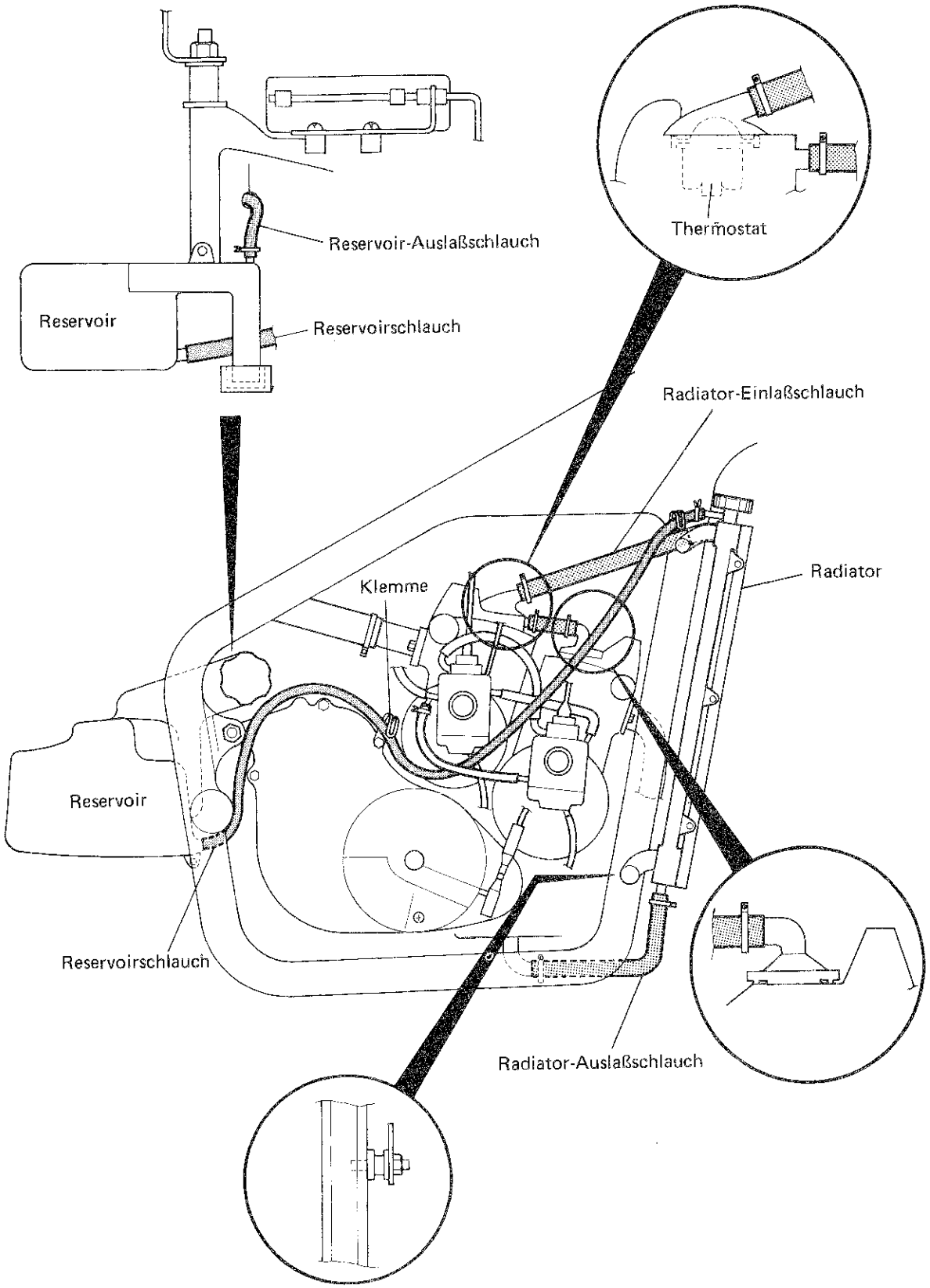
STATORLEITUNGSDRAHTFÜHRUNG



GETRIEBEGEHÄUSE-ENTLÜFTUNGSSCHLAUCHFÜHRUNG

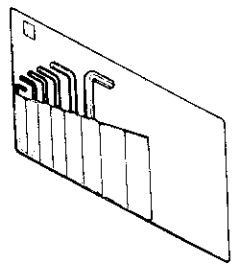
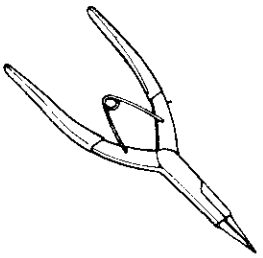
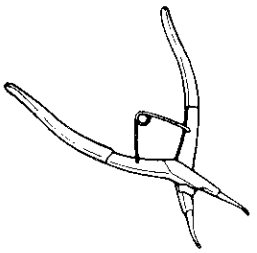
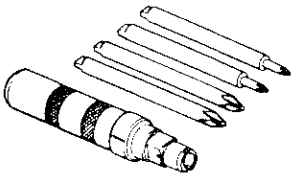
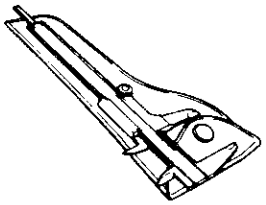
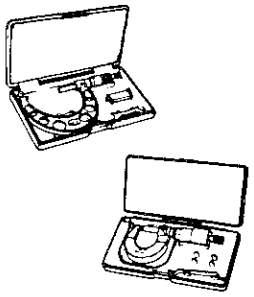
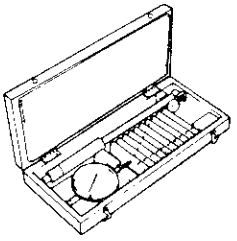
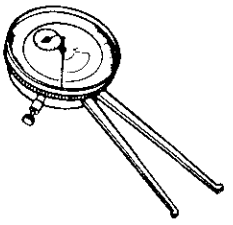
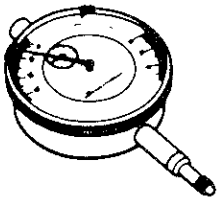
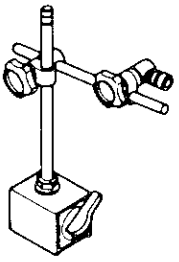
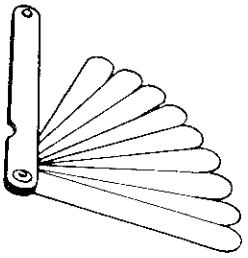
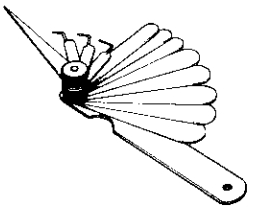
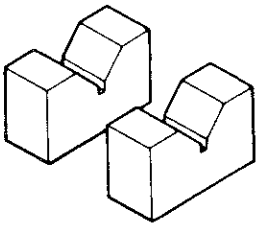
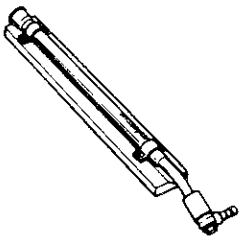
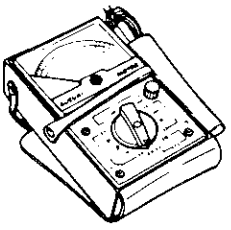
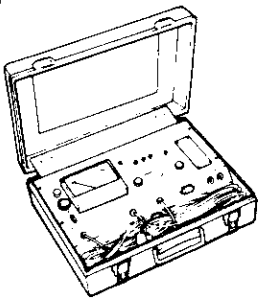
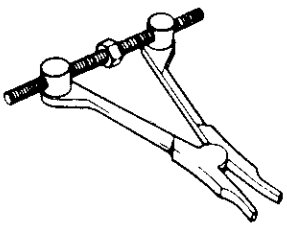
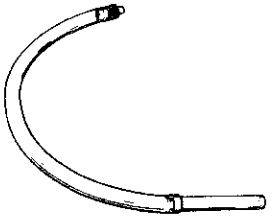
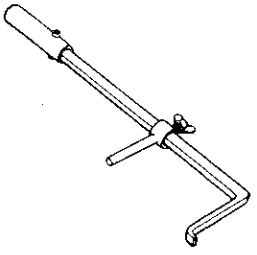
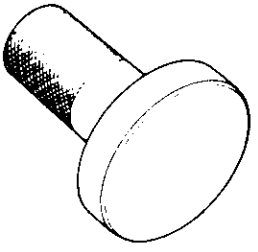


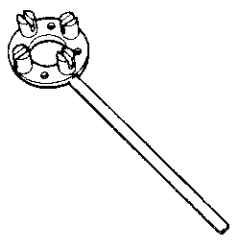
WASSERSCHLAUCHFÜHRUNG

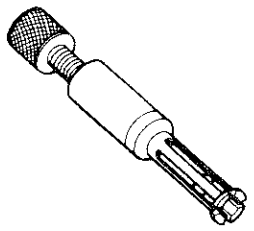


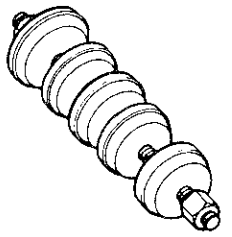
SPEZIALWERKZEUGE

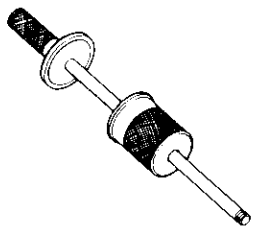
Pos.	Teil-Nr.	Bezeichnung
①	09900-00401	Sechskantschlüsselsatz
②	09900-06107	Sprengringzange (öffnend)
③	09900-06108	Sprengrinzange (schließend)
④	09900-09003	Schlagschraubenziehersatz
⑤	09900-20102	Schublehre
⑥	09900-20203	Mikrometer (50 – 75 mm)
	09900-20205	Mikrometer (0 – 25 mm)
⑦	09900-20508	Zylinderinnenmeßgerät
⑧	09900-20605	Kaliberlehre
⑨	09900-20606	Meßuhr (1/100 mm)
⑩	09900-20701	Magnetständer
⑪	09900-20803	Fühlerlehre
⑫	09900-20804	Fühlerlehre
⑬	09900-21304	"V"-Auflegeblock (100 mm, Stahl)
⑭	09900-21602	Ölstandsmesser
⑮	09900-25002	Taschentester
⑯	09900-28106	Elektrotester
⑰	09912-34510	Zylinderdemontagewerkzeug
⑱	09913-14511	Kraftstoffstandmesser
⑲	09913-50121	Simmerringabzieher
⑳	09913-75520	Lagereintreiber
㉑	09920-53722	Kupplungstrommelnabenhalter
㉒	09923-73210	Lagerabzieher
㉓	09924-84510	Lagereintreibersatz
㉔	09930-30102	Gleitwelle
㉕	09930-30161	Aufsatz "C"
㉖	09930-40113	Rotorhalter
㉗	09940-14911	Lenksäulenmutter-Steckschlüssel
㉘	09940-34520	"T"-Griff
㉙	09940-34581	Aufsatz "F"
㉚	09940-44120	Luftdruckmesser
㉛	09940-50112	Vordergabelsimmerringeintreiber
㉜	09941-34513	Lenkungslagerring- und Schwingenlagereintreiber
㉝	09941-50110	Radlageraustreiber
㉞	09941-54911	Lenkungslager-Laufringabzieher
㉟	09941-74910	Lenkungslagereintreiber
㊱	09941-84510	Lagerinnenlaufringabzieher
㊲	09943-74111	Vordergabelölstandsmesser

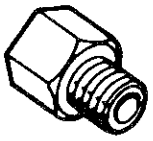
① 	② 	③ 	④ 
⑤ 	⑥ 	⑦ 	⑧ 
⑨ 	⑩ 	⑪ 	⑫ 
⑬ 	⑭ 	⑮ 	⑯ 
⑰ 	⑱ 	⑲ 	⑳ 

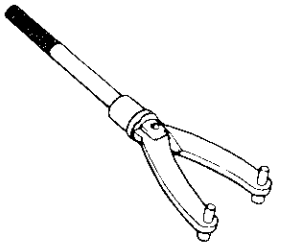
㉑


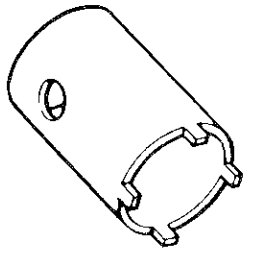
㉒


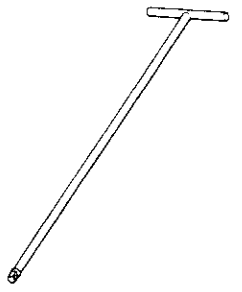
㉓


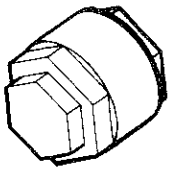
㉔


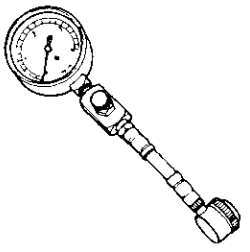
㉕


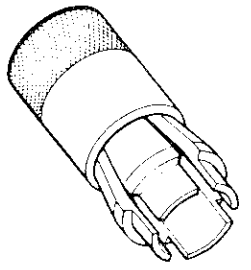
㉖


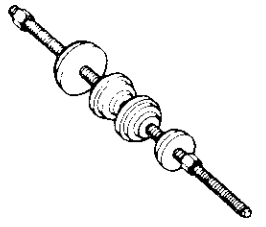
㉗


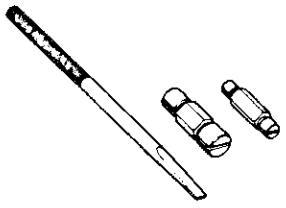
㉘


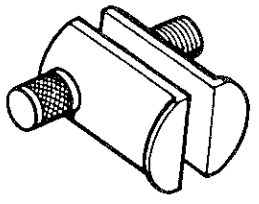
㉙


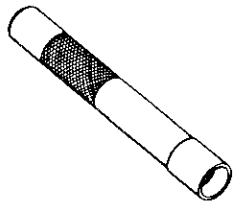
㉚


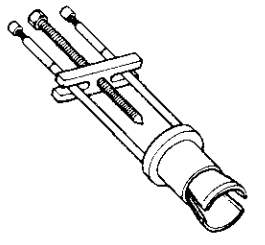
㉛


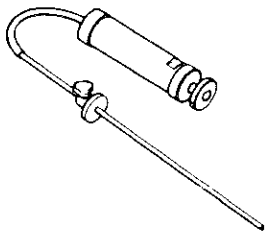
㉜


㉝


㉞


㉟


㊱


㊲


ANZUGSMOMENTE

MOTOR

Gegenstand		N·m	kg-m
Getriebeölablaßschraube	10 mm	15 – 20	1,5 – 2,0
	12 mm	18 – 23	1,8 – 2,3
Kühlmittelablaßschraube		4 – 7	0,4 – 0,7
Auslaßrohr-Klemmschraube und Mutter		24 – 28	2,4 – 2,8
Auspufftopf-Montageschraube		21 – 25	2,1 – 2,5
Motormontageschraube		60 – 72	6,0 – 7,2
Motormontagebügelschraube		18 – 28	1,8 – 2,8
Motorritzelmutter		100 – 130	10,0 – 13,0
Kickstarterhebelschraube		18 – 28	1,8 – 2,8
Zylinderkopfschraube		10 – 12	1,0 – 1,2
Zylinderkopfmutter		20 – 24	2,0 – 2,4
Zylinderschraube		23 – 27	2,3 – 2,7
Kurbelgehäuseschraube	6 mm	9 – 13	0,9 – 1,3
	8 mm	20 – 24	2,0 – 2,4
Auslaßventil-Zugscheibenschraube		4 – 7	0,4 – 0,7
Schaltnockenanschlagschraube		15 – 23	1,5 – 2,3
Hilfswellenlagerhalterschraube		20 – 24	2,0 – 2,4
Ölschalenschraube		8 – 12	0,8 – 1,2
Primärantriebszahnradschraube		90 – 110	9,0 – 11,0
Wasserpumpendeckelschraube		8 – 12	0,8 – 1,2
Getriebegehäusedeckelschraube		8 – 12	0,8 – 1,2
Kupplungstrommelnabenmutter		50 – 70	5,0 – 7,0
Kupplungsfederschraube		8 – 12	0,8 – 1,2
Generatorrotorschraube		120 – 140	12,0 – 14,0
Wasserpumpenradschraube		7 – 11	0,7 – 1,1
Wassertemperaturmeßgeber		12 – 18	1,2 – 1,8
Radiatormontageschraube		7 – 9	0,7 – 0,9
Vergasermontageschraube		7 – 9	0,7 – 0,9

FAHRGESTELL

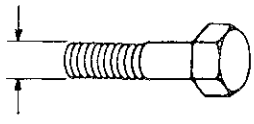
Gegenstand	N·m	kg-m
Lenksäulenkopfschraube	20 – 30	2,0 – 3,0
Lenksäulenklemmschraube	15 – 25	1,5 – 2,5
Obere Vordergabelklemmschraube	20 – 30	2,0 – 3,0
Untere Vordergabelklemmschraube	20 – 30	2,0 – 3,0
Vordergabel-Deckelschraube	25 – 35	2,5 – 3,5
Vordergabel-Dämpferstangenschraube	34 – 46	3,4 – 4,6
Vorderachsmutter	36 – 52	3,6 – 5,2
Vorderachsklemmutter	15 – 25	1,5 – 2,5
Lenkstangenmontageschraube	50 – 60	5,0 – 6,0
Vorderbremse-Bremszylindermontageschraube	5 – 8	0,5 – 0,8
Vordere Bremsbackenmontageschraube	15 – 25	1,5 – 2,5
Vordere Bremsbackengehäuseschraube	30 – 36	3,0 – 3,6
Bremsschlauchanschlußschraube	20 – 25	2,0 – 2,5
Entlüftungsventil (vorn und hinten)	6 – 9	0,6 – 0,9
Posi-Dämpfeinheitschraube	6 – 8	0,6 – 0,8
Vordere und hintere Bremsscheibenschraube	15 – 20	1,5 – 2,0
Schwingendrehbolzenmutter	50 – 80	5,0 – 8,0
Hinterbremse-Gewindezapfengegenmutter	15 – 25	1,5 – 2,5
Hinterradsbremspedalschraube	6 – 10	0,6 – 1,0
Montageschraube des hinteren Stoßdämpfers (oben und unten)	48 – 72	4,8 – 7,2
Hinterrad-Dämpferträgermutter	48 – 72	4,8 – 7,2
Hinterrad-Dämpferstangenmutter (oben und unten)	48 – 72	4,8 – 7,2
Hintere Bremsbackenmontageschraube	15 – 25	1,5 – 2,5
Hintere Bremsbackenschraube	28 – 32	2,8 – 3,2
Drehmoment-Verbindungsstangenmutter (vorn und hinten)	10 – 15	1,0 – 1,5
Hinterbremse-Bremszylindermontageschraube	5 – 8	0,5 – 0,8
Hinterrad-Achsmutter	50 – 80	5,0 – 8,0
Hinterrad-Kettenritzelmutter	48 – 72	4,8 – 7,2

TABELLE DER ANZUGSMOMENTE

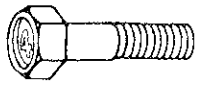
Für Schrauben und Muttern, die oben nicht aufgeführt sind, auf diese Tabelle Bezug nehmen:

Anzugsmomente

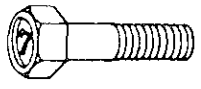
Schraubendurchmesser (mm)	Herkömmliche oder mit "4" markierte Schraube		Mit "7" markierte Schraube	
	N·m	kg-m	N·m	kg-m
4	1 – 2	0,1 – 0,2	1,5 – 3	0,15 – 0,3
5	2 –4	0,2 – 0,4	3 – 6	0,3 – 0,6
6	4 – 7	0,4 – 0,7	8 – 12	0,8 – 1,2
8	10 – 16	1,0 – 1,6	18 – 28	1,8 – 2,8
10	22 – 35	2,2 – 3,5	40 – 60	4,0 – 6,0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



Herkömmliche Schraube



Mit "4" markierte Schraube



Mit "7" markierte Schraube

WARTUNGSDATEN

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND		NORMALWERT	VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel zwischen Kolben u. Zylinder		0,065 – 0,075	0,120
Zylinderbohrung		56,000 – 56,015 25 mm von oberer Fläche messen	56,065
Kolbendurchmesser		55,930 – 55,945 25 mm vom Mantelrand messen	54,880
Zylinderverzug		—	0,05
Zylinderkopfverzug		—	0,10
Freie Stoßfuge des Kolbenrings	1. Ring T	Etwa 5,0	4,0
	2. Ring T	Etwa 5,0	4,0
Kolbenring-Stoßfuge		0,15 – 0,30	0,75
Spiel zwischen Kolbenring und Nut	1. Ring	0,03 – 0,07	—
	2. Ring	0,01 – 0,05	—
Kolbenbolzenbohrung		14,002 – 14,010	14,030
Kolbenbolzen-Außendurchmesser		13,994 – 14,000	13,980

PLEUELSTANGE + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	NORMALWERT	VERSCHLEISS-GRENZE
Pleuelstangenkopf-I.D.	18,003 – 18,011	18,040
Pleuelstangendeflektion	—	3,0
Kurbelwellenscheibenbreiten	44,5 – 44,8	—
Kurbelwellenrundlauf	—	0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION
Ölpumpenuntersetzung	4,255 (54/54 x 58/26 x 29/11 x 21/29)
CCI-Pumpleistung (voll offen)	3,2 – 4,0 ml für 1 Minute bei 2 000 U/min

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	NORMALWERT	VERSCHLEISS-GRENZE
Kupplungsseilzugspiel	2 – 3	—
Antriebsscheibendicke	2,7 – 2,9	2,4
Getriebene Scheiben-Klauenbreite	13,85 – 13,96	13,05
Verzug der getriebenen Scheiben	—	0,1
Freie Kupplungsfederlänge	—	34,9

THERMOSTAT + RADIATOR

GEGENSTAND	NORMALWERT	VERSCHLEISS-GRENZE
Öffnungstemperatur des Thermostatventils	65 ± 2°C	—

GEGENSTAND	NORMALWERT	VERSCHLEISS-GRENZE
Thermostatventilhub	Über 8 mm bei 80°C	—
Radiatordeckelventil-Ablaßdruck	90 ± 15 kPa (0,9 ± 0,15 kg/cm²)	—

GETRIEBE

Einheit: mm (Untersetzungen ausgenommen)

GEGENSTAND		NORMALWERT	VERSCHLEISS-GRENZE
Hilfsantriebsuntersetzung		1,000 (54/54)	—
Primäruntersetzung		2,230 (58/26)	—
Enduntersetzung		2,500 (40/16)	—
Gangabstufung	1. Gang	2,636 (29/11)	—
	2. Gang	1,750 (28/16)	—
	3. Gang	1,380 (29/21)	—
	4. Gang	1,173 (27/23)	—
	5. Gang	1,045 (23/22)	—
	6. Gang	0,956 (22/23)	—
Spiel zwischen Schaltgabel u. Rille		0,10 – 0,30	0,50
Schaltgabellaufrillenbreite		5,0 – 5,1	
Schaltgabeldicke		4,8 – 4,9	—
Schalthebelhöhe		40 – 45	

ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm

GEGENSTAND	NORMALWERT		VERSCHLEISS-GRENZE
Antriebskette	Typ	DAIDO: DID50VA TAKASAGO: RK50HFO	—
	Glieder	106	—
	Länge über 20 Stiftabstände	—	319,4
Antriebskettendurchhang	20 – 25		—

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Vergasertyp		MIKUNI VM28SH
Bohrung		28 mm
Kennummer		21A00
Leerlaufdrehzahl		1 500 ± 150 U/min
Kraftstoffstand		5,5 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe		17,0 ± 1,0 mm
Hauptdüse	(M.J.)	#120
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,5 mm
Düsennadel	(J.N.)	5CM1-2
Nadeldüse	(N.J.)	P-5
Abtrenner	(C.A.)	2,0
Pilotdüse	(P.J.)	#25

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Umgehung	(B.P.)	1,2 mm
Piloauslaß	(P.O.)	0,6 mm
Pilotluftschraube	(P.A.S.)	1-5/8 Umdrehungen zurück
Ventilsitz	(V.S.)	2,5
Starterdüse	(G.S.)	#50
Gasseilzugspiel		0,5 – 1,0 mm
Anlaßseilzugspiel		0,5 – 1,0 mm
Ventileinstellposition		0,5 mm von Hauptbohrung

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	NORMALWERT		ANMERKUNG
Zündzeitpunkt	14° vor o.T. unter 1 700 U/min. 26° vor o.T. (2 700 – 6 000 U/min) und 11° vor o.T. über 9 500 U/min		
Auslaßventil	Auf → Zu	7 800 U/min	
	Zu → Auf	7 500 U/min	
Auslaßventilsteuerkabelspiel	0,5 mm		
Zündkerze	Typ	NGK: B9ES	E-01
	Elektrodenabstand	0,6 – 0,8	
	Typ	NGK: BR9ES	Die anderen
	Elektrodenabstand	0,6 – 0,8	
Zündleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1 – 1,0 Ω	
	Sekundär	10 – 30 kΩ	Zündkerzenkappe–Zündkerzenkappe
Ansprechspulenwiderstand	85 – 135 Ω		B – Br
Statorspulenwiderstand	0,1 – 1,0 Ω		Y – Y
	105 – 160 Ω		B/R – BI/R
	3 – 5 Ω		B/R – R/B
Lastfreie Generatorspannung	Mehr als 53V (WS) bei 5 000 U/min		
Regelspannung	13,5 – 15,5V bei 5 000 U/min		
Widerstand des Wassertemperatur-meßgebers	190 – 260 Ω bei 50°C		
	23 – 30 Ω bei 115°C		
Batterie	Typenbezeichnung	YT5L-12	
	Kapazität	12V14,4kC(4Ah)/10Std.	
	Normales Elektrolyt S.G.	1,32 bei 20°C	Mit Spezialzusatz
Sicherungsbelastbarkeit	20 A		

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION			
		E-28	E-01, 06, 24	E-02	Die anderen
Scheinwerfer	Fernlicht	60	←	←	←
	Abblendlicht	55	←	←	←

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION			
	E-28	E-01, 06, 24	E-02	Die anderen
Schluß-/Bremslicht	8/23	←	5/21	←
Blinker	23	←	21	←
Tachometerbeleuchtung	3	←	←	←
Wassertemperaturmesserbeleuchtung	1,7	←	←	←
Drehzahlmesserbeleuchtung	1,7	←	←	←
Blinkeranzeigelampe	1,7	←	←	←
Fernlichtanzeigelampe	1,7	←	←	←
Neutralanzeigelampe	3	←	←	←
Ölstandwarnlampe	1,7	←	←	←
Seitenständeranzeigelampe	3			
Park- oder Standlicht			3,4	4
Nummernschildbeleuchtung	8	←	←	←

BREMSEN + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	NORMALWERT		VERSCHLEISS-GRENZE
Hinterradbremspedalhöhe	47,5		——
Bremsscheibendicke	Vorn	4,5 ± 0,2	4,0
	Hinten	6,0 ± 0,2	5,3
Bremsscheibenausschlag	——		0,30
Bremszylinderbohrung	Vorn	14,000 – 14,043	——
	Hinten	12,700 – 12,743	——
Bremszylinderkolben	Vorn	13,957 – 13,984	——
	Hinten	12,657 – 12,684	——
Bremsbackenzylinderbohrung	Vorn	27,000 – 27,076	——
	Hinten	38,180 – 38,256	——
Bremsbackenkolbendurchmesser	Vorn	26,920 – 26,970	——
	Hinten	38,098 – 38,148	——
Radfelgenschlag	Axial	——	2,0
	Radial	——	2,0
Radachsenschlag	Vorn	——	0,25
	Hinten	——	0,25
Reifengröße	Vorn	110/90 V16	——
	Hinten	120/90 V17	——
Reifenprofiltiefe	Vorn	——	1,6
	Hinten	——	2,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	NORMALWERT	VERSCHLEISS-GRENZE	ANMERKUNG
Vordergabelhub	130	——	
Freie Länge der Vordergabelfeder	——	417	
Vordergabelölstand	97	——	

GEGENSTAND	NORMALWERT	VERSCHLEISS-GRENZE	ANMERKUNG
Vordergabelluftdruck	0 kPa (0 kg/cm²)	——	
Vordergabeldämpferposition	2	——	
Vordergabelfeder-Einstellposition	5. Strich von oben	——	
Hinterer Stoßdämpfer-Federeinstellänge	177,5	——	
Hinterer Stoßdämpfer-Federeinstellposition	3	——	
Hinterradsfederweg	127	——	
Schwingendrehbolzenauslauf	——	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	SOLO		MIT BEIFAHRER	
	kPa	kg/cm²	kPa	kg/cm²
VORN	225	2,25	225	2,25
HINTEN	250	2,50	290	2,90

KRAFTSTOFF + ÖL + KÜHLMITTEL

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		ANMERKUNG
Kraftstofftyp		Benzin mit Oktanzahl 85-95 verwenden. Bleifreies oder bleiarmes Benzin wird empfohlen.		
Kraftstofftank einschl.	Reserve	22,0 L		
	Reserve	5,0 L		
Motoröltyp		SUZUKI CCI OIL oder SUZUKI CCI SUPER OIL		
Motoröltankkapazität		1,5 L		
Getriebeöltyp		SAE 20W40		
Getriebeölfüllmenge		Auswechseln	700 ml	
		Überholen	800 ml	
Vordergabelöltyp		Gabelöl #15		
Vordergabelölmenge (pro Holm)		441 ml		
Bremsflüssigkeitstyp		SAEJ1703, DOT3 oder DOT4		
Kühlmitteltyp		Ein Antifrost-Kühlmittel verwenden, das mit dem Aluminium-Radiator verträglich ist, und nur mit destilliertem Wasser in einem Verhältnis von 50 : 50 gemischt ist.		
Kühlmittel einschließlich	Reserve	2 250 ml		
	Reserve	250 ml		

Prepared by

SUZUKI MOTOR CO., LTD.

Service Publications Department
Overseas Service Division

August, 1985

Part No. 99500-14000-01G
Printed in Japan

SUZUKI MOTOR CO., LTD.

Printed in Japan