

SUZUKI

DR600S

WARTUNGSANLEITUNG

(独)

VORWORT

Die SUZUKI DR600S ist mit leichtem Gewicht, Viertakter-Design (TSCC-Motor), Motor-Ausgleichgewichten und vollschwingendem Federungssystem auf höchste Leistung ausgelegt.

Diese Wartungsanleitung wurde in erster Linie für den Mechaniker verfaßt, der mit Inspektion, Einstellung, Reparatur und Wartung von SUZUKI-Motorrädern vertraut ist. Jedoch auch der KFZ-Lehrling und "Do-it-yourself"-Mechaniker werden dieses Handbuch sehr nützlich finden. Diese Wartungsanleitung befindet sich auf dem zum Zeitpunkt der Herausgabe aktuellen Informationsstand. Suzuki behält sich das Recht vor, dieses Handbuch jederzeit auf den aktuellsten Stand zu bringen oder Korrekturen vorzunehmen.

SUZUKI MOTOR CO.,LTD.

*Service Publications Department
Overseas Service Division*

viel spaß beim schrauben! bis zum nächsten treffen!

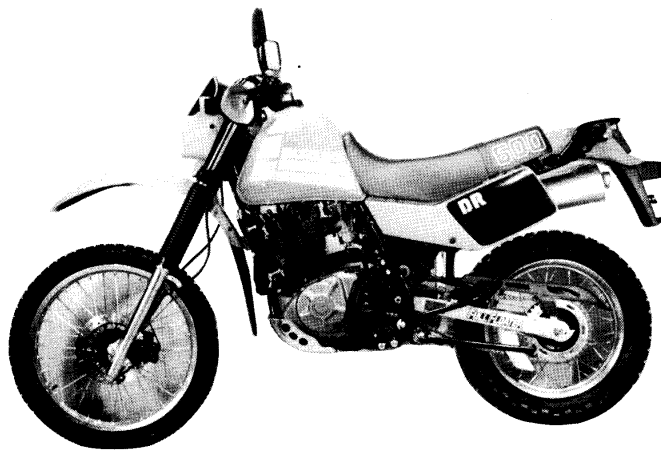
euer buckelfuchs

euer b...

ANSICHT DER SUZUKI DR600SF (85er Modell)



RECHTE SEITE



LINKE SEITE

GRUPPENINDEX

ALLGEMEINE INFORMATIONEN	1
REGELMÄSSIGE WARTUNG UND EINSTELLUNG	2
MOTORWARTUNG	3
KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM	4
ELEKTRISCHE ANLAGE	5
FAHRGESTELL	6
WARTUNGSINFORMATION	7
DR600SG/DR500SG (86er Modell)	8
DR600RG/DR500RG (86er Modell)	9

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

1

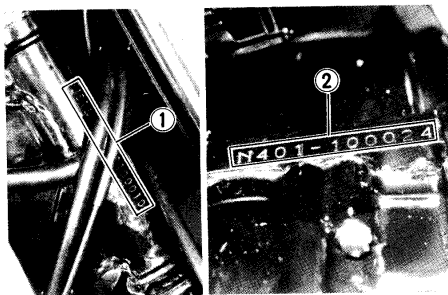
INHALT

LAGE DER SERIENNUMMERN	1-1
EMPFEHLUNGEN ZU KRAFTSTOFF UND ÖL	1-1
EINFAHREN	1-1
SPEZIALMATERIALIEN	1-2
VORSICHTSMASSNAHMEN UND ALLGEMEINE	
ANWEISUNGEN	1-4
TECHNISCHE DATEN	1-5

1-1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN

LAGE DER SERIENNUMMERN

Die Fahrzeugkennnummer ① ist in das Lenkkopfrohr eingestanzt. Die Motorseriennummer ② befindet sich am Kurbelgehäuse. Diese Nummern sind insbesondere zum Anmelden der Maschine und zur Bestellung von Ersatzteilen erforderlich.



TELESKOPGABELÖL

Gabelöl #10 verwenden.

BREMSFLÜSSIGKEIT

Spezifikation und Klassifikation:	SAE J1703, DOT 3 oder DOT 4
-----------------------------------	-----------------------------

WARNUNG:

- * Da die Bremsanlage dieses Motorrads werksseitig mit einer Bremsflüssigkeit auf Glykolbasis gefüllt wurde, keine andere Bremsflüssigkeit verwenden oder zumischen (z.B. auf Silikon- oder Petroleum-Basis), da anderenfalls ernsthafte Schäden entstehen.
- * Niemals Bremsflüssigkeit aus alten, angebrochenen oder unversiegelten Behältern verwenden.
- * Auch von der letzten Wartung aufbewahrte Bremsflüssigkeit darf nicht verwendet werden.

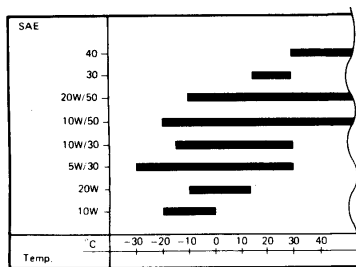
EMPFEHLUNGEN ZU KRAFTSTOFF UND ÖL

KRAFTSTOFF

Benzin mit einer Oktanzahl von 85–95 oder höher verwenden. Bleifreies oder bleiarms Benzin ist zu bevorzugen.

MOTORÖL

Ausschließlich Motoröl der API-Norm SE oder SF mit der Viskosität der Gradierung SAE 10W-40 verwenden. Falls SAE 10W-40-Motoröl nicht erhältlich ist, die Viskosität anhand der folgenden Tabelle wählen:



EINFAHREN

Bei der Herstellung werden nur die bestmöglichen Materialien verwendet und alle maschinell gefertigten Teile sind nach sehr hohen Qualitätsnormen verarbeitet. Trotzdem müssen die beweglichen Teile "EINGEFahren" werden, bevor der Motor maximaler Beanspruchung ausgesetzt werden kann. Die zukünftige Leistung und Zuverlässigkeit des Motorrads hängt von der Sorgfalt und Zurückhaltung während der Einfahrzeit ab. Folgende allgemeine Regeln sind zu beachten:



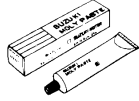


1. Das Gas während der Einfahrzeit nicht weiter aufdrehen als:

Bis zu 1 600 km	Unter 4/5 Vollgas
-----------------	-------------------





2. Wenn ein Kilometerstand von 1 600 km erreicht ist, kann das Motorrad kurzzeitig mit Vollgas gefahren werden.

SPEZIALMATERIALIEN

Die unten aufgeführten Materialien werden für Wartungsarbeiten an der DR600S benötigt und sollten stets griffbereit aufbewahrt werden. Sie ergänzen solche werkstattüblichen Materialien wie Reinigungsflüssigkeit, Schmiermittel, Schmirgelleinen und dergleichen. Wie und wo sie verwendet werden, wird in dieser Wartungsanleitung erläutert.

Material	Teil	Seite	Teil	Seite
 SUZUKI SUPER GREASE "A" 99000-25010	<ul style="list-style-type: none"> • Simmerringe • Gasdrehgriff • Bremspedalwelle • Gangschalthebel und -welle • Tachowelle, Tachoeantrieb und Staabdichtung • Radlager • Lenkschaftlager • Kettenradtrommellager 	3-45 6-4 6-4, 32 6-23 6-33	<ul style="list-style-type: none"> • Bremsnockenwelle, Simmerring, Distanzstück, Staabdichtungen, Lager und Buchse • Bremsnocken und -stift • Stoßdämpferstaabdichtungen • Dämpferhebelstaabdichtungen, Distanzstücke und Lager • Schwingenstaabdichtungen, Distanzstücke und Lager 	6-33 6-34 6-40 6-41 6-42
 SUZUKI SILICONE GREASE 99000-25100	<ul style="list-style-type: none"> • Bremssattelachse 	6-9		
 SUZUKI MOLY PASTE 99000-25140	<ul style="list-style-type: none"> • Ventilschäfte • Dekompressionsnockenwelle • Vorgelegewellen- und Antriebswellenräder • Kolbenbolzen • Nockenwellenlagerzapfen • Kipphebelachsen • Dekompressionswellen 	3-28 3-37 3-41 3-59 3-63 3-63 3-64		
 SUZUKI BOND Nr. 1207B 99000-31140	<ul style="list-style-type: none"> • Paßfläche der linken und rechten Kurbelgehäusehälfte • Magnetzündungsleitungstülle • Zylinderbasis- und Kopfdichtungen • Zylinderkopfhäube 	3-49 3-53 5-2 3-60 3-64		
 THREAD LOCK SUPER "1303" 99000-32030	<ul style="list-style-type: none"> • 2. Antriebsrad • Kurbelgehäuselagerhalter • Kickstarterklauenführung/Anschlagschraube und Schraube • Schaltarmanschlag • Nockenwellenrad-schrauben 	3-43 3-45 3-49 3-50 3-62		

1.3 ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Material	Teil	Seite	Teil	Seite
 THREAD LOCK "1342" 99000-32050	<ul style="list-style-type: none"> • Schaltnockenanschlagsschraube • Schaltnockenführung/Klauenheberschrauben • Motorölpumpen-Befestigungsschrauben 	3-48 3-50 3-54	<ul style="list-style-type: none"> • Magnetzünderstatorspulen-Sicherungsschrauben • Teleskopgabeldämpferstangenschrauben 	5-2 6-16
 THREAD LOCK SUPER "1305" 99000-32100	<ul style="list-style-type: none"> • Magnetzünderrotschraube 	3-53		
 THREAD LOCK SUPER "1360" 99000-32130	<ul style="list-style-type: none"> • Scheibenbefestigungsschrauben 	6-8		
 SUZUKI BREAK FLUID 99000-23021 (0,5 LITER)	<ul style="list-style-type: none"> • Vorderradbremse 	2-13		

VORSICHTSMASSNAHMEN UND ALLGEMEINE ANWEISUNGEN

Beachten Sie unbedingt folgende Punkte beim Demontieren und Montieren von Motorrädern.

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

VORSICHT:

Niemals einen Sicherungsring wiederverwenden, der von einer Welle abgenommen wurde. Er muß weggeworfen und dafür ein neuer Ring eingebaut werden.

Beim Einbau eines neuen Sicherungsringes darauf achten, daß die Enden des Rings nicht weiter gespreizt werden, als es unbedingt erforderlich ist, um den Ring über die Welle schieben zu können.

Nach dem Einbau eines Sicherungsringes immer überprüfen, ob er vollständig in der Nut sitzt und sauber eingepaßt ist.

- Schrauben und Muttern stets beginnend von denen mit größerem Durchmesser zu denen mit kleinerem Durchmesser und diagonal von innen nach außen auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment festziehen.
- Wo vorgeschrieben, Spezialwerkzeuge benutzen.
- Nur echte Original-Ersatzteile und die empfohlenen Ölarten verwenden.
- Wenn zwei oder mehr Personen zusammenarbeiten, auf gegenseitige Sicherheit bedacht sein.
- Nach der Montage überprüfen, ob die Teile fest sitzen und einwandfrei arbeiten.
- Mit Benzin, das äußerst leicht entzündlich und hochexplosiv ist, mit äußerster Vorsicht umgehen. Auf keinen Fall Benzin als Reinigungslösung verwenden.

Die Überschriften "Warnung", "Vorsicht" und "Zur Beachtung" in dieser Anleitung haben folgende Bedeutungen.

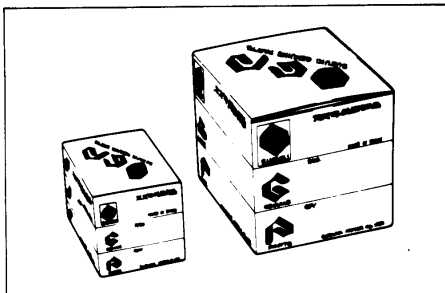
WARNUNG Die persönliche Sicherheit des Fahrers steht auf dem Spiel. Nichtbeachtung der Information kann Verletzungsgefahr bedeuten.

VORSICHT Zum Schutz des Motorrads muß diese Anweisung oder Regel streng beachtet werden.

ZUR BEACHTUNG Unter dieser Überschrift werden Ratschläge gegeben, die die Arbeit am Motorrad erleichtern sollen.

VERWENDUNG VON ORIGINAL-SUZUKI-TEILEN

Zum Auswechseln irgendeines Teils der Maschine nur echte SUZUKI-Ersatzteile verwenden. Imitationen bzw. Teile anderer Hersteller als SUZUKI, die als Ersatz für SUZUKI-Teile verwendet werden, können die Leistung der Maschine beeinträchtigen und schlimmstenfalls kostspielige mechanische Schäden verursachen.



TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 215 mm
Gesamtbreite	875 mm
Gesamthöhe	1 235 mm
Radstand	1 465 mm
Bodenfreiheit	275 mm
Leergewicht	139 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt, OHC
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	94,0 mm
Hub	85,0 mm
Hubraum	589 cm ³
Verdichtungsverhältnis	8,5 : 1
Vergaser	MIKUNI VM38SS (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Naßsumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbادهkupplung
Getriebe	5-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 4 aufwärts
Primäruntersetzung	2,310 (67/29)
Enduntersetzung	2,625 (42/16)
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,625 (26/16)
3. Gang	1,263 (24/19)
4. Gang	1,000 (21/21)
5. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette	TAKASAGO RK520KSO oder DAIDO D.I.D. 520VC-5, 108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI"
Zündzeitpunkt	0° vor o.T. unter 2 200 U/min und 30° vor o.T. über 4 300 U/min
Zündkerze	NGK DP9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EP-U9 ... Für E-01, 24, 25 und 34 NGK DPR9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EPR-U9 ... Für andere Modelle
Batterie	12 V 18 kC (5 Ah)/10 Stunden
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Sicherung	15 A

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Luftunterstützung/Schraubenfeder, ölgedämpft
Hinterradaufhängung	Vollschwingendes Federungssystem, gas/ölgedämpft, Feder 5-fach einstellbar
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Nachlaufwinkel	60°00'
Nachlaufbetrag	125 mm
Wenderadius	2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse, hydraulisch betätigt
Hinterradbremse	Innenbackenbremse
Vorderreifengröße	100/80-21 56S
Hinterreifengröße	130/80-17 65S

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve	21 Liter
Reserve	4,5 Liter
Motoröl	2,3 Liter
Teleskopgabelöl (jeder Gabelholm)	475 ml

Änderungen der technischen Daten bleiben jederzeit vorbehalten.

REGELMÄSSIGE WARTUNG UND EINSTELLUNG

INHALT

2

PLAN FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG	2- 1
WARTUNGS- UND EINSTELLVERFAHREN	2- 3
BATTERIE	2- 3
ZYLINDERKOPFMUTTERN, AUSPUFFROHRSCHRAUBEN UND SCHALLDÄMPFERANSCHLÜSSE	2- 4
LUFTFILTEREINSATZ	2- 5
AUTOMATISCHER DEKOMPRESSIONSHEBEL	2- 6
VENTILSPIEL	2- 6
ZÜNDKERZE	2- 8
KRAFTSTOFFLEITUNG	2- 9
MOTORÖL UND ÖLFILTER	2- 9
VERGASER	2-10
AUSGLEICHERKETTE	2-11
KUPPLUNG	2-11
ANTRIEBSKETTE	2-12
BREMSEN	2-13
REIFEN	2-16
LENKUNG	2-17
TELESKOPGABEL	2-18
FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN	2-19

2.1 REGELMÄSSIGE WARTUNG UND EINSTELLUNG

PLAN FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG

Die untenstehende Tabelle gibt die empfohlenen Zeitabstände für alle erforderlichen regelmäßigen Wartungsarbeiten an, um das Motorrad leistungsmäßig und wirtschaftlich im Bestzustand zu halten. Die Wartungsintervalle werden in gefahrenen Kilometern und in Zeiträumen angegeben.

ZUR BEACHTUNG:

Bei Motorrädern, die unter harten Bedingungen eingesetzt werden, kann häufigere Wartung erforderlich sein.

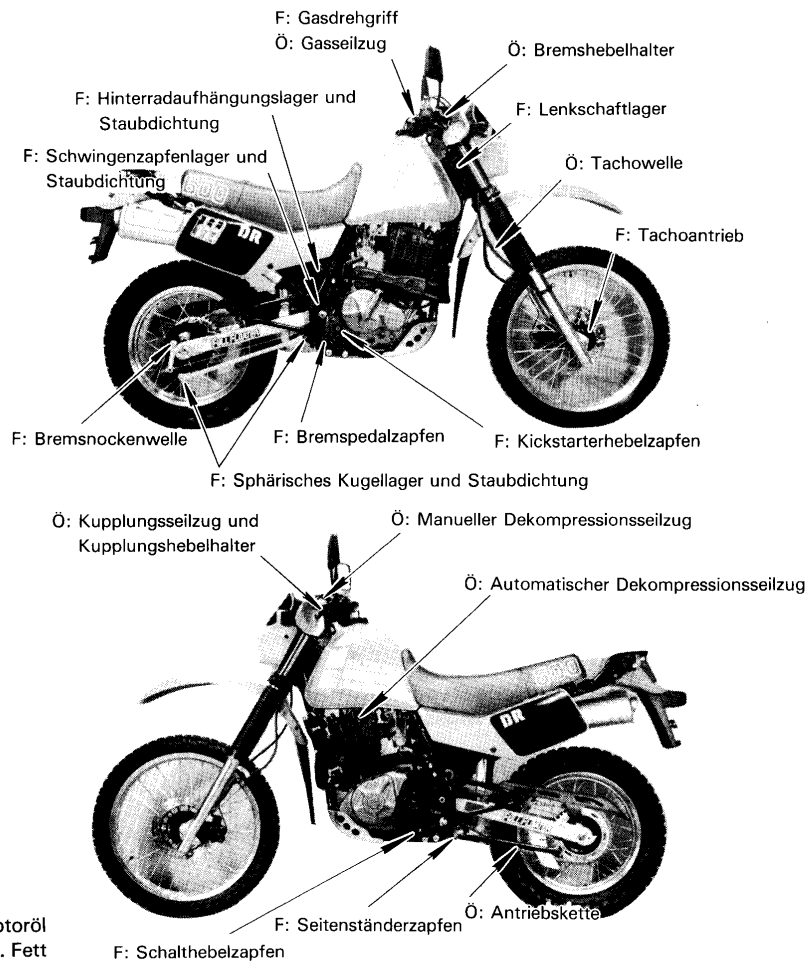
TABELLE FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNGSARBEITEN

INTERVALL: ENTWEDER GEFAHRENE KILOMETER ODER ZEITRAUM, JE NACHDEM, WAS ZUERST EINTRIFFT	km	1 000	6 000	12 000	18 000	24 000
	Monate	2	12	24	36	48
Batterie (Spezifisches Elektrolytgewicht)		—	Ü	Ü	Ü	Ü
Zylinderkopfmutter, Auspuffrohrsrauben und Schalldämpferanschlüsse		A	A	A	A	A
Luftfiltereinsatz		Alle 3 000 km reinigen.				
Automatischer Dekompressionshebel		Ü	Ü	Ü	Ü	Ü
Ventilspiel		Ü	Ü	Ü	Ü	Ü
Zündkerze		—	R	W	R	W
Kraftstoffleitung		Ü	Ü	Ü	Ü	Ü
		Alle vier Jahre auswechseln.				
Kraftstoffsieb		R	—	R	—	R
Motoröl und Ölfilter		W	W	W	W	W
Vergaser		Ü	Ü	Ü	Ü	Ü
Ausgleicherkette		Ü	Ü	Ü	Ü	Ü
Kupplung		Ü	Ü	Ü	Ü	Ü
Antriebskette		Ü	Ü	Ü	Ü	Ü
		Alle 1 000 km reinigen und schmieren.				
Bremsen		Alle 3 000 km überprüfen.				
Bremsschläuche		Ü	Ü	Ü	Ü	Ü
		Alle vier Jahre auswechseln.				
Bremsflüssigkeit		Alle zwei Jahre wechseln.				
Reifen		Ü	Ü	Ü	Ü	Ü
Lenkung		Ü	Ü	Ü	Ü	Ü
Teleskopgabel		—	Ü	Ü	Ü	Ü
Fahrgestellschrauben und -muttern		A	A	A	A	A

LEGENDE: A = Anziehen, R = Reinigen, Ü = Überprüfen, W = Wechseln

SCHMIERSTELLEN

Richtige Schmierung ist ein ausschlaggebender Faktor für einwandfreien Betrieb und lange Lebensdauer eines jeden Arbeitsteils. Die wichtigsten Schmierstellen werden nachfolgend gezeigt.



ZUR BEACHTUNG:

- * Rostanfällige Teile nach Fahrten auf nassen Straßen oder im Regen mit Rostschutzspray behandeln. Wenn kein Spray zur Verfügung steht, entweder Motoröl oder Fett verwenden.
- * Vor dem Schmieren dieser Teile müssen jedoch Rost, Fett, Öl, Schmutz und andere Fremdkörper entfernt werden.

WARNUNG:

Nicht zuviel Fett auf die Bremsnockenwelle auftragen. Falls Fett auf die Bremsbeläge gelangt, rutscht die Bremse.

2-3 REGELMÄSSIGE WARTUNG UND EINSTELLUNG

WARTUNGS- UND EINSTELLVERFAHREN

In diesem Abschnitt werden die Wartungsverfahren für jeden Posten des Plans für regelmäßige Wartung beschrieben.

BATTERIE

Alle 6 000 km überprüfen.

- Die Rahmendeckel und die Sitzbank entfernen. (Siehe Seite 3-2.)
- Elektrolytstand und spezifisches Gewicht überprüfen. Erforderlichenfalls destilliertes Wasser nachfüllen, um den Elektrolytstand über der Minimalpegellinie (MIN), jedoch nicht über der Maximalpegellinie (MAX) zu halten.
- Zum Überprüfen des spezifischen Gewichts einen Säuremesser verwenden, um den Ladezustand festzustellen.

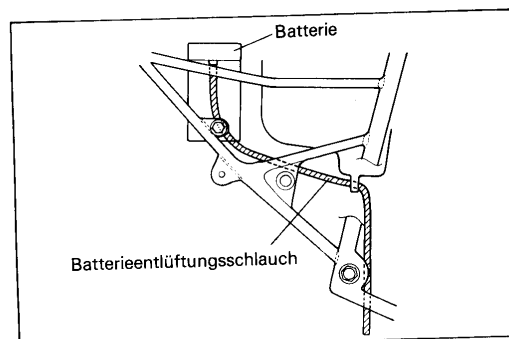
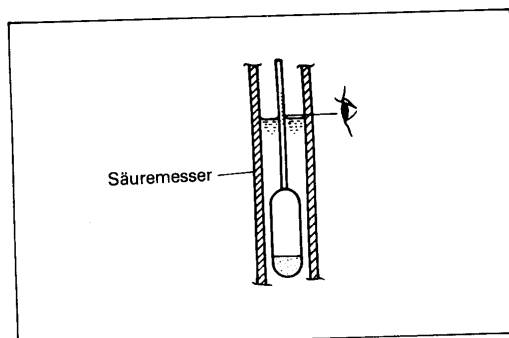
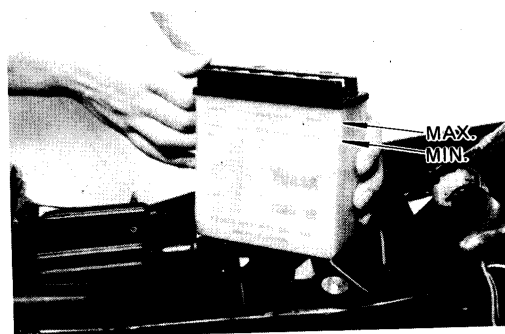
09900-28403	Säuremesser
Sollwert des spezifischen Gewichts	1,28 bei 20°C

Bei einem spezifischen Gewicht von 1,22 (bei 20°C) und darunter muß die Batterie nachgeladen werden. Die Batterie ausbauen und mit einem Batterie-Ladegerät nachladen.

VORSICHT:

- * Zum Ausbauen der Batterie vom Motorrad unbedingt zuerst das Massekabel \ominus abklemmen.
- * Niemals eine Batterie in eingebautem Zustand aufladen, weil sie oder der Regler/Gleichrichter dadurch beschädigt werden kann.
- * Sorgfältig darauf achten, daß der Entlüftungsschlauch der Batterie nicht geknickt, verstopft oder anders als ursprünglich verlegt wird. Unbedingt überprüfen, ob der Entlüftungsschlauch richtig am Anschlußstück der Batterie befestigt und das andere Ende offen ist.
- * Beim Befestigen der Batteriekabel zuerst das Pluskabel \oplus und dann das Massekabel \ominus anklemmen.

- Sicherstellen, daß der Entlüftungsschlauch fest angeschlossen, unbeschädigt und gemäß Abbildung verlegt ist.



ZYLINDERKOPFMUTTERN, AUSPUFFROHRSCRAUBEN UND SCHALLDÄMPFERANSCHLÜSSE

Nach den ersten 1 000 km und dann alle 6 000 km nachziehen.

ZYLINDERKOPF

- Rahmendeckel, Sitzbank und Kraftstofftank entfernen. (Siehe Seite 3-2.)
- Die Zylinderkopfhaube abmontieren. (Siehe Seite 3-11.)
- Dekompressionsseilzüge (automatisch und manuell) abtrennen. (Siehe Seite 3-4.)
- Bei kaltem Motor zuerst die vier 10-mm- ① und die beiden 8-mm-Muttern ② lösen und dann mit einem Drehmomentschlüssel der Reihe nach diagonal auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Anzugsdrehmoment	10-mm-Durchm. ①	35–40 N·m (3,5–4,0 kg·m)
	8-mm-Durchm. ②	23–27 N·m (2,3–2,7 kg·m)

- Nachdem die sechs Muttern fest angezogen sind, die zwei 6-mm-Muttern (mit ③ bezeichnet) auf das untenstehende Anzugsdrehmoment festziehen:

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

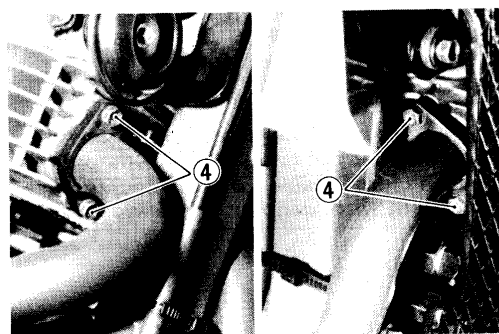
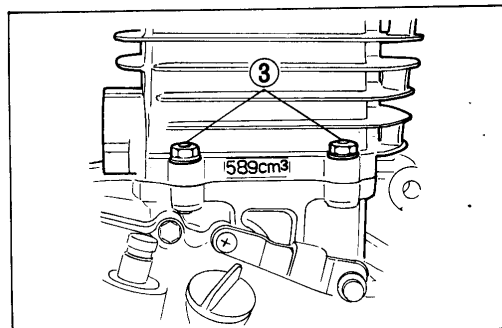
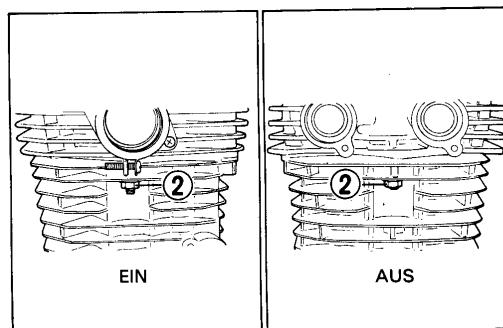
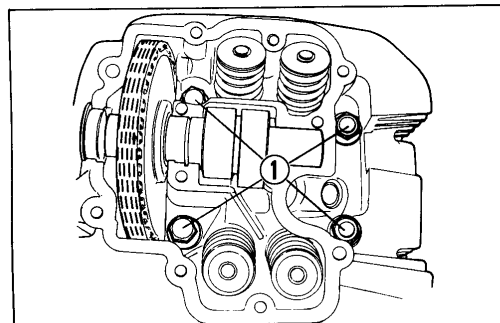
- Vor Montage der Zylinderkopfhaube SUZUKI Bond Nr. 1207B auf die Paßfläche auftragen. (Siehe Seite 3-64.)

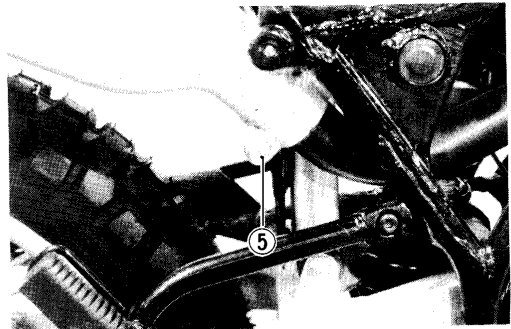
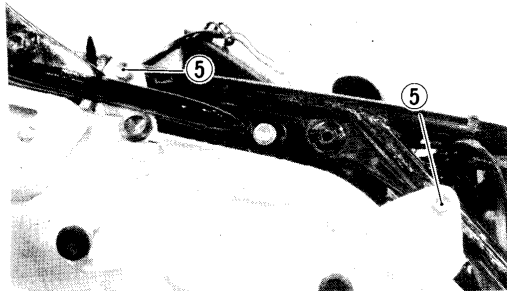
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER

- Auspuffrohrschauben, Schalldämpferanschlußschraube und Schalldämpferbefestigungsschrauben mit einem Drehmomentschlüssel auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Anzugsdrehmoment

Auspuffrohrschauben ④	9–12 N·m (0,9–1,2 kg·m)
Schalldämpferanschluß- und Schalldämpferbefestigungsschrauben ⑤	18–28 N·m (1,8–2,8 kg·m)



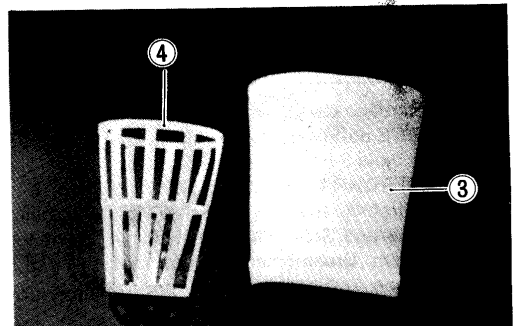
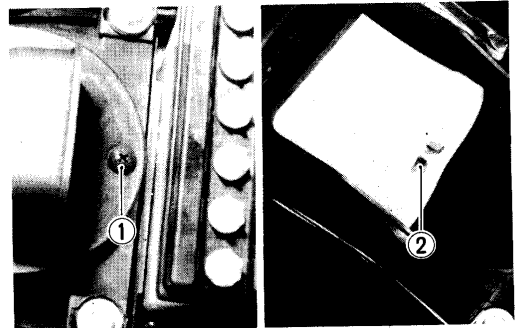


LUFTFILTEREINSATZ

Alle 3 000 km reinigen.

Wenn der Luftfilter mit Staub verstopft ist, nimmt der Einlaßwiderstand zu, wodurch die Motorleistung abfällt und der Kraftstoffverbrauch steigt. Den Einsatz folgendermaßen überprüfen und reinigen.

- Rahmendeckel und Sitzbank entfernen. (Siehe Seite 3-2.)
- Den Luftfiltergehäusedeckel durch Lösen der Schraube ① entfernen.
- Die Flügelmutter ② entfernen und den Luftfiltereinsatz abnehmen.
- Den Polyurethan-Schaumeinsatz ③ vom Einsatzrahmen ④ entfernen.
- Eine geeignete Wanne mit nicht entflammbarer Reinigungslösung füllen. Den Einsatz in die Lösung tauchen und auswaschen.
- Nach dem Waschen die Reinigungslösung aus dem Einsatz drücken, indem man den Einsatz zwischen den Handflächen zusammendrückt.
- Den Einsatz in Motoröl tauchen und überschüssiges Öl herausdrücken. Der Einsatz soll nur leicht mit Öl angefeuchtet bleiben.

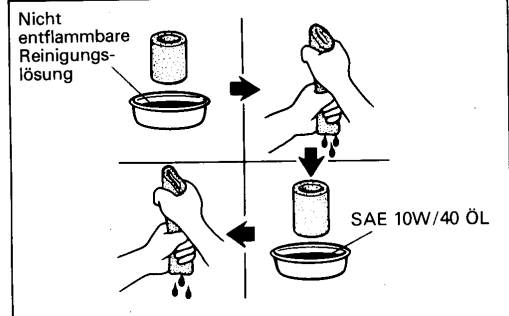


ZUR BEACHTUNG:

Den Einsatz nicht verdrehen oder auswringen, weil er leicht reißen kann bzw. die einzelnen Zellen des Einsatzes beschädigt werden können.

VORSICHT:

Den Einsatz sorgfältig auf gerissene Nähte und andere Mängel überprüfen. Wenn irgendeine Beschädigung festgestellt wird, den Einsatz auswechseln.



AUTOMATISCHER DEKOMPRESSIONSHEBEL

Nach den ersten 1 000 km und dann alle 6 000 km überprüfen.

Falsche Einstellung des freien Hebelspiels kann zu Anlaßschwierigkeiten oder einer Beschädigung des Motors führen.

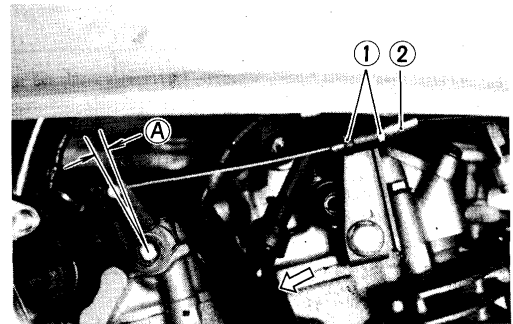
Das freie Hebelspiel überprüfen und erforderlichenfalls folgendermaßen einstellen:

- Zündkerze und Ventileinstellprüfschraube entfernen.
- Den Magnetzünderdeckel entfernen und die Kurbelwelle mit dem Steckschlüssel im Gegenuhreigersinn drehen, um den Kolben zum oberen Totpunkt seines Verdichtungstakts zu bringen. (Siehe Seite 2-7.)
- Die beiden Kontermuttern ① am Seilzugeinsteller ② lösen.
- Mit dem Einsteller ② das vorgeschriebene Spiel herstellen.
- Die beiden Kontermuttern ① anziehen.

Wenn das Dekompressionsseilzugspiel richtig eingestellt ist, soll der Dekompressionshebel 1–2 mm freies Spiel haben, wenn der Kolben am oberen Totpunkt seines Verdichtungstakts steht.

Dekompressions-
hebelspiel ①

1–2 mm



VENTILSPIEL

Alle 1 000 km und dann alle 6 000 km überprüfen.

Übermäßiges Ventilspiel führt zu Ventilgeräuschen und zu geringes Ventilspiel verursacht Ventilschäden und einen Leistungsabfall. Das Ventilspiel bei Erreichen des oben angegebenen Kilometerstands überprüfen und erforderlichenfalls richtig einstellen.

Das Ventilspiel wird folgendermaßen eingestellt:

ZUR BEACHTUNG:

Das Ventilspiel ist bei kaltem Motor zu prüfen.

Sowohl Einlaß- als auch Auslaßventile müssen bei am oberen Totpunkt des Verdichtungstaktes stehendem Kolben geprüft und eingestellt werden.

- Sitzbank, Rahmendeckel und Kraftstofftank entfernen. (Siehe Seite 3-2.)
- Zündkerze und Ventilprüfkappen (Einlaß und Auslaß) entfernen. (Siehe Seite 3-11.)

VORSICHT:

Vor Einstellung des Ventilspiels das Spiel des automatischen Dekompressionshebels prüfen und erforderlichenfalls einstellen.

Soll-Ventilspiel

EIN und AUS

0,08–0,13 mm

2-7 REGELMÄSSIGE WARTUNG UND EINSTELLUNG

- Die Ventileinstellprüfschraube und den Magnetzünderdeckel entfernen.
- Die Kurbelwelle mit einem Steckschlüssel im Gegenuhrzeigersinn drehen, um den Kolben zum oberen Totpunkt seines Verdichtungsakts zu bringen. (Die Kurbelwelle drehen, bis die "T"-Linie am Magnetzünderroter auf die Mitte des Lochs an der Magnetzünderabdeckung ausgerichtet ist.)
- Die Fühlerlehre zwischen Ventilschaftende und Einstellschraube am Kipphebel schieben.

09900-20803

Fühlerlehre

- Wenn das Spiel nicht stimmt, korrigiert man es mit einem Schraubenzieher und einem Versatzschlüssel.
- Die Kontermutter nach der Einstellung fest anziehen.

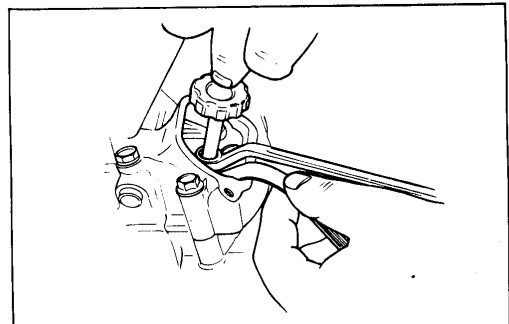
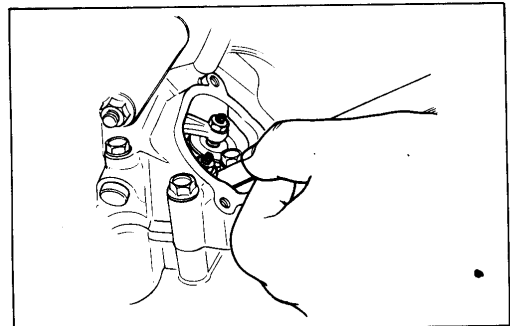
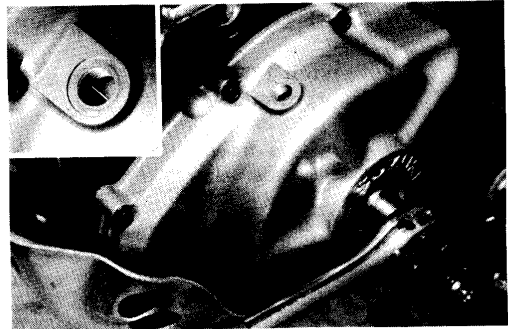
VORSICHT:

Das Ventilspiel rechts und links so genau wie möglich gleich einstellen.

ZUR BEACHTUNG:

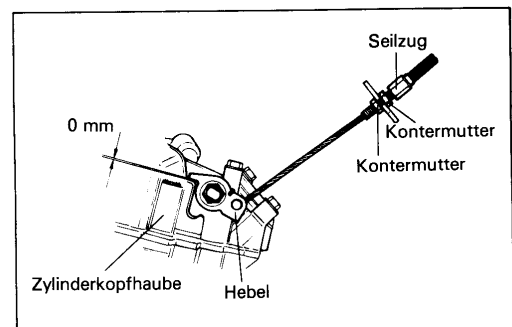
Nach Einstellung des Ventilspiels unbedingt das Spiel des automatischen Dekompressionshebels nachprüfen.

- Zündkerze, Ventilprüfdeckel, Ventileinstellprüfschraube und Magnetzünderdeckel wieder anbringen.



MANUELLER DEKOMPRESSIONSHEBEL

- Nach Einstellen des Ventilspiels den Dekompressionsseilzug einstellen.
- Bei gezogenem Dekompressionshebel die beiden Einstellerkontermuttern lösen und so einstellen, daß das Spiel zwischen dem Hebel am Motor und der Oberkante der Zylinderkopfhaube Null wird, wie in der Abbildung rechts gezeigt.
- Nachdem der Seilzug richtig eingestellt ist, die beiden Kontermuttern anziehen.



ZÜNDKERZE

Alle 6 000 km reinigen und alle 12 000 km auswechseln.

Der Elektrodenabstand beträgt 0,8–0,9 mm. Er wird mit einer Fühlerlehre richtig eingestellt. Ölkohleablagerungen auf der Zündkerze können mit einem spitzen Werkzeug entfernt werden. Falls die Elektroden übermäßig abgenutzt oder verbrannt sind, die Zündkerze auswechseln. Die Zündkerze auch dann auswechseln, wenn der Isolator gebrochen, die Gewindegänge beschädigt sind oder andere Mängel festgestellt werden.

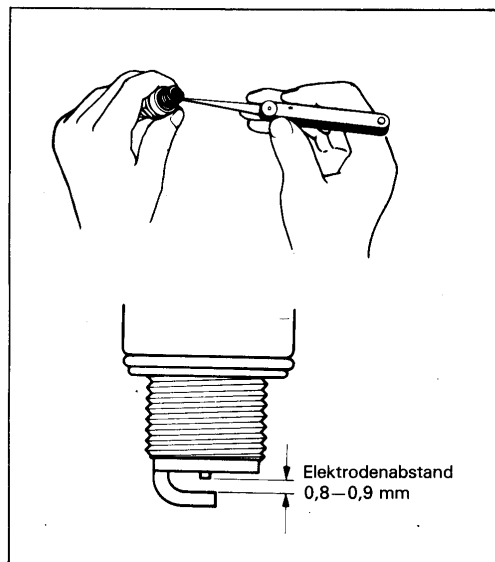
Als Standard-Zündkerze sollte die in der Tabelle angegebene NGK DP9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EP-U9 verwendet werden. Der Wärmewert der Zündkerze sollte jedoch den Erfordernissen von Geschwindigkeit, tatsächlicher Belastung, Kraftstoff usw. angepaßt werden. Falls die Zündkerze ausgetauscht werden muß, ist die Verwendung der in der Tabelle aufgelisteten Zündkerzen zu empfehlen. Die Zündkerze entfernen und den Isolator überprüfen. Der Wärmewert stimmt, wenn der Isolator hellbraun gefärbt ist. Wenn die Kerze schwarz verrußt ist, soll sie gegen eine heiße Zündkerze NGK DP8EA-9 oder NIPPON DENSO X24EP-U9 ausgetauscht werden.

ZUR BEACHTUNG:

Zum Überprüfen der Zündkerze den Motor mit bleifreiem Benzin betreiben. Falls die Zündkerze nach einer Testfahrt entweder verrußt oder weiß verbrannt ist, muß sie ausgetauscht werden.

ZUR BEACHTUNG:

Vor dem Einschrauben einer neuen Zündkerze unbedingt die Gewindegröße und Gewindelänge überprüfen. Bei zu geringer Gewindelänge kann sich Ölkohle im Gewindeloch ablagern, wodurch der Motor beschädigt werden kann.



NGK	NIPPON DENSO	BEMERKUNGEN
DP8EA-9	X24EP-U9	Wenn die Standard-Zündkerze dazu neigt, feucht zu werden, gegen diese Kerze (hoher Wärmewert) auswechseln.
DP9EA-9	X27EP-U9	Standard

"R"-Zündkerze

NGK	NIPPON DENSO	BEMERKUNGEN
DPR8EA-9	X24EPR-U9	Wenn die Standard-Zündkerze dazu neigt, feucht zu werden, gegen diese Kerze (hoher Wärmewert) auswechseln.
DPR9EA-9	X27EPR-U9	Standard

ZUR BEACHTUNG:

Manche Modelle sind mit Zündkerze Typ "R" ausgerüstet. Diese Zündkerze ist mit einem Widerstand an der Mittelelektrode versehen, um Funkstörgeräusche zu vermeiden.

KRAFTSTOFFLEITUNG

Nach den ersten 1 000 km und dann alle 6 000 km überprüfen.
Alle vier Jahre auswechseln.

Die Kraftstoffleitung auf Beschädigung und Undichtigkeit überprüfen.
Wenn irgendwelche Mängel festgestellt werden, muß die Kraftstoffleitung ausgewechselt werden.

MOTORÖL UND ÖLFILTER

Nach den ersten 1 000 km und dann alle 6 000 km wechseln.

Das Motoröl sollte bei heißem Motor gewechselt werden. Der Ölfilter sollte zusammen mit dem Motoröl in den obigen Intervallen gewechselt werden.

- Das Motorrad senkrecht halten und abstützen.
- Eine Ölwanne unter den Motor stellen und die Motorölablaßschraube ① sowie den Öleinfüllverschluß ② entfernen, um das Motoröl abzulassen.
- Den Ölfilterdeckel nach Entfernen der drei Muttern ③ abnehmen.
- Den alten Filter ④ herausziehen und den neuen einsetzen.
- Den Filterdeckel wieder anbringen und die Muttern ③ fest anziehen.

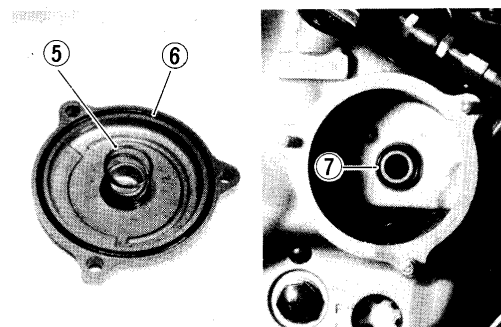
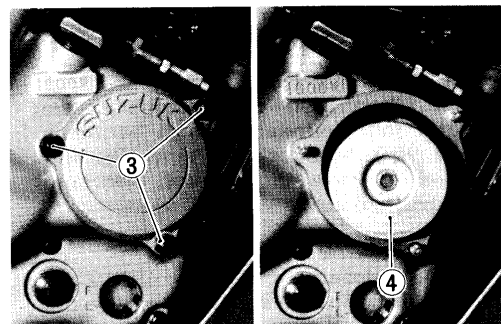
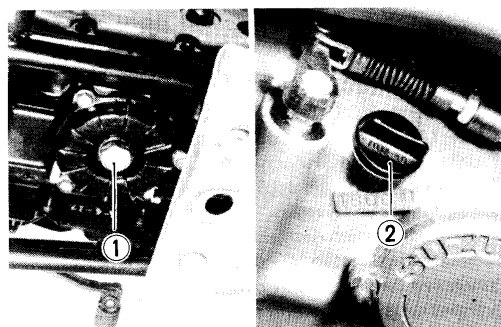
ZUR BEACHTUNG:
Vor Anbringen von Ölfilter und Filterdeckel unbedingt überprüfen, ob die Feder ⑤ und neue O-Ringe ⑥ und ⑦ richtig eingesetzt sind.

- Die Ölablaßschraube ① fest anziehen und frisches Öl durch die Öleinfüllöffnung einfüllen. Der Motor faßt etwa 2 450 ml Öl.
Öl der API-Norm SE oder SF mit einer Viskosität von SAE 10W/40 verwenden.
- Den Motor anlassen und einige Sekunden lang bei Leerlaufdrehzahl laufen lassen.
- Den Motor abstellen und etwa 1 Minute warten. Dann den Ölstand am Kontrollfenster ⑧ überprüfen. Falls sich der Ölstand unter der "F"-Marke befindet, Öl bis zu dieser Pegelmarke nachfüllen.

KRAFTSTOFFSIEB

Nach den ersten 1 000 km und dann alle 12 000 km reinigen.

(Siehe Seite 4-3 bezüglich Wartungsverfahren.)



ERFORDERLICHE MOTORÖLMENGE

Ölwechsel	2 300 ml
Filterwechsel	2 450 ml
Motorüberholung	2 600 ml

VERGASER
LEERLAUFDREHZAH (Leerlaufeinstellung)

Nach den ersten 1 000 km und dann alle 6 000 km überprüfen.

ZUR BEACHTUNG:

Diese Einstellung bei heißem Motor vornehmen.

- Einen Drehzahlmesser anschließen.
- Den Motor anlassen und die Drehzahl durch Drehen der Leerlaufbegrenzungsschraube ① zwischen 1 200 und 1 400 U/min einstellen.
- Die Gemischregulierschraube von der Standard-Einstellung um 1/2 Drehung hinein- oder herausdrehen und in der Position lassen, in der die Motordrehzahl am höchsten ist.
- Nach dieser Einstellung die Leerlaufdrehzahl nachkontrollieren und erforderlichenfalls mit der Leerlaufbegrenzungsschraube zwischen 1 200 und 1 400 U/min einstellen.

GASSEILZUGSPIEL
(Zugseilzugspiel)

Der Zugseilzug (A) soll auf ein Spiel ① von 0,5–1,0 mm eingestellt werden.

Falls eine Einstellung erforderlich ist, geht man folgendermaßen vor:

- Die Kontermutter ② lösen und den Einsteller ③ hinein- oder herausdrehen, um das richtige Spiel ① von 0,5–1,0 mm zu erhalten.
- Nach Einstellung des Spiels die Kontermutter ② anziehen.

(Rückholseilzug-Durchhang)

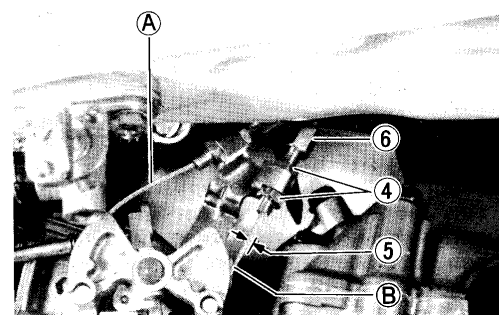
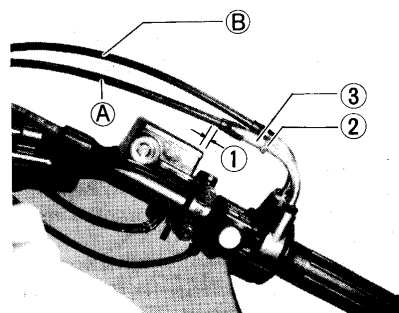
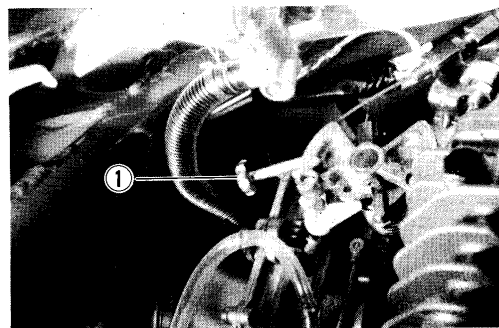
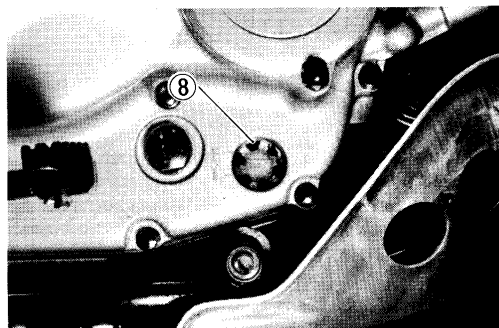
Der Rückholseilzug (B) soll auf einen leichten Durchhang ⑤ eingestellt werden.

Falls eine Einstellung erforderlich ist, den Durchhang folgendermaßen einstellen:

- Die Kontermutter ④ lösen und den Durchhang ⑤ durch Drehen des Einstellers ⑥ etwas reduzieren.
- Nach Korrigieren des Durchhangs die Kontermutter ④ anziehen.

WARNUNG:

Nach vollständiger Einstellung überprüfen, ob durch Drehung des Lenkers die Motorleerlaufdrehzahl nicht beeinflusst wird, und ob der Gasdrehgriff gleichmäßig und von selbst zurückgeht, wenn man ihn losläßt.

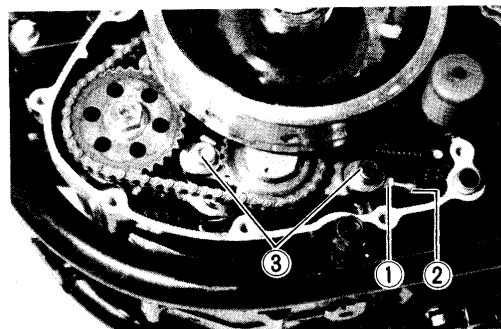


AUSGLEICHERKETTE

Nach den ersten 1 000 km und dann alle 6 000 km überprüfen.

Die Ausgleicherkette wird durch einen manuell eingestellten Spanner auf der richtigen Spannung gehalten. Um Kettengeräusche zu vermeiden, muß der Spanner zu den oben angegebenen Intervallen eingestellt werden. Hierzu geht man folgendermaßen vor:

- Das Motoröl ablassen.
- Motorschutz und Schalthebel entfernen.
- Motorkettenradabdeckung und Magnetzündabdeckung entfernen. (Siehe Seite 3-10.)
- Die Kontermutter ① und Anschlagsschraube ② lösen. Dann die Kettenspanner-Innensechskantschrauben ③ lösen. Hiernach kann eine Feder den Kettenspanner ziehen, um jeglichen Durchhang, der aufgetreten sein kann, aufzunehmen.
- Die Innensechskantschrauben ③ auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen und dann die Anschlagsschraube ② und die Kontermutter ① festziehen.



ZUR BEACHTUNG:

Beim Einstellen des Ausgleicherkettenspanners gleichzeitig auch das Öl wechseln.

VORSICHT:

Um ein Auslaufen von Öl zu vermeiden, die alte Magnetzündabdeckungsdichtung durch eine neue ersetzen.

Anzugsdrehmoment

15–20 N·m
(1,5–2,5 kg-m)

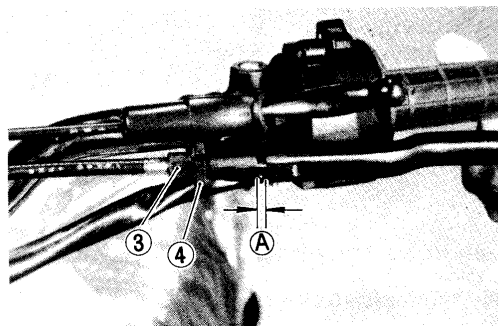
KUPPLUNG

Nach den ersten 1 000 km und dann alle 6 000 km überprüfen.

Den linken Knöchelschutz entfernen.

Das Kupplungsspiel A sollte am Kupplungshebelhalter gemessen vor Ausrückbeginn der Kupplung 2–3 mm betragen. Wenn das Kupplungsspiel nicht stimmt, folgendermaßen einstellen:

- Die Kupplungsseilzugeinsteller-Kontermuttern ① lösen und den Kupplungsseilzugeinsteller ② nach links oder rechts verschieben, um das vorgeschriebene Spiel erhalten.
- Die Kontermuttern anziehen, während der Einsteller festgehalten wird.



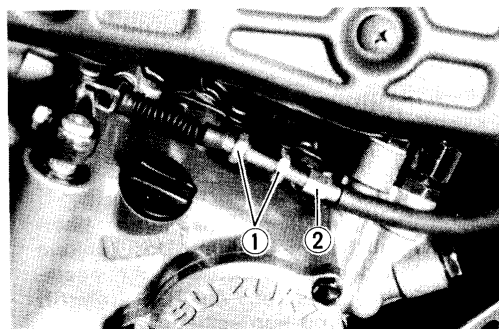
Kupplungsseilzugspiel

①

2–3 mm

ZUR BEACHTUNG:

Kleinere Einstellungen können mit dem Einsteller ③ nach Lösen der Kontermutter ④ vorgenommen werden. Zu denselben Intervallen auch den Kupplungsseilzug mit Motoröl schmieren.



ANTRIEBSKETTE

**Nach den ersten 1 000 km und dann alle 6 000 km überprüfen.
Alle 1 000 km reinigen und schmieren**

Die Antriebskette durch Sichtprüfung auf die unten aufgeführten Mängel untersuchen. (Das Hinterrad vom Boden abheben und einen Heber oder Block unter den Motor setzen. Das Hinterrad langsam von Hand drehen, wobei das Getriebe auf Leerlauf geschaltet sein muß.)

- * Lose Rollenstifte
- * Beschädigte Rollen
- * Trockene oder verrostete Glieder
- * Abgeknickte oder festgeklebte Glieder
- * Übermäßiger Verschleiß
- * Fehlende O-Ringe

Falls irgendwelche Defekte festgestellt werden, muß die Antriebskette ausgewechselt werden.

ÜBERPRÜFEN

- Die Achsmutter ① nach Herausziehen des Splints* ② lösen.
- Die Antriebskette durch Drehen des rechten und linken Ketteneinstellers ③ vollkommen spannen.
- 21 Stifte (20 Abstände) auf der Kette abzählen und den Abstand zwischen den beiden Endstiften messen. Falls der Abstand die folgende Verschleißgrenze überschreitet, muß die Kette ausgewechselt werden. (*Nur Kanada-Modell)

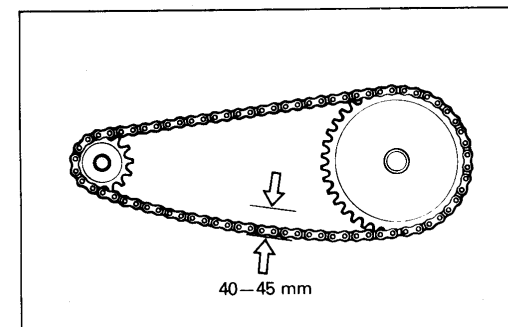
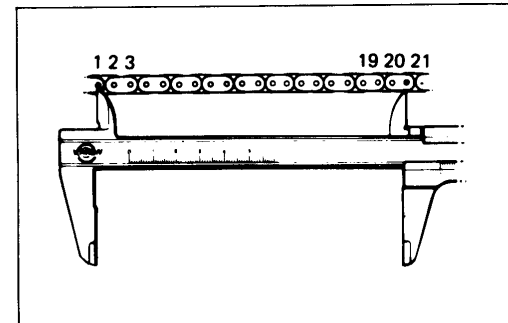
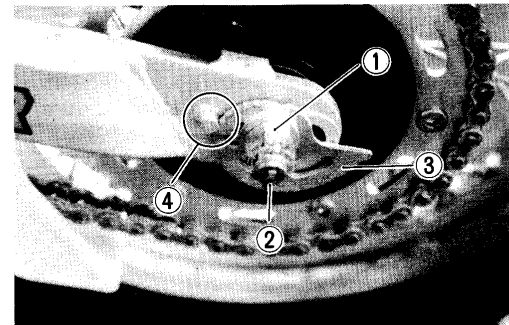
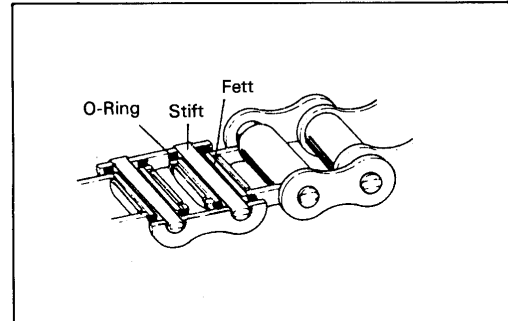
Verschleißgrenze	319,4 mm
------------------	----------

EINSTELLEN

- Die beiden Ketteneinsteller ③ drehen, bis die Kette einen Durchhang von 40–45 mm in der Mitte zwischen den Kettenrädern hat. Die Marke ④ an beiden Ketteneinstellern muß auf die gleiche Position ausgerichtet sein, um eine exakte Ausrichtung von Vorder- und Hinterrad gewährleisten. Das Hinterrad anheben und einen Heber unter den Motor setzen, damit die Einstellung genau vorgenommen werden kann.

Antriebskettendurchhang	40–45 mm
-------------------------	----------

- Nach Einstellung der Antriebskette die Achsmutter ① auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen und mit dem Splint* ② sichern. Stets einen neuen Splint verwenden. (*Nur Kanada-Modell)



2-13 REGELMÄSSIGE WARTUNG UND EINSTELLUNG

Hinterachsmutter- Anzugsdrehmoment	50—80 N·m (5,0—8,0 kg-m)
---------------------------------------	-----------------------------

REINIGEN UND SCHMIEREN

- Die Kette in Kerosin auswaschen. Falls die Kette zu schnellerem Rosten neigt, müssen die Intervalle verkürzt werden.

VORSICHT:

Kein Trichloräthylen, Benzin oder ähnliche Flüssigkeiten verwenden: Diese Flüssigkeiten haben eine zu starke Lösungskraft für diese Kette und, was noch wichtiger ist, sie können O-Ringe, die das Fett zwischen Buchse und Stift halten, beschädigen. Stets daran denken, daß die Haltbarkeit vom Vorhandensein von Fett in diesem Zwischenraum abhängt.

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

VORSICHT:

Kein im Handel erhältliches, sogenanntes "Antriebskettenöl" verwenden. Solches Öl kann ebenfalls die O-Ringe beschädigen.

Die Bezeichnung der Standard-Kette ist DAIDO D.I.D.520VC-5 oder TAKASAGO RK520KSO. SUZUKI empfiehlt als Austauschketten eine der obengenannten.



BREMSEN

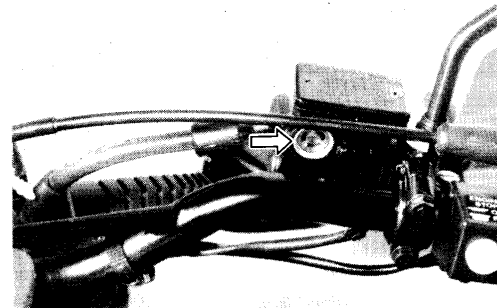
Alle 3 000 km überprüfen.
Bremsenschläuche alle vier Jahre auswechseln.
Bremsflüssigkeit alle zwei Jahre wechseln.

VORDERRADBREMSE

Bremsflüssigkeitsstand

- Das Motorrad mit einem Heber oder Block abstützen und den Lenker gerade ausrichten.
- Den Bremsflüssigkeitsstand anhand der unteren Pegelmarke am Bremsflüssigkeitsbehälter kontrollieren.
- Wenn der Pegel unter der unteren Grenzmarke liegt, Bremsflüssigkeit der folgenden Normen nachfüllen.

Bezeichnung und Klassifikation	SAE J1703, DOT3 oder DOT4
-----------------------------------	------------------------------



WARNUNG:

Das Bremssystem dieses Motorrads ist mit Bremsflüssigkeit auf Glykollbasis gefüllt. Keine anderen Bremsflüssigkeiten wie z.B. solche auf Silikon- oder Petroleum-Basis verwenden oder mit der vorhandenen Bremsflüssigkeit mischen. Keine Bremsflüssigkeit von alten, gebrauchten oder angebrochenen Dosen verwenden. Niemals die von der letzten Wartung übriggebliebene und für längere Zeit gelagerte Bremsflüssigkeit wiederverwenden.

WARNUNG:

Auslaufende Bremsflüssigkeit beeinträchtigt die Fahrsicherheit und greift lackierte Flächen sofort an. Vor jeder Fahrt die Bremsschläuche auf Risse und die Schlauchverbindungen auf Undichtigkeit untersuchen.

Bremsklötze

Der Verschleißzustand der Bremsklötze kann anhand der Grenzlinie ① am Bremsklotz festgestellt werden. Wenn die Bremsklötze über die Grenzlinie hinaus abgenutzt sind, müssen sie gegen neue ausgewechselt werden. (Siehe Seite 6-6.)

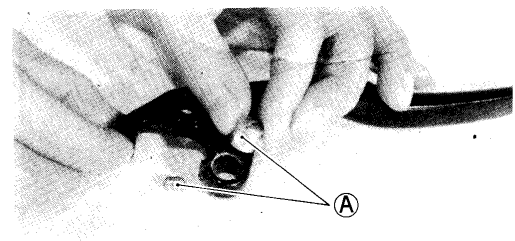
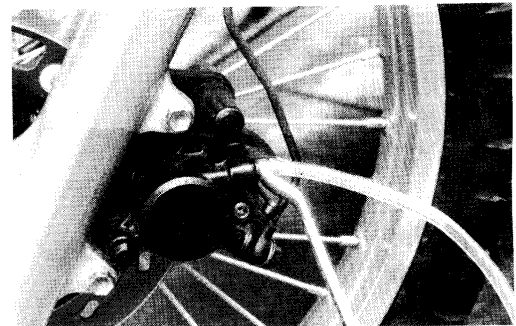
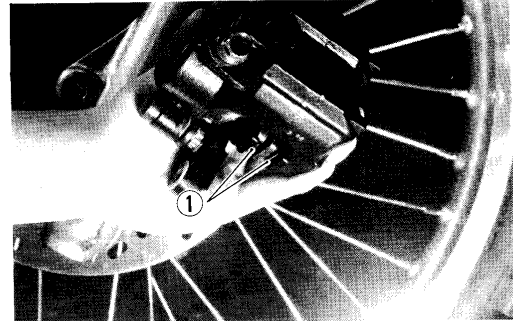
Entlüftung

Im Bremsflüssigkeitskreislauf eingeschlossene Luft wirkt wie ein Polster, das einen großen Teil des vom Hauptbremszylinder entwickelten Drucks absorbiert und so die volle Bremsleistung der Bremszange beeinträchtigt. Das Vorhandensein von Luft zeigt sich durch "Schwammigkeit" des Bremshebels und außerdem durch mangelnde Bremskraft. Die Gefahr, der Maschine und Fahrer dadurch ausgesetzt sind, ist offensichtlich. Deshalb muß der Bremsflüssigkeitskreislauf nach Montage der Bremse und Wiederherstellung des normalen Zustands des Bremssystems entlüftet werden. Gehen Sie hierzu folgendermaßen vor:

- Den Hauptbremszylinderbehälter bis zum oberen Ende des Kontrollfensters auffüllen. Den Behälterdeckel aufsetzen, um Eindringen von Schmutz zu verhindern.
- Einen Schlauch an das Bremszangenentlüftungsventil anschließen und das freie Ende des Schlauchs in einen Auffangbehälter hängen.
- Den Bremshebel in schneller Folge mehrmals anziehen und loslassen, dann den Hebel ganz anziehen, ohne loszulassen. Das Entlüftungsventil um ca. eine Viertelumdrehung lösen, so daß die Bremsflüssigkeit in den Auffangbehälter läuft; dadurch weicht der Druck vom Bremshebel, weshalb er den Lenkergriff berührt. Dann das Ventil schließen, den Bremshebel wieder pumpenartig bewegen und angezogen halten. Das Ventil wieder öffnen. Diesen Vorgang solange wiederholen, bis die in den Auffangbehälter fließende Bremsflüssigkeit keine Luftbläschen mehr enthält.
- Das Entlüftungsventil schließen und den Schlauch abtrennen. Den Behälter bis zur oberen Linie im Kontrollfenster auffüllen.

Entlüftungsventil-
Anzugsdrehmoment

6—9 N·m
(0,6—0,9 kg-m)



ZUR BEACHTUNG:

Beim Entlüften des Bremsflüssigkeitskreislaufs den Bremshebeleinsteller ① vom Bremshebel wie in der Abbildung oben gezeigt entfernen.

Nach Entlüften des Bremssystems den Bremshebeleinsteller anbringen. Den Bremsflüssigkeitsbehälter während Entlüftens des Bremssystems erforderlichenfalls nachfüllen.

Darauf achten, daß immer etwas Bremsflüssigkeit im Behälter sichtbar ist.

VORSICHT:

Beim Umgang mit Bremsflüssigkeit Vorsicht walten lassen: Die Flüssigkeit reagiert chemisch mit Lack, Kunststoff, Gummi usw.

HINTERRADBREMSE

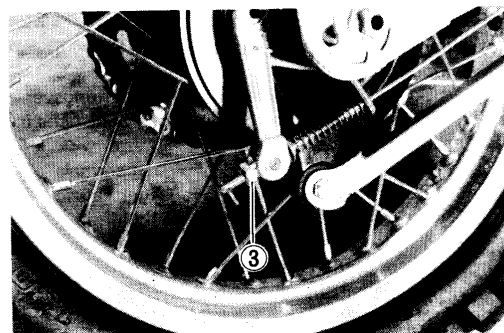
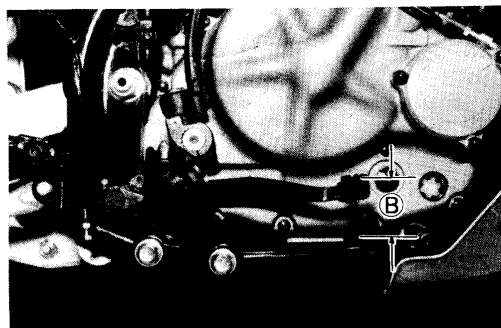
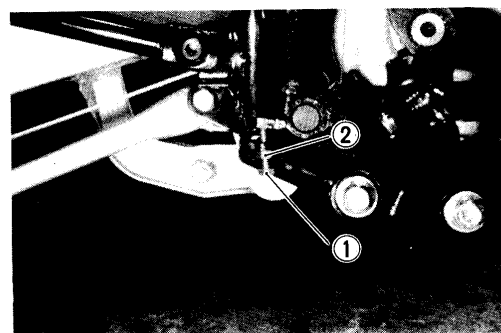
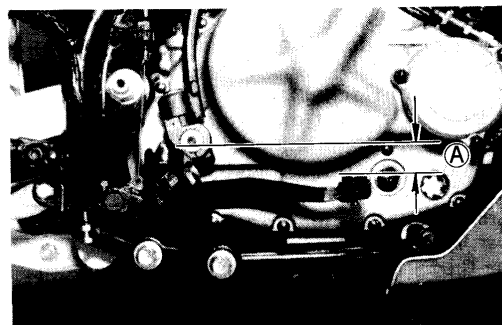
Bremspedalhöhe und -spiel

Das Bremspedal etwa 10 mm (A) unter die Fußraste wie im Foto gezeigt bringen.

Dies bewirkt man durch Drehen der Einstellschraube (1). Die Kontermutter (2) nach Einstellen der Schraube unbedingt fest anziehen.

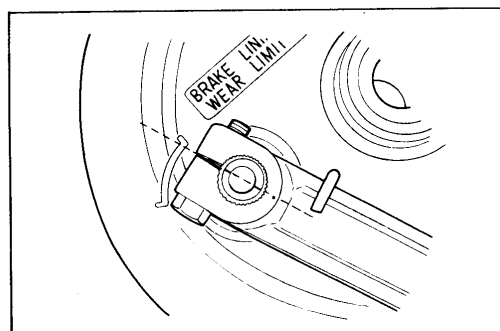
Nach Nachstellung der Einstellmutter (3) am Bremsseilzug das Pedalspiel zwischen 20 und 30 mm (B) an der Pedalspitze gemessen einstellen.

Bremspedalhöhe (A)	10 mm
Freies Bremspedalspiel (B)	20–30 mm



Bremsbackenverschleiß

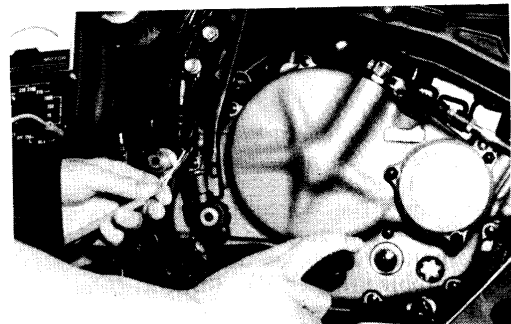
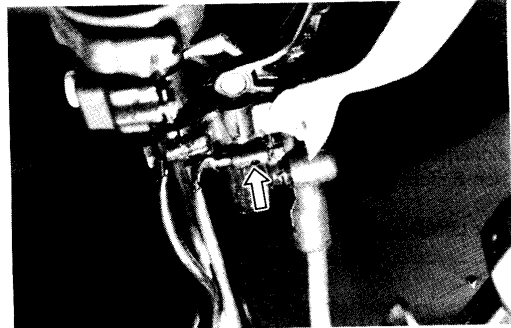
Dieses Motorrad ist mit einem Bremsbelagverschleißgrenzenanzeiger an der Hinterradbremseplatte wie in der Abbildung gezeigt ausgestattet. Bei normalem Bremsbelagverschleiß liegt die Verlängerungslinie der Indexmarke an der Bremsnockenwelle innerhalb des geprägten Bereichs an der Bremsplatte bei betätigter Bremse.



Die Verlängerungslinie der Indexmarke liegt innerhalb dieses Bereiches.

BREMSLICHTSCHALTER

Beide Bremslichtschalter, vorne und hinten, so einstellen, daß das Bremslicht kurz vor dem Ansprechen der Bremsen aufleuchtet, wenn der Bremshebel gezogen oder das Bremspedal getreten wird.

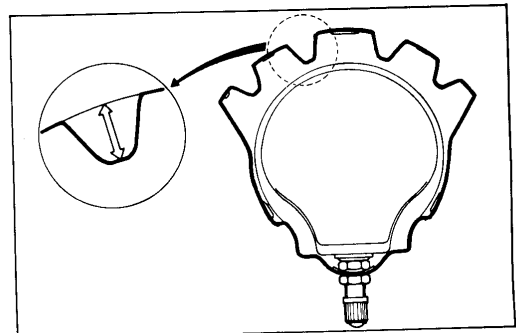


REIFEN

Nach den ersten 1 000 km und dann alle 6 000 km überprüfen.

ZUSTAND DES REIFENPROFILS

Wird die Maschine mit abgefahrenen Reifen gefahren, verringert sich die Fahrstabilität, und es kann zu gefährlichen Situationen kommen. Es wird daher dringend empfohlen, die Reifen zu erneuern, sobald die folgende Profiltiefe unterschritten wird.



MINIMAL ERFORDERLICHES REIFENPROFIL

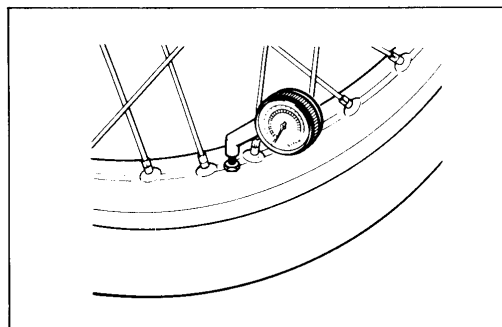
VORNE UND HINTEN	3,0 mm
------------------	--------

REIFENDRUCK

Bei zu geringem bzw. zu hohem Reifendruck kommt es zu einem raschen Reifenverschleiß, wobei aber auch das Lenkvermögen beeinträchtigt werden könnte. Um lange Lebensdauer der Reifen und optimale Fahr-sicherheit zu gewährleisten, immer den vorgeschrie-benen Reifendruck einhalten.

Der Luftdruck muß bei kalten Reifen wie folgt sein:

	VORNE		HINTEN	
	kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
Solo	150	1,50	175	1,75
2 Personen	175	1,75	200	2,00



VORSICHT:

Diese Maschine ist mit einem Reifen 100/80-21 56S am Vorderrad und einem Reifen 130/80-17 65S am Hinterrad aus-gerüstet. Die Verwendung von anderen Reifen kann zu verschlechtertem Fahr-verhalten führen. Es wird daher dringend empfohlen, nur die SUZUKI-Original-reifen zu verwenden.

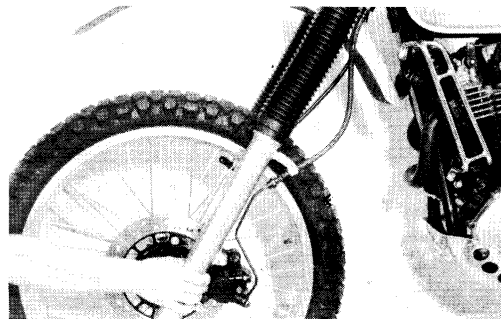
LENKUNG

Nach den ersten 1 000 km und dann alle 6 000 km überprüfen.

Damit die Lenkung leicht bedient werden kann und Fahrsicherheit gewährleistet bleibt, muß die Lenkung richtig eingestellt werden.

Wenn die Lenkung zu fest eingestellt wird, ist sie schwergängig, wird sie zu locker eingestellt, vibriert der Lenker.

Die Maschine so abstützen, daß das Vorderrad vom Boden frei ist. Überprüfen, ob kein Spiel in der Teleskopgabelereinheit vorhanden ist. Hierzu das Rad gerade ausrichten, die Gabelholme am unteren Teil in der Nähe der Achse festhalten und nach vorne ziehen. Wenn Spiel spürbar ist, muß das Lager eingestellt werden, wie auf Seite 6-23 dieser Anleitung beschrieben.



TELESKOPGABEL

Alle 6 000 km überprüfen.

Die Teleskopgabel auf Ölauslaufen, Riefen und Kratzer an der Außenfläche der Innenrohre überprüfen und gegebenenfalls defekte Teile auswechseln.

LUFTDRUCK

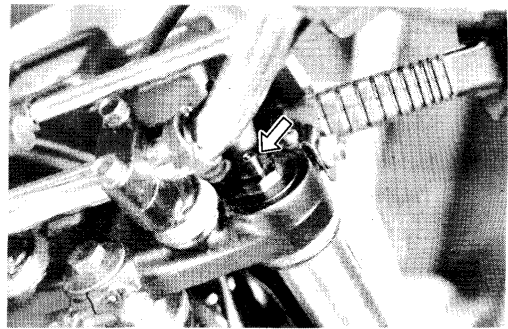
- Das Motorrad mit einem Heber oder Block abstützen. Das Vorderrad vom Boden abheben.
- Die Luftventilschutzkappen entfernen und das Luftventil drücken, um den Teleskopgabelluftdruck dem Luftdruck anzugleichen. Dies muß bei kalten Gabelholmen erfolgen.

Standard-Luftdruck

0 kPa (0 kg/cm²)

VORSICHT:

Der Luftdruck darf höchstens 250 kPa (2,5 kg/cm²) betragen, um Gabelsimmering und Ventil nicht zu beschädigen.

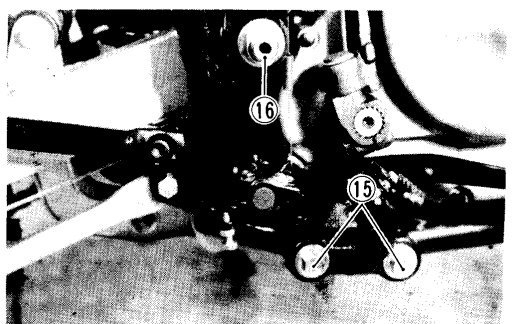
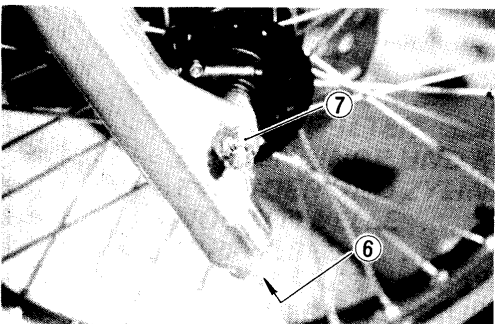
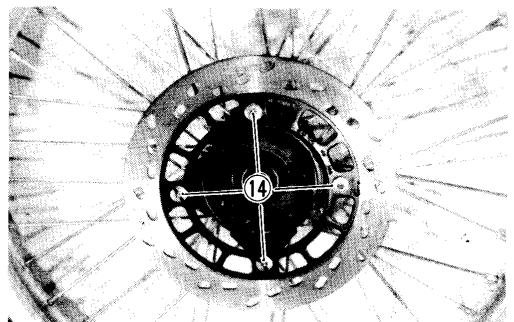
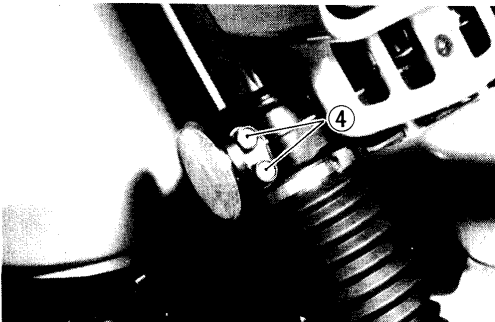
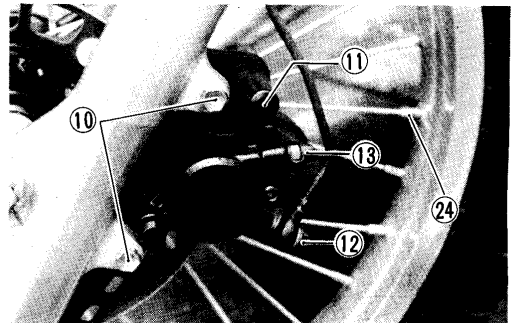
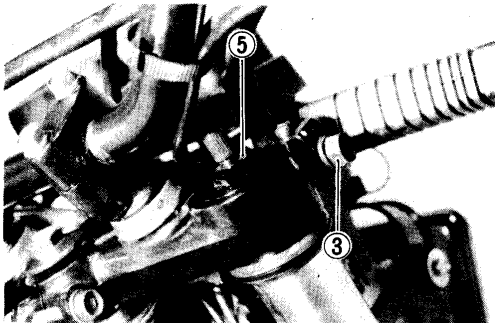
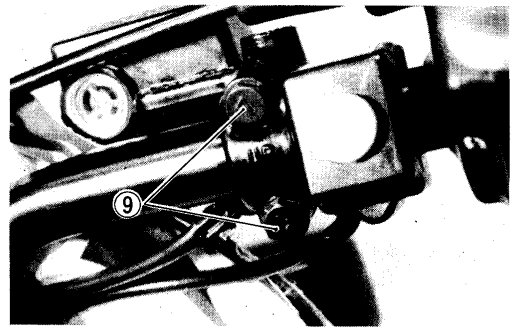
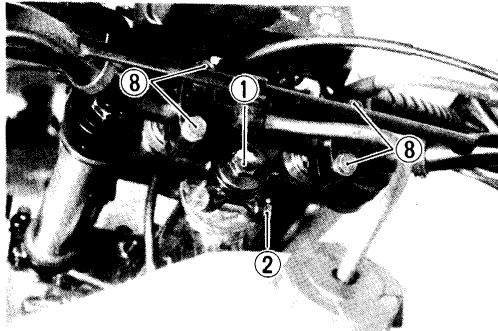


FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND
-MUTTERN

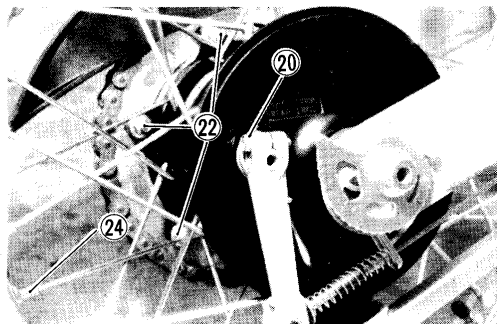
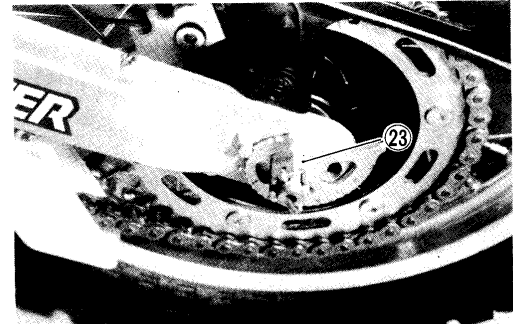
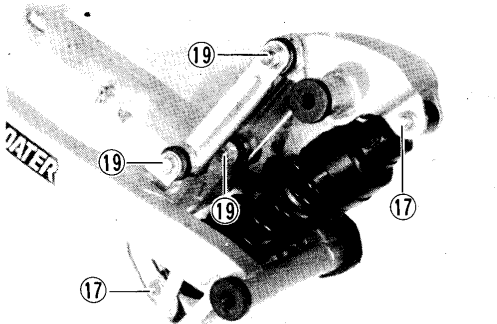
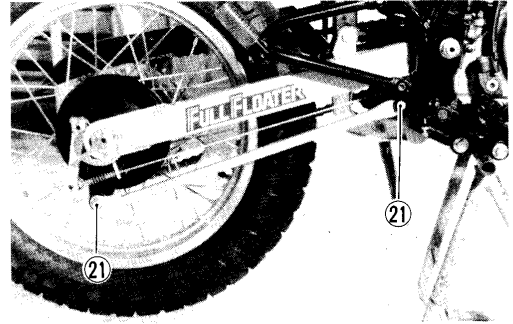
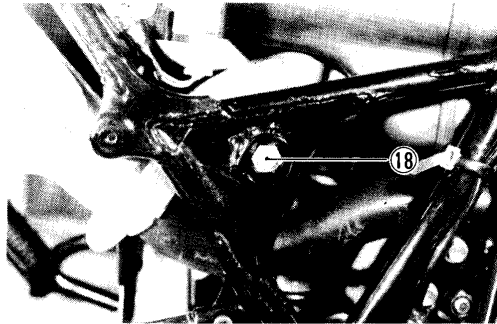
Nach den ersten 1 000 km und dann
alle 6 000 km nachziehen.

Die unten aufgelisteten Muttern und Schrauben sind wichtige Befestigungsteile und müssen gegebenenfalls mit einem Drehmomentschlüssel auf das vorgeschriebene Drehmoment nachgezogen werden. (Siehe Seite 2-20 und 2-21 für die Lage der folgenden Muttern und Schrauben am Motorrad.)

Gegenstand	N·m	kg·m
① Lenkschaftkopfschraube	35–50	3,5–5,0
② Lenkschaftkopf-Klemmschraube	15–25	1,5–2,5
③ Obere Teleskopgabel-Klemmschraube	20–30	2,0–3,0
④ Untere Teleskopgabel-Klemmschraube	15–25	1,5–2,5
⑤ Gabelrohr-Deckelschraube	25–35	2,5–3,5
⑥ Teleskopgabel-Dämpferstangenschraube	34–46	3,4–4,6
⑦ Vorderachsmutter	36–52	3,6–5,2
⑧ Lenkerklemmschraube	12–20	1,2–2,0
⑨ Vorderradhauptbremszylinder-Befestigungsschraube	5–8	0,5–0,8
⑩ Vorderradbremssattel-Befestigungsschraube	18–28	1,8–2,8
⑪ Vorderradbremssattelachsschraube	15–20	1,5–2,0
⑫ Bremsschlauch-Anschlußschraube	20–25	2,0–2,5
⑬ Entlüftungsventil	6–9	0,6–0,9
⑭ Vorderradbremsscheiben-Befestigungsschraube	18–28	1,8–2,8
⑮ Vordere Fußrastenschraube	27–43	2,7–4,3
⑯ Schwingendrehbolzenmutter	55–85	5,5–8,5
⑰ Stoßdämpferpaßmutter (oben und unten)	40–60	4,0–6,0
⑱ Hinterdämpfersattelmittelmutter	70–100	7,0–10,0
⑲ Hinterdämpferstangenmutter und -schraube (oben und unten)	70–100	7,0–10,0
⑳ Hinterradbremssattelhebelschraube	5–8	0,5–0,8
㉑ Bremsankerschraube und -mutter	10–15	1,0–1,5
㉒ Hintere Kettenradbefestigungsmutter	22–32	2,2–3,2
㉓ Hinterachsmutter	50–80	5,0–8,0
㉔ Speichennippel	4–5	0,4–0,5



2-21 REGELMÄSSIGE WARTUNG UND EINSTELLUNG



MOTORWARTUNG

INHALT

MOTORTEILE, DIE BEI EINGEBAUTEM MOTOR	
DEMONTIERT WERDEN	3- 1
DEMONTAGE UND MONTAGE DES MOTORS	3- 2
ZERLEGEN DES MOTORS	3-10
ÜBERPRÜFUNG UND WARTUNG VON	
MOTORTEILEN	3-19
WARTUNG DES ZYLINDERKOPFS	3-19
KIPPHEBEL	3-19, 22
VENTILE	3-20, 22
NOCKENWELLE	3-29
STEUERKETTE UND	
AUSGLEICHERANTRIEBSKETTE	3-31
ZYLINDER	3-31
KOLBEN	3-31
KOLBENRINGE	3-32
PLEUELSTANGE	3-34
KURBELWELLE	3-35
KUPPLUNG	3-35
AUTOMATISCHE	
DEKOMPRESSIONSNOCKENWELLE	3-37
KICKSTARTER	3-38
GETRIEBE	3-40
KURBELGEHÄUSELAGER	3-45
ZUSAMMENBAU DES MOTORS	3-45
SIMMERRINGE	3-45
KURBELWELLE	3-46
AUSGLEICHERWELLE	3-47
GETRIEBE	3-47
KICKSTARTER	3-49
SCHALTUNG	3-50
AUSGLEICHER	3-51
MAGNETZÜNDER	3-53
ÖLPUMPE	3-54
KUPPLUNG	3-55
ÖLFILTER	3-57
ÖLSUMPFFILTER	3-57
KOLBENRINGE UND KOLBEN	3-58, 59
ZYLINDER UND ZYLINDERKOPF	3-60
NOCKENWELLE	3-62
KIPPHEBEL	3-63
DEKOMPRESSIONSWELLEN	3-64
ZYLINDERKOPFHAUBE	3-64
STEUERKETTENSANNER	3-65

MOTORTEILE, DIE BEI EINGEBAUTEM MOTOR DEMONTIERT WERDEN

Die unten aufgeführten Teile können demontiert und montiert werden, ohne daß der Motor ausgebaut werden muß.
Anleitungen zum Ausbau finden Sie auf den hier angegebenen Seiten.

LINKE MOTORSEITE	Siehe Seite	MOTORMITTE	Siehe Seite	RECHTE MOTORSEITE	Siehe Seite
Motorkettenrad	3- 6	Zylinderkopfhaube	3-11	ÖlfILTER	3-57
Magnetzündabdeckung	3-10	Nockenwelle	3-12	Kupplungsabdeckung	3-15
Magnetzünderspule	5- 2	Zylinderkopf	3-12	Kupplungsbaugruppe	3-15
Magnetzünderrotor	3-13	Zylinder	3-12	Primärabtriebszahnradbaugruppe	3-16
Ausgleichs- und Kettenstapler	3-13	Kolben	3-13	Primärabtriebszahnrad und	3-16
Ausgleichs- und Kettenstapler	3-13	Steuerkettenstapler	3-10	Nockenwellenrad	3-17
Abtriebskettenrad	3-14	Steuerkette	3-16	Ölpumpenabtriebsrad	3-17
Schaltung	3-14	Ölsumpffilter	3-17	Ölpumpenbaugruppe	3-17

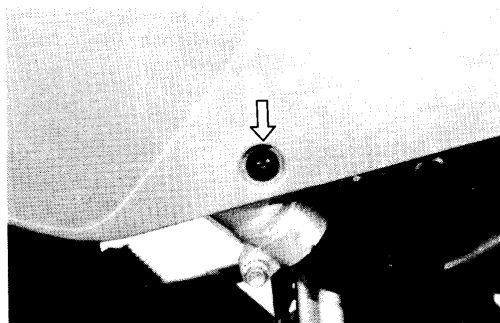
DEMONTAGE UND MONTAGE DES MOTORS

DEMONTAGE DES MOTORS

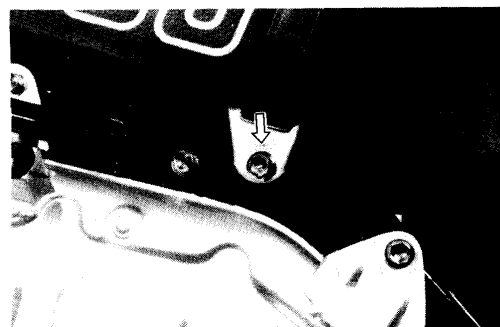
Bevor der Motor aus dem Rahmen genommen wird, reinigt man ihn gründlich mit einem geeigneten Reinigungsmittel.

Nachfolgend wird das Ausbauen des Motors genau beschrieben.

- Linken und rechten Rahmendeckel nach Entfernen der Schrauben abnehmen.

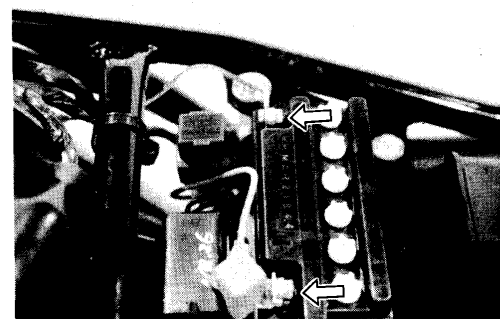


- Die Sitzbank nach Entfernen der Schrauben von beiden Seiten abnehmen.

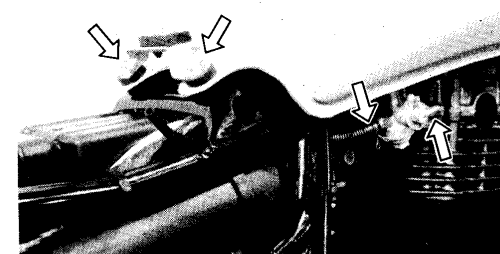


- Die Batteriekabel (⊖ und ⊕) von den Batteriepolen abklemmen.

VORSICHT:
Unbedingt das ⊖-Kabel zuerst abklemmen.

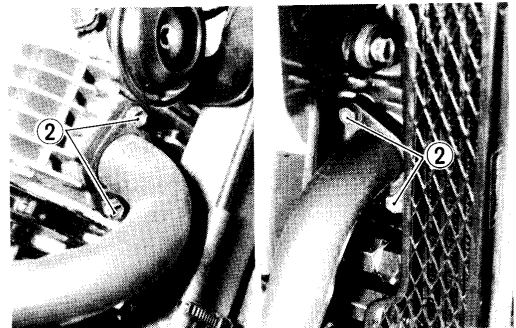
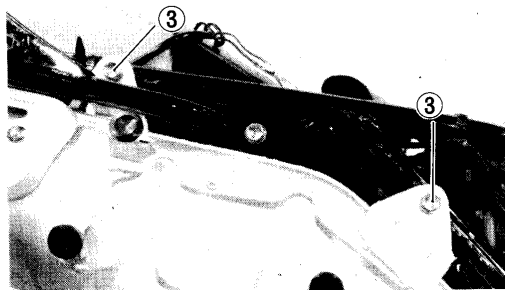
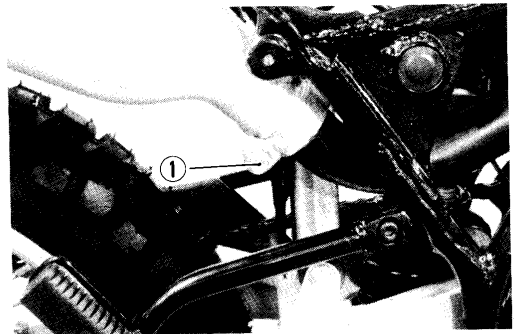


- Den Kraftstoffhahn zudrehen (OFF) und die Kraftstoffschlauchklammer zur Seite verschieben. Dann den Kraftstoffschlauch vom Kraftstoffhahn abtrennen.
- Die beiden Schrauben hinten am Kraftstofftank entfernen und den Kraftstofftank nach hinten wegziehen.



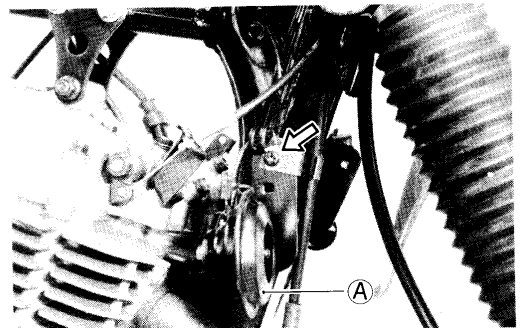
3.3 MOTORWARTUNG

- Die Schalldämpferanschlußschraube ① lösen.
- Die Auspuffrohrschauben ② und Schalldämpferbefestigungsschrauben ③ entfernen. Dann Schalldämpfer und Auspuffrohr abnehmen.

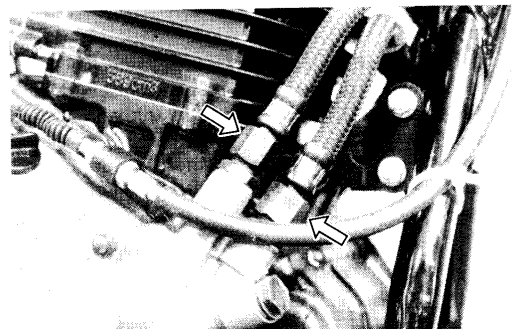


ZUR BEACHTUNG:

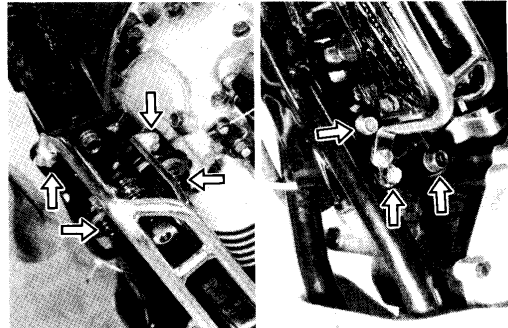
Wenn sich das Auspuffrohr nicht ohne weiteres abnehmen läßt, die Hupe ^A nach Entfernen der Schraube herausnehmen, um mehr Spiel zu gewinnen.



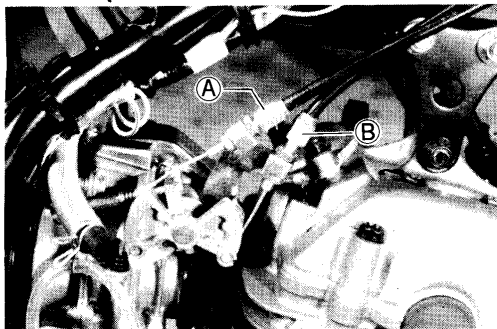
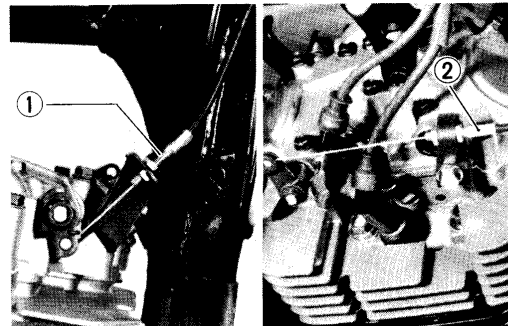
- Die beiden Ölkühlerschläuche von der Kupplungsabdeckung abtrennen.



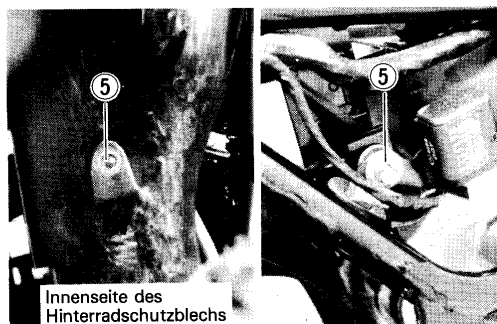
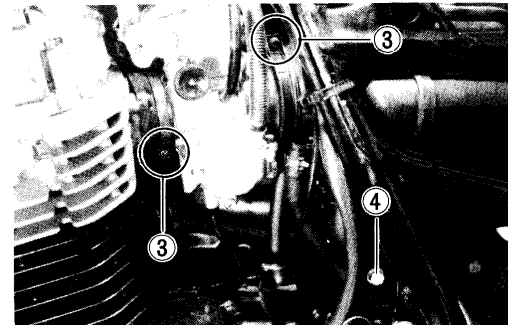
- Den Ölkühler nach Entfernen der Motorbefestigungsschrauben und der mit dem Ölkühler in Verbindung stehenden Schrauben abnehmen.



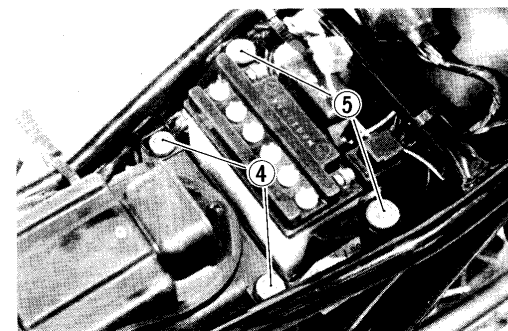
- Die Dekompressionsseilzüge ① und ② abtrennen.
- Die Gasseilzüge (A) und (B) abtrennen.
 - ① Manueller Dekompressionsseilzug
 - ② Automatischer Dekompressionsseilzug
 - (A) Zugseilzug
 - (B) Rückholseilzug



- Die Vergaserspannschrauben ③ lösen.
- Die Luftfiltergehäusebefestigungsschrauben ④ entfernen.
- Die Batteriehalterschrauben ⑤ entfernen.
- Das Luftfiltergehäuse und den Batteriehalter nach hinten schieben, dann den Vergaser entfernen.

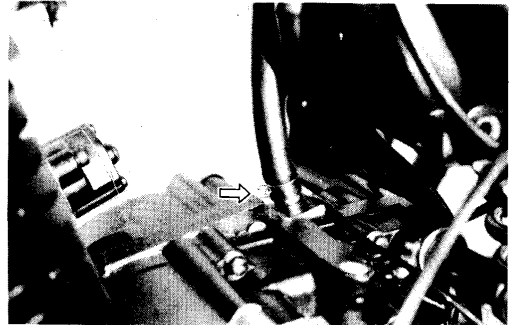


Innenseite des Hinterradschutzblechs

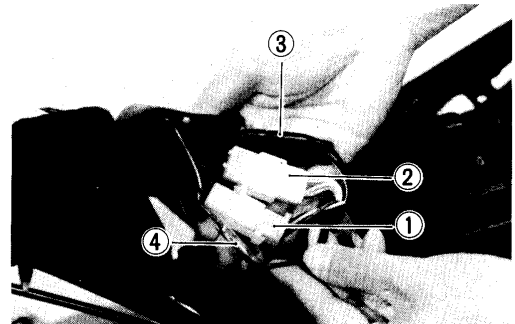


3-5 MOTORWARTUNG

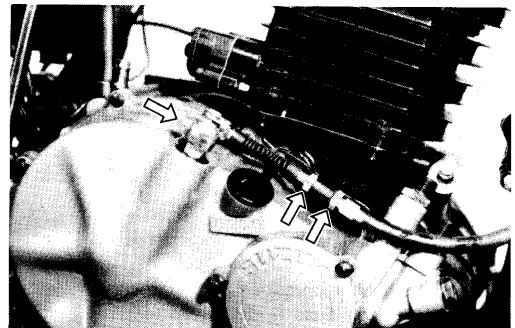
- Die Entlüfterschlauchklammer zur Seite verschieben und den Entlüfterschlauch vom Kurbelgehäuse abtrennen.



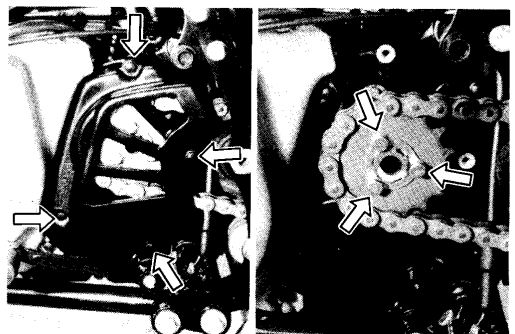
- Die verschiedenen Leitungen abtrennen.
 - ① Für Abnehmerspule
 - ② Für Generatorspule
 - ③ Für Spannungsversorgungsspule
 - ④ Für Leerlaufschalter



- Den Kupplungsseilzug nach Entfernen der Ausrückarmschraube und Lösen der Einstellkontermuttern abtrennen.

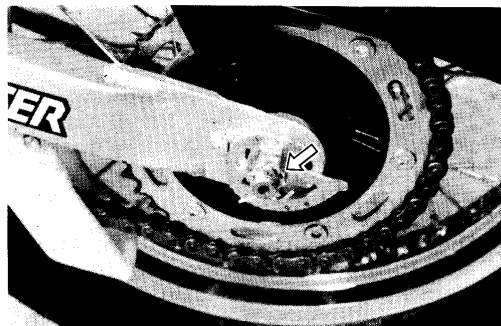


- Die Motorkettenradabdeckung nach Entfernen der vier Schrauben abnehmen.
- Die Motorkettenradbefestigungsschrauben bei gedrücktem Bremspedal entfernen.

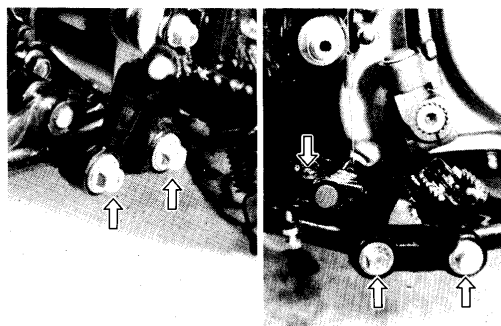


- Den Splint* herausziehen und die Achsmutter lösen.
- Das Hinterrad nach vorne drücken und Antriebskette sowie Motorkettenrad von der Antriebswelle lösen.

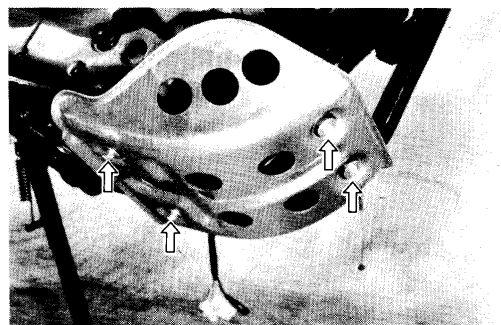
(* Nur Kanada-Modell)



- Linke und rechte Fußraste sowie Bremspedal nach Entfernen der entsprechenden Schrauben abnehmen.

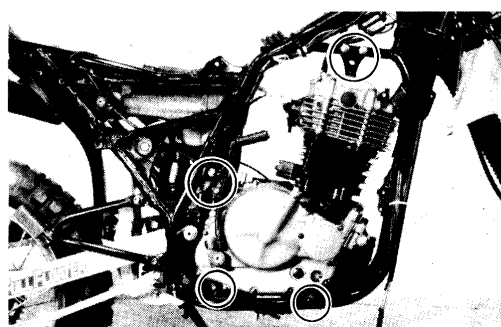


- Den Motorschutz nach Entfernen der vier Schrauben abnehmen.



- Die Motorbefestigungsschrauben und Halterungen entfernen.
- Den Motor mit beiden Händen aus dem Rahmen heben.

ZUR BEACHTUNG:
Der Motor muß von der rechten Seite
herausgenommen werden.



MONTAGE DES MOTORS

Der Motor wird in der umgekehrten Reihenfolge der Demontage montiert.

- Die Motorbefestigungsschrauben von der linken Seite einsetzen. Schrauben und Distanzstücke richtig wie in der folgenden Abbildung gezeigt anbringen.

ZUR BEACHTUNG:

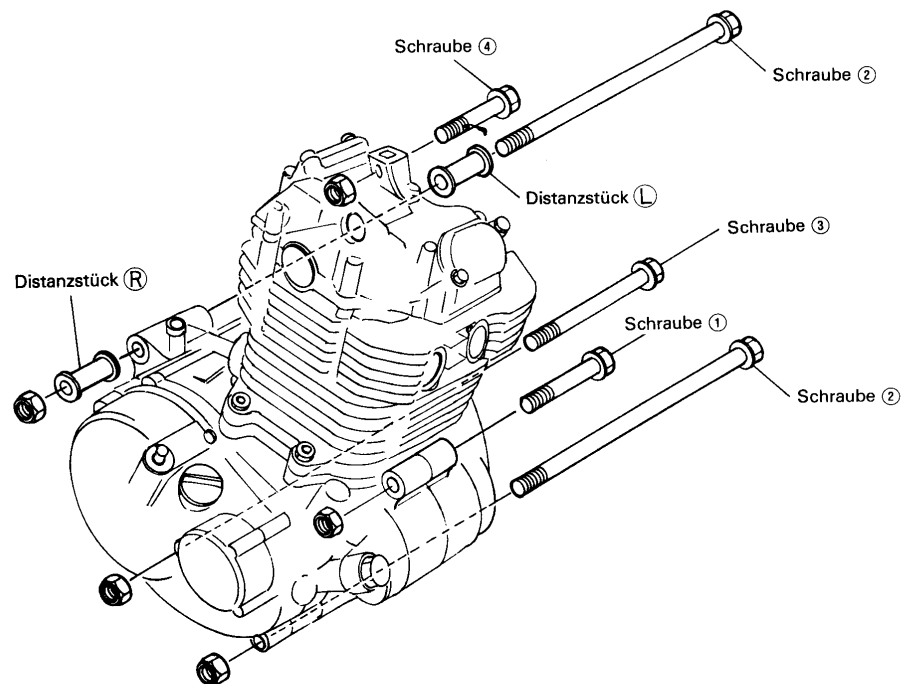
Die Motorbefestigungsmuttern sind selbstsichernd. Nachdem die Muttern einmal entfernt worden sind, können sie nicht mehr verwendet werden. Unbedingt neue Muttern verwenden und auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

ANZUGSDREHMOMENT

GEGENSTAND	N·m	kg·m
10-mm-Durchm. ①, ②, ③	60–72	6,0–7,2
8-mm-Durchm. ④	37–45	3,7–4,5

LÄNGE

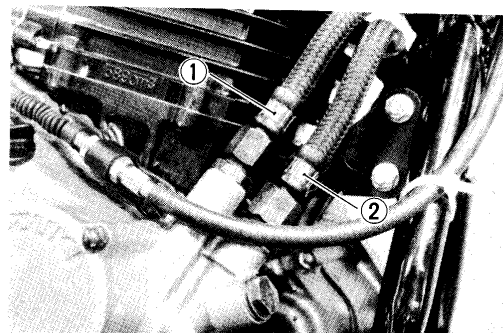
Schraube ①	80 mm
Schraube ②	225 mm
Schraube ③	125 mm
Schraube ④	50 mm
Distanzstück \textcircled{R}	60 mm
Distanzstück \textcircled{L}	55 mm



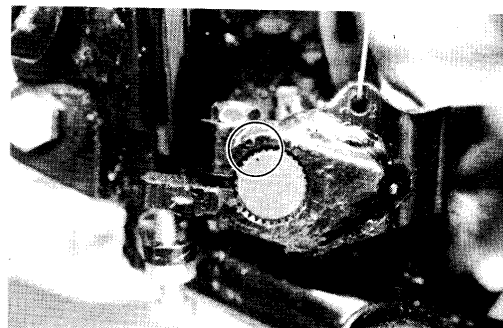
- Die Ölkühlerschläuche (① und ②) richtig an die Kupplungsabdeckung wie in der Abbildung gezeigt anbringen.

- ① "UPPER"-Ölkühlerschlauch
- ② "LOWER"-Ölkühlerschlauch

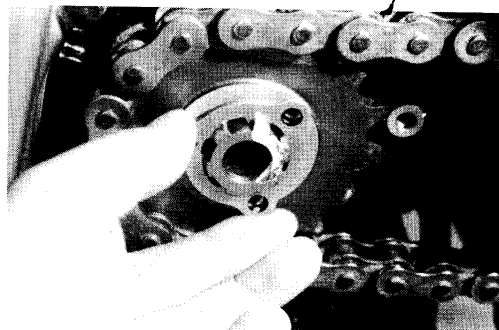
Anzugsdrehmoment	20–25 N·m (2,0–2,5 kg·m)
------------------	-----------------------------



- Bei Montage des Bremspedals unbedingt die Ankerungen aufeinander ausrichten.



- Das Motorkettenrad ist mit der Antriebskette auf die Antriebswelle zu setzen. Falls es bei Montage des Motorkettenrads Schwierigkeiten geben sollte, entfernt man den Hinterachssplint* und löst die Achsmutter, um das Hinterrad nach vorne zu drücken, und der Antriebskette etwas Spiel zu geben. Beim Anbringen der Motorkettenrad-sicherungsscheibe diese drehen, um sie in die Nut zu passen. Nachdem die Motorbefestigungsschrauben angezogen sind, den Kettendurchhang regulieren. (Siehe Seite 2-12.)



(* Nur Kanada-Modell)

ANZUGSDREHMOMENT

GEGENSTAND	N·m	kg·m
Motorkettenradbefestigungsschraube	4–7	0,4–0,7
Hinterachsmutter	50–80	5,0–8,0
Auspufffrohrschraube	9–12	0,9–1,2
Schalldämpferanschlußschraube	18–28	1,8–2,8
Schalldämpferbefestigungsschraube	18–28	1,8–2,8

3-9 MOTORWARTUNG

- 2,6 Liter Motoröl SAE 10W/40 der Klasse SE oder SF nach Überholen des Motors in den Motor füllen.
- Den Motor anlassen und einige Sekunden lang im Leerlauf drehen lassen. Dann den Motor abstellen und den Ölstand etwa eine Minute später kontrollieren.

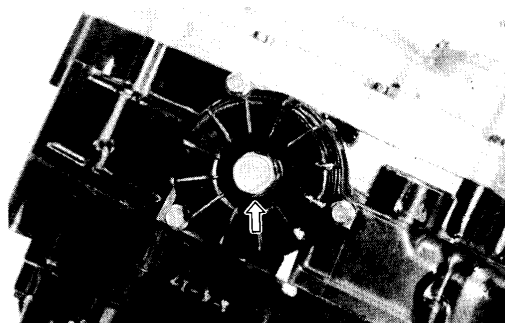
Wenn der Füllstand unter der "F"-Marke liegt, Öl nachfüllen, bis der Füllstand die "F"-Marke erreicht.

Ölwechsel	2 300 ml
Filterwechsel	2 450 ml
Motorüberholung	2 600 ml

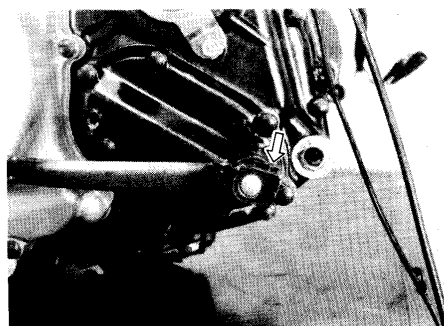
- Nach Montage des Motors müssen die folgenden Einstellungen vorgenommen werden.
- * Dekompressionsseilzüge (Seite: 2—6,7)
- * Kupplungsseilzug (Seite: 2—11)
- * Gasseilzug (Seite: 2—10)
- * Antriebskette (Seite: 2—12)
- * Bremspedal (Seite: 2—15)
- * Leerlaufdrehzahl (Seite: 2—10)

ZERLEGEN DES MOTORS

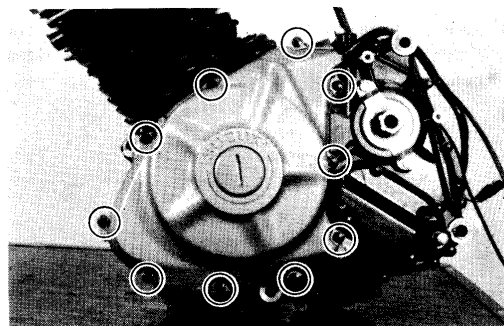
- Eine Ölwanne unter den Motor stellen und die Ölablaßschraube entfernen, um das Motoröl abzulassen.



- Den Schalthebel nach Entfernen der Schraube abnehmen.

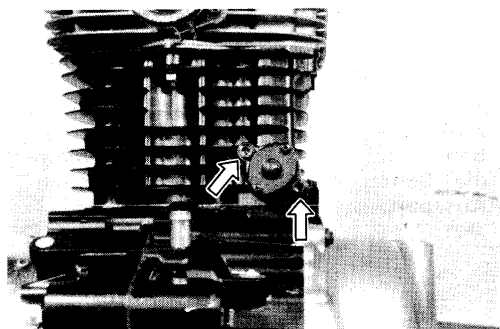


- Nach Entfernen der Magnetzündabdeckungsschrauben die Magnetzündabdeckung mit einem Plastikhammer abklopfen.



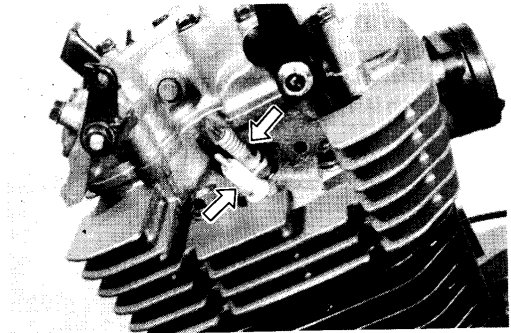
- Den Steuerkettenspanner nach Entfernen der Schrauben abnehmen.

09911-73730

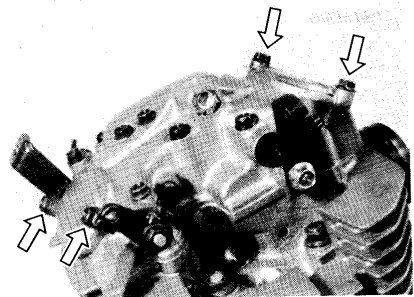
 "T"-Sechskantschlüssel
(5 mm)


3-11 MOTORWARTUNG

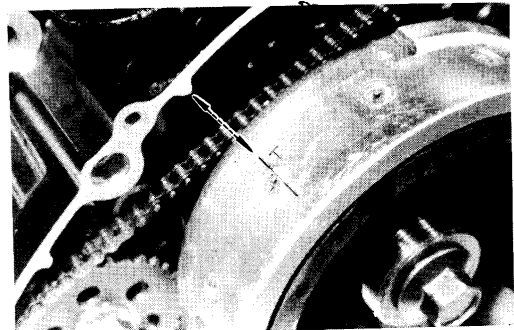
- Die beiden Zündkerzen entfernen.



- Die Ventilinspektionskappen (Einlaß und Auslaß) nach Entfernen der Schrauben abnehmen.

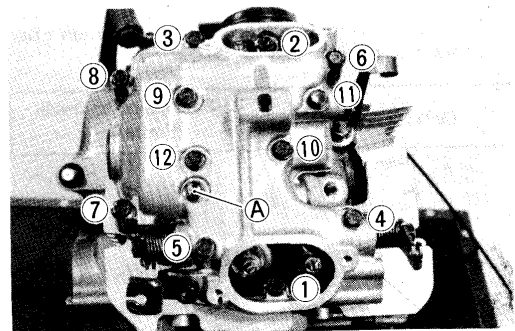


- Beim Entfernen der Zylinderkopfhaube muß sich der Kolben am oberen Totpunkt des Verdichtungsaktes befinden.



- Die Zylinderkopfhaubenschrauben in der in der Abbildung gezeigten Reihenfolge lösen und dann die Zylinderkopfhaube abnehmen.

ZUR BEACHTUNG:
Beim Entfernen der Zylinderkopfhaube die Schraube A mit der konischen Aussparung nicht entfernen.



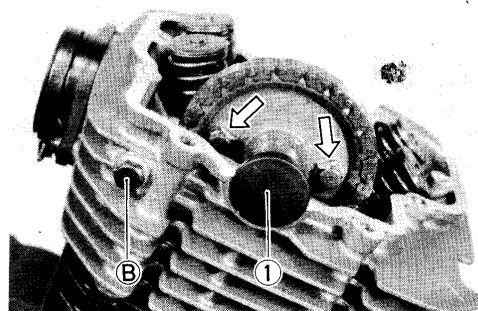
- Die Nockenwellenabschlußkappe ① abnehmen.
- Die Sicherungsscheibe geradebiegen und die Nockenwellenkettenschrauben entfernen.
- Die Nockenwelle und das Kettenrad entfernen.

ZUR BEACHTUNG:

Die Steuerkettenspannerschraube ② ist nur zu entfernen, wenn der Motor zerlegt wird.

VORSICHT:

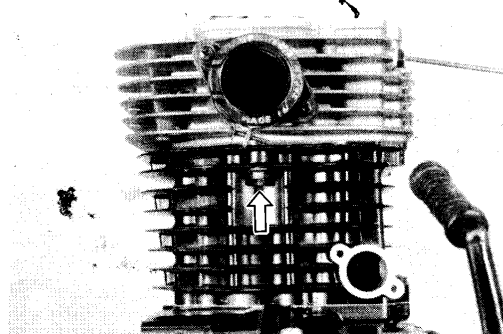
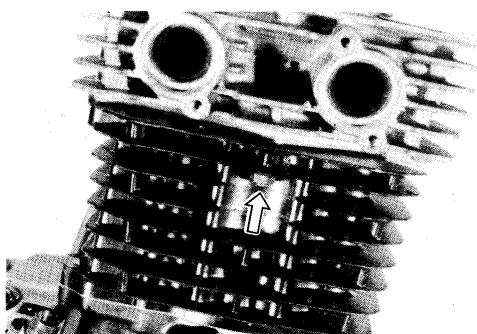
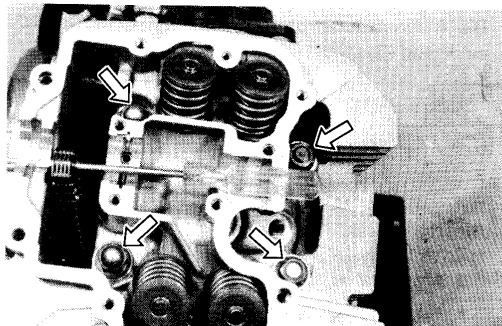
Steuerkette, Stift, C-Ring oder Kettenrad nicht in das Kurbelgehäuse fallen lassen.



- Die sechs Zylinderkopfmuttern überkreuz lösen und den Zylinderkopf abnehmen.

ZUR BEACHTUNG:

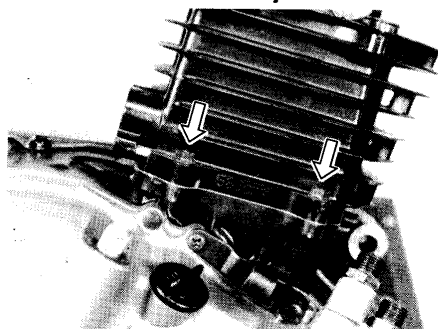
Wenn sich der Zylinderkopf nicht leicht abnehmen läßt, stemmt man ihn vorsichtig ab, während man mit einem Plastikhammer gegen den rippenlosen Teil des Zylinderkopfs klopft. Darauf achten, die Rippen nicht abzubrechen.



- Die Zylinderbasismuttern und den Zylinder entfernen.

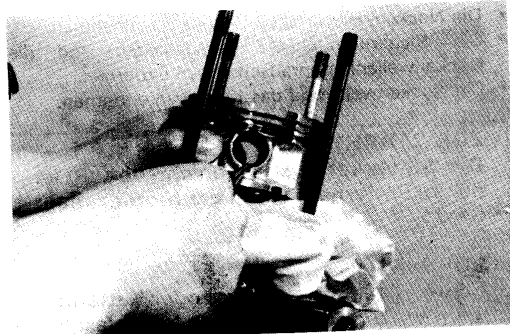
VORSICHT:

Wenn zum Entfernen des Zylinderkopfes ein Plastikhammer erforderlich ist, vorsichtig klopfen, um die Rippen nicht abzubrechen.



3-13 MOTORWARTUNG

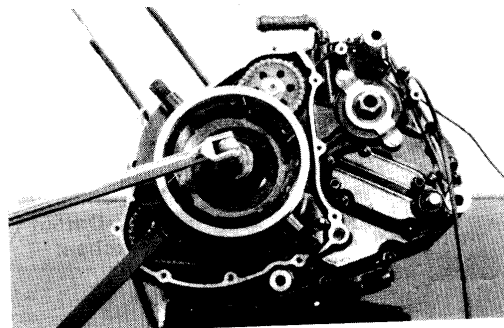
- Einen sauberen Lappen über die Zylinderbasis legen, um zu verhindern, daß die Kolbenbolzensicherungsringe in das Kurbelgehäuse fallen können. Die Kolbenbolzensicherungsringe mit einer Langbeckzange entfernen.
- Den Kolbenbolzen mit einem geeigneten Treibdorn austreiben.



- Die Magnetzünderrorschraube mit dem Spezialwerkzeug lösen.

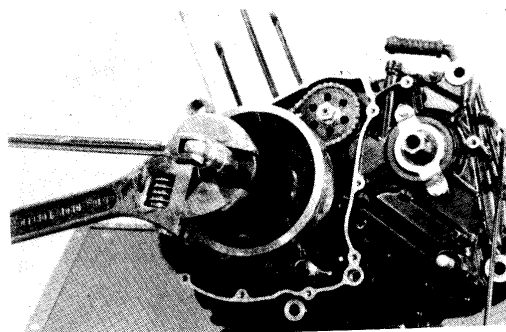
09930-44912	Rotorhalter
-------------	-------------

ZUR BEACHTUNG: Beim Entfernen des Magnetzünderrorschraube nach Lösen der Schraube nicht entfernen. Die Magnetzünderrorschraube wird zusammen mit dem Rotorabzieher verwendet.



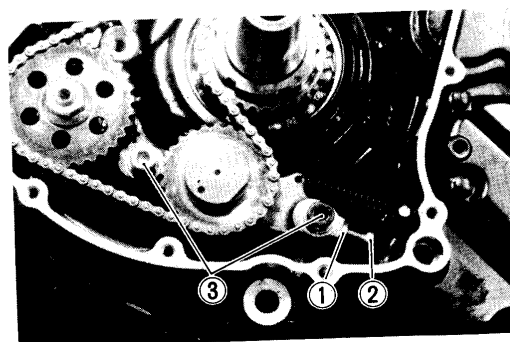
- Den Magnetzünderrotor mit dem Spezialwerkzeug entfernen.
- Nach Entfernen des Magnetzünderrorschraube den Keil von der Kurbelwelle entfernen.

09930-33720	Rotorabzieher
-------------	---------------

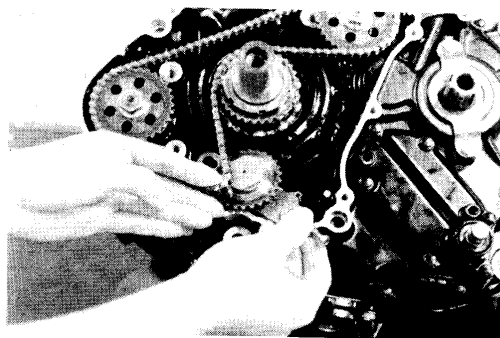


- Die Ausgleicherantriebskettenspannerfeder ausheben.
- Die Kontermutter ① und Anschlagsschraube ② lösen, dann die Schrauben ③ entfernen.

09914-25811	"T"-Sechskantschlüssel (6 mm)
-------------	-------------------------------

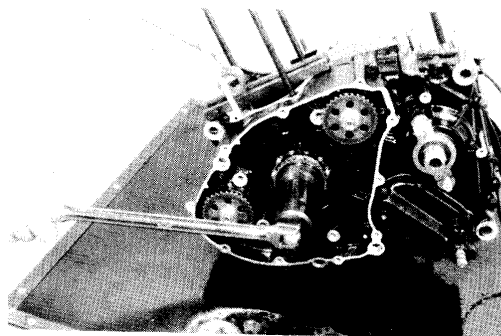


- Den Ausgleicherantriebskettenspanner und die Ausgleicherantriebskette entfernen.



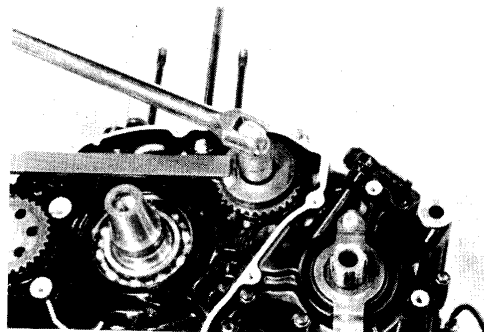
- Den Gewinding mit den Spezialwerkzeugen entfernen, dann Federscheibe, Ausgleicherantriebskettenrad und Keil von der Nockenwelle entfernen.

09917-23711	Gewinderingschlüssel
09910-20116	Pleuelstangenhalter

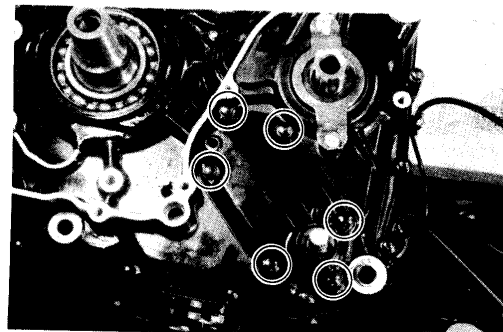


- Vordere und hintere Ausgleicherabtriebskettenradmutter mit dem Spezialwerkzeug entfernen, dann Ausgleicherabtriebskettenräder und Keile, vorne und hinten, entfernen.

09917-33710	Kettenradhalter
-------------	-----------------



- Die Schaltungsabdeckung nach Entfernen der Schrauben abnehmen.



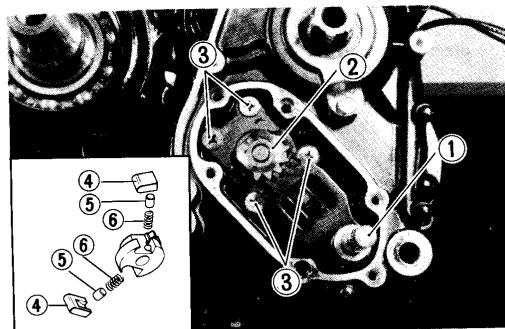
3-15 MOTORWARTUNG

- Die Schaltwelle ① herausziehen und das Nockenabtriebsrad ② nach Entfernen der Schrauben ③ abnehmen.

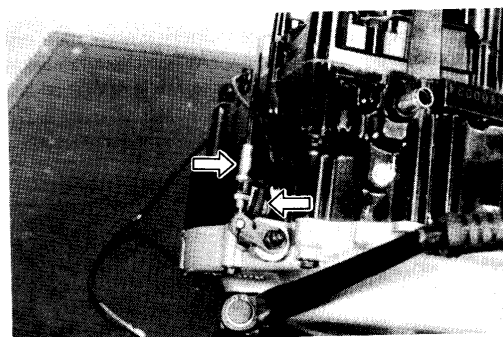
ZUR BEACHTUNG:
Beim Entfernen des Nockenabtriebsrads die Schaltklaue ④, den Stift ⑤ und die Feder ⑥ nicht lösen.

09900-09003

Schlagschraubenziehersatz

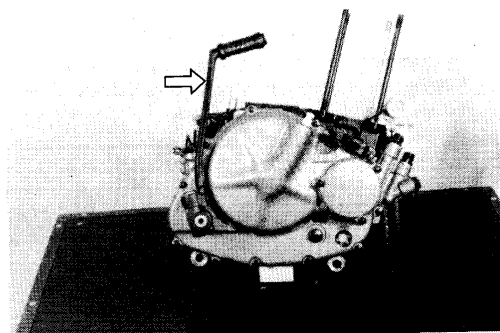


- Die Dekompressionsnockenhebelrückholfeder entfernen und dann den Dekompressionsseilzug abtrennen.



- Nach Entfernen des Kickstarterhebels die Kupplungsabdeckungsschrauben entfernen und die Kupplungsabdeckung mit einem Plastikhammer abklopfen.

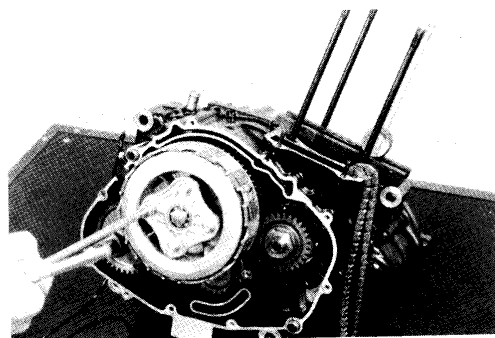
ZUR BEACHTUNG:
Den Ölfilterdeckel zu diesem Zeitpunkt nicht entfernen.



- Die Kupplungsfederbefestigungsschrauben überkreuz entfernen, während die Pleuelstange mit einem Pleuelstangenhalter festgehalten wird.

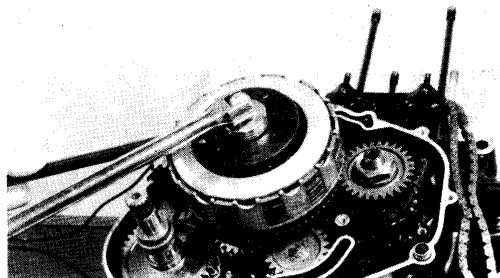
09910-20116

Pleuelstangenhalter

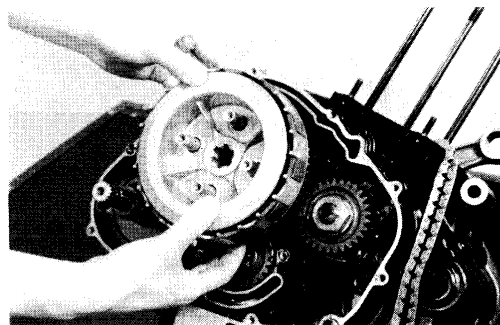


- Die Sicherungsscheibe geradebiegen und die Kupplungshülsennabennutter mit dem Spezialwerkzeug entfernen.

09920-53722	Kupplungshülsennabenhalter
-------------	----------------------------



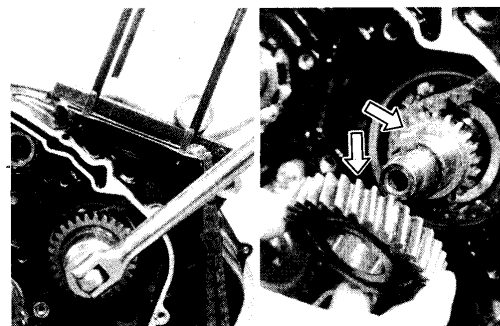
- Die Kupplungshülsennabe, Kupplungsplatten und Druckplatte zusammen mit der Primärabtriebsradbaugruppe entfernen.



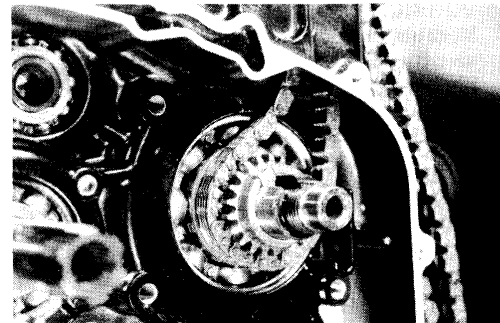
- Die Primärabtriebsradmutter entfernen, während die Pleuelstange mit einem Pleuelstangenhalter festgehalten wird.
- Die Scheibe, das Primärabtriebsrad und den Keil entfernen.

09910-20116	Pleuelstangenhalter
-------------	---------------------

ZUR BEACHTUNG:
Die Mutter hat ein Linksgewinde.



- Steuerkette, Nockenwellenrad und Keil entfernen.

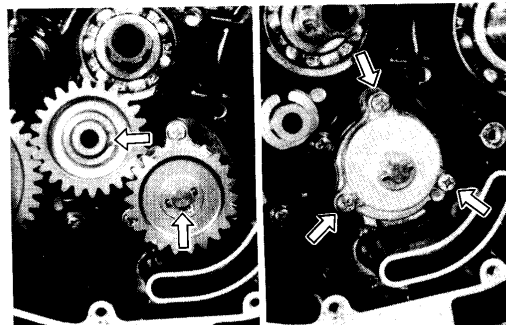


3-17 MOTORWARTUNG

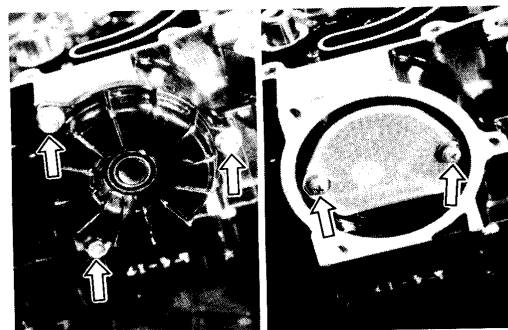
- Das Zwischenrad und Ölpumpenabtriebsrad nach Entfernen der Sicherungsringe abnehmen.
- Die Ölpumpenbefestigungsschrauben mit einem Schlagschrauber entfernen.

09900-09003

Schlagschraubenziehersatz



- Ölumpffilterkappe und Ölumpffilter nach Entfernen der Schrauben abnehmen.



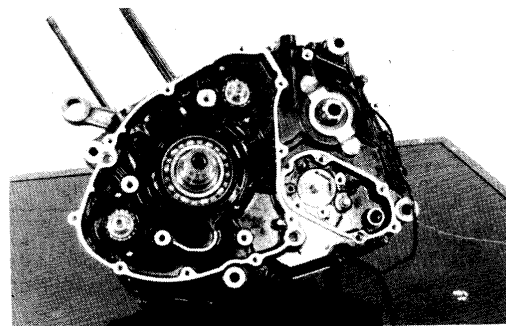
- Die Kurbelgehäusesicherungsschrauben entfernen.
- Das Kurbelgehäuse mit dem Kurbelgehäusetrennwerkzeug in die rechte und linke Hälfte teilen.

09920-13120

Kurbelgehäusetrennwerkzeug

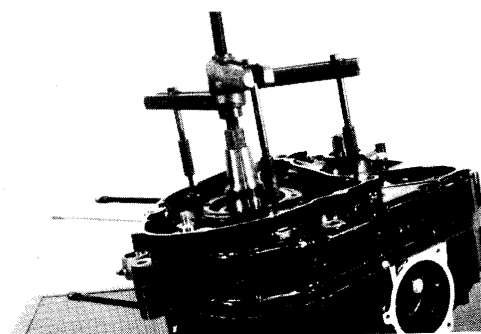
ZUR BEACHTUNG:

Das Kurbelgehäusetrennwerkzeug so anbringen, daß die Werkzeugplatte parallel zur Endseite des Kurbelgehäuses steht.



VORSICHT:

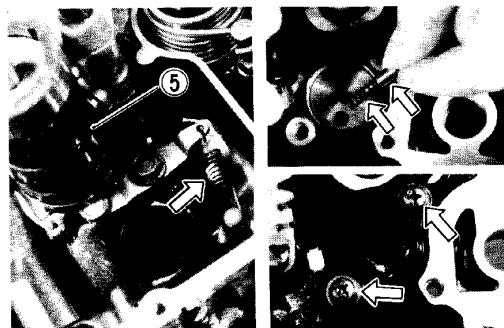
Kurbelwelle und Getriebebauteile müssen in der rechten Kurbelgehäusehälfte bleiben. Dies ist deshalb erforderlich, weil der Schaltenockenanschlag an der rechten Kurbelgehäusehälfte montiert ist und beschädigt werden würde, wenn die Getriebebauteile in der linken Hälfte bleiben würden.



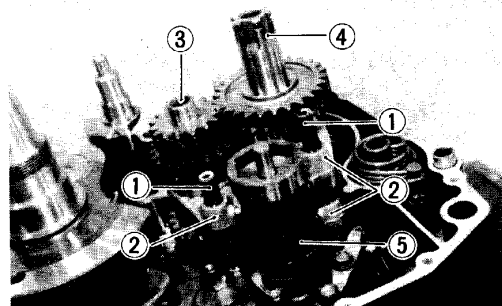
- Die Schalnockenanschlagfeder entfernen.

ZUR BEACHTUNG:

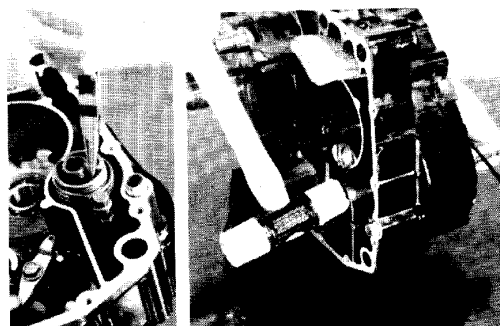
Vor Entfernen des Schalnockens ⑤ den Leerlaufschalter abbauen. Nicht den Schalterkontakt und seine Feder lösen.



- Die Schaltgabelwellen ① herausziehen und dann Schaltgabeln ②, Vorgelegewellenbaugruppe ③, Antriebswellenbaugruppe ④ und Schalnocken ⑤ entfernen.

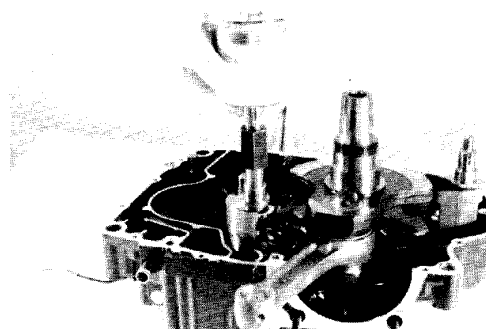


- Die Kickstarterwellenrückholfeder entfernen und dann die Kickstarterwelle mit einem Plastikhammer austreiben.



- Vordere und hintere Ausgleichswelle mit den Spezialwerkzeugen entfernen.

09930-30230	Ausgleicherabzieher
09930-30102	Gleitwelle

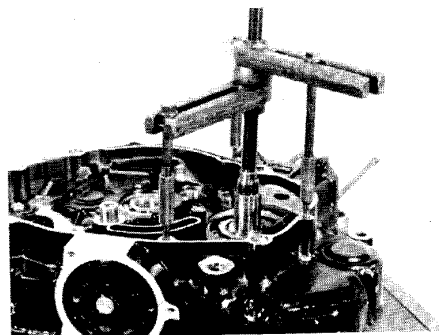


3-19 MOTORWARTUNG

- Die Kurbelwelle mit einem Kurbelwellenausbauwerkzeug entfernen.

09920-13120

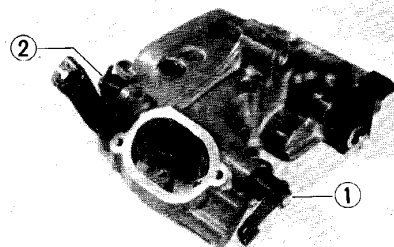
Kurbelwellenausbauwerkzeug
(Kurbelgehäusetrennwerkzeug)



ÜBERPRÜFUNG UND WARTUNG VON MOTORTEILEN WARTUNG DES ZYLINDERKOPFS

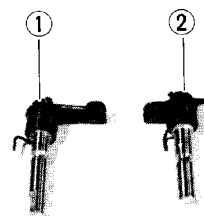
VORSICHT:

Die ausgebauten Teile nach Einbaustelle und in Gruppen sortiert nach "Auslaß" und "Einlaß" ablegen, so daß jedes einzelne Teil wieder an ursprünglicher Stelle eingebaut wird.

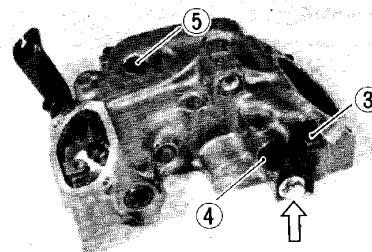


- Manuelle und automatische Dekompressionswelle herausziehen.

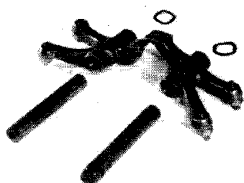
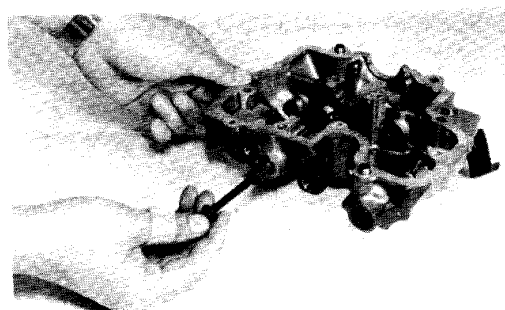
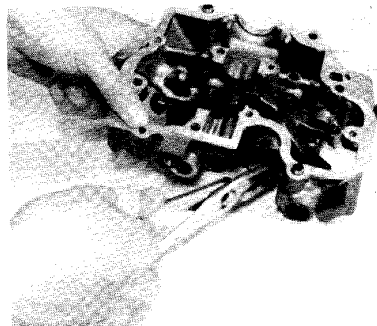
- ① Automatische Dekompressionswelle
- ② Manuelle Dekompressionswelle



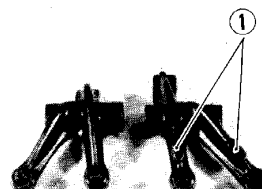
- Die Dekompressionsseilzughalterung ③ nach Entfernen der Schraube abnehmen. Dann die Einlaßkipphebelwellenschraube ④ entfernen.
- Die Auslaßkipphebelwellenschraube ⑤ entfernen.



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

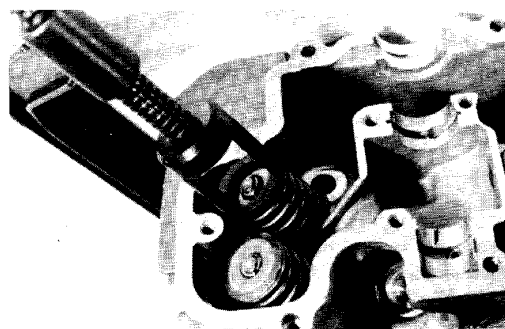


- Der Auslaßkipphebel unterscheidet sich vom Einlaßkipphebel durch die Dekompressionswellenkontaktfläche ① (für Auslaß).



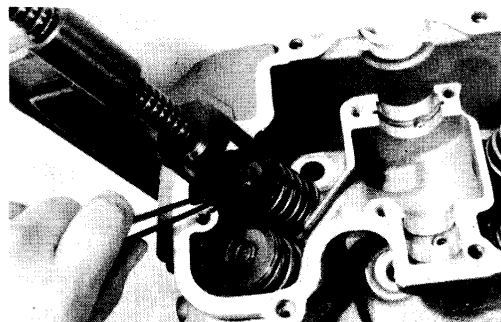
- Die Ventildfeder mit einer Ventildfederzange zusammendrücken.

09916-14510	Ventildfederzange
-------------	-------------------

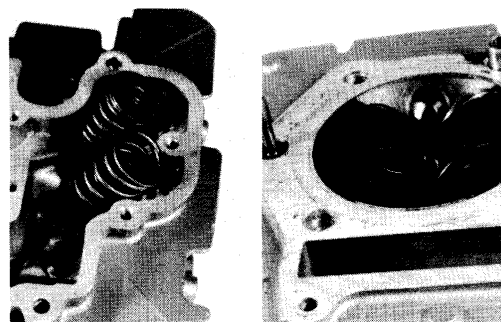


- Die Ventilkeile vom Ventilschaft abnehmen.

09916-84510	Pinzette
-------------	----------



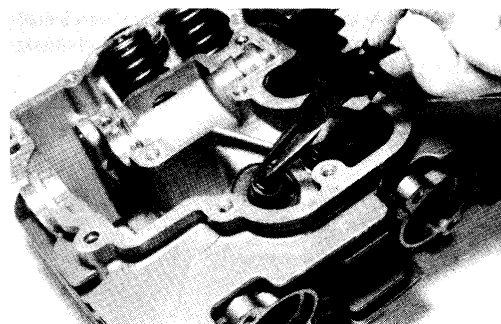
- Ventilfederhalter, innere und äußere Feder herausnehmen.
- Das Ventil von der anderen Seite herausziehen.



- Den Simmerring mit einer Langbeckzange entfernen.
- Den unteren Federsitz herausnehmen.

ZUR BEACHTUNG:

Mit dem Entfernen der Ventile ist die normale Demontage beendet. Wenn die Überprüfung ergeben hat, daß die Ventileführungen ausgewechselt werden müssen, gemäß dem unter "Wartung der Ventileführung" beschriebenen Verfahren vorgehen.

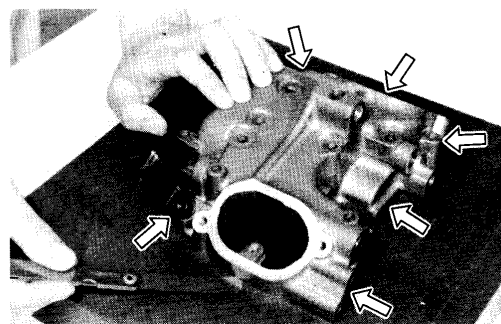


ZYLINDERKOPFHAUBENVERZUG

Nach Entfernen des Dichtungsmittels (SUZUKI BOND Nr. 1207B) von der Paßfläche der Zylinderkopfhaube die Zylinderkopfhaube auf eine Richtplatte setzen und mit einer Fühlerlehre auf Verzug überprüfen. Die Kontrollpunkte sind in der Abbildung gezeigt.

Verschleißgrenze	0,05 mm
------------------	---------

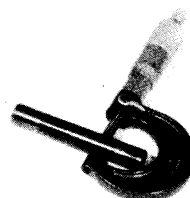
Wenn der Verzug die Verschleißgrenze überschreitet, muß die Zylinderkopfhaube ausgewechselt werden.



KIPPHEBELWELLEN- AUSSENDURCHMESSER

Den Durchmesser der Kipphebelwelle mit einem Mikrometer messen.

Sollwert	11,966 – 11,984 mm
09900-20205	Mikrometer (0 – 25 mm)



KIPPHEBEL-INNENDURCHMESSER

Bei Überprüfung des Kipphebels ist der Innendurchmesser des Kipphebels und der Verschleiß der Nockenwellenkontaktfläche zu kontrollieren.

Sollwert	12,000 – 12,018 mm
09900-20605	Tastermeßuhr

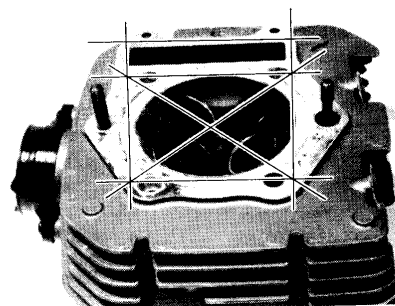


ZYLINDERKOPFVERZUG

Ölkohleablagerungen von der Verbrennungskammer entfernen.

Die Dichtungsfläche des Zylinderkopfs mit einem Richtlineal und einer Fühlerlehre auf Verzug überprüfen. Das Spiel an mehreren Stellen wie gezeigt messen. Wenn der größte Meßwert an irgendeiner Stelle des Richtlineals die Verschleißgrenze überschreitet, muß der Zylinderkopf ausgewechselt werden.

Verschleißgrenze	0,05 mm
------------------	---------



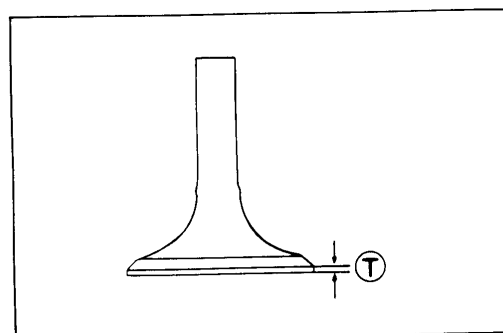
VENTILSITZFLÄCHENVERSCHLEISS

Die Stärke ① messen. Wenn die Stärke bis zur Verschleißgrenze reduziert ist, muß das Ventil ausgewechselt werden.

ZUR BEACHTUNG:

Jedes Ventil auf Verschleiß der Sitzfläche überprüfen. Falls die Sitzfläche Anzeichen anormaler Abnutzung aufweist, das Ventil auswechseln.

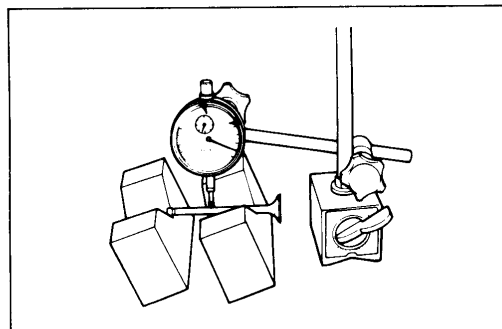
Verschleißgrenze	0,5 mm
------------------	--------



VENTILSCHAFTSCHLAG

Das Ventil in Prismen wie gezeigt einsetzen und mit einer Meßuhr auf Schlag überprüfen. Das Ventil muß ausgewechselt werden, wenn der Schlag die Verschleißgrenze überschreitet.

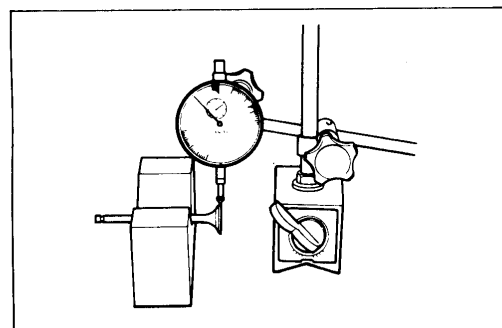
Verschleißgrenze	0,05 mm
09900-20701	Magnetständer
09900-20606	Meßuhr (1/100 mm)



VENTILTELLERRADIALSCHLAG

Die Meßuhr rechtwinklig an den Ventilteller ansetzen und den Ventiltellerradialschlag messen. Wenn der Schlag die Verschleißgrenze überschreitet, muß das Ventil ausgewechselt werden.

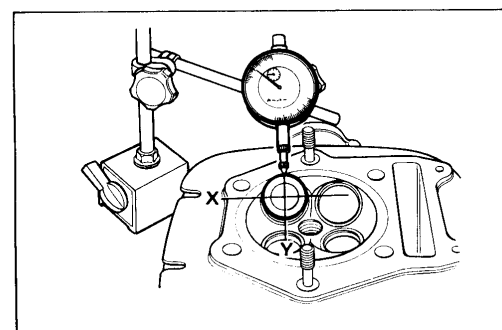
Verschleißgrenze	0,03 mm
------------------	---------



SPIEL ZWISCHEN VENTILFÜHRUNG UND VENTILSCHAFT

Das Spiel in zwei Richtungen, "X" und "Y", senkrecht zueinander messen, wobei die Meßuhr wie gezeigt angesetzt wird. Wenn das gemessene Spiel die Verschleißgrenze (siehe unten) überschreitet, muß festgestellt werden, ob Ventil oder Führung auszuwechseln ist, um das Spiel auf die Toleranz zu bringen:

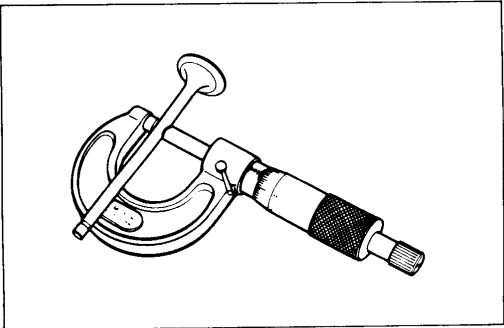
	Sollwert	Verschleißgrenze
EIN	0,025—0,055 mm	0,35 mm
AUS	0,040—0,070 mm	0,35 mm



VENTILSCHAFTVERSCHLEISS

Wenn der Ventilschaft bis zur Verschleißgrenze abgenutzt ist (Messung mit Mikrometer), und das Spiel (zuvor bestimmt) die Verschleißgrenze überschreitet, das Ventil auswechseln. Wenn der Schaft innerhalb der Toleranz liegt, die Führung auswechseln. Nach Auswechseln von Ventil oder Führung das Spiel unbedingt nachkontrollieren.

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



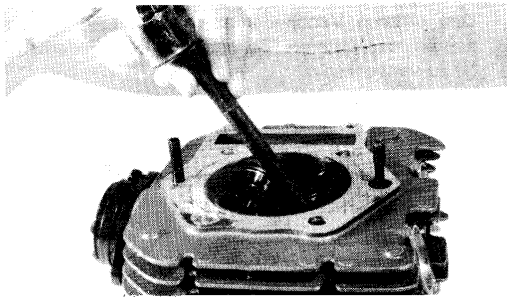
Ventilschaft-Außendurchmesser

	Sollwert
EIN	6,960—6,975 mm
AUS	6,945—6,960 mm

WARTUNG DER VENTILFÜHRUNG

- Die Ventilfehrung mit dem Ventilfehrungsaustreiber entfernen.

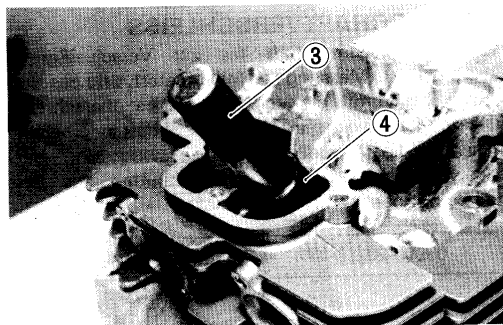
09916-44511	Ventilfehrungsaustreiber
-------------	--------------------------



3-25 MOTORWARTUNG

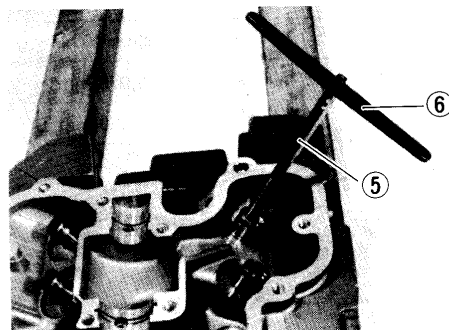
- Jede Ventilfehrung schmieren und dann mit dem Ventilfehrungseintreibergriff ③ und dem Ventilfehrungseintreiberaufsatz ④ in die Ffhrungs6ffnung eintreiben.

09916-57320	Ventilfehrungseintreibergriff
09916-57311	Aufsatz

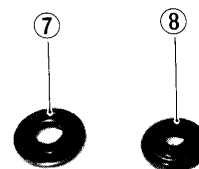


- Nach Einpassen der Ventilfehrungen ihre Ffhrungsbohrungen mit einer 7-mm-Reibahle ⑤ und dem Griff ⑥ nacharbeiten. Die Ffhrungen nach dem Aufreiben unbedingt reinigen und 6len.

09916-34520	7-mm-Reibahle
09916-34541	Griff



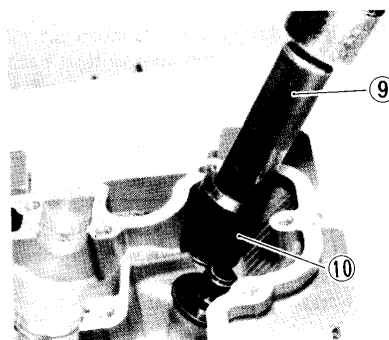
- Den unteren Ventilfehersitz ⑦ anbringen. Darauf achten, den unteren Sitz nicht mit dem Federhalter ⑧ zu verwechseln.



- Jeden Simmerring schmieren und mit dem Ventilfehrungseintreibergriff ⑨ und dem Eintreiberaufsatz ⑩ eintreiben.

VORSICHT:
Die Simmerringe nicht wiederverwenden.

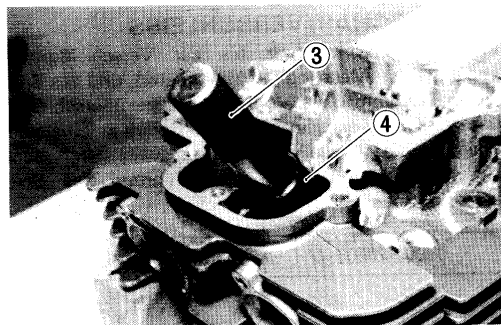
09916-57320	Ventilfehrungseintreibergriff
09911-93710	Aufsatz



3-25 MOTORWARTUNG

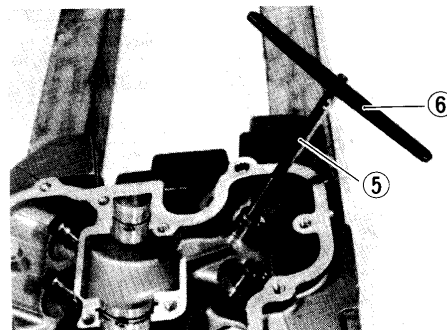
- Jede Ventilfehrung schmieren und dann mit dem Ventilfehrungseintreibergriff ③ und dem Ventilfehrungseintreiberaufsatz ④ in die Ffhrungs6ffnung eintreiben.

09916-57320	Ventilfehrungseintreibergriff
09916-57311	Aufsatz

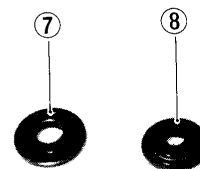


- Nach Einpassen der Ventilfehrungen ihre Ffhrungsbohrungen mit einer 7-mm-Reibahle ⑤ und dem Griff ⑥ nacharbeiten. Die Ffhrungen nach dem Aufreiben unbedingt reinigen und 6len.

09916-34520	7-mm-Reibahle
09916-34541	Griff



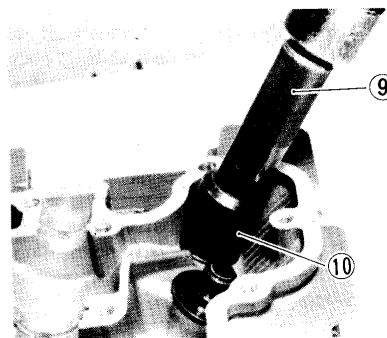
- Den unteren Ventilfehersitz ⑦ anbringen. Darauf achten, den unteren Sitz nicht mit dem Federhalter ⑧ zu verwechseln.



- Jeden Simmerring schmieren und mit dem Ventilfehrungseintreibergriff ⑨ und dem Eintreiberaufsatz ⑩ eintreiben.

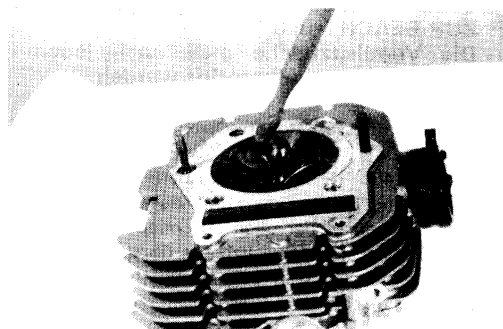
VORSICHT:
Die Simmerringe nicht wiederverwenden.

09916-57320	Ventilfehrungseintreibergriff
09911-93710	Aufsatz



VENTIL- UND SITZZUSTAND VENTILSITZBREITE

Gleichmäßig Preußischblau auf den Ventilsitz auftragen. Das Ventil einpassen und den eingefärbten Ventilsitz bei gleichzeitiger Drehung mit dem Ventil abklopfen, um einen klaren Abdruck des Sitzkontaktes zu bekommen. Dabei das Ventillappwerkzeug zum Halten des Ventiltellers verwenden.

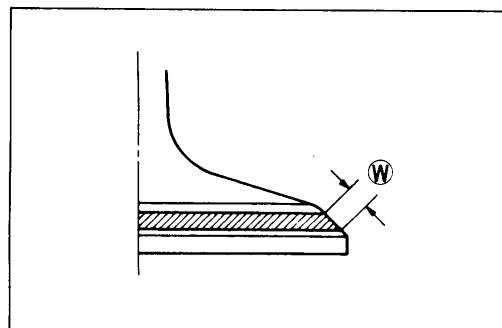


Der ringförmige Farbabdruck auf dem Ventilteller muß durchgehend sein und darf keine Unterbrechungen aufweisen. Weiterhin muß die Breite des Farbrings, die der sichtbar gemachten Sitzbreite entspricht, innerhalb der folgenden Grenzen liegen:

Ventilsitzbreite

Sollwert (W)	1,0—1,2 mm
--------------	------------

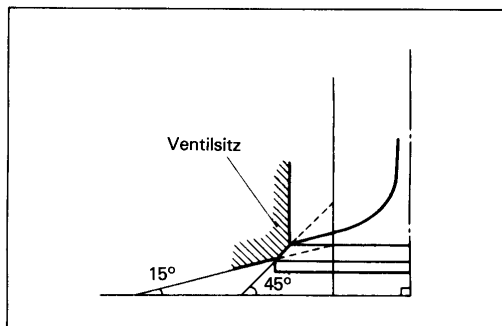
Wenn eine dieser Anforderungen nicht erfüllt ist, den Ventilsitz wie folgt nacharbeiten:



VENTILSITZWARTUNG

Die Ventilsitze sowohl für die Einlaß- als auch Auslaßventile sind zweifach abgeschrägt, auf 15° und 45°.

	Einlaß	Auslaß
45°	N-608	N-608
15°	N-212	N-212
Ventilsitzfräser (N-608)		
Ventilsitzfräser (N-212)		
Führungsschaft (N-140)		
09916-24900	Ventilsitzfräsersatz	



ZUR BEACHTUNG:
Die Ventilsitzfläche muß nach jedem Schneidvorgang überprüft werden.

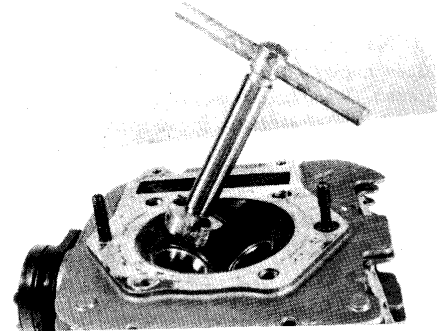
1. Den Führungsschaft unter leichtem Drehen sicher einsetzen.
2. Mit dem 45°-Fräser den Ventilsitz mit ein oder zwei Umdrehungen entzundern und säubern.
3. Den Sitz gemäß der oben beschriebenen Methode zum Messen der Ventilsitzbreite überprüfen. Wenn der Sitz ausgefressen oder verbrannt ist, muß er weiterhin mit dem 45°-Fräser bearbeitet werden.

VORSICHT:
Nur so wenig wie möglich vom Ventilsitz abtragen, damit der Ventilschaft für einen korrekten Ventilkontaktwinkel nicht zu dicht an den Kipphebel gelangt.

4. Nachdem die gewünschte Sitzposition und -breite erreicht ist, mit Hilfe des 45°-Fräasers ganz leicht die durch die vorhergehenden Schneidvorgänge verursachten Grate abschleifen. Nach dem letzten Schnitt KEINE Läppmasse verwenden. Der überholte Ventilsitz sollte eine samtartig glatte Oberfläche aufweisen, aber nicht hochglanzpoliert oder glänzend sein. Dies gewährleistet eine weiche Oberfläche für die Anpassung des Ventils, die während der ersten wenigen Sekunden des Motorbetriebs erfolgt.
5. Die Zylinderkopf- und Ventilbauteile reinigen und zusammenbauen. Zur Überprüfung auf Undichtigkeit die Einlaß- und Auslaßkanäle mit Benzin füllen. Bei Anzeichen von Undichtigkeit Ventilsitz und Sitzfläche auf Gratbildung und sonstige Ursachen überprüfen, die eine exakte Abdichtung des Ventils verhindern könnten.

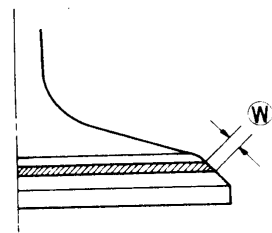
WARNUNG:
Beim Umgang mit Benzin stets äußerste Vorsicht walten lassen.

ZUR BEACHTUNG:
Nach Zusammenbauen des Motors unbedingt das Ventilspiel einstellen.



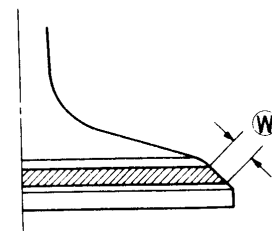
Wenn die Kontaktfläche zu niedrig oder zu eng ist, muß sie mit Hilfe eines 45°-Fräasers angehoben und verbreitert werden.

Kontakt an Sitzfläche des Ventils
zu niedrig und zu eng



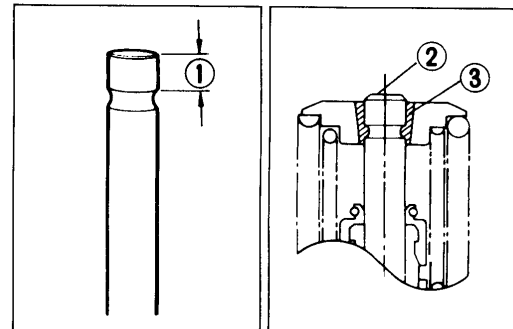
Wenn die Kontaktfläche zu hoch oder zu breit ist, muß sie mit Hilfe eines 15°-Fräasers abgesenkt und verengt werden.

Kontakt an Sitzfläche des Ventils
zu hoch und zu breit



ZUSTAND DES VENTILSCHAFTENDES

Die Ventilschaftendfläche auf Fresser und Abnutzung überprüfen. Falls die Ventilschaftendfläche Fresser aufweist oder verschlissen ist, kann das Ventil-schaftende nachgearbeitet werden, unter der Voraus-
setzung, daß die Länge ① nicht auf unter 4,3 mm reduziert wird. Wenn eine Länge von 4,3 mm unter-
schritten wird, muß das Ventil ausgewechselt werden. Nach Einbau eines Ventils, dessen Schaftende abge-
schliffen worden ist, sicherstellen, daß die Fläche ② des Ventilschaftendes über Keilen ③ ist.



VENTILFEDERN

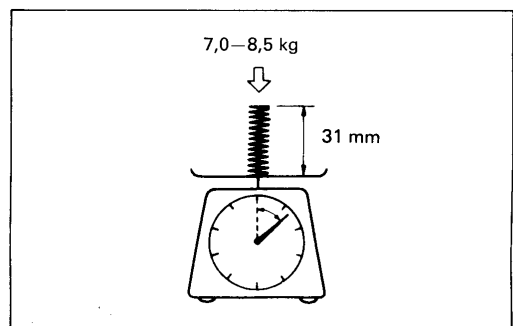
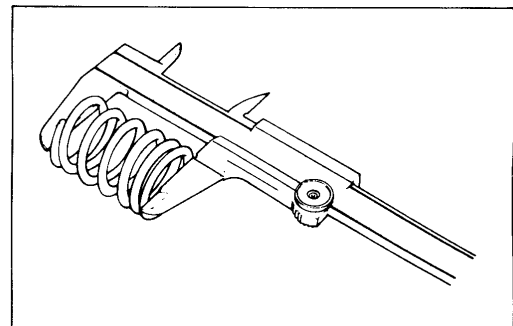
Die Federstärke durch Messen der Federlängen in unbelastetem Zustand sowie der Kraft, die erforderlich ist, um sie zusammenzudrücken, prüfen. Falls die für die unbelastete Länge angegebene Verschleißgrenze unterschritten wird, oder die gemessene Druckkraft nicht innerhalb des vorgeschriebenen Bereichs liegt, sowohl die innere als auch die äußere Feder als Satz auswechseln.

Länge der Ventilfeeder in unbelastetem Zustand

Feder	Verschleißgrenze
INNEN	35,5 mm
AUSSEN	40,3 mm

Ventilfederspannung

Feder	Sollwert
INNEN	7,0—8,5 kg/31 mm
AUSSEN	16,4— 18,8 kg/33 mm



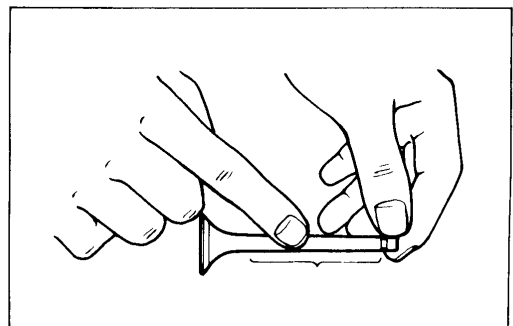
ZUSAMMENBAU

- SUZUKI MOLY PASTE auf die Ventilschäfte über die ganze Schaftlänge und rundherum ohne Unterbrechung auftragen und die Ventile einsetzen. In gleicher Weise die Lippe des Ventilschaftsimmerings ölen.

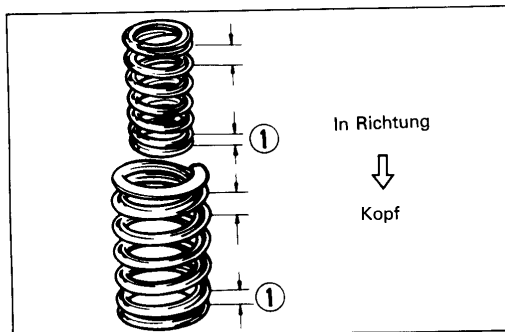
99000-25140	Suzuki Moly Paste
-------------	-------------------

VORSICHT:

Beim Einsetzen der Ventile darauf achten, daß die Lippen der Ventilschaft-simmeringe nicht beschädigt werden.

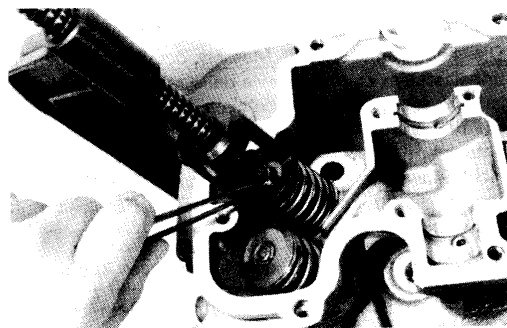


- Die Ventildfedern mit der enggewundenen Seite ① zum Zylinderkopf weisend einbauen. Die Steigung sowohl der Innen- als auch Außenfeder nimmt von oben nach unten wie in der Abbildung gezeigt ab.



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

09916-14510	Ventildfederzange
09916-84510	Pinzette



NOCKENWELLE

Die Nockenwelle muß auf Schlag und übermäßige Abnutzung der Nocken und Lagerzapfen überprüft werden, falls anormale Motorgeräusche, Vibrationen oder Leistungsverlust festgestellt wurden. Jeder dieser Mängel kann seine Ursache darin haben, daß die Nockenwelle über die Verschleißgrenze hinaus verschlissen ist.

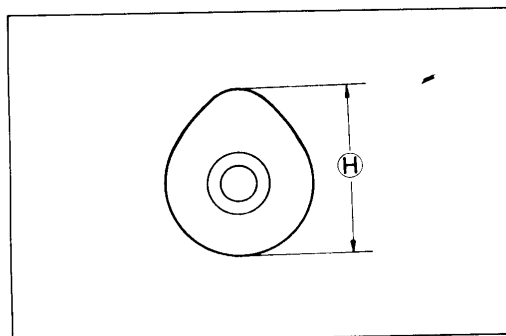
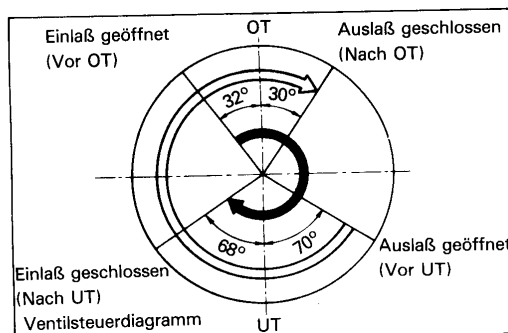
NOCKENVERSCHLEISS

Abgenutzte Nocken verursachen oft falsche Motorsteuerung und infolgedessen Leistungsverluste. Die Nockenverschleißgrenze wird sowohl für den Einlaß- als auch Auslaßnocken durch die Nockenhöhe (H) bestimmt, die mit einem Mikrometer gemessen wird. Falls der gemessene Wert unter der Verschleißgrenze liegt, die Nockenwelle erneuern.

09900-20202	Mikrometer (25–50 mm)
-------------	-----------------------

Nockenhöhe

Höhe (H)	Verschleißgrenze
Einlaßnocken	36,230 mm
Auslaßnocken	36,460 mm



Nockenwellenlagersitz-VERSCHLEISS

Überprüfen, ob die Lagersitze über die Verschleißgrenze hinaus abgenutzt sind oder nicht, indem das Nockenwellenlagerspiel bei eingebauter Nockenwelle gemessen wird. Zur Messung des Spiels Plastigauge verwenden.

Nockenwellenlagerspiel

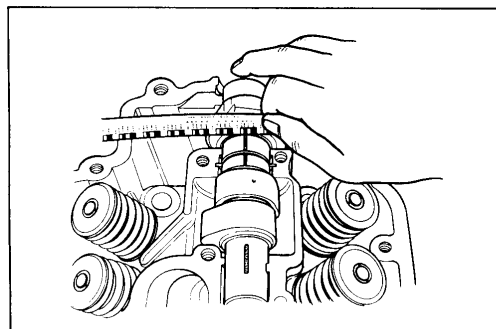
Verschleißgrenze	0,150 mm
------------------	----------

- Die Zylinderkopfschrauben gleichmäßig und überkreuz auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Zylinderkopfschrauben-Anzugsdrehmoment

Anzugsdrehmoment	9—11 N·m (0,9—1,1 kg·m)
------------------	----------------------------

09900-22301	Plastigauge
-------------	-------------



ZUR BEACHTUNG:

Um das Lagerspiel mit Plastigauge richtig messen zu können, muß das Dichtungsmaterial von den Paßflächen von Zylinderkopf und Haube vollständig entfernt werden. SUZUKI BOND Nr. 1207B nicht vor Messung des Lagerspiels auftragen.

Wenn das gemessene Nockenwellenlagerspiel die Verschleißgrenze überschreitet, den Außendurchmesser der Nockenwelle messen.

Wenn das Spiel nicht stimmt, entweder die Zylinderkopfeinheit oder die Nockenwelle auswechseln.

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

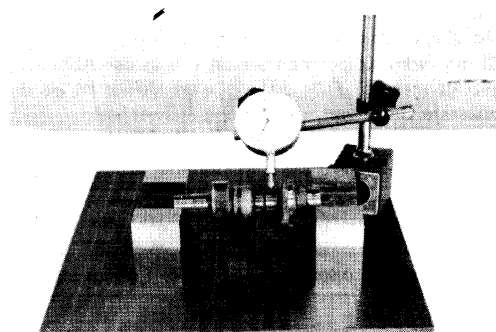
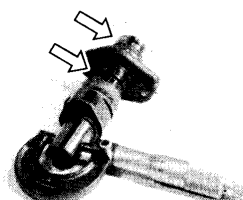
Nockenwellenlagerzapfen-Außendurchmesser (rechts und Mitte)	24,959—24,980 mm
---	------------------

Nockenwellenlagerzapfen-Außendurchmesser (links)	19,959—19,980 mm
--	------------------

Nockenwellenschlag

Mit einer Meßuhr auf Schlag überprüfen. Die Nockenwelle auswechseln, wenn der Schlag die Verschleißgrenze überschreitet.

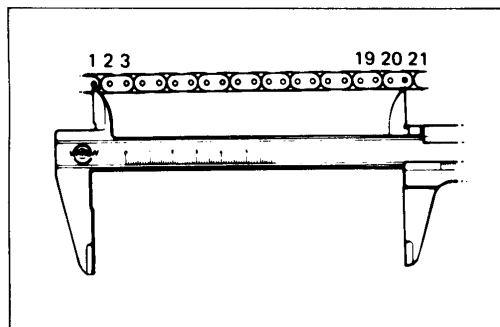
Verschleißgrenze	0,10 mm
------------------	---------



**STEUERKETTE- UND AUSGLEICHER-
ANTRIEBSKETTE-21-STIFT-LÄNGE**

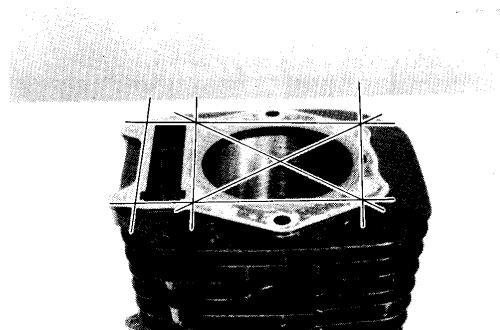
Jede Kette straffziehen, so daß sie nicht durchhängt. Mit einer Schublehre die 21-Stift-Länge jeder Kette messen. Wenn sie länger als die Verschleißgrenze ist, die jeweilige Kette durch eine neue ersetzen.

STEUERKETTE Verschleißgrenze	129,0 mm
AUSGLEICHER- ANTRIEBSKETTE Verschleißgrenze	129,0 mm

**ZYLINDERVERZUG**

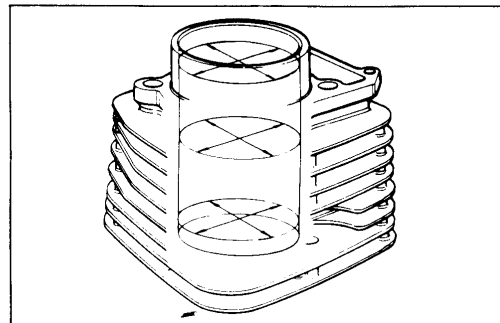
Die Dichtungsfläche des Zylinders mit Hilfe eines Richtlineals und einer Fühlerlehre auf Verzug prüfen, indem man den Abstand an mehreren Stellen zwischen Lineal und Dichtungsfläche wie gezeigt mißt. Falls die Verschleißgrenze an irgendeiner Stelle überschritten wird, den Zylinder austauschen.

Verschleißgrenze	0,05 mm
------------------	---------

**ZYLINDERBOHRUNG**

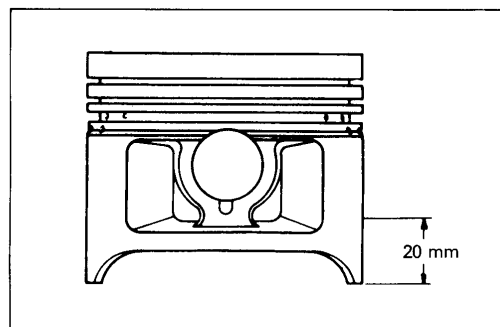
Den Durchmesser der Zylinderbohrung an sechs Stellen messen. Falls eines der Meßergebnisse die Verschleißgrenze überschreitet, den Zylinder aufbohren und den Kolben durch einen Übergrößen-Kolben ersetzen oder den Zylinder austauschen.

Verschleißgrenze	94,070 mm
------------------	-----------

**KOLBENDURCHMESSER**

Mit einem Mikrometer den Kolbenaußendurchmesser 20 mm vom Kolbenmantelende wie in der Abbildung gezeigt messen. Falls der Meßwert kleiner ist als der zulässige Grenzwert, den Kolben austauschen.

09900-20204	Mikrometer (75— 100 mm)
Verschleißgrenze	93,880 mm
Kolbenübergrößen	0,5, 1,0 mm



EINBAUSPIEL DES KOLBENS IM ZYLINDER

Falls die obige Messung ergibt, daß der Abstand zwischen Kolben und Zylinder die nachfolgend angegebene Verschleißgrenze überschreitet, den Zylinder aufbohren und einen Übergrößenkolben verwenden. Gegebenenfalls sowohl Zylinder als auch Kolben austauschen.

Verschleißgrenze	0,120 mm
------------------	----------

SPIEL ZWISCHEN KOLBENRING UND RINGNUT

Mit einer Fühlerlehre das Seitenspiel des 1. und 2. Kolbenrings messen. Falls bei einem Ring das Spiel die Verschleißgrenze überschreitet, sowohl Kolben als auch Kolbenringe austauschen.

09900-20803	Fühlerlehre
-------------	-------------

Spiel zwischen Kolbenring und Ringnut

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

Kolbenringnutbreite

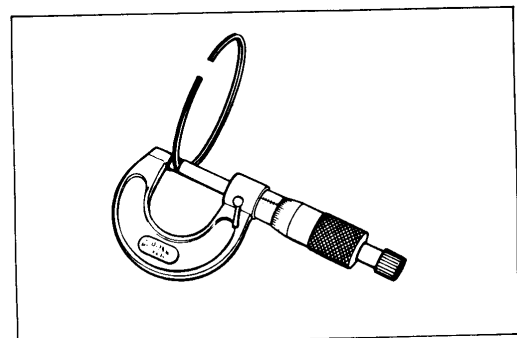
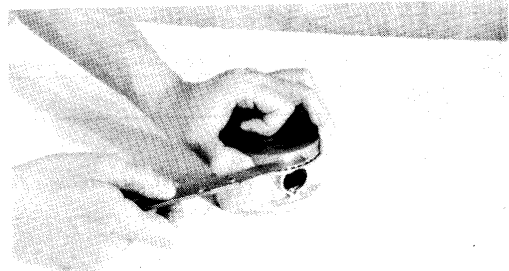
Kolbenring	Sollwert
1. Ring	1,21 – 1,24 mm
2. Ring	1,21 – 1,23 mm
Ölabstreifring	2,81 – 2,83 mm

Kolbenringstärke

Kolbenring	Sollwert
1. und 2. Ring	1,175 – 1,190 mm

ZUR BEACHTUNG:

Ölkohleablagerungen vom Kolbenboden mit einem Weichmetallschaber entfernen. Die Ringnuten auf ähnliche Weise reinigen.



KOLBENRING-STOSS-SPIEL, FREI UND EINGESETZT

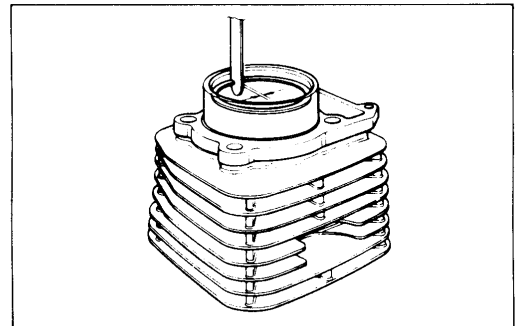
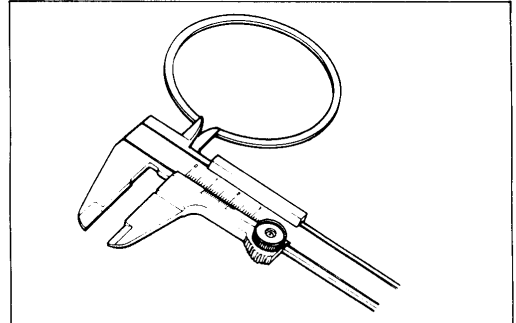
Vor dem Einsetzen der Kolbenringe das freie Stoßspiel jedes Rings mit einer Schublehre nachmessen. Dann den Ring in den Zylinder einpassen und das Stoßspiel mit einer Fühlerlehre messen. Falls einer der Ringe ein zu großes Stoßspiel aufweist, muß er ausgetauscht werden.

Freies Kolbenring-Stoßspiel

Kolbenring	Verschleißgrenze
1. Ring	9,2 mm
2. Ring	11,2 mm
09900-20101	Schublehre

Kolbenringstoßspiel, eingesetzt

Kolbenring	Verschleißgrenze
1. und 2. Ring	0,70 mm
09900-20803	Fühlerlehre



ÜBERGRÖSSEN-KOLBENRINGE

• Übergrößen-Kolbenring

Die folgenden beiden Arten von Übergrößen-Kolbenringen werden verwendet. Sie tragen die nachfolgend angegebenen Kennnummern.

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

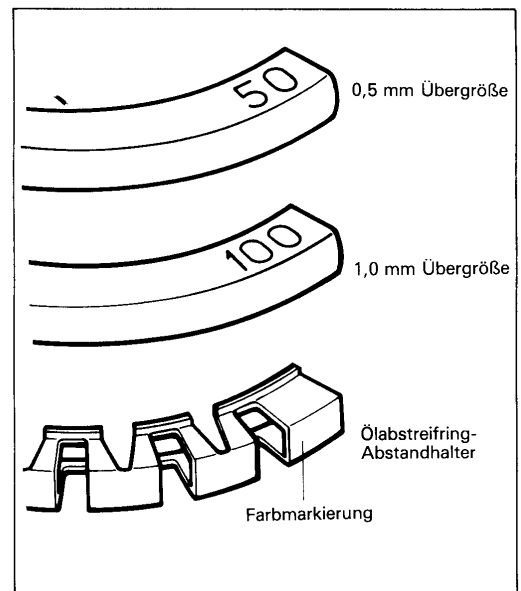
• Übergrößen-Ölabstreifring

Die folgenden beiden Arten von Übergrößen-Ölabstreifringen werden verwendet. Sie sind zur Kennzeichnung wie folgt markiert.

0,5 mm	Blaue Farbmarkierung
1,0 mm	Gelbe Farbmarkierung

• Übergrößen-Seitenschiene

Zur Identifizierung der Seitenschiene einfach den Außendurchmesser messen, da sie nicht markiert ist.



KOLBENBOLZEN UND KOLBENBOLZENBOHRUNG

Mit einer Tastermeßuhr den Innendurchmesser der Kolbenbolzenbohrung und mit einem Mikrometer den Außendurchmesser des Kolbenbolzens messen. Falls der Unterschied zwischen diesen beiden Meßergebnissen größer als vorgeschrieben ist, sowohl Kolben als auch Kolbenbolzen auswechseln.

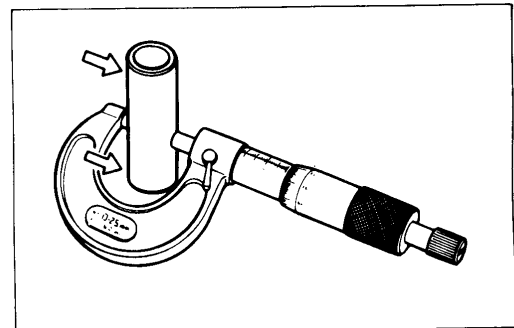
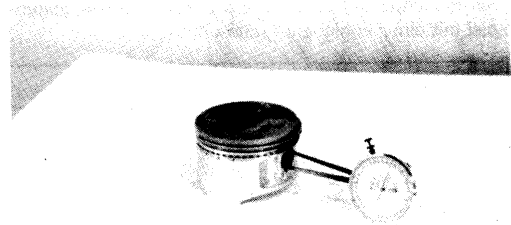
09900-20605	Tastermeßuhr
09900-20205	Mikrometer (0—25 mm)

Kolbenbolzenbohrung

Verschleißgrenze	23,030 mm
------------------	-----------

Kolbenbolzen-Außendurchmesser

Verschleißgrenze	22,980 mm
------------------	-----------

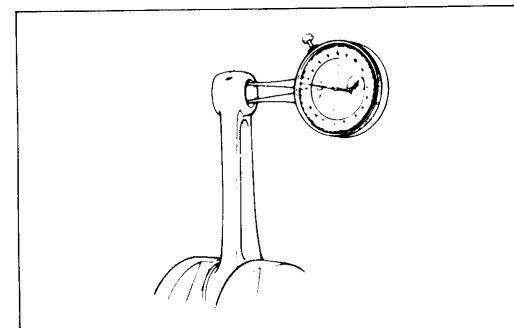


PLEUELKOPF-INNENDURCHMESSER

Mit einer Tastermeßuhr den Pleuelkopf-Innendurchmesser messen.

Verschleißgrenze	23,040 mm
------------------	-----------

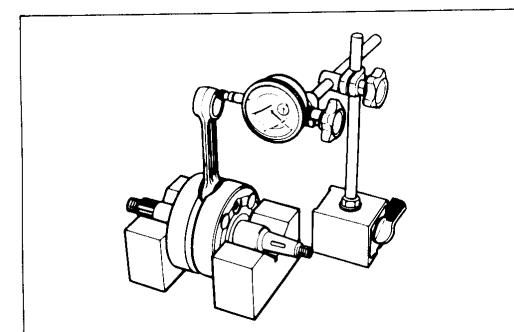
Wenn der Pleuelkopfbohrungs-Innendurchmesser die Verschleißgrenze überschreitet, die Pleuelstange auswechseln.



PLEUELSTANGENDURCHBIEGUNG UND PLEUELFUSS-SEITENSPIEL

Verschleiß des Pleuefußes kann an der Bewegung des Pleuelkopfes festgestellt werden. Mit dieser Methode kann man auch das Ausmaß des Verschleißes der Teile des Pleuefußes überprüfen.

Verschleißgrenze	3,0 mm
09900-20701	Magnetständer
09900-20606	Meßuhr (1/100 mm)
09900-21304	V-Block



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

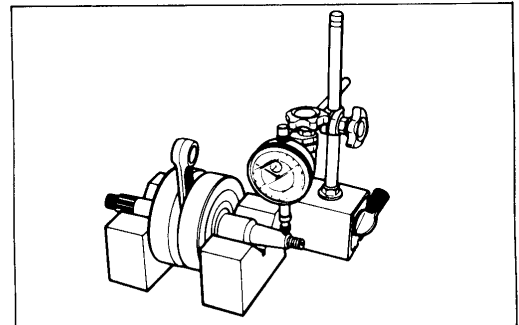
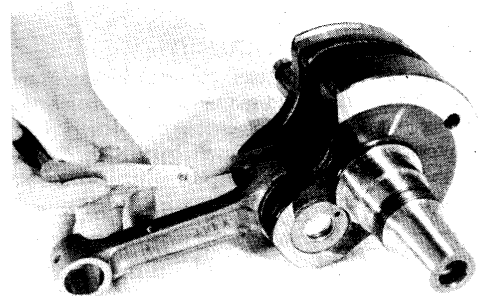
09900-20803	Fühlerlehre
Sollwert	Verschleißgrenze
0,15—0,60 mm	1,00 mm

Bei Überschreiten der Verschleißgrenze die Kurbelwellenbaugruppe auswechseln oder die Durchbiegung und das Seitenspiel auf die Toleranz bringen, indem abgenutzte Teile wie Pleuelstange, Pleuellager, Kurbelzapfen usw. ausgewechselt werden.

KURBELWELLENSCHLAG

Die Kurbelwelle wie gezeigt in Prismen legen, so daß die beiden äußeren Lagerzapfen aufliegen.
Die Meßuhr wie gezeigt ansetzen und die Kurbelwelle langsam drehen, um den Schlag abzulesen.
Die Kurbelwelle reparieren oder auswechseln, wenn der Schlag die Verschleißgrenze überschreitet.

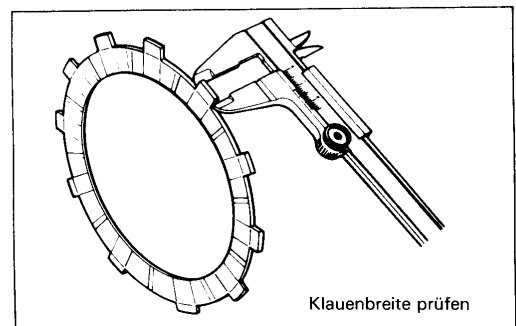
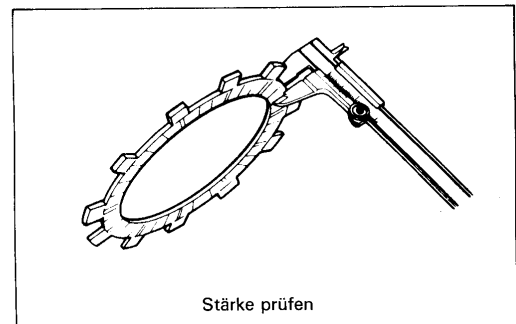
Verschleißgrenze	0,05 mm
------------------	---------



KUPPLUNGSTREIBSCHEIBE

Die Stärke und Klauenbreite jeder Treibscheibe mit der Schublehre messen. Treibscheiben, die über die Verschleißgrenze hinaus abgenutzt sind, auswechseln.

09900-20101		Schublehre	
Gegenstand		Sollwert	Verschleißgrenze
Stärke	Nr. 1	2,92—3,08 mm	2,62 mm
	Nr. 2	3,45—3,55 mm	3,15 mm
Klauenbreite		15,8—16,0 mm	15,0 mm



KUPPLUNGSABTRIEBSSCHEIBE

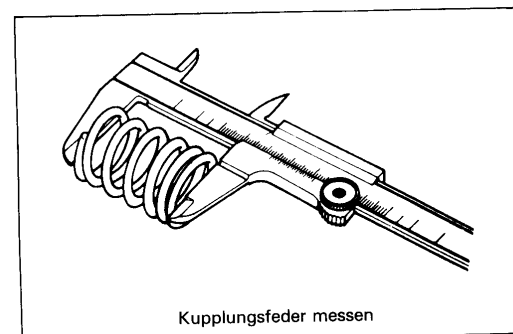
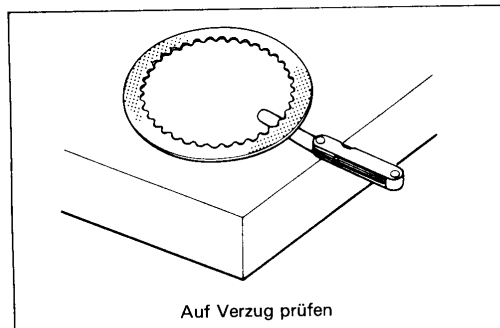
Die Abtriebsscheiben mit einer Fühlerlehre auf Verzug überprüfen. Abtriebsscheiben, die über die Verschleißgrenze hinaus abgenutzt sind, auswechseln.

09900-20803	Fühlerlehre
Verschleißgrenze	0,1 mm

LÄNGE DER KUPPLUNGSFEDER IN UNBELASTETEM ZUSTAND

Die Länge jeder Schraubenfeder in unbelastetem Zustand mit einer Schublehre messen. Ferner die Federkraft prüfen. Verschlossene Federn auswechseln.

09900-20101	Schublehre
Verschleißgrenze	34,0 mm

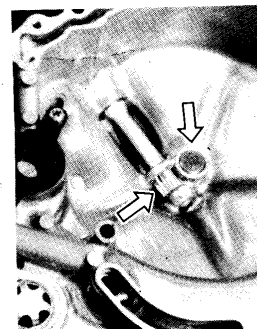
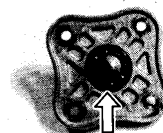


KUPPLUNGS AUSTRÜCKLAGER

Das Austrücklager auf irgendwelche Abnormitäten, insbesondere Risse, überprüfen, um festzustellen, ob das Lager ausgewechselt werden muß oder nicht. Gleichmäßiges Ein- und Ausrücken der Kupplung hängt in hohem Maße vom Zustand dieses Lagers ab.

KUPPLUNGS AUSTRÜCKZAHNSTANGENTRIEB

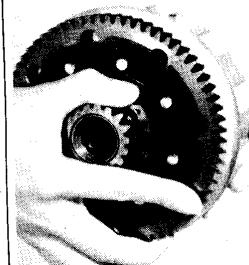
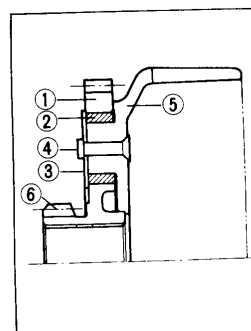
Das Kupplungsausrückritzel von Hand drehen, um es auf ungleichmäßige Drehung zu überprüfen. Wenn beim Drehen ein starker Widerstand zu spüren ist, das Ritzel und die Zahnstange auf Beschädigung und Verschleiß überprüfen. Bei irgendwelchen Mängeln Ritzel und Zahnstange als Satz auswechseln.



PRIMÄRABTRIEBSZAHNRAD-BAUGRUPPE

Wenn der interne Dämpfer verschlissen ist, entsteht Spiel zwischen Zahnrad und Gehäuse, wodurch anormale Geräusche verursacht werden. Bei extremem Spiel die Primärabtriebszahnradbaugruppe durch eine neue ersetzen.

- | | |
|-------------------------|-----------------------|
| ① Primärabtriebszahnrad | ④ Niet |
| ② Dämpfer | ⑤ Kupplungsgehäuse |
| ③ Scheibe | ⑥ Ölpumpenantriebsrad |



AUTOMATISCHE DEKOMPRESSIONS-NOCKENWELLE

Die automatische Dekompressionsnockenwelle von Hand drehen, um sie auf gleichmäßige Drehung zu überprüfen.

Wenn man beim Drehen einen starken Widerstand spürt, die automatische Dekompressionswelle nach Entfernen der Mutter ① abnehmen.

Die Nockenwelle einer Sichtprüfung auf Verzug unterziehen. Bei Verzug die Nockenwelle durch eine neue ersetzen.

- Vor dem Einbau Moly Paste auf die Nockenwelle auftragen.

99000-25140

Suzuki Moly Paste

AUSGLEICHERANTRIEBSKETTEN-SPANNER

Das Kettenrad von Hand drehen, um das Lager auf anormale Geräusche und ungleichmäßige Drehung zu überprüfen.

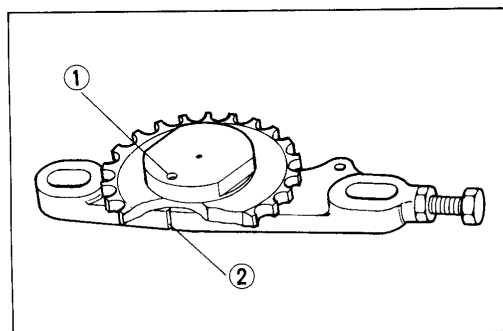
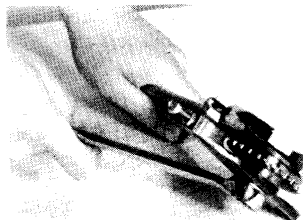
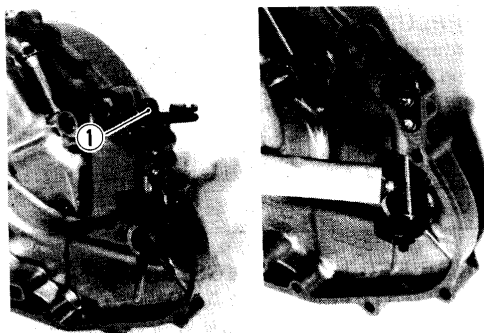
Das Lager auswechseln, wenn irgendwelche Abnormalitäten festgestellt werden.

- Die Mutter durch Festhalten der Welle entfernen.

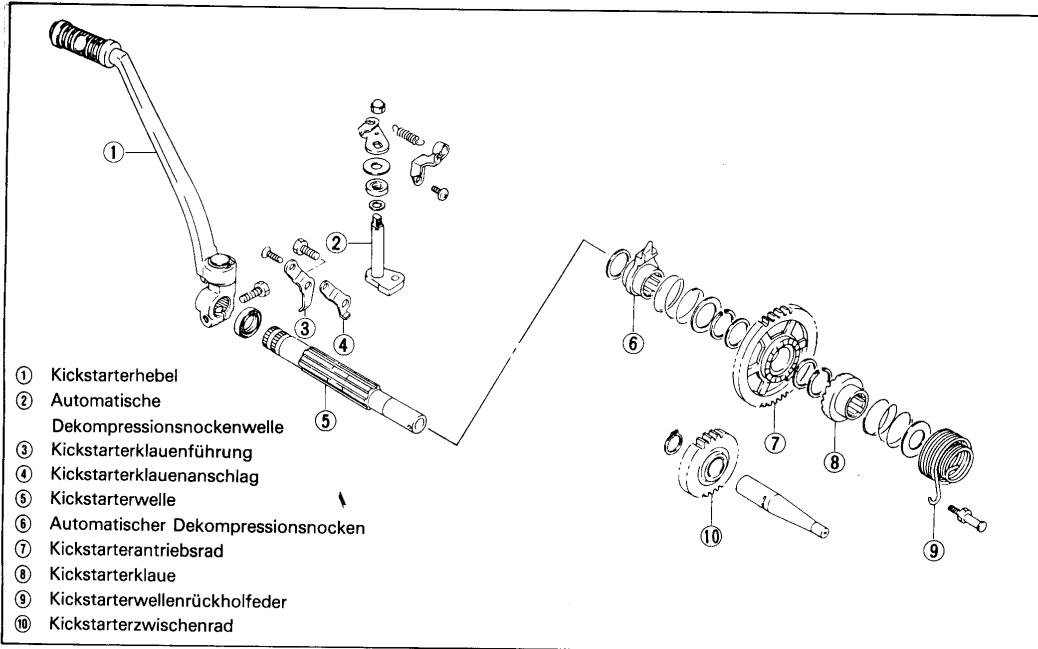
- Vor Anziehen der Mutter das Loch ① an der Welle auf die Kerbe ② an der Spannerhalterung ausrichten.

Anzugsdrehmoment

45—70 N·m
(4,5—7,0 kg-m)

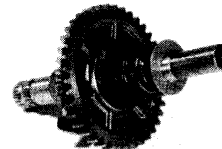


KICKSTARTER



ZERLEGEN

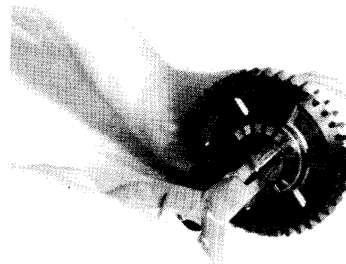
- Druckscheibe, Feder und Kickstarterklaue von der Kickstarterwelle entfernen.



- Das Kickstarterantriebsrad nach Entfernen des Sicherungsrings abnehmen.

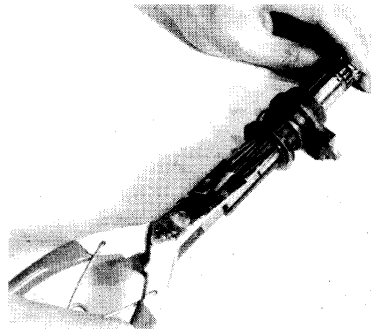
09900-06107

Sprengringzange



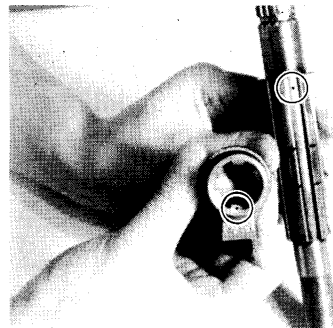
3-39 MOTORWARTUNG

- Nach Entfernen des Sicherungsrings Druckscheibe, Feder, Dekompressionsnocken und Druckscheibe von der Kickstarterwelle entfernen.

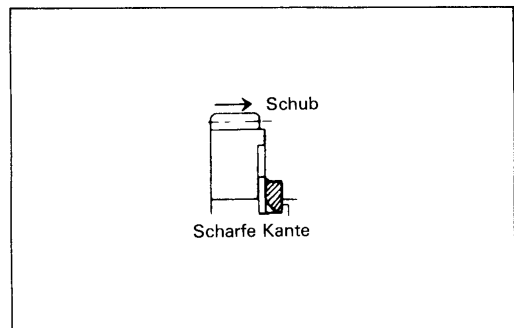


ZUSAMMENBAUEN

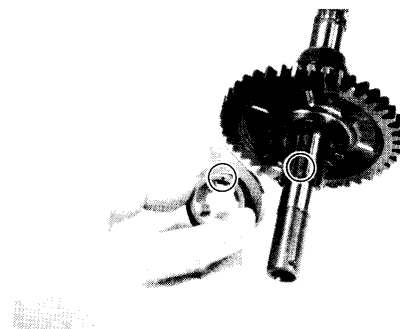
- Beim Anbringen des Dekompressionsnockens an die Kickstarterwelle unbedingt die Ankörnungen aufeinander ausrichten.



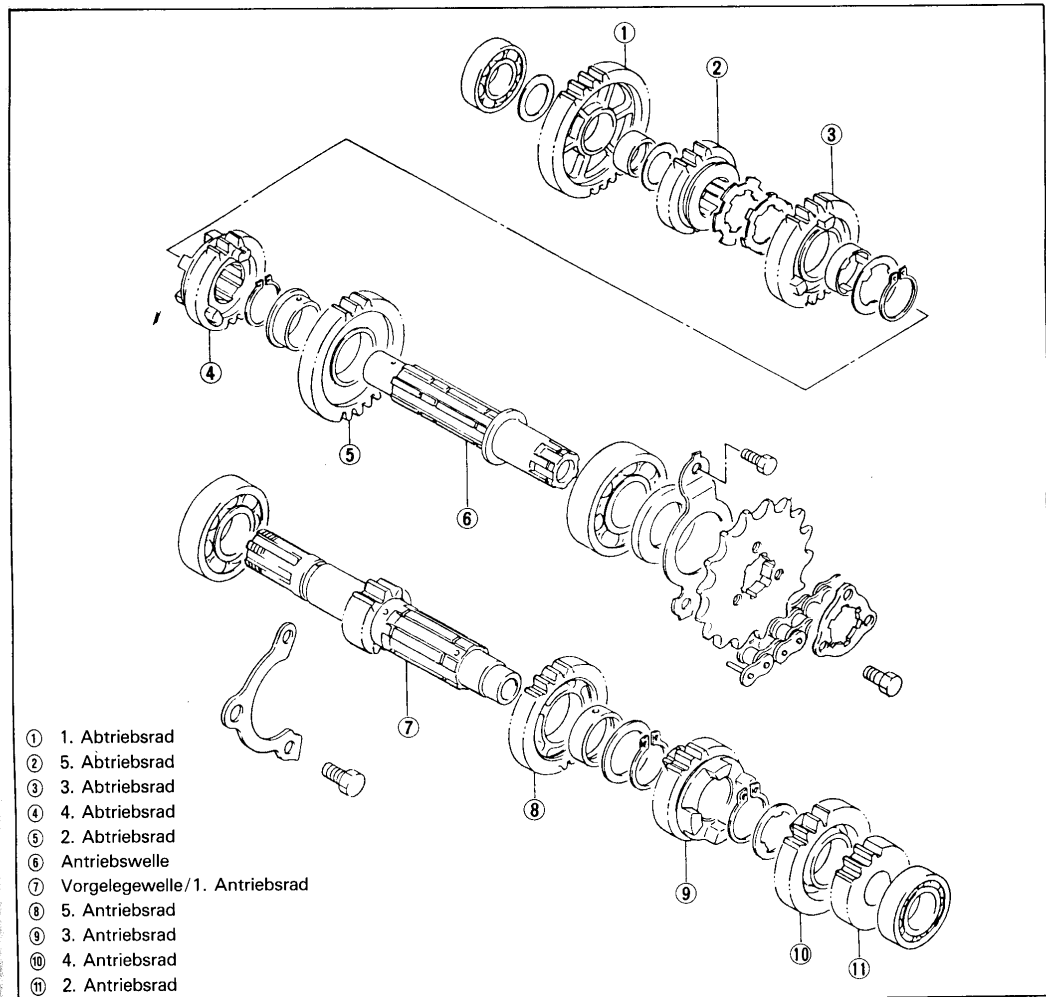
- Beim Anbringen eines Sicherungsrings auf dessen Richtung achten. Mit der abgerundeten Seite in Richtung zum Zahnrad einbauen, damit der Schub aufgenommen wird, wie in der Abbildung gezeigt.



- Beim Anbringen der Kickstarterklaue an die Kickstarterwelle unbedingt die Ankörnungen aufeinander ausrichten.



GETRIEBE



VORGELEGEWELLE

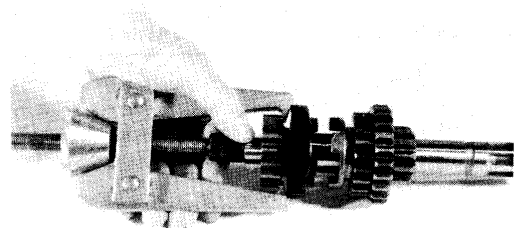
ZERLEGEN

- Das 2. Antriebsrad mit dem Zahnradabzieher und entsprechenden Aufsatz entfernen.

09913-60910	Zahnradabzieher
-------------	-----------------

- Nach Entfernen des 2. Antriebsrads jedes Antriebsrad mit Hilfe der Sprengringzange entfernen.

09900-06107	Sprengringzange
-------------	-----------------



ANTRIEBSWELLE**ZERLEGEN**

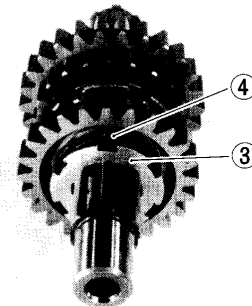
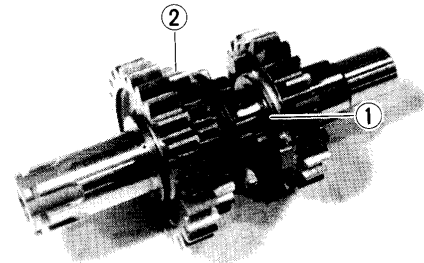
- Nach Entfernen des 1. Abtriebsrads und des 5. Abtriebsrads den Sicherungsring ① des 3. Abtriebsrads von der Nut entfernen und den Sicherungsring in Richtung des 4. Abtriebsrads ② schieben.

09900-06104	Sprengringzange
-------------	-----------------

Dann das 3. Abtriebsrad nach Entfernen der Sicherungsscheiben ③ und ④ abnehmen.

- Nach Abnehmen des 4. Abtriebsrads das 2. Abtriebsrad nach Entfernen des Sicherungsring abziehen.

09900-06107	Sprengringzange
-------------	-----------------


**VORGELEGEWELLE UND
ANTRIEBSWELLE
ZUSAMMENBAU**

Vorgelegewelle und Antriebswelle werden in der umgekehrten Reihenfolge des Zerlegens zusammengebaut. Insbesondere auf die folgenden Punkte achten:

ZUR BEACHTUNG:
Stets neue Sicherungsringe verwenden.

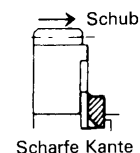
ZUR BEACHTUNG:
Vor Montage der Räder Antriebs- und Vorgelegewelle leicht mit Moly Paste oder Motoröl einschmieren.

99000-25140	Suzuki Moly Paste
-------------	-------------------

- Beim Einbau von Sicherungsringen auf die Einbaurichtung achten. Mit der abgerundeten Seite in Richtung zum Zahnrad einbauen, damit der Schub aufgenommen wird, wie in der Abbildung gezeigt.

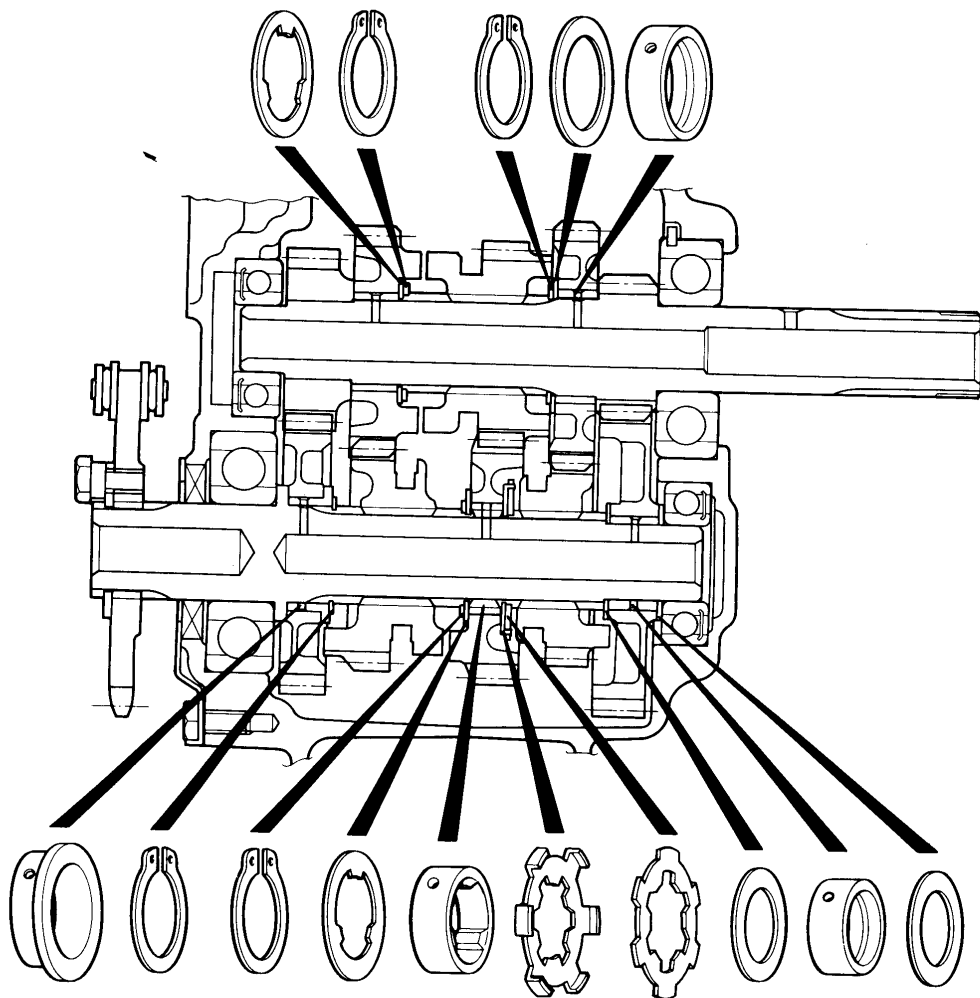
VORSICHT:

- * Nachdem ein Sicherungsring einmal von einer Welle abgenommen worden ist, muß er weggeworfen werden. Den gebrauchten Sicherungsring auf keinen Fall wieder montieren, sondern stets einen neuen verwenden.
- * Den neuen Sicherungsring beim Anbringen nur soweit aufbiegen, wie notwendig ist, um ihn auf die Welle zu schieben.
- * Nach Anbringen eines Sicherungsring stets überprüfen, ob er vollständig und einwandfrei in seiner Nut sitzt.



ZUR BEACHTUNG:

Beim Zusammenbau des Getriebes muß auf die Lage und Position der Scheiben und Sicherungsringe geachtet werden. Die hier gezeigte Querschnittsansicht dient als Referenz zum richtigen Einbau der Zahnräder, Scheiben und Sicherungsringe.



2. ANTRIEBSRAD

- Das 2. Antriebsrad ① auf die Vorgelegewelle aufpressen.

ZUR BEACHTUNG:
Vor dem Zusammenbau **THREAD LOCK SUPER "1303"** auf die Innenfläche des 2. Antriebsrads auftragen.

99000-32030

Thread Lock Super "1303"

ZUR BEACHTUNG:
Darauf achten, daß das 4. Antriebsrad nicht mit **THREAD LOCK SUPER "1303"** eingesmiert werden darf.

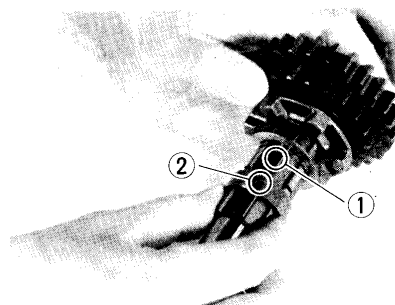


ZUR BEACHTUNG:

- * Nach Montage des 2. Antriebsrads überprüfen, ob sich das 4. Antriebsrad gleichmäßig dreht, indem man es mit den Fingern bewegt.
- * Dieses Verfahren kann nur zweimal durchgeführt werden, dann muß die Vorgelegewelle erneuert werden.

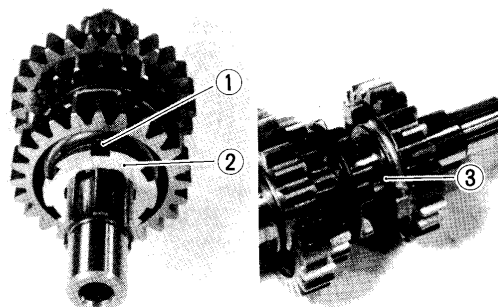
3. ABTRIEBSRADBUCHESE

- Beim Anbringen der 3. Abtriebsradbuchse an der Antriebswelle die Ölbohrung ① der Antriebswelle auf die Buchsenölbohrung ② ausrichten.



3. ABTRIEBSRAD-SICHERUNGSSCHEIBEN

- Beim Anbringen des 3. Abtriebsrads an der Antriebswelle die Sicherungsscheibe ① an der Antriebswelle einsetzen und dann die Sicherungsscheibe ② ebenfalls an der Antriebswelle einsetzen und drehen, um sie in die Nut zum Sichern der Scheibe ① zu passen. Nach Montage des Sicherungsscheibenpaars den 3. Abtriebsradssicherungsring ③ in die Nut passen.



SCHALTGABEL-LAUFRILLEN-SPIEL

Mit einer Fühlerlehre das Spiel der Schaltgabel in der Laufrille des Zahnrads messen.

Das Spiel jeder der drei Schaltgabeln spielt eine bedeutende Rolle für ein leichtgängiges und einwandfrei schaltbares Getriebe.

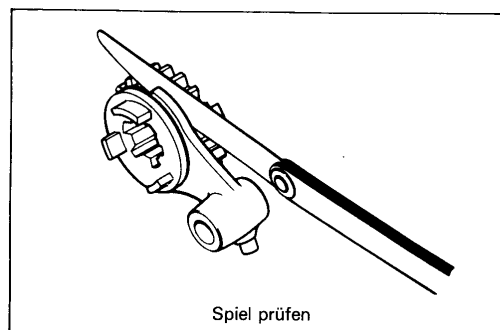
Schaltgabel-Laufrillen-Spiel

Sollwert	Verschleißgrenze
0,10—0,30 mm	0,50 mm

Falls das geprüfte Spiel die Verschleißgrenze überschreitet, Gabel, Rad oder beides auswechseln.

09900-20803	Fühlerlehre
-------------	-------------

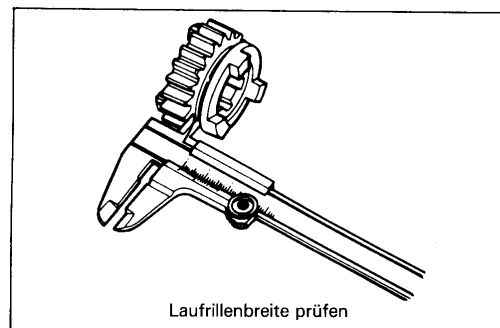
09900-20101	Schublehre
-------------	------------



Spiel prüfen

Schaltgabel-Laufrillenbreite

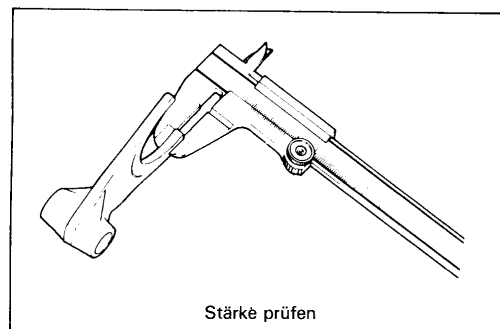
Sollwert	5,00—5,10 mm
----------	--------------



Laufrillenbreite prüfen

Schaltgabelstärke

Sollwert	4,80—4,90 mm
----------	--------------



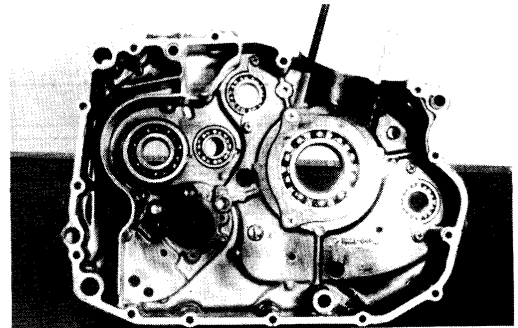
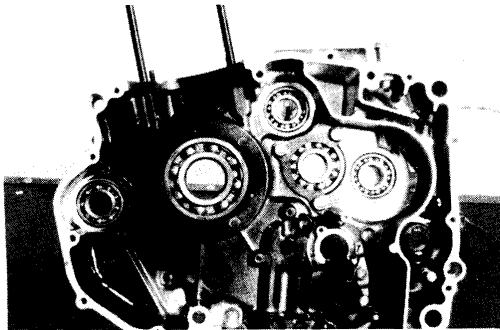
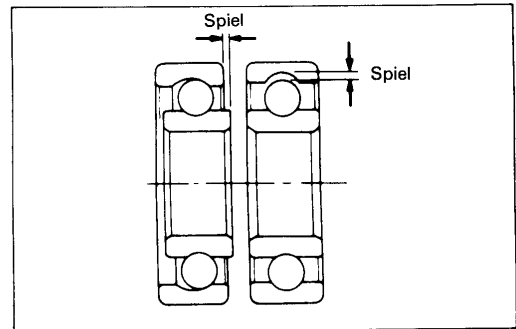
Stärke prüfen

KURBELGEHÄUSELAGER

Das Spiel des inneren Kurbelgehäuselageraufrings im Gehäuse eingesetzt von Hand überprüfen. Den inneren Kurbelgehäuselageraufring von Hand drehen, um anormale Geräusche und Schwergängigkeit gegebenenfalls feststellen zu können. Das Lager auswechseln, wenn irgendwelche Abnormitäten festgestellt werden.

ZUR BEACHTUNG:

Beim Zusammenbau des Lagerhalters etwas **THREAD LOCK "1303"** auf die Gewindeteile der Lagerhalterschrauben auftragen.

**ZUSAMMENBAU DES MOTORS**

Der Zusammenbau erfolgt im wesentlichen in der umgekehrten Reihenfolge der Zerlegung, einige Schritte des Zusammenbauverfahrens müssen jedoch genau erläutert oder hervorgehoben werden. Diese Schritte werden für die jeweiligen Teile erläutert.

ZUR BEACHTUNG:

Vor dem Zusammenbauen Motoröl auf alle beweglichen Teile auftragen.

SIMMERRINGE

- Die Simmerringe an Zylinderkopfhaube, Kurbelgehäuse, Kupplungsabdeckung und Schaltungsabdeckung anbringen.
- **SUPER GREASE "A"** auf die Lippen der Simmerringe auftragen.

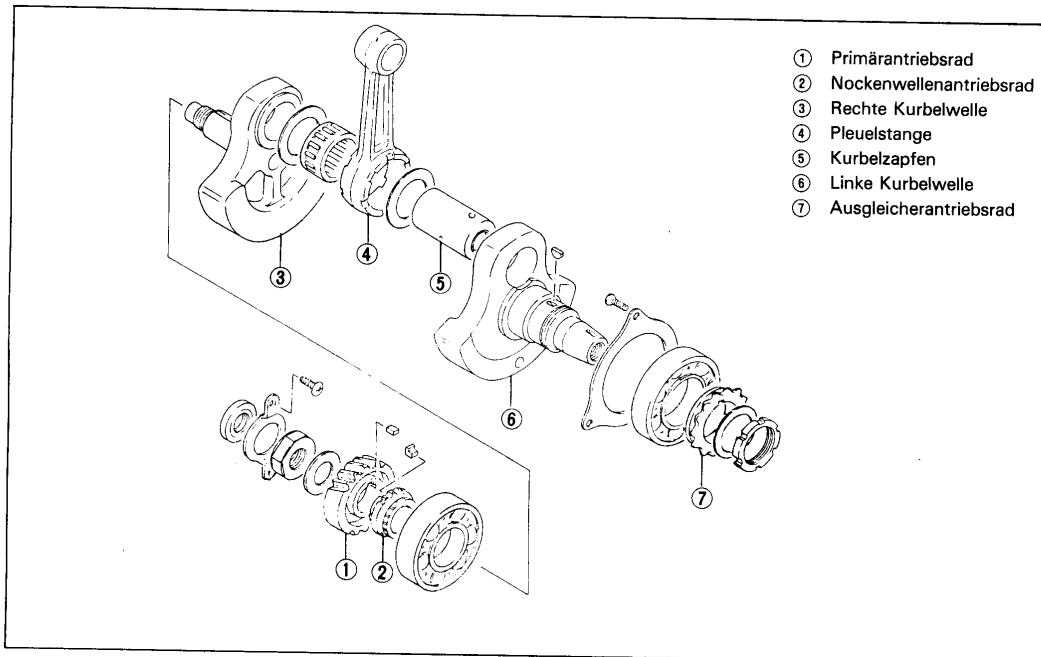
99000-25010

Suzuki Super Grease "A"

VORSICHT:

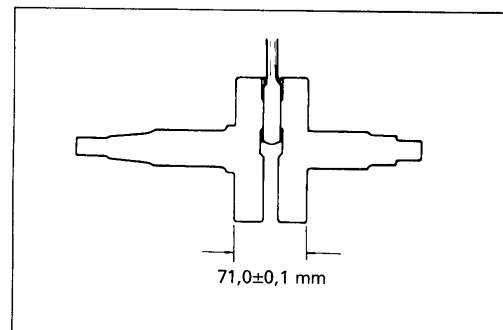
Die Simmerringe nach jeder Zerlegung durch neue ersetzen, um ein Austreten von Öl zu vermeiden.

KURBELWELLE



- Beim Zusammenbauen der Kurbelwelle die Breite zwischen den Wangen unter Bezugnahme auf die Abbildung festlegen.

Sollbreite zwischen Kurbelwangen	$71,0 \pm 0,1 \text{ mm}$
----------------------------------	---------------------------



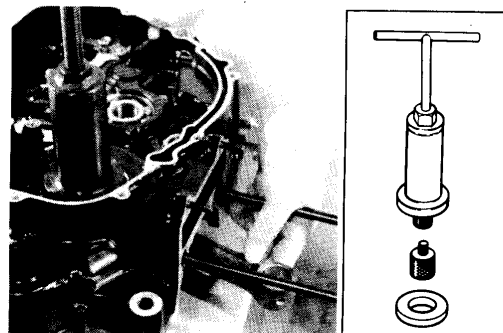
- Beim Einbau der Kurbelwelle in das Kurbelgehäuse muß das rechte Ende in das Gehäuse gezogen werden.

09910-32812	Kurbelwellen-Einbauwerkzeug
09910-32830	Aufsatz
09910-32820	Distanzstück

VORSICHT:

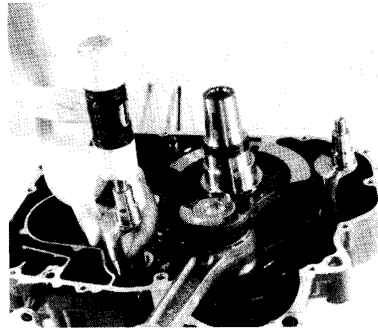
Die Kurbelwelle auf keinen Fall mit einem Plastikhammer in das Kurbelgehäuse schlagen.

Stets das Spezialwerkzeug verwenden, da die Kurbelwelle anderenfalls nicht genau eingebaut werden kann.



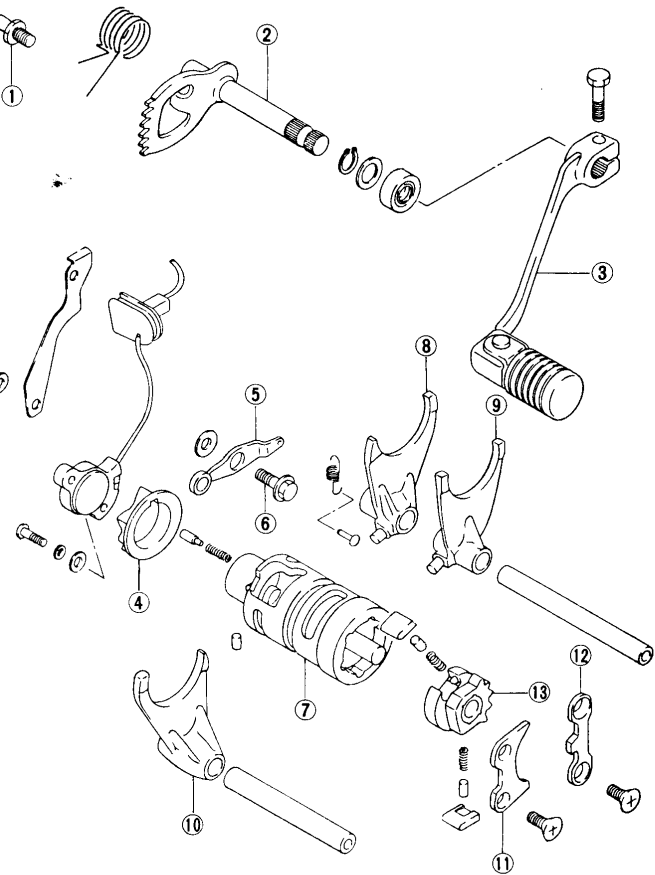
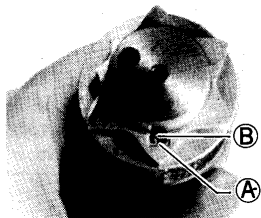
AUSGLEICHERWELLE

- Die vordere und hintere Ausgleicherwelle mit einem Plastikhammer in das rechte Kurbelgehäuse klopfen.



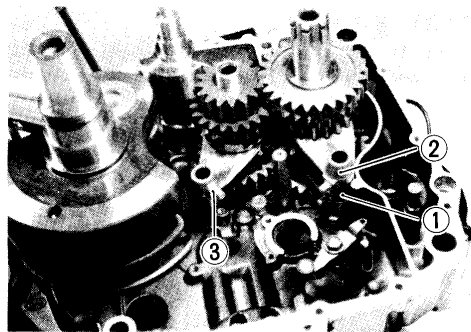
SCHALTUNG

- ① Schaltarmanschlag
- ② Schaltwelle
- ③ Schalthebel
- ④ Nockenanschlagplatte
- ⑤ Nockenanschlag
- ⑥ Nockenanschlagschraube
- ⑦ Schalnocken
- ⑧ Schaltgabel Nr. 1
- ⑨ Schaltgabel Nr. 2
- ⑩ Schaltgabel Nr. 3
- ⑪ Klauenheber
- ⑫ Nockenführung
- ⑬ Nockenabtriebsrad



Die Stiftnut (A) auf den Stift (B) wie in der Abbildung gezeigt ausrichten.

- Nach Einbau der Vorgelegewellenbaugruppe und Antriebswellenbaugruppe in das rechte Kurbelgehäuse die Schaltgabeln ①, ② und ③ in die Schaltgabel-Laufrillen passen.

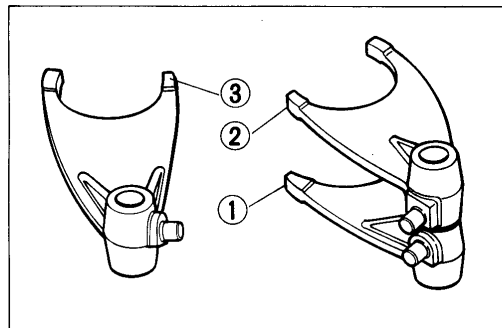


- ① Für 5. Abtriebsrad (Nr. 1)
- ② Für 4. Abtriebsrad (Nr. 2)
- ③ Für 3. Abtriebsrad (Nr. 3)

ZUR BEACHTUNG:

Drei verschiedene Schaltgabeln ①, ② und ③ werden verwendet. Diese Gabeln sind einander in Aussehen und Aufbau sehr ähnlich.

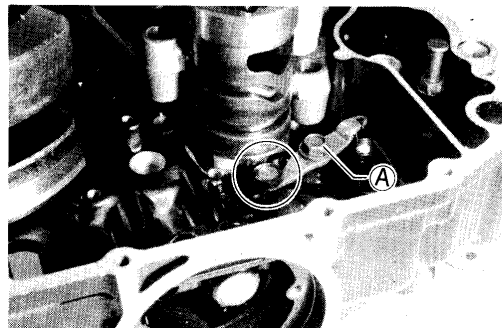
Beim Einbauen auf richtige Einbaurichtung und Lage gemäß Abbildung achten.



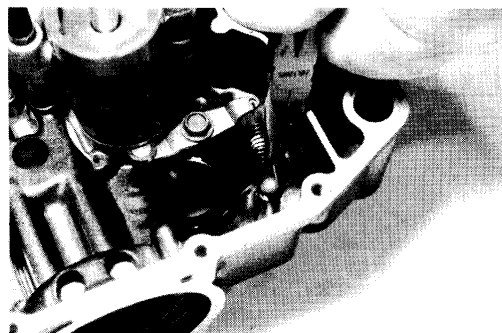
- Den Schaltnocken wie in der Abbildung gezeigt positionieren, so daß die Schaltgabelwellen leicht eingebaut werden können.

ZUR BEACHTUNG:

Beim Anbringen der Schaltnockenanschlagschraube ① etwas THREAD LOCK "1342" auf den Gewindeteil der Schraube auftragen.



- Nach Einbau der Schaltgabelwellen die Schaltnockenanschlagfeder einhaken.

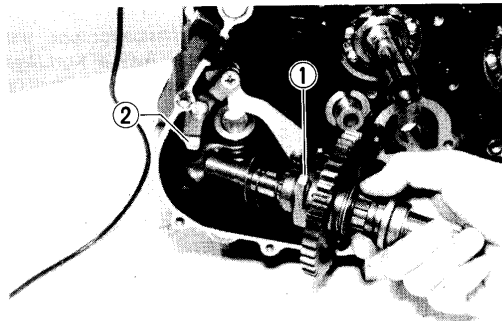


KICKSTARTER

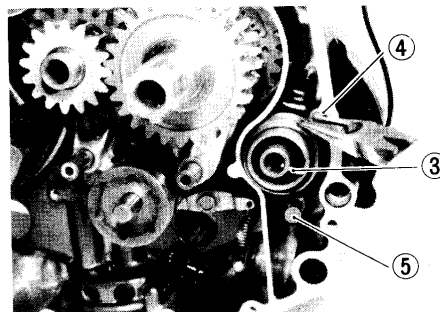
- Beim Einsetzen der Kickstarterwelle in das Kurbelgehäuse die Klaue ① des Kickstarters mit der Kickstarterklauenführung ② in Eingriff bringen.

ZUR BEACHTUNG:

Beim Anbringen der Kickstarterklauenführung oder des Anschlags etwas **THREAD LOCK SUPER "1303"** auf die Gewindeteile der Schrauben auftragen.



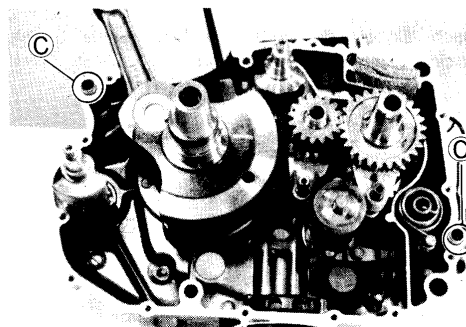
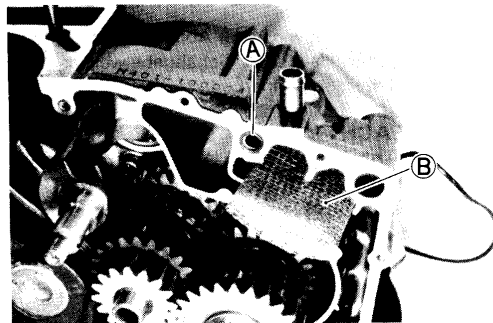
- Beim Anbringen der Kickstarterrückholfeder Teil ③ der Rückholfeder in das Loch der Kickstarterwelle passen und mit einer Zange im Gegenuhrzeigersinn drehen. Den hakenförmigen Teil ④ der Rückholfeder an der Schraube ⑤ einhaken.



KURBELGEHÄUSE

Beim Zusammenbauen des Kurbelgehäuses insbesondere auf die folgenden Punkte achten.

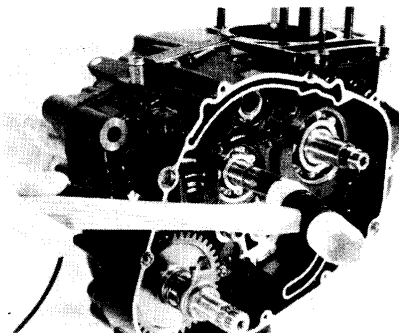
- Dichtungsmaterial von den Paßflächen der rechten und linken des Kurbelgehäusehälfte entfernen und Ölflecken gründlich beseitigen.
- O-Ring (A), Öltrennvorrichtung (B) und Paßstifte (C) wie in der Abbildung gezeigt an der rechten Hälfte anbringen.
- Motoröl auf Pleuellfuß und alle Teile der Getriebewellen auftragen.
- SUZUKI BOND Nr. 1207B gleichmäßig auf die Paßfläche der rechten Kurbelgehäusehälfte auftragen und die Hälften innerhalb weniger Minuten zusammenbauen.



99000-31140

Suzuki Bond Nr. 1207B

- Nachdem die Kurbelgehäuseschrauben angezogen worden sind, überprüfen, ob sich Antriebs- und Vorgelegewelle gleichmäßig drehen.
- Wenn beim Drehen ein großer Widerstand zu spüren ist, die Wellen durch Klopfen auf Antriebs- oder Vorgelegewelle mit einem Plastikhammer wie in der Abbildung gezeigt zu lösen versuchen.



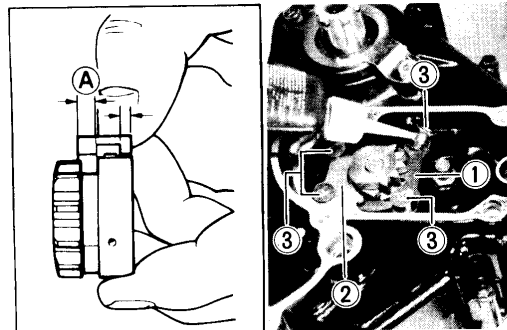
NOCKENABTRIEBSRAD

Beim Anbringen der Schaltklauen an das Nockenabtriebsrad muß die große Schulter **A** wie gezeigt nach außen weisen.

- Nockenführung **①** und Klauenheber **②** einsetzen. Etwas THREAD LOCK "1342" auf die Gewindeteile der Sicherungsschrauben **③** auftragen.

99000-32050

Thread Lock "1342"

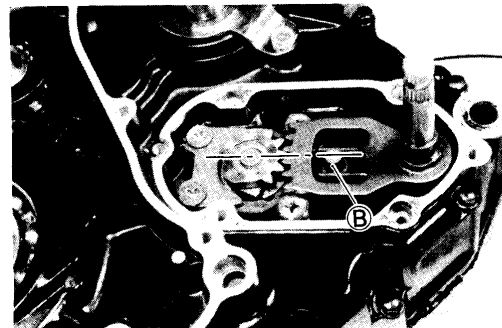


SCHALTWELLE

- Eine Feder richtig an die Schaltwelle anbringen.
- Die Schaltwelle einbauen. Die Mittelzähne des Zahnrad an der Schaltwelle auf die Mittelzähne des Nockenabtriebsrads wie gezeigt ausrichten.

ZUR BEACHTUNG:

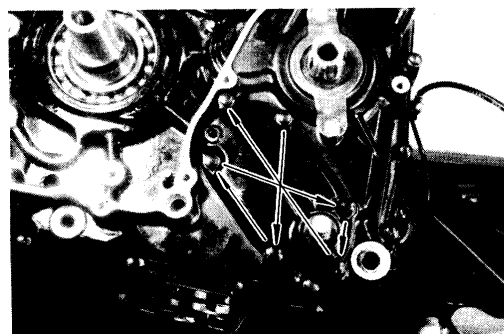
Beim Anbringen des Schaltarmanschlages **B** etwas THREAD LOCK SUPER "1303" auf den Gewindeteil des Anschlags auftragen und auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen. (Siehe Seite 7-18.)



- Die Schaltungsabdeckung anbringen und die Schrauben überkreuz anziehen.

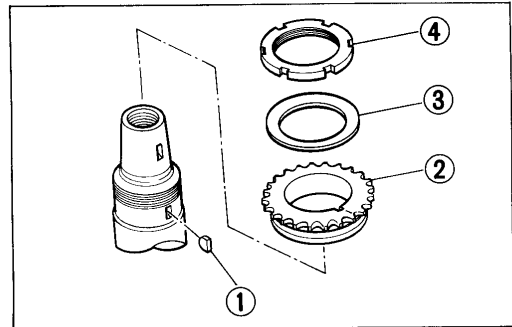
ZUR BEACHTUNG:

Nach Montage von Schaltungsabdeckung und Schalthebel überprüfen, ob sich das Getriebe normal schalten läßt, während Vorgelegewelle und Antriebswelle gedreht werden. Falls sich die Gänge nicht schalten lassen, bedeutet dies, daß die Zahnräder falsch zusammengebaut oder die Schaltgabeln falsch eingebaut worden sind. In diesem Fall noch einmal zerlegen und den Fehler auffindig machen.



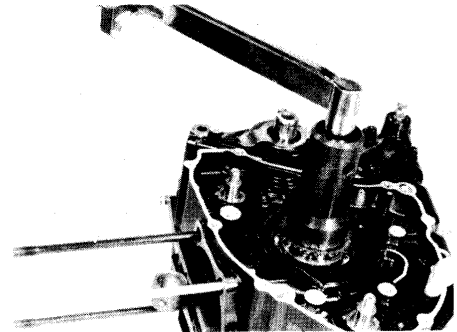
AUSGLEICHER

- Den Keil ① in die Keilnut an der Kurbelwelle einpassen. Dann das Ausgleicherantriebsrad ②, die Federscheibe ③ und den Gewinding ④ anbringen.
- Den Gewinding auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment mit den Spezialwerkzeugen und einem Drehmomentschlüssel anziehen.



09917-23711	Gewinderingschlüssel
09910-20116	Pleuelstangenhalter

Anzugsdrehmoment	25—35 N·m (2,5—3,5 kg-m)
------------------	-----------------------------



- Den Keil in die Keilnut an der vorderen und hinteren Ausgleicherwelle einpassen.
- Ausgleicherabtriebskettenräder an der vorderen und hinteren Ausgleicherwelle anbringen.

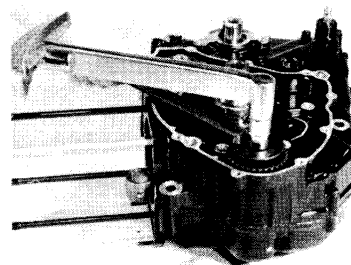
ZUR BEACHTUNG:

Das vordere Ausgleicherabtriebskettenrad ist mit "F" und das hintere mit "R" markiert.

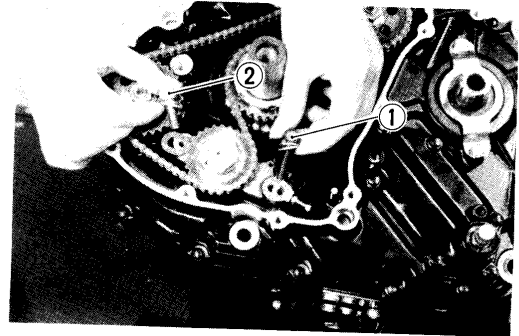
- Die Muttern mit Spezialwerkzeug und Drehmomentschlüssel auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

09917-33710	Kettenradhalter
-------------	-----------------

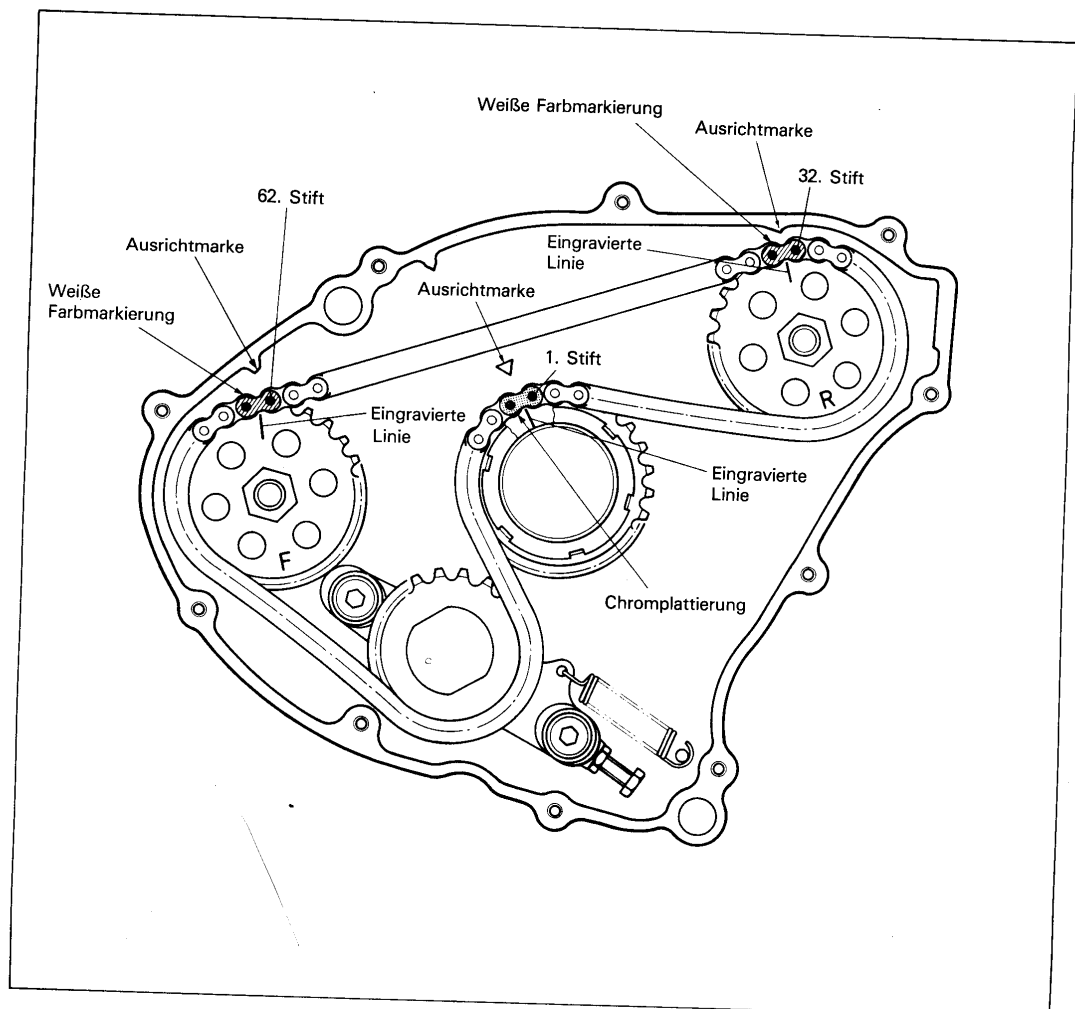
Anzugsdrehmoment	25—40 N·m (2,5—4,0 kg-m)
------------------	-----------------------------



- Unbedingt die Ausrichtmarken am Kurbelgehäuse auf die eingravierten Linien an Antriebs- und Abtriebskettenrädern wie in der Abbildung gezeigt ausrichten.
- Die Ausgleicherantriebskette wie in der Abbildung gezeigt an Antriebs- und Abtriebskettenrad einhängen.
- Den Ausgleicherantriebskettenspanner anbringen und vorübergehend mit den beiden Schrauben befestigen.



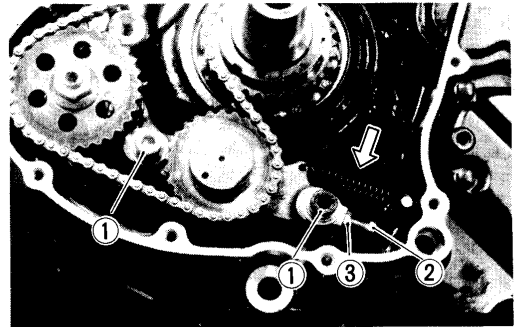
ZUR BEACHTUNG:
Schraube ① ist länger als Schraube ②.



3-53 MOTORWARTUNG

- Die Spannerfeder am hakenförmigen Teil des Kurbelgehäuses einhängen.
- Die beiden Schrauben ① auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen, dann die Anschlagsschraube ② und die Kontermutter ③ festziehen.

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



MAGNETZÜNDER

- Den Keil in die Keilnut an der Kurbelwelle passen und dann den Magnetzünderrotor anbringen.
- Etwas THREAD LOCK SUPER "1305" auf das Gewindeteil der Rotorschraube auftragen.
- Die Magnetzünderrotorschraube mit dem Spezialwerkzeug und Drehmomentschlüssel auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

99000-32100	Thread Lock Super "1305"
-------------	--------------------------

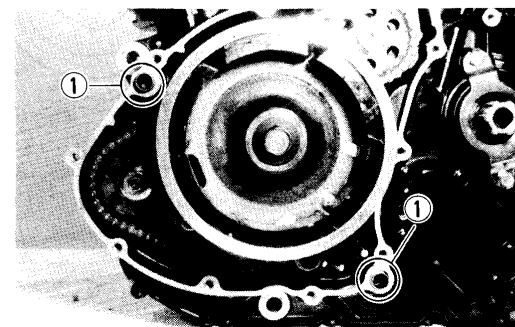
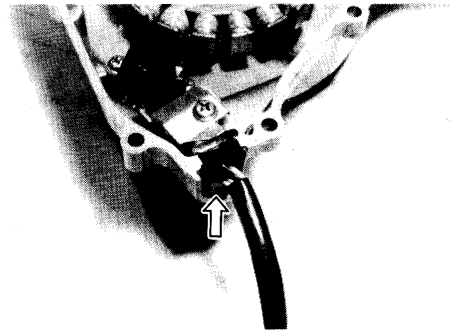
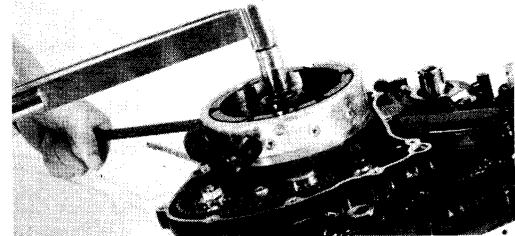
09930-44912	Rotorhalter
-------------	-------------

Anzugsdrehmoment	110–130 N·m (11,0–13,0 kg·m)
------------------	---------------------------------

ZUR BEACHTUNG:

- * Bond Nr. 1207B ist auf die Nut der Magnetzünderleitungsstülpe aufzutragen.
- * Die Magnetzünderabdeckung noch nicht befestigen. Beim Anbringen der Magnetzünderabdeckung die beiden Paßstifte ① einpassen und eine neue Dichtung anbringen.

99000-31140	Suzuki Bond Nr. 1207B
-------------	-----------------------

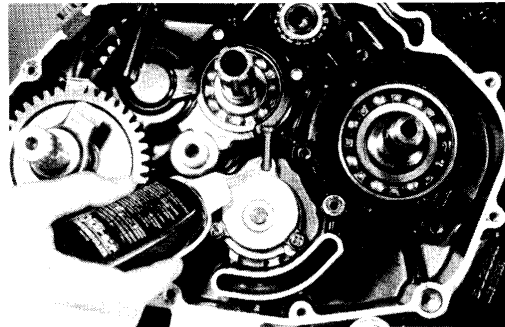


ÖLPUMPE

- Vor Montage der Ölpumpe Motoröl auf die Gleitflächen von Gehäuse, Außenrotor, Innenrotor und Welle auftragen.
- Etwas THREAD LOCK "1342" auf die Gewindeteile der Ölpumpenbefestigungsschrauben auftragen.

99000-32050

Thread Lock "1342"



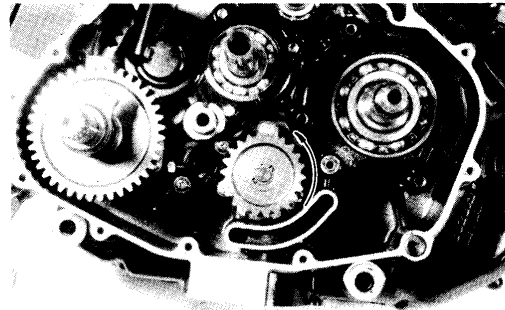
- Die Ölpumpenbefestigungsschrauben anziehen.

09900-09003

Schlagschraubenziehersatz

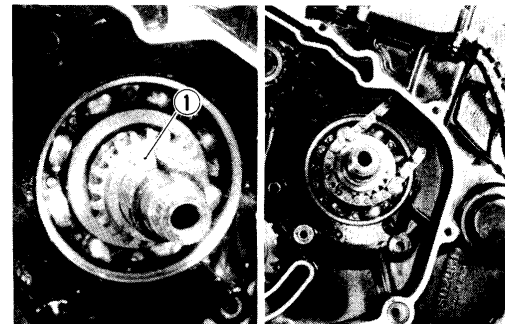
ZUR BEACHTUNG:

Nach Montage des Ölpumpenabtriebsrads durch Drehen von Hand überprüfen, ob es sich gleichmäßig dreht.



NOCKENANTRIEBSRAD

- Das Nockentriebsrad an der Kurbelwelle anbringen, dann den Keil ① in die Keilnut an der Kurbelwelle einpassen.
- Die Steuerkette in das Nockenwellenrad einhängen.

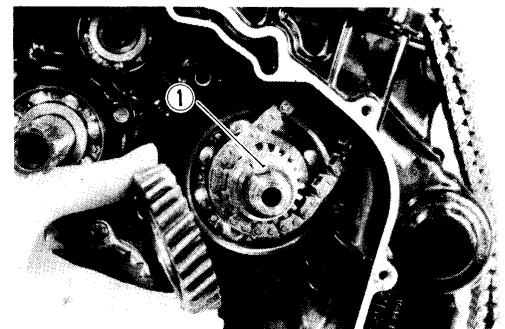


PRIMÄRANTRIEBSRAD

- Den Keil ① in die Keilnut an der Kurbelwelle einpassen, dann Primärtriebsrad, Scheibe und Mutter anbringen.
- Die Primärtriebsradmutter mit dem Spezialwerkzeug und Drehmomentschlüssel auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

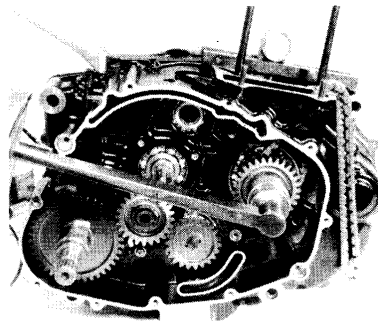
09910-20116

Pleuelstangenhalter

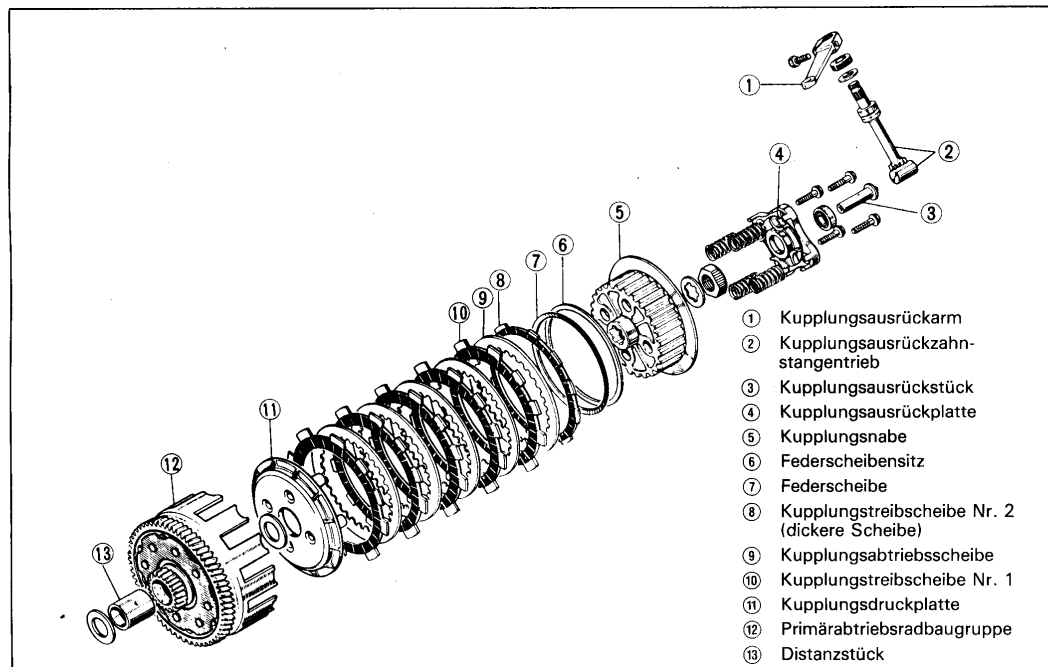


ZUR BEACHTUNG:
Diese Mutter hat ein Linksgewinde.

Anzugsdrehmoment	90—110 N·m (9,0—11,0 kg·m)
------------------	-------------------------------



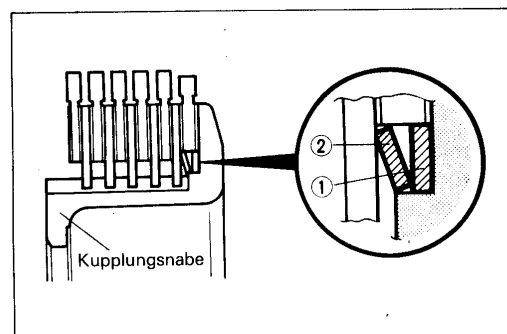
KUPPLUNG



Die Kupplung in der umgekehrten Reihenfolge des Zerlegens zusammenbauen. Insbesondere auf die folgenden Punkte achten:

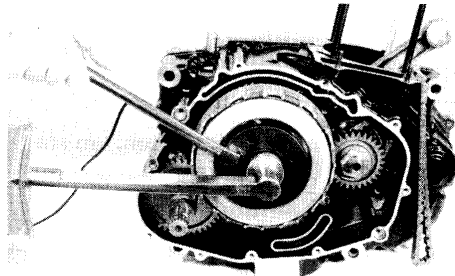
ZUR BEACHTUNG:
Beim Einsetzen des Distanzstückes in das Primärabtriebsrad etwas Motoröl sowohl auf die Innen- als auch die Außenseite des Distanzstückes auftragen.

- Vor Anbringen der Kupplungstreib- und -abtriebscheiben an die Kupplungsnahe überprüfen, ob Federscheibensitz ① und Federscheibe ② richtig eingesetzt sind.

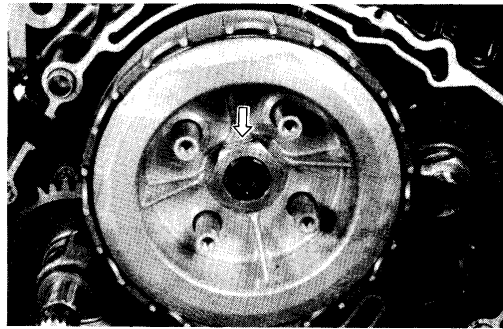


- Nach Anbringen der Primärabtriebsradbaugruppe und Kupplungsteile an die Vorgelegewelle die Kupplungsnabenmutter mit Spezialwerkzeug und Drehmomentschlüssel auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

09920-53722	Kupplungshülse nabenhalter
Anzugsdrehmoment	40 – 60 N·m (4,0 – 6,0 kg·m)

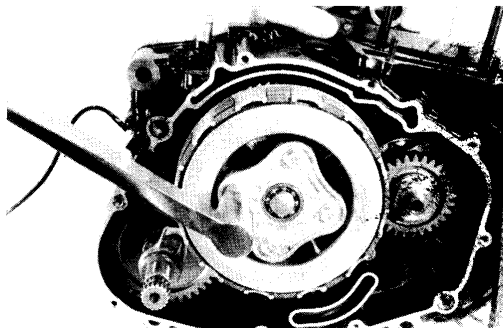


- Nach Anziehen der Kupplungsnabenmutter die Mutter unbedingt sichern, indem die Zunge der Sicherungsscheibe umgebogen wird.



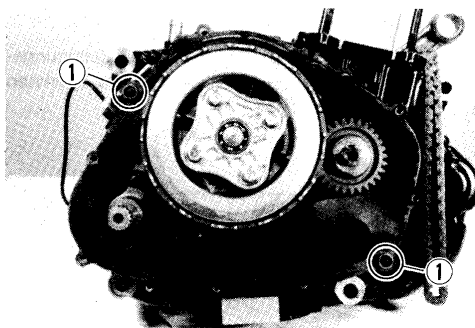
- Die Kupplungsfederbefestigungsschrauben überkreuz mit dem Spezialwerkzeug und Drehmomentschlüssel auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

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



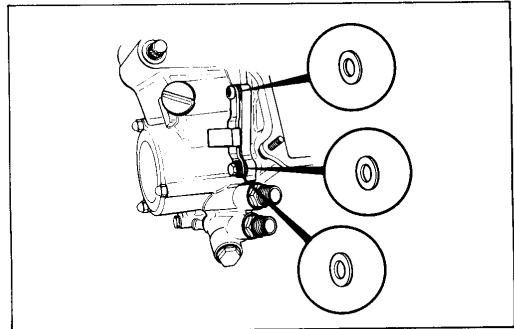
- Die beiden Paßstifte ① in das Kurbelgehäuse passen und eine neue Dichtung anbringen.

VORSICHT:
Eine neue Dichtung verwenden, um Aus-
treten von Öl zu vermeiden.



- Beim Zusammenbauen der Kupplungsabdeckung die Dichtungen wie in der Abbildung gezeigt richtig anbringen.

VORSICHT:
Nur neue Dichtungen verwenden, um ein Austreten von Öl zu vermeiden.

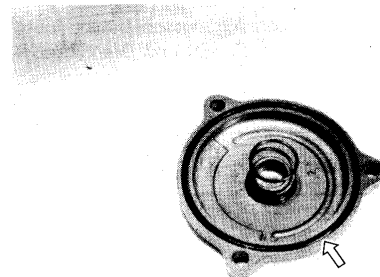
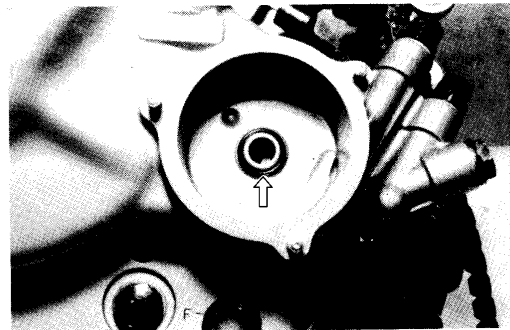


ÖLFILTER

- Vor Anbringen des Ölfilters unbedingt überprüfen, ob O-Ringe und Feder richtig eingesetzt sind.

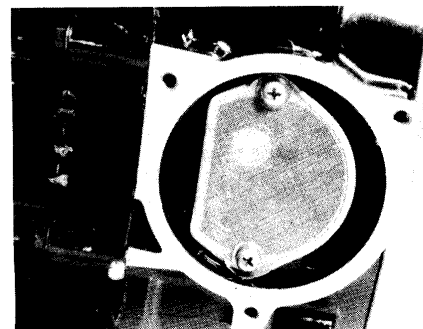
VORSICHT:
Die O-Ringe durch neue ersetzen, um ein Austreten von Öl zu vermeiden.

ZUR BEACHTUNG:
Den O-Ring des Filterdeckels einfetten.



ÖLSUMPFFILTER

- Den Sumpffilter vor dem Anbringen mit Reinigungslösung waschen und den Filter dann zum Trocknen mit Druckluft durchblasen.



- Den O-Ring wie in der Abbildung gezeigt in die O-Ring-Nut einpassen.

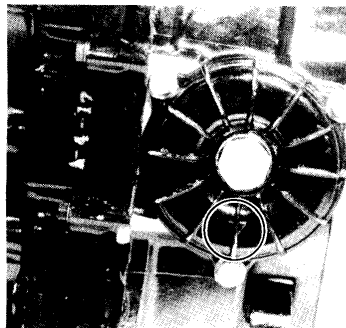
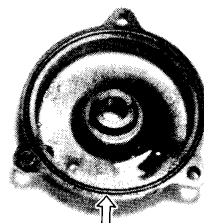
VORSICHT:

Einen neuen O-Ring verwenden, um ein Austreten von Öl zu vermeiden.

ZUR BEACHTUNG:

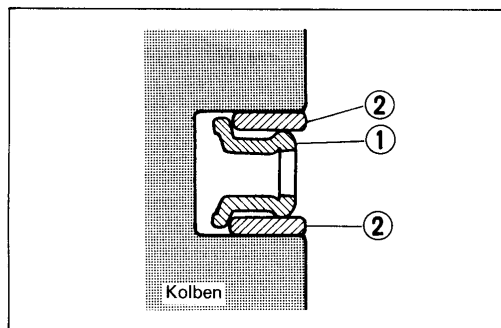
Den O-Ring des Sumpffilterdeckels einfetten.

- Den Ölsumpffilterdeckel so anbringen, daß die Pfeilmarke am Deckel nach vorne weist.



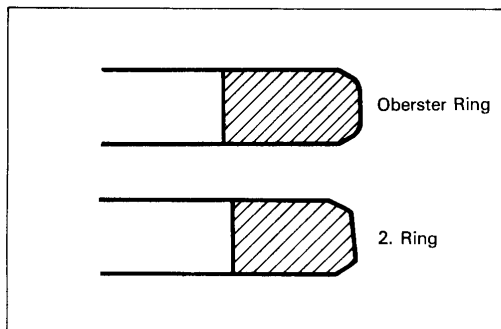
ÖLABSTREIFRING

Den Abstandhalter ① zuerst in die Ölabstreifringnut einsetzen. Dann die beiden Seitenschienen ②, jeweils eine auf jeder Seite des Distanzstücks einsetzen. Abstandhalter und Seitenschienen haben keine spezielle Ober- oder Unterseite im Neuzustand. Nach Zerlegung die gebrauchten Teile jedoch wieder in ihrer ursprünglichen Lage und Richtung einbauen.

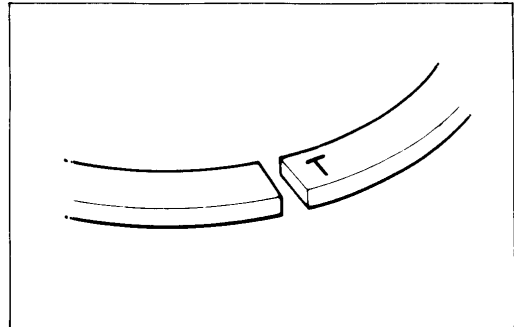


OBERSTER UND ZWEITER RING

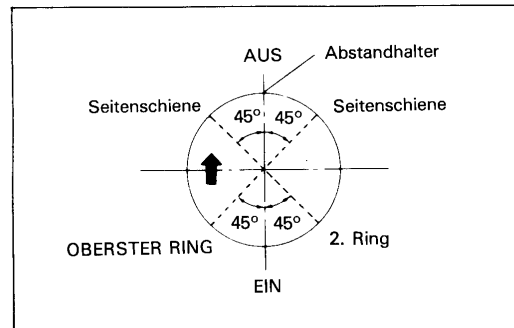
Der oberste und der zweite Ring unterscheiden sich in Form und Oberfläche. Der oberste Ring ist chromplattiert, der zweite Ring nicht. Der zweite Ring ist etwas dunkler als der oberste.



Der oberste und 2. Ring sind mit "T" an der Oberseite markiert. Mit der markierten Seite nach obenweisend am Kolben anbringen.



Die Stoßfugen der drei Ringe wie gezeigt anordnen. Vor dem Einsetzen des Kolbens in den Zylinder überprüfen, ob die Stoßfugen gemäß Abbildung angeordnet sind.



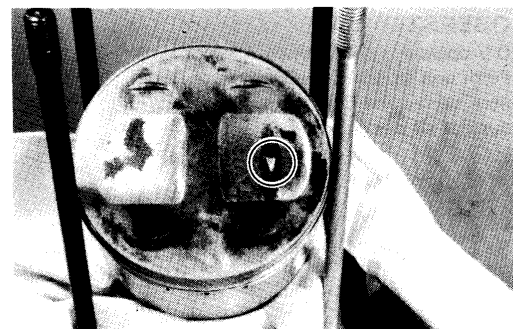
KOLBEN

Beim Einbauen des Kolbens sind folgende Punkte zu beachten:

- Etwas SUZUKI MOLY PASTE auf den Pleierbolzen auftragen.
- Einen sauberen Lappen über die Zylinderbasis legen, um zu verhindern, daß der Pleierbolzensicherungsring in das Pleiergehäuse fallen kann.
- Beim Anbringen des Pleiers die Pfeilmarke am Pleierboden zur Auslaßseite weisen lassen.
- Die Pleierbolzensicherungsringe mit einer Langbeckzange einpassen.

VORSICHT:

Stets einen neuen Pleierbolzensicherungsring verwenden. Ein verzogener Sicherungsring kann versagen.



ZYLINDER

Vor Montage des Zylinders Pleußfuß und Pleußkopf sowie Kolbengleitfläche einölen.

- Die Paßstifte ① am Kurbelgehäuse einpassen und eine neue Dichtung anbringen.

VORSICHT:

Die alte Dichtung nicht wiederverwenden, stets eine neue anbringen, um Austreten von Öl zu vermeiden.

- SUZUKI BOND NO. 1207B gleichmäßig auf die Zylinderbasisdichtung auftragen.

99000-31140

Suzuki Bond Nr. 1207B

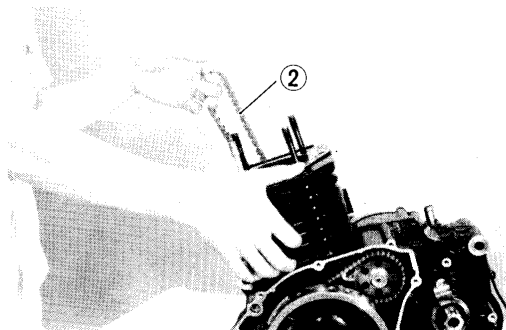
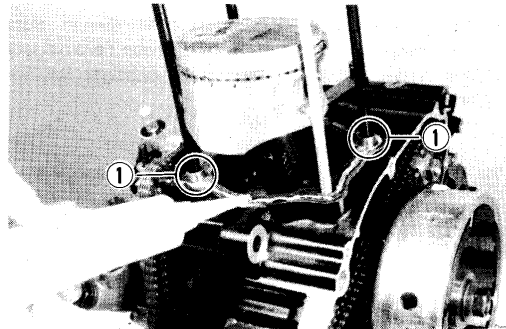
- Die Kolbenringe in richtiger Position halten und den Kolben in den Zylinder einsetzen.

ZUR BEACHTUNG:

Bei Montage des Zylinders nach Anbringen der Steuerkette ② diese straffgezogen halten. Die Steuerkette darf nicht zwischen Kettenrad und Kurbelgehäuse eingeklemmt werden, wenn die Kurbelwelle gedreht wird.

ZUR BEACHTUNG:

Ein Halter für das untere Ende der Steuerkettenführung ist im Kurbelgehäuse eingegossen. Sicherstellen, daß die Steuerkettenführung richtig eingesetzt ist.



ZYLINDERKOPF

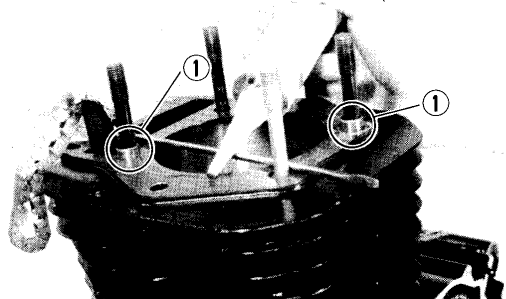
- Die Paßstifte ① in den Zylinder einsetzen und eine neue Dichtung anbringen.
- SUZUKI BOND NO. 1207B gleichmäßig auf die Zylinderkopfdichtung auftragen.

99000-31140

Suzuki Bond Nr. 1207B

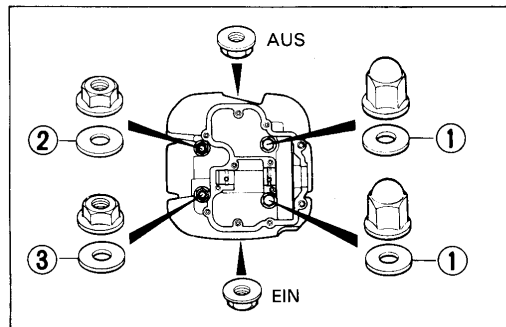
VORSICHT:

Stets eine neue Zylinderkopfdichtung verwenden, um ein Austreten von Öl zu vermeiden. Die alte Dichtung nicht wiederverwenden.



- Zur Sicherung des Zylinderkopfes dienen auch Kupferscheiben und Hutmuttern. Diese Teile müssen wie in der Abbildung gezeigt an richtiger Position angebracht werden.

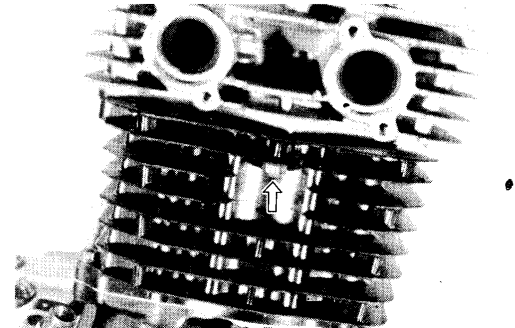
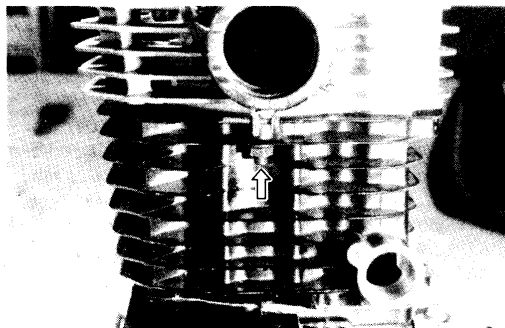
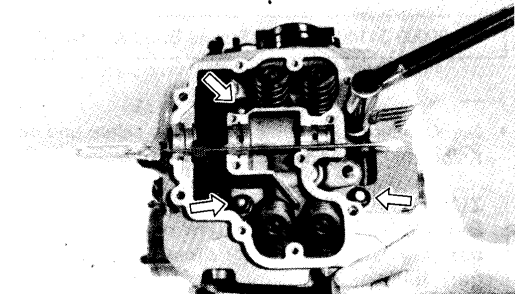
- ① Kupferscheibe
- ② Stahlscheibe (Außendurchmesser 24 mm)
- ③ Stahlscheibe (Außendurchmesser 22 mm)



- Bei einwandfrei auf dem Zylinder aufsitzendem Kopf die Muttern überkreuz anziehen. Jede Mutter auf das unten angegebene Anzugsdrehmoment anziehen:

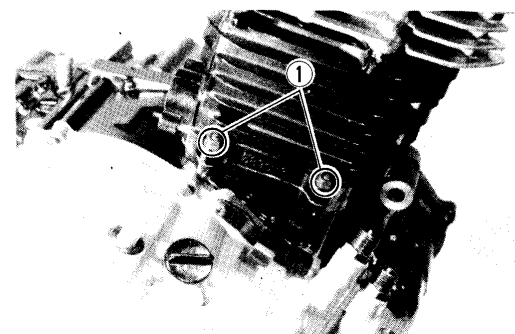
Zylinderkopfmutter-Anzugsdrehmoment

10-mm-Durchm.	35–40 N·m (3,5–4,0 kg·m)
8-mm-Durchm.	23–27 N·m (2,3–2,7 kg·m)



- Nach Anziehen der Zylinderkopfmutter auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment die Zylinderbasismutter ① anziehen.

Zylinderbasismutter-Anzugsdrehmoment	7–11 N·m (0,7–1,1 kg·m)
--------------------------------------	----------------------------



NOCKENWELLE

- Die "T"-Linie am Magnetzünderrotor auf die Indexmarke am Kurbelgehäuse ausrichten und hierbei die Steuerkette nach oben gezogen halten.

VORSICHT:

Wenn die Kurbelwelle gedreht wird, ohne die Steuerkette nach oben zu ziehen, verklemmt sich die Kette zwischen Kurbelgehäuse und Kettenrad.

ZUR BEACHTUNG:

Fett auf den Kettenradhaltestift auftragen und den Stift in die Nockenwelle einsetzen.

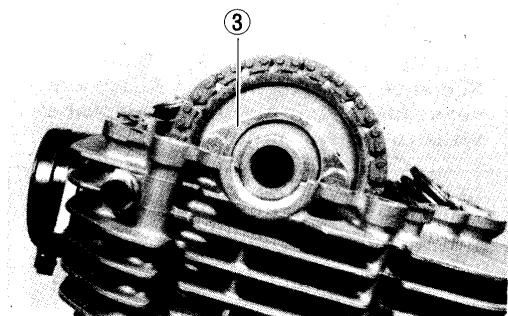
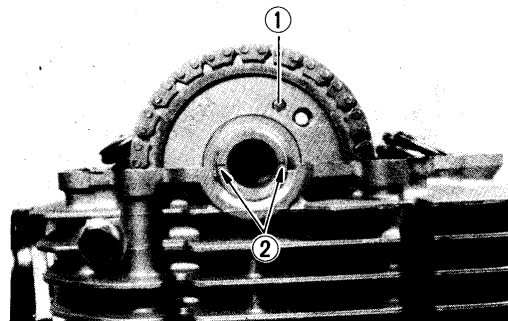
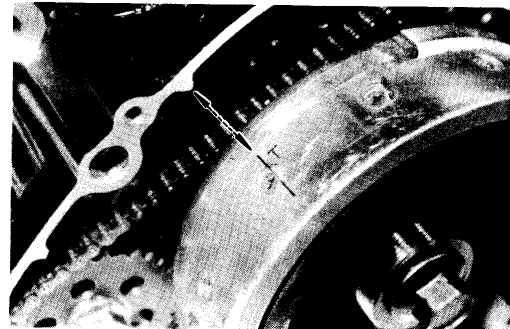
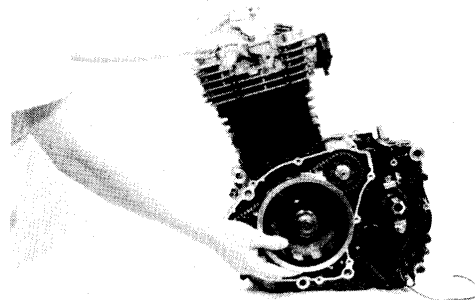
- Die Kette am Kettenrad mit der Haltestiftbohrung ① in 1-Uhr-Position einhängen.

ZUR BEACHTUNG:

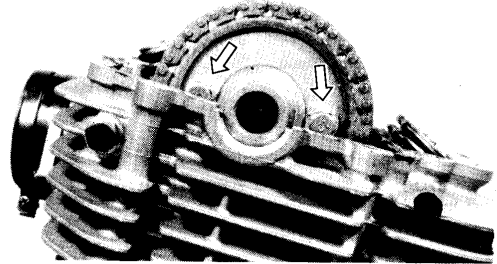
Den Magnetzünderrotor bei dieser Arbeit nicht drehen. Wenn das Kettenrad nicht richtig positioniert ist, dreht man es. Beim Einsetzen der Nockenwelle in das Kettenrad darauf achten, den Haltestift nicht zu verschieben, da er dadurch ins Kurbelgehäuse fallen kann.

- Die eingravierte Linie ② an der Nockenwelle so ausrichten, daß sie parallel zur Oberkante des Zylinderkopfs steht.
- Den C-Ring in die Ringnut des Zylinderkopfs einsetzen.
- Die Sicherungsscheibe ③ so anbringen, daß sie den Haltestift abdeckt.
- THREAD LOCK SUPER "1303" auf die Schrauben auftragen und diese anziehen.

Anzugsdrehmoment	14 – 16 N·m (1,4 – 1,6 kg·m)
99000-32030	Thread Lock Super "1303"

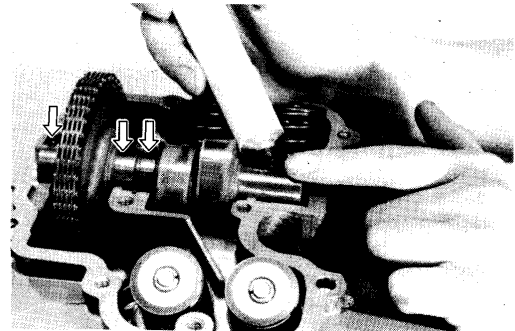


- Die Sicherungsscheiben einwandfrei umbiegen, um die Schrauben zu sichern.



- SUZUKI MOLY PASTE auf die Nockenwellenlagerzapfen auftragen.

99000-25140	Suzuki Moly Paste
-------------	-------------------



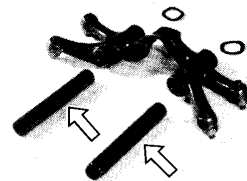
KIPPEBEL UND KIPPEBELWELLE

- SUZUKI MOLY PASTE auf die Kipphebelwellen auftragen.

VORSICHT:

- * Einen neuen O-Ring an der Auslaßkipphebelwelle anbringen, um ein Austreten von Öl zu vermeiden.
- * Unbedingt neue Dichtungen an den Schrauben (1) und (2) anbringen, um ein Austreten von Öl zu vermeiden.

99000-25140	Suzuki Moly Paste
-------------	-------------------

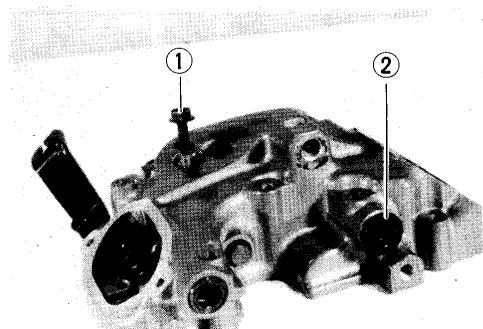


- Nach Einsetzen der Kipphebelwellen die Schrauben (1) und (2) anziehen.

ZUR BEACHTUNG:

Schraube (1) mit konischer Aussparung verwenden, um die Auslaßkipphebelwelle zu sichern.

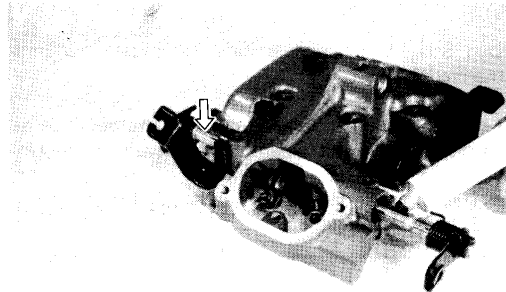
Anzugsdrehmoment	
Schraube (1)	8—10 N·m (0,8—1,0 kg-m)
Schraube (2)	25—30 N·m (2,5—3,0 kg-m)



DEKOMPRESSIONSWELLEN

- SUZUKI MOLY PASTE auf manuelle und automatische Dekompressionswelle auftragen.

99000-25140	Suzuki Moly Paste
-------------	-------------------

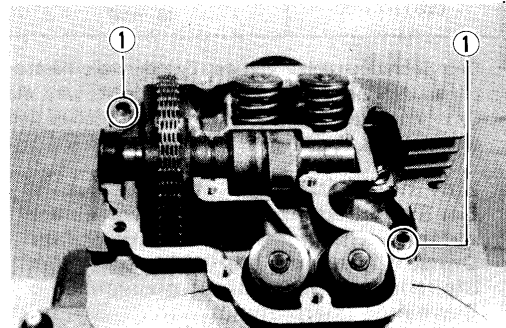


ZYLINDERKOPFHAUBE

- Öl gründlich von den Paßflächen von Zylinderkopf und Haube abwischen.
- Die beiden Paßstifte ① an der Zylinderkopfsseite anbringen.
- SUZUKI BOND Nr. 1207B gleichmäßig auf die Zylinderkopffläche auftragen.

99000-31140	Suzuki Bond Nr. 1207B
-------------	-----------------------

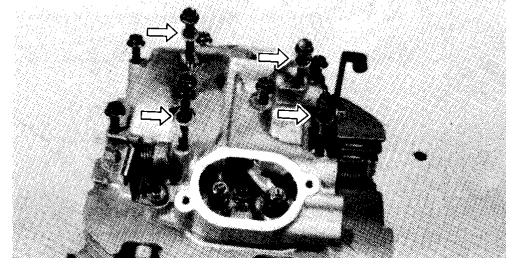
ZUR BEACHTUNG:
SUZUKI BOND Nr. 1207B nicht auf die Nockenwellenabschlußkappe auftragen.



- Die vier Dichtungen richtig gemäß Abbildung an den Zylinderkopphaubenschrauben anbringen.

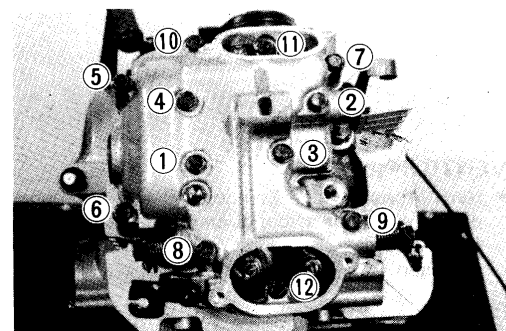
VORSICHT:
Nur neue Dichtungen verwenden, um ein Austreten von Öl zu vermeiden.

ZUR BEACHTUNG:
Beim Anziehen der Zylinderkopphaubenschrauben muß sich der Kolben am oberen Totpunkt seines Verdichtungsaktes befinden.



- Die Zylinderkopphaubenschrauben leicht überkreuz anziehen und dann, wenn alles in Ordnung ist, mit einem Drehmomentschlüssel auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Anzugsdrehmoment	9—11 N·m (0,9—1,1 kg-m)
------------------	----------------------------



STEUERKETTENSPANNER

Den Steuerkettenspanner nach folgendem Verfahren montieren.

- Die Kappe ① entfernen und das genutete Ende der Zylinderwelle mit einem Schraubenzieher im Uhrzeigersinn drehen.
- Den Steuerkettenspanner mit den Paßschrauben am Zylinder anbringen.

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

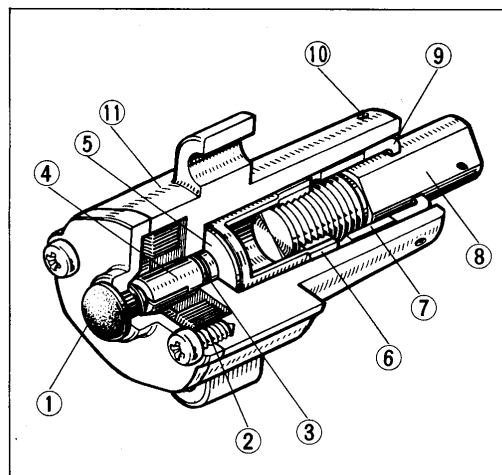
09911-73730	"T"-Sechskantschlüssel (5 mm)
-------------	----------------------------------

- Den Schraubenzieher von der Zylinderwelle herausziehen. Während sich der Zylinder dreht, wird die Spannerstange unter Federkraft vorgeschoben und drückt den Spanner gegen die Steuerkette.

ZUR BEACHTUNG:

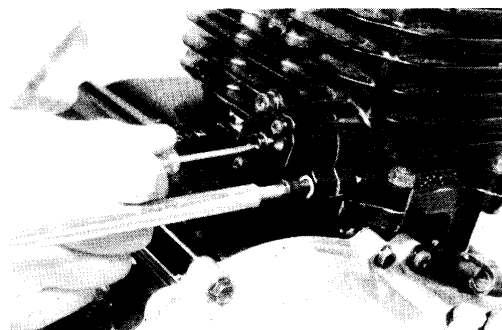
Der Steuerkettenspanner wird von einem automatisch eingestellten Spanner unter Druck gehalten. Vor Montage des Steuerkettenspanners auf gleichmäßige Bewegung überprüfen.

- ① Deckel
- ② Feder
- ③ O-Ring
- ④ Zylinderwelle
- ⑤ Druckscheibe
- ⑥ Zylinder
- ⑦ Distanzstück
- ⑧ Spannerstange
- ⑨ Stangenführung
- ⑩ Führungshaltestift
- ⑪ Gehäuse



VENTILSPIEL

- Nach Anziehen der Zylinderkopfhaubenschrauben das Ventilspiel nachkontrollieren und erforderlichenfalls einstellen. Siehe Seite 2–6 bezüglich Einstellverfahren.

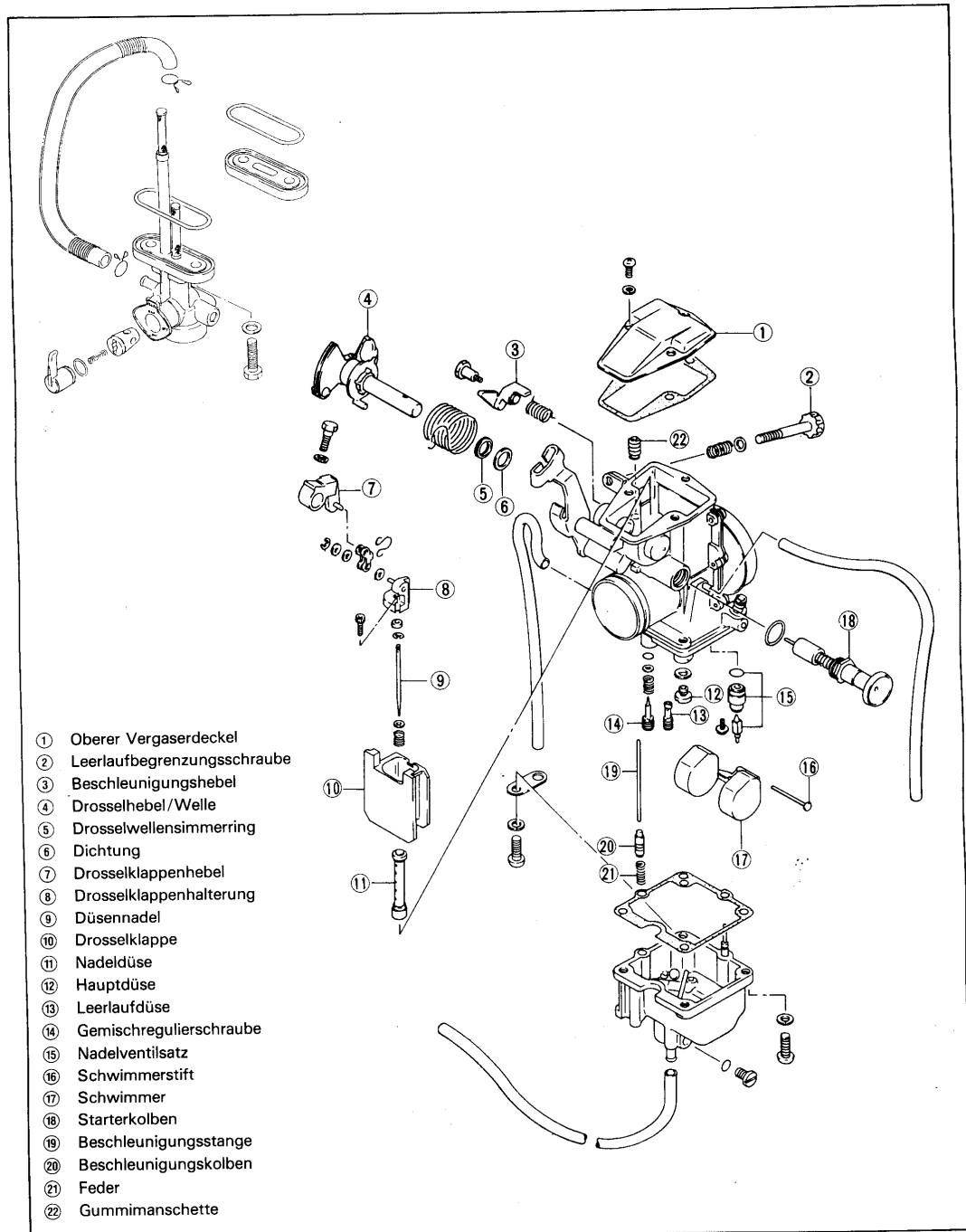


KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM

INHALT

KRAFTSTOFFHAHN- UND VERGASER-AUFBAU	4-1
TECHNISCHE DATEN	4-2
KRAFTSTOFFHAHN	
INSPEKTION UND REINIGUNG	4-3
VERGASER	
ZERLEGUNG	4-3
INSPEKTION	4-5
ÜBERPRÜFUNG DES NADELVENTILS	4-6
SCHWIMMERHÖHENEINSTELLUNG	4-6
ZUSAMMENBAU	4-6
ÜBERPRÜFUNG DES KRAFTSTOFFSTANDS	4-7
MONTAGE DES VERGASERS	4-7
SCHMIERSYSTEM	4-8
ÖLDRUCK	4-9
ÖLSUMPPFILTER	4-9

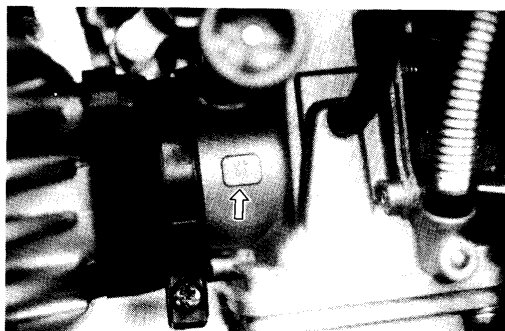
KRAFTSTOFFHAHN- UND VERGASER-AUFBAU



TECHNISCHE DATEN

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION
Vergasertyp	MIKUNI VM38SS
Bohrung	38 mm
Kenn-Nr.	14A00
Leerlaufdrehzahl	1 300±100 U/min
Kraftstoffstand	3,5±0,5 mm
Schwimmerhöhe	23,0±1,0 mm
Hauptdüse (M.J.)	#135
Hauptluftdüse (M.A.J.)	0,6 mm
Düsennadel (J.N.)	6CM1 (3)
Ausschnitt (C.A.)	1,5
Nadeldüse (N.J.)	O—0
Leerlaufdüse (P.J.)	#20
Überströmkanal (B.P.)	1,0 mm
Pilotauslaß (P.O.)	1,0 mm
Ventilsitz (V.S.)	2,8 mm
Kaltstartdüse (G.S.)	#32,5
Gemischregulierschraube (P.S.)	Zwei Drehungen heraus (VOREINSTELLUNG)
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	1,2 mm
Gasseilzugspiel	0,5—1,0 mm

LAGE DER KENNUMMER



KRAFTSTOFFHAHN

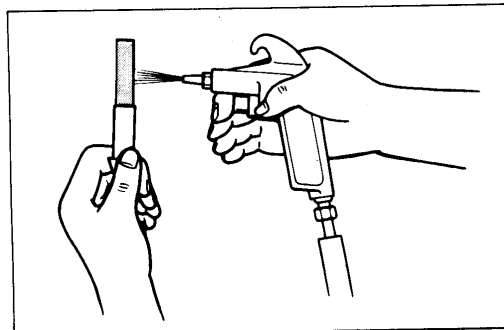
INSPEKTION UND REINIGUNG

Wenn das Kraftstoffsieb mit Ablagerungen oder Rost verschmutzt ist, kann der Kraftstoff nicht gleichmäßig fließen, wodurch die Motorleistung leidet. Das Kraftstoffsieb folgendermaßen reinigen:

- Den Kraftstoffhahn zudrehen (OFF).
- Den Kraftstoffschlauchhalter seitlich verschieben und den Kraftstoffschlauch vom Kraftstoffhahn abtrennen.
- Den Kraftstoffhahn aufdrehen (ON) und den Kraftstoff ablassen.
- Die Kraftstoffhahnbaugruppe nach Entfernen der beiden Schrauben abnehmen.
- Das Kraftstoffsieb mit Druckluft sauberblasen.

WARNUNG:

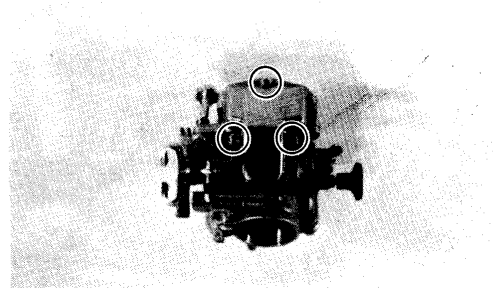
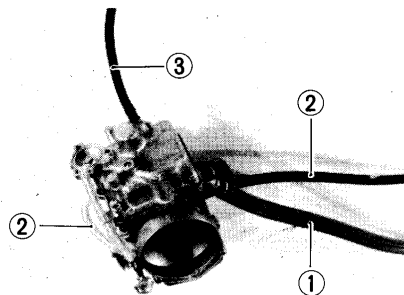
Benzin ist außerordentlich feuergefährlich. Äußerste Vorsicht ist geboten. Die Dichtung durch eine neue ersetzen, um Auslaufen von Kraftstoff zu vermeiden.



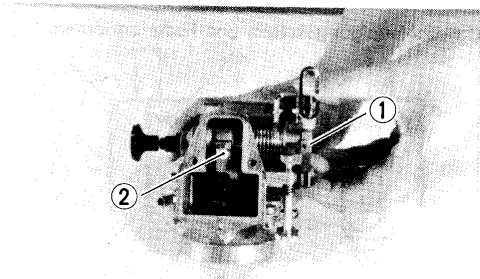
VERGASER

ZERLEGUNG

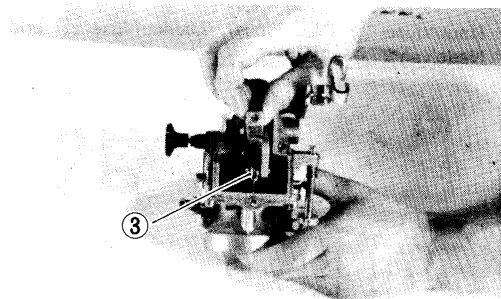
- Den Vergaser vom Motorrad ausbauen.
(Siehe Seite 3-4.)
- Die Schläuche ①, ② und ③ abtrennen.
 - ① Kraftstoffschlauch
 - ② Entlüftungsschlauch
 - ③ Kraftstoffüberlaufschlauch
- Den oberen Vergaserdeckel nach Entfernen der drei Schrauben abnehmen.



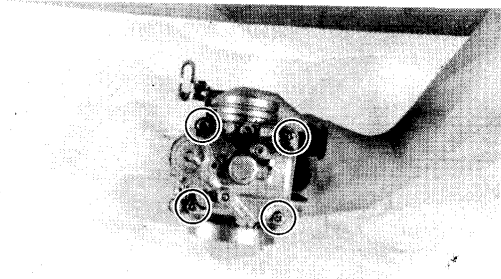
- Drosselhebel/Welle ① nach Entfernen der Schraube ② herausziehen.



- Die Drosselklappe ③ herausziehen.

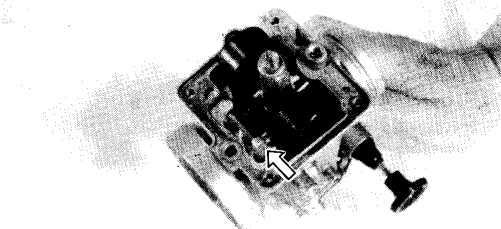


- Das Schwimmerkammergehäuse nach Entfernen der vier Schrauben abnehmen.



- Den Schwimmerstift herausziehen und den Schwimmer entfernen.

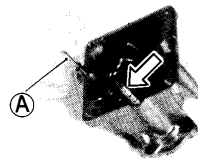
VORSICHT:
Beim Entfernen des Schwimmerstiftes
darauf achten, das Vergasergehäuse
nicht zu beschädigen.



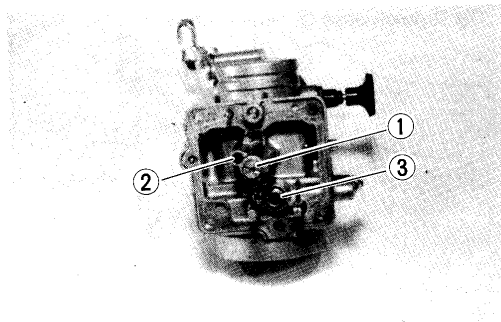
4-5 KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM

- Beschleunigungskolben und Feder entfernen.

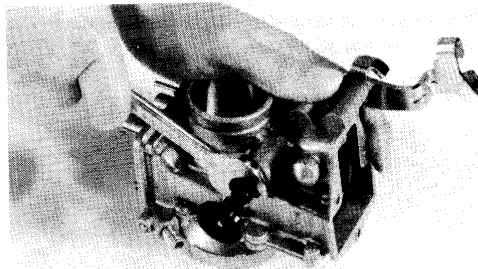
Ⓐ Beschleunigungsdüse



- Hauptdüse ① (Nadeldüse), Leerlaufdüse ② und Nadelventil ③ entfernen.



- Die Starterkolbenbaugruppe entfernen.



INSPEKTION

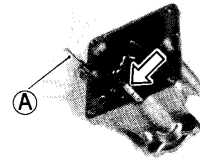
Die folgenden Gegenstände auf Beschädigung oder Verstopfung überprüfen.

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| * Leerlaufdüse | * Dichtung |
| * Hauptdüse | * Drosselwellensimmerring |
| * Hauptluftdüse | * Ablasschraubendichtung |
| * Leerlaufdüse | * Pilotauslaß und Überströmlöcher |
| * Nadeldüsenentlüftungsloch | * Beschleunigungsdüse |
| * Schwimmer | |
| * Nadelventil | |
| * Startdüse | |

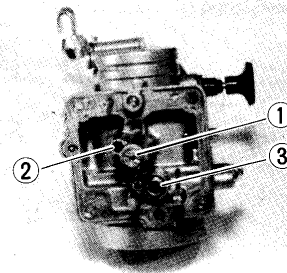
4-5 KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM

- Beschleunigungskolben und Feder entfernen.

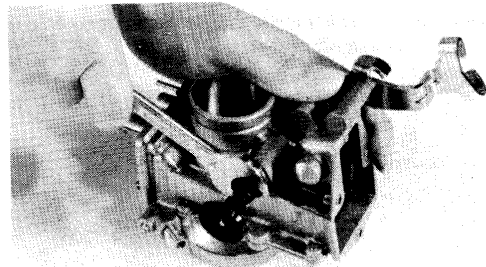
Ⓐ Beschleunigungsdüse



- Hauptdüse ① (Nadeldüse), Leerlaufdüse ② und Nadelventil ③ entfernen.



- Die Starterkolbenbaugruppe entfernen.



INSPEKTION

Die folgenden Gegenstände auf Beschädigung oder Verstopfung überprüfen.

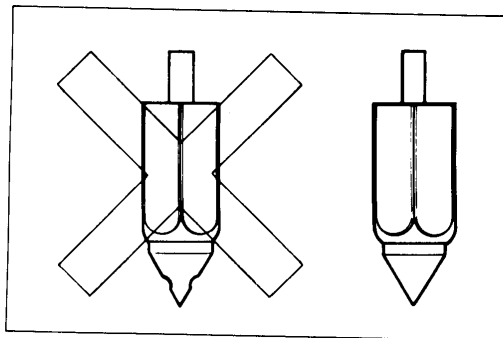
- | | |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| * Leerlaufdüse | * Dichtung |
| * Hauptdüse | * Drosselwellensimmerring |
| * Hauptluftdüse | * Ablasschraubendichtung |
| * Leerlaufdüse | * Pilotauslaß und Überströmlöcher |
| * Nadeldüsenentlüftungsloch | * Beschleunigungsdüse |
| * Schwimmer | |
| * Nadelventil | |
| * Startdüse | |

ÜBERPRÜFUNG DES NADELVENTILS

Falls Fremdkörper zwischen Ventilsitz und Nadel hängenbleiben, strömt Benzin ununterbrochen ein und verursacht Überfluten. Falls Sitz und Nadel über die zulässige Toleranz abgenutzt sind, treten ähnliche Störungen auf. Wenn dagegen die Nadel klemmt, fließt kein Benzin in die Schwimmerkammer.

Schwimmerkammer sowie Schwimmerteile mit Benzin reinigen. Falls die Nadel wie unten gezeigt abgenutzt ist, muß sie zusammen mit dem Ventilsitz ausgewechselt werden.

Den Kraftstoffdurchlaß der Mischkammer mit Druckluft reinigen.



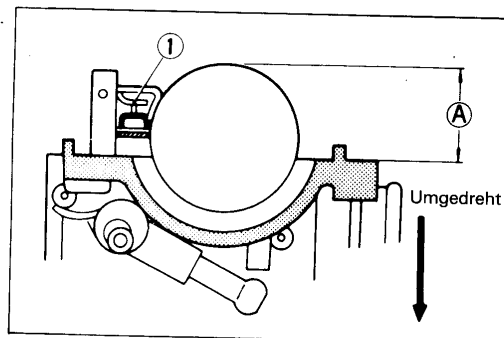
SCHWIMMERHÖHENEINSTELLUNG

Um die Schwimmerhöhe zu überprüfen, dreht man den Vergaser um, wobei der Schwimmerarm freigehalten wird, und mißt die Höhe A mit einer Schublehre, wobei der Schwimmerarm das Nadelventil gerade berührt. Die Zunge ① erforderlichenfalls biegen, um die Höhe A auf diesen Wert zu bringen.

Schwimmerhöhe A	$23,0 \pm 1,0$ mm
09900-20101	Schublehre

ZUR BEACHTUNG:

Beim Messen der Schwimmerhöhe unbedingt die Dichtung entfernen.

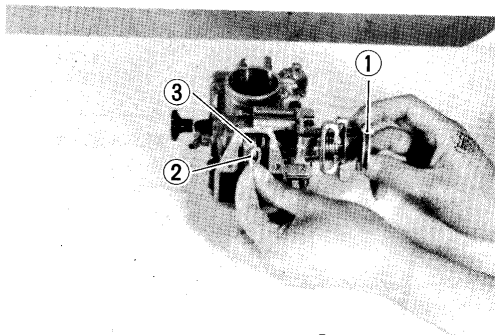


ZUSAMMENBAU

Der Vergaser wird in der umgekehrten Reihenfolge der Zerlegung zusammengebaut.

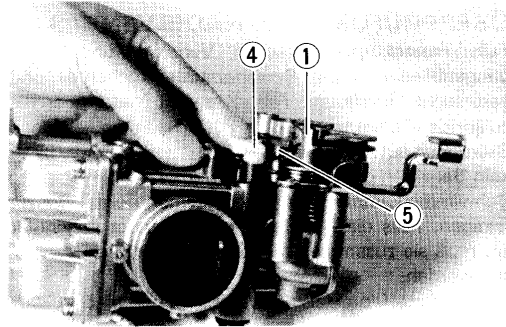
Achten Sie insbesondere auf die folgenden Punkte:

- Beim Anbringen von Drosselhebel/Welle ① die Dichtung ② zwischen Drosselklappenhebel ③ und Vergasergehäuse setzen.



4-7 KRAFTSTOFF- UND SCHMIERSYSTEM

- Beim Anbringen von Drosselhebel/Welle ① den Beschleunigungshebel ④ mit dem Vorsprung ⑤ von Drosselhebel/Welle in Berührung bringen.

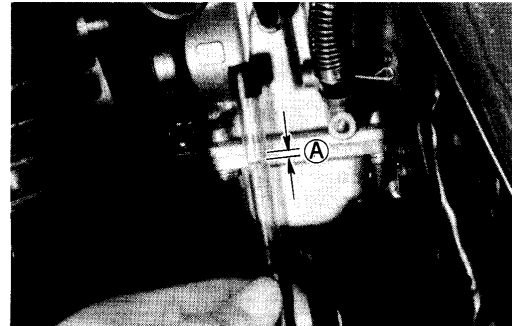


ÜBERPRÜFUNG DES KRAFTSTOFFSTANDS

- Die Vergaserablaßschraube entfernen und den Kraftstoffmesser anbringen.

09913-14511	Kraftstoffmesser
-------------	------------------

- Den Motor mit Leerlaufdrehzahl (1 200–1 400 U/min) laufen lassen. Den Abstand A mit auf die Paßfläche der Schwimmerkammer ausgerichteter Mittellinie des Pegelmessers messen, wie in der Abbildung gezeigt. A muß innerhalb des angegebenen Bereichs liegen.



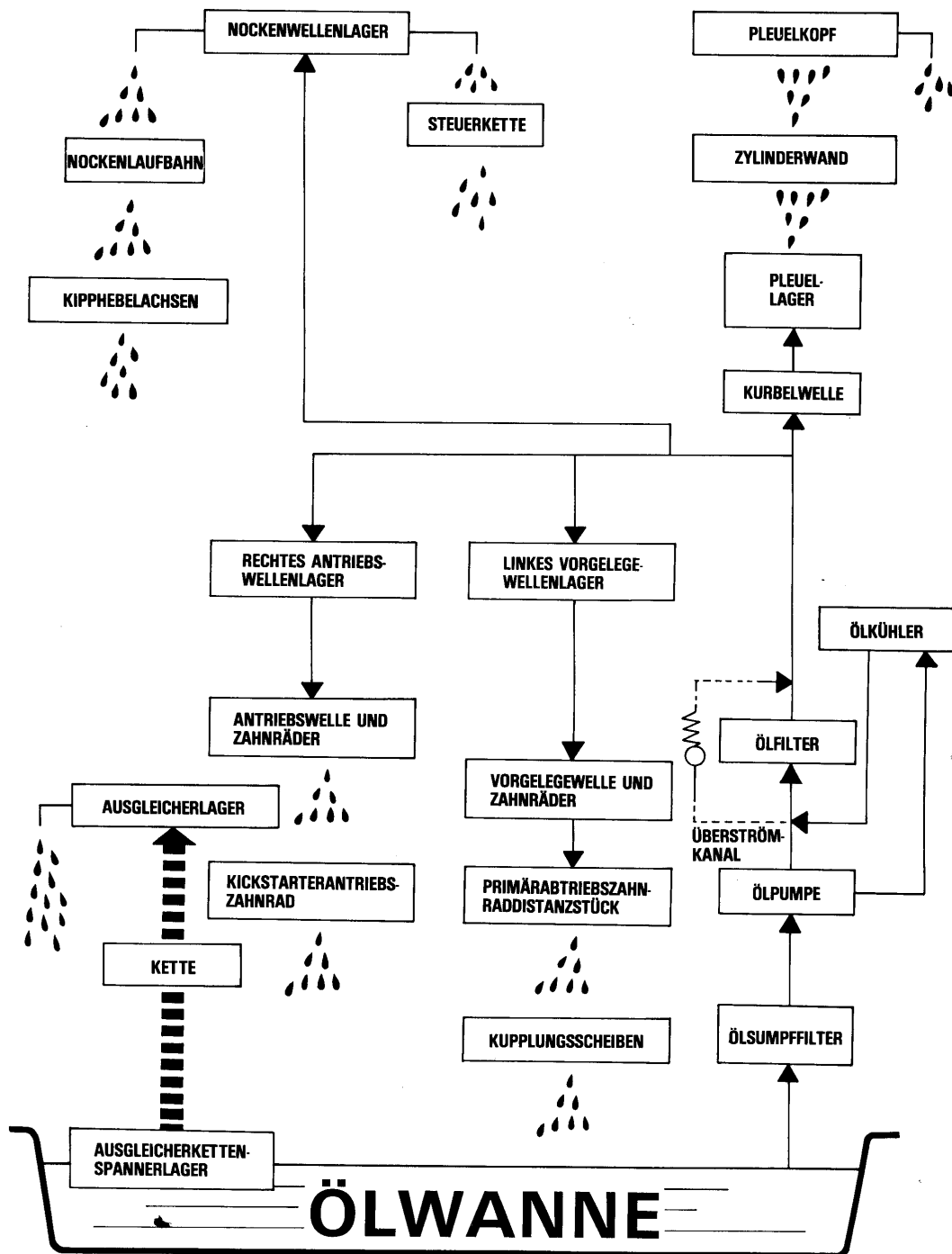
Abstand A	3,5±0,5 mm
-----------	------------

MONTAGE DES VERGASERS

Der Vergaser wird in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus montiert. Nach der Montage sind die folgenden Einstellungen/Überprüfungen erforderlich.

- * Gasseilzugspiel (Siehe Seite 2-10.)
- * Leerlaufeinstellung (Siehe Seite 2-10.)
- * Überprüfung des Kraftstoffstands (Auf dieser Seite)

SCHMIERSYSTEM



ÖLDRUCK

- Einen elektrischen Drehzahlmesser an den Motor anschließen.
- Den Öldruckmesser ① wie in der Abbildung gezeigt ansetzen.
- Den Motor folgendermaßen warmlaufen lassen.
Im Sommer: ca. 10 min bei 2 000 U/min
Im Winter: ca. 20 min bei 2 000 U/min
- Nach dem Warmlaufen die Motordrehzahl auf 3 000 U/min erhöhen und den Öldruckmesser ablesen.

ZUR BEACHTUNG:

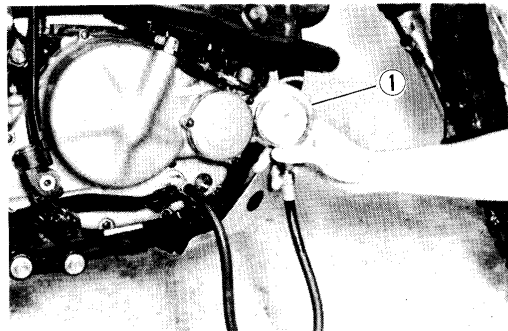
- * Das Motoröl muß auf 60°C erwärmt werden, wenn der Öldruck geprüft wird.

09915-74510

Öldruckmesser

Vorgeschriebener Öldruck

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



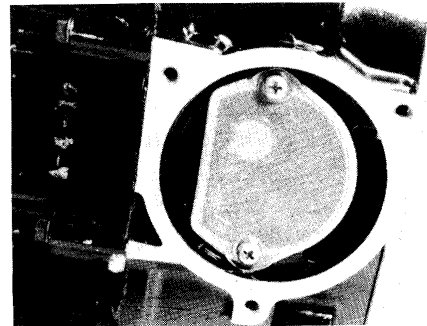
Bei niedrigerem oder höherem Öldruck als vorgeschrieben auf folgende Ursachen überprüfen

- * Niedriger Öldruck wird in der Regel durch verstopften Ölfilter, Ölundichtigkeit des Öldurchgangs, beschädigten Simmerring, defekte Ölpumpe oder durch ein Zusammenwirken dieser Gründe verursacht.
- * Hoher Öldruck ist in der Regel auf zu schweres Motoröl, verstopften Öldurchgang, falschen Einbau des Ölfilters oder ein Zusammenwirken dieser Gründe zurückzuführen.

ÖLSUMPFFILTER

Den Ölsumpffilter folgendermaßen reinigen:

- Das Motoröl durch Entfernen der Ablassschraube und des Einfüllverschlusses ablassen. (Siehe Seite 2-9.)
- Den Ölsumpffilterdeckel nach Entfernen der drei Schrauben abnehmen. (Siehe Seite 3-17.)
- Den Ölsumpffilter nach Entfernen der beiden Schrauben abnehmen. (Siehe Seite 3-17.)
- Den Ölsumpffilter mit Reinigungslösemittel waschen. Dann zum Trocknen Druckluft durch den Filter blasen.



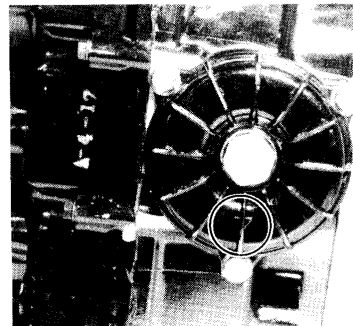
MONTAGE

- Den O-Ring in die O-Ring-Nut einpassen.
- Den O-Ring einfetten.

VORSICHT:

Einen neuen O-Ring verwenden, um ein Auslaufen von Öl zu vermeiden.

- Beim Anbringen des Ölsumpffilterdeckels die Pfeilmarke am Deckel nach vorne weisen lassen.
- Die Ablassschraube sicher einschrauben und frisches Öl durch die Einfüllöffnung nachfüllen. (Siehe Seite 2-9.)



ELEKTRISCHE ANLAGE

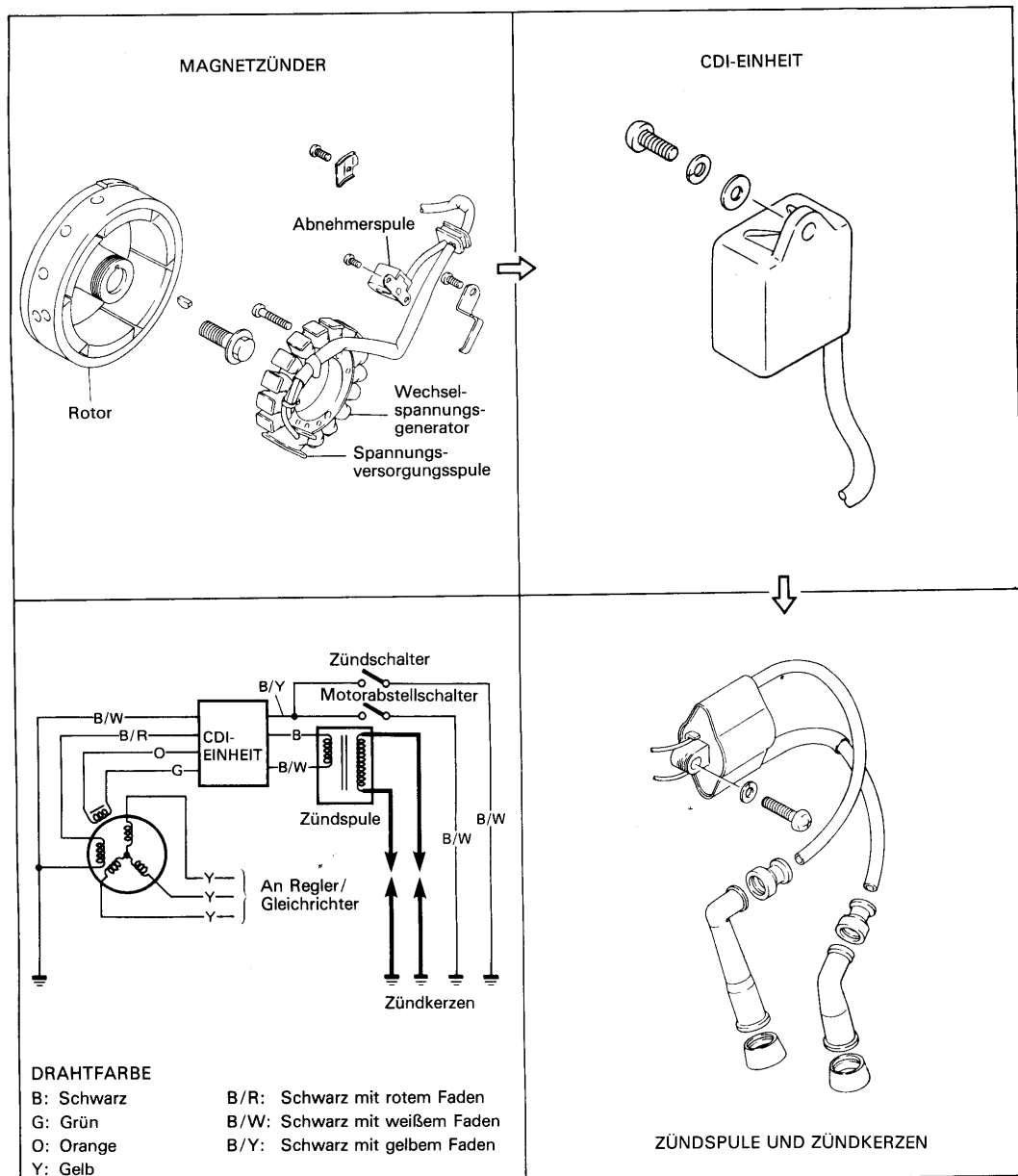
INHALT

ZÜNDSYSTEM	5- 1
BESCHREIBUNG	5- 1
INSPEKTION	5- 2
LADESYSTEM	5- 4
INSPEKTION	5- 4
INSTRUMENTENTAFEL	5- 5
DEMONTAGE UND ZERLEGUNG	5- 5
INSPEKTION	5- 6
LAMPEN	5- 7
SCHALTER	5- 8
BATTERIE	5-11

ZÜNDSYSTEM

BESCHREIBUNG

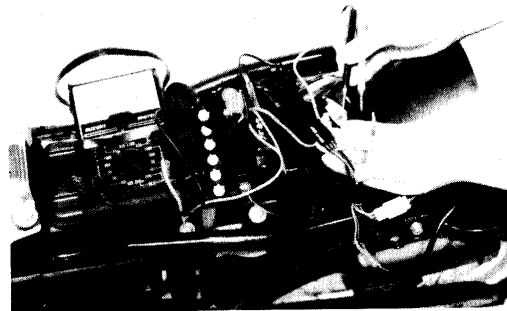
Beim Kondensatorentladungszündsystem lädt der vom Magnetzündler erzeugte Strom den Kondensator. Diese Energie wird zum vorgegebenen Zündzeitpunkt in einem Stoß freigegeben, und Strom fließt durch die Primärseite der Zündspule. Ein Hochspannungsstrom wird in der Sekundärwicklung der Zündspule induziert, wodurch ein starker Funke den Elektrodenabstand überspringt.



INSPEKTION**MAGNETZÜNDERSPULE**

- Linke und rechte Rahmenabdeckung sowie Sitzbank entfernen. (Siehe Seite 3-2.)
- Abnehmer-, Spannungsversorgungs- und Ladungsdrähte abtrennen.
- Den Widerstand zwischen den Leitungen der folgenden Tabelle mit dem Taschentester messen.

09900-25002	Taschentester
Magnetzünderspulenwiderstand	
Abnehmerspule	O—G 185—250 Ω (Bereich: $\times 100 \Omega$)
Spannungsversorgungspule	B/R—B/W 170—230 Ω (Bereich: $\times 100 \Omega$)
Ladespule	Y—Y 0,1—1,2 Ω (Bereich: $\times 1 \Omega$)

**DRAHTFARBE**

O: Orange

G: Grün

B/R: Schwarz mit rotem Faden

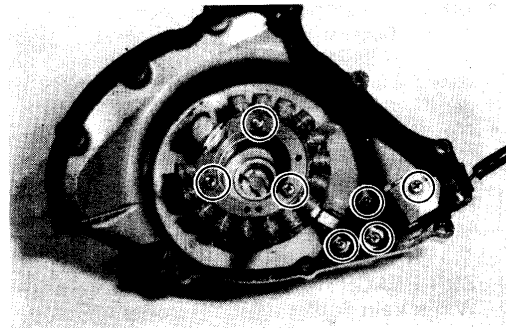
B/W: Schwarz mit weißem Faden

Y: Gelb

VORSICHT:

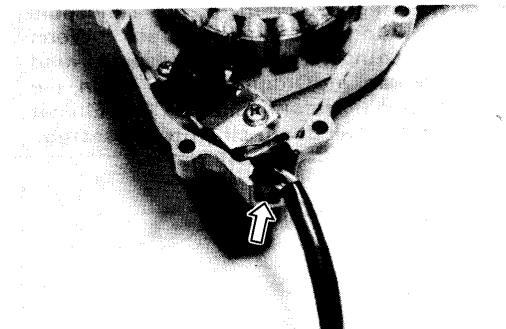
Beim Auswechseln der Magnetzünderspulen etwas **THREAD LOCK "1342"** auf die Gewindeteile der Schrauben auftragen.

99000-32050	Thread Lock "1342"
-------------	--------------------

**VORSICHT:**

Bond Nr. 1207B auf die Nut der Magnetzündersleitungsdrahttülle auftragen.

99000-31140	Suzuki Bond Nr. 1207B
-------------	-----------------------



ZÜNDSPULE

Überprüfung mit Elektrotester

- Linken und rechten Rahmendeckel, Sitzbank und Kraftstofftank entfernen. (Siehe Seite 3-2.)
- Die Zündspule vom Rahmen entfernen.
- Die Zündspule auf Funkenleistung überprüfen.
Testanschluß wie gezeigt vornehmen. Sicherstellen, daß der Dreinadel-Funkenabstand mindestens 8 mm beträgt.

09900-28106	Elektrotester
Sollfunkenstrecke	8 mm

Überprüfung mit Taschentester

09900-25002	Taschentester
Zündspulenwiderstand	
Primärwicklung	Schwarz — Schwarz 0 — 1 Ω (Bereich: x1 Ω)
Sekundärwicklung	Kerzenstecker — Kerzenstecker 20 — 27 k Ω (Bereich: x1 k Ω) /

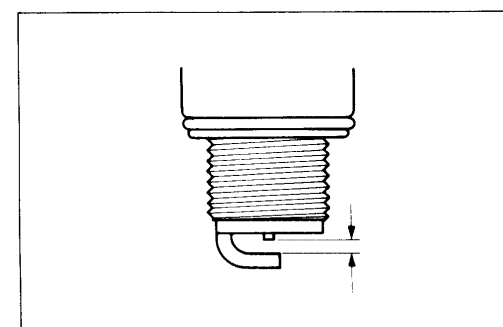
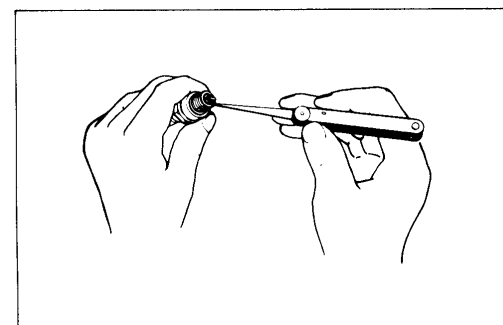
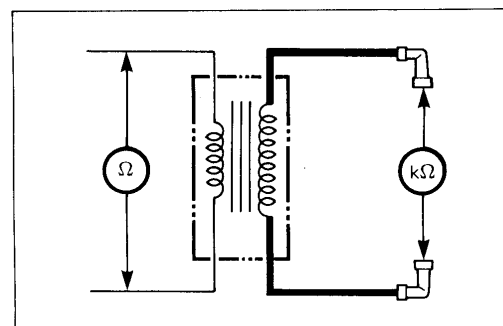
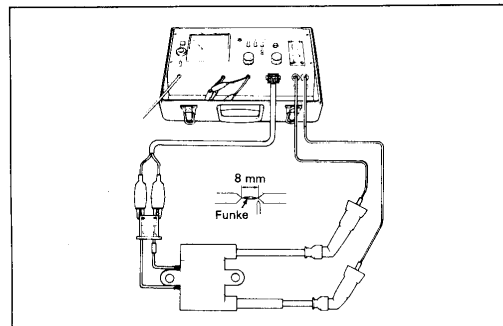
ZÜNDKERZE

- Die Zündkerze mit einer Drahtbürste und einem spitzen Gegenstand reinigen. Den spitzen Gegenstand zur Beseitigung von Ölkohle verwenden und dabei darauf achten, das Porzellan nicht zu beschädigen.
- Den Elektrodenabstand mit einer Zündkerzenlehre überprüfen.

Elektrodenabstand	0,8 — 0,9 mm
-------------------	--------------

ZUR BEACHTUNG:

Wenn kein Funke den Elektrodenabstand überspringt, die CDI-Einheit auswechseln oder Magnetzünderspulen, Zündspule und Zündkerze überprüfen. Wenn Magnetzünderspulen, Zündspule und Zündkerze in Ordnung sind, kann die CDI-Einheit defekt sein. Die CDI-Einheit in diesem Fall durch eine neue ersetzen.

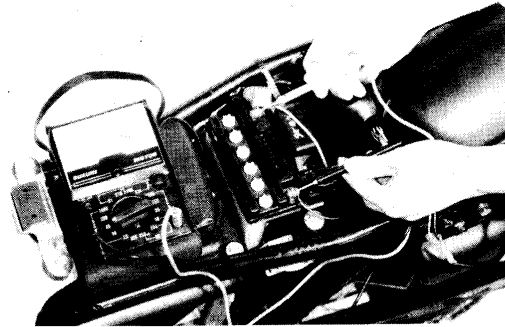


LADESYSTEM

INSPEKTION

ÜBERPRÜFEN DER LADELEISTUNG

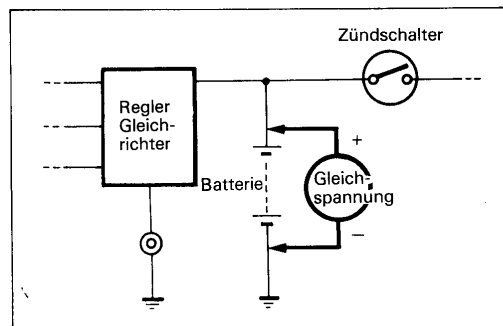
- Linken und rechten Rahmendeckel sowie Sitzbank entfernen. (Siehe Seite 3-2.)
- Den Motor anlassen und mit eingeschaltetem Fernlicht bei 5 000 U/min laufen lassen.
- Die Gleichspannung zwischen den Batteriepolen (+ und -) mit dem Taschentester messen. Wenn der Tester unter 13,5 V oder über 15,5 V anzeigt, die Nullastleistung der Lichtmaschine überprüfen oder den Regler/Gleichrichter auswechseln.



ZUR BEACHTUNG:

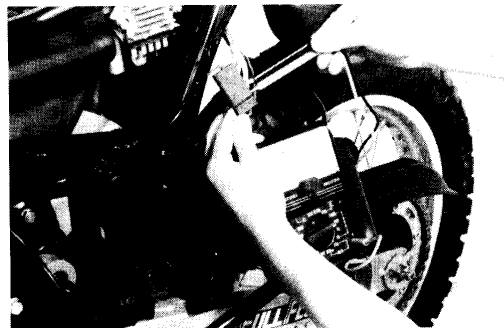
Die Batterie muß für diesen Test vollständig geladen sein.

Solladeleistung	13,5–15,5 V (Gleichspannung) bei 5 000 U/min
09900-25002	Taschentester

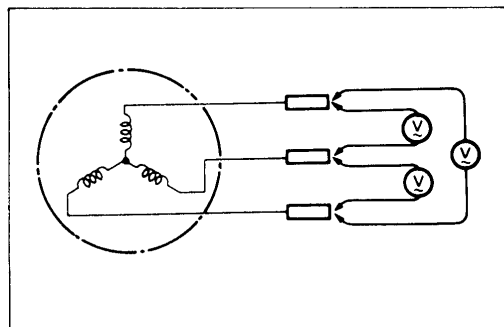


NULLASTLEISTUNG DER LICHTMASCHINE

- Den Lichtmaschinensteckverbinder vom Regler/Gleichrichter abtrennen.
- Den Motor anlassen und mit 5 000 U/min laufen lassen.
- Die Wechselspannung zwischen den drei gelben Drähten mit dem Taschentester messen. Wenn der Tester unter 80 V anzeigt, ist die Lichtmaschine (Stator oder Rotor) defekt.



Sollnullastleistung (bei kaltem Motor)	Über 80 V (Wechselspannung) bei 5 000 U/min
09900-25002	Taschentester

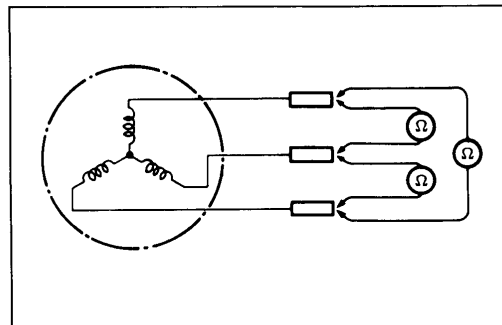


LICHTMASCHINEN- STROMDURCHGANGSPRÜFUNG

- Zwischen den drei gelben Drähten mit dem Taschen-
tester auf Stromdurchgang überprüfen.
Auch die Isolierung des Statorblechpaketes über-
prüfen.
Sicherstellen, daß kein Stromdurchgang zwischen
den gelben Leitungen und Masse besteht.

ZUR BEACHTUNG:

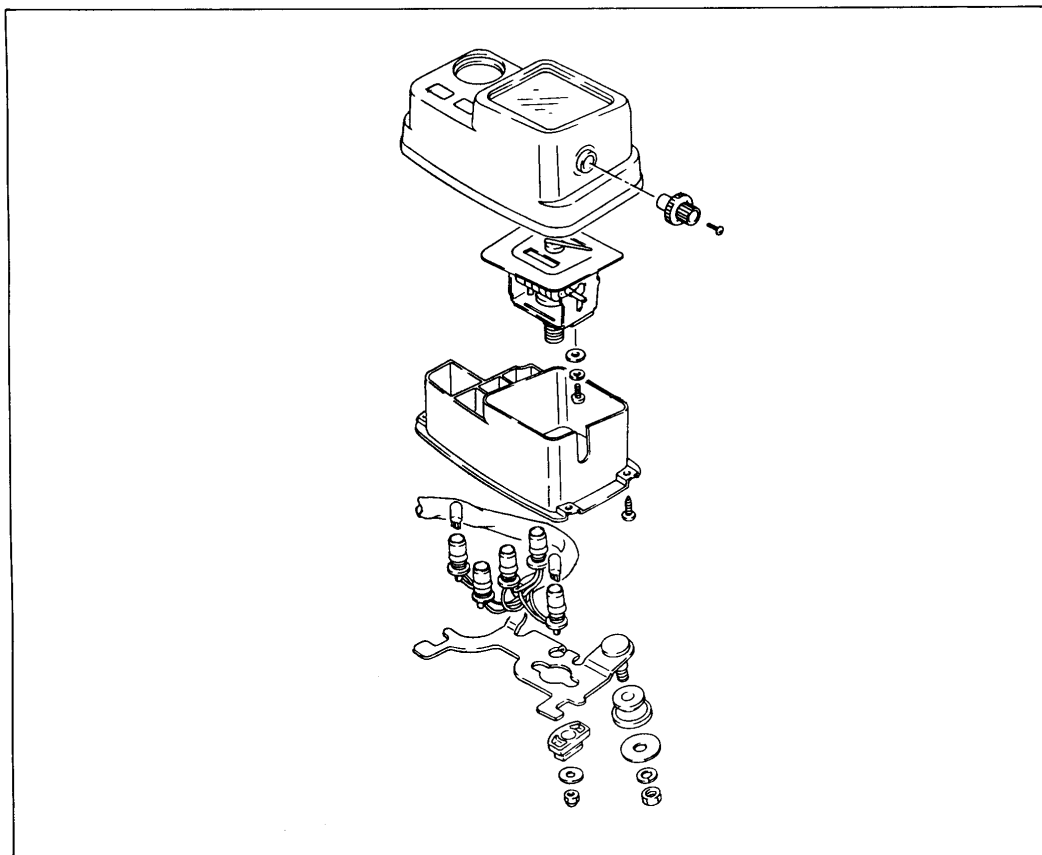
Die Lichtmaschine braucht für diesen
Test nicht ausgebaut zu werden.



INSTRUMENTENTAFEL

DEMONTAGE UND ZERLEGUNG

- Die Instrumententafel entfernen. (Siehe Seite 6-21.)
- Die Instrumententafel folgendermaßen zerlegen.



INSPEKTION

Auf Stromdurchgang zwischen den Drähten im folgenden Diagramm mit dem Taschentester überprüfen.

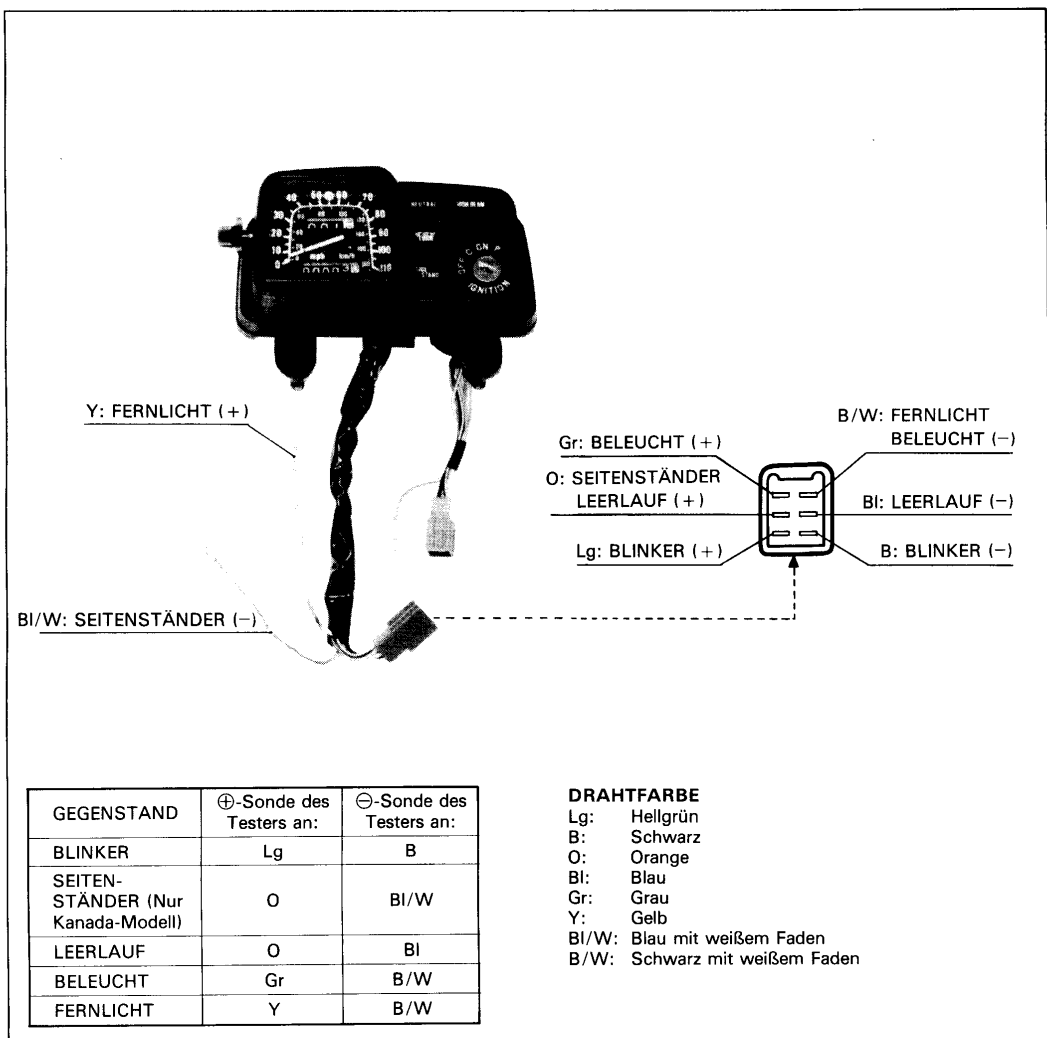
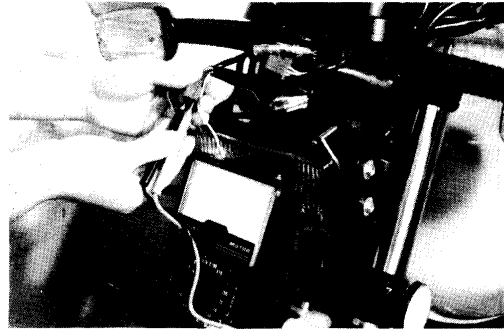
Wenn der gemessene Stromdurchgang nicht stimmt, die entsprechenden Teile auswechseln.

09900-25002

Taschentester

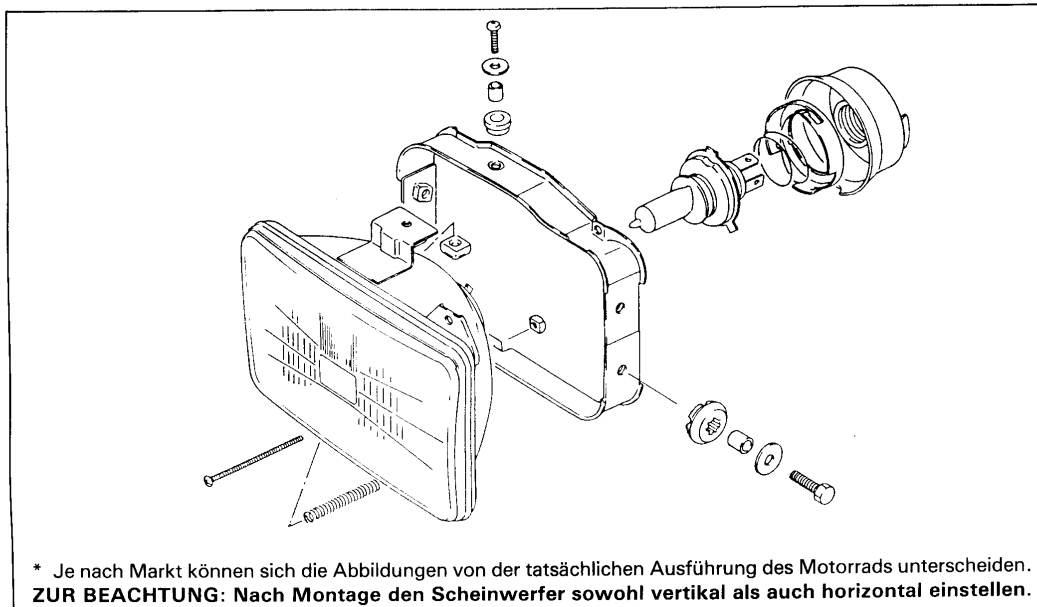
ZUR BEACHTUNG:

Die Instrumententafel braucht für diesen Test nicht ausgebaut zu werden.

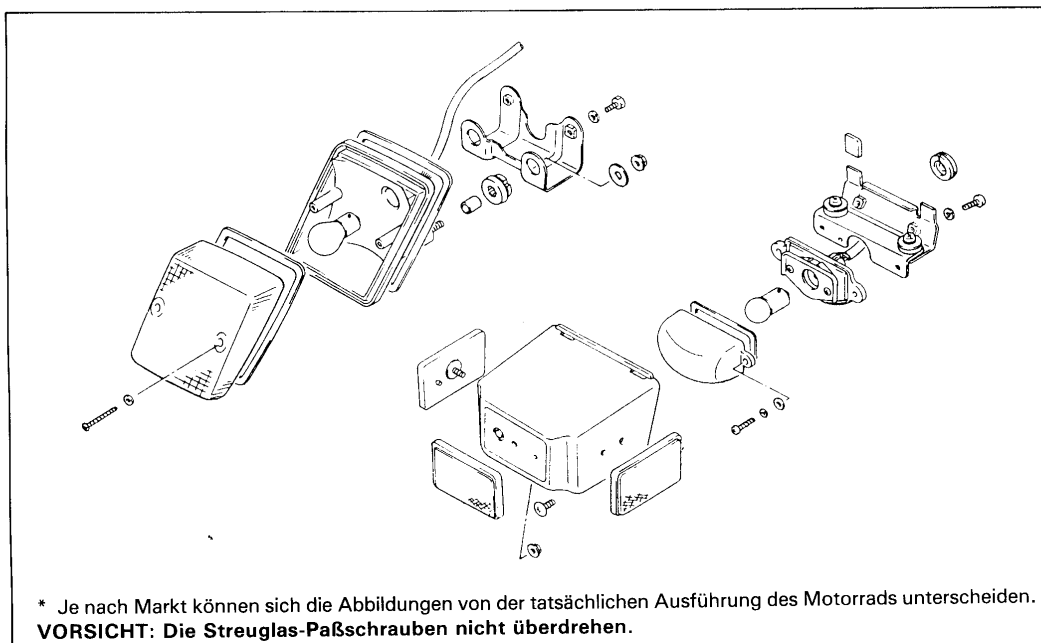


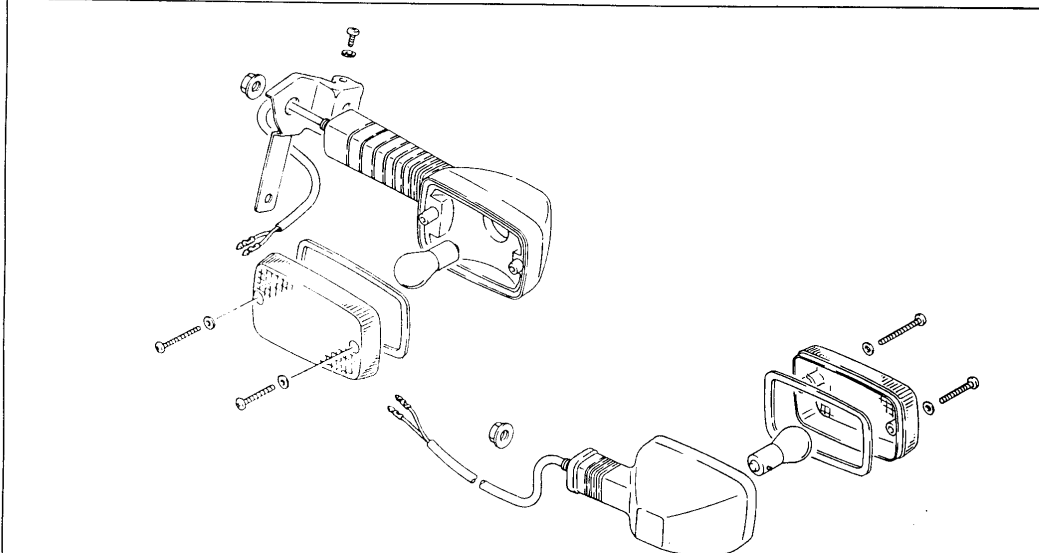
LAMPEN

SCHEINWERFER



SCHLUSS-/BREMSLEUCHTE UND KENNZEICHENLEUCHTE



BLINKLEUCHTE

* Je nach Markt können sich die Abbildungen von der tatsächlichen Ausführung des Motorrads unterscheiden.
VORSICHT: Die Streuglas-Paßschrauben nicht überdrehen.

SCHALTER

Jeden Schalter mit dem Taschentester unter Bezugnahme auf untenstehende Tabelle auf Stromdurchgang überprüfen. Falls irgendeine Abnormität festgestellt wird, die entsprechenden Schaltereinheiten durch neue ersetzen.

09900-25002	Taschentester
-------------	---------------

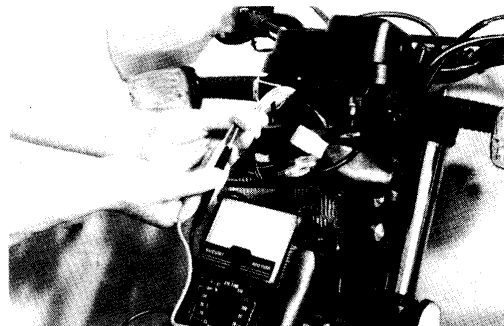
ZÜNDSCHALTER

(Für E-01, 06, 24 und 28)

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

(Für andere Modelle)

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



LICHTSCHALTER

(Für E-01, 06, 24 und 28)

	O/R	G/R	Y/W	W/R	W/G
OFF					
ON	○	○	○	○	○

(Für andere Modelle)

	O/R	G/R	Y/W	BI/W	W	W/R	W/G
OFF	○			○			
S	○	○	○	○		○	○
ON	○	○	○	○	○	○	○

ABBLENDSCHALTER

	W	Y	Y/W
HI		○	○
LO	○		○

BLINKERSCHALTER

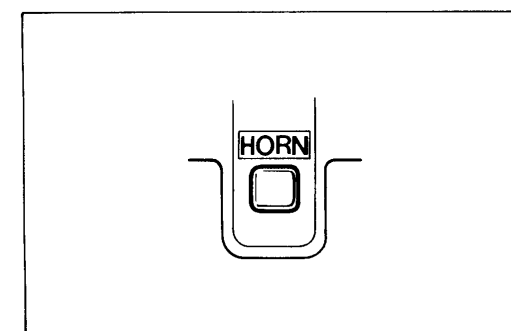
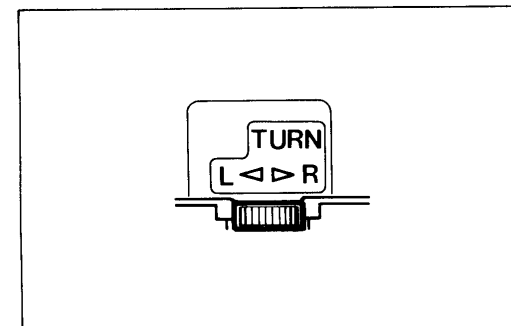
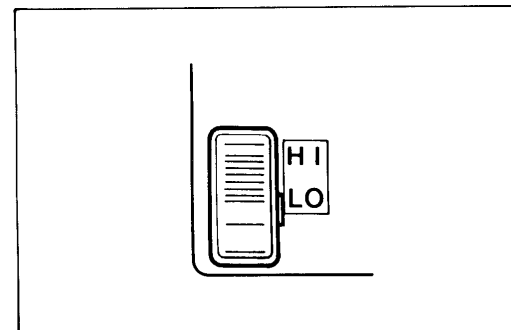
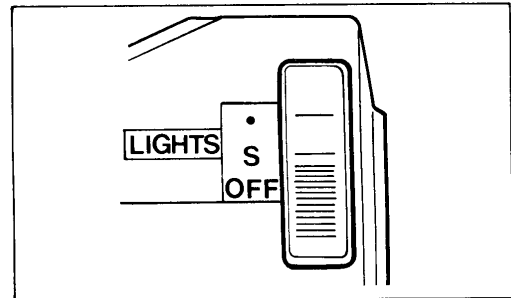
	B	Lbl	Lg
R		○	○
•			
L	○	○	

HUPENSCHALTER

	G	B/W
ON (Gedrückt)	○	○
OFF		

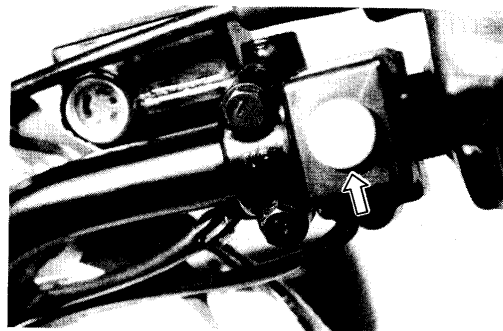
(Nur Kanada-Modell)

Schalterknopf muß entfernt werden, um den Lichtschalter auf OFF zu stellen.

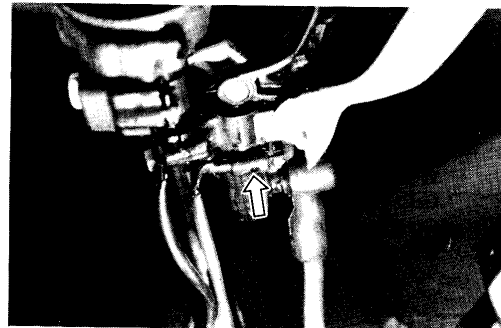


MOTORABSTELLSCHALTER

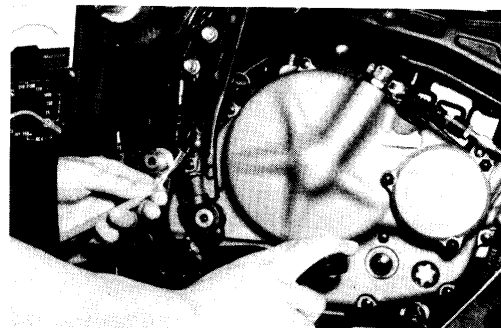
	B/Y	B/W
OFF	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
RUN		

**VORDERRADBREMSSCHALTER**

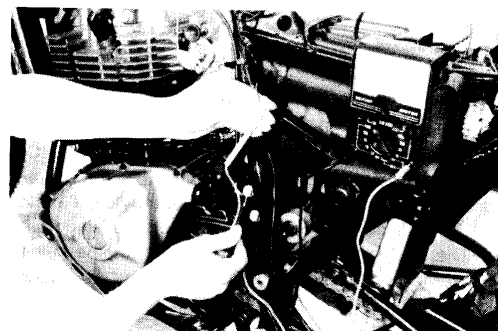
	O	W
ON (Hebel gezogen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
OFF		

**HINTERRADBREMSSCHALTER**

	O	W
ON (Pedal gedrückt)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
OFF		

**LEERLAUFANZEIGESCHALTER**

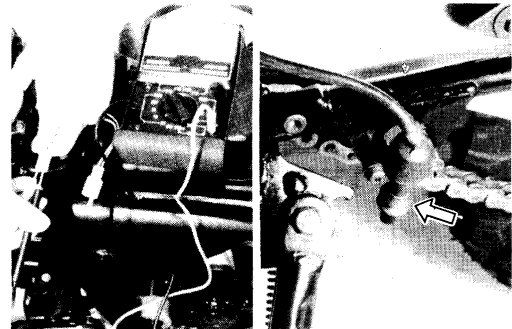
	BI	Masse
ON (bei Leerlauf)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
OFF		



5-11 ELEKTRISCHE ANLAGE

SEITENSTÄNDER-KONTROLLSCHALTER (Nur Kanada-Modell)

	G/W	B/W
ON (Unten)		
OFF (Hochgeklappt)		



DRAHTFARBE

Bl/W: Blau mit weißem Faden
 B/Y: Schwarz mit gelbem Faden
 R: Rot
 O: Orange
 Gr: Grau
 Br: Braun
 W: Weiß
 Y: Gelb
 O/R: Orange mit rotem Faden
 G/R: Grün mit rotem Faden

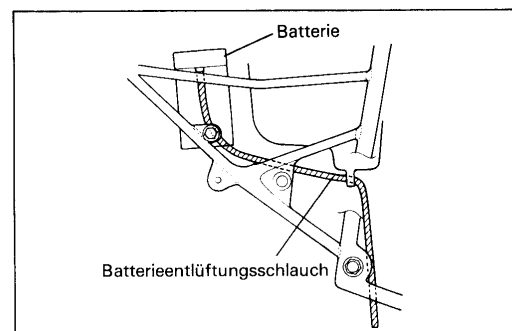
Y/W: Gelb mit weißem Faden
 B: Schwarz
 Lbl: Hellblau
 Lg: Hellgrün
 G/W: Grün mit weißem Faden
 G: Grün
 B/W: Schwarz mit weißem Faden
 Bl: Blau
 W/R: Weiß mit rotem Faden
 W/G: Weiß mit grünem Faden

BATTERIE

KENNDATEN

Typenbezeichnung	12N5-3B
Kapazität	12 V, 18 kC (5 Ah)/ 10 Stunden
Soll-Säuredichte	1,28 bei 20°C

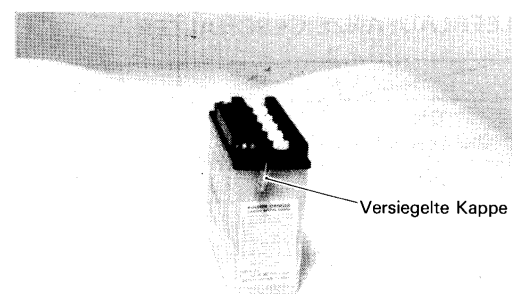
Beim Einbau der Batterie in das Motorrad den Entlüftungsschlauch an die Batterieentlüftung anschließen.



INBETRIEBSETZUNGSLADUNG

Einfüllen von Elektrolyt

Die kurze versiegelte Kappe vor dem Einfüllen von Elektrolyt entfernen. Den Elektrolyt (verdünnte Schwefelsäure mit einer Konzentration von 35,0% in Gewichtsanteilen und einer Dichte von 1,28 bei 20°C) bis zum angezeigten Pegel "MAX LEVEL" in die Batterie einfüllen. Die Temperatur des Elektrolyts soll stets unter 30°C liegen, bevor er in die Batterie eingefüllt wird. Die Batterie nach dem Einfüllen etwa eine halbe Stunde lang stehenlassen. Erforderlichenfalls mehr Elektrolyt nachfüllen.



Die Batterie mit der unten angegebenen Stromstärke laden.

Max. Ladestrom	1,4 A
----------------	-------

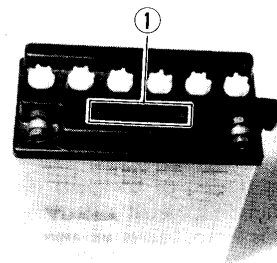
Ladezeit

Die Ladezeit für eine neue Batterie wird durch die Anzahl der Monate bestimmt, die seit dem Herstellungsdatum vergangen sind.

Überprüfung des Herstellungsdatums

Das Herstellungsdatum wird durch eine dreiteilige Zahl ①, wie im Foto gezeigt, ausgedrückt. Die Teile bedeuten nacheinander Monat, Datum und Jahr.

Gegen Ende der Ladezeit die Dichte des Elektrolyts auf den vorgeschriebenen Wert bringen. Nach dem Laden den Elektrolytstand mit DESTILLIERTEM WASSER bis zum Pegel "MAX. LEVEL" bringen.



Monate nach der Herstellung	Innerhalb 6	Innerhalb 9	Innerhalb 12	Über 12
Erforderliche Ladezeit in Stunden	20	30	40	60

WARTUNG

Den Batterie-Blockkasten einer Sichtprüfung unterziehen. Falls Anzeichen von Rißbildung bzw. Auslaufen von Elektrolyt an den Seiten der Batterie festgestellt werden, die Batterie durch eine neue ersetzen.

Wenn sich an den Batteriepolen Rost bzw. eine weiße Säuresubstanz gebildet hat, die Pole mit Schmirgelpapier abschleifen.

Den Elektrolytstand kontrollieren und gegebenenfalls destilliertes Wasser nachfüllen, um den Elektrolytstand in jeder Zelle bis zum maximalen Niveau zu erhöhen. Durch Messen der Dichte des Elektrolyts nachprüfen, ob die Batterie richtig geladen ist. Falls der Meßwert (korrigiert für 20°C) bei 1,22 oder darunter liegt, bedeutet dies, daß die Batterie noch weiter geladen werden muß.

ZUR BEACHTUNG:

Zuerst das Massekabel ⊖ abklemmen.



NACHLADEN AUF GRUNDLAGE DER SÄUREDICHTE

Zum Ablesen der Dichte am Säuremesser den Elektrolyt im Säuremesser auf Augenhöhe halten und die Teilstriche auf der Schwimmerskala am nach oben gebogenen Abschnitt der Elektrolytoberfläche ablesen, wie in der Abbildung gezeigt.

Den Meßwert (für 20°C) korrigiert mit der Tabelle vergleichen, um die Ladezeit in Stunden bei Normalladung mit konstantem Ladestrom von 1,4 A (1/10 der Kapazität dieser Batterie) zu bestimmen.

Darauf achten, daß die Elektrolyttemperatur zu keinem Zeitpunkt 45°C während des Ladevorgangs überschreitet. Gegebenenfalls ist der Ladevorgang zu unterbrechen, um den Elektrolyt abkühlen zu lassen. Die Batterie auf den vorgeschriebenen Wert nachladen.

Säuredichte	1,28 bei 20°C
-------------	---------------

VORSICHT:

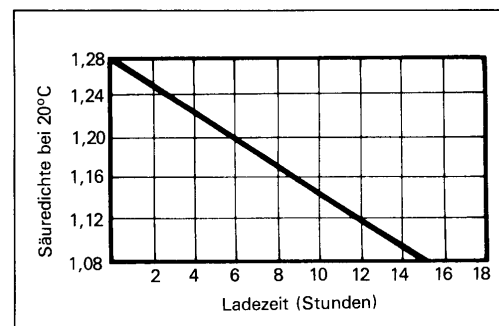
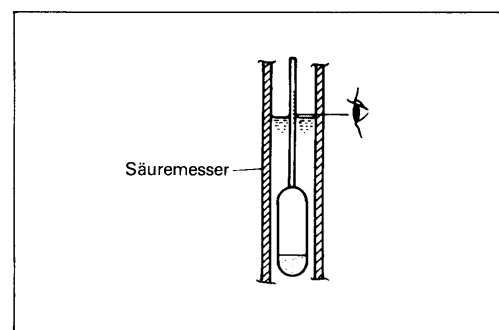
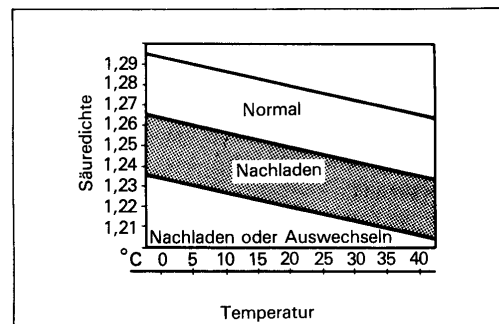
Laden mit konstanter Spannung, sogenanntes Schnellladen ist nicht empfehlenswert, weil dadurch die Lebensdauer der Batterie verkürzt werden kann.

09900-28403	Säuremesser
-------------	-------------

LEBENSDAUER

Im Laufe der Betriebszeit der Batterie lösen sich Teilchen der aktiven Masse allmählich ab. Wenn der Boden des Batteriegehäuses mit Ablagerungen voll ist, kann die Batterie nicht weiter verwendet werden. Wenn die Batterie über längere Zeit nicht geladen wird, bildet sich Bleisulfat auf der Oberfläche der Polplatten und verschlechtert die Leistung (Sulfatierung). In diesem Fall muß die Batterie gegen eine neue ausgetauscht werden.

Wenn eine Batterie längere Zeit unbenutzt bleibt, neigt sie zu Sulfatierung. Wenn das Motorrad länger als einen Monat stillgelegt wird (besonders während der Wintersaison), muß die Batterie mindestens einmal pro Monat nachgeladen werden.



WARNUNG:

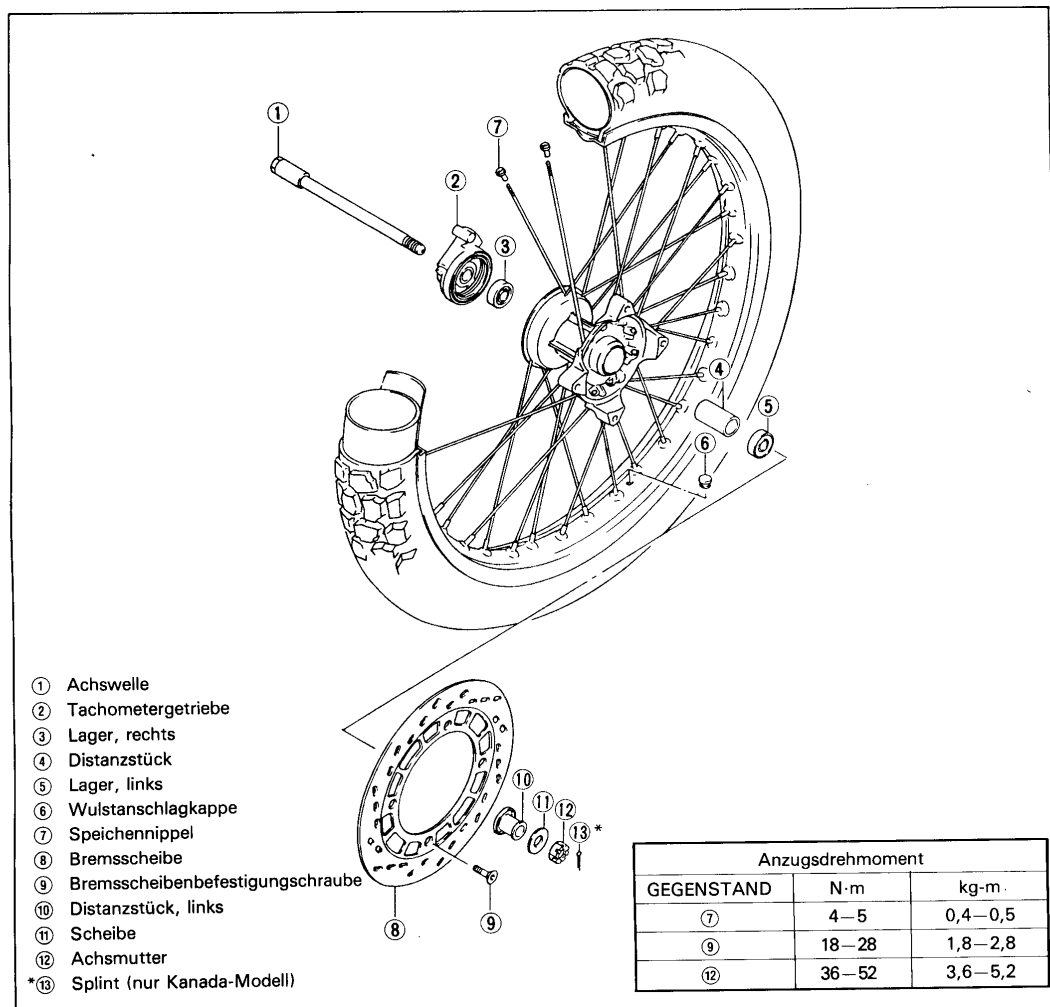
- * Vor dem Laden einer Batterie alle Zellenkappen entfernen.
- * Feuer und Funken von einer Batterie, die geladen wird, fernhalten.
- * Beim Ausbauen einer Batterie vom Motorrad unbedingt zuerst das Massekabel \ominus abklemmen.

FAHRGESTELL

INHALT

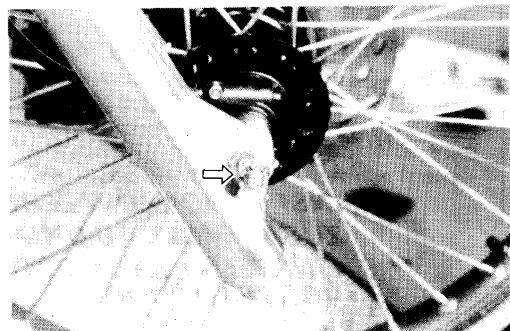
VORDERRAD	6- 1
DEMONTAGE	6- 1
INSPEKTION	6- 2
ZERLEGEN	6- 3
ZUSAMMENBAU UND MONTAGE	6- 4
VORDERRADBREMSE	6- 5
AUSWECHSELN DER BREMSKLÖTZE	6- 6
DEMONTAGE UND ZERLEGEN DES BREMSSATTELS	6- 6
ÜBERPRÜFUNG VON BREMSSATTEL UND SCHEIBE	6- 7
WARTUNG DER BREMSSSCHEIBE	6- 8
ZUSAMMENBAU UND MONTAGE DES BREMSSATTELS	6- 9
DEMONTAGE UND ZERLEGEN DES HAUPTBREMSZYLINDERS	6- 9
ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS	6-11
ZUSAMMENBAU UND MONTAGE DES HAUPTBREMSZYLINDERS	6-11
TELESKOPGABEL	6-12
DEMONTAGE UND ZERLEGEN	6-13
INSPEKTION	6-15
ZUSAMMENBAU UND MONTAGE	6-16
LENKUNG	6-19
DEMONTAGE UND ZERLEGEN	6-20
INSPEKTION	6-22
ZUSAMMENBAU UND MONTAGE	6-23
HINTERRAD UND HINTERRADBREMSE	6-25
DEMONTAGE	6-25
INSPEKTION	6-27
ZERLEGEN	6-30
ZUSAMMENBAU UND MONTAGE	6-32
HINTERRADAUFHÄNGUNG	6-35
DEMONTAGE	6-38
INSPEKTION UND ZERLEGEN	6-39
ZUSAMMENBAU UND MONTAGE	6-41
EINSTELLUNG DER STOSSDÄMPFERFEDER-VORSPANNUNG	6-44

VORDERRAD



DEMONTAGE

- Das Motorrad mit einem Heber oder Block aufbocken und das Vorderrad vom Untergrund abheben.
- Den Splint* herausziehen und die Achsmutter entfernen. (*Nur Kanada-Modell)
- Die Achswelle herausziehen und das Vorderrad herausnehmen.

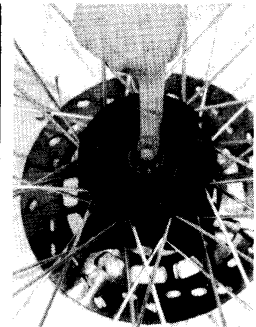
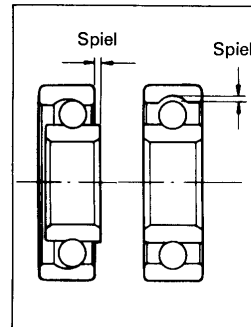


INSPEKTION**RADNABENLAGER**

Den Radnabenlager-Innenlaufring in der Radnabe eingesetzt von Hand auf Spiel überprüfen.

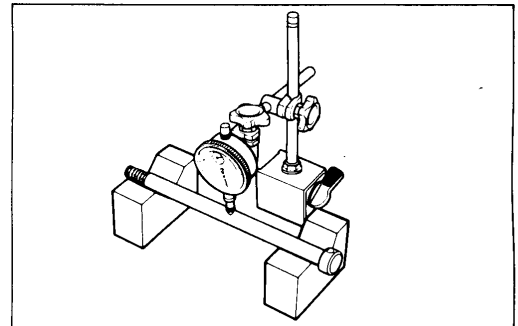
Den Innenlaufring von Hand drehen, um zu überprüfen, ob beim Drehen ungewöhnliche Geräusche auftreten und sich der Ring gleichmäßig drehen läßt.

Das Lager auswechseln, wenn irgendwelche Abnormitäten festgestellt werden.

**ACHSWELLE**

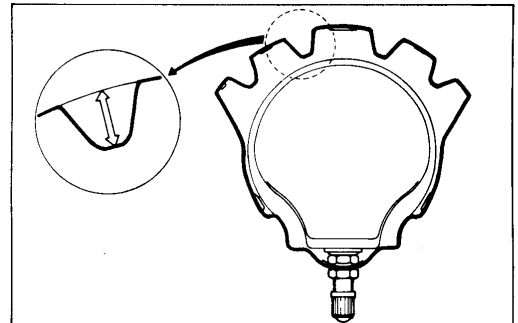
Die Achswelle mit einer Meßuhr auf Schlag überprüfen und auswechseln, wenn der Schlag die Verschleißgrenze überschreitet.

09900-20606	Meßuhr (1/100)
09900-20701	Magnetständer
Verschleißgrenze	0,25 mm

**REIFEN**

Um einwandfreie Bremswirkung und Fahrstabilität sicherzustellen, muß der Reifen ausreichend Profil haben. Wenn die Profiltiefe gemessen gemäß Abbildung die Verschleißgrenze erreicht, muß der Reifen ausgewechselt werden.

Verschleißgrenze	3,0 mm
------------------	--------

**RADFELGE**

Überprüfen, ob der Radfelgenschlag die Verschleißgrenze überschreitet.

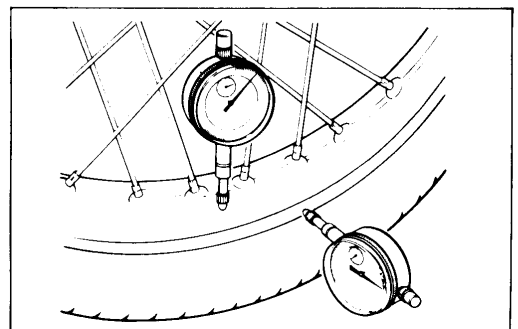
Starker Schlag beruht in der Regel auf losen Speichen oder einer verbogenen Felge.

Wenn der Schlag durch richtiges Anziehen der Speichen nicht behoben werden kann, muß die Radfelge ausgetauscht werden.

ZUR BEACHTUNG:

Abgenutzte oder lose Radlager müssen ausgewechselt werden, bevor man versucht, die Radfelge auszurichten.

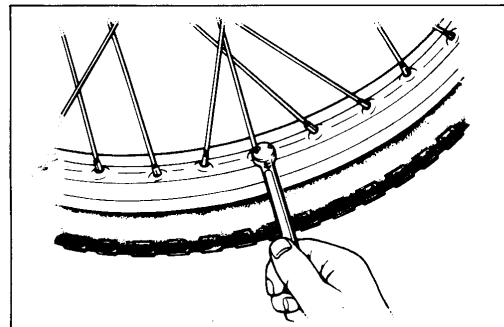
Verschleißgrenze (Axial und Radial)	2,0 mm
--	--------



SPEICHENNIPPEL

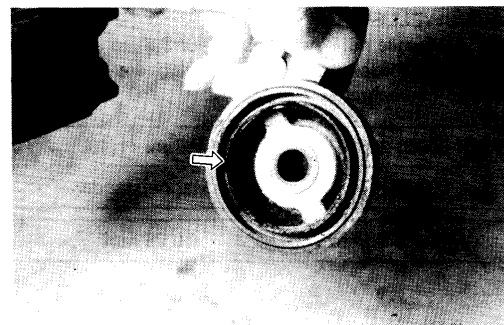
Alle Nippel auf festen Sitz überprüfen und erforderlichenfalls mit dem Spezialwerkzeug nachziehen.

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



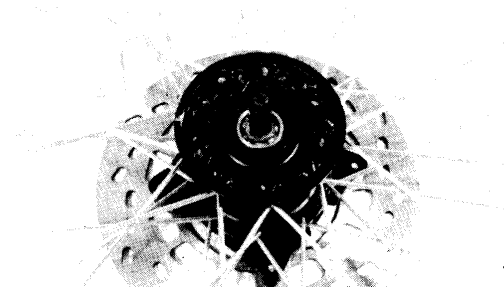
STAUBDICHTUNG DES TACHOMETERGETRIEBES

Die Lippe der Staubdichtung auf Beschädigung überprüfen.

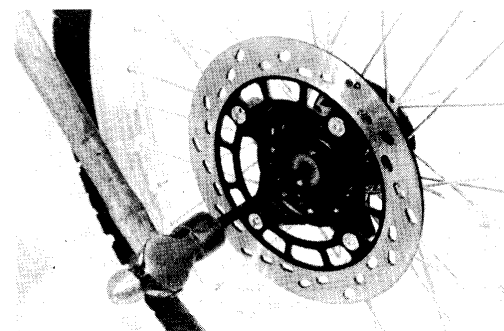


ZERLEGEN

- Die Radnabenlager mit dem Spezialwerkzeug folgendermaßen austreiben.
- Den Adapter in das Radnabenlager einsetzen.



- Nach dem Einschieben der Keilstange von der entgegengesetzten Seite die Keilstange im Schlitz des Adapters verkeilen.
- Das Radnabenlager durch Klopfen auf die Keilstange austreiben.



VORSICHT:
Das ausgebaute Lager muß ausgewechselt werden.

09941-50110	Lageraustreiber
-------------	-----------------

ZUSAMMENBAU UND MONTAGE

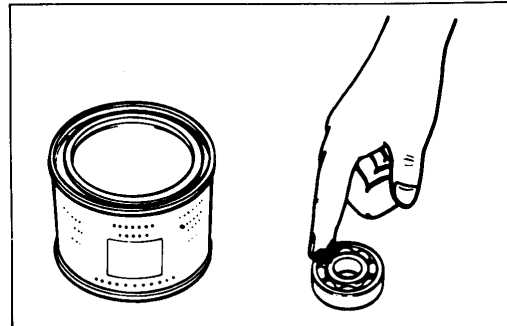
Rad und Radnabe in der umgekehrten Reihenfolge des Zerlegens und der Demontage zusammenbauen und montieren.

Insbesondere auf die folgenden Punkte achten:

- Vor dem Einbau Fett auf das Lager auftragen.

99000-25010

Suzuki Super Grease "A"



- Die Radnabenlager mit einem Lagereintreiber einsetzen.

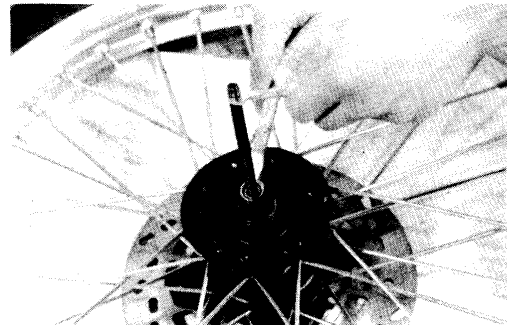
09924-84520

Lagereintreiber

ZUR BEACHTUNG:

Zuerst das Lager für die linke Seite ein-
treiben.

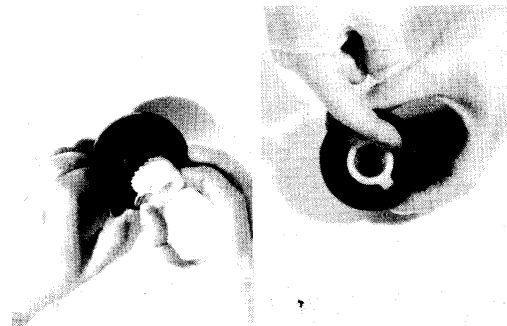
Die Dichtungsseite des Lagers weist nach
außen.



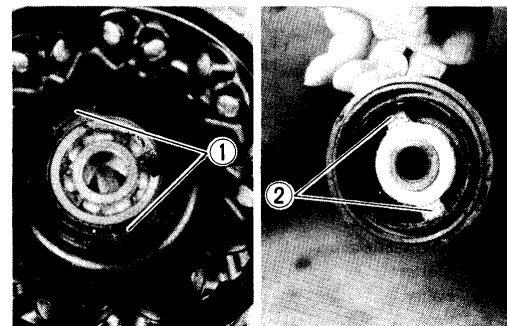
- Fett auf Tachometerantrieb und Staubdichtung auf-
tragen.

99000-25010

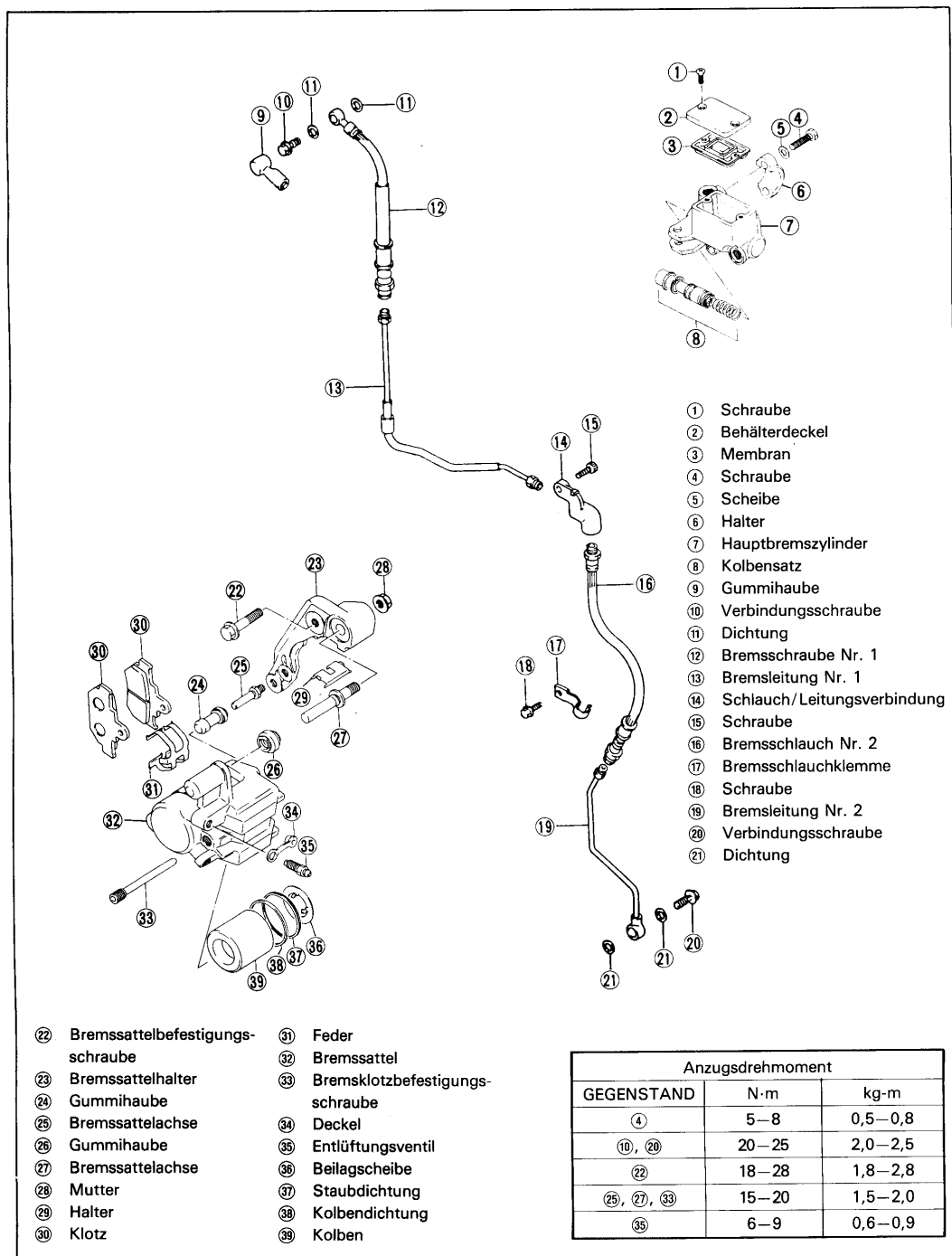
Suzuki Super Grease "A"



- Beim Anbringen des Tachometergetriebes an die Radnabe unbedingt die beiden Vorsprünge ① an der Radnabe auf die beiden Ansätze ② des Tachometerantriebs ausrichten.



VORDERRADBREMSE



AUSWECHSELN DER BREMSKLÖTZE

- Die Bremsklotzbefestigungsschraube ① lösen und den Bremssattel nach Entfernen der Bremssattelbefestigungsschrauben ② abnehmen.

Anzugsdrehmoment

Bremsklotzbefestigungsschrauben ①	15–20 N·m (1,5–2,0 kg·m)
Bremssattelbefestigungsschraube ②	18–28 N·m (1,8–2,8 kg·m)

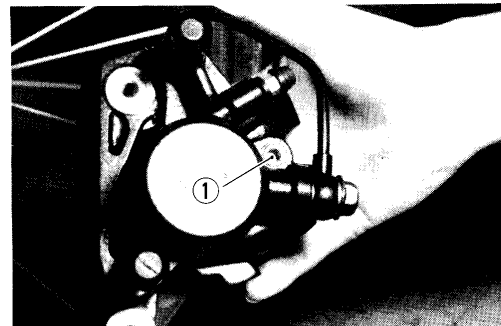
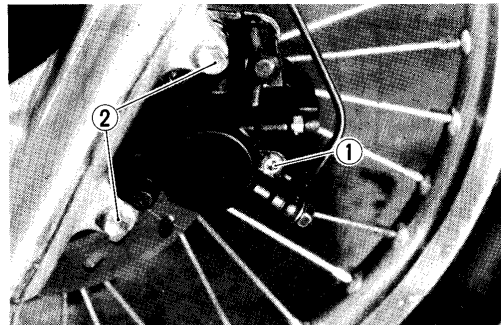
- Die Bremsklotzbefestigungsschraube ① entfernen und die Bremsklötze herausnehmen.

VORSICHT:

- * Den Bremshebel beim Ausbauen der Bremsklötze nicht betätigen.
- * Die Bremsklötze als Satz auswechseln, weil anderenfalls die Bremsleistung beeinträchtigt wird.

ZUR BEACHTUNG:

Beim Zusammenbauen den Kolben bis zum Anschlag in den Bremssattel drücken.



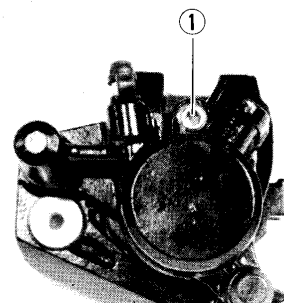
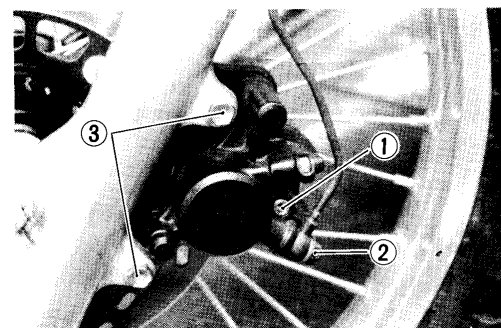
DEMONTAGE UND ZERLEGEN DES BREMSSATTELS

- Den Bremssattel nach Entfernen der Verbindungsschraube ② und der Bremssattelbefestigungsschrauben ③ abnehmen.

ZUR BEACHTUNG:

Die Bremsklotzbefestigungsschraube ① etwas lösen, um das spätere Zerlegen zu erleichtern.

- Die Bremsklotzbefestigungsschraube ① entfernen und die Bremsklötze herausnehmen.



6-7 FAHRGESTELL

- Den Bremssattelhalter ④ vom Bremssattel entfernen.

④

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

VORSICHT:
Keine Hochdruckluft verwenden, um den Kolben nicht zu beschädigen.

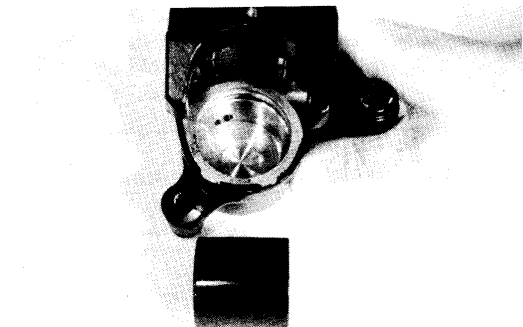
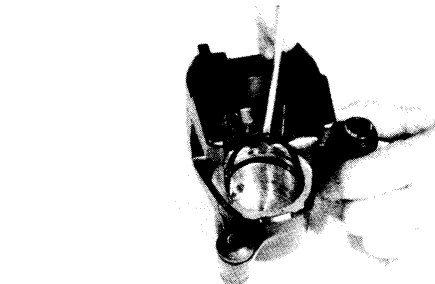
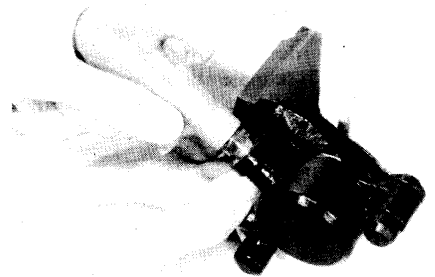
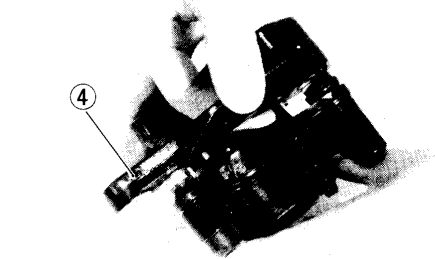
- Staubdichtung und Kolbendichtung entfernen.

ÜBERPRÜFUNG VON BREMSSATTEL UND SCHEIBE

Die Bremssattelbohrungswand auf Kerben, Kratzer und sonstige Beschädigung überprüfen.

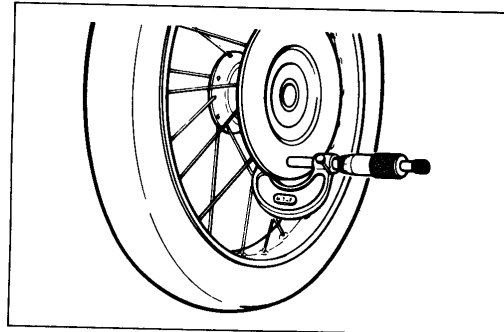
Die Gummiteile auf Beschädigung und Verschleiß überprüfen.

Die Kolbenfläche auf irgendwelche Kratzer und sonstige Beschädigungen überprüfen.



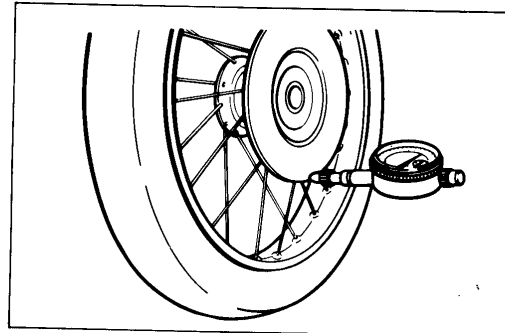
Die Bremsscheibe mit einem Mikrometer auf Verschleiß überprüfen. Die Stärke kann bei eingebauter Scheibe und eingebautem Rad überprüft werden. Die Scheibe auswechseln, wenn die Verschleißgrenze überschritten ist.

09900-20205	Mikrometer (0—25 mm)
Verschleißgrenze	3,0 mm



Bei am Rad montierter Scheibe wie gezeigt mit einer Meßuhr auf Stirnlaufabweichung überprüfen. Die Scheibe auswechseln, wenn der Schlag die Verschleißgrenze überschreitet.

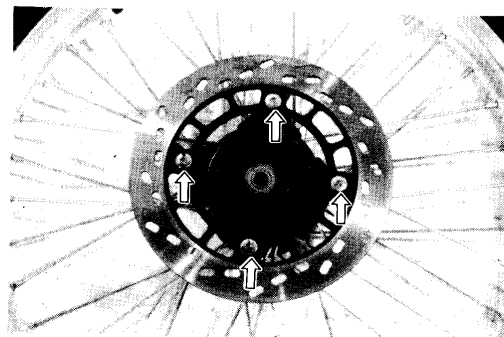
09900-20606	Meßuhr (1/100)
09900-20701	Magnetständer
Verschleißgrenze	0,30 mm



WARTUNG DER BREMSSCHEIBE

- Das Vorderrad ausbauen. (Siehe Seite 6-1.)
- Die Scheibenbefestigungsschrauben entfernen und die Scheibe von der Radnabe trennen.
- Überprüfen, ob die Bremsscheibe sauber und fettfrei ist. Thread Lock "1360" auf die Scheibenbefestigungsschrauben auftragen und die Schrauben auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

99000-32130	Thread Lock "1360"
Anzugsdrehmoment	18—28 N·m (1,8—2,8 kg-m)



ZUSAMMENBAU UND MONTAGE DES BREMSSATTELS

Den Bremssattel in der umgekehrten Reihenfolge des Zerlegens und der Demontage zusammenbauen und montieren. Insbesondere auf folgende Punkte achten:

VORSICHT:

- * Die Bremssattelbestandteile vor dem Zusammenbauen mit frischer Bremsflüssigkeit waschen.
- * Zum Waschen auf keinen Fall Reinigungslösung oder Benzin verwenden.
- * Bremsflüssigkeit auf Bremssattelbohrung und den in die Bohrung einzusetzenden Kolben auftragen.

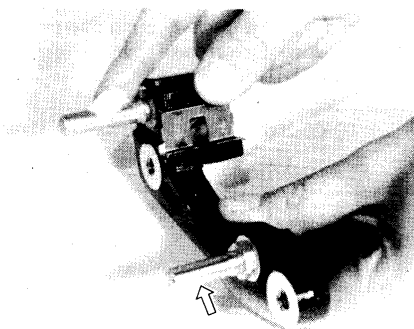
- SUZUKI Silikonfett auf die Bremssattelachsen auftragen.

99000-25100

SUZUKI-Silikonfett

WARNUNG:

Nach Montage des Bremssattels entlüften. (Siehe Seite 2-14)



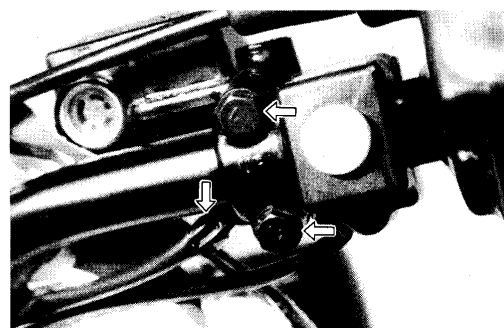
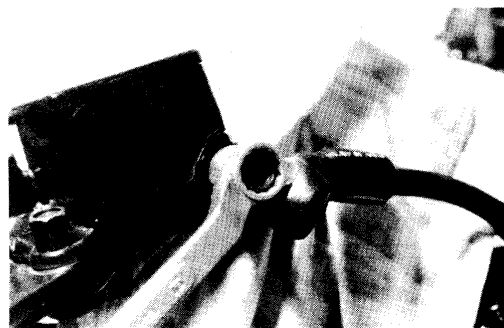
DEMONTAGE UND ZERLEGEN DES HAUPTBREMSZYLINDERS

- Nach Entfernen des Knöchelschutzes einen Lappen unter die Verbindungsschraube am Hauptbremszylinder halten, um verschüttete Bremsflüssigkeitstropfen aufzufangen. Die Verbindungsschraube lösen und die Bremsschlauch/Hauptbremszylinder-Verbindung abtrennen.

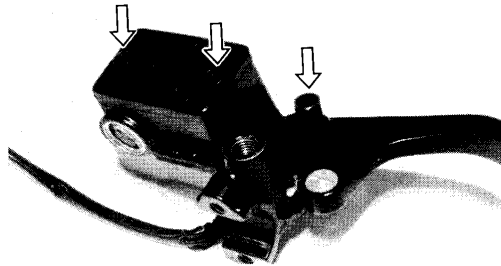
VORSICHT:

Auf irgendein Teil des Motorrads verschüttete Bremsflüssigkeit sofort vollständig aufwischen. Die Flüssigkeit reagiert chemisch mit Lack, Kunststoff, Gummi usw.

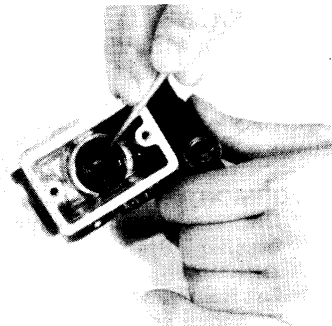
- Die Bremslichtschalterleitung abtrennen.
- Die beiden Spannschrauben entfernen und die Hauptbremszylinderbaugruppe abnehmen.



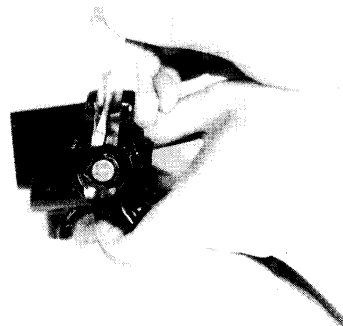
- Den Vorderradbremshebel nach Entfernen der Schraube abnehmen.
- Den Behälterdeckel und die Membran nach Entfernen der beiden Schrauben abnehmen.
- Die Bremsflüssigkeit ablassen.



- Bremsflüssigkeitstrennung/Platte entfernen.

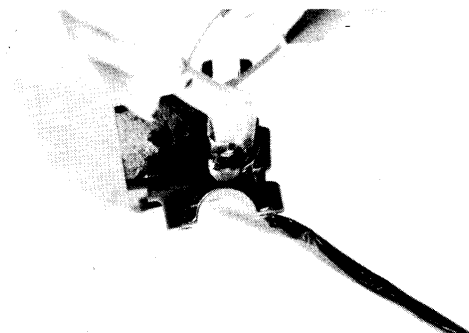
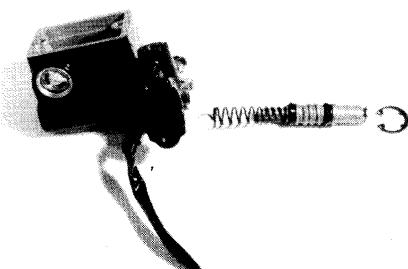


- Die Staubdichtungshaube entfernen.
- Den Sicherungsring mit dem Spezialwerkzeug entfernen.
- Feder/Kolben/Primär-/Sekundärmanschette vom Hauptbremszylinder herausnehmen.



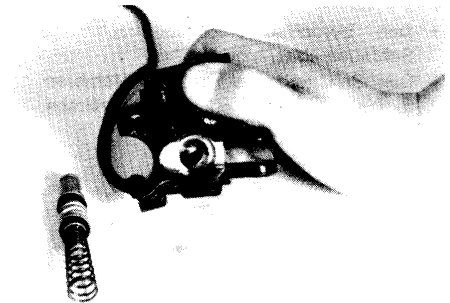
09900-06108

Sprengzange



ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS

Die Hauptbremszylinderwand auf Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.
Die Kolbenoberfläche auf Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen.
Primär-, Sekundärmanschette und Staubdichtungshäube auf Abnutzung und Beschädigung überprüfen.



ZUSAMMENBAU UND MONTAGE DES HAUPTBREMSZYLINDERS

Den Hauptbremszylinder in der umgekehrten Reihenfolge des Zerlegens und der Demontage zusammenbauen und montieren. Insbesondere auf die folgenden Punkte achten:

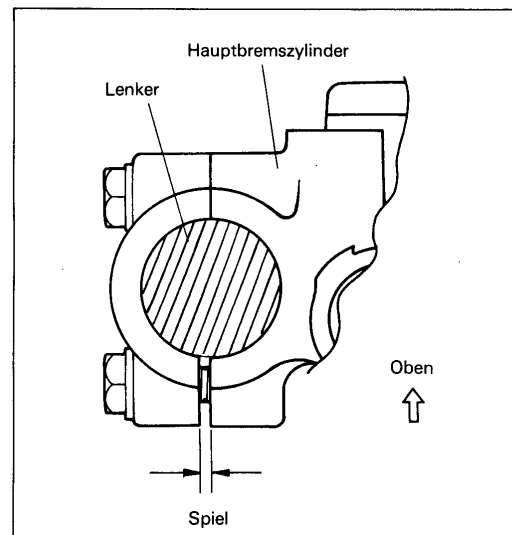
VORSICHT:

- * Die Hauptbremszylinderbauteile mit frischer Bremsflüssigkeit vor dem Zusammenbauen waschen. Auf keinen Fall Reinigungslösung oder Benzin zum Waschen verwenden.
- * Bremsflüssigkeit auf Zylinderbohrung und alle in die Bohrung einzusetzenden Innenteile auftragen.

- Den Hauptbremszylinder wie in der Abbildung gezeigt wieder am Lenker montieren.

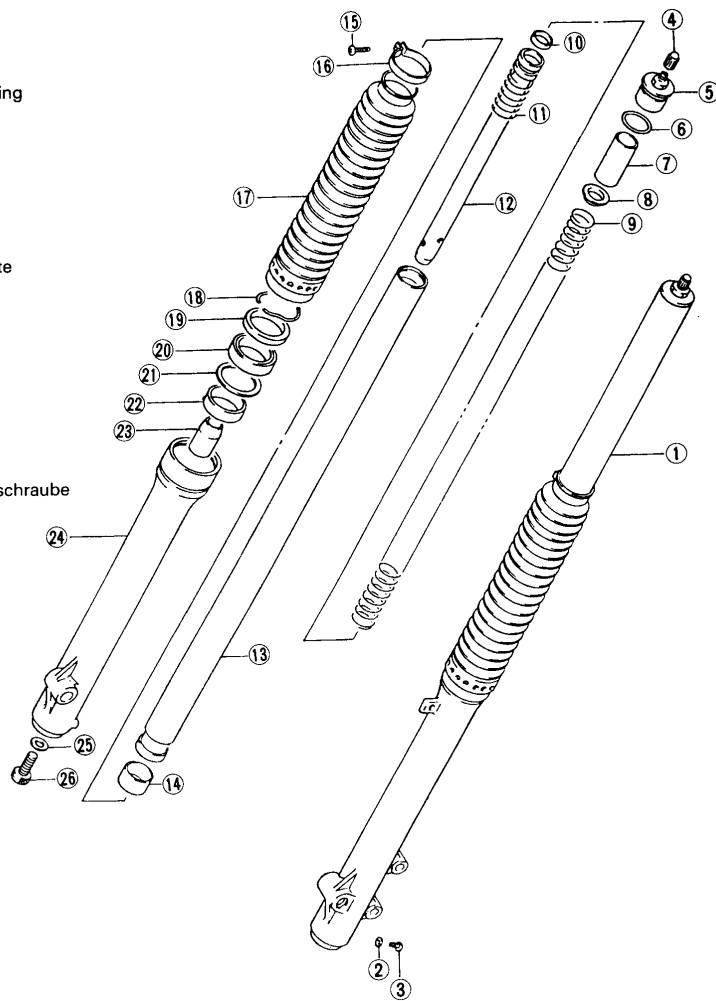
WARNUNG:

Nach Montage des Hauptbremszylinders entlüften. (Siehe Seite 2-14.)
Den Vorderradbremsschalter nach dem Einbau überprüfen.



TELESKOPGABEL

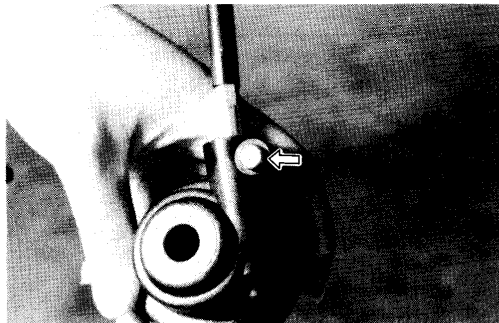
- ① Linker Gabelholm
- ② Dichtung
- ③ Schraube
- ④ Kappe
- ⑤ Deckelschraube
- ⑥ O-Ring
- ⑦ Distanzstück
- ⑧ Federführung
- ⑨ Feder
- ⑩ Dämpferstangenring
- ⑪ Rückprallfeder
- ⑫ Dämpferstange
- ⑬ Innenrohr
- ⑭ Innenrohrmetall
- ⑮ Spannschraube
- ⑯ Klemme
- ⑰ Gummimanschette
- ⑱ Anschlagring
- ⑲ Staubdichtung
- ⑳ Simmerring
- ㉑ Simmerringhalter
- ㉒ Außenrohrmetall
- ㉓ Öldichtstück
- ㉔ Außenrohr
- ㉕ Dichtung
- ㉖ Dämpferstangenschraube



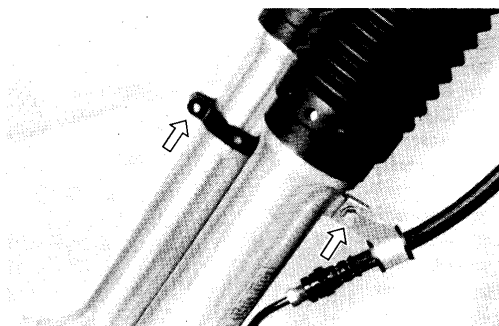
Anzugsdrehmoment		
GEGENSTAND	N·m	kg·m
⑤	25–35	2,5–3,5
㉖	34–46	3,4–4,6

DEMONTAGE UND ZERLEGEN

- Das Vorderrad ausbauen. (Siehe Seite 6-1.)
- Das Tachometergetriebe nach Entfernen der Schraube von der Tachometerwelle lösen.



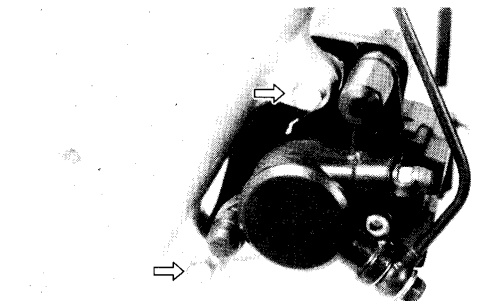
- Bremsschlauchklemme und Tachometerwellenklemme nach Entfernen der Schrauben abnehmen.



- Den Bremssattel nach Entfernen der Bremssattelbefestigungsschrauben abnehmen.

VORSICHT:

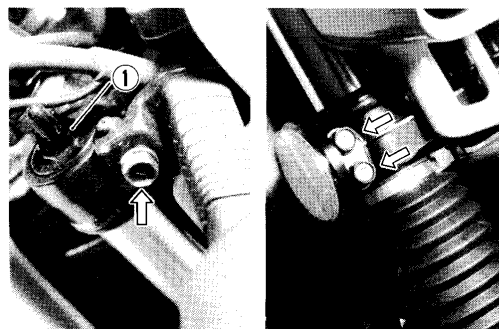
Den Bremssattel mit einer Schnur o.ä. am Rahmen aufhängen und dabei darauf achten, den Bremsschlauch nicht zu verbiegen.



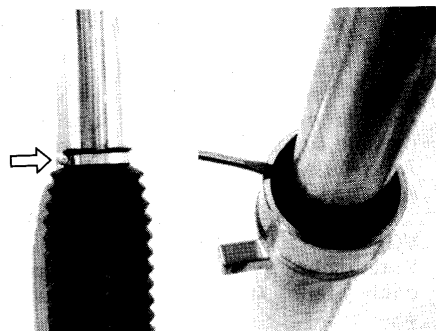
- Obere und untere Gabelspannschraube, rechts und links, lösen.
- Linken und rechten Gabelholm abziehen.

ZUR BEACHTUNG:

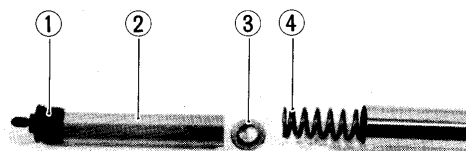
Die Gabeldeckelschraube ① etwas lösen, um das spätere Zerlegen zu erleichtern, nachdem die obere Spannschraube gelöst worden ist.



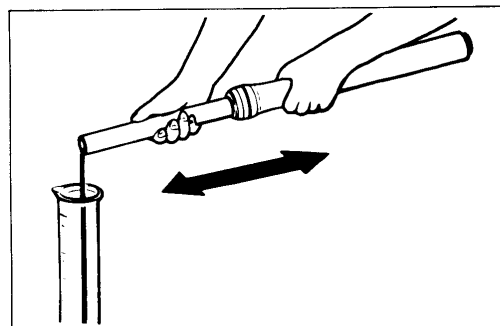
- Die Spannschraube lösen und die Gummimanschette abnehmen.
- Den Staubbichtungsanschlagring entfernen.



- Die Deckelschraube ① entfernen und Distanzstück ②, Federführung ③ und Feder ④ vom Innenrohr herausziehen.

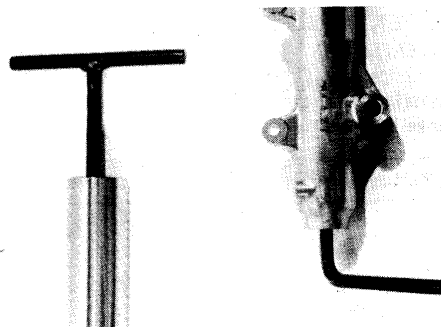


- Den Gabelholm umdrehen und einige Male pumpen, um das Gabelöl abzulassen.
- Den Gabelholm, einige Minuten lang umgedreht halten.



- Die Dämpferstangensicherungsschraube mit den Spezialwerkzeugen entfernen.
- Dämpferstange und Rückprallfeder vom Innenrohr herausziehen.

09940-34520	"T"-Griff
09940-34581	"F"-Aufsatz
09900-00401	"L"-Sechskantschlüsselsatz



- Das Innen- vom Außenrohr trennen.

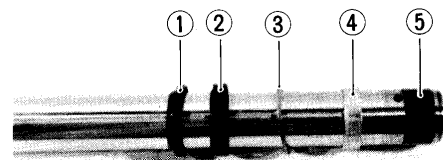
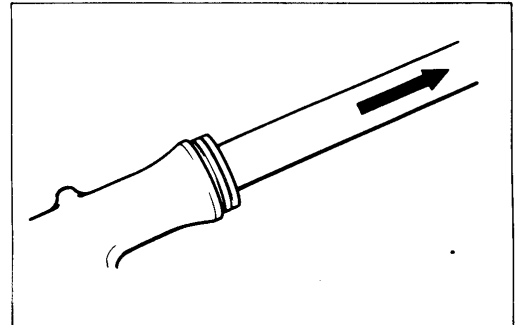
ZUR BEACHTUNG:

Beim Trennen des Innenrohrs vom Außenrohr können beide Antifrikationsmetalle beschädigt werden. Deshalb die Antifrikationsmetalle stets durch neue ersetzen.

VORSICHT:

Staubdichtung und Simmerring müssen nach dem Ausbauen ausgetauscht werden.

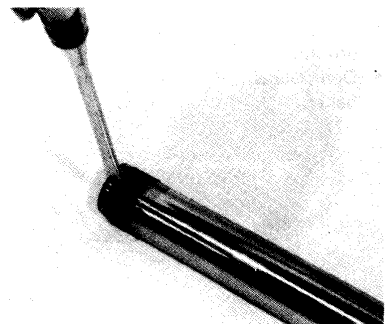
- ① Staubdichtung
- ② Simmerring
- ③ Simmringhalter
- ④ Antifrikationsmetall (Außenrohr)
- ⑤ Antifrikationsmetall (Innenrohr)



- Das Innenrohr-Antifrikationsmetall entfernen.

VORSICHT:

Das ausgebaute Metall muß ausgetauscht werden.

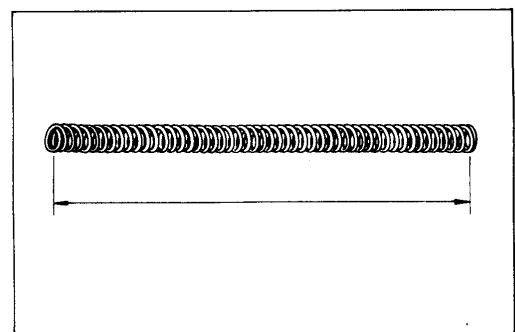


INSPEKTION

GABELFEDER

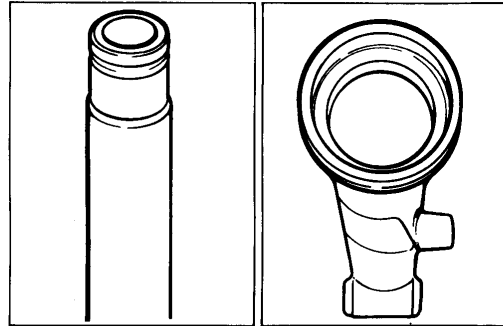
Die Länge der Gabelfeder in unbelastetem Zustand messen. Wenn die Feder kürzer als die Verschleißgrenze ist, muß sie ausgetauscht werden.

Verschleißgrenze	502 mm
------------------	--------

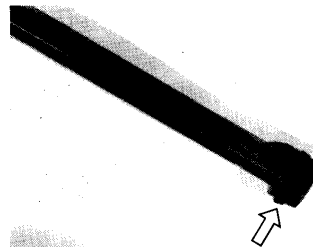


INNENROHR UND AUSSENROHR

Die Innenrohrgleitfläche auf Unregelmäßigkeiten überprüfen. Das Rohr auch auf Verzug überprüfen. Die Außenrohrgleitfläche auf Ungleichmäßigkeiten überprüfen.

**DÄMPFERSTANGENRING**

Den Dämpferstangenring auf Abnutzung und Beschädigung überprüfen.

**ZUSAMMENBAU UND MONTAGE**

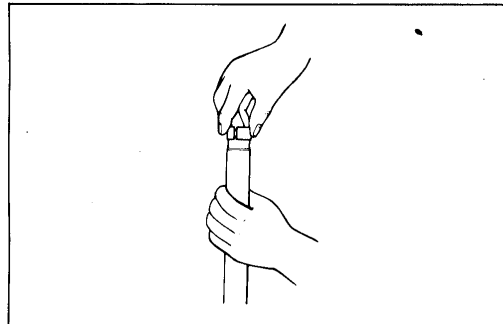
Die Teleskopgabel wird in der umgekehrten Reihenfolge des Zerlegens und der Demontage zusammengebaut und montiert. Insbesondere auf die folgenden Punkte achten:

INNENROHRMETALL

- Das Innenrohr senkrecht halten und die Metallnut reinigen.
- Die Metall-Innen- und Außenfläche reinigen und das Metall an der Metallnut des Innenrohrs wie gezeigt anbringen.

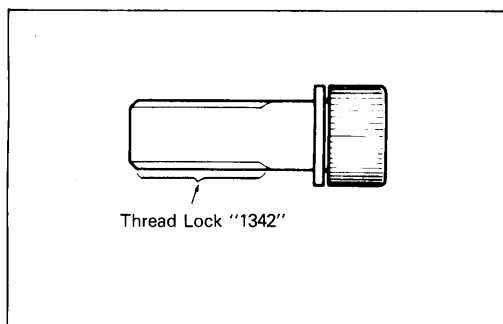
VORSICHT:

Insbesondere darauf achten, die teflonbeschichtete Oberfläche des Antifrikationsmetalls bei der Montage nicht zu beschädigen.

**DÄMPFERSTANGENSCHRAUBE**

- THREAD LOCK "1342" auf die Dämpferstangenschraube auftragen.
- Die Dämpferstangenschraube auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

99000-32050	Thread Lock "1342"
Anzugsdrehmoment	34 – 46 N·m (3,4 – 4,6 kg-m)



AUSSENROHRMETALL, SIMMERRING UND STAUBDICHTUNG

- Die Metallnut des Außenrohrs und die Metallaußenfläche reinigen.
- Außenrohrmetall ①, Simmerringhalter ②, Simmerring ③ und Staubdichtung ④ anbringen.

VORSICHT:

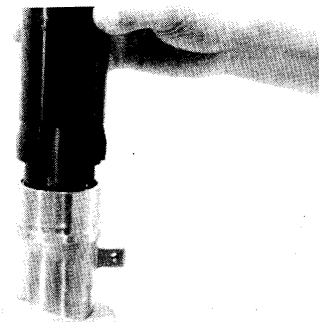
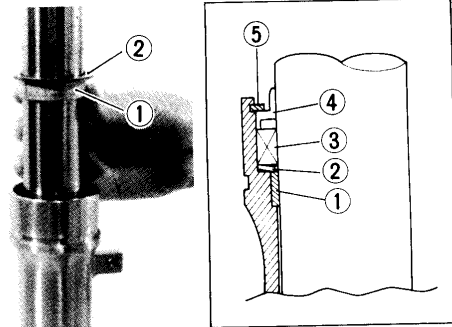
Insbesondere darauf achten, die teflonbeschichtete Oberfläche des Antifrikationsmetalls bei der Montage nicht zu beschädigen.

09940-50112

Teleskopgabel-Simmerringeintreiber

ZUR BEACHTUNG:

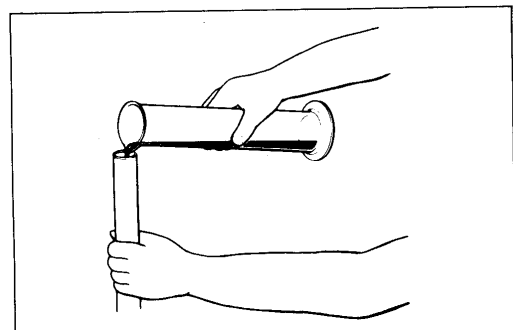
Nach Einsetzen der Staubdichtung ④ den Staubdichtungsanschlagring ⑤ anbringen.



GABELÖL

- Unbedingt ein Gabelöl verwenden, dessen Viskosität der folgenden Vorschrift entspricht.

Gabelöltyp	Gabelöl #10
Gabelölfüllmenge	475 ml

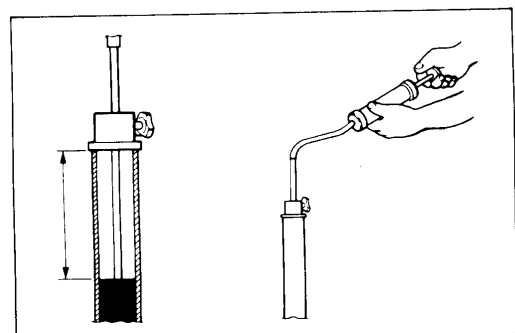


- Den Gabelholm senkrecht halten und den Gabelölstand mit dem Spezialwerkzeug regulieren.

ZUR BEACHTUNG:

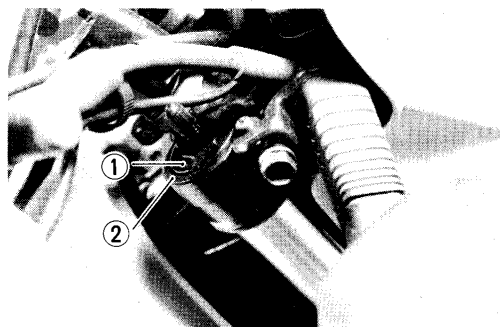
Zum Einstellen des Ölstands die Gabelfeder entfernen und das Innenrohr ganz zusammendrücken.

09943-74111	Gabelölstandmesser
Soll-Ölstand	170 mm

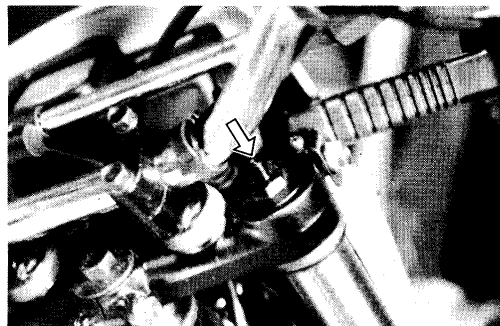


MONTAGE DER TELESKOPGABEL

- Zur Montage der Teleskopgabelbaugruppe die Oberkante ① der Deckelschraube auf die Oberkante ② der oberen Lenkschafthalterung ausrichten.

**LUFTDRUCK**

- Das Motorrad mit einem Heber oder Block aufbocken und das Vorderrad vom Untergrund abheben.
- Die Luftventilschutzkappen entfernen und auf das Luftventil drücken, um den Gabelluftdruck dem Luftdruck anzugleichen. Dies muß bei kalter Gabel geschehen.



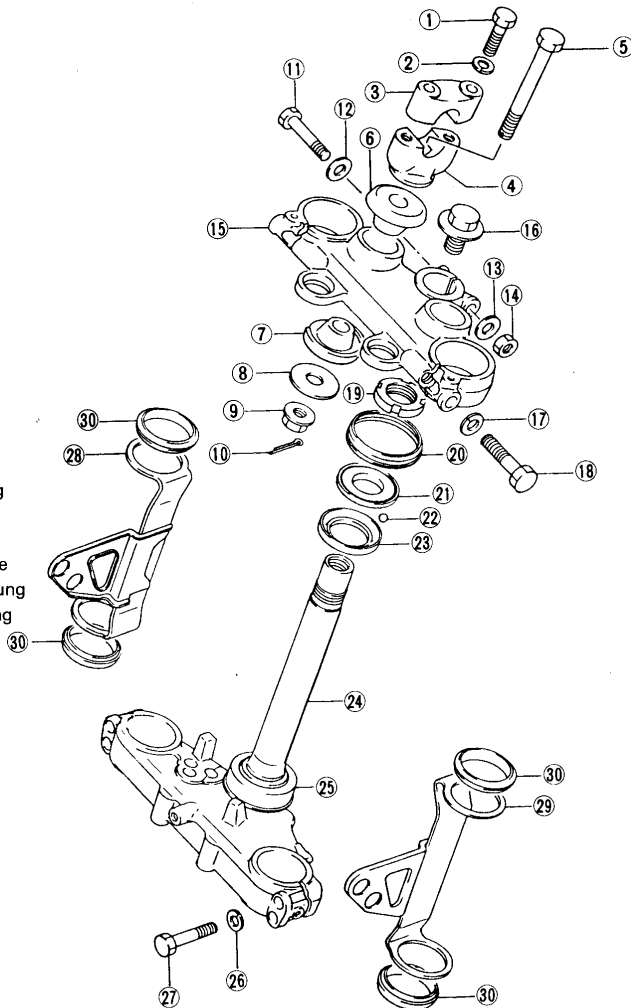
Solldruck

0 kPa (0 kg/cm²)**VORSICHT:**

Der Luftdruck darf 250 kPa (2,5 kg/cm²) nicht überschreiten, um eine Beschädigung von Gabelsimmerring und Ventil zu vermeiden.

LENKUNG

- ① Spannschraube
- ② Sicherungsscheibe
- ③ Oberer Lenkerhalter
- ④ Unterer Lenkerhalter
- ⑤ Halterschraube
- ⑥ Oberer Dämpfer
- ⑦ Unterer Dämpfer
- ⑧ Scheibe
- ⑨ Mutter
- ⑩ Splint
- ⑪ Lenkschaftspannschraube
- ⑫ Scheibe
- ⑬ Scheibe
- ⑭ Mutter
- ⑮ Obere Lenkschafthalterung
- ⑯ Lenkschaftkopfschraube
- ⑰ Sicherungsscheibe
- ⑱ Obere Gabelspannschraube
- ⑲ Lenkschaftmutter
- ⑳ Staabdichtung
- ㉑ Lagerlauftring
- ㉒ Stahlkugel (18 Stck.)
- ㉓ Lagerlauftring
- ㉔ Untere Lenkschafthalterung
- ㉕ Lagersatz
- ㉖ Sicherungsscheibe
- ㉗ Untere Gabelspannschraube
- ㉘ Rechte Scheinwerferhalterung
- ㉙ Linke Scheinwerferhalterung
- ㉚ Dämpfergummi



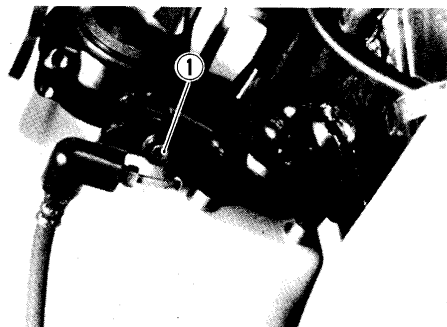
Anzugsdrehmoment		
GEGENSTAND	N·m	kg·m
①	12—20	1,2—2,0
⑪, ㉗	15—25	1,5—2,5
⑯	35—50	3,5—5,0
⑱	20—30	2,0—3,0
⑲	40—50	4,0—5,0

DEMONTAGE UND ZERLEGEN

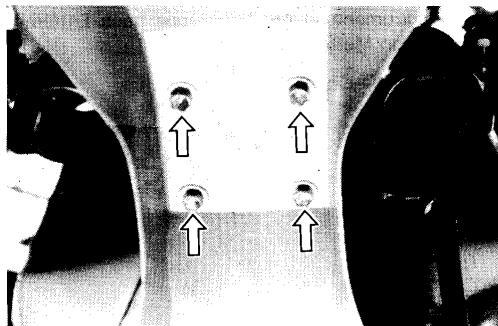
- Das Vorderrad ausbauen. (Siehe Seite 6-1.)
- Bremssattel und Vordergabel ausbauen.
(Siehe Seite 6-13.)
- Bremsschlauch/Leistungsverbindung nach Entfernen der Schraube ① abnehmen.

VORSICHT:

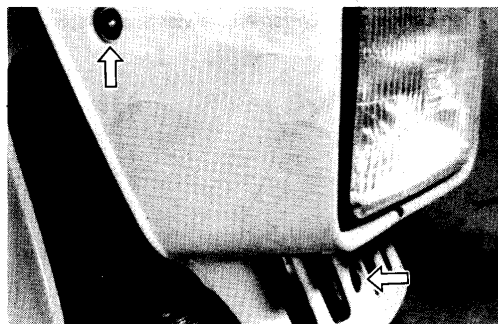
Den Bremssattel mit einer Schnur o.ä. am Rahmen aufhängen und dabei darauf achten, den Bremsschlauch nicht zu verbiegen.



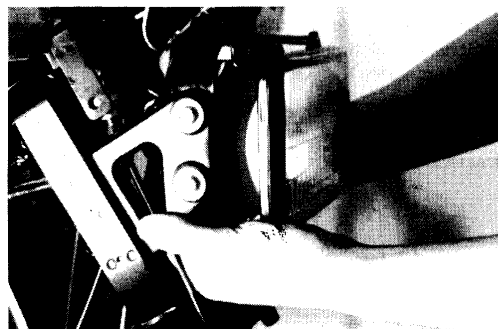
- Das Vorderradschutzblech nach Entfernen der vier Schrauben abnehmen.



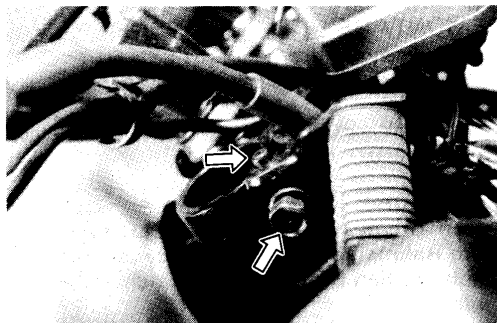
- Die Scheinwerferabdeckung nach Entfernen der drei Schrauben abnehmen.



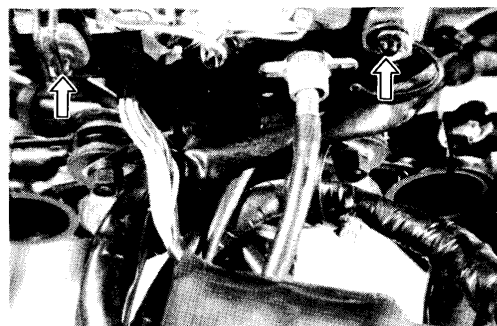
- Die Scheinwerferbaugruppe mit den Scheinwerferhalterungen entfernen.



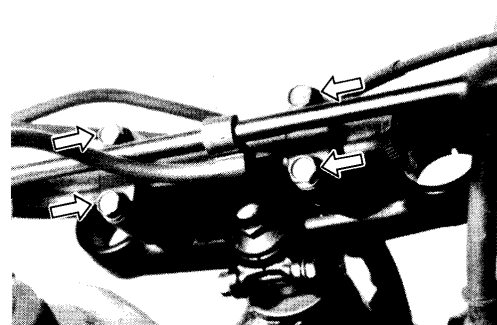
- Rechten und linken Blinker nach Entfernen der oberen Gabelspannschrauben und Schrauben abnehmen.



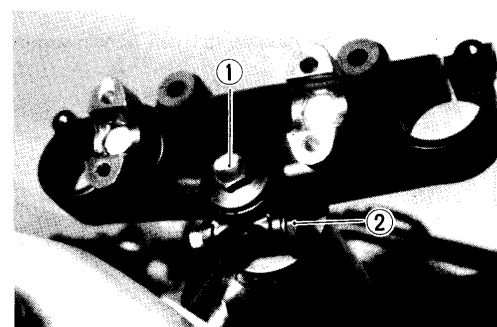
- Die Instrumentenplattenbaugruppe nach Entfernen der beiden Muttern abnehmen.



- Den Lenker nach Entfernen der vier Spannschrauben abnehmen.



- Die obere Lenkschafthalterung nach Entfernen der Schaftkopfschraube ① und Schaftspannschraube ② entfernen.



- Die Lenkschafmutter ① mit dem Spezialwerkzeug lösen.

09940-14920	Lenkschafmutter-Steckschlüssel
-------------	--------------------------------

- Lenkschafmutter, Staabdichtung und oberen Lauf-ring entfernen. Den Lenkschaft herausziehen.

ZUR BEACHTUNG:

Die untere Lenkschafthalterung mit der Hand festhalten, damit sie nicht herunterfällt.

- Die oberen Lenkschaftstahlkugeln entfernen.

Anzahl der Kugeln	18 Stück
-------------------	----------

- Das untere Lenkschaftlager mit dem Spezialwerkzeug herausziehen.

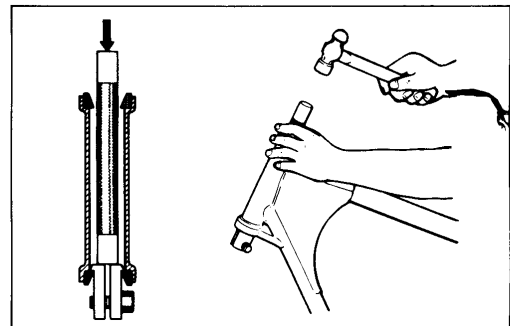
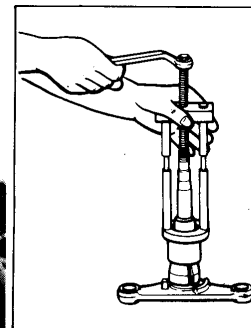
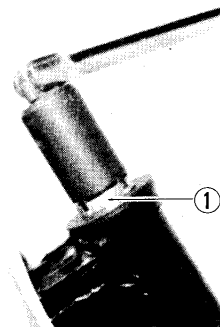
VORSICHT:

Das Lager muß nach dem Ausbau ausgetauscht werden.

09941-84510	Innenlagerlaufing-Austreiber
-------------	------------------------------

- Die Lenkschaftlagerlaufing, oben und unten, mit den Spezialwerkzeugen austreiben.

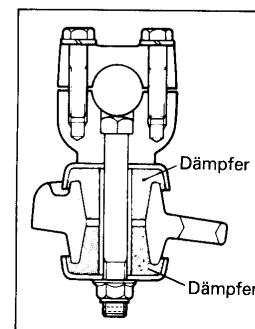
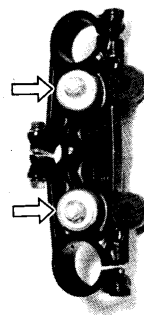
09941-54911	Lenkschaft-Lagerlaufing-Austreiber
09941-74910	Lenkschaftlagereintreiber

**INSPEKTION**

Die ausgebauten Teile auf folgende Abnormitäten überprüfen.

- * Lenkerverzug
- * Lenkerklemmenverschleiß
- * Lauftringverschleiß und Brinellierung
- * Stahlkugelnverschleiß oder Beschädigung
- * Anormales Lagergeräusch
- * Lenkschaftverzug

Das Spiel der Dämpfer unter Befestigung in der oberen Lenkschafthalterung von Hand überprüfen. Bei Feststellung von Spiel die Dämpfer austauschen.



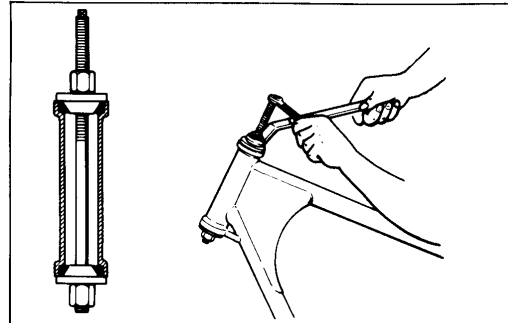
ZUSAMMENBAU UND MONTAGE

Den Lenkschaft in der umgekehrten Reihenfolge des Zerlegens und der Demontage zusammenbauen und montieren. Insbesondere auf die folgenden Punkte achten:

LAGERLAUFRINGE

- Oberen und unteren Lagerlaufring mit dem Spezialwerkzeug hineinpressen.

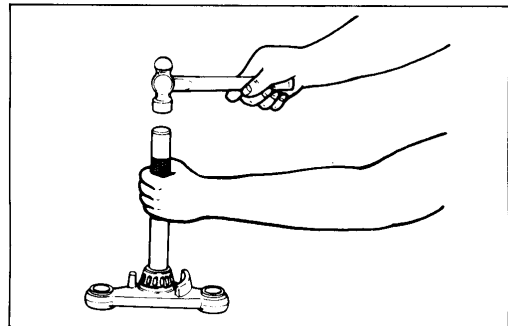
09941-34513	Lagereintreiber
-------------	-----------------



LAGER

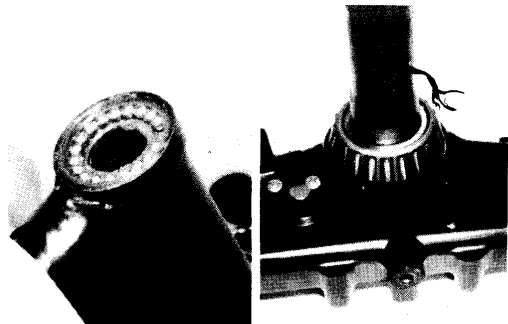
- Das untere Lager mit dem Spezialwerkzeug hineinpressen.

09941-74910	Lenkschaftlagereintreiber
-------------	---------------------------



- Fett auf Stahlkugeln und Lager vor Montage des Lenkschafts auftragen.

99000-25010	Suzuki Super Grease "A"
-------------	-------------------------

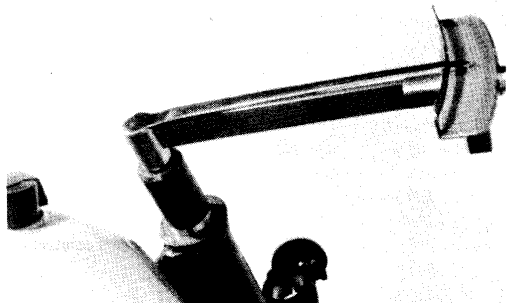


LENKSCHAFTMUTTER

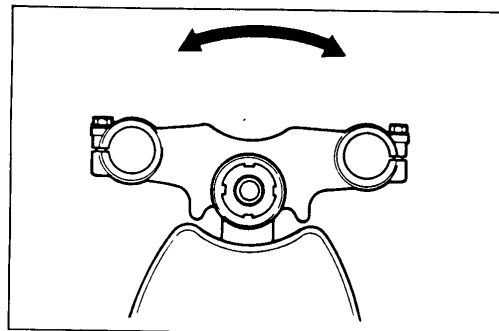
- Die Lenkschaftmutter mit dem Spezialwerkzeug auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

09940-14920	Lenkschaftmutter-Steckschlüssel
-------------	---------------------------------

Anzugsdrehmoment	40—50 N·m (4,0—5,0 kg-m)
------------------	-----------------------------

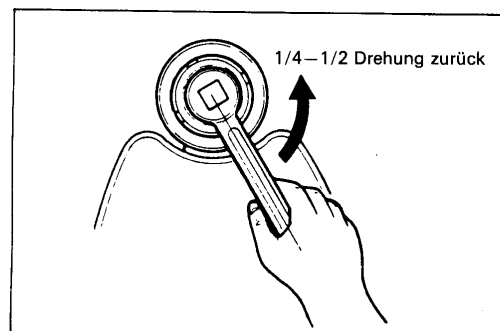


- Den Lenkschaft fünf- bis sechsmal bis zum Anschlag nach rechts und links drehen, um Stahlkugeln und Lager "einzusitzen".



- Die Lenkschaftmutter um $1/4$ – $1/2$ Drehung zurückdrehen.

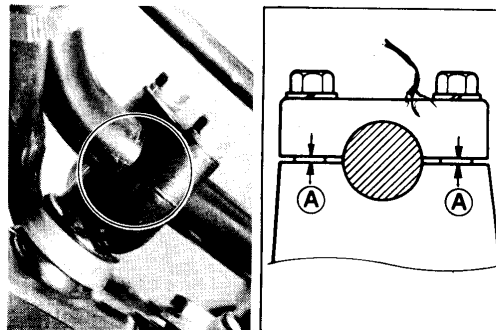
ZUR BEACHTUNG:
Diese Einstellung ist von Motorrad zu Motorrad verschieden.



LENKER

- Die Anknöpfung des Lenkers auf die Paßfläche des Halters ausrichten.
- Jede Lenkerklemme so sichern, daß der Abstand (A) vor und hinter der Lenkstange gleich groß ist.

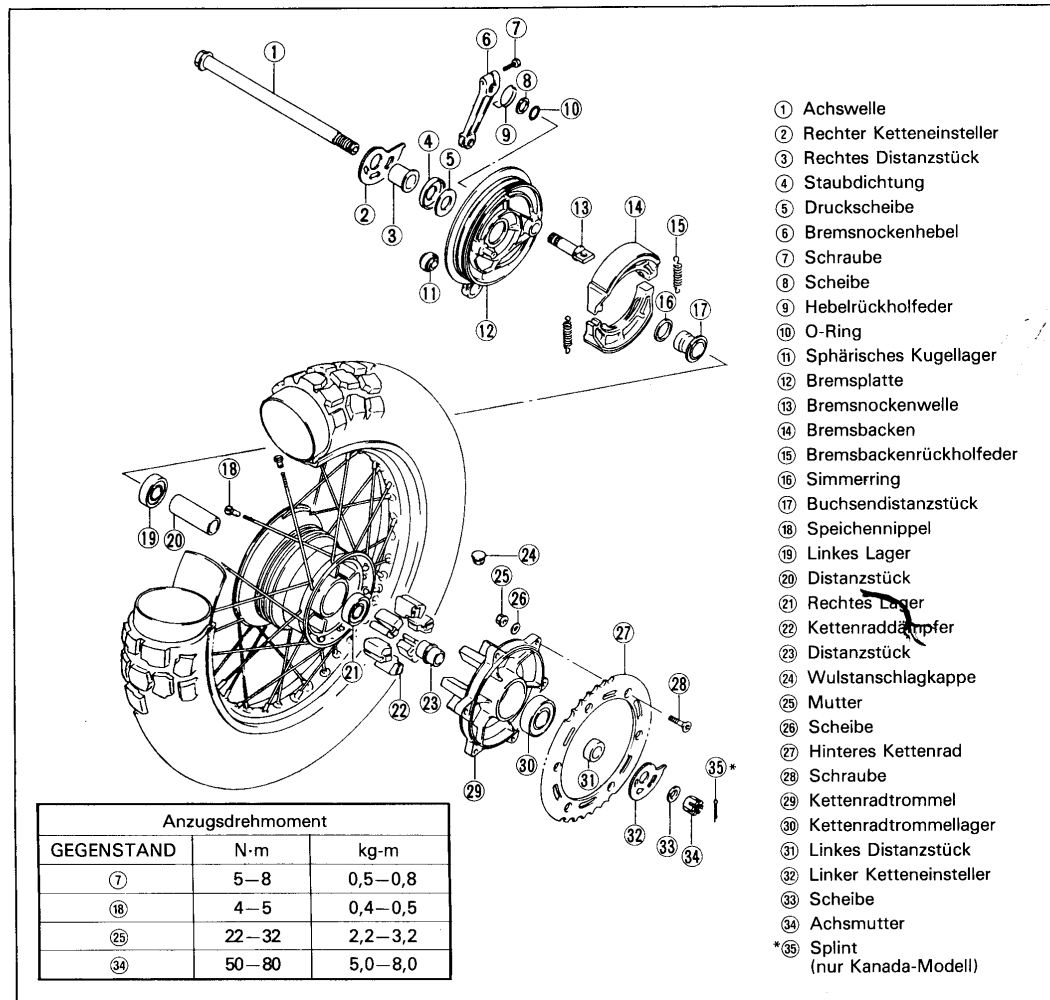
Anzugsdrehmoment	12–20 N·m (1,2–2,0 kg-m)
------------------	-----------------------------



VORSICHT:

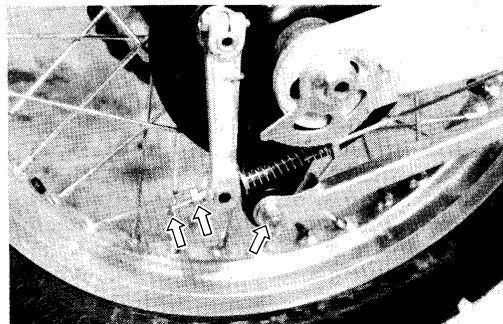
Nach der Einstellung und Montage der oberen Lenkschafthalterung die Vorderadbaugruppe vor- und zurückrütteln, um sicherzustellen, daß sie kein Spiel aufweist und daß die Montage richtig durchgeführt worden ist. Schließlich ist zu überprüfen, ob die Lenkschafteinheit durch ihr Eigengewicht unbehindert nach links und rechts ausschlägt. Wenn Spiel oder Schwergängigkeit festgestellt wird, die Lenkschaftmutter nachstellen.

HINTERRAD UND HINTERRADBREMSE

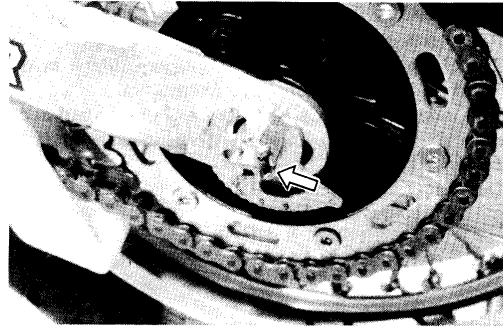


DEMONTAGE

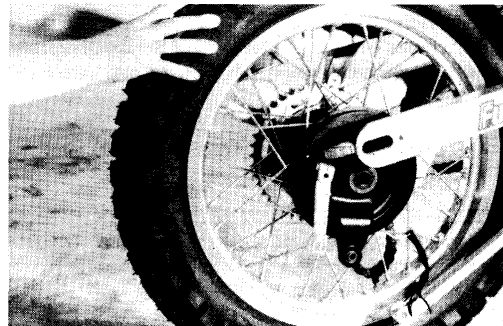
- Das Motorrad mit einem Heber oder Block hochbocken und das Hinterrad vom Untergrund abheben.
- Den Splint herausziehen und die Bremseneinstellmutter entfernen.
- Den Splint herausziehen und die Bremsmomentverbindungsmutter und Schraube entfernen.



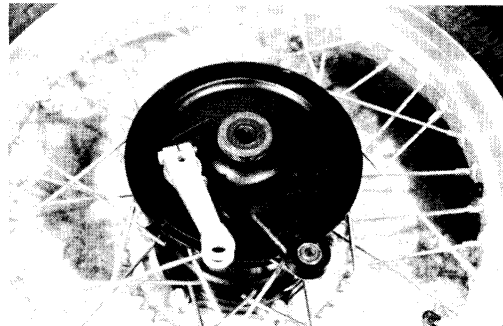
- Den Splint* herausziehen und die Achsmutter entfernen. (*Nur Kanada-Modell)



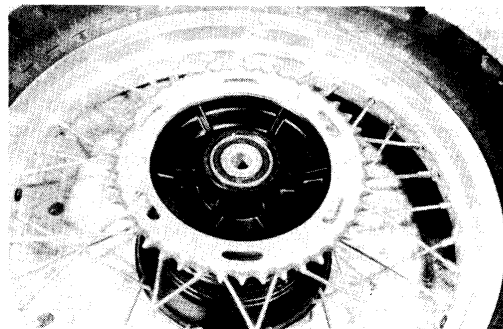
- Die Achswelle herausziehen und die Antriebskette vom hinteren Kettenrad aushängen.
- Das Hinterrad mit der Hinterradbremseplatte abnehmen.



- Die Hinterradbremseplatte von der Hinterradnabe entfernen.



- Das hintere Kettenrad von der Hinterradnabe entfernen.

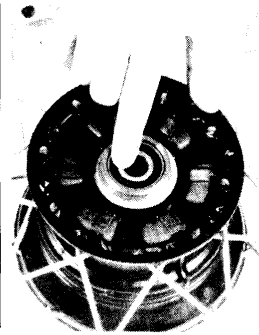
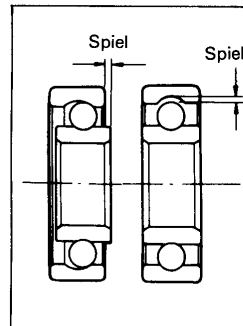


INSPEKTION**RADNABENLAGER**

Das Spiel des inneren Radnabenlagerlaufrings in der Radnabe eingesetzt von Hand überprüfen.

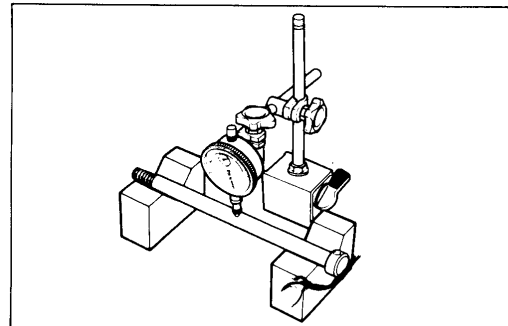
Den Innenlaufring von Hand drehen, um ihn auf anormale Laufgeräusche und Schwergängigkeit zu überprüfen.

Das Lager auswechseln, wenn irgendwelche Abnormalitäten festgestellt werden.

**ACHSWELLE**

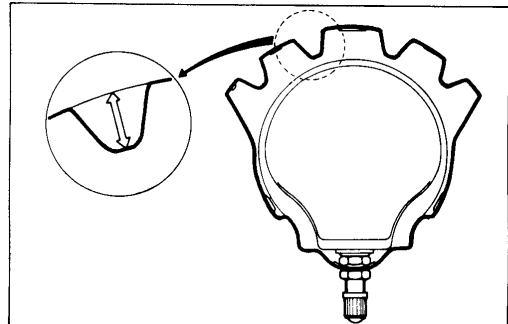
Die Achswelle mit einer Meßuhr auf Schlag überprüfen und auswechseln, wenn der Schlag die Verschleißgrenze überschreitet.

09900-20606	Meßuhr (1/100 mm)
09900-20701	Magnetständer
Verschleißgrenze	0,25 mm

**REIFEN**

Um einwandfreie Bremswirkung und Fahrstabilität sicherzustellen, muß der Reifen ausreichend Profil haben. Wenn die Profiltiefe gemessen gemäß Abbildung die Verschleißgrenze erreicht, muß der Reifen ausgewechselt werden.

Verschleißgrenze	3,0 mm
------------------	--------

**RADFELGE**

Überprüfen, ob der Radfelgenschlag die Verschleißgrenze überschreitet.

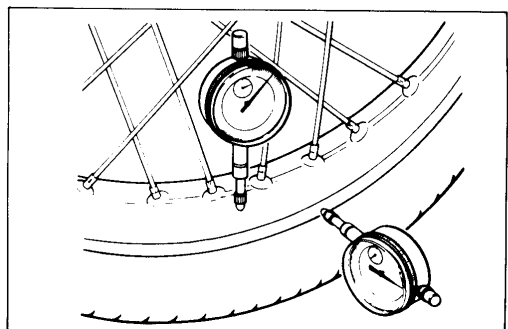
Starker Schlag beruht in der Regel auf losen Speichen oder einer verbogenen Felge.

Wenn der Schlag durch richtiges Anziehen der Speichen nicht behoben werden kann, muß die Radfelge ausgewechselt werden.

ZUR BEACHTUNG:

Abgenutzte oder lose Radlager müssen ausgewechselt werden, bevor man versucht, die Radfelge auszurichten.

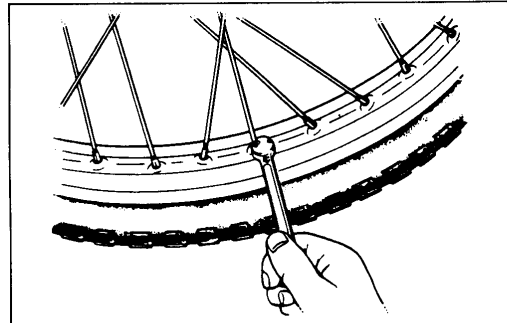
Verschleißgrenze (Axial und Radial)	2,0 mm
--	--------



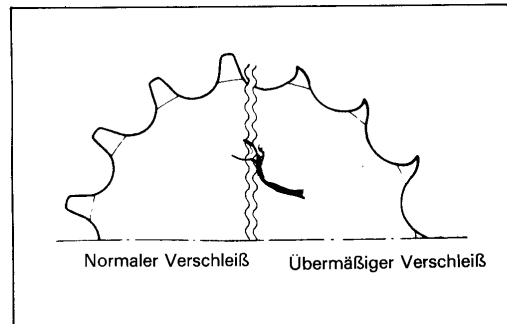
SPEICHENNIPPEL

Alle Nippel auf festen Sitz überprüfen und erforderlichenfalls mit dem Spezialwerkzeug nachziehen.

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

**HINTERES KETTENRAD**

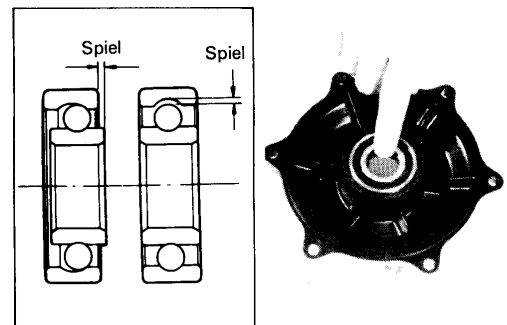
Die Kettenradzähne auf Abnutzung überprüfen. Falls die Zähne wie gezeigt abgenutzt sind, müssen Kettenrad und Antriebskette ausgetauscht werden.

**KETTENRADTROMMELLAGER**

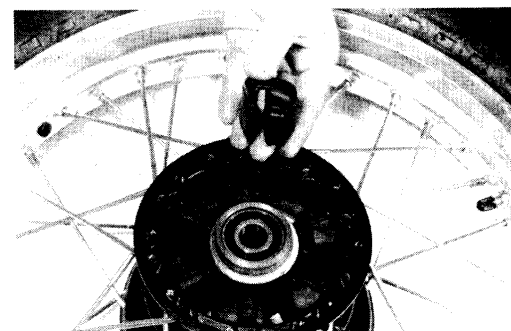
Das Spiel des inneren Kettenradtrommellageraufrings in der Kettenradtrommel eingesetzt von Hand überprüfen.

Den Innenlaufring von Hand drehen, um ihn auf anormale Laufgeräusche und Schwergängigkeit zu überprüfen.

Das Lager auswechseln, wenn irgendwelche Abnormalitäten festgestellt werden.

**KETTENRADDÄMPFER**

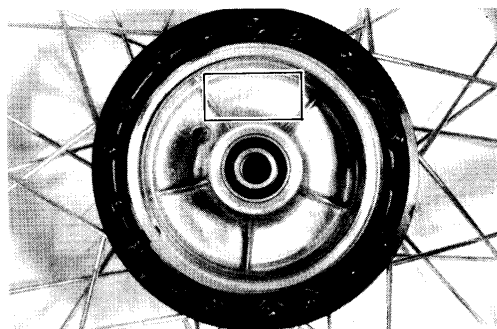
Die Dämpfer auf Abnutzung und Beschädigung überprüfen. Falls irgendwelche Mängel festgestellt werden, müssen die Dämpfer als Satz ausgetauscht werden.



BREMSTROMMEL

Den Innendurchmesser der Bremstrommel messen, um das Verschleißausmaß zu bestimmen. Wenn die Verschleißgrenze überschritten ist, die Trommel auswechseln. Der Grenzwert ist in der Trommel ausgezeigt.

Verschleißgrenze	130,7 mm
------------------	----------



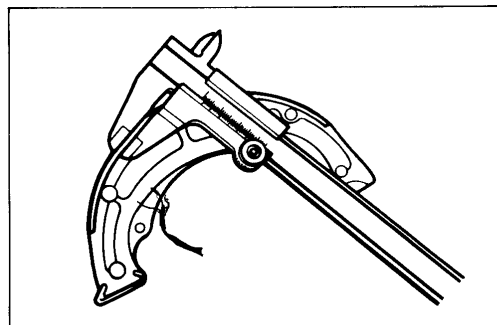
BREMSBACKEN

Die Bremsbackenbelagstärke messen, um festzustellen, ob die Bremsbacken ausgetauscht werden müssen oder nicht.

Verschleißgrenze	1,5 mm
------------------	--------

VORSICHT:

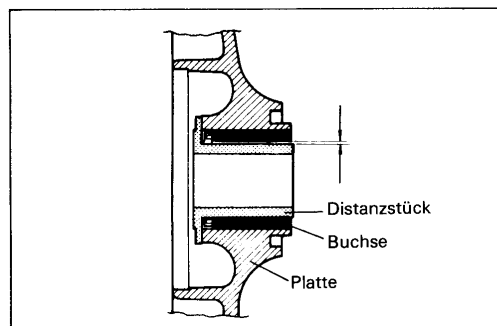
Die Bremsbacken müssen als Satz ausgetauscht werden, da anderenfalls die Bremsleistung beeinträchtigt wird.



BREMSPLATTENBUCHSE

Die Bremsplattenbuchse von Hand überprüfen, wobei sie in der Platte eingesetzt ist.

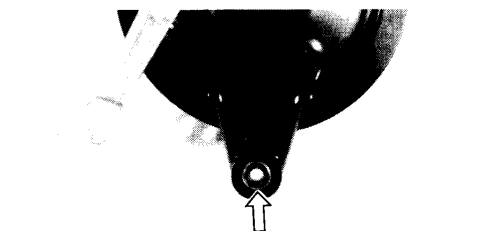
Das Distanzstück von Hand drehen, um anormale Geräusche und Schwergängigkeit feststellen zu können. Bei Feststellung irgendwelcher Mängel die Buchse mit der Platte als Einheit auswechseln.



SPHÄRISCHES BREMSPLATTEN-KUGELLAGER

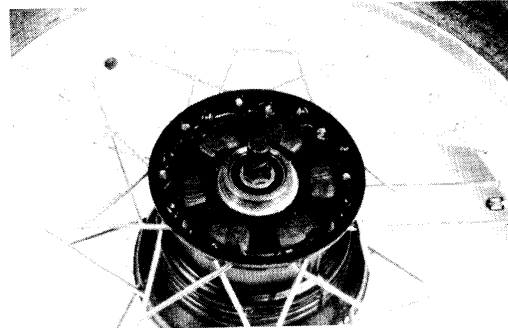
Das sphärische Bremsplatten-Kugellager in der Bremsplatte eingesetzt von Hand überprüfen.

Das Lager von Hand drehen, um anormale Geräusche und Schwergängigkeit feststellen zu können. Das Lager oder die Platteneinheit auswechseln, wenn irgendwelche Mängel festgestellt werden.

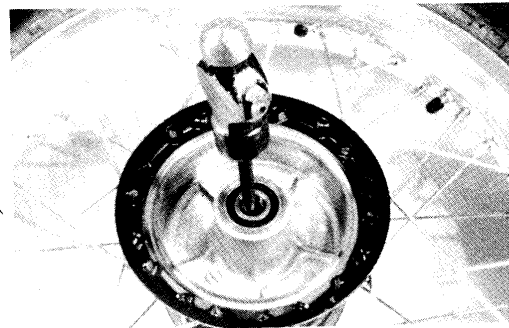


ZERLEGEN**RADNABENLAGER**

- Die Radnabenlager mit dem Spezialwerkzeug folgendermaßen austreiben.
- Den Adapter in das Radnabenlager einsetzen.



- Nach dem Einschieben der Keilstange von der entgegengesetzten Seite die Keilstange im Schlitz des Adapters verkeilen.
- Das Radnabenlager durch Klopfen auf die Keilstange austreiben.



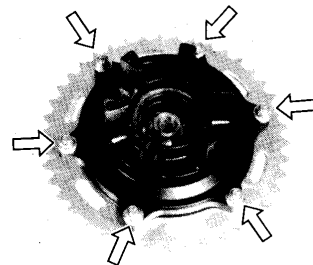
VORSICHT:
Das ausgebaute Lager muß ausgewechselt werden.

09941-50110

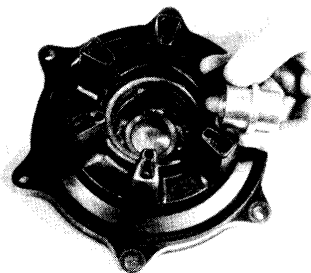
Lageraustreiber

KETTENRAD UND KETTENRADTROMMEL-LAGER

- Das hintere Kettenrad nach Entfernen der Muttern und Schrauben abnehmen.



- Das Lagerdistanzstück abziehen.



6-31 FAHRGESTELL

- Das Kettenradtrommellager mit dem Spezialwerkzeug austreiben.

VORSICHT:
Das ausgebaute Lager muß durch ein neues ersetzt werden.

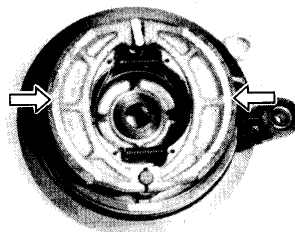
09913-75830

Lagerein-/austreiber

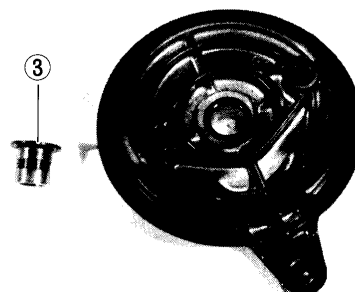
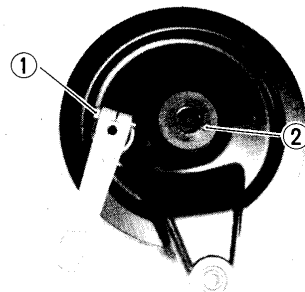


HINTERRADBREMSE

- Die Bremsbacken entfernen.

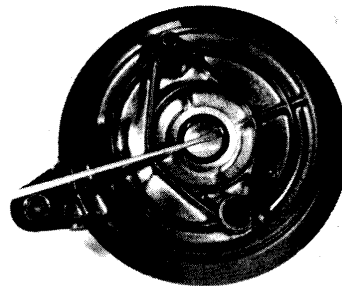


- Bremsnockenhebel und Hebelrückholfeder nach Entfernen der Schraube ① abnehmen.
- Die Bremsnockenwelle von der Gegenseite herausziehen.
- Die Staubdichtung ② entfernen.
- Das Distanzstück ③ von der Gegenseite herausziehen.



- Den Bremsplattensimmerring entfernen.

VORSICHT:
Der entfernte Simmerring muß aus-
gewechselt werden.



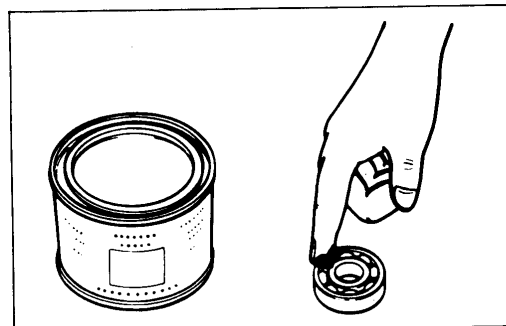
ZUSAMMENBAU UND MONTAGE

Rad, Radnabe, Kettenrad und Bremse in der umgekehrten Reihenfolge des Zerlegens und der Demontage zusammenbauen und montieren. Insbesondere auf die folgenden Punkte achten:

RADNABENLAGER

- Vor der Montage Fett auf das Lager auftragen.

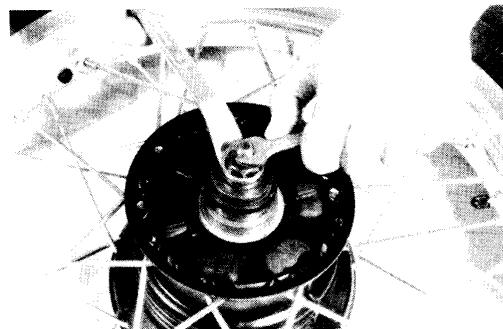
99000-25010	Suzuki Super Grease "A"
-------------	-------------------------



- Die Radnabenlager mit einem Lagereintreiber montieren.

09941-34513	Lagereintreiber
-------------	-----------------

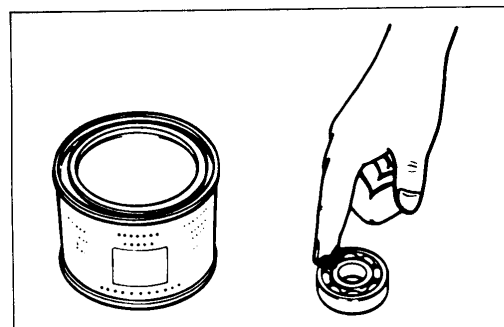
ZUR BEACHTUNG:
Zuerst das rechte Lager eintreiben. Die
Dichtungsseite des Lagers weist nach
außen.



HINTERES KETTENRAD

- Vor der Montage Fett auf das Kettenradtrommellager auftragen.

99000-25010	Suzuki Super Grease "A"
-------------	-------------------------



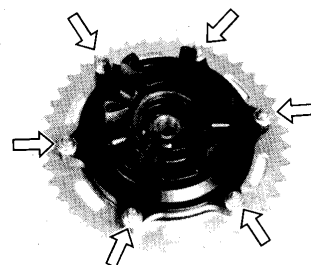
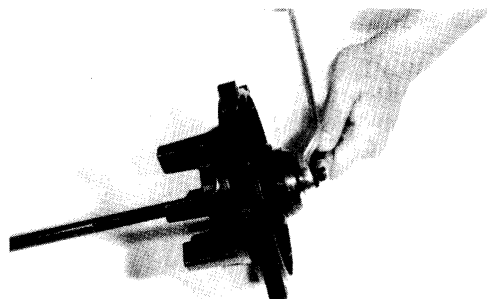
- Das Kettenradtrommellager mit einem Lagereintreiber einbauen.

ZUR BEACHTUNG:
Die Dichtungsseite des Lagers weist nach außen.

09941-34513	Lagereintreiber
-------------	-----------------

- Das Lagerdistanzstück einsetzen.
- Die Kettenradbefestigungsschrauben und -mutter auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

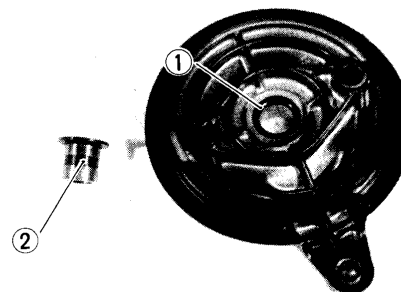
Anzugsdrehmoment	22–32 N·m (2,2–3,2 kg·m)
------------------	-----------------------------



HINTERRADBREMSE

- Einen neuen Simmerring ① mit den Fingerspitzen in die Bremsplatte einsetzen.
- Fett auf die Lippe des Simmerrings auftragen.
- Fett auf die Ölnut des Distanzstückes ② vor der Montage auftragen.

99000-25010	Suzuki Super Grease "A"
-------------	-------------------------



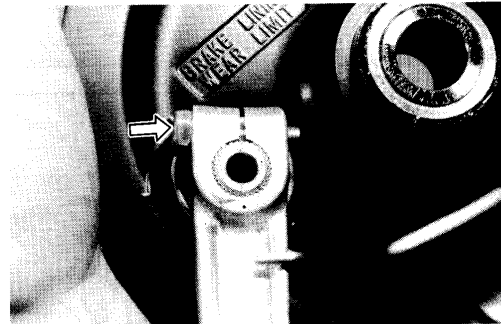
- Vor Anbringen der Bremsnockenwelle und eines neuen O-Rings an die Bremsplatte Fett auf die Ölnut der Bremsnockenwelle ③ auftragen.

99000-25010	Suzuki Super Grease "A"
-------------	-------------------------



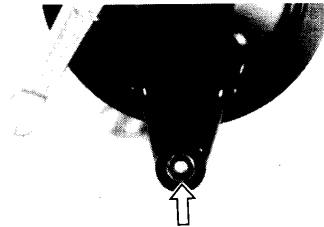
- Beim Anbringen des Bremsnockenhebels unbedingt die eingravierte Linie an der Bremsnockenwelle auf den Schlitz im Bremsnockenhebel ausrichten.
- Die Bremsnockenhebelschraube auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Anzugsdrehmoment	5—8 N·m (0,5—0,8 kg-m)
------------------	---------------------------



- Fett auf das sphärische Bremsplattenkugellager und die Staubdichtungen auftragen.

99900-25010	Suzuki Super Grease "A"
-------------	-------------------------

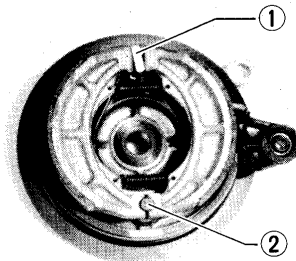


- Fett auf Bremsnocken ① und Stift ② vor Montage der Bremsbacken auftragen.

09900-25010	Suzuki Super Grease "A"
-------------	-------------------------

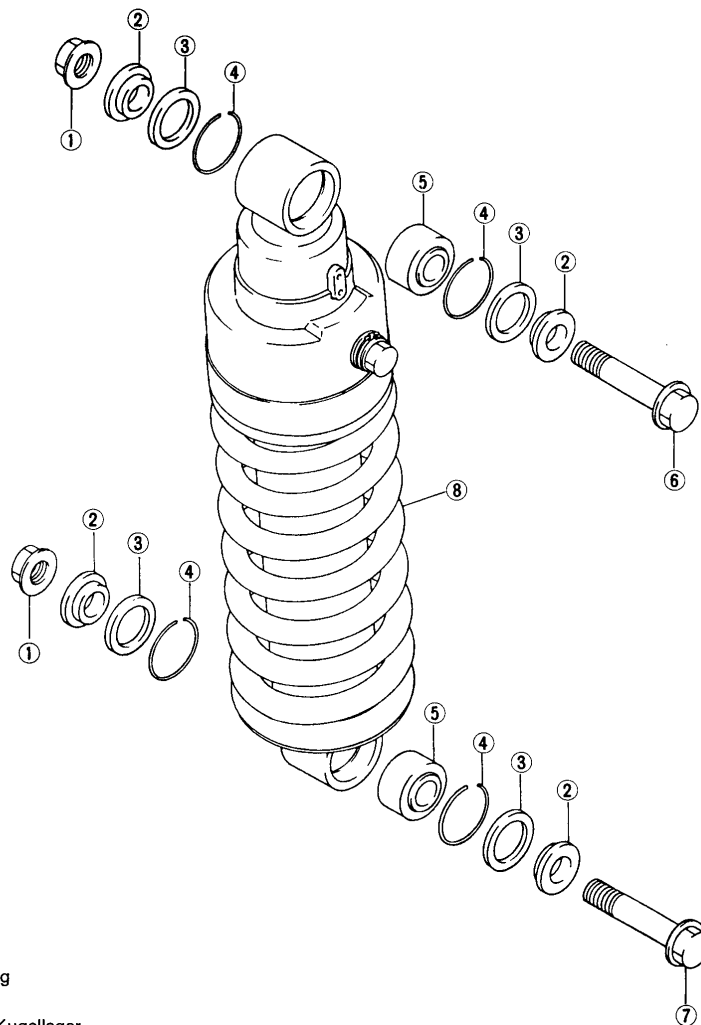
WARNUNG:
Nicht zuviel Fett auf Bremsnocken und Stift auftragen. Wenn Fett auf den Belag gelangt, rutscht die Bremse.

VORSICHT:
Nach Montage des Hinterrads das Bremspedalspiel einstellen.
(Siehe Seite 2-15.)



HINTERRADAUFHÄNGUNG

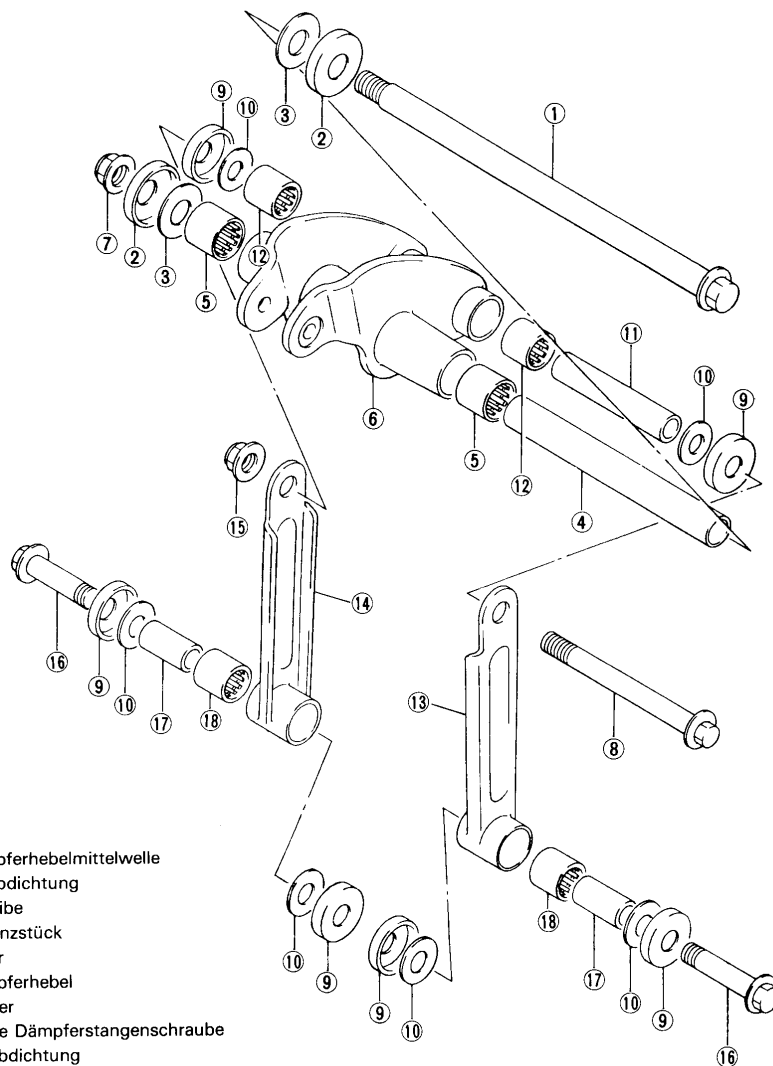
STOSSDÄMPFER



- ① Mutter
- ② Distanzstück
- ③ Staubdichtung
- ④ Anschlagring
- ⑤ Sphärisches Kugellager
- ⑥ Obere Schraube
- ⑦ Untere Schraube
- ⑧ Stoßdämpfer

Anzugsdrehmoment		
GEGENSTAND	N·m	kg·m
⑥, ⑦	40—60	4,0—6,0

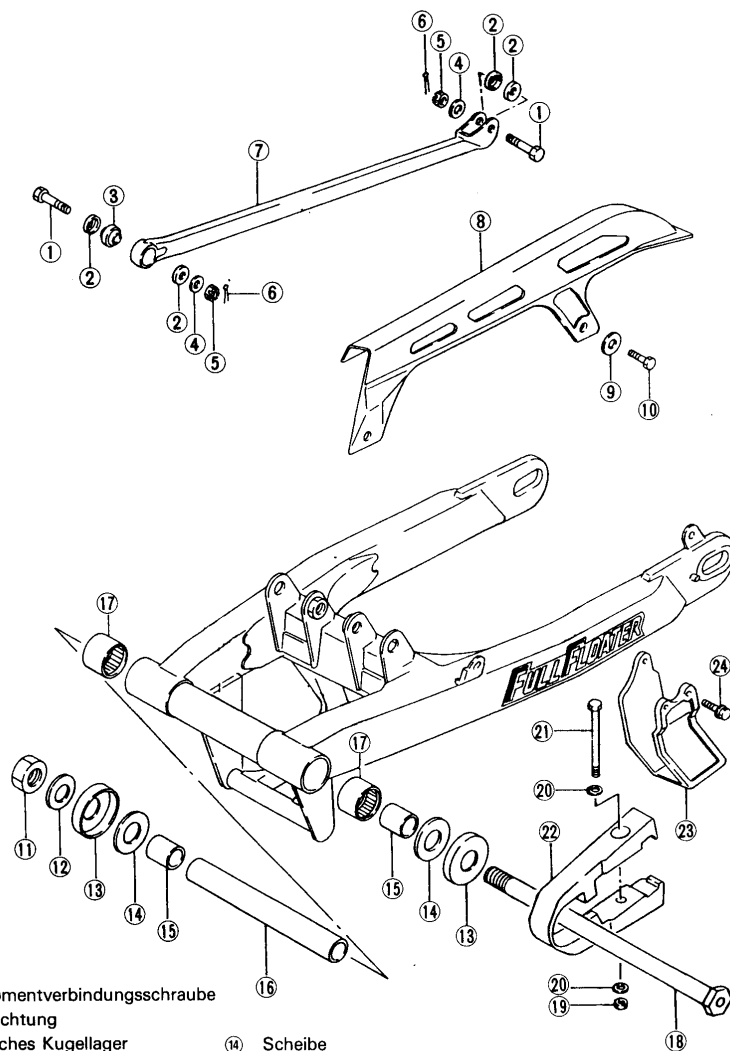
DÄMPFERHEBEL UND DÄMPFERSTANGE



- ① Dämpferhebelmittelwelle
- ② Staubdichtung
- ③ Scheibe
- ④ Distanzstück
- ⑤ Lager
- ⑥ Dämpferhebel
- ⑦ Mutter
- ⑧ Obere Dämpferstangenschraube
- ⑨ Staubdichtung
- ⑩ Scheibe
- ⑪ Distanzstück
- ⑫ Lager
- ⑬ Linke Dämpferstange
- ⑭ Rechte Dämpferstange
- ⑮ Mutter
- ⑯ Untere Dämpferstangenschraube
- ⑰ Distanzstück
- ⑱ Lager

Anzugsdrehmoment		
GEGENSTAND	N·m	kg·m
①, ⑧, ⑯	70–100	7,0–10,0

SCHWINGE

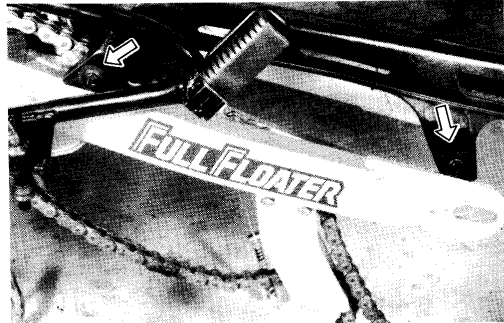


- | | |
|---------------------------------|--------------------------|
| ① Drehmomentverbindungsschraube | ⑭ Scheibe |
| ② Staubdichtung | ⑮ Distanzstück |
| ③ Sphärisches Kugellager | ⑯ Mittleres Distanzstück |
| ④ Scheibe | ⑰ Lager |
| ⑤ Mutter | ⑱ Schwingenzapfenwelle |
| ⑥ Splint | ⑲ Mutter |
| ⑦ Bremsmomentverbindung | ⑳ Scheibe |
| ⑧ Antriebskettengehäuse | ㉑ Schraube |
| ⑨ Scheibe | ㉒ Kettenpuffer |
| ⑩ Schraube | ㉓ Antriebskettenführung |
| ⑪ Schwingenzapfenmutter | ㉔ Schraube |
| ⑫ Scheibe | |
| ⑬ Staubdichtung | |

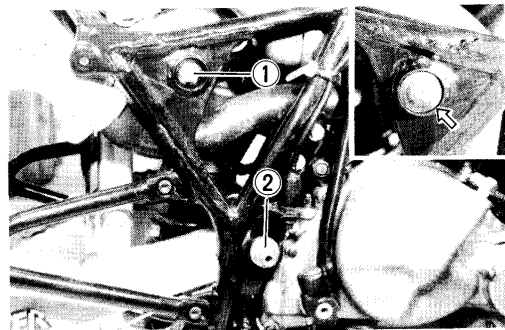
Anzugsdrehmoment		
GEGENSTAND	N·m	kg·m
①	10–15	1,0–1,5
⑪	55–85	5,5–8,5

DEMONTAGE

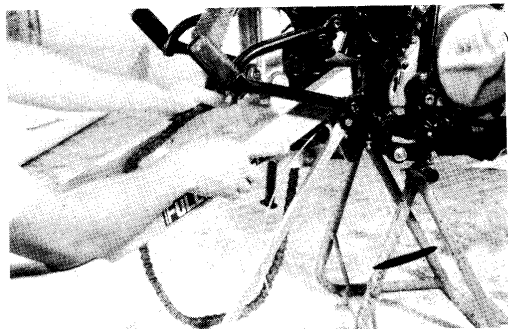
- Das Hinterrad ausbauen. (Siehe Seite 6-25 und 26.)
- Den rechten und linken Rahmendeckel abmontieren.
- Das Antriebskettengehäuse nach Entfernen der beiden Schrauben abnehmen.



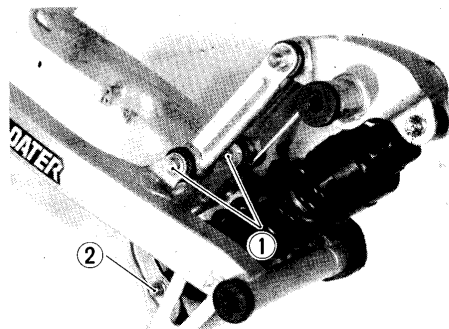
- Die Dämpferhebelmittelkappen, rechts und links, entfernen.
- Die Dämpferhebelmittenmutter ① und die Schwingenzapfenmutter ② entfernen.



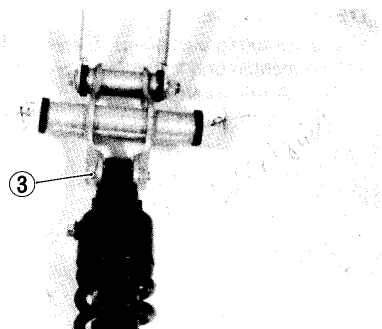
- Die Dämpferhebelmittelwelle und die Schwingenzapfenwelle herausziehen.
- Die Hinterradaufhängung entfernen.



- Stoßdämpfer und Dämpferhebel nach Entfernen der unteren Dämpferstangenschrauben ① und der unteren Stoßdämpferschraube ② von der Schwinge trennen.



- Den Stoßdämpfer nach Entfernen der oberen Stoßdämpferschraube ③ vom Dämpferhebel trennen.



INSPEKTION UND ZERLEGEN

STOSSDÄMPFER

- Die Distanzstücke ① und Staubdichtungen ②, oben und unten, entfernen.

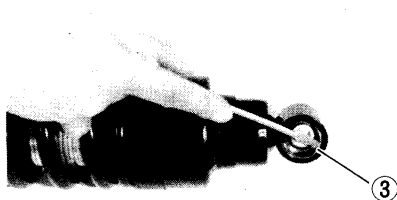
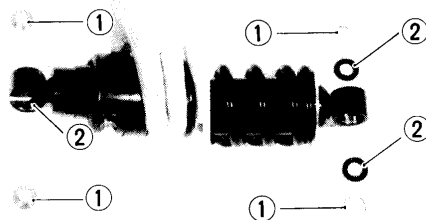
VORSICHT:

Die entfernten Staubdichtungen müssen durch neue ersetzt werden.

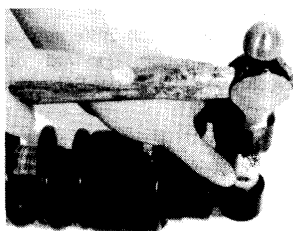
- Das sphärische Kugellager im Stoßdämpfer eingesetzt von Hand überprüfen. Das Lager von Hand drehen, um anormale Geräusche und Schwergängigkeit feststellen zu können. Das Lager auswechseln, wenn irgendwelche Abnormitäten festgestellt werden.
- Die Anschlagringe ③, oben und unten, entfernen.

VORSICHT:

Die entfernten Anschlagringe müssen durch neue ersetzt werden.

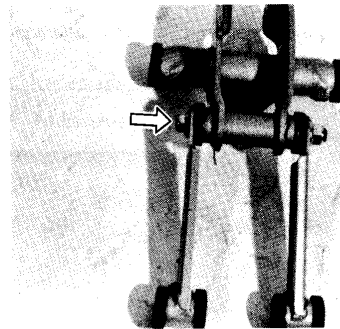


- Oberes und unteres sphärisches Kugellager mit einem geeigneten Steckschlüssel austreiben.

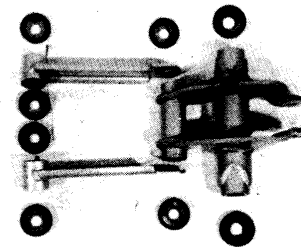


DÄMPFERHEBEL UND DÄMPFERSTANGE

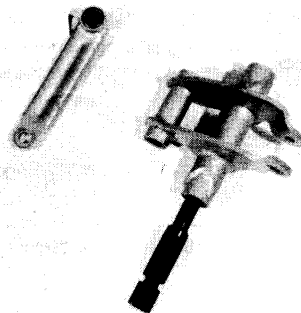
- Die obere Dämpferstangenschraube entfernen.



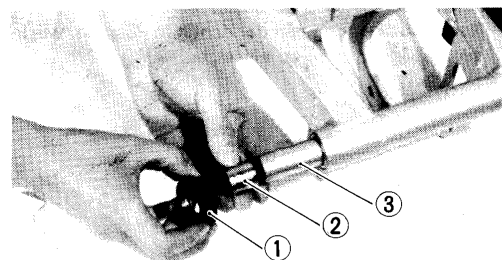
- Staabdichtungen und Distanzstücke von Dämpferhebel und Dämpferstange entfernen.
- Die Staabdichtungen überprüfen. Wenn irgendeine Beschädigung festgestellt wird, sind die Dichtungen durch neue zu ersetzen.
- Dämpferhebel- und Dämpferstangenlager in Dämpferhebel und Dämpferstange eingesetzt von Hand überprüfen. Das Distanzstück von Hand drehen, um anormale Geräusche und Schwergängigkeit feststellen zu können. Das Lager auswechseln, wenn irgendwelche Abnormitäten festgestellt werden.
- Dämpferhebel- und Dämpferstangenlager mit den Spezialwerkzeugen entfernen.



09923-73210	Lagerabzieher
09930-30102	Gleitwelle

**SCHWINGE**

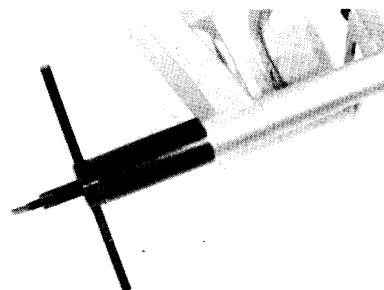
- Staabdichtungen ①, Distanzstücke ② und mittleres Distanzstück ③ von der Schwinge entfernen.
- Die Staabdichtungen überprüfen. Wenn sie beschädigt sind, müssen sie durch neue ersetzt werden.
- Das Schwingenzapfenlager in der Schwinge eingesetzt von Hand überprüfen. Das Distanzstück von Hand drehen, um anormale Geräusche und Schwergängigkeit feststellen zu können. Das Lager auswechseln, wenn irgendwelche Abnormitäten festgestellt werden.



6-41 FAHRGESTELL

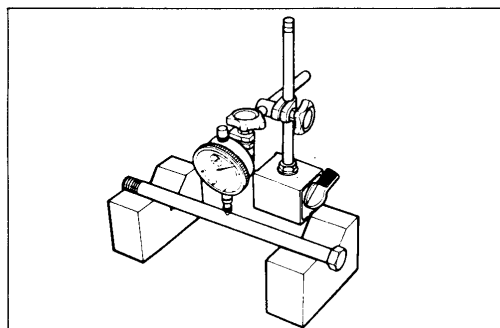
- Die Schwingenzapfenlager mit einem Lagerausreiber entfernen.

09941-44510	Schwingenlagerausreiber
-------------	-------------------------



- Die Drehachse mit einer Meßuhr auf Schlag überprüfen und auswechseln, wenn der Schlag die Verschleißgrenze überschreitet.

09900-20606	Meßuhr (1/100 mm)
09900-20701	Magnetständer
Verschleißgrenze	0,3 mm



ZUSAMMENBAU UND MONTAGE

Die Hinterradaufhängung in der umgekehrten Reihenfolge des Zerlegens und der Demontage zusammenbauen und montieren:

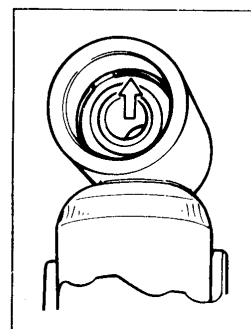
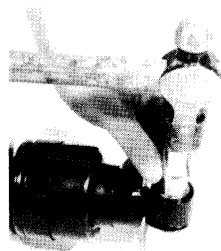
STOSSDÄMPFER

- Vor der Montage Fett auf die Staubdichtungen auftragen.

99000-25010	Suzuki Super Grease "A"
-------------	-------------------------

(Siehe Seite 6-43.)

- Das untere und obere sphärische Kugellager mit einem geeigneten Steckschlüssel eintreiben.
- Neue Anschlagringe an der richtigen Position, wie in der Abbildung gezeigt, einsetzen.



DÄMPFERHEBEL UND DÄMPFERSTANGE

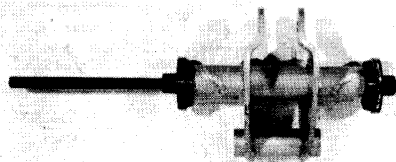
- Dämpferhebel- und Dämpferstangenlager mit einem Lagereintreiber und einem geeigneten Steckschlüssel einsetzen.

09941-34513

Lagereintreiber

ZUR BEACHTUNG:

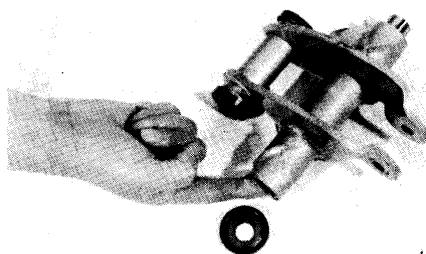
Beim Einbauen des Lagers muß die Seite mit der Stanzmarke nach außen weisen.



- Fett auf Lager, Distanzstücke und Staabdichtungen auftragen. (Siehe Seite 6-43.)

99000-25010

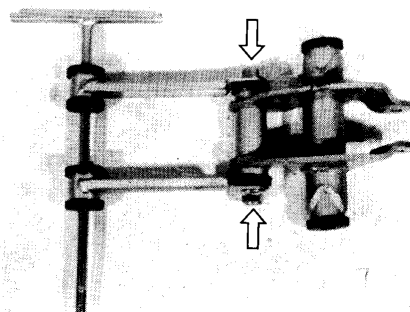
Suzuki Super Grease "A"



- Die obere Dämpferstangenschraube und -mutter auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen. (Siehe Seite 6-43.)

Anzugsdrehmoment

70—100 N·m
(7,0—10,0 kg·m)

**SCHWINGE**

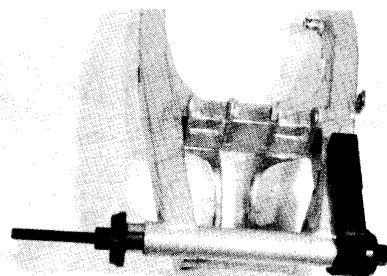
- Die Schwingenzapfenlager mit einem Lagereintreiber einsetzen.

09941-34513

Lagereintreiber

ZUR BEACHTUNG:

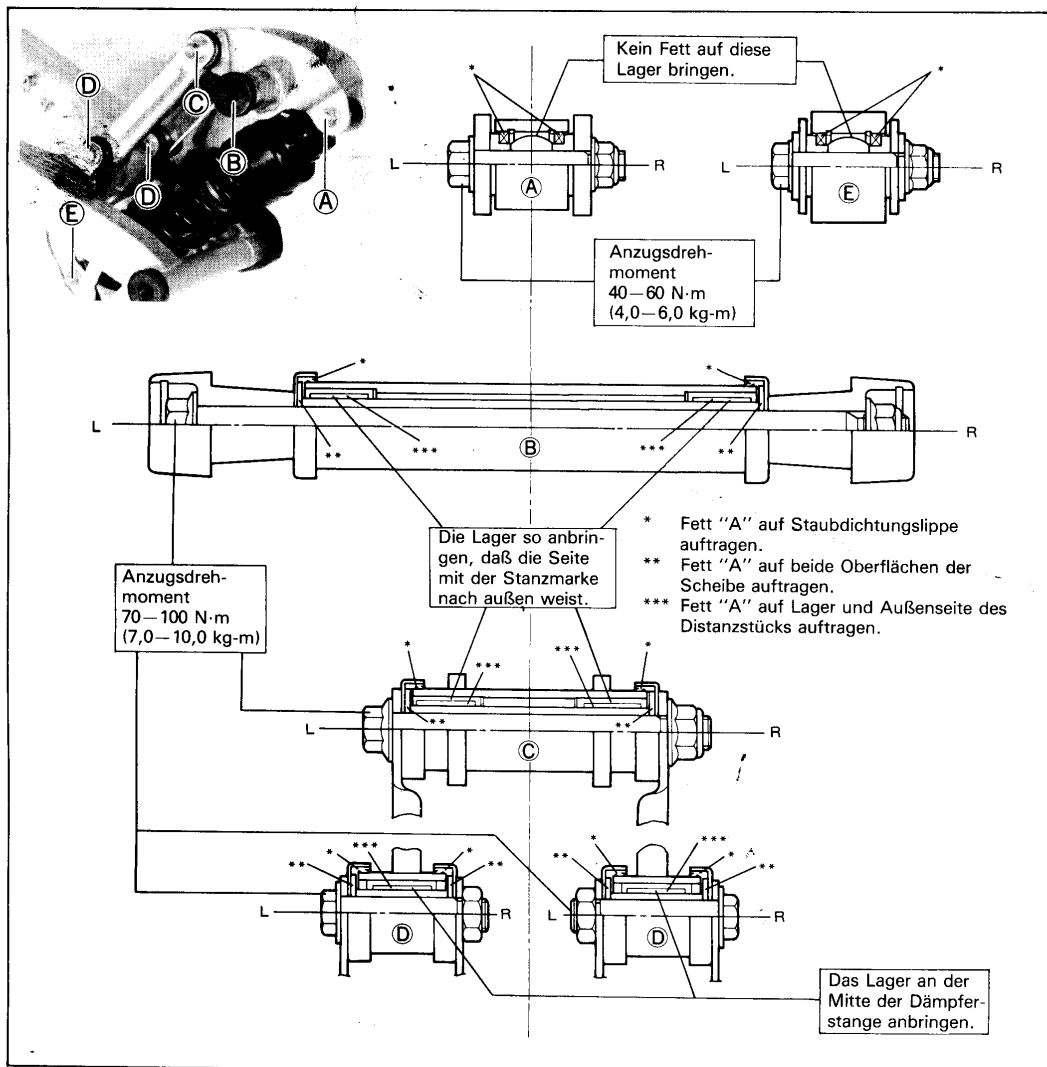
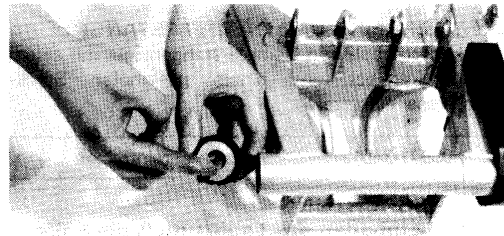
Beim Einbauen des Lagers muß die Seite mit der Stanzmarke nach außen weisen.



- Fett auf Lager, Distanzstücke und Staabdichtungen auftragen.

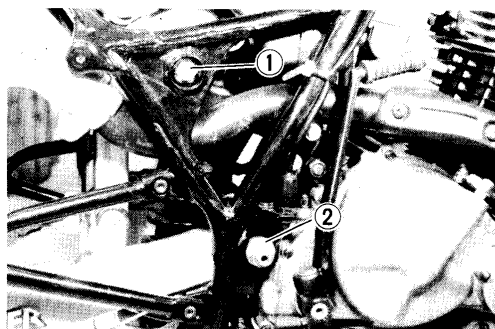
99000-25010

Suzuki Super Grease "A"



- Bei Montage der Hinterradaufhängung die Dämpferhebelmittenmutter ① und Schwingenzapfenmutter ② auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Anzugsdrehmoment	①	70–100 N·m (7,0–10,0 kg·m)
	②	55–85 N·m (5,5–8,5 kg·m)



ZUR BEACHTUNG:

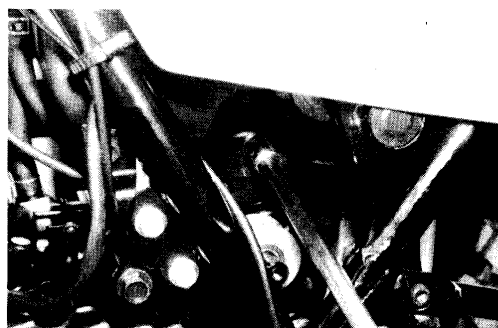
Nach Montage der Hinterradaufhängung die folgenden Einstellungen vornehmen:

	Seite
* Durchhang der Antriebskette	2-12
* Bremspedalspiel	2-15
* Reifendruck	2-17
* Stoßdämpfer	Diese Seite

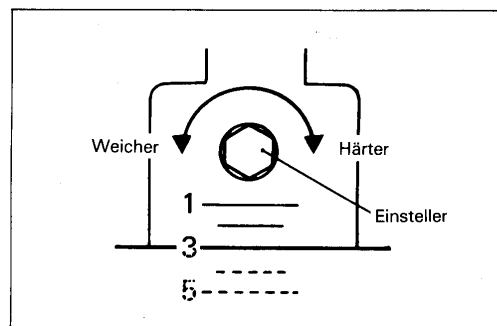
EINSTELLUNG DER STOSSDÄMPFER-FEDER-VORSPANNUNG

Die Federspannung des Stoßdämpfers mit dem 12-mm-„T“-Steckschlüssel durch Drehen des Federvorspannungseinstellers folgendermaßen einstellen:

Standard-Einstellung	3. Position
----------------------	-------------



- * Position "1": Weichste Federung
- * Position "5": Härteste Federung



WARTUNGSINFORMATION

INHALT

STÖRUNGSBESEITIGUNG	7- 1
SCHALTPLAN	7- 8
KABEL-, SEILZUG- UND SCHLAUCHFÜHRUNG	7-10
SPEZIALWERKZEUGE	7-14
ANZUGSDREHMOMENT	7-18
WARTUNGSDATEN	7-21

STÖRUNGSBESEITIGUNG

MOTOR

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor springt nicht oder nur schwer an.	<p>Kompression zu niedrig</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ventilspiel verstellt. 2. Ventilführungen abgenutzt oder schlechter Ventilsitz. 3. Ventilsteuerzeit verstellt. 4. Kolbenringe übermäßig abgenutzt. 5. Zylinderbohrungen abgenutzt. 6. Zündkerze sitzt schlecht. <p>Zündkerze gibt keinen Funken ab</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zündkerze verrußt. 2. Zündkerze naß. 3. Magnetzündler defekt. 4. CDI-Einheit defekt. 5. Zündspule defekt. 6. Zündkabel unterbrochen oder kurzgeschlossen. <p>Kein Kraftstoff gelangt zum Vergaser</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tankentlüftungsschlauch verstopft. 2. Kraftstoffhahn verstopft oder defekt. 3. Schwimmerventil im Vergaser defekt. 4. Kraftstoffschlauch verstopft. 5. Kraftstofffilter verstopft. 	<p>Einstellen. Reparieren oder auswechseln. Einstellen. Auswechseln. Auswechseln oder aufbohren. Nachziehen.</p> <p>Reinigen oder auswechseln. Reinigen und trocknen. Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln.</p> <p>Reinigen. Reinigen oder auswechseln. Auswechseln. Reinigen oder auswechseln. Reinigen oder auswechseln.</p>
Motor bleibt leicht stehen.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zündkerze verrußt. 2. Magnetzündler defekt. 3. CDI-Einheit defekt. 4. Kraftstoffschlauch verstopft. 5. Vergaserdüsen verstopft. 6. Ventilspiel verstellt. 	<p>Reinigen. Auswechseln. Auswechseln. Reinigen. Reinigen. Einstellen.</p>
Motor läuft geräuschvoll.	<p>Übermäßiges Ventilklopfen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ventilspiel zu groß. 2. Ventildfedern ermüdet oder gebrochen. 3. Kipphebel oder Kipphebelwelle abgenutzt. <p>Geräusch scheint von Kolben zu kommen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kolben oder Zylinder abgenutzt. 2. Verbrennungskammer verrußt. 3. Kolbenbolzen oder Bolzenauge verschlissen. 4. Kolbenringe oder Ringnuten verschlissen. <p>Geräusch scheint von der Steuerkette zu kommen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kette überdehnt. 2. Kettenräder abgenutzt. 3. Kettenspanner funktioniert nicht. <p>Geräusch scheint von der Kupplung zu kommen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verzahnung der Vorgelegewelle oder Nabe abgenutzt. 2. Klauen der Kupplungsscheiben abgenutzt. 3. Kupplungsantriebs- und Abtriebsscheiben verzogen. 4. Kupplungsaustrücklager abgenutzt. 5. Kupplungsdämpfer ermüdet. <p>Geräusch scheint von der Kurbelwelle zu kommen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lager abgenutzt oder verbrannt. 2. Pleuellager verschlissen und verbrannt. 3. Druckspiel zu groß. 	<p>Einstellen. Auswechseln. Auswechseln.</p> <p>Auswechseln. Reinigen. Auswechseln. Auswechseln.</p> <p>Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Reparieren oder auswechseln.</p> <p>Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Das Primärabtriebsrad auswechseln.</p> <p>Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln.</p>

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor läuft geräuschvoll.	Geräusch scheint vom Getriebe zu kommen 1. Zahnräder abgenutzt oder reibend. 2. Verzahnung stark verschlissen. 3. Primärzahnräder verschlissen oder schleifen. 4. Lager stark abgenutzt.	Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln.
Kupplung rutscht.	1. Kupplungssteuerung verstellt oder kein Spiel. 2. Kupplungsfedern ermüdet. 3. Druckplatte abgenutzt oder verzogen. 4. Kupplungsantriebs- und -abtriebsscheiben verzogen.	Einstellen. Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln.
Kupplung schleift.	1. Kupplungssteuerung verstellt oder zuviel Spiel. 2. Einige Kupplungsfedern ermüdet, andere nicht. 3. Druckplatte oder Kupplungsscheiben verzogen.	Einstellen. Auswechseln. Auswechseln.
Getriebe läßt sich nicht schalten.	1. Schaltnocken gebrochen. 2. Schaltgabeln verzogen. 3. Schaltklaupe verschlissen.	Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln.
Getriebe läßt sich nicht zurückschalten.	1. Rückholfeder der Schaltwelle gebrochen. 2. Schaltwellen schleifen oder klemmen. 3. Schaltgabeln verzogen oder abgenutzt.	Auswechseln. Reparieren. Auswechseln.
Gänge springen heraus.	1. Vorgelegewellen- oder Antriebswellenzahnäder abgenutzt. 2. Schaltgabeln verzogen oder abgenutzt. 3. Nockenanschlagfeder des Schaltnockens ermüdet. 4. Schaltklaupe verschlissen.	Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln.
Motor läuft im Leerlauf schlecht.	1. Ventilsitz verstellt. 2. Schlechter Ventilsitz. 3. Ventilführungen defekt. 4. Kipphebel oder Kipphebelwellen abgenutzt. 5. Magnetzündkerze defekt. 6. CDI-Einheit defekt. 7. Elektrodenabstand zu groß. 8. Zündkerze zu kalt. 9. Schwache Funken wegen defekter Zündspule. 10. Schwimmerkammer-Kraftstoffstand des Vergasers verstellt. 11. Vergaserdüsen verstopft.	Einstellen. Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Einstellen oder auswechseln. Durch eine heiße Kerze ersetzen. Auswechseln. Einstellen. Reinigen.
Motor läuft im hohen Drehzahlbereich schlecht.	1. Ventilsitz ermüdet. 2. Ventilsteuerzeit verstellt. 3. Nocken oder Kipphebel abgenutzt. 4. Elektrodenabstand zu klein. 5. Zündspule defekt. 6. CDI-Einheit defekt. 7. Schwimmerkammer-Kraftstoffstand zu niedrig. 8. Luftfilterelement verstopft. 9. Aufgrund verstopfter Kraftstoffleitung kommt nicht genügend Benzin zum Vergaser.	Auswechseln. Einstellen. Auswechseln. Einstellen oder auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Einstellen. Reinigen oder auswechseln. Reinigen und füllen.

7-3 WARTUNGSMITTELMENGE

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Starker oder dunkler Auspuffrauch.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zuviel Öl im Motor. 2. Kolbenringe oder Zylinder abgenutzt. 3. Abgenutzte Ventileführungen. 4. Zylinderwand gerieft oder verschliffen. 5. Ventilschäfte abgenutzt. 6. Ventilschaftdichtungen defekt. 7. Seitenschieben des Ölabbstreifings verschliffen. 	<p>Am Sichtfenster kontrollieren. Überschüssiges Öl ablassen. Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln.</p>
Motor bringt keine Leistung.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kein Ventilspiel. 2. Ermüdete Ventilefedern. 3. Ventilsteuerzeit verstellt. 4. Kolbenringe oder Zylinder abgenutzt. 5. Schlechter Ventilsitz. 6. Zündkerze verrußt. 7. Kipphebel oder Kipphebelwellen abgenutzt. 8. Falscher Elektrodenabstand. 9. Vergaserdüsen verstopft. 10. Schwimmerkammer-Kraftstoffstand verstellt. 11. Luftfilterelement verstopft. 12. Zuviel Öl im Motor. 13. Nebenluft von der Einlaßleitung. 	<p>Einstellen. Auswechseln. Einstellen. Auswechseln. Reparieren. Reinigen oder auswechseln. Auswechseln. Einstellen oder auswechseln. Reinigen. Einstellen. Reinigen. Überschüssiges Öl ablassen. Nachziehen oder auswechseln.</p>
Motor läuft heiß.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Starker Ölkohlensatz auf Kolbenboden. 2. Nicht genug Öl im Motor. 3. Ölpumpe defekt oder Ölkreislauf verstopft. 4. Kraftstoffstand in Schwimmerkammer zu niedrig. 5. Falschluf von Einlaßleitung. 6. Falsches Motoröl verwendet. 	<p>Reinigen. Öl nachfüllen. Reparieren oder reinigen. Einstellen. Nachziehen oder auswechseln. Wechseln.</p>

VERGASER

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Anlaßschwierigkeiten.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Startdüse verstopft. 2. Startleitung verstopft. 3. Falschluf von einer Verbindung zwischen Startergehäuse und Vergaser. 4. Starterkolben funktioniert nicht richtig. 	<p>Reinigen. Reinigen. Startergehäuse und Vergaser auf festen Sitz überprüfen, korrigieren und Dichtung auswechseln. Überprüfen und einstellen.</p>
Schwierigkeiten bei Leerlauf oder im niedrigen Drehzahlbereich.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Leerlaufdüse und Leerlaufdüse verstopft oder lose. 2. Pilotauslaß oder Überströmkanal verstopft. 3. Starterkolben nicht voll geschlossen. 	<p>Überprüfen und reinigen. Überprüfen und reinigen. Überprüfen und einstellen.</p>
Schwierigkeiten im mittleren und hohen Drehzahlbereich.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hauptdüse oder Hauptluftdüse verstopft. 2. Nadeldüse verstopft. 3. Drosselklappe funktioniert nicht richtig. 4. Kraftstofffilter ist verstopft. 	<p>Überprüfen und reinigen. Überprüfen und reinigen. Auf Funktionstüchtigkeit überprüfen. Überprüfen und reinigen.</p>
Überlauf und Schwankungen des Kraftstoffstands.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nadelventil ist beschädigt oder abgenutzt. 2. Feder im Nadelventil ist gebrochen. 3. Schwimmer funktioniert nicht richtig. 4. Fremdkörper haften am Nadelventil. 5. Kraftstoffstand zu hoch oder zu niedrig. 	<p>Auswechseln. Auswechseln. Überprüfen und einstellen. Reinigen. Schwimmerhöhe einstellen.</p>

ELEKTRISCHE ANLAGE

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Keine oder nur schwache Funken.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zündspule defekt. 2. Zündkerze defekt. 3. Magnetzündler defekt. 4. CDI-Einheit defekt. 5. Abnehmerspule oder Spannungsversorgungsspule defekt. 	Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln.
Zündkerze verrußt schnell.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gemisch zu fett. 2. Leerlaufdrehzahl zu hoch. 3. Falsches Benzin. 4. Luftfilterelement verschmutzt. 5. Zündkerze zu kalt. 	Vergaser einstellen. Vergaser einstellen. Wechseln. Reinigen. Gegen heiße Kerze auswechseln.
Zündkerze naß.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kolbenringe abgenutzt. 2. Kolben oder Zylinder abgenutzt. 3. Zuviel Spiel der Ventilschäfte in den Ventileführungen. 4. Ventilschaftdichtungen abgenutzt. 	Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln.
Zündkerzenelektroden werden zu heiß oder verbrennen.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zündkerze zu heiß. 2. Motor überhitzt. 3. Zündkerze lose. 4. Gemisch zu mager. 	Gegen kalte Kerze auswechseln. Einstellen. Nachziehen. Vergaser einstellen.
Lichtmaschine lädt nicht.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Leitungen unterbrochen oder kurzgeschlossen bzw. Leitungsanschlüsse lose. 2. Lichtmaschinenwicklungen kurzgeschlossen, geerdet oder unterbrochen. 3. Regler/Gleichrichter kurzgeschlossen oder beschädigt. 	Reparieren oder auswechseln bzw. nachziehen. Auswechseln. Auswechseln.
Lichtmaschine lädt, aber unter Sollwert.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Leitungen kurzgeschlossen oder unterbrochen bzw. Leitungsanschlüsse lose. 2. Lichtmaschinenstatorspuln geerdet oder unterbrochen. 3. Regler/Gleichrichter defekt. 4. Nicht genug Elektrolyt in der Batterie. 5. Batteriezellenplatten defekt. 	Reparieren oder nachziehen. Auswechseln. Auswechseln. Destilliertes Wasser bis zur oberen Pegellinie nachfüllen. Batterie auswechseln.
Lichtmaschine überlädt.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Batterie intern kurzgeschlossen. 2. Widerstand im Regler/Gleichrichter beschädigt oder defekt. 3. Regler/Gleichrichter schlecht geerdet. 	Batterie auswechseln. Auswechseln. Erdanschluß reinigen und festziehen.
Ungleichmäßiges Laden.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Leitungsisolierung durch Vibrationen durchgescheuert, daher aussetzendes Kurzschließen. 2. Lichtmaschine intern kurzgeschlossen. 3. Regler/Gleichrichter defekt. 	Reparieren oder auswechseln. Auswechseln. Auswechseln.

BATTERIE

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Weiße pulvrige Substanz oder Flecken auf Zellenplatten.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nicht genug Elektrolyt. 2. Batteriegehäuse rissig. 3. Batterie wurde lange Zeit in entladenen Zustand gelassen. 4. Elektrolyt verschmutzt (Fremdkörper sind in die Batterie gelangt und haben sich mit dem Elektrolyt vermischt). 	<p>Wenn die Batterie nicht beschädigt und die "Sulfatierung" noch nicht zu weit fortgeschritten ist, destilliertes Wasser nachfüllen und die Batterie aufladen. Die Batterie austauschen.</p> <p>Falls "Sulfatierung" nicht zu weit fortgeschritten, Batterie durch Austauschen des Elektrolyts zu restaurieren versuchen (vom Motorrad entfernt voll aufladen und S.D. des Elektrolyts korrigieren).</p>
Batterie wird schnell leer.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Batterie wird nicht richtig geladen. 2. Zellenplatten haben viel ihres Wirkstoffes wegen Überladung verloren. 3. Kurzschluß innerhalb der Batterie wegen übermäßiger Ansammlung von Ablagerungen, verursacht durch hohe S.D. des Elektrolyts. 4. S.D. des Elektrolyts ist zu niedrig. 5. Elektrolyt verunreinigt. 6. Batterie ist zu alt. 	<p>Lichtmaschinen-, Regler-/ Gleichrichter- und Schaltungsanschlüsse überprüfen, und nötige Reparaturen zur Wiederherstellung des normalen Ladebetriebs durchführen. Batterie austauschen und Ladesystem korrigieren. Batterie austauschen.</p> <p>Batterie voll aufladen und S.D. korrigieren. Elektrolyt austauschen, Batterie aufladen, dann S.D. korrigieren. Batterie austauschen.</p>
Batteriepolartät vertauscht.	Batterie wurde verkehrt herum an das System angeschlossen, so daß sie in umgekehrter Richtung geladen wird.	Batterie austauschen und unbedingt auf richtigen Anschluß achten.
Batterie- "Sulfatierung"	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ladestrom zu niedrig oder zu hoch. (Wenn nicht in Betrieb, sollten Batterien mindestens einmal im Monat nachgeladen werden, um Sulfatierung zu vermeiden.) 2. Zuviel oder zuwenig Batterieelektrolyt, oder spezifische Säuredichte zu hoch oder zu niedrig. 3. Die Batterie wurde zu lange bei niedrigen Temperaturen unbenutzt gelassen. 	<p>Batterie austauschen.</p> <p>Elektrolyt auf vorgeschriebenem Stand halten, oder S.D. anhand Herstelleranleitung korrigieren. Bei starker Sulfatierung Batterie austauschen.</p>
Batterie entlädt sich zu schnell.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Batteriekasten oben und an den Seiten verschmutzt. 2. Elektrolyt verunreinigt oder S.D. zu hoch. 	<p>Reinigen. Elektrolyt anhand Herstelleranleitung austauschen.</p>

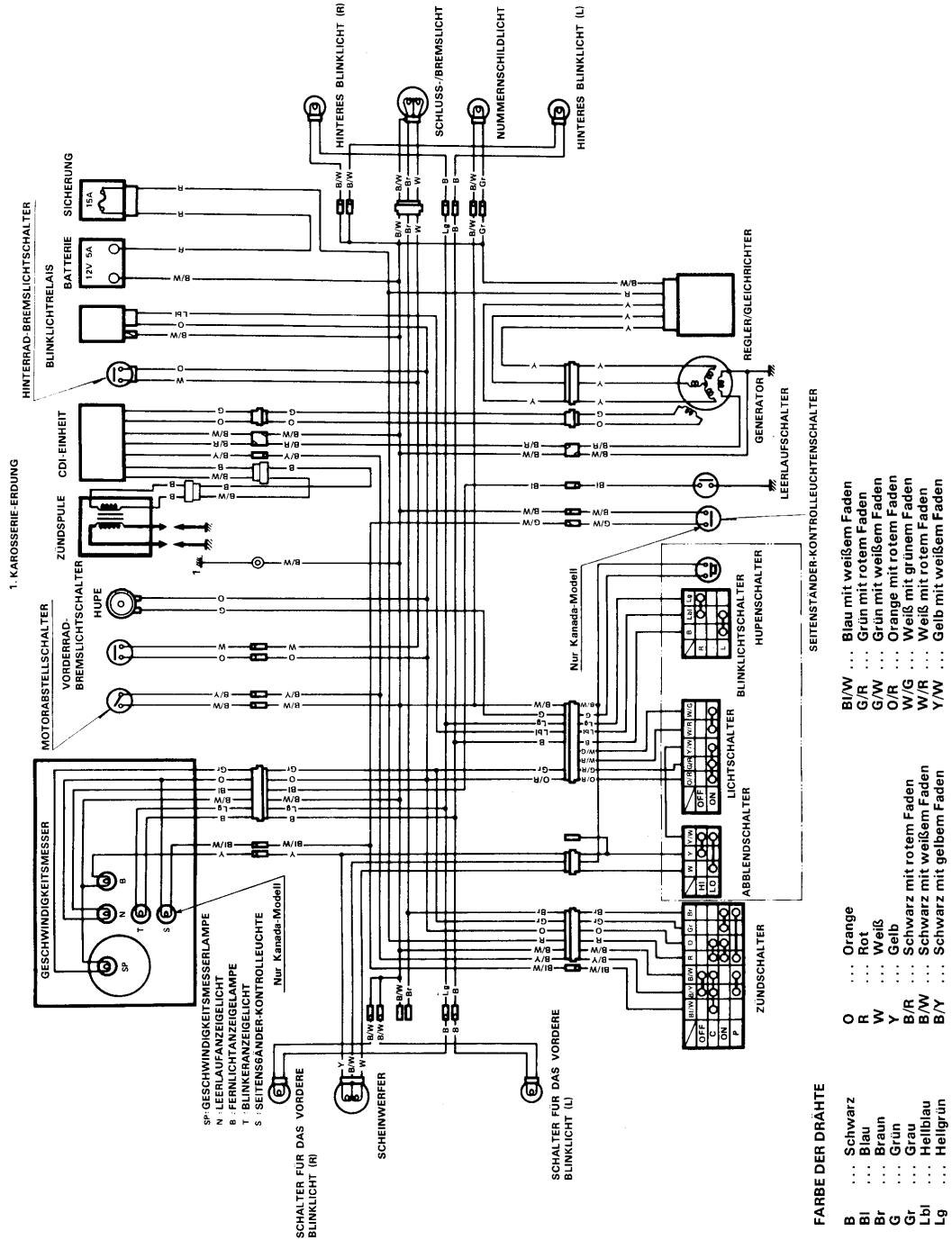
FAHRGESTELL

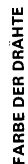
Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Lenkung schwergängig.	1. Lenkschaftmutter zu fest angezogen. 2. Lager im Lenkschaft gebrochen. 3. Lenkschaft verzogen. 4. Ungenügender Reifendruck.	Einstellen. Auswechseln. Auswechseln. Korrigieren.
Lenker unruhig.	1. Balanceverlust zwischen rechtem und linkem Gabelholm. 2. Teleskopgabel verzogen. 3. Vorderachse oder Reifen verzogen. 4. Falscher Teleskopgabelluftdruck.	Auswechseln. Reparieren oder auswechseln. Auswechseln. Einstellen.
Vorderrad flattert.	1. Radfelge verzogen. 2. Vorderradlager ausgeschlagen. 3. Reifen defekt oder falsch. 4. Achsmutter locker. 5. Falscher Teleskopgabelöl- oder -luftdruck.	Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Nachziehen. Einstellen.
Vorderradaufhängung zu weich.	1. Federn ermüdet. 2. Zuwenig Gabelöl.	Auswechseln. Nachfüllen.
Vorderradaufhängung zu hart.	1. Gabelöl zu viskös. 2. Zuviel Gabelöl. 3. Falscher Teleskopgabelluftdruck.	Auswechseln. Überschüssiges Öl ablassen. Einstellen.
Vorderradaufhängung arbeitet geräuschvoll.	1. Zuwenig Gabelöl. 2. Muttern der Aufhängung lose.	Nachfüllen. Nachziehen.
Hinterrad flattert.	1. Radfelge verzogen. 2. Hinterradlager oder Schwingenlager verschlissen. 3. Reifen defekt oder falsch. 4. Schwingen- und Hinterraddämpfungslager ausgeschlagen. 5. Muttern oder Schrauben der Hinterradaufhängung locker.	Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln. Nachziehen.
Hinterradaufhängung zu weich.	1. Stoßdämpferfeder ermüdet. 2. Hinterradaufhängung falsch eingestellt. 3. Ölverlust am Stoßdämpfer.	Auswechseln. Einstellen. Auswechseln.
Hinterradaufhängung zu hart.	1. Hinterradaufhängung falsch eingestellt. 2. Stoßdämpferwelle verbogen. 3. Schwingen verbogen. 4. Schwingen- und Hinterraddämpfungslager ausgeschlagen.	Einstellen. Auswechseln. Auswechseln. Auswechseln.
Hinterradaufhängung arbeitet geräuschvoll.	1. Mutter oder Schrauben der Hinterradaufhängung locker. 2. Schwingen- und Hinterraddämpfungslager ausgeschlagen.	Nachziehen. Auswechseln.

BREMSEN

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Schlechtes Bremsen. (VORNE)	1. Nicht genug Bremsflüssigkeit im Behälter. 2. Luft im Bremsflüssigkeitskreislauf. 3. Bremsklötze abgenutzt.	Bis zur Pegelmarke nachfüllen. Entlüften. Auswechseln.
Schlechtes Bremsen. (HINTEN)	1. Bremsbeläge abgenutzt. 2. Zuviel Bremspedalspiel.	Auswechseln. Einstellen.
Unzureichende Bremskraft.	1. Hydrauliksystem undicht. 2. Bremsklötze abgenutzt. Bremsbeläge abgenutzt. 3. Öl auf der Bremsbelagfläche der Bremsklötze. 4. Bremsscheibe verschlissen. Bremstrommel abgenutzt. 5. Luft im Hydrauliksystem.	Reparieren oder auswechseln. Auswechseln. Scheibe und Bremsklötze reinigen. Auswechseln. Entlüften.
Bremsen kreischen.	1. Kohlenstoff auf Bremsklotzfläche. Kohlenstoff auf Bremsbelagfläche. 2. Bremsklotz verkantet. 3. Radlager beschädigt. 4. Vorder- oder Hinterachse lose. 5. Bremsklötze und Bremsbeläge abgenutzt. 6. Fremdkörper in Bremsflüssigkeit. 7. Rückführkanal des Hauptbremszylinders verstopft. 8. Bremsklotzbeilegescheibe, Halter oder Feder falsch angebracht. 9. Bremssättel klemmen auf Bremssattelachsen.	Oberfläche mit Sandpapier abschleifen. Richtig einsetzen. Auswechseln. Auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen. Auswechseln. Bremsflüssigkeit wechseln. Hauptbremszylinder demonstrieren und reinigen. Richtig einsetzen. Reinigen und schmieren.
Übermäßig großer Bremshebelweg.	1. Luft im Hydrauliksystem. 3. Bremshebelnocken abgenutzt. 3. Zuwenig Bremsflüssigkeit. 4. Falsche Bremsflüssigkeit.	Entlüften. Bremsnocken auswechseln. Auf normalen Stand auffüllen; entlüften. Gegen richtige Bremsflüssigkeit auswechseln.
Bremsflüssigkeit läuft aus.	1. Unzureichende Festigkeit der Anschlüsse. 2. Schlauch gerissen. 3. Kolben und/oder Manschette abgenutzt.	Mit vorgeschriebenem Drehmoment anziehen. Auswechseln. Kolben und/oder Manschette auswechseln.

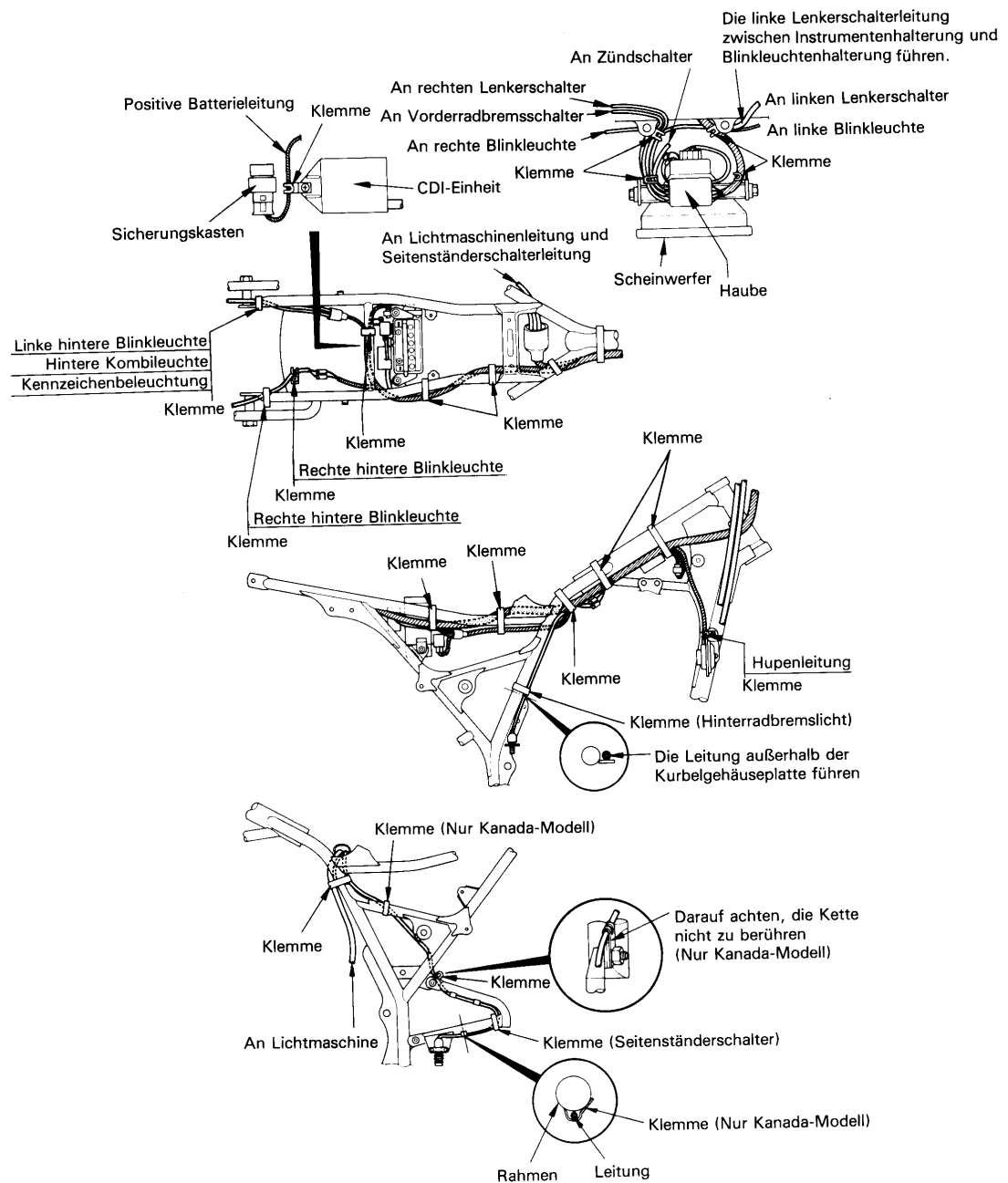
SCHALTPLAN (Für E-01, 06, 24 und 28)

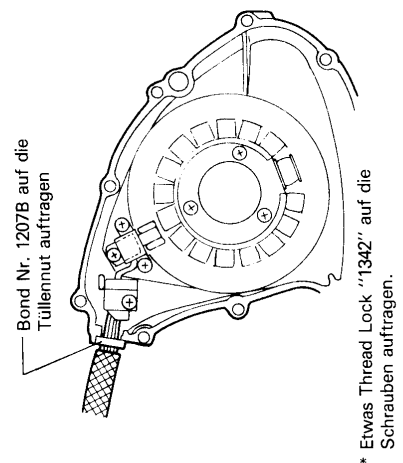
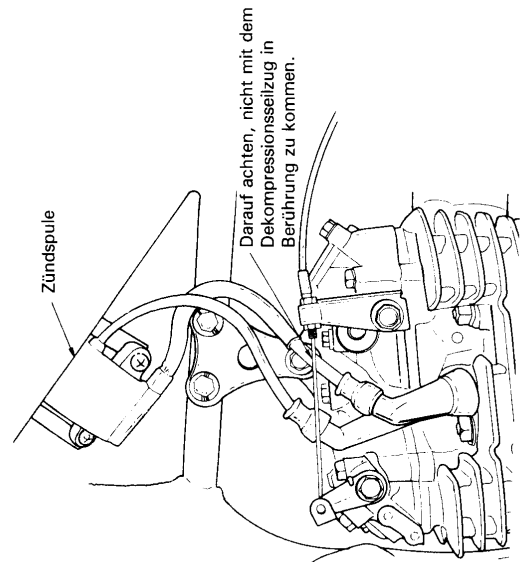
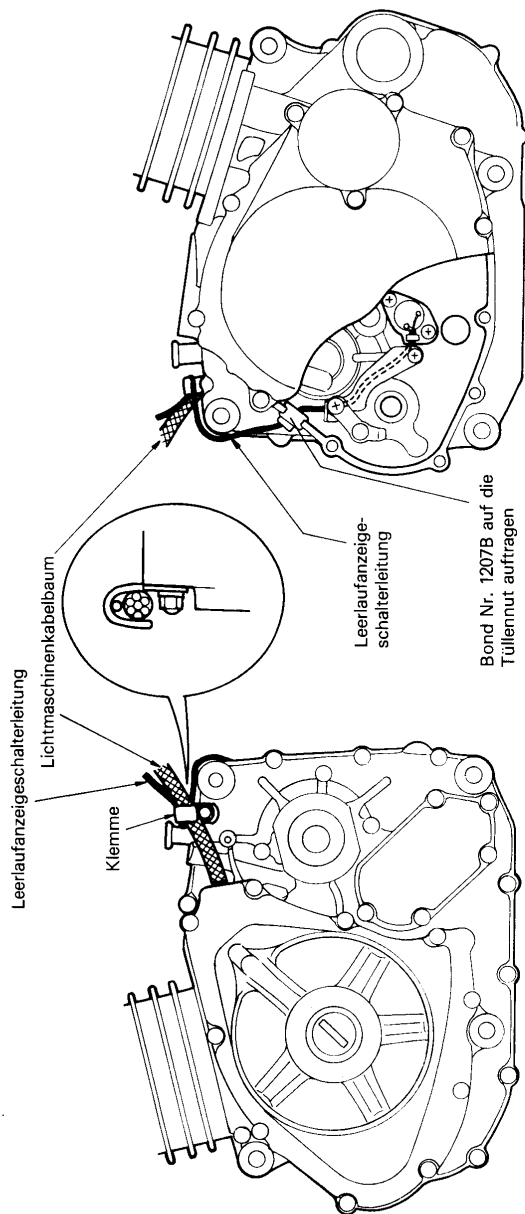




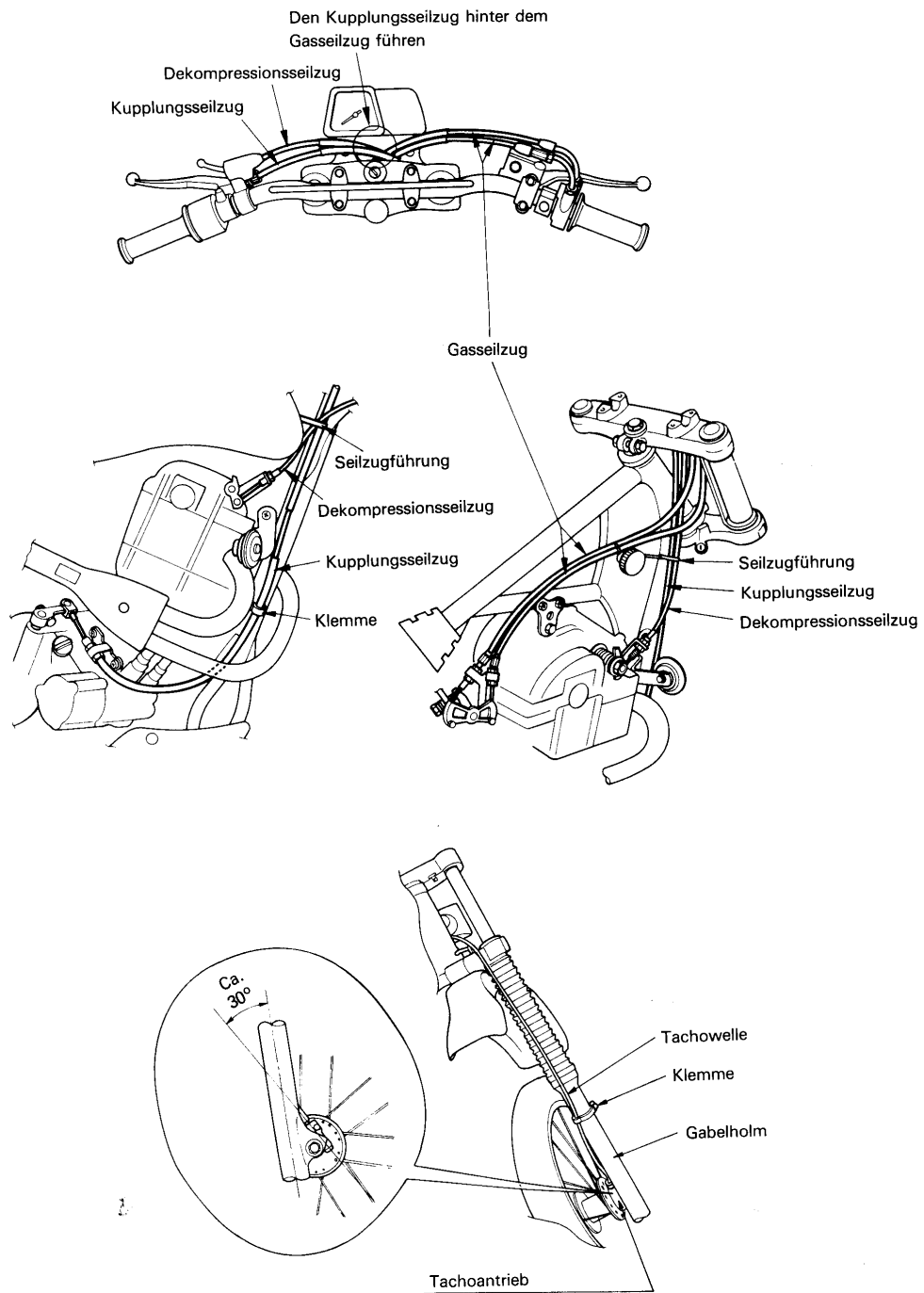
Blaue mit weißem Faden
Grüne mit rotem Faden
Grüne mit weißem Faden
Orange mit rotem Faden
Weiß mit grünem Faden
Weiß mit rotem Faden
Gelb mit weißem Faden

O	...	Orange
R	...	Rot
W	...	Weiß
Y	...	Gelb
B/R	...	Schwarz mit rotem Faden
B/W	...	Schwarz mit weißem Faden
B/Y	...	Schwarz mit gelbem Faden

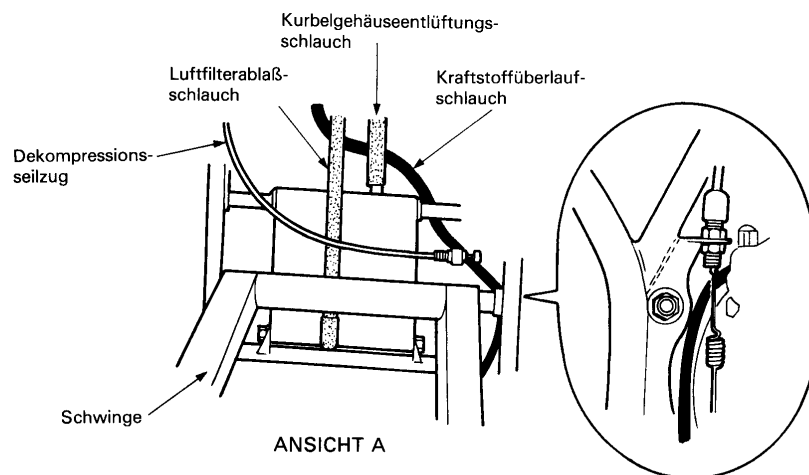
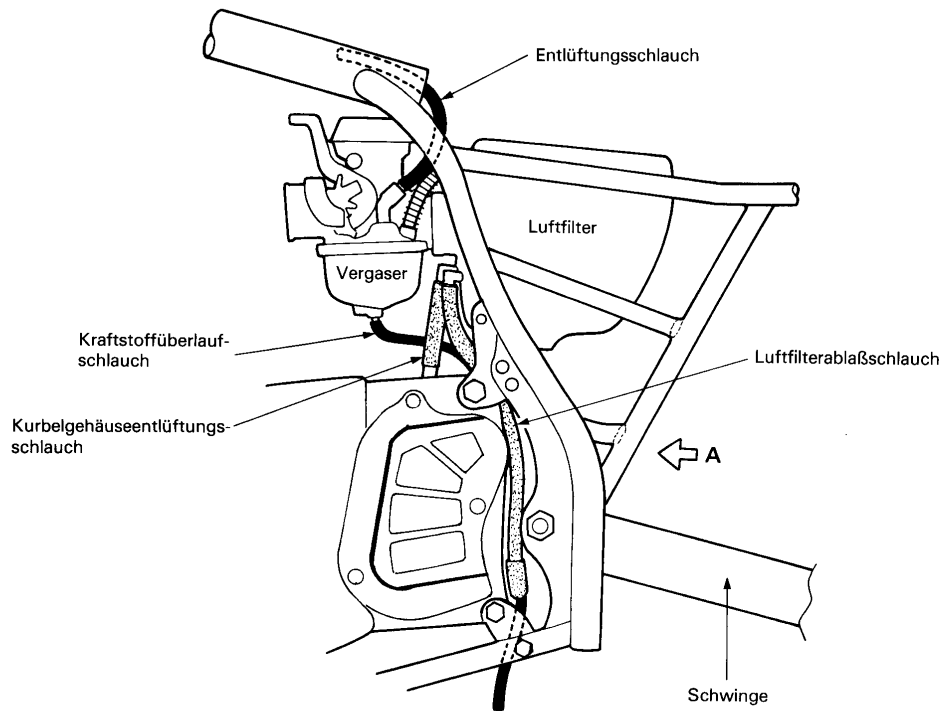




SEILZUGFÜHRUNG



SCHLAUCHFÜHRUNG

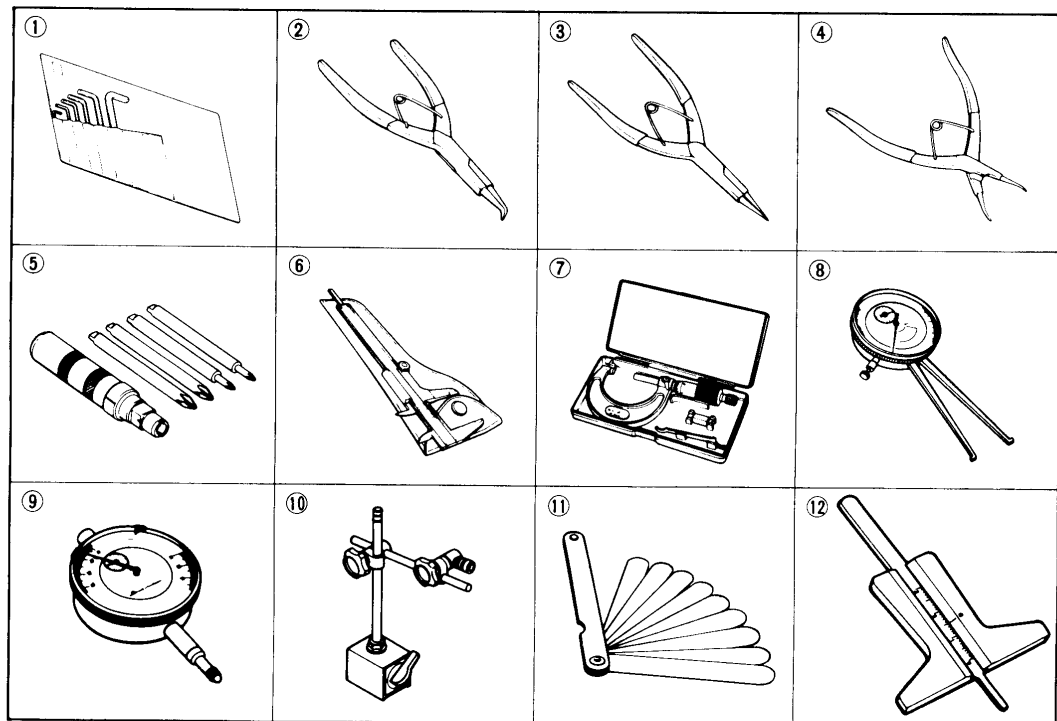


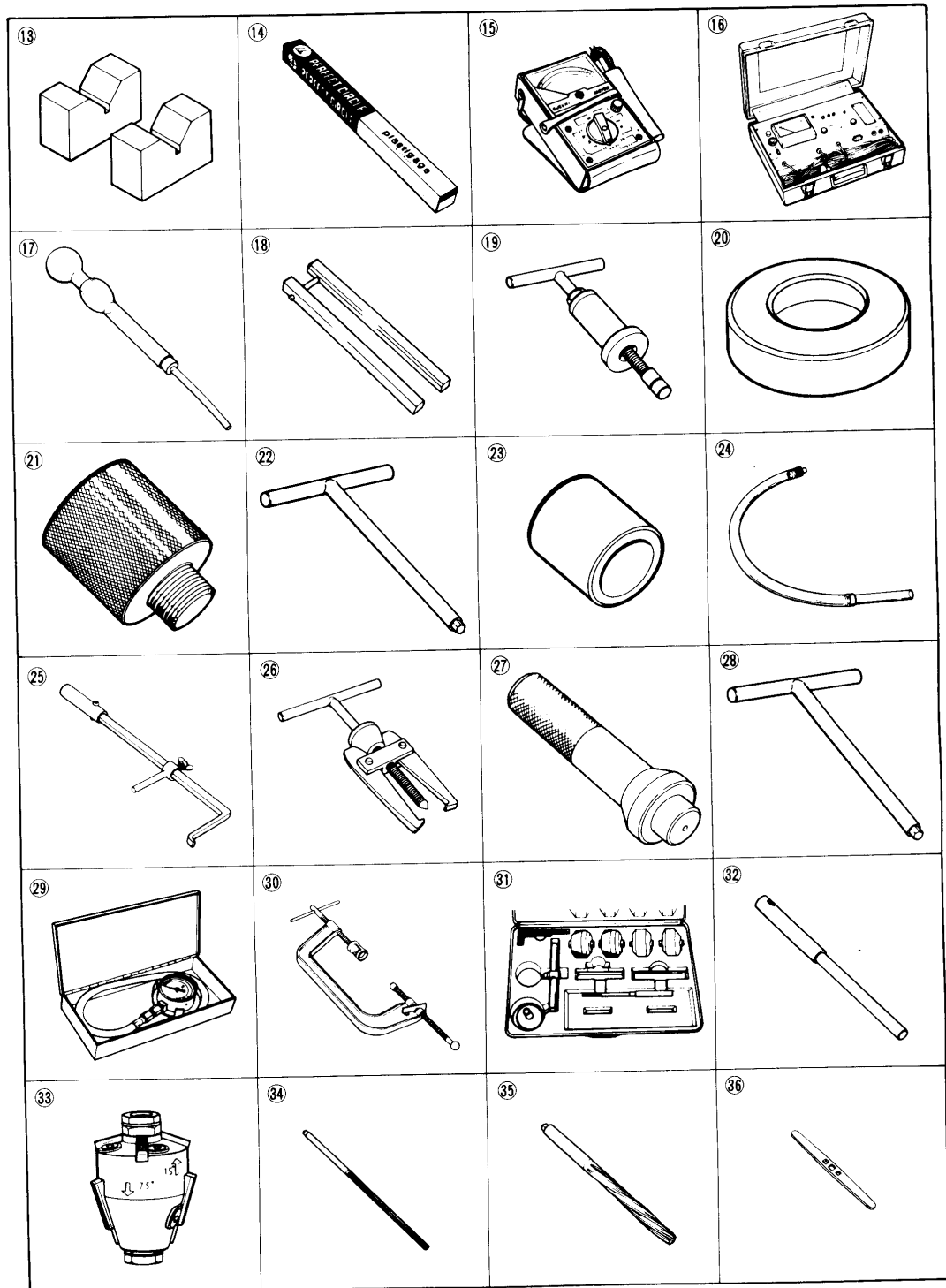
SPEZIALWERKZEUGE

Lfd.-NR.	TEILE-NR.	BEZEICHNUNG
①	09900-00401	L-Sechskantschlüsselsatz
②	09900-06104	Sprengzange
③	09900-06107	Sprengzange
④	09900-06108	Sprengzange
⑤	09900-09003	Schlagschraubenziehersatz
⑥	09900-20101	Schublehre (150 mm)
⑦	09900-20202	Mikrometer (25 – 50 mm)
	09900-20204	Mikrometer (75 – 100 mm)
	09900-20205	Mikrometer (0 – 25 mm)
⑧	09900-20605	Tastermeßuhr
⑨	09900-20606	Meßuhr (1/100 mm)
⑩	09900-20701	Magnetständer
⑪	09900-20803	Fühlerlehre
⑫	09900-20805	Profiltiefenlehre
⑬	09900-21304	V-Block (100 mm)
⑭	09900-22301	Plastigage
⑮	09900-25002	Taschentester
⑯	09900-28106	Elektrotester
⑰	09900-28403	Säuremesser
⑱	09910-20116	Pleuelstangenhalter
⑲	09910-32812	Kurbelwellen-Einbauwerkzeug
⑳	09910-32820	Kurbelwellen-Einbauwerkzeug-Distanzstück
㉑	09910-32830	Kurbelwellen-Einbauwerkzeug-Aufsatz
㉒	09911-73730	“T”-Sechskantschlüssel (5 mm)
㉓	09911-93710	Ventilschaftdichtung-Einbauwerkzeug-Aufsatz
㉔	09913-14511	Kraftstoffstandmesser
㉕	09913-50121	Simmerringaustreiber
㉖	09913-60910	Zahnradabzieher
㉗	09913-75830	Lagerein-/austreiber
㉘	09914-25811	“T”-Sechskantschlüssel (6 mm)
㉙	09915-74510	Öldruckmesser
㉚	09916-14510	Ventilfederzange
㉛	09916-24900	Ventilsitzfräsersatz
㉜	—	Schaft N-140
㉝	—	Ventilsitzfräser N-212 (09916-24910), N-608 (09916-24935)
㉞	09916-34520	7-mm-Reibahle
㉟	09916-34531	12,3-mm-Reibahle
㊱	09916-34541	Reibahlengriff
㊲	09916-44511	Ventilführungsaustreiber
㊳	09916-57311	Ventilführungseintreiber
㊴	09916-57320	Ventilführungseintreibergriff
㊵	09916-84510	Pinzette
㊶	09917-23711	Gewinderingschlüssel

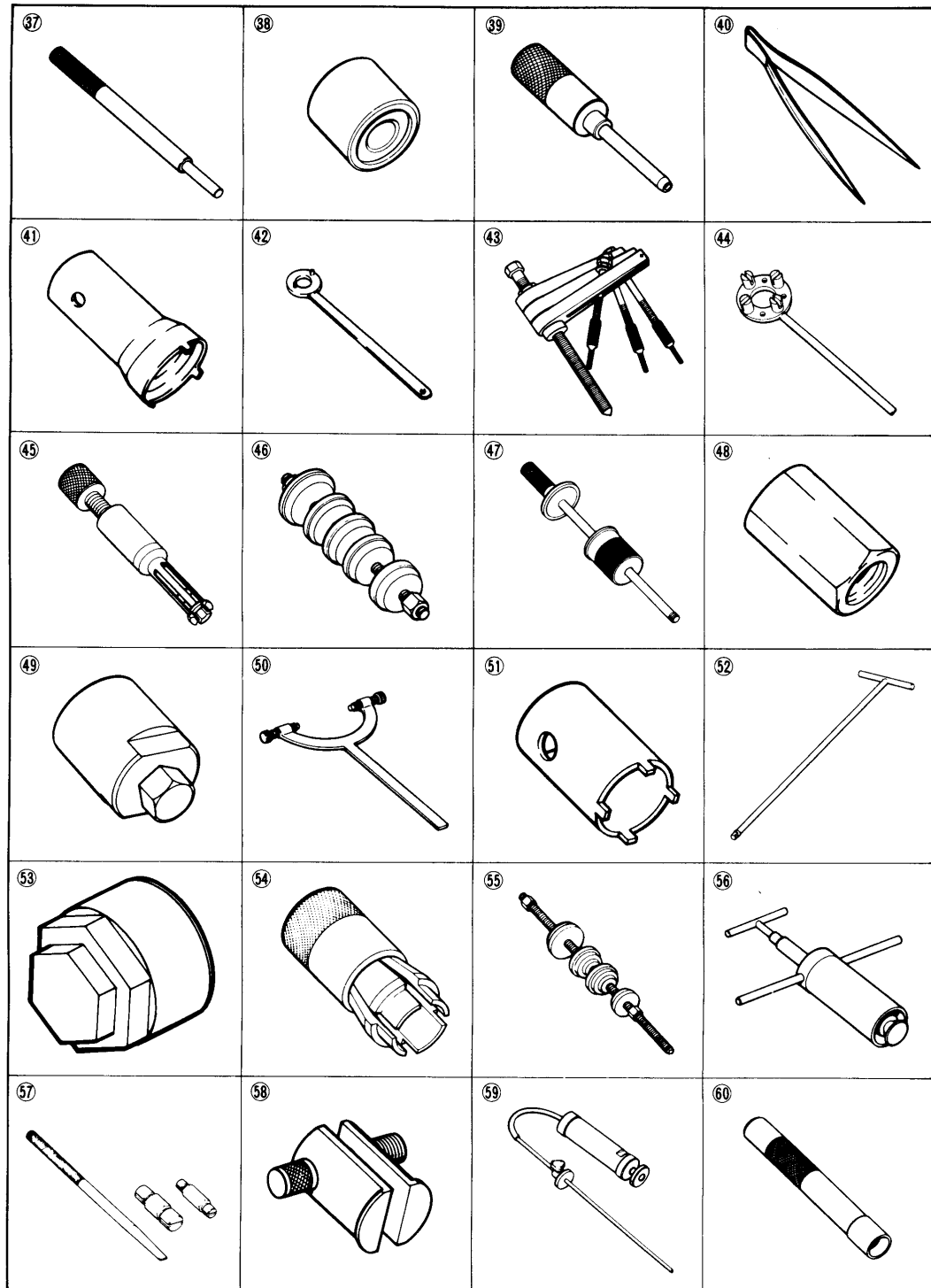
7-15 WARTUNGSMATERIAL

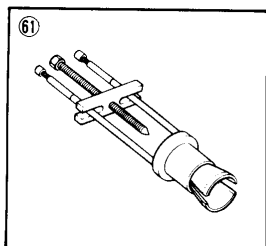
Lfd.-NR.	TEILE-NR.	BEZEICHNUNG
42	09917-33710	Kettenradhalter
43	09920-13120	Kurbelgehäusetrennwerkzeug / Kurbelwellen-Ausbauwerkzeug
44	09920-53722	Kupplungshülsehalter
45	09923-73210	Lagerauszieher
46	09924-84520	Lagereintreiber
47	09930-30102	Gleitwelle
48	09930-30230	Ausgleicheraustreiberaufsatz
49	09930-33720	Rotorabzieher
50	09930-44912	Rotorhalter
51	09940-14920	Lenkschaftmutter-Steckschlüssel
52	09940-34520	"T"-Griff
53	09940-34581	"F"-Aufsatz
54	09940-50112	Simmerringeintreiber
55	09941-34513	Lagereintreiber
56	09941-44510	Schwingerlageraustreiber
57	09941-50110	Lageraustreiber
58	09941-54911	Außenlagerlaufringabzieher
59	09943-74111	Gabelölstandmesser
60	09941-74910	Lenkschaftlagereintreiber
61	09941-84510	Lagerinnenlaufring austreiber





7-17 WARTUNGSMATERIAL





ANZUGSDREHMOMENT

MOTOR

GEGENSTAND	N·m	kg·m
Zylinderkopfdeckelschraube	9–11	0,9–1,1
Nockenwellenkettenschraube	14–16	1,4–1,6
Zylinderkopfmutter (10-mm-Durchm.)	35–40	3,5–4,0
Zylinderkopfmutter (8-mm-Durchm.)	23–27	2,3–2,7
Zylinderbasismutter	7–11	0,7–1,1
Steuerkettenspanner-Befestigungsschraube	6–8	0,6–0,8
Magnetzündrotorschraube	110–130	11,0–13,0
Ausgleicherantriebskettenrad-Gewinding	25–35	2,5–3,5
Ausgleicher-Abtriebskettenradmutter (vorne und hinten)	25–40	2,5–4,0
Ausgleicher-Antriebskettenspanner-Kettenradmutter	45–70	4,5–7,0
Ausgleicher-Antriebskettenspanner-Inbusschraube	15–20	1,5–2,0
Primärantriebsradmutter	90–110	9,0–11,0
Kupplungsfederschraube	11–13	1,1–1,3
Kupplungstrommelnabenmutter	40–60	4,0–6,0
Schaltarmanschlag	15–23	1,5–2,3
Motorölablaßschraube	18–20	1,8–2,0
Ölfilterdeckelmutter und Ölumpffilterdeckelschraube	6–8	0,6–0,8
Motorritzelschraube	4–7	0,4–0,7
Motorbefestigungsschraube (8-mm-Durchm.)	37–45	3,7–4,5
Motorbefestigungsschraube (10-mm-Durchm.)	60–72	6,0–7,2
Auspuffrohrschrabe	9–12	0,9–1,2
Schalldämpferschraube	18–28	1,8–2,8

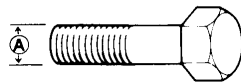
FAHRGESTELL

GEGENSTAND	N·m	kg·m
Vorderachsmutter	36–52	3,6–5,2
Teleskopgabeldämpferstangenschraube	34–46	3,4–4,6
Untere Teleskopgabelklemmschraube	15–25	1,5–2,5
Obere Teleskopgabelklemmschraube	20–30	2,0–3,0
Teleskopgabeldeckelschraube	25–35	2,5–3,5
Lenkschaftkopfklemmschraube	15–25	1,5–2,5
Lenkschaftkopfschraube	35–50	3,5–5,0
Lenkerklemmschraube	12–20	1,2–2,0
Vorderradhauptbremszylinder-Befestigungsschraube	5–8	0,5–0,8
Vorderradbremssattel-Befestigungsschraube	18–28	1,8–2,8
Vorderradbremssattel-Achsen-schraube	15–20	1,5–2,0
Bremsschlauchanschlußschraube	20–25	2,0–2,5
Entlüftungsventil	6–9	0,6–0,9
Vorderradbremsscheiben-Befestigungsschraube	18–28	1,8–2,8
Schwingendrehbolzenmutter	55–85	5,5–8,5
Vordere Fußrastenschraube	27–43	2,7–4,3
Hinterradbremssattelmutter	10–15	1,0–1,5
Hinterradstoßdämpferbefestigungsmutter (oben und unten)	40–60	4,0–6,0
Hinterraddämpfungshebelmittelmutter	70–100	7,0–10,0
Hinterraddämpfungsstangenmutter und -schraube (oben und unten)	70–100	7,0–10,0
Hinterachsmutter	50–80	5,0–8,0
Hinterradkettenradmutter	22–32	2,2–3,2
Hinterradbremssattelhebel-schraube	5–8	0,5–0,8
Speichennippel	4–5	0,4–0,5

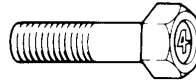
ANZUGSWERTETABELLE

Das Anzugsdrehmoment für nicht aufgeführte Schrauben und Muttern entnehmen Sie bitte dieser Tabelle:

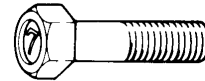
Schrauben- durchmesser (mm) A	Normale oder mit "4" markierte Schrauben		Mit "7" markierte Schrauben	
	N·m	kg·m	N·m	kg·m
4	1–2	0,1–0,2	1,5–3	0,15–0,3
5	2–4	0,2–0,4	3–6	0,3–0,6
6	4–7	0,4–0,7	8–12	0,8–1,2
8	10–16	1,0–1,6	18–28	1,8–2,8
10	22–35	2,2–3,5	40–60	4,0–6,0
12	35–55	3,5–5,5	70–100	7,0–10,0
14	50–80	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



Normale Schraube



Mit "4" markierte Schraube



Mit "7" markierte Schraube

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	33	—
	AUS	28	—
Ventilhub	EIN	9	—
	AUS	9	—
Ventilspiel (kalter Zustand)	EIN u. AUS	0,08—0,13	—
Abstand Ventilfehrung-Ventilschaft	EIN	0,025—0,055	0,35
	AUS	0,040—0,070	0,35
Ventilfehrungs-I.D.	EIN u. AUS	7,000—7,015	—
Ventilschaft-A.D.	EIN	6,960—6,975	—
	AUS	6,945—6,960	—
Ventilschaftschlag	EIN u. AUS	—	0,05
Ventilkopfdicke	EIN u. AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN u. AUS	—	4,3
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	1,0—1,2	—
Ventilkopfradialschlag	EIN u. AUS	—	0,03
Freie Ventilfehrerlänge (EIN u. AUS)	INNEN	—	35,5
	AUSSEN	—	40,3
Ventilfehrerspannung (EIN u. AUS)	INNEN	7,0—8,5 kg bei 31 mm Länge	—
	AUSSEN	16,4—18,8 kg bei 33 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Nockenhöhe	EIN	36,529—36,569	36,230
	AUS	36,755—36,795	36,460
Nockenwellenlagerspiel	0,032—0,066		0,150

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Nockenwellenlagerdeckel-I.D.	Rechts und Mitte	25,012 – 25,025	—
	Links	20,012 – 20,025	—
Nockenwellenlagerzapfen-A.D.	Rechts und Mitte	24,959 – 24,980	—
	Links	19,959 – 19,980	—
Nockenwellenschlag	—		0,10
Steuerkettenlänge über 20 Stiftabstände	—		129
Kipphebel-I.D.	EIN u. AUS	12,000 – 12,018	—
Kipphebelwellen-A.D.	EIN u. AUS	11,966 – 11,984	—
Zylinderkopfverzug	—		0,05
Spiel des manuellen Dekompressionshebels	0		—
Spiel des automatischen Dekompressionshebels	1–2		—

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT			VERSCHLEISS- GRENZE
Abstand Kolben-Zylinder	0,060 – 0,077			0,120
Zylinderbohrung	94,000 – 94,015			94,070
Kolbendurchmesser	93,930 – 93,950 20 vom Kolbenmantelende messen			93,880
Zylinderverzug	—			0,05
Freie Kolbenringstoßfuge	1. Ring	T	Ca. 11,5	9,2
	2. Ring	T	Ca. 14,0	11,2
Kolbenringstoßfuge	1. Ring	0,30 – 0,45		0,7
	2. Ring	0,25 – 0,40		0,7
Abstand Kolbenring-Ringnut	1. Ring	—		0,18
	2. Ring	—		0,15
Kolbenringnutbreite	1. Ring	1,21 – 1,24		—
	2. Ring	1,21 – 1,23		—
	Ölabstreifring	2,81 – 2,83		—

7-23 WARTUNGSMITTELMANAGEMENT

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Kolbenringdicke	1. Ring	1,175 – 1,190	—
	2. Ring	1,175 – 1,190	—
Kolbenbolzenbohrung	23,002 – 23,008		23,030
Kolbenbolzen-A.D.	22,997 – 23,003		22,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Pleuelkopf-I.D.	23,006 – 23,014		23,040
Pleuelstangenbiegung	—		3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,15 – 0,60		1,00
Pleuelfußbreite	24,95 – 25,00		—
Kurbelwellenschlag	—		0,05
Kurbelwellenwangen-zu-Wangen- Breite	71,0±0,1		—
Ausgleicherkettenlänge über 20 Stiftabstände	—		129

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Ölpumpenuntersetzungsverhältnis	2,823 (67/29 x 24/18 x 22/24)		—
Öldruck (bei 60°C)	Über 30 kPa (0,3 kg/cm²) Unter 70 kPa (0,7 kg/cm²) bei 3 000 U/min		—

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Kupplungsseilzugspiel	2 – 3		—
Antriebsscheibenstärke	Nr. 1	2,92 – 3,08	2,62
	Nr. 2	3,45 – 3,55	3,15
Antriebsscheibenklauenbreite	15,8 – 16,0		15,0
Abtriebsscheibenverzug	—		0,1
Freie Kupplungsfederlänge	—		34,0

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Gangabstufung)

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Primäruntersetzung	2,310 (67/29)		—
Enduntersetzung	2,625 (42/16)		—
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)	—
	2. Gang	1,625 (26/16)	—
	3. Gang	1,263 (24/19)	—
	4. Gang	1,000 (21/21)	—
	5. Gang	0,826 (19/23)	—
Abstand Schaltgabel-Laufrille	0,10—0,30		0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite	5,0—5,1		—
Schaltgabelstärke	4,8—4,9		—
Antriebskette	Typ	TAKASAGO: RK520KSO DAIDO: D.I.D. 520VC-5	—
	Glieder	108	—
	Länge über 20 Abstände	—	319,4
Antriebskettendurchhang	40—45		—

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION
Vergasertyp	MIKUNI VM38SS
Bohrung	38 mm
Kenn-Nr.	14A00
Leerlaufdrehzahl	1 300±100 U/min
Kraftstoffstand	3,5±0,5 mm
Schwimmerhöhe	23,0±1,0 mm
Hauptdüse (M.J.)	#135
Hauptluftdüse (M.A.J.)	0,6 mm
Düsennadel (J.N.)	6CM1 (3)
Ausschnitt (C.A.)	1,5
Nadeldüse (N.J.)	0—0
Leerlaufdüse (P.J.)	#20
Überströmkanal (B.P.)	1,0 mm
Pilotauslaß (P.O.)	1,0 mm
Ventilsitz (V.S.)	2,8 mm
Kaltstartdüse (G.S.)	#32,5
Gemischregulierschraube (P.S.)	Zwei Drehungen heraus (VOREINSTELLUNG)
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	1,2 mm
Gasseilzugspiel	0,5—1,0 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	0° vor o.T. unter 2 200 U/min und 30° vor o.T. über 4 300 U/min		
Zündkerze	Typ	NGK: DP9EA-9 N.D.: X27EP-U9	E-01, 24, 25 und 34
	Elektrodenabstand	0,8—0,9	
	Typ	NGK: DPR9EA-9 N.D.: X27EPR-U9	Für andere Modelle
	Elektrodenabstand	0,8—0,9	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	B-B 0—1 Ω	(x1 Ω)
	Sekundär	Kerzenstecker-Kerzenstecker 20—27 kΩ	(x1 kΩ)
Magnetzünderspulenwiderstand	Abnehmerspule	O—G 185—250 Ω	(x100 Ω)
	Spannungs- versorgungsspule	B/R—B/W 170—230 Ω	(x100 Ω)
	Ladespule	Y—Y 0,1—1,2 Ω	(x1 Ω)
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Mehr als 80 V (AC) bei 5 000 U/min		
Regelspannung	13,5—15,5 V (DC) bei 5 000 U/min		
Batterie	Typenbezeichnung	12N5-3B	
	Kapazität	12 V 18 kC (5 Ah)/ 10 Stunden	
	Säuredichte	1,28 bei 20°C	
Sicherungsbelastbarkeit	Hauptsicherung	15 A	

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Hauptbremszylinderbohrung	11,000—11,043	—
Hauptbremszylinder- Kolbendurchmesser	10,850—10,908	—

* Nur westdeutsches Modell

Hauptbremszylinderbohrung	* 12,700—12,743	—
Hauptbremszylinder- Kolbendurchmesser	* 12,657—12,684	—

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Bremssattelzylinderbohrung	38,180—38,256		—
Bremssattelkolbendurchmesser	38,098—38,148		—
Bremsscheibenstärke	3,3—3,7		3,0
Bremsscheibenschlag	—		0,3
Freies Bremspedalspiel	20—30		—
Hinterradbremssattelhöhe	10		—
Bremstrommelinnendurchmesser	—		130,7
Bremsbelagstärke	—		1,5
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsensschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Reifengröße	Vorne	100/80-21 56S	—
	Hinten	130/80-17 65S	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	3,0
	Hinten	—	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	240	—	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	502	
Teleskopgabelölstand	170	—	
Hinterradfederweg	222	—	
Schwingendrehbolzenschlag	—	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
VORNE	150	1,50	175	1,75
HINTEN	175	1,75	200	2,00

7.27 WARTUNGSMITTELSINFORMATION

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Benzin mit einer Oktanzahl zwischen 85 und 95 oder höher ist zu verwenden. Bleifreies oder bleiarmes Benzin wird empfohlen.		
Kraftstofftank einschl. Reserve	21 Liter		
Reserve	4,5 Liter		
Motoröltyp	SAE 10W/40		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	2 300 ml	
	Filterwechsel	2 450 ml	
	Überholen	2 600 ml	
Teleskopgabelöltyp	Gabelöl #10		
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)	475 ml		
Bremsflüssigkeitstyp	SAE J1703, DOT3 oder DOT4		

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		E-01, 06, 24 und 28	E-02	Für andere Modelle
Scheinwerfer	Fernlicht	60	←	←
	Abblendlicht	55	←	←
Park- oder Standleuchte			3,4	4
Schluß-/Bremsleuchte		8/23	5/21	←
Blinklicht		23	21	←
Kennzeichenbeleuchtung		8	5	←
Tachometerbeleuchtung		3,4	←	←
Blinkeranzeigelampe		3,4	←	←
Fernlichtanzeigelampe		1,7	←	←
Leerlaufanzeigelampe		3,4	←	←
*Seitenständerwarnlampe		3,4		

(* Nur Kanada-Modell)

DR600SG (86er Modell)

Diese zusätzliche Wartungsanleitung zum Modell DR600SG beschreibt nur Wartungsdaten, Wartungsvorschriften und -vorgänge, die von denen des Modells DR600SF verschieden sind.

ANMERKUNG:

Wartungsdaten und -vorschriften, die von denen für das Modell DR600SG abweichen, sind mit einem Asterix () bezeichnet.*

INHALT

ANSICHT DER SUZUKI DR600SG	8- 1
TECHNISCHE DATEN	8- 2
WARTUNGSDATEN	8- 4
ÄNDERUNGEN	8-10
SCHALTPLAN	8-12
KABELFÜHRUNG	8-14
SEILZUGFÜHRUNG	8-15
ANHANG	8-16
DR500SG	8-20

ANSICHT DER SUZUKI DR600SG



RECHTE SEITE



LINKE SEITE

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 215 mm
Gesamtbreite	875 mm
Gesamthöhe	1 235 mm
Radstand	1 465 mm
Bodenfreiheit	275 mm
Leergewicht	139 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt, OHC, TSCC
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	94,0 mm
Hub	85,0 mm
Hubraum	589 cm ³
Verdichtungsverhältnis	8,5 : 1
Vergaser	MIKUNI VM38SS, (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Naßsumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadekupplung
Getriebe	5-Gang-Synchrongetriebe
Gangschaltschema	1 abwärts, 4 aufwärts
Primäruntersetzung	2,310 (67/29)
Enduntersetzung	2,625 (42/16)
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,625 (26/16)
3. Gang	1,263 (24/19)
4. Gang	1,000 (21/21)
5. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette	TAKASAGO RK520KSO oder DAIDO D.I.D.520VC-5, 108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI"
Zündzeitpunkt	0° vor o.T. bei unter 2 200 U/min und 30° vor o.T. bei über 4 300 U/min
Zündkerze	NGK DP9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EP-U9 (Für E-01, 24, 25 und 34) NGK DPR9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EPR-U9 (Für andere Modelle)
Batterie	12V 18kC (5 Ah)/10 Stunden
Lichtmaschine	Dreiphasen-Wechselstromgenerator
Sicherung	15A

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, pneumatisch/Druckfeder, ölgedämpft
Hinterradaufhängung	Vollschwebende Aufhängung, gas-/ölgedämpft, Feder- vorspannung 5-stufig einstellbar
Lenkungswinkel	45° (rechts u. links)
Nachlaufwinkel	60° 00'
Nachlaufbetrag	125 mm
Wenderadius	2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse, hydraulisch betätigt
Hinterradbremse	Innenbackenbremse
Vorderreifengröße	100/80-21 56S
Hintereifengröße	130/80-17 65S

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve	21 Liter
Reserve	4,5 Liter
Motoröl	2,3 Liter
Teleskopgabelöl	475 ml

Änderungen der technischen Daten vorbehalten.

WARTUNGSDATEN**VENTIL + FÜHRUNG**

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	33	—
	AUS	28	—
Ventilhub	EIN	9	—
	AUS	9	—
Ventilspiel (bei kaltem Motor)	EIN u. AUS	0,08 – 0,13	—
Spiel Ventilführung-Ventilschaft	EIN	0,025 – 0,055	0,35
	AUS	0,040 – 0,070	0,35
Ventilführung-I.D.	EIN u. AUS	7,000 – 7,015	—
Ventilschaft-A.D.	EIN	6,960 – 6,975	—
	AUS	6,945 – 6,960	—
Ventilschaftunrundheit	EIN u. AUS	—	0,05
Ventilkopfdicke	EIN u. AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN u. AUS	—	4,3
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	1,0 – 1,2	—
Ventilkopfunrundheit (radial)	EIN u. AUS	—	0,03
Freie Ventildfederlänge (EIN u. AUS)	INNEN	—	35,5
	AUSSEN	—	40,3
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	INNEN	7,0 – 8,5 kg bei 31 mm Länge	—
	AUSSEN	16,4 – 18,8 kg bei 33 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Nockenhöhe	EIN	36,529 – 36,569	36,230
	AUS	36,755 – 36,795	36,460
Nockenwellenlagerzapfen-Ölspiel	0,032 – 0,066		0,150
Nockenwellenlagerdeckel-I.D.	Rechts und Mitte	25,012 – 25,025	—
	Links	20,012 – 20,025	—
Nockenwellenlagerzapfen-A.D.	Rechts und Mitte	24,959 – 24,980	—
	Links	19,959 – 19,980	—
Nockenwellenunrundheit	—		0,10
Steuerkettenlänge über 20 Stiftabstände	—		129
Kipphebel-I.D.	EIN u. AUS	12,000 – 12,018	—
Kipphebelwellen-A.D.	EIN u. AUS	11,966 – 11,984	—
Zylinderkopfverzug	—		0,05
Spiel des manuellen Dekompressionshebels	0		—
Spiel des automatischen Dekompressionshebels	1 – 2		—

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT			VERSCHLEISS- GRENZE
Spiel Kolben-Zylinder	0,060 – 0,077			0,120
Zylinderbohrung	94,000 – 94,015			94,070
Kolbendurchmesser	93,930 – 93,950 20 mm vom Kolbenmantelende messen			93,880
Zylinderverzug	—			0,05
Freie Kolbenringstoßfuge	1. Ring	T	Ca. 11,5	9,2
	2. Ring	T	Ca. 14,0	11,2
Kolbenringstoßfuge	1. Ring		0,30 – 0,45	0,7
	2. Ring		0,25 – 0,40	0,7
Spiel Kolbenring-Ringnut	1. Ring		—	0,18
	2. Ring		—	0,15
Kolbenringnutbreite	1. Ring		1,21 – 1,24	—
	2. Ring		1,21 – 1,23	—
	Ölabstreifring		2,81 – 2,83	—
Kolbenringdicke	1. Ring		1,175 – 1,190	—
	2. Ring		1,175 – 1,190	—
Kolbenringbohrung	23,002 – 23,008			23,030
Kolbenbolzen-A.D.	22,997 – 23,003			22,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Pleuelkopf-I.D.	23,006 – 23,014	23,040
Pleuelstangenabweichung	—	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,15 – 0,60	1,00
Pleuelfußbreite	24,95 – 25,00	—
Kurbelwellenunrundheit	—	0,05
Breite über Kurbelwellenwangen	71,0 ± 0,1	—
Ausgleicherkettenlänge über 20 Stiftabstände	—	129

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	2,823 (67/29 x 24/18 x 22/24)	—
Öldruck (bei 60°C)	Über 30 kPa, 0,3 kg/cm ² Unter 70 kPa, 0,7 kg/cm ² bei 3 000 U/min	—

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND		SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Kupplungskabelspiel		2 – 3	—
Antriebsscheibenstärke	Nr. 1	2,92 – 3,08	2,62
	Nr. 2	3,45 – 3,55	3,15
Antriebsklauenbreite		15,8 – 16,0	15,0
Abtriebsscheibenverzug		—	0,1
Freie Kupplungsfederlänge		—	*35,0

*Neue Daten des G-Modells.

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Untersetzungen ausgenommen)

GEGENSTAND		SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Primäruntersetzung		2,310 (67/29)	—
Enduntersetzung		2,625 (42/16)	—
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)	—
	2. Gang	1,625 (26/16)	—
	3. Gang	1,263 (24/19)	—
	4. Gang	1,000 (21/21)	—
	5. Gang	0,826 (19/23)	—
Spiel Schaltgabel-Laufrille		0,10 – 0,30	0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite		5,0 – 5,1	—
Schaltgabelstärke		4,8 – 4,9	—
Antriebskette	Typ	TAKASAGO: RK520KSO DAIDO: D.I.D. 520VC-5	—
	Glieder	108 Glieder	—
	Länge über 20 Stiftabstände	—	319,4
Antriebskettendurchhang		40 – 45	—

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Vergasertyp		MIKUNI VM38SS
Bohrung		38 mm
Kenn-Nr.		14A00
Leerlaufdrehzahl		1 300 ± 100 U/min
Kraftstoffstand		3,5 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe		23,0 ± 1,0 mm
Hauptdüse	(M.J.)	# 135
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm
Düsenadel	(J.N.)	6CM1-3
Ausschnitt (Trenner)	(C.A.)	1,5

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Benzin mit einer Oktanzahl von 85 – 95 oder höher verwenden. Bleifreies oder bleiarmes Benzin wird empfohlen.		
Kraftstofftank einschl. Reserve	21 Liter		
Reserve	4,5 Liter		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	2 300 ml	
	Filterwechsel	2 450 ml	
	Überholen	2 600 ml	
Teleskopgabelöltyp	Gabelöl # 10		
Teleskopgabel-Ölfüllmenge (pro Holm)	475 ml		
Bremsflüssigkeitstyp	SAE J1703, DOT 3 oder DOT 4		

WATTZAHLEN

Einheit: W

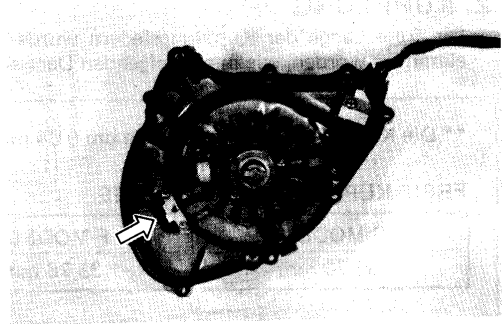
GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		E-01, 06, 24	E-02	Für andere Modelle
Scheinwerfer	Fernlicht	60	←	←
	Abblendlicht	55	←	←
Park- oder Stadtlicht			3,4	4
Schluß-/Bremslicht		8/23	5/21	←
Blinklicht		23	21	←
Nummernschildbeleuchtung		8	5	←
Tachometerbeleuchtung		3,4	←	←
Blinklichtanzeigelampe		3,4	←	←
Fernlichtanzeigelampe		1,7	←	←
Leerlaufanzeigelampe		3,4	←	←

ÄNDERUNGEN

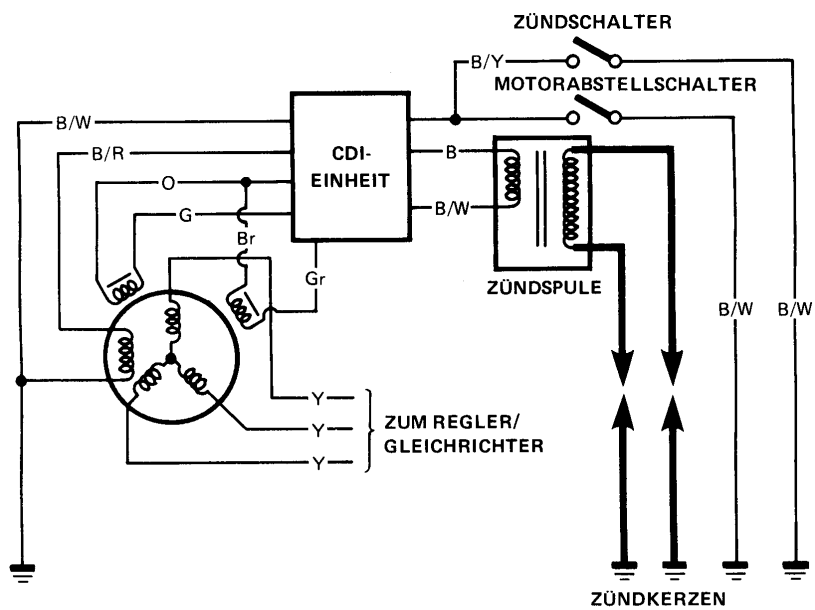
Die folgenden Änderungen wurden beginnend mit dem Modell DR600SG (1986er Modell) ausgeführt.

1. ZÜNDSYSTEM

An der Magnetzündabdeckung wurde die Ansprechspule Nr. 2 zugefügt. Zusammen mit diesem wurde die CDI-Einheit zum leichteren Starten geändert.



SCHALTSCHHEMA DES ZÜNDSYSTEMS



DRAHTFARBEN

OOrange
GGrün
BrBraun
GrGru
YGelb

BSchwarz
B/RSchwarz mit rotem Faden
B/WSchwarz mit weißem Faden
B/YSchwarz mit gelbem Faden

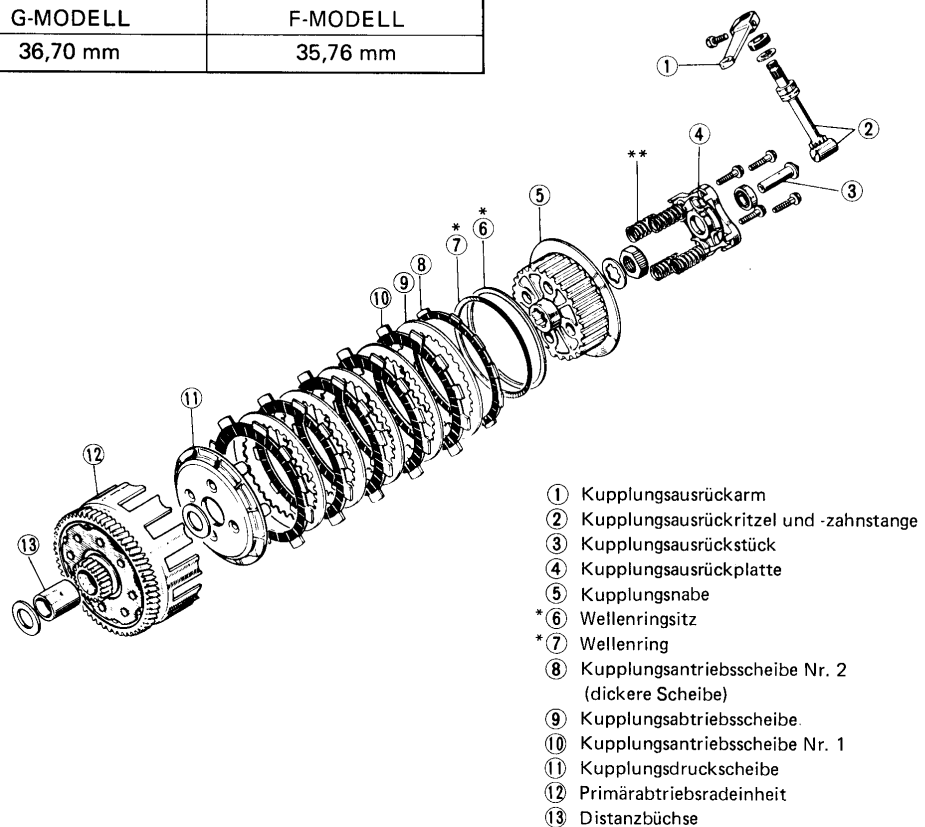
2. KUPPLUNG

Die freie Länge der Kupplungsfedern wurde vergrößert und Kupplungswellenring ⑦ und Sitz ⑥ sind eliminiert worden, wie in der folgenden Darstellung angegeben:

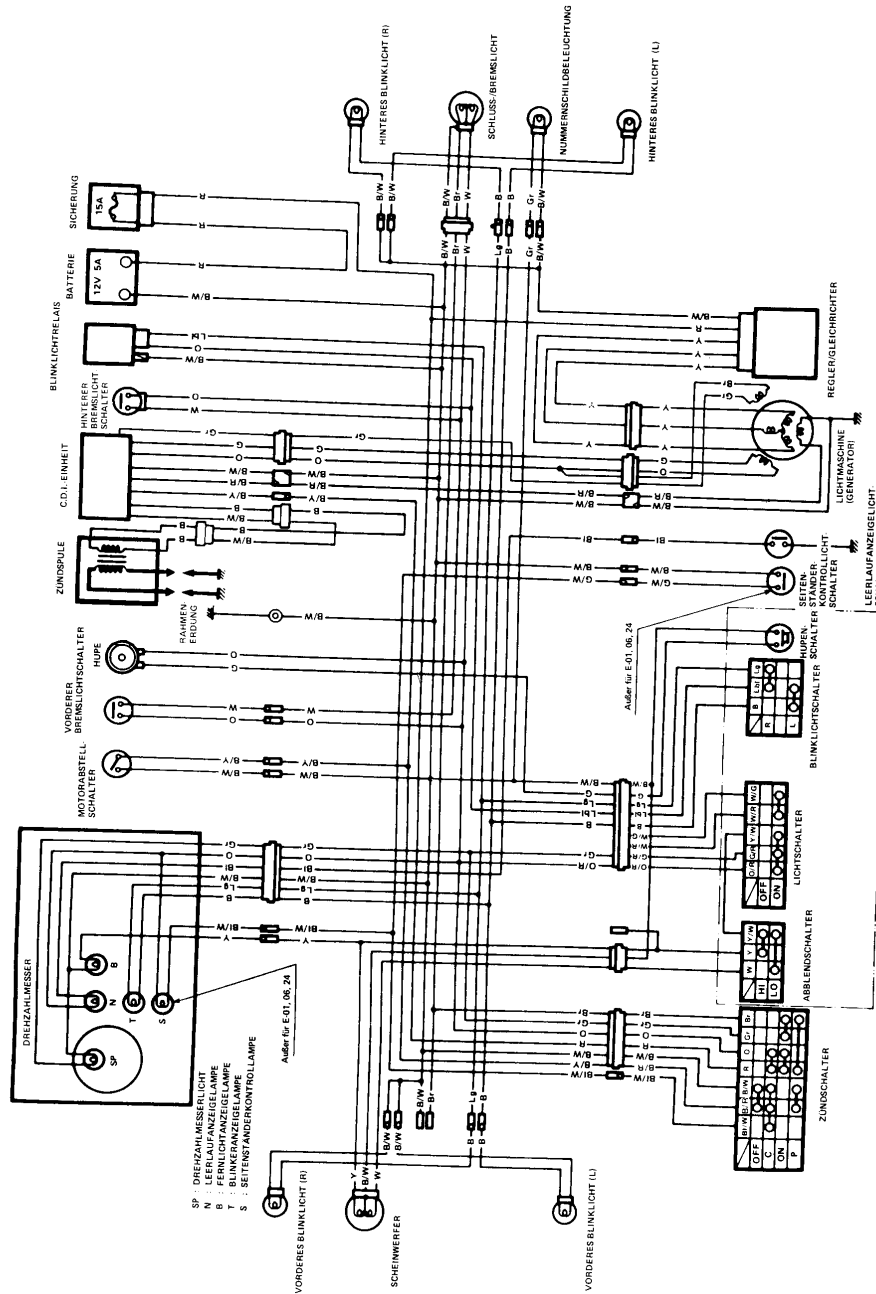
** Die Kupplungsfederlänge wurde um 0,94 mm vergrößert.

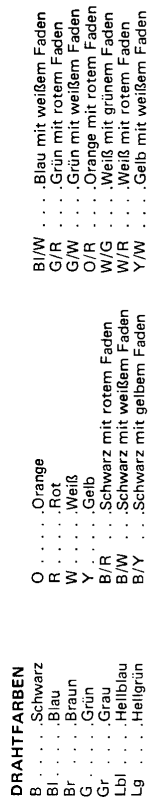
FREIE KUPPLUNGSFEDERLÄNGE

G-MODELL	F-MODELL
36,70 mm	35,76 mm

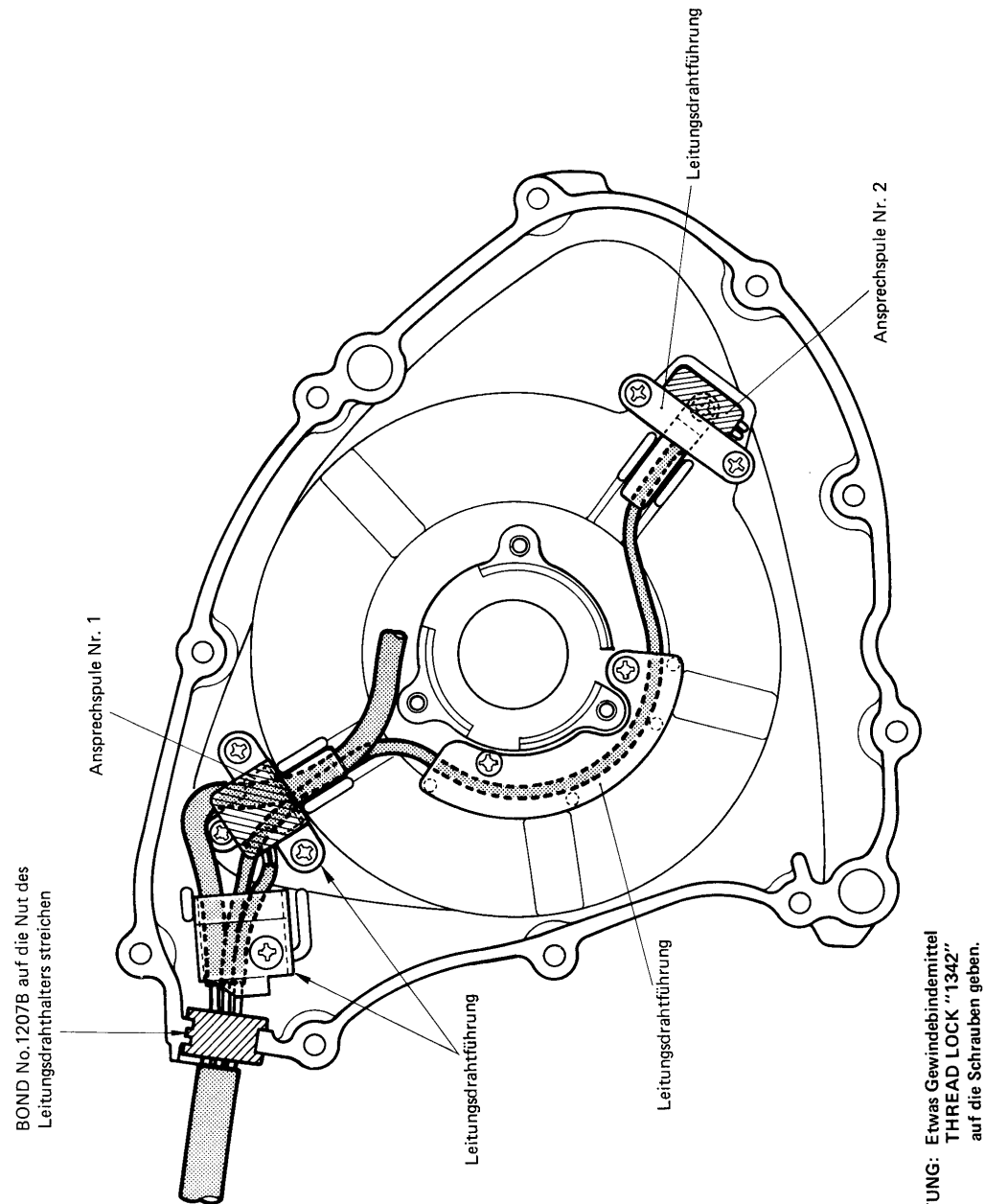


SCHALTPLAN (Für E-01, 06 und 24)

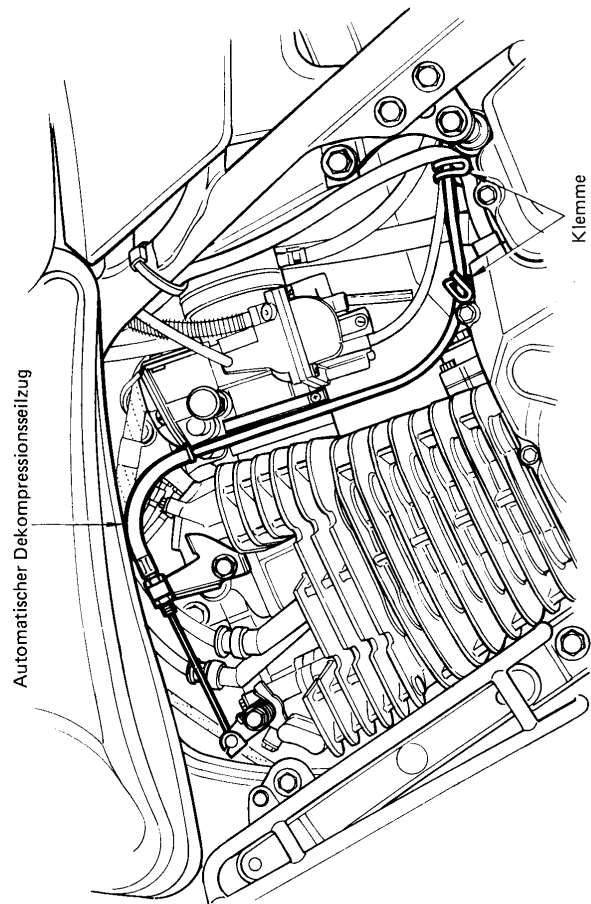




KABEL FÜHRUNG



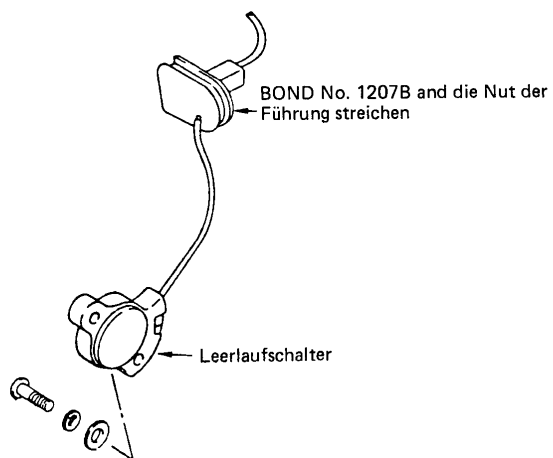
SEILZUGFÜHRUNG



* Der automatische Dekompressionsseilzug wurde geändert, und gleichzeitig auch anders geführt.

ANHANG**ABDICHTEN DER LEERLAUFLEITUNGSDRAHT-FÜHRUNG**

SUZUKI BOND No. 1207B sollte an die Nut der Führung gestrichen werden, durch die die Leerlaufleitung hindurchgeführt wird. Der Zweck davon ist die Führung vollständig öldicht zu machen.

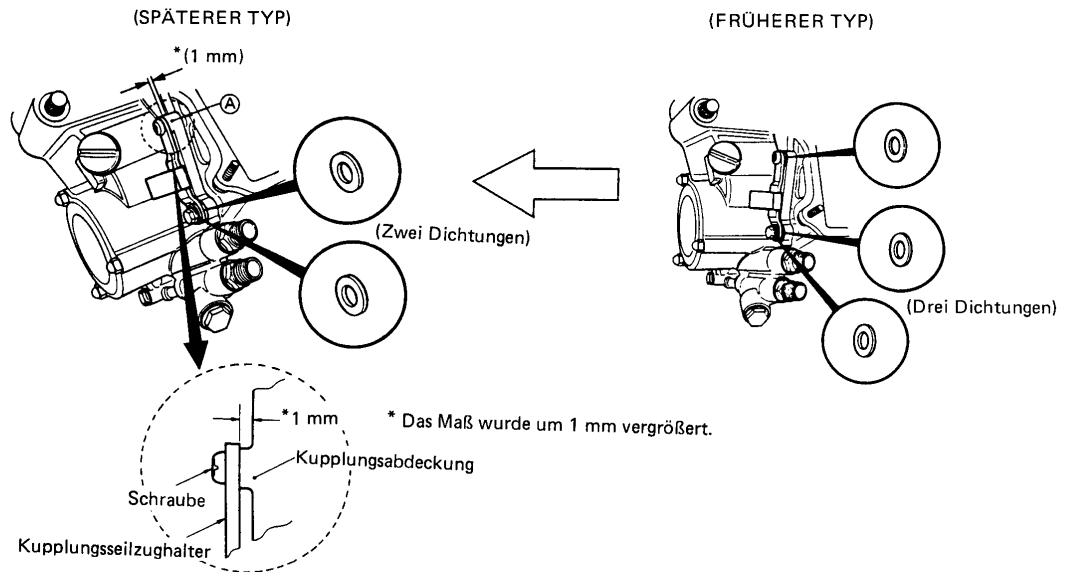


99000-31140

BOND No. 1207B
(Dichtungsmasse)

ÄNDERUNG DER KUPPLUNGSABDECKUNG WIRKSAM VON MOTOR NR. 102821 AN

Die Abmessung ① der Kupplungsabdeckung wurde geändert und die Dichtung eliminiert, wie angegeben.



- * Die Teil-Nr. der Kupplungsabdeckung ist unverändert.
- * Auswechselbarkeit: Späterer Typ $\xleftarrow{\text{Ja}}$ Früherer Typ $\xrightarrow{\text{Nein}}$
- * Wenn die Kupplungsabdeckung durch eine neue ersetzt wird, keine Dichtung bei Teil ① montieren.

ÄNDERUNG DER KUPPLUNGSABDECKUNGSDICHTUNG

WIRKSAM VON MOTOR NR.113005 AN

Dichtmasse wird am Oberteil des späteren Dichtungstyps aufgetragen. Der Zweck davon ist vollständige Abdichtung.

TEIL-BESTELLUNGSANGABEN

TEILBEZEICHNUNG	SPÄTERER TYP-NR.	FRÜHERER TYP-NR.
Kupplungsabdeckungsdichtung	11482-14A01	11482-14A00
Dichtungssatz	11401-14821	11401-14820

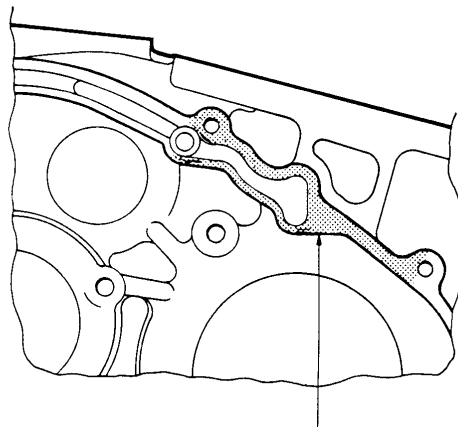
AUSWECHSELBARKEIT: SPÄTERER TYP $\xleftarrow{\text{Ja}}$ $\xrightarrow{\text{Ja}}$ FRÜHERER TYP

ERHÄLTLICHKEIT DER TEILE: Nur die spätere Dichtung bzw. der Dichtungssatz ist erhältlich.

ZUR BEACHTUNG:

Wenn der FRÜHERE TYP verwendet wird, BOND NO. 1207B wie dargestellt am Kurbelgehäuse auftragen.

99000-31140	BOND NO. 1207B (Dichtungsmasse)
-------------	------------------------------------



BOND NO. 1207B an dieser Stelle auftragen.

DR500SG (86er Modell) (Nur für österreichisches Modell)

Diese zusätzliche Wartungsanleitung zum Modell DR500SG beschreibt nur Wartungsdaten, Wartungsvorschriften und -vorgänge, die von denen des Modells DR600SG verschieden sind.

ANMERKUNG:

Wartungsdaten und -vorschriften, die von denen für das Modell DR500SG abweichen, sind mit einem Asterix () bezeichnet.*

INHALT

ANSICHT DER SUZUKI DR500SG	8-21
TECHNISCHE DATEN	8-22
WARTUNGSDATEN	8-24
AUSSTATTUNG	8-30

ANSICHT DER SUZUKI DR500SG



RECHTE SEITE



LINKE SEITE

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 215 mm
Gesamtbreite	875 mm
Gesamthöhe	1 235 mm
Radstand	1 465 mm
Bodenfreiheit	275 mm
Leergewicht	*136 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt, OHC, TSCC
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	94,0 mm
Hub	*72,0 mm
Hubraum	*499 cm ³
Verdichtungsverhältnis	8,5 : 1
Vergaser	MIKUNI VM38SS, (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Naßsumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbaddkupplung
Getriebe	5-Gang-Synchrongetriebe
Gangschaltschema	1 abwärts, 4 aufwärts
Primäruntersetzung	2,310 (67/29)
Enduntersetzung	2,625 (42/16)
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,625 (26/16)
3. Gang	1,263 (24/19)
4. Gang	1,000 (21/21)
5. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette	TAKASAGO RK520KSO oder DAIDO D.I.D.520VC-5, 108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI"
Zündzeitpunkt	0° vor o.T. bei unter 2 200 U/min und 30° vor o.T. bei über 4 300 U/min
Zündkerze	NGK DPR9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EPR-U9
Batterie	12V 18kC (5 Ah)/10 Stunden
Lichtmaschine	Dreiphasen-Wechselstromgenerator
Sicherung	15A

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, pneumatisch/Druckfeder, ölgedämpft
Hinterradaufhängung	Vollschwebende Aufhängung, gas-/ölgedämpft, Feder- vorspannung 5-stufig einstellbar
Lenkungswinkel	45° (rechts u. links)
Nachlaufwinkel	60° 00'
Nachlaufbetrag	125 mm
Wenderadius	2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse, hydraulisch betätigt
Hinterradbremse	Innenbackenbremse
Vorderreifengröße	100/80-21 56S
Hintereifengröße	130/80-17 65S

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve	21 Liter
Reserve	4,5 Liter
Motoröl	2,3 Liter
Teleskopgabelöl	475 ml

Mit Asterix (*) bezeichnete Angaben gelten ausschließlich für DR500SG.
Änderungen der technischen Daten vorbehalten.

WARTUNGSDATEN**VENTIL + FÜHRUNG**

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	33	—
	AUS	28	—
Ventilhub	EIN	9	—
	AUS	9	—
Ventilspiel (bei kaltem Motor)	EIN u. AUS	0,08 – 0,13	—
Spiel Ventilführung-Ventilschaft	EIN	0,025 – 0,055	0,35
	AUS	0,040 – 0,070	0,35
Ventilführung-I.D.	EIN u. AUS	7,000 – 7,015	—
Ventilschaft-A.D.	EIN	6,960 – 6,975	—
	AUS	6,945 – 6,960	—
Ventilschaftunrundheit	EIN u. AUS	—	0,05
Ventilkopfdicke	EIN u. AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN u. AUS	—	4,3
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	1,0 – 1,2	—
Ventilkopfunrundheit (radial)	EIN u. AUS	—	0,03
Freie Ventildfederänge (EIN u. AUS)	INNEN	—	35,5
	AUSSEN	—	40,3
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	INNEN	7,0 – 8,5 kg bei 31 mm Länge	—
	AUSSEN	16,4 – 18,8 kg bei 33 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Nockenhöhe	EIN	36,529 – 36,569	36,230
	AUS	36,755 – 36,795	36,460
Nockenwellenlagerzapfen-Ölspiel	0,032 – 0,066		0,150
Nockenwellenlagerdeckel-I.D.	Rechts und Mitte	25,012 – 25,025	—
	Links	20,012 – 20,025	—
Nockenwellenlagerzapfen-A.D.	Rechts und Mitte	24,959 – 24,980	—
	Links	19,959 – 19,980	—
Nockenwellenunrundheit	—		0,10
Steuerkettenlänge über 20 Stiftabstände	—		129
Kipphebel-I.D.	EIN u. AUS	12,000 – 12,018	—
Kipphebelwellen-A.D.	EIN u. AUS	11,966 – 11,984	—
Zylinderkopfverzug	—		0,05
Spiel des manuellen Dekompressionshebels	0		—
Spiel des automatischen Dekompressionshebels	1 – 2		—

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT			VERSCHLEISS- GRENZE
Spiel Kolben-Zylinder	0,060 – 0,077			0,120
Zylinderbohrung	94,000 – 94,015			94,070
Kolbendurchmesser	93,930 – 93,950 20 mm vom Kolbenmantelende messen			93,880
Zylinderverzug	—			0,05
Freie Kolbenringstoßfuge	1. Ring	T	Ca. 11,5	9,2
	2. Ring	T	Ca. 14,0	11,2
Kolbenringstoßfuge	1. Ring		0,30 – 0,45	0,7
	2. Ring		0,25 – 0,40	0,7
Spiel Kolbenring-Ringnut	1. Ring		—	0,18
	2. Ring		—	0,15
Kolbenringnutbreite	1. Ring		1,21 – 1,24	—
	2. Ring		1,21 – 1,23	—
	Ölabstreifring		2,81 – 2,83	—
Kolbenringdicke	1. Ring		1,175 – 1,190	—
	2. Ring		1,175 – 1,190	—
Kolbenringbohrung	23,002 – 23,008			23,030
Kolbenbolzen-A.D.	22,997 – 23,003			22,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Pleuelkopf-I.D.	23,006 – 23,014	23,040
Pleuelstangenabweichung	—	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,15 – 0,60	1,00
Pleuelfußbreite	24,95 – 25,00	—
Kurbelwellenunrundheit	—	0,05
Breite über Kurbelwellenwangen	71,0 ± 0,1	—
Ausgleicherkettenlänge über 20 Stiftabstände	—	129

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	2,823 (67/29 x 24/18 x 22/24)	—
Öldruck (bei 60°C)	Über 30 kPa, 0,3 kg/cm ² Unter 70 kPa, 0,7 kg/cm ² bei 3 000 U/min	—

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND		SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Kupplungskabelspiel		2 – 3	—
Antriebsscheibenstärke	Nr. 1	2,92 – 3,08	2,62
	Nr. 2	3,45 – 3,55	3,15
Antriebsklauenbreite		15,8 – 16,0	15,0
Abtriebsscheibenverzug		—	0,1
Freie Kupplungsfederlänge		—	34,0

Die freie Kupplungsfederlänge entspricht der gleichen Vorschrift wie beim Modell DR600SF.

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Untersetzungen ausgenommen)

GEGENSTAND		SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Primäruntersetzung		2,310 (67/29)	—
Enduntersetzung		2,625 (42/16)	—
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)	—
	2. Gang	1,625 (26/16)	—
	3. Gang	1,263 (24/19)	—
	4. Gang	1,000 (21/21)	—
	5. Gang	0,826 (19/23)	—
Spiel Schaltgabel-Laufrille		0,10 – 0,30	0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite		5,0 – 5,1	—
Schaltgabelstärke		4,8 – 4,9	—
Antriebskette	Typ	TAKASAGO: RK520KSO DAIDO: D.I.D. 520VC-5	—
	Glieder	108 Glieder	—
	Länge über 20 Stiftabstände	—	319,4
Antriebskettendurchhang		40 – 45	—

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Vergasertyp		MIKUNI VM38SS
Bohrung		38 mm
Kenn-Nr.		*15A01
Leerlaufdrehzahl		1 300 ± 100 U/min
Kraftstoffstand		3,5 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe		23,0 ± 1,0 mm
Hauptdüse	(M.J.)	#.135
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm
Düsennadel	(J.N.)	6CM1-3
Ausschnitt (Trenner)	(C.A.)	1,5

8-27 DR600SG/DR500SG (86er Modell)

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Nadeldüse	(N.J.)	O – 0
Vordüse	(P.J.)	* # 15
Überströmkanal	(B.P.)	1,0 mm
Pilotauslaß	(P.O.)	1,0 mm
Ventilsitz	(V.S.)	2,8 mm
Kaltstartdüse	(G.S.)	# 32,5
Gemischregulierschraube	(P.S.)	2 Umdrehungen heraus (VOREINSTELLUNG)
Vorluftdüse	(P.A.J.)	1,2 mm
Gasseilzugspiel		0,5 – 1,0 mm

Mit Asterix (*) bezeichnete Angaben gelten ausschließlich für DR500SG.

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		0° vor o.T. bei unter 2 200 U/min und 30° vor o.T. bei über 4 300 U/min	
Zündkerze	Typ	NGK: DP9EA-9 NIPPON DENSO: X27EP-U9	
	Elektroden- abstand	0,8 – 0,9	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü	
Zündspulenwiderstand	Primär	S – S 0 – 1 Ω	(X 1 Ω)
	Sekundär	Kerzenstecker – Kerzenstecker 20 – 27 k Ω	(X 1 k Ω)
Magnetzünderspulenwiderstand	Ansprech- spule	Nr. 1: O – Gn, Nr. 2: Br – Gr 185 – 250 Ω	(X 100 Ω)
	Stromversor- gungsspule	S/R – S/W 170 – 230 Ω	(X 100 Ω)
	Ladespule	G – G 0,1 – 1,2 Ω	(X 1 Ω)
Lichtmaschinen-Nulllastspannung (bei kaltem Motor)		Mehr als 80V (AC) bei 5 000 U/min	
Regelspannung		13,5 – 15,5 V (DC) bei 5 000 U/min	
Batterie	Typenbezeichnung	12N5-3B	
	Kapazität	12V 18kC (5Ah)/10 Std.	
	Spezifisches Elektrolytgewicht	1,28 bei 20° C	
Sicherungsbelastbarkeit		Hauptsicherung 15A	

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Hauptbremszylinderbohrung	11,000 – 11,043	—
Hauptbremszylinder-Kolben- durchmesser	10,850 – 10,908	—

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Bremssattelzylinderbohrung	38,180 – 38,256		—
Bremssattelkolbendurchmesser	38,098 – 38,148		—
Bremsscheibenstärke	3,3 – 3,7		3,0
Bremsscheibenschlag	—		0,3
Freier Bremspedalweg	20 – 30		—
Bremspedalhöhe	10		—
Bremstrommel-I.D.	—		130,7
Bremsbelagstärke	—		1,5
Radfelgensschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenunrundheit	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Reifengröße	Vorne	100/80-21 56S	—
	Hinten	130/80-17 65S	—
Reifenprofildicke	Vorne	—	3,0
	Hinten	—	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	240	—	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	502	
Teleskopgabelölstand	170	—	
Teleskopgabelholm-Luftdruck	0 kPa, 0 kg/cm ²		—
Hinterradfederung	222	—	
Schwingendrehbolzenunrundheit	—	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	SOLO		MIT BEIFAHRER	
	kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
VORNE	150	1,50	175	1,75
HINTEN	175	1,75	25	28

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Benzin mit einer Oktanzahl von 85 – 95 oder höher verwenden. Bleifreies oder bleiarmes Benzin wird empfohlen.	
Kraftstofftank einschl. Reserve	21 Liter	
Reserve	4,5 Liter	
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE oder SF	
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	2 300 ml
	Filterwechsel	2 450 ml
	Überholen	2 600 ml
Teleskopgabelöltyp	Gabelöl # 10	
Teleskopgabel-Ölfüllmenge (pro Holm)	475 ml	
Bremsflüssigkeitstyp	SAE J1703, DOT 3 oder DOT 4	

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	Fernlicht	60
	Abblendlicht	55
Park- oder Stadtlicht		4
Schluß-/Bremslicht		5/21
Blinklicht		21
Nummernschildbeleuchtung		5
Tachometerbeleuchtung		3,4
Blinklichtanzeigelampe		3,4
Fernlichtanzeigelampe		1,7
Leerlaufanzeigelampe		3,4

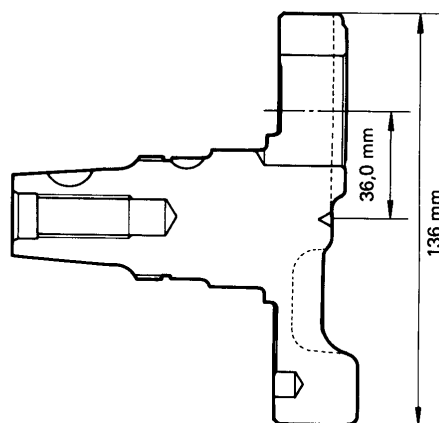
AUSSTATTUNG

Die folgenden Teile des Modells DR600SG wurden geändert.

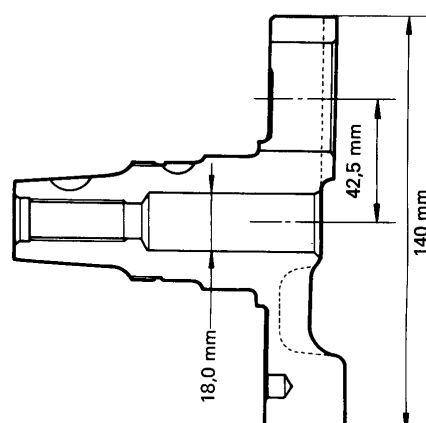
1. KURBELWELLE

Die Abmessungen der Kurbelwelle wurden folgenderweise geändert.

LINKE KURBELWELLE

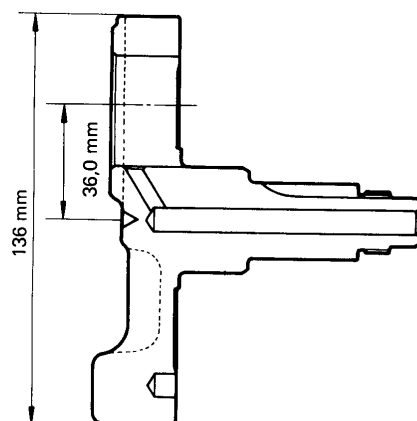


DR500SG

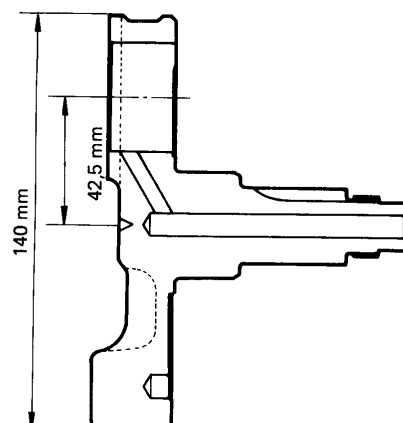


DR600SG

RECHTE KURBELWELLE



DR500SG

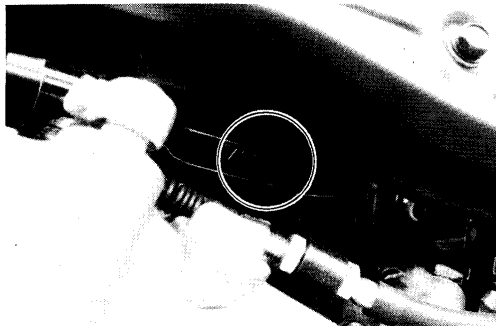


DR600SG

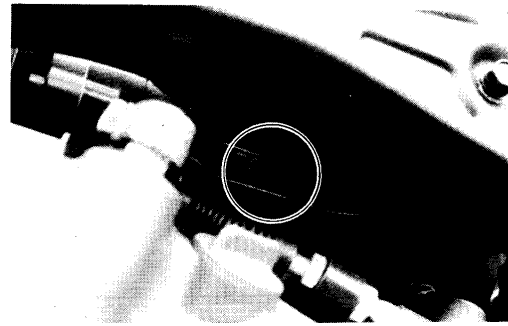
4. ZYLINDER

Der DR500SG-Zylinder kann an der Buchstabenkennzeichnung von dem des Modells DR600SG unterschieden werden.

DR500SG



DR600SG



5. KUPPLUNG

Folgende Kupplungsteile sind gleich wie die des Modells DR600SF.

- Kupplungsfedern
- Kupplungswellenring und Wellenringsitz

DR600RG (86er Modell)

Diese zusätzliche Wartungsanleitung zum Modell DR600RG beschreibt nur Wartungsdaten, Wartungsvorschriften und -vorgänge, die von denen des Modells DR600SG verschieden sind.

ANMERKUNG:

Wartungsdaten und -vorschriften, die von denen für das Modell DR600RG abweichen, sind mit einem Asterix () bezeichnet.*

INHALT

ANSICHT DER SUZUKI DR600RG	9- 1
TECHNISCHE DATEN	9- 2
WARTUNGSDATEN	9- 4
AUSSTATTUNG	9-10
SCHALTPLAN	9-12
KABELFÜHRUNG	9-14
SEILZUGFÜHRUNG	9-15
DR500RG	9-16

ANSICHT DER SUZUKI DR600RG



RECHTE SEITE



LINKE SEITE

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 215 mm
Gesamtbreite	875 mm
Gesamthöhe	1 235 mm
Radstand	1 465 mm
Bodenfreiheit	275 mm
Leergewicht	*144 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt, OHC, TSCC
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	94,0 mm
Hub	85,0 mm
Hubraum	589 cm ³
Verdichtungsverhältnis	8,5 : 1
Vergaser	MIKUNI VM38SS, (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Naßsumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbaddkupplung
Getriebe	5-Gang-Synchrongetriebe
Gangschaltschema	1 abwärts, 4 aufwärts
Primäruntersetzung	2,310 (67/29)
Enduntersetzung	2,625 (42/16)
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,625 (26/16)
3. Gang	1,263 (24/19)
4. Gang	1,000 (21/21)
5. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette	TAKASAGO RK520KSO oder DAIDO D.I.D.520VC-5, 108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI"
Zündzeitpunkt	0° vor o.T. bei unter 2 200 U/min und 30° vor o.T. bei über 4 300 U/min
Zündkerze	NGK DP9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EP-U9 (Für E-24, 25 und 34) NGK DPR9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EPR-U9 (Für andere Modelle)
Batterie	12V 18kC (5 Ah)/10 Stunden
Lichtmaschine	Dreiphasen-Wechselstromgenerator
Sicherung	15A

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, pneumatisch/Druckfeder, ölgedämpft
Hinterradaufhängung	Vollschwebende Aufhängung, gas-/ölgedämpft, Feder- vorspannung 5-stufig einstellbar
Lenkungswinkel	45° (rechts u. links)
Nachlaufwinkel	60° 00'
Nachlaufbetrag	125 mm
Wenderadius	2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse, hydraulisch betätigt
Hinterradbremse	Innenbackenbremse
Vorderreifengröße	100/80-21 56S
Hinterreifengröße	130/80-17 65S

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve	21 Liter
Reserve	4,5 Liter
Motoröl	2,3 Liter
Teleskopgabelöl	475 ml

Mit Asterix (*) bezeichnete Angaben gelten ausschließlich für das Modell DR600RG.
Änderungen der technischen Daten vorbehalten.

WARTUNGSDATEN**VENTIL + FÜHRUNG**

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	33	—
	AUS	28	—
Ventilhub	EIN	9	—
	AUS	9	—
Ventilspiel (bei kaltem Motor)	EIN u. AUS	0,08 – 0,13	—
Spiel Ventilführung-Ventilschaft	EIN	0,025 – 0,055	0,35
	AUS	0,040 – 0,070	0,35
Ventilführungs-I.D.	EIN u. AUS	7,000 – 7,015	—
Ventilschaft-A.D.	EIN	6,960 – 6,975	—
	AUS	6,945 – 6,960	—
Ventilschaftunrundheit	EIN u. AUS	—	0,05
Ventilkopfdicke	EIN u. AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN u. AUS	—	4,3
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	1,0 – 1,2	—
Ventilkopfunrundheit (radial)	EIN u. AUS	—	0,03
Freie Ventildfederlänge (EIN u. AUS)	INNEN	—	35,5
	AUSSEN	—	40,3
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	INNEN	7,0 – 8,5 kg bei 31 mm Länge	—
	AUSSEN	16,4 – 18,8 kg bei 33 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Nockenhöhe	EIN	36,529 – 36,569	36,230
	AUS	36,755 – 36,795	36,460
Nockenwellenlagerzapfen-Ölspiel	0,032 – 0,066		0,150
Nockenwellenlagerdeckel-I.D.	Rechts und Mitte	25,012 – 25,025	—
	Links	20,012 – 20,025	—
Nockenwellenlagerzapfen-A.D.	Rechts und Mitte	24,959 – 24,980	—
	Links	19,959 – 19,980	—
Nockenwellenunrundheit	—		0,10
Steuerkettenlänge über 20 Stiftabstände	—		129
Kipphebel-I.D.	EIN u. AUS	12,000 – 12,018	—
Kipphebelwellen-A.D.	EIN u. AUS	11,966 – 11,984	—
Zylinderkopfverzug	—		0,05
Spiel des manuellen Dekompressionshebels	0		—
Spiel des automatischen Dekompressionshebels	1 – 2		—

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT			VERSCHLEISS- GRENZE
Spiel Kolben-Zylinder	0,060 – 0,077			0,120
Zylinderbohrung	94,000 – 94,015			94,070
Kolbendurchmesser	93,930 – 93,950 20 mm vom Kolbenmantelende messen			93,880
Zylinderverzug	—			0,05
Freie Kolbenringstoßfuge	1. Ring	T	Ca. 11,5	9,2
	2. Ring	T	Ca. 14,0	11,2
Kolbenringstoßfuge	1. Ring	0,30 – 0,45		0,7
	2. Ring	0,25 – 0,40		0,7
Spiel Kolbenring-Ringnut	1. Ring	—		0,18
	2. Ring	—		0,15
Kolbenringnutbreite	1. Ring	1,21 – 1,24		—
	2. Ring	1,21 – 1,23		—
	Ölabstreifring	2,81 – 2,83		—
Kolbenringdicke	1. Ring	1,175 – 1,190		—
	2. Ring	1,175 – 1,190		—
Kolbenringbohrung	23,002 – 23,008			23,030
Kolbenbolzen-A.D.	22,997 – 23,003			22,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Pleuelkopf-I.D.	23,006 – 23,014	23,040
Pleuelstangenabweichung	—	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,15 – 0,60	1,00
Pleuelfußbreite	24,95 – 25,00	—
Kurbelwellenunrundheit	—	0,05
Breite über Kurbelwellenwangen	71,0 ± 0,1	—
Ausgleicherkettenlänge über 20 Stiftabstände	—	129

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	2,823 (67/29 x 24/18 x 22/24)	—
Öldruck (bei 60°C)	Über 30 kPa, 0,3 kg/cm ² Unter 70 kPa, 0,7 kg/cm ² bei 3 000 U/min	—

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND		SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Kupplungskabelspiel		2 – 3	—
Antriebsscheibenstärke	Nr. 1	2,92 – 3,08	2,62
	Nr. 2	3,45 – 3,55	3,15
Antriebsklauenbreite		15,8 – 16,0	15,0
Abtriebsscheibenverzug		—	0,1
Freie Kupplungsfederlänge		—	35,0

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Untersetzungen ausgenommen)

GEGENSTAND		SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Primäruntersetzung		2,310 (67/29)	—
Enduntersetzung		2,625 (42/16)	—
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)	—
	2. Gang	1,625 (26/16)	—
	3. Gang	1,263 (24/19)	—
	4. Gang	1,000 (21/21)	—
	5. Gang	0,826 (19/23)	—
Spiel Schaltgabel-Laufrille		0,10 – 0,30	0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite		5,0 – 5,1	—
Schaltgabelstärke		4,8 – 4,9	—
Antriebskette	Typ	TAKASAGO: RK520KSO DAIDO: D.I.D. 520VC-5	—
	Glieder	108 Glieder	—
	Länge über 20 Stiftabstände	—	319,4
Antriebskettendurchhang		40 – 45	—

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Vergasertyp		MIKUNI VM38SS
Bohrung		38 mm
Kenn-Nr.		14A00
Leerlaufdrehzahl		1 300 ± 100 U/min
Kraftstoffstand		3,5 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe		23,0 ± 1,0 mm
Hauptdüse	(M.J.)	# 135
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm
Düsennadel	(J.N.)	6CM1-3

9-7 DR600RG/DR500RG (86er Modell)

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Ausschnitt (Trenner)	(C.A.)	1,5
Nadeldüse	(N.J.)	0 – 0
Vordüse	(P.J.)	# 20
Überströmkanal	(B.P.)	1,0 mm
Pilotauslaß	(P.O.)	1,0 mm
Ventilsitz	(V.S.)	2,8 mm
Kaltstartdüse	(G.S.)	# 32,5
Gemischregulierschraube	(P.S.)	2 Umdrehungen heraus (VOREINSTELLUNG)
Vorluftdüse	(P.A.J.)	1,2 mm
Gasseilzugspiel		0,5 – 1,0 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	0° vor o.T. bei unter 2 200 U/min und 30° vor o.T. bei über 4 300 U/min		
Zündkerze	Typ	NGK: DP9EA-9 NIPPON DENSO: X27EP-U9	E-24, 25 und 34
	Elektroden- abstand	0,8 – 0,9	
	Typ	NGK: DPR9EA-9 NIPPON DENSO: X27EPR-U9	Für andere Modelle
	Elektroden- abstand	0,8 – 0,9	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	S – S 0 – 1 Ω	(X 1 Ω)
	Sekundär	Kerzenstecker-Kerzenstecker 20 – 27 k Ω	(X 1 k Ω)
Magnetzünderspulenwiderstand	Ansprechspule	Nr. 1: O – Gn, Nr. 2: Br – Gr 185 – 250 Ω	(X 100 Ω)
	Stromversor- gungsspule	S/R – S/W 170 – 230 Ω	(X 100 Ω)
	Ladespule	G – G 0,1 – 1,2 Ω	(X 1 Ω)
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Mehr als 80V (AC) bei 5 000 U/min		
Regelspannung	13,5 – 15,5 V (DC) bei 5 000 U/min		
Batterie	Typenbezeichnung	12N5-3B	
	Kapazität	12V 18kC (5Ah)/10 Std.	
	Spez. Elektrolytgewicht	1,28 bei 20° C	
Sicherungsbelastbarkeit	Hauptsicherung	15A	

BREMSE + RAD

Einheit: mm

Nur westdeutsches Modell

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Hauptbremszylinderbohrung	12,700 – 12,743	—
Hauptbremszylinder-Kolben- durchmesser	12,657 – 12,684	—

Hauptbremszylinderbohrung		11,000 – 11,043	—
Hauptbremszylinder-Kolben- durchmesser		10,850 – 10,908	—
Bremssattelzylinderbohrung		38,180 – 38,256	—
Bremssattelkolbendurchmesser		38,098 – 38,148	—
Bremsscheibenstärke		3,3 – 3,7	3,0
Bremsscheibenschlag		—	0,3
Freier Bremspedalweg		20 – 30	—
Hinterradbremspedalhöhe		10	—
Bremstrommel-I.D.		—	130,7
Bremsbelagstärke		—	1,5
Radfelgensschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenunrundheit	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Reifengröße	Vorne	100/80-21 56S	—
	Hinten	130/80-17 65S	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	3,0
	Hinten	—	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	240	—	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	502	
Teleskopgabelölstand	170	—	
Teleskopgabelholm-Luftdruck	0 kPa, 0 kg/cm ²		—
Hinterradfederweg	222	—	
Schwingendrehbolzenunrundheit	—	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	SOLO		MIT BEIFAHRER	
	kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
VORNE	150	1,50	175	1,75
HINTEN	175	1,75	200	2,00

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Benzin mit einer Oktanzahl von 85 – 95 oder höher verwenden. Bleifreies oder bleiarmes Benzin wird empfohlen.		
Kraftstofftank einschl. Reserve	21 Liter		
Reserve	4,5 Liter		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	2 300 ml	
	Filterwechsel	2 450 ml	
	Überholen	2 600 ml	
Teleskopgabelöltyp	Gabelöl # 10		
Teleskopgabel-Ölfüllmenge (pro Holm)	475 ml		
Bremsflüssigkeitstyp	SAE J1703, DOT 3 oder DOT 4		

WATTZAHLEN

Einheit: W

Einheit: V

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		E-06, 24 und 28	E-02	Für andere Modelle
Scheinwerfer	Fernlicht	60	←	←
	Abblendlicht	55	←	←
Park- oder Stadtlicht			3,4	4
Schluß-/Bremslicht		8/23	5/21	←
Blinklicht		23	21	←
Nummernschildbeleuchtung		8	5	←
Drehzahlmesserlicht		3,4	←	←
Blinkeranzeigelampe		3,4	←	←
Fernlichtanzeigelampe		1,7	←	←
Leerlaufanzeigelampe		3,4	←	←
*Seitenständerkontrollampe		3,4		

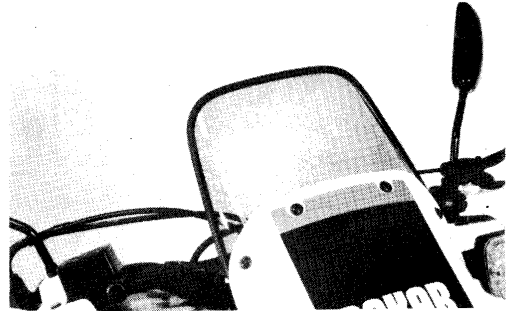
(* Nur für kanadisches Modell)

AUSSTATTUNG

Das Motorrad DR600RG (1986er Modell) wurde mit folgenden Teilen ausgerüstet.

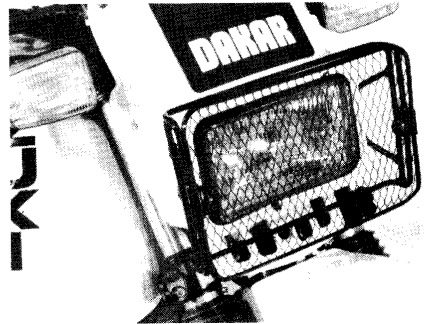
1. WINDSCHILD

Ein Windschild wurde an der Scheinwerfer-
verschalung angebracht.



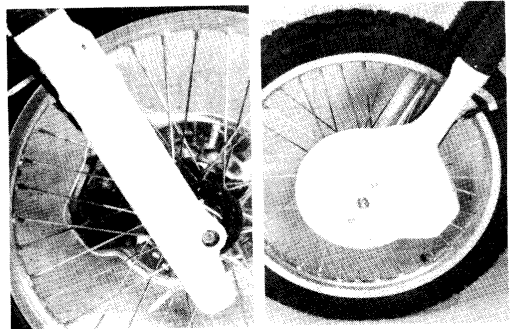
2. SCHEINWERFERSCHUTZ

Ein Scheinwerferschutz wurde vor dem Schein-
werfer angebracht.



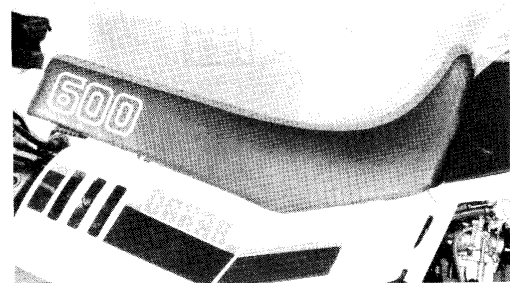
3. TELESKOPGABEL-/ SCHEIBENBREMSVERSCHALUNG

An Teleskopgabel und Scheibenbremse wurden
Verschalungen angebracht.



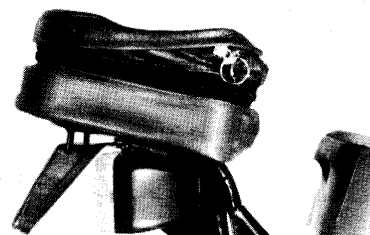
4. SITZ

Ein Ledertyp mit Fellfütterung wurde auf der
Sitzoberfläche verwendet.



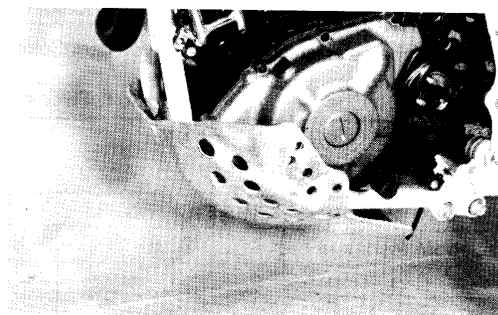
5. HINTERSEITIGE TASCHE

Eine Falttasche wurde auf dem Packträger vorgesehen.

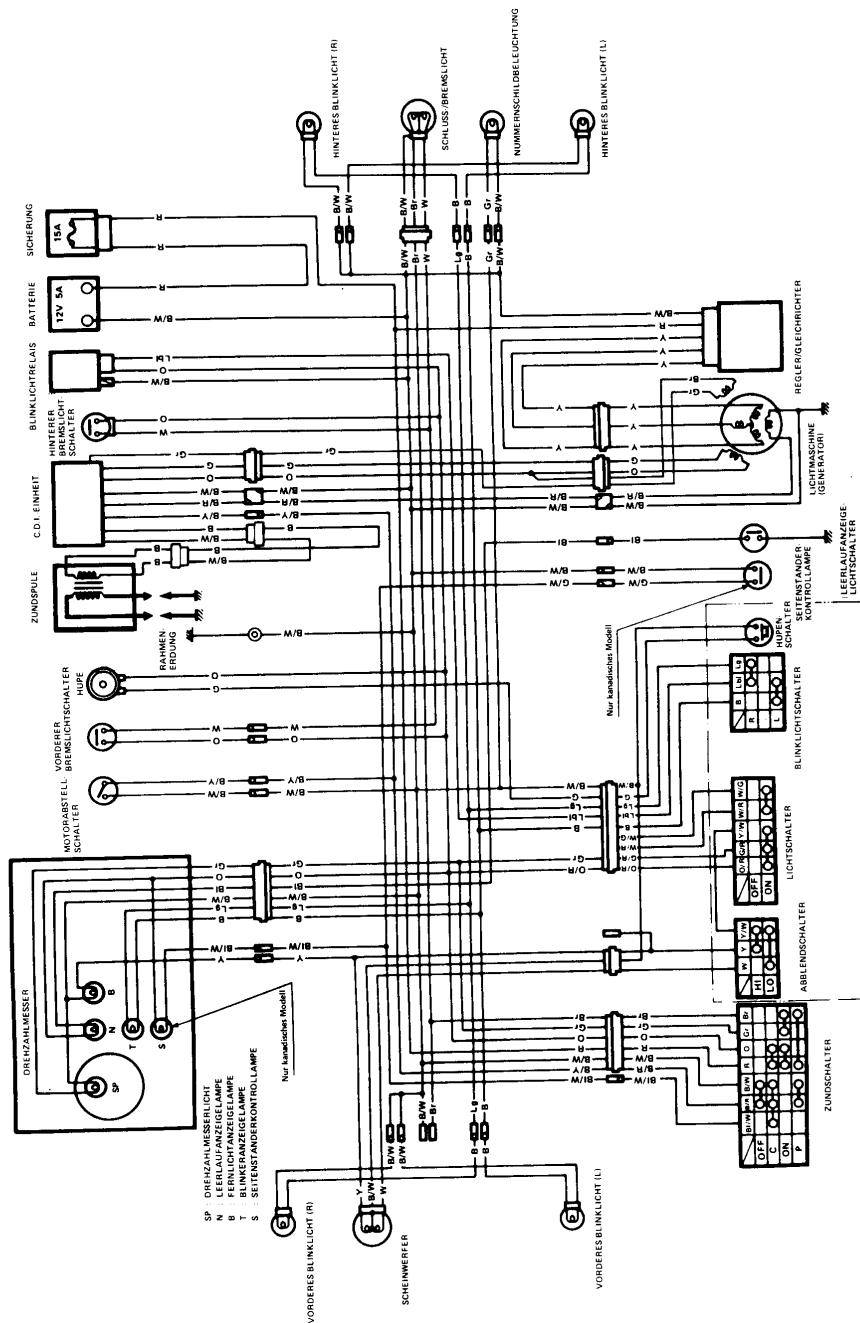


6. MOTORSCHUTZ

Ein vergrößerter Motorschutz aus dickerem Aluminiumblech wurde angebracht.



SCHALTPLAN (Für E-01, 06, 24 und 28)



DRAHTFARBEN
 B Schwarz
 Bl Blau
 Br Braun
 G Grün
 Gr Grau
 Lbl Hellblau
 Lg Hellgrün

B/W	Blau mit weißem Faden
G/R	Grün mit rotem Faden
G/W	Grün mit weißem Faden
O/R	Orange mit rotem Faden
W/G	Weiß mit grünem Faden
W/R	Weiß mit rotem Faden
Y/W	Gelb mit weißem Faden

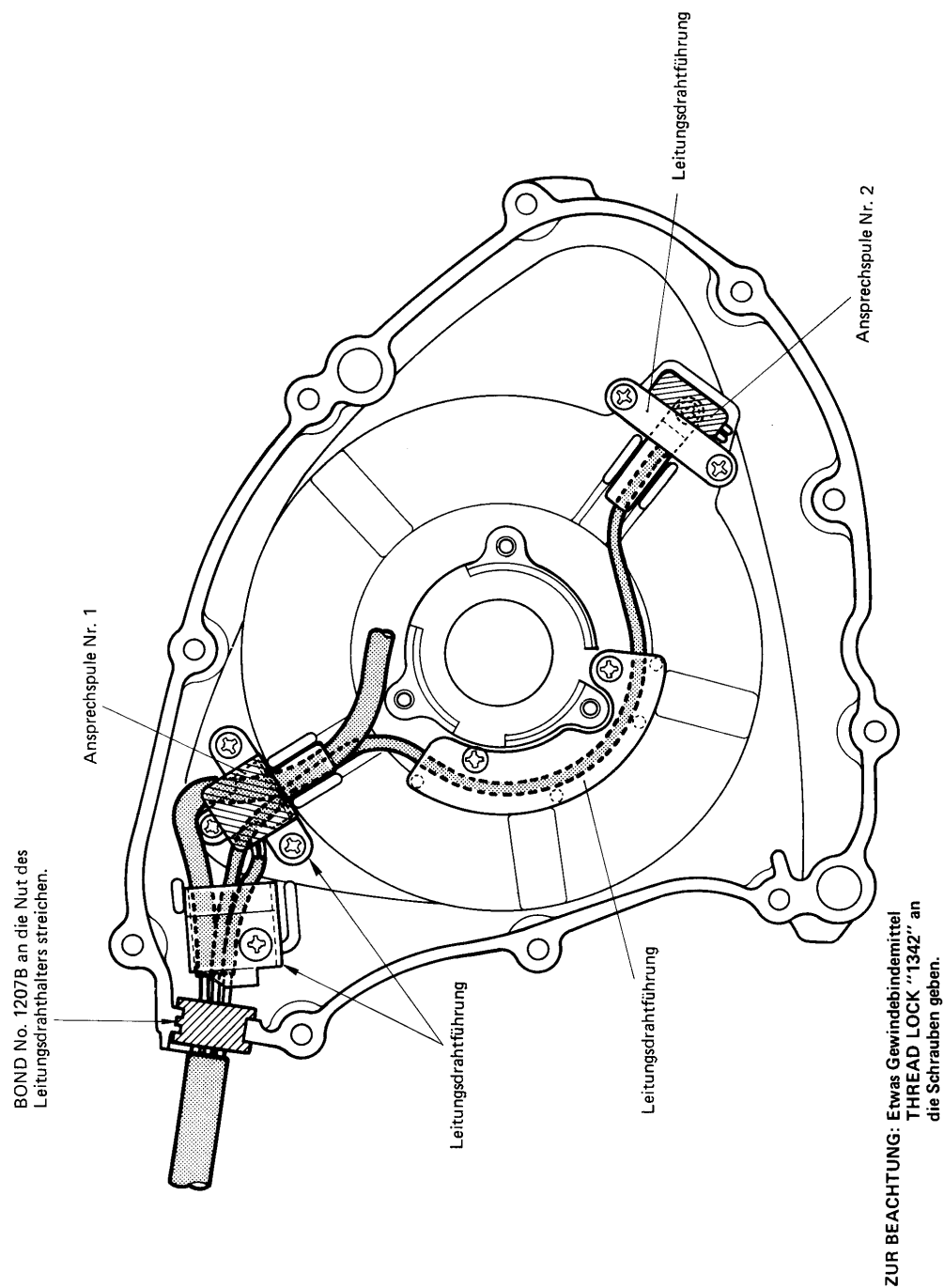
OOrange
RRot
WWeiß
YGelb
B/R . .	.Schwarz mit rotem Faden
B/W . .	.Schwarz mit weißem Faden
B/Y . .	.Schwarz mit gelbem Faden



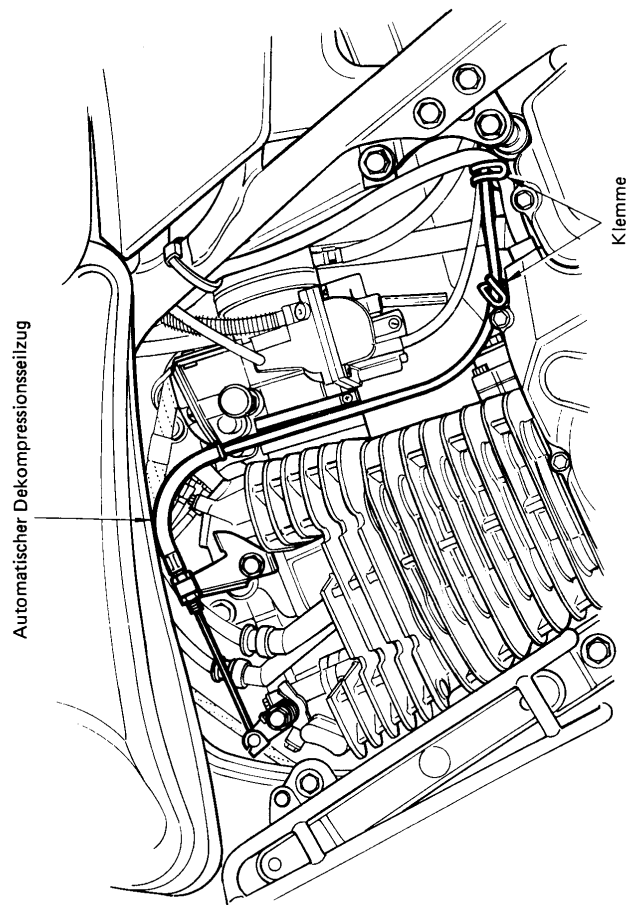
DRAHTFARBEN
 B Schwarz
 Bl Blau
 Br Braun
 G Grün
 Gr Grau
 Lbl Hellblau
 Lg Hellgrün

Bl/W	Blau mit weißem Faden
G/R	Grün mit rotem Faden
G/W	Grün mit weißem Faden
O/R	Orange mit rotem Faden
W/G	Weiß mit grünem Faden
W/R	Weiß mit rotem Faden
Y/W	Gelb mit weißem Faden

KABELFÜHRUNG



SEILZUGFÜHRUNG



DR500RG (86er Modell) (Nur für österreiches
Modell)

Diese zusätzliche Wartungsanleitung zum Modell DR500RG beschreibt nur Wartungsdaten, Wartungsvorschriften und -vorgänge, die von denen des Modells DR600RG verschieden sind.

ANMERKUNG:

Wartungsdaten und -vorschriften, die von denen für das Modell DR500RG abweichen, sind mit einem Asterix () bezeichnet.*

INHALT

ANSICHT DER SUZUKI DR500RG	9-17
TECHNISCHE DATEN	9-18
WARTUNGSDATEN	9-20
AUSSTATTUNG	9-26

ANSICHT DER SUZUKI DR500RG



RECHTE SEITE



LINKE SEITE

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 215 mm
Gesamtbreite	875 mm
Gesamthöhe	1 235 mm
Radstand	1 465 mm
Bodenfreiheit	275 mm
Leergewicht	*141 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt, OHC, TSCC
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	94,0 mm
Hub	*72,0 mm
Hubraum	*499 cm ³
Verdichtungsverhältnis	8,5 : 1
Vergaser	MIKUNI VM38SS, (1)
Luftfilter	Polyurethan-Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Naßsumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadekupplung
Getriebe	5-Gang-Synchrongetriebe
Gangschaltschema	1 abwärts, 4 aufwärts
Primäruntersetzung	2,310 (67/29)
Enduntersetzung	2,625 (42/16)
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)
2. Gang	1,625 (26/16)
3. Gang	1,263 (24/19)
4. Gang	1,000 (21/21)
5. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette	TAKASAGO RK520KSO oder DAIDO D.I.D.520VC-5, 108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI"
Zündzeitpunkt	0° vor o.T. bei unter 2 200 U/min und 30° vor o.T. bei über 4 300 U/min
Zündkerze	NGK DP9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EP-U9
Batterie	12V 18kC (5 Ah)/10 Stunden
Lichtmaschine	Dreiphasen-Wechselstromgenerator
Sicherung	15A

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, pneumatisch/Druckfeder, ölgedämpft
Hinterradaufhängung	Vollschwebende Aufhängung, gas-/ölgedämpft, Feder- vorspannung 5-stufig einstellbar
Lenkungswinkel	45° (rechts u. links)
Nachlaufwinkel	60° 00'
Nachlaufbetrag	125 mm
Wenderadius	2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse, hydraulisch betätigt
Hinterradbremse	Innenbackenbremse
Vorderreifengröße	100/80-21 56S
Hinterreifengröße	130/80-17 65S

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve	21 Liter
Reserve	4,5 Liter
Motoröl	2,3 Liter
Teleskopgabelöl	475 ml

Mit Asterix (*) bezeichnete Angaben gelten ausschließlich für das Modell DR500RG.
Änderungen der technischen Daten vorbehalten.

WARTUNGSDATEN**VENTIL + FÜHRUNG**

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	33	—
	AUS	28	—
Ventilhub	EIN	9	—
	AUS	9	—
Ventilspiel (bei kaltem Motor)	EIN u. AUS	0,08 – 0,13	—
Spiel Ventilführung-Ventilschaft	EIN	0,025 – 0,055	0,35
	AUS	0,040 – 0,070	0,35
Ventilführungs-I.D.	EIN u. AUS	7,000 – 7,015	—
Ventilschaft-A.D.	EIN	6,960 – 6,975	—
	AUS	6,945 – 6,960	—
Ventilschaftunrundheit	EIN u. AUS	—	0,05
Ventilkopfdicke	EIN u. AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN u. AUS	—	4,3
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	1,0 – 1,2	—
Ventilkopfunrundheit (radial)	EIN u. AUS	—	0,03
Freie Ventildfederlänge (EIN u. AUS)	INNEN	—	35,5
	AUSSEN	—	40,3
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	INNEN	7,0 – 8,5 kg bei 31 mm Länge	—
	AUSSEN	16,4 – 18,8 kg bei 33 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Nockenhöhe	EIN	36,529 – 36,569	36,230
	AUS	36,755 – 36,795	36,460
Nockenwellenlagerzapfen-Ölspiel	0,032 – 0,066		0,150
Nockenwellenlagerdeckel-I.D.	Rechts und Mitte	25,012 – 25,025	—
	Links	20,012 – 20,025	—
Nockenwellenlagerzapfen-A.D.	Rechts und Mitte	24,959 – 24,980	—
	Links	19,959 – 19,980	—
Nockenwellenunrundheit	—		0,10
Steuerkettenlänge über 20 Stiftabstände	—		129
Kipphebel-I.D.	EIN u. AUS	12,000 – 12,018	—
Kipphebelwellen-A.D.	EIN u. AUS	11,966 – 11,984	—
Zylinderkopfverzug	—		0,05
Spiel des manuellen Dekompressionshebels	0		—
Spiel des automatischen Dekompressionshebels	1 – 2		—

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT			VERSCHLEISS- GRENZE
Spiel Kolben-Zylinder	0,060 – 0,077			0,120
Zylinderbohrung	94,000 – 94,015			94,070
Kolbendurchmesser	93,930 – 93,950 20 mm vom Kolbenmantelende messen			93,880
Zylinderverzug	—			0,05
Freie Kolbenringstoßfuge	1. Ring	T	Ca. 11,5	9,2
	2. Ring	T	Ca. 14,0	11,2
Kolbenringstoßfuge	1. Ring		0,30 – 0,45	0,7
	2. Ring		0,25 – 0,40	0,7
Spiel Kolbenring-Ringnut	1. Ring		—	0,18
	2. Ring		—	0,15
Kolbenringnutbreite	1. Ring		1,21 – 1,24	—
	2. Ring		1,21 – 1,23	—
	Ölabstreifring		2,81 – 2,83	—
Kolbenringdicke	1. Ring		1,175 – 1,190	—
	2. Ring		1,175 – 1,190	—
Kolbenringbohrung	23,002 – 23,008			23,030
Kolbenbolzen-A.D.	22,997 – 23,003			22,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Pleuelkopf-I.D.	23,006 – 23,014	23,040
Pleuelstangenabweichung	—	3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,15 – 0,60	1,00
Pleuelfußbreite	24,95 – 25,00	—
Kurbelwellenunrundheit	—	0,05
Breite über Kurbelwellenwangen	71,0 ± 0,1	—
Ausgleicherkettenlänge über 20 Stiftabstände	—	129

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	2,823 (67/29 x 24/18 x 22/24)	—
Öldruck (bei 60°C)	Über 30 kPa, 0,3 kg/cm ² Unter 70 kPa, 0,7 kg/cm ² bei 3 000 U/min	—

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND		SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Kupplungskabelspiel		2 – 3	—
Antriebsscheibenstärke	Nr. 1	2,92 – 3,08	2,62
	Nr. 2	3,45 – 3,55	3,15
Antriebsklauenbreite		15,8 – 16,0	15,0
Abtriebsscheibenverzug		—	0,1
Freie Kupplungsfederlänge		—	34,0

Die freie Kupplungsfederlänge entspricht derselben Vorschrift wie das Modell DR600SF.

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Untersetzungen ausgenommen)

GEGENSTAND		SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Primäruntersetzung		2,310 (67/29)	—
Enduntersetzung		2,625 (42/16)	—
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)	—
	2. Gang	1,625 (26/16)	—
	3. Gang	1,263 (24/19)	—
	4. Gang	1,000 (21/21)	—
	5. Gang	0,826 (19/23)	—
Spiel Schaltgabel-Laufrille		0,10 – 0,30	0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite		5,0 – 5,1	—
Schaltgabelstärke		4,8 – 4,9	—
Antriebskette	Typ	TAKASAGO: RK520KSO DAIDO: D.I.D. 520VC-5	—
	Glieder	108 Glieder	—
	Länge über 20 Stiftabstände	—	319,4
Antriebskettendurchhang		40 – 45	—

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Vergasertyp		MIKUNI VM38SS
Bohrung		38 mm
Kenn-Nr.		*15A01
Leerlaufdrehzahl		1 300 ± 100 U/min
Kraftstoffstand		3,5 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe		23,0 ± 1,0 mm
Hauptdüse	(M.J.)	# 135
Hauptluftdüse	(M.A.J.)	0,6 mm
Düsennadel	(J.N.)	6CM1-3

9-23 DR600RG/DR500RG (86er Modell)

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION
Ausschnitt (Trenner)	(C.A.)	1,5
Nadeldüse	(N.J.)	0 – 0
Vordüse	(P.J.)	* # 15
Überstömkanal	(B.P.)	1,0 mm
Pilotauslaß	(P.O.)	1,0 mm
Ventilsitz	(V.S.)	2,8 mm
Kaltstartdüse	(G.S.)	# 32,5
Gemischregulierschraube	(P.S.)	2 Umdrehungen heraus (VOREINSTELLUNG)
Vorluftdüse	(P.A.J.)	1,2 mm
Gasseilzugspiel		0,5 – 1,0 mm

Mit Asterix (*) bezeichnete Angaben sind ausschließlich für das Model DR500RG.

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPESIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	0° vor o.T. bei unter 2 200 U/min und 30° vor o.T. bei über 4 300 U/min		
Zündkerze	Typ	NGK: DP9EA-9 NIPPON DENSO: X27EP-U9	
	Elektroden- abstand	0,8 – 0,9	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	S – S 0 – 1 Ω	(X 1 Ω)
	Sekundär	Kerzenstecker-Kerzenstecker 20 – 27 k Ω	(X 1 k Ω)
Magnetzünderspulenwiderstand	Ansprechspule	Nr. 1: O – Gn, Nr. 2: Br – Gr 185 – 250 Ω	(X 100 Ω)
	Stromversor- gungsspule	S/R – S/W 170 – 230 Ω	(X 100 Ω)
	Ladespule	G – G 0,1 – 1,2 Ω	(X 1 Ω)
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Mehr als 80V (AC) bei 5 000 U/min		
Regelspannung	13,5 – 15,5 V (DC) bei 5 000 U/min		
Batterie	Typenbezeichnung	12N5-3B	
	Kapazität	12V 18kC (5Ah)/10 Std.	
	Spez. Elektrolytgewicht	1,28 bei 20°C	
Sicherungsbelastbarkeit	Hauptsicherung	15A	

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Hauptbremszylinderbohrung	11,000 – 11,043	—

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Hauptbremszylinder-Kolben- durchmesser	10,850 – 10,908		—
Bremssattelzylinderbohrung	38,180 – 38,256		—
Bremssattelkolbendurchmesser	38,098 – 38,148		—
Bremsscheibenstärke	3,3 – 3,7		3,0
Bremsscheibenschlag	—		0,3
Freier Bremspedalweg	20 – 30		—
Hinterradbremspedalhöhe	10		—
Bremstrommel-I.D.	—		130,7
Bremsbelagstärke	—		1,5
Radfelgensschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenunrundheit	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Reifengröße	Vorne	100/80-21 56S	—
	Hinten	130/80-17 65S	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	3,0
	Hinten	—	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	240	—	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	502	
Teleskopgabelölstand	170	—	
Teleskopgabelholm-Luftdruck	0 kPa, 0 kg/cm ²		—
Hinterradfederweg	222	—	
Schwingendrehbolzenunrundheit	—	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK KALT	SOLO		MIT BEIFAHRER	
	kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
VORNE	150	1,50	175	1,75
HINTEN	175	1,75	200	2,00

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Benzin mit einer Oktanzahl von 85 – 95 oder höher verwenden. Bleifreies oder bleiarmes Benzin wird empfohlen.	
Kraftstofftank einschl. Reserve	21 Liter	
Reserve	4,5 Liter	
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE oder SF	
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	2 300 ml
	Filterwechsel	2 450 ml
	Überholen	2 600 ml
Teleskopgabelöltyp	Gabelöl # 10	
Teleskopgabel-Ölfüllmenge (pro Holm)	475 ml	
Bremsflüssigkeitstyp	SAE J1703, DOT 3 oder DOT 4	

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION
Scheinwerfer	Fernlicht 60
	Abblendlicht 55
Park- oder Stadtlicht	4
Schluß-/Bremslicht	5/21
Blinklicht	21
Nummernschildbeleuchtung	5
Drehzahlmesserlicht	3,4
Blinkeranzeigelampe	3,4
Fernlichtanzeigelampe	1,7
Leerlaufanzeigelampe	3,4

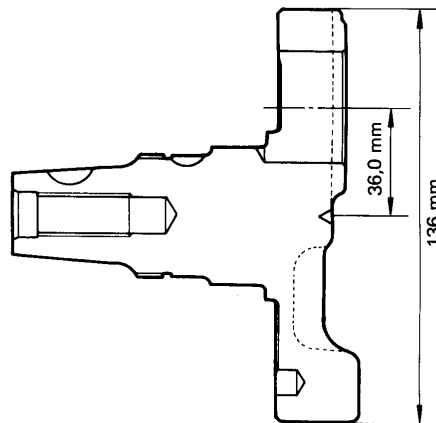
AUSSTATTUNG

Die folgenden Teile des Modells DR600RG wurden geändert.

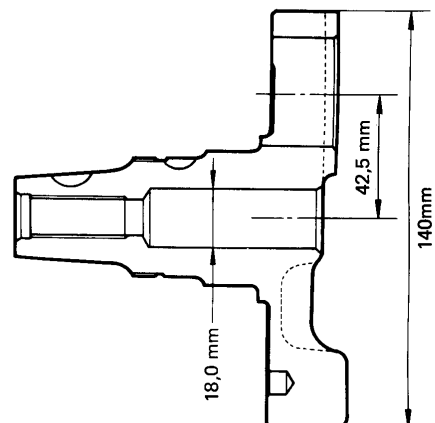
1.KURBELWELLE

Die Abmessungen der Kurbelwelle wurden folgenderweise geändert:

LINKE KURBELWELLE

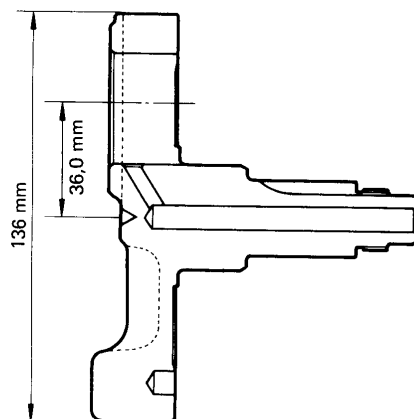


DR500RG

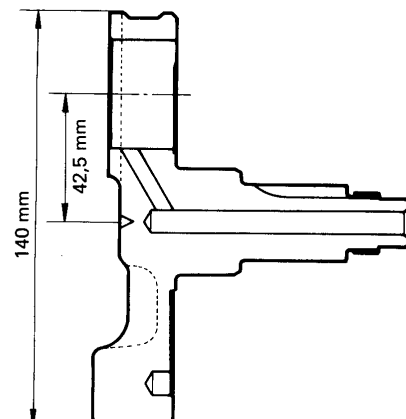


DR600RG

RECHTE KURBELWELLE



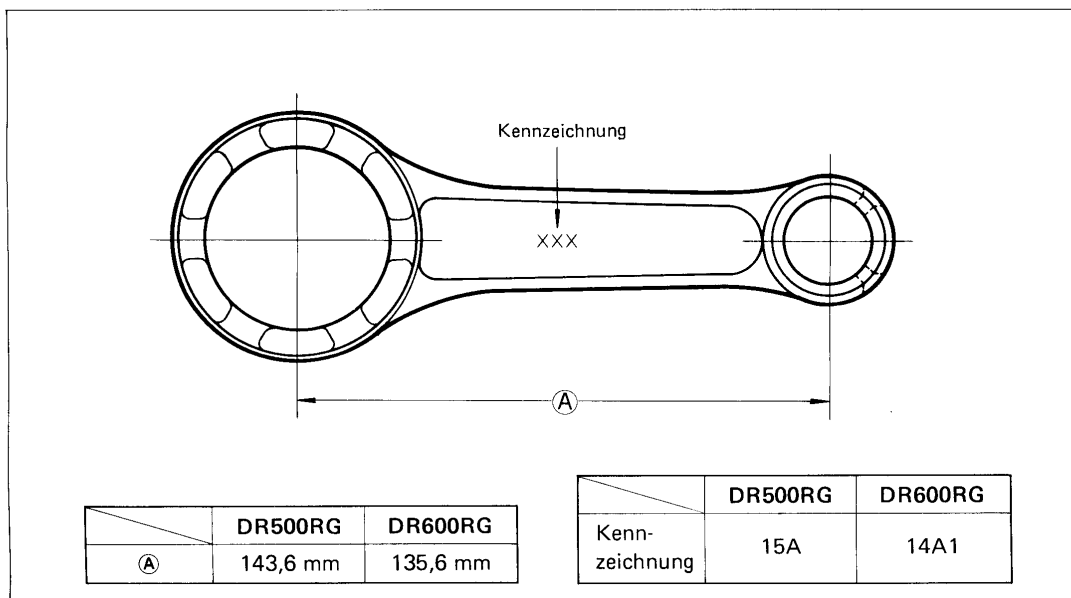
DR500RG



DR600RG

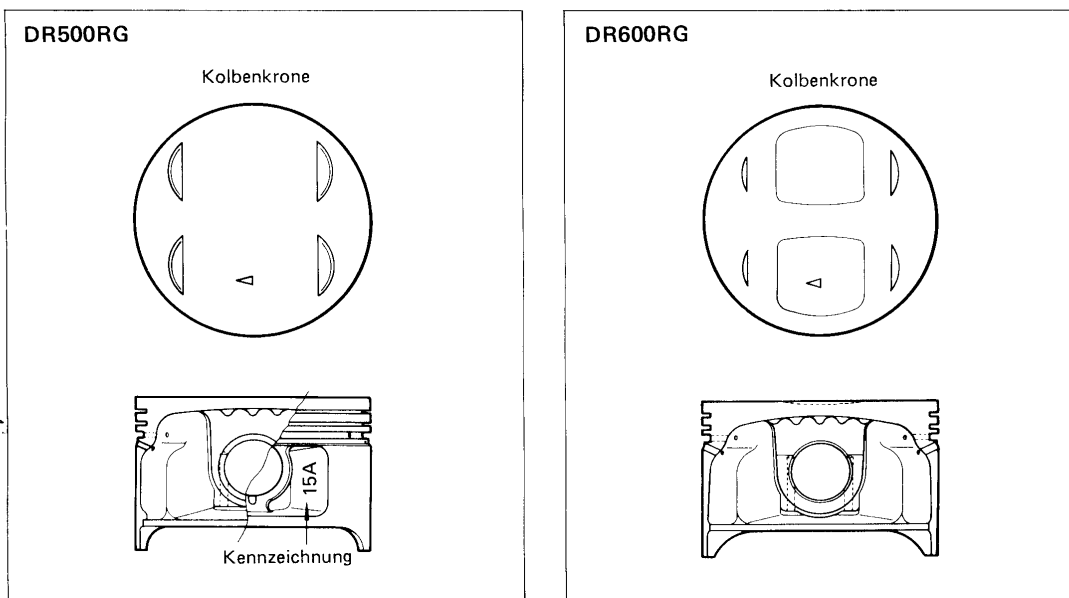
2. PLEUELSTANGE

Die Länge (A) der Pleuelstange wurde folgenderweise geändert:



3. KOLBEN

Die Form des Kolbens wurde folgenderweise geändert:



4.ZYLINDER

Der DR500RG-Zylinder kann an der Buchstabenkennzeichnung von dem des Models DR600RG unterschieden werden.

DR500RG



DR600RG



5.KUPPLUNG

Folgende Kupplungsteile sind gleich wie die des Modells DR600SF.

- Kupplungsfedern
- Kupplungswellenring und Wellenringsitz

Auf das euch eure Stollenpferdchen lange
erhalten bleiben. Viel Spaß beim Schrauben.

euer
Buckelfuchs

Prepared by

SUZUKI MOTOR CO.,LTD.

Service Publications Department

Overseas Service Division

2nd Ed. December, 1986

1st Ed. December, 1984

Part No. 99500-46001-01G

Printed in Japan