Diese Bedienungsanleitung ist als permanenter Teil des Motorrads zu betrachten und muß beim Fahrzeug verbleiben, wenn dieses verkauft oder zu einem neuen Eigentümer bzw. Betreiber überschrieben wird. Die Anleitung enthält wichtige Sicherheitshinweise und Anweisungen, die vor der Benutzung des Motorrads sorgfältig durchgelesen werden müssen.

⚠WARNUNG/⚠VORSICHT/*HINWEIS*/*ANMERKUNG*

Lesen Sie bitte dieses Handbuch und befolgen Sie die darin enthaltenen Anweisungen genau. Das Symbol ⚠ und die Schlüsselwörter **WARNUNG**, **VORSICHT**, ***HINWEIS*** sowie *ANMERKUNG* werden zur Betonung spezieller Informationen verwendet. Beachten Sie insbesondere Informationen, die durch die folgenden Schlüsselwörter gekennzeichnet sind:

⚠ WARNUNG

Weist auf eine mögliche Gefahr hin, die tödlich ausgehen oder schwere Verletzungen verursachen kann.

⚠ VORSICHT

Weist auf eine mögliche Gefahr hin, die leichte bis mittelschwere Verletzungen verursachen kann.

HINWEIS

Weist auf eine mögliche Gefahr hin, die zu Fahrzeug- und Ausrüstungsschäden führen kann.

ANMERKUNG:
Kennzeichnet Informationen, die Wartungsarbeiten erleichtern oder Anweisungen verdeutlichen sollen.

VORWORT

In diesem Handbuch wird die richtige Pflege und Wartung der RM-Z250 beschrieben. Diese Wartung zusammen mit Ihrem Fahrkönnen sichert optimale Leistung Ihrer Maschine unter allen Wettbewerbsbedingungen.

Wir wünschen Ihnen und Ihrem Suzuki-Motorrad eine feste und erfolgreiche Partnerschaft über viele Jahre hinweg.

Alle Informationen, Abbildungen, Fotos und Daten in diesem Handbuch beruhen auf der zum Zeitpunkt der Drucklegung aktuellen Produktinformation. Verbesserungen und andere Änderungen können jedoch schnell dazu führen, dass der Inhalt dieses Handbuchs nicht mehr genau mit dem tatsächlichen Produkt übereinstimmt. Suzuki behält sich jederzeit das Recht auf Produktionsänderungen vor, ohne Vorankündigung und ohne Verpflichtung, entsprechende Änderungen bei bereits gebauten oder verkauften Motorrädern nachträglich vorzunehmen.

Bei Suzuki Motor Corporation werden Umweltschutz und die Erhaltung der natürlichen Ressourcen der Erde für außerordentlich wichtig gehalten. Darum fordern wir alle Motorradhalter auf, altes Motoröl, Kühlmittel und andere Flüssigkeiten sowie Reifen dem Recycling zuzuführen, umzutauschen, oder in verantwortungsbewusster Weise zu entsorgen.

ALLGEMEINE HINWEISE

- **Tragen Sie stets Sturzhelm und Schutzbrille**
  Der Sturzhelm ist zweifellos der wichtigste Teil Ihrer Ausrüstung. Auch wenn Sie einen Helm tragen, können Sie noch gut sehen und hören. Helme können weder einen Unfall hervorrufen, noch im Falle eines Unfalls Verletzungen erschweren. Ein Sturzhelm schützt Sie ganz einfach vor Kopfverletzungen, und rettet Ihnen damit bei einem Aufprall vielleicht sogar das Leben.

  Fast ebenso wichtig ist Ihr Augenlicht. Das Tragen einer geeigneten Schutzbrille gewährleistet auch bei starkem Wind oder Regen gute Sicht, und schützt dazu Ihre Augen vor Zweigen und Fremdkörpern, wie Insekten, Schmutzteilchen und von Reifen hochgeschleuderte Steine. Vergessen Sie nie, vor jeder Fahrt Ihren Sturzhelm und Ihre Schutzbrille anzulegen.

- **Tragen Sie geeignete Schutzkleidung**
  Legen Sie vor jeder Fahrt geeignete Schutzkleidung an. Vermeiden Sie locker sitzende Kleidungsstücke und Schals usw., die sich in rotierenden Teilen verfangen könnten. Abschürfungen lassen sich im Falle eines Sturzes durch geeignete Schutzausrüstung, wie zum Beispiel Handschuhe, stabile Motorradstiefel, lange Hosen und ein langärmeliges Hemd bzw. eine Jacke reduzieren. Versierte Fahrer tragen oft einen Nierengürtel sowie Brust- und Rückenschutz, die zusätzlichen Komfort und erhöhte Sicherheit bieten.

- **Überprüfen Sie Ihre Maschine vor dem Einsatz**
  Vor jeder Verwendung führen Sie eine Kontrolle durch, wie im Abschnitt “Regelmäßige Wartung” beschrieben, der auf Seite 2-3 beginnt.

- **Keine Mitfahrer**
  Suzuki RM-Zs sind nur für eine Person konzipiert.

- **Üben Sie zuerst in ebenem Gelände**
  Bevor Sie schwierige Pisten angehen, müssen Sie sich einen guten Platz zum Üben der grundlegenden Fertigkeiten aussuchen, die Sie für sicheres Fahren benötigen. Suchen Sie sich einen flachen, weiträumigen Bereich mit ausreichend Platz zum Fahren. Falls Sie eine solche Stelle nicht kennen, fragen Sie Ihren Suzuki-Fachhändler oder die örtliche Polizeiverwaltung.

Bevor Sie zum ersten Mal Ihr Motorrad benutzen, machen Sie sich mit den Bedienungselementen vertraut.

- **Überschätzen Sie Ihre Fähigkeiten nicht**
  Bleiben Sie stets innerhalb der Grenzen Ihres Fahrkönnens. Wenn Sie diese Grenzen kennen und sie beachten, wird Ihnen dies helfen, Unfälle zu vermeiden. Nehmen Sie nur an Wettbewerben teil, die Ihrem Fahrkönnen angemessen sind.

  Lassen Sie Sicherheit Ihr oberstes Gebot sein, wenn Sie an einem Wettbewerb teilnehmen; dazu gehört, dass Sie mental und körperlich in bester Verfassung sind. Benutzen Sie niemals ein Fahrzeug, insbesondere ein Zweiradfahrzeug, wenn Sie ermüdet sind oder unter dem Einfluss von Alkohol oder Medikamenten stehen. Alkohol, Drogen, selbst Arzneimittel und frei verkäufliche Medikamente können einschläfernd wirken und Ihre Koordination und Balance nachteilig beeinflussen. Bei Ermüdung und unter Einfluss von Alkohol oder Medikamenten – FAHREN SIE NICHT!

- **Zusammenfassung**
  Andere Fahrer sind unberechenbar. Der Zustand Ihres Motorrads kann sich ändern. Bleiben Sie daher wachsam und konzentrieren Sie sich bei jeder Fahrt auf die gegenwärtige Situation.

  Umstände, auf die Sie keinen Einfluss haben, können einen Unfall verursachen. Tragen Sie einen Sturzhelm und Schutzkleidung, um auf solche Situationen vorbereitet zu sein. Achten Sie jederzeit auf Ihre Fahrsicherheit, um Verletzungen und Schäden an Ihrer Maschine weitgehend zu reduzieren.

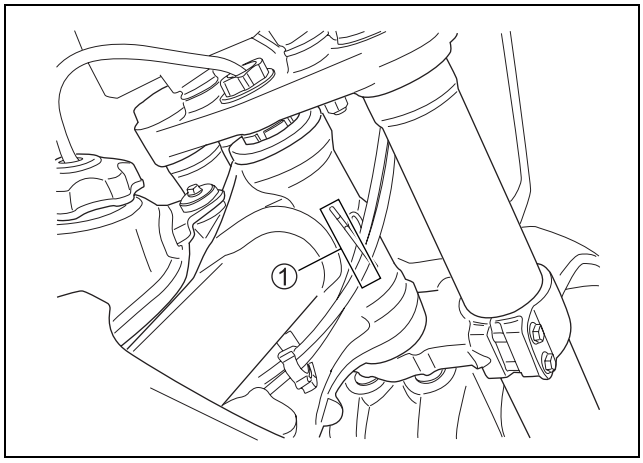
Wir wünschen Ihnen viel Erfolg auf Ihrer neuen Suzuki!

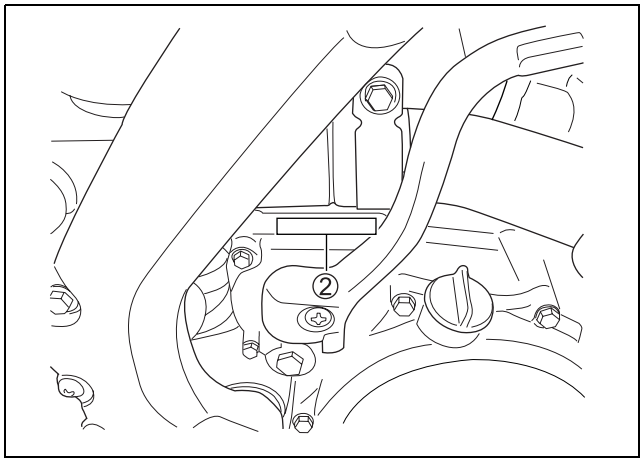
PLAKETTEN

Lesen und befolgen Sie alle am Motorrad angebrachten Plaketten. Vergewissern Sie sich, dass Sie die Bedeutung aller Plaketten verstanden haben. Entfernen Sie keine der Plaketten vom Motorrad.

LAGE DER SERIENNUMMERN

Die Rahmennummer ① ist am Lenkkopf eingestanzt, wie in der Abbildung gezeigt. Die Motornummer ② ist an der rechten Seite der Kurbelgehäusebaugruppe eingestanzt.
Tragen Sie die Seriennummern hier zu Ihrer späteren Referenz ein.





Fahrgestell Nr.	

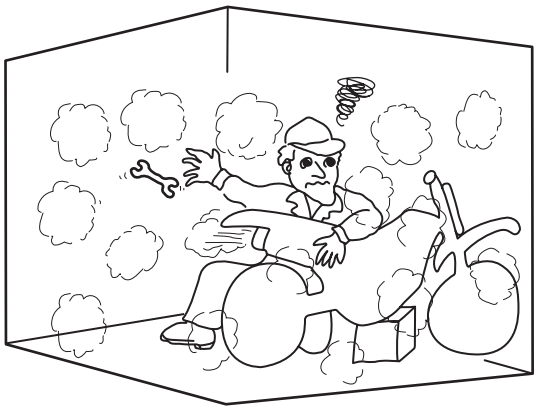
Motor Nr.	

WARNHINWEISE ZUR WARTUNG

⚠ WARNUNG

Niemals den Motor in geschlossenen Räumen oder in einer Garage laufen lassen. Das Abgas enthält Kohlenmonoxid, ein farb- und geruchloses Gas, das ernsthafte Gesundheitsschäden verursachen oder tödlich wirken kann.

Motor nur im Freien bei guter Belüftung laufen lassen.



⚠ VORSICHT

An einem heißen Motor oder Auspuff kann man sich leicht verbrennen.

Warten Sie mit der Wartung immer, bis Motor und Auspuff ausreichend abgekühlt sind.

⚠ WARNUNG

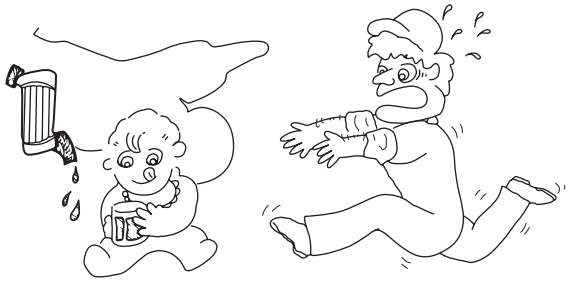
Kraftstoff kann sich leicht entzünden, wenn Sie nicht vorsichtig sind. Benzindämpfe sind explosiv.

Rauchen Sie niemals bei der Wartung des Motorrads. Warten Sie die Maschine nicht in der Nähe von offenen Flammen oder Funken.

⚠ WARNUNG

Bremsflüssigkeiten und Kühlmittel können für Personen und Tiere schädlich sein. Bei oraler Einnahme einer Bremsflüssigkeit oder eines Kühlmittels besteht Erkrankungs-, ja sogar Lebensgefahr. Gelangt Bremsflüssigkeit bzw. Kühlmittel auf die Haut oder in die Augen, werden Reizungen verursacht.

Sorgen Sie dafür, dass Kinder keinen Zugang zu Bremsflüssigkeiten und Kühlmitteln haben. Bei oraler Einnahme ist unverzüglich ein Arzt herbeizurufen und Erbrechen herbeizuführen. Wenn Bremsflüssigkeit oder Kühlmittel in die Augen oder auf die Haut gelangt ist, spülen Sie mit reichlich Wasser ab.



⚠ WARNUNG

Es ist gefährlich, Wartungsarbeiten bei laufendem Motor vorzunehmen. Man kann sich leicht in beweglichen Teilen wie Antriebskette, Zahnrädern etc. verfangen.

Vor der Wartung des Motorrads immer den Motor stoppen.

⚠ WARNUNG

Das Sieb ist mit einem starken Magnet ausgestattet. Herzschrittmacher können durch Magnetkräfte beeinträchtigt werden.

Wenn Sie einen Herzschrittmacher tragen, dürfen Sie die Wartungsarbeit nicht ausführen, da dieser Magnet eine starke Magnetkraft aufweist.

VORSICHTSHINWEISE ZUR WARTUNG

⚠ WARNUNG

Es ist gefährlich, Wartungsarbeiten ohne richtige Schutzkleidung vorzunehmen. Ohne sachgemäße Kleidung besteht große Verletzungsgefahr.

Tragen Sie zur Wartung immer gut sitzende Arbeitskleidung und feste Schuhe, sowie bei Bedarf auch Augenschutz, Maske und Handschuhe.

HINWEIS

Durch inkorrekte Ausführung von Wartungsarbeiten können betroffene Teile oder das gesamte Motorrad beschädigt werden.

Um eine Beschädigung von Teilen oder des Motorrads zu vermeiden, sind die folgenden Vorsichtsmaßregeln einzuhalten:

- *** Ersetzen Sie Dichtungen, Sprengringe, Sicherungsringe, O-Ringe und Splinte durch Neuteile.**
- *** Beim Aufschieben eines Sicherungsrings auf eine Welle ist darauf zu achten, dass dieser nicht weiter als erforderlich aufgebogen wird.**
- *** Verwenden Sie Spezialwerkzeuge, wenn erforderlich.**
- *** Verwenden Sie Originalteile von SUZUKI und das empfohlene Öl.**
- *** Wenn zwei oder mehrere Personen zusammenarbeiten, ist auf gegenseitige Sicherheit zu achten.**
- *** Nach dem Zusammenbau überprüfen Sie die Teile auf festen Sitz und richtige Funktion.**

HINWEIS

Hochdruckwaschanlagen, wie z.B. bei Münz-Autowaschanlagen, können Teile Ihres Motorrads wegen des verwendeten hohen Arbeitsdrucks beschädigen. Dies kann zu Rostbildung, Korrosion und erhöhter Abnutzung führen. Auch Teilereiniger können Bauteile des Motorrads angreifen.

Benutzen Sie zum Reinigen Ihres Motorrads keine Hochdruckwaschanlagen. Drosselgehäuse und Kraftstoffeinspritzsensoren dürfen nicht mit Teilereiniger behandelt werden.

ANMERKUNG:

* *Bevor das Motorrad gewartet wird, muss es von jeglichem Schmutz und/oder Staub befreit werden.*
* *Sprühen Sie kein Wasser auf die folgenden Stellen und lassen Sie auch kein Wasser über diese laufen:*
  - *Zündkerze*
  - *Kraftstofftankdeckel*
  - *Drosselgehäuse*
  - *Kraftstoffeinspritzsystem*
  - *Hauptbremszylinder*
  - *Luftfiltereinlass*
  - *Gasseilzugbalge*
* *Das Motorrad nach dem Waschen unbedingt abtrocknen. Wasser von Teilen, die direkt nach dem Waschen des Motorrads abgenommen werden müssen, mit Druckluft wegblasen.*

HINWEIS

Verwenden Sie zum Reinigen Ihres Motorrads weder eine Lauge, ein starkes säurehaltiges Mittel, Benzin, Bremsflüssigkeit, noch irgendein anderes Lösemittel, da Teile des Motorrads durch derartige Mittel beschädigt werden können.

Verwenden Sie zum Reinigen nur ein weiches Tuch, das Sie mit warmem Wasser und mildem Reinigungsmittel anfeuchten.

ERSATZTEILE

ANMERKUNG:
Der Gebrauch von Ersatzteilen, die SUZUKIs Qualitätsnormen nicht erfüllen, kann zu Leistungsproblemen und Maschinenschäden führen.

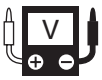
Verwenden Sie nur Original-SUZUKI-Ersatzteile oder gleichwertige Produkte. Bei Originalteilen von SUZUKI können Sie sicher sein, dass es sich um Teile hoher Qualität handelt, die eigens für SUZUKI-Motorräder entwickelt und gebaut sind.

SYMBOLE UND MATERIALIEN

In der Tabelle unten sind Symbole für Anweisungen und andere Informationen aufgeführt. Die Tabelle beschreibt auch die Bedeutung jedes Symbols.

SYMBOL	BEDEUTUNG
	Kontrolle des Anzugsdrehmoments erforderlich. Angabe daneben ist das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment.
	Öl auftragen. Sofern nicht andersweitig vorgeschrieben, Motoröl oder Getriebeöl verwenden.
	Molybdänöllösung auftragen. (Gemisch aus Motoröl und SUZUKI MOLY PASTE im Verhältnis 1:1)
	SUZUKI SUPER GREASE “A” oder gleichwertiges Mittel auftragen. 99000-25011
	SUZUKI SILICONE GREASE oder gleichwertiges Mittel auftragen. 99000-25100
	SUZUKI MOLY PASTE oder gleichwertiges Mittel auftragen. 99000-25140
	SUZUKI WATER RESISTANT GREASE EP2 oder gleichwertiges Mittel auftragen. 99000-25350
	SUZUKI BOND “1215” oder gleichwertiges Mittel auftragen. 99000-31110
	SUZUKI BOND “1207B” oder gleichwertiges Mittel auftragen. 99000-31140

SYMBOL	BEDEUTUNG
	THREAD LOCK CEMENT “1303B” oder gleichwertiges Mittel auftragen. 99000-32030
	THREAD LOCK CEMENT “1322D” oder gleichwertiges Mittel auftragen. 99000-32150
	THREAD LOCK CEMENT “1342H” oder gleichwertiges Mittel auftragen. 99000-32160
	THREAD LOCK CEMENT “1360” oder gleichwertiges Mittel auftragen. 99000-32130
	KYB SUSPENSION OIL KHL15-11 oder gleichwertiges Öl verwenden.
	REAR SUSPENSION OIL KHV10-K2C oder gleichwertiges Mittel verwenden.
	SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT (BLAU) (Suzuki superlanglebiges Kühlmittel) verwenden. 99000-99032-20X
	SUZUKI LONG LIFE COOLANT (GRÜN) (Suzuki langlebiges Kühlmittel) oder ein gleichwertiges Mittel verwenden. 99000-99032-12X

SYMBOL	BEDEUTUNG	SYMBOL	BEDEUTUNG
	Bremsflüssigkeit auftragen oder verwenden. (DOT 4)		Spezialwerkzeug verwenden.
	Messung im Spannungsbereich durchführen.		Angabe der Wartungsdaten.
	Messung im Widerstandsbereich durchführen.		Teil beim Zusammenbau durch neues ersetzen.
	Messung im Diodentestbereich durchführen.		

ABKÜRZUNGEN, DIE IN DIESEM HANDBUCH VORKOMMEN

A

AC	: Wechselstrom
API	: American Petroleum Institute

B

BTDC	: Vor oberem Totpunkt
B+	: Positive Batteriespannung

C

CKP-Sensor	: Kurbelwellenpositionssensor (CKPS)

D

DC	: Gleichstrom
DTC	: Fehlercode

E

ECM	: Motorsteuermodul Motorsteuergerät (ECU), (FI-Steuergerät)
ECT-Sensor	: Motorkühlmitteltemperatur-sensor (ECTS), Wassertemperatur-sensor (WTS)

F

FI	: Kraftstoffeinspritzung, Kraftstoffeinspritzventil
FP	: Kraftstoffpumpe
FP-Relais	: Kraftstoffpumpen-Relais
FWD	: Vorne

G

GND	: Masse
GP-Schalter	: Schaltpositionsschalter

I

IAP-Sensor	: Ansaugluftdrucksensor (IAPS), (MAP-Sensor)
IAT-Sensor	: Ansauglufttemperatursensor (IATS)

J

JASO	: Japanese Automobile Standards Organization

L

LH	: Links

M

Max	: Maximum
Min	: Minimum

R

RH	: Rechts

S

SAE	: Society of Automotive Engineers
STD	: Standard
S-HAC	: Suzuki Holeshot Assist Control

T

TO-Sensor	: Umkippsensor (TOS)
TP-Sensor	: Drosselpositionssensor (TPS)

KABELFARBE

B	: Schwarz	Lg	: Hellgrün
Bl	: Blau	O	: Orange
Br	: Braun	P	: Rosa
Dg	: Dunkelgrün	R	: Rot
G	: Grün	Y	: Gelb
Gr	: Grau		

B/Bl	: Schwarz mit blauem Faden
B/Br	: Schwarz mit braunem Faden
B/W	: Schwarz mit weißem Faden
B/Y	: Schwarz mit gelbem Faden
Bl/B	: Blau mit schwarzem Faden
Bl/G	: Blau mit grünem Faden
Bl/R	: Blau mit rotem Faden
Bl/W	: Blau mit weißem Faden
Bl/Y	: Blau mit gelbem Faden
Br/W	: Braun mit weißem Faden
G/B	: Grün mit schwarzem Faden
G/W	: Grün mit weißem Faden
Gr/W	: Grau mit weißem Faden
R/B	: Rot mit schwarzem Faden
R/Bl	: Rot mit blauem Faden
W/Bl	: Weiß mit blauem Faden
W/G	: Weiß mit grünem Faden
W/R	: Weiß mit rotem Faden
Y/B	: Gelb mit schwarzem Faden
Y/R	: Gelb mit rotem Faden

GRUPPENINDEX

ALLGEMEINE INFORMATIONEN	1
REGELMÄSSIGE WARTUNG	2
TUNING DER MASCHINE	3
ZERLEGEN UND ZUSAMMENBAUEN	4
WARTUNGSINFORMATIONEN	5

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

INHALT

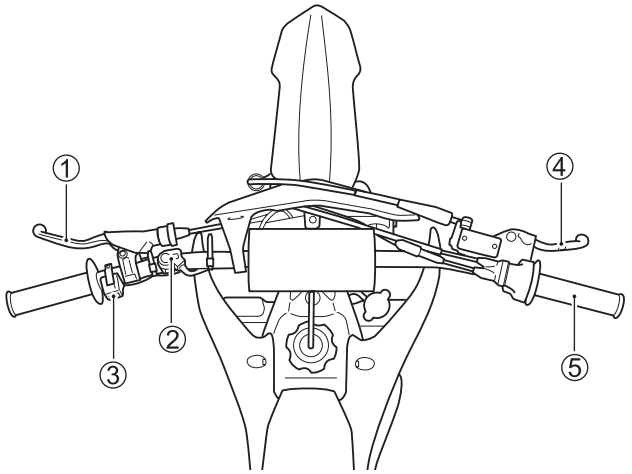
LAGE VON TEILEN 1-2
ZUBEHÖR 1-3
SEITENSTÄNDER 1-3
EMPFEHLUNGEN ZU KRAFTSTOFF UND ÖL 1-3
EMPFEHLUNG ZU SAUERSTOFFANGEREICHERTEN KRAFTSTOFFEN (USA, Kanada und EU) 1-3
BETRIEBSANWEISUNG 1-5
STARTEN DES MOTORS 1-5
STOPPEN DES MOTORS 1-7
GETRIEBE 1-7
AUSWAHL DES ECM-TUNING-MAP 1-7
AUSWAHL DES S-HAC (SUZUKI HOLESHOT ASSIST CONTROL) -MAP 1-7
EINFAHREN 1-8
WENN DAS MOTORRAD NEU IST 1-8
NACH AUSTAUSCH VON MOTORTEILEN 1-8

LÄNDER- UND GEBIET-CODES

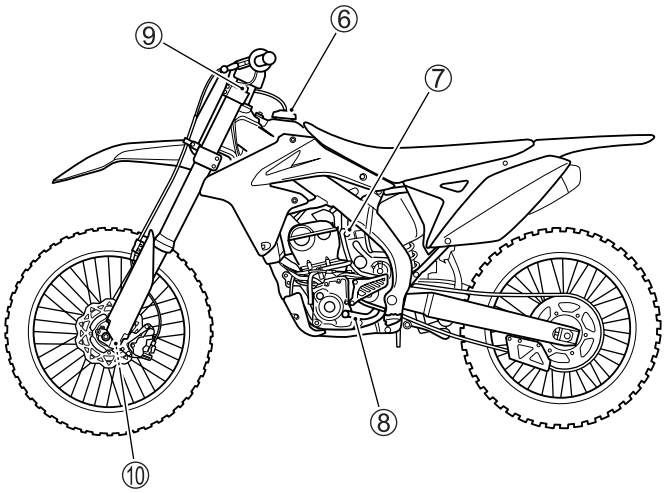
Die folgenden Codes werden für entsprechende Länder und Gebiete verwendet.

CODE	LAND oder GEBIET	EFFEKTIVE RAHMEN-NR.
000	Japan	JS1RJ42A0J0 500001 –
E-03	USA	JS1RJ42C J2 100001 –
E-19	EU	JS1RJ42A0J0 500001 –
E-28	Kanada	JS1RJ42C J2 100001 –

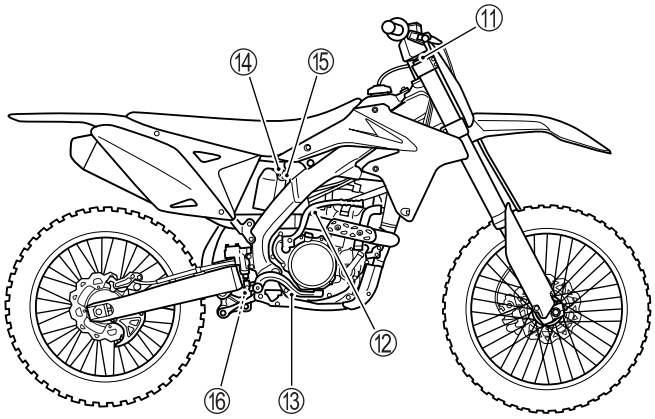
LAGE VON TEILEN



① Kupplungshebel
② S-HAC-Schalter
③ Motorstoppschalter
④ Vorderradbremshebel
⑤ Gasdrehgriff



⑥ Kraftstofftankdeckel
⑦ Kaltstartknopf/Leerlaufschraube
⑧ Schalthebel
⑨ Teleskopgabel-Ausfederdämpfungskrafteinsteller (Hochgeschwindigkeit/Niedergeschwindigkeit)
⑩ Teleskopgabel-Einfederdämpfungskrafteinsteller

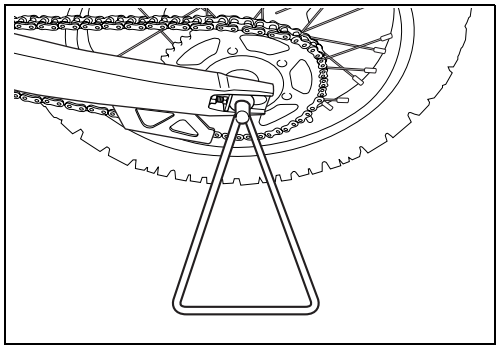


⑪ Teleskopgabel-Luftventil
⑫ Kickstarterhebel
⑬ Bremspedal
⑭ Hinterradaufhängung-Einfederdämpfungseinsteller (Hochgeschwindigkeit/Niedergeschwindigkeit)
⑮ Hinterradaufhängung-Ausfederdämpfungskrafteinsteller (Niedergeschwindigkeit)
⑯ Hinterradaufhängung-Ausfederdämpfungskrafteinsteller (Hochgeschwindigkeit)

ZUBEHÖR

SEITENSTÄNDER

Dieses Motorrad hat keinen Seitenständer. Zum kurzzeitigen Abstützen des Motorrads den mit dem Motorrad mitgelieferten Zubehör-Seitenständer verwenden. Zum Warten des Motorrads einen Wartungsständer verwenden und das Motorrad von der Motorunterseite her sicher abstützen. Vor Betrieb des Motorrads den Zubehör-Seitenständer unbedingt abnehmen.



EMPFEHLUNGEN ZU KRAFTSTOFF UND ÖL

Benzin: Nur bleifreies Benzin mit einer Pumpenoktanzahl von mindestens 90 verwenden. (R/2 + M/2 Methode)
.....Für USA und Kanada

Nur bleifreies Benzin mit einer Oktanzahl von mindestens 95 verwenden. (Research-Methode)
.....Für andere Länder

EMPFEHLUNG ZU SAUERSTOFFANGEREICHERTEN KRAFTSTOFFEN (USA, Kanada und EU)

Sauerstoffangereicherte Kraftstoffe, die minimale Oktanzahlanforderung und die unten beschriebenen Anforderungen erfüllen, können für Ihr Motorrad verwendet werden, ohne die “Beschränkte Garantie für Neufahrzeuge” (New Vehicle Limited Warranty) oder die “Garantie für Emissionsbegrenzungsanlagen” (Emission Control System Warranty) zu gefährden.

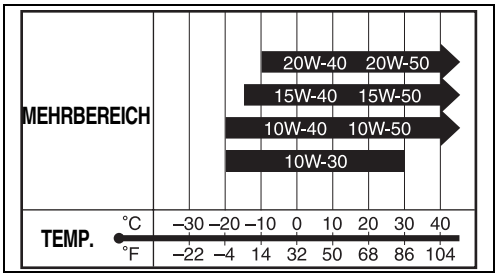
ANMERKUNG:
Sauerstoffangereicherte Kraftstoffe sind Kraftstoffe, die sauerstoffführende Zusätze wie z. B. Alkohol enthalten.

Benzin/Ethanol-Mischungen
Mischungen aus bleifreiem Benzin und Ethanol (Gärungsalkohol), auch “GASOHOL” genannt, werden in gewissen Gebieten von Tankstellen angeboten. Mischungen dieses Typs können für Ihr Motorrad verwendet werden, wenn sie nicht mehr als 10% Ethanol (E10) enthalten. Vergewissern Sie sich, dass eine derartige Benzin-Ethanol-Mischung eine Oktanzahl aufweist, die nicht unter der für Benzin empfohlenen liegt.

ANMERKUNG:
* *Um die Luft möglichst rein zu halten, empfiehlt Suzuki den Gebrauch sauerstoffangereicherter Kraftstoffe.*
* *Bei Gebrauch eines sauerstoffangereicherten Kraftstoffs muss sichergestellt sein, dass dieser die empfohlenen Oktanwerte aufweist.*
* *Wenn Sie mit dem Betriebsverhalten Ihres Motorrads unter Gebrauch eines sauerstoffangereicherten Kraftstoffs nicht zufrieden sind, oder wenn Sie Motorklopfen feststellen, sollten Sie zu einer anderen Marke wechseln, da Unterschiede zwischen den verschiedenen Marken bestehen.*

HINWEIS
Verschüttetes Benzin, das Alkohol enthält, kann lackierte Oberflächen des Motorrads beschädigen. **Achten Sie beim Tanken darauf, kein Benzin zu verschütten. Wischen Sie verschüttetes Benzin sofort ab.**

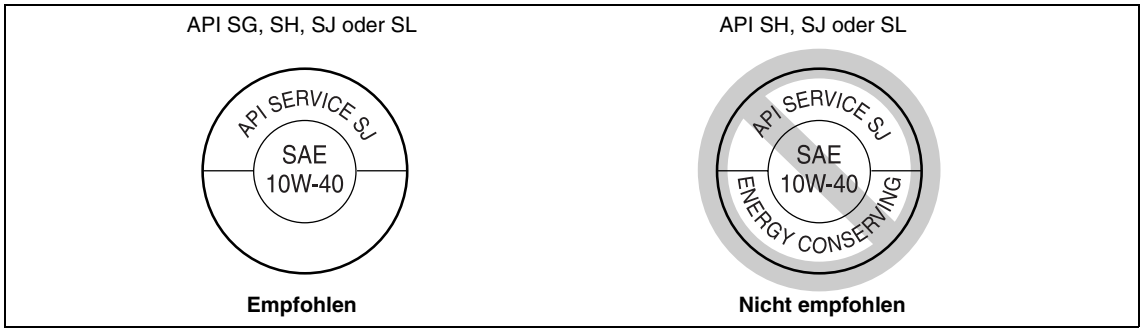
Motoröl: SUZUKI empfiehlt den Gebrauch von SUZUKI PERFORMANCE 4 MOTOR OIL oder eines gleichwertigen Motoröls. Ein Öl SG/SH/SJ/SL nach API mit JASO MA/MA1/MA2 verwenden. Die empfohlene Viskosität ist SAE 10W-40. Wenn SAE 10W-40-Öl nicht zur Verfügung steht, ein alternatives Öl gemäß Tabelle rechts wählen. ..... Für USA



MOTUL 300V 10W-40 (empfohlen) oder erstklassiges 4-Takt-Motoröl verwenden, um für eine möglichst lange Lebensdauer des Motorrads zu sorgen. Ein Öl SG/SH/SJ/SL nach API mit JASO MA/MA1/MA2 verwenden. Die empfohlene Viskosität ist SAE 10W-40. Wenn SAE 10W-40-Motoröl nicht zur Verfügung steht, ein alternatives Öl gemäß Tabelle rechts wählen. ..... Für andere Länder

Energiesparend

Suzuki empfiehlt den Gebrauch von “ENERGY CONSERVING” (energiesparenden) und “RESOURCE CONSERVING” (ressourcenschonenden) Ölen nicht. Gewisse Motoröle mit einer API-Klassifizierung von SH, SJ oder SL tragen die Markierung “ENERGY CONSERVING” (energiesparend) im API-Klassifizierungssymbol. Derartige Öle können sich auf die Lebensdauer des Motors und die Leistung der Kupplung nachteilig auswirken.



Kraftstofftank-Fassungsvermögen: 6,5 L

⚠ WARNUNG

Benzin ist feuergefährlich und kann einen Brand bzw. Verbrennungen verursachen.

Beim Umgang mit Benzin unbedingt den Motor abstellen und Flammen sowie Funken fern halten.

BETRIEBSANWEISUNG

HINWEIS

Der Motor läuft heiß, wenn man ihn nach einer Fahrt im Leerlauf weiterdrehen lässt, da dieses Rennmotorrad weder mit einem Kühlerlüfter noch mit einem Kühlmittelausgleichbehälter ausgestattet ist. Wenn das Motorrad unter erschwerten Bedingungen betrieben wird, wie z.B. in schlammigem oder sandigem Gelände bei hoher Umgebungstemperatur, kann sich die Zeit bis zum Heißlauf des Motors verkürzen.

Den Motor nach einer Fahrt nicht im Leerlauf weiterdrehen lassen. Vor jeder Fahrt, ob zum Training oder bei einem Rennen, den Kühlmittelstand im Kühler kontrollieren.

STARTEN DES MOTORS

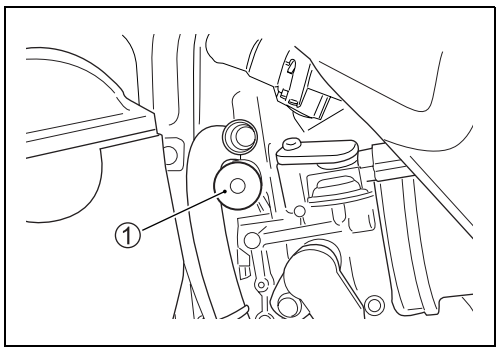
- Vor dem Starten des Motors den Motorölstand, Kühlmittelstand und Luftfilterzustand prüfen. (☞2-11, -14, -23)
- Vor dem Starten des Motors prüfen, ob der Kraftstofftank ausreichend Kraftstoff für Training oder Rennen enthält.
- Das Getriebe auf Leerlauf schalten.

ANMERKUNG:
Bei gezogenem Kupplungshebel dann das Motorrad auch gestartet werden, wenn ein Gang eingelegt ist.

ANMERKUNG:
Durch Hochdrehen des Motors im Leerlauf kann die Motordrehzahlgrenze überschritten werden. Überschreiten der höchstzulässigen Motordrehzahl kann zu einer Verkürzung der Lebensdauer des Motors führen. Den Motor nicht überdrehen.

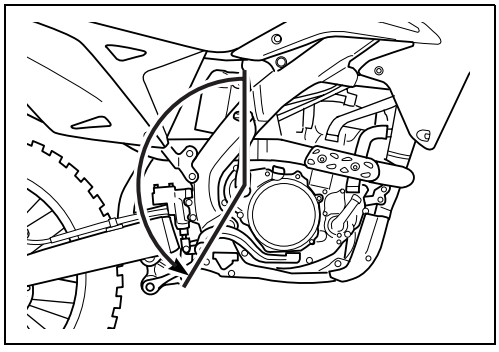
Bei kaltem Motor:

1) Kaltstartknopf/Leerlaufschraube ① ziehen.



ANMERKUNG:
Beim Ziehen von Kaltstartknopf/Leerlaufschraube ① nicht drehen.

2) Den Kickstarterhebel von der höchsten Stellung an langsam nach unten drücken, bis Widerstand durch Motorkompression zu spüren ist, und den Hebel von dieser Stellung ab wieder langsam zur höchsten Stellung zurückkehren lassen. Bei zugedreht gehaltenem Gas den Kickstarterhebel über den ganzen Hub kräftig durchtreten. Während der Kickstarterbetätigung auf keinen Fall das Gas aufdrehen.



ANMERKUNG:
Wenn der Motor mit dem Kickstarter gestartet wird, sicherstellen, dass der Seitenständer abgenommen worden ist.

3) Kaltstartknopf/Leerlaufschraube ① zurückstellen, wenn der Motor sauber läuft.

ANMERKUNG:
Durch Drehen von Kaltstartknopf/Leerlaufschraube ① im Uhrzeigersinn wird die Motorleerlaufdrehzahl vermindert.
Durch Drehen der Schraube im Gegenuhrzeigersinn wird die Motorleerlaufdrehzahl erhöht. Die Standardposition des Knopfes ist bei 5 bis 6 Drehungen von der ganz hineingedrehten Stellung heraus gegeben.

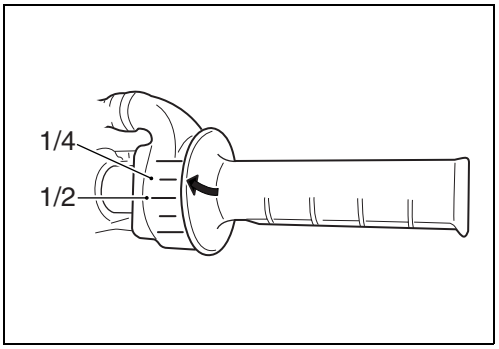
Wenn der Motor bereits warm ist oder von neuem gestartet wird:
Den Kickstarterhebel von der höchsten Stellung an langsam nach unten drücken, bis Widerstand durch Motorkompression zu spüren ist, und den Hebel von dieser Stellung ab wieder langsam zur höchsten Stellung zurückkehren lassen. Bei zugedreht gehaltenem Gas den Kickstarterhebel über den ganzen Hub kräftig durchtreten. Während der Kickstarterbetätigung auf keinen Fall das Gas aufdrehen.

ANMERKUNG:
Wenn der Motor nicht anspringt, das Gas ganz aufdrehen und den Kickstarterhebel langsam etwa 4 – 5 Mal durchdrücken, um den Motor von überfettetem Kraftstoffgemisch zu befreien. Dann den Motor bei zugedrehtem Gas durch Betätigung des Kickstarters durchdrehen.

*1 Wenn der Motor auch bei Durchführung des obigen Verfahrens nicht anspringt, den Kaltstartknopf/die Leerlaufschraube ziehen, um den Motor zu starten. Sobald der Motor anspringt, den Kaltstartknopf/die Leerlaufschraube zurückstellen.

Bedingungen für Gebrauch des Kaltstartknopfs/der Leerlaufschraube	
Motorzustand	Kaltstartknopf/Leerlaufschraube
Warmer Motor	Zurückgedrückt (OFF) *1
Kalter Motor	Herausgezogen (ON)

Bei längerzeitiger Nichtbenutzung des Motorrads:
Wegen der Alterung des lange Zeit in der Kraftstoffleitung verbliebenen Kraftstoffs lässt sich der Motor nicht ohne weiteres starten, bis der gealterte (abgestandene) Kraftstoff von der Kraftstoffleitung abgeführt ist. Den Kickstarter wiederholt betätigen, um die Kraftstoffleitung mit frischem Kraftstoff zu füllen.



1) Den Kraftstofftank über die Hälfte mit Benzin füllen.
2) Das Getriebe auf Leerlauf schalten.
3) Bei etwa 1/4 aufgedreht gehaltenem Gas den Kickstarter 30- bis 40-mal durchtreten.

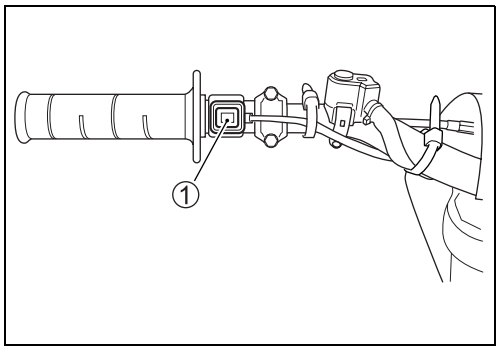
ANMERKUNG:
Das Kraftstoffeinspritzvolumen wird zur Erhöhung des Drosselklappenöffnungszustands gesteuert. Das Gas jedoch nicht mehr als 1/2 aufdrehen, da die Kraftstoffeinspritzung bei großer Drosselklappenöffnung im Motorstartmodus abgeschaltet wird.

4) Den Motor gemäß Startverfahren für kalten Motor starten.

ANMERKUNG:
Wenn der Motor nach mehreren Versuchen nicht anspringt, könnte dies bedeuten, dass das Luft-Kraftstoff-Gemisch im Brennraum nicht optimal ist. In diesem Fall den Kickstarter weitere 4 bis 5 Male bei ganz aufgedrehtem Gas durchtreten, um ein überfettetes Gemisch vom Motor abzuführen. Im Motorstartmodus wird bei ganz aufgedrehtem Gas kein Kraftstoff eingespritzt.

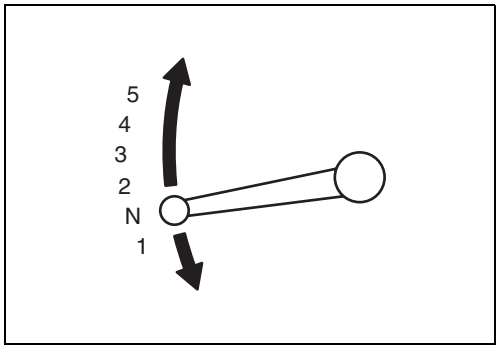
STOPPEN DES MOTORS

1) Das Getriebe auf Leerlauf schalten.
2) Den Motorstoppschalter ① drücken, um den Motor zu stoppen.



GETRIEBE

Das Motorrad hat ein 5-Gang-Getriebe. Der Leerlauf liegt zwischen dem 1. und 2. Gang. Der erste Gang wird durch Drücken des Hebels von der Leerlaufstellung nach unten eingelegt. Auf höhere Gänge schaltet man, indem man den Schalthebel für jeden Gang einmal hochzieht. Die Leerlaufstellung wird durch Drücken nach unten aus dem 2. Gang oder durch Ziehen nach oben aus dem 1. Gang eingelegt.

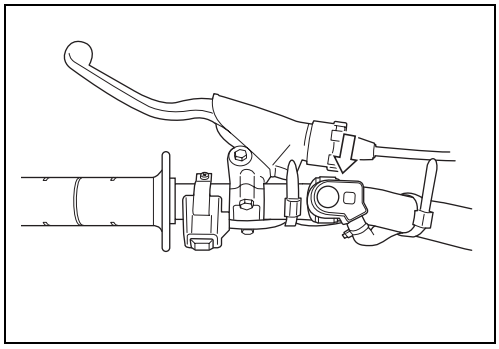


AUSWAHL DES ECM-TUNING-MAP

Bei diesem Motorrad können Sie je nach Wetterbedingungen und Laufzustand eines von drei ECM-map wählen.
Einzelheiten siehe AUSWAHL DES ECM-TUNING-MAP. (☞3-2)

AUSWAHL DES S-HAC (SUZUKI HOLESHOT ASSIST CONTROL)-MAP

Dieses System unterstützt den Betrieb beim Start von Rennen mit einem Starttor.
Einzelheiten siehe AUSWAHL DES S-HAC (SUZUKI HOLESHOT ASSIST CONTROL)-MAP. (☞3-4)



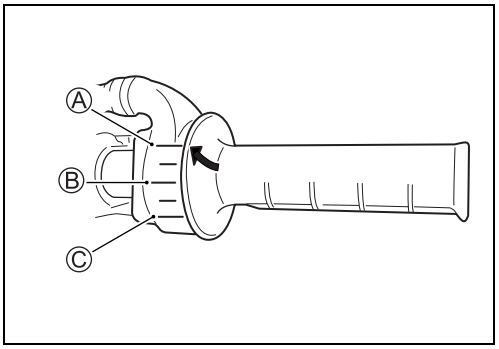
EINFAHREN

WENN DAS MOTORRAD NEU IST

1) Vor dem Losfahren den Motor warmlaufen lassen.
2) 60 Minuten lang mit weniger als Halbgas fahren.
3) 60 Minuten lang mit weniger als Dreiviertelgas fahren.

ANMERKUNG:

* *Die Einfahrperiode ist der Zeitraum mit dem größten Verschleiß.*
* *Die Schrauben und Muttern des neuen Motorrads können sich schnell lösen. Während der Einfahrperiode häufig prüfen und festziehen.*



Ⓐ GESCHLOSSEN
Ⓑ 1/2
Ⓒ GANZ AUF

NACH AUSTAUSCH VON MOTORTEILEN

Auf gleiche Weise vorgehen, wenn die folgenden Teile ausgetauscht werden:

- Kolben
- Kolbenring
- Zylinder
- Kurbelwelle
- Kurbelwellenlager

REGELMÄSSIGE WARTUNG

INHALT

REGELMÄSSIGE WARTUNG 2-3
- INSPEKTION VOR DEM TRAINING 2-3
- INSPEKTION VOR DEM RENNEN (Alle Punkte der Inspektion vor dem Training auf der vorigen Seite, plus) 2-4
- TABELLE FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNGSARBEITEN 2-5

MOTORLAUFZEIT-ANZEIGEVERFAHREN 2-7
MOTORLAUFZEIT-RÜCKSTELLVERFAHREN 2-8
ZÜNDKERZE 2-9
LUFTFILTER 2-11
- AUSBAU DES LUFTFILTEREINSATZES 2-11
- WASCHEN DES LUFTFILTEREINSATZES 2-11
- EINBAU DES LUFTFILTEREINSATZES 2-12

MOTORÖL UND ÖLFILTER 2-13
- PRÜFUNG VOR KONTROLLE DES MOTORÖLSTANDS 2-14
- KONTROLLE DES MOTORÖLSTANDS 2-15
- MOTORÖLWECHSEL 2-16
- MOTORÖLFILTERWECHSEL 2-17

ÖLSIEBE 2-18
- AUSBAU DES ÖLSIEBS (Nr. 1) 2-18
- AUSBAU DES ÖLSIEBS (Nr. 2) 2-19
- ÜBERPRÜFEN UND REINIGEN 2-20
- EINBAU DES ÖLSIEBS (Nr. 2) 2-22
- EINBAU DES ÖLSIEBS (Nr. 1) 2-22

KÜHLMITTEL 2-23
- KÜHLMITTELSTANDPRÜFUNG 2-23
- NACHFÜLLEN VON KÜHLMITTEL 2-24
- KÜHLSYSTEM-ÜBERPRÜFUNG 2-24

KUPPLUNGSSEILZUG 2-25
- HAUPTEINSTELLUNG 2-25
- NEBENEINSTELLUNG 2-25

GASSEILZUG 2-26
- GASSEILZUG-EINSTELLUNG 2-26
- GASSEILZUG-SCHMIERUNG 2-27

DROSSELGEHÄUSE 2-27
DROSSELPOSITIONSSENSOR (TP-SENSOR) 2-28
MOTORLEERLAUFDREHZAHL 2-29
KURBELGEHÄUSELÜFTUNGSSCHLAUCH 2-30
KRAFTSTOFFSCHLAUCH 2-30
VENTILSPIEL 2-31
- EINSTELLUNG DES VENTILSPIELS 2-32

REGELMÄSSIGE WARTUNG

INHALT

ZYLINDERKOPF, ZYLINDER UND KOLBEN 2-35
ZYLINDERKOPF-ÜBERPRÜFUNG 2-35
ZYLINDER-ÜBERPRÜFUNG 2-35
AUSTAUSCH VON KOLBEN UND KOLBENRING 2-35
SCHALLDÄMPFER 2-36
SCHALLDÄMPFER-ÜBERPRÜFUNG UND -AUSTAUSCH 2-36
ANTRIEBSKETTE UND KETTENRÄDER 2-37
ANTRIEBSKETTENDURCHHANG 2-37
KURBELGEHÄUSEANTRIEBSWELLEN-SIMMERRING 2-37
ANTRIEBSKETTENEINSTELLUNG 2-38
LÄNGE 20 GLIEDER 2-38
ANTRIEBSKETTEN-REINIGUNG UND -SCHMIERUNG 2-39
ÜBERPRÜFUNG DES ZAHNRADS 2-39
KETTENFÜHRUNG, PUFFER UND SPANNRAD 2-40
ANTRIEBSKETTENFÜHRUNG-ÜBERPRÜFUNG 2-40
ANTRIEBSKETTENPUFFER- UND
-SPANNRAD-ÜBERPRÜFUNG 2-40
BREMSEN 2-41
BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND 2-41
VORDERRAD-BREMSSATTELACHSENSCHRAUBE 2-42
BREMSKLÖTZE 2-42
BREMSHEBELEINSTELLUNG 2-43
EINSTELLUNG DER BREMSPEDALHÖHE 2-43
TELESKOPGABEL 2-44
GABELÖLWECHSEL 2-44
HINTERRADAUFHÄNGUNG 2-45
RÄDER UND REIFEN 2-46
FELGEN- UND REIFEN-ÜBERPRÜFUNG 2-46
ÜBERPRÜFUNG DER SPEICHENNIPPEL UND
FELGENSICHERUNGEN 2-46
REIFENFÜLLDRUCK 2-46
LENKUNG 2-47
RAHMEN 2-47
SCHWINGE 2-47
KRAFTSTOFFTANK 2-47
SCHMIERUNG 2-48

REGELMÄSSIGE WARTUNG

INSPEKTION VOR DEM TRAINING

PRÜFPUNKT	PRÜFEN AUF
Zündkerze	• Temperaturbereich, schmutzige Elektroden, fester Sitz • Zündkerzenstecker locker
Luftfiltereinsatz	• Staub • Schmierung
Motoröl	Ölstand
Kühlmittel	Kühlmittelstand
Kühlsystem	• Kühlerschlauchschaden • Kühlmittelleck
Kupplung	• Spiel • Reibungsloser Betrieb
Gas	• Spiel • Reibungsloser Betrieb
Kurbelgehäuselüftungsschlauch	Lüftungsschlauch verstopft oder verbogen
Motorleerlaufdrehzahl	Drehgeschwindigkeit
Bremsflüssigkeit	Flüssigkeitsstand
Bremsen	• Bremshebelposition • Bremspedalhöhe • Funktion
Antriebskette und Motorkettenrad	• Durchhang, Schmierung, Abnutzung • Kettenradschraube locker
Antriebskettenführung, -puffer und -rollen	Verschleiß, Schäden
Aufhängung	• Reibungsloser Betrieb • Teleskopgabel-Luftdruck
Räder	• Speichenspannung • Felgensicherungsspannung oder -schäden
Reifen	Reifendruck
Lenkung	Sauberer Betrieb, Spiel
Auspuffrohr und Auspufftopf	• Abgasundichtigkeit • Anzugsdrehmoment
Schrauben und Muttern	Anzugsdrehmoment

INSPEKTION VOR DEM RENNEN
(Alle Punkte der Inspektion vor dem Training auf der vorigen Seite, plus)

PRÜFPUNKT	PRÜFEN AUF
Kupplung	Verschleiß und Verformung von Kupplungsscheiben
Bremsklötze	Verschleiß
Zahnräder	Verschleiß
Kraftstofftank	Lecks
Kraftstoffschlauch	• Schäden • Schlauchverbindung
Auspuffrohr und Auspufftopf	Schäden
Zylinderkopf	Ölkohleablagerungen im Brennraum
Kolben und Zylinder	• Ölkohleablagerungen auf Kolbenboden • Verschleiß von Kolben und Zylinder
Luftfilter	• Schäden • Auslassschlauch locker

TABELLE FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNGSARBEITEN

Es ist wichtig, die Maschine regelmäßig zu inspizieren und zu warten. Folgen Sie den Anweisungen dieser Tabelle. Die Lebensdauer der Teile hängt weitgehend von den Fahrbedingungen ab. Nehmen Sie die Wartung häufiger als in der Tabelle gezeigt vor, wenn das Motorrad unter harten Bedingungen eingesetzt wird.

Intervall / Wartungspunkt	Rennen	Alle Rennen	Alle 3 Rennen	Alle 6 Rennen	Anmerkung
	Stunden	Alle 2 Stunden	Alle 6 Stunden	Alle 12 Stunden	
Zündkerze		I	—	—	
Luftfilter		C	—	—	Den Luftfiltereinsatz nach Bedarf austauschen.
Motoröl		—	R	—	Nach dem ersten Einfahren wechseln.
Motorölfilter		—	—	R	
Ölsiebe		—	I	—	Nach dem ersten Einfahren kontrollieren.
Kühlsystem		I	—	—	Kühlerschlauch und Kühlmittel jedes Jahr austauschen. Zum Überholen oder Lagern ausspülen.
Kupplung		I	—	—	Die Kupplungsscheiben nach Bedarf austauschen.
Gasseilzug und Kupplungsseilzug		I u. L	—	—	
Drosselgehäuse		I	—	—	
Drosselpositionssensor		I	—	—	
Kurbelgehäuselüftungsschlauch		I	—	—	
Kraftstoffschlauch		I	—	—	Alle 4 Jahre austauschen.
Ventilspiel		—	—	I	
Kolben		—	—	R	
Kolbenring		—	—	R	
Zylinderkopf, Zylinder		—	—	I	
Auspufftopf		I	—	—	
Schalldämpfer		I	—	R	Nach Rennen auf Sand austauschen.
Kickstarterhebel		I u. L	—	—	
Antriebskette		I u. L	R	—	Alle 30 Minuten Durchhang einstellen.
Kurbelgehäuseantriebswellen-Simmerring		I	—	—	Den Simmerring regelmäßig auf anormalen Zustand untersuchen (Staub, Steine oder Fremdkörper). Erforderlichenfalls erneuern.
Motorkettenrad		I	—	—	Kettenradschraube nach jedem Rennen auf Lockerung prüfen.
Hinteres Kettenrad		I	—	—	Die Kettenradschrauben beim ersten Fahren, danach alle 10 Minuten und dann bei jedem Rennen kontrollieren und festziehen.
Antriebskettenpuffer und -führung		—	R	—	

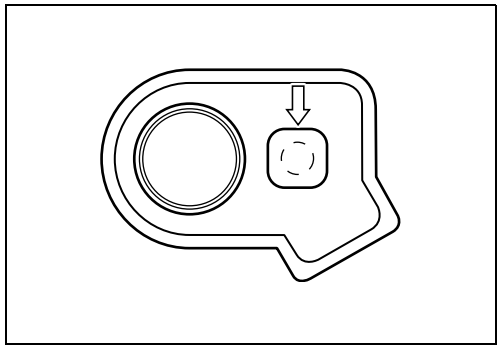
Intervall / Wartungspunkt	Rennen	Alle Rennen	Alle 3 Rennen	Alle 6 Rennen	Anmerkung
	Stunden	Alle 2 Stunden	Alle 6 Stunden	Alle 12 Stunden	
Bremse		I	—	—	Bremsschlauch und Bremsflüssigkeit jedes Jahr wechseln.
Vorderrad-Bremssattelachsenschraube		—	T	—	
Teleskopgabelöl		—	R	—	Nach dem ersten Einfahren wechseln.
Teleskopgabel		I	—	—	Gabelinnenrohr häufig auf Ungewöhnlichkeiten überprüfen. Luftdruck kontrollieren.
Hinterradaufhängung		I	—	—	Die Hinterradaufhängung häufig prüfen und Fett nach Bedarf auf Drehteile auftragen.
Reifen		I	—	—	
Speichennippel		I	—	—	Alle 20 Min. bis zu den ersten 2 Stunden inspizieren, und anschließend vor jeder Fahrt.
Lenkung		I	—	—	
Rahmen		I	—	—	
Schwinge		I	—	—	
Kraftstofftank		I	—	—	
Schrauben und Muttern		T	—	—	Jede Stunde erneut festziehen.

HINWEIS: R = Austauschen, C = Reinigen, T = Festziehen, I = Inspizieren und nach Bedarf reinigen, einstellen, schmieren oder austauschen, L = Schmieren

MOTORLAUFZEIT-ANZEIGEVERFAHREN

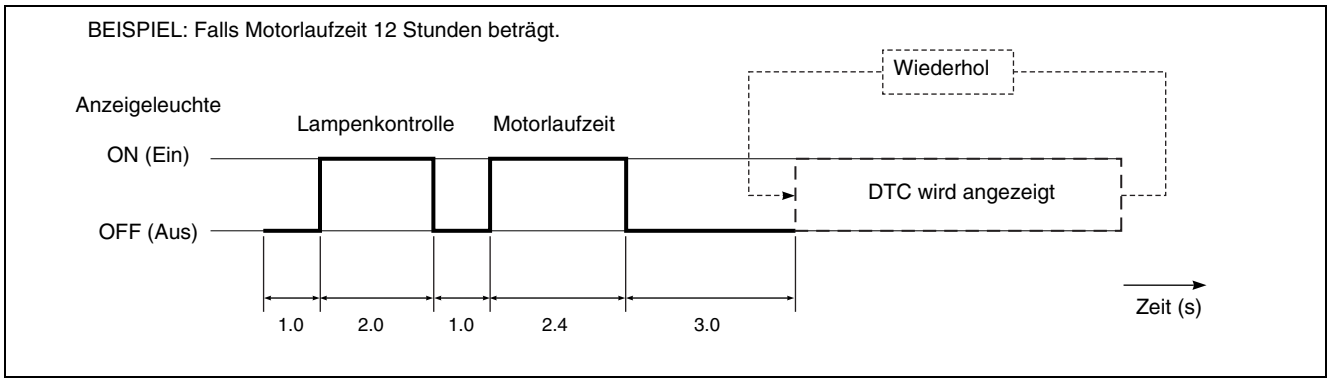
1. Mithilfe des Batteriekabels eine 12-Volt-Batterie an den Wartungsstecker anschließen. (☞4-50)
2. Nach 2 Sekunden langem Leuchten der Anzeigeleuchte (Lampenkontrolle) wird die Motorlaufzeit durch die Leuchtdauer der Anzeigeleuchte angezeigt.

36890-28H00: Batteriekabel (Option)



ANMERKUNG:

* *Leuchten zur Lampenkontrolle und Anzeige der Motorlaufzeit erfolgt nur beim ersten Mal, und wenn ein DTC verfügbar ist, so wird dieser DTC wiederholt angezeigt.*
* *Pro 1 Stunde Motorlaufzeit leuchtet die Anzeigeleuchte 0,2 Sekunden lang.*
  Die Anzeige der Motorlaufzeit ist jedoch auf 100 Stunden begrenzt (Leuchtdauer 20 Sekunden)
* *Beim Starten des Motors denselben Vorgang durchführen.*

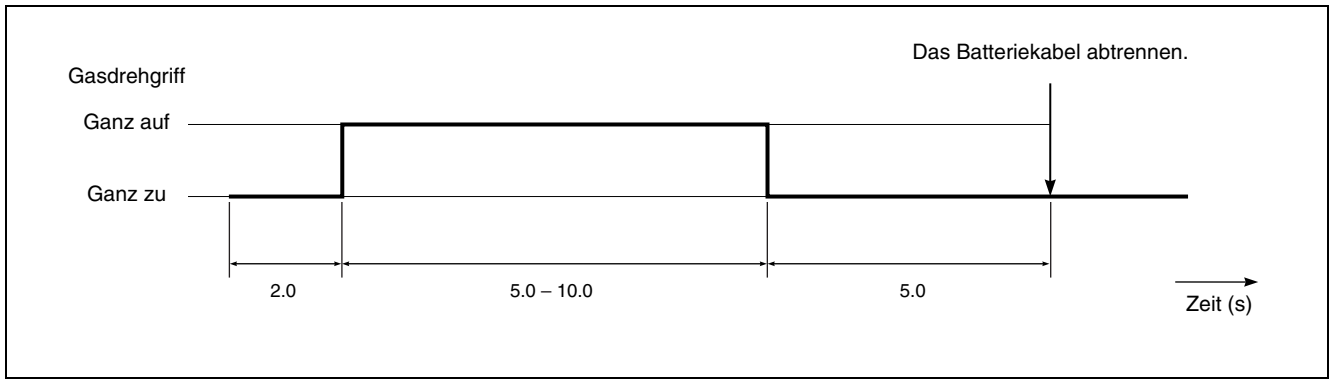


MOTORLAUFZEIT-RÜCKSTELLVERFAHREN

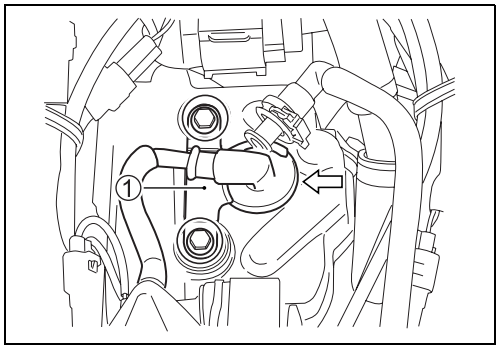
1. Mithilfe des Batteriekabels eine 12-Volt-Batterie an den Wartungsstecker anschließen. (☞4-50)
2. Nach Anschluss des Batteriekabels den Gasdrehgriff innerhalb von 2 Sekunden ganz aufdrehen und 5 bis 10 Sekunden lang in dieser Stellung belassen.
3. Den Gasdrehgriff ganz zudrehen und länger als 5 Sekunden zugedreht lassen.
4. Das Batteriekabel abtrennen.

36890-28H00: Batteriekabel (Option)

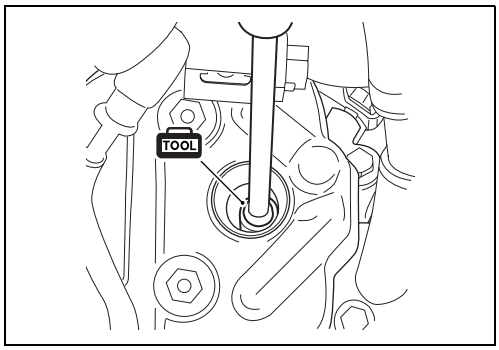
ANMERKUNG:
Bei TP-Sensor-Versagen ist Motorlaufzeit-Rückstellung nicht möglich.



ZÜNDKERZE



- Den Sitz abnehmen. (☞4-2)
- Kühlerabdeckungen und Kraftstofftank abbauen. (☞4-2)
- Die Zylinderkopfhaubenschraube mit dem Schlüssel arretieren.
- Den Zündkerzensteckerhalter ① nach Herausdrehen seiner Schrauben abnehmen.
- Den Zündkerzenstecker abtrennen.



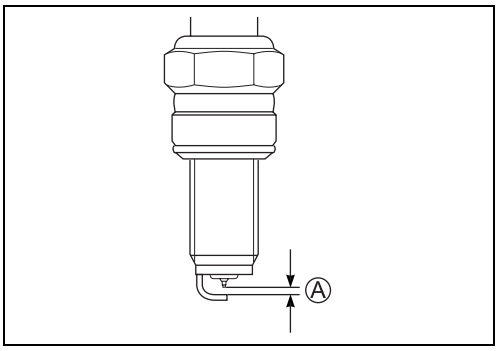
- Zündkerzenstecker und Zündkerzenöffnung reinigen.
- Die Zündkerze mit dem Spezialwerkzeug abnehmen.

TOOL 09930-10121: Zündkerzenschlüsselsatz

ANMERKUNG:
Bevor die Zündkerze herausgedreht wird, Schmutz um den Kerzensockel herum beseitigen, damit keine Fremdkörper in den Brennraum gelangen können.

- Folgendes prüfen: Zündkerzenzustand, Elektrodenfarbe, Vorhandensein von Ölkohleablagerungen, Elektrodenabstand und Vorliegen eines Isolatorschadens.
- Die Zündkerze auswechseln, wenn sie stark abgenutzt oder verbrannt ist.
  Die Zündkerze auch im Falle eines gebrochenen Isolators, einer Gewindebeschädigung oder eines anderen Mangels auswechseln.
- Die Farbe der Porzellanspitze prüfen.

Porzellanspitzenfarbe	Ursache
Weiß (überhitzt)	• Heißtyp-Zündkerze • Früher Zündzeitpunkt • Kraftstoff/Luft-Gemisch zu mager • Schlechter Kraftstoff
Schwarz (verschmutzt)	• Kalttyp-Zündkerze • Später Zündzeitpunkt • Kraftstoff/Luft-Gemisch zu fett



- Den Elektrodenabstand Ⓐ mit einer Drahtfühlerlehre messen.
- Die Zündkerze muss ausgewechselt werden, wenn der Elektrodenabstand nicht stimmt.

ANMERKUNG:
Den Elektrodenabstand nur mit einer Drahtfühlerlehre prüfen, um eine Beschädigung der Iridium-Mittelelektrode zu vermeiden. Der Elektrodenabstand darf nicht korrigiert werden.

DATA Elektrodenabstand: 0,9 – 1,0 mm

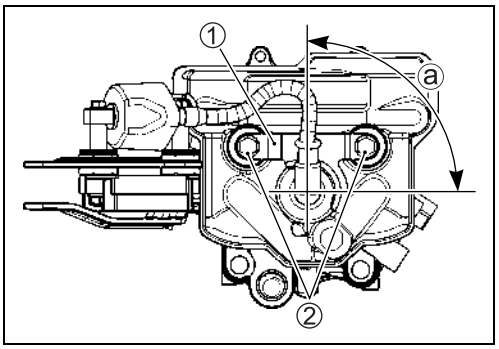
DATA Standard-Zündkerze

NGK	CR8EIB-10

- Die Zündkerze zuerst von Hand einschrauben und dann mit dem richtigen Anzugsdrehmoment festziehen.

TOOL 09930-10121: Zündkerzenschlüsselsatz

Zündkerze: 11 N·m (1,1 kgf-m)



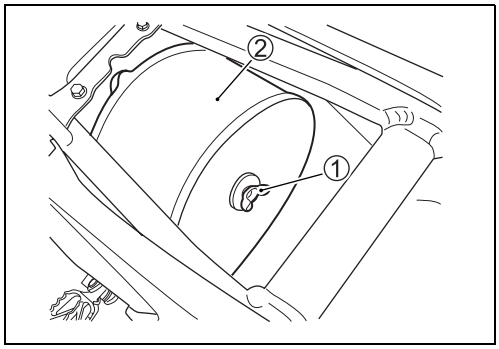
- Den Zündkerzenstecker sicher anschließen, wie gezeigt.
- Den Zündkerzensteckerhalter ① anbringen.
- Die Zündkerzensteckerhalterschrauben ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Zündkerzensteckerhalterschraube: 11 N·m (1,1 kgf-m)

ⓐ 90 ± 20°

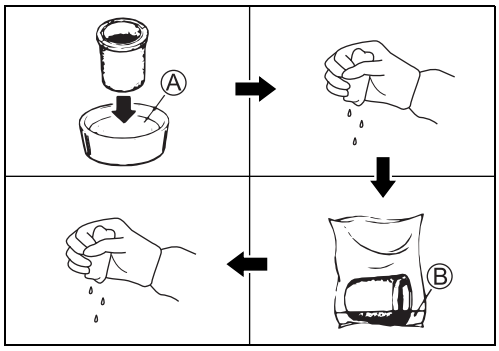
LUFTFILTER

AUSBAU DES LUFTFILTEREINSATZES



- Den Sitz abnehmen. (☞4-2)
- Die Flügelschraube ① herausdrehen.
- Den Einsatz ② vom Einsatzhalter abnehmen.

WASCHEN DES LUFTFILTEREINSATZES



- Eine Wanne, die groß genug ist, um den Einsatz aufzunehmen, mit nicht-entflammbarem Lösungsmittel Ⓐ füllen. Den Einsatz in das Lösungsmittel tauchen und waschen.

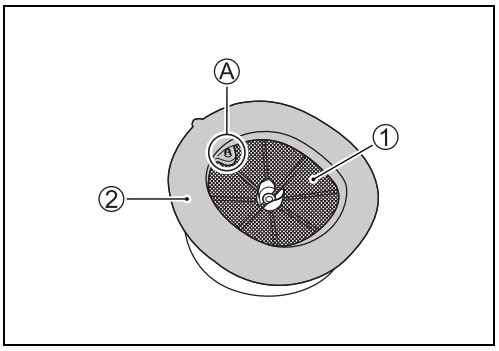
Ⓐ:MOTUL AIR FILTER CLEAN oder gleichwertiges Reinigungslösemittel

- Den Einsatz ausdrücken, um überschüssiges Lösungsmittel zu entfernen. Der Einsatz darf nicht verdreht oder ausgewrungen werden, da dies zu Rissbildung führt.
- Den Einsatz in einer Plastiktüte trocknen, etwas Schaumfilteröl Ⓑ hineingießen und gut in den Einsatz einarbeiten.

Ⓑ: MOTUL AIR FILTER OIL oder gleichwertiges Filteröl

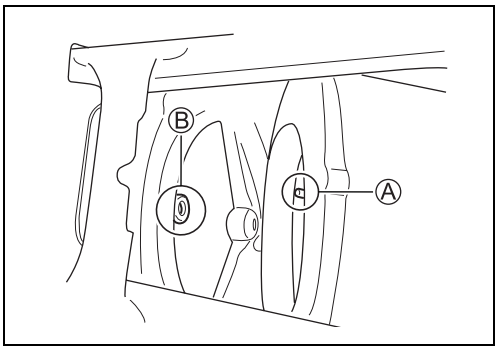
- Den Einsatz zusammendrücken, um überschüssiges Öl zu entfernen.

EINBAU DES LUFTFILTEREINSATZES



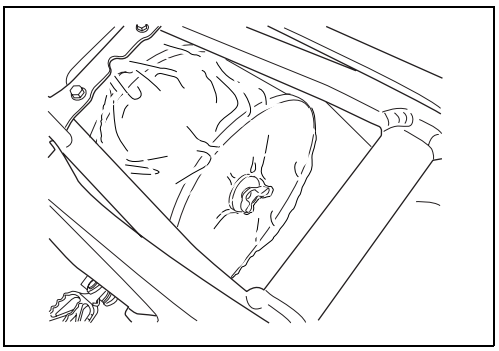
- An der Kontaktfläche mit dem Luftfiltergehäuse Filteröl auf den Einsatzsockel auftragen.
- Den Einsatz ② auf den Einsatzhalter ① setzen.

ANMERKUNG:
Den Vorsprung Ⓐ des Einsatzhalters in die Öffnung des Einsatzes ② passen.



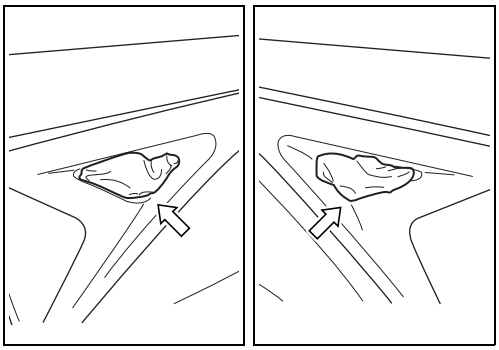
- In den Luftfilterkasten einsetzen, indem der Vorsprung Ⓐ des Einsatzhalters in Öffnung Ⓑ des Luftfilterkastens gepasst wird.

HINWEIS
Falscher Einbau des Filtereinsatzes erlaubt das Eindringen von Staub und Schmutz in den Brennraum. Dadurch wird Kolben- und Zylinderverschleiß bewirkt.
Nach Einbau des Einsatzes unbedingt sicherstellen, dass dieser richtig abdichtet.



ANMERKUNG:
Den unten gegebenen Anweisungen folgen, um zu verhindern, dass beim Reinigen des Motorrads Wasser durch den Luftfiltereinsatz in den Motor gelangen kann.

- Den Einsatz mit einer Plastiktüte abdecken.
- Den Sitz anbringen.
- Die Einlassöffnungen an den Rahmenabdeckung abdichten, sodass kein Wasser in das Luftfiltergehäuse eindringen kann.
- Kein Hochdruckwasser in das Luftfiltergehäuse spritzen.



MOTORÖL UND ÖLFILTER

⚠ WARNUNG

Unsachgemäße Handhabung von Motoröl ist gefährlich.

Vor einem Motorölwechsel sind die Anweisungen auf dem Motorölbehälter zu lesen.

HINWEIS

Gebrauch eines ungeeigneten Motoröls kann Kupplungsrutschen verursachen.

Verwenden Sie kein Motoröl mit Reibungsverminderungszusätzen.

ANMERKUNG:

* *Verschiedene Motoröle nicht miteinander vermischen. Nur ein hochwertiges Motoröl verwenden.*
* *Bevor Sie mit der Arbeit beginnen, vergewissern Sie sich, dass die Ölkanne und die Ölfilter-Sitzfläche frei von Staub, Schmutz und anderen Fremdkörpern sind.*
* *Verschüttetes Motoröl aufwischen.*
* *Durch einen inkorrekten Motorölstand kann die Motorleistung beeinträchtigt werden.*

⚠ VORSICHT

Motoröl und Auspuffrohre können in heißem Zustand Verbrennungen verursachen.

Warten Sie mit dem Ablassen des Öls, bis sich Motorölablassschraube und Auspuffrohre abgekühlt haben.

⚠ WARNUNG

Kinder und Haustiere sind (durch versehentliches Verschlucken von Öl) besonders gefährdet. Wiederholter Kontakt mit gebrauchtem Motoröl über einen längeren Zeitraum kann zu Hautkrebs führen. Kurzzeitiger Kontakt mit Öl kann Hautreizungen verursachen.

Sorgen Sie dafür, dass Kinder und Haustiere keinen Zugang zu jeglicher Art von Öl und gebrauchten Ölfiltern haben. Um Altöl möglichst wenig ausgesetzt zu sein, sollten Sie beim Ölwechsel ein langärmeliges Hemd und feuchtigkeitsabstoßende Handschuhe (z.B. Geschirrspülhandschuhe) tragen. Wenn Öl auf Ihre Haut gelangt, waschen Sie es gründlich mit Seife und Wasser ab. Waschen Sie mit Öl verschmutzte Kleidungsstücke und Lappen. Altöl und gebrauchte Ölfilter sind dem Recycling zuzuführen bzw. ordnungsgemäß zu entsorgen.

ANMERKUNG:

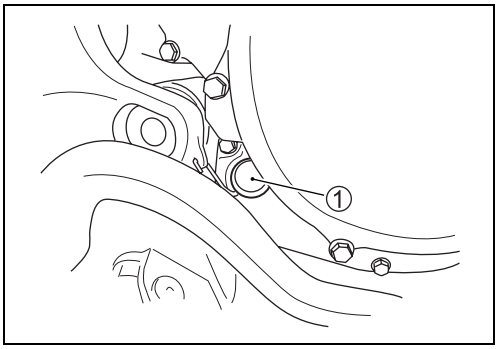
Gebrauchtes Öl ist dem Recycling zuzuführen oder ordnungsgemäß zu entsorgen.

PRÜFUNG VOR KONTROLLE DES MOTORÖLSTANDS

• Bevor der Motor gestartet wird, sicherstellen, dass genügend viel Öl zum Betrieb des Motors vorhanden ist.

HINWEIS
Wenn der Motor mit zu wenig oder ohne Öl gestartet wird, können Motorbauteile beschädigt werden. **Das Motoröl stets auf dem angegebenen Pegel halten.**

• Das Motorrad senkrecht halten, und den Ölstand durch das Prüffenster ① kontrollieren.



KONTROLLE DES MOTORÖLSTANDS

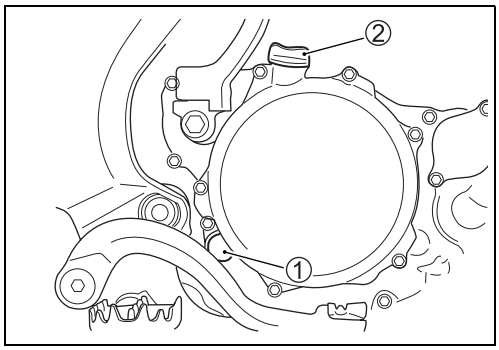
• Während der Prüfung das Motorrad auf ebenem Untergrund senkrecht halten.

ANMERKUNG:
Eine genaue Ölstandmessung ist nur bei senkrecht stehendem Motorrad gewährleistet, weil der Ölstand durch eine Neigung des Motorrads verändert wird.

• Den Motor warmlaufen lassen. Den Motor starten und 3 Minuten lang im Leerlauf drehen lassen.

ANMERKUNG:
Den Motor nicht mit einer höheren Drehzahl als der Leerlaufdrehzahl laufen lassen, da der zu prüfende Ölstand hierdurch beeinflusst wird.

• Den Motor stoppen und das Motorrad 2 Minuten lang stehen lassen. Den Ölstand am Kontrollfenster ① überprüfen.
• Wenn er unter der oberen Linie ③ liegt, den Einfüllverschluss ② abnehmen, und eine angemessene Menge empfohlenen Öls nachfüllen.
• Wenn er über der oberen Linie ③ liegt, Öl bis zur oberen Linie ③ ablassen. (☞2-16)

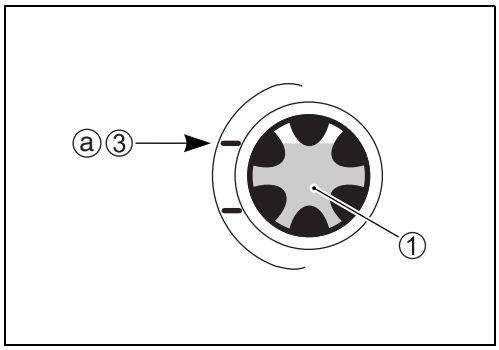


⚠ VORSICHT

Die Auspuffanlage kann so heiß sein, dass man sich daran verbrennen kann.

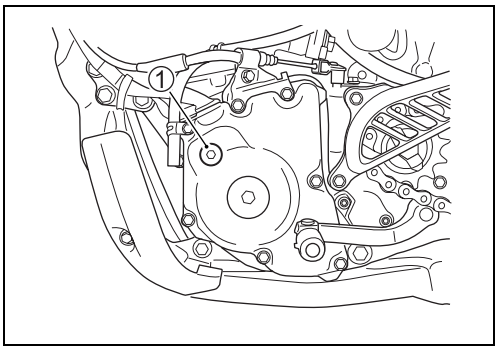
Beim Abnehmen des Öleinfüllverschlusses darauf achten, Teile der Auspuffanlage nicht zu berühren.

• Das obige Verfahren wiederholen.



ⓐ Richtige Menge Öl

MOTORÖLWECHSEL



- Während der Prüfung das Motorrad auf ebenem Untergrund senkrecht halten.
- Den Motor warmlaufen lassen.
- Einfüllverschluss, TDC-Schraube ①, Ablassschraube ② und Ablassschraube Nr. 2 ③ abnehmen. Motoröl ablassen.
- Den O-Ring durch einen neuen ersetzen, und die TDC-Schraube ① anziehen.

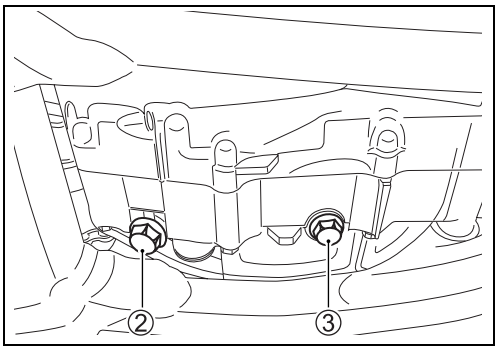
TDC-Schraube: 14 N·m (1,4 kgf-m)

- Den Kickstarterhebel mindestens zehnmal durchdrücken.

ANMERKUNG:
Um ein Anspringen des Motors zu vermeiden, beim Durchdrükken des Kickstarterhebels gleichzeitig den Motorstoppschalter drücken.

- Das Motorrad mindestens zweimal nach links und rechts schwenken. Das Motoröl vollständig ablaufen lassen.
- Die Dichtungsscheiben durch neue ersetzen, und die Ablassschrauben anziehen.

Ölablassschraube: 21 N·m (2,1 kgf-m)
Ölablassschraube Nr. 2: 12 N·m (1,2 kgf-m)



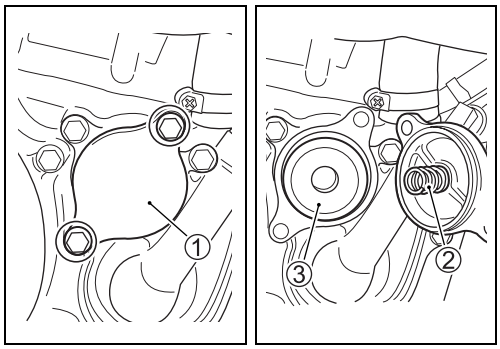
- Die vorgeschriebene Motorölmenge einfüllen.

SAE 10W-40, API SG/SH/SJ/SL mit JASO MA/MA1/MA2
.....Für USA
MOTUL 300V 10W-40 (Empfohlenes Öl) oder
SAE 10W-40, API SG/SH/SJ/SL mit JASO MA/MA1/MA2
.....Andere

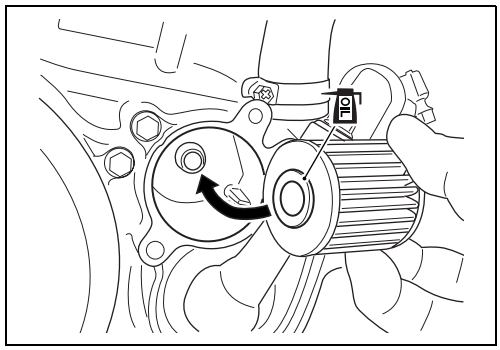
DATA	**Ölwechsel.....**	**850 ml**
	Filteraustausch.....	**900 ml**
	Überholung.....	**1 000 ml**

- Den Öleinfüllverschluss festziehen.
- Den Motor 3 Minuten lang laufen lassen und dann stoppen. 2 Minuten lang warten.
- Den Ölstand prüfen. (☞2-15)

MOTORÖLFILTERWECHSEL

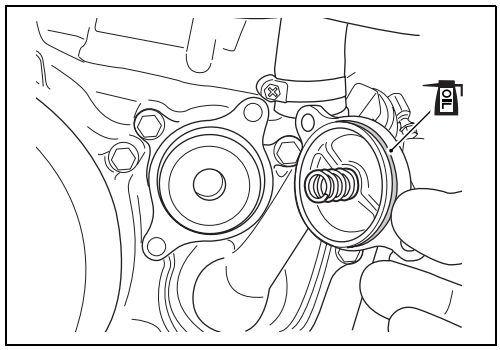


- Das Motoröl gemäß Beschreibung des Motorölwechselverfahrens ablassen.
- Ölfilterkappe ①, Feder ② und Ölfilter ③ abnehmen.



- Vor dem Einbau ein wenig Motoröl auf die Dichtung des neuen Ölfilters auftragen.
- Den neuen Ölfilter anbringen.

HINWEIS
Ein falsch eingebauter Filter kann ernsthafte Motorschäden verursachen. **Sicherstellen, dass der Ölfilter richtig eingebaut ist.**



- Ein wenig Motoröl auf den neuen O-Ring auftragen.

ANMERKUNG:
Neuen O-Ring verwenden, um Ölundichtigkeit zu vermeiden.

- Den Ölfilterdeckel anbringen, und die Schrauben anziehen.

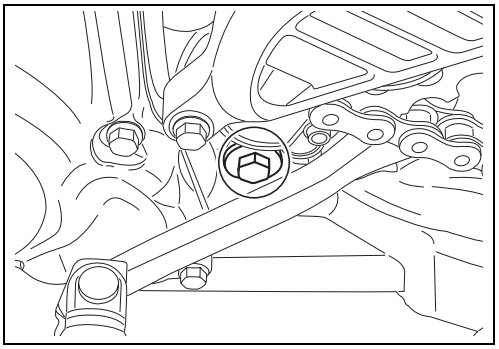
Ölfilterdeckelschraube: 11 N·m (1,1 kgf-m)

- Frisches Motoröl nachfüllen und den Ölstand gemäß Beschreibung des Motorölstand-Kontrollverfahrens prüfen.

DATA **Ölwechsel ..... 850 ml**
Filteraustausch ..... 900 ml
Überholung ..... 1 000 ml

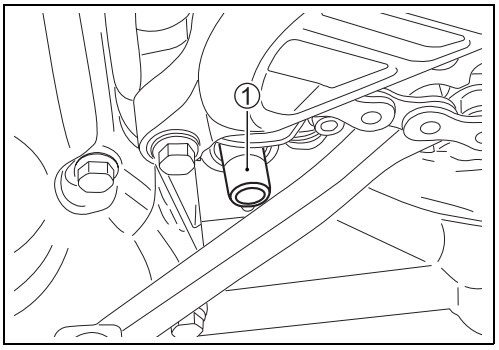
ÖLSIEBE

AUSBAU DES ÖLSIEBS (Nr. 1)



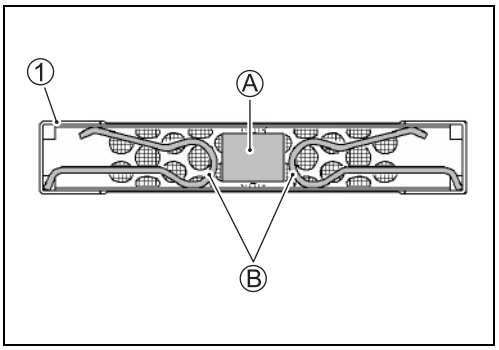
- Das Motorrad senkrecht halten.
- Den Motor reinigen, um Motorstörungen zu vermeiden.
- Motoröl ablassen. (☞2-16)
- Die Ölsiebkappe abnehmen.

ANMERKUNG:
Beim Auswechseln des Ölsiebs ist das Motorrad senkrecht zu halten.



- Das Ölsieb ① herausziehen.

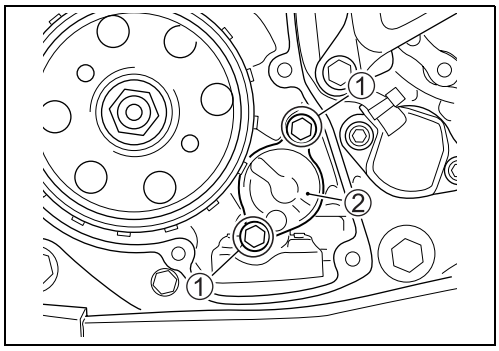
ANMERKUNG:
Beim Motorölwechsel das Ölsieb Nr. 1 (Förderpumpenseite) überprüfen.



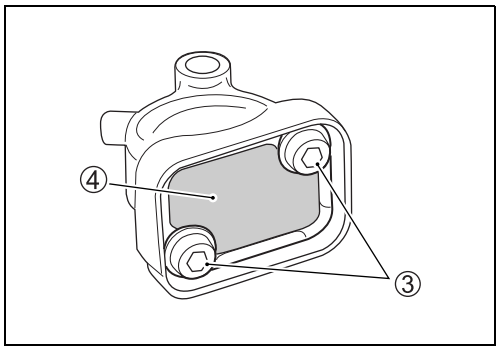
Ⓐ Magnet
Ⓑ Klipp

AUSBAU DES ÖLSIEBS (Nr. 2)

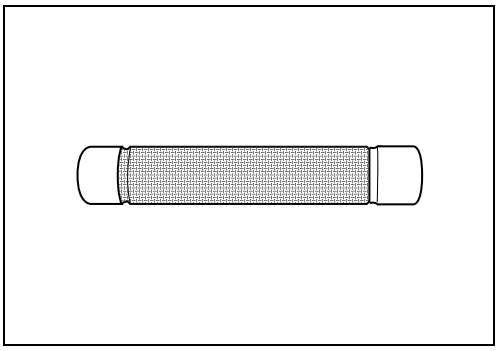
- Motoröl ablassen. (☞2-16)
- Den Schalthebel abnehmen. (☞4-6)
- Den Magnetzünderdeckel abnehmen. (☞4-52)
- Den Deckel ② der Ölpumpe Nr. 2 nach Herausdrehen seiner Schrauben ① abnehmen.



- Das Ölsieb Nr. 2 ④ nach Herausdrehen seiner Schrauben ③ abnehmen.



ÜBERPRÜFEN UND REINIGEN

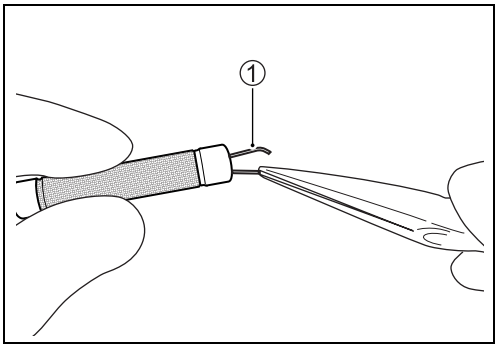


ÖLSIEB (Nr. 1)

- Das Ölsieb auf Beschädigung und Verstopfung überprüfen.
- Bei Beschädigung das Ölsieb auswechseln.
- Bei Verstopfung das Ölsieb wie nachfolgend beschrieben reinigen.

ANMERKUNG:
Das Ölsieb die ersten 2 bis 3 Male gründlich reinigen, da es Stahlpartikel fängt, wenn der Motor noch neu ist.

- Den Klipp ① abnehmen.

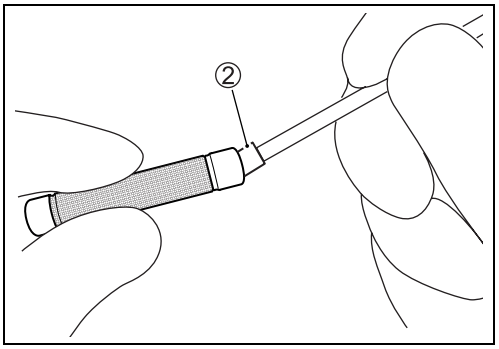


⚠ VORSICHT

Scharfkantige Stahlpartikel am Ölsiebmagnet können Fingerverletzungen verursachen.

Zum Entfernen von Stahlpartikeln vom Ölsieb sind Schutzhandschuhe zu tragen.

- Den Magnet ② mithilfe eines geeigneten Stahlstabs entnehmen.



⚠ WARNUNG

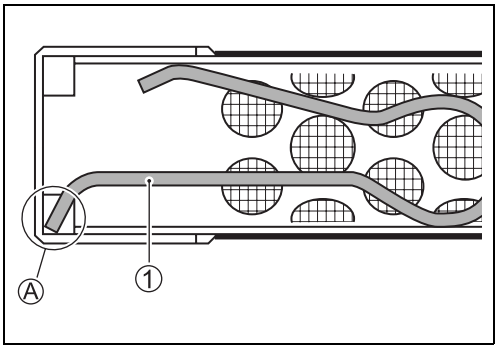
Der Magnet hat schädliche Folgen auf die Gesundheit, wenn er verschluckt wird.

Bei Verschlucken des entnommenen Magnets unverzüglich einen Arzt verständigen.

ANMERKUNG:
Den Magnet nicht in die Nähe einer Magnetkarte, eines Handys, einer Uhr und ähnlicher Gegenstände bringen, da er eine starke Magnetkraft aufweist.

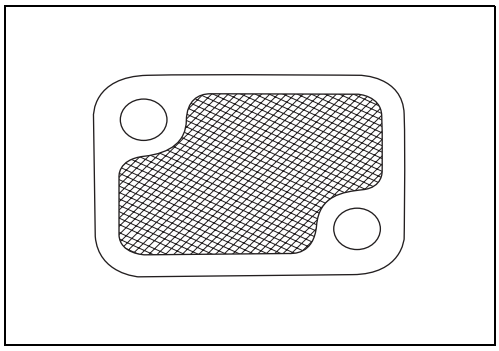
- Magnet und Ölsieb reinigen.

- Magnet und Klipp in das Ölsieb einsetzen. Den Klipp ① in der Nut Ⓐ festhaken.

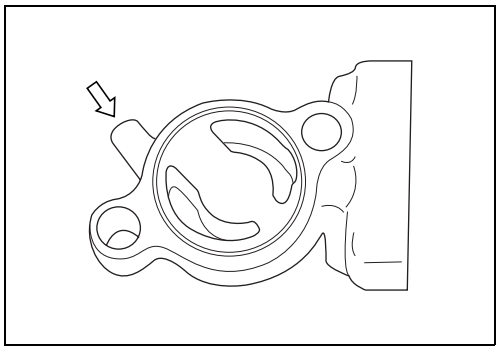


ÖLSIEB (Nr. 2)

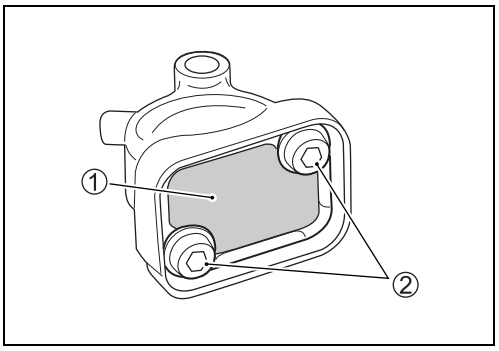
- Die Ölsiebe auf Beschädigung und Verstopfung überprüfen.
- Bei Verstopfung das Ölsieb mit Druckluft reinigen.



- Die Öldüse mit Druckluft reinigen.

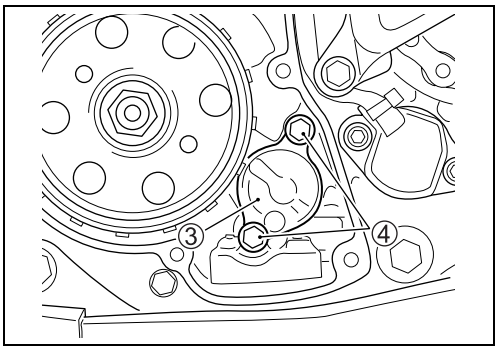


EINBAU DES ÖLSIEBS (Nr. 2)



- Das Ölsieb Nr. 2 ① anbringen und die Ölsiebschrauben Nr. 2 ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Ölsiebschraube Nr. 2: 5,5 N·m (0,55 kgf-m)



- Den Ölpumpendeckel Nr. 2 ③ anbringen und die Ölpumpenschrauben Nr. 2 ④ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

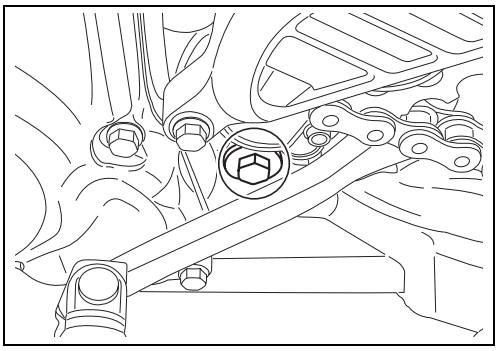
Ölpumpen-Schraube Nr. 2: 11 N·m (1,1 kgf-m)

- Den Magnetzünderdeckel anbringen. (☞4-54)
- Den Schalthebel anbringen.

INSPEKTION NACH MONTAGE

- Motorölstand und Ölverlust (☞2-15)

EINBAU DES ÖLSIEBS (Nr. 1)



- Das Ölsieb einsetzen, und die Ölsiebkappe mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

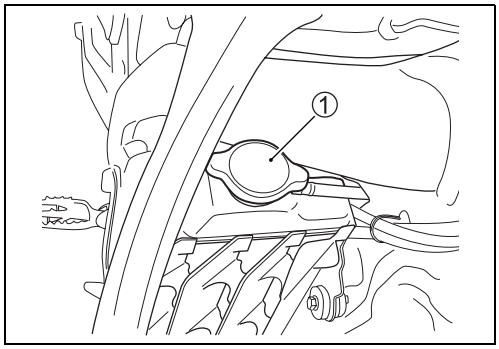
ANMERKUNG:
Die Dichtungsscheibe durch eine neue ersetzen.

Motorölsiebkappe: 21 N·m (2,1 kgf-m)

- Frisches Motoröl nachfüllen, und den Ölstand kontrollieren. (☞2-15)

KÜHLMITTEL

KÜHLMITTELSTANDPRÜFUNG



⚠ WARNUNG

Wenn der Kühlerdeckel bei heißem Motor geöffnet wird, besteht Verletzungsgefahr durch heiße Flüssigkeit oder Dampf.

Bei warmem Motor darf der Kühlerdeckel nicht geöffnet werden. Warten, bis sich der Motor abgekühlt hat.

- Den Kühlerdeckel ① abnehmen.
- Sicherstellen, dass sich der Kühlmittelstand an der Unterkante der Einlassöffnung befindet. Anderenfalls den Kühler mit dem vorgeschriebenen Kühlmittel auffüllen.
- Den Kühlerdeckel ① fest schließen.

HINWEIS

Wenn der Kühlerdeckel nicht richtig angezogen ist, erreicht das Kühlsystem nicht den vorgeschriebenen Betriebsdruck, wodurch Überhitzung verursacht wird.

Den Kühlerdeckel festziehen, bis er richtig festsitzt.

ANMERKUNG:

** Dieses Motorrad hat keinen Überlauftank am Ende des Lüftungsschlauchs. Daher kann der Kühlmittelstand während der Fahrt sinken. Den Kühlmittelstand vor jedem Fahrtantritt prüfen.*

** Beim Nachfüllen von Kühlmittel SUZUKI LONG LIFE COOLANT (SUZUKI langlebiges Kühlmittel) stets nur im Verhältnis 50:50 mit destilliertem Wasser vorgemischtes Motorkühlmittel verwenden. Wenn nur Wasser hinzugefügt wird, wird das Kühlmittel verdünnt, und die Kühlleistung nimmt entsprechend ab.*

** Wenn das Motorrad Temperaturen von unter –31°C ausgesetzt ist, muss der Frostschutzanteil gemäß Abbildung 1 auf 55% oder 60% erhöht werden.*

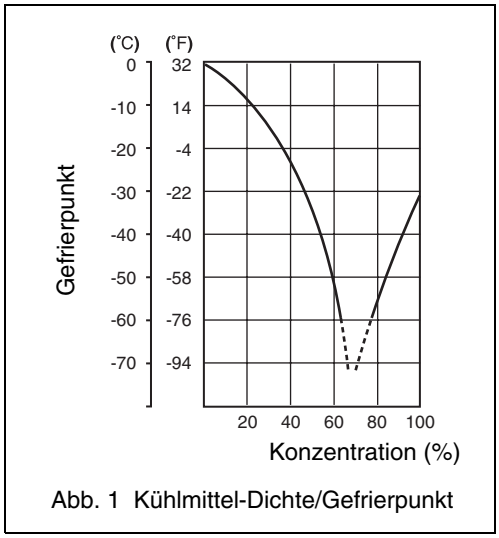


Abb. 1 Kühlmittel-Dichte/Gefrierpunkt

Frostschutzanteil	Gefrierpunkt
50%	−31°C
55%	−40°C
60%	−55°C

** "SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT" ist im richtigen Verhältnis vorgemischt. Füllen Sie nur "SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT" (Suzuki superlanglebiges Kühlmittel) nach, wenn der Kühlmittel-Füllstand sinkt. Zum Kühlmittelwechsel mit "SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT" ist Verdünnen nicht erforderlich.*

NACHFÜLLEN VON KÜHLMITTEL

- Verwenden Sie “SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT” (Suzuki superlanglebiges Kühlmittel) oder “SUZUKI LONG LIFE COOLANT” (Suzuki langlebiges Kühlmittel).

ANMERKUNG:
Kühler, Zylinder und Zylinderkopf sind aus Aluminiumlegierung hergestellt. Verwendung von nicht geeignetem Kühlmittel kann Korrosion der Aluminiumlegierung bewirken und die Kühlkanäle blockieren.

⚠ WARNUNG

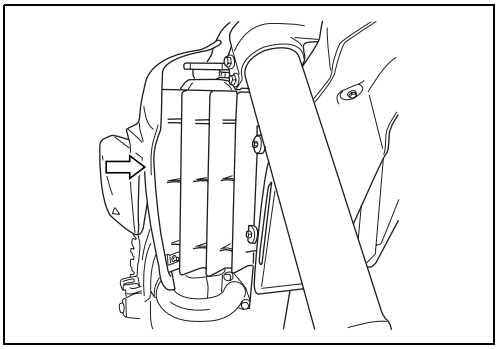
Kühlmittel ist gesundheitsschädlich, wenn es verschluckt oder in Kontakt mit Haut oder Augen gebracht wird.

Kinder und Haustiere dürfen keinen Zugang zu Kühlmittel haben. Falls jemand Kühlmittel verschluckt hat, sofort Erbrechen hervorrufen und ärztliche Behandlung suchen. Wenn Kühlmittel in die Augen oder auf die Haut gelangt ist, mit reichlich Wasser aus- oder abspülen.

KÜHLSYSTEM-ÜBERPRÜFUNG

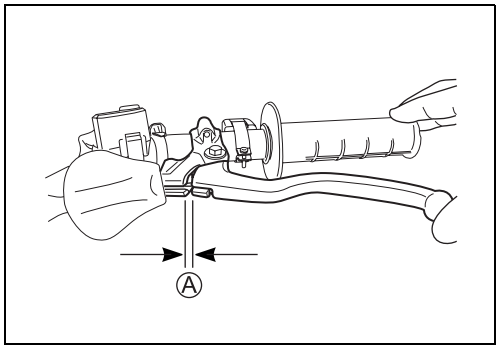
Die folgenden Punkte vor dem Training oder Rennen prüfen.

- Kühlmittellecks
- Risse oder Schäden an Kühlmittelschläuchen
- Fester Sitz des Kühlers
- Zustand des Kühlerüberlaufschlauchs
- Zustand der Kühlerrippen



KUPPLUNGSSEILZUG

Das Kupplungsseilzugspiel wie folgt einstellen:

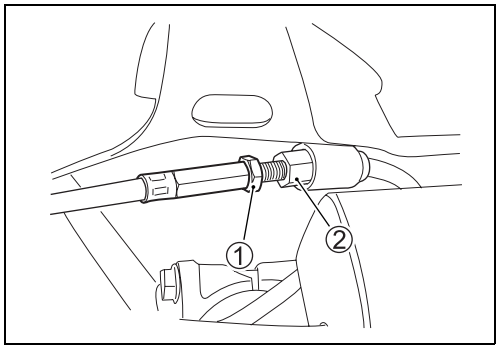


HAUPTEINSTELLUNG

- Die Sicherungsmutter ① lösen.
- Den Einsteller ② so drehen, dass das Kupplungshebelspiel Ⓐ am Hebelhalter gemessen 2 – 3 mm beträgt, wenn der Hebel gezogen wird, bis Widerstand zu spüren ist.
- Die Sicherungsmutter ① mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

DATA Kupplungshebelspiel Ⓐ: 2 – 3 mm

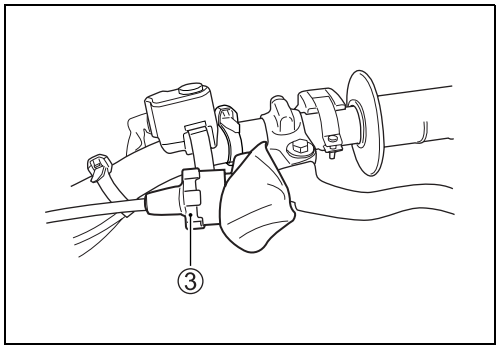
Seilzugeinsteller-Sicherungsmutter: 4,5 N·m (0,45 kgf-m)



NEBENEINSTELLUNG

- Den Einsteller ③ so drehen, dass das Kupplungshebelspiel Ⓐ am Hebelhalter gemessen 2 – 3 mm beträgt, wenn der Hebel gezogen wird, bis Widerstand zu spüren ist.

DATA Kupplungshebelspiel Ⓐ: 2 – 3 mm

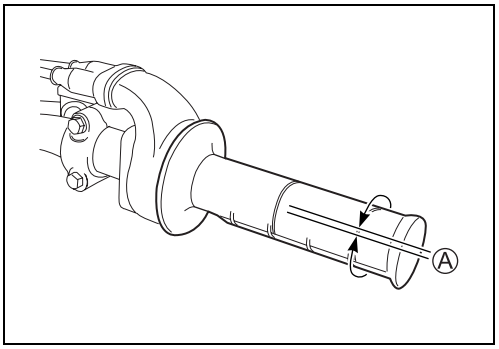


GASSEILZUG

⚠ WARNUNG

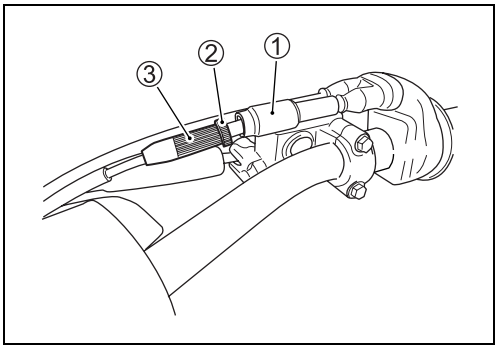
Unangemessenes Gasseilzugspiel kann bei Lenkerdrehung ein plötzliches Ansteigen der Motordrehzahl verursachen. Dies kann zu einem Verlust der Kontrolle und zu einem Unfall führen.

Das Gasseilzugspiel so einstellen, dass Motordrehzahl beim Bewegen des Lenkers nicht ansteigt.



Das Gasseilzugspiel Ⓐ wie folgt einstellen:

GASSEILZUG-EINSTELLUNG



- Den Balg ① abnehmen.
- Die Sicherungsmutter ② lösen.
- Den Einsteller ③ so drehen, dass der Gasdrehgriff im Umkreis 2 – 4 mm Spiel hat.
- Die Sicherungsmutter ② festziehen.
- Den Balg ① wieder anbringen.

DATA **Gasseilzugspiel Ⓐ: 2 – 4 mm**

⚠ WARNUNG

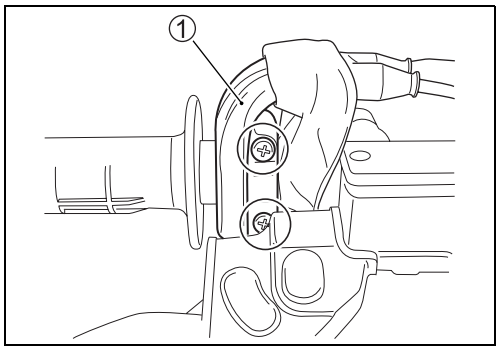
Falsche Gasseilzugeinstellung kann zu einem Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug und zu einem Unfall führen.

Nach vollständiger Einstellung sicherstellen, dass die Motorleerlaufdrehzahl durch Bewegen der Lenkstange nicht erhöht wird, und dass der Gasdrehgriff zügig und automatisch zurückgeht.

ANMERKUNG:
Der Gasseilzug ist mit Balgen versehen. Sicherstellen, dass die Balge richtig sitzen. Beim Waschen Wasser nicht direkt auf die Balge gelangen lassen. Schmutz gegebenenfalls mit einem nassen Tuch von den Balgen abwischen.

GASSEILZUG-SCHMIERUNG

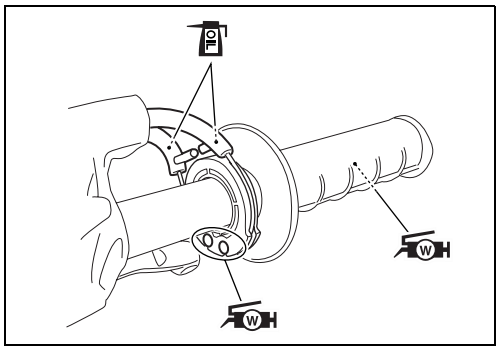
- Farbmarkierungen an der Passfläche des Gasgehäuses und der Lenkstange vor dem Ausbau anbringen. (☞4-92)
- Das Gasgehäuse ① abnehmen.



- Die Gasseilzüge einölen.
- Fett auf die Gleitfläche von Lenkstange und Gasdrehgriff auftragen.
- Die Gasseilzugspule einfetten.

99000-25350:SUZUKI WATER RESISTANT GREASE EP2 oder gleichwertiges Mittel

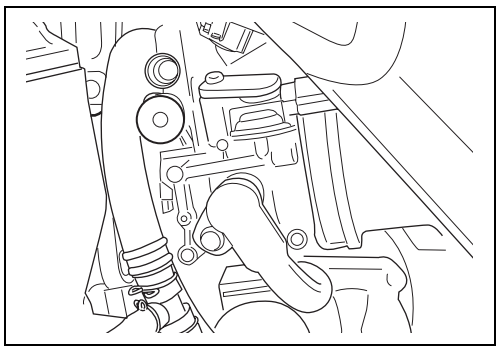
- Das Gasgehäuse anbringen. (☞4-98)



DROSSELGEHÄUSE

- Das Drosselgehäuse auf Schmutz oder Schlamm überprüfen. Falls Schmutz oder Schlamm vorgefunden wurden, muss das Drosselgehäuse gereinigt werden.

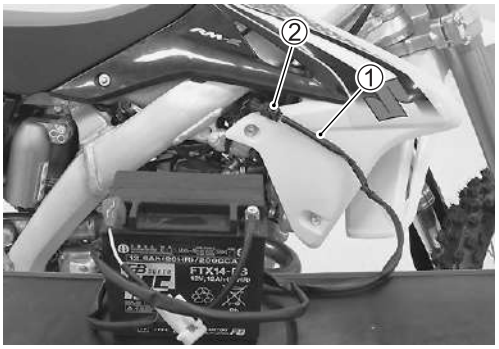
ANMERKUNG:
Unter Druck stehendes Wasser darf nicht auf den Gasseilzugabdeckungsablass gerichtet werden, da sonst verschmutztes Wasser in die Abdeckung gelangen kann.



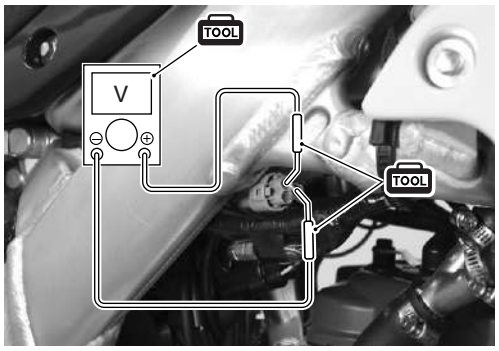
DROSSELPOSITIONSSENSOR (TP-SENSOR)

- Eine 12-Volt-Batterie an den Service-Stecker ② mit dem Batteriekabel ① anschließen.

  36890-28H00: Batteriekabel (Option)



- Die Nadelspitzensonden in den TP-Sensorkabelstecker einführen.
- Die TP-Sensor-Ausgangsspannung am Stecker messen (zwischen ⊕ Gelb und ⊖ B/Br), indem der Gasdrehgriff gedreht wird. Den TP-Sensor erforderlichenfalls einstellen. (☞4-50)



DATA TP-Sensor-Ausgangsspannung
Drosselventil geschlossen: 0,60 – 0,64 V
Drosselventil geöffnet: 3,60 – 4,00 V

TOOL 09900-25008: Multi-Stromkreistestersatz
09900-25009: Nadelspitzensondensatz

- Motorstartbetrieb und Motorleerlaufdrehzahl überprüfen. (☞2-29)

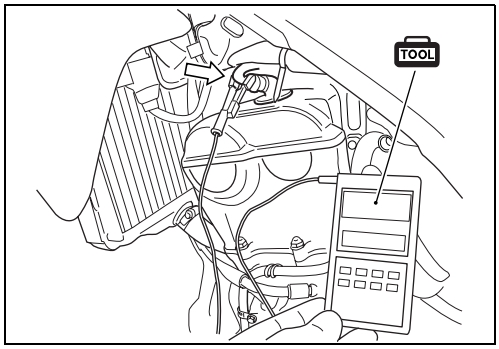
MOTORLEERLAUFDREHZAHL

- Das Gasseilzugspiel einstellen. (☞2-26)
- Den Motor warmlaufen lassen.

ANMERKUNG:
Diese Einstellung bei warmem Motor durchführen.

- Das Spezialwerkzeug (Motordrehzahlmesser) an das Zündkabel anschließen.

TOOL 09900-26006: Motordrehzahlmesser

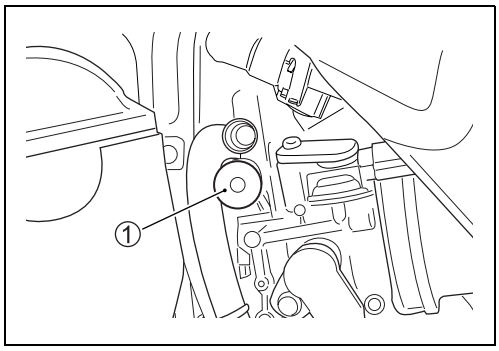


- Den Motor starten, den Kaltstartknopf/die Leerlaufeinstellschraube ① drehen, und die Motorleerlaufdrehzahl folgendermaßen einstellen.

DATA Motorleerlaufdrehzahl: 2 200 ± 50 U/min

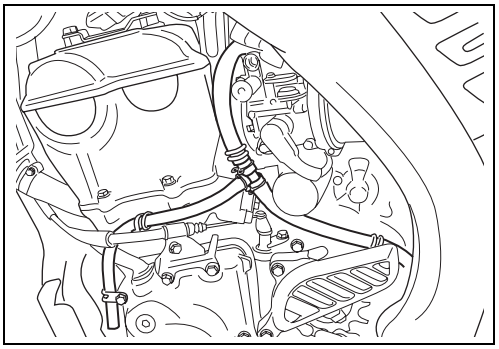
Kaltstartknopf/Leerlaufschraube

Drehen	Motorleerlaufdrehzahl
Im Uhrzeigersinn	Vermindern
Im Gegenuhrzeigersinn	Erhöhen



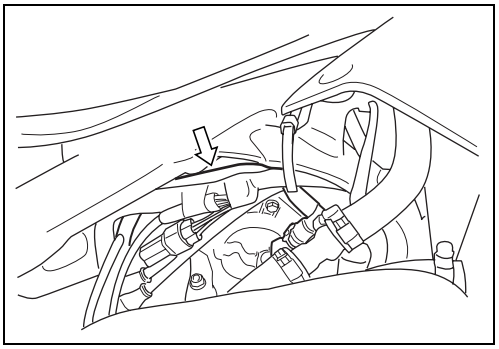
KURBELGEHÄUSELÜFTUNGSSCHLAUCH

- Die Kurbelgehäuselüftungsschläuche auf Beschädigung, Verstopfung und Verbiegung überprüfen. Falls irgendwelche Defekte vorgefunden werden, muss der Lüftungsschlauch ausgewechselt werden.



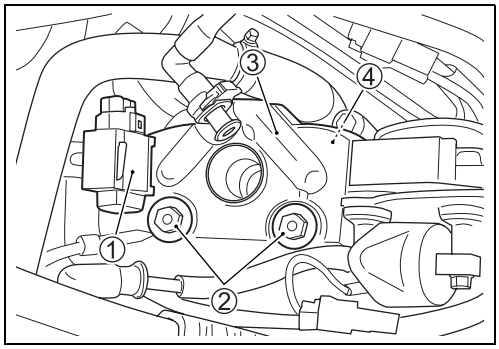
KRAFTSTOFFSCHLAUCH

- Den Kraftstoffschlauch auf Beschädigung und Undichtigkeit überprüfen. Falls irgendwelche Defekte vorgefunden werden, muss der Kraftstoffschlauch ausgewechselt werden.
- Den Kraftstoffschlauch alle vier Jahre austauschen.



VENTILSPIEL

- Den Sitz abnehmen. (☞4-2)
- Kühlerabdeckungen und Kraftstofftank abbauen. (☞4-2)
- Den Zündkerzenstecker abziehen, und die Zündkerze herausdrehen. (☞2-9)
- Den TO-Sensor ① von der Halterung abnehmen.
- Zylinderkopfhaube ③ und Dichtung ④ nach Herausdrehen der Schrauben ② abnehmen. (☞4-14)



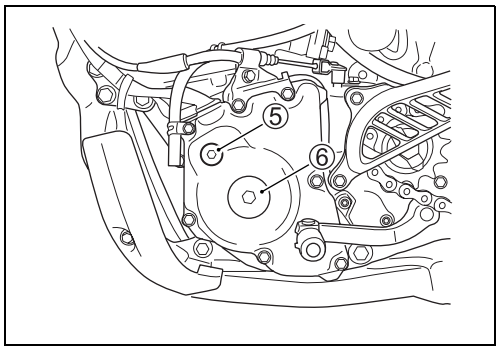
Für die Einlassventile und die Auslassventile ist ein unterschiedliches Spiel vorgeschrieben.
Die Einstellung des Ventilspiels muss kontrolliert und korrigiert werden: 1) bei der regelmäßigen Wartung, 2) wenn der Ventilmechanismus gewartet wird, und 3) wenn die Nockenwellen zur Wartung ausgebaut werden.

ANMERKUNG:

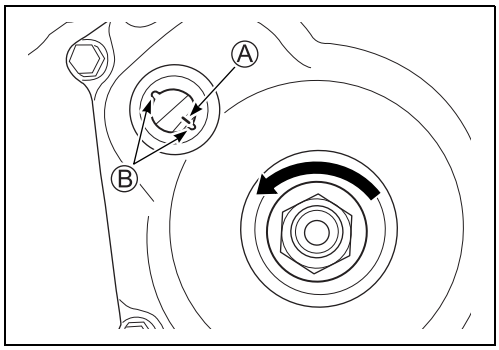
** Zum Prüfen oder Einstellen des Ventilspiels muss sich der Kolben am oberen Totpunkt (TDC) des Verdichtungstakts befinden.*

** Die Ventilspielkontrolle ist bei kaltem Motor durchzuführen.*

- Motoröl ablassen. (☞2-16)
- TDC-Schraube ⑤ und Kurbelwellenöffnungsschraube ⑥ herausdrehen.



- Die Kurbelwelle mit einem Schlüssel im Gegenuhrzeigersinn drehen, um die TDC-Marke Ⓐ auf die Nuten Ⓑ der Steuerungsprüföffnung auszurichten.

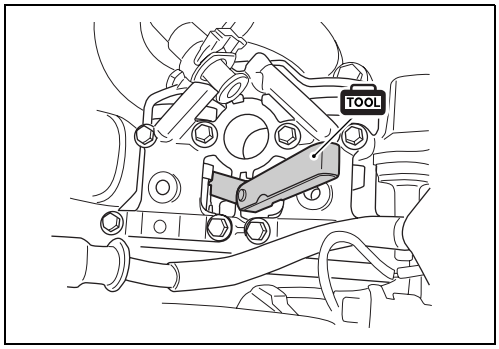


- Fühlerlehre zwischen Stößel und Nocken einschieben. Das Spiel wie nachfolgend beschrieben korrigieren, wenn es nicht vorschriftgemäß ist.

TOOL 09900-20803: Fühlerlehre

DATA Ventilspiel (in kaltem Zustand):

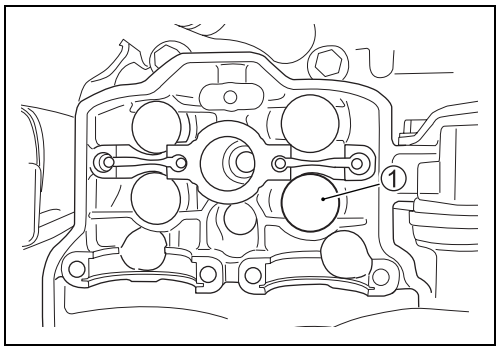
Standard: EINLASS : 0,09 – 0,16 mm
AUSLASS : 0,17 – 0,24 mm

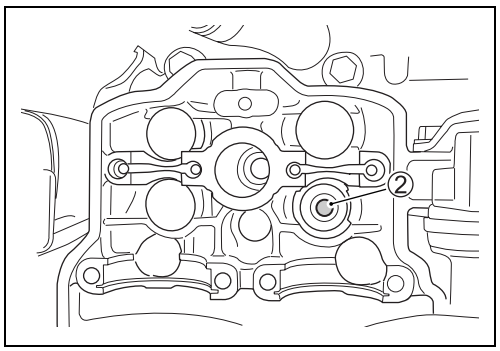


EINSTELLUNG DES VENTILSPIELS

Das Spiel wird durch Ersetzen der bestehenden Stößelbeilage durch eine dickere oder dünnere Beilage eingestellt.

- Einlass- oder Auslassnockenwelle ausbauen. (☞4-14)
- Stößel ① und Beilage ② von Hand oder mit einem Magnetheber abnehmen.
- Den Aufdruck auf der Beilage kontrollieren. Der Aufdruck kennzeichnet die Dicke der Beilage, wie gezeigt.
- Eine Austausch-Beilage wählen, die das Spiel in den Sollbereich zurückbringt. Für diese Einstellung stehen Stößelbeilagen zwischen 1,200 und 2,200 Millimetern in Abstufungen von 0,025 mm zur Verfügung. Die gewählte Beilage mit dem Aufdruck zum Stößel weisend am Ventilschaftende anbringen. Die Beilagengröße unbedingt mit einem Mikrometer nachkontrollieren. Einzelheiten siehe Stößelbeilagenwahltabelle (☞2-33, -34).

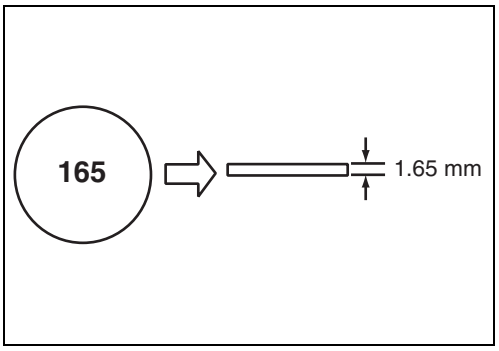




ANMERKUNG:

** Unbedingt Motoröl auf Ober- und Unterseite der Stößelbeilage auftragen.*

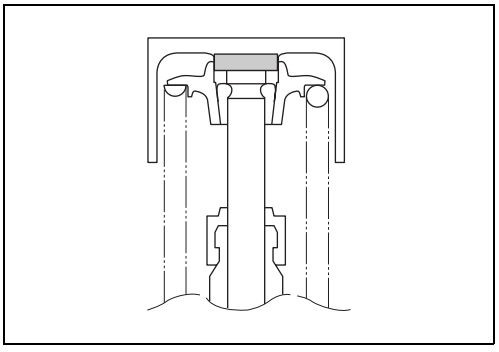
** Beim Einsetzen der Stößelbeilage darauf achten, dass die bedruckte Oberfläche zum Stößel weist.*



- Die Einlass- oder Auslassnockenwelle auf vorgeschriebene Weise wieder einbauen. (☞4-25)
- Nach Wiederanbringen der Stößelbeilage den Motor so durchdrehen, dass der Stößel ganz gedrückt ist. Hierdurch wird das zwischen Beilage und Stößel eingeschlossene Öl herausgedrückt, das ein falsches Messergebnis verursachen könnte. Dann das Spiel nachkontrollieren, um sicherzustellen, dass es sich innerhalb des vorgeschriebenen Bereichs befindet.

Nach vollständiger Ventilspieleinstellung die folgenden Teile wieder anbringen.

- Zylinderkopfhaube, TO-Sensor (☞4-30)
- Zündkerze und Zündkerzenstecker (☞2-9)
- Kühlerabdeckungen und Kraftstofftank
- TDC-Schraube und Kurbelwellenöffnungsschraube (☞4-29)
- Motoröl einfüllen (☞2-16)
- Sitz



STÖßELBEILAGEN-WAHLTABELLE [EINLASS]
STÖßELBEILAGEN-NR. (12892-05C00-XXX)

STÖßELBEILAGENSATZ (12800-05850)

GEMESSENES VENTILSPIEL (mm) \ GRÖßE DER MOMENTANEN BEILAGE (mm)	1,200	1,225	1,250	1,275	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200
SUFFIX-NR.	120	122	125	128	130	132	135	138	140	142	145	148	150	152	155	158	160	162	165	168	170	172	175	178	180	182	185	188	190	192	195	198	200	202	205	208	210	212	215	218	220
0,000– 0,014					1,200	1,225	1,250	1,275	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	
0,015 – 0,039				1,200	1,225	1,250	1,275	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125
0,040 – 0,064			1,200	1,225	1,250	1,275	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150
0,065 – 0,089		1,200	1,225	1,250	1,275	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175
0,090 – 0,160	VORGESCHRIEBENES SPIEL/KEINE EINSTELLUNG ERFORDERLICH																																								
0,161 – 0,185	1,250	1,275	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200
0,186 – 0,210	1,275	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200		
0,211 – 0,235	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200			
0,236 – 0,260	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200				
0,261 – 0,285	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200					
0,286 – 0,310	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200						
0,311 – 0,335	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200							
0,336 – 0,360	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200								
0,361 – 0,385	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200									
0,386 – 0,410	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200										
0,411 – 0,435	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200											
0,436 – 0,460	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200												
0,461 – 0,485	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200													
0,486 – 0,510	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200														
0,511 – 0,535	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200															
0,536 – 0,560	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200																
0,602 – 0,626	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200																	
0,627 – 0,651	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200																		
0,652 – 0,676	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200																			
0,677 – 0,701	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200																			

GEBRAUCH DIESER TABELLE:

I. Ventilspiel messen. “MOTOR KALT”
II. Größe der vorhandenen Beilage messen.
III. Das Spiel in der senkrechten Spalte mit der momentanen Beilagengröße in der waagerechten Spalte vergleichen.

BEISPIEL

Ventilspiel beträgt	0,180 mm
Größe der momentanen Beilage	1,650 mm
Zu verwendende Beilagengröße	1,700 mm

STÖßELBEILAGEN-WAHLTABELLE [AUSLASS]
STÖßELBEILAGEN-NR. (12892-05C00-XXX)

STÖßELBEILAGENSATZ (12800-05850)

GEMESSENES VENTILSPIEL (mm) \ GRÖßE DER MOMENTANEN BEILAGE (mm)	1,200	1,225	1,250	1,275	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200
SUFFIX-NR.	120	122	125	128	130	132	135	138	140	142	145	148	150	152	155	158	160	162	165	168	170	172	175	178	180	182	185	188	190	192	195	198	200	202	205	208	210	212	215	218	220
0,000 – 0,019								1,200	1,225	1,250	1,275	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025
0,020 – 0,044							1,200	1,225	1,250	1,275	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050
0,045 – 0,069						1,200	1,225	1,250	1,275	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075
0,070 – 0,094					1,200	1,225	1,250	1,275	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100
0,095 – 0,119				1,200	1,225	1,250	1,275	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125
0,120 – 0,144			1,200	1,225	1,250	1,275	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150
0,145 – 0,169	1,200	1,225	1,250	1,275	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175
0,170 – 0,240	VORGESCHRIEBENES SPIEL/KEINE EINSTELLUNG ERFORDERLICH																																								
0,241 – 0,265	1,250	1,275	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200
0,266 – 0,290	1,275	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200	
0,291 – 0,315	1,300	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200		
0,316 – 0,340	1,325	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200			
0,341– 0,365	1,350	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200				
0,366 – 0,390	1,375	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200					
0,391 – 0,415	1,400	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200						
0,416 – 0,440	1,425	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200							
0,441 – 0,465	1,450	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200								
0,466 – 0,490	1,475	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200									
0,491 – 0,515	1,500	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200										
0,516 – 0,540	1,525	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200											
0,541 – 0,565	1,550	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200												
0,566 – 0,590	1,575	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200													
0,591 – 0,615	1,600	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200														
0,616 – 0,640	1,625	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200															
0,641 – 0,665	1,650	1,675	1,700	1,725	1,750	1,775	1,800	1,825	1,850	1,875	1,900	1,925	1,950	1,975	2,000	2,025	2,050	2,075	2,100	2,125	2,150	2,175	2,200	2,200																

GEBRAUCH DIESER TABELLE:

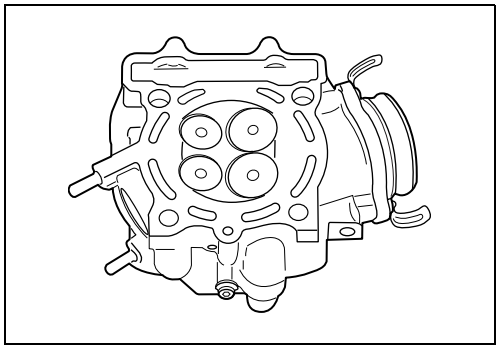
I. Ventilspiel messen. “MOTOR KALT”
II. Größe der vorhandenen Beilage messen.
III. Das Spiel in der senkrechten Spalte mit der momentanen Beilagengröße in der waagerechten Spalte vergleichen.

BEISPIEL

Ventilspiel beträgt	0,250 mm
Größe der momentanen Beilage	1,650 mm
Zu verwendende Beilagengröße	1,700 mm

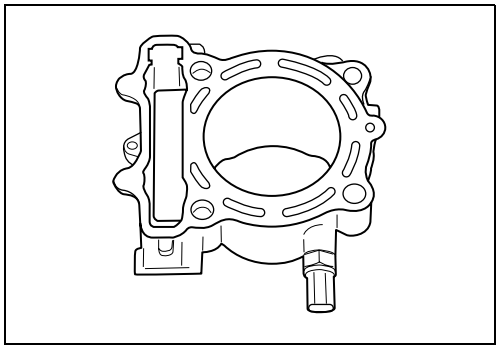
ZYLINDERKOPF, ZYLINDER UND KOLBEN

ZYLINDERKOPF-ÜBERPRÜFUNG



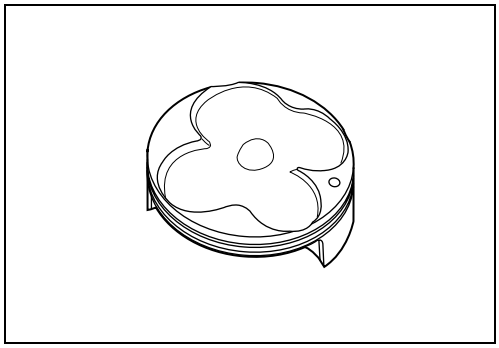
- Den Zylinderkopf abnehmen. (☞4-16)
- Den Brennraum entkohlen.
- Auf Nadellöcher, Risse und andere Schäden prüfen.
- Falls irgendwelche Defekte festgestellt werden, den Zylinderkopf durch einen neuen ersetzen.

ZYLINDER-ÜBERPRÜFUNG



- Den Zylinder abnehmen. (☞4-18)
- Die Zylinderwand auf Kratzer, Kerben und andere Schäden überprüfen.
- Falls irgendwelche Defekte festgestellt werden, den Zylinder durch einen neuen ersetzen.

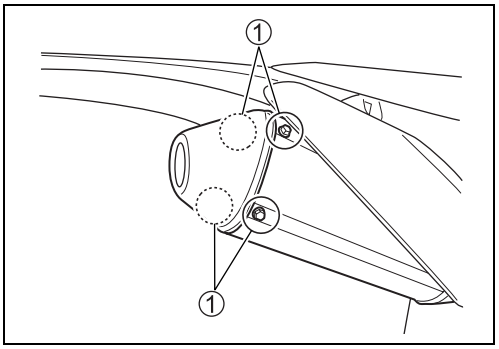
AUSTAUSCH VON KOLBEN UND KOLBENRING



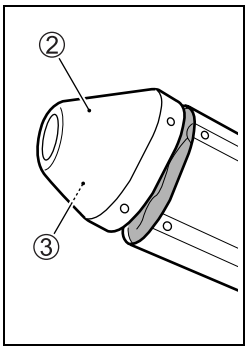
- Kolben und Kolbenringe auswechseln. (☞4-19)

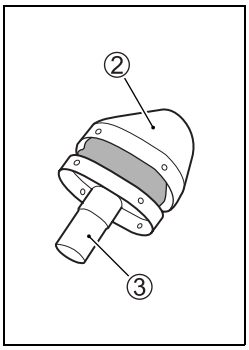
SCHALLDÄMPFER

SCHALLDÄMPFER-ÜBERPRÜFUNG UND -AUSTAUSCH



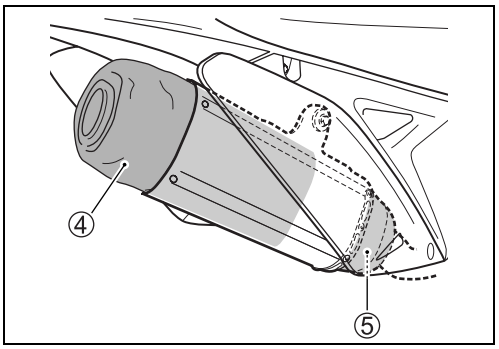
- Die hinteren Auspufftopfgehäuse-Befestigungsschrauben ① herausdrehen.



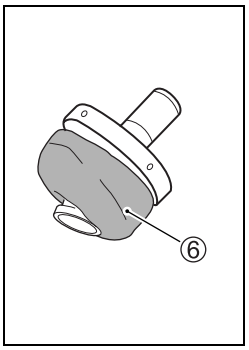


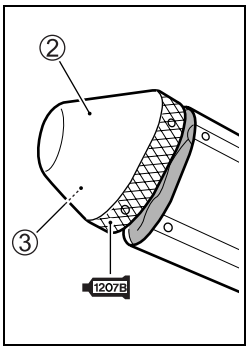
- Hinteres Auspufftopfgehäuse ② und Auspufftopfschlussrohr ③ abnehmen.

ANMERKUNG:
Darauf achten, hinteres Auspufftopfgehäuse ② und Auspufftopfschlussrohr ③ nicht zu beschädigen.



- Schalldämpfer ④, vordere Auspuffglaswolle ⑤ und hintere Auspuffglaswolle ⑥ abnehmen.
- Den Schalldämpfer ④ und die Glaswollstücke (⑤, ⑥) auf Verstopfung durch Ölkohle oder Teer kontrollieren.
- Schalldämpfer und Glaswolle erforderlichenfalls erneuern.
- Vordere Auspuffglaswolle ⑤, Schalldämpfer ④ und hintere Auspuffglaswolle ⑥ anbringen.





- Bond auf den Umkreis des hinteren Auspufftopfgehäuses ② auftragen.

1207B 99000-31140: SUZUKI BOND "1207B"
oder gleichwertiges Mittel

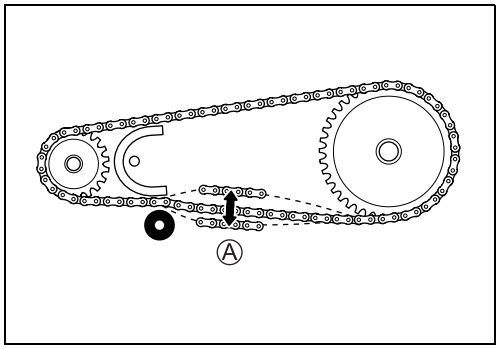
- Hinteres Auspufftopfgehäuse ② und Auspufftopfschlussrohr ③ unter Ausrichtung jeder Öffnung in das Auspufftopfgehäuse einsetzen.
- Die Befestigungsschrauben des hinteren Auspufftopfgehäuses mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Befestigungsschraube des hinteren Auspufftopfgehäuses:
10 N·m (1,0 kgf-m)

ANMERKUNG:
Nach Montage des Auspufftopfs auf Abgasundichtigkeit überprüfen.

ANTRIEBSKETTE UND KETTENRÄDER

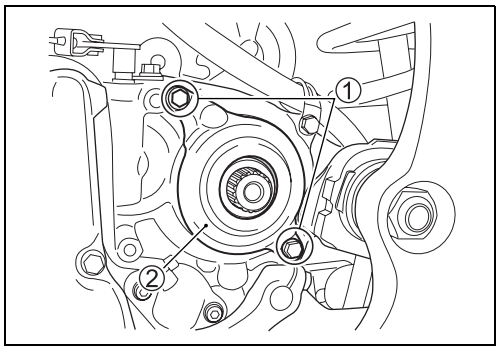
ANTRIEBSKETTENDURCHHANG

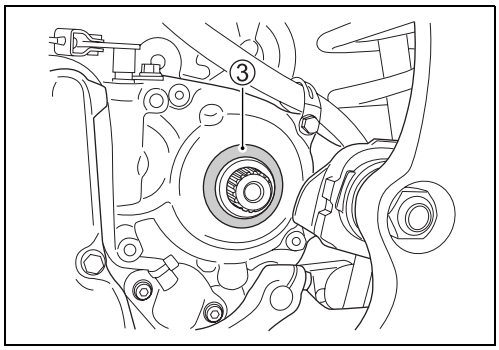


- Das Motorrad auf einen Block setzen, um das Hinterrad vom Boden abzuheben.
- Den Antriebskettendurchhang in der Mitte zwischen dem Antriebskettenpuffer und dem hinteren Kettenrad überprüfen.

DATA Antriebskettendurchhang Ⓐ: 35 – 45 mm

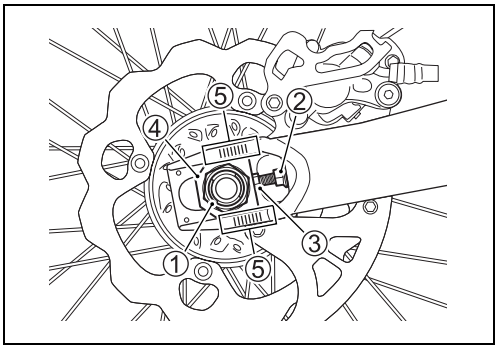
KURBELGEHÄUSEANTRIEBSWELLEN-SIMMERRING





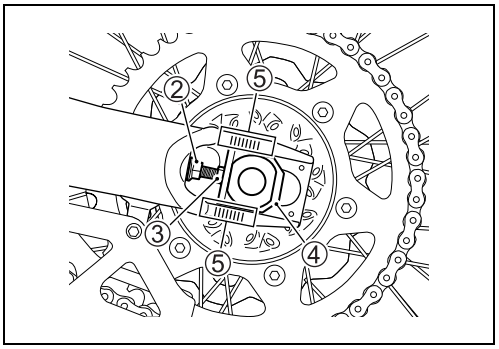
- Das Motorkettenrad abnehmen. (☞4-6)
- Schrauben ① und Simmerringhalter ② abnehmen.
- Den Simmerring ③ auf anormalen Zustand untersuchen (Staub, Steine oder Fremdkörper).
- Erforderlichenfalls erneuern.

ANTRIEBSKETTENEINSTELLUNG



- Die Achsmutter ① lösen.
- Die Sicherungsmuttern ② lösen, und den Antriebskettendurchhang durch Drehen der Einsteller ③ vorschriftgemäß einstellen. Sicherstellen, dass die Einstellerscheiben ④, links und rechts, auf die gleiche Position an den Skalen ⑤ eingestellt sind.
- Die Einsteller ③ in Position halten, und die Sicherungsmuttern ② festziehen.
- Die Einstellerscheiben ④ zu den Einstellern ③ drücken, und die Achsmutter ① festziehen.

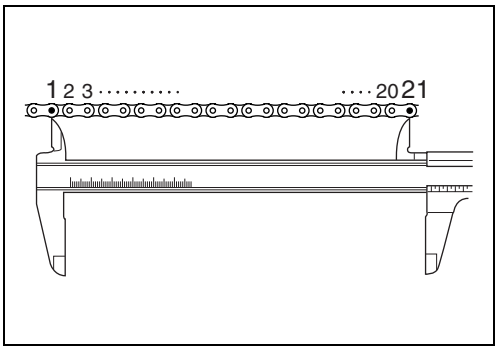
Hinterachsmutter: 100 N·m (10,0 kgf-m)



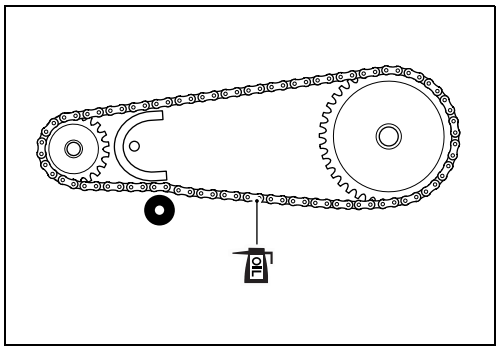
LÄNGE 20 GLIEDER

Die Antriebskette straffen, und die Länge von 20 Gliedern messen.

DATA Antriebskette Länge 20 Glieder
Verschleißgrenze: 323,8 mm



ANTRIEBSKETTEN-REINIGUNG UND -SCHMIERUNG



- Die Antriebskette von Schmutz und Staub befreien.
- Die Antriebskette mit einem Kettenreiniger oder mit Wasser und einem milden Reinigungsmittel reinigen.

HINWEIS

Die Antriebskette kann durch unsachgemäße Reinigung beschädigt werden.

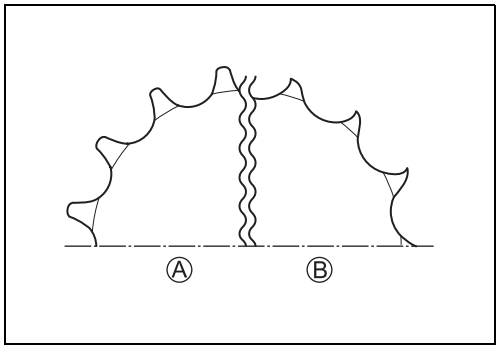
*** Keine flüchtigen Lösungsmittel wie Verdünner, Petroleum oder Benzin verwenden.**

*** Zum Reinigen der Antriebskette keinen Hochdruckreiniger verwenden.**

*** Zum Reinigen der Antriebskette keine Drahtbürste verwenden.**

- Zum Reinigen der Antriebskette eine weiche Bürste verwenden.
- Wasser und Reinigungsmittel abwischen.
- Die Antriebskette mit einem Motorrad-Kettenschmiermittel oder einem hochviskosen Öl schmieren.
- Sowohl die Innen- als auch die Außenlaschen der Antriebskette schmieren.
- Nach dem Schmieren überschüssiges Schmiermittel rund um die Antriebskette abwischen.

ÜBERPRÜFUNG DES ZAHNRADS



- Motorkettenrad und Hinterrad-Kettenrad auf Verschleiß und Risse prüfen. Die Zahnräder nach Bedarf austauschen.

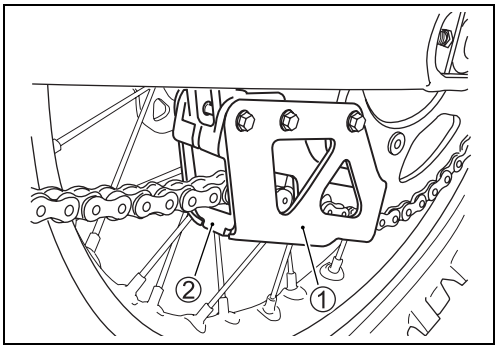
ANMERKUNG:
Bei Erneuerung eines abgenutzten Zahnrads ist wahrscheinlich auch eine Erneuerung der Antriebskette erforderlich.

Ⓐ Normale Abnutzung
Ⓑ Übermäßige Abnutzung

- Die Motorkettenradschraube auf Lockerung überprüfen. Die Motorkettenradschraube erforderlichenfalls anziehen. (☞4-10)

KETTENFÜHRUNG, PUFFER UND SPANNRAD

ANTRIEBSKETTENFÜHRUNG-ÜBERPRÜFUNG

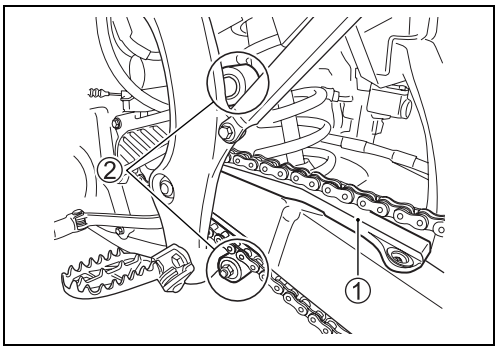


- Die Antriebskettenführung ① auf Verbiegung und Beschädigung prüfen.

ANMERKUNG:
Wenn die Kettenführung verformt ist und von der laufenden Kette berührt wird, können Geräusche und Verschleiß verursacht werden.

- Den Kettenführungsschutz ② auf Verschleiß überprüfen.
- Defekte Teile gegebenenfalls erneuern.

ANTRIEBSKETTENPUFFER- UND -SPANNRAD-ÜBERPRÜFUNG



- Den Antriebskettenpuffer ① auf Abnutzung und Risse prüfen.
- Die Antriebskettenspannräder ② auf Verschleiß prüfen.
- Defekte Teile gegebenenfalls erneuern.

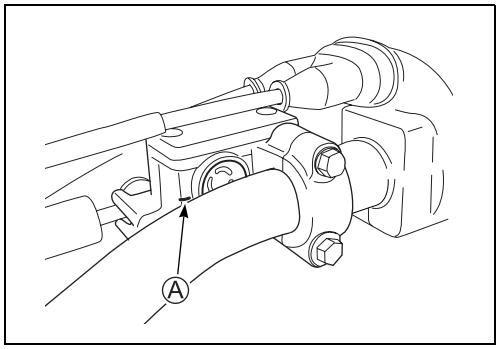
ANMERKUNG:
Die Antriebskette kann die Schwinge direkt berühren, wenn der Antriebskettenpuffer verschlissen ist. Dadurch werden Schäden an Kette und Schwinge hervorgerufen.

- Antriebskettenspannradschraube und -mutter auf festen Sitz überprüfen.

Antriebskettenspannradschraube und -mutter:
23 N·m (2,3 kgf-m)

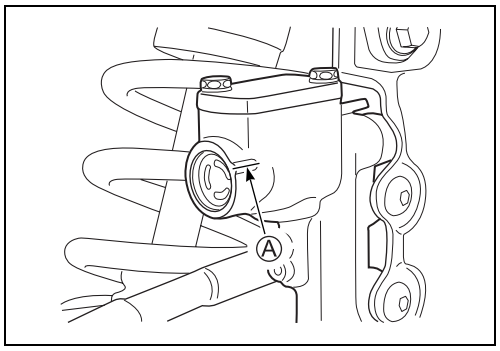
BREMSEN

BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND



- Den Bremsflüssigkeitsstand sowohl im vorderen als auch im hinteren Bremsflüssigkeitsbehälter prüfen. Wenn der Bremsflüssigkeitsstand unter der LOWER-Markierung Ⓐ liegt, Bremsflüssigkeit der vorgeschriebenen Sorte in den Behälter nachfüllen, bis die Linie UPPER erreicht ist.
  Wenn der Bremsflüssigkeitsstand abnimmt, auf Bremsklotzverschleiß und Flüssigkeitsaustritt prüfen.

Bremsflüssigkeit: DOT 4



⚠ WARNUNG

Bremsflüssigkeit kann für Menschen und Tiere gefährlich sein. Bremsflüssigkeit kann bei Verschlucken Gesundheitsschäden verursachen oder zum Tode führen. Sie hat auch schädliche Auswirkungen, wenn sie auf die Haut oder in die Augen gelangt.

Bremsflüssigkeit nicht Kindern oder Haustieren zugänglich machen. Falls jemand versehentlich Bremsflüssigkeit schluckt, sofort Erbrechen hervorrufen und einen Arzt benachrichtigen. Wenn Bremsflüssigkeit in die Augen oder auf die Haut gelangt ist, mit reichlich Wasser aus- oder abspülen.

⚠ WARNUNG

Die Verwendung anderer Bremsflüssigkeit als DOT 4 aus einem versiegelten Behälter kann zu Schäden an der Bremsanlage und zu Unfällen führen.

Den Behälterdeckel vor der Abnahme reinigen. Nur DOT 4 Bremsflüssigkeit aus einem versiegelten Behälter verwenden. Niemals andere Typen von Bremsflüssigkeiten verwenden oder einmischen.

HINWEIS

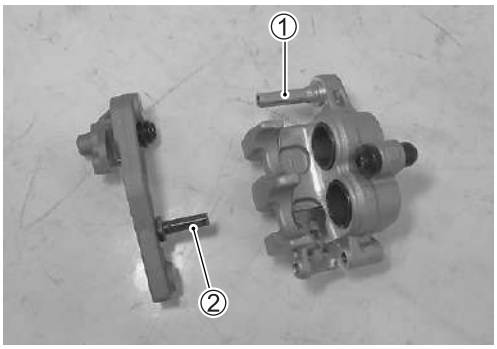
Verschüttete Bremsflüssigkeit kann lackierte Oberflächen und Kunststoffteile angreifen.

Immer darauf achten, keine Bremsflüssigkeit zu verschütten, wenn der Bremsflüssigkeitsbehälter aufgefüllt wird. Verschüttete Bremsflüssigkeit sofort abwischen.

VORDERRAD-BREMSSATTELACHSEN-SCHRAUBE

- Den Bremssattel abnehmen. (☞4-67)
- Sicherstellen, dass die Bremssattelachsenschrauben (Bremssattel ①, Halterung ②) mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festgezogen sind. Wenn sie locker sind, mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Vorderrad-Bremssattelachsenschraube
(Bremssattel): 25 N·m (2,5 kgf-m)
(Halterung): 28 N·m (2,8 kgf-m)

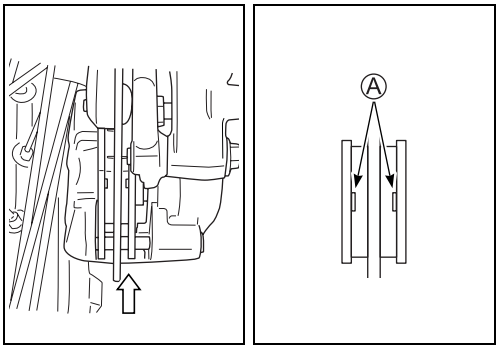


- Den Bremssattel anbringen. (☞4-68)
- Bremsflüssigkeit nachfüllen, und Luft aus dem Bremssystem ablassen. (☞4-62)

BREMSKLÖTZE

- Die Bremsklötze auf Abnutzung überprüfen. Die Bremsklötze erneuern, falls sie abgenutzt sind. (☞4-65)

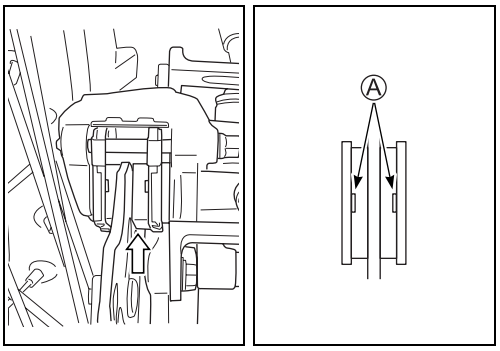
Ⓐ Verschleißgrenze



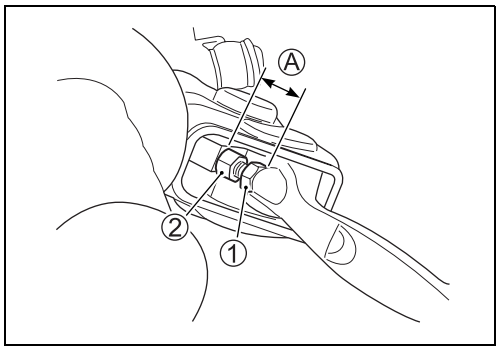
ANMERKUNG:

** Mehrmals mit Bremshebel und Bremspedal pumpen, um die Bremsklötze in die richtige Stellung zu bringen, nachdem die Bremsklötze ausgetauscht worden sind.*

** Beim Austauschen der Bremsklötze immer den linken und rechten gleichzeitig austauschen.*



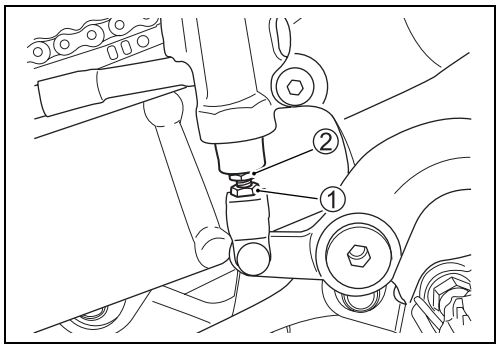
BREMSHEBELEINSTELLUNG



Die Bremshebelposition wie folgt einstellen:
- Die Sicherungsmutter ① lösen.
- Den Einsteller ② hinein- oder herausdrehen, um die richtige Bremshebelposition zu erhalten.
- Die Standard-Einstellerlänge Ⓐ liegt zwischen 11 – 15 mm.
- Die Sicherungsmutter ① festziehen.

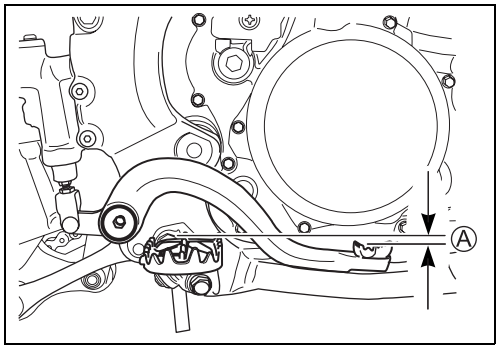
DATA Einstellerlänge Ⓐ: 11 – 15 mm

EINSTELLUNG DER BREMSPEDALHÖHE



Die Höhe des Bremspedals wie folgt einstellen:
- Die Sicherungsmutter ① lösen.
- Die Bremspedalhöhe Ⓐ durch Drehen des Einstellers ② so einstellen, dass das Pedal 0 – 10 mm unter der Oberfläche der Fußraste ist.
- Die Sicherungsmutter ① festziehen.

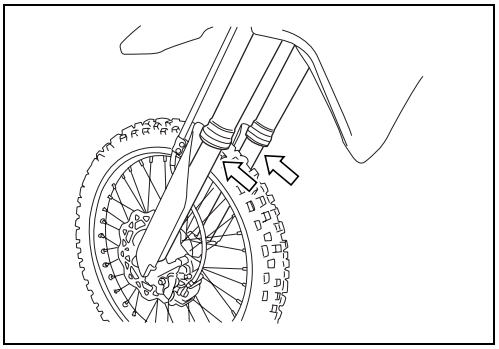
DATA Bremspedalhöhe Ⓐ: 0 – 10 mm



Hinterrad-Hauptbremszylinderstangen-Sicherungsmutter: 6 N·m (0,6 kgf-m)

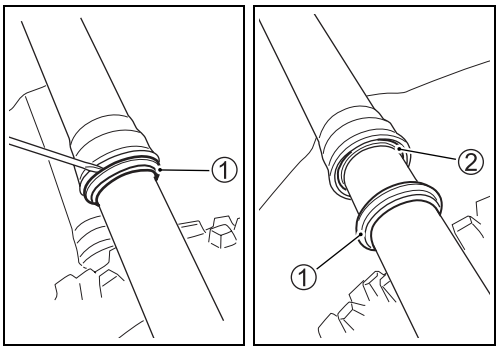
TELESKOPGABEL

- Das Innenrohr auf Schmutz und Staub überprüfen. Falls Schmutz oder Staub vorgefunden wird, das Innenrohr reinigen.
- Die Gabelschutzvorrichtungen abnehmen. (☞4-73)
- Die Staubdichtungen ① und den Schaber ② abnehmen.

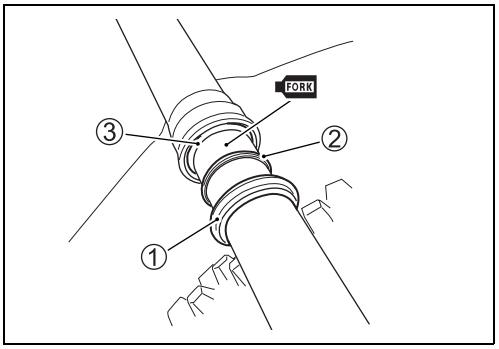


HINWEIS
Kratzer am Innenrohr können zu Ölundichtigkeit führen. **Beim Abnehmen darauf achten, keine Kratzer zu verursachen.**

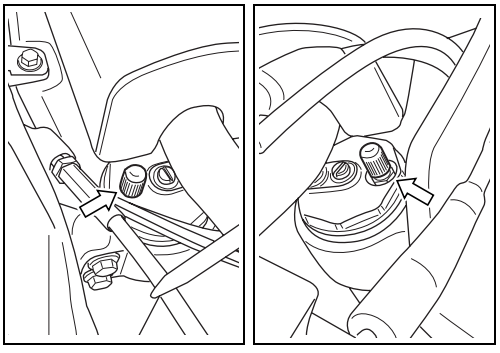
- Schmutz zwischen den Staubdichtungen ① und den Simmerringen ③ beseitigen.
- Gabelöl auf die Innenrohre auftragen.
- Schaber ②, Staubdichtungen ① und Gabelschutzvorrichtungen wieder anbringen.



- Die Teleskopgabel mehrmals nach oben und unten bewegen, und auf glatte Bewegung prüfen.
- Auf Schäden und Öl- oder Luftundichtigkeit prüfen.
- Defekte Teile gegebenenfalls erneuern. (☞4-74)
- Auf festen Sitz von Schrauben und Muttern prüfen.



- Einen Ständer unter das Fahrgestellrohr setzen, um das Vorderrad von Boden abzuheben.
- Die Luftventilkappen abnehmen.
- Jeden Luftdruck kontrollieren und erforderlichenfalls einstellen. (☞3-11)
- Die Luftventilkappen anbringen.

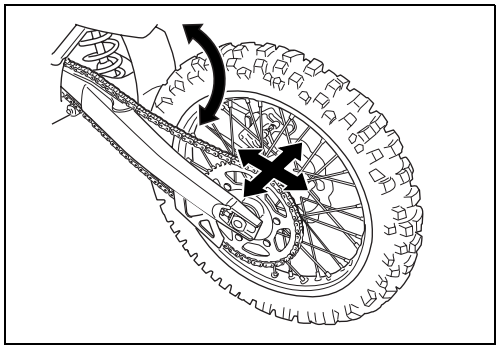


GABELÖLWECHSEL

- Das Gabelöl wechseln. (☞3-10)

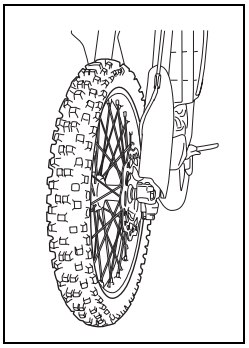
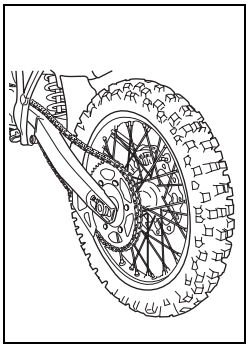
HINTERRADAUFHÄNGUNG

- Das Hinterrad mehrmals ein- und ausfedern lassen, und auf glatte Bewegung prüfen.
- Auf Schäden und Öllecks prüfen.
- Auf festen Sitz von Schrauben und Muttern prüfen.
- Überprüfen, ob die Hinterradaufhängung Spiel hat oder klemmt, indem die Schwinge nach oben und unten sowie nach rechts und links bewegt wird.
- Defekte Teile gegebenenfalls erneuern.



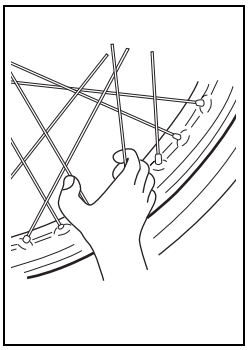
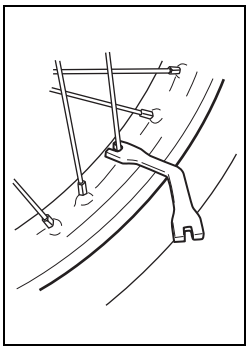
RÄDER UND REIFEN

FELGEN- UND REIFEN-ÜBERPRÜFUNG

- Räder und Reifen auf Beschädigung überprüfen.
- Das Radlager auf Rattern überprüfen. (☞4-56)
- Die Radfelge auf Schlag überprüfen. (☞4-56)
- Defekte Teile gegebenenfalls erneuern.

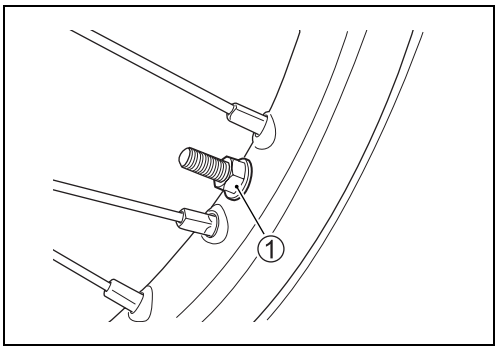
ÜBERPRÜFUNG DER SPEICHENNIPPEL UND FELGENSICHERUNGEN

- Die Speichenspannung überprüfen, indem die Speichennippel zusammengezogen werden.
- Die Speichennippel erforderlichenfalls mit einem Speichennippelschlüssel so nachziehen, dass alle Speichen dieselbe Spannung haben.

Speichennippel: 6 N·m (0,6 kgf-m)

HINWEIS
Durch falsch angezogene Speichennippel kann das Rad beschädigt werden. **Die Speichennippel schrittweise um weniger als 1/2 Drehung anziehen. Speichenspannung überprüfen, dann Speichennippel nachziehen.**

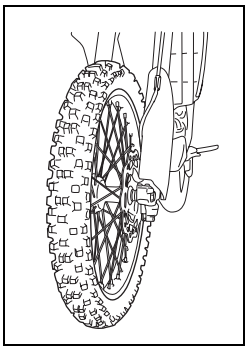
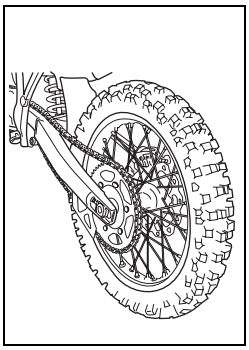


- Das Felgenschloss ① auf richtigen Sitz überprüfen.

Vorderradfelgensicherung: 14 N·m (1,4 kgf-m)

Hinterradfelgensicherung: 17 N·m (1,7 kgf-m)

REIFENFÜLLDRUCK

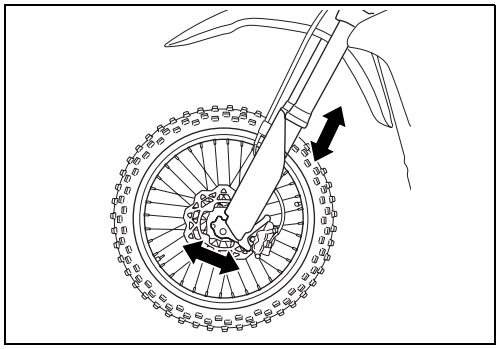



- Vorderen und hinteren Reifendruck überprüfen.

DATA Reifendruck (kalt): 70 – 110 kPa (0.7 – 1.1 kgf/cm²)

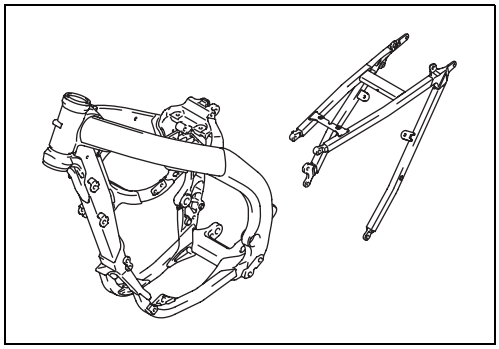
LENKUNG

• Die Lenkung durch Auf-, Ab-, Hin- und Herbewegen der Teleskopgabel prüfen. Wenn die Lenkung Spiel hat oder hakt, die Festigkeit der Lenkschaftkopfmutter und die Lenkungslager prüfen. (☞4-94, -95)



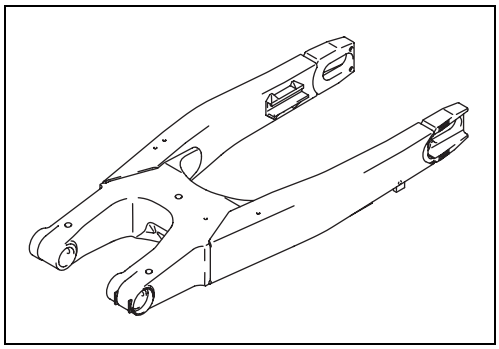
RAHMEN

• Den Rahmen regelmäßig überprüfen.



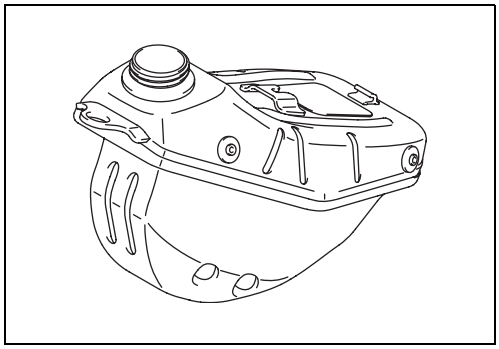
SCHWINGE

• Die Schwinge regelmäßig überprüfen.



KRAFTSTOFFTANK

• Den Kraftstofftank auf Aussickern von Kraftstoff und Undichtigkeit an Schweißstellen überprüfen.



SCHMIERUNG

Fett oder Öl auf bewegliche Teile auftragen, um die Haltbarkeit zu steigern und Verschleiß zu verhindern.

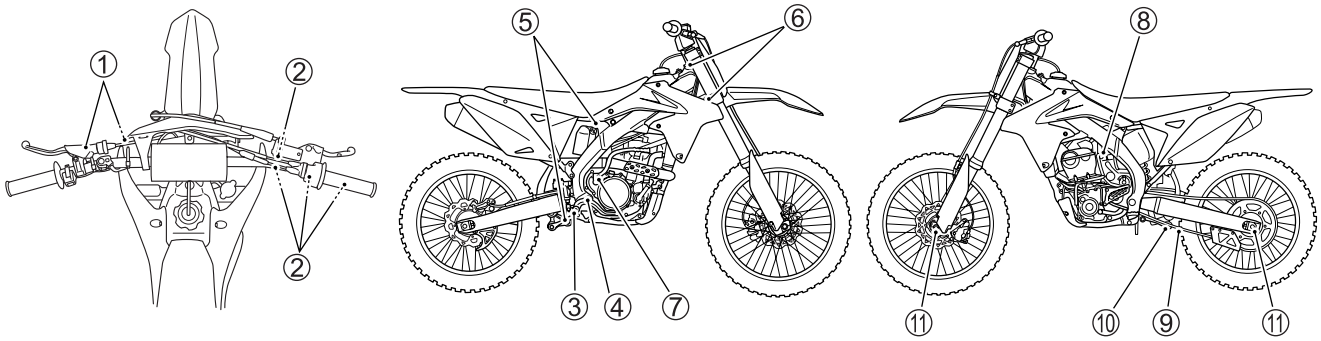
Nr.	GEGENSTAND	SCHMIER-MITTEL	HÄUFIGKEIT	ANMERKUNGEN
①	Kupplungsseilzug, -hebel	A	Vor dem Rennen und zwischen Rennen	Öl durch die Seilzüge laufen lassen, bis es ganz am anderen Ende ankommt. Die Seilzugenden an den Drehpunkten schmieren.
②	Gasdrehgriff, Gasgehäuse	C	Vor dem Rennen	Das Innere der Gasseilzugspule leicht einfetten. Von Schmutz freihalten.
	Gasseilzug	A		
③	Bremspedal	C	Jedes Rennen/Häufiger, wenn erforderlich	Den Bremspedal-Drehpunkt schmieren.
④	Schwinge	C	Alle 3 Rennen/Häufiger, wenn erforderlich	Die Lager reinigen und packen. Dichtungen frisch halten. Die Dichtungen einfetten.
⑤	Hinterradaufhängung Drehpunkte des Gestänges	C	Jedes Rennen/Häufiger, wenn erforderlich	Die Lager reinigen und packen. Dichtungen frisch halten. Die Dichtungen einfetten.
⑥	Lenkschaft Lager	C	Alle 5 Rennen/Häufiger, wenn erforderlich	Die Lager reinigen und packen. Dichtungen frisch halten.
⑦	Kickstarterhebel	C	Vor dem Rennen	Die Kickstarterhebel-Drehstelle schmieren.
⑧	Start-/Leerlaufeinstellerwelle	A	Vor dem Rennen	Die Plungerwelle leicht einölen.
⑨	Antriebskette	B	Vor dem Rennen und zwischen Rennen	Die Kette stets gründlich geschmiert halten. Verschleiß und Ausrichtung stets kontrollieren.
⑩	Dämpferhebel, Dämpferstange	C	Jedes Rennen/Häufiger, wenn erforderlich	Lager und Dichtungen schmieren.
⑪	Vorder- und Hinterrad	C	Jedes Rennen/Häufiger, wenn erforderlich	Lager und Dichtungen schmieren.

Die folgenden Materialien werden benötigt:

A. Leichtöl, wie WD-40 oder rostlösendes Öl

B. Aerosol-Kettenschmiermittel

C. SUZUKI SUPER GREASE “A” oder gleichwertiges Fett, oder SUZUKI WATER RESISTANT GREASE EP2 oder gleichwertiges Fett



Den Wartungsplan genau einhalten. Die Zerlegung, die zum Schmieren vieler Bauteile erforderlich ist, stellt in sich selbst eine wertvolle, vorbeugende Wartungsmaßnahme dar. Sie ermöglicht es Ihnen, Teile auf Abnutzung, Ermüdung und richtige Einstellung zu überprüfen sowie Befestigungsteile auf einwandfreien Sitz. Außerdem können Sie hierbei Schmutz entfernen, der sonst nicht herauszubekommen wäre.

TUNING DER MASCHINE

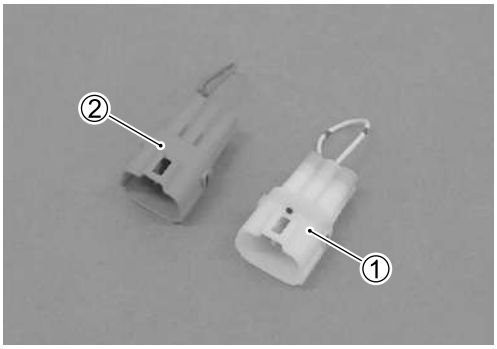
INHALT

AUSWAHL DES ECM-TUNING-MAP 3-2
KURZSCHLUSSKABEL-ANSCHLUSS- VERFAHREN 3-3
AUSWAHL DES S-HAC (SUZUKI HOLESHOT ASSIST CONTROL)-MAP 3-4
WÄHLEN EINES MODUS 3-5
TELESKOPGABEL-TUNING 3-7
EINSTELLUNG DES LUFTDRUCKS 3-8
EINFEDERDÄMPFUNGSKRAFT- EINSTELLUNG 3-8
EINSTELLUNG DER AUSFEDERDÄMPFUNGSKRAFT 3-9
ÖLWECHSEL 3-10
EINSTELLEN DES LUFTDRUCKS 3-11
TUNING DER TELESKOPGABEL 3-13
HINTERRADAUFHÄNGUNG-TUNING 3-14
EINFEDERDÄMPFUNGSKRAFT- EINSTELLUNG 3-15
EINSTELLUNG DER AUSFEDERDÄMPFUNGSKRAFT 3-16
EINSTELLUNG DER FEDERVORSPANNUNG 3-17
HINTERRADAUFHÄNGUNG-TUNING 3-18
RADAUFHÄNGUNGSABGLEICH 3-20

AUSWAHL DES ECM-TUNING-MAP

Das ECM dieses Modells umfasst drei verschiedene mappings, ein Standardfeld und zwei modifizierte Felder (jeweils ein Einspritzfeld für ein etwas magereres und ein etwas fetteres Gemisch).
Den entsprechende Steckbrücke unter mit dem Motorrad mitgelieferten Drähten auswählen und an den Betriebsartenwahlstekker anschließen. Auf diese Weise kann die ECM-Einstellung zu einem modifizierten Mapping geändert werden (je nach gewählter Steckbrücke entweder das Mapping für ein etwas magereres Gemisch oder das Mapping für ein etwas fetteres Gemisch).

	Steckerfarbe	Einspritz-Mapping
①	Weiß	Mager
②	Grau	Fett
	–	Standard

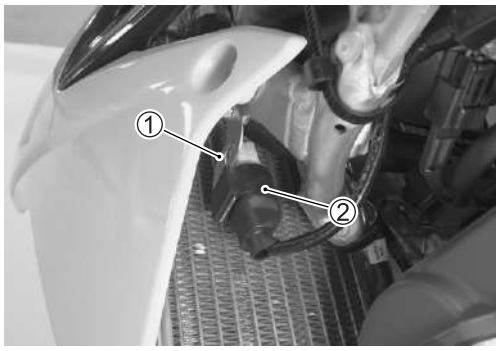


ANMERKUNG:
Die Umstellung wird unmittelbar nach Motorstart ausgeführt.

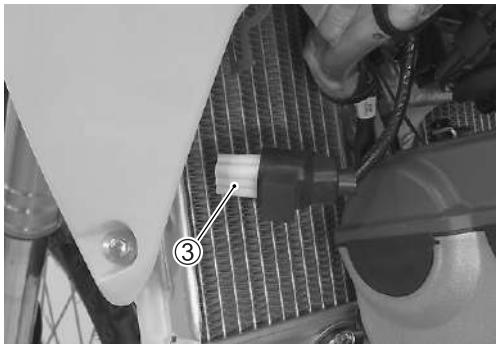
- Für folgende Bedingungen die weiße Steckbrücke (Mapping für etwas magereres Gemisch) wählen:
  1) Regen
  2) Hohe Luftfeuchtigkeit
- Für folgende Bedingungen die graue Steckbrücke (Mapping für etwas fetteres Gemisch) wählen:
  1) Niedrige Luftfeuchtigkeit
  2) Bei andauernd hoher Drehzahl

ANMERKUNG:
Die obige Information ist nur als generelle Richtlinie gedacht. Zur Bestimmung der Einstellung müssen auch das Fahrverhalten und das Zündkerzengesicht berücksichtigt werden.

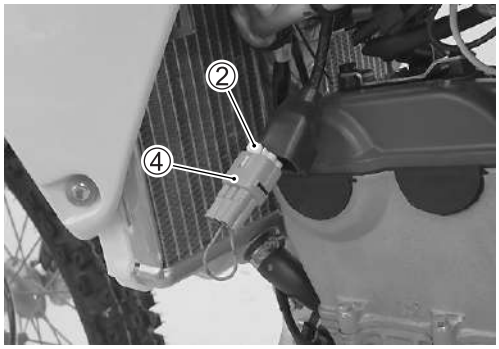
KURZSCHLUSSKABEL-ANSCHLUSS-VERFAHREN



- Den Betriebsartenwahlstecker ② von der Halterung ① abnehmen.

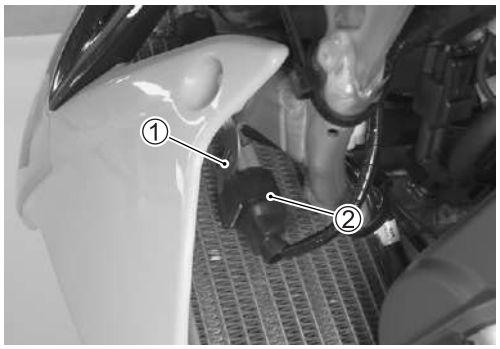


- Die Betriebsartenwahlsteckerkappe ③ abtrennen.



- Den Kurzschlussdraht ④ am Betriebsartenwahlstecker ② anschließen.

HINWEIS
Durch einen inkorrekten Betriebsartenwahlstecker kann ein Systemschaden verursacht werden. **Beim Anschließen des Steckers trocken halten.**

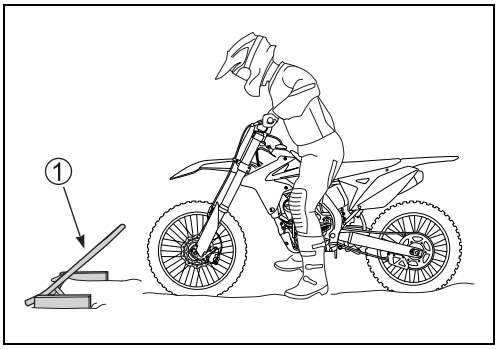


- Den Betriebsartenwahlstecker ② an der Halterung ① anbringen.
- Den Motor starten.

AUSWAHL DES S-HAC (SUZUKI HOLESHOT ASSIST CONTROL)-MAP

S-HAC ist eine Funktion, die Motoreigenschaften bei Rennstart mit einem Starttor ① steuert.
Eine von drei verschiedenen Modi (Mappings) kann zur Steuerung des Motors gewählt werden.

ANMERKUNG:
S-HAC führ eine speziell für Starts mit einem Starttor vorgesehene Steuerung aus.
S-HAC sollte nicht für Starts ohne Starttor eingesetzt werden.



S-HAC-MAP

Mapping (Anzeigeleuchte)	Verwenden für
Standard-Mapping (Leuchtet nicht)	–
A-Mapping (blinkt langsam)	Harter und trockener Schmutz oder Betonbasis
B-Mapping (blinkt schnell)	Normaler Schmutz

Bedingungen für die Freigabe der Motorsteuerung

Gewähltes Mapping	Bedingungen für die Freigabe der Motorsteuerung
A-Mapping oder B-Mapping	Steuerung wird 6 Sekunden nach dem Start freigegeben.
	Steuerung wird freigegeben, wenn das Gas nach dem Start zugedreht wird.
	Steuerung wird bei Schaltung auf den 4. Gang freigegeben.
	Die Steuerung wird freigegeben, wenn der Start nicht innerhalb von 180 Sekunden nach Wahl von A-Mapping oder B-Mapping erfolgt.
	Die Steuerung wird freigegeben, wenn der S-HAC-Schalter erneut gedrückt und gedrückt gehalten wird, bis die Anzeigeleuchte erlischt.

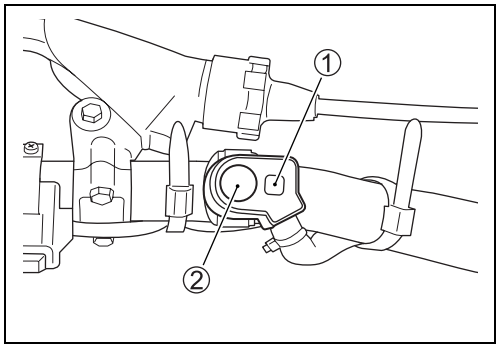
Wenn eine der obigen Bedingungen erfüllt ist, wird das aktivierte Mapping aufgehoben, und das Standard-Mapping gewählt.

ANMERKUNG:
** Unter "Start"-Zustand des Motorrads wird der Punkt verstanden, zu dem die Kupplung eingerückt wird.*
** Starten ohne Aufdrehen des Gases (Drosselöffnung von 1/8 oder weniger) oder nach Senken der Motordrehzahl durch häufiges teilweises Einrücken der Kupplung kann die Bestimmung des Starts unmöglich machen. Unter derartigen Bedingungen sollte S-HAC nicht verwendet werden.*

WÄHLEN EINES MODUS

- Den Motor starten und das Getriebe auf Leerlauf, den 1. Gang oder den 2. Gang schalten. Dann die Motordrehzahl so regeln, dass 3 500 U/min nicht überschritten werden.

ANMERKUNG:
Die S-HAC-Mappings kann nicht geändert werden (zu A-Mapping oder B-Mapping), während ein DTC (Diagnosestörungscode) angezeigt ist.



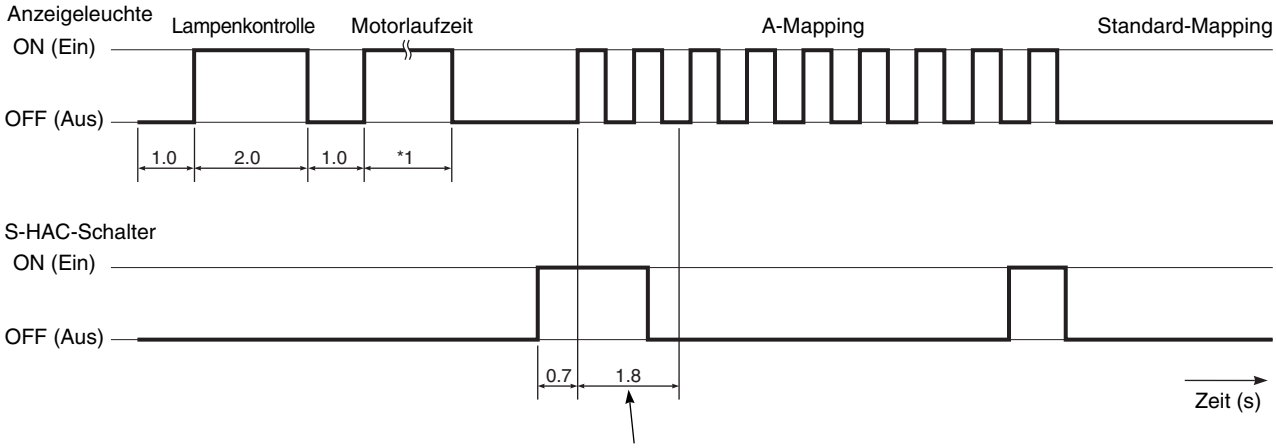
A-MAPPING

- Die Anzeigeleuchte ① leuchtet zur Lampenkontrolle (2 Sekunden) und funktioniert dann als Motorlaufzeitanzeigeleuchte. Es ist jedoch zu beachten, dass, während die Anzeigeleuchte leuchtet, um die Motorlaufzeit anzuzeigen, durch Gedrückthalten des S-HAC-Schalters ② für länger als 0,7 Sekunden die Anzeigeleuchte ① auf langsames Blinken (A-Mapping) umgeschaltet wird.
- Zur Wahl des A-Mappings den S-HAC-Schalter ② freigeben, während die Anzeigeleuchte ① langsam blinkt (für etwa 1,8 Sekunden).
- Durch Wahl des A-Mappings wird das langsame Blinkmuster fortgesetzt.

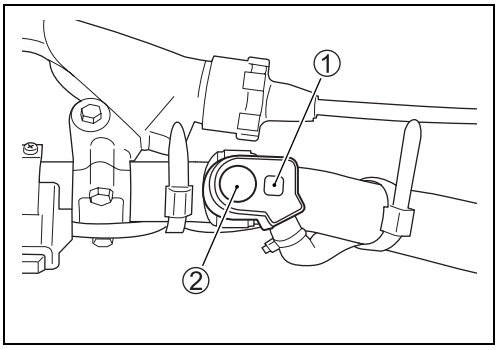
ANMERKUNG:
** Zum Umschalten vom A-Mapping auf das Standard-Mapping den S-HAC-Schalter gedrückt halten, bis die Anzeigeleuchte ① erlischt.*
** Zum Umschalten vom A-Mapping auf das B-Mapping zuerst auf das Standard-Mapping und dann auf das B-Mapping schalten.*

A-Mapping

*1 Pro 1 Stunde Motorlaufzeit leuchtet die Anzeigeleuchte 0,2 Sekunden lang.



Freigeben des S-HAC-Schalters in diesem Zeitabschnitt führt zur Wahl des A-Mappings.



B-MAPPING

- Die Anzeigeleuchte ① leuchtet zur Lampenkontrolle (2 Sekunden) und funktioniert dann als Motorlaufzeitanzeigeleuchte. Es ist jedoch zu beachten, dass, während die Anzeigeleuchte leuchtet, um die Motorlaufzeit anzuzeigen, durch Gedrückthalten des S-HAC-Schalters ② für länger als 0,7 Sekunden die Anzeigeleuchte ① auf langsames Blinken (A-Mapping) umgeschaltet wird. Durch Gedrückthalten des S-HAC-Schalters ② für länger als 1,8 Sekunden wird die Anzeigeleuchte ① auf schnelles Blinken umgeschaltet.
- Durch Freigeben des S-HAC-Schalters ② zur Wahl des B-Mappings wird das schnelle Blinkmuster fortgesetzt.

ANMERKUNG:

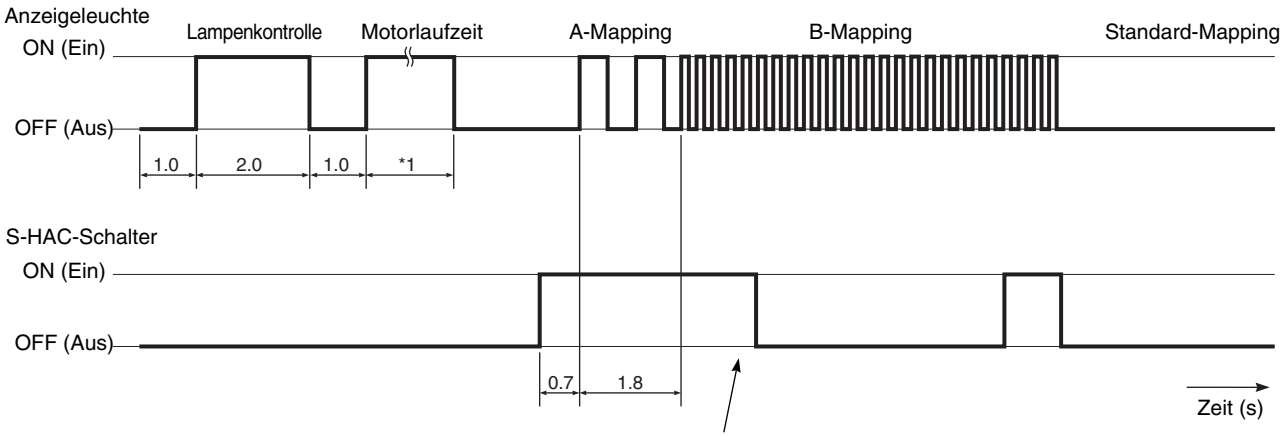
** Nach Gedrückthalten des S-HAC-Schalters zum Umschalten vom A-Mapping (langsames Blinken) auf das B-Mapping (schnelles Blinken) wird durch erneutes Gedrückthalten des S-HAC-Schalters nur das Standard-Mapping gewählt.*

** Zum Umschalten vom B-Mapping auf das A-Mapping zuerst auf das Standard-Mapping und dann auf das B-Mapping schalten.*

** Zum Umschalten vom B-Mapping auf das Standard-Mapping den S-HAC-Schalter gedrückt halten, bis die Anzeigeleuchte ① erlischt.*

B-Mapping

*1 Pro 1 Stunde Motorlaufzeit leuchtet die Anzeigeleuchte 0,2 Sekunden lang.



Nachdem die Anzeigeleuchte mit schnellem Blinken begonnen hat, wird durch Freigabe des S-HAC-Schalters das B-Mapping gewählt.

TELESKOPGABEL-TUNING

EMPFOHLENE LUFTPUMPE

HINWEIS
Durch Zuführen von Druckluft mit einem Kompressor o. Ä. können Gabelteile beschädigt werden. **Unbedingt eine handbetätigte Luftpumpe verwenden.**

Messbereich	220 – 270 kPa (2,2 – 2,7 kgf/cm^2)
Anzeigeskala	10 kPa (0,1 kgf/cm^2)
Handbetätigte Luftpumpe	
Die Luftpumpe ist mit einem Druckregulierungsventil ausgestattet.	

Bei der Teleskopgabel der RM-Z250 können Luftfederreaktionskraft sowie Ein- und Ausfederdämpfungskraft den Streckenbedingungen und den Wünschen des Fahrers angepasst werden.
Um eine effiziente Einstellung zu gewährleisten, sind zunächst die folgenden Punkte zu prüfen, um sicherzustellen, dass die Aufhängung einwandfrei arbeitet.

- Teleskopgabel-Luftdruckeinstellung. (☞3-11)
- Teleskopgabel-Beschädigung und -Ölundichtigkeit. (☞2-44)
- Reifendruck. (☞2-46)
- Reifen- und Radschaden. (☞2-46)
- Speichennippelspannung und Felgenschlosssitz. (☞2-46)
- Lenkbewegung. (☞2-47)

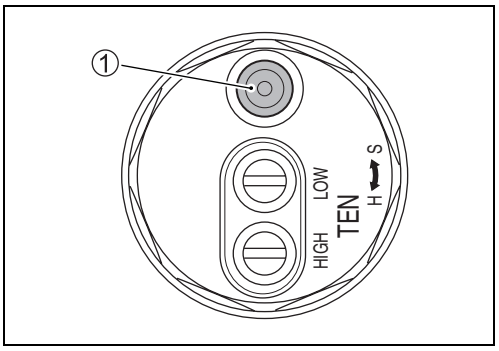
ANMERKUNG:

** Immer linken und rechten Gabelholm gleich einstellen.*

** Die Einstellungen nach Fahrgefühl unter Standardeinstellung vornehmen.*

** Wenn Sie sich bei der Einstellung aus irgendeinem Grund plötzlich nicht mehr auskennen, gehen Sie zur Standardeinstellung zurück und beginnen Sie mit der Einstellung von Anfang an.*

EINSTELLUNG DES LUFTDRUCKS



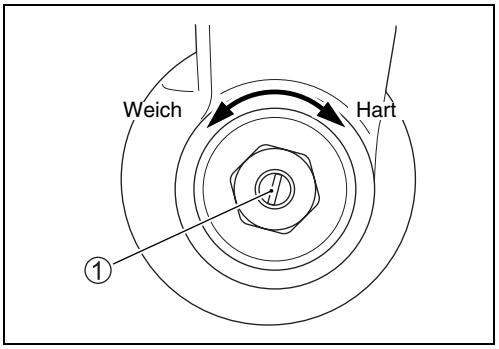
ANMERKUNG:
Vor Fahrtantritt den Luftdruck kontrollieren.

- Die Luftventilkappe ① abnehmen.
- Den Luftdruck mithilfe einer handbetätigten Luftpumpe einstellen. (☞3-11)

ANMERKUNG:
Eine Erhöhung des Luftdrucks bewirkt eine Steigerung der Reaktionskraft, eine Senkung des Luftdrucks mindert die Reaktionskraft.

DATA Luftdruck
Standardeinstellung: 240 kPa (2,4 kgf/cm²)

EINFEDERDÄMPFUNGSKRAFT-EINSTELLUNG



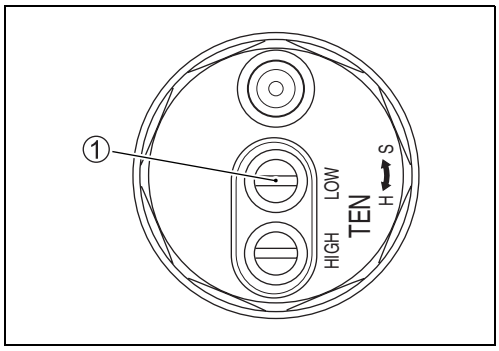
- Die Einstellschraube ① bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen (härteste Einstellung).

ANMERKUNG:
Zum Einstellen die Einstellschraube ① vorsichtig bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen und sie dann um die empfohlene Anzahl Drehungen zurückdrehen. Die Einstellschraube nicht mit Gewalt über die Anschlagposition hinwegdrehen, da die Einstellvorrichtung hierdurch beschädigt werden kann.

- Die Einstellschraube ① im Gegenuhrzeigersinn drehen; die 7. Position ist die Standardposition.

DATA Einfederdämpfungskraft-Einsteller
Standardeinstellung: 7 Raststellen im Gegenuhrzeigersinn

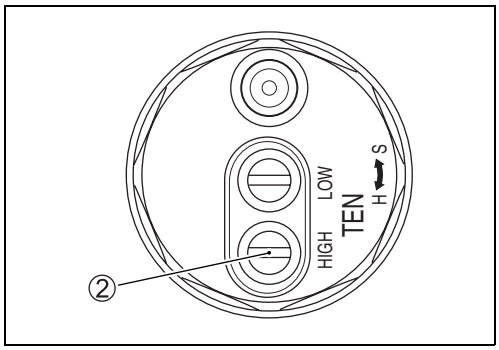
EINSTELLUNG DER AUSFEDERDÄMPFUNGSKRAFT



ANMERKUNG:
Zum Einstellen die Einstellschraube ① oder ② vorsichtig bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen und sie dann um die empfohlene Anzahl Drehungen zurückdrehen. Die Einstellschraube ① oder ② nicht mit Gewalt über die Anschlagposition hinweg drehen, da die Einstellvorrichtung hierdurch beschädigt werden kann.

Niedergeschwindigkeit
- Die Einstellschraube ① bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen, um auf härteste Einstellung zu stellen.
- Die Einstellschraube ① im Gegenuhrzeigersinn drehen; die 15. Position ist die Standardposition.

DATA Standardeinstellung (Niedergeschwindigkeit):
15 Raststellen im Gegenuhrzeigersinn



Hochgeschwindigkeit
- Die Einstellschraube ② bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen, um auf härteste Einstellung zu stellen.
- Die Einstellschraube ② im Gegenuhrzeigersinn drehen; die 16. Position ist die Standardposition.

DATA Standardeinstellung (Hochgeschwindigkeit):
16 Raststellen im Gegenuhrzeigersinn

ÖLWECHSEL

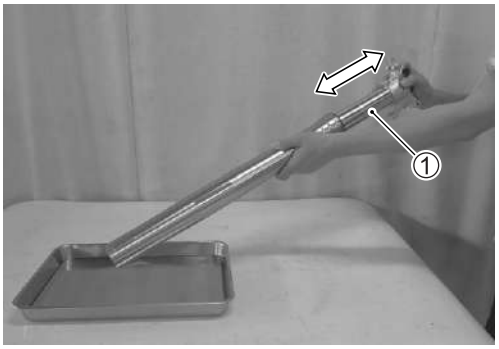
- Die Teleskopgabel abnehmen. (☞4-73)
- Die Gabel vor der Zerlegung gründlich reinigen.

HINWEIS
Kratzer und andere Schäden am Innenrohr oder an der Simmerringlippe verursachen Ölundichtigkeit. **Darauf achten, das Innenrohr oder den Simmerring nicht zu verkratzen oder zu beschädigen. Schmutz mit reichlich Wasser und einer milden Reinigungslösung oder Auto-Waschlauge ausschwämmen.**

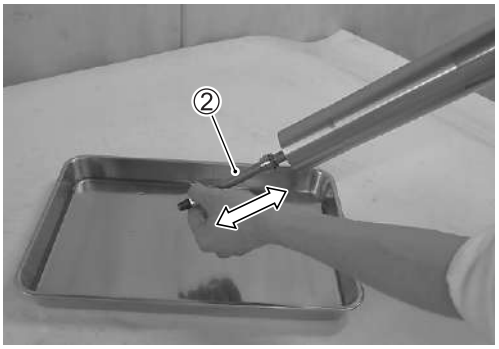
- Den Luftdruck langsam ablassen. (☞4-74)
- Das Außenrohr in einen Schraubstock einspannen. Das Außenrohr vor dem Einspannen in einen Schraubstock zum Schutz mit einem Lappen umwickeln. (☞4-74)
- Den Gabeldeckel mithilfe des Spezialwerkzeugs lösen und vom Außenrohr abnehmen. (☞4-74)
- Die Sicherungsmutter festhalten und den Gabeldeckel mit dem Spezialwerkzeug abnehmen. (☞4-75)

TOOL 09955-04910: Gabeldeckelschlüssel (49 mm)

- Eine Auffangwanne unter die Gabel stellen.
- Gabelöl ablassen, indem das Innenrohr ① einige Male hin- und herbewegt wird.



- Gabelöl ablassen, indem die Kolbenstange ② einige Male hin- und herbewegt wird.
- Gabelöl unter Bezugnahme auf “ZUSAMMENBAU DER TELESKOPGABEL” nachfüllen. (☞4-81)



FORK KYB SUSPENSION OIL KHL15-11 oder gleichwertiges Öl

- Die Teleskopgabel anbringen. (☞4-89)

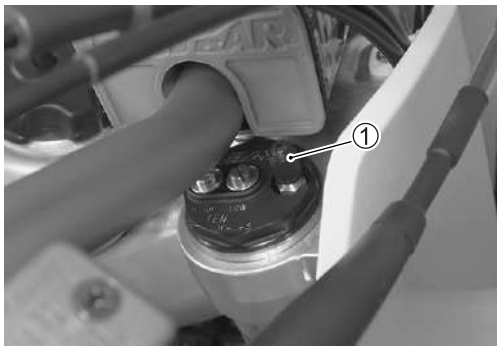
EINSTELLEN DES LUFTDRUCKS

ANMERKUNG:
Vor Fahrtantritt den Luftdruck kontrollieren.

- Die Gabel vor der Einstellung gründlich reinigen.

HINWEIS
Kratzer und andere Schäden am Innenrohr oder an der Simmerringlippe verursachen Öl- und Luftundichtigkeit. **Darauf achten, das Innenrohr oder den Simmerring nicht zu verkratzen oder zu beschädigen. Schmutz mit reichlich Wasser und einer milden Reinigungslösung oder Auto-Waschlauge ausschwämmen.**

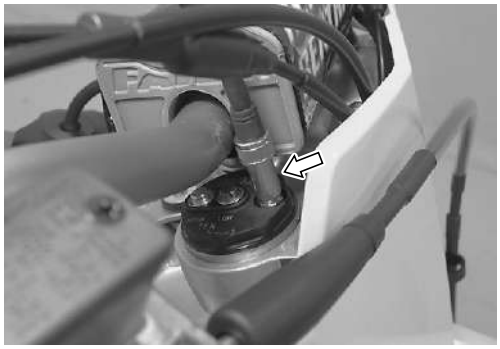
- Das Motorrad auf einen Block setzen, um das Vorderrad vom Boden abzuheben.
- Den Luftdruck in der folgenden Reihenfolge einstellen.



ANMERKUNG:
** Unbedingt eine handbetätigte Luftpumpe verwenden. (☞3-7)*
** Der vorgeschriebene Luftdruck ist der Wert bei voll ausgefahrener Teleskopgabel.*

1. Die Luftventilkappe ① abnehmen.

ANMERKUNG:
Dafür sorgen, dass keine Fremdkörper in das Luftventil gelangen.



2. Den Luftdruck innerhalb des vorgeschriebenen Bereichs einstellen. (☞3-12)

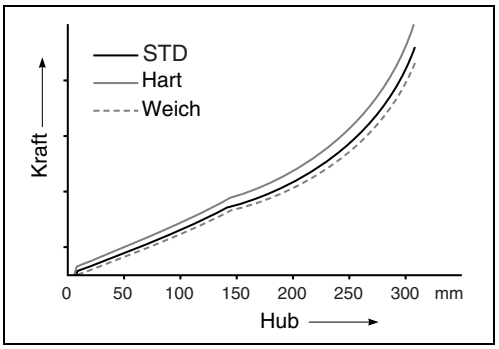
⚠ WARNUNG
Ein Luftdruck außerhalb des empfohlenen Einstellbereichs kann den Fahrbetrieb beeinträchtigen.

ANMERKUNG:
** Den Luftdruck bei vom Boden abgehobenem Vorderrad einstellen.*
** Der Luftdruck ändert sich je nach Umgebungsluftdruck und/oder -temperatur.*

DATA Empfohlener Luftdruck

(bei Gabelölstand von 115 mm)

	Luftdruck
Weich	220 kPa (2,2 kgf/cm²)
Standard	240 kPa (2,4 kgf/cm²)
Hart	270 kPa (2,7 kgf/cm²)
Einstellbereich	220 – 270 kPa (2.2 – 2.7 kgf/cm²)

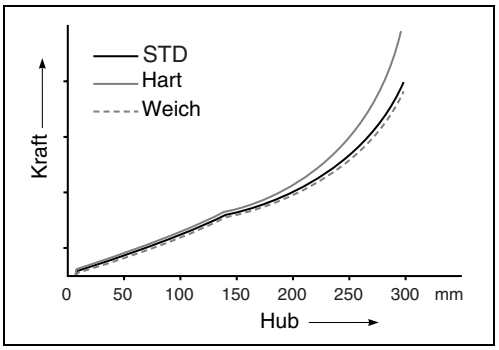


ANMERKUNG:
Beim Einstellen des Gabelölstands siehe "ZUSAMMENBAU DER TELESKOPGABEL". (☞4-86)

DATA Empfohlener Gabelölstand

(bei Luftdruck 240 kPa (2,4 kgf/cm²))

	Gabelölstand
Weich	120 mm
Standard	115 mm
Hart	90 mm
Einstellbereich	90 – 120 mm



3. Nach der Einstellung die Luftventilkappe sicher anbringen.

TUNING DER TELESKOPGABEL

Machen Sie eine Testfahrt auf dem Motorrad, und finden Sie heraus, wie die Vorderradfederung auf verschiedenen Fahrbahnoberflächen reagiert. Je nach den beobachteten Symptomen stellen Sie die Teleskopgabel optimal für den Fahrer und die Rennstrecke ein. Zum Einstellen können Sie den Gabelölstand sowie die Ein- und Ausfederdämpfungskraft entsprechend den folgenden Angaben ändern.

SYMPTOM	ABSCHNITT	EINSTELLEN
Insgesamt zu weicher Fahreindruck und Durchschläge	• Sprung • Große Unebenheit • Beim Bremsen	1. Einfederdämpfungskraft härter einstellen. 2. Gabelölstand erhöhen. 3. Luftdruck erhöhen.
Zu hart am Ende des Federwegs	• Sprung	1. Gabelölstand senken.
Zu weich beim Ende des Federwegs, und Durchschläge	• Sprung • Große Unebenheit	1. Einfederdämpfungskraft härter einstellen. 2. Gabelölstand erhöhen.
Zu hart am Anfang des Federwegs	• Sprung • Große Unebenheit • Serien von mittelgroßen Sprüngen • Serie von kleinen Unebenheiten	1. Einfederdämpfungskraft weicher einstellen. 2. Luftdruck vermindern.
Zu weicher Fahreindruck, und instabil	• Serien von mittelgroßen Sprüngen • Serie von kleinen Unebenheiten	1. Ausfederdämpfungskraft für niedrige und hohe Geschwindigkeit härter einstellen. 2. Luftdruck erhöhen.
Springt	• Sprung • Große Unebenheit	1. Ausfederdämpfungskraft für hohe Geschwindigkeit härter einstellen.
Springt	• Serie von kleinen Unebenheiten	1. Ausfederdämpfungskraft für niedrige Geschwindigkeit weicher einstellen.

ANMERKUNG:

* *Beim Einstellen der Gabelölstands sicherstellen, dass der Ölstand innerhalb des vorgeschriebenen Bereichs liegt. Außerdem sollte der Ölstand jeweils nur in Schritten von 1 mm verändert werden.*
* *Beim Einstellen der* Kraft *der Dämpfung den Einsteller jeweils um 1 oder 2 Raststellen zu drehen versuchen.*
* *Beim Einstellen des Luftdrucks für jede Einstellung versuchen, den Druck jeweils um 10 kPa (0,1 kgf/cm^2) zu erhöhen oder zu vermindern.*

HINTERRADAUFHÄNGUNG-TUNING

HINTERRADAUFHÄNGUNGSPLAKETTE

⚠ WARNUNG

Diese Einheit enthält Stickstoff unter hohem Druck. Falsche Handhabung kann eine Explosion verursachen.

*** Von Flammen und Wärme fernhalten.**
*** Weitere Informationen finden Sie im Fahrerhandbuch.**

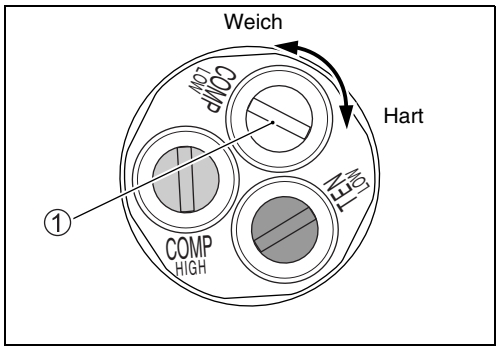
ANMERKUNG:
Beauftragen Sie Ihren Suzuki-Händler mit der Entsorgung der Hinterradaufhängungseinheit.

Bei der Hinterradaufhängung der RM-Z250 können Ein- und Ausfederdämpfungskraft den Streckenbedingungen und den Wünschen des Fahrers angepasst werden. Um eine effiziente Einstellung zu gewährleisten, sind zunächst die folgenden Punkte zu prüfen, um sicherzustellen, dass die Aufhängung einwandfrei arbeitet.

- Stoßdämpfer-Beschädigung und -Ölundichtigkeit. (☞2-45)
- Schwingen- und Verbindungssitz. (☞2-45)
- Reifendruck. (☞2-46)
- Reifen- und Radschäden. (☞2-46)
- Speichennippelspannung und Felgenschlosssitz. (☞2-46)

ANMERKUNG:
** Die Einstellungen nach Fahrgefühl unter Standardeinstellung vornehmen.*
** Wenn Sie sich bei der Einstellung aus irgendeinem Grund plötzlich nicht mehr auskennen, gehen Sie zur Standardeinstellung zurück und beginnen Sie mit der Einstellung von Anfang an.*

EINFEDERDÄMPFUNGSKRAFT-EINSTELLUNG

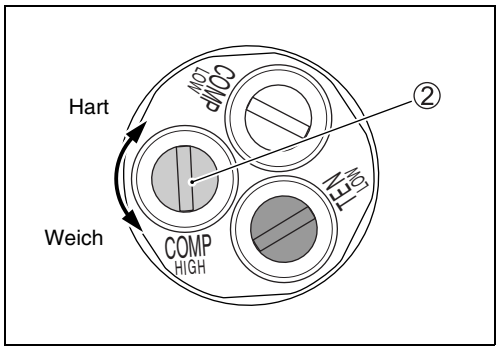


ANMERKUNG:
Zum Einstellen die Einstellschraube ① oder ② vorsichtig bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen und sie dann um die empfohlene Anzahl Drehungen zurückdrehen. Die Einstellschraube ① oder ② nicht mit Gewalt über die Anschlagposition hinweg drehen, da die Einstellvorrichtung hierdurch beschädigt werden kann.

Niedergeschwindigkeit

- Die Einstellschraube ① bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen, um auf härteste Einstellung zu stellen.
- Die Einstellschraube ① im Gegenuhrzeigersinn drehen; die 10. Position ist die Standardposition.

DATA Standardeinstellung (Niedergeschwindigkeit):
10 Raststellen im Gegenuhrzeigersinn

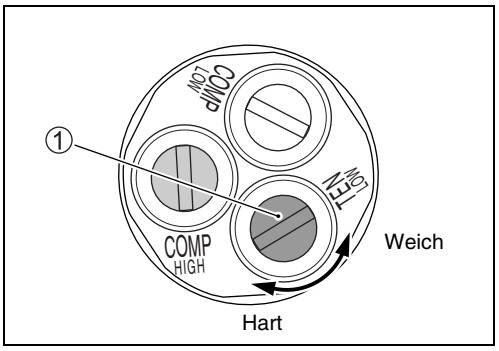


Hochgeschwindigkeit

- Die Einstellschraube ② bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen, um auf härteste Einstellung zu stellen.
- Die Einstellschraube ② im Gegenuhrzeigersinn drehen; die 9. Position ist die Standardposition.

DATA Standardeinstellung (Hochgeschwindigkeit):
9 Raststellen im Gegenuhrzeigersinn

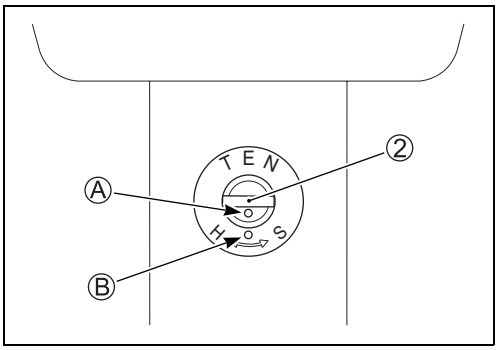
EINSTELLUNG DER AUSFEDERDÄMPFUNGSKRAFT



ANMERKUNG:
Zum Einstellen die Einstellschraube ① oder ② vorsichtig bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen und sie dann um die empfohlene Anzahl Drehungen zurückdrehen. Die Einstellschraube ① oder ② nicht mit Gewalt über die Anschlagposition hinweg drehen, da die Einstellvorrichtung hierdurch beschädigt werden kann.

Niedergeschwindigkeit
- Die Einstellschraube ① bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen, um auf härteste Einstellung zu stellen.
- Die Einstellschraube ① im Gegenuhrzeigersinn drehen; die 11. Position ist die Standardposition.

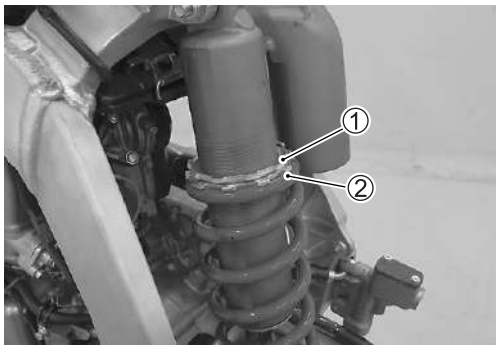
DATA Standardeinstellung (Niedergeschwindigkeit):
11 Raststellen im Gegenuhrzeigersinn



Hochgeschwindigkeit
- Die Einstellschraube ② bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen, um auf härteste Einstellung zu stellen.
- Die Einstellschraube ② 17 Raststellen im Gegenuhrzeigersinn drehen, bis die zwei Körnermarken (Ⓐ, Ⓑ) ausgerichtet sind.

DATA Standardeinstellung (Hochgeschwindigkeit):
17 Raststellen im Gegenuhrzeigersinn

EINSTELLUNG DER FEDERVORSPANNUNG



- Einen Block unter das Fahrgestellrohr setzen.
- Auspufftopf und Sitzschienen-Baugruppe abnehmen. (☞4-100)
- Die Sicherungsmutter ① mit dem Spezialwerkzeug lösen.

TOOL 09910-60611: Verstellbarer Hakenschlüssel

- Die Einstellvorrichtung ② im Uhrzeigersinn bzw. im Gegenuhrzeigersinn drehen, um die Federvorspannung zu verändern.
- Die Sicherungsmutter ① festziehen.

DATA Standard-Federstelllänge:
6,0 mm von der Länge der Feder in entspanntem Zustand zusammengedrückt

Federstelllängen-Einstellbereich:
239 – 252 mm
[Feder, entspannt, Länge 255 mm]

Federeinsteller-Sicherungsmutter: 30 N·m (3,0 kgf-m)

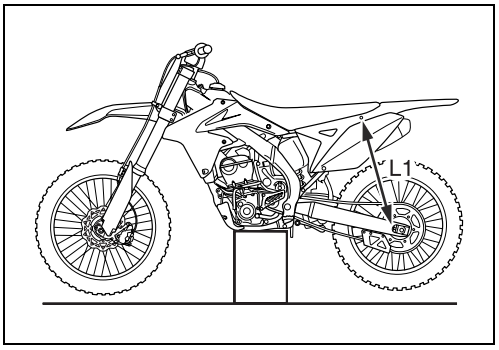
HINWEIS
Wenn die Einstellvorrichtung ② gedreht wird, ohne vorher die Sicherungsmutter ① zu lösen, kann dies eine Beschädigung der hinteren Dämpfereinheit verursachen. **Den Einsteller nach Lösen der Sicherungsmutter drehen.**

HINTERRADAUFHÄNGUNG-TUNING

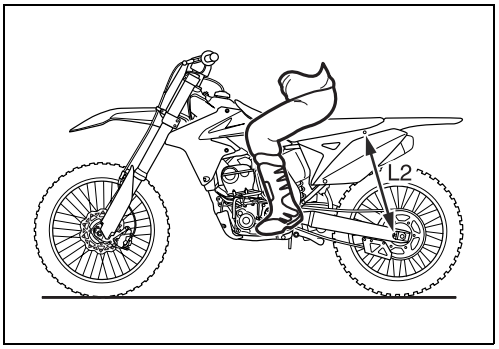
- Den Stoßdämpfer abnehmen. (☞4-100)
- Die Stoßdämpferfeder abnehmen. (☞4-101)
- Die Hinterradaufhängung entsprechend Fahrergewicht und -wunsch unter Bezugnahme auf die untenstehende Tabelle einstellen.

Feder	Teile-Nr.	Federrate	Markierlack	Stelllängen-Einstellbereich
Standard	62211-49HE0	54 N/mm (5,5 kgf/mm)	Rosa	239 – 252 mm [Feder, entspannt, Länge 255 mm]
Weich	62211-49HG0	52 N/mm (5,3 kgf/mm)	Gelb	
Hart	62211-49HH0	56 N/mm (5,7 kgf/mm)	Weiß	240 – 252 mm [Feder, entspannt, Länge 255 mm]
	62211-49HJ0	58 N/mm (5,9 kgf/mm)	Silber	239 – 252 mm [Feder, entspannt, Länge 255 mm]

- Messen Sie den Abstand L1 von der Sitzschraube zur Kettenspanner-Sicherungsmutter bei auf dem Ständer stehendem Motorrad und vom Boden abgehobenem Hinterrad.



- Messen Sie den Abstand L2 von der Sitzschraube zur Ketten-Einstell-Sicherungsmutter, wenn das Motorrad nicht auf dem Ständer steht und der Fahrer mit kompletter Ausrüstung aufsitzt.
- Ermitteln Sie den Einsinkwert, indem Sie L2 von L1 abziehen. Der Standard-Einsinkwert beträgt 105 mm.



Bei einer Einsinkmessung von:	Einstellen
Unter 105 mm	Feder-Länge durch Drehen der Feder-Einstellmutter reduzieren.
Über 105 mm	Feder-Länge durch Drehen der Feder-Einstellmutter steigern.

Nachdem der Einsinkwert auf 105 mm eingestellt worden ist, machen Sie eine Probefahrt und stellen Sie die Aufhängung je nach Fahrer und Pistenbedingungen entsprechend der folgenden Anleitung ein.

SYMPTOM	ABSCHNITT	EINSTELLEN
Fühlt sich insgesamt zu hart an	• Sprung • Serie von Unebenheiten	1. Die Einfederdämpfungskraft für niedrige Geschwindigkeit weicher einstellen. (Siehe Hinweis unten.) 2. Ausfederdämpfungskraft für niedrige Geschwindigkeit weicher einstellen. (Siehe Hinweis unten.) 3. Die Feder durch eine optionale weichere ersetzen. (☞3-18) 4. Die Einfederdämpfungskraft für hohe Geschwindigkeit weicher einstellen. (Siehe Hinweis unten.)
Stößt hoch	• Mittelmäßige bis große Unebenheiten	1. Ein- und Ausfederdämpfungskraft für niedrige Geschwindigkeit härter einstellen. (Siehe Hinweis unten.) 2. Die Einfederdämpfungskraft für hohe Geschwindigkeit härter einstellen. (Siehe Hinweis unten.)
Gefühl von Durchschlagen bzw. zu weicher und instabiler Federung	• Sprung • Große Unebenheit • Serie von Unebenheiten	1. Einfederdämpfungskraft für niedrige und hohe Geschwindigkeit härter einstellen. (Siehe Hinweis unten.) 2. Ausfederdämpfungskraft für niedrige oder hohe Geschwindigkeit härter einstellen. (Siehe Hinweis unten.) 3. Die Feder durch eine optionale härtere ersetzen. (☞3-18)
Fühlt sich rau an, nimmt Unebenheiten zu grob	• Sprung • Große Unebenheit • Serie von Unebenheiten	1. Die Einfederdämpfungskraft für niedrige Geschwindigkeit weicher einstellen. (Siehe Hinweis unten.) 2. Ausfederdämpfungskraft für niedrige Geschwindigkeit weicher einstellen. (Siehe Hinweis unten.) 3. Wenn die Radaufhängung auch nach obiger Einstellung durchschlägt, die Einfederdämpfung für hohe Geschwindigkeit härter einstellen. (Siehe Hinweis unten.)
Schlechte Traktion	• Beschleunigung • Serie von kleinen Unebenheiten	1. Ausfederdämpfungskraft für niedrige Geschwindigkeit weicher einstellen. (Siehe Hinweis unten.) 2. Wenn die Traktion durch die obige Einstellung nicht besser wird, die Einfederdämpfungskraft für niedrige Geschwindigkeit weicher einstellen. (Siehe Hinweis unten.) 3. Wenn die Radaufhängung auch nach obiger Einstellung durchschlägt, die Einfederdämpfung für hohe Geschwindigkeit härter einstellen. (Siehe Hinweis unten.)
Sinkt eher vorn als hinten ein	• Verzögerung oder Abbremsung	1. Die Einfederdämpfungskraft für hohe Geschwindigkeit weicher einstellen. (Siehe Hinweis unten.) 2. Ausfederdämpfungskraft für niedrige oder hohe Geschwindigkeit härter einstellen. (Siehe Hinweis unten.)

ANMERKUNG:
Beim Einstellen der Dämpfungskraft den Einsteller jeweils um 1 oder 2 Raststellen zu drehen versuchen.

RADAUFHÄNGUNGSABGLEICH

Das richtige Abgleichen der Radaufhängung ist die wichtigste Arbeit bei der Federungseinstellung. Wenn die Teleskopgabel härter als die Hinterradaufhängung eingestellt wird, wie es etwa beim Wechsel zu schwererem Gabelöl passieren kann, entsteht eine härtere Einfeder- und Ausfedereinstellung, unter anderem baut sich Luftdruck in den Gabelholmen auf, und die Gabel bewegt sich beim Auftreffen auf Buckel weniger. Dadurch wird ein größerer Teil des Motorrad- und Fahrergewichts auf die Hinterradaufhängung übertragen, die vor der Änderung an der Telegabel richtig eingestellt war.

PRÜFUNG DER ABGLEICHUNG

Stehen Sie neben dem Motorrad auf ebenem Boden. Stellen Sie einen Fuß auf die Raste an Ihrer Seite. Drücken Sie hart nach unten. Die Vorderrad- und Hinterradfederung sollten im gleichen Maße einfedern.

TIPPS ZUR ABGLEICHUNG

- Prüfen Sie den Luftdruckaufbau in der Telegabel. Hitze und Höhenlage steigern den Luftdruck in der Telegabel.
- Halten Sie immer den Einsinkwert ein, also 105 mm, wenn die Federvorspannung für die Hinterradfederung verändert wird. Wenn das nicht möglich ist, eine entsprechend härtere oder weichere Feder verwenden.
- Die Hinterradstoßdämpfer-Einfederdämpfung kann zur Feineinstellung des Radaufhängungsabgleichs verwendet werden und ist leicht zugänglich.

ZERLEGEN UND ZUSAMMENBAUEN

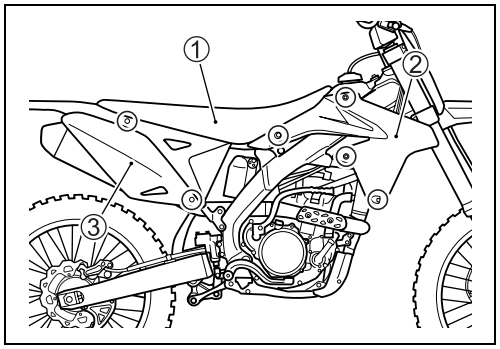
INHALT

AUSBAU UND EINBAU DES MOTORS 4-2
AUSBAU 4-2
EINBAU 4-8
ZYLINDERKOPF, ZYLINDER UND KOLBEN 4-14
MOTOR-OBERSEITEN-ZERLEGUNG 4-14
MOTOR-OBERSEITEN-MONTAGE 4-20
STEUERKETTE, STEUERKETTENSPANNER UND STEUERKETTE Nr. 1 FÜHRUNG 4-32
KUPPLUNG 4-34
KUPPLUNGSSCHEIBE 4-34
PRIMÄRABTRIEBSRAD UND KUPPLUNGSNABE 4-40
KUPPLUNGSAUSRÜCKNOCKENWELLE 4-44
KICKSTARTERHEBEL 4-46
AUSBAU 4-46
EINBAU 4-46
DROSSELGEHÄUSE 4-47
AUSBAU 4-47
EINBAU 4-49
EINSTELLUNG DES TP-SENSORS 4-50
KÜHLMITTEL 4-51
WECHSEL 4-51
ELEKTRISCHE ANLAGE 4-52
MAGNETZÜNDERROTOR 4-52
VORDER- UND HINTERRAD 4-55
VORDERRAD 4-55
HINTERRAD 4-58
VORDERRAD- UND HINTERRADBREMSE 4-62
BREMSFLÜSSIGKEIT-ENTLÜFTUNG 4-62
WECHSEL DER BREMSFLÜSSIGKEIT 4-64
BREMSKLOTZ-AUSTAUSCH 4-65
BREMSSATTEL 4-66
BREMSPEDAL 4-72
TELESKOPGABEL UND LENKUNG 4-73
TELESKOPGABEL 4-73
LENKUNG 4-91
HINTERRADAUFHÄNGUNG 4-100
STOßDÄMPFER 4-100
SCHWINGE 4-104
AUSBAU 4-104
EINBAU 4-106
HINTERRADAUFHÄNGUNGSGESTÄNGE 4-107
AUSBAU 4-107
EINBAU 4-108

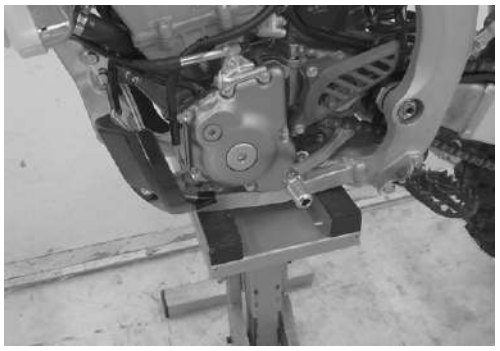
AUSBAU UND EINBAU DES MOTORS

AUSBAU

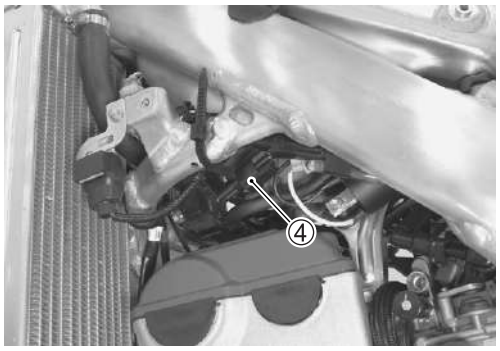
- Motoröl ablassen. (☞2-16)
- Kühlmittel ablassen. (☞4-51)
- Den Sitz ① abnehmen.
- Die Kühlerabdeckungen ②, links und rechts, abnehmen.
- Die rechte Rahmenabdeckung ③ abnehmen.



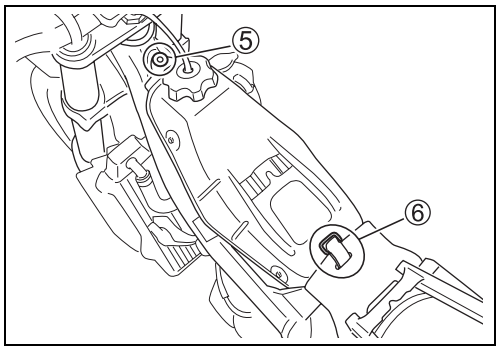
- Einen Heber unter den Rahmen setzen, um das Motorrad abzustützen.



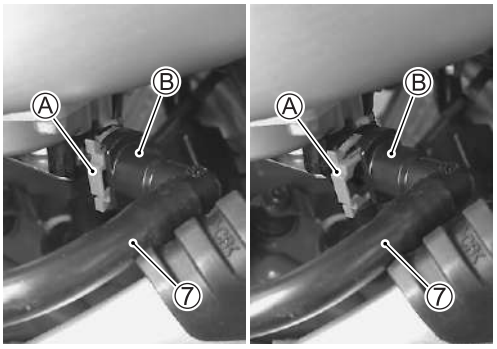
- Den Kraftstoffpumpenstecker ④ abtrennen.



- Die Kraftstofftankschraube ⑤ und das Gummiband ⑥ abnehmen.



- Den Kraftstofftank anheben und abstützen.
- Halter Ⓐ und Kraftstoffschlauchverbinder Ⓑ reinigen.
- Einen Lappen unter den Kraftstoffschlauch ⑦ legen, und den Kraftstoffschlauchverbinder Ⓑ durch Ziehen des Halters Ⓐ entsichern.
- Den Kraftstoffschlauchverbinder Ⓑ von der Kraftstoffleitung abnehmen.



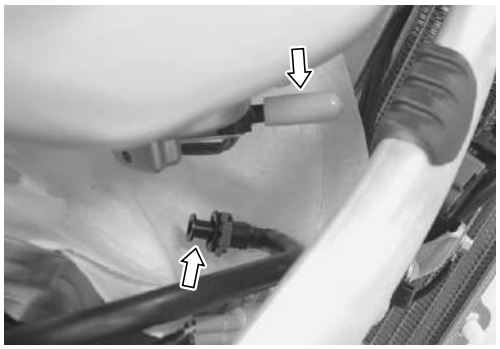
⚠ WARNUNG

Benzin ist feuergefährlich und kann einen Brand bzw. Verbrennungen verursachen.

*** Beim Umgang mit Benzin unbedingt den Motor abstellen und Flammen sowie Funken fern halten.**
*** Die Arbeit sollte in einer gut belüfteten Umgebung durchgeführt werden.**

ANMERKUNG:
Beim Abnehmen des Kraftstofftanks den Kraftstoffschlauch ⑦ nicht an der Kraftstofftankseite belassen.

- Gereinigten Stopfen und Kappe an Kraftstoffschlauch und Kraftstoffpumpe anbringen.



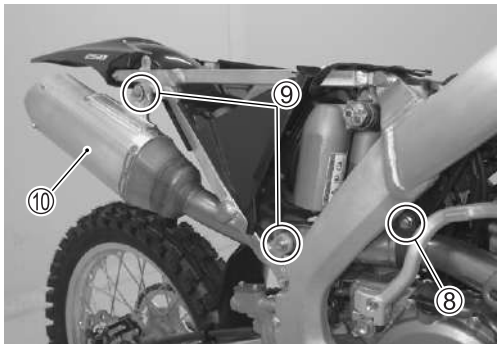
HINWEIS

Das Motorrad kann durch Schmutz und Staub in der Kraftstoffzuleitung beschädigt werden.

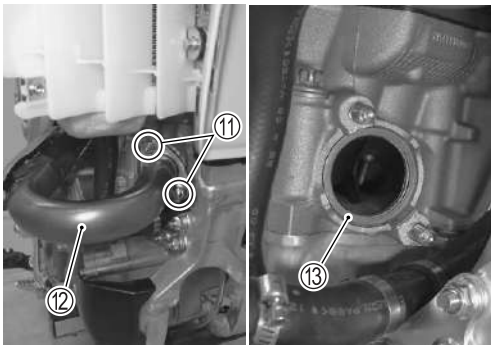
*** Bei Abtrennung des Kraftstoffschlauchverbinders Stopfen und Kappe an Kraftstoffschlauch und Kraftstoffpumpe anbringen.**
*** Beim Abtrennen und Anschließen des Verbinders müssen die Teile sauber gehalten werden.**

- Die Kraftstofftankbaugruppe abnehmen.

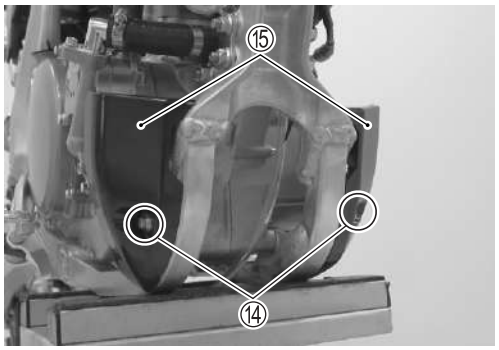
- Die Auspufftopfverbinder-Spannschraube ⑧ lösen.
- Den Auspufftopf ⑩ nach Herausdrehen seiner Schrauben ⑨ abnehmen.



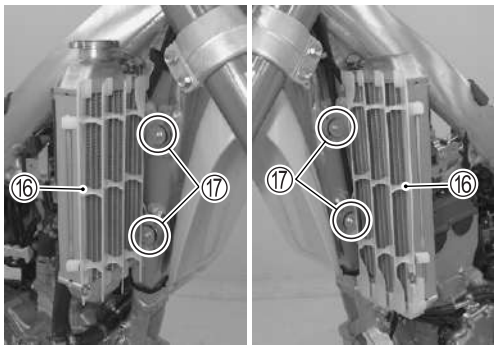
- Das Auspuffrohr ⑫ nach Abschrauben seiner Muttern ⑪ abnehmen.
- Die Auspuffrohrdichtung ⑬ entfernen.



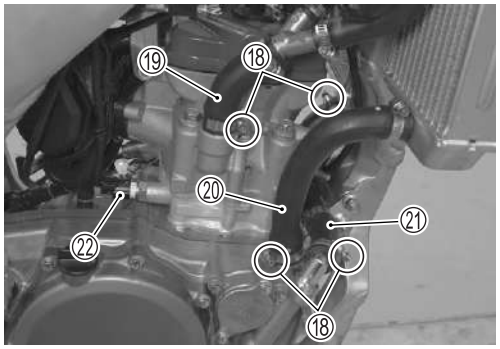
- Die vorderen Schutzteile ⑮ durch Entfernen ihrer Schrauben ⑭ abnehmen.



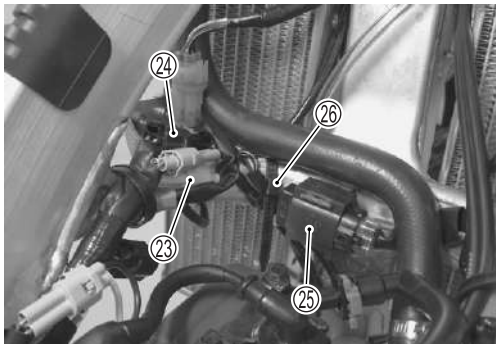
- Die Kühlerlamellen ⑯, links und rechts, abnehmen.
- Die Kühlerhalteschrauben ⑰, links und rechts, abnehmen.



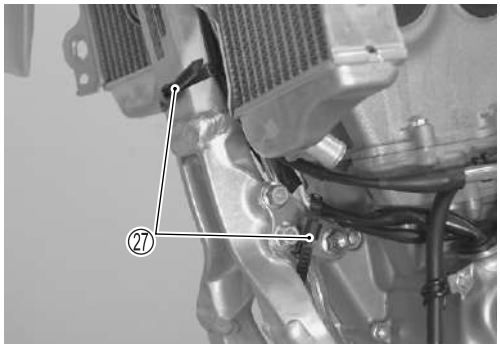
- Die Kühlerschlauchklemmen ⑱ lösen.
- Die Kühlerschläuche ⑲ und ⑳ abtrennen.
- Die Kühlerschlauchbaugruppe ㉑ abnehmen.
- Den ECT-Sensorstecker ㉒ abtrennen.



- GP-Schalterstecker ㉓ und Magnetzünderkabelstecker ㉔ abtrennen.
- Den TO-Sensor ㉕ von der Halterung abnehmen.
- Die Klemme ㉖ abnehmen.

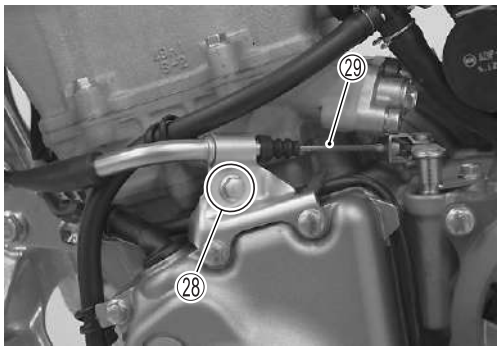


- Die Klemmen ㉗ abnehmen.

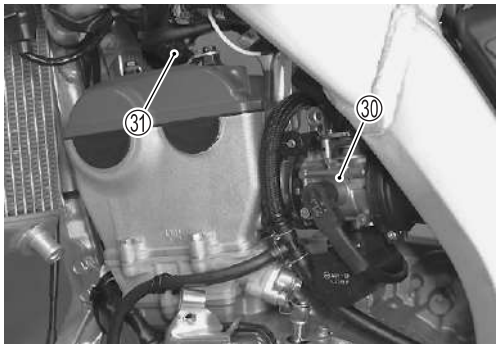


- Die Kupplungsseilzug-Halterungsschraube ㉘ herausdrehen, und den Kupplungsseilzug ㉙ abtrennen.

ANMERKUNG:
Den Kupplungsseilzugeinsteller beim Abtrennen lösen.



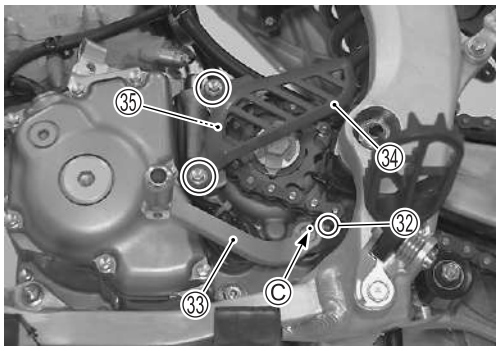
- Das Drosselgehäuse ㉚ abnehmen. (☞4-47)
- Den Zündkerzenstecker ㉛ abziehen. (☞2-9)



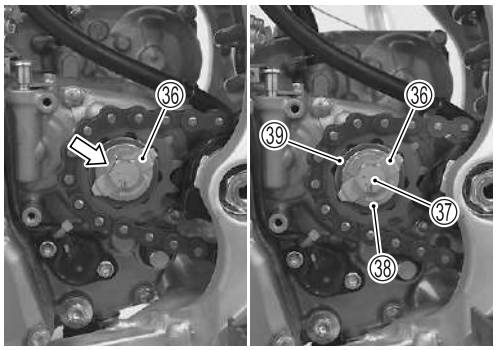
• Den Schalthebel ㉝ nach Herausdrehen seiner Schraube ㉜ abnehmen.

ANMERKUNG:
Den Schaltwellenkopf Ⓒ mit Schlitzposition des Schalthebels für richtigen Wiedereinbau markieren.

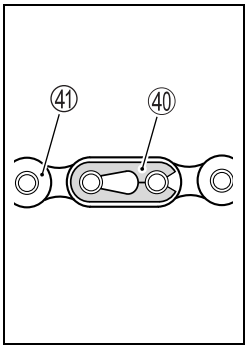
• Motorkettenradabdeckung ㉞ und vordere Kettenführungsplatte ㉟ abnehmen.



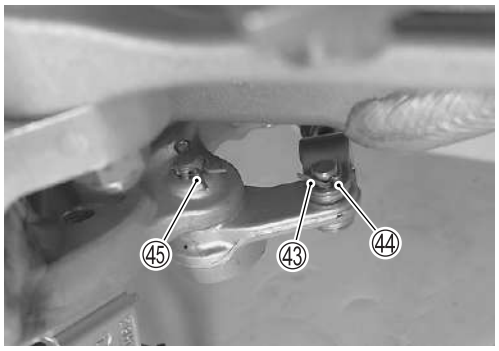
• Die Sicherungsscheibe ㊱ geradebiegen.
• Motorkettenradschraube ㊲, Sicherungsscheibe ㊱, Scheibe ㊳ und Federscheibe ㊴ bei gedrücktem Bremspedal abnehmen.



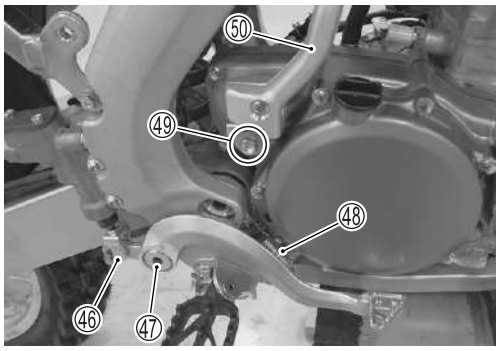
• Den Kettenklipp ㊵ abnehmen, und die Antriebskette ㊶ lösen.
• Das Motorkettenrad ㊷ abnehmen.



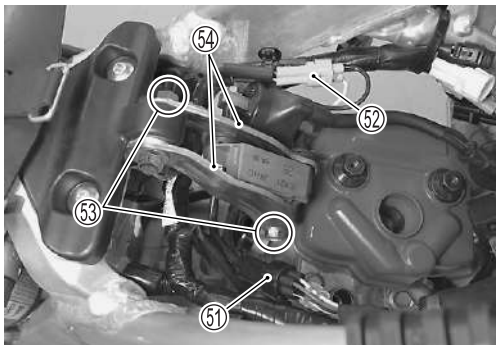
• Splint ㊸, Scheibe ㊹ und Klipp ㊺ abnehmen.



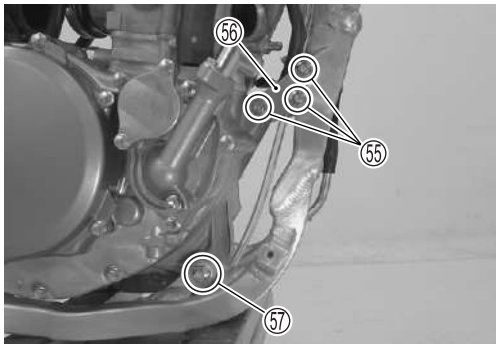
- Den Hauptzylinderstangenstift ㊻ abnehmen.
- Die Bremspedalzapfenschraube ㊼ herausdrehen, und die Rückholfeder ㊽ abnehmen.
- Den Kickstarterhebel ㊿ nach Herausdrehen seiner Schraube (49) abnehmen.



- Regler/Gleichrichterstecker (51) und Zündspulenstecker (52) abnehmen.
- Die oberen Motoraufhängungshalterungen (54) nach Herausdrehen der Schrauben (53) und Abschrauben der Mutter abnehmen.



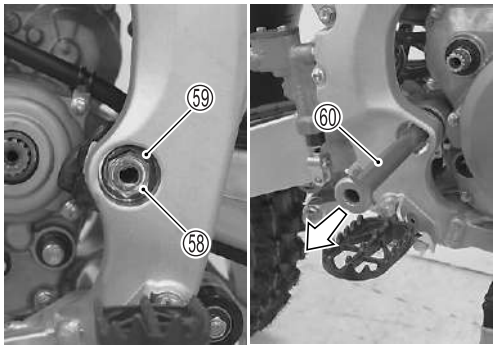
- Die Motor-Aufhängung-Vorderhalterungen (56) nach Herausdrehen ihrer Schrauben und Abschrauben ihrer Muttern (55) abnehmen.
- Untere Motoraufhängungsschraube und -mutter (57) abnehmen.



- Schwingenzapfenwellenmutter (58) und Scheibe (59) abnehmen.
- Die Schwingenzapfenwelle (60) zu drei Vierteln herausziehen, um die Schwinge in Position zu halten.

ANMERKUNG:
Die Schwinge löst sich, wenn die Schwingenzapfenwelle (60) ganz herausgezogen wird.

- Den Motor aus dem Rahmen nehmen.



EINBAU

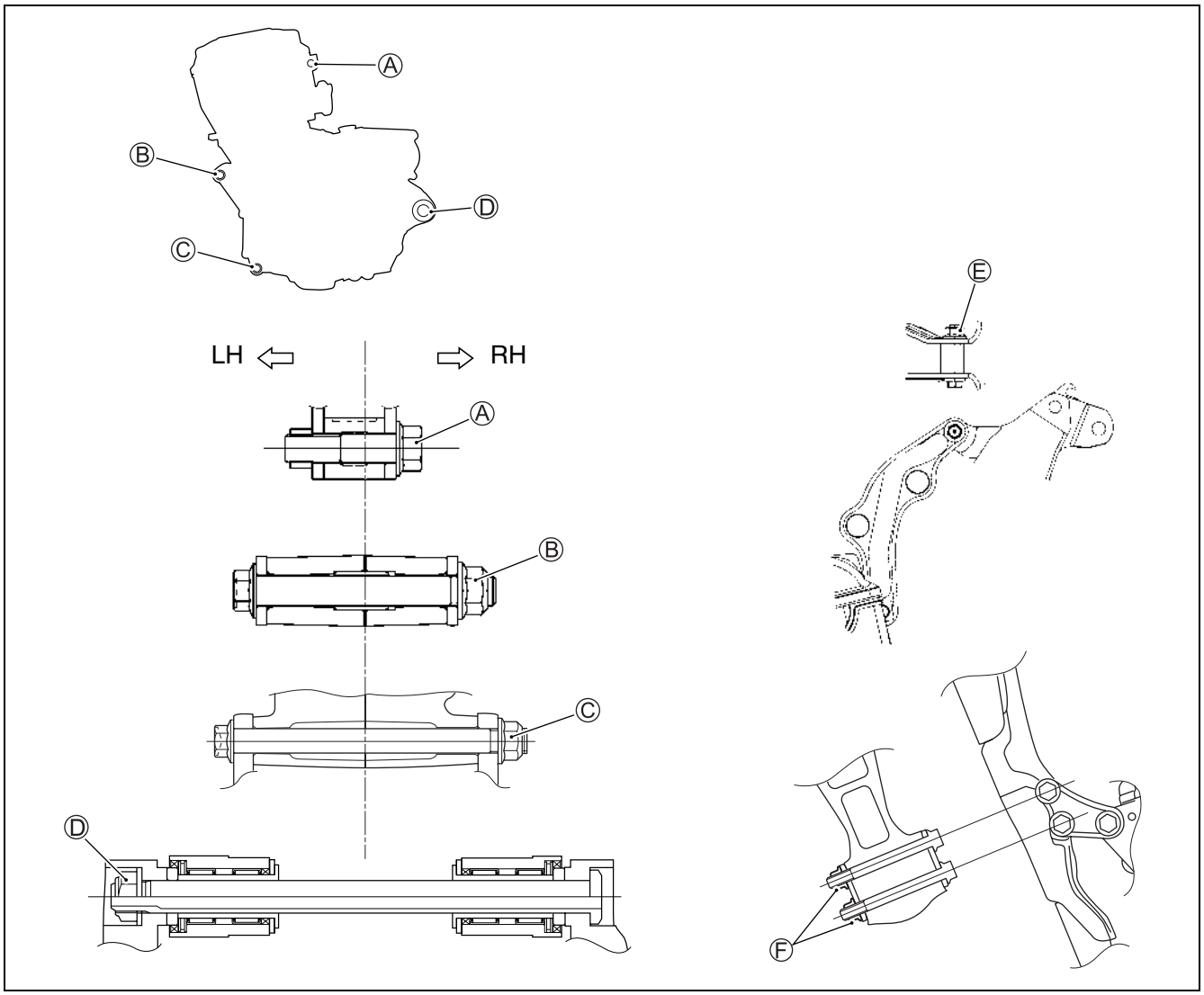
Der Einbau des Motors erfolgt in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus. Folgendes beachten:

- Den Motor in dem Rahmen einbauen.
- Die Schwinge in Position bringen und mit der Schwingenzapfenwelle halten.
- Motor-Befestigungsschrauben, -muttern und Schwingenzapfenwellenmutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

ANMERKUNG:

** Die Motor-Befestigungsmutter ist selbsthemmend und kann nicht wiederholt verwendet werden. Erneuern, wenn die Selbsthemmwirkung verloren gegangen ist.*

** Nach Aus- und erneutem Einbau des Motors können sich die Motoraufhängungsschrauben und -muttern schnell lockern. Die Schrauben und Muttern unbedingt nachziehen.*

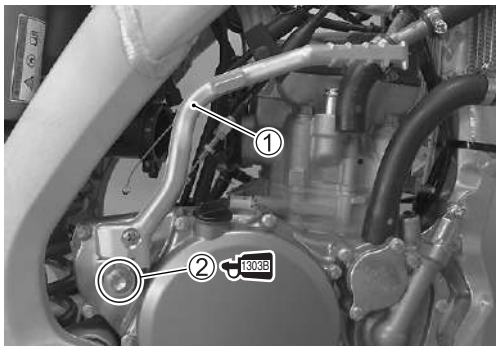


GEGENSTAND	N·m	kgf-m
Ⓐ	45	4,5
ⒷⒸ	66	6,6
Ⓓ	70	7,0
ⒺⒻ	40	4,0

- Den Kickstarterhebel ① in korrekter Position anbringen. (☞4-46)
- Sicherungsmittel auf die Kickstarterhebelschraube ② auftragen und die Schraube mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

99000-32030: THREAD LOCK CEMENT "1303B"
oder gleichwertiges Mittel

Kickstarterhebelschraube: 29 N·m (2,9 kgf-m)

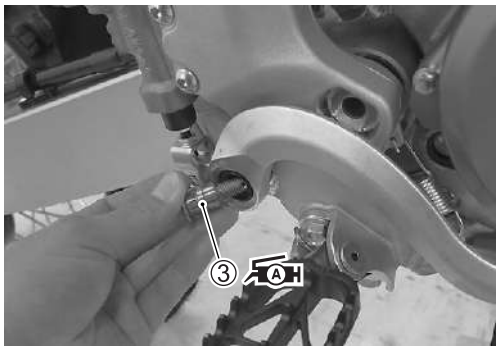


- Fett auf die Bremspedalzapfenschraube ③ auftragen.

99000-25011: SUZUKI SUPER GREASE "A"
oder gleichwertiges Mittel

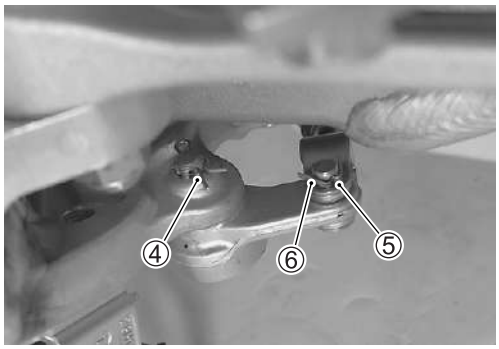
- Bremspedal und Rückholfeder anbringen. (☞5-20)
- Die Bremspedalzapfenschraube ③ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Bremspedalzapfenschraube: 29 N·m (2,9 kgf-m)

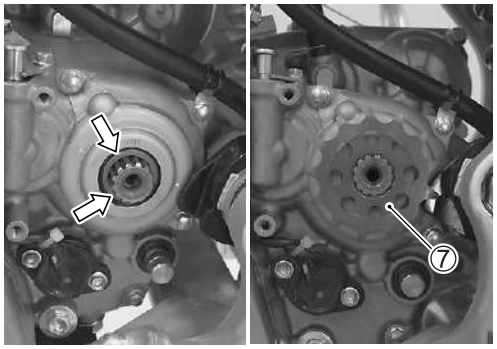


- Klipp ④, Scheibe ⑤ und Splint ⑥ anbringen.

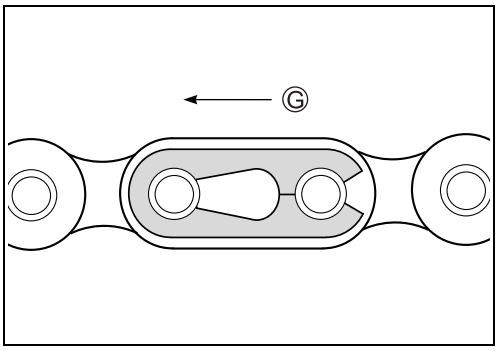
ANMERKUNG:
Den Splint ⑥ durch einen neuen ersetzen.



- Motorkettenrad-Distanzstück und Antriebswelle gegebenenfalls von Staub, Steinchen und anderen Fremdkörpern befreien.
- Das Motorkettenrad ⑦ richtig anbringen.



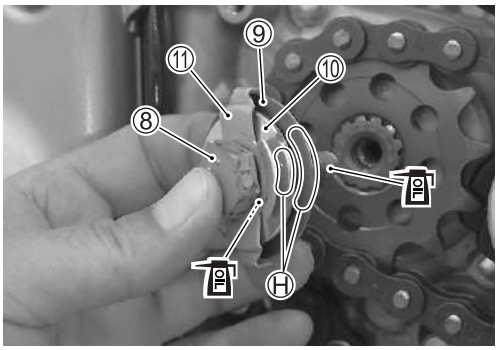
• Den Antriebskettenklipp wieder anbringen, so dass das Schlitzende gegen die Drehrichtung weist.



Ⓖ Fahrtrichtung

• Die Motorkettenradschraube ⑧ reinigen.
• Motoröl auf Lagerfläche und Gewindeabschnitt der Motorkettenradschraube ⑧ auftragen.
• Federscheibe ⑨, Scheibe ⑩, neue Sicherungsscheibe ⑪ und Motorkettenradschraube ⑧ anbringen.

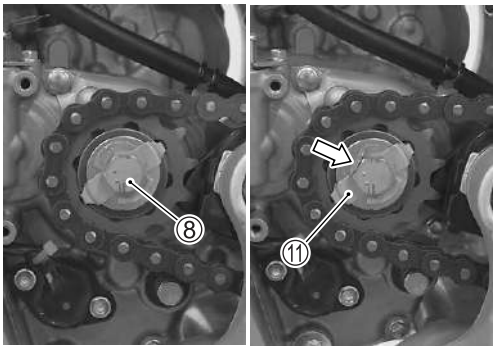
ANMERKUNG:
** Die Sicherungsscheibe ⑪ durch eine neue ersetzen.*
** Jede Stanzmarke Ⓗ nach außen richten.*



• Die Motorkettenradschraube ⑧ bei gedrücktem Bremspedal mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Motorkettenradschraube: 32 N·m (3,2 kgf-m)

• Die Sicherungsscheibe ⑪ umbiegen, um die Schraube zu sichern.

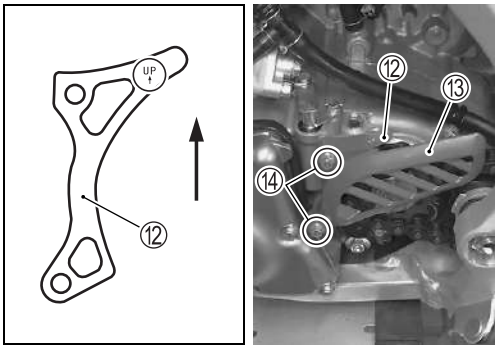


• Vordere Kettenführungsplatte ⑫ und Motorkettenradabdekkung ⑬ anbringen.

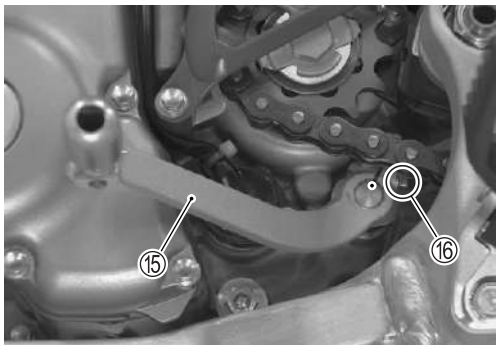
ANMERKUNG:
Beim Anbringen der vorderen Kettenführungsplatte ⑫ auf deren Ausrichtung achten.

• Die Motorkettenradabdeckungsschrauben ⑭ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

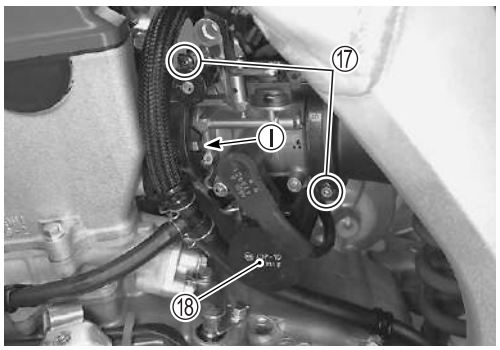
Motorkettenradabdeckungsschraube: 11 N·m (1,1 kgf-m)



- Die Passmarke am Schaltwellenkopf auf den Schlitz des Schalthebels ⑮ ausrichten.
- Die Schalthebelschraube ⑯ festziehen.

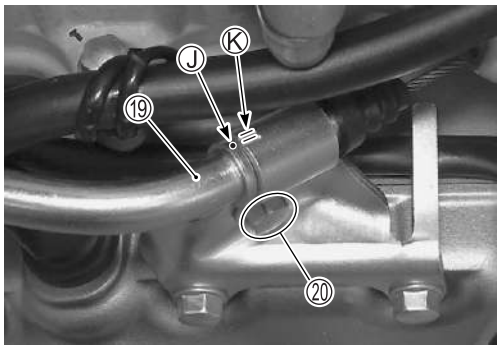


- Den Vorsprung Ⓘ des Drosselgehäuses an der Aussparung des Saugrohrs ansetzen.
- Die Klemmen richtig positionieren, und die Schrauben ⑰ festziehen. (☞5-14)
- Den Kondensator ⑱ anbringen.



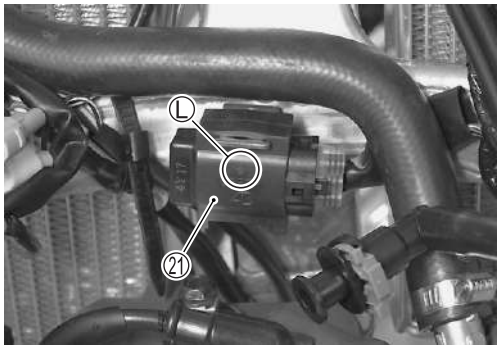
- Die Passmarke Ⓙ am Kupplungsseilzug ⑲ zwischen die beiden Markierungslinien Ⓚ der Kupplungsseilzughalterung bringen.
- Die Kupplungsseilzughalterungsschraube ⑳ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Kupplungsseilzughalterungsschraube: 10 N·m (1,0 kgf-m)

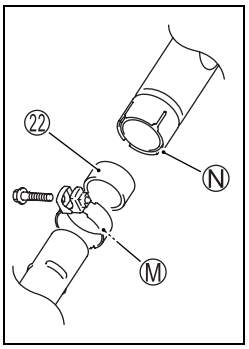


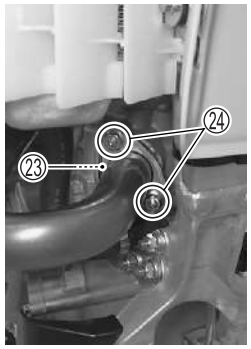
- Den TO-Sensor ㉑ anbringen.

ANMERKUNG:
Beim Anbringen des TO-Sensors ㉑ muss die Pfeilmarke Ⓛ nach oben zeigen.



• Neuen Auspufftopfverbinder ㉒ und neue Auspuffrohrdichtung ㉓ anbringen.





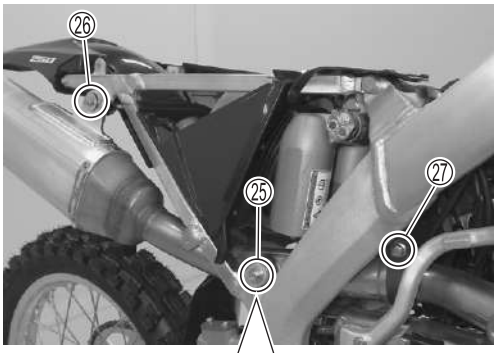
ANMERKUNG:

** Verbinder ㉒ und Dichtung ㉓ durch Neuteile ersetzen, um Abgasundichtigkeit zu vermeiden.*

** Beim Anbringen eines neuen Verbinders das Auspuffrohr und die Auspufftopfverbindung reinigen.*

• Die Auspuffrohrmuttern ㉔ provisorisch anziehen.

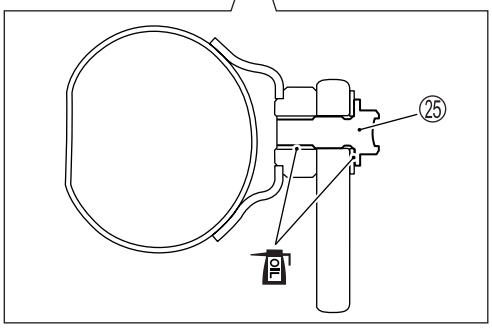
• Den Auspufftopf am Auspuffrohr anbringen.
• Motoröl auf Lagerfläche und Gewindeabschnitt der vorderen Auspufftopf-Befestigungsschraube ㉕ auftragen.
• Vordere Auspufftopf-Befestigungsschraube ㉕ und hintere Schraube ㉖ provisorisch anziehen.
• Die Auspufftopfverbinder-Spannschraube ㉗ provisorisch anziehen.



ANMERKUNG:

Den konvexen Teil Ⓜ der Verbinderklemme in den konkaven Teil Ⓝ des Auspufftopfs passen.

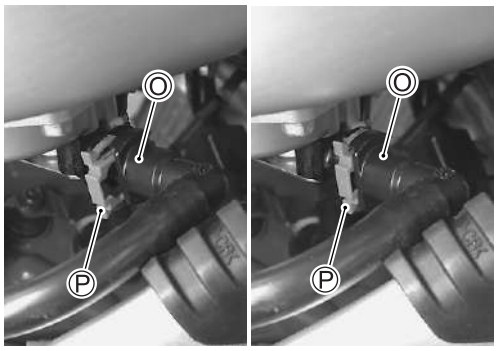
• Auf korrekten Abstand zwischen Auspuffrohr und Lüftungsschlauch sowie Kabelbaum achten. (☞5-14)
• Die Schrauben und Muttern unbedingt in der folgenden Reihenfolge anziehen.



1) Vordere Auspufftopf-Befestigungsschraube ㉕ und hintere Schraube ㉖
2) Auspuffrohrmuttern ㉔
3) Verbinderspannschraube ㉗

Auspuffrohrmutter: 23 N·m (2,3 kgf-m)
Vordere Auspufftopf-Befestigungsschraube: 21 N·m (2,1 kgf-m)
Hintere Auspufftopf-Befestigungsschraube: 23 N·m (2,3 kgf-m)
Auspufftopfverbinder-Spannschraube: 17 N·m (1,7 kgf-m)

- Den Kraftstoffschlauchverbinder Ⓞ sicher an der Kraftstoffleitung anbringen.
- Den Kraftstoffschlauchverbinder Ⓞ durch Drücken des Halters Ⓟ sichern.
- Sicherstellen, dass sich der Kraftstoffschlauchverbinder Ⓞ nicht trennen lässt, ohne zuerst entsichert zu werden.



INSPEKTION NACH MONTAGE

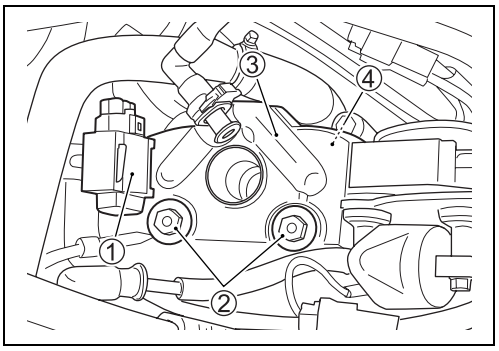
- Motorölstand (☞2-15)
- Motorkühlmittelstand, -verlust (☞2-23, -24)
- Kraftstoffundichtigkeit
- Abgasundichtigkeit
- Gasseilzugspiel (☞2-26)
- Kupplungsseilzugspiel (☞2-25)
- Antriebskettendurchhang (☞2-37)
- Bremspedalhöhe (☞2-43)
- Kabelbaum-, Seilzug- und Schlauch-Verlegung (☞5-10 bis -16)

ZYLINDERKOPF, ZYLINDER UND KOLBEN

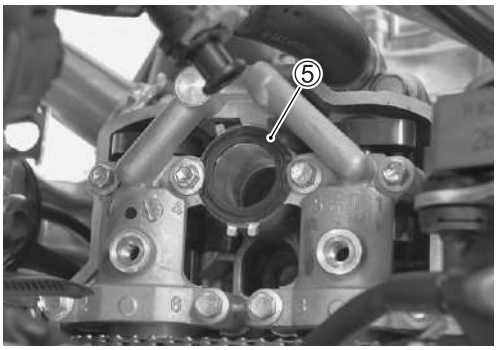
MOTOR-OBERSEITEN-ZERLEGUNG

ZYLINDERKOPFHAUBEN-ABBAU

- Den Sitz abnehmen. (☞4-2)
- Kühlerabdeckungen und Kraftstofftank abbauen. (☞4-2)
- Zündkerzensteckerhalter, Zündkerzenstecker und Zündkerze abnehmen. (☞2-9)
- Den TO-Sensor ① von der Halterung abnehmen.
- Zylinderkopfhaube ③ und Dichtung ④ nach Herausdrehen der Schrauben ② abnehmen.

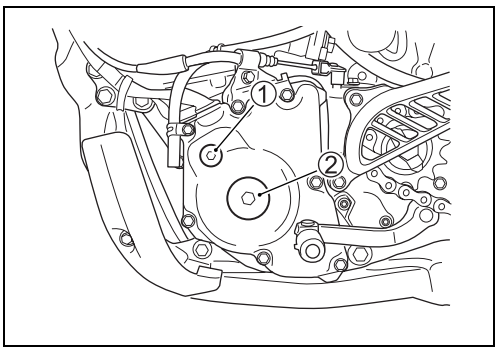


- Die Zylinderkopfhaubendichtung Nr. 2 abnehmen ⑤.



AUSBAU VON NOCKENWELLEN (DEKOMPRESSIONSAUTOMATIK) UND STEUERKETTEN-SPANNUNGSEINSTELLER

- Die Zylinderkopfhaube abnehmen. (☞oben)
- Motoröl ablassen. (☞2-16)
- TDC-Schraube ① und Kurbelwellenöffnungsschraube ② herausdrehen.

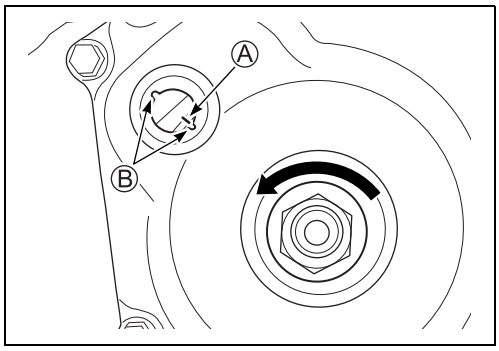


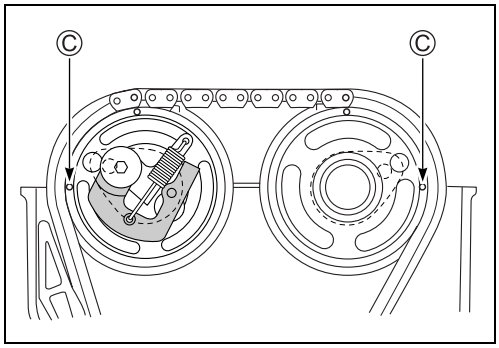
• Die Kurbelwelle mit einem Schlüssel im Gegenuhrzeigersinn drehen, um die TDC-Marke Ⓐ auf die Nuten Ⓑ der Steuerungsprüföffnung auszurichten.

ANMERKUNG:

** Der Kolben muss sich am oberen Totpunkt des Verdichtungstakts befinden.*

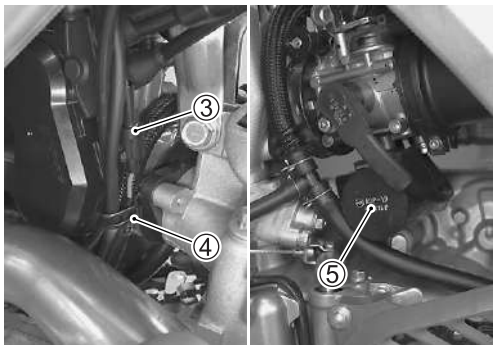
** Sicherstellen, dass der Zylinder am oberen Totpunkt im Verdichtungstakt ist, und dass die an den Nockenwellen eingravierten Steuermarken Ⓒ auf die Passfläche des Zylinderkopfs ausgerichtet sind.*



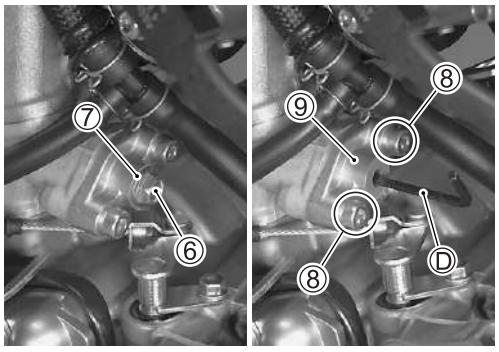


Ⓒ Steuermarke

• Kondensatorstecker ③ trennen, und die Klemme ④ lösen.
• Den Kondensator ⑤ abnehmen.



• Steuerketten-Spannungseinsteller-Kappenschraube ⑥ und Dichtung ⑦ abnehmen.
• Einen 3-mm-Sechskantschlüssel Ⓓ in die Nut des Steuerketten-Spannungseinstellers ⑨ einsetzen.
• Den Steuerketten-Spannungseinsteller ⑨ nach Herausdrehen seiner Schrauben ⑧ bei eingesetztem Sechskantschlüssel Ⓓ abnehmen.

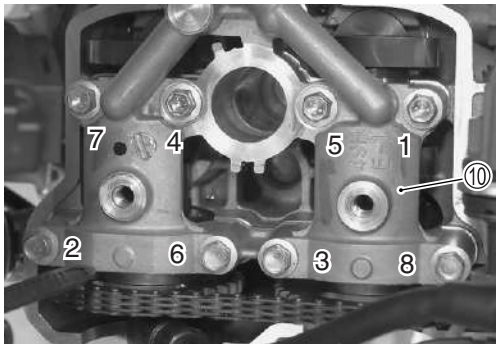


• Den Nockenwellenzapfenhalter ⑩ abnehmen.

ANMERKUNG:

** Die Nockenwellenzapfen-Halterschrauben unbedingt gleichmäßig überkreuz in absteigender Reihenfolge der Nummern lösen.*

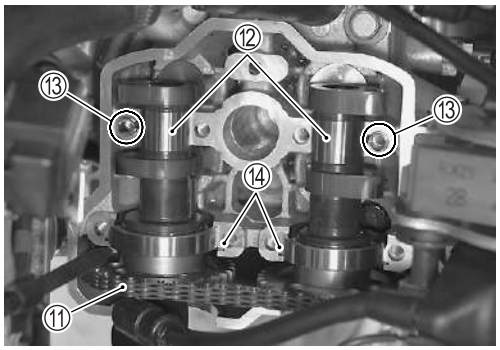
** Die absinkende Reihenfolge der Nummern ist am Nockenwellenzapfenhalter angegeben.*



• Die Nockenwellen ⑫ von der Steuerkette ⑪ trennen.
• Passstifte ⑬ und C-Ringe ⑭ abnehmen.

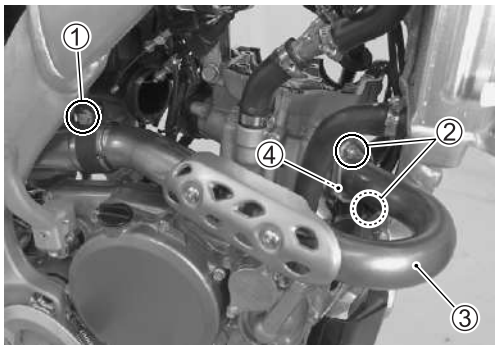
ANMERKUNG:

Darauf achten, Steuerkette ⑪, Passstifte ⑬ und C-Ringe ⑭ nicht in das Kurbelgehäuse fallen zu lassen.

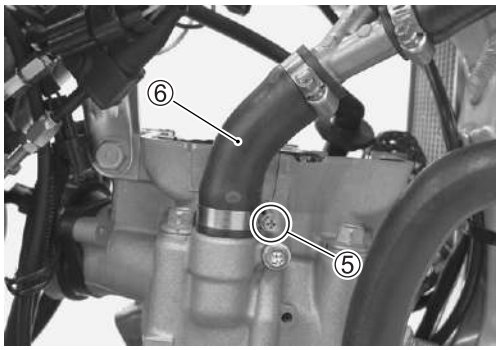


ZYLINDERKOPF-AUSBAU

• Die Nockenwellen abnehmen. (☞4-14)
• Das Drosselgehäuse abnehmen. (☞4-47)
• Kühlmittel ablassen. (☞4-51)
• Die Auspufftopfverbinder-Spannschraube ① lösen.
• Die Auspuffrohrmuttern ② abschrauben.
• Auspuffrohr ③ und Auspuffrohrdichtung ④ abnehmen.

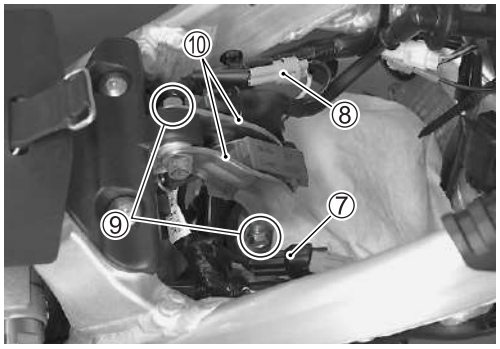


• Den Kühlerschlauch ⑥ nach Lösen seiner Spannschraube ⑤ abtrennen.

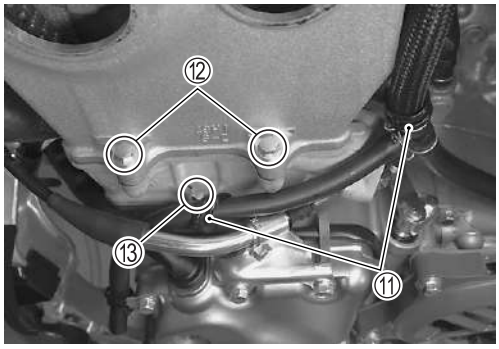


- Regler/Gleichrichterstecker ⑦ und Zündspulenstecker ⑧ abnehmen.
- Die oberen Motoraufhängungshalterungen ⑩ nach Herausdrehen der Schrauben ⑨ und Abschrauben der Mutter abnehmen.

ANMERKUNG:
Den Zylinderkopf mit einem Lappen oder ähnlichem Material abdecken, um ein Eindringen von Fremdkörpern wie Sand und Schmutz zu verhindern.



- Die Klemmen ⑪ freigeben.
- Die Zylinderkopffußschrauben ⑫ herausdrehen.
- Die Zylinderfußschraube ⑬ lösen.

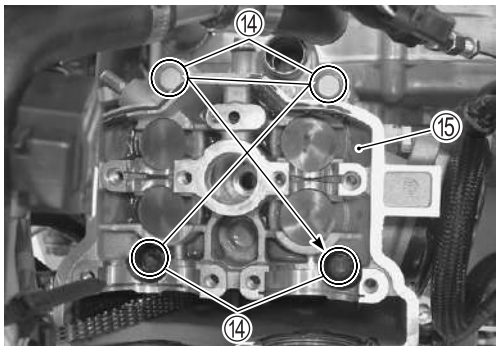


- Die Zylinderkopfschrauben ⑭ herausdrehen.

ANMERKUNG:
Die Zylinderkopfschrauben ⑭ der Reihe nach kreuzweise Schritt für Schritt lösen.

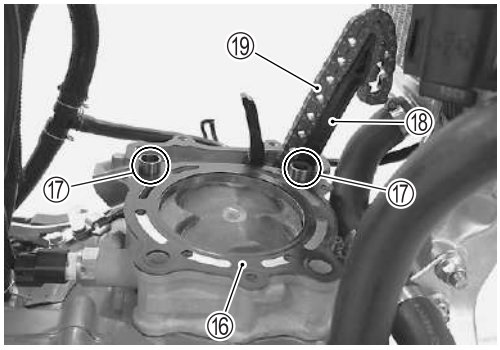
- Den Zylinderkopf ⑮ abnehmen.

ANMERKUNG:
Wenn sich der Zylinderkopf nicht ohne weiteres abnehmen lässt, ihn leicht mit einem Kunststoffhammer abklopfen.



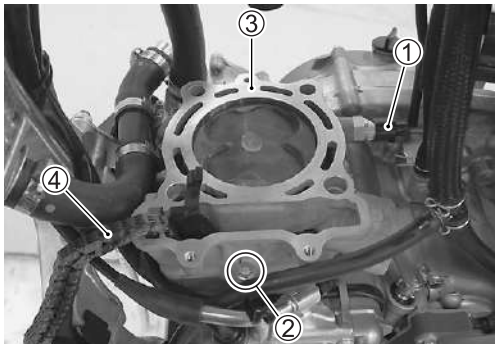
- Zylinderkopfdichtung ⑯, Passstifte ⑰ und Steuerkettenführung Nr. 1 ⑱ abnehmen.

ANMERKUNG:
Darauf achten, Passstifte ⑰ und Steuerkette ⑲ nicht in das Kurbelgehäuse fallen zu lassen.



ZYLINDER-AUSBAU

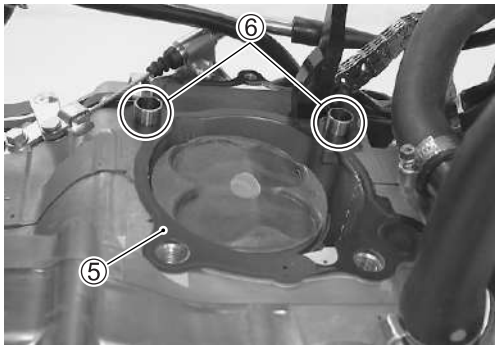
- Den Zylinderkopf abnehmen. (☞4-16)
- Den ECT-Sensorstecker ① abtrennen.
- Den Zylinder ③ nach Herausdrehen der Zylinderfußschraube ② abnehmen.



ANMERKUNG:
Darauf achten, die Steuerkette ④ nicht in das Kurbelgehäuse fallen zu lassen.

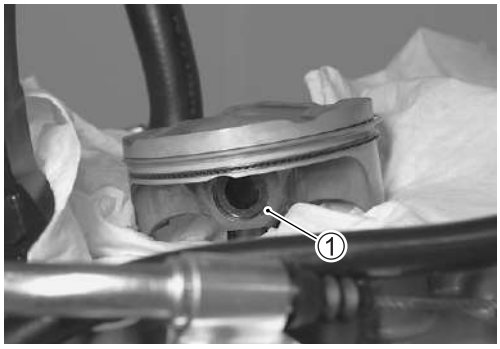
ANMERKUNG:
Wenn sich der Zylinder nicht ohne weiteres abnehmen lässt, ihn leicht mit einem Kunststoffhammer abklopfen.

- Zylinderdichtung ⑤ und Passstifte ⑥ abnehmen.

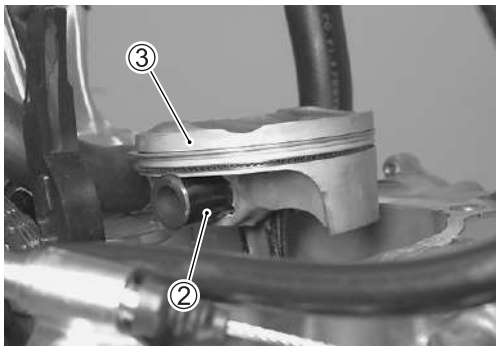


AUSBAU VON KOLBEN UND KOLBENRING

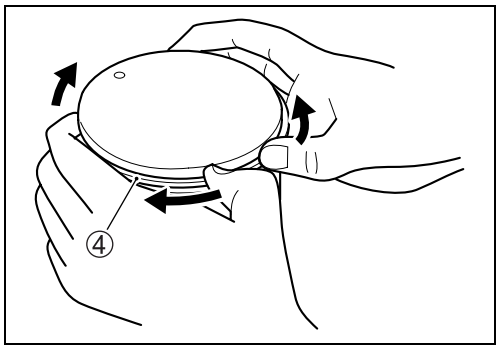
- Den Zylinder abnehmen. (☞4-18)
- Einen sauberen Lappen über den Zylinderfuß legen, um zu verhindern, dass der Kolbenbolzen-Sicherungsring ① in das Kurbelgehäuse fallen kann.
- Den Kolbenbolzen-Sicherungsring ① abnehmen.



- Kolbenbolzen ② und Kolben ③ abnehmen.



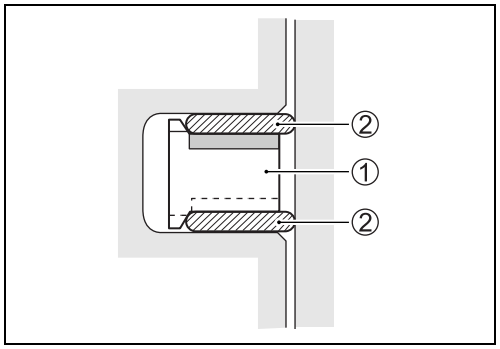
- Die Ringöffnung vorsichtig mit den Daumen aufweiten und den Ring ④ dann an der gegenüberliegenden Seite hochdrücken, um ihn abzunehmen.
- Den Ölabstreifring auf gleiche Weise abnehmen.



MOTOR-OBERSEITEN-MONTAGE

EINBAU VON KOLBEN UND KOLBENRING

Kolben und Kolbenring in der umgekehrten Ausbaureihenfolge einbauen. Folgendes beachten:

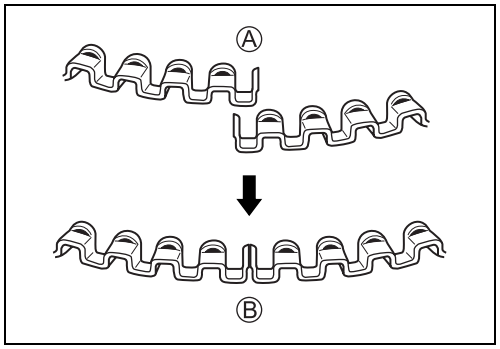


Kolbenring

- Zuerst den Ölabstreifring, dann den 1. Kolbenring anbringen.
- Zuerst wird der Distanzring ① in die Ölabstreifringnut eingesetzt. Nach dem Distanzring werden die beiden Seitenschienen ② eingepasst.

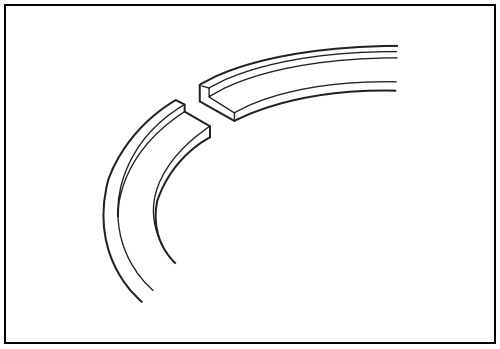
ANMERKUNG:
Distanzring und Seitenschienen haben keine Kennzeichnungen für oben und unten: sie können beliebig positioniert werden.

ANMERKUNG:
Beim Anbringen des Distanzrings ① darauf achten, dass sich dessen beide Enden in der Nut nicht überlappen.

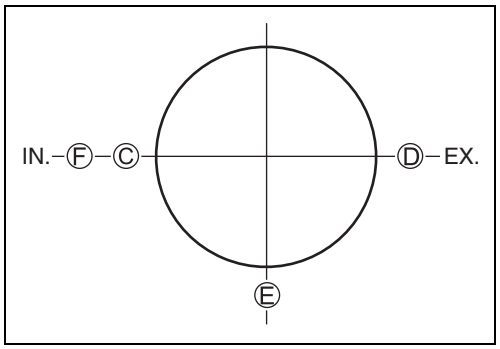


Ⓐ FALSCH
Ⓑ RICHTIG

- Beim Anbringen des 1. Rings am Kolben die konkave Ringseite unbedingt nach oben weisen lassen.



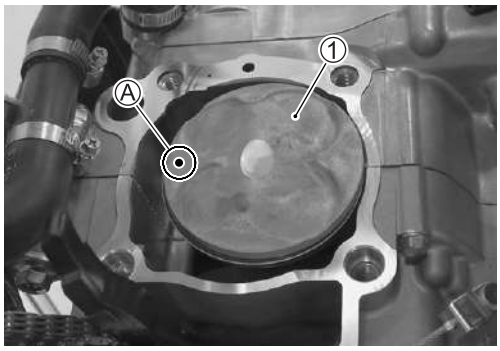
- Die Stoßfugen der beiden Ringe wie gezeigt positionieren. Bevor ein Kolben in den Zylinder eingesetzt wird, sicherstellen, dass die Stoßfugen so positioniert sind.



Ⓒ 1. Ring
Ⓓ Obere Seitenschiene
Ⓔ Distanzstück
Ⓕ Untere Seitenschiene

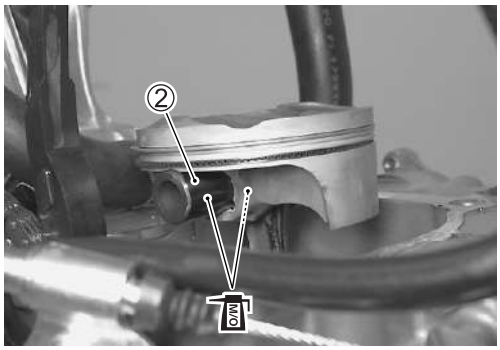
Kolben

- Den Kolben ① mit der Körnermarke Ⓐ zur Auslassseite weisend einsetzen.



- Den Kolbenbolzen ② vor dem Einsetzen mit Molybdänöllösung bestreichen.

MOLYBDENUM OIL SOLUTION

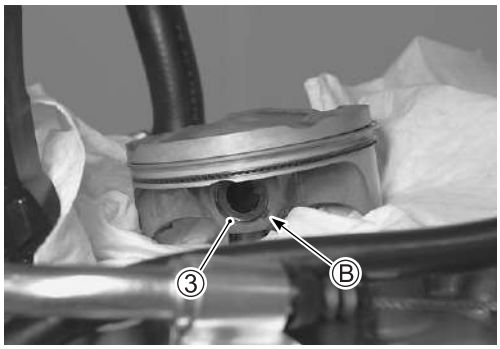


- Einen sauberen Lappen über den Zylinderfuß legen, um zu verhindern, dass der Kolbenbolzen-Sicherungsring ③ in das Kurbelgehäuse fallen kann. Den Kolbenbolzen-Sicherungsring ③ anbringen.

ANMERKUNG:

** Den Kolbenbolzen-Sicherungsring ③ durch einen neuen ersetzen.*

** Die Stoßfuge des Sicherungsrings ③ nicht auf den Ausschnitt Ⓑ in der Kolbenbolzenbohrung ausrichten.*



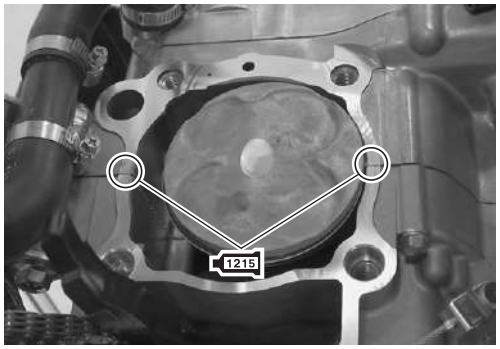
EINBAU VON ZYLINDER UND ZYLINDERKOPF

Zylinder und Zylinderkopf in der umgekehrten Ausbaureihenfolge einbauen. Folgendes beachten:

Zylinder

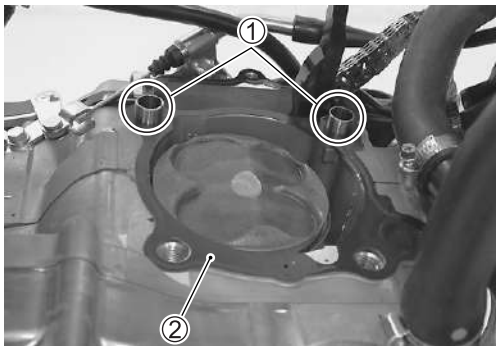
- Öl von der Passfläche des Kurbelgehäuses gründlich abwischen.
- Sicherungsmittel wie gezeigt auf das Kurbelgehäuse auftragen.

1215 99000-31110: SUZUKI BOND "1215"
oder gleichwertiges Mittel



- Die Passstifte ① in das Kurbelgehäuse einsetzen, dann die neue Zylinderdichtung ② anbringen.

ANMERKUNG:
Die Zylinderdichtung ② durch eine neue ersetzen.

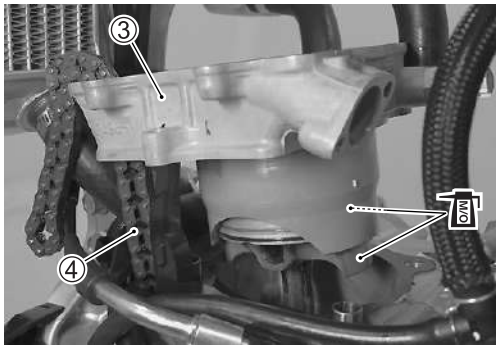


- Molybdänöllösung auf die Gleitfläche von Kolben und Zylinderbohrung auftragen.

MOLYBDENUM OIL SOLUTION

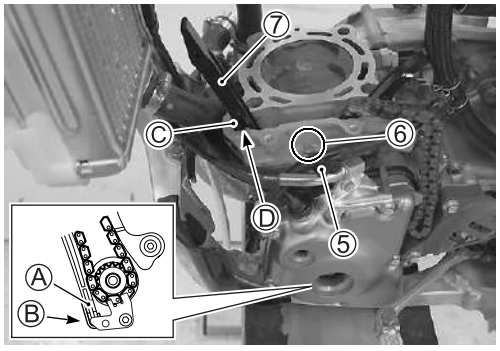
- Jeden Kolbenring mit richtig positionierten Ringabschnitten halten und in den Zylinder einsetzen.
- Sicherstellen, dass die Kolbenringe vom Zylindermantel ergriffen werden.
- Den Zylinder ③ auf das Kurbelgehäuse setzen.

ANMERKUNG:
Darauf achten, die Steuerkette ④ nicht in das Kurbelgehäuse fallen zu lassen.



- Die Klemme ⑤ an der Zylinderfußschraube ⑥ ansetzen.
- Die Zylinderfußschraube ⑥ provisorisch anziehen.
- Das Ende Ⓐ der Steuerkettenführung Nr. 1 sicher in die Aussparung Ⓑ des Kurbelgehäuses einsetzen.
- Den Vorsprung Ⓒ der Steuerkette Nr. 1 Führung ⑦ in die Nut Ⓓ des Zylinders passen.

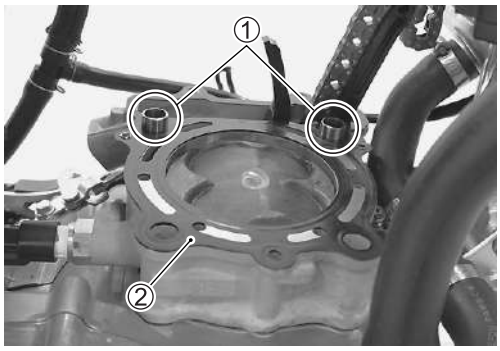
ANMERKUNG:
Sicherstellen, dass die Steuerkette richtig mit dem Steuerkettenantriebsritzel in Eingriff kommt.



Zylinderkopf

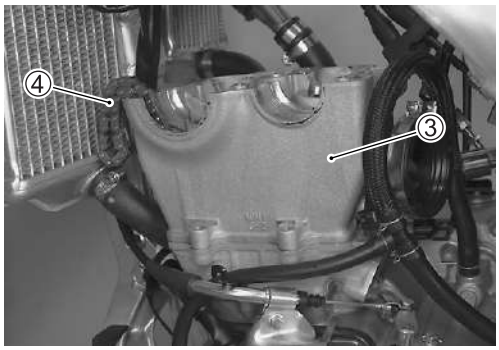
- Die Passstifte ① in den Zylinder einsetzen, dann die neue Zylinderkopfdichtung ② am Zylinder anbringen.

ANMERKUNG:
Die Zylinderkopfdichtung ② durch eine neue ersetzen.

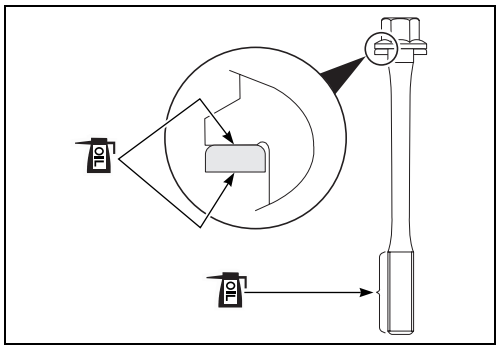


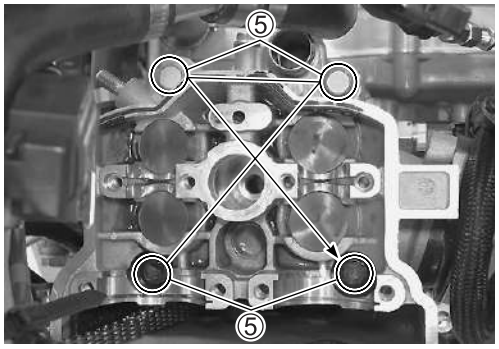
- Den Zylinderkopf ③ auf den Zylinder setzen.

ANMERKUNG:
Darauf achten, die Steuerkette ④ nicht in das Kurbelgehäuse fallen zu lassen.



- Motoröl auf Scheiben und Gewindeabschnitt der Schrauben auftragen, bevor die Zylinderkopfschrauben eingesetzt werden.

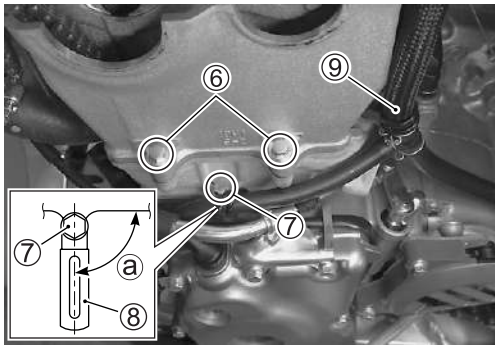




- Bei eng auf dem Zylinder aufsitzendem Zylinderkopf diesen durch kreuzweises Festziehen der Zylinderkopfschrauben ⑤ sichern.
- Die Zylinderkopfschrauben ⑤ auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Zylinderkopfschraube: Anfänglich 25 N·m (2,5 kgf-m)
Endgültig 51 N·m (5,1 kgf-m)

- Nachdem die Zylinderkopfschrauben vorschriftgemäß festgezogen worden sind, die Zylinderkopffußschrauben ⑥ und die Zylinderfußschraube ⑦ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.



ANMERKUNG:
Die Spitze der Klemme ⑧ wie gezeigt ausrichten, und den Lüftungsschlauch Nr. 3 festklemmen.

Zylinderkopffußschraube: 10 N·m (1,0 kgf-m)
Zylinderfußschraube: 10 N·m (1,0 kgf-m)

- Den Lüftungsschlauch Nr. 1 ⑨ festklemmen.

ⓐ 90 ± 10°

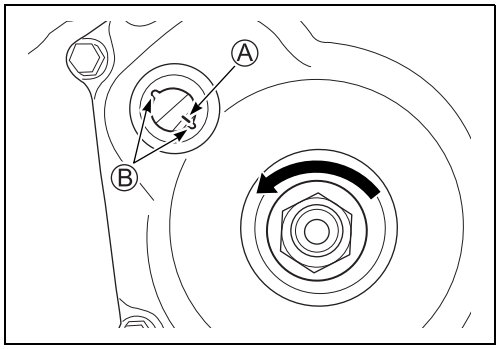
- Die oberen Motoraufhängungshalterungen anbringen. (☞4-8)
- Den ECT-Sensorstecker anschließen.
- Den Kühlerschlauch anschließen. (☞5-16)
- Das Auspuffrohr anbringen. (☞4-12)
- Das Drosselgehäuse anbringen. (☞4-49)

EINBAU VON NOCKENWELLE (DEKOMPRESSIONSAUTOMATIK) UND STEUERKETTEN-SPANNUNGSEINSTELLER

Nockenwelle und Steuerketten-Spannungseinsteller in der umgekehrten Ausbaureihenfolge einbauen. Folgendes beachten:

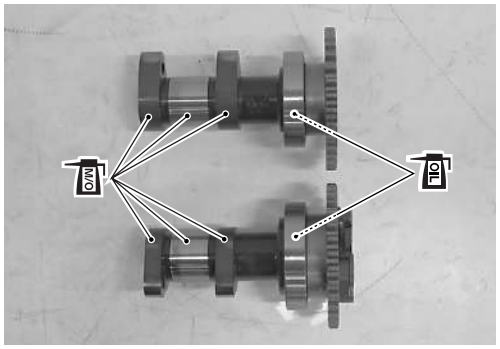
Nockenwelle (Dekompressionsautomatik)

- Die Kurbelwelle mit einem Schlüssel im Gegenuhrzeigersinn drehen, um die TDC-Marke Ⓐ auf die Nuten Ⓑ der Steuerungsprüföffnung auszurichten. Diese Position auch beibehalten.



ANMERKUNG:
Die Steuerkette hochziehen, da sie sich anderenfalls zwischen Kurbelgehäuse und Nockenwellenantriebsrad verfängt.

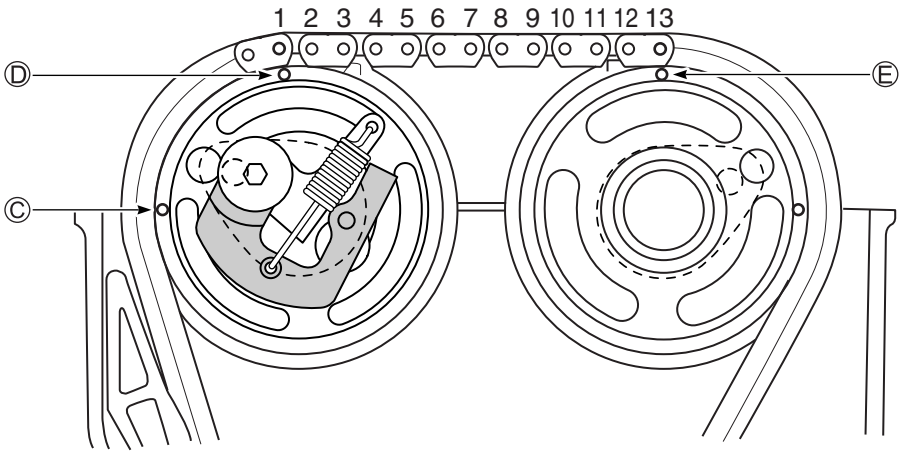
- Unmittelbar vor Einsetzen der Nockenwelle in den Zylinderkopf Molybdänöllösung auf die Nockenwellenzapfen, den Nockenwellenzapfenhalter und die Nockenlaufflächen auftragen. Auch die Nockenwellenlager mit Motoröl versehen.



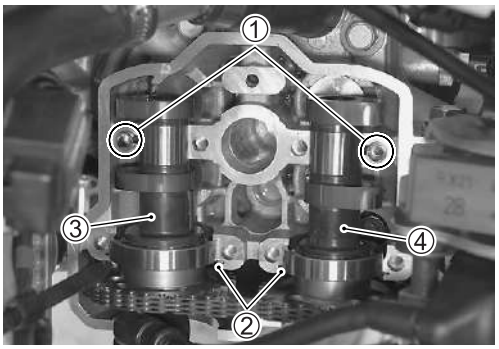
M/O MOLYBDENUM OIL SOLUTION

- Die Auslassseite der Steuerkette straffen, um das Nockenwellenrad (Auslassseite) anzubringen.
- Die Auslassnockenwelle so anbringen, dass die Steuermarke Ⓒ auf die Dichtungsfläche des Zylinderkopfs ausgerichtet ist. Die Steuerkette am Auslassnockenwellenrad einhängen.
- Die andere Steuermarke Ⓓ soll nun gerade nach oben weisen.
- Ab dem Rollenstift, der direkt über der Steuermarke Ⓓ liegt, 13 Rollenstifte abzählen (von der Auslassnockenwellenseite zur Einlassnockenwellenseite). Den 13. Rollenstift der Steuerkette an der Stelle mit der Steuermarke Ⓔ am Nockenwellenrad (Einlassseite) in Eingriff bringen. Siehe folgende Abbildungen.

ANMERKUNG:
Die Steuerkette sollte nun auf allen drei Kettenrädern liegen. Darauf achten, die Kurbelwelle nicht zu bewegen, bis Nockenwellenzapfenhalter und Steuerketten-Spannungseinsteller gesichert sind.



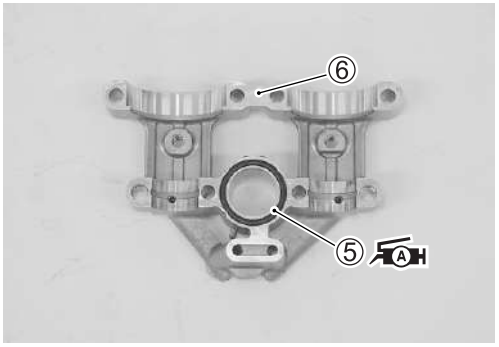
- Passstifte ① und C-Ringe ② anbringen.
- Nockenwellen für Einlass ④ und Auslass ③ anbringen.



• Den neuen O-Ring ⑤ einfetten und an den Nockenwellenzapfenhalter ⑥ anbringen.

ANMERKUNG:
Den O-Ring ⑤ durch einen neuen ersetzen.

99000-25011: SUZUKI SUPER GREASE "A"
oder gleichwertiges Mittel

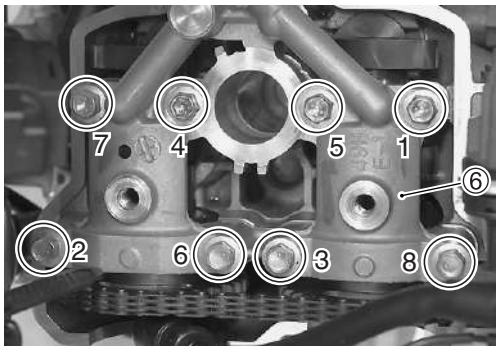


• Den Nockenwellenzapfenhalter ⑥ anbringen.
• Den Nockenwellenzapfenhalter gleichmäßig durch leichtes Anziehen der Nockenwellenzapfen-Halterschrauben, in aufsteigender Reihenfolge der Nummern befestigen.

ANMERKUNG:
** Beim Festziehen der Nockenwellenzapfen-Halterschrauben muss sich die Position am oberen Totpunkt des Verdichtungstakts befinden.*
** Die aufsteigende Reihenfolge der Nummern ist am Nockenwellenzapfenhalter angegeben.*

• Die Nockenwellenzapfen-Halterschrauben in aufsteigender Reihenfolge der Nummerierung mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Nockenwellenzapfen-Halterschraube: 10 N·m (1,0 kgf-m)



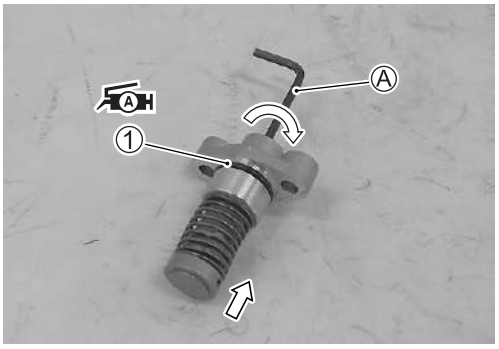
Steuerketten-Spannungseinsteller

- Den neuen O-Ring ① einfetten.

ANMERKUNG:
Den O-Ring ① durch einen neuen ersetzen.

99000-25011: SUZUKI SUPER GREASE "A"
oder gleichwertiges Mittel

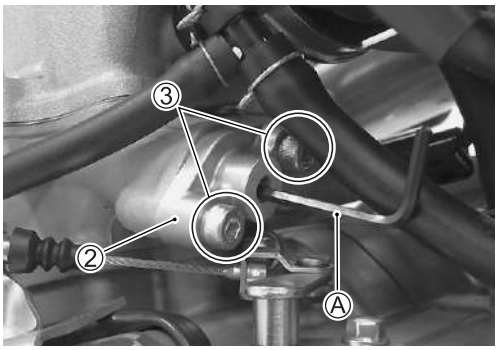
- Die Einstellschraube mit einem 3-mm-Sechskantschlüssel Ⓐ ganz im Gegenuhrzeigersinn drehen.



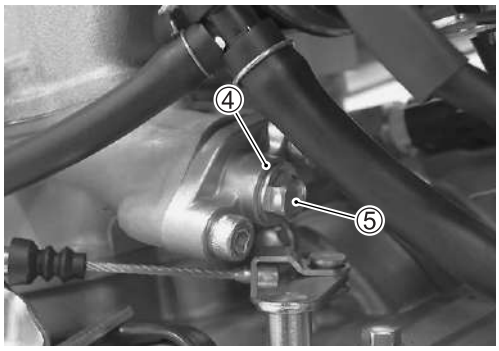
- Den Steuerketten-Spannungseinsteller ② bei eingesetztem Sechskantschlüssel Ⓐ anbringen.
- Die Befestigungsschrauben ③ des Steuerketten-Spannungseinstellers mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Steuerketten-Spannungseinsteller-Befestigungsschraube:
10 N·m (1,0 kgf-m)

- Zur Entsicherung den Sechskantschlüssel Ⓐ herausziehen.



• Neue Dichtung ④ und Steuerketten-Spannungseinsteller-Kappenschraube ⑤ anbringen.



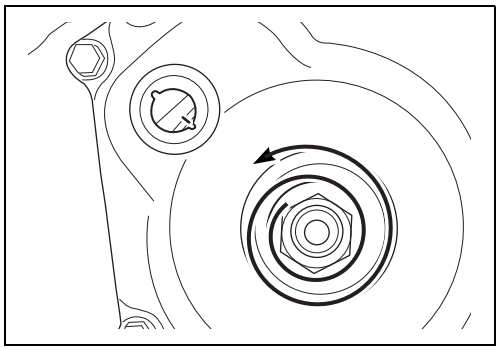
ANMERKUNG:
Die Dichtung ④ durch eine neue ersetzen.

• Die Steuerketten-Spannungseinsteller-Kappenschraube ⑤ auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment festziehen.

Steuerketten-Spannungseinsteller-Kappenschraube: 5,5 N·m (0,55 kgf-m)

ANMERKUNG:
Nach Anbringen des Steuerketten-Spannungseinstellers sicherstellen, dass dieser richtig funktioniert, indem der Durchhang der Steuerkette geprüft wird.

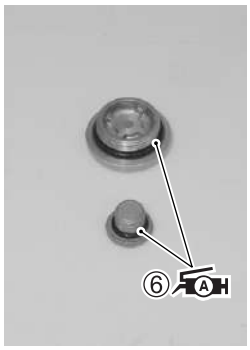
• Nach Anbringen des Steuerketten-Spannungseinstellers die Kurbelwelle (um zwei Drehungen) drehen, und die Positionen der Nockenwellen nachkontrollieren. (☞4-26)

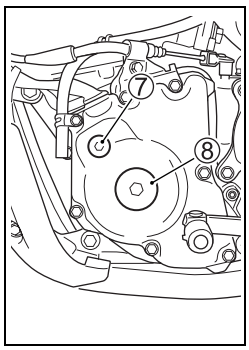


ANMERKUNG:
Wenn nach diesem Verfahren beim Drehen der Kurbelwelle ein Widerstand zu verspüren ist, sofort stoppen und die Steuerketteneinstellung prüfen.

• Das Ventilspiel überprüfen. (☞2-32)

• Neue O-Ringe ⑥ einfetten.





ANMERKUNG:
Die O-Ringe ⑥ durch neue ersetzen.

A H 99000-25011: SUZUKI SUPER GREASE "A" oder gleichwertiges Mittel

• TDC-Stecker ⑦ und Kurbelwellenöffnungsschraube ⑧ mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

TDC-Schraube: 14 N·m (1,4 kgf-m)
Kurbelwellenöffnungsschraube: 11 N·m (1,1 kgf-m)

• Den Kondensator anbringen.

ZYLINDERKOPFHAUBEN-MONTAGE

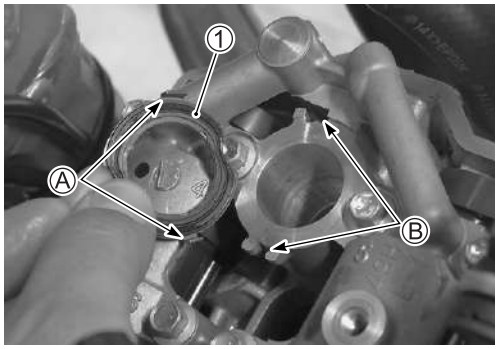
Die Zylinderkopfhaube in der umgekehrten Demontagereihenfolge montieren. Folgendes beachten:

- Die neue Zylinderkopfhaubendichtung Nr. 2 ① anbringen.

ANMERKUNG:

** Die Zylinderkopfhaubendichtung Nr. 2 ① durch eine neue ersetzen.*

** Die Vorsprünge Ⓐ der Zylinderkopfhaubendichtung Nr. 2 ① in die Anschlagnuten Ⓑ passen.*



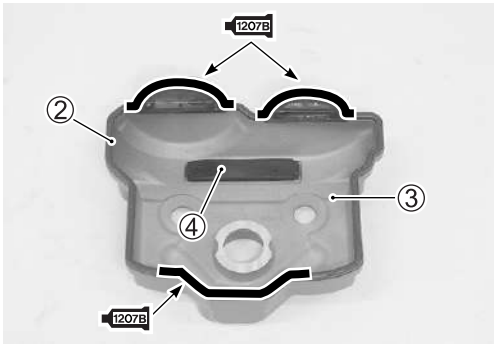
- Die neue Zylinderkopfhaubendichtung ② an der Zylinderkopfhaube ③ anbringen.

ANMERKUNG:

Die Zylinderkopfhaubendichtung ② durch eine neue ersetzen.

- Sicherungsmittel wie gezeigt auf die Zylinderkopfhaubendichtung ② auftragen.

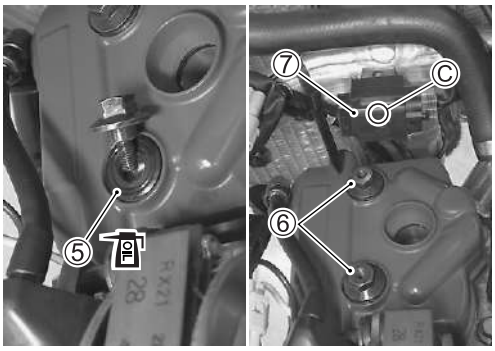
1207B 99000-31140: SUZUKI BOND "1207B"
oder gleichwertiges Mittel



- Die Steuerkettenführung Nr. 2 ④ fest an der Zylinderkopfhaube ③ anbringen.

ANMERKUNG:

Falls die Verbindungen zwischen Zylinderkopfhaube und Führung der Steuerkette Nr. 2 locker sind, die Führung der Steuerkette Nr. 2 durch eine neue ersetzen.



- Die Zylinderkopfhaube auf den Zylinderkopf setzen.
- Motoröl auf beide Seiten der Dichtungen ⑤ auftragen.

ANMERKUNG:
Die Dichtungen ⑤ durch neue ersetzen.

- Die Zylinderkopfhaubenschrauben ⑥ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Zylinderkopfhaubenschraube: 14 N·m (1,4 kgf-m)

- Den TO-Sensor ⑦ anbringen.

ANMERKUNG:
Beim Anbringen des TO-Sensors ⑦ muss die Pfeilmarke Ⓒ nach oben zeigen.

- Zündkerze und Zündkerzenstecker anbringen. (☞2-9)
- Kühlerabdeckungen und Kraftstofftank anbringen.
- Den Sitz anbringen.

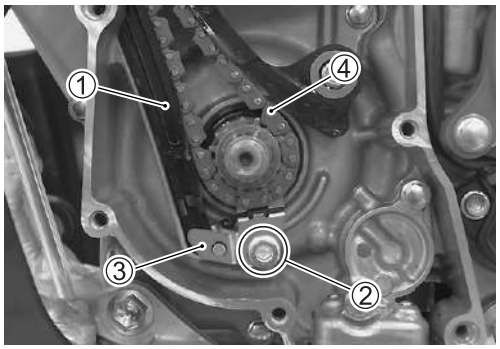
INSPEKTION NACH MONTAGE

- Motorölstand und Ölverlust (☞2-15)
- Motorkühlmittelstand, -verlust (☞2-23, -24)
- Kraftstoffundichtigkeit
- Abgasundichtigkeit
- Gasseilzugspiel (☞2-26)
- Kupplungsseilzugspiel (☞2-25)
- Kabelbaum-, Seilzug- und Schlauch-Verlegung (☞5-10 bis -16)

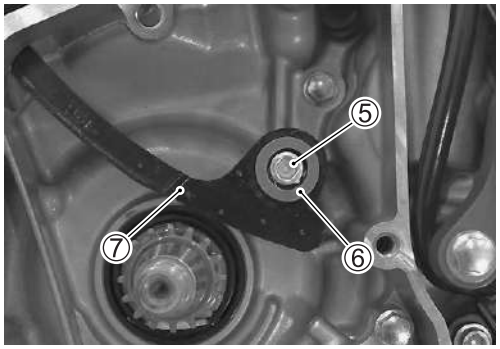
STEUERKETTE, STEUERKETTENSPANNER UND STEUERKETTE Nr. 1 FÜHRUNG

AUSBAU

- Den Zylinderkopf abnehmen. (☞4-16)
- Magnetzünderdeckel und Magnetrotor abnehmen. (☞4-52)
- Die Steuerkettenführung Nr. 1 ① abnehmen.
- Den Steuerkettenführungsrückhalter ③ durch Bewegen seiner Schraube ② abnehmen.
- Die Steuerkette ④ abnehmen.

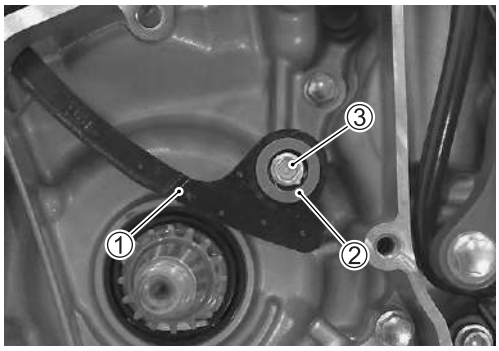


- Das Distanzstück ⑥ und den Steuerkettenspanner ⑦ durch Entfernen der Schraube ⑤ abnehmen.



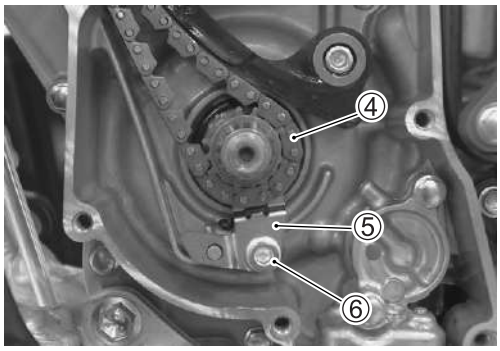
EINBAU

Steuerkette, Steuerkettenspanner und Steuerkettenführung Nr. 1 in der umgekehrten Ausbaureihenfolge einbauen. Folgendes beachten:



- Steuerkettenspanner ①, Distanzstück ② und Steuerkettespannerschraube ③ anbringen.
- Die Steuerkettenspannerschraube ③ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Steuerkettenspannerschraube: 10 N·m (1,0 kgf-m)

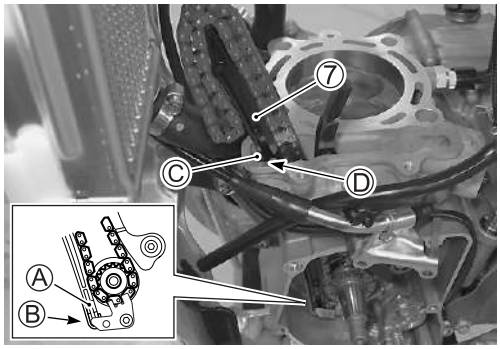


- Die Steuerkette ④ am Steuerkettenantriebsrad anbringen.

ANMERKUNG:
Sicherstellen, dass die Steuerkette richtig mit dem Steuerkettenantriebsritzel in Eingriff kommt.

- Den Steuerkettenführungshalter ⑤ anbringen, und die Steuerkettenführungshalterschraube ⑥ auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Steuerkettenführungshalterschraube: 10 N·m (1.0 kgf-m)



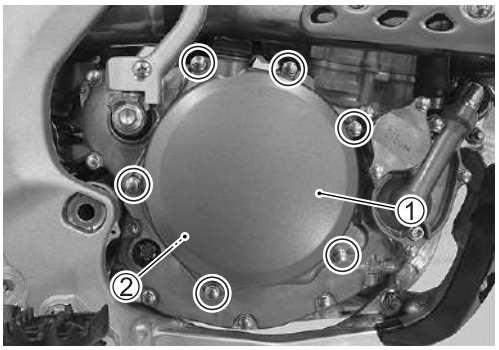
- Das Ende Ⓐ der Steuerkettenführung Nr. 1 sicher in die Aussparung Ⓑ des Kurbelgehäuses einsetzen.
- Den Vorsprung Ⓒ der Steuerkette Nr. 1 Führung ⑦ in die Nut Ⓓ des Zylinders passen.
- Magnetzünderrotor und Magnetzünderdeckel anbringen. (☞4-54)
- Zylinderkopf und Zylinderkopfhaube anbringen. (☞4-22 bis -30)

KUPPLUNG

KUPPLUNGSSCHEIBE

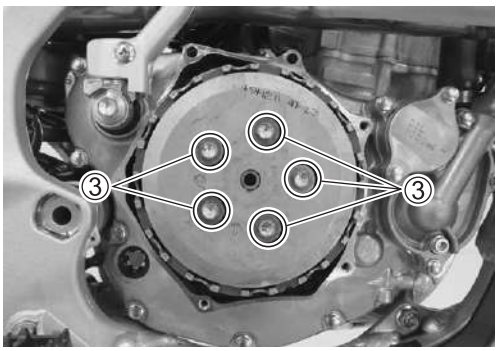
AUSBAU

- Motoröl ablassen. (☞2-16)
- Das Bremspedal abmontieren. (☞4-72)
- Kupplungsdeckel ① und dessen Dichtung ② abnehmen.

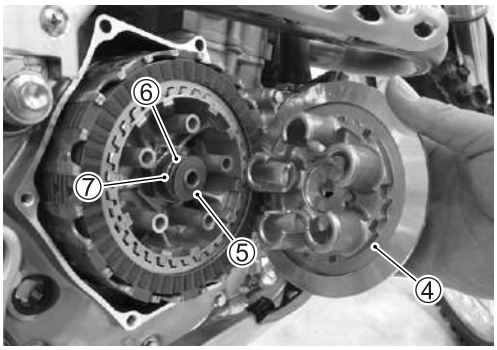


- Die Kupplungsfeder-Stellschrauben ③ herausdrehen und die Kupplungsfedern abnehmen.

ANMERKUNG:
Die Kupplungsfeder-Stellschrauben ③ überkreuz Schritt für Schritt lösen.



- Kupplungsdruckplatte ④, Scheibe ⑤, Lager ⑥ und Druckstück ⑦ abnehmen.

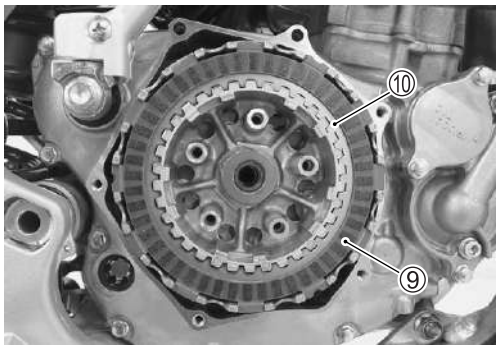


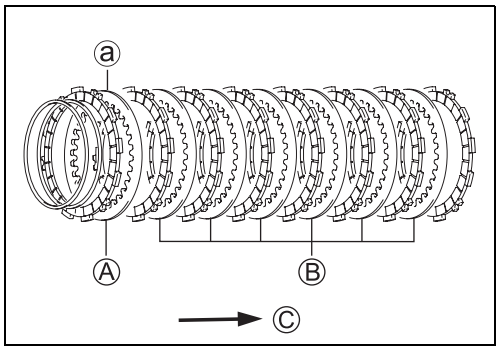
- Die Druckstange ⑧ abnehmen.

ANMERKUNG:
Falls sich die Druckstange ⑧ nicht ohne weiteres herausziehen lässt, einen Magnetheber oder ein Stück Draht verwenden.

• Antriebsscheiben ⑨ und Abtriebsscheiben ⑩ abnehmen.

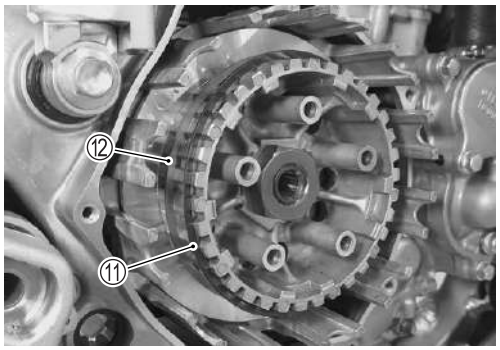
ANMERKUNG:
Farbmarkierung ⓐ an Kupplungsabtriebsscheibe Nr. 2 anbringen.





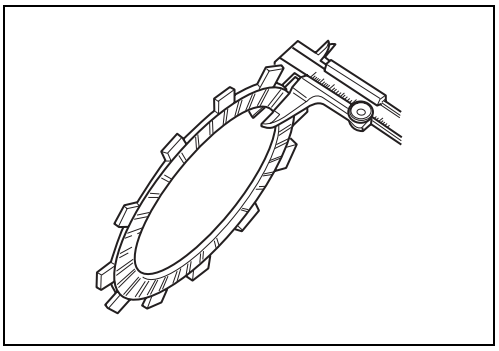
Ⓐ Kupplungsabtriebsscheibe Nr. 2
Ⓑ Kupplungsabtriebsscheibe Nr. 1
Ⓒ Außenseitenrichtung

• Federscheibe ⑪ und Federscheibensitz ⑫ abnehmen.



INSPEKTION

Antriebsscheibe

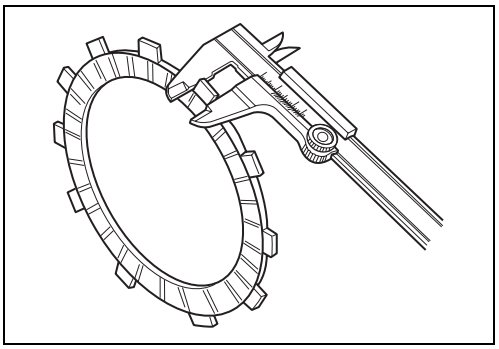


- Die Dicke der Antriebsscheibe messen.

DATA Antriebsscheibendicke
Verschleißgrenze: 2,42 mm

TOOL 09900-20101: Schublehre (150 mm)

- Die Antriebsscheiben auf Verschleiß, Verzug und Verfärbung prüfen.
- Die Antriebsscheibe durch eine neue ersetzen, wenn festgestellt worden ist, dass ihre Dicke den Grenzwert erreicht hat.

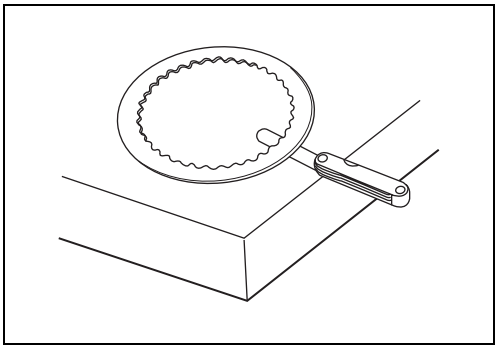


- Die Antriebsscheibenklauenbreite messen.
- Bis zur Verschleißgrenze abgenutzte Antriebsscheiben sind auszuwechseln.

DATA Antriebsscheibenklauenbreite
Verschleißgrenze: 13,05 mm

TOOL 09900-20101: Schublehre (150 mm)

Abtriebsscheibe



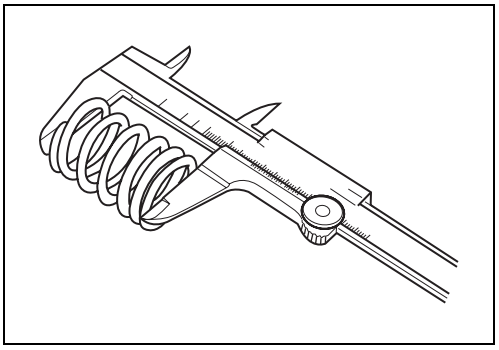
- Den Verzug der Abtriebsscheibe messen.

DATA Abtriebsscheiben-Verzug
Verschleißgrenze: 0,10 mm

TOOL 09900-20803: Fühlerlehre

- Die Abtriebsscheiben auf Verschleiß und Verfärbung prüfen.
- Die Verschleißgrenze überschreitende Abtriebsscheiben sind auszuwechseln.

Kupplungsfeder



- Die freie Länge der Kupplungsfeder messen.
- Alle Federn auswechseln, wenn eine Feder nicht vorschriftsgemäß ist.

DATA Länge der Kupplungsfeder in unbelastetem Zustand
Verschleißgrenze: 48,2 mm

TOOL 09900-20101: Schublehre (150 mm)

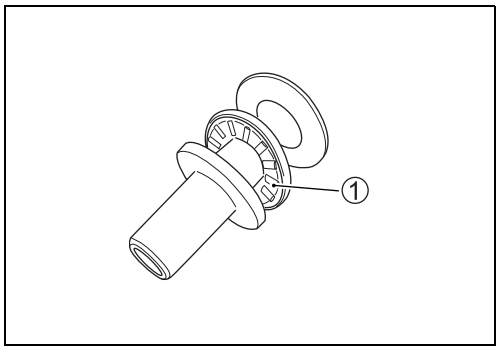
ANMERKUNG:
Die fünf Kupplungsfedern zusammen austauschen, auch wenn nur eine davon die Verschleißgrenze überschritten hat.

Druckstange

- Die Druckstange auf Abnutzung und Beschädigung überprüfen.
- Falls irgendwelche Defekte festgestellt werden, die Druckstange durch eine neue ersetzen.

Ausrücklager

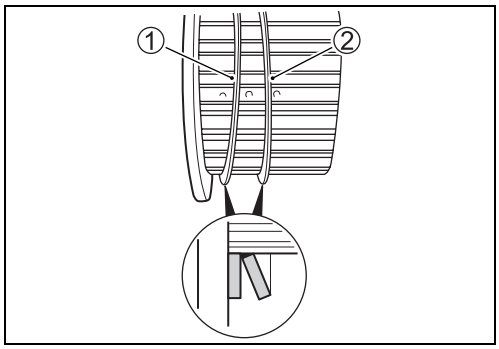
- Das Kupplungsausrücklager ① auf irgendeine Ungewöhnlichkeit überprüfen, insbesondere auf Risse, um zu bestimmen, ob es wieder verwendet werden kann oder ausgewechselt werden sollte.
- Ruckfreies Ein- und Ausrücken der Kupplung hängt vom Zustand dieses Lagers ab.
- Falls irgendwelche Defekte festgestellt werden, das Kupplungsausrücklager durch ein neues ersetzen.



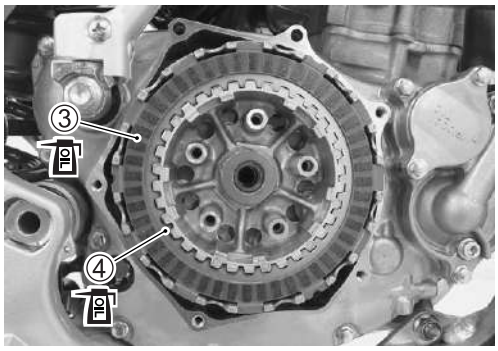
EINBAU

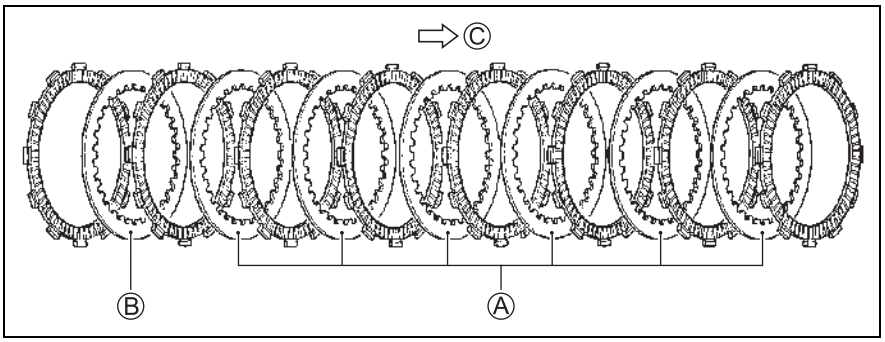
Die Kupplungsscheiben in der umgekehrten Ausbaureihenfolge einbauen. Folgendes beachten:

- Federscheibensitz ① und Federscheibe ② richtig an der Kupplungsnabe anbringen.



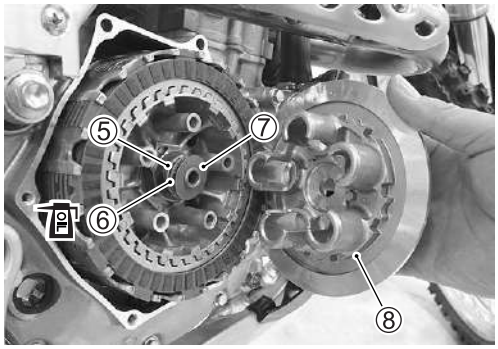
- Motoröl auf Antriebsscheiben ③ und Abtriebsscheiben ④ auftragen.
- Kupplungsantriebs- und -abtriebsscheiben eine nach der anderen in der vorgeschriebenen Reihenfolge, wie in der Abbildung gezeigt, in die Kupplungsnabe einsetzen.

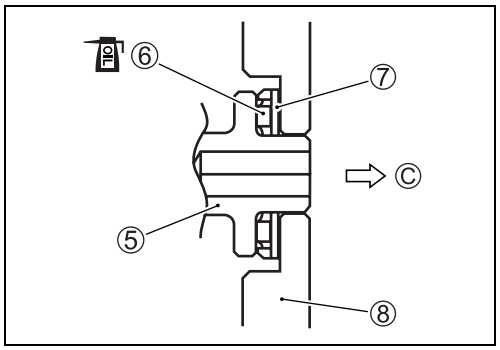




		Farbe
Ⓐ	Abtriebsscheibe Nr. 1	Silber
Ⓑ	Abtriebsscheibe Nr. 2	Grau
Ⓒ	Außenseitenrichtung	

- Druckstange und Druckstück ⑤ anbringen.
- Motoröl auf das Ausrücklager ⑥ auftragen.
- Ausrücklager ⑥ und Scheibe ⑦ wie gezeigt einbauen.
- Die Kupplungsdruckplatte ⑧ einpassen.



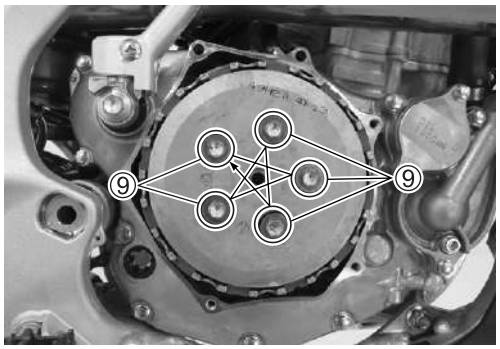


Ⓒ Außenseitenrichtung

- Kupplungsfedern und Kupplungsfeder-Stellschrauben ⑨ anbringen.
- Die Kupplungsfeder-Stellschrauben ⑨ auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

ANMERKUNG:
Die Kupplungsfeder-Stellschrauben ⑨ überkreuz anziehen.

Kupplungsfeder-Stellschraube: 10 N·m (1,0 kgf-m)

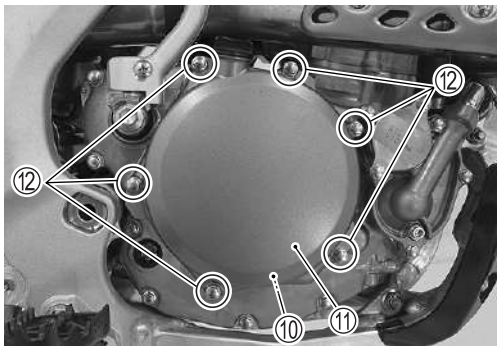


- Die neue Dichtung ⑩ und den Kupplungsdeckel ⑪ anbringen.

ANMERKUNG:
Die Dichtung ⑩ durch eine neue ersetzen.

- Die Kupplungsdeckelschrauben ⑫ diagonal mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Kupplungsdeckelschraube: 11 N·m (1,1 kgf-m)



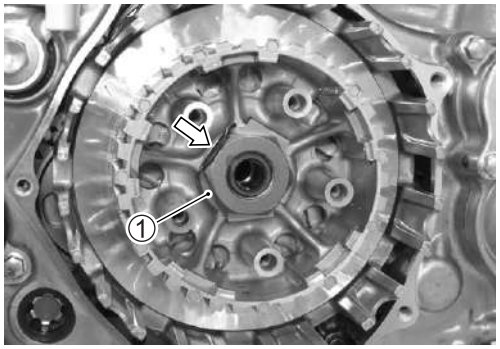
- Das Bremspedal anbringen. (☞4-72)

INSPEKTION NACH MONTAGE
- Motorölstand und Ölverlust (☞2-15)
- Kupplungsseilzugspiel (☞2-25)
- Gleichmäßiger Betrieb des Kupplungssystems

PRIMÄRABTRIEBSRAD UND KUPPLUNGSNABE

AUSBAU

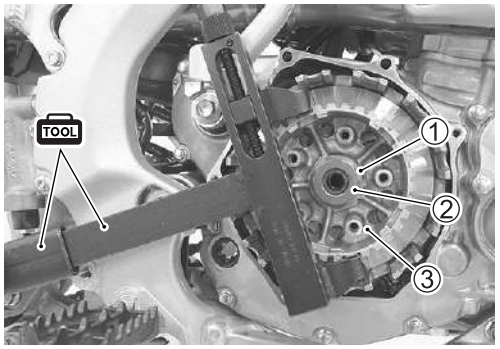
- Den Kupplungsdeckel abnehmen. (☞4-34)
- Druckplatte und Kupplungsscheiben abnehmen. (☞4-34)
- Die Sicherungsscheibe ① gerade biegen.



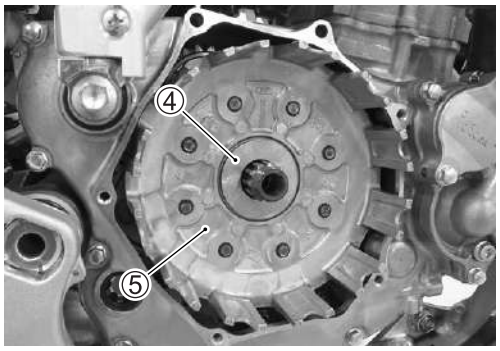
- Die Kupplungsnabe ③ mit den Spezialwerkzeugen festhalten, und die Kupplungsnabenmutter ② lösen.

TOOL 09920-53740: Kupplungsnabenhalter
09920-31020: Verlängerungsgriff

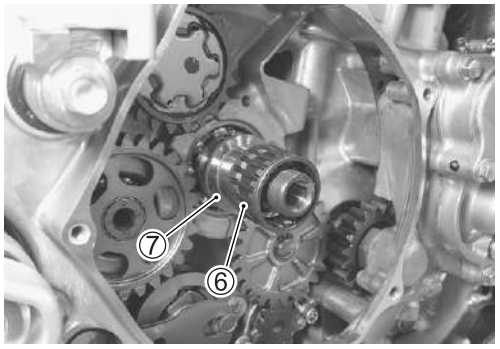
- Mutter ②, Sicherungsscheibe ① und Kupplungsnabe ③ abnehmen.



- Scheibe ④ und Primärabtriebsrad ⑤ abnehmen.



- Nadellager ⑥ und Distanzstück ⑦ abnehmen.



INSPEKTION

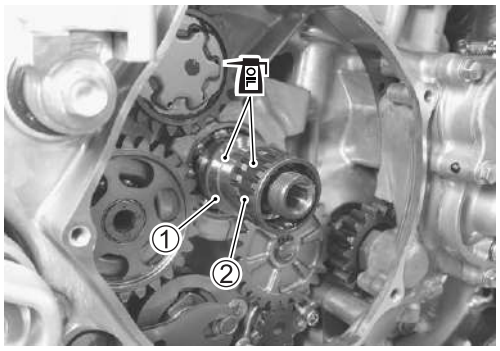
- Kupplungsnabe und Primärabtriebsrad auf Abnutzung und Risse überprüfen.
- Falls irgendwelche Defekte vorgefunden werden, Nabe oder Abtriebsrad erneuern.

- Nadellager und Distanzstück auf Beschädigung und Verschleiß kontrollieren.
- Falls irgendwelche Defekte festgestellt werden, Lager oder Distanzstück erneuern.

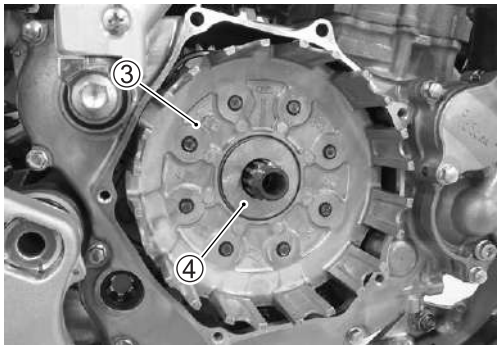
EINBAU

Primärabtriebsrad und Kupplungsnabe in der umgekehrten Ausbaureihenfolge einbauen. Folgendes beachten:

- Motoröl auf Distanzstück ① und Nadellager ② auftragen.
- Distanzstück ① und Nadellager ② anbringen.

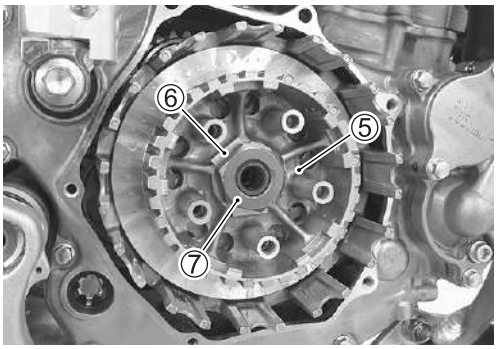


- Das Primärabtriebsrad ③ einbauen.
- Die Scheibe ④ anbringen.



• Kupplungsnabe ⑤, neue Sicherungsscheibe ⑥ und Kupplungsnabenmutter ⑦ anbringen.

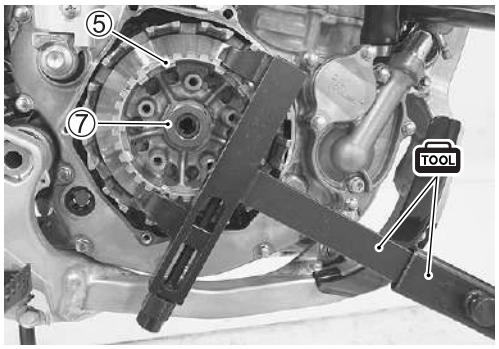
ANMERKUNG:
Die Sicherungsscheibe ⑥ durch eine neue ersetzen.



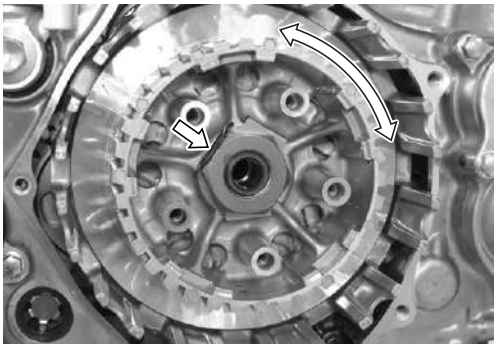
• Die Kupplungsnabe ⑤ mit den Spezialwerkzeugen festhalten, und die Kupplungsnabenmutter ⑦ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

TOOL 09920-53740: Kupplungsnabenhalter
09920-31020: Verlängerungsgriff

Kupplungsnabenmutter: 90 N·m (9,0 kgf-m)



• Sicherstellen, dass sich die Kupplungsnabe gleichmäßig bewegt.
• Die Sicherungsscheibe biegen, um die Mutter zu sichern.



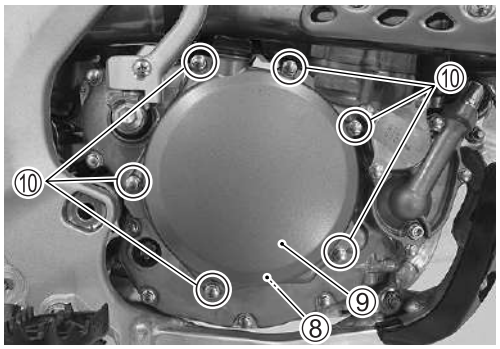
- Kupplungsscheiben und Druckplatte anbringen. (☞4-37)
- Die neue Dichtung ⑧ und den Kupplungsdeckel ⑨ anbringen.

ANMERKUNG:
Die Dichtung ⑧ durch eine neue ersetzen.

- Die Kupplungsdeckelschrauben ⑩ diagonal mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Kupplungsdeckelschraube: 11 N·m (1,1 kgf-m)

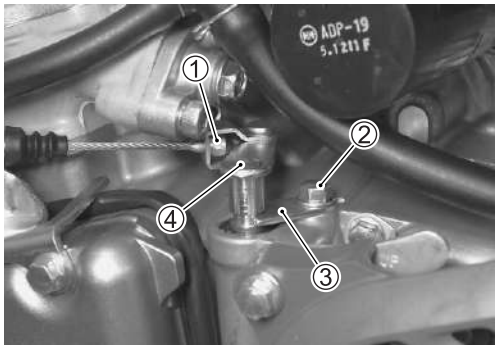
- Das Bremspedal anbringen. (☞4-72)



INSPEKTION NACH MONTAGE
- Motorölstand und Ölverlust (☞2-15)
- Kupplungsseilzugspiel (☞2-25)
- Gleichmäßiger Betrieb des Kupplungssystems

KUPPLUNGSAUSRÜCKNOCKENWELLE

AUSBAU



- Den Kupplungsseilzug ① abtrennen.

ANMERKUNG:
Den Kupplungsseilzugeinsteller beim Abtrennen lösen.

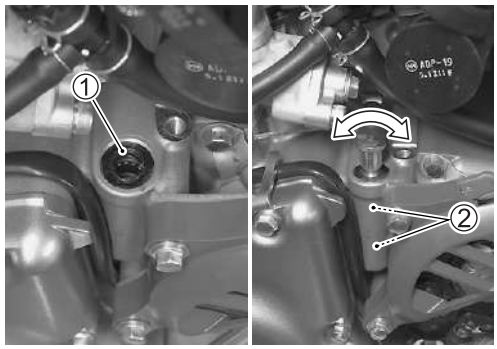
- Den Rückhalter ③ nach Herausdrehen seiner Schraube ② abnehmen.
- Die Kupplungsausrücknockenwelle ④ aus dem Kurbelgehäuse ziehen.

INSPEKTION

Kupplungsausrücknockenwelle

- Die Kupplungsausrücknockenwelle auf anormale Ablenkung und Beschädigung kontrollieren.
- Falls irgendwelche Defekte festgestellt werden, die Ausrücknockenwelle durch eine neue ersetzen.

Simmerring und Lager



- Simmerring ① auf Ölundichtigkeit und Simmerringlippe auf Beschädigung kontrollieren.
- Die Lager ② auf Spiel und rauen Lauf überprüfen.
- Defekte Teile gegebenenfalls erneuern.

EINBAU

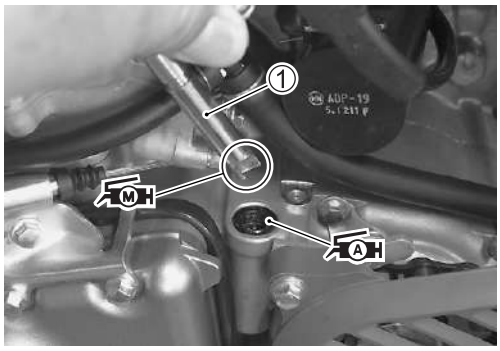
Die Kupplungsausrücknockenwelle in der umgekehrten Ausbaureihenfolge einbauen. Folgendes beachten:

- Moly Paste auf die Kupplungsausrücknockenwelle ① auftragen.

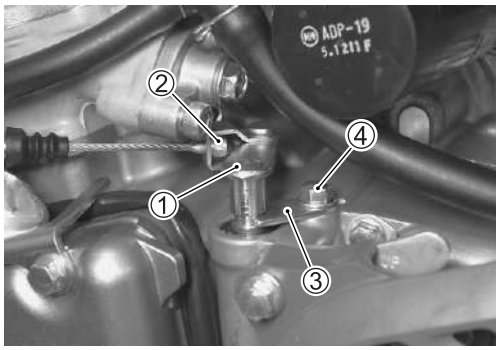
99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE
oder gleichwertiges Mittel

- Fett auf die Simmerringlippe auftragen.

99000-25011: SUZUKI SUPER GREASE "A"
oder gleichwertiges Mittel



- Die Kupplungsausrücknockenwelle ① anbringen und den Kupplungsseilzug ② anschließen.
- Den Rückhalter ③ anbringen und die Rückhalterschrauben ④ festziehen.



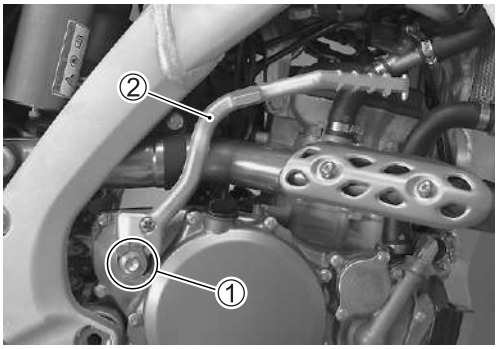
INSPEKTION NACH MONTAGE

- Motorölstand und Ölverlust (☞2-15)
- Kupplungsseilzugspiel (☞2-25)
- Gleichmäßiger Betrieb des Kupplungssystems

KICKSTARTERHEBEL

AUSBAU

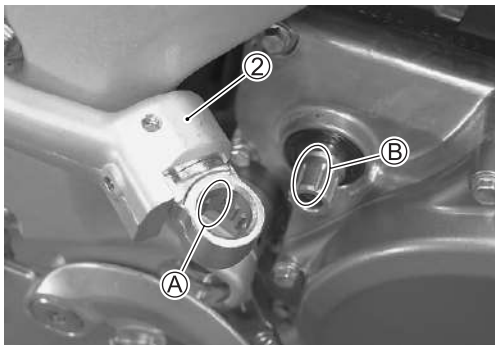
• Den Kickstarterhebel ② nach Herausdrehen seiner Schraube ① abnehmen.



EINBAU

• Den Kickstarterhebel ② an der Kickstarterwelle anbringen.

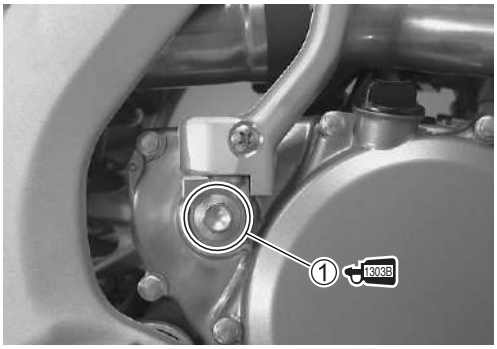
ANMERKUNG:
Beim Anbringen des Kickstarterhebels ② die Zähne Ⓐ und Ⓑ mit der breiten Verzahnung ausrichten.



• Ein wenig Sicherungsmittel auf die Kickstarterhebelschraube ① auftragen und diese dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

1303B 99000-32030: THREAD LOCK CEMENT “1303B”
oder gleichwertiges Mittel

Kickstarterhebelschraube: 29 N·m (2,9 kgf-m)

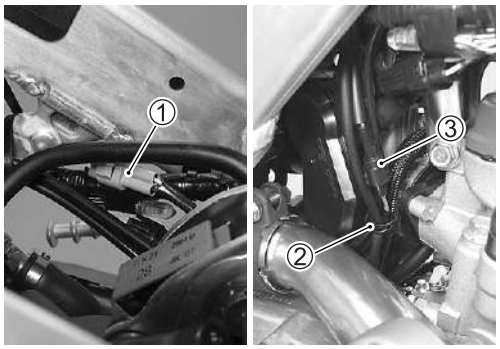


• Das Bremspedal anbringen. (☞4-72)

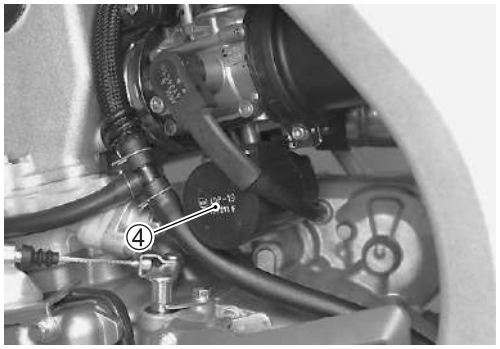
DROSSELGEHÄUSE

AUSBAU

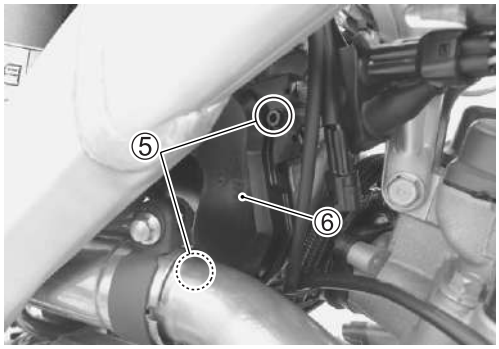
- Sitz und Kühlerabdeckungen abnehmen. (☞4-2)
- Den Kraftstofftank abnehmen. (☞4-2)
- Den TP-Sensorstecker ① abtrennen.
- Die Klemme ② lösen und den Kondensatorstecker ③ abtrennen.



- Den Kondensator ④ abnehmen.



- Die Gasseilzugabdeckung ⑥ nach Herausdrehen ihrer Schrauben ⑤ abnehmen.

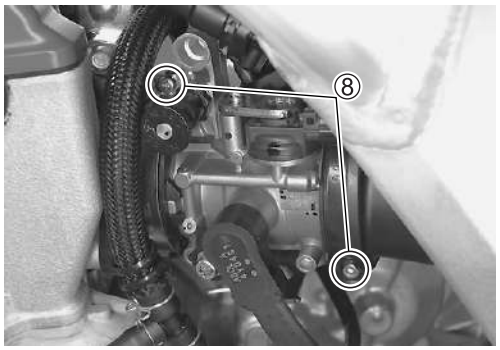


- Die Sicherungsmuttern ⑦ lösen.
- Die Gasseilzüge von der Riemenscheiben abtrennen.

HINWEIS
Durch Herunterschnappen der Drosselklappe bei gelöstem Gasseilzug können Drosselklappe und Drosselgehäuse beschädigt werden. **Schnappen Sie die Drosselklappe nicht herunter.**

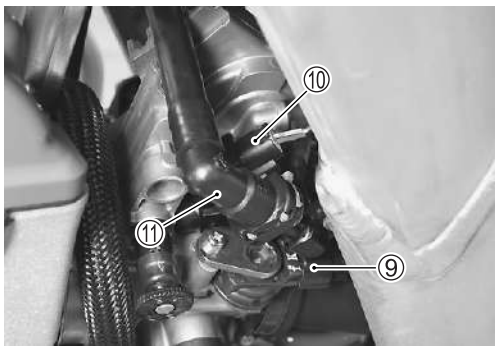
ANMERKUNG:
Unter Druck stehendes Wasser darf nicht auf den Gasseilzugabdeckungsablass gerichtet werden, da sonst verschmutztes Wasser in die Abdeckung gelangen kann. Reinigen, falls verschmutztes Wasser in die Abdeckung gelangt ist.

- Die Spannschrauben ⑧ lösen.
- Den Luftfilterauslassschlauch nach hinten schieben.
- Die Drosselgehäuse-Baugruppe nach links verschieben.



- IAP-Sensorstecker ⑨, Kraftstoffeinspritzstecker ⑩ und Kraftstoffschlauch ⑪ abtrennen.
- Die Drosselgehäuse-Baugruppe abnehmen.

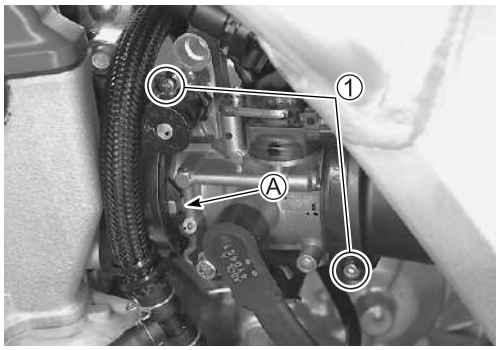
ANMERKUNG:
Beim Abnehmen der Drosselgehäuse-Baugruppe den TP-Sensor nicht gewaltsam handhaben, da die TP-Sensorposition sonst verändert wird.



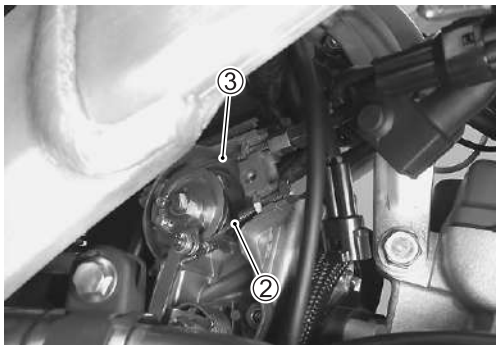
EINBAU

Die Drosselgehäuse-Baugruppe in der umgekehrten Ausbaureihenfolge einbauen. Folgendes beachten:

- Den Vorsprung Ⓐ des Drosselgehäuses an die Aussparung des Saugrohrs setzen.
- Die Klemmen richtig positionieren, und die Schrauben ① festziehen. (☞5-14)

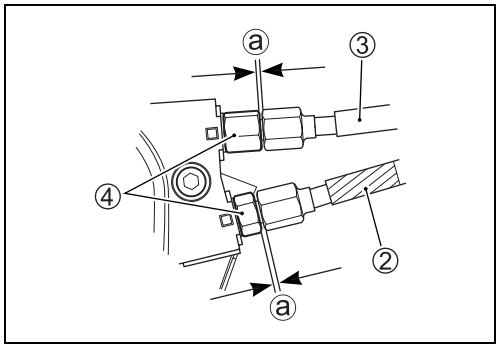


- Gasziehseilzug ② und Gasrückholseilzug ③ an der Scheibe anschließen.



- Jeden Gasseilzugeinsteller vollständig eindrehen und jeden Außenzug so anordnen, dass der Abstand ⓐ 0 – 1,5 mm beträgt.
- Jede Sicherungsmutter ④ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Seilzugeinsteller-Sicherungsmutter: 4,5 N·m (0,45 kgf-m)



- Das Gasseilzugspiel einstellen. (☞2-26)

ⓐ 0 – 1,5 mm

INSPEKTION NACH MONTAGE

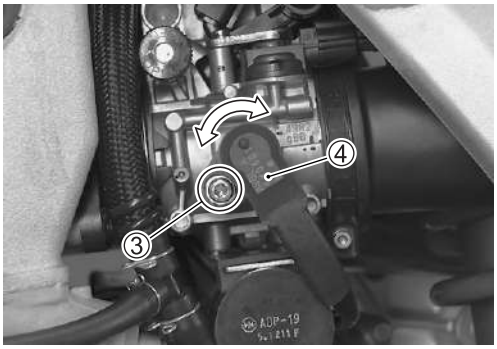
- Kabelbaum-, Seilzug- und Schlauch-Verlegung (☞5-10 bis -14)
- Kraftstoffundichtigkeit
- Gasseilzugspiel (☞2-26)
- Motorleerlaufdrehzahl (☞2-29)
- TP-Sensor-Einstellbedingung (☞4-50)

EINSTELLUNG DES TP-SENSORS

1. Eine 12-Volt-Batterie an den Service-Stecker ① mit dem Batteriekabel ② anschließen.

   36890-28H00: Batteriekabel (Option)

2. Die TP-Sensor-Befestigungsschraube ③ lösen.
3. Die Sonden mit Nadelspitze in den TP-Sensorkabelstecker ⑤ einsetzen.
4. Den TP-Sensor ④ einstellen, bis die Ausgangsspannung vorschriftgemäß ist.
5. Dann die TP-Sensor-Befestigungsschraube ③ festziehen, um den TP-Sensor ④.zu befestigen.

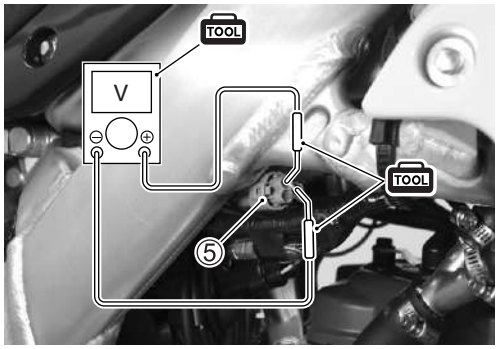


DATA TP-Sensor-Ausgangsspannung:0,60 – 0,64 V
(⊕ Y – ⊖ B/Br)

TOOL 09900-25008: Multi-Stromkreistestersatz
09900-25009: Nadelspitzensondensatz

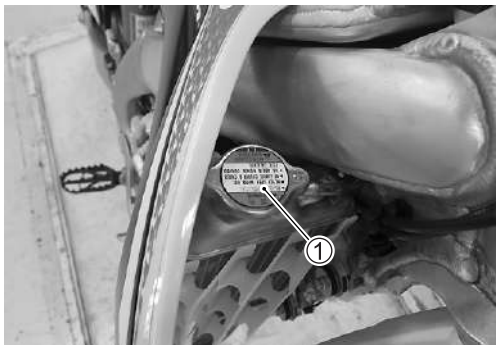
TP-Sensor-Befestigungsschraube: 3,5 N·m (0,35 kgf-m)

6. Motorstartbetrieb und Motorleerlaufdrehzahl überprüfen. (☞2-29)



KÜHLMITTEL

WECHSEL



⚠ WARNUNG

Kühlmittel ist gesundheitsschädlich, wenn es verschluckt oder in Kontakt mit Haut oder Augen gebracht wird.

Kinder und Haustiere dürfen keinen Zugang zu Kühlmittel haben. Falls jemand Kühlmittel verschluckt hat, sofort Erbrechen hervorrufen und ärztliche Behandlung suchen. Wenn Kühlmittel in die Augen oder auf die Haut gelangt ist, mit reichlich Wasser aus- oder abspülen.

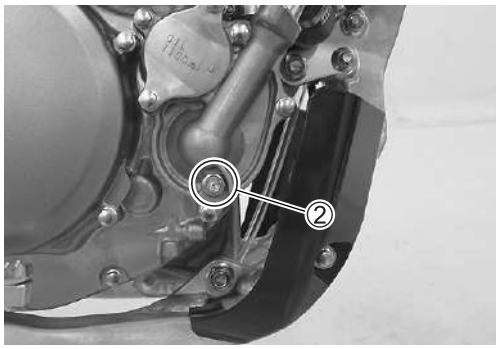
⚠ WARNUNG

Wenn der Kühlerdeckel bei warmem Motor geöffnet wird, besteht Verbrühungsgefahr.

Bei warmem Motor darf der Kühlerdeckel nicht geöffnet werden.

Warten, bis sich der Motor abgekühlt hat.

- Den Kühlerdeckel ① öffnen.



- Die Kühlmittelablassschraube ② herausdrehen, und das Motorkühlmittel ablaufen lassen.
- Die neue Dichtungsscheibe anbringen, und die Kühlmittelablassschraube ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

ANMERKUNG:
Die Dichtungsscheibe durch eine neue ersetzen.

Motorkühlmittel-Ablassschraube: 11 N·m (1,1 kgf-m)

- Das vorgeschriebene Kühlmittel bis zur Unterkante der Einfüllöffnung einfüllen. (☞2-23)

DATA Motorkühlmittel-Füllmenge: 950 ml

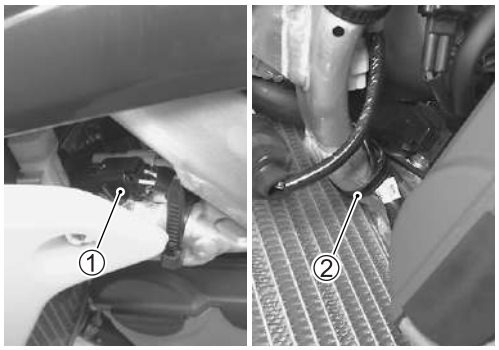
- Das Motorrad mindestens zweimal nach links und rechts schwenken, um Luft vom Kühler auszutreiben.
- Vorgeschriebenes Kühlmittel bis zum Kühlereinlass nachfüllen.
- Den Kühlerdeckel gut festziehen.
- Nach Warmlauf und anschließender Abkühlung des Motors das vorgeschriebene Motorkühlmittel nachfüllen.

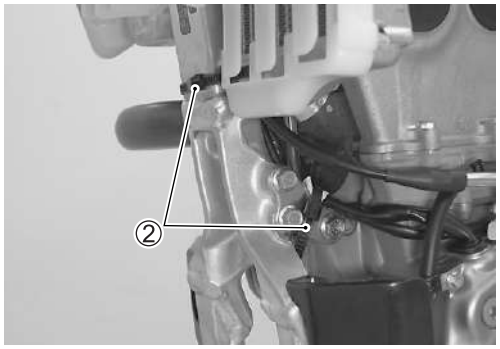
ELEKTRISCHE ANLAGE

MAGNETZÜNDERROTOR

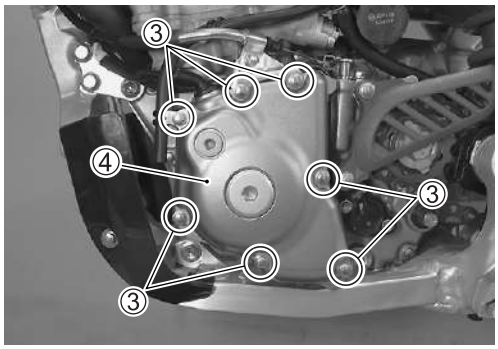
AUSBAU

- Motoröl ablassen. (☞2-16)
- Den Magnetzünderkabelstecker ① abtrennen.
- Die Klemmen ② abnehmen.

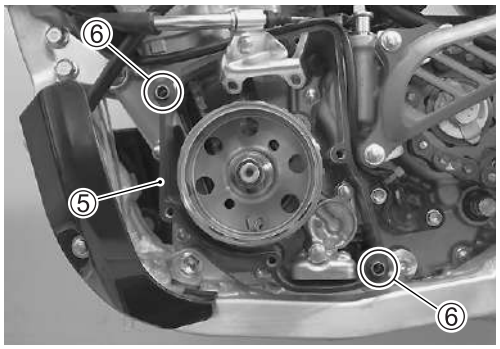




- Den Schalthebel abnehmen. (☞4-6)
- Den Magnetzünderdeckel ④ nach Herausdrehen seiner Schrauben ③ abnehmen.

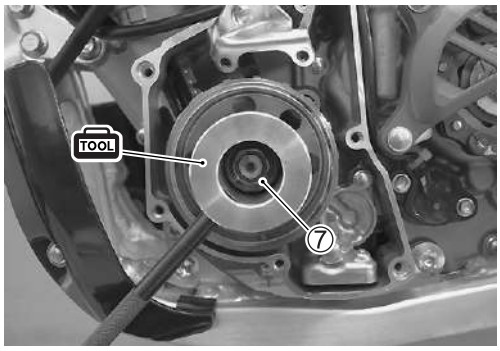


- Dichtung ⑤ und Passstifte ⑥ abnehmen.



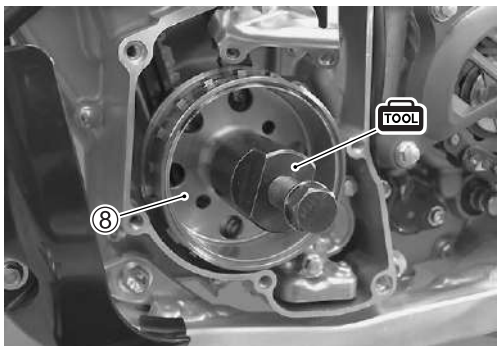
- Den Magnetzünderrotor mit dem Spezialwerkzeug festhalten, und die Magnetzünderrotormutter ⑦ abschrauben.

TOOL 09930-44561: Rotorhalter

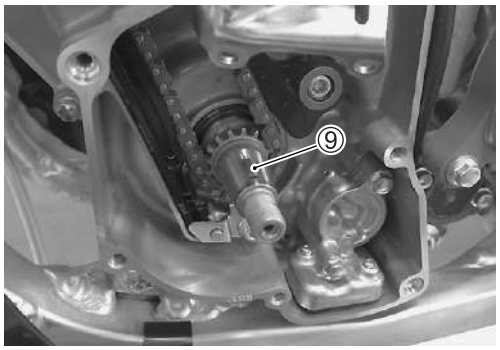


- Den Magnetzünderrotor ⑧ mit dem Spezialwerkzeug abnehmen.

TOOL 09930-34951: Rotor-Ausbauwerkzeug

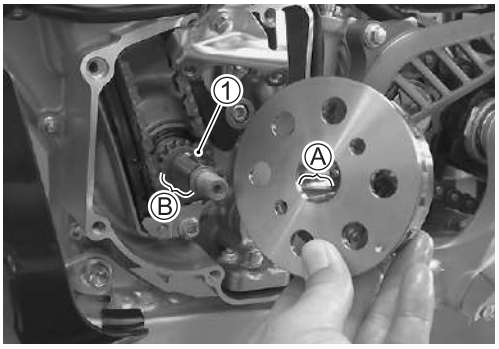


- Den Magnetzünderrotorkeil ⑨ abnehmen.



EINBAU

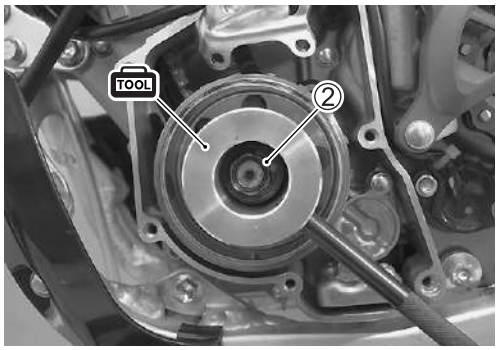
- Jegliches Fett vom konischen Abschnitt Ⓐ des Magnetzünderrotors und der Kurbelwelle Ⓑ beseitigen.
- Den Magnetzünderrotorkeil ① an die Kurbelwelle einpassen.



- Den Magnetzünderrotor anbringen.
- Den Magnetzünderrotor mit dem Spezialwerkzeug festhalten, und die Magnetzünderrotormutter ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

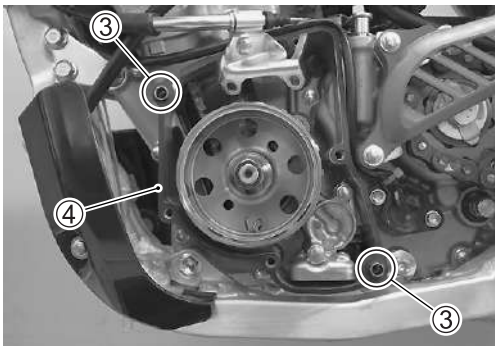
Magnetzünderrotormutter: 80 N·m (8,0 kgf-m)

09930-44561: Rotorhalter



- Passstifte ③ und neue Dichtung ④ anbringen.

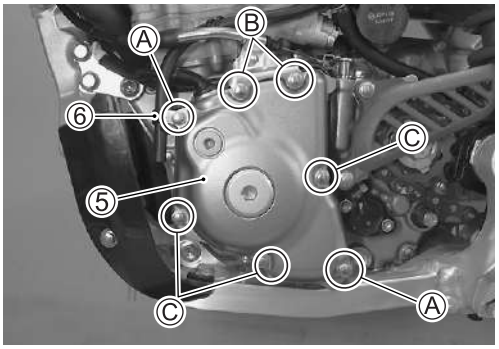
ANMERKUNG:
Die Dichtung ④ durch eine neue ersetzen.



- Den Magnetzünderdeckel ⑤ anbringen.
- Die Magnetzünderdeckelschrauben (Ⓐ,Ⓑ,Ⓒ) auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

ANMERKUNG:
** Die Schrauben Ⓐ sind 5 mm länger als die anderen.*
** Die Kupplungsseilzughalterung an der Schraube Ⓑ ansetzen.*
** Die Klemme ⑥ an der Schraube anbringen.*

Magnetzünderdeckelschraube: 11 N·m (1,1 kgf-m)



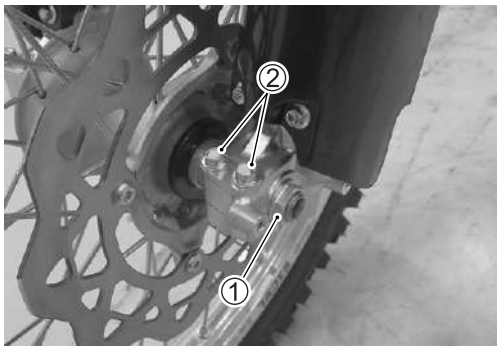
- Den Schalthebel anbringen. (☞4-11)
- Motoröl einfüllen. (☞2-16)

VORDER- UND HINTERRAD

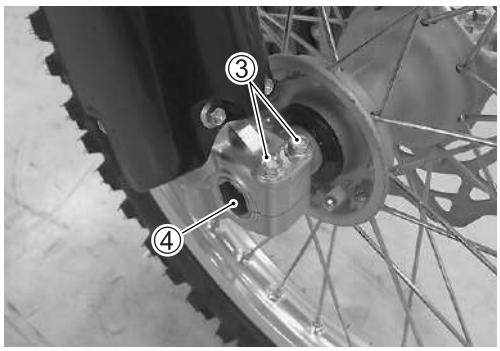
VORDERRAD

AUSBAU

- Die Vorderachsmutter ① abschrauben.
- Die linken Achshalterschrauben ② lösen.



- Das Motorrad auf einen Block setzen, um das Vorderrad vom Boden abzuheben.
- Die rechten Achshalterschrauben ③ lösen.
- Die Vorderachse ④ herausziehen.
- Das Vorderrad abnehmen.

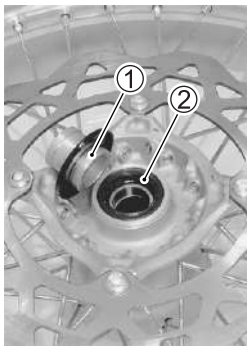


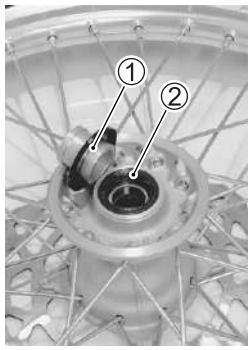
INSPEKTION

Raddistanzstück und Staubdichtung

- Die Raddistanzstücke ① vom Vorderrad abnehmen.
- Raddistanzstücke ① und Staubdichtungen ② auf Abnutzung und Risse überprüfen.
- Bei Vorliegen irgendwelcher Defekte das Raddistanzstück ① zusammen mit der Staubdichtung ② ersetzen.

ANMERKUNG:
Vor dem Wiedereinbau Fett auf die Raddistanzstücke ① und die Staubdichtungen ② auftragen.

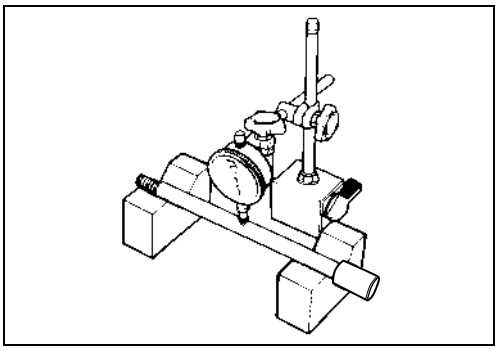




Achse

- Die Achse mit den Prismen abstützen, und den Schlag der Achse messen.
- Wenn der Schlag die Verschleißgrenze überschreitet, die Achse durch eine neue ersetzen.

ANMERKUNG:
Der Achsschlag beträgt die Hälfte der Messuhranzeige.

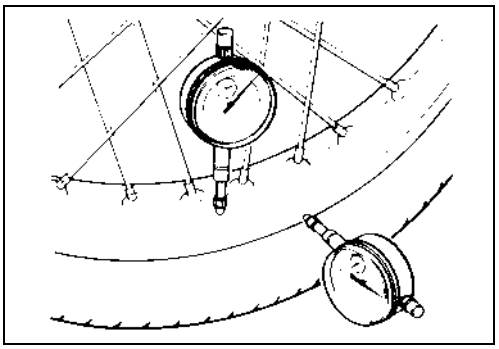


DATA Achsschlag
Verschleißgrenze: 0,25 mm

TOOL 09900-20607: Messuhr
09900-20701: Messuhrfutter
09900-21304: Prismenauflageblöcke

Radfelge

- Den Felgenschlag mit einer Messuhr messen.
- Wenn der Schlag die Verschleißgrenze überschreitet, Lager oder Rad auswechseln.

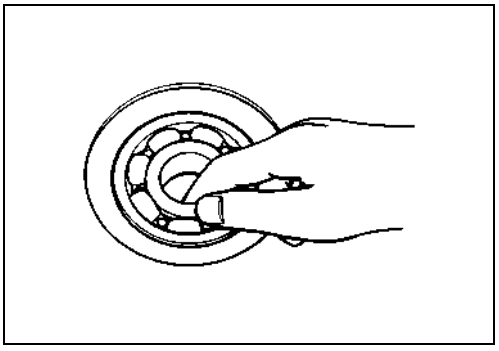


DATA Verschleißgrenze: 2,0 mm ... axial und radial

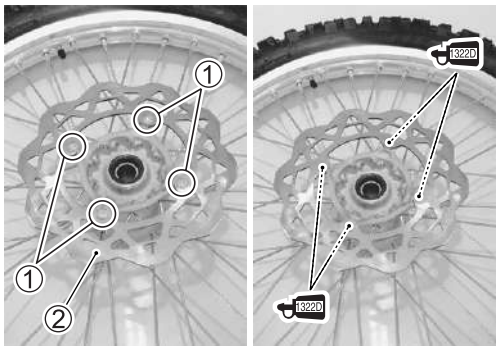
TOOL 09900-20607: Messuhr
09900-20701: Messuhrfutter

Radlager

- Den Innenlaufring von Hand drehen, und auf glatte Bewegung prüfen.
- Auf Lagerschäden prüfen.
- Falls irgendwelche Defekte festgestellt werden, das Lager durch ein neues ersetzen.



SCHEIBEN-AUSTAUSCH



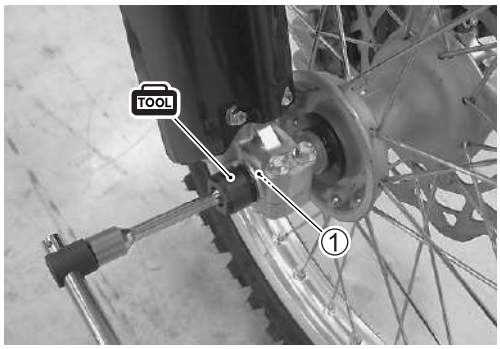
- Die Scheibenplatte ② nach Herausdrehen ihrer Schrauben ① abnehmen.
- Sicherungsmittel auf die Scheibenplattenschrauben ① auftragen.

1322D 99000-32150: THREAD LOCK CEMENT "1322D"
oder gleichwertiges Mittel

- Die Scheibenplattenschrauben ① mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

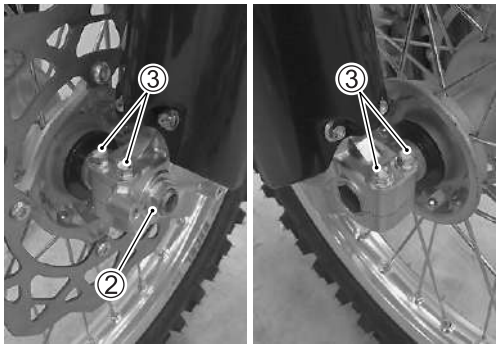
Scheibenplattenschraube: 11 N·m (1,1 kgf-m)

EINBAU



- Die Vorderachse ① mit dem Spezialwerkzeug halten, und die Vorderachsmutter provisorisch anziehen.

TOOL 09940-34581: Teleskopgabel-Montageansatz (F)



- Den Block unter dem Rahmen des Motorrads entfernen, und die Telegabel mehrmals auf- und abwärts bewegen.
- Die Vorderachsmutter ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Vorderachsmutter: 35 N·m (3,5 kgf-m)

- Die Achshalterschrauben ③, links und rechts, mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

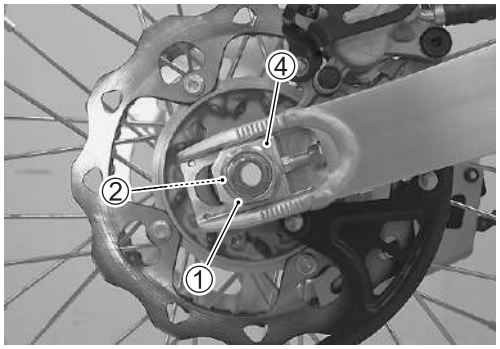
Vorderradachshalterschraube: 21 N·m (2,1 kgf-m)

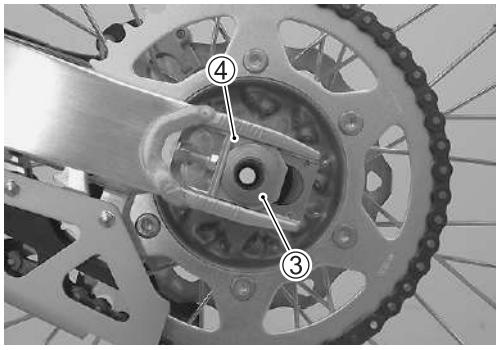
VORDERRADSPEICHEN-AUSTAUSCH
(☞5-26)

HINTERRAD

AUSBAU

- Die Hinterachsmutter ① lösen.
- Das Motorrad auf einen Block setzen, um das Hinterrad vom Boden abzuheben.
- Die Hinterachsmutter ① und die Scheibe ② abnehmen.
- Hinterachse ③ und Ketteneinstellerscheiben ④ abnehmen.

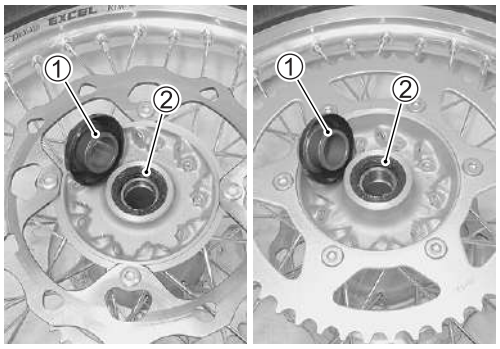




- Die Antriebskette ⑤ aushängen.
- Das Hinterrad ⑥ abnehmen.

INSPEKTION

Raddistanzstück und Staubdichtung

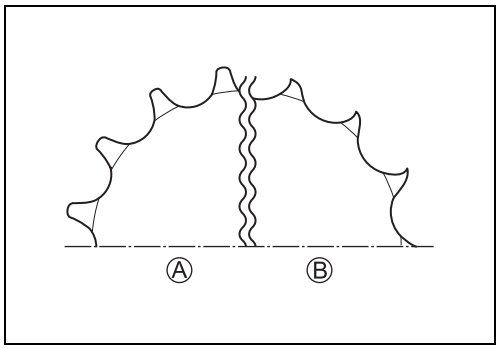


- Die Raddistanzstücke ① vom Hinterrad abnehmen.
- Raddistanzstücke ① und Staubdichtungen ② auf Abnutzung und Risse überprüfen.
- Bei Vorliegen irgendwelcher Defekte das Raddistanzstück ① zusammen mit der Staubdichtung ② ersetzen.

ANMERKUNG:
Vor dem Wiedereinbau Fett auf die Raddistanzstücke ① und die Staubdichtungen ② auftragen.

Kettenrad

- Die Kettenradzähne auf Abnutzung überprüfen.
- Falls sie abgenutzt sind, wie gezeigt, beide Kettenräder und die Antriebskette zusammen auswechseln.



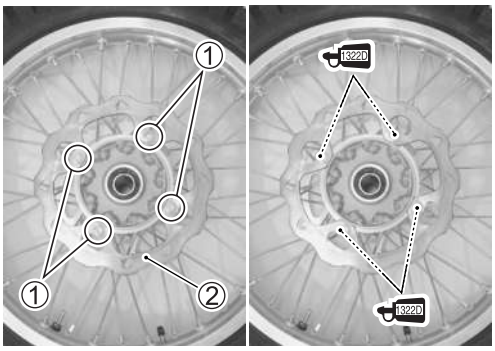
Ⓐ Normale Abnutzung
Ⓑ Übermäßige Abnutzung

Achse (☞4-56)

Radfelge (☞4-56)

Radlager (☞4-56)

SCHEIBEN-AUSTAUSCH



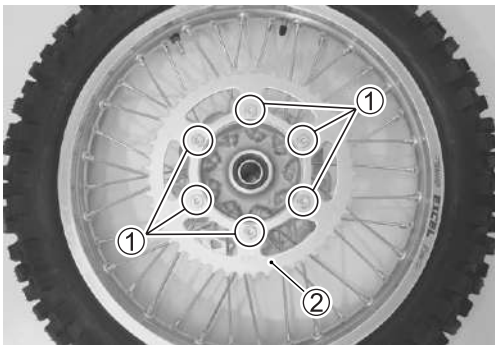
- Die Scheibenplatte ② nach Herausdrehen ihrer Schrauben ① abnehmen.
- Sicherungsmittel auf die Scheibenplattenschrauben ① auftragen.

99000-32150: THREAD LOCK CEMENT "1322D"
oder gleichwertiges Mittel

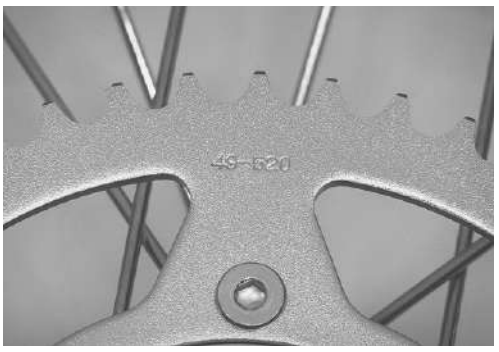
- Die Scheibenplattenschrauben ① mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Scheibenplattenschraube: 26 N·m (2,6 kgf-m)

AUSTAUSCH DES HINTEREN KETTENRADS



- Das hintere Kettenrad ② nach Herausdrehen seiner Schrauben ① und Abschrauben seiner Muttern abnehmen.

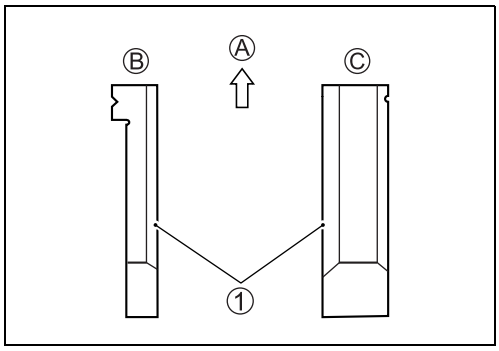


- Das hintere Kettenrad anbringen, wobei der Buchstabe am Rad nach außen weist.
- Die hinteren Kettenradmuttern mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Hintere Kettenradmutter: 30 N·m (3,0 kgf-m)

EINBAU

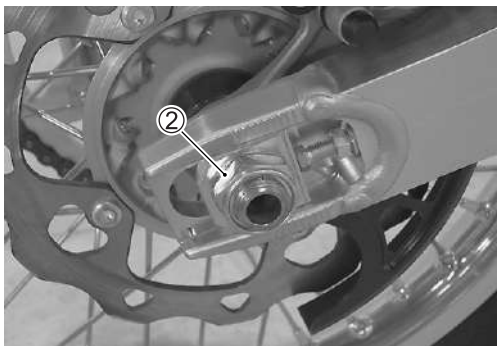
- Hinterrad, Ketteneinstellerscheiben ① und Hinterachse anbringen.
- Den Kettendurchhang einstellen. (☞2-37)



Ⓐ VORWÄRTS
Ⓑ Links
Ⓒ Rechts

- Die Hinterachsmutter ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Hinterachsmutter: 100 N·m (10,0 kgf-m)



HINTERRADSPEICHEN-AUSTAUSCH
(☞5-26)

VORDERRAD- UND HINTERRADBREMSE

BREMSFLÜSSIGKEIT-ENTLÜFTUNG

⚠ WARNUNG

Bremsflüssigkeit kann für Menschen und Tiere gefährlich sein. Bremsflüssigkeit kann bei Verschlucken Gesundheitsschäden verursachen oder zum Tode führen. Sie hat auch schädliche Auswirkungen, wenn sie auf die Haut oder in die Augen gelangt.

Bremsflüssigkeit nicht Kindern oder Haustieren zugänglich machen. Falls jemand versehentlich Bremsflüssigkeit schluckt, sofort Erbrechen hervorrufen und einen Arzt benachrichtigen. Wenn Bremsflüssigkeit in die Augen oder auf die Haut gelangt ist, mit reichlich Wasser aus- oder abspülen.

⚠ WARNUNG

Die Verwendung anderer Bremsflüssigkeit als DOT 4 aus einem versiegelten Behälter kann zu Schäden an der Bremsanlage und zu Unfällen führen.

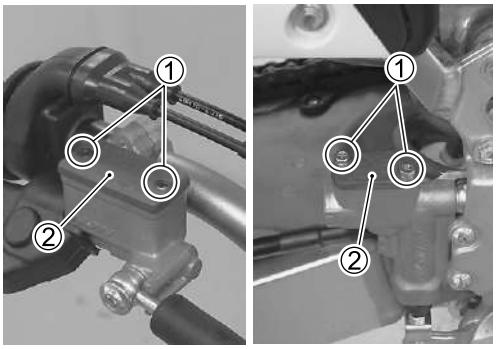
Den Behälterdeckel vor der Abnahme reinigen. Nur DOT 4 Bremsflüssigkeit aus versiegeltem Behälter verwenden. Niemals andere Typen von Bremsflüssigkeiten verwenden oder einmischen.

HINWEIS

Verschüttete Bremsflüssigkeit kann lackierte Oberflächen und Kunststoffteile angreifen.

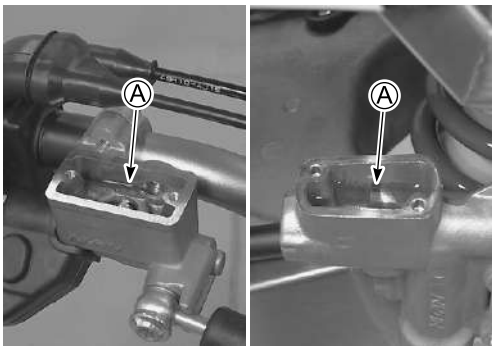
Immer darauf achten, keine Bremsflüssigkeit zu verschütten, wenn der Bremsflüssigkeitsbehälter aufgefüllt wird. Verschüttete Bremsflüssigkeit sofort abwischen.

- Den Behälterdeckel ② nach Herausdrehen seiner Schrauben ① abnehmen.

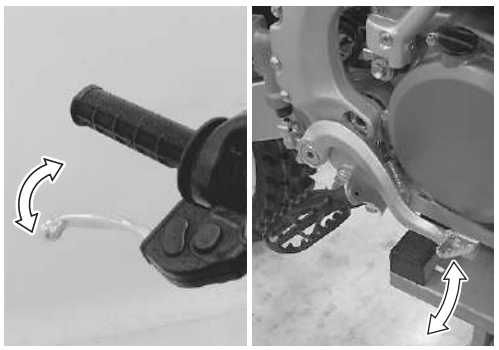


- Bremsflüssigkeit bis zur Markierung UPPER Ⓐ einfüllen.

Spezifikation und Klassifizierung: DOT 4



- Einen transparenten Schlauch an das Entlüfterventil anschließen und das andere Ende in einen Behälter führen.
- Das Bremspedal/den Bremshebel pumpen, bis keine Blasen mehr aus dem Behälter kommen.
- Das Bremspedal/den Bremshebel in gedrückter Position lassen.
- Das Entlüftungsventil öffnen, und dann schließen.
- Das Bremspedal/den Bremshebel loslassen.
- Diesen Vorgang wiederholen, bis keine Luftblasen mehr aus dem Entlüftungsventil kommen.



ANMERKUNG:

** Nicht das Bremspedal/den Bremshebel loslassen, während das Entlüftungsventil geöffnet ist.*

** Bremsflüssigkeit bis zur Linie UPPER einfüllen, wenn der Flüssigkeitsstand unter die Linie LOWER absinkt.*

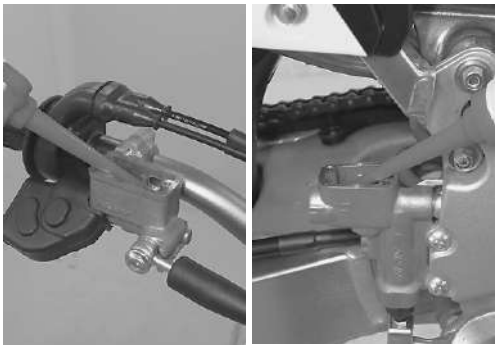
- Das Entlüftungsventil festziehen.

Bremsentlüftungsventil: 6 N·m (0,6 kgf-m)

- Bremsflüssigkeit bis zur Markierung UPPER einfüllen.
- Den Behälterdeckel wieder aufsetzen.

WECHSEL DER BREMSFLÜSSIGKEIT

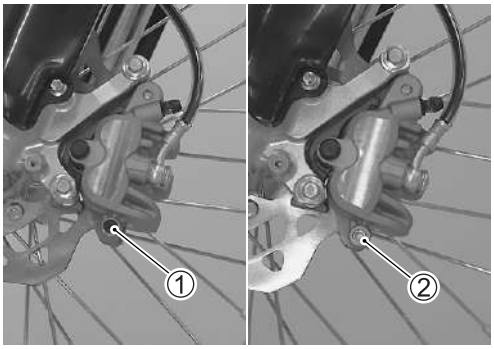
- Den Behälterdeckel abnehmen. (☞4-62)
- Die Bremsflüssigkeit soweit wie möglich absaugen.
- Alte Bremsflüssigkeit so gut wie möglich ablassen.
- Den Behälter mit neuer Bremsflüssigkeit füllen.



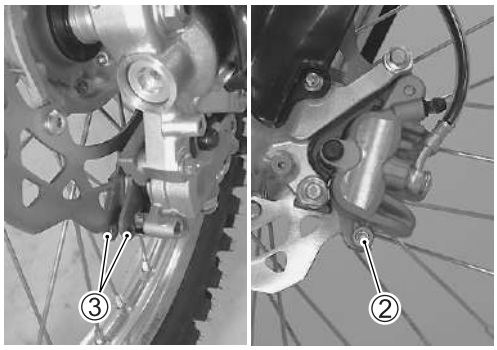
- Einen transparenten Schlauch an das Entlüfterventil anschließen und das andere Ende in einen Behälter führen.
- Das Entlüftungsventil lösen, und mit dem Bremspedal/Bremshebel pumpen, bis die alte Bremsflüssigkeit vollständig vom Bremssystem abgelassen ist.
- Die Bremsanlage entlüften. (☞4-62)

BREMSKLOTZ-AUSTAUSCH

VORDERRAD-BREMSKLÖTZE



- Kappe ① und Bremsklotz-Befestigungsstift ② abnehmen.



- Die Bremsklötze ③ abnehmen.

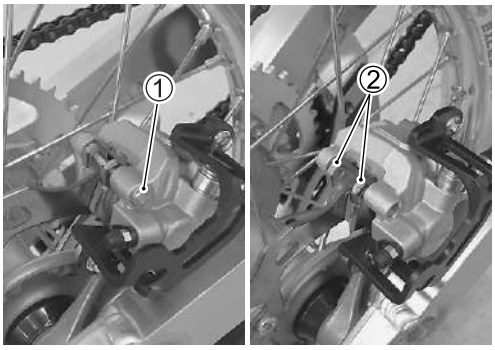
ANMERKUNG:
Die beiden Bremsklötze als Satz auswechseln.

- Neue Bremsklötze in den Bremssattel einpassen.
- Den Bremsklotz-Befestigungsstift ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen, und die Kappe anbringen.

Bremsklotz-Befestigungsstift: 18 N·m (1,8 kgf-m)

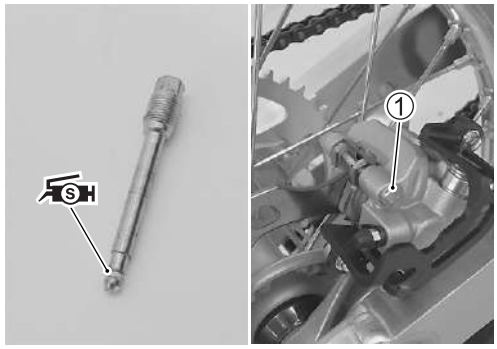
ANMERKUNG:
Nach dem Zusammenbau einige Male mit dem Bremshebel pumpen, um die Bremsklötze zum Sitzen zu bringen.

HINTERRAD-BREMSKLÖTZE



- Den Bremsklotz-Befestigungsstift ① abnehmen.
- Die Bremsklötze ② abnehmen.

ANMERKUNG:
Die beiden Bremsklötze als Satz auswechseln.



- Neue Bremsklötze in den Bremssattel einpassen.
- Den O-Ring einfetten.

99000-25100: SUZUKI SILICONE GREASE
oder gleichwertiges Mittel

- Den Bremsklotz-Befestigungsstift ① mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Bremsklotz-Befestigungsstift: 18 N·m (1,8 kgf-m)

ANMERKUNG:
Nach dem Zusammenbau einige Male mit dem Bremspedal pumpen, um die Bremsklötze zum Sitzen zu bringen.

BREMSSATTEL

⚠ WARNUNG

Die Verwendung anderer Bremsflüssigkeit als DOT 4 aus einem versiegelten Behälter kann zu Schäden an der Bremsanlage und zu Unfällen führen.

Den Behälterdeckel vor der Abnahme reinigen. Nur DOT 4 Bremsflüssigkeit aus versiegeltem Behälter verwenden. Niemals andere Typen von Bremsflüssigkeiten verwenden oder einmischen.

⚠ WARNUNG

Bremsflüssigkeit kann für Menschen und Tiere gefährlich sein. Bremsflüssigkeit kann bei Verschlucken Gesundheitsschäden verursachen oder zum Tode führen. Sie hat auch schädliche Auswirkungen, wenn sie auf die Haut oder in die Augen gelangt.

Bremsflüssigkeit nicht Kindern oder Haustieren zugänglich machen. Falls jemand versehentlich Bremsflüssigkeit schluckt, sofort Erbrechen hervorrufen und einen Arzt benachrichtigen. Wenn Bremsflüssigkeit in die Augen oder auf die Haut gelangt ist, mit reichlich Wasser aus- oder abspülen.

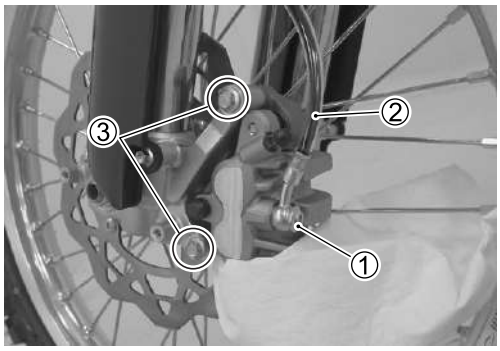
HINWEIS

Verschüttete Bremsflüssigkeit kann lackierte Oberflächen und Kunststoffteile angreifen.

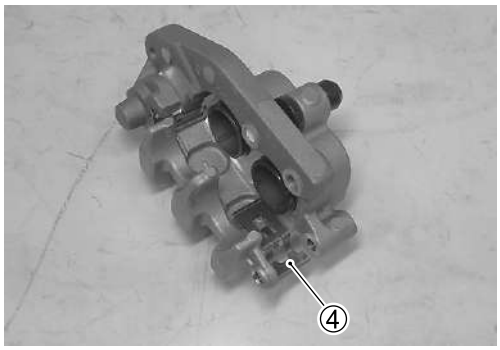
Immer darauf achten, keine Bremsflüssigkeit zu verschütten, wenn der Bremsflüssigkeitsbehälter aufgefüllt wird. Verschüttete Bremsflüssigkeit sofort abwischen.

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES VORDEREN BREMSSATTELS

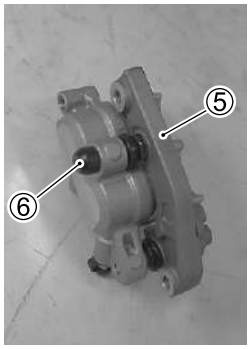
- Einen Lappen unter die Bremsschlauch-Verbindungsschraube ① legen, um verschüttete Bremsflüssigkeit aufzufangen.
- Den Bremsschlauch ② nach Herausdrehen der Verbindungsschraube ① abtrennen.
- Die Bremssattel-Befestigungsschrauben ③ herausdrehen.
- Den Bremssattel abnehmen.

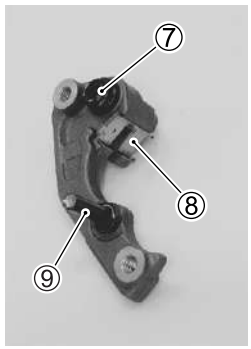


- Die Bremsklötze abnehmen. (☞4-65)
- Die Feder ④ abnehmen.



- Die Bremssattelhalterung ⑤ vom Bremssattel abnehmen.
- Die Balge ⑥ und ⑦ abnehmen.
- Die Feder ⑧ abnehmen.
- Die Vorderrad-Bremssattelachsenschraube (Halterung) ⑨ herausdrehen.





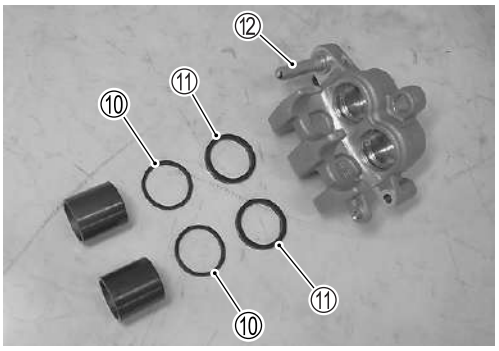
- Den Bremssattel mit einem Lappen umwickeln, um zu verhindern, dass Bremsflüssigkeit herausspritzt und der Kolben herausspringt.
- Niederdruckluft durch die Öffnung in den Bremssattel blasen, um die Kolben herauszubekommen.

⚠ VORSICHT

Man kann sich beim Ausbauen des Kolbens die Finger zwischen Kolben und Bremssattelgehäuse klemmen.

Nicht die Finger auf den Kolben legen, wenn dieser ausgebaut wird.

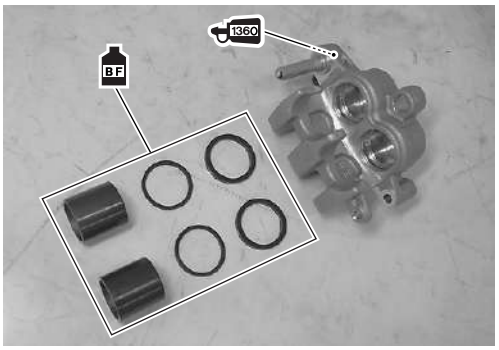
- Staubdichtungen ⑩ und Kolbendichtungen ⑪ abnehmen.
- Die Vorderrad-Bremssattelachsenschraube (Bremssattel) ⑫ herausdrehen.



ZUSAMMENBAU UND EINBAU DES VORDEREN BREMSSATTELS

Den Bremssattel in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus und der Zerlegung wieder zusammen- und einbauen. Folgendes beachten:

- Sicherungsmittel auf die Vorderrad-Bremssattelachsenschraube (Bremssattel) auftragen und diese mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.



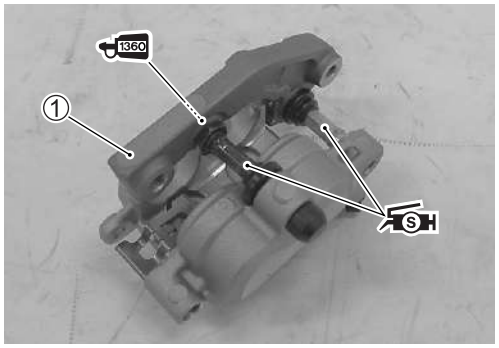
1360 99000-32130: THREAD LOCK CEMENT "1360"
oder gleichwertiges Mittel

Vorderrad-Bremssattelachsenschraube (Bremssattel):
25 N·m (2,5 kgf-m)

- Bremsflüssigkeit auf neue Kolbendichtungen, neue Staubdichtungen und Kolben auftragen.
- Kolbendichtungen, Staubdichtungen und Kolben anbringen.

BF Spezifikation und Klassifizierung: DOT 4

- Sicherungsmittel auf die Vorderrad-Bremssattelachsenschraube (Halterung) auftragen und diese mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.



1360 99000-25100: SUZUKI SILICONE GREASE
oder gleichwertiges Mittel

Vorderrad-Bremssattelachsenschraube (Halterung):
28 N·m (2,8 kgf-m)

- Federn und Balge anbringen.
- Die Bremssattelachsen einfetten.

S 99000-25100: SUZUKI SILICONE GREASE
oder gleichwertiges Mittel

- Die Bremssattelhalterung ① anbringen.
- Die Bremsklötze anbringen.
- Den Bremsklotz-Befestigungsstift provisorisch anziehen.

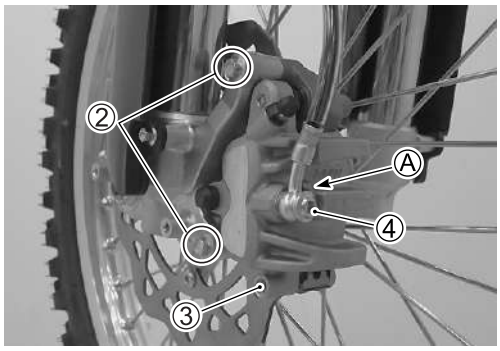
• Die Bremssattel-Befestigungsschrauben ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

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

• Den Bremsklotz-Befestigungsstift ③ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Bremsklotz-Befestigungsstift: 18 N·m (1,8 kgf-m)

• Nachdem die Bremsschlauchverbindung mit dem Anschlag Ⓐ in Berührung gebracht worden ist, die Bremsschlauch-Verbindungsschraube ④ mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.



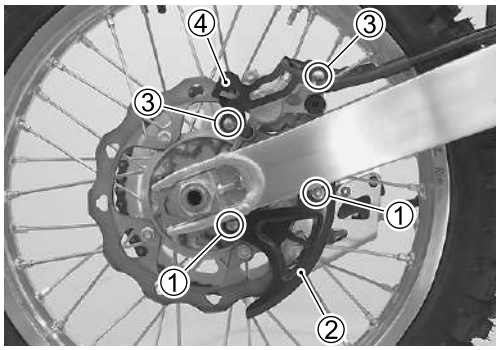
ANMERKUNG:
Die Dichtungsscheiben durch neue ersetzen.

Bremsschlauch-Verbindungsschraube: 23 N·m (2,3 kgf-m)

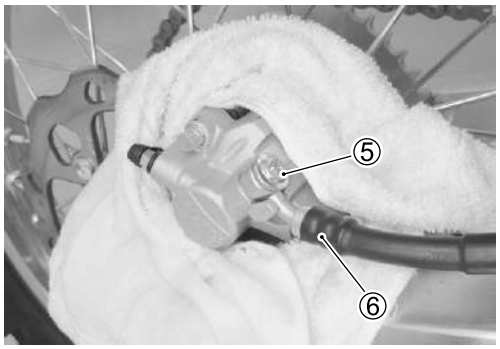
• Die Bremsklotz-Befestigungsstiftkappe anbringen.
• Bremsflüssigkeit nachfüllen, und Luft aus dem Bremssystem ablassen. (☞4-62)

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HINTEREN BREMSSATTELS

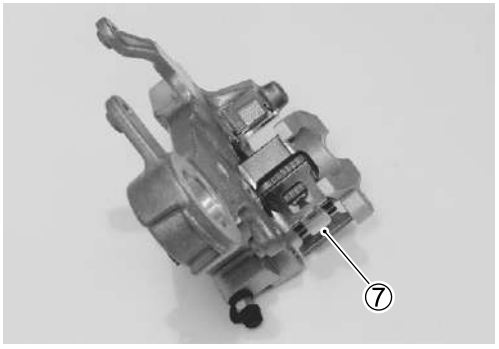
• Die Scheibenabdeckung ② nach Herausdrehen ihrer Schrauben ① abnehmen.
• Den Bremssattelschutz ④ nach Herausdrehen seiner Schrauben ③ abnehmen.



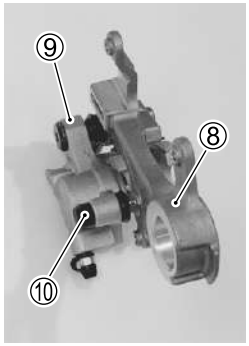
• Einen Lappen unter die Bremsschlauch-Verbindungsschraube ⑤ legen, um verschüttete Bremsflüssigkeit aufzufangen.
• Den Bremsschlauch ⑥ nach Herausdrehen der Verbindungsschraube ⑤ abtrennen.
• Das Hinterrad abnehmen. (☞4-58)
• Den Bremssattel abnehmen.

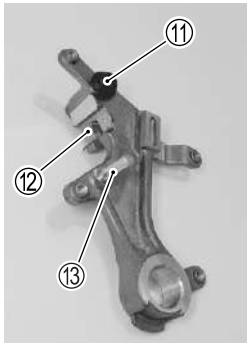


- Den Bremsklotz abnehmen. (☞4-65)
- Die Feder ⑦ abnehmen.

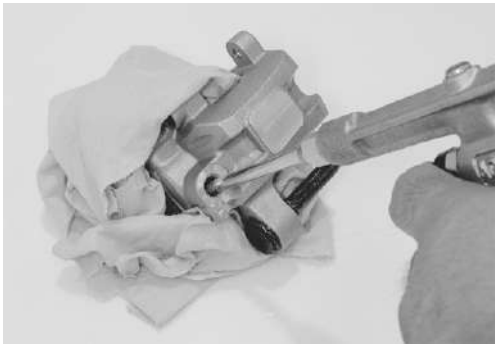


- Die Bremssattelhalterung ⑧ vom Bremssattel ⑨ abnehmen.
- Balge ⑩ und ⑪ abnehmen.
- Die Feder ⑫ abnehmen.
- Die Hinterrad-Bremssattelachsenschraube (Halterung) ⑬ herausdrehen.





- Den Bremssattel mit einem Lappen umwickeln, um zu verhindern, dass Bremsflüssigkeit herausspritzt und der Kolben herausspringt.
- Niedrigen Luftdruck an den Bremssattel durch die Bohrung anlegen, um den Kolben herauszubekommen.

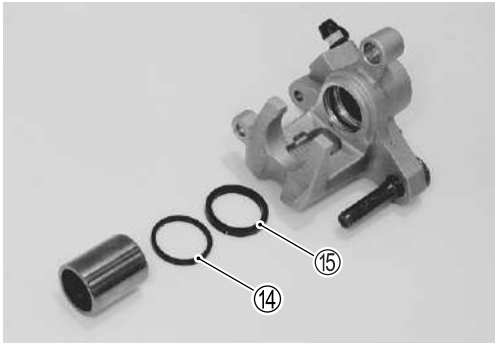


⚠ VORSICHT

Man kann sich beim Ausbauen des Kolbens die Finger zwischen Kolben und Bremssattelgehäuse klemmen.

Nicht die Finger auf den Kolben legen, wenn dieser ausgebaut wird.

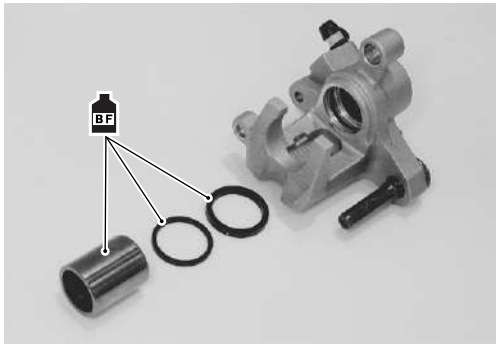
- Staubdichtung ⑭ und Kolbendichtung ⑮ abnehmen.



ZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HINTEREN BREMSSATTELS

Den Bremssattel in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus und der Zerlegung wieder zusammen- und einbauen. Folgendes beachten:

- Bremsflüssigkeit auf neue Kolbendichtung, neue Staubdichtung und Kolben auftragen.
- Kolbendichtung, Staubdichtung und Kolben anbringen.

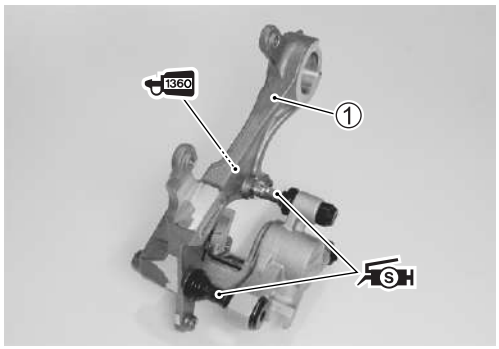


BF Spezifikation und Klassifizierung: DOT 4

- Sicherungsmittel auf die Hinterrad-Bremssattelachsenschraube (Halterung) auftragen und diese mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

1360 99000-32130: THREAD LOCK CEMENT "1360"
oder gleichwertiges Mittel

Hinterrad-Bremssattelachsenschraube (Halterung):
13 N·m (1,3 kgf-m)



- Federn und Balge anbringen.
- Die Bremssattelachsen einfetten.

S 99000-25100: SUZUKI SILICONE GREASE
oder gleichwertiges Mittel

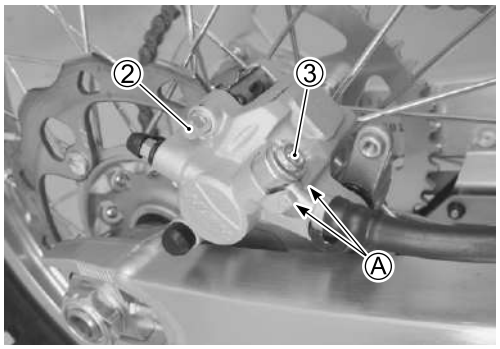
- Die Bremssattelhalterung ① anbringen.

- Die Bremsklötze anbringen.
- Den O-Ring einfetten.

S 99000-25100: SUZUKI SILICONE GREASE
oder gleichwertiges Mittel

- Den Bremsklotz-Befestigungsstift provisorisch anziehen.

- Bremssattel und Hinterrad anbringen. (☞4-61)
- Den Bremsklotz-Befestigungsstift ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.



Bremsklotz-Befestigungsstift: 18 N·m (1,8 kgf-m)

- Das Bremsschlauchende zwischen die Schlauchanschläge Ⓐ setzen, und dann die Bremsschlauch-Verbindungsschraube ③ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

ANMERKUNG:
Die Dichtungsscheiben durch neue ersetzen.

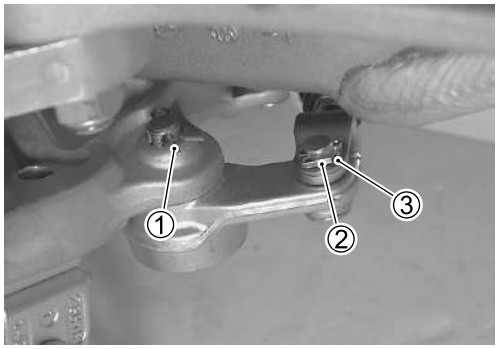
Bremsschlauch-Verbindungsschraube:
23 N·m (2,3 kgf-m)

- Bremsflüssigkeit nachfüllen, und Luft aus dem Bremssystem ablassen. (☞4-62)

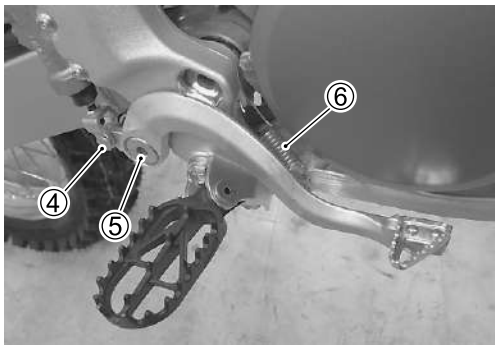
BREMSPEDAL

AUSBAU

- Den Klipp ① abnehmen.
- Splint ② und Scheibe ③ abnehmen.



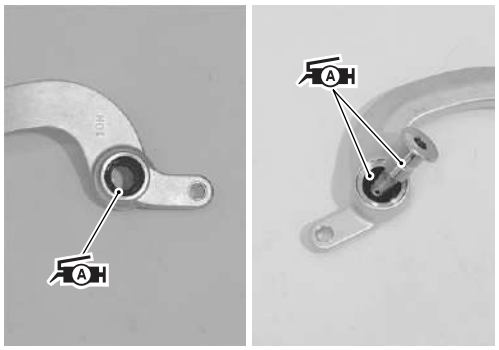
- Den Hauptzylinderstangenstift ④ abnehmen.
- Die Bremspedalzapfenschraube ⑤ herausdrehen, und die Rückholfeder ⑥ abnehmen.



EINBAU

- Fett auf Simmerringe und Bremspedalzapfenschraube auftragen.

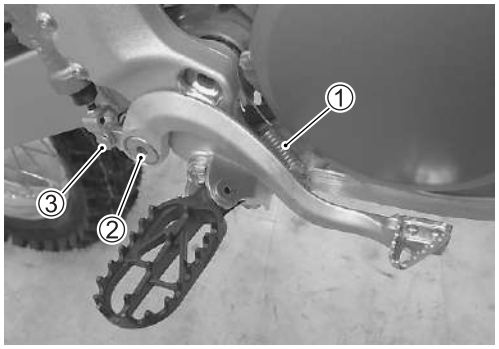
99000-25011: SUZUKI SUPER GREASE "A"
oder gleichwertiges Mittel



- Die Rückholfeder ① richtig anbringen. (☞5-20)
- Die Bremspedalzapfenschraube ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Bremspedalzapfenschraube: 29 N·m (2,9 kgf-m)

- Den Klipp anbringen.
- Hauptzylinderstangenstift ③, Scheibe und neuen Splint anbringen.
- Die Bremspedalhöhe einstellen. (☞2-43)



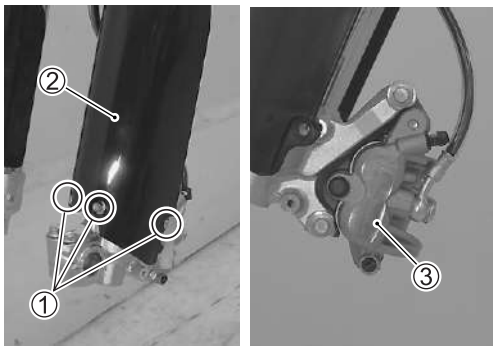
TELESKOPGABEL UND LENKUNG

TELESKOPGABEL

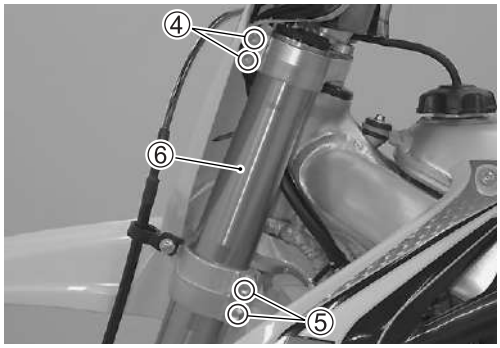
ANMERKUNG:
Linker und rechter Gabelholm sind symmetrisch eingebaut. Daher sind die Aus-/Einbau- und Zerlegungs-/Zusammenbauverfahren für beide Seiten gleich.

AUSBAU

- Das Motorrad auf einen Block setzen, um das Vorderrad vom Boden abzuheben.
- Das Vorderrad abnehmen. (☞4-55)
- Den Gabelschutz ② nach Herausdrehen der Befestigungsschrauben ① abnehmen.
- Den Bremssattel ③ abnehmen. (nur L) (☞4-67)



- Die oberen Gabelspannschrauben ④ lösen.
- Das Gabelgehäuse festhalten, und die vorderen unteren Gabelspannschrauben ⑤ lösen.
- Die Teleskopgabel ⑥ abnehmen.



ZERLEGUNG

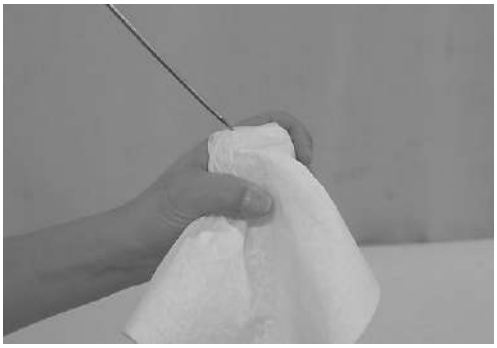
- Vor der Zerlegung die Dämpfungskrafteinstellungen notieren.
- Die Gabel vor der Zerlegung gründlich reinigen.

HINWEIS
Kratzer und andere Schäden am Innenrohr oder an der Simmerringlippe verursachen Ölundichtigkeit. **Darauf achten, das Innenrohr oder den Simmerring nicht zu verkratzen oder zu beschädigen. Schmutz mit reichlich Wasser und einer milden Reinigungslösung oder Auto-Waschlauge ausschwämmen.**

Gabeldeckel

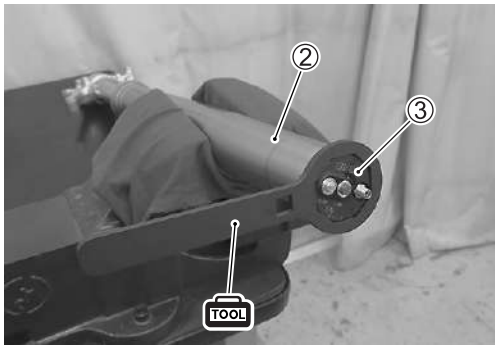
- Die Luftventilkappe ① abnehmen.
- Die Luftdruckeinstellung prüfen und notieren, bevor der Luftdruck abgelassen wird.

- Die Gabel senkrecht halten.
- Den Luftdruck langsam ablassen, indem das Luftventil mit einem Schraubendreher gedrückt wird.



⚠ VORSICHT
Öl kann vom Luftventil der Teleskopgabel herausspritzen und in Ihr Gesicht gelangen. **Zum Ablassen des Luftdrucks einen Lappen über das Luftventil legen und mit einem Schraubendreher auf das Ventil drücken.**

- Den unteren Klemmbefestigungsteil des Außenrohrs ② in einen Schraubstock einspannen. Das Außenrohr ② vor dem Einspannen in einen Schraubstock zum Schutz mit einem Lappen umwickeln.



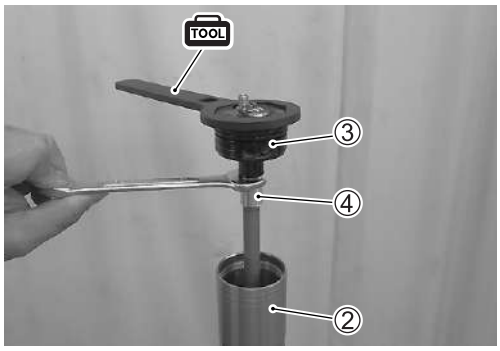
⚠ WARNUNG
Das Außenrohr ② kann durch zu festes Einspannen beschädigt werden. Ein beschädigtes Außenrohr ② beeinträchtigt die Fahrstabilität. **Das Außenrohr ② nicht zu fest einspannen.**

- Den Gabeldeckel ③ mit dem Spezialwerkzeug lösen.

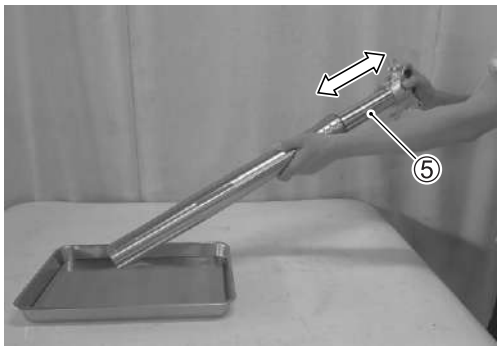
TOOL 09955-04910: Gabeldeckelschlüssel (49 mm)

- Die Gabel senkrecht halten.
- Den Gabeldeckel ③ vom Außenrohr ② abnehmen.
- Die Sicherungsmutter ④ festhalten, und den Gabeldeckel ③ mit dem Spezialwerkzeug abnehmen.

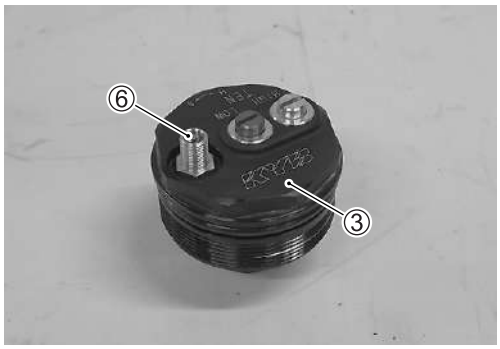
TOOL 09955-04910: Gabeldeckelschlüssel (49 mm)



- Eine Auffangwanne unter die Gabel stellen.
- Gabelöl ablassen, indem das Innenrohr ⑤ einige Male hin- und herbewegt wird.

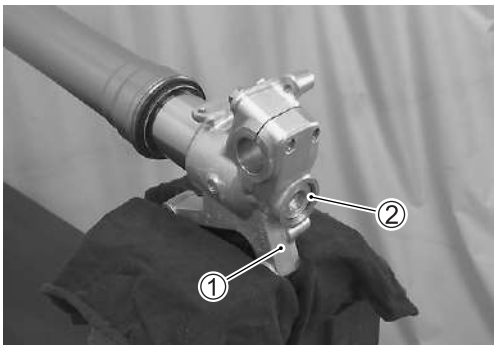


- Das Luftventil ⑥ vom Gabeldeckel ③ abnehmen.



Gabeldämpferbaugruppe

- Den Achshalter ① in einen Schraubstock einspannen. Den Achshalter ① vor dem Einspannen in einen Schraubstock zum Schutz mit einem Lappen umwickeln.



⚠ WARNUNG

Der Achshalter ① kann durch zu festes Einspannen beschädigt werden. Ein beschädigter Achshalter ① beeinträchtigt die Fahrstabilität.

Den Achshalter ① nicht zu fest einspannen.

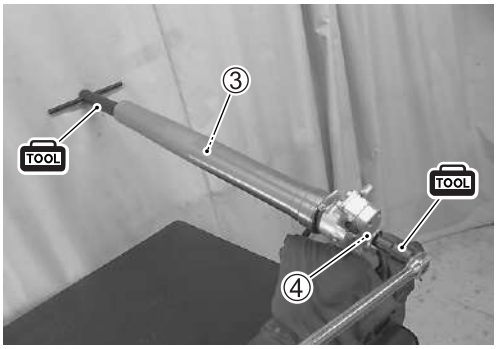
- Den C-Ring ② abnehmen.

- Die Spezialwerkzeuge einsetzen.

TOOL 09955-04920: Gabelzylinderhalter

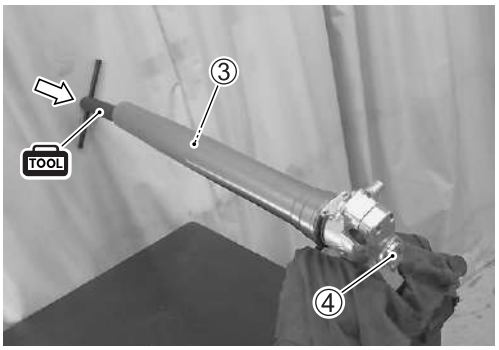
- Die Gabeldämpferbaugruppe ③ mit dem Spezialwerkzeug festhalten, und die Mittenschraube ④ mit dem Spezialwerkzeug vollständig lösen.

TOOL 09900-18720: Steckschlüsseleinsatz mit Sechskant (14 mm)

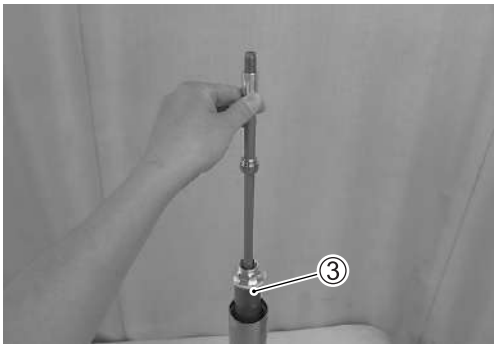


- Die Mittenschraube ④ durch Drücken der Gabeldämpferbaugruppe ③ mit dem Spezialwerkzeug abnehmen.

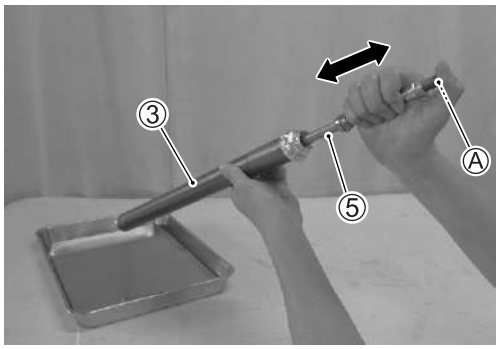
TOOL 09955-04920: Gabelzylinderhalter



- Die Gabeldämpferbaugruppe ③ abnehmen.



- Die Kolbenstangenbohrung Ⓐ mit dem Daumen zuhalten.
- Gabelöl von der Gabeldämpferbaugruppe ③ ablassen, indem einige Male mit der Kolbenstange ⑤ gepumpt wird.



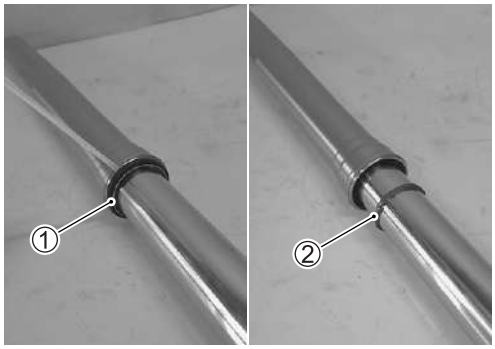
⚠ VORSICHT

Öl kann von der Kolbenstangenbohrung Ⓐ der Gabeldämpferbaugruppe ③ herausspritzen und in Ihr Gesicht gelangen.

Die Kolbenstangenbohrung Ⓐ der Gabeldämpferbaugruppe ③ mit dem Daumen zuhalten.

Innen- und Außenrohr

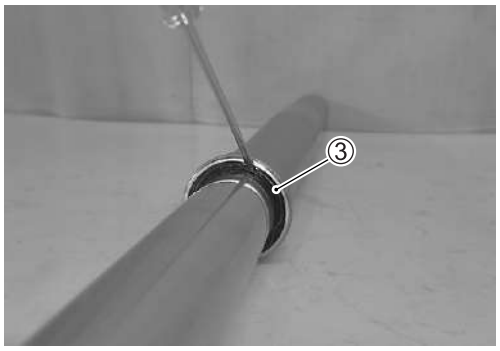
- Staubdichtung ① und Schaber ② abnehmen.
- Den Anschlagring ③ abnehmen.



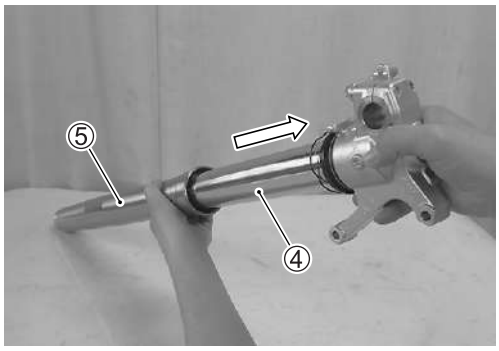
HINWEIS

Kratzer am Innenrohr können zu Ölundichtigkeit führen.

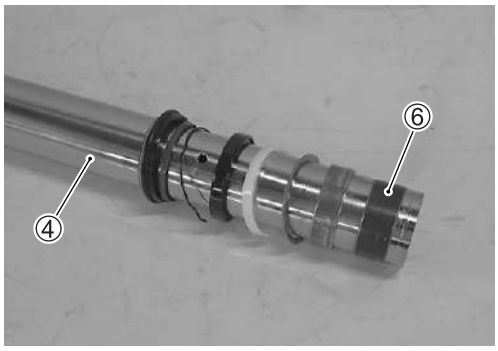
Beim Abnehmen darauf achten, keine Kratzer zu verursachen.



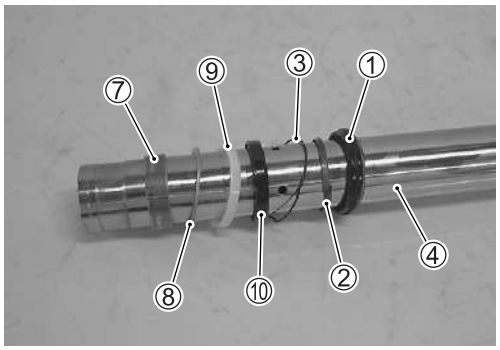
- Das Innenrohr ④ vom Außenrohr ⑤ herausziehen.



• Die Gleitbuchse ⑥ vom Innenrohr ④ abnehmen.



• Die folgenden Teile vom Innenrohr ④ abnehmen.
Führungsbuchse ⑦
Simmerringhalter ⑧
Hülse ⑨
Simmerring ⑩
Anschlagring ③
Schaber ②
Staubdichtung ①



INSPEKTION
Mittenschraube

• Die Mittenschraube auf Beschädigung überprüfen. Bei Beschädigung erneuern.

Gabeldeckel

• Den Gabeldeckel auf Beschädigung überprüfen. Bei Beschädigung erneuern.

Innen- und Außenrohr

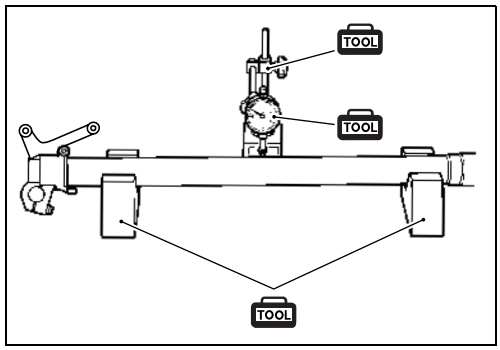
- Das Innenrohr auf Kratzer überprüfen. Bei Kratzschäden erneuern.
- Das Außenrohr auf Dellen überprüfen. Erneuern, wenn es ganz zur Innenseite eingedellt ist.

- Den Schlag des Innenrohrs mittels Prismen und Messuhr messen.

ANMERKUNG:
Der Innenrohrschlag beträgt die Hälfte der Messuhranzeige.

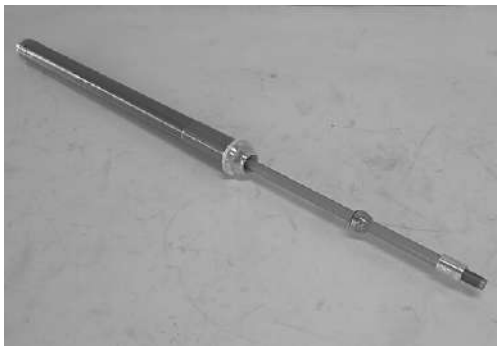
DATA **Innenrohrschlag**
Verschleißgrenze: 0,4 mm

TOOL **09900-20607: Messuhr**
09900-20701: Messuhrfutter
09900-21304: Prismenauflageblöcke



Gabeldämpferbaugruppe

- Die Gabeldämpferbaugruppe auf Kratzer und Verbiegung überprüfen. Erneuern, falls das Bauteil verkratzt oder verbogen ist.

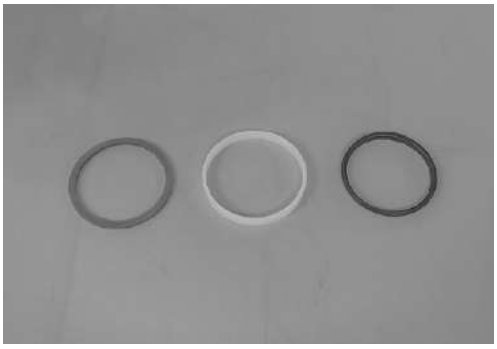


Gleit- und Führungsbuchse

- Die teflonbeschichteten Metalle (Gleitbuchse und Führungsbuchse) auf Abnutzung und Beschädigung überprüfen. Erneuern, falls sie abgenutzt oder beschädigt sind.
- Teflonbeschichtete Metalloberfläche überprüfen. Falls sie nicht sauber sind, mit einer Nylonbürste und Gabelöl reinigen.

Simmerringhalter, Hülse und Schaber

- Simmerringhalter, Hülse und Schaber auf Beschädigung überprüfen. Bei Beschädigung erneuern.



GABELDECKEL-ANZUGSDREHMOMENT

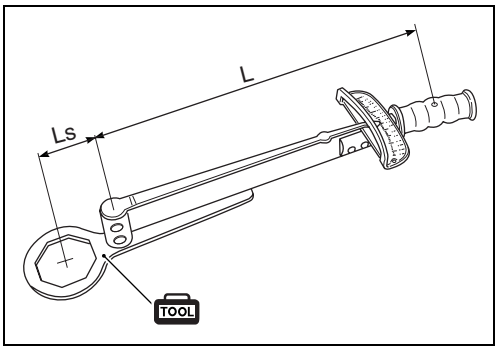
Die effektive Länge L des Drehmomentschlüssels messen.

Das Anzeigedrehmoment des Drehmomentschlüssels anhand der nachstehenden Formel berechnen.

$$T = \frac{L \times Ts}{L + Ls}$$

T: Anzeigedrehmoment des Drehmomentschlüssels
Ts: Vorgeschriebenes Anzugsdrehmoment
Ls: 50 mm
L: Effektive Länge des Drehmomentschlüssels

TOOL 09955-04910: Gabeldeckelschlüssel (49 mm)

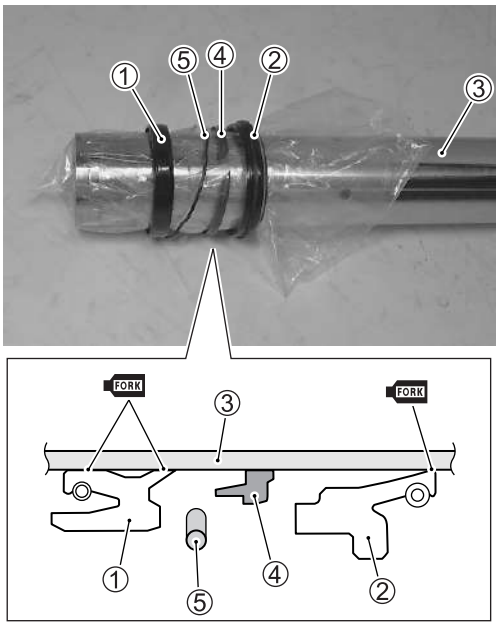


ZUSAMMENBAU

HINWEIS
Wird beim Anbringen von O-Ringen, Simmerring, Staubdichtung, Buchsen und anderen Gleitteilen ein anderes als das vorgeschriebene Gabelöl aufgetragen, so kann dies zu Ölundichtigkeit und Funktionsversagen führen. **Stets das vorgeschriebene Gabelöl verwenden.**

ANMERKUNG:
* *Vor dem Zusammenbau alle Gabelteile reinigen.*
* *Vor dem Zusammenbau Gabelöl von den Gabelteilen abwischen.*
* *O-Ringe, Dichtung, Simmerring und Staubdichtung durch neue Teile ersetzen.*

Innen- und Außenrohr
- Gabelöl auf die Lippe des neuen Simmerrings ① und die neue Staubdichtung ② auftragen.
- Das Innenrohr ③ mit einer Kunststofffolie abdecken.
- Die folgenden Teile am Innenrohr ③ anbringen:
  Staubdichtung ②
  Schaber ④
  Anschlagring ⑤
  Simmerring ①

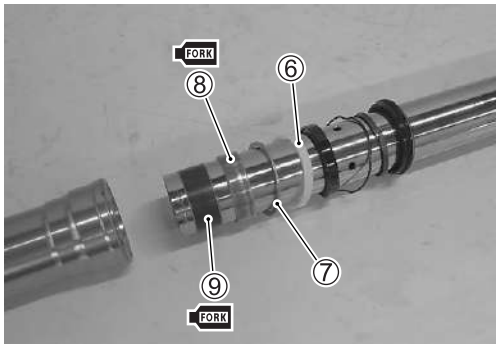


⚠ WARNUNG
Den Simmerring ① mit der Kennzeichnung zur Anschlagringseite weisend anbringen. Wenn der Simmerring ① umgekehrt angebracht wird, kann Öl bei Federung der Teleskopgabel austreten; wenn Öl auf die Vorderradbremse gelangt, kann die Bremswirkung verloren gehen, wodurch letztendlich ein Unfall verursacht werden kann. **Den Simmerring ① sicher mit der Kennzeichnung zur Anschlagringseite weisend anbringen.**

HINWEIS
Durch falsches Einsetzen des Simmerrings ① und der Staubdichtung ② kann die Dichtungslippe beschädigt werden. **Beim Anbringen das Innenrohr ③ mit einer Schutzvinylfolie abdecken und den Simmerring ① sowie die Staubdichtung ② über die Folie passen.**

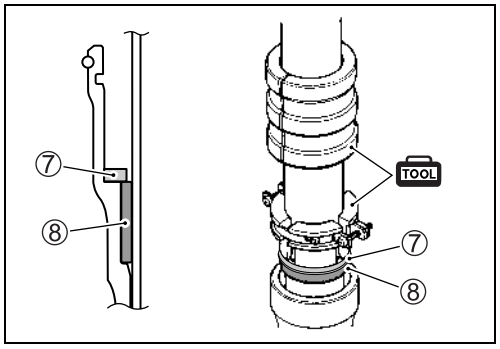
- Die Kunststofffolie abnehmen, dann Hülse ⑥, Simmerringhalter ⑦, Führungsbuchse ⑧ und Gleitbuchse ⑨ anbringen.
- Die Teile reinigen und von Staub freihalten.
- Gabelöl auf die Buchsen auftragen.

ANMERKUNG:
Die Buchsen auf Grate überprüfen. Falls ein Grat vorhanden ist, diesen mit einem Messer beseitigen und hierbei darauf achten, die Teflon-Beschichtung nicht abzuschälen. Die Buchsen durch neue ersetzen, falls sie nach dem Einsetzen einen großen Riss oder übermäßiges Spiel haben.



- Das Innenrohr in das Außenrohr einsetzen.
- Führungsbuchse ⑧ und Simmerringhalter ⑦ mit dem Spezialwerkzeug einbauen.

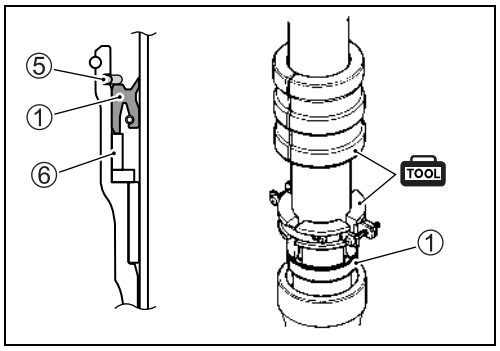
TOOL 09940-52861: Teleskopgabel-Simmerring-Einbauwerkzeugsatz



- Die Hülse ⑥ anbringen.
- Den Simmerring ① mit dem Spezialwerkzeug einsetzen, bis die Anschlagringnut des Außenrohrs zu sehen ist.

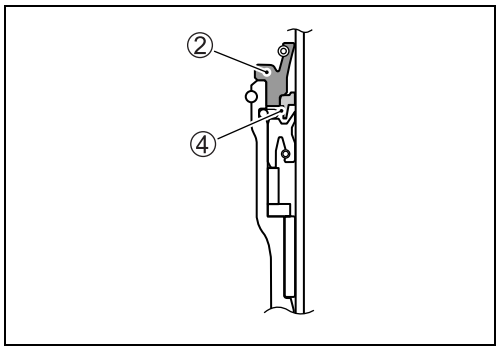
TOOL 09940-52861: Teleskopgabel-Simmerring-Einbauwerkzeugsatz

- Den Anschlagring ⑤ sicher an der Anschlagringnut des Außenrohrs anbringen.



- Schaber ④ und Staubdichtung ② anbringen.

ANMERKUNG:
Nach Anbringen der Staubdichtung ② sicherstellen, dass keine Risse um die Dichtung herum vorhanden sind. Falls Risse vorhanden sind, können Wasser, Schmutz und andere Fremdkörper eindringen, wodurch eine Ölundichtigkeit verursacht werden kann.



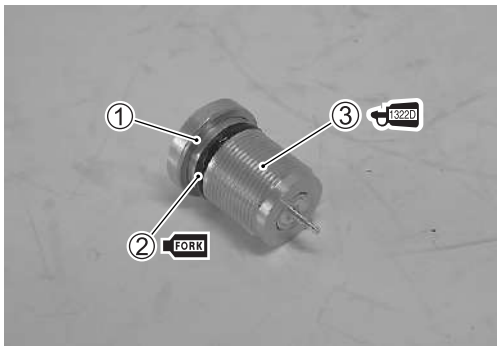
Gabeldämpferbaugruppe und Gabeldeckel

- Neue Dichtung ① anbringen.
- Gabelöl auf den neuen O-Ring ② auftragen.

ANMERKUNG:
Dichtung ① und O-Ring ② durch neue Teile ersetzen.

- Schraubensicherungslack auf die mittlere Schraube ③ auftragen.

99000-32150: THREAD LOCK CEMENT "1322D"
oder gleichwertiges Mittel

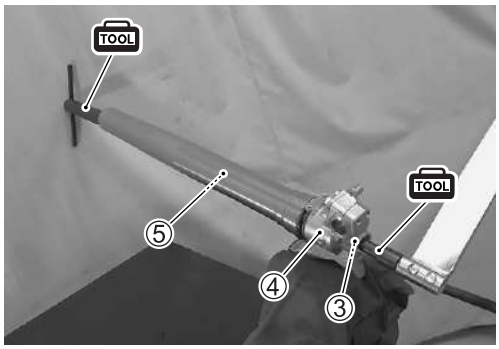


- Den Achshalter ④ in einen Schraubstock einspannen. Den Achshalter ④ vor dem Einspannen in einen Schraubstock zum Schutz mit einem Lappen umwickeln.

⚠ WARNUNG

Der Achshalter ④ kann durch zu festes Einspannen beschädigt werden. Ein beschädigter Achshalter ④ beeinträchtigt die Fahrstabilität.

Den Achshalter ④ nicht zu fest einspannen.



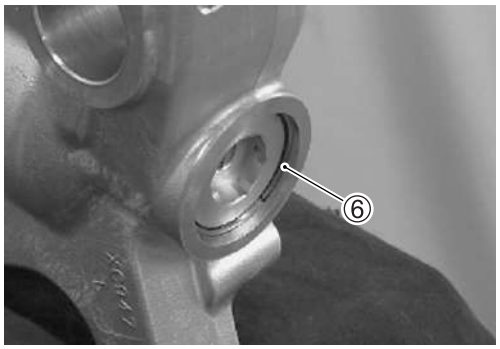
- Die Gabeldämpferbaugruppe ⑤ einsetzen.
- Die Gabeldämpferbaugruppe ⑤ mit dem Spezialwerkzeug festhalten, und die Mittenschraube ③ mit dem Spezialwerkzeug mit dem vorgeschriebenen Anzugsrehmoment anziehen.

Mittenschraube: 75 N·m (7,5 kgf-m)

09900-18720: Steckschlüsseleinsatz mit Sechskant (14 mm)

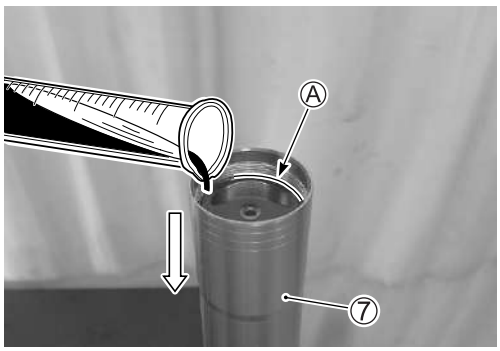
09955-04920: Gabelzylinderhalter

- Den C-Ring ⑥ anbringen.



- Die Gabel senkrecht halten.
- Das Außenrohr ⑦ langsam zur ganz zusammengedrückten Position nach unten schieben.
- Gabelöl bis zum oberen Füllstand Ⓐ des Innenrohrs einfüllen.

KYB SUSPENSION OIL KHL15-11 oder gleichwertiges Öl

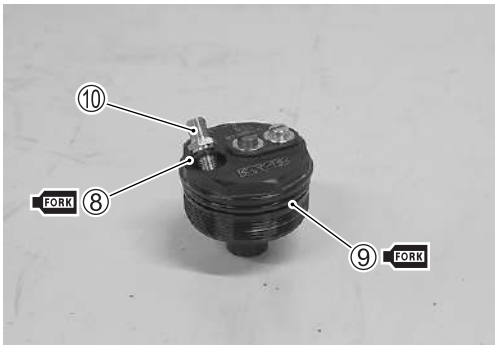


• Gabelöl auf die neuen O-Ringe (⑧, ⑨) auftragen.

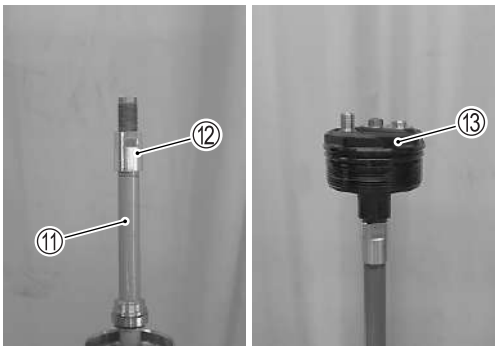
ANMERKUNG:
Die O-Ringe (⑧, ⑨) durch neue ersetzen.

• Das Luftventil ⑩ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Luftventil: 5,5 N·m (0,55 kgf-m)

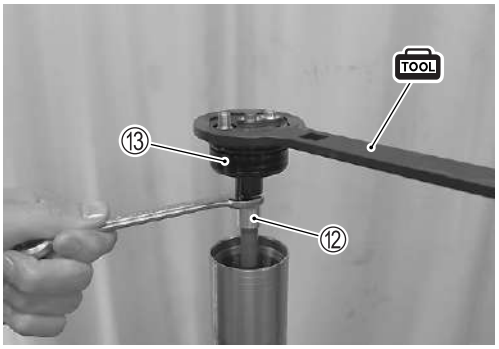


• Die Kolbenstange ⑪ anheben.
• Die Sicherungsmutter ⑫ von Hand ganz anziehen.
• Den Gabeldeckel ⑬ von Hand ganz anziehen.



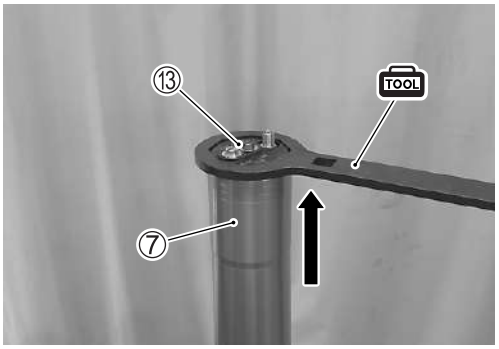
• Die Sicherungsmutter ⑫ im Gegenuhrzeigersinn drehen, bis sie den Gabeldeckel ⑬ berührt.
• Bei unbeweglich gehaltener Sicherungsmutter ⑫ Sicherungsmutter/Gabeldeckel mit dem Spezialwerkzeug provisorisch anziehen.

09955-04910: Gabeldeckelschlüssel (49 mm)

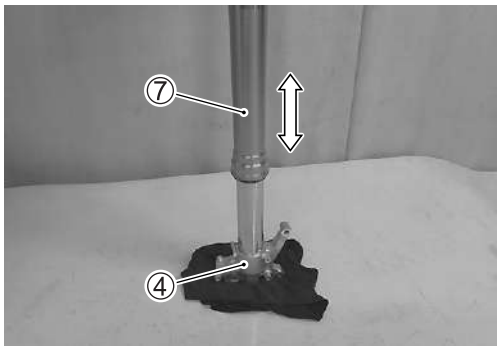


• Bei in gehobener Stellung gehaltenem Gabeldeckel ⑬ das Außenrohr ⑦ anheben und den Gabeldeckel ⑬ mit dem Spezialwerkzeug provisorisch anziehen.

09955-04910: Gabeldeckelschlüssel (49 mm)

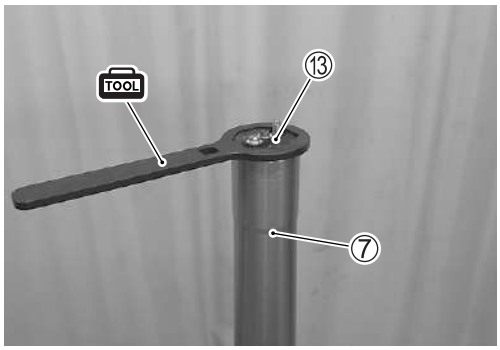


- Den Achshalter ④ mit einem Lappen abdecken.
- Bei senkrecht gehaltener Teleskopgabel einige Male mit dem Außenrohr ⑦ pumpen, und Öl in den Gabeldämpfer gießen.



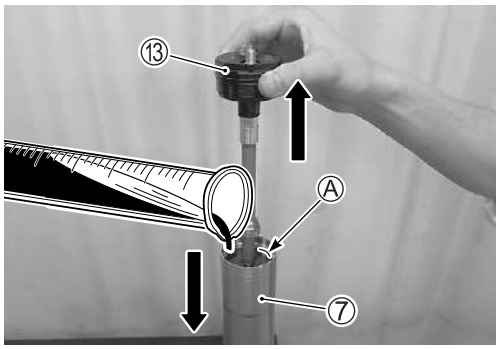
- Den Gabeldeckel ⑬ mit dem Spezialwerkzeug vom Außenrohr ⑦ abnehmen.

TOOL 09955-04910: Gabeldeckelschlüssel (49 mm)



- Bei senkrecht gehaltener Teleskopgabel das Außenrohr ⑦ langsam zur ganz zusammengedrückten Position nach unten schieben.
- Den Gabeldeckel ⑬ anheben, und Gabelöl bis zum oberen Füllstand Ⓐ des Innenrohrs einfüllen.

FORK KYB SUSPENSION OIL KHL15-11 oder gleichwertiges Öl

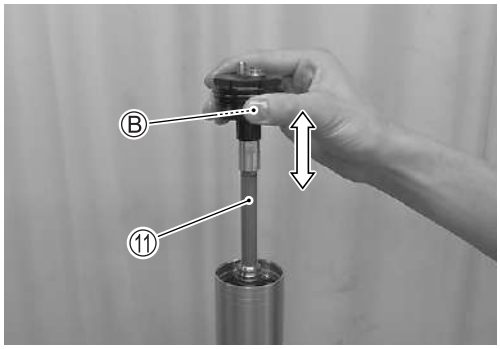


- Die Gabeldeckelbohrung Ⓑ mit einem Finger zuhalten.
- Bei senkrecht gehaltener Teleskopgabel einige Male mit der Kolbenstange ⑪ pumpen, und Luft vom Inneren des Gabeldämpfers austreiben.

⚠ VORSICHT

Öl kann von der Gabeldeckelbohrung Ⓑ herausspritzen und in Ihr Gesicht gelangen.

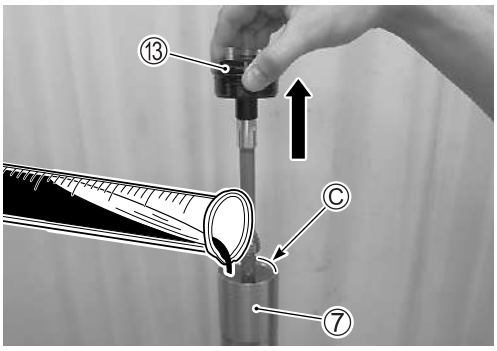
Die Gabeldeckelbohrung Ⓑ mit einem Finger zuhalten.



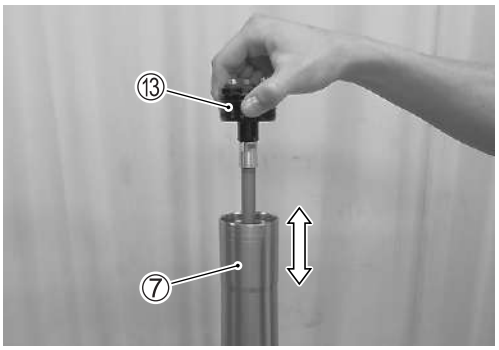
- Die Gabel senkrecht halten.
- Den Gabeldeckel ⑬ anheben, und Gabelöl bis zum oberen Füllstand Ⓒ des Außenrohrs ⑦ einfüllen.

ANMERKUNG:
Beim Einfüllen des Gabelöls das Außenrohr ⑦ ganz zusammendrücken.

FORK KYB SUSPENSION OIL KHL15-11 oder gleichwertiges Öl



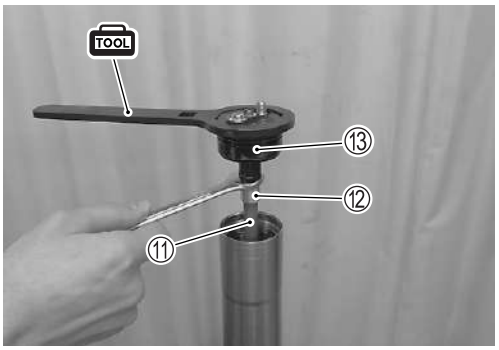
- Bei in gehobener Stellung gehaltenem Gabeldeckel ⑬ langsam einige Male mit dem Außenrohr ⑦ pumpen, und Luft zwischen dem Innenrohr und dem Außenrohr austreiben.
- Das Außenrohr ⑦ langsam nach unten schieben.



- Die Sicherungsmutter ⑫ festhalten, und den Gabeldeckel ⑬ mit dem Spezialwerkzeug abnehmen.
- Die Kolbenstange ⑪ langsam nach unten schieben.

HINWEIS
Wenn mit der Kolbenstange ⑪ nach Abnahme des Gabeldeckels ⑬ gepumpt wird, kann Luft von der Spitze der Kolbenstange angesaugt werden. Es besteht die Gefahr einer Leistungsminderung der Aufhängung. **Nicht mit der Kolbenstange ⑪ pumpen.**

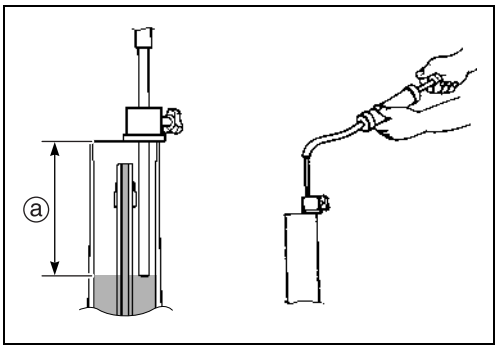
TOOL 09955-04910: Gabeldeckelschlüssel (49 mm)



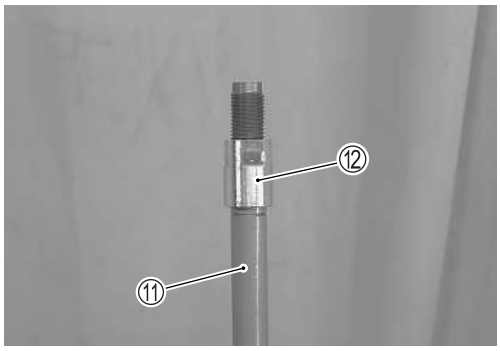
- Die Gabel senkrecht halten, und den Gabelölstand ⓐ mit dem Ölstandmesser einstellen. (☞3-12)

ANMERKUNG:
Zum Einstellen des Gabelölstands ⓐ Außenrohr und Kolbenstange ganz zusammendrücken.

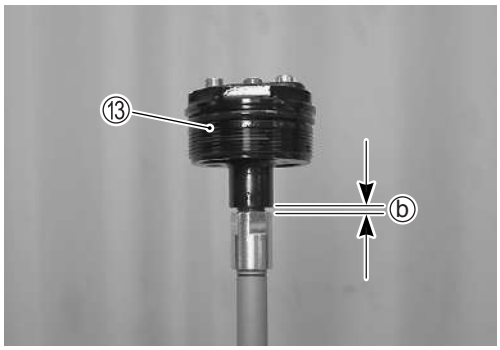
DATA Gabelölstand
Standardeinstellung: 115 mm



- Die Kolbenstange ⑪ anheben.
- Die Sicherungsmutter ⑫ von Hand ganz anziehen.



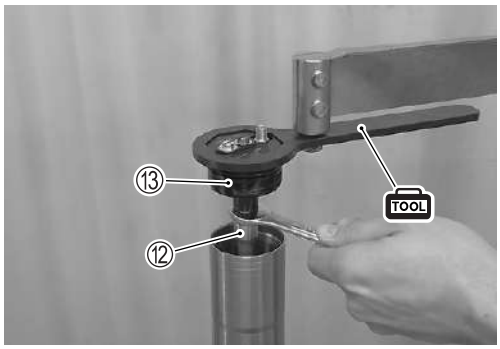
- Den Gabeldeckel ⑬ langsam ganz anziehen, und den Abstand ⓑ zwischen dem Sicherungsmutternende und dem Gabeldeckelende prüfen.



- Die Sicherungsmutter ⑫ im Gegenuhrzeigersinn drehen, bis sie den Gabeldeckel ⑬ berührt.
- Bei unbeweglich gehaltener Sicherungsmutter ⑫ Sicherungsmutter/Gabeldeckel mit dem Spezialwerkzeug mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen. (☞4-80)

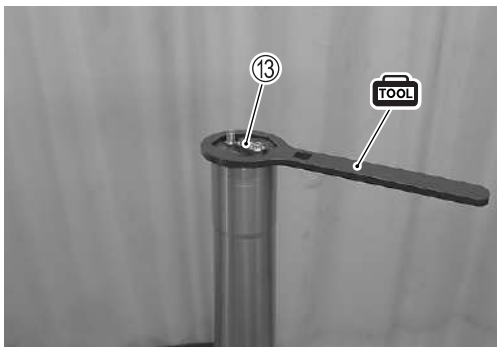
Sicherungsmutter/Gabeldeckel: 29 N·m (2,9 kgf-m)

09955-04910: Gabeldeckelschlüssel (49 mm)

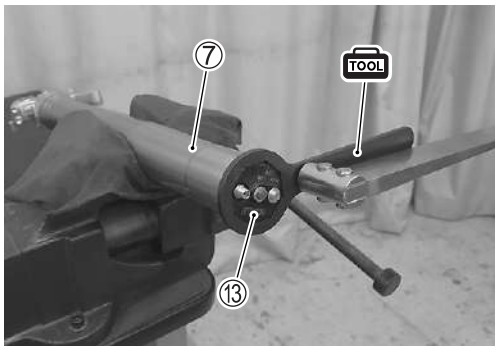


- Den Gabeldeckel ⑬ mit dem Spezialwerkzeug provisorisch anziehen.

09955-04910: Gabeldeckelschlüssel (49 mm)



• Den unteren Klemmbefestigungsteil des Außenrohrs ⑦ in einen Schraubstock einspannen. Das Außenrohr ⑦ vor dem Einspannen in einen Schraubstock zum Schutz mit einem Lappen umwickeln.



⚠ WARNUNG

Das Außenrohr ⑦ kann durch zu festes Einspannen beschädigt werden. Ein beschädigtes Außenrohr ⑦ beeinträchtigt die Fahrstabilität.

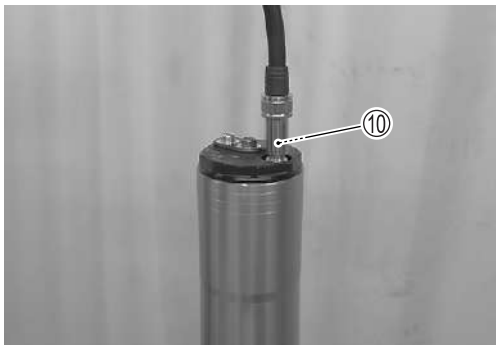
Das Außenrohr ⑦ nicht zu fest einspannen.

• Den Gabeldeckel ⑬ mit dem Spezialwerkzeug mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen. (☞4-80)

TOOL 09955-04910: Gabeldeckelschlüssel (49 mm)

Gabeldeckel: 45 N·m (4,5 kgf-m)

• Die Gabel senkrecht halten.
• Eine Handluftpumpe an das Luftventil ⑩ anschließen. (☞3-7)
• Den Luftdruck auf den vorgeschriebenen oder notierten Wert einstellen.



HINWEIS

Teile der Gabel können beschädigt werden, wenn sie plötzlich unter Druck gesetzt werden.

Plötzliche Druckbeaufschlagung ist zu vermeiden.

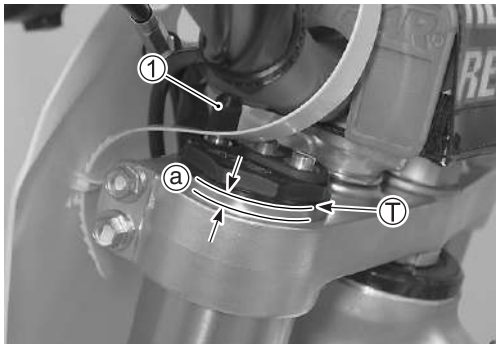
ANMERKUNG:
** Der vorgeschriebene Luftdruck ist der Wert bei voll ausgefahrener Teleskopgabel.*
** Beim Einstellen des Luftdrucks darf keine Last ausgeübt werden.*

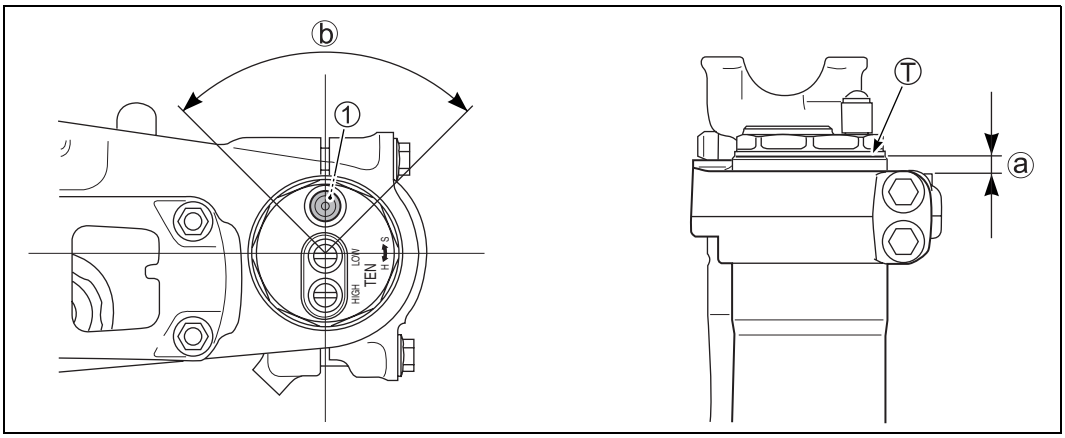
DATA Luftdruck
Standardeinstellung: 240 kPa (2,4 kgf/cm²)

• Die Luftventilkappe ⑭ von Hand anbringen.

EINBAU

- Die Teleskopgabel so anbringen, dass die Oberfläche Ⓣ des Außenrohrs einen Abstand ⓐ von 5,0 mm zur Oberfläche der oberen Halterung hat.
- Sicherstellen, dass das Luftventil ① an der Vorderseite innerhalb von 90° ⓑ positioniert ist.



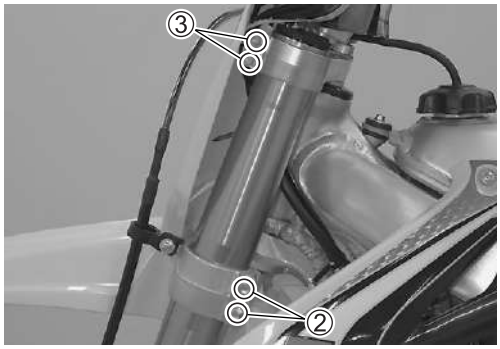


- Die unteren Teleskopgabel-Spannschrauben ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Untere Teleskopgabel-Spannschraube: 23 N·m (2,3 kgf-m)

- Die oberen Gabelspannschrauben ③ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

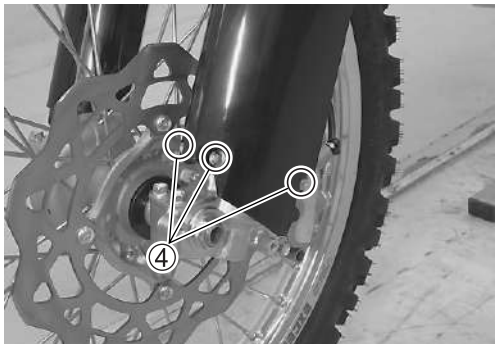
Obere Teleskopgabel-Spannschraube: 23 N·m (2,3 kgf-m)



- Das Vorderrad einbauen. (☞4-57)
- Den Bremssattel anbringen. (nur L) (☞4-68)

• Die vorderen oberen Gabelschutzschrauben ④ auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Gabelschutzschraube: 4,9 N·m (0,49 kgf-m)



INSPEKTION NACH MONTAGE

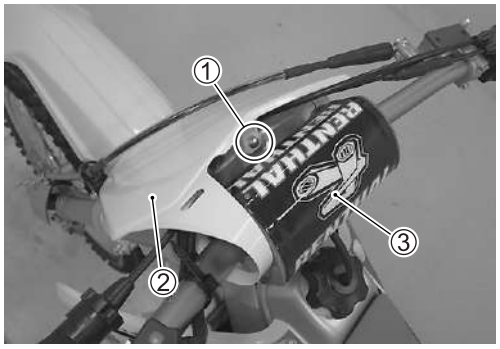
• Teleskopgabel (☞2-44)
• Kabelbaum- und Schlauch-Verlegung (☞5-21)

LENKUNG

AUSBAU

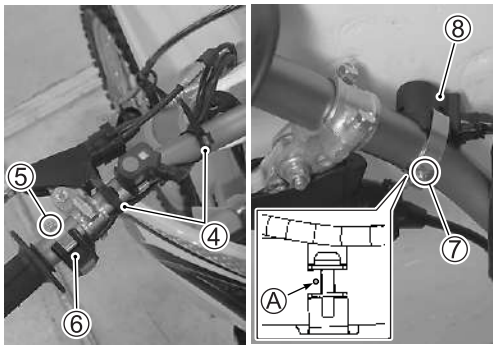
Lenkstange

- Das Motorrad auf einen Block setzen, um das Vorderrad vom Boden abzuheben.
- Vorderes Nummernschild ② durch Entfernen seiner Schraube ① abnehmen.
- Das Lenkerpolster ③ abnehmen.



- Die Klemmen ④ abnehmen.
- Dem Motorstoppschalter ⑥ durch Entfernen seiner Schraube ⑤ ausbauen.
- Den S-HAC-Schalter ⑧ nach Herausdrehen seiner Schraube ⑦ abnehmen.

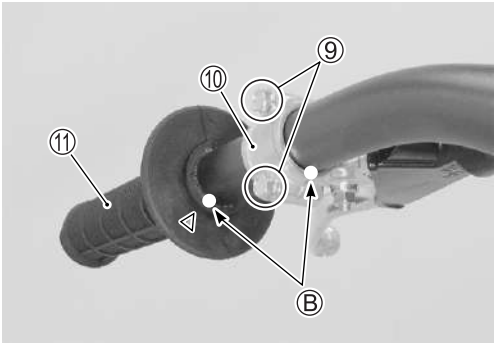
ANMERKUNG:
Vor dem Abnehmen die Farbmarkierung Ⓐ an der Lenkstange zwischen den S-HAC-Schalterklemmen anzeichnen.



- Den Kupplungshebelhalter ⑩ nach Herausdrehen seiner Schrauben ⑨ abnehmen.

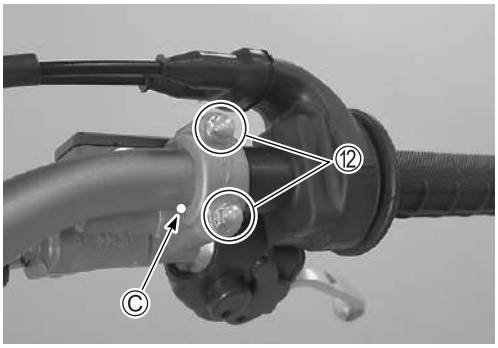
ANMERKUNG:
Farbmarkierungen Ⓑ an Passflächen von Kupplungshebelhalter und Lenkstange, linkem Griff und Lenkstange anzeichnen.

- Den linken Griff ⑪ abnehmen.



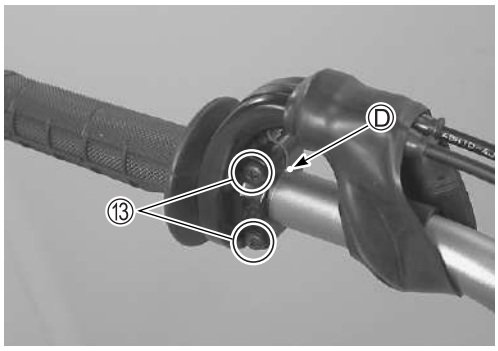
- Die Vorderrad-Hauptbremszylinderhalterschrauben ⑫ abnehmen.

ANMERKUNG:
** Vor dem Abnehmen die Farbmarkierung Ⓒ an der Passfläche des Hauptzylinders und der Lenkstange anzeichnen.*
** Den Vorderrad-Hauptbremszylinder nicht umdrehen.*

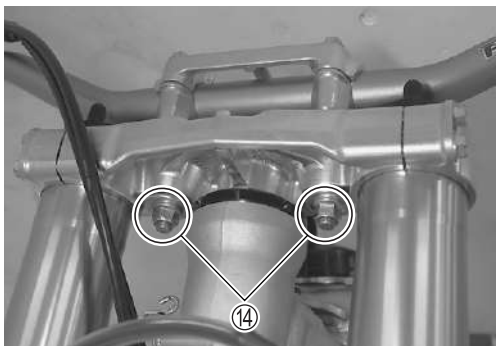


• Die Gasgehäuseschrauben ⑬ herausdrehen.

ANMERKUNG:
Vor dem Abnehmen die Farbmarkierung Ⓓ an der Passfläche des Gasgehäuses und der Lenkstange anzeichnen.

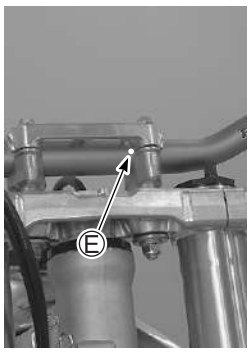


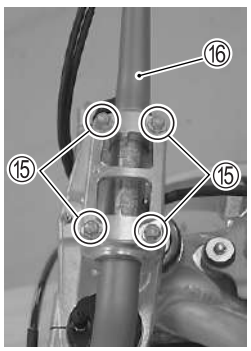
• Die Lenkstangenhalter-Stellmuttern ⑭ leicht lösen.



• Die Lenkstange ⑯ nach Herausdrehen der Lenkstangen-Spannschrauben ⑮ abnehmen.

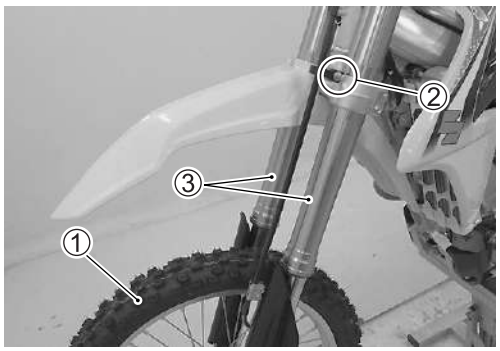
ANMERKUNG:
Vor dem Abnehmen die Farbmarkierung Ⓔ an der Passfläche des Lenkstangenhalters und der Lenkstange anzeichnen.



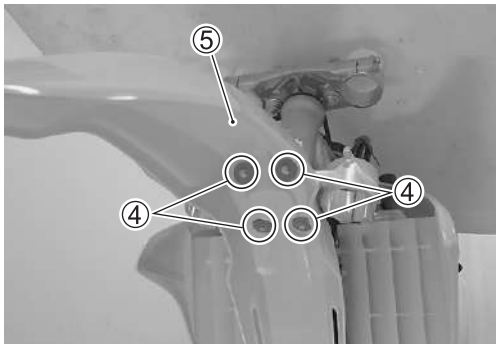


Lenkschaft

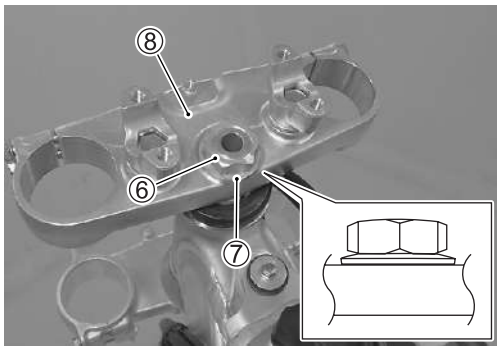
• Das Vorderrad ① abnehmen. (☞4-55)
• Die Bremsschlauchführungsschraube ② herausdrehen.
• Die Teleskopgabel ③ ausbauen. (☞4-73)



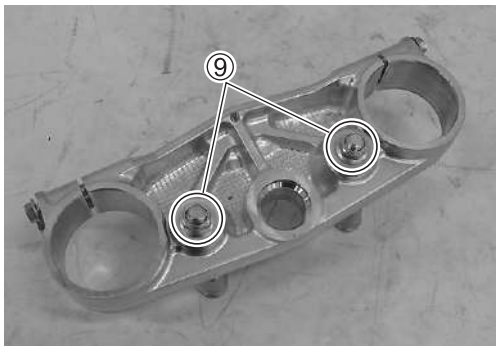
• Den Vorderradkotflügel ⑤ nach Herausdrehen seiner Schrauben ④ abnehmen.



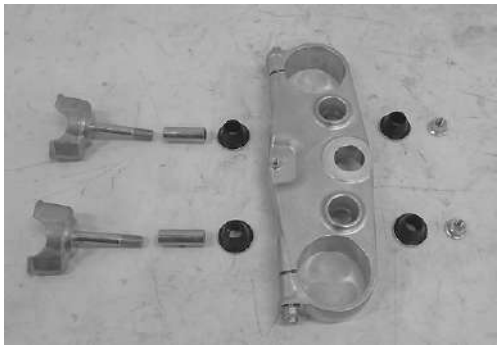
• Lenkschaftkopfmutter ⑥ und Scheibe ⑦ abnehmen.
• Die obere Lenkschafthalterung ⑧ abnehmen.



• Die Lenkstangenhalter-Stellschrauben und -Muttern ⑨ abnehmen.



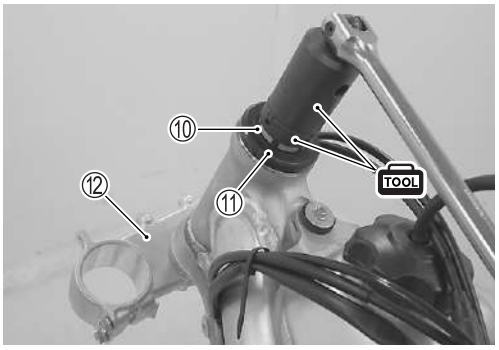
• Lenkstangenhalter, Dämpferbuchsen und Distanzstücke abnehmen.



• Lenkschaftmutter ⑩ und obere Lenkungsabdeckung ⑪ mit den Spezialwerkzeugen abnehmen.

ANMERKUNG:
Die untere Lenkschafthalterung festhalten, damit sie nicht herunterfällt.

09940-14911: Lenkschaftmutternuss
09940-14960: Lenkschaftmutter-Steckschlüssel



• Untere Lenkschafthalterung ⑫ und unteres Lager abnehmen.

• Das obere Lager ⑬ abnehmen.

INSPEKTION

• Die abgenommenen Teile auf die folgenden Ungewöhnlichkeiten prüfen.
• Lenkschaftverzug
• Lagerverschleiß oder -beschädigung
• Ungewöhnliche Lagergeräusche
• Laufringverschleiß oder -beschädigung
• Dämpferbuchsenverschleiß oder -beschädigung
• Falls irgendwelche Ungewöhnlichkeiten festgestellt werden, defekte Teile durch Neuteile ersetzen.

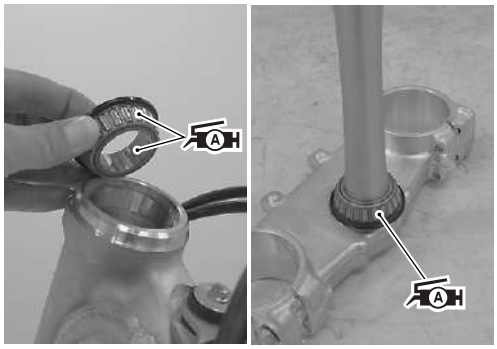
EINBAU

Die Lenkung in der umgekehrten Ausbaureihenfolge einbauen. Folgendes beachten:

Lenkschaft

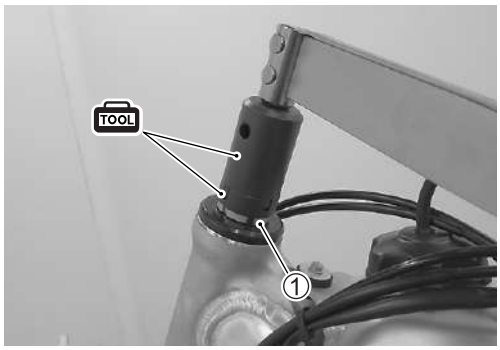
- Die Lager fetten.

99000-25011: SUZUKI SUPER GREASE "A"
oder gleichwertiges Mittel



- Untere Lenkschafthalterung, oberes Lager, obere Lenkungsabdeckung und Lenkschaftmutter ① anbringen.
- Die Lenkschaftmutter ① mit den Spezialwerkzeugen festziehen.
  [45 N·m (4.5 kgf-m)]

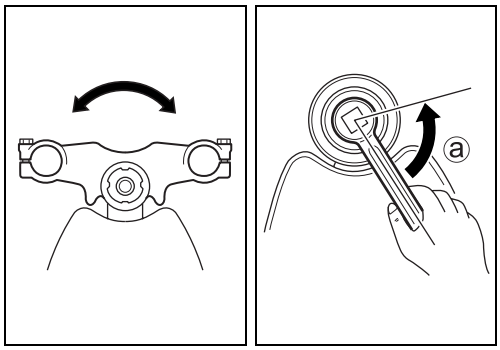
09940-14911: Lenkschaftmutternuss
09940-14960: Lenkschaftmutter-Steckschlüssel



- Die Lenkschaftmutter mehrmals nach links und rechts bewegen, um die Lager richtig zu setzen.
- Die Lenkschaftmutter um 1/4 – 1/2 Drehung lösen.

Lenkschaftmutter: 45 N·m (4,5 kgf-m)
dann 1/4 – 1/2 Drehung im Gegenuhrzeigersinn

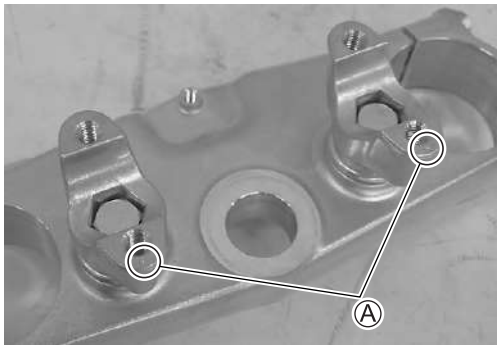
ⓐ 1/4 – 1/2 Drehung im Gegenuhrzeigersinn



- Dämpferbuchsen, Distanzstücke und Lenkstangenhalter anbringen.

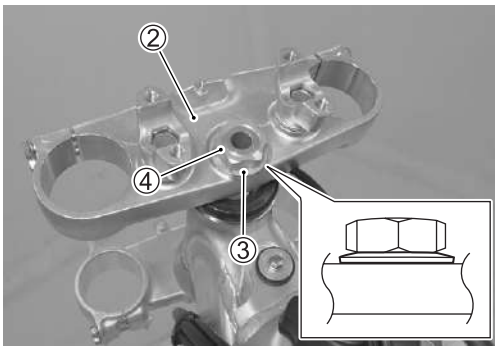
ANMERKUNG:
Sicherstellen, dass die Körnermarke Ⓐ am Lenkstangenhalter nach hinten weist.

- Die Lenkstangenhalter-Stellmuttern provisorisch anziehen.



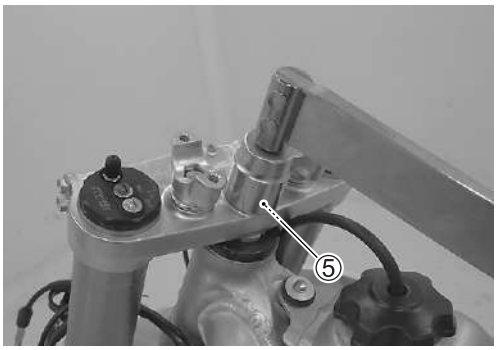
- Obere Lenkschafthalterung ② und Scheibe ③ anbringen
- Die Lenkschaftkopfmutter ④ provisorisch festziehen.

ANMERKUNG:
Auf die Ausrichtung der Scheibe ③ achten.



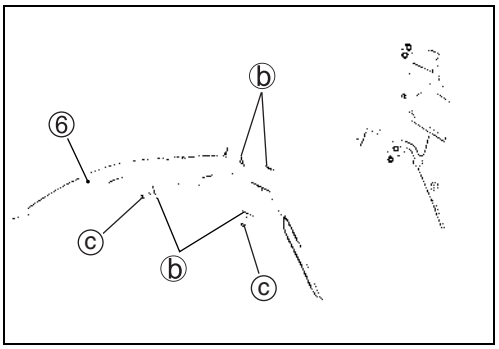
- Die Teleskopgabel provisorisch am Lenkschaft anbringen, und die unteren Spannschrauben anziehen.
- Die Lenkschaftkopfmutter ⑤ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Lenkschaftkopfmutter: 120 N·m (12,0 kgf-m)

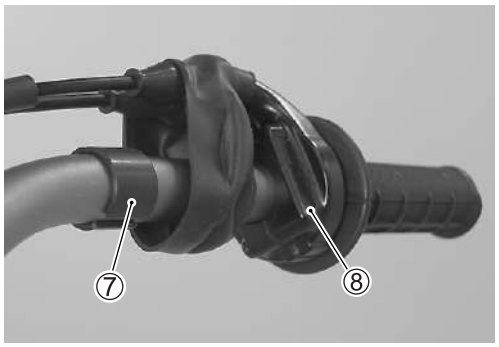


- Den Vorderradkotflügel ⑥ wie gezeigt anbringen.
- Die Gabel wieder einbauen. (☞4-89)
- Das Vorderrad einbauen. (☞4-57)

ⓑ Scheibe
ⓒ Schraube



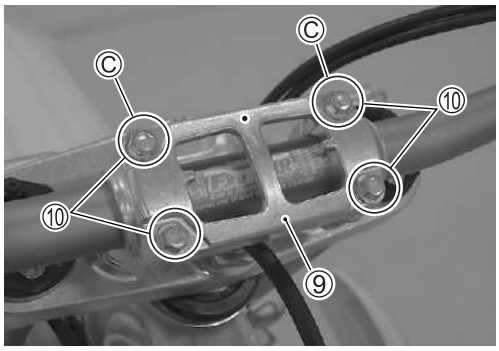
- Hülse ⑦ und Gasbaugruppe ⑧ an der Lenkstange anbringen.

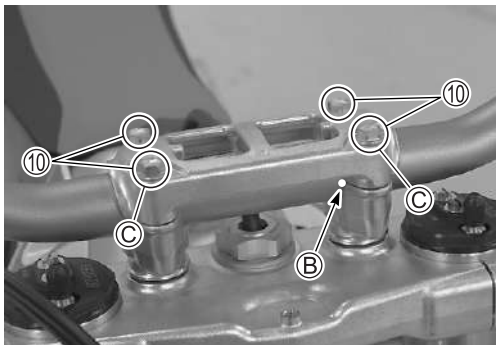


- Die Körnermarke am Lenkstangenhalter ⑨ nach vorne richten.
- Die Passmarke Ⓑ an der Lenkstange auf die Passfläche am Lenkstangenhalter ⑨ ausrichten.
- Die Lenkstangen-Spannschrauben ⑩ auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

ANMERKUNG:
Beim Anziehen der Lenkstangen-Spannschrauben ⑩ zuerst die Schrauben Ⓒ anziehen.

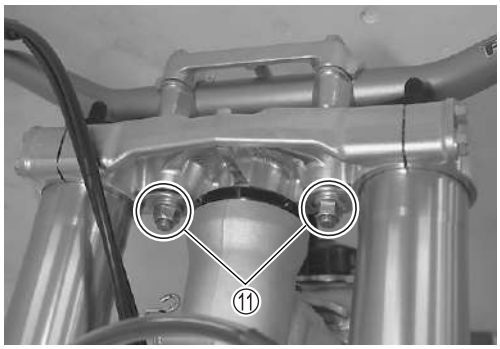
Lenkstangen-Spannschraube: 25 N·m (2,5 kgf-m)





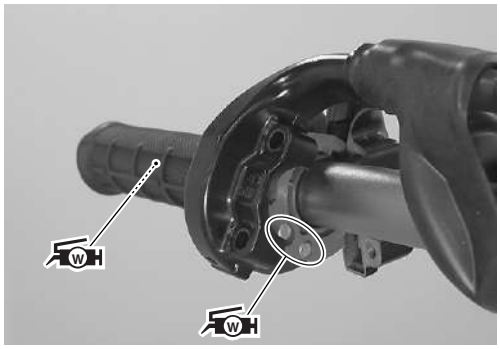
- Die Lenkstangenhalter-Stellmuttern ⑪ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Lenkstangenhalter-Stellmutter: 44 N·m (4,4 kgf-m)



- Fett auf die Gleitfläche von Lenkstange und Gasdrehgriff auftragen.
- Die Gasseilzugspule einfetten.

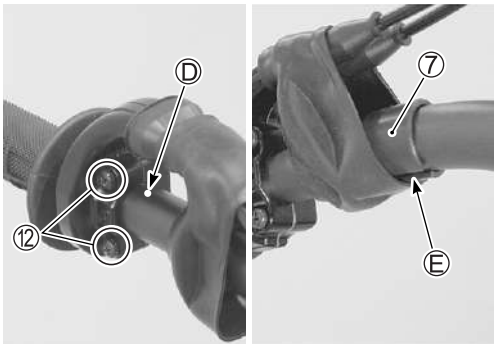
99000-25350: SUZUKI WATER RESISTANT GREASE EP2 oder gleichwertiges Mittel



- Die Passmarke Ⓓ an der Lenkstange auf die Gashalter-Passfläche ausrichten.
- Die Gasgehäuseschrauben ⑫ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

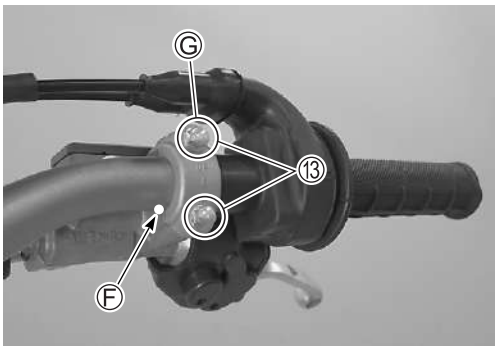
Gasgehäuseschraube: 3,8 N·m (0,38 kgf-m)

ANMERKUNG:
Sicherstellen, dass die Schnittlinie Ⓔ der Hülse ⑦ nach unten weist



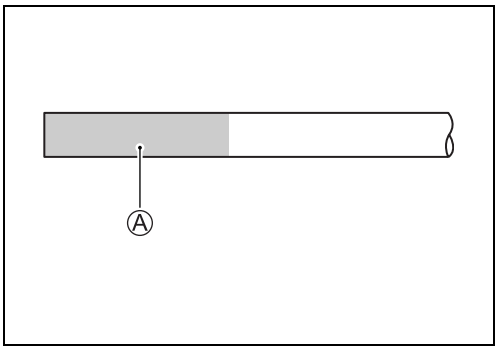
- Die Passmarke Ⓕ an der Lenkstange auf die Hauptzylinder-Passfläche ausrichten.
- Zuerst die obere Schraube Ⓖ provisorisch anziehen, um Spiel an der Unterseite zu erhalten, dann die beiden Schrauben ⑬ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

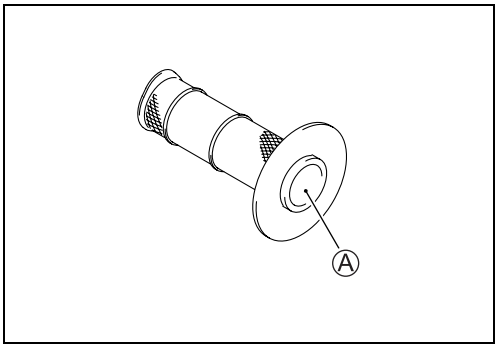
Vorderrad-Hauptbremszylinder-Halterschraube:
10 N·m (1,0 kgf-m)



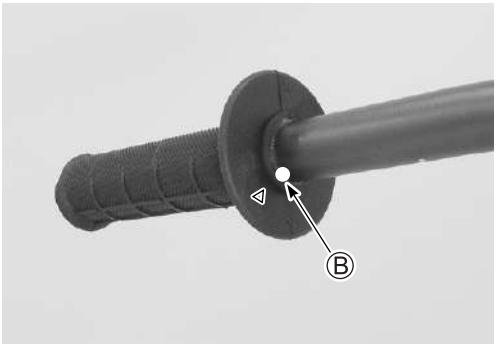
Lenkstange

- Handle Grip Bond Ⓐ auf das linke Lenkstangenende und die Innenseite des linken Griffs auftragen.



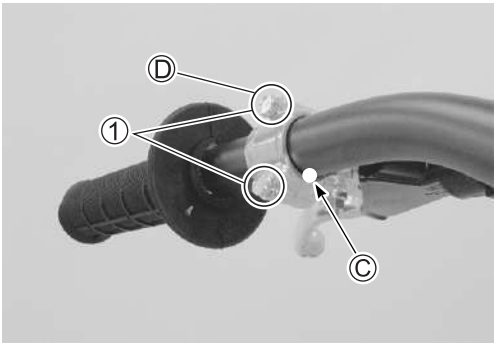


- Die Markierung "△" am linken Griff auf die Passmarke Ⓑ am linken Lenkstangenende ausrichten.

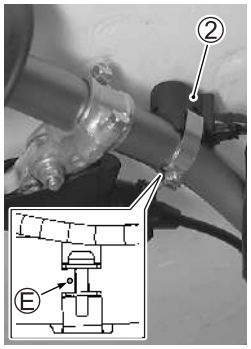


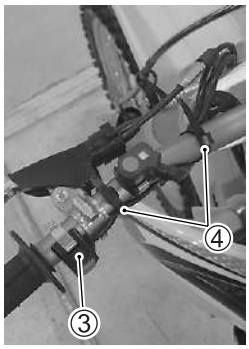
- Die Passmarke Ⓒ an der Lenkstange auf die Kupplungshebelhalter-Passfläche ausrichten.
- Zuerst die obere Schraube Ⓓ provisorisch anziehen, um Spiel an der Unterseite zu erhalten, dann die beiden Schrauben ① mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Kupplungshebelhalterschraube: 3 N·m (0,3 kgf-m)



- Die S-HAC-Klemme an der Passmarke Ⓔ an der Lenkstange positionieren.
- Den S-HAC-Schalter ② anbringen.
- Motorstoppschalter ③ und Klemmen ④ anbringen.
- Vorderes Nummernschild und Lenkerpolster anbringen.





INSPEKTION NACH MONTAGE

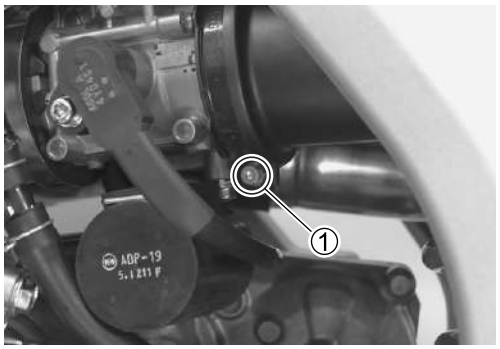
- Teleskopgabel (☞2-44)
- Lenkung (☞2-47)
- Kabelbaum-, Seilzug- und Schlauch-Verlegung (☞5-10, -21)
- Lenkstangen-Aufbau (☞5-24)

HINTERRADAUFHÄNGUNG

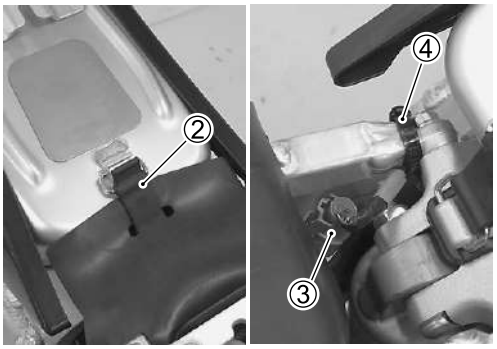
STOßDÄMPFER

AUSBAU

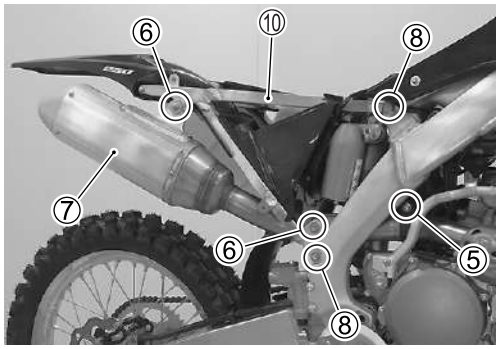
- Einen Block unter das Fahrgestellrohr setzen.
- Sitz und rechte Rahmenabdeckung abnehmen. (☞4-2)
- Die Luftfilterauslassschlauch-Klemmenschraube ① lösen.

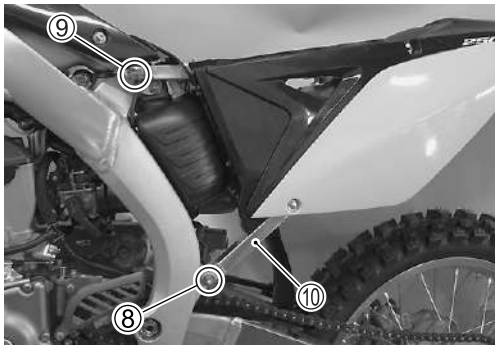


- Das Gummiband ② abnehmen.
- Den IAT-Sensorstecker ③ abtrennen und die Klemme ④ ausbauen.

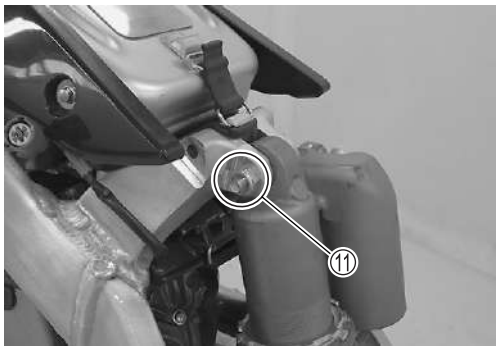


- Die Auspufftopfverbinder-Spannschraube ⑤ lösen.
- Den Auspufftopf ⑦ nach Herausdrehen seiner Schrauben ⑥ abnehmen.
- Die Sitzschienenbaugruppe ⑩ nach Herausdrehen der Schrauben ⑧ und Abschrauben der Mutter ⑨ abnehmen.





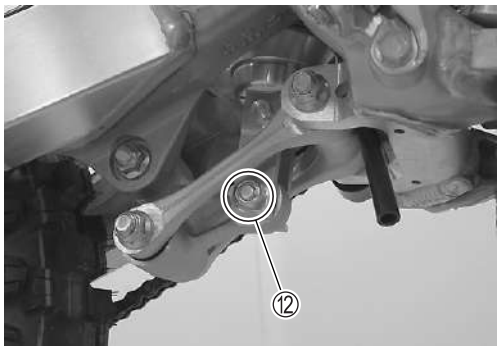
• Obere Stoßdämpfer-Aufhängungsschraube und -mutter ⑪ abnehmen.



• Untere Stoßdämpfer-Aufhängungsschraube und -mutter ⑫ abnehmen.

ANMERKUNG:
Wenn erforderlich, die Schwinge auf oder ab bewegen, um den Ausbau von Aufhängungsschraube/-mutter zu erleichtern.

• Den Stoßdämpfer abnehmen.

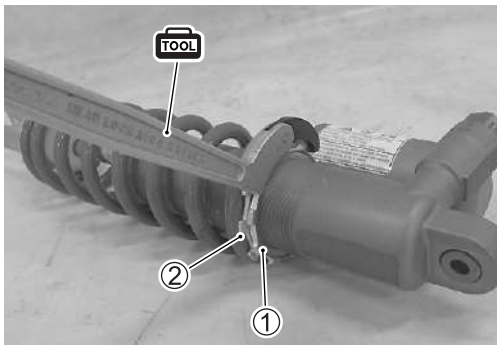


FEDER-AUSTAUSCH

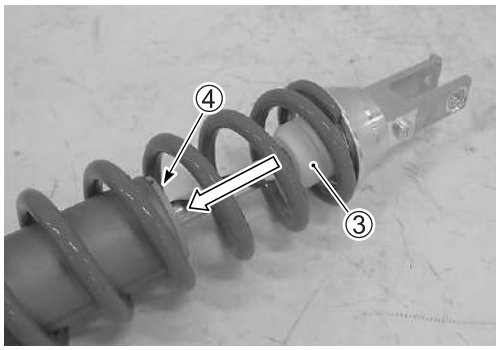
• Die Sicherungsmutter ① mit dem Spezialwerkzeug lösen und sie ganz bis zum Gewindeende drehen.
• Den Einsteller ② ebenso wie die Sicherungsmutter ① drehen.

ANMERKUNG:
Beim Wiedereinbauen der Feder die Federstelllänge vor dem Lösen der Sicherungsmutter ① notieren. (☞4-103)

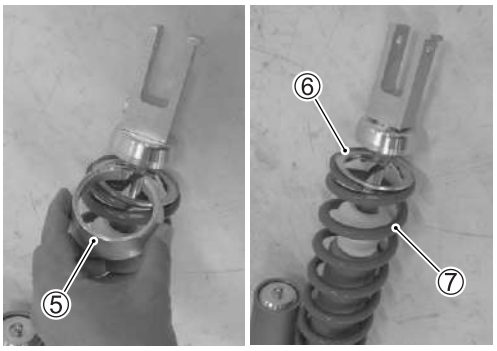
TOOL 09910-60611: Verstellbarer Hakenschlüssel



• Den Stoßgummi ③ zur Anschlagseite ④ niederdrücken.

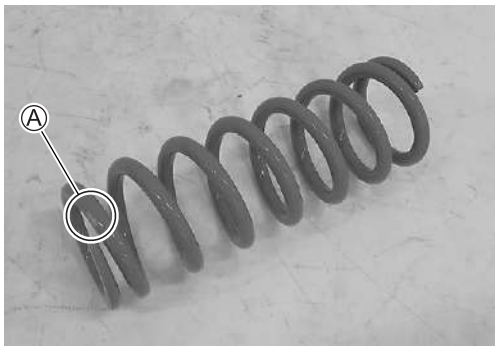


- Federführung ⑤, Federsitz ⑥ und Feder ⑦ abnehmen.
- Einsteller und Sicherungsmutter abnehmen.



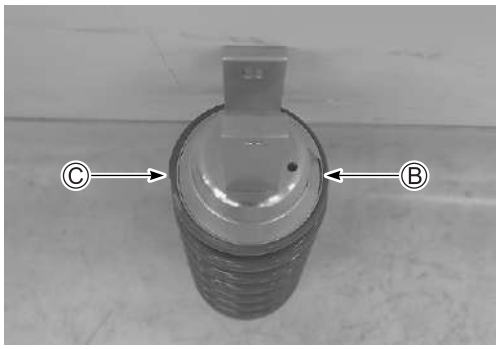
- Sicherungsmutter, Einsteller und Feder anbringen.

ANMERKUNG:
Die Feder mit der farbmarkierten Seite Ⓐ (Seite mit dem kleinen Durchmesser) nach unten weisend anbringen.

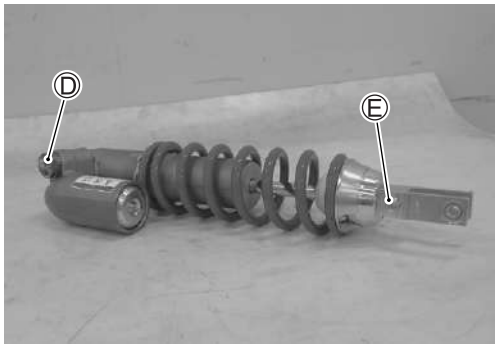


- Federsitz und Federführung anbringen.

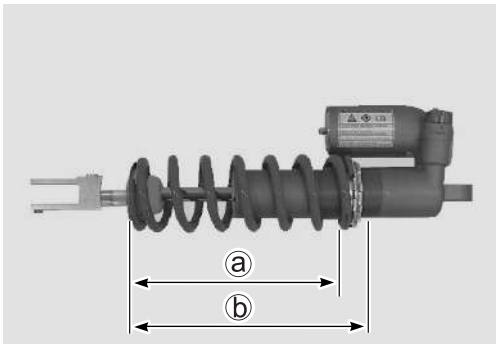
ANMERKUNG:
Die Federführungsstoßfuge Ⓑ darf nicht auf das Federende Ⓒ ausgerichtet sein.



ANMERKUNG:
Die Einstellerbaugruppe Ⓓ auf den Ausfederdämpfungskrafteinsteller (Hochgeschwindigkeit) Ⓔ ausrichten.



• Die Federstelllänge einstellen, dann die Sicherungsmutter festziehen.



DATA **Standard-Federstelllänge:**
6,0 mm von der Länge der Feder in entspanntem Zustand zusammengedrückt

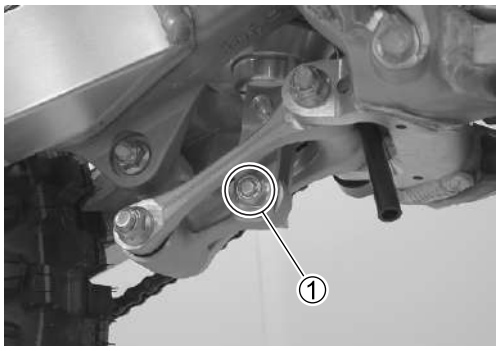
Federstelllängen-Einstellbereich:
239 – 252 mm
[Feder, entspannt, Länge 255 mm]
ⓐ: Härteste Federeinstellung
ⓑ: Weichste Federeinstellung

Federeinsteller-Sicherungsmutter: 30 N·m (3,0 kgf-m)

ANMERKUNG:
Nachdem der Stoßdämpfer angebracht worden ist, unbedingt das Hinterradaufhängung-Einstellverfahren durchführen. (☞3-18)

EINBAU
Den Stoßdämpfer in der umgekehrten Ausbaureihenfolge einbauen. Folgendes beachten:

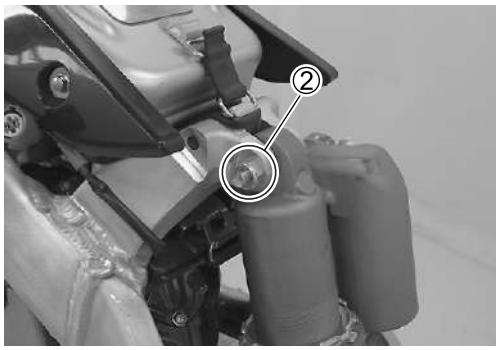
• Die untere Stoßdämpfer-Befestigungsmutter ① mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.



ANMERKUNG:
Wenn erforderlich, die Schwinge auf oder ab bewegen, um das Festziehen von Aufhängungsschraube/-mutter zu erleichtern.

Untere Stoßdämpfer-Aufhängungsmutter:
50 N·m (5,0 kgf-m)

• Die obere Aufhängungsmutter ② mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

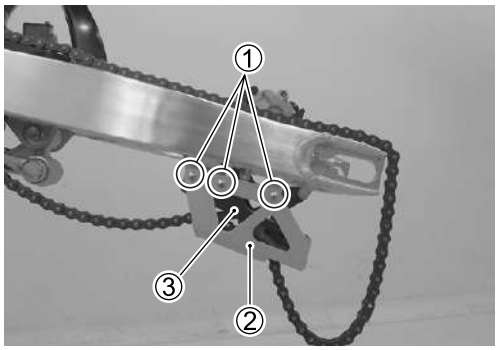


Stoßdämpfer-Aufhängungsmutter, oben:
50 N·m (5,0 kgf-m)

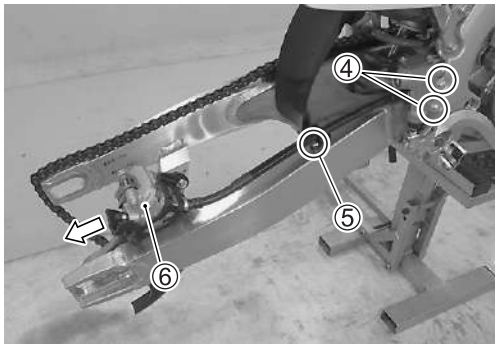
SCHWINGE

AUSBAU

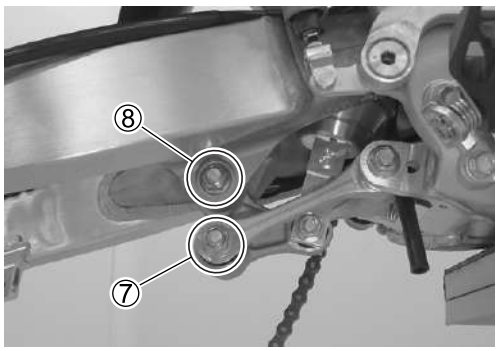
- Das Motorrad auf einen Block setzen, um das Hinterrad vom Boden abzuheben.
- Das Hinterrad abnehmen. (☞4-58)
- Kettenführungsschrauben ① und Muttern abnehmen.
- Kettenführungsplatte ② und Kettenführung ③ abnehmen.



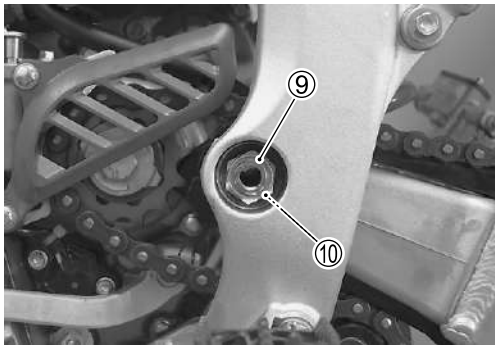
- Hauptzylinder-Befestigungsschrauben ④ und Bremsschlauch-Führungsschraube ⑤ herausdrehen.
- Den Hinterrad-Bremssattel ⑥ von der Schwinge abnehmen.



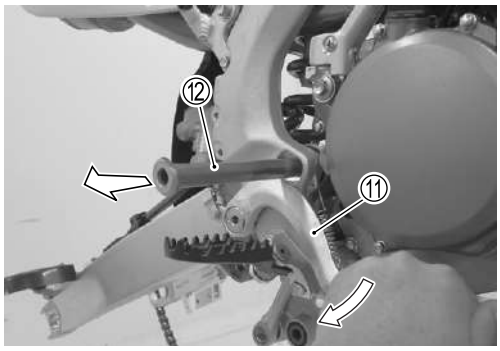
- Dämpferstangenschraube und -mutter ⑦ abnehmen.
- Dämpferhebelschraube und -mutter ⑧ abnehmen.



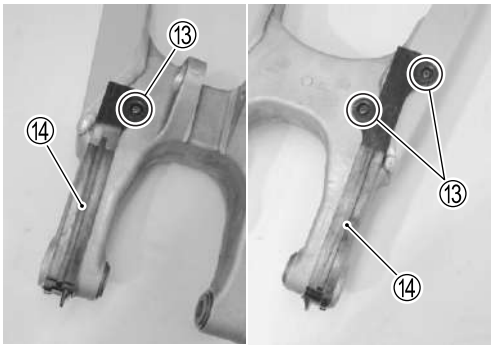
- Schwingenzapfenmutter ⑨ und Scheibe ⑩ abnehmen.



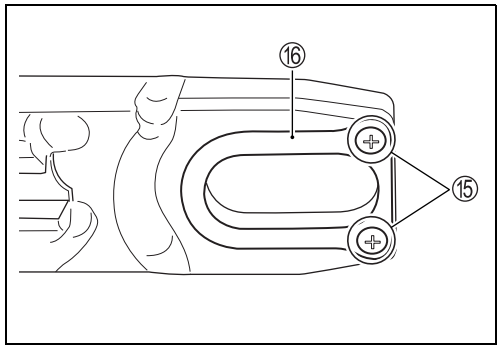
- Das Bremspedal ⑪ niederdrücken, und die Zapfenwelle ⑫ abnehmen.
- Die Schwinge abnehmen.



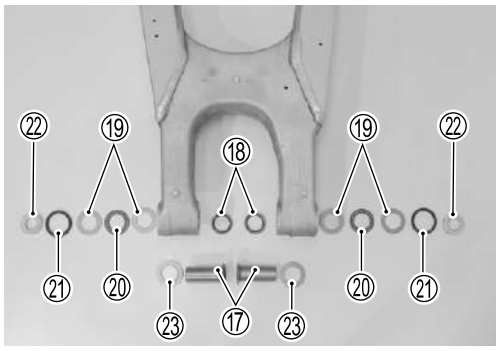
- Den Kettenpuffer ⑭ nach Herausdrehen seiner Schrauben ⑬ abnehmen.



- Die Platten ⑯ nach Herausdrehen ihrer Schrauben ⑮ abnehmen.



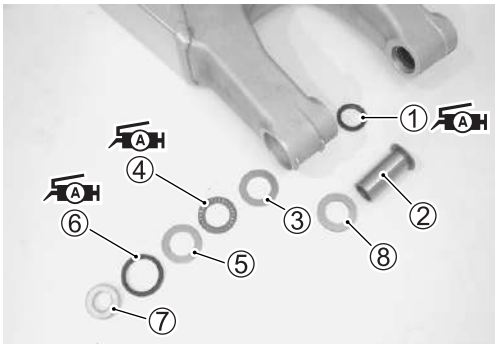
- Die folgenden Teile von der Schwinge abnehmen.
  Distanzstück ⑰
  Simmerring ⑱
  Scheibe ⑲
  Drucklager ⑳
  Staubdichtung ㉑
  Distanzstück ㉒
  Scheibe ㉓



EINBAU

Der Einbau der Schwinge erfolgt in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus. Folgendes beachten:

- Die folgenden Teile in die Schwinge einbauen.
  - ① Simmerring
  - ② Distanzstück
  - ③ Scheibe
  - ④ Drucklager
  - ⑤ Scheibe
  - ⑥ Staubdichtung
  - ⑦ Distanzstück
  - ⑧ Scheibe

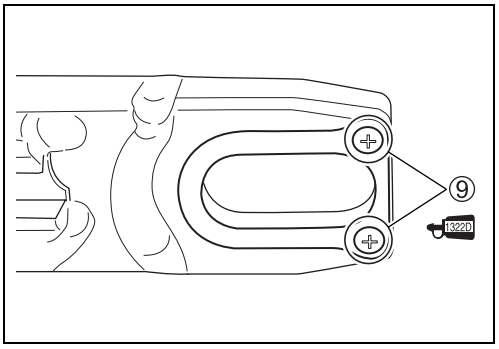


- Staubdichtungen, Lager und Simmerringe einfetten.

99000-25011: SUZUKI SUPER GREASE "A"
oder gleichwertiges Mittel

- Ein wenig Sicherungsmittel auf die Plattenschrauben ⑨ auftragen.

99000-32150: THREAD LOCK CEMENT "1322D"
oder gleichwertiges Mittel



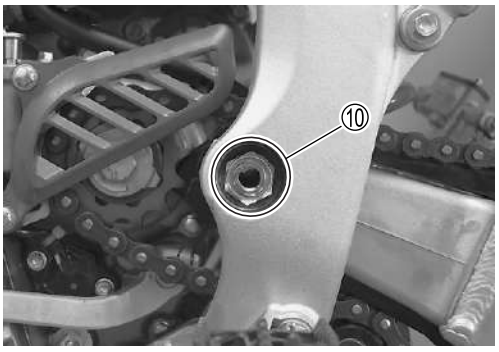
- Die Plattenschrauben ⑨ sicher anziehen.

Hintere Schwingenachsenplattenschraube:
3 N·m (0,3 kgf-m)

- Den Kettenpuffer anbringen.

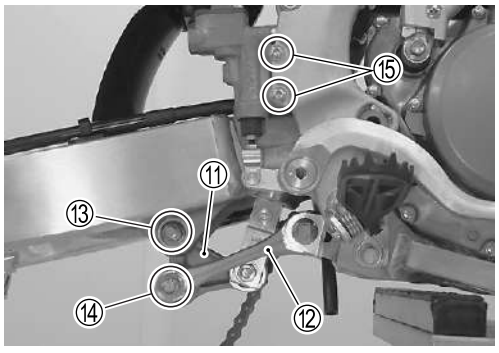
- Die Schwinge anbringen.
- Die Schwingenzapfenmutter ⑩ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Schwingenzapfenmutter: 70 N·m (7,0 kgf-m)



- Dämpferhebel ⑪ und Dämpferstange ⑫ anbringen.
- Dämpferhebelmutter ⑬ und Dämpferstangenmutter ⑭ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Dämpferhebelmutter: 80 N·m (8,0 kgf-m)
Dämpferstangenmutter: 80 N·m (8,0 kgf-m)



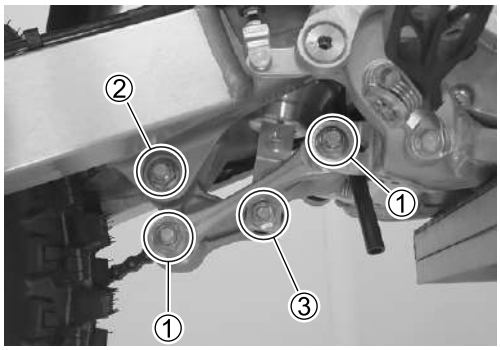
- Die Hauptzylinder-Befestigungsschrauben ⑮ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

Hinterrad-Hauptbremszylinder-Befestigungsschraube:
10 N·m (1,0 kgf-m)

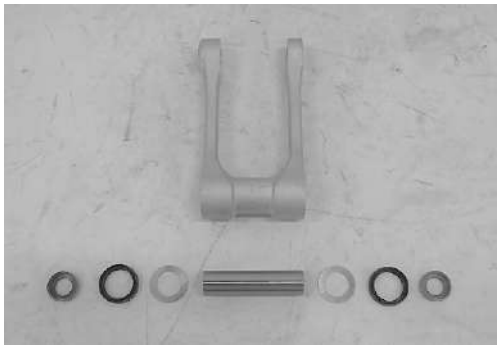
- Die Kettenführung anbringen.
- Das Hinterrad einsetzen. (☞4-61)
- Den Kettendurchhang einstellen. (☞2-37)

HINTERRADAUFHÄNGUNGSGESTÄNGE

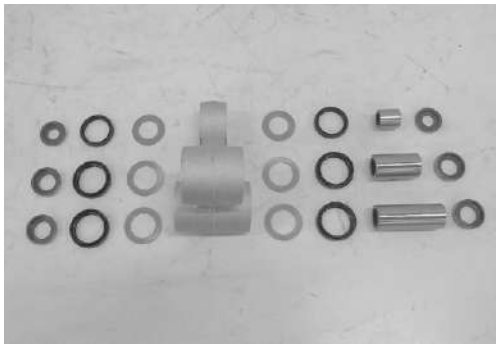
AUSBAU



- Einen Block unter die Fahrgestellrohre setzen.
- Dämpferstangenschrauben und -muttern ① abnehmen.
- Dämpferhebelschraube und -mutter ② abnehmen.
- Untere Stoßdämpfer-Aufhängungsschraube und -mutter ③ abnehmen.



- Hülsen, Staubdichtungen, Scheiben und Distanzstücke abnehmen.

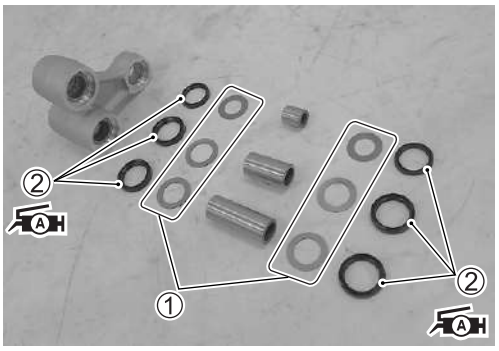


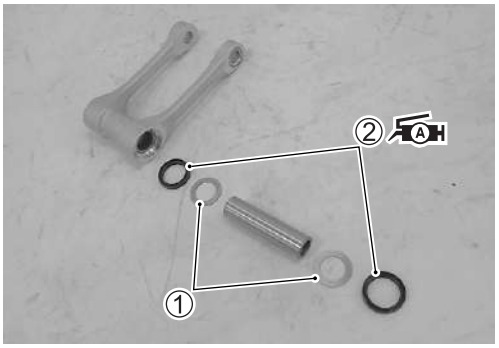
EINBAU

Der Einbau des Hinterradaufhängungsgestänges erfolgt in der umgekehrten Reihenfolge der Ausbauschritte. Folgendes beachten:

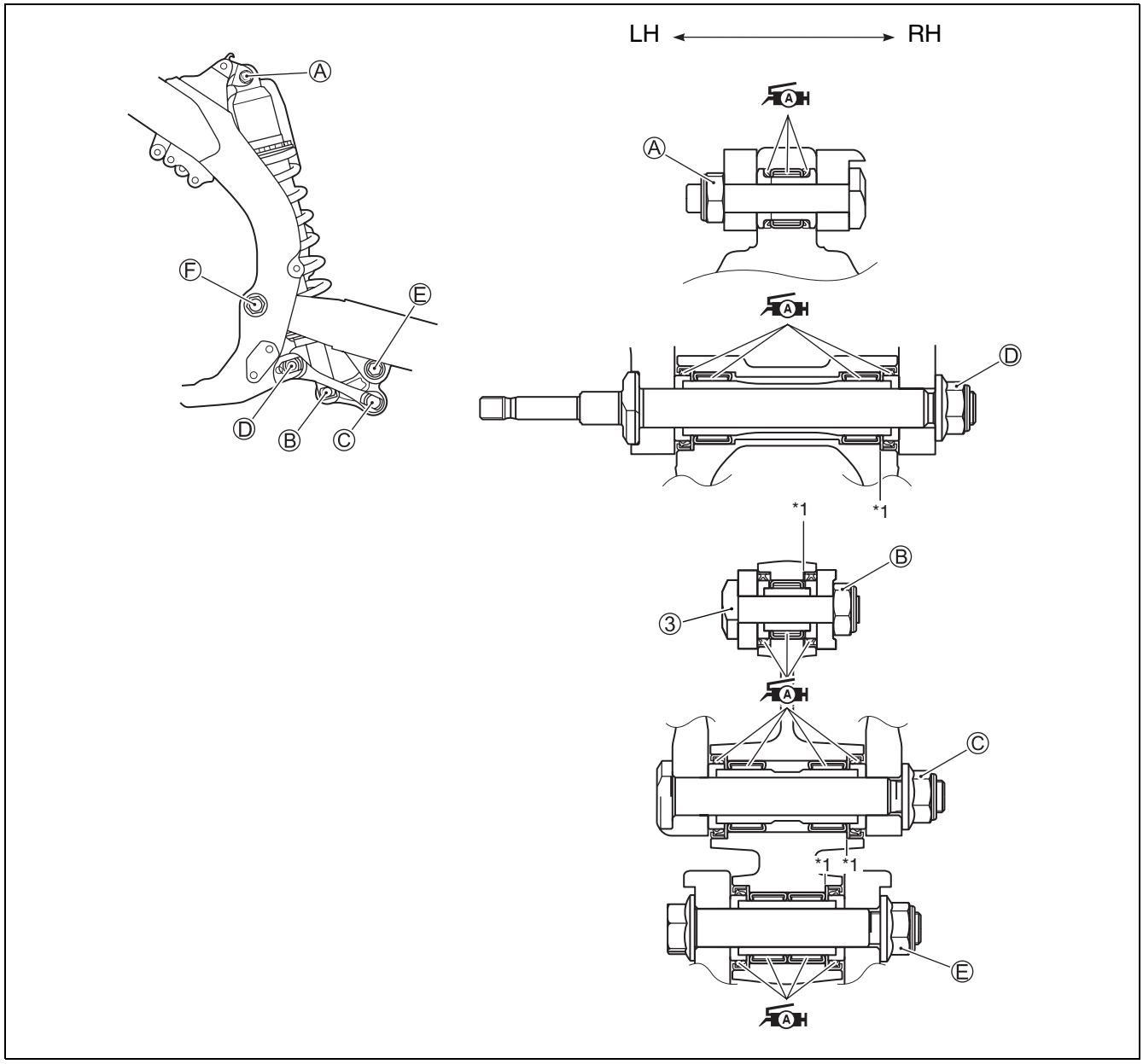
- Die Scheiben ① anbringen.
- Die Staubdichtungen ② so positionieren, dass die Seite mit dem Herstellercode nach außen weist.
- Die Staubdichtungen ② einfetten.

99000-25011: SUZUKI SUPER GREASE "A"
oder gleichwertiges Mittel





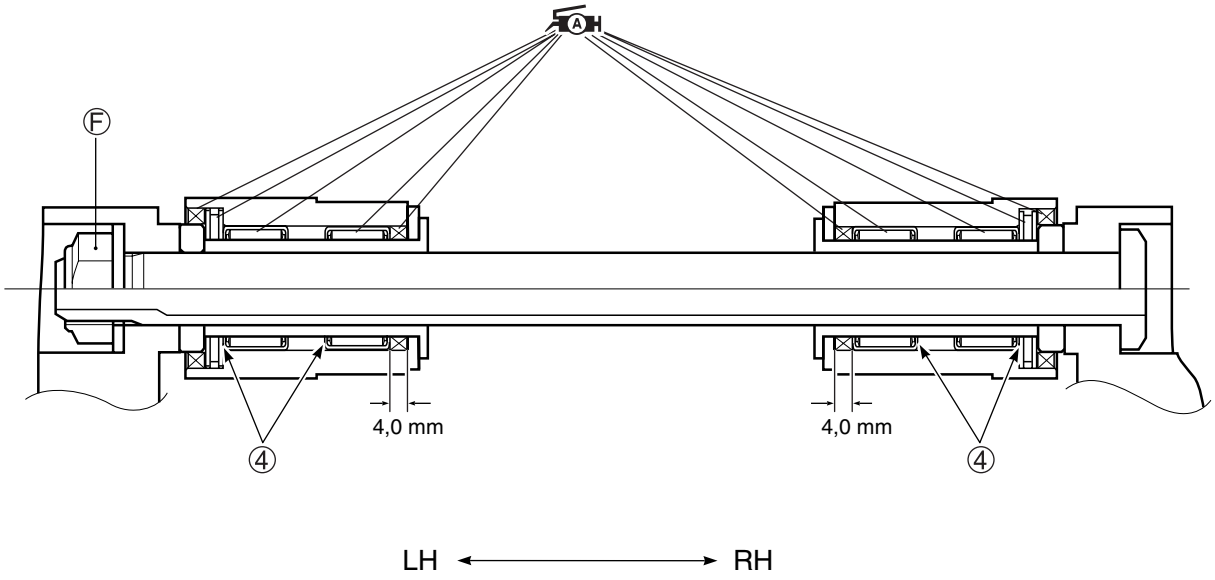
• Dämpferhebel-, Dämpferstangen- und Schwingenmuttern mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.



③: Hinterradaufhängungsgestängeschraube

*1 Sicherstellen, dass das Lager nicht über die Hebel- oder Stangenoberfläche vorsteht. (Beide Seiten)

Anzugsdrehmoment:
Ⓐ: 50 N·m (5,0 kgf-m)
Ⓑ: 50 N·m (5,0 kgf-m)
Ⓒ: 80 N·m (8,0 kgf-m)
Ⓓ: 80 N·m (8,0 kgf-m)
Ⓔ: 80 N·m (8,0 kgf-m)
Ⓕ: 70 N·m (7,0 kgf-m)



④: Stanzmarke

Anzugsdrehmoment:

Ⓕ: 70 N·m (7,0 kgf-m)

HINWEIS

Falsch angebrachte Hinterradaufhängungsgestängeschrauben können die Federung beeinträchtigen und das Gestänge beschädigen.

Sicherstellen, dass der Stoßdämpfer-Ausfederungsdämpfungseinsteller (Hochgeschwindigkeit) an der unteren Stoßdämpferhalterung zur rechten Seite angeordnet ist. Die untere Stoßdämpfer-Befestigungsschraube ③ von der linken Seite her einsetzen. Sicherstellen, dass sich die Mutter Ⓑ in der Aussparung der unteren Stoßdämpferhalterung befindet.

WARTUNGSINFORMATIONEN

INHALT

ANZUGSDREHMOMENTE 5-2
- MOTOR 5-2
- KRAFTSTOFFEINSPRITZ- UND LUFTANSAUGSYSTEM 5-3
- KÜHLSYSTEM 5-3
- FAHRGESTELL 5-4

SPEZIALWERKZEUGE 5-7
SCHALTSCHEMA 5-9
SEILZUG-VERLEGUNG 5-10
EINBAU DES DROSSELGEHÄUSES 5-14
KÜHLERSCHLAUCH-VERLEGUNG 5-16
AUSPUFFROHR- UND AUSPUFFTOPF-MONTAGE 5-18
KUPPLUNGSSEILZUGEINSTELLER 5-19
BREMSPEDAL-AUFBAU 5-20
VORDERRAD-BREMSSCHLAUCHFÜHRUNG 5-21
HINTERRAD-BREMSSCHLAUCHFÜHRUNG 5-22
LENKSTANGEN-AUFBAU 5-24
HINTERRADSPEICHEN-MONTAGE 5-26
TECHNISCHE DATEN 5-27
- ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT 5-27
- MOTOR 5-27
- KRAFTÜBERTRAGUNG 5-27
- FAHRGESTELL 5-28
- ELEKTRIK 5-28
- FÜLLMENGEN 5-28

ERSATZTEILELISTE 5-29
OPTIONALE TEILE 5-30
EINRICHTDATEN 5-31

ANZUGSDREHMOMENTE

MOTOR

GEGENSTAND		N·m	kgf-m
Zylinderkopfhaubenschraube		14	1,4
Zündkerze		11	1,1
Zündkerzensteckerhalterschraube		11	1,1
Zylinderkopfschraube	(Anfänglich)	25	2,5
	(Endgültig)	51	5,1
Zylinderkopf fuß schraube		10	1,0
Zylinder fuß schraube		10	1,0
Nockenwellenzapfen-Halterschraube		10	1,0
Primärantriebsradmutter		110	11,0
Magnetzünderrotormutter		80	8,0
Kupplungsnabenmutter		90	9,0
Kupplungsfeder-Stellschraube		10	1,0
Schaltarm-Anschlagschraube		23	2,3
Schaltnockenabtriebsrad-stift		24	2,4
Schaltnockenanschlagschraube		10	1,0
Klauenheberschraube		8,5	0,85
Kickstarter Führungsschraube		10	1,0
Steuerketten-Spannungseinsteller-Befestigungsschraube		10	1,0
Steuerketten-Spannungseinsteller-Kappenschraube		5,5	0,55
Steuerkettenspannerschraube		10	1,0
Steuerkettenführungshalterschraube		10	1,0
Rechte Kurbelgehäusedeckelschraube		11	1,1
Lagerhalterschraube		8,5	0,85
Membranventilführungsschraube		4,5	0,45
Motoröl-Ablassschraube		21	2,1
Motoröl-Ablassschraube Nr. 2		12	1,2
Motorölsiebkappe		21	2,1
Öl filterdeckelschraube		11	1,1
Ölkanalschraube		10	1,0
Ölpumpenzwischenradwelle		23	2,3
Ölpumpenschraube Nr. 1		5,5	0,55
Ölpumpenschraube Nr. 2		11	1,1
Ölsiebschraube Nr. 2		5,5	0,55
Kurbelgehäuseschraube		11	1,1
Kupplungsdeckelschraube		11	1,1
TDC-Schraube		14	1,4
Magnetzünderdeckelschraube		11	1,1
Magnetzünderstatorschraube		5,5	0,55
Kurbelwellenöffnungsschraube		11	1,1
Zündspulen-Befestigungsschraube		10	1,0
Kondensatorhalterungsschraube		10	1,0

GEGENSTAND	N·m	kgf-m
Obere Motoraufhängungsschraube	45	4,5
Untere Motoraufhängungsmutter	66	6,6
Vordere Motoraufhängungsmutter	66	6,6
Obere Motoraufhängungshalterungsmutter	40	4,0
Vordere Motoraufhängungshalterungsmutter	40	4,0
Motor-kettenrad-schraube	32	3,2
Motorkettenradabdeckungsschraube	11	1,1
Kickstarterhebelschraube	29	2,9
Kickstarterhebelschraube	10	1,0
Saugrohrschraube	10	1,0
Auspuffrohrmutter	23	2,3
Auspufftopf-Verbinderspannschraube	17	1,7
Vordere Auspufftopf-Befestigungsschraube	21	2,1
Hintere Auspufftopf-Befestigungsschraube	23	2,3
Auspuffrohrabdeckungsschraube	11	1,1
Befestigungsschraube des hinteren Auspufftopfgehäuses	10	1,0

KRAFTSTOFFEINSPRITZ- UND LUFTANSAUGSYSTEM

GEGENSTAND	N·m	kgf-m
CKP-Sensorschraube	5,5	0,55
IAT-Sensor-Befestigungsschraube	1,3	0,13
GP-Schalter-Befestigungsschraube	6,5	0,65
Kraftstoffförderleitung-Befestigungsschraube	3,5	0,35
Kraftstoffleitung-Befestigungsschraube	3,5	0,35
Kraftstoffpumpen-Befestigungsschraube	10	1,0
TP-Sensor-Befestigungsschraube	3,5	0,35
ECT-Sensor	12	1,2
TO-Sensor-Halterungsschraube	8,5	0,85
Luftfilter-Befestigungsschraube	5	0,5

KÜHLSYSTEM

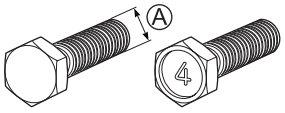
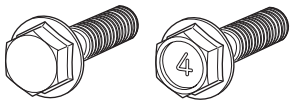
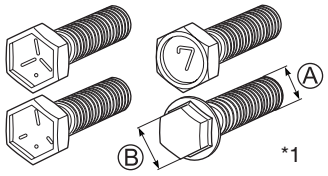
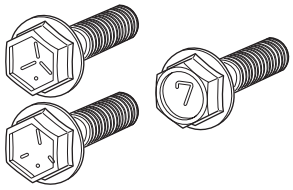
GEGENSTAND	N·m	kgf-m
Wasserpumpenflügelrad	8	0,8
Wasserpumpengehäuseschraube	11	1,1
Wasserpumpenverbindungsschraube	10	1,0
Motorkühlmittel-Ablassschraube	11	1,1
Wasserschlauchklemmenschraube	1,5	0,15

FAHRGESTELL

GEGENSTAND	N·m	kgf-m
Lenkstangenspannschraube	25	2,5
Lenkstangenhalterstellmutter	44	4,4
Obere Teleskopgabel-Spannschraube (rechts und links)	23	2,3
Untere Teleskopgabel-Spannschraube (rechts und links)	23	2,3
Lenkschaftkopfmutter	120	12,0
Lenkschaftmutter	45 Nám (4,5 kgf-m), dann 1/4 – 1/2 im Gegenuhrzeigersinn drehen	
Gabeldeckel	45	4,5
Sicherungsmutter/Gabeldeckel	29	2,9
Mittenschraube	75	7,5
Luftventil (Teleskopgabel)	5,5	0,55
Gabelschutzschraube	4,9	0,49
Vorderrad-Hauptbremszylinder-Halterschraube	10	1,0
Hinterrad-Hauptbremszylinder-Befestigungsschraube	10	1,0
Hinterrad-Hauptbremszylinderstangen-Sicherungsmutter	6	0,6
Bremshebelzapfenschraube	6	0,6
Bremshebelzapfenschrauben-Sicherungsmutter	6	0,6
Bremspedalzapfenschraube	29	2,9
Bremsschlauch-Verbindungsschraube (vorne und hinten)	23	2,3
Vorderrad-Bremsschlauchführungsschraube	3	0,3
Vorderrad-Bremssattelbefestigungsschraube	26	2,6
Bremsklotz-Befestigungsstift (vorne und hinten)	18	1,8
Vorderrad-Bremssattelachsenschraube (Bremssattel)	25	2,5
Vorderrad-Bremssattelachsenschraube (Halterung)	28	2,8
Hinterrad-Bremssattelachsenschraube (Bremssattel)	43	4,3
Hinterrad-Bremssattelachsenschraube (Halterung)	13	1,3
Bremsen-Entlüftungsventil (vorne und hinten)	6	0,6
Scheibenschraube (vorne)	11	1,1
Scheibenschraube (hinten)	26	2,6
Vorderachsmutter	35	3,5
Vorderradachshalterschraube	21	2,1
Hinterachsmutter	100	10,0
Hintere Kettenradmutter	30	3,0
Antriebskettenspannradschraube/-mutter	23	2,3
Speichennippel	6	0,6
Vorderradfelgensicherung	14	1,4
Hinterradfelgensicherung	17	1,7
Schwingenzapfenmutter (Motoraufhängung)	70	7,0
Hintere Schwingenachsenplattenschraube	3	0,3
Stoßdämpfer-Befestigungsmutter (oben und unten)	50	5,0
Einstellerbaugruppe	23	2,3
Dämpferhebelmutter	80	8,0
Dämpferstangenmutter (vorne und hinten)	80	8,0

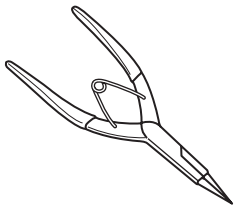
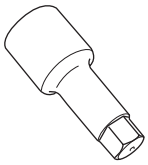
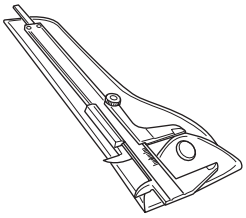
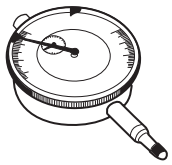
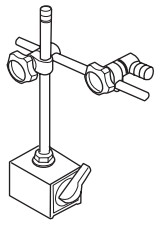
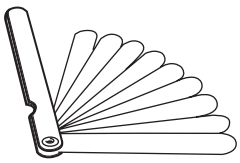
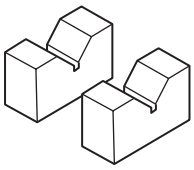
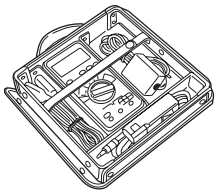
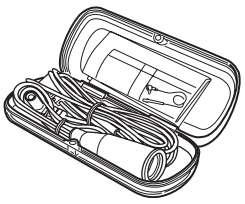
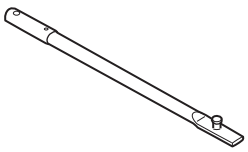
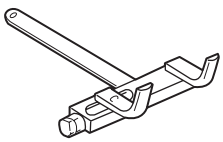
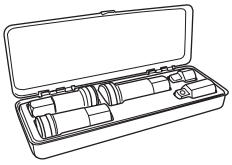
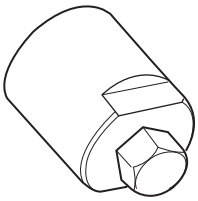
GEGENSTAND	N·m	kgf-m
Federeinsteller-Sicherungsmutter	30	3.0
Sitzschienenschraube und -mutter (oben und unten)	23	2,3
Fußrastenschraube	35	3,5
Seilzugeinsteller-Sicherungsmutter (Gas und Kupplung)	4,5	0,45
Kupplungsseilzughalterungsschraube	10	1,0
Gasgehäuseschraube	3,8	0,38
Kupplungshebelhalterschraube	3	0,3
Kupplungshebelzapfenschraube	4	0,4
Kupplungshebelzapfenschrauben-Sicherungsmutter	4	0,4
Obere Kühlerabdeckungsschraube	10	1,0
Kühlerabdeckungsschraube	10	1,0

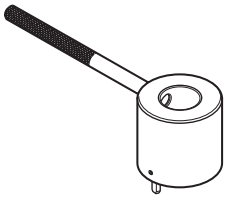
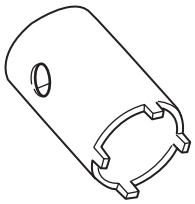
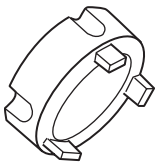
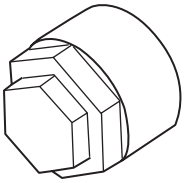
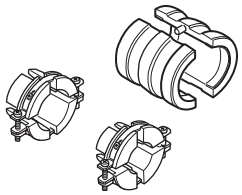
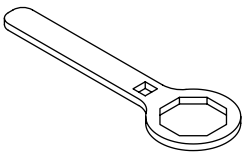
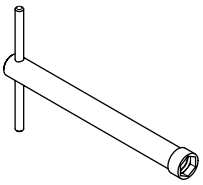
Jedes Befestigungselement ist mit dem in der “ANZUGSWERTELISTE” vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anzuziehen. Wenn für ein Befestigungselement keine genauere Beschreibung gegeben oder das Anzugsdrehmoment nicht bestimmt ist, halten Sie sich an die folgende Anzugsdrehmomenttabelle.

Festigkeit	Einheit	Gewindedurchmesser (Nominaldurchmesser) Ⓐ [mm]								
		4	5	6	8	10	12	14	16	18
Gleichwertig zu Festigkeitsklasse 4 Befestigungselement ohne Flansch 	N·m	1,5	3,0	5,5	13	29	45	65	105	160
	kgf-m	0,15	0,30	0,55	1,3	2,9	4,5	6,5	10,5	16,0
Gleichwertig zu Festigkeitsklasse 4 Befestigungselement mit Flansch 	N·m	1,7	3,3	6	14	32	50	72	116	176
	kgf-m	0,17	0,33	0,6	1,4	3,2	5,0	7,2	11,6	17,6
Gleichwertig zu Festigkeitsklasse 7 Befestigungselement ohne Flansch und Schraube mit kleinem Hut *1 	N·m	2,3	4,5	10	23	50	85	135	210	240
	kgf-m	0,23	0,45	1,0	2,3	5,0	8,5	13,5	21,0	24,0
Gleichwertig zu Festigkeitsklasse 7 Befestigungselement mit Flansch außer Schraube mit kleinem Hut 	N·m	2,5	5	11	25	55	94	149	231	264
	kgf-m	0,25	0,5	1,1	2,5	5,5	9,4	14,9	23,1	26,4

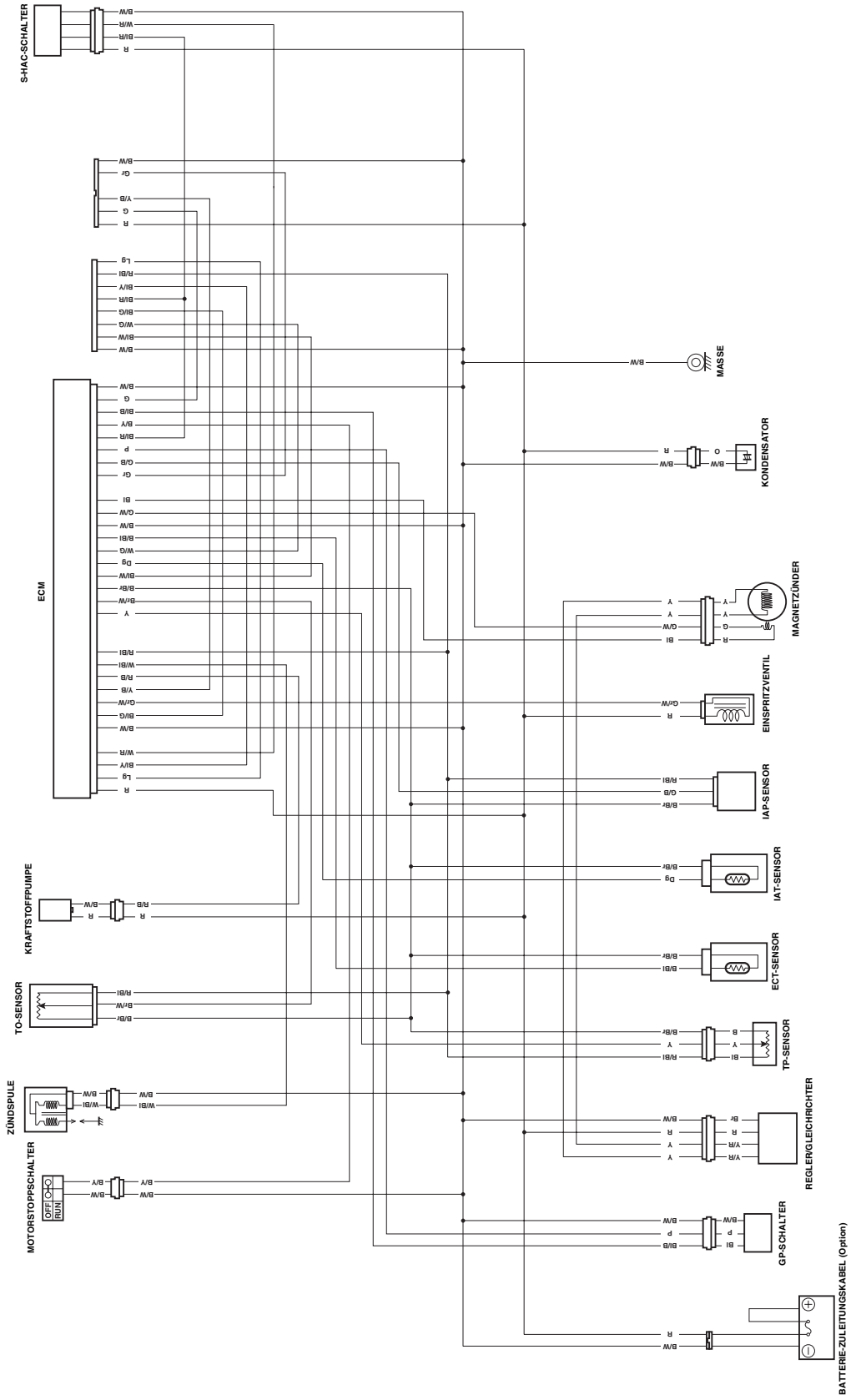
*1: Kleine Hutschraube (Hutschraube mit Flansch, entweder “Ⓐ = 5 & Ⓑ = 7” oder “Ⓐ = 6 & Ⓑ = 8”)

SPEZIALWERKZEUGE

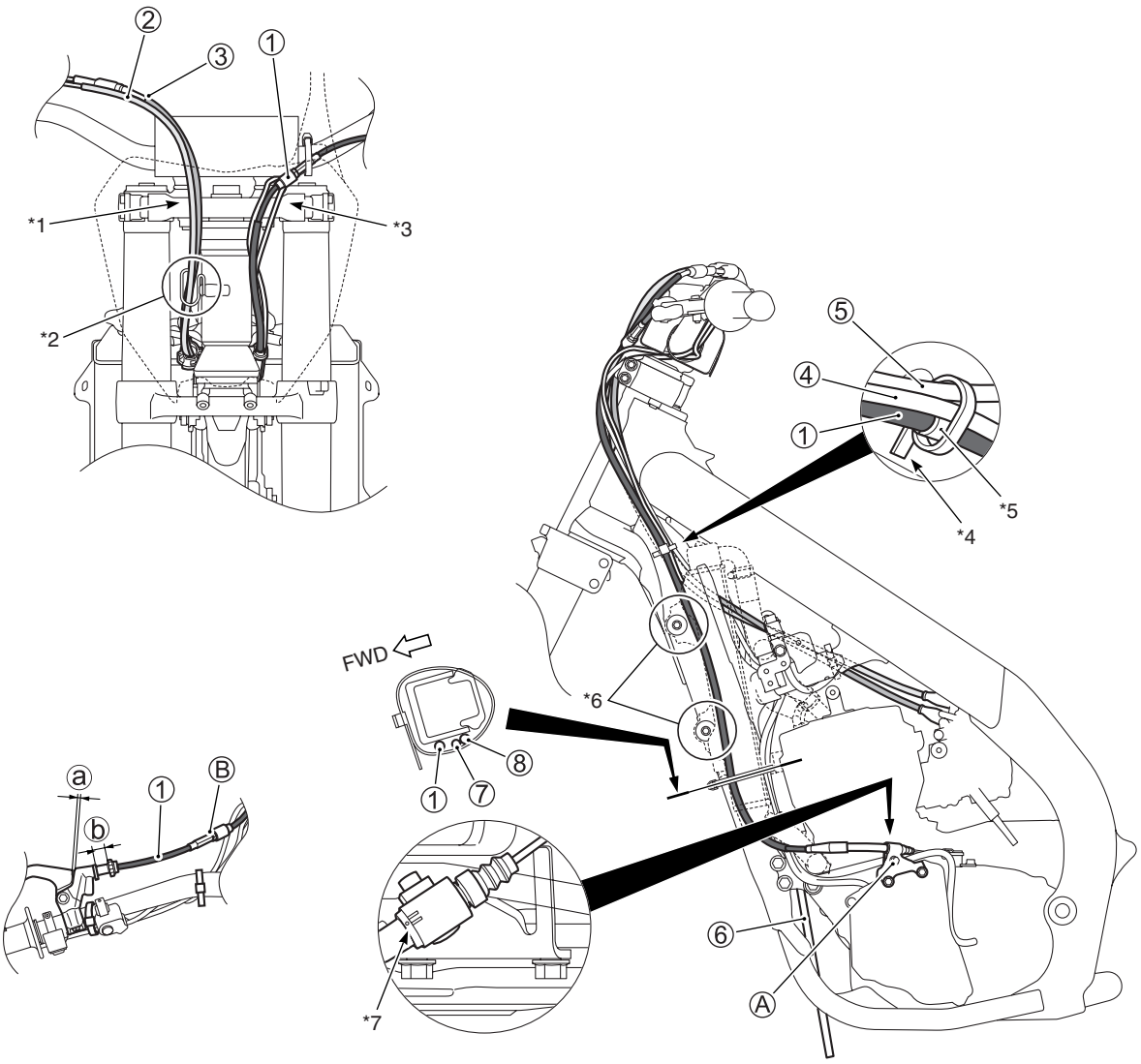
 **09900-06107** **Sprengringzange (Außen)**	 **09900-18720** **Steckschlüsseleinsatz mit Sechskant (14 mm)**	 **09900-20101** **Schublehre (150 mm)**	 **09900-20607** **Messuhr**	 **09900-20701** **Messuhrfutter**
 **09900-20803** **Fühlerlehre**	 **09900-21304** **Prismenauflageblöcke**	 **09900-25008** **Multi-Stromkreistestersatz**	 **09900-25009** **Nadelspitzensondensatz**	 **09900-26006** **Motordrehzahlmesser**
 09910-60611 **Verstellbarer Hakenschlüssel**	 **09920-31020** **Verlängerungsgriff**	 **09920-53740** **Kupplungsnabenhalter**	 **09930-10121** **Zündkerzenschlüsselsatz**	 **09930-34951** **Rotor-Ausbauwerkzeug**

 **09930-44561 Rotorhalter**	 **09940-14911 Lenkschaftmutter-nuss**	 **09940-14960 Lenkschaftmutter-Steckschlüssel**	 **09940-34581 Teleskopgabel-Montageansatz (F)**	 **09940-52861 Teleskopgabel-Simmerring-Einbauwerkzeugsatz**
 **09955-04910 Gabeldeckelschlüssel (49 mm)**	 **09955-04920 Gabelzylinderhalter**			

SCHALTSCHEMA



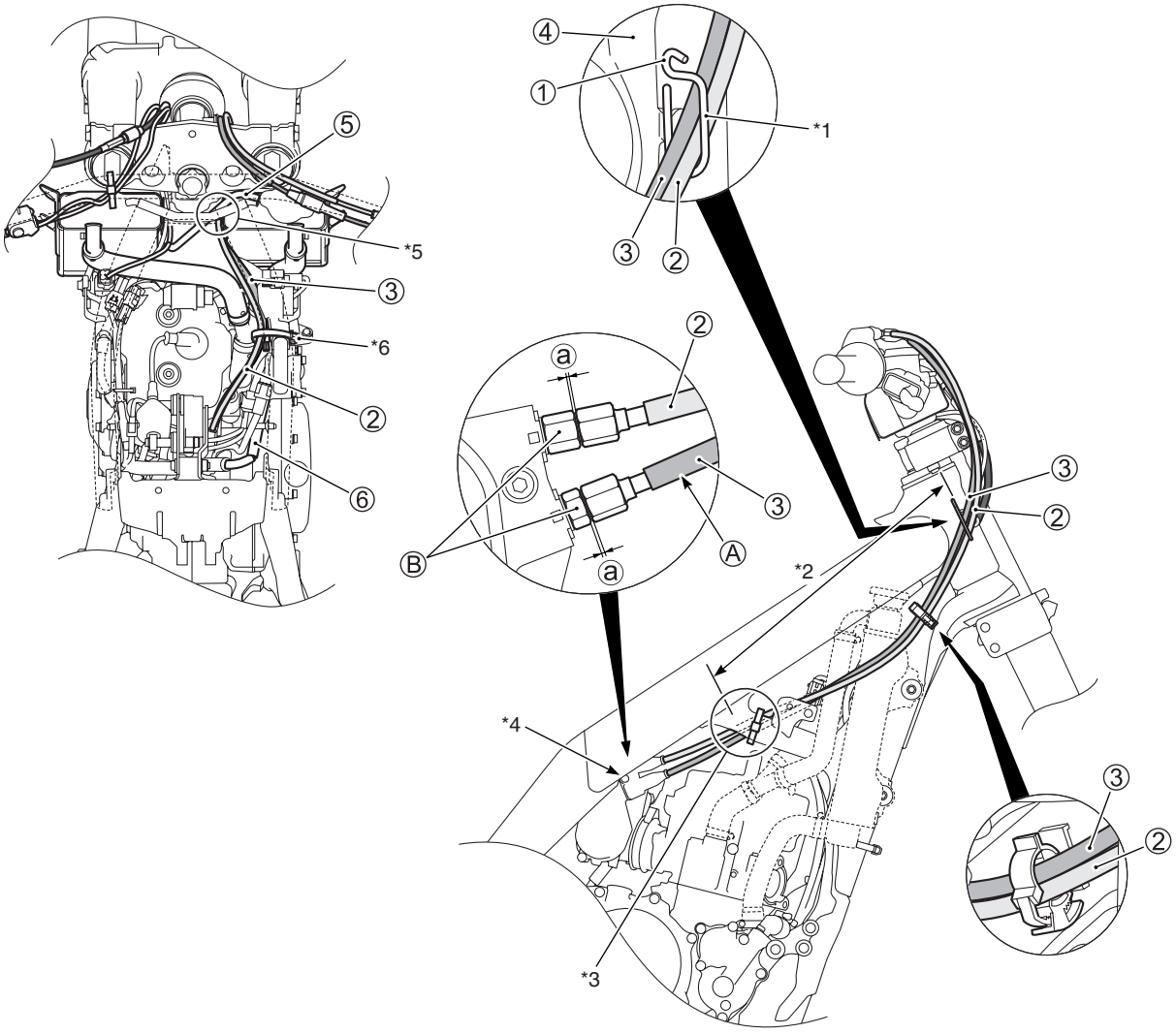
SEILZUG-VERLEGUNG



①	Kupplungsseilzug	⑦	Magnetzünderkabel
②	Gasseilzug (Rückholzug)	⑧	GP-Schalterkabel
③	Gasseilzug (Ziehzug)	Ⓐ	Kupplungsseilzughalterungsschraube
④	S-HAC-Schalterkabel	Ⓑ	Seilzugeinsteller-Sicherungsmutter
⑤	Motorstoppschalter-Zuleitungskabel	ⓐ	2 – 3 mm
⑥	Kühlerüberlaufschlauch	ⓑ	14 – 16 mm

*1	Die Gasseilzüge zur rechten Seite des Befestigungsteils des vorderen Nummernschilds verlegen.
*2	Die Gasseilzüge in die Seilzugführung führen.
*3	Den Kupplungsseilzug zur linken Seite des Befestigungsteils des vorderen Nummernschilds verlegen.
*4	Nach dem Festklemmen die Spitze der Klemme bis auf einen Überstand von 10 – 20 mm abschneiden.
*5	Den Kupplungsseilzug am weißen Schutzabschnitt mit der Klemme festklemmen.
*6	Den Kupplungsseilzug zwischen Kühlerhalter und Rahmen verlegen.
*7	Die Passmarke des Kupplungsseilzugs zwischen die beiden Markierungslinien der Kupplungsseilzughalterung bringen.

GEGENSTAND	N·m	kgf-m
Ⓐ	10	1,0
Ⓑ	4,5	0,45

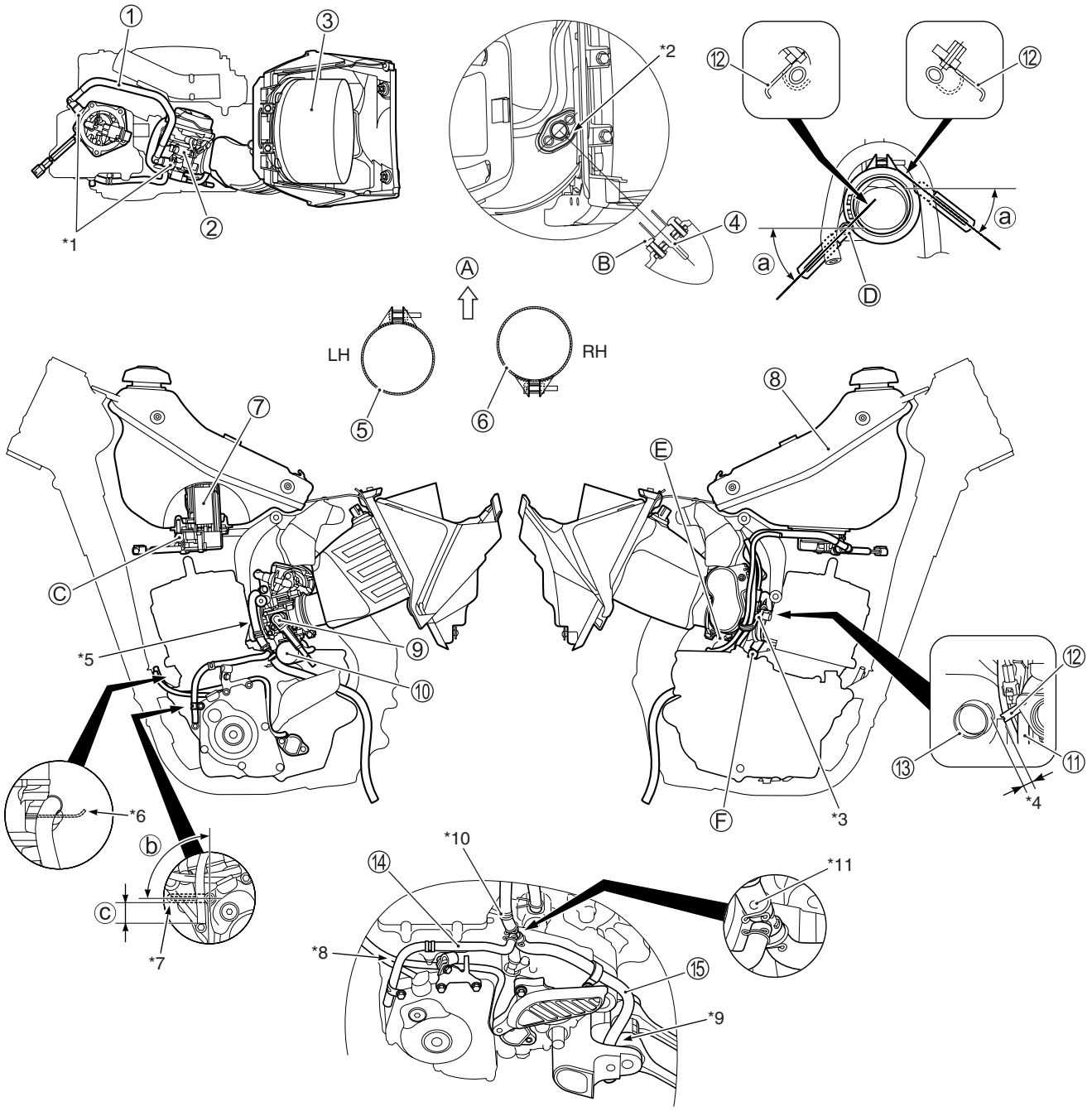

④
①
*1
③
②
⑤
*5
③
*6
②
⑥
②
a
③
B
A
a
*2
③
②
*4
③
②
*3

①	Seilzugführung	⑥	Kabelbaum
②	Gasseilzug (Rückholzug)	Ⓐ	Markierung
③	Gasseilzug (Ziehzug)	Ⓑ	Seilzugeinsteller-Sicherungsmutter
④	Rahmenkopfrohr	ⓐ	0 – 1,5 mm
⑤	Kühlerüberlaufschlauch		

*1	Die Seilzugführung parallel zum Rahmenkopfrohr anbringen.
*2	Den Gasseilzug innerhalb dieses Bereichs auf 180° drehen (im Gegenuhrzeigersinn, nach vorne weisend).
*3	Die Gasseilzüge innerhalb der Rahmenbrücke führen.
*4	Den Vorsprung des Gasseilzugbalgs auf den Schraubenkopf passen.
*5	Die Gasseilzüge zwischen Kühler und Rahmen verlegen. Die Gasseilzüge unter dem Kühlerüberlaufschlauch und dem Kühlerbypassschlauch verlegen.
*6	Die Klemme mit der Spitze nach oben und dem Verschlussteil nach außen richten.

GEGENSTAND	N·m	kgf-m
Ⓑ	4,5	0,45

EINBAU DES DROSSELGEHÄUSES

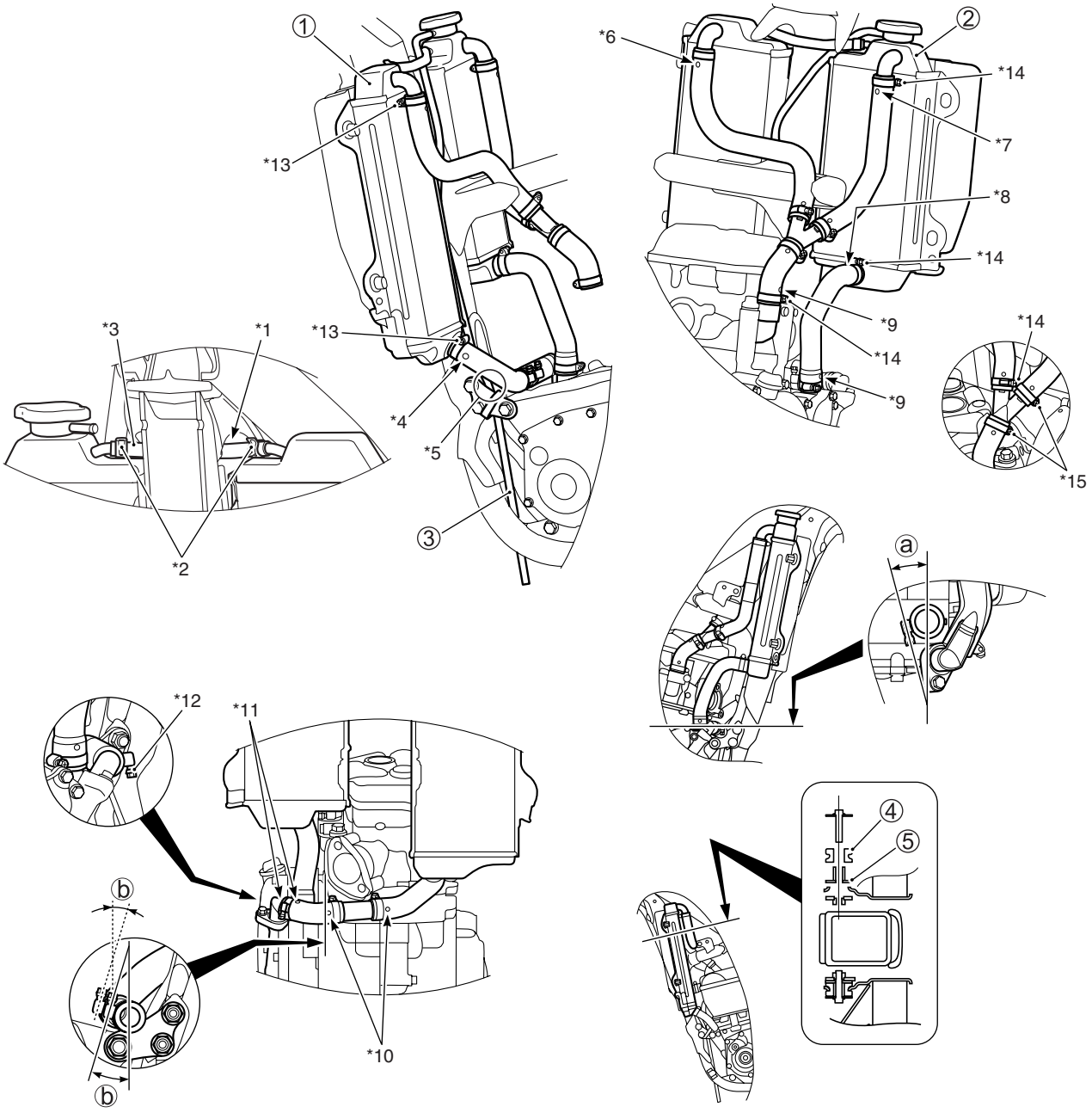


①	Kraftstoffschlauch	⑬	Auspuffrohr
②	Drosselgehäuse	⑭	Lüftungsschlauch Nr. 3
③	Luftfilter	⑮	Lüftungsschlauch Nr. 2
④	IAT-Sensor	Ⓐ	Oben
⑤	Saugrohrklemme	Ⓑ	IAT-Sensor-Befestigungsschraube
⑥	Luftfilterauslassschlauchklemme	Ⓒ	Kraftstoffpumpen-Befestigungsschraube
⑦	Kraftstoffpumpe	Ⓓ	Saugrohrschraube
⑧	Kraftstofftank	Ⓔ	Kondensatorhalterungsschraube
⑨	TP-Sensor	Ⓕ	ECT-Sensor
⑩	Kondensator	ⓐ	45 ± 10°
⑪	Lüftungsschlauch Nr. 1	ⓑ	90 ± 10°
⑫	Klemme	ⓒ	25 ± 5 mm

*1	Den Kraftstoffschlauchverbinder nach dem Einsetzen durch Drücken des Halters sichern.
*2	Der Verschlussteil muss nach hinten links weisen.
*3	Die Klemme zusammen mit der Ansaugrohrschraube befestigen.
*4	Nach Festklemmen des Lüftungsschlauchs Nr. 1 sicherstellen, dass ein größerer Abstand als 15 mm zischen Auspuffrohr und Lüftungsschlauch Nr. 1 bzw. zwischen Auspuffrohr und Kabelbaum besteht.
*5	Darauf achten, dass der Lüftungsschlauch Nr. 1 um das Drosselgehäuse straff ist.
*6	Die Klemme mit der Spitze nach oben richten.
*7	Die Klemme mit der Spitze zur Motorseite richten.
*8	Den Lüftungsschlauch Nr. 3 außerhalb des GP-Schalterkabels und des Magnetzünderkabels verlegen.
*9	Den Lüftungsschlauch Nr. 2 zwischen dem Rahmen und der Dämpferstange verlegen.
*10	Den Lüftungsschlauch Nr. 1 festklemmen.
*11	Die weiße Marke nach links weisen lassen.

GEGENSTAND	N·m	kgf-m
Ⓑ	1,3	0,13
Ⓒ	10	1,0
Ⓓ	10	1,0
Ⓔ	10	1,0
Ⓕ	12	1,2

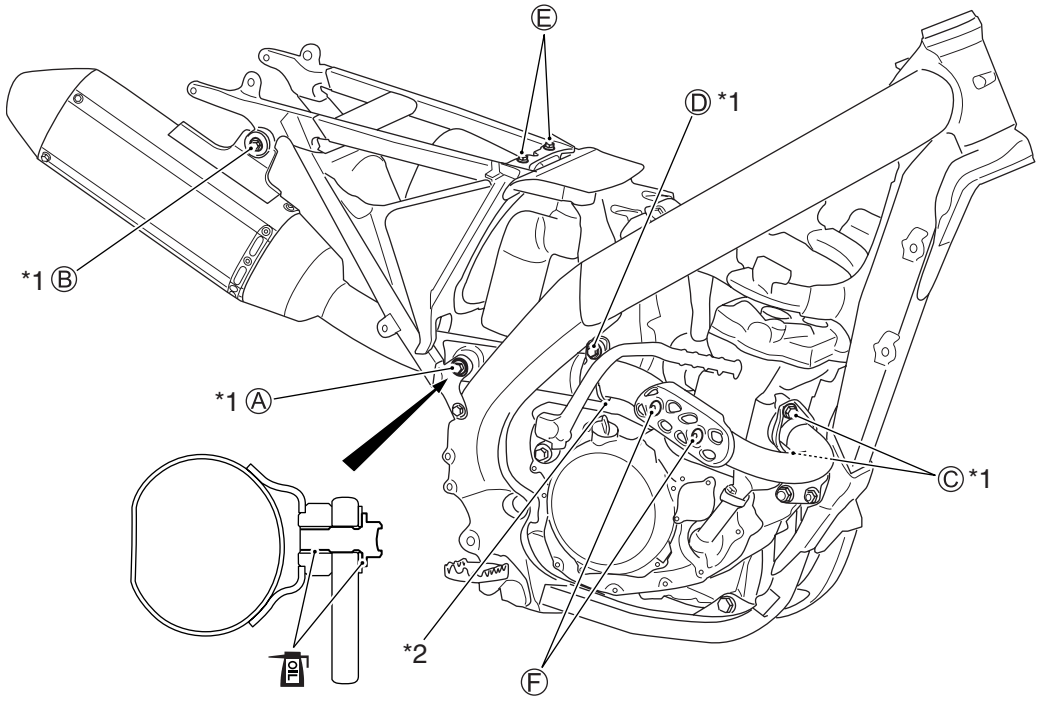
KÜHLERSCHLAUCH-VERLEGUNG



①	Kühler (L)	⑤	Distanzstück
②	Kühler (R)	ⓐ	15 ± 10°
③	Kühlerüberlaufschlauch	ⓑ	20 ± 10°
④	Dämpfer		

*1	Den Kühler-Bypass-Schlauch unter dem Rahmen verlegen.
*2	Das Klemmenende zur Vorderseite richten.
*3	Den Schlauch mit der weiß markierten Seite zum Kühler (R) weisend einsetzen.
*4	Die rosa Markierung nach links weisen lassen.
*5	Den Kühlerüberlaufschlauch zwischen den unteren Motoraufhängungshalterungen verlegen.
*6	Die gelbe Markierung nach hinten weisen lassen.
*7	Die weiße Marke nach hinten weisen lassen.
*8	Die weiße Markierung nach oben weisen lassen.
*9	Die rosa Markierung nach rechts weisen lassen.
*10	Die blaue Markierung nach vorne weisen lassen.
*11	Die rosa Markierungen ausrichten.
*12	Den Schraubenkopf nach unten richten.
*13	Den Schraubenkopf nach links richten.
*14	Den Schraubenkopf nach rechts richten.
*15	Den Schraubenkopf nach hinten richten.

AUSPUFFROHR- UND AUSPUFFTOPF-MONTAGE

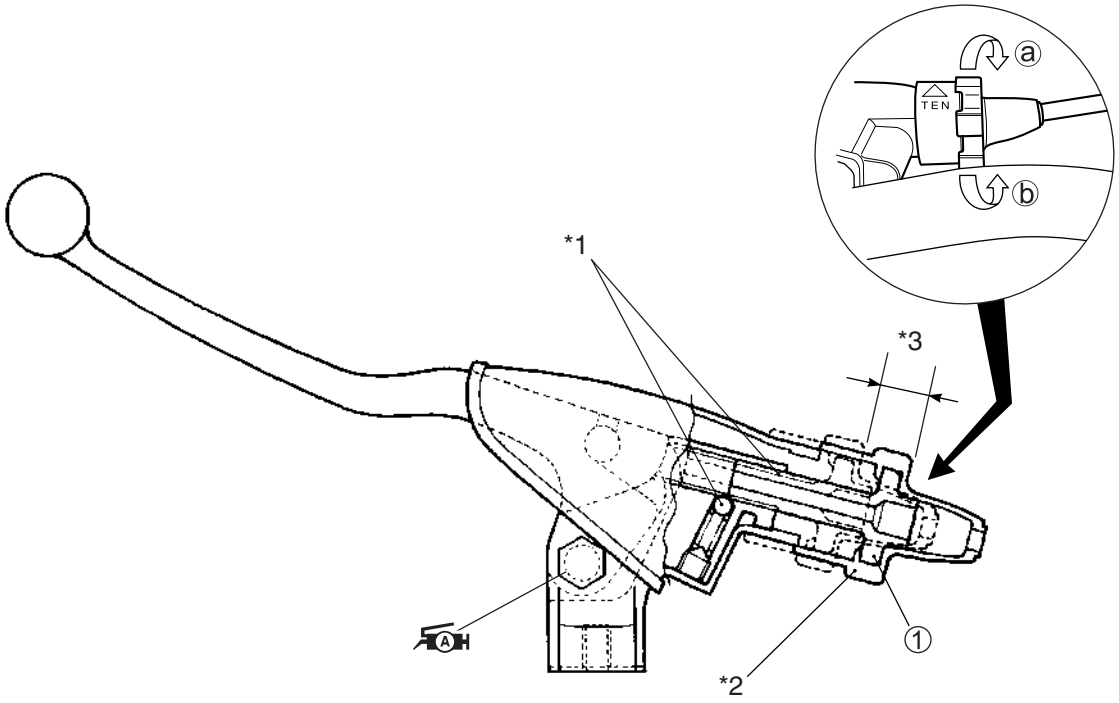


Ⓐ	Vordere Auspufftopf-Befestigungsschraube
Ⓑ	Hintere Auspufftopf-Befestigungsschraube
Ⓒ	Auspuffrohrmutter
Ⓓ	Auspufftopf-Verbinderspannschraube
Ⓔ	Luftfilter-Befestigungsschraube
Ⓕ	Auspuffrohrabdeckungsschraube

*1	Die Schrauben und Muttern in der Folge (Ⓐ↔Ⓑ)→Ⓒ→Ⓓ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment anziehen.
*2	Den konvexen Teil der Verbinderklemme in den konkaven Teil N des Auspufftopfs passen.

GEGENSTAND	N·m	kgf-m
Ⓐ	21	2,1
Ⓑ	23	2,3
Ⓒ	23	2,3
Ⓓ	17	1,7
Ⓔ	5	0,5
Ⓕ	11	1,1

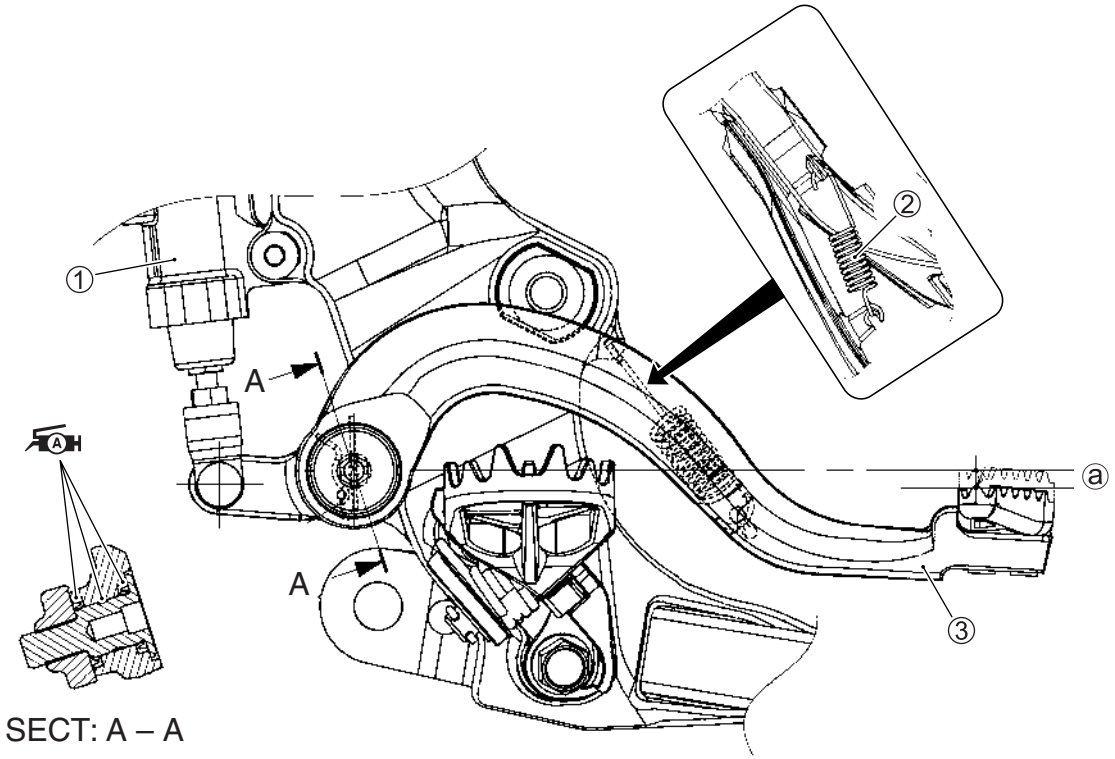
KUPPLUNGSSEILZUGEINSTELLER



①	Kupplungsseilzugeinsteller
ⓐ	Zum Erhöhen der Kupplungsseilzugspannung drehen.
ⓑ	Zum Vermindern der Kupplungsseilzugspannung drehen.

*1	Bei Schwergängigkeit reinigen und mit Fett schmieren.
*2	Kein Fett auf die Gummiabdeckungen bringen. Die Abdeckung sicher anbringen.
*3	Einstellbereich.

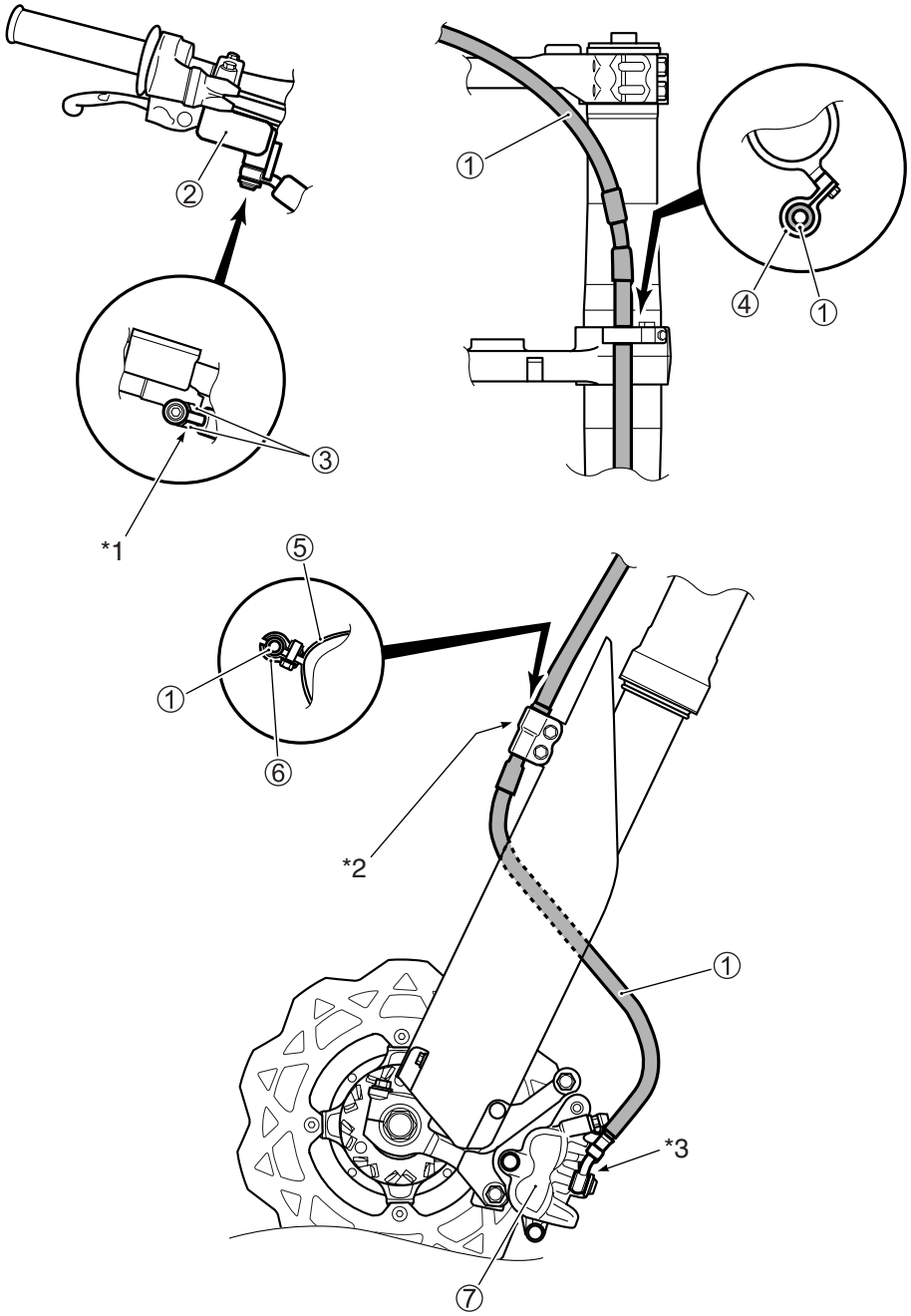
BREMSPEDAL-AUFBAU



SECT: A – A

①	Hinterrad-Hauptbremszylinder
②	Rückholfeder
③	Bremspedal
ⓐ	0 – 10 mm

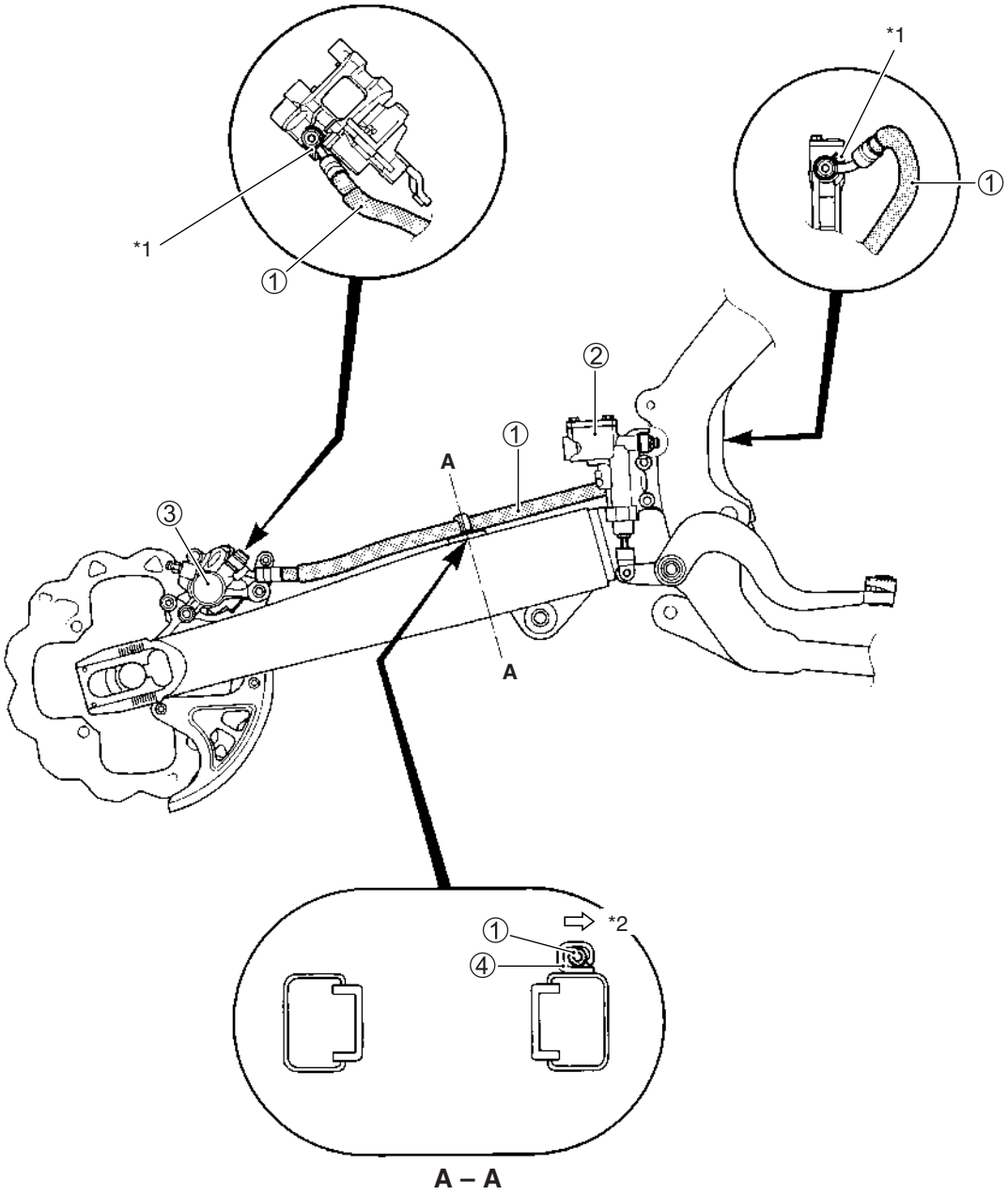
VORDERRAD-BREMSSCHLAUCHFÜHRUNG



①	Vorderrad-Bremsschlauch	⑤	Teleskopgabelschutz
②	Vorderrad-Hauptbremszylinder	⑥	Klemme
③	Anschlag	⑦	Vorderrad-Bremssattel
④	Schlauchführung		

*1	Das Bremsschlauchende zwischen die Schlauchanschläge setzen, dann die Bremsschlauch-Verbindungsschraube festziehen.
*2	Den oberen Differenzabschnitt im Bremsschlauchdurchmesser festklemmen.
*3	Nachdem die Bremsschlauchverbindung mit dem Anschlag in Berührung gebracht worden ist, die Verbindungsschraube anziehen.

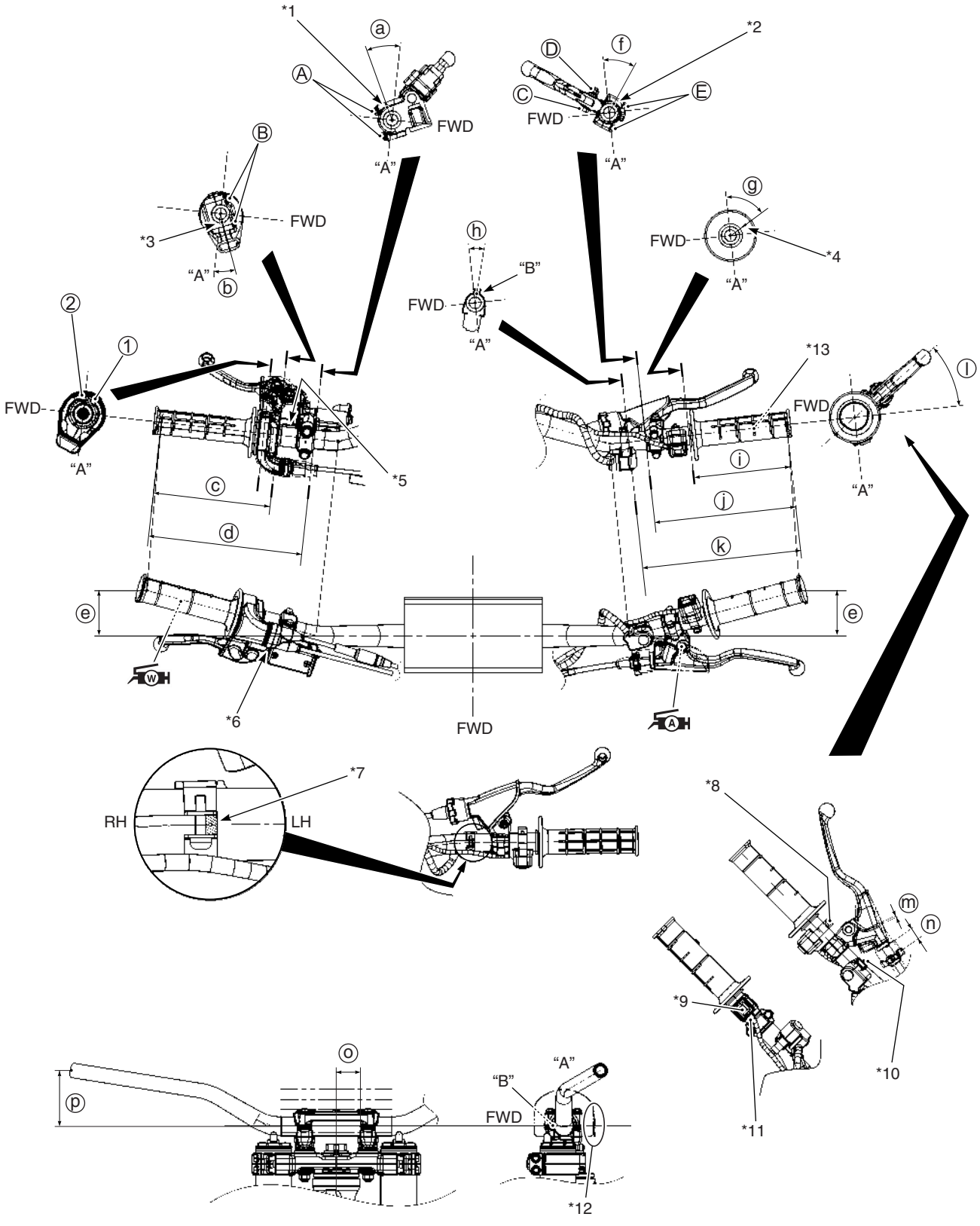
HINTERRAD-BREMSSCHLAUCHFÜHRUNG



①	Hinterrad-Bremsschlauch	③	Hinterrad-Bremssattel
②	Hinterer Hauptbremszylinder	④	Schlauchführung

*1	Das Bremsschlauchende zwischen die Schlauchanschläge setzen, dann die Bremsschlauch-Verbindungsschraube festziehen.
*2	Außen

LENKSTANGEN-AUFBAU



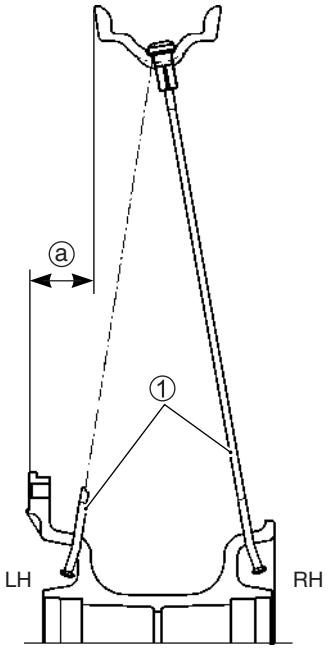
①	Gasseilzug (Ziehzug)	ⓔ	56 mm
②	Gasseilzug (Rückholzug)	ⓕ	35 ± 3.5°
“A”	Oben	ⓖ	60 ± 3.5°
“B”	Markierung	ⓗ	16 ± 3.5°
Ⓐ	Vorderrad-Hauptbremszylinder-Halterschraube	ⓘ	121 ± 1 mm
Ⓑ	Gasgehäuseschraube	ⓙ	175 ± 1 mm
Ⓒ	Kupplungshebelzapfenschraube	ⓚ	205 ± 1 mm
Ⓓ	Kupplungshebelzapfenschrauben-Sicherungsmutter	ⓛ	35°
Ⓔ	Kupplungshebelhalterschraube	ⓜ	2 – 3 mm
ⓐ	24 ± 3,5°	ⓝ	14 – 16 mm
ⓑ	15 ± 3,5°	ⓞ	37 ± 2 mm
ⓒ	145 ± 1 mm	ⓟ	85 mm
ⓓ	190 ± 1 mm		

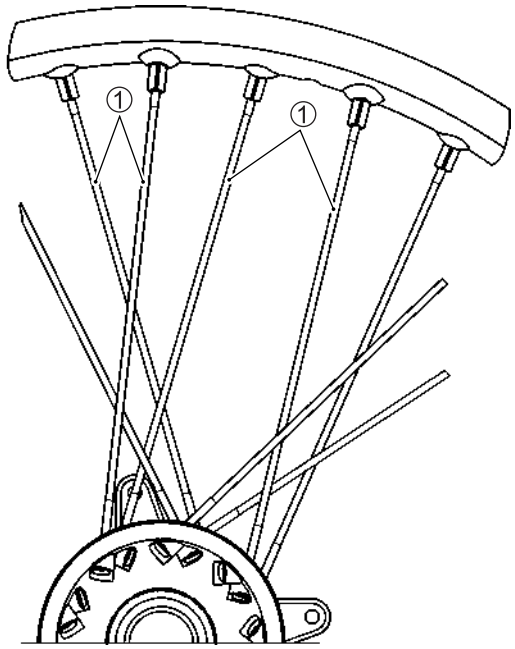
*1	Passfläche des Hauptzylinders auf Markierung ausrichten.
*2	Passfläche des Kupplungshebelhalters mit Markierung ausrichten.
*3	Passfläche des Drosselgehäuses auf Markierung ausrichten.
*4	Die Marke “ △ ” am linken Griff auf die Markierung ausrichten.
*5	Die Schnittlinie der Hülse nach unten weisen lassen.
*6	Den Gasseilzugbalg an das Gasgehäuse passen.
*7	Die Markierung in diesem Bereich positionieren, und die Klemme des S-HAC-Schalters ansetzen.
*8	Die Richtung des Schraubenkopfs und des Kupplungshebelzapfenschraubenkopfs anpassen.
*9	Den Knopf zwischen den Kupplungshebelhalterschrauben positionieren.
*10	Das Schraubengehwinde nach vorne richten.
*11	Nachdem der Vorsprung des Motorstoppschalters mit dem Kupplungshebelhalter in Berührung gebracht worden ist, die Schraube festziehen.
*12	Klettenband des Lenkerpolsters nach hinten richten.
*13	Handle Grip Bond auftragen.

GEGENSTAND	N·m	kgf-m
Ⓐ	10	1,0
Ⓑ	3,8	0,38
Ⓒ	4,0	0,4
Ⓓ	4,0	0,4
Ⓔ	3,0	0,3

HINTERRADSPEICHEN-MONTAGE

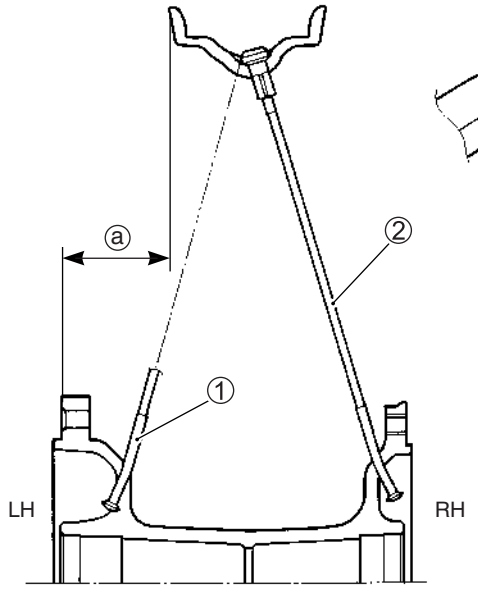
VORDERRAD

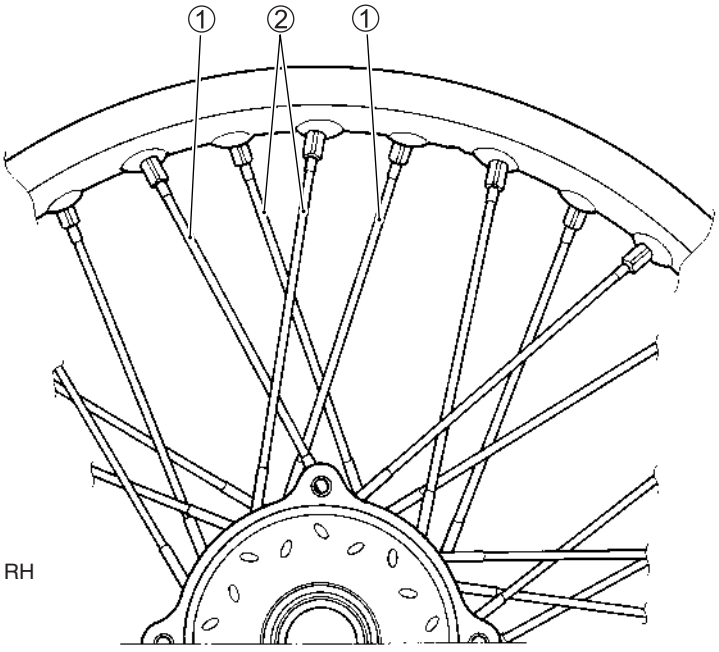




①	Speiche L: 231 mm
ⓐ	28,3 mm

HINTERRAD





①	Speiche (innen) L: 206,5 mm
②	Speiche (außen) L: 204,5 mm
ⓐ	50,6 mm

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 170 mm
Gesamtbreite	830 mm
Gesamthöhe	1 270 mm
Radstand	1 475 mm
Bodenfreiheit	345 mm
Sitzhöhe	955 mm
Leergewicht	106 kg

MOTOR

Typ	Viertakt, Flüssigkeitskühlung, DOHC
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	77,0 mm
Hub	53,6 mm
Hubraum	249 cm^3
Verdichtungsverhältnis	13,75 : 1
Kraftstoffsystem	Kraftstoffeinspritzung
Luftfilter	Polyurethanschaumeinsatz
Startersystem	Primär-Kick
Schmiersystem	Halbtrockensumpf
Leerlaufdrehzahl	2 200 ± 50 U/min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	5-Gang-Dauereingriff
Schaltschema	1 abwärts, 4 aufwärts
Primäruntersetzungsverhältnis	3,315 (63/19)
Gangabstufungen, 1.	2,153 (28/13)
2.	1,764 (30/17)
3.	1,470 (25/17)
4.	1,238 (26/21)
Höchster	1,090 (24/22)
Enduntersetzungsverhältnis	3,769 (49/13)
Antriebskette	DID 520DMA4, 114 Glieder

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Invertierter Teleskoptyp, Luftfeder, Öldämpfung
Hinterradaufhängung	Link-Typ, Schraubenfeder, Öldämpfung
Vorderrad-Federweg	310 mm
Hinterrad-Federweg	310 mm
Nachlaufwinkel	29° 20’
Nachlaufstrecke	130 mm
Lenkwinkel	45° (links und rechts)
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifen	80/100-21 51M, Schlauchtyp
Hinterreifen	100/90-19 57M, Schlauchtyp

ELEKTRIK

Zündung	Elektronische Zündung (CDI)
Zündzeitpunkt	6° v. OT. bei 2 200 U/min
Zündkerze	NGK CR8EIB-10

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank	6,5 L
Motoröl, Ölwechsel	850 ml
mit Filteraustausch	900 ml
Überholung	1 000 ml
Kühlmittel	950 ml

ERSATZTEILELISTE

GEGEN-STAND	BEZEICHNUNG	TEILENUMMER	ANZAHL
1	TEILESATZ, RESERVE	19900-49H10	1
①	DICHTUNG, MAGNETZÜNDERDECKEL	11483-49H00	1
②	DICHTUNG, KUPPLUNGSKORBDECKEL	11484-10H00	1
③	DICHTUNG, AUSPUFFROHR	14181-49H00	1
④	VERBINDER, AUSPUFF	14771-31G00	1
⑤	FILTERSATZ, MOTORÖL	16510-35G00	1
⑥	O-RING, WASSERPUMPENGEHÄUSE	17431-10H00	1
⑦	D-RING, KETTENRAD-DISTANZSTÜCK	27515-49H00	1
⑧	HEBEL, BREMSE	57310-37F00	1
⑨	HEBEL, KUPPLUNG	57621-35G10	1
⑩	O-RING, ÖLFILTERDECKEL	09280-39001	1

OPTIONALE TEILE

	TEILE-Nr.	ANZAHL DER ZÄHNE	ANMERKUNGEN
HINTERES KETTENRAD	64511-29F00	47	112 L
	64511-37E00	48	114 L
	64511-36E00	50	114 L
	64511-40261	51	116 L
BATTERIE-ZULEITUNGSKABEL	36890-28H00	—	
VORDERRADBREMSSCHEIBEN-ABDECKUNG	59231-36E30	—	—

Hinterradaufhängungsfeder: ☞3-18

EINRICHTDATEN

VERANSTALTUNG	DATUM/ORT	DATUM	/ /	/ /	/ /
		RENNEN/STRECKE	/	/	/
		TEMP./LUFTFEUCHTIGKEIT	/	/	/
		WETTER			
		PISTENZUSTAND			
MOTOR	ZÜNDKERZE				
	ECM-MAPPING-WAHLMODUS				
FAHRGESTELL	TELESKOPGABEL	ÖLSTAND	mm	mm	mm
		EINFEDER-EINST. POSITION			
		AUSFEDER-EINST. POSITION NIEDRIG			
		AUSFEDER-EINST. POSITION HOCH			
		LUFTDRUCK	kPa	kPa	kPa
	HINTERRADAUFHÄNGUNG	FEDER			
		FEDERSTELLLÄNGE	mm	mm	mm
		EINSINKWERT	mm	mm	mm
		EINFEDER-EINST. POSITION NIEDRIG			
		EINFEDER-EINST. POSITION HOCH			
		AUSFEDER-EINST. POSITION NIEDRIG			
		AUSFEDER-EINST. POSITION HOCH			
	ENDUNTERSETZUNG		/	/	/
	VORDERREIFEN	HERSTELLER/GRÖSSE			
		DRUCK	kPa	kPa	kPa
	HINTERREIFEN	HERSTELLER/GRÖSSE			
		DRUCK	kPa	kPa	kPa
ANMERKUNG:					

*KOPIEN MACHEN.