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

VORWORT

Im Fahrerhandbuch wird die richtige Pflege und Wartung der RM85 beschrieben. Diese Wartung zusammen mit Ihrem Fahrkönnen sichert optimale Leistung Ihrer Maschine unter allen Bedingungen.

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 Produkt übereinstimmt. Suzuki behält sich jederzeit das Recht auf Produktionsänderungen vor, ohne Vorankündigung und ohne Verpflichtung, entsprechende Änderungen bei bereits gebauten oder verkauften Fahrzeugen nachträglich vorzunehmen.

Suzuki Motor Corporation hält den Umweltschutz und die Erhaltung einer gesunden Natur für äußerst wichtig. Darum fordern wir alle Fahrzeughalter auf, altes Motoröl, Kühlmittel und andere Flüssigkeiten sowie Reifen dem Recycling zuzuführen, umzutauschen, oder in verantwortungsbewußter Weise zu entsorgen.

SUZUKI MOTOR CORPORATION

▲WARNUNG/▲VORSICHT/HINWEIS/ANMERKUNG

Lesen Sie bitte dieses Handbuch und befolgen Sie die darin enthaltenen Anweisungen genau. Das Symbol A 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.

A VORSICHT

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

HINWEIS

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

ANMERKUNG:

Kennzeichnet Informationen, die Wartungsarbeiten erleichtern oder Anweisungen verdeutlichen sollen.

ALLGEMEINES

Tragen Sie stets Sturzhelm und Schutzbrille
 Der Sturzhelm ist zweifellos der wichtigste Teil Ihrer Ausrüstung. Sturzhelme reduzieren weder Ihr
 Gesichtsfeld noch Ihre Geräuschwahrnehmung,
 und verursachen bzw. verstärken bei einem Unfall
 fast ausnahmslos keine anderen Verletzungen. 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 Brustund 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 WAR-TUNG" beschrieben, der auf Seite 2-2 beginnt.
- Keine Mitfahrer
 Suzuki RMs sind nur für eine Person konzipiert.
- Höchstgewicht: 55 kg

Fahren mit Mannschaftskameraden

Teilen Sie den Spaß des Motocross-Fahrens mit anderen. Ein Partner kann von großer Hilfe sein, wenn sich ein Fahrer verletzt oder eine Maschine streikt. Natürlich benötigt jeder sein eigenes Motorrad, da Motocross-Modelle nicht für Soziusbetrieb ausgelegt sind. Wenn Sie keinen Motocross-Freund haben, können Sie bei Ihrem Suzuki-Händler nach einem Motocross-Club in Ihrer Nähe erkundigen. Falls Ihre Freunde auch fahren, können alle zusammen einem Club beitreten - oder Sie können selbst einen Club gründen!

• Üben Sie zuerst in ebenem Gelände

Wir empfehlen Ihnen dringend, sich in ebenem, leicht zu bewältigendem Gelände die nötigen Fertigkeiten zur Beherrschung der Maschine anzueignen, bevor Sie sich auf eine Motorcross-Strecke wagen. 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 Motocross-Rennen 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 beeinfluß von Alkohol oder Medikamenten

-FAHREN SIE NICHT!

Zusammenfassung

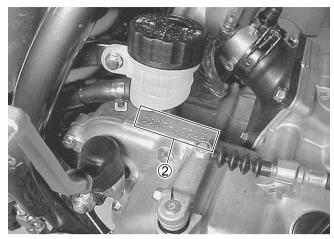
Das Verhalten und die Fahrweise anderer Rennteilnehmer ist nicht vorherzusehen, und der Zustand Ihrer Maschine kann sich innerhalb kurzer Zeit verändern. Bleiben Sie daher wachsam und konzentrieren Sie sich bei jeder Fahrt auf die gegenwärtige Situation.

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!

LAGE DER SERIENNUMMERN





Die Rahmen-Seriennummer 1 ist am Lenkkopf eingestanzt. Die Motor-Seriennummer 2 ist an der rechten Seite des Kurbelgehäuses eingestanzt.

Tragen Sie die Seriennummern hier zur späteren Referenz ein.

Rahmen- Seriennummer	
Motor- Seriennummer	

WARNUNGEN ZUR WAR-TUNG

WARNUNG

Niemals den Motor in geschlossenen Räumen oder in einer Garage laufen lassen. Die Auspuffgase enthalten Kohlenmonoxid, ein farb und geruchloses Gas, das Tod oder schwere Verletzungen verursachen kann.

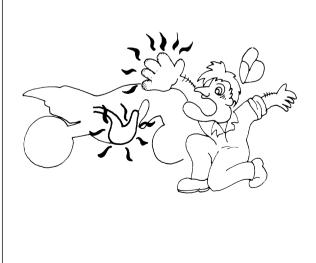
Motor nur im Freien bei guter Belüftung laufen lassen.



A VORSICHT

An einem heißen Motor oder Schalldämpfer kann man sich leicht die Hände verbrennen.

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



AWARNUNG

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.



A 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



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.

VORSICHTSMASSREGELN ZUR WARTUNG

- Immer ausgebaute Dichtungen, Circlips, O-Ringe und Splintstifte austauschen.
- Darauf achten, den Endabstand nicht weiter als erforderlich auszudehnen, um beim Einbau den Circlip über die Welle zu schieben.
- Verwenden Sie Spezialwerkzeuge, wenn erforderlich.
- Verwenden Sie immer die richtigen SUZUKI-Ersatzteile und die vorgeschriebene Ölsorte.
- Wenn zwei oder mehr Personen zusammenarbeiten, achten Sie auf gegenseitige Sicherheit.
- Nach dem Zusammenbau pr
 üfen
 îob alle Teile richtig sitzen und funktionieren.

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.

AUSTAUSCHTEILE

Zum Auswechseln eines Teils der Maschine nur echte SUZUKI-Ersatzteile verwenden. Original-SUZUKI-Teile sind von höchster Qualität und speziell für SUZUKI-Fahrzeuge entworfen und hergestellt.

ANMERKUNG:

Die Verwendung von Austauschteilen, deren Qualität nicht der von Original-SUZUKI-Teilen entspricht, kann zu Leistungsverringerung und sogar Schäden am Motorrad führen.

SYMBOLE UND MATERIALIEN

SYMBOL	MATERIALIEN
FAH	SUZUKI SUPER GREASE "A" auftragen 99000-25010
FSH	SUZUKI SILICONE GREASE auftragen 99000-25100
1303	THREAD LOCK SUPER "1303" auftragen 99000-32030
1322	THREAD LOCK SUPER "1322" auftragen 99000-32110
1207B	SUZUKI BOND "1207B" auftragen 99000-31140
BF	Bremsflüssigkeit auftragen oder verwenden. Bremsflüssigkeit: DOT 4

SYMBOL	MATERIALIEN
FORK	FRONT FORK OIL SS-05 verwenden 99000-99001-SS5
RS	SUZUKI REAR SUSPENSION OIL SS-25 verwenden 99000-99001-S25
LLC	Kühlmittel verwenden. SUZUKI COOLANT 99000-99032-11X
9	Motoröl oder Getriebeöl einfüllen.
	Eine Mutter oder Schraube auf das Soll- Anzugsmoment festziehen.
	Beim Zusammenbauen ein Teil durch ein neues ersetzen.

- NOTIZEN -

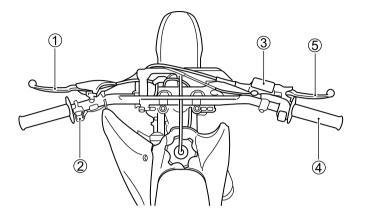
GRUPPENINDEX

ALLGEMEINE INFORMATIONEN	1
REGELMÄSSIGE WARTUNG	2
STÖRUNGSSICHE	3
TUNING DER MASCHINE	4
AUSBAU UND EINBAU DES MOTORS	5
ZYLINDER, KOLBEN UND AUSLASSVENTIL	6
KUPPLUNG	7
KICKSTARTER	8
SCHALTBETRIEB	9
GETRIEBE UND KURBELWELLE	10
GETRIEBE UND KURBELWELLE KRAFTSTOFFSYSTEM	10 11
KRAFTSTOFFSYSTEM	11
KRAFTSTOFFSYSTEM KÜHLSYSTEM	11
KRAFTSTOFFSYSTEM KÜHLSYSTEM ELEKTRISCHE ANLAGE	11 12 13
KRAFTSTOFFSYSTEM KÜHLSYSTEM ELEKTRISCHE ANLAGE VORDER- UND HINTERRAD	11 12 13 14
KRAFTSTOFFSYSTEM KÜHLSYSTEM ELEKTRISCHE ANLAGE VORDER- UND HINTERRAD VORDERRAD- UND HINTERRADBREMSE	11 12 13 14 15

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

INHALT —	
II VI I/A E I	
LAGE DER BAUTEILE	1- 2
EMPFEHLUNGEN ZU KRAFTSTOFF UND ÖL	1- 3
EMPFEHLUNG ZU SAUERSTOFFANGEREICHERTEN	
KRAFTSTOFFEN	1- 3
HINWEISE FÜR JUNGE MOTORRADFAHRER	1- 5
WICHTIGER RAT FÜR ELTERN	1- 5
ANLASSEN DES MOTORS	
ANFAHREN	1- 8
BREMSEN	1- 8
ABSTELLEN DES MOTORS	1- 9
EINFAHREN	1- 9

LAGE DER BAUTEILE



- 1 Kupplungshebel
- 2 Motorabstellschalter
- ③ Vorderes Bremsflüssigkeitsreservoir
- 4 Gasdrehgriff
- **5** Vorderradbremshebel

- 6 Tankdeckel
- (7) Kraftstoffhahn
- 8 Vergaser-Starterknopf
- 9 Schalthebel
- ① HinteresBremsflüssigkeitsreservoir
- ① Einstellvorrichtung der Hinterradaufhängungs-Einfederdämpfungskraft
- Kickstarterhebel
- ③ Einstellvorrichtung der Vorderradaufhängungs-Einfederdämpfungskraft
- ④ Einstellvorrichtung der Vorderradaufhängungs-Ausfederdämpfungskraft
- (5) Hinterradbremspedal
- 6 Hinterradaufhängung-Ausfederdämpfungseinsteller

EMPFEHLUNGEN ZU KRAFTSTOFF UND ÖL

Dieses Motorrad hat einen Zweitaktmotor, der eine Mischung aus Benzin und Öl verbrennt.

Benzin

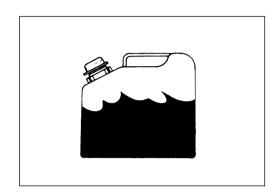
: Nur bleifreies Benzin mit einer Pumpenoktanzahl von mindestens 90 $(\frac{R+M}{2})$ verwenden. Für Kanada Nur bleifreies Benzin mit einer Mindestoktanzahl von 95 verwenden. (Research-Methode) ... Für andere Länder.

Benzin (L)	ÖI (ml)
5,0	166
10,0	333
15,0	500
20,0	666

EMPFEHLUNG ZU SAUERSTOFFANGEREICHERTEN **KRAFTSTOFFEN**

(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 sauerstofffü hrende Zusä tze 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 5% Ethanol ((Es)) 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 mö glichst 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

Verschü ttetes Benzin, das Alkohol enthä It, kann lackierte Oberflä chen des Motorrads beschä digen.

Achten Sie beim Tanken darauf, kein Benzin zu verschütten. Wischen Sie verschüttetes Benzin sofort ab.

Motoröl: MOTUL 800 2T

oder ein Zweitakt-Rennöl gleichwertiger Qualität

Mischungsverhältnis: 30:1

Kraftstofftank-Fassungsvermögen: 5,0 L

HINWEIS

Eine Mischung mit zu wenig Öl bewirkt Festfressen des Kolbens. Zu fette Mischung bewirkt zu starke Ölkohleablagerungen, die Frühzündung, verschmutzte Zündkerzen und Veringerung der Motorleistung bewirken.

Das Benzin/Öl-Mischungsverhältnis von 30:1 muß immer eingehalten werden.

ANMERKUNG:

- * Benzin und Motoröl besonders gründlich mischen, wenn Temperaturen unter 0°C herrschen. Pflanzlich basierte Öle neigen leichter dazu, sich abzuscheiden, als Mineralöle.
- * Verwenden Sie vorgemischtes Öl so schnell wie möglich nach dem Mischen, andernfalls läßt die Schmierleistung nach.
- * Nicht pflanzlich und mineralisch basierte Öle mischen.
- * Das Ende des Lüftungsschlauchs nach dem Kraftstoffeinfüllen in den Lenkschaftkopf stecken.

HINWEISE FÜR JUNGE MOTORRADFAHRER **WICHTIGER RAT FÜR ELTERN**

Jugendliche sind ungeduldig. Der Blick auf ein neues Motorrad regt ihre Phantasie an, und die Vorfreude auf eine rasante Fahrt lässt sie oftmals wichtige Vorsichtsmaßregeln vergessen. Bitte gehen Sie diese Anleitung gemeinsam Seite für Seite mit Ihrem Sohn oder Ihrer Tochter durch, und helfen Sie ihm oder ihr, nicht nur die technische Funktionsweise des Fahrzeugs, sondern auch die grundlegenden Sicherheits- und Höflichkeitsregeln beim Fahren zu verstehen. Die Kooperation der Eltern ist für ungetrübte Fahrfreude und hohe Sicherheit mit dem Modell RM85



WARNUNG

Kindern sollte Betrieb dieses Wettbewerbsmotorrads ohne Beaufsichtigung durch Erwachsene nicht gestattet werden, da dies gefährlich sein kann. Ohne Aufsicht kann Ihr Kind zu schwierige Fahrmanöver versuchen und die Kontrolle über das Motorrad verlieren. Schreiten Sie ein, wenn Ihr Kind zu radikal zu fahren beginnt.

Kinder unterscheiden sich in Fahrkönnen, Stärke und Urteilsvermögen, und manche Kinder können Wettbewerbsmotorräder im Kleinformat nicht sicher steuern. Sie müssen Ihr Kind immer beim Fahren des Motorrads überwachen. Die Verwendung des Motorrads muss von den Eltern entsprechend dem Alter, dem Körperbau sowie Fahrkönnen und Reife geregelt werden. Nur dann, wenn das Kind das Motorrad sicher handhaben kann, darf eine dauerhafte Ausübung dieses Sports zugelassen werden.

unerlässlich.

Hier sind sechs Fahrregeln in zwei Gruppen. Bitte prägen Sie diese Regeln allen jungen Fahrern ein, bevor Sie diese das Motorrad steuern lassen.

FAHRZEUGBEHERRSCHUNG

Regel Nr.1: Für gründliches technisches Verständnis sorgen. Prägen Sie sich ein, wie die einzelnen Funktionsschalter und Steuerelemente heißen. Die Namen weisen auf die Funktion hin. Machen Sie sich mit der Übertragung der Kraft vom Motor auf die Räder vertraut. Merken Sie sich die korrekte Reihenfolge, indem Sie alle Punkte des Abschnitts INSPEKTION VOR DER FAHRT einmal einzeln durchgehen. Es ist sehr zu empfehlen, dem Jugendlichen sämtliche Erklärungen durch demonstrative Beispiele zu veranschaulichen.

Regel Nr.2: Ihr Kind muss gute Motorradfahrfähigkeiten haben, bevor es zum ersten Mal ein Wettbewerbsmotorrad fährt. Vor der ersten Fahrt noch einmal alles wiederholen, was Sie zuvor erklärt haben. Fordern Sie Ihren Sohn oder Ihre Tochter dazu auf, das Motorrad zu besteigen und auf der Maschine sitzend den gelernten Stoff noch einmal demonstrativ zu wiederholen. Achten Sie dabei darauf, wie das Kind die Funktionsschalter und Steuerelemente (besonders Gasgriff, Kupplung und Bremse) bedient. Vergewissern Sie sich, dass Ihr Kind sich das Gangschalten genauestens •

gemerkt hat. Gleichzeitiges, sicheres Abbremsen mit Vorderradund Hinterradbremse ist ebenfalls von höchster Wichtigkeit.

Regel Nr.3: Lernen, wie man aus dem Stand heraus startet oder durch Bremsenbetätigung stoppt. Übung macht den Meister. Lassen Sie Ihr Kind die Übung mehrmals wiederholen, bis Sie sicher sind, dass es die richtige Technik beherrscht.

ANMERKUNG:

Wählen Sie zum Üben eine ebenes, verkehrsfreies Gelände, das groß genug ist, um mit laufendem Motor mehrere Meter zu fahren. Erlauben Sie Ihrem Kind, seine Fähigkeiten stufenweise zu entwickeln.

KLEIDUNG

Regel Nr.4: Gut sitzende Kleidung tragen. Lockere sitzende Kleidung ist zum Motorradfahren ungeeignet. Ein locker sitzender Gürtel oder Schal oder dergleichen kann gefährlich sein.

Regel Nr.5: Schützende Kleidung tragen. Ermüdung beim Fahren wird größtenteils durch einen Verlust von Körperwärme durch den Wind verursacht.

ANMERKUNG:

Helm, Handschuhe, Stiefel, Schutzbrille, eine feste Jacke und Rennhosen in voller Länge sind unabdingbarer Bestandteil der Kleidung.

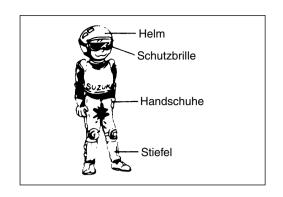
Regel Nr.6: Steife und zu enge Kleidung vermeiden. Achten Sie darauf, daß die Bewegung der Knie und Ellbogen nicht durch ungeeignete Kleidung behindert wird. Uneingeschränkte Bewegungsfreiheit ist für die Fahrsicherheit unerläßlich.

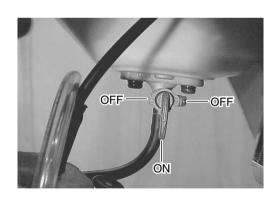
ANLASSEN DES MOTORS

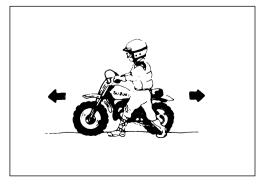
KALSTARTEN DES MOTORS

• Stellen Sie den Benzinhahn von OFF auf ON.

 Vergewissern Sie sich, daß das Getriebe auf Leerlauf steht, indem Sie dans Motorrad kurz vorwärts schieben und wieder zurückziehen. Bei eingelegtem Gang läßt sich die Maschine weder vor-noch zurückbewegen.



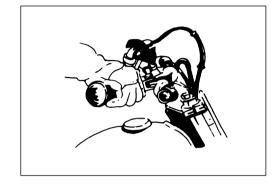




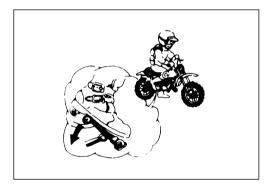
Den Starterknopf herausziehen.



• Drehen Sie den Gasgriff zu. Treten Sie den Kickstarterhebel durch, um den Motor anzulassen. Wenn der dritte oder vierte Versuch nicht zum Erfolg führt, den Starterknopf zur ursprünglichen Position zurückdrücken, und den Gasdrehgriff ganz aufdrehen. Treten Sie den Kickstarterhebel anschießend noch einmal durch. Da dieses Motorradmodell über ein Primär-Kickstartsystem verfügt, kann der Motor auch mit eingelegtem Gang gestartet werden, jedoch muß dabei der Kupplungshebel angezogen werden.



- Lassen Sie den Motor nach dem Anspringen 30 bis 60 Sekunden laufen, damit sich die Motordrehzahl stabilisiert.
- Den Starterknopf zur ursprünglichen Position zurückdrücken.



ANLASSEN DES WARMGELAUFENEN MOTORS

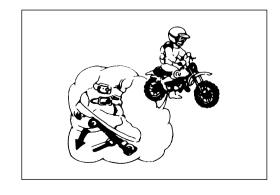
- Stellen Sie das Getriebe auf Leerlauf.
- Drehen Sie den Gasgriff leicht auf (1/8 bis 1/4 Drehung).

ANMERKUNG:

Zum Starten eines warmen Motors braucht der Starterknopf nicht betätigt zu werden.

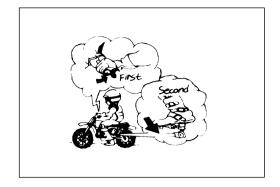


• Treten Sie den Kickstarterhebel durch.



ANFAHREN

 Ziehen Sie den Kupplungshebel ganz durch, und treten Sie den Gangschalthebel nach unten, um aus dem Leerlauf heraus den 1. Gang einzulegen.



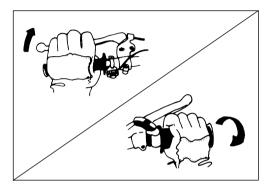
 Geben Sie den Kupplungshebel allmählich frei, und drehen Sie dabei gleichzeitig langsam den Gasgriff auf.

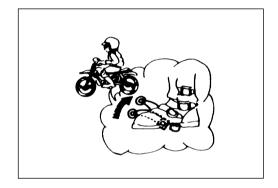
WARNUNG

Durch vollständiges Aufdrehen des Gasgriffs im Stand kann das Motorrad plötzlich ruckhaft anfahren und Sie vom Sitz werfen.

Drehen Sie den Gasgriff deshalb beim Anfahren langsam auf.

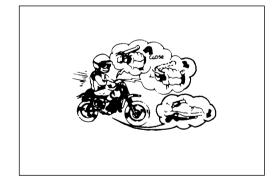
Erhöhen Sie die Fahrgeschwindigkeit im 1. Gang nur geringfügig. Drehen Sie den Gasgriff wieder zu, und ziehen Sie gleichzeitig den Kupplungshebel. Drücken Sie den Gangschlathebel hoch, und drehen Sie den Gasgriff dabei wieder auf. Erhöhen Sie jetzt die Gaschwindigkeit im 2. Gang. Wiederholen Sie diesen Vorgang Schritt für Schritt für den 3., 4. und 5., bis zum höchsten Gang.





BREMSEN

 Drehen sie zum Bremsen (1) den Gasgriff zu, und (2) bremsen Sie das Vorder- und Hinterrad. Ziehen Sie kurz bevor das Motorrad stoppt den Kupplungshebel, und schalten Sie auf Leerlauf (NEUTRAL).

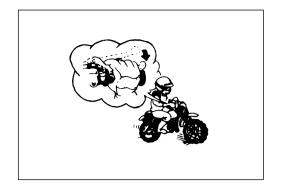


• Eine Verzögerung der Fahrt durch einfaches Abbremsen ist gefährlich, besonders wenn nur die Vorderbremse allein betätigt wird. Hierbei kann das Vorderrad wegrutschen (Vorderbremsung) oder das Hinterrad zur Seite wegschmieren (Hinterradbremsung).

WARNUNG

Ein Abbremsen in der Kurve kann dazu führen, daß der Fahrer die Balance und damit die Beherrschung über die Maschine verliert.

Bremsen Sie deshalb ausschließlich beim Geradeausfahren.





ABSTELLEN DES MOTORS

- Drehen Sie den Gasgriff zu.
- Ziehen Sie den Kupplungshebel, und schalten Sie auf Leer-
- Drücken Sie den Motorstoppschalter, bis der Motor stoppt.
- Stellen Sie den Benzinhahn von ON zurück auf OFF.

EINFAHREN

WENN DAS MOTORRAD NEU IST

- 1) Den Motor vor dem Losfahren warmlaufen lassen.
- 2) 1 Stunde lang mit verschiedenen Gasdrehgrifföffnungen, jedoch stets mit weniger als Halbgas fahren.
- 3) 1 Stunde lang mit verschiedenen Gasdrehgrifföffnungen, jedoch stets mit weniger als Dreiviertelgas fahren.
- Die Einfahrperiode ist der Zeitraum mit dem größten Verschleiß.
- Die Schrauben und Muttern des neuen Motorrads können sich etwas lösen. Während der Einfahrperiode häufig prüfen und festziehen.

AUSTAUSCH VON MASCHINENTEILEN

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

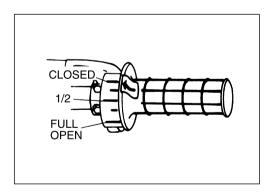
Kolben

Kolbenring

Zylinder

Kurbelwelle

Kurbelwellenlager



- NOTIZEN -

REGELMÄSSIGE WARTUNG

INHALI —	
INSPEKTION VOR DEM TRAINING	2- 2
TABELLE FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNGSARBEITEN	2- 3
ZÜNDKERZE	2- 4
LUFTFILTER	2- 4
GETRIEBEÖL	<i>2- 6</i>
KÜHLMITTEL	<i>2- 7</i>
KUPPLUNGSSEILZUG	<i>2- 8</i>
GASSEILZUG	<i>2- 9</i>
KRAFTSTOFFSCHLAUCH	2- 9
KRAFTSTOFFHAHN	2- 9
ZYLINDERKOPF, ZYLINDER UND KOLBEN	<i>2</i> -10
AUSLASSVENTIL	<i>2</i> -10
AUSPUFFSCHALLDÄMPFER	2-11
ANTRIEBSKETTE UND ZAHNRÄDER	2-11
KETTENFÜHRUNG, PUFFER UND SPANNRAD	2-13
BREMSEN	2-14
TELEGABEL	<i>2-15</i>
HINTERRADAUFHÄNGUNG	<i>2-15</i>
RÄDER UND REIFEN	2-16
LENKUNG	2-16
SCHMIERUNG	2-17
ANZUGSDREHMOMENTE	2-18

INSPEKTION VOR DEM TRAINING

PRÜFGEGENSTAND	PRÜFEN IM HINBLICK AUF		
Zündkerze	Wärmewert, schmutzige Elektroden, fester SitzLockeres Hochspannungskabel		
Luftfiltereinsatz	Schmierung		
Getriebeöl	Ölstand		
Kühlmittel	Kühlmittel-Füllstand		
Kühlsystem	KühlerschlauchschadenKühlmittelleck		
Kupplung	Spiel Glatter Betrieb		
Gasdrehgriff	Spiel Glatter Betrieb		
Bremsflüssigkeit	Flüssigkeitsstand		
Bremsen	Bremshebelposition, BremspedalhöheBremshebel/Pedal-SpielFunktion		
Kette	Durchhang, Schmierung, Zustand des Öffnungsgliedes		
Kettenführung/Puffer	Verschleiß, Schäden		
Federung	Glatter Betrieb Telegabel-Luftdruckeinstellung		
Räder	Speichenspannung Felgenverschlußspannung		
Reifen	Reifendruck		
Lenkung	Sauberer Betrieb, Spiel		
Auspuffrohr	Fester Sitz		
Schrauben und Muttern	Anzugsdrehkraft		

INSPEKTION VOR DEM RENNEN

PRÜFGEGENSTAND	PRÜFEN IM HINBLICK AUF	
Alle Punkte der Inspektion vor dem Training wie oben, plus.		
Luftfilter	Sauberkeit	
Kupplung	Verschleiß und Verformung von Kupplungsscheiben	
Bremsklötze	Verschleiß	
Zahnräder	Verschleiß	
Kraftstofftank	Lecks Kraftstoffilter, Verstopfung	
Kraftstoffschlauch	Schäden	
Auspuffrohr	Schäden	
Kolben und Zylinder	 Ölkohleablagerungen im Brennraum Ölkohleablagerungen auf Kolbenboden Verschleiß von Kolben und Zylinder 	
Telegabel	Glatter ßetrieb Teleskopgabel-Luftdruck	

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.

-			<u> </u>	
Wartungs- intervall	Jedes Rennen	Alle 3 Rennen	Alle 9 Rennen	
Gegen- stand Stunder	Alle 2 Stunden	Alle 6 Stunden	Alle 18 Stunden	Bemerkungen
Zündkerze	I	R		
	_			Den Luftfiltereinsatz nach Bedarf
Luftfilter	С	_	_	austauschen.
Getriebeöl	_	R	_	Nach dem ersten Einfahren austauschen
Kühlsystem	I	_	_	Kühlerschlauch und Kühlmittel jedes Jahr austauschen. Spülen für Überholung oder Lagerung.
Kupplung	I	_	_	Die Kupplungsscheiben nach Bedarf austauschen.
Gasseilzug und Kupplungsseilzug	I&L	_	_	
Vergaser	I	_	_	
Kraftstoffschlauch	I	_	_	Alle 4 Jahre austauschen.
Kolben	_	_	R	
Kolbenring	_	R	_	
Zylinderkopf, Zylinder	_	С	_	
Auslaßventil	_	С	_	
Auspufftopf	I	_	_	
Kette	I&L	R	_	Alle 30 Minuten Durchhang einstellen.
Motorzahnrad	I	_	_	
Hinteres Zahnrad	I	_	_	Die Zahnradschrauben beim ersten Fahren, danach alle 10 Minuten und dann bei jedem Rennen festziehen.
Kettenpuffer	_	R	_	
Kettenführung	_	R	_	
Kickstarterhebel	I&L	_	_	
Bremse	I	_	_	Bremsschlauch und Flüssigkeit jedes Jahr austauchen.
Telegabelöl	_	R	_	Nach dem ersten Einfahren wechseln.
Telegabel	I	_	_	Das Gabelinnenrohr häufig auf Ungewöhnlichkeiten prüfen. Den Luftdruck prüfen.
Hinterradaufhän- gung-Drehteil	I	_	_	Hinterradaufhängung häufig kontrollieren und Drehteile bedarfsgemäß schmieren.
Reifen	I	_	_	
Speichennippel	I	_	_	Alle 20 Min. bis zu den ersten 2 Stunden inspizieren, und anschließend vor jeder Fahrt.
Lenkung	<u> </u>	_	_	
Schrauben u. Muttern	Т	_	_	Jede Stunde erneut festziehen.

ANMERKUNG: R = Auswechseln, C = Reinigen, T = Anziehen, I = Inspizieren und reinigen, einstellen, schmieren oder auswechseln, je nach Fall, L = Schmieren.

ZÜNDKERZE

 Nachdem die Zündkerze herausgedreht werden ist, folgendes prüfen: Zündkerzenzustand, Elektrodenfarbe, Vorhandensein von Ölkohleablagerungen, Elektrodenabstand und Vorliegen eines Scheibenschadens.

ANMERKUNG:

Bevor die Zündkerze herausgedreht wird, Schmutz um den Kerzensockel herum beseitigen, damit keine Fremdkörper in die Brennkammer eindringen können.

• Die Farbe der Porzellanspitze prüfen.

Porzellanspitzenfarbe	Ursache	
Weiß (überhitzt)	Heißtyp-ZündkerzeFrüher ZündzeitpunktMageres Kraftstoff/LuftgemischSchlechter Kraftstoff	
Schwarz (verschmutzt)	Kalttyp-ZündkerzeSpäter ZündzeitpunktFettes Kraftstoff/LuftgemischFette Öl/Kraftstoffmischung	

• Den Elektrodenabstand mit einer Fühlerlehre messen.

DATA Elektrodenabstand: 0,7 - 0,8 mm

DATA Standard-Zündkerze

NGK	BR10ES
-----	--------

HINWEIS

Den Zündkerzen-Wärmewert immer richtig wählen. Wenn er falsch ist, können Schäden am Motor bewirkt werden.

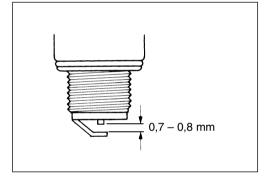
Den Zündkerzen-Wärmewert erst wählen, nachdem Zündzeitpunkt, Vergaser und Öl/Kraftstoffmischung richtig eingestellt sind.

 Die Zündkerze zuerst mit der Hand einschrauben und dann mit dem richtigen Anzugsmoment festziehen.

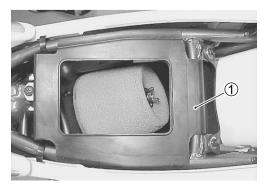
▼ Zündkerze: 28 N·m (2,8 kgf·m)

LUFTFILTER LUFTFILTEREINSATZ-AUSBAU

- · Den Sitz abnehmen.
- Die Luftfilterkappe ① entfernen.







- Die Flügelmutter 2 abschrauben.
- Den Einsatz vom Einsatzhalter abnehmen.

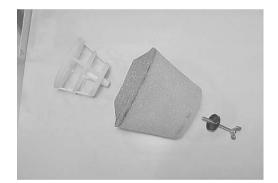


WASCHEN

- Eine Wanne, die groß genug ist, um den Einsatz aufzunehmen, mit nicht-entflammbarem Lösungsmittel A füllen. Den Einsatz in das Lösungsmittel tauchen und waschen.
 - A: 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 B hineingießen und gut in den Einsatz einarbeiten.
 - **B**: MOTUL AIR FILTER OIL oder gleichwertiges Filteröl
- Den Einsatz pressen, um überschüssiges Öl zu entfernen.



- Fett auf den Einsatzsockel auftragen, wo er das Luftfiltergehäuse berührt.
- Den Einsatz wieder am Einsatzhalter anbringen.



• Den Einsatz in das Luftfiltergehäuse einsetzen.

HINWEIS

Falscher Einbau des Filtereinsatzes erlaubt das Eindringen von Staub und Schmutz in die Brennkammer, Dadurch wird Kolben- und Zylinderverschleiß verursacht.

Immer sicherstellen, daß die Einsatzdichtungen nach dem Einbau des Filtereinsatzes richtig sitzen.

• Die Luftfilterkappe richtig wie abgebildet installieren.

ANMERKUNG:

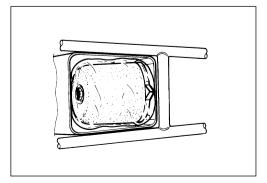
Betrieb des Motors ohne Luftfilterdeckel kann die Vergasung beeinflussen. Den Motor nicht ohne Luftfilterdeckel laufen lassen.

ANMERKUNG:

Den unten gegebenen Anweisungen folgen, um den Luftfiltereinsatz beim Reinigen des Motorrads trocken zu halten.

- Den Einsatz mit einer Plastiktüte abdecken.
- · Den Sitz einbauen.
- Kein Hochdruckwasser auf das Luftfiltergehäuse spritzen.





GETRIEBEÖL

A VORSICHT

Getriebeöl und Auspuffrohre können in heißem Zustand Verbrennungen verursachen.

Mit dem Ablassen des Öls warten, bis sich Ölablaßschraube und Auspuffrohre soweit abgeküht haben, daß sie mit bloßen Händen angefaßt werden können.

WARNUNG

Öl, ob neu oder gebraucht, und Lösemittel können gefährlich sein. Kinder und Haustiere sind (durch versehentliches Verschlucken) besonders gefährdet. Wiederholter Kontakt mit gebrauchtem Motoröl über einen längeren Zeitraum kann zu Hautkrebs führen. Kurzzeitiger Kontakt mit gebrauchtem Öl oder einem Lösemittel kann Hautreizungen hervorrufen.

- Sorgen Sie dafür, daß Kinder und Haustiere keinen Zugang zu Öl oder Lösemitteln haben.
- Tragen Sie ein langärmeliges Hemd und wasserdichte Handschuhe.
- Falls Öl oder ein Lösemittel auf Ihre Haut gelangt ist, waschen Sie die betroffene Stelle gründlich mit Wasser und Seife ab.

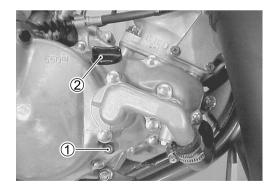
ANMERKUNG:

- * Gebrauchtes OI und Losemittel sind dem Recycling zuzufuhren bzw. ordnungsgemas zu entsorgen.
- * Bevor Sie mit der Arbeit beginnen, vergewissern Sie sich, dass die Ölkanne frei von Staub. Schmutz und anderen Fremdkorpern sind.

GETRIEBEÖLSTANDKONTROLLE UND NACHFÜLLEN VON GETRIEBEÖL

- Den Motor einige Minuten laufen lassen und dann stoppen. 5 Minuten warten.
- Das Motorrad auf ebenem Untergrund abstellen und senkrecht
- Die Ölstandschraube 1 herausdrehen. Prüfen, ob Öl aus dem Loch abläuft.
- Falls Öl nicht aus dem Loch herausfließt, den Öleinfüllverschluß ② öffnen, und das vorgeschriebene Öl nachfüllen. Den Öleinfüllverschluß und die Ölstandschraube sicher festziehen, dann das obige Prüfverfahren noch einmal durchführen.
- Den Öleinfüllstopfen und die Ölstandschraube fest schließen.

Olstandschraube: 5,5 N·m (0,55 kgf·m)



GETRIEBEÖLWECHSEL

- · Den Motor warmlaufen lassen.
- Das Motorrad auf ebenem Untergrund abstellen und senkrecht
- Einfüllverschluß 1) und Ablaßschraube 2 abnehmen. Das Öl vollständig ablaufen lassen.
- Die Ablaßschraube fest anziehen.

Ablaßschraube: 23 N·m (2,3 kgf·m)

• Motoröl der vorgeschriebenen Menge einfüllen.

DATA Ölwechsel 550 ml

Getriebeölsorte: SAE 10W-40, API SF/SG oder SH/SJ mit JASO MA

- Den Öleinfüll verschluß festziehen.
- Den Motor einige Minuten laufen lassen und dann stoppen. Einige Minuten lang warten.
- Den Ölstand prüfen. (2-6)

KÜHLMITTEL ÜBERPRÜFUNG DES KÜHLMITTELSTANDS

WARNUNG

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

Nicht den Kühlerdeckel bei heißem Motor öffnen, sondern immer warten, bis sich der Motor ausreichend abgekühlt hat.

- Den Kühlerdeckel 1 abnehmen.
- Prüfen, ob der Kühlmittelstand an der Unterseite des Einfülllochs ist, und nach Bedarf mit geeignetem Kühlmittel nachfüllen.
- Den Kühlerdeckel fest schließen.

HINWEIS

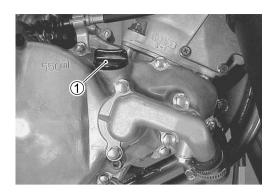
Wenn der Kühlerdeckel nicht richtig angezogen ist, erreicht das Kühlsystem nicht den vorgeschriebenen Betriebsdruck, und Kühlmittel läuft aus.

Den Kühlerdeckel festziehen, bis er richtig festsitzt.

ANMERKUNG:

- Dieses Motorrad hat keinen Überlauftank am Ende des Lüftungsschlauchs. Darum nimmt der Kühlmittelstand während der Fahrt ab. Den Kühlmittelstand vor jedem Fahrtantritt prüfen.
- * Beim Nachfüllen des Kühlmittels immer sicherstellen, daß es im Verhältnis 50:50 mit destilliertem Wasser gemischt ist. Wenn nur Wasser hinzugefügt wird, wird das Kühlmittel verdünnt, und die Leistung nimmt entsprechend ab.
- Falls die Möglichkeit besteht, daß das Motorrad Temperaturen von unter -31 °C ausgesetzt wird, ist die Frostschutzmittel-Konzentration auf 55% oder 60% zu erhöhen, wie in Abbildung 1 gezeigt.

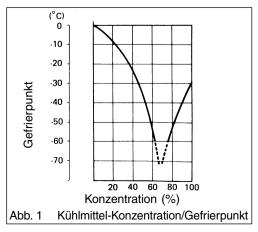
Frostschutzmittel-Konzentration	Gefrierpunkt
50%	– 31°C
55%	− 40°C
60%	– 55°C











NACHFÜLLEN VON KÜHLMITTEL

- Kühlmittel ablassen. (12-3)
- Kühlmittel einfüllen. (12-3)
- Frostschutzmittel und Sommer-Kühlmittel verwenden, das für den Aluminiumkühler geeignet ist, gemischt mit destilliertem Wasser in einem Verhältnis von 50:50.

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.

Das Kühlmittel nicht Kindern oder Haustieren zugänglich machen. Falls jemand versehentlich Kühlmittel in ein Auge oder auf die Haut bekommt, sofort mit Wasser

abspülen.

KÜHLSYSTEM-INSPEKTION

Die folgenden Punkte for dem Training oder Rennen prüfen.

- Kühlmittellecks
- Risse oder Schäden an Kühlmittelschläuchen
- Fester Sitz des Kühlers



- Zustand des Kühlerlüftungsschlauchs
- Zustand der Kühlerrippen

KUPPLUNGSSEILZUG

Das Kupplungsseilzugspiel wie folgt einstellen:

GRÖSSERE EINSTELLUNG

- Die Sicherungsmutter ① lösen.
- Den Einsteller 2 so drehen, daß der Kupplungshebel an seinem Ende 10 – 15 mm Spiel hat, bis Widerstand zu spüren ist.
- Die Sicherungsmutter 1 anziehen.

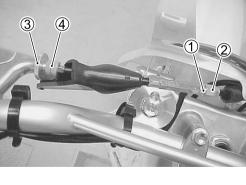
DATA Kupplungshebelspiel: 10 - 15 mm

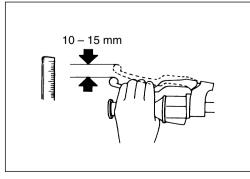
KLEINERE EINSTELLUNG

- Die Sicherungsmutter 3 lösen.
- Den Einsteller 4 so drehen, daß der Kupplungshebel an seinem Ende 10 - 15 mm Spiel hat, bis Widerstand zu spüren ist.
- Die Sicherungsmutter 3 anziehen.

DATA Kupplungshebelspiel: 10 - 15 mm







GASSEILZUG

WARNUNG

Unangemessenes Gasseilzugspiel kann bei Lenkerdrehung ein plötzliches Ansteigen der Motordrehzahl verursachen. Dies kann zu einem Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug führen.

Das Gasseilzugspiel so einstellen, daß die Motordrehzahl durch Lenkerbewegungen nicht beeinflußt wird.

Das Gasseilzugspiel wie folgt einstellen:

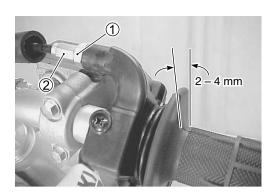
- Die Sicherungsmutter 1 lösen.
- Den Einsteller 2 so drehen, daß der Gasdrehgriff im Umkreis 2 - 4 mm Spiel hat.
- Die Sicherungsmutter ① anziehen.

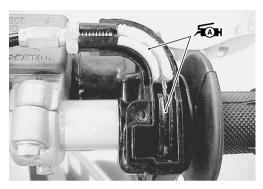
DATA Gasseilzugspiel: 2 – 4 mm

- Die Gasseilzugehäuseabdeckung abnehmen.
- Öl auf das Gasseilzugkabel auftragen.
- Fett auf die Gasseilzugkabelspule auftragen.

KRAFTSTOFFSCHLAUCH

- Falls irgendwelche Defekte vorgefunden werden, muß der Kraftstoffschlauch durch einen neuen ersetzt werden.
- Den Kraftstoffschlauch alle vier Jahre auswechseln.







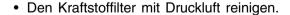
KRAFTSTOFFHAHN

- · Den Kraftstoff ablassen.
- Den Kraftstoffschlauch ① abtrennen, und den Kraftstoffhahn 2 abnehmen.

WARNUNG

Benzin ist äußerst feuergefährlich und explosiv.

Wärme, Funken und Flammen von Benzin fernhalten.

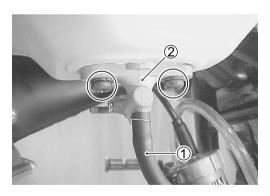


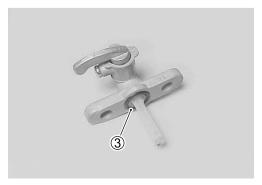
ANMERKUNG:

Der O-Ring 3 muß durch einen neuen ersetzt werden, um ein Auslaufen von Kraftstoff zu vermeiden.

ANMERKUNG:

Kraftstoff kann nicht unbehindert strömen, wenn der Kraftstoffilter mit Ablagerungen verschmutzt ist.





ZYLINDERKOPF, ZYLINDER UND **KOLBEN**

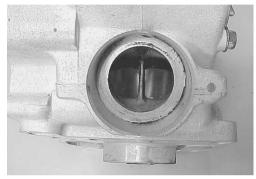
ZYLINDERKOPF

- Den Zylinderkopf abnehmen. (5-6-3)
- Ölkohleablagerungen von der Brennraum-Oberfläche beseiti-
- Im Hinblick auf Nadellöcher, Risse und andere Schäden prüfen.



ZYLINDER

- Den Zylinder abnehmen. (5-6-3)
- Ölkohleablagerungen vom Auslaßöffnung entfernen.
- Im Hinblick auf Kratzer und Verschleiß an der Zylinderbuchse prüfen.



KOLBEN

- Den Kolben ausbauen. (6-4)
- Ölkohleablagerungen von der Oberfläche des Kolbens beseitigen.
- · Auf Kratzer, Risse und Abnutzung um Kolbenbolzenlager überprüfen.
- Kleinere Oberflächenschäden mit Schleifpapier Nr. 1 000 bis Nr. 1 200 ausbessern.
- Den Kolbenring auf Abnutzung überprüfen. Ölkohleablagerungen von der Kolbenringnut beseitigen.

AUSLASSVENTIL

- Das Auslaßventil ausbauen. (5-4)
- Ölkohleablagerungen vom Auslaßventil und der Auslaßventilführung entfernen.
- Im Hinblick auf Verschleiß und Schäden prüfen.
- Den Lüftungsschlauch auf Teerverstopfung überprüfen. Verstopfung gegebenenfalls beseitigen.

ANMERKUNG:

Der Gebrauch verschiedener Motorölsorten kann dazu führen, daß Teer von den Lüftungsschläuchen heruntertropft.





AUSPUFFSCHALLDÄMPFER SCHALLDÄMPFER-INSPEKTION UND -**AUSTAUSCH**

- Sitz und rechte Rahmenabdeckung ausbauen.
- Die Schalldämpfer-Befestigungsschrauben lösen, und den Schalldämpfer abnehmen.
- · Die drei Schrauben herausdrehen, dann das schwarze Frontrohr vom Aluminiumgehäuse abnehmen.
- Die Glaswolle 1) auf Verstopfung mit Ölkohlablagerungen bzw. Teer kontrollieren.
- Die Glaswolle (1) erforderlichenfalls durch eine neue ersetzen.

SCHALLDÄMPFER-ZUSAMMENBAU

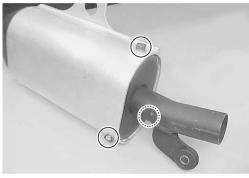
- Glaswolle 1) und schwarzes Frontrohr am Aluminiumgehäuse anbringen.
- Die drei Schrauben anziehen.

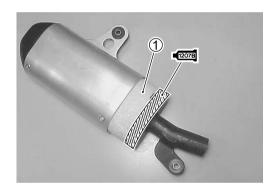
ANMERKUNG:

Zur Abdichtung zwischen dem Flansch des schwarzen Frontrohrs und dem Aluminiumgehäuse SUZUKI BOND 1207B auf die Kontaktzone des Flansches auftragen.

■1207B 99000-31140: SUZUKI BOND 1207B



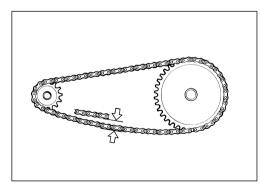




ANTRIEBSKETTE UND ZAHNRÄDER ANTRIEBSKETTEN-DURCHHANG

- Das Motorrad auf dem Seitenständer aufstellen.
- · Den Kettendurchhang in der Mitte zwischen den beiden Zahnrädern prüfen.

DATA Kettendurchhang: 40 - 50 mm



ANTRIEBSKETTEN-EINSTELLUNG

- Die Achsmutter 1 lösen.
- Die Sicherungsmutter 2 lösen.
- Den Antriebskettendurchhang durch Drehen der Einsteller ③ vorschriftsgemäß einstellen.
- Die Ausrichtmarken 4, rechts und links, müssen in derselben Position sein.
- Die Achsmutter ① und die Sicherungsmutter ② anziehen.

Achsmutter: 72 N·m (7,2 kgf·m)

ANMERKUNG:

Die Antriebskette im oberen Zug festziehen und zum Blockieren einen Stab zwischen Antriebskette und hinteres Zahnrad stecken, während die Achsmutter festgezogen wird. Dadurch wird verhindert, daß sich die Ketteneinsteller lösen.

20.-TEILUNGSLÄNGE

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

DATA Verschleißgrenze: 259 mm

ANTRIEBSKETTEN-SCHMIERUNG

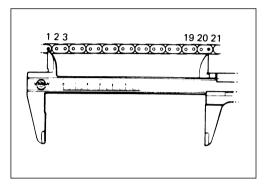
• Den Kettenclip und das Öffnungsglied von der Kette entfernen, und die Antriebskette abnehmen.

ANMERKUNG:

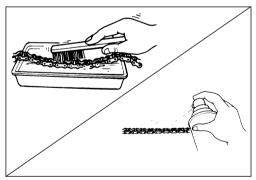
Darauf achten, nicht den Kettenclip zu verbiegen.

- Auf Verschleiß und Schäden an der Antriebskette prüfen, und nach Bedarf austauschen.
- Die Antriebskette mit nichtentflammbarer Lösungsflüssigkeit reinigen.
- Zum Reinigen der Antriebskette kein Benzin verwenden.
- · Die Antriebskette trocknen.
- Suzuki Chain Lube oder ein gleichwertiges Mittel auf die Laschen und Rollen auftragen.
- Die Antriebskette zusammenbauen.





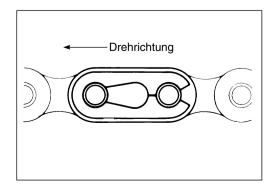




ANMERKUNG:

Den Antriebskettenclip wieder anbringen, so daß das Schlitzende gegen die Drehrichtung weist.

• Den Kettendurchhang justieren. (coben)



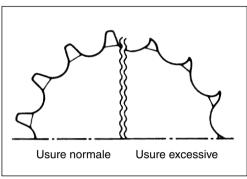
KETTENRAD-INSPEKTION

· Das Motorzahnrad und Hinterrad-Zahnrad im Hinblick auf Verschleiß und Risse prüfen. Die Kettenräder erforderlichenfalls auswechseln.

ANMERKUNG:

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





KETTENFÜHRUNG, PUFFER UND **SPANNRAD**

FÜHRUNG

• Die Antriebskettenführung 1 im Hinblick auf Verbiegung und Schäden prüfen.

ANMERKUNG:

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

• Kettenführungsschutz 2 auf Verschleiß überprüfen.

PUFFER

• Den Antriebskettenführungspuffer ③ auf Verschleiß und Schäden prüfen.

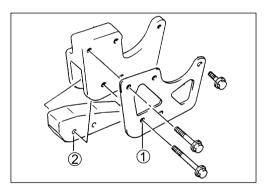
ANMERKUNG:

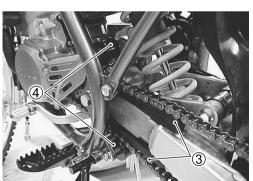
Die Antriebskette kann die Schwinge direkt berühren, wenn der Kettenführungspuffer verschlissen ist. Dadurch werden Schäden an Kette und Schwinge hervorgerufen.

SPANNRAD

- Die Antriebskettenspannräder 4 auf Verschleiß prüfen.
- Die Spannradschrauben auf festen Sitz prüfen.



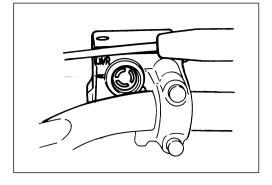




BREMSEN

BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND

• Den Bremsflüssigkeitsstand sowohl im vorderen als auch im hinteren Bremsflüssigkeitsbehälter prüfen. Wenn der Flüssigkeitsstand unter der Markierung LOWER (LWR) ist, mit Bremsflüssigkeit der vorgeschriebenen Sorte nachfüllen, bis die Markierung UPPER erreicht ist. Auf Bremsklotzverschleiß und Flüssigkeitsaustritt prüfen, wenn der Bremsflüssigkeitsstand abnimmt.



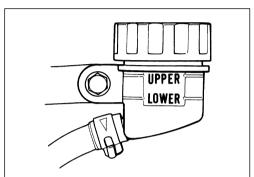


Bremsflüssigkeit: DOT 4

WARNUNG

Bremsflüssigkeit ist gesundheitsschädlich, wenn sie geschluckt oder in Kontakt mit Haut oder Augen gebracht

Bremsflüssigkeit nicht Kindern oder Haustieren zugänglich machen. Falls jemand versehentlich Bremsflüssigkeit schluckt, sofort Erbrechen hervorrufen und einen Arzt benachrichtigen. Falls Bremsflüssigkeit in ein Auge oder auf die Haut bekommt, sofort mit Wasser abspülen.



WARNUNG

Die Verwendung anderer Bremsflüssigkeit als DOT4 aus einem versiegelten Behälter kann zu Schäden an der Bremsanlage und zu Unfällen führen.

Nur DOT4 Bremsflüssigkeit aus einem versiegelten Behälter verwenden. Niemals andere Typen von Bremsflüssigkeiten verwenden oder einmischen.

HINWEIS

Verschüttete Bremsflüssigkeit kann Lackierungen und Plastikteile beschädigen.

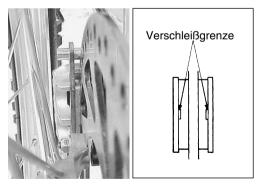
Immer darauf achten, keine Bremsflüssigkeit zu verschütten, wenn der Bremsflüssigkeitsbehälter aufgefüllt wird. Verschüttete Bremsflüssigkeit sofort abwischen.

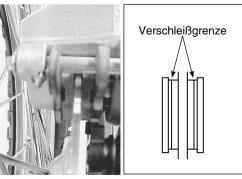
BREMSKLOTZ

• Die Bremsklötze auf Verschleiß prüfen. Wenn die Bremsklötze verschlissen sind, durch neue ersetzen. (2715-4)

ANMERKUNG:

- * Das Bremspedal bzw. den Bremshebel mehrmals "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.





VORDERBREMSHEBELEINSTELLUNG

Das Spiel des Vorderbremshebels wie folgt einstellen:

- Sicherungsmutter 1 lösen.
- Die Einstellschraube 2 heraus- oder hereindrehen, um das vorgeschriebene Spiel zu erhalten.

DATA Bremshebelspiel: 5 - 20 mm

• Sicherungsmutter 1 anziehen.

WARNUNG

Wenn das Spiel des Bremshebels weninger als 5 mm beträgt, kann die Bremse schleifen.

Nicht das Spiel des Bremshebels auf weniger als 5 mm einstellen.

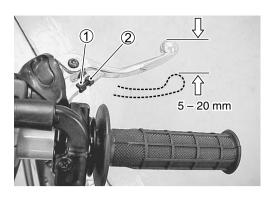
BREMSPEDALHÖHENEINSTELLUNG

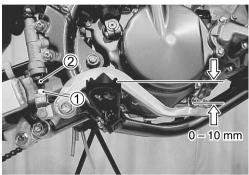
Die Höhe des Bremspedals wie folgt einstellen:

- Sicherungsmutter 1 lösen.
- Die Bremspedalhöhe durch Drehen der Einstellschraube 2 einstellen, so daß das Pedal 0 - 10 mm unter der Oberfläche der Fußraste ist.
- Sicherungsmutter 1 anziehen.



18 N·m (1,8 kgf·m)



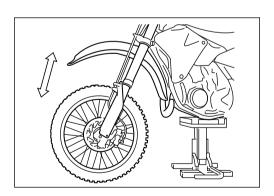


TELEGABEL

- Die Telegabel mehrmals nach oben und unten bewegen, und auf glatte Bewegung prüfen.
- Im Hinblick auf Schäden und Öllecks prüfen.
- · Einen Ständer unter das Fahrgestellrohr setzen, um das Vorderrad vom Boden abzuheben.
- Die Entlüftungsschraube herausdrehen, um den Luftdruck in den Gabelholmen dem Luftdruck anzugleichen. (4-8)
- Die Entlüftungsschraube wieder hineindrehen.
- Im Hinblick auf festen Sitz von Schrauben und Muttern prüfen.

HINTERRADAUFHÄNGUNG

- · Das Hinterrad mehrmals ein- und ausfedern lassen, und im Hinblick auf glatte Bewegung prüfen.
- Im Hinblick auf Schäden und Öllecks prüfen.
- Im Hinblick auf festen Sitz von Schrauben und Muttern prüfen.





RÄDER UND REIFEN

RADFELGE

- · Radlager auf Rattern überprüfen. Die Lager erforderlichenfalls auswechseln. (14-3 und 14-5)
- Die Radfelge auf Schlag überprüfen. (14-3 und 14-5)

SPEICHENNIPPEL UND FELGENSCHLOSS

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



HINWEIS

Inkorrekt festgezogene Speichennippel können zu einer Beschädigung des Rads führen.

Die Speichennippel mit weniger als einer halben Umdrehung schrittweise anziehen. Die Spannung der Speichen überprüfen, dann nötigenfalls die Speichennippel nachziehen.

• Die Felgensicherung 1 auf einwandfreien Sitz kontrollieren.

REIFENDRUCK

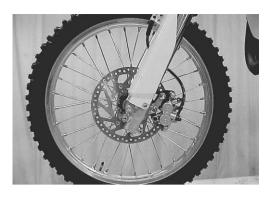
• Den Reifendruck vorne und hinten prüfen.

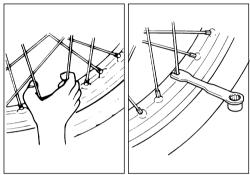
DATA Druck bei kaltem Reifen: 70 – 110 kPa

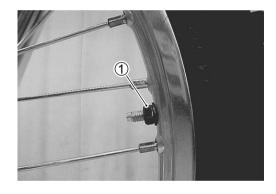
 $(0,7 - 1,1 \text{ kgf/cm}^2)$

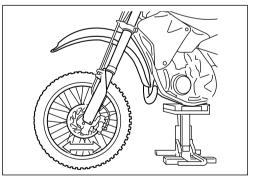
LENKUNG

 Die Lenkung durch Bewegen der Front nach vorne und hinten sowie nach rechts und links kontrollieren. Wenn die Lenkung Spiel hat oder klemmt, die Lenkschaft-Kopfmutter auf festen Sitz überprüfen und die Lenklager kontrollieren. (2716-13)









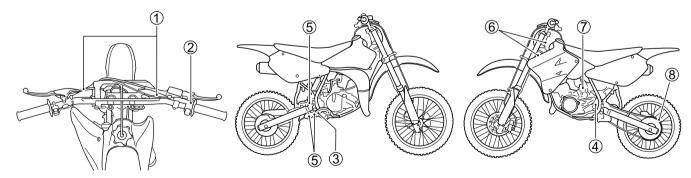
SCHMIERUNG

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

Nr.	GEGENSTAND	SCHMIER- MITTEL	HÄUFIGKEIT	KOMMENTARE
1	Innenkabel- enden, Hebel	А	Vor dem Rennen und zwischen Rennen	Öl durch die Seilzüge laufen lassen, bis es ganz am anderen Ende ankommt. Die Kabelenden an den Drehpunkten schmieren.
2	Gasdrehgriff, Drosselgehäuse, Seilzug	Α	Vor dem Rennen	Leicht im Inneren der Drossel- spule ölen. Von Schmutz frei- halten.
3	Bremspedal	С	Vor dem Rennen	Den Bremspedal-Drehpunkt schmieren.
4	Schwinge	С	Alle 3 Rennen. Häufiger, wenn erforderlich	Die Lager reinigen und packen. Dichtungen austauschen. Dichtungen einfetten.
5	Hinterrad Aufhängungs- gestänge	С	Alle 3 Rennen. Häufiger, wenn erforderlich	Die Lager reinigen und packen. Dichtungen austauschen. Dichtungen einfetten.
6	Lenkschaftlager	С	Alle 5 Rennen. Häufiger, wenn erforderlich.	Die Lager reinigen und packen. Dichtungen austauschen.
7	Starterwelle	Α	Vor dem Rennen	Die Starterwelle leicht einölen.
8	Antriebskette	В	Vor dem Rennen und zwischen Rennen	Die Antriebskette immer gründ- lich geschmiert halten. Immer auf Verschleiß und richtige Lage prüfen.

Die folgenden Materialien werden benötigt:

- A. Leichtöl, wie WD-40 oder rostlösendes ÖL.
- B. Suzuki-Kettenschmiermittel oder ein gleichwertiges Mittel
- C. Wasserfestes Radlagerfett



Den Wartungsplan genau einhalten. Die Demontage, die für die Schmierung vieler Teile erforderlich ist, stellt bereits eine wichtige Wartungsmaßnahme dar, denn sie gibt Ihnen die Möglichkeit, Verschleiß, Ermüdung, Einstellung und festen Sitz vieler Teile zu prüfen und Schmutz zu entfernen.

HINWEIS

Schmieren von Schaltern kann die Schalter beschädigen.

Kein Fett und Öl auf die Schalter aufbringen.

ANZUGSDREHMOMENTE

GEGENSTAND	N·m	kgf⋅m
Zylinderkopfmutter	28	2,8
Magnetzünderrotormutter	35	3,5
Zylindermutter	25	2,5
Kurbelgehäuseschraube	10	1,0
Kupplungsnabenmutter	70	7,0
Primärantriebsradschraube	70	7,0
Zündkerze	28	2,8
Getriebeöl-Ablaßschraube	23	2,3
Getriebeölstandschraube	5,5	0,55
Wasserpumpen-Ablaßschraube	5,5	0,55
Lenkstangen-Spannschraube	26	2,6
Obere Telegabel-Spannschraube (rechts und links)	23	2,3
Untere Telegabel-Spannschraube (rechts und links)	23	2,3
Lenkschaftkopfmutter	65	6,5
Gabelmittenschraube	55	5,5
Gabelzylinder-Innenstangen-Sicherungsmutter	20	2,0
Gabeldeckelschraube	35	3,5
Hauptzylinder-Befestigungsschraube (vorne)	10	1,0
Hauptzylinder-Befestigungsschraube (hinten)	10	1,0
Hinterrad-Hauptzylinderstangen-Sicherungsmutter	18	1,8
Bremsschlauchadapter (vorne)	18	1,8
Bremsschlauch-Verbindungsschraube (vorne und hinten)	23	2,3
Bremssattel-Befestigungsschraube (vorne)	23	2,3
Bremssattel-Befestigungsschraube (hinten)	23	2,3
Bremsen-Entlüftungsventil (vorne und hinten)	7,5	0,75
Scheibenbefestigungsschraube (vorne und hinten)	8,5	0,85
Scheibenbefestigungsmutter (vorne)	8,5	0,85
Vorderachsmutter	44	4,4
Motor-Befestigungsmutter (vorne)	45	4,5
Motoraufhängungsmutter (mitten)	43	4,3
Hinterachsmutter	72	7,2
Hintere Kettenradmutter	40	4,0
Antriebsketten-Spannradschraube	41	4,1
Speichennippel	4	0,4
Hintere Schwingendzapfenmutter (Motorbefestigung)	58	5,8
Stoßdämpfer-Befestigungsmutter (oben und unten)	60	6,0
Hinterraddämpfungshebel-Mittenmutter	80	8,0
Hinterraddämpfungshebel-Vordermutter	60	6,0
Hinterrad-Dämpfungsstangenmutter	80	8,0

Für andere Schrauben und Muttern, die in der Tabelle nicht aufgeführt sind, siehe diese Tabelle.

Schraubendurch-	Normale oder mit "4" markierte Schrauben		Kronenschrauben oder mit "7" markierte Schrauben	
messer (mm)	N⋅m	kgf⋅m	N⋅m	kgf⋅m
4	2,0	0,2	2,0	0,2
5	3,0	0,3	5,0	0,5
6	6,0	0,6	10,0	1,0
8	13,0	1,3	23,0	2,3
10	29,0	2,9	50,0	5,0
12	45,0	4,5	85,0	8,5
14	65,0	6,5	135,0	13,5
16	105,0	10,5	210,0	21,0
18	160,0	16,0	240,0	24,0

- NOTIZEN -

STÖRUNGSSUCHE

INHALT				
STÖRUNGSSUCHE	3- 2			
MOTOR	3- 2			
FAHRGESTELL	3- 5			

3

STÖRUNGSSUCHE

MOTOR

Störung	Mögliche Ursachen	Abhilfe
Motor springt	Schlechter Kraftstoff	Austauschen.
nicht oder nur	Keine Kraftstoffzufuhr zum Vergaser	
schwer an.	Verstopfter Kraftstoffhahn	Reinigen.
	Verstopfter Kraftstoffschlauch	Reinigen oder
		austauschen.
	Verstopfter Tankdeckel-Lüftungsschlauch	Reinigen.
	• Fehlfunktion am Vergaser-Schwimmerventil	Austauschen.
	Überlaufrohr des Vergasers verstopft	Reinigen.
	Entlüftungsrohr des Vergasers verstopft	Reinigen.
	Zu fette Kraftstoff/Luftmischung in der Brennkammer	Spülen.
	Falscher Zündzeitpunkt Kein Funke an Zündkerze	Einstellen.
	Niedrige Kompression	ا-13 کیا
	Verschlissener oder festsitzender Kolbenring	Austauschen
	Versoniissener oder lestsitzender Kolbenning	oder aufbohren.
	Verschlissener Zylinder	Austauschen.
	Luftleck von Zylinderdichtung	Austauschen.
	Luftleck von Kurbelwellen-Simmerring	Austauschen.
	- Latticek von Karbeiweilen-Gimmerning	Austauschen:
Motor bleibt	Schlechter Kraftstoff	Austauschen.
stehen.	Schmutzige Zündkerze	Reinigen oder
	9	austauschen.
	Verstopfter Kraftstoffschlauch	Reinigen oder aus
	'	tauschen.
	Verstopfter Luftfilter	Reinigen oder
	'	austauschen.
	Verstopfte Vergaserdüsen	Reinigen.
	Niedrige Kompression	
	Verschlissener oder festsitzender Kolbenring	Austauschen.
	Verschlissener Zylinder	Austauschen
		oder aufbohren.
	Luftleck von Zylinderdichtung	Austauschen.
	Luftleck von Kurbelwellen-Simmerring	Austauschen.
	Falscher Zündzeitpunkt	Einstellen.
	Schwimmerstand inkorrekt eingestellt	Einstellen.
Motor bringt	Schwimmerstand inkorrekt eingestellt	Einstellen.
nicht genug	Schlechter Kraftstoff	Austauschen.
Leistung.	Schleifende Bremsen	Einstellen.
Loiotarigi	Auspuffrohr rissig oder verrußt	Austauschen oder
	The part of the second	reinigen.
	Auslaßventil-Fehleinstellung	Einstellen.
	Ölkohleablagerungen am Auslaßventil	Reinigen.
	Verstopfter Luftfiltereinsatz	Reinigen oder
		austauschen.
	Verstopfte Vergaserdüsen	Reinigen oder
		austauschen.
	Kraftstoffstand im Vergaser falsch	Einstellen.
	Falscher Elektrodenabstand	Einstellen oder
	7	austauschen.
	Verschlissener Zylinder oder Kolbenring	Austauschen.
	Defektes Reedventil	Austauschen.
	Falscher Zündzeitpunkt	Einstellen.
Motor läuft	Großer Elektrodenabstand	Einstellen oder
schlecht bei	S. S. S. S. Elokuloudinastalia	austauschen.
niedrigen	Falsche Vergaserluftschrauben-Einstellung	Einstellen.
Drehzahlen.	Falscher Vergaser-Kraftstoffstand	Einstellen.
	Falsche Düsennadelgröße	Austauschen.
	Falscher Zündzeitpunkt	Einstellen.
	Fehlfunktion der CDI-Einheit	Austauschen.
	Schadhafte Zündspule	Austauschen.
i .		
	Magnetzünder-Fehlfunktion Magnetzünder-Kurzschluß	Austauschen. Austauschen.

Störung	Mögliche Ursachen	Abhilfe
Motor läuft schlecht bei hohen Drehzahlen.	Geringer Elektrodenabstand Falscher Vergaserkraftstoffstand Später Zündzeitpunkt Fehlfunktion der CDI-Zündeinheit Schaden an der Zündspule Verstopfter Luftfiltereinsatz Magnetzünder-Kurzschluß Riß im Auspuffrohr Auslaßventil-Fehlfunktion Festsitzender Kolbenring	Einstellen oder austauschen. Einstellen. Einstellen. Austauschen. Austauschen. Reinigen oder austauschen. Austauschen. Reinigen, einstellen oder austauschen. Austauschen.
Auslaßventil arbeitet nicht.	Ölkohleablagerungen am Auslaßventil Schäden am Auslaßventil Schäden am Regler Schäden an Auslaßventilwelle Ventilfederschäden	Reinigen. Austauschen. Austauschen. Austauschen. Austauschen.
Zündkerze zündet nicht.	Fehlfunktion der Zündspule Fehlfunktion der Zündkerze Fehlfunktion der Lichtmaschine Fehlfunktion der CDI-Einheit Großer Elektrodenabstand Fehlfunktion des Motorabstellschalters	Austauschen. Austauschen. Austauschen. Austauschen. Einstellen. Reparieren oder austauschen.
Ölkohle- ablagerungen auf dem Zünd- kerzenporzellan.	Zu fette Kraftstoff/Luftmischung Zu fette Öl/Kraftstoff-Mischung Falscher Zündkerzen-Wärmewert	Einstellen. Einstellen. Austauschen.
Schäden an den Zündker- zenelektroden.	Falscher Zündkerzen-Wärmewert Überhitzen Falsche Zündzeitpunktgabe Zündkerze locker Zu magere Kraftstoff/Luftmischung	Austauschen. If Unten Einstellen. Festziehen. Einstellen.
Überhitzen	Niedriger Kühlmittelstand Kühlmittelleck Zu magere Kraftstoff/Luftmischung Falscher Zündzeitpunkt Fehlfunktion der Wasserpumpe Ölkohleablagerungen am Zylinderkopf O-Ring des Zylinderkopfs beschädigt Ölkohleablagerungen am Auspuffrohr Falscher Zündkerzen-Wärmewert Schlechter Kraftstoff Rutschende Kupplung Lockerer Kühlerdeckel Beschädigte Kühlerrippen	Nachfüllen. Reparieren. Einstellen. Einstellen oder austauschen. Reinigen. Austauschen. Reinigen oder austauschen. Austauschen. Austauschen. Einstellen oder austauschen. Einstellen oder austauschen. Festziehen. Reparieren oder austauschen.
Zu starkes Sinken des Kühlmittelstands	Kühlerschlauch gerissen oder beschädigt Lockere Kühlerschlauchverbindung Kühler gerissen oder beschädigt Paßfläche des Wasserpumpendeckels beschädigt Wasserpumpendeckel rissig Wasserpumpendeckldichtung beschädigt Verschleiß oder Schäden an Wasserdichtung Schaden an Kühlerdeckeldichtung Falscher Kühlerdeckelventildruck Riß im Zylinder oder Zylinderkopf Schäden an Zylinder oder Zylinderkopf-O-Ringen	Austauschen. Reparieren. Reparieren oder austauschen.

3-4 STÖRUNGSSUCHE

Störung	Mögliche Ursachen	Abhilfe
Kupplung löst sich nicht.	Kupplungshebelspiel-Fehleinstellung Kupplungsfeder-Schaden Kupplungsscheiben-Verformung	Einstellen. Austauschen. Austauschen.
Rutschende Kupplung	Kupplungsseilzug-Fehleinstellung Schwache Kupplungsfeder Kupplungsdruckscheiben-Verschleiß Kupplungsscheiben-Verformung Kupplungsscheiben-Verschleiß	Einstellen. Austauschen. Austauschen. Austauschen. Austauschen.
Getriebe schaltet nicht.	Schaltnocken-Schäden Schaltgabel-Verformung Schaltklauen-Verschleiß	Austauschen. Austauschen. Austauschen.
Gänge springen heraus.	Verschleiß oder Schaden an Schaltgabelrillen Verschleiß oder Schaden an Schaltgabel Schäden am Schaltnockenanschlag	Austauschen. Austauschen. Austauschen.
Schalthebel kehrt nicht zurück.	Schwache Schaltrückholfeder Haken des Schalthebels	Austauschen. Reparieren oder austauschen.

FAHRGESTELL

Störung	Mögliche Ursachen	Abhilfe
Schwere Lenkung	Zu fest angezogene Lenkschaftmutter Schadhafte oder verrostete Lenkkopflager Verbogener Lenkschaft	Einstellen. Austauschen. Austauschen.
Wobbelndes Vorderrad	Lockere Speichennippel Radverzug Vorderradlagerschaden Falsche Anzugsdrehkraft der Achse	Einstellen. Austauschen. Austauschen. Festziehen.
Wobbelndes Hinterrad	Lockere Speichennippel Radverzug Hinterradlagerschaden Schwingenzapfenlagerschaden Falsche Anzugsdrehkraft der Achse Falsche Anzugsdrehkraft des Schwinge	Einstellen. Austauschen. Austauschen. Austauschen. Festziehen. Festziehen.
Weiche Vorder- radfederung	Geschwächte Feder Niedriger Ölstand Niedrige Ölviskosität Falsche Dämpfungskrafteinstellung Dämpfungsventil-Fehlfunktion Standardfeder zu weich	Austauschen. Nachfüllen. Austauschen. Einstellen. Austauschen. *Optionale Feder verwenden.
Harte Vorder- radfederund	Hoher Gabelölstand Hohe Gabelölviskosität Falsche Dämpfungskrafteinstellung Innenrohrverzug Standardfeder zu hart	Einstellen. Austauschen. Einstellen. Austauschen.
Weiche Hinter- radfederung	Schwache Feder Dämpfungskraft-Fehleinstellung Niedriger Gasdruck Standardfeder zu weich	Austauschen. Einstellen. Einstellen. *Optionale Feder verwenden.
Harte Hinter- radfederung	Dämpfungskraft-Fehleinstellung Dämpferstangenverzug Hinterradaufhängung-Drehteil ohne Fett Standardfeder zu hart	Einstellen. Austauschen. Schmieren. *Optionale Feder verwenden.
Schlechte Bremsleistung	Verschlissene Bremsklötze Falsches Luftablassen Schmutzige Bremsklötze und Scheibe Bremsflüssigkeitsleck	Austauschen. Luft ablassen. Reinigen. Reparieren.
Bremsgeräusch	Verschlissene Bremsklötze Verschlissene Bremsscheibe Schmutzige Bremsklötze und Scheibe	Austauschen. Austauschen. Reinigen.

^{*} Optionale härtere und weichere Federn sind lieferbar.

- NOTIZEN -

1

TUNING DER MASCHINE

INHALT —	
VERGASER-EINSTELLUNG	<i>4- 2</i>
PRINZIPIEN DER VERGASER-EINSTELLUNG	<i>4- 2</i>
VERGASER-TUNING IN DER PRAXIS	<i>4- 5</i>
TELEGABEL-EINSTELLUNG	<i>4- 8</i>
TELEGABELTELESKOPGABELFEDER-AUSTAUSCH UND	4- 8
ÖLSTAND-EINSTELLUNG	4- 9
HINTERRADAUFHÄNGUNG-EINSTELLUNG	<i>4-13</i>
HINTERRADAUFHÄNGUNG	4-13
RADAUFHÄNGUNGSABGLEICH	4-16

VERGASER-EINSTELLUNG

Der Vergaser Ihres Motorrads wurde auf der Basis umfangreicher Tests sorgfältig ausgewählt. Sie werden sehen, daß er unter den verschiedensten Einsatzbedingungen zufriedenstellend arbeitet. Für beste Ergebnisse empfehlen wir, Einstellungen und Düsen so zu lassen, wie sie ab Werk geliefert werden.

Beim Einsatz des Motorrads sind die Betriebsbedingungen zu berücksichtigen. Extreme Betriebsbedingungen sind in erster Linie begründet durch; große Höhenlagen und extrem niedrige oder hohe Temperaturen. Unter derartigen Bedingungen müssen Vergaserdüsen- bzw. andere Einstellungen unter Umständen leicht geändert werden. Fahrer, die mit der Funktionsweise und Düseneinstellung des KEIHIN-Vergasers nicht vertraut sind, sollten derartige Änderungen von ihrem autorisierten Suzuki-Händler vornehmen lassen. Mechanisch versierte Fahrer können die Vergaser-Einstellungen anhand der folgenden Informationen und technischen Daten selbst ändern.

Vergaser-Daten

Hauptdüse:

rorgacor Batori	
Bohrung	28 mm
Hauptdüse	Nr. 128
Düsennadel	24NAAH-3.
Langsamdüse	Nr. 50
Luftschraube	2 Drehungen nach außen
Schwimmerhöhe	19 mm
Einstellteile (mitgelieferte Teile	

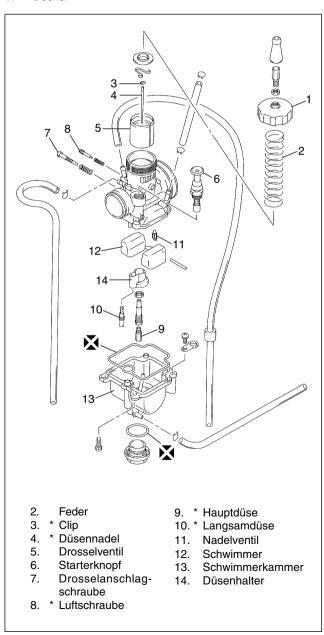
Nr. 125, Nr. 130, Nr. 135

PRINZIPIEN DER VERGASER-EINSTELLUNG

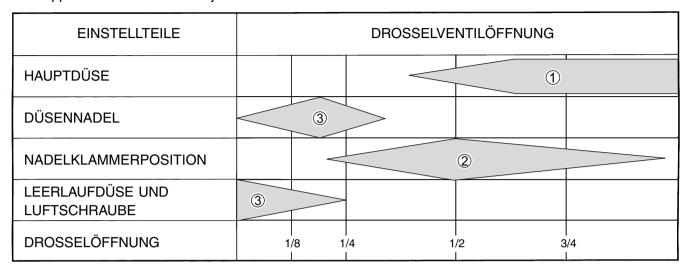
VERGASER-BAUTEILE UND DEREN FUNKTION

Der Vergaser besteht aus einer Reihe von Teilen, wie unten gezeigt. Die mit einem Sternchen (*) markierten Teile sind präzise bearbeitet und dienen zum Messen der Einsaugluft (Sauerstoff) und des Kraftstoffs, so daß sich das Luft/Kraftstoff-Mischungsverhältnis genau regeln läßt. Die Teile lassen sich in drei funktionsbezogene Gruppen einordnen: Leerlaufsystem (langsam), Zwischensystem und Hauptsystem. Sie arbeiten ihrer Funktion entsprechend in jedem Drosselklappen-Öffnungsbereich. Es ist erforderlich, diese Teile zur Vergaser-Feineinstellung zu kennen.

1. Deckel



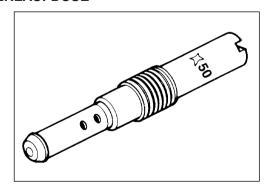
Wie unten gezeigt, befinden sich alle Abstimmteile zwischen dem Kraftstoff/Luft-Durchgang, und sie haben ihren eigenen einstellbaren Kraftstoff/Luft-Mischbereich, was die Drosselventilöffnung anbelangt. Aus der Tabelle geht hervor, daß der Vergaser das korrekte Kraftstoff/Luft-Gemisch in iedem Bereich aufgrund des überlappenden Einstellbereichs jedes Teils zum Motor liefern kann.



1) HAUPTSYSTEM 2) ZWISCHENSYSTEM 3) LANGSAMSYSTEM

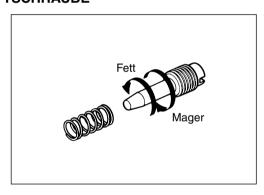
Zum Vergassereinstellen zuerst herausfinden, beiwelcher Drosselklappenöffnung eine falsche Luft-/ Kraftstoff-Mischung zugeführt wird. Dazu die Farbe des Auspuffgases, die Zündkerze, das Drosselansprechen, die Leistung etc. beurteilen. Dann das Teil (die Teile), das für den Drosselöffnungsbereich relevant ist, anhand der folgenden Anweisungen austauschen oder einstellen. Die in den Abbildungen gezeigten Größen gelten für die Standardeinstellung.

LEERLAUFDÜSE



Die Leerlaufdüse mißt den Kraftstoff, der zum Leerlaufsystem zugeführt wird. Jede Düsengröße ist mit einer Zahl gekennzeichnet. Größere Zahlen zeigen einen größeren Bohrungsdurchmesser an, und durch Verwendung einer Leerlaufdüse mit einer grö-Beren Kennzahl wird die Luft-/Kraftstoff-Mischung fetter.

LUFTSCHRAUBE

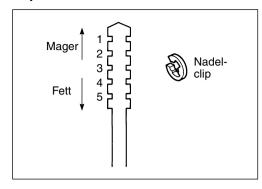


Die Leerlaufluftschraube liegt im Einlaßluftkanal und mißt die Luft für das Leerlaufsystem. Da sie ein Rechtsgewinde hat, wird der Luftkanal enger, wenn sie zugedreht wird; sie läßt dann eine kleinere Menge Einlaßluft durch. Dadurch wird das Luft-/Kraftstoff-Gemisch fetter. Die Luftflußregulierung ist innerhalb eines Bereichs von 1/2 - 2 und 1/4 Umdrehungen wirksam.

DÜSENNADEL

Bei einer Drosselklappenöffnung von 1/4 bis 3/4 ändert sich das Luft-/Kraftstoffgemisch je nach der Kraftstoffmenge, die durch den Unterdruck an der Nadeldüse durch den Spalt zwischen Düse und Nadel eingesaugt wird.

Nadelclip-Position



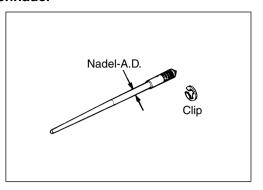
Die Nadeldüse ist mit dem Drosselventil über einen Nadelclip verbunden. Der untere Teil ist verjüngt und hat fünf Rillen in dem oberen Teil, wo der Nadelclip sitzt.

Zum Einstellen der Luft/Kraftstoffmischung mit der Düsennadel die Position des Nadelclips ändern, der auf die dritte Rille gesetzt ist. Je niedriger die Rille ist, auf die der Clip gesetzt wird, desto höher hebt sich die Düsennadel und desto größer wird der Abstand, wodurch das Luft/Kraftstoff-Mischungsverhältnis fetter wird.

Die Nadelclip-Position kann zur Feineinstellung um 1/2 geändert werden. Zum Ändern der Nadelclip-Position um 1/2 die Düsennadel des Typs 24NAAH durch den Typ 24NCDH ersetzen. Durch diese Änderung wird die Nadelposition um 1/2 zur mageren Seite verstellt.

	T	
Luft/Kraftstoff-	Nadeltyp und	
Mischung	Clip-Position	
Mager	24NCDH-1.	
★	24NAAH-1.	
	24NCDH-2.	
	24NAAH-2.	
	24NCDH-3.	
	24NAAH-3.	
	24NCDH-4.	
L	24NAAH-4.	
	24NCDH-5.	
Fett	24NAAH-5.	

Düsennadel



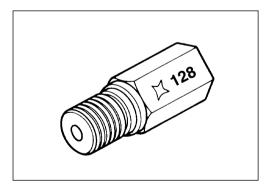
Nadelnummer



Ändern der Nadel selber reguliert die Luft/Kraftstoff-Mischung, besonders bei niedriger bis mittlerer Drosselöffnung. Je kleiner der A.D., desto fetter wird die Luft/Kraftstoff-Mischung.

Luft/Kraftstoff- Mischung	Nadelnummer	A.D.
Mager	24NAAK/24NCDK	2,415 mm
1	24NAAJ/24NCDJ	2,405 mm
	24NAAH/24NCDH	2,395 mm
	24NAAG/24NCDG	2,385 mm
Fett	24NAAF/24NCDF	2,375 mm

HAUPTDÜSE



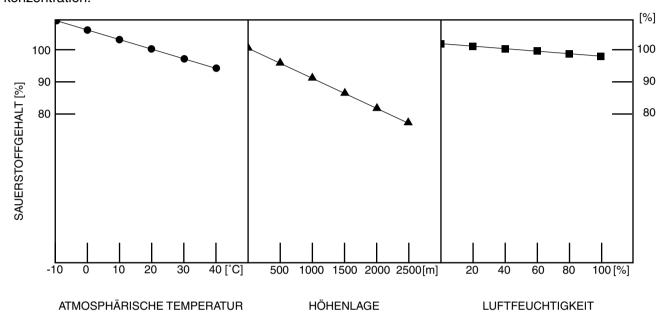
Die Hauptdüse, ebenso wie die Leerlaufdüse, reguliert den Luftfluß.

VERGASER-TUNING IN DER PRAXIS

Im vorherigen Abschnitt wurden die grundlegenden Prinzipien des Vergaser-Tunings besprochen. In diesem Abschnitt werden die Grundlagen des Vergaser-Tunings beschrieben, die erforderlich sind, wenn wechselnde Luftkonzentrationen (Sauerstoff) vorliegen.

SCHWANKUNGEN DER SAUERSTOFFKONZENTRATION UND VERGASERBEDINGUNGEN

Die Luft dehnt sich entsprechend Temperatur, Höhenlage und Feuchtigkeit aus oder zieht sich zusammen. und entsprechend ändert sich die Luftkonzentration (der Sauerstoffgehalt). Alle diese Faktoren beeinflussen die Eigenschaften der Luft, und die folgenden Kurven zeigen die Auswirkungen im Hinblick auf Sauerstoffkonzentration.



In den obigen Kurven wird die Sauerstoffkonzentration auf der senkrechten Achse gezeigt, und Temperatur, Höhenlage und Luftfeuchtigkeit jeweils auf der waagerechten. Die Sauerstoffkonzentration wird als 100% angenommen, wenn die Bedingungen 20 °C, 0 m ü.d.M. und 50% Luftfeuchtigkeit herrschen. Bei diesen Bedingungen wird für beste Motorleistung die normale Vergasereinstellung gewählt.

Die Kurve links zeigt, daß der Sauerstoffgehalt sich in dem Temperaturbereich von 0 bis 40 °C um ca. 10% ändert. Die mittlere Kurve zeigt, daß bei einer Höhenänderung von 0 bis 2 000 m eine Änderung des Sauerstoffgehalts um 20% eintritt, und die rechte Kurve zeigt eine Änderung um 5% bei einer Änderung der Luftfeuchtigkeit von 0 bis 100%. Der normale Luftfeuchtigkeitsbereich liegt zwischen 20 und 95%. Der Einfluß der Luftfeuchtigkeit auf den Sauerstoffgehalt ist darum so gering, daß er vernachlässigt werden kann. Entsprechend können wir sagen, daß die Sauerstoffkonzentration je nach Temperatur und Höhenlage unter normalen Fahrbedingungen um bis zu 20% schwanken kann. Andererseits ändert sich das Volumen des Kraftstoffs (Benzin) bei den beschriebenen Umgebungsbedingungen kaum. Darum wird das Kraftstoff/Luft-Gemisch bei zunehmender Sauerstoffkonzentration fetter, und bei abnehmender magerer.

Da der Vergaser Benzin und Luft mischt, die durch Düsen in verschiedenen Proportionen entsprechend der Drosselventilöffnung gemessen werden, wird das Kraftstoff/Luft-Gemisch beeinflußt, wenn die Luftkonzentration sich ändert, wie oben beschrieben. Dadurch wird verhindert, daß die richtige Motorleistung erreicht wird, und wenn die Mischung zu mager wird, kann Festfressen des Kolbens auftreten. Um solche Änderungen in der Luftkonzentration auszugleichen, muß die vorher beschriebene Vergasereinstellung vorgenommen werden. Das gleiche gilt für alle Motorräder und Geländefahrzeuge, wenn sie in Gebieten mit großen Höhen- und Temperaturänderungen eingesetzt werden. Im nächsten Abschnitt wird im Detail beschrieben, wie dieses Tuning vorgenommen wird.

BEURTEILUNG DES KRAFTSTOFF/LUFT-GEMISCHS

Um den Vergaser richtig einstellen zu können, muß man wissen, wie das im Vergaser erzeugte Kraftstoff/Luft-Gemisch zu beurteilen ist; ob es zu fett, zu mager, oder im richtigen Verhältnis gemischt ist. Nachfolgend werden Symptome aufgeführt, die zu beobachten sind, wenn der Motor nicht mit dem richtigen Kraftstoff/Luft-Gemisch vom Vergaser versorgt wird. Zur Beurteilung des Kraftstoff/Luft-Gemischs ist jeder einzelne Prüfpunkt in Betracht zu ziehen.

Wenn das Kraftstoff/Luft-Gemisch zu fett ist

- 1)Das Motorgeräusch ist dumpf und unterbrochen.
- Der Motorzustand wird schlimmer, wenn der Starter betätigt wird.
- 3) Der Motor läuft schlechter, wenn er warm wird.
- 4) Der Motor läuft besser, wenn der Luftfilter abgenommen wird.
- 5) Die Zündkerze wird durch Kohlenstoff verschmutzt (feucht und ölig).
- 6) Starker Rauch im Auspuffgas.

Wenn die Luft/Kraftstoff-Mischung zu mager ist

- 1) Der Motor überhitzt sich.
- Der Motorzustand wird besser, wenn der Starter betätigt wird.
- 3) Schlechte Beschleunigung.
- 4) Die Zündkerze ist weiß verbrannt.
- 5) Die Motordrehzahl schwankt, und die Motorleistung ist unzureichend.
- 6) Fehlzündungen und Klingeln treten auf.

EINSTELLVERFAHREN

Im folgenden werden die richtigen Tuning-Schritte für dieses Motorrad beschrieben. Fahren Sie zuerst das Motorrad, wo es verwendet werden soll, und stellen Sie den Motor nach Beurteilung der Luft/Kraftstoff-Mischung richtig ein.

Vergaser-Standardeinstellung

Hauptdüse: Nr. 128
Düsennadel: 24NAAH-3.
Langsamdüse: Nr. 50

Luftschraube : 2 Drehungen nach außen

EINSTELLTEILE UND SONDERZUBEHÖR

Hauptdüse

Luft/Kraftstoff- Mischung	GRÖSSE	TEILENUMMER
Mager	Nr. 115	09491-23027
A	Nr. 118	09491-23028
	Nr. 120	09491-24030
	* Nr. 122	09491-24031
	Nr. 125	09491-25019
	Nr. 128	09491-25020
	* Nr. 130	09491-26017
	Nr. 132	09491-26018
	* Nr. 135	09491-27016
	Nr. 138	09491-27017
	Nr. 140	09491-28019
▼	Nr. 142	09491-28020
Fett	Nr. 145	09491-29014

Leerlaufdüse

Luft/Kraftstoff- Mischung	GRÖSSE	TEILENUMMER
Mager	Nr. 45	09492-45032
1	Nr. 48	09492-48013
	Nr. 50	09492-50023
	Nr. 52	09492-52011
▼	Nr. 55	09492-55017
Fett	Nr. 58	09492-58001

Nadeldüsen

Luft/Kraftstoff- Mischung	GRÖSSE	TEILENUMMER
Mager	24NCDK	13383-03B90
A	24NAAK	13383-03B40
	24NCDJ	13383-03B80
	24NAAJ	13383-03B30
	24NCDH	13383-03B70
	24NAAH	13383-03B20
	24NCDG	13383-03B60
1	24NAAG	13383-03B10
	24NCDF	13383-03B50
Fett	24NAAF	13383-03B00

ANMERKUNG:

SCHRAFFIERT : STANDARD

* : EINSTELLTEILE

NICHT MARKIERT : SONDERZUBEHÖR

- 1) Einstellung des Leerlaufsystems
- 1)Die Luftschraube vorschriftsgemäß einstellen.
- 2) Durch Prüfung des Kraftstoff/Luft-Gemischs feststellen, ob die gewählte Leerlaufdüse die richtige ist oder nicht. Wenn das Kraftstoff/Luft-Gemisch zu fett ist, die Düse durch eine kleinere ersetzen. Wenn das Kraftstoff/Luft-Gemisch zu mager ist. die Düse durch eine größere ersetzen.

Beispiel: Starterdüse Nr. 50

Wenn das Kraftstoff/Luft-Gemisch zu fett ist, die Düse durch eine Leerlaufdüse Nr. 48 ersetzen. Wenn das Kraftstoff/Luft-Gemisch zu mager ist, die Düse durch eine Leerlaufdüse Nr. 52 ersetzen.

② Einstellung des Hauptsystems

Wenn die Drosselklappe auf 3/4 bis voll geöffnet wird, stellen Sie das Hauptsystem unter Beobachtung der Luft-/Kraftstoff-Mischung ein, nachdem das Leerlaufsystem richtig eingestellt worden ist.

- * Wenn bei der Wahl der Hauptdüse der gewünschte Wert zwischen den Werten der beiden Spalten liegt, ist die Hauptdüse mit der größeren Zahl zu wählen, um eim Festfressen des Kolbens zu vermeiden.
- Stellen Sie sicher, daß das Hauptsystem eingestellt ist, bevor Sie das Zwischensystem einstellen.

Beispiel: Hauptdüse Nr. 128

Wenn die Luft-/Kraftstoff-Mischung zu fett ist, nehmen Sie die Düse Nr. 125. Wenn die Luft-/ Kraftstoff-Mischung zu mager ist, nehmen Sie die Düse Nr. 130.

3 Einstellung des Zwischensystems

Beobachten Sie die Luft-/Kraftstoff-Mischung und stellen Sie das Zwischensystem ein, indem Sie die richtige Nadelgröße wählen. Ändern der Standardnadel innerhalb einer Größenstufe (größer oder kleiner) sollte jeder Rennbedingung gerecht werden.

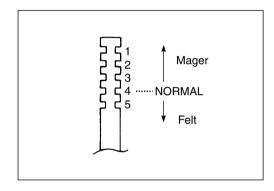
4 Endeinstellung des Leerlaufsys

Nachdem eine richtige Standardeinstellung durch Schritt 1 bis 3 erhalten ist, nehmen Sie eine Feineinstellung des Vergasers entsprechend den jeweiligen Rennbedingungen vor.

1)Das Kraftstoff/Luft-Gemisch durch Herausdrehen der Luftschraube innerhalb von 1/2 - 2 Drehunaen einstellen.

1/2 Drehung heraus

- 1 1/2 Drehung nach außen
- 2 Drehungen nach außen
- 2) Wenn sich das Gemisch durch Herausdrehen der Luftschraube um 1/2 – 2 und 1/4 Drehungen nicht einstellen läßt, muß das Startersystem 3 nachgestellt werden.
- ⑤ Endeinstellung des Zwischensystems. Feineinstellung des Zwischensystems durch Ändern der Klammer-Position.



TELEGABEL

Ein-/Ausfederdämpfungskraft und Ölmenge der Telegabel können den Wünschen und dem Gewicht des Fahrers sowie den Pistenbedingungen entsprechend eingestellt werden.

ANMERKUNG:

- Neue Telegabeln vor der Einstellung einfahren.
- · Immer linken und rechten Gabelholm gleich einstellen.

EINSTELLUNG DER EINFEDERDÄMPFUNGSKRAFT

• Die Einstellschraube ① bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen. Dies ist die härteste Position.

ANMERKUNG:

Zum Justieren des Einstellers muß die Einstellerschraube sachte bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn gedreht und dann um die empfohlene Anzahl von Drehungen zurückgedreht werden. Die Einstellerschraube darf nicht mit Gewalt über die Anschlagposition hinausgedreht werden, da der Einsteller anderenfalls beschädigt werden kann.



Standard-Einstellung: 7 Raststellen von der härtesten Position heraus.

EINSTELLUNG DER AUSFEDERDÄMPFUNGSKRAFT

• Die Einstellschraube ② bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen. Dies ist die härteste Position.

ANMERKUNG:

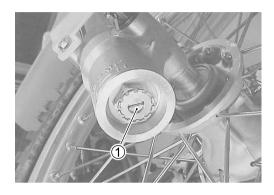
Zum Justieren des Einstellers muß die Einstellerschraube sachte bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn gedreht und dann um die empfohlene Anzahl von Drehungen zurückgedreht werden. Die Einstellerschraube darf nicht mit Gewalt über die Anschlagposition hinausgedreht werden, da der Einsteller anderenfalls beschädigt werden kann.

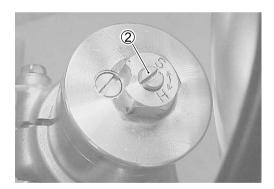
• Die Einstellschraube zur Standard-Position herausdrehen.

Standard-Einstellung: 1 und 1/2 Drehungen von der härtesten Position heraus

EINSTELLUNG DES LUFTDRUCKS

- Einen Block unter das Fahrgestellrohr schieben, um das Vorderrad vom Boden zu heben.
- Die Entlüftungsschraube ③ herausdrehen, um den Luftdruck in den Gabelholmen dem Luftdruck anzugleichen.
- Die Entlüftungsschraube wieder anbringen.







TELESKOPGABELFEDER-AUSTAUSCH UND ÖLSTAND-EINSTELLUNG

- Linken und rechten Gabelholm abnehmen. (16-3)
- Die Gabel vor der Zerlegung gründlich reinigen.

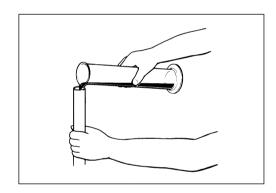
HINWEIS

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.

• Gabelöl ablassen. (16-4)

- Die Gabel ohne Feder senkrecht halten.
- · Ganz zusammendrücken.
- Das vorgeschriebene Gabelöl bis zum oberen Füllstand des Außenrohrs einfüllen.

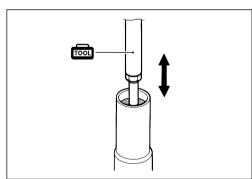


· Die Innenstange mit dem Spezialwerkzeug langsam mehr als zehn Male bewegen, bis keine Luftblasen mehr aus dem Öl herauskommen.



ANMERKUNG:

Gabelöl bis zur Oberkante des Außenrohrs nachfüllen, um Luft vollständig auszutreiben.



- Das vorgeschriebene Gabelöl erneut bis zum oberen Füllstand des Außenrohrs nachfüllen. Das Außenrohr einige Male aufund abbewegen, bis keine Luftblasen mehr aus dem Öl herauskommen.
- Die Gabel senkrecht halten und fünf bis sechs Minuten warten.

ANMERKUNG:

- * Den Ölstand stets über der Cartridge-Oberkante halten, da anderenfalls bei diesem Arbeitsschritt Luft in die Cartridge eindringen kann.
- * Luft muß unbedingt vollständig ausgetrieben werden.
- Die Gabel senkrecht halten, und den Gabelölstand mit dem Spezialwerkzeug einstellen.

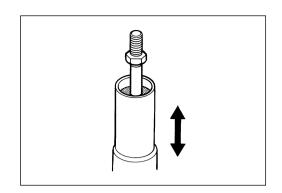
ANMERKUNG:

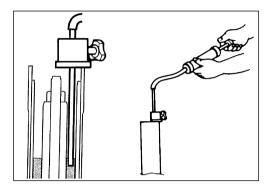
Beim Einstellen des Gabelölstands das Außenrohr ganz ohne die Gabelfeder zusammendrücken.

09943-74111: Gabelölstandlehre

99000-99001-SS5: SUZUKI FORK OIL SS-05

oder gleichwertiges Gabelöl





DATA

FEDER		STANDARD- ÖLFÜLLMENGE	ÖLMENGEN- EINSTELLBEREICH
Bei Gebrauch der S 2,8 N/mm (0	standard-Gabelfeder: 0,28 kgf/mm)	124 mm	114 – 147 mm
Bei Gebrauch der weichen Gabelfeder: 2,6 N/mm (0,26 kgf/mm)	Optionale Feder: 51171-03B30	120 mm	110 – 144 mm
Bei Gebrauch der harten Gabelfeder: 3,0 N/mm (0,30 kgf/mm)	Optionale Feder: 51171-03B60	130 mm	117 – 148 mm

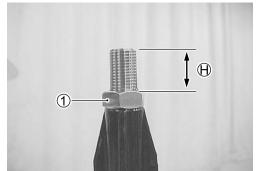
ANMERKUNG:

- * Den Gabelölstand unbedingt innerhalb des oben erwähnten Bereichs einstellen, da anderenfalls die Gabelleistung beeinträchtigt wird.
- * Der Ölstand sollte jeweils um 3 mm erhöht oder vermindert werden.
- * Der Ölstand muß in beiden Gabelholmen gleich sein.
- Die Innenstange mit dem Spezialwerkzeug hochziehen.

09940-52841: Innenstangenhalter

· Die Gabelfeder anbringen.





- Vor Montage des Gabeldeckels den Ausfederdämpfungseinsteller wie gezeigt auf 1,5 mm einstellen.
- Die Gabeldeckelschraube 2 langsam von Hand gegen die Sicherungsmutter 3 drehen.

ANMERKUNG:

Vor Anbringen der Gabeldeckelschraube unbedingt den Ausfederdämpfungskrafteinsteller auf die weichste Position einstellen.

• Die Gabeldeckelschraube festhalten, und die Sicherungsmutter auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Innenstangen-Sicherungsmutter: 20 N·m (2,0 kgf·m)

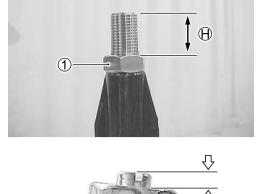
- Gabelöl auf den O-Ring des Gabeldeckels auftragen.
- · Die Gabeldeckelschraube auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

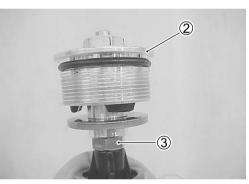
Gabeldeckelschraube: 35 N·m (3,5 kgf·m)

• Die Gabel wieder am Lenkschaft montieren. (16-10)

OPTIONALE FEDER

Die Zahl der Endwicklungen gibt die Gabelfederrate an.





WEICHERE FEDER	STANDARDFEDER	HÄRTERE FEDER
2,6 N/mm (0,26 kgf/mm)	2,8 N/mm (0,28 kgf/mm)	3,0 N/mm (0,30 kgf/mm)
2 Drehungen	1 Drehung	2 Drehungen 1 Drehung

TELEGABEL-EINSTELLVERFAHREN

Machen Sie eine Testfahrt auf dem Motorrad, und finden Sie heraus, wie die Vorderradfederung auf verschiedenen Fahroberflächen reagiert. Je nach den beobachteten Symptomen stellen Sie die Telegabel optimal für den Fahrer und die Rennstrecke ein. Zum Einstellen können Sie die Gabelölkapazität und die Ein-/Ausfederkraft entsprechend den folgenden Angaben ändern.

SYMPTOM	FAHRSITUATION	EINSTELLUNG
Insgesamt zu harter Fahreindruck	SprüngeGroße SprüngeSerien von mittelgroßen Sprüngen	 Sowohl Einfeder- aus auch Ausfederdämpfung weicher einstellen. Gabelölstand senken. Die Feder durch eine weichere ersetzen.
Insgesamt zu weicher Fahreindruck und Durchschläge	SprüngeGroße SprüngeBeim Bremsen	 Die Einfederdämpfung härter einstellen. Gabelölstand steigern. Die Feder durch eine härtere ersetzen.
Zu hart am Ende des Federwegs	Sprünge	1. Gabelölstand senken.
Zu weich beim Ende des Federwegs, und Durchschläge	Sprünge Große Sprünge	Die Einfederdämpfung härter einstellen. Gabelölstand steigern.
Zu hart am Anfang des Federwegs	 Sprünge Große Sprünge Serien von mittelgroßen Sprüngen Serien von kleinen Sprüngen 	 Einfederdämpfung weicher einstellen. Die Feder durch eine weichere ersetzen.
Zu weicher Fahreindruck, und instabil	Serien von mittelgroßen SprüngenSerien von kleinen Sprüngen	1. Ein- und Ausfederdämpfung härter einstellen.
Springt	SprüngeGroße Sprünge	1.Ausfederdämpfung härter einstellen.
Springt	Serien von kleinen Sprüngen	1.Ausfederdämpfung weicher einstellen.

ANMERKUNG:

Beim Einstellen der Gabelölfüllmenge sicherstellen, daß der Ölstand innerhalb des vorgeschriebenen Bereichs liegt. Der Ölstand sollte jeweils auch nicht um mehr als 3 mm (ca. 2,6 ml) erhöht oder vermindert werden.

Beim Justieren der Dämpfungseinstellung den Einsteller jeweils nur um 1 bis 2 Raststellen (oder 1/4 Drehung) drehen.

HINTERRADAUFHÄNGUNG-EINSTELLUNG

HINTERRADAUFHÄNGUNGSPLAKETTE

WARNUNG







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

- * Auf Abstand von Flammen und Wärme halten.
- * Weitere Informationen finden Sie im Fahrerhandbuch.

HINTERRADAUFHÄNGUNG

Die Einfeder- und Ausfederdämpfungskraft der Hinterradaufhängung und die Federvorspannung kann nach Wunsch des Fahrers, Gewicht des Fahrers und Pistenbedingungen eingestellt werden.

ANMERKUNG:

Neue Hinterrad-Federeinheiten vor der Einstellung einfahren.

EINSTELLUNG DER EINFEDERDÄMPFUNGSKRAFT

Den Dämpfungskrafteinsteller ① ganz im Uhrzeigersinn drehen. Dies ist die härteste Position; von hier aus zur Standard-Einstellung herausdrehen.

ANMERKUNG:

Die Einstellschraube nicht mit Gewalt über die Anschlagposition hinausdrehen, da die Einstellvorrichtung hierdurch beschädigt werden kann.

Standard-Einstellung: 3/4 Drehungen von der härtesten Position heraus

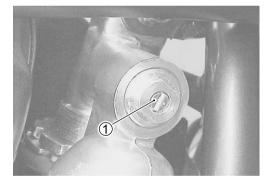
EINSTELLUNG DER AUSFEDERDÄMPFUNGSKRAFT

Den Dämpfungskrafteinsteller ② ganz im Uhrzeigersinn drehen. Dies ist die härteste Position; von hier aus zur Standard-Einstellung herausdrehen.

ANMERKUNG:

Die Einstellschraube nicht mit Gewalt über die Anschlagposition hinausdrehen, da die Einstellvorrichtung hierdurch beschädigt werden kann.

Standard-Einstellung: 2 Drehungen von der härtesten Position heraus





FEDER-VORSPANNUNGSEINSTELLUNG

- Sitzrahmendeckel und Rahmenseitenrohr abnehmen.
- Das Luftfiltergehäuse abnehmen.
- Die Sicherungsmutter ① lösen.
- Den Einsteller ② im Uhrzeigersinn bzw. im Gegenuhrzeigersinn drehen, um die Federvorspannung zu verändern.
- Die Sicherungsmutter ① anziehen.

Standard-Feder-Einstellänge: 3,1 mm von Länge der Feder in entspanntem Zustand zusammengedrückt (RM85)

4,8 mm von Länge der

Feder in entspanntem Zustand zusammengedrückt (RM85L)





Wenn der Einsteller ② gedreht wird, ohne vorher die Sicherungsmutter ① zu lösen, kann dies eine Beschädigung der hinteren Dämpfereinheit verursachen.

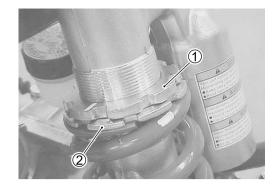
• Zur Wiedermontage des hinteren Rahmens die obigen Schritte in umgekehrter Reihenfolge ausführen.

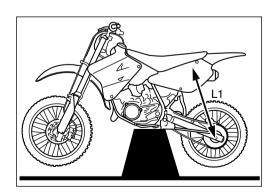
HINTERRADAUFHÄNGUNG-EINSTELLVERFAHREN

 Stellen Sie die Hinterradaufhängung entsprechend Fahrergewicht und -wunsch entsprechend der Tabelle unten ein. (Feder-Austausch: 17-4)

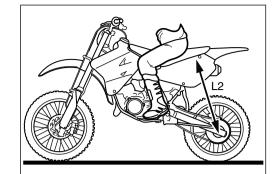
Feder	Federwert	Teile-Nr./Farbmarkierung
Weich	44 N/mm (4,4 kgf/mm) RM85	62211-03B80/GRÜN (Linie 2)
(Option)	46 N/mm (4,6 kgf/mm) RM85L	62211-03B90/GRÜN
Normal	46 N/mm (4,6 kgf/mm) RM85 48 N/mm (4,8 kgf/mm) RM85L	62211-03B90/GRÜN 62211-03BA0/SCHWARZ
Hart	48 N/mm (4,8 kgf/mm) RM85	62211-03BA0/SCHWARZ
(Option)	50 N/mm (5,0 kgf/mm) RM85L	62211-03BB0/ROT

- Messen Sie den Abstand L1 von der Sitzschraube zur Ketteneinsteller-Sicherungsmutter, wenn das Motorrad auf dem Ständer steht und das Hinterrad vom Boden abgehoben ist.
- Messen Sie den Abstand L2 von der Sitzschraube zur Ketteneinsteller-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 Sollwert liegt im Bereich von 85 95 mm.





Gemessener Einsinkwert	Einstellung
Unter 85 mm	Feder-Länge durch Drehen der Feder- Einstellmutter steigern.
Über 95 mm	Feder-Länge durch Drehen der Feder- Einstellmutter reduzieren.



HINTERRADAUFHÄNGUNG

Nachdem die Einsinkwert-Messung auf zwischen 85 mm und 95 mm eingestellt ist, machen Sie eine Probefahrt und stellen Sie die Hinterradaufhängung je nach Fahrer und Pistenbedingungen entsprechend der folgenden Anleitung ein.

SYMPTOM	FAHRSITUATION	EINSTELLUNG
Schlägt durch	SprüngeGroße Sprünge	 Die Einfederdämpfung auf einen härteren Wert (H) stellen. (Siehe Hinweis unten.) Den Einsinkwert geringer einstellen (näher an 85 mm). Die Feder durch eine härtere ersetzen.
Springt ab	 Mittlere bis große Sprünge Kleine bis mittlere Sprünge Verlangsamen oder Bremsen 	 Die Einfederdämpfung auf einen härteren Wert (H) stellen. (Siehe Hinweis unten.) Den Einsinkwert größer einstellen (näher an 95 mm). Die Feder durch eine weichere ersetzen.
Trifft Buckel zu hart	SprüngeGroße SprüngeSerien von mittleren Sprüngen	 Die Einfederdämpfung auf einen weicheren Wert (S) stellen. (Siehe Hinweis unten.) Den Einsinkwert größer einstellen (näher an 95 mm). Die Feder durch eine weichere ersetzen.
Harsches Fahrgefühl und Tendenz zum Einsinken	Serien von mittleren SprüngenSerien von kleinen Sprüngen	Die Einfederdämpfung auf einen weicheren Wert (S) stellen. (Siehe Hinweis unten.)
Weiches Fahrgefühl und instabil	Serien von mittleren SprüngenSerien von kleinen Sprüngen	Die Einfederdämpfung auf einen härteren Wert (H) stellen. (Siehe Hinweis unten.)
Schlechte Traktion	Beschleunigen Serien von kleinen	Die Einfeder- und Ausfederdämpfung jeweils abwechselnd auf einen weicheren Wert stellen, bis die optimale Einstellung erzielt ist. Die Feder durch eine weichere ersetzen.

ANMERKUNG:

Beim Justieren der Dämpfungseinstellung den Einsteller jeweils nur um 1/4 bis 1/2 Drehungen drehen.

RADAUFHÄNGUNGSABGLEICH

Das richtige Abgleichen der Radaufhängung ist die wichtigste Arbeit bei der Federungseinstellung. Wenn die Telegabel härter als die Hinterradaufhängung eingestellt wird, wie es etwa beim Wechsel zu schwererem Telegabelöl passieren kann, entsteht eine härtere Einfeder- und Ausfedereinstellung, und die Telegabel 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.

BALANCE-TEST

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.

TIPS ZUM AUSBALANCIEREN

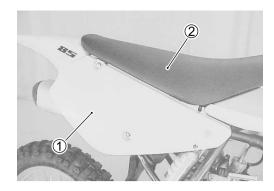
- Prüfen Sie auf Luftdruckaufbau in der Telegabel. Hitze und Höhenlage steigern den Luftdruck in der Telegabel.
- Halten Sie immer die Grenzen für den Einsinkwert ein, also 85 95 mm, wenn die Federvorspannung für die Hinterradfederung eingestellt wird. Wenn das nicht möglich ist, eine entsprechend härtere oder weichere Feder verwenden.
- Die Hinterradstoßdämpfer-Einfederdämpfung kann zur Feineinstellung der Abgleichung verwendet werden und ist leicht zugänglich.

AUSBAU UND EINBAU DES MOTORS

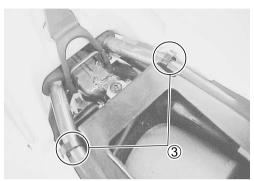
INHALT —	
AUSBAU UND EINBAU DES MOTORS	<i>5- 2</i>
AUSBAU	<i>5- 2</i>
EINBAU	<i>5- 5</i>

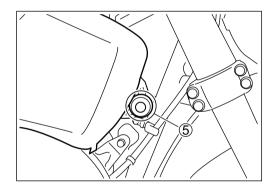
AUSBAU UND EINBAU DES MOTORS AUSBAU

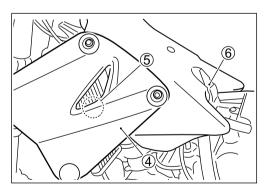
- Rahmenabdeckungen ① (links u. rechts) sowie Sitz ② abnehmen.
- Die Klemmen 3 abnehmen.



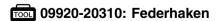
- Den Kraftstoffhahn auf "OFF" stellen, und den Kraftstoffschlauch abtrennen.
- Kühlerabdeckung 4 abnehmen.
- Die Kraftstofftank-Befestigungsschrauben ⑤, links und rechts, herausdrehen.
- Den Kraftstofftank durch Aushaken des Bands 6 vom Hakenteil abnehmen.
- Das Getriebeöl ablaufen lassen. (2-7)
- Das Kühlmittel ablassen. (12-3)

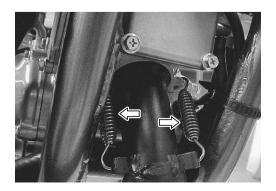






• Die Auspuffrohr-Paßfedern mit dem Spezialwerkzeug abnehmen.





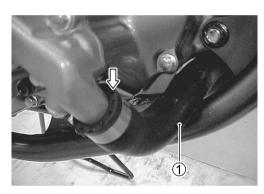
- Die Auspufftopf-Befestigungsschrauben herausdrehen.
- Auspuffrohr und Schalldämpfer abnehmen.



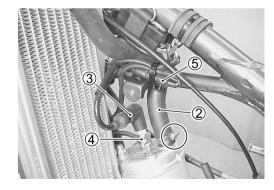
• Auspuffrohr und Dichtung abnehmen.



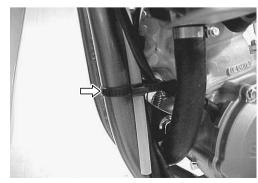
• Den Kühlerschlauch ① abtrennen.



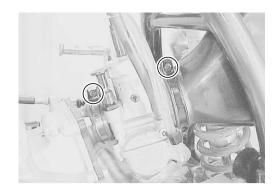
- Kühlerschlauch 2 abtrennen.
- Zündkerzenstecker ③ und Zündkerze ④ abnehmen.
- Den Magnetzünderkabelstecker ⑤ abtrennen.



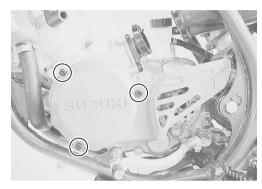
• Zuleitungskabel/Schlauchklemme abnehmen.



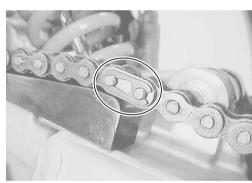
• Die Vergaserspannschrauben lösen, und den Vergaser abnehmen.



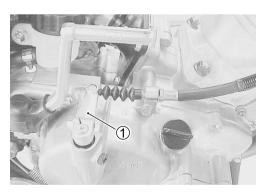
• Die Induktionsgeberabdeckung entfernen.



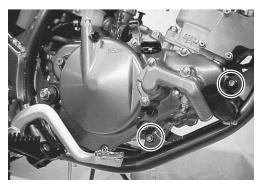
• Die Antriebskette abnehmen.



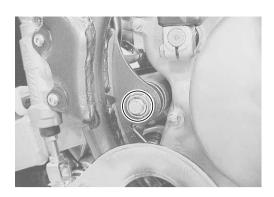
• Den Kupplungsausrückarm ① abnehmen, und den Kupplungsseilzug abtrennen.



• Die Motorbefestigungsschrauben herausdrehen.



· Die Schwingenzapfenmutter lösen.

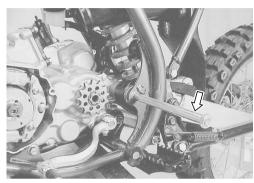


• Die Schwingenzapfenwelle zu drei Vierteln herausziehen, um die Schwinge in Position zu halten.

ANMERKUNG:

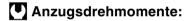
Die Schwinge löst sich, wenn die Schwingenzapfenwelle ganz herausgezogen wird.

• Den Motor aus dem Rahmen nehmen.



EINBAU

- · Die Schwinge in Position bringen und mit der Schwingenzapfenwelle halten.
- · Den Motor am Rahmen anbringen.
- Die Motor-Aufhängungsmuttern anziehen.



	N·m	kgf·m
1	58	5,8
2	43	4,3
3	45	4,5

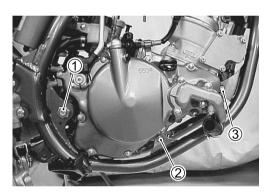
ANMERKUNG:

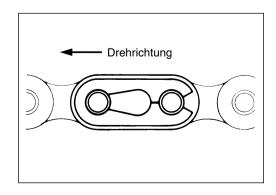
Die selbstsichernden Muttern durch neue ersetzen.

• Die abgenommenen Teile in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

ANMERKUNG:

- * Die Kabel und Seilzüge richtig verlegen. (18-15 und 18-16)
- Den Antriebskettenclip wieder anbringen, so daß das Schlitz ende gegen die Drehrichtung weist.

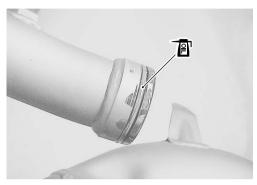




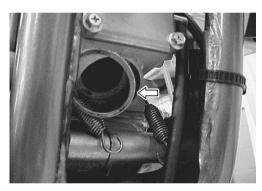
• Den Vorsprung des Vergasers in die Aussparung am Ansaugrohr passen.



• Ein wenig Motoröl auf den Auspuffrohr-O-Ring auftragen.



• Auspuffdichtung und Auspuffrohr anbringen.

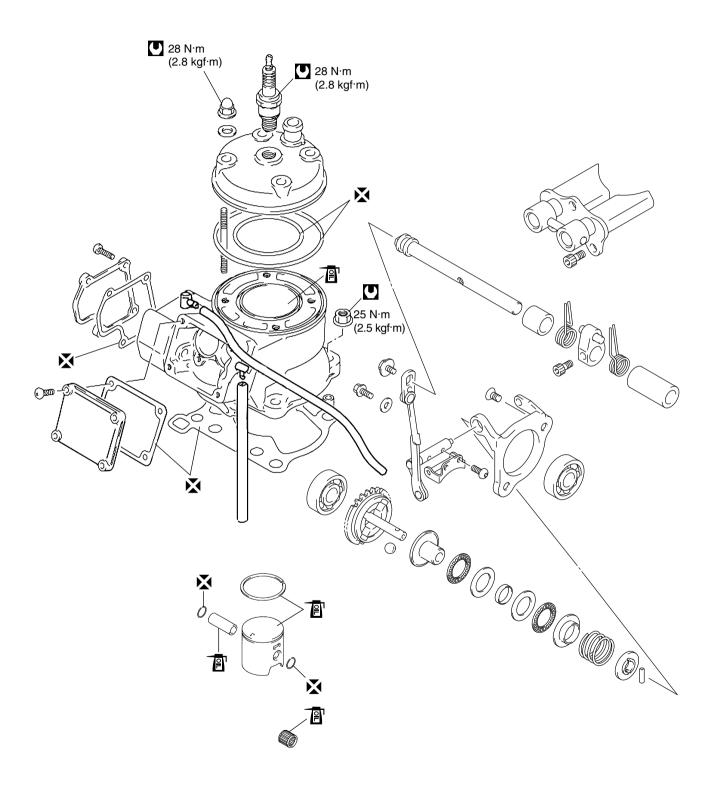


Nach dem Einbau des Motors die folgenden Punkte prüfen.

- Getriebeölstand (2-6)
- Kühlmittelstand (2-7)
- Gasseilzugspiel (2-9)
- Kupplungshebelspiel (2-8)
- Antriebskettendurchhang (2-12)

ZYLINDER, KOLBEN UND AUSLASSVENTIL

INHALT —	
AUFBAU	<i>6- 2</i>
ZYLINDER, KOLBEN UND AUSLASSVENTIL	<i>6- 2</i>
MOTOR-OBERSEITE	<i>6- 3</i>
ZYLINDERKOPF-AUSBAU	<i>6- 3</i>
ZYLINDER-AUSBAU	<i>6- 3</i>
KOLBEN-AUSBAU	<i>6- 4</i>
AUSLASSVENTIL-AUSBAU	<i>6- 4</i>
ZYLINDERKOPF-INSPEKTION	<i>6- 5</i>
ZYLINDER-INSPEKTION	<i>6- 5</i>
KOLBEN- UND KOLBENRING-INSPEKTION	<i>6- 6</i>
AUSLASSVENTIL-INSPEKTION	<i>6- 7</i>
PLEUELSTANGEN-INSPEKTION	<i>6- 8</i>
KOLBENRING- UND KOLBEN-ZUSAMMENBAU	<i>6- 8</i>
AUSLASSVENTIL-ZUSAMMENBAU	<i>6- 8</i>
ZYLINDER-ZUSAMMENBAU	6-10
AUSBAU UND ZERLEGUNG	
DES AUSLASSVENTILREGLERS	<i>6-12</i>
ÜBERPRÜFUNG DES AUSLASSVENTILREGLERS	<i>6-13</i>
ZUSAMMENBAU UND EINBAU	
DES AUSLASSVENTILREGLERS	6-14



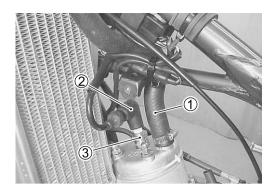
MOTOR-OBERSEITE

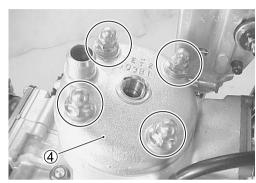
ZYLINDERKOPF-AUSBAU

- Rahmenabdeckungen und Sitz abnehmen. (5-2)
- Kühlerabdeckungen und Kraftstofftank abbauen. (5-2)
- Den Auspufftopf abnehmen. (5-2)
- Das Kühlmittel ablaufen lassen. (12-3)
- Die Klemme lösen und den Kühlerschlauch ① abtrennen.
- Die Zündkerzenstecker 2 und Zündkerze 3 abnehmen.
- Den Zylinderkopf 4 abnehmen.

ANMERKUNG:

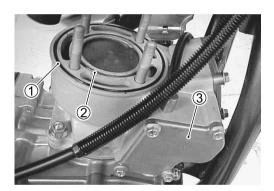
Die Zylinderkopfmuttern diagonal lösen, um einen Verzug des Zylinderkopfs zu vermeiden.





ZYLINDER-AUSBAU

- Den Zylinderkopf abnehmen. (Joben)
- Das Auspuffrohr abnehmen. (5-2)
- Die O-Ringe 1 und 2 des Zylinderkopfs abnehmen.
- Die Auslaßventilstößelabdeckung ③ und die Dichtung abnehmen.

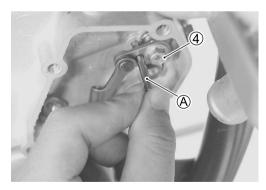


• Die Schraube ④ herausdrehen und die Auslassventilstange abtrennen.

HINWEIS

Die Ventilwellenarmfeder kann beschädigt werden, wenn die Schraube ohne Anbringen des Stifts gelöst wird.

Den mit der Maschine mitgelieferten Stift (A) am Hebel anbringen, bevor die Schraube (4) gelöst wird.



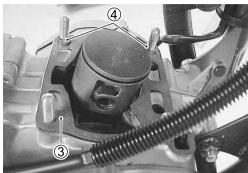
- Die vier Zylindermuttern 1 lösen.
- Den Zylinder ② abnehmen.

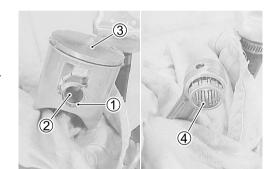
ANMERKUNG:

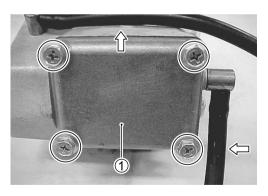
Die Zylindermuttern diagonal lösen.

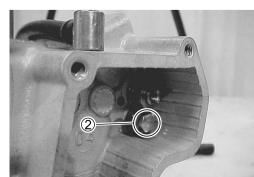
• Die Dichtung ③ und die Paßstifte ④ abnehmen.











KOLBEN-AUSBAU

- Zylinderkopf und Zylinder abnehmen. (5-6-3)
- Den Kolbenbolzen-Sicherungsring ① abnehmen.

ANMERKUNG:

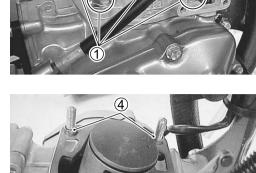
Einen Lappen auf das Kurbelgehäuse legen, um zu verhindern, daß der Kolbenbolzen-Sicherungsring in die Kurbelgehäusekammer fällt.

- Den Kolbenbolzen ② herausnehmen.
- Den Kolben ③ entnehmen.
- Das Pleuelkopflager 4 ausbauen.
- Den Kolbenring abnehmen.

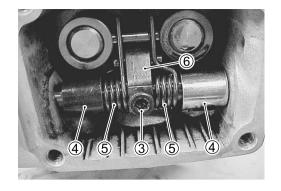
AUSLASSVENTIL-AUSBAU

- Zylinderkopf und Zylinder abnehmen. (26-3)
- Die Lüftungsschläuche abtrennen.
- Die Auslassventilabdeckung 1 abnehmen.

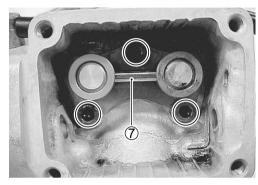
• Den Auslassventilwellen-Anschlaghalter ② abnehmen.



- Die Schraube 3 losen. Die Welle herausziehen.
- Distanzstücke ④, Federn ⑤ und Ventilwellenarm ⑥ abnehmen.



• Die Auslassventilbaugruppe 7 abnehmen.

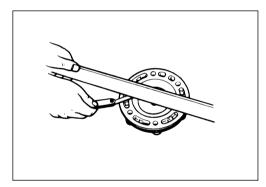


ZYLINDERKOPF-INSPEKTION

- Ölkohleablagerungen vom Zylinderkopf entfernen.
- Den Zylinderkopf auf Risse um das Zündkerzenloch herum inspizieren.
- Den Zylinderkopf auf Verzug prüfen.

DATA Zylinderkopfverzug

Verschleißgrenze: 0,05 mm



ZYLINDER-INSPEKTION

- Ölkohleablagerungen von der Auslaßöffnung entfernen.
- Den Zylinder auf Risse prüfen und nach Bedarf austauschen.
- Die Zylinderbohrung auf Abnutzung, Kerben und Kratzer überprüfen.

ANMERKUNG:

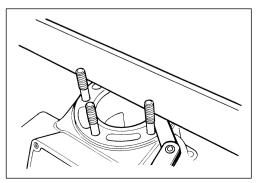
Chrombeschichtete Zylinderbohrungen können nicht durch Bohren und Honen nachgearbeitet werden.



MATA Zylinderverzug

Verschleißgrenze: 0,05 mm





 Die Zylinderbohrung mit einer Zylinderlehre 15 mm von der Oberseite auf Verschleiß prüfen.

ANMERKUNG:

Die Zylinderbohrung muß senkrecht zur Kurbelwellenachse gemessen werden.

PATA Zylinderbohrung

Sollwert: 48,000 - 48,015 mm

09900-20508: Zylinderlehrensatz (40 - 80 mm)

KOLBEN- UND KOLBENRING-INSPEKTION

- Den Kolbenring aus der Kolbenringnut heben.
- Ölkohleablagerungen vom Kolben entfernen.
- Den Kolben auf Verschleiß, Kratzer und Schäden prüfen.
- Den Kolben-Außendurchmesser 16 mm vom Hemdende messen.

Kolben-Außendurchmesser Verschleißgrenze: 47,880 mm

09900-20202: Mikrometer (25 – 50 mm)

Die Kolbenbolzenbohrung und den Kolbenbolzendurchmesser messen.

DATA	Verschleißgrenze
Kolbenbolzenbohrung	14,030 mm
Kolbenbolzen A.D.	13,980 mm

09900-20605: Meßuhr

09900-20205: Mikrometer (0 – 25 mm)

- Den Kolbenring und die Kolbenringnut entkohlen.
- Den Kolbenring in die Kolbenringnut setzen, und den Abstand mit einer Fühlerlehre messen.

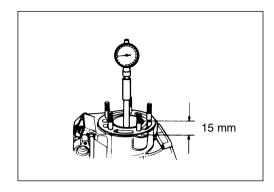
Kolbenring-Nuten-Spiel Sollwert: 0,020 – 0,060 mm

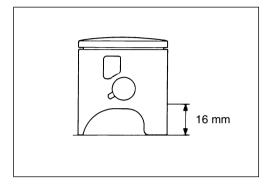
09900-20803: Fühlerlehre

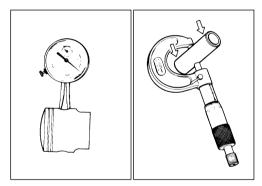
 Den Kolbenring in den Zylinder passen, und das Kolbenring-Stoßspiel mit einer Fühlerlehre messen.

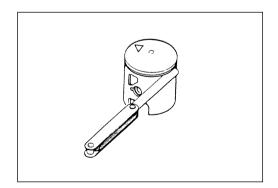
Kolbenring-Stoßfuge

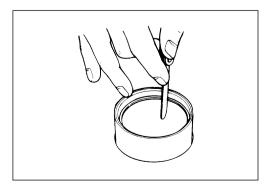
Verschleißgrenze: 0,80 mm





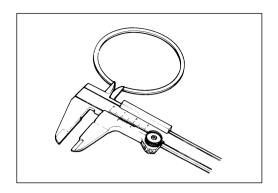






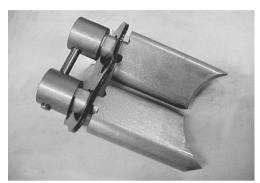
• Das Kolbenring-Stoßspiel messen.

Kolbenring-Stoßfuge, unbelastet Verschleißgrenze: 3,2 mm



AUSLASSVENTIL-INSPEKTION

- Ölkohleablagerungen vom Auslaßventil und von der Ventilführung entfernen.
- Das Auslaßventil und die Auslaßventilführung auf Verschleiß und Kratzer prüfen.



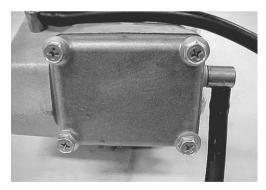
• Auslaßventilwelle und -hebel auf Beschädigung überprüfen.



• Die Auslaßventil-Lüftungsschläuche auf Teerverstopfung überprüfen. Verstopfung gegebenenfalls beseitigen.

ANMERKUNG:

Der Gebrauch verschiedener Motorölsorten kann dazu führen, daß Teer von den Lüftungsschläuchen heruntertropft.



PLEUELSTANGEN-INSPEKTION

• Die Pleuelkopfbohrung messen.

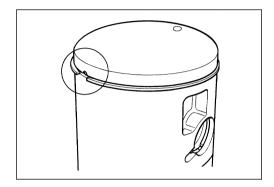
PATA Pleuelkopfbohrung

Verschleißgrenze: 18,040 mm

09900-20605: Meßuhr

KOLBENRING- UND KOLBEN-ZUSAMMENBAU

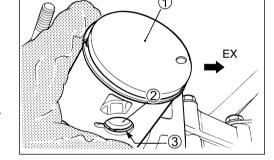
- Motoröl auf den Kolbenring und die Kolbenringnut auftragen.
- Den Kolbenring in die Kolbenringnut einsetzen, so daß das Kolbenringende zum Kolbenring-Haltestift gelangt.
- · Motoröl auf Kolbenbolzen und Lager auftragen.
- · Das Lager am Pleuelkopf anbringen.



- Die Aussparung am Kolbenboden zur Auslaßkanalseite weisen lassen, und den Kolben ① einsetzen.
- Kolbenbolzen ② und Kolbenbolzen-Sicherungsringe ③ anbringen. Die Stoßfuge des Sicherungsrings nicht auf den Ausschnitt in der Kolbenbolzenbohrung ausrichten.

ANMERKUNG:

- * Den Kolbenbolzen-Sicherungsring durch einen neuen ersetzen.
- * Einen Lappen auf das Kurbelgehäuse legen, um zu verhindern, daß der Kolbenbolzen-Sicherungsring in die Kurbelgehäusekammer fällt.

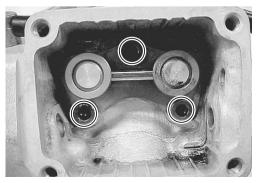


AUSLASSVENTIL-ZUSAMMENBAU

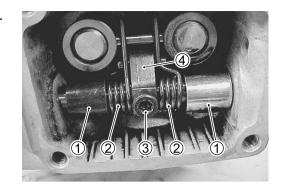
- Motoröl auf die Auslaßventile auftragen.
- Auslaßventile und Auslaßventilteller montieren.
- Die Auslaßventile in den Zylinder einsetzen.



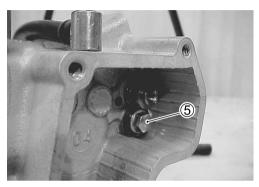
• Die Auslaßventiltellerschrauben anziehen.



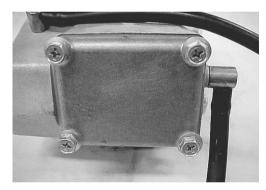
- Distanzstucke ①, Federn ②, Ventilwellenarm ④ und Welle anbringen.
- Die Schraube ③ anziehen.



• Die Anschlagschraube ⑤ anziehen.

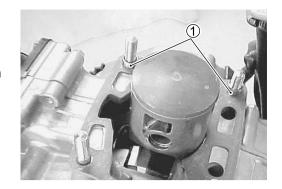


• Dichtung und Abdeckung anbringen.



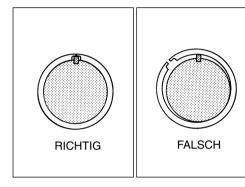
ZYLINDER-ZUSAMMENBAU

- Neue Dichtung anbringen. Die Paßstifte ① einsetzen.
- Motoröl auf die Zylinderbohrung auftragen.
- Den Kolben und den Kolbenring halten, und den Kolben in den Zylinder setzen.



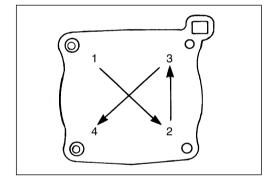
HINWEIS

Wenn das Kolbenbolzenende nicht in der richtigen Position ist, kann der Kolben nicht richtig in den Zylinder eingesetzt werden, und der Kolbenring wird beschädigt. Das Kolbenringende am Positionsstift ansetzen und den Kolben in den Zylinder einführen.



Die Zylindermuttern in der gezeigten Reihenfolge mit dem richtigen Anzugsdrehmoment festziehen.

Zylindermutter: 25 N·m (2,5 kgf·m)

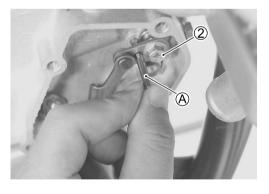


• Die Mutter 2 anziehen.

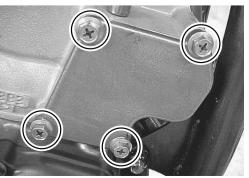
HINWEIS

Die Ventilwellenarmfeder kann beschädigt werden, wenn die Schraube ohne Anbringen des Stifts angezogen wird.

Den mit der Maschine mitgelieferten Stift (A) am Hebel anbringen, bevor die Schraube (2) angezogen wird.



· Auslaßstangenabdeckung und Dichtung anbringen.



• Neue O-Ringe am Zylinder anbringen.



- Den Zylinderkopf installieren.
- Die Zylinderkopfmuttern in der gezeigten Reihenfolge auf das richtige Anzugsmoment festziehen.
- Zylinderkopfmutter: 28 N·m (2,8 kgf·m)

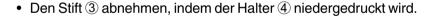


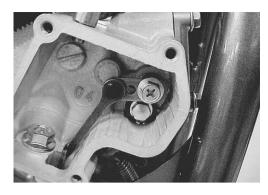
- Das Auspuffrohr wieder montieren. (5-6)
- Zündkerze und Zündkerzenstecker wieder anbringen.
- Den Kühlerschlauch anschließen, und die Schlauchklemme anziehen.
- Kühlmittel einfüllen. (12-3)
- Auf Kühlmittelleck prüfen.

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES AUSLASSVENTILREGLERS

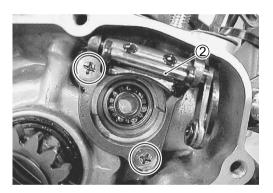
- Das Getriebeol ablassen. (272-7)
- Das Kuhlmittel ablassen. (12-3)
- Das Auspuffrohr abnehmen. (5-2)
- Das Bremspedal abnehmen. (15-12)
- Den Kupplungsdeckel abnehmen. (7-3)
- Die Auslassventilschraube herausdrehen. (5-6-4)
- Den Auslassventilregler ① abnehmen.

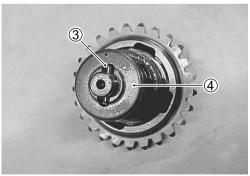




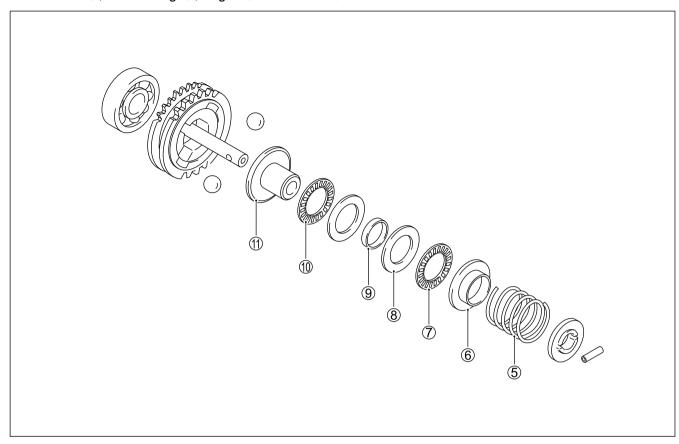




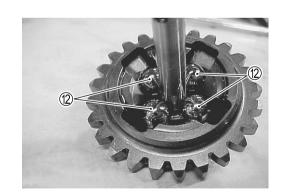




- Feder ⑤, Halter ⑥ und Lager ⑦ abnehmen.
- Scheiben ®, Distanzring ®, Lager ® und Stator ® abnehmen.



• Die Kugeln ② abnehmen.



UBERPRUFUNG DES AUSLASSVENTILREGLERS

- Das Lager auf Abnutzung uberprufen.
- Das Lager auswechseln, falls irgendwelche Ungewohnlichkeiten festgestellt werden.



- Kugeln und deren Nuten in Regler und Stellantrieb auf Abnutzung und Beschadigung uberprufen.
- Bei Abnutzung oder Beschadigung erneuern.



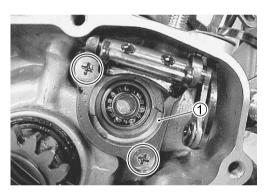


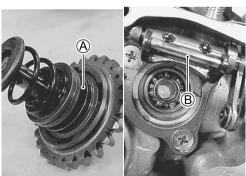
ZUSAMMENBAU UND EINBAU DES AUSLASSVENTILREGLERS

Der Einbau erfolgt in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus und der Zerlegung.

Auf die folgenden Punkte achten:

- Getriebeol auf den Auslassventilregler auftragen.
- Den Auslassventilstellantrieb ① anbringen.
- Den Auslassventilregler unter Passung von Nut (A) und Stellantriebsarm (B) anbringen.
- Stellantriebshebel und Auslassventilstangenabdeckung anbringen. (6-10)
- Das Bremspedal anbringen. (15-12)
- Getriebeol einfullen. (2-7)
- Kuhlmittel einfullen. (2-7)

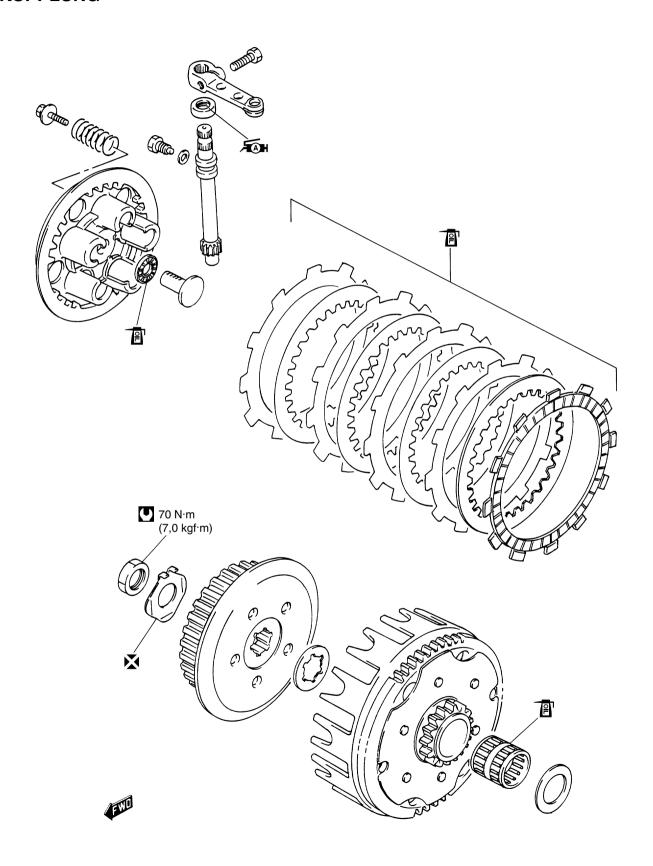




KUPPLUNG

INHALT —	
AUFBAU	<i>7- 2</i>
KUPPLUNG	<i>7- 2</i>
KUPPLUNG	<i>7- 3</i>
KUPPLUNGSSCHEIBEN-AUSBAU	<i>7- 3</i>
KUPPLUNGSSCHEIBEN-INSPEKTION	<i>7- 3</i>
KUPPLUNGSFEDER-INSPEKTIONÜBERPRÜFUNG VON KUPPLUNGSZAHNSTANGE	7- 4
UND -RITZEL	<i>7- 4</i>
KUPPLUNGSSCHEIBEN-ZUSAMMENBAU	<i>7- 4</i>
AUSBAU DER KUPPLUNGSNABE	<i>7- 5</i>
ÜBERPRÜFUNG DER KUPPLUNGSNABE	<i>7- 6</i>
WIEDEREINBAU DER KUPPLUNGSNABE	<i>7- 6</i>

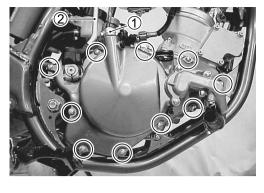
AUFBAU KUPPLUNG

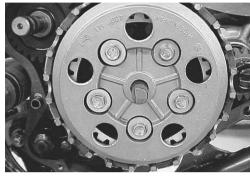


KUPPLUNG

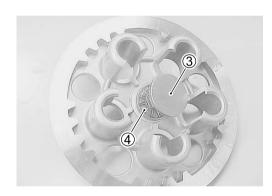
KUPPLUNGSSCHEIBEN-AUSBAU

- Das Getriebeöl ablaufen lassen. (2-7)
- Das Kühlmittel ablaufen lassen. (12-3)
- Splint und Bremspedal abnehmen. (15-12)
- Den Kupplungslösehebel ① entfernen.
- Den Kickstarterhebel 2 entfernen.
- Die Kupplungsabdeckung entfernen.
- Die Schrauben diagonal lösen und dann abnehmen.
- Die Kupplungsfedern abnehmen.
- Die Andruckscheibe abnehmen.





- Zahnstange ③ und Lager ④ von der Druckplatte abnehmen.
- Die Antriebsscheiben und Abtriebsscheiben abnehmen.

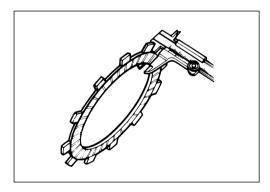


KUPPLUNGSSCHEIBEN-INSPEKTION

• Die Dicke der Antriebsscheibe messen.

Antriebsscheibendicke Verschleißgrenze: 2,4 mm

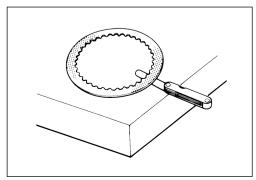
Die Antriebsscheiben auf Verschleiß, Verzug und Verfärbung prüfen.



• Den Verzug der Abtriebsscheibe messen.

Abtriebsscheibenverzug Verschleißgrenze: 0,10 mm

• Die Abtriebsscheiben auf Verschleiß und Verfärbung prüfen.



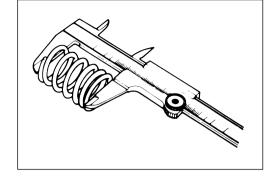
KUPPLUNGSFEDER-INSPEKTION

• Die freie Länge der Kupplungsfeder messen.

Länge der Kupplungsfeder in unbelastetem Zustand Verschleißgrenze: 39,4 mm

ANMERKUNG:

Die fünf Kupplungsfedern zusammen auswechseln, auch wenn nur eine Feder die Verschleißgrenze überschreitet.



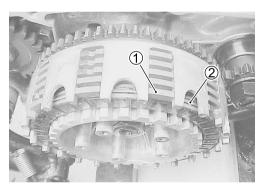
ÜBERPRÜFUNG VON KUPPLUNGSZAHNSTANGE UND -RITZEL

- Die Zahnstange zur Kupplungsfreigabe auf Verschleiß und Schäden prüfen.
- Den Kupplungsausrückarm auf glatte Bewegung und auf Ölaustritt um den Simmerring herum prüfen.



KUPPLUNGSSCHEIBEN-ZUSAMMENBAU

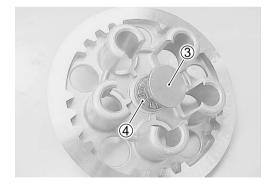
Getriebeöl auf die Antriebsscheiben ① und Abtriebsscheiben
 ② auftragen, dann diese an der Kupplungsnabe anbringen.



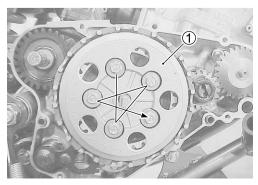
 Zahnstange ③ und Lager ④ anbringen. Die Rollenseite des Lagers muß zur Zahnstangenseite weisen.

ANMERKUNG:

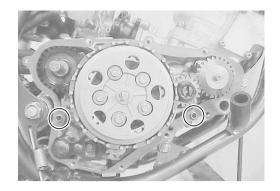
Die Rollenseite des Lagers muß zur Zahnstangenseite weisen.



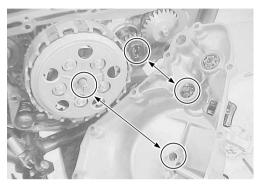
- Die Druckplatte 1 anbringen.
- Kupplungsfedern und Schrauben anbringen.
- Die Schrauben in diagonaler Reihenfolge festziehen.



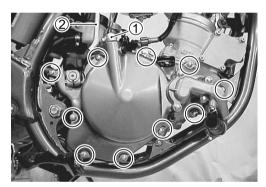
- Die Dichtung durch einen neuen ersetzen.
- Paßstifte einsetzen.



- Die Verzahnung der Kupplungsausrückstange mit dem Ritzelrad angleichen.
- Das Wasserpumpenrad auf das Kurbelwellenende ausrichten.
- Den Kupplungsdeckel anbringen.

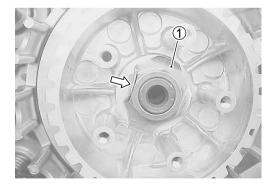


- Die Schrauben in diagonaler Reihenfolge festziehen.
- Das Hinterrad-Bremspedal wieder einbauen. (15-12)
- Kupplungsausrückarm ① anbringen.
- Kickstarterhebel 2 anbringen.
- Getriebeöl einfüllen. (2-8)
- Kühlmittel einfüllen. (2-8)
- Das Kupplungsseilzugspiel prüfen. (2-8)



AUSBAU DER KUPPLUNGSNABE

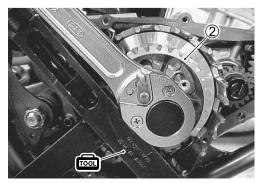
- Andruckscheibe und Kupplungsscheiben abnehmen. (7-3)
- Die Sicherungsscheibe 1 geradebiegen.



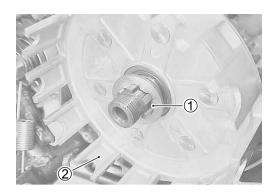
 Die Kupplungsnabe mit dem Spezialwerkzeug festhalten, und die Mutter lösen.

09920-53740: Halter für Kupplungsnabe

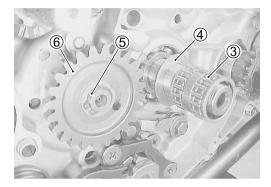
• Die Kupplungsnabe 2 ausbauen.



• Scheibe ① und Primärabtriebsrad-Baugruppe ② abnehmen.



- Nadellager ③ und Scheibe ④ abnehmen.
- Sprengring ⑤ und Kickstarter-Zwischenrad ⑥ abnehmen.



ÜBERPRÜFUNG DER KUPPLUNGSNABE

• Kupplungsnabe und Primärabtriebsrad-Baugruppe auf Abnutzung und Risse prüfen.

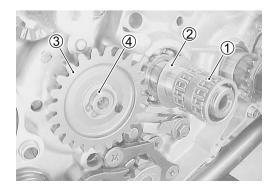


• Kickstarter-Zwischenrad und Nadellager auf Abnutzung und Beschädigung überprüfen.



WIEDEREINBAU DER KUPPLUNGSNABE

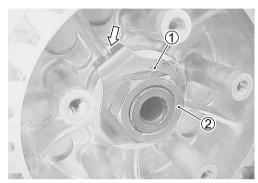
- Scheibe 2 und Nadellager 1 anbringen.
- Getriebeöl auf das Nadellager ① auftragen.
- Kickstarter-Zwischenrad ③ und Sprengring ④ anbringen.



• Primärabtriebsrad-Baugruppe und Scheibe anbringen.



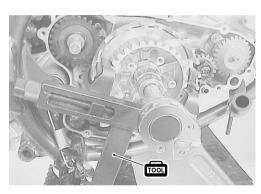
• Kupplungsnabe, Sicherungsscheibe ① und Kupplungsnabenmutter ② anbringen.



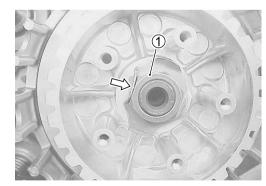
 Die Kupplungsnabenmutter mit dem Spezialwerkzeug auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.



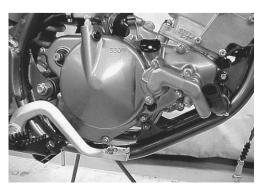
Kupplungsnabenmutter: 70 N·m (7,0 kgf·m)



• Die Sicherungsscheibe umbiegen, um die Mutter ① zu sichern.



- Die Kupplungsscheiben und die Andruckscheibe einbauen.
 (27-4)
- Die Paßstifte einsetzen.
- Die Dichtung durch einen neuen ersetzen.
- Kupplungsdeckel und Schrauben anbringen. Die Kupplungsdeckelschrauben überkreuz anziehen. (7-5)
- Den Kühlerschlauch anschließen.
- Kupplungsausrückarm und Kickstarterhebel anbringen.
- Das Hinterrad-Bremspedal einbauen. (2715-12)
- Getriebeöl einfüllen. (2-7)
- Kühlmittel einfüllen. (2-8)



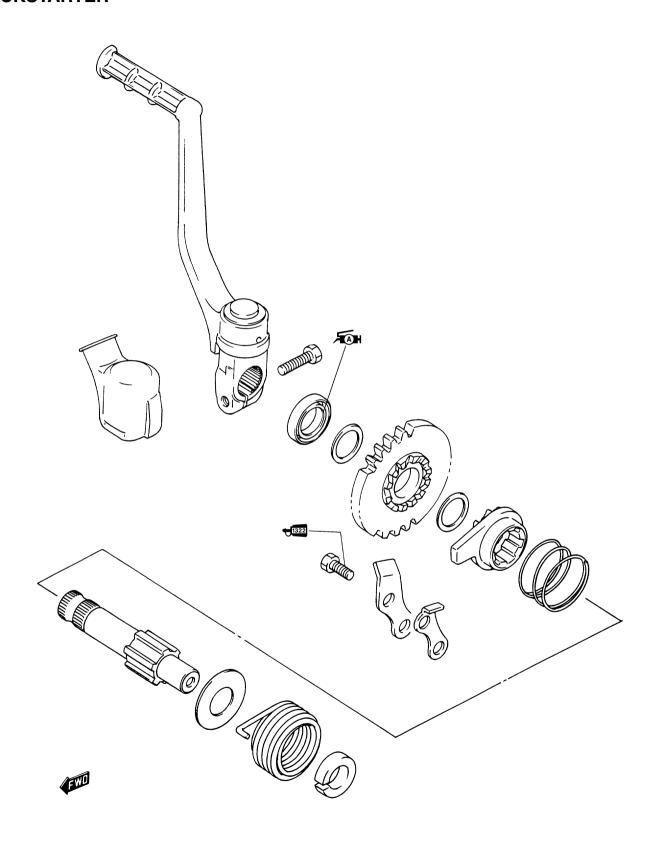
- NOTIZEN -

8

KICKSTARTER

INHALT	
AUFBAU	<i>8- 2</i>
KICKSTARTER	<i>8- 2</i>
KICKSTARTER	<i>8- 3</i>
AUSBAU	<i>8- 3</i>
INSPEKTION	<i>8- 4</i>
ZUSAMMENBAU	<i>8- 4</i>

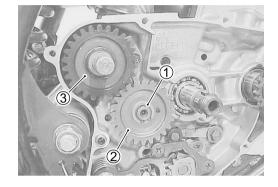
AUFBAU KICKSTARTER



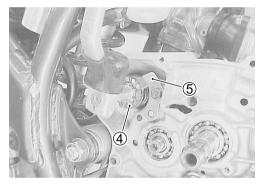
KICKSTARTER

AUSBAU

- Das Getriebeöl ablassen. (2-7)
- Das Kühlmittel ablaufen lassen.
- Den Kickstarterhebel abnehmen.
- Die Kupplungsbaugruppe abnehmen. (7-5)
- Sprengring 1 abnehmen.
- Das Kickstarter-Zwischenrad ② abnehmen.
- Das Kickstarter-Antriebsrad 3 ausbauen.



- Den Kickstarterhebel provisorisch anbringen, um die Kickstarterwelle abzunehmen.
- Den Kickstarterhebel im Gegenuhrzeigersinn drehen, bis sich der Kickstarter ④ von der Kickstarterführung ⑤ löst.



• Die folgenden Teile von der Kickstarterwelle abnehmen:

Distanzstück 6

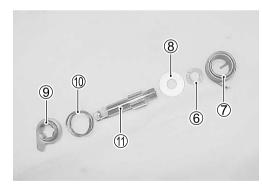
Kickstarter-Rückholfeder ⑦

Scheibe ®

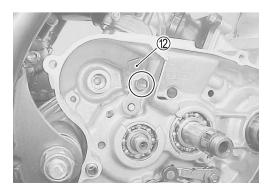
Kickstarter (9)

Feder 10

Kickstarterwelle 111

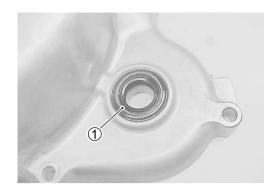


• Kickstarterführung @ und Kickstarteranschlag abnehmen.

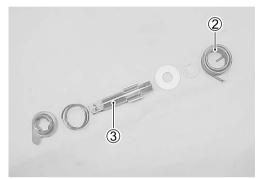


INSPEKTION

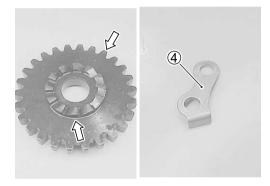
• Den Simmerring ① auf Ölundichtigkeit und Lippenbeschädigung prüfen.



- Die Rückholfeder 2 auf Beschädigung überprüfen.
- Kickstarterwelle ③ und Antriebsrad auf Abnutzung an der Kontaktfläche prüfen.



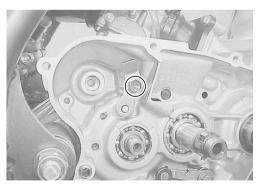
- Den Kickstarter-Klinkenradteil auf Verschleiß und Schäden prüfen.
- Die Kickstarter-Antriebsradzähne auf Schäden prüfen.
- Den Kickstarteranschlag 4 überprüfen.



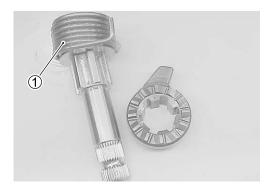
ZUSAMMENBAU

- Kickstarteranschlag und Kickstarterführung anbringen.
- THREAD LOCK SUPER "1322" auf die Schraube auftragen.
- Die Schraube anziehen.

99000-32110: THREAD LOCK SUPER "1322"



- Die Rückholfeder ① in die Kickstarterwellenöffnung einsetzen.
- Die Teile am Kurbelgehäuse anbringen.



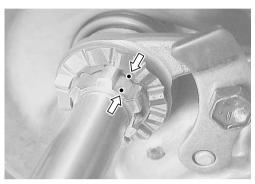
- Die Kickstarterwellen-Baugruppe am Kurbelgehäuse anbringen.
- Die Rückholfeder in die Kurbelgehäuseöffnung einhaken.
- Den Kickstarter an der Kickstarterwelle anbringen.



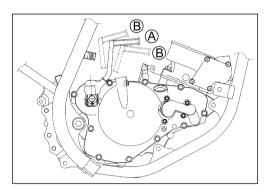
ANMERKUNG:

Beim Anbringen des Kickstarters müssen die Körnermarken an Kickstarter und Kickstarterwelle ausgerichtet werden.

- Das Kickstarter-Zwischenrad wieder montieren.
- Primärabtriebsrad-Baugruppe und Kupplung wieder zusammenbauen. (77-6)



- · Den Kickstarterhebel wieder montieren, wie gezeigt.
 - **A: RICHTIG**
 - **B**: FALSCH
- Den Kupplungsaussückhebel einbauen.
- Das Bremspedal wieder montieren. (15-12)
- Getriebeöl einfüllen. (2-8)
- Kühlmittel einfüllen. (2-8)



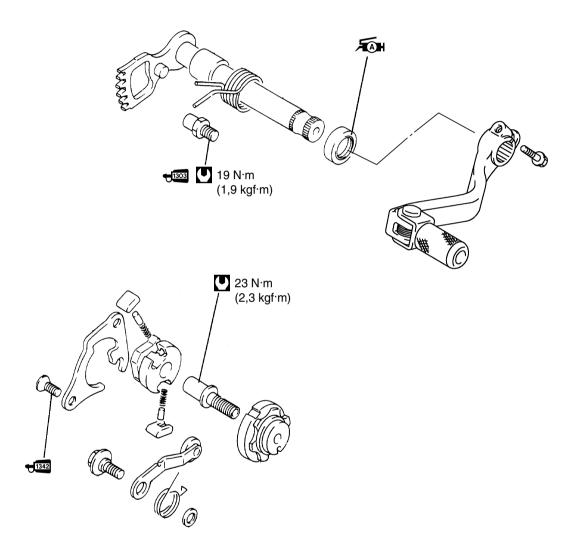
- Das Kupplungshebelspiel prüfen.
- Auf Getriebeöl-Undichtigkeit kontrollieren.
- Den Kickstarter auf gleichmäßige Bewegung überprüfen.

- NOTIZEN -

SCHALTBETRIEB

INHALT	
AUFBAU	9- 2
SCHALTGESTÄNGE	<i>9- 2</i>
SCHALTGESTÄNGE	<i>9- 3</i>
AUSBAU	<i>9- 3</i>
INSPEKTION	9- 4
ZUSAMMENBAU	9- 4

AUFBAU SCHALTGESTÄNGE

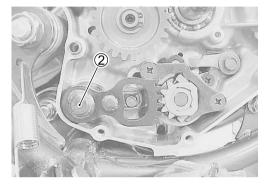




SCHALTGESTÄNGE

AUSBAU

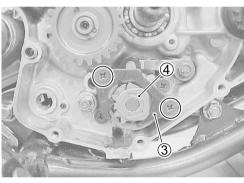
- Das Getriebeöl ablassen. (2-7)
- Das Kühlmittel ablassen. (12-3)
- Kickstarterhebel und Kupplungsbaugruppe abnehmen. (7-5)
- Den Schalthebel abnehmen.
- Die Schaltwelle 2 abnehmen.



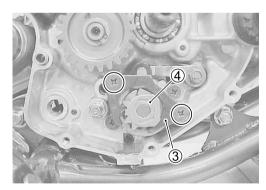
- Die beiden Schrauben herausdrehen. Den Klauenheber 3 abnehmen.
- Den Schaltautomat 4 abnehmen.

ANMERKUNG:

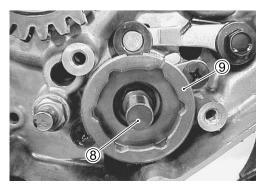
Darauf achten, nicht Stifte und Federn abspringen zu lassen.



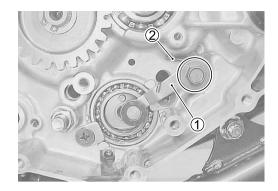
• Schaltklauen ⑤, Stifte ⑥ und Federn ⑦ abnehmen.



• Schaltnockenschraube ® lösen, und Anschlagplatte 9 abnehmen.

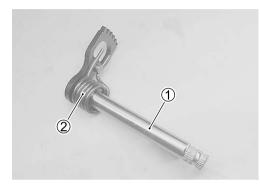


- Den Schaltnockenanschlag ① abnehmen.
- Die Feder ② abnehmen.

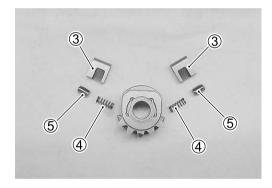


INSPEKTION

- Die Schaltwelle 1 auf Verbiegungen und Schäden prüfen.
- Die Rückholfeder 2 auf Schäden prüfen.



• Die Klauen ③, Federn ④ und Stifte ⑤ auf Schäden prüfen.

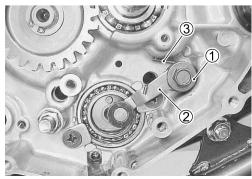


• Den Schaltnockenanschlag überprüfen.

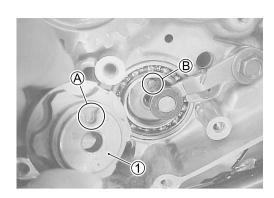


ZUSAMMENBAU

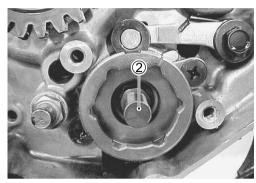
• Scheibe ①, Schaltnockenanschlag ② und Feder ③ zusammenbauen.



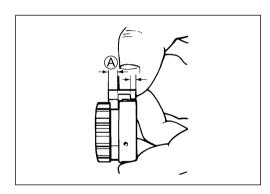
• Beim Anbringen der Anschlagplatte ① die Stiftnut A auf den Stift ® ausrichten.

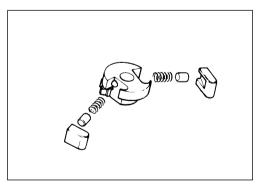


- Die Schaltnockenschraube 2 anziehen.
- Schaltnockenschraube: 23 N·m (2,3 kgf·m)



• Federn, Stifte und Klinken am Schaltstück anbringen. Breite Seite A der Klinke weist nach außen.



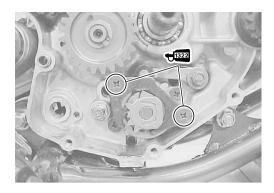


• Die Klauen hineingedrückt halten, und den Klauenheber 3 anbringen.



- Schaltautomat und Klauenheber zusammenbauen.
- THREAD LOCK SUPER "1322" auf die Schrauben auftragen.
- Die Schrauben festziehen.

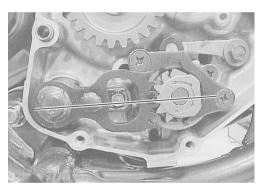
→1322 99000-32110: THREAD LOCK SUPER "1322"



• Schaltrückholfeder ① wieder richtig an Schaltwelle anbringen.



• Die Mittelzähne an der Schaltwelle auf die Mittelzähne am Schaltautomat ausrichten.

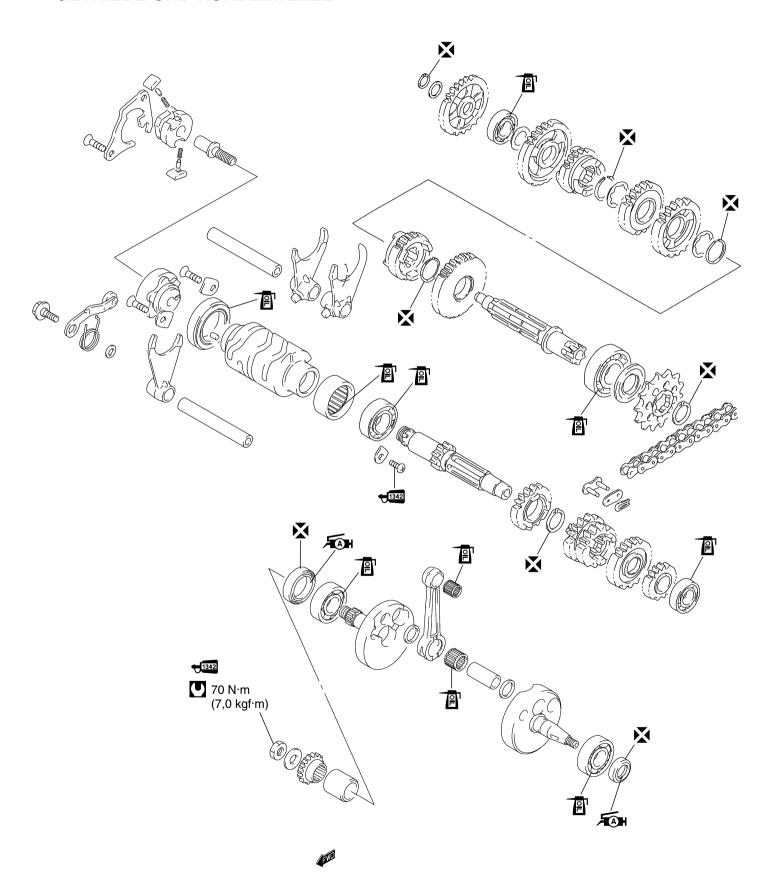


- Den Schalthebel anbringen.
- Kupplung und Kupplungdeckel zusammenbauen. (7-6)
- Kickstarterhebel und Kupplungsausrückarm anbringen.
- Getriebeöl einfüllen. (2-7)
- Kühlmittel einfüllen. (2-8)

GETRIEBE UND KURBELWELLE

INHALT —		
AUFBAU	10-	2
GETRIEBE UND KURBELWELLE	10-	2
MOTOR-UNTERSEITE	10-	3
PRIMÄRABTRIEBSRAD-AUSBAU	10-	3
KURBELGEHÄUSE-ZERLEGUNG	10-	3
GETRIEBE-AUSBAU	10-	4
KURBELWELLEN-AUSBAU	10-	4
GETRIEBE-INSPEKTION		
KURBELWELLEN-INSPEKTION	10-	5
SIMMERRING-INSPEKTION, AUSBAU UND EINBAU	10-	6
LAGER-INSPEKTION, AUSBAU UND EINBAU	10-	7
KURBELWELLEN-EINBAU	10-	7
GETRIEBE-ZUSAMMENBAU	10-	8
KURBELGEHÄUSE-ZUSAMMENBAU	10-	9
PRIMÄRABTRIEBSRAD-ZUSAMMENBAU	10- 1	10

GETRIEBE UND KURBELWELLE



MOTOR-UNTERSEITE

• Den Motor ausbauen. (5-2)

ANMERKUNG:

Vor dem Zerlegen der Motor-Unterseite (Kurbelgehäuse) müssen die folgenden Teile abgenommen werden.

- · Den Deckel des Motorkettenrads abnehmen und das Motorkettenrad ausbauen.
- Den Schalthebel abnehmen. (3-3)
- Zylinderkopf, Zylinder und Kolben abnehmen. (6-3)
- Einlaßrohr und Reedventil abnehmen. (11-5)
- Den Kickstarterhebel abnehmen. (13-5)
- · Kupplungsdeckel und Kupplung abnehmen.
- Kickstarter-Zwischenrad und Kickstarterwelle abnehmen. (7-5)
- Das Schaltgestänge abnehmen. (8-3)
- Den Auslaßventilregler abnehmen. (9-3)
- Das Primärantriebs-Baugruppe entfernen. (6-11)

PRIMÄRANTRIEBSRAD-AUSBAU

- Die Pleuelstange mit dem Spezialwerkzeug festhalten, und die Primärantriebsradmutter lösen.
- Die Primärantriebsradmutter abschrauben.

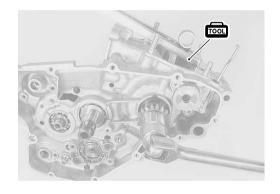


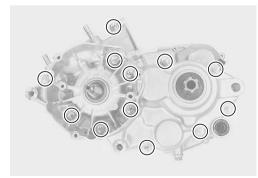
ANMERKUNG:

Die Primärantriebsradmutter hat ein Linksgewinde.

KURBELGEHÄUSE-ZERLEGUNG

• Die Kurbelgehäuseschrauben herausdrehen.





• Das Kurbelgehäuse mit dem Spezialwerkzeug zerlegen.

09920-13120: Kurbelgehäuse-Demontagewerkzeug

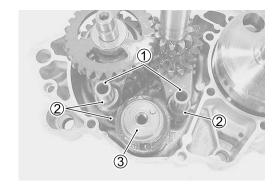
ANMERKUNG:

- * Das Kurbelgehäuse-Demontagewerkzeug an die Kupplungsseite des Kurbelgehäuses ansetzen.
- * Das Kurbelgehäuse langsam trennen, während Kurbelgehäusevorsprung und Vorgelegewelle vorsichtig mit einem Kunststoffhammer abgeklopft werden.

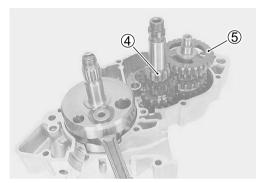


GETRIEBE-AUSBAU

- Schaltgabelwellen ① und Schaltgabeln ② abnehmen.
- Den Schaltnocken 3 abnehmen.



• Antriebswellen-Baugruppe 4 und Vorgelegewellen-Baugruppe (5) abnehmen.

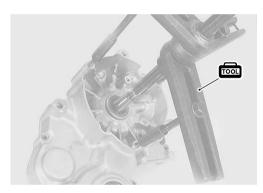


KURBELWELLEN-AUSBAU

• Die Kurbelwelle mit dem Spezialwerkzeug ausbauen.

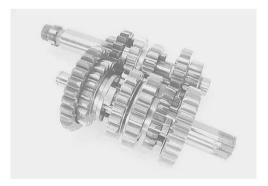


09920-13120: Kurbelgehäuse-Demontagewerkzeug



GETRIEBE-INSPEKTION

- Zahnrad zähne, Mitnehmer und Schalt nuten auf anormalen Verschleiß und Schäden prüfen.
- Buchsen und Keilnuten auf anormalen Verschleiß und Verfärbung prüfen.



• Die Schaltnocken nut auf anormalen Verschleiß und Schäden prüfen.

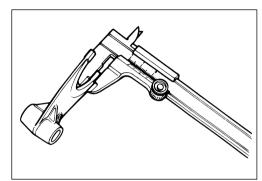




• Die Schaltgabeldicke mit einer Schublehre messen.

DAVA Schaltgabeldicke

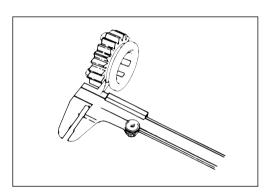
	Sollwert
Nr. 1	3,80 – 3,90 mm
Nr. 2 und Nr. 3	4,30 – 4,40 mm



• Die Schaltgabelnutenbreite mit einer Schublehre messen.

DATA Schaltgabelnutenbreite

	Sollwert
Nr. 1	3,95 – 4,05 mm
Nr. 2 und Nr. 3	4,45 – 4,55 mm



 Den Abstand zwischen Schaltgabel und Nut mit einer Fuhlerlehre messen.

Schaltgabelnutenspiel Verschleißgrenze: 0,45 mm

KURBELWELLEN-INSPEKTION

 Den Schlag der Kurbel welle mit V-Blöcken und einer Meßuhr messen.



Verschleißgrenze: 0,05 mm

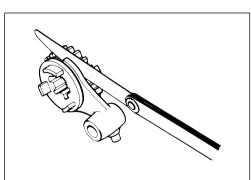
09900-20607: Messuhr (1/100 mm) 09900-20701: Magnetständer

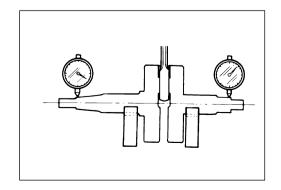
09900-21304: Prismenauflageblock

ANMERKUNG:

Die Kurbelwelle so auf die Prismenauflageblöcke setzen, dass sie waagerecht zu liegen kommt.

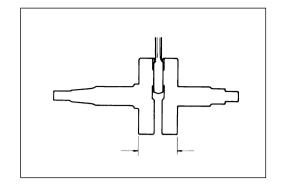
Den Schlag an den Spitzen der Kurbelwelle messen.





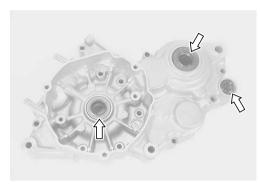
 Die Breite zwischen Kurbelwangen mit einer Schublehre messen.

Breite zwischen Kurbelwangen Sollwert: 44,9 – 45,1 mm



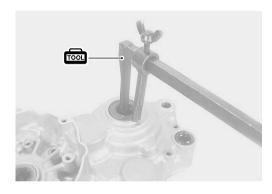
SIMMERRING-INSPEKTION, AUSBAU UND EINBAU

 Jede Simmerringlippe auf Abnutzung und Beschädigung überprüfen.

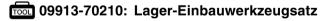


• Den Simmerring mit dem Spezialwerkzeug abnehmen.

09913-50121: Simmerring-Abzieher

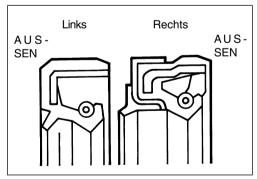


- Jeden neuen Simmerring mit den Spezialwerkzeugen anbringen.
- Fett auf jede Simmerringlippe auftragen.



ANMERKUNG:

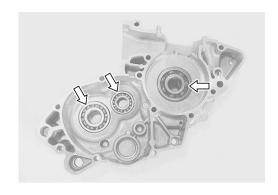
Immer die Richtung der Kurbelwellen lager-Simmerringe vor dem Eintreiben prüfen.

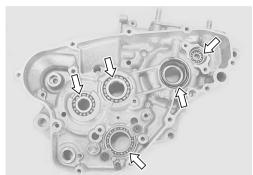




LAGER-INSPEKTION, AUSBAU UND EINBAU

- Die Lager auf Spiel, Verfärbung, Verschleiß und Festfressen prüfen.
- Die Innenlaufringe mit einem Finger bewegen und auf glatte Bewegung prüfen.



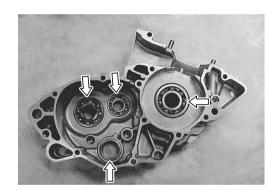


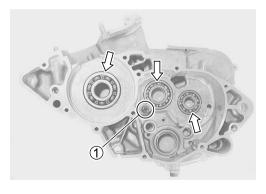
- Lagerhalter 1 und 2 abnehmen.
- Die Lager mit dem Spezialwerkzeug ausbauen.

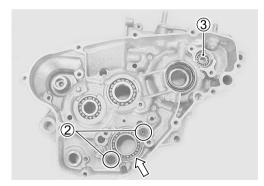
09913-70210: Lager-Einbauwerkzeugsatz

• Das Lager ③ mit dem Spezialwerkzeug ausbauen.

09921-20220: Lager-Ausbauwerkzeugsatz



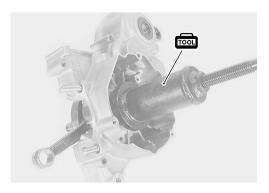




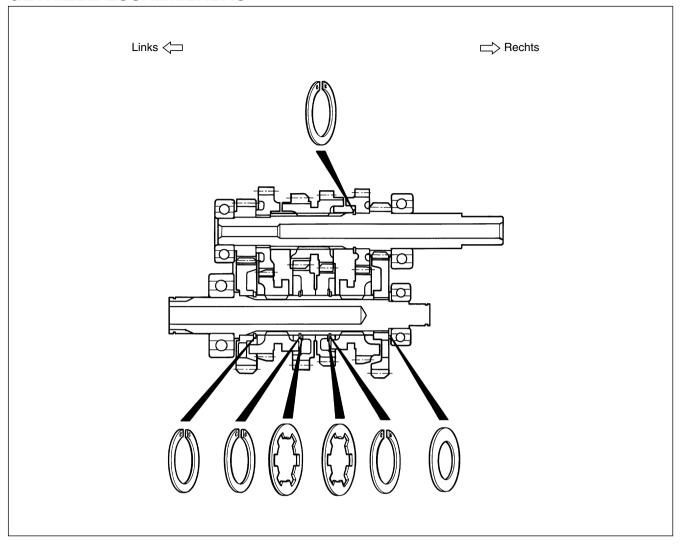
KURBELWELLEN-EINBAU

• Die Kurbelwelle mit dem Spezialwerkzeug in die linke Kurbelgehäusehälfte einsetzen.

09910-32812: Kurbelwellen-Einbauwerkzeug

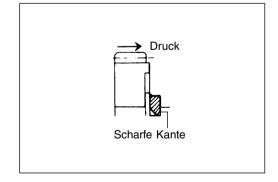


GETRIEBE-ZUSAMMENBAU

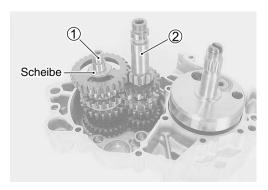


ANMERKUNG:

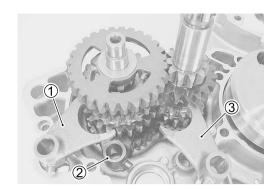
- * Den Sprengring in der Nut zum Sitzen bringen, und dessen Ende wie in der Abbildung gezeigt positionieren.
- * Den abgenommenen Sprengring durch einen neuen ersetzen.



- Getriebeöl auf die folgenden Teile auftragen: Antriebswelle, Vorlegewelle, Getrieberäder, Lager, Schaltgabeln, Schaltwellen, Schaltnocken.
- Antriebswelle ① und Vorgelegewelle ② mit angebrachten Rädern wieder zusammenbauen.



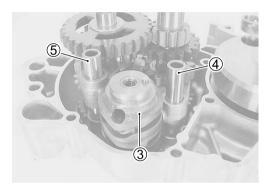
• Schaltgabeln ①, ② und ③ anbringen.



• Schaltnocken 3 und Schaltwellen 4 sowie 5 anbringen.

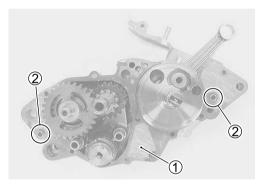
ANMERKUNG:

Den Schaltnocken auf Leerlaufstellung stellen, und sicherstellen, daß Antriebswelle und Vorlegewelle sich widerstandlos drehen lassen.



KURBELGEHÄUSE-ZUSAMMENBAU

• Neue Dichtung 1) und Paßstifte 2) anbringen.



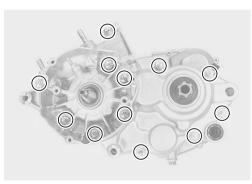
- Die rechte Kurbelgehäusehälfte an der linken ansetzen.
- Die Kurbelgehäuseschrauben festziehen.

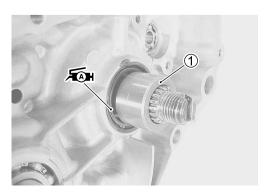
▼ Kurbelgehäuseschraube: 10 N·m (1,0 kgf·m)

ANMERKUNG:

Die Schrauben allmählich und diagonal anziehen, um die Kurbelwelle in das Lager zu führen. Falls die Schrauben nicht ohne weiteres angezogen werden können, das Kurbelgehäuse teilen und nachkontrollieren, ob die Getriebeteile richtig zusammengebaut sind.

- Die Kurbelwelle auf gleichmäßige Bewegung überprüfen.
- Die Simmerringlippe einfetten.
- Das Distanzstück ① an der Kurbelwelle anbringen.





PRIMÄRABTRIEBSRAD-ZUSAMMENBAU

- Primärabtriebsrad und Scheibe an der Vorgelegewelle anbringen.
- THREAD LOCK SUPER "1322" auf die Primärabtriebsradmutter auftragen und diese mit dem Spezialwerkzeug auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

+1322 99000-32110: THREAD LOCK SUPER "1322"

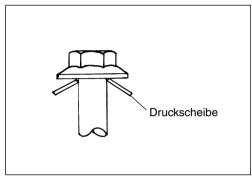
09910-20116: Pleuelstangenhalter

Primärabtriebsradmutter: 70 N·m (7,0 kgf·m)

ANMERKUNG:

Die Primärabtriebsradmutter hat ein Linksgewinde.



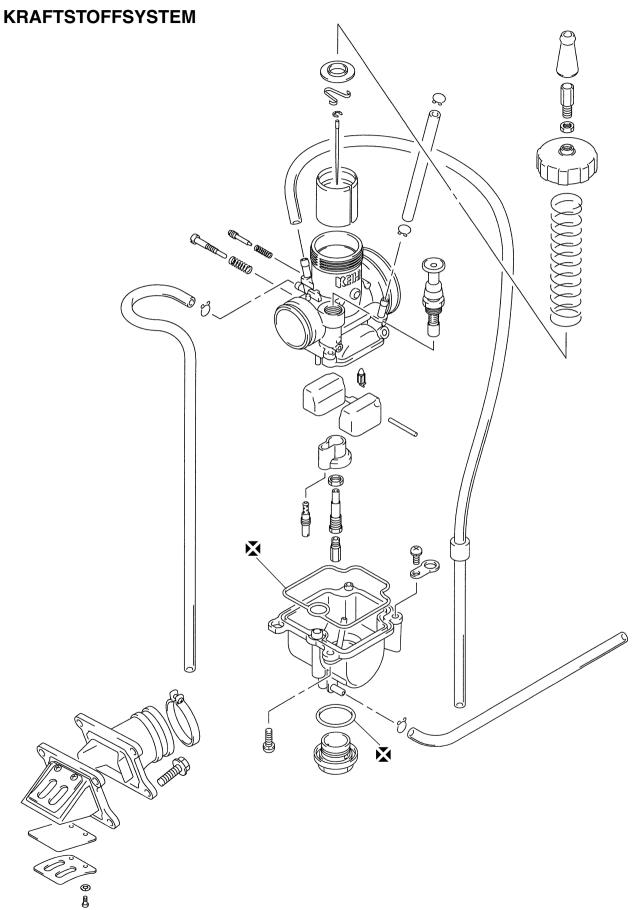


- Das Schaltgestänge zusammenbauen. (9-4)
- Das Kickstarter-Zwischenrad und die Kickstarterwelle zusammenbauen. (8-4)
- Den Auslaßventilregler wieder montieren. (276-13)
- Das Primärantriebs-Baugruppe zusammenbauen. (13-5)
- Die Kupplung und Kupplungsdeckel zusammenbauen. (57-6)
- Den Kickstarterhebel montieren.
- Kolben und Zylinder zusammenbauen. (6-9 und 6-10)
- Den Motor wieder einbauen. (25-5)
- Getriebeöl und Kühlmittel einfüllen. (2-7 und 2-8)

KRAFTSTOFFSYSTEM

INHALT —				
AUFBAU	11-	2		
KRAFTSTOFFSYSTEM	11-	2		
VERGASER	11-	3		
AUSBAU UND ZERLEGUNG	11-	3		
INSPEKTION	11-	<i>5</i>		
ZUSAMMENBAU	11-	<i>5</i>		
REEDVENTIL	11-	<i>5</i>		
AUSBAU	11-	<i>5</i>		
INSPEKTION	11-	<i>5</i>		
EINBAU	11-	6		

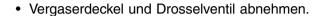
AUFBAU

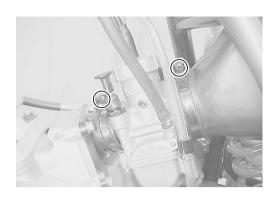


VERGASER

AUSBAU UND ZERLEGUNG

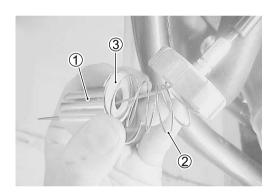
- Den Sitz und den Kraftstofftank abnehmen. (5-2)
- Den Kraftstoffhahn auf "OFF" drehen.
- Den Kraftstoffschlauch abtrennen.
- Die Vergaserklemmenschrauben lösen, und den Vergaser ausbauen.



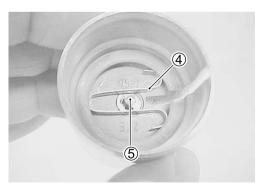




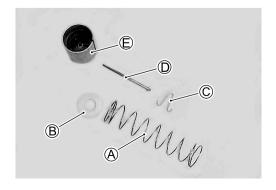
• Feder 2 mit Hülse 3 zusammendrücken, und den Gasseilzug 1 vom Drosselventil abtrennen.



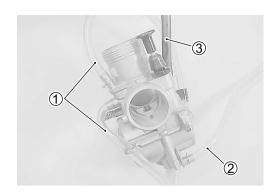
• Feder 4 und Düsennadel 5 vom Drosselventil abnehmen.



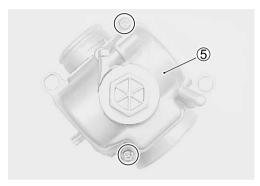
- Drosselventilfeder (A)
- Drosselventilhülse ®
- Feder ©
- Düsennadel D
- Drosselventil 🖹



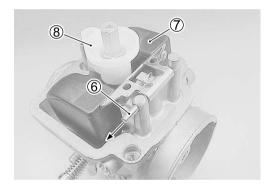
• Entlüftungsschläuche ①, Überlaufschläuche ② und Kraftstoffschlauch ③ abnehmen.



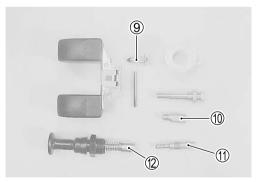
• Die Schrauben lösen, und die Vergaserschwimmerkammer ⑤ abnehmen.



- Schwimmerstift ⑥ und Schwimmer ⑦ abnehmen.
- Den Düsenhalter ® abnehmen.



- Die Nadelventil-Baugruppe (9) abnehmen.
- Die Hauptdüse (1) und die Langsamdüse (1) abnehmen.
- Den Starterknopf ② abnehmen.



• Gemischregulierschraube ③ und Drosselanschlagschraube ④ abnehmen.



INSPEKTION

• Die folgenden Teile auf Schäden prüfen:

Düsennadel

Drosselventil

Schwimmer

• Die folgenden Teile auf Verstopfung prüfen:

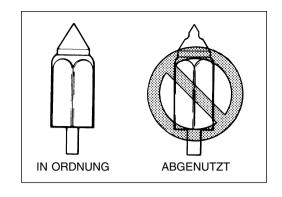
Hauptdüse

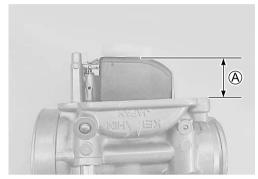
Langsamdüse

Starterdüse

- Das Nadelventil auf Verschleiß prüfen.
- Die Schwimmerhöhe mit einer Schublehre prüfen. Zum Messen der Schwimmerhöhe den Vergaser kippen, bis die Schwimmerspitze gerade eben das Schwimmerventil berührt.

Standard-Schwimmerhöhe A: 19 ± 0,5 mm





ZUSAMMENBAU

Der Zusammenbau geschieht in der umgekehrten Reihenfolge der Demontageschritte.

ANMERKUNG:

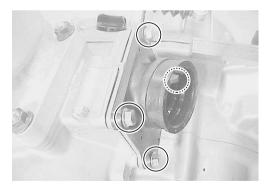
Den Vorsprung des Vergasers in die Aussparung am Ansaugrohr passen.



REEDVENTIL

AUSBAU

- Den Vergaser ausbauen. (11-3)
- Die fier Schrauben herausdrehen.
- Die Einlaßrohr und das Reedventil abnehmen.



INSPEKTION

- Die Reeds auf Schäden prüfen.
- · Die Reedventilanschläge auf Schäden prüfen.
- Den Reedventiltellergummi auf Schäden prüfen.

ANMERKUNG:

Darauch achten, nicht die ausgebaute Reedventil-Baugruppe zu beschädigen.



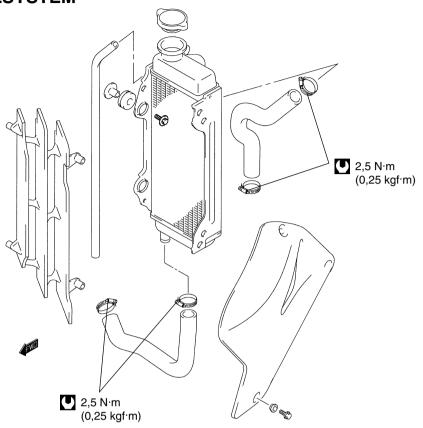
EINBAU

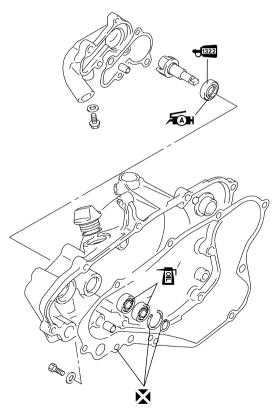
Der Einbau geschieht in der umgekehrten Reihenfolge der Ausbauschritte.

KÜHLSYSTEM

INHALT				
AUFBAU	12-	2		
KÜHLSYSTEM	12-	2		
KÜHLMITTEL	12-	3		
KÜHLMITTELWECHSEL	12-	3		
KÜHLER	12-	3		
KÜHLERDECKEL-INSPEKTION	12-	3		
KÜHLER-AUSBAU	12-	3		
KÜHLSYSTEM-INSPEKTION	12-	4		
KÜHLER-EINBAU	12-	4		
WASSERPUMPE	12-	4		
WASSERPUMPEN-AUSBAU UND -INSPEKTION	12-	4		
WASSERPUMPEN-ZUSAMMENBAU	12-	5		

AUFBAU KÜHLSYSTEM







KÜHLMITTEL KÜHLMITTELWECHSEL

WARNUNG

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

Nicht den Kühlerdeckel bei heißem Motor öffnen, sondern immer warten, bis sich der Motor ausreichend abgekühlt hat.

- · Das Motorrad auf einem Block aufbocken.
- · Den Kühlerdeckel abnehmen.
- Kühlmittel durch Herausdrehen der Ablaßschraube ① und Abtrennen des Kühlerschlauchs ② ablassen.
- Die Ablaßschraube ① anziehen, und den Kühlerschlauch ② anschließen.
- · Kühlmittel einfüllen.

Kühlmittel-Fassungsvermögen: 570 ml

- Den Kühlerdeckel fest schließen.
- Den Motor einige Minuten laufen lassen, und den Kühlmittelstand prüfen.

KÜHLER

KÜHLERDECKEL-INSPEKTION

Den Kühlerdeckel mit einem Kühlerdeckel-Druckmesser auf richtige Funktion prüfen.

Maria Kühlerdeckelventil-Freigabedruck: 95 – 125 kPa

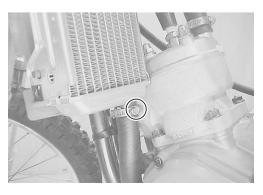
 $(0.95 - 1.25 \text{ kgf/cm}^2)$

ANMERKUNG:

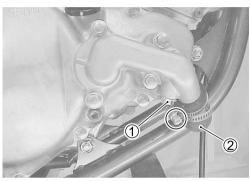
Vor dem Aufsetzen des Kühlerdeckels auf den Druckmesser Wasser auf die Dichtung auftragen.

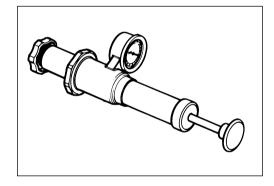
KÜHLER-AUSBAU

- Sitz und Kraftstofftank abnehmen. (5-2)
- Kühlmittel ablaufen lassen. (coben)
- Alle Kühlerschläuche abtrennen.
- Den Kühler nach Herausdrehen der Befestigungsschrauben abnehmen.

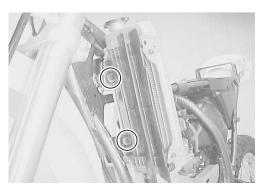












KÜHLSYSTEM-INSPEKTION

Die folgenden Punkte prüfen.

- Kühler-Undichtigkeit
- Kühlerschlauch rissig oder gealtert
- Kühler-Befestigungszustand
- Kühler-Lüftungsschlauch-Beschcaffenheit
- Kühlerrippen-Beschaffenheit

KÜHLER-EINBAU

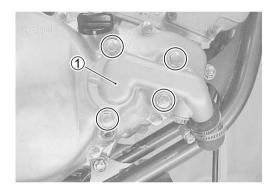
Der Einbau geschieht in der umgekehrten Reihenfolge der Ausbauschritte.

VERLEGUNG DES KÜHLSYSTEMSCHLAUCHS 18-10 und 18-11

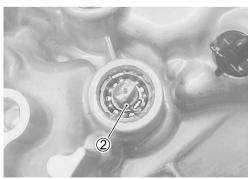
WASSERPUMPE

WASSERPUMPEN-AUSBAU UND -INSPEKTION

- Kühlmittel und Getriebeöl ablassen (12-3 und 2-7)
- Den Wasserpumpendeckel ① abnehmen.
- Den Kupplungsdeckel abnehmen. (7-3)



- Sprengringe ② mit Sprengringzange abnehmen.
- Das Laufrad entfernen.

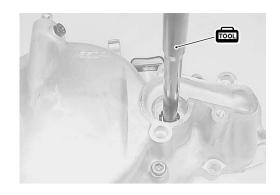


• Das Rad auf Schäden prüfen.



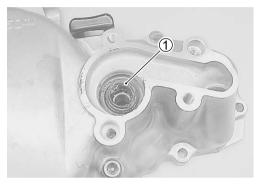
- Das Lager auf gleichmäßige Bewegung des Innenlaufrings überprüfen.
- Sprengring und Lager mit dem Spezialwerkzeug abnehmen.

09916-44910: Ventilführungstreibdorn



- Den Simmerring ① auf Beschädigung überprüfen.
- Den Simmerring ① mit dem Spezialwerkzeug ausbauen.

09913-50121: Simmerringzieher



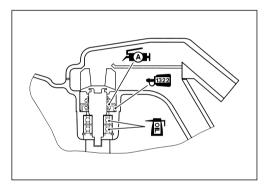
WASSERPUMPEN-ZUSAMMENBAU

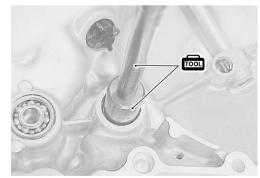
THREAD LOCK SUPER "1322" auf die Außenfläche des Simmerrings auftragen. Den Simmerring mit einem geeigneten Werkzeug einbauen.

+1322 99000-32110: THREAD LOCK SUPER "1322"

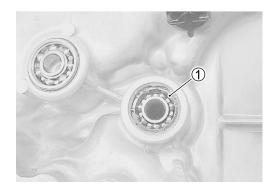
- Die Gleitringdichtungslippe einfetten.
- Die Wasserpumpenwelle einsetzen.
- Das Lager mit dem Spezialwerkzeug einbauen.

09916-44910: Ventilführungstreibdorn 09916-53340: Ventilführung-Einbauwerkzeug





• Den Sprengring ① anbringen.



12-6 KÜHLSYSTEM

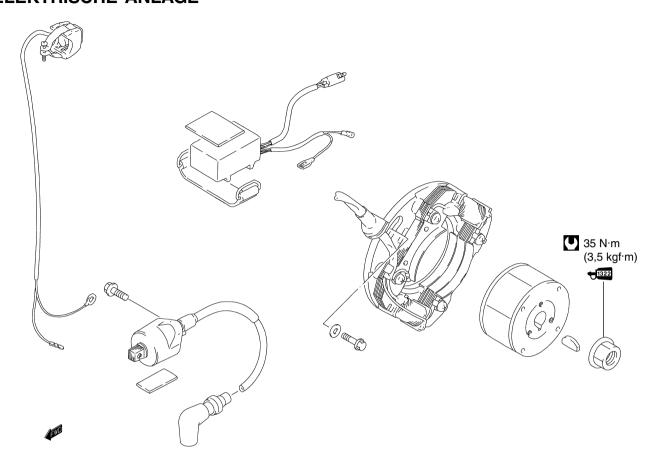
•	Kupplungsdeckel und Wasserpumpendeckel zusammenbau-
	en.
	(CF7-5)

- Den Kühlerschlauch anschließen.
- Kühlmittel und Getriebeöl einfüllen. (2-7)

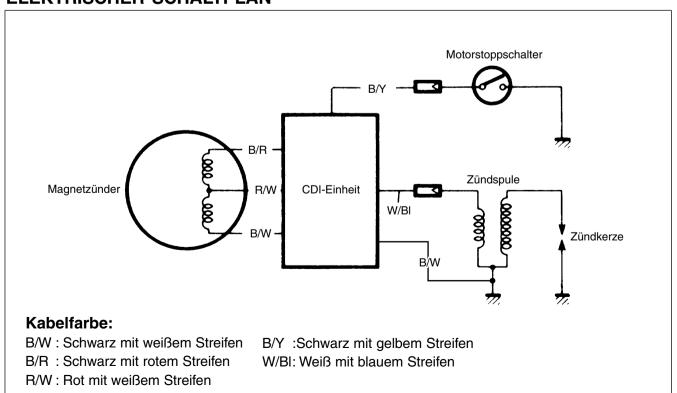
ELEKTRISCHE ANLAGE

INHALT				
AUFBAU	13-	2		
ELEKTRISCHE ANLAGE	13-	2		
ELEKTRISCHER SCHALTPLAN	13-	2		
ZÜNDANLAGE	13-	3		
ÜBERPRÜFUNG DER ZÜNDANLAGEN-SPITZENSPANNUNG.	13-	3		
ZÜNDSPULEN-INSPEKTION	13-	4		
CDI-EINHEIT-INSPEKTION	13-	4		
STATORSPULEN-INSPEKTION	13-	5		
MAGNETZÜNDERROTOR- UND -STATOR-AUSBAU UND EINBAU	13-	5		

AUFBAU ELEKTRISCHE ANLAGE



ELEKTRISCHER SCHALTPLAN



ZÜNDANLAGE

ÜBERPRÜFUNG DER ZÜNDANLAGEN-SPITZENSPANNUNG

- Den Sitz-Kraftstofftank abnehmen. (5-2)
- Den Zündkerzenstecker ziehen und die Zündkerze ausbauen.
- Eine neue Zündkerze in den Zündkerzenstecker stecken und die Zündkerze am Zylinderkopf erden.

ANMERKUNG:

Sicherstellen, daß der Zündkerzenstecker und die Zündkerze richtig angeschlossen sind.

Die Primär-Spitzenspannung der Zündspule mit dem Multiprüfer nach folgendem Verfahren messen.

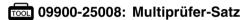
· Den Multiprüfer mit dem Spitzenspannungsadapter wie folgt anschließen.

Zündspule:

Weiß/blaue Klemme - Masse (Sonde) (Sonde)

ANMERKUNG:

Die Primärleitung der Zündspule nicht abklemmen.



ANMERKUNG:

Bei Verwendung des Multiprüfers mit Spitzenspannungs-Adapter entsprechende Anweisungen in der Bedienungsanleitung beachten.

- Das Getriebe auf Leerlauf schalten, und den Kupplungshebel ziehen.
- Den Kickstarterhebel stark durchdrücken.
- · Dieses Verfahren einige Male wiederholen, um die höchste Primär-Spitzenspannung der Zündspule zu ermitteln.



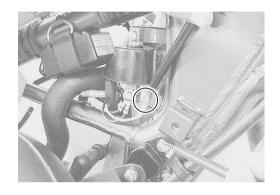
DATA

Weiß/Blau – Masse	200 V und höher
-------------------	-----------------

ANMERKUNG:

Während der Messung nicht die Prüfsonden oder die Zündkerzen berühren, es besteht die Gefahr eines elektrischen Stromschlags.

• Sind die gemessenen Primär-Spitzenspannungen niedriger als die geforderten Standardwerte, Zündspule überprüfen. (3-4)



ZÜNDSPULEN-INSPEKTION

- Sitz und Kraftstofftank abnehmen. (25-2)
- Den elektrischen Widerstand der Zündspule messen.

09900-25008: Multi-Stromkreistester Testerknopf-Anzeige: Widerstand (Ω)

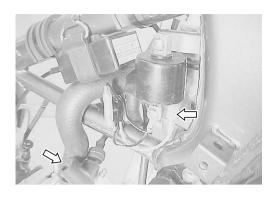
DATA

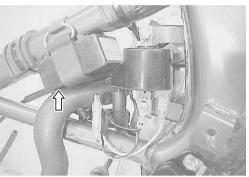
Primär	Weiß/Blau – Masse	0,2 – 1,0 Ω
Sekundär	Zündkerzenstecker – Masse	12 – 20 k Ω

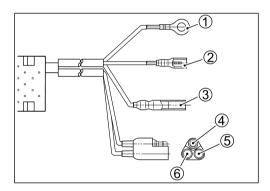
CDI-EINHEIT-INSPEKTION

- Den Sitz abnehmen. (5-2)
- Die CDI-Einheit vom Rahmen abnehmen.
- Die Spannung zwischen den Zuleitungskabeln mit dem Multi-Stromkreistester wie in der Abbildung gezeigt messen.









DA	TA						Einheit: V
			Positiver + So	ondenstift (Dioc	lenklemme)		
me)		1	2	3	4	⑤	6
(COM-Klemme)	1		0,165 - 0,765			0,000 - 0,300	
							
Sondenstift	3	0,165 - 0,765	0,589 - 1,189		0,589 1,189	0,165 - 0,765	
1 -		1,211 - 1,511	1,211 - 1,511	1,211 – 1,511		1,211 - 1,511	
tiver (0,000 - 0,300	0,165 - 0,765				
Negativer	6	0,290 - 0,890	0,657 - 1,257				

ANMERKUNG: - bedeutet Leerlaufspannung (1,511 V).

STATORSPULEN-INSPEKTION

- Sitz und Kraftstofftank abnehmen. (5-2)
- Den Magnetzünderkabelstecker abtrennen.
- Den elektrischen Widerstand der Statorspule messen.

DATA

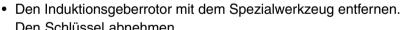
Schwarz/Rot – Schwarz/Weiß	240 – 380 Ω
Rot/Weiß – Schwarz/Weiß	140 – 230 Ω
Schwarz/Rot – Rot/Weiß	100 – 160 Ω

09900-25008: Multi-Stromkreistester Testerknopf-Anzeige: Widerstand (Ω)

AUSBAU UND EINBAU VON INDUKTIONSGEBERROTOR UND STATOR

- Die Schrauben herausdrehen, und die Magnetabdeckung abnehmen.
- Die Schrauben herausdrehen, und den Stator abnehmen. Die Zuleitungskabel abtrennen.
- Zylinder und Kolben abnehmen. (6-3 und 6-4)
- Die Pleuelstange mit dem Spezialwerkzeug festhalten, und die Mutter lösen.

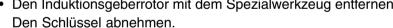
09910-20116: Pleuelstangenhalter



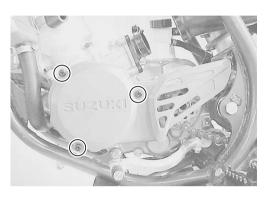
09930-30211: Schwungradrotorabzieher,

Zusatzvorrichtung ©

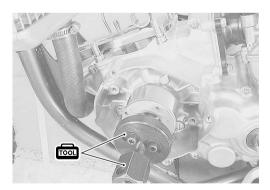
09930-30141: Schwungradrotorabzieher, **Zusatzvorrichtung** (A)





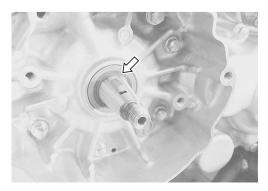






INDUKTIONSGEBERROTOR UND STATOR-ZUSAMMENBAU

• Den Keil in die Kurbelwelle einsetzen.



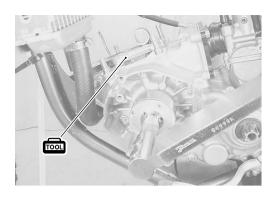
- Den Magnetrotor anbringen.
- Die Pleuelstange mit dem Spezialwerkzeug festhalten.
- THREAD LOCK SUPER "1322" auf die Mutter auftragen, und diese auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

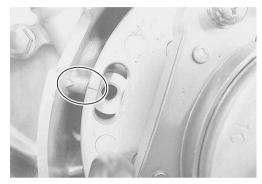
09910-20116: Pleuelstangenhalter

←1322 99000-32110: THREAD LOCK SUPER "1322"

Magnetrotormutter: 35 N·m (3,5 kgf·m)

- Die Linie am Stator auf die Dreiecksmarke am Kurbelgehäuse ausrichten.
- Die Magnetabdeckung anbringen.
- Kolben und Zylinder zusammenbauen. (36-8 und 6-10)

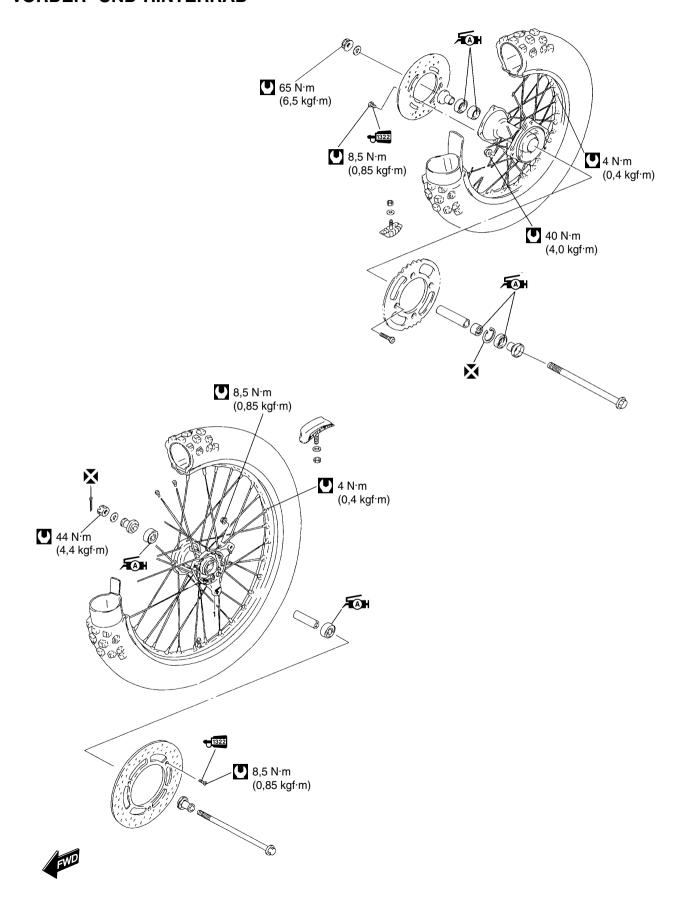




VORDER- UND HINTERRAD

——————————————————————————————————————		
AUFBAU 1	14-	2
VORDER- UND HINTERRAD 1	14-	2
VORDERRAD 1	14-	3
AUSBAU 1	14-	3
INSPEKTION 1	14-	3
VORDERRADLAGER-AUSBAU1	14 -	4
VORDERRADLAGER-EINBAU 1	14-	4
VORDERRAD-EINBAU 1	4-	4
HINTERRAD 1	14-	5
AUSBAU 1	14-	5
INSPEKTION 1	14-	5
HINTERRADLAGER-AUSBAU1	!4 -	6
HINTERRADLAGER-EINBAU 1	!4 -	6
HINTERRAD-EINBAU 1	4 -	6
BREMSSCHEIBEN-AUSTAUSCH 1	14-	7
HINTERRADZAHNRAD-AUSTAUSCH 1	!4 -	7

AUFBAU VORDER- UND HINTERRAD



VORDERRAD

AUSBAU

- · Das Motorrad auf einen Block setzen, um das Vorderrad vom Boden abzuheben.
- Den Splint herausziehen.
- Die Achsmutter 1 lösen.
- · Die Achse abnehmen.
- Vorderrad und Hülsen ausbauen.

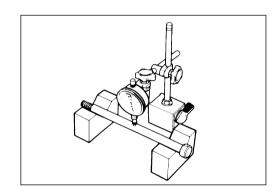


INSPEKTION

ACHSWELLE

• Die Achswelle mit V-Blöcken abstützen, und den Schlag der Achswelle messen.

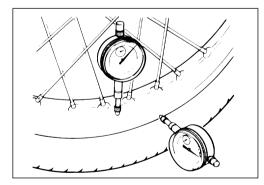
DATA Verschleißgrenze: 0,25 mm



RADFELGE

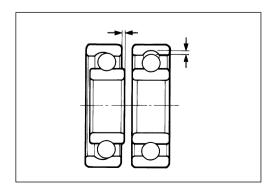
• Die Felgenunrundheit mit einer Meßuhr messen.

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



RADLAGER

- Den Innenlaufring mit einem Finger drehen, und auf glatte Bewegung prüfen.
- Den Abstand zwischen Außenlaufring und Radnabe prüfen.
- Auf Lagerschäden prüfen.



VORDERRADLAGER-AUSBAU

• Das Spezialwerkzeug in das Radlager einsetzen.



· Lager und Distanzstück ausbauen.



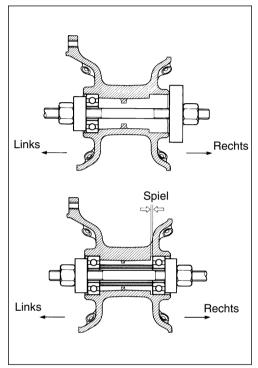
VORDERRADLAGER-ZUSAMMENBAU

- Fett auf die Lager auftragen.
- Distanzstück und Lager mit dem Spezialwerkzeug einbauen.



ANMERKUNG:

- * Die Abdichtung des Lagers muß nach außen weisen.
- * Das Lager an der linken Seite (Scheibenseite) zuerst einbauen, und erst danach das Lager der rechten Seite.
- * Nach dem Einbau der Lager diese auf glatte Bewegung prüfen.



VORDERRAD-EINBAU

- Vorderrad, Achshülsen und Vorderachse anbringen.
- Die Achsmutter auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Achsmutter: 44 N·m (4,4 kgf·m)

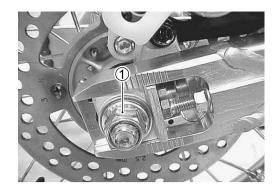
• Den Splint durch einen neuen ersetzen.



HINTERRAD

AUSBAU

- · Das Motorrad auf einen Block setzen, um das Hinterrad vom Boden abzuheben.
- Achsmutter (1) abnehmen.
- Das Hinterrad festhalten und die Hinterachswelle herausziehen.
- · Das Hinterrad herausnehmen.

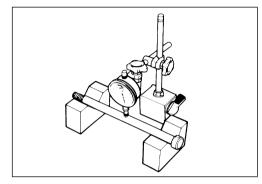


INSPEKTION

ACHSWELLE

• Die Achswelle mit V-Blöcken abstützen, und den Schlag der Achswelle messen.

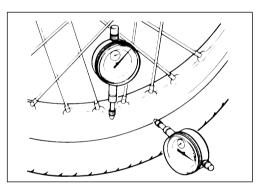
DATA Verschleißgrenze: 0,25 mm



RADFELGE

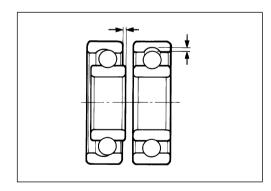
• Die Felgenunrundheit mit einer Meßuhr messen.

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



RADLAGER

- · Den Innenlaufring mit einem Finger drehen, und auf glatte Bewegung prüfen.
- Den Abstand zwischen Außenlaufring und Radnabe prüfen.
- · Auf Lagerschäden prüfen.



RAD-DISTANZSTÜCK

- · Hinterradhülsen und -Staubdichtungen auf Abnutzung und Risse überprüfen.
- Die Hülsen zusammen mit der Staubdichtung auswechseln, falls übermäßige Abnutzung am Distanzstück festgestellt wird.

ANMERKUNG:

Hülsen und Staubdichtung vor der Montage einfetten.



HINTERRADLAGER-AUSBAU

- Staubdichtungen und Sprengring von der Radnabe abnehmen.
- Das Spezialwerkzeug in das Radlager einsetzen.

09921-20220: Lager-Ausbauwerkzeugsatz

· Lager und Distanzstück ausbauen.



HINTERRADLAGER-EINBAU

- · Fett auf die Lager auftragen.
- Distanzstück und Lager mit dem Spezialwerkzeug einbauen.



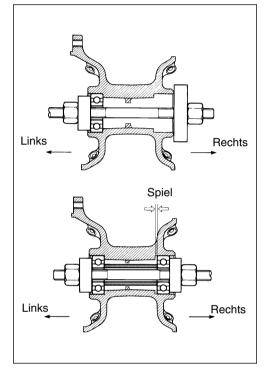
ANMERKUNG:

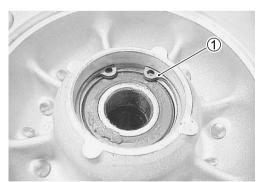
Nach dem Einbau der Lager diese auf glatte Bewegung prüfen.

- Sprengring ① an der linken Seite (Kettenradseite) anbringen.
- Die Staubdichtungen anbringen und deren Lippen einfetten.

ANMERKUNG:

- * Die Abdichtung des Lagers muß nach außen weisen.
- * Zuerst das linke Lager (Kettenradseite), dann das rechte Lager montieren.

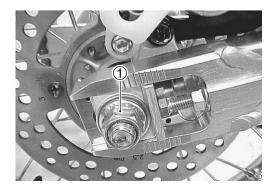




HINTERRAD-EINBAU

- Das Hinterrad und die Achswelle einbauen.
- Den Kettendurchhang einstellen. (2-12)
- Die Achsmutter ① auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Hinterachsmutter: 72 N·m (7,2 kgf·m)



BREMSSCHEIBEN-AUSTAUSCH

- Vorder- und Hinterrad ausbauen. (14-3 und 14-5)
- Die Scheibe auswechseln.
- THREAD LOCK SUPER "1322" auf die Schrauben auftragen.

←1322 99000-32110: THREAD LOCK SUPER "1322"

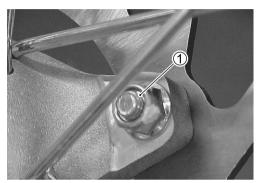
• Schrauben und Muttern ① (nur vorne) auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Bremsscheibenschraube : 8,5 N·m (0,85 kgf·m) Vorderradbremsscheibenmutter: 8,5 N·m (0,85 kgf·m)

ANMERKUNG:

Beim Anbringen der vorderen Scheibe zuerst die Schrauben, dann die Muttern 1 auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

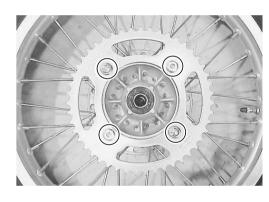




HINTERRADZAHNRAD-AUSTAUSCH

- Das Hinterrad ausbauen. (14-5)
- Das hintere Kettenrad auswechseln.
- · Die Muttern auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment festziehen.

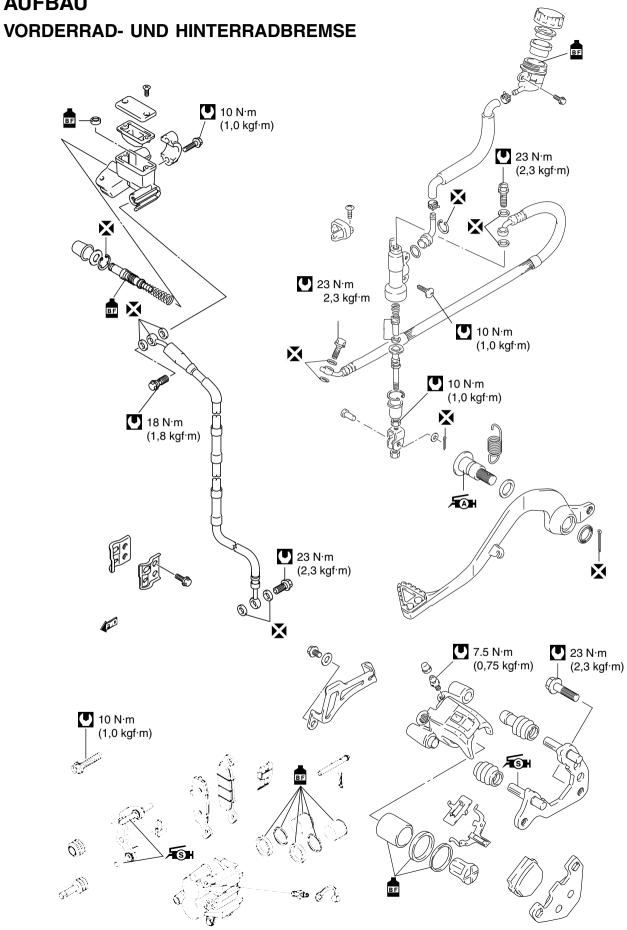
Hintere Zahnradmutter: 40 N·m (4,0 kgf·m)



- NOTIZEN -

VORDERRAD- UND HINTERRADBREMSE

INHALT				
AUFBAU	15-	2		
VORDERRAD- UND HINTERRADBREMSE	15-	2		
BREMSFLÜSSIGKEIT	15-	3		
BREMSFLÜSSIGKEIT-ENTLÜFTUNG	15-	3		
BREMSFLÜSSIGKEITSWECHSEL	15-	4		
BREMSKLOTZ-AUSTAUSCH	15-	4		
BREMSSCHEIBE	15-	5		
BREMSSCHEIBEN-INSPEKTION	15-	5		
BREMSSCHEIBEN-AUSTAUSCH	15-	5		
BREMSSATTEL	15-	6		
VORDERRAD-BREMSSATTEL-AUSBAU UND -ZERLEGUNG	15-	6		
HINTERRAD-BREMSSATTEL-AUSBAU UND -ZERLEGUNG	15-	7		
BREMSSATTEL-INSPEKTION	15-	7		
BREMSSATTEL-REINIGUNG	15-	8		
VORDERRAD-BREMSSATTEL-ZUSAMMENBAU	15-	8		
HINTERRAD-BREMSSATTEL-ZUSAMMENBAU	15-	8		
HAUPTZYLINDER	15-	9		
VORDERRAD-HAUPTZYLINDER-AUSBAU		•		
UND -ZERLEGUNG HINTERRAD-HAUPTZYLINDER-AUSBAU	15-	9		
UND -ZERLEGUNG	15- 1	10		
HAUPTZYLINDER-INSPEKTION	15- 1	10		
HAUPTZYLINDER-REINIGUNG	15-	11		
VORDERRAD-HAUPTZYLINDER-ZUSAMMENBAU	15-	11		
HINTERRAD-HAUPTZYLINDER-ZUSAMMENBAU	15-	12		
BREMSPEDAL	15- 7	12		
AUSBAU UND EINBAU DES BREMSPEDALS	15- 1	12		



BREMSFLÜSSIGKEIT BREMSFLÜSSIGKEIT-ENTLÜFTUNG

A WARNUNG

Bremsflüssigkeit ist gesundheitsschädlich, wenn sie geschluckt oder in Kontakt mit Haut oder Augen gebracht wird.

Bremsflüssigkeit nicht Kindern oder Haustieren zugänglich machen. Falls jemand versehentlich Bremsflüssigkeit schluckt, sofort Erbrechen hervorrufen und einen Arzt benachrichtigen. Falls Bremsflüssigkeit in ein Auge oder auf die Haut bekommt, sofort mit Wasser abspülen.



Die Verwendung anderer Bremsflüssigkeit als DOT4 aus einem versiegelten Behälter kann zu Schäden an der Bremsanlage und zu Unfällen führen.

Nur DOT4 Bremsflüssigkeit aus einem versiegelten Behälter verwenden. Niemals andere Typen von Bremsflüssigkeiten verwenden oder einmischen.

HINWEIS

Verschüttete Bremsflüssigkeit kann Lackierungen und Plastikteile beschädigen.

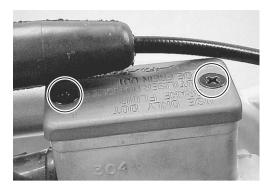
Beim Umgang mit Bremsflüssigkeit darauf achten, diese nicht zu verschütten. Verschüttete Bremsflüssigkeit sofort abwischen.

- Den Behälterdeckel abnehmen.
- · Einen transparenten Schlauch an das Entlüftungsventil anschließen und das andere Ende in einen Behälter führen.
- Bremsflüssigkeit bis zur Markierung UPPER einfüllen.
- Das Bremspedal/den Bremshebel pumpen, bis keine Blasen mehr aus dem Behälter kommen.
- Das Bremspedal/den Bremshebel in gedrückterlgezogener 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:

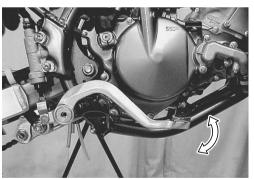
Nicht das Bremspedal/den Bremshebel loslassen, während das Entlüftungsventil geöffnet ist.

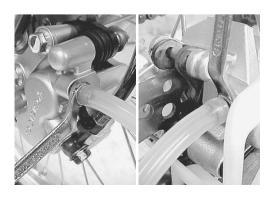
• Bremsflüssigkeit bis zur Linie UPPER einfüllen, wenn der Flüssigkeitsstand unter die Linie LOWER absinkt.











· Das Entlüftungsventil festziehen.

■ Bremssattel-Entlüftungsventil: 7,5 N·m (0,75 kgf·m)

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

BREMSFLÜSSIGKEITSWECHSEL

- Den Behälterdeckel abnehmen.
- Einen transparenten Schlauch an das Entlüftungsventil anschließen und das andere Ende in einen Behälter führen.
- Das Entlüftungsventil lösen, und das Bremspedal/den Bremshebel pumpen, bis keine Bremsflüssigkeit mehr aus dem Entlüftungsventil kommt.
- Bremsflüssigkeit in Behälter einfüllen.
- Die Luft aus dem Bremssystem ablassen. (15-3)
- Den Behälterdeckel wieder aufsetzen.

BREMSKLOTZ-AUSTAUSCH

VORDERRAD-BREMSKLOTZ

- Die Bremssattel-Befestigungsschrauben herausdrehen.
- Die Bremsklötze nach Entfernen des Clips ① und Bremsklotz-Befestigungsstifts ② abnehmen.

ANMERKUNG:

Die beiden Bremsklötze als Satz auswechseln.

· Neue Bremsklötze am Bremssattel anbringen.

ANMERKUNG:

Zum Anbringen des inneren Bremsklotzes diesen am schraffierten Teil ③ der Bremsklotzfeder ansetzen.

• Die Bremssattel-Befestigungsschrauben anziehen.

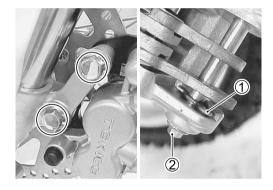
■ Bremssattel-Haltenschrauben: 23 N·m (2,3 kgf·m)

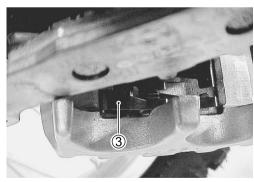
ANMERKUNG:

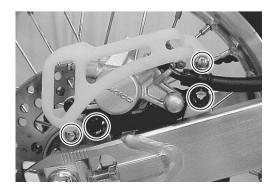
Den Bremshebel mehrmals pumpen, um die Bremsklötze nach dem Einbau richtig zu setzen.

HINTERRAD-BREMSKLOTZ

• Die Bremssattel-Befestigungsschrauben herausdrehen.







• Den Klipp abnehmen (1). Den Bremsklotz-Befestigungsstift (2) abnehmen.

ANMERKUNG:

Die beiden Bremsklötze zusammen austauschen.

· Neue Bremsklötze am Bremssattel anbringen.

ANMERKUNG:

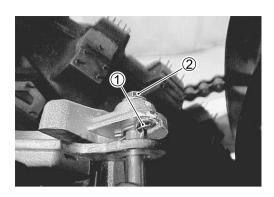
Sicherstellen, daß die Spitze A der Feder am inneren Bremsklotz 3 angebracht ist.

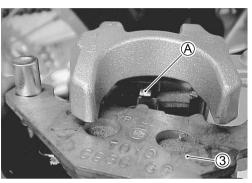
• Die Bremssattel-Befestigungsschrauben anziehen.

Bremssattel-Haltenschrauben: 23 N·m (2,3 kgf·m)

ANMERKUNG:

Das Bremspedal mehrmals pumpen, um die Bremsklötze nach dem Einbau richtig zu setzen.

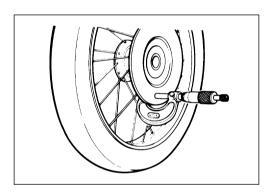




BREMSSCHEIBE BREMSSCHEIBEN-INSPEKTION

• Die Dicke der vorderen und hinteren Bremsscheibe messen.

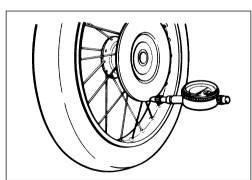
DATA Verschleißgrenze: 2,5 mm



• Die Unrundheit der vorderen und hinteren Bremsscheibe mes-

DATA Verschleißgrenze: 0,30 mm

BREMSSCHEIBEN-AUSTAUSCH (14-7)



BREMSSATTEL

WARNUNG

Die Verwendung anderer Bremsflüssigkeit als DOT4 aus einem versiegelten Behälter kann zu Schäden an der Bremsanlage und zu Unfällen führen.

Nur DOT4 Bremsflüssigkeit aus einem versiegelten Behälter verwenden. Niemals andere Typen von Bremsflüssigkeiten verwenden oder einmischen.

WARNUNG

Bremsflüssigkeit ist gesundheitsschädlich, wenn sie geschluckt oder in Kontakt mit Haut oder Augen gebracht wird.

Bremsflüssigkeit nicht Kindern oder Haustieren zugänglich machen. Falls jemand versehentlich Bremsflüssigkeit schluckt, sofort Erbrechen hervorrufen und einen Arzt benachrichtigen. Falls Bremsflüssigkeit in ein Auge oder auf die Haut bekommt, sofort mit Wasser abspülen.

HINWEIS

Verschüttete Bremsflüssigkeit kann Lackierungen und Plastikteile beschädigen.

Immer darauf achten, keine Bremsflüssigkeit zu verschütten, wenn der Bremssattel gewartet wird Verschüttete Bremsflüssigkeit sofort abwischen.

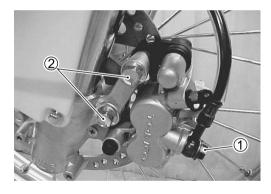
VORDERRAD-BREMSSATTEL-AUSBAU UND - ZERLEGUNG

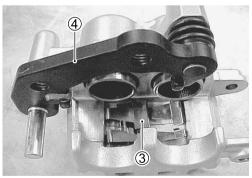
- Bremsflüssigkeit ablassen. (15-4)
- Eine Auffangwanne unter den Bremssattel stellen, und die Verbindungsschraube ① herausdrehen.
- Die Bremssattel-Befestigungsschrauben ② herausdrehen.
- Bremsklötze und Feder ③ vom Bremssattel abnehmen.
- Die Bremssattelhalterung 4 vom Bremssattel abnehmen.
- Den Bremssattel mit einem Lappen umwickeln, um zu verhindern, daß Bremsflüssigkeit herausspritzt und der Kolben herausspringt.
- Niederdruckluft durch die Öffnung in den Bremssattel blasen, um den Kolben herauszubekommen.

A 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.







• Kolbendichtung ① und Staubdichtung ② abnehmen.

HINTERRAD-BREMSSATTEL-AUSBAU UND -ZERLEGUNG

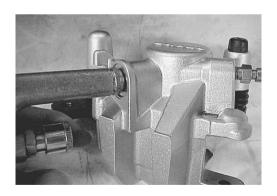
- Bremsflüssigkeit ablassen. (15-4)
- Einen Lappen unter die Bremsschlauch-Verbindungsschraube legen, um verschüttete Bremsflüssigkeit aufzufangen.
- Die Bremssattel-Befestigungsschrauben ① herausdrehen, und den Bremsschlauch 2 abtrennen.
- Bremsklötze und Feder 3 vom Bremssattel abnehmen.
- Die Bremssattelhalterung 4 abnehmen.
- 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 zu entfernen.

A VORSICHT

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

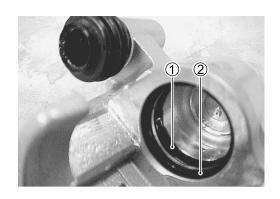
Nicht die Finger auf den Kolben legen, wenn dieser ausgebaut wird.

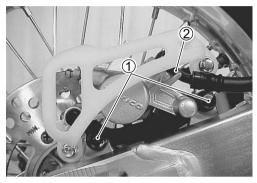
• Kolbendichtung ⑤ und Staubdichtung ⑥ abnehmen.

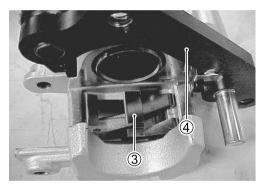


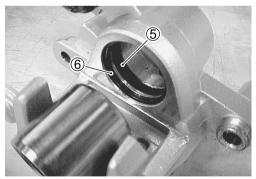
BREMSSATTEL-INSPEKTION

- Bremssattel-Zylinderwand und Kolbenoberfläche auf Kratzer. Korrosion und andere Schäden überprüfen. Falls irgendeine Ungewöhnlichkeit festgestellt wird, den Bremssattel auswechseln.
- Die Gummiteile überprüfen. Falls irgendwelche Schäden festgestellt werden, erneuern.











BREMSSATTEL-REINIGUNG

- Die Bremssattelöffnungen mit Druckluft ausblasen.
- Den Bremssattelkolben und Zylinder mit frischer Bremsflüssigkeit ausspülen.

ANMERKUNG:

Nicht Benzin oder andere flüchtige Lösungsmittel zum Waschen der Bremssattelteile verwenden.



Bremsflüssigkeit: DOT 4

VORDERRAD-BREMSSATTEL-ZUSAMMENBAU

- Bremsflüssigkeit auf Kolbendichtung ① und Staubdichtung ② auftragen, und diese Teile am Bremssattel anbringen.
- Den Kolben in den Bremssattel einsetzen.
- · Silikonfett auf die Bremssattelachsen auftragen.

FSH 99000-25100: SUZUKI SILICONE GREASE

- · Balge und Bremssattelhalterung anbringen.
- Feder und Bremsklötze anbringen. (15-4)
- Die Bremssattel-Befestigungsschrauben auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment festziehen.

■ Bremssattel-Befestigungsschraube: 23 N·m (2,3 kgf·m)

 Die Bremsschlauch-Verbindungsschraube auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment festziehen.

Bremsschlauch-Verbindungsschraube:

23 N·m (2,3 kgf·m)

 Bremsflüssigkeit nachfüllen, und Luft aus dem Bremssystem ablassen. () 15-4)

HINTERRAD-BREMSSATTEL-ZUSAMMENBAU

- Bremsflüssigkeit auf Kolbendichtung ① und Staubdichtung ② auftragen, und diese Teile am Bremssattel anbringen.
- · Den Kolben in den Bremssattel einsetzen.
- · Silikonfett auf die Bremssattelachsen auftragen.

FSH 99000-25100: SUZUKI SILICONE GREASE

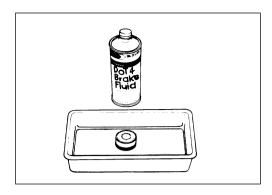
- · Balge und Bremssattelhalterung anbringen.
- Feder und Bremsklötze anbringen. (15-5)
- Bremssattel-Befestigungsschrauben und Bremsschlauch-Verbindungsschraube anziehen.

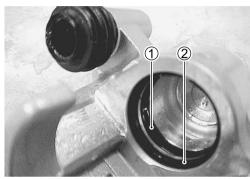
Bremsschlauch-Verbindungsschraube:

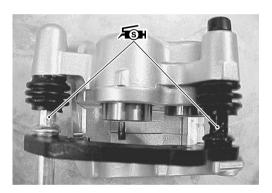
23 N·m (2,3 kgf·m)

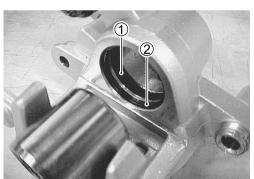
Bremssattel-Befestigungsschraube: 23 N·m (2,3 kgf·m)

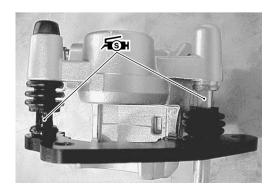
 Bremsflüssigkeit nachfüllen, und Luft aus dem Bremssystem ablassen. (15-3 und 15-4)











HAUPTZYLINDER

WARNUNG

Bremsflüssigkeit ist gesundheitsschädlich, wenn sie geschluckt oder in Kontakt mit Haut oder Augen gebracht wird.

Bremsflüssigkeit nicht Kindern oder Haustieren zugänglich machen. Falls jemand versehentlich Bremsflüssigkeit schluckt, sofort Erbrechen hervorrufen und einen Arzt benachrichtigen. Falls Bremsflüssigkeit in ein Auge oder auf die Haut bekommt, sofort mit Wasser abspülen.

WARNUNG

Die Verwendung anderer Bremsflüssigkeit als DOT4 aus einem versiegelten Behälter kann zu Schäden an der Bremsanlage und zu Unfällen führen.

Nur DOT4 Bremsflüssigkeit aus einem versiegelten Behälter verwenden. Niemals andere Typen von Bremsflüssigkeiten verwenden oder einmischen.

HINWEIS

Verschüttete Bremsflüssigkeit kann Lackierungen und Plastikteile beschädigen.

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

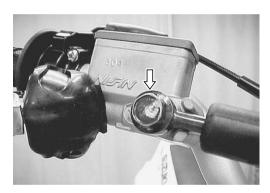
VORDERRAD-HAUPTZYLINDER-AUSBAU UND -ZERLEGUNG

- Die Bremsflüssigkeit ablaufen lassen. (15-4)
- Den Bremsschlauchadapter lösen und den Bremsschlauch abtrennen.
- Die Hauptzylinder-Halteschrauben herausdrehen.

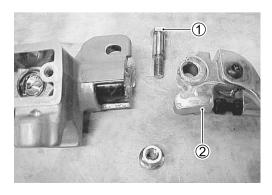
ANMERKUNG:

Den Bremsschlauch mit einem Schraubenschlüssel halten, um zu verhindern, daß er sich beim Lösen des Adapters dreht.

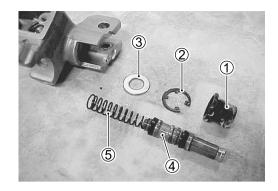
• Schraube 1) und Bremshebel 2) abnehmen.





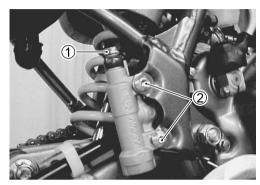


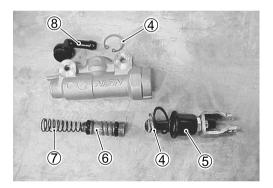
- Den Staubbalg ① abnehmen.
- Sprengring ② mit Sprengringzange abnehmen.
- Scheibe ③, Kolben/Manschettensatz ④ und Feder ⑤ abnehmen.



HINTERRAD-HAUPTZYLINDER-AUSBAU UND - ZERLEGUNG

- Bremsflüssigkeit ablaufen lassen. (15-4)
- Das Bremspedal abnehmen. (15-12)
- Einen Lappen unter den Schlauch legen, um verschüttete Bremsflüssigkeit aufzufangen.
- Die Verbindungsschraube ① herausdrehen.
- Die Hauptzylinder-Befestigungsschrauben ② herausdrehen.
- Die Klemme entfernen, und den Schlauch (Behälter) abtrennen.
- Den Staubdichtungsbalg 3 abnehmen.
- Die Sprengringe 4 mit der Sprengringzange abnehmen.
- Den Stößel (5) abnehmen.
- Kolben/Manschettensatz 6 und Feder 7 abnehmen.
- Den Steckverbinder ® abnehmen.

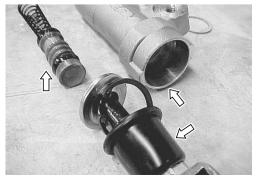




HAUPTZYLINDER-INSPEKTION

- Die Zylinderbohrung und den Kolben auf Abwetzung prüfen.
- Die Kolbenstange und Feder auf Schäden prüfen. Falls irgendeine Ungewöhnlichkeit festgestellt wird, den Hauptzylinder auswechseln.
- Den Staubbalg kontrollieren und durch einen neuen ersetzen, falls irgendwelche Schäden festgestellt werden.





HAUPTZYLINDER-REINIGUNG

- Die Hauptzylinderöffnungen mit Druckluft ausblasen.
- · Hauptzylinderbohrung und Kolben mit frischer Bremsflüssigkeit ausspülen.

ANMERKUNG:

Nicht Benzin oder andere flüchtige Lösungsmittel zum Waschen der Hauptzylinderteile verwenden.

📻 Bremsflüssigkeit: DOT 4

VORDERRAD-HAUPTZYLINDER-ZUSAMMENBAU

- Bremsflüssigkeit auf Kolben/Manschettensatz auftragen.
- Feder, Kolben/Manschettensatz und Scheibe anbringen.
- Den Sprengring mit der Sprengringzange anbringen.
- Den Staubbalg anbringen.
- Den Bremshebel wieder montieren.
- · Die Hauptzylinder-Befestigungsschrauben auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.
- Beim Wiederanbringen des Hauptzylinders an der Lenkstange den Bremshebel in einem Winkel von 30 Grad zur Horizontalen positionieren, und zuerst die obere Spannschraube auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen, wie gezeigt.

■ Hauptzylinder-Spannschraube: 10 N·m (1,0 kgf·m)

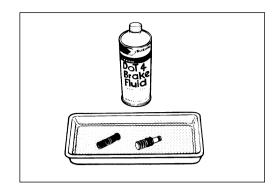
• Bremsschlauchadapter ① auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

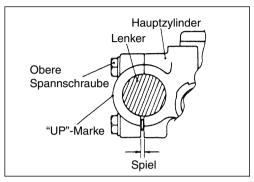
Bremsschlauchadapter: 18 N·m (1,8 kgf·m)

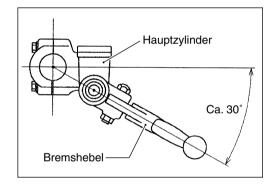
ANMERKUNG:

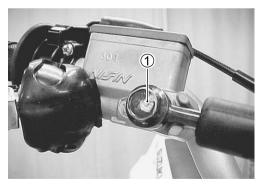
Den Bremsschlauch mit einem Schlüssel festhalten, so daß er beim Anziehen des Adapters nicht verdreht werden kann.

· Bremsflüssigkeit nachfüllen, und Luft aus dem Bremssystem ablassen. (15-3)









HINTERRAD-HAUPTZYLINDER-ZUSAMMENBAU

- Bremsflüssigkeit auf Kolben/Manschette und O-Ring auftragen.
- Feder, Kolben/Manschettensatz und Druckstange anbringen.
- · Verbinder und O-Ring anbringen.
- Die Sprengringe mit der Sprengringzange anbringen.
- · Den Balg anbringen.
- Den Behälterschlauch an den Verbinder anschließen und festklemmen.
- THREAD LOCK SUPER "1322" auf die Hauptzylinder-Befestigungsschrauben auftragen.

+1322 99000-32110: THREAD LOCK SUPER "1322"

 Die Hauptzylinder-Befestigungsschrauben auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

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

- Das Bremspedal einbauen. (15-12)
- Die Bremsschlauch-Verbindungsschraube auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment festziehen.



23 N·m (2,3 kgf·m)

HINWEIS

Falsche Verlegung des Bremsschlauchs kann den Schlauch beschädigen.

Den Bremsschlauch so verlegen, daß er den Anschlag berührt und die Verbindungsschraube festziehen. Sicherstellen, daß der Schlauch ausreichend Abstand zur Hinterradfeder hat. (Bremsschlauch-Verlegung: 18-13)

 Bremsflüssigkeit nachfüllen, und Luft aus dem Bremssystem ablassen. (2715-3)

BREMSPEDAL AUSBAU UND EINBAU DES BREMSPEDALS

AUSBAU

- Die Mutter vom Bremspedalzapfen abschrauben.
- Splint und Stift vom Druckstangenende abnehmen.
- Die Rückholfeder abnehmen.

EINBAU

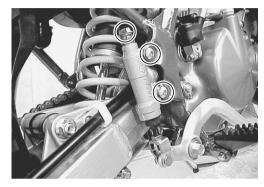
- Stift, Scheibe und Splint wieder am Druckstangenende anbringen.
- Die Rückholfeder anbringen.
- Fett auf den Bremspedal-Drehlagerbolzen auftragen.
- Scheibe und Splint anbringen.

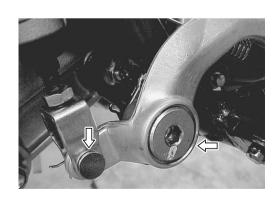
ANMERKUNG:

Den Splint durch einen neuen ersetzen.

• Die Bremspedalhöhe einstellen. (2-15)





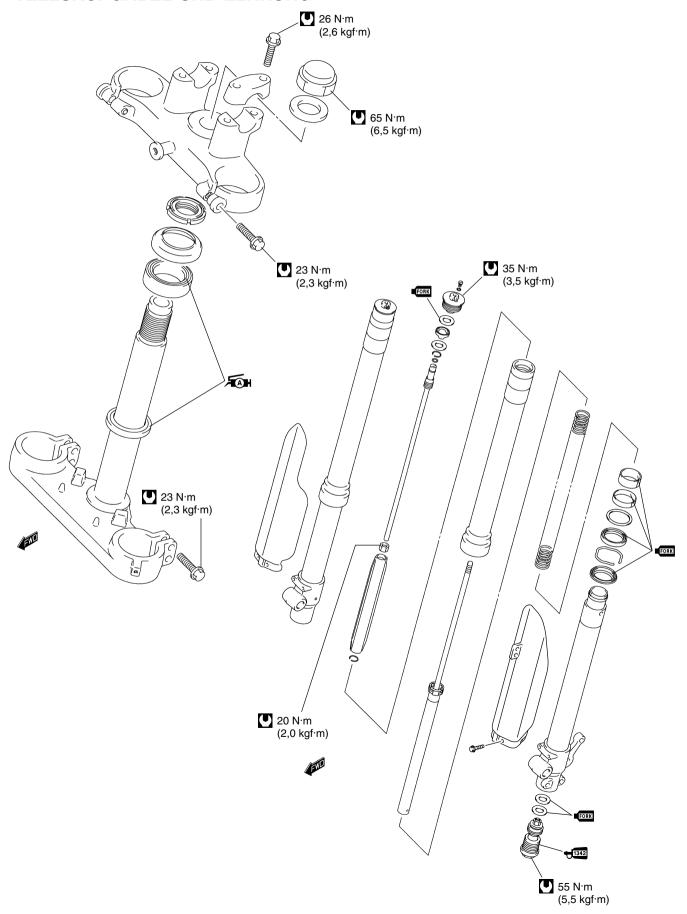


TELESKOPGABEL UND LENKUNG

INHALT		
AUFBAU	16- 2	
TELESKOPGABEL UND LENKUNG	16- 2	
TELESKOPGABEL	16- 3	
AUSBAU	16- 3	
ZERLEGUNG	16- 3	
INSPEKTION	16- 5	
ZUSAMMENBAU	16- 6	
WIEDEREINBAU	16-10	
LENKUNG	16-11	
AUSBAU	16-11	
INSPEKTION	16-12	
LAGER-AUSTAUSCH	16-12	
ZUSAMMENBAU	16-13	

AUFBAU

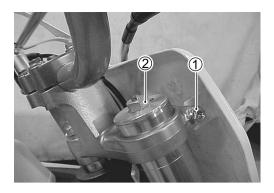
TELESKOPGABEL UND LENKUNG

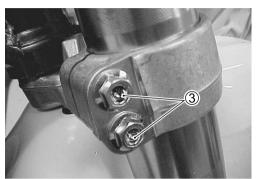


TELEGABEL

AUSBAU

- Einen Block unter die Fahrgestellrohre setzen.
- Gabelabdeckungen, Bremsschlauchführung und Bremsschlauchabdeckung abnehmen.
- Den Bremssattel abnehmen. (15-6)
- Das Vorderrad ausbauen. (14-3)
- Die oberen Gabelspannschrauben 1 lösen.
- Die Gabeldeckelschraube ② um ① bis ② Drehungen lösen, um die spätere Demontage zu erleichtern.
- Das Gabelgehäuse festhalten, und die unteren Gabelspannschrauben ③ lösen.
- Die Teleskopgabel abnehmen.





ZERLEGUNG

ANMERKUNG:

Den Ausfederdämpfungseinsteller vor der Zerlegung auf die weichste Position einstellen. Die Einstellung vor Drehen des Einstellers notieren.

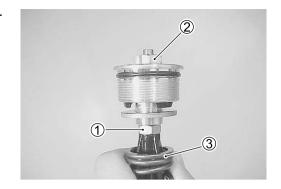
• Die Gabel vor der Zerlegung gründlich reinigen.

HINWEIS

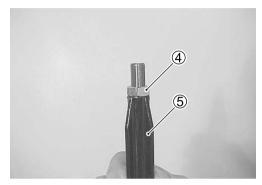
Kratzer und andere Schäden am Innenrohr oder an der Simmerringlippe verursachen Ölundichtigkeit.

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.

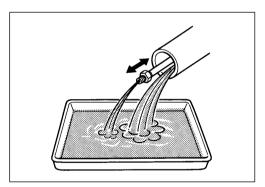
- Die Gabelfeder ③ zusammendrücken, und die Sicherungsmutter ① lösen.
- Den Gabeldeckel 2 abnehmen.
- Die Gabelfeder 3 abnehmen.



• Sicherungsmutter ④ abschrauben und Federführung ⑤ abnehmen.



- Die Teleskopgabel umdrehen, und einige Male mit der Innenstange pumpen, damit das Gabelöl herausläuft.
- Die Gabel einige Zeit lang umgedreht halten, um das Öl ablaufen zu lassen.



• Die Dämpferstangenschraube mit dem Spezialwerkzeug abnehmen.

09940-30250: Teleskopgabel-Montagewerkzeug

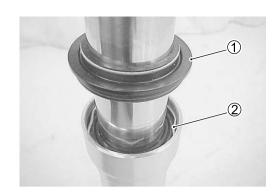
• Den Dämpfer abnehmen.

ANMERKUNG:

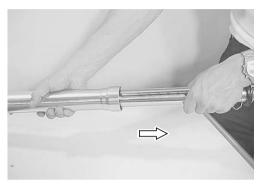
Die Dämpferstangenbaugruppe nicht zerlegen. Zerlegen der Dämpferstangenbaugruppe kann Probleme verursachen.



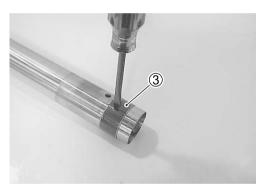
• Staubdichtung 1) und Anschlagring 2) abnehmen.



• Die Gleitbuchse vom Innenrohr abnehmen.



• Die Gleitbuchse 3 vom Innenrohr abnehmen.



• Die folgenden Teile vom Innenrohr abnehmen.

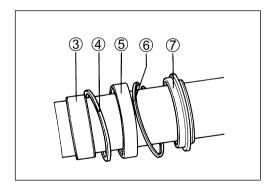
Gleitbuchse ③

Dichtungshalter 4

Simmerring ⑤

Anschlagring 6

Staubdichtung 7



INSPEKTION

- Die Zylinderschraube auf Beschädigung überprüfen. Im Falle einer Beschädigung erneuern.
- Den O-Ring durch einen neuen ersetzen.



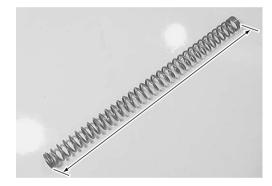
- Das Innenrohr auf Kratzer überprüfen. Im Falle von Kratzern erneuern.
- Das Außenrohr auf Dellen überprüfen. Erneuern, wenn es ganz zur Innenseite eingedellt ist.

 Die Dämpferstangen-Baugruppe auf Kratzer und Verbiegung überprüfen. Erneuern, falls sie verkratzt oder verbogen ist.



• Die Länge der Gabelfeder in entspanntem Zustand messen.

Verschleißgrenze (Standardfeder): 444 mm



Die Teflon-beschichteten Metallteile (Gleitbuchse und Führungsbuchse) auf Abnutzung und Beschädigung überprüfen. Erneuern, falls sie abgenutzt oder beschädigt sind.

Die Metallpartikel auf den Teflon-beschichteten Metallteilen prüfen. Falls sie nicht sauber sind, mit einer Nylonbürste und Gabelöl reinigen.



ZUSAMMENBAU

ANMERKUNG:

- * Vor dem Zusammenbau alle Gabelteile reinigen.
- * O-Ringe, Simmerring und Staubdichtung erneuern.
- * Beim Anbringen der O-Ringe, Gleitbuchse, Führungsbuchse, Dämpfereinheit und anderer Gleitteile das vorgeschriebene Gabelöl auftragen.

- Gabelöl auf Simmerringlippe und Staubdichtung auftragen.
- Das Innenrohr mit einer Vinylfolie abdecken.
- Staubdichtung ①, Anschlagring ② und Simmerring ③ am Innenrohr anbringen.

HINWEIS

Kratzer auf der Simmerringlippe können Ölundichtigkeit verursachen.

Beim Anbringen des Simmerrings eine Vinylfolie über die Buchsenaufsatznut und die Kanten des Innenrohrs legen, um eine Beschädigung der Simmerringlippe zu vermeiden.

ANMERKUNG:

Die markierte Seite des Simmerrings zur Staubdichtung weisen lassen.

- Zuerst die Vinylfolie abnehmen, dann Dichtungshalter ④, Führungsbuchse ⑤ und Gleitbuchse ⑥ anbringen.
- Die Teile reinigen und von Staub freihalten.

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.

- Teleskopgabelöl auf Führung/Gleitbuchse auftragen.
- Das Innenrohr in das Außenrohr einsetzen.
- Die Dichtung mit dem Spezialwerkzeug einsetzen, bis die Anschlagringnut des Außenrohrs zu sehen ist.

09940-52861: Teleskopgabel-Simmerring-Einbauwerkzeugsatz

- Den Anschlagring sicher an der Anschlagringnut des Außenrohrs anbringen.
- Die Staubdichtung ® anbringen.

ANMERKUNG:

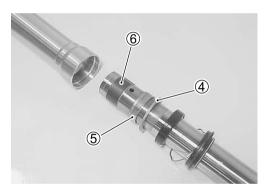
Nach Anbringen der Staubdichtung sicherstellen, daß keine Risse um die Dichtung herum vorhanden sind. Falls Risse vorhanden sind, können Wasser, Schmutz und andere Fremdkörper eindringen, wodurch eine Ölundichtigkeit verursacht werden kann.

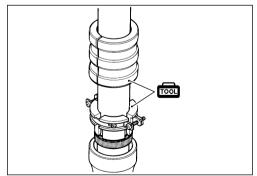
HINWEIS

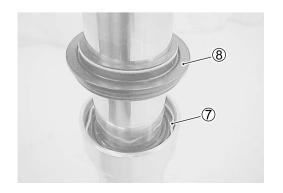
Durch den Gebrauch von Fett als Ersatz von Gabelöl beim Einsetzen des Simmerrings kann Ölundichtigkeit verursacht werden. Durch Auftragen von Fett auf die Staubdichtung und den Simmerring kann sich Schmutz ansammeln, wodurch Staubdichtungslippe und Simmerringlippe beschädigt werden können.

Nur eine dünne Schicht Gabelöl auf den Simmerring auftragen.









- Die Dämpferstange in die Gabel einsetzen.
- THREAD LOCK SUPER "1322" auf die Gabelmittenschraube auftragen.

♥1322 99000-32110: THREAD LOCK SUPER "1322"

· Gabelöl auf den O-Ring auftragen.



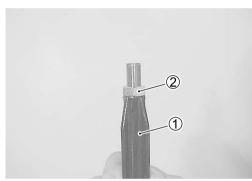
• Die Gabelmittenschraube mit dem Spezialwerkzeug auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Gabelmittenschraube: 55 N·m (5,5 kgf·m)

09940-30250: Teleskopgabel-Montagewerkzeug

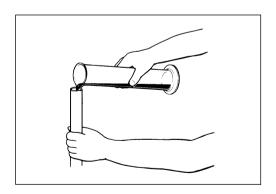


• Die Federführung ① und Sicherungsmutter ② an der Innenstange anbringen.



GABELÖL

- · Die Gabel ohne Feder senkrecht halten.
- Ganz zusammendrücken.
- Das vorgeschriebene Gabelöl bis zum oberen Füllstand des Außenrohrs einfüllen.

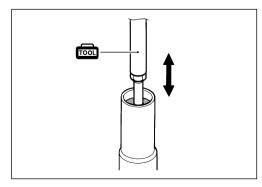


 Die Innenstange mit dem Spezialwerkzeug langsam mehr als zehn Male bewegen, bis keine Luftblasen mehr aus dem Öl herauskommen.



ANMERKUNG:

Gabelöl bis zur Oberkante des Außenrohrs nachfüllen, um Luft vollständig auszutreiben.



- Das vorgeschriebene Gabelöl erneut bis zum oberen Füllstand des Außenrohrs nachfüllen. Das Außenrohr einige Male auf- und abbewegen, bis keine Luftblasen mehr aus dem Öl herauskom-
- · Die Gabel senkrecht halten und fünf bis sechs Minuten warten.

ANMERKUNG:

- * Den Ölstand stets über der Cartridge-Oberkante halten, da anderenfalls bei diesem Arbeitsschritt Luft in die Cartridge eindringen kann.
- * Luft muß unbedingt vollständig ausgetrieben werden.
- Die Gabel senkrecht halten, und den Gabelölstand mit dem Spezialwerkzeug einstellen.

ANMERKUNG:

Beim Einstellen des Gabelölstands das Außenrohr ganz ohne die Gabelfeder zusammendrücken.

09943-74111: Gabelölstandlehre

DATA Gabelölstand (Standard): 124 mm

■FORK 99000-99001-SS5: SUZUKI FORK OIL SS-05 oder gleichwertiges Gabelöl

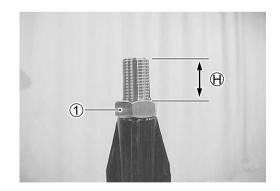
Standard-Gabelöl-Füllmenge (pro Holm): 351 ml

• Die Innenstange mit dem Spezialwerkzeug hochziehen.

09940-52841: Innenstangenhalter

- Die Gabelfeder anbringen.
- Die Höhe (H) des Innenstangengewindes durch Drehen der Sicherungsmutter ① einstellen.

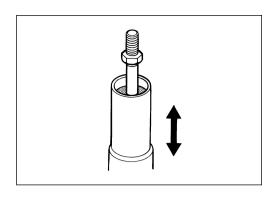




(H): 14 mm

Vor Montage des Gabeldeckels den Ausfederdämpfungseinsteller







 Die Gabeldeckelschraube ② langsam von Hand gegen die Sicherungsmutter ③ drehen.

ANMERKUNG:

Vor Anbringen der Gabeldeckelschraube unbedingt den Ausfederdämpfungskrafteinsteller auf die weichste Position einstellen.

• Die Gabeldeckelschraube festhalten, und die Sicherungsmutter auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Innenstangen-Sicherungsmutter: 20 N·m (2,0 kgf·m)

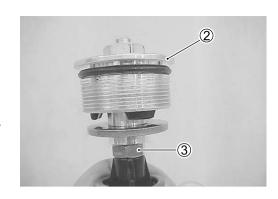
- · Gabelöl auf den O-Ring des Gabeldeckels auftragen.
- Die Gabeldeckelschraube provisorisch am Außenrohr befestigen.

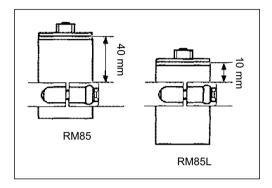
WIEDEREINBAU

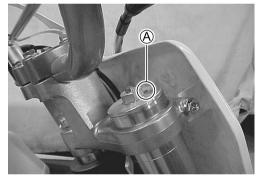
- Die Teleskopgabel wieder anbringen.
- Die Außenrohre wie angegeben einstellen.

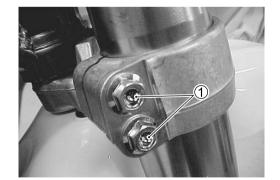
MODELL	Außenrohr-Einstelllänge
RM85	40 mm
RM85L	10 mm

• Sicherstellen, daß das Luftventil (A) vorne positioniert ist.











wie gezeigt auf 1,5 mm einstellen.

• Die unteren Gabelspannschrauben ① auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Untere Gabelspannschraube: 23 N·m (2,3 kgf·m)

• Die Gabeldeckelschraube ② auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

■ Gabeldeckelschraube: 35 N·m (3,5 kgf·m)

• Die oberen Gabelspannschrauben ③ auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

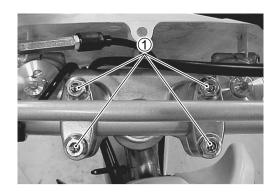
Obere Gabelspannschraube: 23 N·m (2,3 kgf·m)

- Das Vorderrad einbauen. (14-4)
- Den Bremssattel anbringen. (15-8)
- Gabelabdeckungen, Bremsschlauchführung und Bremsschlauchabdeckung anbringen.

LENKUNG

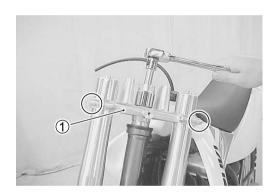
AUSBAU

- Das Vorderrad ausbauen. (14-3)
- Den Bremssattel abnehmen. (15-6)
- Das vordere Nummernschild abnehmen.
- Die Lenkstangenhalterschrauben ① herausdrehen, und die Lenkstange abnehmen.
- Die Bremsschlauchführung abnehmen.
- Das Vorderschutzblech abnehmen.

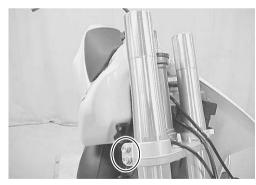




- Lenkschaftkopfmutter und obere Spannschrauben lösen.
- Den Lenkschaftkopf ① abnehmen.



• Die Teleskopgabel entfernen.



• Die Lenkmutter mit den Spezialwerkzeugen abschrauben.

09940-14930: Lenkmutternschlüssel

• Den Lenkschaft 1 abnehmen.



INSPEKTION

- Die Lagerlaufringe auf Verschleiß prüfen.
- Die Nadellager auf Verschleiß prüfen.
- Den Lenkschaft auf Verzug prüfen.



LAGER-AUSTAUSCH

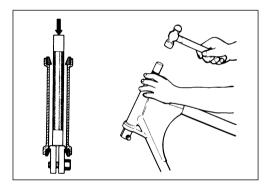
ANMERKUNG:

Den äußeren Laufring und das Lager zusammen austauschen.

• Den oberen und unteren Außenlaufring mit den Spezialwerkzeugen abnehmen.

09941-54911: Lenklagerlaufring-Ausbauwerkzeug 09941-74911: Lenklager-Einbauwerkzeug

• Das untere Lager ausbauen.

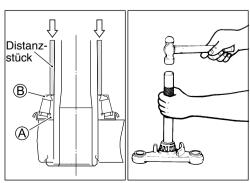




 Das untere Lager mit einem Distanzstück geeigneter Größe am Lenkschaft anbringen.

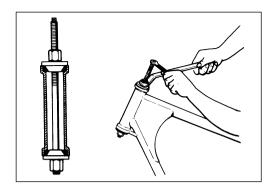
ANMERKUNG:

- * Das Lager durch Drücken auf den Innenlaufring A preßpassen.
- * Nicht am Käfig ® des Lagers pressen.



• Außenlaufringe, oben und unten, mit den Spezialwerkzeugen anbringen.

09941-34513: Eintreiber für äußeren Laufring und Schwingenlager



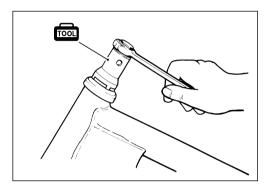
EINBAU

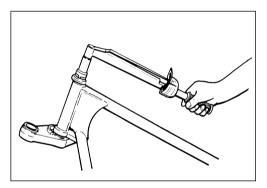
- · Lager und Staubdichtungen einfetten.
- · Lenkschaft, oberes Lager und Lenkschaftmutter anbringen.
- · Die Lenkschaftmutter auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment festziehen.

09940-14930: Lenkmutternschlüssel

Lenkschaftmutter: 45 N·m (4,5 kgf·m)

- · Den Lenkschaft mehrmals nach links und rechts bewegen, um die Lager richtig zu setzen.
- Die Lenschaftmutter um 1/4 bis 1/2 Drehung zurückdrehen.
- Die Gabelholme provisorisch am Lenkschaft anbringen.
- · Den Lenkschaftkopf anbringen, und die Lenkschaftmutter provisorisch anziehen.
- · Die Lenkschaftkopfmutter mit dem Spezialwerkzeug festziehen.





Lenkschaftkopfmutter: 65 N·m (6,5 kgf·m)

- · Vorderrad und Bremssattel wieder montieren. (F14-3 und 15-8)
- Die Lenkstange wieder montieren. Die Körnermarke an der Lenkstange auf die Paßfläche an der Vorderseite des linken

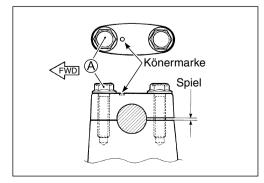


Lenkstangenhalters ausrichten.

- Die Körnermarke (FWD-Marke) an den Lenkstangenhaltern wie in der Abbildung gezeigt ausrichten.
- Die Lenkstangenhalterschrauben auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

ANMERKUNG:

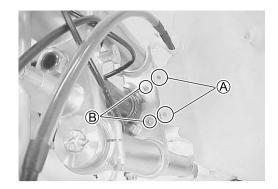
Zuerst die Lenkstangenhalterschrauben A anziehen.



Lenkstangenhalterschraube: 26 N·m (2,6 kgf·m)

- Die Bremsschlauchführung wieder anbringen.
- Die Telegabel mehrmals vor- und zurückbwegen, um sicherzustellen, daß die Lenkung kein Spiel hat.
- Die Lenkung auf gleichmäßige Bewegung überprüfen; die Lenkstange soll sich unter ihrem eigenen Gewicht nach rechts und links bewegen können.
- Das vordere Nummernschild und das Vorderschutzblech wieder montieren.

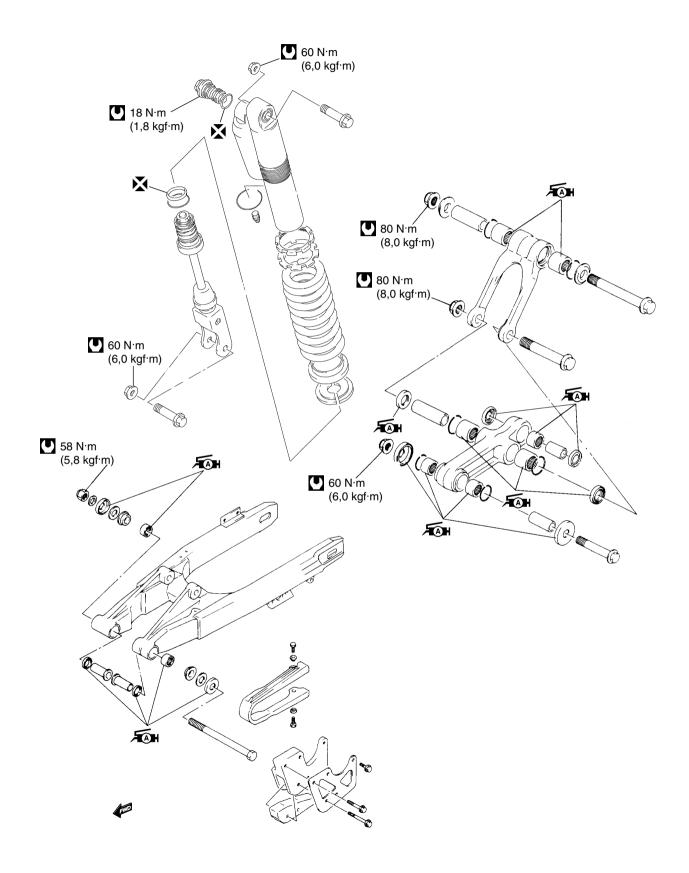
ANMERKUNG:



HINTERRADAUFHÄNGUNG

——————————————————————————————————————		
AUFBAU 17- 2		
HINTERRADAUFHÄNGUNG 17- 2		
STOSSDÄMPFER 17- 3		
STOSSDÄMPFER-AUSBAU 17- 3		
FEDER-AUSBAU 17- 4		
STOSSDÄMPFER-INSPEKTION 17- 4		
FEDER-EINBAU 17- 5		
STOSSDÄMPFER-EINBAU 17- 5		
ÖLWECHSEL 17- 6		
STOSSDÄMPFER-ZERLEGUNG UND -INSPEKTION 17- 9		
STOSSDÄMPFER-ZUSAMMENBAU17-10		
STOSSDÄMPFER-ENTSORGUNG 17-10		
SCHWINGE 17-11		
SCHWINGEN-AUSBAU 17-11		
SCHWINGEN-INSPEKTION 17-12		
LAGER-AUSTAUSCH17-12		
SCHWINGEN-ZUSAMMENBAU 17-13		
HINTERRADFEDERGESTÄNGE 17-13		
HINTERRADFEDERGESTÄNGE-AUSBAU 17-13		
HINTERRADFEDERGESTÄNGE-INSPEKTION 17-14		
DÄMPFERHEBEL- UND DÄMPFERSTANGENLAGER-		
AUSTAUSCH		
HINTERRADFEDERGESTÄNGE-ZUSAMMENBAU 17-16		

AUFBAU HINTERRADAUFHÄNGUNG



STOSSDÄMPFER STOSSDÄMPFER-AUSBAU

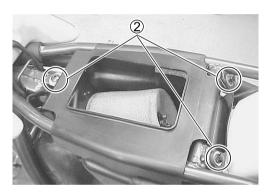
- Einen Block unter die Fahrgestellrohre setzen.
- Rahmenabdeckungen und Sitz abnehmen. (5-2)
- Die Luftfilter-Spannschraube A lösen.



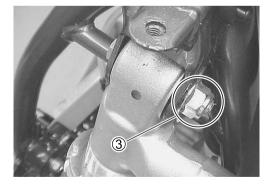




• Schrauben und Schraube 2 lösen.



- Das Luftfiltergehäuse abnehmen.
- Obere Stoßdämpfer-Befestigungsschraube und -mutter 3 lösen.



- Untere Stoßdämpfer-Befestigungsschraube und -mutter 4 lö-
- Den Stoßdämpfer abnehmen.

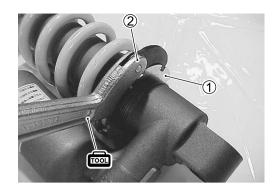


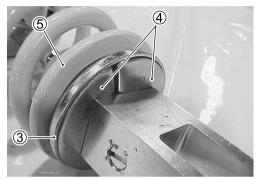
FEDER-AUSBAU

- Den Stoßdämpfer vom Rahmen abnehmen. (17-3)
- Die Sicherungsmutter ① lösen, und den Einsteller ② mit dem Spezialwerkzeug drehen.
- Sicherungsmutter ① und Einsteller ② ganz bis zum Gewindeende drehen.

09910-60611: Universal-Spannschlüssel

• Federsitz ③, Federhalter ④ und Feder ⑤ vom Stoßdämpfer abnehmen.





STOSSDÄMPFER-ÜBERPRÜFUNG

- Den Stoßdämpfer auf Ölundichtigkeit überprüfen.
- Die Dämpferstange auf Kratzer, Beschädigung und ungleichmäßige Bewegung kontrollieren.
- Den Stoßgummi auf Alterung und Beschädigung kontrollieren.
- Den Stoßgummi verschieben, um die Dämpferstange darunter kontrollieren zu können.







FEDER-EINBAU

 Sicherungsmutter, Einsteller, Feder, Federsitz und Federhalter anbringen.

ANMERKUNG:

Die Feder mit der Seite des kleineren Durchmessers am Einsteller aufsitzend anbringen.



Standard-Feder-Einstellänge: 3,1 mm von Länge der Feder in entspanntem Zustand zusammengedrückt (RM85)

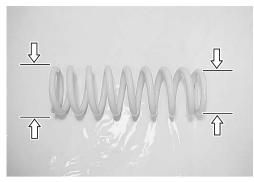
4,8 mm von Länge der Feder in entspanntem Zustand zusammengedrückt (RM85L)

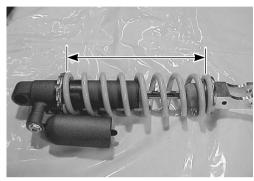
Federlängen-Einstellbereich: 2 – 12 mm von Länge der Feder in entspanntem Zustand zusammengedrückt

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

STOSSDÄMPFER-EINBAU

- Stoßdämpfer wieder an Rahmen und Dämpferhebel montieren.
- Befestigungsschrauben und -muttern, oben und unten, auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.
- Stoßdämpfer-Befestigungsmuttern: 60 N·m (6,0 kgf·m)
- · Den Luftfilter anbringen.

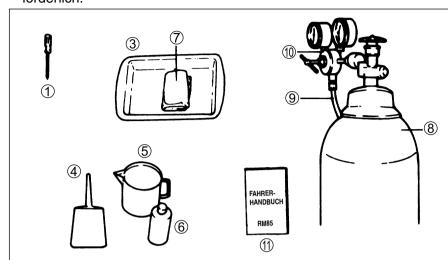






WERKZEUGE UND AUSRÜSTUNG

Folgende Werkzeuge und Ausrüstung sind zum Ölwechsel erforderlich.



- 1) Schraubendreher oder kleiner Körner
- ② Schraubstock*
- 3 Auffangwanne
- 4 Ölkanne
- ⑤ Meßbecher
- ⑥ Vorgeschriebenes Stoßdämpferöl (SS25)
- 7 Lappen
- 8 Stickstoffbehälter
- 9 Einfüllschlauch und -düse
- Regler-Baugruppe
- 1 Fahrer-Service-Handbuch
- * In der Abbildung nicht gezeigt

ÖLWECHSEL

- Den Stoßdämpfer vom Rahmen abnehmen. Reinigen und trocknen. (2717-3)
- Die Feder von der Stoßdämpfereinheit abnehmen. (17-4)

ANMERKUNG:

Den Stoßdämpfer auf Ölundichtigkeit kontrollieren. Die Ausfederdämpfungskraft-Einstellerschraube bis zum Anschlag im Gegenuhrzeigersinn drehen, damit Hinterradaufhängungsöl mühelos eingefüllt werden kann.

• Die Ventilkappe abnehmen. Mit einem Schraubendreher auf das Ventil drücken, um Stickstoff abzulassen.

WARNUNG

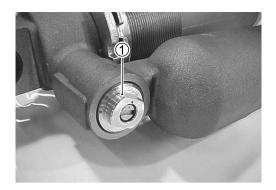
Ablassen des Gasdrucks vom Stoßdämpfer ist gefährlich.

Solange der Gasdruck nicht vollständig vom Stoßdämpfer abgelassen ist, darf keine Wartungsarbeit durchgeführt werden. Zum Ablassen des Gasdrucks einen Lappen über das Gasventil legen, und mit der Spitze eines Schraubendrehers oder ähnlichen Gegenstands auf das Ventil drükken. Nicht mit einem Finger auf das Gasventil drücken, und das Ventil von Gesicht und Körper wegweisen lassen.



• Die Einfederungseinsteller-Baugruppe ① mit dem Spezialwerkzeug vom Stoßdämpfer abnehmen.

09941-53650: Stoßdämpfer-Steckschlüssel



- Eine Auffangwanne unter den Stoßdämpfer stellen.
- Die Stange bewegen, und das Öl vollständig ablaufen lassen.
- Erneut auf den Ventileinsatz drücken, um die Blase dem Luftdruck anzugleichen.



• Frisches vorgeschriebenes Hinterradaufhängungsöl wie gezeigt einfüllen, während die Stange bewegt wird.

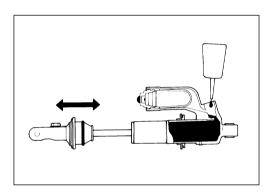
ANMERKUNG:

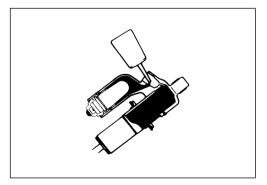
Nach Einfüllen von Öl die Stange unbedingt ausfahren.

 Den Stoßdämpfer wie gezeigt neigen, und den Ausgleichbehälter ganz mit frischem Hinterradaufhängungsöl füllen.

№ 99000-99001-S25: SUZUKI REAR SUSPENSION OIL SS-25

DATA Ölfüllmenge: Ca. 195 ml





- Die Einfederungseinsteller-Öffnung mit dem Handballen abdecken.
- Den Stoßdämpfer neigen und schütteln, um den Behälter mit Ölzu füllen
- Öl nachfüllen und das obige Verfahren wiederholen, bis der Ausgleichbehälter ganz mit Öl gefüllt ist.



• Einfederungseinsteller-Baugruppe ① mit dem Spezialwerkzeug wieder anbringen.

ANMERKUNG:

Die O-Ringe an der Einfederungseinsteller-Baugruppe durch neue ersetzen.

■ Einfederungseinsteller-Baugruppe: 18 N·m (1,8 kgf·m)

09941-53650: Stoßdämpfer-Steckschlüssel

- Den Stoßdämpfer bis auf 1 000 kPa (10 kgf/cm²) mit Stickstoff füllen.
- Die Gasventilkappe anziehen.
- Die Feder wieder anbringen und den Stoßdämpfer montieren.
 (717-5)

WARNUNG

Der Stoßdämpfer darf nicht mit flammbaren Gas unter Druck gesetzt werden, da dies gefährlich ist. Flammbare Gase, wie z.B. Schweißsauerstoff, können zum Ausbruch eines Brandes führen.

Stickstoff verwenden. Falls Stickstoff nicht zur Verfügung steht, kann ersatzweise trockene Druckluft verwendet werden.

WARNUNG

Der Stoßdämpfer kann platzen, wenn er zu hohem Druck ausgesetzt wird.

Den Stoßdämpfer unbedingt zum vorgeschriebenen Druck auffüllen.

HINWEIS

Durch Fahren des Motorrads mit anormalem Gasdruck kann der Stoßdämpfer beschädigt werden. Niedriger Gasdruck kann zu Ölundichtigkeit führen. Bei anormalem Gasdruck ist die normale Stoßdämpferleistung nicht gewährleistet.

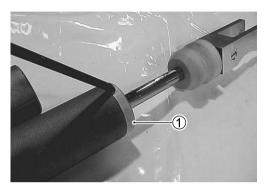
Den Stoßdämpfer unbedingt zum vorgeschriebenen Druck auffüllen.





STOSSDÄMPFER-ZERLEGUNG UND - INSPEKTION

- Den Stoßdämpfer vom Rahmen abnehmen. Reinigen und trocknen. (17-3)
- Die Feder vom Stoßdämpfer abnehmen. (17-4)
- Den Ausfederdämpfungskraft-Einsteller zur weichsten Position drehen.
- Mit einem Schraubendreher auf das Ventil drücken, um Stickstoff abzulassen. (17-6)
- Die Einfederungseinsteller-Baugruppe abnehmen. Das Öl ablassen. (17-7)
- Den Stoßdämpfer umgedreht in einen Schraubstock einspannen.
- Gleichmäßig mit einem Schraubendreher oder ähnlichen Werkzeug auf den Anschlag ① klopfen, um diesen vom Stoßdämpfergehäuse zu entfernen.



- Das Dichtungsgehäuse ② mit dem Schraubendreher niederdrücken, bis der Sicherungsring ③ ganz freiliegt.
- Den Sicherungsring 3 abnehmen.

ANMERKUNG:

Darauf achten, die Innenfläche des Stoßdämpfergehäuses nicht zu verkratzen, um Ölundichtigkeit zu vermeiden.



- Die Dämpferstangen-Baugruppe aus dem Stoßdämpfergehäuse ziehen.
- Simmerring und O-Ringe überprüfen.
- Die Dämpferstange auf Verbiegung und Kratzer überprüfen.
- Die Innenfläche des Gehäuses überprüfen.
- Das Teflon-beschichtete Metallteil am Kolben kontrollieren.
- Die O-Ringe durch neue ersetzen.
- Erforderlichenfalls das Teflon-beschichtete Metallteil austauschen, indem das alte abgeschnitten und ein neues auf den Kolben geschoben wird.

STOSSDÄMPFER-ZUSAMMENBAU

- Hinterradaufhängungsöl auf die O-Ringe und das Teflon-beschichtete Metallteil auftragen.
- Die Dämpferstangen-Baugruppe ① einsetzen, und einen neuen Sicherungsring ② anbringen.
- Die Dämpferstangen-Baugruppe ① hochziehen, bis sie am Sicherungsring ② anschlägt.
- Den Anschlag am Stoßdämpfergehäuse anbringen.
- Das vorgeschriebene Hinterradaufhängungsöl in den Stoßdämpfer füllen. (17-7)



- Die Einfederungseinsteller-Baugruppe wieder anbringen.
 (317-8)
- Den Stoßdämpfer mit Stickstoff bis auf 1 000 kPa (10 kgf/cm²) unter Druck setzen. (17-8)
- Die Feder wieder montieren, und die Federvorspannlänge einstellen. (17-5)
- Die Ventilkappe anziehen.

DAVA Ölfüllmenge: Ca. 195 ml

• Den Stoßdämpfer wieder am Rahmen anbringen. (17-5)



Der Stoßdämpfer ist mit Stickstoff unter hohem Druck gefüllt. Vor Entsorgung eines Stoßdämpfers muß der Gasdruck abgelassen werden.

- · Die Ventilkappe abnehmen.
- · Mit einem Schraubendreher auf das Ventil drücken.

WARNUNG

Ablassen des Gasdrucks vom Stoßdämpfer ist gefährlich.

Einen Lappen über das Ventil legen, und mit einem Schraubendreher auf das Ventil drücken, um den Stickstoff abzulassen. Nicht mit einem Finger auf das Ventil drücken, und dieses von Gesicht und Körper wegweisen lassen.

HINTERRADAUFHÄNGUNGSPLAKETTE

A WARNUNG







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

- * Auf Abstand von Flammen und Wärme halten.
- * Weitere Informationen finden Sie im Fahrerhandbuch.







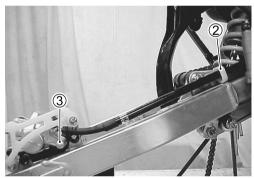
SCHWINGE SCHWINGEN-AUSBAU

• Das Hinterrad ausbauen. (14-5)

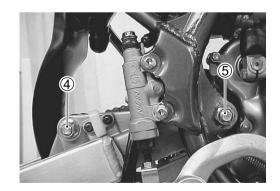
• Die Kettenführung ① abnehmen.



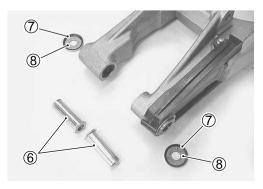
- Die Hinterrad-Bremsschlauchführung ② abnehmen.
- Den Hinterrad-Bremssattel 3 abnehmen.
- Die Antriebskette abnehmen.



- Hintere Dämpferstangenschraube und -mutter ④ abnehmen.
- Die Schwingenzapfenmutter ⑤ abschrauben.
- Die Schwinge nach Entfernen der Zapfenwelle abnehmen.



• Die folgenden Teile von der Schwinge abnehmen. Distanzstück 6 Staubdichtung ⑦ Scheiben ®



SCHWINGEN-INSPEKTION

Den Zapfenwellenschlag mit einer Meßuhr und Prismen messen.

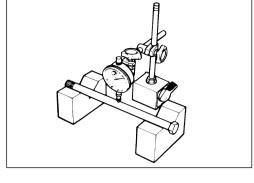
Schwingenzapfenwellenschlag Verschleißgrenze: 0,3 mm

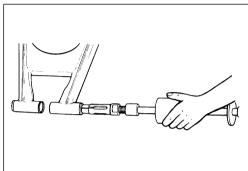
- Die Schwinge auf Risse und Beschädigung überprüfen.
- Lager, Distanzstücke und Simmerringe auf Beschädigung überprüfen.
- Die Distanzstücke in die Lager einsetzen und diese auf Spiel und ungleichmäßige Bewegung kontrollieren.

LAGER-AUSTAUSCH

• Lager und Hülse mit dem Spezialwerkzeug ausbauen.

09930-30102: Gleithammer 09923-73210: Lagerzieher

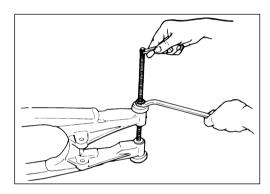


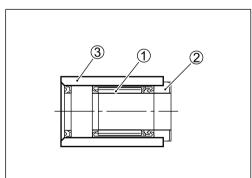


• Lager ① und Hülse ② mit dem Spezialwerkzeug und einem geeigneten Werkzeug in die Schwinge ③ preßpassen.

09924-84521: Lager-Einbauwerkzeugsatz

• Lager, Staubdichtungslippen und Distanzstücke einfetten.





SCHWINGEN-ZUSAMMENBAU

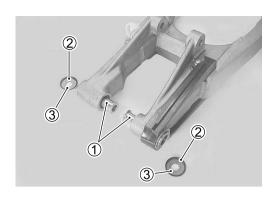
- Die folgenden Teile wieder in die Schwinge einbauen.
 - 1 Distanzstück
 - 2 Staubdichtung
 - ③ Scheibe
- Staubdichtungen, Lager und Distanzstücke einfetten.
- Die Schwinge an den Rahmen anbringen.
- Die Schwingenzapfenmutter ④ auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

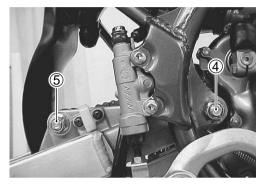
Schwingenzapfenmutter: 58 N·m (5,8 kgf·m)

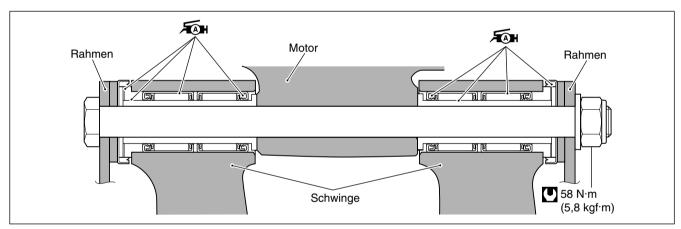
• Die Mutter der hinteren Dämpferstange ⑤ auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

Hintere Dämpferstangenmutter: 80 N·m (8,0 kgf·m)

- Die Kettenführung zusammenbauen.
- Hinteren Bremssattel zusammenbauen. (15-8)
- Das Hinterrad zusammenbauen. (14-6)
- Den Antriebskettendurchhang einstellen. (2-11)





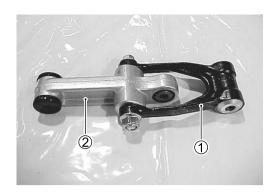


HINTERRADFEDERGESTÄNGE HINTERRADFEDERGESTÄNGE-AUSBAU

- Schraube/Mutter des Dämpferhebels lösen.
- Obere Schraube/Mutter der Dämpferstange lösen.
- Untere Stoßdämpferschraube und -mutter lösen.
- Die Dämpferhebel-Baugruppe abnehmen.

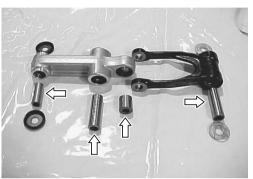


• Dämpferstange ① vom Dämpferhebel ② abnehmen.



HINTERRADFEDERGESTÄNGE-INSPEKTION

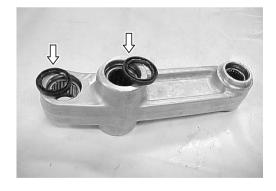
- Dämpferhebel und Dämpferstange auf Beschädigung überprüfen.
- Staubdichtungen und Distanzstücke auf Beschädigung überprüfen.
- Die Lager auf Beschädigung überprüfen.
- Die Distanzstücke in die Lager einsetzen und diese auf gleichmäßige Bewegung überprüfen.



DÄMPFERHEBEL- UND DÄMPFERSTANGENLAGER-AUSTAUSCH

- Distanzstücke und Staubdichtungen abnehmen.
- Die Sicherungsringe entfernen.
- Die Lager mit dem Spezialwerkzeug ausbauen.

09921-20220: Lager-Ausbauwerkzeugsatz





- Die Lager einfetten.
- Lager mit Spezialwerkzeug und Rohrstücken, mit 24 mm Durchmesser und 4 mm Länge, einsetzen.

09941-34513: Lager-Einbauwerkzeugsatz

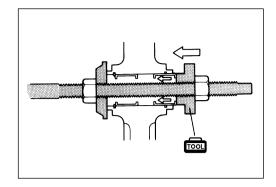
ANMERKUNG:

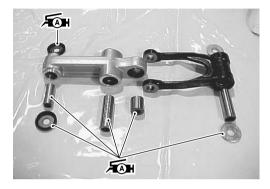
Die Lager wie in Abbildung auf Seite 17-16 gezeigt positionieren.

- Die Sicherungsringe anbringen.
- Die Staubdichtungen anbringen.
- Distanzstücke und Staubdichtungen einfetten.

ANMERKUNG:

Die Staubdichtung so positionieren, daß die "outside"-Markierung nach außen weist.





HINTERRADFEDERGESTÄNGE-ZUSAMMENBAU

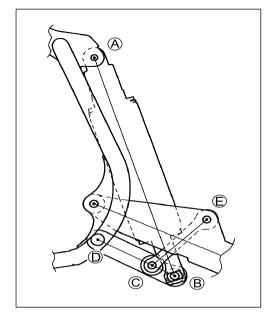
- Das Hinterradfedergestänge zusammenbauen.
- Die Muttern auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.

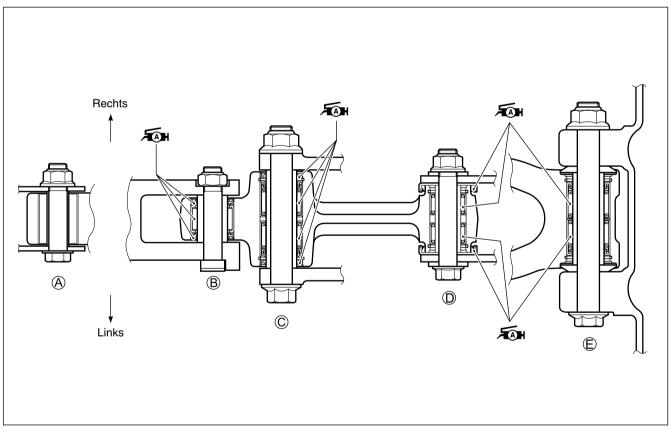
Anzugsdrehmoment:

(A): 60 N·m (6,0 kgf·m)(B): 60 N·m (6,0 kgf·m)(C): 80 N·m (8,0 kgf·m)

①: 60 N·m (6,0 kgf·m)

(E): 80 N·m (8,0 kgf·m)





ANMERKUNG:

- * Falsch eingesetzte Hinterradfedergestängeschrauben können die Federung beeinträchtigen und zu einer Beschädigung des Gestänges führen.
- * Sicherstellen, daß sich der Stoßdämpfer-Ausfederdämpfungseinsteller an der unteren Halterung des Stoßdämpfers auf der rechten Seite befindet.
- * Die Hinterradfedergestängeschrauben von der linken Seite her einsetzen.

WARTUNGSINFORMATIONEN

INHALT	
in in the interest of the inte	
WARTUNGSINFORMATIONEN	18- 2
SPEZIALWERKZEUGE	<i>18- 7</i>
SCHALTSCHEMA	18- 8
KABEL-, SEILZUG- UND SCHLAUCH-VERLEGUNG	18- 9
TECHNISCHE DATEN	18-17
EIRICHTDATEN	18-19

WARTUNGSDATEN

ZYLINDER+KOLBEN+KOLBENRING

GEGENSTAND		SOLLWERT		
Spiel Kolben-Zylinder		0,040 - 0,050	0,120	
Zylinderbohrung	Bei	48,000 – 48,015 Bei 15 von der Oberseite messen.		
Kolbendurchmesser	Bei	47,955 – 47,970 Bei 16 vom Schürzenende messen.		
Zylinderverzug				
Zylinderkopfverzug			0,05	
Spiel Kolbenring-Ringnut	N	Etwa 4,0	3,2	
Kolbenring-Nutenspiel		0,020 - 0,060		
Kolbenringnutbreite		0,20 - 0,40		
Kolbenbolzenbohrung		14,002 - 14,008		
Kolbenbolzen AD		13,995 - 14,000	13,980	
Reedventilspiel			0,2	

Einheit: mm

Einheit: mm

PLEUEL+KURBELWELLE

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Pleuelfuß ID	18,003 - 18,011	18,040
Kurbelzapfen-Breite	44,9 – 45,1	
Kurbelwellenunrundheit		0,05

KUPPLUNG Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Kupplungsseilzugspiel	10 – 15	
Antriebsscheibendicke	2,7 - 2,9	2,4
Antriebsscheibenverzug		0,10
Freie Kupplungsfederlänge	41,5	39,4

KÜHLER

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Kühlerdeckelventil-Freigabedruck	110 kPa (1,1 kgf/cm²)	

GETRIEBE

Einheit: mm (ausgenommen Übersetzungsverhältnis)

GEGENSTANI)	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE	
Primäruntersetzung			3,444 (62/18)		
Enduntersetzung			3,357 (47/14)	RM85	
			3,615 (47/13)	RM85L	
Gangabstufung	1.Gang		2,545 (28/11)		
	2.Gang		1,933 (29/15)		
	3.Gang		1,571 (22/14)		
	4.Gang		1,333 (20/15)		
	5.Gang		1,166 (21/18)		
	6.Gang	1,045 (23/22)			
Spiel Schaltgabel-Lau	ıfrille	Nr. 1, 2 und 3	0,05 - 0,25		0,45
Schaltgabelrillenbreite)	Nr. 1	3,95 - 4,05		
		Nr. 2 und 3	4,45 – 4,55		
Schaltgabeldicke		Nr. 1	3,80 - 3,90		
		Nr. 2 und 3	4,30 - 4,40		

ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT			VERSCHLEISS- GRENZE	
Antriebskette	Тур	Typ D.I.D 428DS			
	Clindor		118	RM85	
	Glieder		122	RM85L	
	20-Glie Länge				259
Antriebskettendurchhang			40 – 50		

VERGASER

GEGENSTAN	D	SPEZIFIKATION
Vergasertyp		KEIHIN PE28
Bohrung		28 mm
Kenn-Nr.		03B3
Schwimmerhöhe		19,0 ± 0,5 mm
Hauptdüse	(M.J.)	Nr.128
Düsennadel	(J.N.)	24NAAH-3.
Leerlaufdüse	(S.J.)	Nr. 50
Luftschraube	(P.A.S.)	2 Umdrehungen nach außen
Gasseilzugspiel		2 – 4 mm am Gasdrehgriff

ELEKTRISCHE ANLAGE

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
Zündkerze	Тур	NGK: BR10ES	
	Elektroden- abstand	0,7 – 0,8	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atm	
Zündspulenwiderstand	Primär	0,2 – 1,0 Ω	W/BI – Masse
	Sekundär	12 – 20 kΩ	Kerzenkappe – Masse
Induktionsgeberspulen-		100 – 160 Ω	
Wilderstand		140 – 230 Ω	
		240 – 380 Ω	
Zündspulen- Primärspitzenspannung		200 V und höher	⊕: Masse ⊝: W/Bl

Einheit: mm

BREMS + RAD Einheit: mm

DITENIO TITAD				
GEGENSTAND	SOLLWERT			VERSCHLEISS- GRENZE
Bremshebelspiel	5 – 20			
Bremsscheibendicke	Vorne	2,8 - 3,2		2,5
	Hinten	2,85 – 3,15		2,5
Bremsscheiben-Unrundheit				0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	11,000 – 11,043	3	
	Hinten	12,700 – 12,743	3	
Hauptbremszylinderkolben-	Vorne	10,957 – 10,984	1	
Durchmesser	Hinten	12,657 – 12,684	ļ.	
Bremssattelzylinderbohrung	Vorne	30,230 – 30,306		
	Hinten	27,000 – 27,076	3	
Bremssattelkolben-Durchmssser	Vorne	30,150 - 30,200)	
	Hinten	26,920 – 26,970)	
Felgenunrundheit	Axial			2,0
	Radial			2,0
Achswellenunrundheit	Vorne			0,25
	Hinten			0,25
Reifengröße	Vorne	70/100-17 40M	RM85	
	VOITIC	70/100-19 42M	RM85L	
	Hinten	90/100-14 49M	RM85	
	Tillitell	90/100-16 52M	RM85L	
	1			

FEDERUNG Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Teleskopgabelhub		275	
Freie Länge der Teleskopgabel			444
Gabelfederrate (pro Holm)		2,8 N/mm (0,28 kgf/mm)	
Teleskopgabelölstand		124	
Teleskopgabel-Dämpfungskraft-	Ausfederung	1 und 1/2 Drehungen heraus	
Einsteller	Einfederung	7 Raststellen heraus	
Teleskopgabelödruck		0 kPa (0 kgf/cm²)	
Hinterradstoßdämpfer-Gasdruck		1 000 kPa (10 kgf/cm²)	
Stoßdämpfer-Voreinstell-Länge	RM85: 3,1 mm von Länge der Feder in entspanntem Zustand zusammengedrückt RM85L: 4,8 mm von Länge der Feder in entspanntem Zustand zusammengedrückt		
Stoßdämpfer-Dämpfungskraft- Einsteller	Ausfederung	2 Drehungen heraus	
	Einfederung	3/4 Drehung heraus	
Stoßdämpfer-Federrate	RM85: 46 N/mm (4,6 kgf/mm) RM85L: 48 N/mm (4,8 kgf/mm)		
Hinterer Federweg	277		
Schwingendrehbolzenunrudheit			0,3

REIFENDRUCK

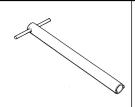
Vorne und hinten	70 – 110 kPa (0,7 – 1,1 kgf/cm²)
------------------	-------------------------------------

KRAFTSTOFF+ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		HINWEIS	
Kraftstoffsorte	Bleifreies Benzin, mindestens 95 Oktan (RON)			
Kraftstofftank-Fassungsvermögen		5,0 L		
Motorölsorte		MOTUL 800 2T oder ein gleichwertiges Two Cycle Racing-Schmiermittel		
Luftfiltereinsatz-Ölsorte		MOTUL AIR FILTER OIL oder gleichwertiges Filteröl		
Kühlmittelsorte	Ein mit einem Aluminium-Kühler kompatibles Frostschutz/Sommer-Kühlmittel verwenden, das nur mit destilliertem Wasser im Verhältnis von 50:50 gemischt ist.			
Kühlmittelmenge		570 ml		
Getriebeölsorte	SAE 10W-40, API SF/SG oder SH/SJ mit JASO MA			
Getriebeölmenge	Wechseln 550 ml			
	Überholen	650 ml		
Bremsflüssigkeitssorte	DOT 4			
Teleskopgabelölsorte	SUZUKI FORK OIL SS-05 oder gleichwertiges Gabelöl			
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)	351 ml			
Stoßdämpfer-Öltyp	SUZUKI REAR SUSPENSION OIL SS-25 oder ein gleichwertiges Öl für die Hinterradaufhängung			
Ölmenge für hintelen Stoßdämpfer				

SPEZIALWERKZEUGE

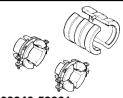




09940-30250 Teleskopgabel-Montagewerkzeug



09940-52841 Innenstangenhalter



09940-52861 Einbauwerkzeugsatz für
Telegabel-Öldichtring
Einbauwerkzeugsatz

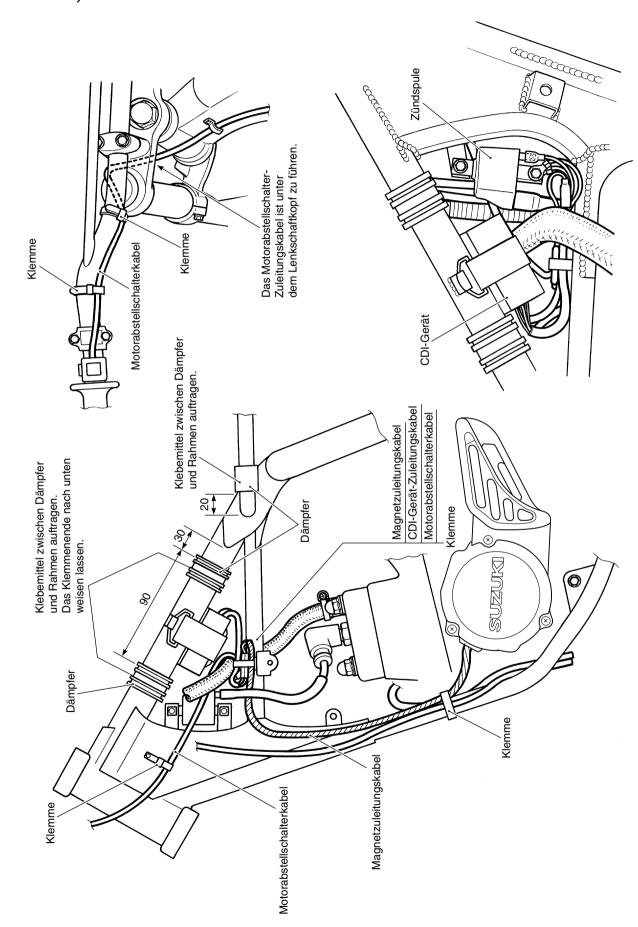


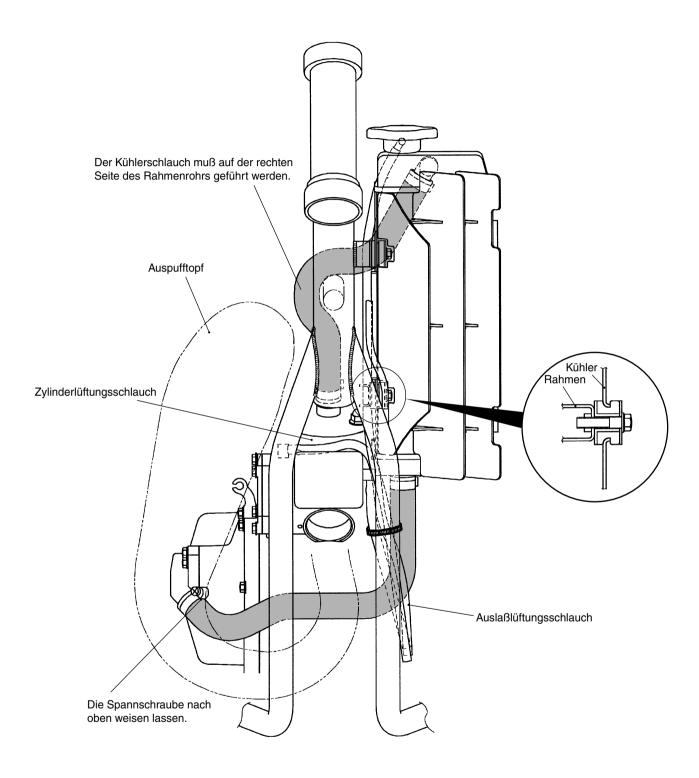


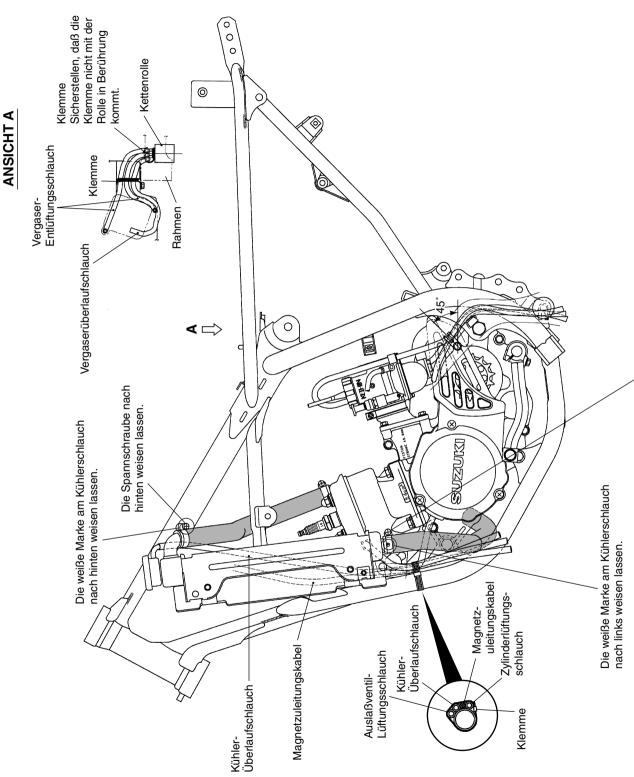
09941-53650 Stoßdämpfer-Steckschlüssel



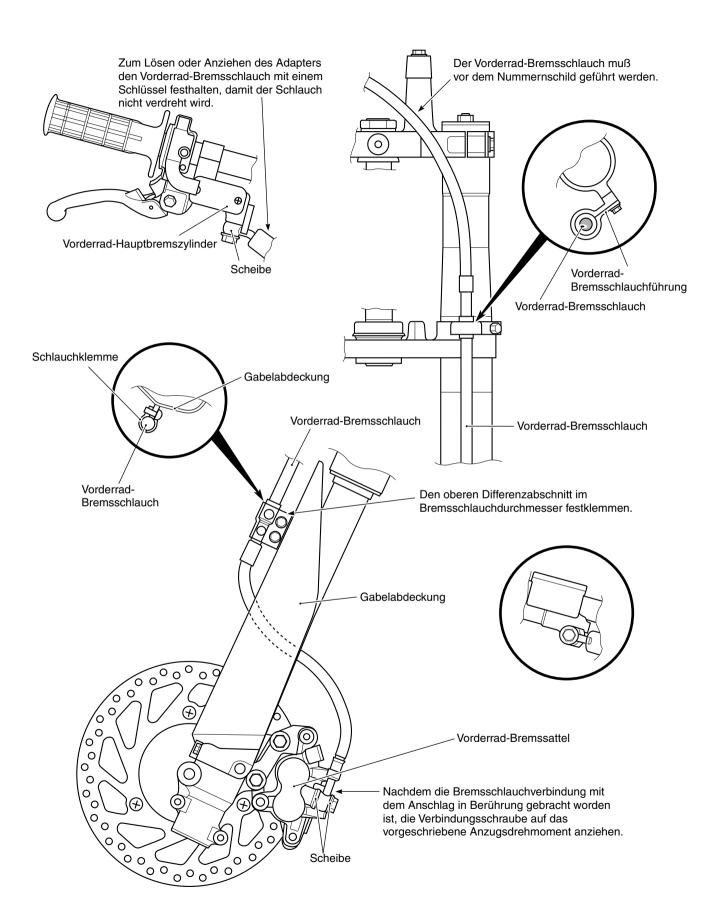
KABEL-, SEILZUG- UND SCHLAUCH-VERLEGUNG

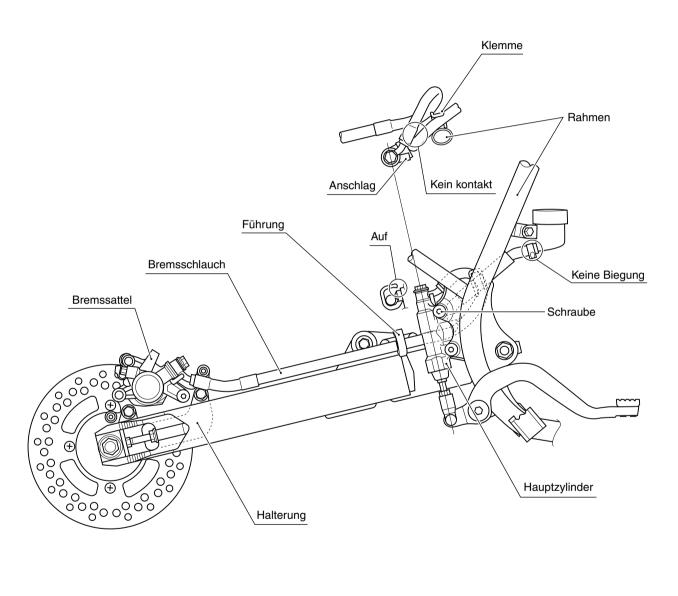


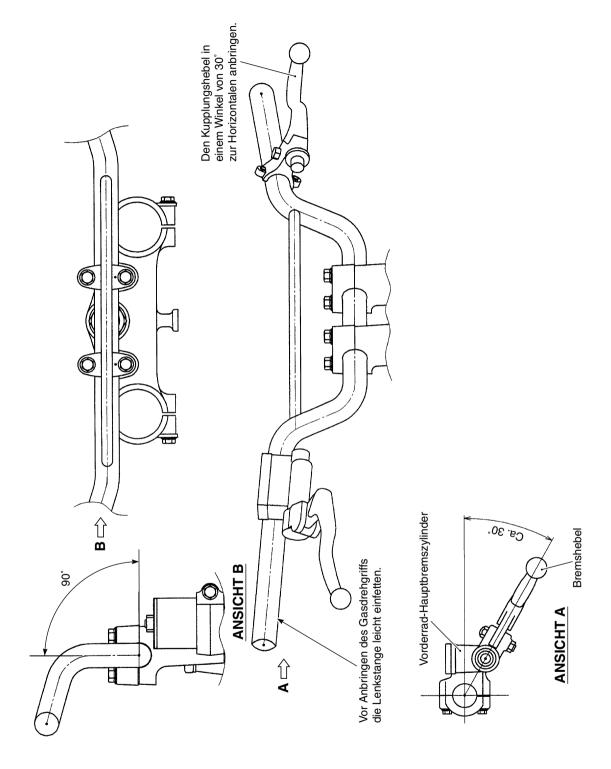


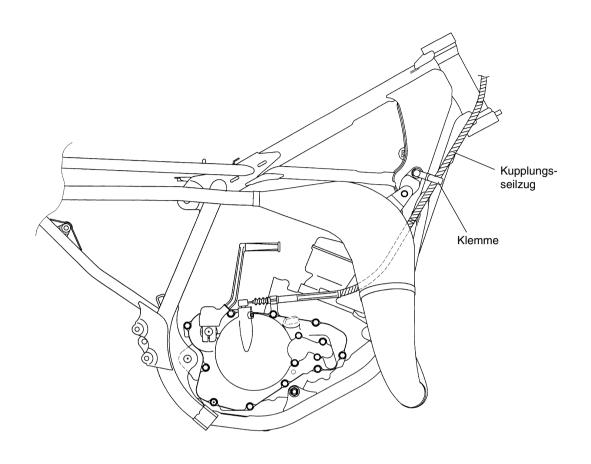


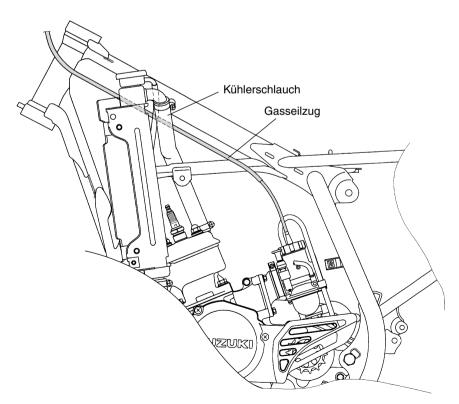
Die Spannschraube nach hinten weisen lassen.

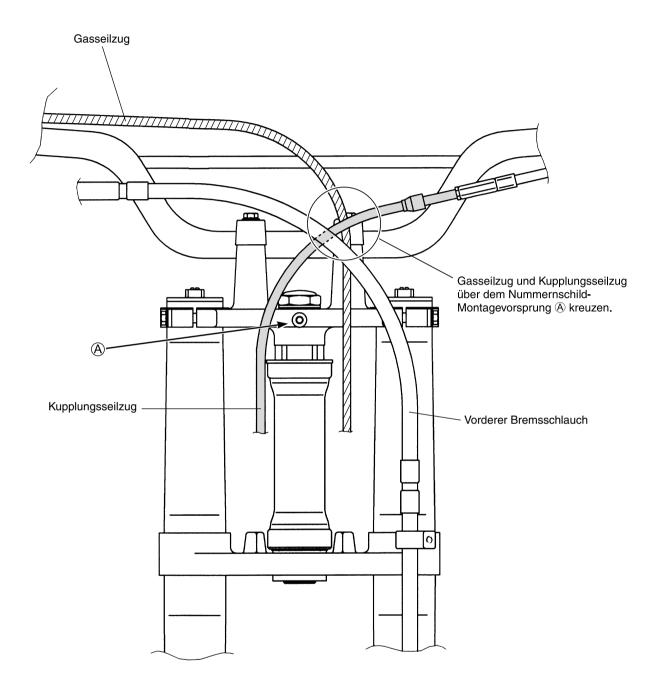












TECHNISCHE DATEN **ABMESSUNGEN**

Gesamtlänge	1 805 mm RM85
	1 895 mm RM85L
Gesamtbreite	735 mm RM85L
Gesamthöhe	1 100 mm RM85
	1 165 mm RM85L
Radstand	1 240 mm RM85
	1 280 mm RM85L
Bodenfreiheit	325 mm RM85
	355 mm RM85L
Sitzhöhe	850 mm RM85
	875 mm RM85L

MOTOR

Тур	Zweitakt, Flüssigkeitskühlung
Einlaßsystem	Kurbelwellen-Reedventil
Zylinderzahl	1
Bohrung	48,0 mm
Hub	46,8 mm
Hubraum	84,7 cm ³
Verdichtung	9,5 : 1 (AUSLASSVENTIL GEÖFFNET)
	10,9:1 (AUSLASSVENTIL GESCHLOSSEN)
Vergaser	KEIHIN PE28, Einzel
Luftfilter	Polyurethanschaumeinsatz
Statersystem	Kickstater
Schmiersystem	Klaftstoff-/ölmischung 30 : 1

ANTRIEBSSTRANG

,	• •	
Kupplung		Mehscheiben-Ölbadkupplug
Getriebe		6-Gang-Dauereingriff
Schaltschema		1 runter, 5 rauf
Primäruntersetzung		3,444 (62/18)
Ganguntersetzungen, 1.	.Gang	2,545 (28/11)
2.	.Gang	1,933 (29/15)
3.	.Gang	1,571 (22/14)
4.	.Gang	1,333 (20/15)
5.	.Gang	1,166 (21/18)
6.	.Gang	1,045 (23/22)
Enduntersetzung		3,357 (47/14) RM85
		3,615 (47/13) RM85L
Antriebskette		D.I.D. 428DS, 118 Glieder RM85
		D.I.D. 428DS, 122 Glieder RM85L

FAHRGESTELL

AIMGEOTEEE	
Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, pneumatisch/Schraubenfeder, ölgedämpft
Hinterradaufhängung	Linktyp, Öldämpfung
Teleskopgabelhub	275 mm
Hinterradfederweg	277 mm
lenkkopfwinkel	28° 30' RM85
	28° RM85L
Nachlauf	87 mm RM85
	85 mm RM85L
Lenkwinkel	45°
Wendekreis	1,9 m RM85
	2,0 m RM85L
Vorderradbremse	Scheibenbremse, hydraulisch
Hinterradbremse	Scheibenbremse, hydraulisch
Vorderradreifengröße	70/100-17 40M RM85
	70/100-19 42M RM85L
Hinterradreifengröße	90/100-14 49M RM85
	90/100-16 52M RM85L
ELECTRISCHE AUSRÜSTUNG	
7 in diamen	Flaktyaniaaha Zunduna (CDI)

Zuridurig	Elektronische Zundung (CDI)
Zundpunkteinstellung	15° vor oberem Totpunkt bei 11 000 U/min
Zündkerze	NGK BR10ES

FÜLLMENGEN

Benzintank	5,0 L
Getriebeöl	650 ml
Kühlmittel	570 ml
Teleskopgabelöl	351 ml

ERSATZTEILELISTE

GEGENSTAND	BEZEICHNUNG	TEILENUMMER	ANZAHL
1	O-RING, ZYLINDERKOPF Nr. 1	11147-03B00	2
2	O-RING, ZYLINDERKOPF Nr. 2	11148-03B00	2
3	DICHTUNG, ZYLINDERDECKEL Nr. 1	11233-02B42	2
4	DICHTUNG, ZYLINDERDECKEL Nr. 2	11238-01B30-H17	1
5	DICHTUNG, ZYLINDER	11241-03B01	2
6	DICHTUNG, KURBELGEHÄUSE	11481-03B00	1
7	DICHTUNG, KUPPLUNGSDECKEL	11482-27C02	1
8	KOLBENBAUGRUPPE	12110-03B20-0F0	1
9	RING, KOLBEN	12141-03B00	2
10	BOLZEN, KOLBEN	12151-20910	1
11)	HEBELBAUGRUPPE, BREMSE	57310-37F00	1
12	HEBEL, KUPPLUNG	57621-28C00	1
(13)	LAGER, KOLBENBOLZEN	09263-14016	1
14)	SICHERUNGSRING, KOLBENBOLZEN	09381-14001	2

EINRICHTDATEN

		DAILN			
VERANSTALTUNG DATUM/	/W.	DATUM	/ /	/ /	/ /
		RENNEN/STRECKE	/	/	/
	ATUN ORT	TEMP./LUFTFEUCHTIGKEIT	/	/	/
	۵	WETTER			
		PISTENZUSTAND			
	~	HAUPTDÜSE			
_	SEF	DÜSENNADEL	/	/	/
MOTOR	VERGASER	LEERLAUFDÜSE			
MC	VER	REGULIERSCHRAUBE			
		SCHWIMMERSTAND			
		ZÜNDKERZE			
	<u>4</u>	ÖLSTAND	mm	mm	mm
	SKO BEL	COMP. EINST. POSITION			
	TELESKOP- GABEL	AUSFEDER-EINST. POSITION			
		FEDER			
		FEDER			
;;	HINTERRAD- AUFHÄNGUNG	FEDEREINSTELL-LÄNGE	mm	mm	mm
STE		EINSINK	mm	mm	mm
FAHRGESTELI		COMP. EINST. POSITION NIEDRIG			
-AH		COMP. EINST. POSITION HOCH			
		AUSFEDER-EINST. POSITION			
		ENDUNTERSETZUNG	/	/	/
	HINTEN VORNE REIFEN REIFEN	HERSTELLER/GRÖSSE			
		DRUCK	kPa	kPa	kPa
		HERSTELLER/GRÖSSE			
	HIN' REI	DRUCK	kPa	kPa	kPa
		ANMERKUNG:			

^{*} KOPIEN MACHEN.

- NOTIZEN -