

PERIODISCHE WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG

2

INHALT

ZEITPLAN FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG.....	2- 1
TABELLE FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG.....	2- 1
SCHMIERSTELLEN	2- 2
WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG.....	2- 3
ZYLINDERKOPFSCHRUBEN UND -MUTTERN, ZYLINDERMUTTERN, AUSPUFFOHRSCHRAUBEN UND AUSPUFFTOPFANSCHLÜSSE	2- 3
VENTILSPIEL	2- 4
ZÜNDKERZE	2- 5
FUNKENLÖSCHER	2- 5
LUFTFILTER	2- 6
DEKOMPRESSIONSHEBEL	2- 6
MOTORÖL, ÖLFILTER UND ÖLSIEB.....	2- 7
VERGASER	2- 8
KRAFTSTOFFLEITUNG	2- 9
KUPPLUNG	2- 9
ANTRIEBSKETTE	2- 9
BREMSEN	2-10
REIFEN	2-13
SPEICHENNIPPEL	2-13
LENKUNG	2-14
TELESKOPGABEL	2-14
HINTERRADAUFHÄNGUNG	2-14
FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN.....	2-15

ZEITPLAN FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG

Folgende Tabelle enthält die empfohlenen Zeitabstände für alle erforderlichen regelmäßigen Wartungsarbeiten, um das Motorrad leistungsmäßig und wirtschaftlich in Bestzustand zu halten. Gefahrene Kilometer sind in Stunden ausgedrückt.

HINWEIS:

Bei Einsatz unter erschwerten Bedingungen kann eine häufigere Wartung des Motorrads erforderlich sein.

TABELLE FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG

Gegenstand \ Zeitabstand	Erste 5 Stunden	Alle 30 Stunden	Alle 60 Stunden
Zylinderkopfschrauben und -mutter, Zylindermuttern, Auspuffrohrschraben und Auspufftopfanschlüsse	T	T	T
Ventilspiel	I	—	I
Zündkerze	—	I	R
Funkenlöcher	—	C	C
Luftfilter	Bei jeder Fahrt überprüfen und ggf. reinigen		
Dekompressionshebel	I	I	I
Motoröl und Ölfilter	R	—	R
Motorölleitungen	I	I	I
Motorölsieb	C	—	C
Vergaser	I	I	I
Kraftstoffleitung	I	I	I
	Alle 4 Jahre erneuern		
Kupplung	I	I	I
Antriebskette	Bei Jeder Fahrt reinigen, schmieren und überprüfen		
Bremsen	I	I	I
Bremsschläuche	I	I	I
	Alle 4 Jahre erneuern		
Bremsflüssigkeit	I	I	I
	Alle 2 Jahre erneuern		
Reifen	Bei jeder Fahrt Luftdruck und Reifen auf Beschädigung überprüfen		
Speichennippel	Bei jeder Fahrt überprüfen		
Lenkung	I	—	I
Teleskopgabel	I	—	I
Hinterradaufhängung	I	—	I
Fahrgestellschrauben und -mutter	T	T	T

I : Überprüfen und ggf. einstellen, reinigen, schmieren oder erneuern

R: Erneuern

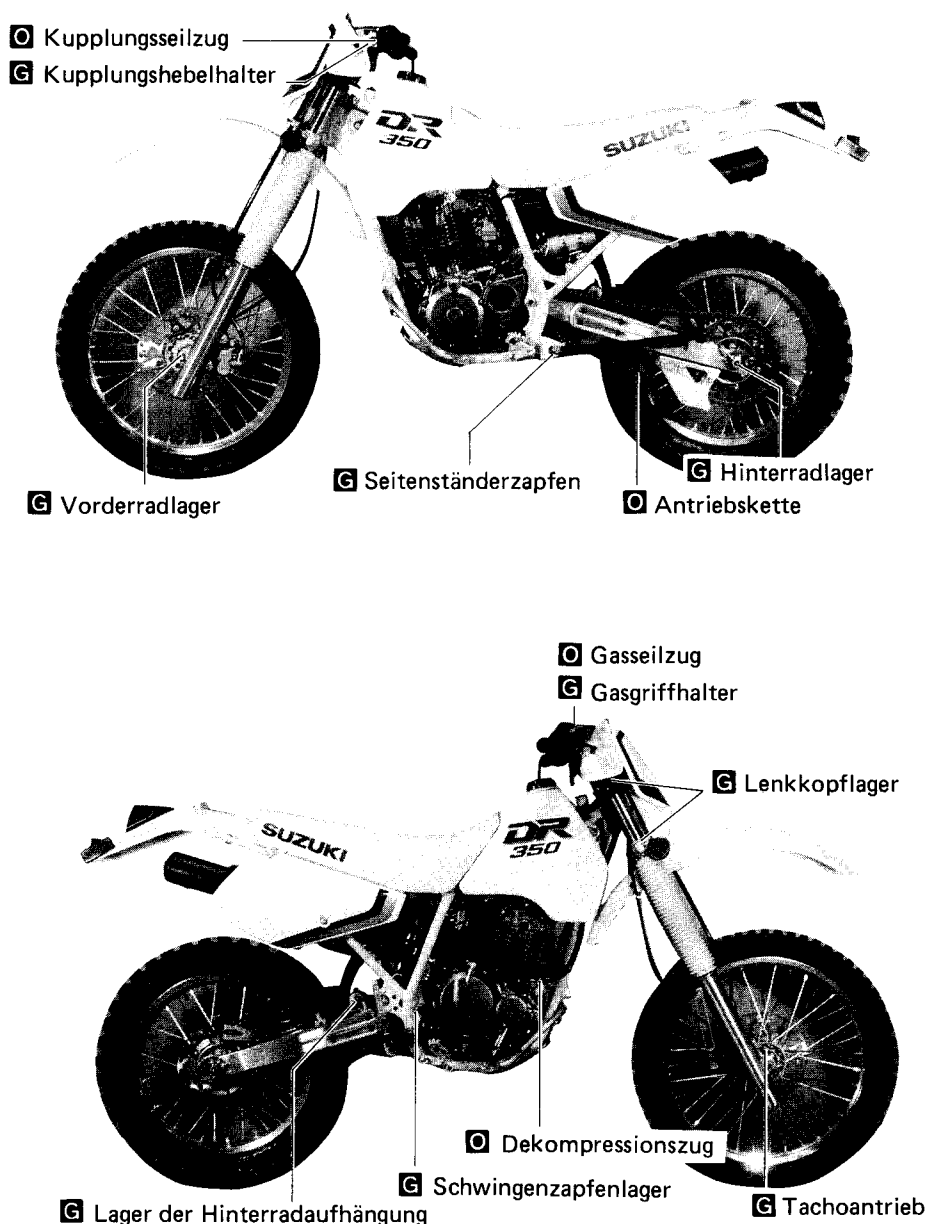
T: Anziehen

C: Reinigen

SCHMIERSTELLEN

Richtige Schmierung ist wichtig für einwandfreien Betrieb und lange Lebensdauer aller beweglichen Teile am Motorrad.

Die wesentlichen Schmierstellen sind folgende.



- : Motoröl
- Ⓜ : Schmiere

HINWEIS:

- * Vor dem Schmieren eines Teils Rost, Fett, Öl, Schmutz oder Ruß entfernen.
- * Auf rostanfällige Teile Motoröl oder Schmiere geben.

WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG

In diesem Abschnitt werden die Wartungsarbeiten für jeden Posten der regelmäßigen Wartung beschrieben.

ZYLINDERKOPFSCHRAUBEN UND -MUTTERN, ZYLINDERMUTTERN, AUSPUFFOHR-SCHRAUBEN UND AUSPUFFTOP-FANSCHLÜSSE

Erstmals nach 5 Stunden und dann
alle 30 Stunden nachziehen

ZYLINDERKOPF UND ZYLINDER

- Rahmenverkleidungen, Sitzbank und Kraftstofftank entfernen.
- Zündkerzenstecker und Entlüftungsschlauch abnehmen.
- Dekompressionszug abnehmen. (siehe Seite 3-2.)
- Motorbefestigungsschrauben oben und Zylinderkopfhaube entfernen. (siehe Seite 3-3 und 3-7.)
- Bei kaltem Motor die vier Schrauben ① und zwei Muttern ② zuerst lockern und dann mit einem Drehmomentschlüssel der Reihe nach kreuzweise im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment

Schraube ① : 35 – 40 N·m (3,5 – 4,0 kg·m)

Mutter ② : 23 – 27 N·m (2,3 – 2,7 kg·m)

- Nach dem Festziehen der Zylinderkopfschrauben und -mutter die zwei Zylindermuttern ③ im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment

Mutter ③ : 23 – 27 N·m (2,3 – 2,7 kg·m)

- Bei Aufsetzen der Zylinderkopfhaube SUZUKI BOND NO. 1207B/1215 auf Paßfläche auftragen. (siehe Seite 3-45.)

AUSPUFFROHR UND -TOPF

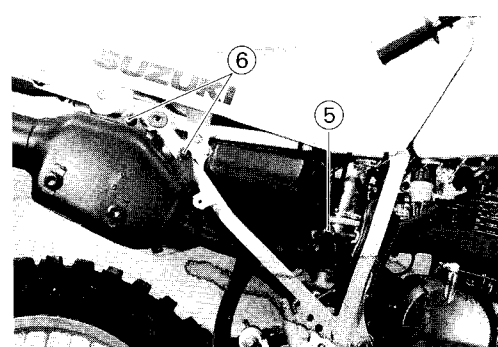
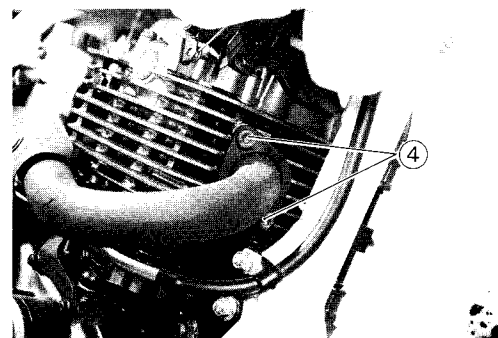
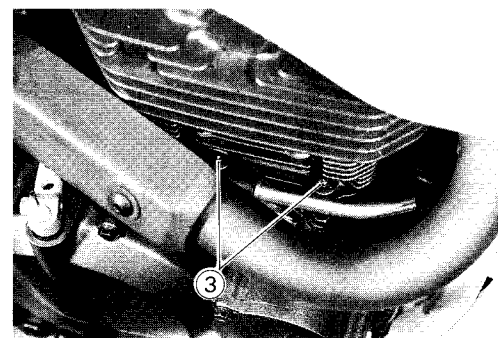
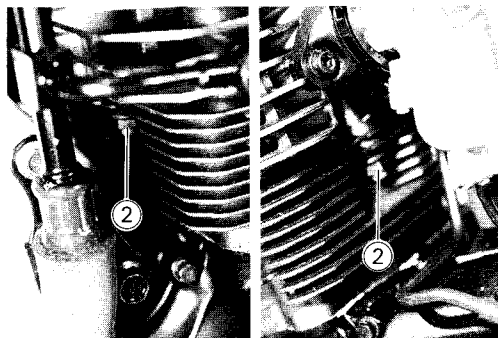
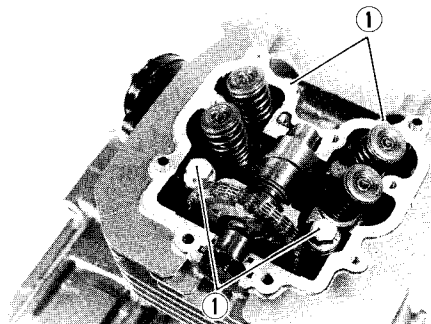
- Auspuffrohrschrauben ④, Auspufftopfanschlußschraube ⑤ und Auspufftopfbefestigungsschrauben ⑥ im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment

Schraube ④ : 18 – 28 N·m (1,8 – 2,8 kg·m)

Schraube ⑤ : 18 – 28 N·m (1,8 – 2,8 kg·m)

Schraube ⑥ : 23 – 28 N·m (2,3 – 2,8 kg·m)



VENTILSPIEL

Erstmals nach 5 Stunden und dann
alle 60 Stunden überprüfen

Zu viel Ventilspiel führt zu Ventilgeräuschen und zu wenig zu Ventilschäden und Leistungsabfall. Spiel in obigen Zeitabsänden überprüfen und wie vorgeschrieben einstellen.

Ventilspiel wie folgt einstellen:

HINWEIS:

Ventilspiel bei kaltem Motor überprüfen. Einlaß- wie Auslaßventile überprüfen und einstellen, wenn der Kolben am oberen Totpunkt (OT) des Verdichtungsaktes steht.

- Rahmenverkleidungen, Sitzbank und Kraftstofftank entfernen.
- Zündkerze und Ventilprüfkappen (Einlaß und Auslaß) entfernen.

HINWEIS:

Vor Einstellung des Ventilspiels Dekompressionshebelspiel überprüfen bzw. einstellen.

Vorgeschriebenes Ventilspiel

EIN : 0,05 – 0,10 mm

AUS: 0,08 – 0,13 mm

- Motoröl ablassen. (siehe Seite 2-7.)
- OT-Prüfschraube ① und Deckel ② auf der Magnetzündabdeckung entfernen.
- Kurbelwelle mit einem Steckschlüssel im Gegenuhrzeigersinn drehen, um den Kolben zum OT des Verdichtungsaktes zu bringen. (Kurbelwelle drehen, bis die eingravierte Linie ③ am Magnetzünderrotor auf die Mitte der Öffnung an der Magnetzündabdeckung ausgerichtet ist.)
- Die Fühlerlehre zwischen Ventilschaftende und Einstellschraube am Kipphebel schieben.
- Wenn das gemessene Spiel nicht der Spezifikation entspricht, das Ventilspiel mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einstellen.

09900-20803: Fühlerlehre

09917-14910: Ventilspiel-Einstellwerkzeug

- Nach der Einstellung Kontermutter festziehen.

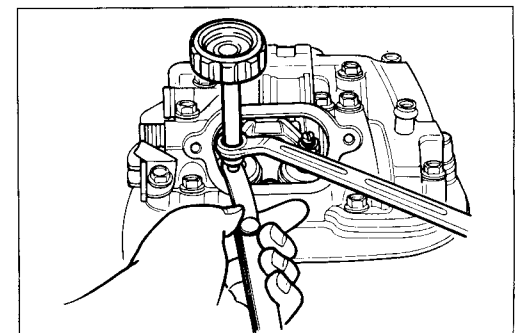
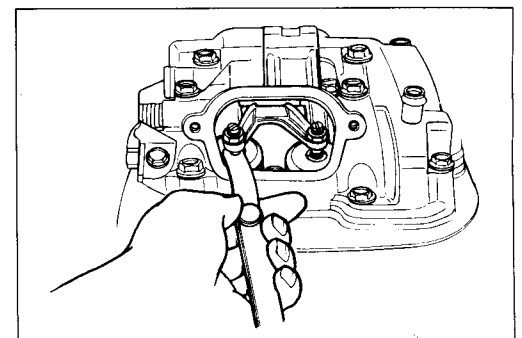
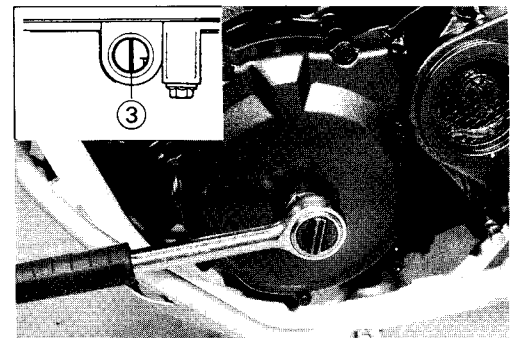
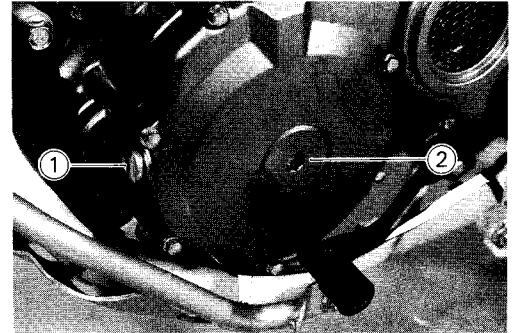
ACHTUNG:

Ventilspiel rechts wie links so genau wie möglich gleich einstellen.

HINWEIS:

Nach Einstellung des Ventilspiels Dekompressionshebelspiel nachprüfen.

- Entfernte Teile wieder anbringen und Motoröl nachfüllen.



ZÜNDKERZE

Alle 30 Stunden überprüfen und alle 60 Stunden erneuern

Der Elektrodenabstand beträgt 0,8 – 0,9 mm. Die richtige Einstellung erfolgt mit einer Fühlerlehre. Ölkohleablagerungen auf der Zündkerze mit einem Draht oder Stift entfernen. Bei übermäßig abgenutzten oder verbrannten Elektroden Zündkerze erneuern. Zündkerze auch bei gebrochenem Isolator, beschädigtem Gewinde u.ä. erneuern.

Als Standardzündkerze die in der Tabelle aufgeführte NGK DPR9EA-9 bzw. NIPPON DENSO X27EPR-U9 nehmen. Der Wärmewert der Zündkerze sollte jedoch den Anforderungen von Geschwindigkeit, tatsächlicher Belastung, Kraftstoff usw. Rechnung tragen. Bei Erneuerung der Zündkerze empfiehlt sich die Verwendung der in der Tabelle angegebenen Standardzündkerze. Zündkerze herausnehmen und Isolator überprüfen. Bei richtigem Wärmewert ist der Isolator hellbraun gehärtet. Kerze bei schwarzer Verrußung gegen eine heiße Zündkerze NGK DPR8EA-9 bzw. NIPPON DENSO X24EPR-U9 auswechseln.

HINWEIS:

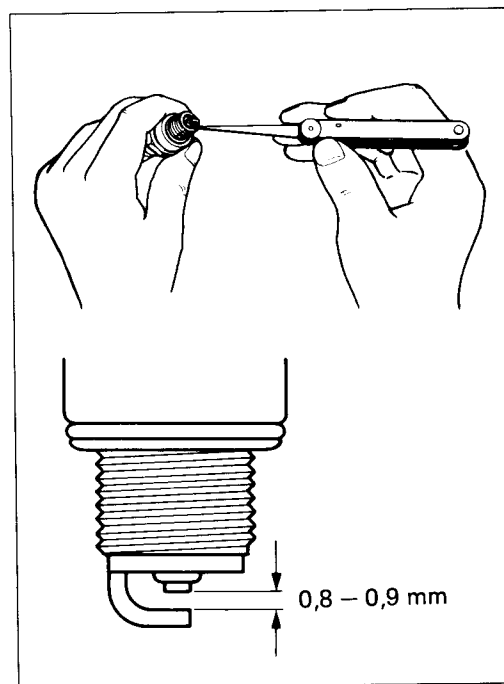
Zum Überprüfen der Zündkerze Motor mit bleifreiem Kraftstoff betreiben. Zündkerze erneuern, wenn sie nach einer Testfahrt verrußt oder weiß verbrannt ist.

HINWEIS:

Bei Erneuerung der Zündkerze auf richtige Gewindegänge und -länge achten. Bei zu geringer Gewindelänge lagert sich Ölkohle im Gewindeloch ab, was zu einem Motorschaden führen kann.

HINWEIS:

Einige Modelle sind mit Zündkerzen vom Typ R bestückt. Zur Unterdrückung von Funkstörungen hat diese Zündkerze an der Mittelelektrode einen Widerstand.



NGK	NIPPON DENSO	BEMERKUNGEN
DPR8EA-9	X24EPR-U9	Standardzündkerze bei Neigung zu Feuchtigkeit gegen diese heiße Kerze auswechseln.
DPR9EA-9	X27EPR-U9	Standard

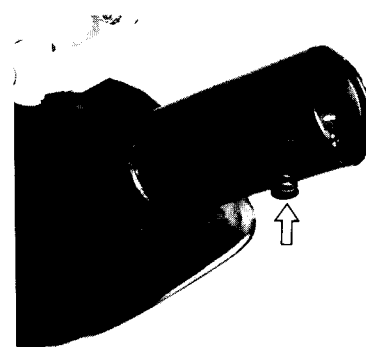
FUNKENLÖSCHER

Alle 30 Stunden reinigen

- Reinigungsschraube entfernen.
- Motor abstellen und angesammelten Ruß ausblasen lassen.
- Motor abstellen und Reinigungsschraube wieder fest anbringen.

WARNUNG:

Funkenlöcher stets im Freien, weg von brennbaren Stoffen reinigen. Ausgestoßene Rußpartikel können einen Brand verursachen.



LUFTFILTER

Bei jeder Fahrt überprüfen und ggf. reinigen

Ist der Luftfilter mit Staub verstopft, erhöht sich der Ansaugwiderstand, wodurch die Motorleistung abfällt und der Kraftstoffverbrauch steigt.

Einsatz wie folgt überprüfen und reinigen:

- Linke Rahmenverkleidung abnehmen.
- Luftfiltergehäusedeckel abnehmen.
- Einsatz herausnehmen.
- Polyurethan-Schaumeinsatz ① aus dem Einsatzkorb ② nehmen.
- Eine geeignete Wanne mit nicht entflammbarer Reinigungslösung füllen. Den Einsatz in die Lösung tauchen und auswaschen.
- Nach dem Waschen Einsatz mit beiden Handflächen halten und Reinigungslösung ausdrücken.
- Einsatz in Motoröl tauchen und überschüssiges Öl herausdrücken, bis er nur noch leicht ölbenetzt ist.

HINWEIS:

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

ACHTUNG:

Einsatz sorgfältig auf Risse, geplatzte Nähte usw. überprüfen. Einsatz bei Beschädigung erneuern.

- Gereinigten bzw. neuen Filtereinsatz in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wiedereinssetzen.

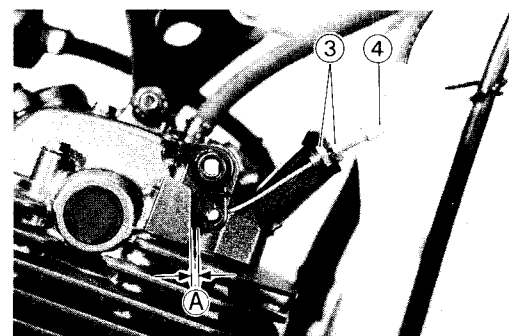
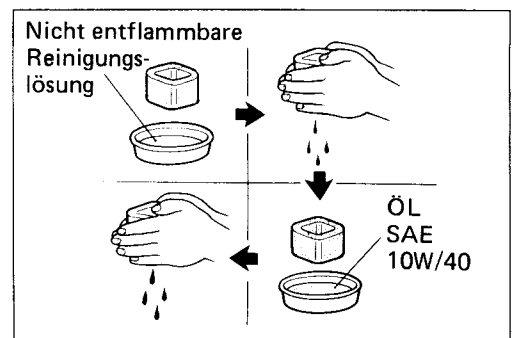
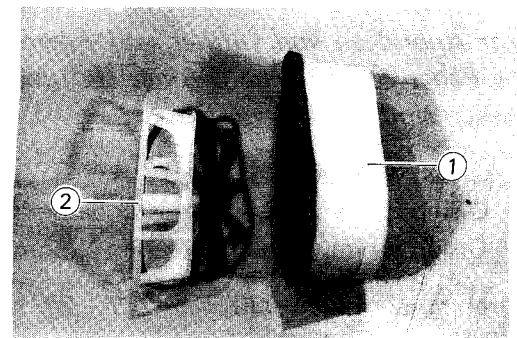
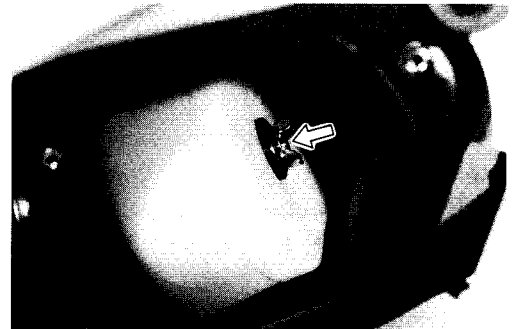
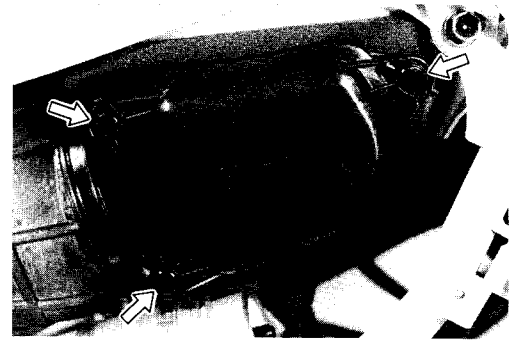
DEKOMPRESSIONSHEBEL

Erstmals nach 5 Stunden und dann
alle 30 Stunden überprüfen

Falsche Einstellung des freien Hebelspiels kann zu Anlaßschwierigkeiten oder einer Beschädigung des Motors führen. Freies Hebelspiel überprüfen und ggf. wie folgt einstellen:

- Ventilspiel einstellen. (siehe Seite 2-4.)
- Die beiden Kontermuttern ③ am Seilzugeinsteller ④ lockern.
- Mit dem Einsteller ④ das vorgeschriebene Hebelspiel A herstellen. (siehe Abb.)
- Die beiden Kontermutter ③ anziehen.

Dekompressionshebelspiel A: 1 – 2 mm



MOTORÖL, ÖLFILTER UND ÖLSIEB

Erstmals nach 5 Stunden und dann alle 60 Stunden Öl wechseln und Ölfilter erneuern

Erstmals nach 5 Stunden und dann alle 60 Stunden Ölsieb reinigen

Motoröl bei warmem Motor wechseln. Ölfilter bei Motorölwechsel in obigen Zeitabständen erneuern.

- Motorunterverkleidung abnehmen.
- Motorrad senkrecht halten und mit Heber oder Block abstützen.
- Eine Ölauffangwanne unter Rahmen und Motor stellen.
- Motorölablaßschrauben (① und ②) und Öleinfüllverschluß (③) entfernen und Motoröl ablassen.
- Die drei Schrauben lösen und Ölfilterdeckel (④) abnehmen.
- Alten Filter (⑤) herausnehmen und neuen einsetzen.
- Filterdeckel (④) wieder anbringen und die Schrauben festziehen.

HINWEIS:

Vor Anbringen von Ölfilter und Filterdeckel überprüfen, ob die Feder (⑥) und neue O-Ringe (⑦ und ⑧) auch richtig eingesetzt sind.

- Ölsieb (⑨) entfernen.
- Ölsieb (⑨) in obigen Zeitabständen reinigen.
- Ölsieb (⑨) im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment: 25 – 30 N·m (2,5 – 3,0 kg·m)

- Ölablaßschrauben (① und ②) festziehen und frisches Öl durch die Öleinfüllöffnung einfüllen. Der Motor faßt etwa 1 900 ml Öl.

Öl der API-Norm SE oder SF mit einer Viskosität von SAE 10W/40 verwenden.

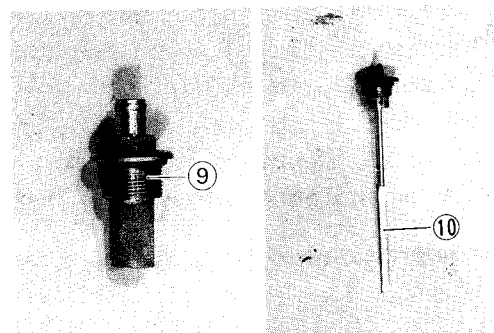
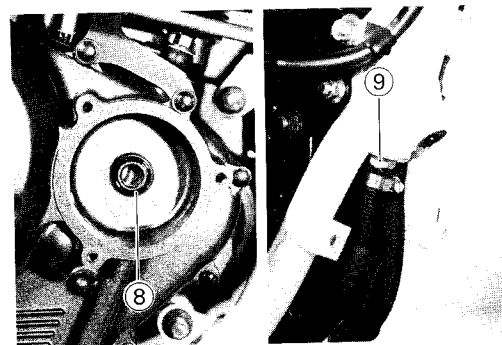
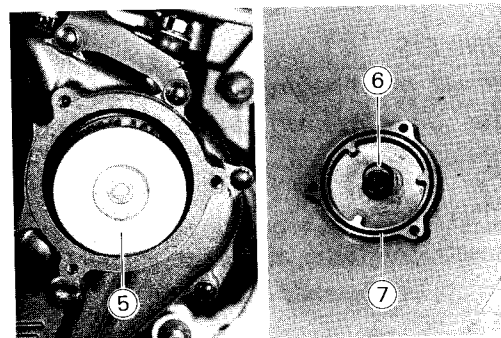
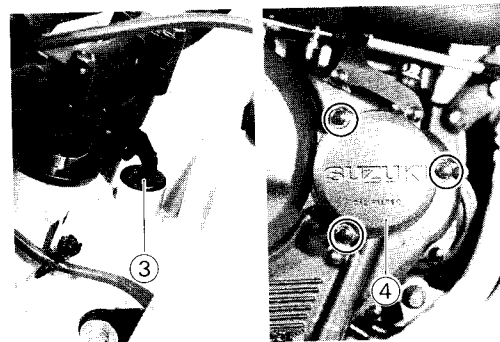
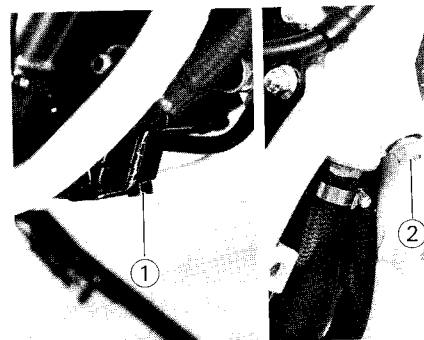
- Einfüllverschluß (③) anbringen.
- Motor anlassen und 3 Minuten im Leerlauf drehen lassen.
- Motor am Motoraussschalter abstellen und eine Minute warten. Dann Ölstandmesser (⑩) herausnehmen und Ölstand überprüfen. Liegt der Ölstand unter der Marke "F", Öl bis zu dieser Pegelmarke nachfüllen.

ERFORDERLICHE ÖLMENGE

Ölwechsel : 1 700 ml

Filterwechsel : 1 900 ml

Motorüberholung: 2 100 ml



VERGASER

Erstmals nach 5 Stunden und dann
alle 30 Stunden überprüfen

GASZUGEINSTELLUNG

Dieses Motorrad hat eine desmodromische Seilzugsteuerung. Zug ① dient zum Ziehen und Zug ② zum Rückholen. Bei Einstellung des Durchhangs zuerst den Rückholseilzug, dann den Zugseilzug einstellen.

Durchhang des Rückholseilzugs

Der Einsteller des Rückholseilzugs hat ein Spiel von 2 – 3 mm (siehe Abb.). Bei erforderlicher Einstellung wie folgt vorgehen:

- Die Kontermutter ③ lockern.
- Einsteller ④ hinein- oder herausdrehen, um ein Spiel A von 2 – 3 mm zu erhalten.
- Die Kontermutter ③ festziehen.

Durchhang des Zugseilzugs

Der Durchhang B des Zugseilzugs beträgt 0,5 – 1,0 mm. Bei erforderlicher Einstellung wie folgt vorgehen:

- Lenker ganz nach links drehen.
- Die Kontermutter ⑤ lockern.
- Einsteller ⑥ hinein- oder herausdrehen, um einen Durchhang von 0,5 – 1,0 mm zu erhalten.
- Die Kontermutter ⑤ festziehen.
- Bei Vollgas beträgt Spiel C weniger als 1,0 mm.

WARNUNG:

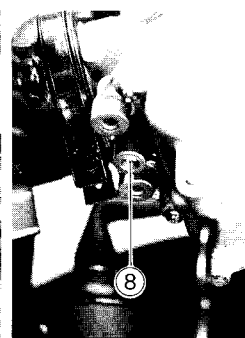
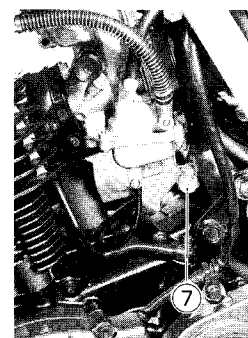
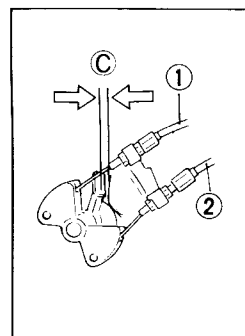
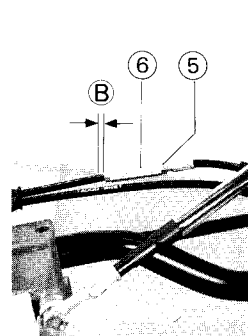
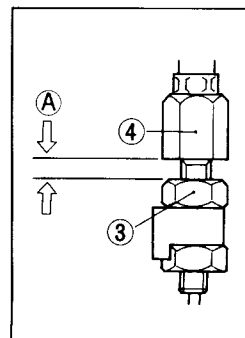
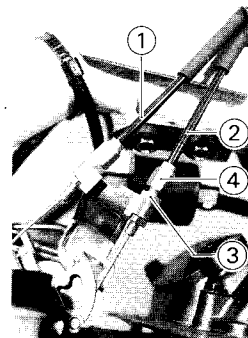
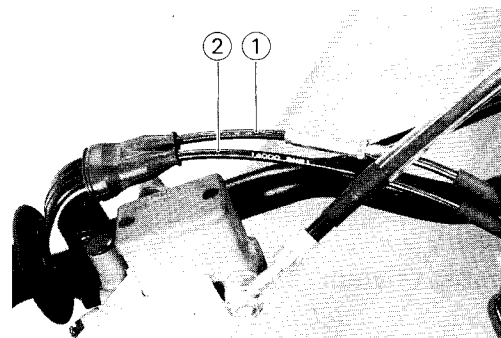
Nach erfolgter Einstellung überprüfen, ob ein Lenkerausschlag auch nicht die Leerlaufdrehzahl erhöht und ob der Gasgriff beim Loslassen gleichmäßig und von selbst zurückgeht.

LEERLAUFDREHZAH (Leerlaufeinstellung)

HINWEIS:

Diese Einstellung bei warmem Motor vornehmen.

- Motor anlassen und Drehzahl durch Drehen der Gasschieber-Anschlagschraube ⑦ zwischen 1 300 und 1 500 UPM einstellen.
- Leerlauf Luftschraube ⑧ bis zu 1/2 Drehung von der Standard-einstellung hinein- oder herausdrehen und in der Stellung belassen, in der die Motordrehzahl am höchsten ist.
- Nach dieser Einstellung Leerlaufdrehzahl nachprüfen und ggf. mit der Gasschieber-Anschlagschraube zwischen 1 300 und 1 500 UPM einstellen.



KRAFTSTOFFLEITUNG

Erstmals nach 5 Stunden und dann
alle 30 Stunden überprüfen
Alle 4 Jahre erneuern

Kraftstoffleitung auf Beschädigung und Undichtigkeit überprüfen.

Kraftstoffleitung bei Schaden erneuern.

KUPPLUNG

Erstmals nach 5 Stunden und dann
alle 30 Stunden überprüfen

- Kontermutter ① lockern und Einsteller ② ganz hineindrehen.
- Seilzugkontermutter ③ lockern und am Einsteller ④ Seilzugspiel einstellen, bis das Spiel am Kupplungshebel 10 – 15 mm beträgt.

Kupplungshebelspiel **A** : 10 – 15 mm

- Kontermutter (① und ③) anziehen.

HINWEIS:

Kleinere Einstellungen lassen sich nach Lockern der Kontermutter ① am Einsteller ② vornehmen. In den gleichen Zeitabständen Kupplungsseilzug mit Motoröl schmieren.

ANTRIEBSKETTE

Bei jeder Fahrt reinigen, schmieren und überprüfen

Antriebskette auf nachfolgend aufgeführte Mängel ansehen. (Hinterrad anheben, Heber oder Block unter den Motor setzen und Hinterrad bei Getriebe auf NEUTRAL langsam von Hand drehen.):

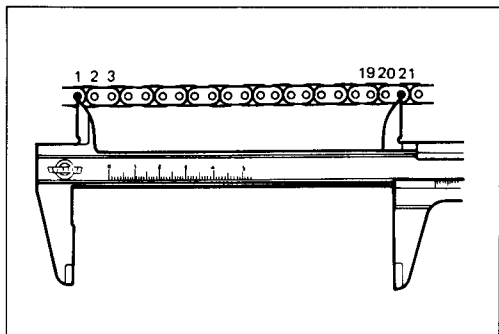
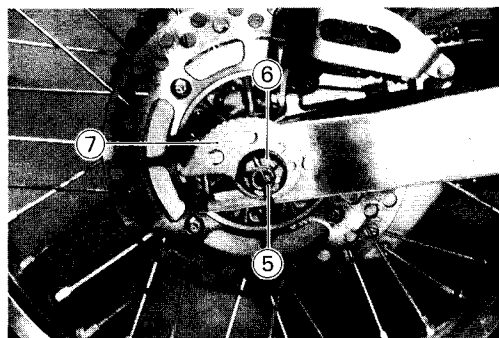
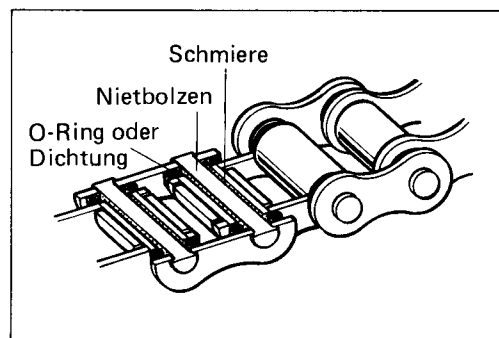
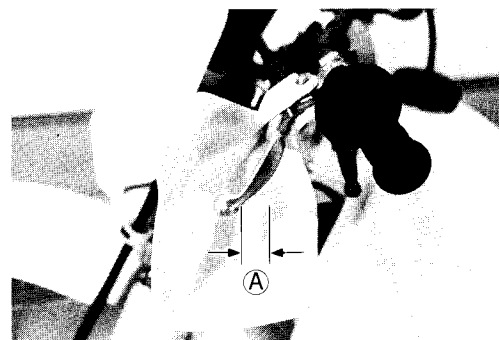
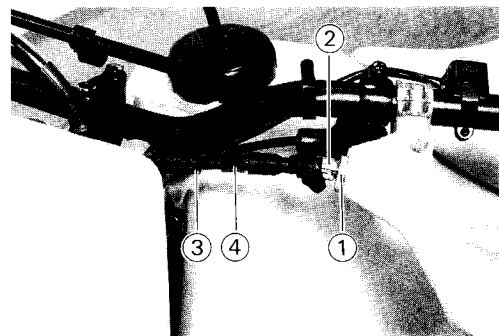
- * Lose Nietbolzen
- * Beschädigte Hülssen
- * Trockene oder verrostete Glieder
- * Abgeknickte oder festgeklemmte Glieder
- * Übermäßiger Verschleiß
- * Fehlende O-Ringe

Bei einem Defekt Antriebskette erneuern.

ÜBERPRÜFEN

- Splint ⑤ herausziehen. (Modell USA und Kanada)
- Achsmutter ⑥ lösen.
- Rechten und linken Ketteneinsteller ⑦ drehen und Antriebskette durchspannen.
- 21 Nietbolzen (20 Abstände) auf der Kette abzählen und den Abstand zwischen beiden Punkten messen. Überschreitet der Abstand folgende Verschleißgrenze, Kette erneuern.

Verschleißgrenze: 319,4 mm



EINSTELLEN

- Beide Ketteneinsteller ① drehen, bis die Kette in der Mitte zwischen den Kettenrädern einen Durchhang von 25 – 40 mm hat. Die Zahl ② auf beiden Ketteneinstellern muß an denselben Stellen sein, damit Vorder- und Hinterrad exakt ausgerichtet sind. Motorrad zur genauen Einstellung auf Seitensänder stellen.

Antriebskettendurchhang: 25 – 40 mm

- Nach Einstellung des Antriebskettendurchhangs Achsmutter im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Drehmoment

Hinterachsmutter: 85 – 115 N·m (8,5 – 11,5 kg·m)

REINIGEN UND SCHMIEREN

- Kette mit Kerosin waschen. Bei Neigung zu raschem Rosten Zeitabstände verkürzen.

ACHTUNG:

Nicht Trichloräthylen, Benzin oder ähnliche Flüssigkeiten nehmen: Diese Flüssigkeiten haben eine zu starke Lösungskraft für diese Kette und können, was noch entscheidender ist, die O-Ringe (oder Dichtungen) beschädigen, die die Schmiere zwischen Buchse und Nietbolzen halten. Hohe Lebensdauer rührt vom Vorhandensein von Schmiere in diesem Zwischenraum!

- Kette nach dem Waschen und Trocknen mit schwerem Motoröl einölen.

ACHTUNG:

Nicht handelsübliches "Antriebskettenöl" nehmen. Ein solches Öl kann die O-Ringe (oder Dichtungen) beschädigen.

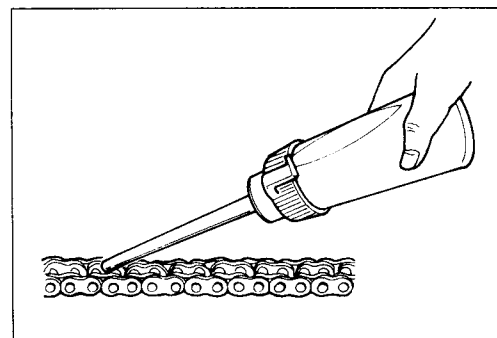
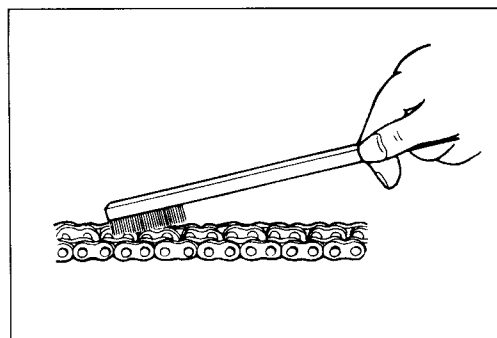
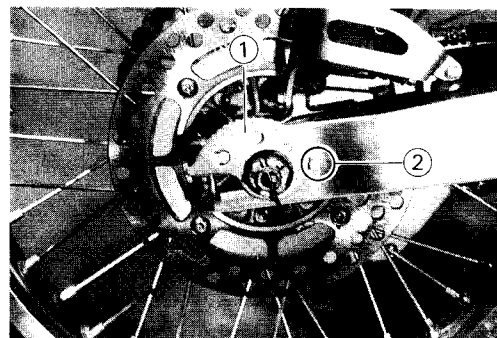
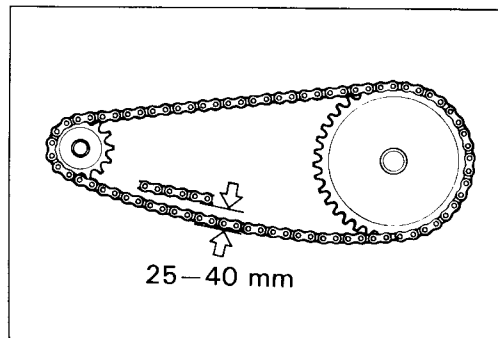
Als Standardantriebskette dient DAIDO DID520VC5 oder TAKASAGO RK520SO. SUZUKI empfiehlt diese Standardketten auch als Austauschketten.

BREMSEN

Erstmals nach 5 Stunden und dann
alle 30 Stunden überprüfen
Bremschläuche alle 4 Jahre erneuern
Bremsflüssigkeit alle 2 Jahre wechseln

BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND

- Motorrad senkrecht halten und Lenker gerade ausrichten.



- Bremsflüssigkeitsstand an der oberen (nur Hinterradbremse) Pegelmarke auf dem Bremsflüssigkeitsbehälter ablesen.
- Liegt der Pegel unter der unteren Grenzmarke, Bremsflüssigkeit folgender Spezifikation nachfüllen:

Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

99000-23110: SUZUKI BREMSFLÜSSIGKEIT

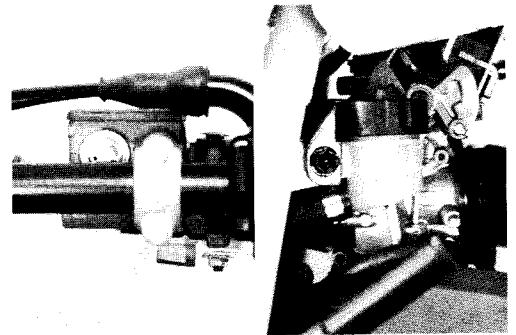
WARNUNG:

Das Bremssystem dieses Motorrads enthält eine Bremsflüssigkeit auf Glykolbasis. Nicht andere Bremsflüssigkeiten wie solche auf Silikon- oder Petroleumbasis nehmen oder zumischen. Bremsflüssigkeit nicht aus alten, angebrochenen oder unversiegelten Behältern nehmen. Nie von der vorhergehenden Wartung übriggebliebene und über längere Zeit aufbewahrte Bremsflüssigkeit wiederverwenden.

WARNUNG:

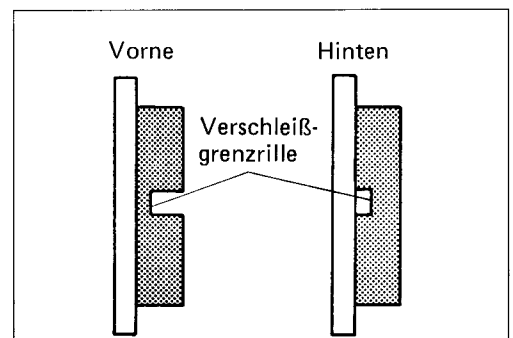
Auslaufende Bremsflüssigkeit beeinträchtigt die Fahrsicherheit und greift lackierte Flächen sofort an.

Vor der Fahrt Bremschläuche auf Risse und Schlauchverbindungen auf Undichtigkeit überprüfen.



BREMSKLÖTZE

Der Verschleißzustand der Bremsklötze läßt sich an der Nut ① (vorderer und hinterer Bremssattel) auf dem Bremsklotz ablesen. Liegt der Verschleiß über der Verschleißgrenze, Bremsklötze erneuern. (siehe Seite 6-6 und 6-23.)



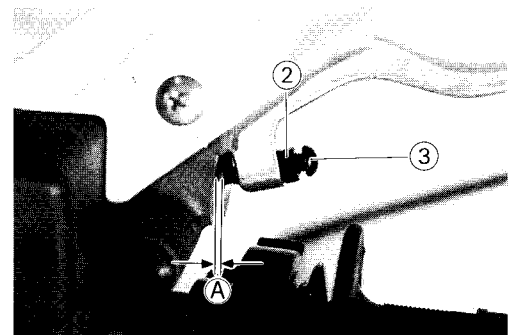
BREMSHEBELSPIEL

Spiel des Vorderbremshebels wie folgt einstellen:

- Kontermutter ② lockern.
- Einsteller ③ hinein- oder herausdrehen, um das richtige Spiel A zu erhalten.

Bremshebelspiel A: 0 – 0,3 mm

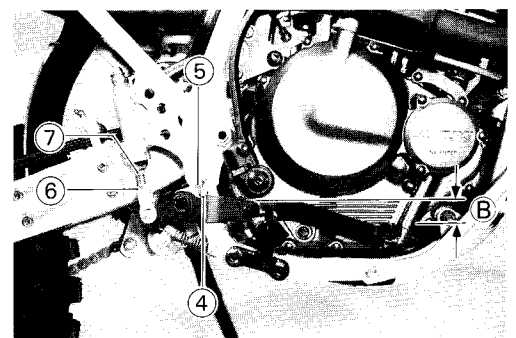
- Kontermutter ② festziehen.



BREMSPEDALHÖHE

- Kontermutter ④ und Anschlagsschraube ⑤ lockern.
- Kontermutter ⑥ lockern und Bremsgestänge ⑦ drehen, bis das Bremspedal 5 mm unter der Fußraste liegt.
- Kontermutter ⑥ wieder anziehen, um Bremsgestänge ⑦ in der richtigen Stellung zu halten.
- Anschlagsschraube ⑤ anziehen, so daß es zwischen Anschlagsschraube und Anschlag kein Spiel gibt.
- Kontermutter ④ festziehen.

Bremspedalhöhe B: 5 mm



BREMSFLÜSSIGKEITSKREISLAUF ENTLÜFTEN

Im Bremsflüssigkeitskreislauf befindliche Luft wirkt wie ein Polster, das einen großen Teil des vom Hauptbremszylinder entwickelten Drucks aufnimmt und so die volle Bremsleistung des Bremsatzels beeinträchtigt. Luft zeigt sich durch "Schwammigkeit" des Bremshebels und durch mangelnde Bremskraft. Angesichts der Gefahr, der Maschine und Fahrer dadurch ausgesetzt sind, ist es unabdingbar, den Bremsflüssigkeitskreislauf nach Wiedereinbau der Bremse und Wiederherstellung des normalen Zustand der Bremsanlage wie folgt zu entlüften:

- Behälter des Hauptbremszylinders bis zum oberen Rand des Sichtfensters (Vorderbremse) und zum oberen Strich (Hinterbremse) auffüllen. Deckel wieder aufsetzen, damit kein Schmutz in den Behälter gerät.
- Einen Schlauch an das Bremsattelentlüftungsventil anschließen und sein freies Ende in einen Auffangbehälter hängen.
- Bremshebel in rascher Folge mehrmals betätigen und loslassen, dann Hebel durchdrücken, ohne loszulassen. Entlüftungsventil um eine Vierteldrehung lösen, so daß die Bremsflüssigkeit in den Auffangbehälter läuft; durch den Druckabfall berührt der Bremshebel den Lenkergriff. Dann Ventil schließen, Bremshebel pumpen und drücken und Ventil wieder öffnen. Diesen Vorgang solange wiederholen, bis die in den Auffangbehälter fließende Bremsflüssigkeit keine Luftbläschen mehr enthält.

HINWEIS:

Bremsflüssigkeitsbehälter bei Entlüften der Bremsanlage ggf. nachfüllen.

Stets Bremsflüssigkeit sichtbar im Behälter lassen.

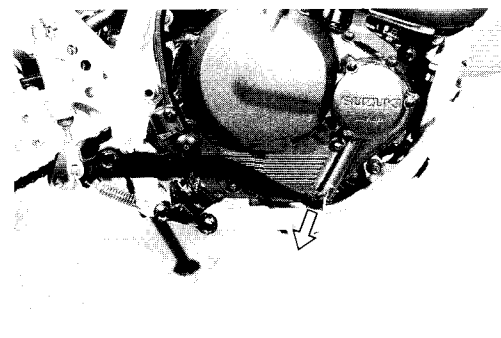
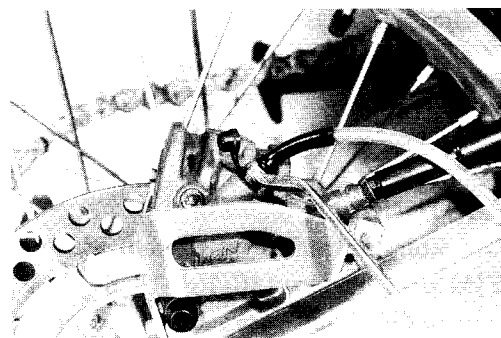
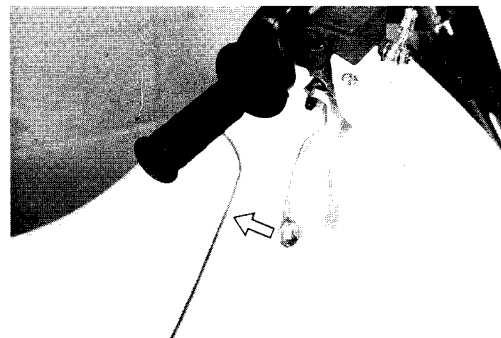
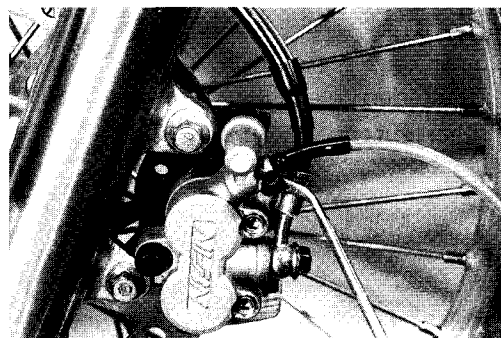
- Entlüftungsventil schließen und Schlauch abnehmen. Behälter bis zum oberen Rand des Sichtfensters (Vorderbremse) und zum oberen Strich (Hinterbremse) auffüllen.
- Hinterbremse: Im Gegensatz zur Vorderbremse wird der Hauptbremszylinder bei der Hinterbremse von einem Pedal betätigt.

Entlüftungsventil

Drehmoment: 6 – 9 N·m (0.6 – 0.9 kg·m)

ACHTUNG:

Vorsicht beim Umgang mit Bremsflüssigkeit: Bremsflüssigkeit reagiert chemisch mit Lack, Kunststoff, Gummi usw.



REIFEN

Bei jeder Fahrt Luftdruck und Reifen auf Beschädigung überprüfen

REIFENPROFIL

Stark abgefahrene Reifen verringern die Fahrstabilität einer Maschine und beschwören gefährliche Situationen herauf. Erreicht die Reifenprofiltiefe folgenden Wert, empfiehlt sich dringend die Erneuerung der Reifen.

Reifenmindestprofil

Vorne & hinten: 4,0 mm

REIFENDRUCK

Zu hoher bzw. zu niedriger Reifendruck beeinträchtigt das Lenken und erhöht den Reifenverschleiß. Richtiger Luftdruck sorgt für gute Fahreigenschaften und Langlebigkeit der Reifen. Der Luftdruck bei kalten Reifen ist wie folgt:

VORNE		HINTEN	
kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
100	1,00	100	1,00

ACHTUNG:

Der Standardreifen an diesem Motorrad ist vorne 80/100-21 51M und hinten 110/100-18 64M. Verwendung von anderen Reifen als den vorgeschriebenen kann das Fahrverhalten beeinträchtigen. Die Verwendung von SUZUKI Originalreifen wird dringend angeraten.

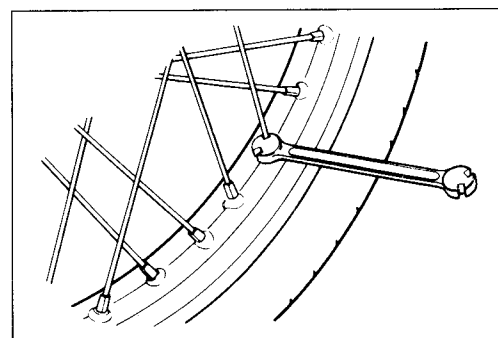
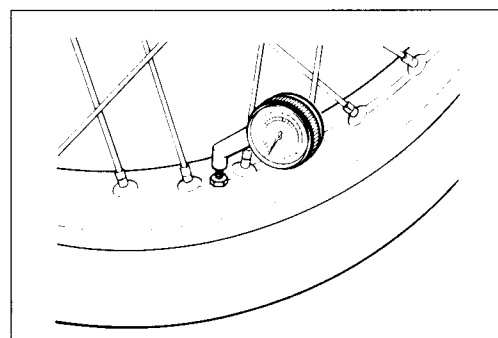
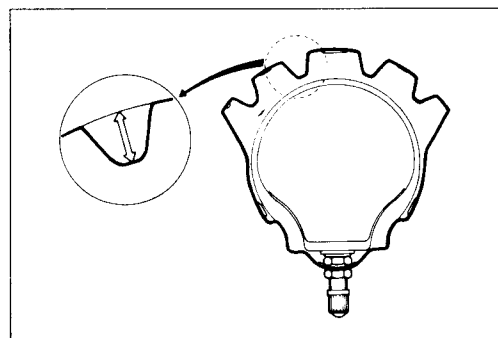
SPEICHENNIPPEL

Bei jeder Fahrt überprüfen

Alle Nippel auf festen Sitz überprüfen und ggf. mit Spezialwerkzeug nachziehen.

09940-60113: Speichenschlüssel

Drehmoment: 2 – 4 N·m (0,2 – 0,4 kg·m)

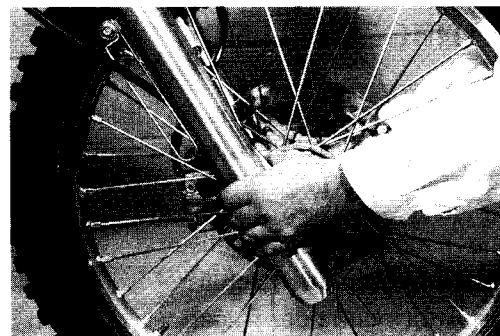


LENKUNG

**Erstmals nach 5 Stunden und dann
alle 60 Stunden überprüfen**

Eine richtig eingestellte Lenkung sorgt für Leichtgängigkeit des Lenkers und sicheres Fahren. Eine zu streng eingestellte Lenkung ist schwergängig, eine zu locker eingestellte bringt den Lenker zum Flattern.

Motorrad aufbocken, so daß das Vorderrad vom Boden ist, und überprüfen, ob es auch kein Spiel in der Teleskopgabel gibt. Dazu Rad gerade ausrichten, Gabelholme am unteren Teil in Achsnähe fassen und nach vorne ziehen. Bei Spiel Lager einstellen. (siehe Seite 6-19 dieser Anleitung.)



TELESKOPGABEL

**Erstmals nach 5 Stunden und dann
alle 60 Stunden überprüfen**

Teleskopgabel auf Ölundichtheit, Riefen und Kratzer an der Außenfläche der Standrohre überprüfen. Ggf. defekte Teile erneuern.

HINTERRADAUFHÄNGUNG

**Erstmals nach 5 Stunden und dann
alle 60 Stunden überprüfen**

Federbein auf Ölundichtheit überprüfen und nachsehen, ob es in der Schwingeneinheit auch kein Spiel gibt.

FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN

Erstmals nach 5 Stunden und dann
alle 60 Stunden nachziehen

Die nachfolgend aufgelisteten Muttern und Schrauben sind wichtige Sicherheitsteile. Sie sind ggf. mit einem Drehmomentschlüssel im vorgeschriebenen Drehmoment nachzuziehen. (siehe Seite 2-16 bezüglich der Anbringung der folgenden Muttern und Schrauben am Motorrad.)

Gegenstand	N·m	kg·m
① Lenkkopfmutter	80 – 100	8,0 – 10,0
② Schraube an oberer Gabelbrücke	20 – 31	2,0 – 3,1
③ Schraube an unterer Gabelbrücke	20 – 31	2,0 – 3,1
④ Deckelschraube der Teleskopgabel	30 – 40	3,0 – 4,0
⑤ Schraube an Dämpferstange der Teleskopgabel	30 – 40	3,0 – 4,0
⑥ Vorderachsmutter	50 – 80	5,0 – 8,0
⑦ Vorderachssicherungsmutter	6 – 8	0,6 – 0,8
⑧ Schraube an Lenkerklemmfaust	18 – 28	1,8 – 2,8
⑨ Befestigungsschraube (Hauptbremszylinder vorne)	6 – 9	0,6 – 0,9
⑩ Befestigungsschraube (Vorderbremssattel)	20 – 31	2,0 – 3,1
⑪ Schraube an Bremsschlauchverbindung	20 – 25	2,0 – 2,5
⑫ Entlüftungsventil (vorne & hinten)	6 – 9	0,6 – 0,9
⑬ Befestigungsschraube (Brems Scheibe vorne & hinten)	18 – 28	1,8 – 2,8
⑭ Schraube an vorderer Fußraste	44 – 66	4,4 – 6,6
⑮ Schwingenzapfenmutter	61 – 94	6,1 – 9,4
⑯ Federbein-Befestigungsmutter (oben & unten)	48 – 72	4,8 – 7,2
⑰ Befestigungsmutter (hintere Dämpferstange)	84 – 120	8,4 – 12,0
⑱ Mutter am hinteren Dämpferhebel (vorne)	60 – 96	6,0 – 9,6
⑲ Mutter am hinteren Dämpferhebel (Mitte)	84 – 120	8,4 – 12,0
⑳ Hinterachsmutter	85 – 115	8,5 – 11,5
㉑ Speichennippel	2 – 4	0,2 – 0,4
㉒ Befestigungsschraube (Hauptbremszylinder hinten)	8 – 12	0,8 – 1,2
㉓ Kontermutter (Hinterbremsgestänge)	15 – 20	1,5 – 2,0

