

REGELMÄSSIGE WARTUNG UND EINSTELLUNG

INHALT

2

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

2.1 REGELMÄSSIGE WARTUNG UND EINSTELLUNG

PLAN FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG

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

ZUR BEACHTUNG:

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

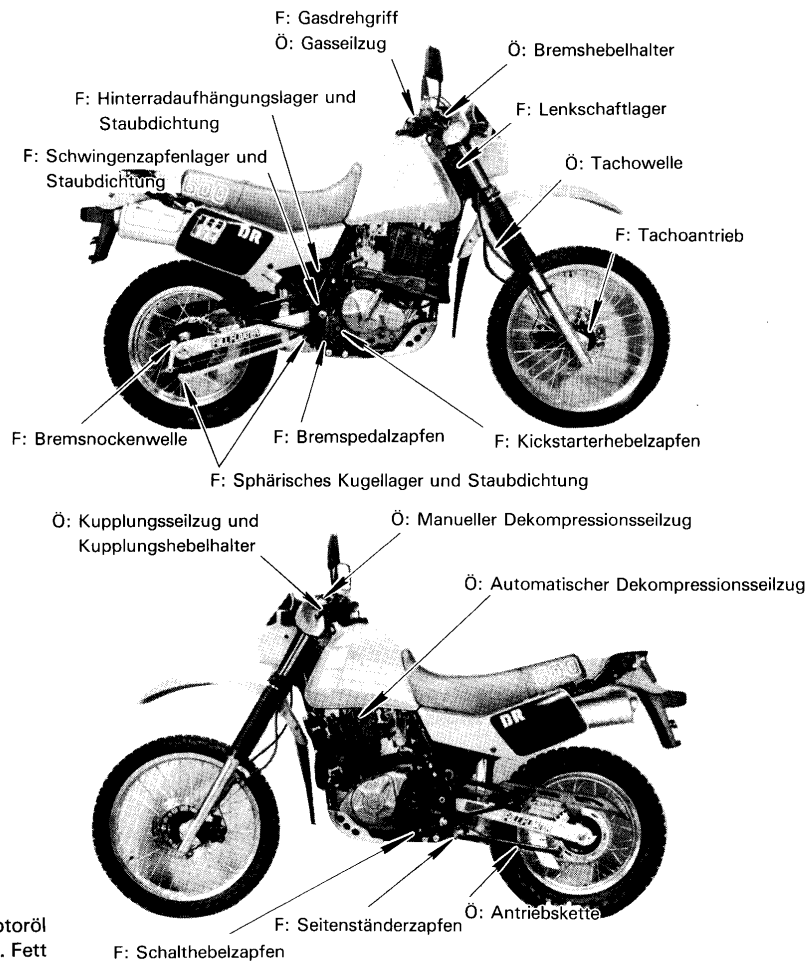
TABELLE FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNGSARBEITEN

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

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

SCHMIERSTELLEN

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



ZUR BEACHTUNG:

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

WARNUNG:

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

2-3 REGELMÄSSIGE WARTUNG UND EINSTELLUNG

WARTUNGS- UND EINSTELLVERFAHREN

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

BATTERIE

Alle 6 000 km überprüfen.

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

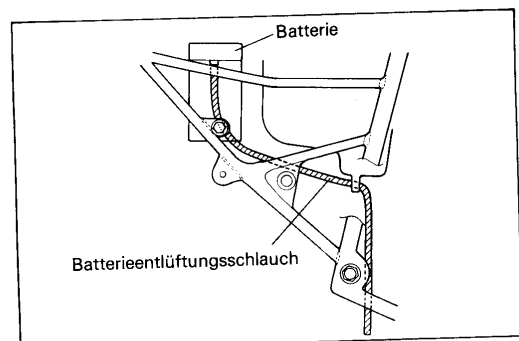
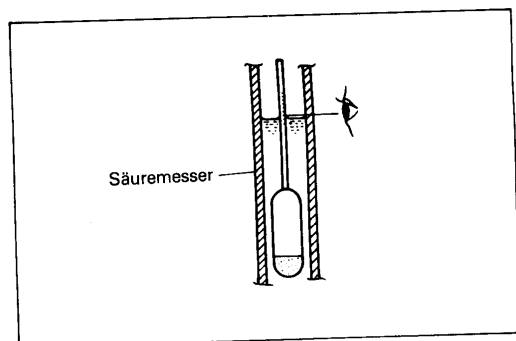
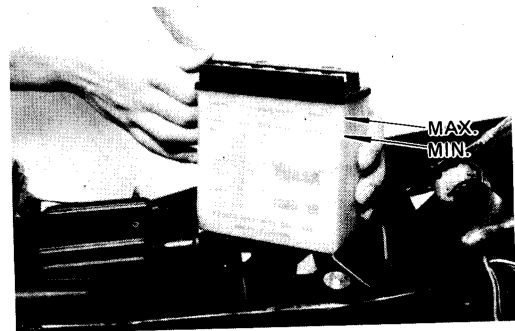
09900-28403	Säuremesser
Sollwert des spezifischen Gewichts	1,28 bei 20°C

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

VORSICHT:

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

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



ZYLINDERKOPFMUTTERN, AUSPUFFROHRSCRAUBEN UND SCHALLDÄMPFERANSCHLÜSSE

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

ZYLINDERKOPF

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

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

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

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

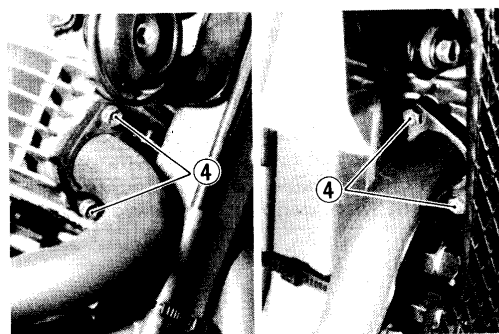
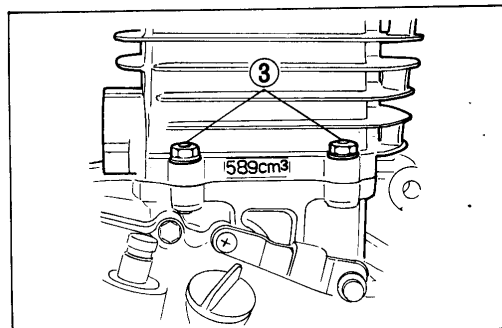
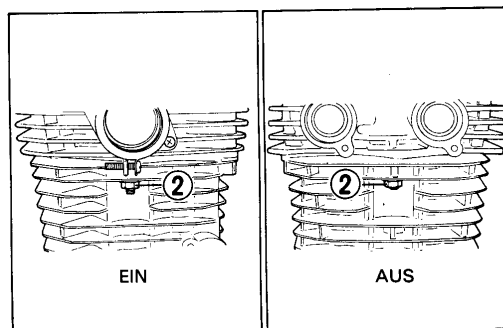
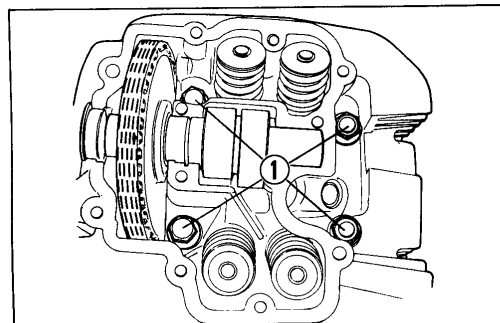
- Vor Montage der Zylinderkopfhaube SUZUKI Bond Nr. 1207B auf die Paßfläche auftragen. (Siehe Seite 3-64.)

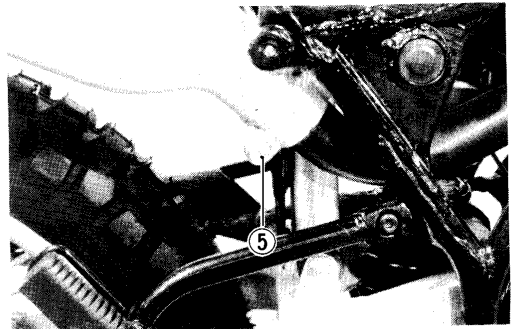
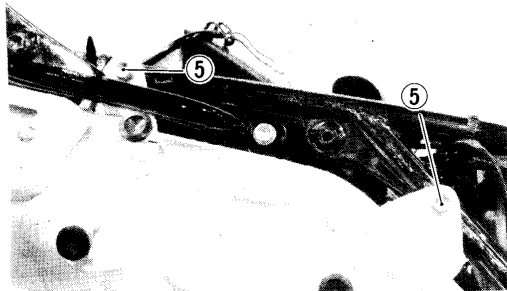
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER

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

Anzugsdrehmoment

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



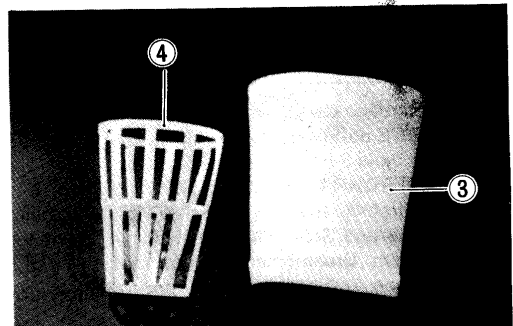
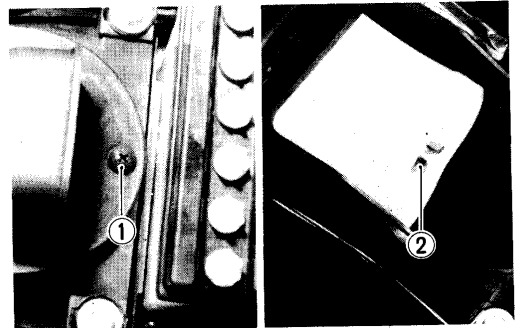


LUFTFILTEREINSATZ

Alle 3 000 km reinigen.

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

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

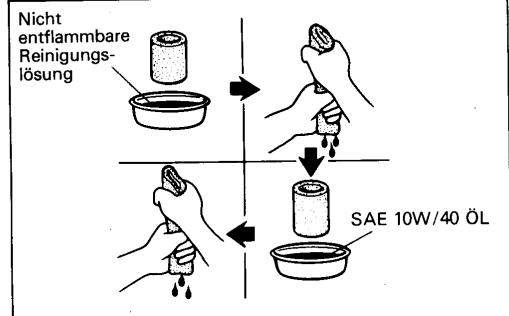


ZUR BEACHTUNG:

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

VORSICHT:

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



AUTOMATISCHER DEKOMPRESSIONSHEBEL

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

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

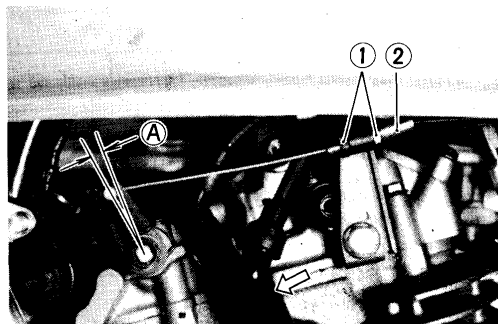
Das freie Hebelspiel überprüfen und erforderlichenfalls folgendermaßen einstellen:

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

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

Dekompressions-
hebelspiel ①

1–2 mm



VENTILSPIEL

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

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

Das Ventilspiel wird folgendermaßen eingestellt:

ZUR BEACHTUNG:

Das Ventilspiel ist bei kaltem Motor zu prüfen.

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

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

VORSICHT:

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

Soll-Ventilspiel

EIN und AUS

0,08–0,13 mm

2-7 REGELMÄSSIGE WARTUNG UND EINSTELLUNG

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

09900-20803

Fühlerlehre

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

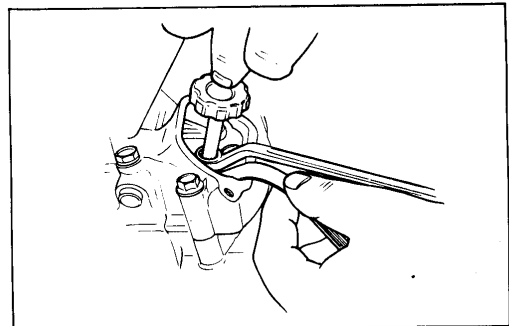
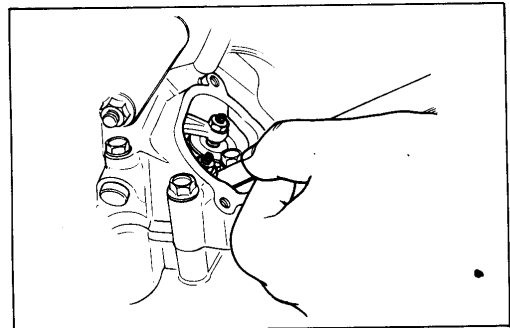
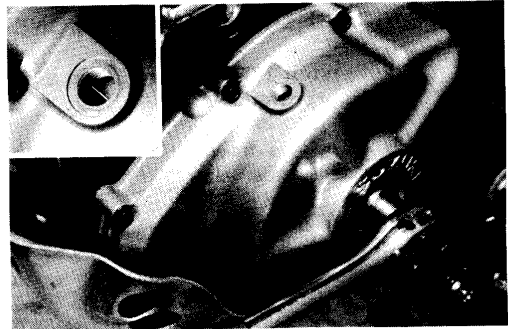
VORSICHT:

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

ZUR BEACHTUNG:

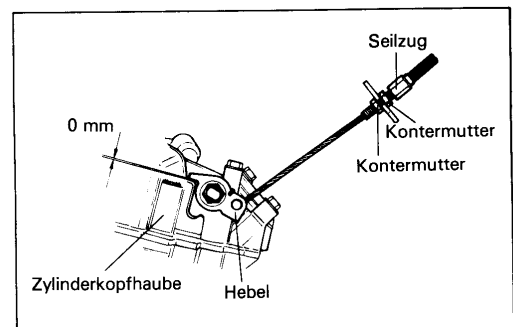
Nach Einstellung des Ventilspiels unbedingt das Spiel des automatischen Dekompressionshebels nachprüfen.

- Zündkerze, Ventilprüfdeckel, Ventileinstellprüfschraube und Magnetzünderdeckel wieder anbringen.



MANUELLER DEKOMPRESSIONSHEBEL

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



ZÜNDKERZE

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

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

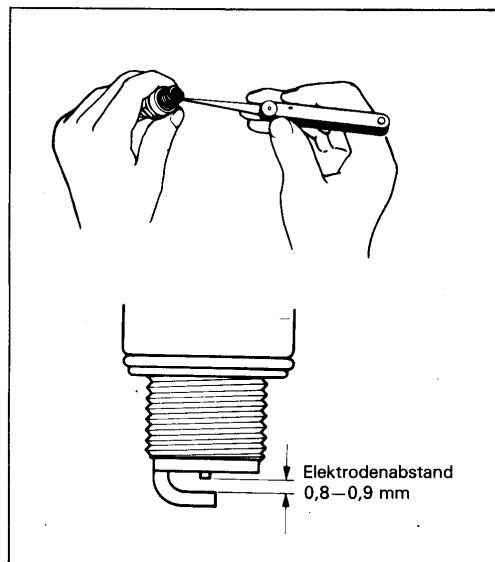
Als Standard-Zündkerze sollte die in der Tabelle angegebene NGK DP9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EP-U9 verwendet werden. Der Wärmewert der Zündkerze sollte jedoch den Erfordernissen von Geschwindigkeit, tatsächlicher Belastung, Kraftstoff usw. angepaßt werden. Falls die Zündkerze ausgetauscht werden muß,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

ZUR BEACHTUNG:

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

ZUR BEACHTUNG:

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



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

"R"-Zündkerze

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

ZUR BEACHTUNG:

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

KRAFTSTOFFLEITUNG

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

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

MOTORÖL UND ÖLFILTER

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

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

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

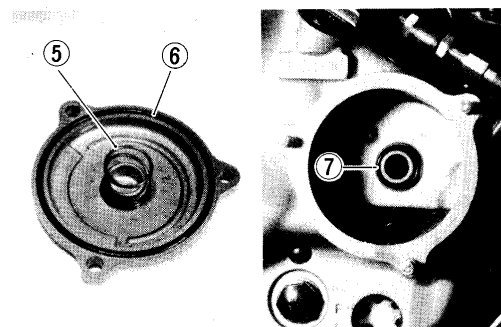
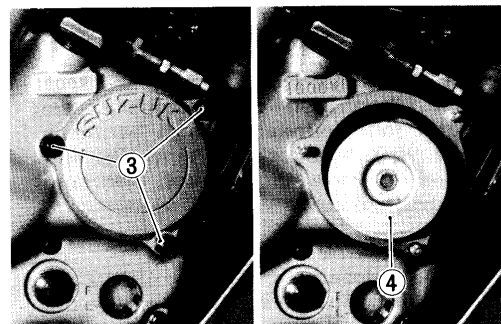
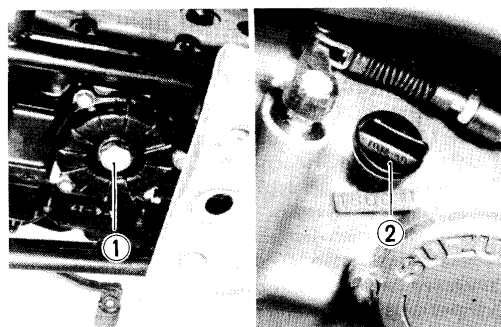
ZUR BEACHTUNG:
Vor Anbringen von Ölfiter und Filterdeckel unbedingt überprüfen, ob die Feder ⑤ und neue O-Ringe ⑥ und ⑦ richtig eingesetzt sind.

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

KRAFTSTOFFSIEB

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

(Siehe Seite 4-3 bezüglich Wartungsverfahren.)



ERFORDERLICHE MOTORÖLMENGE

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

VERGASER
LEERLAUFDREHZAH (Leerlaufeinstellung)

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

ZUR BEACHTUNG:

Diese Einstellung bei heißem Motor vornehmen.

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

GASSEILZUGSPIEL
(Zugseilzugspiel)

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

Falls eine Einstellung erforderlich ist, geht man folgendermaßen vor:

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

(Rückholseilzug-Durchhang)

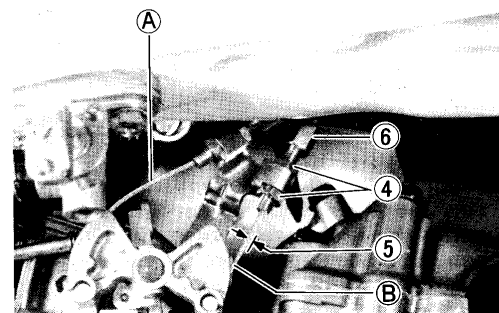
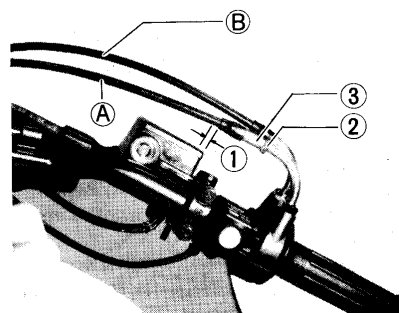
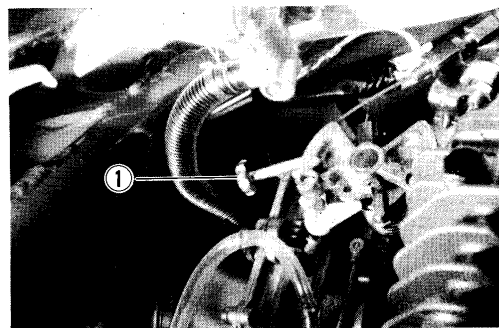
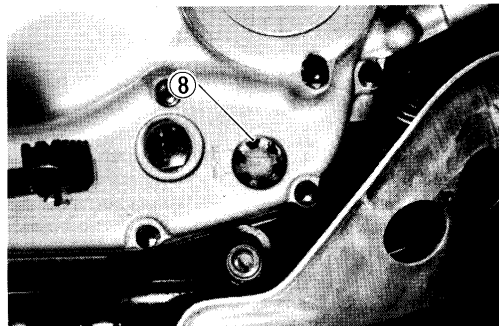
Der Rückholseilzug (B) soll auf einen leichten Durchhang ⑤ eingestellt werden.

Falls eine Einstellung erforderlich ist, den Durchhang folgendermaßen einstellen:

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

WARNUNG:

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

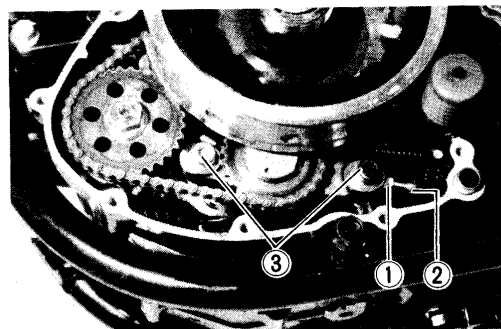


AUSGLEICHERKETTE

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

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

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



ZUR BEACHTUNG:

Beim Einstellen des Ausgleicherkettenspanners gleichzeitig auch das Öl wechseln.

VORSICHT:

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

Anzugsdrehmoment

15–20 N·m
(1,5–2,5 kg-m)

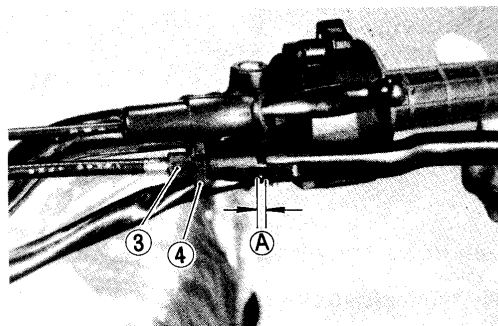
KUPPLUNG

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

Den linken Knöchelschutz entfernen.

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

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



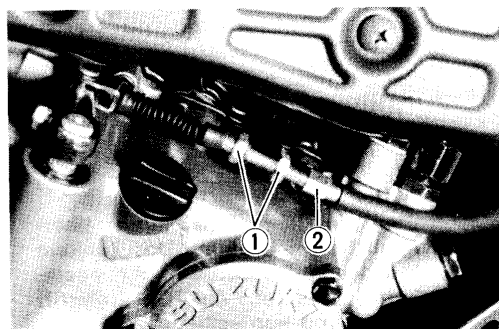
Kupplungsseilzugspiel

①

2–3 mm

ZUR BEACHTUNG:

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



ANTRIEBSKETTE

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

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

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

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

ÜBERPRÜFEN

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

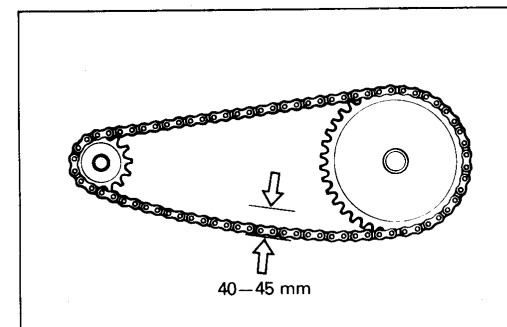
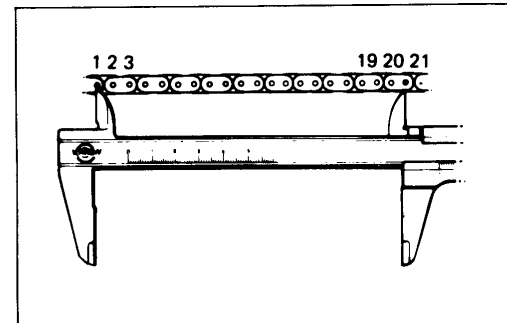
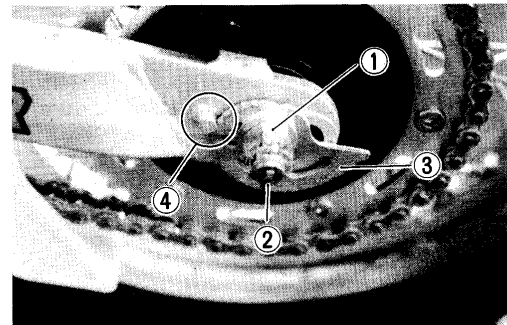
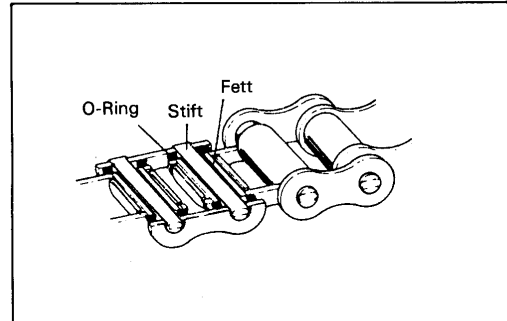
Verschleißgrenze	319,4 mm
------------------	----------

EINSTELLEN

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

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

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



2-13 REGELMÄSSIGE WARTUNG UND EINSTELLUNG

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

REINIGEN UND SCHMIEREN

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

VORSICHT:

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

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

VORSICHT:

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

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



BREMSEN

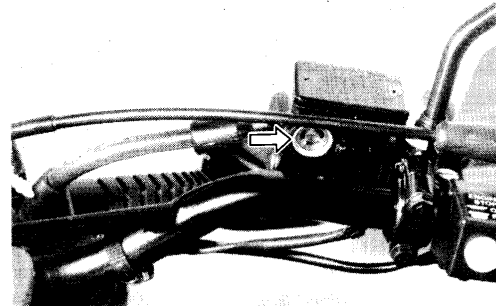
Alle 3 000 km überprüfen.
Bremschläuche alle vier Jahre auswechseln.
Bremsflüssigkeit alle zwei Jahre wechseln.

VORDERRADBREMSE

Bremsflüssigkeitsstand

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

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



WARNUNG:

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

WARNUNG:

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

Bremsklötze

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

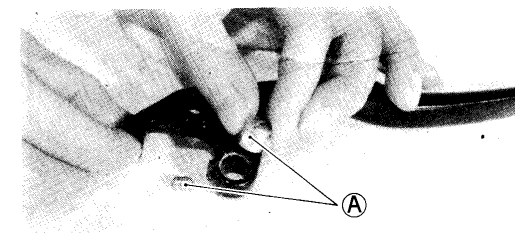
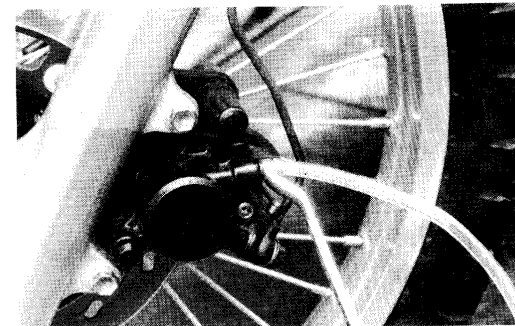
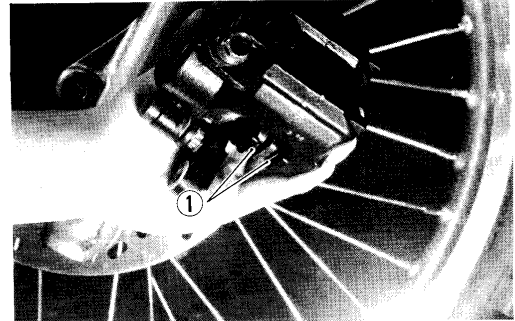
Entlüftung

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

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

Entlüftungsventil-
Anzugsdrehmoment

6—9 N·m
(0,6—0,9 kg-m)



ZUR BEACHTUNG:

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

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

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

VORSICHT:

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

HINTERRADBREMSE

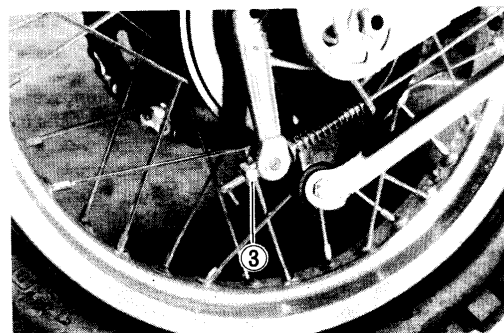
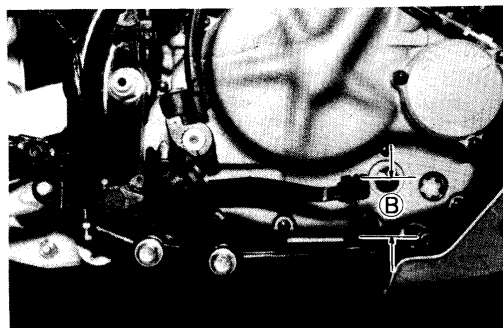
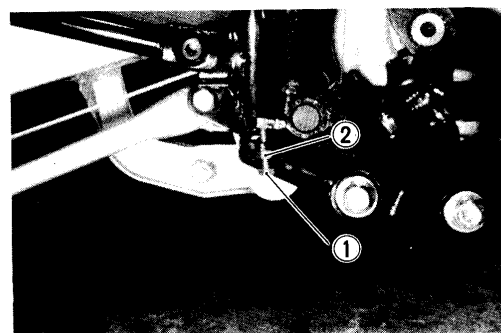
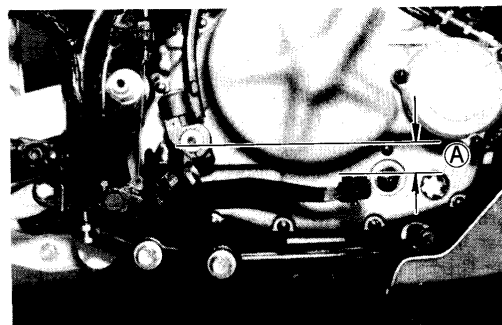
Bremspedalhöhe und -spiel

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

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

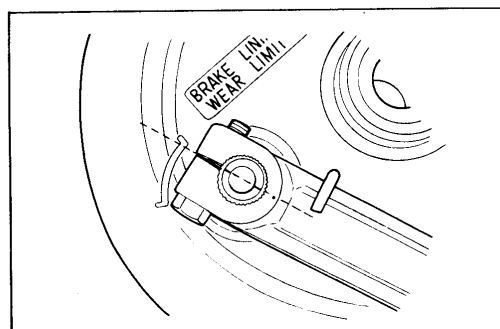
Nach Nachstellung der Einstellmutter (3) am Bremsseilzug das Pedalspiel zwischen 20 und 30 mm (B) an der Pedalspitze gemessen einstellen.

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



Bremsbackenverschleiß

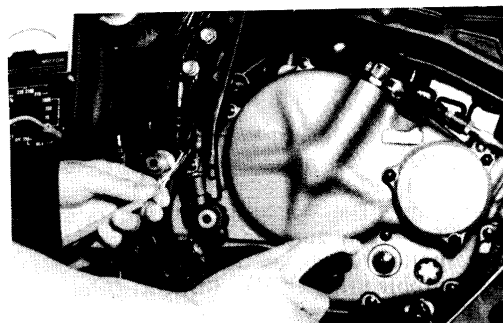
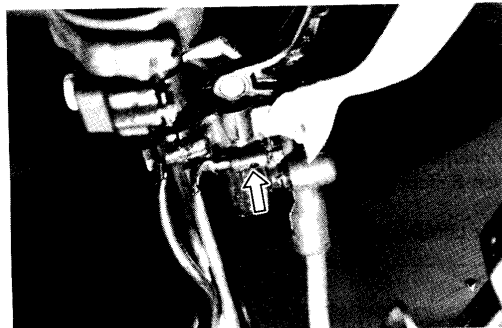
Dieses Motorrad ist mit einem Bremsbelagverschleißgrenzenanzeiger an der Hinterradbremssplatte wie in der Abbildung gezeigt ausgestattet. Bei normalem Bremsbelagverschleiß liegt die Verlängerungslinie der Indexmarke an der Bremsnockenwelle innerhalb des geprägten Bereichs an der Bremsplatte bei betätigter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



Die Verlängerungslinie der Indexmarke liegt innerhalb dieses Bereiches.

BREMSLICHTSCHALTER

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

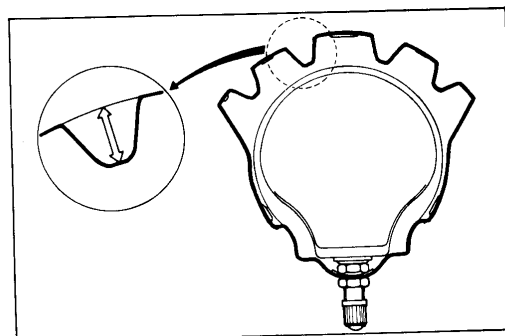


REIFEN

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

ZUSTAND DES REIFENPROFILS

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



MINIMAL ERFORDERLICHES REIFENPROFIL

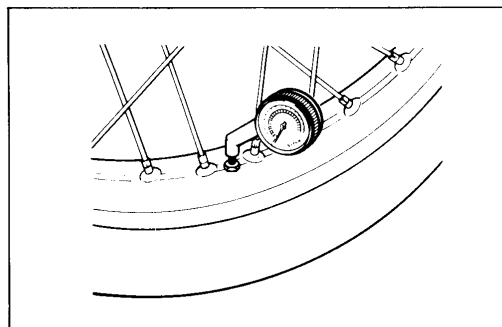
VORNE UND HINTEN	3,0 mm
------------------	--------

REIFENDRUCK

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

Der Luftdruck muß bei kalten Reifen wie folgt sein:

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



VORSICHT:

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

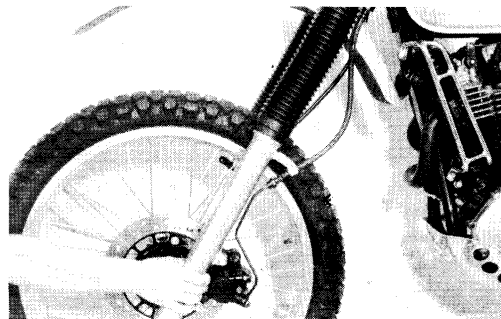
LENKUNG

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

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

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

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



TELESKOPGABEL

Alle 6 000 km überprüfen.

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

LUFTDRUCK

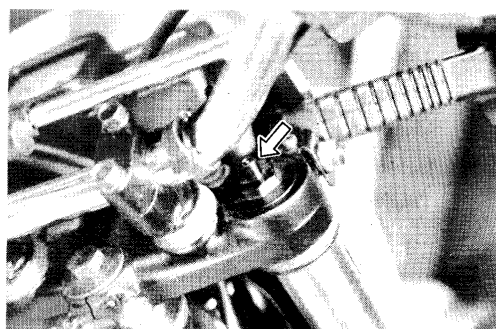
- Das Motorrad mit einem Heber oder Block abstützen. Das Vorderrad vom Boden abheben.
- Die Luftventilschutzkappen entfernen und das Luftventil drücken, um den Teleskopgabelluftdruck dem Luftdruck anzugleichen. Dies muß bei kalten Gabelholmen erfolgen.

Standard-Luftdruck

0 kPa (0 kg/cm²)

VORSICHT:

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

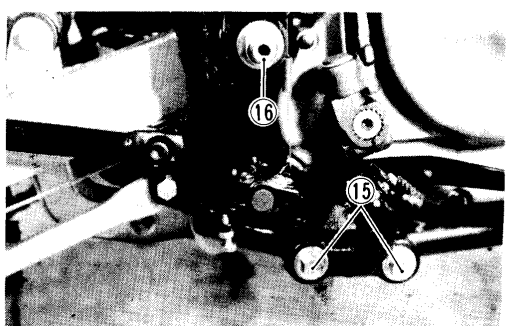
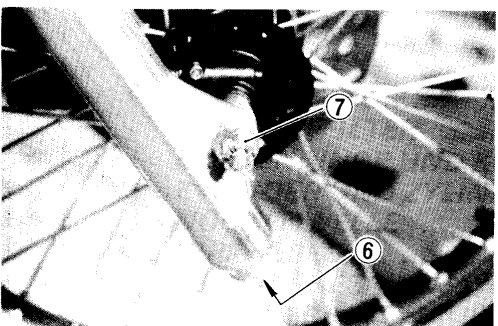
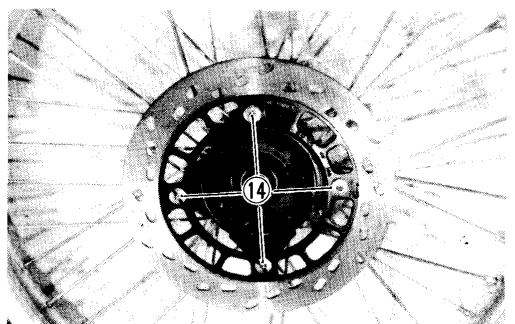
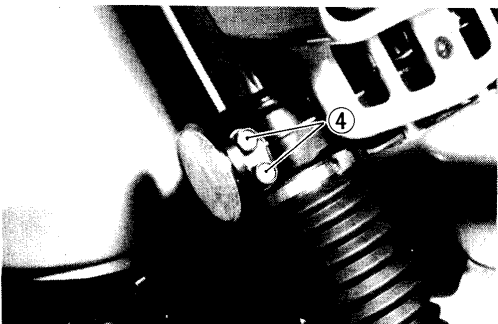
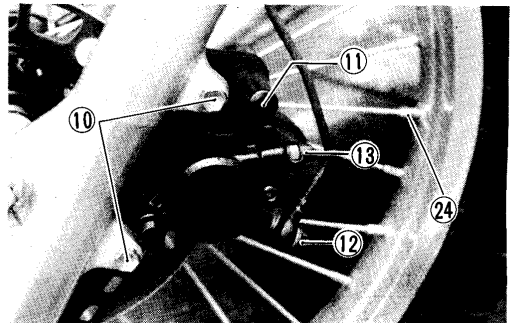
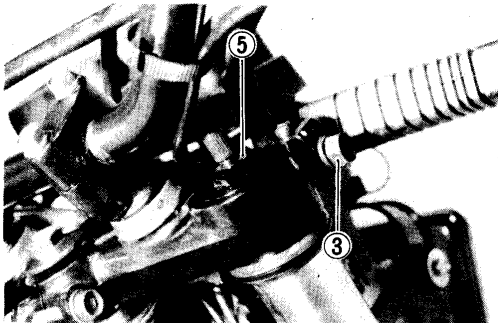
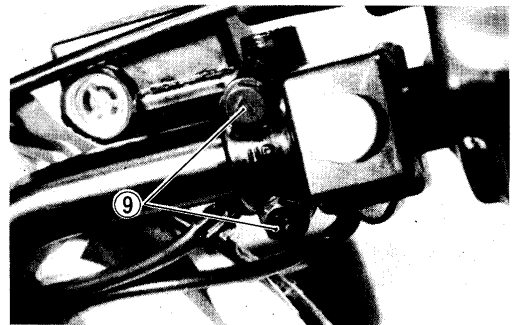
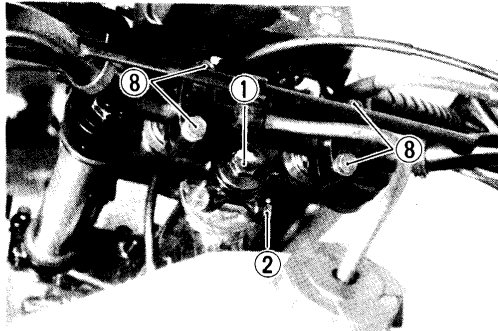


FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND
-MUTTERN

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

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

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



2-21 REGELMÄSSIGE WARTUNG UND EINSTELLUNG

