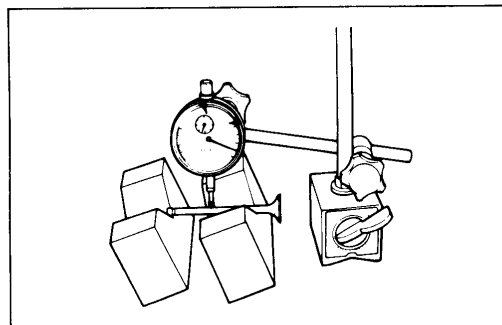


VENTILSCHAFTSCHLAG

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

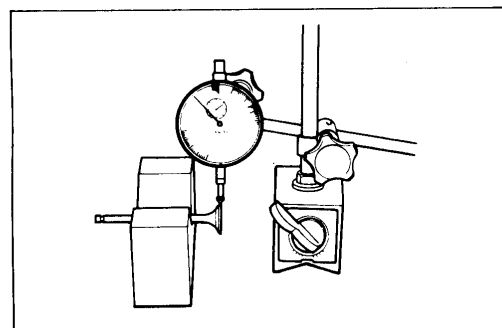
Verschleißgrenze	0,05 mm
09900-20701	Magnetständer
09900-20606	Meßuhr (1/100 mm)



VENTILTELLERRADIALSCHLAG

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

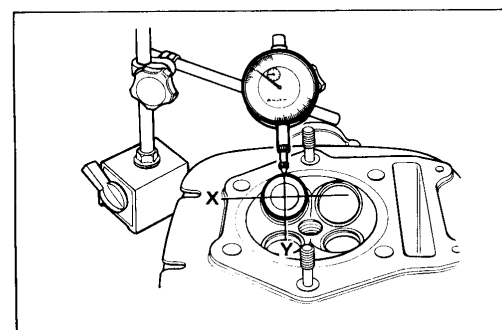
Verschleißgrenze	0,03 mm
------------------	---------



SPIEL ZWISCHEN VENTILFÜHRUNG UND VENTILSCHAFT

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

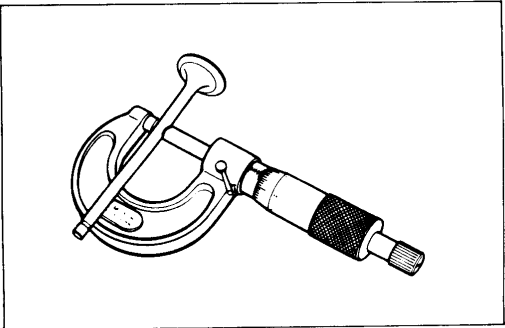
	Sollwert	Verschleißgrenze
EIN	0,025—0,055 mm	0,35 mm
AUS	0,040—0,070 mm	0,35 mm



VENTILSCHAFTVERSCHLEISS

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

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



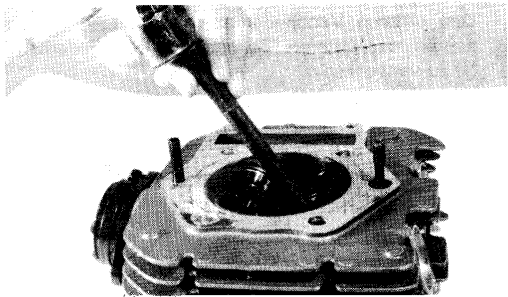
Ventilschaft-Außendurchmesser

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

WARTUNG DER VENTILFÜHRUNG

- Die Ventilführung mit dem Ventilführungsaustreiber entfernen.

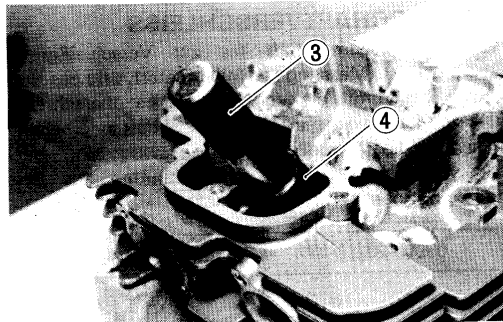
09916-44511	Ventilführungsaustreiber
-------------	--------------------------



3-25 MOTORWARTUNG

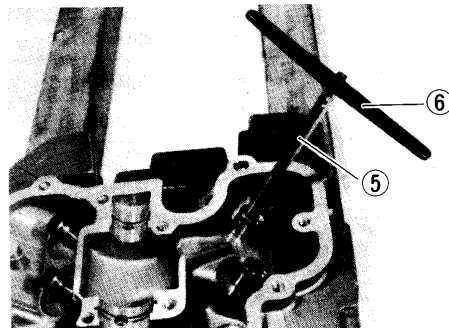
- Jede Ventilfehrung schmieren und dann mit dem Ventilfehrungseintreibergriff ③ und dem Ventilfehrungseintreiberaufsatz ④ in die Ffhrungs6ffnung eintreiben.

09916-57320	Ventilfehrungseintreibergriff
09916-57311	Aufsatz

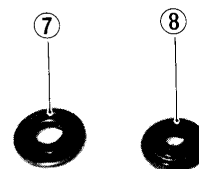


- Nach Einpassen der Ventilfehrungen ihre Ffhrungsbohrungen mit einer 7-mm-Reibahle ⑤ und dem Griff ⑥ nacharbeiten. Die Ffhrungen nach dem Aufreiben unbedingt reinigen und 6len.

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



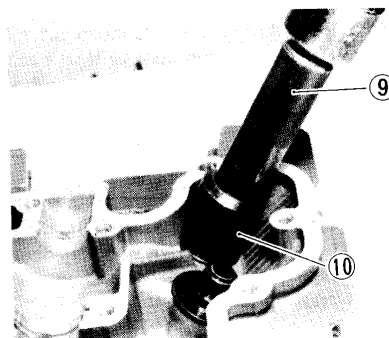
- Den unteren Ventilfehersitz ⑦ anbringen. Darauf achten, den unteren Sitz nicht mit dem Federhalter ⑧ zu verwechseln.



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

VORSICHT:
Die Simmerringe nicht wiederverwenden.

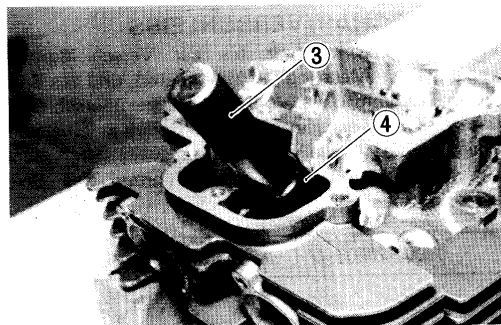
09916-57320	Ventilfehrungseintreibergriff
09911-93710	Aufsatz



3-25 MOTORWARTUNG

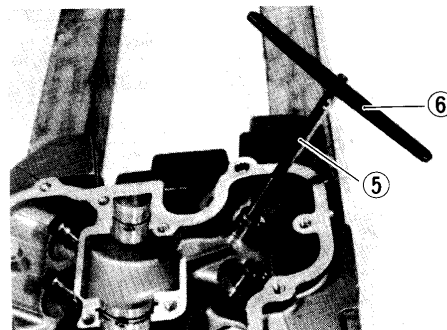
- Jede Ventilfehrung schmieren und dann mit dem Ventilfehrungseintreibergriff ③ und dem Ventilfehrungseintreiberaufsatz ④ in die Ffhrungs6ffnung eintreiben.

09916-57320	Ventilfehrungseintreibergriff
09916-57311	Aufsatz

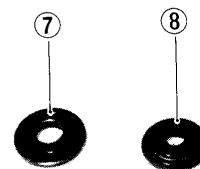


- Nach Einpassen der Ventilfehrungen ihre Ffhrungsbohrungen mit einer 7-mm-Reibahle ⑤ und dem Griff ⑥ nacharbeiten. Die Ffhrungen nach dem Aufreiben unbedingt reinigen und 6len.

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



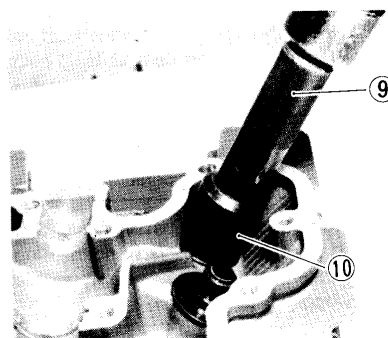
- Den unteren Ventilfehersitz ⑦ anbringen. Darauf achten, den unteren Sitz nicht mit dem Federhalter ⑧ zu verwechseln.



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

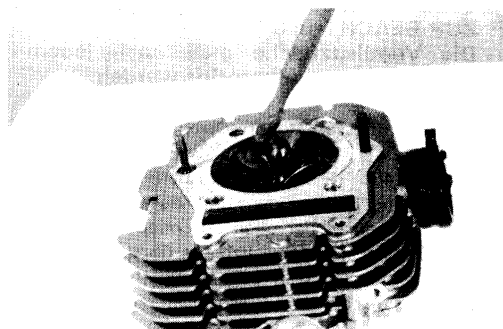
VORSICHT:
Die Simmerringe nicht wiederverwenden.

09916-57320	Ventilfehrungseintreibergriff
09911-93710	Aufsatz



VENTIL- UND SITZZUSTAND VENTILSITZBREITE

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

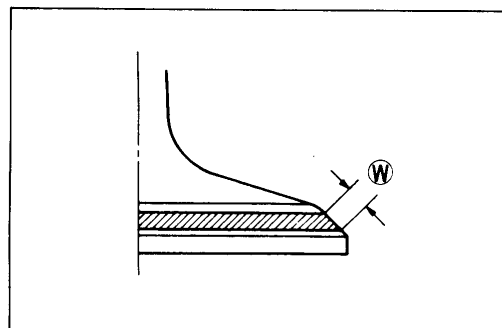


Der ringförmige Farbabdruck auf dem Ventilteller muß durchgehend sein und darf keine Unterbrechungen aufweisen. Weiterhin muß die Breite des Farbrings, die der sichtbar gemachten Sitzbreite entspricht, innerhalb der folgenden Grenzen liegen:

Ventilsitzbreite

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

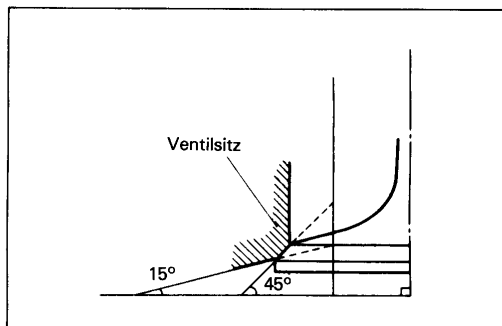
Wenn eine dieser Anforderungen nicht erfüllt ist, den Ventilsitz wie folgt nacharbeiten:



VENTILSITZWARTUNG

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

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



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

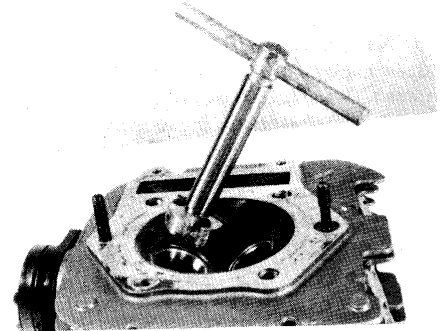
1. Den Führungsschaft unter leichtem Drehen sicher einsetzen.
2. Mit dem 45°-Fräser den Ventilsitz mit ein oder zwei Umdrehungen entzundern und säubern.
3. Den Sitz gemäß der oben beschriebenen Methode zum Messen der Ventilsitzbreite überprüfen. Wenn der Sitz ausgefressen oder verbrannt ist, muß er weiterhin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

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

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

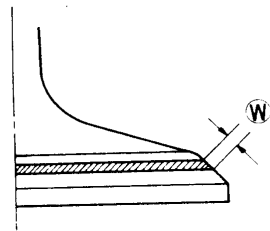
WARNUNG:
Beim Umgang mit Benzin stets äußerste Vorsicht walten lassen.

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



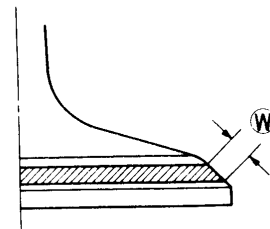
Wenn die Kontaktfläche zu niedrig oder zu eng ist, muß sie mit Hilfe eines 45°-Fräasers angehoben und verbreitert werden.

Kontakt an Sitzfläche des Ventils
zu niedrig und zu eng



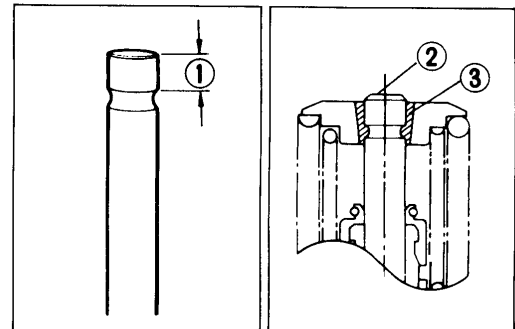
Wenn die Kontaktfläche zu hoch oder zu breit ist, muß sie mit Hilfe eines 15°-Fräasers abgesenkt und verengt werden.

Kontakt an Sitzfläche des Ventils
zu hoch und zu breit



ZUSTAND DES VENTILSCHAFTENDES

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



VENTILFEDERN

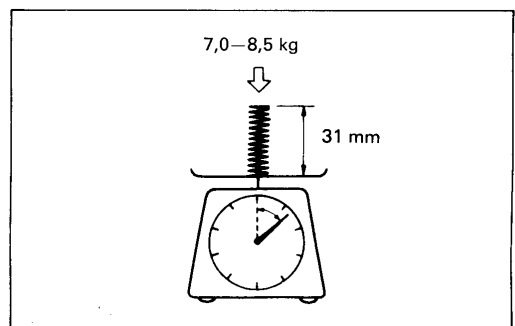
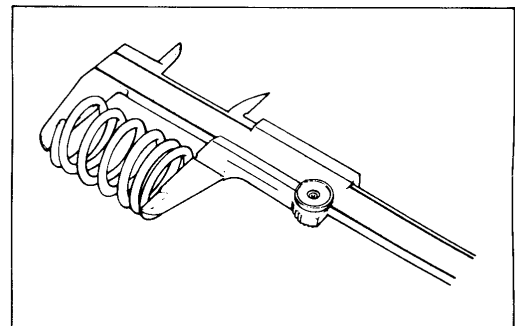
Die Federstärke durch Messen der Federlängen in unbelastetem Zustand sowie der Kraft, die erforderlich ist, um sie zusammenzudrücken, prüfen. Falls die für die unbelastete Länge angegebene Verschleißgrenze unterschritten wird, oder die gemessene Druckkraft nicht innerhalb des vorgeschriebenen Bereichs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

Länge der Ventilfeeder in unbelastetem Zustand

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

Ventilfederspannung

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



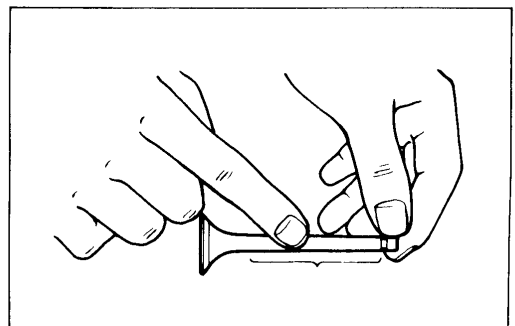
ZUSAMMENBAU

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

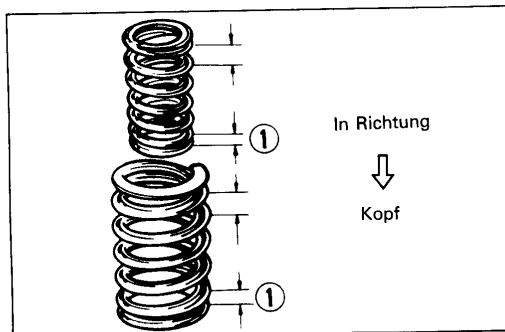
99000-25140	Suzuki Moly Paste
-------------	-------------------

VORSICHT:

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

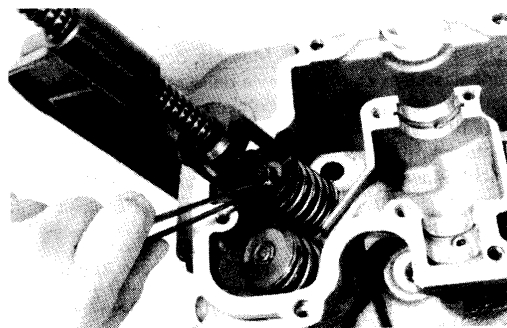


- Die Ventildfedern mit der enggewundenen Seite ① zum Zylinderkopf weisend einbauen. Die Steigung sowohl der Innen- als auch Außenfeder nimmt von oben nach unten wie in der Abbildung gezeigt ab.



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

09916-14510	Ventildfederzange
09916-84510	Pinzette



NOCKENWELLE

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

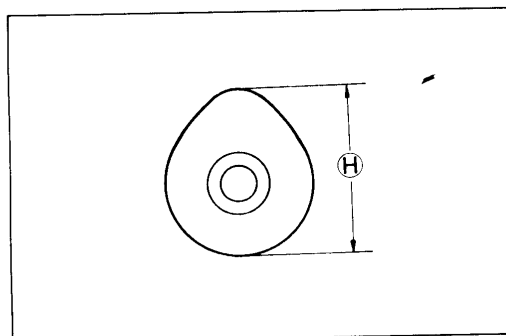
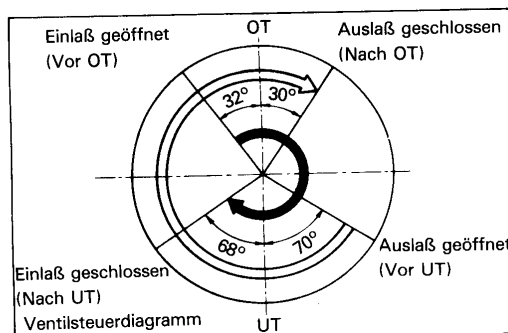
NOCKENVERSCHLEISS

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

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

Nockenhöhe

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



Nockenwellenlagersitz-VERSCHLEISS

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

Nockenwellenlagerspiel

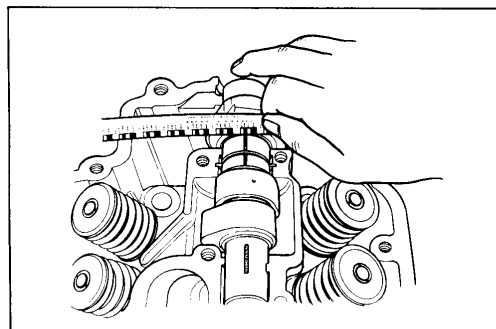
Verschleißgrenze	0,150 mm
------------------	----------

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

Zylinderkopfhauten-Anzugsdrehmoment

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

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



ZUR BEACHTUNG:

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

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

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

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

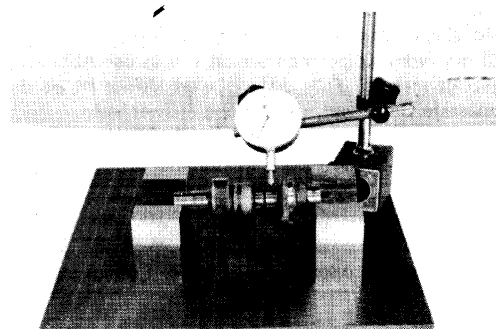
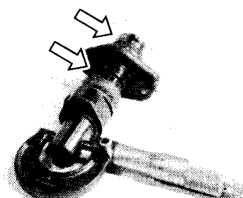
Nockenwellenlagerzapfen-Außendurchmesser (rechts und Mitte)	24,959—24,980 mm
---	------------------

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

Nockenwellenschlag

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

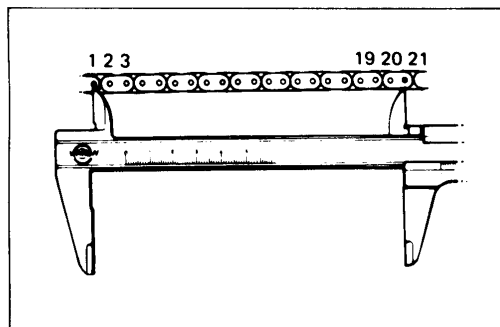
Verschleißgrenze	0,10 mm
------------------	---------



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

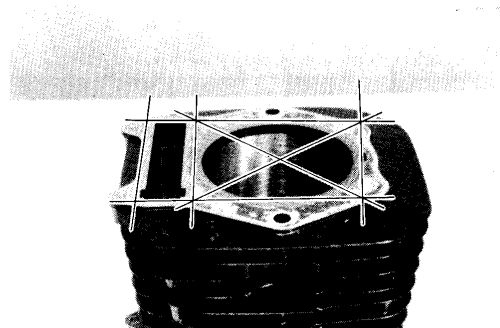
Jede Kette straffziehen, so daß sie nicht durchhängt. Mit einer Schublehre die 21-Stift-Länge jeder Kette messen. Wenn sie länger als die Verschleißgrenze ist, die jeweilige Kette durch eine neue ersetzen.

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

**ZYLINDERVERZUG**

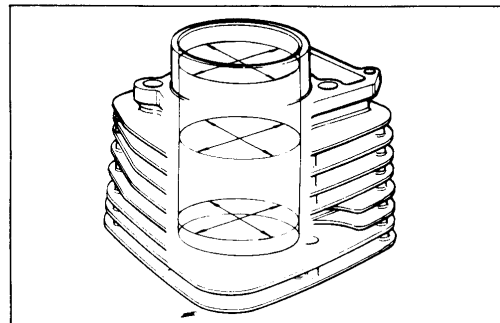
Die Dichtungsfläche des Zylinders mit Hilfe eines Richtlineals und einer Fühlerlehre auf Verzug prüfen, indem man den Abstand an mehreren Stellen zwischen Lineal und Dichtungsfläche wie gezeigt mißt. Falls die Verschleißgrenze an irgendeiner Stelle überschritten wird, den Zylinder austauschen.

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

**ZYLINDERBOHRUNG**

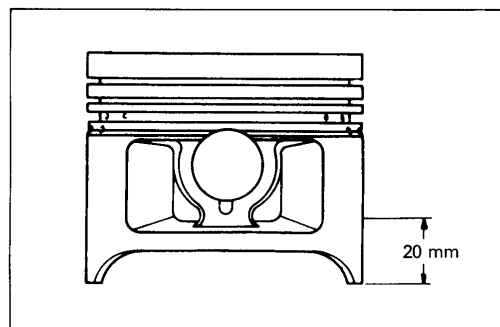
Den Durchmesser der Zylinderbohrung an sechs Stellen messen. Falls eines der Meßergebnisse die Verschleißgrenze überschreitet, den Zylinder aufbohren und den Kolben durch einen Übergrößen-Kolben ersetzen oder den Zylinder austauschen.

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

**KOLBENDURCHMESSER**

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

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



EINBAUSPIEL DES KOLBENS IM ZYLINDER

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

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

SPIEL ZWISCHEN KOLBENRING UND RINGNUT

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

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

Spiel zwischen Kolbenring und Ringnut

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

Kolbenringnutbreite

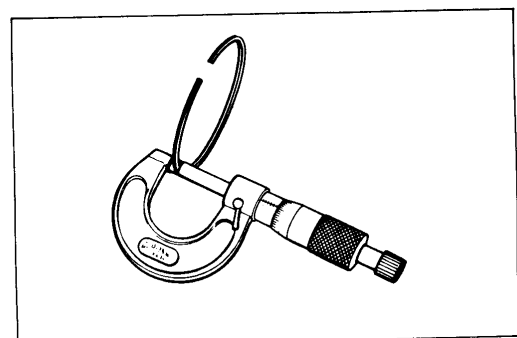
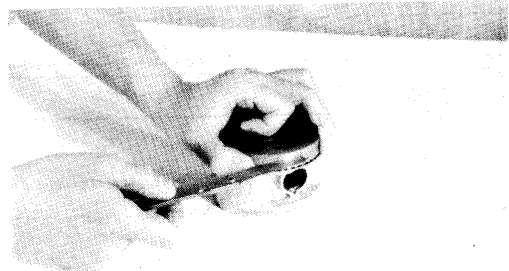
Kolbenring	Sollwert
1. Ring	1,21 – 1,24 mm
2. Ring	1,21 – 1,23 mm
Ölabstreifring	2,81 – 2,83 mm

Kolbenringstärke

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

ZUR BEACHTUNG:

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



KOLBENRING-STOSS-SPIEL, FREI UND EINGESETZT

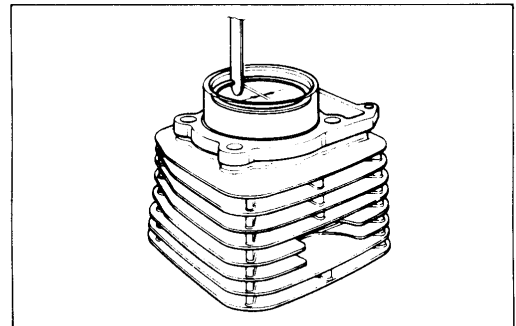
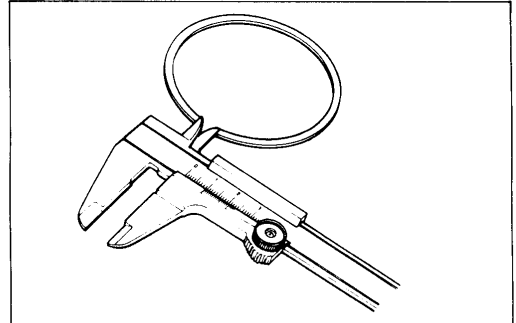
Vor dem Einsetzen der Kolbenringe das freie Stoßspiel jedes Rings mit einer Schublehre nachmessen. Dann den Ring in den Zylinder einpassen und das Stoßspiel mit einer Fühlerlehre messen. Falls einer der Ringe ein zu großes Stoßspiel aufweist, muß er ausgetauscht werden.

Freies Kolbenring-Stoßspiel

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

Kolbenringstoßspiel, eingesetzt

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



ÜBERGRÖSSEN-KOLBENRINGE

• Übergrößen-Kolbenring

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

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

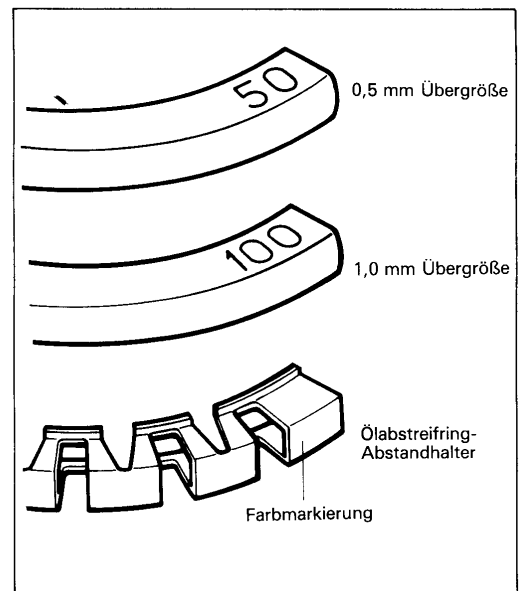
• Übergrößen-Ölabstreifring

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

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

• Übergrößen-Seitenschiene

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



KOLBENBOLZEN UND KOLBENBOLZENBOHRUNG

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

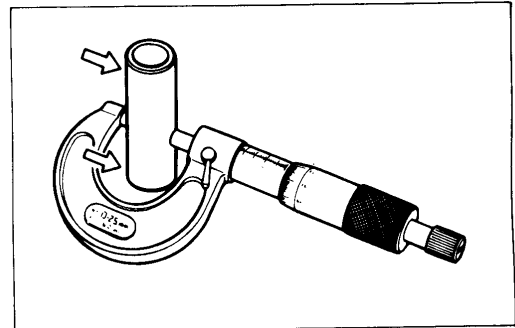
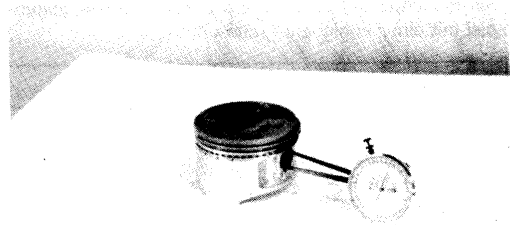
09900-20605	Tastermeßuhr
09900-20205	Mikrometer (0—25 mm)

Kolbenbolzenbohrung

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

Kolbenbolzen-Außendurchmesser

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

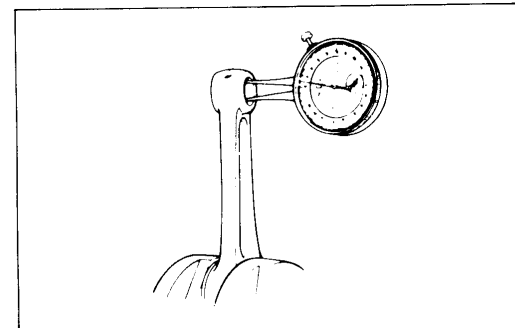


PLEUELKOPF-INNENDURCHMESSER

Mit einer Tastermeßuhr den Pleuelkopf-Innendurchmesser messen.

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

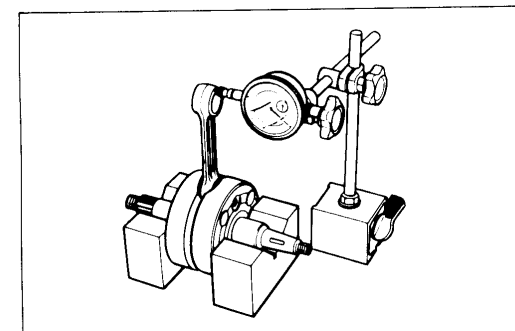
Wenn der Pleuelkopfbohrungs-Innendurchmesser die Verschleißgrenze überschreitet, die Pleuelstange auswechseln.



PLEUELSTANGENDURCHBIEGUNG UND PLEUELFUSS-SEITENSPIEL

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

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



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

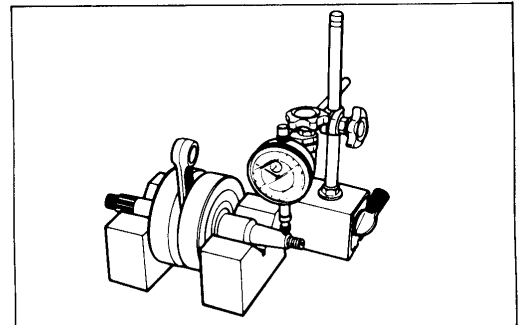
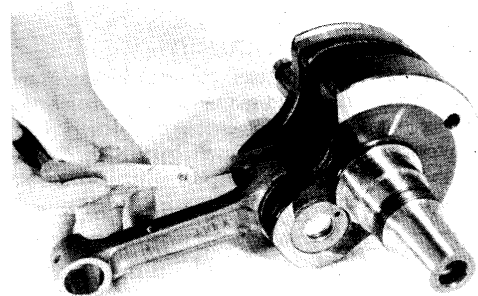
09900-20803	Fühlerlehre
Sollwert	Verschleißgrenze
0,15—0,60 mm	1,00 mm

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

KURBELWELLENSCHLAG

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

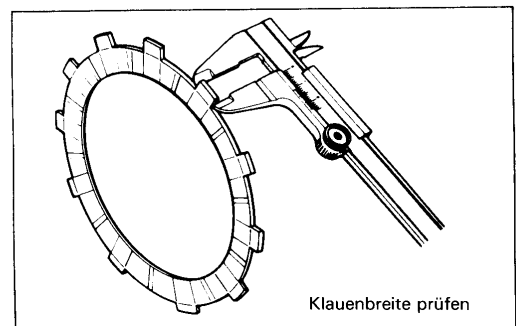
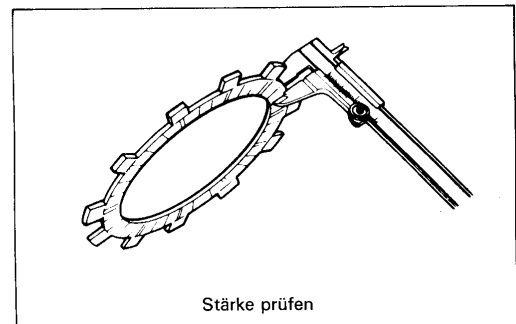
Verschleißgrenze	0,05 mm
------------------	---------



KUPPLUNGSTREIBSCHEIBE

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

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



KUPPLUNGSABTRIEBSSCHEIBE

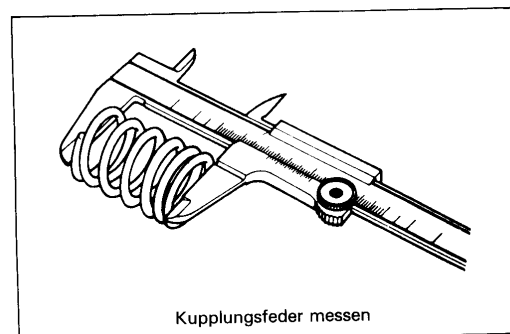
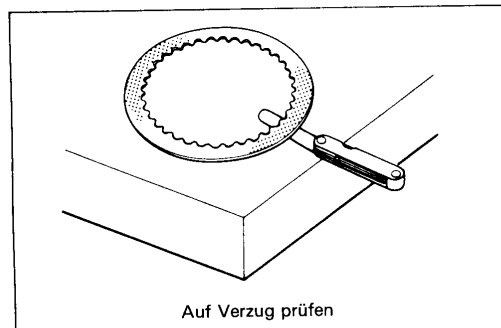
Die Abtriebsscheiben mit einer Fühlerlehre auf Verzug überprüfen. Abtriebsscheiben, die über die Verschleißgrenze hinaus abgenutzt sind, auswechseln.

09900-20803	Fühlerlehre
Verschleißgrenze	0,1 mm

LÄNGE DER KUPPLUNGSFEDER IN UNBELASTETEM ZUSTAND

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

09900-20101	Schublehre
Verschleißgrenze	34,0 mm

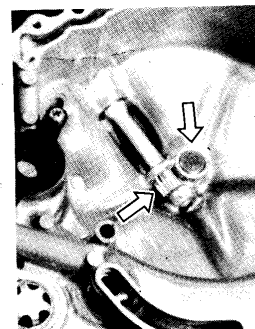
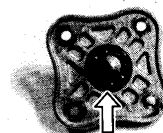


KUPPLUNGS AUSTRÜCKLAGER

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

KUPPLUNGS AUSTRÜCKZAHNSTANGENTRIEB

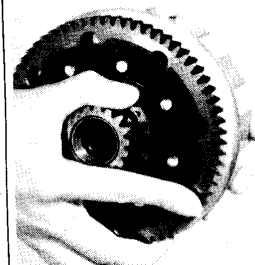
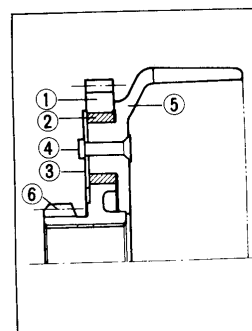
Das Kupplungsausrückritzel von Hand drehen, um es auf ungleichmäßige Drehung zu überprüfen. Wenn beim Drehen ein starker Widerstand zu spüren ist, das Ritzel und die Zahnstange auf Beschädigung und Verschleiß überprüfen. Bei irgendwelchen Mängeln Ritzel und Zahnstange als Satz auswechseln.



PRIMÄRABTRIEBSZAHNRAD-BAUGRUPPE

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

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



AUTOMATISCHE DEKOMPRESSIONS-NOCKENWELLE

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

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

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

- Vor dem Einbau Moly Paste auf die Nockenwelle auftragen.

99000-25140

Suzuki Moly Paste

AUSGLEICHERANTRIEBSKETTEN-SPANNER

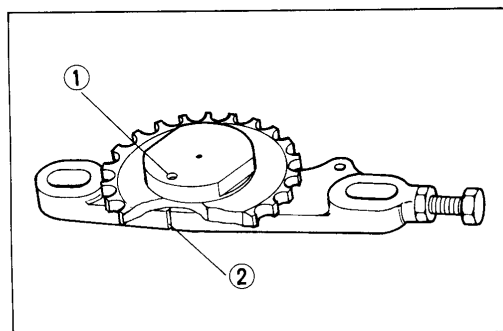
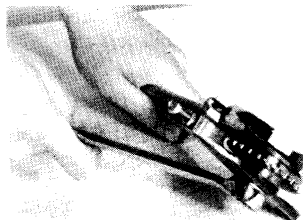
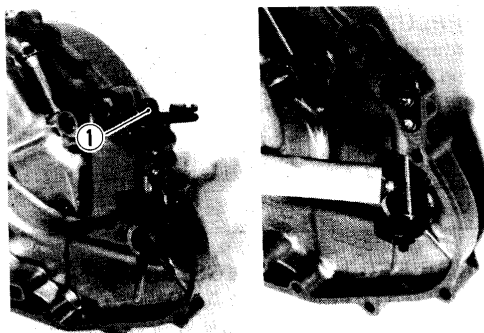
Das Kettenrad von Hand drehen, um das Lager auf anormale Geräusche und ungleichmäßige Drehung zu überprüfen.

Das Lager auswechseln, wenn irgendwelche Abnormalitäten festgestellt werden.

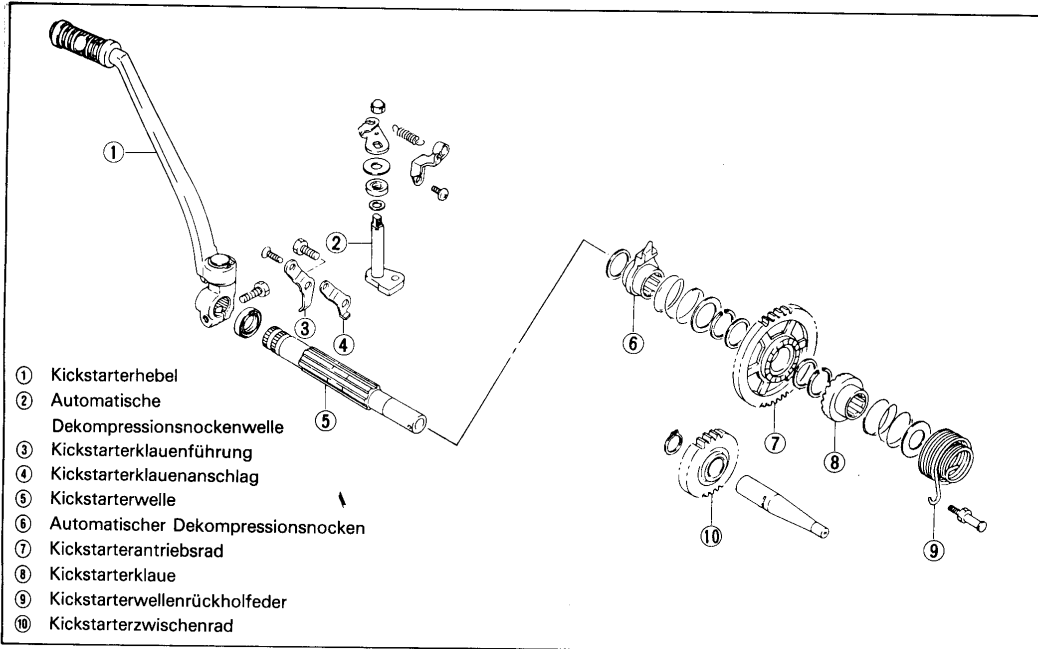
- Die Mutter durch Festhalten der Welle entfernen.

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

Anzugsdrehmoment

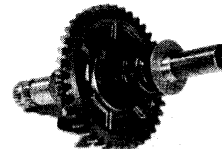
45—70 N·m
(4,5—7,0 kg-m)


KICKSTARTER



ZERLEGEN

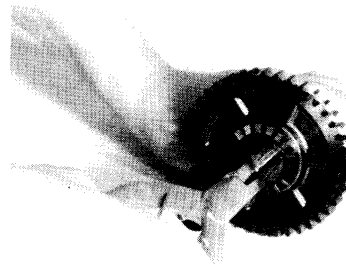
- Druckscheibe, Feder und Kickstarterklaue von der Kickstarterwelle entfernen.



- Das Kickstarterantriebsrad nach Entfernen des Sicherungsrings abnehmen.

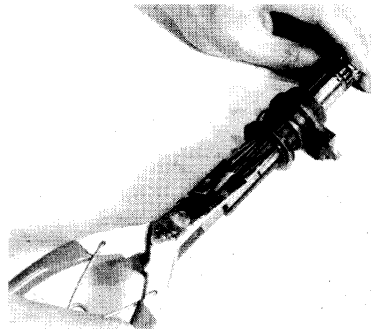
09900-06107

Sprengringzange



3-39 MOTORWARTUNG

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

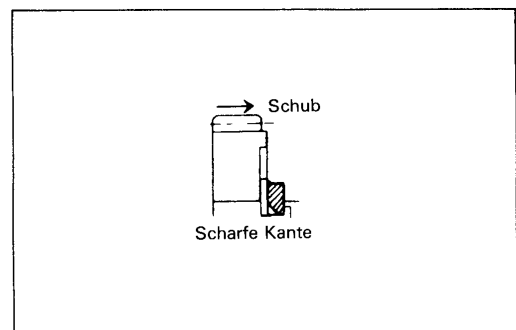


ZUSAMMENBAUEN

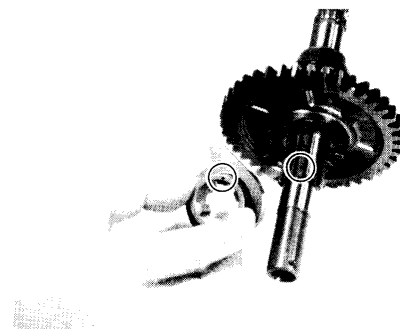
- Beim Anbringen des Dekompressionsnockens an die Kickstarterwelle unbedingt die Ankörnungen aufeinander ausrichten.



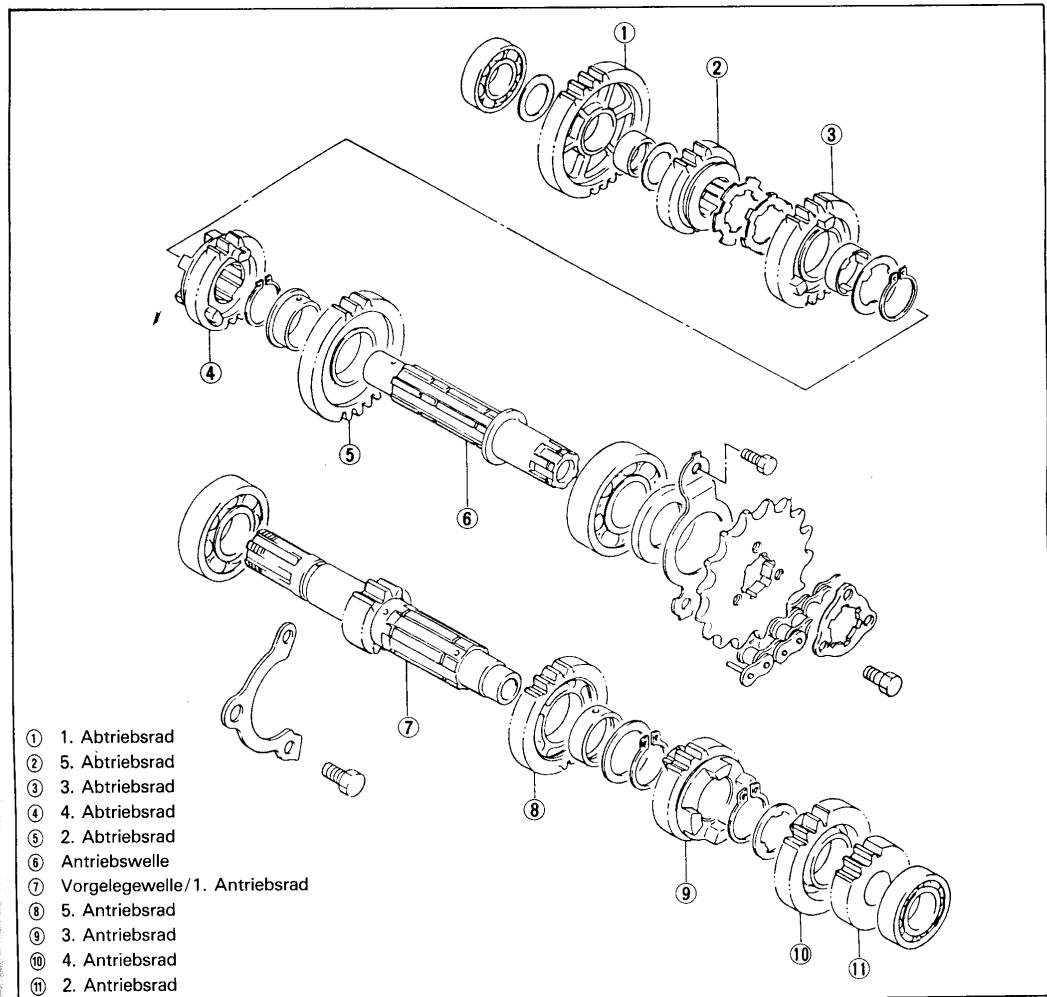
- Beim Anbringen eines Sicherungsrings auf dessen Richtung achten. Mit der abgerundeten Seite in Richtung zum Zahnrad einbauen, damit der Schub aufgenommen wird, wie in der Abbildung gezeigt.



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



GETRIEBE



VORGELEGEWELLE

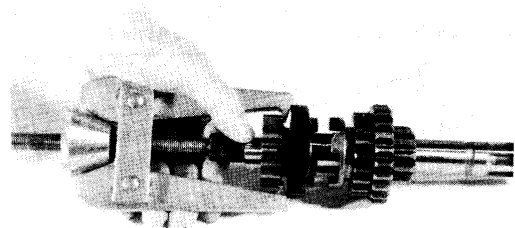
ZERLEGEN

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

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

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

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



ANTRIEBSWELLE**ZERLEGEN**

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

09900-06104

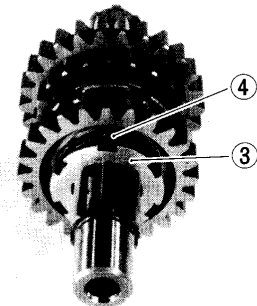
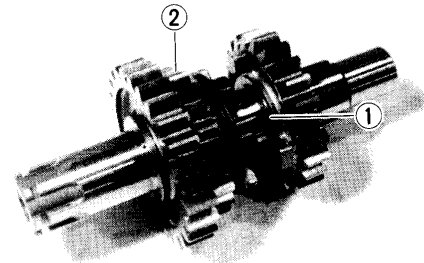
Sprengringzange

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

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

09900-06107

Sprengringzange


**VORGELEGEWELLE UND
ANTRIEBSWELLE
ZUSAMMENBAU**

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

ZUR BEACHTUNG:
Stets neue Sicherungsringe verwenden.

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

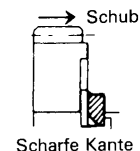
99000-25140

Suzuki Moly Paste

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

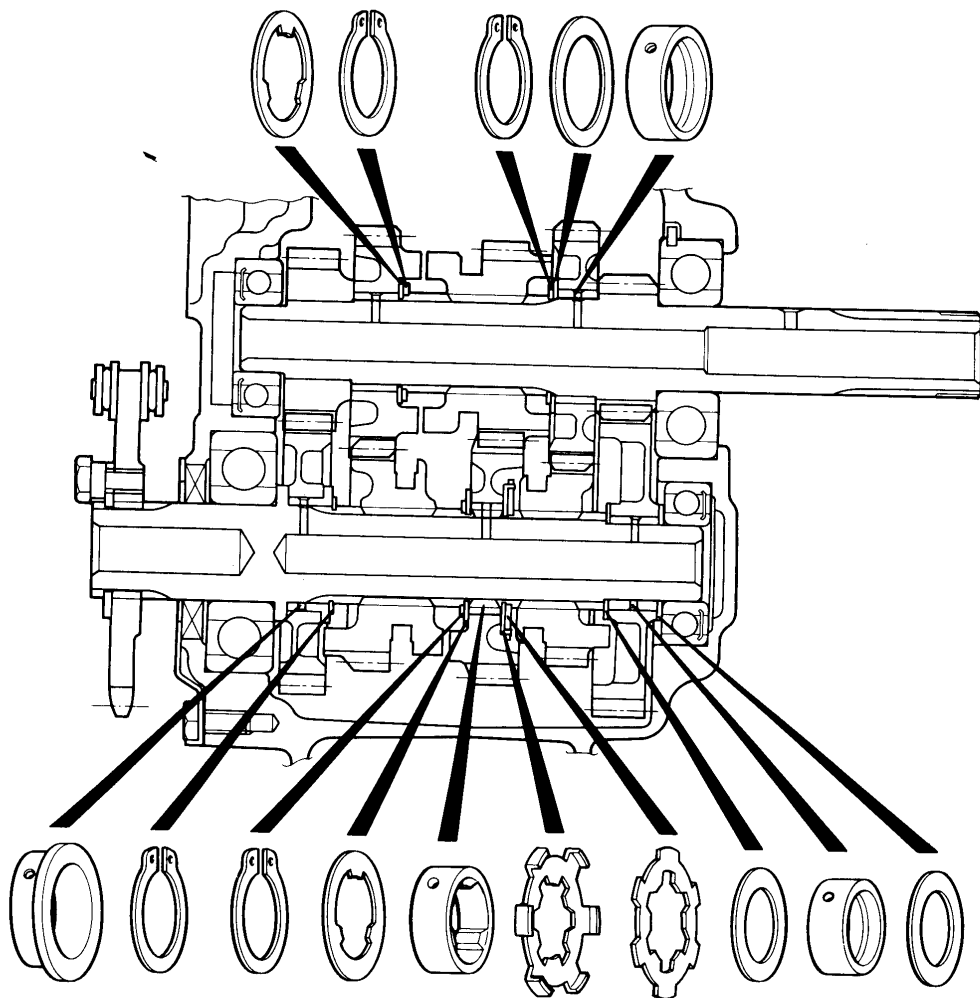
VORSICHT:

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



ZUR BEACHTUNG:

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



2. ANTRIEBSRAD

- Das 2. Antriebsrad ① auf die Vorgelegewelle aufpressen.

ZUR BEACHTUNG:

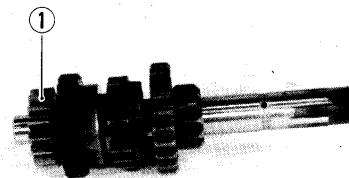
Vor dem Zusammenbau **THREAD LOCK SUPER "1303"** auf die Innenfläche des 2. Antriebsrads auftragen.

99000-32030

Thread Lock Super "1303"

ZUR BEACHTUNG:

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

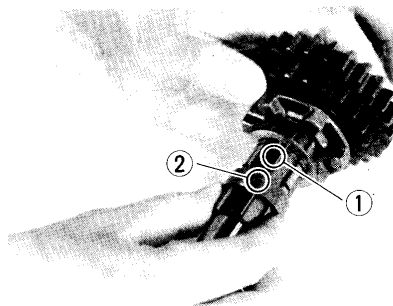


ZUR BEACHTUNG:

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

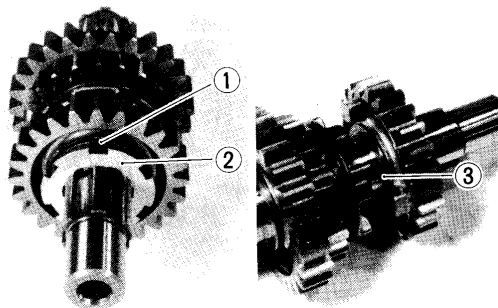
3. ABTRIEBSRADBUCHSE

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



3. ABTRIEBSRAD-SICHERUNGSSCHEIBEN

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



SCHALTGABEL-LAUFRILLEN-SPIEL

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

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

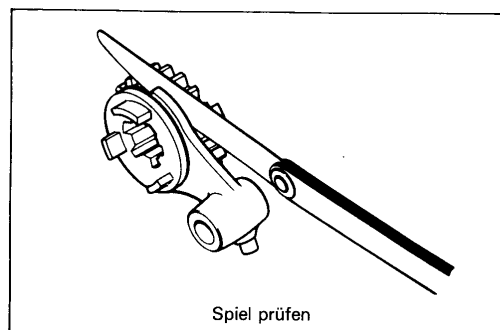
Schaltgabel-Laufrillen-Spiel

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

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

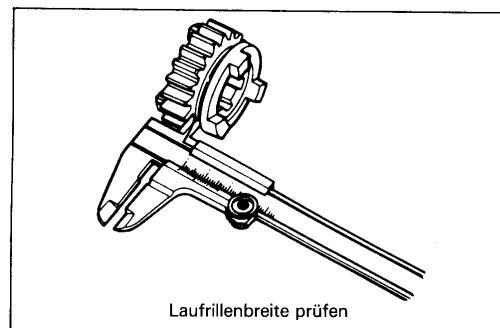
09900-20803	Fühlerlehre
-------------	-------------

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



Schaltgabel-Laufrillenbreite

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



Schaltgabelstärke

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

