

VORWORT

Dieses Wartungshandbuch enthält eine einleitende Beschreibung der SUZUKI GSF 1200V/S sowie Maßnahmen bei Inspektion, Kundendienst und Überholung ihrer Hauptteile.

Sonstige Informationen, die als allgemein bekannt vorausgesetzt werden, sind nicht enthalten.

Lesen Sie den Abschnitt ALLGEMEINES, um sich mit den Grundzügen des Fahrzeuges vertraut zu machen, und den Abschnitt WARTUNG und die folgenden als Leitfaden für eine richtige Inspektion und Wartung.

Dieses Handbuch wird Ihnen helfen, das Fahrzeug besser kennenzulernen, so daß Sie Ihren Kunden einen optimalen und schnellen Kundendienst gewährleisten können.

- * Dieses Handbuch beruht auf den zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vorliegenden neuesten Daten. Infolge zwischenzeitlich eingetretener Veränderungen kann es sein, daß der Inhalt dieses Handbuchs nicht auf das zu wartende Fahrzeug paßt.
- * Illustrationen in diesem Handbuch dienen dazu, die Grundprinzipien von Betrieb und Arbeitsweise zu zeigen. Illustrationen müssen nicht unbedingt das zu wartende Fahrzeug originalgetreu abbilden.
- * Dieses Handbuch ist für jene gedacht, die genügend Wissen und Erfahrung besitzen, SUZUKI Fahrzeuge zu warten. Ohne dieses Wissen und diese Erfahrung sollte man von Wartungsarbeiten allein aufgrund dieses Handbuchs Abstand nehmen. Setzen Sie sich statt dessen mit Ihrem nächsten SUZUKI Vertragshändler für Motorräder in Verbindung.

SUZUKI MOTOR CORPORATION

Motorcycle Service Department

© COPYRIGHT SUZUKI MOTOR CORPORATION 1996

GRUPPENINDEX

ALLGEMEINES

1

PERIODISCHE WARTUNG

2

MOTOR

3

KRAFTSTOFF- UND
SCHMIERSYSTEM

4

FAHRGESTELL

5

ELEKTRISCHE ANLAGE

6

WARTUNGSMFORMATIONEN

7

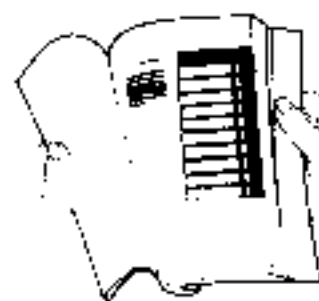
GSF1200V/SV ('97er MODELL)

8

VERWENDUNG DIESES ANLEITUNGS

AUFFINDEN EINES GEWÜNSCHTEN ABSCHNITTS:

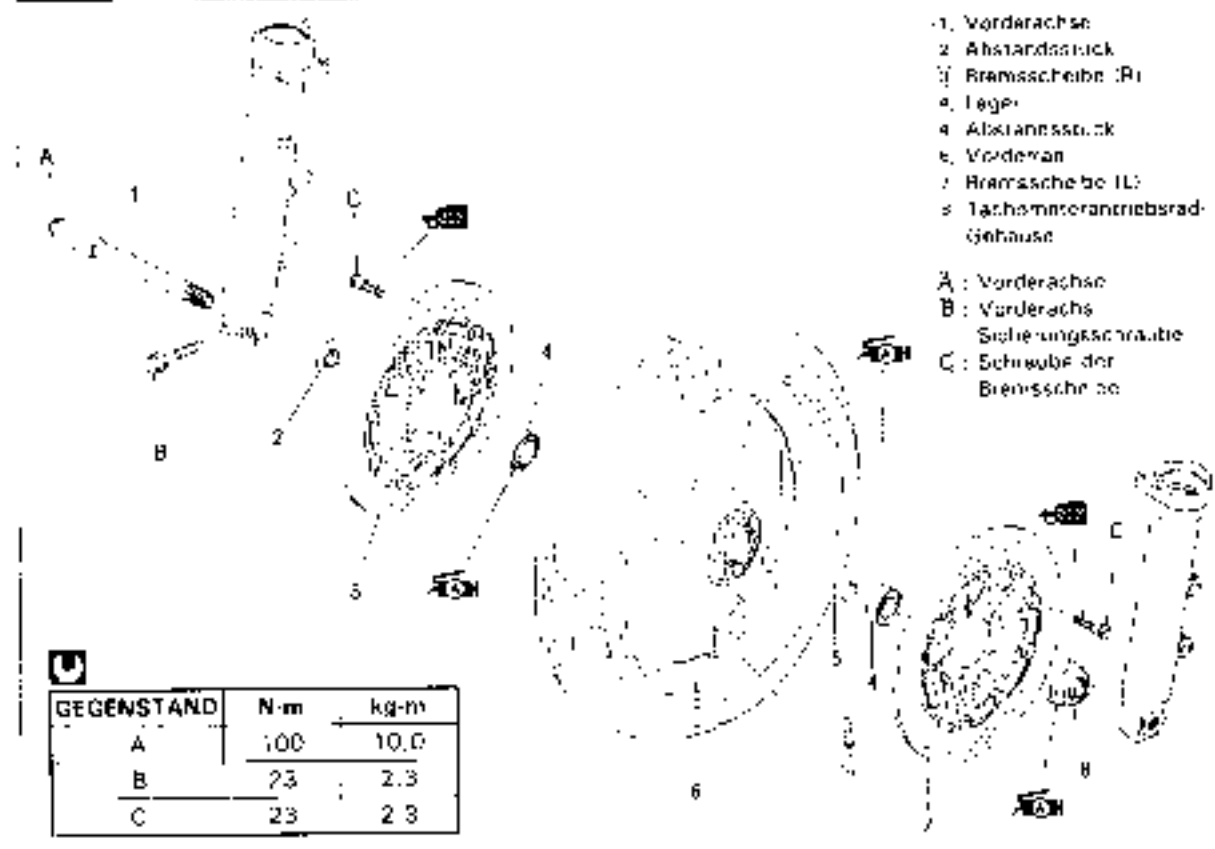
1. Der Textteil dieses Anleitungs ist in verschiedene Kapitel unterteilt.
2. Die Kapitelüberschriften sind im Abschnitt GRUPPENINDEX auf der vorhergehenden Seite zusammengefaßt; dies ermöglicht ein problemloses Aufsuchen des gewünschten Bereichs.
3. Wenn das Anleitung wie in der Abbildung gezeigt gehalten wird, läßt sich die erste Seite eines Kapitels sofort auffinden.
4. Die erste Seite jedes Kapitels enthält ein Inhaltsverzeichnis, mit dessen Hilfe die gewünschte Komponente und die betreffende Seite aufgesucht werden kann.



BAUGRUPPEN UND AUSZUFÜHRENDE ARBEITSSCHRITTE

Nach der Bezeichnung einer Baugruppe oder Einheit folgt eine Aufrißzeichnung, die entsprechende Arbeitsanweisungen und andere Wartungsinformationen, wie zum Beispiel die Anzugsdrehmomente, Schmierstellen und Anwendungsbereiche von Sicherungsmitteln usw. enthält.

Beispiel: Vorderrad



SYMBOLS

Die nachfolgende Tabelle enthält verschiedene Symbole, die auf gewisse Arbeitsschritte und andere, für die Ausführung der Wartungsarbeiten erforderliche Informationen hinweisen.

SYMBOL	DEFINITION	SYMBOL	DEFINITION
	Mit Drehmomentschlüssel anziehen. Die daneben angegebenen Daten repräsentieren das Anzugsdrehmoment.		THREAD LOCK SUPER "1303" auftragen. 99000-32030
	Mit Öl versehen. Motoröl verwenden, wenn nicht anders angegeben.		Kette ölen. 99000-99044-10G
	SUZUKI SUPER GREASE "A" auftragen. 99000-25010		Bremsflüssigkeit auftragen oder verwenden.
	SUZUKI SILICONE GREASE auftragen. 99000-25100		Die Messung im Spannungsbereich vornehmen.
	SUZUKI MOLY PASTE auftragen. 99000-25140		Die Messung im Widerstandsbereich vornehmen.
	SUZUKI BOND "1207B" auftragen. 99000-31140		Die Messung im Strombereich vornehmen.
	THREAD LOCK "1342" auftragen. 99000-32050		Ein Spezialwerkzeug verwenden.
	THREAD LOCK SUPER "1360" auftragen. 99000-32130		

INHALT

WARNUNG/ACHTUNG/HINWEIS	1-1
ALLGEMEINE VORSICHTSMASSNAHMEN	1-1
SUZUKI GSF1200T/1200ST (MODELL 96)	1-3
LAGE DER SERIENNUMMER	1-3
KRAFTSTOFF- UND ÖLEMPFEHLUNG	1-3
KRAFTSTOFF	1-3
MOTORÖL	1-4
BREMSFLÜSSIGKEIT	1-4
TELESKOPGABELÖL	1-4
EINFAHREN	1-4
ZYLINDERKENNZEICHNUNG	1-4
INFORMATIONSAUFCHRIFTEN	1-5
TECHNISCHE DATEN	1-7
LAND BZW. GEBIET	1-9

WARNUNG/ACHTUNG/HINWEIS

Bitte lesen Sie diese Anleitung sorgfältig durch und beachten Sie die angegebenen Hinweise. Um besonders wichtige Informationen hervorzuheben, wurden diese Abschnitte mit den Überschriften **WARNUNG**, **ACHTUNG** und **HINWEIS** versehen. Die diesen Überschriften folgenden Anweisungen sind besonders zu beachten.

⚠ WARNUNG

Weist darauf hin, daß bei Nichtbeachtung der Anweisungen Verletzungs- oder sogar Lebensgefahr besteht.

⚠ ACHTUNG

Weist darauf hin, daß bei Nichtbeachtung der Anweisungen andere Fahrzeugteile beschädigt werden können.

HINWEIS:

Gibt weitere Informationen, die Ausführung der Wartungsarbeiten erleichtert oder die gegebenen Anweisungen erläutert.

Bitte beachten Sie, daß die in dieser Anleitung enthaltenen Warnungs- und Vorsichtshinweise auf keinen Fall alle möglichen Gefahrsituationen abdecken können, die bei der Ausführung von Wartungsarbeiten bzw. der Unterlassung dieser Arbeiten an einem Motorrad auftreten. Es versteht sich von selbst, daß Sie zusätzlich zu den angegebenen Hinweisen unter **WARNUNG** und **ACHTUNG** alle grundlegenden Sicherheitsmaßnahmen bei Reparaturarbeiten treffen müssen. Wenn Sie die Situation nicht beurteilen können oder sich über die Ausführung der Arbeiten nicht im klaren sind, ziehen Sie einen erfahrenen Kundendiensttechniker zu Rate.

ALLGEMEINE VORSICHTSMASSNAHMEN

⚠ WARNUNG

- Die korrekte Ausführung von Wartungs- und Reparaturarbeiten ist für die persönliche Sicherheit des Mechanikers sowie für die Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit des Motorrads von größter Bedeutung.
- Wenn zwei oder mehr Personen zusammenarbeiten, ist unbedingt auf die gegenseitige Sicherheit zu achten.
- Wenn der Motor zur Ausführung von Wartungsarbeiten in einem geschlossenen Raum laufen muß, ist unbedingt sicherzustellen, daß die Auspuffgase nach außen abgeleitet werden.
- Bei allen Arbeiten mit giftigen oder brennbaren Materialien muß der Arbeitsbereich gut belüftet sein; stets die Anweisungen des Herstellers beachten.
- Niemals Kraftstoff als Reinigungsmittel verwenden.
- Um Verbrennungen zu vermeiden, ist eine Berührung von Motor, Motoröl und Auspuffanlage zu vermeiden, wenn der Motor kurz vorher noch laufengelassen wurde.
- Nach jeglichen Wartungsarbeiten am Kraftstoff-, Schmier-, Auspuff- oder Bremssystem müssen alle Leitungen und Anschlußnippel der betreffenden Systeme auf Undichtigkeiten überprüft werden.

A ACHTUNG

- Wenn Teile ersetzt werden müssen, sind Originalteile von Suzuki oder Teile gleichwertiger Qualität zu verwenden.
 - Teile, die wiederverwendet werden sollen, sind beim Ausbau so anzuordnen, daß sie problemlos in der korrekten Reihenfolge und Ausrichtung wiedereingebaut werden können.
 - Stets ein Spezialwerkzeug verwenden, wenn dies angegeben wird.
 - Sich vergewissern, daß alle wiederverwendeten Teile gründlich gereinigt und wie angegeben eingefettet werden.
 - Wenn ein vorgeschriebenes Schmier-, Klebe- oder Dichtmittel aufgetragen werden muß, darf nur das angegebene Mittel verwendet werden.
 - Beim Ausbau der Batterie muß zuerst das Minus-, dann erst das Pluskabel abgeklemmt werden. Beim Wiederanklemmen ist zuerst das Plus-, dann das Minuskabel anzuklemmen. Nicht vergessen, die Klammenabdeckung an der Plusklemme anzubringen.
 - Bei allen Wartungsarbeiten an der elektrischen Anlage ist das Minuskabel der Batterie abzuklemmen, wenn zur Ausführung der Arbeiten keine Batteriespannung erforderlich ist.
 - Beim Anziehen von Zylinderkopfschrauben, Gehäuseschrauben und -mutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment ist stets mit den Schrauben des größeren Durchmessers zu beginnen. Hierbei ist von innen nach außen in diagonaler Richtung vorzugehen; die Schrauben mit dem kleineren Durchmesser sind als letzte festzuziehen.
 - Nach dem Ausbau von Öldichtringen, Dichtungen, Abdichtungen, O-Ringen, Sicherungsscheiben, Selbstsicherungsmutter, Splinten, Sprengringen und gewissen anderen Befestigungsteilen müssen diese durch Neuteile ersetzt werden. Vor dem Einbau dieser Teile ist darauf zu achten, daß eventuell noch verbliebenes Dichtmaterial restlos von den Dichtflächen entfernt wird.
 - Ein Sprengring darf niemals wiederverwendet werden. Beim Einbau eines neuen Sprengrings darauf achten, daß die beiden Enden nur soweit auseinandergedrückt werden, wie dies zum Aufschieben auf die Welle unbedingt erforderlich ist. Nach dem Einbau des Sprengrings sich vergewissern, daß dieser korrekt in die Nut des betreffenden Teils eingepaßt ist.
 - Wenn vorgeschrieben, müssen Befestigungsteile mit dem angegebenen Anzugsdrehmoment festgezogen werden. Fett- und Ölreste sind restlos vom Gewinde zu entfernen.
 - Nach dem Zusammenbau alle Teile auf korrekten Sitz und einwandfreie Funktion überprüfen.
-
- Zum Schutz der Umwelt müssen Motoröl und andere Flüssigkeiten, sowie Batterien und Reifen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen entsorgt werden.
 - Um unsere natürlichen Ressourcen zu schützen, müssen Schrottfahrzeuge und -teile wie vorgeschrieben entsorgt werden.

SUZUKI GSF1200T/1200ST (MODELL 96)



GSF1200T

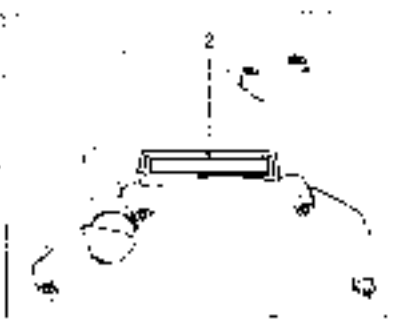


GSF1200ST

*Je nach Märkte ergeben sich Unterschiede zwischen den Photos und dem jeweiligen Motorrad.

LAGE DER SERIENNUMMER

Die Fahrgestellseriennummer bzw. Fahrzeugkennnummer 1, ist auf der rechten Seite am Lenkkopf frohr eingestanzt. Die Motorseriennummer 2 befindet sich auf der rechten Seite des Kurbelgehäusos. Diese Nummern sind insbesondere zur Anmeldung der Maschine und bei Bestellung von Ersatzteilen erforderlich.



KRAFTSTOFF- UND ÖLEMPFEHLUNG

KRAFTSTOFF (MODELL KANADA)

Ausschließlich bleifreies Benzin mit 87 Oktan oder höher (MOZ) bzw. 91 Oktan oder höher (ROZ) verwenden.

KRAFTSTOFF (SONSTIGE MODELLE)

Das verwendete Benzin sollte 85 - 95 Oktan (ROZ) oder darüber haben. Es empfiehlt sich die Verwendung von bleifreiem Benzin.

MOTORÖL

Das verwendete Motoröl muß der API Klassifizierung SE, SF oder SG entsprechen und die Viskosität SAE 10W/40 aufweisen. Ist ein Motoröl vom Typ SAE 10W/40 nicht erhältlich, ein geeignetes Öl anhand der Tabelle rechts wählen.

MEHR STREICHEN- ÖL	20W/50										
	10W/40 10W/50										
	10W/40 10W/50										
	10W/30										
TEMP.	°C	-30	-20	-10	0	10	20	30	40		
	°F	-22	-4	4	32	50	68	86	104		

BREMSFLÜSSIGKEIT

Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

⚠ WARNUNG

Da die Bremsanlage dieses Motorrads werkseitig mit einer Bremsflüssigkeit auf Glykolbasis gefüllt wurde, keine andere Bremsflüssigkeit verwenden und nicht verschiedene Bremsflüssigkeiten z.B. eine auf Silikon- und eine auf Petroleumbasis beim Nachfüllen mischen, weil das zu einem beträchtlichen Schaden führt.

Keine Bremsflüssigkeit aus alten, angebrochenen oder unversiegelten Behältern verwenden.
Nie von der letzten Wartung übriggebliebene und über einen längeren Zeitraum aufbewahrte Bremsflüssigkeit wiederverwenden.

TELESKOPGABELÖL

Gabelöl # 10 verwenden.

EINFAHREN

Zur Herstellung finden nur die bestmöglichen Materialien Verwendung und alle maschinell gefertigten Teile sind nach höchsten Qualitätsnormen verarbeitet. Trotzdem ist ein EINFAHREN aller beweglichen Teile erforderlich, bevor der Motor Hochstbelastungen ausgesetzt werden kann. Zukünftige Leistung und Zuverlässigkeit des Motors hängen von der schonenden Behandlung während der Einfahrt ab. Allgemein gilt:

- Beim Einfahren folgende Höchst Drehzahlen einhalten.

Erste 800 km: Unter 6.000 UpM

Bis 1.600 km: Unter 7.500 UpM

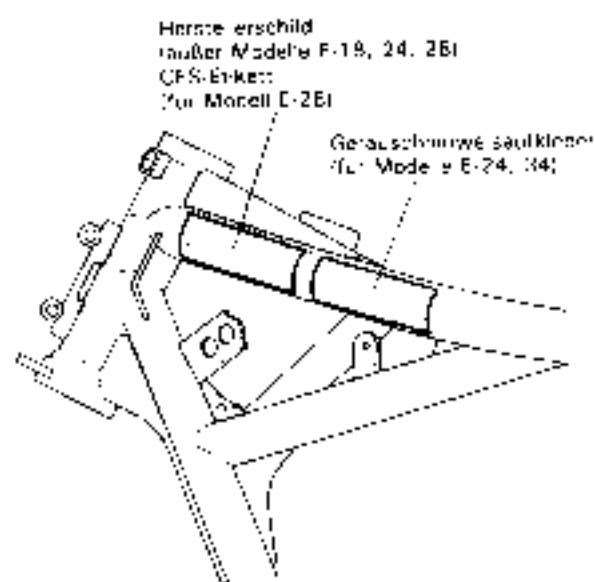
Über 1.600 km: Unter 10.000 UpM

- Nach Einfahren eines Kilometerstands von > 600 km kann das Motorrad in 4. Volllast gefahren werden. Dabei jedoch nie 10.000 UpM überschreiten.

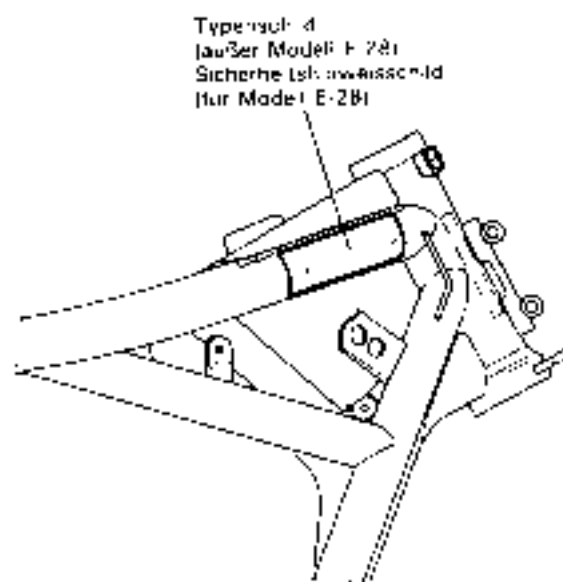
ZYLINDERKENNZEICHNUNG

Die vier Zylinder des Motors werden von links nach rechts (vom Fahrer aus gesehen) als Zylinder 1, 2, 3 und 4 bezeichnet.

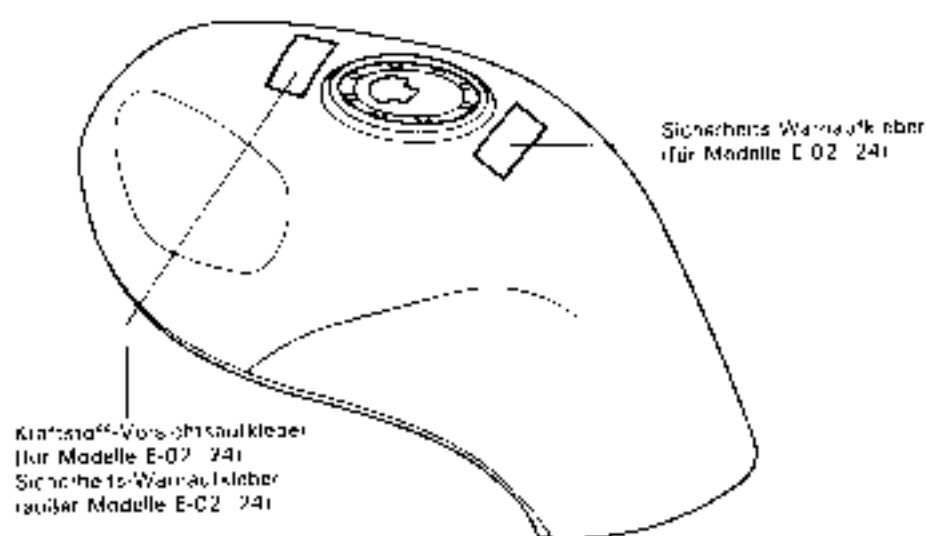
INFORMATIONSAUFSCHRIFTEN

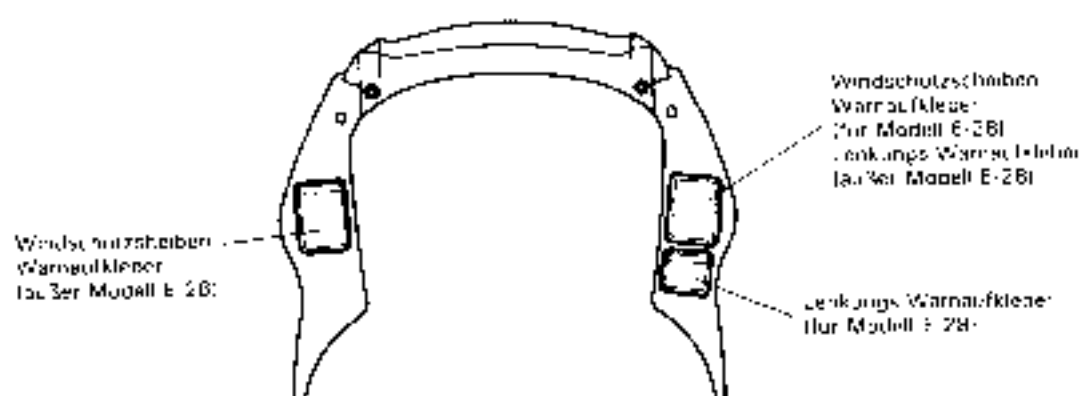
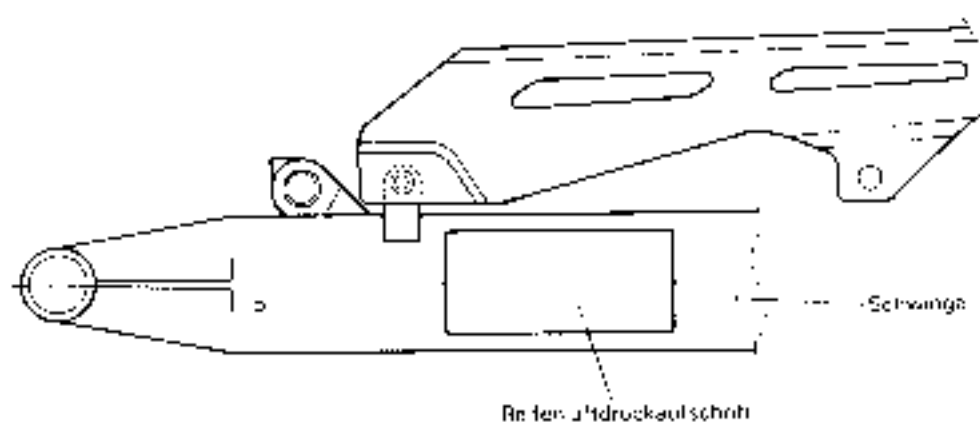
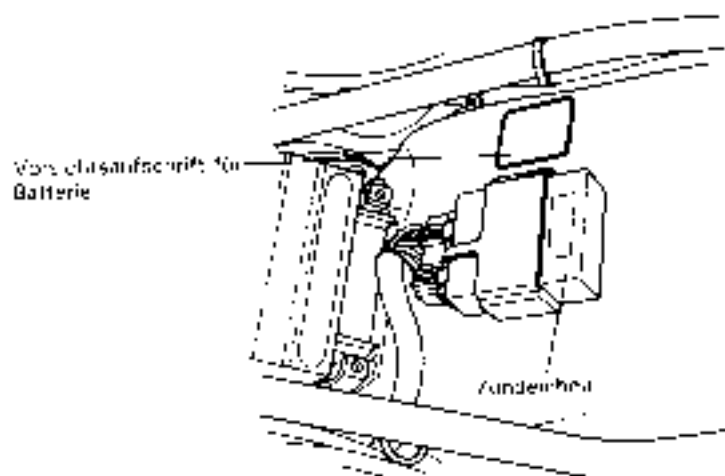


LINKE SEITE



RECHTE SEITE





Für Modell GSF1200CS

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 165 mm	Für Modelle E 15, 16, 17, 22
	2 180 mm	Für Modelle E 18, 39
	2 095 mm	Für sonstige Modelle
Gesamtbreite	790 mm	
Gesamthöhe	1 100 mm	GSF1200
	1 215 mm	GSF1200S
Radstand	1 435 mm	
Bodenfreiheit	130 mm	
Sitzhöhe	835 mm	
Leergewicht	211 kg	GSF1200
	214 kg	GSF1200S

MOTOR

Typ	Luftgekühlter Viertaktmotor mit SACs, DOHC und TSCC
Anzahl der Zylinder	4
Bohrung	79,0 mm
Hub	59,0 mm
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Hubraum	1 157 cm ³
Vergaser	MIKUNI BS*36, vier
Luftfilter	Element aus Vlies
Anlasser	Elektrischer Anlasser
Schmiersystem	Naßsump

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung
Getriebe	5-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 4 aufwärts
Primärübersetzung	1,565 (17/46)
Endübersetzung	3,000 (45/15)
Gangabstufung	
1. Gang	2,384 (31/13)
2. Gang	1,631 (31/19)
3. Gang	1,250 (25/20)
4. Gang	1,015 (23/22)
5. Gang	0,813 (21/23)
Antriebskette	RK GB50MFOZ1, 110 Glieder

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ögedämpft, Feder- vorspannung voll einstellbar
Hinterradaufhängung	Linksystem, ögedämpft, Schraubenfeder, Feder- vorspannung 7-fach einstellbar, Hackprall Dämpfungskraft 4-fach einstellbar
Lenkwinkel	35° (rechts & links)
Nachlaufwinkel	64° 24'
Nachlaufbetrug	107 mm
Wendekreis	2,8 m
Vorderbremse	Scheibenbremse links und rechts
Hinterbremse	Scheibenbremse
Vorderradengröße	120/70 ZR17
Hinterradengröße	180/55 ZR17
Teleskopgabelweg	130 mm
Hinterad-Federweg	134 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (voll transistorisiert)
Zündzeitpunkt	7° vor OT bei 1 500 UpM
Zündkerze	NGK: JR9B
Batterie	12V 36 kC (10 Ah) 10 Std
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Hauptsicherung	30A
Sicherung	15:15·10:15·10A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 4W außer Modelle F 24 und 26
Blitzlicht	12V 21W x 4
Rück Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Lackmittelbeleuchtung	12V 1,7W x 2
Beleuchtung der Kraftstoffanzeige	12V 1,7W
Drehzahlmesserbeleuchtung	12V 1,7W
Neutraleinzelampchen	12V 3W
Fernlichtanzeigelampchen	12V 3W
Blinkeranzeigelampchen	12V 3W x 2
Öldruckanzeigelampchen	12V 3W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich Reserve	19,0 l
Reserve	4,5 L
Motoröl, Ölwechsel	3 300 m
mit Filterwechsel	3 500 m
Überholung	4 600 m
Teleskopgabelöl	516 m

Technische Änderungen vorbehalten

LAND BZW. GEBIET

Das Symbol links steht für das jeweilige Land bzw. Gebiet rechts.

SYMBOL	LAND bzw. GEBIET
E-02	England
E-04	Frankreich
E-15	Finnland
E-16	Norwegen
E-17	Schweden
E-18	Schweiz
E-21	Belgien
E-22	Deutschland
E-24	Australien
E-25	Niederlande
E-26	Dänemark
E-28	Kanada
E-34	Italien
E-39	Österreich
E-53	Spanien

Die Ländercodes E-15, 16 und 26 sind in Code E-17 enthalten.

Die Ländercodes E-21 und 53 sind in Code E-34 enthalten.

Der Ländercode E-39 ist in Code E-18 enthalten.

PERIODISCHE WARTUNG

2

INHALT

PLAN FÜR PERIODISCHE WARTUNG	2- 1
TABELLE FÜR PERIODISCHE WARTUNG	2- 1
SCHMIERSTELLEN	2- 2
WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG	2- 3
STÖSSELSPIEL	2- 3
ZÜNDKERZE	2- 4
AUSPUFFROHRSCHRAUBEN UND SCHALLDÄMPFER- SCHRAUBEN	2- 5
LUFTFILTERELEMENT	2- 6
MOTORÖL UND ÖLFILTER	2- 7
KRAFTSTOFFLEITUNG	2- 8
MOTORLEERLAUFDREHZAHL	2- 9
GASZUGSPIEL	2- 9
VERGASER-SYNCHRONISIERUNG	2- 9
KUPPLUNG	2-10
ANTRIEBSKETTE	2-11
BREMSE	2-13
REIFEN	2-16
LENKUNG	2-17
TELESKOPGABEL	2-17
HINTERRADAUFHÄNGUNG	2-17
FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN	2-18
ÜBERPRÜFUNG DES VERDICHTUNGSDRUCKS	2-20
ÜBERPRÜFUNG DES ÖLDRUCKS	2-21

PLAN FÜR PERIODISCHE WARTUNG

Folgende Tabelle enthält die empfohlenen Zeitangaben für alle periodischen Wartungsarbeiten, die erforderlich sind, um das Motorrad in Bestleistung und höchster Wirtschaftlichkeit zu halten. Die Angaben sind je nach Bedarf in Form von Kilometern, Meilen und Zeit.

HINWEIS:

Ein häufigeres Warten kann an einem Motorrad erfolgen, das anspruchsvollen Bedingungen ausgesetzt ist.

TABELLE FÜR PERIODISCHE WARTUNG

	Abstand	1 000	6 000	12 000	18 000	24 000
Gegenstand	km Monate					
Stößelspiel		I	—	I	—	I
Zündkerze			I	R	I	R
Auspuffrohrschrauben und Schalldämpfer- schrauben		—		I		T
Luftfilter			I	I	R	I
Motoröl		R	R	R	R	R
Motorölfilter		I			R	
Kraftstoffleitung			Alle 4 Jahre erneuern			
Monatsserienlaufenzahl		I	I	I	I	I
Gaszugspiel		I	I	I	I	I
Vergaser-Synchronisierung		—	—	—	—	I
Kupplungsschlauch			Alle 4 Jahre erneuern			
Kupplungsflüssigkeit			Alle 2 Jahre erneuern			
Antriebskette			Alle 1 000 km Reinigen und schmieren			
Bremse		I	I	I	I	I
Bremseleitung			Alle 4 Jahre erneuern			
Bremsschüssigkeit			Alle 2 Jahre erneuern			
Reifen		I	I	I	I	I
Lenkung		I	I	I	I	I
Teleskopgabel		—	—	I	—	I
Hinterradaufhängung		I	I	I	I	I
Fahrgestellschrauben und -muttern		T	T	T	T	T

I = Inspektion und ggf. einstellen, reinigen, schmieren bzw. erneuern

C = Reinigen

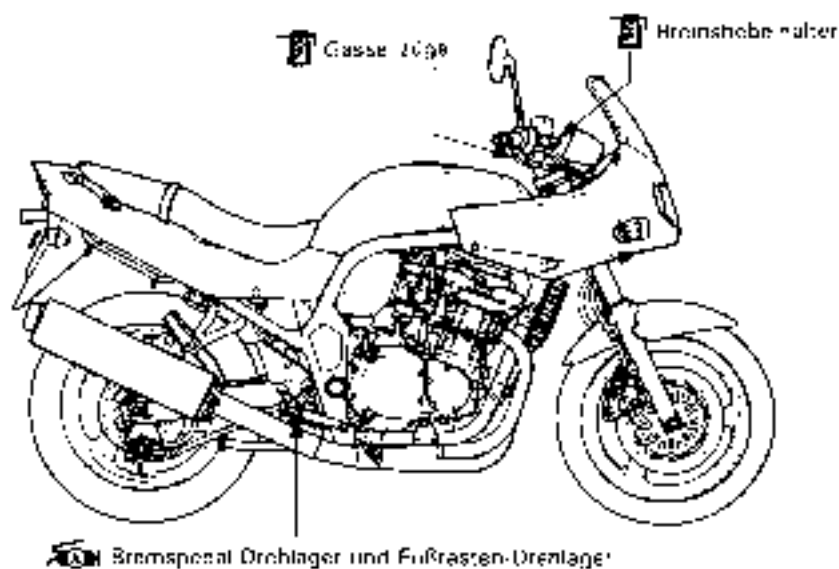
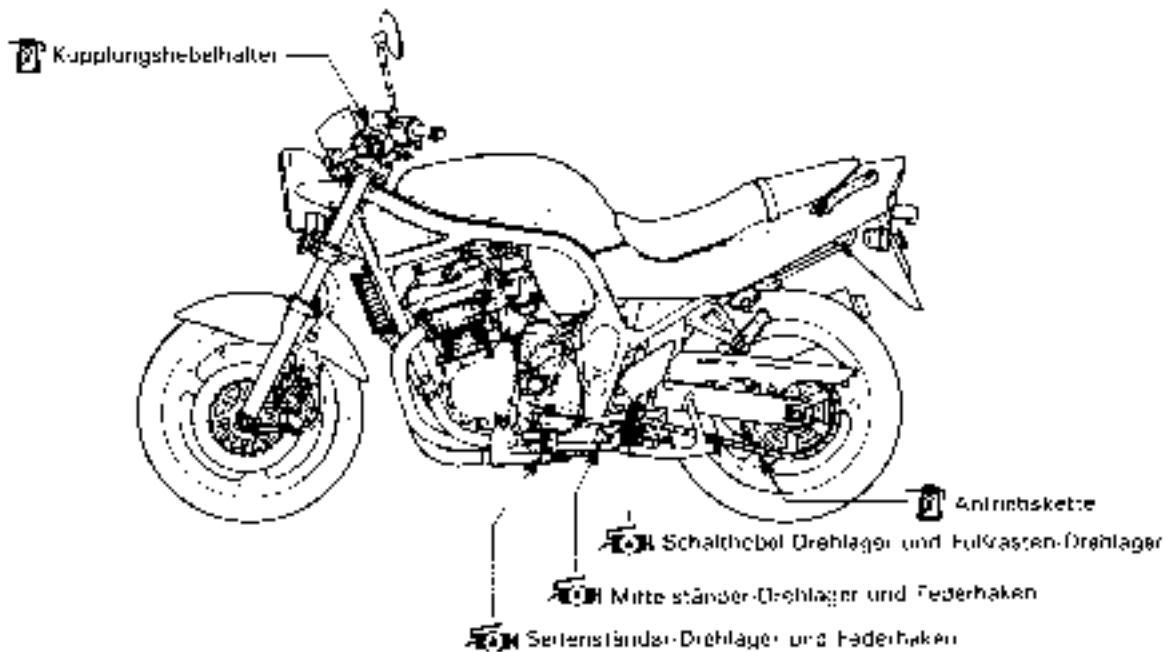
R = Erneuern

T = Anziehen

SCHMIERSTELLEN

Richtige Schmierung ist für einwandfreien Betrieb und lange Lebensdauer aller beweglichen Teile des Motorrads wichtig.

Die Hauptschmierstellen sind wie folgt:



HINWEIS:

- Vor dem Schmieren eines Teils Rost, Fett, Öl, Schmutz und Ruß entfernen
- Alle freiliegenden Teile, die Rostgefahr ausgesetzt sind, müssen nach Regenfahrten oder Nässe mit einem Rostschutzmittel eingespritzt werden.

WARTUNG UND OPTIMALE EINSTELLUNG

Dieser Abschnitt behandelt die erforderlichen Wartungsarbeiten für jeden Posten im Plan für periodische Wartung.

STÖßELSPIEL

Nach den ersten 1 000 km (1 Monat), dann alle 12 000 km (12 Monate) nachziehen.

- Die rechte und linke Verkleidung abnehmen. ... (für GSF1200SI)
- Sitzbank und Kraftstofftank entfernen.
- Alle Zündkerzen herausnehmen.
- Zylinderkopfhaube abnehmen.

Das Ventilspiel für die Einlaßventile verschieden. Stoßelspiel überprüfen und einstellen 1) zum Zeitpunkt der periodischen Wartung, 2) bei Wartung des Ventilmechanismus und 3) bei Verstellung der Nockenwellen nach Ausbau zu Wartungszwecken.

Stößelspiel (bei kaltem Motor):

EIN : 0,10- 0,15 mm

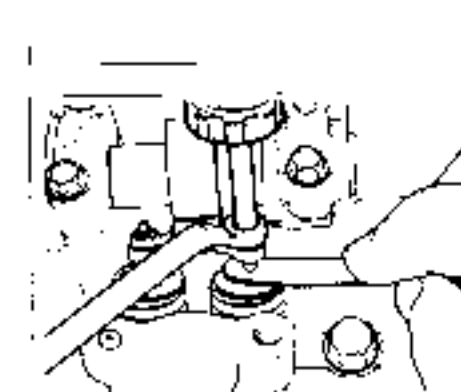
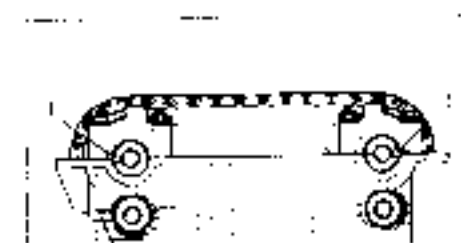
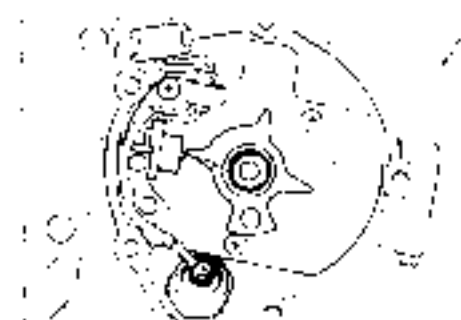
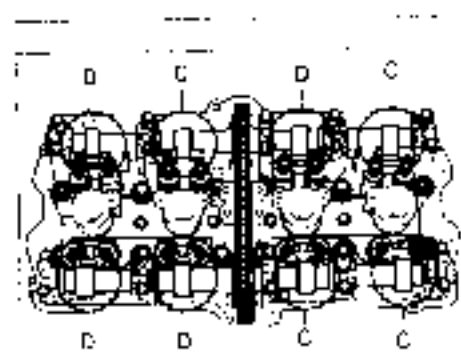
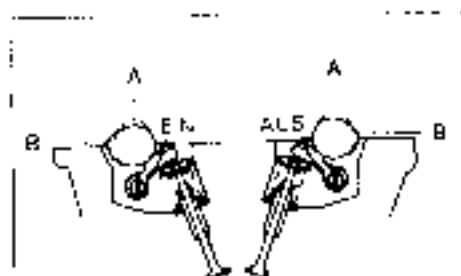
AUS: 0,18- 0,23 mm

HINWEIS:

- Der Nocken muß sich bei Überprüfung des Stoßelspiels in Stellung A oder B befinden. Andernfalls Ventilspiel einstellen. Das Spiel nur messen, wenn der Nocken in einer der beiden Stellungen ist.
- Das vorgeschriebene Spiel gilt bei KALTEM Motor.
- Kurbelwelle zur Überprüfung des Spiels mit 19 mm Schlüssel in normaler Laufrichtung drehen. Alle Zündkerzen entfernen.
- Kurbelwelle drehen, bis die Markierung "T" am Rotor auf die Mitte der Suchspule zeigt und die Einkerbungen 1 am rechten Ende beider Kurbelwellen (Aus und Ein) wie abgebildet stehen. In dieser Lage Stoßelspiel der Ventile C (Ein und Aus von Zylinder 1, Aus von Zylinder 2 und Ein von Zylinder 3) messen.

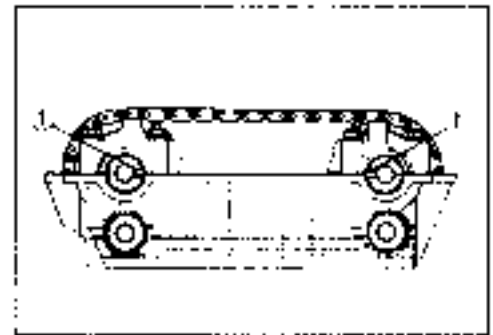
- Eine Fühlerlehre zwischen Einstellschraube und Ventilschaft-Ende einrücken. Wenn das Spiel nicht der Spezifikation entspricht, muß es mit Hilfe des Spezialwerkzeugs eingestellt werden.

 09900-20903: Fühlerlehre
09917-14920: Ventileinstellwerkzeug



- Kurbelwelle um 360° (eine Umdrehung) drehen, um die Markierung "T" am Rotor auf die Mitte der Suchspule und die Einkerbungen 1 in die abgebildete Stellung zu bringen.
- Spiel an den übrigen Ventilen D messen und ggf. einstellen.

Nockenstellung	Stellung von Einkerbung 1	
	Einlaßnockenwelle	Auslaßnockenwelle
C		
D		



- Beim Aufsetzen der Zylinderkophaube SUZUKI BOND NO.1207B auf Nüt an Zylinderkophaube und Kappen am Nockenwellenende geben. (Siehe Seite 3-69.)

99000-31140: SUZUKI BOND NO.1207B

- Schrauben an Zylinderkophaube im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Schraube der Zylinderkophaube: 14 N·m (1,4 kg-m)

⚠ ACHTUNG

Die Werte für das Ventilspiel des rechten und linken Ventils müssen annähernd gleich sein.

ZÜNDKERZE

Nach 8 000 km (8 Monate) und 18 000 km (18 Monate) überprüfen und alle 12 000 km (12 Monate) erneuern.

- Sitzbank und Kraftstofftank abnehmen.
- Alle Zündkerzen entfernen.

HINWEIS:

Läßt sich der Zündkerzenstecker schwer entfernen, Stecker mit einem Schraubenzieher anklopfen

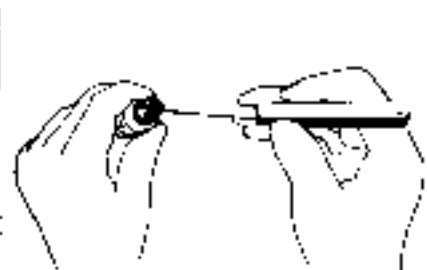
09930-10121: Garnitur Zündkerzenschlüssel

Empfohlene Zündkerze

	Standard	Kalte Kerze	Heiße Kerze
NGK	JR9B	JR10B	JR8B

ÖLKOHLEABLAGERUNGEN

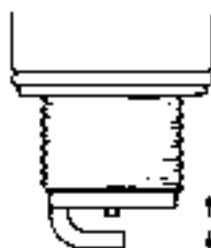
Ölkohleablagerungen auf der Zündkerze überprüfen.
Ölkohleablagerungen auf der Zündkerze mit einem Zündkerzen-Reinigungsgerät oder mit einem spitzen Werkzeug vorsichtig entfernen.

**ELEKTRODENABSTAND**

Richtig eingestellten Elektrodenabstand mit einer Fühlerlehre messen. Sonst auf folgenden Abstand bringen.

Elektrodenabstand	Standard
	0,6 0,7 mm

 09900-20803- Fühlerlehre

**ZUSTAND DER ELEKTRODE**

Elektrode auf Abnutzung oder Verformung überprüfen. Bei übermäßiger Abnutzung oder Verformung Zündkerze erneuern. Zündkerze auch bei gebrochenem Isolator, beschädigtem Gewinde u.ä. erneuern.

⚠ ACHTUNG

Bei Auswechseln der Zündkerze auf Gewindegröße und -länge achten. Bei zu geringer Gewindelänge lagert sich Ölkohle in der Gewindebohrung ab, was zu einem Motorschaden führen kann.

AUSPUFFROHRSCHAUBEN UND SCHALLDÄMPERSCHAUBEN

Nach den ersten 1 000 km (1 Monat), dann alle 12 000 km (12 Monate) nachziehen.

- Die Schrauben der Auspuffrohrschell und die Schalldämpfer-Befestigungsschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 Auspuffrohrschrauben: 23 N-m (2,3 kg-m)
Schalldämpfer-Befestigungsschrauben: 29 N-m (2,9 kg-m)



LUFTFILTERELEMENT

Alle 5 000 km (6 Monate) nachsehen und Alle 18 000 km (18 Monate) erneuern

- Sitz und den Kraftstoffhahn ausbauen.
- Schrauben entfernen und Luftfilterelement entnehmen.
- Mit einem Luftschlauch Staub gründlich vom Filterelement blasen

⚠ ACHTUNG

Luftdruck stets auf der Innenseite des Filterelements anwenden. Bei Luftdruck auf der Außenseite wird der Schmutz in die Poren des Filterelements gedrückt, was den Luftstrom durch das Filterelement unterbindet.



- Gereinigten oder neuen Filtereinsatz in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wiedereinbauen.
- Beim Einsetzen des Luftfilterelements in das Filtergehäuse muß das ⚡ Zeichen A oben liegen.



⚠ ACHTUNG

Bei Fahrten unter staubigen Bedingungen Luftfiltereinsatz öfter reinigen. Der sicherste Weg, den Motorverschleiß zu beschleunigen, besteht darin, keinen oder einen falschen Einsatz zu verwenden. Luftfilter stets in einwandfreiem Zustand halten. Das Leben des Motors hängt weitgehend von diesem Teil ab!

HINWEIS:

Beim Reinigen des Luftfiltereinsatzes den Abgasstopfen entfernen und angesammeltes Wasser aus dem Abgaserschlauch herausklopfen lassen.

MOTORÖL UND ÖLFILTER

(MOTORÖL)

Erstmals nach 1 000 km (1 Monat) und dann alle 6 000 km (6 Monate) erneuern.

(ÖLFILTER)

Erstmals nach 1 000 km (1 Monat) und dann alle 18 000 km (18 Monate) erneuern.

Öl bei warmem Motor wechseln. Ölfilter in obigen Zeitabständen beim Ölwechsel erneuern.

- Das Motorrad auf dem Mittelständer in senkrechter Position abstellen.
- Eine Ölwanne unter den Motor halten, Ablasschraube (1) und Einfüllverschluß (2) entfernen und Motoröl ablassen.
- Ölfilter (3) mit Spezialwerkzeug entfernen.
- Dichtung des neuen Filters vor dem Einbau leicht mit Motoröl benetzen.
- Neues Filter mit der Hand hineindreihen, bis man fühlt, daß die Filterdichtung die Paßfläche berührt. Dann 2 Umdrehungen mit Spezialwerkzeug anziehen.

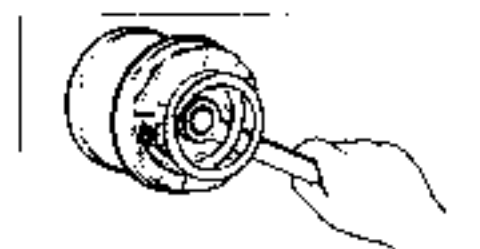
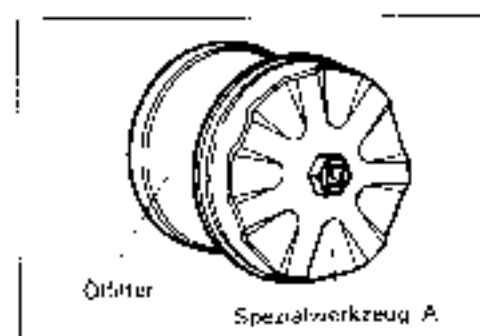
 09915-40610: Ölfilterschlüssel

HINWEIS:

Filter mit Spezialwerkzeug richtig anziehen. Filter nie von Hand anziehen.

▲ ACHTUNG

Ausschließlich ORIGINAL ÖLFILTER FÜR SUZUKI MOTORRÄDER verwenden, da Originalölfilter anderer Hersteller und markenfreie Teile in Gewindemaßen (Durchmesser der Gewindebohrung und Gewindeabstand), Filterleistung und Lebensdauer verschieden sein könnten, was zu einem Motorschaden oder Öllecks führen kann. Originalölfilter für SUZUKI Automobile sind ebenfalls nicht für Motorräder verwendbar.



Nach Berühren der Dichtung
2 Umdrehungen anziehen

- Ablassschraube 1 festziehen und durch die Öleinfüllöffnung frisches Öl nachfüllen. Der Motor faßt etwa 3,3 L Öl. Öl der API-Klassifikation SE, SF oder SG mit der Viskosität SAE 10W/40 verwenden.
- Motor anlassen und einige Sekunden im Leerlauf laufen lassen.
- Motor abstellen und etwa eine Minute warten. Dann Ölstand am Sichtglas 2 überprüfen. Liegt der Pegel unter der Marke "F", Öl bis dahin nachfüllen.



ERFORDERLICHE MOTORÖLMENGE

Ölwechsel: 3,3 L

Filterwechsel: 3,5 L

Motorüberholung: 4,6 L

KRAFTSTOFFLEITUNG

Alle 6 000 km (6 Monate) überprüfen.

Alle 4 Jahre erneuern.



MOTORLEERLAUFDREHZAHL

Erstmals nach 1 000 km (1 Monat) und dann alle 6 000 km (6 Monate) überprüfen.

HINWEIS:

Diese Einstellung bei warmem Motor vornehmen.

- Drehzahlmesser anschließen.
- Motor anlassen und Drehzahl durch Drehen der Gasschieber-Anschlagschraube irgendwo zwischen 1 100 und 1 300 UpM einstellen.

Leerlaufdrehzahl:

- 1 200 $\pm$ 100 UpM Für Modell E-18
- 1 200 $\pm$ 100 UpM Für Sonstige Modelle

GASZUGSPIEL

Erstmals nach 1 000 km (1 Monat) und dann alle 6 000 km (6 Monate) überprüfen.

Vor der Einstellung des Gaszugspiels muß zuerst der Rückstellzug und dann der Betätigungszug eingestellt werden.

Spiel A des Rückstellzugs

Das Spiel des Rückstellzugs A muß 0,5 bis 1,0 betragen. Den Gaszug nach den folgenden Anweisungen einstellen.

- Kontermutter 1 lockern und Steilschraube 2 hinein- oder herausdrehen, bis sich das vorgeschriebene Spiel ergibt.
- Steilschraube halten und Kontermutter 1 anziehen.

Spiel B des Betätigungszugs

Das Spiel B des Gaszugs sollte 0,5 – 1,0 mm betragen. Die Einstellung erfolgt auf die gleiche Weise wie beim Rückstellzug.

Spiel (A + B) des Gaszugs: 0,5 – 1,0 mm

A WARNUNG

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

VERGASER-SYNCHRONISIERUNG

Alle 12 000 km (12 Monate) überprüfen.

Siehe Seite 4 15



KUPPLUNG

(KUPPLUNGSFLÜSSIGKEIT)

Alle 12 000 km (12 Monate) überprüfen.
Die Flüssigkeit alle 2 Jahre ersetzen.

(KUPPLUNGSSCHLAUCH)

Alle 6 000 km (6 Monate) überprüfen.
Den Schlauch alle 4 Jahre ersetzen.

STAND DER KUPPLUNGSFLÜSSIGKEIT

- Das Motorrad in einer senkrechten Position abstellen und den Lenker in Geradeausstellung bringen.
- Den Stand der Kupplungsflüssigkeit überprüfen, wobei die untere Linie am Reservoir der Kupplungsflüssigkeit als Bezugsmarkierung dient.
- Wenn der Stand unter die Markierung abgesunken ist, mit BREMSFLÜSSIGKEIT der nachstehend angegebenen Spezifikation auffüllen.

 Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

WARNUNG

Das Kupplungssystem dieses Motorrads ist mit einer auf Glykol basierenden Flüssigkeit gefüllt. Es dürfen keine Flüssigkeiten anderer Spezifikationen, die zum Beispiel auf Silikon- oder Petroleum-Basis beruhen-verwendet oder mit der vorhandenen Flüssigkeit gemischt werden. Ebenso darf keine Bremsflüssigkeit aus alten, gebrauchten oder unverschlossenen Behältern verwendet werden. Niemals Bremsflüssigkeit wieder einfüllen, die von vorherigen Wartungsarbeiten übriggeblieben ist oder die für längere Zeit aufgehoben wurde. Den Kupplungsschlauch und die Anschlußstellen auf Risse und Ölverlust überprüfen.



ENTLÜFTEN DES KUPPLUNGSSYSTEMS

Das Kupplungssystem kann nach den folgenden Anweisungen entlüftet werden:

- Das Motorrad in einer senkrechten Position abstellen und den Lenker in Geradeausstellung bringen.
- Das Reservoir des Hauptzylinders bis zur oberen Kante des Prüffenster auffüllen. Den Deckel wieder anbringen, um ein Eindringen von Verschmutzung zu vermeiden.
- Einen Schlauch am Entlüftungsventil anbringen und das andere Ende in einen geeigneten Behälter legen.
- Den Kupplungshebel mehrere Male kurz hintereinander ziehen und loslassen, dann den Hebel vollkommen anziehen und in dieser Position halten. Das Entlüftungsventil lösen, indem es um eine Vierte umeinander gedreht wird und die Flüssigkeit in den Behälter läuft. Hierdurch reduziert sich der am Kupplungshebel anliegende Druck, und der Hebel berührt dann den Lenkergriff. Danach das Ventil zudrehen, den Kupplungshebel wiederholt drücken und dann gedrückt halten und das Ventil wieder öffnen. Dieser Vorgang ist zu wiederholen, bis die austretende Flüssigkeit keine Luftblasen mehr enthält.
- Das Entlüftungsventil schließen und den Schlauch anziehen. Das Reservoir mit Bremsflüssigkeit bis zur oberen Kante des Prüffenster auffüllen.

 Entlüftungsventil: 8 N·m (0,6 kg·m)



ANTRIEBSKETTE

Erstmals nach 1 000 km (1 Monat) und dann alle 6 000 km (6 Monate) überprüfen.

Alle 1 000 km reinigen und schmieren.

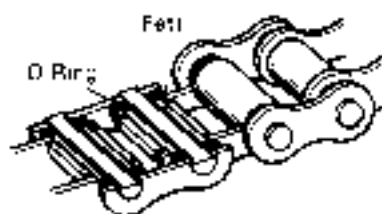
Antriebskette auf folgende mögliche Mängel ansehen (Das Motorrad auf dem Mittelständer abstellen, das Getriebe in die Neutralstellung schalten und dann das Hinterrad langsam mit der Hand drehen.):

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

Bei irgendeinem Defekt Antriebskette erneuern.

HINWEIS:

Antriebskette bei Erneuerung samt Ritzel erneuern.



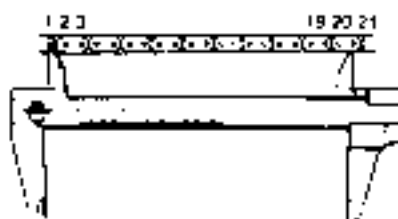
ÜBERPRÜFEN

- Splint entfernen. (Für Modell Kanada)
- Achsmutter ① lösen.
- Beide Sicherungsmuttern ② der Ketteneinsteller lösen.
- Antriebskette durch Anziehen der beiden Kettenspannerschrauben ③ durchspannen.



- 21 Nietbolzen (20 Abstände) auf der Kette abzählen und den Abstand zwischen den beiden Punkten messen. Bei Überschreitung der Verschleißgrenze Kette erneuern.

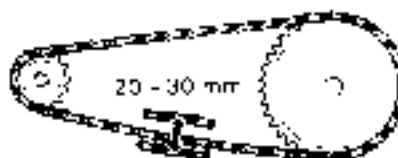
Länge der Antriebskette über 20 Abstände	Verschleißgrenze 319,4 mm
---	------------------------------



EINSTELLEN

- Beide Kettenspannerschrauben ③ lockern bzw. anziehen, bis die Kette an der Mitte zwischen Antriebs- und Kettenrad einen Durchhang von 20 - 30 mm aufweist. Die Markierungen ④ an beiden Kettenspannern muß sich auf der Meßskala an gleicher Stelle befinden, damit Vorder- und Hinterrad genau ausgerichtet sind.
- Zur genauen Einstellung Motorrad auf Seitenständer stellen.
- Nach Einstellung des Kettendurchhangs Achsmutter ① mit vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.
- Beide Sicherungsmuttern ② der Ketteneinsteller festziehen.

Hinterachsmutter: 100 N·m (10,0 kg·m)



REINIGEN UND SCHMIEREN

- Kette in Kerosin auswaschen. Bei Neigung der Kette zu schnellerem Rosten Abstände verkürzen.

⚠ ACHTUNG

Nicht Trichloräthylen, Benzin oder ähnliches verwenden. Diese Flüssigkeiten haben eine zu starke Lösungskraft für diese Kette und können, was wichtiger ist, die O-Ringe (bzw. Dichtringe) beschädigen, die das Fett zwischen Buchse und Nietbolzen halten. Nicht vergessen, daß eine hohe Lebensdauer der Kette auf dem Vorhandensein von Fett in diesem Zwischenraum beruht.

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

⚠ ACHTUNG

- Nicht ein als "Antriebskettenöl" erhältliches Öl verwenden. So ein Öl kann die O-Ringe (bzw. dichtringe) beschädigen.
- Die Standardkette ist RK GB50MFQZ1. SUZUKI empfiehlt als Austauschkette diese Standardketten.



BREMSE

(BREMSE)

Erstmals nach 1 000 km (1 Monat) und dann alle 6 000 km (6 Monate) überprüfen.

(BREMSSCHLAUCH UND BREMSFLÜSSIGKEIT)

Alle 6 000 km (6 Monate) überprüfen. Bremsschläuche alle 4 Jahre erneuern. Bremsflüssigkeit alle 2 Jahre wechseln.

BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND

- Motorrad senkrecht halten und Lenker gerade ausrichten.
- Bremsflüssigkeitsstand überprüfen. Dazu unteren Strich am vorderen und hinteren Bremsflüssigkeitsbehälter ansehen.
- Liegt der Pegel unter dem unteren Strich, Bremsflüssigkeit folgender Spezifikation nachfüllen.

ITZ Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

⚠ WARNUNG

Die Bremsanlage dieses Motorrads ist mit einer Bremsflüssigkeit auf Glykolbasis gefüllt. Nicht andere Bremsflüssigkeiten verwenden oder zumischen-z.B. auf Silikon- oder Petroleumbasis. Keine Bremsflüssigkeit aus alten, angebrochenen oder unversiegelten Behältern verwenden. Nie von der letzten Wartung übriggebliebene und über einen längeren Zeitraum aufbewahrte Bremsflüssigkeit wiederverwenden.

⚠ WARNUNG

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

BREMSEKLÖTZE

Der Verschleiß von Bremsklötzen lässt sich anhand der auf dem Bremsklotz eingekunnten Verschleißmarke 1 ermitteln. Geht der Verschleiß über diese Marke hinaus, Bremsklötze erneuern. (Siehe Seiten 5-16 und 5-42.)

⚠ ACHTUNG

Bremsklötze als Garnitur erneuern, da sonst die Bremsleistung beeinträchtigt wird.



BREMSPEDALHÖHE

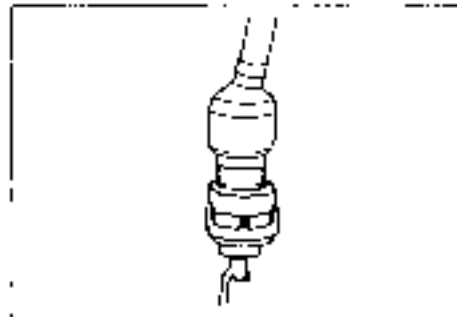
- Kontermutter 1 lockern und Gestänge 2 drehen, bis das Bremspedal 55 mm A unter der Oberkante der Fußraste liegt.
- Durch Wiederanziehen der Kontermutter 1 Gestänge 2 in der richtigen Stellung sichern.

Bremspedalhöhe A = 55 mm



BREMSLICHTSCHALTER

Bremslichtschalter hinten so einstellen, daß das Bremslicht bei Drücken des Bremspedals kurz vor dem Ansprechen der Bremsen aufleuchtet.



ENTLÜFTEN DES BREMSKREISES

Luft im Bremskreis wirkt wie ein Kissen und nimmt einen Großteil des im Hauptbremszylinder aufgebauten Drucks auf, was die volle Bremsleistung des Bremsmittels mindert. Luft zeigt sich durch "Schwammigkeit" im Bremshebel und durch fehlende Bremskraft. Angesichts der Gefahr, die Luft im Bremskreis für Maschine und Fahrer bedeutet, ist es unerlässlich, nach Wiedezusammenbau der Bremse und Wiederherstellung der Bremsanlage den Bremskreis wie folgt zu entlüften:

- Behälter im Hauptbremszylinder bis zum Strich "UPPER" auffüllen. Behälterdeckel wieder aufsetzen, damit kein Schmutz in den Behälter kommt.
- Einen Schlauch am Entlüftungsventil des Bremsmittels anbringen und sein freies Ende in einen Auffangbehälter hängen.
- Vorderbremse: Am Entlüftungsventil entlüften
- Bremshebel in rascher Folge mehrmals drücken und loslassen, dann ganz durchdrücken, ohne loszulassen. Entlüftungsventil um eine Vierteldrehung öffnen, so daß die Bremsflüssigkeit in den Auffangbehälter läuft, dadurch weicht der Druck und der Bremshebel berührt den Lenkergriff. Dann Ventil schließen. Bremshebel pumpen und drücken und Ventil wieder öffnen. Diesen Vorgang so lange wiederholen, bis die in den Auffangbehälter fließende Bremsflüssigkeit keine Luftblasen mehr enthält.

HINWEIS:

Beim Entlüften der Bremsanlage ggf. Bremsflüssigkeit in den Behälter nachfüllen. Es muß stets etwas Flüssigkeit sichtbar im Behälter sein.

- Entlüftungsventil schließen und Schlauch abziehen. Reservoir mit Bremsflüssigkeit bis zur oberen Kante des Prülfensters auffüllen.

U Entlüftungsventil: 8 N·m (0,8 kg·m)

⚠ ACHTUNG

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

- Im Unterschied zur Entlüftung der Vorderbremse wird bei Entlüftung der Hinterbremse deren Hauptbremszylinder von einem Pedal gesteuert.



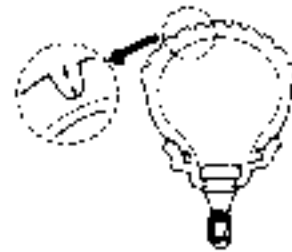
REIFEN

Alle 6 000 km (6 Monate) überprüfen.

REIFENPROFIL

Ein Fahren der Maschine mit stark abgefahrenen Reifen verringert die Fahrstabilität und erhöht in der Folge das Gefahremoment. Es empfiehlt sich daher dringend die Erneuerung von Reifen bei Unterschreitung folgender Profiltiefen:

Reifenmindestprofil: **VORNE 1,6 mm**
HINTEN 2,0 mm



REIFENDRUCK

Bei zu hohem bzw. zu niedrigem Reifendruck verschlechtert sich das Lenken und erhöht sich der Reifenverschleiß. Um ein gutes Fahrverhalten und eine lange Lebensdauer der Reifen zu gewährleisten, stets den richtigen Reifendruck einhalten. Der Luftdruck bei kalten Reifen ist wie folgt:

LUFTDRUCK REI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT BEIFÄHRER	
	kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
VORNE	250	2,50	250	2,50
HINTEN	250	2,50	250	2,50



⚠ ACHTUNG

Der Standardreifen an diesem Motorrad ist 120/70 ZR17 für vorne (MICHELIN MAKADAM 90X M oder BRIDGESTONE BT-54F F) und 180/55 ZR17 für hinten (MICHELIN MACADAM 90X M oder BRIDGESTONE BT-54R G). Verwendung von anderen als den vorgeschriebenen Reifen kann zu verschlechtertem Fahrverhalten führen. Die Verwendung von SUZUKI Originalreifen wird dringend empfohlen.

LENKUNG

Erstmals nach 1 000 km (1 Monat) und dann alle 12 000 km (12 Monate) überprüfen.

Zur besseren Handhabung ist die Lenkung mit Kegelrollenlagern bestückt. Damit die Lenkung leichtgängig und das Fahren sicher ist, muß die Lenkung richtig eingestellt sein. Eine zu strenge Lenkung verhindert ein leichtes Bewegen des Lenkers und eine zu lockere verursacht ein schlechtes Fahrverhalten. Maschine aufstützen, so daß das Vorderrad vom Boden abhebt. Bei gerade ausgerichteterm Rad Gleitrohr in Achsröhre fassen, nach vorne ziehen und überprüfen, ob auch kein Spiel in der Teleskopgabel umhert vorhanden ist. Bei Spiel Lenkagge einstellen. (Siehe Seite 5-33 dieser Anleitung.)



TELESKOPGABEL

Alle 12 000 km (12 Monate) überprüfen.

Teleskopgabel auf Undichtigkeit, Riefen und Kratzer an der Außenfläche der Standrohre überprüfen. Defekte Teile ggf. erneuern. (Siehe Seite 5-22.)

HINTERRADAUFHÄNGUNG

Alle 12 000 km (12 Monate) überprüfen.

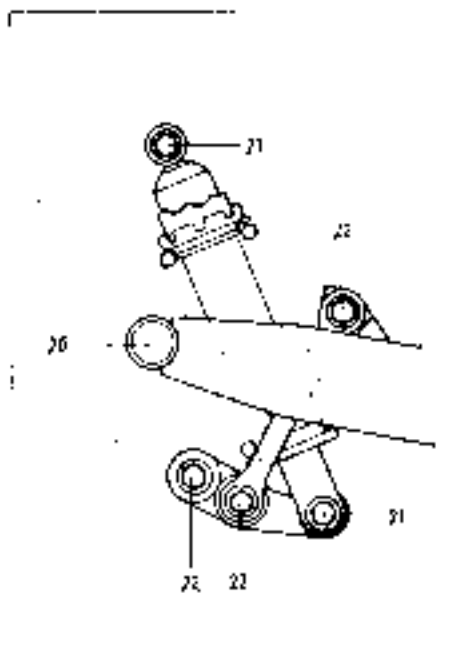
Hinteren Stoßdämpfer auf Undichtigkeit ansehen und überprüfen, ob in der Schwingeinheit auch kein Spiel vorhanden ist.

FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN

Erstmals nach 1 000 km (1 Monat) und dann alle 6 000 km (6 Monate) nachziehen.

Sich vergewissern, daß alle Schrauben und Muttern des Fahrgestells mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festgezogen wurden. (Für die Position am Motorrad der nachstehend aufgeführten Schrauben und Muttern siehe auf Seite 2-19 beziehen.)

Gegenstand	N·m	kg·m
1 Mutter am Lenkkopf	65	6,5
2 Schraube an der oberen Gabelbrücke	23	2,3
3 Schraube an der unteren Gabelbrücke	23	2,3
4 Hutschraube an der Teleskopgabel	23	2,3
5 Vorderachse	65	6,5
6 Vorderachs Sicherungsschraube	23	2,3
7 Lenkerklemmschrauben	23	2,3
8 Befestigungsschraube für Hauptbremszylinder der Vorderbremse	10	1,0
9 Befestigungsschraube für Vorderradbremssattel	39	3,9
10 Haltestift der vorderen Bremsklötze	18	1,8
11 Schraube an Bremsleitungsverbindung (vorne und hinten)	23	2,3
12 Entlüftungsventil (Brems- und Kupplung)	8	0,8
13 Schraube an Brems Scheibe (vorne und hinten)	23	2,3
14 Befestigungsschraube für Hinterradbremssattel	25	2,5
15 Schraube am Hinterradbremssattelgehäuse	30	3,0
16 Befestigungsschraube für Hauptbremszylinder der Hinterbremse	23	2,3
17 Sicherungsmutter der Hinterradbremse	18	1,8
18 Befestigungsschraube für Halterung der vorderen Fußrasten	23	2,3
19 Schraube an vorderer Fußraute	39	3,9
20 Schwingachsmutter	100	10,0
21 Befestigungsmutter für hinteres Federlied (oben und unten)	50	5,0
22 Befestigungsmutter für hinteren Dämpfernebel; hintere Dämpferstange	78	7,8
23 Hinterachsmutter	100	10,0
24 Kettenradmutter	60	6,0
25 Mutter des hinteren Bremsankers	35	3,5
26 Befestigungsschraube für Hauptzylinder der Kupplung	10	1,0
27 Kupplungsschlauch-Verbindungsschraube	23	2,3



ÜBERPRÜFUNG DES VERDICHTUNGSDRUCKS

Die Verdichtung eines Zylinders ist ein guter Hinweis auf seinen inneren Zustand. Die Entscheidung, einen Zylinder zu überholen, beruht oft auf den Ergebnissen eines Kompressionstests. Protokoll 6 über die periodische Wartung bei der Vertragswerkstatt enthalten auch die Kompressionsmeßwerte von jedem Kundendienst.

VERDICHTUNGSDRUCK

Standard	Grenzwert	Unterschied
1 250 kPa (12,5 kg/cm ²)	875 kPa (8,75 kg/cm ²)	200 kPa (2 kg/cm ²)

Niedriger Verdichtungsdruck kann auf eine der folgenden Bedingungen verweisen:

- Zylinderwandung stark abgenutzt
- Kolben oder Kolbenringe verschlissen
- Kolbenringe in Nut festsitzend
- Ventilsitz schief
- Zylinderkopfdichtung rissig oder sonst defekt

Motor in folgenden Fällen überholen:

- Der Verdichtungsdruck in einem der Zylinder beträgt weniger als 875 kPa (8,75 kg/cm²).
- Der Verdichtungsdruckunterschied zwischen zwei Zylindern beträgt mehr als 200 kPa (2 kg/cm²).
- Der Verdichtungsdruck liegt überall unter 1 000 kPa (10 kg/cm²), aber über 875 kPa (8,75 kg/cm²).

DURCHFÜHRUNG DES KOMPRESSIONSTESTS

HINWEIS:

- Vor dem Testen des Verdichtungsdrucks im Motor müssen die Zylinderkopfschrauben im vorgeschriebenen Drehmoment angezogen und die Ventile richtig eingestellt sein.
- Vor dem Test Motor im Leerlauf warmlaufen lassen.
- Die Batterie muß voll geladen sein.

Entsprechende Teile entfernen und Verdichtungsdruck wie folgt testen:

- Sitzbank, und Kraftstofftank abheben.
- Alle Zündkerzen entfernen.
- Kompressionsprüfer in eine der Zündkerzenbohrungen fest einsetzen.
- Gasgriff auf Vollgas halten.
- Motor mit dem Anlasser einige Sekunden ankurbeln und dabei den größten Meßwert als Verdichtung dieses Zylinders festhalten.
- Diesen Vorgang auch an den anderen Zylindern durchführen.



 09915-64510: Kompressionsprüfer
09915-63210: Versatz

ÜBERPRÜFUNG DES ÖLDRUCKS

Zur groben Beurteilung des Zustands der beweglichen Teile Öldruck im Motor periodisch überprüfen.

ÖLDRUCK

Über 300 kPa (3,0 kg/cm ²)	bei 3 000 UpM, Öltemperatur bei 60°C
Unter 600 kPa (6,0 kg/cm ²)	

Ist der Öldruck niedriger oder höher als vorgeschrieben, kommen folgende Gründe in Frage.

NIEDRIGER ÖLDRUCK

- Ölfilter verstopft
- Undichtigkeiten an Ölkanälen
- O-Ring beschädigt
- Ölpumpe defekt
- Kombination obiger Punkte

HOHER ÖLDRUCK

- Viskositätsklasse des verwendeten Motoröls zu hoch
- Ölkanäle verstopft
- Kombination obiger Punkte

DURCHFÜHRUNG DES ÖLDRUCKTESTS

Motor anlassen und nachsehen, ob das Öldruckanzeigelämpchen, ob das Öldruckanzeigeschaltkreis überprüfen. Ist er in Ordnung, Öldruck wie folgt überprüfen.

- Verschlußschraube am Hauptölkanal entfernen.
- Öldruckmesser 1 mit Anschlußstück anbringen (Siehe Abb. I)
- Motor wie folgt warmlaufen lassen:
Sommer 10 Min. bei 2 000 UpM
Winter 20 Min. bei 2 000 UpM
- Nach dem Warmlaufenlassen Motordrehzahl (nach dem eingebaute Drehzahlmesser) auf 3 000 UpM erhöhen und Öldruckmesser ablesen.



09915-74510: Öldruckmesser

09915-74540: Anschlußstück

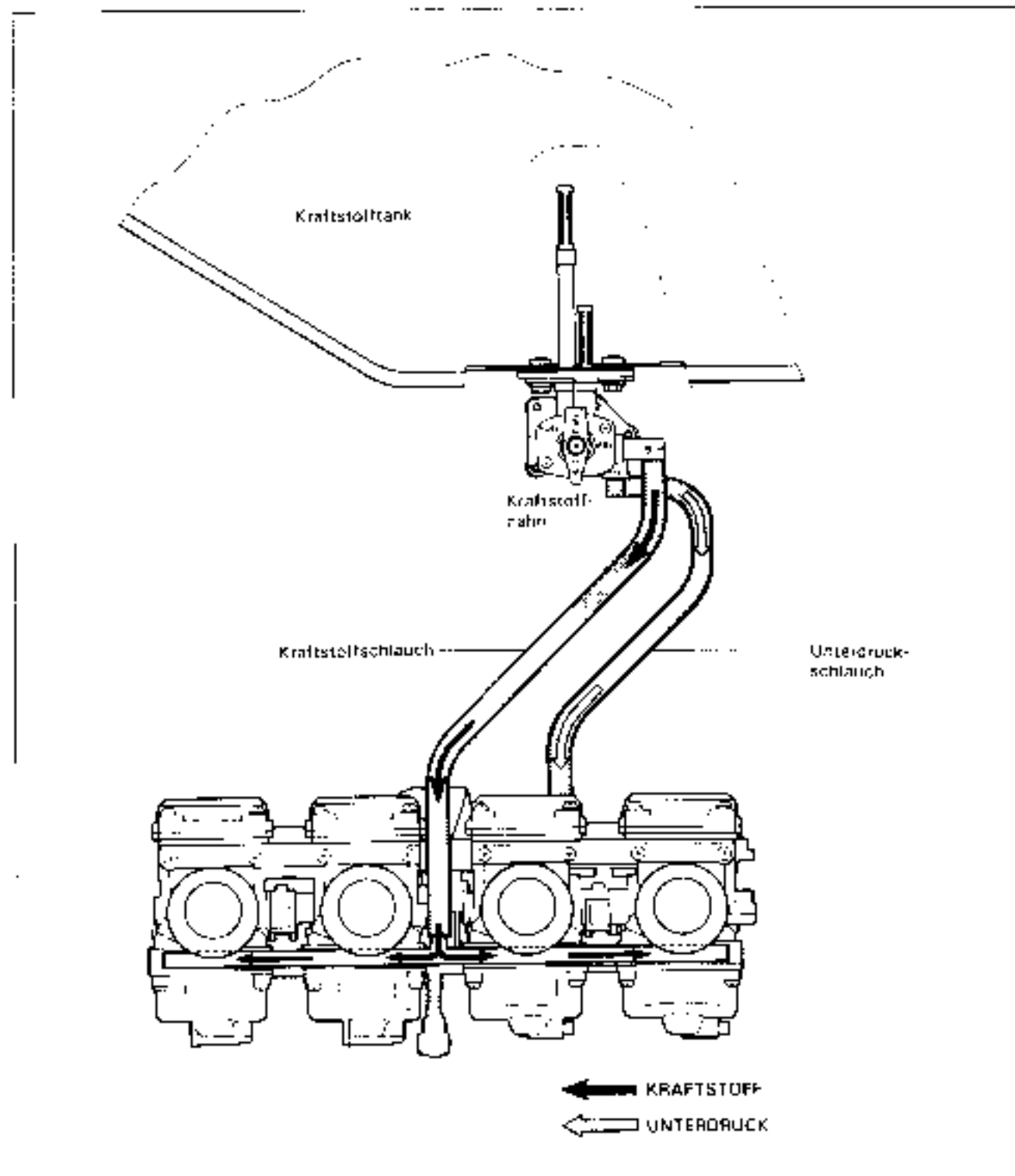
09915-77330: Messer (für Hochdruck)

INHALT

KRAFTSTOFFSYSTEM	4- 1
KRAFTSTOFFHAHN	4- 2
AUSBAU DES KRAFTSTOFFHAHNS/KRAFTSTOFFFILTERS	4- 2
ÜBERPRÜFUNG UND REINIGUNG	4- 3
KRAFTSTOFFTANK	4- 3
AUSBAU DES KRAFTSTOFFTANKS	4- 3
VERGASER	4- 4
KONSTRUKTION	4- 4
TECHNISCHE DATEN	4- 5
LAGER DER KENNUMMER	4- 5
ARBEITSWEISE VON MEMBRAN UND KOLBEN	4- 6
TEILLASTSYSTEM	4- 7
VOLLASTSYSTEM	4- 8
STARTERSYSTEM	4- 9
SCHWIMMERSYSTEM	4- 9
AUSBAU	4-10
ZERLEGUNG	4-10
REINIGUNG DES VERGASERS	4-11
ÜBERPRÜFUNG DER VERGASERDÜSEN	4-12
ÜBERPRÜFUNG DES DROSSELKLAPPENPOSITIONS- SENSORS	4-12
ÜBERPRÜFUNG DES NADELVENTILS	4-12
EINSTELLUNG DER SCHWIMMERHÖHE	4-12
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU	4-13
VERGASER-SYNCHRONISIERUNG	4-15
SCHMIERSYSTEM	4-17
ÖLDRUCK	4-17
ÖLFILTER	4-17
ÖLSUMPPFILTER	4-17
SCHEMA DES MOTORSCHMIERSYSTEMS	4-18
MOTORSCHMIERSYSTEM	4-19
DIAGRAMM DES ZYLINDERKOPF-KÜHLKREISLAUFS	4-20
KÜHLKREISLAUF DES ZYLINDERKOPFS	4-21
MOTORÖLKÜHLSYSTEM	4-22

KRAFTSTOFFSYSTEM

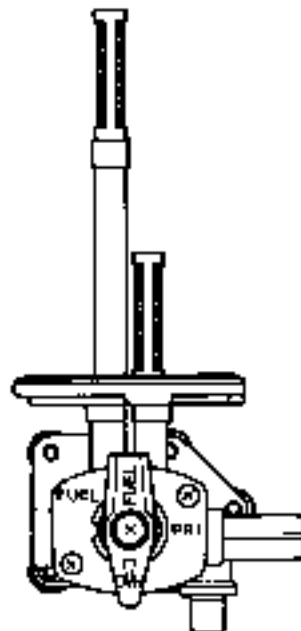
Wenn der Anlasser gedreht wird, entsteht in der Verbrennungskammer ein Unterdruck. Dieser Unterdruck beaufschlagt die Membran des Kraftstoffhahns über einen Unterdruckschlauch und eine im Lufttrichter befindliche Bohrung. In diesem Betriebszustand erhöht sich der Unterdruck hinter der Membran des Kraftstoffhahns, bis der Widerstand der Federkraft überwunden wird. Dies bewirkt, daß sich das Ventil im Kraftstoffhahn öffnet (durch die Funktion der Membran), worauf Kraftstoff in die Schwimmerkammer des Vergasers einströmt.



KRAFTSTOFFHAHN

FUNKTIONSWEISE DES KRAFTSTOFFHAHN

Am Ende des Kraftstoffhahn-Hebels befindet sich ein Ventil, das ein Umschalten auf OFF (Aus), ON (Ein) und RES (Reserve) erlaubt. Wenn das Ventil auf ON (Normalbetrieb) steht, öffnet sich der Kraftstoffkanal. Steht das Ventil auf OFF, sind beide Durchlaßöffnungen geschlossen.



ON-Position



OFF-Position



RES Position

AUSBAU DES KRAFTSTOFFHAHNS/ KRAFTSTOFFFILTERS

- Die Sitzbank und die Rahmenabdeckung abnehmen. (Siehe Seite 5-3.)
- Den Kraftstofftank ausbauen (Siehe Seite 4-3.)
- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann den Kraftstoffhahn/Kraftstofffilter ausbauen.

A WARNUNG

Benzin ist hochexplosiv. Äußerste Vorsicht ist geboten. Zur Vermeidung von Kraftstofflecks Dichtungen und O-Ring erneuern.



ÜBERPRÜFUNG UND REINIGUNG

Wenn der Kraftstofffilter durch Ablagerungen und Rost verschmutzt ist, kann kein einwandfreier Kraftstoff-Durchfluß erfolgen, was eine reduzierte Motorleistung zur Folge haben könnte. Der Kraftstofffilter kann mit Druckluft gereinigt werden.



KRAFTSTOFFTANK

AUSBAU DES KRAFTSTOFFTANKS

- Sitze und Rahmenverkleidung komplett abnehmen. (Siehe Seite 5-3.)
- Den Kraftstoffhahn auf die "ON"-Position drehen.
- Die Befestigungsschrauben 1 des Kraftstofftanks herausdrehen.
- Den Stecker des Kraftstoffanzeiger-Kabels abzuziehen.
- Den Kraftstofftank nach hinten schieben, dann anheben; nur den Kraftstoffschlauch 2 und den Unterdruckschlauch 3 vom Kraftstoffhahn abziehen.
- Den Kraftstofftank abnehmen.

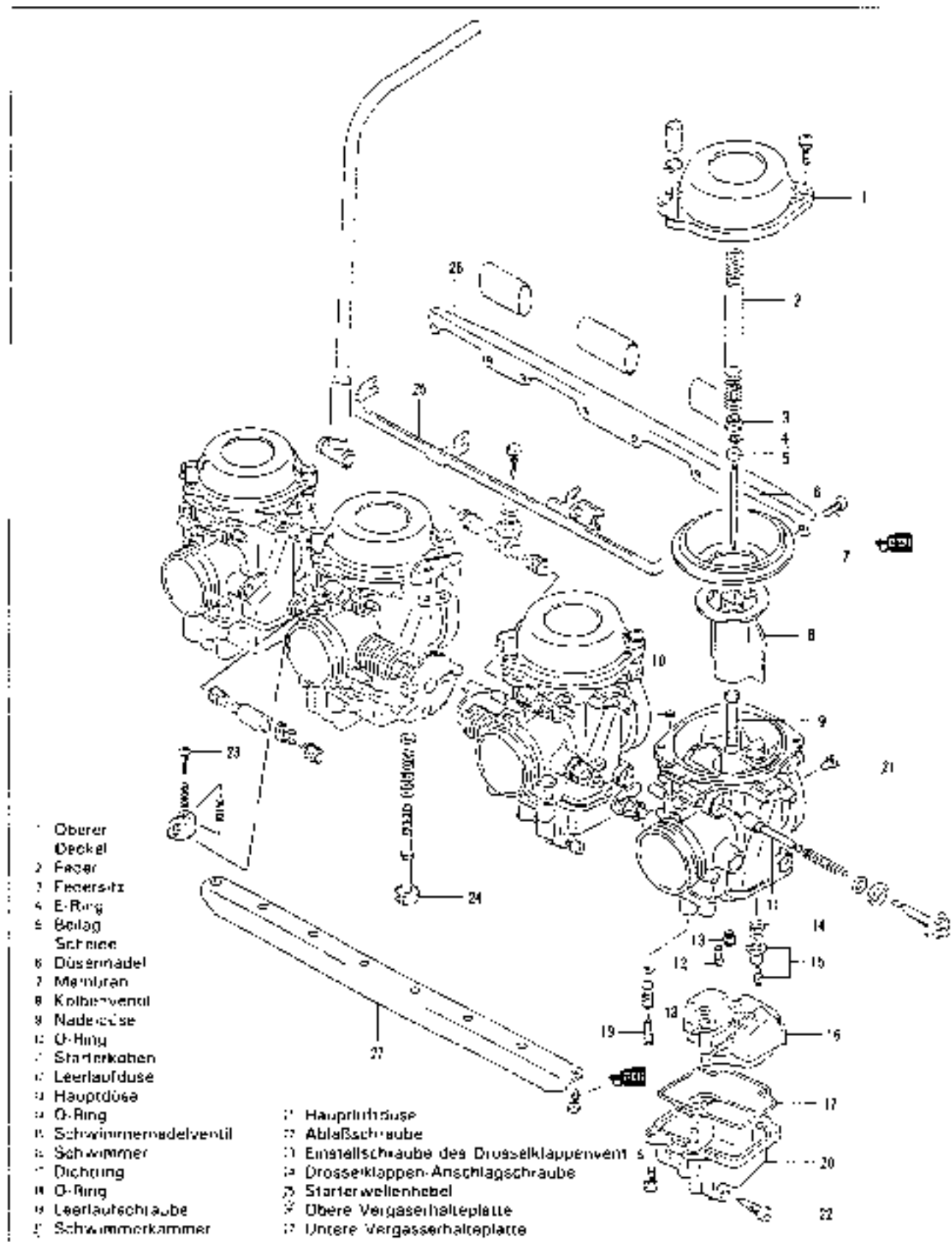


A WARNUNG

Benzin ist hochexplosiv. Äußerste Vorsicht ist geboten.

VERGASER

KONSTRUKTION



TECHNISCHE DATEN

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-02, 04, 17, 22, 24, 25, 28, 34	E-18	E-37
Vergasertyp	MIKUNI BST36SS	←	←
Bohrung	36 mm	←	←
Kenn-Nr.	27E1	27E3	27E4
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	1 200 $\begin{smallmatrix} -100 \\ -50 \end{smallmatrix}$ UpM	1 200 ± 100 UpM
Schwimmerhöhe	14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	№ 102,5	←	←
Düsennadel (I.J.N.)	5D76 (4)	5D55 (2)	5D76 (4)
Nadeldüse (N.J.)	0-8	←	←
Gasschieber (I.I.V.)	№ 120	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	37,5	←	←
Leerlaufschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG (1-¾ Umdrehungen heraus)	←	←
Gaszugspiel (Öffner-Seilzug)	0,5 – 1,0 mm	←	←

E-02: England

E-04: Frankreich

E-17: Schweden

E-18: Switzerland

E-22: Deutschland

E-24: Australien

E-25: Niederlande

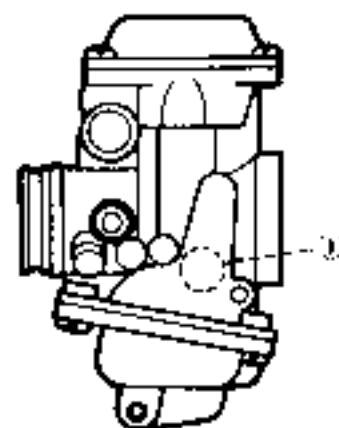
E-28: Kanada

E-34: Italien

E-37: Brasilien

LAGER DER KENNUMMER

Jeder Vergaser trägt je nach seiner Spezifikation eine Kennnummer (1) auf seinem Gehäuse.

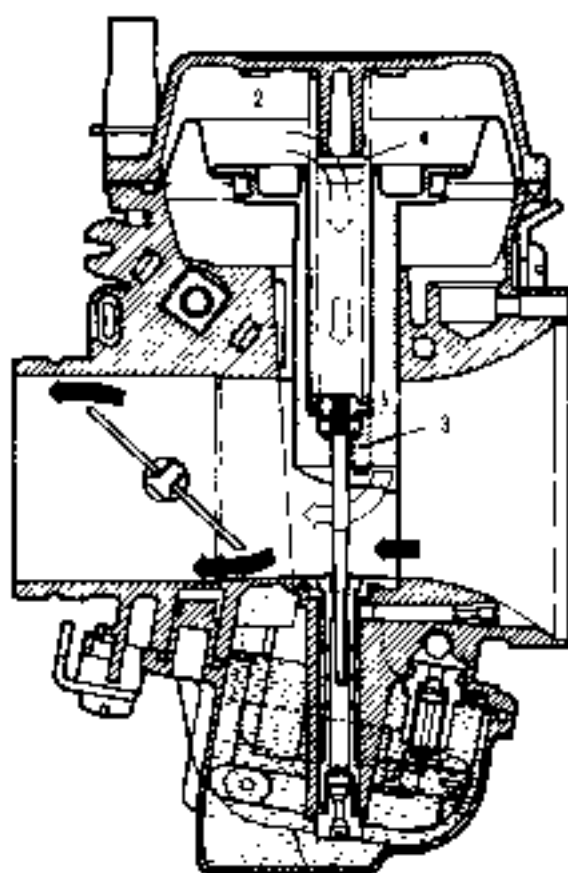


ARBEITSWEISE VON MEMBRAN UND KOLBEN

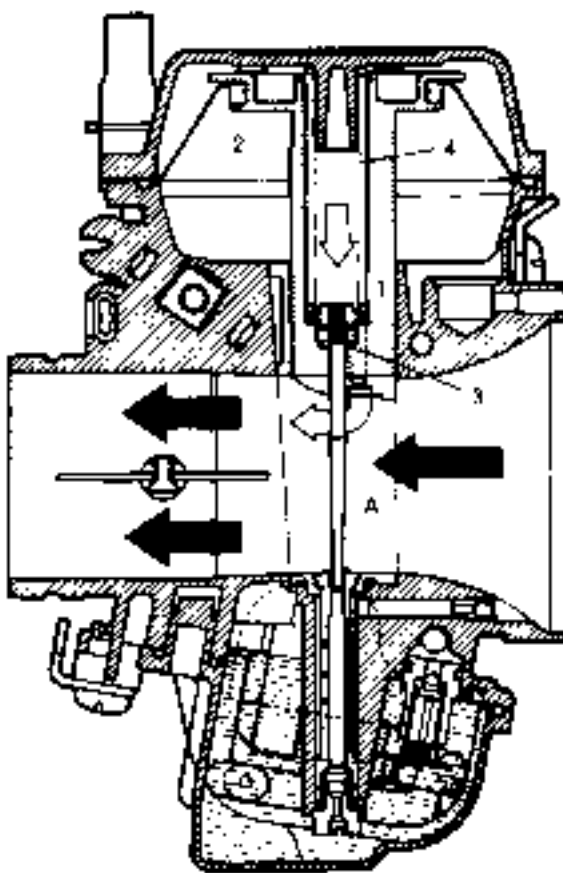
Bei diesem Vergaser handelt es sich um einen Vergaser mit verstellbarem Venturi-Rohr, bei dem der Querschnitt je nach dem Unterdruck auf der Ausströmseite des Venturi-Rohrs durch das Kolbenventil 1. automatisch vergrößert bzw. verkleinert wird. Der Unterdruck kommt an zwei Öffnungen 2 im Kolbenventil 1 in die Membrankammer 3:

Steigender Unterdruck hebt die Kraft von Feder 4 auf und drückt das Kolbenventil 1. hoch. Dadurch vergrößert sich die Querschnittsfläche, was eine Zunahme der Luftströmungsgeschwindigkeit verhindert. So bleibt die Luftströmungsgeschwindigkeit im Venturi-Kanal relativ konstant, was eine bessere Kraftstoffzerstaubung und ein optimales Mischungsverhältnis Kraftstoff:Luft bewirkt.

KOLBENVENTIL UNTEN

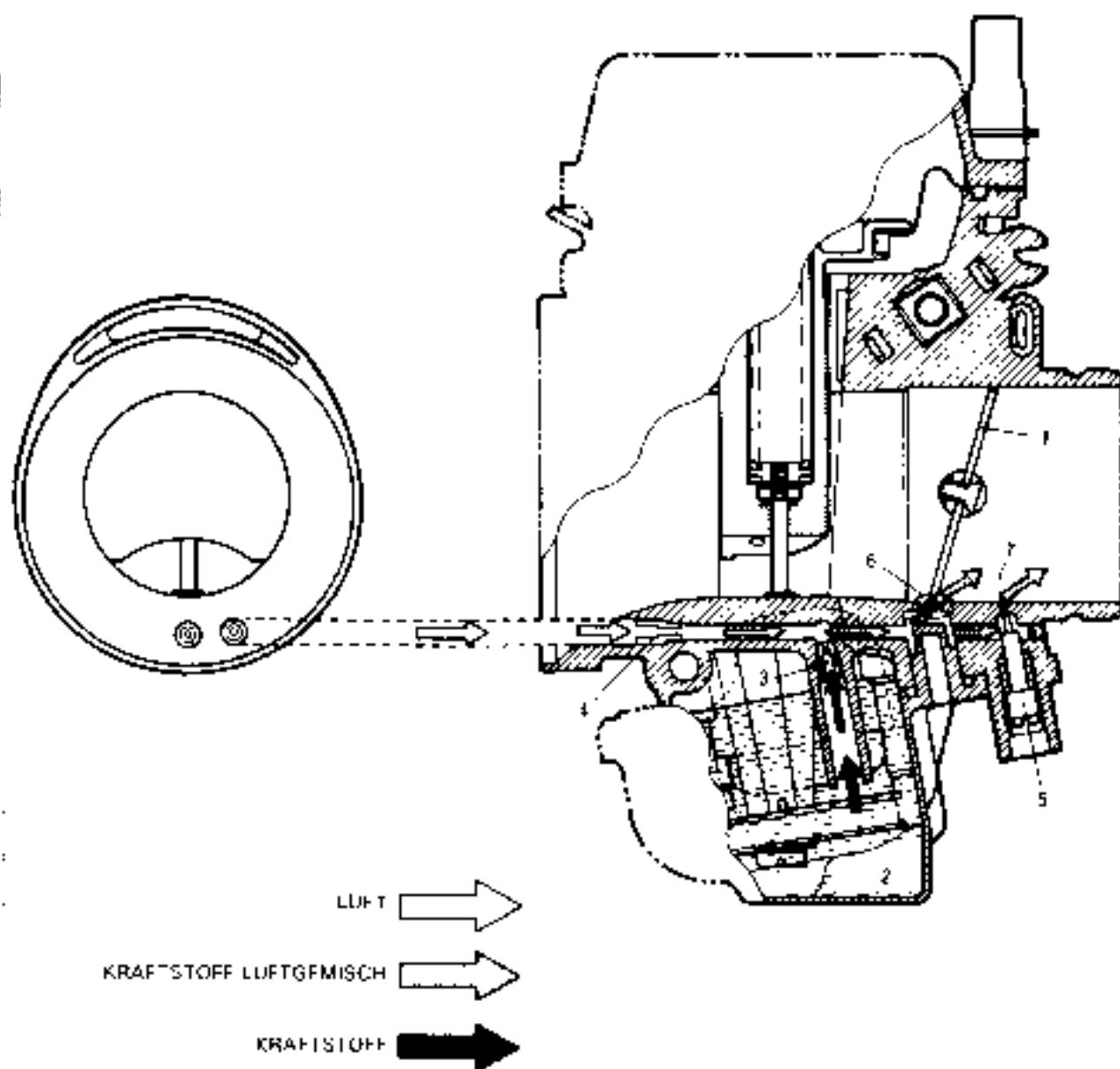


KOLBENVENTIL OBEN



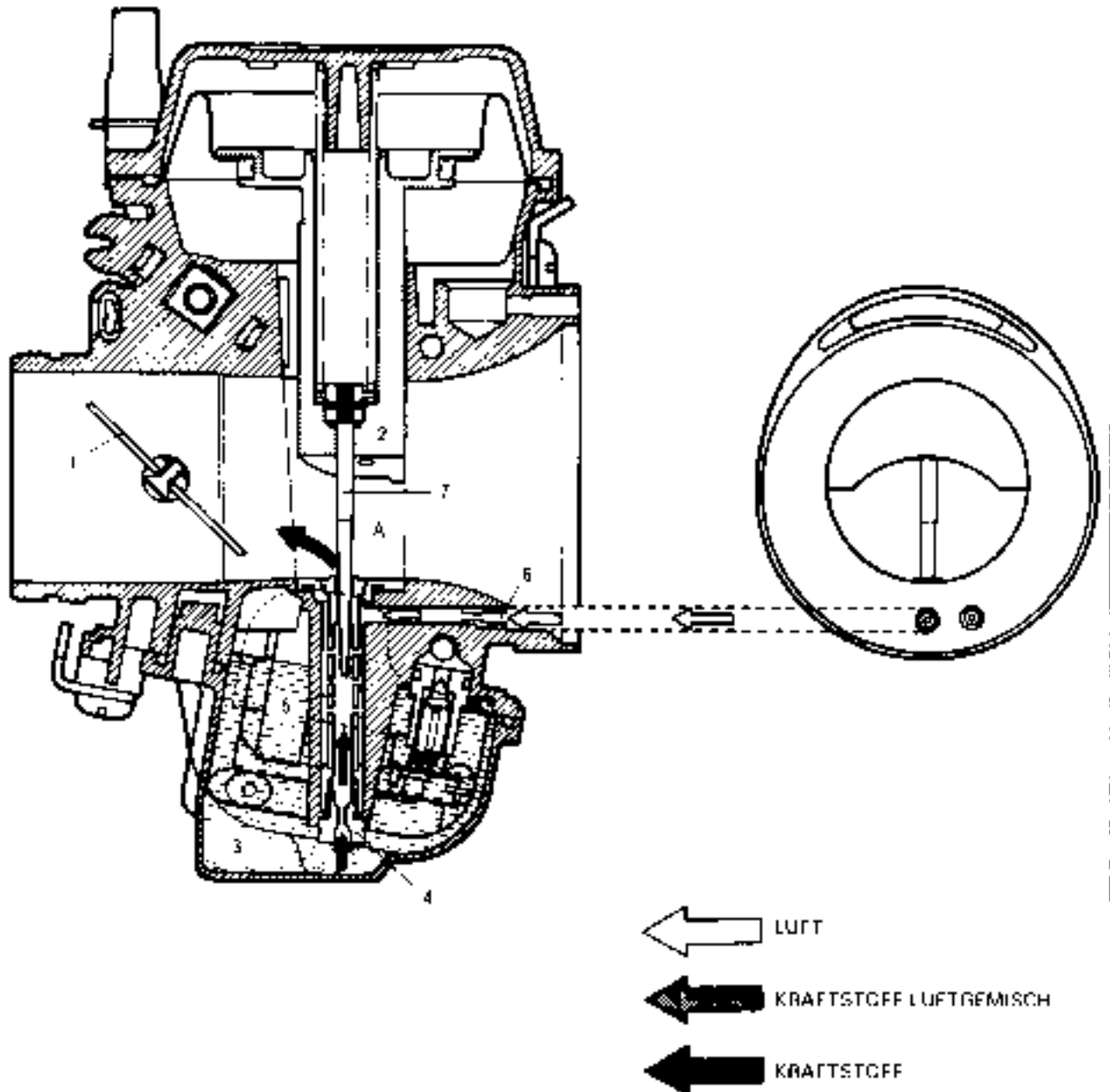
TEILLASTSYSTEM

Dieses System übernimmt die Kraftstoffversorgung des Motor bei geschlossenem oder leicht geöffneten Gasschieber 1. Die Leerlaufdüse 3, reguliert den Kraftstoff von der Schwimmerkammer 2 und mischt ihn mit der durch die Leerlaufluftdüse 4 kommenden Luft. Dieses angereicherte Gemisch steigt durch das Gemischrohr zur Leerlaufluftschraube 5. Ein Teil des Gemischs wird durch die Bypasskanäle 6 in die Hauptbohrung gespritzt. Das restliche Gemisch wird von der Leerlaufschraube 5 reguliert und durch die Leerlaufbohrung 7 in den Lufttrichter gespritzt.



VOLLASTSYSTEM

Bei Öffnung des Gasschiebers 1 erhöht sich die Motordrehzahl und es steigt der Unterdruck im Venturi-Rohr A. Dadurch geht das Kolbenventil 2 nach oben. Inzwischen reguliert die Hauptdüse 4 den Kraftstoff in der Schwimmerkammer 3. Der regulierte Kraftstoff gelangt in die Nadeldüse 5, wo er sich mit der durch die Hauptluftdüse 6 kommenden Luft zu einer Emulsion vermischt. Der emulgierte Kraftstoff geht dann durch den Zwischenraum zwischen Nadeldüse 5 und Düsennadel 7 und kommt ins Venturi Rohr A, wo er auf den vom Motor angesaugten Hauptluftstrom trifft. Die Gemischdosierung erfolgt in der Nadeldüse 5, der Zwischenraum, durch den der emulgierte Kraftstoff fließen muß, ist je nach Gasschieberstellung groß oder klein.



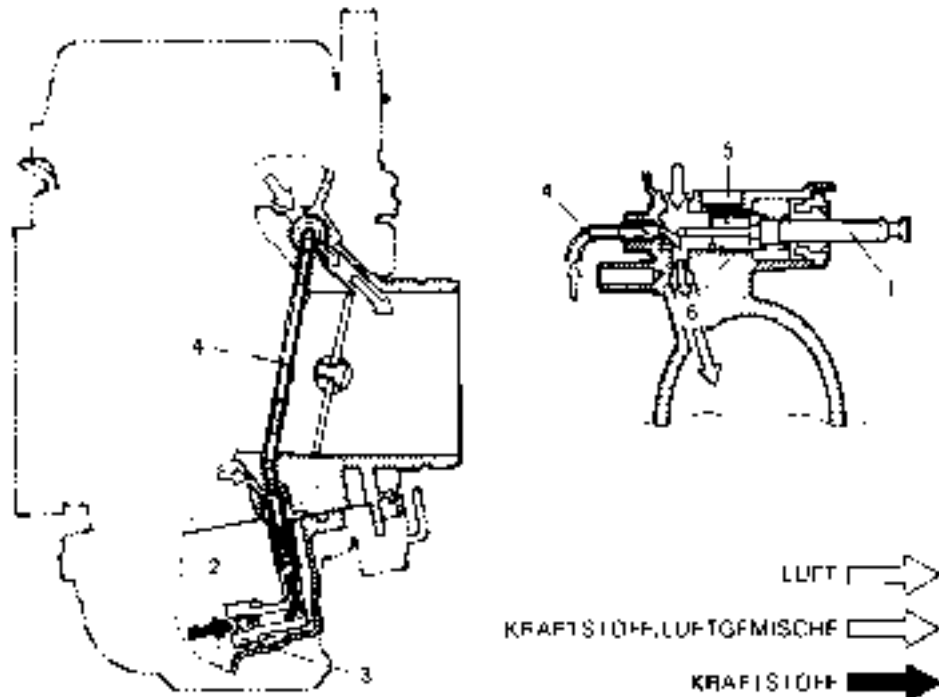
STARTERSYSTEM (GEMISCHNREICHERUNG)

Beim Hochziehen der Anlasserwelle (1) wird aus der Schwimmerkammer (2) Kraftstoff in den Anlasserkreis angezogen. Die Anlasserdüse (3) reguliert diesen Kraftstoff, der dann in den das Kraftstoffrohr (4) fließt und sich mit der aus der Schwimmerkammer (2) kommenden Luft vermischt. Das angereicherte Gemisch gelangt zum Starterkolben (5) und vermischt sich wieder mit der Luft, die durch einen hinter der Membran liegenden Kanal kommt.

Durch das zweimalige Mischen von Kraftstoff und Luft wird ein zum Anlassen geeignetes Kraftstoff-Luftgemisch erzeugt, wenn das Gemisch durch den Anlasserauslaß (6) in die Hauptbohrung gespritzt wird.

HINWEIS:

Das Startersystem (Gemischanreicherung) funktioniert auf die gleiche Weise wie ein Choke

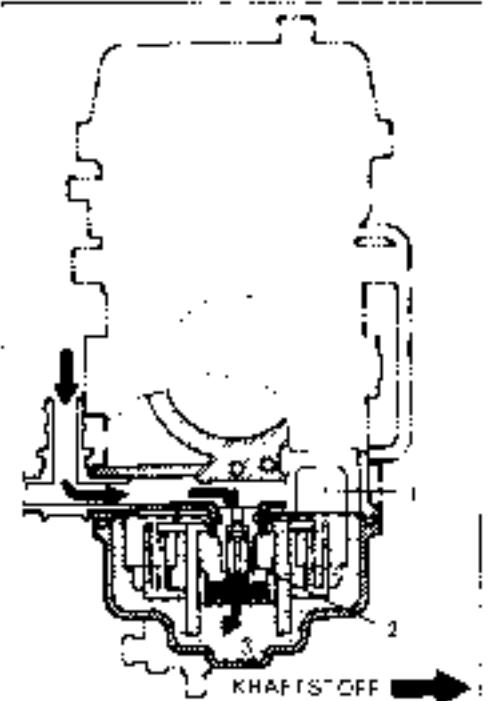


SCHWIMMERSYSTEM

Schwimmer (1) und Nadelventil (2) sind durch denselben Mechanismus verbunden, so daß sich das Nadelventil (2) mit den Schwimmern (1) auf- und abbewegt.

Bei hohem Kraftstoffstand in der Schwimmerkammer (3) sind die Schwimmer (1) oben und das Nadelventil (2) bleibt an den Ventilsitz gedrückt. In diesem Zustand gelangt kein Kraftstoff in die Schwimmerkammer (3). Mit fallendem Kraftstoffstand sinken auch die Schwimmer (1) und das Nadelventil (2) öffnet sich und läßt Kraftstoff in die Schwimmerkammer (3).

Auf diese Weise ermöglicht und unterbindet das Nadelventil (2) abwechselnd den Kraftstoffzufluß und hält so einen praktisch konstanten Kraftstoffstand in der Schwimmerkammer (3).



AUSBAU

- Die Vergasereinheit ausbauen.
(Siehe Seite 3-5.)

ZERLEGUNG

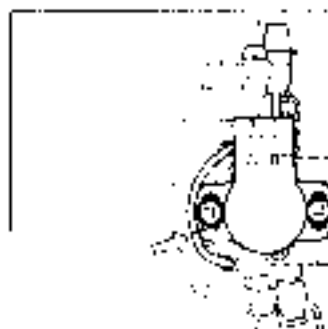
Vor der Zerlegung des Vergasers einen sauberen und gut beleuchteten Arbeitsbereich vorbereiten, in dem die Komponenten übersichtlich angeordnet und nicht verlorengehen können. Anhand der Vergaser-Diagramme im Werkstatt handbuch sich mit der Lage aller Teile sowie der Kraftstoffkanäle und Passagen im Vergaser vertraut machen.

- Den Vergaser zerlegen, wie in der Abbildung auf Seite 4-4 gezeigt.

⚠ ACHTUNG

Vor der Zerlegung des Vergasers die werkseitig genau voreingestellte Originalstellung des Drosselklappenpositions-Sensors mit Farbe oder einer Einkerbung markieren.

Den Drosselklappenpositions-Sensor nur dann vom Vergasergehäuse abnehmen, wenn dies unbedingt erforderlich ist.



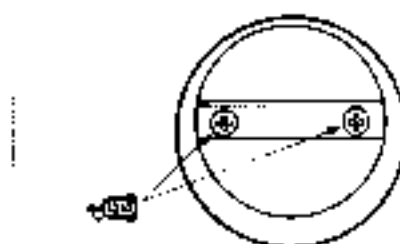
⚠ ACHTUNG

Das Vergasergehäuse darf bei noch eingebaute Membran 1 nicht mit Druckluft durchgeblasen werden, da dies die Membran 1 beschädigen könnte.



⚠ ACHTUNG

Die beiden Schrauben werden durch Ankörnen der beiden Enden gesichert. Beim Herausdrehen der Schrauben werden diese beschädigt und können nicht wiederverwendet werden.



HINWEIS:

Bei der Montage des Drosselklappenventils auf der Welle die Schrauben mit einer geringen Menge THREAD LOCK "1342" versehen

 99000-32050: THREAD LOCK "1342"

⚠ ACHTUNG

Die eingestanzte Seite des Drosselklappenventils muß nach außen zeigen.

(Für Model F-18)

- Eine 1/8" Bohrerereinsatz mit einem Bohrer-Anschlag zum Herausnehmen des Leerlaufschrauben-Stopfers verwenden. Der Bohrer-Anschlag ist auf 6 mm vom Ende des Bohrerereinsatzes einzustellen, um zu verhindern, daß die Leerlaufschraube beschädigt wird. Danach vorsichtig durch den Stopfen bohren.

Eine selbstschneidende Blechschraube in den Stopfen eindrehen, dann mit einer Zange die Schraube und den Stopfen herausziehen. Sorgfältig alle Metallspäne aus dem Bereich entfernen.

⚠ ACHTUNG

Der Stopfen muß stets durch ein Neuteil ersetzt werden.

- Die Leerlaufschraube 1 langsam im Uhrzeigersinn drehen und die Anzahl der Umdrehungen bis zum leichten Aufsitzen feststellen. Diese Zahl notieren, damit die Schraube nach der Reinigung des Vergasers wieder bis zur Originalposition hingedreht werden kann.
- Die Leerlaufschraube 1 zusammen mit der Feder, der Unterlegscheibe und dem O-Ring herausnehmen.

REINIGUNG DES VERGASERS

⚠ WARNUNG

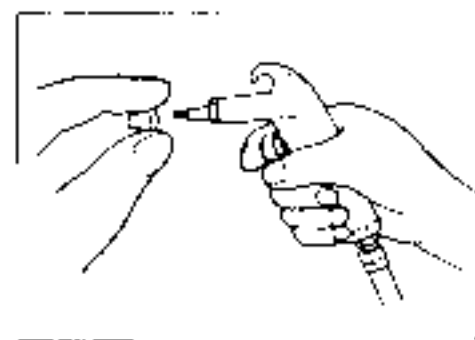
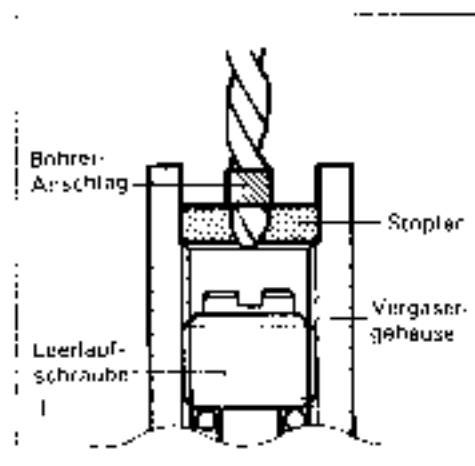
Einige Vergaser-Reinigungsmittel, besonders Tauchlösungen, sind sehr korrosiv und müssen mit Vorsicht behandelt werden. Um eine korrekte Verwendung, Handhabung und Lagerung zu gewährleisten, müssen die Anweisungen des Herstellers stets beachtet werden.

- Alle Düsen mit einem Reinigungs-Spray für Vergaser reinigen, dann mit Druckluft trockenblasen.
- Alle Kanäle und Durchgänge des Vergasers gründlich reinigen – nicht nur den vermutlichen Problembereich. Die Passagen im Vergasergehäuse mit einem Reinigungs-Spray durchblasen; wenn erforderlich, stark verschmutzte Bereiche einweichen, um Verschmutzung und Ablagerungen zu entfernen. Danach das Gehäuse mit Druckluft trockenblasen.

⚠ ACHTUNG

Niemals ein Stück Draht zur Reinigung von Düsen oder Kanälen verwenden, da dies eine Beschädigung der Düsen und Durchgänge zur Folge haben kann. Wenn die Komponenten mit einem Reinigungs-Spray nicht zufriedenstellend gereinigt werden können, ist unter Umständen die Verwendung einer Tauchlösung erforderlich, in der die Teile eingeweicht werden müssen. Um eine korrekte Verwendung der Lösung und effektive Reinigung der Komponenten zu gewährleisten, müssen die Anweisungen des Reinigungsmittel-Herstellers stets beachtet werden.

- Nach der Reinigung ist der Vergaser mit neuen Dichtungen und Dichtungen zusammenzubauen.



ÜBERPRÜFUNG DER VERGASERDÜSEN

Folgende Punkte auf Beschädigung bzw. Verstopfung überprüfen:

- * Leerlaufdüse
- * Hauptdüse
- * Hauptluftdüse
- * Leerlaufluftdüse
- * Entlüftungsluch der Nadeldüse
- * Schwimmer
- * Nadelventil
- * Starterdüse (Gemischanreicherung)
- * Dichtung und O Ring
- * Öldichtung an Gasschieberachse
- * Membran
- * Leertaufauslaßloch und Bypassloch

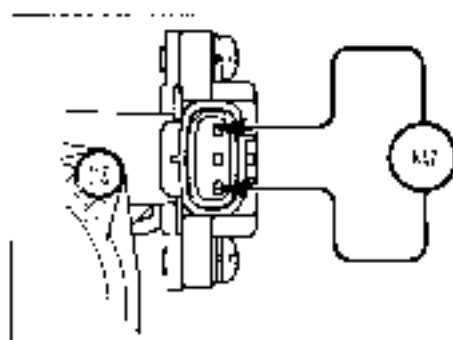
ÜBERPRÜFUNG DES DROSSELKLAPENPOSITIONS-SENSORS

Mit einem Taschenprüfer den Widerstand zwischen den Klemmen messen, wie in der nebenstehenden Abbildung gezeigt.

 09900-25002: Taschenprüfer

 Einstellung des Wahlschalters: Bereich $\times 1k\Omega$

Widerstand des Drosselklappenpositions-Sensors: 3,5 6,5 k Ω

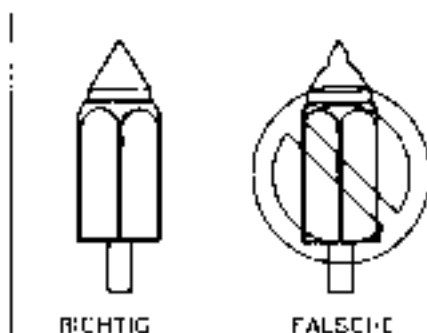


HINWEIS

Zur Durchführung dieser Prüfung ist ein Ausbau des Drosselklappenpositions-Sensors nicht erforderlich.

ÜBERPRÜFUNG DES NADELVENTILS

Hängen Fremdkörper zwischen Ventilsitz und Nadel, strömt Benzin weiter ein und verursacht Überfluten. Sind Sitz und Nadel über die zulässigen Grenzwerte abgenutzt, treten ähnliche Störungen auf. Klemmt dagegen die Nadel, fließt kein Benzin in die Schwimmkammer. Schwimmkammer und Schwimmerteile mit Benzin reinigen. Ist die Nadel abgenutzt (siehe abb.), Nadel samt Ventilsitz erneuern. Kraftstoffkanal der Mischkammer mit Druckluft reinigen.

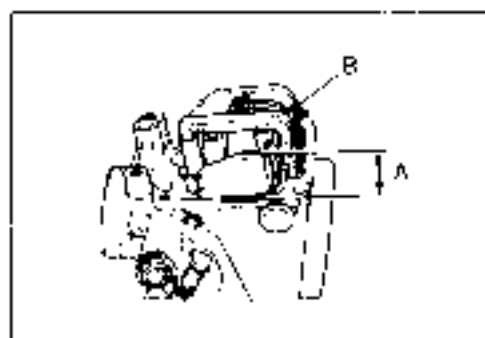


EINSTELLUNG DER SCHWIMMERHÖHE

Zur Überprüfung der Schwimmerhöhe Vergaser mit freiem Schwimmerarm auf den Kopf stellen und Höhe A mit einer Schublehre messen, wenn der Schwimmerarm gerade das Nadelventil berührt. Zunge B ggf. biegen, um Höhe A auf diesen Wert zu bringen.

Schwimmerhöhe A : 14,6 + 1,0 mm

 09900-20102: Schublehre



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Vergaser komplett in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

LEERLAUFLUFTDÜSE, LEERLAUFDÜSE UND HAUPTDÜSE

- Die Leerlaufluftdüse (1), Leerlaufdüse (2) und die Hauptdüse (3) mit dem vorgeschriebenen Anzugsarehmoment festziehen.

- Hauptdüse (1) : 0,7 N·m (0,07 kg·m)
- Leerlaufdüse (2) : 1,0 N·m (0,1 kg·m)
- Leerlaufluftdüse (3) : 1,8 N·m (0,18 kg·m)

LEERLAUFSCHRAUBE

- Nach der Reinigung des Vergasers die Leerlaufschraube wieder in ihre Originalposition anbringen, hierzu die Schraube umdrehen, bis sie leicht aufsitzt, dann um die beim Ausbau notierte Anzahl von Umdrehungen zurückdrehen.
- Einen neuen Stopfen A mit Hilfe eines Körners einschlagen. (Für Modell E-1B.)

ACHTUNG

Den O-Ring durch ein Neuteil ersetzen.

VENTILSITZ UND NADELVENTIL

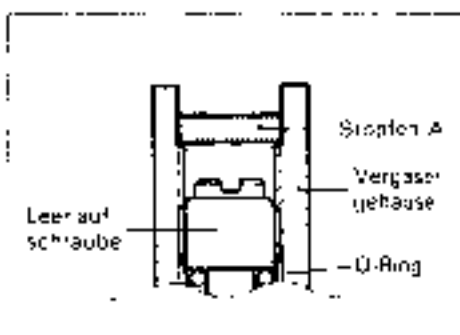
- Den Ventilsitz (1) einpressen.



- Das Nadelventil (2) korrekt am Schwimmerarm anbringen.
- Den O-Ring (3) einsetzen.

ACHTUNG

Die O-Ringe durch Neuteile ersetzen.



SCHWIMMERKAMMER

- Den neuen O-Ring (1) einsetzen, dann die Befestigungsschrauben der Schwimmerkammer mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

U Befestigungsschrauben der Schwimmerkammer:
3,5 N·m (0,35 kg·m)

⚠ ACHTUNG

Den O-Ring durch ein Neuteil ersetzen.

STARTERKOLBEN

- Die hakenförmigen Bereiche A des Starterkolbenhalters korrekt in das Vergasergehäuse einhängen.



DÜSENNADEL, KOLBENVENTIL UND MEMBRAN

- Das Kolbenventil mit der Membran (1) in das Vergasergehäuse einsetzen.
- Die Düsennadel (2) in das Kolbenventil einsetzen.



- Die Rückzugsfeder (3) des Kolbenventils und den O-Ring (4) einsetzen.
- Die Schrauben des oberen Deckels mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

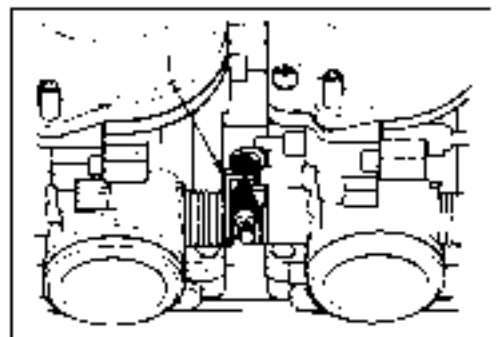
U Schraube des oberen Deckels: 3,5 N·m (0,35 kg·m)



- Beim Verbinden von zwei Vergasern Steuerhebel (1) am Gasschieber richtig stellen.

⚠ ACHTUNG

- O-Ringe und Dichtringe müssen durch Neuteile ersetzt werden.
- Beim Zusammenfügen der Vergaser sich vergewissern, daß die Leitungen und Dichtringe korrekt positioniert sind.



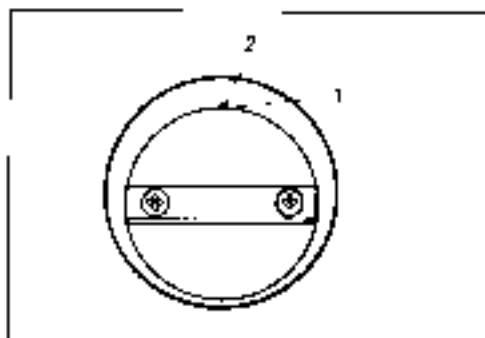
- Die Schrauben der oberen und unteren Platte mit THREE-AD LOCK "1342" versehen.

99000-32050: THREAD LOCK "1342"

- Beim Festziehen der oberen und unteren Schrauben der Halteplatten die Vergaser-Einheit so an der oberen Platte positionieren, daß die Motorseite der Vergaser-Einheit in Richtung oberer Platte zeigt.

Plattenschraube: 3,5 N·m (0,35 kg·m)

- Jeden Gasschieber so stellen, daß sein Oberrand (1) mit dem vordersten Bypaß (2) zusammentrifft. Das erreicht man durch Drehen von Gasschieber-Anschlagschraube und Gasschieber-Ausgleichsschraube.
- Dann Vergaser am Motor einbauen und folgende Einstellungen vornehmen:
 - * Leerlaufdrehzahl des Motor Seite 2- 9
 - * Gaszugspiel Seite 2- 9
 - * Vergaser-Synchronisierung Seite 4-15



VERGASER-SYNCHRONISIERUNG

Die Vergaser-Synchronisierung an den vier Vergasern überprüfen und entsprechend den nachfolgenden Anweisungen durchführen.

HINWEIS:

Beim Synchronisieren der Vergaser muß der Kraftstofftank ausgebaut und Kraftstoff über einen separaten Behälter (A) geliefert werden.



EICHEN DER MESSABSCHNITTE

- Den Unterdruckschlauch vom Vergaser Nr.3 abziehen, dann die Unterdruck-Einlaßöffnung des Vergasers Nr.3 mit einer geeigneten Abdeckkappe verschließen.
- Motor anlassen und im Leerlauf warmlaufen lassen.
- Warmen Motor abstellen.
- Kappe (1) am Unterdruckeinlaß von Vergaser Nr.1 oder Nr.4 abnehmen.
- Einen der vier Gummischläuche des Ausgleichsmeßgeräts an diesem Anschlußnippel anschließen.



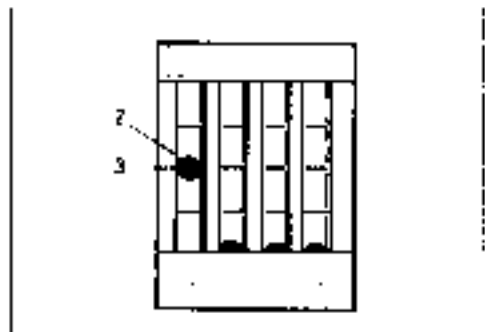
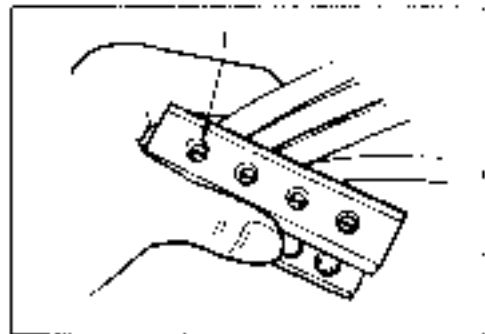
09913-13121: Vergaserausgleicher



- Motor anlassen und durch Drehen an der Gasschieber-Anschlagschraube bei 1 750 UpM drehen lassen.

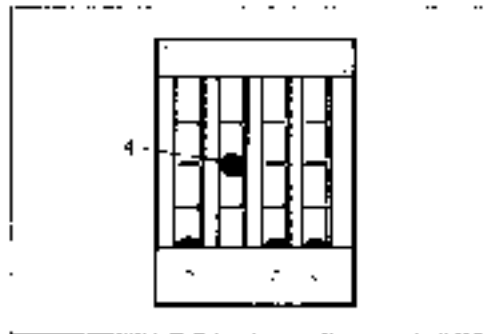


- Luftschraube 1 am Meßgerät so drehen, daß der Unterdruck im Röhrchen dieses Schlauchs die Stahlkugel 2 im Röhrchen zur Mittellinie 3 bringt.



- Bleibt die Stahlkugel auf der Mittellinie, Schlauch vom Anschlußnippel abnehmen und nächsten Schlauch am Anschlußnippel anschließen.
- An der Luftschraube drehen, bis die andere Stahlkugel 4 auf der Mittellinie steht.
- Diesen Vorgang auch am dritten und vierten Schlauch wiederholen.

Das Ausgleichermaßgerät ist nun zum Ausgleichen der Vergaser bereit.



VERGASER-SYNCHRONISIERUNG

Um die Drosselklappenventile der Vergaser zu synchronisieren, sind alle Abdeckkappen der Anschlußnippel von jedem Vergaser abnehmen. Die Schläuche des Ausgleichermaßgeräts mit den Anschlußnippeln verbinden, dann die Balance der vier Vergaser wie folgt einstellen:

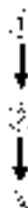
- Motor anlassen und nach Drehzahlmesser bei 1 750 UpM drehen lassen.



Bei einem richtig eingestellten Vergaser befinden sich die Stahlkugeln in den Röhren 1 bis 4 auf gleicher Höhe.



- Wenn die Stahlkugeln nicht ausgerichtet sind, sind die Drosselklappen-Ausgleichsschrauben entsprechend zu drehen, bis sich die Kugeln auf gleicher Höhe befinden.
- Die Reihenfolge der Einstellung ist wie folgt:



- Die Schläuche des Ausgleichmeßgeräts von den Vergaser-Anschlußnippeln abnehmen, dann die Abdeckkappen und den Unterdruckschlauch wieder anbringen.
- Nach Abschluß der Vergaser-Synchronisierung die Leerlaufdrehzahl mit Hilfe eines Drehzahlmessers auf einen Wert zwischen 1 100 und 1 300 UpM durch Drehen der Drosselklappen-Anschlagschraube einstellen.

Leerlaufdrehzahl:

- 1 200 $\pm$ 100₅₀ UpM Für Modell E-18
- 1 200 $\pm$ 100 UpM ... Für Sonstige Modelle



SCHMIERSYSTEM

ÖLDRUCK

Siehe Seite 2-21

ÖLFILTER

Siehe Seite 2-7.

ÖLSUMPFFILTER

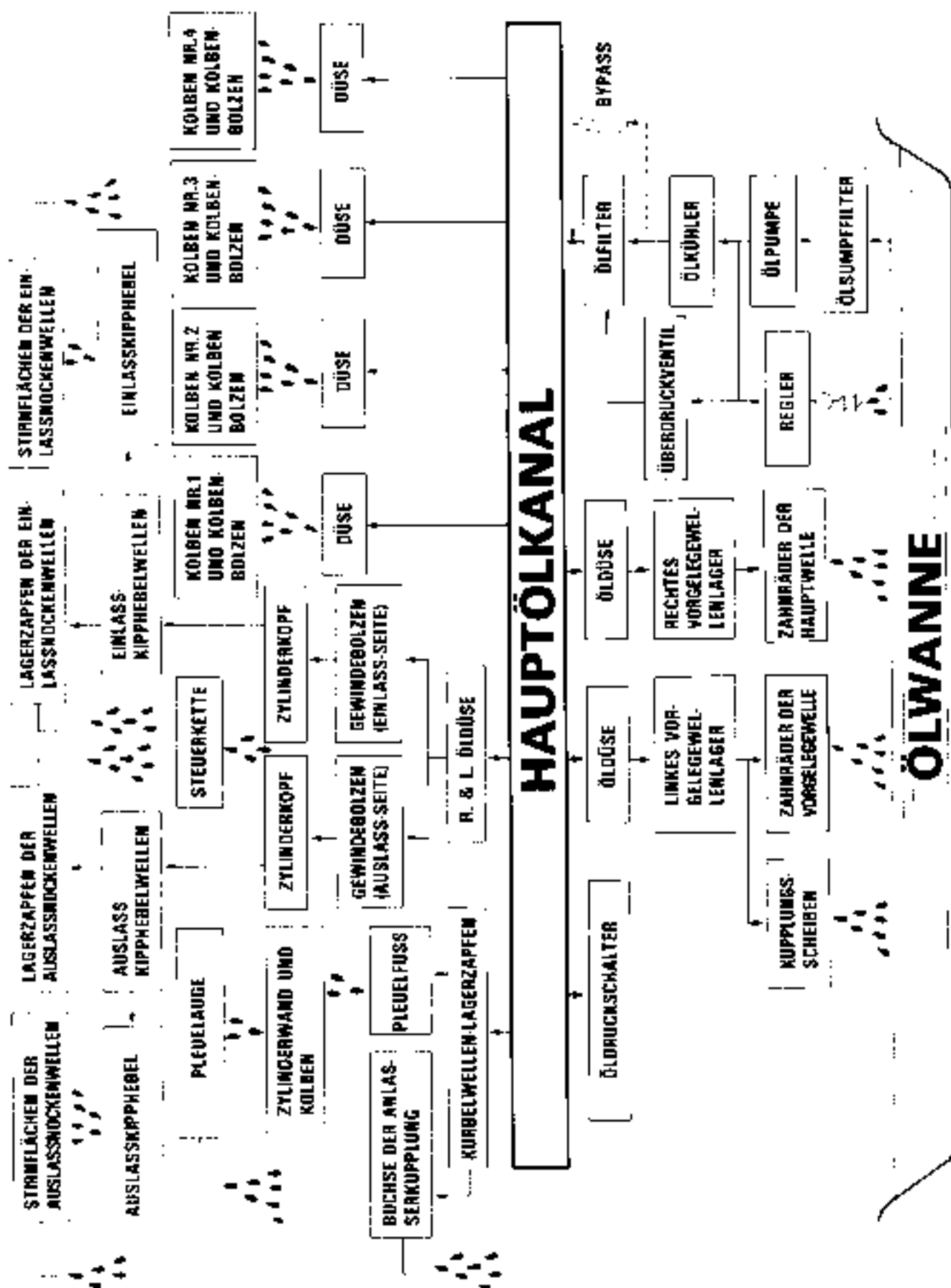
Beim Auswaschen der Ölwanne sich vergewissern, daß der Ölsumppfilter nicht gerissen ist; dieser Filter ist in regelmäßigen ebenfalls zu reinigen.

⚠ ACHTUNG

Zur Vermeidung von Ölundichtigkeit Dichtung an der Ölwanne erneuern.

(Siehe Seite 3-19 und 3-53.)

SCHEMA DES MOTORSCHMIERSYSTEMS



MOTORSCHMIERSYSTEM

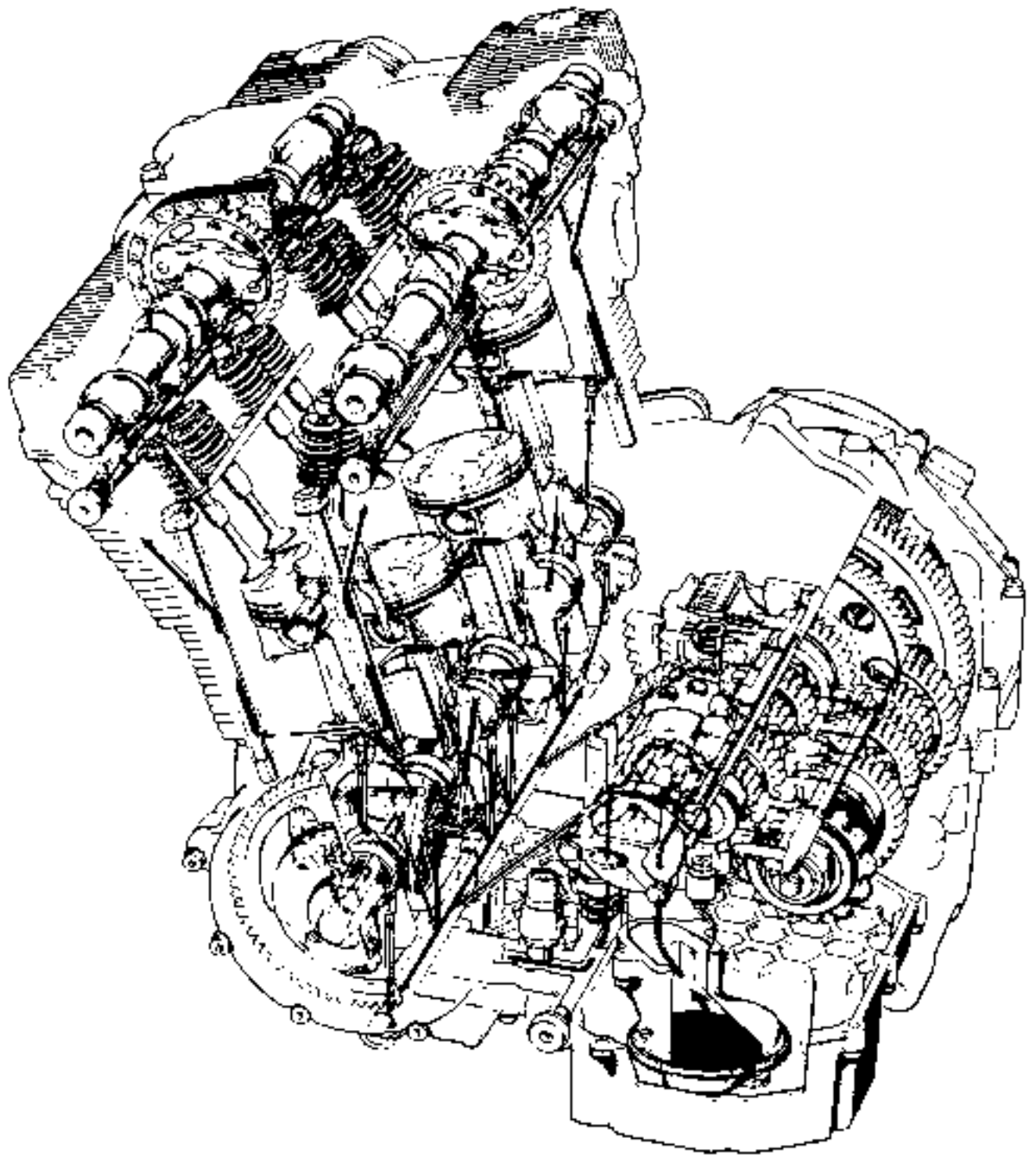
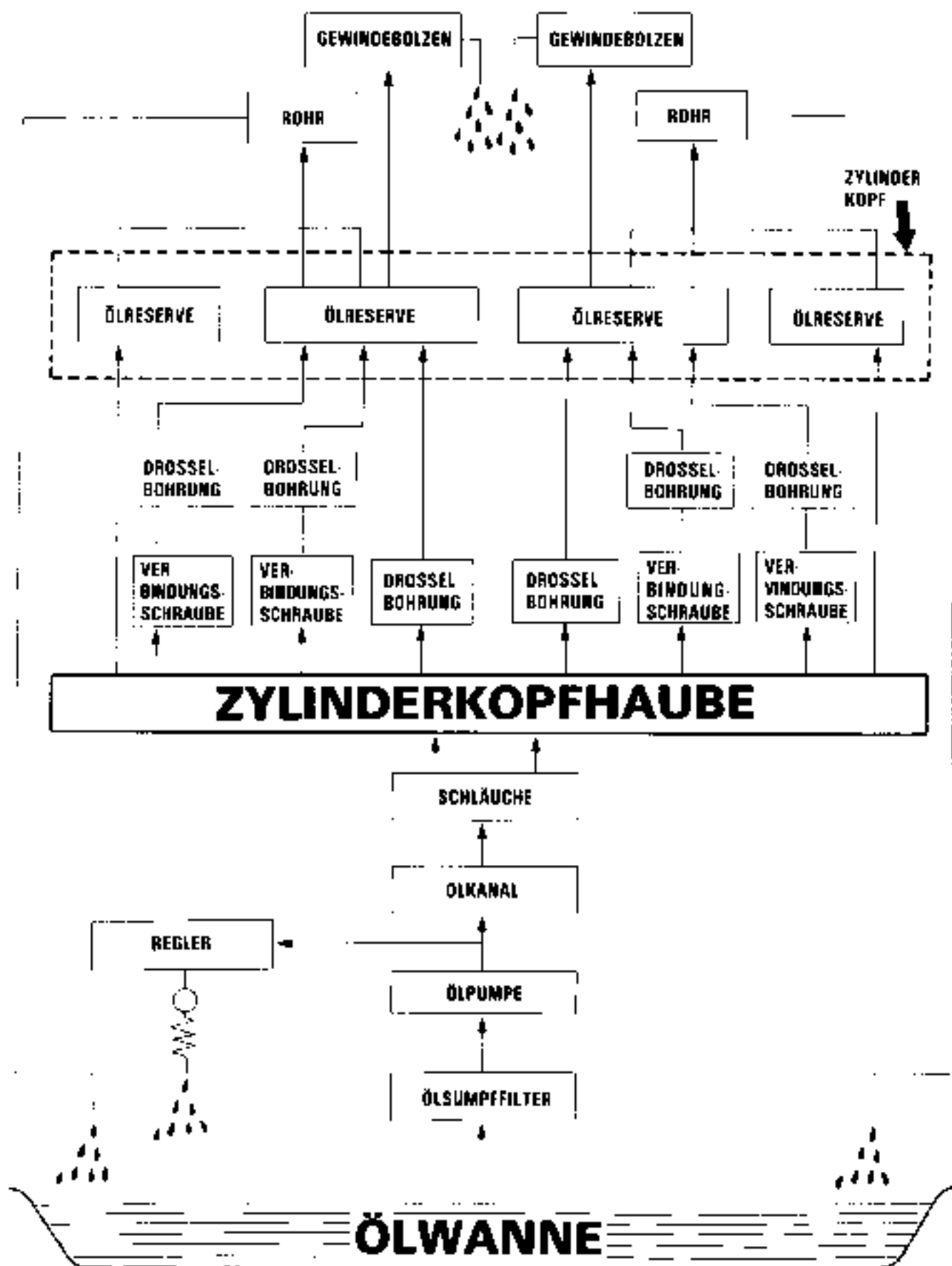
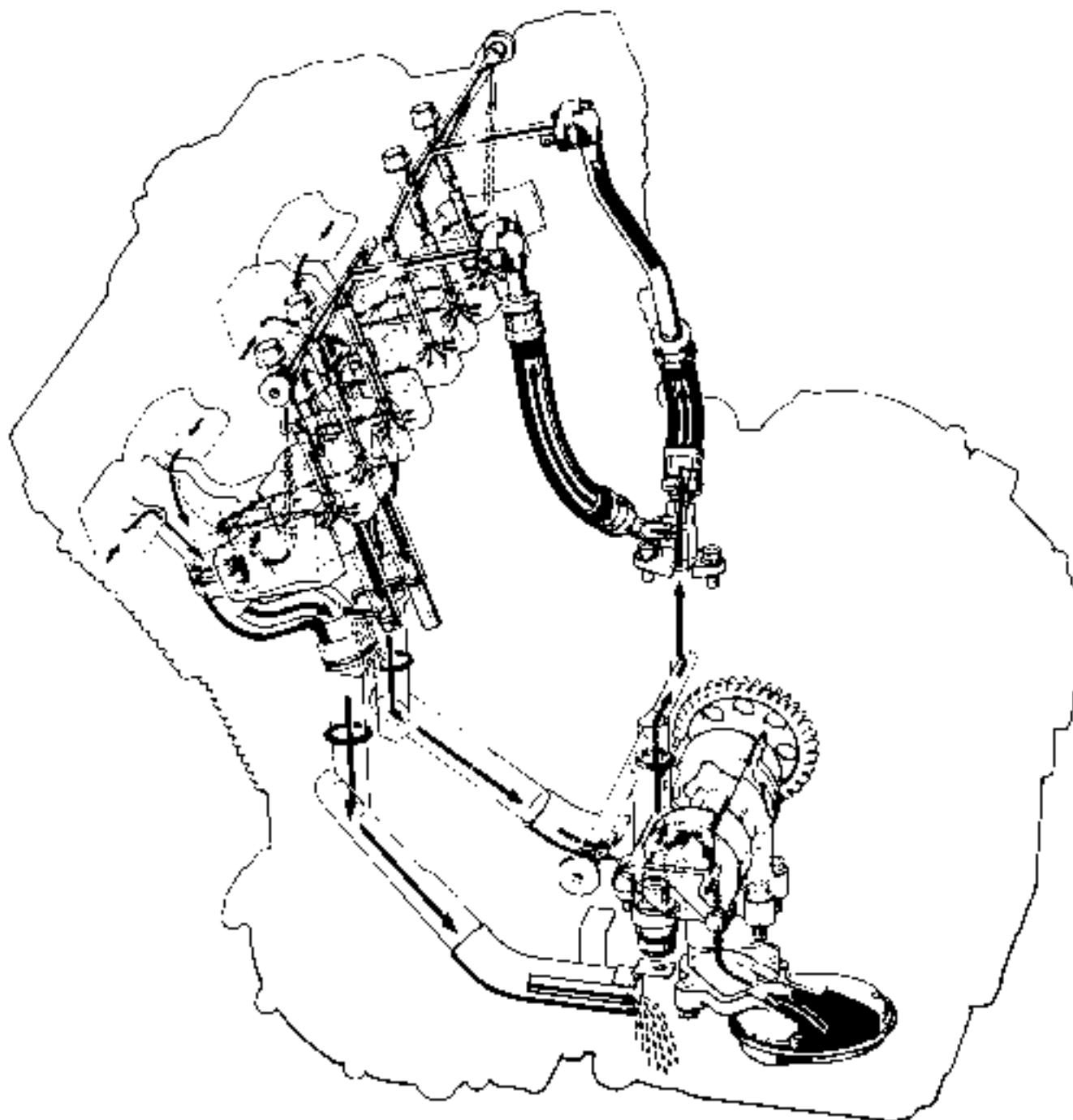


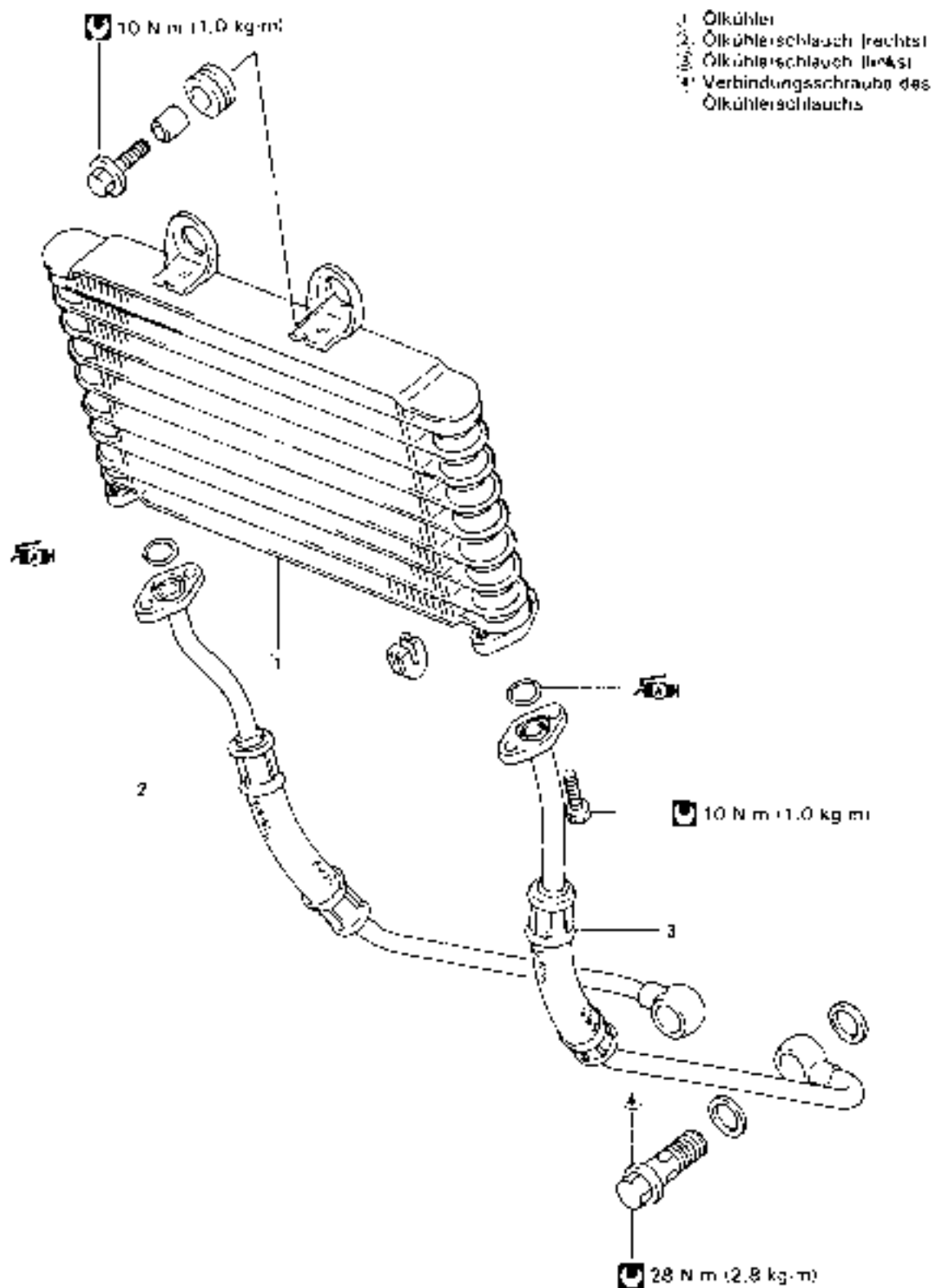
DIAGRAMM DES ZYLINDERKOPF-KÜHLKREISLAUFS



KÜHLKREISLAUF DES ZYLINDERKOPFS



MOTORÖLKÜHLSYSTEM



FAHRGESTELL

INHALT

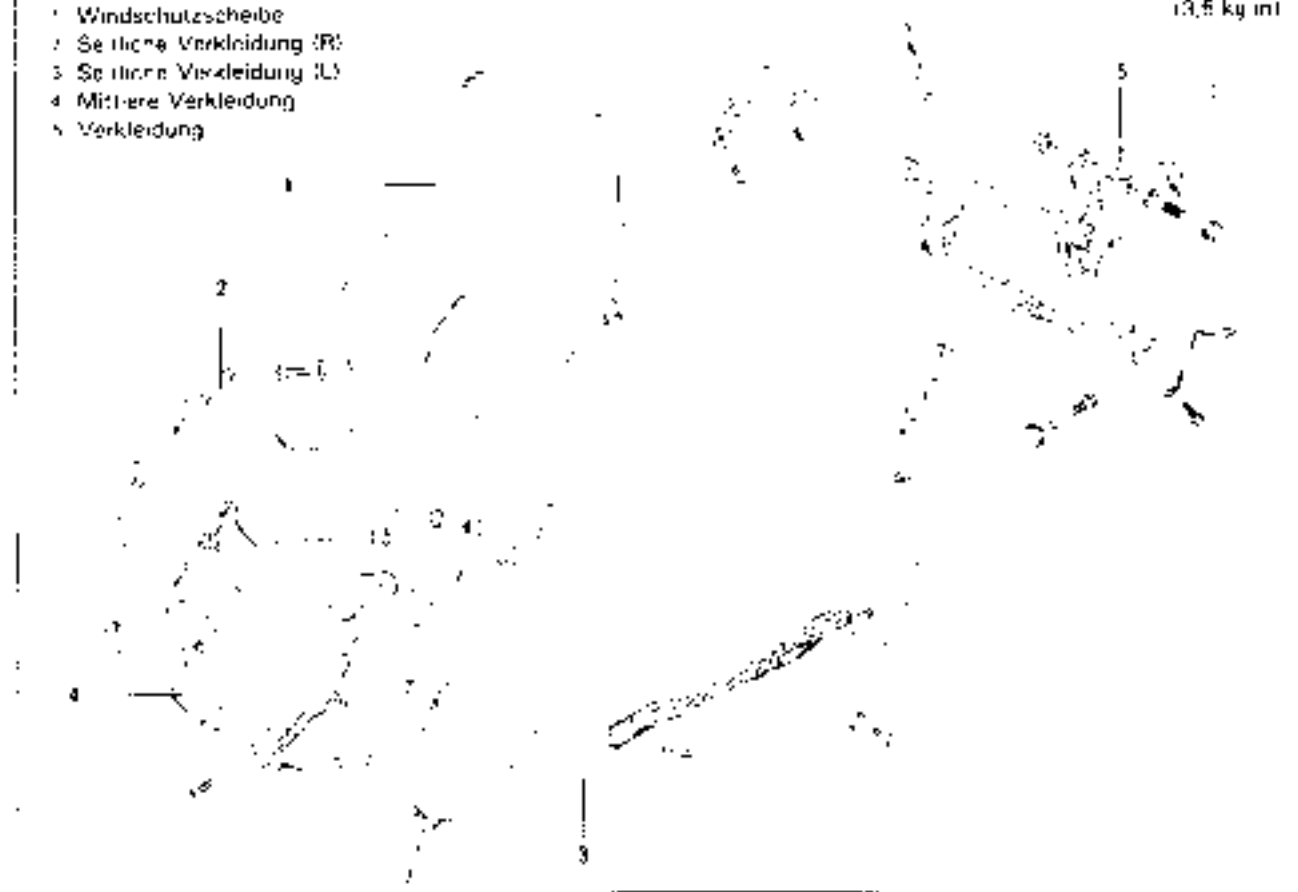
AUSSENTEILE	5- 1
AUSBAU	5- 2
EINBAU	5- 4
VORDERRAD	5- 5
AUSBAU	5- 5
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG	5- 6
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU	5- 7
REIFEN UND RAD	5-10
ABNAHME DES REIFENS	5-10
ÜBERPRÜFUNG	5-12
AUFZIEHEN DES REIFENS	5-13
VORDERBREMSE	5-15
ERSETZEN DER BREMSKLÖTZE	5-16
ERSETZEN DER BREMSFLÜSSIGKEIT	5-16
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS	5-17
ÜBERPRÜFUNG DES BREMSSATTELS	5-18
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS	5-18
ÜBERPRÜFUNG DER BREMSSCHEIBE	5-19
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS	5-20
ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS	5-21
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS	5-21
TELESKOPGABEL	5-22
AUSBAU UND ZERLEGUNG	5-22
ÜBERPRÜFUNG	5-25
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU	5-25
EINSTELLUNG DER AUFHÄNGUNG	5-28
LENKUNG	5-29
AUSBAU UND ZERLEGUNG	5-29
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG	5-32
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU	5-32
EINSTELLUNG DER LENKUNG	5-35
HINTERRAD	5-36
AUSBAU	5-36
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG	5-38
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU	5-38
HINTERBREMSE	5-41
ERSETZEN DER BREMSKLÖTZE	5-42
ERSETZEN DER BREMSFLÜSSIGKEIT	5-42
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS	5-43
ÜBERPRÜFUNG DES BREMSSATTELS	5-44
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS	5-44
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS	5-45
ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS	5-46
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS	5-46
HINTERRADAUFHÄNGUNG	5-47
AUSBAU	5-48
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG	5-50
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU	5-51
LETZTE ÜBERPRÜFUNG UND EINSTELLUNG	5-53
EINSTELLUNG DER AUFHÄNGUNG	5-53
KUPPLUNGSHAUPTZYLINDER	5-54

AUSSENTEILE

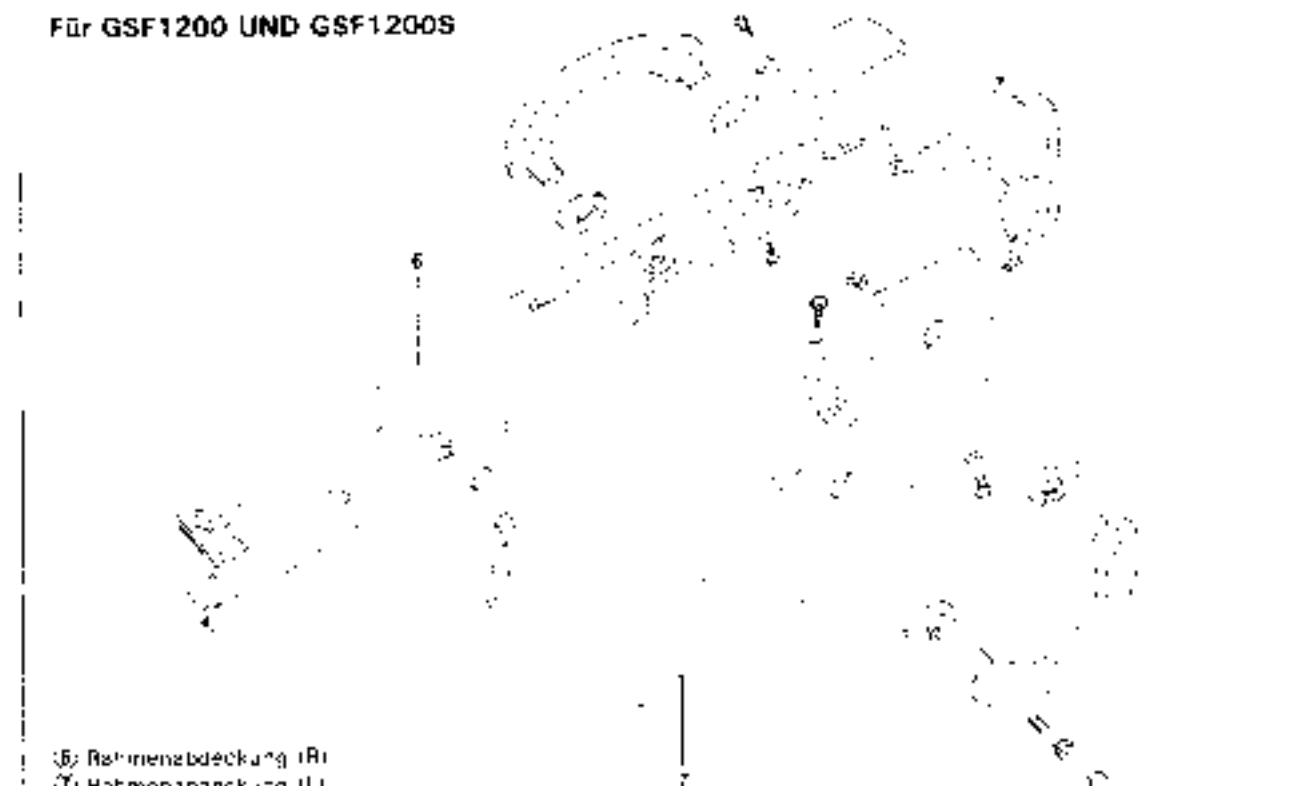
Für GSF1200S

- 1 Windschutzscheibe
- 2 Seitliche Verkleidung (R)
- 3 Seitliche Verkleidung (L)
- 4 Mittlere Verkleidung
- 5 Verkleidung

 35 N·m
(3,6 kg m)



Für GSF1200 UND GSF1200S



- (5) Rahmenabdeckung (R)
- (6) Rahmenabdeckung (L)

AUSBAU

VERKLEIDUNG UND VERKLEIDUNGSSTÜTZE

(außer GSF1200)

- Die Windschutzscheibe abnehmen.



- Die Verkleidung abnehmen.



- Die Blinkleuchten abnehmen.



- Die rechte und linke Verkleidung abnehmen



- Die Steckerabdeckung 1. abnehmen.
- Die Kabel der Lenkschalter und des Anzeigeeinstruments abklemmen.
- Den Stecker des Scheinwerferkabels und des Begrenzungsleuchten-Kabels abziehen (außer Modelle E-24, 28).



- Die Muttern und Schrauben entfernen, dann die Verkleidungsstutze zusammen mit dem Scheinwerfer ausbauen.



SITZBANK

- Die Sitzbank mit Hilfe des Zündschlüssels entriegeln, dann abnehmen.



RAHMENABDECKUNG

- Die Sitzbank abnehmen.
- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann die Haltegriffe abnehmen.



- Die Befestigungsschrauben der Rahmenabdeckung entfernen.





- Die Haken von der linken und rechten lösen.



Hakenteil

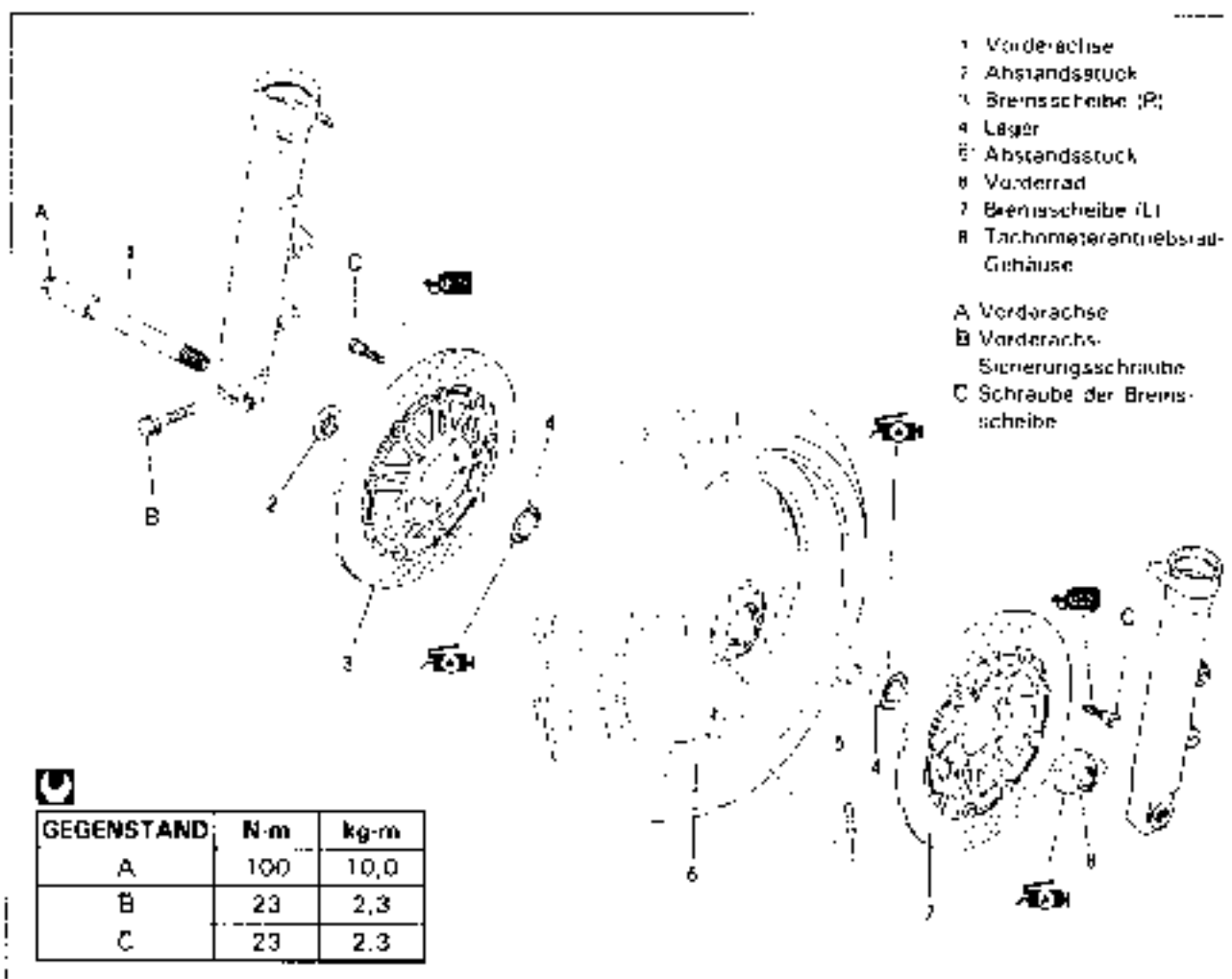
- Den Kabelstecker der Schluß-/Bremsleuchte abziehen, dann die Rahmenabdeckung abnehmen



EINBAU

Die Verkleidung, die Sitzbank und die Rahmenabdeckung in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen

VORDERRAD



AUSBAU

- Rechten und linken Bremssattel entfernen.
- Klemmschrauben 1* der Vorderachswelle lösen.
- Achswelle 2 lösen.
- Vorderrad mit Hilfe eines Wagenhebers oder Holzklotzes abstützen.
- Achswelle und Vorderrad ausbauen.

⚠ ACHTUNG

Beim Ausbau der Bremssättel darf der Bremshebel nicht betätigt werden.

HINWEIS:

Nach dem Ausbau des Vorderrads die Bremssättel wieder provisorisch in ihre Originalpositionen einbauen.



- Die Bremscheiben vom Vorderrad abnehmen.



ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

STAUBDICHTUNG AM TACHOLAUFWERK

Staubdichtungslippe auf Beschädigung überprüfen

REIFEN

Siehe Seite 5-10.



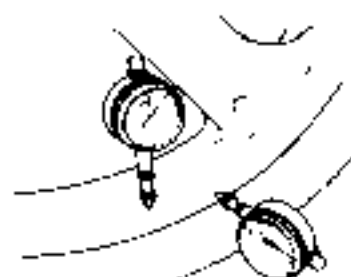
VORDERRAD

Das Vorderrad auf Schlag überprüfen

Ein übermäßiger Schlag ist meist auf ein ausgeschlagenes oder lockeres Radlager zurückzuführen und kann durch Ersetzen der Radlager korrigiert werden.

Wenn ein Auswechseln der Lager den Schläge nicht beseitigt, muß das Vorderrad ersetzt werden.

Verschleißgrenze (axial und radial): 2,0 mm



RADLAGER

Den Innenlauftring mit der Hand drehen und auf übermäßiges Spiel, Laufgeräusche und rauhen Lauf überprüfen, wobei sich die Radlager im Rad befinden müssen.

Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß das Radlager nach den folgenden Anweisungen ersetzt werden.



- Den Aufsatz des Lagerabziehers auf das Lager aufsetzen, wie in der Abbildung gezeigt.
- Den Keil des Lagerabziehers von der Gegenseite auf den Aufsatz aufsetzen und den Keil in den Einschnitt des Aufsatzes einschieben.

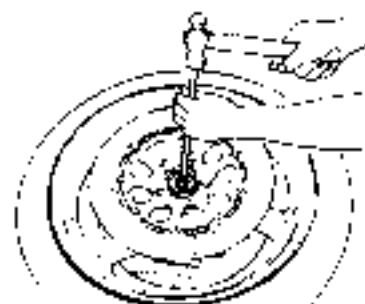
 **A0941 50111 Lagerabzieher**



- Die Radlager mit Hilfe des Lagerabzieher herausschlagen.

⚠ ACHTUNG

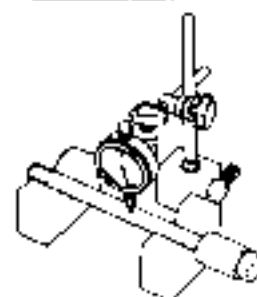
Ein einmal ausgebautes Lager muß beim Einbau durch ein Neuteil ersetzt werden.



VORDERACHSE

Mit Hilfe einer Meßuhr die Achswelle auf Schlag überprüfen. Wenn der gemessene Wert die Verschleißgrenze überschreitet, muß die Vorderachswelle ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 0,25 mm



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Vorderrad in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung zusammenbauen undiedereinbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

RADLAGER

- Vor dem Einbau die Lager mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

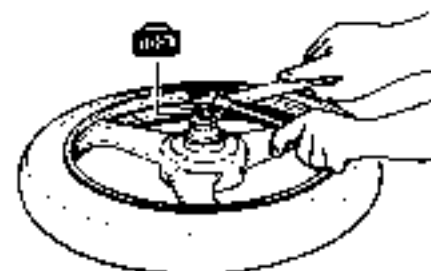
- Die Radlager mit Hilfe des vorher ausgebauten Lagers und des Spezialwerkzeugs nach den folgenden Anweisungen einbauen:

 09924-84510: Lagereinsitzer

⚠ ACHTUNG

Zuerst linkes, dann rechtes Radlager einsetzen. (Einzelheiten Siehe Seite 5-9.)

Die abgedichtete Seite des Radlagers muß nach außen weisen.



BREMSSCHEIBE

- Bremsscheibe reinigen und entfetten. THREAD LOCK SUPER "1360" auf Befestigungsschrauben der Bremsscheibe geben und Schrauben im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

 99000-32130: THREAD LOCK SUPER "1360"

 Bremsscheibenschraube: 23 N·m (2,3 kg·m)



TACHOLAUFWERK

- Vor Einbau des Tacholaufwerks dessen Staabdichtungslippe einfetten. Mitnehmer 1 in Aussparungen 2 an der Radnabe einpassen und Tacholaufwerk an der Radnabe anbringen.

 **99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"**



- Den Anschlag 3 des Tachometerantriebs am Mitnehmer 4 des linken Gabelholms anlegen.



VORDERACHSWELLE

- Die Vordurchachswelle mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen, dann die Vordergabel auf- und abbewegen.
- Die Klemmschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 **Vorderachswelle** $\pm$: 100 N·m (10,0 kg·m)
Klemmschraube $\pm$: 23 N·m (2,3 kg·m)



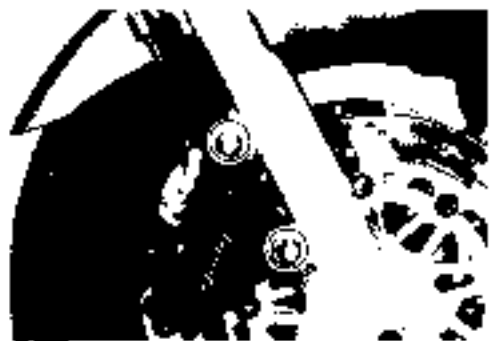
BREMSSATTEL

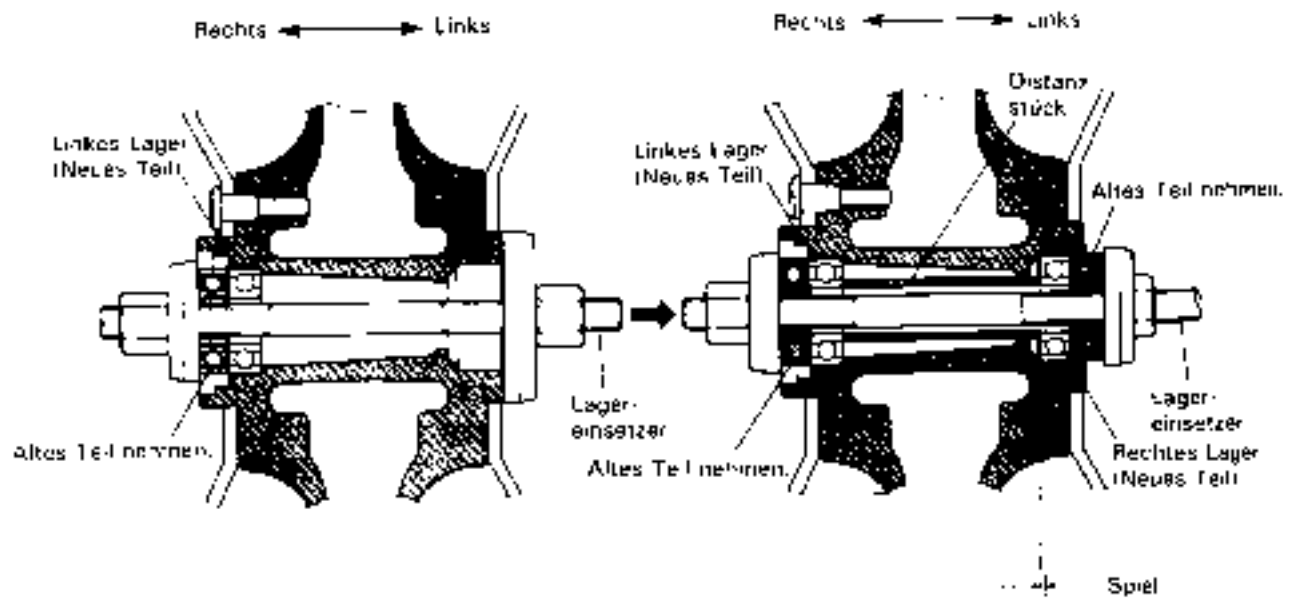
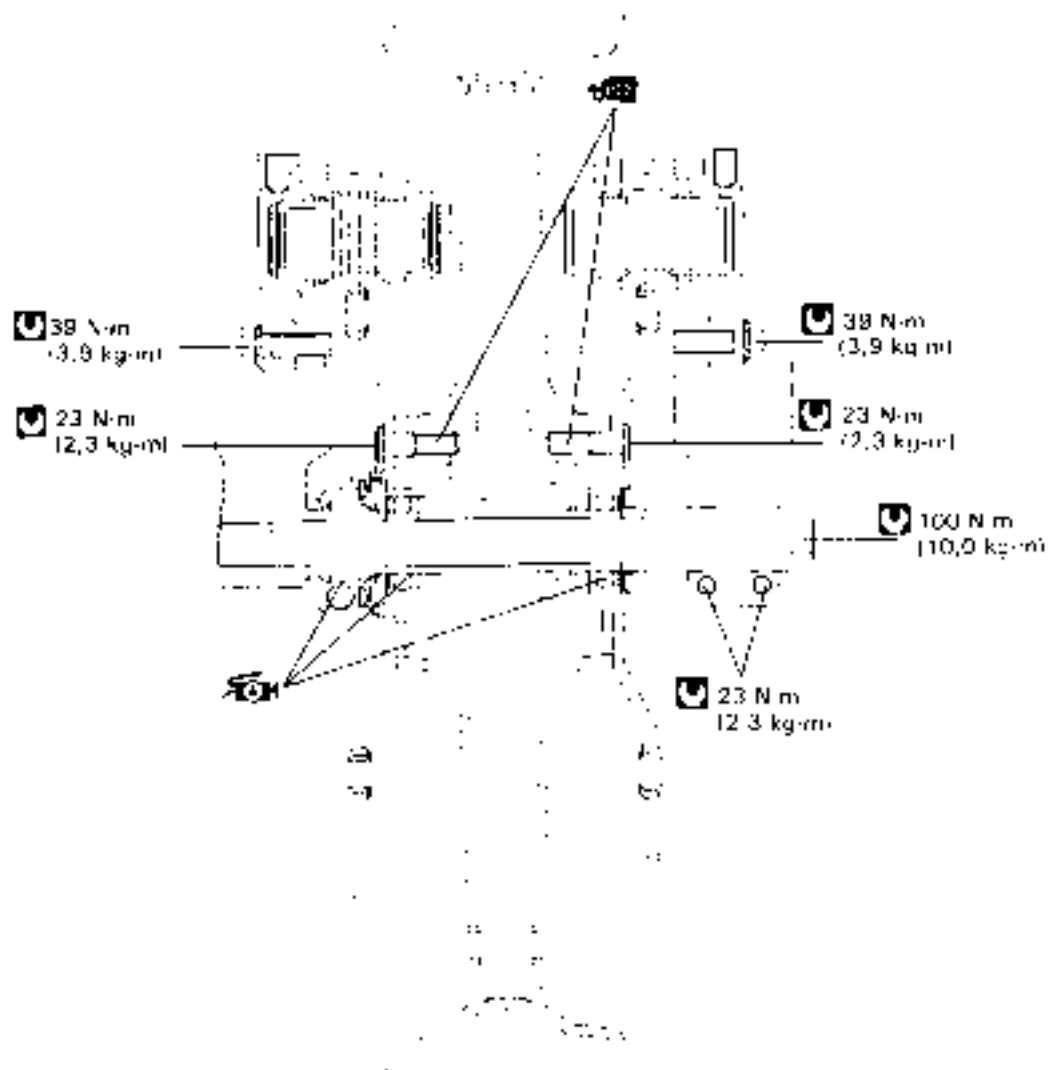
- Befestigungsschrauben des Bremssattels im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

 **Befestigungsschraube für Bremssattel**: 39 N·m
(3,9 kg·m)

HINWEIS:

Kolben ganz in den Bremssattel schieben und Bremssattel wiedereinbauen.

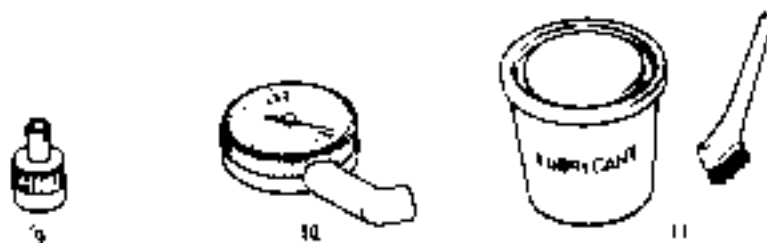
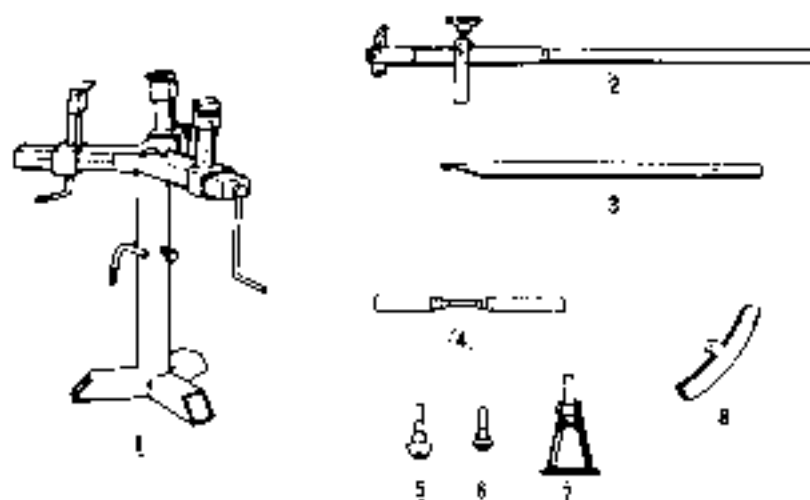




REIFEN UND RAD

ABNAHME DES REIFENS

Der kritischste Punkt bei schlauchlosen Reifen ist die Abdichtung zwischen Radfelge und Reifenwulst. Daher empfehlen wir einen Reifenwechsler, der auch wirkungsvoller als Montiereisen ist. Zur abnahme eines Reifens sind folgende Werkzeuge erforderlich:

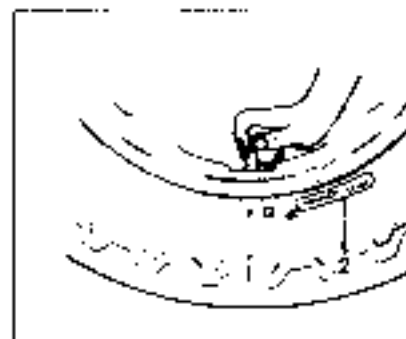


1. Reifenwechsler
2. Arm
3. Montiereisen
4. Mitelachse
5. Wulstroller
6. Felgenführungsroller
7. Wulsteisen
8. Felgenschutz
9. Ventileinsatzabzieher
10. Luftdruckmesser
11. Reifenfett

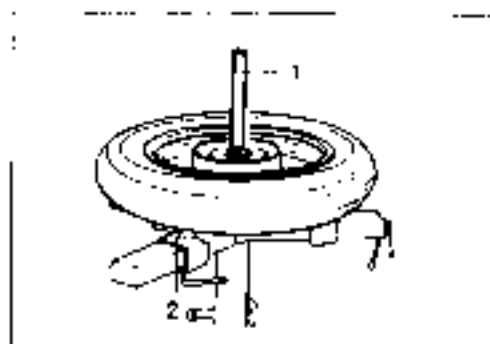
- Ventileinsatz aus Ventilschaft ziehen und Luft restlos aus dem Reifen lassen

HINWEIS:

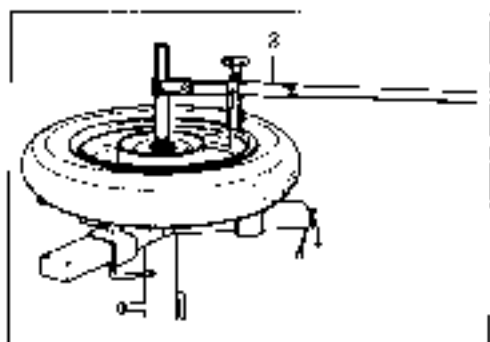
Reifen mit Kreide merkieren. Lage (1) des Reifens auf der Felge und seine Laufrichtung (2) kennzeichnen.



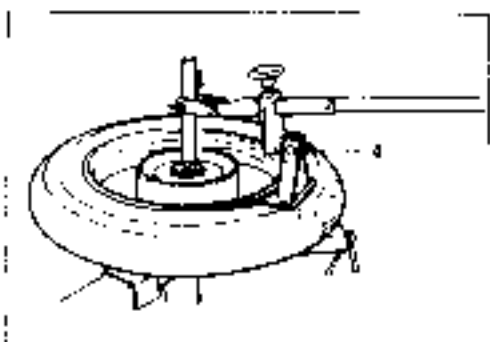
- Mittelachse 1 auf das Rad setzen und Rad mit dem Felgenrehalter 2 festhalten



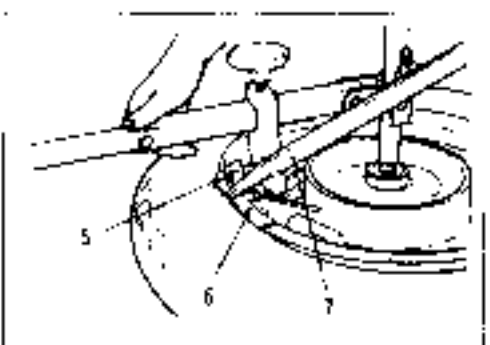
- Arm 3 an der Mittelachse befestigen.



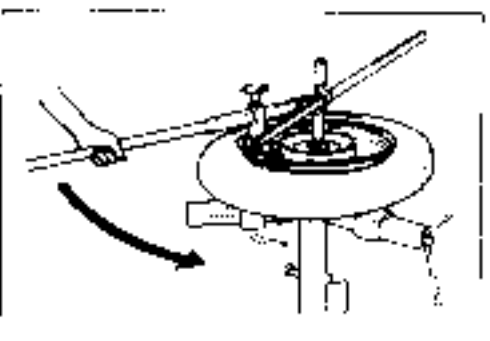
- Wulsteisen 4 am Arm befestigen und Wulst von der Felge trennen. Rad umdrehen und Wulst auf der anderen Seite von der Felge trennen.



- Felgenreführungsroller 5 anbringen.
- Felgenrechutz 6 anbringen und Reifenwulst mit dem Montiereisen 7 anheben.



- Montiereisen am Arm festmachen und um die Felge drehen. Diesen Vorgang auf der anderen Seite wiederholen.

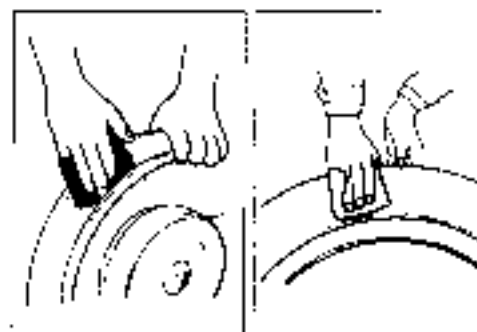


ÜBERPRÜFUNG

RAD

Gummiteilchen oder Rost vom Rad abwischen und Radfelge überprüfen. Bei Feststellung einer der folgenden Punkte Rad erneuern.

- * Verzug oder Riß
- * Kratzer oder Unregelmäßigkeiten an der Wulstauflege.
- * Radfelgenschlag (axial und radial) von mehr als 2,0 mm.



REIFEN

Ausgebauten Reifen genau überprüfen und bei Feststellung einer der folgenden Punkte Reifen erneuern, nicht reparieren.

- * Loch oder Riß mit einem Durchmesser bzw. einer Gesamtlänge von über 6,0 mm.
- * Kratzer oder Riß der Seitenwand
- * Profiltiefe unter 1,6 mm am Vorderreifen und unter 2,0 mm am Hinterreifen

 09900 20805: Reifenprofillehre

- * Schichtenablosung.
- * Laufflächenablosung.
- * Stark einseitige oder über den ganzen Reifen verteilte Abnutzung.
- * Kratzer an der Wulst
- * Karkasse gebrochen.
- * Beschädigung vom Rutschen (flache Stellen).
- * Unregelmäßigkeiten im Innerlining.

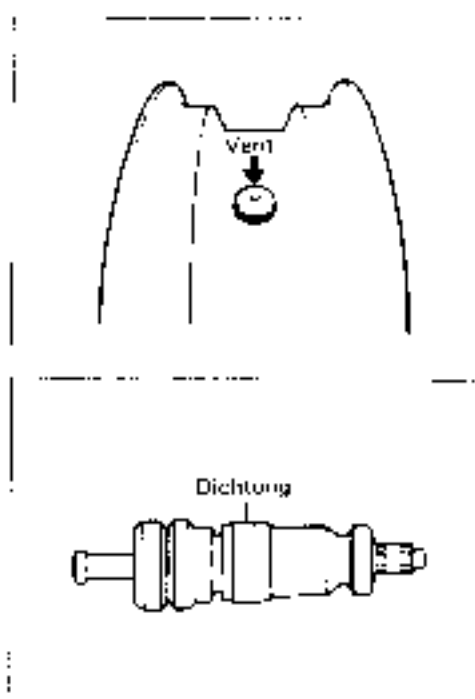
HINWEIS:

Bei Reparatur eines kaputten Reifens Reparaturanweisungen befolgen und nur empfohlene Reparaturmaterialien verwenden.

ÜBERPRÜFUNG DES VENTILS

Nach Abnahme des Reifens von der Felge Ventil überprüfen und erneuern, wenn der Dichtungsgummi Risse oder Kratzer aufweist.

Ausgebauten Ventileinsatz überprüfen und erneuern, wenn der Dichtungsgummi ungewöhnlich verformt oder abgenutzt ist.



EINBAU DES VENTILS

Schmutz oder Rost um die Ventilbohrung abwischen. Dann Ventil in die Felge einsetzen.

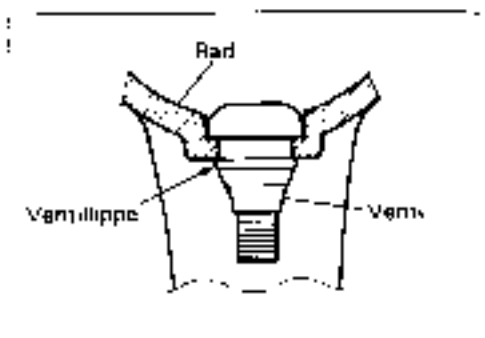
HINWEIS:

Zum richtigen Einsetzen des Ventils in das Ventilloch spezielles Reifenschmiermittel oder neutrale Seifenlauge auf Ventil geben.



ACHTUNG

Ventilgewinde und -dichtung nicht beschädigen.

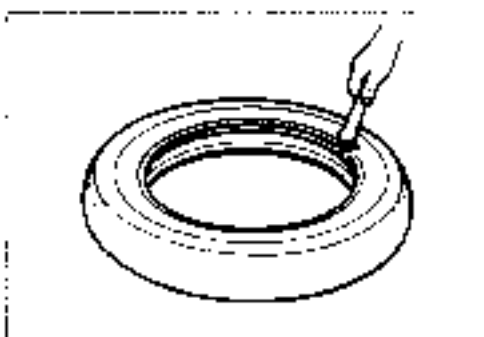


AUFZIEHEN DES REIFENS

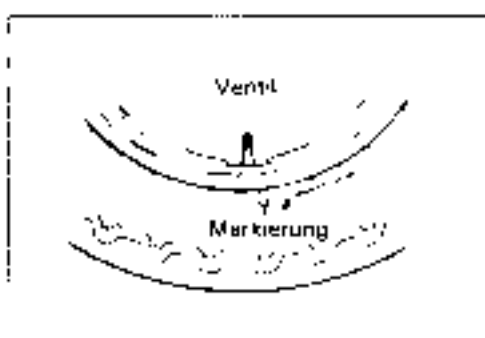
- Spezielles Reifenfett oder gewöhnliche Seifenlauge auf die Reifenwulst streichen.

ACHTUNG

Nie Schmiere, Öl oder Benzin auf die Reifenwulst bringen.



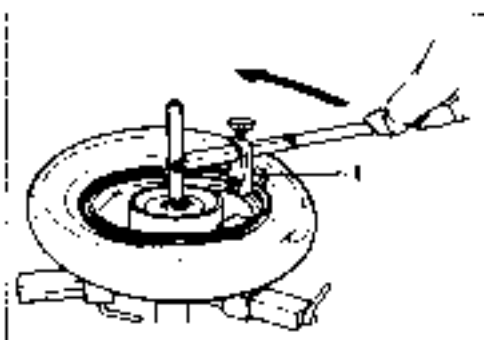
- Beim Aufziehen des Reifens muß der Laufrichtungspfeil in Laufrichtung des Rads zeigen. Auswuchtmarkierung am Reifen auf Ventil ausrichten (Siehe Abb.1).



- Wulstroller (1) einsetzen.
- Arm um die Felge drehen und Wulst ganz aufziehen. Zuerst die untere, dann die obere Wulst aufziehen.
- Rad vom Reifenwechsler nehmen und Ventileinsatz in den Ventilschaft einsetzen.

HINWEIS:

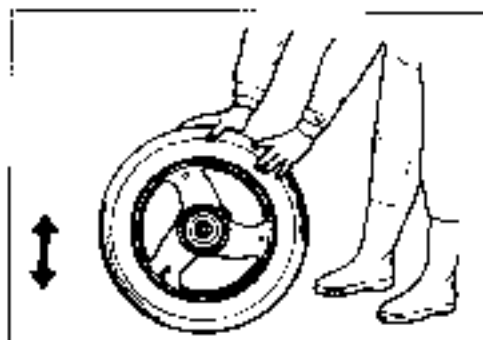
Ventileinsatz vor dem Einsetzen überprüfen



- Reifen einige Male aufspringen lassen und dabei drehen. Dadurch dehnt sich die Wulst nach außen, was das Aufblasen erleichtert.

HINWEIS:

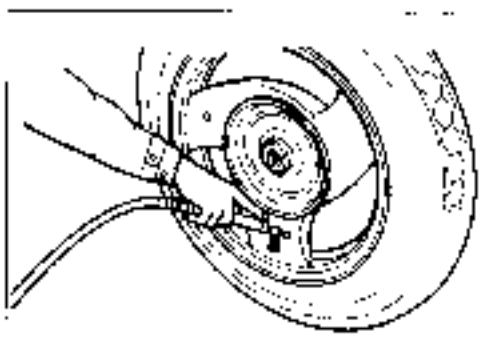
Vor dem Aufblasen nachsehen, ob die Auswuchtmarkierung auch auf den Ventilschaft ausgerichtet ist.



- Reifen aufpumpen.

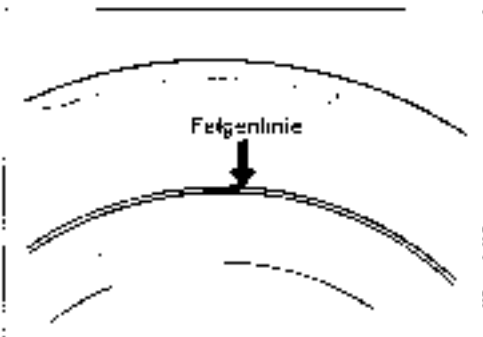
⚠ WARNUNG

Reifen nicht über 400 kPa (4,0 kg/cm²) aufblasen. Ein platzender Reifen könnte schwere Verletzungen hervorrufen. Beim Aufpumpen nie direkt über dem Reifen stehen.



HINWEIS:

Verlauf der "Felgenlinie" auf den Reifenseitenwänden überprüfen. Sie muß rundum im gleichen Abstand zur Radfelge sein. Bei unterschiedlichem Abstand zwischen Felgenlinie und Radfelge sitzt die Wulst nicht richtig. Dann Luft ganz aus Reifen lassen und Wulst an beiden Seiten von der Felge trennen. Wulst einfetten und erneut versuchen.



- Sitzt der Reifen richtig auf der Felge, Luftdruck auf empfohlenen Druck bringen. Rad ggf. auswuchten.

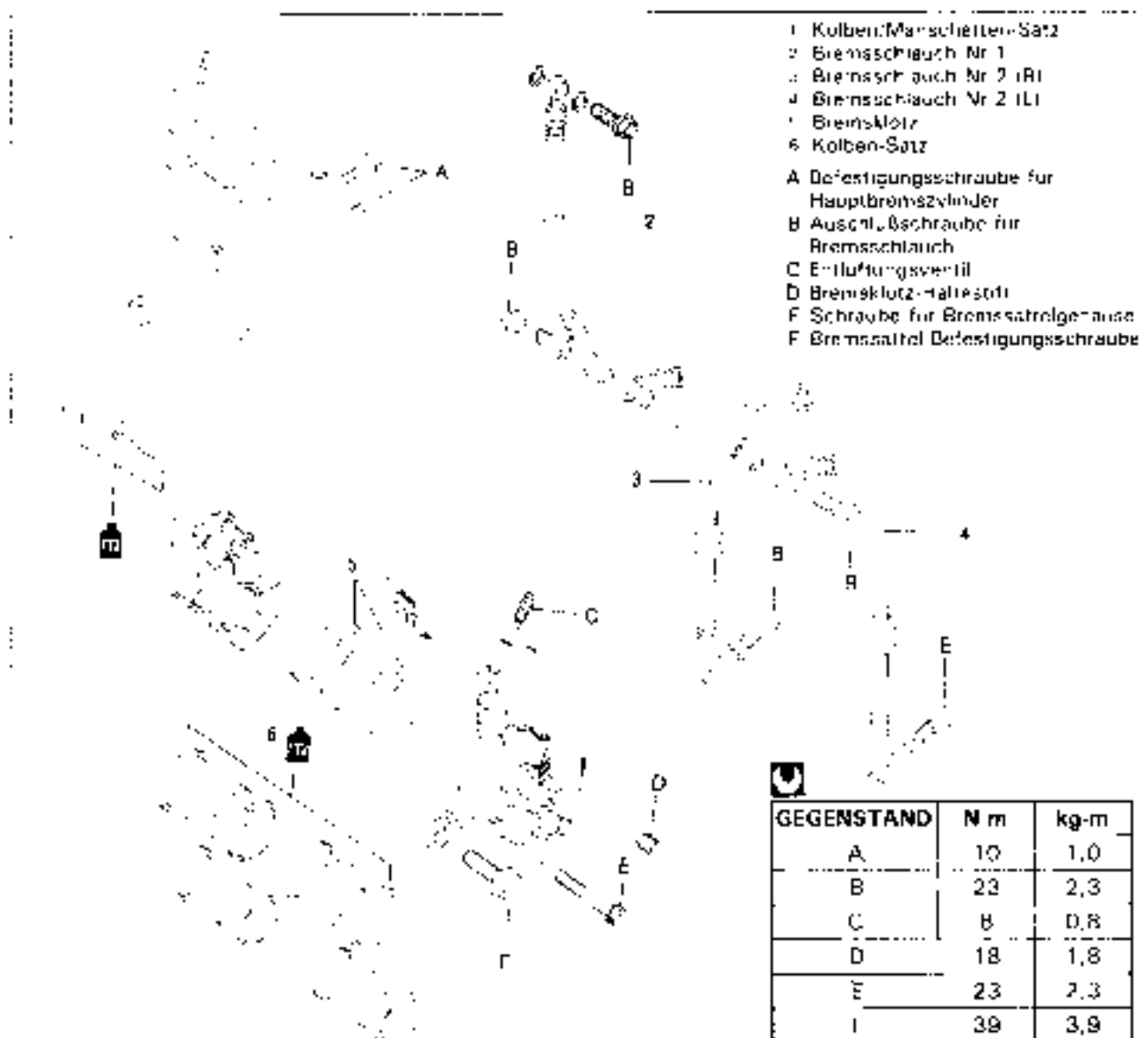
⚠ WARNUNG

- Einen reparierten Reifen in den ersten 24 Stunden nach der Reparatur nicht über 50 km/h fahren, weil der Flicker möglicherweise noch nicht fest ist.
- Mit einem geflickten Reifen nicht über 130 km/h fahren.

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUŠ	
	kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
VORNE	250	2,50	250	2,50
HINTEN	250	2,50	250	2,50

VORDERBREMSE



⚠️ WARNUNG

- Dieses Bremssystem ist mit einer auf Äthylenglycol basierenden Bremsflüssigkeit vom Typ DOT 4 gefüllt. Auf Silikon oder Petroleum basierende Flüssigkeiten dürfen weder verwendet noch mit anderen Bremsflüssigkeiten gemischt werden.
- Niemals Bremsflüssigkeit aus alten, gebrauchten oder unverschlossenen Behältern verwenden. Keine Bremsflüssigkeit einfüllen, die von vorherigen Wartungsarbeiten übriggeblieben ist oder die für längere Zeit aufgehoben wurde.
- Wenn Bremsflüssigkeit gelagert wird, muß der Behälter fest verschlossen und außerhalb der Reichweite von Kindern aufbewahrt werden.
- Beim Nachfüllen von Bremsflüssigkeit darauf achten, daß keine Verschmutzung in das System gelangen kann.
- Zum Reinigen von Teilen des Bremssystems stets frische Bremsflüssigkeit verwenden. Niemals Lösungsmittel benutzen.
- Verschmutzte Bremscheiben oder Bremsklötze reduzieren die Wirksamkeit der Bremse. Verschmutzte Bremsklötze müssen erneuert und die Bremscheibe mit einem qualitativ hochwertigen Bremsreinigungsmittel oder neutralen Haushaltsreiniger gesäubert werden.

⚠️ ACHTUNG

Bremsflüssigkeit ist mit Vorsicht zu behandeln, da sie eine Beschädigung von Lackflächen, Kunststoff- und Gummitteilen verursachen kann.

ERSETZEN DER BREMSKLÖTZE

- Die Klammer (1), den Bremsklotz-Haltestift (2) und die Feder (3) entfernen, dann die Bremsklötze abnehmen.

⚠ ACHTUNG

- Bei abgenommenen Bremsklötzen niemals den Bremshebel betätigen.
- Die Bremsklötze müssen stets im Satz ersetzt werden, da andernfalls das Bremsverhalten nachteilig beeinflusst wird.

- Die neuen Bremsklötze montieren.

HINWEIS:

Nach dem Ersetzen der Bremsklötze ist der Bremshebel einige Male zu betätigen, um die Bremsklötze einzupassen, danach den Bremsflüssigkeitsstand überprüfen.

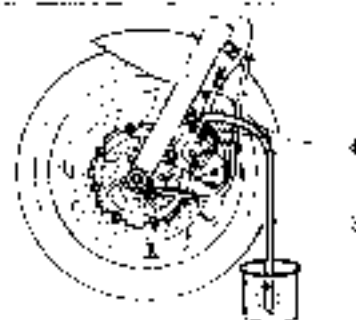
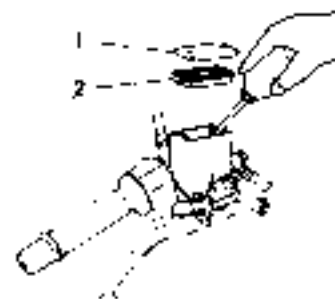


ERSETZEN DER BREMSFLÜSSIGKEIT

- Das Motorrad auf ebenem Boden abstellen und den Lenker in Geradausstellung bringen.
- Den Deckel (1) und die Membran (2) des Hauptbremszylinder-Reservoirs abnehmen.
- So viel wie möglich der alten Bremsflüssigkeit absaugen.
- Das Reservoir mit frischer Bremsflüssigkeit füllen.

🔧 Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

- Einen durchsichtigen Plastikschauch (3) am Entlüftungsventil (4) anbringen, dann das Ende des Schlauchs in einen Behälter einlegen.



- Das Entlüftungsventil lösen, dann den Bremshebel solange betätigen, bis keine Bremsflüssigkeit mehr aus dem Entlüftungsventil austritt.
- Das Entlüftungsventil zudrehen und den Plastikschauch abziehen. Das Reservoir mit frischer Bremsflüssigkeit bis zur oberen Kante des Prüffenster auffüllen.

⚠ ACHTUNG

Die im Bremssystem enthaltene Luft muß restlos entfernt werden. (Siehe Seite 2-15.)



AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS

- Anschlußschraube lösen und Bremsleitung von Bremssattel abnehmen. Bremsflüssigkeit in einem geeigneten Behälter auffangen.
- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann den Bremssattel abnehmen.

⚠ ACHTUNG

Nie von der vorigen Wartung übriggebliebene und über einen längeren Zeitraum aufbewahrte Bremsflüssigkeit wiederverwenden.

⚠ WARNUNG

Auslaufende Bremsflüssigkeit beeinträchtigt ein sicheres Fahren und entfärbt lackierte Flächen. Bremsleitungen und Leitungsanschlüsse auf Risse und auslaufende Flüssigkeit überprüfen.

HINWEIS:

Vor dem Herausnehmen der Bremssattel-Befestigungsschrauben die Bremssattelgehäuse-Schrauben (1) etwas lösen, um ein späteres Zerlegen des Bremssattels zu erleichtern.

- Die Bremsklötze ausbauen. (Siehe Seite 5 16)
- Die Bremssattelgehäuse-Schrauben (1) entfernen.

- Die beiden Hälften des Bremssattels trennen.
- Die O-Ringe (2) herausnehmen.

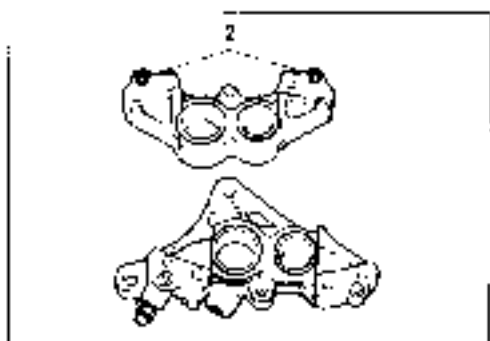
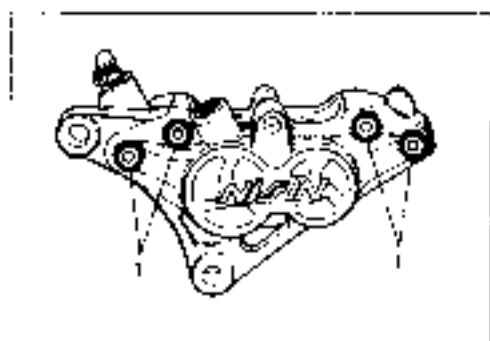
⚠ ACHTUNG

Die O-Ringe dürfen nicht wiederverwendet werden, um spätere Undichtigkeiten zu vermeiden.

- Einen Lappen über den Kolben legen, damit er nicht herauspringt, und Kolben mit Druckluft herausdrücken.

⚠ ACHTUNG

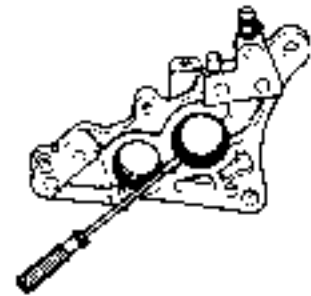
Nicht Hochdruckluft verwenden, um den Kolben nicht zu beschädigen.



- Staubdichtungen und Kolbendichtungen entfernen

⚠ ACHTUNG

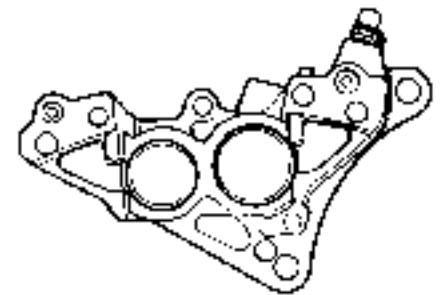
Um eine spätere Undichtigkeit zu vermeiden, dürfen die Staubdichtringe und Kolbendichtringe nicht wiederverwendet werden.



ÜBERPRÜFUNG DES BREMSSATTELS

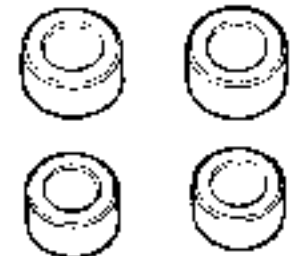
BREMSSATTEL

Bohrungswandung des Bremssattels auf Scharten, Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.



KOLBEN

Kolbenoberfläche auf Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS

Bremssattel in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

- Die Bohrungen des Bremssattels und die Kolben mit der vorgeschriebene Bremsflüssigkeit auswaschen. Die Nuten der Staubdichtringe und Kolbendichtringe sind besonders sorgfältig zu reinigen.



Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

⚠ ACHTUNG,

- Alle Komponenten des Bremssattels sind vor dem Zusammenbau mit frischer Bremsflüssigkeit zu säubern.
- Nach der Reinigung der Komponenten die Bremsflüssigkeit nicht abwischen.
- Zur Reinigung der Teile die vorgeschriebene Bremsflüssigkeit verwenden. Niemals andere Arten von Bremsflüssigkeit oder Lösungsmittel wie Benzin, Kerosin usw. benutzen.
- Die Staubdichtringe und Kolbendichtringe sind beim Zusammenbau stets durch Neuteile zu ersetzen. Beide Dichtringe vor dem Einbau mit Bremsflüssigkeit versehen.



- Jede Schraube im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

-  **Befestigungsschraube 1 für vorderen Bremssattel:**
39 N·m (3,9 kg·m)
- Befestigungsschraube 2 für Bremssattelgehäuse:**
23 N·m (2,3 kg·m)
- Bremssattel Halteschraube 3:** 18 N·m (1,8 kg·m)
- Anschlußschraube 4 für Bremschlauch:**
23 N·m (2,3 kg·m)

HINWEIS:

Vor dem Einbau des Bremssattels Kolben ganz in den Bremssattel schieben.

ACHTUNG

Nach Wiederausammenbau des Bremssattels Bremsanlage entlüften. (Siehe Seite 2-15.)

**ÜBERPRÜFUNG DER BREMSSCHEIBE**

- Vorder- und Hinterrad ausbauen. (Siehe Seiten 5-5 und 5-36.)

Die Bremsscheibe visuell auf Risse und andere Schäden überprüfen.

Die Dicke mit einem Mikrometer messen.

Wenn ein Defekt festgestellt wird oder die gemessene Dicke unter der Verschleißgrenze liegt, muß die Bremsscheibe ersetzt werden.

Verschleißgrenze

Vordere Bremsscheibe : 4,0 mm

Hintere Bremsscheibe : 4,5 mm

 09900-20205: Mikrometer (0 - 25 mm)

Den Schlag mit Hilfe einer Meßuhr bestimmen.

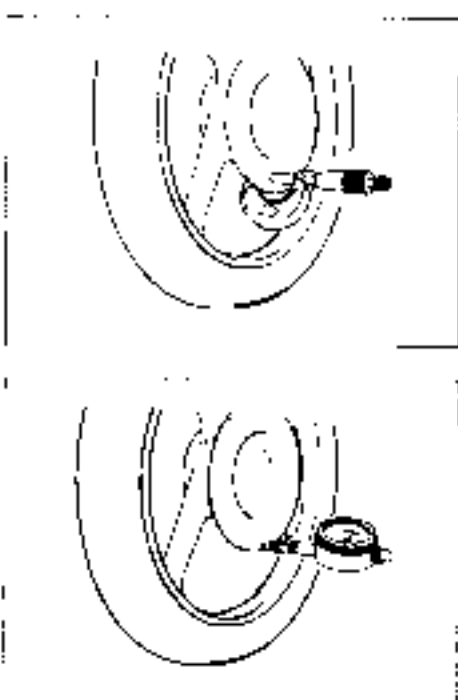
Wenn der gemessene Wert über der Verschleißgrenze liegt, muß die Bremsscheibe ersetzt werden.

Verschleißgrenze

Vordere und hintere Bremsscheibe : 0,3 mm

 09900-20606: Meßuhr (1:100 mm)

09900-20701: Magnetständer

**Ersetzen der Bremsscheibe**

- Scheibe ausbauen. (Siehe Seiten 5-6 und 5-37.)
- Scheibe einbauen. (Siehe Seiten 5-7 und 5-39.)

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS

- Einen Lappen unter die Anschlußschraube am Hauptbremszylinder legen, um herabtallende Tropfen der Bremsflüssigkeit aufzufangen. Dann Anschlußschraube lösen und Anschluß Bremsschlauch/Hauptbremszylinder trennen.

▲ ACHTUNG

Auf ein Teil des Motorrads verschüttete Bremsflüssigkeit sofort vollständig abwischen. Die Flüssigkeit reagiert chemisch mit Lack, Kunststoff, Gummi usw. und beschädigt sie stark.

- Kabel zum Vorderbremschalter abnehmen.
- Hauptbremszylinderkomplett ausbauen.
- Den Bremshebel 1 und den Bremsleuchtenschalter 2 abnehmen.

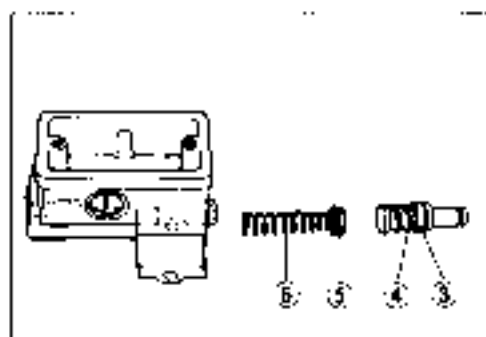
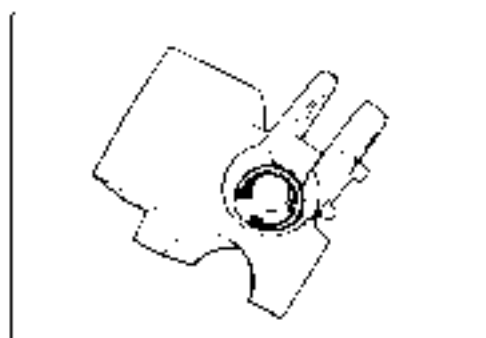
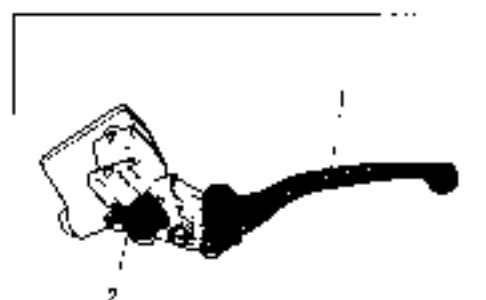
- Den Reservoirdeckel und die Membran abnehmen.
- Die Bremsflüssigkeit ablassen.

- Die Gummikappe abnehmen und den Sprengling entfernen.

 09900-06108: Sprengringzange

- Kolben/Zweite Pfanne, Erste Pfanne und Feder entfernen.

- 3: Zweite Pfanne
- 4: Kolben
- 5: Erste Pfanne
- 6: Rückzugfeder

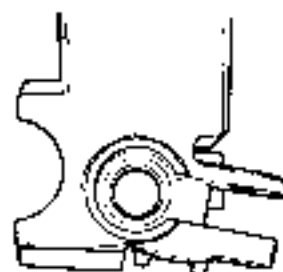


ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMS- ZYLINDERS

Hauptbremszylinderbohrung auf Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.

Kolbenoberfläche auf Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.

Erste Pfanne, Zweite Pfanne und Staubdichtung auf Verschleiß oder Beschädigung überprüfen



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS

Hauptbremszylinder in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

⚠ ACHTUNG

- Hauptbremszylinderteile vor dem Wiederzusammenbau mit frischer Bremsflüssigkeit waschen. Nie Teile mit Reinigungslösung oder Benzin waschen.
- Die Komponenten nicht mit einem Lappen abwischen.
- Bremsflüssigkeit in Zylinderbohrung und alle darin einzusetzenden Teile geben.



Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

- Bei Einbau des Hauptbremszylinders am Lenker Paßfläche 1 am Hauptbremszylinderhalter auf Ankörnung 2 am Lenker ausrichten und obere Klemmfaustschraube anziehen (Siehe Abb. 1).



Befestigungsschraube für Hauptbremszylinder.

10 N-m (1,0 kg-m)

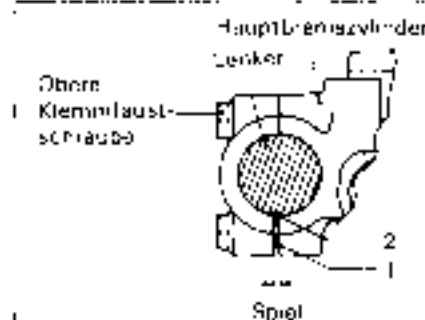
- Die Bremschlauch-Verbindungsschraube 4 mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.



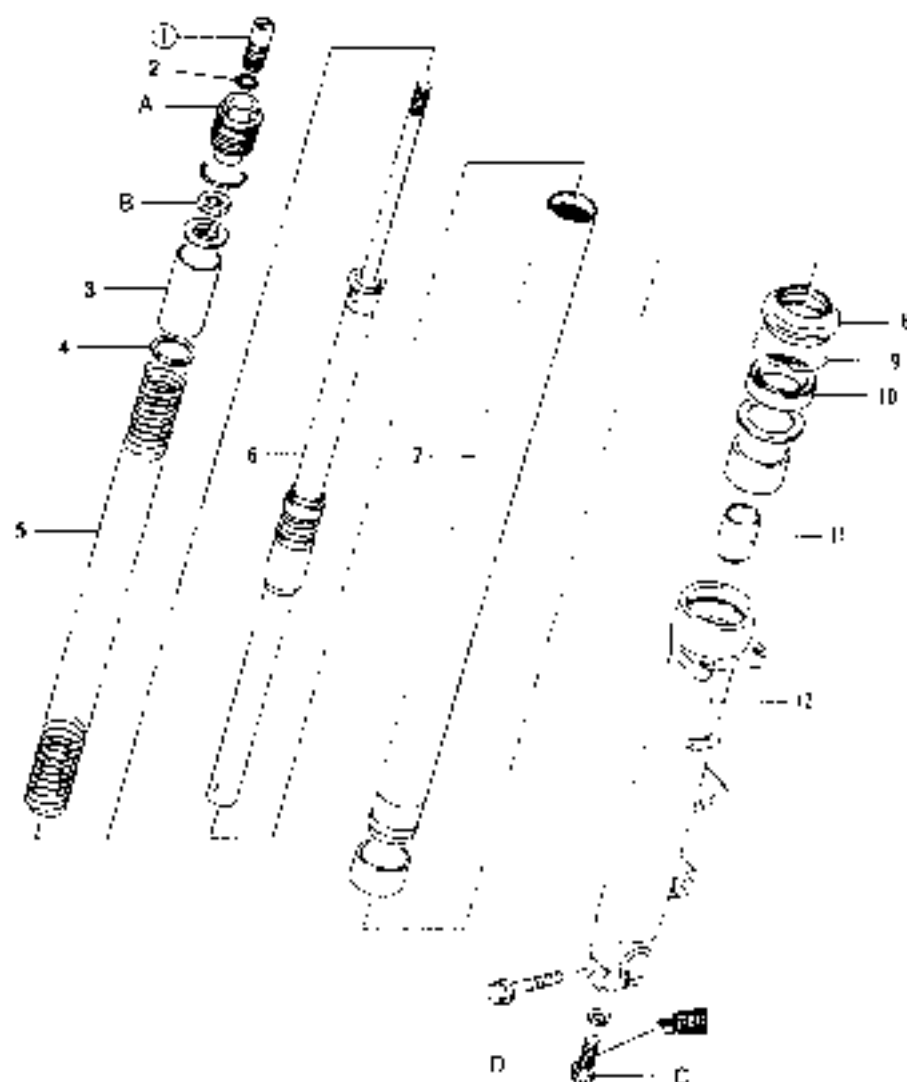
Anschlußschraube für Bremschlauch: 23 N-m (2,3 kg-m)

⚠ ACHTUNG

Nach dem Zusammenbauen des Hauptbremszylinders Bremsanlage entlüften. (Siehe Seite 2-15.)



TELESKOPGABEL



GEGENSTAND:	N·m	kg·m
A	23	2,3
B	20	2,0
C	20	2,0
D	23	2,3

- 1 Federersteller
- 2 O-Ring
- 3 Abstandstück
- 4 Beilagscheibe
- 5 Feder
- 6 Dämpfer
- 7 Innenrohr
- 8 Staubdichtung
- 9 Anschlagring
- 10 Öldichtung
- 11 Verschlussstopfen
- 12 Außenrohr

- A Abschlussschraube
- B Sicherungsmutter des Innenrohrs
- C Dämpferstängenschraube
- D Vorderachs-Sicherungsschraube

AUSBAU UND ZERLEGUNG

- Die rechte und linken Verkleidung abnehmen. (Siehe Seite 5-2.)
- Das Vorderrad ausbauen. (Siehe Seite 5-5.)
- Die vier Schrauben (1) herausdrehen, dann den vorderen Kotflügel abnehmen.
- Die vier Schrauben (2) herausdrehen, dann die Vorstrebe des vorderen Kotflügels abnehmen.



- Die Führung der Tachometerwelle entfernen.



- Die oberen und unteren Klemmschrauben der Teleskopgabel lösen, dann die Teleskopgabel ausbauen

HINWEIS:

Die Abschlußschraube der Teleskopgabel etwas lösen, um eine spätere Zerlegung der Gabel zu erleichtern.



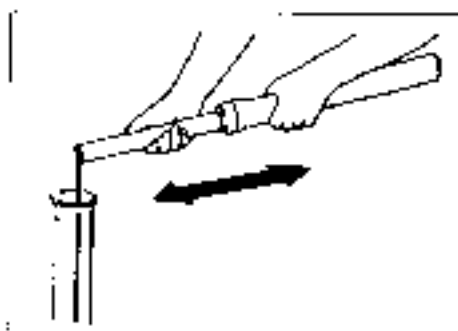
- Die Sicherungsmutter 2 der Innenstange lösen, dann die Abschlußschraube der Teleskopgabel zusammen mit dem Federeinsteller 1 herausnehmen.
- Den Sitz des Abstandsstücks 3 entfernen



- Das Abstandsstück, die Unterlegscheibe und die Feder entfernen.



- Die Gabel umdrehen und mehrere Male auf- und abbewegen, um das Gabelöl restlos herauszudrücken.
- Die Gabel einige Minuten in umgedrehtem Zustand belassen, bis das Gabelöl herausgelaufen ist.



- Die Schraube der Dämpferstange mit Hilfe eines 6-mm-Sechskantschlüssel abnehmen.
- Den Zylinder des Innenrohrs entfernen.



- Die Staubabdeckung 1 und den Anschlagring 2 entfernen.



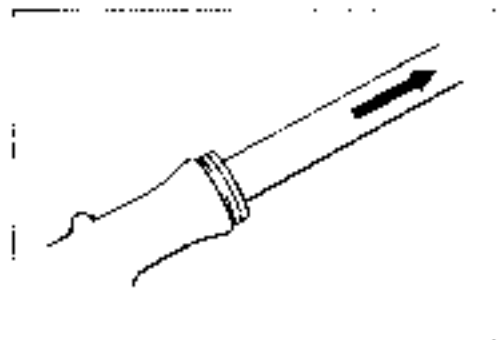
- Standrohr langsam herausziehen und Öldichtung entfernen.

HINWEIS:

Rohrinnenseite nicht beschädigen.

⚠ ACHTUNG

"LAGERMETALL" in Gleit- und Standrohr beim Zusammenbau der Teleskopgabel zusammen mit Öl und staubdichtung erneuern.



- Den Verschlußstufen entfernen.



ÜBERPRÜFUNG

GABELFEDER

Länge der unbelasteten Gabelfeder messen. Liegt sie unter der Verschleißgrenze, Feder erneuern.

Verschleißgrenze: 362,1 mm



STAND- UND GLEITROHR

Gleitfläche von Stand- und Gleitrohr auf Scharten überprüfen.



DÄMPFERSTANGE

Das Innenrohr mit der Hand bewegen und auf einwandfreie Funktion überprüfen.

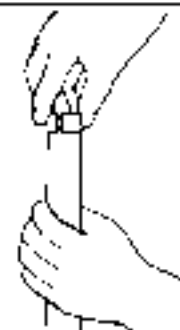


WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Teleskopgabel in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

LAGERMETALLE UND DICHTUNGEN

- Standrohr senkrecht halten, Lagermetallnüt säubern und LAGERMETALL von Hand einsetzen (Siehe Abb.).



- Das Gleitstück des Außenrohrs (1), die Unterlegscheibe (2) und den Öldichtring (3) mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einbauen.

 09940-52860: Teleskopgabel-Öldichtungseinsetzer

⚠ ACHTUNG

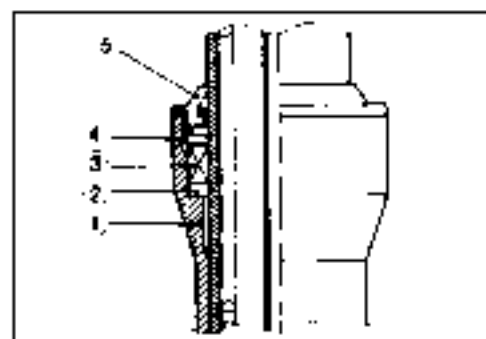
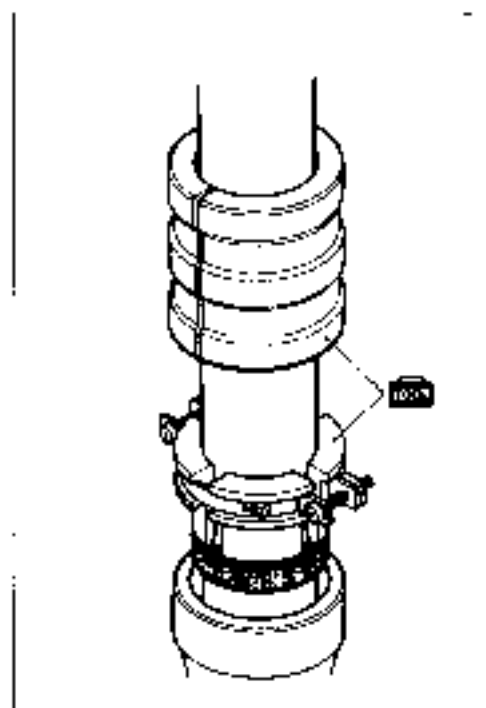
Besondere Vorsicht ist beim Zusammenbau geboten, damit die mit Teflon beschichtete Gleitfläche des Lagermetalls nicht beschädigt wird.

- Den Anschlagring der Öldichtung (4) montieren.

⚠ ACHTUNG

Sich vergewissern, daß der Anschlagring der Öldichtung korrekt eingepaßt ist.

- Die Staubabdeckung (5) anbringen.

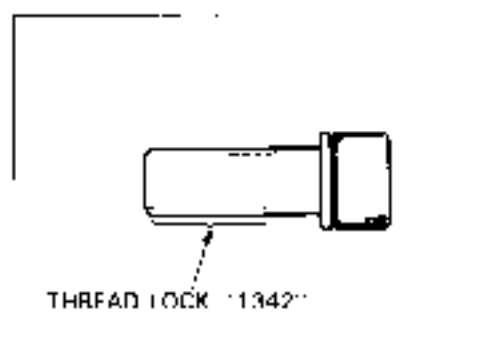


DÄMPFERSTANGENSCHRAUBE

THREAD LOCK "1342" auf die Dämpferstangenschraube geben und diese mit einem 6-mm-Sechskantschlüssel im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

 99000-32050: THREAD LOCK "1342"

 Dämpferstangenschraube: 20 N·m (2,0 kg·m)



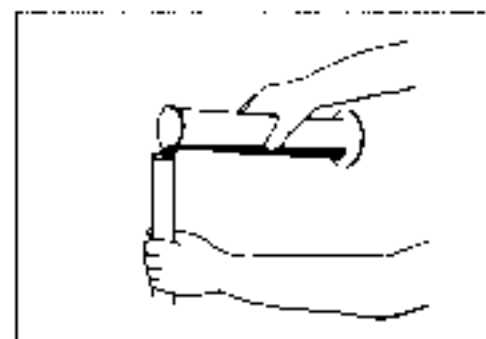
GABELÖL

- Das vorgeschriebene Gabelöl in das Innenrohr einfüllen.

 Gabelölsorte: Gabelöl # 10

99000-99044-10G: SUZUKI FORK OIL # 10

Gabelölfüllmenge (je Holm): 516 ml



- Die Vordergabel senkrecht halten, dann den Gabelölstand mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einregulieren.

 **09943-74111: Gabelölstandmesser**

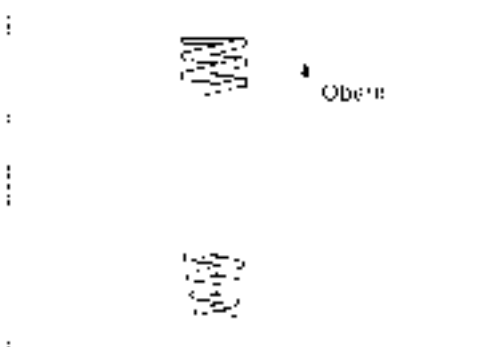
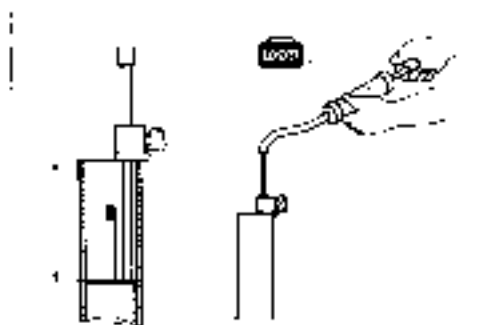
Gabelölstand: 99 mm

HINWEIS:

Beim Einregulieren des Gabelölstands muß die Gabelfeder herausgenommen und das Innenrohr vollkommen zusammengedrückt werden.

GABELFEDER

- Die Feder so einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.



INNENROHR UND SICHERUNGSMUTTER

- Das Spezialwerkzeug anbringen und das Innenrohr nach oben ziehen.

 **09940-52840: Halter für Teleskopgabel-Innenrohr**

HINWEIS:

Vor dem Einbau der Teleskopgabelkappe die Sicherungsmutter 1 des Innenrohrs auf die niedrigste Position drehen, wie in der Abbildung gezeigt.

- Den Federeinsteller der Teleskopgabel fingerfest anziehen, dann die Sicherungsmutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen

 **Sicherungsmutter: 20 N·m (2,0 kg-m)**



- Beim Zusammenbau der Teleskopgabel ist die obere Kante des Innenrohrs mit der Oberkante 2 der oberen Gabelbrücke 3 auszurichten.



- Schraube wie vorgeschrieben anziehen.



Gegenstand	N·m	kg·m
① Schraube an der unteren Gabelbrücke	23	2,3
② Gabelkappe	23	2,3
③ Schraube an der oberen Gabelbrücke	23	2,3

- Die Verstrebung des Vorderkotflügels anbringen, dann die Befestigungsschrauben 4. fingerfest anziehen.
- Das Vorderrad einbauen. (Siehe Seite 5-8.)
- Die Befestigungsschrauben 4. der Kotflügelverstrebung gut festziehen.

HINWEIS:

Bevor die Befestigungsschrauben der Kotflügelverstrebung festgezogen werden, muß die Teleskopgabel vier- oder fünfmal auf- und abbewegt werden.

EINSTELLUNG DER AUFHÄNGUNG

Nach dem Einbau der Teleskopgabel Federvorspannung wie folgt einstellen.

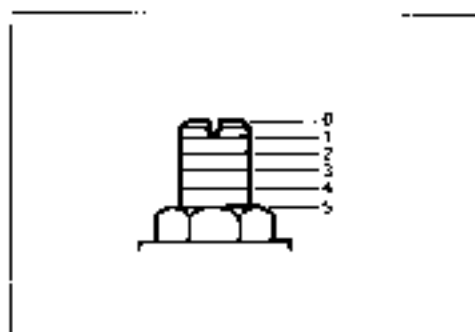
EINSTELLUNG DER FEDERVORSPANNUNG

An der Seite des Federeinstellers befinden sich vier Rillen. Position 0 sorgt für eine maximale und Position 5 für eine minimale Federvorspannung.

(Standardposition: "3")

⚠ WARNUNG

Darauf achten, daß die Federvorspannung an beiden vorderen Gabelholmen gleich eingestellt ist.

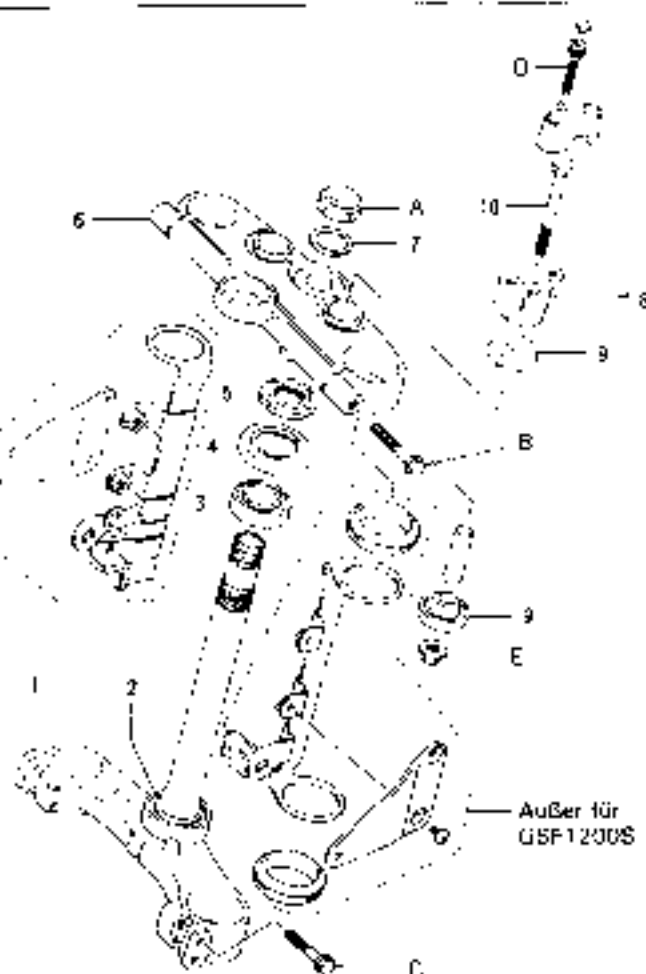


LENKUNG

- 1 Gabelbrücke
- 2 Lager
- 3 Lager
- 4 Staubdichtung
- 5 Lenkkopfmutter
- 6 Obere Lenkschaft-Gabelbrücke
- 7 Beilagscheibe
- 8 Lenkerhalterung
- 9 Dämpfungsgummi
- 10 Lenkerhalterungsschraube

- A Lenkschaftmutter
- B Schraube an oberer Gabelbrücke
- C Schraube an unterer Gabelbrücke
- D Lenkerklemmschraube
- E Lenkerhalterungsmutter

Außer für
GSF1200S



GEGENSTAND	N·m	kg·m
A	65	6,5
B	23	2,3
C	23	2,3
D	23	2,3
E	45	4,5

AUSBAU UND ZERLEGUNG

- Vorderrad ausbauen. (Siehe Seite 5-5.)
- Teleskopgabel ausbauen. (Siehe Seite 5-22.)
- Den Scheinwerfer ausbauen und die Stecker des Zuleitungskabels abziehen.



- Das Scheinwerfergehäuse (1), die Blinkleuchten (2) und die Gehäusehalterungen (3) ausbauen.



GSF1200S

- Die Verkleidung und die Verkleidungsstütze entfernen. (Siehe Seite 5-2.)
- Vorderrad ausbauen. (Siehe Seite 5-5.)
- Teleskopgabel ausbauen. (Siehe Seite 5-22.)

GSF1200 und GSF1200S

- Die Halteklammer (1) entfernen.
- Die Tachometerwelle und den Tachometer ausbauen.



- Den rechten und linken Lenkerschalter entfernen.
- Die Gaszüge und den Starterzug vom Gasdrehgriff bzw. dem Starterhebel abnehmen.



- Den vorderen Hauptbremszylinder zusammen mit den Bremsschläuchen und den Bremsätteln ausbauen.



- Den Kupplungshauptzylinder ausbauen.



- Die Kappen und Klemmschrauben der Lenkerhalterungen entfernen, dann die Lenkerhälften abnehmen.



- Den Stecker des Zündschalterkabels abziehen
- Die Mutter entfernen, dann die obere Lenkschaft-Gabelbrücke ausbauen.



- Die Muttern 1 entfernen, dann die Lenkerhalter abnehmen.

HINWEIS

Vor dem Ausbau der oberen Lenkschafthalterung die Muttern 1 etwas lösen, um spätere Ausbauarbeiten zu erleichtern

- Die Schrauben 2 mit Hilfe der Spezialwerkzeuge herausdrehen, dann den Zündschalter ausbauen.

 09930-11920: Torx-Einsatz JT40H
09930-11940: Einsatzhalter



- Lenkkopfmutter mit Spezialwerkzeug entfernen.

 09940-14911: Schlüssel Lenkkopfmutter

- Untere Gabelbrücke herausziehen.

HINWEIS:

Untere Gabelbrücke mit der Hand festhalten, damit sie nicht herabfällt.



- Oberes Lenkkopflager entfernen.



ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

Ausgebaute Teile auf folgende Unregelmäßigkeiten überprüfen:

- Lenkerverzug
- Verschleiß und Brinellierung des Lagerkranzes
- Verschleiß oder Beschädigung des Lagers
- Ungewöhnliche Lagergeräusche
- Verwindung der Lenksäule

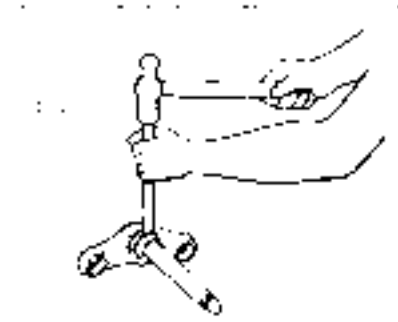
- Das untere Lenkschaftlager mit einem Meißel heraus schlagen.

⚠ ACHTUNG

Ausgebautes Lager erneuern.

- Lenkkopflagerkranz oben und unten mit Spezialwerkzeug heraustreiben.

 09941-54911: Lagerlauftringabziehen
09941-74910: Lenklagereinsitzer



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Lenkkopf in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

LAGERLAUFRING

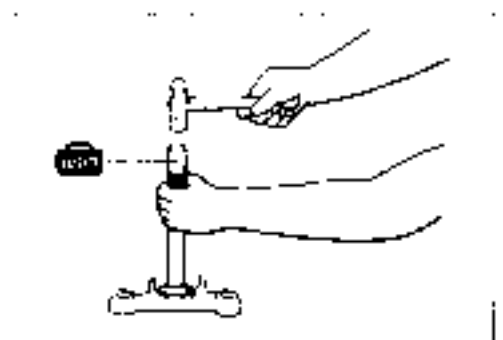
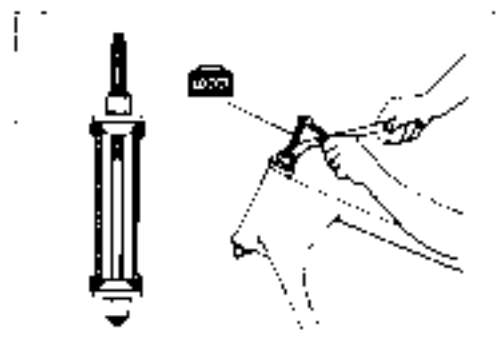
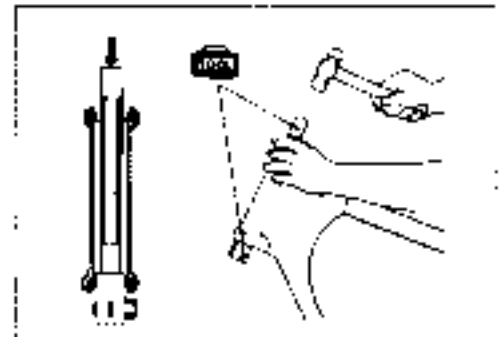
- Oberen und unteren Lagerlauftring mit Spezialwerkzeug eindrücken.

 09941-34513: Lagerlauftringeinsitzer

LAGER

- Unteres Lager mit Spezialwerkzeug eindrücken.

 09941-74910: Lenklagereinsitzer



- Vor Einbau des Lenkkopfs oberes und unteres Lager ein fetten.

 99000-25010; SUZUKI SUPER GREASE "A"



LENKKOPFMUTTER

- Lenkkopfmutter im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

 09940-14911; Schlüssel für Lenkkopfmutter

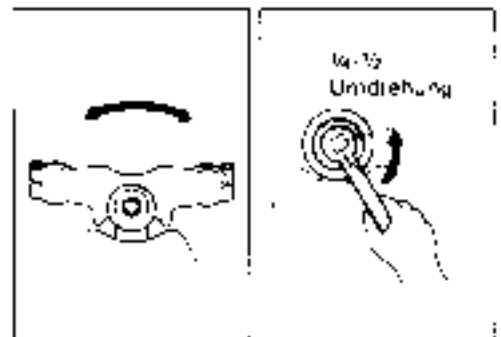
 Lenkkopfmutter: 45 N·m (4,5 kg·m)



- Untere Gabelbrücke etwa fünf bis sechsmal nach links und rechts drehen, damit die Kegelrollenlager richtig ein-sitzen.
- Lenkkopfmutter um 1/4 – 1/2 Umdrehung herausdrehen.

HINWEIS:

Diese Einstellung ist bei jedem Motorrad anders.



- Die Lenkschaftmutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 Lenkschaftmutter: 65 N·m (6,5 kg·m)

HINWEIS:

Vor dem Festziehen der Lenkschaftmutter sind die vorderen Gabelrohre provisorisch einzubauen.



- Die Lenkerhalterungsmuttern mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 Lenkerhalterungsmutter: 45 N·m (4,5 kg·m)

HINWEIS:

Vor dem Festziehen der Lenkerhalterungsmuttern ist der Lenker provisorisch einzubauen.



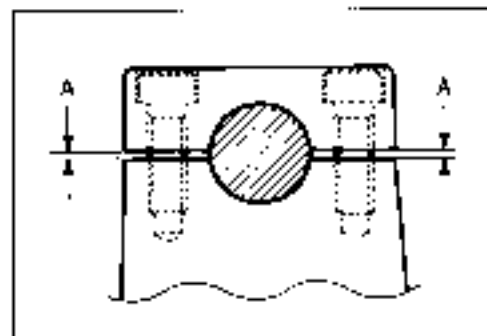
LENKER

- Die Lenker so einbauen, daß die eingeschlagene Markierung mit der Kontaktfläche der Lenkerhalterungen ausgerichtet ist, wie in der Abbildung gezeigt.



- Jede Lenkerhalterung so fixieren, daß der Abstand A an Vor- und Rückseite der Lenkerhalterung gleich ist.

 Klemmschraube der Lenkerhalterung: 23 N·m (2,3 kg-m)



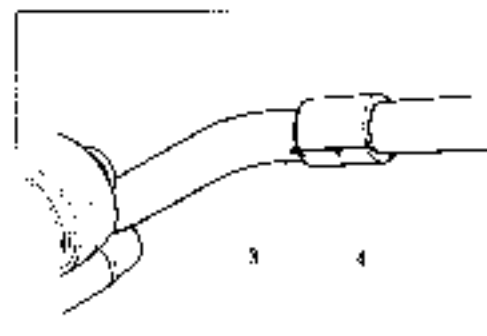
- Vor dem Einbau der Innenzüge den Gasdrehgriff (1) und den Starterhebel (2) mit Fett versehen.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Den vorderen Hauptbremszylinder einbauen. (Siehe Seite 5-21.)



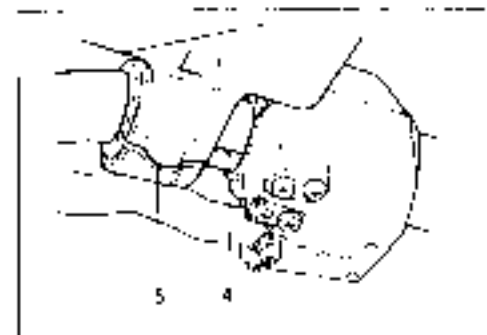
- Die eingeschlagene Markierung 3 mit dem Schlitz (4) des Hauptbremszylinder-Abstandsstücks ausrichten.



- Beim Einbau des Kupplungshauptzylinders die Kontaktfläche (5) am Kupplungshauptzylinder-Halter mit dem Schlitz des Abstandsstücks (4) ausrichten, dann die Schraube mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

 Schraube des Kupplungshauptzylinders: 10 N·m
(1,0 kg-m)

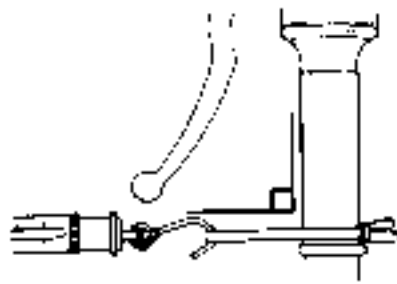
- Das Spiel der Gaszüge einstellen. (Siehe Seite 2-9.)



EINSTELLUNG DER LENKUNG

Lenkhebewegung wie folgt überprüfen.

- Motorrad auf Heber aufbocken, so daß das Vorderrad 20 - 30 mm vom Boden abhebt.
- Überprüfen, ob Seilzüge und Kabelbäume auch richtig verlegt sind.
- Vorderrad geraderichten, Federwaage (Spezialwerkzeug) an einem Lenkergriffende einhängen (Siehe Abb.1) und bei Bewegung des Lenkers Skala ablesen. Dasselbe am anderen Lenkergriffende durchführen.



Anfangskraft: 200—500 Gramm

 09940 92710: Federwaage

- Wenn der an der Federwaage abgelesene Kraftwert beim Drehen des Lenkers zu hoch oder zu niedrig liegt, muß dieser eingestellt werden, bis der spezifizierte Wert erreicht wird.
 - 1) Zuerst die Klemmschrauben der oberen Gabelbrücke und die Lenkkopf-mutter lösen, dann die Lenkschaft-mutter durch Lösen oder Festziehen einstellen.
 - 2) Die Lenkkopf-mutter und Klemmschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen, dann die Anfangskraft mit der Federwaage nach den vorher angegebenen Anweisungen noch einmal überprüfen.
 - 3) Liegt die Anfangskraft im vorgeschriebenen Bereich, dann ist die Einstellung abgeschlossen.



HINWEIS:

Gabelholme fassen und vor- und zurückbewegen. Die Lenkung darf nicht locker sein.

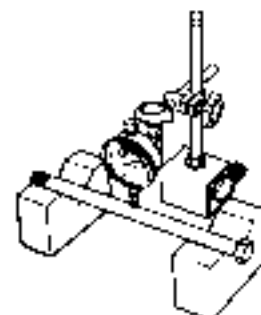
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

REIFEN	Siehe Seite 5-10.
HINTERRAD	Siehe Seite 5-6.
RADLAGER	Siehe Seite 5-6.

HINTERACHSWELLE

Mit Hilfe einer Meßuhr die Achswelle auf Schlag überprüfen. Wenn der gemessene Wert die Verschleißgrenze überschreitet, muß die Hinterachswelle ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 0,25 mm



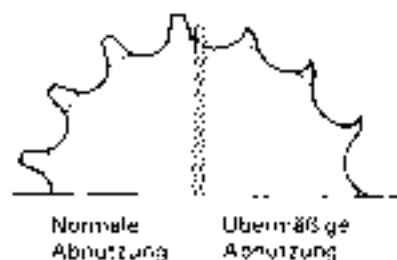
DÄMPFER

Dämpfer auf Abnutzung und Beschädigung überprüfen.



KETTENRAD

Kettenradzähne auf Abnutzung überprüfen. Sind sie wie auf der Abb. abgenutzt, Kettenrad und Antriebskette als Satz erneuern.



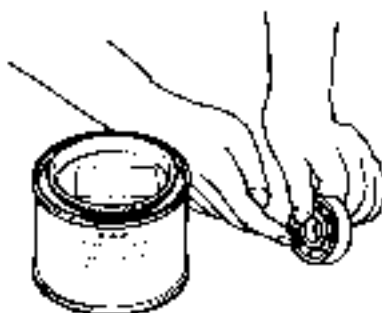
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Hinterrad in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

RADLAGER

- Vor dem Einbau Lager schmieren

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

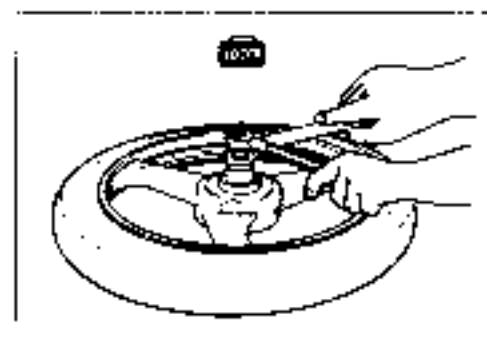


- Radlager mit Spezialwerkzeug einsetzen

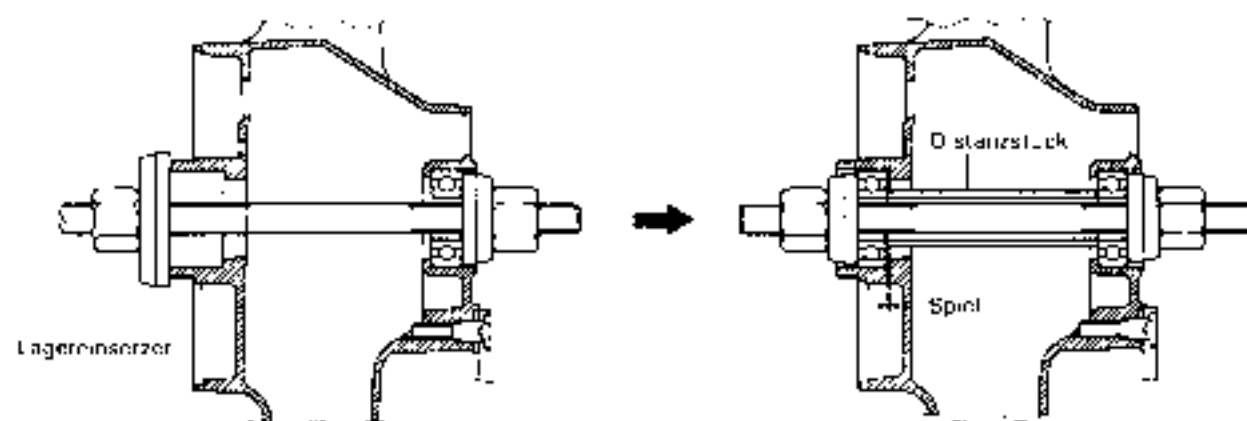
 09941-34513: Satz Lagereinsitzer

HINWEIS:

Zuerst rechtes, dann linkes Radlager einsetzen.



links   Rechts links   Rechts



TROMMELLAGER

- Neue Lager mit Spezialwerkzeug einsetzen.

 09913-75520: Lagereinsitzer

HINWEIS:

Lager und Öldichtungslippe vor dem Zusammenbau des Hinterrads schmieren.



BREMSSCHEIBE

- THREAD LOCK SUPER "T360" auf die Schrauben an der Bremsscheibe geben und diese im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

HINWEIS:

Bremsscheibe säubern und entfetten.

 99000-32130: THREAD LOCK SUPER "T360"

 Schraube an Bremsscheibe: 23 N·m (2,3 kg·m)



KETTENRAD

- Befestigungsmuttern für Kettenrad im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

 Kettenradmutter: 60 N·m (6,0 kg·m)

HINWEIS:

Die Prägung am Kettenrad nach außen bringen.

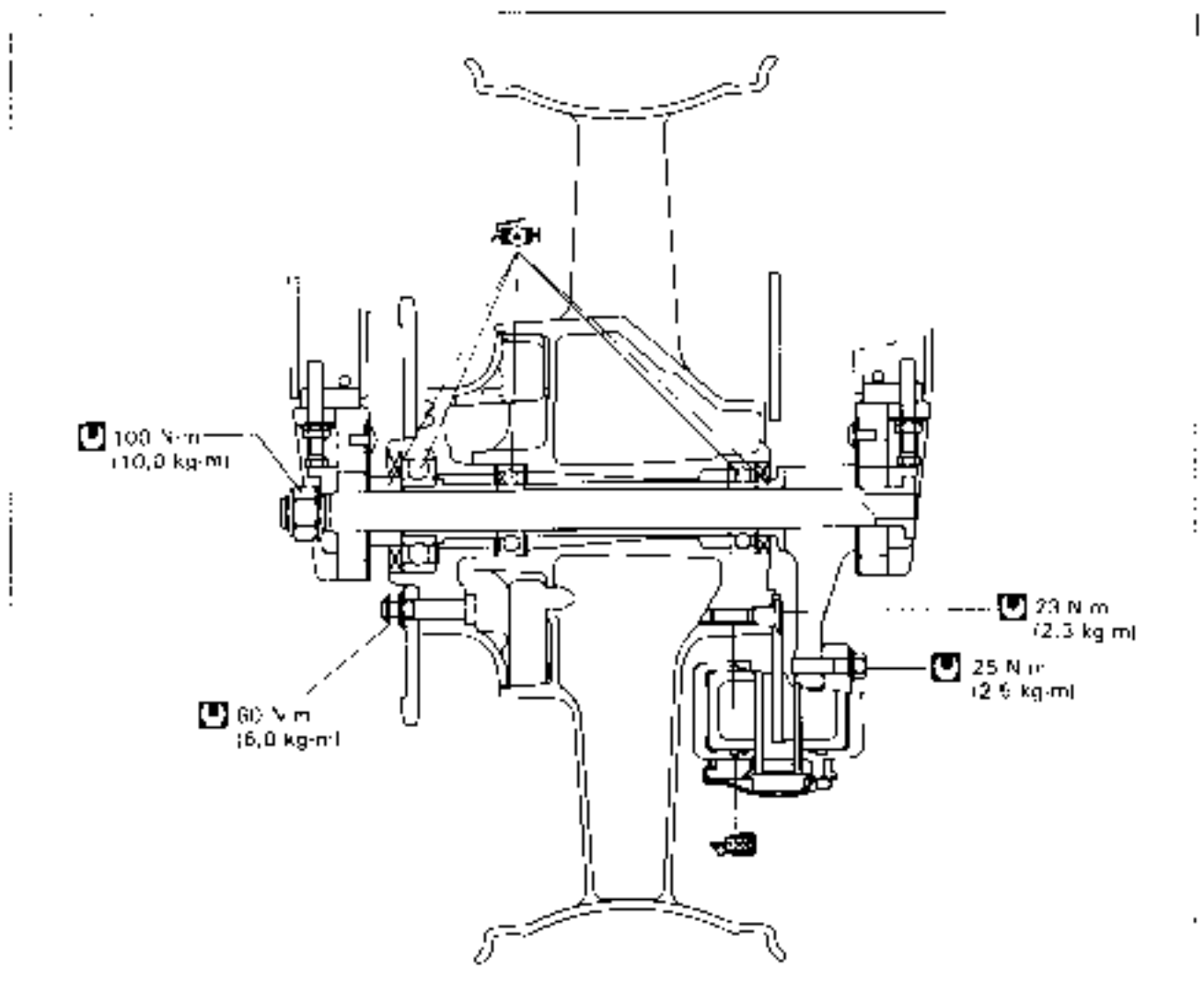


HINTERACHSWELLE

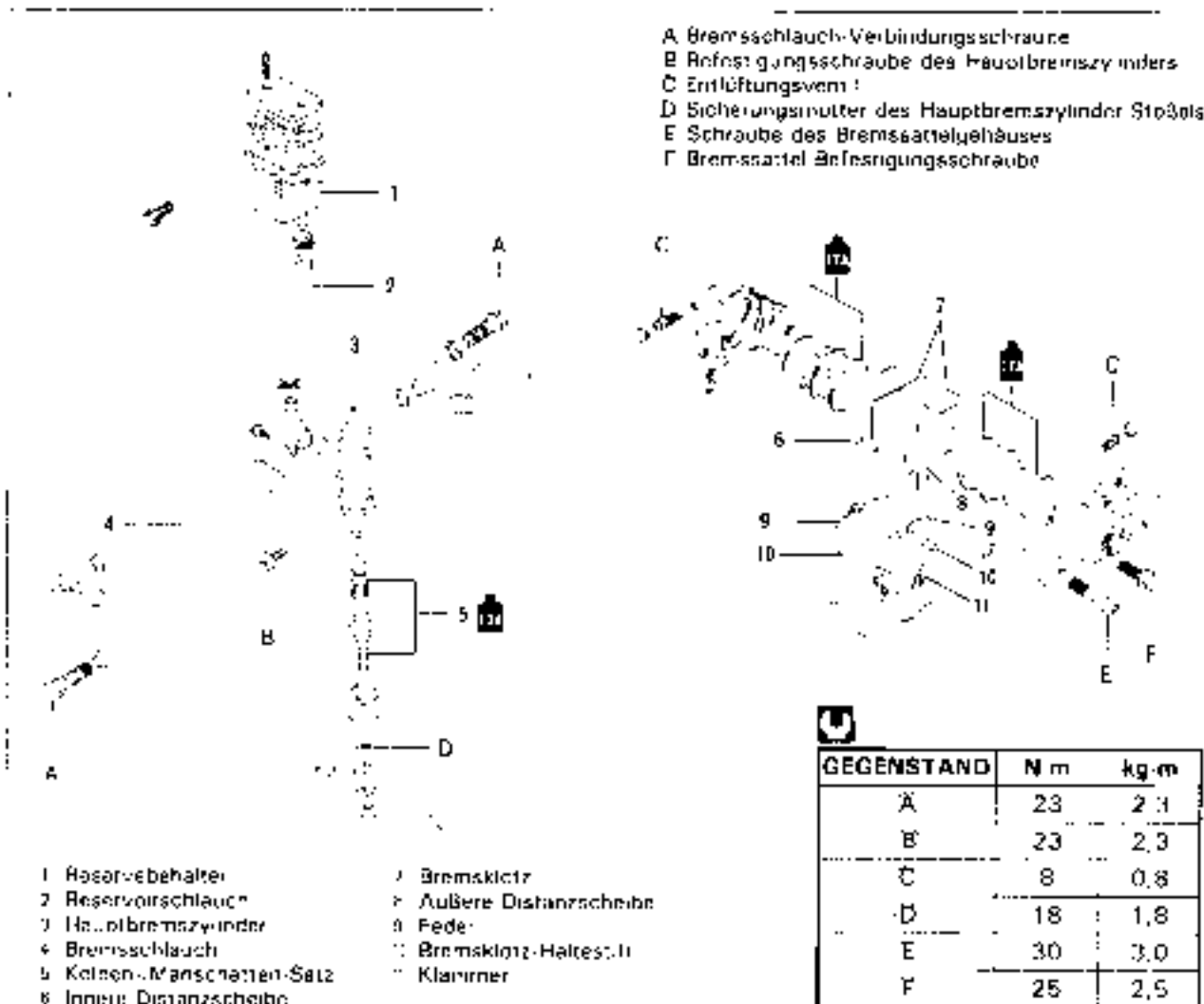
- Nach Einbau des Hinterrads Kettendurchhang einstellen. (Siehe Seite 2-11.)
- Hinterachsmutter am vorgeschriebenen Drehmoment anziehen

 Hinterachsmutter: 100 N·m (10,0 kg·m)

- Beide Sicherungsmuttern am Ketteneinsteller festziehen.
- Einen neuen Splint einsetzen (für Kanada-Modelle).



HINTERBREMSE



⚠ WARNUNG

- Dieses Bremssystem ist mit einer auf Äthylenglycol basierenden Bremsflüssigkeit vom Typ DOT 4 gefüllt. Auf Silikon oder Petroleum basierende Flüssigkeiten dürfen weder verwendet noch mit anderen Bremsflüssigkeiten gemischt werden.
- Niemals Bremsflüssigkeit aus alten, gebrauchten oder unverschlossenen Behältern verwendet werden. Keine Bremsflüssigkeit einfüllen, die von vorherigen Wartungsarbeiten übriggeblieben ist oder die für längere Zeit aufgehoben wurde.
- Wenn Bremsflüssigkeit gelagert wird, muß der Behälter fest verschlossen und außerhalb der Reichweite von Kindern aufbewahrt werden.
- Beim Nachfüllen von Bremsflüssigkeit darauf achten, daß keine Verschmutzung in das System gelangen kann.
- Zum Reinigen von Teilen des Bremssystems stets frische Bremsflüssigkeit verwenden. Niemals Lösungsmittel benutzen.
- Verschmutzte Bremscheiben oder Bremsklötze reduzieren die Wirksamkeit der Bremsen. Verschmutzte Bremsklötze müssen erneuert und die Bremscheibe mit einem qualitativ hochwertigen Bremsreinigungsmittel oder neutralen Haushaltsreiniger gesäubert werden.

⚠ ACHTUNG

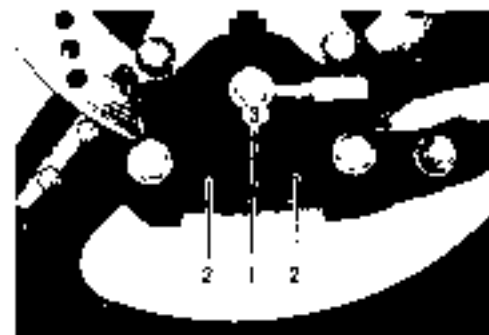
Bremsflüssigkeit ist mit Vorsicht zu behandeln, da sie eine Beschädigung von Lackflächen, Kunststoff- und Gummitteilen verursachen kann.

ERSETZEN DER BREMSKLÖTZE

- Die Abdeckung entfernen.



- Die Halteklammer (1) abnehmen.
- Die Bremsklotz-Haltestifte (2) und die Federn (3) entfernen, dann die Bremsklotze mit den Distanzscheiben abnehmen.



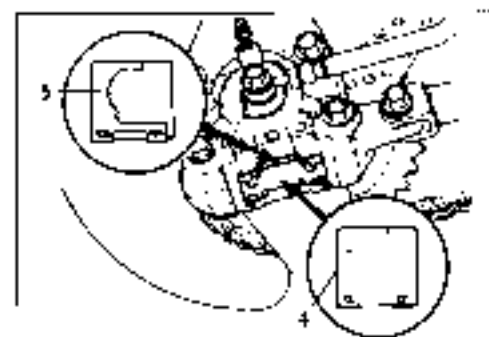
⚠ ACHTUNG

- Bei Abnahme der Bremsklötze nicht Bremspedal betätigen.
- Bremsklötze als Satz erneuern, sonst verschlechtert sich die Bremsleistung.

- Die neuen Bremsklotze und Distanzscheiben anbringen.

⚠ ACHTUNG

Die Distanzscheiben (4, 5) unbedingt so einbauen wie in der Abbildung gezeigt.



HINWEIS

Nach dem Ersetzen der Bremsklötze ist das Bremspedal einige Male zu betätigen, um die Bremsklötze anzupassen; danach den Stand der Bremsflüssigkeit überprüfen.

ERSETZEN DER BREMSFLÜSSIGKEIT

- Die Sitzbank abnehmen. (Siehe Seite 5-3.)
- Die Rahmenabdeckung annehmen. (Siehe Seite 5-3.)
- Die Bremsflüssigkeit auf die gleiche Weise auswechseln, wie dies im Abschnitt für die Vorderbremse beschrieben wurde.

- Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

⚠ ACHTUNG

Die im Bremssystem enthaltene Luft muß restlos entfernt werden. (Siehe Seite 2-15.)



AUSBAU UND ZERLEGUNG DES BREMSSATTELS

- Anschlußschraube der Bremsleitung 1 lösen und Bremsflüssigkeit in einem geeigneten Behälter auffangen.

⚠ ACHTUNG

Nie von der vorigen Wartung übriggebliebenen und über einen längeren Zeitraum aufbewahrte Bremsflüssigkeit wiederverwenden.

⚠ WARNUNG

Auslaufende Bremsflüssigkeit beeinträchtigt ein sicheres Fahren und entfärbt lackierte Flächen. Bremsleitungen und Leitungsanschlüsse auf Risse und auslaufendes Flüssigkeit überprüfen.

- Die Bremssattel Befestigungsschrauben 2, die Mutter 3 des Hinteren Bremsankers und die Schraube entfernen

HINWEIS:

Zur leichteren Zerlegung später vor Entfernen der Bremssattelbefestigungsschrauben. Schrauben 4 am Bremssattelgehäuse etwas lösen

- Klotze abnehmen (Siehe Seite 5-42.)
- Schrauben 4 am Bremssattelgehäuse entfernen.
- Bremssattelhälften trennen
- O-Ring 5 entfernen.

HINWEIS:

Bei getrennten Bremssattelhälften O-Ring 5 erneuern.

- Einen Lappen über den Kolben legen, damit er nicht herauspringt, und Kolben mit Druckluft herausdrücken

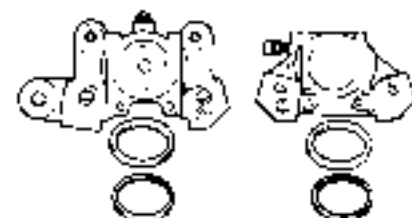
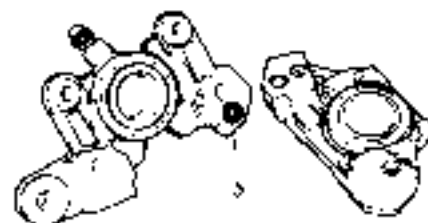
⚠ ACHTUNG

Nicht Hochdruckluft verwenden, um den Kolben nicht zu beschädigen.

- Staubdichtung und Kolbendichtung entfernen

⚠ ACHTUNG

Um eine spätere Undichtigkeit zu vermeiden, dürfen die Staubdichtringe und Kolbendichtringe nicht wiederverwendet werden.



ÜBERPRÜFUNG DES BREMSSATTELS

ZYLINDER	Siehe Seite 5-18.
KOLBEN	Siehe Seite 5-18.
BREMSSCHEIBE	Siehe Seite 5-19.

WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES BREMSSATTELS

Bremssattel in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

⚠ ACHTUNG

- Bremssattelteile vor dem Wiederzusammenbau mit frischer Bremsflüssigkeit waschen. Nie Teile mit Reinigungslösung oder Benzin waschen.
- Bremsflüssigkeit in Bremssattelbohrung und auf den darin einzusetzenden Kolben geben.

Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

- Jede Schraube im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen



Schraube 1 am hinteren Bremssattelgehäuse :

30 N·m (3,0 kg·m)

Befestigungsschraube 2 für hinteren Bremssattel :

25 N·m (2,5 kg·m)

Schraube 3 am Bremsschlauchanschluß:

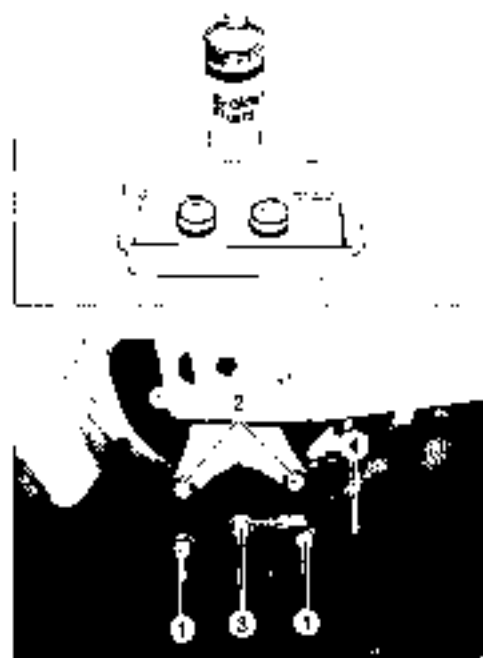
23 N·m (2,3 kg·m)

Mutter 4 des hinteren Bremsankers:

35 N·m (3,5 kg·m)

⚠ ACHTUNG

Nach Zusammenbau des Bremssattels Bremsanlage entlüften. (Siehe Seite 2-15.)



AUSBAU UND ZERLEGUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS

- Sitzbank abnehmen. (Siehe Seite 5-3.)
- Rahmenverkleidung abnehmen. (Siehe Seite 5-3.)
- Einen Lappen unter die Anschlußschrauben (1) am Hauptbremszylinder legen, um herabfallende Tropfen der Bremsflüssigkeit aufzufangen.
- Sicherungsmutter (2) lockern.
- Befestigungsschraube (3) für den Hauptbremszylinder entfernen.

⚠ ACHTUNG

Auf ein Teil des Motorrads verschüttete Bremsflüssigkeit sofort vollständig abwischen. Die Flüssigkeit reagiert chemisch mit Lack, Kunststoff, Gummi usw. und beschädigt sie stark.

- Die Befestigungsschraube (4) und den Bremschlauch (5) entfernen, dann das Reservoir abnehmen.
- Sicherungsring herausdrehen, dann den Stecker entfernen.
- O-Ring (6) entfernen.

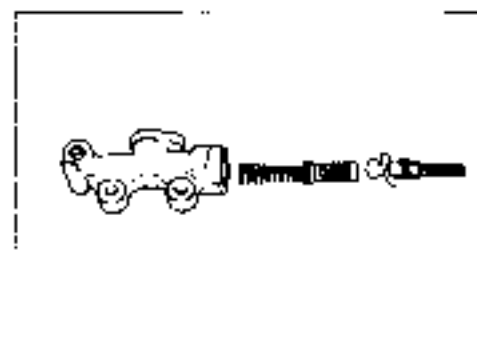
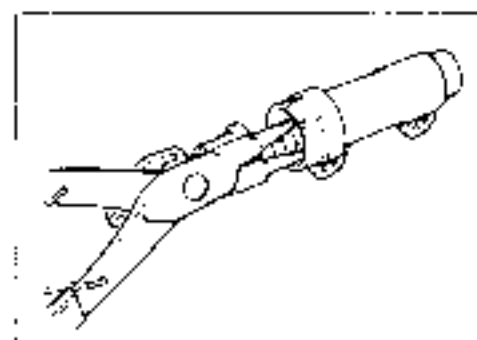
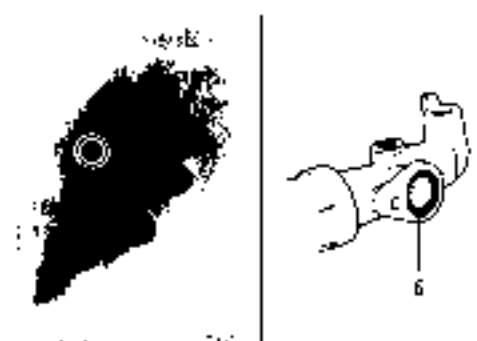
HINWEIS:

Wenn der Anschlußnippel einmal vom Hauptbremszylinder abgenommen wurde, muß der O-Ring 6 durch ein Neuteil ersetzt werden.

- Staubdichtung herausnehmen und Sicherungsring mit Spezialwerkzeug abnehmen.

 09900-06108: Sprengringzange

- Den Stoßel, den Kolben mit der Primärmanschette und die Feder entfernen.



ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMS- ZYLINDERS

ZYLINDER, KOLBEN UND PFANNENSATZ

Hauptbremszylinderbohrung auf Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.

Kolbenoberfläche auf Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.

Pfannensatz und jedes Gummiteil auf Beschädigung überprüfen.

WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS

Hauptbremszylinder in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei folgende Punkte beachten.

⚠ ACHTUNG

- Hauptbremszylindertelle vor dem Wiederzusammenbau mit frischer Bremsflüssigkeit waschen. Nie Teile mit Reinigungslösung oder Benzin waschen.
- Bremsflüssigkeit in Zylinderbohrung und alle darin einzusetzenden Teile geben.



Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

SCHRAUBEN AN HAUPTBREMSZYLINDER

- Jede Schraube im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.



Schraube 1 an

Bremsschlauchanschluß: 23 N·m (2,3 kg·m)

Befestigungsschraube 2, für

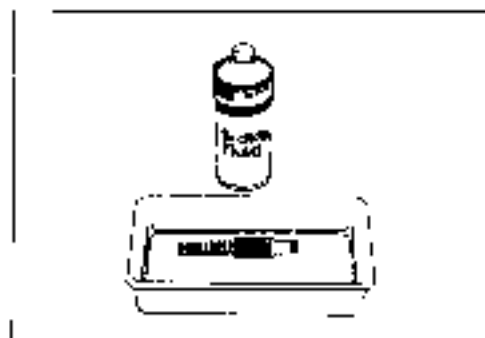
Hauptbremszylinder : 23 N·m (2,3 kg·m)

Sicherungsmutter 3 des

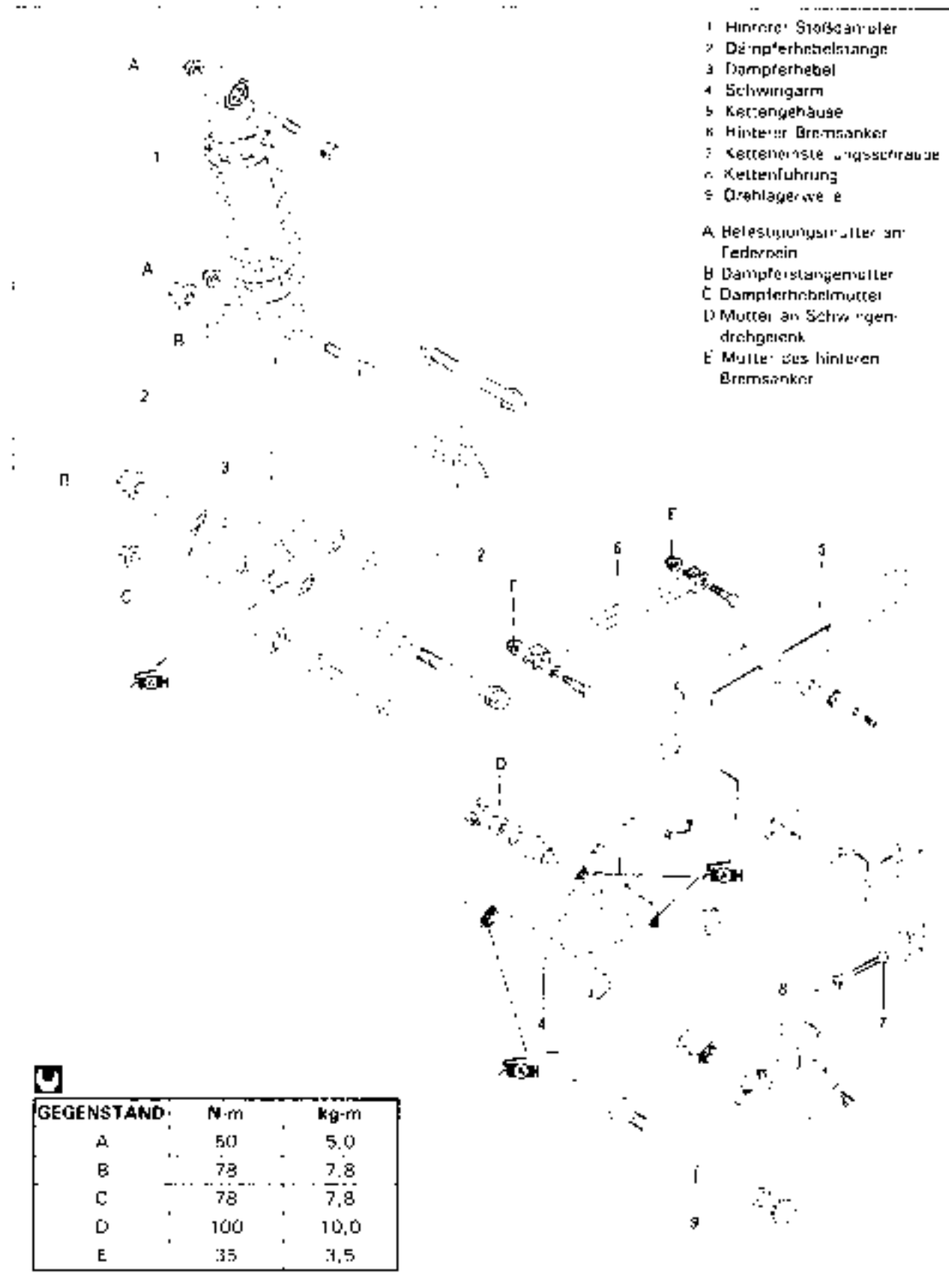
Hauptbremszylinder : 18 N·m (1,8 kg·m)

⚠ ACHTUNG

Nach dem Zusammenbauen des Hauptbremszylinders Bremsanlage entlüften. (Siehe Seite 2-15.)



HINTERRADAUFHÄNGUNG



AUSBAU

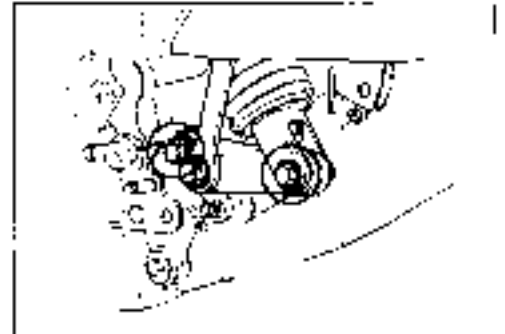
- Hinterrad ausbauen. (Siehe Seite 5-36.)
- Die Verbindungsschraube (1) des Bremssattels entfernen.
- Die Befestigungsschraube (2) und Mutter des hinteren Bremsankers entfernen.



- Den Bremsschlauch aus der Bremsschlauchführung und den Halteklammern herausnehmen.



- Den Dämpferhebel und die unteren Befestigungsschrauben und -mutter des Stoßdämpfers entfernen.



- Die rechten und linken Abdeckkappen entfernen.
- Die Mutter des Drehlagers und die Drehlagerwelle entfernen, dann den Schwingarm ausbauen.



- Die linke Rahmenabdeckung abnehmen.
- Die Befestigungsmutter und -schraube des Stoßdämpfers entfernen.



- Die Dämpferstange zusammen mit dem Dämpferhebel ausbauen.



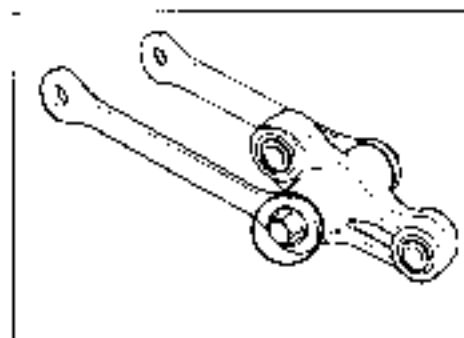
- Kettenleitsstück entfernen.



- Die Abstandsstücke des Schwingarms entfernen.



- Dämpfungsstangen entfernen.



- Distanzstücke am Dämpferhebel entfernen



ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

SCHWINGE

Distanzstück auf Fehler oder andere Beschädigungen überprüfen.

Schwingarm auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen. Distanzstück in das Lager einsetzen, auf- und abbewegen und Spiel überprüfen.

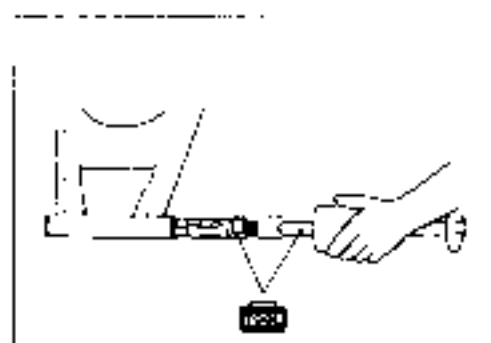
Lager bei ungewöhnlichem Spiel erneuern.

- Die Lager und das Abstandstück des Schwingarm mit Hilfe der Spezialwerkzeuge herausziehen.

 **09923-74510: Lagerabzieher**
09930-30102: Gleitschaft

⚠ ACHTUNG

Ausgebaute Lager erneuern.



DÄMPFERHEBEL

Distanzstück auf Fehler oder andere Beschädigungen überprüfen.

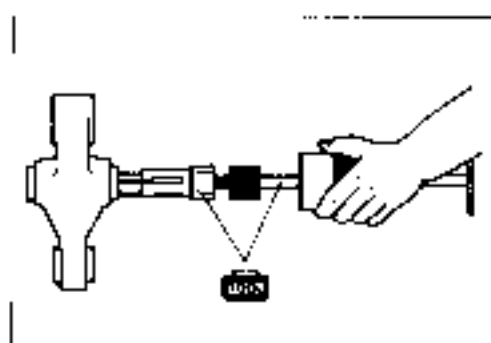
Distanzstück in das Lager einsetzen, auf- und abbewegen und Spiel überprüfen. Lager bei ungewöhnlichem Spiel erneuern.

- Lager mit Spezialwerkzeug herausziehen.

 **09923-73210: Lagerabzieher**
09930-30102: Gleitschaft

⚠ ACHTUNG

Ausgebaute Lager erneuern.



FEDERBEIN

Federbein auf Beschädigungen und Ölundichtigkeit überprüfen. Bei Unregelmäßigkeiten Federbein erneuern.

⚠ ACHTUNG

Nicht versuchen, das hintere Federbein zu zerlegen. Es ist wartungsfrei.

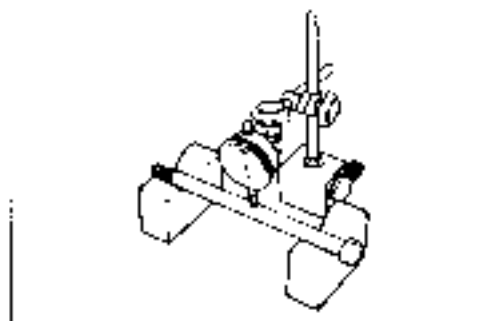


SCHWINGENACHSE

Achsschlag mit einer Meßuhr überprüfen und erneuern, wenn der Schlag die verschleißgrenze überschreitet.

-  09900-20606: Meßuhr (1/100 mm)
- 09900-20701: Magnetständer
- 09900-21304: Satz V-Blöcke (100 mm)

Verschleißgrenze: 0,3 mm



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Schwinge und Federbein in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei folgende Schritte ausführen:

SCHWINGARM UND DÄMPFERHEBEL-LAGER

- Die Lager in Schwingarm und den Dämpferhebel mit Hilfe des Spezialwerkzeug einpressen.

-  09941-34513: Lagerlauf ringsetzer

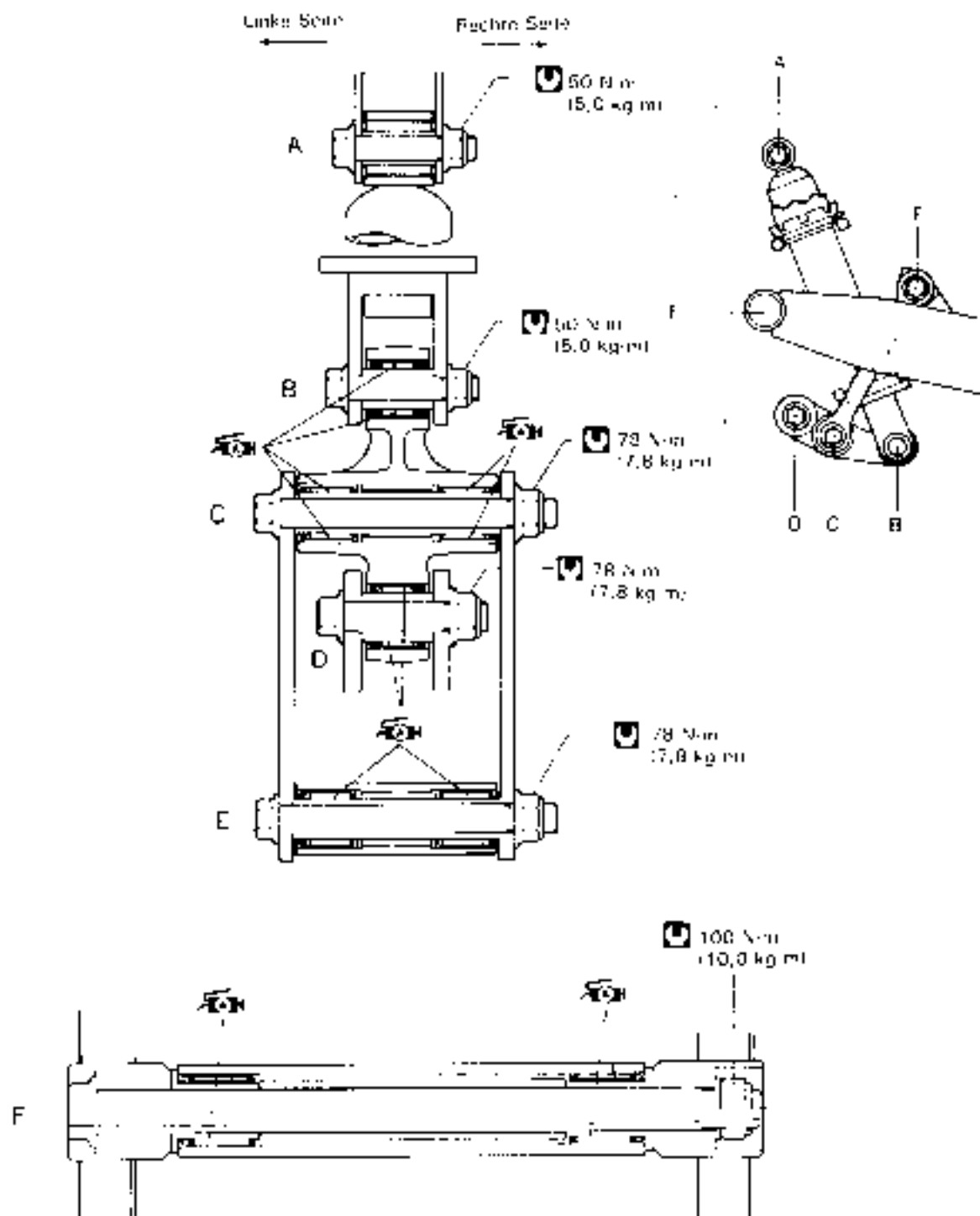
HINWEIS:

Beim Einsetzen der Lager zeigt die angekörnte Lagerseite nach außen.

- Distanzstücke und Lager mit Fett versehen.

-  099000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"





LETZTE ÜBERPRÜFUNG UND EINSTELLUNG

Nach dem Einbau von Hinterradaufhängung und Hinterrad sind vor dem Fahren folgende Einstellungen erforderlich:

- * Antriebskette Siehe Seite 2-11.
- * Hinterbremspedalhöhe Siehe Seite 2-14.
- * Reifendruck Siehe Seite 2-16.

EINSTELLUNG DER AUFHÄNGUNG

Nach dem Einbau der Hinterradaufhängung muß die Federvorspannung eingestellt werden.

EINSTELLUNG DER FEDERVORSPANNUNG

In der Einstellposition "7" ist die Federvorspannung höchsten.

In der Einstellposition "1" ist die Federvorspannung am niedrigsten.

(Standardposition: "4")



EINSTELLUNG DER RÜCKPRALL-DÄMPFUNGSKRAFT

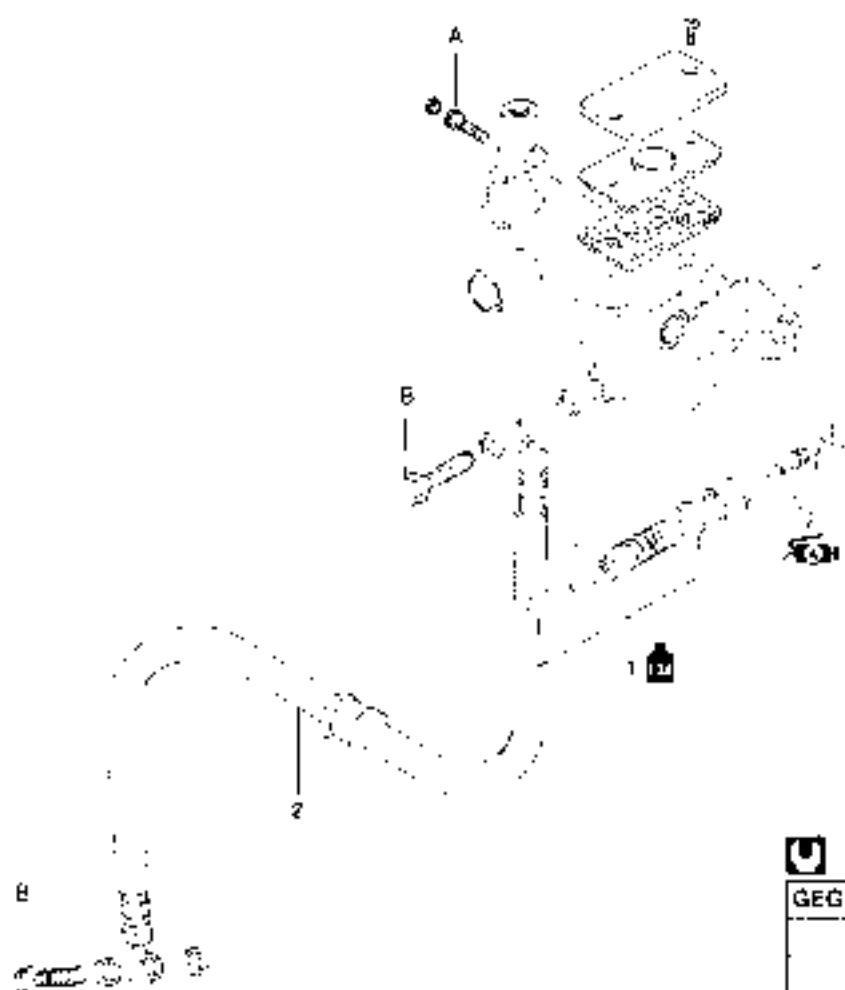
In der Einstellposition "4" ist die Rückprall-Dämpfkraft am stärksten.

In der Einstellposition "1" ist die Rückprall-Dämpfkraft am schwächsten.

(Standardposition: "2")



KUPPLUNGSHAUPTZYLINDER



- 1 Kolben- Manschetten Satz
- 2 Kupplungsschlauch

A Hauptzylinderschraube
B Verbindungsschraube



GEGENSTAND	N-m	kg-m
A	10	1,0
B	23	2,3

AUSBAU

- Die Kabel des Kupplungspositionsschalters abklemmen.
- Einen Lappen unter die Verbindungsschraube am Hauptbremszylinder halten, um evtl. heraustretende Bremsflüssigkeit aufzufangen. Die Verbindungsschraube lösen, dann den Kupplungsschlauch vom Hauptbremszylinder abnehmen.

⚠ ACHTUNG

Wenn Bremsflüssigkeit an Teile des Motorrads gelangt, müssen diese sofort abgewischt werden, da Bremsflüssigkeit eine starke Beschädigung von Lackflächen, Kunststoff- und Gummitellen verursacht.

- Die Klemmschrauben herausdrehen, dann den Kupplungshauptzylinder ausbauen.



ZERLEGUNG UND WIDERZUSAMMENBAU

Der Kupplungshauptzylinder ist auf die gleiche Weise zu zerlegen und zusammenzubauen, wie dies im Abschnitt für den vorderen Hauptbremszylinder beschrieben wurde. (Für weitere Einzelheiten sich auf die Seiten 5-20, 5-21 und 5-34 beziehen.)

ELEKTRISCHE ANLAGE

INHALT

HINWEISE ZU DEN WARTUNGSARBEITEN	6- 1
LAGE DER ELEKTRISCHEN KOMPONENTEN	6- 3
LADESYSTEM	6- 4
BESCHREIBUNG	6- 4
STÖRUNGSBESEITIGUNG	6- 5
ÜBERPRÜFUNG	6- 6
AUSBAU UND ZERLEGUNG	6- 7
ÜBERPRÜFUNG	6- 9
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU	6-12
INFORMATIONEN ZUM WIEDERZUSAMMENBAU	6-13
ANLASS-SYSTEM UND SEITENSTÄNDER-/	
ZÜNDUNTERBRECHERSYSTEM	6-14
BESCHREIBUNG DES ANLASS-SYSTEMS	6-14
BESCHREIBUNG DES SEITENSTÄNDER-/	
ZÜNDUNTERBRECHERSYSTEMS	6-14
STÖRUNGSBESEITIGUNG	6-16
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES ANLASSERMOTORS	6-17
ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERMOTORS	6-17
ZUSAMMENBAU DES ANLASSERMOTORS	6-18
ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERREILAYS	6-19
ÜBERPRÜFUNG DES SEITENSTÄNDER-/	
ZÜNDUNTERBRECHERSYSTEMS	6-20
ZÜNDSYSTEM (DIGITALZÜNDER)	6-22
BESCHREIBUNG	6-22
STÖRUNGSBESEITIGUNG	6-23
ÜBERPRÜFUNG	6-24
INSTRUMENTENTAFEL	6-28
AUSBAU UND ZERLEGUNG	6-28
ÜBERPRÜFUNG	6-28
KRAFTSTOFFANZEIGE	6-30
ÜBERPRÜFUNG DER KRAFTSTOFFANZEIGE	6-30
AUS- UND EINBAU DES TANKGEBERS	6-30
ÜBERPRÜFUNG DES TANKGEBERS	6-31
LICHT	6-31
SCHEINWERFER UND POSITIONSLEUCHTE	6-31
RÜCK-/BREMSLICHT UND KENNZEICHENLEUCHTE	6-32
BLINKLICHT	6-33
RELAIS	6-34
ANLASSERRELAIS	6-34
SEITENSTÄNDERRELAIS	6-34
BLINKLEUCHTENRELAIS	6-34
SCHALTER	6-35
BATTERIE	6-36
TECHNISCHE DATEN	6-36
ERSTLADUNG	6-36
WARTUNG	6-37
NACHLADEN	6-38

HINWEISE ZU DEN WARTUNGS- ARBEITEN

STECKER

- Beim Anschließen eines Steckers darauf achten, daß dieser eingeschoben wird, bis ein Klickgeräusch zu hören ist.
- Den Stecker auf Korrosion, Verschmutzung und Risse der Abdeckung überprüfen.

STECKVERBINDER

- An Steckverbindern, die mit einer Sperre versehen sind, muß vor dem Abziehen die Sperre gelöst werden. Beim Wiederanschießen ist der Stecker so weit einzuschieben, bis die Sperre einrastet.
- Beim Anziehen eines Steckverbinders am Stecker anfassen und niemals am Kabel ziehen.
- Alle Anschlußklemmen des Steckverbinders auf Lockerung und Verbiegung kontrollieren.
- Alle Anschlußklemme auf Korrosion und Verschmutzung überprüfen.

HALTEKLAMMERN

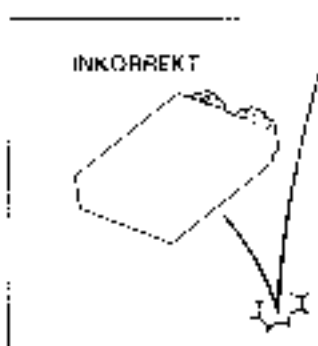
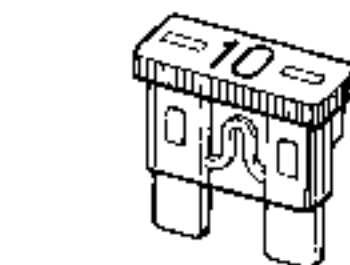
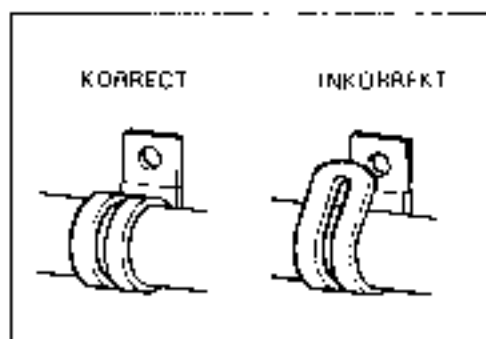
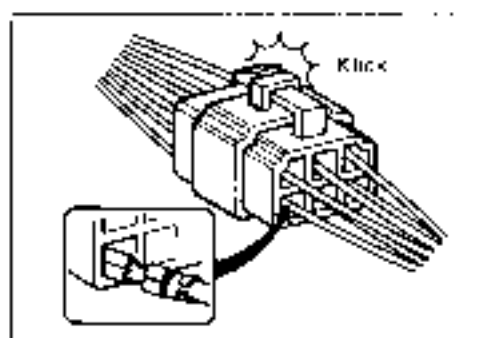
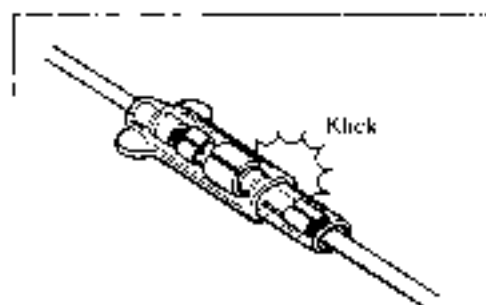
- Die Kabelbäume sind an den im Diagramm "KABELFÜHRUNG" angezeigten Positionen zu befestigen. (Siehe Seite 7-13.)
- Die Halteklammer ist so zu biegen, daß der Kabelbaum nicht herausrutschen kann.
- Beim Befestigen eines Kabelbaums darauf achten, daß das Kabel nicht durchhängt.
- Es darf kein Draht o.ä. anstelle eines Kabelbaum Haltebands verwendet werden.

SICHERUNGEN

- Nach dem Durchbrennen einer Sicherung stets zuerst die Ursache feststellen, diese korrigieren und erst dann die sich ersetzen.
- Niemals eine Sicherung mit einem anderen Widerstandswert verwenden.
- Keinen Draht und keine andere Materialien anstelle einer Sicherung verwenden.

KOMPONENTEN MIT HALBLEITER-BAUTEILEN

- Komponenten, die mit Halbleitern ausgerüstet sind, wie zum Beispiel die Zündeinheit, sind besonders vorsichtig zu behandeln.
- Bei der Überprüfung dieser Teile sind die Anweisungen genau zu beachten. Wenn die angegebenen Prüfschritte nicht befolgt werden, kann dies eine Beschädigung des betreffenden Teils zur Folge haben.



BATTERIE

- Die in diesem Fahrzeug eingebaute MF-Batterie erfordert keine Wartungsarbeiten, wie zum Beispiel ein Nachfüllen von Batteriesäure bzw. destilliertem Wasser.
- Bei einem normalen Ladevorgang wird kein Wasserstoffgas erzeugt, doch entsteht dieses Gas im Falle eines übermäßigen Aufladens. Beim Laden der Batterie müssen daher offene Flammen auf jeden Fall ferngehalten werden.
- Es ist zu beachten, daß sich das Ladesystem für MF-Batterien von konventionellen Batterien unterscheidet. Diese Batterie darf daher nicht durch eine herkömmliche Batterie ersetzt werden.

ANSCHLIESSEN DER BATTERIE

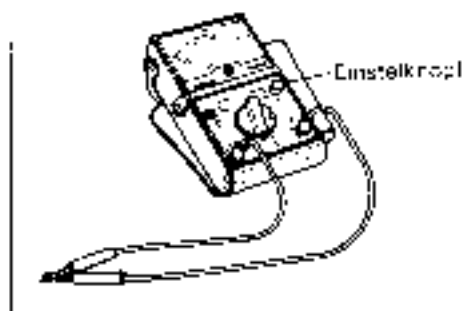
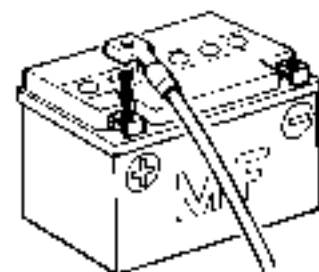
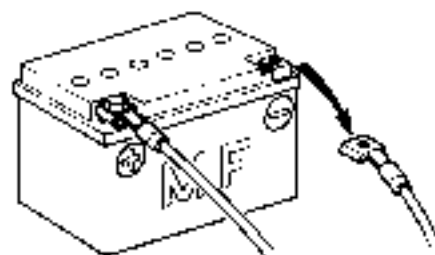
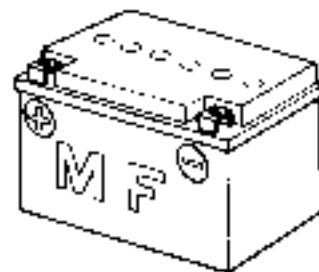
- Beim Abklemmen der Batteriekabel zu Wartungszwecken muß unbedingt das Minuskabel $-$ zuerst abgenommen werden.
- Beim Anklemmen der Kabel ist dagegen zuerst das Pluskabel $+$ anzubringen.
- Wenn eine Anschlußklemme Anzeichen von Korrosion aufweist, ist die Batterie auszubauen, mit warmem Wasser zu reinigen und die Klemme nötigenfalls mit einer Drahtbürste zu säubern.
- Nach dem Wiederanklemmen die Anschlußklemme mit einer dünnen Fettschicht überziehen.
- Die Abdeckung der Plusklemme $+$ wieder anbringen.

KABEL

- Die Kabelbäume müssen in Übereinstimmung mit den Anweisungen im Abschnitt "KABELFÜHRUNG" verlegt werden. (Siehe Seite 7-13.)

VERWENDUNG DES TASCHENPRÜFERS

- Darauf achten, daß die Plus $+$ und Minussonde $-$ des Prüfgeräts korrekt angeschlossen werden. Wenn dies nicht beachtet wird, kann eine Beschädigung des Prüfgeräts die Folge sein.
- Wenn die Spannungs- und Stromwerte nicht bekannt sind, empfiehlt es sich, mit einem höheren Meßbereich zu beginnen.
- Vor Beginn einer Widerstandsmessung und nach dem Verändern eines Widerstandsbereichs muß das Prüfgerät stets auf den Nullwert (0 Ohm) zurückgestellt werden.
- Wenn im Widerstandsbereich eine Messung vorgenommen wird, ist darauf zu achten, daß keine Spannung anliegt, da dies eine Beschädigung des Prüfgeräts verursachen kann. Bei allen Widerstandsmessungen sicherstellen, daß keine Spannung anliegt.
- Nach der Verwendung des Prüfgeräts den Schalter wieder auf die OFF-Position stellen.



LAGE DER ELEKTRISCHEN KOMPONENTEN



- 1 : Batterie
- 2 : Zünder
- 3 : Sicherungskästchen
- 4 : Anlasserrelais und Hauptsicherung
- 5 : Blinkerrelais
- 6 : Seitenstanderrelais
- 7 : Diode
- 8 : Zündspule
- 9 : Kraftstoffanzeige
- 10 : Öldruckschalter
- 11 : Signalgenerator
- 12 : Anlassermotor
- 13 : Lichtmaschinen
- 14 : Seitenständerschalter
- 15 : Vorderer Bremsleuchenschalter
- 16 : Hinterer Bremsleuchenschalter
- 17 : Nebelschalter
- 18 : Zündschalter

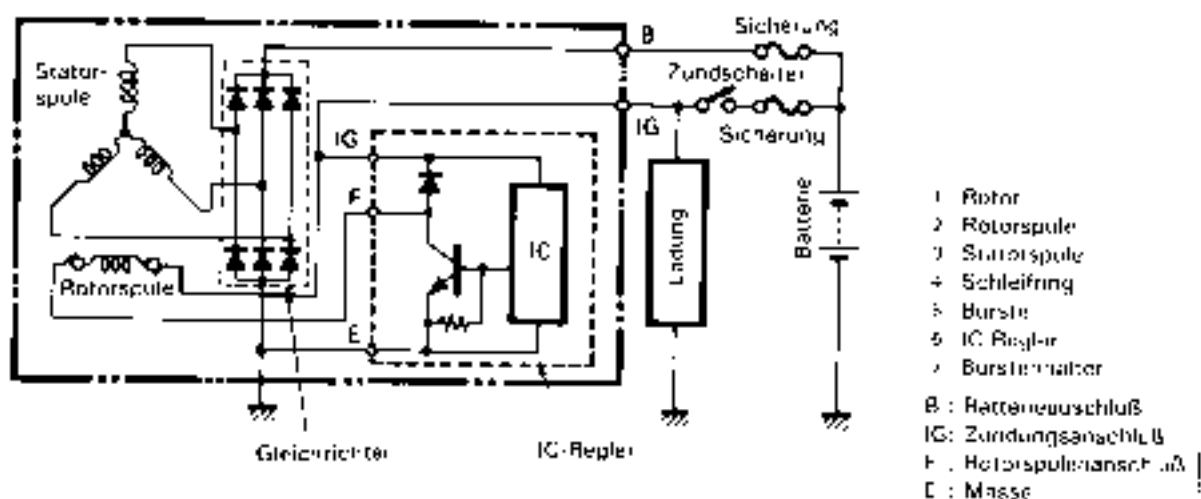
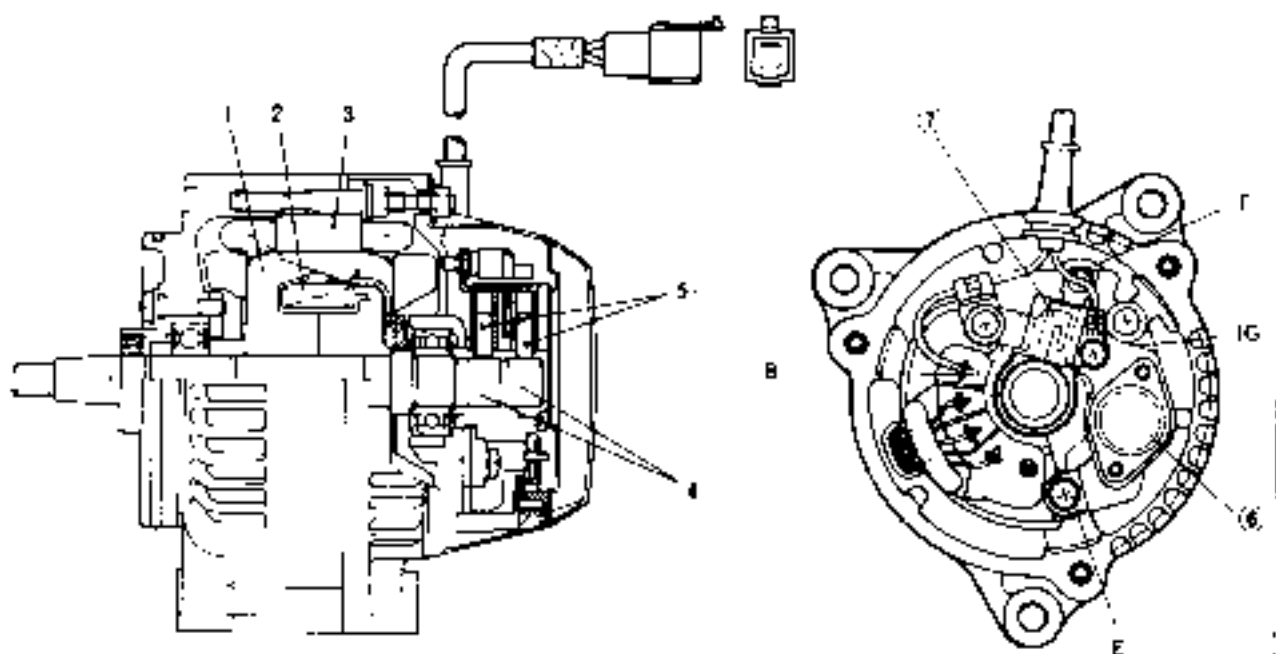
LADESYSTEM

BESCHREIBUNG (LICHTMASCHINE MIT IC-REGLER)

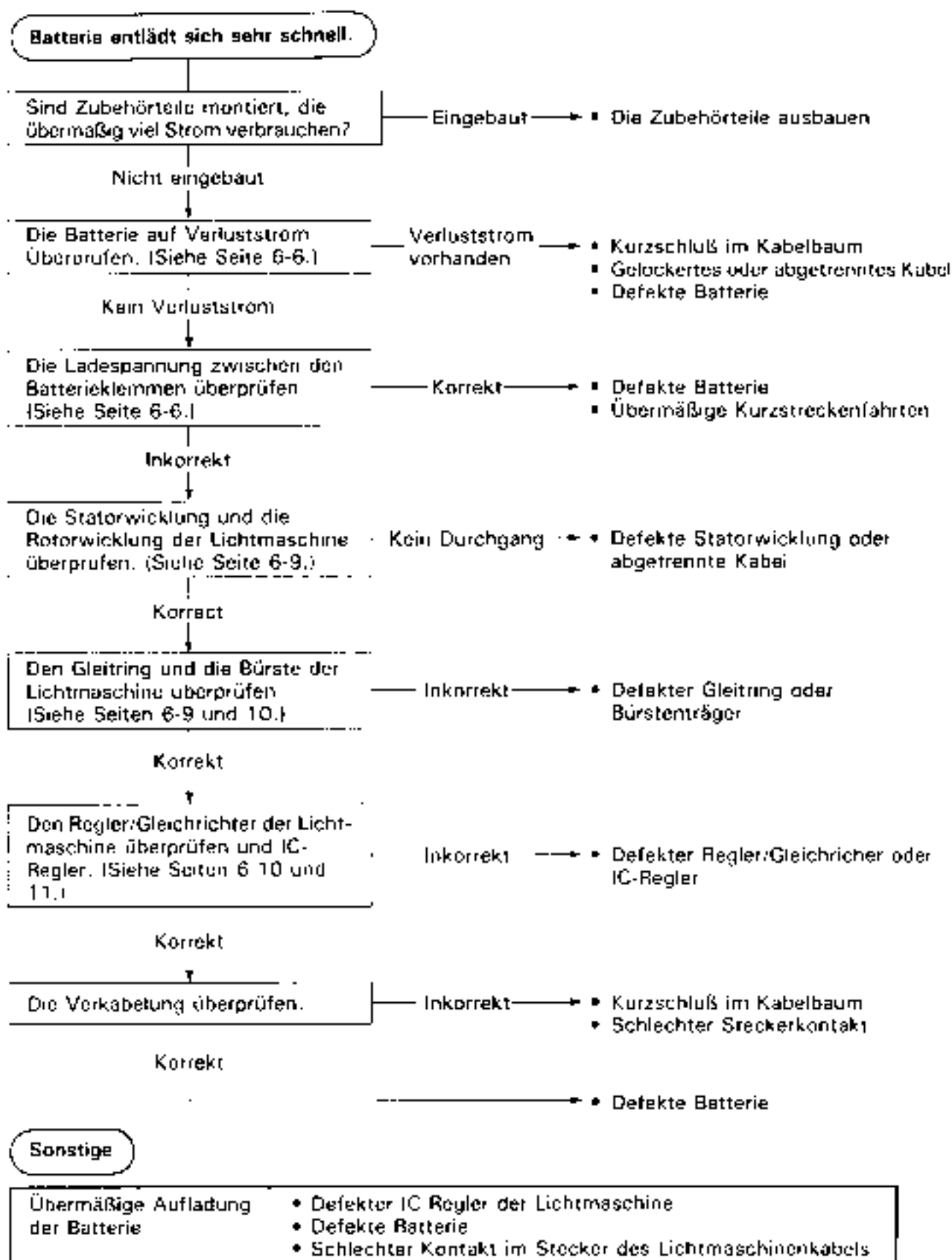
Die Lichtmaschine ist mit einem transistorbestückten Regler versehen. Alle Reglerteile sind in einem festen Formkörper untergebracht, der sich am Bürstenhaltergehäuse befindet. Die Reglerspannung läßt sich nicht einstellen.

Zwei Bürsten führen Strom durch die zwei Schleifringe zur Rotorspule am Rotor.

Die Statorwindungen befinden sich im Innern des Blechkerns, der Teil des Lichtmaschinengehäuses ist. Eine mit den Statorwindungen verbundene Reglerbrücke ist mit sechs Dioden bestückt und ändert die Wechselspannung des Stators am Ausgangsanschluß der Lichtmaschine in Gleichstromspannung.



STÖRUNGSBESEITIGUNG



ÜBERPRÜFUNG

ÜBERPRÜFUNG DER BATTERIE AUF VERLUSTSTROM

- Den Zündschalter auf die OFF-Position stellen.
- Die Sitzbank abnehmen.
- Das Minuskabel $-$ der Batterie abklemmen.

Wenn das Milliampere Testgerät des Taschenprüfers zwischen der Minusklemme $-$ und dem Batteriekabel verbunden wird, zeigt schon ein geringes Ausschlagen der Nadel auf einen Verluststrom hin.

 09900-25002: Taschenprüfer

⚠ ACHTUNG

- Da der vorhandene Verluststrom unter Umständen erheblich sein kann, wird empfohlen, vor dem Anschließen des Amperemeters zunächst einen hohen Meßbereich einzustellen.
- Beim Messen des Verluststrom niemals den Zündschalter auf die ON-Position stellen.

Wird ein Verluststrom festgestellt, sind die Stecker und Steckverbinder nacheinander abzuziehen, um die defekte Komponente zu lokalisieren.

ÜBERPRÜFUNG DER LADESPANNUNG

- Die Sitzbank abnehmen.
 - Motor anlassen und bei 5 000 UpM laufen lassen.
- Die Gleichstromspannung zwischen Plus- und Minuspol der Batterie mit einem Taschenprüfer messen. Liegen die gemessenen Werte unter 13,5V, Statorspule, Gleichrichter und IC-Regler in der Lichtmaschine überprüfen.

⚠ ACHTUNG

Ist der Taschenprüfer auf die Messung von Spannung bzw. Widerstand eingestellt und wird an den Testanschlüssen eine Spannung angelegt, kommt es zu einem Schaden. Deshalb ist es wichtig, den Wahlschalter am Taschenprüfer vor der Messung richtig einzustellen.

HINWEIS:

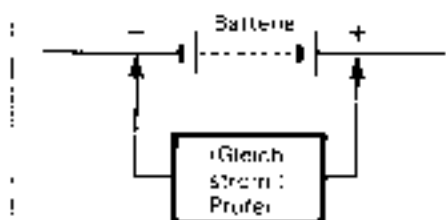
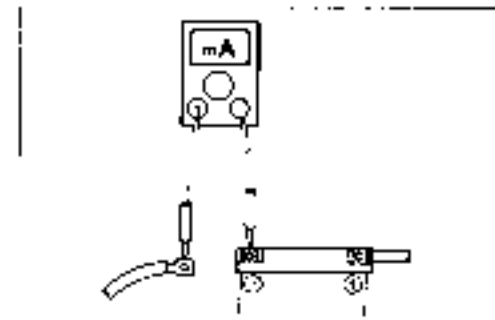
Bei diesem Test muß die Batterie vollgeladen sein.

 09900-25002: Taschenprüfer

 Einstellung des Wahlschalters: 25V Gleichstrom

Ladespannung

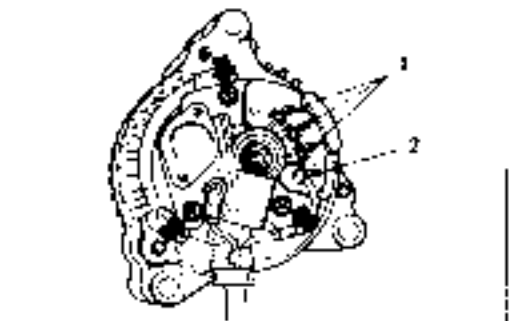
Standardwert: Über 13,5V bei 5 000 UpM



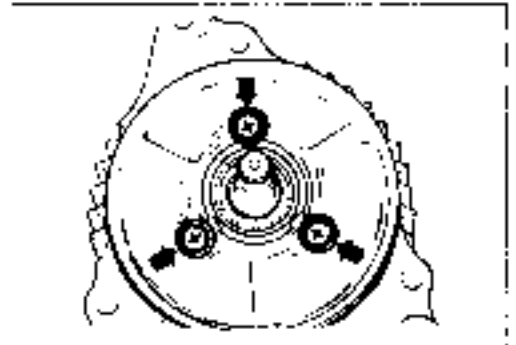
- Lichtmaschinenabdeckung entfernen.



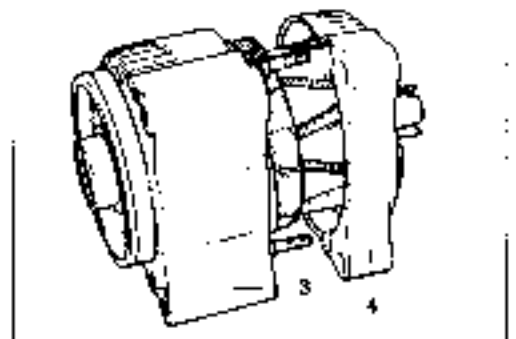
- Statorspulenkabel '1' und Batteriekabel '2' ablöten.
- Drei Schrauben lösen und Bürstenhalter, IC-Regler und Gleichrichter ausbauen.



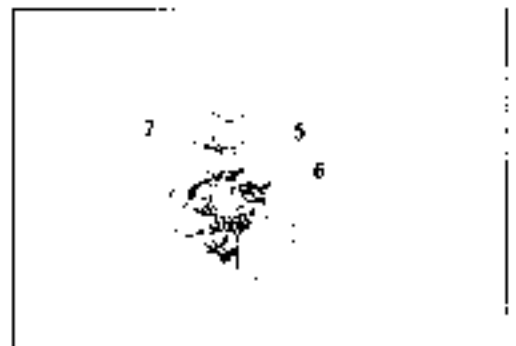
- Die drei Lagerhalterschrauben lösen



- Das Lichtmaschinengehäuse 3' vom Lagerschild 4 abnehmen



- Rotor 5 mit Handpresse 7 aus Lichtmaschinenabschlußgehäuse 6 entfernen (Siehe Seite Abb.).



ÜBERPRÜFUNG

ROTORLAGER

Rotorlager von Hand drehen und auf ungewöhnliche Geräusche und Leichtgängigkeit überprüfen.
Bei Unregelmäßigkeiten Lager mit Lagerabzieher herausnehmen.

 09913-60910: Lagerabzieher

⚠ ACHTUNG

Entferntes Lager erneuern.

DÄMPFER DES LICHTMASCHINEN-ABTRIEBSRADS

Die Dämpfer auf Verschleiß und Beschädigung überprüfen.
Wenn ein Defekt festgestellt wird, müssen die Dämpfer im Satz ersetzt werden.

HINWEIS:

Beim Einbau der Dämpfer die Gleitfläche mit MOLY PASTE versehen.

 99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

DURCHGANGSPRÜFUNG DER STATORSPULE

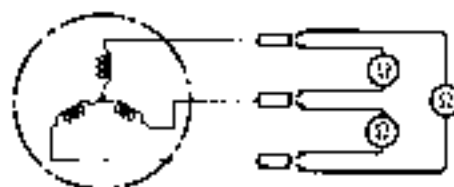
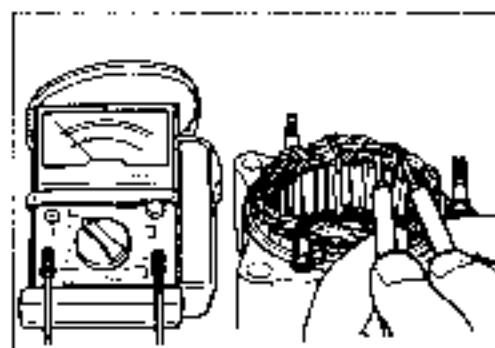
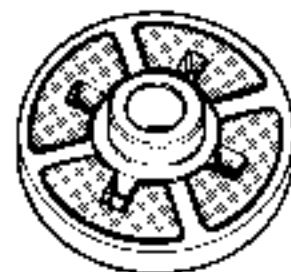
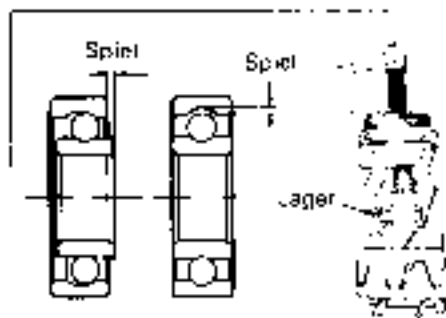
Durchgang zwischen den Statorkabeln mit einem Taschenprüfer überprüfen.

Gibt es keinen Durchgang, Stator erneuern.

Auch Statorkern auf Isolation überprüfen

 09900-25002: Taschenprüfer

 Einstellung des Wahlschalters: Bereich $\times 1\Omega$



DURCHGANGSPRÜFUNG DER ROTORSPULE

Durchgang zwischen den beiden Schleifringen des Rotors mit einem Taschenprüfer überprüfen.

Gibt es keinen Durchgang, Rotor erneuern.

Auch Rotor auf Isolation überprüfen.

 09900-25002: Taschenprüfer

 Einstellung des Wahlschalters: Bereich $\times 1\Omega$



SCHLEIFRING

Verschmutzte Schleifringoberfläche zur Aufrechterhaltung der Ladeleistung mit einem feinen Schmirgelpapier # 400 feinschleifen. Danach Schleifring mit einem sauberen, trockenen Tuch abwischen.

 09900-20102: Schublehre (200 mm)

Außendurchmesser des Schleifrings

Verschleißgrenze: 14,0 mm



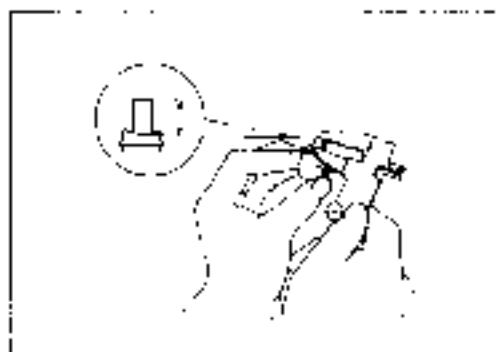
KOHLEBÜRSTE

Länge der Bürsten messen (Siehe Abb.). Liegt sie unter der Verschleißgrenze, Bürsten erneuern.

 09900-20102: Schublehre (200 mm)

Bürstenlänge

Verschleißgrenze: 4,5 mm

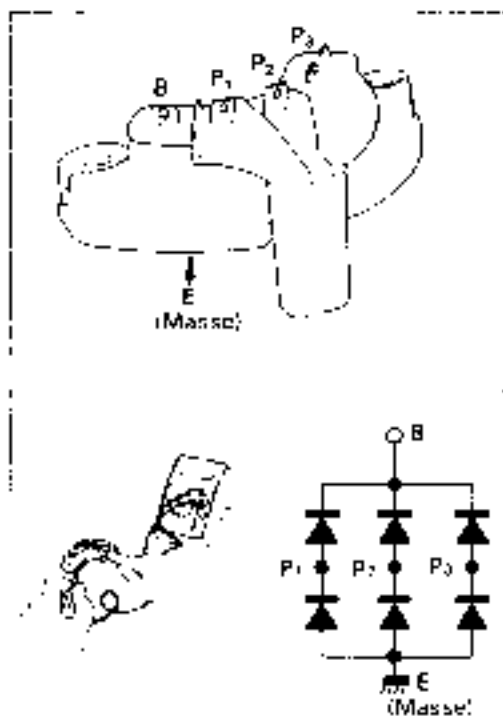


GLEICHRICHTER

Durchgang zwischen Polen und Masse überprüfen. Ein Prüferkabel an Pol "B" und das andere an Masse bzw. einen anderen Pol anschließen; dann die beiden Pole vertauschen. Eine der beiden Prüferwerte sollte Durchgang, der andere unendlich (kein Durchgang) anzeigen. Ist das nicht der Fall, Gleichrichter komplett erneuern.

 09900-25002: Taschenprüfer

 Einstellung des Wahlschalters: Bereich $\times 1\Omega$



IC-REGLER

IC Regler mit variabler Gleichstromquelle, Schalter, Birnchen und Taschenprüfer in folgenden zwei Schritten überprüfen

Erste Überprüfung:

Variable Gleichstromquelle auf 12V stellen und Schalter auf ON drehen. Leuchtet das Birnchen nicht, IC-Regler erneuern. Geht das Birnchen an, ist die erste Überprüfung erfolgreich abgeschlossen.

Zweite Überprüfung:

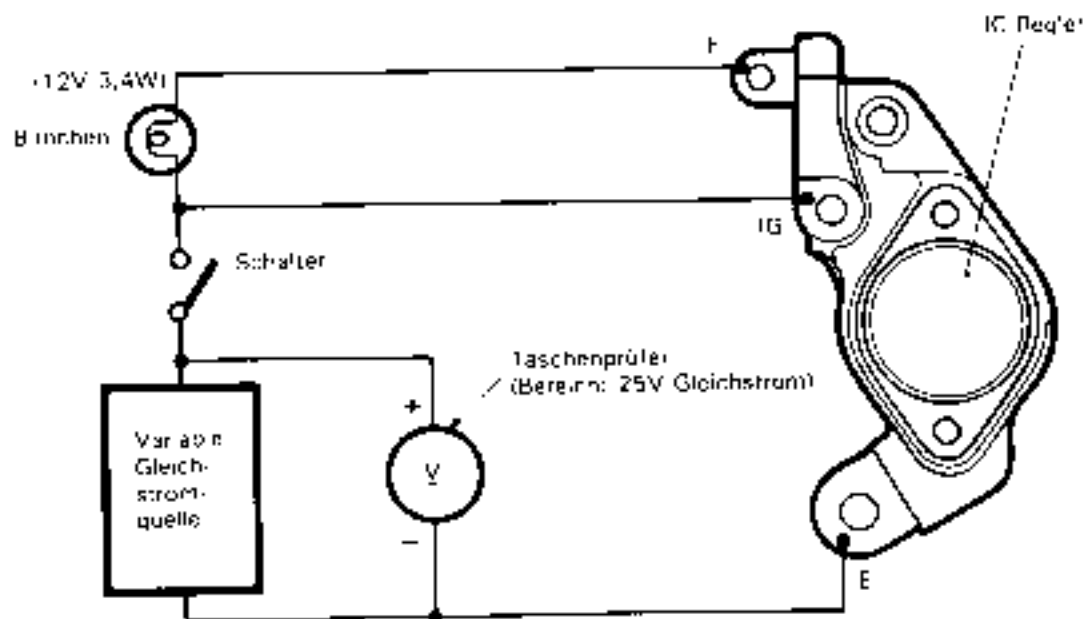
Unter obiger Bedingung variable Gleichstromquelle auf 14,5V stellen. Geht das Birnchen aus, ist der IC-Regler in Ordnung. Bleibt das Birnchen an, IC-Regler erneuern.



09900-25002: Taschenprüfer



Einstellung des Wahlschalters: 25V Gleichstrom



- F Rotorspulenanschluss
- IG Zündungsschalt. 3
- E Masse

WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Lichtmaschine in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

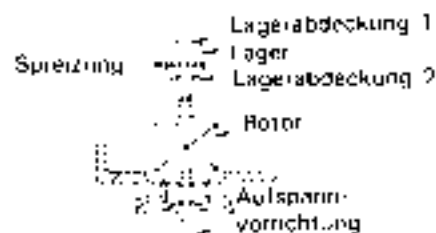
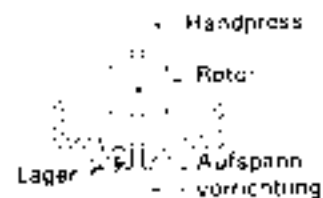
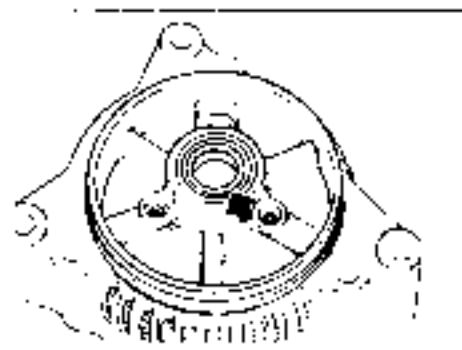
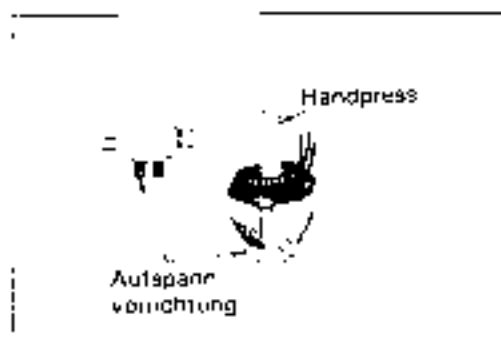
⚠ ACHTUNG

Entfernte Öldichtung erneuern.

- Lippe der Öldichtung schmieren.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Lager und Rotor mit Handpresse einsetzen (Siehe Abb.).



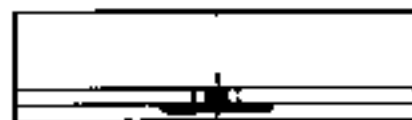
HINWEIS

Vor Wiedereinsetzen des schleifringseitigen Lagers in das Abschlußgehäuse der Lichtmaschine Spreizringnase auf Mitte der Abgeschrägung des Lagerlauftrings ausrichten.

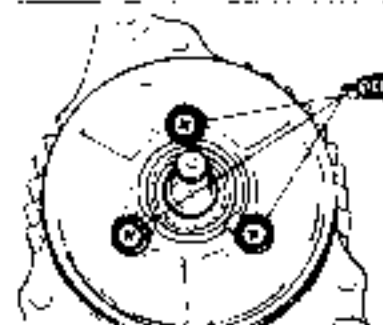
- Die drei O-Ringe auf die Schrauben der Lagerhalterung auf schieben.
- Etwas THREAD LOCK "1342" auf die Schrauben an Lagerhalter geben.

 99000-32050: THREAD LOCK "1342"

Spreizringnase

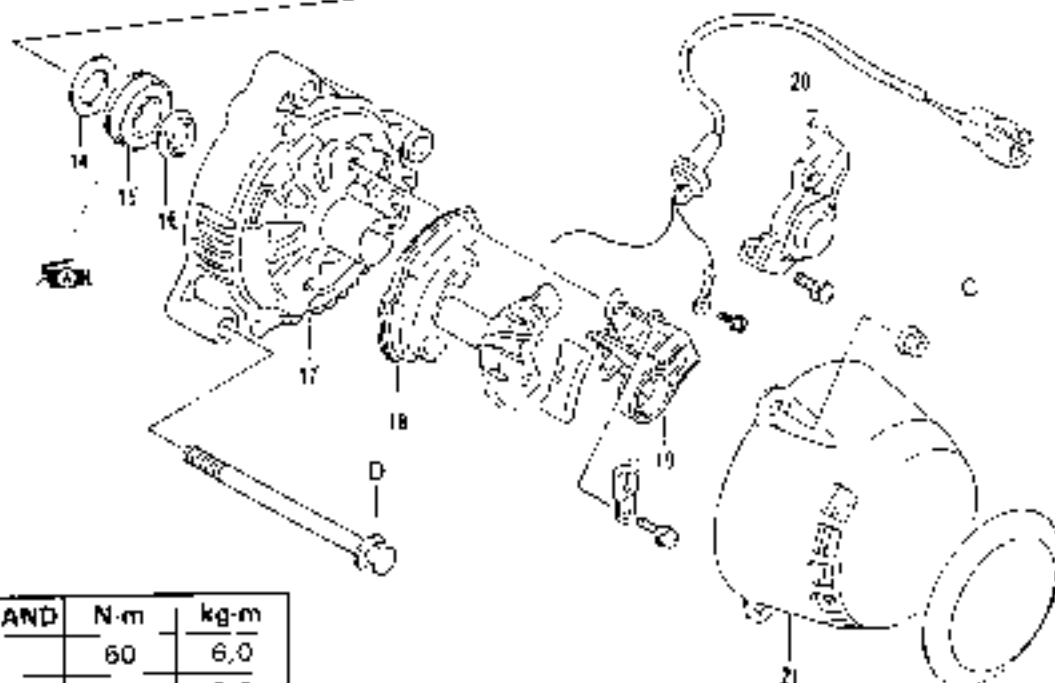
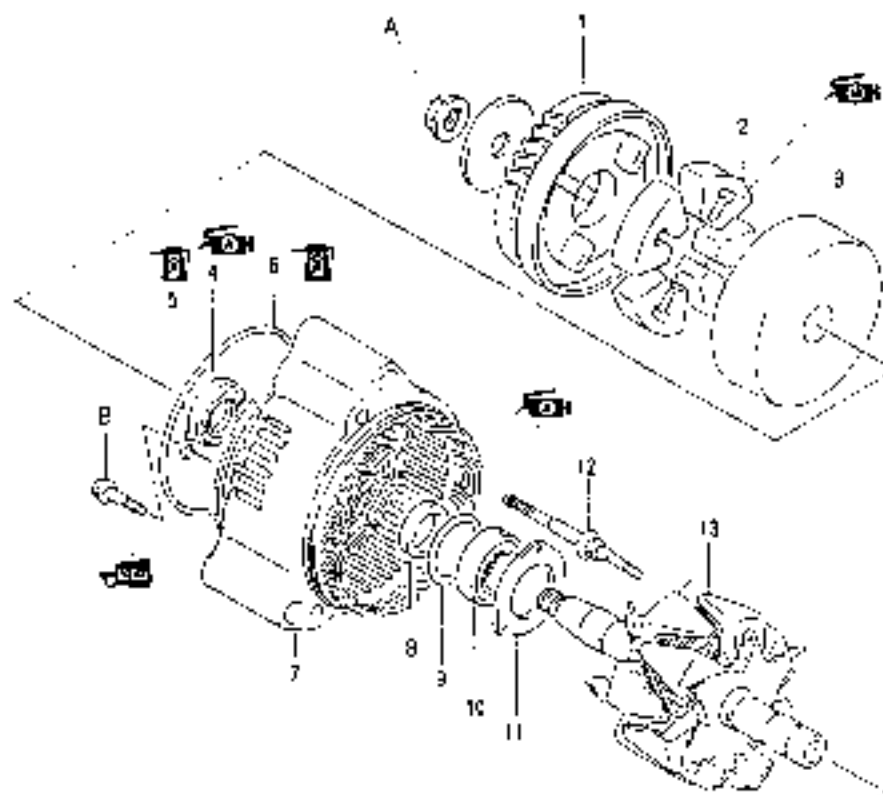


Abschrägung



INFORMATIONEN ZUM WIEDERZUSAMMENBAU

- 1 Lichtmaschinen-Abtriebsrad
- 2 Dämpfer 14 St.1
- 3 Dämpfergehäuse
- 4 Öldichtring
- 5 O-Ring
- 6 O-Ring
- 7 Lichtmaschinengehäuse
- 8 Abstandstück
- 9 Lagerabdeckung
- 10 Lager
- 11 Halterung
- 12 Gewindebolzen
- 13 Rotor
- 14 Lagerabdeckung Nr.2
- 15 Lager (Schleifungsseite)
- 16 Lagerabdeckung Nr.1
- 17 Lichtmaschinen-Abschlußgehäuse
- 18 Gleichrichter
- 19 Bürstenträger
- 20 IC-Regler
- 21 Lagerschild



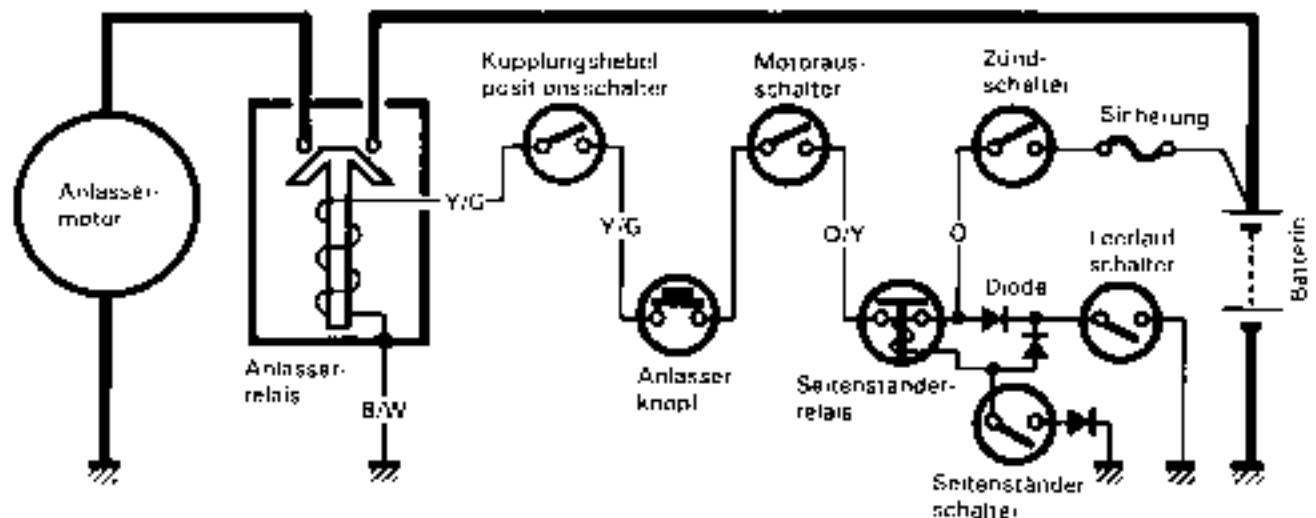
GEGENSTAND	N·m	kg·m
A	60	6,0
B	28	2,8
C	4,6	0,46
D	25	2,5

ANLASS-SYSTEM UND SEITENSTÄNDER-/ZÜNDUNTERBRECHER-SYSTEM

BESCHREIBUNG DES ANLASS-SYSTEMS

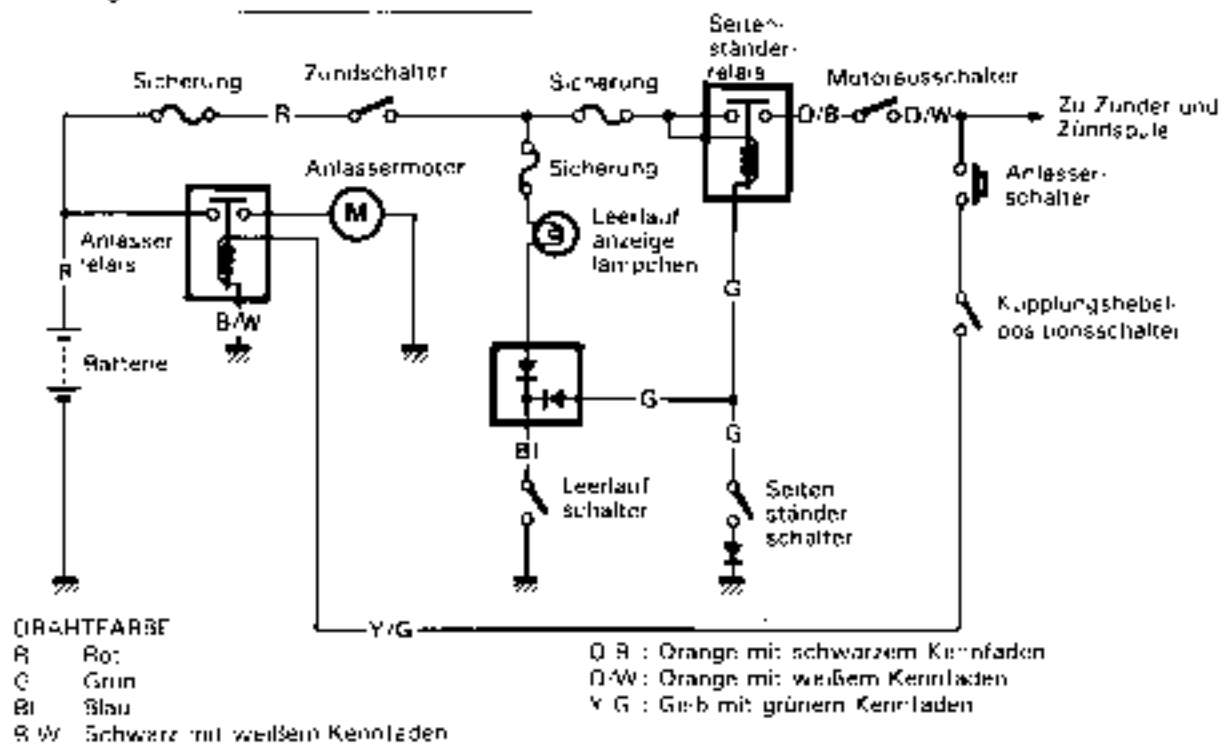
Anlassersystem siehe Schema unten. Es besteht aus Anlassermotor, Anlasserrelais, Seitenständerrelais, Seitenständerschalter, Leerlaufschalter, Kupplungshebelpositionsschalter, Anlasserschalter, Motorausschalter, Zündschalter und Batterie.

Bei Drücken des Anlasserknopfs (am Schalterkästchen am rechten Lenker) spricht das Relais an und verursacht ein Schließen der Kontaktpunkte, wodurch der Anlassermotor mit der Batterie verbunden wird. Der Anlassermotor braucht etwa 80 Ampere zum Anlassen des Motors.



BESCHREIBUNG DES SEITENSTÄNDER-/ZÜNDUNTERBRECHERSYSTEMS

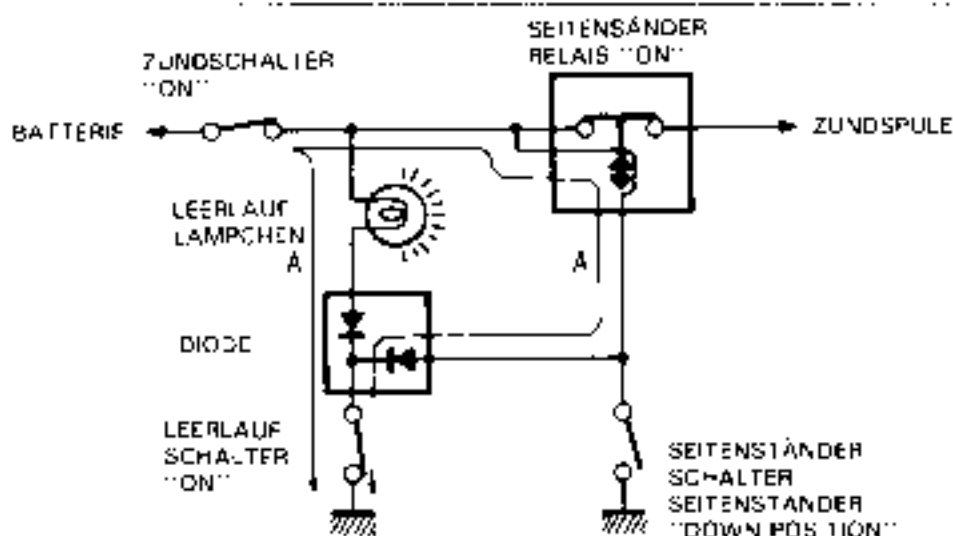
Dieses Seitenständer-/Zündunterbrechungssystem verhindert ein Anlassen des Motorrads bei ausgefahrenem Seitenständer. Dieses System wird von einem Stromkreis zwischen Batterie und Zündspule betätigt.



Der Schaltkreis besteht aus Relais, Lämpchen, Diode und Schaltern. Je nach Stellung GETRIEBE oder SEITENSTANDER regt er die Zündspule an, wobei Leerlauf- und Seitenständerschalter wechselweise arbeiten.

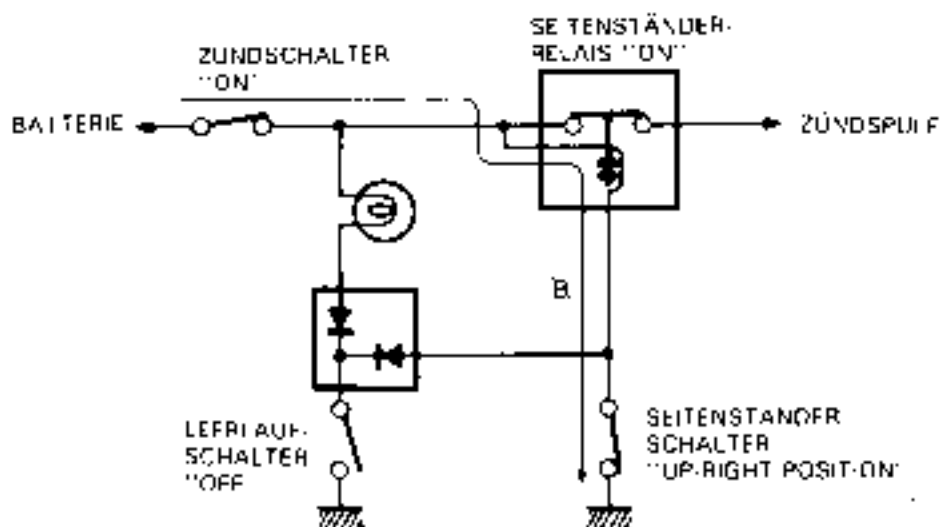
Die Zündspule wird nur in den beiden folgenden Situationen angeregt:

1. Getriebe: "NEUTRAL (ON)" Seitenstander: "DOWN (OFF)" Strom A schaltet das Relais auf "ON" und die Zündspule wird auch bei ausgefahrenem Seitenstander angeregt. Das ist zum Aufwärmen des Motors.



2. Seitenstander: "UP RIGHT (ON)"

Strom B schaltet das Relais auf "ON" und die Zündspule wird angeregt. Der Motor läßt sich bei jeder Gutriebestellung leicht anlassen



STÖRUNGSBESEITIGUNG

Anlassermotor läuft nicht.

Das Getriebe in die Neutralstellung schalten. Den Zündschalter einschalten, wobei sich der Motorstoppschalter in der RUN-Position befinden muß. Überprüfen, ob vom Anlasserrelais Klickgeräusche zu hören sind, sobald der Anlasserknopf gedrückt wird.

Klickgeräusch

Überprüfen, ob der Anlassermotor läuft, wenn die Anlasserklemme direkt mit dem Plusklemme der Batterie verbunden wird. (Hierbei kein dünnes Kabel verwenden, da ein starker Stromfluß erfolgt.)

Läuft

Läuft nicht

- Defekter Anlassermotor
- Defektes Anlasserrelais
- Gelockertes oder abgetrenntes Anlassermotor Kabel

Kein Klickgeräusch

Die Spannung des Anlasserrelais an den Steckern des Anlasserrelais messen (zwischen Y/G (+) und B/W (-), wenn der Anlasserknopf gedrückt wird.

Keine Spannung

- Defekter Zündschalter
- Defekter Motorstoppschalter
- Defekter Neutralstellungsschalter
- Defekte Diode
- Defektes Relais des Seitenständerschalters
- Defekter Anlasserknopf
- Defekter Kupplungshebelpositionsschalter
- Schlechter Steckerkontakt
- Offener Stromkreis im Kabelbaum

Spannung liegt an

Das Anlasserrelais überprüfen (Siehe Seite 6-19.)

Inkorrekt

- Defektes Anlasserrelais

Korrekt

- Schlechter Kontakt im Anlasserrelais

Der Anlassermotor läuft in der Neutralstellung des Getriebes, läuft aber in keiner anderen Getriebe-stellung außer der Neutralstellung und bei hochgeklapptem Seitenständer.

Den Seitenständerschalter überprüfen. (Siehe Seite 6-21.)

Inkorrekt

- Defekter Seitenständerschalter

Korrekt

- Offener Stromkreis im Kabelbaum
- Schlechter Kontakt im Stecker

Sonstige

Motor läuft nicht, doch der Anlassermotor läuft.

- Defekte Anlasserkupplung

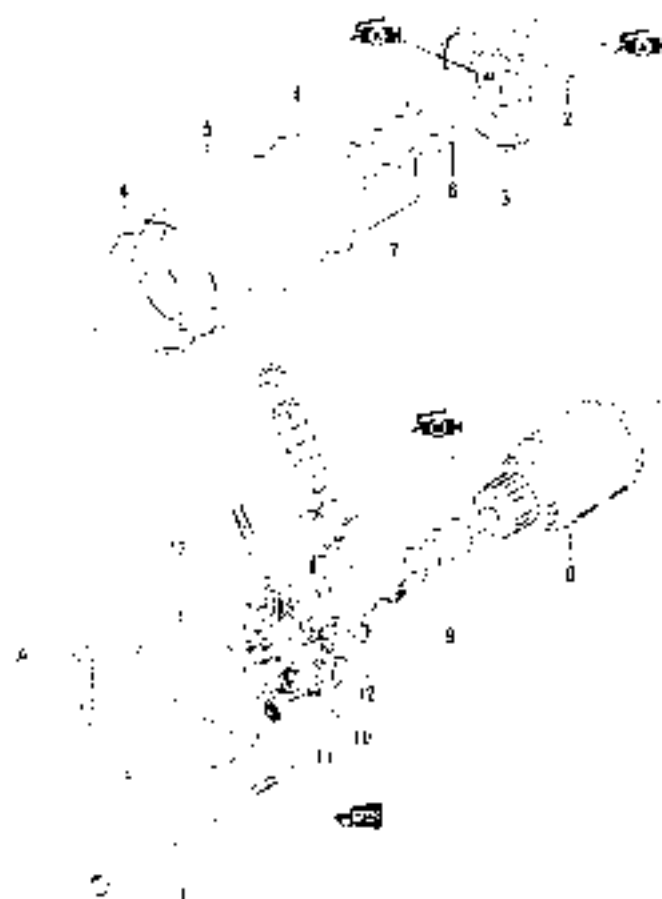
AUSBAU UND ZERLEGUNG DES ANLASSERMOTORS

- Anlassermotorkabel 1 anklammern, Befestigungsschrauben 2 lösen und Anlassermotor ausbauen.

HINWEIS:

Wenn sich der Ausbau des Anlassers als schwierig erweisen sollte, sind die Befestigungsschrauben 2 des Ölschlauchs herauszudrehen, um etwas mehr Platz zu erhalten.

- Anlassermotor zerlegen (siehe Abb. 1).



- Befestigungsschraube des Anlassers A:
6 Nm (0,6 kg-m)

- 1 Schlauche des Anlassergewindes
- 2 O-Ring
- 3 Gehäuseabdeckung (innen)
- 4 O-Ring (2 Stück)
- 5 Anlassermotorgehäuse
- 6 Belegscheibe
- 7 Belegscheibe
- 8 Anker
- 9 Distanzschraube
- 10 Bürstenträger
- 11 Bürstendruck (4 Stück)
- 12 Bürste
- 13 Gehäuseabdeckung (außen)

ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERMOTORS KOHLEBURSTE

Die Bürsten auf übermäßigen Verschleiß, Risse und Abnutzung des Bürstenträgers überprüfen.

Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß der Bürstenträger ersetzt werden.



KOLLEKTOR

Den Kollektor auf Verfärbung, übermäßigen Verschleiß und unkorrekte Glühmartertiefe **A** überprüfen.

Wenn der Kollektor zu stark abgenutzt ist, muß der Anker ersetzt werden.

Wenn die Oberfläche verfärbt ist, kann diese mit Schmirgelpapier der Kornung 400 poliert und mit einem trockenen Lappen abgerieben werden.

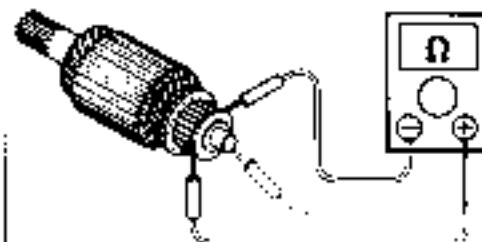
Ist die Glühmartertiefe nicht ausreichend, muß der Isolator 1 mit Hilfe eines Metallsägeblattes nachgeschnitten werden.

ÜBERPRÜFUNG DER ANKERWICKLUNG

Jedes Segment auf Durchgang überprüfen.

Auf Durchgang zwischen den einzelnen Segmenten und der Ankerwelle überprüfen.

Wenn kein Durchgang vorhanden ist, oder wenn Durchgang zwischen einem der Segmente und der Welle besteht, muß der Anker durch ein Neuteil ersetzt werden.



ÜBERPRÜFUNG DES ÖLDICHTRINGS

Die Dichtlippe des Öldichtrings auf Beschädigung und Undichtigkeit überprüfen.

Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß der Öldichtring zusammen mit dem Halter ersetzt werden.



ZUSAMMENBAU DES ANLASSERMOTORS

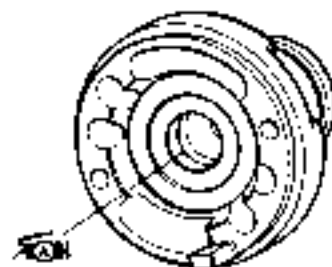
Den Anlassermotor in umgekehrter Reihenfolge der Zerlegung wieder zusammenbauen. Dabei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:

⚠ ACHTUNG

Um eine Undichtigkeit und ein Eindringen von Feuchtigkeit zu vermeiden, müssen die O-Ringe stets durch Neuteile ersetzt werden.

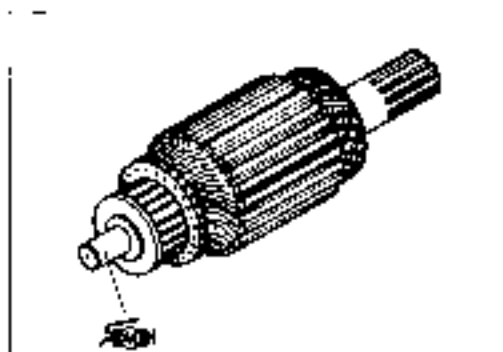
- Vor dem Einbau die Dichtlippe des Öldichtrings mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



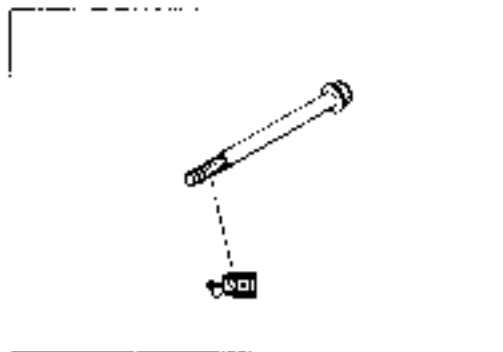
- Eine geringe Menge MOLY PASTE auf die Ankerwelle auftragen.

 099000-25140: SUZUKI MOLY PASTE



- Eine geringe Menge THREAD LOCK "1342" auf die Gehäuseschrauben des Anlassermotors auftragen.

 99000-32050: THREAD LOCK "1342"



ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERRELAIS

- Sitzbank und Rahmenverkleidung komplett abnehmen (Siehe Seiten 5-3.)
- Die Abdeckung abnehmen.
- Kabel von Anlassermotor und Batterie am hinter der linken Rahmenverkleidung befindlichen Anlasserrelais abklemmen.
- Kabelanschluß vom Anlasserrelais abklemmen.



12 Volt an Pol 1 und 2 anschließen und Durchgang zwischen Plus und Minuspol prüfen.

Bei Durchgang ist das Anlasserrelais einwandfrei.

 09900-25002: Taschenprüfer

 Einstellung des Wahlschalters: Bereich $\times 1\Omega$

⚠ ACHTUNG

Batteriespannung darf nicht länger als 5 Sekunden an das Anlasserrelais angelegt werden, da sich andernfalls das Relais überhitzt und dadurch die Relaiswicklungen beschädigt werden können.

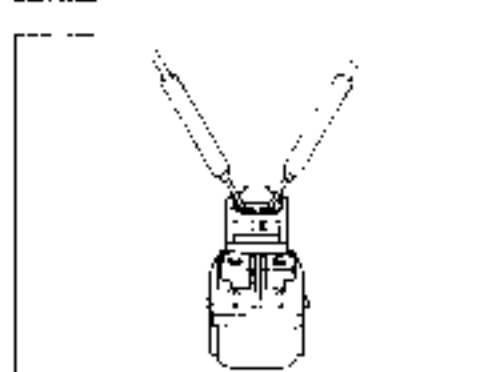
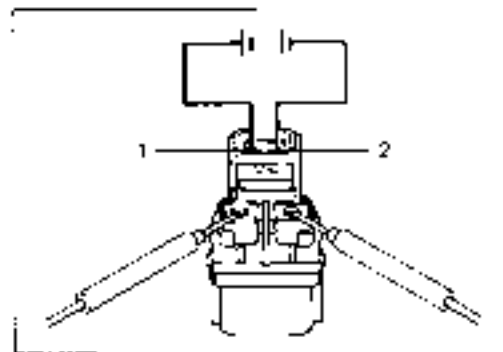
Spule auf Durchschlag, Erdung und Ohmwiderrstand prüfen. Bei folgendem Widerstand ist die Spule einwandfrei.

 09900-25002: Taschenprüfer

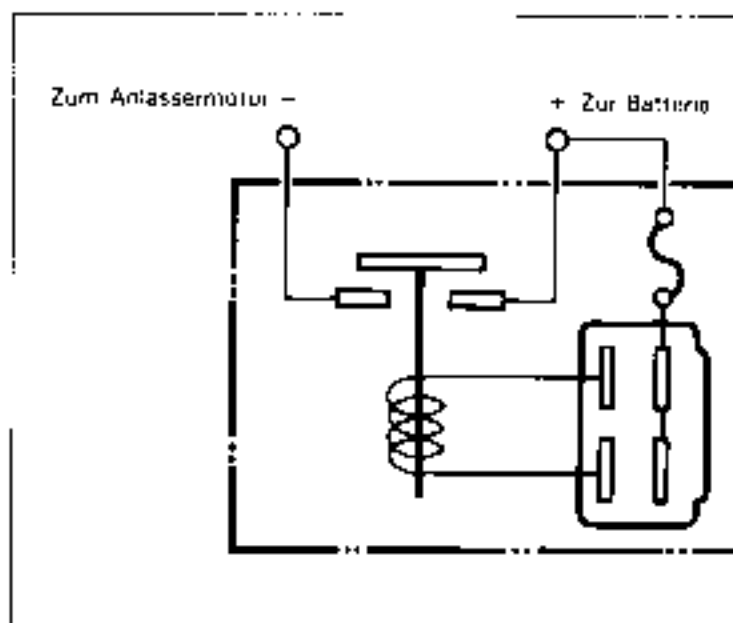
 Einstellung des Wahlschalters: Bereich $\times 1\Omega$

Widerstand des Anlasserrelais

Standard: 3 – 5 Ω



STROMLAUFLAN DES ANLASSERRELAIS



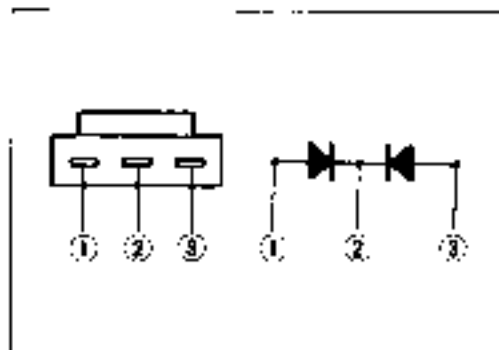
ÜBERPRÜFUNG DES SEITENSTÄNDER-/ZÜN- DUNTERBRECHERSYSTEMS

Arbeitet das Unterbrechungssystem nicht richtig, jedes Teil überprüfen. Bei Unregelmäßigkeiten Teil erneuern.

 09900-25002: Tachenprüfer

DIODE

Die Diode befindet sich hinter der linken Rahmenverkleidung. Die Diode läßt Strom nur in einer Richtung durch. Durchgang zwischen 1 und 2 prüfen. Bei einseitigem Durchgang ist die Diode einwandfrei. Ggt. auch Durchgang zwischen 2 und 3 prüfen.



LEERLAUFSCHALTER

Der Leerlaufkabelanschluß befindet sich hinter der linken Rahmenverkleidung.

- Sitz und Rahmenverkleidung komplett abnehmen. (Siehe Seite 5-3.)
- Leerlaufkabel abklemmen und Durchgang zwischen Blau und Masse bei Getriebe auf "NEUTRAL" prüfen.

**SEITENSTÄNDERSCHALTER**

	Grün (-)-Probe)	Schwarz/Weiß (+)-Probe)
ON (Stellung UP-right)		
OFF (Stellung DOWN)		

**SEITENSTÄNDER / ZÜNDUNTERBRECHUNGSRELAIS**

Das Seitenständer / Zündunterbrechungsrelais befindet sich hinter der linken Rahmenverkleidung.

- Sitz und Rahmenverkleidung komplett abnehmen.
- Das Seitenständer / Zündunterbrechungsrelais (A) ausbauen.

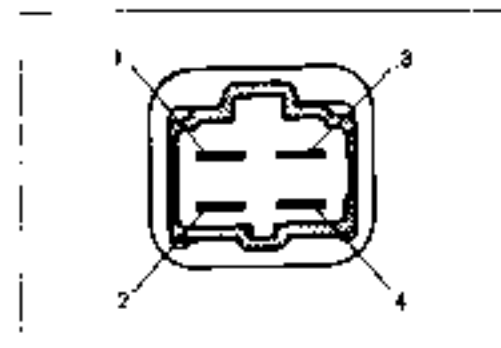


Zuerst Isolierung zwischen Pol (1) und (2) mit dem Taschenprüfer prüfen. Dann Pol (3) und (4) an 12 Volt anschließen, Pluspol an (3) und Minuspol an (4), und Durchgang zwischen (1) und (2) prüfen.

Erneuern, wenn ohne Durchgang.

09900-25002: Taschenprüfer

Einstellung des Wahlschalters: Bereich x 1Ω



ZÜNDSYSTEM (DIGITALZÜNDER)

BESCHREIBUNG

Das volltransistorbestückte Zündsystem besteht aus Signalgenerator, Zündeinheit (mit 8 BIT MIKRO-COMPUTER und 4 MHZ KERAMIKVIBRATOR), Zündspulen und Zündkerzen. Der Zündzeitpunkt ist programmiert und im ROM (FESTSPEICHER) der Zündeinheit gespeichert.

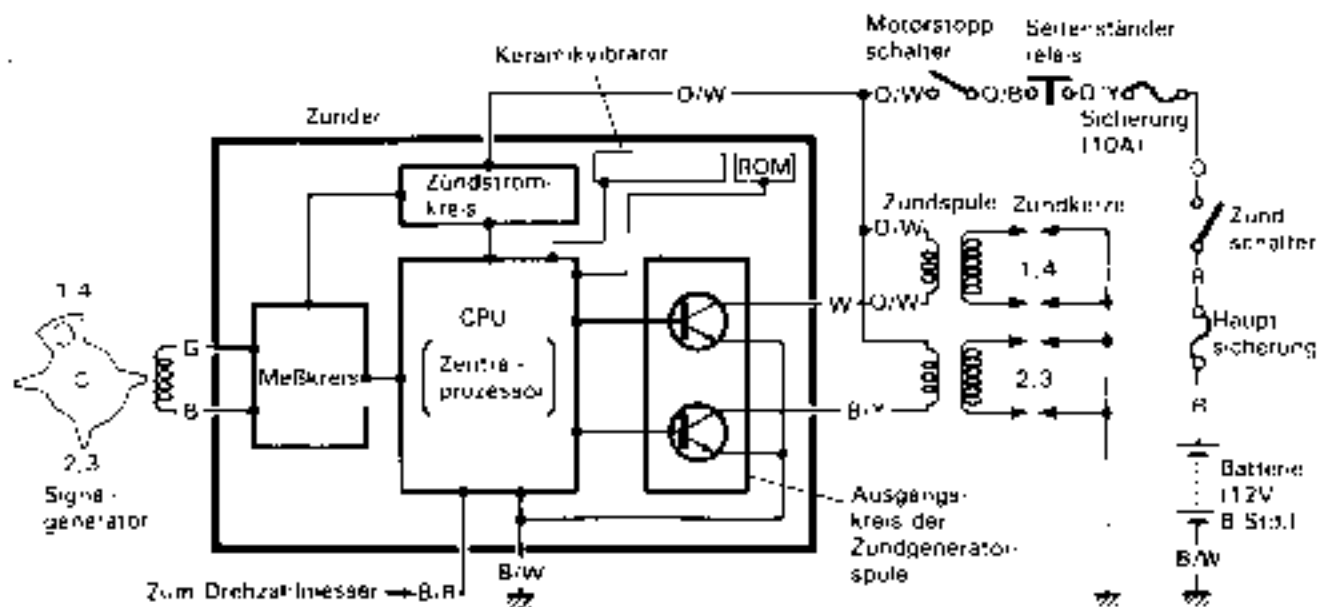
Der Signalgenerator besteht aus Rotorspitze und Suchspule.

Der Signalgenerator ist am rechten Kurbelwellenende befestigt. Das im Signalgenerator induzierte Signal wird zum Meßkreis gesendet; das CPU empfängt dieses Signal und errechnet den besten Zündzeitpunkt aus dem Signal vom Keramikvibrator und den im ROM gespeicherten Daten. Das CPU gibt ein Signal an den Transistor im Ausgangskreis der Zündgeneratorspule, der an die Primärwindungen der Zündspule angeschlossen ist. Sie wird entsprechend auf OFF und ON geschaltet und induziert so den Sekundärstrom in den Sekundärwindungen der Zündspule, was zu einer Funkenbildung am Elektrodenabstand führt.

Die Zündeinheit ist mit einem Zündunterbrecherkreis bestückt, um ein Überdrehen des Motors zu verhindern. Erreicht die Motordrehzahl 10 900 UpM, unterbricht dieser Kreis den Primärzündstrom für alle Zündkerzen.

⚠ ACHTUNG

Der Motor kann ohne Belastung sogar bei Zündunterbrecherkreis in Kraft über 10 900 UpM drehen, was zu einem Motorschaden führen kann. Motor ohne Belastung nie über 10 900 UpM drehen lassen.



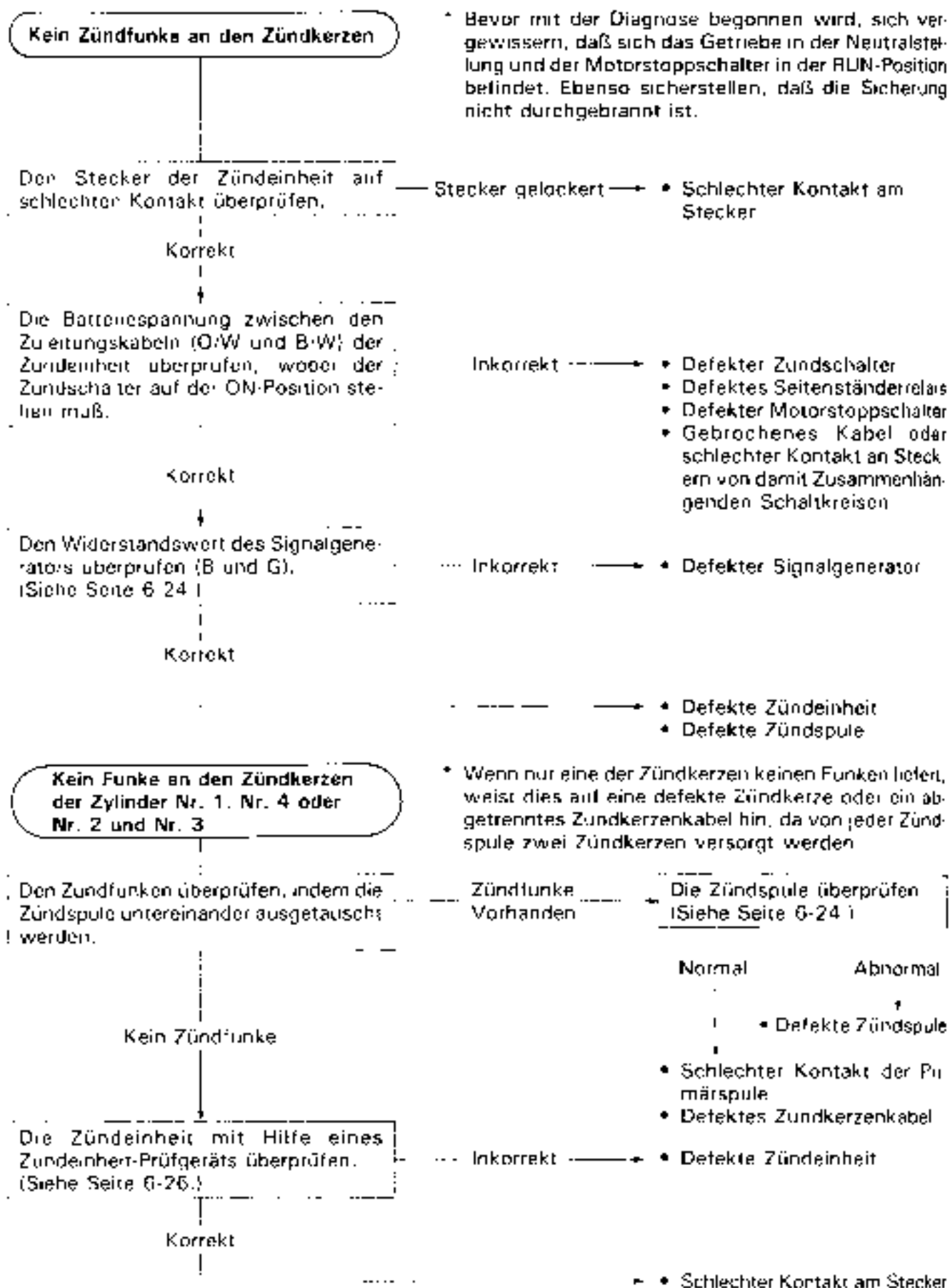
DRABTFARBE

G Grün
B Schwarz
W Weiß
O Orange

R Rot
O.W Orange mit weißem Kennfaden
B.Y Schwarz mit gelbem Kennfaden
O.Y Orange mit gelbem Kennfaden

O.B Orange mit schwarzem Kennfaden
B.R Schwarz mit rotem Kennfaden
B.W Schwarz mit weißem Kennfaden

STÖRUNGSBESEITIGUNG



ÜBERPRÜFUNG

ZÜNDSPULE (Prüfung mit Stromprüfer)

- Sitzbank abnehmen. (Siehe Seite 5-3.)
- Kraftstofftank abnehmen. (Siehe Seite 4-3.)
- Zündspulen A ausbauen.

HINWEIS:

Der Abstand der drei Elektroden am Stromprüfer muß auf 8 mm eingestellt sein.

Zündspule mit Prüfer und Schalt draht in folgenden zwei Schritten auf Zündleistung prüfen:

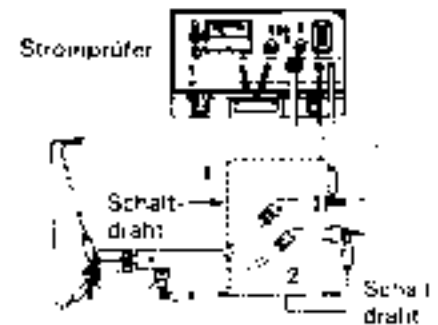
SCHRITT .1.: Schalt draht an Zündkerzenstecker und Zündspulenerdung anschließen.

SCHRITT .2.: Schalt draht an anderem Stecker und Erdung anschließen.

Gibt es unter diesen Umständen keinen Funken oder einen orange-farbigem, kann das an einer defekten Spule liegen.

 **09900-28106: Stromprüfer**

Funkenleistung: Über 8 mm



ZÜNDSPULE (Prüfung mit Taschenprüfer)

- Statt eines Stromprüfers kann auch ein SUZUKI Taschenprüfer oder ein Ohmmeter genommen werden. Immer ist die Zündspule in der Primär- und Sekundärwindung auf Durchgang zu prüfen. Exakte Ohmwerte sind nicht erforderlich, doch wenn die Windungen einwandfrei sind, ergeben sich für ihren Durchgang folgende annäherungsweise Ohmwerte:

 **09900-25002: Taschenprüfer**

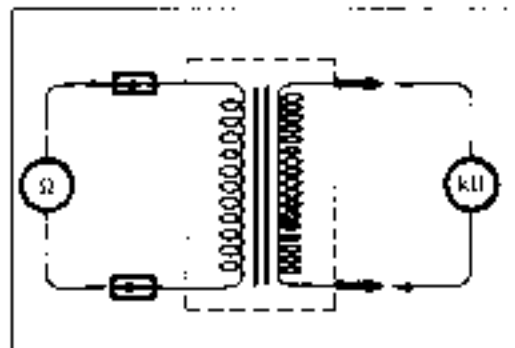
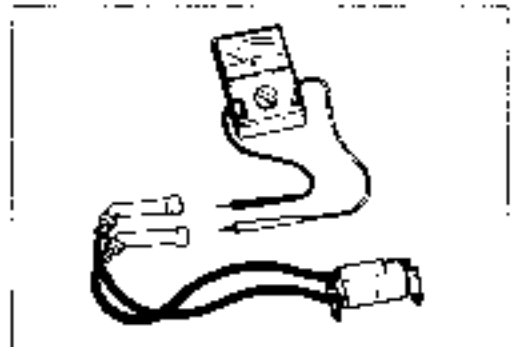
Zündspulenwiderstand

Primär: 2 – 4 Ω (Pluspol – Minuspol)

 **Einstellung des Wahlschalters: Bereich × 1 Ω**

Sekundär: 30 – 40 kΩ (Stecker – Stecker)

 **Einstellung des Wahlschalters: Bereich × 1 kΩ**



SIGNALGENERATOR (Prüfung mit Taschenprüfer)

- Sitz und Rahmenverkleidung komplett abnehmen. (Siehe Seite 5-3.)
- Kabelanschluß 1 abklemmen.

Widerstand zwischen den Kabeln messen. Ist der Widerstand unendlich oder weniger als vorgeschrieben, Signalgenerator erneuern.

 **09900-25002: Taschenprüfer**

Widerstand der Signalerregerspule: Ca. 135 – 200 Ω (Gelb – Schwarz/Blau)

 **Einstellung des Wahlschalters: Bereich × 1 Ω**



ZÜNDKERZEN

- Kraftstofftank abnehmen. (Siehe Seite 4-3.)
- Alle Zündkerzen entfernen.

Ölkohleablagerung

Ölkohleablagerung auf der Zündkerze überprüfen. Bei Ölkohleablagerungen Kerze mit einem Kerzenreinigungsgerät oder einem spitzen Gegenstand vorsichtig beseitigen.

Elektrodenabstand

Elektrodenabstand mit einer Fühlerlehre überprüfen. Ggf. Elektrodenabstand wie folgt einstellen.



09900-20803: Fühlerlehre

Elektrodenabstand

Standard: 0,6 – 0,7 mm

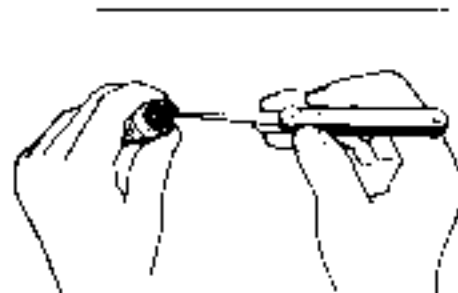
Zustand der Elektrode

Elektrode auf Verschleiß bzw. Verbrennung überprüfen. Bei starkem Verschleiß bzw. starken Verbrennungen Kerze erneuern. Kerze auch erneuern, wenn der Isolator gebrochen, das Gewinde beschädigt ist u.ä.

Wärmebereich

NGK JR9B sollte als Standardkerze genommen werden. Der Wärmebereich der Zündkerze sollte jedoch nach Geschwindigkeit, tatsächlicher Belastung, Kraftstoff u.a. gewählt werden. Der richtige Wärmebereich liegt dann vor, wenn alle Isolatoren HELLBRAUN gefärbt sind. Sind sie weißgehacken, Kerzen durch kalte vom Typ NGK BR10B ersetzen.

	Standard	Kalte Kerze	Heiße Kerze
NGK	JR9B	JR10B	JR8B



⚠ ACHTUNG

Bei Erneuerung der Kerze auf Gewindegröße und -länge achten. Bei einem zu kurzem Gewinde lagert sich am Gewindeteil der Kerzenbohrung Ölkohle ab, was zu einem Motorschaden führen kann.

ZÜNDEINHEIT (Prüfung mit Digitalzündprüfer)

Dieser Abschnitt erklärt den Prüfvorgang der Zündeinheit mit einem Digitalzündprüfer (Spezialwerkzeug).

Mit diesem Prüfer kann die Zündeinheit eingebaut oder ausgebaut geprüft werden. Im folgenden wird der Prüfvorgang bei eingebauter Zündeinheit erklärt.



09931-94490: Digitalzündprüfer

09931-61740: Verlängerungskabel MODE 1-A3

KABELANSCHLUSS

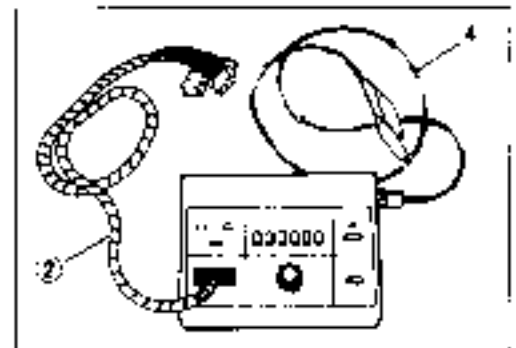
- Sitzbank ausbauen.
- Die beiden Zündkabelanschlüsse 1 von der Zündeinheit abklemmen.



- Das Verlängerungskabel "MODE 1-A" (2), das Verlängerungskabel "MODE 1-A3" (3) und die Kabel (4), der Stromquelle wie in der Abbildung gezeigt anschließen.

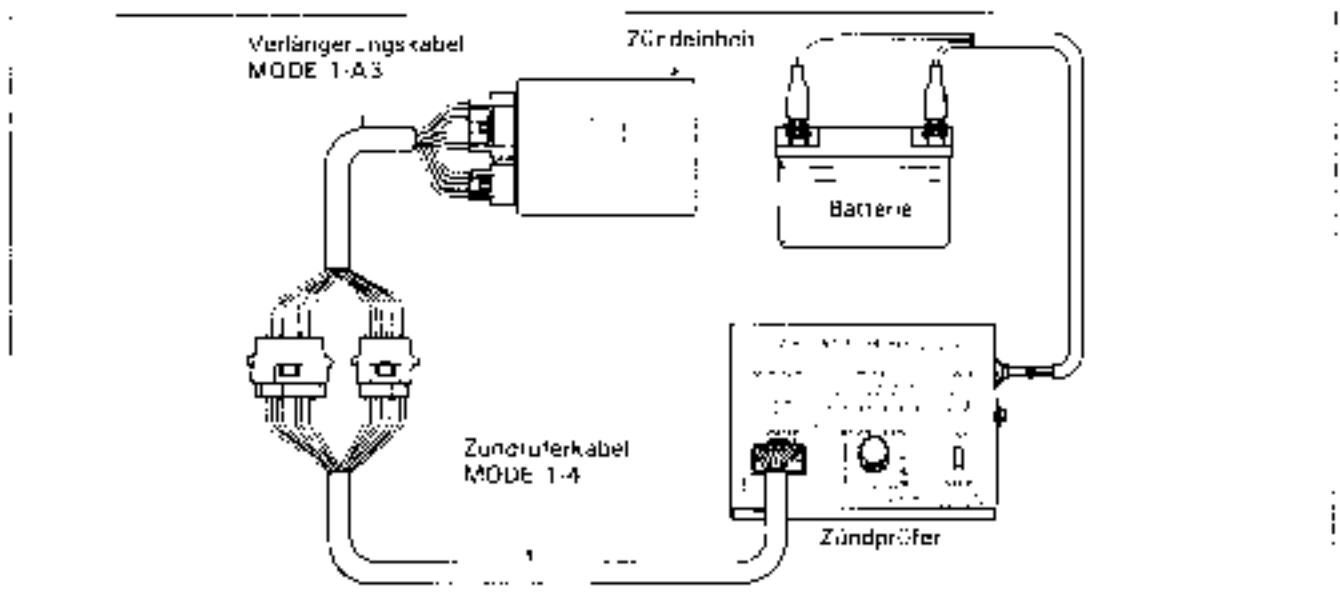
⚠ ACHTUNG

- **SCHWARZES** Kabel mit Minuspol und **ROTES** mit Pluspol der Batterie verbinden.
- **Vor Anschluß der Stromkabel** müssen "POWER"-Knopf und "START"-Schalter auf "off" sein (POWER-Knopf nicht gedrückt).



HINWIS:

Die verwendete Batterie muß voll geladen sein.

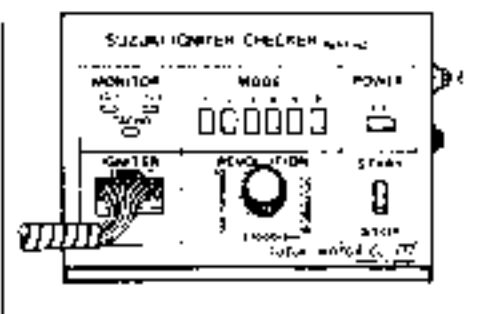


PRÜFVORGANG:

Bei richtig angeschlossenen Kabeln /Zündeinheit in folgenden vier Schritten prüfen

Erster Schritt:

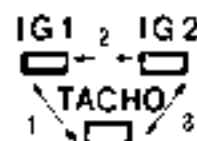
"MODE 1"-Schalter und dann "POWER"-Knopf drücken. Dann sollte das Lampchen "POWER" aufleuchten. Wenn nicht, ist die Batterie zu wenig geladen



Zweiter Schritt:

Wahlschalter "REVOLUTION" auf "1.2" stellen, wo der Prüfer die Zündprimärstromimpulse erzeugt, die eine Motordrehzahl von 200 UpM simuliert, wenn der Schalter "START" gedrückt wird. Bei Schalter "START" auf "ON" überprüfen, ob die drei "MONITOR"-Lämpchen in der Reihenfolge 1 - 2 - 3 bzw. 1 - 3 - 2 flackern.

MONITOR

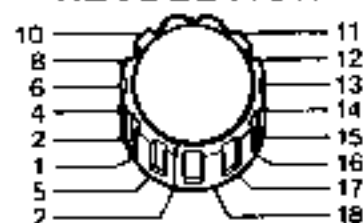


Dritter Schritt:

Wahlschalter "REVOLUTION" langsam nach rechts drehen (der langsamen Drehzahlserhöhung des Motors vergleichbar) und überprüfen, ob die MONITOR-Lämpchen (siehe oben zweiter Schritt) schneller flackern. Bei Überschreiten der Marke "4" (4 000 UpM) sollten die drei Lämpchen ständig aufleuchten.

Steht der Wahlschalter "REVOLUTION" auf "11" (11 000 UpM), sollten die MONITOR-Lämpchen "IG1" und "IG2" ausgehen, das Lämpchen "TACHO" aber anbleiben, und zwar deshalb, weil die Zündunterbrechung im Motorrad Zündsystem bei $10\,900 \pm 100$ UpM einsetzt. Gehen die Lampchen unter der Marke "12" aus, läuft der Motor nicht richtig und die Zündeinheit ist zu erneuern.

REVOLUTION



Vierter Schritt:

Wahlschalter "REVOLUTION" auf "1.5" oder "1" stellen. Schalter "START" auf STOP stellen. Leuchten die Lampchen "IG1" oder "IG2" oder beide länger als 5 Sekunden, Zündeinheit erneuern.

INSTRUMENTENTAFEL

AUSBAU UND ZERLEGUNG

- Instrumententafel ausbauen. (Siehe Seite 5-4.)
- Instrumententafel wie folgt zerlegen.



ÜBERPRÜFUNG

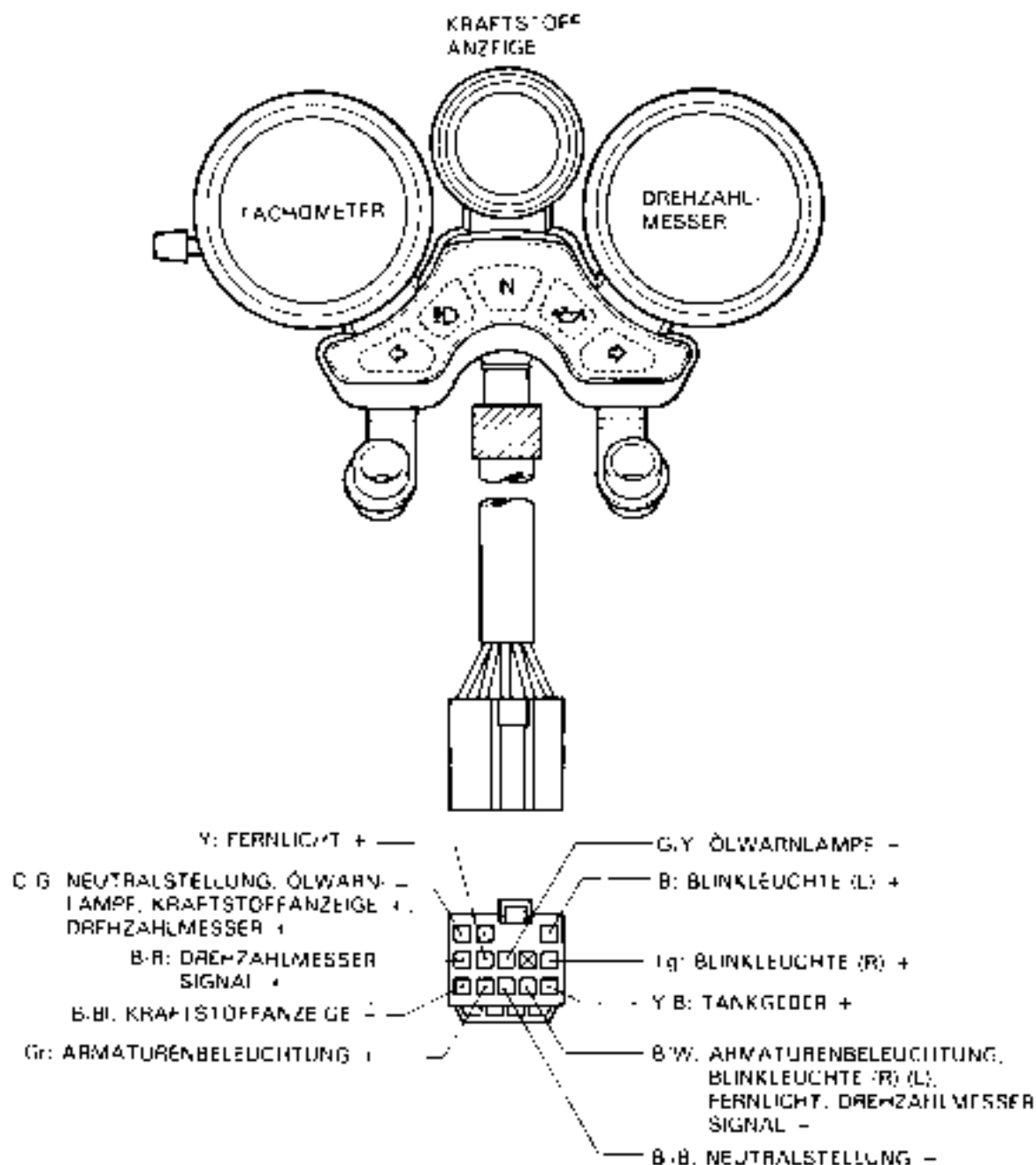
Durchgang zwischen den Kabeln im Schema auf der nächsten Seite mit einem Taschenprüfer prüfen.
Ist der gemessene Durchgang falsch, entsprechende Teile erneuern.

 09900-25002: Taschenprüfer

 Einstellung des Wahlschalters: Bereich « 1! »

HINWEIS:

Bei Durchführung dieses Tests ist ein Ausbau der Instrumententafel nicht erforderlich.



GEGENSTAND	Pluspol des Prüfers an:	Minuspole des Prüfers an:
OL	O/G	G.Y
BLINKER (L)	B	B.W
DREHZAHLMESSERANZEIGE	B/R	B.W
FERNLICHT	Y	B.W
BLINKER (R)	Lg	B.W
LEERLAUF	O/G	B.B
BELEUCHTUNG	Gr	B.W
DREHZAHLMESSER	O/G	B.W
KRAFTSTOFFANZEIGE	Y.B	B.W

G.Y: Grün mit gelbem Kennfaden
 B: Schwarz
 B/R: Schwarz mit rotem Kennfaden
 Y: Gelb
 Lg: Hellgrün
 Gr: Grau
 B.B: Blau mit schwarzem Kennfaden
 B.W: Schwarz mit weißem Kennfaden
 O/G: Orange mit grünem Kennfaden
 Y.B: Gelb mit schwarzem Kennfaden

KRAFTSTOFFANZEIGE

ÜBERPRÜFUNG DER KRAFTSTOFFANZEIGE

- Den Stecker des Kraftstoffanzeigekabels abziehen. (Sich Seite 4-3.)

Um die Kraftstoffanzeige zu überprüfen, können zwei verschiedene Testmethoden angewandt werden. Zuerst ein Überbrückungskabel zwischen den vom Hauptkabelbaum kommenden B/W- und Y/B-Kabeln anschließen. Den Zündschalter auf ON stellen; die Kraftstoffanzeige muß nun "F" anzeigen.

Beim zweiten Test wird die Anzeige-Genauigkeit des Instruments in den Positionen für "Voll" und "Leer" geprüft. Hierzu eine neue Kraftstoffanzeige anschließen, wie in der Abbildung gezeigt.

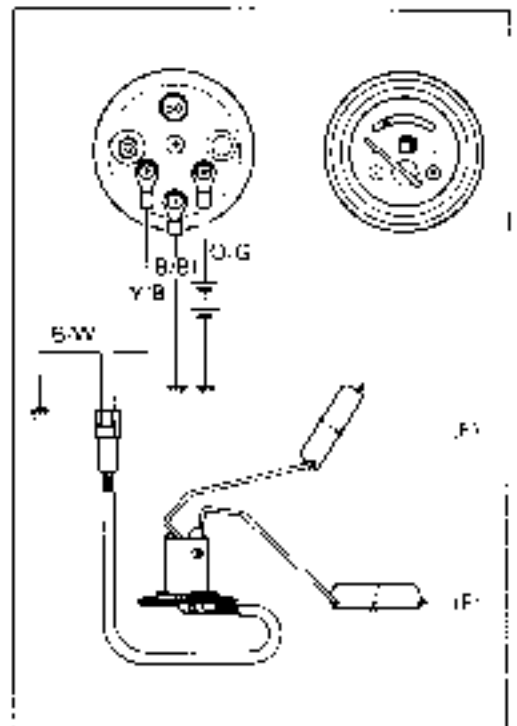
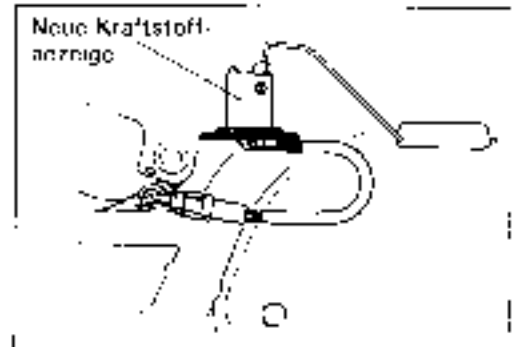
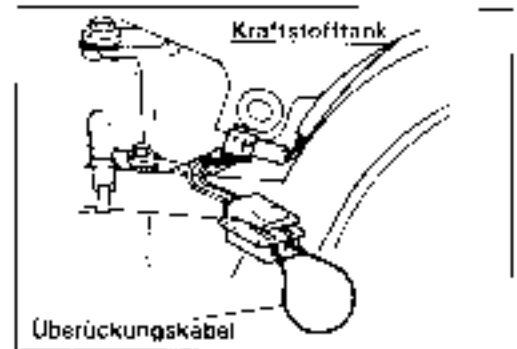
Die Kraftstoffanzeige ist in Ordnung, wenn sich die Nadel auf "E" (Leer) bewegt, sobald der vorgeschriebene Widerstand am Schaltkreis angelegt wird. Wenn der spezifizierte Widerstand eingestellt wird, muß sich die Anzeigenadel auf "F" (Voll) bewegen. Sollten eine oder beide Anzeigen nicht der Spezifikation entsprechen, muß die Kraftstoffanzeige durch ein Neuteil ersetzt werden.

Widerstand	1 – 5Ω	103 – 117Ω
Schwimmerposition	Voll (F)	Leer (E)

⚠ ACHTUNG

Bei der Überprüfung des Kraftstoffanzeigewiderstands müssen die Batteriekabel abgeklemmt werden, da andernfalls der Taschentester beschädigt werden kann.

O/G Orangetarben mit grünem Kennfaden
 R/B: Schwarz mit blauem Kennfaden
 Y/B : Gelb mit schwarzem Kennfaden
 B/W Schwarz mit weißem Kennfaden



AUS- UND EINBAU DES TANKGEBERS

- Den Kraftstofftank ausbauen. (Sich Seite 4-3.)
- Die Schrauben herausdrehen, dann den Tankgeber (1) ausbauen.
- Den Tankgeber in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

⚠ ACHTUNG

Die Dichtung stets durch ein Neuteil ersetzen.



ÜBERPRÜFUNG DES TANKGEBERS

- Den Kraftstofftank und den Tankgeber ausbauen. (Sich Seite 4-3 und 6-30.)

Den Widerstand in jeder Schwimmerposition mit Hilfe eines Taschentesters überprüfen.

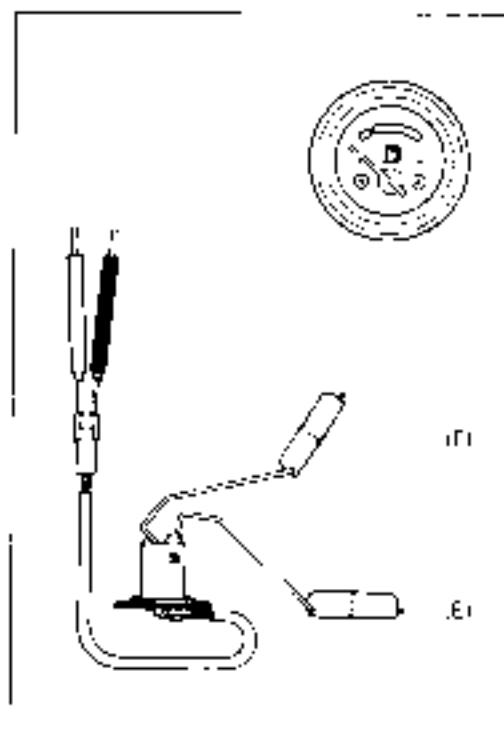
Wenn der gemessene Widerstandswert nicht der Spezifikation entspricht, muß der Tankgeber durch ein Neuteil ersetzt werden.

Die Widerstandswerte für die entsprechenden Schwimmerpositionen sind in der nachstehenden Tabelle gezeigt.

Schwimmerposition	Widerstand
(F) Voll	1 – 5Ω
(E) Leer	103 – 117Ω

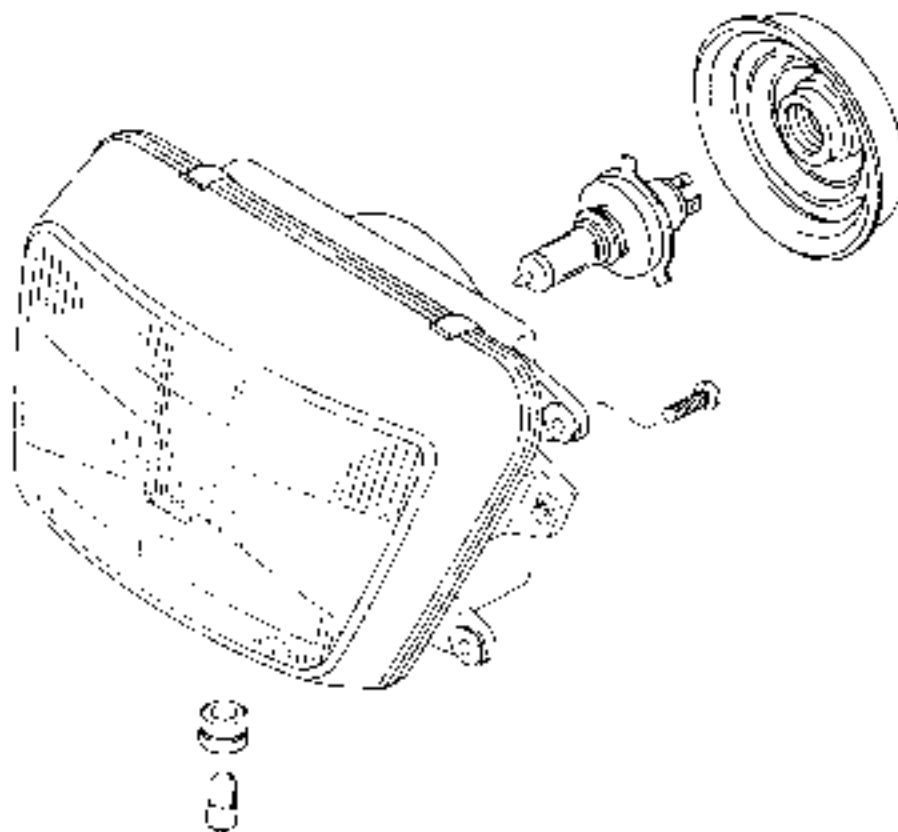
 09900-25002: Taschenprüfer

 Einstellung des Wahlschalters: Bereich $\times 1\Omega$



LICHT

SCHEINWERFER UND POSITIONSLEUCHTE



Scheinwerferbirne: 12V, 60/55W

Positionsleuchtenbirne: 12V, 4W

HINWEIS:

Nach dem Wiedezusammenbau Scheinwerfer senkrecht und waagrecht einstellen

ERSETZEN DER SCHEINWERFERBIRNE

- Den Stecker abziehen, dann die Gummikappe entfernen.
- Die Feder des Birnenhalters entfernen, dann die Birne herausnehmen.
- Die Birne in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

⚠ ACHTUNG

Die Birne nicht mit bloßen Händen berühren; wenn dies versehentlich geschieht, muß sie mit Alkohol oder einem mit Haushaltsreiniger angefeuchteten Lappen gereinigt werden, um ein frühzeitiges Durchbrennen zu vermeiden.

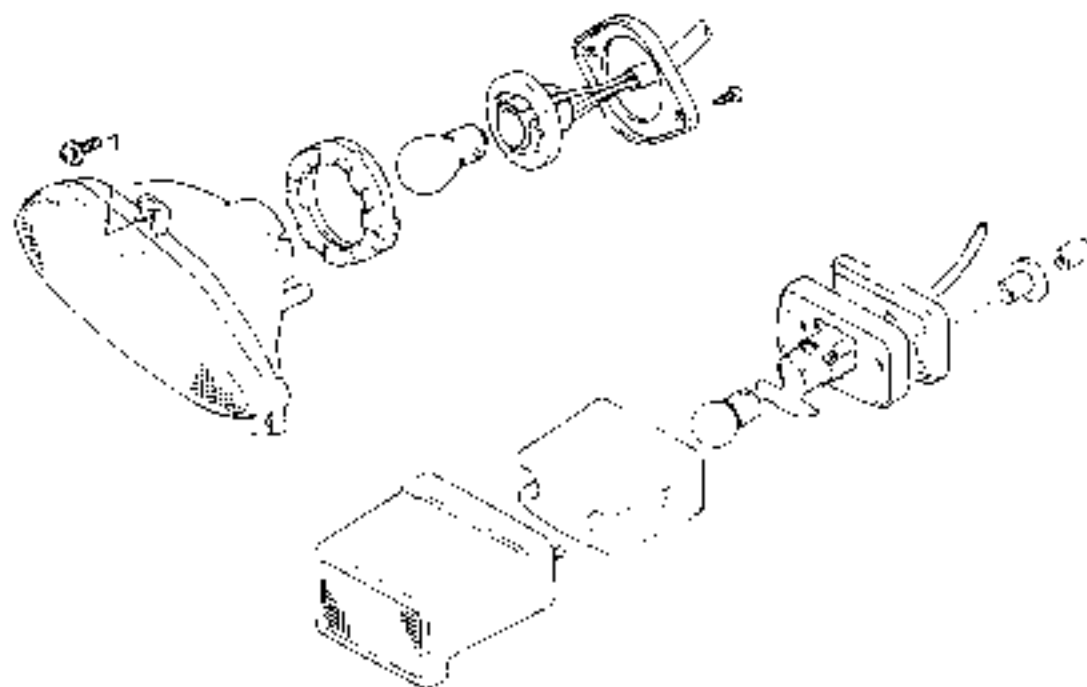


ERSETZEN DER BEGRENZUNGSLEUCHTENBIRNE

- Die Begrenzungsleuchte zusammen mit der Fassung herausnehmen, die sich unter dem Scheinwerfer befindet.
- Die Birne hineindrücken, nach links drehen und dann herausziehen.
- Die Birne in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.



RÜCK/BREMSLICHT UND KENNZEICHENLEUCHE



Rück/Bremslicht-Birne: 12V 5/21W

Kennzeichenleuchten-Birne: 12V 5W

ERSETZEN DER SCHLUß-/BREMSLEUCHTENBIRNE

- Sitzbank abnehmen.
- Die Schluß-/Bremsleuchte (1) nach links drehen und zusammen mit der Fassung herausnehmen.
- Die Birne der Schluß-/Bremsleuchte hineindrücken, nach links drehen und dann herausziehen.
- Die Birne in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.



ERSETZEN DER KENNZEICHENLEUCHTEN-BIRNE

- Sitzbank abnehmen.
- Die Muttern entfernen, dann die Kennzeichenleuchte (2) abnehmen.
- Die Birne der Kennzeichenleuchte hineindrücken, nach links drehen und dann herausziehen.
- Die Birne in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

BLINKLICHT



Blinkleuchtenbirne: 12V 21W

⚠ ACHTUNG: Halteschrauben am Glas nicht überziehen.

ERSETZEN DER BLINKLEUCHTENBIRNE

- Die Lichtscheibe der Blinkleuchte abnehmen.
- Die Birne der Blinkleuchte hineindrücken, nach links drehen und dann herausziehen.
- Die Birne in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

⚠ ACHTUNG

Halteschrauben am Glas nicht überziehen.



RELAIS

ANLASSERRELAIS

Das Anlasserrelais befindet sich hinter der linken Rahmenabdeckung. (Für weitere Einzelheiten sich auf Seite 6-19 beziehen.)

SEITENSTÄNDERRELAIS

Das Seitenständerrelais befindet sich hinter der linken Rahmenabdeckung. (Für weitere Einzelheiten sich auf Seite 6-21 beziehen.)

BLINKLEUCHTENRELAIS

Das Blinkleuchtenrelais ⑦ befindet sich hinter der linken Rahmenabdeckung. Wenn eine der Blinkleuchten nicht mehr funktioniert, die Birne bzw. den Stromkreis auf Defekt überprüfen.

Wenn Birne, Blinkerschalter und Stromkreis in Ordnung sind, kann das Blinkleuchtenrelais defekt sein; in diesem Fall ist das Relais durch ein Neuteil zu ersetzen.

HINWEIS:

Sich vergewissern, daß die bei dieser Überprüfung verwendete Batterie voll aufgeladen ist



SCHALTER

Jeden Schalter mit dem Taschenprüfer auf Durchgang überprüfen. Wenn ein Defekt festgestellt wird, muß der betreffende Schalter durch ein Neuteil ersetzt werden.

 09900-25002: Taschenprüfer

 Einstellung des Wahlschalters: Bereich $\times 10$

ZÜNDSCHALTER

Position \ Farbe	R	O	Gr	Br	O/Y	B/W
OFF						
ON						
LOCK						
P						

ZÜNDSCHALTER (Für E-24, 28 Markt)

Position \ Farbe	R	O	O/Y	B/W
OFF				
ON				
LOCK				

LICHTSCHALTER (außer für E-24, 28 Markt)

Position \ Farbe	O/B	Gr	O/R	Y/W
OFF				
ON				

ABBLENDLICHTSCHALTER

Position \ Farbe	Y/W	W	Y
HI			
LO			

BLINKERSCHALTER

Position \ Farbe	Lg	Lbl	B
L			
PUSH			
R			

ÜBERHÖLLICHTSCHALTER

Position \ Farbe	O/R	Y
Drücken		

MOTORAUSSCHALTER

Position \ Farbe	O/B	O/W
OFF		
RUN		

ANLASSERSCHALTER

Position \ Farbe	O/W	Y/G
Drücken		

HUPENSCHALTER

Position \ Farbe	B/B	B/W
Drücken		

VORDERBREMSSCHALTER

Position \ Farbe	B/R	B
OFF		
ON		

HINTERBREMSSCHALTER

Position \ Farbe	O/G	W/B
OFF		
ON		

KUPPLUNGSEBELPOSITIONSSCHALTER

Position \ Farbe	B/Y	B,Y
OFF		
ON		

DRAHTFARBE

B : Schwarz Lbl: Hellblau R : Rot
Br : Braun Lg : Hellgrün Y : Gelb
Gr : Grau O : Orange W : Weiß

B/B: Schwarz mit blauem Kennfaden

B/R : Schwarz mit rotem Kennfaden

B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden

B/Y : Schwarz mit gelbem Kennfaden

O/B : Orange mit schwarzem Kennfaden

O/Bl : Orange mit blauem Kennfaden

O/G : Orange mit grünem Kennfaden

O/R : Orange mit rotem Kennfaden

O/W : Orange mit weißem Kennfaden

O/Y : Orange mit gelbem Kennfaden

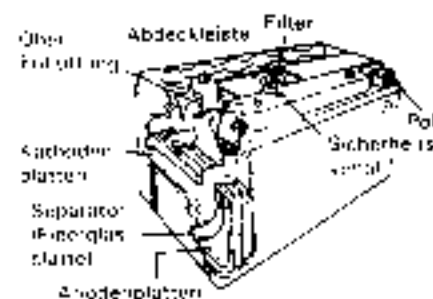
W/B : Weiß mit schwarzem Kennfaden

Y/W : Gelb mit weißem Kennfaden

BATTERIE

TECHNISCHE DATEN

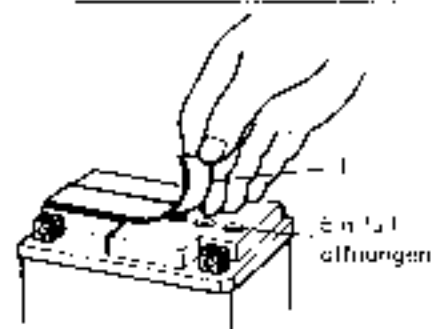
Typenbezeichnung	YTX12-BS
Kapazität	12V 36 kC (10 Ah)/10 Std.
Standardsäuredichte	1,320 bei 20°C



ERSTLADUNG

Einfüllen des Elektrolyts

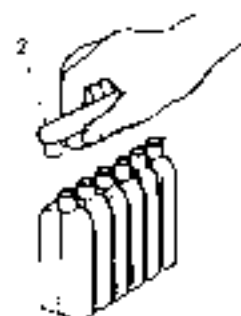
- Aluminiumband (1) abnehmen, das die Einfüllöffnungen für das Batterieelektrolyt verschließt.



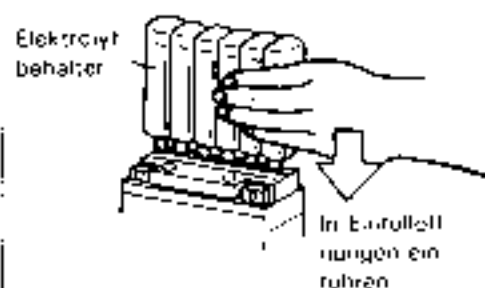
- Kappen 2 abnehmen.

HINWEIS:

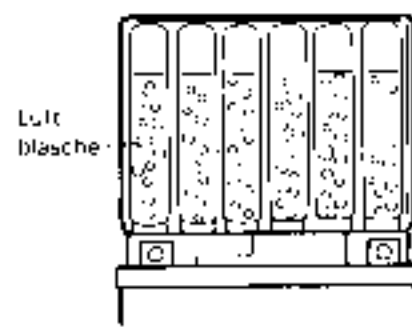
- Nach dem Einfüllen des ganzen Elektrolyts abgenommene Kappen 2 als Verschlusskappen der Batterieeinfüllöffnungen verwenden.
- Verschlüsse 3 des Elektrolytbehälters nicht entfernen oder durchbohren.



- Öffnungen des Elektrolytbehälters in Einfüllöffnungen für das Batterieelektrolyt einführen. Behälter dabei festhalten, damit er nicht herabfällt. Keine Flüssigkeit verschütten.



- In jedem Elektrolytbehälter müssen Luftbläschen aufsteigen. In dieser Stellung gut 20 Minuten lassen.



HINWEIS:

Steigen von einer Öffnung keine Luftbläschen auf, zwei oder dreimal auf seinen Boden klopfen.
Nicht Behälter von der Batterie nehmen.

- Ist das ganze Elektrolyt in der Batterie, Elektrolytbehälter von der Batterie nehmen. Etwa 20 Minuten warten.
- Kappen in Einfüllöffnungen einsetzen. Fest eindrücken, so daß die Kappen nicht über die Oberseite der Batterieabdeckung hinausstehen.

▲ ACHTUNG

- * **Stets nur vorgeschriebene Batterie nehmen.**
- * **Kappen, wenn einmal auf der Batterie, nicht mehr abnehmen.**

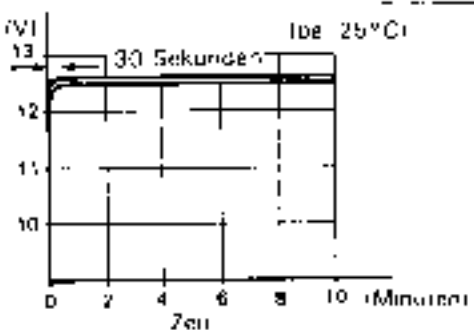
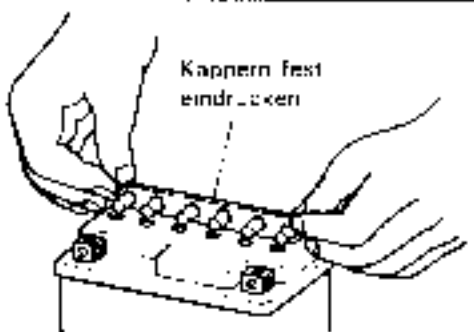
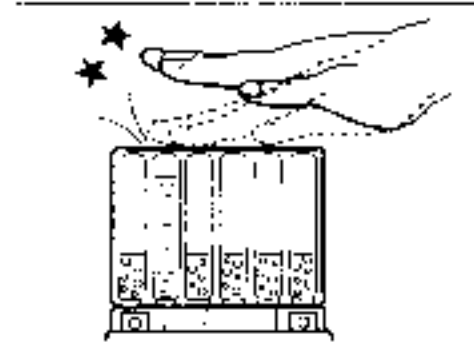
- Batteriespannung mit dem SUZUKI Taschenprüfer messen. Der Prüfer sollte über 12,5 – 12,6V (Gleichstrom) anzeigen (Siehe Abb.). Ist die Batteriespannung niedriger als vorgeschrieben, Batterie mit Batterieladegerät laden. (Siehe Nachladen.)

HINWEIS:

Die Erstladung einer neuen Batterie empfiehlt sich zwei Jahre nach der Herstellung.

WARTUNG

Batteriegehäuse genau ansehen. Bei Anzeichen von Sprüngen oder auslaufendem Elektrolyt an den Batteriewänden Batterie erneuern. Hat sich an den Batteriepolen Rost oder eine weiße Säuresubstanz gebildet, läßt sich das mit Schmirgelpapier beseitigen.



NACHLADEN

- Batteriespannung mit dem Taschenprüfer prüfen. Ist die Spannung unter 12,0V (Gleichstrom), Batterie mit dem Batterieladegerät nachladen

⚠ ACHTUNG

Batterie zum Nachladen aus dem Motorrad ausbauen.

HINWEIS:

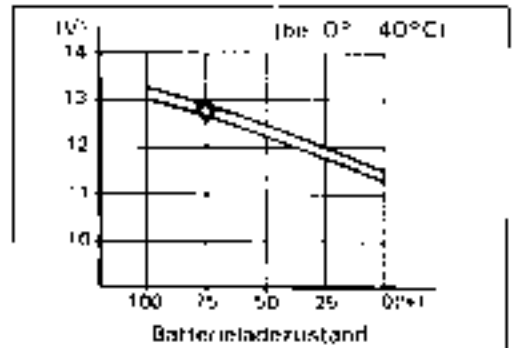
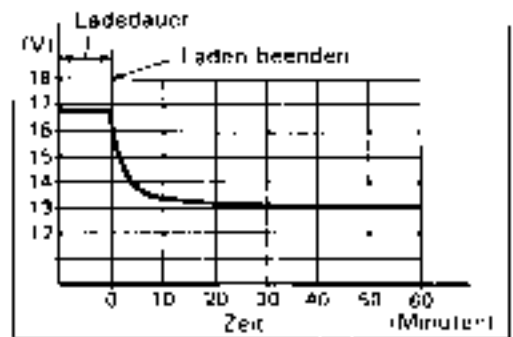
Beim Nachladen Abdeckkappe auf der Batterie nicht abnehmen.

Ladezeit: 5A pro Stunde bzw. 1,2A in 5 Stunden

⚠ ACHTUNG

Ladestrom nie über 5A gehen lassen.

- Nach dem Nachladen mehr als 30 Minuten warten und Batteriespannung mit einem Taschenprüfer prüfen.
- Ist die Batteriespannung unter 12,5V, Batterie erneut nachladen
- Ist die Batteriespannung nach erneuter Nachladung immer noch unter 12,5V, Batterie erneuern.
- Wenn das Motorrad für längere Zeit nicht gefahren wird, muß die Batterie einmal im Monat überprüft werden, um ein Entladen zu vermeiden.



WARTUNGSGENERATION

INHALT

STÖRUNGSBESEITIGUNG	7- 1
SCHALTPLAN	7- 8
KABELBAUM-, SEILZUG- UND LEITUNGSFÜHRUNG	7-13
MONTAGE DER VERKLEIDUNGEN	7-24
KRAFTSTOFFTANKPOLSTER	7-25
SEITENSTÄNDER- UND MITTELSTÄNDERFEDER	7-25
SPEZIALWERKZEUG	7-26
DREHMOMENT	7-29
WARTUNGSDATEN	7-32

STÖRUNGSBESEITIGUNG

MOTOR

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor springt nicht oder schwer an	Kompression zu niedrig 1 Ventilspiel verstellt 2 Ventillführungen abgenutzt oder Ventilsitz schlecht. 3 Ventilsteuerung verstellt. 4 Kolbenringe übermäßig abgenutzt. 5 Zylinderbohrungen abgenutzt. 6 Anlassermotor dreht an, aber zu langsam. 7 Zündkerzen sitzen schlecht.	Einstellen Reparieren oder erneuern Einstellen Erneuern Erneuern oder aufbohren Siehe Abschnitt "Elektrische Anlage" Nachziehen
	Zündkerzen geben keinen Funken ab 1 Zündkerzen verrußt 2 Zündkerzen naß 3 Zündspule defekt 4 Hochspannungsleitungen unterbrochen oder kurzgeschlossen 5 Signalgenerator oder Zündeinheit defekt.	Reinigen. Reinigen und trocknen Erneuern Erneuern Erneuern
	Kein Benzin kommt zum Vergaser 1 Tankentlüftungsschraube verstopft. 2 Kratzerntfahne verstopft oder defekt. 3 Schwimmerventil im Vergaser defekt 4 Kraftstoffleitung oder -filter verstopft	Reinigen oder erneuern Reinigen oder erneuern Erneuern Reinigen oder erneuern
Motor geht leicht aus.	1 Zündkerzen verrußt. 2 Signalgenerator oder Zündeinheit defekt 3 Kipphebel oder Kipphebelwelle verschlissen 4 Vergasereinsatz verstopft. 5 Ventilspiel verstellt.	Reinigen Erneuern Reinigen Reinigen Einstellen.
Motor läuft laut.	Übermäßiges Ventilklappern 1 Ventilspiel zu groß. 2 Ventilschrauben einseitig oder gebrochen. 3 Kipphebel oder Kipphebelwelle verschlissen 4 Nockenwellenlagerstellen abgenutzt oder verbrannt	Einstellen Erneuern Erneuern Erneuern
	Geräusch scheint vom Kolben zu kommen 1 Kolben oder Zylinder abgenutzt 2 Verbrennungskammern verrußt. 3 Kolbenbolzen oder Kolbenbolzen verschlissen 4 Kolbenringe oder Ringnuten verschlissen	Erneuern Reinigen Erneuern Erneuern
	Geräusch scheint von der Steuerkette zu kommen 1 Kette überdehnt. 2 Kettenräder abgenutzt. 3 Kettenspanner funktioniert nicht.	Erneuern Erneuern Reparieren oder erneuern
	Geräusch scheint von der Kupplung zu kommen 1 Verzahnung an Zwischenwelle oder Korb abgenutzt 2 Klauen der Lamellen abgenutzt 3 Stahl- und Reiblamellen verzogen 4 Kupplungsdrucklager abgenutzt 5 Kupplungsdämpfer ermüdet	Erneuern Erneuern Erneuern Erneuern Primärabriebsscheibe erneuern

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor läuft laut.	Geräusch scheint von der Kurbelwelle zu kommen 1. Klappernde Lager wegen Verschleiß. 2. Pleuellager abgenutzt und verbrannt 3. Lagerstellentager abgenutzt und verbrannt 4. Axialspiel zu groß. Geräusch scheint vom Getriebe zu kommen 1. Zahnräder verschlissen oder reibend 2. Verzahnungen stark verschlissen 3. Primärzahnrad verschlissen oder reibend. 4. Lager stark abgenutzt	Erneuern Erneuern Erneuern Drucklager erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Kupplung rutscht.	1. Kupplungsmechanismus verstellt oder zuwenig Spiel. 2. Kupplungsfedern ermudet 3. Treibscheibe verschlissen oder verzogen. 4. Stahl- und Reiblamellen verzogen	Einstellen. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Kupplung schleift.	1. Verlust von Kupplungsflüssigkeit. 2. Ausgeschlagener oder beschädigter Kupplungshauptzylinder, Kupplungsnehmerzylinder. 3. Beschädigter Öldichtung/Kupplungsschlauch. 4. Eine Teil der Kupplungsfedern ermudet. 5. Verzogene Kupplungsdruckplatte oder Kupplungsscheibe.	Reparieren. Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Getriebe läßt sich nicht schalten.	1. Schaltnocken gebrochen 2. Schaltgabeln verzogen 3. Schaltklawe abgenutzt.	Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Getriebe läßt sich nicht zurückschalten.	1. Rückheiferder auf Schaltwelle gebrochen 2. Schaltwelle röhrt oder klemmt. 3. Schaltgabeln verzogen oder abgenutzt.	Erneuern. Reparieren oder erneuern. Erneuern.
Gang springt heraus.	1. Schaltzahnrad auf Antriebs- oder Zwischenwelle abgenutzt 2. Schaltgabeln verzogen oder abgenutzt. 3. Anschlagfeder an Schaltschlag ermudet. 4. Schaltklawe abgenutzt	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern
Motor läuft schlecht im Leerlauf.	1. Ventilspiel verstellt 2. Ventiltrieb schlecht 3. Ventilführungen defekt 4. Kipphebel oder Kipphebelwellen verschlissen 5. Elektrodenabstand zu groß 6. Zündspule defekt 7. Signalgenerator oder Zündeinheit defekt. 8. Kraftstoffpegel in Schwimmerkammer des Vergasers verstellt 9. Düsen verstopft oder Vergaser nicht ausgeglichen.	Einstellen Erneuern oder reparieren. Erneuern Erneuern. Einstellen oder erneuern. Erneuern Erneuern Einstellen Reinigen oder einstellen

VERGASER

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Anlaßprobleme.	1. Anlasserdüse verstopft 2. Anlasserleitung verstopft 3. Falschluf t an Verbindung Anlassergehäuse/Vergaser. 4. Falschluf t am Vergaseranschluß oder Unterdruckmeßanschluß 5. Anlasserkolben funktioniert nicht richtig.	Reinigen. Reinigen. Anlassergehäuse und Vergaser auf festen Sitz überprüfen, einstellen und Dichtung erneuern. Überprüfen und einstellen. Überprüfen und einstellen.
Probleme bei Leerlauf und niedriger Drehzahl.	1. Leerlaufdüse oder Leerlaufmischdüse verstopft oder locker. 2. Falschluf t aus Vergaseranschluß Unterdruckmeßanschluß oder Anlasser 3. Leerlaufauslaß oder Bypass verstopft 4. Anlasserkolben nicht ganz zu	Überprüfen und reinigen. Überprüfen und einstellen. Überprüfen und reinigen. Überprüfen und einstellen.
Probleme bei mittlerer oder hoher Drehzahl.	1. Hauptdüse oder Hauptluftdüse verstopft. 2. Nadeldüse verstopft. 3. Gasschieber funktioniert nicht richtig 4. Kraftstofffilter verstopft	Überprüfen und reinigen. Überprüfen und reinigen. Gasschieber auf Funktionsfähigkeit überprüfen. Überprüfen und reinigen.
Überlauf und Schwankungen im Kraftstoffpegel.	1. Nadelventil abgenutzt oder beschädigt 2. Feder im Nadelventil gebrochen 3. Schwimmer funktioniert nicht richtig 4. Fremdkörper am Nadelventil 5. Kraftstoffpegel zu hoch bzw. zu niedrig.	Erneuern. Erneuern. Überprüfen und einstellen. Reinigen. Schwimmerhöhe einstellen.

FAHRGESTELL

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Lenkung schwergängig.	1. Lenkkopfmutter zu fest angezogen 2. Lager im Lenkopf gebrochen. 3. Lenkopf verzogen 4. Reifendruck zu niedrig	Einstellen. Erneuern. Erneuern. Einstellen.
Lenker unruhig.	1. Unausgeglichenheit zwischen rechtem und linkem Gabelholm. 2. Teleskopgabel verzogen. 3. Vorderachse oder Reifen verzogen.	Erneuern. Reparieren oder erneuern. Erneuern.
Vorderrad flattert.	1. Radfelge verzogen 2. Vorderradlager ausgeschlagen 3. Reifen defekt oder falsch 4. Gelockerte Vorderachswelle, Achswellenmutter oder Klemmschrauben. 5. Inkorrektter Ölstand der Teleskopgabel.	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Nachziehen. Einstellen.
Vorderradaufhängung zu weich.	1. Federn ermüdet 2. Federeinsteller der Teleskopgabel inkorrekt eingestellt. 3. Zuwenig Gabelöl.	Erneuern. Einstellen. Nachfüllen
Vorderradaufhängung zu hart.	1. Gabelöl zu viskös 2. Federeinsteller der Teleskopgabel inkorrekt eingestellt. 3. Zuviel Gabelöl.	Erneuern. Einstellen. Überschüssiges Öl ablassen
Vorderradaufhängung geräuschvoll.	1. Zuwenig Gabelöl. 2. Schrauben an Aufhängung locker.	Nachfüllen. Nachziehen

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Hinterrad klappert	1. Radfelge verzogen 2. Radlager oder Schwingelager ausgeschlagen. 3. Reifen defekt oder falsch 4. Schwinge- und Federbeinlager ausgeschlagen. 5. Muttern oder Schrauben an Hinterradaufhängung locker.	Erneuern Erneuern Erneuern Erneuern Nachziehen
Hinterradaufhängung zu weich.	1. Federbeinlager ermüdet. 2. Hinterradaufhängung falsch eingestellt 3. Ölverlust am Federbein	Erneuern Einstellen. Erneuern
Hinterradaufhängung zu hart.	1. Hinterradaufhängung falsch eingestellt 2. Federbeinstange verbogen. 3. Schwinge verbogen 4. Schwinge- und Dämpfager ausgeschlagen.	Einstellen Erneuern Erneuern Erneuern
Hinterradaufhängung gerauschvoll	1. Mutter oder Schrauben an Hinterradaufhängung locker. 2. Schwinge- und Hinterradaufhängungslager ausgeschlagen.	Nachziehen. Erneuern

BREMSEN

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Bremsleistung ungenügend.	1. Hydrauliksystem verliert Bremsflüssigkeit. 2. Bremsklötze abgenutzt 3. Öl auf Bremsbelagfläche 4. Bremscheibe abgenutzt 5. Luft im Hydrauliksystem	Reparieren oder erneuern. Erneuern Bremscheibe und klötze säubern Erneuern. Entlüften.
Bremse kreischend	1. Kohlenstoff auf Bremsklotzfläche. 2. Bremsklotz verformt 3. Radlager beschädigt 4. Vorderr- oder Hinterrachse locker 5. Bremsklötze abgenutzt 6. Fremdkörper in Bremsflüssigkeit 7. Rückführkanal des Hauptbremszylinders verstopft.	Oberfläche mit Sandpapier abschleifen Klotzbefestigung verändern oder erneuern Erneuern im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen. Erneuern Bremsflüssigkeit erneuern Hauptbremszylinder zerlegen und reinigen
Bremshebelweg zu groß.	1. Luft im Hydrauliksystem 2. Zu wenig Bremsflüssigkeit 3. Bremsflüssigkeit ungeeignet	Entlüften Auf vorgeschriebenen Pegel auffüllen, entlüften Durch richtige Flüssigkeit ersetzen
Auslaufen von Bremsflüssigkeit.	1. Anschlüsse locker 2. Schlauch gerissen 3. Kolben und- oder Pfanne abgenutzt.	Im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen Erneuern Kolben und oder Pfanne erneuern

ELEKTRISCHE ANLAGE

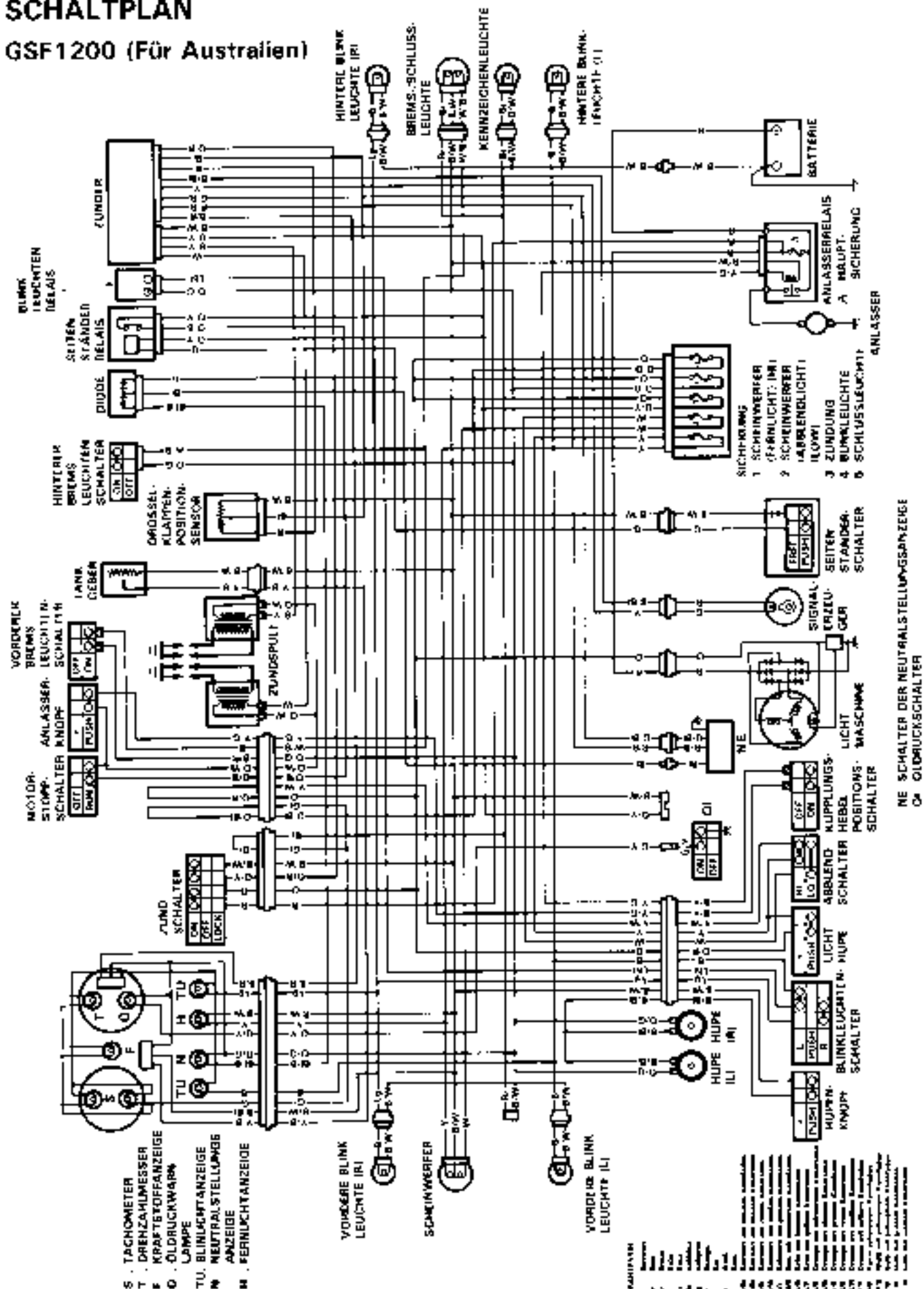
Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Kein oder schwacher Funken.	1. Zündspule defekt. 2. Zündkerzen defekt. 3. Signalgenerator oder Zündeinheit defekt.	Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Zündkerzen verrußen schnell.	1. Gemisch zu fett. 2. Leerlaufdrehzahl zu hoch. 3. Benzin falsch. 4. Luftfiltereinsatz verschmutzt. 5. Zündkerzen zu kalt.	Vergaser einstellen. Vergaser einstellen. Wechseln. Reinigen. Durch heiße Kerzen ersetzen.
Zündkerzen verschmutzen schnell.	1. Kolbenringe abgenutzt. 2. Kolben oder Zylinder abgenutzt. 3. Spiel der Ventilschäfte in den Ventileführungen zu groß. 4. Ventilschaftdichtung verschlissen.	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Elektroden überhitzen oder verbrennen.	1. Zündkerzen zu heiß. 2. Motor überhitzt. 3. Zündkerzen locker. 4. Gemisch zu mager.	Durch kalte Kerzen ersetzen. Optimal einstellen. Nachziehen. Vergaser einstellen.
Lichtmaschine lädt nicht.	1. Kabel unterbrochen oder kurzgeschlossen oder Kabelanschlüsse locker. 2. Lichtmaschinenspulen kurzgeschlossen, geerdet oder unterbrochen. 3. IC Regler oder Gleichrichter kurzgeschlossen oder defekt.	Reparieren oder erneuern oder nachziehen. Erneuern. Erneuern.
Lichtmaschine lädt, aber unter Sollwert.	1. Kabel kurzgeschlossen oder unterbrochen oder Anschlüsse locker. 2. Statorspulen oder Lichtmaschine geerdet oder unterbrochen. 3. IC Regler oder Gleichrichter defekt. 4. Batterie zellenplatten defekt.	Reparieren oder nachziehen. Erneuern. Erneuern. Batterie erneuern.
Lichtmaschine überlädt.	1. Batterie intern kurzgeschlossen. 2. IC Regler beschädigt oder defekt. 3. IC Regler schlecht geerdet.	Batterie erneuern. Erneuern. Massenschluß reinigen und anziehen.
Ungleichmäßiges Laden.	1. Kabelisolierung durch Vibrationen durchgescheuert, daher zeitweiliger Kurzschluß. 2. Lichtmaschine intern kurzgeschlossen. 3. IC Regler oder Gleichrichter defekt.	Reparieren oder erneuern. Erneuern. Erneuern.
Anlasserknopf ohne Wirkung.	1. Batterie entladen. 2. Schalterkontakte defekt. 3. Bürsten im Anlassermotor sitzen nicht richtig auf Kollektor. 4. Anlasserrelais-/Anlasserunterbrechungsschalter defekt.	Reparieren oder erneuern. Erneuern. Reparieren oder erneuern. Erneuern.

BATTERIE

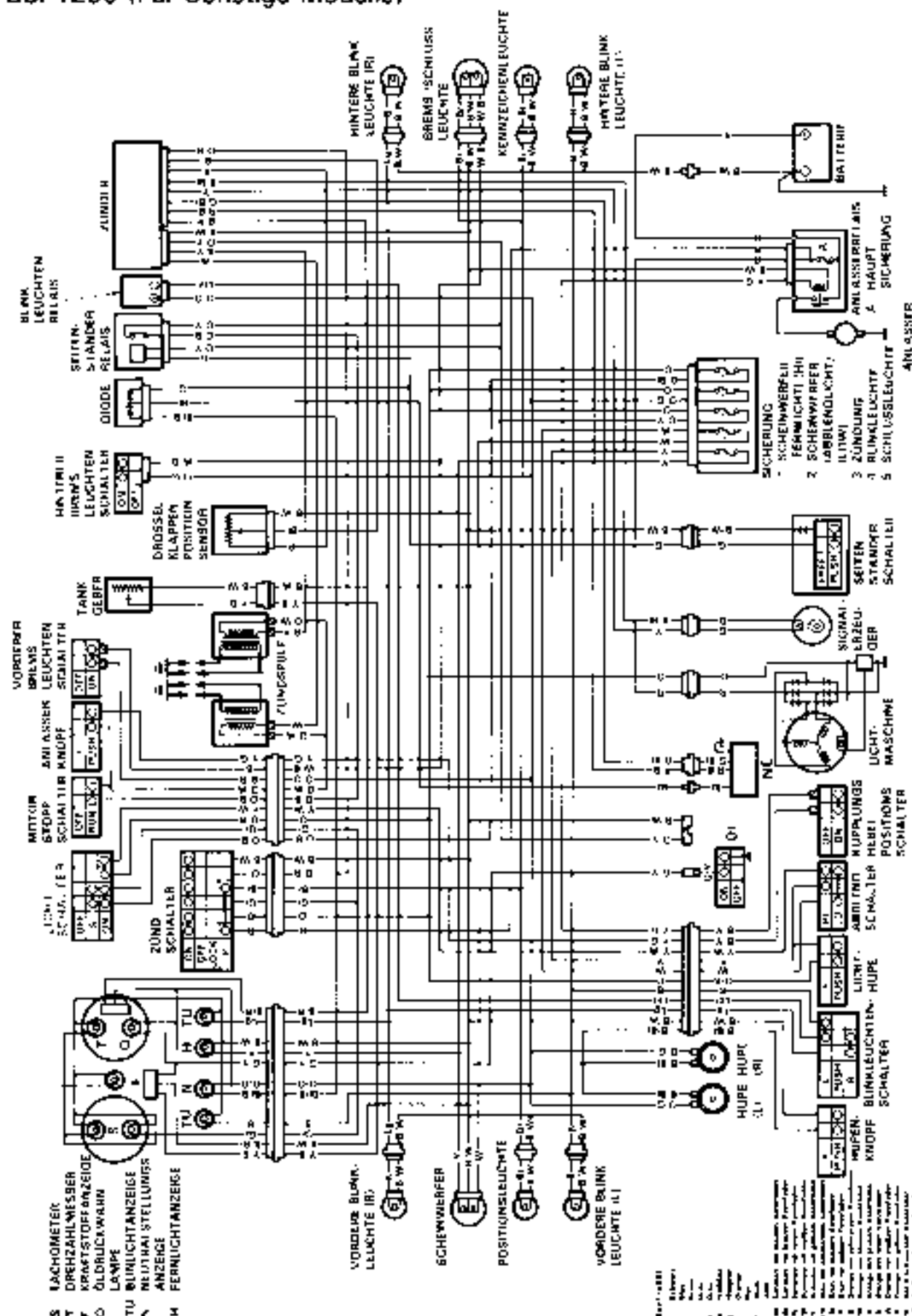
Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Sulfatierung, weiße pulverige Substanz oder Flecken auf Zellenplatten.	1 Batteriegehäuse nassig. 2 Batterie lange Zeit entladen.	Batterie erneuern Batterie erneuern
Batterie wird schnell leer	1 Lademethode falsch 2 Zellenplatten haben viel ihres aktiven Materials wegen Überladung verloren 3 Kurzschluß innerhalb der Batterie. 4 Batteriespannung zu niedrig. 5 Batterie zu alt.	Lichtmaschine, IC-Regler oder Gleichrichter und Schaltungsanschlüsse überprüfen. Ggf. einstellen um vorgeschriebene Ladeleistung zu erhalten Batterie erneuern und Ladesystem korrigieren Batterie erneuern Batterie ganz aufladen Batterie erneuern
Batteriesulfatierung.	1 Ladeleistung zu niedrig bzw. zu hoch. [Bei Nichtverwendung müssen die Batterien mindestens einmal im Monat überprüft werden, um eine Sulfatierung zu vermeiden.] 2 Batterie bei kalter Witterung zu lange unbenutzt.	Batterie erneuern Bei starker Sulfatierung Batterie erneuern
Batterie entlädt sich zu schnell.	Gehäusesober- und -seitentischen verschmutzt.	Säubern

SCHALTPLAN

GSF1200 (Für Australien)

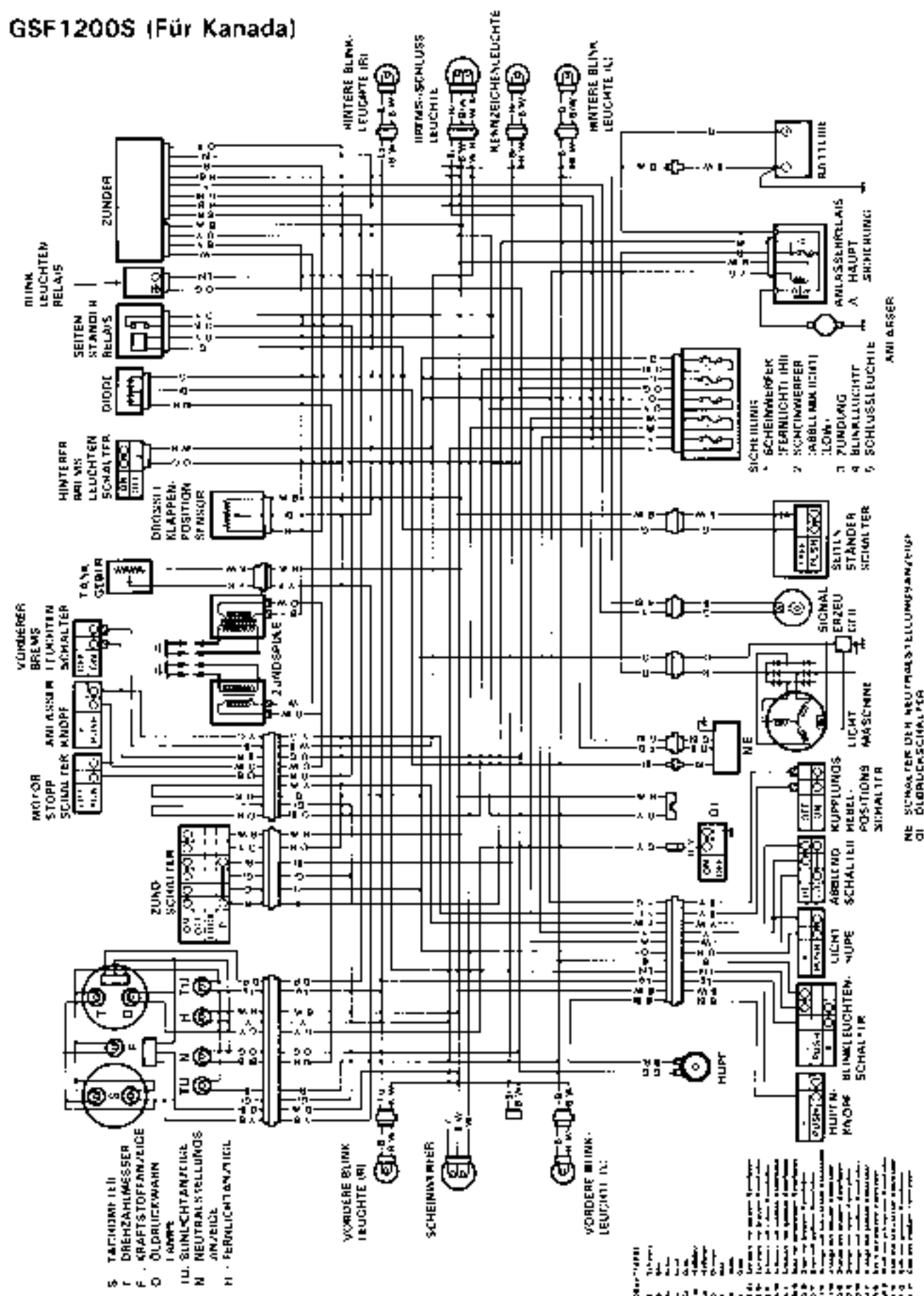


GSF1200 (Für Sonstige Modelle)



WE SCHALLEN DIES NEUHALBTELLUNGSANZEIGE
AN: GROSSKREUZHAUSEN

GSF1200S (Für Kanada)

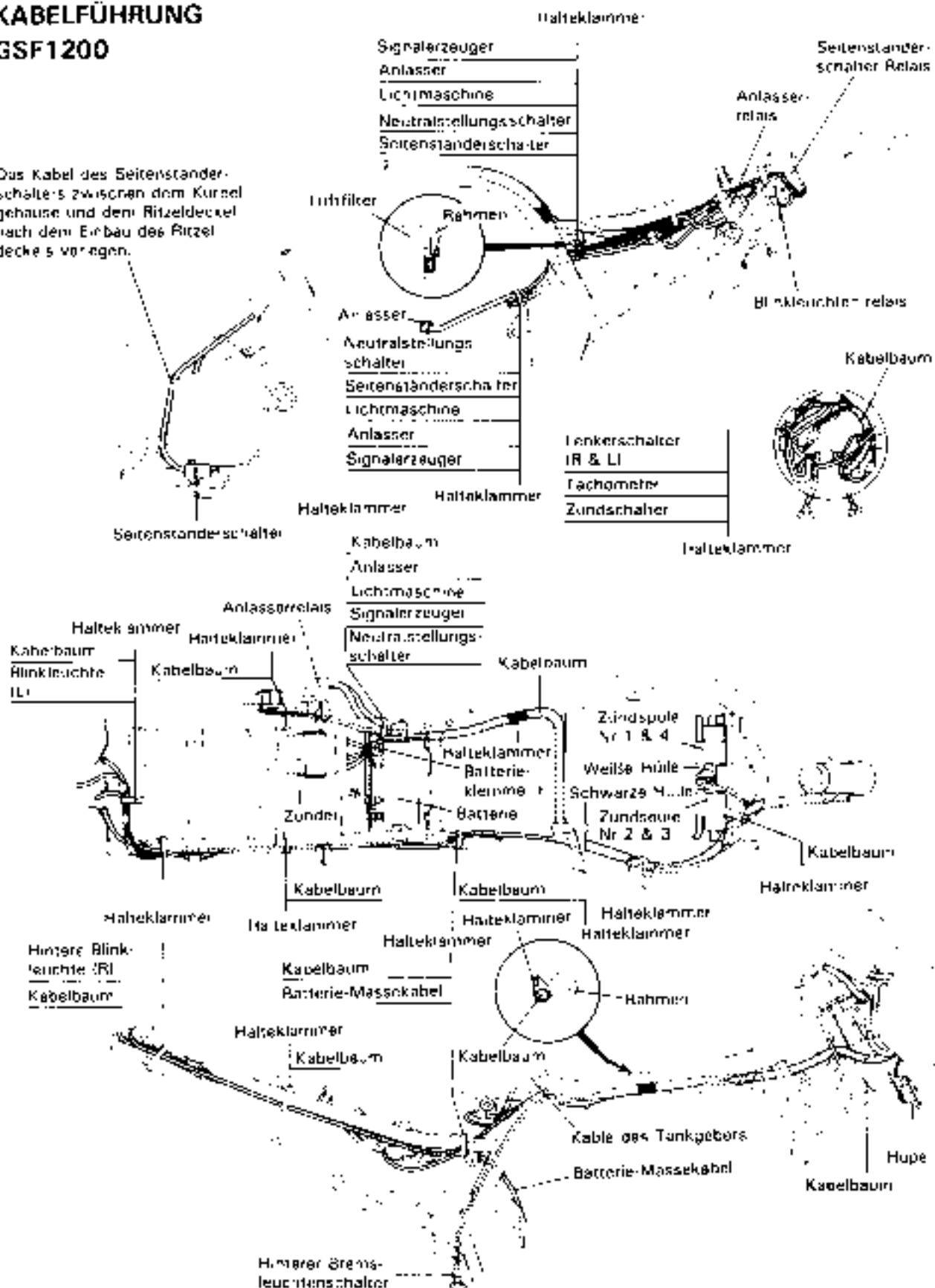


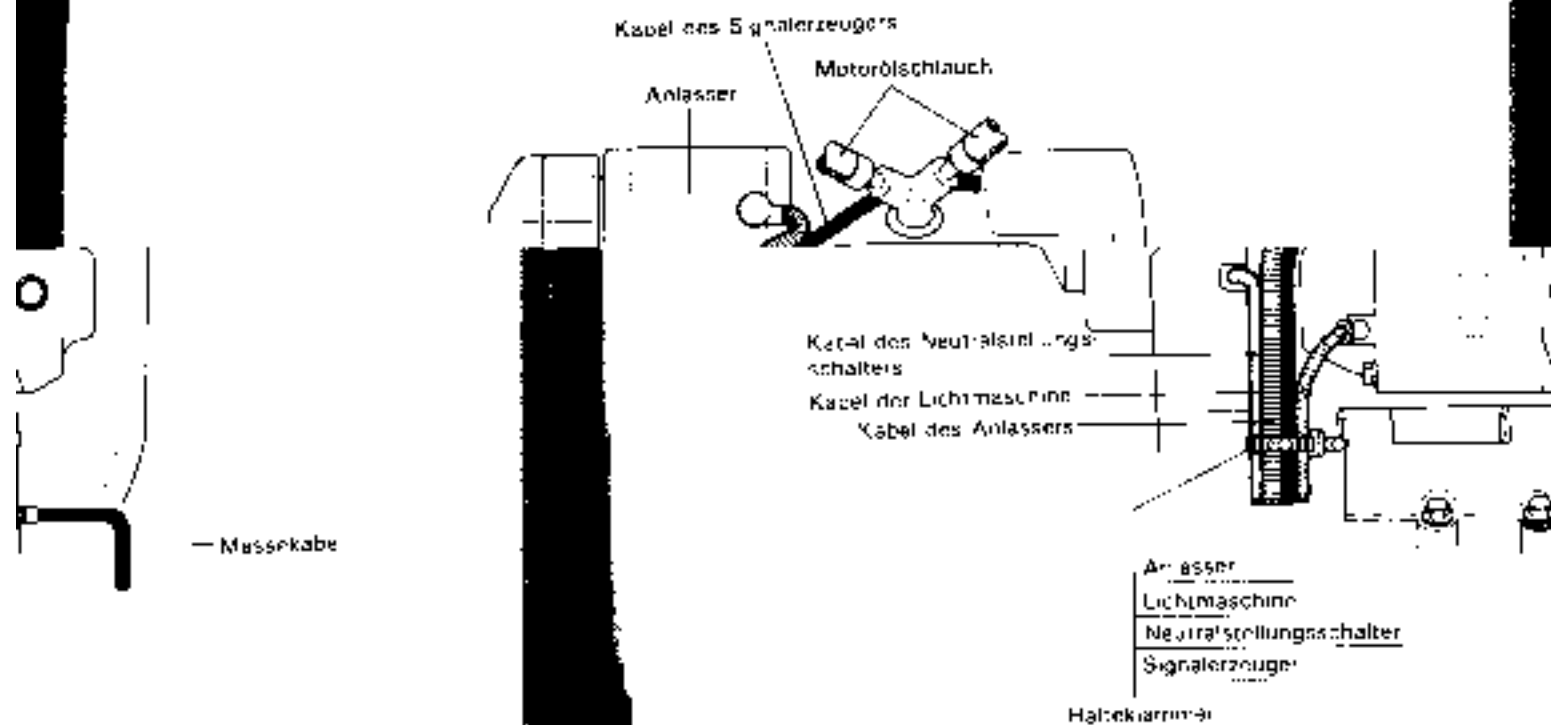
KABELBAUM- SEILZUG- UND LEITUNGSFÜHRUNG

KABELFÜHRUNG

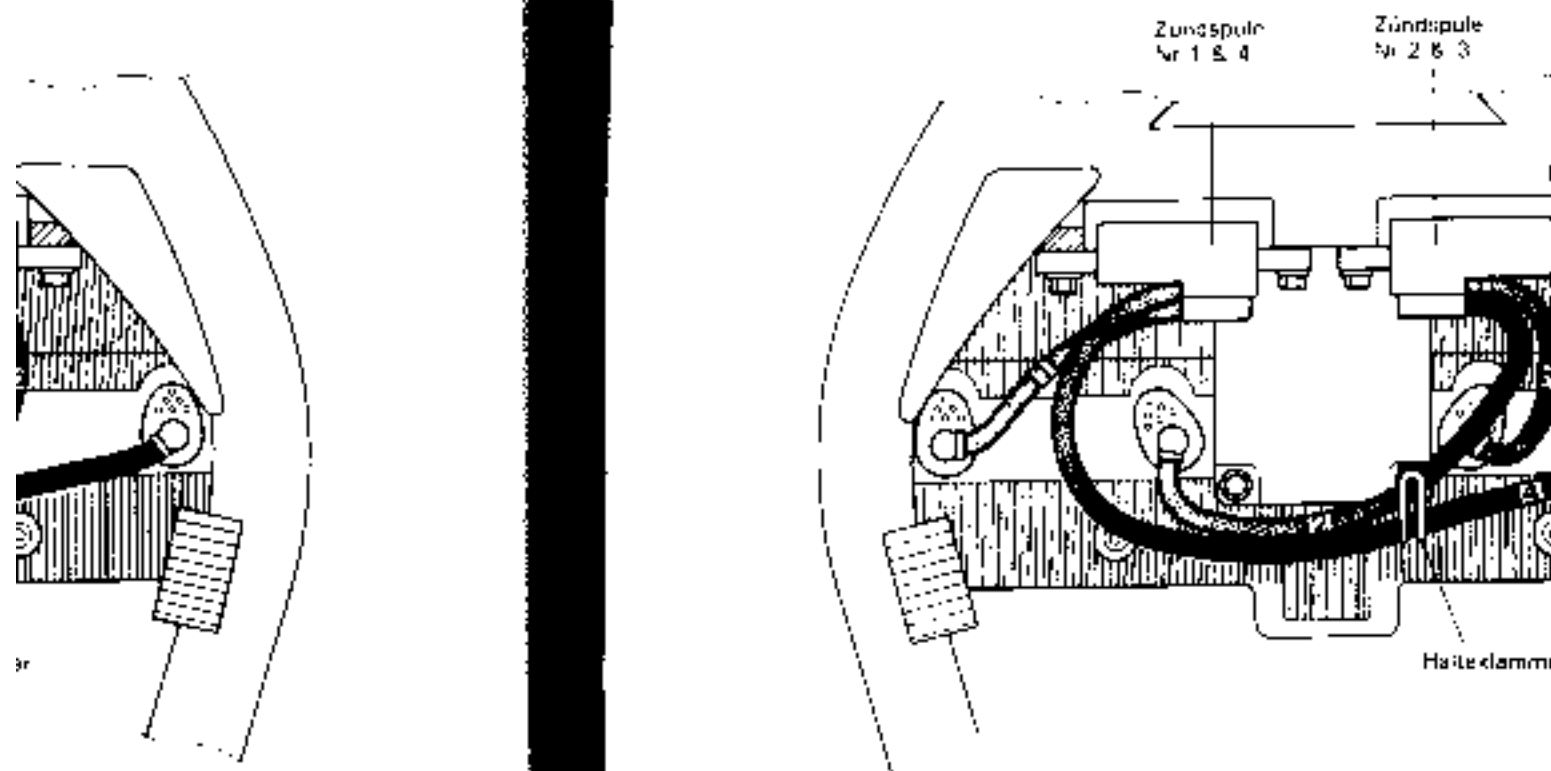
GSF1200

Das Kabel des Seitenständerschalters zwischen dem Kurbelgehäuse und dem Ritzeldeckel nach dem Einbau des Ritzeldeckels verlegen.

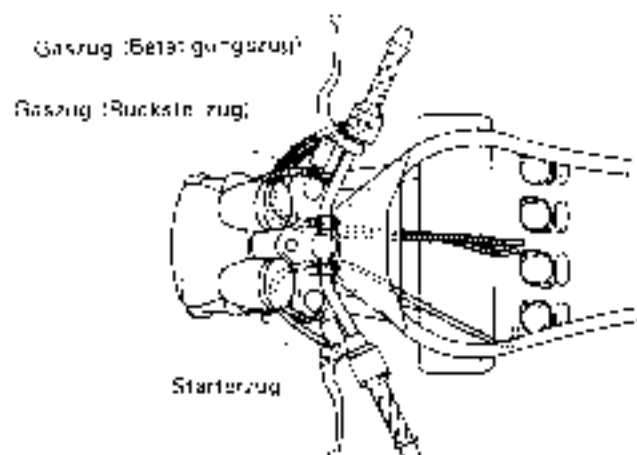




VERLEGUNG DER HOCHSPANNUNGSKABEL

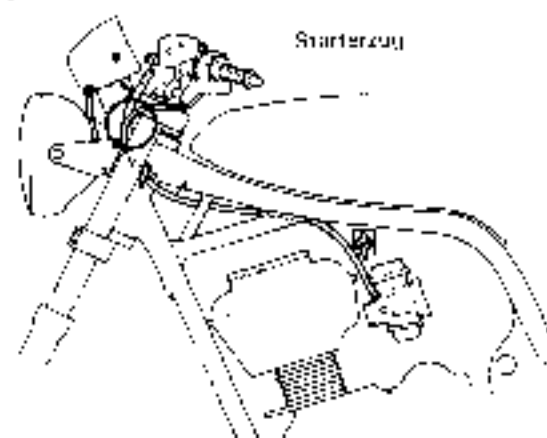


SEILZUGFÜHRUNG



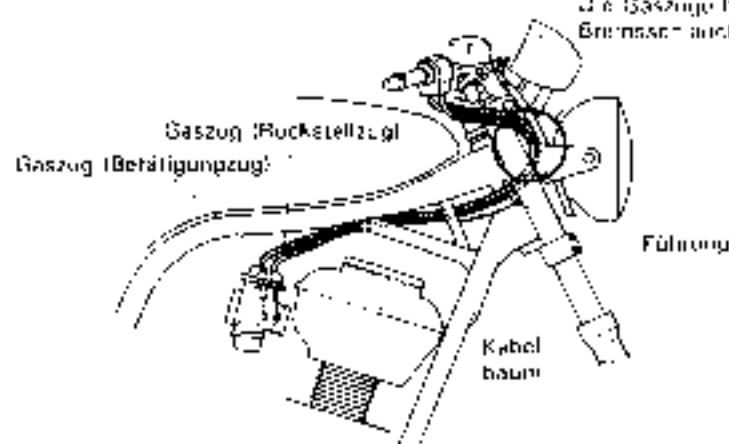
Kupplungsschlauch

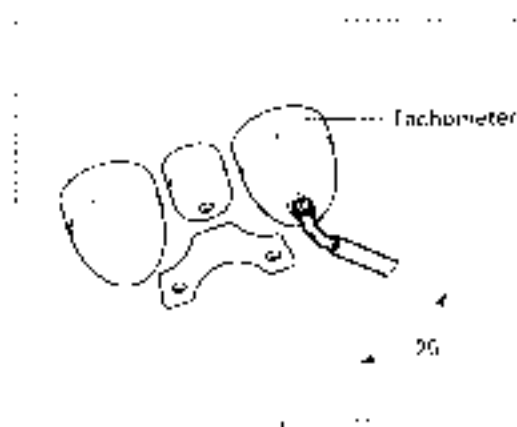
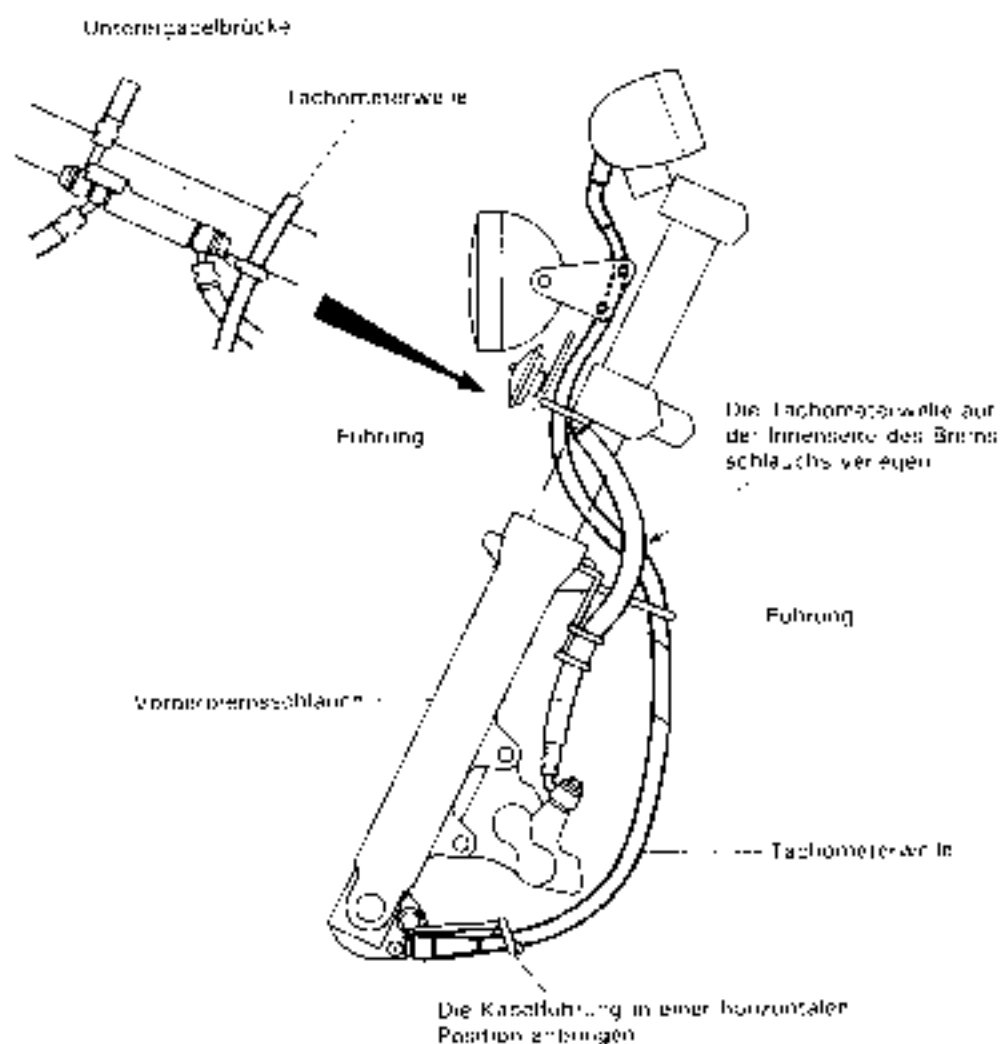
Das Anlasserkabel auf der Außenseite des Kupplungsschlauchs verlegen



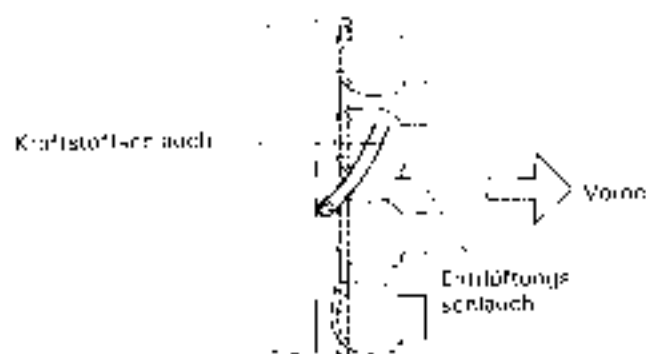
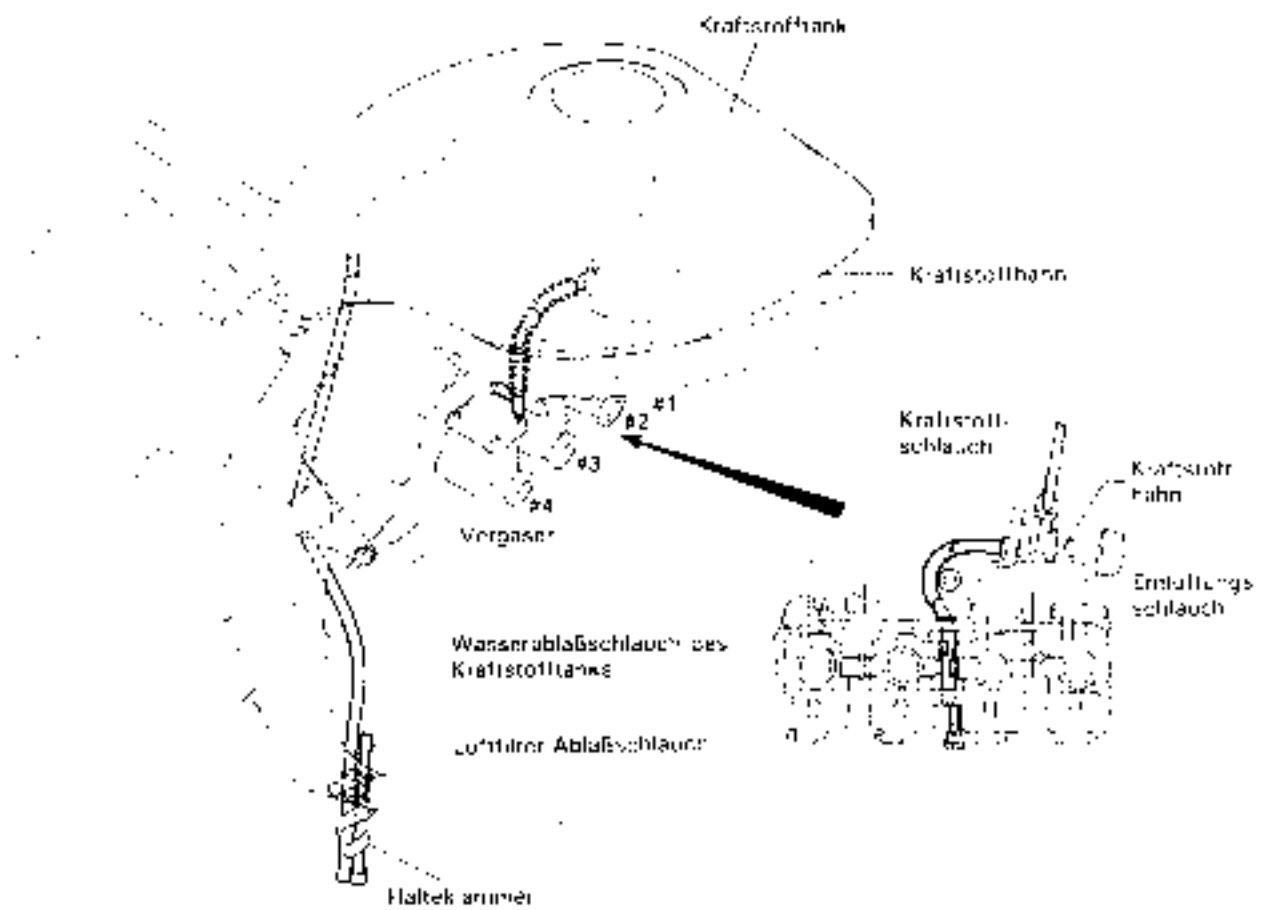
Vorderer Bremsenschlauch

Die Gaszüge hinter dem vorderen Bremsenschlauch verlegen

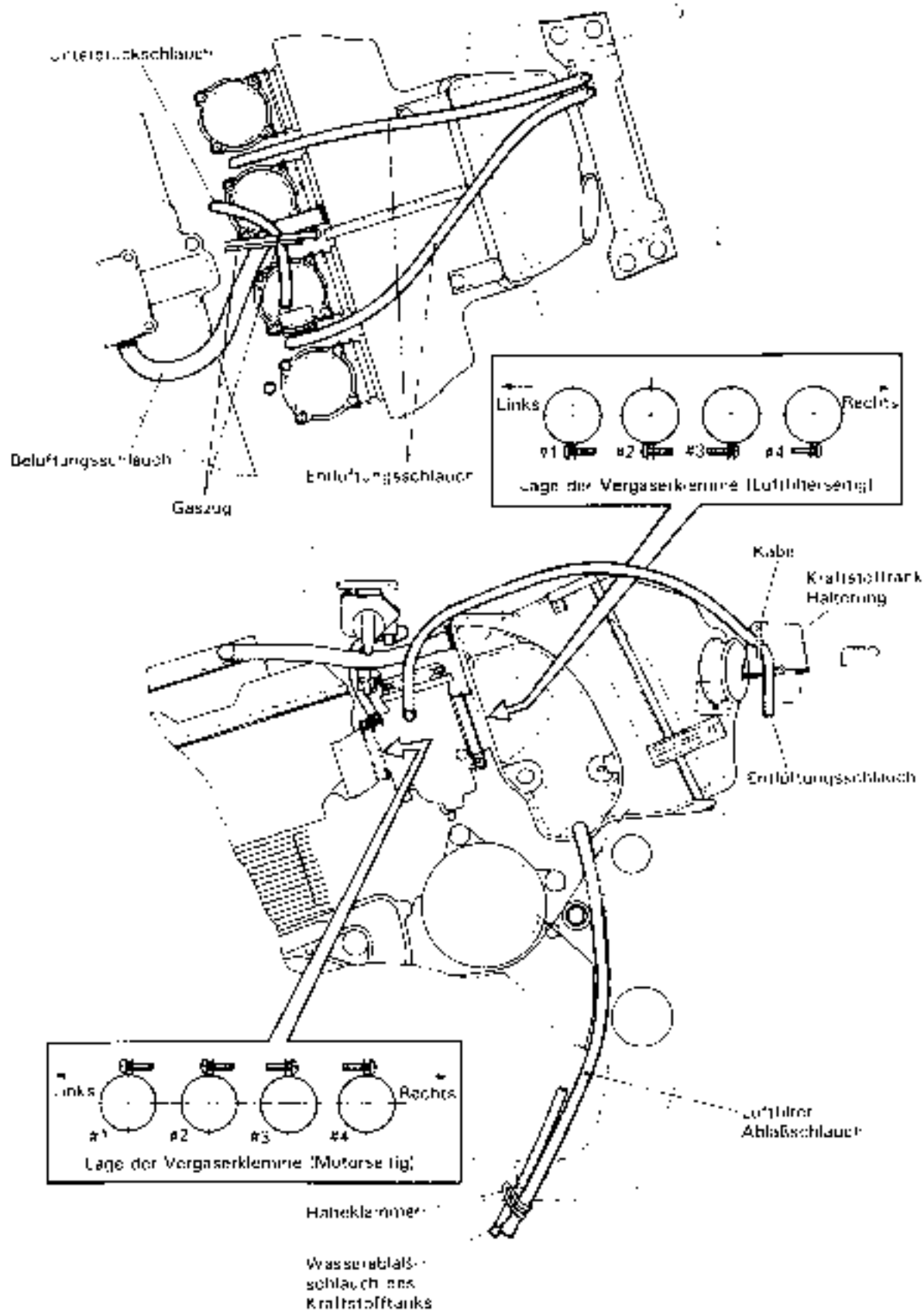




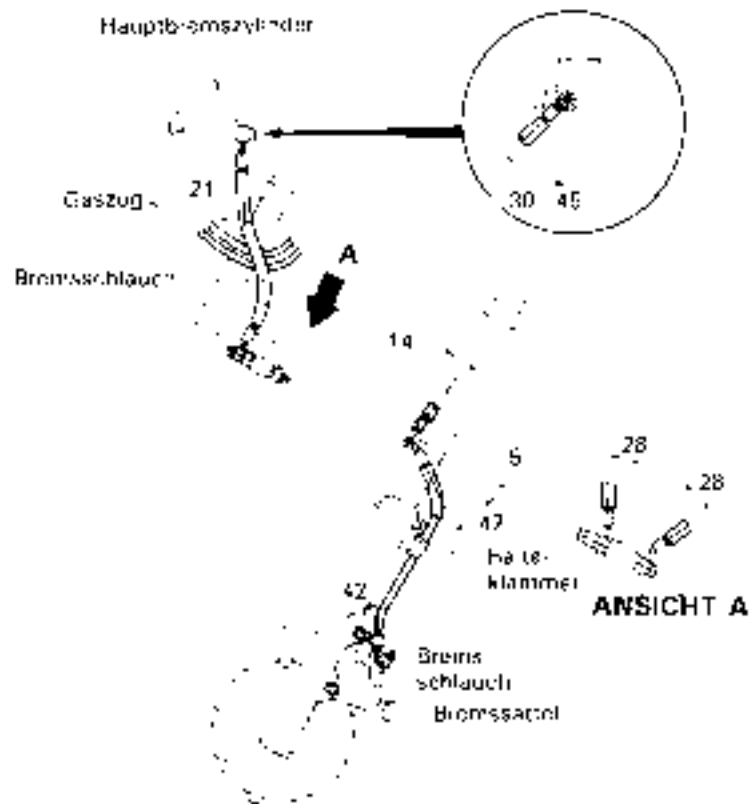
KRAFTSTOFFLEITUNGSFÜHRUNG



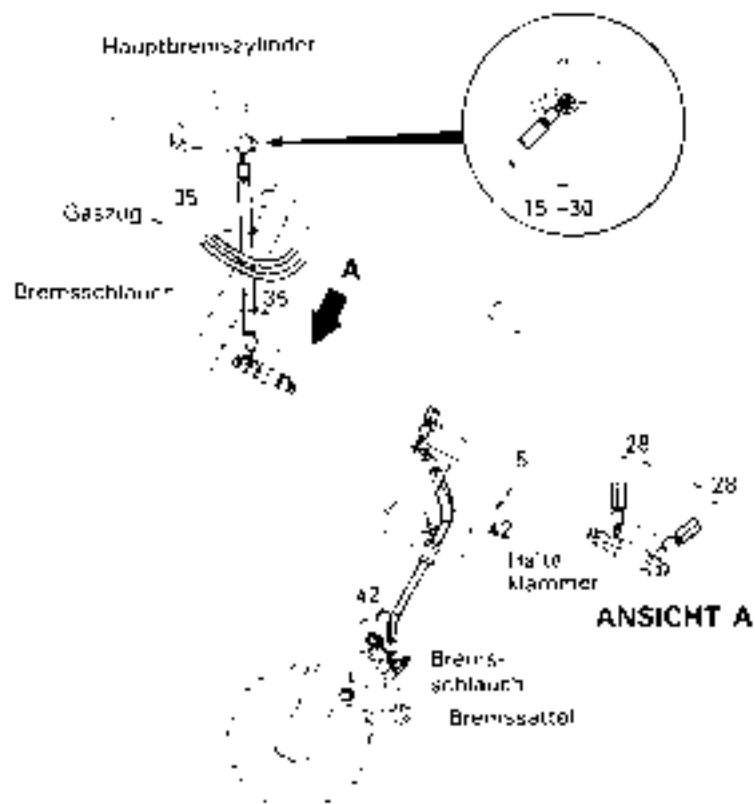
VERGASERSCHLAUCHFÜHRUNG



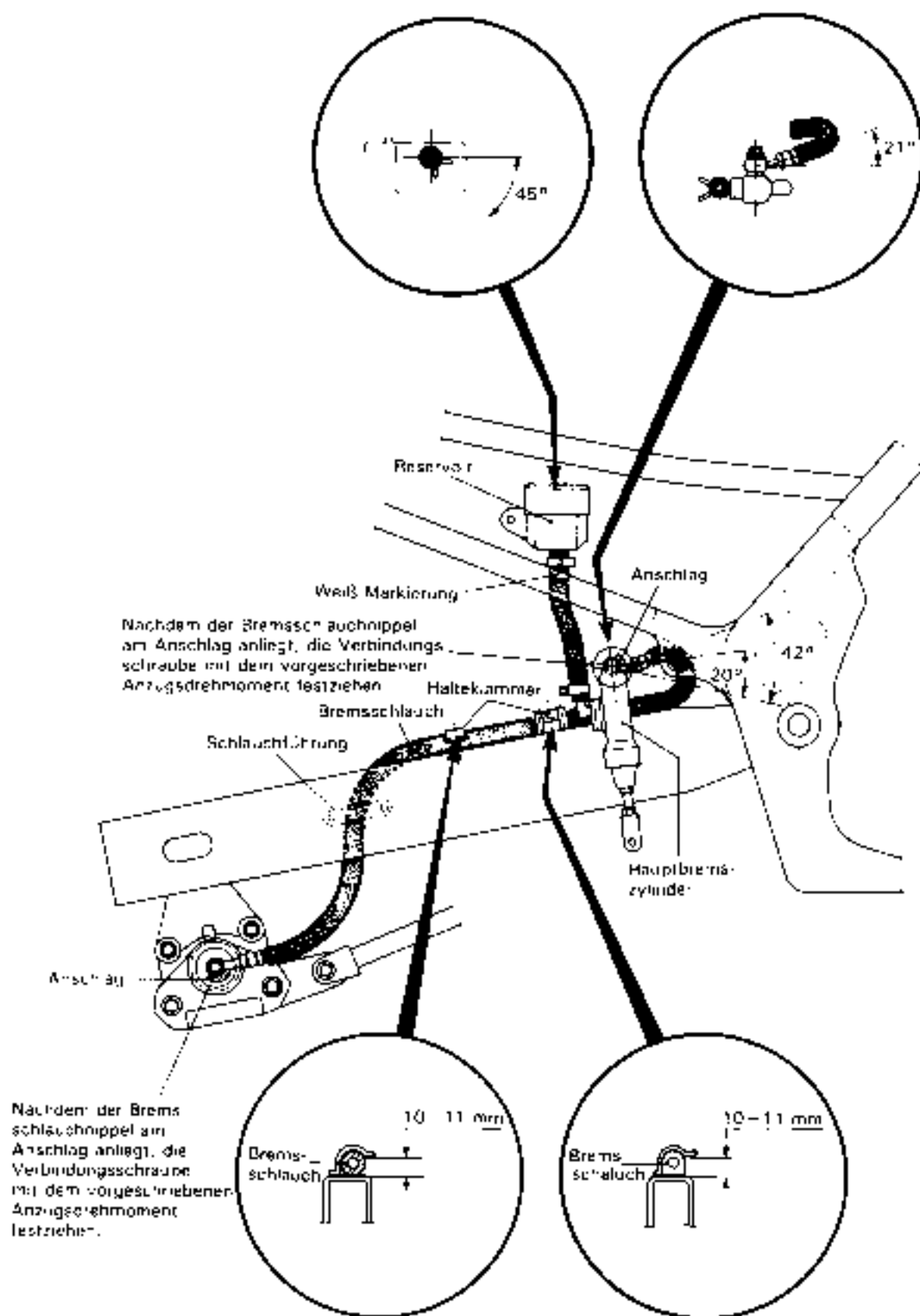
VORDERBREMSSCHLAUCHFÜHRUNG GSF1200



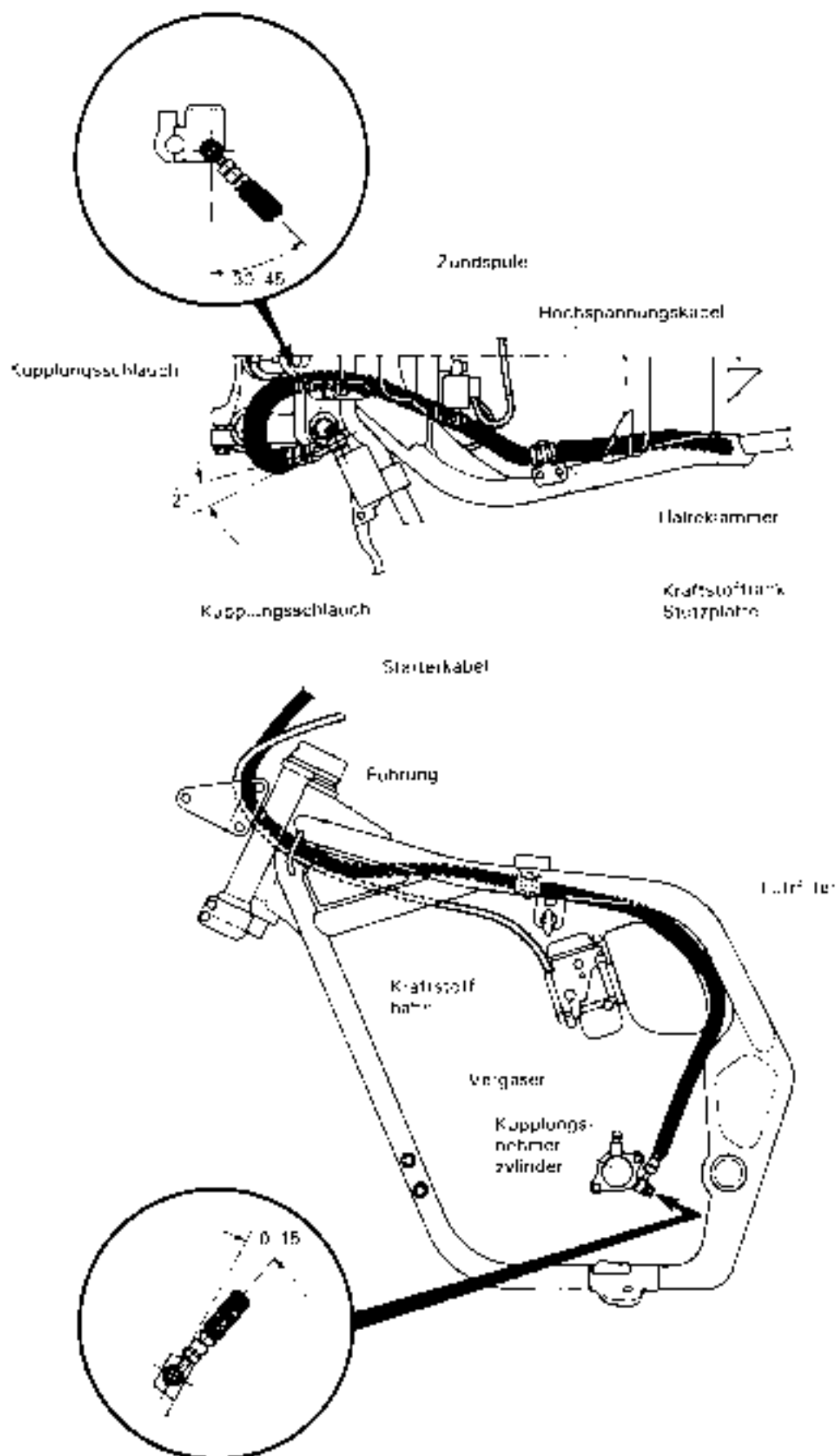
GSF1200S



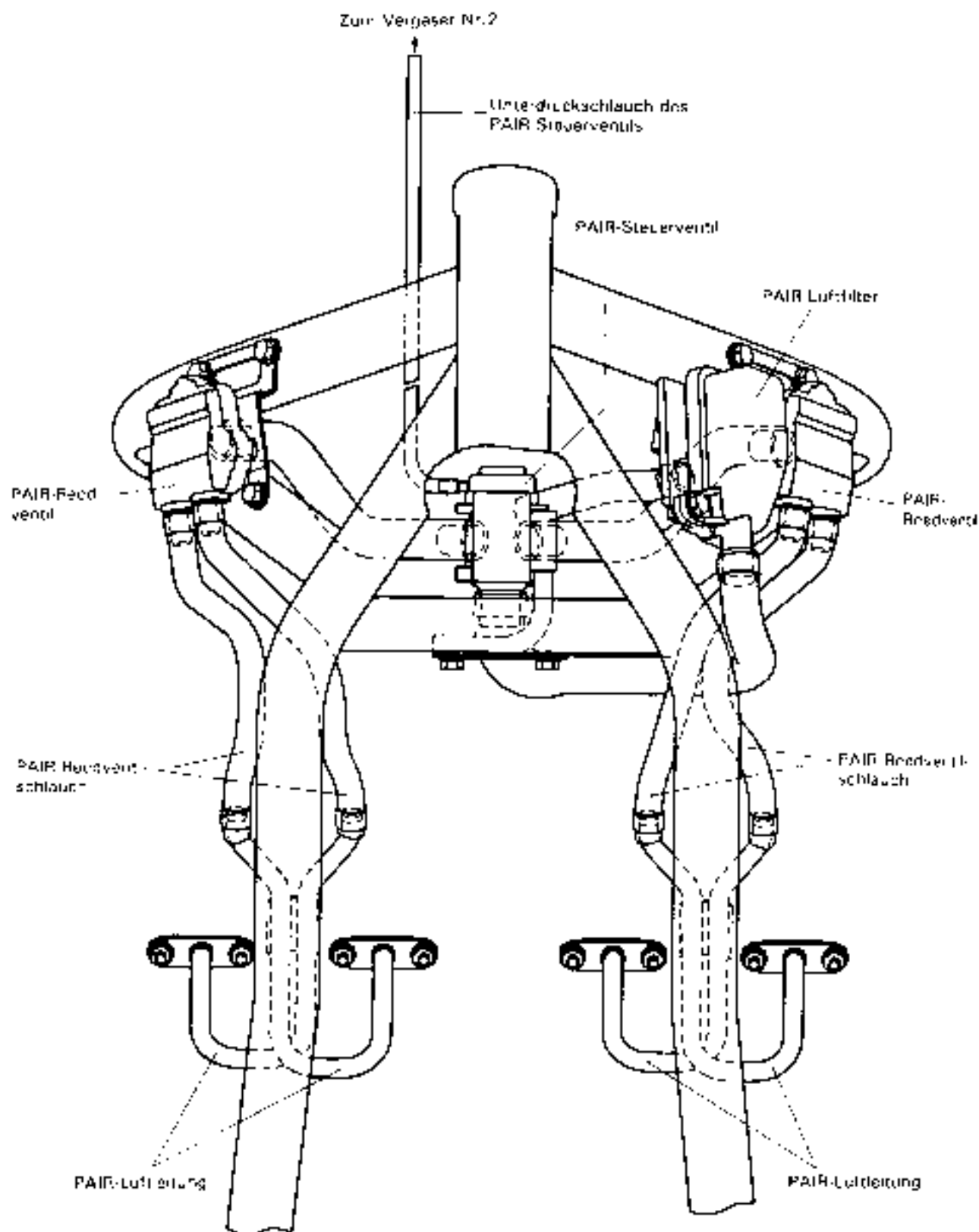
HINTERBREMSSCHLAUCHFÜHRUNG



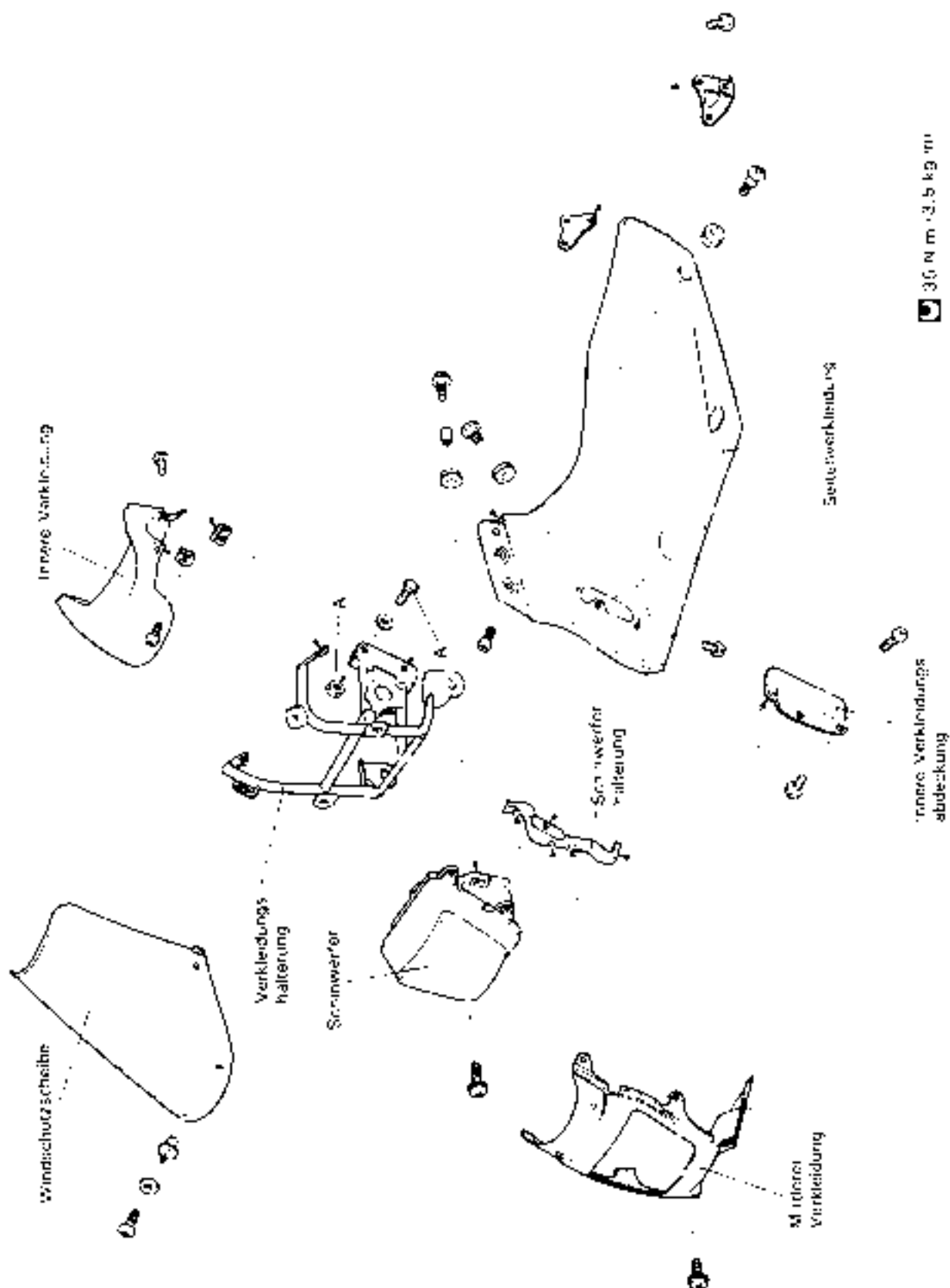
KUPPLUNGSSCHLAUCHFÜHRUNG



PAIR-SYSTEMSCHLAUCHFÜHRUNG (ZUSATZLUFT-SYSTEM) (Für Modell E-18)

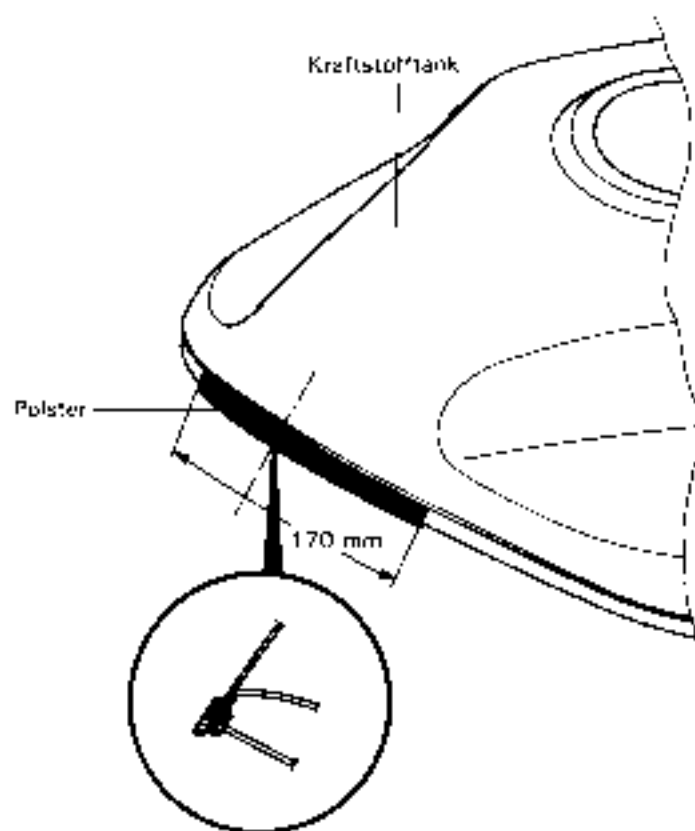


MONTAGE DER VERKLEIDUNGEN

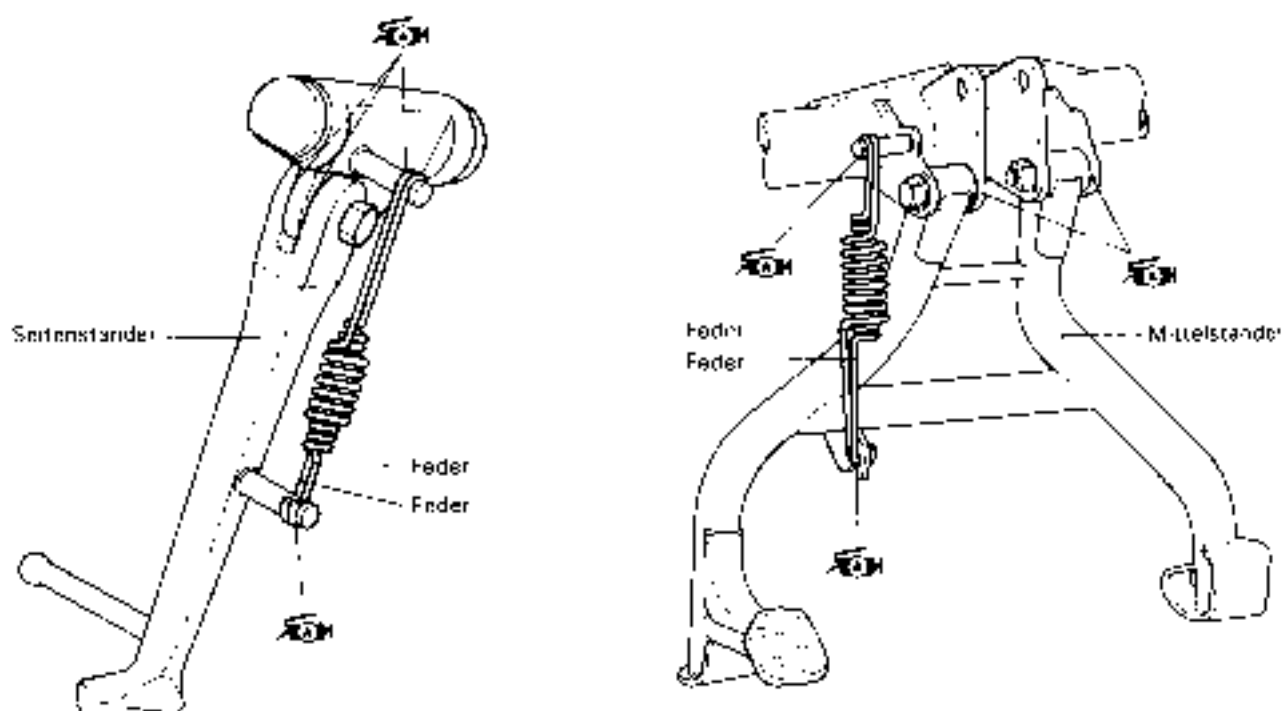


30 Nm (3,5 kg m)

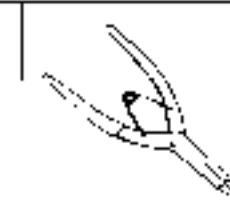
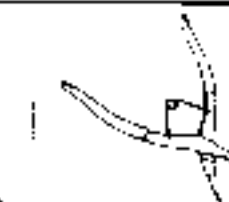
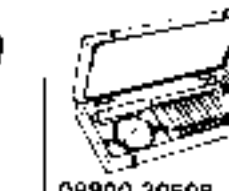
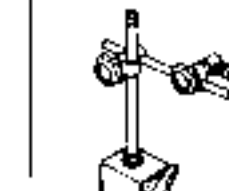
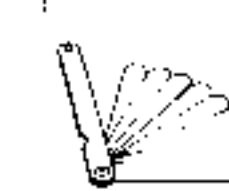
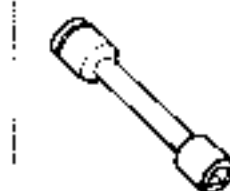
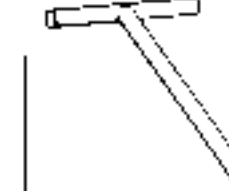
KRAFTSTOFFTANKPOLSTER

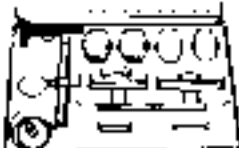
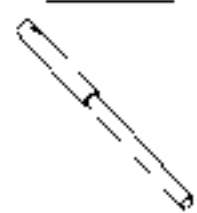
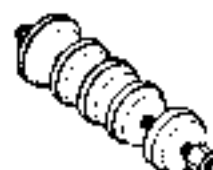


SEITENSTÄNDER- UND STÄNDERFEDER



SPEZIALWERKZEUG

				
09900-00401 Satz 4-Sechskant- schlüssel	09900-00410 Satz Sechskant- schlüssel	09900-06107 Sprengringzange	09900-06108 Sprengringzange	09900-09003 Satz Schlag- schraubenzieher
				
09900-20102 Schublehre (1/20 mm, 200 mm)	09900-20202 Mikrometer (1/100 mm, 25-50 mm)	09900-20204 Mikrometer (1/100 mm, 75-100 mm)	09900-20205 Mikrometer (1/1000 mm, 0-25 mm)	09900-20508 Satz Zylinder- stichmaße (1/100 mm, 40-80 mm)
				
09900-20602 Meßuhr (1/1000 mm, 1 mm)	09900-20605 Zylinderschmaß (1/100 mm, 10-34 mm)	09900-20606 Meßuhr (1/100 mm, 10 mm)	09900-20701 Magnetstand	09900-20803 Fühlerlehre
				
09900-20805 Profiltiefenlehre	09900-21304 Satz V-Blocke (100 mm)	09900-22301 Rohrklammer	09900-22403 Kleine Bohrungslehre (18-35 mm)	09900-25002 Taschenprüfer
				
09900-28106 Stromperler	09911-73730 T-Sechskant- schlüssel (5 mm)	09911-74510 Langer Sechskant- schlüssel (14 mm)	09913-13121 Ventilausgleichs- gerät	09913-80910 Lagerabzieher
				
09913-61510 Lagerabzieher	09913-75520 Lagerabzieher	09914-24510 T-Griff	09914-25811 T-Sechskant- schlüssel (6 mm)	09915-40610 Ölfilterschlüssel

				
09915-64510 Öldruckmesser 09915-63210 (Vorsatz)	09915-74510 Öldruckmesser 09915-77330 (für Hochdruck- messer)	09915-74540 Vorsatz für Öl- druckmesser	09916-14510 Ventilfederzange	09916-14910 Ventilfederzangen- vorsatz
				
09916-21110 Satz Ventil- sitzfräser	09916-24311 Schaft (IN-100-5,0)	Siehe Seite 3-26. Ventilsitzfräsköpfe (IN-121, 122)	09916-34542 Reihahänggriff	09916-34570 Ventilführungs- sahle (5,0 mm)
				
09916-34580 Ventilführungs- sahle (10,8 mm)	09916-44310 Ventilführungs- abzieher-einsatz	09916-74521 Kolbenringpresse	09916-74540 Kolbenringdruckband	09916-84511 Pinzette
				
09917-14920 Ventileinstell- Drehgriff	09920-34810 Anlasserkupplungs- halter	09920-34820 Kupplungsdruck- plattenhalter	09923-73210 Lagerabzieher (17-20 mm)	09923-74510 Lagerabzieher (20-35 mm)
				
09924-84510 Satz Lageran- setzer	09930-10121 Satz Zündkerzen- schlüssel	09930-11920 Torxschlüssel JT40H	09930-11940 Einsatzhalter	09930-30102 Gleitschaft
				
09930-33720 Rotorabzieher	09931-81740 Betriebsunterkabel MODE 1A-3	09931-84490 Zündprüfgar- t (digital)	09940-14911 Lenkpfmutter- schlüssel	09940-52840 Steuerketten- Einstellvorrichtung

 09940-52860 Gabelholm-Öl- dichtungseinsetzer	 09940-92710 Federwaage	 09941-34513 Lenklagerkranze- insitzer	 09941-50111 Lagerabzieher	 09941-54911 Lagerkranzeinsitzer
 09941-74910 Lenklagereinsitzer	 09943-74111 Gabelölstandmesser			

HINWEIS

Bei Bestellung von Spezialwerkzeug nachfragen, ob es erhältlich ist oder nicht.

DREHMOMENT

MOTOR

GEGENSTAND	N-m	kg-m
Schraube an Zylinderkopphaube (10 Stk)	14	1,4
Stopfen der Zylinderkopphaube	15	1,5
Verbindungsschraube der Zylinderkopphaube	16	1,6
Zylinderkopfmutter (M: 10)	38	3,8
Zylinderkopfschraube (M: 6)	10	1,0
Zylinderkopfstopfen	28	2,8
Mutter an Zylinderfuß	9	0,9
Zylinder-Gewindebolzen	16	1,6
Sicherungsmutter des Ventilspiel-Einstellers	10	1,0
Halteschraube der Kipphebelwelle	9	0,9
Schraube am Nockenwellenlagerstellenhalter	10	1,0
Schraube am Motorzahnrad	25	2,5
Verbindungsschraube des Ölkühlerschlauchs	28	2,8
Befestigungsschraube für Ölleitung	10	1,0
Befestigungsschraube für Steuerketten-Einstellvorrichtung	7	0,7
Schraube an Federhalter vorn Steuerketten-Einstellvorrichtung	35	3,5
Befestigungsschraube der Steuerkettenführung	6	0,6
Deckelschraube am Pleuellager	50	5,0
Befestigungsschraube für Anlasserkupplung	150	15,0
Schraube am Signalgenerator	25	2,5
Kurbelgehäuseschraube (M: 6)	13	1,3
(M: 8)	22	2,2
Ölpumpenbefestigungsschraube	14	1,4
Ölablaßschraube	23	2,3
Ölwannenschraube	14	1,4
Schraube am Schaltnockenanschlag	10	1,0
Mutter am Kupplungskorb	150	15,0
Auspuffrohrschraube	23	2,3
Auspuffbefestigungsschraube	29	2,9
Mutter an Motor Kettenrad	115	11,5
Motorbefestigungsschraube (L: 25 und 50)	23	2,3
Motorbefestigungsschraube (L: 30 und 33)	50	5,0
Motorbefestigungsschraube (L: 55 und 75)	55	5,5
Motorbefestigungsschraube (L: 140 und 180)	88	8,8
Mutter an Lichtmaschinenabtriebsrad	60	6,0
Lichtmaschinenbefestigungsschraube	26	2,6
Ölkühlerbefestigungsschraube	10	1,0
Öldruckregler	28	2,8
Öldruckschalter	14	1,4
Befestigungsschraube des Anlassers	6	0,6
Ölkanalschraube	40	4,0

FAHRGESTELL

GEGENSTAND	N·m	kg·m
Lenkkopfmutter	65	6,6
Schraube an oberer Gabelbrücke	23	2,3
Schraube an unterer Gabelbrücke	23	2,3
Hauptschraube an der Vordergabel	23	2,3
Sicherungsmutter des Teleskopgabel-Innenrohrs	20	2,0
Vordergabel-Dämpferstangenschraube	20	2,0
Vorderachse und Mutter	100	10,0
Vorderachsklemmschraube	23	2,3
Lenker Befestigungsschraube	23	2,3
Lenkerhalterungsmutter	45	4,5
Befestigungsschraube für Hauptbremszylinder vorne	10	1,0
Befestigungsschraube für vorderen Bremssattel	39	3,9
Schraube am vorderen Bremssattelgehäuse	23	2,3
Haltestift des vorderen Bremsklötze	18	1,8
Schraube am Bremsleitungsanschluß (vorne u. hinten)	23	2,3
Entlüftungsventil (vorne u. hinten)	8	0,8
Schraube an vorderer und hinterer Brems Scheibe	23	2,3
Befestigungsschraube für vorderen Fußrastenhalter	23	2,3
Schraube an vorderen Fußraste	39	3,9
Mutter an Schwingendrehgelenk	100	10,0
Befestigungsmutter am Fuderbein (oben u. unten)	50	5,0
Befestigungsmutter für Dämpferhebel/-stange	78	7,8
Befestigungsschraube für hinteren Bremssattel	25	2,5
Schraube am hinteren Bremssattelgehäuse	30	3,0
Befestigungsschraube für Hauptbremszylinder hinten	23	2,3
Sicherungsmutter des hinteren Hauptbremszylinders	18	1,8
Hinterachsmutter	100	10,0
Kettenradmutter	80	8,0
Mutter des hinteren Bremsankers	35	3,5
Befestigungsschraube für Kupplungshauptzylinder	10	1,0
Schraube am Kupplungsschlauchanschluß	23	2,3

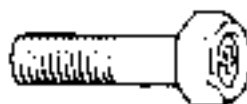
DREHMOMENTTABELLE

Oben nicht aufgeführte Schrauben und Muttern siehe folgende Tabelle:

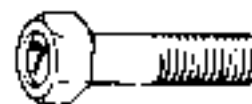
Schraubendurchmesser $\bar{A}$ (mm)	Normale Schraube bzw. Schraube "4"		Schraube "7"	
	N·m	kg·m	N·m	kg·m
4	1,5	0,15	2,3	0,23
5	3	0,3	4,5	0,45
6	5,5	0,55	10	1,0
8	13	1,3	23	2,3
10	29	2,9	50	5,0
12	45	4,5	85	8,5
14	65	6,5	135	13,5
16	105	10,5	210	21,0
18	160	16,0	240	24,0



Normale Schraube



Schraube "4"



Schraube "7"

WARTUNGSGEWINNUNGEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	28,5	—
	AUS	25	—
Stößelspiel (bei kaltem Motor)	EIN	0,10–0,15	—
	AUS	0,18–0,23	—
Abstand Ventilführung/ Ventilschaft	EIN	0,020–0,047	—
	AUS	0,040–0,067	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN u. AUS	—	0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN u. AUS	5,000–5,012	—
Außendurchmesser des Ventilschafts	EIN	4,965–4,980	—
	AUS	4,945–4,960	—
Ventilschaftschlag	EIN u. AUS	—	0,05
Ventiltellerstärke	EIN u. AUS	—	0,5
Länge des Ventilschaft-Endes	EIN u. AUS	—	2,5
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	0,9–1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN u. AUS	—	0,03
Ventilfederhänge (unbelastet) (EIN u. AUS)	Innen	—	35,0
	Außen	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	Innen	5,3–6,5 kg bei 28 mm Länge	—
	Außen	13,1–15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,58–33,62	33,28
	AUS	33,41–33,45	33,11
Nockenwellenlagerspiel	EIN u. AUS	0,032–0,066	0,150
Innendurchmesser des Nocken- wellenlagerstellens	EIN u. AUS	22,012–22,025	—
Außendurchmesser der Nockenwellenlagerstelle	EIN u. AUS	21,959–21,980	—
Nockenwellenschlag	EIN u. AUS	—	0,10
Steuernietbolzen (bei Pfeil "3")	—	24. Bolzen	—
Innendurchmesser des Kipphebels	EIN u. AUS	12,000–12,018	—
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN u. AUS	11,973–11,984	—
Zylinderkopfverzug	—	—	0,20

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Kompressionsdruck	1 250 kPa (12,5 kg/cm ²)		875 kPa (8,75 kg/cm ²)
Kompressionsdruckunter- schied	...		200 kPa (2 kg/cm ²)
Abstand Kolben/Zylinder	0,040 – 0,070		0,120
Zylinderbohrung	79,000 – 79,015		79,080
Kolbendurchmesser	78,945 – 78,960 15 mm vom Kolbenhebelende		78,880
Zylinderverzug	—		0,20
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring R	Ca. 10,0	8,0
	2. Ring R	Ca. 12,0	9,6
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring	0,20 – 0,35	0,5
	2. Ring	0,35 – 0,50	1,0
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring	—	0,180
	2. Ring	—	0,150
Breite der Kolbenringnut	1. Ring	1,01 – 1,03	—
	2. Ring	1,01 – 1,03	—
	Ölabstreifring	2,01 – 2,03	—
Kolbenringstärke	1. Ring	0,97 – 0,99	—
	2. Ring	0,97 – 0,99	—
Kolbenauge	20,002 – 20,008		20,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	19,996 – 20,000		19,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Innendurchmesser des Pleuellkopfs	20,010 – 20,018		20,040
Seitenspiel am Pleuellfuß	0,10 – 0,20		0,30
Pleuellfußbreite	20,96 – 21,00		—
Kurbelzapfenbreite	21,10 – 21,15		—
Pleuellfußspiel	0,032 – 0,056		0,080
Außendurchmesser des Kurbelzapfens	37,976 – 38,000		—
Kurbelwellenlagerstellenspiel	0,020 – 0,044		0,080
Außendurchmesser der Kurbelwellenlagerstelle	35,976 – 36,000		—
Kurbelwellenaxialspiel	0,04 – 0,08		—
Stärke des Kurbelwellenaxial- lagers	Links	2,36 – 2,52	—
	Rechts	2,42 – 2,44	—
Kurbelwellenschlag	—		0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE
Ölpumpenuntersetzungs- verhältnis	1,703 (72/46 × 37/34)	—
Öldruck (bei 60°C)	Über 300 kPa (3,0 kg/cm ²) Unter 600 kPa (6,0 kg/cm ²) bei 3 000 UpM	—

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE
Reiblamellenstärke	Nr. 1 u. Nr. 2 2,92 – 3,08	—
Klauenbreite der Reiblamelle	—	13,0
Stahllamellenvorzug	—	0,10
Höhe der Kupplungsfeder (unbelastet)	—	2,9
Kupplungshauptzylinderbohrung	14,000 – 14,043	—
Kupplungshauptzylinderkolben- Durchm.	13,957 – 13,984	—
Kupplungsausrückzylinder- bohrung	35,700 – 35,752	—
Kupplungsausrückzylinder- kolben-Durchm.	35,650 – 35,675	—

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Gangabstufung)

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE
Primäruntersetzung	1,555 (72/46)	—
Enduntersetzung	3,000 (45/15)	—
Gangabstufung	1. Gang	2,384 (31/13)
	2. Gang	1,631 (31/19)
	3. Gang	1,250 (25/20)
	4. Gang	1,045 (23/22)
	5. Gang	0,913 (21/23)
Abstand Schaltgabel/Laufrille	Nr. 1, Nr. 2 u. Nr. 3 0,1 – 0,3	0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite	Nr. 1, Nr. 2 u. Nr. 3 5,0 – 5,1	—
Schaltgabelstärke	Nr. 1, Nr. 2 u. Nr. 3 4,8 – 4,9	—
Antriebskette	Type	RK GB50MFOZ1
	Glieder	110 Glieder
	Länge über 20 Abstände	319,4
Kettendurchhang	20 – 30	—
Schalthebelhöhe	55	—

VERGASER

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		
		E-02, 04, 17, 22, 24, 25, 28, 34	E-18	E-37
Vergasertyp		MIKUNI BST36SS	—	—
Bohrung		36 mm	—	—
Kenn-Nr.		27E1	27E3	27E4
Leerlaufdrehzahl		1 200 ± 100 UpM	1 200 ± 100 50 UpM	1 200 ± 100 UpM
Schwimmerhöhe		14,6 ± 1,0 mm	—	—
Hauptdüse	(M.J.)	#102,5	—	—
Düsenadel	(J.N.)	5D76 (4)	5D55 (2)	5D76 (4)
Nadeldüse	(N.J.)	0-8	—	—
Gasschieber	(Th.V.)	#120	—	—
Leerlaufdüse	(P.J.)	37,5	—	—
Leerlaufschraube	(P.S.)	VOREINSTELLUNG 1-3/4 Umdrehungen heraus	—	—
Gaszugspiel (Offener Seilzug)		0,5 - 1,0 mm	—	—

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		7° vor OT unter 1 500 UpM		
Zündfolge		1-2-4-3		
Zündkerze	Typ	NGK: JR9B		
	Elektrodenabstand	0,6 - 0,7		
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Widerstand der Signalerregerspule		Ca. 135 - 200 Ω		Bereich: (x 100 Ω)
Widerstand der Zündspule	Primär	Pluspol - Minuspol		Bereich: (x 1 Ω)
	Sekundär	Kerzenstecker - Kerzenstecker		Bereich: (x 1 kΩ)
Lichtmaschine	Außendurchmesser des Schleifrings	Verschleißgrenze: 14,0		
	Burstenlage	Verschleißgrenze: 4,5		ND
Maximalleistung der Lichtmaschine		Ca. 405W bei 5 000 UpM		Generatordrehung
Regelspannung		Über 13,5V bei 5 000 UpM		
Widerstand des Anlasserrelais		3 - 5 Ω		
Batterie	Typenbezeichnung	YTX12-BS		
	Kapazität	12V 36 kC (10 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte	1,320 bei 20°C		

GEGENSTAND			SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Sicherung	Scheinwerfer	HI	15A	
		LO	15A	
	Blinklicht		15A	
	Zündung		10A	
	Rücklicht		10A	
	Hauptsicherung		30A	

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		Modelle E-24, 28	Für sonstige Modelle
Scheinwerfer	HI	60	←
	LO	55	←
Positionsluchte			4
Rück-/Bremslicht		5/21	←
Blinklicht		21 × 4	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		1,7 × 2	←
Tachometerbeleuchtung		1,7	←
Beleuchtung der Kraftstoff- anzeige		1,7	←
Blinkeranzeigelämpchen		3 × 2	←
Fernlichtanzeigelämpchen		3	←
Leerlaufanzeigelämpchen		3	←
Öldruckanzeigelämpchen		3	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Hinterbremspedalhöhe		55		
Brems Scheibenstärke		Vorne	4,5 ± 0,2	4,0
		Hinten	5,0 ± 0,2	4,5
Brems Scheibenschläge (vorne u. hinten)				0,30
Hauptbremszylinderbohrung		Vorne	15,870 – 15,913	
		Hinten	12,700 – 12,743	
Durchmesser des Hauptbrems- zylinderkolbens		Vorne	15,827 – 15,854	
		Hinten	12,657 – 12,684	
Bremsattelzylinder bohrung	Auflauf	Vorne	30,230 – 30,280	
	Ablauf	Vorne	33,960 – 34,010	
		Hinten	38,180 – 38,256	

Bremsattelbohrung	Auflauf	Vorne	30,230 – 30,280	
	Ablauf	Vorne	33,960 – 34,010	
		Hinten	38,180 – 38,256	

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE
Radfolgeschlag (vorne u. hinten)	Axial	2,0
	Radial	2,0
Radachsschlag	Vorne	0,25
	Hinten	0,25
Felgenreöße	Vorne	J17 x MT3,50
	Hinten	J17 x MT5,50
Reifengröße	Vorne	120/70 ZR17
	Hinten	160/55 ZR17
Reifenprofiltiefe	Vorne	1,6
	Hinten	2,0

AUFHÄNGUNG

Einheit mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	130	—	
Länge der Teleskopgabelfeder (unbelastet)	—	362,1	
Gabelölstand	99	—	
Hinterradfederweg	134	—	
Schwingachsschlag	—	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUSS	
	kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
VORNE	250	2,50	250	2,50
HINTEN	250	2,50	250	2,50

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Kraftstofftype	Nur bleifreies Benzin von mindestens 87 Oktan (MOZ) bzw. 91 Oktan (ROZ) oder höher nehmen. Benzin mit 85-95 Oktan oder höher nehmen. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.	Für Modell Kanada Für Sonstige Modelle
Kraftstofftank einschließlich Reserve	19,0 L	
Reserve	4,5 L	
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE, SF oder SG	
Motorölfüllmenge	Wechsel	3 300 ml
	Filterwechsel	3 500 ml
	Überholung	4 600 ml
Teleskopgabelöl	Gabelöl # 10	
Gabelölfüllmenge (je Holm)	516 ml	
Bremsflüssigkeit	DOT 4	

GSF1200V/SV ('97er MODELL)

INHALT

TECHNISCHE DATEN	8- 1
WARTUNGSDATEN	8- 3

HINWEIS:

Die technischen Daten und Wartungsdaten sind die gleichen wie beim 96er Modell.

TECHNISCHE DATEN**ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT**

Gesamtlänge	2 165 mm	Für Modelle E 17, 22
	2 225 mm	Für Modelle E-18, 39
	2 095 mm	Für sonstige Modelle
Gesamtbreite	790 mm	
Gesamthöhe	1 100 mm	GSF1200
	1 215 mm	GSF1200S
Radstand	1 435 mm	
Bodentfreiheit	130 mm	
Sitzhöhe	835 mm	
Leergewicht	211 kg	GSF1200
	214 kg	GSF1200S

MOTOR

Typ	Luftgekühlter Viertaktmotor mit SACS, DOHC und TSCC	
Anzahl der Zylinder	4	
Bohrung	79,0 mm	
Hub	59,0 mm	
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1	
Huerraum	1 15 l cm ³	
Vergaser	MIKUNI BST36, vier	
Luftfilter	Element aus Vlies	
Anlasser	Elektrischer Anlasser	
Schmiersystem	Naßsumpf	

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung	
Getriebe	5 Gang-Synchrongetriebe	
Schaltschema	1 abwärts, 4 aufwärts	
Primäruntersetzung	1,565 (72/46)	
Enduntersetzung	3,000 (45/15)	
Gangabstufung	1. Gang	2,384 (31/13)
	2. Gang	1,631 (31/19)
	3. Gang	1,250 (25/20)
	4. Gang	1,045 (23/22)
	5. Gang	0,913 (21/23)
Antriebskette	RK G850MFOZ1, 110 Glieder	

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft, Feder- vorspannung voll einstellbar
Hinterradaufhängung	Linksystem, ölgedämpft, Schraubenfeder, Feder- vorspannung 7fach einstellbar, Rückprall Dämpfungskraft 4 fach einstellbar
Lenkwinkel	35° (rechts & links)
Nachlaufwinkel	25° 36'
Nachlaufbetrag	107 mm
Wendekreis	2,8 m
Vorderbremse	Scheibenbremse links und rechts
Hinterbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	120/70 ZR17
Hinterreifengröße	180/55 ZR17
Teleskopgabelweg	130 mm
Hinterrad-Federweg	134 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem (voll transistorbestückt)
Zündzeitpunkt	7° vor OT bei 1 500 U/min
Zündkerze	NGK: JR9B
Batterie	12V 36 kC (10 Ah/10 Std.)
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
Hauptsicherung	30A
Sicherung	15/15/10/15/10A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 4W außer Modelle E-24 und 28
Blinklicht	12V 21W x 4
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W x 2
Beleuchtung der Kraftstoffanzeige	12V 1,7W
Drehzahlmesserbeleuchtung	12V 1,7W
Neutralanzeigelämpchen	12V 3W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 3W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 3W x 2
Öldruckanzeigelämpchen	12V 3W

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank, einschließlich Reserve	19,0 L
Reserve	4,5 L
Motoröl, Ölwechsel	3 300 ml
mit Filterwechsel	3 500 ml
Überholung	4 600 ml
Teleskopgabelöl	516 ml

Technische Änderungen vorbehalten.

WARTUNGSDATEN**VENTIL + FÜHRUNG**

Einheit: mm

GEGENSTAND		STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	28,5	—
	AUS	25	—
Stößelspiel (bei kaltem Motor)	EIN	0,10 – 0,15	—
	AUS	0,18 – 0,23	—
Abstand Ventiltührung/ Ventilschaft	EIN	0,020 – 0,047	—
	AUS	0,040 – 0,067	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN u. AUS	—	0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN u. AUS	5,000 – 5,012	—
Außendurchmesser des Ventilschafts	EIN	4,955 – 4,980	—
	AUS	4,945 – 4,960	—
Ventilschaftschlag	EIN u. AUS	—	0,05
Ventiltellerstärke	EIN u. AUS	—	0,5
Länge des Ventilschaft-Endes	EIN u. AUS	—	2,5
Ventilsitzbreite	EIN u. AUS	0,9 – 1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN u. AUS	—	0,03
Ventilfederhänge (unbelastet) (EIN u. AUS)	Innen	—	35,0
	Außen	—	37,8
Ventilfederspannung (EIN u. AUS)	Innen	5,3 – 6,5 kg bei 28 mm Länge	—
	Außen	13,1 – 15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND		STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,58 – 33,62	33,28
	AUS	33,41 – 33,45	33,11
Nockenwellenlagerspiel	EIN u. AUS	0,032 – 0,066	0,150
Innendurchmesser des Nocken- wellenlagerstellenhalters	EIN u. AUS	22,012 – 22,025	—
Außendurchmesser der Nockenwellenlagerstelle	EIN u. AUS	21,959 – 21,980	—
Nockenwellenschlag	EIN u. AUS	—	0,10
Steuerkettenmitbolzen (bei Pfeil "3")		24 Bolzen	—
Innendurchmesser des Kipphebels	EIN u. AUS	12,000 – 12,018	—
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN u. AUS	11,973 – 11,984	—
Zylinderkopfverzug			0,20

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Kompressionsdruck	1 250 kPa 112,5 kg/cm ²		875 kPa 87,5 kg/cm ²
Kompressionsdruckunter- schied			200 kPa 20 kg/cm ²
Abstand Kolben/Zylinder	0,040 0,070		0,120
Zylinderbohrung	79,000 – 79,015		79,080
Kolbendurchmesser	78,945 – 78,960 15 mm vom Kolbenhemdende		78,880
Zylinderverzug			0,20
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring	R Ca. 10,0	8,0
	2. Ring	R Ca. 12,0	9,6
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring	0,20 – 0,35	0,5
	2. Ring	0,35 – 0,50	1,0
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring	—	0,180
	2. Ring	—	0,150
Breite der Kolbenringnut	1. Ring	1,01 – 1,03	—
	2. Ring	1,01 – 1,03	—
	Ölabstreifring	2,01 – 2,03	—
Kolbenringstärke	1. Ring	0,97 0,99	—
	2. Ring	0,97 – 0,99	—
Kolbenauge	20,002 – 20,008		20,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	19,996 – 20,000		19,980

PLEUEL + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelkopfs	20,010 – 20,018		20,040
Seitenspiel am Pleueifuß	0,10 – 0,20		0,30
Pleueifußbreite	20,95 – 21,00		—
Kurbelzapfenbreite	21,10 – 21,15		—
Pleueifußspiel	0,032 0,056		0,080
Außendurchmesser des Kurbelzapfens	37,976 – 38,000		—
Kurbelwellenlagerstellenspiel	0,020 – 0,044		0,080
Außendurchmesser der Kurbelwellenlagerstelle	35,976 – 36,000		—
Kurbelwellenaxialspiel	0,04 – 0,08		—
Stärke des Kurbelwellenaxial- lagers	Links	2,36 – 2,52	—
	Rechts	2,42 – 2,44	—
Kurbelwellenschlag			0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE
Ölpumpenuntersetzungs- verhältnis	1,703 (72/46 × 37/34)	—
Öldruck (bei 60°C)	Über 300 kPa (3,0 kg/cm ²) Unter 600 kPa (6,0 kg/cm ²) bei 3 000 UpM	—

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE
Reiblamellenstärke	Nr. 1 u. Nr. 2: 2,92 3,08	—
Klauenbreite der Reiblamelle	—	13,0
Stahllamellenverzug	—	0,10
Höhe der Kupplungsfeder (unbelastet)	—	2,9
Kupplungshauptzylinderbohrung	14,000 14,043	—
Kupplungshauptzylinderkolben- Durchm.	13,957 13,984	—
Kupplungsausdruckzylinder- bohrung	35,700 - 35,762	—
Kupplungsausdruckzylinder- kolben-Durchm.	35,650 - 35,675	—

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Gangabstufung)

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE
Primäruntersetzung	1,565 (72/46)	—
Enduntersetzung	3,000 (45/15)	—
Gangabstufung	1. Gang 2,384 (31/13) 2. Gang 1,631 (31/19) 3. Gang 1,250 (25/20) 4. Gang 1,045 (23/22) 5. Gang 0,913 (21/23)	—
Abstand Schaltgabel/Laufrille	Nr. 1, Nr. 2 u. Nr. 3 0,1 - 0,3	0,50
Schaltgabel-Laufrillenbreite	Nr. 1, Nr. 2 u. Nr. 3 5,0 - 5,1	—
Schaltgabelstärke	Nr. 1, Nr. 2 u. Nr. 3 4,8 4,9	—
Antriebskette	Type RK GB50MFOZ1 Glieder 110 Glieder Länge über 20 Abstände	319,4
Kettendurchhang	20 - 30	—
Schalthebelshöhe	55	—

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	F-02, 04, 17, 22, 24, 25, 34	E-1B	E-37
Vergasertyp	MIKUNI BST36SS	+	+
Bohrung	36 mm	+	+
Kenn-Nr.	27E1	27E3	27E4
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 UpM	1 200 ± 100 50 UpM	1 200 ± 100 UpM
Schwimmerhöhe	14,6 ± 1,0 mm	+	+
Hauptdüse (M.J.)	#102,5	+	+
Düsenadel (J.N.)	5D76 (4)	5D55 (2)	5D76 (4)
Naddüse (N.J.)	0-8	+	+
Gasschieber (Th.V.)	#120	+	+
Leerlaufdüse (P.J.)	37,5	+	+
Leerlaufstschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG 1 3/4 Umdrehungen heraus	+	+
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5 - 1,0 mm	+	+

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		7° vor OT unter 1 500 UpM	
Zündfolge		1-2-4-3	
Zündkerze	Typ	NGK: JR9B	
	Elektroden- abstand	0,6 - 0,7	
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atÜ	
Widerstand der Signalregler- spule		Ca. 135 - 200 Ω	Bereich: (x 100 Ω)
Widerstand der Zündspule	Primär	Pluspol Minuspol Ca. 2 - 4 Ω	Bereich: (x 1 Ω)
	Sekundär	Kerzenstecker Kerzenstecker Ca. 30 - 40 kΩ	Bereich: (x 1 kΩ)
Lichtmaschine	Außendurchmesser des Schleifrings	Verschleißgrenze: 14,0	
	Burstenlage	Verschleißgrenze 4,5	ND
Maximalleistung der Lichtmaschine		Ca. 405W bei 5 000 UpM	Generator- drehung
Regelspannung		Über 13,5V bei 5 000 UpM	
Widerstand des Anlasserrelais		3 - 5 Ω	
Batterie	Typenbezeichnung	YTX12 BS	
	Kapazität	12V 36 kC (10 Ah)/10 Std	
	Säuredichte	1,320 bei 20°C	

GEGENSTAND			SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Sicherung	Scheinwerfer	HI	15A	
		LO	15A	
	Blinklicht		15A	
	Zündung		10A	
	Rücklicht		10A	
	Hauptsicherung		30A	

WATTZAHLEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		Modelle L 24, 28	Für sonstige Modelle
Scheinwerfer	HI	60	+
	LO	55	+
Positionsluchte			4
Rück-/Bremslicht		5/21	+
Blinklicht		21 x 4	+
Drehzahlmesserbeleuchtung		1,7 x 2	+
Tachometerbeleuchtung		1,7	+
Beleuchtung der Kraftstoff- anzeige		1,7	+
Blinkeranzeigelämpchen		3 x 2	+
Fernlichtanzeigelämpchen		3	+
Leerlaufanzeigelämpchen		3	+
Oldruckanzeigelämpchen		3	+
Kennzeichenbeleuchtung		5	+

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND		STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Hinterbremspedalhöhe		55		
Brems Scheibenstärke		Vorne	4,5 ± 0,2	4,0
		Hinten	5,0 ± 0,2	4,5
Brems Scheibenschluge (vorne u. hinten)				0,30
Hauptbremszylinderbohrung		Vorne	15,870 – 15,913	
		Hinten	12,700 – 12,743	
Durchmesser des Hauptbrems- zylinderkolbens		Vorne	15,827 – 15,854	
		Hinten	12,657 – 12,684	
Bremsattelzylinder- bohrung	Auflauf	Vorne	30,230 – 30,280	
		Hinten	38,180 – 38,256	
	Ablauf	Vorne	33,960 – 34,010	
		Hinten	38,098 – 38,148	
Durchmesser des Bremsattelkolbens	Auflauf	Vorne	30,160 – 30,180	
		Hinten	38,098 – 38,148	
	Ablauf	Vorne	33,876 – 33,926	
		Hinten	38,098 – 38,148	

GEGENSTAND		STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE
Radfelgenschlag (vorne u. hinten)	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Fulgengröße	Vorne	J17 x MT3,50	—
	Hinten	J17 x MT5,50	—
Reifengröße	Vorne	120/70 ZR17	—
	Hinten	180/55 ZR17	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	1,6
	Hinten	—	2,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	130	—	—
Länge der Teleskopgabelfeder (unbelastet)	—	362,1	—
Gabelulstand	99	—	—
Hinterradfederweg	134	—	—
Schwingachsschlag	—	0,3	—

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUUS	
	kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
VORNE	250	2,50	250	2,50
HINTEN	250	2,50	250	2,50

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Kraftstofftype	Nur bleifreies Benzin von mindestens 87 Ok- tan (MOZ) bzw. 91 Oktan (ROZ) oder höher nehmen. Benzin mit 85-95 Oktan oder höher nehmen. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.	Für Modell Kanada Für Sonstige Modelle
Kraftstofftank einschließlich Reserve	19,0 L	
Reserve	4,5 L	
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SF oder SG	
Motorölfüllmenge	Wechsel	3 300 ml
	Filterwechsel	3 500 ml
	Überholung	4 600 ml
Teleskopgabelöl	Gabelöl # 10	
Gabelölfüllmenge (je Holm)	516 ml	
Bremsflüssigkeit	DOT 4	