

VORWORT

Dieses Wartungshandbuch enthält eine einleitende Beschreibung der SUZUKI GSF1200/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

WARTUNGSINFORMATIONEN

7

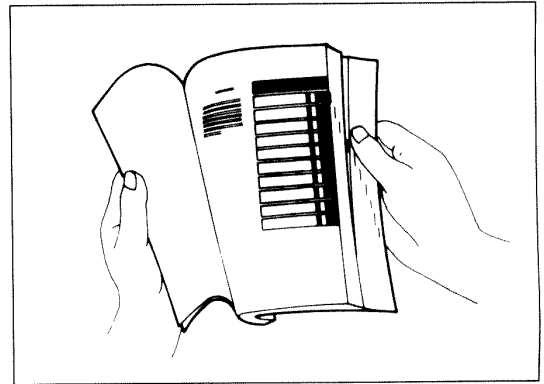
GSF1200V/SV ('97er MODELL)

8

VERWENDUNG DIESES ANLEITUNGS

AUFFINDEN EINES GEWÜNSCHTEN ABSCHNITTS:

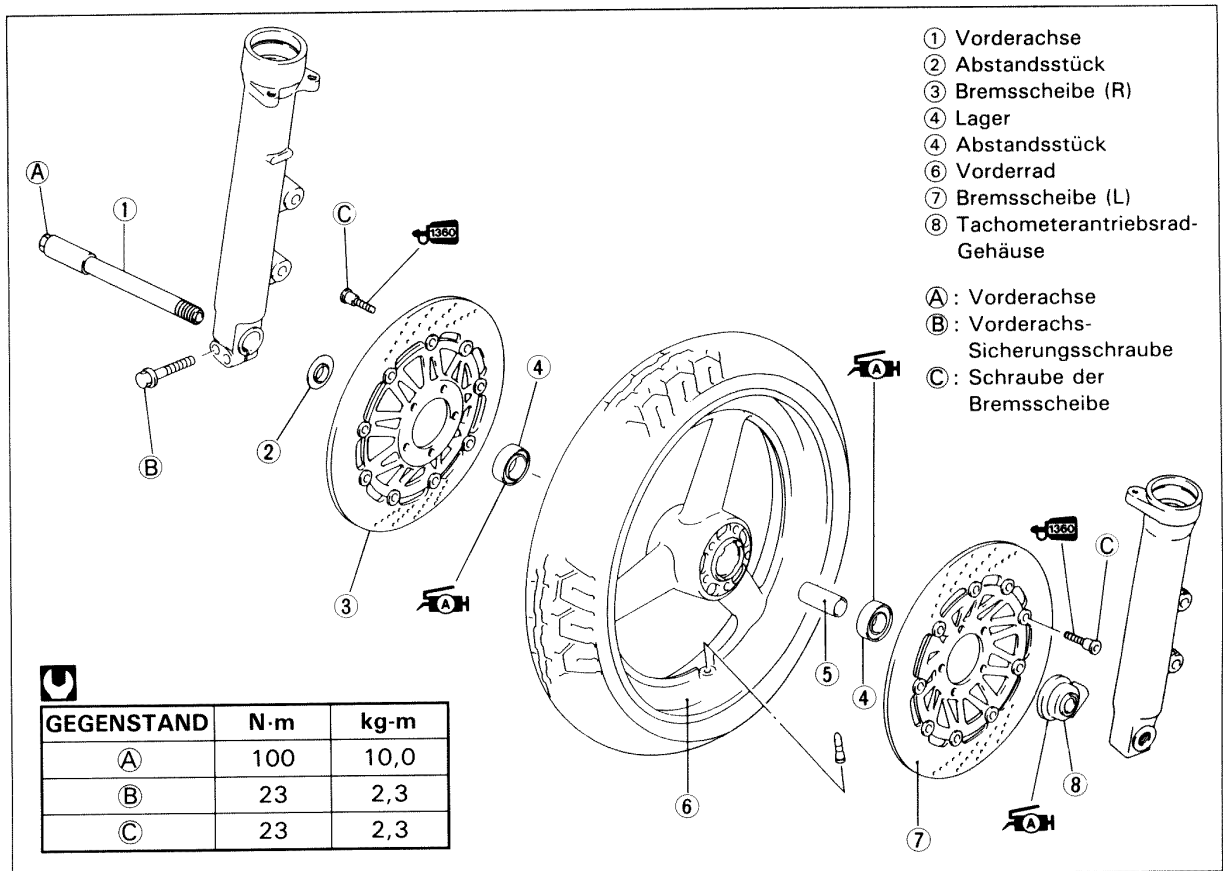
1. Der Textteil dieses Anleitungs ist in verschiedene Kapitel unterteilt.
2. Die Kapitelüberschriften sind im Abschnitt GRUPPENINDEX auf der vorhergehenden Seite zusammengefaßt; dies ermöglicht ein problemloses Aufsuchen des gewünschten Bereichs.
3. Wenn das Anleitung wie in der Abbildung gezeigt gehalten 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











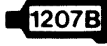




Nach der Bezeichnung einer Baugruppe oder Einheit folgt eine Aufrißzeichnung, die entsprechende Arbeitsanweisungen und andere Wartungsinformationen, wie zum Beispiel die Anzugsdrehmomente, Schmierstellen und Anwendungsbereiche von Sicherungsmitteln usw. enthält.

Beispiel: Vorderrad



SYMBOLLE

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.		Gabelöl verwenden. 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
INFORMATIONSAUFSCHRIFTEN	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 HINWEISE 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 Gefahrensituationen 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.

▲ 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 Klemmenabdeckung 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, Gahäuseschrauben und -muttern 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, Selbstsicherungsmuttern, 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

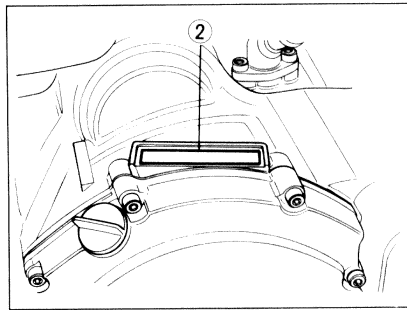
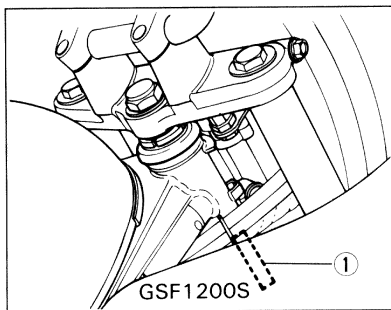
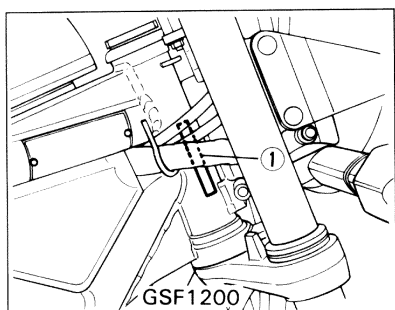


GSF1200ST

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

LAGE DER SERIENNUMMER

Die Fahrgestellseriennummer bzw. Fahrzeugkennnummer ① ist auf der rechten Seite am Lenkkopfröhr eingestanz. Die Motorseriennummer ② befindet sich auf der rechten Seite des Kurbelgehäuses. Diese Nummern sind insbesondere zur Anmeldung der Maschine und bei Bestellung von Ersatzteilen erforderlich.



KRAFTSTOFF- UND ÖLEMPFEHLUNG

KRAFTSTOFF (MODELL KANADA)

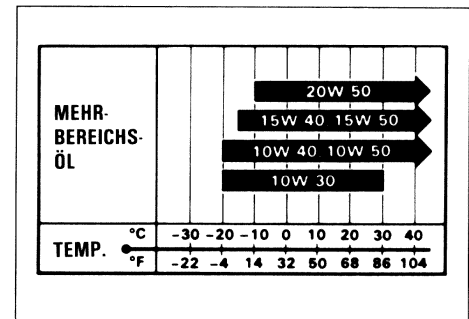
Ausschließlich bleifreies Benzin mit 87 Oktan oder höher (MOZ) bzw. 91 Oktan oder höher (ROZ) verwenden.

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.



BREMSFLÜSSIGKEIT

Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

⚠ WARNUNG

Da die Bremsanlage dieses Motorrads werksseitig 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 Höchstbelastungen ausgesetzt werden kann. Zukünftige Leistung und Zuverlässigkeit des Motors hängen von der schonenden Behandlung während der Einfahrzeit ab. Allgemein gilt:

- Beim Einfahren folgende Höchstdrehzahlen einhalten:

Erste 800 km: Unter 5 000 UpM

Bis 1 600 km: Unter 7 500 UpM

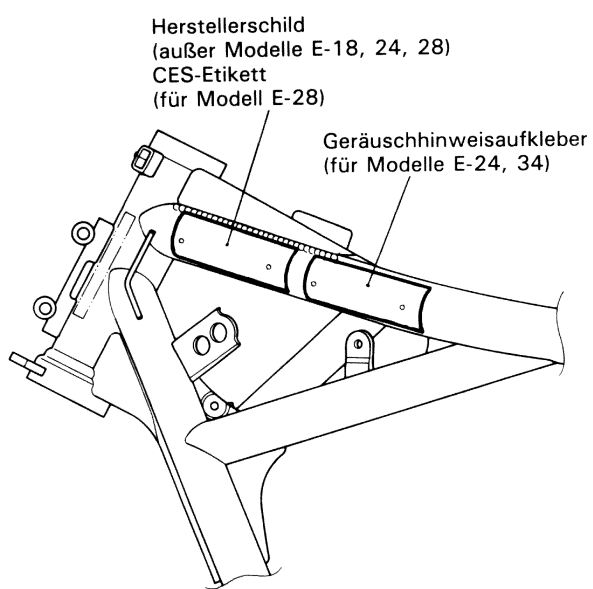
Über 1 600 km: Unter 10 000 UpM

- Nach Erreichen eines Kilometerstands von 1 600 km kann das Motorrad mit Vollgas gefahren werden. Dabei jedoch nie 10 000 UpM überschreiten.

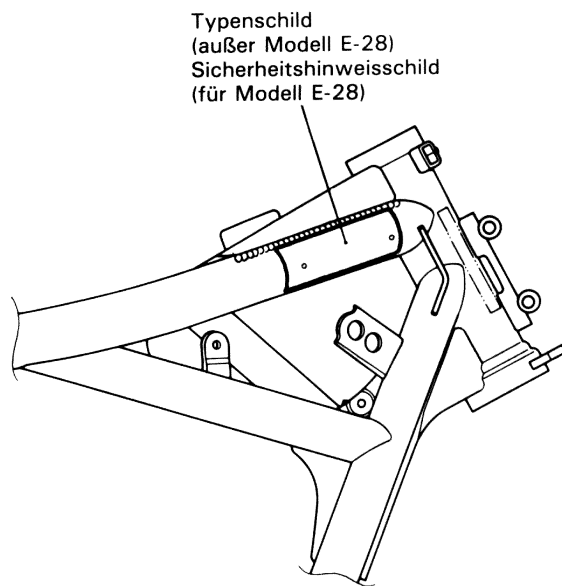
ZYLINDERKENNZEICHNUNG

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

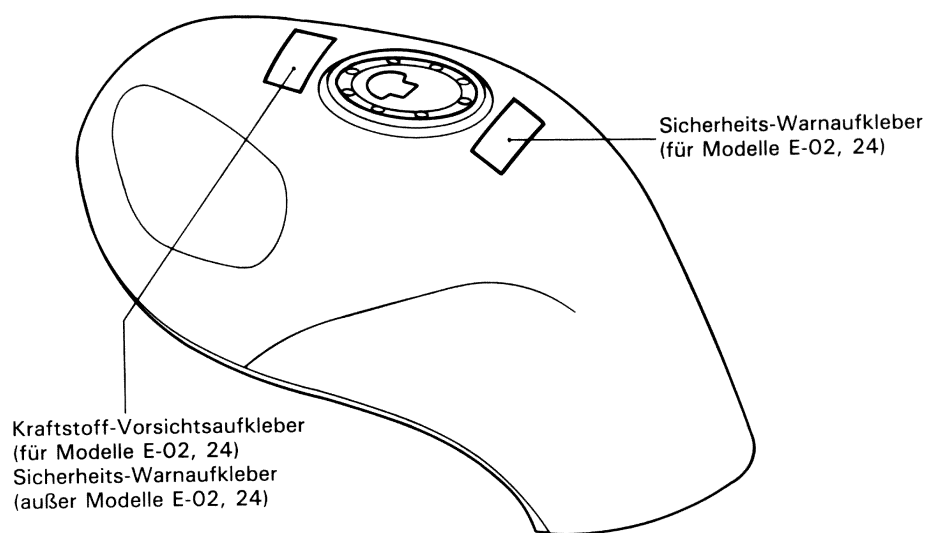
INFORMATIONSAUFSCHRIFTEN

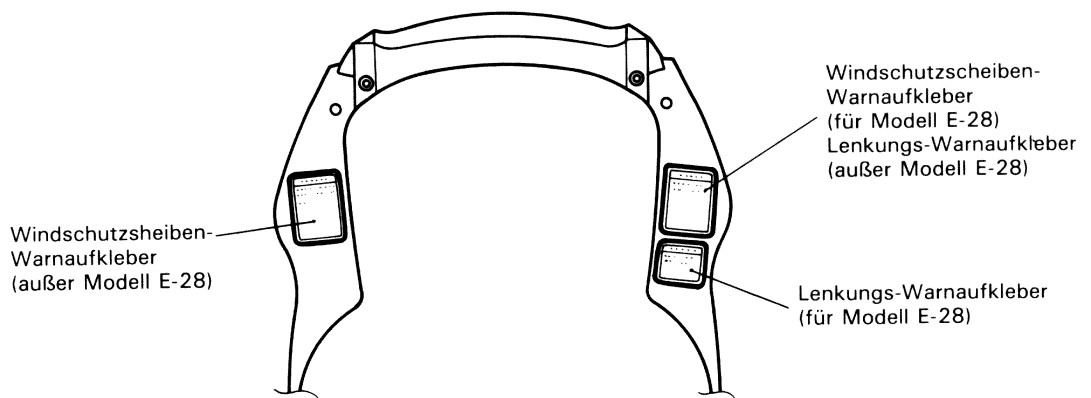
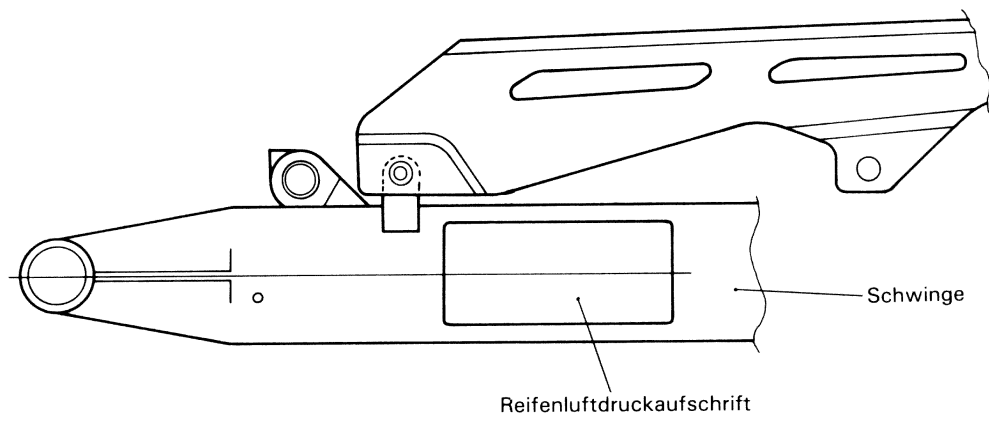
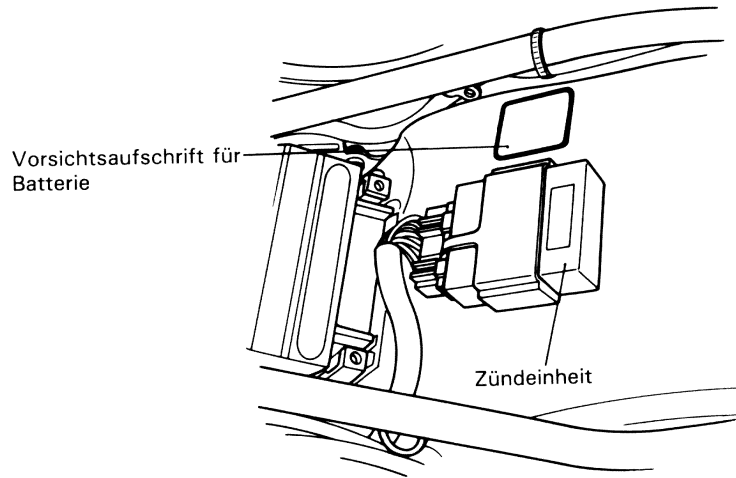


LINKE SEITE



RECHTE SEITE





Für Modell GSF1200S

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 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 GB50MFOZ1, 110 Glieder	

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft, Feder- vorspannung voll einstellbar
Hinterradaufhängung	Linkssystem, ölgedämpft, Schraubenfeder, Feder- vorspannung 7fach einstellbar, Rückprall- Dämpfungskraft 4 fach einstellbar
Lenkwinkel	35° (rechts & links)
Nachlaufwinkel	64° 24'
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 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 E-24 und 28
Blinklicht	12V 21W × 4
Rück/Bremslicht.....	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W × 2
Releuchtung der Kraftstoffanzeige	12V 1,7W
Drehzahlmesserbeleuchtung	12V 1,7W
Neutralanzeigelämpchen	12V 3W
Fernlichtanzeigelämpchen	12V 3W
Blinkeranzeigelämpchen	12V 3W × 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.

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.)

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
AUSPUFFROHRSCRAUBEN UND SCHALLDÄMPFER- SCHRAUBEN	2- 5
LUFTFILTERELEMENT	2- 6
MOTORÖL UND ÖLFILTER	2- 7
KARAFSTOFFLEITUNG	2- 8
MOTORLEERLAUFDREHZARL	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 erschweren Bedingungen ausgesetzt ist.

TABELLE FÜR PERIODISCHE WARTUNG

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

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

C = Reinigen

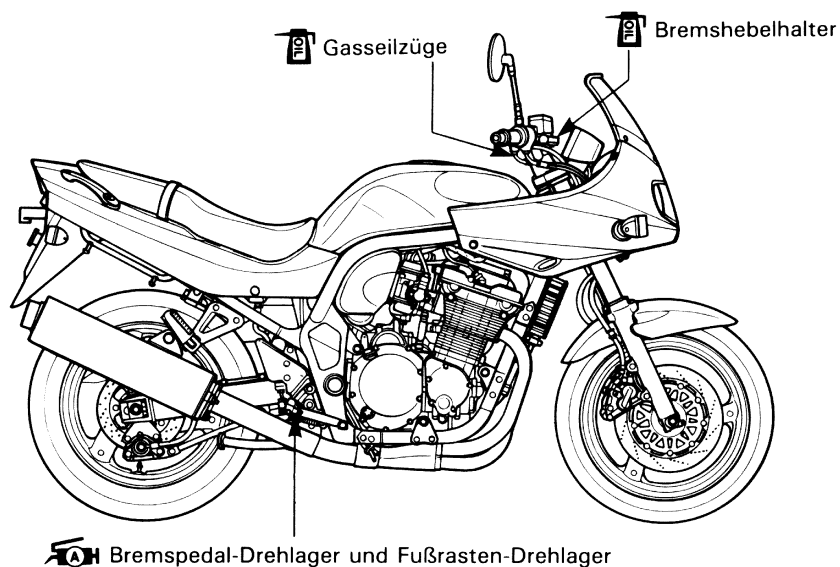
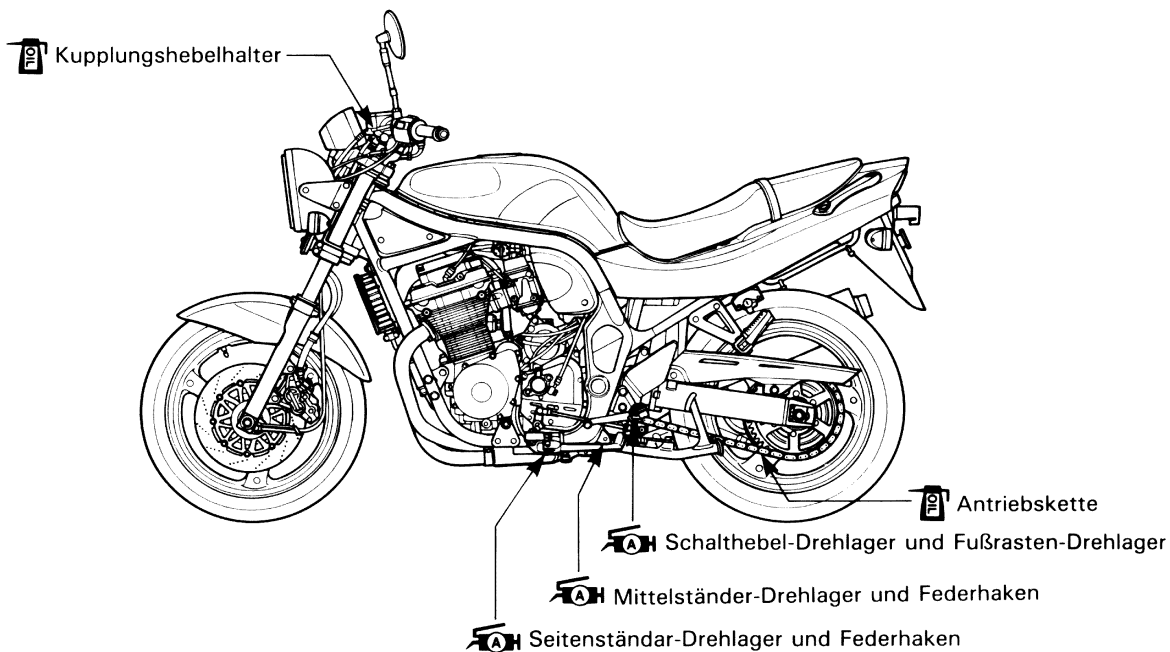
R = Erneuern

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 eingesprüht 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 GSF1200S)
- Sitzbank und Kraftstofftank entfernen.
- Alle Zündkerzen herausnehmen.
- Zylinderkopfhaube abnehmen.

Das Ventilspiel für die Einlaßventile verschieden. Stößelspiel 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

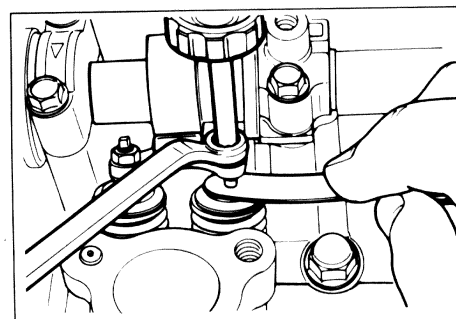
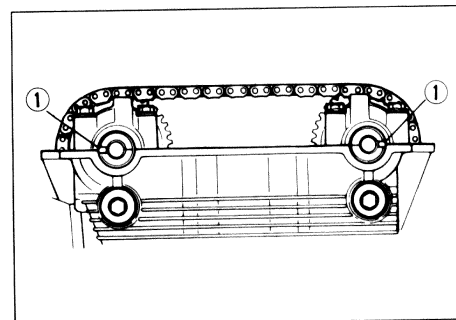
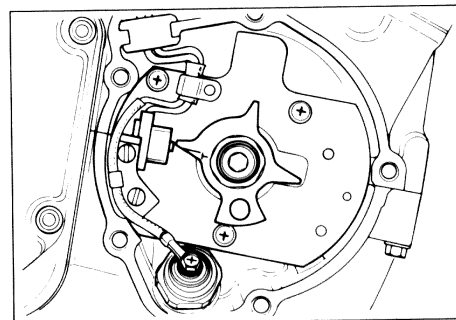
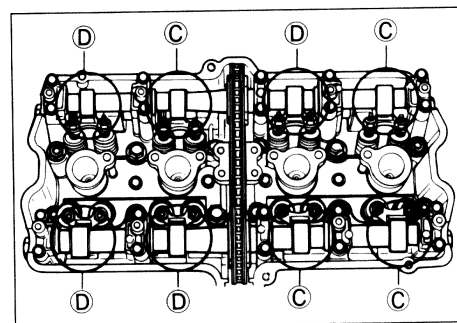
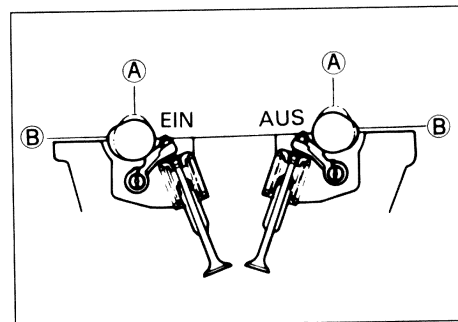
AUS: 0,18–0,23 mm

HINWEIS:

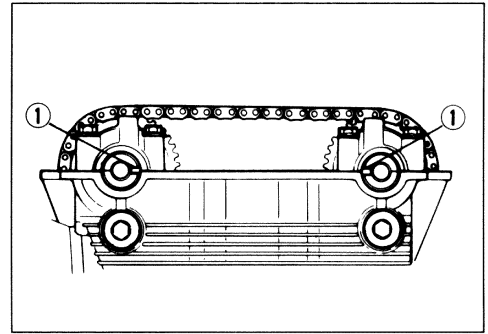
- * Der Nocken muß sich bei Überprüfung des Stößelspiels in Stellung **A** oder **B** befinden. Andernfalls Ventilspiel einstellen. Das Spiel nur messen, wenn der Nocken in einer der beiden Stellungen ist.
- * Das vorgeschriebene Spiel gilt bei **KALTEM** Motor.
- * Kurbelwelle zur Überprüfung des Spiels 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 Stößelspiel 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 einführen. Wenn das Spiel nicht der Spezifikation entspricht, muß es mit Hilfe des Spezialwerkzeugs eingestellt werden.

 **09900-20803: 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 ② messen und ggf. einstellen.



Nockenstellung	Stellung von Einkerbung ①	
	Einlaßnockenwelle	Auslaßnockenwelle
Ⓒ		
Ⓓ		

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

99000-31140: SUZUKI BOND NO.1207B

- Schrauben an Zylinderkopfhaube im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

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

⚠ ACHTUNG

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

ZÜNDKERZE

Nach 6 000 km (6 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.

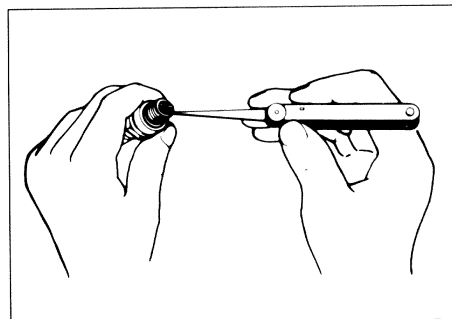
09930-10121: Garnitur Zündkerzenschlüssel

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

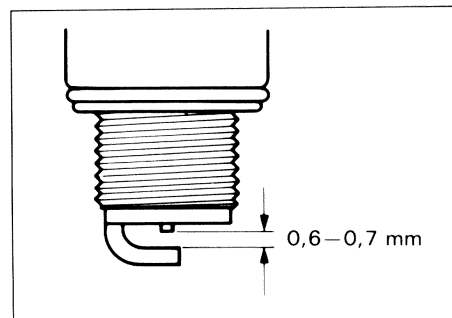
 09900-20803: Fühlerlehre

ZUSTAND DER ELEKTRODE

Elektrode auf Abnutzung oder Verbrennung überprüfen. Bei übermäßiger Abnutzung oder Verbrennung 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.

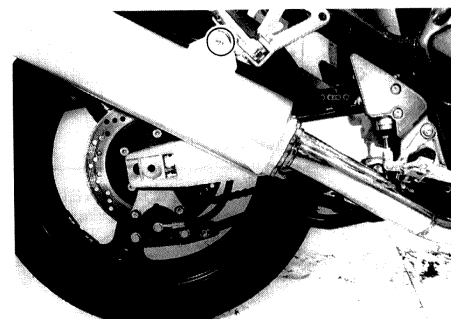
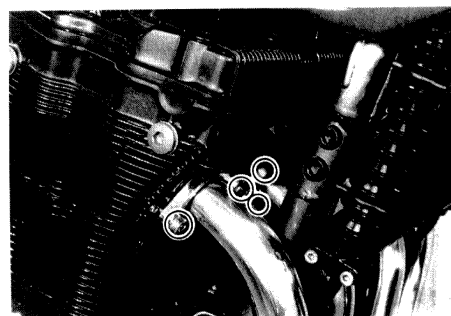


AUSPUFFROHRSCRAUBEN UND SCHALLDÄMPFERSCHRAUBEN

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

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

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



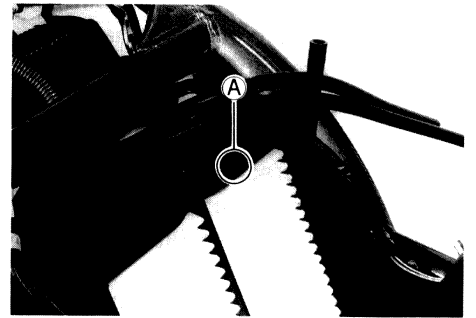
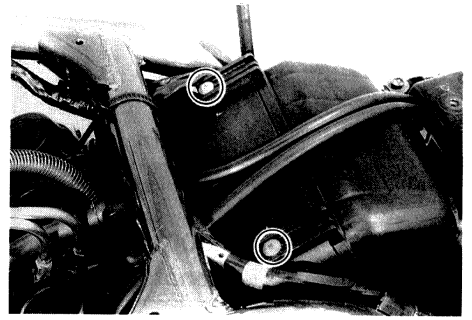
LUFTFILTERELEMENT


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

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

⚠ ACHTUNG

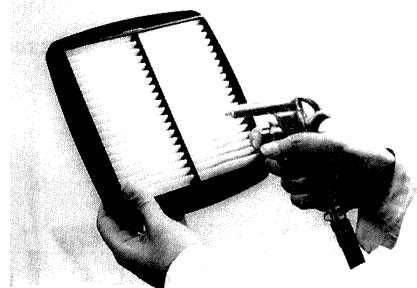
Luftdruck stets auf der Innenseite des Filterelements anwenden. Bei Luftdruck auf der Außenseite wird der Schmutz in die Poren des Filterelements gedrückt, was den Luftstrom durch das Filterelement unterbindet.



- 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 rissigen 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 Ablassstopfen entfernen und angesammeltes Wasser aus dem Ablassschlauch herauslaufen 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, Ablassschraube 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.

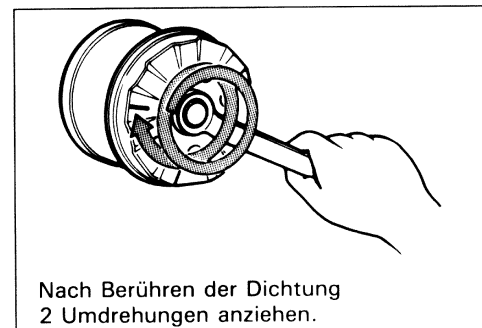
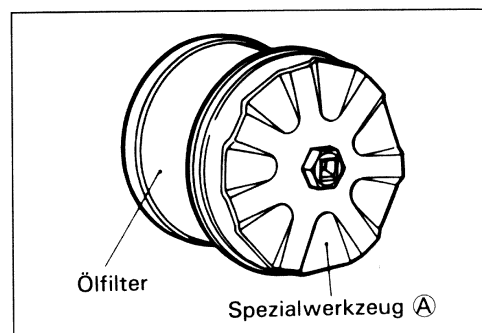
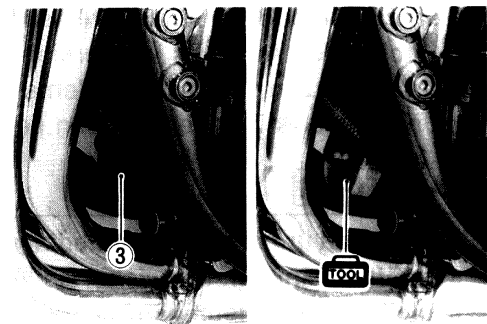
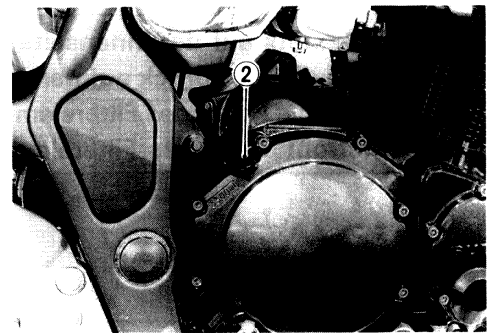
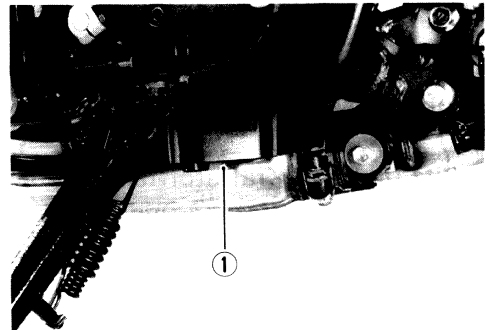
 09915-40610: Ölfilterschlüssel

HINWEIS:

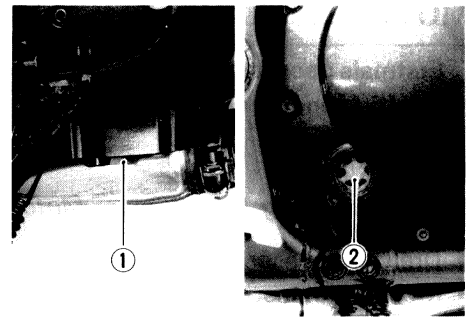
Filter mit Spezialwerkzeug richtig anziehen. Filter nie von Hand anziehen.

A ACHTUNG

Ausschließlich ORIGINAL ÖLFILTER FÜR SUZUKI MOTOR RÄDER 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.



- 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

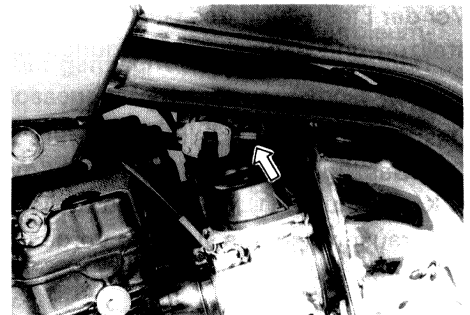
Ölwechsel: 3,3 L

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:

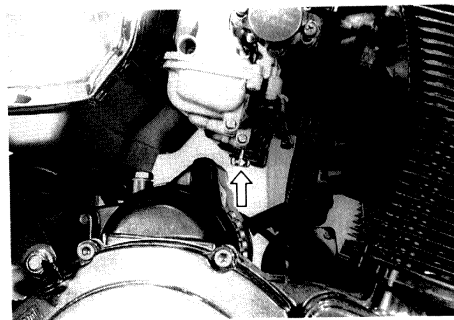
Diese Einstellung bei warmem Motor vornehmen.

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

Leerlaufdrehzahl:

1 200 \pm $\frac{100}{50}$ 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

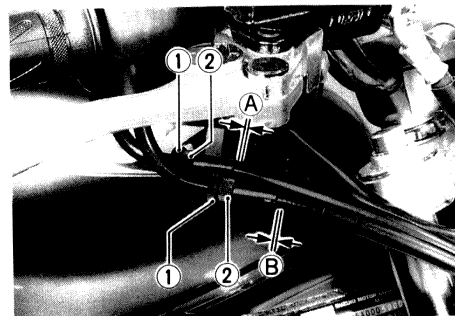
Das Spiel des Rückstellzugs (A) muß 0,5 bis 1,0 betragen. Den Gaszug nach den folgenden Anweisungen einstellen.

- Kontermutter (1) lockern und Stellschraube (2) hinein- oder herausdrehen, bis sich das vorgeschriebene Spiel ergibt.
- Stellschraube 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



⚠ 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.

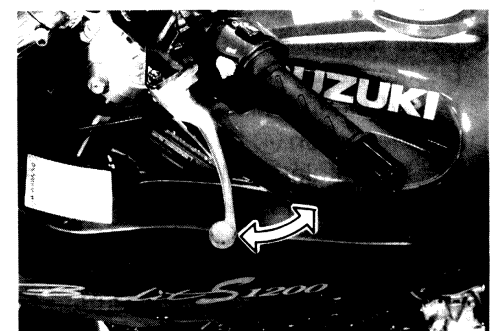
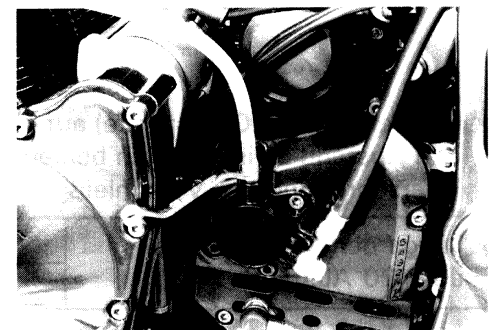


ENTLÜFTEN DES KUPPLUNGSSYSTEMS

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 Prüfenster 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 Vierteldrehung 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 abziehen. Das Reservoir mit Bremsflüssigkeit bis zur oberen Kante des Prüfensters auffüllen.

🔧 Entlüftungsventil: 8 N·m (0,8 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.

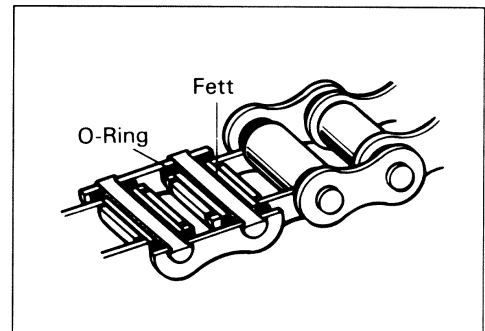
Antriebskette auf folgende mögliche Mängel ansehen (Das Motorrad auf dem Mittelständer abstellen, das Getriebe in die Neutralstellung schalten und dann das Hinterrad langsam mit der Hand drehen.):

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

Bei irgendeinem Defekt Antriebskette erneuern.

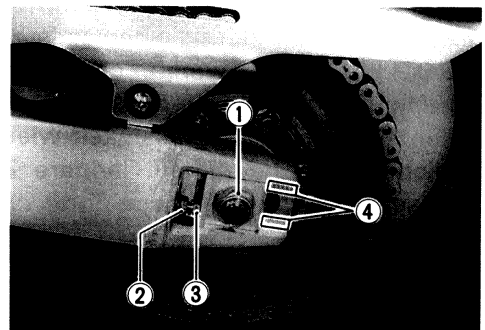
HINWEIS:

Antriebskette bei Erneuerung samt Ritzel erneuern.



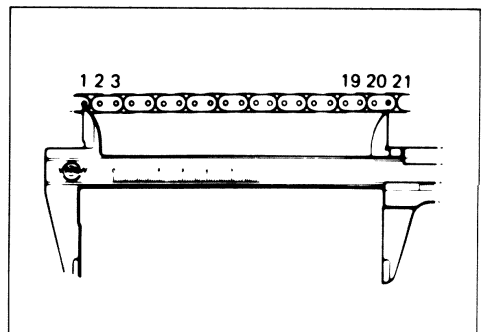
ÜBERPRÜFEN

- 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.

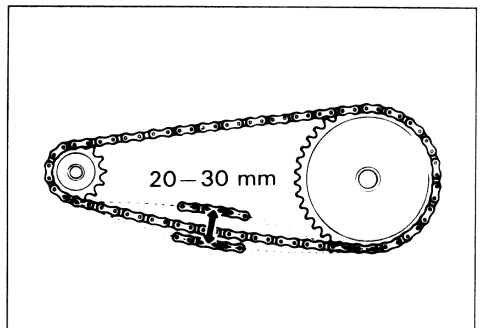
Länge der Antriebskette über 20 Abstände	Verschleißgrenze
	319,4 mm



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.

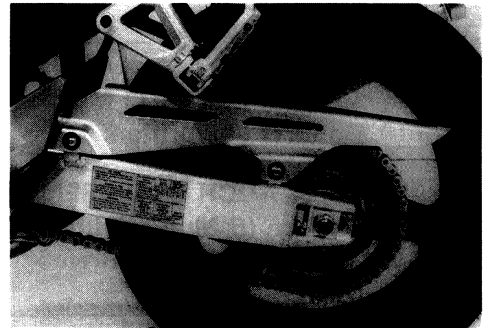
▲ ACHTUNG

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 GB50MFOZ1. SUZUKI empfiehlt als Austauschketten 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.

BREMSSFLÜSSIGKEITSSTAND

- 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.



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

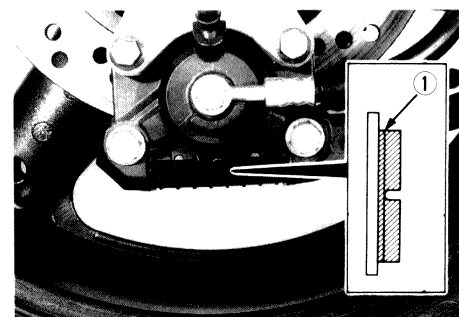
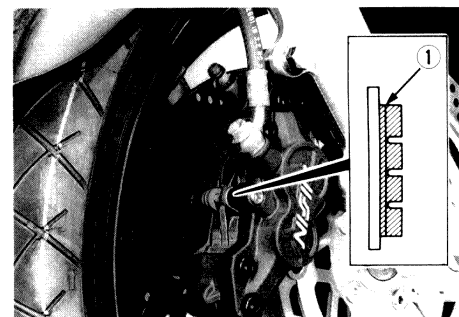
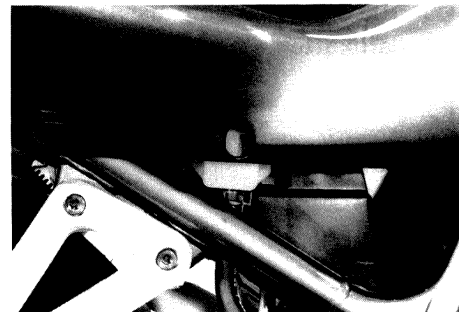
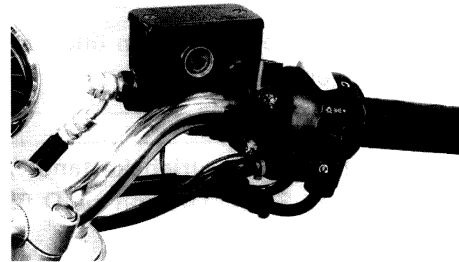
Auslaufende Bremsflüssigkeit beeinträchtigt die Fahr-sicherheit und greift lackierte Flächen sofort an. Vor jeder Fahrt Bremsschläuche und Schlauchanschlüsse auf Risse und Undichtigkeit überprüfen.

BREMSEKLÖTZE

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

⚠ ACHTUNG

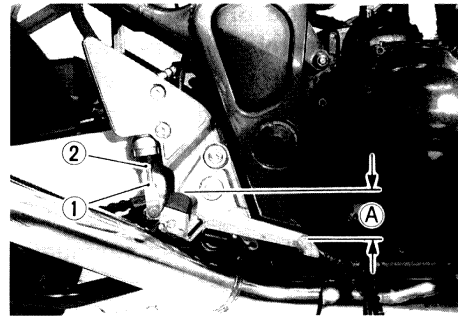
Bremsklötze als Garnitur erneuern, da sonst die Bremsleistung beeinträchtigt wird.



BREMSPEDALHÖHE

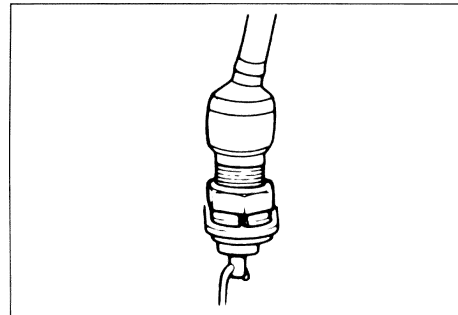
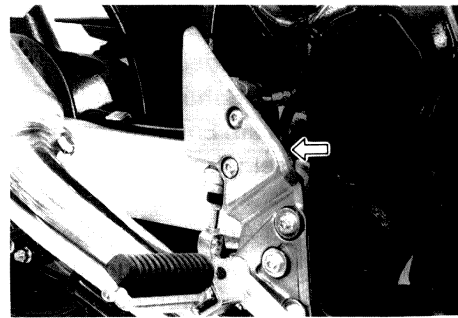
- Kontermutter ① lockern und Gestänge ② drehen, bis das Bremspedal 55 mm A unter der Oberkante der Fußraste liegt.
- Durch Wiederanziehen der Kontermutter ① Gestänge ② in der richtigen Stellung sichern.

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 Bremssattels 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 Wiederausammenbau 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 Bremssattels 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.

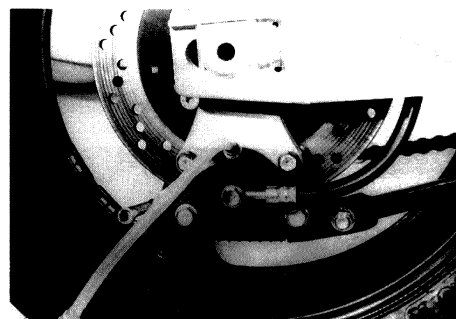
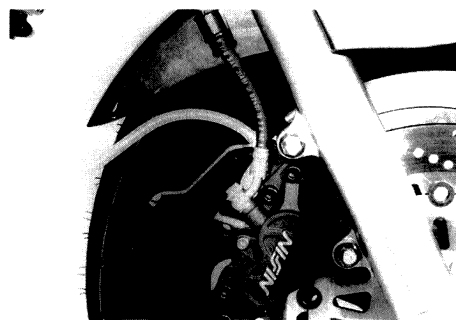
- Entlüftungsventil schließen und Schlauch abziehen. Reservoir mit Bremsflüssigkeit bis zur oberen Kante des Prüfensters auffüllen.

 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.



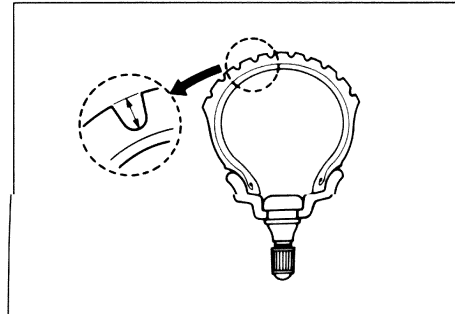
REIFEN

Alle 6 000 km (6 Monate) überprüfen.

REIFENPROFIL

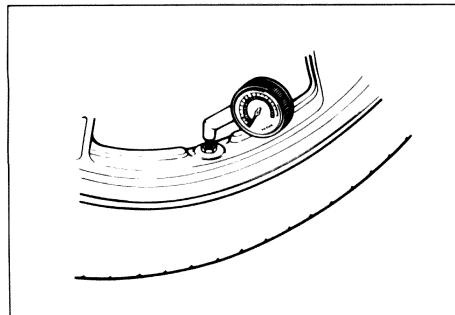
Ein Fahren der Maschine mit stark abgefahrenen Reifen verringert die Fahrstabilität und erhöht in der Folge das Gefahrmoment. Es empfiehlt sich daher dringend die Erneuerung von Reifen bei Unterschreitung folgender Profiltiefen:

**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 BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT BEIFAHNER	
	kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
VORNE	250	2,50	250	2,50
HINTEN	250	2,50	250	2,50

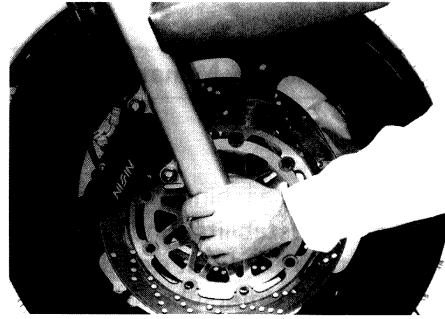
⚠ ACHTUNG

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 ausgerichtetem Rad Gleitrohre in Achsnähe fassen, nach vorne ziehen und überprüfen, ob auch kein Spiel in der Teleskopgabeleinheit vorhanden ist. Bei Spiel Lenklager einstellen. (Siehe Seite 5-33 dieser Anleitung.)



TELESKOPGABEL

Alle 12 000 km (12 Monate) überprüfen.

Teleskopgabel auf Ölundichtigkeit, 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 Ölundichtigkeit ansehen und überprüfen, ob in der Schwingeneinheit auch kein Spiel vorhanden ist.

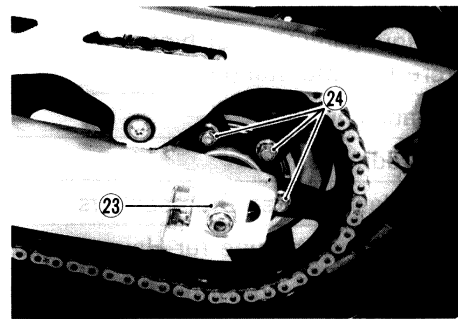
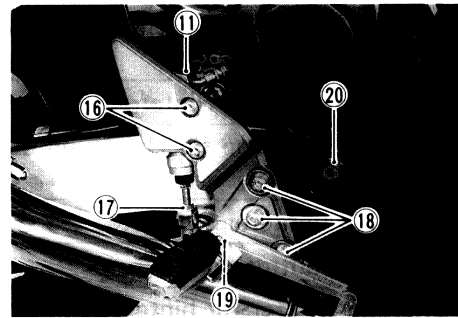
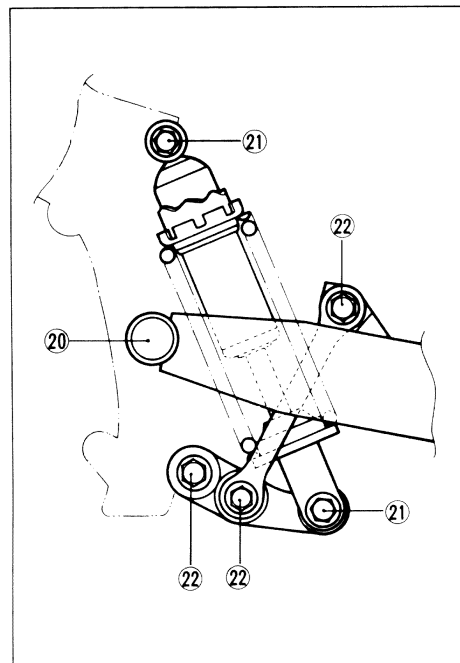
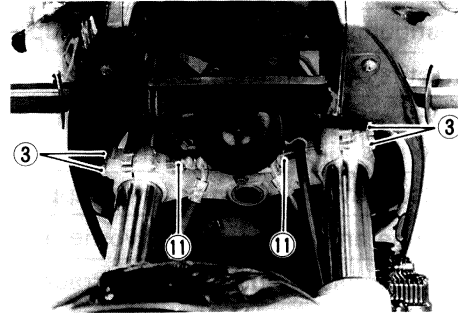
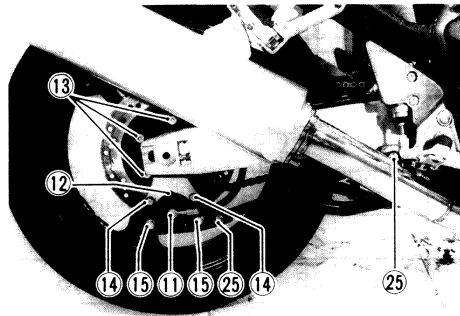
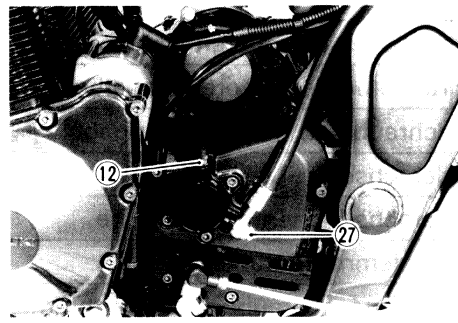
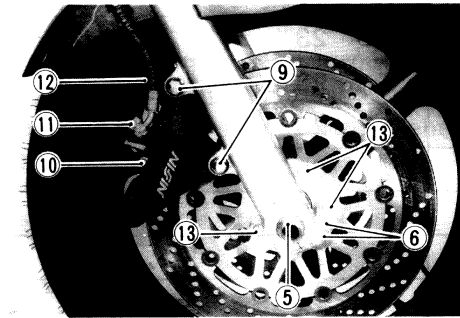
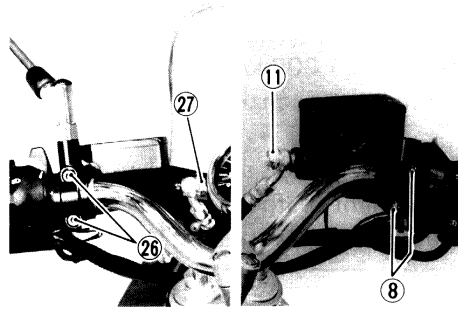
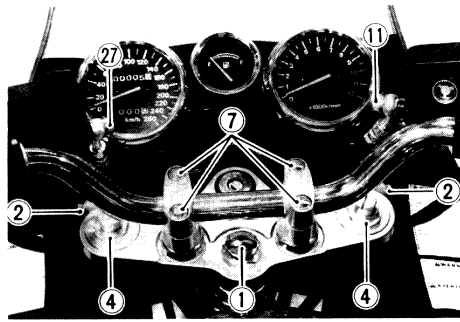
FAHRGESTELLSCHRAUBEN UND -MUTTERN

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 sich 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 (Bremsse 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 Fußraste	23	2,3
⑲ Schraube an vorderer Fußraste	39	3,9
⑳ Schwingachsmutter	100	10,0
㉑ Befestigungsmutter für hinteres Federbein (oben und unten)	50	5,0
㉒ Befestigungsmutter für hinteren Dämpferhebel/ 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

2-19 PERIODISCHE WARTUNG



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. Protokolle 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 schlecht
- * 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 also 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 KOMPRESSIIONSTESTS


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 abnehmen.
- 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: Vorsatz

ÜBERPRÜFUNG DES ÖLDRUCKS

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

ÖLDRUCK

Über 300 kPa (3,0 kg/cm²) Unter 600 kPa (6,0 kg/cm²)	bei 3 000 UpM, Öltemperatur bei 60°C
---	---

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

NIEDRIGER ÖLDRUCK

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

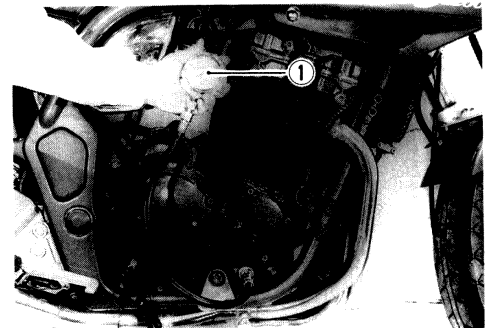
HOHER ÖLDRUCK

- * 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.).
- 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 eingebauten Drehzahlmesser) auf 3 000 UpM erhöhen und Öldruckmesser ablesen.



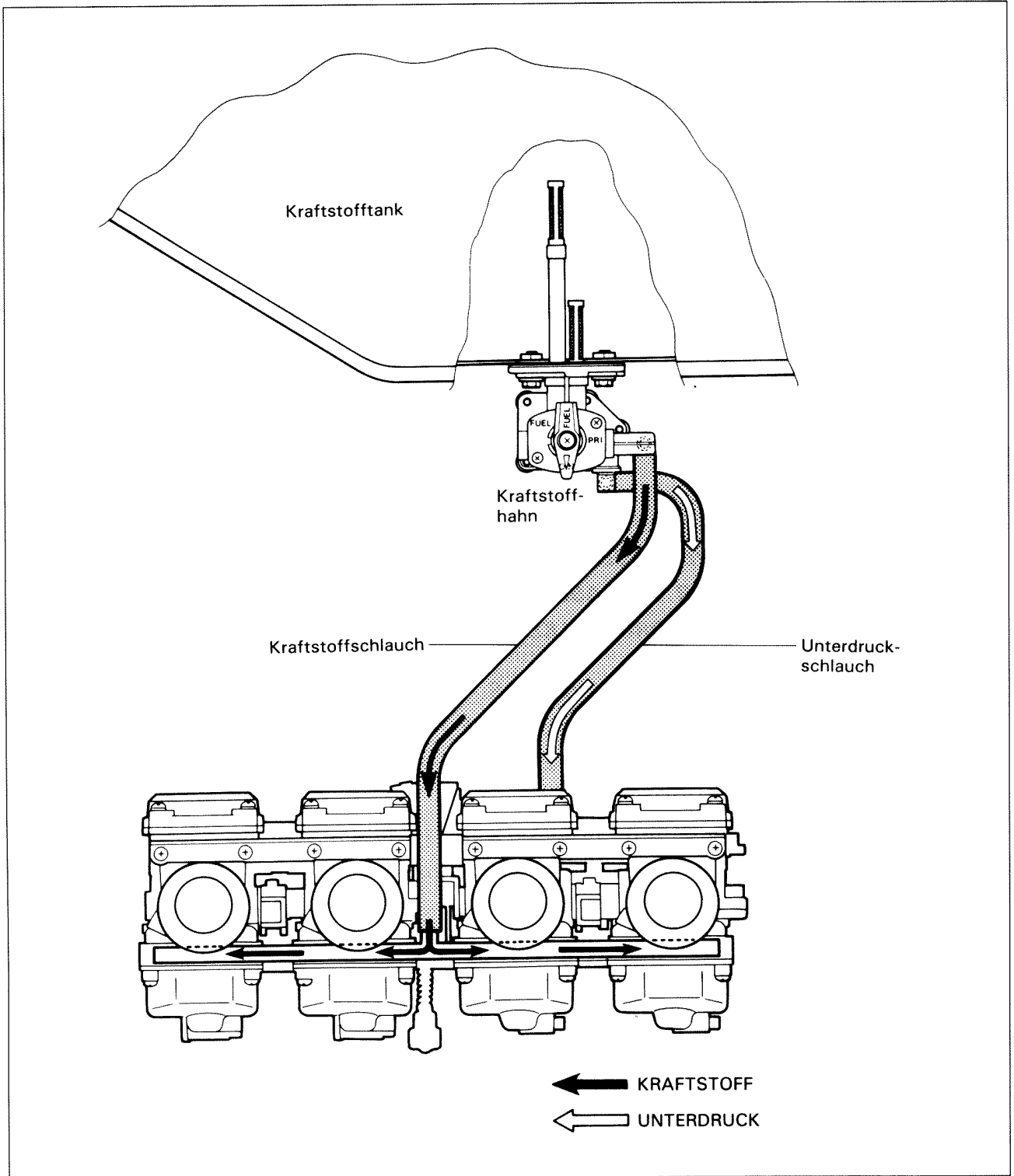
- TOOL** 09915-74510: Öldruckmesser
- 09915-74540: Anschlußstück
- 09915-77330: Messer (für Hochdruck)

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
ÖLSUMPFILTER	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

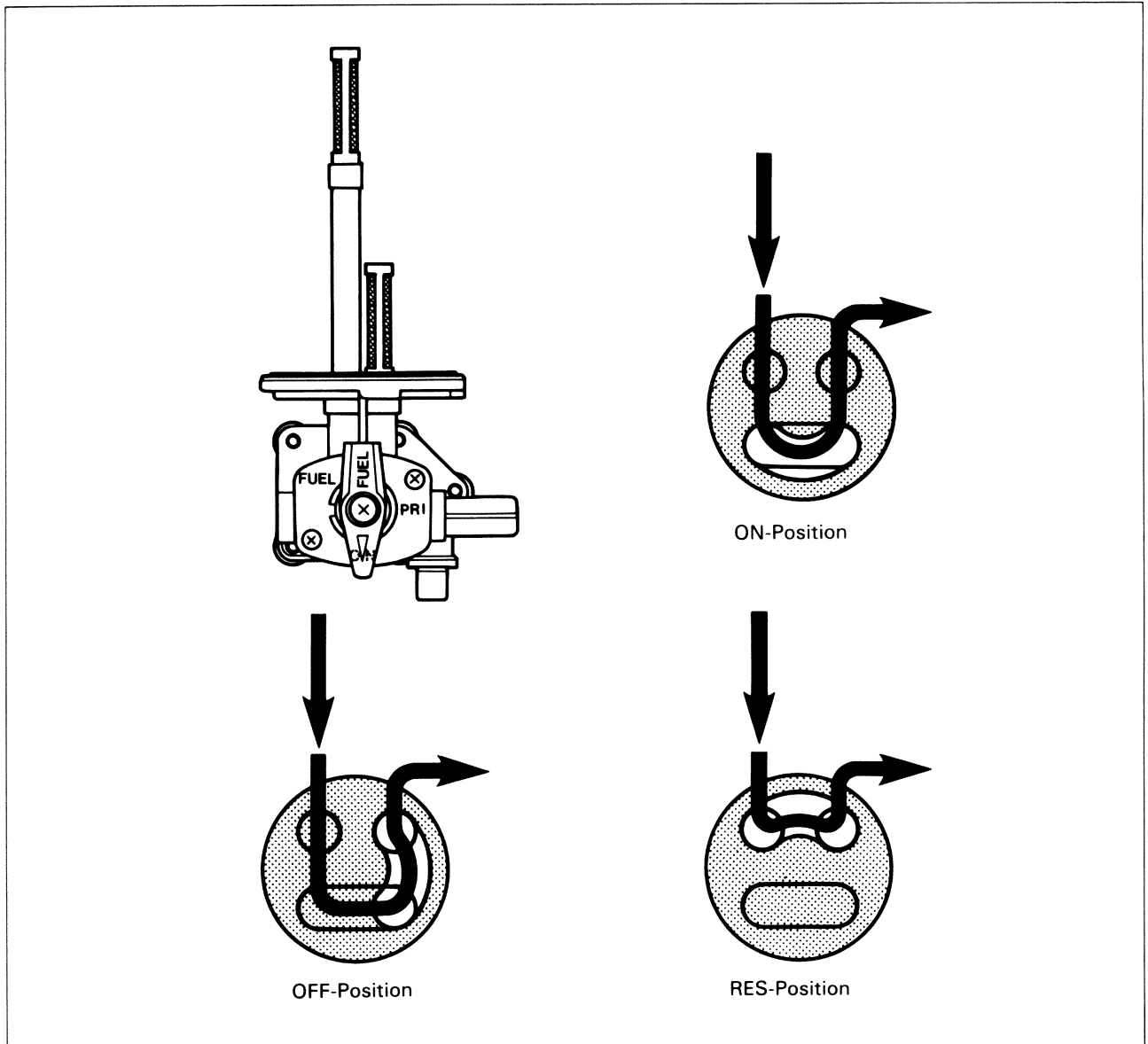
Wenn der Anlasser gedreht wird, entsteht in der Verbrennungskammer ein Unterdruck. Dieser Unterdruck beaufschlagt die Membran des Kraftstoffhahns über einen Unterdruckschlauch und eine im Lufttrichter befindliche Bohrung. In diesem Betriebszustand erhöht sich der Unterdruck hinter der Membran des Kraftstoffhahns, 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.

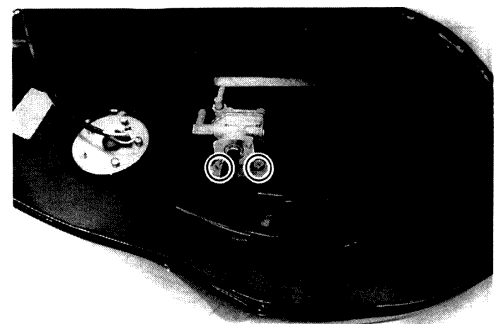


AUSBAU DES KRAFTSTOFFHAHNS/ KRAFTSTOFFFILTERS

- 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.

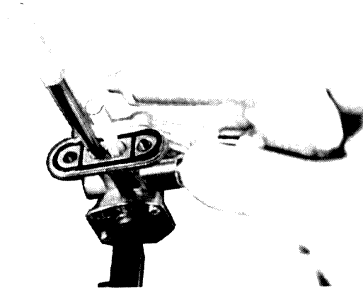
⚠ WARNUNG

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



ÜBERPRÜFUNG UND REINIGUNG

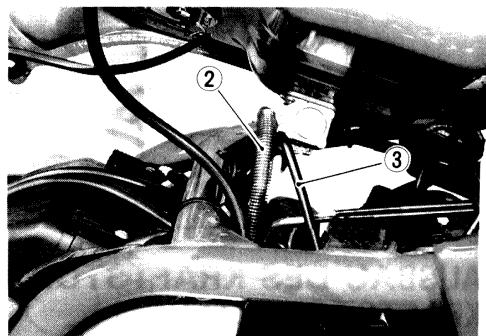
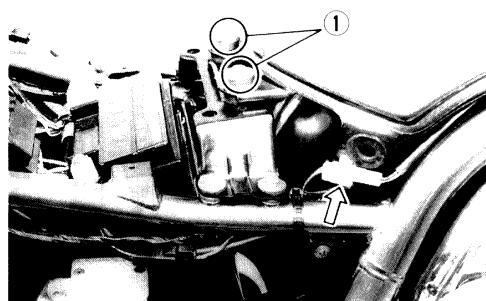
Wenn der Kraftstofffilter durch Ablagerungen und Rost verschmutzt ist, kann kein einwandfreier Kraftstoff-Durchfluß erfolgen, was eine reduzierte Motorleistung zur Folge haben könnte. Der Kraftstofffilter kann mit Druckluft gereinigt werden.



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 Kraftstoffanzeigen-Kabels abziehen.
- Den Kraftstofftank nach hinten schieben, dann anheben; nun den Kraftstoffschlauch ② und den Unterdruckschlauch ③ vom Kraftstoffhahn abziehen.
- Den Kraftstofftank abnehmen.

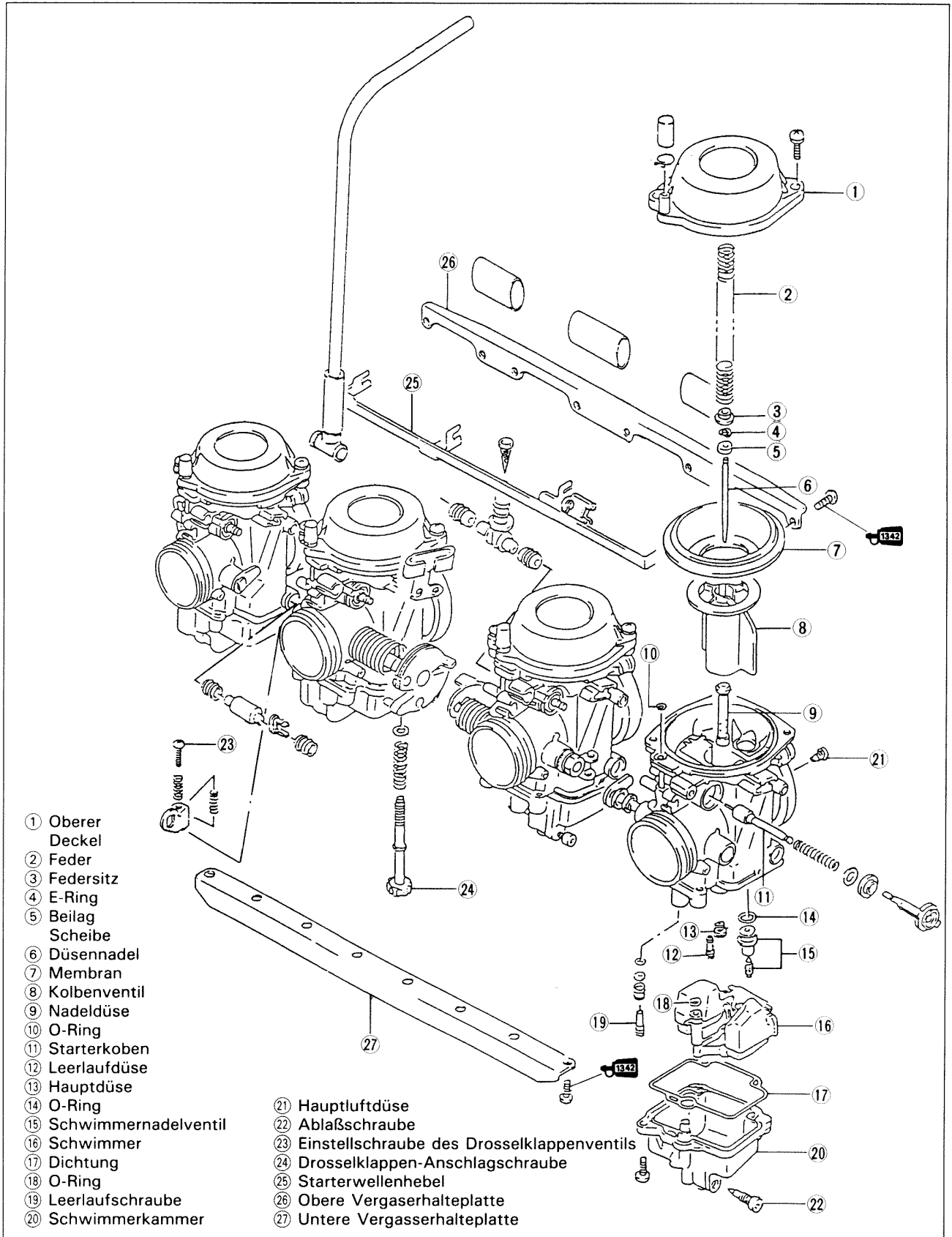


⚠ WARNUNG

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 (J.N.)	5D76 (4)	5D55 (2)	5D76 (4)
Nadeldüse (N.J.)	O-8	←	←
Gasschieber (Th.V.)	# 120	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	37,5	←	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG (1- $\frac{3}{4}$ Umdrehun- gen heraus)	←	←
Gaszugspiel (Öffner-Seilzugs)	0,5–1,0 mm	←	←

E-02: England

E-18: Switzerland

E-25: Niederlande

E-37: Brasilien

E-04: Frankreich

E-22: Deutschland

E-28: Kanada

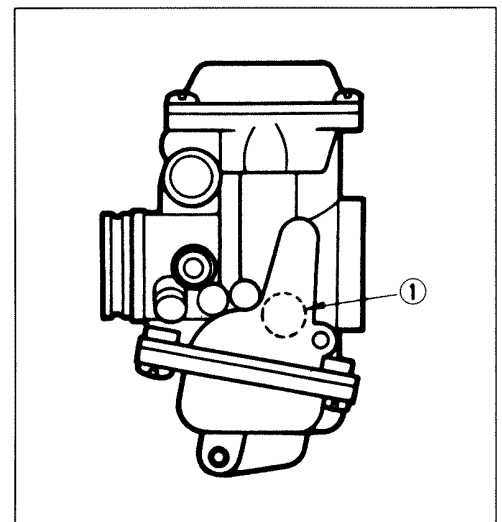
E-17: Schweden

E-24: Australien

E-34: Italien

LAGER DER KENNUMMER

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

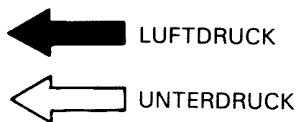
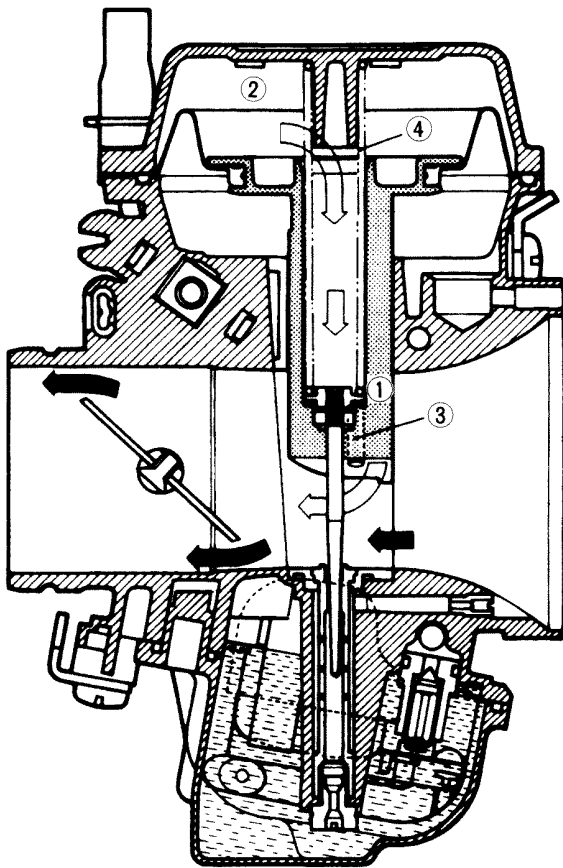


ARBEITSWEISE VON MEMBRAN UND KOLBEN

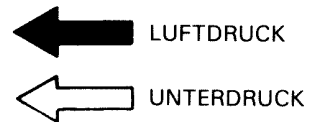
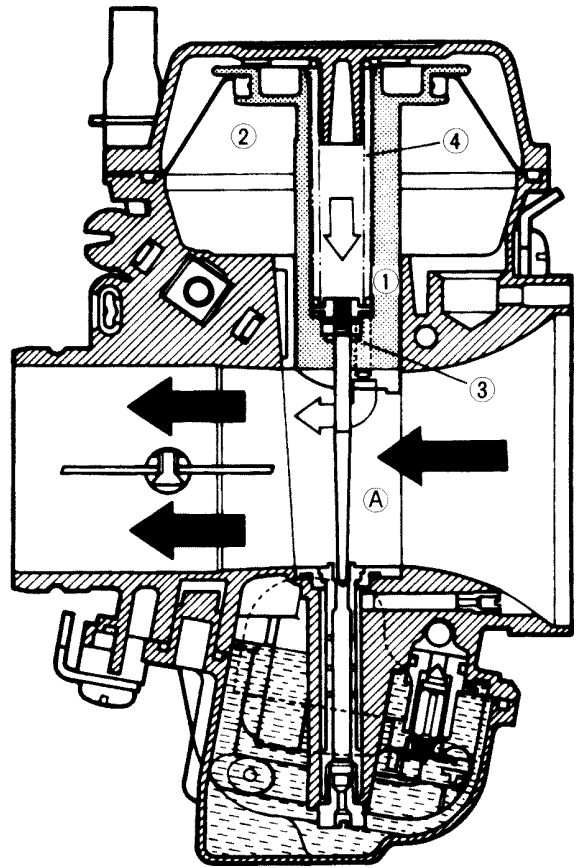
Bei diesem Vergaser handelt es sich um einen Vergaser mit verstellbarem Venturi-Rohr, bei dem der Querschnitt je nach dem Unterdruck auf der Ausströmseite des Venturi-Rohrs (A) durch das Kolbenventil (1) automatisch vergrößert bzw. verkleinert wird. Der Unterdruck kommt ein zwei Öffnung (3) im Kolbenventil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

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 Kraftstoffzerstäubung und ein optimales Mischungsverhältnis Kraftstoff/Luft bewirkt.

KOLBENVENTIL UNTEN

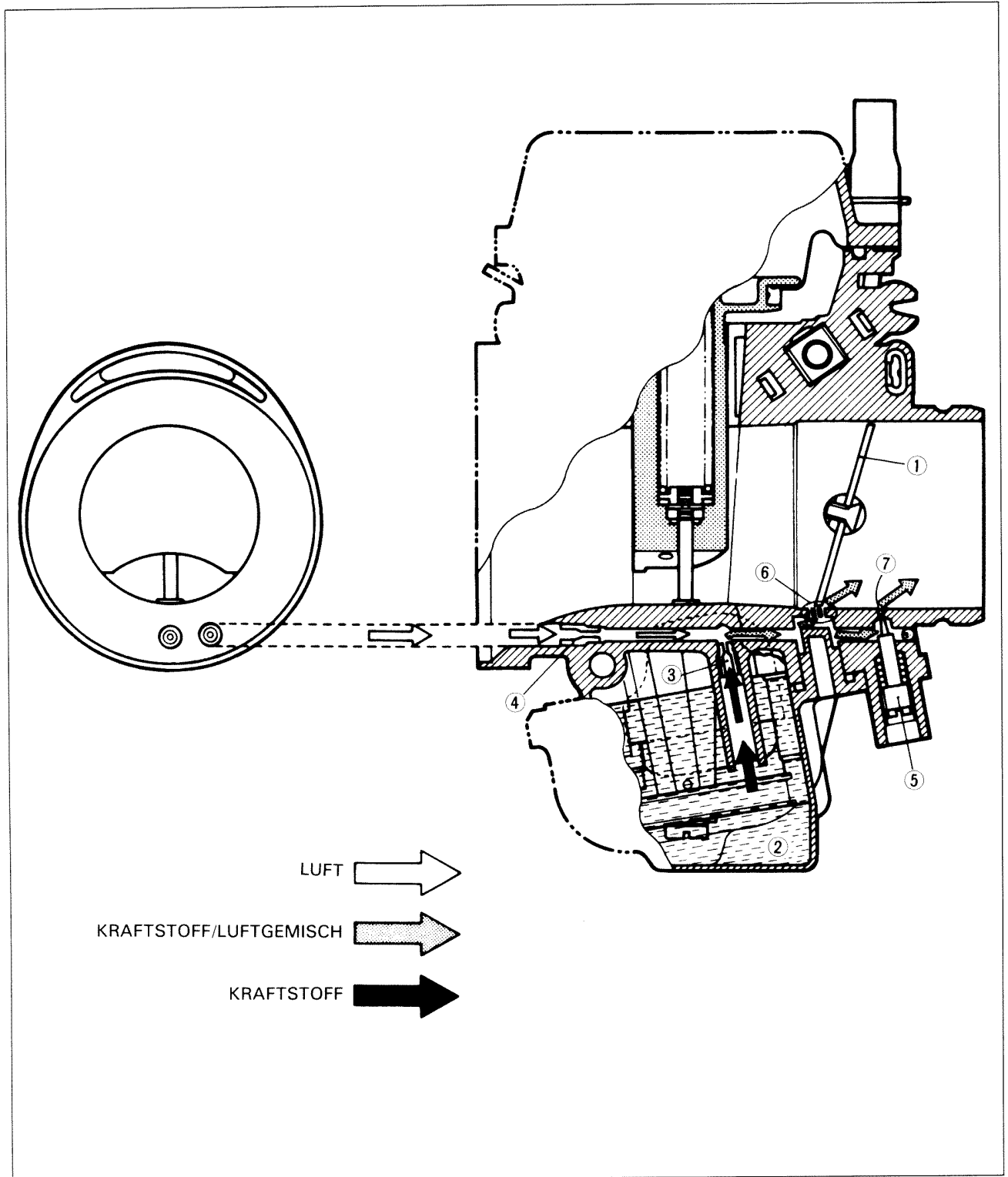


KOLBENVENTIL OBEN



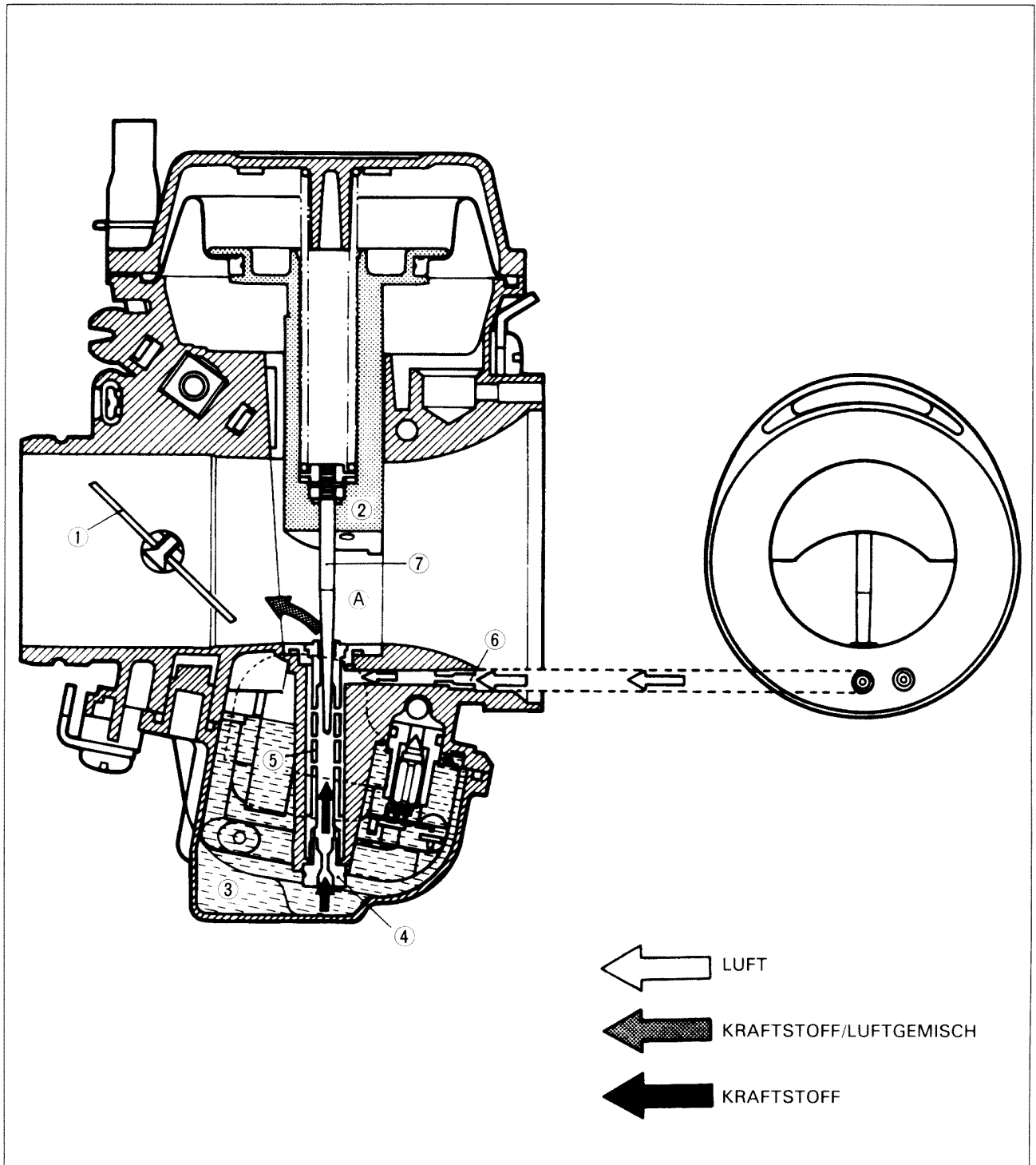
TEILLASTSYSTEM

Dieses System übernimmt die Kraftstoffversorgung des Motor bei geschlossenem oder leicht geöffnetem Gasschieber ①. Die Leerlaufdüse ③ reguliert den Kraftstoff von der Schwimmerkammer ② und mischt ihn mit der durch die Leerlaufdüse ④ kommenden Luft. Dieses angereicherte Gemisch steigt durch das Gemischrohr zur Leerlaufschraube 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.



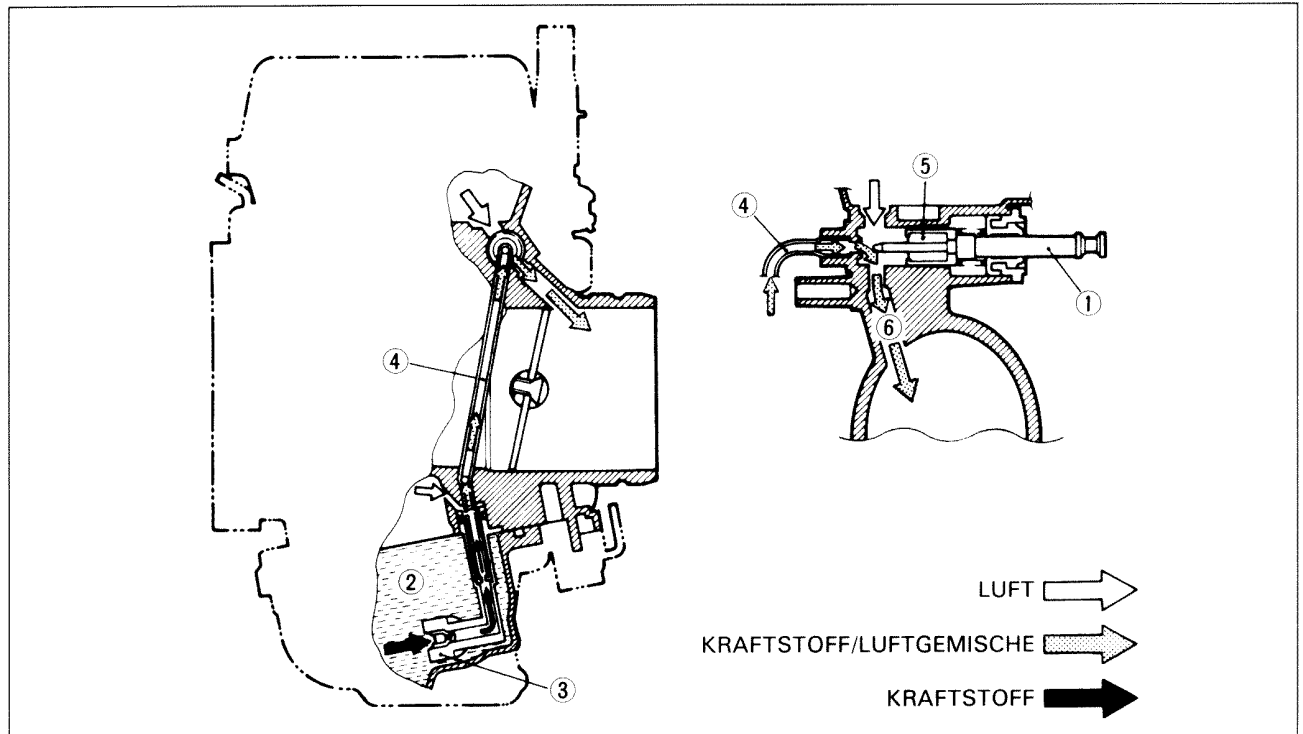
STARTERSYSTEM (GEMISCHNREICHERUNG)

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 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 gesprüht wird.

HINWEIS:

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

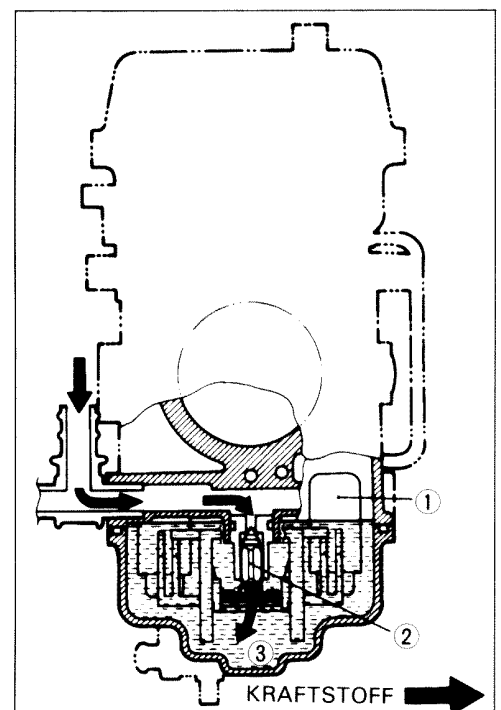


SCHWIMMERSYSTEM

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

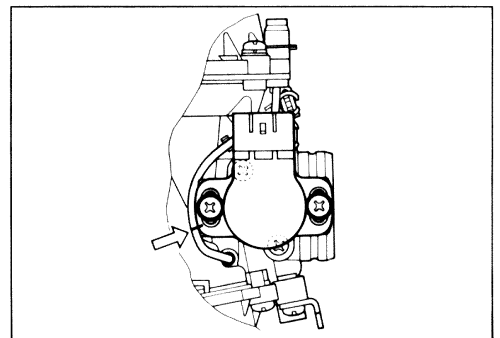
Vor der Zerlegung des Vergasers einen sauberen und gut beleuchteten Arbeitsbereich vorbereiten, in dem die Komponenten übersichtlich angeordnet und nicht verlorengehen können. Anhand der Vergaser-Diagramme im Werkstatt-handbuch sich mit der Lage aller Teile sowie der Kraftstoffkanäle und Passagen im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

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

⚠ ACHTUNG

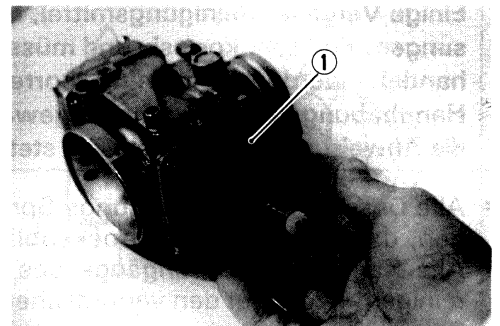
Vor der Zerlegung des Vergasers die werkseitig genau voreingestellte Originalstellung des Drosselklappenpositions-Sensors mit Farbe oder einer Einkerbung markieren.

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



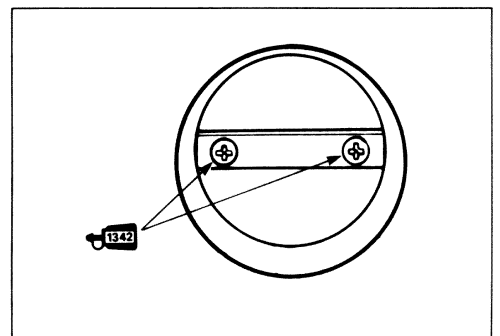
⚠ ACHTUNG

Das Vergasergehäuse darf bei noch eingebauter 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 Modell E-18)

- Eine 1/8''-Bohrereinsatz mit einem Bohrer-Anschlag zum Herausnehmen des Leerlaufschrauben-Stopfens verwenden. Der Bohrer-Anschlag ist auf 6 mm vom Ende des Bohrereinsatzes 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 hineingedreht werden kann.
- Die Leerlaufschraube ① zusammen mit der Feder, der Unterlegscheibe und dem O-Ring herausnehmen.

REINIGUNG DES VERGASERS

⚠ WARNUNG

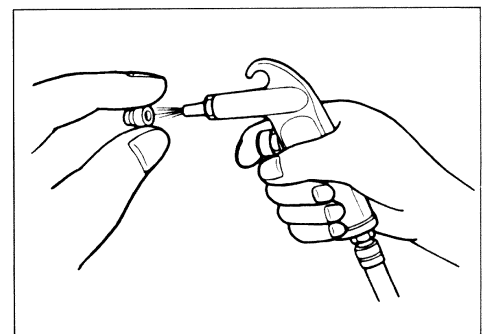
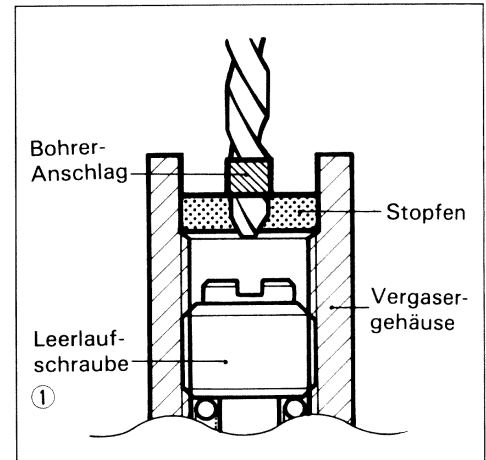
Einige Vergaser-Reinigungsmittel, besonders Tauchlösungen, sind sehr korrosiv und müssen mit Vorsicht behandelt werden. Um eine korrekte Verwendung, Handhabung und Lagerung zu gewährleisten, müssen die Anweisungen des Herstellers stets beachtet werden.

- 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 Dichtringen und Dichtungen zusammenzubauen.




ÜBERPRÜFUNG DER VERGASERDÜSEN

Folgende Punkte auf Beschädigung bzw. Verstopfung überprüfen:

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

ÜBERPRÜFUNG DES DROSSELKLAPPENPOSITIONS-SENSORS

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

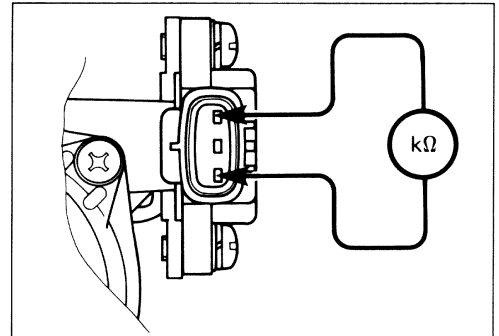
 **09900-25002: Taschenprüfer**

 **Einstellung des Wahlschalters: Bereich $\times 1\text{k}\Omega$**

Widerstand des Drosselklappenpositions-Sensors: $3,5\text{--}6,5\text{ k}\Omega$

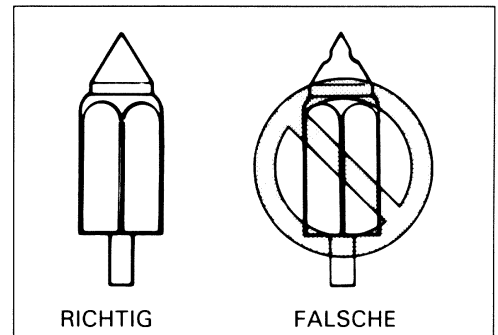
HINWEIS:

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 Schwimmerkammer. Schwimmerkammer und Schwimmerteile mit Benzin reinigen. Ist die Nadel abgenutzt (siehe abb.), Nadel samt Ventilsitz erneuern. Kraftstoffkanal der Mischkammer mit Druckluft reinigen.

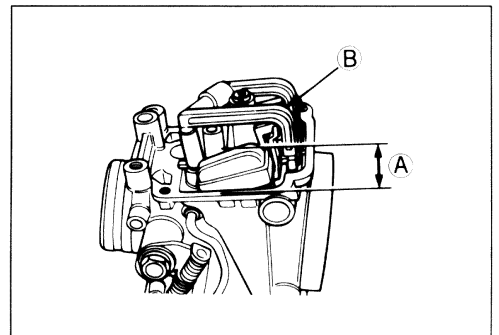


EINSTELLUNG DER SCHWIMMERHÖHE

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: $14,6 \pm 1,0\text{ mm}$**

 **09900-20102: Schublehre**



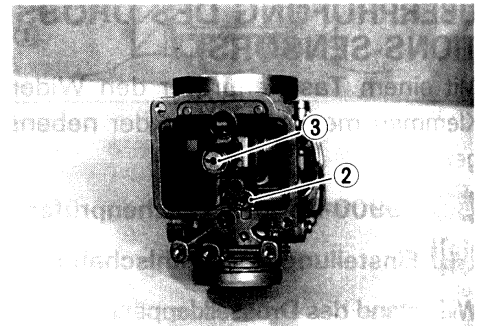
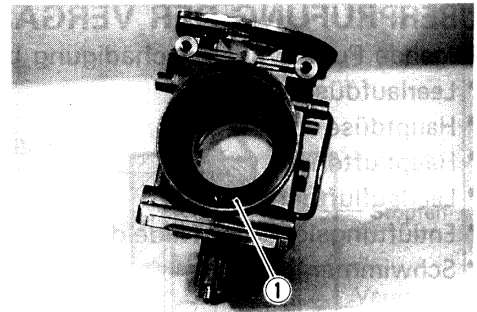
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

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

LEERLAUFLUFTDÜSE, LEERLAUFDÜSE UND HAUPTDÜSE

- Die Leerlaufdüse ①, Leerlaufdüse ② und die Hauptdüse ③ mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

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

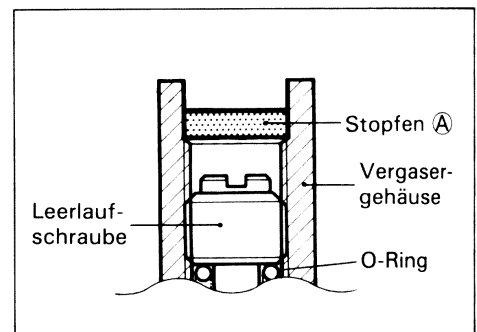


LEERLAUFSCHRAUBE

- Nach der Reinigung des Vergasers die Leerlaufschraube wieder in ihre Originalposition anbringen; hierzu die Schraube eindrehen, bis sie leicht aufsitzt, dann um die beim Ausbau notierte Anzahl von Umdrehungen zurückdrehen.
- Einen neuen Stopfen ① mit Hilfe eines Körners einschlagen. (Für Modell E-18.)

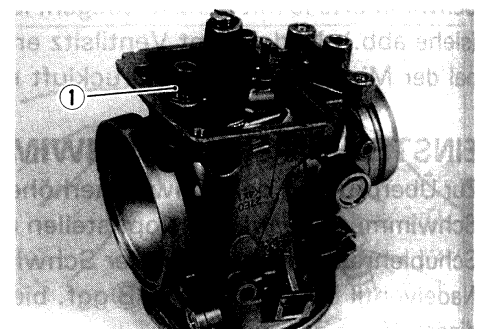
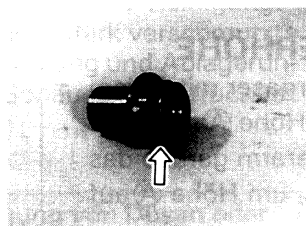
⚠ ACHTUNG

Den O-Ring durch ein Neuteil ersetzen.



VENTILSITZ UND NADELVENTIL

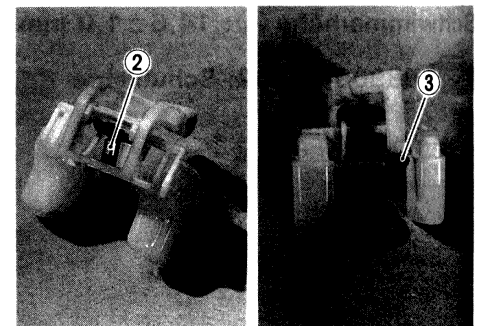
- Den Ventilsitz ① einpressen.



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

⚠ ACHTUNG

Die O-Ringe durch Neuteile ersetzen.



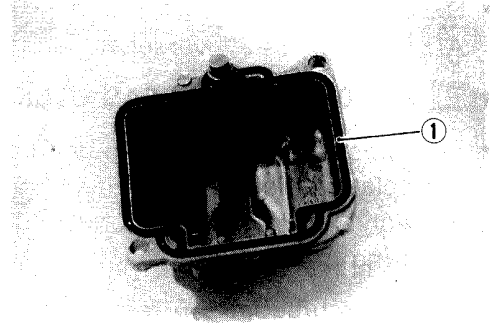
SCHWIMMERKAMMER

- 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)

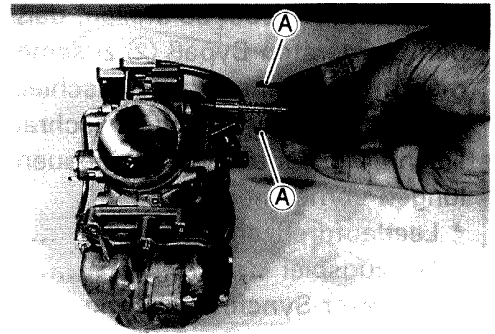
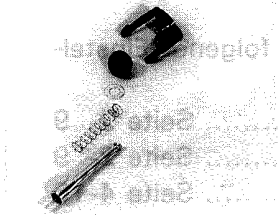
▲ ACHTUNG

Den O-Ring durch ein Neuteil ersetzen.



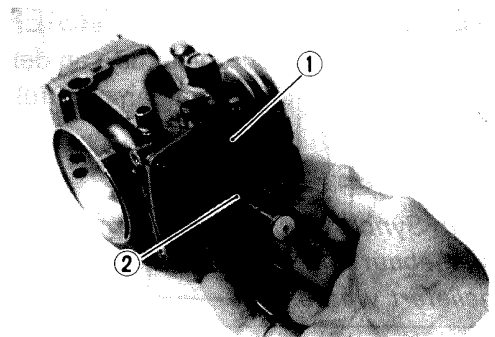
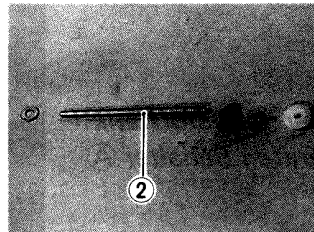
STARTERKOLBEN

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



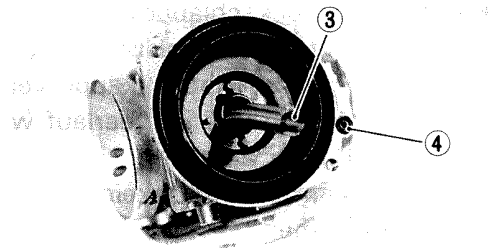
DÜSENNADEL, KOLBENVENTIL UND MEMBRAN

- 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.

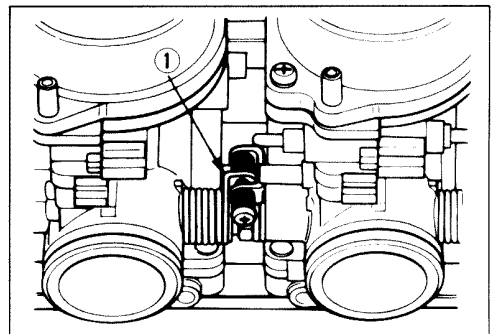
U Schraube des oberen Deckels: 3,5 N·m (0,35 kg·m)



- 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.



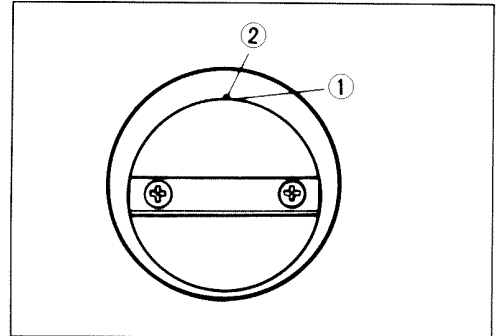
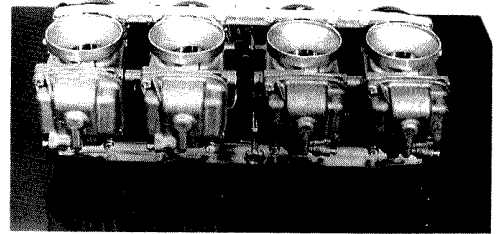
- Die Schrauben der oberen und unteren Platte mit THREAD LOCK "1342" versehen.

1342 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.

U 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

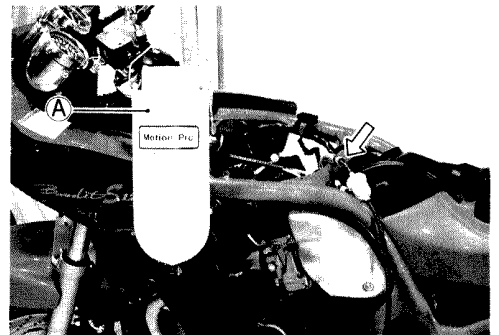


VERGASER-SYNCHRONISIERUNG

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

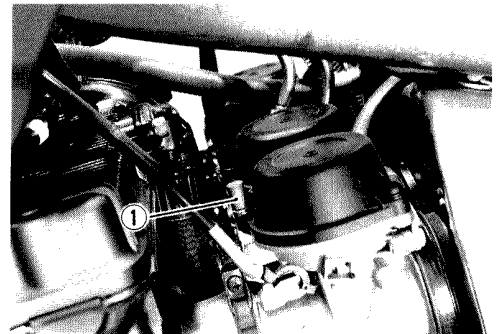
HINWEIS:

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

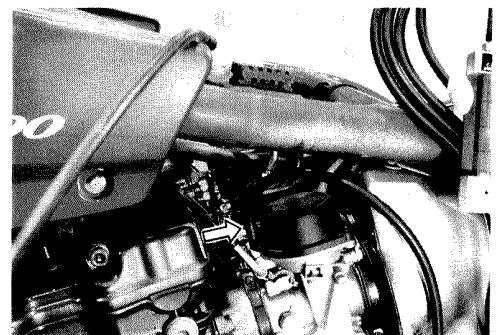


EICHEN DER MESSABSCHNITTE

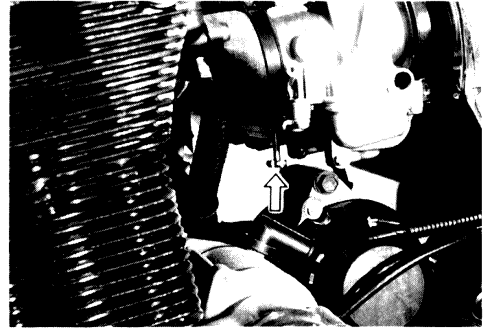
- Den Unterdruckschlauch vom Vergaser Nr.3 abziehen, dann die Unterdruck-Einlaßöffnung des Vergasers Nr.3 mit einer geeigneten Abdeckkappe verschließen.
 - Motor anlassen und im Leerlauf warmlaufen lassen.
 - Warmen Motor abstellen.
 - Kappe ① am Unterdruckeinlaß von Vergaser Nr.1 oder Nr.4 abnehmen.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



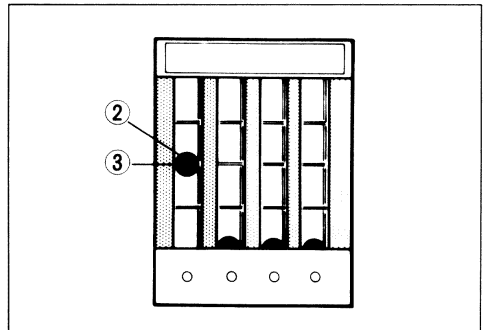
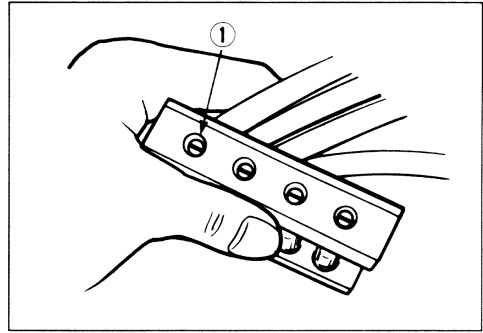
TOOL 09913-13121: Vergaserausgleicher



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

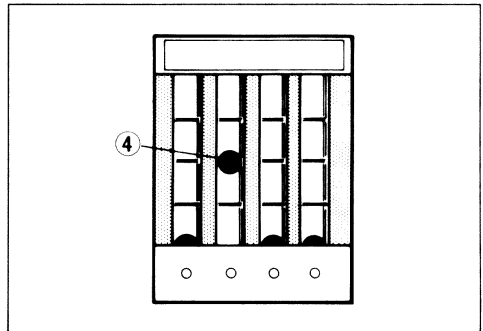


- Luftschraube ① am Meßgerät so drehen, daß der Unterdruck im Röhrchen dieses Schlauchs die Stahlkugel ② im Röhrchen zur Mittellinie ③ bringt.



- 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.

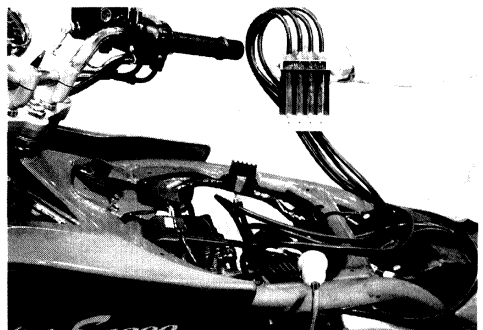
Das Ausgleichermeßgerät ist nun zum Ausgleichen der Vergaser bereit.



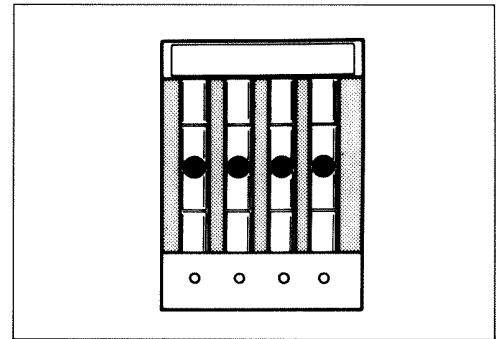
VERGASER-SYNCHRONISIERUNG

Um die Drosselklappenventile der Vergaser zu synchronisieren, sind alle Abdeckkappen der Anschlußnippel von jedem Vergaser abnehmen. Die Schläuche des Ausgleichermeßgeräts 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 Röhrrchen 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:

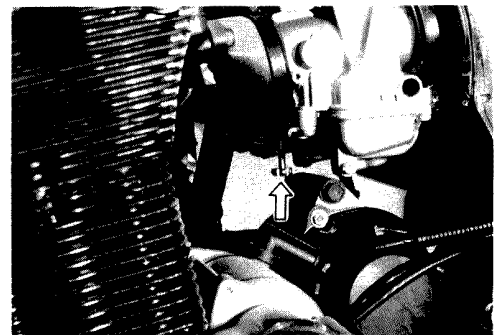
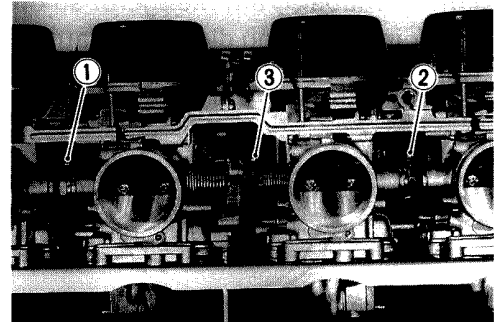


- Die Schläuch des Ausgleichmeßgeräts von den Vergaser-Anschlußnippeln abnehmen, dann die Abdeckkappen und den Unterdruckschlauch wieder anbringen.
- Nach Abschluß der Vergaser-Synchronisierung die Leerlaufdrehzahl mit Hilfe eines Drehzahlmessers auf einen Wert zwischen 1 100 und 1 300 UpM durch Drehen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

Leerlaufdrehzahl:

1 200 \pm $\frac{100}{50}$ UpM Für Modell E-18

1 200 \pm 100 UpM Für Sonstige Modelle



SCHMIERSYSTEM

ÖLDRUCK

Siehe Seite 2-21.

ÖLFILTER

Siehe Seite 2-7.

ÖLSUMPFILTER

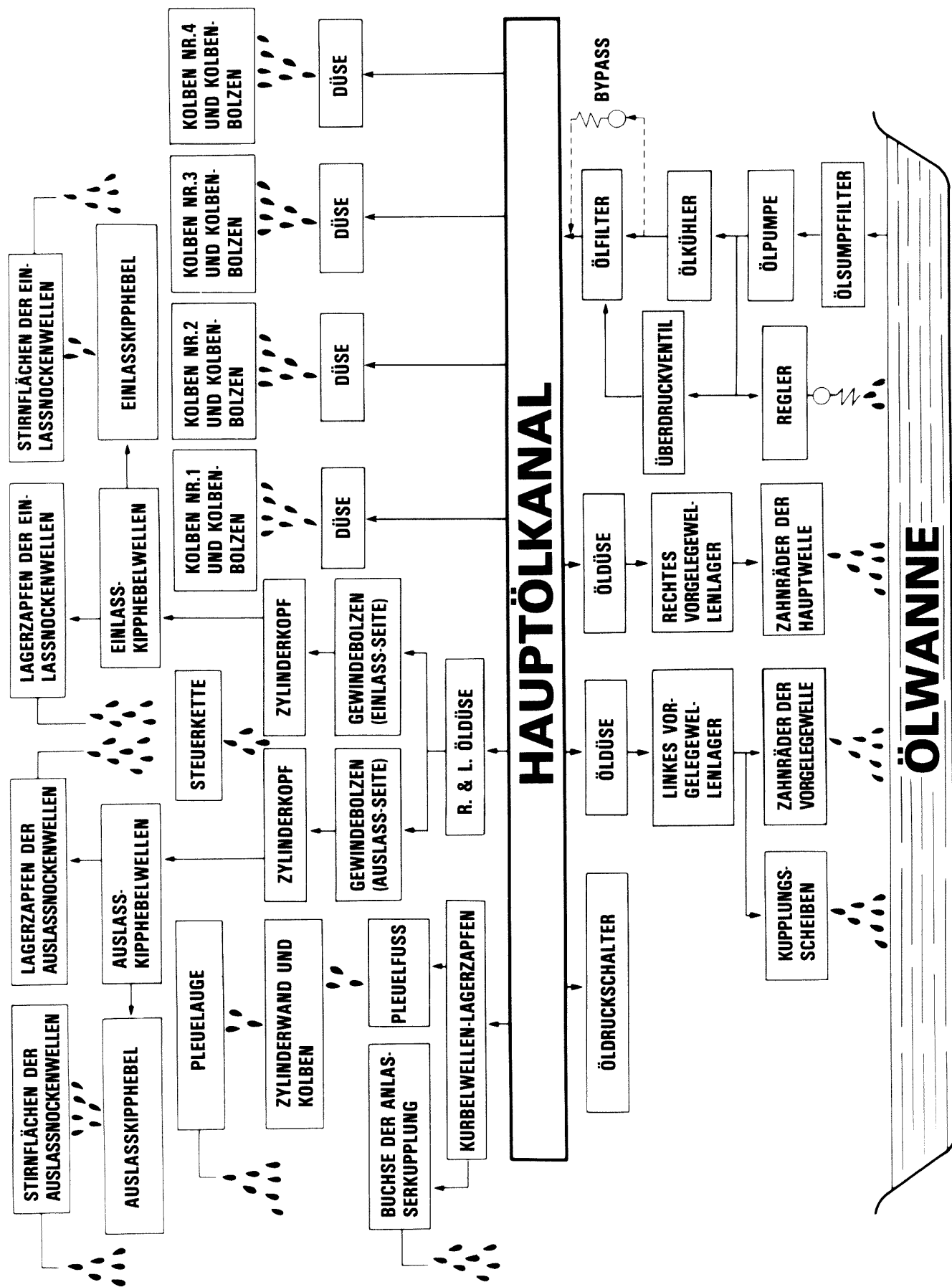
Beim Auswaschen der Ölwanne sich vergewissern, daß der Ölsumpffilter nicht gerissen ist; dieser Filter ist in regelmäßigen ebenfalls zu reinigen.

▲ ACHTUNG

Zur Vermeidung von Ölundichtigkeit Dichtung an der Ölwanne erneuern.

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

SCHEMA DES MOTORSCHMIERSYSTEMS



MOTORSCHMIERSYSTEM

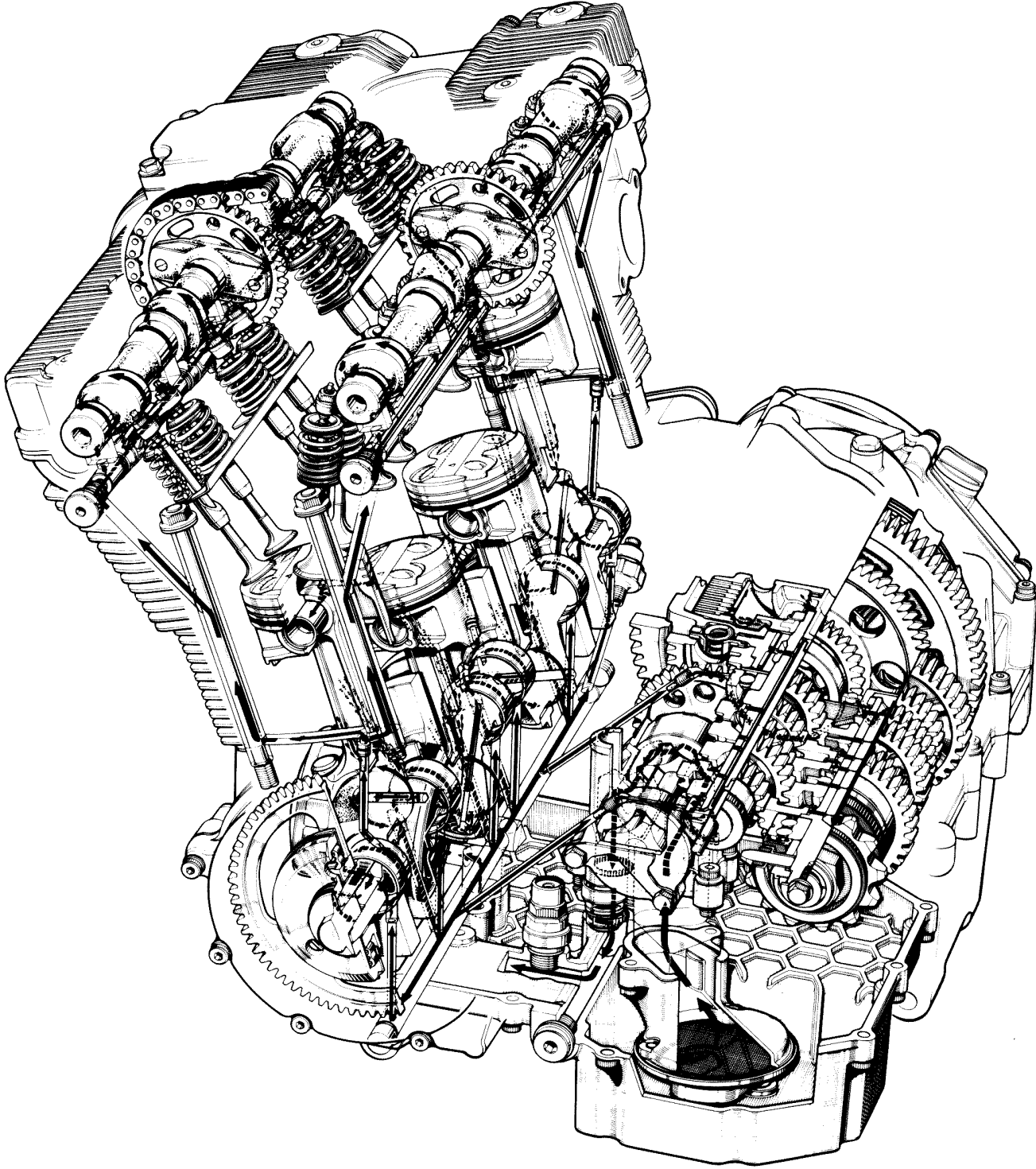
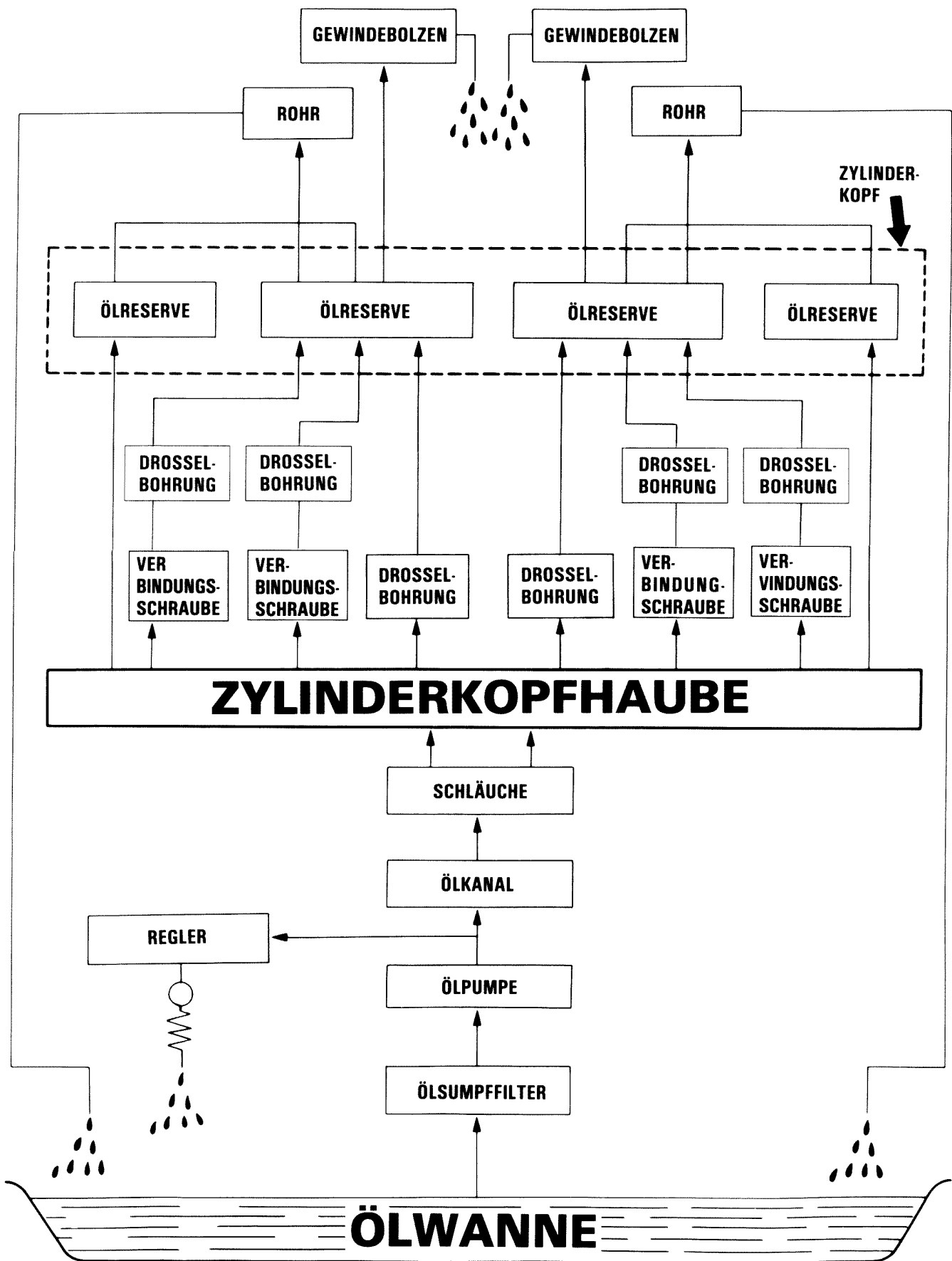
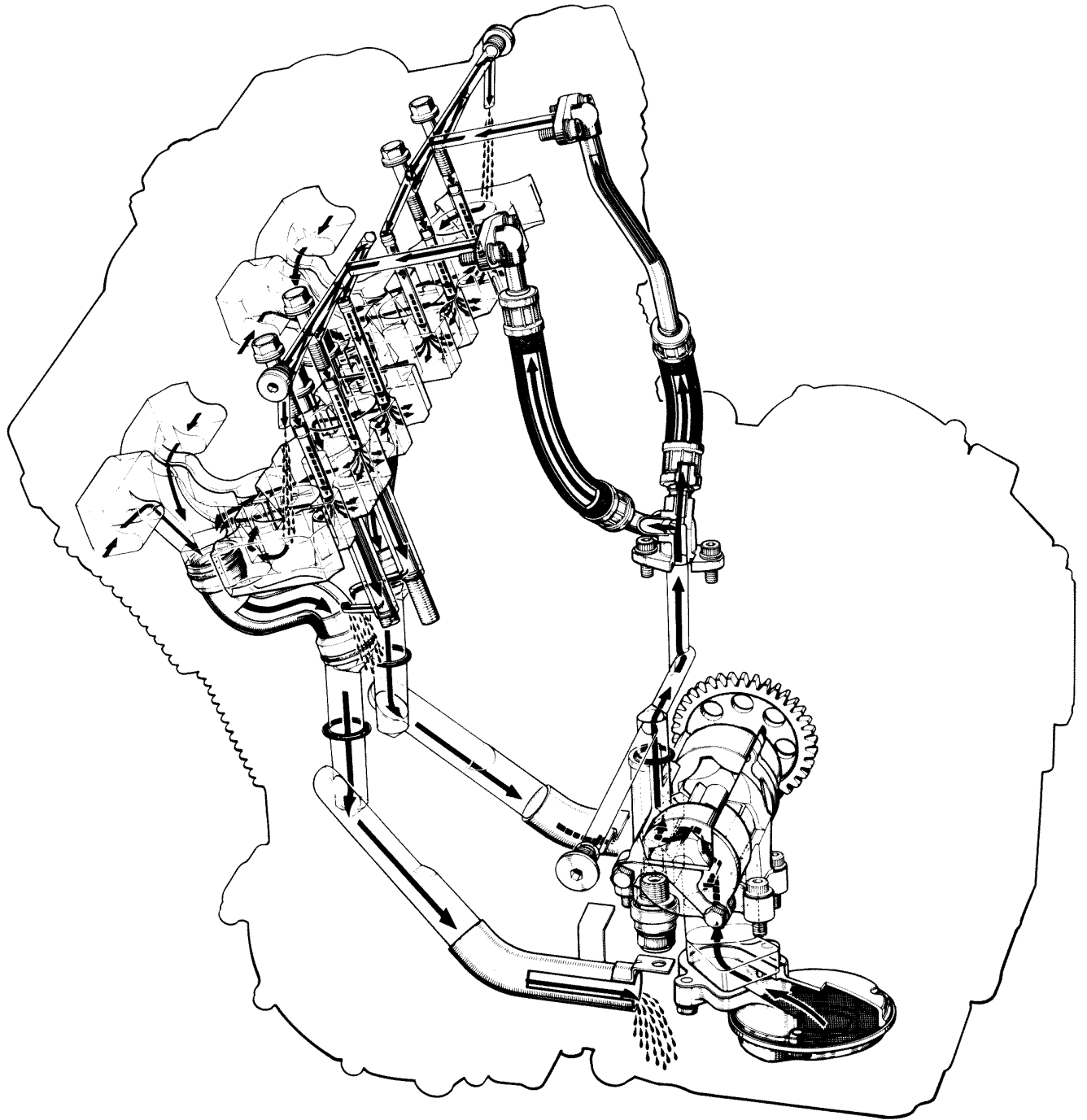


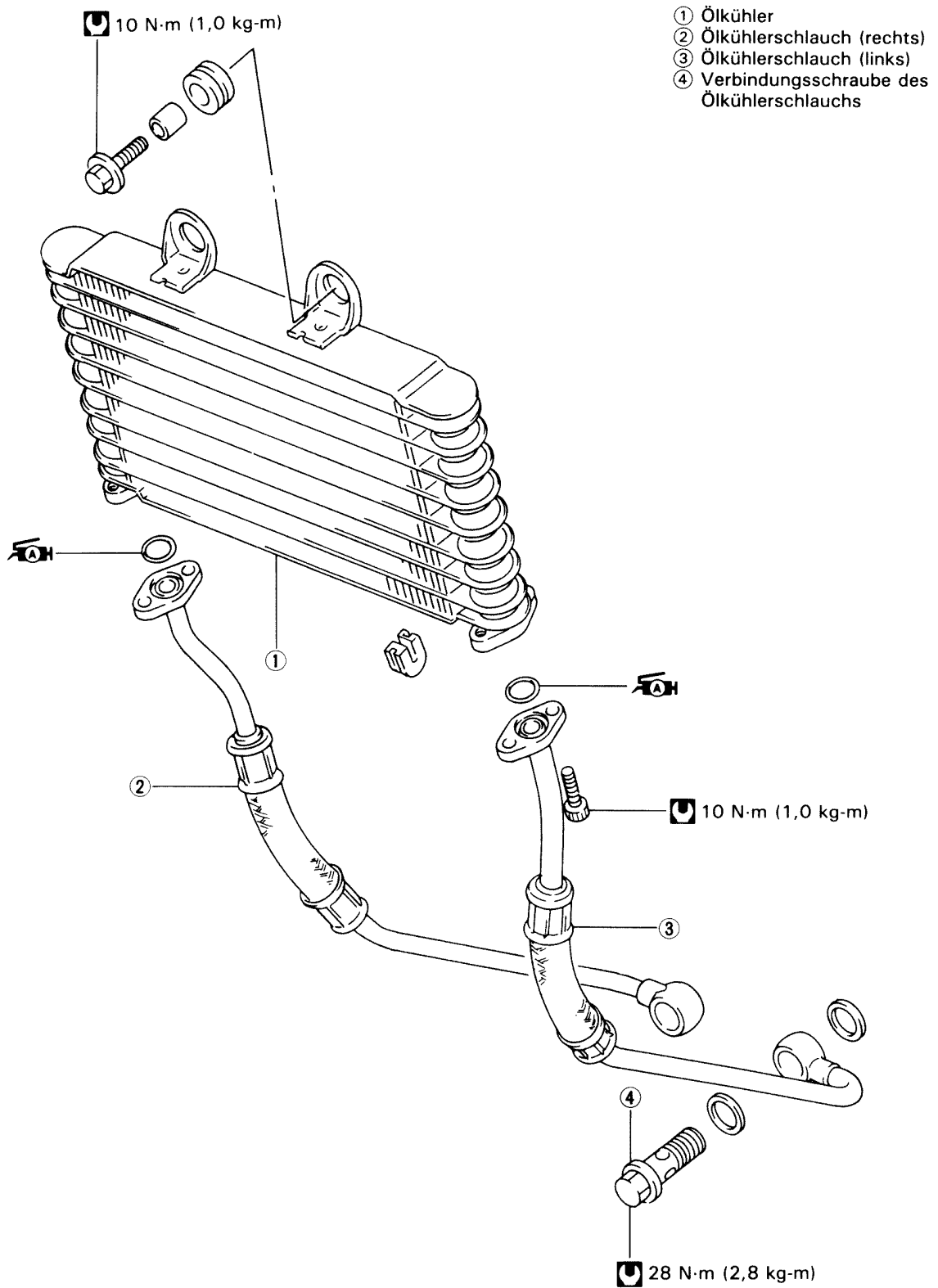
DIAGRAMM DES ZYLINDERKOPF-KÜHLKREISLAUFS



KÜHLKREISLAUF DES ZYLINDERKOPFS



MOTORÖLKÜHLSYSTEM



FAHRGESTELL


INHALT

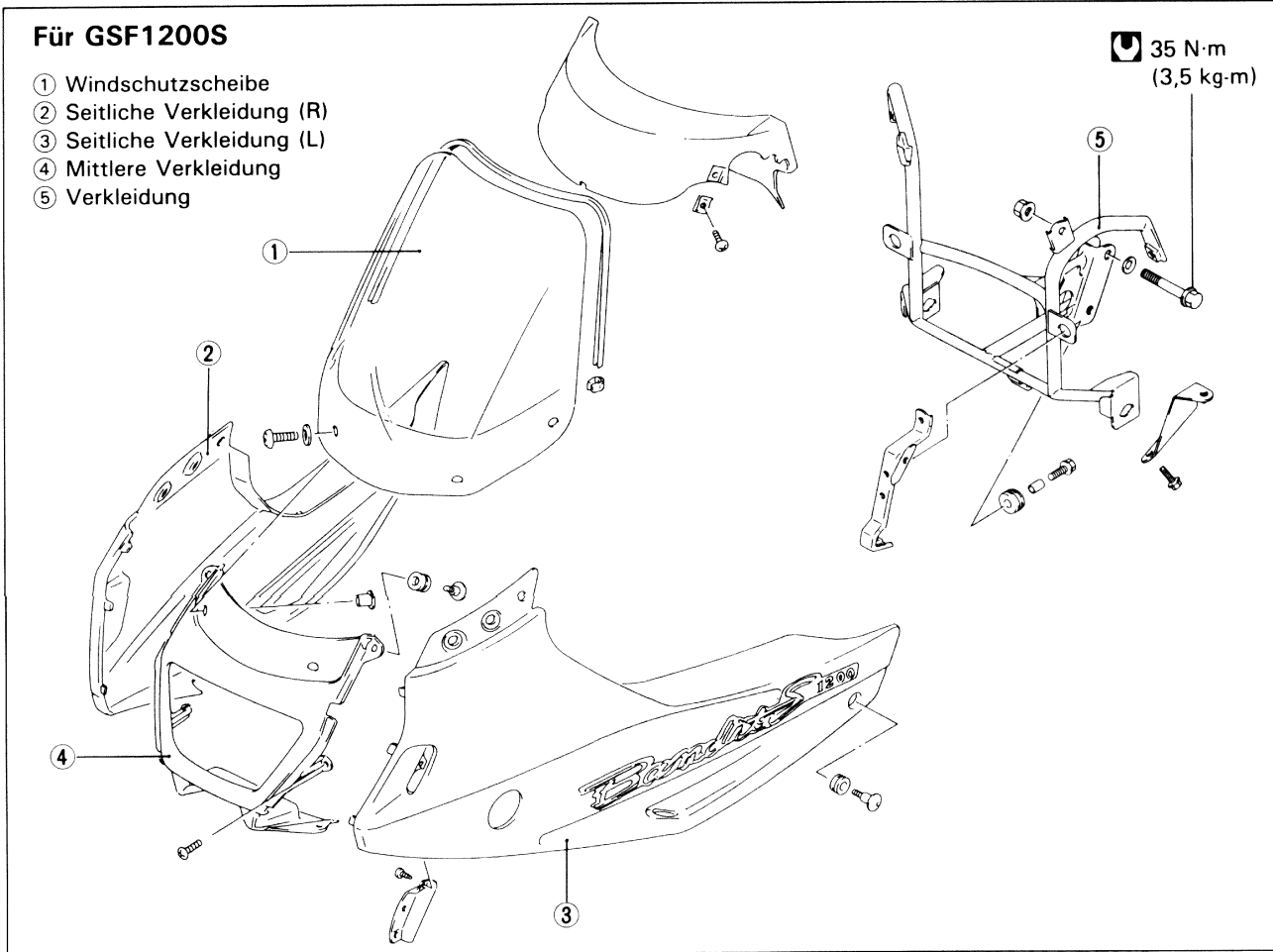
AUSSENTEILE	5- 1
AUSBAU	5- 2
EINBAU	5- 4
VORDERRAD	5- 5
AUSBAU	5- 5
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG	5- 6
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU	5- 7
REIFEN UND RAD	5-10
ABNAHME DES REIFENS	5-10
ÜBERPRÜFUNG	5-12
AUFZIEHEN DES REIFENS	5-13
VORDERBREMSE	5-15
ERSETZEN DER BREMSKLÖTZE	5-16
ERSETZEN DER BREMSFLÜSSIGKEIT	5-16
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

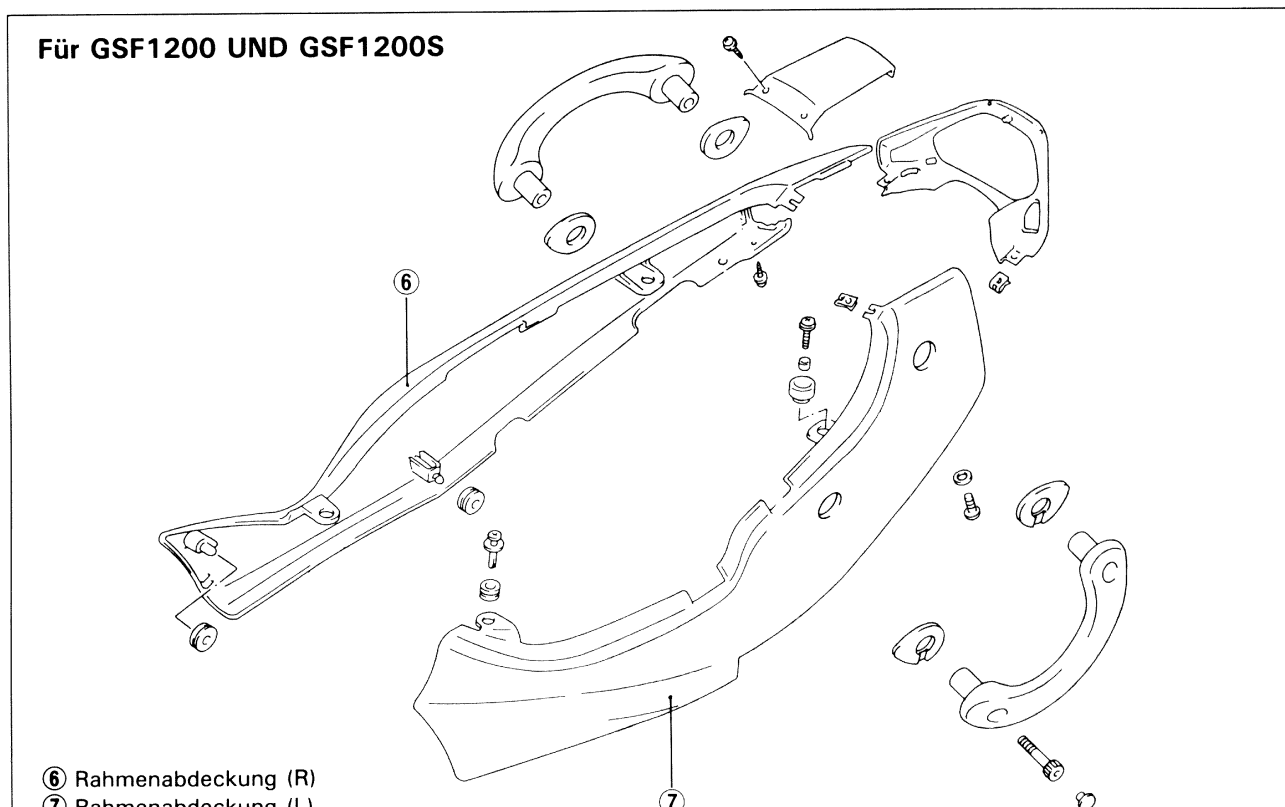
- ① Windschutzscheibe
- ② Seitliche Verkleidung (R)
- ③ Seitliche Verkleidung (L)
- ④ Mittlere Verkleidung
- ⑤ Verkleidung

 35 N·m
(3,5 kg·m)



Für GSF1200 UND GSF1200S

- ⑥ Rahmenabdeckung (R)
- ⑦ Rahmenabdeckung (L)

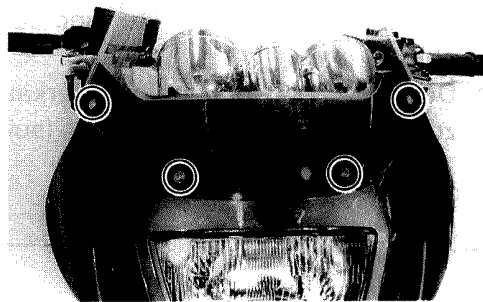


AUSBAU

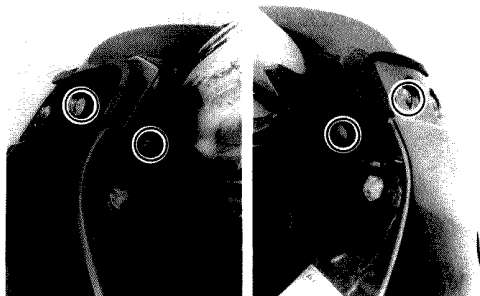
VERKLEIDUNG UND VERKLEIDUNGSSTÜTZE

(außer GSF1200)

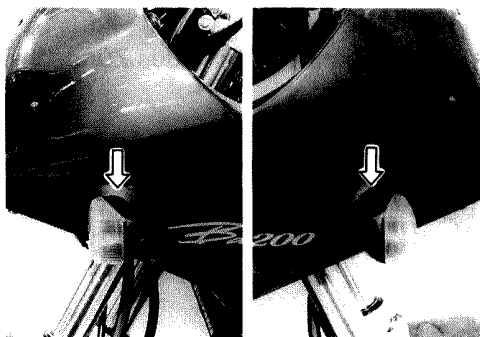
- Die Windschutzscheibe abnehmen.



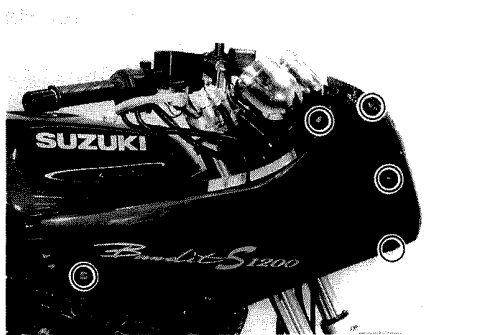
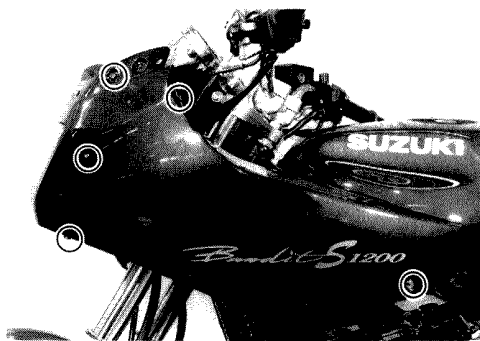
- Die Verkleidung abnehmen.



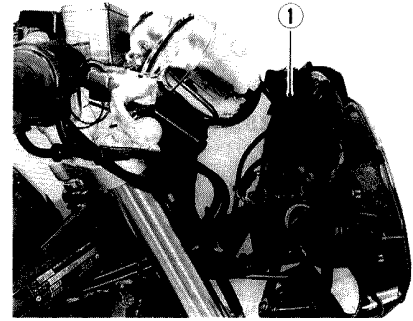
- Die Blinkleuchten abnehmen.



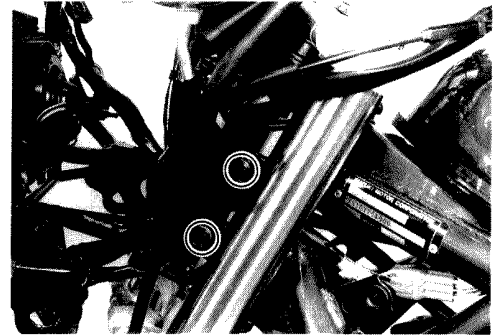
- Die rechte und linke Verkleidung abnehmen.



- 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 Verkleidungsstütze zusammen mit dem Scheinwerfer ausbauen.



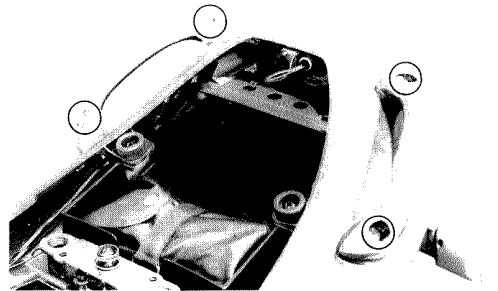
SITZBANK

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

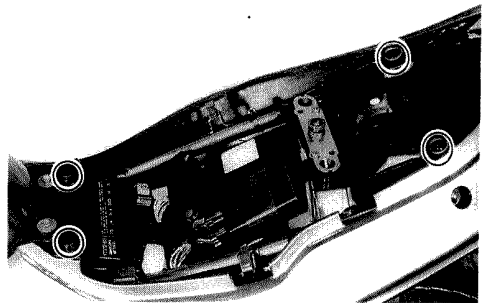


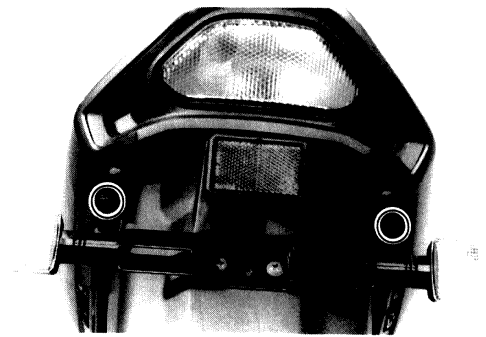
RAHMENABDECKUNG

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

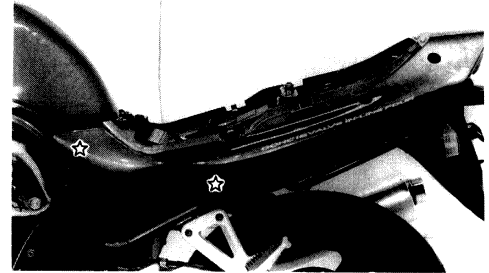


- Die Befestigungsschrauben der Rahmenabdeckung entfernen.



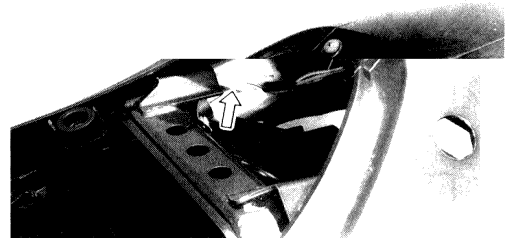


- Die Haken von der linken und rechten lösen.



☆ : Hakenteil

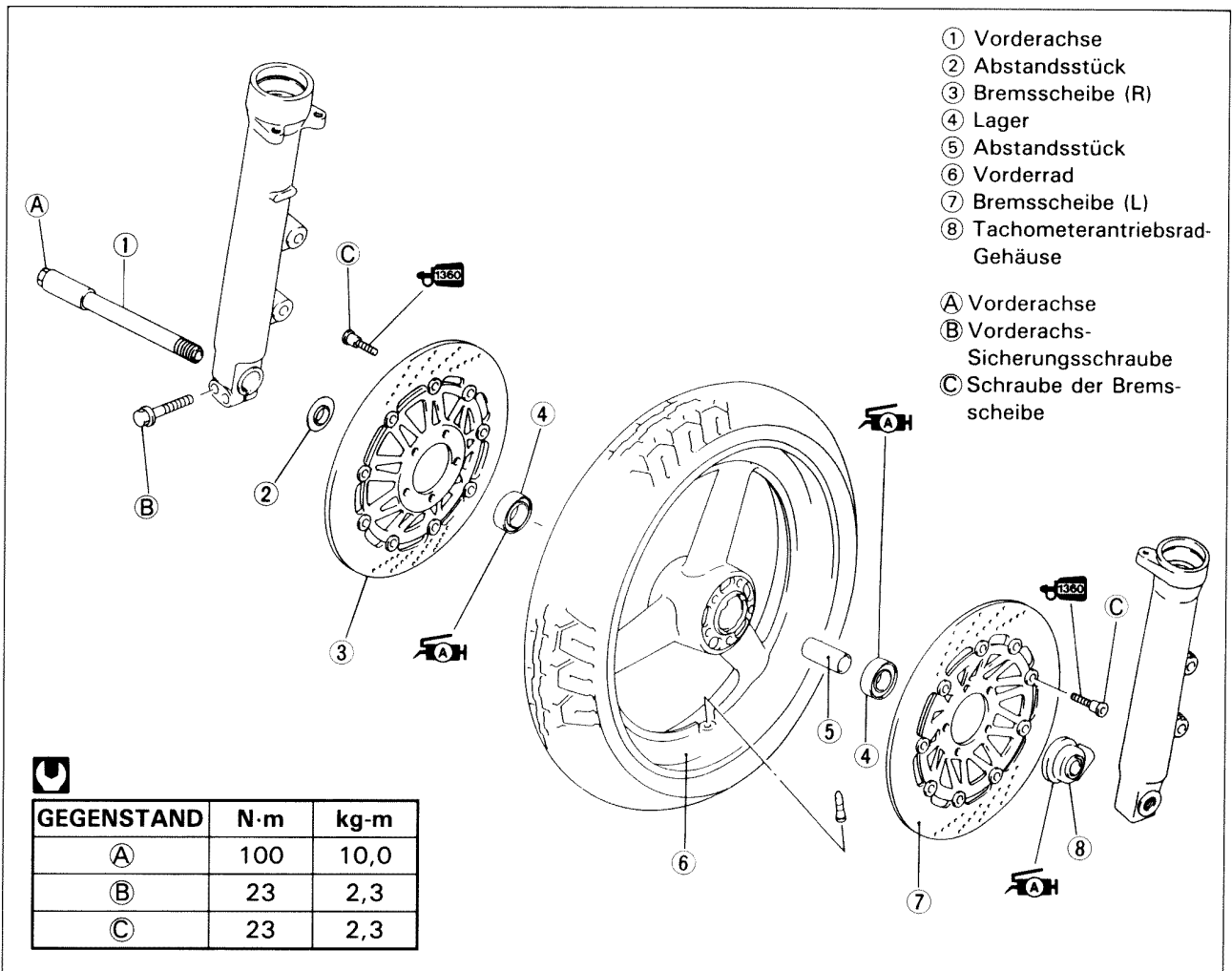
- Den Kabelstecker der Schluß-/Bremsleuchte abziehen, dann die Rahmenabdeckung abnehmen.



EINBAU

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

VORDERRAD



AUSBAU

- Rechten und linken Bremssattel entfernen.

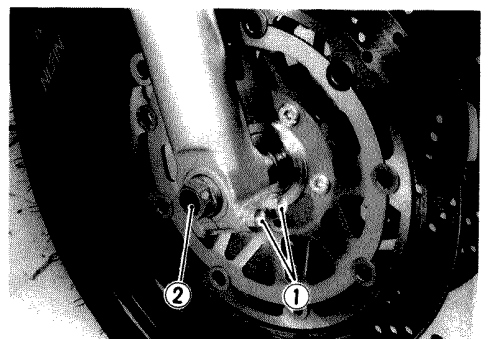
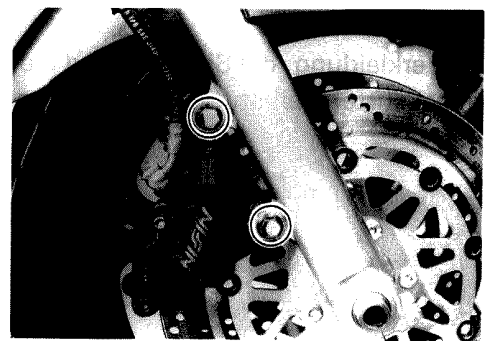
- Klemmschrauben ① der Vorderachswelle lösen.
- Achswelle ② lösen.
- Vorderrad mit Hilfe eines Wagenhebers oder Holzklotzes abstützen.
- Achswelle und Vorderrad ausbauen.

⚠ ACHTUNG

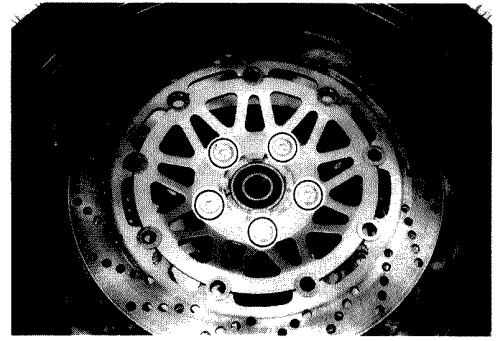
Beim Ausbau der Bremssättel darf der Bremshebel nicht betätigt werden.

HINWEIS:

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



- Die Bremsscheiben vom Vorderrad abnehmen.



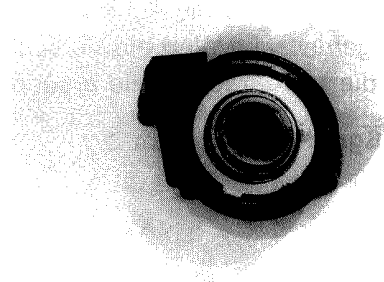
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

STAUBDICHTUNG AM TACHOLAUFWERK

Staubdichtungslippe auf Beschädigung überprüfen.

REIFEN

Siehe Seite 5-10.



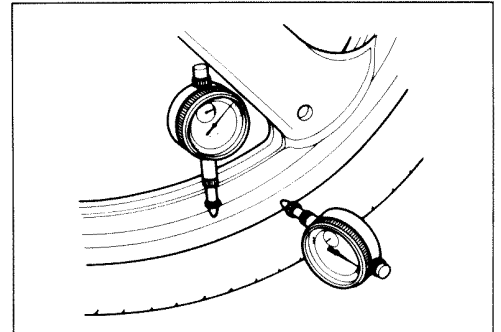
VORDERRAD

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.

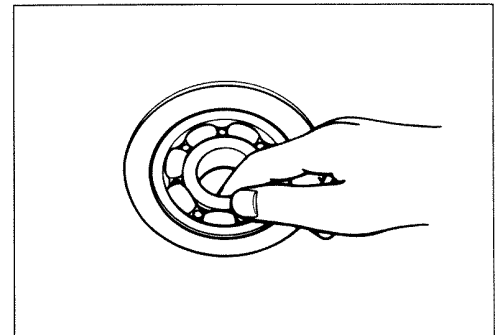
Verschleißgrenze (axial und radial): 2,0 mm



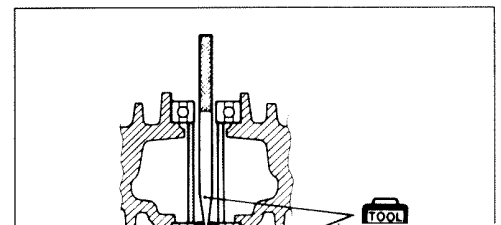
RADLAGER


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

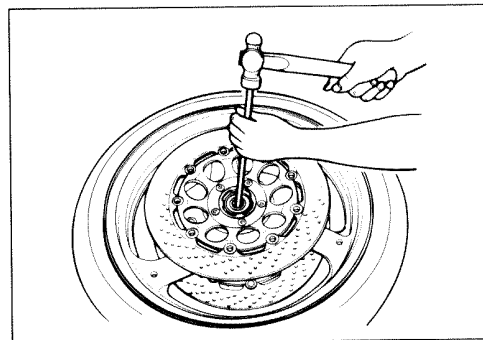


 09941 50111 Lagerabzieher

- Die Radlager mit Hilfe des Lagerabzieher herausschlagen.

⚠ ACHTUNG

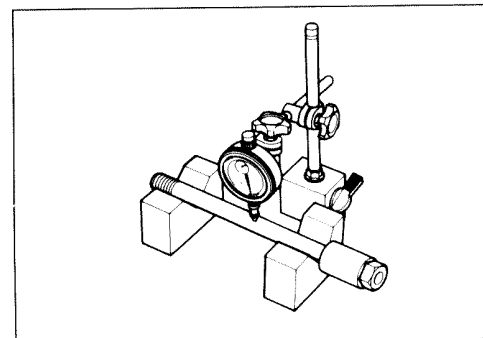
Ein einmal ausgebautes Lager muß beim Einbau durch ein Neuteil ersetzt werden.



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 und wiedereinbauen. Dabei folgende Punkte beachten:

RADLAGER

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

 **AH99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"**

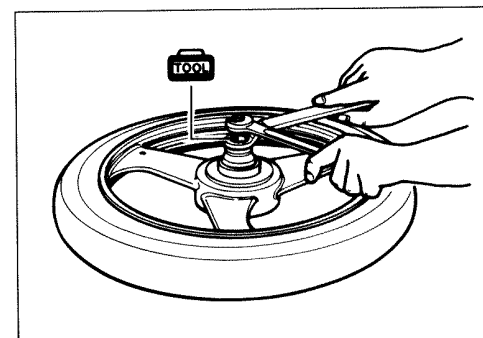
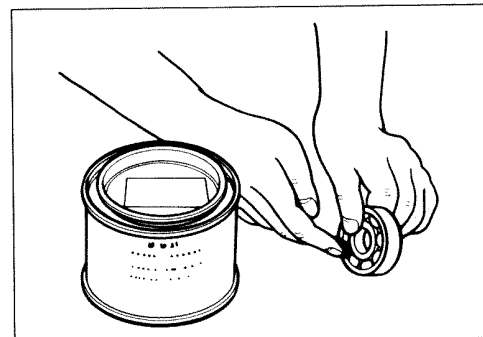
- Die Radlager mit Hilfe des vorher ausgebauten Lagers und des Spezialwerkzeugs nach den folgenden Anweisungen einbauen:

 **09924-84510: Lagereinsetzer**

⚠ ACHTUNG

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

Die abgedichtete Seite des Radlagers muß nach außen weisen.

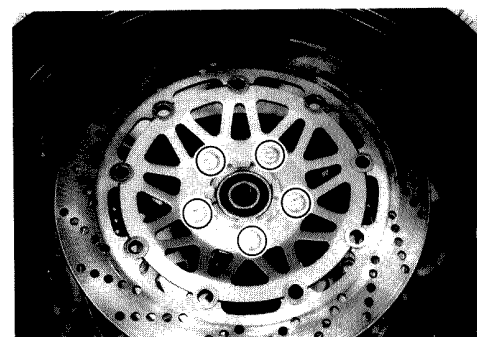


BREMSSCHEIBE

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

 **99000-32130: THREAD LOCK SUPER "1360"**

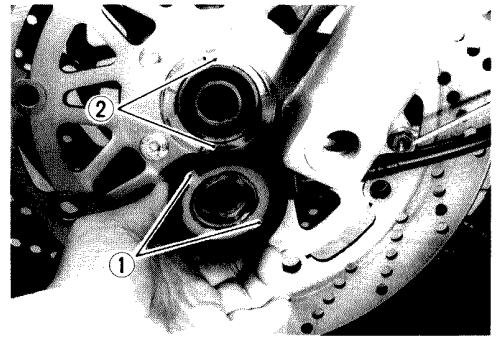
 **Bremsscheibenschraube: 23 N·m (2,3 kg·m)**



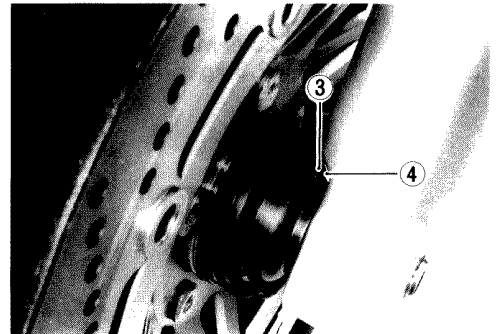
TACHOLAUFWERK

- Vor Einbau des Tacholauferwerks dessen Staubdichtungslippe einfetten, Mitnehmer ① in Aussparungen ② an der Radnabe einpassen und Tacholauferwerk an der Radnabe anbringen.

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




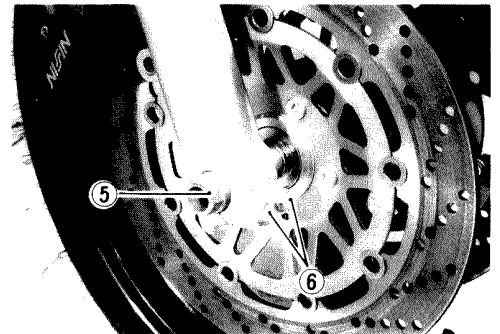
- Den Anschlag ③ des Tachometerantriebs am Mitnehmer ④ des linken Gabelholms anlegen.



VORDERACHSWELLE


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

 **Vorderachswelle ⑤: 100 N·m (10,0 kg·m)**
Klemmschraube ⑥ : 23 N·m (2,3 kg·m)



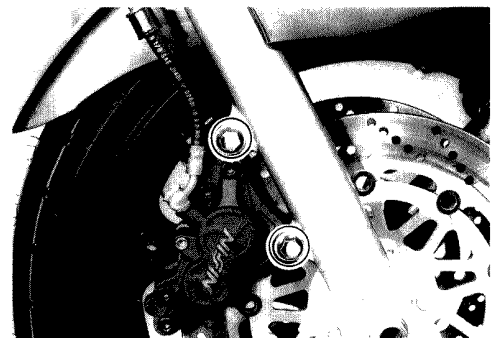
BREMSSATTEL

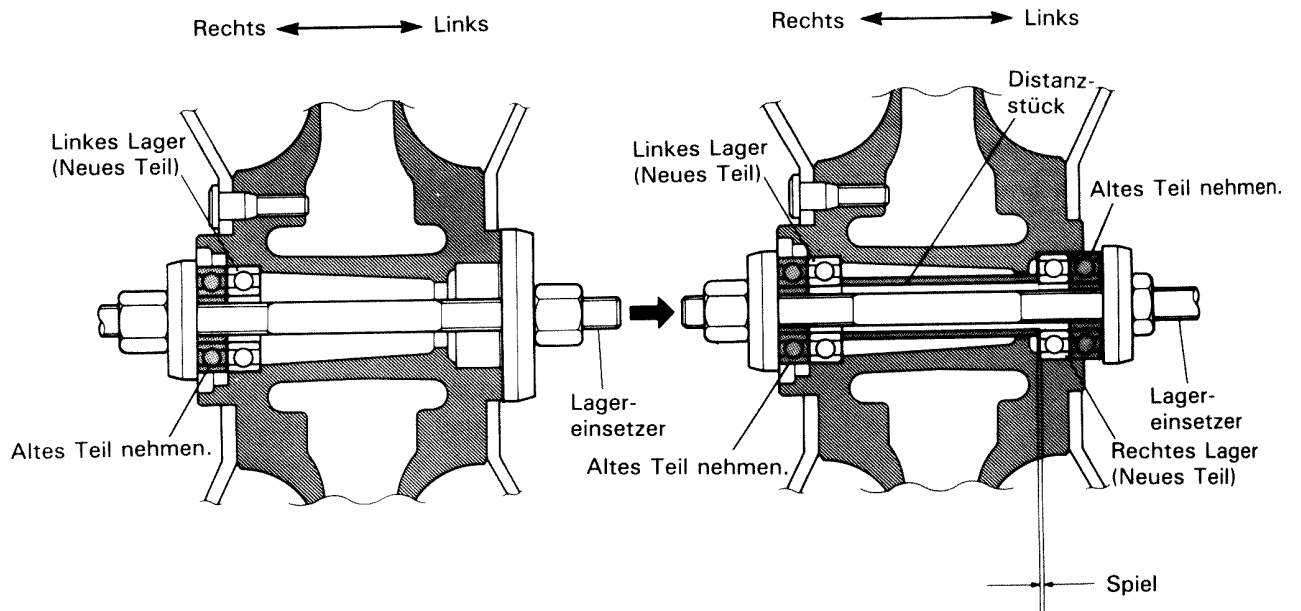
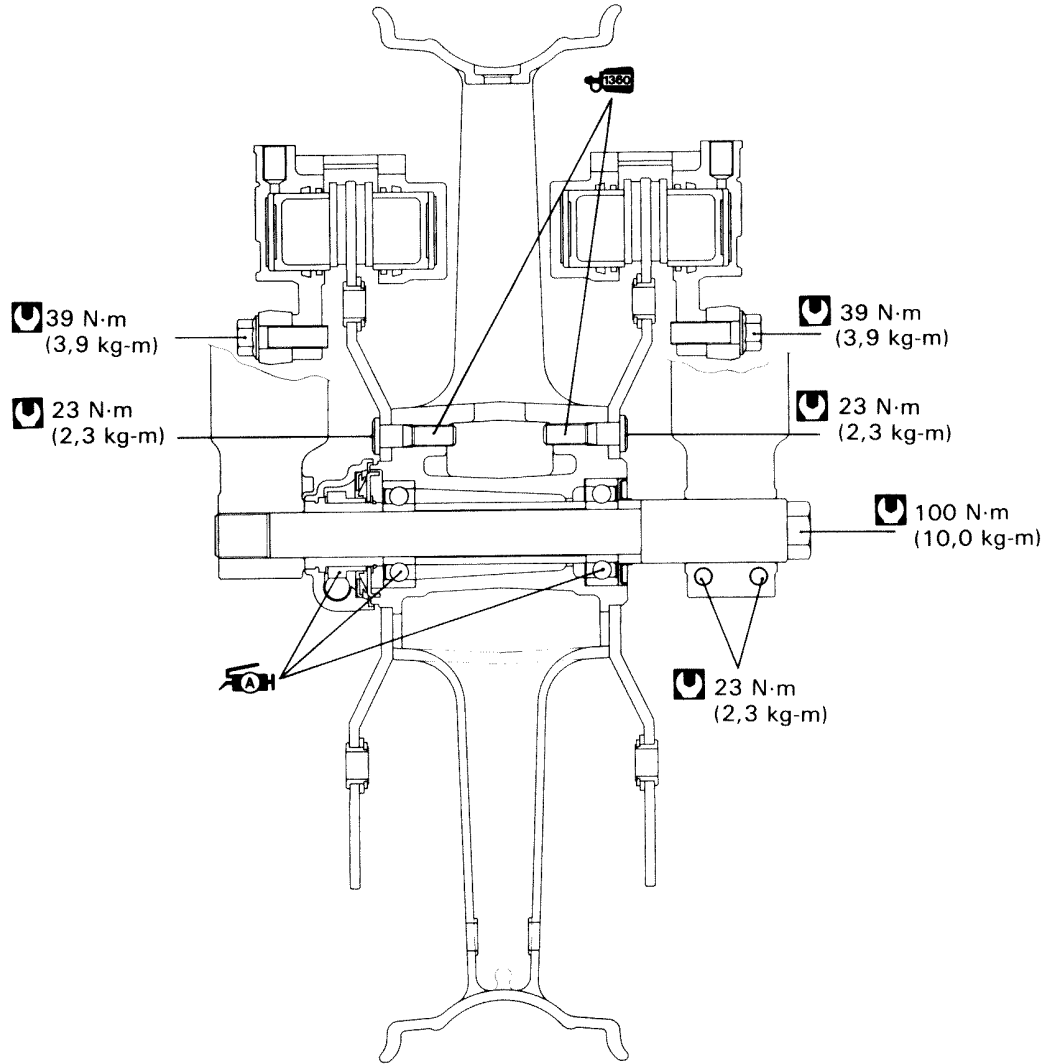
- Befestigungsschrauben des Bremssattels im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

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

HINWEIS:

Kolben ganz in den Bremssattel schieben und Bremssattel wiedereinbauen.

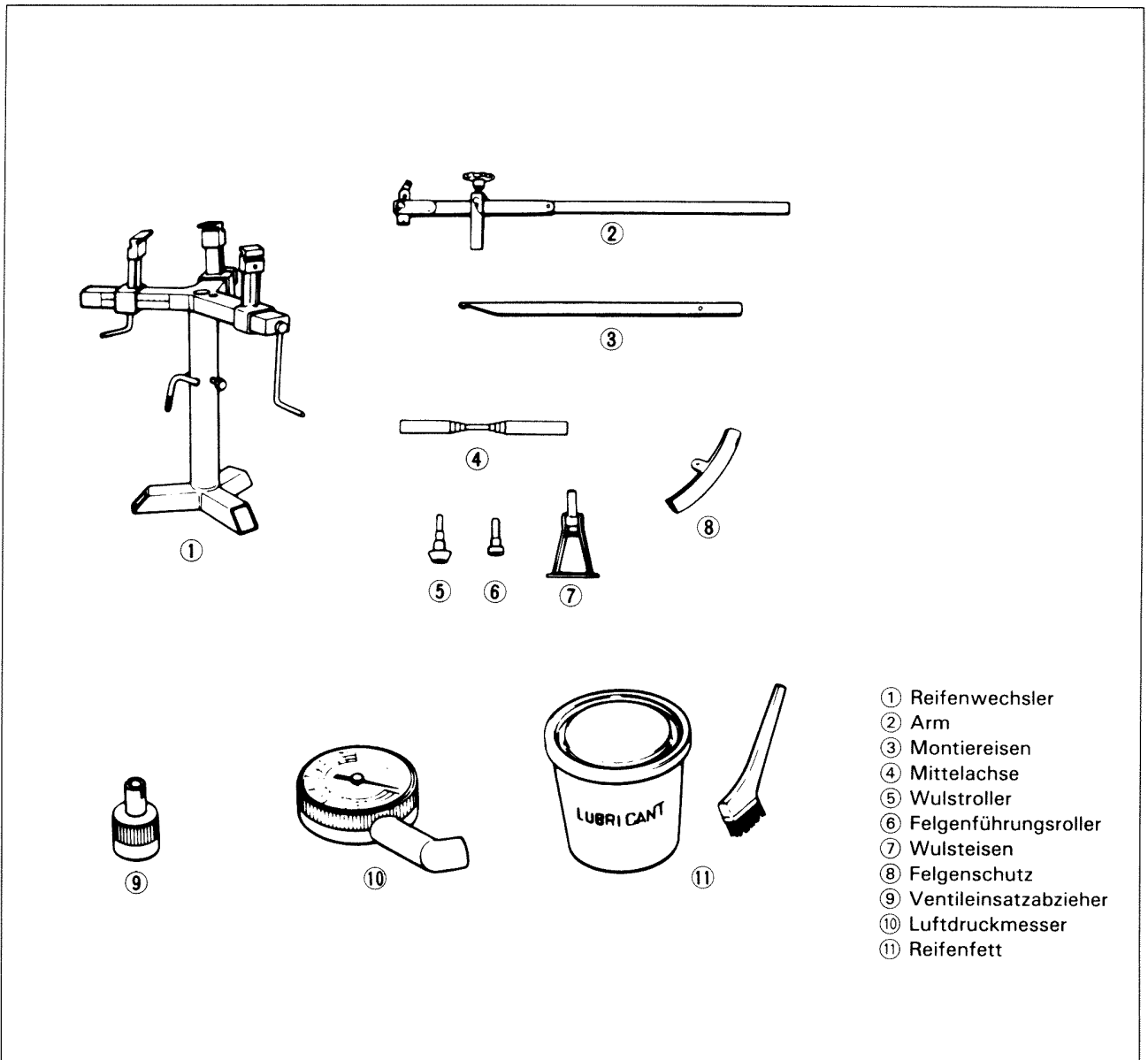




REIFEN UND RAD

ABNAHME DES REIFENS

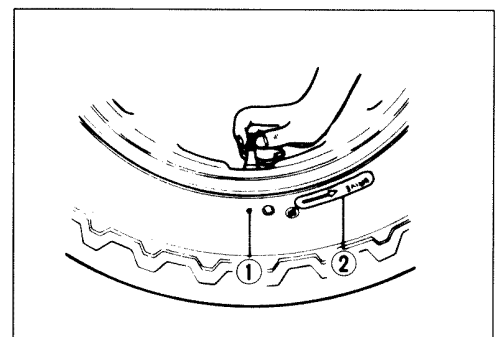
Der kritischste Punkt bei schlauchlosen Reifen ist die Abdichtung zwischen Radfelge und Reifenwulst. Daher empfehlen wir einen Reifenwechsler, der auch wirkungsvoller als Montiereisen ist. Zur abnahme eines Reifens sind folgende Werkzeuge erforderlich.



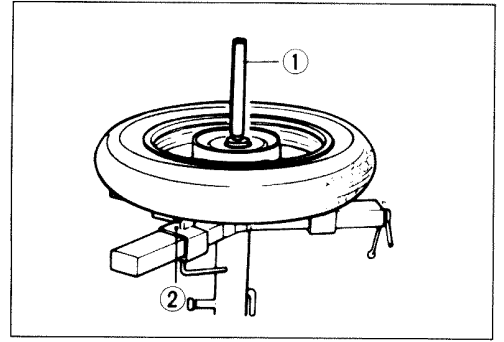
- Ventileinsatz aus Ventilschaft ziehen und Luft restlos aus dem Reifen lassen.

HINWEIS:

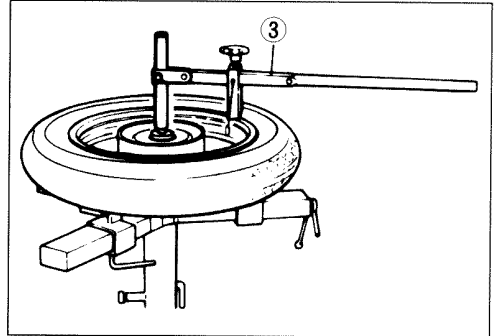
Reifen mit Kreide markieren. Lage ① des Reifens auf der Felge und seine Laufrichtung ② kennzeichnen.



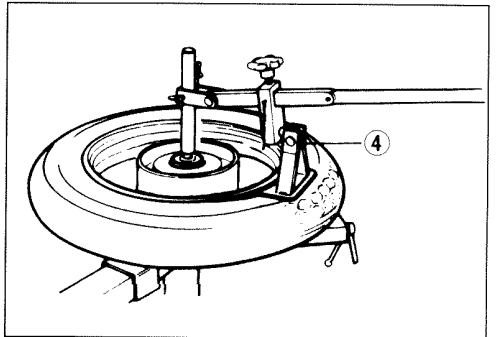
- Mittelachse ① auf das Rad setzen und Rad mit dem Felgenhalter ② festhalten.



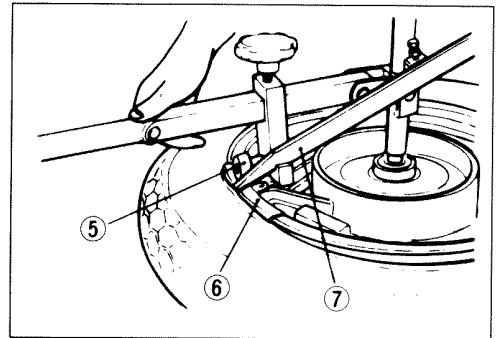
- Arm ③ an der Mittelachse befestigen.



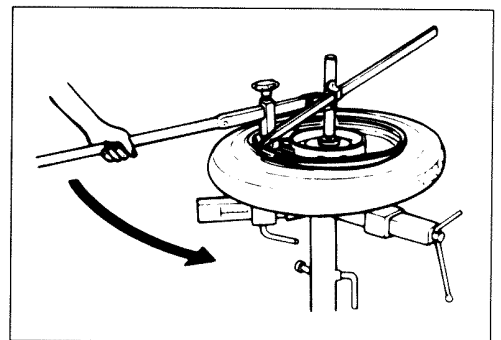
- Wulsteisen ④ am Arm befestigen und Wulst von der Felge trennen. Rad umdrehen und Wulst auf der anderen Seite von der Felge trennen.



- Felgenführungsroller ⑤ anbringen.
- Felgeschutz 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.

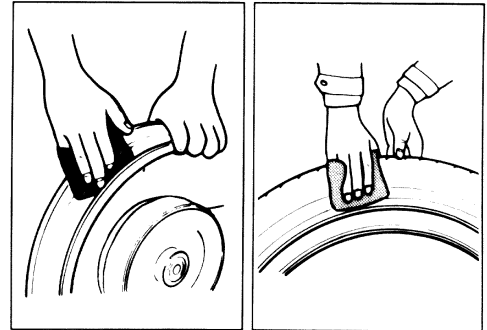


ÜBERPRÜFUNG

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 Wulstauflage.
- * 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**

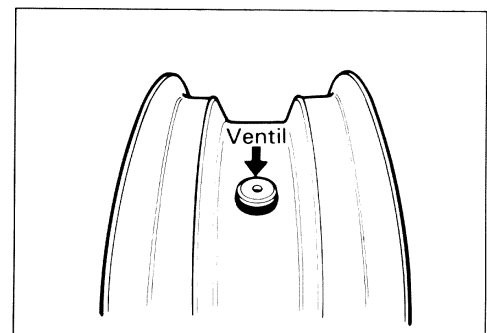
- * Schichtenablösung.
- * Laufflächenablösung.
- * Stark einseitige oder über den ganzen Reifen verteilte Abnutzung.
- * Kratzer an der Wulst.
- * Karkasse gebrochen.
- * Beschädigung vom Rutschen (flache Stellen).
- * Unregelmäßigkeiten im Inerlining.

HINWEIS:

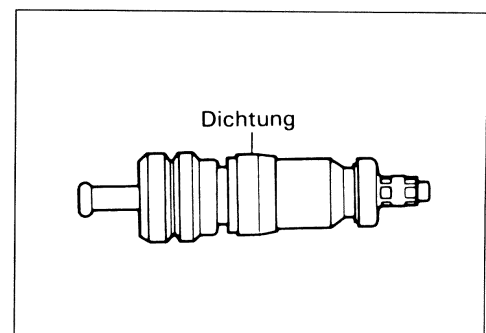
Bei Reparatur eines kaputten Reifens Reparaturanweisungen befolgen und nur empfohlene Reparaturmaterialien verwenden.

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

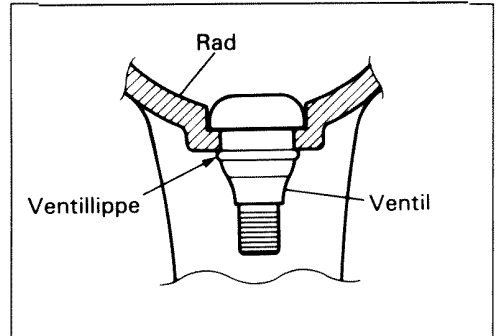
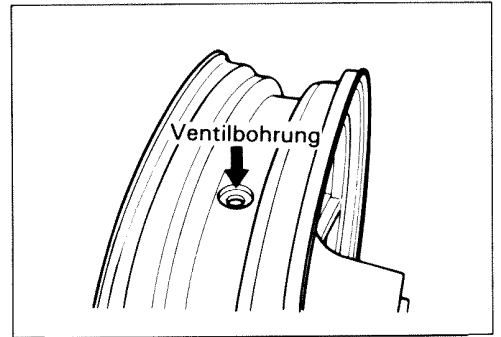
Schmutz oder Rost um die Ventilbohrung abwischen. Dann Ventil in die Felge einsetzen.

HINWEIS:

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

⚠ ACHTUNG

Ventilgewinde und -dichtung nicht beschädigen.

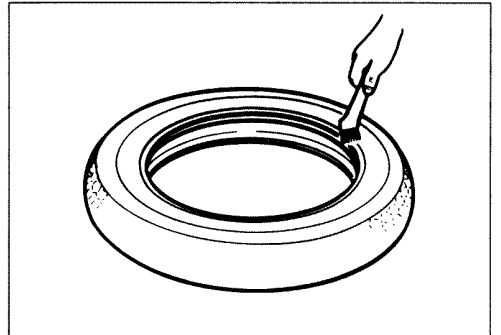


AUFZIEHEN DES REIFENS

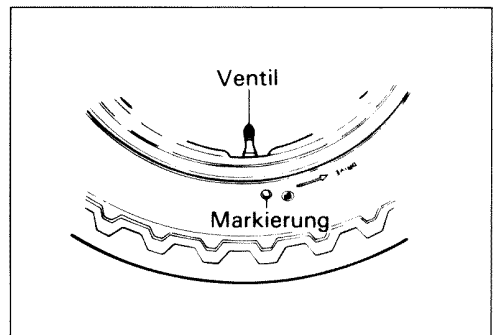
- Spezielles Reifenfett oder gewöhnliche Seifenlauge auf die Reifenwulst streichen.

⚠ ACHTUNG

Nie Schmiere, Öl oder Benzin auf die Reifenwulst bringen.



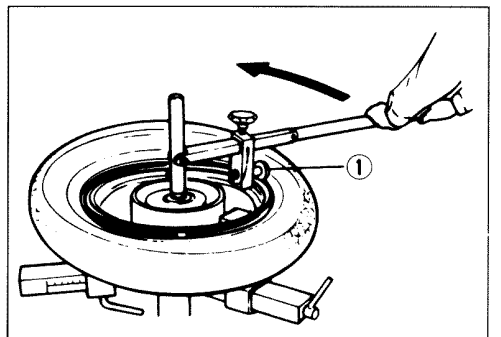
- Beim Aufziehen des Reifens muß der Laufrichtungspfeil in Laufrichtung des Rads zeigen. Auswuchtmarkierung am Reifen auf Ventil ausrichten (Siehe Abb.).



- 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.

HINWIES:

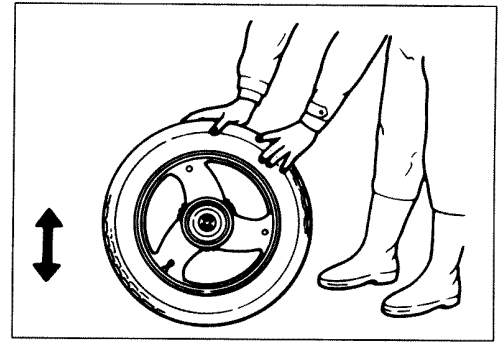
Ventileinsatz vor dem Einsetzen überprüfen.



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

HINWEIS:

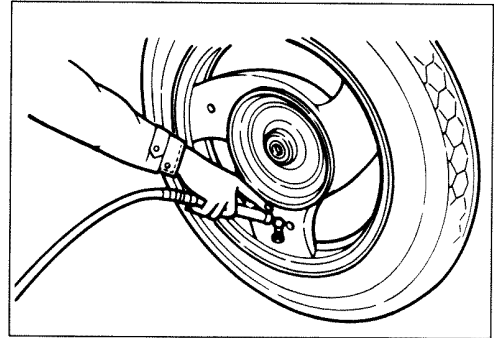
Vor dem Aufblasen nachsehen, ob die Auswuchtmarkierung auch auf den Ventilschaft ausgerichtet ist.



- Reifen aufpumpen.

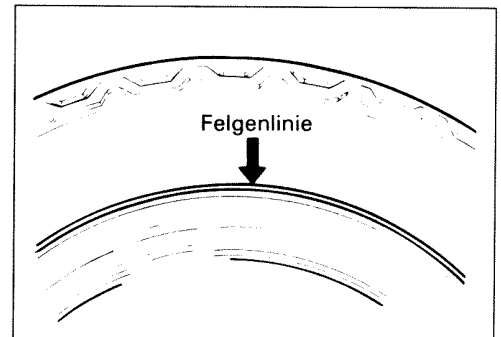
⚠ WARNUNG

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.

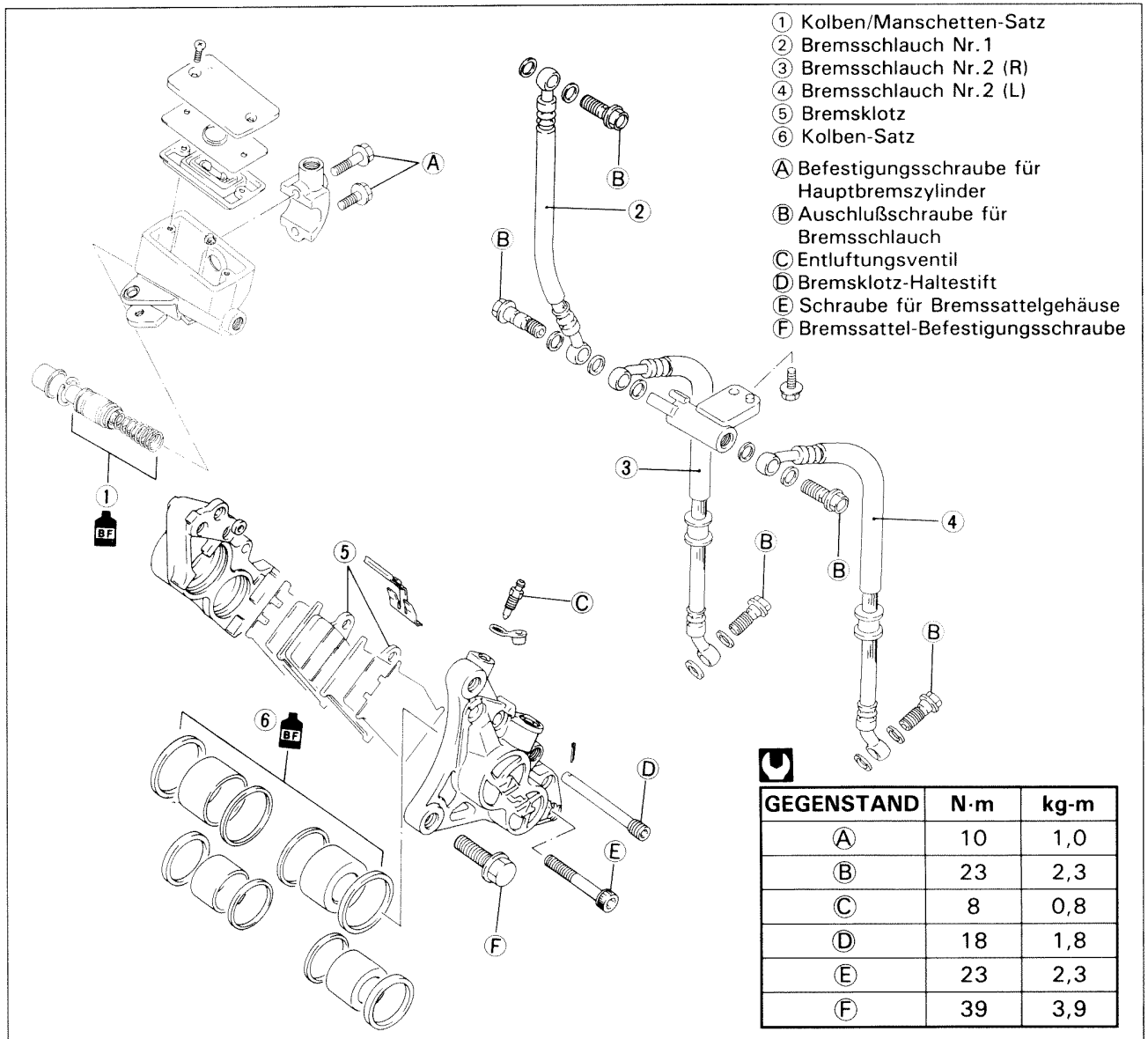
⚠ WARNUNG

- * 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 SOZIUS	
	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 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 Bremse. Verschmutzte Bremsklötze müssen erneuert und die Bremscheibe mit einem qualitativ hochwertigen Bremsreinigungsmittel oder neutralen Haushaltsreiniger gesäubert werden.

⚠️ ACHTUNG

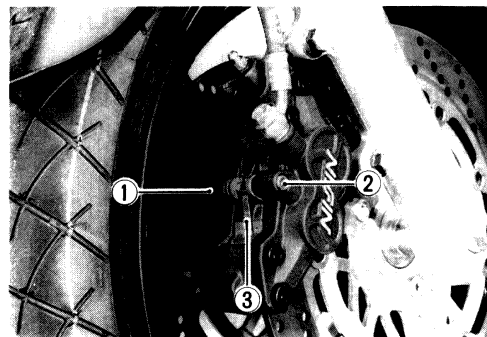
Bremsflüssigkeit ist mit Vorsicht zu behandeln, da sie eine Beschädigung von Lackflächen, Kunststoff- und Gummiteilen verursachen kann.

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:

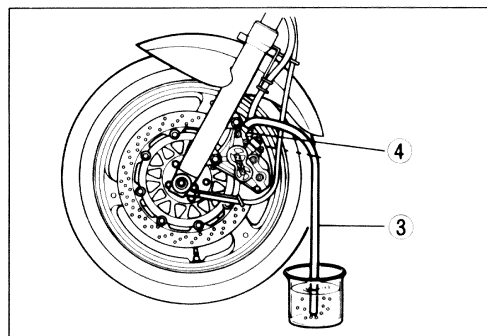
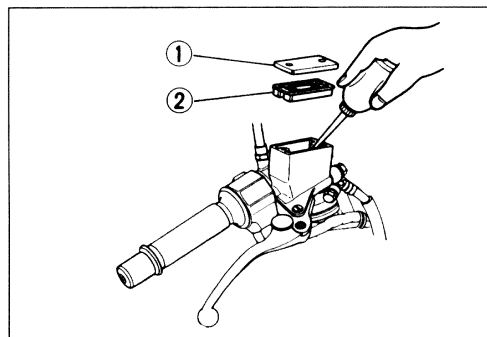
Nach dem Ersetzen der Bremsklötze ist der Bremshebel einige Male zu betätigen, um die Bremsklötze einzupassen; danach den Bremsflüssigkeitsstand überprüfen.

ERSETZEN DER BREMSFLÜSSIGKEIT

- Das Motorrad auf ebenem Boden abstellen und den Lenker in Geradeausstellung 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.

BF Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

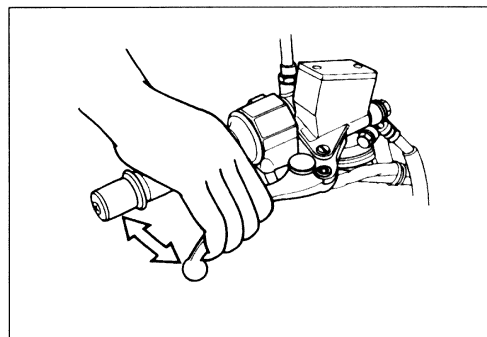
- Einen durchsichtigen Plastickschlauch ③ am Entlüftungsventil ④ anbringen, dann das Ende des Schlauchs in einen Behälter einlegen.



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

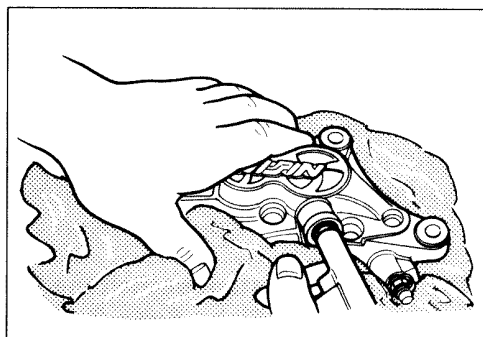
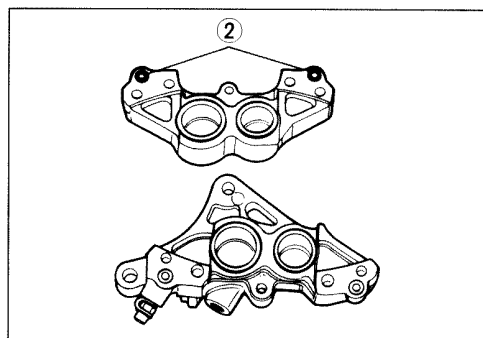
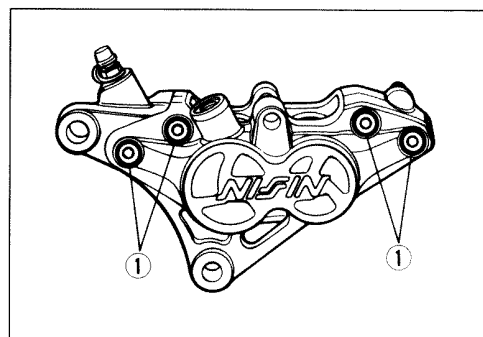
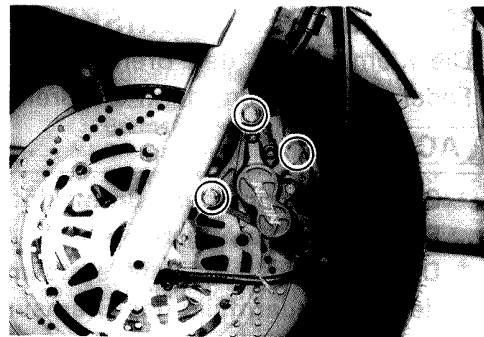
⚠ ACHTUNG

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

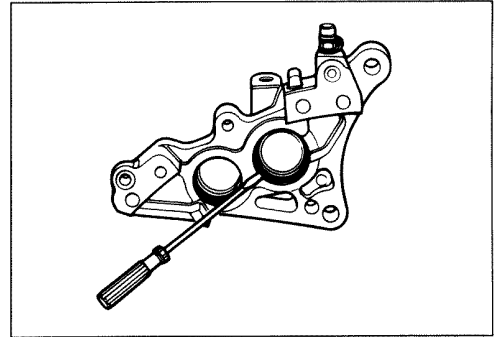
Nicht Hochdruckluft verwenden, um den Kolben nicht zu beschädigen.



- Staubdichtungen und Kolbendichtungen entfernen.

⚠ ACHTUNG

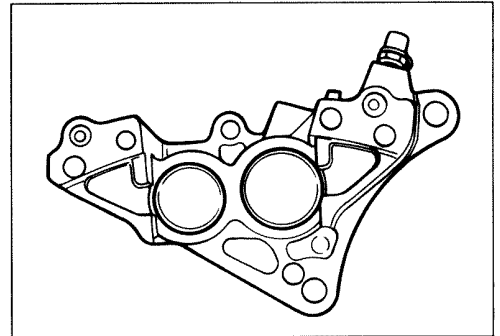
Um eine spätere Undichtigkeit zu vermeiden, dürfen die Staubdichtringe und Kolbendichtringe nicht wiederverwendet werden.



ÜBERPRÜFUNG DES BREMSSATTELS

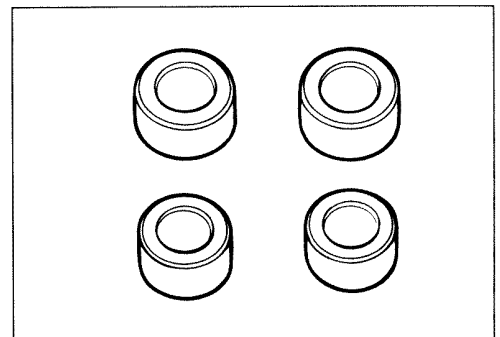
BREMSSATTEL

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:

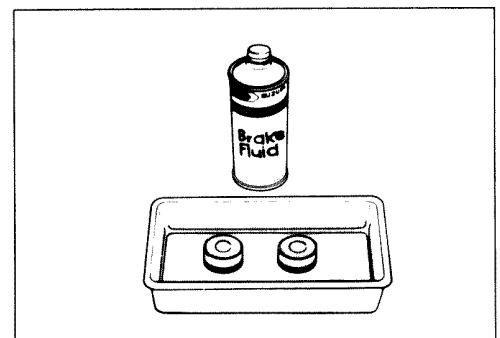
- Die Bohrungen des Bremssattels und die Kolben mit der vorgeschriebene Bremsflüssigkeit auswaschen. Die Nuten der Staubdichtringe und Kolbendichtringe sind besonders sorgfältig zu reinigen.



Spezifikation und Klassifikation: DOT 4

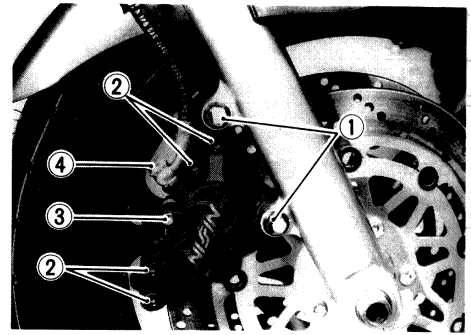
⚠ ACHTUNG

- * 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)
- Bremsklotz-Halteschraube ③: 18 N·m (1,8 kg·m)
- Anschlußschraube ④ für Bremsschlauch: 23 N·m (2,3 kg·m)



HINWEIS:

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

⚠ ACHTUNG

Nach Wiederezusammenbau 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)

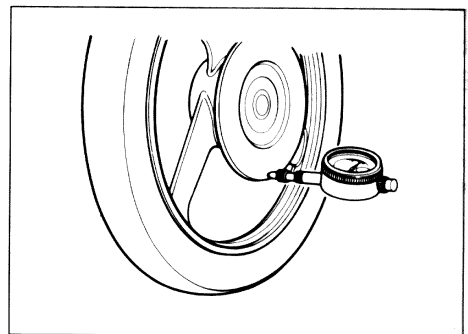
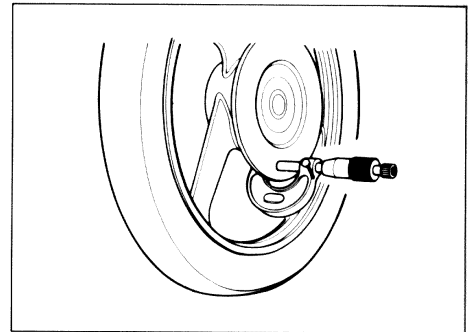
Den Schlag mit Hilfe einer Meßuhr bestimmen.

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 herabfallende 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.

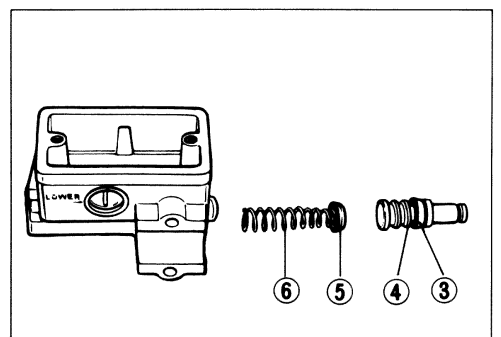
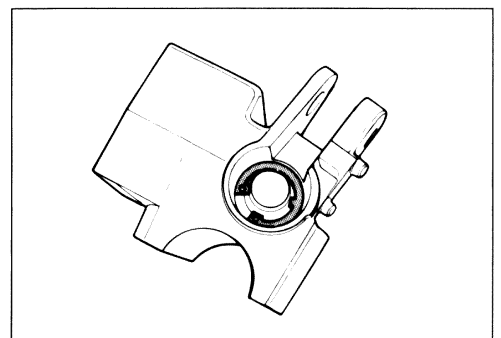
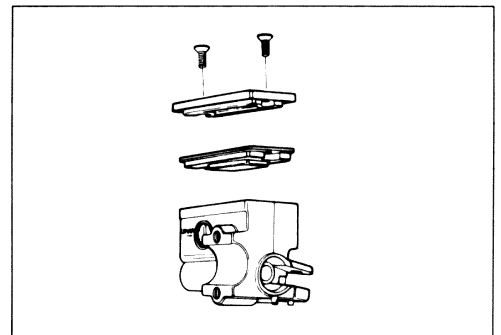
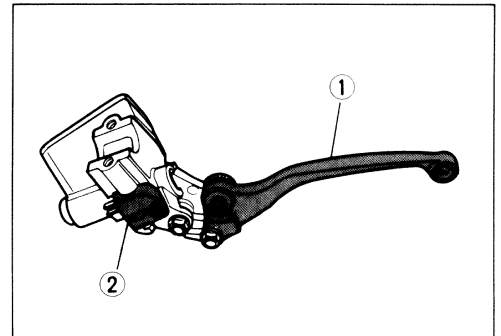
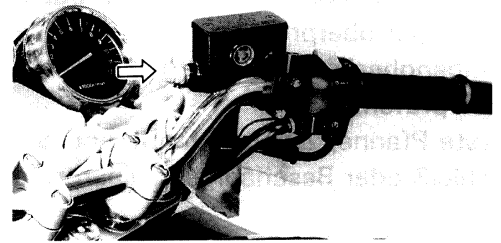
- Kabel zum Vorderbremschalter abnehmen.
- Hauptbremszylinderkomplett ausbauen.
- Den Bremshebel ① und den Bremsleuchtenschalter ② abnehmen.
- Den Reservoirdeckel und die Membran abnehmen.
- Die Bremsflüssigkeit ablassen.

- Die Gummikappe abnehmen und den Sprengring entfernen.

 09900-06108: Sprengringzange

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

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

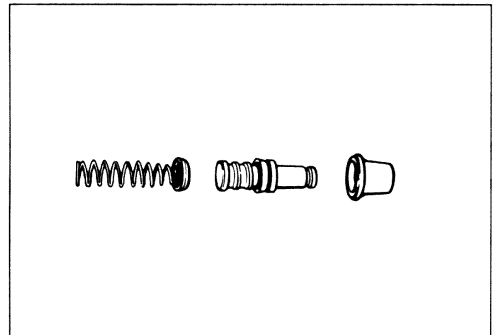
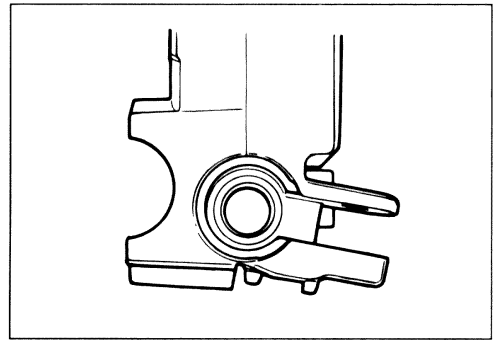


ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMS- ZYLINDERS

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.

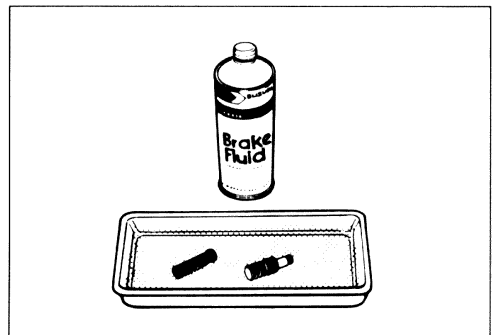


WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU DES HAUPTBREMSZYLINDERS

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.).

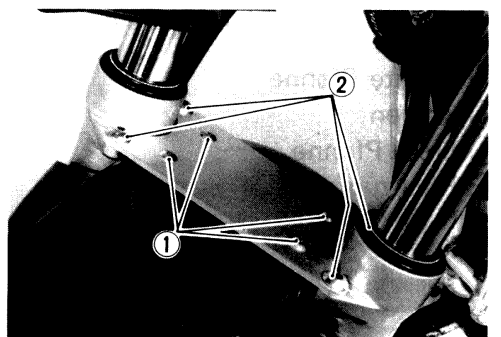
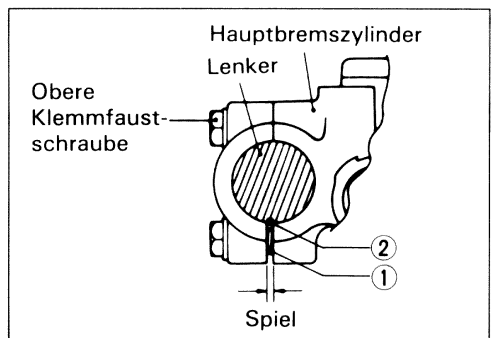
🔧 Befestigungsschraube für Hauptbremszylinder: 10 N·m (1,0 kg·m)

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

🔧 Anschlußschraube für Bremsschlauch: 23 N·m (2,3 kg·m)

⚠ ACHTUNG

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



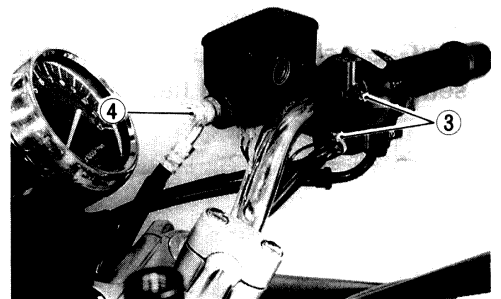
TELESKOPGABEL

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

- ① Federeinsteller
- ② O-Ring
- ③ Abstandsstück
- ④ Beilagscheibe
- ⑤ Feder
- ⑥ Dämpfer
- ⑦ Innenrohr
- ⑧ Staubdichtring
- ⑨ Anschlagring
- ⑩ Öldichtring
- ⑪ Verschlussstopfen
- ⑫ Außenrohr
- Ⓐ Abschlußschraube
- Ⓑ Sicherungsmutter des Innenrohrs
- Ⓒ Dämpferstangenschraube
- Ⓓ Vorderachs-Sicherungsschraube

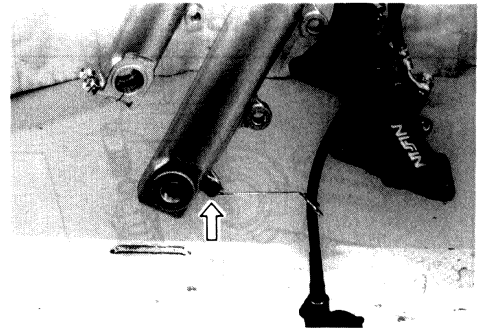
AUSBAU UND ZERLEGUNG

- 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 Verstrebung des vorderen Kotflügels abnehmen.



5-23 FAHRGESTELL

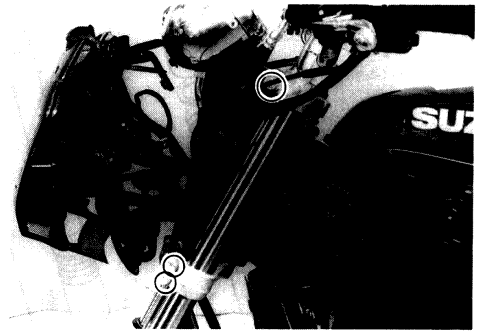
- Die Führung der Tachometerwelle entfernen.



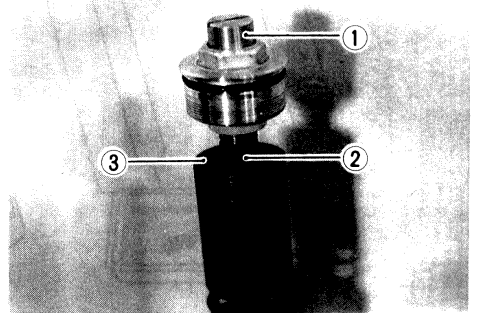
- Die oberen und unteren Klemmschrauben der Teleskopgabel lösen, dann die Teleskopgabel ausbauen.

HINWEIS:

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



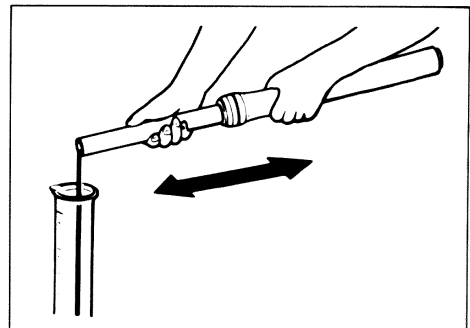
- Die Sicherungsmutter ② der Innenstange lösen, dann die Abschlußschraube der Teleskopgabel zusammen mit dem Federeinsteller ① herausnehmen.
- Den Sitz des Abstandsstücks ③ entfernen.



- Das Abstandsstück, die Unterlegscheibe und die Feder entfernen.



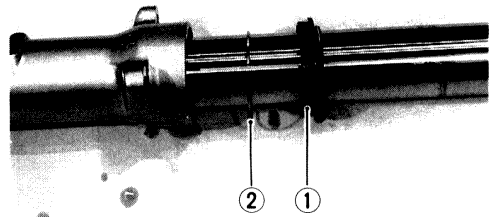
- Die Gabel umdrehen und mehrere Male auf- und abbewegen, um das Gabelöl restlos herauszudrücken.
- Die Gabel einige Minuten in umgedrehtem Zustand belassen, bis das Gabelöl herausgelaufen ist.



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



- Die Staubabdeckung ① und den Anschlagring ② entfernen.



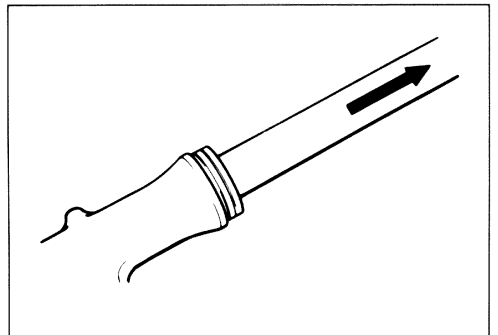
- Standrohr langsam herausziehen und Öldichtung entfernen.

HINIWEIS:

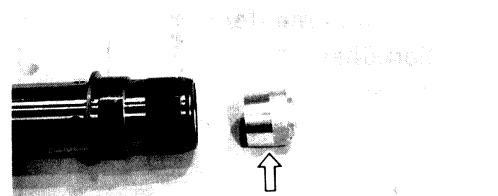
Rohrinnenseite nicht beschädigen.

⚠ ACHTUNG

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



- Den Verschlussstopfen entfernen.

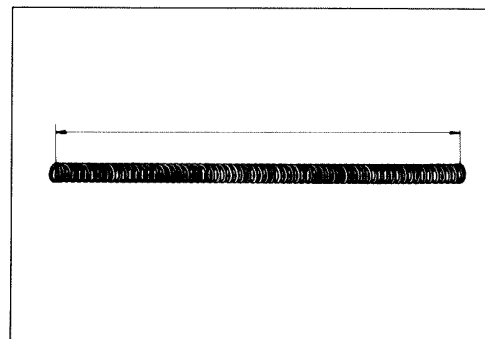


ÜBERPRÜFUNG

GABELFEDER

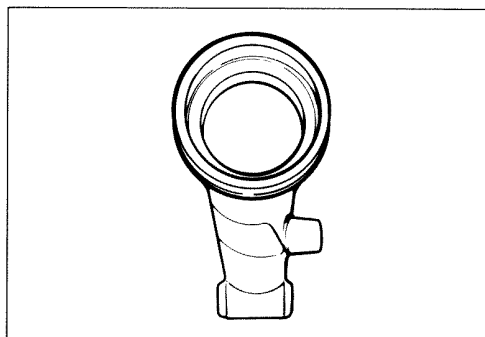
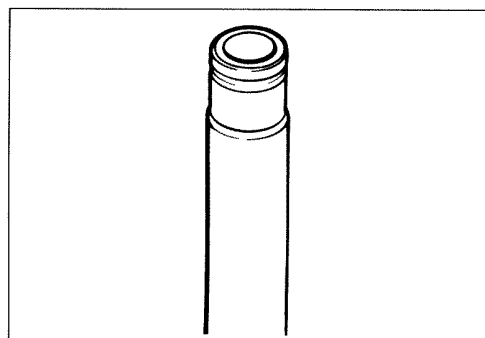
Länge der unbelasteten Gabelfeder messen. Liegt sie unter der Verschleißgrenze, Feder erneuern.

Verschleißgrenze: 362,1 mm



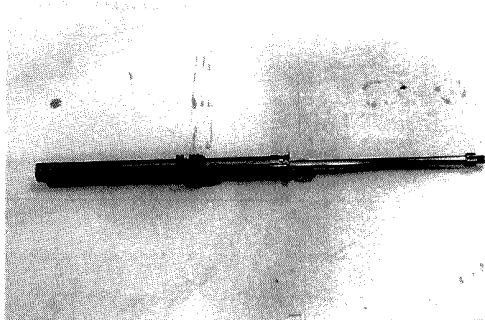
STAND- UND GLEITROHR

Gleitfläche von Stand- und Gleitrohr auf Scharten überprüfen.



DÄMPFERSTANGE

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

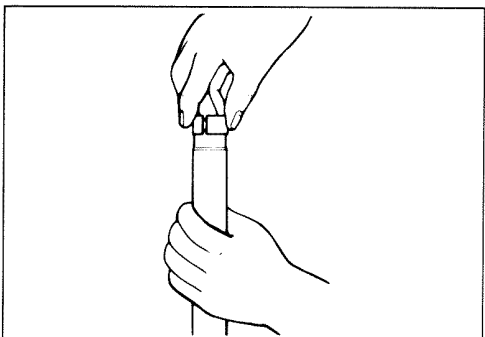


WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

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

LAGERMETALLE UND DICHTUNGEN

- Standrohr senkrecht halten, Lagermetallnut 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

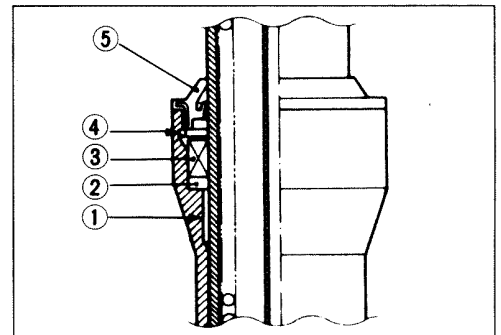
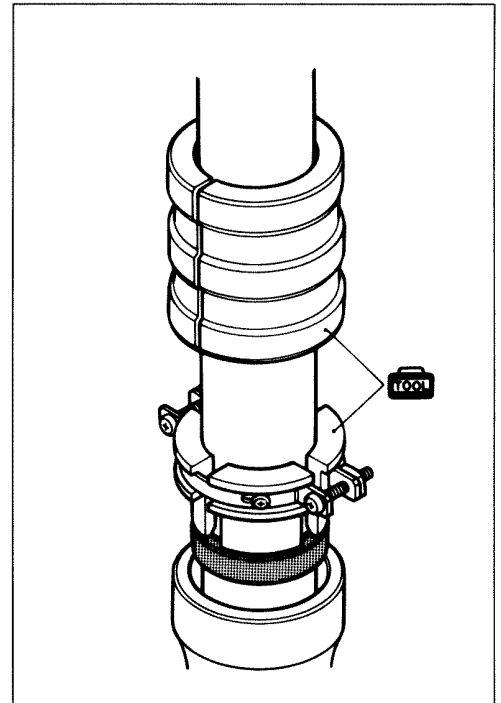
Besondere Vorsicht ist beim Zusammenbau geboten, damit die mit Teflon beschichtete Gleitfläche des Lagermetalls nicht beschädigt wird.

- Den Anschlagring der Öldichtung ④ montieren.

⚠ ACHTUNG

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

- Die Staubabdeckung ⑤ anbringen.

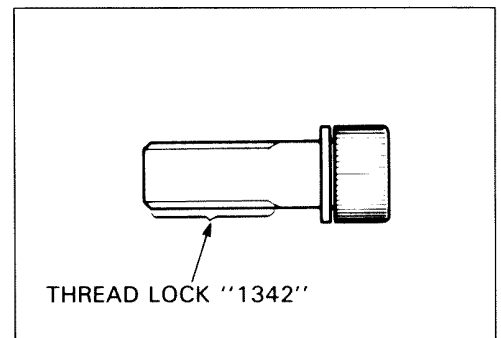


DÄMPFERSTANGENSCHRAUBE

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)**



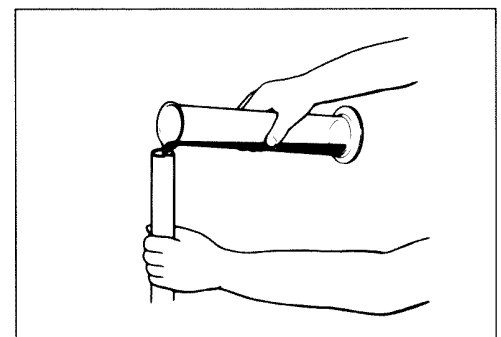
GABELÖL

- Das vorgeschriebene Gabelöl in das Innenrohr einfüllen.

 **Gabelölsorte: Gabelöl # 10**

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

Gabelölfüllmenge (je Holm): 516 ml



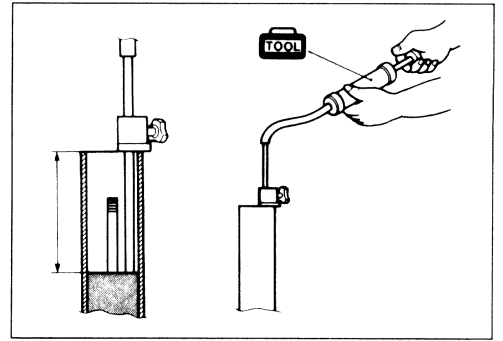
- Die Vordergabel senkrecht halten, dann den Gabelölstand mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einregulieren.

TOOL 09943-74111: Gabelölstandmesser

Gabelölstand: 99 mm

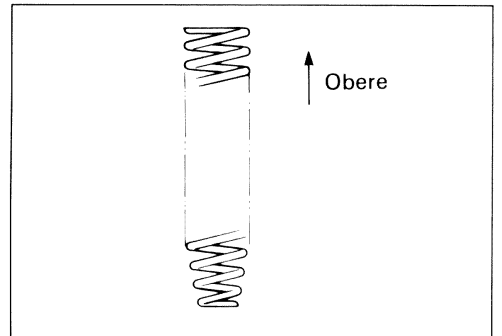
HINWEIS:

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



GABELFEDER

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



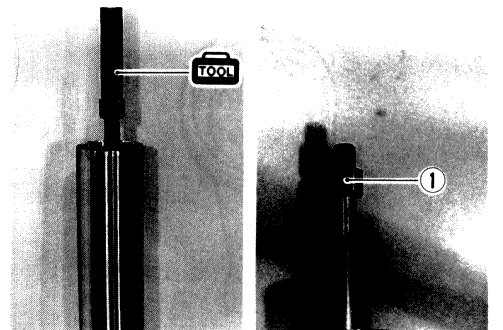
INNENROHR UND SICHERUNGSMUTTER

- Das Spezialwerkzeug anbringen und das Innenrohr nach oben ziehen.

TOOL 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.

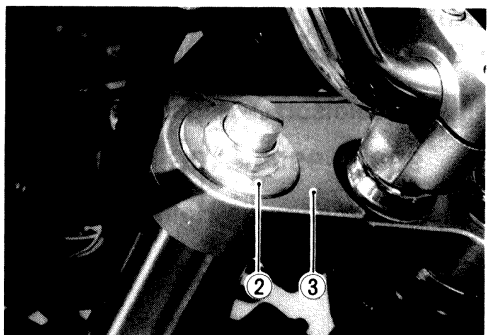


- Den Federeinsteller der Teleskopgabel fingerfest anziehen, dann die Sicherungsmutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

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.

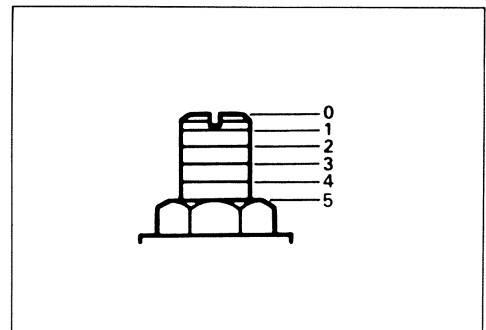
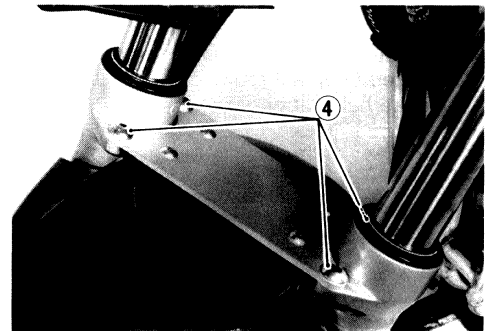
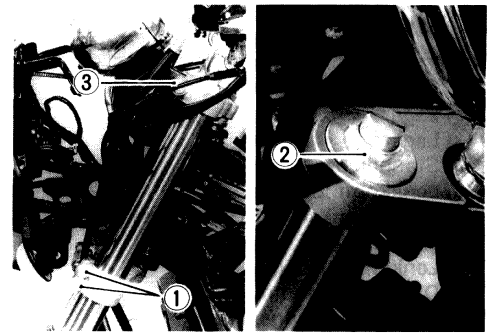
EINSTELLUNG DER FEDERVORSPANNUNG

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

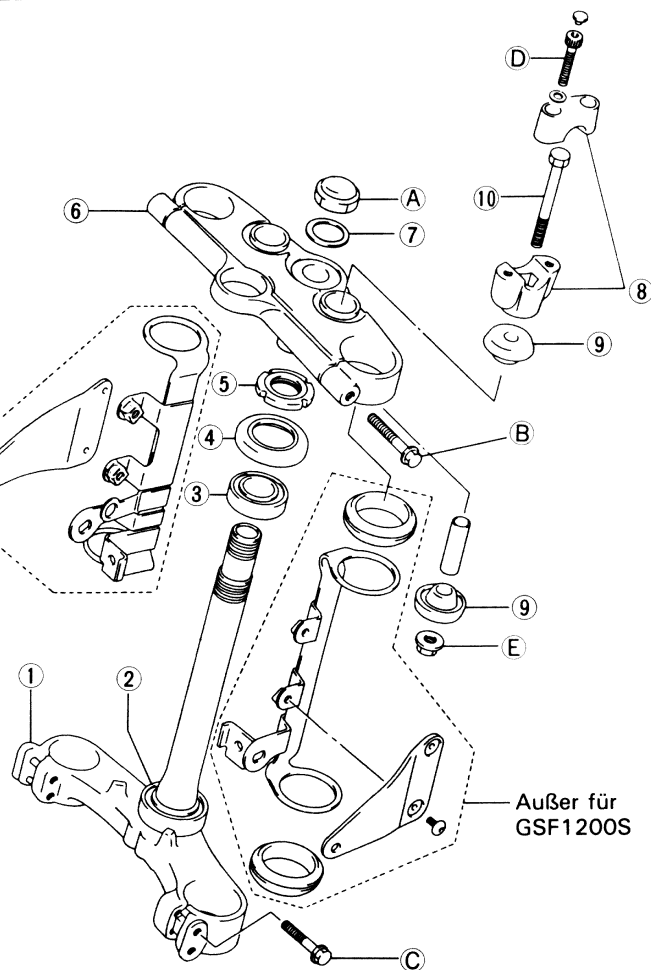
Darauf achten, daß die Federvorspannung an beiden vorderen Gabelholmen gleich eingestellt ist.



LENKUNG

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

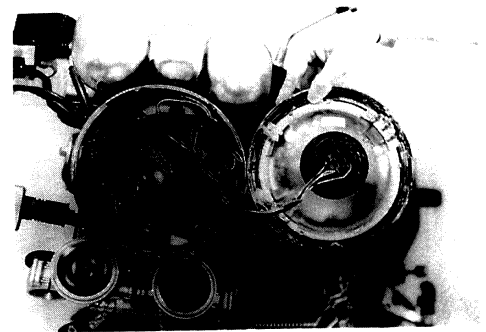
- A) Lenkschaftmutter
- B) Schraube an oberer Gabelbrücke
- C) Schraube an unterer Gabelbrücke
- D) Lenkerklemmschraube
- E) Lenkerhalterungsmutter

Außer für
GSF1200S

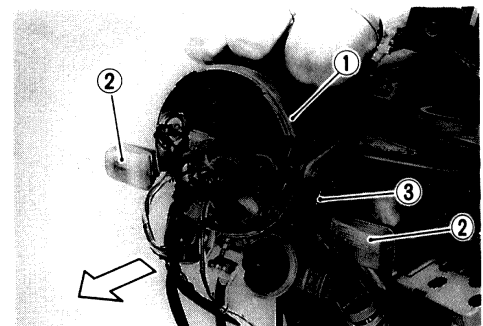
GEGENSTAND	N·m	kg·m
A)	65	6,5
B)	23	2,3
C)	23	2,3
D)	23	2,3
E)	45	4,5

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.

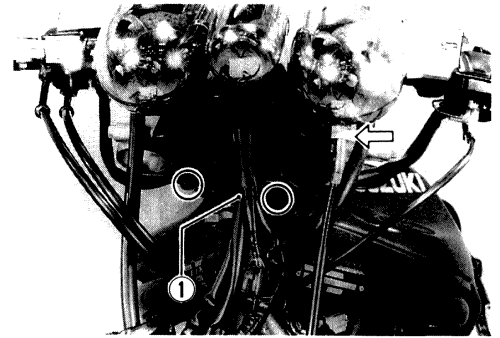


GSF1200S

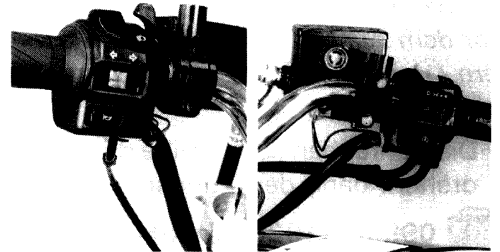
- Die Verkleidung und die Verkleidungsstütze entfernen. (Siehe Seite 5-2.)
- Vorderrad ausbauen. (Siehe Seite 5-5.)
- Teleskopgabel ausbauen. (Siehe Seite 5-22.)

GSF1200 und GSF1200S

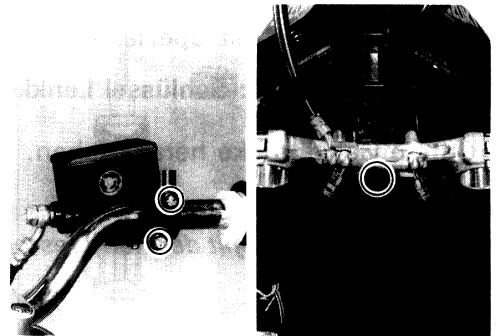
- Die Halteklammer ① entfernen.
- Die Tachometerwelle und den Tachometer ausbauen.



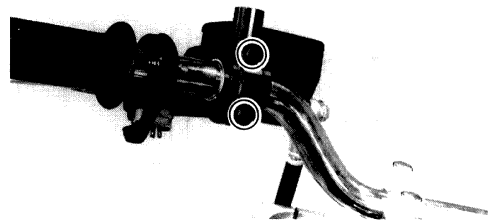
- Den rechten und linken Lenkerschalter entfernen.
- Die Gaszüge und den Starterzug vom Gasdrehgriff bzw. dem Starterhebel abnehmen.



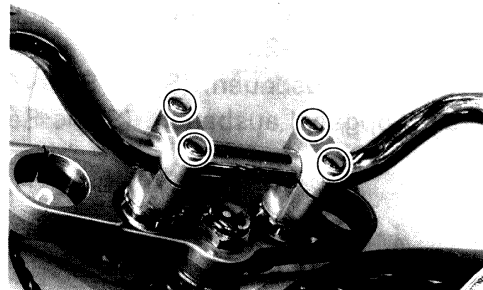
- Den vorderen Hauptbremszylinder zusammen mit den Bremsschläuchen und den Bremssätteln ausbauen.



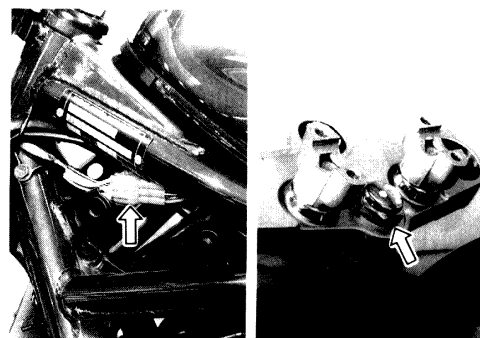
- Den Kupplungshauptzylinder ausbauen.



- 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 Ausbuarbeiten 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.

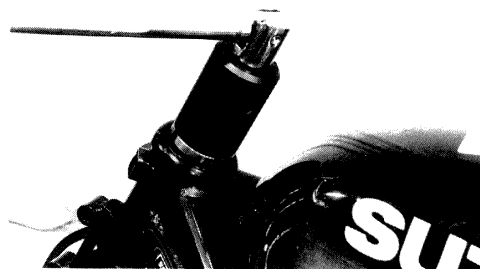
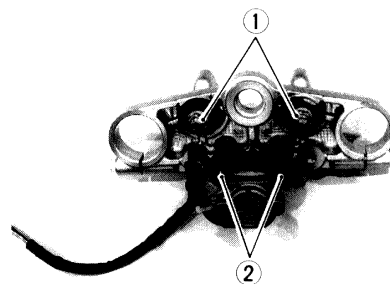
 **09940-14911: Schlüssel Lenkkopfmutter**

- Untere Gabelbrücke herausziehen.

HINWEIS:

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

- Oberes Lenkkopflager entfernen.



ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

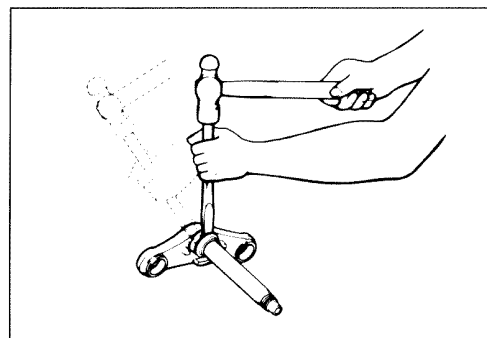
Ausgebaute Teile auf folgende Unregelmäßigkeiten überprüfen:

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

- Das untere Lenkschaftlager mit einem Meißel heraus schlagen.

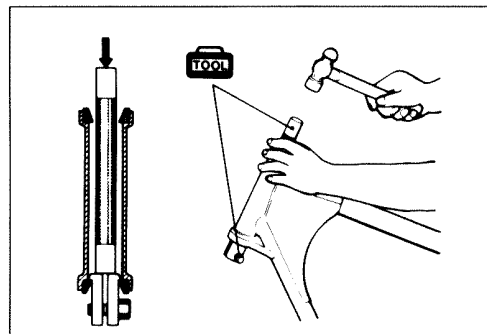
⚠ ACHTUNG

Ausgebautes Lager erneuern.



- Lenkkopflagerkranz oben und unten mit Spezialwerkzeug heraustreiben.

TOOL 09941-54911: Lagerlauftringabziehen
09941-74910: Lenklagereinsatzer



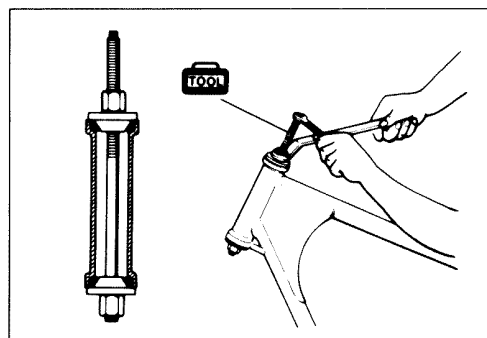
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

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

LAGERLAUFRING

- Oberen und unteren Lagerlauftring mit Spezialwerkzeug eindrücken.

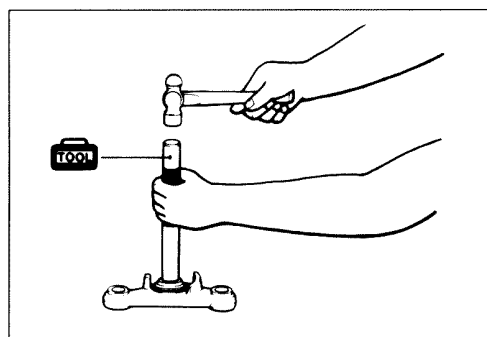
TOOL 09941-34513: Lagerlauftringeinsetzer



LAGER

- Unteres Lager mit Spezialwerkzeug eindrücken.

TOOL 09941-74910: Lenklagereinsatzer




- Vor Einbau des Lenkkopfs oberes und unteres Lager einfetten.

 **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 einsitzen.
- 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:

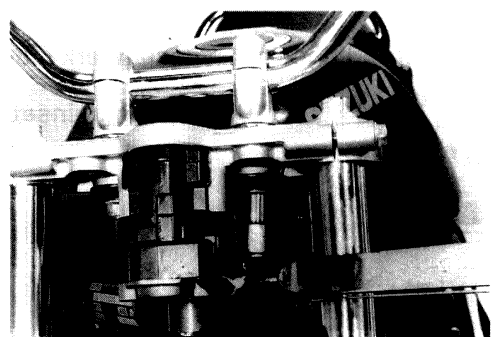
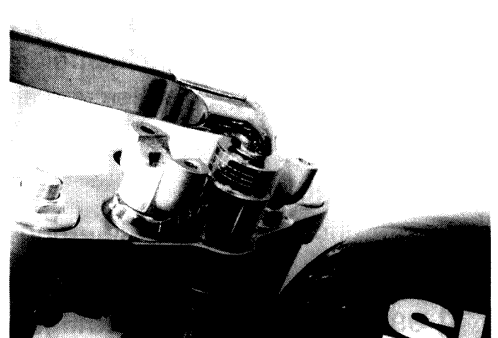
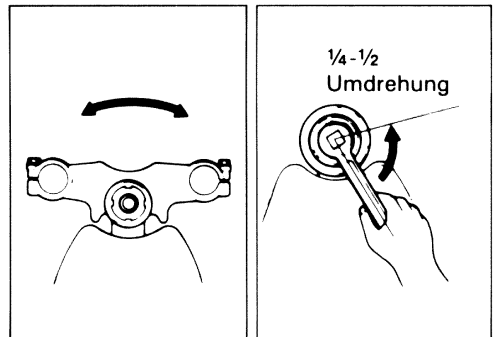
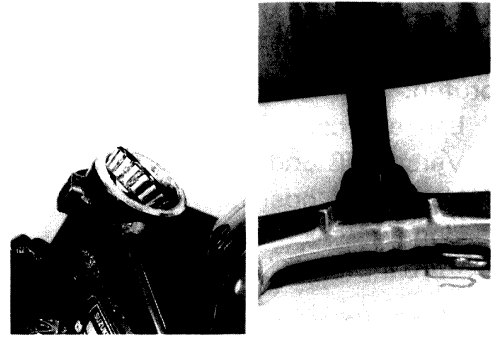
Vor dem Festziehen der Lenkschaftmutter sind die vorderen Gabelrohre provisorisch einzubauen.

- Die Lenkerhalterungsmuttern mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

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

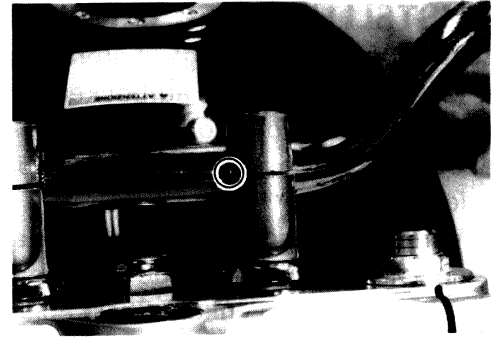
HINWEIS:

Vor dem Festziehen der Lenkerhalterungsmuttern ist der Lenker provisorisch einzubauen.



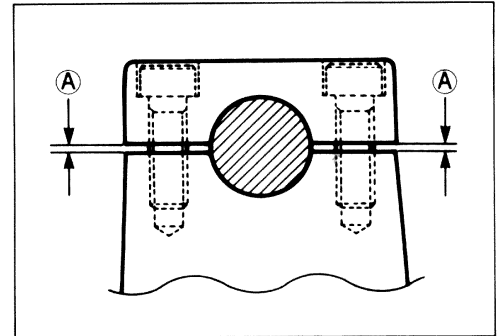
LENKER

- 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 \textcircled{A} an Vor- und Rückseite der Lenkerhalterung gleich ist.

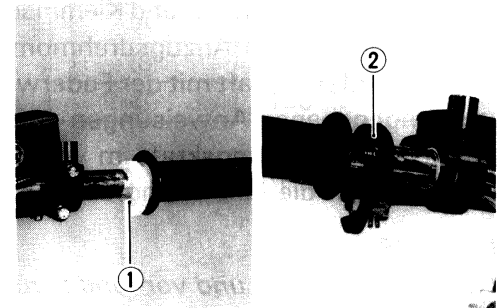
 **Klemmschraube der Lenkerhalterung: 23 N·m (2,3 kg·m)**



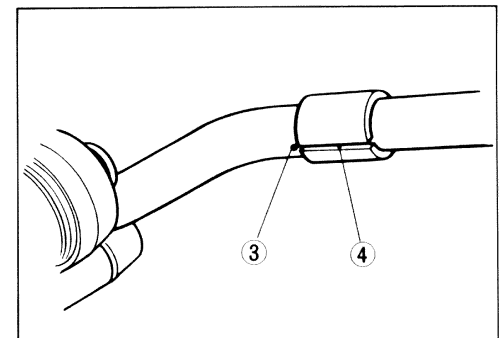
- Vor dem Einbau der Innenzüge den Gasdrehgriff $\textcircled{1}$ und den Starterhebel $\textcircled{2}$ mit Fett versehen.

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

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



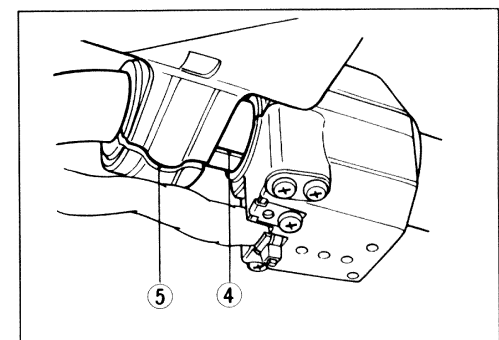
- Die eingeschlagene Markierung $\textcircled{3}$ mit dem Schlitz $\textcircled{4}$ des Hauptbremszylinder-Abstandsstücks ausrichten.



- Beim Einbau des Kupplungshauptzylinders die Kontaktfläche $\textcircled{5}$ am Kupplungshauptzylinder-Halter mit dem Schlitz des Abstandsstücks $\textcircled{4}$ 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

Lenkbewegung 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 einhaken (Siehe Abb.) und bei Bewegung des Lenkers Skala ablesen. Dasselbe am anderen Lenkergriffende durchführen.

Anfangskraft: 200–500 Gramm

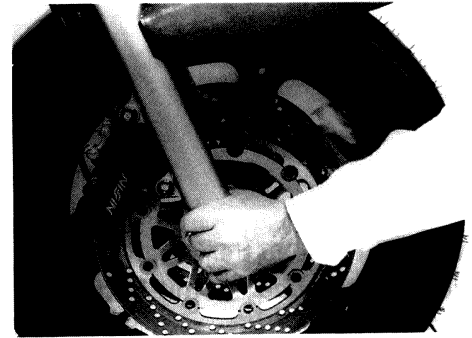
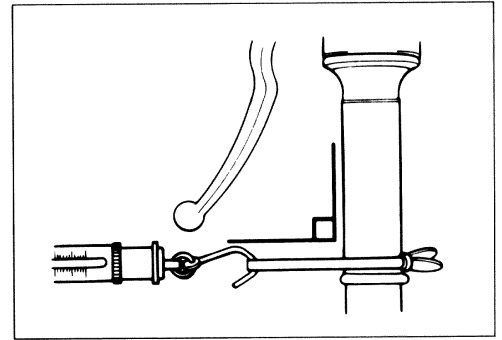


09940-92710: Federwaage

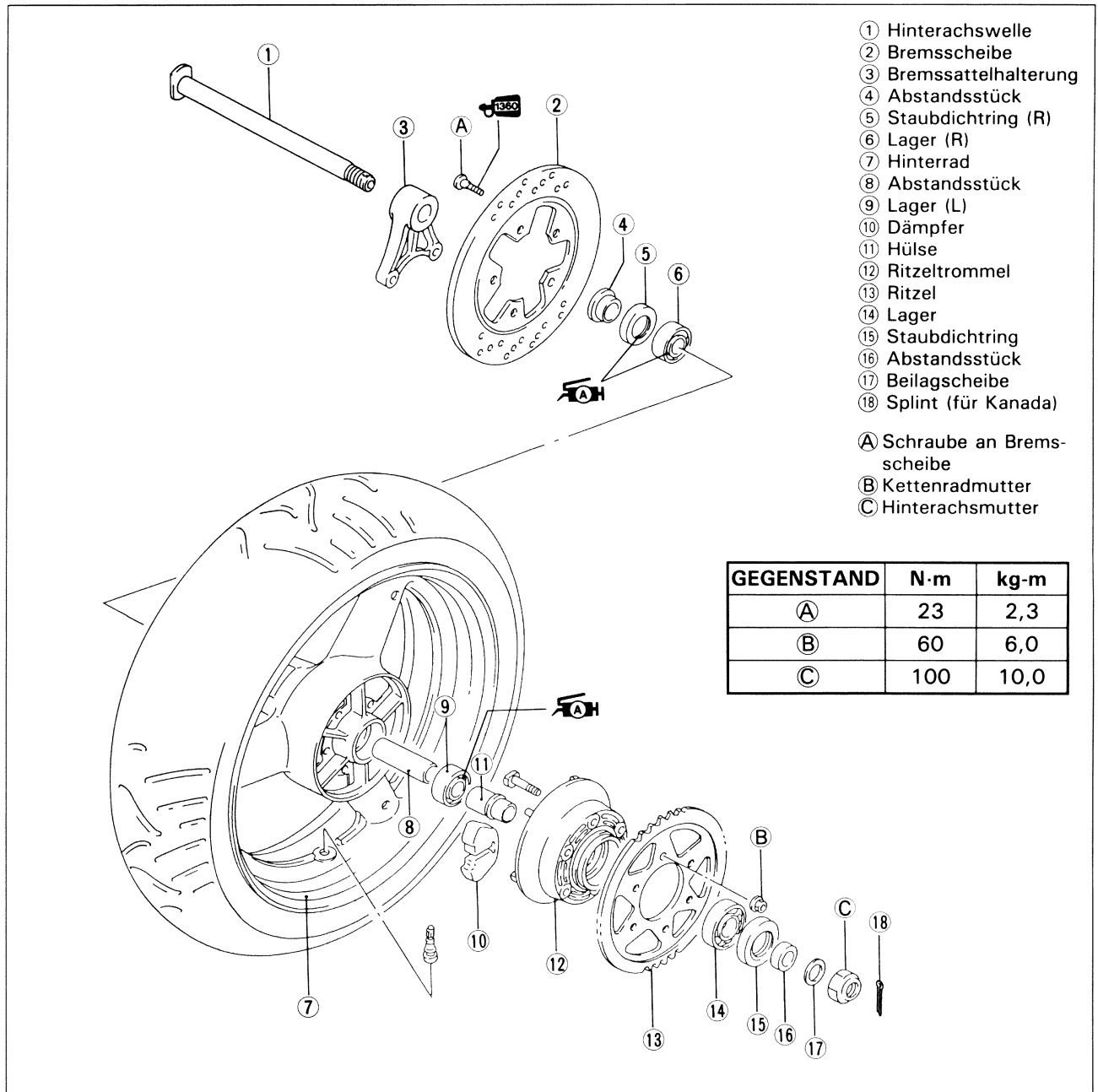
- Wenn der an der Federwaage abgelesene Kraftwert beim Drehen des Lenkers zu hoch oder zu niedrig liegt, muß dieser eingestellt werden, bis der spezifizierte Wert erreicht wird.
 - 1) Zuerst die Klemmschrauben der oberen Gabelbrücke und die Lenkkopfmutter lösen, dann die Lenkschafmutter durch Lösen oder Festziehen einstellen.
 - 2) Die Lenkkopfmutter 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.



HINTERRAD

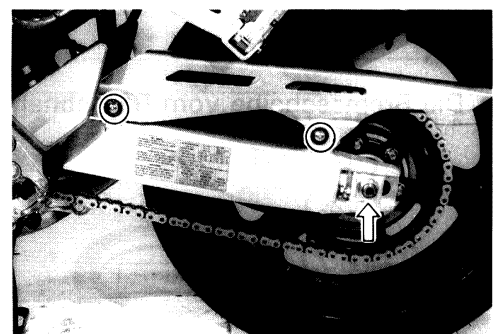


AUSBAU

- Das Motorrad auf dem Mittelständer abstellen.
- Das Kettengehäuse und den Splint abnehmen (für Kanada-Modelle).
- Achsmutter entfernen dann die Hinterachswelle herausziehen.
- Die Antriebskette abnehmen, dann das Hinterrad ausbauen.

⚠ ACHTUNG

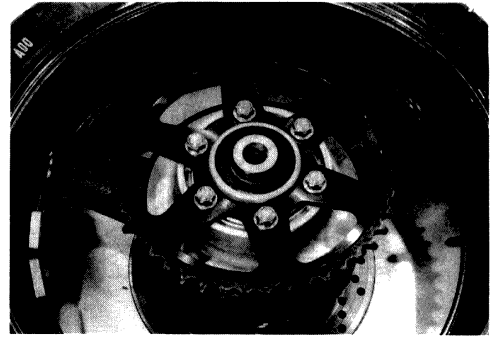
Beim Ausbau des Hinterrads darf das Bremspedal nicht betätigt werden.



- Hintere Kettenradtrommel aus dem Rad ziehen.

HINWEIS:

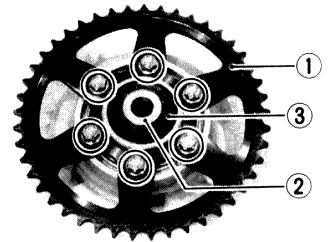
Vor dem Trennen der Trommel Befestigungsmuttern am hinteren Kettenrad leicht lockern, um das Zerlegen später zu erleichtern.



- Hintere Antriebsritzel ① von der Trommel lösen.
- Distanzstück ② und Staubdichtung ③ entfernen.

⚠ ACHTUNG

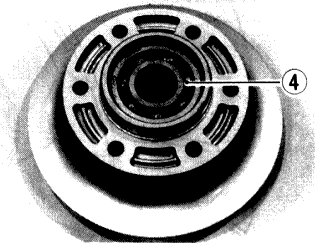
Ein abgenommener Staubdichtring muß durch ein Neuteil ersetzt werden.



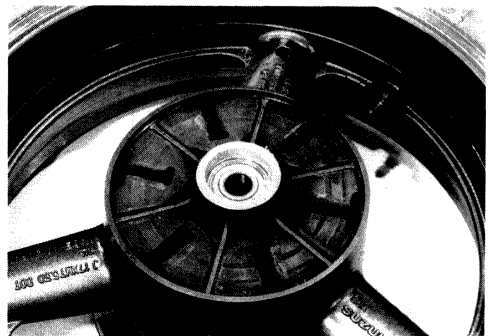
- Trommelhalterung entfernen und Kettenradtrommellager ④ mit geeignetem Werkzeug herausziehen.

⚠ ACHTUNG

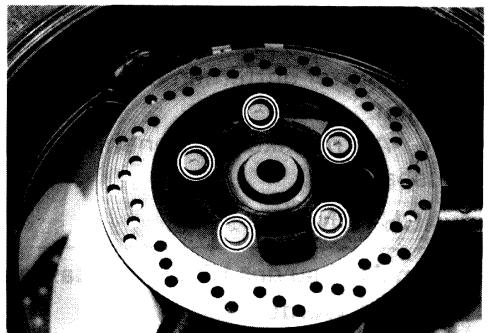
Ausgebautes Lager erneuern.



- Die sechs Dämpfer entfernen.



- Die Bremsscheibe vom Rad abnehmen.



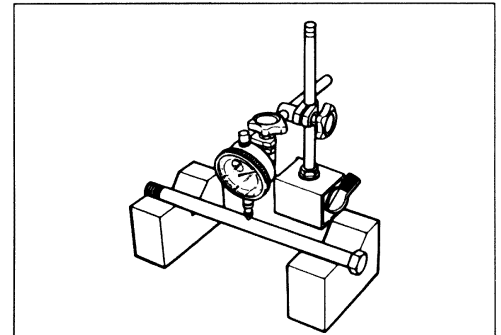
ÜBERPRÜFUNG UND ZERLEGUNG

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

HINTERACHSWELLE

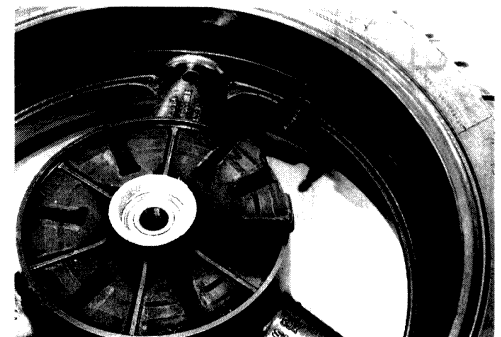
Mit Hilfe einer Meßuhr die Achswelle auf Schlag überprüfen. Wenn der gemessene Wert die Verschleißgrenze überschreitet, muß die Hinterachswelle ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 0,25 mm



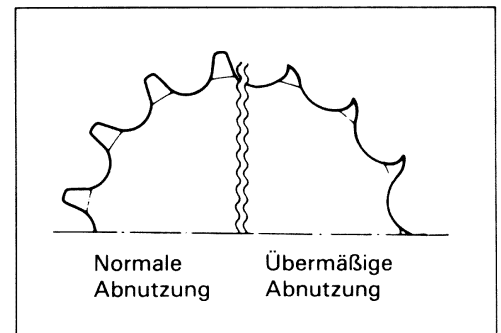
DÄMPFER

Dämpfer auf Abnutzung und Beschädigung überprüfen.



KETTENRAD

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



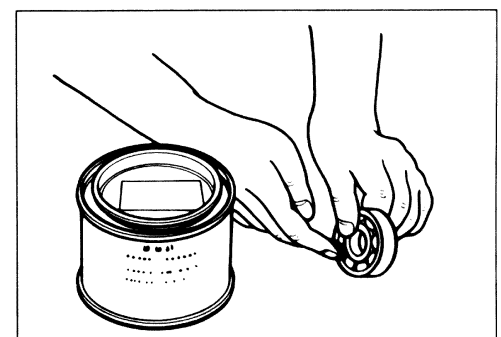
WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

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"

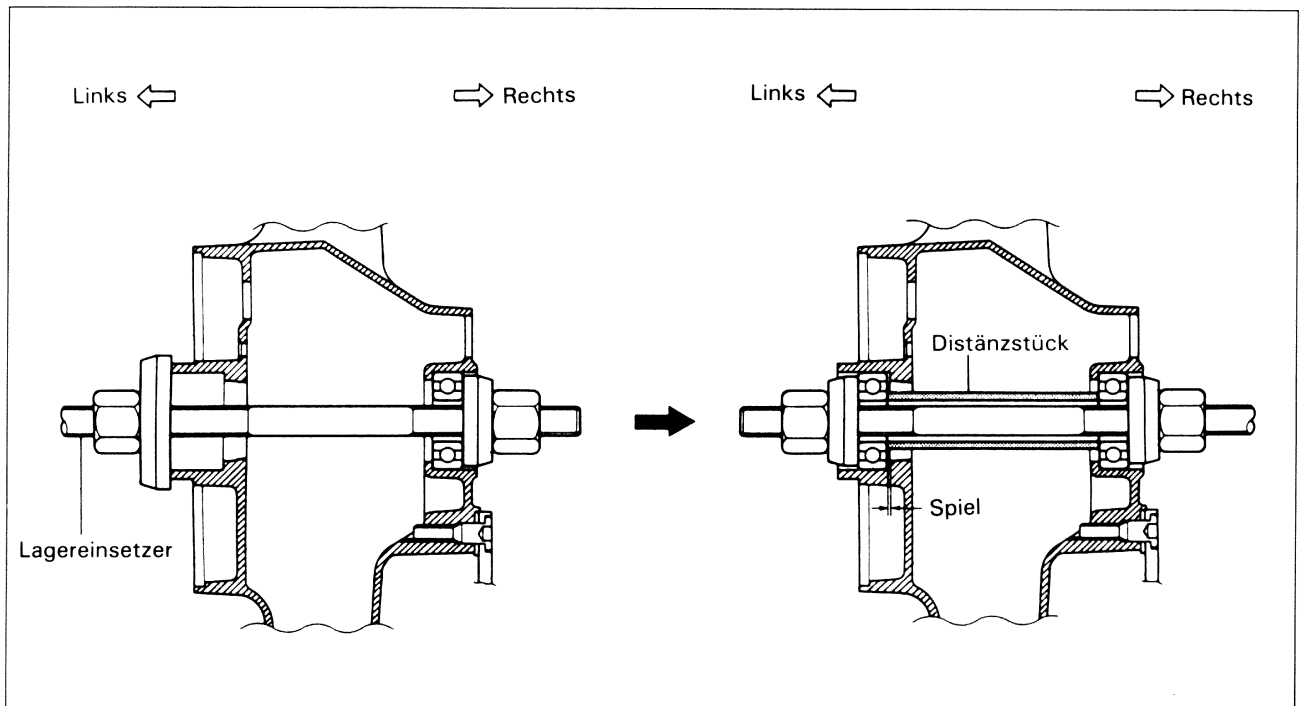
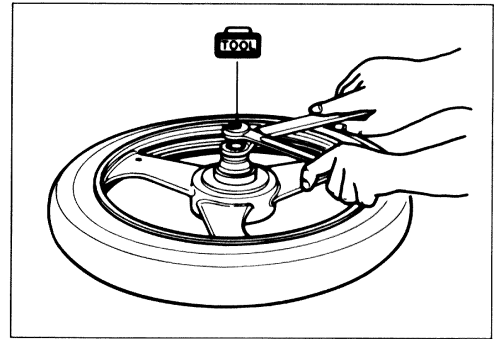


- Radlager mit Spezialwerkzeug einsetzen.

 **09941-34513: Satz Lagereinsetzer**


HINWEIS:

Zuerst rechtes, dann linkes Radlager einsetzen.



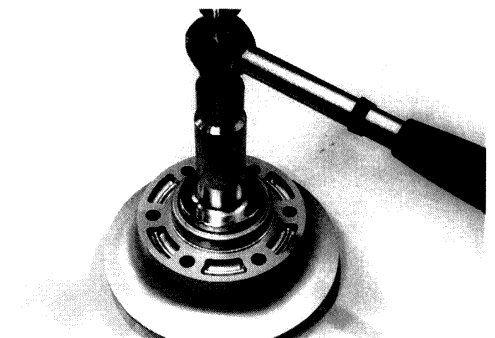
TROMMELLAGER

- Neue Lager mit Spezialwerkzeug einsetzen.

 **09913-75520: Lagereinsetzer**

HINWEIS:

Lager und Öldichtungslippe vor dem Zusammenbau des Hinterrads schmieren.



BREMSSCHEIBE

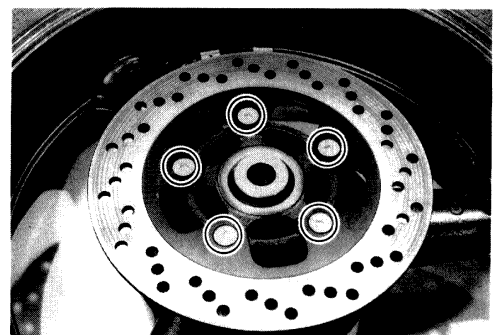
- THREAD LOCK SUPER "1360" auf die Schrauben an der Bremsscheibe geben und diese im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

HINWEIS:

Bremsscheibe säubern und entfetten.


 **99000-32130: THREAD LOCK SUPER "1360"**

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



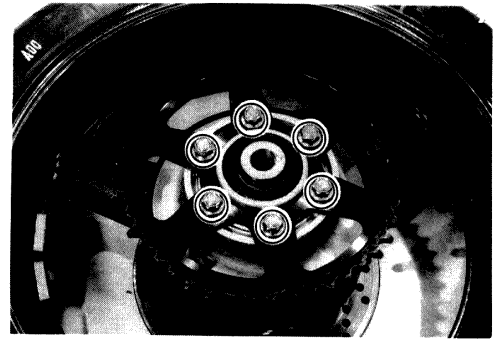
KETTENRAD

- Befestigungsmuttern für Kettenrad im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

 Kettenradmutter: 60 N·m (6,0 kg-m)


HINWEIS:

Die Prägung am Kettenrad nach außen bringen.

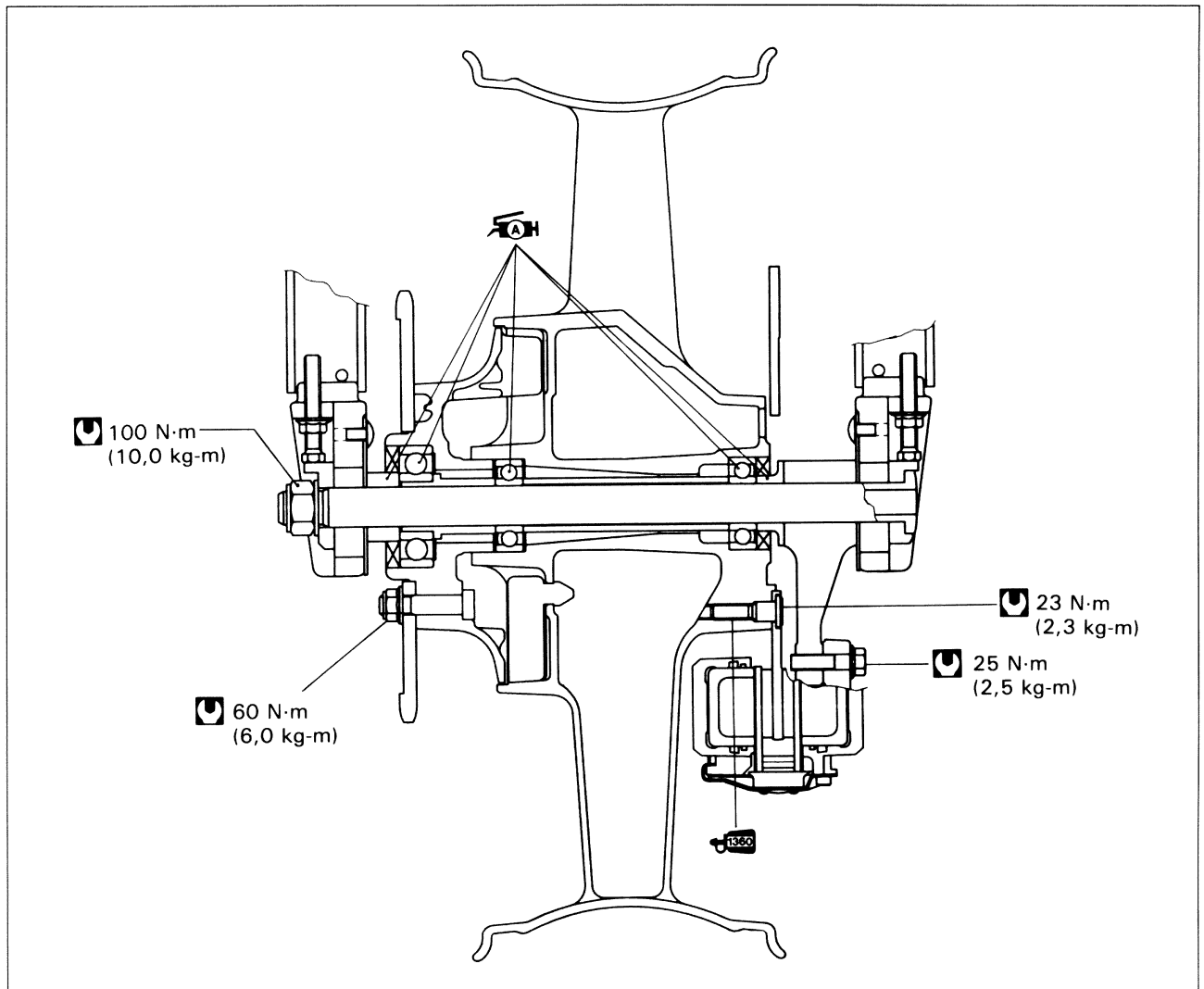
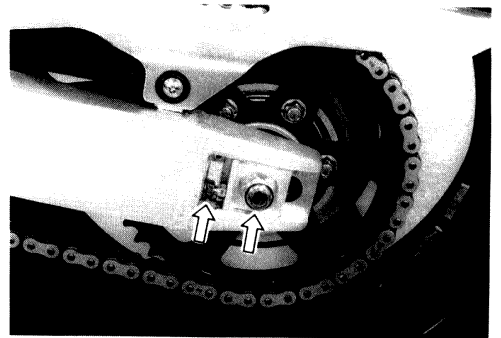


HINTERACHSWELLE

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

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

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



HINTERBREMSE

A Bremsschlauch-Verbindungsschraube
 B Befestigungsschraube des Hauptbremszylinders
 C Entlüftungsventil
 D Sicherungsmutter des Hauptbremszylinder-Stößels
 E Schraube des Bremssattelgehäuses
 F Bremssattel-Befestigungsschraube

① Reservebehälter
 ② Reservoirschlauch
 ③ Hauptbremszylinder
 ④ Bremsschlauch
 ⑤ Kolben-/Manschetten-Satz
 ⑥ Innere Distanzscheibe
 ⑦ Bremsklotz
 ⑧ Äußere Distanzscheibe
 ⑨ Feder
 ⑩ Bremsklotz-Haltestift
 ⑪ Klammer

GEGENSTAND	N-m	kg-m
A	23	2,3
B	23	2,3
C	8	0,8
D	18	1,8
E	30	3,0
F	25	2,5

⚠️ WARNUNG

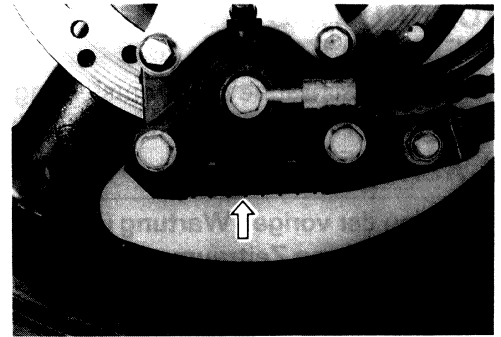
- * Dieses Bremssystem ist mit einer auf Äthylenglycol basierenden Bremsflüssigkeit vom Typ DOT 4 gefüllt. Auf Silikon oder Petroleum basierende Flüssigkeiten dürfen weder verwendet noch mit anderen Bremsflüssigkeiten gemischt werden.
- * Niemals Bremsflüssigkeit aus alten, gebrauchten oder unverschlossenen 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 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 Gummiteilen verursachen kann.

ERSETZEN DER BREMSKLÖTZE

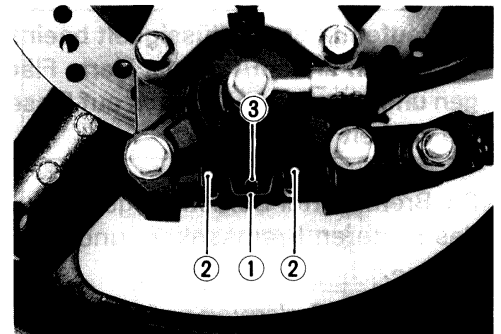
- Die Abdeckung entfernen.



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

⚠ ACHTUNG

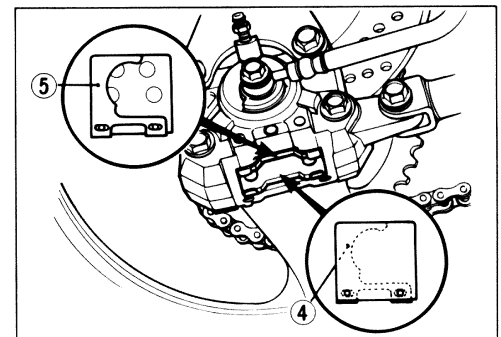
- * Bei Abnahme der Bremsklötze nicht Bremspedal betätigen.
- * Bremsklötze als Satz erneuern, sonst verschlechtert sich die Bremsleistung.



- Die neuen Bremsklötze 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.

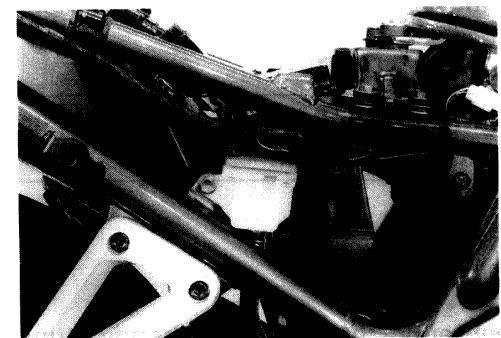
ERSETZEN DER BREMSFLÜSSIGKEIT

- Die Sitzbank abnehmen. (Siehe Seite 5-3.)
- Die Rahmenabdeckung abnehmen. (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.

- Klötze 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.

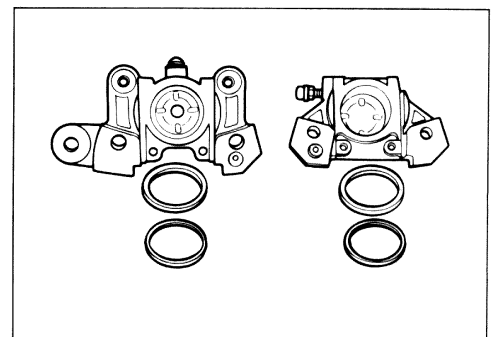
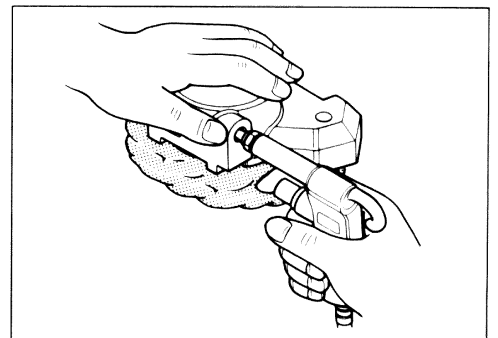
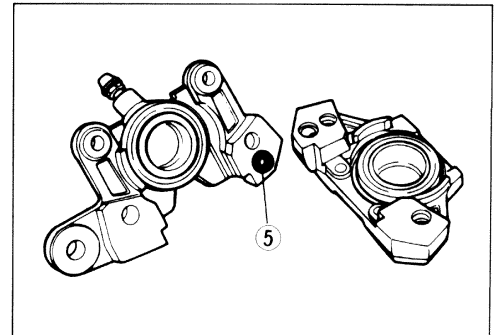
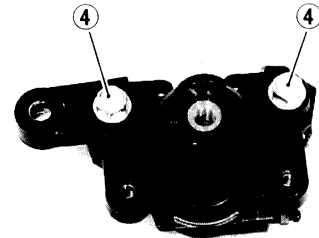
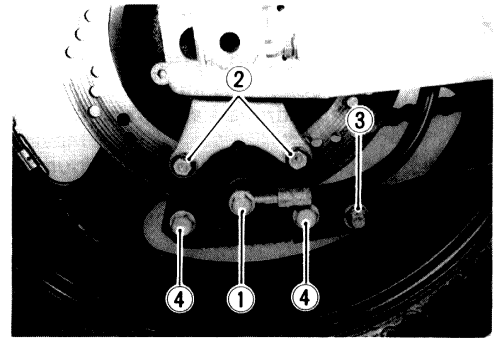
⚠ ACHTUNG

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:

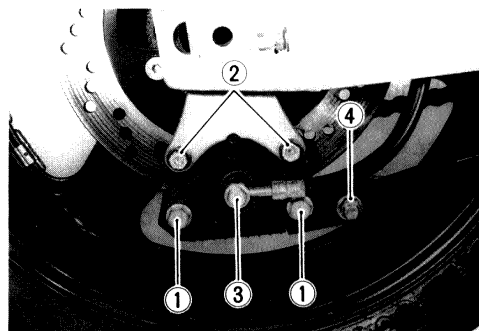
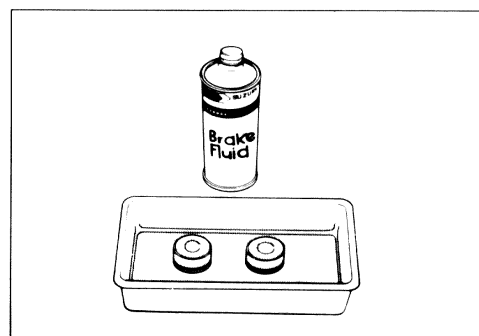
23 N·m (2,3 kg·m)

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 Bremsschlauch ⑤ entfernen, dann das Reservoir abnehmen.
- Sicherungsring herausdrehen, dann den Stecker entfernen.
- O-Ring ⑥ entfernen.

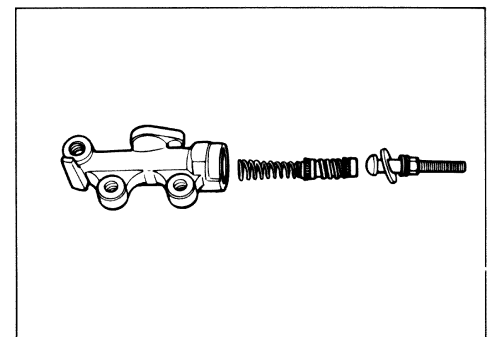
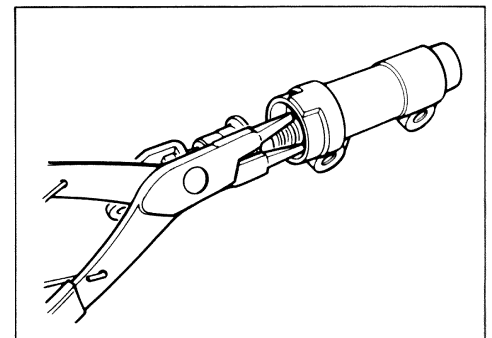
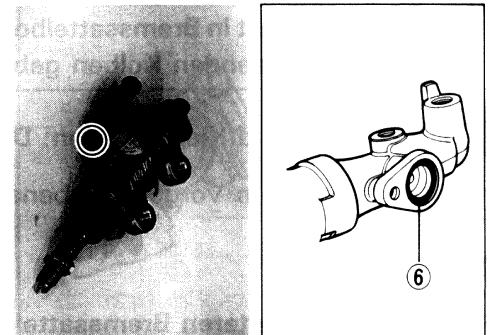
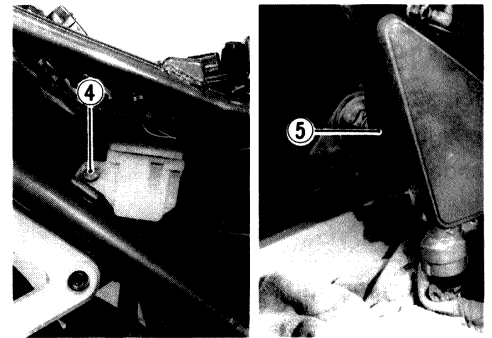
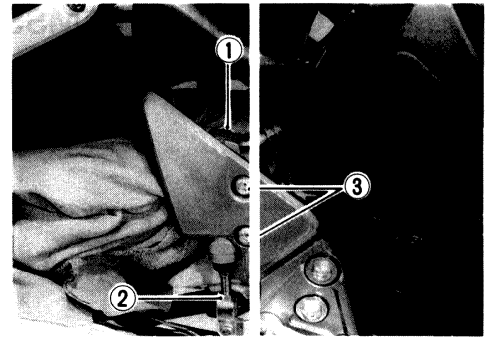
HINWEIS:

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 Stößel, den Kolben mit der Primärmanschette und die Feder enternen.



ÜBERPRÜFUNG DES HAUPTBREMSZYLINDERS

ZYLINDER, KOLBEN UND PFANNENSATZ

Hauptbremszylinderbohrung auf Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.

Kolbenoberfläche auf Kratzer oder andere Beschädigungen überprüfen.

Pfannensatz und jedes Gummitteil auf 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 Wiederausammenbau 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

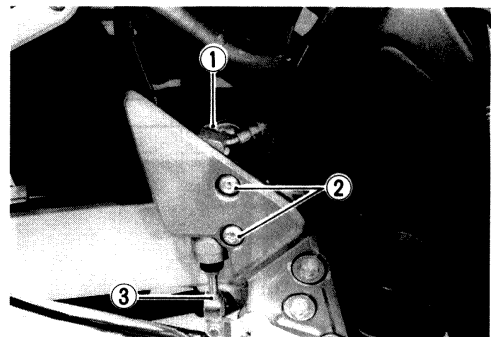
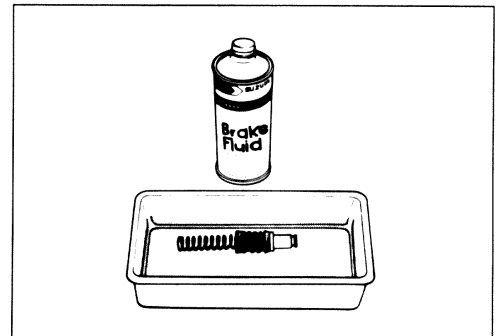
Hauptbremszylinder : 23 N·m (2,3 kg·m)

Sicherungsmutter ③ des

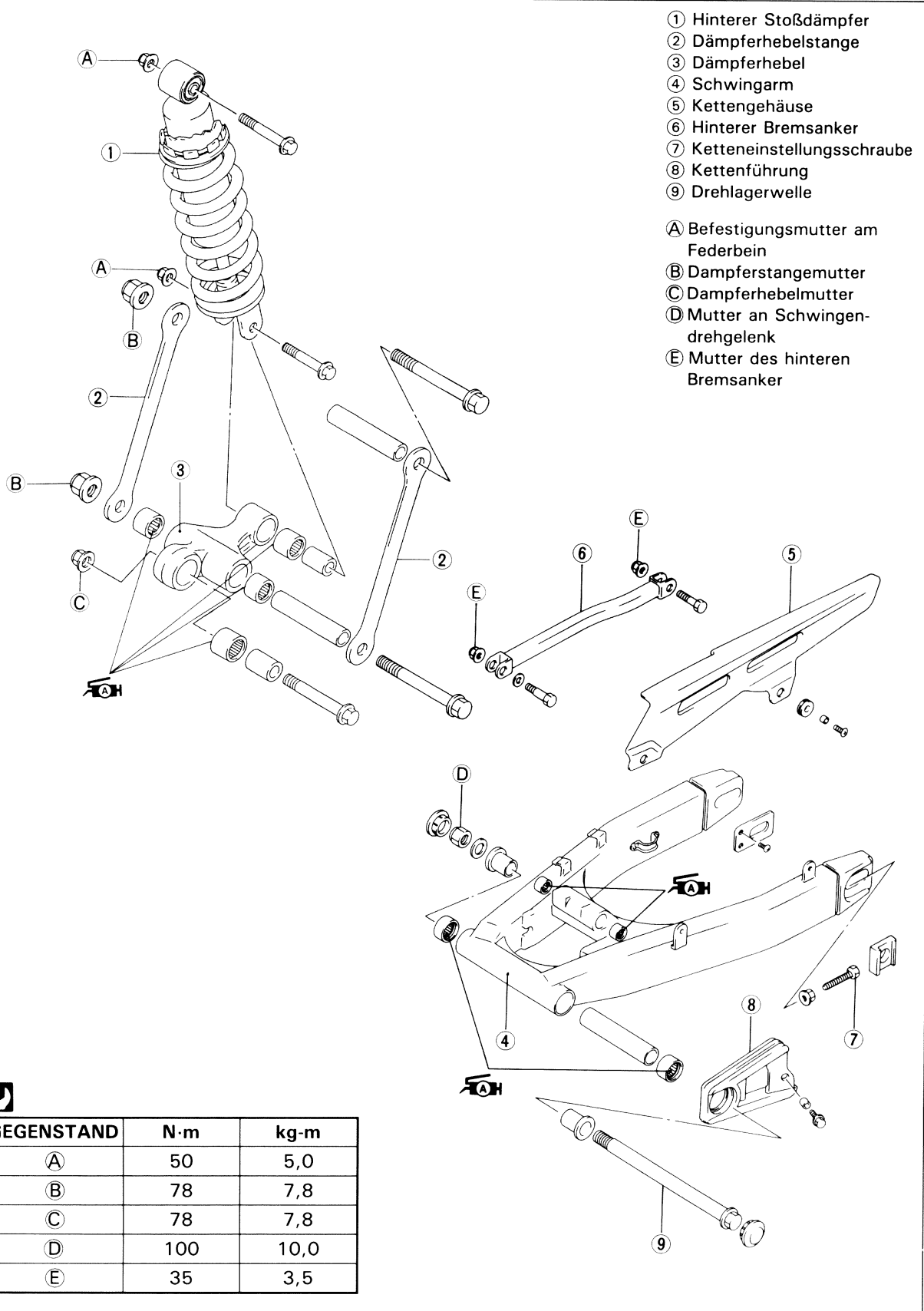
Hauptbremszylinder : 18 N·m (1,8 kg·m)

⚠ ACHTUNG

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



HINTERRADAUFHÄNGUNG



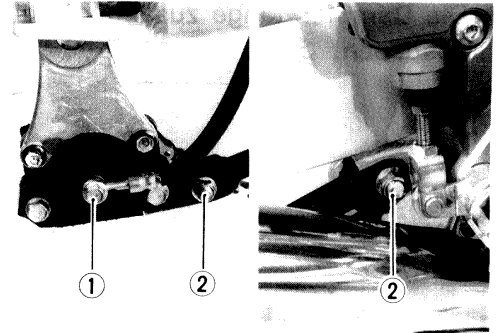
- ① Hinterer Stoßdämpfer
 - ② Dämpferhebelstange
 - ③ Dämpferhebel
 - ④ Schwingarm
 - ⑤ Kettengehäuse
 - ⑥ Hinterer Bremsanker
 - ⑦ Ketteneinstellungsschraube
 - ⑧ Kettenführung
 - ⑨ Drehlagerwelle
- A Befestigungsmutter am Federbein
 - B Dämpferstangemutter
 - C Dämpferhebelmutter
 - D Mutter an Schwingendrehgelenk
 - E Mutter des hinteren Bremsanker



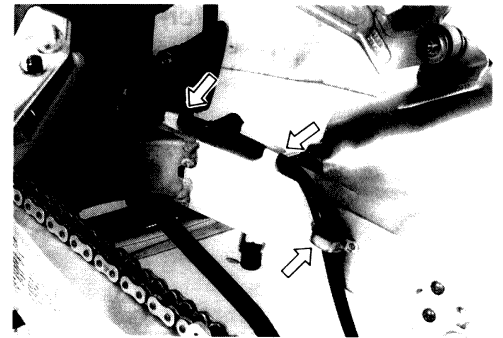
GEGENSTAND	N·m	kg·m
A	50	5,0
B	78	7,8
C	78	7,8
D	100	10,0
E	35	3,5

AUSBAU

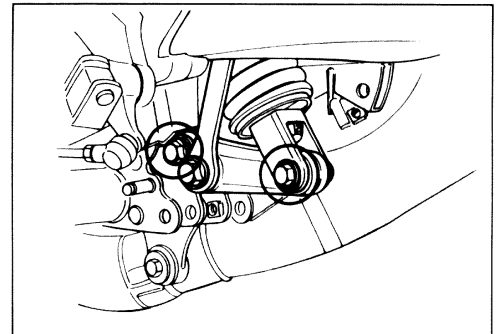
- Hinterrad ausbauen. (Siehe Seite 5-36.)
- Die Verbindungsschraube ① des Bremssattels entfernen.
- Die Befestigungsschraube ② und Mutter des hinteren Bremsankers entfernen.



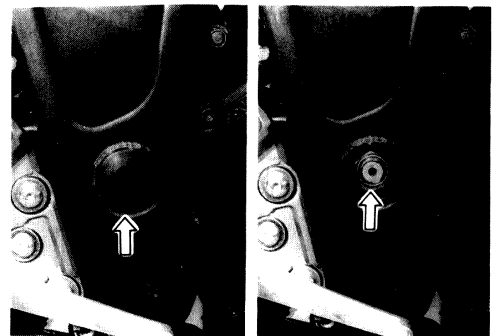
- Den Bremsschlauch aus der Bremsschlauchführung und den Halteklammern herausnehmen.



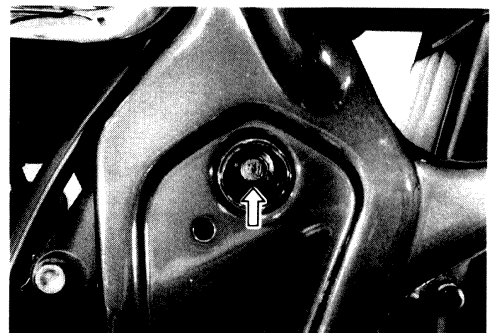
- Den Dämpferhebel und die unteren Befestigungsschrauben und -muttern des Stoßdämpfers entfernen.



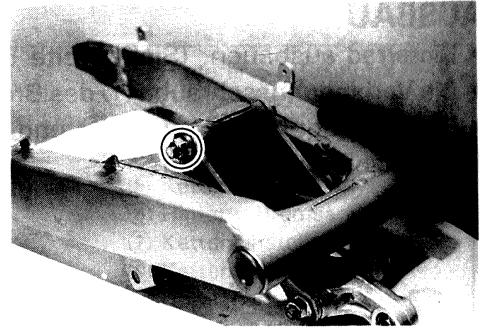
- Die rechten und linken Abdeckkappen entfernen.
- Die Mutter des Drehlagers und die Drehlagerwelle entfernen, dann den Schwingarm ausbauen.



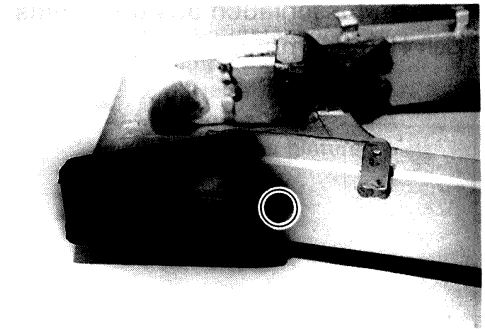
- Die linke Rahmenabdeckung abnehmen.
- Die Befestigungsmutter und -schraube des Stoßdämpfers entfernen.



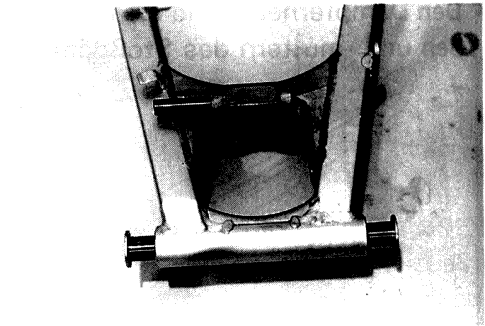
- Die Dämpferstange zusammen mit dem Dämpferhebel ausbauen.



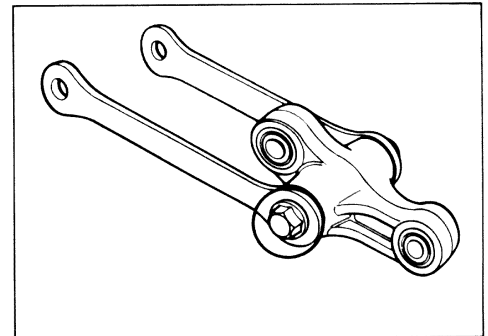
- Kettengleitstück entfernen.



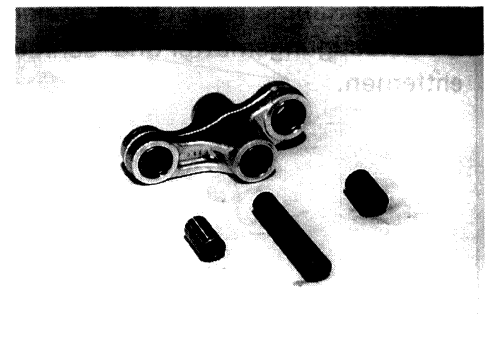
- Die Abstandsstücke des Schwingams entfernen.



- 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.

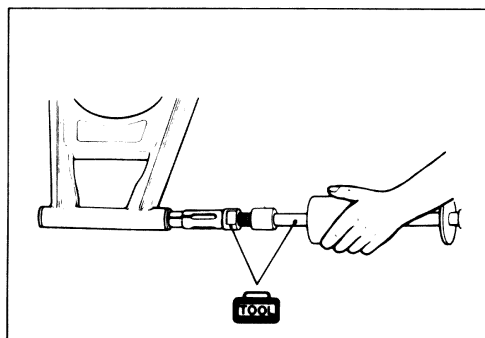
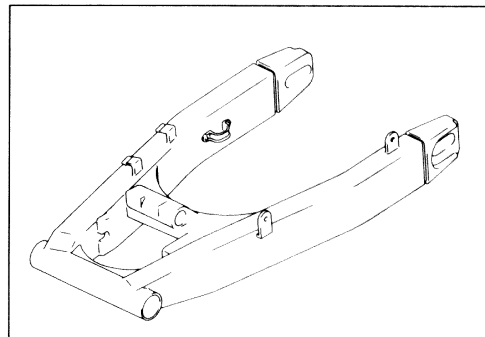
Lager bei ungewöhnlichem Spiel erneuern.

- Die Lager und das Abstandsstück 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.

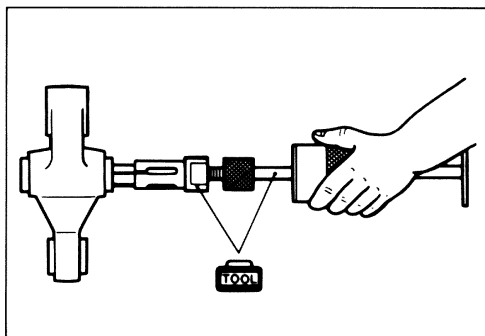
Distanzstück in das Lager einsetzen, auf- und abbewegen und Spiel überprüfen. Lager bei ungewöhnlichem Spiel erneuern.

- Lager mit Spezialwerkzeug herausziehen.

 09923-73210: Lagerabzieher
09930-30102: Gleitschaft

▲ ACHTUNG

Ausgebaute Lager erneuern.

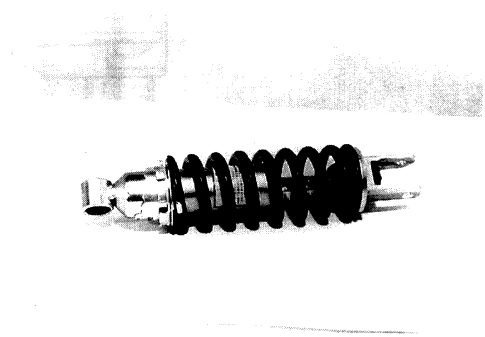


FEDERBEIN

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


▲ ACHTUNG

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

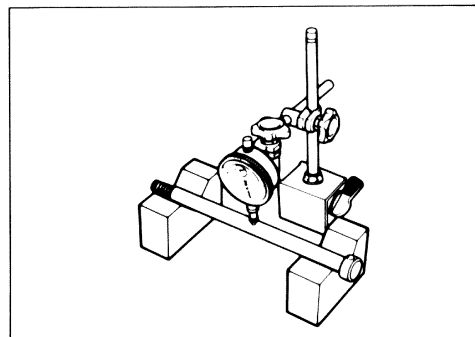


SCHWINGENACHSE

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.

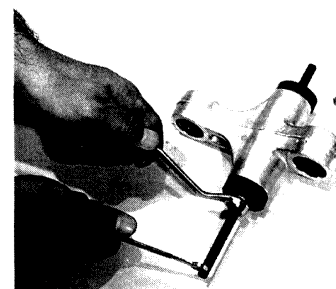
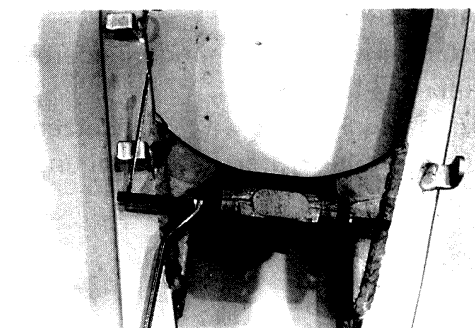
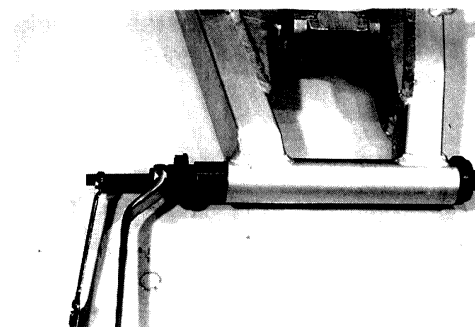
-  09941-34513: Lagerlaufing einsetzen

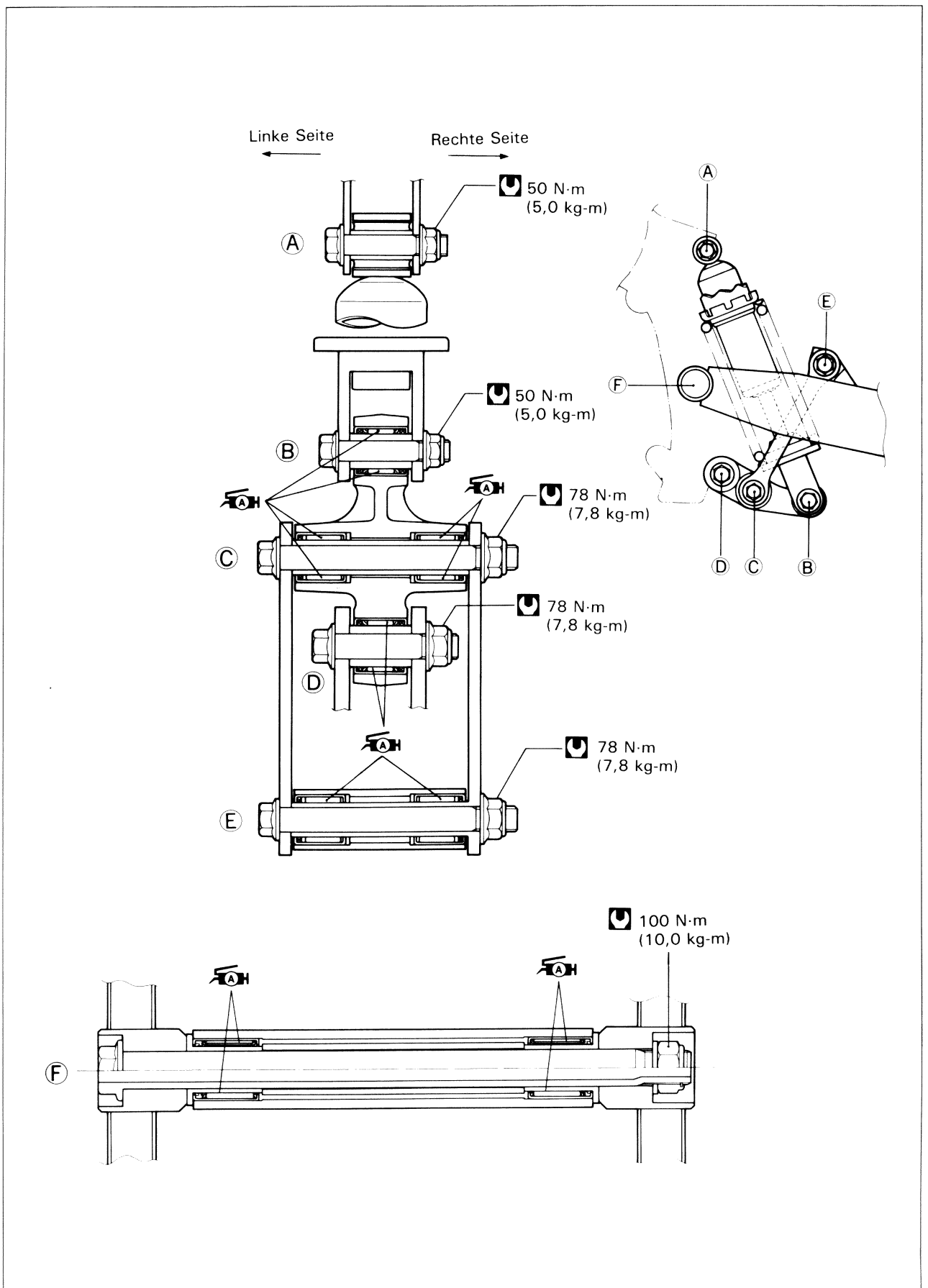
HINWEIS:

Beim Einsetzen der Lager zeigt die angehörte 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

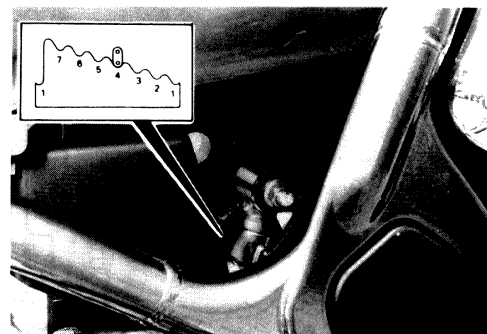
Nach dem Einbau der Hinterradaufhängung muß die Federvorspannung eingestellt werden.

EINSTELLUNG DER FEDERVORSPANNUNG

In der Einstellposition "7" ist die Federvorspannung höchsten.

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

(Standardposition: "4")

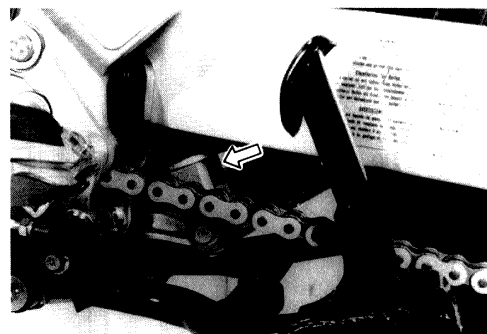


EINSTELLUNG DER RÜCKPRALL-DÄMPFKRAFT

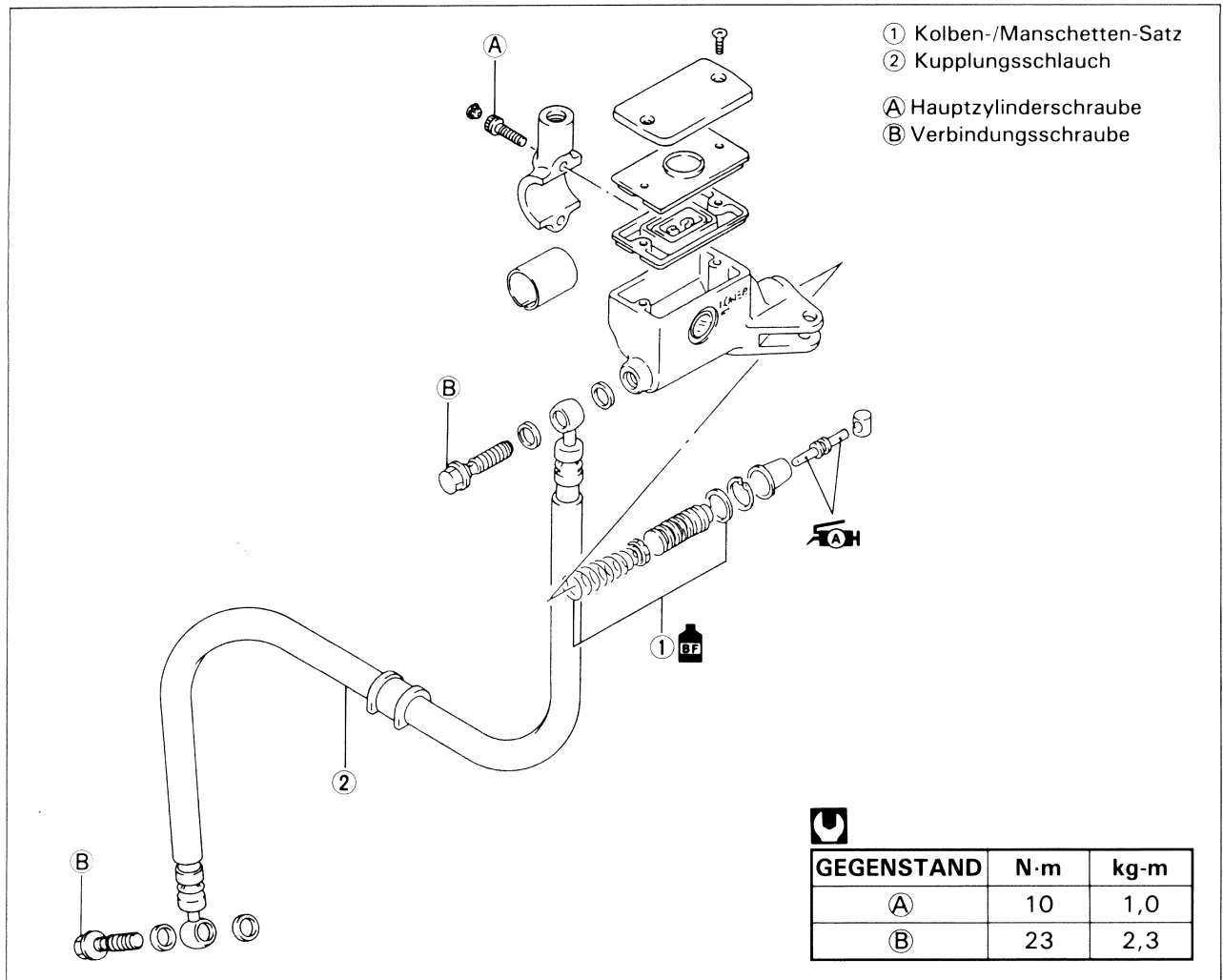
In der Einstellposition "4" ist die Rückprall-Dämpfkraft am stärksten.

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

(Standardposition: "2")



KUPPLUNGSHAUPTZYLINDER



AUSBAU

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

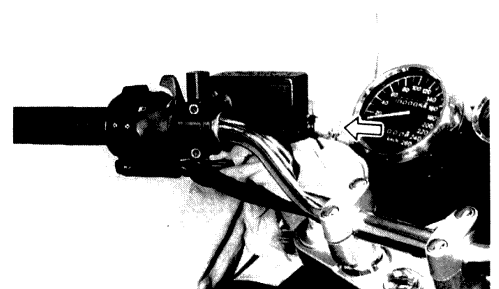
⚠ ACHTUNG

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

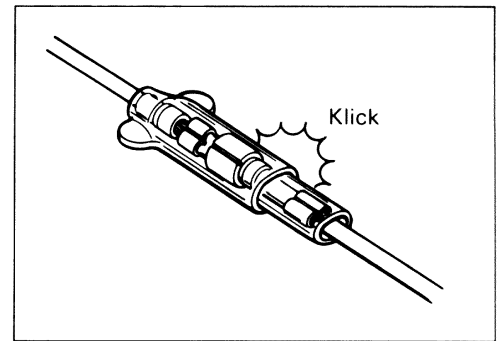
INHALT

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 ANLASSERREILAIS	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 POSITIONSLEUCHE	6-31
RÜCK-/BREMSLICHT UND KENNZEICHENLEUCHE	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

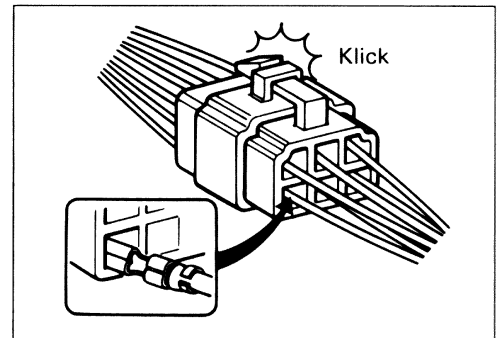
STECKER

- 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.



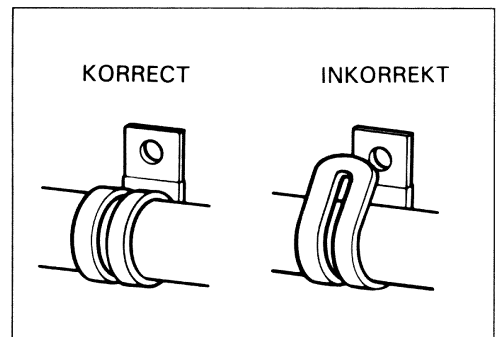
STECKVERBINDER

- An Steckverbindern, die mit einer Sperre versehen sind, muß vor dem Abziehen die Sperre gelöst werden. Beim Wiederanschließen ist der Stecker so weit einzuschieben, bis die Sperre einrastet.
- Beim Abziehen 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.



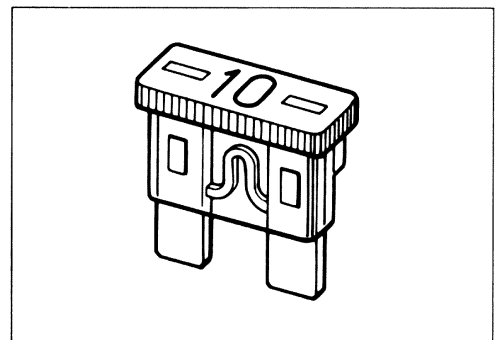
HALTEKLAMMERN

- 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.



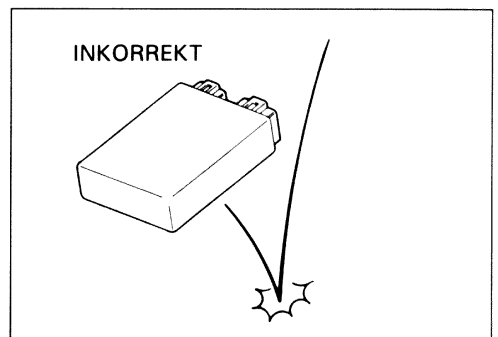
SICHERUNGEN

- 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.



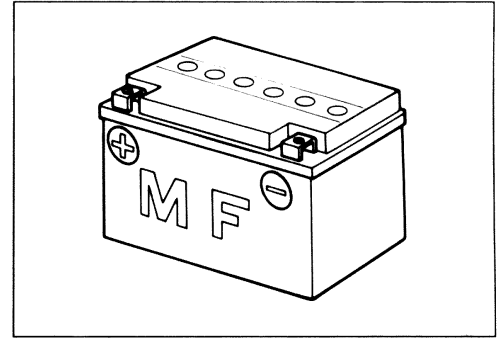
KOMPONENTEN MIT HALBLEITER-BAUTEILEN

- 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.



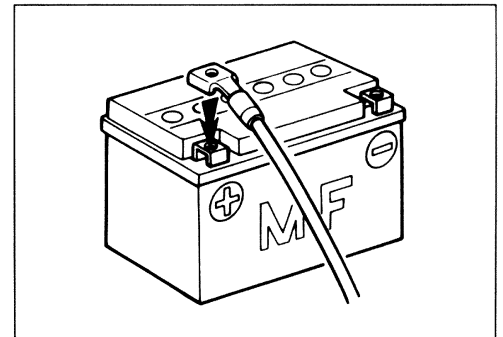
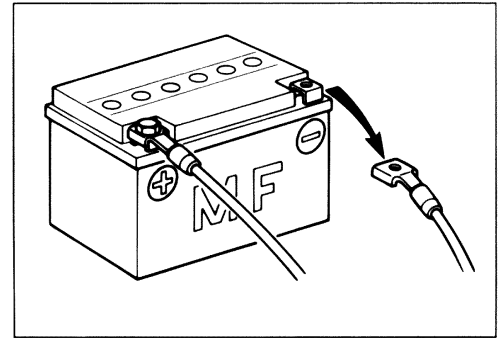
BATTERIE

- 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.

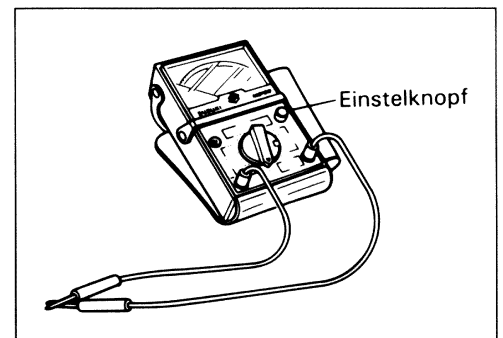


KABEL

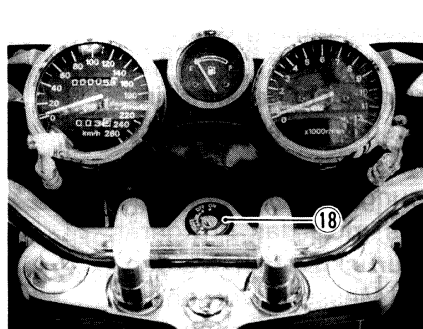
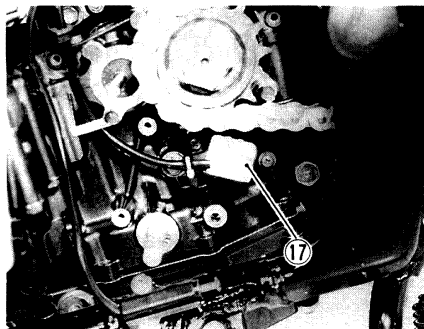
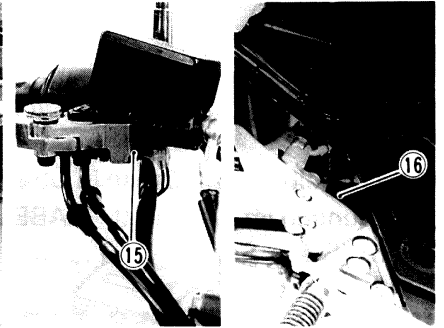
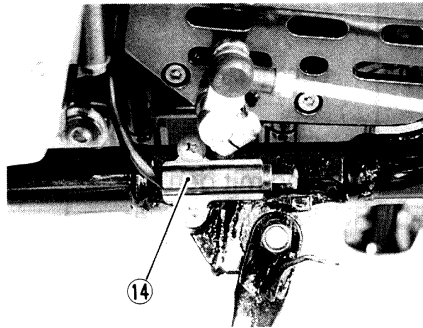
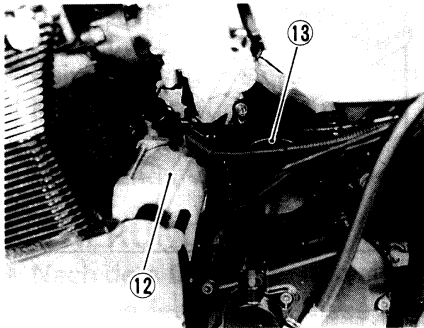
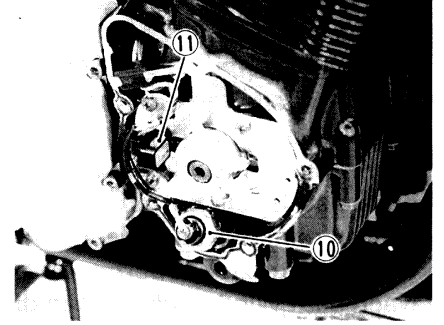
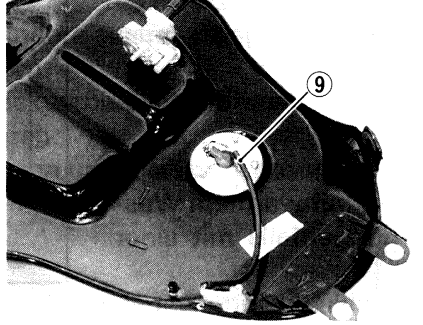
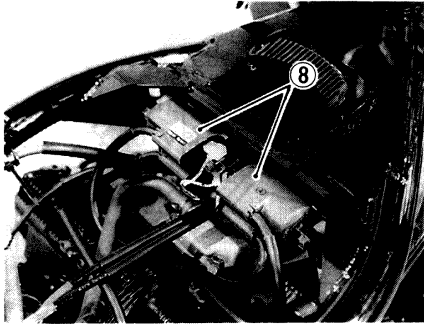
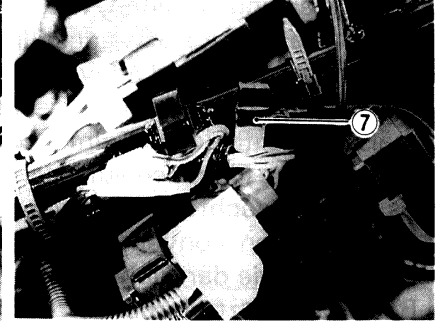
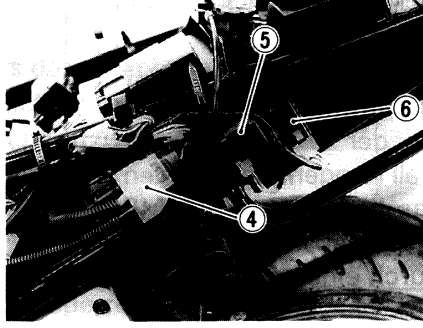
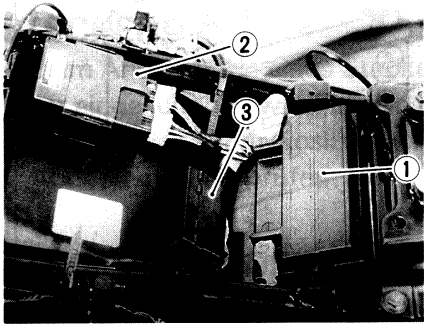
- Die Kabelbäume müssen in Übereinstimmung mit den Anweisungen im Abschnitt "KABELFÜHRUNG" verlegt werden. (Siehe Seite 7-13.)

VERWENDUNG DES TASCHEPRÜFERS

- 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 : Seitenständerrelais
- ⑦ : Diode
- ⑧ : Zündspule
- ⑨ : Kraftstoffanzeige
- ⑩ : Öldruckschalter
- ⑪ : Signalgenerator
- ⑫ : Anlassermotor
- ⑬ : Lichtmaschinen
- ⑭ : Seitenständerschalter
- ⑮ : Vorderer Bremsleuchten-schalter
- ⑯ : Hinterer Bremsleuchten-schalter
- ⑰ : Leerlaufschalter
- ⑱ : Zündschalter

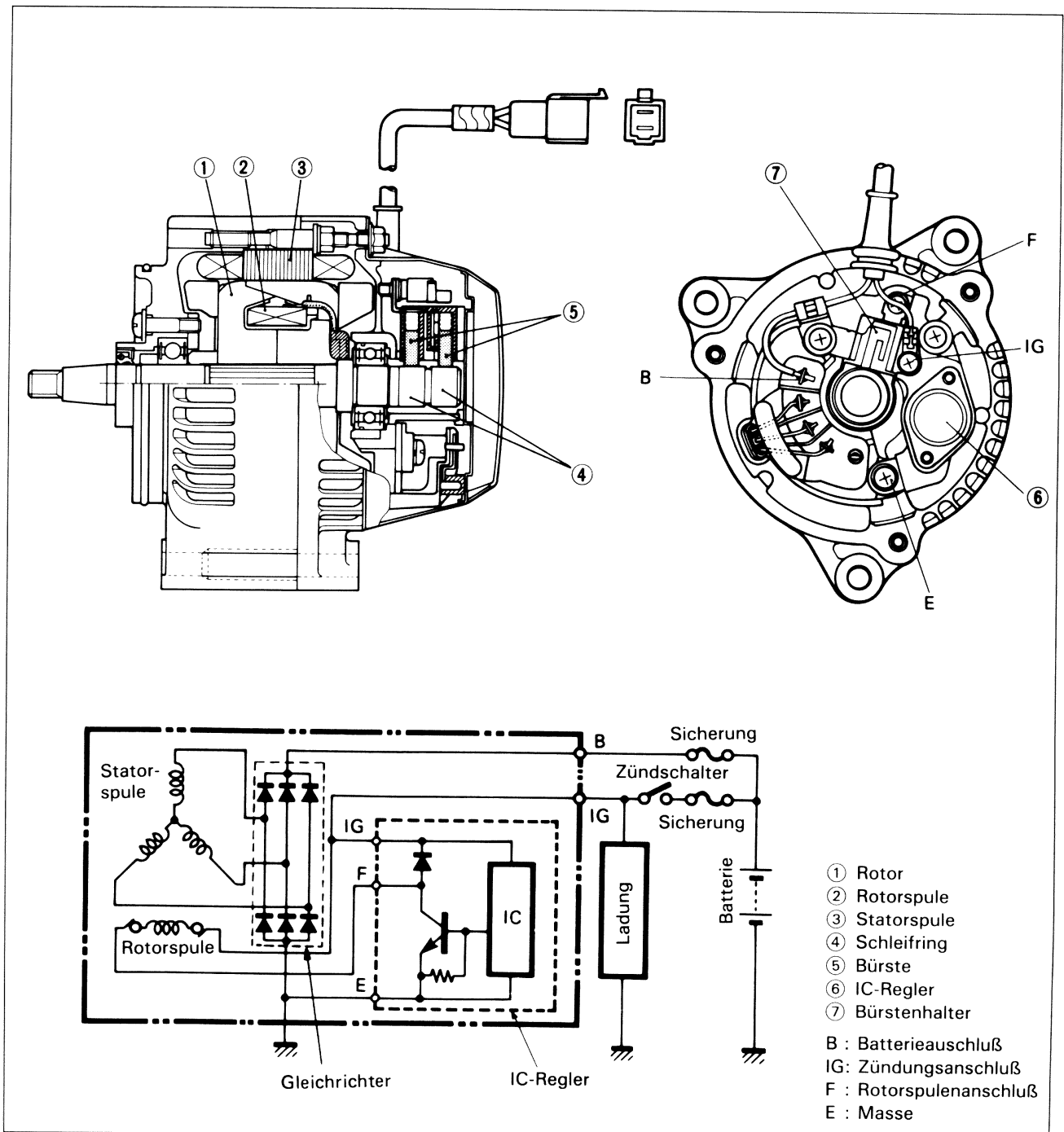
LADESYSTEM

BESCHREIBUNG (LICHTMASCHINE MIT IC-REGLER)

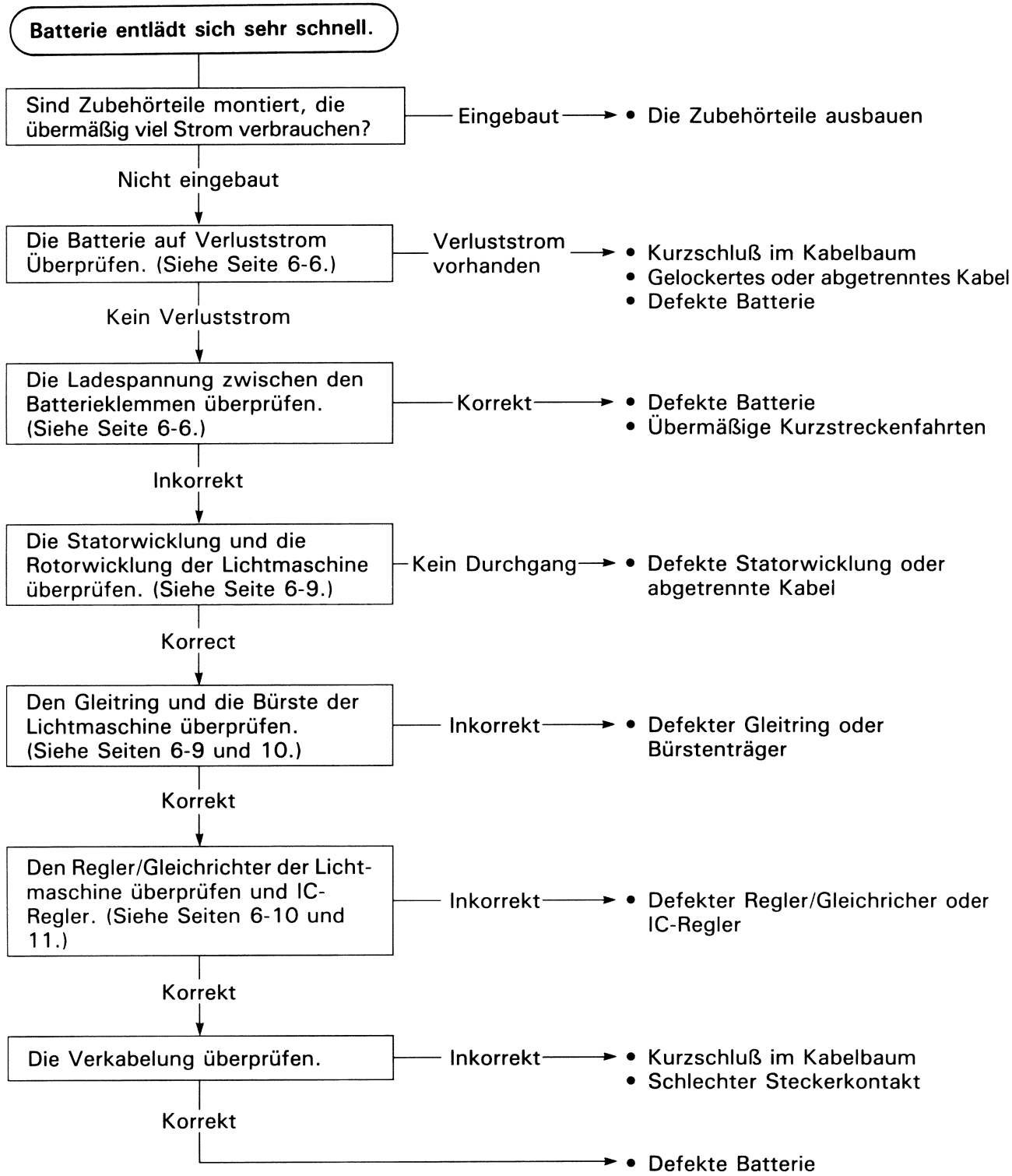
Die Lichtmaschine ist mit einem transistorbestückten Regler versehen. Alle Reglerteile sind in einem festen Formkörper untergebracht, der sich am Bürstenhaltergehäuse befindet. Die Reglerspannung läßt sich nicht einstellen.

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 Wechselfrequenz des Stators am Ausgangsanschluß der Lichtmaschine in Gleichstromspannung.



STÖRUNGSBESEITIGUNG



Sonstige


Übermäßige Aufladung der Batterie	<ul style="list-style-type: none"> • Defekter IC-Regler der Lichtmaschine • Defekte Batterie • Schlechter Kontakt im Stecker des Lichtmaschinenkabels
-----------------------------------	--

ÜBERPRÜFUNG

ÜBERPRÜFUNG DER BATTERIE AUF VERLUSTSTROM

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

Wenn das Milliampere-Testgerät des Taschenprüfers zwischen der Minusklemme \ominus 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 Werter 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:

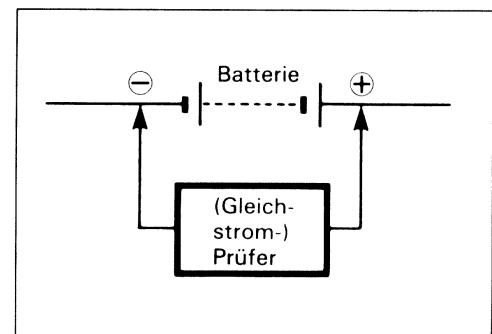
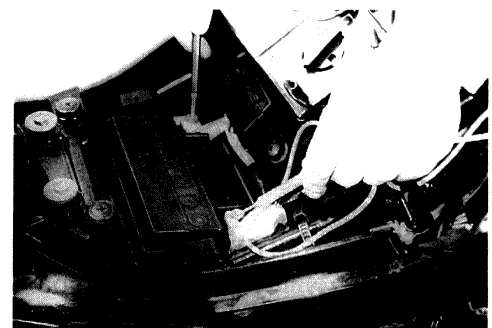
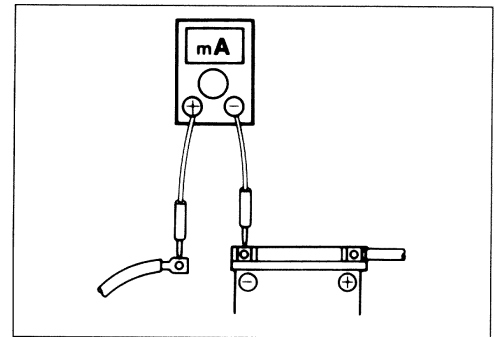
Bei diesem Test muß die Batterie vollgeladen sein.

 09900-25002: Taschenprüfer

 Einstellung des Wahlschalters: 25V Gleichstrom

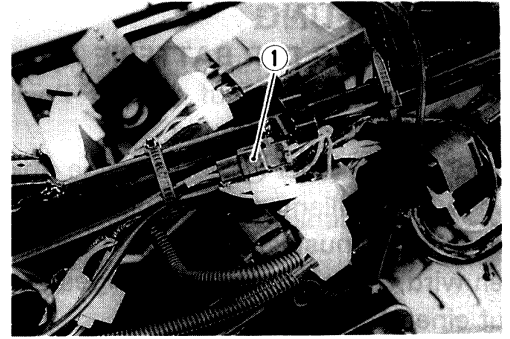
Ladespannung

Standardwert: Über 13,5V bei 5 000 UpM

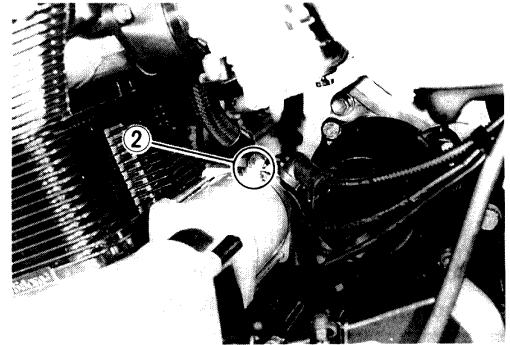


AUSBAU UND ZERLEGUNG

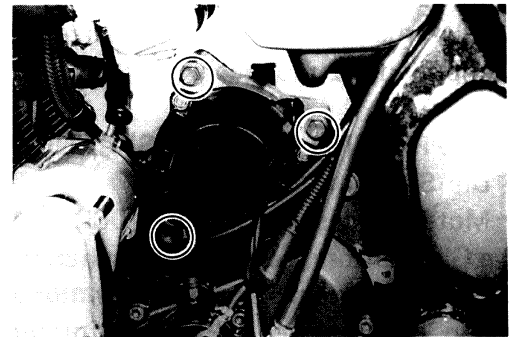
- Sitzbank und Rahmenabdeckung abnehmen. (Siehe Seite 5-3.).
- Lichtmaschinenkabelanschluß ① abklemmen.



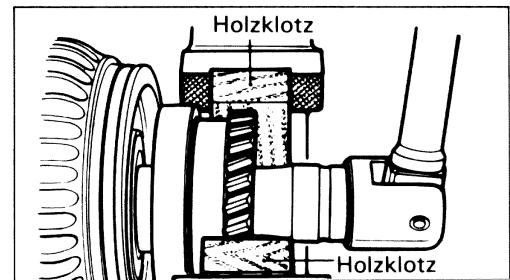
- Den Anlassermotor kabel ② abklemmen.



- Die Befestigungsschrauben herausdrehen, dann die Lichtmaschine ausbauen.



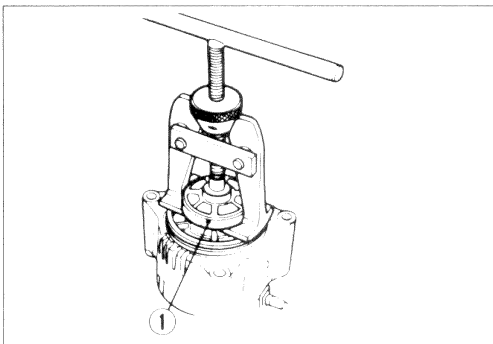
- Das Abtriebsrad der Lichtmaschine in einen Schraubstock zwischen zwei Holzstücke einspannen, dann die Mutter des Lichtmaschinen-Abtriebsrads entfernen.




▲ ACHTUNG

Das Dämpfergehäuse darf nicht in einen Schraubstock eingespannt werden, da dies eine Beschädigung oder

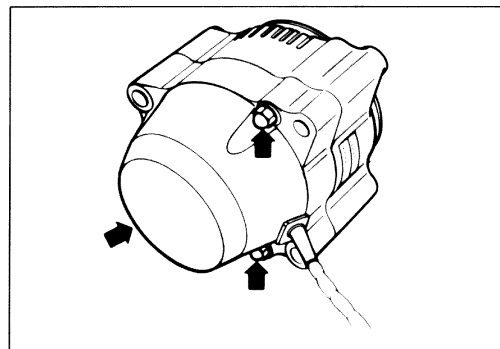
← Schraubstock



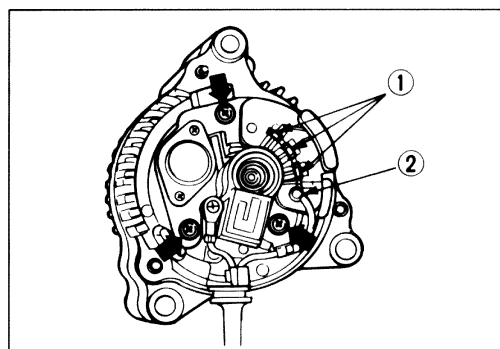
- Das Dämpfergehäuse ① mit Hilfe eines Lagerabziehers entfernen.

 09913-61510: Lagerabzieher

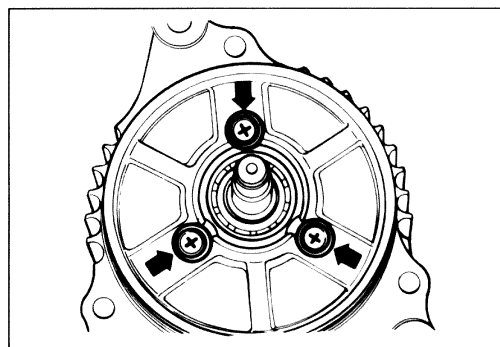
- Lichtmaschinenabdeckung entfernen.



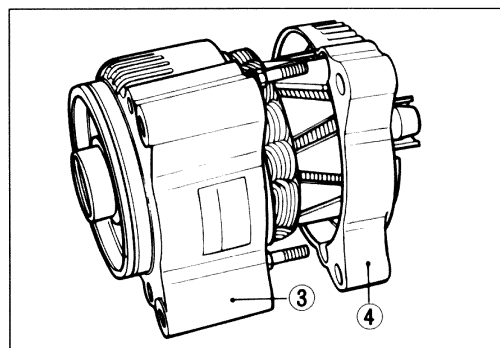
- Statorspulenkabel ① und Batteriekabel ② ablöten.
- Drei Schrauben lösen und Bürstenhalter, IC-Regler und Gleichrichter ausbauen.



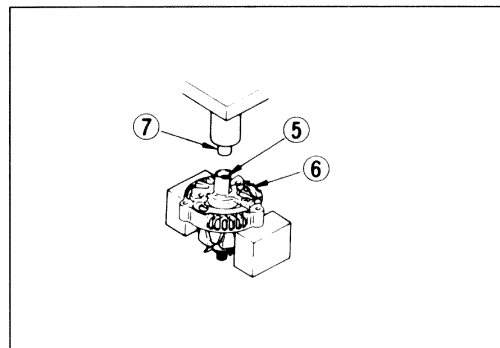
- Die drei Lagerhalterschrauben lösen.



- 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

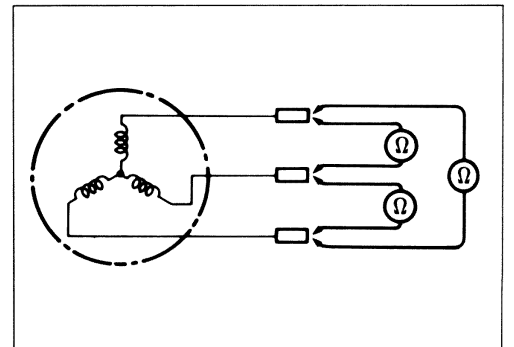
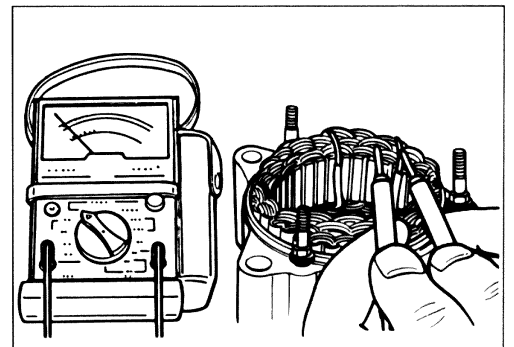
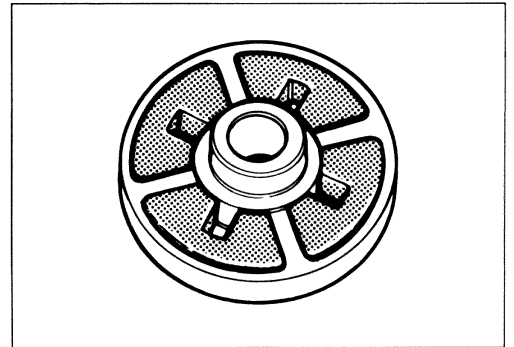
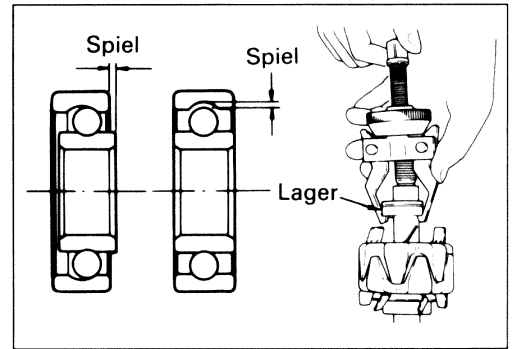
Durchgang zwischen den Statorkabeln mit einem Taschenprüfer überprüfen.

Gibt es keinen Durchgang, Stator erneuern.

Auch Statorkern auf Isolation überprüfen.

 **09900-25002: Taschenprüfer**

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



DURCHGANGSPRÜFUNG DER ROTORSPULE

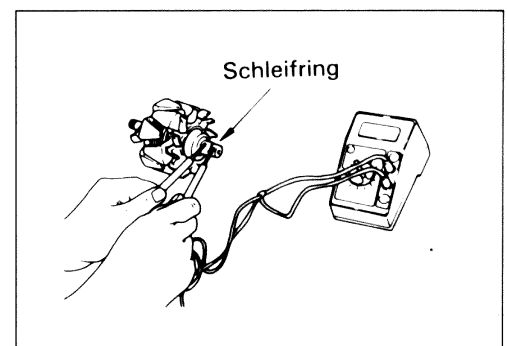
Durchgang zwischen den beiden Schleifringen des Rotors mit einem Taschenprüfer überprüfen.

Gibt es keinen Durchgang, Rotor erneuern.

Auch Rotor auf Isolation überprüfen.


 **09900-25002: Taschenprüfer**

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



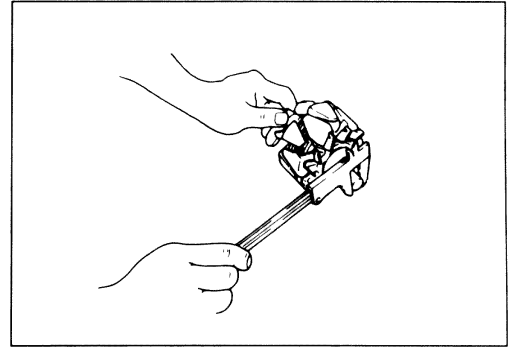
SCHLEIFFRING

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



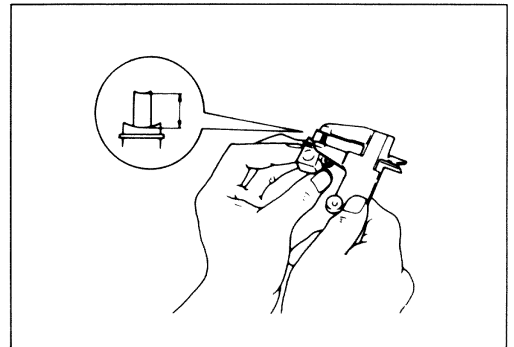
KOHLEBÜRSTE

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

 09900-20102: Schublehre (200 mm)


Bürstenlänge

Verschleißgrenze: 4,5 mm

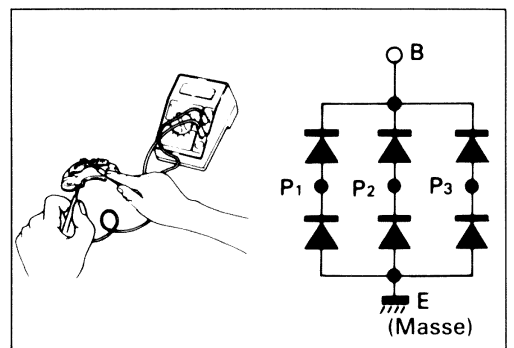
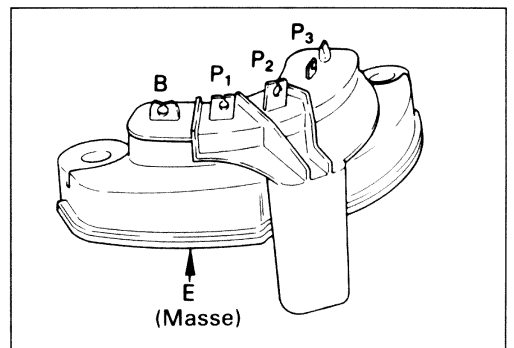


GLEICHRICHTER

Durchgang zwischen Polen und Masse überprüfen. Ein Prüferkabel an Pol "B" und des 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:

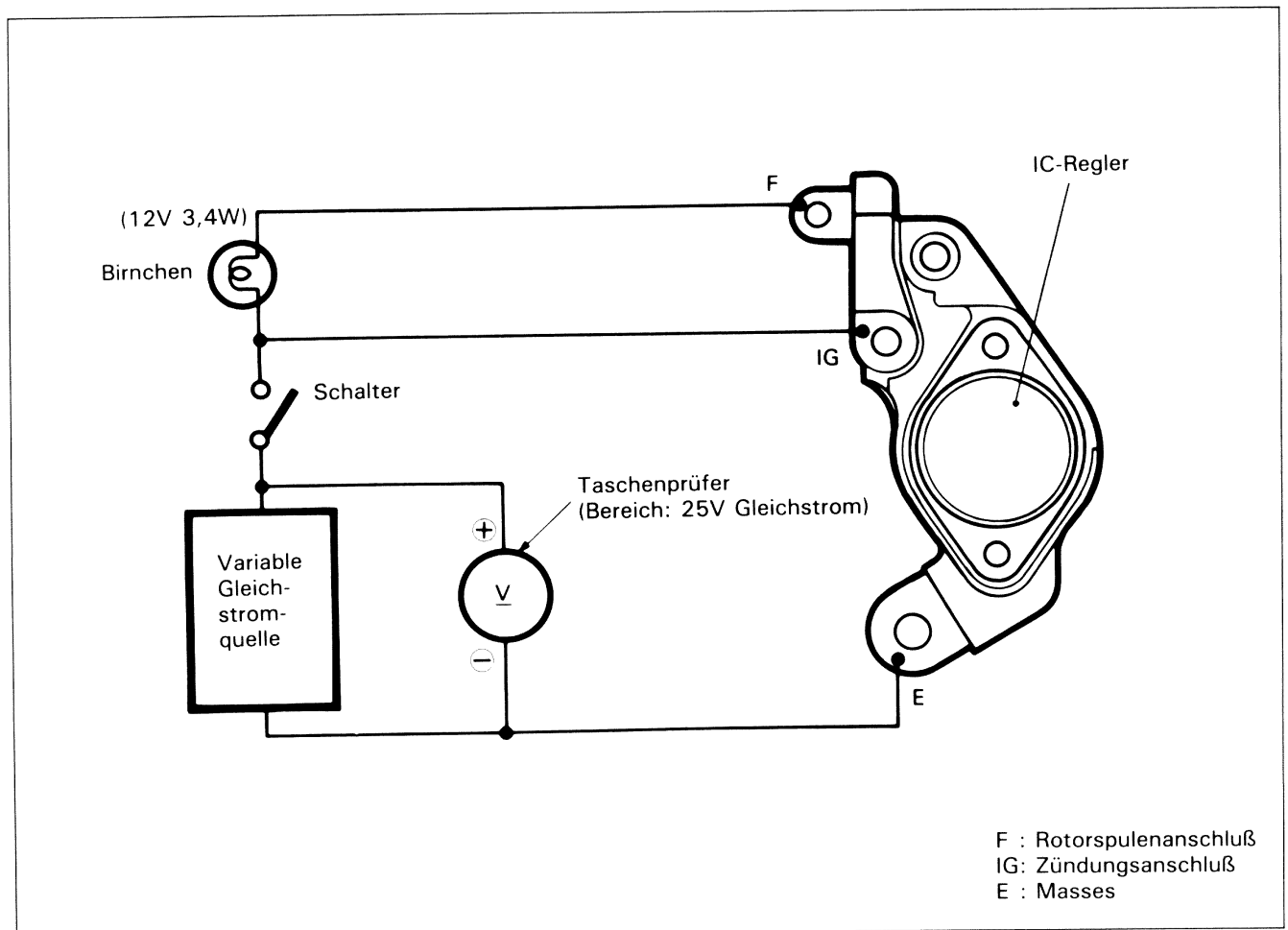
Variable Gleichstromquelle auf 12V stellen und Schalter auf ON drehen. Leuchtet das Birnchen nicht, IC-Regler erneuern. Geht das Birnchen an, ist die erste Überprüfung erfolgreich abgeschlossen.

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**



WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

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

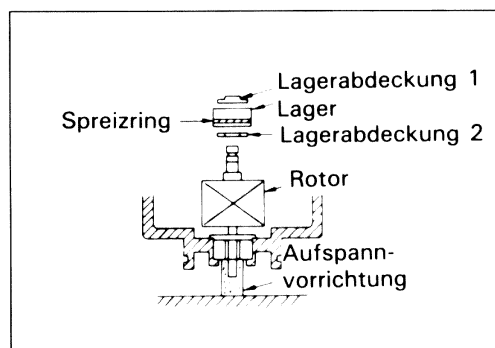
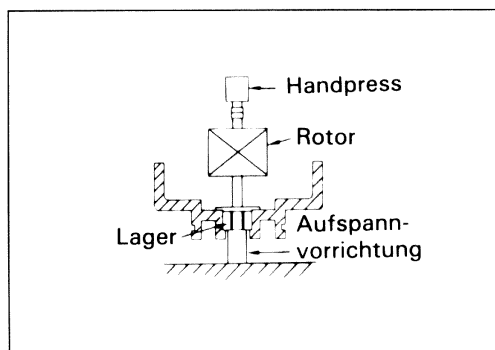
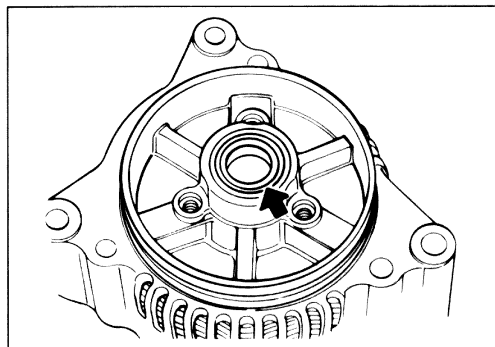
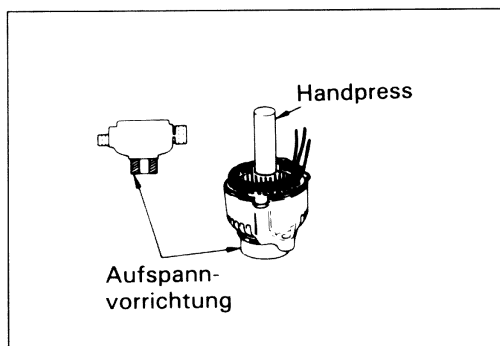
⚠ ACHTUNG

Entfernte Öldichtung erneuern.

- Lippe der Öldichtung schmieren.

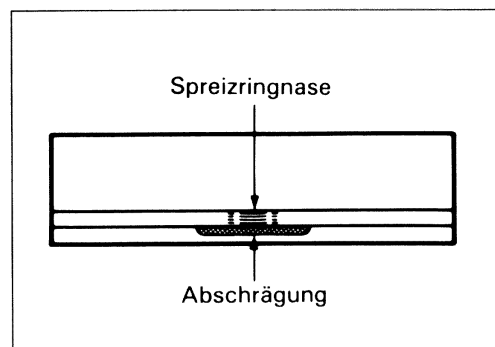
 **99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"**

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



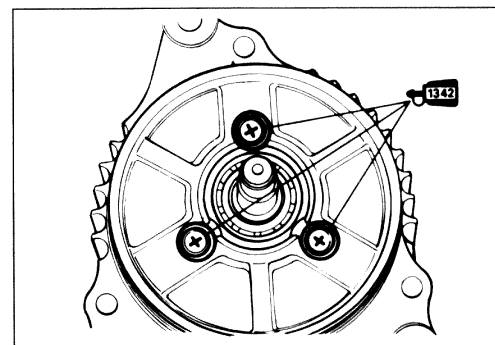
HINWEIS:

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



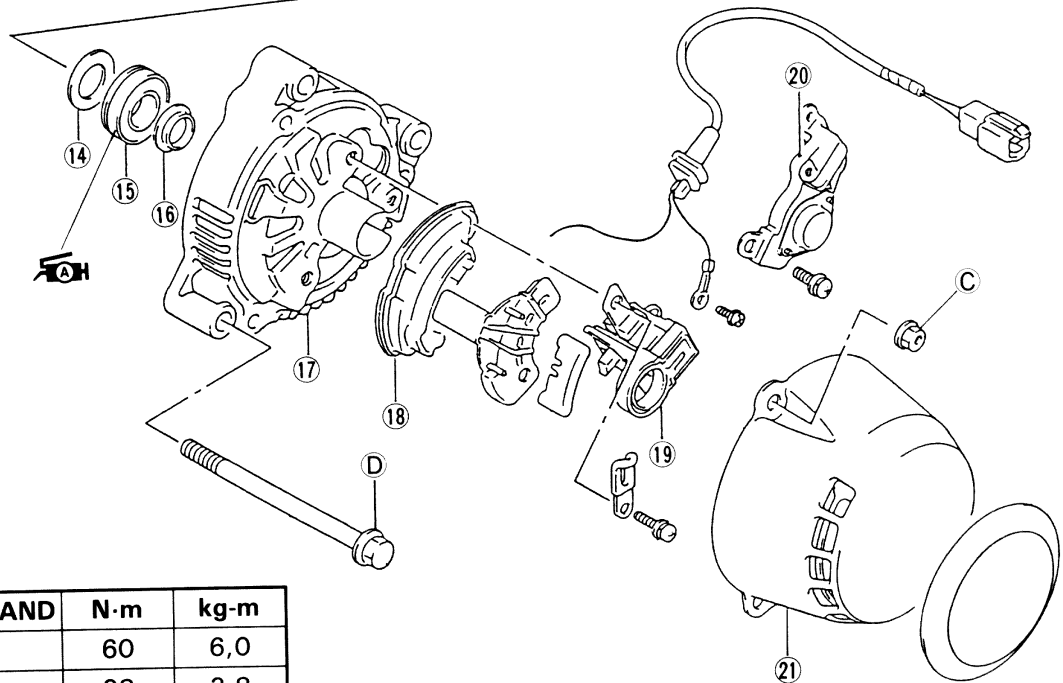
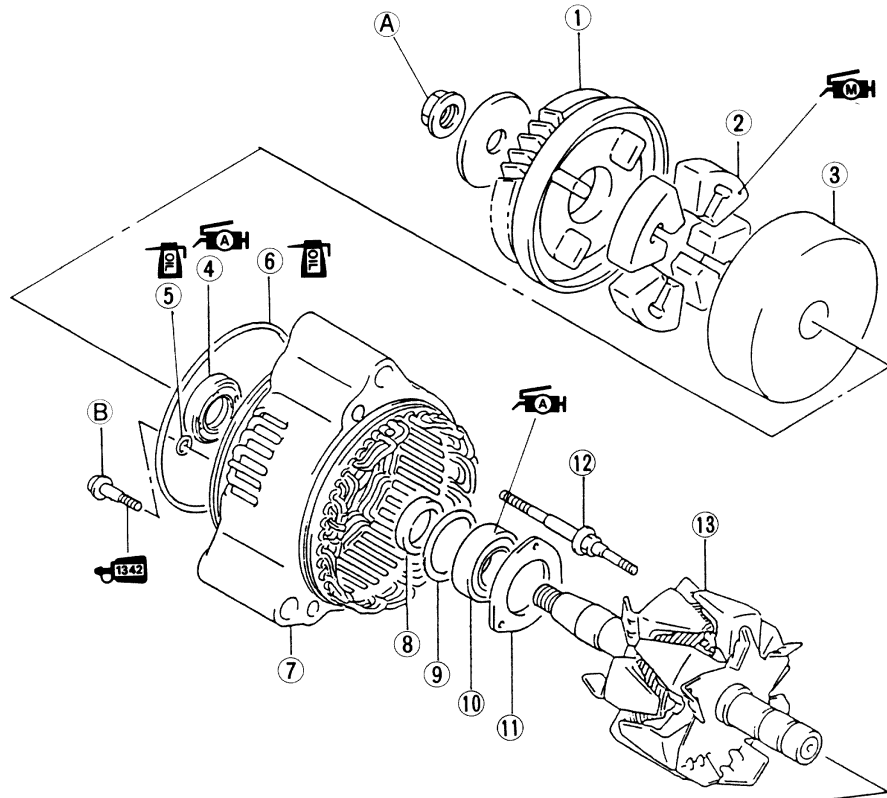
- Die drei O-Ringe auf die Schrauben der Lagerhalterung aufschieben.
- Etwas THREAD LOCK "1342" auf die Schrauben am Lagerhalter geben.

 **99000-32050: THREAD LOCK "1342"**



INFORMATIONEN ZUM WIEDERZUSAMMENBAU

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



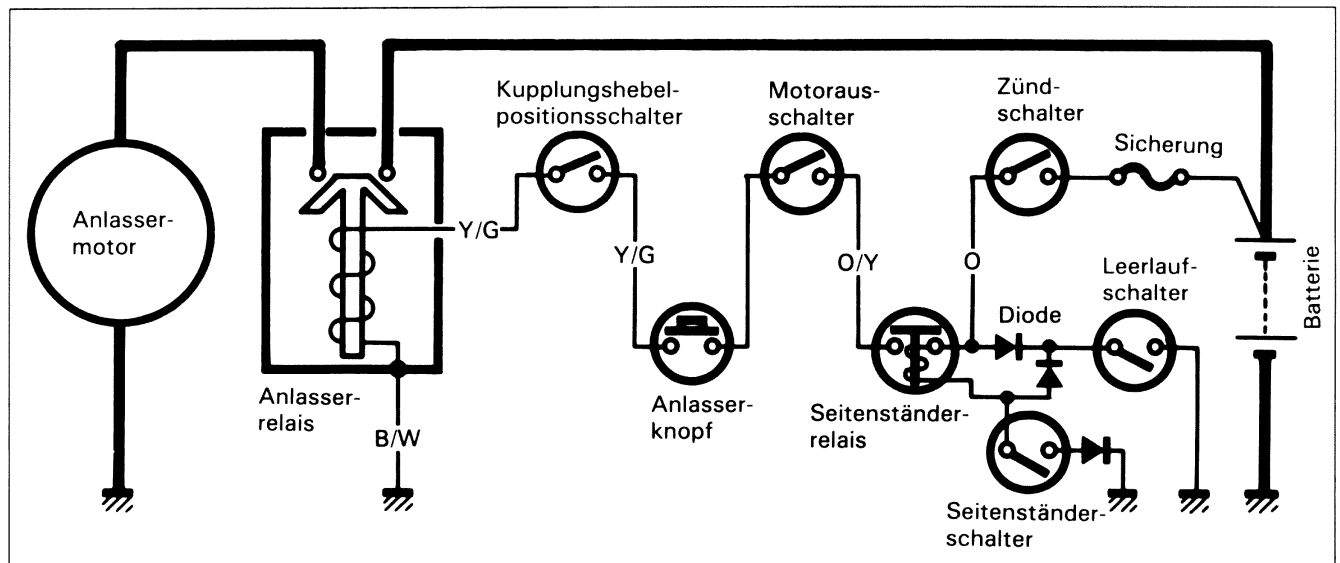
GEGENSTAND	N·m	kg·m
A	60	6,0
B	28	2,8
C	4,6	0,46
D	25	2,5

ANLASS-SYSTEM UND SEITENSTÄNDER-/ZÜNDUNTERBRECHER-SYSTEM

BESCHREIBUNG DES ANLASS-SYSTEMS

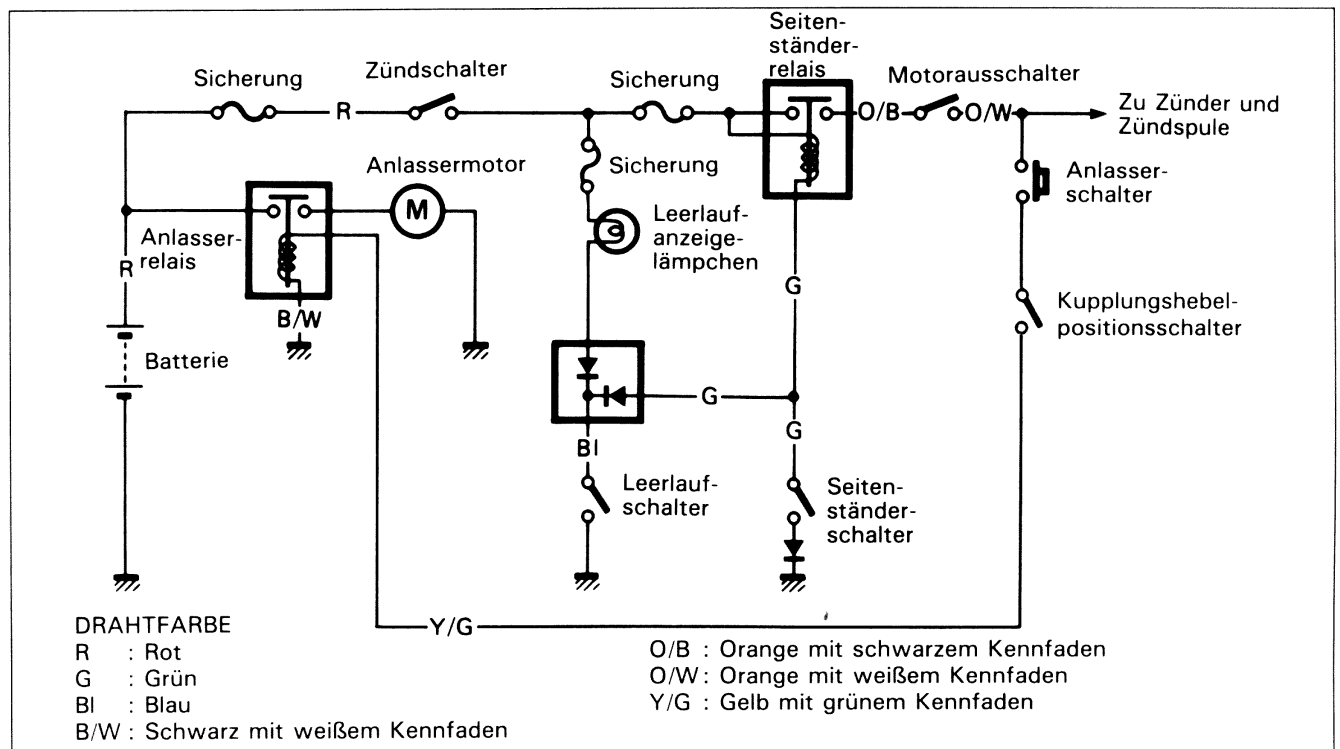
Anlassersystem siehe Schema unten. Es besteht aus Anlassermotor, Anlasserrelais, Seitenständerrelais, Seitenständerschalter, Leerlaufschalter, Kupplungshebelpositionsschalter, Anlasserschalter, Motoraussschalter, Zündschalter und Batterie.

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

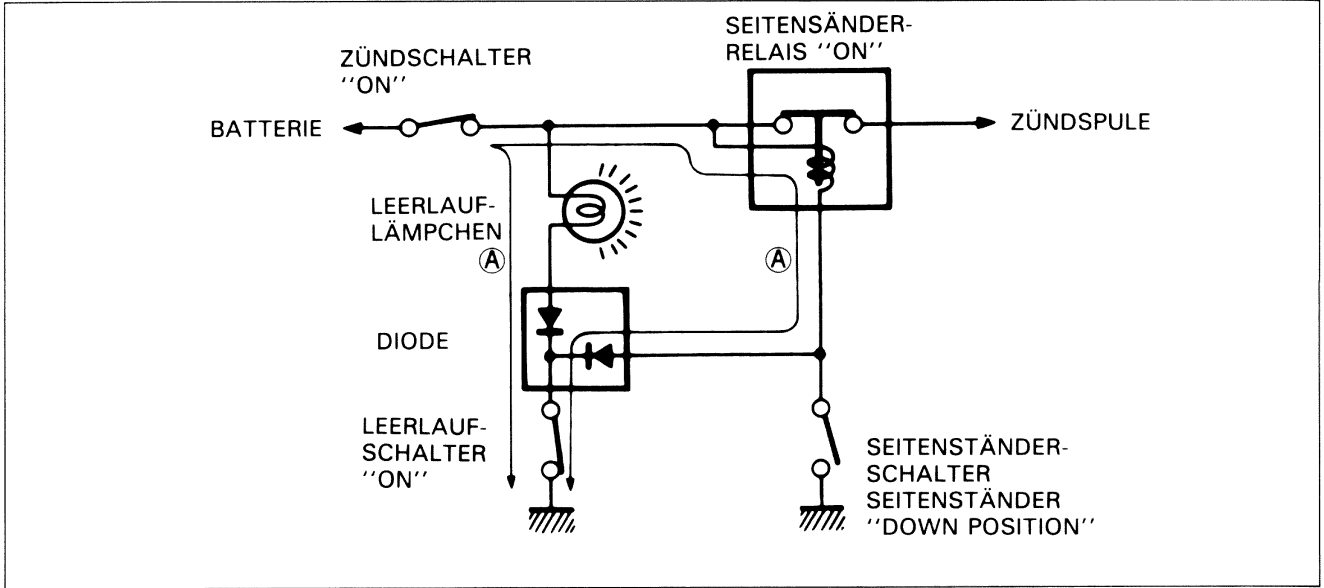
Dieses Seitenständer-/Zündunterbrechungssystem verhindert ein Anlassen des Motorrads bei ausgefahrenem Seitenständer. Dieses System wird von einem Stromkreis zwischen Batterie und Zündspule betätigt.



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

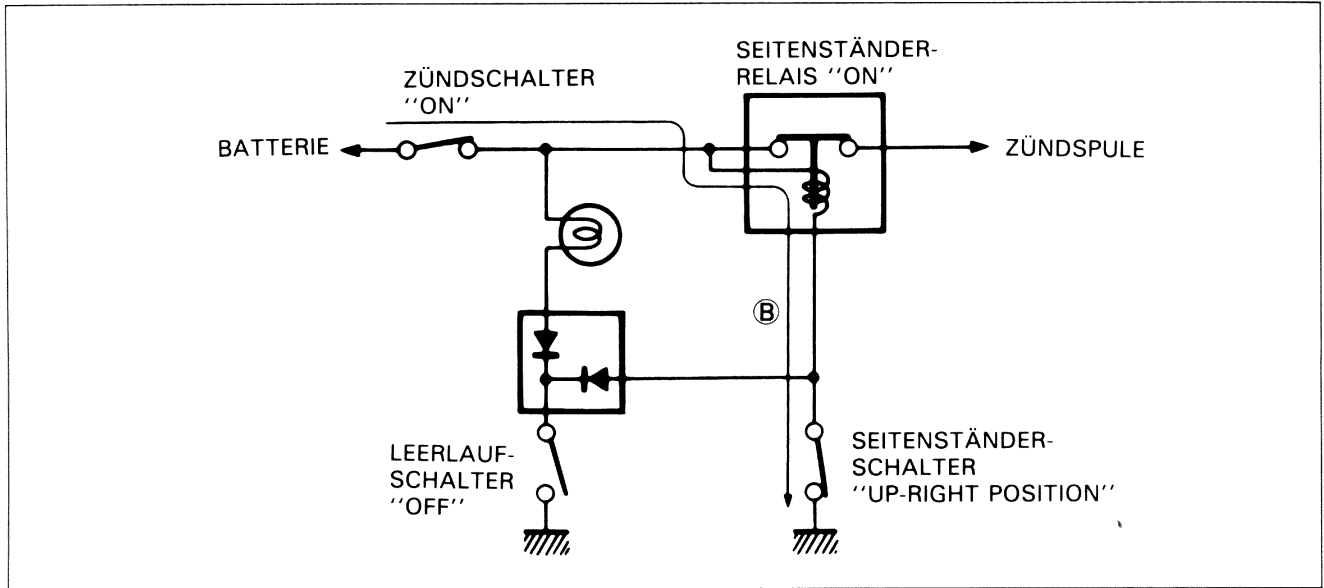
Die Zündspule wird nur in den beiden folgenden Situationen angeregt:

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

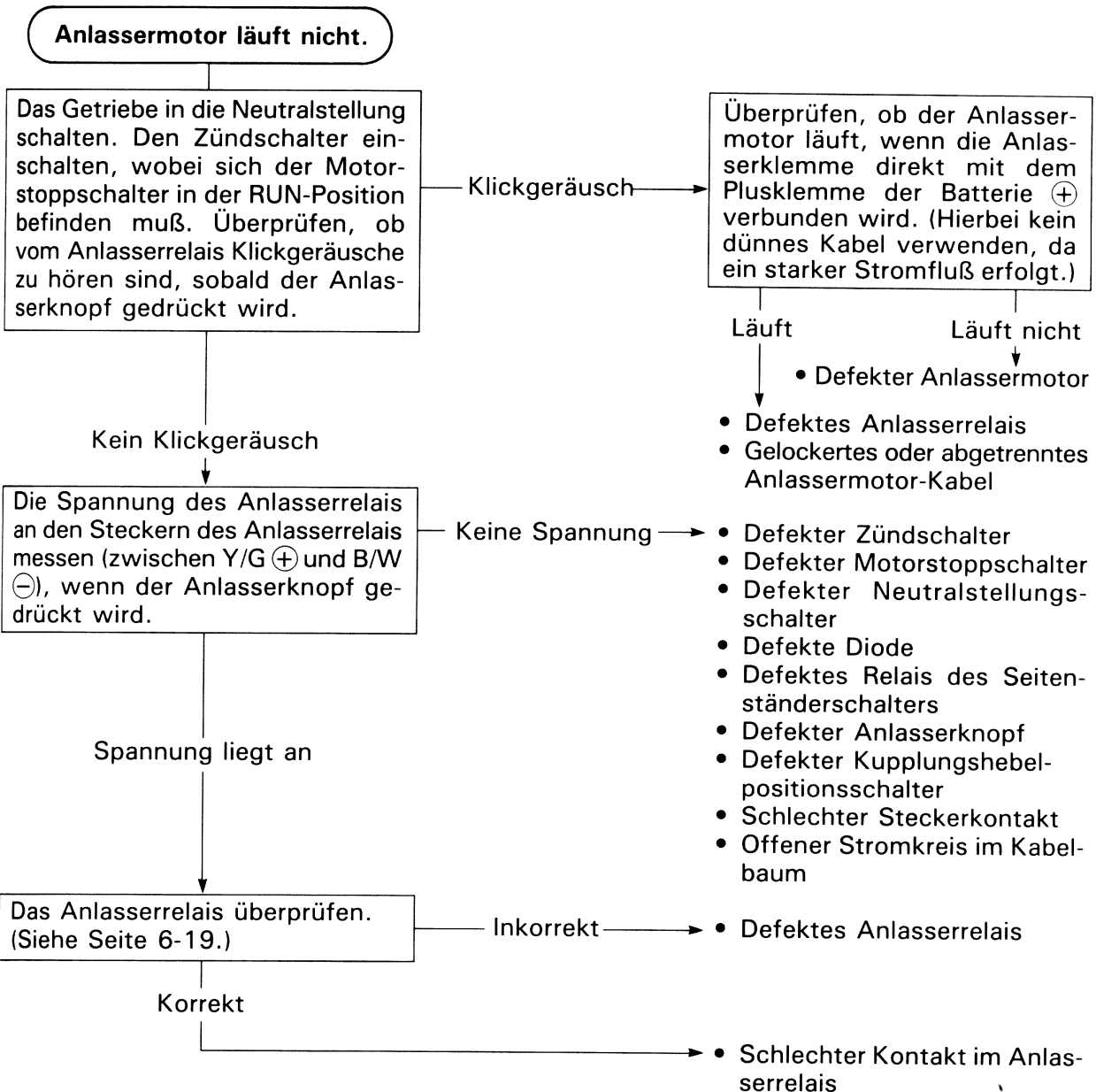


2. Seitenständer: "UP-RIGHT (ON)"

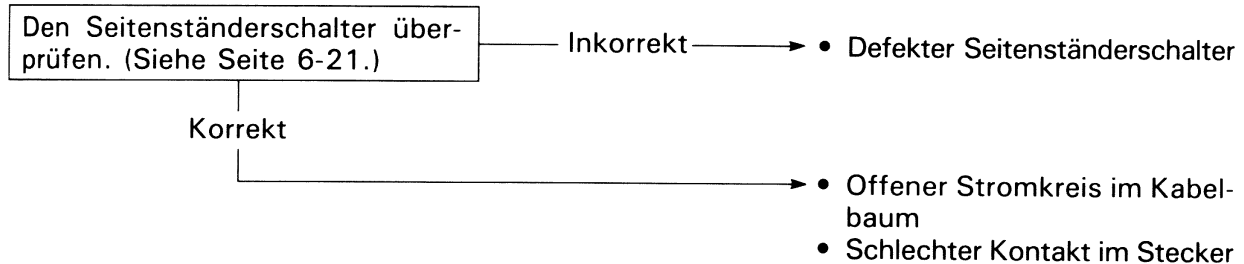
Strom **(B)** schaltet das Relais auf "ON" und die Zündspule wird angeregt. Der Motor läßt sich bei jeder Getriebestellung leicht anlassen.



STÖRUNGSBESEITIGUNG



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

**Sonstige**

Motor läuft nicht, doch der Anlassermotor läuft.

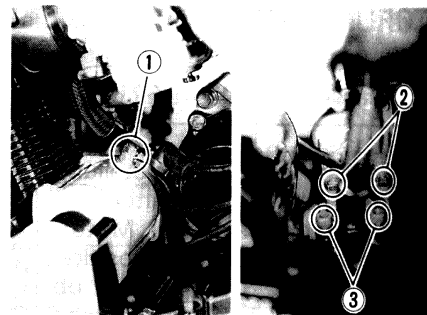
- Defekte Anlasserkupplung

AUSBAU UND ZERLEGUNG DES ANLASSERMOTORS

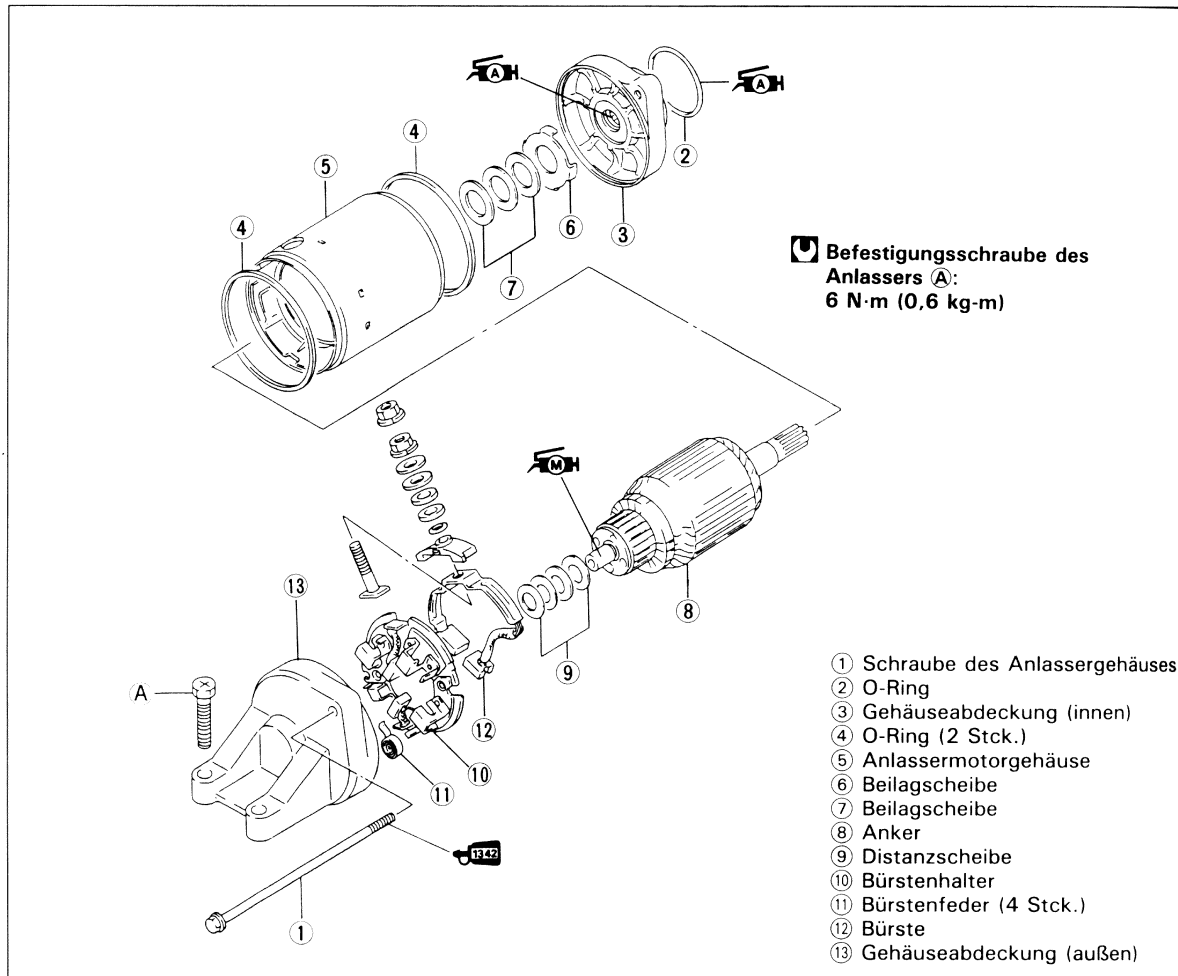
- Anlassermotorkabel ① abklemmen, Befestigungsschrauben ② lösen und Anlassermotor ausbauen.

HINWEIS:

Wenn sich der Ausbau des Anlassers als schwierig erweisen sollte, sind die Befestigungsschrauben ③ des Ölschlauchs herauszudrehen, um etwas mehr Platz zu erhalten.



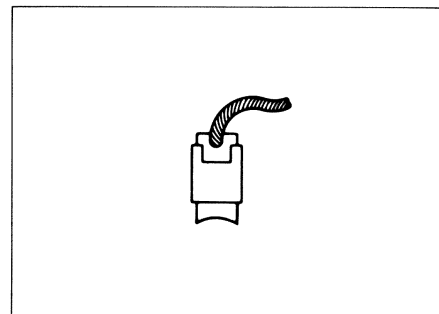
- Anlassermotor zerlegen (siehe Abb.).



ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERMOTORS KOHLEBÜRSTE

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

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



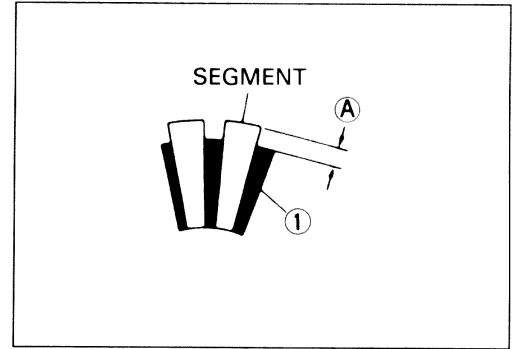
KOLLEKTOR

Den Kollektor auf Verfärbung, übermäßigen Verschleiß und inkorrekte Glimmertiefe (A) überprüfen.

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

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

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

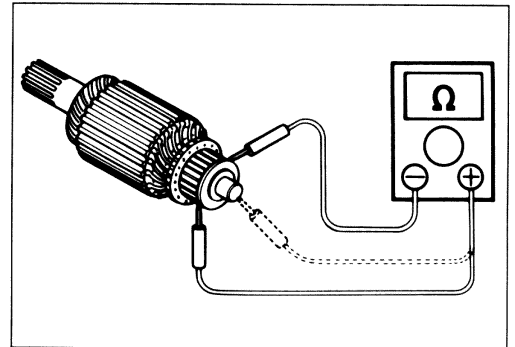


ÜBERPRÜFUNG DER ANKERWICKLUNG

Jedes Segment auf Durchgang überprüfen.

Auf Durchgang zwischen den einzelnen Segmenten und der Ankerwelle überprüfen.

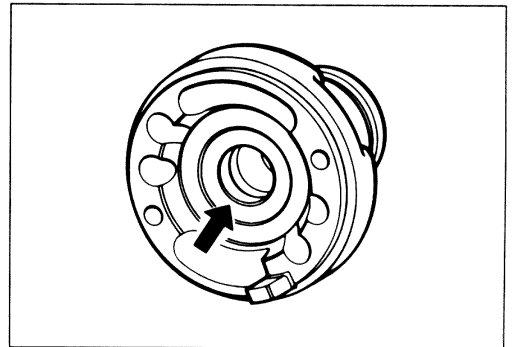
Wenn kein Durchgang vorhanden ist, oder wenn Durchgang zwischen einem der Segmente und der Welle besteht, muß der Anker durch ein Neuteil ersetzt werden.



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

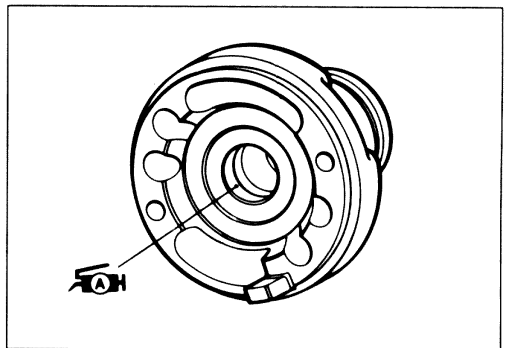
Den Anlassermotor in umgekehrter Reihenfolge der Zerlegung wieder zusammenbauen. Dabei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:

⚠ ACHTUNG


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

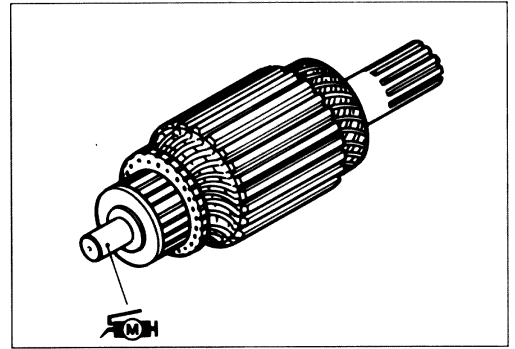
- Vor dem Einbau die Dichtlippe des Öldichtrings mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



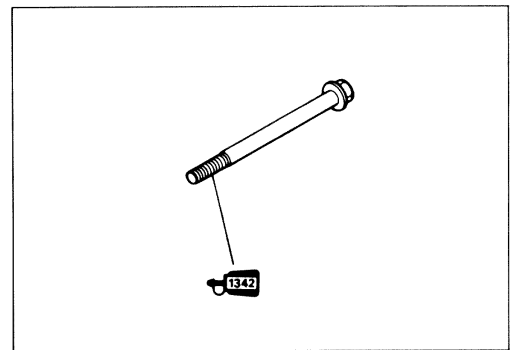
- Eine geringe Menge MOLY PASTE auf die Ankerwelle auftragen.

 99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE



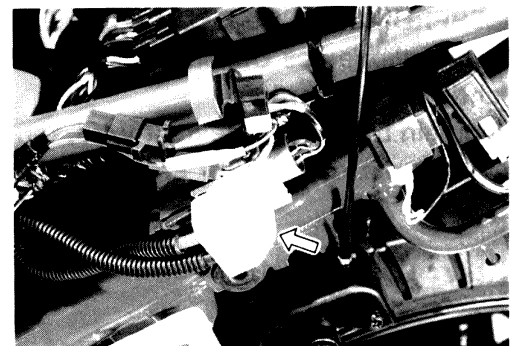
- Eine geringe Menge THREAD LOCK "1342" auf die Gehäuseschrauben des Anlassermotors auftragen.

 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.

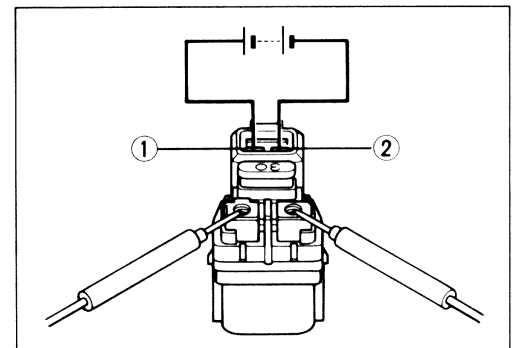
Bei Durchgang ist das Anlasserrelais einwandfrei.

 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.



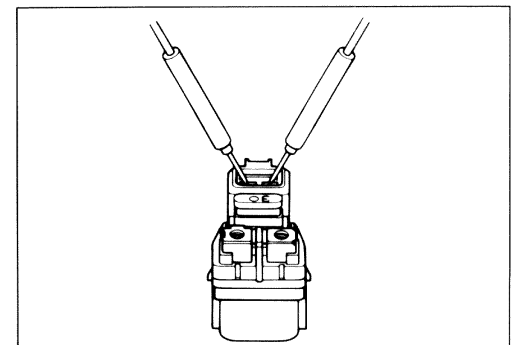
Spule auf Durchschlag, Erdung und Ohmwiderstand prüfen. Bei folgendem Widerstand ist die Spule einwandfrei.

 09900-25002: Taschenprüfer

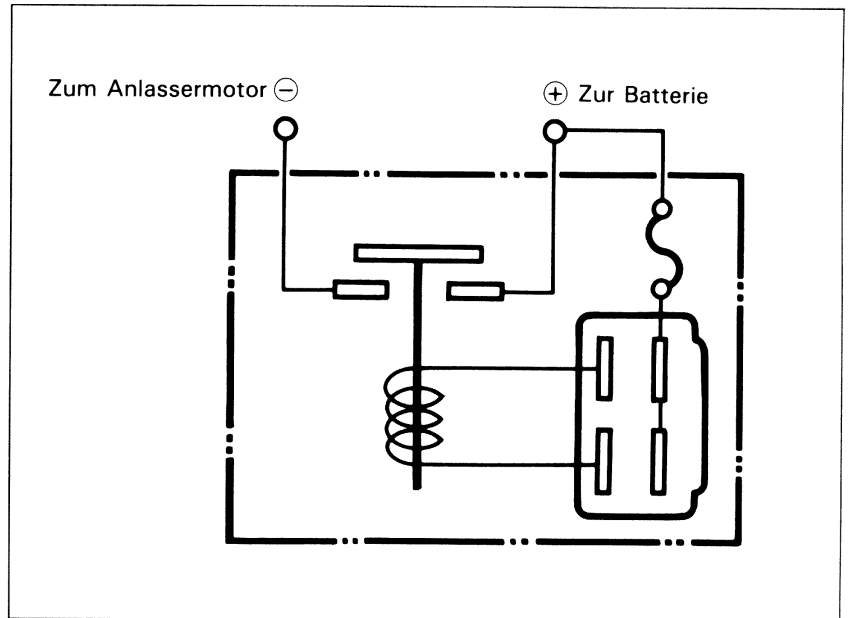
 Einstellung des Wahlschalters: Bereich $\times 1\Omega$

Widerstand des Anlasserrelais

Standard: $3 - 5\Omega$



STROMLAUFLAN DES ANLASSERRELAIS



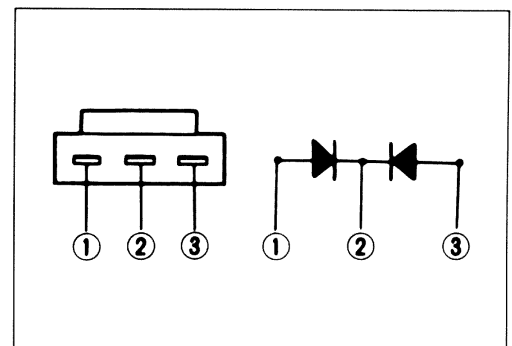
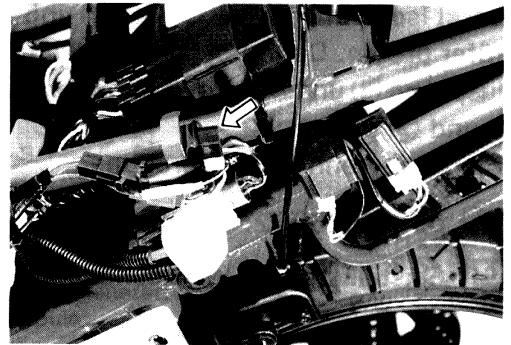
ÜBERPRÜFUNG DES SEITENSTÄNDER-/ZÜN- DUNTERBRECHERSYSTEMS

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

 09900-25002: Tachenprüfer

DIODE

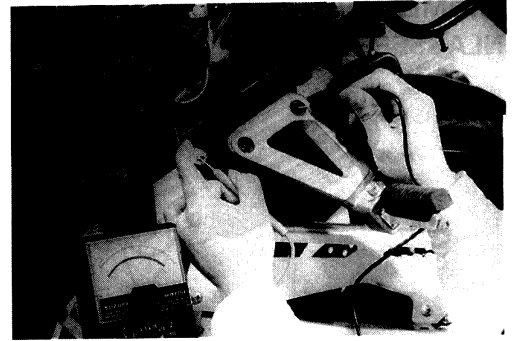
Die Diode befindet sich hinter der linken Rahmenverkleidung. Die Diode läßt strom nur in einer Richtung durch. Durchgang zwischen ① und ② prüfen. Bei einseitigem Durchgang ist die Diode einwandfrei. Ggt. auch Durchgang zwischen ② und ③ prüfen.



LEERLAUFSCHALTER

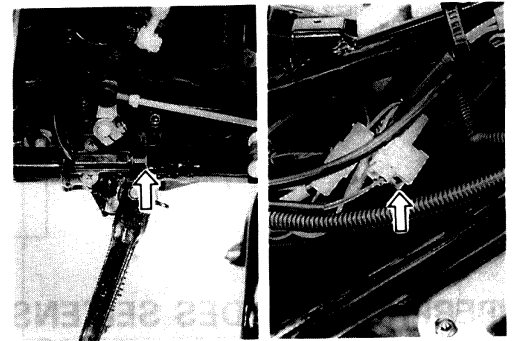
Der Leerlaufkabelanschluß befindet sich hinter der linken Rahmenverkleidung.

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



SEITENSTÄNDERSCHALTER

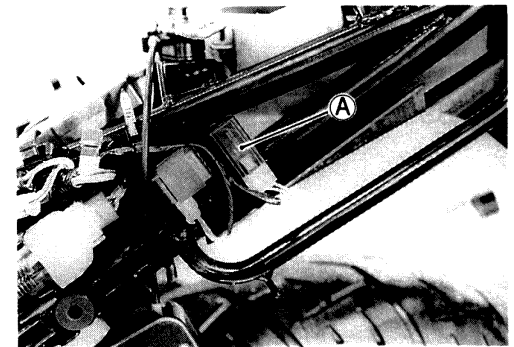
	Grün (⊖-Probe)	Schwarz/Weiß (⊕-Probe)
ON (Stellung UP-right)	○ — ○	○ — ○
OFF (Stellung DOWN)		



SEITENSTÄNDER-/ZÜNDUNTERBRECHUNGSRELAIS


Das Seitenständer-/Zündunterbrechungsrelais befindet sich hinter der linken Rahmenverkleidung.

- Sitz und Rahmenverkleidung komplett abnehmen.
- Das Seitenständer-/Zündunterbrechungsrelais ① ausbauen.

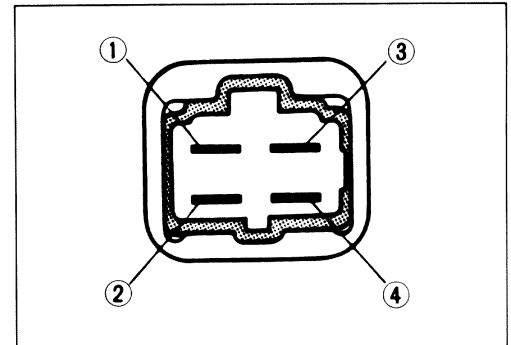


Zuerst Isolierung zwischen Pol ① und ② mit dem Taschenprüfer prüfen. Dann Pol ③ und ④ an 12 Volt anschließen, Pluspol an ③ und Minuspol an ④, und Durchgang zwischen ① und ② prüfen.

Erneuern, wenn ohne Durchgang.

 09900-25002: Taschenprüfer

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



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.

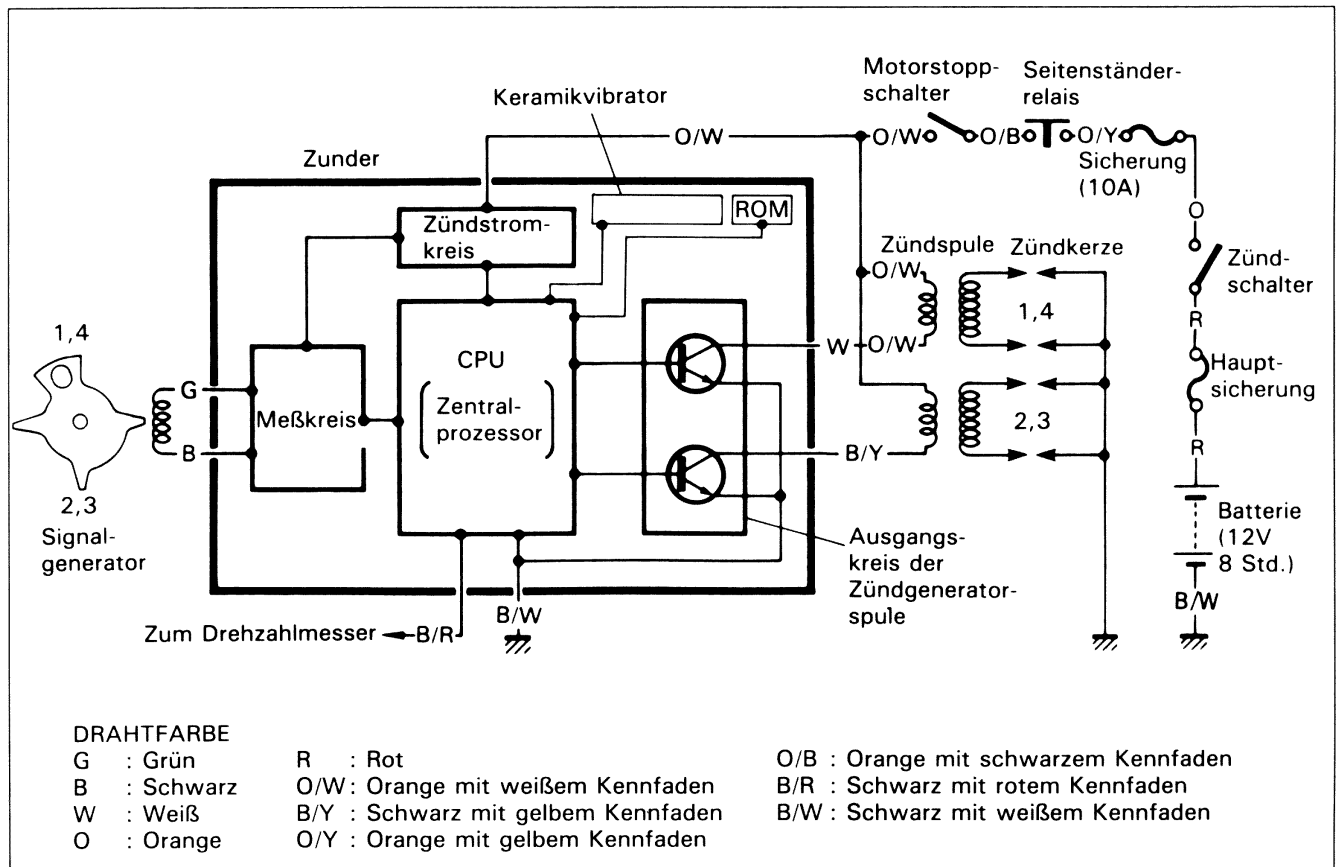
Der Signalgenerator besteht aus Rotorspitze und Suchspule.

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 übere 10 900 UpM drehen, was zu einem Motorschaden führen kann. Motor ohne Belastung nie über 10 900 UpM drehen lassen.



STÖRUNGSBESEITIGUNG

Kein Zündfunke an den Zündkerzen

* Bevor mit der Diagnose begonnen wird, sich vergewissern, daß sich das Getriebe in der Neutralstellung und der Motorstoppschalter in der RUN-Position befindet. Ebenso sicherstellen, daß die Sicherung nicht durchgebrannt ist.

Den Stecker der Zündeinheit auf schlechten Kontakt überprüfen.

Stecker gelockert →

- Schlechter Kontakt am Stecker

Korrekt

Die Batteriespannung zwischen den Zuleitungskabeln (O/W und B/W) der Zündeinheit überprüfen, wobei der Zündschalter auf der ON-Position stehen muß.

Inkorrekt →

- Defekter Zündschalter
- Defektes Seitenständerrelais
- Defekter Motorstoppschalter
- Gebrochenes Kabel oder schlechter Kontakt an Steckern von damit zusammenhängenden Schaltkreisen

Korrekt

Den Widerstandswert des Signalgenerators überprüfen (B und G). (Siehe Seite 6-24.)

Inkorrekt →

- Defekter Signalgenerator

Korrekt

- Defekte Zündeinheit
- Defekte Zündspule

Kein Funke an den Zündkerzen der Zylinder Nr. 1, Nr. 4 oder Nr. 2 und Nr. 3

* Wenn nur eine der Zündkerzen keinen Funken liefert, weist dies auf eine defekte Zündkerze oder ein abgetrenntes Zündkerzenkabel hin, da von jeder Zündspule zwei Zündkerzen versorgt werden.

Den Zündfunken überprüfen, indem die Zündspule untereinander ausgetauscht werden.

Zündfunke
Vorhanden →

Die Zündspule überprüfen. (Siehe Seite 6-24.)

Normal

Abnormal

- Defekte Zündspule

Kein Zündfunke

- Schlechter Kontakt der Primärspule
- Defektes Zündkerzenkabel

Die Zündeinheit mit Hilfe eines Zündeinheit-Prüfgeräts überprüfen. (Siehe Seite 6-26.)

Inkorrekt →

- Defekte Zündeinheit

Korrekt

- Schlechter Kontakt am Stecker

ÜBERPRÜFUNG

ZÜNDSPULE (Prüfung mit Stromprüfer)

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

HINWEIS:


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

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

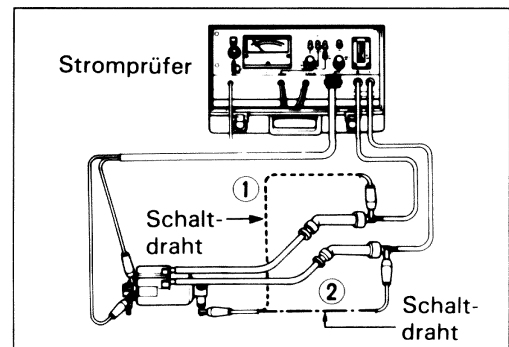
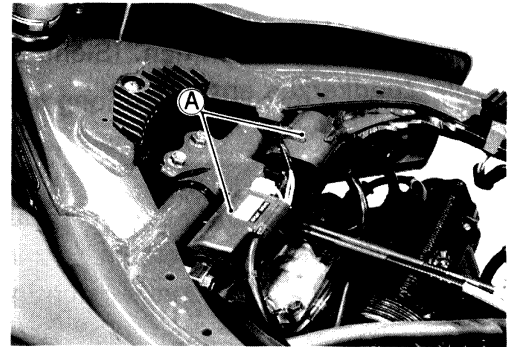
SCHRITT ① : Schaltdraht an Zündkerzenstecker und Zündspulenerdung anschließen.

SCHRITT ② : Schaltdraht an anderem Stecker und Erdung anschließen.

Gibt es unter diesen Umständen keinen Funken oder einen orangefarbenen, 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**

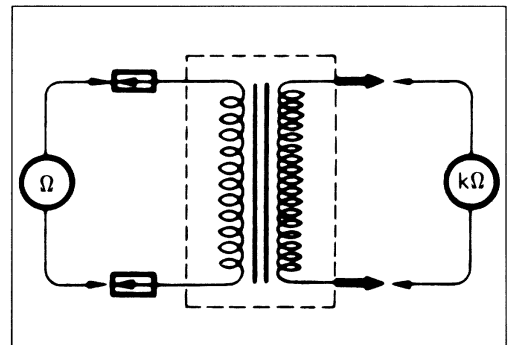
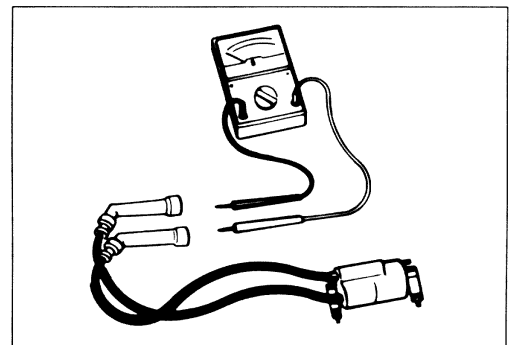
Zündspulenwiderstand

Primär: 2 – 4 Ω (Pluspol – Minuspol)

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

Sekundär: 30 – 40 kΩ (Stecker – Stecker)


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



SIGNALGENERATOR (Prüfung mit Taschenprüfer)

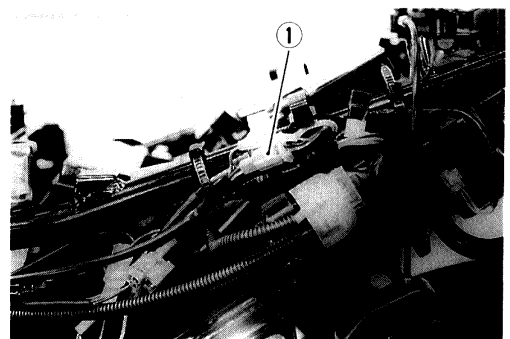
- Sitz und Rahmenverkleidung komplett abnehmen. (Siehe Seite 5-3.)
- Kabelanschluß ① abklemmen.

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.

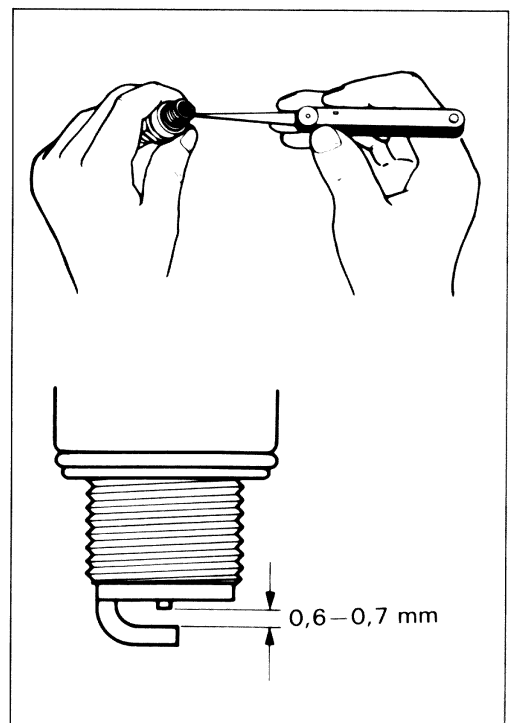
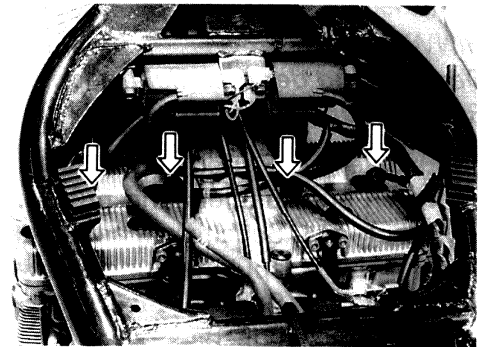
Wärmebereich

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 weißgebacken, 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.

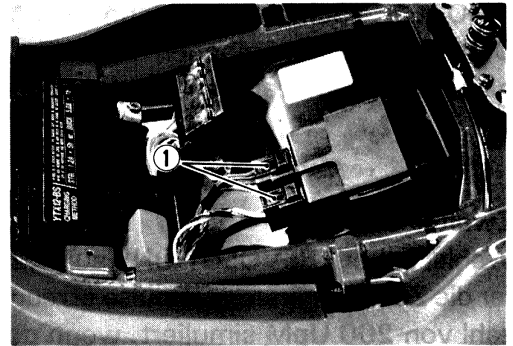


09931-94490: Digitalzündprüfer

09931-61740: Verlängerungskabel MODE 1-A3

KABELANSCHLUSS

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

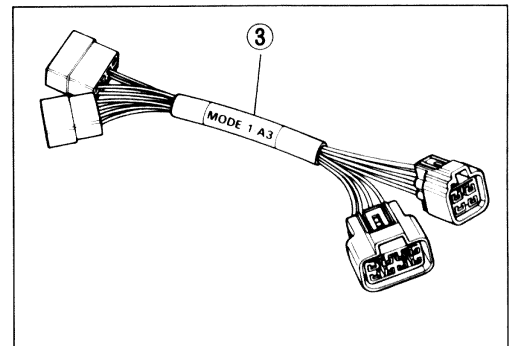
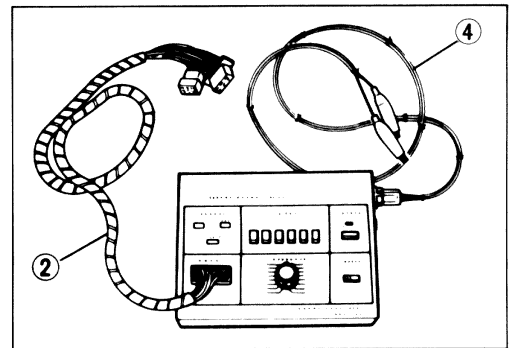


- Das Verlängerungskabel "MODE 1-A" ②, das Verlängerungskabel "MODE 1-A3" ③ und die Kabel ④ der Stromquelle wie in der Abbildung gezeigt anschließen.

⚠ ACHTUNG

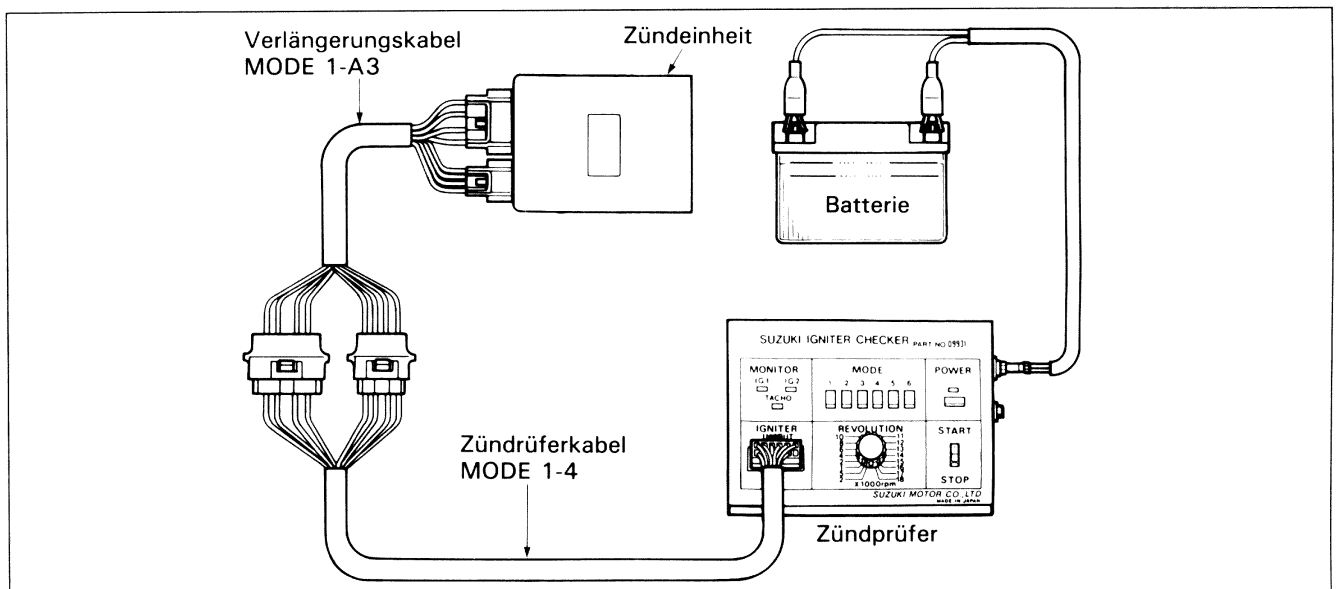
* **SCHWARZES** Kabel mit Minuspol und **ROTES** mit Pluspol der Batterie verbinden.

* **Vor Anschluß der Stromkabel** müssen "POWER"-Knopf und "START"-Schalter auf "off" sein (POWER-Knopf nicht gedrückt).



HINWIES:

Die verwendete Batterie muß voll geladen sein.

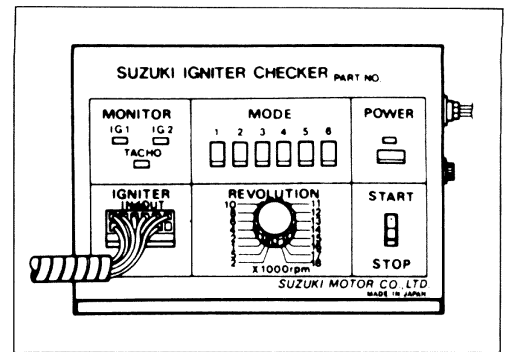


PRÜFVORGANG:

Bei richtig angeschlossenen Kabeln Zündeinheit in folgenden vier Schritten prüfen:

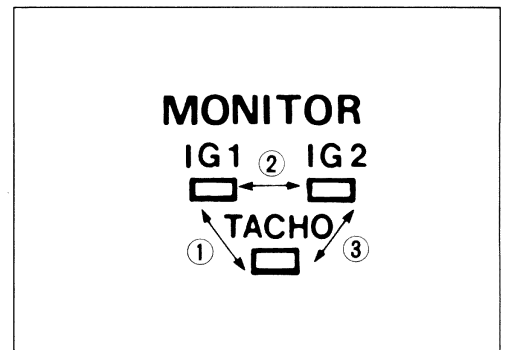
Erster Schritt:

“MODE 1“-Schalter und dann “POWER“-Knopf drücken. Denn sollte das Lämpchen “POWER“ aufleuchten. Wenn nicht, ist die Batterie zu wenig geladen.



Zweiter Schritt:

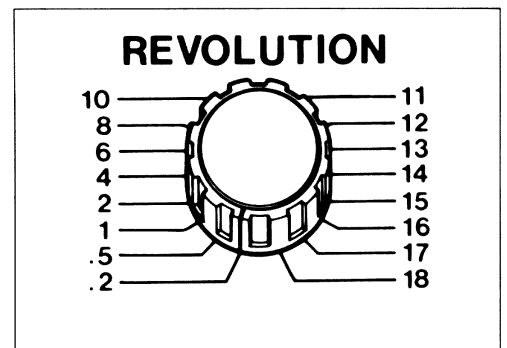
Wahlschalter “REVOLUTION“ auf “.2“ stellen, wo der Prüfer die Zündprimärstromimpulse erzeugt, die eine Motordrehzahl von 200 UpM simuliert, wenn der Schalter “START“ gedrückt wird. Bei Schalter “START“ auf “ON“ überprüfen, ob die drei “MONITOR“-Lämpchen in der Reihenfolge ①—②—③ bzw. ①—③—② flackern.



Dritter Schritt:

Wahlschalter “REVOLUTION“ langsam nach rechts drehen (der langsamen Drehzahlerhöhung 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 Lämpchen unter der Marke “12“ aus, läuft der Motor nicht richtig und die Zündeinheit ist zu erneuern.



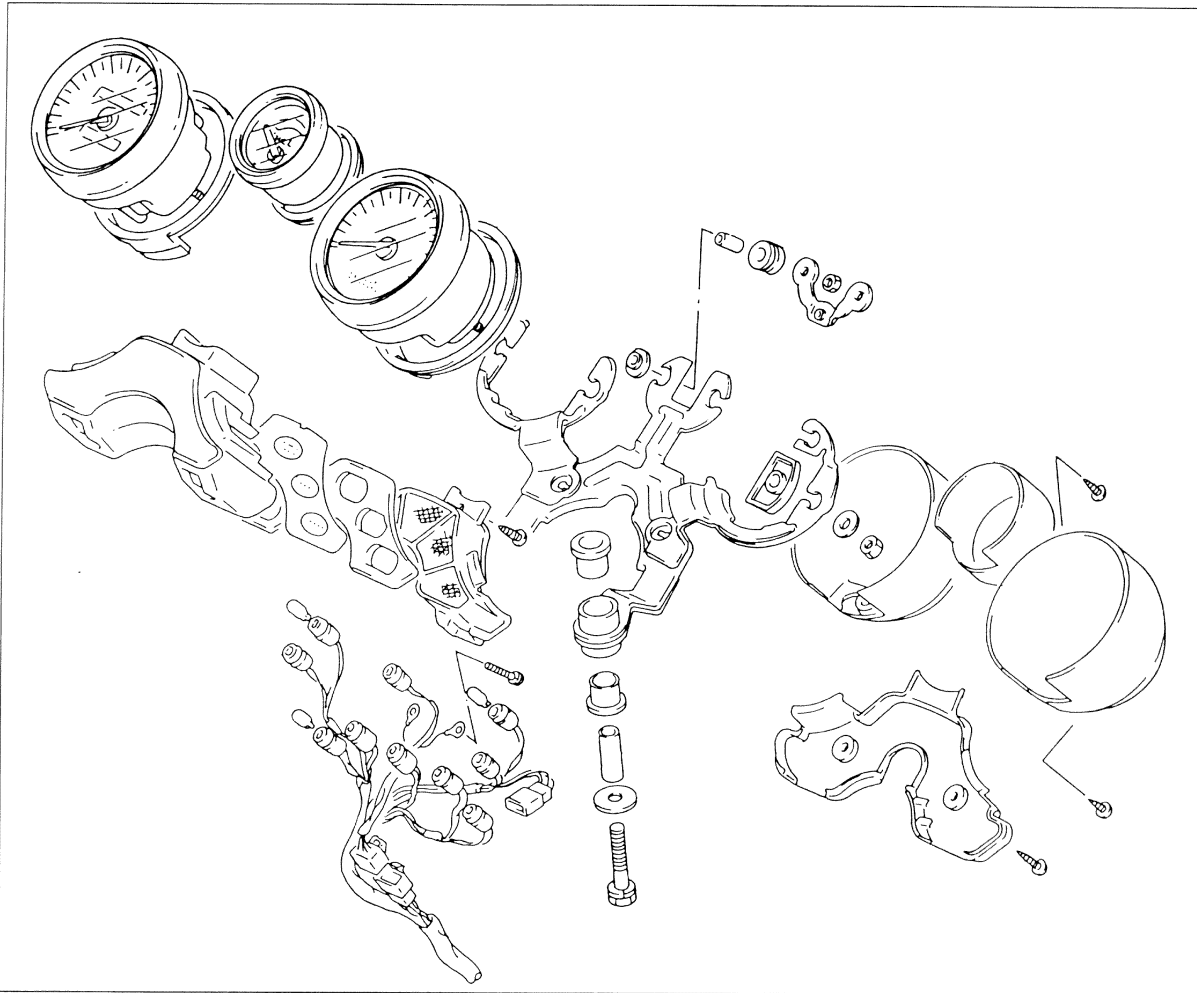
Vierter Schritt:

Wahlschalter “REVOLUTION“ auf “.5“ oder “1“ stellen. Schalter “START“ auf STOP stellen. Leuchten die Lämpchen “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.

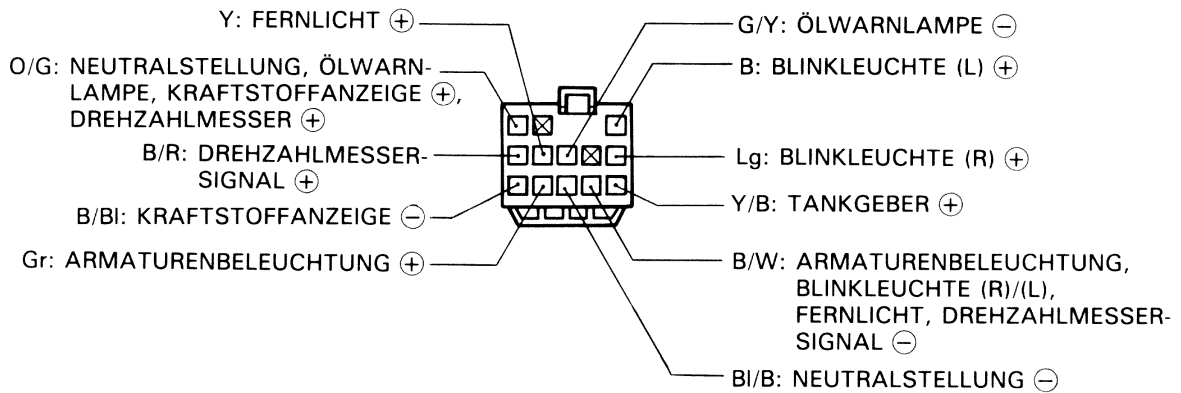
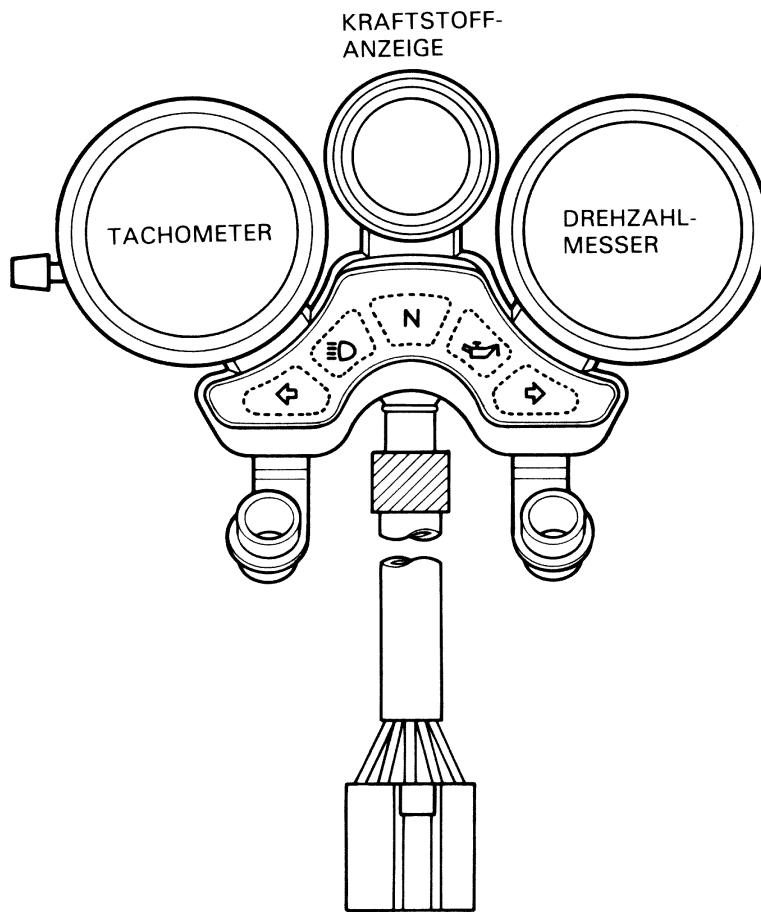
Ist der gemessene Durchgang falsch, entsprechende Teile erneuern.

 09900-25002: Taschenprüfer

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

HINWEIS:

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



GEGENSTAND	Pluspol des Prüfers an:	Minuspole des Prüfers an:
ÖL	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	BI/B
BELEUCHTUNG	Gr	B/W
DREHZAHLMESSER	O/G	B/W
KRAFTSTOFFANZEIGE	O/G	B/W
	Y/B	B/W

G/Y : Grün mit gelbem Kennfaden
 B : Schwarz
 B/R : Schwarz mit rotem Kennfaden
 Y : Gelb
 Lg : Hellgrün
 Gr : Grau
 BI/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 Kraftstoffanzeigeeinheit 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 Kraftstoffanzeigeeinheit muß nun "F" anzeigen.

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

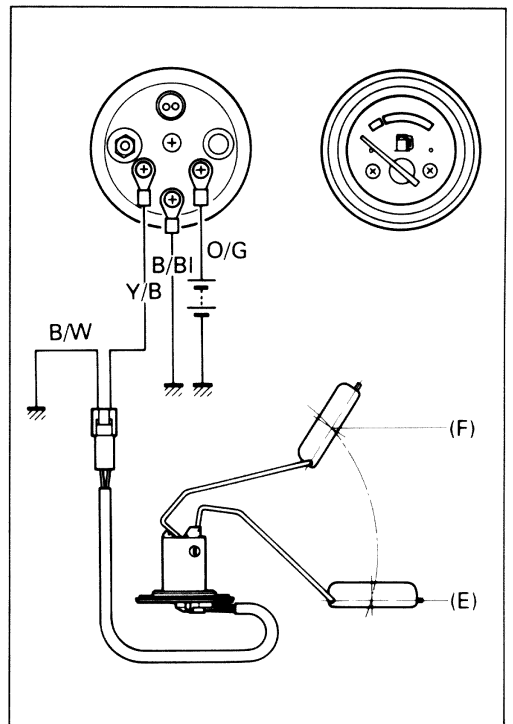
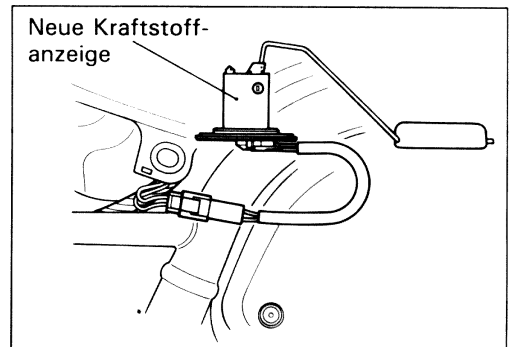
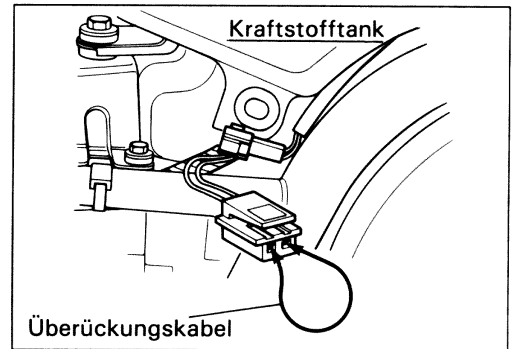
Die Kraftstoffanzeigeeinheit ist in Ordnung, wenn sich die Nadel auf "E" (Leer) bewegt, sobald der vorgeschriebene Widerstand am Schaltkreis angelegt wird. Wenn der spezifiziertere Widerstand eingestellt wird, muß sich die Anzeigeeinheit auf "F" (Voll) bewegen. Sollten eine oder beide Anzeigen nicht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

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

⚠ ACHTUNG

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

O/G : Orangefarben mit grünem Kennfaden
 B/Bl : Schwarz mit blauem Kennfaden
 Y/B : Gelb mit schwarzem Kennfaden
 B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden

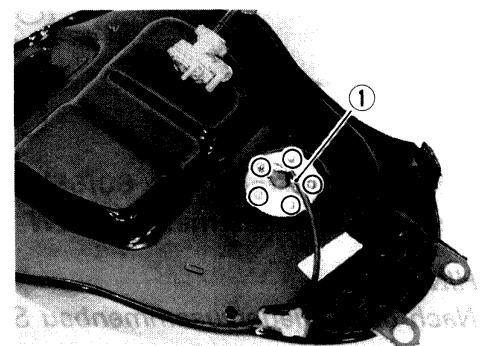


AUS- UND EINBAU DES TANKGEBERS

- 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 Seiten 4-3 und 6-30.)

Den Widerstand in jeder Schwimmerposition mit Hilfe eines Taschen testers überprüfen.

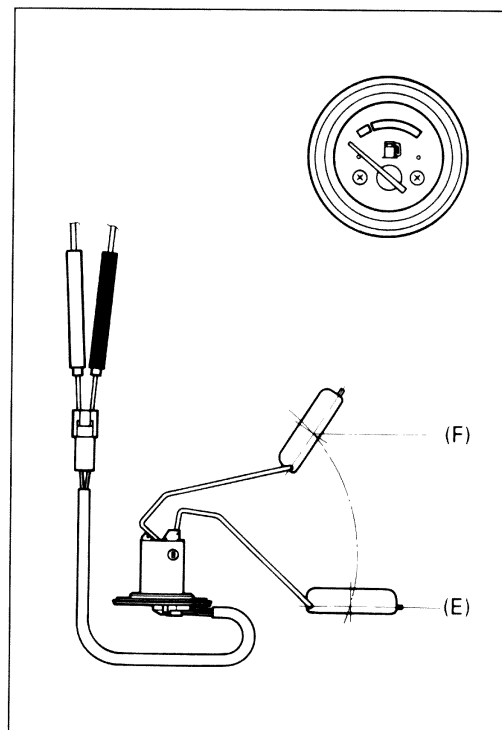
Wenn der gemessene Widerstandswert nicht der Spezifikation entspricht, muß der Tankgeber durch ein Neuteil ersetzt werden.

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

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

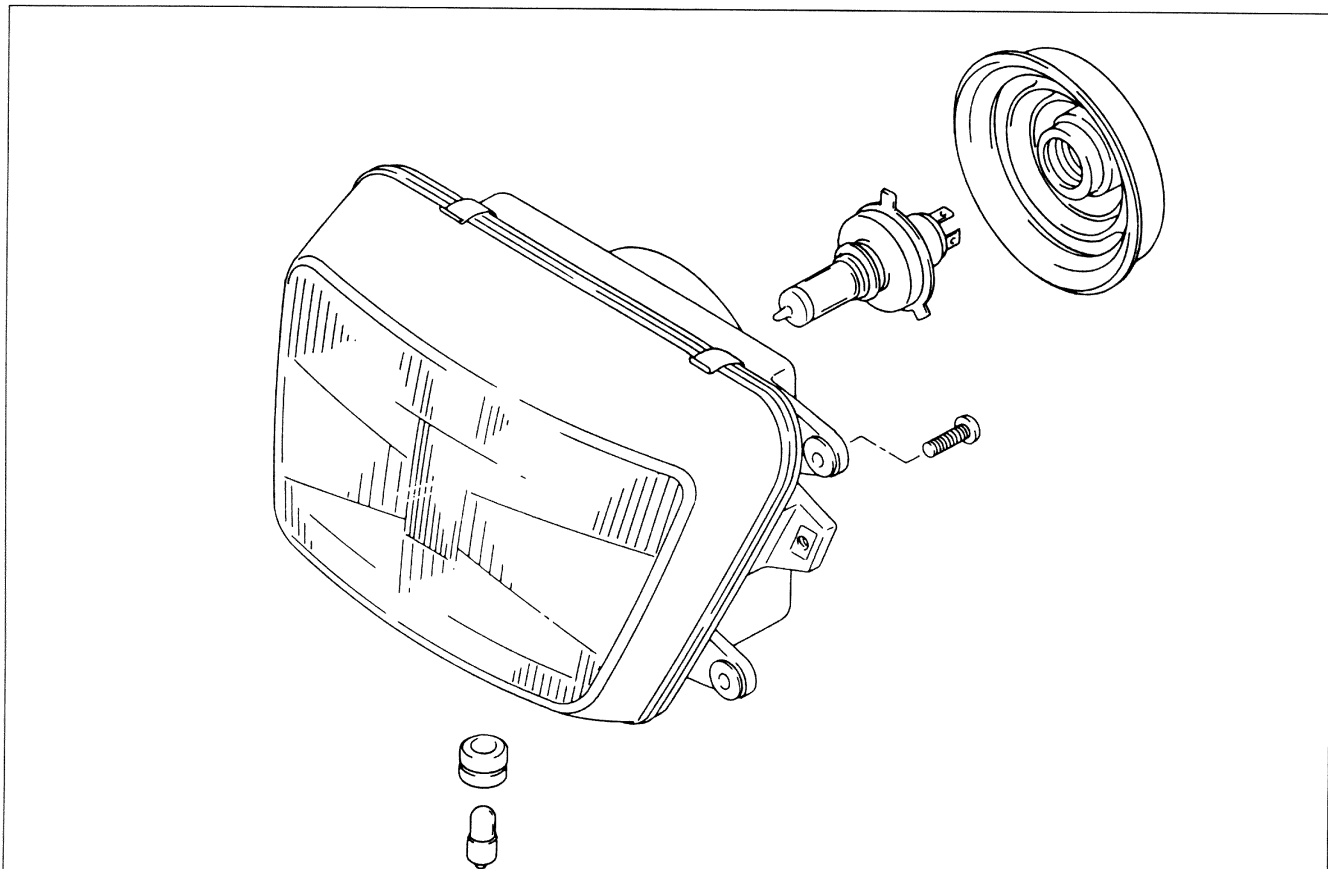
 09900-25002: Taschenprüfer

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



LICHT

SCHEINWERFER UND POSITIONSLUCHE



Scheinwerferbirne: 12V, 60/55W

Positionsluchtenbirne: 12V, 4W

HINWEIS:

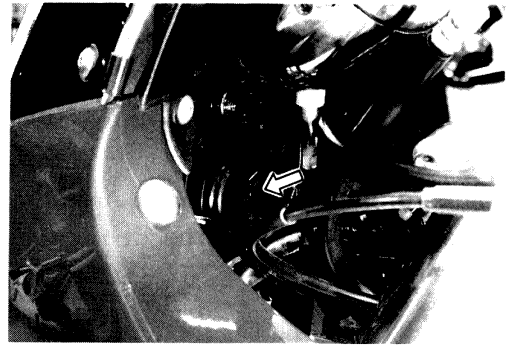
Nach dem Wiederausammenbau Scheinwerfer senkrecht und waagrecht einstellen.

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.

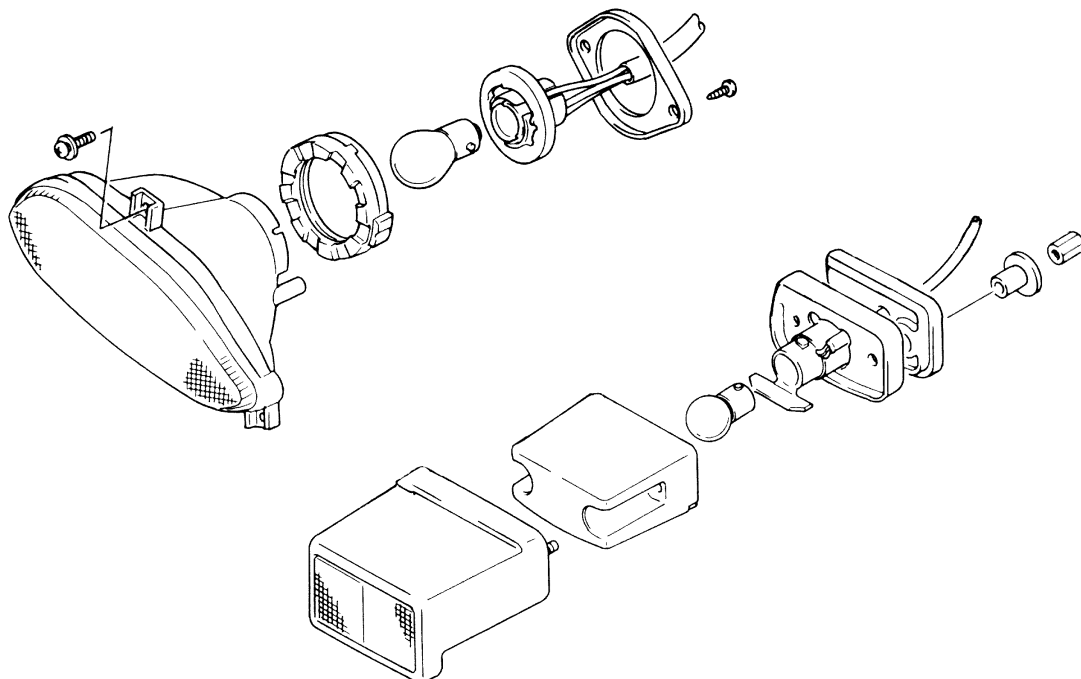


ERSETZEN DER BEGRENZUNGSLEUCHTENBIRNE

- 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.



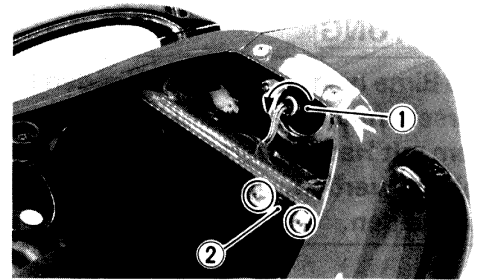
RÜCK/BREMSLICHT UND KENNZEICHENLEUCHE



Rück/Bremslicht-Birne: 12V 5/21W
Kennzeichenleuchten-Birne: 12V 5W

ERSETZEN DER SCHLUSS-/BREMSLEUCHTENBIRNE

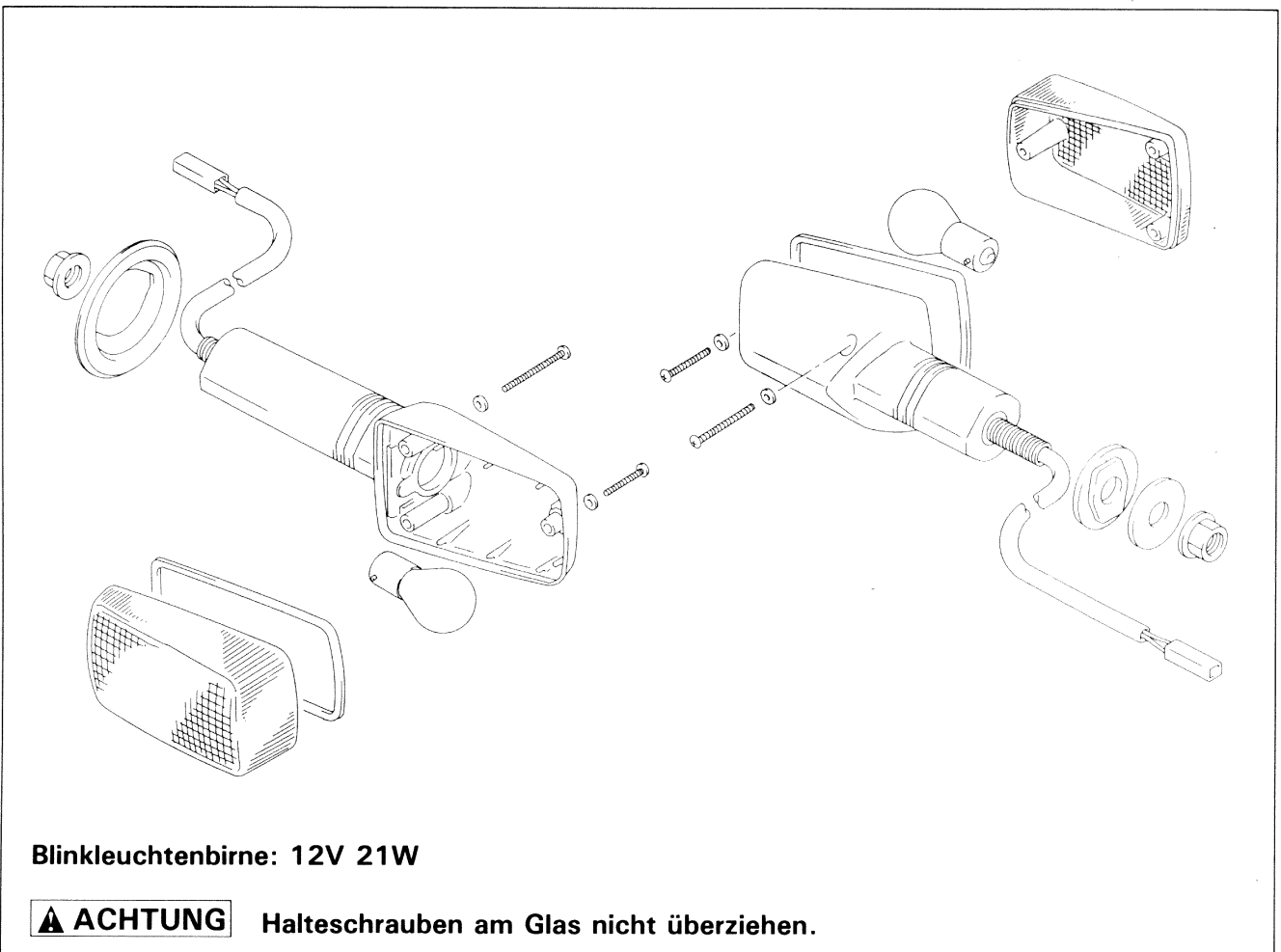
- Sitzbank abnehmen.
- Die Schluß-/Bremsleuchte ① nach links drehen und zusammen mit der Fassung herausnehmen.
- Die Birne der Schluß-/Bremsleuchte hineindrücken, nach links drehen und dann herausziehen.
- Die Birne in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.



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

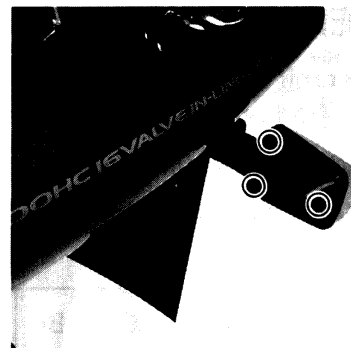
Halteschrauben am Glas nicht überziehen.

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.)

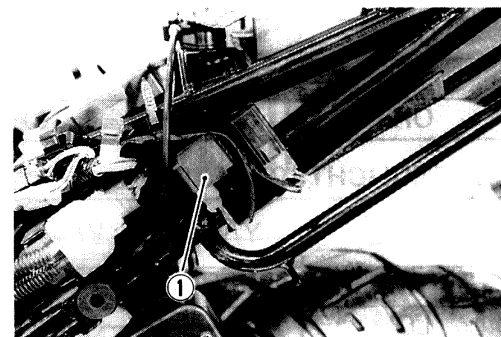
BLINKLEUCHTENRELAIS

Das Blinkleuchtenrelais ① 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 $\times 1\Omega$

ZÜNDSCHALTER

Position \ Ferbe	R	O	Gr	Br	O/Y	B/W
OFF						
ON	○—○		○—○		○—○	
LOCK						
P	○—○			○—○		

ZÜNDSCHALTER (Für E-24, 28 Markt)

Position \ Ferbe	R	O	O/Y	B/W
OFF				
ON	○—○		○—○	
LOCK				

LICHTSCHALTER (außer für E-24, 28 Markt)

Position \ Ferbe	O/Bl	Gr	O/R	Y/W
OFF				
•	○—○			
ON	○—○		○—○	

ABBLENDLICHTSCHALTER

Position \ Ferbe	Y/W	W	Y
HI	○—○		○—○
LO	○—○	○—○	

BLINKERSCHALTER

Position \ Ferbe	Lg	Lbl	B
L		○—○	○—○
PUSH			
R	○—○	○—○	

ÜBERHOLLICHTSCHALTER

Position \ Ferbe	O/R	Y
•		
Drücken	○—○	○—○

MOTORAUSSCHALTER

Position \ Ferbe	O/B	O/W
OFF		
RUN	○—○	○—○

ANLASSERSCHALTER

Position \ Ferbe	O/W	Y/G
•		
Drücken	○—○	○—○

HUPENSCHALTER

Position \ Ferbe	B/Bl	B/W
•		
Drücken	○—○	○—○

VORDERBREMSSCHALTER

Position \ Ferbe	B/R	B
OFF		
ON	○—○	○—○

HINTERBREMSSCHALTER

Position \ Ferbe	O/G	W/B
OFF		
ON	○—○	○—○

KUPPLUNGSCHEBELPOSITIONSSCHALTER

Position \ Ferbe	B/Y	B/Y
OFF		
ON	○—○	○—○

DRAHTFARBE

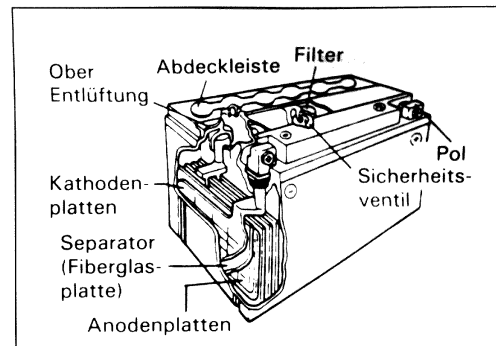
B : Schwarz Lbl: Hellblau R : Rot
 Br : Braun Lg : Hellgrün Y : Gelb
 Gr : Grau O : Orange W : Weiß

B/Bl : 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

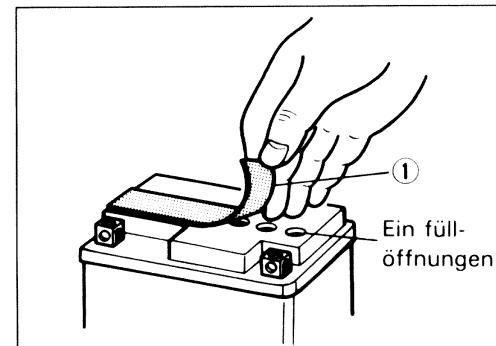
Typenbezeichnung	YTX12-BS
Kapazität	12V 36 kC (10 Ah)/10 Std.
Standardsäuredichte	1,320 bei 20°C



ERSTLADUNG

Einfüllen des Elektrolyts

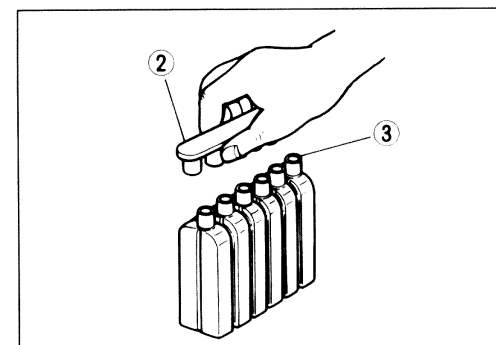
- Aluminiumband ① abnehmen, das die Einfüllöffnungen für das Batterieelektrolyt verschließt.



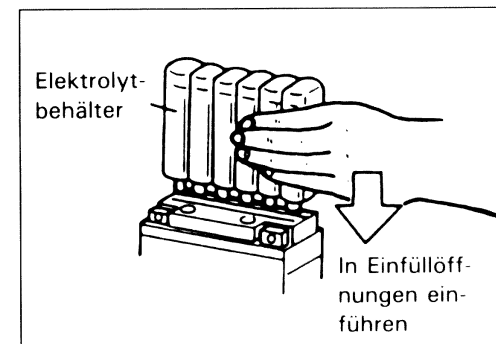
- Kapfen ② abnehmen.

HINWEIS:

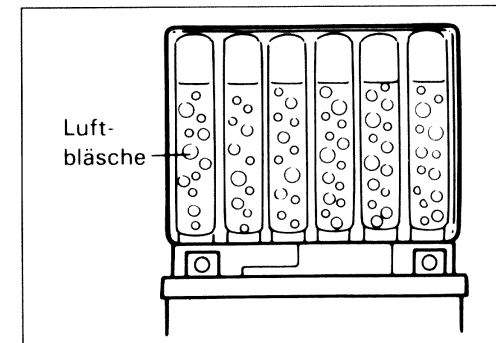
- * Nach dem Einfüllen des ganzen Elektrolyts abgenommene Kapfen ② als Verschlusskappen der Batterieeinfüllöffnungen verwenden.
- * Verschlüsse ③ des Elektrolytbehälters nicht entfernen oder durchbohren.



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

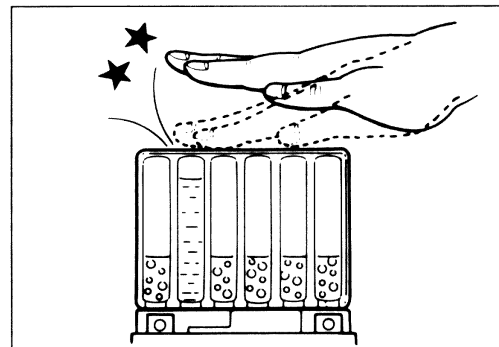


- In jedem Elektrolytbehälter müssen Luftbläschen aufsteigen. In dieser Stellung gut 20 Minuten lassen.

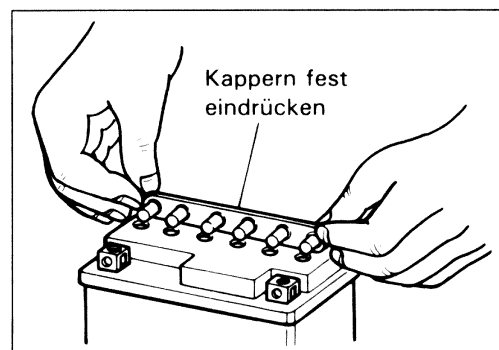


HINWEIS:

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



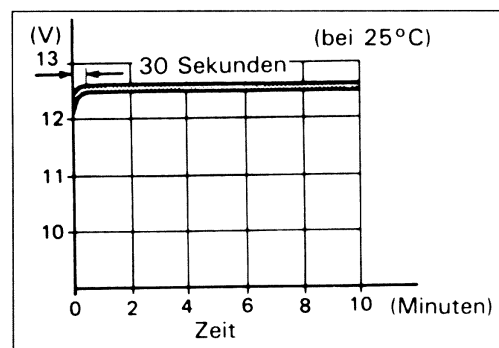
- Ist das ganze Elektrolyt in der Batterie, Elektrolytbehälter von der Batterie nehmen. Etwa 20 Minuten warten.
- Kappen in Einfüllöffnungen einsetzen. Fest eindrücken, so daß die Kappen nicht über die Oberseite der Batterieabdeckung hinausstehen.



⚠ 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 Batteripolen 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:

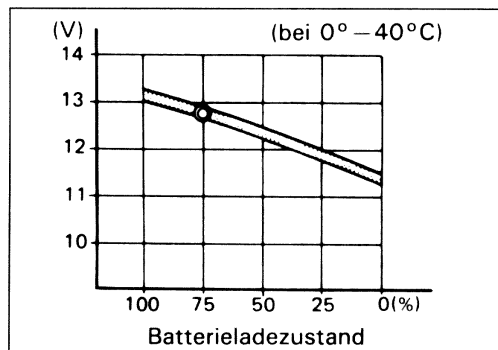
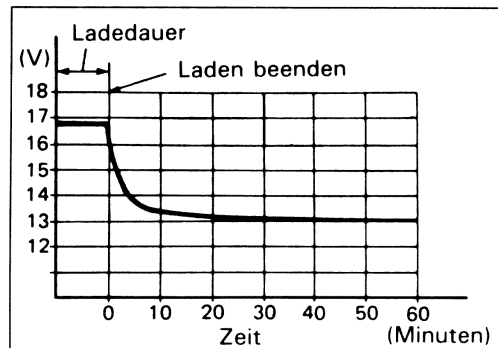
Beim Nachladen Abdeckleiste auf der Batterie nicht abnehmen.

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.



WARTUNGSINFORMATION

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.	<p>Kompression zu niedrig</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ventilspiel verstellt. 2. Ventilführungen 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. <p>Zündkerzen geben keinen Funken ab</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zündkerzen verrußt. 2. Zündkerzen naß. 3. Zündspule defekt. 4. Hochspannungsleitungen unterbrochen oder kurzgeschlossen. 5. Signalgenerator oder Zündeinheit defekt. <p>Kein Benzin kommt zum Vergaser</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tankentlüftungsschlauch verstopft. 2. Kraftstoffhahn verstopft oder defekt. 3. Schwimmerventil im Vergaser defekt. 4. Kraftstoffleitung oder -filter verstopft. 	<p>Einstellen. Reparieren oder erneuern. Einstellen. Erneuern. Erneuern oder aufbohren. Siehe abschnitt "Elektrische Anlage". Nachziehen.</p> <p>Reinigen. Reinigen und trocknen. Erneuern. Erneuern.</p> <p>Erneuern.</p> <p>Reinigen oder erneuern. Reinigen oder erneuern. Erneuern. Reinigen oder erneuern.</p>
Motor geht leicht aus.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zündkerzen verrußt. 2. Signalgenerator oder Zündeinheit defekt. 3. Kipphebel oder Kipphebelwelle verschlissen. 4. Vergaserdüsen verstopft. 5. Ventilspiel verstellt. 	<p>Reinigen. Erneuern. Reinigen. Reinigen. Einstellen.</p>
Motor läuft laut.	<p>Übermäßiges Ventilklappern</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ventilspiel zu groß. 2. Ventildfedern ermüdet oder gebrochen. 3. Kipphebel oder Kipphebelwelle verschlissen. 4. Nockenwellenlagerstellen abgenutzt oder verbrannt. <p>Geräusch scheint vom Kolben zu kommen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kolben oder Zylinder abgenutzt. 2. Verbrennungskammern verrußt. 3. Kolbenbolzen oder Kolbenaugel verschlissen. 4. Kolbenringe oder Ringnuten verschlissen. <p>Geräusch scheint von der Steuerkette zu kommen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kette überdehnt. 2. Kettenräder abgenutzt. 3. Kettenspanner funktioniert nicht. <p>Geräusch scheint von der Kupplung zu kommen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verzahnung an Zwischenwelle oder Korb abgenutzt. 2. Klauen der Lamellen abgenutzt. 3. Stahl- und Reiblamellen verzogen. 4. Kupplungsausrücklager abgenutzt. 5. Kupplungsdämpfer ermüdet. 	<p>Einstellen. Erneuern. Erneuern. Erneuern.</p> <p>Erneuern. Reinigen. Erneuern. Erneuern.</p> <p>Erneuern. Erneuern. Reparieren oder erneuern.</p> <p>Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern. Primärabtriebsrad erneuern.</p>

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor läuft laut.	<p>Geräusch scheint von der Kurbelwelle zu kommen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Klappernde Lager wegen Verschleiß. 2. Pleuelfußlager abgenutzt und verbrannt. 3. Lagerstellenlager abgenutzt und verbrannt. 4. Axialspiel zu groß. <p>Geräusch scheint vom Getriebe zu kommen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zahnräder verschlissen oder reibend. 2. Verzahnungen stark verschlissen. 3. Primärzahnrad verschlissen oder reibend. 4. Lager stark abgenutzt. 	<p>Erneuern. Erneuern. Erneuern. Drucklager erneuern.</p> <p>Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern.</p>
Kupplung rutscht.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kupplungsmechanismus verstellt oder zuwenig Spiel. 2. Kupplungsfedern ermüdet. 3. Treibscheibe verschlissen oder verzogen. 4. Stahl- und Reiblamellen verzogen. 	<p>Einstellen. Erneuern. Erneuern. Erneuern.</p>
Kupplung schleift.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verlust von Kupplungsflüssigkeit. 2. Ausgeschlagener oder beschädigter Kupplungshauptzylinder/Kupplungsnehmerzylinder. 3. Beschädigter Öldichtring/Kupplungsschlauch. 4. Eine Teil der Kupplungsfedern ermüdet. 5. Verzogene Kupplungsdruckplatte oder Kupplungsscheibe. 	<p>Reparieren.</p> <p>Erneuern. Erneuern. Erneuern.</p> <p>Erneuern.</p>
Getriebe läßt sich nicht schalten.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Schaltnocken gebrochen. 2. Schaltgabeln verzogen. 3. Schaltklaue abgenutzt. 	<p>Erneuern. Erneuern. Erneuern.</p>
Getriebe läßt sich nicht zurückschalten.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rückholfeder auf Schaltwelle gebrochen. 2. Schaltwelle reibt oder klemmt. 3. Schaltgabeln verzogen oder abgenutzt. 	<p>Erneuern. Reparieren oder erneuern. Erneuern.</p>
Gang springt heraus.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Schaltzahnrad auf Antriebs- oder Zwischenwelle abgenutzt. 2. Schaltgabeln verzogen oder abgenutzt. 3. Anschlagfeder an Schaltanschlag ermüdet. 4. Schaltklaue abgenutzt. 	<p>Erneuern.</p> <p>Erneuern. Erneuern. Erneuern.</p>
Motor läuft schlecht im Leerlauf.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ventilspiel verstellt. 2. Ventilsitz 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. 	<p>Einstellen. Erneuern oder reparieren. Erneuern. Erneuern. Einstellen oder erneuern. Erneuern. Erneuern. Einstellen.</p> <p>Reinigen oder einstellen.</p>

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Motor läuft schlecht im hohen Drehzahlbereich.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ventildfedern ermüdet. 2. Nocken abgenutzt. 3. Ventilsteuerung verstellt. 4. Elektrodenabstand zu klein. 5. Zündung nicht genug vorverstellt wegen schlecht funktionierender Zündvorverstellung. 6. Zündspule defekt. 7. Signalgenerator oder Zündeinheit defekt. 8. Kraftstoffpegel in Schwimmerkammer zu niedrig. 9. Luftfiltereinsatz verstopft. 10. Kraftstoffleitung verstopft; dadurch zu schlechte Kraftstoffversorgung der Vergaser. 	<p>Erneuern. Erneuern. Einstellen. Einstellen. Zündeinheit erneuern.</p> <p>Erneuern. Erneuern. Einstellen. Reinigen. Reinigen und zum Ansaugen bringen.</p>
Auspuffrauch stark oder schwarz.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zuviel Motoröl im Motor. 2. Kolbenringe oder Zylinder verschlissen. 3. Ventilführungen verschlissen. 4. Zylinderwandungen gerieft oder zerkratzt. 5. Ventilschäfte abgenutzt. 6. Ventilschaftdichtung defekt. 7. Seitenführungen am Ölsteifring verschlissen. 	<p>Am Sichtfenster überprüfen, überschüssiges Öl ablassen. Erneuern. Erneuern. Aufbohren oder erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern.</p>
Motor bringt keine Leistung.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ventilspiel zu klein. 2. Ventildfedern ermüdet. 3. Ventilsteuerung verstellt. 4. Kolbenringe oder Zylinder verschlissen. 5. Ventilsitz schlecht. 6. Zündkerze verrußt. 7. Zündkerze falsch. 8. Vergaserdüsen verstopft. 9. Kraftstoffpegel in schwimmerkammer verstellt. 10. Luftfiltereinsatz verstopft. 11. Vergaserausgleicherschrauben locker. 12. Falschluf von Einlaßkanal. 13. Zuviel Motoröl. 	<p>Einstellen. Erneuern. Einstellen. Erneuern. Reparieren. Reinigen oder erneuern. Einstellen oder erneuern. Reinigen. Einstellen. Reinigen. Nachziehen. Nachziehen oder erneuern. Überschüssiges Öl ablassen.</p>
Motor überhitzt.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Starker Ölkohleansatz auf Kolbenboden. 2. Zu wenig Öl im Motor. 3. Ölpumpe defekt oder Ölkreislauf verstopft. 4. Kraftstoffpegel in Schwimmerkammern zu niedrig. 5. Falschluf von Einlaßkanal. 6. Motoröl falsch. 	<p>Reinigen. Öl nachfüllen. Erneuern oder reinigen. Einstellen. Nachziehen oder erneuern. Wechseln.</p>

VERGASER

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Anlaßprobleme.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Anlasserdüse verstopft. 2. Anlasserleitung verstopft. 3. Falschlufft an Verbindung Anlassergehäuse/Vergaser. 4. Falschlufft am Vergaseranschluß oder Unterdruckmeßanschluß. 5. Anlasserkolben funktioniert icht richtig. 	<p>Reinigen. Reinigen. Anlassergehäuse und Vergaser auf festen Sitz überprüfen, einstellen und Dichtung erneuern. Überprüfen und einstellen.</p> <p>Überprüfen und einstellen.</p>
Probleme bei Leerlauf und niedriger Drehzahl.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Leerlaufdüse oder Leerlaufdüse verstopft oder locker. 2. Falschlufft aus Vergaseranschluß, Unterdruckmeßanschluß oder Anlasser. 3. Leerlaufauslaß oder Bypaß verstopft. 4. Anlasserkolben nicht ganz zu. 	<p>Überprüfen und reinigen.</p> <p>Überprüfen und einstellen.</p> <p>Überprüfen und reinigen. Überprüfen und einstellen.</p>
Probleme bei mittlerer oder hoher Drehzahl.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hauptdüse oder Hauptluftdüse verstopft. 2. Nadeldüse verstopft. 3. Gasschieber funktioniert nicht richtig. 4. Kraftstoffilter verstopft. 	<p>Überprüfen und reinigen. Überprüfen und reinigen. Gasschieber auf Funktions-tüchtigkeit überprüfen. Überprüfen und reinigen.</p>
Überlauf und Schwankungen im Kraftstoffpegel.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nadelventil abgenutzt oder beschädigt. 2. Feder in Nadelventil gebrochen 3. Schwimmer funktioniert nicht richtig. 4. Fremdkörper am Nadelventil. 5. Kraftstoffpegel zu hoch bzw. zu niedrig. 	<p>Erneuern. Erneuern. Überprüfen und einstellen. Reinigen. Schwimmerhöhe einstellen.</p>

FAHRGESTELL

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Lenkung schwergängig.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lenkkopfmutter zu fest angezogen. 2. Lager im Lenkkopf gebrochen. 3. Lenkkopf verzogen. 4. Reifendruck zu niedrig. 	<p>Einstellen. Erneuern. Erneuern. Einstellen.</p>
Lenker unruhig.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Unausgeglichenheit zwischen rechtem und linkem Gabelholm. 2. Teleskopgabel verzogen. 3. Vorderachse oder Reifen verzogen. 	<p>Erneuern.</p> <p>Reparieren oder erneuern. Erneuern.</p>
Vorderrad flattert.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Radfelge verzogen. 2. Vorderradlager ausgeschlagen. 3. Reifen defekt oder falsch. 4. Gelockerte Vorderachswelle, Achswellenmutter oder Klemmschrauben. 5. Inkorrektter Ölstand der Teleskopgabel. 	<p>Erneuern. Erneuern. Erneuern.</p> <p>Nachziehen. Einstellen.</p>
Vorderradaufhängung zu weich.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Federn ermüdet. 2. Federeinsteller der Teleskopgabel inkorrekt eingestellt. 3. Zuwenig Gabelöl. 	<p>Erneuern. Einstellen. Nachfüllen.</p>
Vorderradaufhängung zu hart.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gabelöl zu viskös. 2. Federeinsteller der Teleskopgabel inkorrekt eingestellt. 3. Zuviel Gabelöl. 	<p>Erneuern. Einstellen. Überschüssiges Öl ablassen.</p>
Vorderradaufhängung geräuschvoll.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zuwenig Gabelöl. 2. Schrauben an Aufhängung locker. 	<p>Nachfüllen. Nachziehen.</p>

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Hinterrad flattert.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Radfelge verzogen. 2. Radlager oder Schwingenlager ausgeschlagen. 3. Reifen defekt oder falsch. 4. Schwingen- und Federbeinlager ausgeschlagen. 5. Muttern oder Schrauben an Hinterradaufhängung locker. 	Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern. Nachziehen.
Hinterradaufhängung zu weich.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Federbeinfeder ermüdet. 2. Hinterradaufhängung falsch eingestellt. 3. Ölverlust am Federbein. 	Erneuern. Einstellen. Erneuern.
Hinterradaufhängung zu hart.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hinterradaufhängung falsch eingestellt. 2. Federbeinstange verbogen. 3. Schwinge verbogen. 4. Schwingen- und Dämpferlager ausgeschlagen. 	Einstellen. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Hinterradaufhängung geräuschvoll.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Muttern oder Schrauben an Hinterradaufhängung locker. 2. Schwingen- und Hinterradaufhängunglager ausgeschlagen. 	Nachziehen. Erneuern.

BREMSEN

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Bremsleistung ungenügend.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hydrauliksystem verliert Bremsflüssigkeit. 2. Bremsklötze abgenutzt. 3. Öl auf Bremsbelagfläche. 4. Bremsscheibe abgenutzt. 5. Luft im Hydrauliksystem. 	Reparieren oder erneuern. Erneuern. Bremsscheibe und -klötze säubern. Erneuern. Entlüften.
Bremse kreischend.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kohlenstoff auf Bremsklotzfläche. 2. Bremsklotz verkantet. 3. Radlager beschädigt. 4. Vorder- oder Hinterachse 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.
Bremscheibelweg zu groß.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Luft im Hydrauliksystem. 2. Zuwenig Bremsflüssigkeit. 3. Bremsflüssigkeit ungeeignet. 	Entlüften. Auf vorgeschriebenen Pegel auffüllen; entlüften. Durch richtige Flüssigkeit ersetzen.
Auslaufen von Bremsflüssigkeit.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Anschlüsse locker. 2. Schlauch gerissen. 3. Kolben und/oder Pfanne abgenutzt. 	Im vorgeschriebenen Drehmoment anziehen. Erneuern. Kolben und/oder Pfanne erneuern.

ELEKTRISCHE ANLAGE

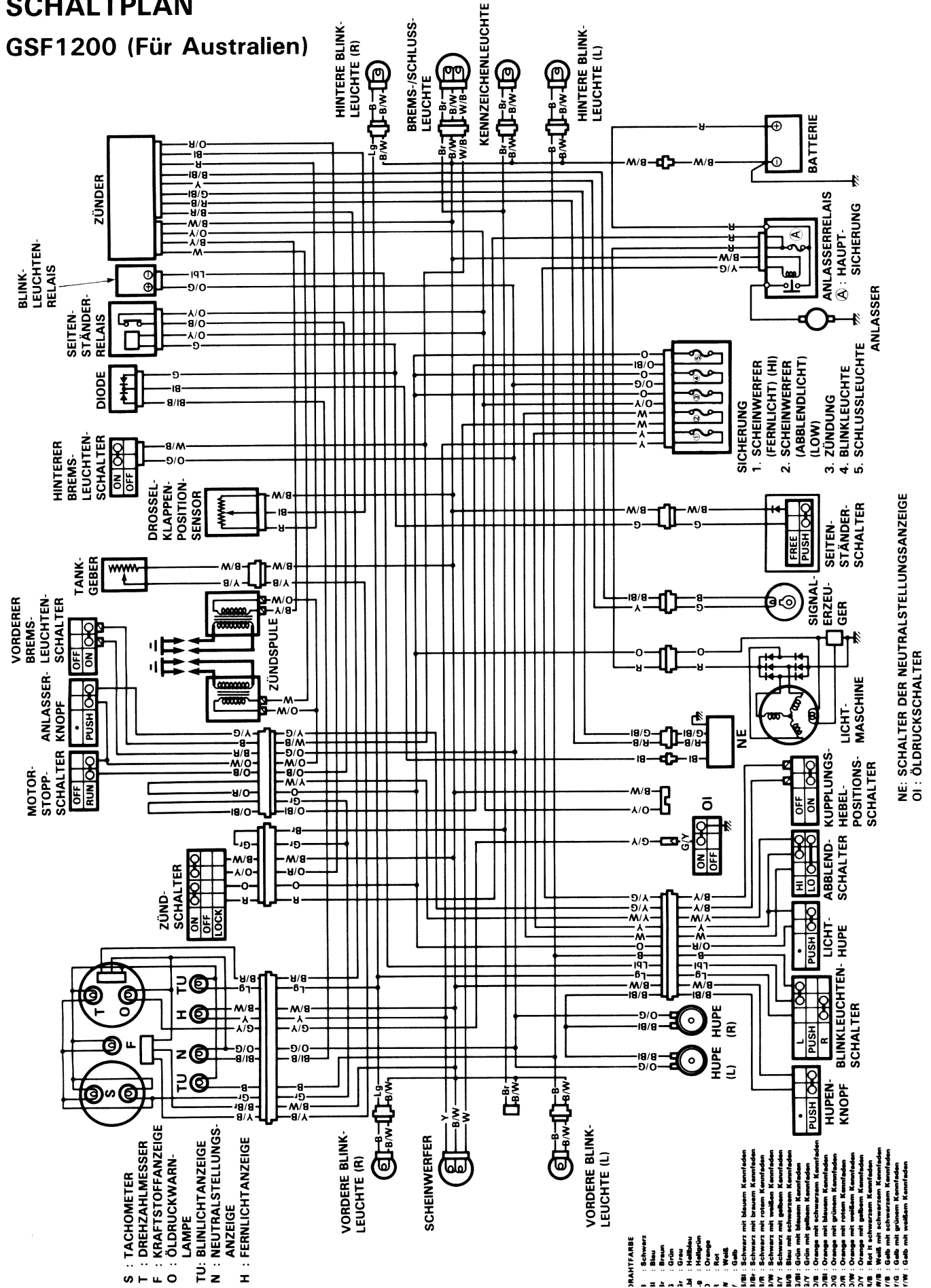
Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Kein oder schwacher Funken.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zündspule defekt. 2. Zündkerzen defekt. 3. Signalgenerator oder Zündeinheit defekt. 	<p>Erneuern. Erneuern. Erneuern.</p>
Zündkerzen verrußen schnell.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gemisch zu fett. 2. Leerlaufdrehzahl zu hoch. 3. Benzin falsch. 4. Luftfiltereinsatz verschmutzt. 5. Zündkerzen zu kalt. 	<p>Vergaser einstellen. Vergaser einstellen. Wechseln. Reinigen. Durch heiße Kerzen ersetzen.</p>
Zündkerzen verschmutzen schnell.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kolbenringe abgenutzt. 2. Kolben oder Zylinder abgenutzt. 3. Spiel der Ventilschäfte in den Ventileführungen zu groß. 4. Ventilschaftöldichtung verschlissen. 	<p>Erneuern. Erneuern. Erneuern. Erneuern.</p>
Elektroden überhitzen oder verbrennen.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zündkerzen zu heiß. 2. Motor überhitzt. 3. Zündkerzen locker. 4. Gemisch zu mager. 	<p>Durch kalte Kerzen ersetzen. Optimal einstellen. Nachziehen. Vergaser einstellen.</p>
Lichtmaschine lädt nicht.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kabel unterbrochen oder kurzgeschlossen oder Kabelanschlüsse locker. 2. Lichtmaschinenspulen kurzgeschlossen, geerdet oder unterbrochen. 3. IC-Regler oder Gleichrichter kurzgeschlossen oder defekt. 	<p>Reparieren oder erneuern oder nachziehen. Erneuern. Erneuern.</p>
Lichtmaschine lädt, aber unter Sollwert.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kabel kurzgeschlossen oder unterbrochen oder Anschlüsse locker. 2. Statorspulen oder Lichtmaschine geerdet oder unterbrochen. 3. IC-Regler oder Gleichrichter defekt. 4. Batteriezellenplatten defekt. 	<p>Reparieren oder nachziehen. Erneuern. Erneuern. Batterie erneuern.</p>
Lichtmaschine überlädt.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Batterie intern kurzgeschlossen. 2. IC-Regler beschädigt oder defekt. 3. IC-Regler schlecht geerdet. 	<p>Batterie erneuern. Erneuern. Masseanschluß reinigen und anziehen.</p>
Ungleichmäßiges Laden.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kabelisolierung durch Vibrationen durchgescheuert; daher zeitweiliger Kurzschluß. 2. Lichtmaschine intern kurzgeschlossen. 3. IC-Regler oder Gleichrichter defekt. 	<p>Reparieren oder erneuern. Erneuern. Erneuern.</p>
Anlasserknopf ohne Wirkung.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Batterie entladen. 2. Schalterkontakte defekt. 3. Bürsten im Anlassermotor sitzen nicht richtig auf Kollektor. 4. Anlasserrelais-/Anlasserunterbrechungsschalter defekt. 	<p>Reparieren oder erneuern. Erneuern. Reparieren oder erneuern. Erneuern.</p>

BATTERIE

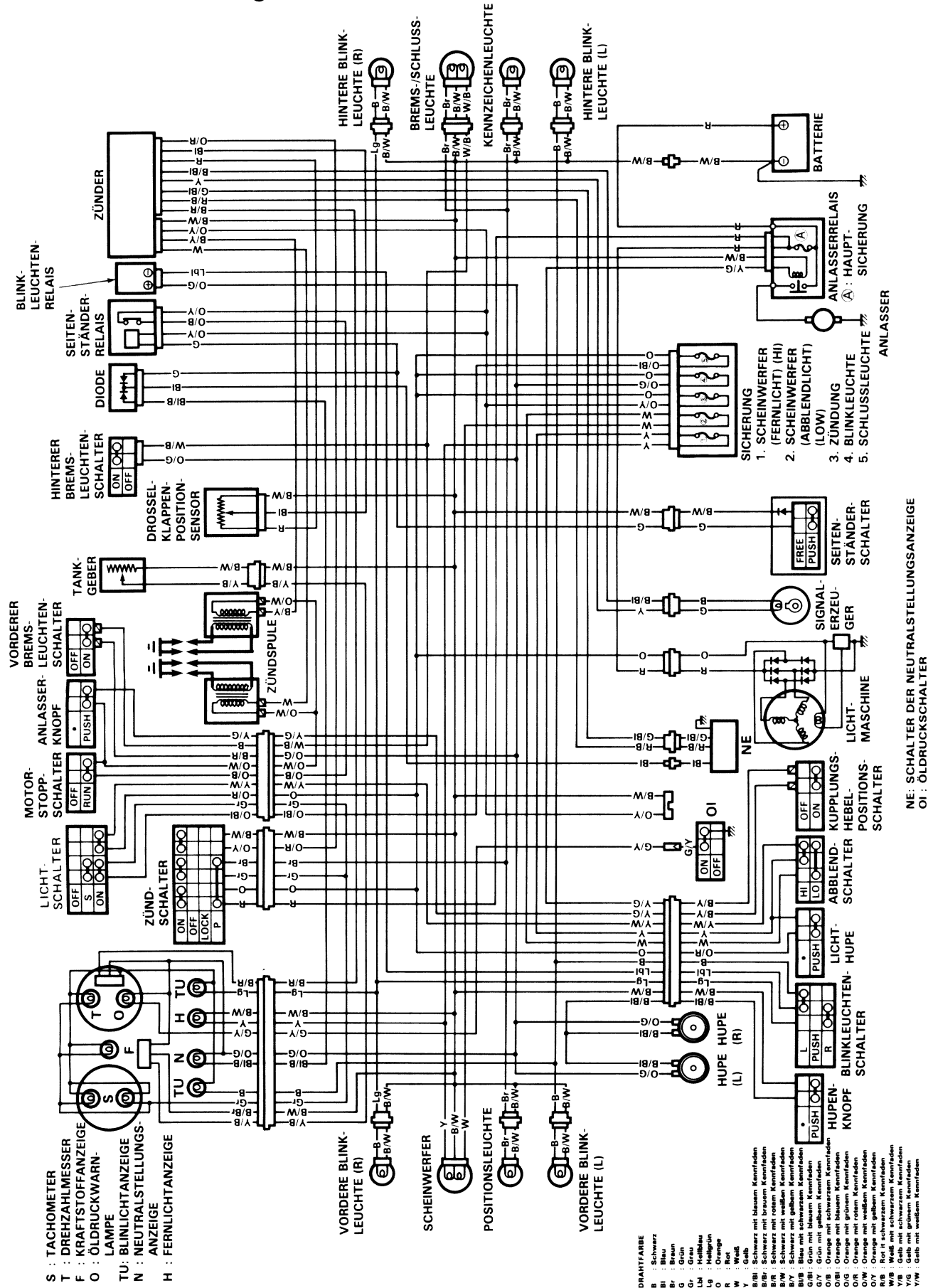
Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Sulfatierung, weiße pulvrige Substanz oder Flecken auf Zellenplatten.	1. Batteriegehäuse rissig. 2. Batterie lange Zeit entladen.	Batterie erneuern. Batterie erneuern.
Batterie wird schnell leer.	1. Lademethode falsch. 2. Zellenplatten haben viel ihres 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 Sulfation zu vermeiden.) 2. Batterie bei kalter Witterung zu lange unbenutzt.	Batterie erneuern. Bei starker Sulfatierung Batterie erneuern.
Batterie entlädt sich zu schnell.	Gehäuseober- und -seitenflächen verschmutzt.	Säubern.

SCHALTPLAN

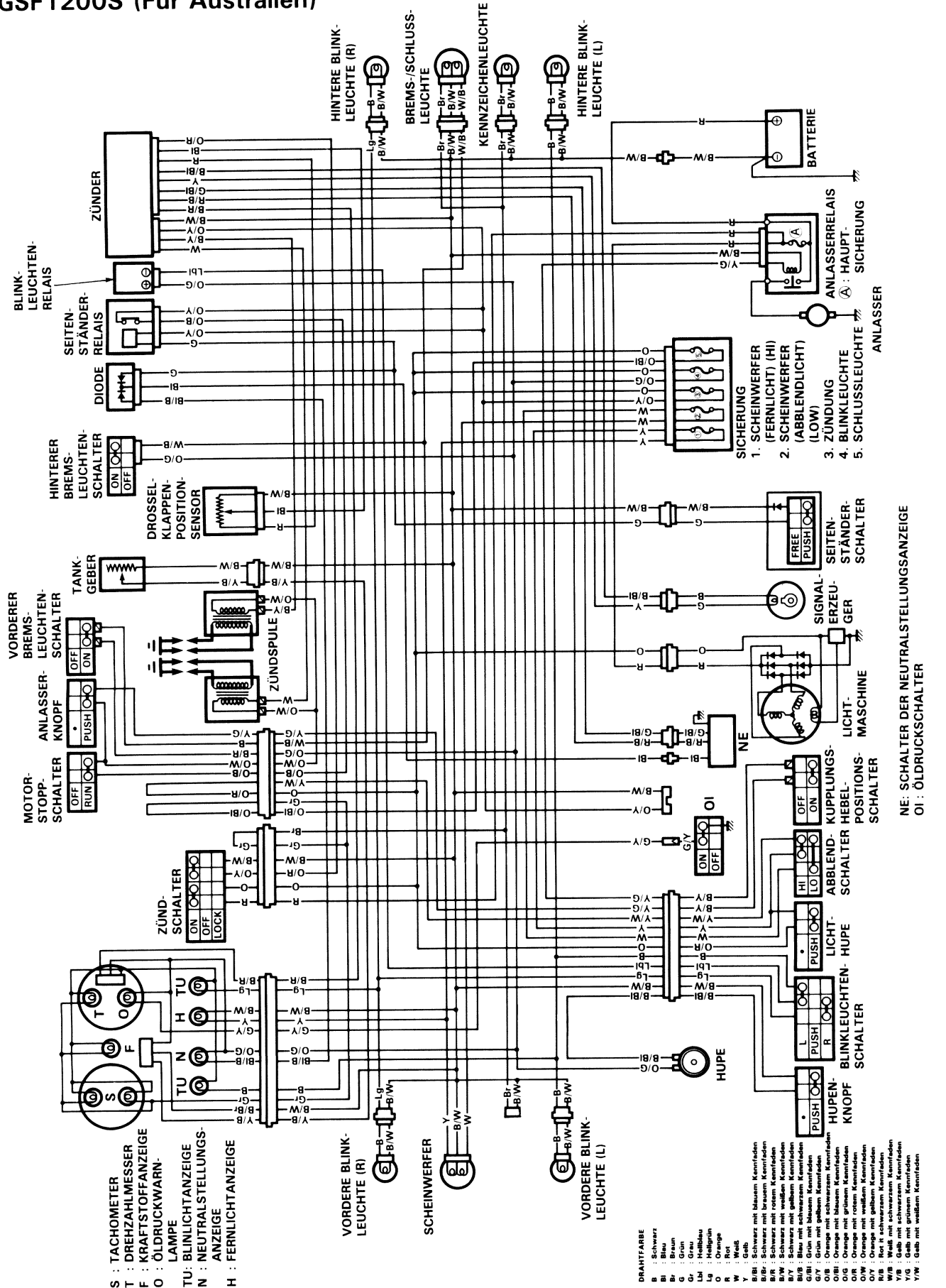
GSF1200 (Für Australien)



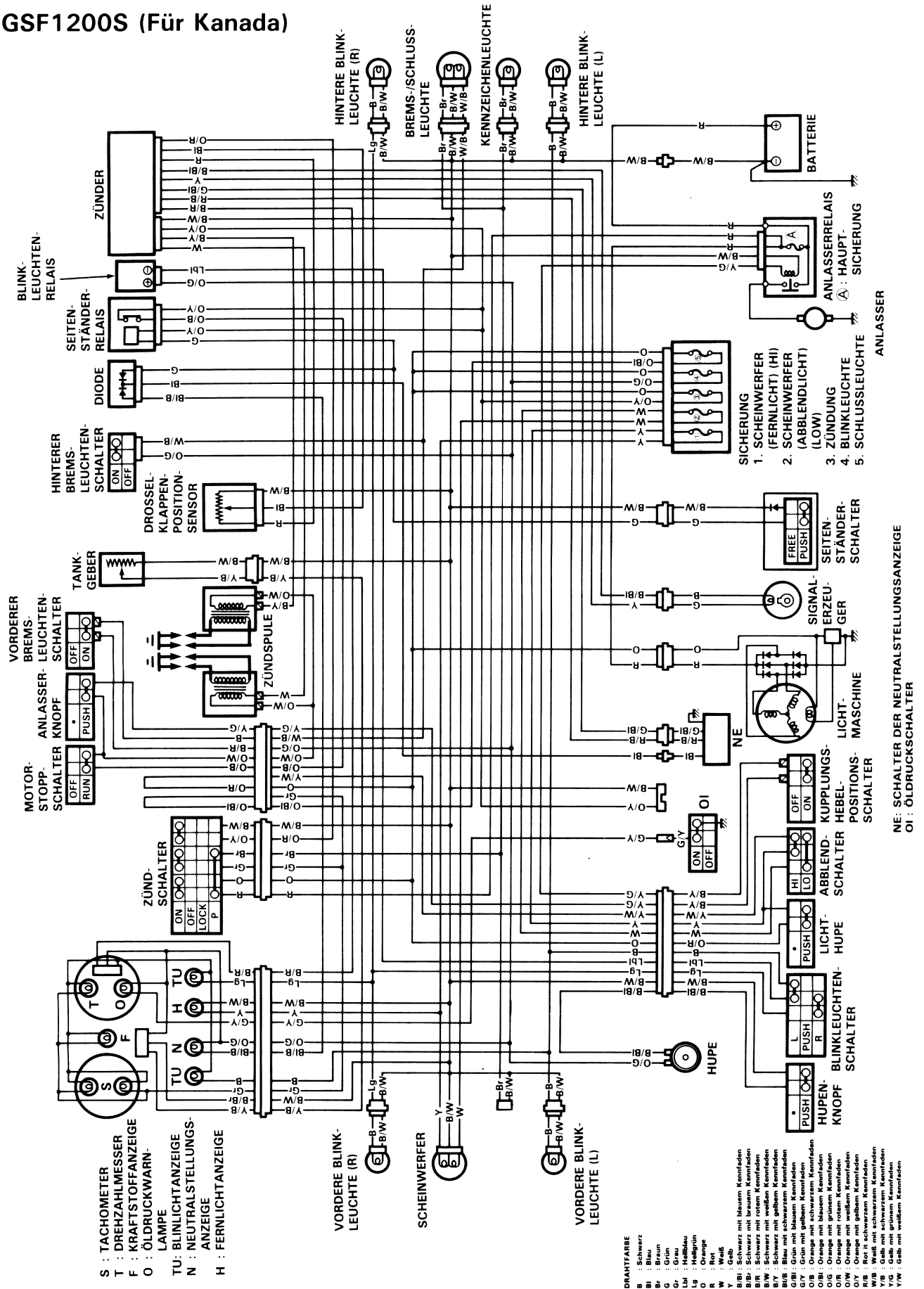
GSF1200 (Für Sonstige Modelle)



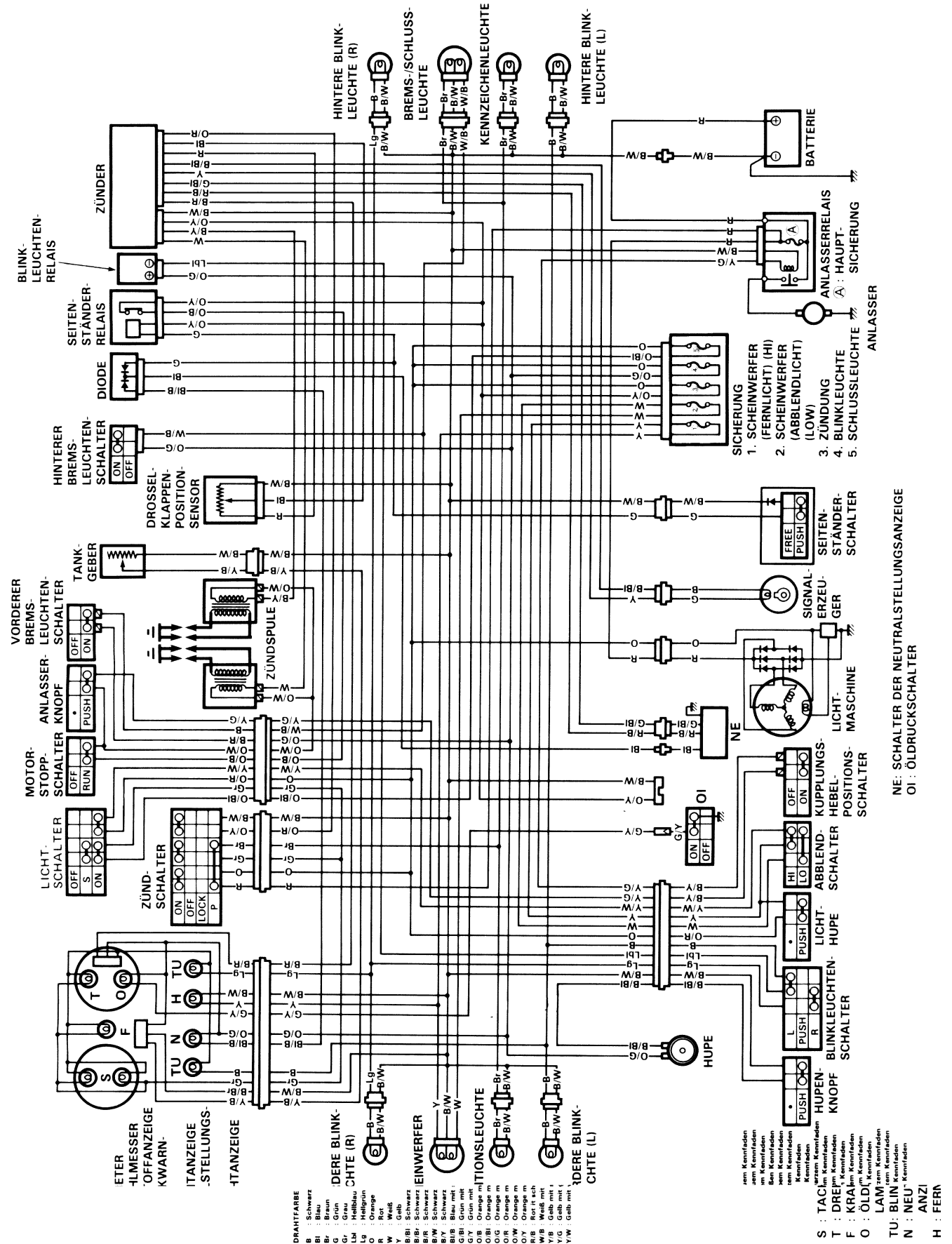
GSF1200S (Für Australien)



GSF1200S (Für Kanada)



GSF1200S (Für Sonstige Modelle)

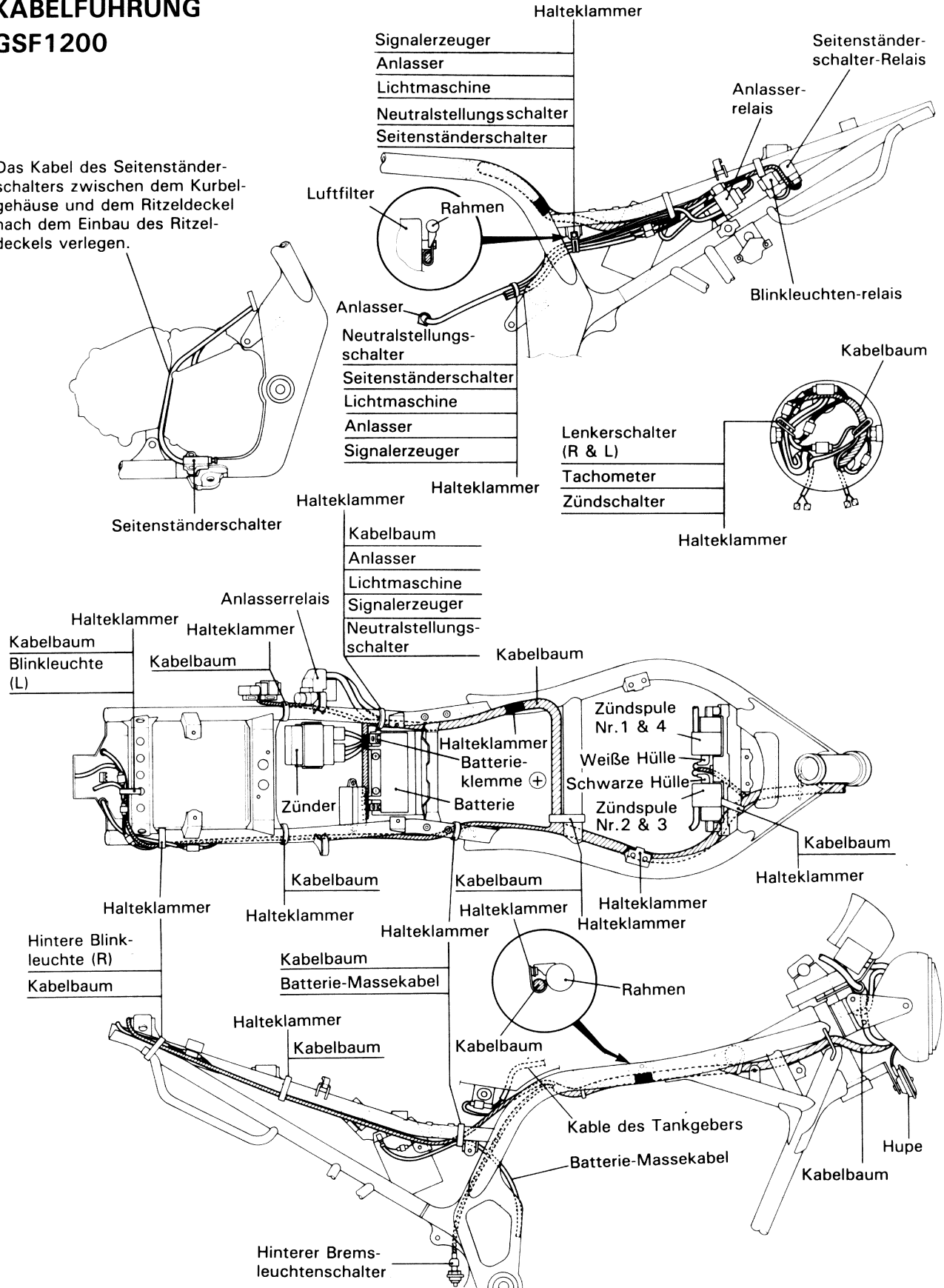


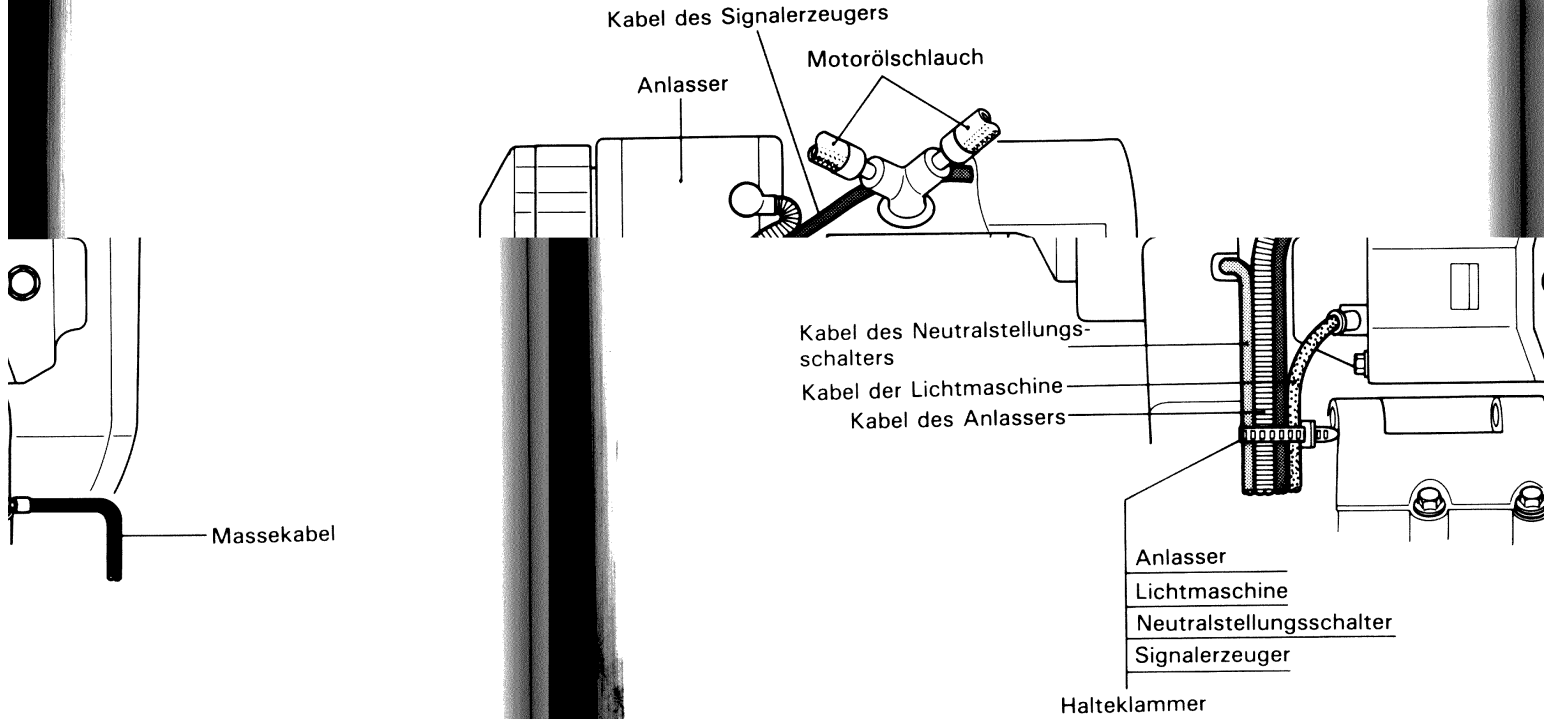
KABELBAUM- SEILZUG- UND LEITUNGSFÜHRUNG

KABELFÜHRUNG

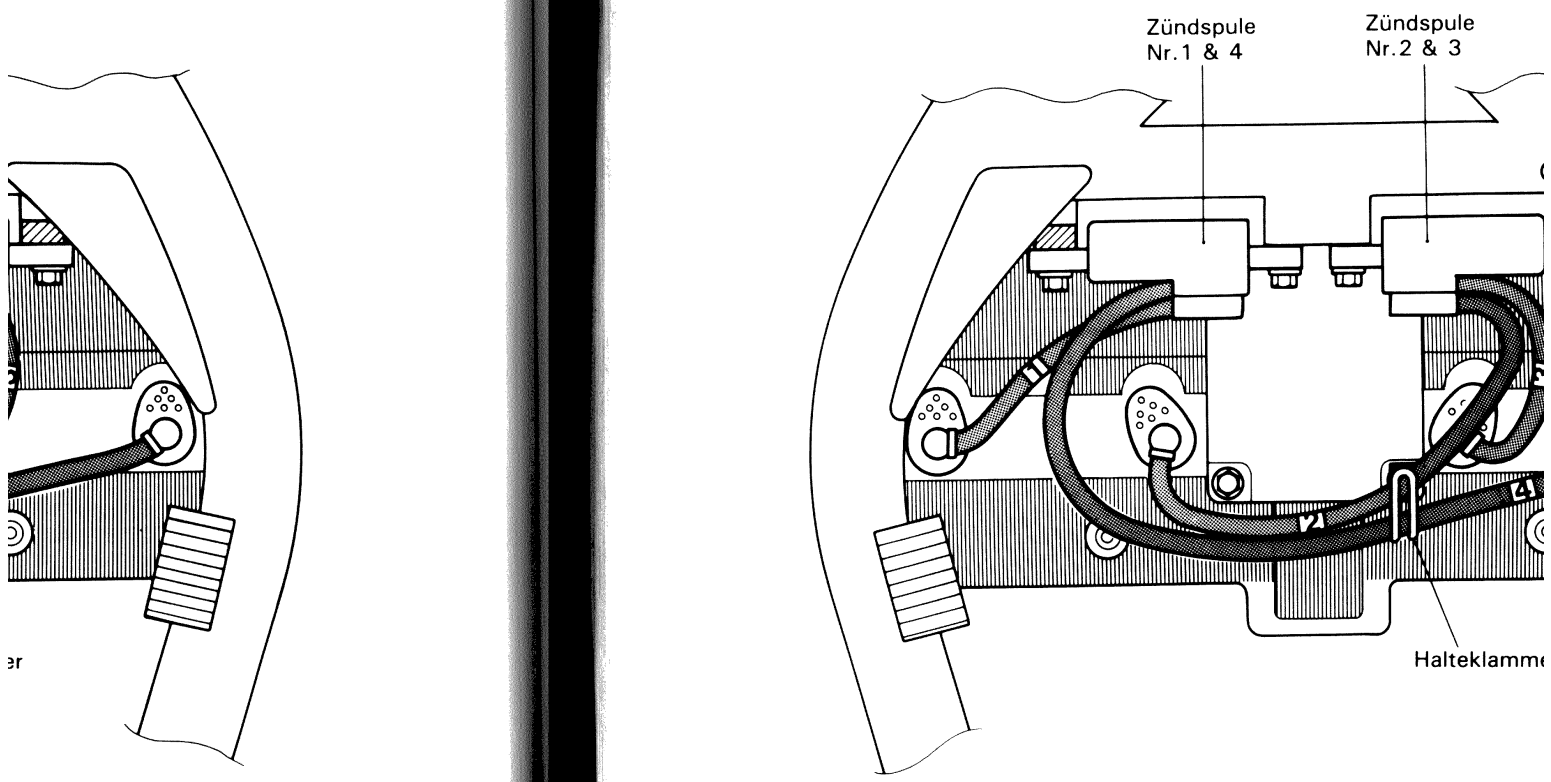
GSF1200

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

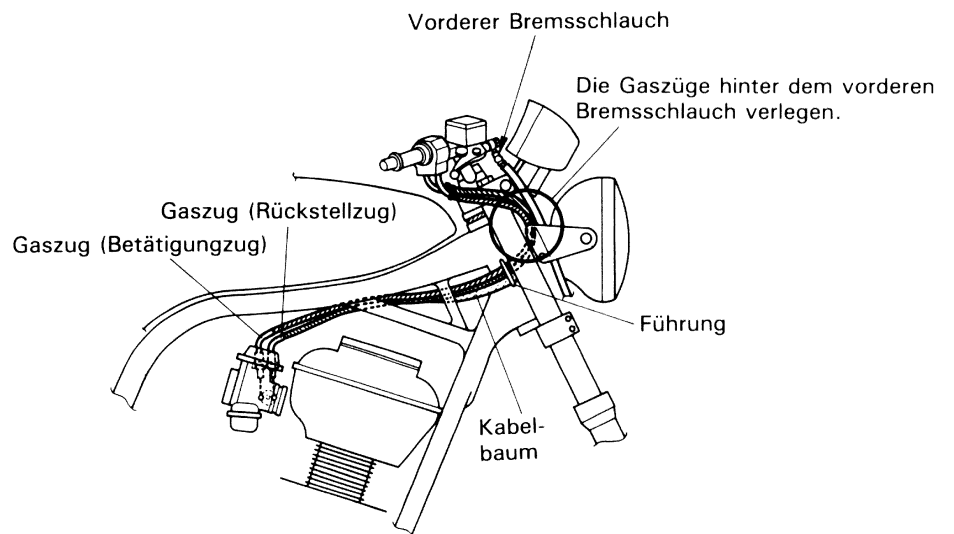
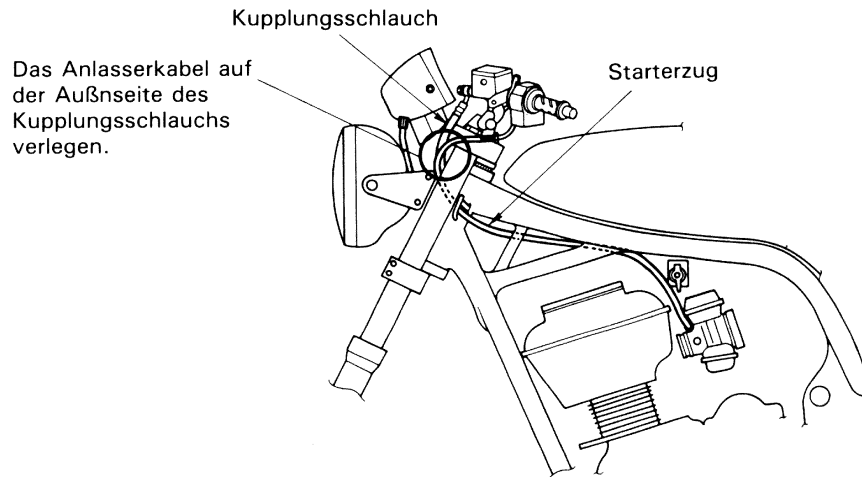
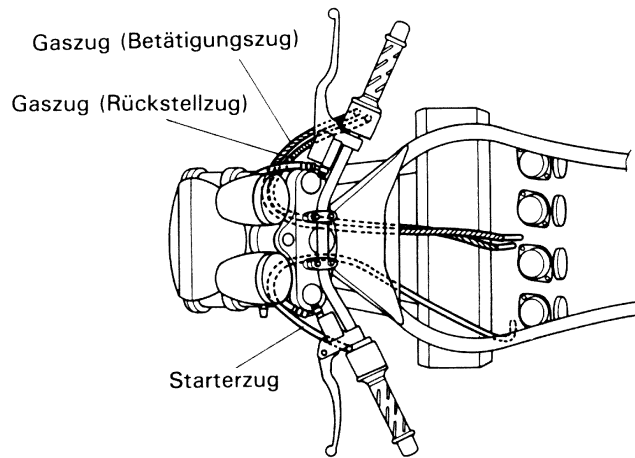


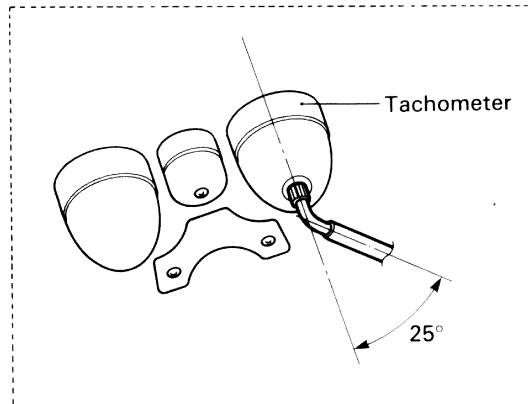
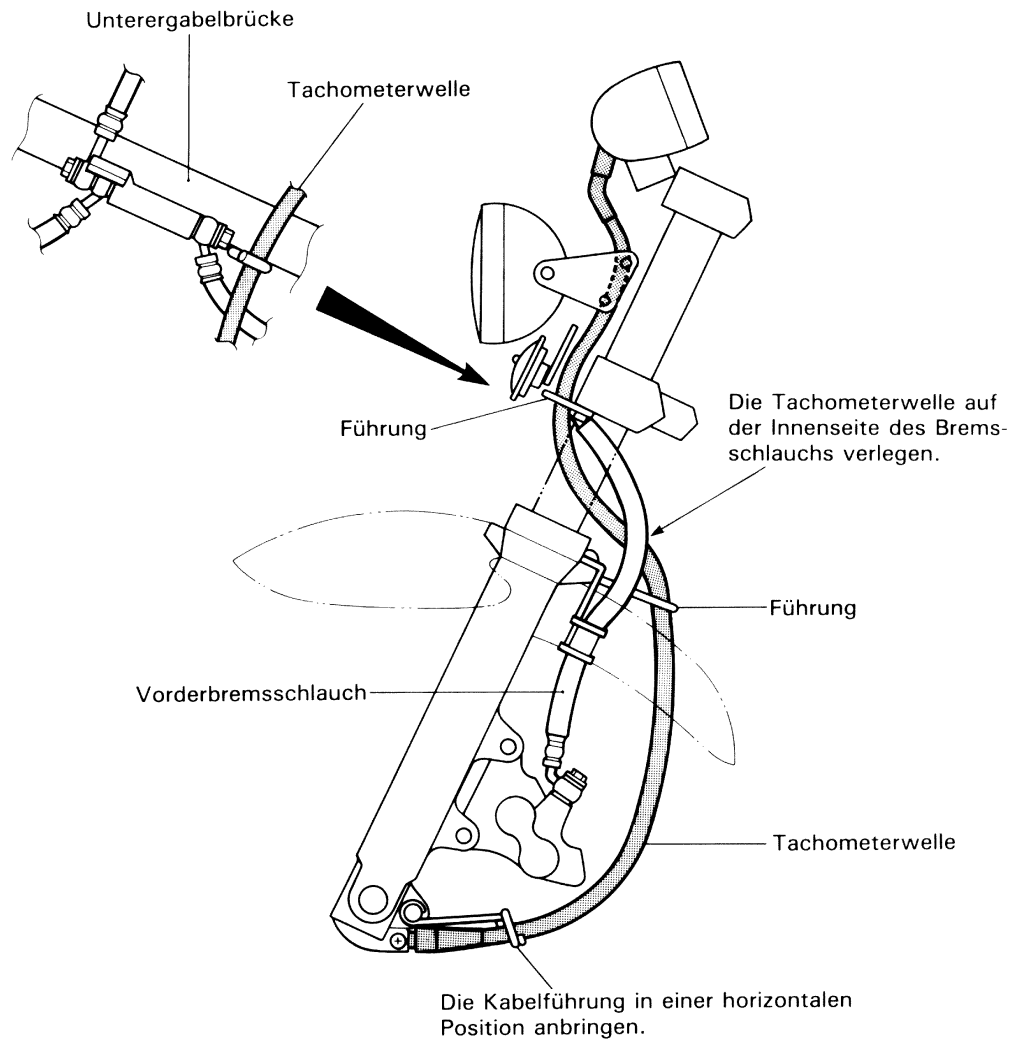


VERLEGUNG DER HOCHSPANNUNGSKABEL



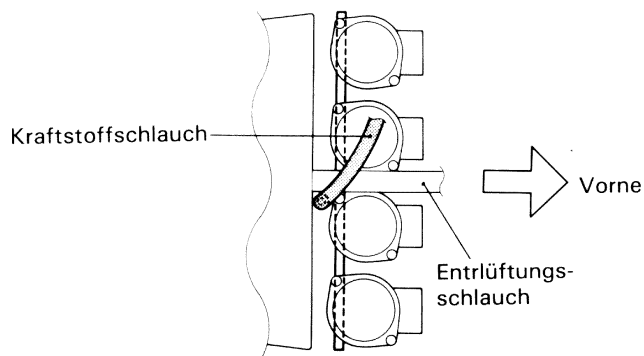
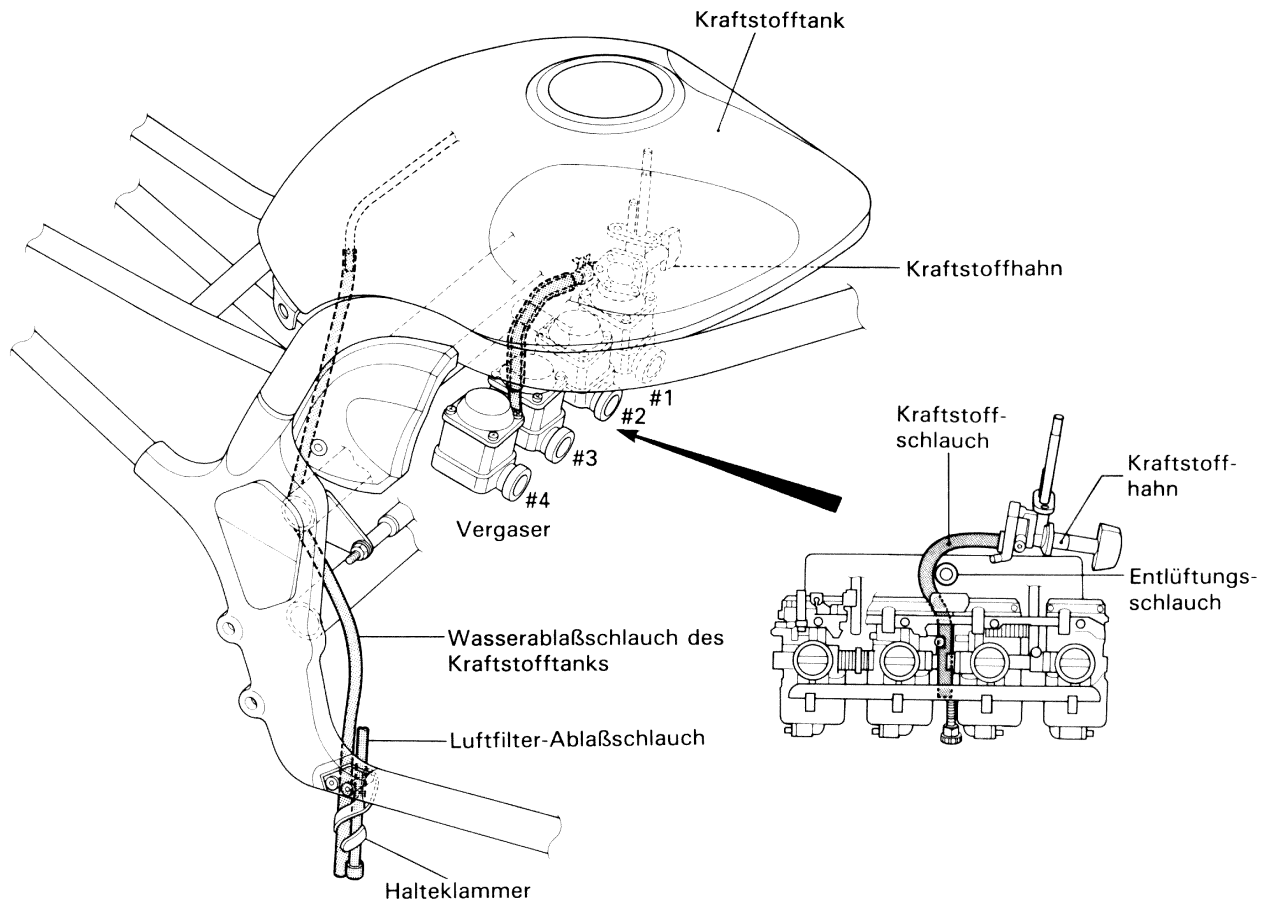
SEILZUGFÜHRUNG



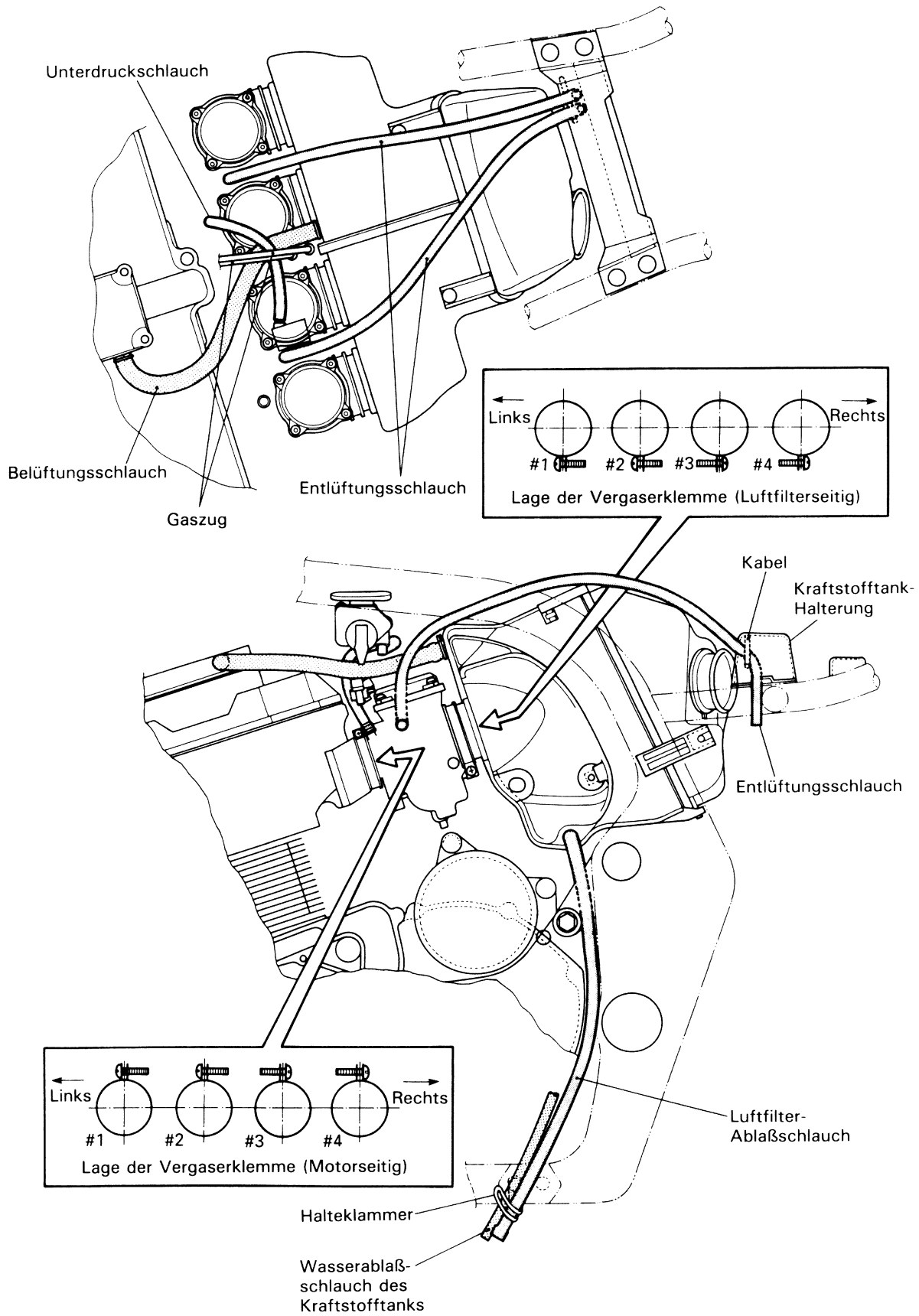


Für GSF1200S

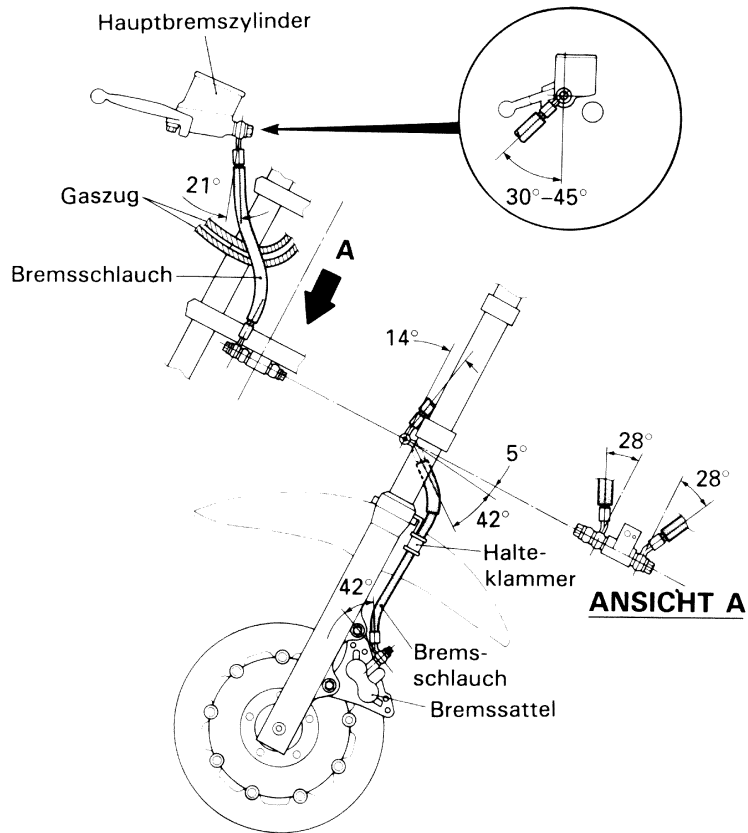
KRAFTSTOFFLEITUNGSFÜHRUNG



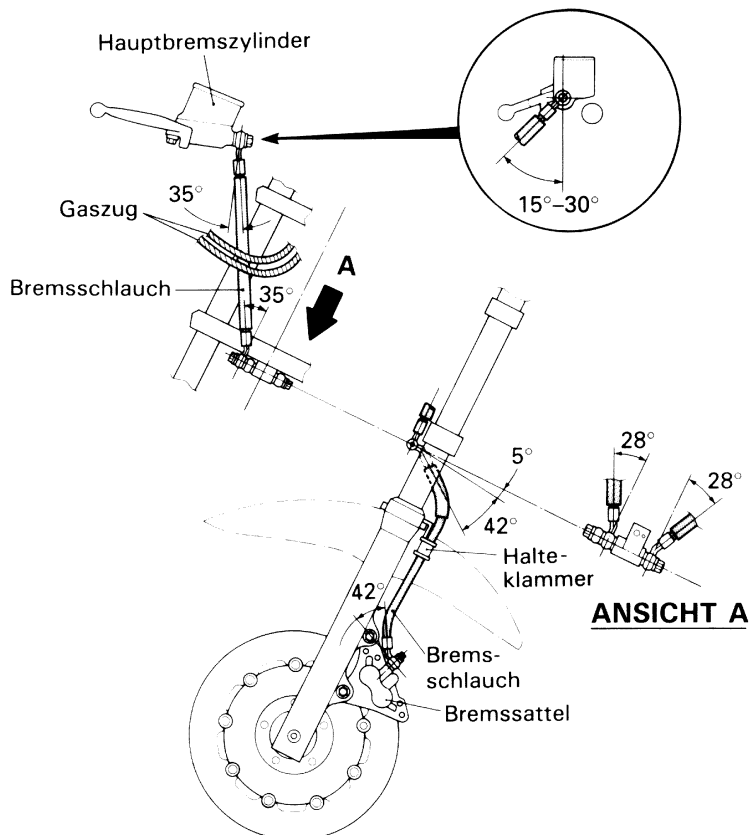
VERGASERSCHLAUCHFÜHRUNG



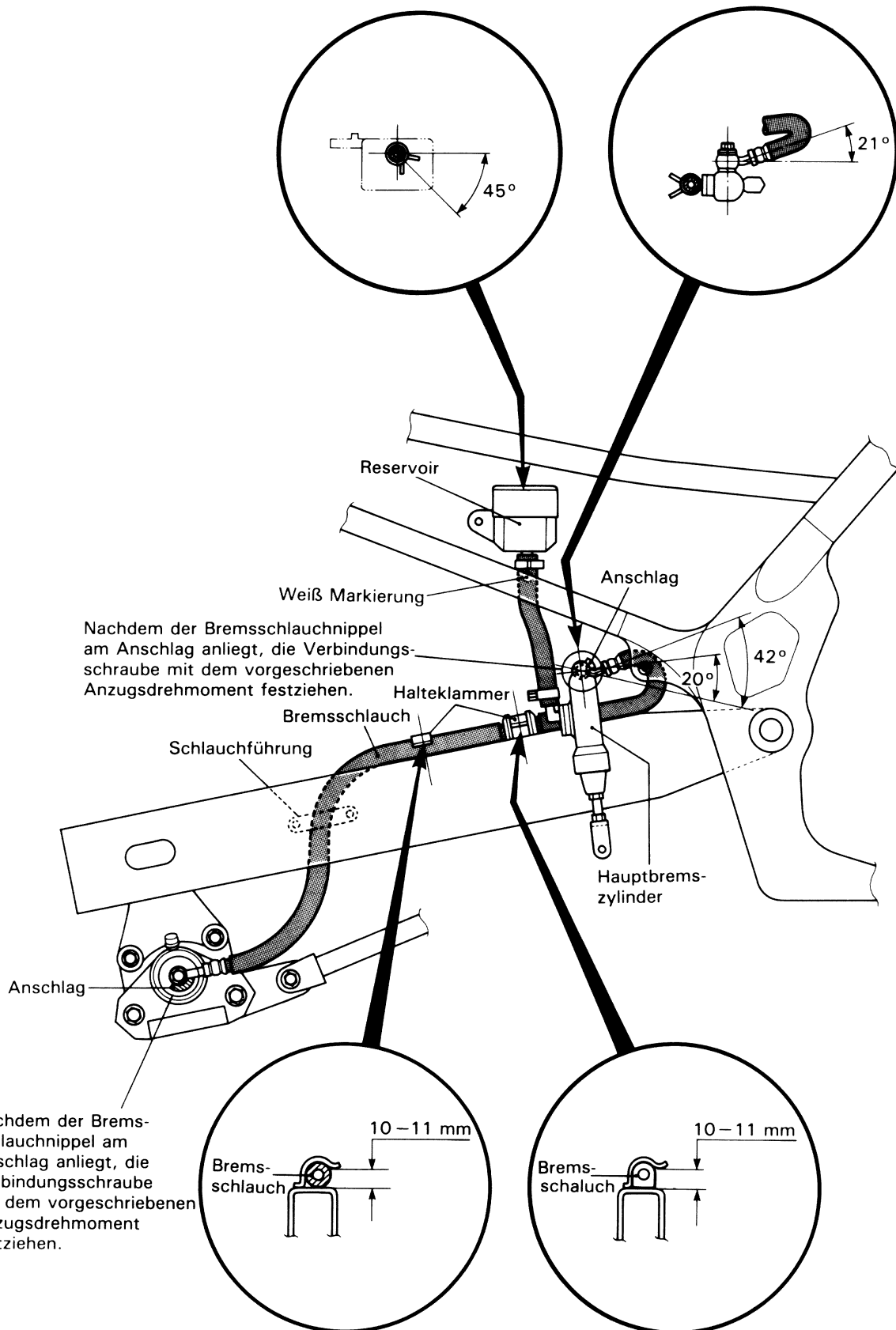
VORDERBREMSSCHLAUCHFÜHRUNG GSF1200



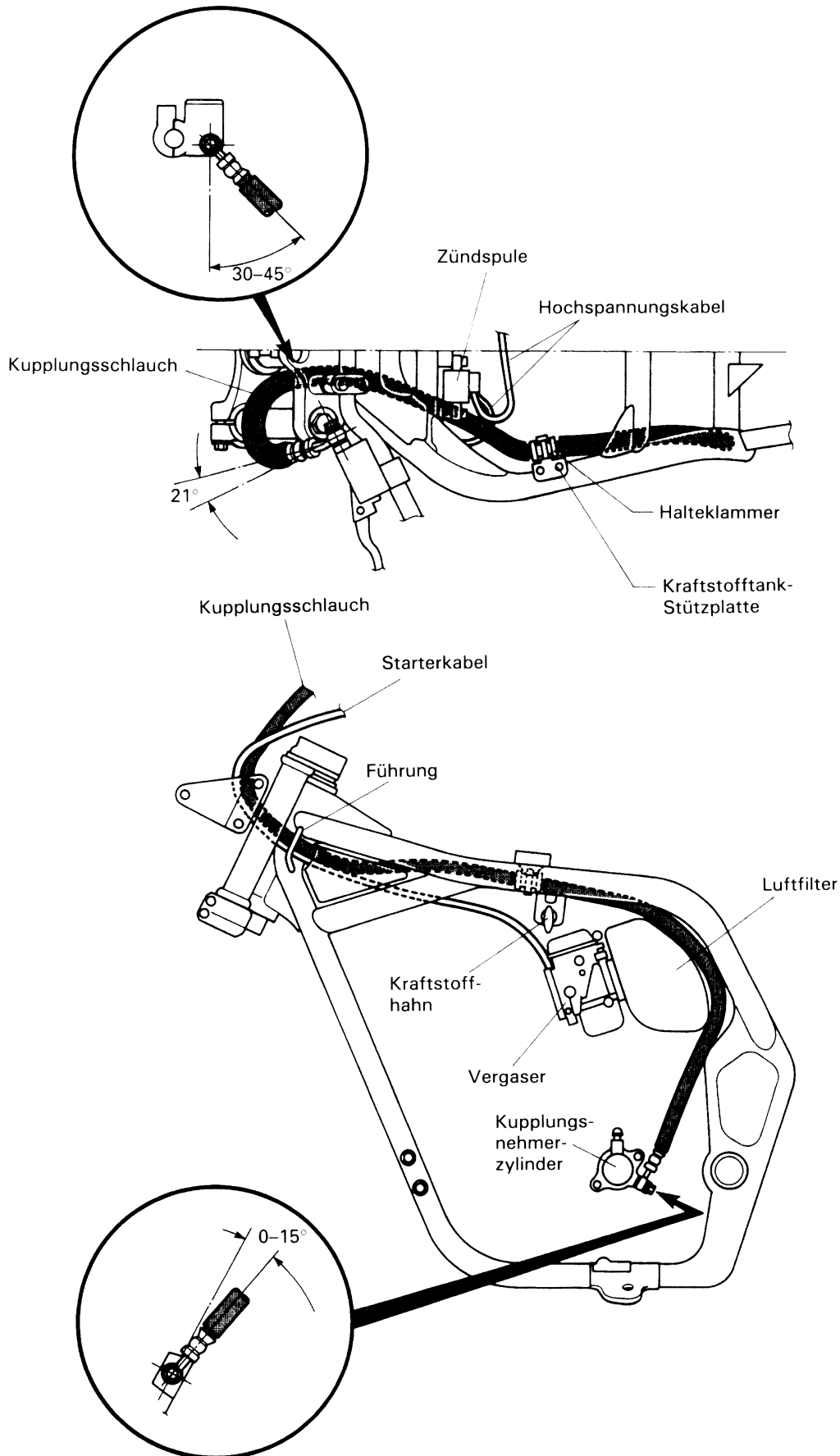
GSF1200S



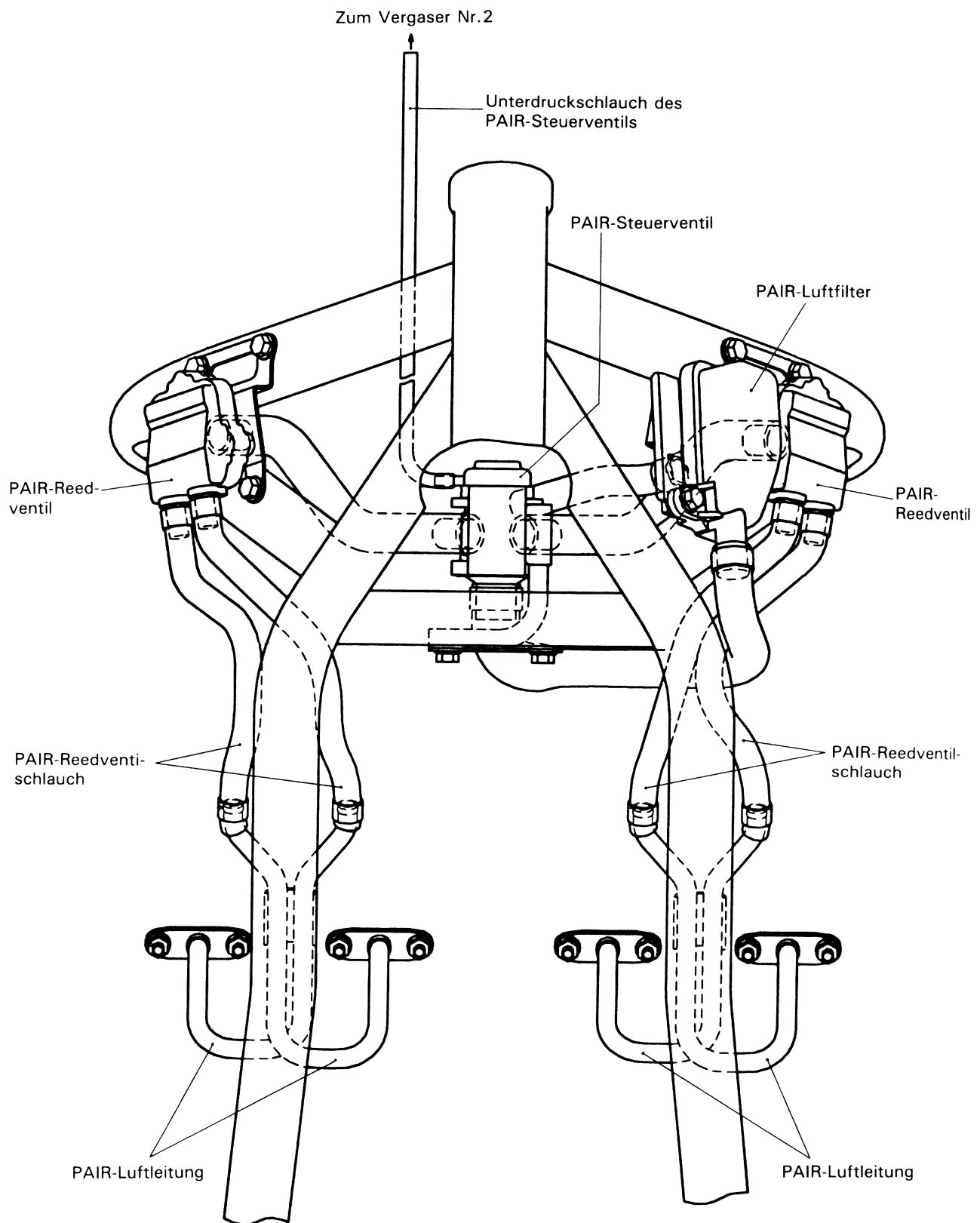
HINTERBREMSSCHLAUCHFÜHRUNG



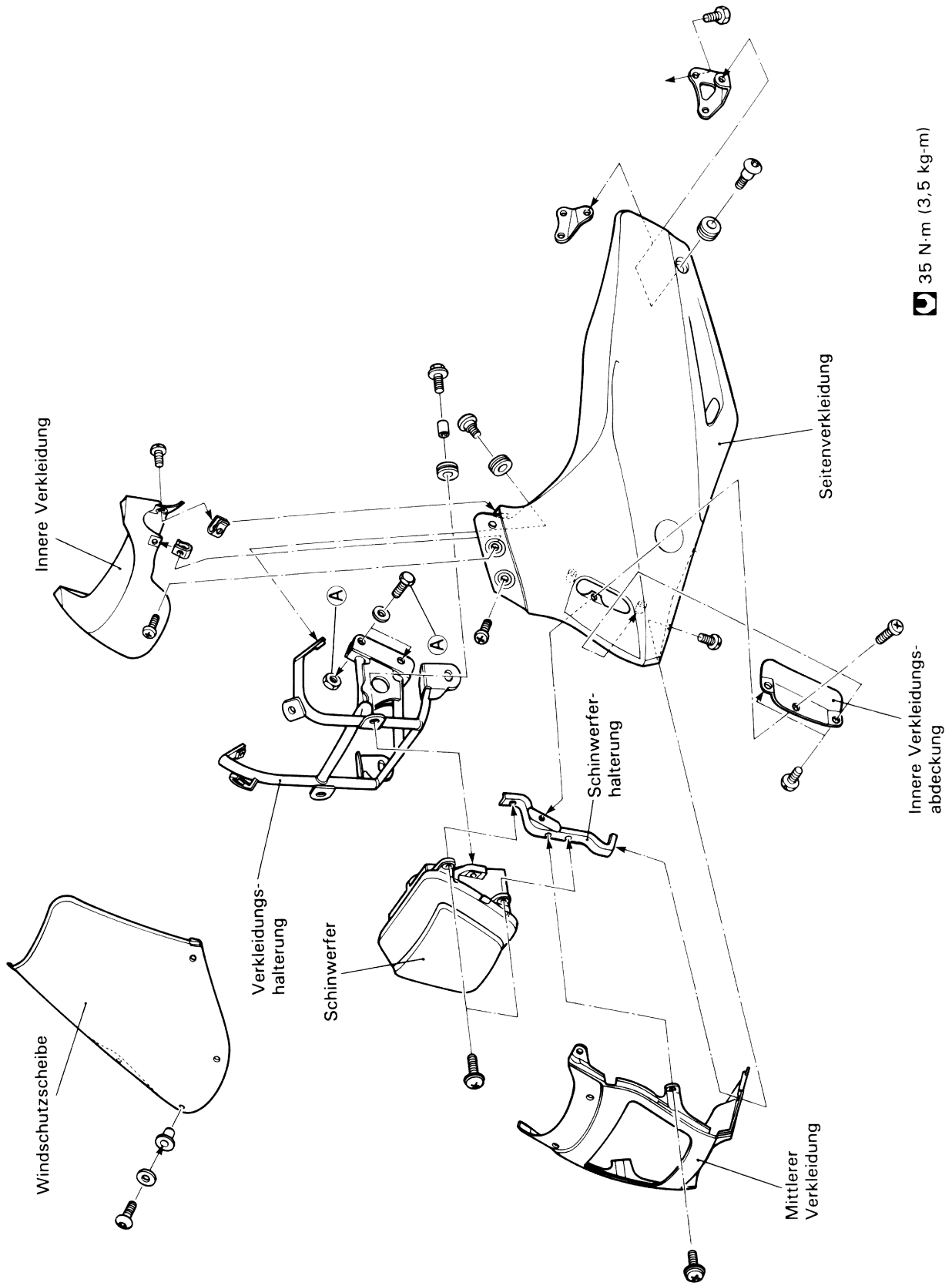
KUPPLUNGSSCHLAUCHFÜHRUNG




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

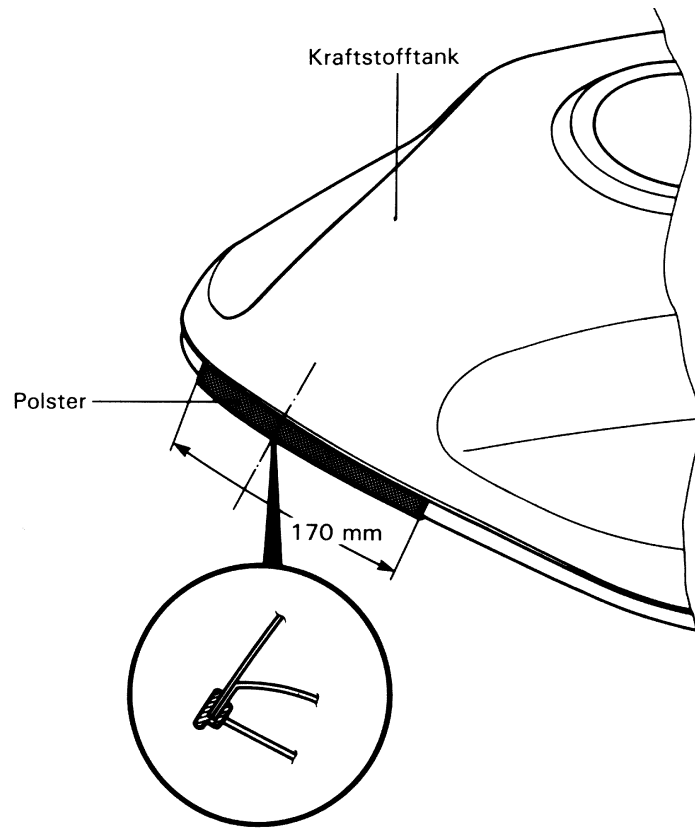


MONTAGE DER VERKLEIDUNGEN

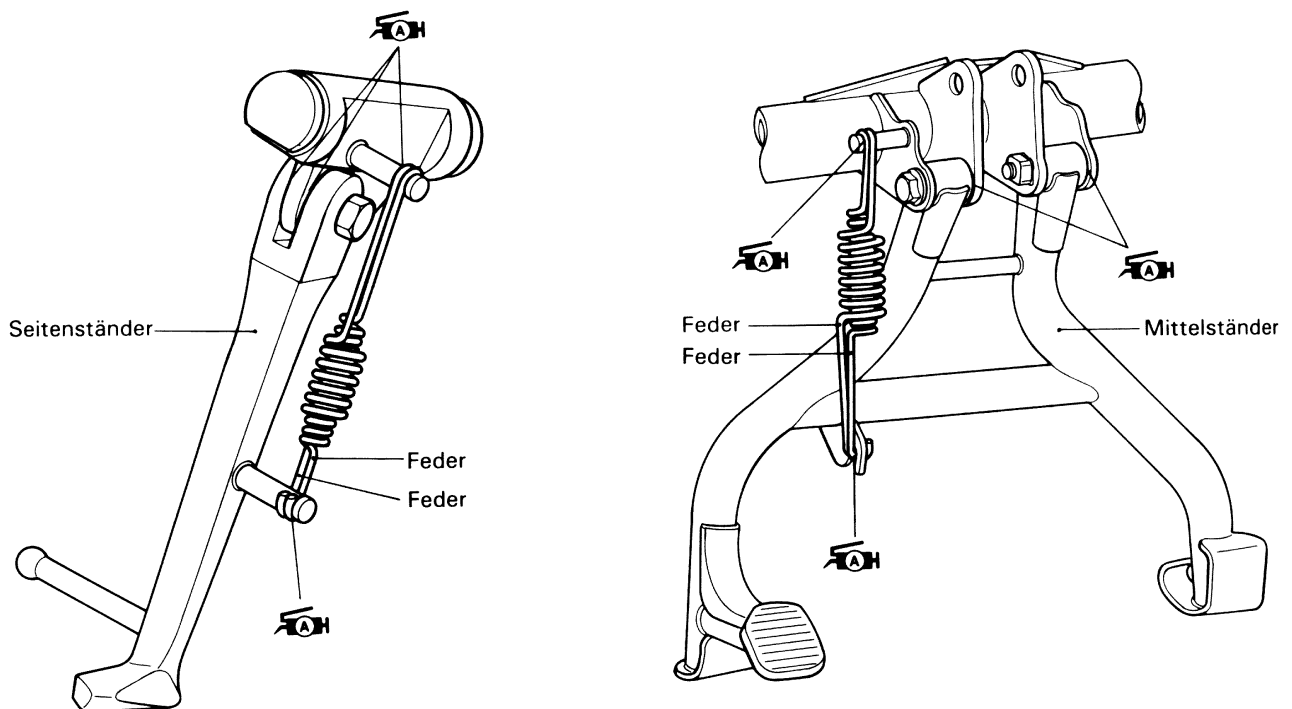


 35 N·m (3,5 kg·m)

KRAFTSTOFFTANKPOLSTER

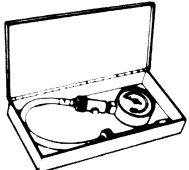
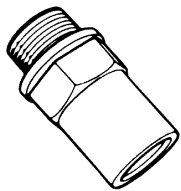
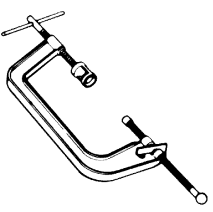
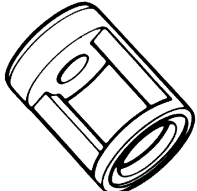
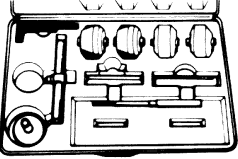
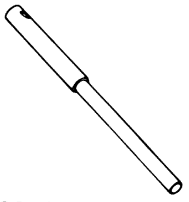
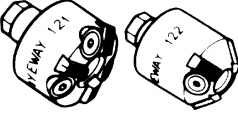



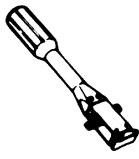
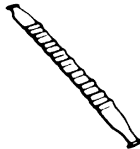
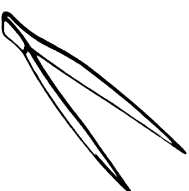
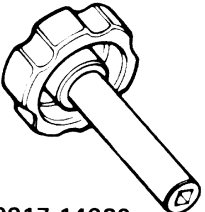
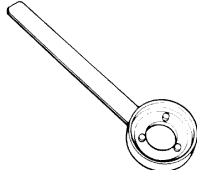
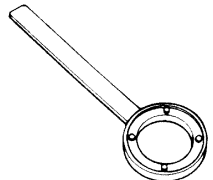


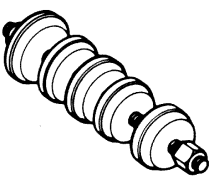
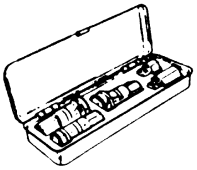
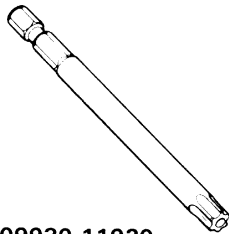
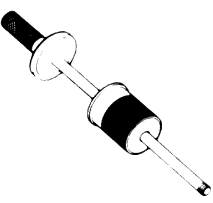
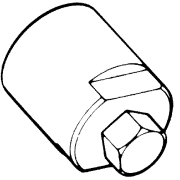
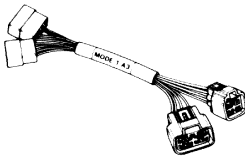
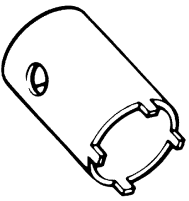


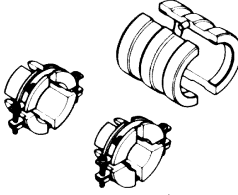
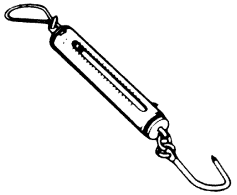
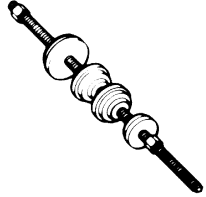
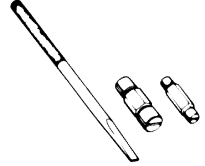
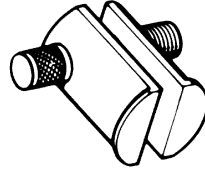

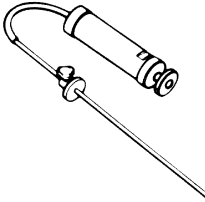
SEITENSTÄNDER- UND STÄNDERFEDER



SPEZIALWERKZEUG

 <p>09900-00401 Satz L-Sechskant- schlüssel</p>	 <p>09900-00410 Satz Sechskant- schlüssel</p>	 <p>09900-06107 Sprengringzange</p>	 <p>09900-06108 Sprengringzange</p>	 <p>09900-09003 Satz Schlag- schraubenzieher</p>
 <p>09900-20102 Schublehre (1/20 mm, 200 mm)</p>	 <p>09900-20202 Mikrometer (1/100 mm, 25–50 mm)</p>	 <p>09900-20204 Mikrometer (1/100 mm, 75–100 mm)</p>	 <p>09900-20205 Mikrometer (1/1000 mm, 0–25 mm)</p>	 <p>09900-20508 Satz Zylinder- stichmaße (1/100 mm, 40–80 mm)</p>
 <p>09900-20602 Meßuhr (1/1000 mm, 1 mm)</p>	 <p>09900-20605 Zylinderstichmaß (1/100 mm, 10–34 mm)</p>	 <p>09900-20606 Meßuhr (1/100 mm, 10 mm)</p>	 <p>09900-20701 Magnetständer</p>	 <p>09900-20803 Fühlerlehre</p>
 <p>09900-20805 Profiltiefenlehre</p>	 <p>09900-21304 Satz V-Blöcke (100 mm)</p>	 <p>09900-22301 Plastiklineal</p>	 <p>09900-22403 Kleine Bohrungslehre (18–35 mm)</p>	 <p>09900-25002 Taschenprüfer</p>
 <p>09900-28106 Stromprüfer</p>	 <p>09911-73730 T-Sechskant- schlüssel (5 mm)</p>	 <p>09911-74510 Langer Steckschlüssel (14 mm)</p>	 <p>09913-13121 Vergaserausgleichs- gerät</p>	 <p>09913-60910 Lagerabzieher</p>
 <p>09913-61510 Lagerabzieher</p>	 <p>09913-75520 Lagereinsitzer</p>	 <p>09914-24510 T-Griff</p>	 <p>09914-25811 T-Sechskant- schlüssel (6 mm)</p>	 <p>09915-40610 Ölfilterschlüssel</p>

 <p>09915-64510 Öldruckmesser 09915-63210 (Vorsatz)</p>	 <p>09915-74510 Öldruckmesser 09915-77330 (für Hochdruck- messer)</p>	 <p>09915-74540 Vorsatz für Öl- druckmesser</p>	 <p>09916-14510 Ventilfederzange</p>	 <p>09916-14910 Ventilfederzangen- vorsatz</p>
 <p>09916-21110 Satz Ventil- sitzfräser</p>	 <p>09916-24311 Schaft (N-100-5,0)</p>	 <p>Siehe Seite 3-26. Ventilsitzfräsköpfe (N-121, 122)</p>	 <p>09916-34542 Reibahlengriff</p>	 <p>09916-34570 Ventilführungsahle (5,0 mm)</p>
 <p>09916-34580 Ventilführungsahle (10,8 mm)</p>	 <p>09916-44310 Ventilführungs- abzieher/-einsetzer</p>	 <p>09916-74521 Kolbenringpresse</p>	 <p>09916-74540 Kolbenringdruckband</p>	 <p>09916-84511 Pinzette</p>
 <p>09917-14920 Ventileinstell- Drehgriff</p>	 <p>09920-34810 Anlasserkupplungs- Halter</p>	 <p>09920-34820 Kupplungsdruck- platten-Halter</p>	 <p>09923-73210 Lagerabzieher (17–20 mm)</p>	 <p>09923-74510 Lagerabzieher (20–35 mm)</p>
 <p>09924-84510 Satz Lagereinsetzer</p>	 <p>09930-10121 Satz Zündkerzen- schlüssel</p>	 <p>09930-11920 Torxschlüssel JT40H</p>	 <p>09930-11940 Einsatzhalter</p>	 <p>09930-30102 Gleitschaft</p>
 <p>09930-33720 Rotorabzieher</p>	 <p>09931-61740 Brtlshnrtdkabel MODE 1A-3</p>	 <p>09931-94490 Zündprüfgerät (digital)</p>	 <p>09940-14911 Lenkkopfmutter- schlüssel</p>	 <p>09940-52840 Steuerketten- Einstellvorrichtung</p>

 <p>09940-52860* Gabelholm-Öldichtungseinsetzer</p>	 <p>09940-92710 Federwaage</p>	 <p>09941-34513 Lenklagerkranzeinsetzer</p>	 <p>09941-50111 Lagerabzieher</p>	 <p>09941-54911 Lagerkranzeinsetzer</p>
 <p>09941-74910 Lenklagereinsetzer</p>	 <p>09943-74111 Gabelölstandmesser</p>			

HINWEIS:

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

DREHMOMENT**MOTOR**

GEGENSTAND	N·m	kg·m
Schraube an Zylinderkopfhaube (10 St.)	14	1,4
Stopfen der Zylinderkopfhaube	15	1,5
Verbindungsschraube der Zylinderkopfhaube	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 vom 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
Auspuffrohrschrabe	23	2,3
Auspuffbefestigungsschraube	29	2,9
Mutter an Motorkettenrad	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	25	2,5
Ölkühlerbefestigungsschraube	10	1,0
Öldruckregler	28	2,8
Öldruckschalter	14	1,4
Befestigungsschraube des Anlassers	6	0,6
Ölkanalschraube	40	4,0

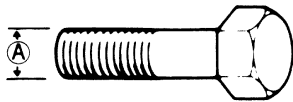
FAHRGESTELL

GEGENSTAND	N·m	kg·m
Lenkkopfmutter	65	6,5
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 Bremsscheibe	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 Federbein (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	60	6,0
Mutter des hinteren Bremsankers	35	3,5
Befestigungsschraube für Kupplungshauptzylinder	10	1,0
Schraube am Kupplungsschlauchanschluß	23	2,3

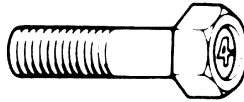
DREHMOMENTTABELLE

Oben nicht aufgeführte Schrauben und Muttern siehe folgende Tabelle:

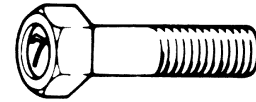
Schraubendurchmesser \AA (mm)	Normale Schraube bzw. Schraube "4"		Schraube "7"	
	N·m	kg·m	N·m	kg·m
4	1,5	0,15	2,3	0,23
5	3	0,3	4,5	0,45
6	5,5	0,55	10	1,0
8	13	1,3	23	2,3
10	29	2,9	50	5,0
12	45	4,5	85	8,5
14	65	6,5	135	13,5
16	105	10,5	210	21,0
18	160	16,0	240	24,0



Normale Schraube



Schraube "4"



Schraube "7"

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 Ventilfehrung/ Ventilschaft	EIN	0,020–0,047	—
	AUS	0,040–0,067	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN u. AUS	—	0,35
Innendurchmesser der Ventilfehrung	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
Ventilfederndspannung (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
Steuerkettennietbolzen (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 Kolbenhemdende.		78,880
Zylinderverzug	—		0,20
Kolbenringspalt (frei)	1. Ring	R	Ca. 10,0
	2. Ring	R	Ca. 12,0
Kolbenringspalt (eingesetzt)	1. Ring		0,20–0,35
	2. Ring		0,35–0,50
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 Pleuelkopfts	20,010–20,018		20,040
Seitenspiel am Pleuelfuß	0,10–0,20		0,30
Pleuelfußbreite	20,95–21,00		—
Kurbelzapfenbreite	21,10–21,15		—
Pleuelfußspiel	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	—
Kupplungsausruckzylinder- bohrung	35,700 – 35,762	—
Kupplungsausruckzylinder- 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	—	
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 $\begin{smallmatrix} + 100 \\ - 50 \end{smallmatrix}$ UpM	1 200 ± 100 UpM
Schwimmerhöhe	14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	# 102,5	←	←
Düsennadel (J.N.)	5D76 (4)	5D55 (2)	5D76 (4)
Nadeldüse (N.J.)	O-8	←	←
Gasschieber (Th.V.)	# 120	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	37,5	←	←
Leerlauf Luftschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG 1- $\frac{3}{4}$ 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 Signalerreger- spule		Ca. 135–200 Ω		Bereich: (x 100 Ω)
Widerstand der Zündspule		Primär	Pluspol–Minuspole 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	ND
		Bürstenlage	Verschleißgrenze: 4,5	
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 E-24, 28	Für sonstige Modelle
Scheinwerfer	HI	60	←
	LO	55	←
Positionsleuchte			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-scheibenschlage (vorne u. hinten)		—		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	15,870 – 15,913		—
	Hinten	12,700 – 12,743		—
Durchmesser des Hauptbremszylinderkolbens	Vorne	15,827 – 15,854		—
	Hinten	12,657 – 12,684		—
Brems-sattelzylinderbohrung	Auflauf	Vorne	30,230 – 30,280	—
			33,960 – 34,010	—
	Hinten		38,180 – 38,256	—

Brems-sattelkolbens	Ablauf	vorne	33,878 – 33,928	—
	Hinten		38,098 – 38,148	—

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Radfelgenschlag (vorne u. hinten)	Axial	—	2,0
	Raidal	—	2,0
Radachsschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Felgengröße	Vorne	J17 × MT3,50	—
	Hinten	J17 × 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	
Gabelölstand	99	—	
Hinterradfederweg	134	—	
Schwingachsschlag	—	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	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.		Für Modell Kanada
	Benzin mit 85-95 Oktan oder höher nehmen. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		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	
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 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 GB50MFOZ1, 110 Glieder

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft, Feder- vorspannung voll einstellbar
Hinterradaufhängung	Linkssystem, 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 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 E-24 und 28
Blinklicht	12V 21W x 4
Rück/Bremslicht.....	12V 5/21W
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W x 2
Releuchtung 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 Ventilfehrung/ Ventilschaft	EIN	0,020–0,047	—
	AUS	0,040–0,067	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN u. AUS	—	0,35
Innendurchmesser der Ventilfehrung	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
Ventilfeder spannung (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
Nocken höhe	EIN	33,58–33,62	33,28
	AUS	33,41–33,45	33,11
Nockenwellen lagerspiel	EIN u. AUS	0,032–0,066	0,150
Innendurchmesser des Nocken- wellenlagerstellen halters	EIN u. AUS	22,012–22,025	—
Außendurchmesser der Nockenwellenlager stelle	EIN u. AUS	21,959–21,980	—
Nockenwellen schlag	EIN u. AUS	—	0,10
Steuerkettennietbolzen (bei Pfeil "3")	24. Bolzen		—
Innendurchmesser des Kipphebels	EIN u. AUS	12,000–12,018	—
Außendurchmesser der Kipphebel welle	EIN u. AUS	11,973–11,984	—
Zylinderkopf verzug	—		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 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 Pleuelkopfts	20,010–20,018		20,040	
Seitenspiel am Pleuelfuß	0,10–0,20		0,30	
Pleuelfußbreite	20,95–21,00		—	
Kurbelzapfenbreite	21,10–21,15		—	
Pleuelfußspiel	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	—
Kupplungsausruckzylinder- bohrung	35,700 – 35,762	—
Kupplungsausruckzylinder- 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	—	
Schalthebelhöhe	55	—	

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-02, 04, 17, 22, 24, 25, 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 (J.N.)	5D76 (4)	5D55 (2)	5D76 (4)
Nadeldüse (N.J.)	O-8	←	←
Gasschieber (Th.V.)	# 120	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	37,5	←	←
Leerlaufschraube (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 Signalerreger- 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		ND
	Bürstenlänge	Verschleißgrenze: 4,5		
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		

8-7 GSF1200V/SV ('97er MODELL)

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	←
Positionsleuchte			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 scheibenschlage (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	—
Brems sattelzylinder- bohrung	Auflauf	Vorne	30,230 – 30,280	—
	Ablauf		33,960 – 34,010	—
		Hinten	38,180 – 38,256	—
Durchmesser des Brems sattelkolbens	Auflauf	Vorne	30,160 – 30,180	—
	Ablauf		33,878 – 33,928	—
		Hinten	38,098 – 38,148	—

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Radfelgenschlag (vorne u. hinten)	Axial	—	2,0
	Raidal	—	2,0
Radachsschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Felgenreöße	Vorne	J17 × MT3,50	—
	Hinten	J17 × 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	
Gabelölstand	99	—	
Hinterradfederweg	134	—	
Schwingachsschlag	—	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	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.		Für Modell Kanada
	Benzin mit 85-95 Oktan oder höher nehmen. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		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		