

SUZUKI MOTOR POLAND

INSTRUKCJA OBSŁUGI

MOTOCYKLA



SUZUKI GSX1300R

Powyższa instrukcja obsługi powinna być traktowana jako część motocykla i towarzyszyć mu zarówno podczas odsprzedaży, jak również wypożyczenia. Zawarte w instrukcji wskazówki dotyczące bezpieczeństwa, informacje o prawidłowym użytkowaniu motocykla oraz porady dotyczące eksploatacji powinny być przedmiotem wnikliwej lektury przed rozpoczęciem jazdy zakupionym motocyklem.

UWAGA

Ważne informacje o docieraniu motocykla.

Pierwsze 1.600 km jest najważniejsze dla trwałości Twojego motocykla. Pojazdy Suzuki produkowane są w oparciu o wysoko rozwiniętą technologię i przy wykorzystaniu materiałów najwyższej jakości. Prawidłowe dotarcie zapewnia optymalne wzajemne dopasowanie się współpracujących elementów, a co za tym idzie powoduje wydłużenie żywotności i bezawaryjności jednoślada.

Przy zachowaniu szczególnej ostrożności w okresie docierania motocykla, jego niezawodność i zdolności użytkowe pozostają nienaruszone. Szczególnie ważnym jest, aby silnik, podczas pracy w tym okresie, nie był zbyt przeciążany. Szczegółowe informacje o docieraniu pojazdu znajdziesz w rozdziale: **Docieranie**.

OSTRZEŻENIE, UWAGA, WAŻNE.

Prosimy o dokładne przeczytanie tej instrukcji i ściśle przestrzeganie zawartych w niej zaleceń. Dla podkreślenia szczególnie ważnych informacji, słowom OSTRZEŻENIE, UWAGA, WAŻNE nadano specjalne znaczenia. Informacje oznaczone tymi nagłówkami wymagają szczególnej uwagi.

OSTRZEŻENIE

Sygnalizuje potencjalne ryzyko odniesienia obrażeń lub śmierci.

UWAGA

Należy bezwzględnie przestrzegać podanych zasad w celu ochrony pojazdu.

WAŻNE

Zawiera specjalne informacje ułatwiające obsługę i pielęgnację maszyny.

PRZEDMOWA

Motocyklizm jest jednym z najaktywniejszych sportów. Abyś mógł bezpiecznie korzystać z motocykla należy przed pierwszą jazdą zapoznać się dokładnie z tekstem niniejszej instrukcji.

Motocykl wymaga dbałości i odpowiedniej opieki serwisowej. Zasady prawidłowej eksploatacji i serwisowania opisane są w instrukcji. Postępując zgodnie z nimi zapewnisz sobie komfort jazdy, a motocyklowi długi okres bezawaryjnej eksploatacji. Autoryzowane serwisy Suzuki dysponują wyszkolonymi i doświadczonymi mechanikami, którzy przy użyciu odpowiednich narzędzi zagwarantują najlepszy serwis.

Wszystkie informacje, szkice, zdjęcia i dane, zamieszczone w tej książeczce, opierają się na informacjach dotyczących produktu, które były aktualne w momencie jej druku. Ulepszenia i inne zmiany mogą jednakże szybko doprowadzić do tego, że zawartość tego podręcznika nie będzie dokładnie odpowiadała produktowi.

Suzuki zastrzega sobie w każdej chwili prawo do zmian.

Proszę zauważyć, że podręcznik ten opisuje wszystkie wersje wyposażeniowe rozprowadzane we wszystkich regionach sprzedaży. Model, który nabyłeś może być seryjnie inaczej przygotowany i odbiegać od opisanego w niniejszym podręczniku.

SUZUKI MOTOR CORPORATION

SPIS TREŚCI

Informacje dla użytkownika	5
Rozmieszczenie wskaźników, elementów sterowania i wyposażenia	9
Elementy obsługi	12
Kluczyk zapłonowy	12
Włącznik zapłonu	12
Zestaw zegarów	14
Lewy uchwyt kierownicy	20
Dźwignia ssania	21
Prawy uchwyt kierownicy	22
Korek wlewu paliwa	23
Dźwignia zmiany biegów	25
Pedał hamulca tylnego	26
Zamek siedzenia i uchwyt na kask	26
Nóżka boczna	28
Regulacja zawiesznień	29
Zalecane rodzaje benzyny i oleju	32
Docieranie	34
Sprawdzanie przed jazdą	35
Reguły bezpiecznej jazdy	37
Przeglądy okresowe (techniczne)	40
Plan przeglądów	41
Zestaw narzędzi	43
Obsługa amortyzatora kierownicy	43
Demontaż dolnej części osłony	43
Plan smarowania	45
Akumulator	46
Filtr powietrza	46
Świece zapłonowe	49
Przewód paliwowy	52
Olej silnikowy	52
Regulacja obrotów biegu jałowego	56
Regulacja linki gazu	56
Sprzęgło	57
Płyn chłodzący	58
Łańcuch napędowy	59
Hamulce	62
Opony	65
Wyłącznik nóżki bocznej	68
Demontaż kół	69
Oświetlenie	73
Bezpieczniki	78
Usterki i ich usuwanie	79
Czyszczenie motocykla	81
Przechowywanie	82
Dane techniczne	84

INFORMACJE DLA UŻYTKOWNIKA

Korzystanie z akcesoriów i wskazówki dot. bezpieczeństwa

Istnieje bardzo wiele akcesoriów, które sprzedawane są posiadaczom motocykli SUZUKI. Firma SUZUKI nie ma żadnego wpływu na ich jakość i użyteczność. Korzystanie z nieodpowiednich akcesoriów może negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo jazdy. SUZUKI nie jest w stanie sprawdzić wszystkich dostępnych na rynku akcesoriów lub ich części. Państwa dealer może pomóc w wyborze odpowiednich akcesoriów i właściwie je zamontować.

Należy zachować szczególną ostrożność przy wyborze i montowaniu akcesoriów w motocyklu. Poniżej podajemy kilka ogólnych porad, które będą Państwu pomocne przy podejmowaniu decyzji dotyczących wyposażenia motocykla w akcesoria.

OSTRZEŻENIE

Używanie nieodpowiednich akcesoriów oraz dokonywanie jakichkolwiek modyfikacji może stać się przyczyną obniżenia bezpieczeństwa osób używających motocykla lub też doprowadzić do wypadku.

Nigdy nie można dokonywać modyfikacji instalując niewłaściwe lub złej jakości akcesoria. Należy dokładnie zapoznać się ze wskazówkami i instrukcjami dotyczącymi modyfikacji i akcesoriów, zawartymi w powyższej instrukcji. Zaleca się używanie wyłącznie oryginalnych akcesoriów Suzuki lub ich odpowiedników przetestowanych, zaprojektowanych do odpowiedniego typu motocykla. W przypadku wątpliwości co do wyboru akcesoriów należy skontaktować się z autoryzowanym dealerem Suzuki, który pomoże w dobraniu odpowiednich akcesoriów.

1) Nigdy nie wolno przekraczać dopuszczalnej masy całkowitej. Jest to całkowita masa: motocykla, kierowcy, bagażu i akcesoriów. Przy wyborze akcesoriów należy brać pod uwagę zarówno ich ciężar, jak i ciężar kierowcy. Montaż akcesoriów może ograniczyć bezpieczeństwo jazdy oraz łatwość kierowania.

Dopuszczalna masa całkowita motocykla wynosi 430 kg (przy ciśnieniu w zimnych oponach wynoszącym odpowiednio dla koła przedniego: 2.90 kg/cm² oraz dla koła tylnego: 2.90 kg/cm²).

2) Jeżeli motocykl ma zostać załadowany, czy też mają być zamontowane dodatkowe akcesoria ujemnie wpływające na aerodynamikę motocykla, to zarówno ładunek jak i akcesoria powinny być umieszczone tak nisko, jak to jest możliwe. Wysoko położony środek ciężkości utrudnia prowadzenie motocykla. Stełaże i inne przystawki muszą być dobrze zamocowane. Ładunek powinien być rozłożony równomiernie na obydwie strony i dobrze przymocowany.

3) Należy upewnić się, czy przy pokonywaniu zakrętów będzie istniał bezpieczny odstęp między bagażem, a ziemią.

4) Akcesoria, które mocuje się na kierownicy lub widelcu koła przedniego również oznaczają dodatkową masę, która powoduje zmniejszenie sprawności układu. Dlatego też nie zaleca się mocowania zbędnych elementów na opisanej części motocykla.

5) Stabilność motocykla może zostać zakłócona przy przeciwnym wietrze lub podczas wyprzedzania przez inne pojazdy. Źle zamocowane lub źle skonstruowane przystawki (bagażniki, uchwyty) mogą w takich sytuacjach spowodować istotne pogorszenie bezpieczeństwa jazdy. Dlatego też należy zachować szczególną staranność przy wyborze i montażu akcesoriów.

6) Niektóre akcesoria wypierają prowadzącego z jego normalnej pozycji siedzącej i tym samym ograniczają swobodę ruchów.

7) Akcesoria elektryczne oznaczają dodatkowe obciążenie dla systemu elektrycznego motocykla, a w szczególności dla wiązki elektrycznej. Należy sobie zdać sprawę z następstw i niebezpieczeństw nieoczekiwanej przerwy w dostawie prądu z powodu przeciążenia.

Jeżeli transportują Państwo na motocyklu także bagaż, to należy umieścić go tak płasko i tak szczelnie przy maszynie, jak tylko jest to możliwe. Niewłaściwie umocowany ładunek może zmienić własności jezdne pojazdu i zagrozić bezpieczeństwu ruchu. Wielkość ładunku może również zakłócić aerodynamikę i reakcje motocykla. Bagaż na motocyklu powinien być zawsze dobrze umocowany i równomiernie rozmieszczony. Użytkując motocykl obciążony bagażem i dodatkowymi akcesoriami zaleca się nie przekraczać prędkości 130 km/h.

Należy pamiętać o kontroli ciśnienia w ogumieniu w zależności od obciążenia motocykla.

OSTRZEŻENIE:

Nie należy przewozić bagażu za osłoną motocykla. Może to kolidować z pracą zawieszenia, a w rezultacie doprowadzić do utraty panowania nad motocyklem i wypadku.

Modyfikacje

Poprzez wymontowanie oryginalnych części lub przeprowadzenie innych zmian w motocyklu, mogą zostać naruszone przepisy ruchu drogowego, jak również może zmniejszyć się bezpieczeństwo jazdy.

Rama motocykla wykonana jest z aluminium. Jakikolwiek modyfikacje związane z ramą (spawanie, wiercenie, etc.) zmniejszą jej wytrzymałość. Zagrozi to bezpieczeństwu użytkownika i może być przyczyną wypadku.

OSTRZEŻENIE:

Nigdy nie należy modyfikować ramy (wiercić, spawać, itp.), gdyż spowoduje to jej osłabienie i może być przyczyną wypadku.

Zasady bezpiecznej jazdy dla motocyklistów

Jazda motocyklem jest olbrzymią przyjemnością. Ulica należy do Państwa - ale pod jednym warunkiem - należy być zawsze świadomym grożących nam niebezpieczeństw. W związku z tym należy zawsze przestrzegać kilku ważnych reguł.

Zawsze należy jeździć w kasku ochronnym.

Bezpieczna jazda zaczyna się od założenia kasku. Jest on nieodłącznym elementem jazdy motocyklem. Należy także używać osłon na oczy.

Należy się odpowiednio ubierać.

Szeroka, modna odzież może okazać się podczas jazdy motocyklem niewygodna, a nawet niebezpieczna. Przed wyruszeniem w drogę należy dobrać odpowiedni strój do jazdy motocyklem.

Należy sprawdzić motocykl przed jazdą.

Prosimy stosować się do zaleceń z rozdziału "Sprawdzanie przed jazdą" znajdującego się w niniejszym podręczniku. Nie powinni Państwo bagatelizować dokładnego sprawdzenia motocykla zarówno dla bezpieczeństwa własnego, jak i pasażera oraz innych użytkowników drogi.

Należy dokładnie zapoznać się z motocyklem.

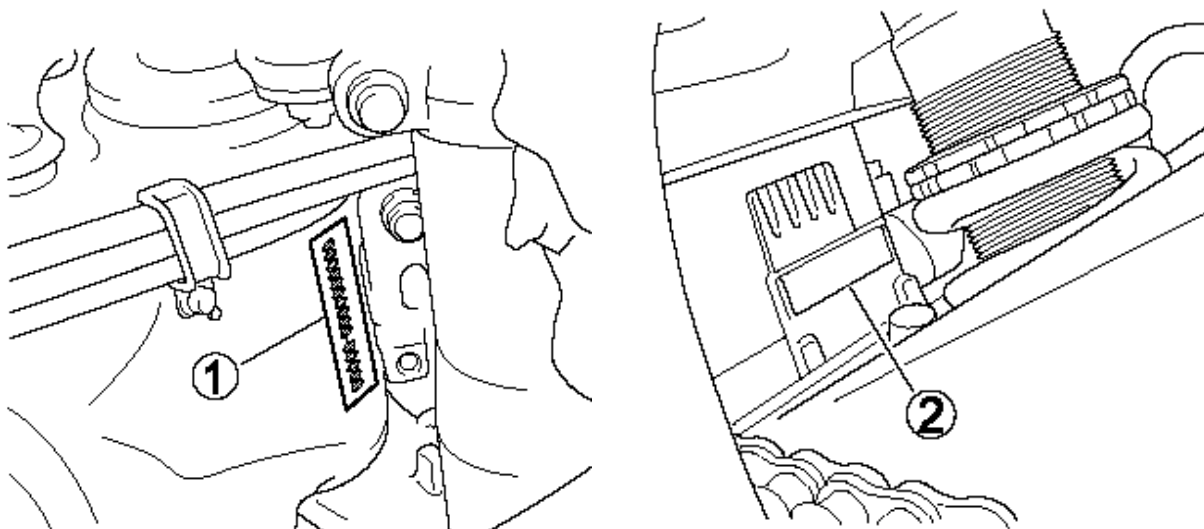
Państwa zdolności i wiedza techniczna są podstawą bezpiecznej jazdy. Przede wszystkim należy dokładnie zapoznać się z maszyną i jej własnościami jezdnyimi.

Należy zawsze jeździć tak, aby nie przekroczyć granic własnych możliwości, co znacznie zmniejszy ryzyko wypadku.

Jazda motocyklem w dni deszczowe.

Mokre nawierzchnie są niebezpieczne i przy przyspieszaniu należy uważać, aby nie utracić przyczepności kół. Należy zachować wystarczający odstęp w stosunku do pojazdu jadącego przed Państwem. Trzeba pamiętać, że na mokrej nawierzchni droga hamowania wydłuża się. Należy zmniejszyć szybkość za każdym razem, gdy mają Państwo wątpliwości co do stanu nawierzchni.

Położenie numeru seryjnego.



Numer seryjny ramy (1) jest wybity na główce ramy.

Numer seryjny silnika (2) znajduje się na tylnej części skrzyni korbowej.

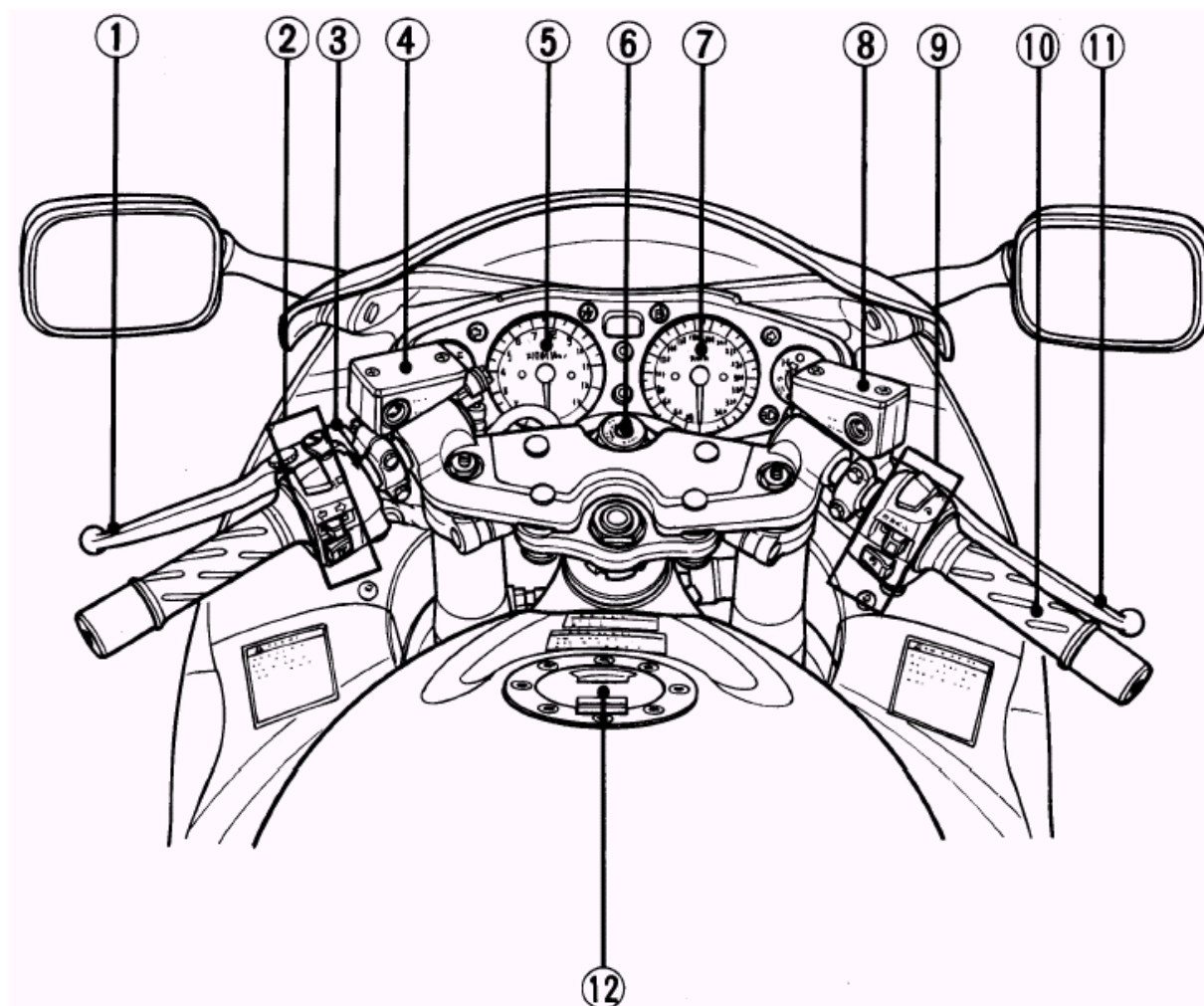
Numery te mają znaczenie przy rejestrowaniu maszyny i zamawianiu części zamiennych.

Proszę wpisać tutaj numery seryjne

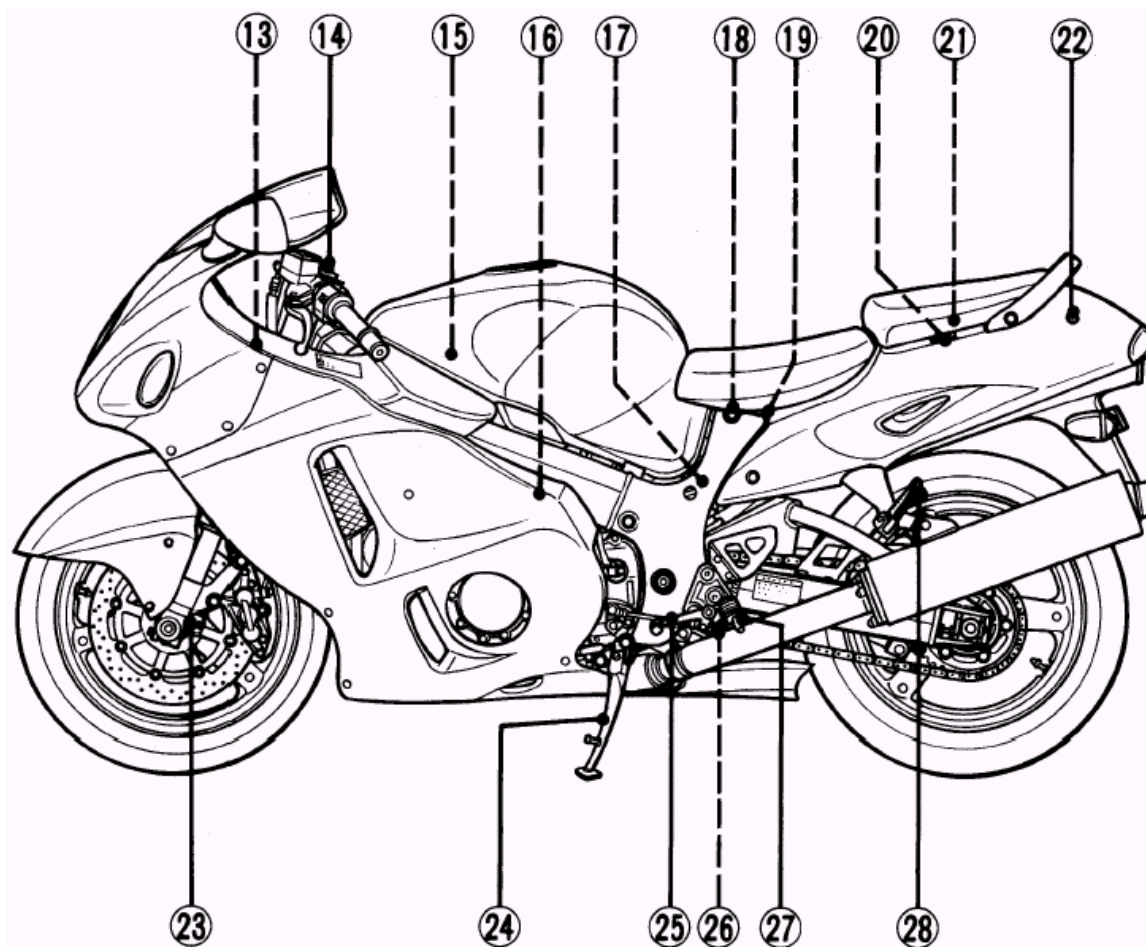
Nr ramy

Nr silnika

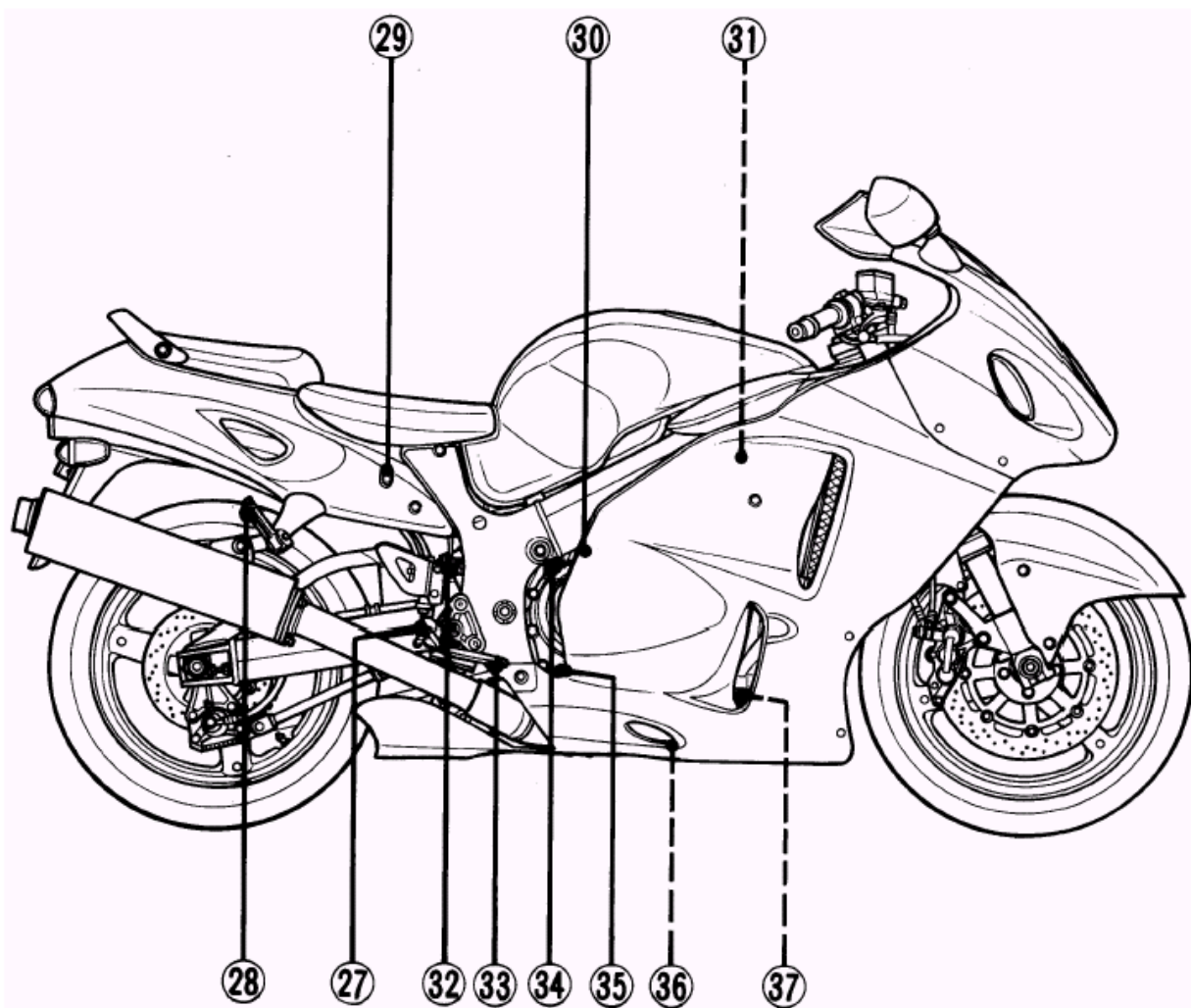
Rozmieszczenie wskaźników, elementów sterowania i wyposażenia



1. Dźwignia sprzęgła
2. Przełączniki lewego uchwytu kierownicy
3. Dźwignia ssania
4. Zbiorniczek płynu sprzęgłowego
5. Obrotomierz
6. Włącznik zapłonu (stacyjka)
7. Prędkościomierz
8. Zbiornik płynu hamulcowego przedniego hamulca
9. Przełączniki prawego uchwytu kierownicy
10. Manetka gazu
11. Dźwignia przedniego hamulca
12. Korek wlewu paliwa



- 13. Bezpieczniki
- 14. Regulator napięcia wstępnego sprężyny i regulator siły tłumienia przedniego zawieszenia przy rozciąganiu
- 15. Filtr powietrza
- 16. Zbiorniczek wyrównawczy płynu chłodzącego
- 17. Regulator siły tłumienia tylnego zawieszenia przy ściskaniu
- 18. Akumulator
- 19. Bezpiecznik główny
- 20. Uchwyt na kask
- 21. Narzędzia
- 22. Zamek siedzenia
- 23. Regulator siły tłumienia przedniego zawieszenia przy ściskaniu
- 24. Nóżka boczna
- 25. Dźwignia zmiany biegów
- 26. Regulator siły tłumienia tylnego zawieszenia przy rozciąganiu
- 27. Podnóżek kierowcy
- 28. Podnóżki pasażera

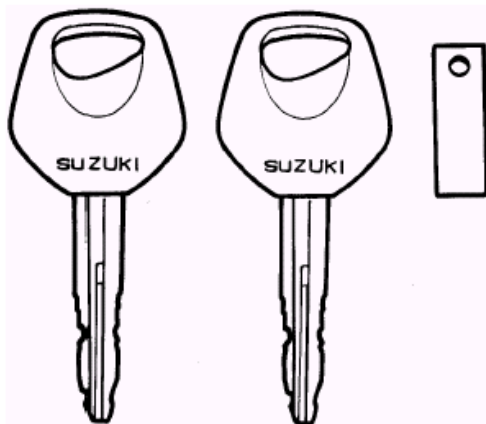


- 29. Zbiornik płynu hamulcowego tylnego hamulca
- 30. Śruba reg. obrotów biegu jałowego
- 31. Świeca zapłonowa
- 32. Włącznik światła "stopu" tylnego hamulca
- 33. Pedał tylnego hamulca
- 34. Korek wlewu oleju
- 35. Okienko kontrolne poziomu oleju
- 36. Śruba spustowa oleju silnikowego
- 37. Filtr oleju

Elementy obsługi

Kluczyki

Motocykl ten jest wyposażony w dwa takie same kluczyki. Jeden z nich należy schować w bezpiecznym miejscu.

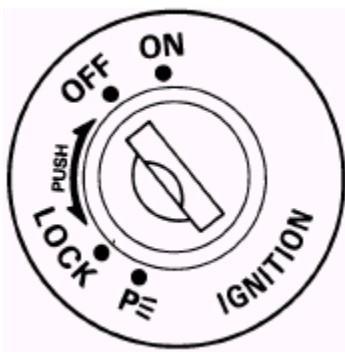


Kluczyki zapłonowe są oznaczone numerem identyfikacyjnym. Ułatwi to zamówienie (w razie konieczności) kluczyka zastępczego.

Prosimy o wpisanie poniżej numeru kluczyka:

Nr kluczyka

Włącznik zapłonu (stacyjka)



Stacyjka posiada cztery położenia:

Pozycja "off" Wyłączone. Wszystkie obwody elektryczne są wyłączone.

Pozycja "on" Włączone. Obwód zapłonowy jest zamknięty i silnik może zostać uruchomiony. W tym położeniu kluczyk nie może zostać wyciągnięty.

WAŻNE:

Uruchom silnik niezwłocznie po włączeniu zapłonu. W przeciwnym razie uruchomiony reflektor rozładuje akumulator.

Pozycja "lock" Blokada. Aby zablokować kierownicę należy przekręcić ją całkowicie w lewo. Następnie należy włożyć kluczyk, przekręcić go do pozycji "lock" i wyjąć. Kierownica została zablokowana. Wszystkie obwody elektryczne są wyłączone.

Pozycja "P" Parkowanie. Przy parkowaniu motocykla należy przekręcić kierownicę w lewo, do oporu. Następnie należy przekręcić kluczyk do pozycji "P" i wyciągnąć. W tym położeniu dodatkowo zapalone są światła postojowe.

UWAGA:

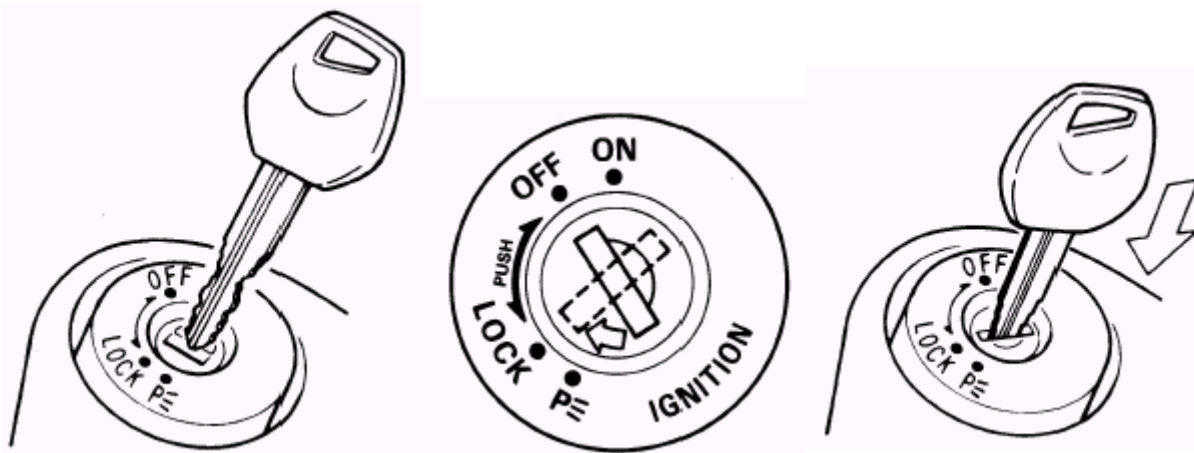
- chcąc zablokować kierownicę należy uprzednio zadbać o stabilne ustawienie pojazdu
- nie należy próbować pchać motocykla z zablokowaną kierownicą, gdyż grozi to utratą równowagi i przewróceniem.

WAŻNE

Otwór na klucz w stacyjce może być zasłonięty przez przekręcenie specjalnej antywłamaniowej zaślepki.

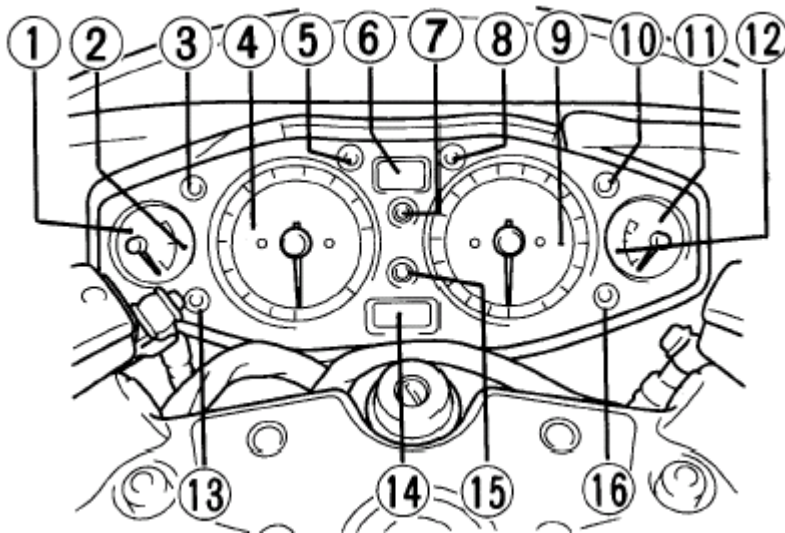


Przekręcić stacyjkę do pozycji „LOCK” i ustawić zaślepkę.



W momencie wkładania klucza do stacyjki należy ustawić zaślepkę w tej samej pozycji co otwór na klucz w stacyjce.

Zestaw zegarów



Po włączeniu stacyjki w pozycję „ON” następujące elementy zostają krótkotrwale uruchomione, potwierdzając swe funkcjonowanie: kontrolki FI (wtrysku paliwa), temperatury cieczy chłodzącej, poziomu paliwa, ciśnienia oleju, wyświetlacz LCD i wskazówki zegarów.

- Kontrolki zapalają się na czas 2-ch sekund
- Wyświetlacz LCD uruchamia się na czas 2-ch sekund
- Wskazówki zegarów poruszają się do końca zakresu i z powrotem

Wskaźnik poziomu paliwa (1)

Wskazuje aktualny poziom paliwa w zbiorniku. Oznaczenie "E" wskazuje, że zbiornik jest prawie całkowicie pusty. Oznaczenie "F" informuje o całkowicie napełnionym zbiorniku.

Kontrolka niskiego poziomu paliwa (2)

Jeżeli ilość benzyny w zbiorniku spada poniżej 3,5 l to zapala się kontrolka poziomu paliwa. Kontrolka paliwa zapala się na 2 sekundy, w momencie, gdy stacyjka zostaje przełączona do pozycji "ON" , następnie lampka ostrzegawcza powinna zgasnąć (jeżeli w zbiorniku jest wystarczająca ilość paliwa).

WAŻNE

W przypadku, gdy lampka wskaźnika paliwa świeci się, należy jak najszybciej zatankować motocykl.

Kontrolka lewego kierunkowskazu (3)

W przypadku uruchomienia świateł kierunkowskazów kontrolka zapala się i gaśnie wraz z nimi.

WAŻNE:

W razie, gdy jeden z kierukowskazów nie funkcjonuje tak jak należy, ponieważ żarówka lub obwód elektryczny są uszkodzone, to kontrolka kierukowskazów miga częściej niż normalnie, informując prowadzącego o usterce.

Obrotomierz (4)

Wskazuje liczbę obrotów silnika na minutę.

Kontrolka ciśnienia oleju (5)

Kiedy stacyjka jest ustawiona w pozycji "ON", ale silnik nie został uruchomiony, zapala się ostrzegawcza lampka (5). W przypadku uruchomienia silnika lampka powinna zgasnąć.

Jeżeli ciśnienie oleju spadłoby poniżej normalnego wówczas lampka zapala się.

UWAGA

W przypadku, gdy lampka ostrzegawcza zapala się wskazując zbyt niskie ciśnienie oleju, należy natychmiast wyłączyć silnik. Najpierw sprawdzić poziom oleju w silniku. Jeżeli lampka nadal się świeci należy przekazać motocykl do autoryzowanego warsztatu Suzuki. Jazda motocyklem w przypadku zapalenia się kontrolki ciśnienia oleju może doprowadzić do uszkodzenia wewnętrznych części silnika.

Zegar / Wskaźnik działania układu wtyskowego (6)

W normalnych warunkach pracy na wyświetlaczu widoczne jest wskazanie zegara. W przypadku zlokalizowania przez układ samodiagnostujący jakiegoś błędu wyświetlacz przejdzie w tryb wskazywania informacji dotyczącej układu wtyskowego.

Zegar:

Zegar pracuje w trybie 12-to godzinnym. Zmiana nastaw przebiega jak opisano poniżej:

1. Nacisnąć przycisk (7), aż wyświetlacz zacznie pulsować.
2. Naciśnięcie przycisku zwiększy wskazanie o minutę; powtarzać czynność, aż do uzyskania prawidłowego wyświetlenia.
3. Przytrzymanie przycisku w pozycji naciśniętej zwiększy wskazanie o 10 minut. Aby uzyskać pożądaný czas można trzymać przycisk wciśnięty. Drobne korekty wskazania wykonuje się poprzez pojedyncze naciśnięcie.
4. Należy odczekać 5 sekund, a następnie nacisnąć na krótko przycisk, co umożliwi powrót do normalnego wskazania czasu.

Wskaźnik działania układu wtyskowego



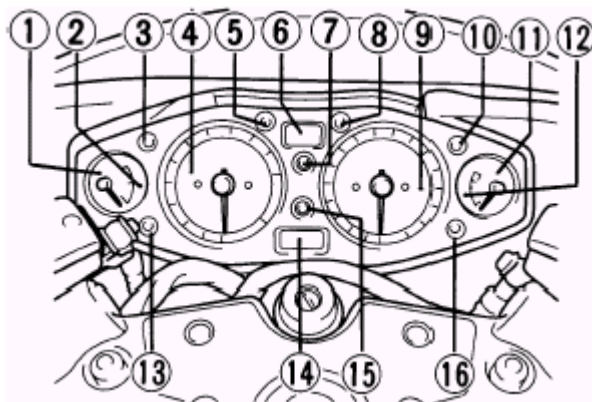
W przypadku pojawienia się błędu w układzie wtyskowym na wyświetlaczu może pojawić się symbol „FI” lub „CHEC”. Towarzyszyć temu będzie zapalona kontrolka ostrzegawcza układu wtyskowego (8).

Nr	Wskazanie wyświetlacza	Lampka ostrzegawcza	Warunki pracy silnika
1	FI	Pulsuje	Nie można uruchomić
2	FI/Zegar -zamiennie	Świeci	Można uruchomić
3	CHEC	-	Nie można uruchomić

1. Wyświetlenie wskazania „FI” i pulsowanie światła ostrzegawczego uniemożliwia uruchomienie silnika, gdyż układ znalazł poważny problem. W takich warunkach silnik wyłączy się również podczas jazdy.
2. Wyświetlenie wskazania „FI” zamiennie z zegarem i równoczesne zapalenie się kontrolki ostrzegawczej umożliwi uruchomienie silnika oraz jazdę przy wykorzystaniu jedynie ograniczonych osiągnięć jednostki napędowej. Powyższe wskazanie wyświetlacza informuje o błędzie średniej rangi. Należy wówczas jak najszybciej zgłosić się do autoryzowanego serwisu Suzuki. Dłuższe użytkowanie motocykla w takich warunkach doprowadzić może do poważnego uszkodzenia jednostki napędowej.
3. Wyświetlenie wskazania „CHEC”, uruchomienie silnika nie jest możliwe. Należy wówczas upewnić się o prawidłowych ustawieniach: pozycji ON wyłącznika silnika na prawym przełączniku zespolonym, włączonym biegu neutralnym i całkowicie złożonej nóżce bocznej. Jeśli wyświetlacz nadal wskazuje „CHEC”, jako następny należy sprawdzić bezpiecznik instalacji zapłonowej.

Prędkościomierz (9)

Wskazuje prędkość jazdy w kilometrach na godzinę.



Kontrolka prawego kierunkowskazu (10)

W przypadku uruchomienia świateł kierunkowskazów kontrolka zapala się i gaśnie wraz z nimi.

WAŻNE:

W razie, gdy jeden z kierukowskazów nie funkcjonuje tak jak należy, ponieważ żarówka lub obwód elektryczny są uszkodzone, to kontrolka kierukowskazów miga częściej niż normalnie, informując prowadzącego o usterce.

Wskaźnik temperatury płynu chłodzącego (11)

W przypadku przekroczenia zakresu temperatury roboczej, obok wskazania dodatkowo zapalona zostaje lampka ostrzegawcza (12).

UWAGA

Jazda motocyklem w przypadku, gdy temperatura płynu chłodzącego przekracza dozwoloną granicę może doprowadzić do przegrzania i uszkodzenia silnika. Jeżeli temperatura płynu chłodzącego jest zbyt wysoka i zapala się lampka ostrzegawcza należy zatrzymać motocykl i poczekać, aż silnik ostygnie.

WAŻNE:

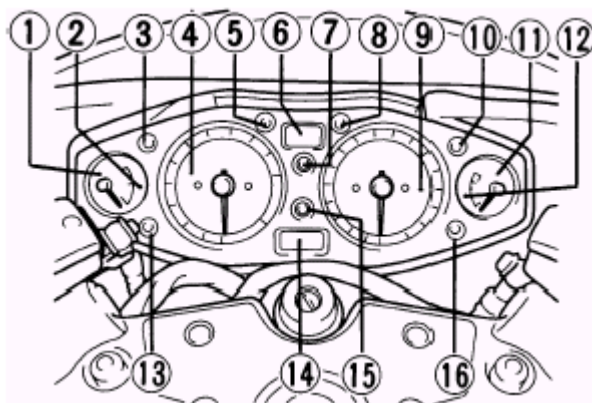
Przy włączonej stacyjce (ON) przełączenie wyłącznika silnika do położenia „OFF” spowoduje obrót wskazówki do pozycji „H”.

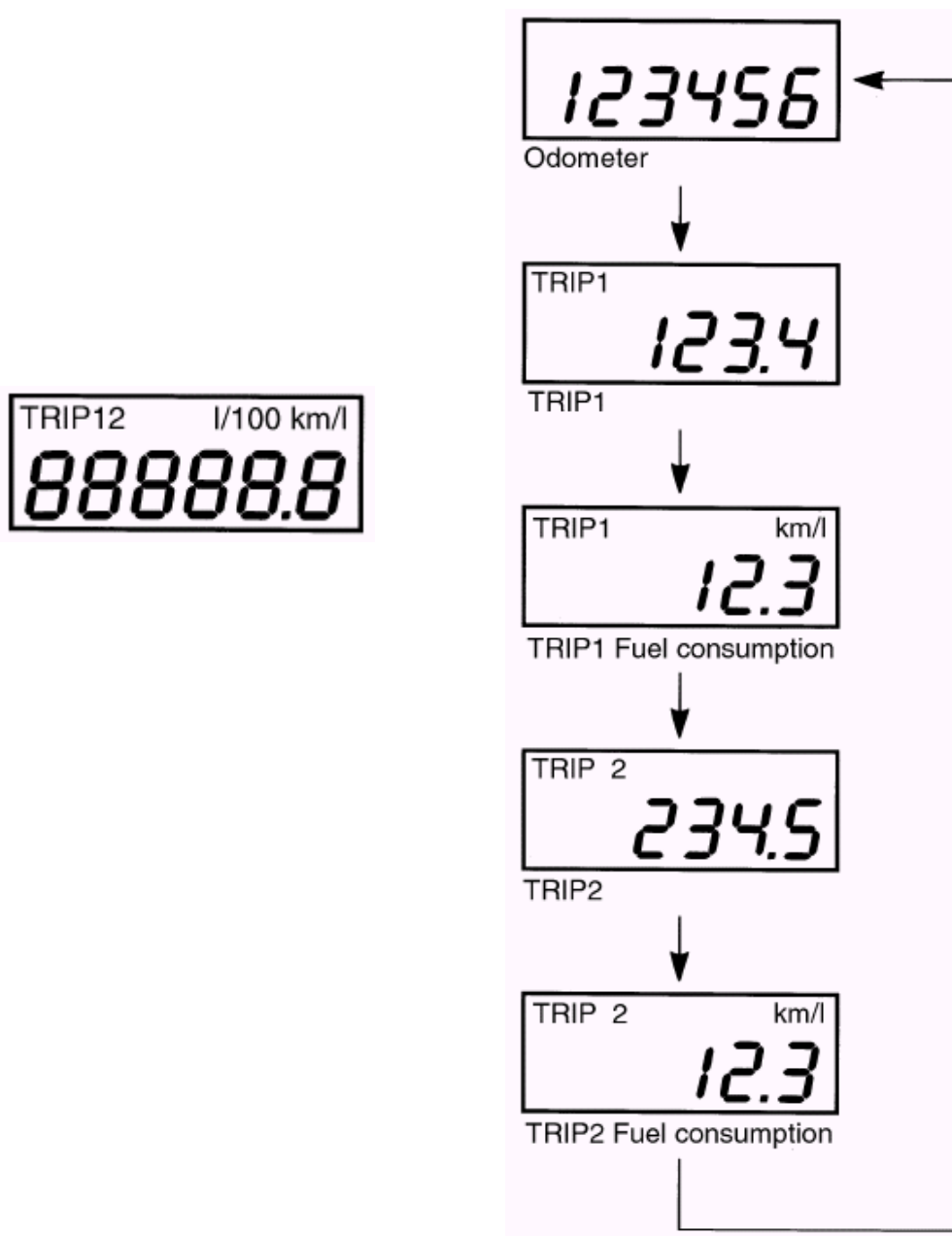
Kontrolka biegu jałowego (13)

Lampka ta zapala się, jeżeli zostanie włączony bieg jałowy; gaśnie w momencie wrzucenia biegu.

Licznik kilometrów / Licznik dziennego przebiegu / Wskaźnik zużycia paliwa (14)

Wyświetlacz posiada następujące funkcje: licznik kilometrów, dwa liczniki dziennego przebiegu oraz wskaźnik zużycia paliwa. Kiedy stacyjka zostaje ustawiona w pozycji „ON”, wyświetlacz testuje się przez dwie sekundy przechodząc kolejno przez wszystkie funkcje. Jeśli któryś z liczników wykaże błędne funkcjonowanie, wyświetlacz pokaże oznaczenie „-----”.





Aby zmienić rodzaj wyświetlenia należy nacisnąć przycisk (15). Zmiana wyświetlenia przebiega następująco:

Licznik kilometrów ⇒ Licznik przebiegu dziennego nr 1 ⇒ Wskaźnik zużycia paliwa w przebiegu dziennym nr 1 ⇒ Licznik przebiegu dziennego nr 2 ⇒ Wskaźnik zużycia paliwa w przebiegu dziennym nr 2 ⇒ Licznik kilometrów.

Licznik kilometrów: wskazuje całkowitą długość drogi jaką przebył motocykl.

Licznik przebiegu dziennego (trip meter)

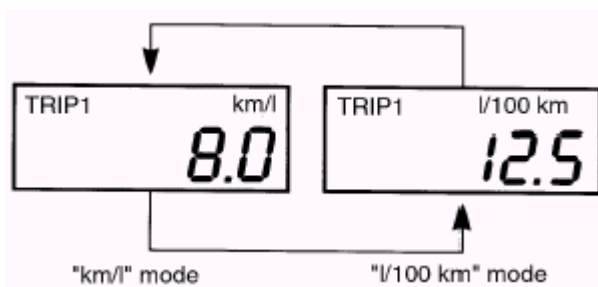
Obydwa liczniki dziennego przebiegu kilometrów mogą być zerowane. Mogą one rejestrować dwie różne odległości (przebiegi) w tym samym czasie. Na przykład, pierwszy licznik (Trip meter 1) może rejestrować dzienny przebieg kilometrów, a drugi (Trip meter 2) - przebieg pomiędzy kolejnymi tankowaniami.

W celu wyzerowania funkcji licznika dziennego należy nacisnąć przycisk (15) na czas dwóch sekund.

WAŻNE:

Po przejechaniu 999.9 km licznik powraca do zera i rozpoczyna pomiar od początku.

Wskaźnik zużycia paliwa



Wskaźnik wyświetla zużycia paliwa na „trip 1” lub „trip 2”. Zakres pomiarowy zawiera się w przedziale od 0.1 do 50.0 km/l. Po osiągnięciu wartości 50 km/l odczyt zatrzymuje się. Jeśli licznik przebiegu dziennego wyświetla 0.0 wskaźnik pokaże oznaczenie „-----”. Naciśnięcie na trzy sekundy przycisku (15) zmieni tryb wskazania z „km/l” na „l/ 100 km”. Zmiana trybu wskazania pierwszego licznika nie ma wpływu na wskazanie drugiego licznika przebiegu dziennego.

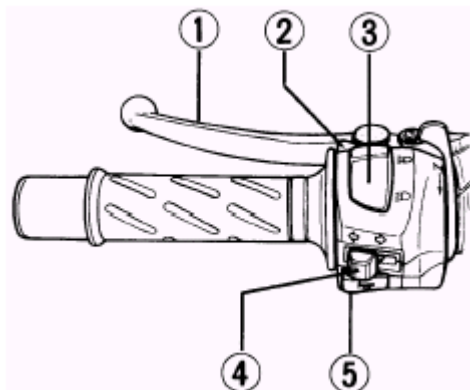
OSTRZEŻENIE

Nigdy nie należy próbować ustawiać wyświetlacza podczas jazdy motocyklem. Zdjęcie rąk z kierownicy (nawet na chwilę) może doprowadzić do utraty kontroli nad pojazdem i wypadku.

Kontrolka świateł drogowych (16)

Niebieska lampka zapala się po włączeniu świateł drogowych.

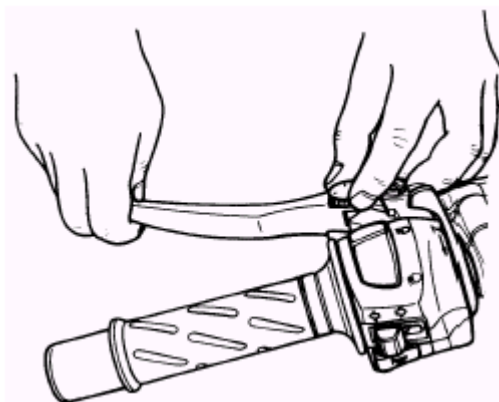
Lewy uchwyt kierownicy



Dźwignia sprzęgła (1)

Z dźwigni sprzęgła korzysta się przy zapalaniu lub zmianie biegów. Wysprzężenie następuje poprzez pociągnięcie dźwigni.

Regulacja położenia dźwigni sprzęgła



Odstęp pomiędzy manetką i dźwignią sprzęgła można ustawić 4-stopniowo. Aby zmienić ten odstęp należy nacisnąć dźwignię sprzęgła do przodu i przekręcić śrubę regulacyjną do wybranej pozycji. Należy upewnić się, że śruba regulacyjna uzyskała właściwe położenie - czop na uchwycie dźwigni hamulcowej powinien wchodzić w otwór przy śrubie regulacyjnej. Motocykl jest ustawiony fabrycznie w pozycji 2.

OSTRZEŻENIE

Nie wolno nigdy próbować zmieniać pozycji (nastawienia) dźwigni sprzęgła podczas jazdy. Grozi to utratą panowania nad pojazdem.

Włącznik sygnału świetlnego (2)

Nacisnąć w celu krótkotrwałego włączenia reflektora.

Przełącznik świateł (3)

Jeżeli przełącznik ten znajduje się w pozycji “☰▷”, to jest włączone światło drogowe i odpowiednio świeci się kontrolka tego światła.

W pozycji “☰▷” włączone jest światło mijania i niebieska kontrolka świateł drogowych gaśnie.

Przełącznik kierunkowskazów (4)

Pozycja “◀” przełącznika oznacza uruchomienie lewego kierunkowskazu i jednocześnie lampki kontrolnej.

Pozycja “▶” oznacza uruchomienie prawego światła kierunkowskazu. Wyłączenie świateł sygnalizujących skręt następuje przez naciśnięcie przełącznika.

OSTRZEŻENIE

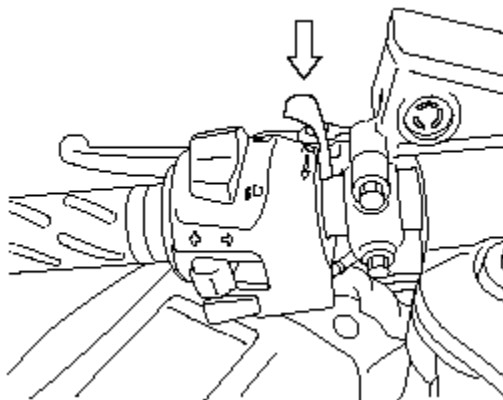
Brak sygnalizacji kierunkowskazem lub pozostawienie włączonego kierunkowskazu po zakończeniu manewru, może się okazać bardzo niebezpieczne. Inni użytkownicy drogi mogą źle ocenić zamiary prowadzącego, co może w rezultacie doprowadzić do wypadku.

Przy zmianie pasa ruchu lub skręcaniu należy zawsze używać kierunkowskazów. Po zakończeniu manewru należy wyłączyć kierunkowskaz.

Włącznik sygnału dźwiękowego “📢” (5)

Nacisnąć przycisk sygnału w celu jego użycia.

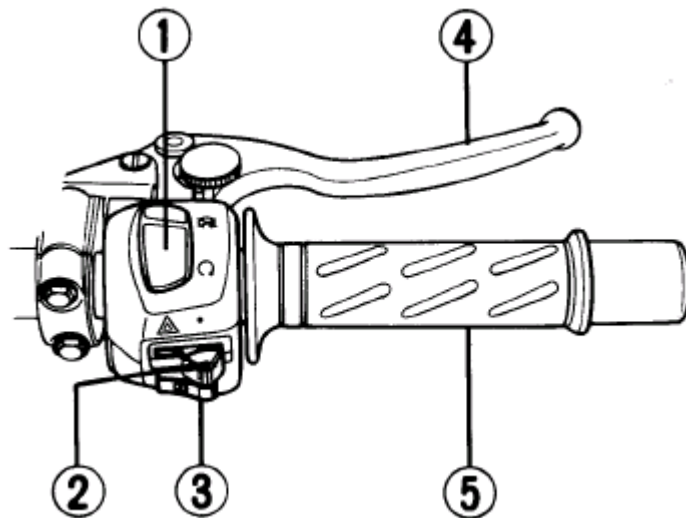
Dźwignia ssania




W celu ułatwienia uruchomienia, gaźnik tego motocykla jest wyposażony w układ rozruchowy (ssanie). Aby uruchomić zimny silnik, najpierw należy pociągnąć do siebie dźwignię ssania. Bezpośrednio po rozruchu silnika dźwignię należy o połowę cofnąć i rozgrzać silnik do odpowiedniej temperatury. Po rozgrzaniu dźwignię ssania należy całkiem cofnąć.

System ssania funkcjonuje tylko wtedy, gdy przepustnica główna jest całkowicie zamknięta, ponieważ wraz z jej otwarciem zostaje pominięta przepustnica ssania (rozruchowa). Gdy silnik jest rozgrzany nie ma potrzeby korzystania z urządzenia rozruchowego.

Prawy uchwyt kierownicy



Wyłącznik silnika (1)

Pozycja “”

Obwód zapłonowy jest przerwany. Silnik nie może zostać uruchomiony.


Pozycja “”

Obwód elektryczny jest zamknięty, silnik może pracować.

Włącznik świateł awaryjnych (2)

Po ustawieniu przełącznika w położeniu „ON” i stacyjce w położeniu „ON” lub „P” wszystkie kierunkowskazy i ich kontrolka będą uruchomione równocześnie. Ostrzegaj innych uczestników ruchu podczas awaryjnego parkowania lub przy pojawieniu się sytuacji niebezpiecznej.

Przycisk rozrusznika elektrycznego “” (3)

Kluczyk włącznika zapłonu/stacyjkę należy przekreślić do pozycji "ON", wyłącznik silnika ustawić w pozycji “”, wrzucić bieg jałowy i wysprzęglić. Następnie, aby włączyć rozrusznik i uruchomić silnik należy przycisnąć guzik startera elektrycznego.

WAŻNE

Motocykl ten jest wyposażony w blokady przełączników: zapłonu i rozrusznika.

Uruchomienie silnika jest możliwe jeżeli:

- 1) przekładnia jest ustawiona w pozycji biegu jałowego i sprzęgło jest wysprzęglone, lub*
- 2) bieg jest wrzucony, nóżka boczna całkowicie schowana, a sprzęgło jest wysprzęglone.*

UWAGA:

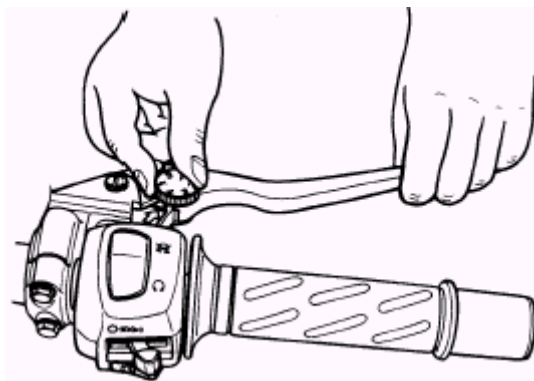
Rozrusznik nie powinien pracować ciągle dłużej niż 5 sekund. Może to spowodować zarówno przegrzanie się jego jak i przewodów elektrycznych.

Jeżeli silnik nie daje się uruchomić przy ponownych próbach, należy sprawdzić dopływ paliwa i układ zapłonowy (patrz rozdział "Usterki i ich usuwanie").

Dźwignia hamulca przedniego (4)

Hamulec przedni zostaje uruchomiony poprzez naciśnięcie dźwigni. Opisany motocykl jest wyposażony w hamulce tarczowe i w związku z tym już lekkie naciśnięcie hamulca powoduje skuteczne ich działanie. Światło stopu zapala się w momencie pociągnięcia dźwigni hamulca.

Regulacja dźwigni hamulca przedniego



Odstęp pomiędzy manetką gazu i dźwignią hamulca przedniego można ustawić 6-stopniowo. Aby zmienić ten odstęp należy nacisnąć dźwignię hamulca do przodu i przekręcić śrubę regulacyjną do wybranej pozycji. Należy upewnić się, że śruba regulacyjna uzyskała właściwe położenie - czop na uchwycie dźwigni hamulcowej powinien wchodzić w otwór przy śrubie regulacyjnej.

Motocykl jest ustawiony fabrycznie w pozycji 4.

OSTRZEŻENIE

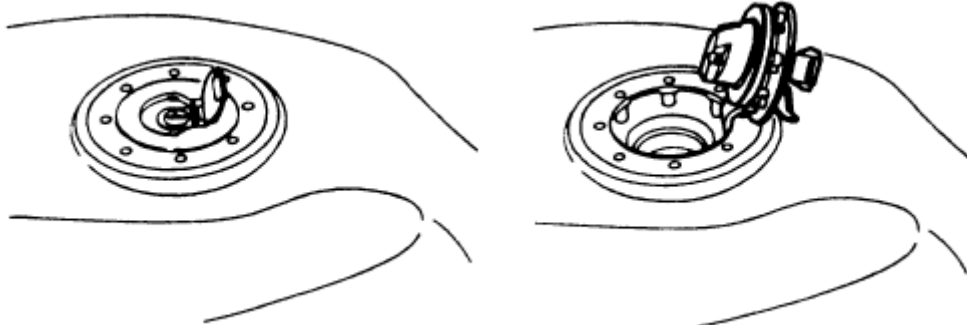
Nie wolno nigdy próbować zmieniać pozycji (nastawienia) dźwigni hamulca przedniego podczas jazdy. Zdejmowanie rąk z uchwytów kierownicy, podczas jazdy może przyczynić się do utraty kontroli nad motocyklem.

W czasie jazdy prowadzący powinien trzymać oba uchwyty kierownicy.

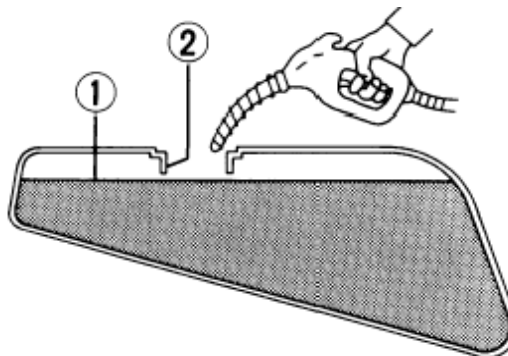
Manetka gazu (5)

Przekręcenie do siebie powoduje zwiększenie liczby obrotów.

Korek wlewu paliwa



Aby otworzyć korek wlewu paliwa należy: otworzyć pokrywę zamka, włożyć kluczyk do zamka i przekręcić zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Przytrzymać kluczyk w tej pozycji i odchylić korek wraz z kluczykiem. Zanim korek zostanie ponownie zamknięty, klucz musi znajdować się w zamku korka.



1. Poziom paliwa
2. Króciec wlewowy

OSTRZEŻENIE

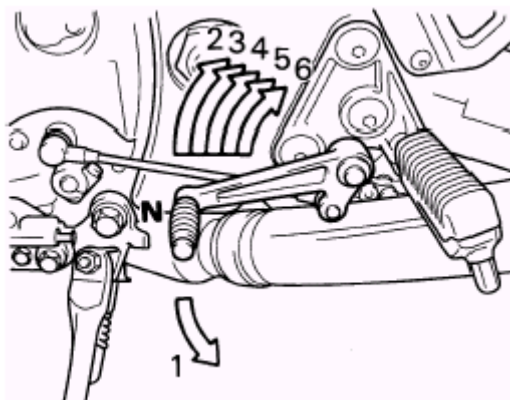
- nie wolno przepelniać zbiornika paliwa. Należy uważać, żeby nie rozlać benzyny na gorący silnik. Nie należy napełniać baku paliwowego powyżej dolnej krawędzi króćca wlewowego - jak pokazano na rysunku - ponieważ, w przeciwnym razie, benzyna po rozgrzaniu się i zwiększeniu objętości, może się przelać.
- podczas tankowania silnik musi być wyłączony, a stacyjka ustawiona w pozycji "OFF". Nigdy nie należy tankować w pobliżu otwartego ognia.

OSTRZEŻENIE

Zarówno paliwo, jak i jego opary są łatwopalne i wysoce toksyczne. W czasie tankowania należy zachować ostrożność, aby nie zatruć się oparami lub nie zostać poparzonym.

- zatrzymaj silnik i sprawdź, czy w pobliżu nie znajdują się jakieś źródła ognia czy ciepła
- paliwo uzupełniaj na dworze lub w dobrze wietrzonych pomieszczeniach
- nie pal tytoniu w czasie tankowania
- w przypadku rozlania się paliwa na motocykl, należy niezwłocznie wytrzeć zacieki, plamy powstałe poprzez rozlanie
- unikaj wdychania oparów paliwa
- w czasie tankowania, dzieci i zwierzęta domowe powinny znajdować się z dala od motocykla

Dźwignia zmiany biegów



Opisywany tu motocykl jest wyposażony w 6-cio stopniową skrzynię biegów, której funkcjonowanie przedstawiono na rysunku. Dźwignia zmiany biegów jest połączona w przekładni z mechanizmem zapadkowym. Każdorazowo, gdy jeden z biegów zostaje włączony, dźwignia zmiany biegów powraca do swojego normalnego położenia, tak aby następny bieg mógł zostać znowu włączony.

Bieg jałowy znajduje się pomiędzy 1 i 2 biegiem. Pierwszy bieg zostaje wrzucony przez naciśnięcie do oporu w dół dźwigni z pozycji biegu jałowego.

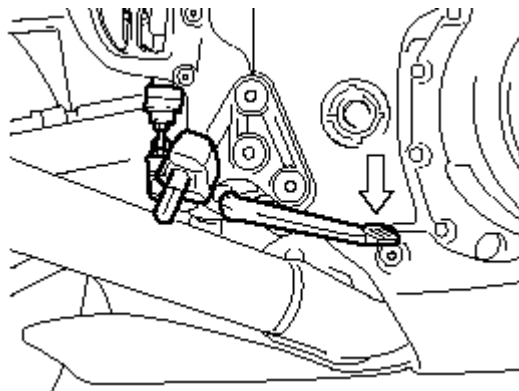
Przełożenie na biegi wyższe następuje przez podciąganie do góry dźwigni, zawsze o jeden bieg. Przy przetrzucaniu z biegu pierwszego na drugi, bieg jałowy zostaje automatycznie opuszczony. Przy zatrzymywaniu motocykla, aby włączyć bieg jałowy należy ustawić dźwignię zmiany biegów w środku, między pierwszym i drugim biegiem poprzez - w zależności od pozycji wyjściowej - przyciśnięcie dźwigni w dół lub podciągnięcie jej do góry.

UWAGA

Po włączeniu biegu jałowego zapala się zielona lampka kontrolna. Pomimo tego zaleca się ostrożnie puszczać dźwignię sprzęgła.

Przed zredukowaniem biegu należy najpierw odpowiednio dostosować prędkość jazdy. Zanim dźwignia biegów zostanie opuszczona, szybkość obrotowa silnika musi zostać zwiększona.

Pedał hamulca koła tylnego

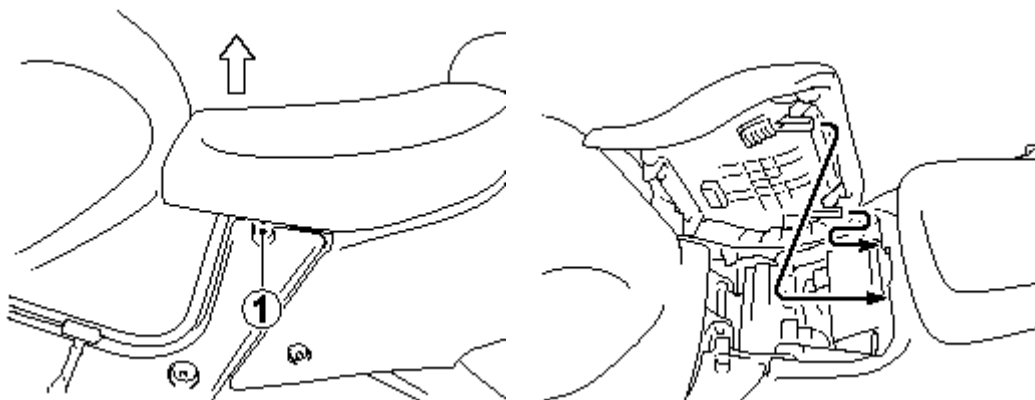


Poprzez naciśnięcie pedału uruchamiany jest hamulec tylny i równocześnie zapala się światło "stopu".

Zamknięcie siedzenia i uchwyty na kask

Przednie siedzenie

Aby zdemontować przednie siedzenie należy:



1. Odkręcić śruby (1) – prawą i lewą
2. Unieść przednią część siedzenia i wysunąć do przodu.

Aby zamontować ponownie siedzenie należy wsunąć zaczepy w uchwyty w ramie i dokręcić śruby.

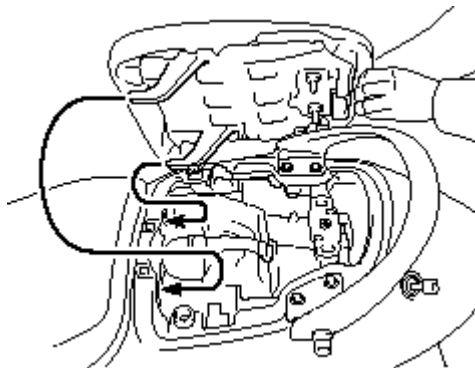
OSTRZEŻENIE

Niewłaściwe zamocowanie siedzenia może grozić wypadkiem.

Tylne siedzenie



W celu zdemontowania siedzenia należy wsadzić kluczyk zapłonowy do zamka znajdującego się w lewej części tylnej obudowy siedzenia i przekręcić w kierunku ruchu wskazówek zegara.



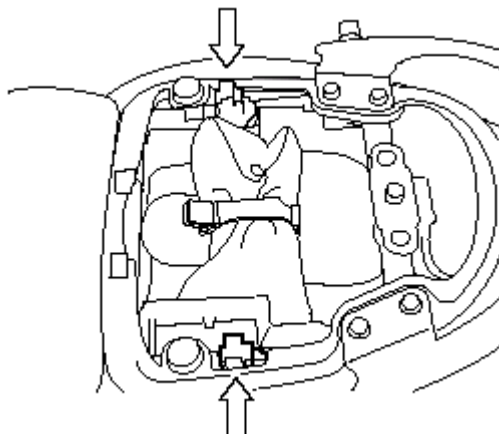
Podnieść tył siedzenia i wysunąć do tyłu.

W celu zamontowania siedzenia należy wsunąć haczyk siedzenia do odpowiedniego uchwyty i mocno nacisnąć siedzenie, aż do zatrzaśnięcia zamka.

OSTRZEŻENIE

Jeżeli siedzenie zostanie zainstalowane nieprawidłowo, może przesuwać się w czasie jazdy, a to z kolei może doprowadzić do utraty kontroli nad motocyklem.
Siedzenie musi być umocowane w poprawnej pozycji i zabezpieczone.
Niewłaściwe zamocowanie siedzenia może grozić wypadkiem.

Uchwyty na kask

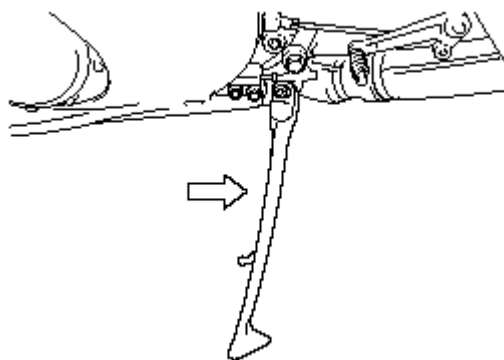


Pod tylnym siedzeniem znajdują się dwa uchwyty na kask. W celu ich użycia należy zdjąć siedzenie, zaczepić kask na uchwycie i ponownie zamontować siedzenie.

OSTRZEŻENIE:

- nie należy jechać motocyklem, jeśli kask jest zamocowany w uchwycie. Mogłoby to zagrozić bezpieczeństwu ruchu, ponieważ kask mógłby dostać się w obręb koła i kierowca straciłby kontrolę nad pojazdem.
- nie należy przewozić kasku przyczepionego do uchwytu na kask. W przypadku przewożenia kasku, należy przymocować go na górze siedzenia.

Nóżka boczna



Jeżeli nóżka boczna jest rozłożona i nie jest wrzucony bieg jałowy, to wbudowane zabezpieczenie blokuje włącznik zapłonu.

Blokada zapłonu przy nóżce bocznej funkcjonuje następująco:

- 1) jeżeli nóżka boczna jest rozłożona i wrzucony jest jeden z biegów, to silnik nie może zostać uruchomiony,
- 2) jeżeli silnik pracuje i przy rozłożonej nóżce bocznej zostanie wrzucony bieg, to silnik automatycznie gaśnie,

3) jeżeli silnik pracuje i przy wrzuconym biegu zostanie rozłożona nóżka boczna, to silnik automatycznie zgaśnie.

OSTRZEŻENIE

Jeżdżenie motocyklem z niecałkowicie złożoną nóżką boczną może stać się przyczyną wypadku, zwłaszcza podczas skręcania w lewo.

- przed jazdą należy sprawdzić prawidłowe funkcjonowanie blokady zapłonu przy nóżce bocznej na podstawie zaleceń w odcinku "blokada zapłonu przy nóżce bocznej".
- przed rozpoczęciem jazdy zawsze należy sprawdzić, czy nóżka boczna jest całkowicie złożona

Jeżeli przełącznik nie funkcjonuje tak jak opisano i pozostawi się wysuniętą nóżkę boczną, to może ona stać się dużym zagrożeniem przy skręcie w lewo.

UWAGA:

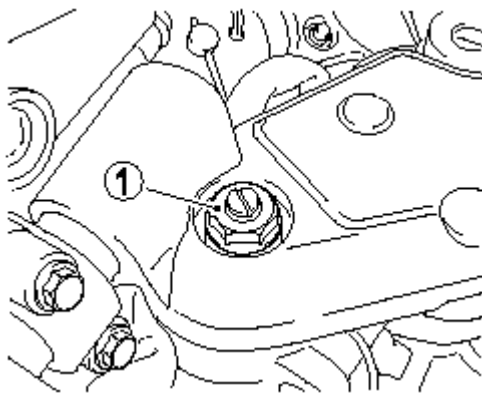
Motocykl należy parkować uważnie na twardym i w miarę możliwości płaskim podłożu. Jeśli motocykl ma zostać zaparkowany na pochyłości należy przód pojazdu skierować pod górę i włączyć pierwszy bieg. Dzięki temu zabiegowi wyeliminowana zostanie możliwość złożenia się nóżki bocznej i wywrócenia motocykla.

Regulacja zawieszń

Zawieszenie przednie i tylne motocykla zostało ustawione w taki sposób, aby zapewnić pełen komfort jazdy w przypadku całego zakresu prędkości i obciążenia pojazdu. Zawieszenia można regulować i dostosowywać do własnych potrzeb i preferencji.

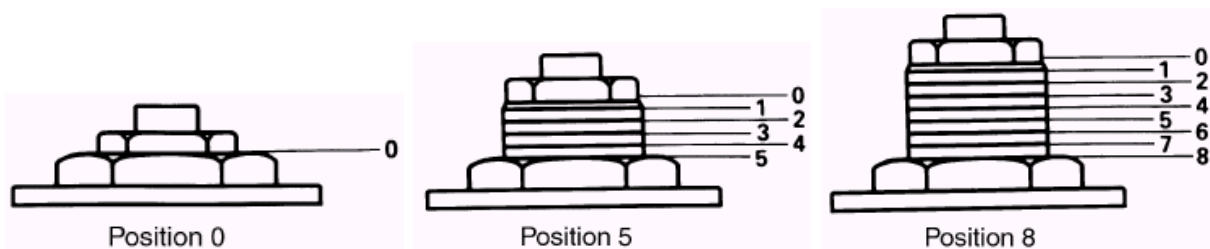
Zawieszenie przednie

Ustawienie napięcia wstępnego sprężyn

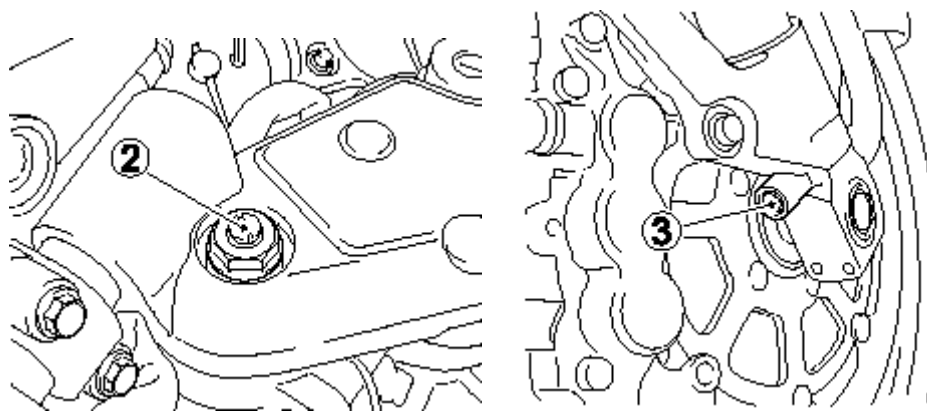


Aby zmienić napięcie wstępne sprężyny należy przekręcić regulator (1) zgodnie lub przeciwnie do ruchu wskazówek zegara. Przekręcenie regulatora zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększy napięcie sprężyny. Przekręcenie regulatora przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejszy napięcie wstępne. Na regulatorze znajduje się 8 oznaczeń (rowków). Pozycja 8

oznacza najmniejsze napięcie sprężyny, a pozycja 0 - największe. Fabrycznie regulator jest ustawiony w pozycji 5.



Regulacja siły tłumienia



Siła tłumienia zawieszenia przy rozciąganiu i ściskaniu może być ustalana indywidualnie. Regulator siły tłumienia przedniego zawieszenia przy rozciąganiu (2) jest umiejscowiony na samej górze przedniego widelca. Regulator siły tłumienia przedniego zawieszenia przy ściskaniu (3) jest umieszczony na dole przedniego widelca.

W celu wyregulowania siły tłumienia należy najpierw ustawić regulator w standardowym położeniu, a następnie wyregulować do żądanej pozycji.

W celu ustawienia siły tłumienia w obydwu kierunkach należy regulatory wkręcić delikatnie do oporu, a następnie wykręcać. Podczas obrotu regulatora wyczuwalne są kliknięcia. Należy je liczyć od pozycji wkręconej. Standardowe ustawienie dla regulacji tłumienia przy rozciąganiu (odbiciu) wynosi 3 kliknięcia, zaś przy ściskaniu (dobicie) 9 kliknięć.

W celu ustawienia większej siły tłumienia należy przekręcić regulator w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara

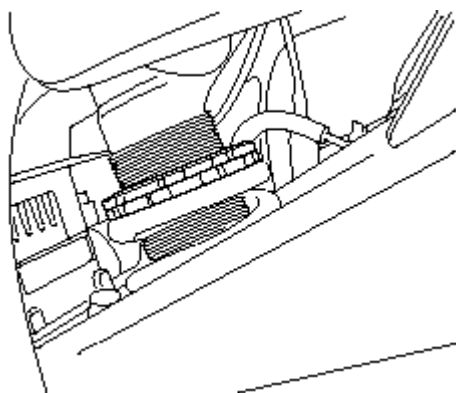
W celu ustawienia mniejszej siły tłumienia należy przekręcić regulator z pozycji standardowej w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Siła tłumienia powinna być ustawiana stopniowo, za każdym razem o jedno kliknięcie, tak aby zawieszenie odpowiednio dopasowało się.

OSTRZEŻENIE

Należy zawsze upewnić się, że napięcie wstępne sprężyn i siła tłumienia zostały jednakowo ustawione na obydwu rurach widelca. Różne ustawienie na widelcu spowoduje utratę stabilności motocykla.

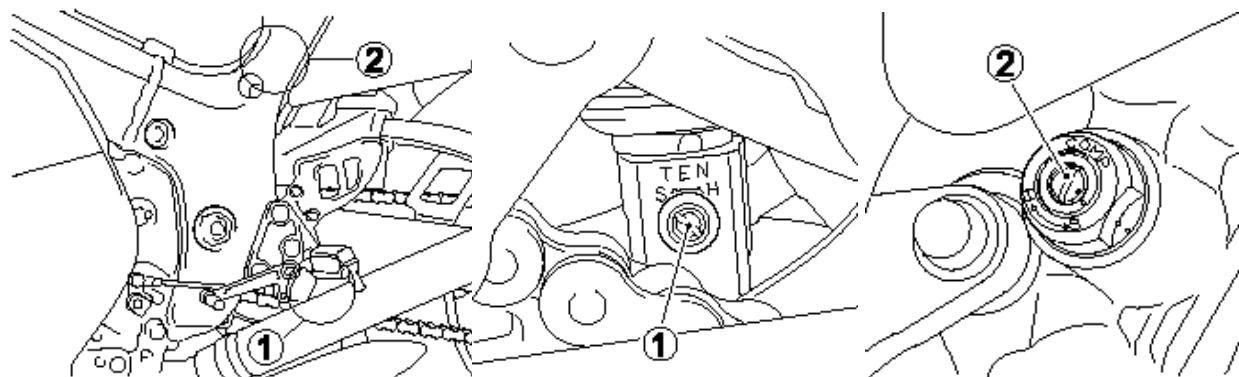
Zawieszenie tylne

Napięcie wstępne sprężyny



Napięcie można zmieniać przy pomocy pierścienia regulacyjnego. Zaleca się przeprowadzanie tej pracy u autoryzowanego przedstawiciela Suzuki, gdyż niezbędne jest zastosowanie narzędzia specjalnego.

Regulacja siły tłumienia



Siła tłumienia tylnego zawieszenia przy rozciąganiu i ściskaniu może być wyregulowana indywidualnie poprzez pokręcenie właściwym regulatorem. Regulator siły tłumienia przy rozciąganiu (1) oraz regulator siły tłumienia przy ściskaniu (2) znajdują się po lewej stronie układu tłumiącego tylnego zawieszenia.

W celu wyregulowania siły tłumienia należy najpierw ustawić regulator w standardowym położeniu, a następnie wyregulować do żądanej pozycji.

W celu ustawienia regulatora siły tłumienia przy rozciąganiu, w standardowym położeniu, należy:

1. przekręcić regulator zgodnie z ruchem wskazówek zegara do oporu
2. przekręcić regulator w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara o 11 kliknięć.
Drobne regulacje przeprowadzać od momentu zrównania się dwóch wybitych oznaczeń.

W celu ustawienia regulatora siły tłumienia przy ściskaniu, w standardowym położeniu, należy:

1. przekręcić regulator zgodnie z ruchem wskazówek zegara do oporu
2. przekręcić regulator w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara o 8 kliknięć.
Drobne regulacje przeprowadzać od momentu zrównania się dwóch wybitych oznaczeń.

W celu zwiększenia siły tłumienia należy przekręcić regulator z pozycji standardowej w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Aby zmniejszyć siłę tłumienia należy przekręcić go w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Siła tłumienia powinna być ustawiana stopniowo, za każdym razem o jedno kliknięcie, tak aby zawieszenie odpowiednio dopasowało się.

Nastawy zawieszenia

Zawieszenie może być ustawiane w zależności od warunków jazdy i preferencji jadącego. Poniższa tabela przedstawia najodpowiedniejsze nastawy dla przedniego i tylnego zawieszenia.

		Przód			Tył	
		Napięcie sprężyny	Siła tłumienia		Siła tłumienia	
			Rozciąganie	Ściskanie	Rozciąganie	Ściskanie
Jazda solo	Miękkie *	5	4	11	13	9
	Standardowe *	5	3	9	11	8
	Twarde *	6	3	9	10	7
Jazda	Z pasażerem *	5	3	9	11	8

Ważne:

Aby zapewnić precyzyjne ustawienie napięcia wstępnego sprężyn, przy regulacji należy zmierzyć długość wystającej śruby regulacyjnej.

Zalecane rodzaje benzyny i oleju; płyn chłodzący

Paliwo

Należy używać benzyny bezołowiowej o liczbie oktanowej 91 lub więcej (metoda doświadczalna). Benzyna bezołowiowa może przedłużyć żywotność świec zapłonowych i części układu wydechowego.

Jeżeli silnik nie pracuje w sposób charakterystyczny dla niego, to należy przestawić się na benzynę z wyższą ilością oktan; różnice w ilości oktan występują także w ramach benzyny super, w zależności od dostawcy.

Mieszanka benzyny i etanolu

Mieszanka benzyny bezołowiowej i etanolu (alkoholu zbożowego), zwana niekiedy GASOHOLEM może zostać zastosowana w tym motocyklu, o ile zawartość etanolu jest nie większa niż 10%.

Mieszanka benzyny i metanolu

W w/w motocyklu możliwe jest zastosowanie mieszanki benzyny z metanolem, o zawartości metanolu nie większej niż 5% pod warunkiem, że paliwo takie zawiera współrozpuszczalniki oraz inhibitory korozji.

NIE UŻYWAJ pod żadnym pozorem paliwa zawierającego więcej niż 5% metanolu. Rezultatem użycia takiego paliwa może być zniszczenie układu paliwowego bądź pogorszenie osiągnięć motocykla. Suzuki nie ponosi odpowiedzialności za takie uszkodzenia i zastrzega sobie, iż mogą one nie zostać objęte gwarancją.

UWAGA

Rozlanie benzyny zawierającej alkohol może spowodować uszkodzenia motocykla. Alkohol może zniszczyć lakierowane powierzchnie.

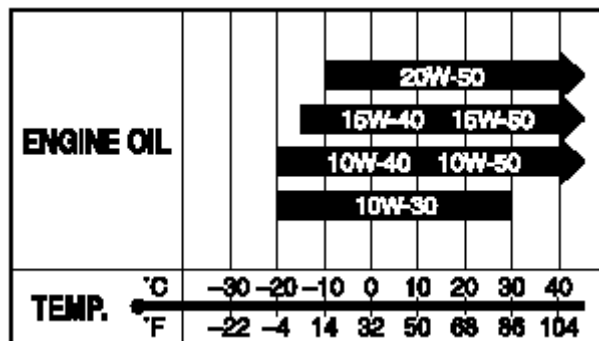
Należy zachować ostrożność przy napełnianiu zbiornika paliwa i zapobiegać rozlaniu się paliwa. W przypadku rozlania się paliwa należy niezwłocznie wytrzeć powierzchnię zacieku.

Olej silnikowy

Używanie wysokiej jakości oleju silnikowego do 4-suwów przedłuży żywotność motocykla.

Należy zwracać uwagę, żeby użyty olej odpowiadał w klasyfikacji API klasie SF lub SG, a jego lepkość wynosiła SAE 10W-40.

Jeżeli olej silnikowy SAE 10W-40 nie jest dostępny, należy dobrać lepkość oleju według poniższej tabeli:



Płyn chłodzący

Należy używać niezamarzającego płynu odpowiedniego do aluminiowej chłodnicy, wymieszanego z wodą destylowaną w stosunku 50 : 50.

OSTRZEŻENIE

Płyn chłodzący jest bardzo szkodliwy. Należy unikać kontaktu ze skórą i oczami. Płyn ten należy przechowywać w bezpiecznym miejscu z dala od dzieci i zwierząt domowych. W przypadku, gdy płyn chłodzący dostanie się do przewodu pokarmowego należy natychmiast wywołać wymioty i wezwać lekarza. W przypadku, gdy płyn dostanie się do oczu lub na skórę należy niezwłocznie spłukać je wodą.

UWAGA

Rozlanie płynu chłodzącego na lakierowane części może spowodować uszkodzenie lakieru. Należy bardzo uważać przy wlewaniu płynu do chłodnicy. W przypadku rozlania - natychmiast wytrzeć.

Woda

Należy używać wyłącznie wody destylowanej. Używanie innej wody może spowodować korozję i uszkodzenie się chłodnicy.

Płyn niezamarzający

Płyn używany do chłodnicy powinien być odporny na zamarzanie i należy go używać nawet, gdy temperatura otoczenia jest wyższa niż 0° C. W/w płyn zabezpiecza chłodnicę przed korozją i stanowi środek smarny dla pompy wodnej.

Zalecane proporcje łączenia płynu do chłodnicy z wodą. Maksymalna ilość roztworu: 2950 ml.

50 %	woda	1475 ml
	płyn do chłodnicy	1475 ml

WAŻNE

Tak przygotowany 50% roztwór zabezpieczy układ chłodzenia przed zarznięciem w temperaturze powyżej -31° C. W przypadku, gdyby motocykl był użytkowany w temperaturze poniżej -31° C ilość płynu chłodzącego w roztworze należy zwiększyć do 55%.

Docieranie

Już na wstępie podkreślono wagę właściwego docierania dla przedłużenia żywotności i właściwości użytkowych Państwa motocykla SUZUKI. Dalej zostaną przedstawione zasady właściwego docierania.

Zalecane maksymalne ilości obrotów silnika

Poniższa tabela zawiera zalecane maksymalne ilości obrotów podczas docierania:

Pierwsze 800 km	poniżej 5.500 obr./min.
do 1.600 km	poniżej 8.000 obr./min.
powyżej 1.600 km	poniżej 11.000 obr./min.

Zmiana obrotów silnika

W okresie docierania powinno się jeździć ze zmiennymi obrotami silnika (nie na stałym gazie), pozwala to na efektywniejsze dopasowanie się współpracujących części. Zmienne obciążenie silnika jest sprawą bardzo ważną, lecz nigdy nie należy go nadmiernie przeciążać.

Należy unikać stale niskiej liczby obrotów.

Można przyspieszać motocyklem dowolnie na wszystkich biegach, ale uważając, żeby nie przekroczyć wartości granicznych obrotów. Nie należy jednak jeździć podczas pierwszych 1.600 km na pełnym gazie.

Docieranie i jazda na nowych oponach

Nowe opony wymagają również odpowiedniej fazy docierania, tak jak i silnik. Nowe opony są zazwyczaj bardzo śliskie i należy stopniowo zwiększać pochylenie motocykla na zakrętach. Należy unikać gwałtownego przyspieszania, hamowania i ostrego pochylenia motocykla przez pierwsze 160 km.

OSTRZEŻENIE:

Zaniedbanie fazy docierania opon może doprowadzić do ich szybszego zużycia, bądź utraty kontroli nad pojazdem.
--

Olej silnikowy powinien mieć możliwość cyrkulacji przed jazdą.

Po uruchomieniu ciepłego lub zimnego silnika, przed jego obciążeniem, należy pozostawić silnik przez pewien czas na biegu jałowym. Poprzez ten zabieg olej dotrze do wszystkich miejsc wymagających smarowania.

Należy pamiętać o pierwszym i najważniejszym przeglądzie motocykla

Przeгляд diagnostyczny po pierwszym 1.000 km jest najważniejszą inspekcją dla Państwa motocykla. W wyniku docierania pewne nastawy fabryczne mogły ulec zmianom, co wymaga obecnie fachowej korekty.

Punktualne dotrzymanie terminu przeglądu przy 1.000 km gwarantuje optymalną żywotność i pożądane efekty użytkowe silnika.

UWAGA

Pierwsza diagnostyka, po przejechaniu 1.000 km, powinna zostać przeprowadzona na podstawie planu przeglądu zawartego w niniejszym podręczniku. Należy zwrócić szczególną uwagę na OSTRZEŻENIA, UWAGI i WAŻNE zawarte w tym rozdziale.

Sprawdzenie przed jazdą

OSTRZEŻENIE

Nie stosowanie się do wskazówek dotyczących prawidłowego dokonywania przeglądu i obsługi okresowej może zwiększyć ryzyko wypadku lub zniszczenia wyposażenia motocykla. Przed każdą jazdą należy dokonywać przeglądu motocykla. Aby dokonać prawidłowego przeglądu należy odnieść się do tabeli zamieszczonej poniżej, a w celu uzyskania szczegółowych informacji należy zapoznać się z treścią rozdziału "Przeгляdy i obsługa okresowa".
--

OSTRZEŻENIE

Założenie używanych, źle napompowanych lub niewłaściwych opon zmniejszy stabilność motocykla i w rezultacie może doprowadzić do wypadku.

Przed jazdą należy upewnić się, czy zostały sprawdzone wszystkie elementy wymienione w tabeli poniżej. Nigdy nie należy lekceważyć procedury sprawdzania wszystkich elementów.

OSTRZEŻENIE

Dokonywanie przeglądu poszczególnych elementów w sytuacji, gdy silnik pracuje może doprowadzić do powstania poważnych obrażeń ciała. W czasie, gdy silnik pracuje należy zachować szczególną ostrożność, aby ręce i elementy ubrania nie zostały wciągnięte przez ruchome części silnika.

Przed dokonaniem przeglądu należy wyłączyć silnik, wyjątkiem jest sprawdzanie wyłącznika silnika i działania przepustnic.

Należy sprawdzić następujące punkty pod kątem ich wpływu na bezpieczeństwo jazdy.

Punkty do sprawdzenia	Rodzaj sprawdzenia
Układ kierowniczy	1) łatwość poruszania 2) ewentualne zakłócenia w ruchu kierownicy 3) brak luzów, właściwe zamocowanie
Manetka	1) właściwy luz 2) równomierne przekręcanie rączki gazu i powrót do pozycji zamkniętej po jej puszczeniu
Sprzęgło	1) właściwy poziom płynu w zbiorniczku 2) równomierne działanie 3) szczelność układu
Hamulce	1) poziom płynu w zbiorniczku powyżej linii „LOWER” 2) właściwy luz pedału dźwigni hamulca 3) nie występuje uczucie gąbczastości podczas Hamowania 4) brak wycieków płynu
Zawieszenie	Płynne działanie
Paliwo	Wystarczająca ilość w zbiorniku
Łańcuch napędowy	1) właściwe napięcie łańcucha 2) prawidłowa konserwacja
Opony	1) właściwe ciśnienie 2) wystarczający profil 3) brak cięć i rys w oponach
Olej silnikowy	Właściwy poziom

Światła	Właściwe funkcjonowanie wszystkich świateł, kontrolki i wskaźników
Układ chłodzenia	1) właściwy poziom płynu chłodzącego 2) brak wycieków
Sygnał dźwiękowy	Właściwe funkcjonowanie
Wyłącznik silnika	Właściwe funkcjonowanie
Nóżka boczna / blokada zapłonu	Właściwe funkcjonowanie


Reguły bezpiecznej jazdy

OSTRZEŻENIE

- jeżeli jest to Państwa pierwszy kontakt z tego rodzaju maszyną, to aby się z nią zapoznać przed wyjazdem, najpierw należy poćwiczyć na odcinku próbnym,
- jednoreczna jazda jest niebezpieczna !
- kierownicę należy zawsze trzymać mocno obiema rękami, a nogi postawić na przeznaczonych do tego podnóżkach. Nigdy nie wolno zdjąć obydwu rąk z kierownicy podczas jazdy !
- przed zakrętem należy zmniejszyć szybkość do bezpiecznej
- prędkość jazdy należy zawsze dostosowywać do warunków atmosferycznych
- przy wyjazdach z tunelu, na mostach, przy przejeżdżaniu obok urwisk i dolin oraz gdy się jest wyprzedzonym przez większe pojazdy, jadący motocyklem ulega szczególnemu wpływowi podmuchów wiatru. W tym wypadku powinni Państwo zredukować szybkość i jechać szczególnie ostrożnie.
- należy zwracać uwagę na ograniczenia szybkości i stosować się do przepisów ruchu drogowego.

Rozruch silnika

Zanim uruchomisz silnik upewnij się, że:

- ustawiony jest bieg jałowy
- wyłącznik silnika znajduje się w pozycji 

WAŻNE:

Motocykl jest wyposażony w wyłącznik obwodu zapłonowego. Motocykl może zostać uruchomiony tylko wtedy, gdy dźwignia sprzęgła jest całkowicie wciśnięta oraz:

- włączony jest bieg jałowy,
- włączony jest jeden z biegów i nóżka boczna jest całkowicie złożona

Gdy silnik jest zimny:

Pociągnąć dźwignię ssania do oporu, w kierunku do siebie. Zamknąć całkowicie przepustnicę/manetkę gazu. Wcisnąć przycisk rozrusznika elektrycznego - silnik powinien zostać

uruchomiony. Zaraz po tym, jak silnik zostanie uruchomiony cofnąć dźwignię ssania do połowy i poczekać, aż silnik rozgrzeje się (należy utrzymywać wówczas prędkość obrotową silnika ok. 2000 – 2500 obr/min). Po rozgrzaniu silnika cofnąć do oporu dźwignię ssania, tak by znalazła się w pozycji wyłączonej (po około 30 sekundach). Jeśli temperatura jest bardzo niska możliwe jest dłuższe korzystanie z układu ssania.

WAŻNE:

Od modelu GSX-1300RK2 układ zimnego rozruchu działa automatycznie

Przy ciepłym silniku

- 1) nie używać ssania, zamknąć manetkę gazu
- 2) przycisnąć włącznik rozrusznika

WAŻNE

Przy ciepłym silniku nie ma potrzeby korzystania z systemu ssania

Przy trudnościach z rozruchem ciepłego silnika należy dodać ok. 1/8 gazu.

Jeśli zimny silnik jest trudny do uruchomienia:

- 1) dźwignię ssania przyciągnąć całkiem do siebie
- 2) dodać ok. 1/8 gazu i nacisnąć przycisk rozrusznika
- 3) bezpośrednio po rozruchu silnika należy cofnąć dźwignię o połowę i poczekać na rozgrzanie silnika – zaleca się utrzymywać obroty silnika w przedziale 2000-2500 obr/min
- 4) dźwignię ssania przestawić do jej neutralnej pozycji po ok. 30 sekundach od uruchomienia silnika. Dłuższa praca silnika na ssaniu niezbędna jest tylko w bardzo niskich temperaturach.

OSTRZEŻENIE

<p>Ze względu na szkodliwość spalin nie należy uruchamiać silnika w zamkniętych pomieszczeniach, z niewystarczającą wentylacją. Spaliny zawierają tlenek węgla, który jest bezbarwny i bezwonny, a wdychanie go może spowodować śmierć lub poważne zatrucie. Silnik należy uruchamiać jedynie na zewnątrz, na świeżym powietrzu.</p>
--

UWAGA:

Nie należy pozostawiać zbyt długo motocykla z pracującym silnikiem, ponieważ w ten sposób silnik może się przegrzać, jego wewnętrzne części mogą ulec uszkodzeniu, a rura wydechowa może się zabarwić.

Ruszanie

Wcisnąć dźwignię sprzęgła i włączyć I bieg (dźwignia w dół). Zwiększając płynnie obroty silnika puszczać jednocześnie powoli dźwignię sprzęgła. Motocykl ruszy i wraz z dodawaniem gazu zacznie przyspieszać. Chcąc zmienić bieg należy wcisnąć ponownie sprzęgło z równoczesnym zamknięciem gazu i dźwignią zmiany biegów wybrać kolejne przełożenie, aż do najwyższego.

WAŻNE

Nóżka boczna wyposażona jest w blokadę, przerywającą dopływ prądu w układzie zapłonowym, w przypadku, gdy jest ona rozłożona i zostaje włączony bieg.

Zmiana biegów

Biegi należy zmieniać rozsądnie i pozwolić spokojnie pracować silnikowi. Rozłożenie przełożeń zostało starannie dopasowane do właściwości motocykla. Kierowca powinien zawsze dobrać odpowiedni bieg do aktualnych warunków. Nie należy jeździć z częściowo wciśniętym, ślizgającym się sprzęgłem, gdyż przyspieszy to jego zużycie.

OSTRZEŻENIE

Zmiana biegu na niższy przy zbyt dużej prędkości może doprowadzić do:

1) poślizgu tylnego koła spowodowanego zbyt mocnym hamowaniem silnika oraz wypadku lub

2) zbyt wysokich obrotów silnika na niskim biegu, co spowoduje uszkodzenie silnika.

Zawsze należy pamiętać, aby przed wejściem w zakręt zredukować prędkość i zmienić bieg na niższy.

UWAGA:

Na żadnym biegu nie należy osiągać zakresu czerwonego pola na obrotomierzu.

Tabela zmiany biegów „do góry”		Tabela zmiany biegów „na dół”	
Zmiana biegu	Km/h	Zmiana biegu	Km/h
1 ⇒ 2	20	6 ⇒ 5	50
2 ⇒ 3	30	5 ⇒ 4	40
3 ⇒ 4	40	4 ⇒ 3	30
4 ⇒ 5	50		
5 ⇒ 6	60		

Jeśli prędkość motocykla spadnie poniżej 20 km/h należy włączyć sprzęgło.

Jazda po wzniesieniach

Przy zmniejszeniu się prędkości motocykla przy podjeździe pod górę należy zredukować bieg na niższy, tak aby silnik pracował w optymalnym zakresie. Zmiana biegów powinna nastąpić szybko, zanim motocykl wytraci prędkość.

Przy długich zjazdach silnik może zostać użyty jako hamulec. Odbywa się to poprzez włączenie niższego biegu. Należy jednak wtedy uważać, żeby silnik nie przekroczył zalecanych obrotów; dodatkowo należy stosować hamulec ręczny i nożny.

Zatrzymanie i parkowanie

1) zmniejszyć obroty silnika, aż do jego wyłączenia

2) użyć jednocześnie i równomiernie przedniego i tylnego hamulca

3) przy zmniejszeniu prędkości zredukować biegi

4) krótko przed zatrzymaniem motocykla wrzucić bieg jałowy

W przypadku, gdy aktualnym biegiem jest bieg jałowy, zapala się zielona kontrolka biegu jałowego.

OSTRZEŻENIE

Niedoświadczeni kierowcy mają tendencję do nadmiernego używania tylnego hamulca, co powoduje wydłużenie drogi hamowania i może stać się bezpośrednią przyczyną kolizji. Korzystanie tylko z przedniego lub tylko tylnego hamulca jest niebezpieczne, ponieważ przez to motocykl może wpaść w poślizg, a kierowca może utracić nad nim kontrolę. Należy używać obu hamulców jednocześnie.

OSTRZEŻENIE

Wraz ze wzrostem szybkości motocykla droga hamowania pojazdu wydłuża się. Należy stale zachowywać wystarczający i bezpieczny odstęp od pojazdów jadących przed nami oraz innych przeszkód.

WAŻNE

Przed zmianą biegów należy odjąć gaz. Jeżeli włączony zostanie niższy bieg, przed puszczeniem dźwigni sprzęgła należy zwiększyć lekko obroty, aby uniknąć szarpnięć i nadmiernego obciążania silnika.

5) zaparkować motocykl w odpowiednim miejscu, gdzie nie przewróci się

OSTRZEŻENIE

Należy uważać, aby nie dotknąć rozgrzanych elementów silnika, gdyż grozi to oparzeniem. Również parkowanie pojazdu powinno wykluczać ewentualność kontaktu osób postronnych z gorącymi częściami motocykla.

6) kluczyk zapłonowy przekręcić do pozycji „OFF”

7) skrócić kierownicę w lewą stronę tak aby włączyła się blokada

8) wyjąć kluczyk

Parkowanie na lekkim stoku z wykorzystaniem nóżki bocznej

- motocykl należy skierować pod górę, gdyż w przeciwnym razie nóżka boczna jednoślada może się złożyć

- zaleca się pozostawianie pojazdu na I biegu (przed uruchomieniem silnika należy ponownie włączyć bieg jałowy)

- stacyjkę ustawić w pozycji "LOCK", aby zablokować kierownicę.

Przeglądy okresowe

Dalej zamieszczona tabela wskazuje odstępy między przeglądami w kilometrach i miesiącach. Należy dotrzymywać terminów wszystkich przeglądów czy smarowań, tak jak podano w tabeli.

Jeżeli motocykl jest używany w trudnych warunkach, czynności te powinny być przeprowadzane częściej. O tym, jak często w takich przypadkach należy przeprowadzać inspekcje motocykla, poinformuje Państwa indywidualnie autoryzowany dealer SUZUKI.

Przeglądy nie mogą być przeprowadzane połowicznie lub niedokładnie, gdyż kontrola np. układu kierowniczego bądź jezdnego jest bardzo ważna dla bezpieczeństwa ruchu.

Przeglądy nie mogą być przeprowadzane połowicznie lub niedokładnie, gdyż kontrola np. układu kierowniczego bądź jezdnego jest bardzo ważna dla bezpieczeństwa ruchu.

Najlepszą gwarancją bezpieczeństwa będzie regularna kontrola u autoryzowanego dealera SUZUKI.

OSTRZEŻENIE

Nieprawidłowe lub niestaranne, czy też niezgodne z zalecanym schematem wykonanie przeglądu zwiększy ryzyko wypadku lub zniszczenia motocykla.
Zawsze należy postępować zgodnie z zasadami i harmonogramem przeglądów okresowych zawartym w tej instrukcji obsługi. Należy dołożyć wszelkich starań, aby przeglądy były przeprowadzane sumiennie.

Przeglądy oznaczone symbolem (*) powinny być dokonywane przez autoryzowany punkt serwisowy Suzuki. Inne prace, które nie są w ten sposób zaznaczone mogą być wykonywane przez osoby posiadające doświadczenie mechaniczne, na podstawie wskazówek zawartych w instrukcji obsługi. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości powstałych w czasie dokonywania przeglądu czy też obsługi okresowej, należy niezwłocznie skontaktować się z autoryzowanym punktem serwisowym Suzuki i zlecić mu wykonanie przeglądu/obsługi okresowej.

OSTRZEŻENIE

Uruchamianie silnika w zamkniętych pomieszczeniach, garażach jest niebezpieczne. Spaliny zawierają tlenek węgla - gaz, który jest bezbarwny i bezwonny, mogący spowodować zatrucie, a nawet śmierć.
Silnik należy uruchamiać na zewnątrz, gdzie istnieje przepływ świeżego powietrza.

WAŻNE

Plan przeglądów i obsługi okresowej określa minimalne wymagania dotyczące przeglądów. Jeżeli motocykl używany jest w ciężkich warunkach, przeglądy powinny być dokonywane częściej niż wynika to z planu przeglądów. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości co do terminów przeglądów i obsługi okresowe, należy skontaktować się z autoryzowanym punktem serwisowym Suzuki.

UWAGA:

**Stosowanie niskiej jakości zamienników oryginalnych części zamiennych może przyspieszyć zużycie pojazdu i skrócić wydatnie jego żywotność.
Stosuj wyłącznie oryginalne części zamienne.**

Plan przeglądów

Uwaga: Czynności te powinny być przeprowadzane według stanu licznika kilometrów lub też po upływie określonego czasu - w zależności co prędzej nastąpi.

WAŻNE

Objaśnienie znaków:

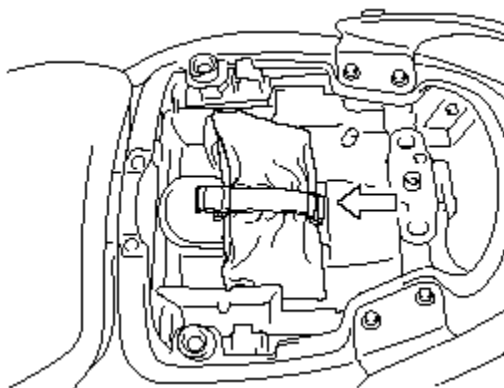
I - przegląd i czyszczenie, regulacja, wymiana lub smarowanie - w zależności od potrzeb

W - wymiana

D - dokręcanie

Element	km	1000	6000	12000	18000	24000
Przedział	miesiące	1	6	12	18	24
Filtr powietrza		-	I	I	W	I
*Śruby rury wydechowej i tłumika		D	-	D	-	D
*Luz zaworowy		-	-	-	-	I
Świece zapłonowe		-	I	W	I	W
Przewód paliwowy		-	I	I	I	I
		* wymenić co 4 lata				
Olej silnikowy		W	W	W	W	W
Filtr oleju		W	-	-	W	-
Wolne obroty		I	I	I	I	I
Luz linki gazu		I	I	I	I	I
*Synchronizacja przepustnic		-	-	I	-	I
Sprzęgło		-	I	I	I	I
Płyn chłodzący		wymenić co 2 lata				
Przewód chłodnicy		-	I	I	I	I
Łańcuch napędowy		I	I	I	I	I
		czyścić i smarować co 1000 km				
*Hamulce		I	I	I	I	I
Przewód hamulcowy (oraz sprzęgłowy)		-	I	I	I	I
		* wymenić co 4 lata				
Płyn hamulcowy (także sprzęgłowy)		-	I	I	I	I
		* wymenić co 2 lata				
Opony		-	I	I	I	I
*Układ kierowniczy		I	-	I	-	-
*Przednie zawieszenie		-	-	I	-	I
*Tylne zawieszenie		-	-	I	-	I
*Śruby konstrukcyjne ramy		D	D	D	D	D

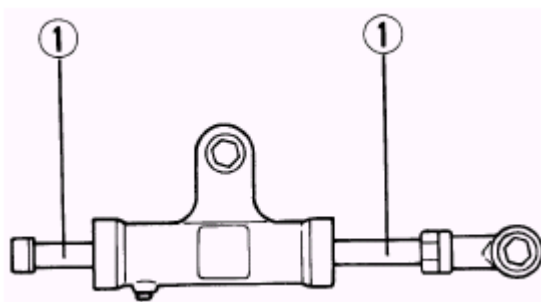
Zestaw narzędzi



Dla ułatwienia prostych prac motocykl posiada komplet narzędzi umieszczony pod tylnym siedzeniem.

Obsługa amortyzatora kierownicy

- 1) oś amortyzatora (1) utrzymywać w czystości
- 2) resztki oleju wytrzeć szmatką



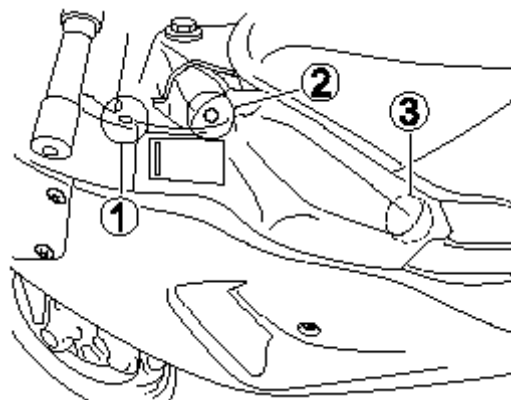
WAŻNE

Nie należy mylić środka smarującego oś amortyzatora z pojawiającym się w wyniku nieszczelności olejem. Pojawiające się resztki smaru pochodzą ze środka smarującego simmering w tłumiku i są normalnym zjawiskiem.

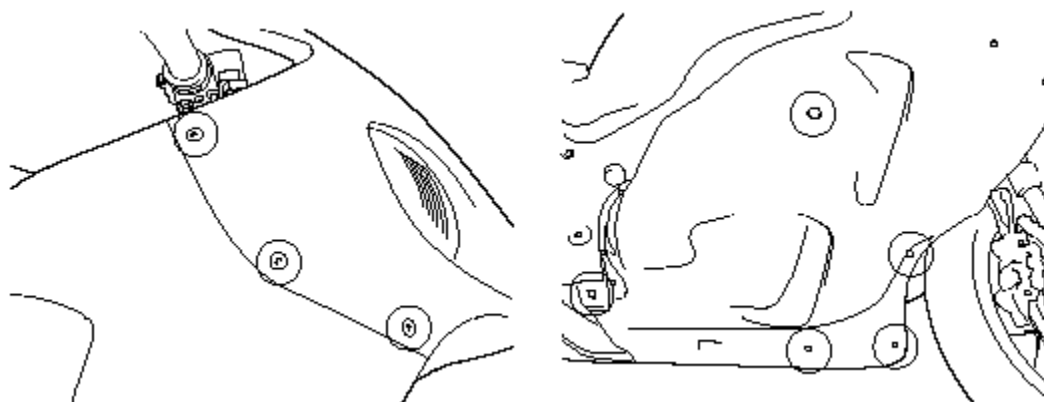
Należy również pamiętać, iż amortyzator nie pracuje bezgłośnie. Przy skręcaniu kierownicą pojawić może się szum powietrza powodowany ruchem osi amortyzatora.

Demontaż dolnej części osłony

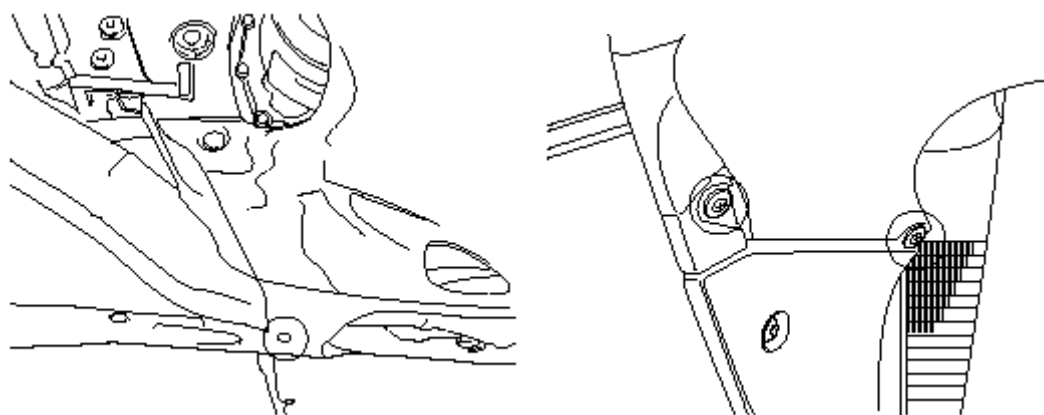
- 1) Ustawić motocykl na nóżce bocznej



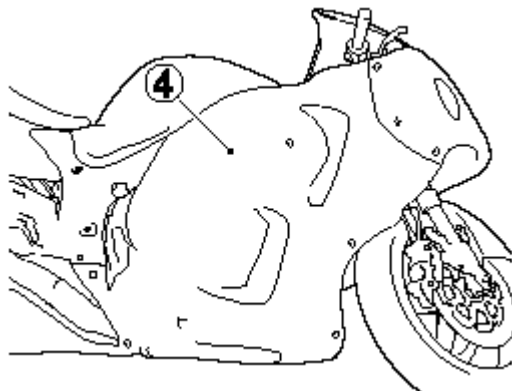
- 2) Wykręcić śruby (1) prawą i lewą , zapinki (2) prawą i lewą. Odczepić haczyki (3) – prawy i lewy.



- 3) Wykręcić śruby mocujące osłonę w jej dolnej części.



- 4) Zdemontować zapinki po obydwu stronach.



5) Zdemontować osłonę (4).

Montaż

Przeprowadzić w odwrotnej kolejności, pamiętając o następującym punkcie:

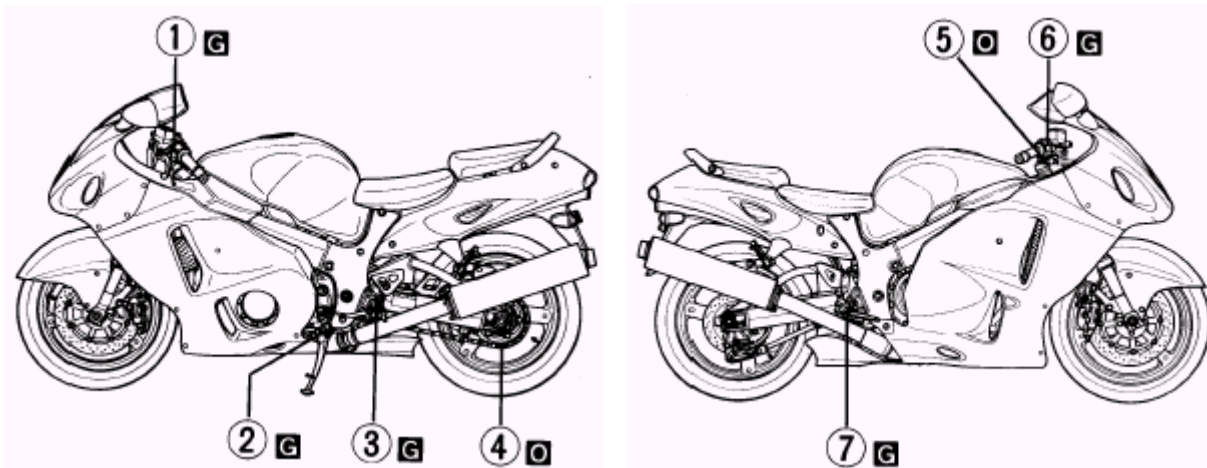
- sprawdzić prawidłowy montaż i skuteczne dokręcenie wszystkich śrub.

Plan smarowania

Regularne smarowanie współpracujących części jest bardzo ważne dla zachowania prawidłowej eksploatacji oraz dla bezpiecznej jazdy.

Godne polecenia jest smarowanie motocykla po jeździe w deszczu, po długiej podróży, czy po myciu wodą.

Główne miejsca, które należy smarować są pokazane na rysunku.



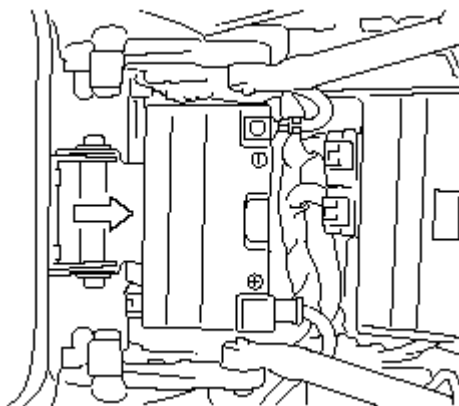
o - olej silnikowy

g - smar

- 1) uchwyt dźwigni sprzęgła
- 2) przegub nóżki bocznej i uchwyt sprężyny
- 3) czop podnóżków
- 4) łańcuch napędowy
- 5) linka gazu
- 6) uchwyt dźwigni hamulca
- 7) przegub pedału hamulca i przegub podnóżka

Akumulator

Akumulator znajduje się pod przednim siedzeniem. Demontaż siedzenia opisany jest w rozdziale: „zamek siedzenia i uchwyt na kask”. W motocyklu tym zastosowano bezobsługowy typ akumulatora nie wymagający doglądania. Należy jednak co pewien czas skontrolować stan jego naładowania u autoryzowanego dealera Suzuki



Standardowy prąd ładowania akumulatora to: 0.9A X 5 do 10 h i maksymalny prąd ładowania akumulatora to: 4A X 1h. Nigdy nie wolno przekraczać maksymalnej, podanej powyżej wartości prądu ładowania akumulatora.

Nigdy nie należy ładować akumulatora znajdującego się w motocyklu, gdyż może to doprowadzić do uszkodzenia samego akumulatora lub prostownika

OSTRZEŻENIE

Z akumulatora wydziela się wodór, który może eksplodować w zetknięciu z ogniem lub iskrą. Wszelkiego rodzaju źródła ognia, iskier itp. Powinny znajdować się z dala od akumulatora. Pracując w bliskiej odległości od akumulatora nie wolno palić!

UWAGA

Użycie większego niż to zostało podane, maksymalnego prądu ładowania akumulatora spowoduje skrócenie jego żywotności. Nigdy nie należy przekraczać maksymalnej wartości prądu ładowania akumulatora.

UWAGA

Kabel akumulatora należy podłączyć poprzez zaciski do właściwych biegunów. Czerwone łącze dochodzi do zacisku plus (+), a czarne łącze (lub czarne z białymi paskami) do zacisku minus (-). Jeżeli zamieni się te połączenia, to akumulator i system ładowania zostaną uszkodzone.

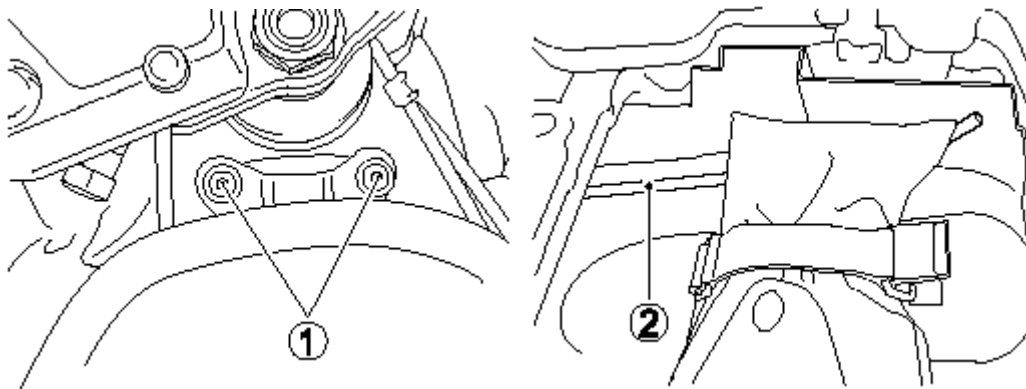
Filtr powietrza

Filtr powietrza jest umieszczony pod zbiornikiem paliwa. Jeżeli jest on zanieczyszczony i zmniejsza się jego przepuszczalność, to automatycznie pogarszają się osiągi pojazdu. Wkład filtra należy sprawdzić i czyścić regularnie w podany poniżej sposób.

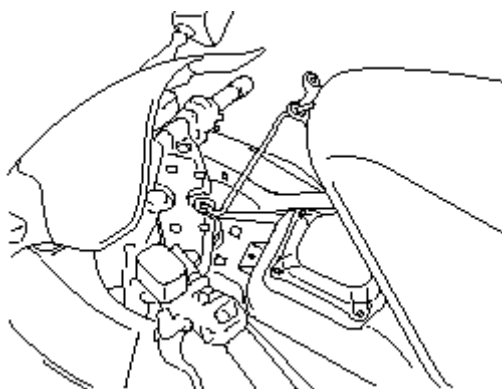
UWAGA

Nigdy nie należy uruchamiać silnika bez zamontowanego filtra powietrza, gdyż może to doprowadzić do nadmiernego zużycia silnika.

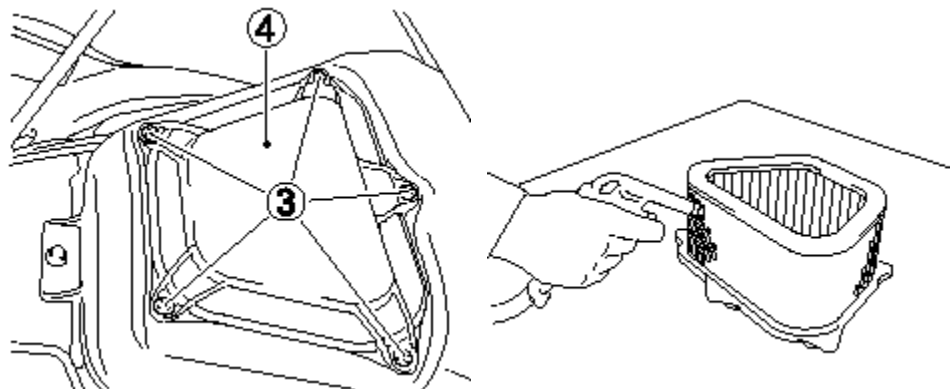
- 1) Ustawić motocykl na nóżce bocznej
- 2) Zdemontować przednie siedzenie (patrz rozdział „przednie siedzenie”)



- 3) Odkręcić śruby mocujące zbiornik paliwa (1)
- 4) Wyjąć pręt podtrzymujący zbiornik (2)



- 5) Unieść przód zbiornika i zabezpieczyć prętem (2). Mocniej wygiętą część pręta umieścić w otworze górnej półki zawieszenia.



- 6) Odkręcić pięć śrub (3)
- 7) Wyjąć wkład filtra powietrza (4)
- 8) sprężonym powietrzem delikatnie oczyścić wkład filtra

UWAGA

Wkład filtra powietrza należy przedmuchiwać tylko od zewnątrz. Czyszczenie sprężonym powietrzem od wewnątrz spowoduje wciśnięcie obcych elementów (lub zanieczyszczeń) w pory filtra i zarazem pogorszenie jego własności.

- 9) wyczyszczony lub nowy wkład filtrujący należy zamontować w kolejności odwrotnej do podanej i sprawdzić szczelność jego zamknięcia. Wkład filtra należy regularnie wymieniać.

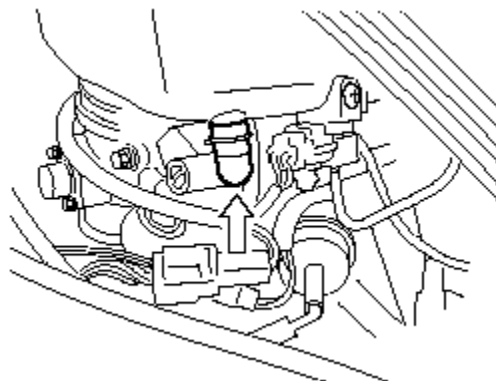
UWAGA

Rozdarty wkład filtra powietrza spowoduje, że kurz dostanie się do silnika i spowoduje jego uszkodzenie. Wkład należy czyścić bardzo ostrożnie, sprawdzając jednocześnie czy nie jest rozdarty. W przypadku, gdy zauważymy rozdarcie należy wkład wymienić na nowy.

UWAGA

Jeżeli wkład filtra zostanie zamontowany nieprawidłowo, wtedy kurz może dostać się do silnika omijając wkład filtra, a silnik ulegnie uszkodzeniu. Należy upewnić się czy wkład filtra został poprawnie zamontowany.

Korek spustowy filtra powietrza

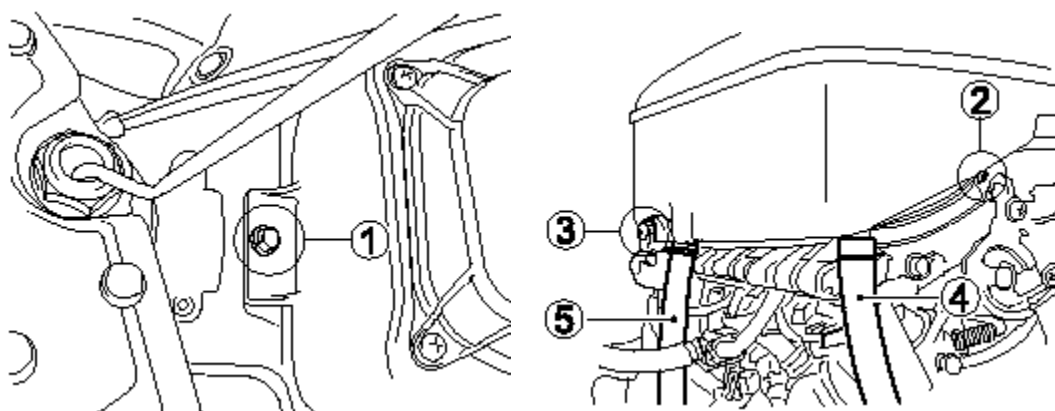


Odłączyć korek i spuścić wodę lub olej podczas regularnych przeglądów. Korek spustowy filtra powietrza znajdują się poniżej obudowy filtra.

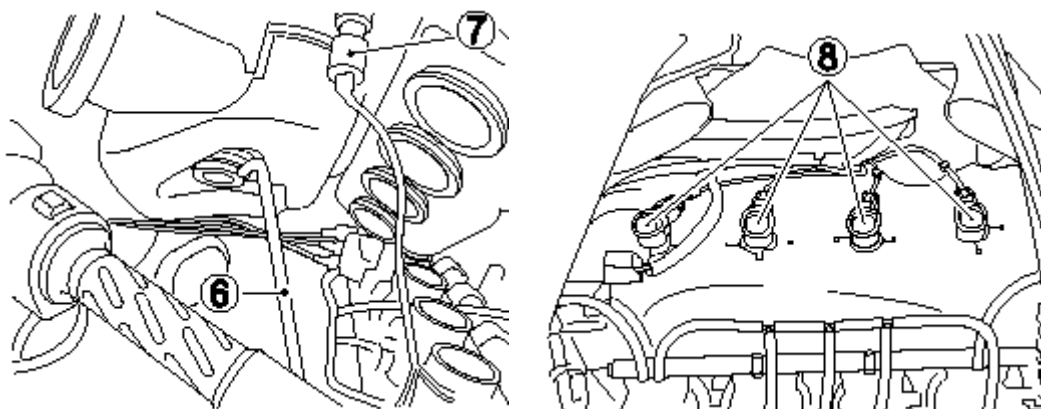
Świece zapłonowe

Demontaż

W celu wymiany świec należy:



- 1) Unieść zbiornik paliwa (patrz rozdział dot. filtra powietrza)
- 2) odkręcić śrubę (1)
- 3) odkręcić śruby (2) – prawą i lewą oraz śrubę (3). Rozłączyć przewody (4 i 5)



- 4) Unieść obudowę filtra powietrza i odłączyć przewód (6)
- 5) Zdemontować obudowę filtra powietrza
- 6) Zwolnić zamki konektorów i zdjąć konektory (7) z kapturków świec zapłonowych.
- 7) Zdjąć kapturki ze świec

UWAGA:

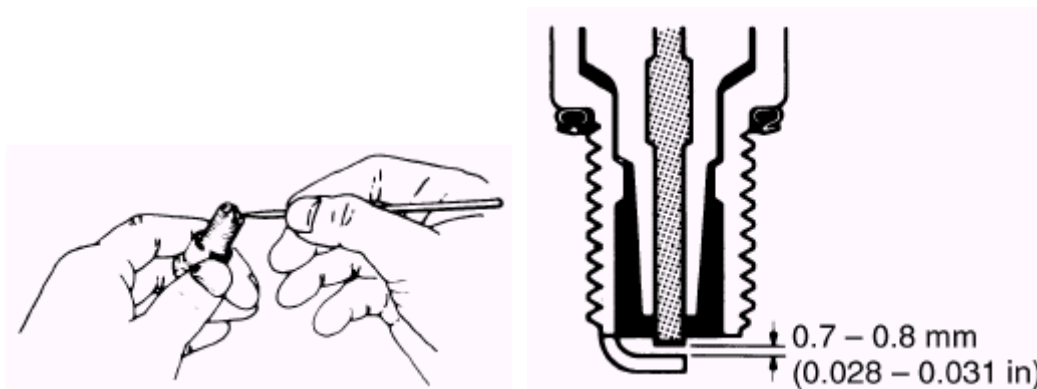
Niewłaściwy demontaż kapturków może uszkodzić znajdujące się wewnątrz uzwojenia. Należy demontować je wyłącznie ręką, nie używać obcę.

- 8) Wykręcić świecę specjalnym kluczem znajdującym się w zestawie narzędzi

OSTRZEŻENIE

Gorąca chłodnica i silnik mogą być przyczyną poważnych oparzeń. Należy odczekać, aż chłodnica i silnik ostygną na tyle, że będzie można ich dotknąć gołymi rękami.

Sprawdzenie świec



Świecę zapłonową należy czyścić za pomocą szczotki drucianej. Odstęp elektrod należy ustawić za pomocą szczelinomierza na 0.7 - 0.8 mm. Świeca zapłonowa powinna być wymieniana co 12.000 km.

Podczas czyszczenia nagaru należy zawsze sprawdzić zabarwienie elektrod świecy zapłonowej. Rodzaj zabarwienia świadczy o przydatności świecy do danych warunków pracy. Normalna świeca powinna być lekko jasnobraza.

Zasady wymiany świec zapłonowych

UWAGA

Zastosowanie nieodpowiedniego typu świecy wpłynie niekorzystnie na pracę silnika, wręcz może doprowadzić do zniszczenia silnika. W tym przypadku uszkodzenie nie będzie objęte gwarancją.

Suzuki zaleca stosowanie podanych powyżej typów świec zapłonowych lub ich odpowiedników. W przypadku gdy występują wątpliwości co do rodzaju i przeznaczenia świecy zapłonowej, należy skonsultować się autoryzowanym dealerem motocykli Suzuki lub autoryzowanym serwisem.

NGK	DENSO	UWAGI
CR9E	U27ESR-N	Normalna
CR10E	U31ESR-N	jeżeli świeca standardowa ma tendencję do przegrzewania się należy wymienić ją na tę świecę
CR8E	U24ESR-N	Jeżeli standardowa świeca jest mokra to Należy wymienić ją na tę świecę

WAŻNE:

Aby wyeliminować możliwość zakłóceń w pracy urządzeń elektronicznych motocykl ten wyposażony jest w świece zapłonowe z rezystorem. Zastosowanie innych świec spowodować może nieprawidłową pracę elektronicznych komponentów pojazdu oraz spadek osiągnięć. Należy używać wyłącznie rekomendowanych świec zapłonowych.

Montaż

Zamontować świecę w głowicy cylindra. Najpierw dokręcić ręką a następnie specjalnym kluczem o 1/2 obrotu w przypadku nowej świecy, a w przypadku starej świecy (wyczyszczonej) o 1/8 obrotu.

UWAGA:

Świece zapłonowe należy dokręcać z wyczuciem. Zbyt mocne dokręcenie grozi uszkodzeniem aluminiowego gwintu głowicy cylindra.

W przypadku, gdy świece są wykręcone należy uważać żeby przez otwory po nich do silnika nie dostały się ciała obce lub kurz.

UWAGA:

Niewłaściwy montaż kapturków może uszkodzić znajdujące się wewnątrz uzwojenia. Należy montować je wyłącznie ręką, nie używać narzędzi.

Przewód paliwowy

Wymieniać co 4 lata.



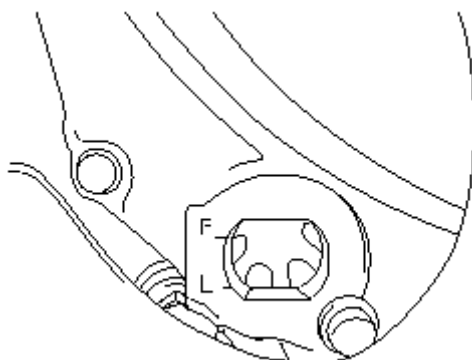
Przewód weryfikować pod kątem uszkodzeń, rys i cięć. Uszkodzony wymienić na nowy.

Olej silnikowy

Żywotność silnika zależy także w dużej mierze od jakości i regularnej wymiany oleju silnikowego. Codzienna kontrola poziomu oleju i regularna wymiana należą do najważniejszych prac przeglądowych.

Przy sprawdzaniu poziomu oleju należy postępować w następujący sposób:

- 1) uruchomić silnik i pozostawić go na kilka minut
- 2) wyłączyć silnik i odczekać 1 minutę



- 3) ustawić prosto motocykl i skontrolować poziom oleju w okienku kontrolnym

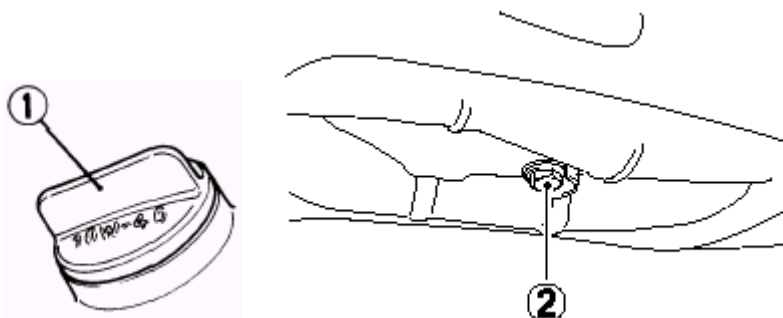
UWAGA

Jeżeli motocykl stoi prosto na płaskiej powierzchni poziom oleju powinien zawsze znajdować się pomiędzy oznaczeniami "L" i "F" w okienku kontrolnym.

Wymiana oleju i filtra oleju

Olej silnikowy i filtr oleju należy zmienić po pierwszym 1000 km, a później według tabeli inspekcji. Aby olej mógł całkowicie wyciec, powinien być spuszczaany przy ciepłym silniku.

- 1) ustawić motocykl na nóżce bocznej
- 2) zdemontować osłonę- patrz demontaż osłony



- 3) odkręcić korek wlewu oleju (1)
- 4) postawić pojemnik pod śrubę do spustową oleju (2)
- 5) śrubę spustową oleju odkręcić przy pomocy klucza i poczekać, aż olej całkowicie spłynie

OSTRZEŻENIE

- olej silnikowy może być bardzo gorący, tak że mógłbyś poparzyć sobie palce przy odkręcaniu śruby spustowej. Należy zaczekać, aż śruba ta na tyle się ostudzi, by można ją było dotykać gołymi rękami.
- należy uważać, żeby nie dotknąć gorącej rury wydechowej, ponieważ grozi to oparzeniem.

WAŻNE:

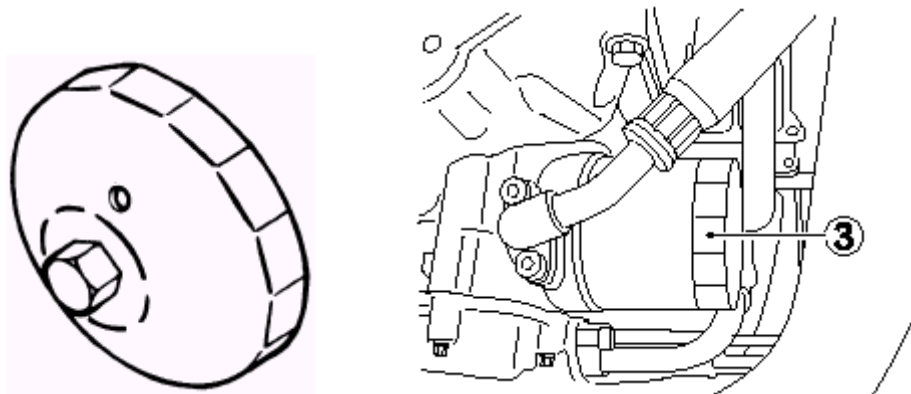
Zużyty olej należy odpowiednio zutylizować

OSTRZEŻENIE

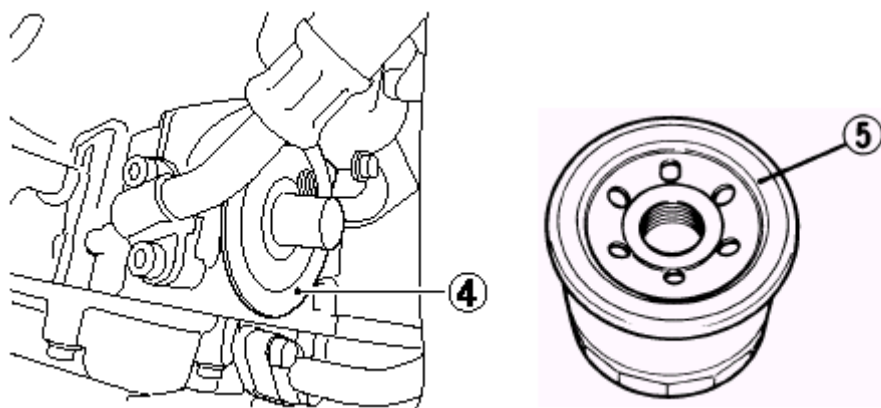
Oleje silnikowe i ich pochodne są substancjami szkodliwymi. Nawet krótkotrwały kontakt z olejem prowadzić może do podrażnienia skóry.

- 1) Oleje należy trzymać z dala od dzieci i zwierząt
- 2) Przy wymianie oleju należy stosować ubranie ochronne
- 3) Miejsca na ciele zabrudzone olejem należy dokładnie umyć mydłem

- 6) wkręcić ponownie śrubę spustową wraz z uszczelką i dociągnąć kluczem
- 7) odkręcić przy pomocy specjalnego klucza filtr oleju (3) (nr części zam.: 09915-40610)



8) miejsce, w które zostanie wstawiony nowy filtr (4) należy przetrzeć czystą szmatką



9) uszczelkę gumową filtra (5) zwilżyć odrobiną oleju silnikowego

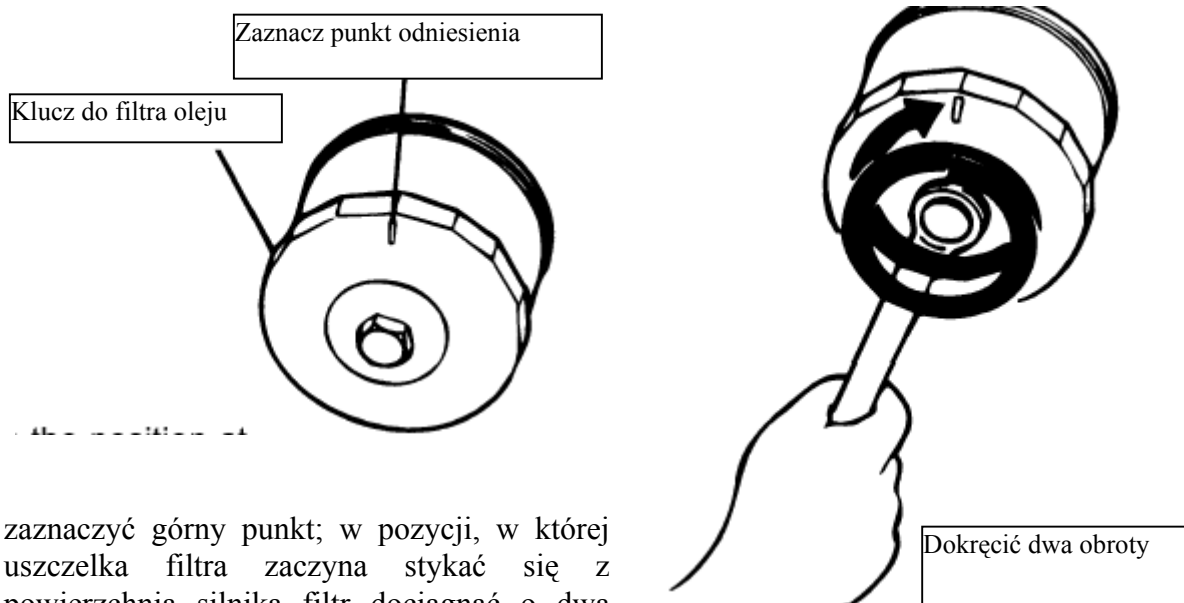
10) dociągnąć filtr oleju, najpierw do wycucia delikatnego oporu

UWAGA

Należy stosować wyłącznie oryginalny filtr oleju SUZUKI. Zastosowanie innego filtra może prowadzić do skrócenia żywotności silnika.

WAŻNE:

W celu właściwego dociągnięcia filtra oleju ważne jest dokładne ustalenie pozycji, w której powierzchnia filtra zaczyna stykać się z powierzchnią silnika.



zaznaczyć górny punkt; w pozycji, w której uszczelka filtra zaczyna stykać się z powierzchnią silnika filtr dociągnąć o dwa obroty

11) zaznaczyć górny punkt odniesienia na kluczu nasadowym filtra lub na filtrze. Filtr dociągnąć o dwa obroty odpowiednim kluczem.

12) zalać silnik ilością 3300 ml świeżego oleju i zakręcić korek wlewowy.

Należy pamiętać o stosowaniu właściwego rodzaju oleju, tak jak opisano to w rozdziale "Zalecane rodzaje benzyny i oleju".

WAŻNE

Przy wymianie samego oleju silnikowego będzie potrzebne około 3100 ml świeżego oleju.

12) sprawdzić przy pracującym silniku ewentualne nieszczelności przy filtrze oleju i śrubie spustowej oleju. W tym celu silnik powinien pracować 2-3 minuty ze zmienną prędkością obrotową

13) zatrzymać silnik i kilka minut odczekać. Ponownie sprawdzić poziom oleju.

Poziom oleju może być obserwowany poprzez okienko kontrolne. Jeżeli poziom oleju znajduje się poniżej kreski "F", to należy go uzupełnić. Po uzupełnieniu należy dokonać ponownego sprawdzenia pod kątem szczelności.

UWAGA

- **nieszczelności w pobliżu filtra oleju i śruby spustowej oleju wskazują na niewłaściwy montaż lub uszkodzenie uszczelek**
- **w przypadku zauważenia nieszczelności lub braku właściwych narzędzi do wymiany filtra należy skorzystać z usług autoryzowanego warsztatu SUZUKI.**

WAŻNE

Jeżeli nie posiadacie Państwo odpowiedniego klucza do filtra oleju, należy zgłosić się do autoryzowanego warsztatu Suzuki w celu przeprowadzenia w/w prac.

Regulacja prędkości obrotowej biegu jałowego



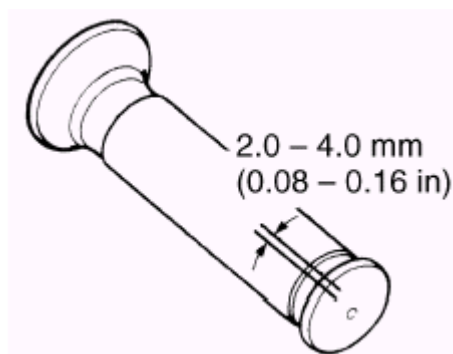
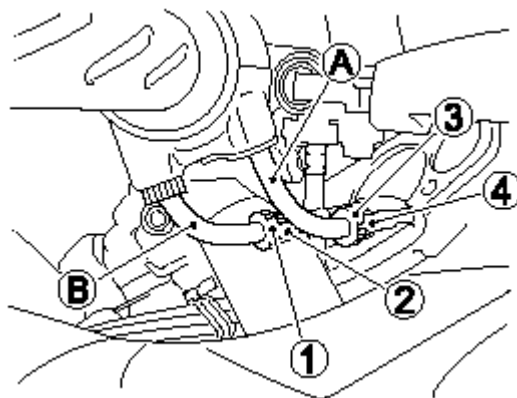
- 1) uruchomić i rozgrzać silnik
- 2) po rozgrzaniu silnika, wkręcić lub wykręcić śrubę regulacyjną biegu jałowego (1), tak aby silnik pracował z prędkością 1050 - 1250 obr./min.

WAŻNE

Wolne obroty należy ustawiać tylko przy ciepłym silniku.

Regulacja linki gazu

Motocykl ten jest wyposażony w system dwóch linek. Linka (A) jest ciągnąca, natomiast (B) powrotna. W pierwszej kolejności należy regulować linkę powrotną.



W celu ustawienia prawidłowego luzu linek należy:

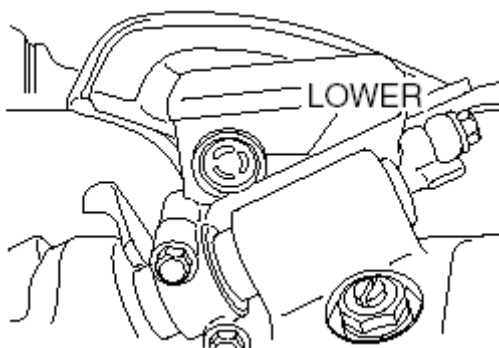
- 1) poluzować nakrętkę zabezpieczającą (1)
- 2) wkręcić całkowicie regulator (2)
- 3) poluzować nakrętkę zabezpieczającą (3)
- 4) przekręcić regulatorem (4) tak, aby powstał luz 2,0 - 4,0 mm

- 5) dokręcić nakrętkę zabezpieczającą (3)
- 6) trzymając manetkę w pozycji zamkniętej, przekręcić regulator (2), aż do momentu, kiedy będzie wyczuwalny opór
- 7) dociągnąć nakrętkę zabezpieczającą (1)

OSTRZEŻENIE

Po wyregulowaniu luzu linki gazu należy sprawdzić, czy prędkość obrotowa silnika nie podnosi się przy skręcaniu kierownicy i czy manetka gazu powraca samoczynnie i lekko.

Sprzęgło



Motocykl ten jest wyposażony w sprzęgło hydrauliczne, które nie wymaga żadnych regulacji. Należy jednak zawsze sprawdzić, czy sprzęgło jest w dobrym stanie i czy działa właściwie.

Przed każdą jazdą skontrolować następujące punkty:

- poziom płynu w zbiorniku powinien znajdować się powyżej dolnej kreski poziomej „LOWER”
- brak wycieków
- prawidłowe, bez zacięć działanie dźwigni sprzęgła

Należy sprawdzać poziom płynu w zbiorniku. Jeżeli znajduje się on poniżej dolnej kreski poziomej należy dolać świeżego płynu hamulcowego DOT4.

OSTRZEŻENIE

- Nie należy używać innego płynu hamulcowego niż DOT4, gdyż może to doprowadzić do uszkodzenia sprzęgła i wypadku. Nigdy nie należy używać płynu znajdującego się w otwartych pojemnikach lub mieszanek różnego typu płynów hamulcowych
- Stwierdzenie regularnych ubytków płynu wymaga weryfikacji w autoryzowanym warsztacie Suzuki.

OSTRZEŻENIE

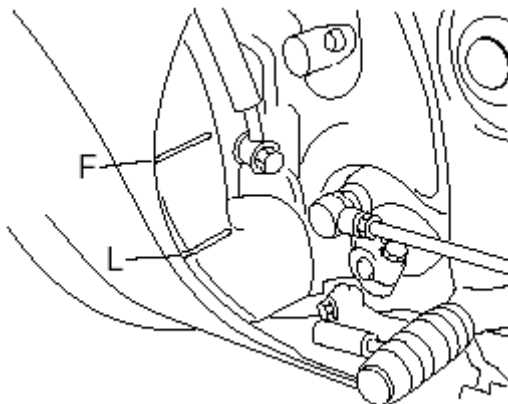
Płyn hamulcowy jest szkodliwy. Jeżeli zostanie połknięty nie wywoływać wymiotów. Należy wówczas jak najszybciej skomunikować się z lekarzem. W przypadku, gdy płyn hamulcowy dostanie się on na skórę lub do oczu, należy je wypłukać w dużej ilości wody. Zaleca się wówczas skorzystanie z opieki medycznej. Roztwór płynu hamulcowego będzie szkodliwy dla zwierząt. Płyn należy trzymać z dala od dzieci i zwierząt.

UWAGA

- nigdy nie należy używać płynu hamulcowego, który był przechowywany w używanym lub nieszczelnym pojemniku. Nie należy także używać płynu hamulcowego, który pozostał z wcześniejszych prac diagnostycznych, ponieważ w międzyczasie została przez niego wchłonięta wilgoć z powietrza
- należy unikać uzupełniania płynu hamulcowego w obrębie powierzchni lakierowanych lub części z tworzywa sztucznego, ponieważ aktywny chemicznie płyn może je uszkodzić.

Płyn chłodzący

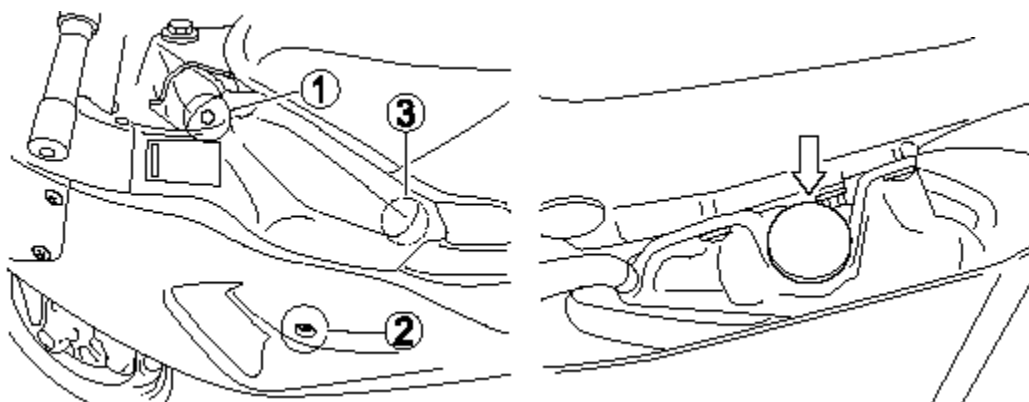
Poziom płynu chłodzącego



Poziom płynu chłodzącego w zbiorniku powinien znajdować się zawsze pomiędzy oznaczeniami "F" (full) i "L" (low). Poziom płynu należy sprawdzać przed każdą jazdą przy prosto stojącym motocyklu. Jeżeli poziom płynu znajduje się poniżej oznaczenia "L" należy dolać świeżego właściwie rozcieńzonego płynu przez otwór uzupełniający.

Aby uzupełnić poziom płynu należy:

- 1) Odkręcić śrubę (2) i zapinkę (1). Odczepić haczyk (3).



- 2) Odciągnąć osłonę, odkręcić korek wlewu i dolać tyle roztworu płynu chłodzącego, aby jego poziom osiągnął oznaczenie "F". Stosować się do wskazówek zawartych w rozdziale „Zalecane rodzaje...”

WAŻNE

Dolewanie wyłącznie wody do płynu chłodzącego zmniejszy efektywność jego działania. Zawsze należy stosować roztwór zawierający 50% płynu chłodzącego i 50% wody destylowanej.

OSTRZEŻENIE

Płyn chłodzący jest szkodliwy. W przypadku połknięcia nie wywołać wymiotów i natychmiast wezwać lekarza. Przy kontakcie ze skórą lub oczami przemyć natychmiast dużą ilością wody. Unikaj wdychania oparów płynu chłodzącego. Jeśli to nastąpi wyjdź natychmiast na świeże powietrze i oddychaj głęboko. Roztwór płynu chłodzącego jest szkodliwy dla zwierząt. Trzymać z dala od dzieci i zwierząt.

Wymiana płynu chłodzącego

Płyn należy wymieniać co 2 lata.

WAŻNE

Okolo 2300 ml płynu chłodzącego będzie potrzebne do chłodnicy i zbiorniczka.

Łańcuch napędowy

Motocykl ten wyposażony jest w specjalny łańcuch napędowy, nie posiadający spinki. W przypadku zużycia polecamy wymienić łańcuch w warsztacie u autoryzowanego dealera Suzuki. Łańcuch napędowy jest ponadto wykonany ze specjalnych materiałów i posiada uszczelki pierścieniowe, które utrzymują stale smar w wałkach łańcucha (tzw. łańcuch z O-ringami), przez co zwiększa się jego trwałość.

OSTRZEŻENIE

Dla zapewnienia całkowitego bezpieczeństwa, przed każdą jazdą należy sprawdzać stan i napięcie łańcucha napędowego. Przy wymianie i smarowaniu prosimy stosować się do wskazań producenta.

Podczas regularnych przeglądów trzeba sprawdzać łańcuch ze względu na:

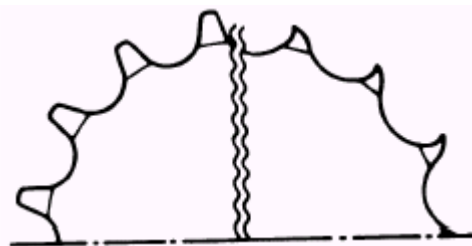
1. poluzowanie naciągów (przy wahaczu)
2. uszkodzenia wałków
3. wysuszenie lub pordzewienie ogniwi
4. zgniecenie lub zczepienie się ogniwi
5. nadmierne zużycie
6. złe nastawienie łańcucha

Jeżeli któraś z opisanych tu usterek występuje także w Państwa łańcuchu, to zachodzi także prawdopodobieństwo, że uszkodzone są zębatki łańcucha.

W tym wypadku należy sprawdzić koła zębate pod względem:

1. nadmiernego zużycia zębów
2. wyłamania lub uszkodzenia zębów
3. poluzowania śrub zębatek

Przy zakładaniu nowego łańcucha należy sprawdzić także obydwa koła łańcuchowe pod względem zużycia.



DOBRA / ZŁA

WAŻNE:

Przy wymianie łańcucha należy skontrolować również obydwie zębátky i jeśli to konieczne wymienić je na nowe.

Czyszczenie i smarowanie łańcucha napędowego

Łańcuch napędowy jest ponadto wykonany ze specjalnych materiałów i posiada uszczelki pierścieniowe, które utrzymują stale smar w wałkach łańcucha (tzw. łańcuch z O-ringami), przez co zwiększa się jego trwałość.

Łańcuch należy czyścić i smarować cyklicznie w następujący sposób:

1) zaleca się obmyć łańcuch naftą świetlną

Jeżeli łańcuch szybko rdzewieje, to należy go czyścić w krótszych odstępach. Nafta świetlna jest produktem o lekko smarującym i dobrze czyszczącym działaniu.

OSTRZEŻENIE

Nafta może być niebezpieczna. Jest łatwopalna. Należy zachować ostrożność, tak aby dzieci i zwierzęta domowe nie miały bezpośredniego kontaktu z naftą.

Naftę należy przechowywać z dala od wszelkiego rodzaju źródeł ognia. Naftę należy przechowywać w bezpiecznym miejscu, poza zasięgiem dzieci i zwierząt domowych. W razie połknięcia, nie należy wywoływać wymiotów. Należy natychmiast wezwać lekarza.

Zużyta nafta powinna być w odpowiedni sposób zutylizowana.

UWAGA:

Do czyszczenia łańcucha nie należy stosować benzyny lub znajdujących się w handlu innych środków czyszczących. Tego rodzaju płyny czyszczące są żrące w działaniu i mogą przez to zaatakować pierścienie łańcucha.

Łańcuch należy czyścić naftą.

2) po starannym umyciu i wysuszeniu łańcucha nasmarować jego ogniwa ciężkim olejem silnikowym lub odpowiednim spray'em do łańcuchów motocyklowych.

UWAGA:

Należy używać środków smarujących przeznaczonych do łańcuchów z o-ringami. Zastosowanie niewłaściwego środka smarującego może spowodować uszkodzenie o-ringów łańcucha napędowego.

Regulacja naciągu łańcucha napędowego

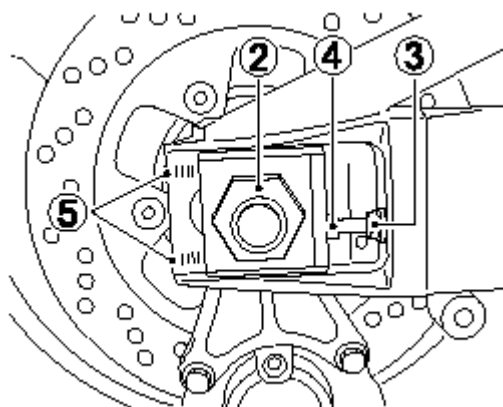
Należy zmierzyć zwis łańcucha w środku, pomiędzy dwoma zębatkami. Kontrolę i regulację zwisu łańcucha należy przeprowadzać częściej niż przewiduje to plan przeglądów.

OSTRZEŻENIE

Łańcuch napędowy powinien być sprawdzany przed każdą jazdą. Nadmierny zwis łańcucha mógłby spowodować jego wyrwanie, a w następstwie wypadek lub poważne straty materialne.

Aby sprawdzić i wyregulować luz łańcucha należy:

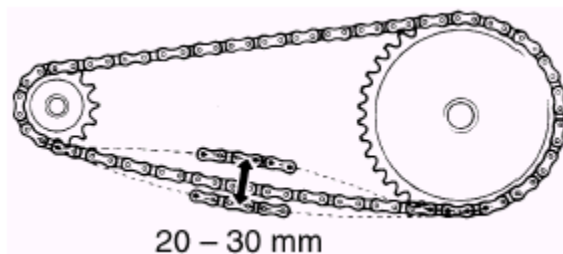
- 1) motocykl ustawić na nóżce bocznej
- 2) poluzować nakrętkę osi (2)



OSTRZEŻENIE

Jeżeli motocykl był wcześniej używany należy uważać na rozgrzane elementy układu wydechowego, których dotknięcie grozi poparzeniem.

- 3) poluzować nakrętki kontrujące (3) (prawa i lewa)



4) ustawić właściwy luz łańcucha (20 - 30 mm) za pomocą śrub regulacyjnych (4). Podczas regulacji naciągu łańcucha zębatka zdawcza przy silniku musi być w jednej osi z zębatką tylnego koła. Dla ułatwienia tej czynności na wahaczu zrobione są oznaczenia (5), które powinny być użyte jako punkty odniesienia. Ustawienie z obydwu stron musi być identyczne.

- 5) dokręcić nakrętki kontruujące (3) (prawa i lewa)
- 6) dociągnąć nakrętkę osi (2)
- 7) sprawdzić ponownie luz łańcucha i wyregulować ponownie w razie potrzeby

Moment dociągnięcia nakrętki tylnej osi:
100Nm (10,0 kg-m)

Hamulce

Motocykl ten jest wyposażony z przodu i z tyłu w hamulce tarczowe. Niezawodnie funkcjonujące hamulce są główną przesłanką bezpiecznej jazdy. Nie wolno zapominać o regularnych kontrolach hamulców przeprowadzanych w/g zaleceń tej książki.

OSTRZEŻENIE

Zaniechanie kontroli lub obsługi układu hamulcowego zwiększa ryzyko wypadku. Sprawdź układ hamulcowy przed każdą jazdą zgodnie ze wskazówkami zawartymi w tabeli: „Sprawdzenie przed jazdą”. Postępuj zgodnie z grafikiem przeglądów.

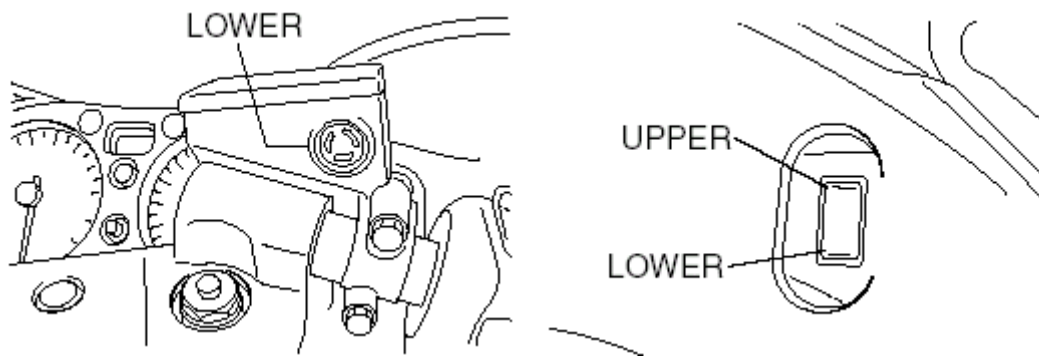
Przed każdym wyjazdem należy sprawdzić następujące elementy układu hamulcowego:

- 1) skontrolować stan płynu hamulcowego w zbiorniczku przedniego i tylnego hamulca
- 2) sprawdzić hamulce z przodu i z tyłu pod względem nieszczelności i wycieków
- 3) sprawdzić przewód hamulcowy pod względem nieszczelności i pęknięć
- 4) dźwignia i pedał hamulca powinny zawsze mieć właściwy skok i być w sposób bezpieczny zamontowane
- 5) sprawdzić zużycie klocków hamulcowych

Płyn hamulcowy

OSTRZEŻENIE

Płyn hamulcowy jest szkodliwy. Jeżeli zostanie połknięty nie wywoływać wymiotów. Należy wówczas jak najszybciej skomunikować się z lekarzem. W przypadku, gdy płyn hamulcowy dostanie się on na skórę lub do oczu, należy je wypłukać w dużej ilości wody. Zaleca się wówczas skorzystanie z opieki medycznej. Roztwór płynu hamulcowego będzie szkodliwy dla zwierząt. Płyn należy trzymać z dala od dzieci i zwierząt.



Należy pamiętać o regularnej kontroli poziomu płynu hamulcowego w przednim i tylnym zbiorniczku. Jeżeli jego poziom przy prosto stojącym motocyklu znajduje się poniżej oznaczenia minimum, to należy uzupełnić go właściwym płynem zgodnie ze specyfikacjami Suzuki. Wraz ze wzrostem zużycia klocków hamulcowych spada także poziom płynu hamulcowego, aby zrekompensować nową pozycję klocków. Napełnianie zbiorniczka płynem hamulcowym należy do regularnych prac diagnostycznych.

OSTRZEŻENIE

Jeżeli zbiorniczek płynu hamulcowego napełniony zostanie niewłaściwym płynem hamulcowym lub w niewłaściwej ilości to działanie hamulców będzie nieprawidłowe. Doprowadzić to może do wypadku.

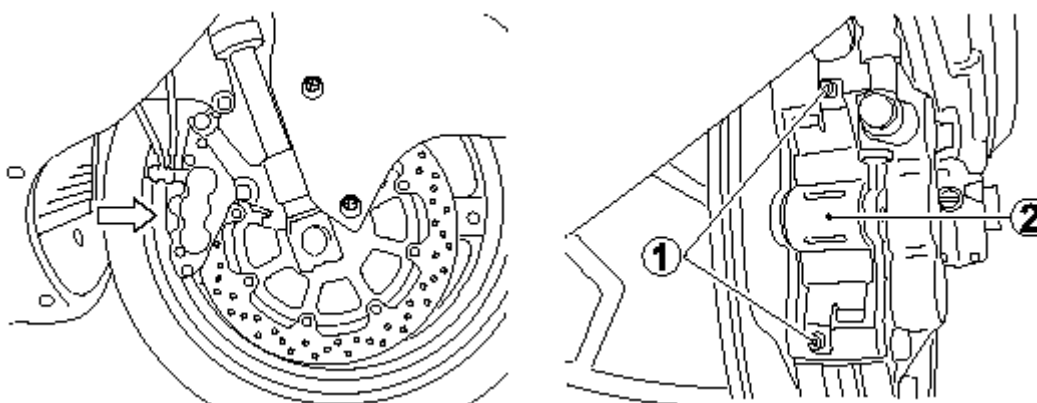
Poziom płynu hamulcowego należy kontrolować przed każdą jazdą i uzupełniać w razie potrzeby wyłącznie płynem DOT 4.

UWAGA

- **nigdy nie należy używać płynu hamulcowego, który był przechowywany w używanym lub nieszczelnym pojemniku. Nie należy także używać płynu hamulcowego, który pozostał z wcześniejszych prac diagnostycznych, ponieważ w międzyczasie została przez niego wchłonięta wilgoć z powietrza**
- **należy używać wyłącznie płynu hamulcowego DOT-4**
- **należy unikać uzupełniania płynu hamulcowego w obrębie powierzchni lakierowanych lub części z tworzywa sztucznego, ponieważ aktywny chemicznie płyn może je uszkodzić.**

Klocki hamulcowe

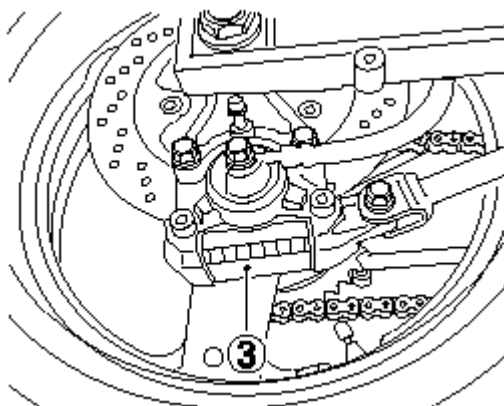
PRZÓD



WAŻNE

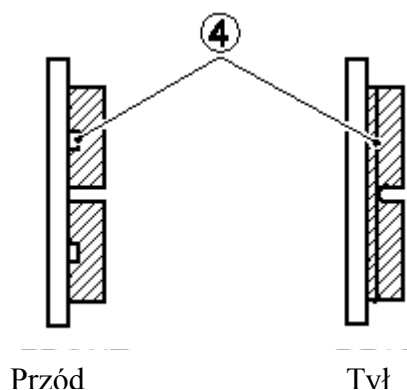
Odkręcić dwie śruby (1) i pokrywę zacisku hamulcowego (2), aby sprawdzić stan klocków hamulcowych.

TYŁ



WAŻNE

Zdjąć plastikową osłonę (3), aby sprawdzić stan klocków hamulcowych. Jeżeli jest to możliwe należy użyć lusterka w celu sprawdzenia stanu zużycia klocków od tyłu.



Należy pamiętać o regularnych kontrolach klocków hamulcowych. W przypadku osiągnięcia granicznej linii zużycia (4), wymianę klocków należy zlecić fachowemu warsztatowi.

OSTRZEŻENIE

Po wymianie klocków hamulcowych jazdę można rozpocząć dopiero po kilkukrotnym naciśnięciu dźwigni i pedału hamulca, w celu ułożenia się klocków oraz osiągnięcia prawidłowego skoku obydwu dźwigni hamulcowych, co zapewni ich prawidłowe działanie.

OSTRZEŻENIE

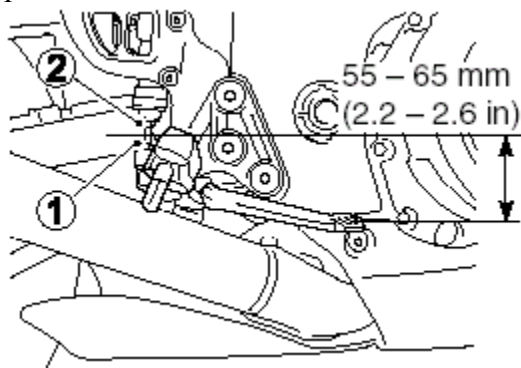
Jazda ze zużytymi klockami hamulcowymi zredukuje skuteczność hamulców, co zwiększy prawdopodobieństwo wypadku.
Należy pamiętać o regularnych kontrolach klocków hamulcowych. W przypadku osiągnięcia granicznej linii zużycia, wymianę klocków należy zlecić fachowemu warsztatowi.

UWAGA

**Nie należy uruchamiać hamulców, jeżeli klocki hamulcowe nie są zamontowane.
Ponowne wciśnięcie tłoków jest wówczas trudne, jak również może dojść do wycieku płynu hamulcowego.**

Ustawienie pedału hamulca koła tylnego

Pozycja pedału hamulca musi być zawsze właściwie ustawiona. Ustawienie to można skorygować w następujący sposób:

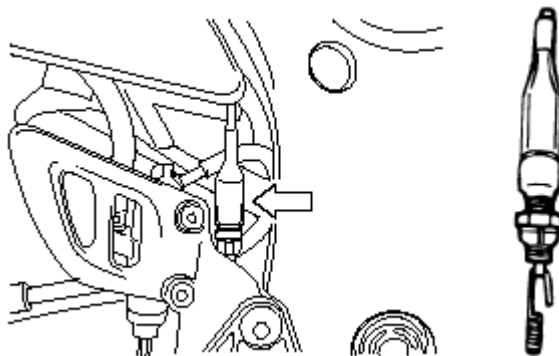


- 1) śrubę zabezpieczającą (1) poluzować i tak przekręcić dźwignię popychacza (2), żeby pedał hamulca znajdował się 55-65 mm pod podnóżkiem
- 2) śrubę zabezpieczającą (1) dociągnąć, tak żeby zabezpieczyć pozycję dźwigni popychacza (2)

UWAGA:

Niewłaściwie ustawiony luz może spowodować ciągłe ocieranie klocków hamulcowych o tarczę i w rezultacie doprowadzić do uszkodzenia obydwu elementów.

Włącznik światła „stopu” hamulca tylnego



Aby ustawić włącznik światła hamulca należy go przestawić w dół lub do góry, tak aby światło hamulca zapalało się w momencie, gdy przy naciśnięciu pedału hamulca odczuwa się silniejszy opór.

Opony

OSTRZEŻENIE

Rodzaj opon, ich ciśnienie, stan, prawidłowe obciążenie motocykla to czynności wpływające na bezpieczeństwo jazdy. Aby jeździć bezpieczniej należy spełnić poniższe warunki:

- stan i ciśnienie opon należy sprawdzać regularnie i przy zimnych oponach – dane zawarte są w tabeli poniżej

- nie należy przeciążać opon. Po osiągnięciu dopuszczalnego zużycia opony należy wymienić
- podane granice zużycia zostaną osiągnięte zanim oznaczenia zużycia umieszczone na oponie wejdą w bezpośredni kontakt z podłożem
- opony należy wymienić w przypadku zauważenia rys lub pęknięć.
- po założeniu nowej opony należy wyważyć koło
- Przeczytaj uważnie tę część instrukcji

OSTRZEŻENIE

Pamiętaj o fazie dotarcia opon. Zaniedbanie jej doprowadzić może do niewłaściwego zużycia opon i utraty panowania nad pojazdem.
Unikaj podczas pierwszych 160 km gwałtownych przyspieszeń, hamowań i głębokiego pochylenia się w zakrętach.

Ciśnienie w oponach i obciążenie

Właściwe ciśnienie i obciążenie opon jest istotnym czynnikiem wpływającym na prowadzenie motocykla. Przeciążenie opon doprowadzić może do ich uszkodzenia i utraty panowania nad pojazdem. Ciśnienie powietrza w oponach należy sprawdzać każdego dnia przed jazdą (wg podanej poniżej tabeli). Ciśnienie należy sprawdzać wyłącznie przed jazdą. Po jeździe nagrzane opony zafalszowywać będą odczyt.

Ciśnienie powietrza przy zimnych oponach

Obciążenie Opony	Solo	Z pasażerem
Przód	2,90 kg/cm ²	2,90 kg/cm ²
	290 kPa	290 kPa
Tył	2,90 kg/cm ²	2,90 kg/cm ²
	290 kPa	290 KPa

WAŻNE:

Po stwierdzeniu ubytku ciśnienia należy skontrolować oponę pod kątem uszkodzeń np. wbitych gwoździ.

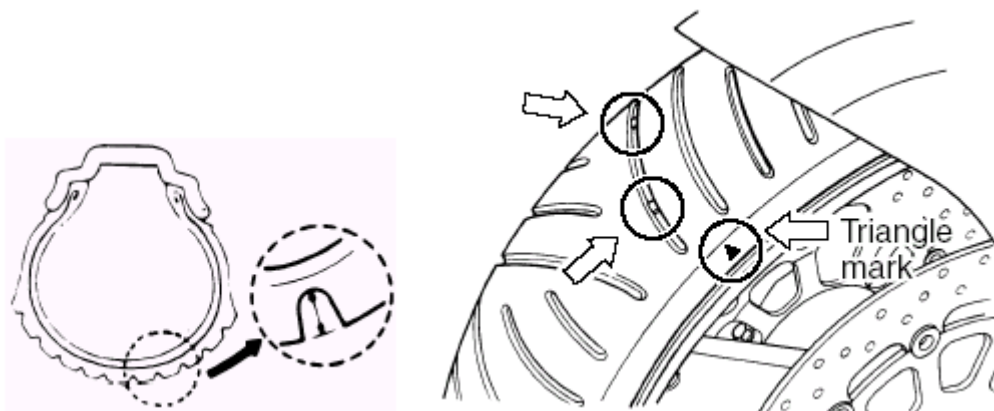
Opony bezdętkowe czasami tracą ciśnienie bardzo powoli.

Zbyt niskie ciśnienie opon wpływa negatywnie na właściwości jezdne, szczególnie na zakrętach, jak również na trwałość ogumienia.

Zbyt wysokie ciśnienie powietrza w oponie sprawia iż, tylko część bieżnika styka się z podłożem i zarazem zmniejsza się przyczepność pojazdów. Ponadto opona zużywa się nieprawidłowo.

Typ i stan opon

Właściwy typ opon oraz ich dobry stan wpływają na właściwości jezdne motocykla. Zbyt zużyte opony są podatniejsze na uszkodzenia i stwarzać mogą zagrożenie utraty kontroli nad pojazdem.



Opony posiadają oznaczenia zużycia profilu (specjalne trójkąty). Zanim wejdą one w kontakt z podłożem granica zużycia opony została osiągnięta. minimalna głębokość bieżnika wynosi: 1.6 mm z przodu i 2.0 mm z tyłu.

Przy wymianie ogumienia sotosować należy właściwe rozmiary opon. Zastosowanie innych niż zalecane może pogorszyć właściwości jezdne pojazdu.

	Przód	Tył
Rozmiar	120/70 ZR17 M/C 58W	190/50 ZR17 M/C 73W
Rodzaj	Bridgestone BT56F J	Bridgestone BT56R J

OSTRZEŻENIE

Użycie źle naprawionej, zainstalowanej lub wyważonej opony może przyczynić się do utraty kontroli nad motocyklem i nadmiernego zużycia opony.

- w wypadku naprawy, wymiany opony czy też wyważania koła Suzuki zaleca, aby prace te zostały wykonane przez autoryzowany serwis Suzuki, którego pracownicy dysponują specjalistycznym sprzętem i doświadczeniem
- Muszą być zawsze montowane zgodnie z kierunkiem wskazanym przez strzałkę na powłoce opony

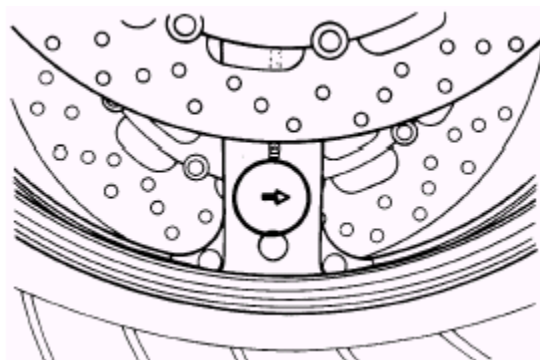
OSTRZEŻENIE

Opony bezdętkowe wymagają innego rodzaju diagnostyki niż opony z dętkami.

- stopka opony i felga muszą przylegać do siebie z zachowaniem szczelności. Uszkodzenie stopki opony lub wewnętrznej powierzchni felgi powoduje nieszczelność. Przy ściąganiu lub nakładaniu opony należy więc zachować szczególną ostrożność. W celu uniknięcia uszkodzeń

należy używać specjalnych dźwigni do montażu opon i ochraniaczy na felgi lub specjalnych maszyn do montażu opon.

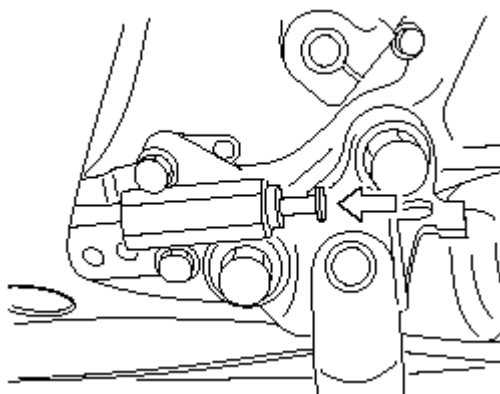
- uszkodzenia opon bezdętkowych są w ten sposób naprawiane, że oponę ściąga się i wewnątrz nakłada się łatę.
- po założeniu naprawionej opony należy przez, co najmniej, następne 24 godziny nie jeździć szybciej niż 80 km/h. Unika się w ten sposób nadmiernego nagrzania się opony, co mogłoby doprowadzić do ponownego naruszenia naprawianego miejsca i w następstwie do spadku ciśnienia w oponie
- motocykl z naprawianą oponą nie powinien przekraczać prędkości 130 km/h, gdyż może spowodować to efekt opisany powyżej
- oponę należy wymienić jeśli jest uszkodzona powierzchnia nośna lub uszkodzenie profilu opony jest większe niż 6 mm. Tego typu usterki nie dają się naprawić w sposób wystarczający lub nie zapewniają należytego bezpieczeństwa.



WAŻNE:

Obręcz koła zaopatrzona jest w strzałkę oznaczającą kierunek obrotu. Strzałka na obręczy i oponie powinny wskazywać ten sam kierunek.

Wyłącznik blokady zapłonu nóżki bocznej



Prawidłowe funkcjonowanie tego wyłącznika należy sprawdzić w sposób następujący:

- 1) usiąść w normalnej pozycji do jazdy na motocyklu ze złożonym podnóżkiem

- 2) włączyć pierwszy bieg, przytrzymać dźwignię sprzęgła w pozycji wysprężonej i uruchomić silnik
- 3) w stanie wysprężonym wystawić nóżkę boczną, jak do podparcia

Jeżeli silnik przy rozłożonej nóżce gaśnie to znaczy, że włącznik blokady nóżki bocznej funkcjonuje w sposób prawidłowy.

Dalsza praca silnika świadczy o nieprawidłowym działaniu opisywanego włącznika. W takiej sytuacji należy zwrócić się do serwisu Suzuki, bądź wyszkolonego mechanika w celu usunięcia usterki.

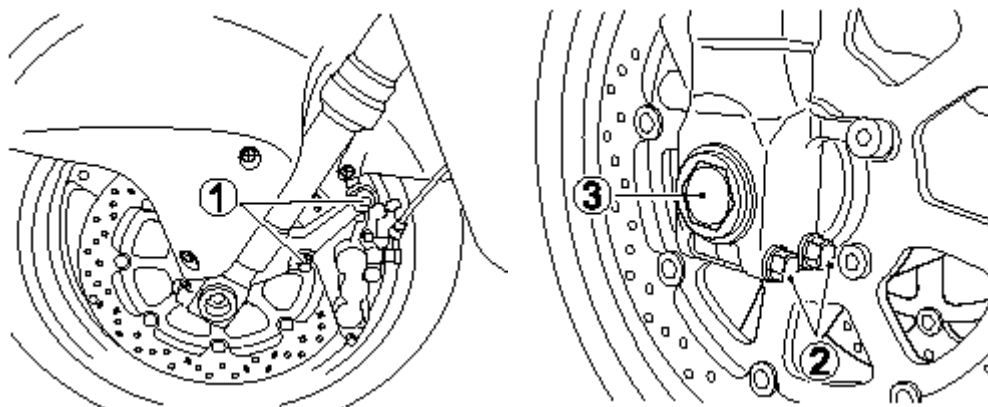
OSTRZEŻENIE

Przed jazdą należy upewnić się o prawidłowym działaniu włącznika blokady zapłonu nóżki bocznej. Przy jego uszkodzeniu i pozostawieniu rozłożonej nóżki bocznej może dojść przy skręcie w lewo do utraty kontroli nad pojazdem.

Demontaż kół

Demontaż przedniego koła

- 1) ustawić motocykl na nóżce bocznej
- 2) zdemontować osłonę – patrz „demontaż osłony”



- 3) odkręcić śruby mocujące zaciski (1) i zdjąć zaciski

UWAGA:

Nie należy uruchamiać hamulców, jeżeli klocki hamulcowe nie są zamontowane.

Ponowne wciśnięcie tłoków jest wówczas trudne, jak również może dojść do wycieku płynu hamulcowego.

- 4) poluzować śruby zaciskające oś (2) na prawym widelcu

WAŻNE

Nie odkręcaj śrub uchwyty osi na lewym, przednim widelcu.

- 5) poluzować tymczasowo oś koła (3)

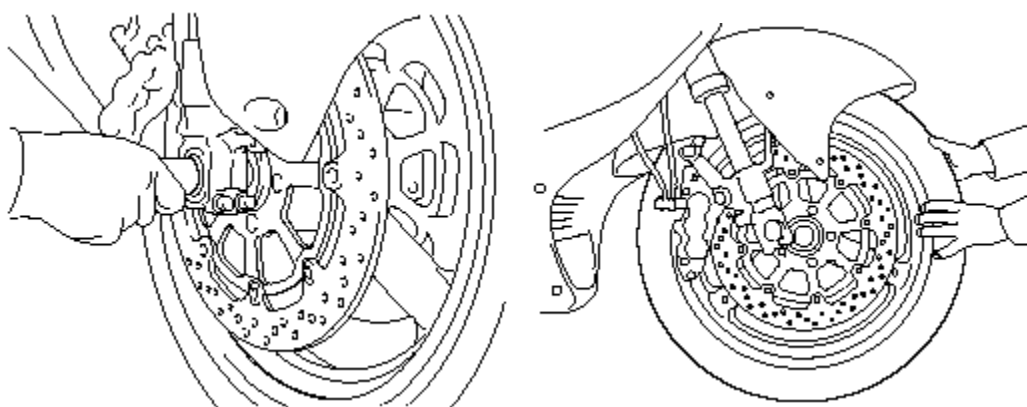
6) zastosować specjalny stojak bądź podstawkę innego typu pod ramieniem wahacza tak, aby tył motocykla był stabilny

UWAGA

Niewłaściwe użycie dźwigu może spowodować uszkodzenie osłony motocykla bądź filtra oleju.

W czasie podnoszenia motocykla nie wolno podkładać żadnych podpórek i stojaków pod filtr oleju.

7) zastosować specjalny stojak lub podstawkę innego typu pod silnikiem tak, aby przednie koło nie stykało się z ziemią



8) wyciągnąć oś koła przekręcając w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara

9) wyciągnąć koło przednie

10) koło zamontować wg procedury odwrotnej do demontażu

11) po ponownym zamontowaniu koła, aby klocki przyjęły prawidłową pozycję, nacisnąć kilkakrotnie hamulec

OSTRZEŻENIE

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• jazdę motocyklem można rozpocząć po kilkakrotnym naciśnięciu dźwigni hamulca, co spowoduje prawidłowe ułożenie się klocków hamulcowych i odpowiedni luz dźwigni• po uprzednim demontażu koła ważne jest dociągnięcie poluzowanych śrub z odpowiednim momentem. Zaleca się wykonanie tej pracy u autoryzowanego dealera Suzuki. |
|---|

UWAGA:

- **zacisk hamulca należy montować tak, aby nie poskręcać i nie pociąć zbyt mocno przewodów hamulcowych.**

Moment dokręcenia przedniej osi:

100 Nm (10,0 kg-m)

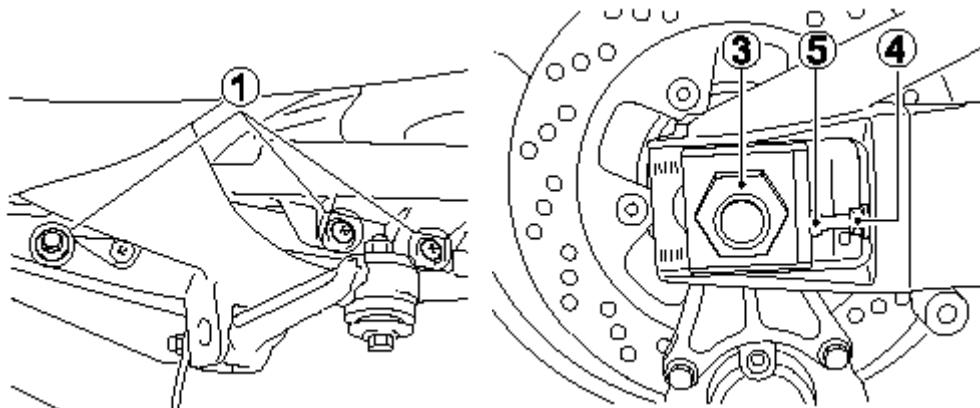
Moment dokręcenia śruby uchwytu przedniej osi:

23 Nm (2,3 kg-m)

Moment dokręcenia śruby zacisku przedniego hamulca:
39 Nm (3,9 kg-m)

Demontaż koła tylnego

1) motocykl ustawić na nóżce bocznej



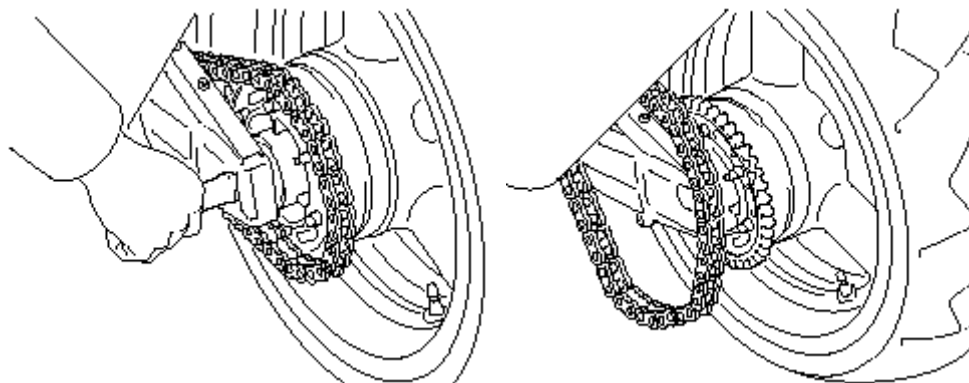
- 2) odkręcić trzy śruby (1) i zdjąć osłonę łańcucha
- 3) odkręcić nakrętkę osi (3)

OSTRZEŻENIE

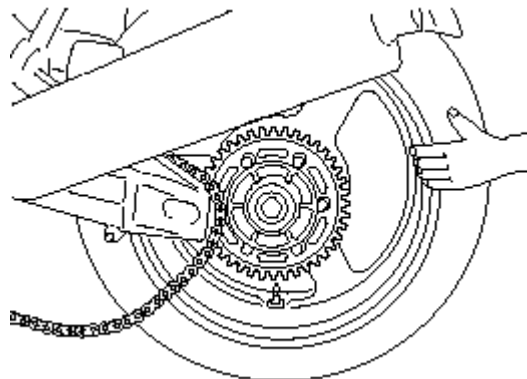
Nie dotykać gorącego układu wydechowego. Kontakt z nim grozi oparzeniem.

4) zastosować specjalny stojak bądź podstawkę innego typu pod ramieniem wahacza tak, aby tylne koło nie stykało się z ziemią

5) poluzować przeciwnakrętkę (4) - prawą i lewą. Przekręcić śruby regulujące łańcucha (5) zgodnie z ruchem wskazówek zegara (prawa i lewa)



- 6) wyciągnąć oś
- 7) przesunąć koło do przodu i zdjąć łańcuch z zębátky
- 8) wyciągnąć koło do tyłu



UWAGA:

Nie należy uruchamiać hamulców, jeżeli klocki hamulcowe nie są zamontowane. Ponowne wciśnięcie tłoków jest wówczas trudne, jak również może dojść do wycieku płynu hamulcowego.

- 9) montaż przeprowadzić w odwrotnej kolejności do demontażu
- 10) po montażu koła nacisnąć kilkakrotnie hamulec i skontrolować jego działanie.

OSTRZEŻENIE

- po uprzednim demontażu koła jest ważne dociągnięcie poluzowanych śrub z odpowiednim momentem. Zaleca się wykonanie tych prac w autoryzowanym serwisie Suzuki
- jazdę motocyklem można rozpocząć po kilkakrotnym naciśnięciu pedału hamulca, co spowoduje prawidłowe ułożenie się klocków i odpowiedni luz pedału.
- po zamontowaniu tylnego koła należy wyregulować napięcie/naciąg łańcucha napędowego zgodnie z zaleceniami zawartymi w sekcji Regulacja Naciągu Łańcucha Napędowego

Moment dociągnięcia nakrętki tylnej osi:
100 Nm (10,0 kg-m)

Oświetlenie

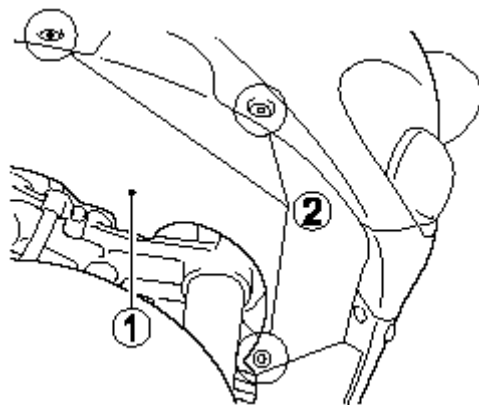
Wymiana żarówek

Moc każdej żarówki jest opisana. Wymiana przepalonej żarówki na podobną (lecz nie taką samą) jest niewskazana. Stosowane żarówki muszą odpowiadać przepisom. Poniżej zamieszczone zostało zestawienie żarówek stosowanych w Państwa motocyklu:

Reflektor	12 V 65 W (HB3) drogowe 12 V 55 W (H7) mijania
Światło tylne / hamowania	12 V 21/5 W x 2
Światło kierunkowskazów	12 V 21 W
Światło pozycyjne	12 V 5 W
Oświetlenie tablicy rejestracyjnej	12 V 5 W

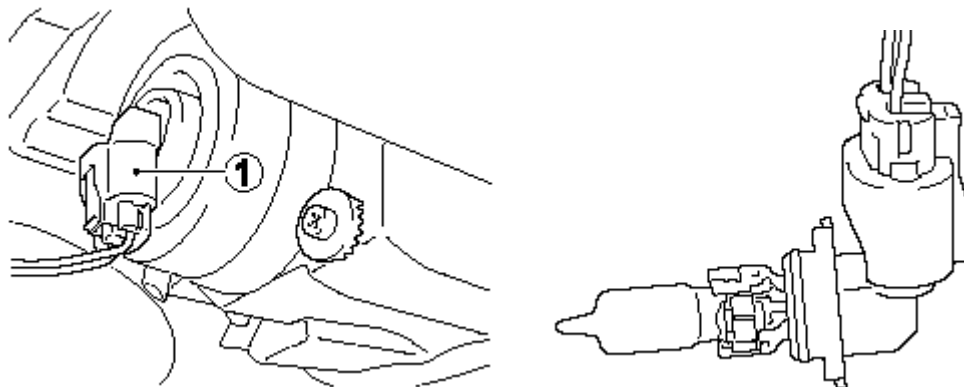
Reflektor

Przy wymianie żarówki reflektora należy postępować w następujący sposób.



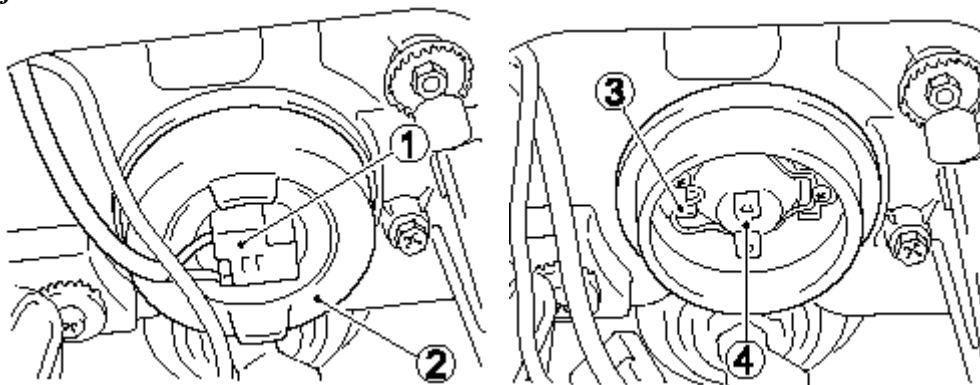
Zdemontować zapinki (2) – prawą i lewą, a następnie osłonę (1)

Światło drogowe



1) Nasadkę (1) przekręcić w kierunku przeciwnym do wskazówek zegara, a następnie zdjąć
2) odpiąć kostkę elektryczną żarówki

Światło mijania



1) odłączyć kostkę (1) od reflektora i zdjąć gumowy kaptur (2)

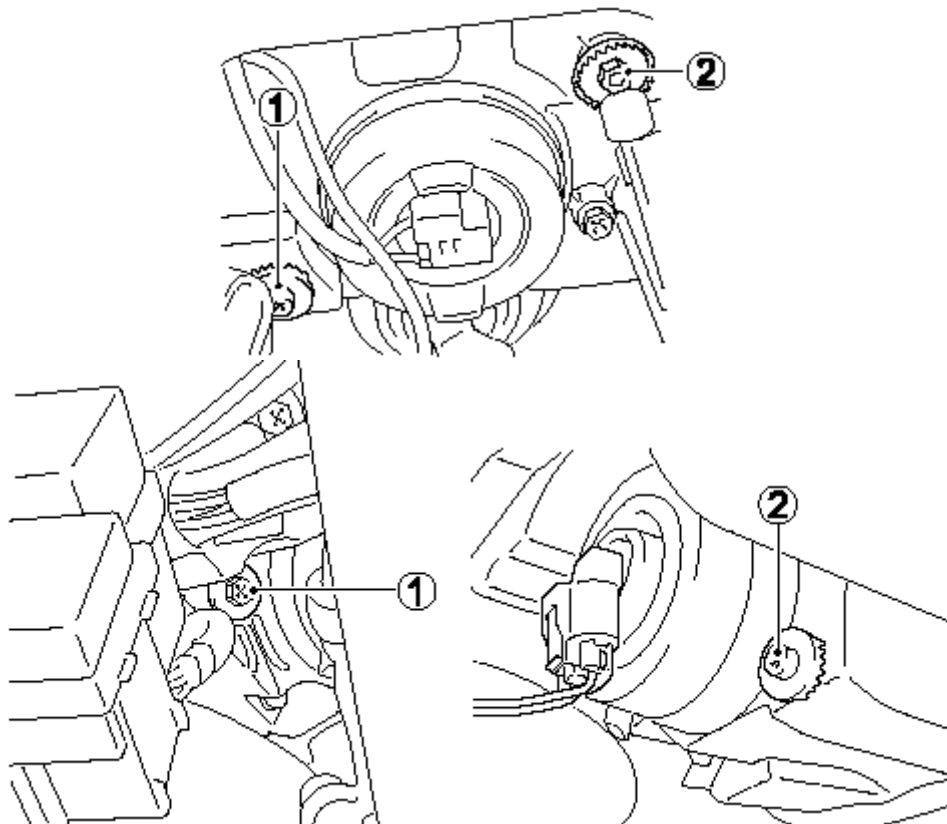
- 2) odpiąć zaczepek żarówki (3) i wyciągnąć żarówkę (4)

UWAGA:

Motocykl ten jest wyposażony w reflektor halogenowy. Przy wymianie żarówek należy uważać, żeby nie dotykać części szklanej gołymi rękoma, ponieważ prowadzi to do skrócenia ich żywotności.

Ustawienie promienia reflektora

W razie konieczności, promień reflektora może zostać ustawiony zarówno w pionie, jak i w poziomie.



Ustawienie poziome

Śrubę regulacyjną (1) obracać zgodnie lub przeciwnie do ruchu wskazówek zegara.

Ustawienie pionowe

Śrubę regulacyjną (2) obracać zgodnie lub przeciwnie do ruchu wskazówek zegara.

Ważne:

Przy ustawianiu kierunku świecenia reflektora regulować najpierw oświetlenie w poziomie.

Kierunkowskaz przedni

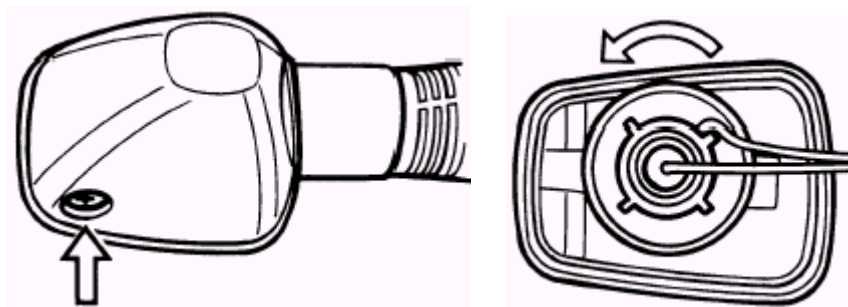
W celu wymiany żarówki należy:



- 1) przekręcić oprawkę w kierunku przeciwnym do wskazówek zegara i wyjąć ją.
- 2) Nacisnąć żarówkę, przekręcić w lewo i wyjąć.

Kierunkowskaz tylny

Aby wymienić żarówkę należy:



- 1) śrubę oznaczoną strzałką wykręcić i zdjąć klosz



- 2) przekręcić obudowę w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara i wyjąć
- 3) żarówkę wcisnąć, przekręcić w lewo i wyciągnąć

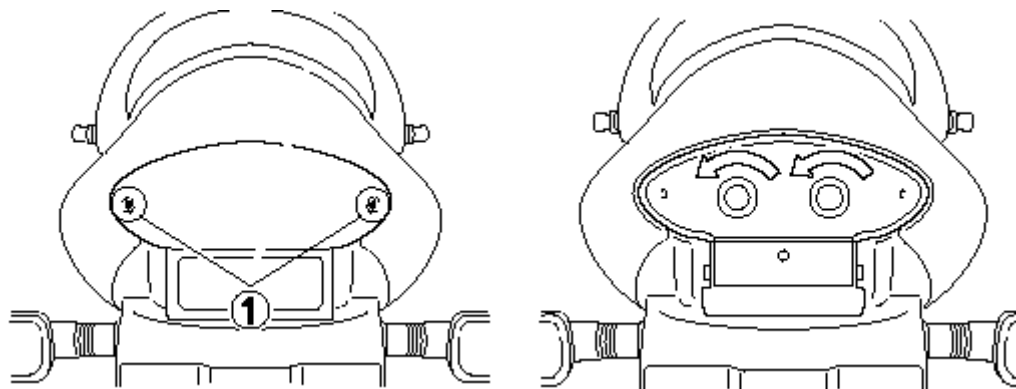
UWAGA

Zbyt mocne dociągnięcie śrub może spowodować zniszczenie kloszy.

W momencie napotkania wyczuwalnego oporu należy zaprzestać dokręcania śruby.

Światło tylne / hamowania

W celu wymiany żarówek należy:



- 1) po odkręceniu śrub (1) zdjąć klosz
- 2) żarówkę nacisnąć, przekręcić w lewo i wyciągnąć

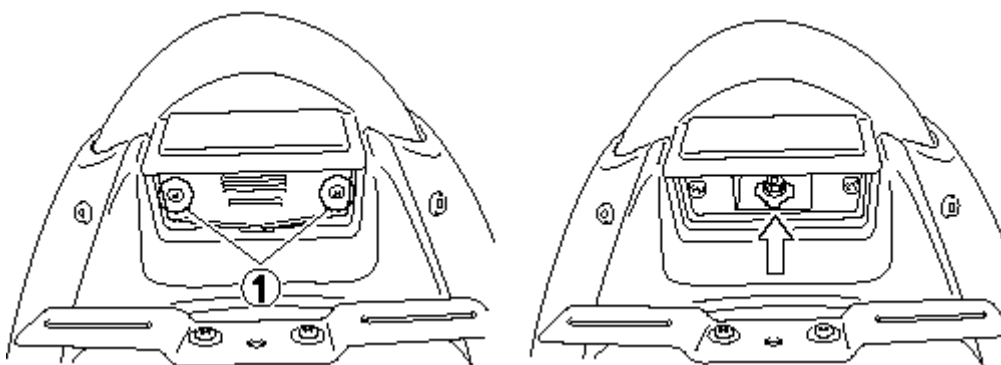
UWAGA

Zbyt mocne dociągnięcie śrub może spowodować zniszczenie kloszy.

W momencie napotkania wyczuwalnego oporu należy zaprzestać dokręcania śruby.

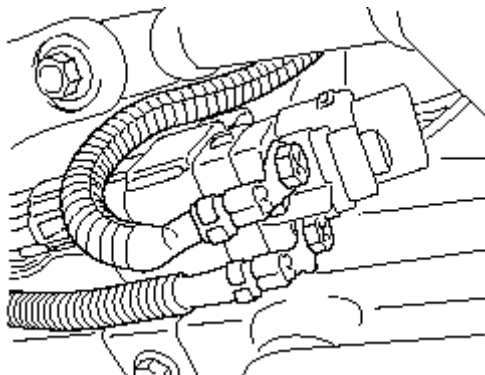
Oświetlenie tablicy rejestracyjnej

Wymiana żarówki przebiega następująco:



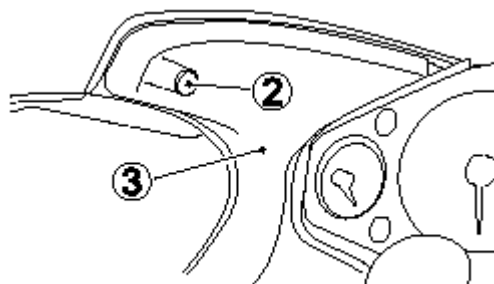
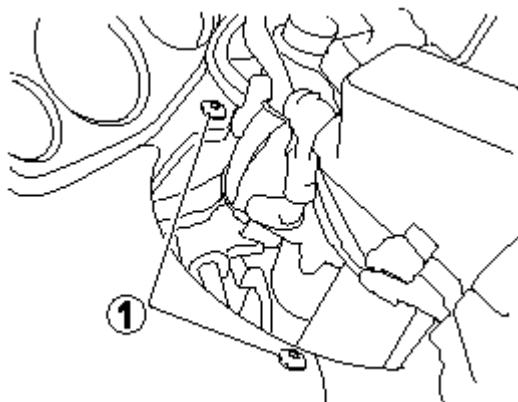
- 1) po odkręceniu śrub (1) zdjąć klosz
- 2) wyciągnąć żarówkę

Bezpieczniki

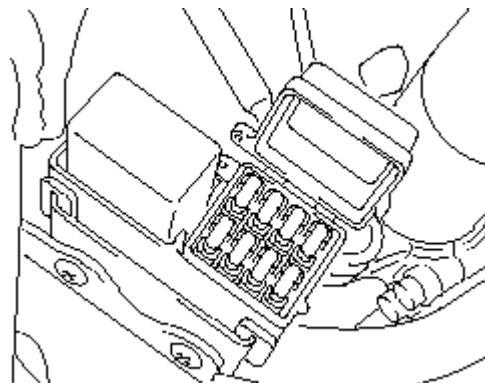
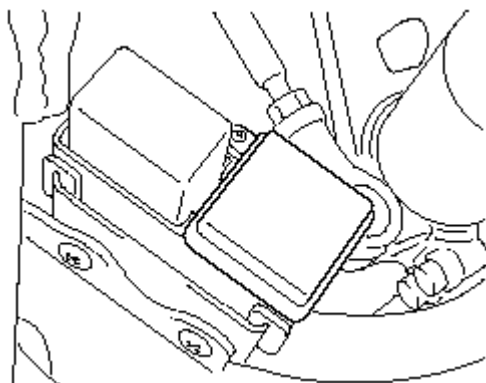


Bezpiecznik główny znajduje się obok akumulatora. Dostęp do bezpiecznika uzyskuje się poprzez zdjęcie siedzenia.

Bezpieczniki, włącznie z rezerwowymi 10 A i 15 A znajdują się za osłoną, pod lewą rękojeścią kierownicy. Dostęp do nich umożliwia zdjęcie następujących elementów:



- 1) Wykręcić śruby (1)
- 2) Zdemontować zapinki (2) oraz osłonę (3)



Bezpiecznik przepala się jeżeli w obwodzie elektrycznym jeden z odcinków jest przeciążony. Jeżeli któryś z systemów elektrycznych przestaje działać, to należy sprawdzić bezpiecznik.

UWAGA:

- **nigdy nie używać innych bezpieczników niż przepisane**
- **należy uważać przy wymianie przepalonego bezpiecznika, żeby nowy wykazywał właściwą liczbę Amper. Nigdy nie wolno stosować środków pomocniczych np. folii aluminiowej lub kawałka drutu jako zastępstwa dla przepalonego bezpiecznika**
- **jeżeli nowo założony bezpiecznik przepala się po krótkim czasie to możliwe jest iż nastąpiło poważniejsze uszkodzenie w obwodzie elektrycznym. W tym wypadku należy zwrócić się do warsztatu Suzuki**

Lista bezpieczników

- 1) Bezpiecznik 30 A (MAIN) - bezpiecznik główny, chroni całą instalację
- 2) Bezpiecznik 15 A (HEAD-HI) służy do ochrony reflektora i kontrolki świateł drogowych
- 3) Bezpiecznik 15 A (HEAD-LO) służy do ochrony świateł mijania
- 4) Bezpiecznik 15 A (SIGNAL) chroni kontrolkę biegu jałowego, sygnał dźwiękowy, światło hamulca/stopu, światła pozycyjne, oświetlenie zegarów
- 5) Bezpiecznik 15 A (IGNITION) służy do ochrony cewki zapłonowej, wentylatora i modułu sterującego ECM
- 6) Bezpiecznik 10 A (FAN) służy do ochrony światła pozycyjnego, światła tylnego / hamowania oraz bezpiecznika rozrusznika
- 7) Bezpiecznik 10 A (FUEL) - chroni pompę paliwową, układ wtrysku paliwa oraz moduł ECM

Usterki i ich usuwanie

Radzimy poradzić się autoryzowanego dealera Suzuki, zanim przystąpisz do samodzielnego diagnozowania usterek.

Poniższe informacje mogą być pomocne przy weryfikowaniu prostych usterek.

UWAGA

Samodzielne diagnozowanie i usuwanie usterek niezgodne z procedurami opisanymi w powyższej sekcji może doprowadzić do uszkodzenia motocykla zamiast do usunięcia usterki. Taka szkoda nie będzie objęta gwarancją.

W przypadku jakichkolwiek wątpliwości co do metody postępowania czy też diagnozowania usterki, należy niezwłocznie skontaktować się z autoryzowanym serwisem lub dealerem Suzuki.

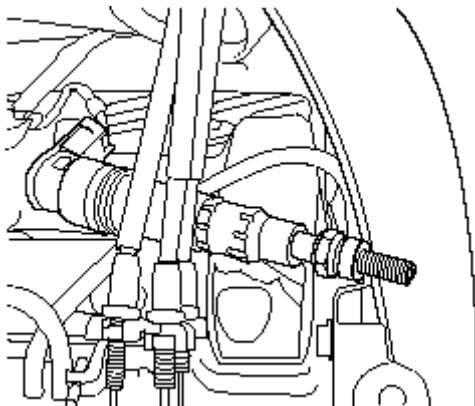
W przypadku, gdy nie będzie można uruchomić silnika, należy zastosować następującą procedurę w celu określenia przyczyny:

Sprawdzanie układu zasilania w paliwo

Jeżeli wskaźnik temperatury płynu chłodzącego wskazuje oznaczenie "FI" co wiąże się z problemami w układzie wtrysku paliwa, należy niezwłocznie udać się do autoryzowanego warsztatu Suzuki. Aby prawidłowo zinterpretować wyświetlona informację – sprawdź w rozdziale „Zestaw zegarów” znaczenie podanej informacji. Jeżeli wskaźnik nie pokazuje symbolu "FI" należy sprawdzić, czy w zbiorniku paliwa znajduje się odpowiednia ilość paliwa.

Jeżeli wskaźnik nie pokazuje symbolu "FI", a w zbiorniku jest odpowiednia ilość paliwa należy sprawdzić układ zapłonowy.

Sprawdzanie układu zapłonowego



- 1) wykręcić świece zapłonowe i połączyć je z „fajkami”
- 2) świecę zapłonową trzymać mocno przyciśniętą do silnika i jednocześnie przekręcić stacyjkę do pozycji „ON”, wyłącznik silnika przestawić do pozycji ON, wrzucić bieg jałowy i wysprzęglić. Jeżeli układ zapłonowy właściwie funkcjonuje, to podczas rozruchu między elektrodami przeskoczy niebieska iskra.
- 3) jeżeli iskra nie pojawia się należy wyczyścić świecę lub wymienić na nową
- 4) jeżeli iskra nie pojawi się należy skontaktować się z autoryzowanym warsztatem Suzuki.

OSTRZEŻENIE

Nie należy trzymać świecy zbyt blisko otworu głowicy cylindra, ponieważ przez to mogłyby się zapalić opary paliwa w cylindrze.

W celu uniknięcia porażenia prądem, świece należy trzymać za pośrednictwem „fajki” wykonanej z materiału izolacyjnego. Ponieważ przy nieuważnej kontroli iskry niebezpieczeństwo porażenia nie jest całkowicie wykluczone. Testu tego nie powinny wykonywać osoby chore na serce, bądź posiadające stymulator serca.

Gdy gaśnie silnik

W tym przypadku należy:

- 1) sprawdzić stan paliwa w zbiorniku
- 2) jeżeli wskaźnik temperatury płynu chłodzącego wskazuje symbol "FI", co oznacza, że wystąpiły problemy w układzie wtrysku paliwa, należy natychmiast skontaktować się z autoryzowanym warsztatem Suzuki
- 3) skontrolować przerwę między elektrodami świecy zapłonowej i jakość iskry
- 4) sprawdzić prędkość obrotową silnika na biegu jałowym, która powinna wynosić 1050-1250 obr/min

Czyszczenie motocykla

Mycie motocykla

- 1) brud i błoto należy zmyć pod bieżącą wodą. Do mycia motocykla należy używać łagodnych środków czyszczących (np. szamponów samochodowych) oraz gąbki lub miękkiej szczotki.
- 2) pojazd obficie spłukiwać wodą. Nie używać twardych przedmiotów, które mogłyby porysować lakier.

UWAGA:

Nie czyścić chłodnicy wodą pod wysokim ciśnieniem, gdyż może to doprowadzić do uszkodzenia jej żeberk.

WAŻNE

Nie polewać obficie wodą następujących miejsc:

- * stacyjka
- * świece zapłonowe
- * układ wtryskowy
- * korek wlewu paliwa
- * Trakt wlotowy powietrza

- 3) o ile istnieje możliwość, po umyciu wymienione miejsca przedmuchać sprężonym powietrzem.
- 4) po spłukaniu wytrzeć motocykl wilgotną szmatką, a następnie zostawić w cieniu do wyschnięcia.
- 5) sprawdzić motocykl pod kątem uszkodzeń lakieru,
W przypadku konieczności wykonania zaprawek należy postępować następująco:
 - a) uszkodzone miejsca dokładnie wyczyścić i odtłuścić (np. benzyną ekstrakcyjną)
 - b) lakier dobrze rozmieszać i uszkodzone miejsce pomalować małym pędzelkiem
 - c) lakier dobrze wysuszyć

Czyszczenie szyby osłony

Szybę należy myć ciepłą wodą i miękką szmatką. Dopuszczalne jest użycie łagodnych detergentów. W przypadku zmatowienia, odbarwień czy pęknięć należy szybę wymienić na nową.

Woskowanie motocykla

Po umyciu motocykla dobrze jest go nawoskować i wypolerować w celu ochrony lakieru

- używać tylko wosków i środków polerujących wysokiej jakości
- przy woskowaniu i polerowaniu stosować się do zaleceń producentów tych środków.

Sprawdzanie po myciu

W celu zachowania długiej żywotności motocykla lub jego części należy go właściwie i regularnie smarować według zaleceń z rozdziału „Smarowanie”.

OSTRZEŻENIE

Jazda motocyklem bezpośrednio po umyciu musi być bezwzględnie poprzedzona kontrolą hamulców. Mokre tarcze hamulcowe zmniejszają znacznie skuteczność hamulców. Jadąc powoli należy kilkakrotnie łagodnie uruchomić hamulce w celu wysuszenia tarcz.

Przechowywanie motocykla

Jeżeli motocykl przez dłuższy czas nie będzie używany np. w okresie zimy lub z innych powodów, to należy go do tego w sposób szczególny przygotować. Ponieważ wymaga to zastosowania specjalnych środków, narzędzi, etc. zaleca się zwrócenie po pomoc do autoryzowanego serwisu Suzuki. Jeśli chcesz przygotować samodzielnie motocykl do dłuższego postoju należy postępować wg. podanych poniżej zasad:

- motocykl należy ustawić na głównym stojaku i umyć dokładnie całą maszynę

Paliwo

- zbiornik paliwa napełnić po brzegi

Silnik

- wlać jedną łyżeczkę oleju silnikowego do otworu świec zapłonowych. Świece ponownie wkręcić i przekręcić kilkakrotnie silnik bez zapłonu
- olej silnikowy starannie i całkowicie spuścić oraz wymontować filtr oleju. Nie wymaga się umieszczenia nowego filtra oleju. Silnik napełnić świeżym olejem, aż do otworu filtra.

Akumulator

- wymontować akumulator z motocykla

WAŻNE:

Najpierw należy zdjąć ujemny zacisk (masa), a dopiero później dodatni.

- akumulator dokładnie wymyć łagodnym środkiem czyszczącym. Korozję - jeśli wystąpiła należy całkowicie usunąć z połączeń akumulatora i wiązki kablowej
- akumulator magazynować w ogrzewanym pomieszczeniu

Opony

- opony należy napompować do ich normalnego ciśnienia

Części zewnętrzne

- wszystkie części z tworzywa sztucznego i gumowe należy zakonserwować środkiem do pielęgnacji gumy
- wszystkie nielakierowane części zakonserwować środkiem antykorozyjnym
- powierzchnie lakierowane zakonserwować środkami do pielęgnacji i polerowania lakierów samochodowych

Działania po zmagazynowaniu motocykla

- raz w miesiącu należy doładowywać akumulator. Prąd ładowania należy ustawić na 1.2A x 5 h do 10 h.

Przygotowanie do jazdy po dłuższym postoju

- umyć cały motocykl
- ponownie zamontować akumulator

UWAGA:

Należy upewnić się, że przewód odpowietrzający akumulator jest dobrze ułożony. Zawsze należy najpierw założyć dodatni, a dopiero potem ujemny zacisk.

- wymontować świece zapłonowe. Silnik kilkakrotnie przekręcić w ten sposób, że na najwyższym biegu pokręci się tylnym kołem. Wkręcić ponownie świece zapłonowe.
- olej silnikowy całkowicie spuścić. Zamontować nowy filtr oleju i napełnić silnik olejem w ilości podanej w danych technicznych.
- sprawdzić ciśnienie powietrza w oponach, tak jak opisano w rozdziale „Opony”
- nasmarować wszystkie miejsca, które tego wymagają, w sposób w jaki opisano to powyżej
- przeprowadzić tak jak opisano „Sprawdzenie przed jazdą”



DANE TECHNICZNE MOTOCYKLA SUZUKI GSX1300R
--

Wymiary i wagi

długość całkowita	2140 mm
szerokość całkowita	740 mm
wysokość całkowita	1155 mm
rozstaw kół	1485 mm
prześwit	120 mm
wysokość siedzenia	805 mm
ciężar motocykla bez paliwa	217 kg

Silnik

typ	4-suwowy, chłodzony cieczą, DOHC, TSCC
ilość cylindrów	4
średnica cylindra	81,0 mm
skok tłoka	63,0 mm
pojemność skokowa	1299 cm ³
stopień sprężania	11,0 : 1
układ paliwowy	wtrysk paliwa
rozrusznik	elektryczny
system smarowania	smarowanie z mokrą miską olejową
filtr powietrza	włókna poliestrowe

Przeniesienie napędu

sprzęgło	wielotarczowe z kąpielą olejową
skrzynia biegów	6-biegowa
schemat zmiany biegów	jeden na dół, pięć do góry
przełożenie reduktora	1,596 (83/52)
przełożenie przekładni głównej	2,352 (40/17)
przełożenia biegów	1 bieg 2,615 (34/13)
	2 bieg 1,937 (31/16)
	3 bieg 1,526 (29/19)
	4 bieg 1,285 (27/21)
	5 bieg 1,136 (25/22)
	6 bieg 1,043 (24/23)
łańcuch napędowy	RK GB50GSVZ3, 112 ogniw

Rama

zawieszenie koła przedniego	widelec teleskopowy, sprężyny spiralne tłumienie olejowe,
zawieszenie koła tylnego	wahacz wleczony, amortyzator z tłumieniem olejowym
kąt główki ramy	24° 10'
wyprzedzenie	97 mm
kąt skrętu kierownicy	30°
promień zawracania	3,3 m

hamulec przedni	hamulec tarczowy, podwójny
hamulec tylny	hamulec tarczowy
rozmiar przedniej opony	120/70 ZR17 M/C (58W) bezdętkowa
rozmiar tylnej opony	190/50 ZR17 M/C (73W) bezdętkowa

Wyposażenie elektryczne

zapłon	elektroniczny (tranzystorowy)
świeca zapłonowa	NGK CR9E lub DENSO U27ESR-N
akumulator	12V 36 kC (10 Ah)/10HR
generator	3-fazowy generator prądu zmiennego
bezpiecznik	30/15/15/15/15/10/10 A
reflektor	12V 65W (HB3) długie, 12V 55 W (H7) mijania
światła pozycyjne	12V 5W
kierunkowskazy	12V 21 W
światło tylne hamowania	12V 21/5W x 2
oświetlenie tablicy rejestracyjnej	12V 5W
żarówka prędkościomierza/obrotomierza	LED
kontrolka kierunkowskazów	LED
kontrolka biegu jałowego	LED
kontrolka świateł długich	LED
kontrolka ciśnienia oleju / płynu chłodzącego	LED

Pojemności

zbiornik paliwa wraz z rezerwą	21,0 l
ilość oleju do napełnienia:	
bez zmiany filtra	3100 ml
ze zmianą filtra	3300 ml
płyn chłodzący	2950 ml

Wykonano na podstawie:
Suzuki owner's manual
GSX1300RK4
SUZUKI MOTOR POLAND
Marzec 2004