

SUZUKI MOTOR POLAND

INSTRUKCJA OBSŁUGI

MOTOCYKLA

SUZUKI RM – Z450

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.

PRZEDMOWA

Instrukcja niniejsza ma pomóc w zapewnieniu prawidłowego stanu technicznego twojego RM - Z450. Umiejętności i właściwa obsługa zapewnią wykorzystanie maksimum osiągnięć motocykla w każdych warunkach. Życzymy tobie i twojemu motocyklowi owocnego partnerstwa w ciągu wielu lat jazdy.

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.

Suzuki Motor Corporation popiera ochronę dóbr naturalnych ziemi. Z tego powodu zaleca, by każdy właściciel motocykla zadbał o prawidłową utylizację zużytych olejów, płynów chłodzących, opon i innych odpadów powstających przy eksploatacji pojazdu.

UWAGA:

Niniejsza instrukcja nie opisuje wszystkich czynności de/montażu podzespołów podczas przeglądów okresowych. Czynności te powinny być przeprowadzane przez autoryzowany serwis Suzuki.

SUZUKI MOTOR POLAND

OSTRZEŻENIE, UWAGA, WAŻNE.

Prosimy o dokładne przeczytanie tej instrukcji i ścisłe 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.

Informacje dla użytkownika

- **Ubieraj hełm i gogle.**

Hełm motocyklowy jest najważniejszym elementem ubioru motocyklisty. Nie redukuje on widoczności i słyszalności. W przypadku wywrotki zapewni on ochronę twojej głowy przed urazami. Hełm motocyklowy oprócz czaszki jest kolejnym elementem chroniącym twój mózg, twoją pamięć, osobowość i twoje życie.

Twoja zdolność widzenia jest równie ważna. Zakładając gogle zachowasz odpowiednią widoczność. Uchronisz oczy przed gałęziami i wyrzuconymi spod kół fragmentami podłoża. Hełm i gogle należy zakładać do każdej jazdy motocyklem.

- **Zakładaj odzież ochronną.**

Przed jazdą motocyklem należy założyć prawidłową odzież ochronną. Unikaj szerokiej odzieży, która może dostać się w obręb ruchomych części pojazdu. Uszkodzenia ciała można zminimalizować ubierając odzież ochronną włączając w to rękawice, wysokie obuwie powyżej kostki, długie spodnie oraz koszule lub kurtki z długim rękawem. Doświadczeni motocykliści zakładają również pasy nerkowe i pancerze chroniące tułów.

- **Kontroluj motocykl przed jazdą.**

Przed każdą jazdą należy przeprowadzić kontrolę wg zaleceń rozdziału „Kontrola okresowa”.

- **Jazda bez pasażera.**

Model ten nie jest skonstruowany, ani odpowiednio wyposażony do przewożenia pasażera.

- **Ćwiczenia przed jazdą**

Przed rozpoczęciem jazdy powinieneś znaleźć odpowiedni, płaski teren, tak by przećwiczyć podstawowe manewry.

Upewnij się, że poruszanie się po tym terenie jest legalne i nie stwarza żadnych zagrożeń dla otoczenia.

Jeździj tak by nie niszczyć środowiska naturalnego. Dzięki temu będziesz mógł korzystać z tego obszaru również w przyszłości.

Przed jazdą sprawdź rozmieszczenie wszystkich elementów sterowania pojazdem, tak byś nie musiał na nie spoglądać. W czasie jazdy nie będzie to możliwe.

- **Znaj swoje możliwości**

Należy zawsze jeździć tak, aby nie przekroczyć granic własnych możliwości, co znacznie zmniejszy ryzyko wypadku. Uczestnicz tylko w zawodach zgodnych z twoimi umiejętnościami.

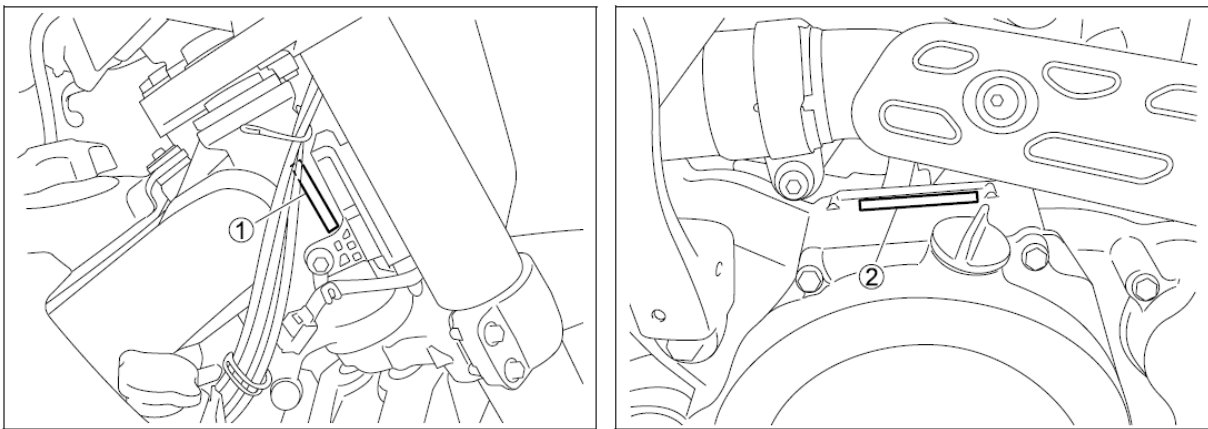
Bezpieczne uczestnictwo w zawodach wymaga, by twoje psychiczne możliwości stanowiły o predyspozycji do udziału w starcie. Nie powinieneś brać udziału w zawodach, zwłaszcza pojazdem dwukołowym jeśli jesteś zmęczony, pod wpływem lekarstw lub alkoholu. Wszystkie te elementy powodują utratę refleksu, koordynacji ruchów i równowagi. Zmniejszają zdolności prawidłowego oceniania niebezpieczeństwa. Zatem jeśli jesteś zmęczony lub pod wpływem środków farmakologicznych lub alkoholu nie startuj w zawodach.

- **Konkluzja**

Reakcje innych motocyklistów są nieprzewidywalne. Stan twojego motocykla może się zmienić. Czynniki te powodują, iż powinieneś jeździć w pełni skoncentrowany. Okoliczności, na które nie masz wpływu prowadzić mogą do wypadku. Powinieneś być przygotowany na tą nieprzewidywalność zakładając hełm, ubiór ochronny i ćwicząc technikę bezpiecznej jazdy. Dzięki temu zminimalizujesz potencjalne uszkodzenia pojazdu i obrażenia, które możesz ponieść.

Życzymy, aby wszystkie jazdy twoim nowym Suzuki były zwycięskie!

Położenie numeru seryjnego.



Numer seryjny ramy (1) jest wybity na główce ramy jak pokazano to na rysunku. Numer seryjny silnika (2) znajduje się na prawej obudowie skrzyni korbowej.

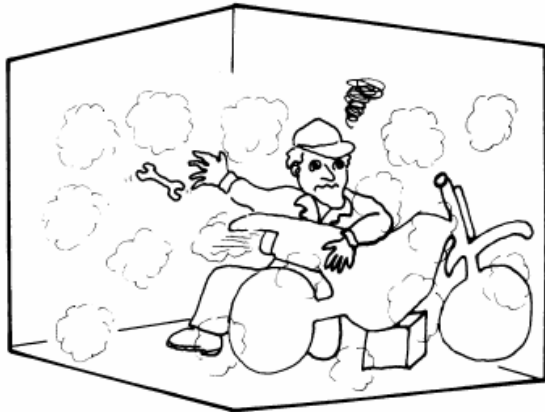
Wpisz poniżej numery seryjne:

| | |
|-------------|--|
| Nr. ramy | |
| Nr. silnika | |

Ostrzeżenia przy serwisowaniu

OSTRZEŻENIE

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.



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

- Sprawdź, czy w pobliżu nie znajdują się jakieś źródła ognia czy ciepła.
- Nie pal tytoniu w czasie tankowania.



OSTRZEŻENIE

Gorący tłumik może oparzyć!
Nawet jakiś czas po wyłączeniu silnika tłumik pozostaje nagrzany. Należy poczekać aż do momentu wystygnięcia tłumika.



Płyn hamulcowy jest szkodliwy, jeżeli dostanie się do przewodu pokarmowego, na skórę lub do oczu. W takim przypadku należy niezwłocznie poradzić się lekarza.

Gdy płyn hamulcowy dostanie się do przewodu pokarmowego nie wywołać wymiotów. Natychmiast skontaktuj się z lekarzem. W przypadku, gdy dostanie się on na skórę lub do oczu, należy je wypłukać w dużej ilości wody i skonsultować się z najbliższą pomocą medyczną. Roztwór płynu hamulcowego jest trujący dla zwierząt. Płyn hamulcowy trzymaj z dala od dzieci i zwierząt.



OSTRZEŻENIE

Obsługa motocykla z pracującym silnikiem stwarza zagrożenie. Ruchome części pojazdu takie jak łańcuch, zębatki mogą wciągnąć elementy garderoby, bądź palce. Pamiętaj o wyłączeniu silnika przed podjęciem jakichkolwiek prac.



Obsługa motocykla bez odpowiedniego ubioru stwarza zagrożenie. Jeśli nie zastosujesz odpowiedniego stroju ochronnego możesz podczas wykonywania przeglądu zostać poraniony. Upewnij się, że posiadasz odpowiedni ubiór, obuwie, okulary i rękawice ochronne niezbędne do przeprowadzenia prac serwisowych.



Zalecenia do obsługi okresowej

- Uszczelki, pierścienie zabezpieczające, o-ringi i zawleczki wymień na nowe.
- Podczas montażu pierścienia zabezpieczającego nie rozciągaj do nadmiernie, a jedynie tyle, by możliwe było jego przesunięcie po wałku.
- Stosuj niezbędne narzędzia specjalne.
- Stosuj oryginalne części zamienne i zalecany olej.
- Jeśli dwie lub więcej osób pracują razem pamiętaj o przestrzeganiu wzajemnego bezpieczeństwa.
- Po rozbiórce elementów przeprowadź prawidłową weryfikację części.

Części zamienne

Stosuj wyłącznie oryginalne części zamienne bądź im równoważne. Oryginalne części zamienne posiadają wysoką jakość i zostały zaprojektowane i wykonane specjalnie do pojazdów Suzuki.

WAŻNE:

Zastosowanie zamienników nie równoważnych oryginalnym częściom zamiennym doprowadzić może do obniżenia osiągnięć i uszkodzenia pojazdu.

Symbole i stosowane materiały

| Oznaczenie | Materiał |
|---|---|
|  | Dokręć śrubę lub nakrętkę z przewidzianym momentem |
|  | Zastosuj olej silnikowy lub przekładniowy |
|  | Zastosuj roztwór molibdenowy (mieszanka oleju silnikowego i SUZUKI MOLY PASTE w stosunku 1:1) |
|  | Zastosuj Suzuki Super Grease (smar) „A” 99000-25010 |
|  | Zastosuj Suzuki Silicone Grease (smar silikonowy) 99000-25100 |
|  | Zastosuj płynny uszczelniacz Suzuki Bond „1215” 99000-31110 |
|  | Zastosuj płynny uszczelniacz Suzuki Bond 99000-31140 |
|  | Zastosuj klej do gwintów „1303” 99000-32030 |
|  | Zastosuj klej do gwintów „1322” 99000-32110 |
|  | Zastosuj klej do gwintów „1342” 99000-32050 |
|  | Zastosuj klej do gwintów „1360” 99000-32130 |
|  | Zastosuj płyn hamulcowy DOT4 |
|  | Zastosuj Suzuki Fork Oil SS-05 99000-99001-SS5 |
|  | Zastosuj Suzuki Rear Suspension Oil SS-25 99000-99001-S25 |
|  | Zastosuj płyn chłodzący |
|  | Zmierz woltomierzem |
|  | Zmierz omomierzem |
|  | Zmierz w zakresie kontroli diod |
|  | Zastosuj narzędzie specjalne |
|  | Wskazanie danych serwisowych |
|  | Przy ponownym montażu wymień część na nową |

Skróty używane w instrukcji:

| | | |
|----------|----------------|--|
| A | | |
| | AC | Prąd zmienny |
| | API | Amerykański Instytut Nafty |
| B | | |
| | BTDC | Przed górnym zwrotnym punktem |
| | B+ | Zacisk dodatni akumulatora |
| C | | |
| | CKP sensor | Czujnik położenia wału korbowego (CKPS) |
| D | | |
| | DC | Prąd stały |
| | DTC | Kod usterki |
| E | | |
| | ECM | Moduł sterujący silnika (czasem ECU) |
| | ECT sensor | Czujnik temperatury cieczy chłodzącej (czasem WTS) |
| F | | |
| | FI | Wtrysk paliwa, Wtryskiwacz |
| | FP | Pompa paliwowa |
| | FP przełącznik | Przełącznik pompy paliwowej |
| G | | |
| | GND | Masa |
| | GP włącznik | Czujnik skrzyni biegów |
| I | | |
| | IAP czujnik | Czujnik ciśnienia powietrza na dolocie (IAPS lub MAP sensor) |
| | IAT czujnik | Czujnik temperatury powietrza na dolocie (IATS) |
| J | | |
| | JASO | Japońska Organizacja Standardów Samochodowych |
| L | | |
| | LH | Lewa strona |
| M | | |
| | Max | Maksimum |
| | Min | Minimum |
| R | | |
| | RH | Prawa strona |
| S | | |
| | SAE | Stowarzyszenie Inżynierów Samochodowych |
| T | | |
| | TO sensor | Czujnik pochyłu (TOS) |
| | TP sensor | Czujnik położenia przepustnicy (TPS) |

Spis treści

| | |
|---|----|
| <i>Informacje dla użytkownika</i> | 3 |
| <i>Rozmieszczenie elementów sterowania</i> | 11 |
| <i>Elementy obsługi</i> | 12 |
| <i>Zalecane rodzaje paliwa i oleju</i> | 13 |
| <i>Uruchamianie silnika</i> | 14 |
| <i>Wylączanie silnika</i> | 16 |
| <i>Przekładnia</i> | 16 |
| <i>Docieranie</i> | 17 |
| <i>Elementy zewnętrzne</i> | 18 |
| <i>Przeglądy okresowe</i> | 19 |
| <i>Kontrola przed treningiem</i> | 19 |
| <i>Kontrola przed wyścigiem</i> | 20 |
| <i>Plan przeglądów</i> | 21 |
| <i>Świeca zapłonowa</i> | 22 |
| <i>Filtr powietrza</i> | 24 |
| <i>Olej silnikowy, filtr oleju</i> | 27 |
| <i>Kontrola poziomu oleju</i> | 28 |
| <i>Wymiana oleju</i> | 29 |
| <i>Wymiana filtra oleju</i> | 31 |
| <i>Filtry siatkowe</i> | 33 |
| <i>Demontaż, Kontrola i Montaż filtrów nr 1 i 2</i> | 33 |
| <i>Płyn chłodzący</i> | 34 |
| <i>Kontrola poziomu płynu chłodzącego</i> | 34 |
| <i>Wymiana płynu chłodzącego</i> | 36 |
| <i>Kontrola układu chłodzenia</i> | 36 |
| <i>Linka sprzęgła</i> | 37 |
| <i>Linka gazu</i> | 38 |
| <i>Dźwignia gorącego rozruchu</i> | 39 |
| <i>Wolne obroty</i> | 40 |
| <i>Przewód odpowietrzający skrzyni korbowej</i> | 41 |
| <i>Przewód paliwowy</i> | 42 |
| <i>Luz zaworowy</i> | 42 |
| <i>Regulacja luzów zaworowych</i> | 44 |
| <i>Głowica, cylinder i tłok</i> | 48 |
| <i>Głowica cylindra</i> | 48 |
| <i>Cylinder</i> | 48 |
| <i>Tłok</i> | 49 |
| <i>Tłumik wydechu</i> | 49 |
| <i>Kontrola i wymiana tłumika</i> | 49 |
| <i>Montaż tłumika</i> | 50 |
| <i>Łańcuch napędowy i zębatki</i> | 51 |
| <i>Zwis łańcucha napędowego</i> | 51 |
| <i>Uszczelniacz wałka zdawczego</i> | 52 |
| <i>Regulacja naciągu łańcucha</i> | 52 |

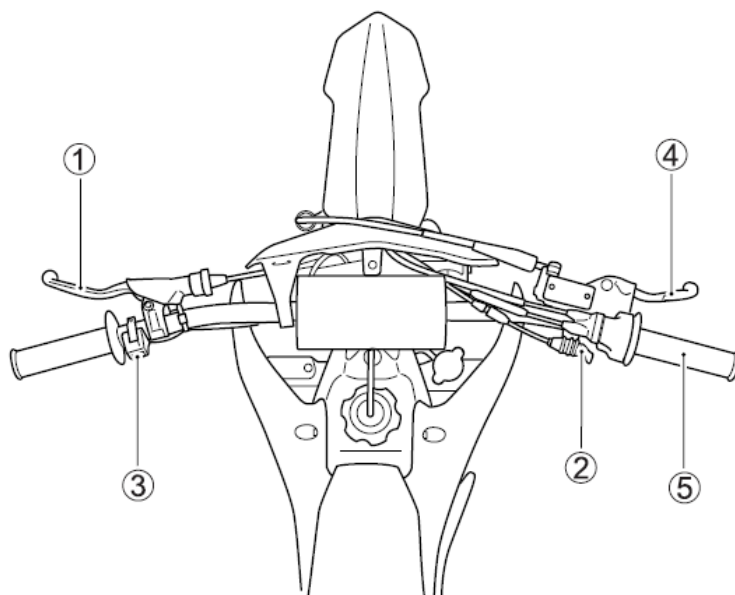
| | |
|---|----|
| <i>Smarowanie łańcucha napędowego</i> | 54 |
| <i>Kontrola zębatek</i> | 56 |
| <i>Prowadnice, ślizg i rolki łańcucha napędowego</i> | 56 |
| <i>Prowadnica łańcucha napędowego</i> | 56 |
| <i>Ślizg i rolki łańcucha napędowego</i> | 57 |
| <i>Hamulce</i> | 57 |
| <i>Poziom płynu hamulcowego</i> | 57 |
| <i>Klocki hamulcowe</i> | 59 |
| <i>Regulacja położenia dźwigni hamulca przedniego</i> | 60 |
| <i>Regulacja wysokości pedału hamulca</i> | 60 |
| <i>Przednie zawieszenie</i> | 61 |
| <i>Tylne zawieszenie</i> | 61 |
| <i>Koła i opony</i> | 62 |
| <i>Kontrola obręczy i opon</i> | 62 |
| <i>Nyple szprych i trzymak opony</i> | 62 |
| <i>Ciśnienie w oponach</i> | 63 |
| <i>Układ kierowniczy</i> | 63 |
| <i>Smarowanie</i> | 64 |
| <i>Kontrola ciśnienia sprężania</i> | 65 |
| <i>Kontrola ciśnienia oleju</i> | 67 |
| <i>Poradnik usuwanie usterek</i> | 69 |
| <i>Dane techniczne</i> | 79 |

Kraje i kody rynków

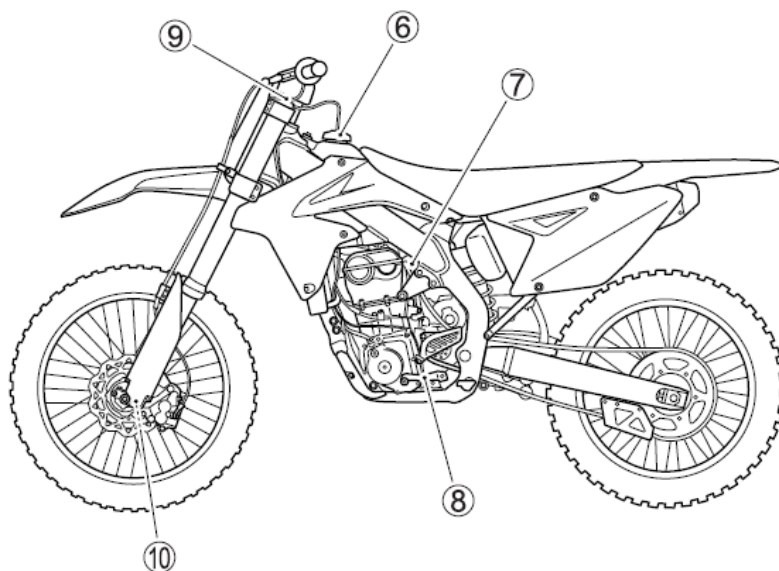
Następujące kody odpowiadają odpowiednim krajom i rynkom

| Kod | Kraj lub rynek | Efektywny nr ramy |
|-------------|-----------------------|-----------------------------|
| 000 | Japonia | JS1RL42A000 500001 – |
| E-03 | USA | JS1RL42C 82 100001 – |
| E-19 | Europa | JS1RL42A000 500001 – |
| E-28 | Kanada | JS1RL42C 82 100001 – |

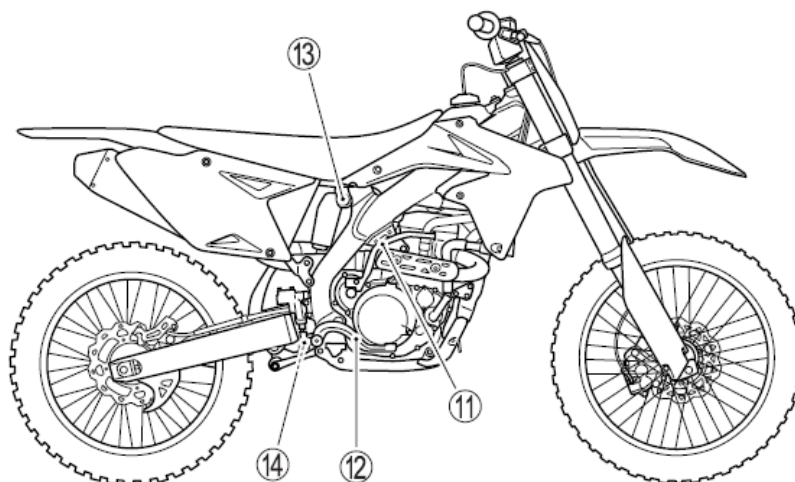
Rozmieszczenie elementów sterowania



1. Dźwignia sprzęgła
2. Dźwignia gorącego rozruchu
3. Wyłącznik silnika
4. Dźwignia hamulca przedniego
5. Manetka gazu



6. Korek wlewu paliwa
7. Dźwignia ssania / wolnych obrotów
8. Dźwignia zmiany biegów
9. Śruba regulacyjna siły tłumienia przy ścisaniu
10. Śruba regulacyjna siły tłumienia przy rozciąganiu

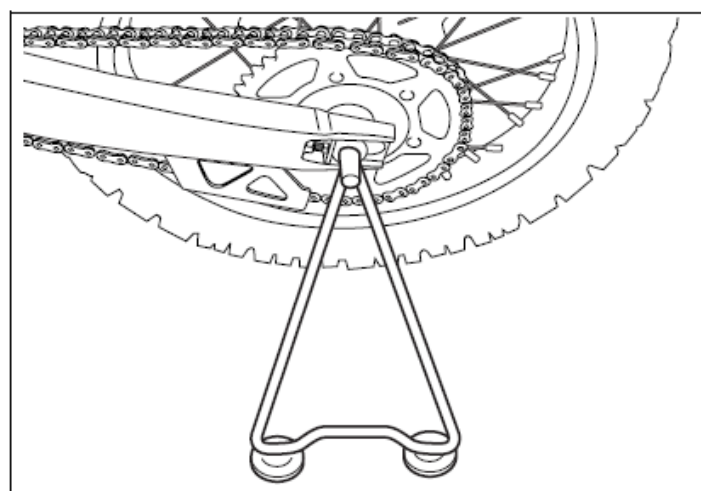


- 11. Dźwignia rozrusznika nożnego
- 12. Pedał hamulca tylnego
- 13. Śruba regulacyjna siły tłumienia przy ściskaniu
- 14. Śruba regulacyjna siły tłumienia przy rozciąganiu

Elementy obsługi

Aksesoryjna podstawka boczna

Motocykl ten wyposażony jest w podstawkę boczną. Aby oprzeć motocykl na krótki okres podeprzyj go dołączaną do pojazdu podstawką. Podczas wykonywania obsługi okresowej stosować należy specjalny stojak serwisowy, który podkładany jest pod silnik motocykla. Jeśli chcesz rozpocząć jazdę upewnij się, że podstawka została odłączona od motocykla.



Zalecane rodzaje paliwa i oleju

Paliwo

Należy używać benzyny bezołowiowej o liczbie oktanowej 95 lub więcej (metoda doświadczalna). Benzyna bezołowiowa może przedłużyć żywotność świec zapłonowych i części układu wydechowego.

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.

OSTRZEŻENIE

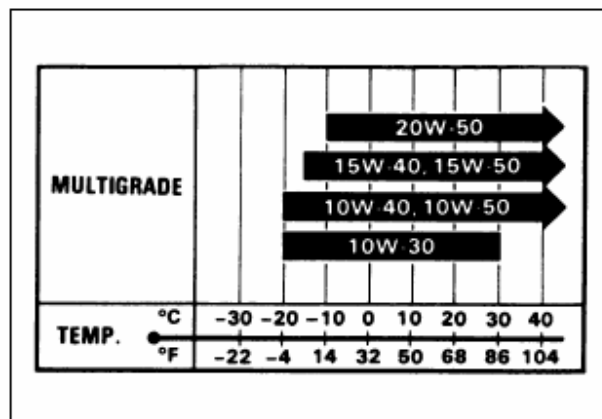
Benzyzna jest materiałem łatwopalnym. Przestrzegaj podczas tankowania zasad bezpieczeństwa. Zaniedbanie doprowadzić może do powstania pożaru. Upewnij się, że silnik jest wyłączony, w pobliżu nie ma źródeł ciepła o ognia. Unikaj wdychania oparów paliwa. Podczas tankowania dzieci i zwierzęta trzymaj z dala od pojazdu.

Pojemność zbiornika paliwa wynosi 6.2 l.

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/SG lub SH/SJ z MA w JASO, a jego lepkość wynosiła SAE 10W-40. Jeżeli olej silnikowy SAE 10W-40 nie jest dostępny, należy dobrać lepkość oleju według poniższej tabeli:

Zalecany jest olej Motul V300 10W-40



Uruchamianie silnika

UWAGA:

Pozostawienie motocykla po jeździe z uruchomionym, pracującym na wolnych obrotach silnikiem doprowadzi do jego przegrzania. Ten wyczynowy motocykl nie posiada wentylatora chłodnicy i zbiorniczka wyrównawczego. Jazda w trudnych warunkach takich jak błotnisty lub piaszczysty teren, przy wysokiej temperaturze otoczenia może zmniejszyć czas do przegrzania. Po jeździe nie pozostawiaj silnika na wolnych obrotach. Przed treningiem i biegiem kontroluj poziom płynu chłodzącego w chłodnicy.

Przed uruchomieniem silnika skontroluj poziom oleju silnikowego, płynu chłodzącego i stan filtra powietrza.

WAŻNE:

Przed rozruchem silnika upewnij się, czy w zbiorniku jest wystarczająca ilość paliwa do treningu lub wyścigu.

Kiedy silnik jest zimny:

1. Przekładnię ustaw na biegu neutralnym
2. Wyciągnij dźwignię ssania (1)



WAŻNE:

Wyciągając dźwignię ssania (1) nie przekreśl jej.

3. Ustaw rozrusznik nożny w okolicy GZP, tak by wyczuwalny był opór przy wolnym naciśnięciu dźwigni rozrusznika.
4. Kopnij energicznie dźwignię, trzymając przy tym zamknięty gaz.

UWAGA:

Upewnij się, że do rozruchu zdemontowana została podstawka boczna.

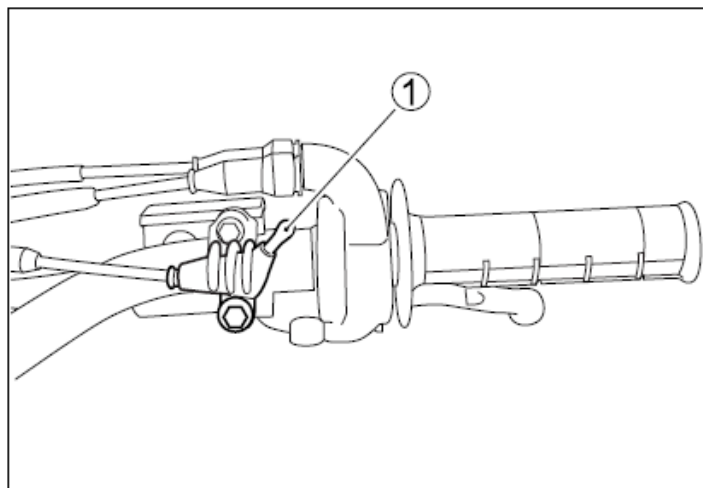
5. Wciśnij ponownie dźwignię ssania, jeśli obroty silnika ustabilizowały się.

WAŻNE:

Przy wciśniętym sprzęgle silnik można uruchomić na dowolnym biegu.

Kiedy silnik jest ciepły lub trzeba go ponownie uruchomić

1. Naciśnij dźwignię gorącego rozruchu (1).



2. Kopnij energicznie dźwignię rozrusznika, trzymając zamknięty gaz i z wyłączonym ssaniem.
3. Zaraz po rozruchu silnika wyłącz układ gorącego rozruchu.

WAŻNE:

Jeśli silnik nie zapali, otwórz całkowicie gaz i wolno kopnij dźwignię rozrusznika 4 – 5 razy, tak, by oczyścić komorę spalania z nadmiernej ilości paliwa. Następnie z zamkniętym gazem i wciśniętą dźwignią gorącego rozruchu energicznie naciśnij przycisk rozrusznika nożnego.

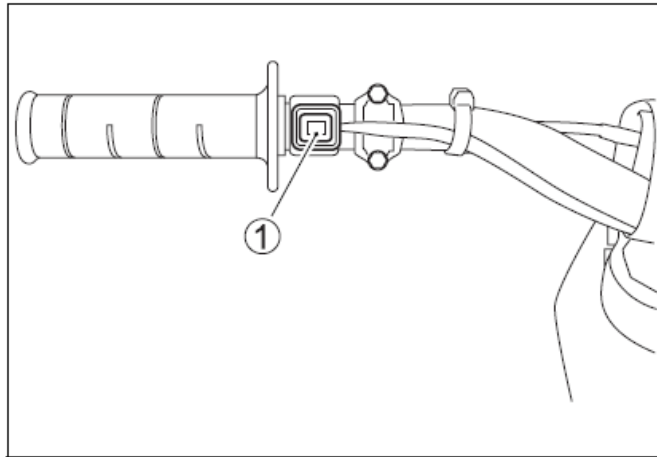
UWAGA:

Przegazowywanie silnika na biegu neutralnym spowoduje przekroczenie dopuszczalnych obrotów silnika. To z kolei doprowadzić może do uszkodzenia ruchomych części motocykla. Aby uniknąć zniszczenia jednostki napędowej nie zwiększaj nadmiernie obrotów nieobciążonego silnika.

| Warunki użycia dźwigni ssania lub gorącego rozruchu | | |
|---|----------------------------|-----------------|
| Silnik | Dźwignia gorącego rozruchu | Dźwignia ssania |
| Już ciepły | Wyciągnięta (ON) | Wciśnięta (OFF) |
| Rozruch po upadku | Wyciągnięta (ON) | Wciśnięta (OFF) |
| Zimny | Nie używana (OFF) | Używana (ON) |

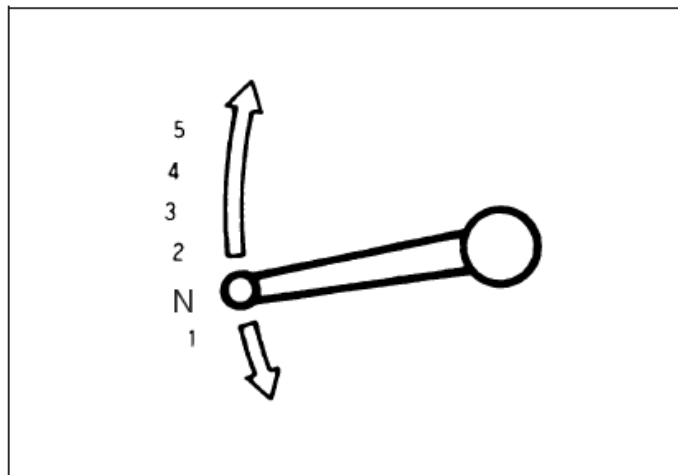
Wyłączenie silnika

1. Włącz bieg neutralny



2. Aby wyłączyć silnik naciśnij przycisk wyłącznika silnika (1).

Przekładnia



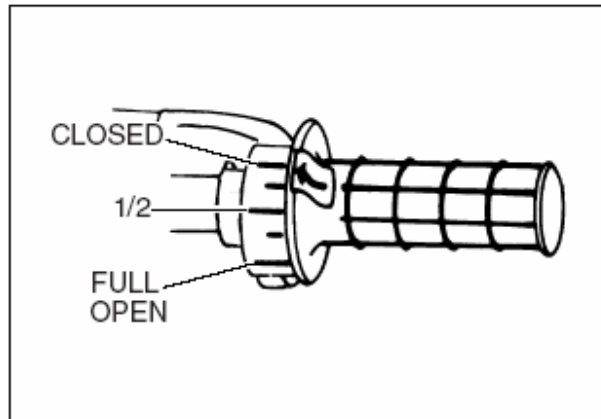
Motocykl ten jest wyposażony w 5-stopniową skrzynię biegów, której funkcjonowanie przedstawiono na rysunku. Pierwszy bieg zostaje wrzucony przez naciśnięcie do oporu w dół dźwigni z pozycji biegu jałowego.

Przełożenie na biegi wyższe następuje przez podciągnięcie do góry dźwigni, zawsze o jeden bieg. Przy przeliczeniu z biegu pierwszego na drugi, bieg jałowy zostaje automatycznie opuszczony. Przy zatrzymaniu do wrzucenia biegu jałowego 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.

Docieranie

Przestrzeganie fazy docierania zapewni prawidłowe dopasowanie współpracujących części i wydłuży okres eksploatacji pojazdu.

1. Przed ruszeniem rozgrzej prawidłowo silnik.
2. Jeźdź przez 60 minut z otwarciem przepustnicy mniejszym niż 1/2.
3. Jeźdź przez 60 minut z otwarciem przepustnicy mniejszym niż 3/4.



WAŻNE:

- Docieranie jest okresem największego zużycia.
- Śruby i nakrętki nowego motocykla mogą poluzować się bardzo szybko. Pamiętaj o dokręceniu śrub i nakrętek podczas docierania.

Zalecane maksymalne ilości obrotów silnika .

Poniższa tabela zawiera zalecane maksymalne ilości obrotów podczas docierania:

RM – Z450

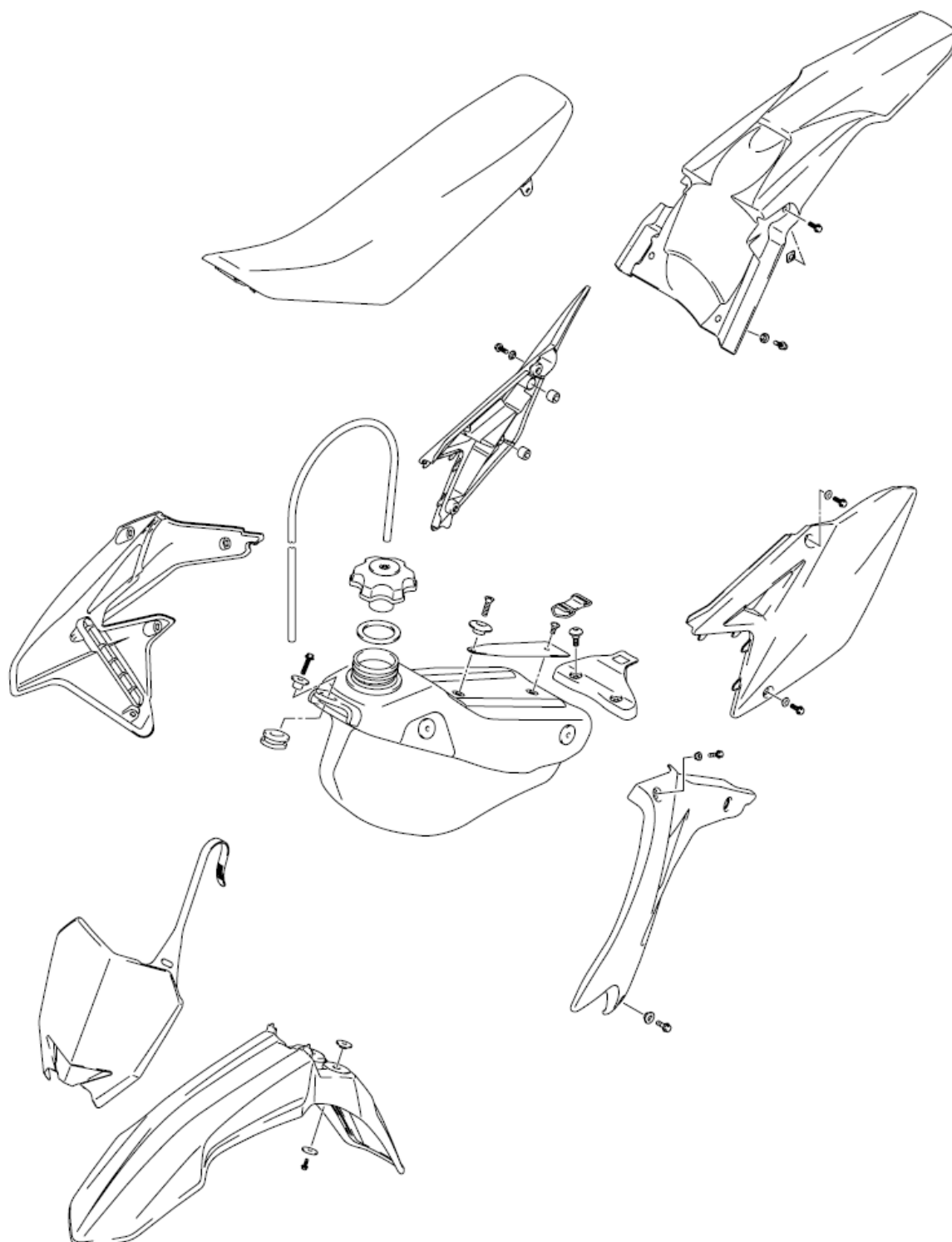
| | |
|-------------------|-----------------------------------|
| Pierwsze 60 minut | Poniżej 1/2 otwarcia przepustnicy |
| Drugie 60 minut | Poniżej 3/4 otwarcia przepustnicy |

Kiedy elementy silnika zostaną wymienione

Procedurę docierania należy powtórzyć, jeśli wymienione zostaną którekolwiek z poniższych elementów:

- Tłok
- Pierścienie tłokowe
- Cylinder
- Wał korbowy
- Łożyska wału korbowego

Elementy zewnętrzne



Przeglądy okresowe

Kontrola przed treningiem

| PUNKTY DO SPRAWDZENIA | RODZAJ SPRAWDZENIA |
|---|---|
| Świeca zapłonowa | <ul style="list-style-type: none"> • Ciepłota, uszkodzone elektrody, dokręcenie • Luźny przewód wysokiego napięcia |
| Wkład filtra powietrza | <ul style="list-style-type: none"> • Kurz • Smarowanie |
| Olej silnikowy | <ul style="list-style-type: none"> • Właściwy poziom |
| Płyn chłodzący | <ul style="list-style-type: none"> • Poziom płynu |
| Układ chłodzenia | <ul style="list-style-type: none"> • Uszkodzenie przewodów chłodzących • Szczelność układu |
| Sprzęgło | <ul style="list-style-type: none"> • Właściwy luz linki • Równomierne działanie |
| Manetka gazu | <ul style="list-style-type: none"> • Właściwy luz • Równomierne przekręcanie manetki i powrót do pozycji zamkniętej po jej puszczeniu |
| Przewody odpowietrzające skrzyni korbowej | <ul style="list-style-type: none"> • Zatkane bądź załamane przewody |
| Wolne obroty | <ul style="list-style-type: none"> • Prawidłowe wolne obroty |
| Płyn hamulcowy | <ul style="list-style-type: none"> • Poziom płynu |
| Hamulce | <ul style="list-style-type: none"> • Położenie dźwigni hamulca • Wysokość pedału hamulca • Działanie |
| Łańcuch napędowy | <ul style="list-style-type: none"> • Właściwy luz łańcucha • Prawidłowe nasmarowanie • Stan spinki |
| Prowadnica i ślizg łańcucha | <ul style="list-style-type: none"> • Zużycie i uszkodzenia |
| Zawieszenie | <ul style="list-style-type: none"> • Płynne działanie • Ciśnienie powietrza w przednim zawieszeniu |
| Koła | <ul style="list-style-type: none"> • Napięcie szprych • Dokręcenie i stan trzymaka opony |
| Opony | <ul style="list-style-type: none"> • Właściwe ciśnienie |
| Układ kierowniczy | <ul style="list-style-type: none"> • Płynność poruszania • Zakłócenia w ruchu kierownicy |
| Rura wydechowa i tłumik | <ul style="list-style-type: none"> • Szczelność układu • Dokręcenie |
| Śruby i nakrętki | <ul style="list-style-type: none"> • Moment dokręcenia |

Kontrola przed wyścigiem

(Wszystkie czynności podane powyżej oraz dodatkowo)

| PUNKTY DO SPRAWDZENIA | RODZAJ SPRAWDZENIA |
|------------------------------|---|
| Sprzęgło | <ul style="list-style-type: none">• Zużycie i odkształcenie tarcz sprzęgłowych |
| Klocki hamulcowe | <ul style="list-style-type: none">• Zużycie |
| Zębatki łańcucha | <ul style="list-style-type: none">• Zużycie• Nasmarowanie |
| Zbiornik paliwa | <ul style="list-style-type: none">• Wycieki |
| Przewód paliwowy | <ul style="list-style-type: none">• Uszkodzenia• Prawidłowe połączenie |
| Rura wydechowa i tłumik | <ul style="list-style-type: none">• Uszkodzenia |
| Głowica cylindra | <ul style="list-style-type: none">• Nagar w komorze spalania |
| Tłok i pierścienie | <ul style="list-style-type: none">• Nagar w komorze spalania• Nagar na denku tłoka• Zużycie tłoka i gładzi cylindra |
| Filtr powietrza | <ul style="list-style-type: none">• Uszkodzenie• Luźny przewód wylotowy |

Plan przeglądów RM – Z450

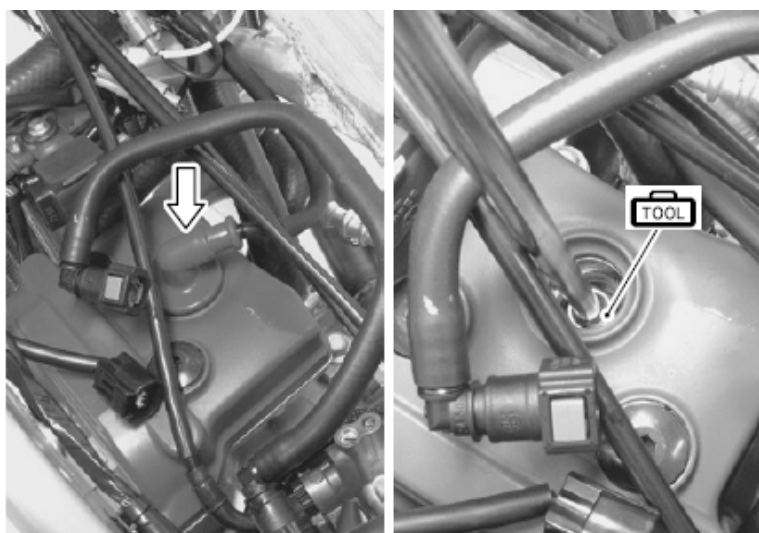
Bardzo ważne jest, aby pojazd kontrolowany był regularnie. Postępuj zgodnie z planem przeglądów. Żywotność części zależy od warunków użytkowania. Jeśli motocykl użytkowany jest w ciężkich warunkach przeprowadzaj przeglądy częściej niż podaje to plan przeglądów.

| Przedział | Wyścig | Co wyścig | Co 3 wyścigi | Co 6 wyścigów | Uwagi |
|---|---------|-----------|--------------|---------------|---|
| Element | Godziny | Co 2 | Co 6 | Co 12 | |
| Świeca zapłonowa | | I | - | - | |
| Filtr powietrza | | C | - | - | Wkład wymieniać gdy zajdzie potrzeba |
| Olej silnikowy | | - | R | - | Wymień po docieraniu |
| Filtr oleju silnikowego | | - | - | R | |
| Filtry siatkowe oleju | | | | I | Kontroluj po docieraniu |
| Układ chłodzenia | | I | - | - | Wymień przewody i płyn corocznie. Przepłucz przy wymianie i przechowywaniu |
| Sprzęgło | | I | - | - | Wymieniać tarcze, gdy zajdzie potrzeba |
| Linka gazu i sprzęgła | | I&L | - | - | |
| Układ gorącego rozruchu | | I | - | - | |
| Korpus przepustnicy | | I | - | - | |
| Przewody odpowietrzające skrzyni korbowej | | I | - | - | |
| Przewód paliwowy | | I | - | - | Wymień co 4 lata |
| Luz zaworowy | | - | - | I | |
| Tłok | | - | - | R | |
| Pierścienie tłokowe | | - | - | R | |
| Głowica i cylinder | | - | - | I | |
| Tłumik | | I | - | - | |
| Uszczelniacz zębatki zdawczej | | I | - | - | Kontroluj uszczelniacz regularnie pod kątem nieprawidłowości (kurz, kamienie, ciała obce). Jeśli trzeba wymień na nowy. |
| Łańcuch napędowy | | I&L | R | - | Regulacja naciągu co 30 minut |
| Zębatka zdawcza | | I | - | - | |
| Zębatka tylna | | I | - | - | Sprawdź i dokręć śruby mocujące po pierwszej jeździe, kolejnych 10 minutach oraz po każdym wyścigu. |
| Prowadnica i ślizg łańcucha | | - | R | - | |

| Przedział | Wyścig | Co wyścig | Co 3 wyścigi | Co 6 wyścigów | Uwagi |
|-----------------------------|---------|-----------|--------------|---------------|--|
| Element | Godziny | Co 2 | Co 6 | Co 12 | |
| Hamulce | | I | - | - | Przewody i płyn wymieniaj corocznie |
| Osłona pokrywy magneta | | I | - | - | Wymień, jeśli konieczne. |
| Olej w przednim zawieszeniu | | - | R | - | Wymień po docieraniu |
| Przednie zawieszenie | | I | - | - | Okresowo sprawdzaj rurę wewn. Pod kątem nieprawidłowości. Kontroluj ciśnienie pow. |
| Tylne zawieszenie | | I | - | - | Okresowo sprawdzaj układ i smaruj część osi jeśli niezbędne |
| Opony | | I | - | - | |
| Nyple szprych | | I | - | - | Kontroluj, co 20 min do pierwszych 2 godz. i potem przed każdą jazdą |
| Układ kierowniczy | | I | - | - | |
| Dźwignia rozrusznika | | I&L | - | - | |
| Śruby i nakrętki | | T | - | - | Dokręcaj co godzinę |

Ważne: I - przegląd i czyszczenie, regulacja, wymiana lub smarowanie - w zależności od potrzeb; R - wymiana; T - dokręcanie; C – czyścić, I&L – czyścić i smarować

Świeca zapłonowa



- Zdemontuj siedzisko.
- Zdemontuj osłony chłodnicy i zbiornik paliwa.
- Zdejmij fajkę świecy.

- Wykręć świecę zapłonową.



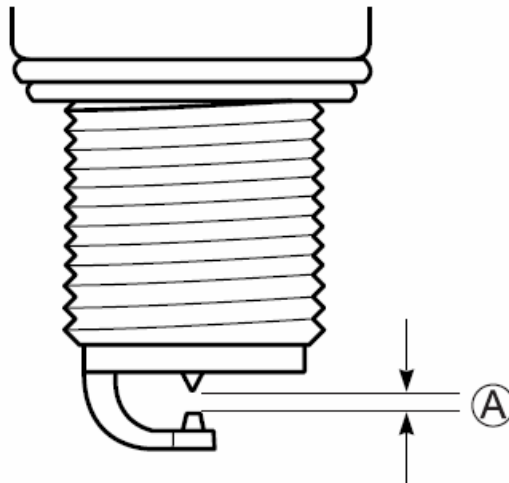
09930-10121

Klucz do świec

- Po zdemontowaniu świecy sprawdź stan świecy, kolor elektrod, osad nagaru, przerwę na elektrodach i uszkodzenie uszczelki.
- Jeśli świeca jest nadmiernie zużyta, nadpalona wymień świecę na nową. Wymień również świecę jeśli ma pęknięty izolator lub uszkodzony gwint.

WAŻNE:

Oczyść miejsce wokół świecy, tak, by po jej wykręceniu do cylindra nie przedostały się żadne zanieczyszczenia.



- Sprawdź kolor porcelanki.

| Kolor porcelany | Przyczyna |
|---------------------|--|
| Biała (przegrzana) | <ul style="list-style-type: none">• Gorąca świeca• Przyspieszony zapłon• Uboga mieszanka• Stare paliwo |
| Czarna (uszkodzona) | <ul style="list-style-type: none">• Zimna świeca• Opóźniony zapłon• Bogata mieszanka• Za dużo oleju w paliwie |

- Przy pomocy szczelinomierza sprawdź przerwę „A” na elektrodzie świecy.



09900-20803

Szczelinomierz



Przerwa między elektrodami „A”

0.9 – 1.0 mm



Standardowa świeca

NGK DIMR8A10

UWAGA

Zastosowanie świecy o nieodpowiedniej ciepłocie może doprowadzić do zniszczenia silnika.

- Dokręć świecę zapłonową palcami, a następnie z przewidzianym momentem.



09930-10121

Klucz do świec

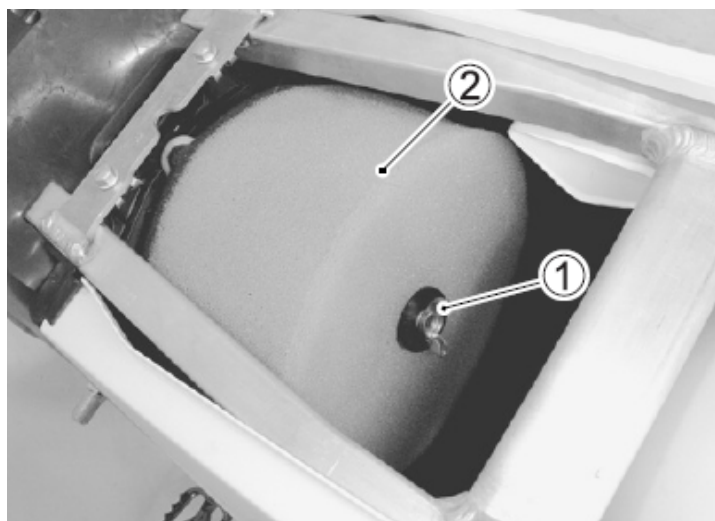
Świeca zapłonowa

11.0 Nm

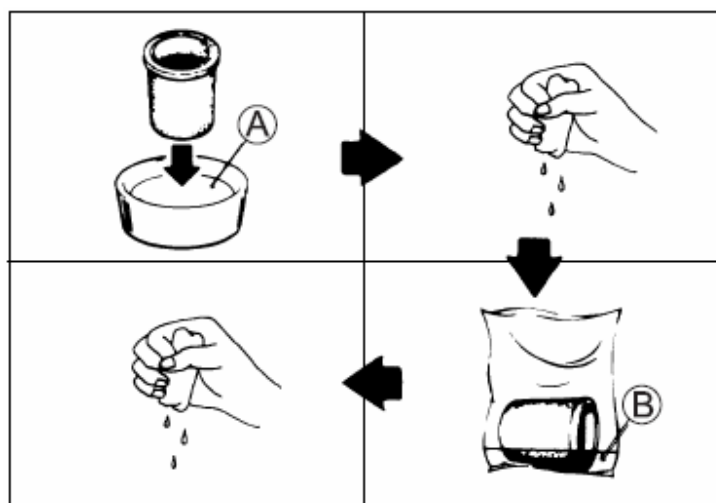
Filtr powietrza

Demontaż wkładu filtrującego

- Zdejmij siedzisko.
- Odkręć nakrętkę motylkową (1).
- Zdejmij element filtrujący (2) z ramki.



Czyszczenie filtra powietrza



- Napęlnić odpowiedni pojemnik niepalnym związkiem czyszczącym (A), a następnie zanurzyć w nim wkład i przemyć.
(A) Motul – płyn do mycia filtrów lub odpowiednik.
- Wycisnąć wkład w rękach, lecz nie wykręcać, gdyż jest on podatny na rozerwanie.
- Wysuszyć wkład.
- Włożyć wkład do plastikowej torby, dolać trochę oleju (B) i wgnieść olej we wkład.
(B) Motul – olej do nasączania filtrów powietrza lub odpowiednik
- Ponownie wycisnąć wkład w celu usunięcia nadmiaru oleju.

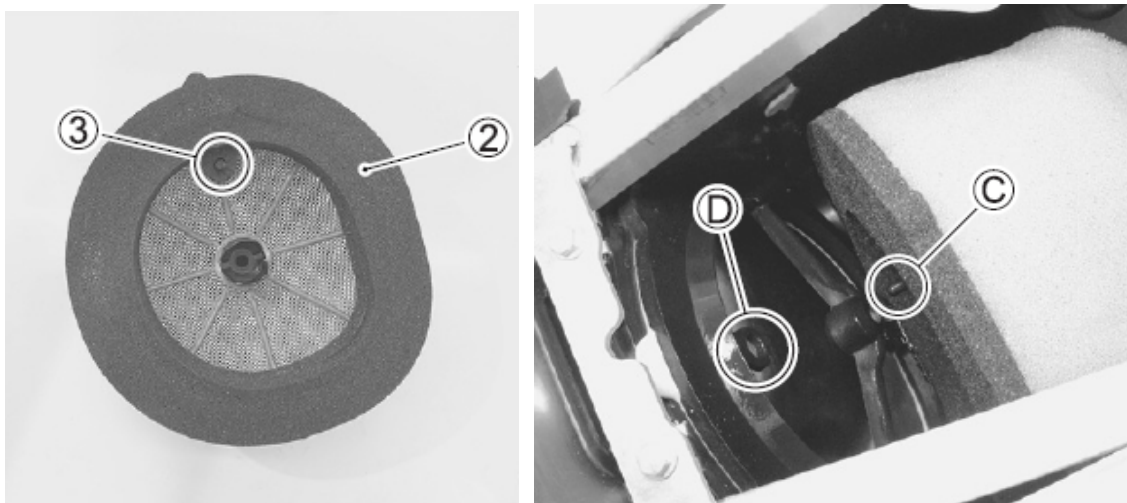
Montaż

- Nanieś smar na część wkładu stykającą się z obudową filtra powietrza.
- Zamontuj wkład na ramkę.

WAŻNE:

Zgraj kołek ustalający na ramce (3) z otworem na podstawie (2).

- Zamontuj wkład do obudowy filtra tak, by kołek ustalający „C” wkładu umieścić w odpowiednim otworze „D” obudowy.



UWAGA

Nieprawidłowy montaż wkładu filtrującego umożliwić może przedostanie się zanieczyszczeń do komory spalania. Doprowadzić to może do zużycia tłoka i cylindra. Upewnij się, że zamontowany wkład uszczelniał prawidłowo wlot powietrza.

WAŻNE:

Aby zabezpieczyć wkład filtra powietrza przed zamoknięciem podczas czyszczenia motocykla, postępuj zgodnie z poniższymi instrukcjami.



- Osłoń wkład winylową torebką.
- Zamontuj siedzisko.
- Zakryj wlot powietrza w osłonie ramy, aby zabezpieczyć filtr przed wodą.
- Nie polewaj osłony filtra wodą pod ciśnieniem.

Olej silnikowy, filtr oleju

OSTRZEŻENIE

- Olej silnikowy może być bardzo gorący, tak, że mógłbyś poparzyć sobie palce przy odkręcaniu śruby spustowej. Należy poczekać, 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.

OSTRZEŻENIE

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

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

WAŻNE:

Zużyty olej należy odpowiednio zutylizować.

Wstępna kontrola ilości oleju przed podstawowym pomiarem.

- Przed uruchomieniem silnika sprawdź czy w silniku jest wystarczająca ilość oleju.

UWAGA:

Uruchomienie silnika z niewystarczającą ilością oleju doprowadzi do uszkodzenia elementów składowych silnika.

WAŻNE:

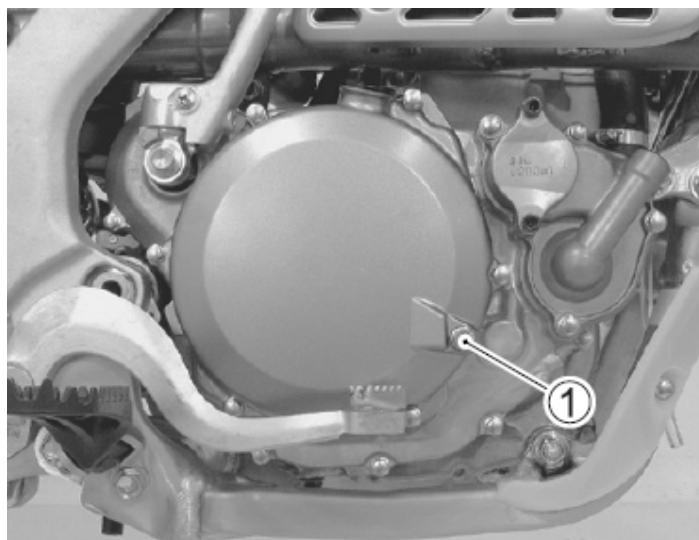
Pomiar poziomu oleju będzie błędny przy pochylonym motocyklu. Pomiar należy przeprowadzać przy motocyklu trzymanym prosto.

- Podczas pomiaru trzymaj motocykl prosto.
- Odkręć śrubę pomiarową poziomu oleju (1). Jeśli olej wycieka przez otwór przejdź do procedury „kontrola poziomu oleju”.



Śruba kontrolna oleju

5.5 Nm



Kontrola poziomu oleju

- Podczas kontroli trzymaj motocykl pionowo na płaskim podłożu.

WAŻNE:

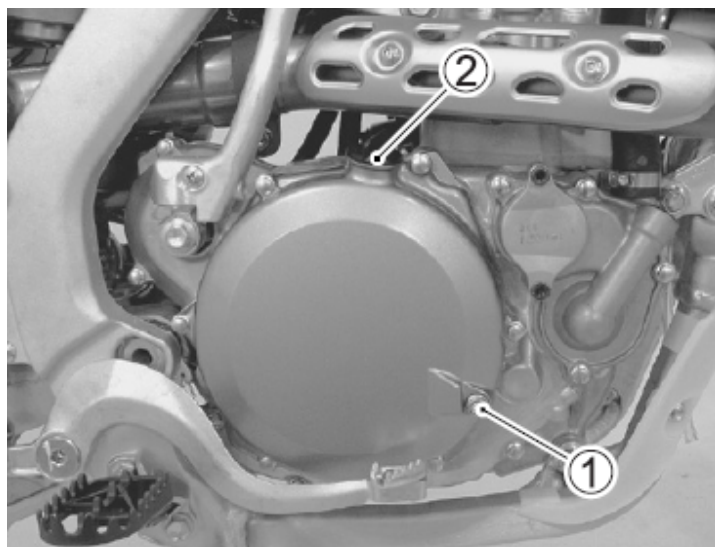
Pomiar poziomu oleju będzie błędny przy pochylonym motocyklu. Pomiar należy przeprowadzać przy motocyklu trzymanym prosto.

- Uruchom i pozostaw silnik pracujący na wolnych obrotach przez trzy minuty.

WAŻNE:

Nie zwiększaj obrotów silnika. Może to zakłócić przeprowadzany pomiar poziomu oleju.

- Wyłącz silnik i odczekaj dwie minuty. Jeśli po wykręceniu śruby pomiarowej (1) olej wypłynie przez otwór po niej, poziom oleju jest prawidłowy.
- Jeśli poziom oleju jest za wysoki, pozwól nadmiarowi wypłynąć.
- Jeśli olej nie wypływa przez otwór pomiarowy, odkręć korek wlewowy oleju (2) i uzupełnij poziom odpowiednim olejem.



- Powtórz opisana powyżej procedurę.
- Dokręć śrubę kontrolną poziomu oleju.

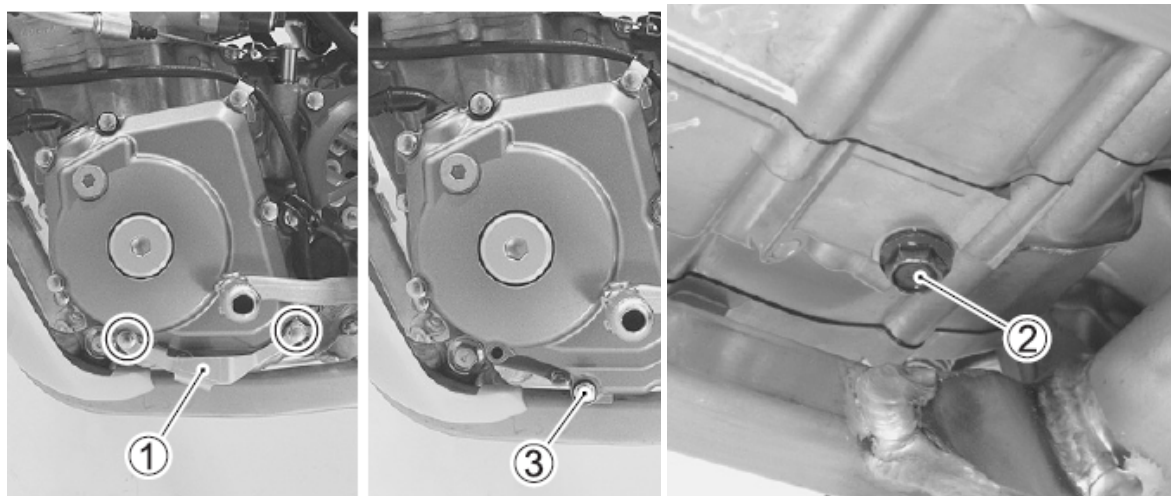


Śruba kontrolna oleju

5.5 Nm

Wymiana oleju

- Podczas kontroli trzymaj motocykl pionowo na płaskim podłożu.
- Rozgrzej silnik.
- Odkręć korek wlewu oleju, osłonę pokrywy magneta (1), śrubę spustową (2) oraz śrubę pokrywy magneta (3). Spuść całkowicie przez korek spustowy i otwór po śrubie pokrywy magneta.
- Dokręć śrubę spustową (2) śrubę pokrywy magneta (3).



- Naciśnij dźwignię rozrusznika 10 razy lub więcej.

WAŻNE:

Aby uniknąć przypadkowego uruchomienia silnika naciskaj cały czas wyłącznik silnika.

- Odkręć ponownie śrubę pokrywy magneta (3) i spuść olej.
- Wymień uszczelkę na nową i dokręć śrubę pokrywy magneta (3).
- Zamontuj ponownie osłonę pokrywy magneta (1).



Śruba spustowa oleju

12.0 Nm

**Śruba pokrywy
magneta**

11 Nm

- Napełnij silnik specyfikowanym olejem SAE 10W – 40.



Olej silnikowy

SAE 10W-40, API SF/SG lub SH/SJ z JASO MA

Wymiana oleju

1050 ml

**Wymiana wraz z
filtrem**

1100 ml

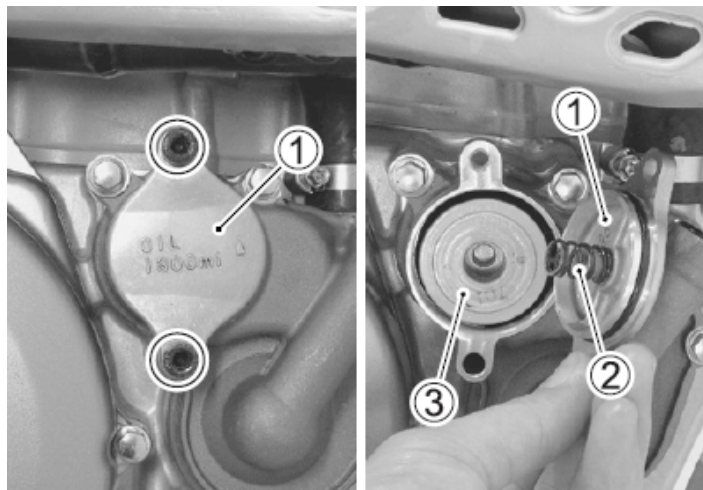
**Całkowita ilość w
silniku**

1200 ml

- Dokręć korek wlewu oleju.
- Uruchom silnik na kilka minut i wyłącz go. Zaczekaj kilka minut.
- Sprawdź poziom oleju.

Wymiana filtra oleju

- Spuść olej jak opisano to uprzednio.
- Odkręć pokrywę filtra oleju (1), zdemontuj sprężynę (2) i filtr oleju (3)

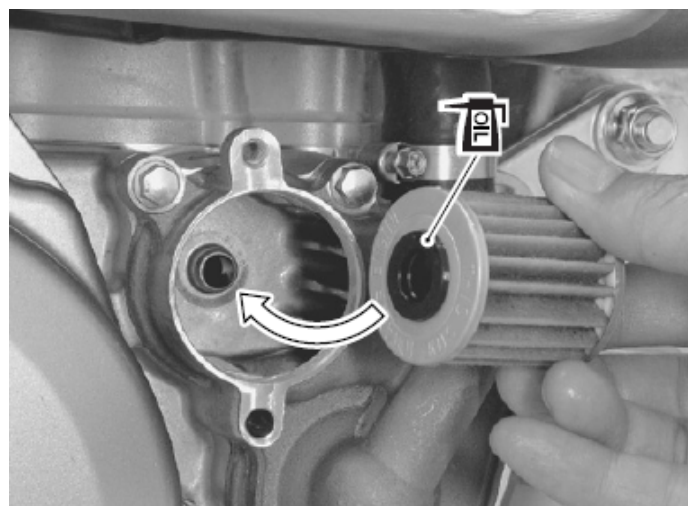


- Przed założeniem nowego filtra zwilż jego uszczelkę olejem.
- Załóż nowy filtr oleju.

UWAGA:

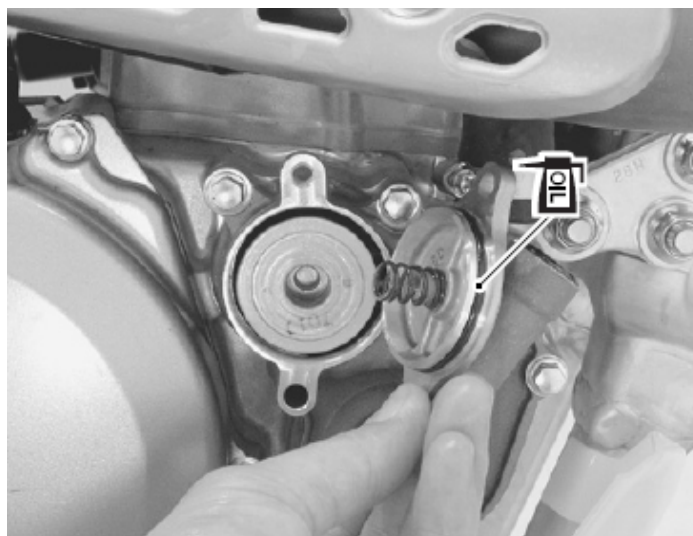
Upewnij się, że filtr został prawidłowo zamocowany. Niewłaściwy montaż filtra grozi uszkodzeniem silnika.

- Nanieś niewielką ilość oleju na nowy o-ring.



UWAGA:

Aby uniknąć wycieku oleju zastosuj nowy o-ring.



- Zamontuj pokrywę filtra oleju i dokręć pewnie śruby mocujące.



**Śruby pokrywy filtra
oleju**

11.0 Nm

- Nalej olej i sprawdź jego poziom jak opisano to uprzednio.



Wymiana oleju
Wymiana wraz z
filtrem
Przeplukanie silnika

1050 ml

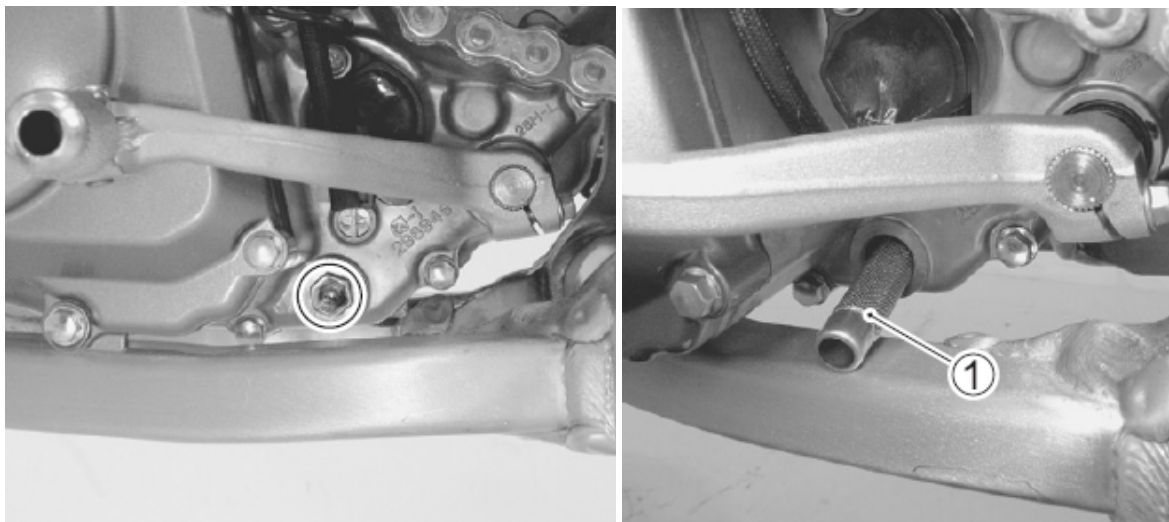
1100 ml

1200 ml

Filtry siatkowe

Demontaż filtra siatkowego Nr 1.

- Spuść olej silnikowy.
- Odkręć pokrywę filtra siatkowego.



UWAGA:

Nie kładź motocykla, gdyż zużyty olej z filtra wpłynie do magistrali olejowej.

- Wyciągnij filtr siatkowy.

WAŻNE:

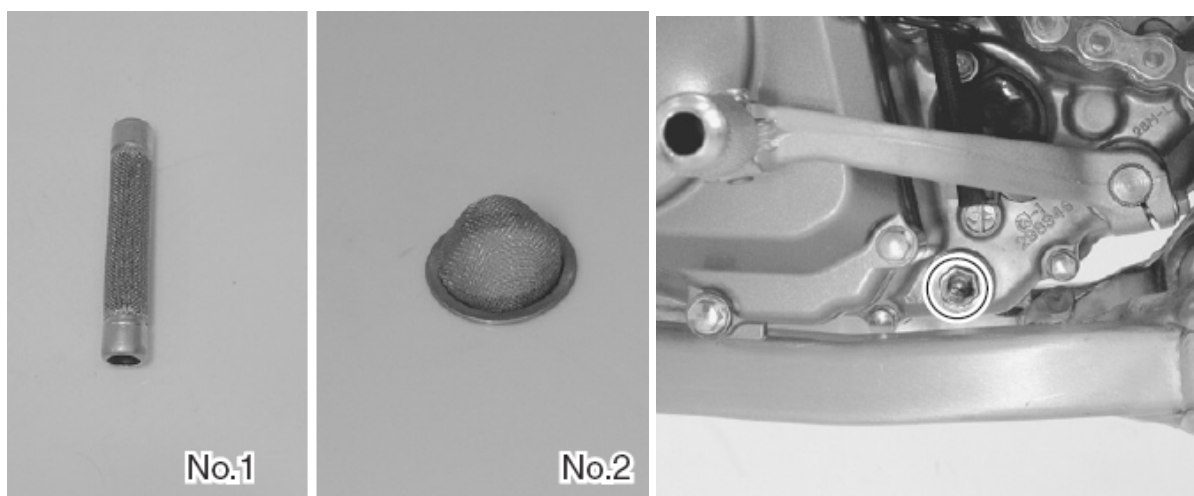
Zaleca się kontrolę filtra siatkowego po każdym biegu.

Demontaż filtra siatkowego Nr 2.

- Do wyjęcia filtra siatkowego niezbędne jest rozpołowienie silnika. Zwróć się do autoryzowanego serwisu Suzuki o wykonanie tej czynności.

Kontrola filtrów siatkowych

- Sprawdź filtry pod kątem zużycia i zatkania.
- Jeśli filtry są zatkane wyczyść je sprężonym powietrzem.



Montaż filtra siatkowego Nr 2.

- Po zamontowaniu filtra siatkowego niezbędne jest ponowne złożenie silnika. Zwróć się do autoryzowanego serwisu Suzuki o wykonanie tej czynności.

Montaż filtra siatkowego Nr 1.

- Zamontuj filtr i dokręć korek filtra z przewidzianym momentem.

UWAGA:

O-ring korka filtra siatkowego wymień na nowy



Korek filtra siatkowego

21.0 Nm

- Uzupełnij poziom oleju i sprawdź jego poziom.

Płyn chłodzący

Kontrola poziomu płynu chłodzącego

OSTRZEŻENIE:

Otwierając korek gorącej chłodnicy możesz zostać poważnie oparzony przez płyn chłodzący lub jego rozgrzane opary.

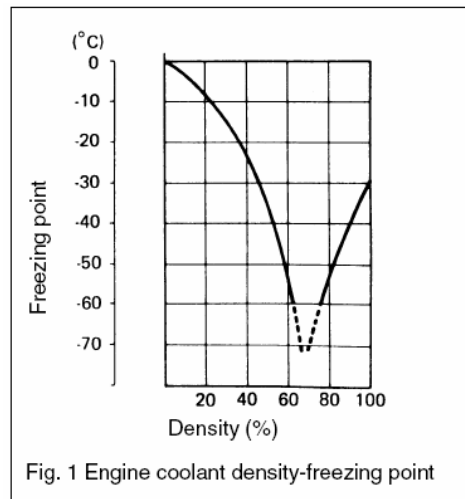
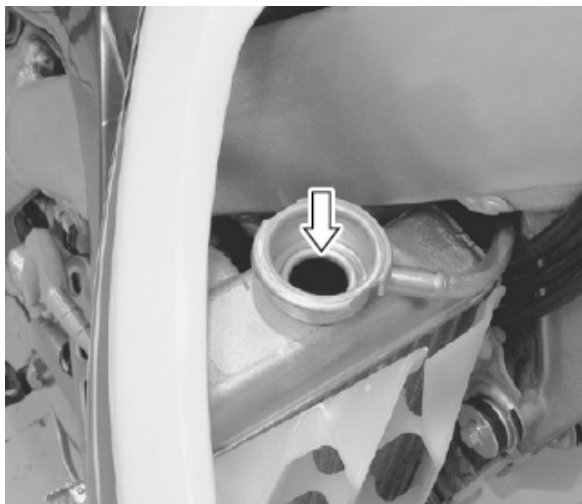
Nie odkręcaj korka chłodnicy, jeśli silnik jest gorący. Zaczekaj do ostygnięcia silnika.



- Odkręć korek chłodnicy (1).
- Sprawdź, czy płyn chłodzący sięga dolnej krawędzi króćca wlewowego do chłodnicy. Jeśli nie, uzupełnij poziom płynem o odpowiedniej specyfikacji.
- Dokręć pewnie korek wlewowy.

UWAGA:

Nieprawidłowe dokręcenie korka chłodnicy uniemożliwi uzyskanie przed układ chłodzący odpowiedniego ciśnienia i spowoduje wycieki płynu chłodzącego. Dokręcaj korek do momentu pewnego jego zabezpieczenia.



WAŻNE:

- *Motocykl ten nie posiada zbiornika wyrównawczego umieszczonego na końcu przewodu odpowietrzającego. W związku z tym poziom płynu chłodzącego może się podczas jazdy zmniejszyć. Kontroluj poziom płynu chłodzącego przed każdą jazdą.*

- Do uzupełniania poziomu płynu chłodzącego używaj płynu zmieszanego z wodą destylowaną w stosunku 50:50. Dolewanie jedynie wody spowoduje rozcieńczenie płynu i pogorszenie jego własności.
- Jeśli motocykl będzie przebywał w temperaturze poniżej -31°C należy, zgodnie z fig.1 zwiększyć stosunek płynu niezamarzającego do 55% lub 60%

| Zawartość płynu niezamarzającego | Punkt zamarzania |
|----------------------------------|-----------------------|
| 50% | -31°C |
| 55% | -40°C |
| 60% | -55°C |

Wymiana płynu chłodzącego

- Stosuj płyn niezamarzający i letni przeznaczone do aluminiowych chłodziw zmieszane z wodą destylowaną w stosunku 50:50.

WAŻNE:

Chłodnica, cylinder i głowica cylindra wykonane są ze stopu aluminium. Zastosowanie nie rekomendowanego płynu chłodzącego prowadzi może do korozji aluminium i zatkania kanałów układu chłodzenia.

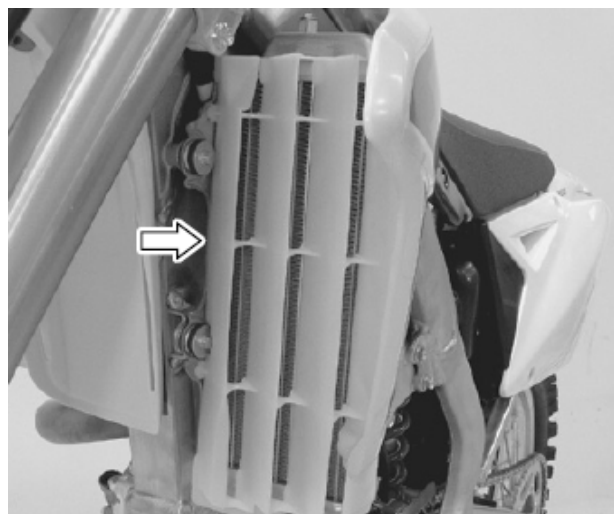
OSTRZEŻENIE:

Płyn chłodzący jest szkodliwy, jeśli zostanie połknięty lub dostanie się na skórę, czy do oczu. Należy wówczas jak najszybciej skomunikować się z lekarzem i wywołać wymioty. W przypadku, gdy płyn chłodzący dostanie się on na skórę lub do oczu, należy je wypłukać w dużej ilości wody. Zaleca się wówczas skorzystanie z opieki medycznej. Płyn należy trzymać z dala od dzieci i zwierząt.

Kontrola układu chłodzenia

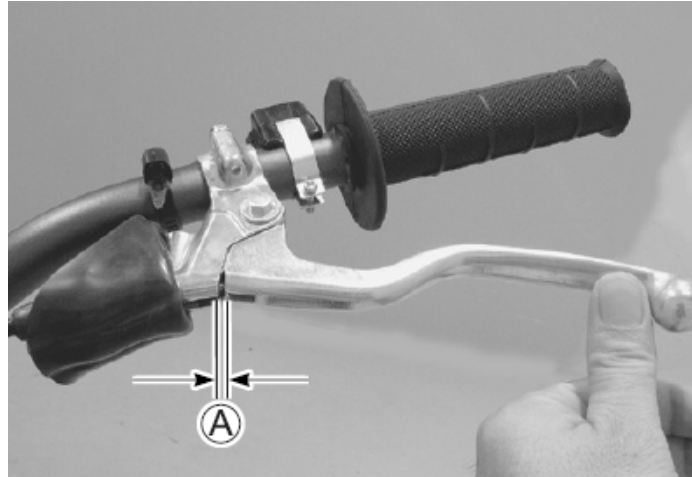
Kontroluj poniższe elementy przed treningiem i wyścigiem:

- Szczelność układu chłodzenia.
- Zużycie lub pęknięcie przewodów ukł. Chłodzenia.
- Zamocowanie chłodnicy.
- Stan przewodu odpowietrzającego chłodnicy.
- Stan żeberek chłodnicy.



Linka sprzęgła

Wyreguluj linkę sprzęgła następująco:



Regulacja zgrubna

- Poluzuj przeciwnakrętkę (1).
- Ustaw śrubę regulacyjną (2) tak, by luz „A” dźwigni sprzęgła mierzony przy uchwycie, przy jej naciśnięciu i do momentu wyczucia oporu wynosił 2 - 3 mm.
- Dokręć przeciwnakrętkę (1).



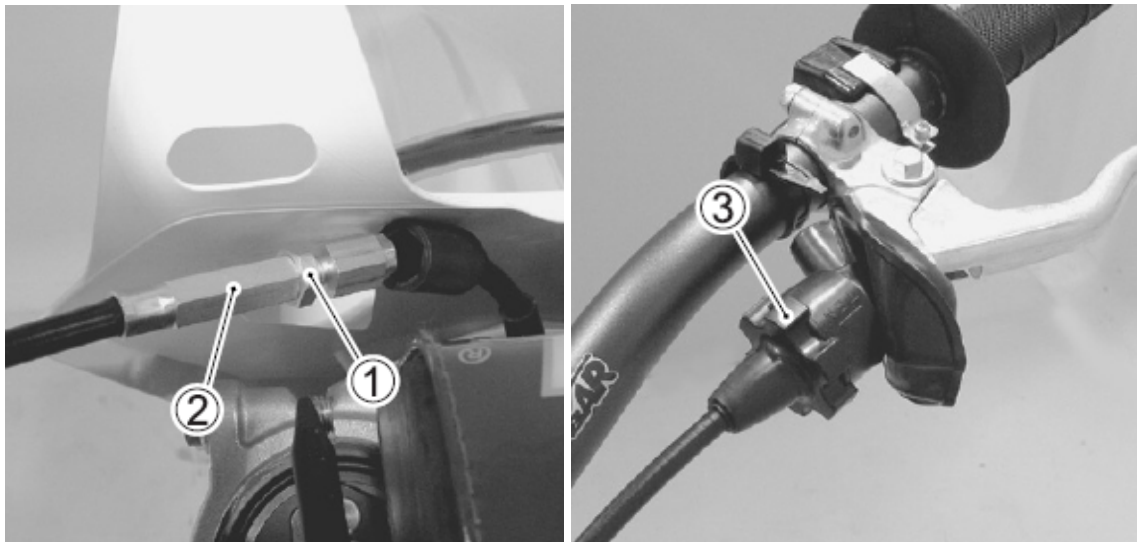
Luz dźwigni sprzęgła

A: 2 – 3 mm



Przeciwnakrętką śruby regulacyjnej linki sprzęgła

2.2 Nm



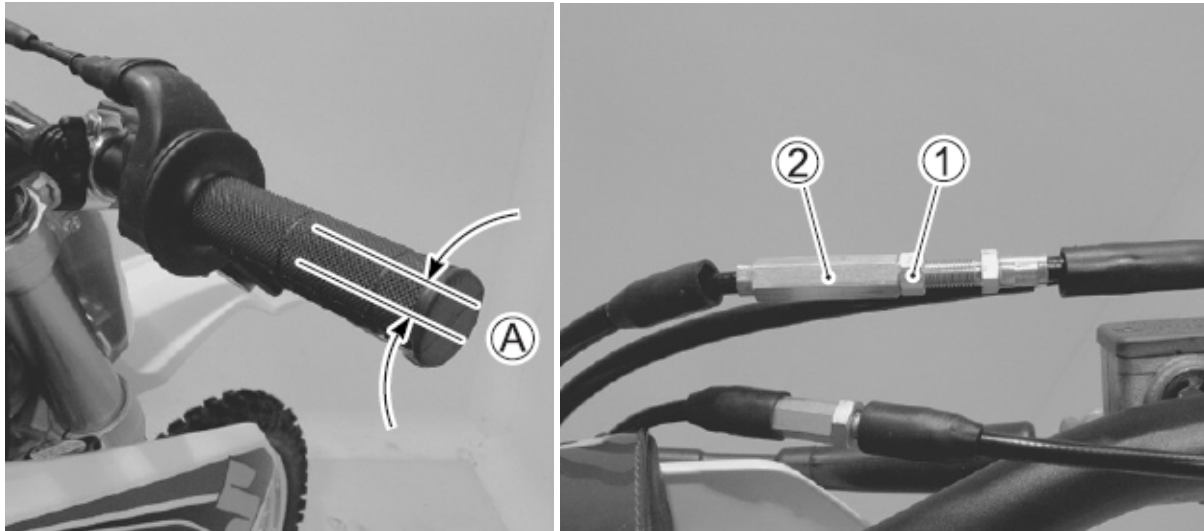
Regulacja drobna

- Ustaw śrubę regulacyjną (3) tak, by luz „A” dźwigni sprzęgła mierzony przy uchwycie, przy jej naciśnięciu i do momentu wyczucia oporu wynosił 2 - 3 mm.

Linka gazu

OSTRZEŻENIE:

Niewłaściwy luz linki gazu doprowadzić może do niekontrolowanego zwiększenia obrotów silnika, a w rezultacie do utraty panowania nad pojazdem.
Po regulacji linki gazu należy sprawdzić, czy prędkość obrotowa silnika nie podnosi się przy skręceniu kierownicy i czy manetka gazu powraca samoczynnie i lekko.



Wyreguluj luz linki gazu (A) następująco:

- Poluzuj przeciwnakrętkę (1).
- Śrubą regulacyjną (2) ustaw luz linki w zakresie „A” 2.0 – 4.0 mm, mierzony na manetce gazu.
- Dokręć przeciwnakrętkę (1) z przewidzianym momentem.



Luz linki gazu
Przeciwnakrętką śruby
regulacyjnej linki gazu

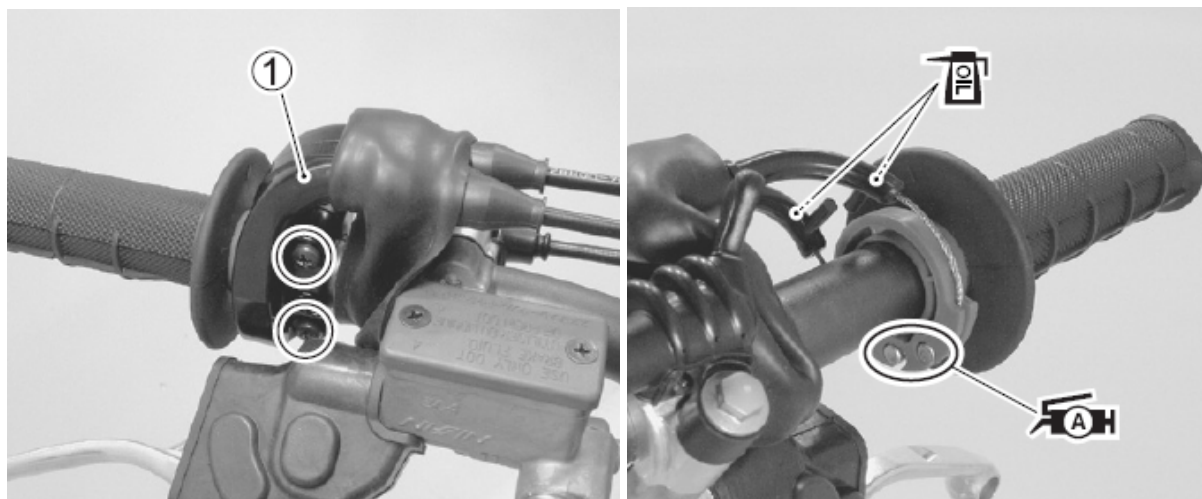
A: 2.0 – 4.0 mm

2.2 Nm

UWAGA:

Po regulacji sprawdź, czy ruch kierownicy nie podnosi obrotów silnika oraz czy manetka powraca płynnie i samoczynnie.

Smarowanie



- Odkręć obudowę manetki gazu (1).
- Nanieś olej na linkę gazu.
- Nasmaruj prowadnicę linki w manetce.



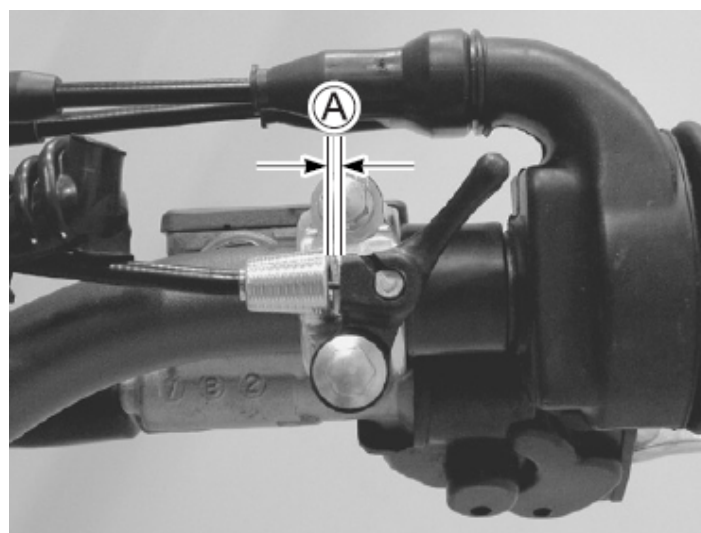
99000-25010

Suzuki Super Grease lub równorzędny smar

Dźwignia gorącego rozruchu

Luz linki gorącego rozruchu wyreguluj następująco:

- Poluzuj przeciwnakrętkę (1).
- Śrubą regulacyjną (2) ustaw luz dźwigni „A” wynoszący ok. 2 - 3 mm, mierzony przy pociągnięciu dźwigni, do wyczucia delikatnego oporu.
- Dokręć przeciwnakrętkę (1) z przewidzianym momentem.



WAŻNE:

Postępuj ostrożnie by nie uszkodzić osłony dźwigni.

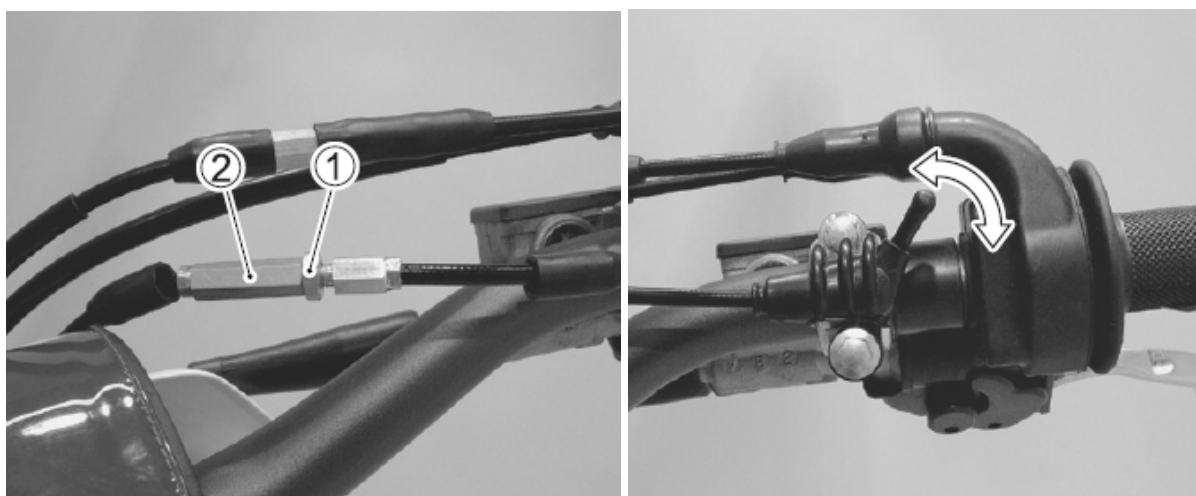


Luz dźwigni
Przeciwnakrętka śruby
regulacyjnej

A: 2 – 3 mm

2.2 Nm

- Sprawdź płynny ruch dźwigni gorącego rozruchu w całym zakresie.
- Jeśli ruch nie jest płynny przesmaruj linkę gorącego rozruchu.

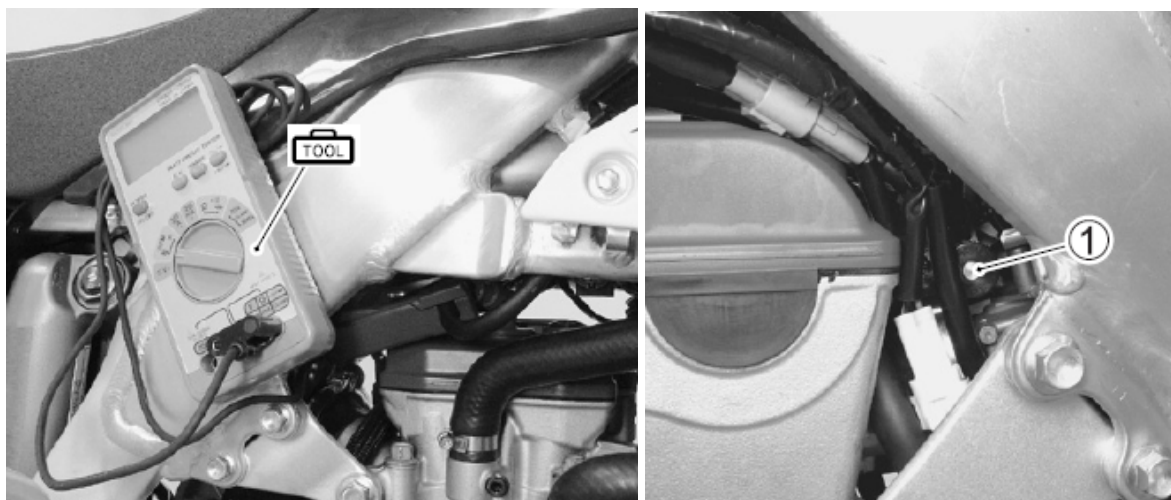


Wolne obroty silnika

- Ustaw luz linki gazu.
- Rozgrzej silnik.

WAŻNE:

Regulację tę należy przeprowadzać na dobrze rozgrzanym silniku.



- Uruchom silnik i obracając przyciskiem zimnego rozruchu / wolnych obrotów (1) ustaw podane poniżej obroty.
- Podłącz miernik uniwersalny do przewodu wysokiego napięcia
- Ustaw wolne obroty zgodnie ze specyfikacją.



Wolne obroty

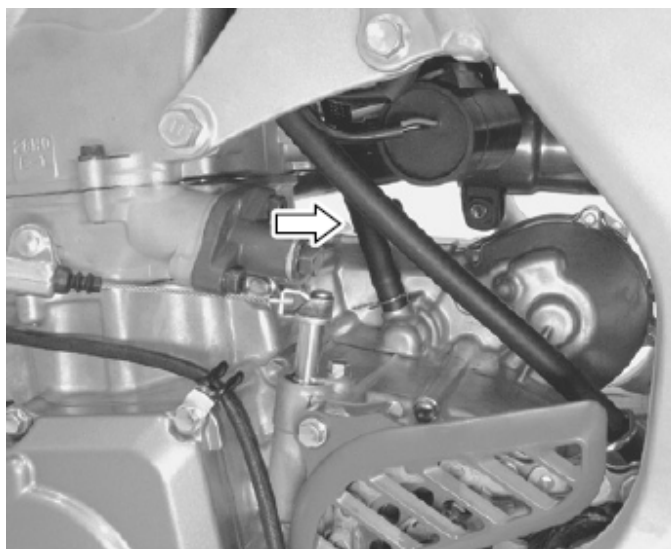
09900 – 25008

2000 ± 100 1/min

Miernik uniwersalny

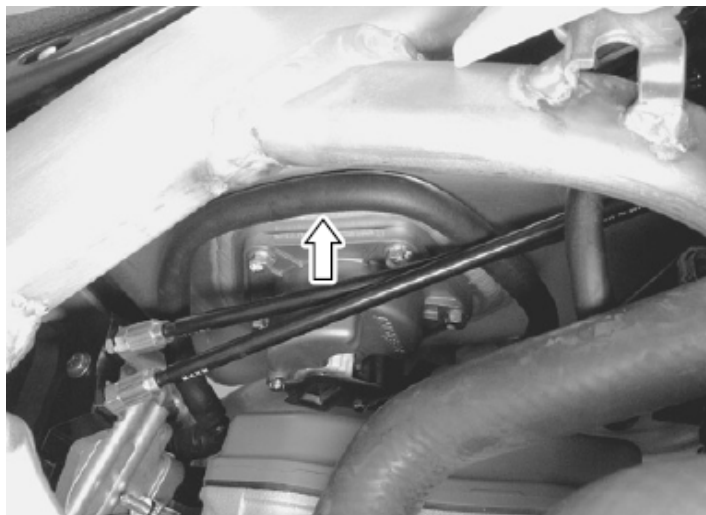
Przewód odpowietrzający skrzyni korbowej

- Sprawdź przewód odpowietrzający pod kątem uszkodzeń, zatkania i zagięcia. Jeśli stwierdzisz jakiś defekt wymień przewód na nowy.



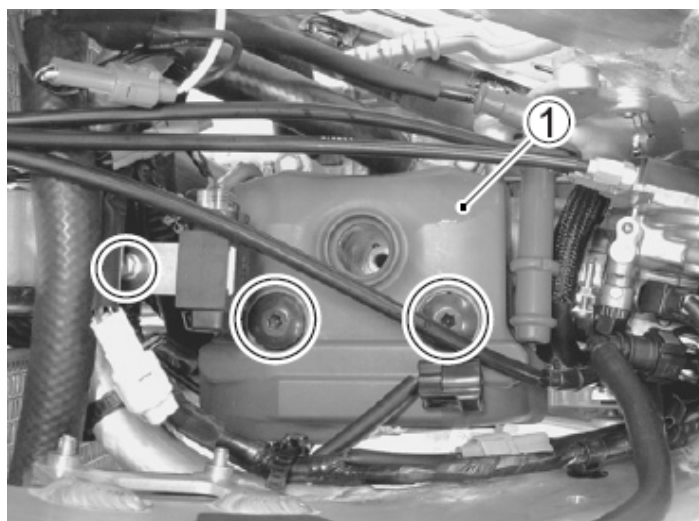
Przewód paliwowy

- Sprawdź przewód paliwowy pod kątem uszkodzeń i wycieków paliwa. Jeśli stwierdzisz jakiś defekt wymień przewód na nowy.
- Przewód paliwowy należy wymieniać co 4 lata.



Luz zaworowy

- Zdemontuj siedzisko.
- Zdemontuj osłony chłodnicy i zbiornik paliwa.
- Rozłącz świecę zapłonową.
- Wykręć świecę.
- Odkręć śrubę mocującą uchwytu czujnika pochyłu TO.

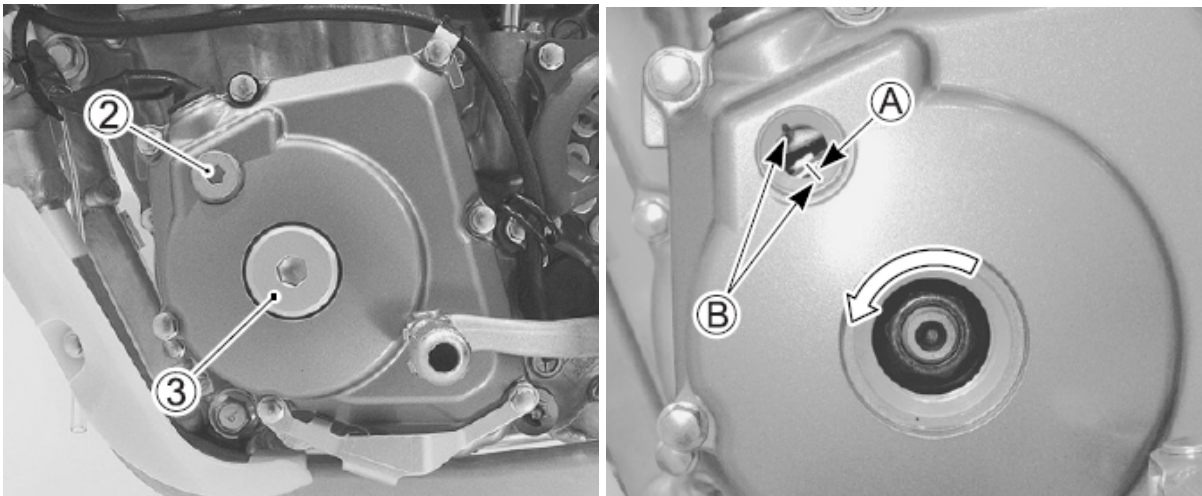


- Zdemontuj pokrywę głowicy (1) i jej uszczelkę.

Luz zaworowy dla zaworów dolotowych i wylotowych jest różny. Kontrola i regulacja luzów zaworowych musi być przeprowadzona: 1) podczas przeglądu okresowego, 2) przy naprawie rozrządu, 3) przy demontażu wałków rozrządu

WAŻNE:

- Aby sprawdzić luz zaworowy tłok musi znajdować się w GZP suwu sprężania.
- Luz należy kontrolować przy zimnym silniku.
- Spuść olej silnikowy.
- Odkręć korek GZP (2) i korek koła magnesowego (3)



- Przy pomocy klucza przekręć wał korbowy w kierunku przeciwnym do wskazówek zegara, tak, by zgrać znak GZP „A” ze środkiem rowka „B” w otworze kontrolnym.

WAŻNE:

Tłok musi znajdować się w górnym zwrotnym położeniu suwu sprężania.

- Wsuń szczelinomierz pomiędzy szklanekę i krzywkę. Jeśli luz wykracza poza specyfikację przeprowadź regulację luzu zaworowego.



Luz zaworowy

Standard (na zimnym silniku)

Dolot (IN): 0.09 – 0.16 mm

Wylot (EX): 0.17 – 0.24 mm



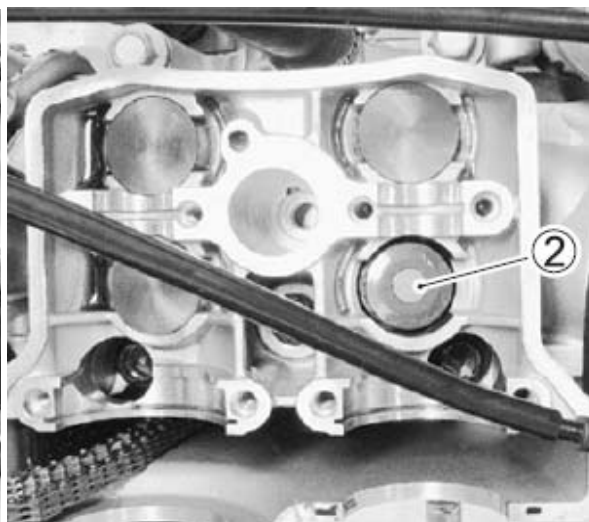
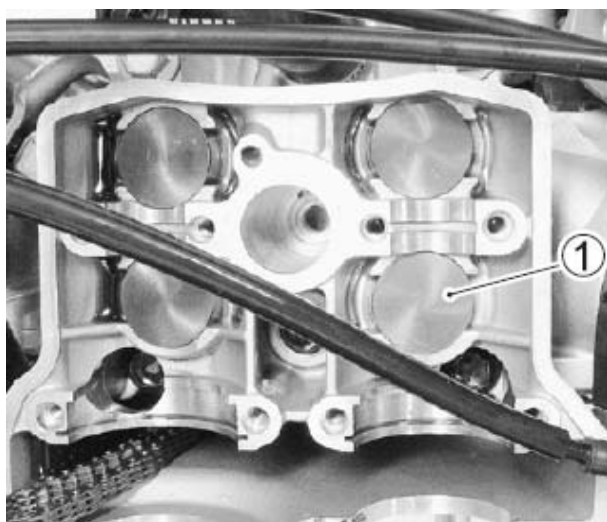
09900 – 20803

Szczelinomierz

Regulacja luzów zaworowych

Luz reguluje się poprzez wymianę zamontowanych płytek zaworowych na grubsze lub cieńsze.

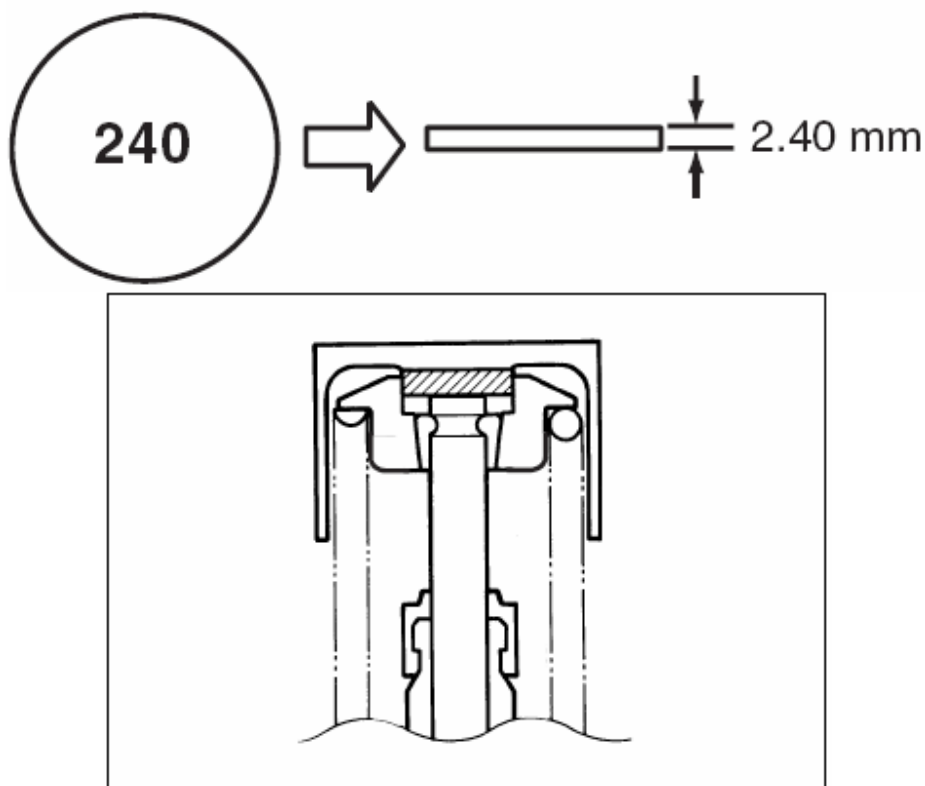
- Zdemontuj dolotowy i wylotowy wałek rozrządu.
- Palcami lub magnesem wyciągnij szklanę (1) i płytkę zaworową (2).
- Sprawdź liczbę podaną na płytce. Oznacza ona jak pokazano to na rysunku grubość płytki.



- Dobierz odpowiednią płytkę, tak by luz zaworowy mieścił się w specyfikacji. Na potrzeby tej regulacji dostępne są płytki o grubościach od 1.500 do 3.500 mm w odstępach co 0.025 mm. Zamontuj wybraną płytkę w górnej części talerzyka zaworowego tak, by oznaczenie skierowane było do szklanki. Aby upewnić się o prawidłowym rozmiarze płytki zmierz jej grubość przy pomocy mikrometru. Tabela doboru płytek znajduje się poniżej.

WAŻNE:

- Nanieś nieco oleju na boczne i górną powierzchnię płytki zaworowej.
- Upewnij się, że założona płytkę skierowana została numerem do szklanki.
- Upewnij się, że wałki rozrządu zostały prawidłowo złożone.



- Po montażu rozrządu obróć wałem silnika, tak by zawory zostały w pełni otworzone. Olej z okolic płytek zostanie wyciśnięty, dzięki czemu uniknie się błędu pomiarowego. Sprawdź ponownie luz zaworowy i upewnij się, że leży on w granicach specyfikacji.
- Po regulacji luzu zaworowego zamontuj ponownie następujące elementy:
- Pokrywę głowicy.
- Uchwyt czujnika pochyłu
- Świecę i nasadkę świecy
- Osłony chłodnicy i zbiornik paliwa.
- Siedzisko.
- Korek GZP oraz korek koła magnesowego.
- Napelnij silnik olejem.

Tabela doboru płytek zaworowych Dolot

| MEASURED VALVE CLEARANCE (mm) | TAPPET SHIM SET (12800-35820) | | | | | | | | | | TAPPET SHIM NO. (12892-41C00-XXX) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 150 | 152 | 155 | 205 | 208 | 210 | 212 | 215 | 218 | 220 | 222 | 225 | 228 | 230 | 232 | 235 | 238 | 240 | 242 | 245 | 248 | 250 | 252 | 255 | 258 | 260 | 262 | 265 | 268 | 270 | 272 | 275 | 278 | 280 | 282 | 285 | 2850 | 2875 | 2900 | 2925 | 2950 | 2975 |
| 0.000 - 0.014 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 |
| 0.015 - 0.039 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 |
| 0.040 - 0.064 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 |
| 0.065 - 0.089 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 |
| 0.090 - 0.160 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | |
| 0.161 - 0.185 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | |
| 0.186 - 0.210 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | |
| 0.211 - 0.235 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | |
| 0.236 - 0.260 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | |
| 0.261 - 0.285 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | |
| 0.286 - 0.310 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | |
| 0.311 - 0.335 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | |
| 0.336 - 0.360 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | |
| 0.361 - 0.385 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | |
| 0.386 - 0.410 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | |
| 0.411 - 0.435 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | |
| 0.436 - 0.460 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.461 - 0.485 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.486 - 0.510 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.511 - 0.535 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.536 - 0.560 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.561 - 0.585 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.586 - 0.610 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.611 - 0.635 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.636 - 0.660 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.661 - 0.685 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.686 - 0.710 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.711 - 0.735 | 2.125 | 2.150 | | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Użycie tabeli:
 I. Zmierz luz zaworowy na zimnym silniku.
 II. Zmierz aktualną grubość płytki.
 III. Zgraj luz z pionowej kolumny z aktualną płytką z poziomego wiersza.
Przykład:
 Luz zaworowy jest: 0.220 mm
 Aktualna grubość płytki: 2.40 mm
 Wymagana grubość płytki: 2.50 mm

Tabela doboru płytek zaworowych Wylot

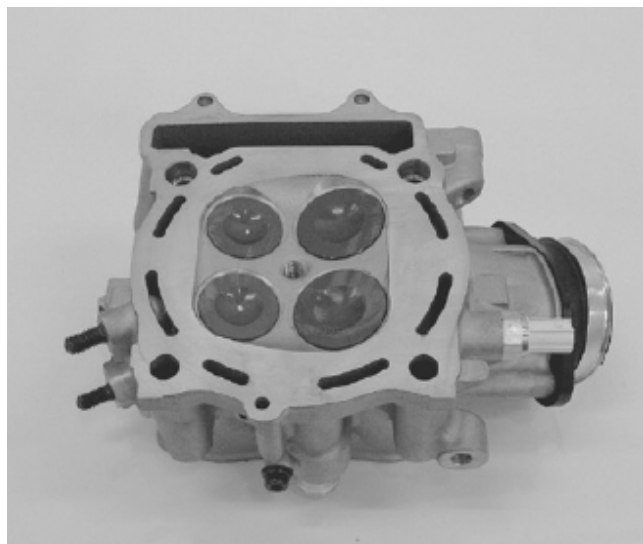
| | | TAPPET SHIM SET (12800-35820) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|------------|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | TAPPET SHIM NO. (12892-35G00-XXX) | | | | | | | TAPPET SHIM NO. (12892-41C00-XXX) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PRESENT SHIM SIZE (mm) | SUFFIX NO. | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | |
| MEASURED VALVE CLEARANCE (mm) | | 205 | 208 | 210 | 212 | 215 | 218 | 220 | 222 | 225 | 228 | 230 | 232 | 235 | 238 | 240 | 242 | 245 | 248 | 250 | 252 | 255 | 258 | 260 | 262 | 265 | 268 | 270 | 272 | 275 | 278 | 280 | 282 | 285 | 288 | 290 | 292 | 295 | 298 | 300 | | | | | | | |
| 0.000 - 0.024 | | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 |
| 0.025 - 0.048 | | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | |
| 0.050 - 0.075 | | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | |
| 0.076 - 0.100 | | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | |
| 0.101 - 0.125 | | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | |
| 0.126 - 0.150 | 1.500 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | |
| 0.151 - 0.169 | 1.500 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | |
| 0.170 - 0.240 | | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | |
| 0.241 - 0.265 | 1.550 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | |
| 0.266 - 0.280 | 1.575 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | |
| 0.291 - 0.315 | 1.600 | 2.175 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | |
| 0.316 - 0.340 | 1.625 | 2.200 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | |
| 0.341 - 0.365 | 1.650 | 2.225 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.366 - 0.390 | 1.675 | 2.250 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.391 - 0.415 | 1.700 | 2.275 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.416 - 0.440 | 1.725 | 2.300 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.441 - 0.465 | 1.750 | 2.325 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.466 - 0.490 | 1.775 | 2.350 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.491 - 0.515 | 1.800 | 2.375 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.516 - 0.540 | 1.825 | 2.400 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.541 - 0.565 | 1.850 | 2.425 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.566 - 0.590 | 1.875 | 2.450 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.591 - 0.615 | 1.900 | 2.475 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.616 - 0.640 | 1.925 | 2.500 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.641 - 0.665 | 1.950 | 2.525 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.666 - 0.690 | 1.975 | 2.550 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.691 - 0.715 | 2.000 | 2.575 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.716 - 0.740 | 2.025 | 2.600 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.741 - 0.765 | 2.050 | 2.625 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.766 - 0.790 | 2.075 | 2.650 | 2.675 | 2.700 | 2.725 | 2.750 | 2.775 | 2.800 | 2.825 | 2.850 | 2.875 | 2.900 | 2.925 | 2.950 | 2.975 | 3.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Użycie tabeli:
 I. Zmierz luz na zimnym silniku.
 II. Zmierz aktualną grubość płytki.
 III. Zgraj luz z pionowej kolumny z aktualną płytką z poziomego wiersza.
Przykład:
 Luz zaworowy jest: 0.250 mm
 Aktualna grubość płytki: 2.40 mm
 Wymagana grubość płytki: 2.45 mm

Głowica cylindra, cylinder i tłok

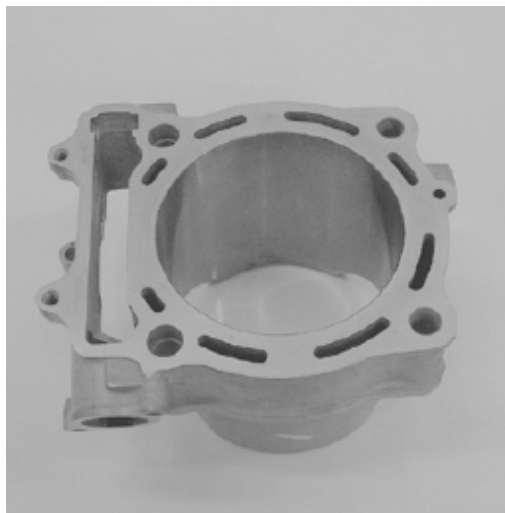
Głowica cylindra

- Zdemontuj głowicę cylindra.
- Wyczyść z nagaru komorę spalania.
- Skontroluj pod kątem wżerów, pęknięć i innych uszkodzeń.
- Jeśli stwierdzisz jakiś defekt wymień głowicę na nową.



Cylinder

- Zdemontuj cylinder.
- Skontroluj gładź cylindra pod kątem rys, progów i innych uszkodzeń.
- Jeśli stwierdzisz jakiś defekt wymień cylinder na nowy.



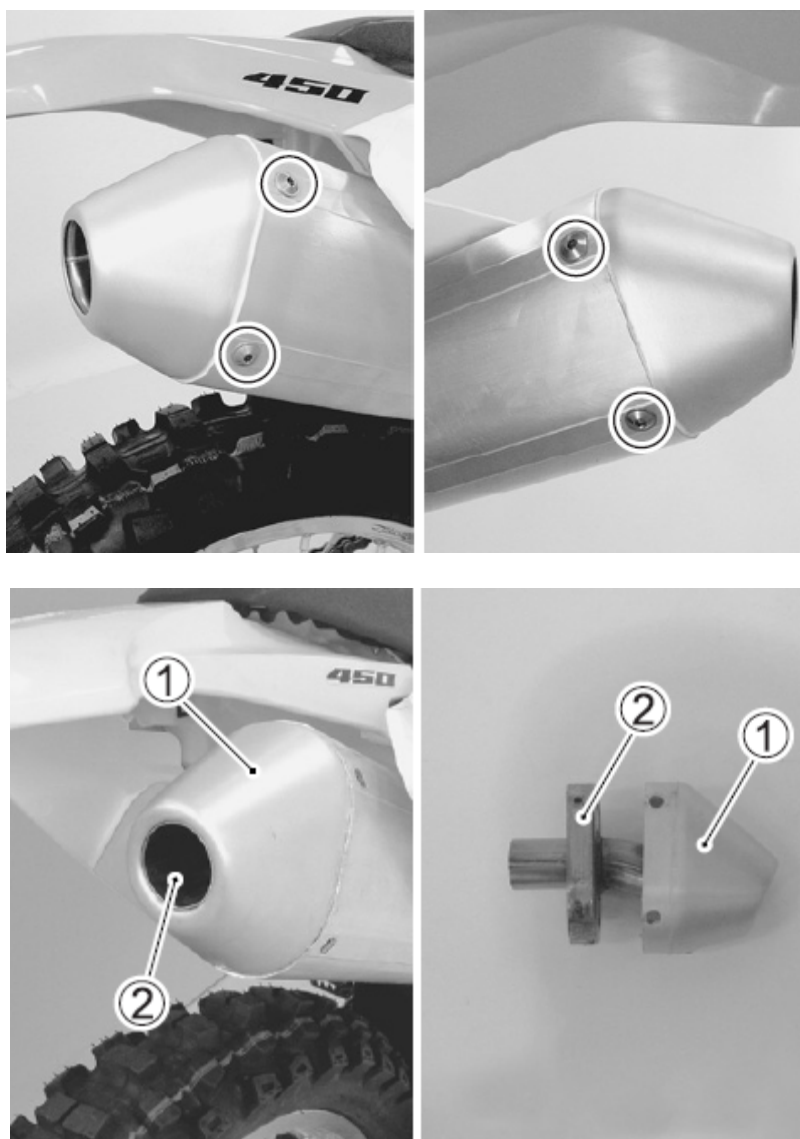
Tłok

- Zdemontuj tłok.
- Wyczyść z nagaru denko tłoka.
- Skontroluj tłok pod kątem rys i pęknięć.
- Sprawdź zużycie pierścieni tłokowych. Oczyść z nagaru rowki pierścieniowe.
- Jeśli stwierdzisz jakiś defekt wymień tłok na nowy.

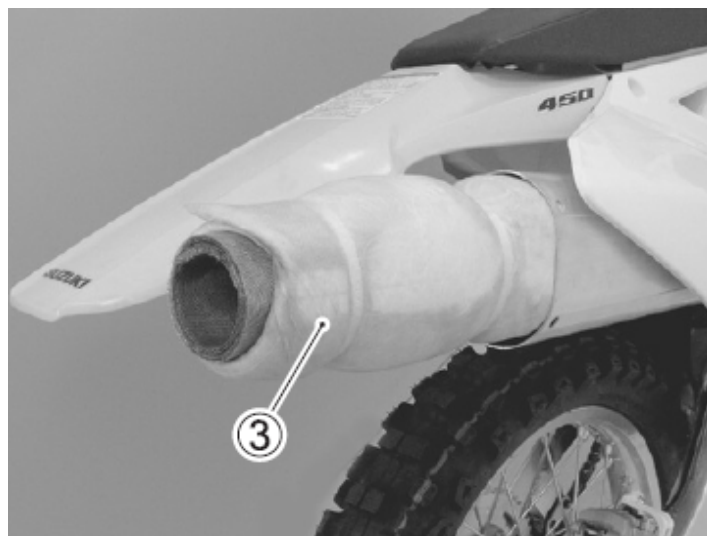
Tłumik wydechu

Kontrola i wymiana tłumika

- Odkręć śruby mocujące końcówki tłumika.



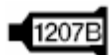
- Zdemontuj końcówkę (1) i płytę wewnętrzną (2).



- Wyciągnij element wewnętrzny tłumika (3).
- Skontroluj element wewnętrzny tłumika (3) pod kątem nagromadzenia nagaru i smoły.
- Wymień watę szklaną jeśli zajdzie taka potrzeba.

Montaż tłumika

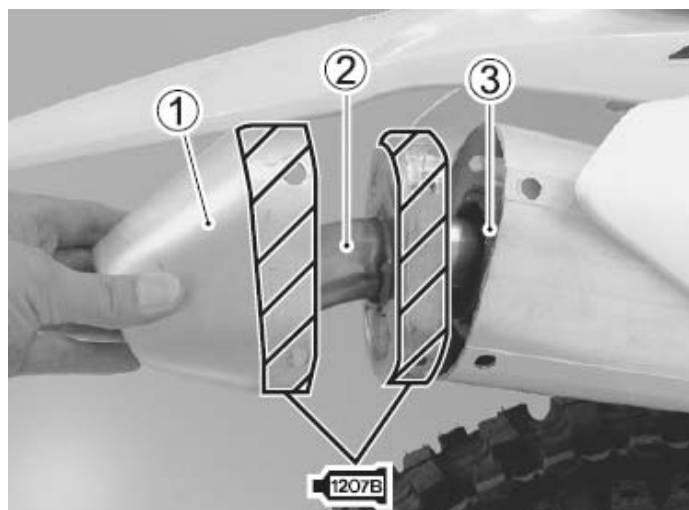
- Zamontuj element wewnętrzny tłumika (3).
- Nanieś Suzuki Bond na obwód końcówki (1) i płyty wewnętrznej (2).

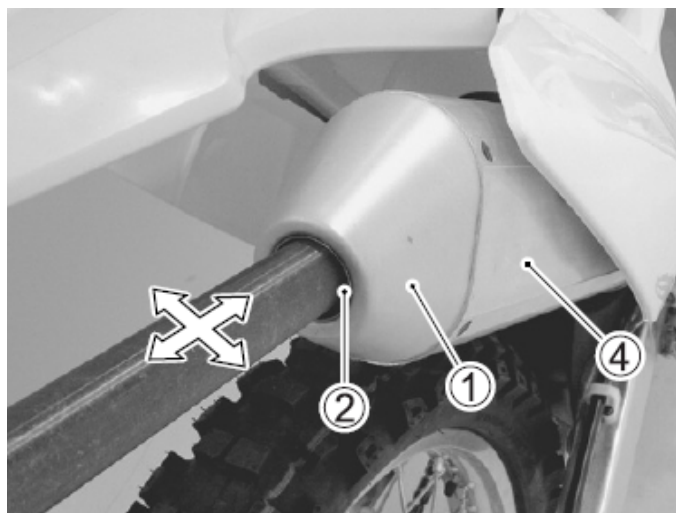


99000 – 31140

Suzuki Bond 1207B

- Zamontuj końcówkę (1) i płytę wewnętrzną (2).





- Śruby końcówki tłumika skręcają płaszcz tłumika (4), końcówkę (1) i płytę wewnętrzną (2). Podczas dokręcania upewnij się, że otwory wszystkich trzech elementów zostały zgrane. W przeciwnym razie śruby mogą zostać wkręcone ukośnie, bądź uszkodzić jeden z otworów.

WAŻNE:

Aby zgrać pozycję końcówki (1) i płyty wewnętrznej (2) włóż pręt o średnicy wewnętrznej płyty i rusz nim, jeśli konieczne.

- Dokręć cztery śruby.

WAŻNE:

Po zmontowaniu tłumika sprawdź jego szczelność.

Łańcuch napędowy i zębatki

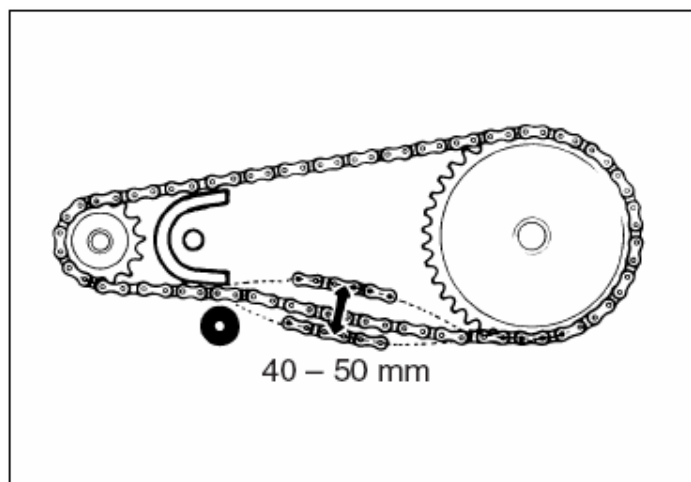
Zwis łańcucha napędowego

- Ustaw motocykl na podstawce bocznej.
- Sprawdź zwis łańcucha w środkowej jego części pomiędzy zębatkami.



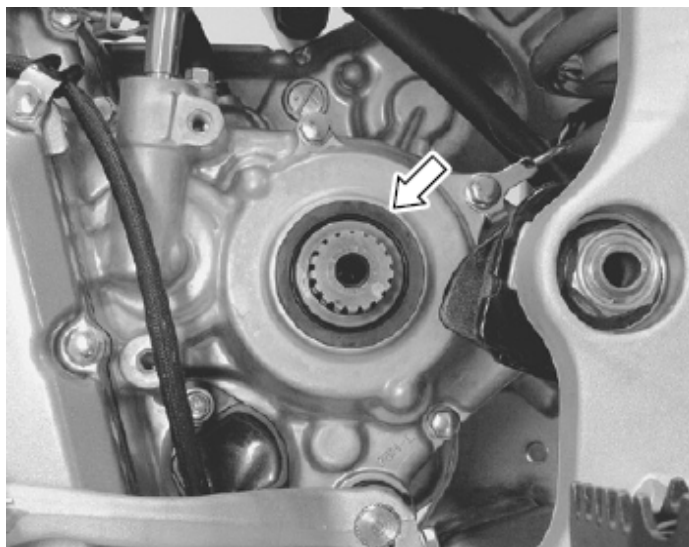
Zwis łańcucha

40 – 50 mm



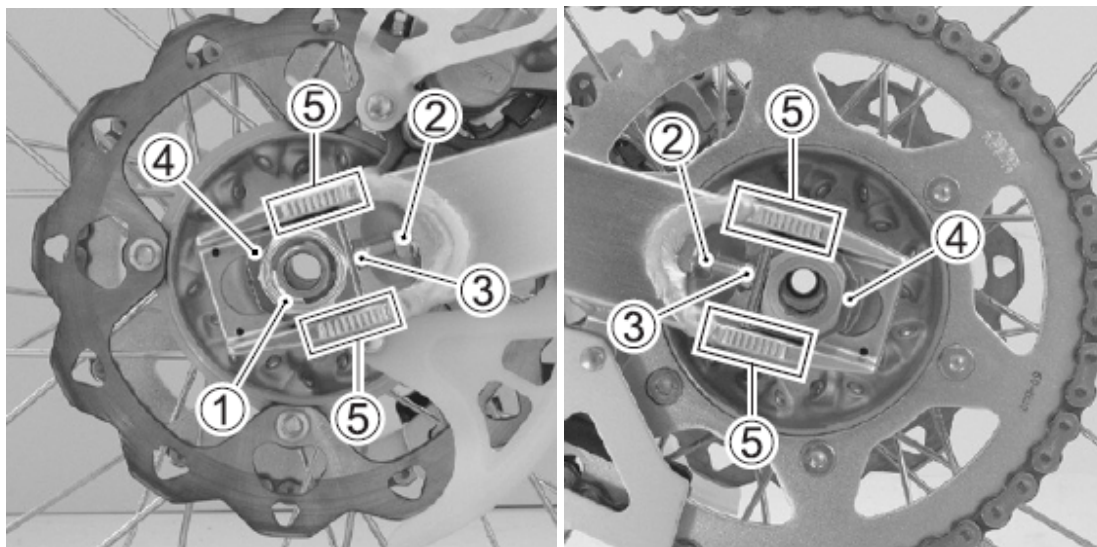
Uszczelniacz wałka zdawczego

- Zdemontuj zębatkę zdawczą.
- Skontroluj uszczelniacz pod kątem nieprawidłowości (kurz, kamienie, obce ciała).
- Jeśli konieczne, wymień uszczelniacz na nowy.



Regulacja naciągu łańcucha

- Poluzuj nakrętkę osi (1).
- Poluzuj nakrętki kontrolujące (2) i ustaw właściwy luz za pomocą śrub naciągowych (3). Upewnij się, że prawa i lewa płytki regulacyjna (4) ustawione są identycznie w stosunku do skali (5).
- Trzymając nieruchomo śruby naciągowe (3) dokręć nakrętki kontrolujące (2).
- Dopchnij płytki regulacyjne (4) do śrub (3) i dociągnij nakrętkę osi (1).



Nakrętka osi koła

100 Nm

- Dokręć nakrętkę (2).

Zużycie ogniw łańcucha

- Zmierz przy pomocy suwmiarki wysokość zewnętrzną (B) i wewnętrzną (A) płytki ogniwa.
- Jeśli któryś w wymiarów wykracza poza limit serwisowy, wymień łańcuch na nowy.



Wysokość ogniw: limit serwisowy

Wewnętrznego „A”

12.75 mm

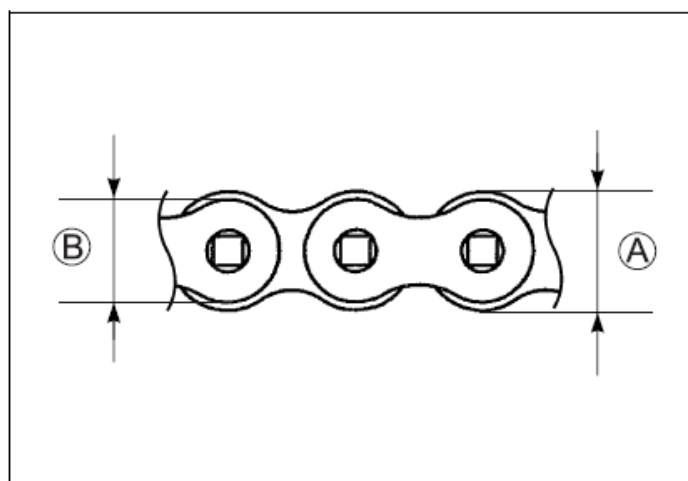
Zewnętrznego „B”

11.20 mm



09900-20101

Suwmiarka



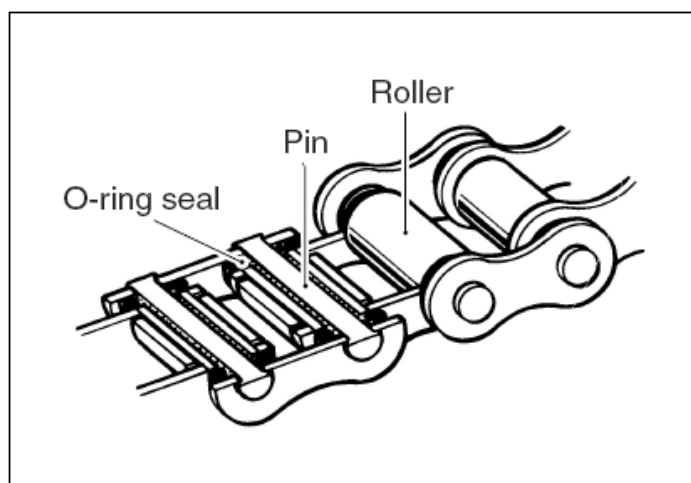
- Wizualnie sprawdź łańcuch pod kątem poniższych możliwych uszkodzeń:

| | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Luźne sworznie | Zgniecenie lub zatarcie się ogniw |
| Uszkodzenia rolek | Nadmierne zużycie |
| Wysuszenie lub pordzewienie ogniw | Brakujące o-ringi ogniw |

Jeśli stwierdzisz któreś z powyższych uszkodzeń łańcuch należy wymienić.

WAŻNE:

Jeśli wymieniasz łańcuch wymień wraz z nim obydwa koła zębate jako zestaw.



Smarowanie łańcucha napędowego

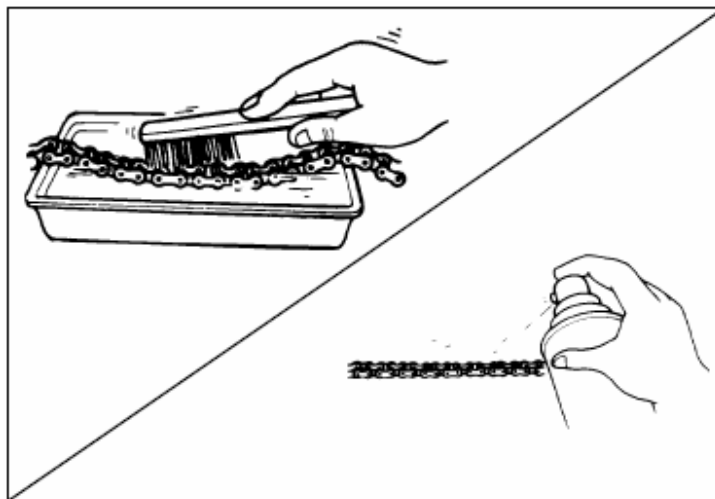
- Rozepnij spinę łańcucha i zdemontuj łańcuch napędowy.
- Wyczyść łańcuch w nafcie.



UWAGA:

Nie używaj trójchloroetylenu, benzyny i podobnych roztworów. Płynty te zniszczą o-ringi łańcucha. Stosuj do czyszczenia łańcucha wyłącznie naftę.

- Po umyciu i wysuszeniu łańcucha nasmaruj go ciężkim olejem silnikowym.



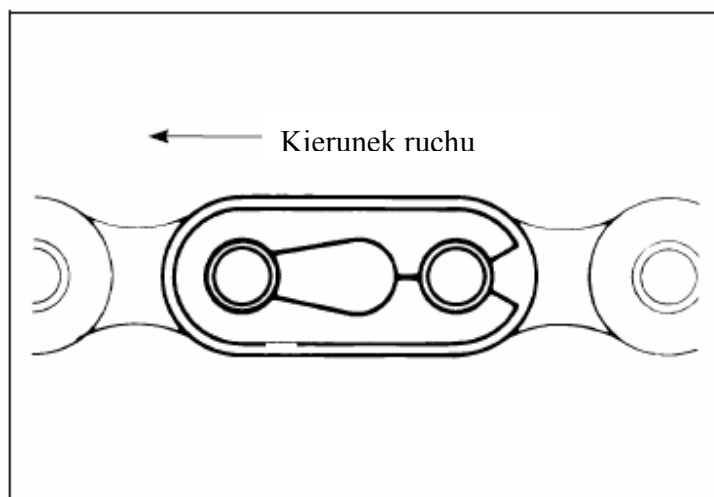
UWAGA:

Nie używaj dostępnych w handlu olejów do łańcuchów, gdyż mogą one zniszczyć o-ringi.

WAŻNE:

Standardowy łańcuch nosi oznaczenie: DID520MXV.

- Załóż ponownie łańcuch.



WAŻNE:

Spinę zamontuj tak by otwarty jej koniec skierowany był przeciwnie do kierunku ruchu łańcucha.

UWAGA:

Ogniwo ze spinką wymień na nowe.

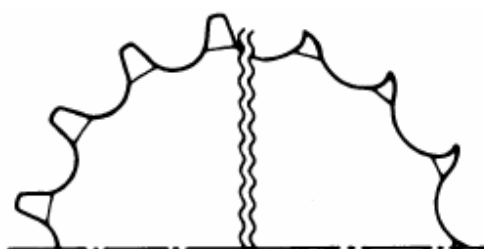
- Wyreguluj zwis łańcucha.

Kontrola zębatek

- Zębatkę zdawczą i napędową skontroluj pod kątem zużycia i pęknięć. Wymień, jeśli to konieczne.

WAŻNE:

Jeśli wymieniasz zębátky jest wysoce prawdopodobne, że łańcuch należy również wymienić.



Stan dobry

Zużyta

Prowadnica łańcucha, ślizg i rolki łańcucha napędowego

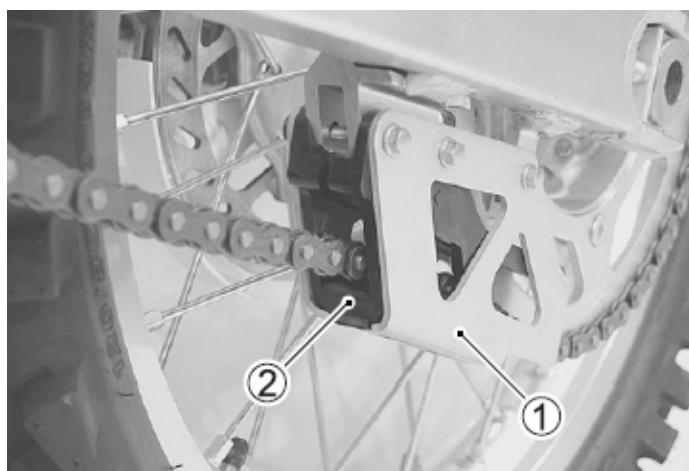
Prowadnica łańcucha

- Skontroluj prowadnicę (1) pod kątem skrzywienia i uszkodzeń.

WAŻNE:

Łańcuch uderza w prowadnicę powodując hałas i zużycie łańcucha.

- Skontroluj gumę prowadnicy (2) pod kątem zużycia.



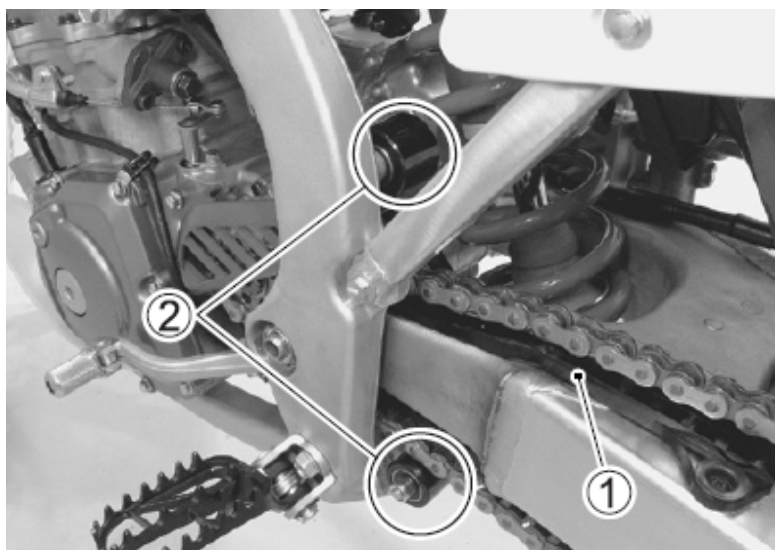
- Jeśli konieczne, zużyte części wymień na nowe.

Ślizg i rolki łańcucha napędowego

- Skontroluj ślizg łańcucha (1) pod kątem zużycia i pęknięć.

WAŻNE:

Zużyty ślizg spowoduje dotykanie łańcucha napędowego do wahacza. Doprowadzi to do uszkodzenia wahacza i łańcucha.



- Skontroluj rolki łańcucha (2) pod kątem zużycia.
- Jeśli konieczne, zużyte części wymień na nowe.
- Skontroluj dokręcenie śrub rolek.



Śruby i nakrętki rolek
łańcucha

23 Nm

Hamulce

Poziom płynu hamulcowego

- Należy sprawdzić poziom płynu hamulcowego w obu zbiorniczkach: przednim i tylnym. Jeżeli w którymś zbiorniczku poziom płynu hamulcowego jest poniżej zaznaczonej dolnej linii „A”, należy dolać płynu hamulcowego do górnego poziomu. Sprawdź stan zużycia klocków hamulcowych jak również przy ubytkach płynu szczelność układu hamulcowego.



Płyn hamulcowy

DOT 4

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:

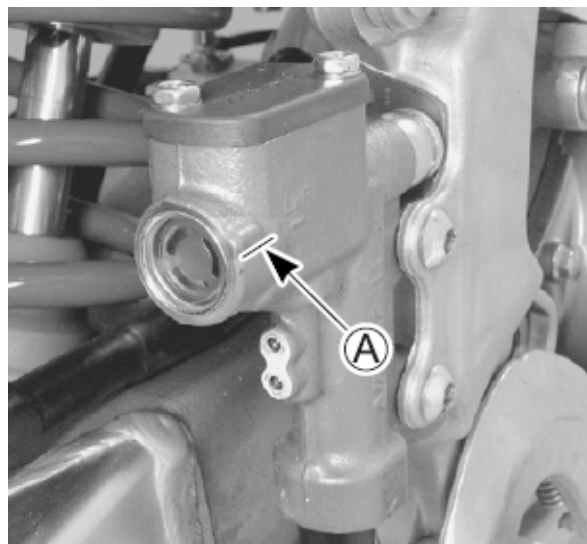
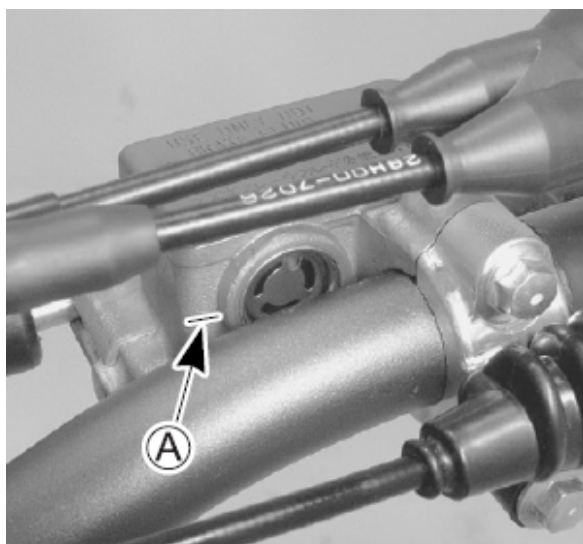
Zastosowanie płynu innego niż DOT 4 ze szczelnego pojemnika może uszkodzić układ hamulcowy i doprowadzić do wypadku.

Używaj wyłącznie płynu hamulcowego DOT4 przechowywanego w szczelnym pojemniku. Nigdy nie mieszaj z innym płynem.

UWAGA:

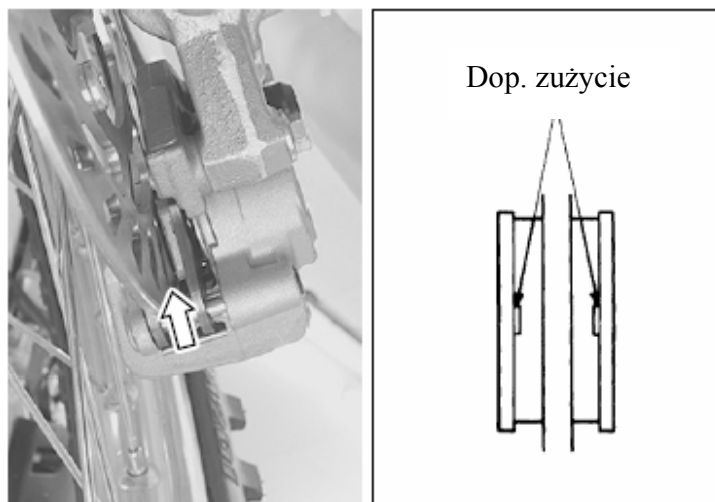
Rozlany płyn hamulcowy może uszkodzić elementy lakierowane i z tworzyw sztucznych.

Uważaj, by nie rozlać płynu hamulcowego podczas napełniania zbiorniczka. Rozlany płyn zetrzyj natychmiast.



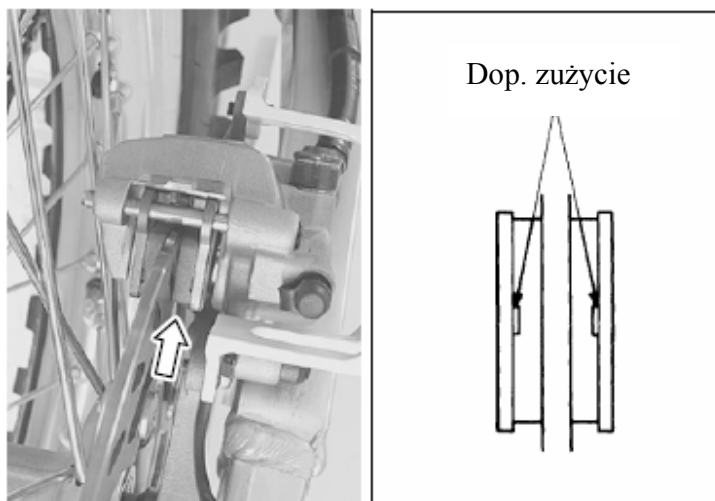
Klocki hamulcowe

- Skontroluj klocki hamulcowe pod kątem zużycia. Jeśli klocki są zużyte wymień je na nowe.



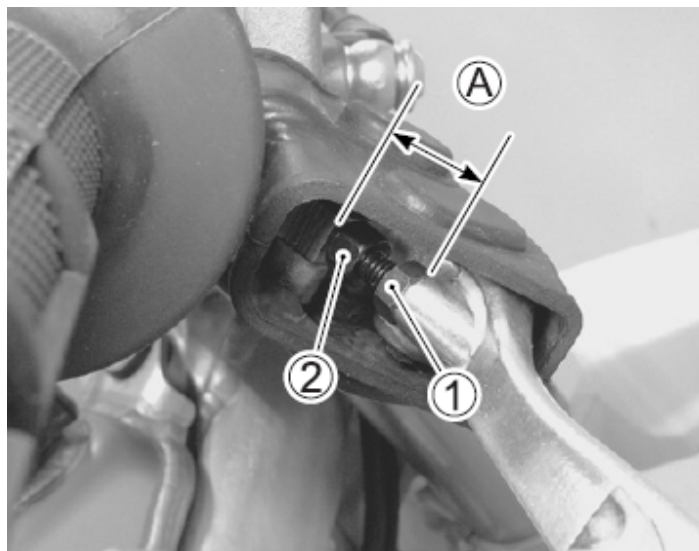
WAŻNE:

- Po wymianie klocków dopompuj kilkakrotnie dźwignią/pedałem hamulca, aby ustawić prawidłowe położenie klocków.
- Klocki hamulcowe należy wymieniać jako parę.



Regulacja położenia dźwigni hamulca przedniego

Położenie dźwigni ustaw następująco:



- Poluzuj przeciwnakrętkę (1).
- Właściwe położenie dźwigni ustaw śrubą (2).
- Standardowa długość śruby regulacyjnej „A” wynosi 11 – 15 mm.
- Dokręć przeciwnakrętkę (1).

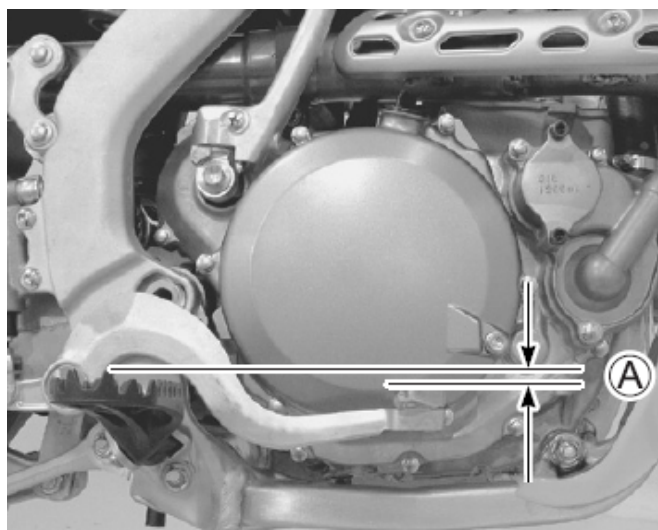
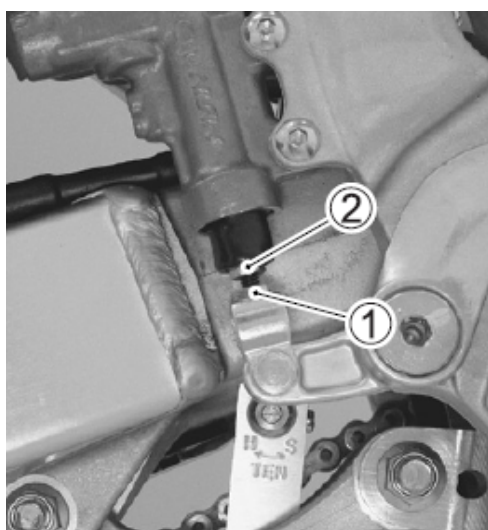


Długość śruby
regulacyjnej „A”

11 – 15 mm

Regulacja wysokości pedału hamulca

Położenie pedału ustaw następująco:



- Poluzuj przeciwnakrętkę (1).
- Właściwe położenie pedału „A” ustaw śrubą (2) tak, by znajdował się on 0 – 10 mm poniżej górnej krawędzi podnóżka.
- Dokręć przeciwnakrętkę (1).



**Wysokość pedału hamulca
„A”**

0 – 10 mm



**Przeciwnakrętką pręta
pompki hamulcowej**

6 Nm

Przednie zawieszenie

- Poruszając kilkakrotnie przednie zawieszenie na dół i do góry sprawdź jego płynne działanie.
- Skontroluj pod kątem uszkodzeń i wycieków oleju.
- Skontroluj dokręcenie śrub i nakrętek.
- Ustaw motocykl na podstawce, tak by koło przednie znalazło się w powietrzu.



- Odkręć śrubę odpowietrzającą przedniego zawieszenia i wyrównaj ciśnienie w goleniach do atmosferycznego.
- Dokręć ponownie śruby odpowietrzające.

Tylne zawieszenie

- Poruszając kilkakrotnie przednie zawieszenie na dół i do góry sprawdź jego płynne działanie.
- Skontroluj pod kątem uszkodzeń i wycieków oleju.
- Skontroluj dokręcenie śrub i nakrętek.
- Sprawdź brak luzów w zawieszeniu poruszając je kilkakrotnie w górę i dół oraz na boki.
- Jeśli stwierdzisz uszkodzone elementy, wymień je na nowe.



Koła i opony

Kontrola obręczy kół i opon

- Sprawdź koła i opony pod kątem uszkodzeń.
- Sprawdź łożyska kół pod kątem zużycia.
- Sprawdź bicie obręczy koła.
- Jeśli zajdzie taka potrzeba wymień uszkodzone części na nowe.



Nyple szprych i trzymak opony

- Ściskając szprychy sprawdź ich napięcie.
- Dokręć nyple specjalnym kluczem, tak by wszystkie szprychy miało ten sam naciąg.

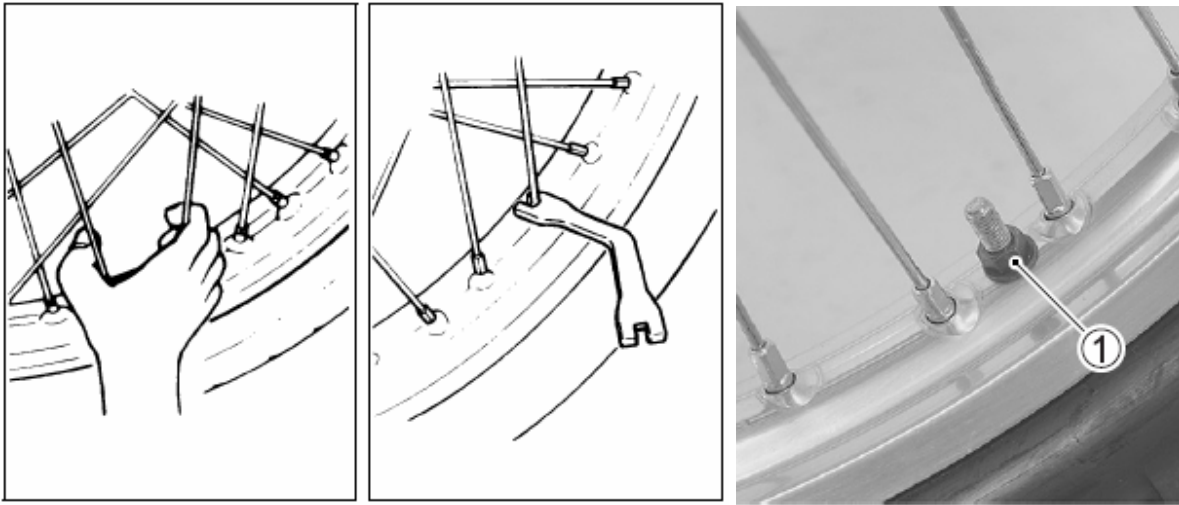


Nyple szprych

6 Nm

UWAGA:

Nieprawidłowe dokręcenie szprych może uszkodzić koło. Nie dokręcaj nypla jednorazowo więcej niż ½ obrotu. Sprawdź naciąg szprychy i dokręć ja ponownie.



- Skontroluj dokręcenie trzymaka (1) opony.

Ciśnienie w oponach

- Skontroluj ciśnienie w przedniej i tylnej oponie.



Ciśnienie w zimnych
oponach

70 – 110 kPa (0.7 – 1.1 kG/cm²)

Układ kierowniczy

- Skontroluj układ kierowniczy poruszając przednie zawieszenie do przodu i do tyłu oraz w prawo i w lewo. Jeśli zawieszenie będzie miało luz lub będzie pracowało z oporem należy skontrolować dokręcenie górnej półki i łożyska główki ramy.



Smarowanie

Aby zwiększyć trwałość i chronić przed zużyciem nasmaruj smarem lub olejem części ruchome.

| Nr | Element | Środek | Częstotliwość | Komentarz |
|----|---|--------|---|--|
| 1 | Końcówki linek, dźwignie, linka dźwigni gorącego rozruchu | A | Przed biegiem i pomiędzy biegami | Wlej olej do panczerza linki, aż do wypłynięcia dolnym końcem. Nasmaruj końcówki linek |
| 2 | Manetka gazu, obudowa, linka | A | Przed biegiem | Nasmaruj delikatnie wewnątrz obudowy. Utrzymuj w czystości. |
| 3 | Pedał hamulca tylnego | C | Przed biegiem | Nasmaruj os pedału. |
| 4 | Wahacz | C | Co trzy biegi / Częściej w zależności od warunków | Czyść i smaruj łożyska. Uszczelniacze utrzymuj w czystości. Smaruj uszczelniacze. |
| 5 | Osie obrotu dźwigni tylnego zawieszenia | C | Co jeden bieg / Częściej w zależności od warunków | Czyść i smaruj łożyska. Uszczelniacze utrzymuj w czystości. Smaruj uszczelniacze |
| 6 | Łożyska główki ramy | C | Co 5 biegów / Częściej w zależności od warunków | Czyść i smaruj łożyska. Uszczelniacze utrzymuj w czystości. |
| 7 | Oś rozrusznika | A | Przed biegiem | Delikatnie nasmaruj oś olejem. |
| 8 | Oś dźwigni ssania | A | Przed biegiem | Delikatnie nasmaruj oś olejem. |
| 9 | Łańcuch napędowy | B | Przed biegiem i pomiędzy biegami | Utrzymuj łańcuch nasmarowany. Zawsze kontroluj zużycie i ustawienie. |
| 10 | Uszczelnienia dźwigni wahacza | A | Przed biegiem | Nasmaruj uszczelniacze. |
| 11 | Przednie i tylne koła | A | Przed biegiem | Nasmaruj łożyska i uszczelniacze. |

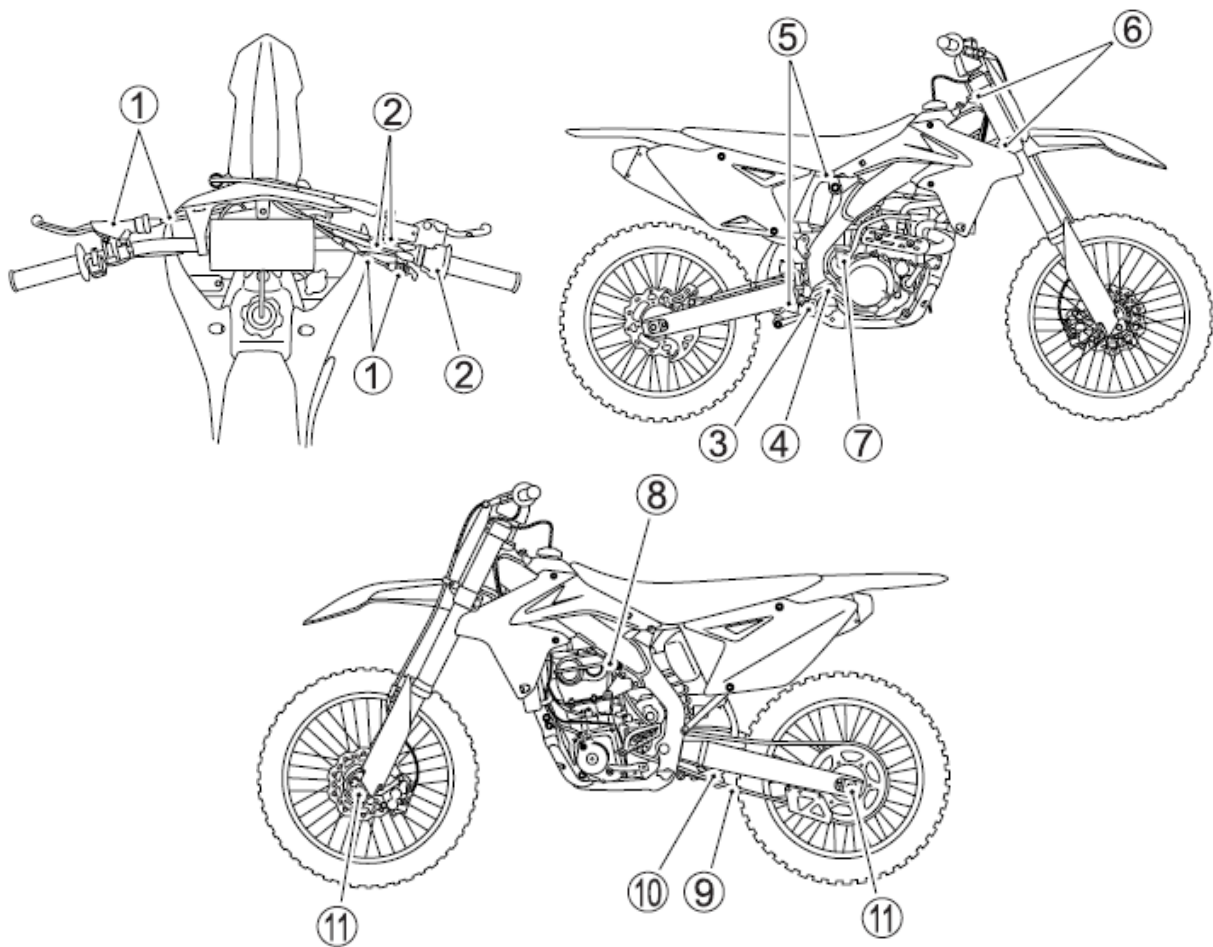
Niezbędne są następujące materiały:

A: Lekki olej jak: WD 40 lub inny np. penetrujący.

B: Smar w aerozolu

C: Suzuki Super Grease „A” lub wodoodporny smar do łożysk kół.

Postępuj zgodnie z grafikami. Rozbiórka niezbędna przy smarowaniu wielu elementów jest istotnym przeglądem prewencyjnym. Pozwala ona na kontrolę zużycia, zmęczenia, regulację i czyszczenie z np. piasku, który w innych okolicznościach pozostałby w motocyklu.



Kontrola ciśnienia sprężania

Kontrola ciśnienia sprężania jest dobrym wskaźnikiem stanu wewnętrznych elementów silnika. Decyzja o wymianie cylindra podejmowana jest często na bazie tego pomiaru.

Specyfikacja ciśnienia sprężania (automatyczny dekompresor uruchomiony)



ciśnienia sprężania

Standard 400 kPa lub więcej

Niskie ciśnienie sprężania może wskazywać na jedną z poniższych usterek:

- Nadmierne zużycie gładzi cylindrowej.
- Zużyty tłok i pierścienie tłokowe.
- Pierścień tłokowy zapieczony w rowku.
- Nieprawidłowe gniazdo zaworowe.
- Zużyta lub uszkodzona uszczelka pod głowicą.
- Uszkodzony układ dekompresyjny.
- Luz zaworowy poza specyfikacją.

Procedura testu kontroli sprężania

WAŻNE:

- *Przed rozpoczęciem testu upewnij się, że nakrętki głowicy dokręcone są prawidłowo, a luz zaworowy mieści się w specyfikacji.*
- *Rozgrzej silnik przed testem.*



Zdemontuj odpowiednie elementy i przeprowadź pomiar w następujący sposób:

- Zdemontuj siedzisko.
- Zdemontuj zbiornik paliwa.
- Wykręć świecę zapłonową.
- Zamontuj manometr wraz z odpowiednią końcówką w otworze po świecy. Upewnij się, że adapter został prawidłowo dokręcony.
- Trzymaj przepustnicę w całkowicie otwartym położeniu.
- Energicznie kopnij ok. 5 razy dźwignię rozrusznika nożnego.
- Zanotuj najwyższy odczyt manometru jako ciśnienie sprężania w cylindrze.



09915 – 64512

Manometr

09913 – 10750

Adapter

- Zamontuj ponownie świecę zapłonową, zbiornik paliwa i siedzisko.

Kontrola ciśnienia oleju

Kontroluj okresowo ciśnienie oleju. Pomiar taki da świadectwo o stanie ruchomych części silnika.



Ciśnienia oleju

50 kPa przy 4000 obr/min, temp. oleju 50°C

Niskie lub wysokie ciśnienie może wskazywać następujące przyczyny:

Niskie ciśnienie:

- Zatkany filtr oleju.
- Wyciek oleju z kanału olejowego.
- Uszkodzony uszczelniacz
- Uszkodzona pompa oleju.
- Kombinacja powyższych usterek.

Wysokie ciśnienie oleju

- Zbyt wysoka lepkość oleju.
- Zatkane kanały olejowe.
- Kombinacja powyższych usterek.

Procedura testu kontroli ciśnienia oleju

- Podłącz miernik uniwersalny do przewodu wysokiego napięcia.



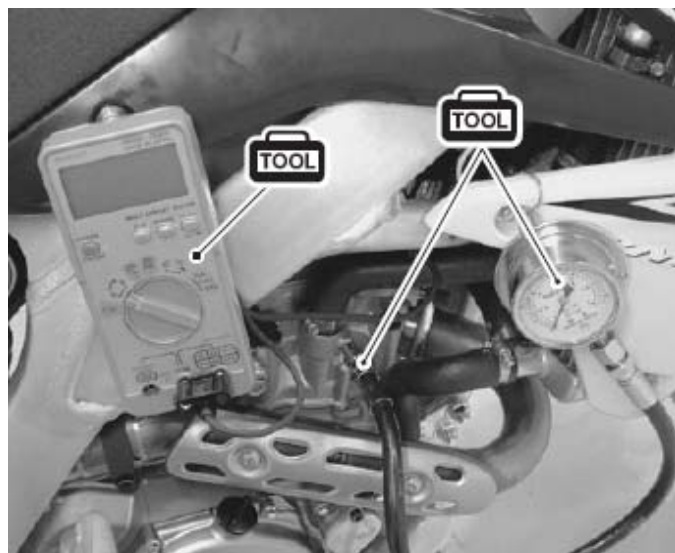
09900 – 25008

Miernik uniwersalny



- Odkręć śrubę głównego kanału olejowego (1).
- Zamontuj adapter o manometr do głównego kanału olejowego.
- Rozgrzej silnik.

- Po rozgrzaniu silnika zwiększ obroty silnika do 4000 obr/min (obserwuj obrotomierz) i odczytaj wskazanie manometru.



OSTRZEŻENIE:

Nie odkręcaj manometru, gdy silnik jest gorący. Zaczekaj aż silnik ostygnie.

- Przykręć ponownie śrubę (1).



**Śruba gł. kanału
olejowego**

09915 – 74511

09940 – 40211

10 Nm

Manometr

Adapter

Poradnik usuwania usterek

| | | |
|---|--|----------------------------|
| Trudny lub niemożliwy rozruch | Silnik nie obraca się | |
| | • Zatarty zawór | Wymień |
| | • Zatarta szklanka zaworu | Wymień |
| | • Cylinder lub tłok zatarty | Wymień |
| | • Zatarty wał korbowy | Wymień |
| | • Zatarta główka lub stopa korbowodu | Wymień |
| | • Zatarte koło zębate lub łożysko skrzyni biegów | Wymień |
| | • Zatarty wałek rozrządu | Wymień |
| | • Pęknięta sprężyna powrotna osi rozrusznika | Wymień |
| | • Koło zapadkowe rozrusznika nie zazębia się | Wyreguluj lub wymień |
| | Słaba iskra bądź jej brak | |
| | • Świeca zapłonowa brudna, uszkodzona lub z nieprawidłową przerwą między elektrodami | Wyczyść, wyreguluj, wymień |
| | • Zalana świeca | Wyczyść i wysusz |
| | • Uszkodzona fajka lub przewód wysokiego napięcia | Wymień |
| | • Nieprawidłowy kontakt fajki ze świecą | Wymień |
| | • Nieprawidłowy typ świecy zapłonowej | Wymień |
| | • Uszkodzony moduł zapłonowy | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik położenia wału korbowego | Wymień |
| | • Uszkodzona cewka zapłonowa | Wymień |
| | • Zwarcie bądź przerwa w instalacji elektrycznej | Wymień lub napraw |
| | • Uszkodzone magnesy koła zamachowego | Wymień |
| | Paliwo nie dociera do przewodu dolotowego | |
| | • Zatkany filtr lub przewód paliwowy | Wyczyść lub wymień |
| | • Uszkodzona pompa paliwowa | Wymień |
| | • Uszkodzony regulator ciśnienia paliwa | Wymień |
| | • Uszkodzony wtryskiwacz | Wymień |
| | • Uszkodzony ECM | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik pochyłu | Wymień |
| | • Przerwa w instalacji elektrycznej | Napraw lub wymień |
| | Nieprawidłowy skład mieszanki | |
| | • Uszkodzona pompa paliwa | Wymień |
| | • Uszkodzony regulator ciśnienia paliwa | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik położenia przepustnicy | Wymień |
| • Uszkodzony czujnik położenia wału korbowego | Wymień | |
| • Uszkodzony czujnik ciśnienia powietrza na dolocie | Wymień | |
| • Uszkodzony czujnik temperatury powietrza na dolocie | Wymień | |
| • Uszkodzony ECM | Wymień | |
| • Uszkodzony czujnik temperatury cieczy chłodzącej | Wymień | |

| | | |
|--------------------------------|---|------------------|
| Nieprawidłowe wolne obroty | | |
| | • Luz zaworowy poza specyfikacją | Wyreguluj |
| | • Ustawienie rozrządu nieprawidłowe | Wyreguluj |
| | • Zużyte gniazda zaworowe | Napraw |
| | • Zużyte prowadnice zaworowe | Wymień |
| | • Zużyte wałki rozrządu | Wymień |
| | • Nieprawidłowa przerwa na elektrodach świecy | Wyreguluj |
| | • Uszkodzony moduł zapłonowy | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik położenia wału korbowego | Wymień |
| | • Uszkodzona cewka zapłonowa | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik położenia przepustnicy | Ustaw lub wymień |
| | • Uszkodzone pompa paliwa | Wymień |
| • Nieprawidłowy luz linki gazu | Wyreguluj | |

| | | |
|----------------------|---|-------------------|
| Silnik często gaśnie | Nieprawidłowy skład mieszanki paliwowo – powietrznej | |
| | • Uszkodzony czujnik ciśnienia powietrza na dolocie lub obwód | Napraw lub wymień |
| | • Zatkany filtr paliwa | Wyczyść |
| | • Uszkodzona pompa paliwa | Wymień |
| | • Uszkodzony regulator ciśnienia paliwa | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik temperatury cieczy chłodzącej | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik temperatury powietrza na dolocie | Wymień |
| | Nieprawidłowa praca wtryskiwacza | |
| | • Uszkodzony wtryskiwacz | Wymień |
| | • Brak sygnału z ECM do wtryskiwacza | Napraw lub wymień |
| | • Przerwa lub zwarcie w instalacji elektrycznej | Napraw lub wymień |
| | • Uszkodzone magneto | Wymień |
| | Obwód sterowania lub czujnik pracują nieprawidłowo | |
| | • Uszkodzony czujnik położenia przepustnicy | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik ciśnienia paliwa | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik położenia wału korbowego | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik pochyłu | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik temperatury powietrza na dolocie | Wymień |
| | • Uszkodzony ECM | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik temperatury cieczy chłodzącej | Wymień |
| | Elementy wewnętrzne silnika działają nieprawidłowo | |
| | • Uszkodzona świeca zapłonowa | Wyczyść |
| | • Uszkodzony czujnik położenia wału korbowego lub ECM | Wymień |
| | • Zatkany przewód paliwowy | Wyczyść |
| | • Luz zaworowy poza specyfikacją | Wyreguluj |

| | | |
|--------------------------------------|---|-------------------|
| Nienormalny dźwięk silnika | Hałas od zaworów | |
| | • Za duży luz zaworowy | Wyreguluj |
| | • Sprężyna zaworowa pęknięta lub słaba | Wymień |
| | • Zużyte łożysko wałka rozrządu lub krzywki | Wymień |
| | • Zużyta lub uszkodzona szklanka popychacza | Wymień |
| | Stuk tłoka | |
| | • Nadmierny luz tłoka | Wymień |
| | • Zużyty cylinder lub tłok | Wymień |
| | • Osad nagaru w komorze spalania | Wyczyść |
| | • Zużyty sworzeń lub otwór sworznia w tłoku | Wymień |
| | • Zużyty pierścień tłokowy lub rowek pierścienia w tłoku | Wymień |
| | Hałas od łańcucha rozrządu | |
| | • Rozciągnięty łańcuch rozrządu | Wymień |
| | • Zużyte koła rozrządu | Wymień |
| | • Napinacz nie pracuje | Napraw lub wymień |
| | Hałas ze sprzęgła | |
| | • Zużyty wielowypust wałka sprzęgłowego lub piasty sprzęgła | Wymień |
| | • Zużyte zęby tarcz sprzęgłowych | Wymień |
| | • Skrzywione tarcze sprzęgła | Wymień |
| | • Zużyte łożysko wyciskowe sprzęgła | Wymień |
| | Hałas od wału korbowego | |
| | • Zużyte łożyska wału korbowego | Wymień |
| | • Zużyte lub spalone łożysko główki korbowodu | Wymień |
| | • Zużyte lub spalone łożysko stopy korbowodu | Wymień |
| | Hałas z przekładni | |
| | • Zużyte wielowypusty | Wymień |
| | • Uszkodzone lub zużyte łożyska | Wymień |
| | • Uszkodzone lub ukruszone koła zębate | Wymień |
| | Hałas z pompy wody | |
| | • Zużyty lub uszkodzony wirnik pompy | Wymień |
| • Zużyty lub uszkodzony uszczelniacz | Wymień | |
| • Kontakt wirnika pompy z obudową | Wymień | |

| | | |
|--|---|----------------------------|
| Słabe osiągi bądź ich brak na wysokich obrotach | Uszkodzone wewnętrzne / elektryczne komponenty silnika | |
| | • Słabe sprężyny zaworowe | Wymień |
| | • Zużyte wałki rozrządu | Wymień |
| | • Luz zaworowy poza specyfikacją | Wymień |
| | • Świeca zapłonowa brudna, uszkodzona lub z nieprawidłową przerwą między elektrodami | Wyczyść, wyreguluj, wymień |
| | • Nieprawidłowe wyprzedzenie zapłonu przez uszkodzenie obwodu wyprzedzenia zapłonu | Wymień |
| | • Zatkany przewód paliwowy skutkujący niewystarczającym dopływem paliwa do wtryskiwacza | Wymień |
| | • Zatkany filtr powietrza | Wyczyść |
| | • Uszkodzona pompa paliwa | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik położenia przepustnicy | Wymień |
| | • Uszkodzony moduł zapłonowy | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik położenia wału korbowego | Wymień |
| | • Uszkodzona cewka zapłonowa | Wymień |
| | Uszkodzony system przepływu powietrza | |
| | • Zatkany filtr powietrza | Wyczyść |
| | • Uszkodzona przepustnica | Wyreguluj lub wymień |
| | • Zasysanie powietrza z połączenia przepustnicy lub przewodu dolotowego | Dokręć lub wymień |
| | • Uszkodzony ECM | Wymień |
| | Uszkodzony obwód sterujący lub czujniki | |
| | • Niskie ciśnienie paliwa | Napraw lub wymień |
| | • Uszkodzony czujnik położenia przepustnicy | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik położenia wału korbowego | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik ciśnienia na dolocie | Wymień |
| • Uszkodzony czujnik temperatury powietrza na dolocie | Wymień | |
| • Uszkodzony ECM | Wymień | |

| | | |
|---|--|----------------------------|
| Brak mocy silnika | Uszkodzone wewnętrzne / elektryczne komponenty silnika | |
| | • Słabe sprężyny zaworowe | Wymień |
| | • Nieprawidłowe ustawienie rozrządu | Ustaw |
| | • Zużyty pierścień tłokowy lub cylinder | Wymień |
| | • Zużyte gniazda zaworowe | Napraw |
| | • Nieprawidłowa świeca zapłonowa | Wymień |
| | • Luz zaworowy poza specyfikacją | Wymień |
| | • Świeca zapłonowa brudna, uszkodzona lub z nieprawidłową przerwą między elektrodami | Wyczyść, wyreguluj, wymień |
| | • Zatkany wtryskiwacz | Wymień |
| | • Zasysanie powietrza z przepustnicy lub przewodu dolotowego | Dokręć lub wymień |
| | • Zatkany filtr powietrza | Wyczyść |
| | • Zbyt dużo oleju w silniku | Spuść nadmiar oleju |
| | • Uszkodzony czujnik położenia wału korbowego lub cewka zapłonowa | |
| | Uszkodzony obwód sterujący lub czujniki | |
| | • Niskie ciśnienie paliwa | Napraw lub wymień |
| | • Uszkodzony czujnik położenia przepustnicy | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik położenia wału korbowego | Wymień |
| • Uszkodzony czujnik ciśnienia na dolocie | Wymień | |
| • Uszkodzony czujnik temperatury powietrza na dolocie | Wymień | |
| • Uszkodzony ECM | Wymień | |
| • Uszkodzony czujnik skrzyni biegów | Wymień | |

| | | |
|------------------------------|---|--------------------|
| Przegrzewanie silnika | Uszkodzone wewnętrzne elementy silnika | |
| | • Osad nagaru w komorze spalania | Wyczyść |
| | • Za mało oleju w silniku | Uzupełnij poziom |
| | • Uszkodzona pompa oleju lub zatkany przewód olejowy | Wymień lub wyczyść |
| | • Zasysanie powietrza z przepustnicy lub przewodu dolotowego | Dokręć lub wymień |
| | • Zastosowany nieprawidłowy olej silnikowy | Wymień |
| | • Uszkodzony układ chłodzenia | Wymień lub napraw |
| | Ubogi skład mieszanki paliwowo – powietrznej | |
| | • Zwarcie w obwodzie czujnika ciśnienia powietrza na dolocie / przewód zasilający | Napraw lub wymień |
| | • Zwarcie w obwodzie czujnika temperatury powietrza na dolocie / przewód zasilający | Napraw lub wymień |
| | • Zasysanie powietrza z przepustnicy lub przewodu dolotowego | Dokręć lub wymień |
| | • Uszkodzony wtryskiwacz | Wymień |

| | | |
|---|---|----------------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> Uszkodzony czujnik temperatury cieczy chłodzącej | Wymień |
| | Inne przyczyny | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Zbyt wyprzedzony zapłon przez uszkodzenie jednego z powiązanych czujników (ECT, GP, CKP oraz ECM) | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Łańcuch napędowy zbyt naciągnięty | Wyreguluj |
| Dymienie z silnika | Nadmiernie białe | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Zużyty pierścień olejowy lub cylinder | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Zatarty lub odkształcony cylinder | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Uszkodzony uszczelniacz zaworu | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Zużyty trzonek zaworu | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Zużyta prowadnica zaworu | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Za wysoki poziom oleju silnikowego | Wyreguluj |
| Nieprawidłowe działanie sprzęgła | Ślizganie sprzęgła | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Nieprawidłowo wyregulowana linka sprzęgła | Wyreguluj lub wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Tarcze cierne sprzęgła skrzywione lub zużyte | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Tarcze metalowe (przekładki) sprzęgła skrzywione lub zużyte | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Sprężyny sprzęgłowe słabe lub pęknięte | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Uszkodzony mechanizm wycisku sprzęgła | Wymień |
| | Sprzęgło nie rozłącza się prawidłowo | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Nierówne napięcie sprężyn sprzęgłowych | Wyreguluj |
| <ul style="list-style-type: none"> Skrzywiona tarcza dociskowa sprzęgła | Wymień | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Tarcze sprzęgła skrzywione lub chropowate | Wymień |
| Nieprawidłowa zmiana biegów | Nieвозмоzne włączenie biegu / pedał zmiany biegu nie wraca | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Przesuwki zgięte lub zatarte | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Skrzywiona dźwignia zmiany | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Sprężyna powrotna zmieniacza słaba lub pęknięta | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Uszkodzony zmieniacz biegów | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Uszkodzona kulisa | Wymień |
| | Biegi wyskakują | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Zużyte lub zgięte przesuwki | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Zużyte rowki w kołach zębatych | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Zużyte kły i rowki kłów | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Zużyte rowki kulisy | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> Słaba lub pęknięta sprężyna dźwigni ustalającej | Wymień |
| <ul style="list-style-type: none"> Wałek sprzęgłowy, główny, wielowypusty zużyte | Wymień | |
| <ul style="list-style-type: none"> Zużyta płytką wybierająca | Wymień | |

Układ chłodzenia

| | | |
|----------------------------------|--|------------|
| Przegrzewanie silnika | • Poziom płynu chłodzącego za niski | Uzupełnij |
| | • Chłodnica zatkana błotem lub mułem | Wyczyść |
| | • Niedrożne przewody ukł. chłodzenia | Wyczyść |
| | • Zapowietrzony układ chłodzenia | Odpowietrz |
| | • Uszkodzona pompa wody | Wymień |
| | • Zastosowany nieprawidłowy płyn chłodzący | Wymień |
| | • Uszkodzony ECM | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik temperatury cieczy chłodzącej | Wymień |
| Silnik przechadza się | | |
| • Ekstremalnie niska temperatura | Zasłoń chłodnicę | |

| | | |
|--|---|----------------------|
| Niewłaściwa poręczność i / lub stabilność | Nadwozie | |
| | Opór ruchu kierownicy | |
| | • Zbyt mocno dokręcona nakrętka główki ramy | Popraw |
| | • Uszkodzone łożyska główki ramy | Wymień |
| | • Skrzywiona główka ramy lub półka zawieszenia | Wymień |
| | • Za niskie ciśnienie w oponach | Wyreguluj |
| | Wstrząsy i wibracje kierownicy | |
| | • Nierówno wyregulowane golenie zawieszenia | Ustaw |
| | • Skrzywione przednie zawieszenie | Napraw lub wymień |
| | • Skrzywiona os przednia lub wyzębki opony | Wymień |
| | • Poluzowana nakrętka główki ramy | Dokręć |
| | • Nieprawidłowe lub zużyte opony; nieprawidłowe ciśnienie w oponach | Ustaw lub wymień |
| | • Zużyte łożyska główki ramy | Wymień |
| | Niestabilne koło przednie | |
| | • Obręcz skrzywiona lub niewyważona | Wyreguluj lub wymień |
| | • Uszkodzona lub nieprawidłowa opona | Wymień |
| | • Poluzowane śruby zaciskowe osi koła | Dokręć |
| | • Nieprawidłowy poziom oleju w zawieszeniu | Ustaw |
| | • Niewyważone koło przednie | Wyważ |
| | • Poluzowane szprychy | Dokręć |
| | • Zużyte łożyska kół | Wymień |
| | Zawieszenie przednie zbyt twarde | |
| | • Za wysoki poziom oleju w goleni | Wyreguluj |
| | • Lepkość oleju zbyt duża | Wymień |
| | • Skrzywiona goleń przedniego zawieszenia | Wymień |
| | • Nieprawidłowo ustawiona siła tłumienia przedniego zawieszenia | Wyreguluj |
| Zawieszenie przednie zbyt miękkie | | |
| • Zbyt słabe sprężyny zawieszenia | Wymień | |

| | |
|---|----------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Niewystarczający poziom oleju w zawieszeniu i / lub wycieki oleju z zawieszenia | Wyreguluj lub wymień |
| <ul style="list-style-type: none"> • Lepkość oleju zbyt niska | Wymień |
| <ul style="list-style-type: none"> • Nieprawidłowo ustawiona siła tłumienia przedniego zawieszenia | Wyreguluj |
| Głośnie przednie zawieszenie | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Za mało oleju w zawieszeniu | Uzupełnij |
| <ul style="list-style-type: none"> • Poluzowane śruby zawieszenia | Dokręć |
| <ul style="list-style-type: none"> • Pęknięta sprężyna zawieszenia | Wymień |
| Niestabilne koło tylne | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Skrzywiona obręcz koła tylnego | Wymień |
| <ul style="list-style-type: none"> • Zużyte łożyska koła lub wahacza | Wymień |
| <ul style="list-style-type: none"> • Zużyta lub nieprawidłowa opona | Wymień |
| <ul style="list-style-type: none"> • Zużyty wahacz lub łożyska tylnego zawieszenia | Wymień |
| <ul style="list-style-type: none"> • Poluzowane śruby i nakrętki tylnego zawieszenia | Dokręć |
| Tylne zawieszenie zbyt miękkie | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Słaba sprężyna tylnego amortyzatora | Wymień |
| <ul style="list-style-type: none"> • Nieprawidłowo ustawiona siła tłumienia amortyzatora | Wyreguluj |
| <ul style="list-style-type: none"> • Wyciek oleju lub gazu z amortyzatora | Wymień |
| <ul style="list-style-type: none"> • Nieprawidłowo ustawiona siła napięcia wstępnego sprężyny amortyzatora | Ustaw |
| Tylne zawieszenie zbyt twarde | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Zgięte toczysko amortyzatora | Wymień |
| <ul style="list-style-type: none"> • Nieprawidłowo ustawiona siła napięcia wstępnego sprężyny amortyzatora | Ustaw |
| <ul style="list-style-type: none"> • Zgięta oś wahacza | Wymień |
| <ul style="list-style-type: none"> • Nieprawidłowo ustawiona siła tłumienia amortyzatora | Ustaw |
| Głośnie tylne zawieszenie | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Zużyte łożyska wahacza i zawieszenia | Wymień |
| <ul style="list-style-type: none"> • Poluzowane śruby lub nakrętki tylnego zawieszenia | Dokręć |
| <ul style="list-style-type: none"> • Zarysowana powierzchnia robocza pompki hamulcowej | Wymień |
| <ul style="list-style-type: none"> • Skrzywiona tarcza hamulcowa | Wymień |

| | | |
|----------------|--|--------------------------------|
| Hamulce | Słaba skuteczność hamulców | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Wycieki płynu hamulcowego | Napraw lub wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Zużyte klocki lub tarcze hamulcowe | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Zanieczyszczone klocki hamulcowe | Wyczyść lub wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Zapowietrzony hamulec | Odpowietrz |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Zbyt mało płynu hamulcowego zbiorniczku | Uzupełnij |
| | Piszczenie hamulców | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Wtrącenia na powierzchni roboczej klocka | Wyczyść papierem ściernym |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Przekoszone klocki | Zamontuj poprawnie lub wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Zużyte klocki hamulcowe | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Uszkodzone łożyska kół | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Poluzowana przednia lub tylna oś | Dokręć zgodnie ze specyfikacją |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Zanieczyszczony płyn hamulcowy | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Zatkana sekcja powrotna pompy hamulcowej | Rozbierz i wyczyść pompę |
| | Nadmierny skok dźwigni hamulca | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Zapowietrzony hamulec | Odpowietrz |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Nieprawidłowy płyn hamulcowy | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Za mało płynu hamulcowego | Uzupełnij |
| | Wyciek płynu hamulcowego | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Nieprawidłowe dokręcenie elementów połączeniowych | Dokręć zgodnie ze specyfikacją |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Pęknięty przewód hamulcowy | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Uszkodzone tłoczki lub uszczelnienia pompki hamulcowej | Wymień |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Zarysowana powierzchnia robocza pompki hamulcowej | Wymień |
| | Hamulce „ciągną” | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Elementy układu pordzewiałe | Wyczyść i nasmaruj |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Niewystarczające nasmarowanie dźwigni lub pedału hamulca | Nasmaruj |

| | | |
|--|---|------------------------------|
| Instalacja elektryczna | Słaba iskra bądź jej brak | |
| | • Uszkodzona cewka zapłonowa | Wymień |
| | • Uszkodzona świeca zapłonowa | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik położenia wału korbowego | Wymień |
| | • Uszkodzony moduł zapłonowy | Wymień |
| | • Uszkodzony czujnik pochyłu | Wymień |
| | • Przerwa w instalacji elektrycznej | Napraw lub wymień |
| | Nagar na świecy | |
| | • Mieszanka za bogata | Skontroluj system FI |
| | • Wolne obroty za wysokie | Ustaw wolne obroty |
| | • Nieprawidłowe paliwo | Wymień paliwo |
| | • Zanieczyszczony wkład filtra powietrza | Wyczyść lub wymień |
| | • Zbyt zimna świeca zapłonowa | Wymień |
| | Świeca zapłonowa zużywa się zbyt szybko | |
| | • Zużyty pierścień tłokowy | Wymień |
| | • Zużyty tłok lub cylinder | Wymień |
| | • Za duży luz zaworu w prowadnicy | Wymień |
| | • Zużyte uszczelniacze zaworowe | Wymień |
| | Przeegrane lub spalone elektrody świecy | |
| | • Za gorąca świeca zapłonowa | Wymień |
| | • Przeegrzanie silnika | Wyreguluj |
| | • Poluzowana świeca zapłonowa | Dokręć |
| | • Zbyt uboga mieszanka | Skontroluj system FI |
| | Magneto nie ładuje | |
| | • Przerwany lub zwarty obwód zasilający, lub luźne połączenie | Napraw lub wymień lub dokręć |
| | • Zwarta, połączona do masy lub z przerwą w obwodzie cewka ładująca | Wymień |
| | • Zwarcie lub uszkodzenie regulatora/prostownika | Wymień |
| | Ładowanie magneta poza specyfikacją | |
| | • Przerwany lub zwarty obwód zasilający, lub luźne połączenie | Napraw lub dokręć |
| | • Połączona do masy lub z przerwą w obwodzie cewka ładująca | Wymień |
| | • Uszkodzony prostownik/regulator | Wymień |
| | Zbyt duże ładowanie magneta | |
| | • Uszkodzony prostownik/regulator | Wymień |
| • Nieprawidłowe połączenie regulatora/prostownika z masą | Wyczyść i dokręć „masę” | |
| Niestabilne ładowanie | | |
| • Przewód zasilający przetarty, krótkotrwałe zwarcia | Napraw lub wymień | |
| • Wewnętrzne uszkodzenie magneta | Wymień | |
| • Uszkodzony prostownik/regulator | Wymień | |

DANE TECHNICZNE MOTOCYKLA SUZUKI RM-Z450K8

| WYMIARY I CIĘŻAR | |
|-------------------------------------|----------|
| Długość całkowita | 2185 mm |
| Szerokość całkowita | 830 mm |
| Wysokość całkowita | 1260 mm |
| Rozstaw kół | 1480 mm |
| Prześwit | 350 mm |
| Wysokość siedzenia | 955 mm |
| Ciężar motocykla bez paliwa i oleju | 101,5 kg |

| SILNIK | |
|-------------------|-----------------------------------|
| Typ | 4-suwowy, chłodzony cieczą, DOHC |
| Ilość cylindrów | 1 |
| Średnica cylindra | 96.0 mm |
| Skok tłoka | 62.1 mm |
| Pojemność skokowa | 449 cm ³ |
| Stopień sprężania | 12.2 : 1 |
| Zasilanie | Układ wtrysku paliwa |
| Filtr powietrza | Z wkładem z pianki poliuretanowej |
| System rozruchu | Nożny |
| System smarowania | Półsucha misa olejowa |
| Wolne obroty | 2000 ± 100 1/min |

| PRZENIESIENIE NAPIĘDU | | |
|------------------------------|-----------------------------------|---------------|
| Sprzęgło | Wielotarczowe, w kąpielu olejowej | |
| Skrzynia biegów | 5-biegowa | |
| Schemat zmiany biegów | 1 w dół, 4 do góry | |
| Przełożenie reduktora | 2.625 (63/24) | |
| Przełożenia biegów | 1 | 1.800 (27/15) |
| | 2 | 1.471 (25/17) |
| | 3 | 1.235 (21/17) |
| | 4 | 1.050 (21/20) |
| | 5 | 0.909 (20/22) |
| Przekładnia główna | 3.846 (50/13) | |
| Łańcuch | DID520MVX, 114 ogniw | |

| RAMA | |
|-----------------------------|---|
| Przednie zawieszenie | Widelec teleskopowy, sprężyny spiralne, tłumienie olejowe |
| Tylne zawieszenie | Wahacz wleczony, sprężyna spiralna, tłumienie olejowe |
| Skok przedniego zawieszenia | 310 mm |
| Skok koła tylnego | 310 mm |
| Kąt skrętu kierownicy | 45° (w lewo i w prawo) |
| Kąt główki ramy | 25°30' |
| Wybieg | 111 mm |
| Promień zawracania | 1.95 m. |
| Przedni hamulec | Tarczowy |
| Tylne hamulec | Tarczowy |
| Rozmiar opony przedniej | 80/100-21 |
| Rozmiar opony tylnej | 110/90 – 19 |

| WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE | |
|--------------------------------|------------------------------|
| Zapłon | Elektroniczny (CDI) |
| Świeca zapłonowa | NGK DIMR8A10 |
| Kąt wyprzedzenia zapłonu | 8° przed GZP przy 2000 1/min |

| POJEMNOŚCI | |
|-----------------------------|---------|
| Zbiornik paliwa | 6.2 l |
| Olej silnikowy | 1050 ml |
| Wymiana | 1100 ml |
| Z filtrem | 1200 ml |
| Przepłukanie | 950 ml |
| Pojemność układu chłodzenia | 950 ml |