

SUZUKI MOTOR POLAND

INSTRUKCJA OBSŁUGI

MOTOCYKLA

SUZUKI RM – 250K8

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 RM250. Umiejętności i właściwa obsługa zapewnią wykorzystanie maksimum osiągniętych 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.

- **Sprawdź 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.

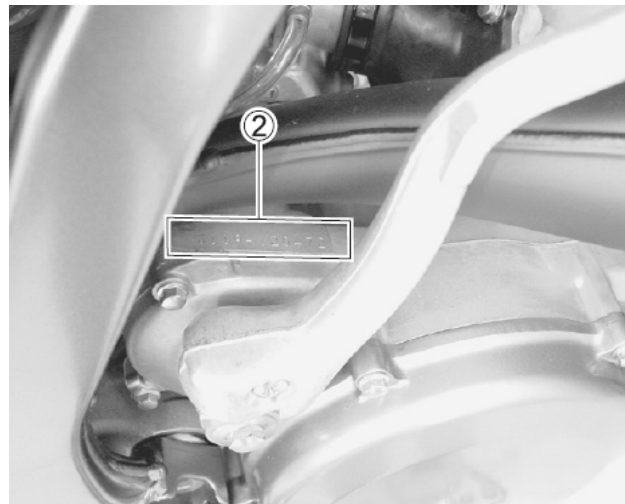
Bezpieczne uczestnictwo w zawodach wymaga, by twoje psychiczne możliwości stanowiły o predyspozycji do udziału w starcie. Nie powinieneś brać udziału w zawodach, zwłaszcza pojazdem dwukołowym jeśli jesteś zmęczony, pod wpływem lekarstw lub alkoholu. Wszystkie te elementy powodują utratę refleksu, koordynacji 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.

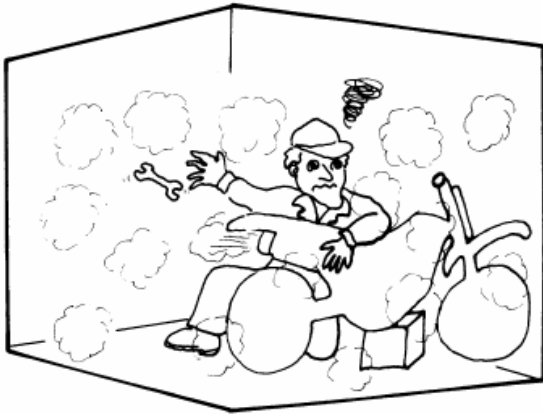
Wpisz poniżej numery seryjne:

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 silnik i 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, zębaki 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.





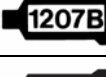


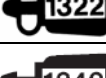











Części zamienne

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 Suzuki Super Grease (smar) „A” 99000-25010
	Zastosuj Suzuki Silicone Grease (smar silikonowy) 99000-25100
	Zastosuj płynny uszczelniacz Suzuki Bond 99000-31140
	Zastosuj płynny uszczelniacz Suzuki Bond 99000-31230
	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
	Zastosuj narzędzie specjalne
	Wskazanie danych serwisowych
	Przy ponownym montażu wymień część na nową

Spis treści

<i>Rozmieszczenie elementów sterowania</i>	10
<i>Zalecane rodzaje paliwa i oleju</i>	11
<i>Uruchamianie silnika</i>	12
<i>Wylączanie silnika</i>	13
<i>Przekładnia</i>	14
<i>Docieranie</i>	15
<i>Kiedy motocykl jest nowy</i>	15
<i>Kiedy wymienione są części</i>	15
<i>Przeglądy okresowe</i>	16
<i>Plan przeglądów</i>	16
<i>Kontrola przed treningiem</i>	18
<i>Kontrola przed wyścigiem</i>	18
<i>Świeca zapłonowa</i>	19
<i>Filtr powietrza</i>	20
<i>Olej przekładniowy</i>	23
<i>Kontrola poziomu oleju</i>	23
<i>Wymiana oleju</i>	24
<i>Płyn chłodzący</i>	25
<i>Kontrola poziomu płynu chłodzącego</i>	25
<i>Wymiana płynu chłodzącego</i>	26
<i>Kontrola układu chłodzenia</i>	27
<i>Linka sprzęgła</i>	28
<i>Linka gazu</i>	29
<i>Przewód paliwowy</i>	30
<i>Kranik paliwa</i>	31
<i>Głowica, cylinder i tłok</i>	31
<i>Głowica cylindra</i>	31
<i>Cylinder</i>	32
<i>Tłok</i>	32
<i>Zawór wydechowy</i>	32
<i>Tłumik wydechu</i>	33
<i>Łańcuch napędowy i zębatki</i>	33
<i>Zwis łańcucha napędowego</i>	33
<i>Regulacja naciągu łańcucha</i>	34
<i>Długość 20-tu ogniw</i>	35
<i>Smarowanie łańcucha</i>	35
<i>Kontrola zębatek</i>	36
<i>Prowadnice, ślizgi i rolki łańcucha napędowego</i>	37
<i>Prowadnica łańcucha napędowego</i>	37
<i>Ślizg łańcucha napędowego</i>	37
<i>Rolki łańcucha napędowego</i>	38
<i>Hamulce</i>	38
<i>Poziom płynu hamulcowego</i>	38
<i>Klocki hamulcowe</i>	40

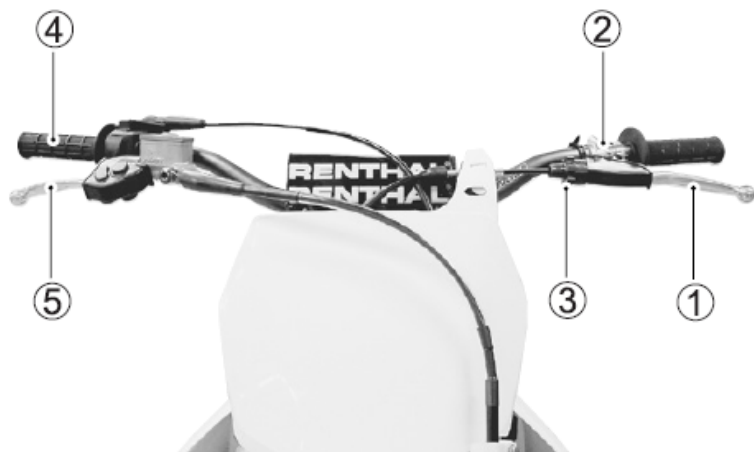
<i>Regulacja dźwigni hamulca przedniego</i>	40
<i>Regulacja wysokości pedału hamulca</i>	41
<i>Przednie zawieszenie</i>	41
<i>Układ kierowniczy</i>	42
<i>Tylne zawieszenie</i>	43
<i>Koła i opony</i>	43
<i> Ciśnienie w oponach</i>	43
<i> Obwód koła</i>	43
<i> Nypie szprych</i>	44
<i>Smarowanie</i>	45
<i>Poradnik usuwanie usterek</i>	47
<i>Dane techniczne</i>	53

Kraje i kody rynków

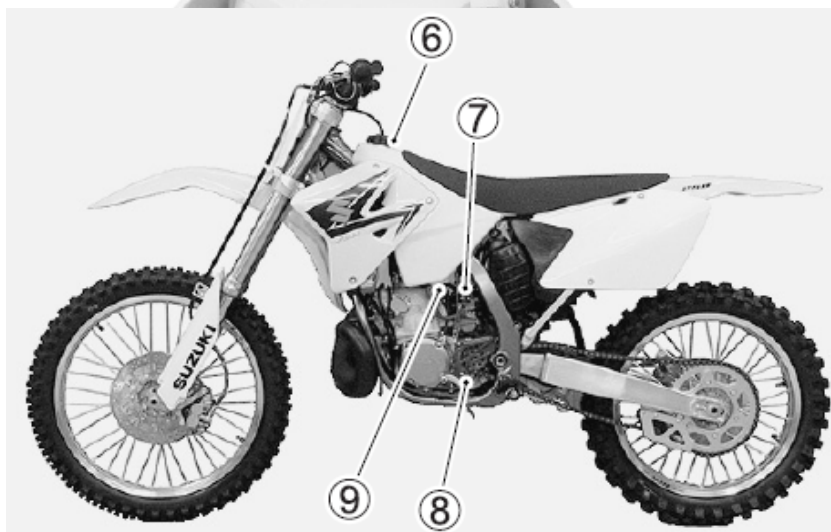
Następujące kody odpowiadają odpowiednim krajom i rynkom

Kod	Kraj lub rynek	Efektywny nr ramy
E-03	USA	JS1RJ18C 82 100001 –
E-19	Europa	JS1RJ18A000502709 –
E-28	Kanada	JS1RJ18C 82 100001 –

Rozmieszczenie elementów sterowania



1. Dźwignia sprzęgła
2. Wyłącznik silnika
3. Śruba regulacyjna dźwigni sprzęgła
4. Manetka gazu
5. Dźwignia hamulca przedniego



6. Korek wlewu paliwa
7. Dźwignia ssania
8. Dźwignia zmiany biegów
9. Kranik paliwa

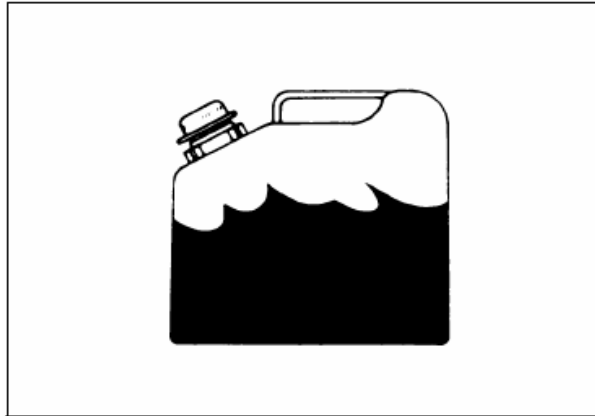


10. Dźwignia rozrusznika nożnego
11. Pedał hamulca tylnego

Zalecane rodzaje paliwa, oleju

Paliwo

Motocykl ten wyposażony jest w silnik dwusuwowy wymagający wcześniejszego przygotowania mieszanki paliwowo – olejowej.



Benzyna:

Należy używać benzyny bezołowiowej o liczbie oktanowej 95 lub więcej (metoda doświadczalna).

Olej silnikowy:

Motul 800 2T factory line off road lub adekwatny olej do wyczynowych silników dwusuwowych.

Stopecień mieszania: 30 : 1

Pojemność zbiornika paliwa: 8.0 l.

UWAGA:

Mieszanka zawierająca zbyt mało oleju spowoduje zatarcie tłoka. Zbyt dużo oleju spowoduje powstawanie nagaru powodującego zbyt wczesny zapłon, uszkodzenie świecy zapłonowej i utratę mocy silnika.

Mieszaj paliwo z olejem w stosunku 30 : 1.

WAŻNE:

- *W temperaturach niższych niż 0°C wymieszaj dokładnie benzynę z olejem. Oleje roślinne łatwiej oddzielą się niż oleje mineralne.*
- *Stosuj olej do mieszanek. W przeciwnym razie skuteczność smarowania silnika może się pogorszyć.*
- *Nie mieszaj oleju roślinnego z mineralnym.*

Benzyna (litry)	Olej (ml)
5.0	167
10.0	333
15.0	500
20.0	667

OSTRZEŻENIE

Benzyna 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.

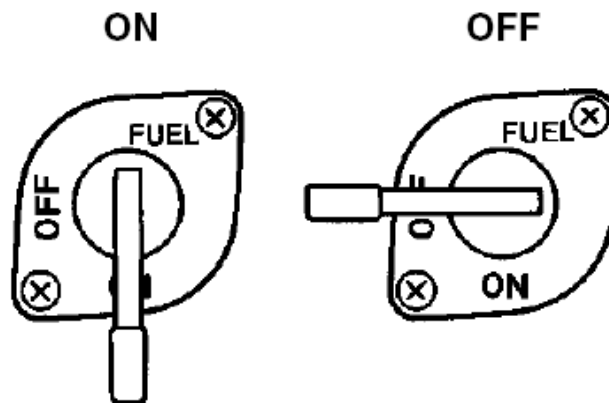
Elementy obsługi

Uruchamianie silnika

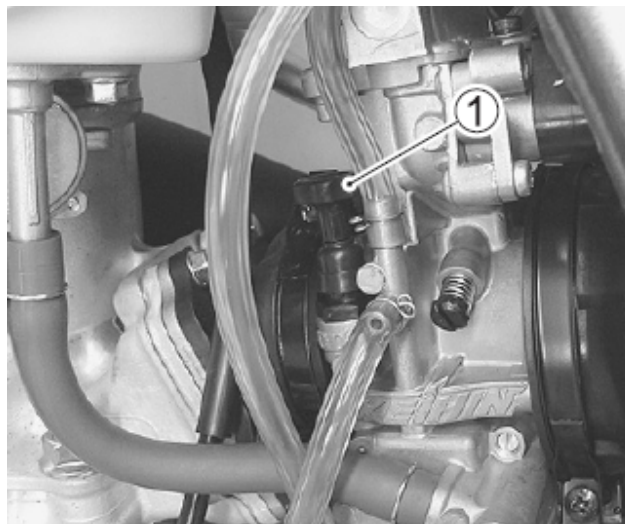
Przed uruchomieniem silnika skontroluj poziom oleju przekładniowego, płynu chłodzącego i stan filtra powietrza.

Kiedy silnik jest zimny:

1. Ustaw kranik paliwa w położeniu ON.



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



4. Zamknij całkowicie gaz i naciśnij energicznie rozrusznik nożny.

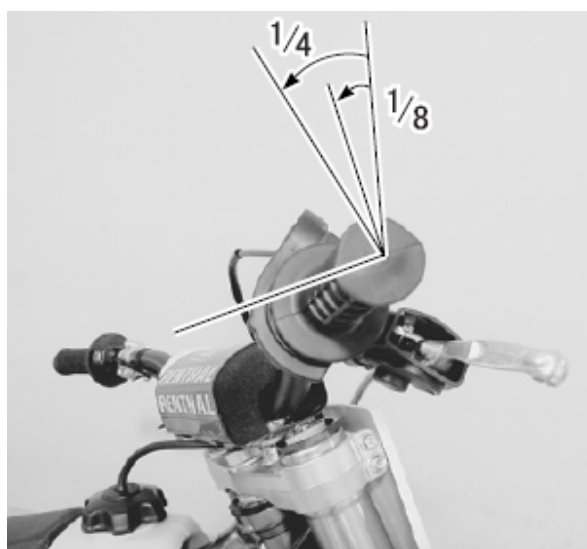
5. Wciśnij przycisk ssania, kiedy obroty ustabilizują się na stałym poziomie.

UWAGA:

Przegazowywanie silnika na biegu neutralnym spowoduje przekroczenie dopuszczalnych obrotów silnika. Może to skutkować uszkodzeniem ruchomych elementów silnika. Aby uniknąć uszkodzenia silnika nie zwiększaj nadmiernie obrotów, gdy silnik jest nieobciążony.

Kiedy silnik jest ciepły:

1. Ustaw kranik paliwa w położeniu ON.
2. Przekładnię ustaw na biegu neutralnym



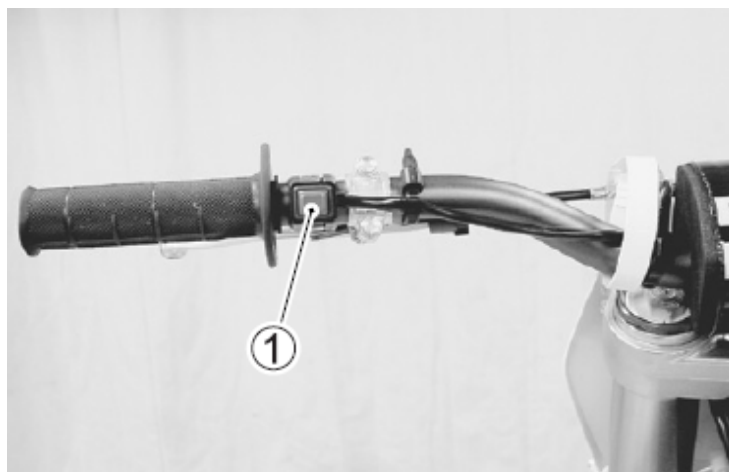
3. Otwórz przepustnicę o 1/8 do 1/4 i kopnij energicznie dźwignię rozrusznika.

Aby uruchomić silnik po upadku motocykla:

1. Przekładnię ustaw na biegu neutralnym.
2. Otwórz całkowicie gaz i naciśnij energicznie rozrusznik nożny.
3. Zamykaj stopniowo gaz jak obroty silnika zaczną wzrastać.
4. Zaczekaj, aż silnik zacznie płynnie reagować na gaz.

Wylączenie silnika

1. Włącz bieg neutralny
2. Ustaw kranik w położeniu „OFF”



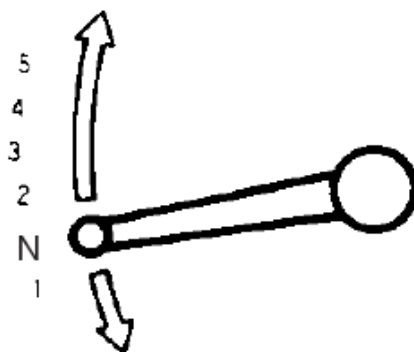
3. Aby wyłączyć silnik naciśnij przycisk wyłącznika silnika (1).

OSTRZEŻENIE

Pozostawienie kranika w położeniu „ON” spowodować może przelanie się paliwa do silnika. Skutkować to może pożarem bądź poważnym uszkodzeniem silnika przy próbie jego uruchomienia.

Jeśli nie przewidujesz uruchomienia silnika zawsze ustawiaj kranik w położeniu zamkniętym.

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.

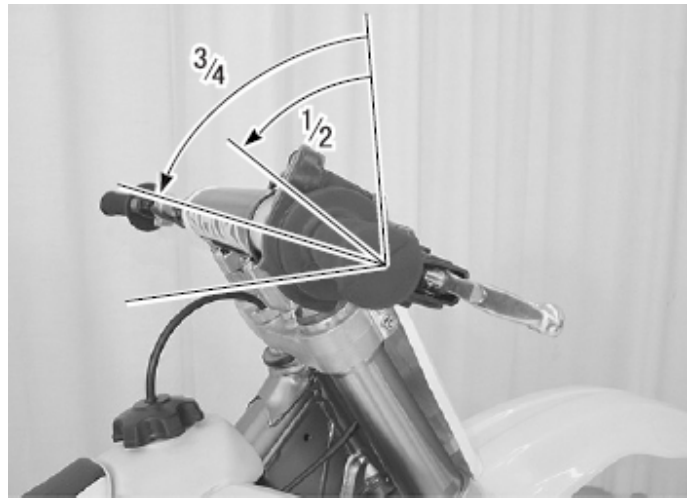
Przełożenie na biegi wyższe następuje przez podciągnięcie do góry dźwigni, zawsze o jeden bieg. Przy przelicaniu z biegu pierwszego na drugi, bieg jałowy zostaje automatycznie opuszczony. Przy zatrzymaniu do wrzucenia biegu jałowego należy ustawić dźwignię zmiany biegów w środku, między pierwszym i drugim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

Docieranie

Kiedy motocykl jest nowy

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.*

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

Przeglądy okresowe**Plan przeglądów RM – 250**

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 Element	Wyścig	Co wyścig	Co 3 wyścigi	Co 5 wyścigów	Uwagi
	Godziny	Co 2	Co 6	Co 10	
Świeca zapłonowa		I	R	-	
Filtr powietrza		C	-	-	Wkład wymieniać, gdy zajdzie potrzeba
Olej przekładniowy		-	R	-	Wymień po pierwszym dotarciu
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	-	-	
Gaźnik		I	-	-	
Przewód paliwowy		I	-	-	Wymień co 4 lata
Tłok		-	-	R	
Pierścienie tłokowe		-	R	-	
Głowica i cylinder		-	C	-	
Zawór wylotowy		-	C	-	
Łożyska wału korbowego i przekładni	Kontroluj zgodnie z potrzebą				
Tłumik		I	-	-	
Łańcuch napędowy		I&L	R	-	Regulacja naciągu co 30 minut
Zębatka zdawcza		I	-	-	
Zębatka tylna		I	-	-	Kontroluj i dokręcaj śruby zębatki po pierwszych 10 minutach jazdy lub po każdym biegu
Prowadnica i ślizg łańcucha		-	R	-	
Dźwignia rozrusznika		I&L	-	-	
Hamulce		I	-	-	Przewody i płyn wymieniaj corocznie
Olej w przednim zawieszeniu		-	R	-	Wymień po pierwszym docieraniu

Przedział Element	Wyścig	Co wyścig	Co 3 wyścigi	Co 6 wyścigów	Uwagi
	Godziny	Co 2	Co 6	Co 12	
Przednie zawieszenie		I	-	-	Okresowo sprawdzaj rurę wewn. pod kątem nieprawidłowości. Kontroluj ciśnienie pow.
Tylne zawieszenie, układ dźwigni		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	-	-	
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

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 przekładniowy	<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
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
Filtr powietrza	<ul style="list-style-type: none"> • Czystość
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 • Zatkanie filtra paliwa
Przewód paliwowy	<ul style="list-style-type: none"> • Uszkodzenia
Rura wydechowa	<ul style="list-style-type: none"> • Uszkodzenia
Tłok i pierścienie	<ul style="list-style-type: none"> • Nagar w komorze spalania • Nagar na denku tłoka • Zużycie tłoka i gładzi cylindra

Świeca zapłonowa

Po zdemontowaniu świecy sprawdź stan świecy, kolor elektrod, osad nagaru, przerwę na elektrodach i uszkodzenie uszczelki.

WAŻNE:

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

Sprawdź kolor porcelanki.

Kolor porcelany	Przyczyna
Biała (przeegrzana)	<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

UWAGA

Zastosowanie nieodpowiedniego typu świecy wpłynie niekorzystnie na pracę silnika, wręcz może doprowadzić do zniszczenia silnika. Świecę należy dobierać dopiero po ustawieniu gaźnika, zapłonu i mieszanki paliwowo – olejowej.

Wyczyść świecę szczotką drucianą i przy pomocy szczelinomierza sprawdź przerwę na elektrodzie świecy.



Przerwa między elektrodami

0.5 – 0.6 mm



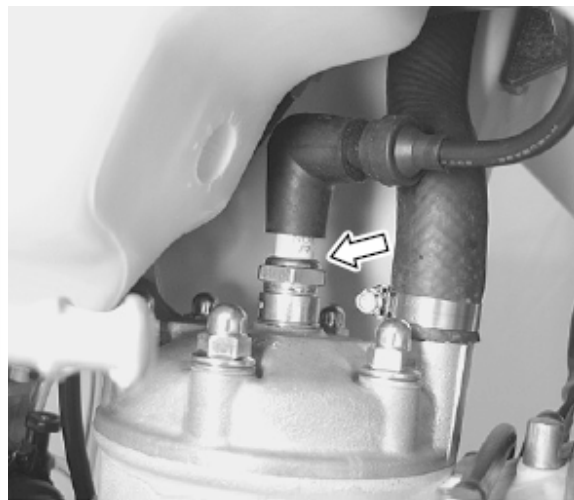
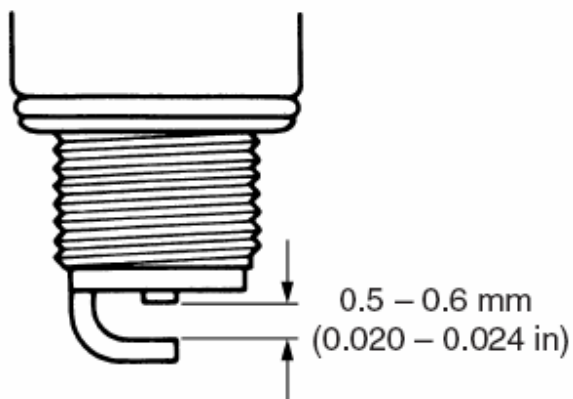
Standardowa świeca

NGK BR8EG



09900 – 20803

Szczelinomierz



Dokręć świecę zapłonową palcami, a następnie z przewidzianym momentem.



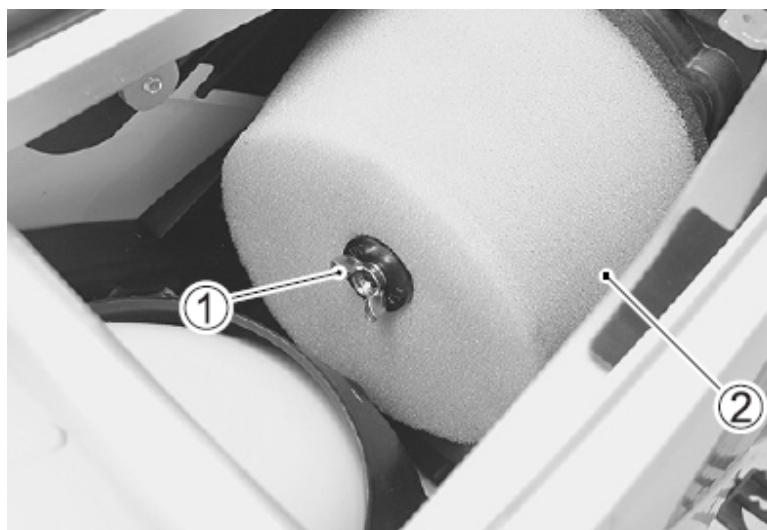
Świeca zapłonowa

20.0 Nm

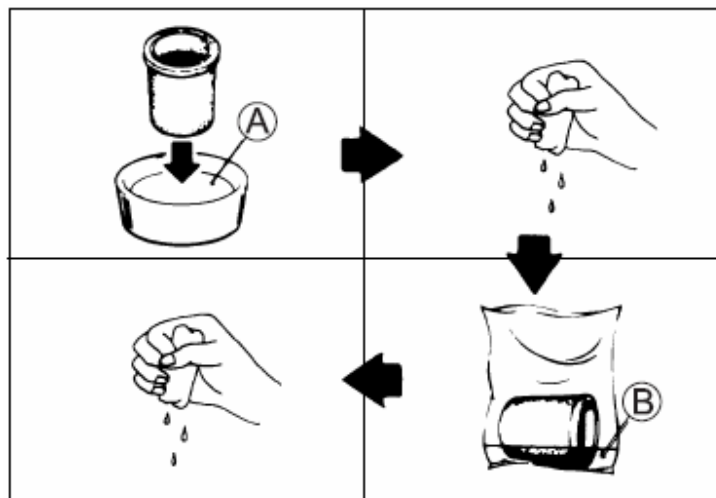
Filtr powietrza

Demontaż wkładu filtrującego

- Zdemontuj siedzisko.
- Zdemontuj pokrywę filtra powietrza.
- Odkręć śrubę (1).
- Zdejmij element filtrujący (2) z uchwyty.



Czyszczenie filtra powietrza



- Napełnić odpowiedni pojemnik niepalnym związkem 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 nasączenia filtrów powietrza lub odpowiednik
- Ponownie wycisnąć wkład w celu usunięcia nadmiaru oleju.

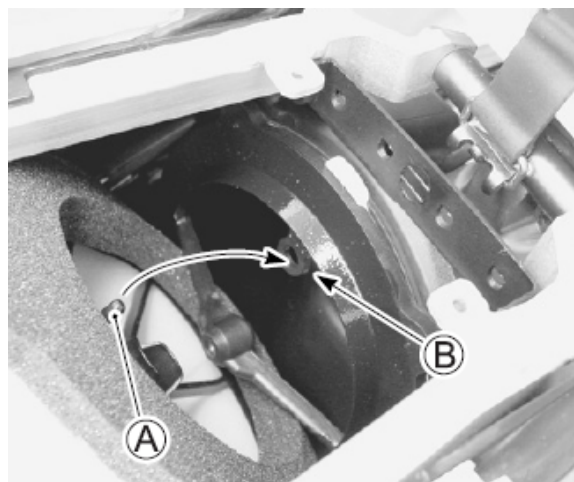
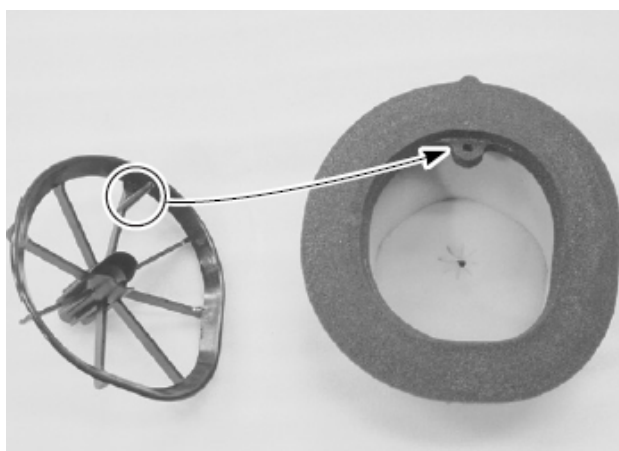
Montaż

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

WAŻNE:

Zgraj kołek ustalający na ramce z otworem na podstawie.

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



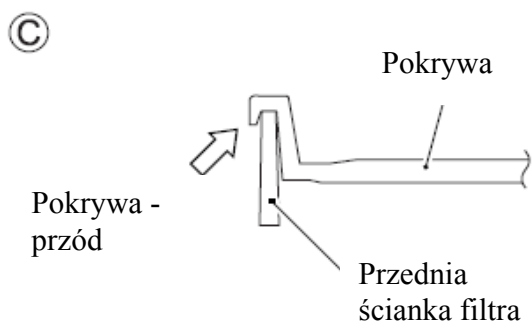
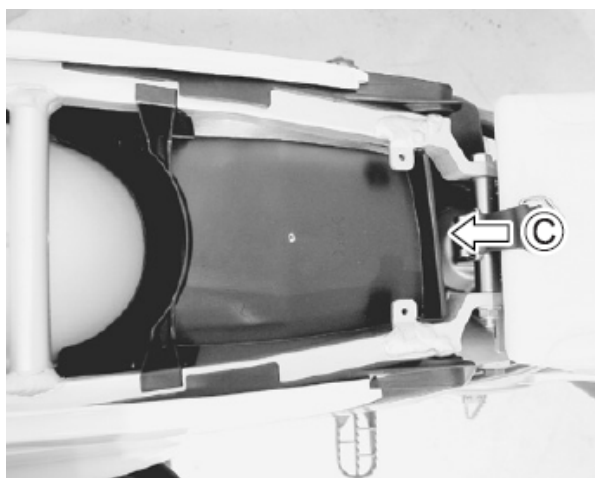
UWAGA

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 uszczelnił prawidłowo wlot powietrza.

- Zamontuj prawidłowo pokrywę filtra powietrza (zgodnie z poniższym obrazkiem).

WAŻNE:

Uruchamianie silnika bez pokrywy filtra zmienia skład mieszanki. Nie uruchamiaj silnika bez w/w pokrywy.



WAŻNE:

Aby zabezpieczyć wkład filtra powietrza przed zamknięciem 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 przekładniowy

Kontrola i uzupełnienie poziomu oleju

OSTRZEŻENIE

- Olej przekładniowy 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

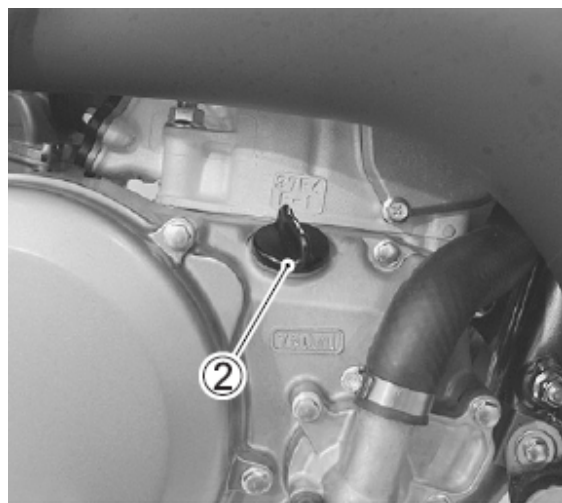
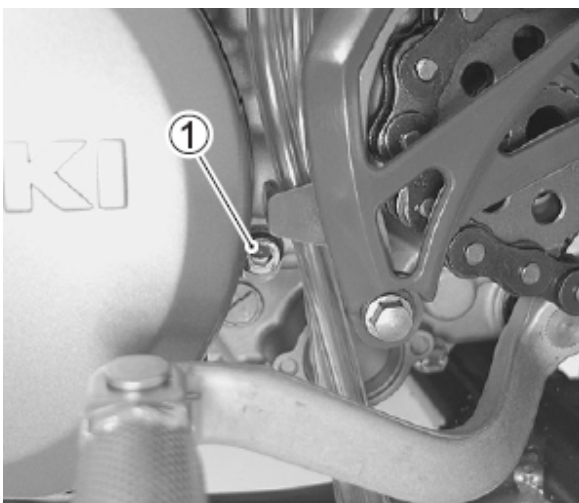
Oleje silnikowe i ich pochodne są substancjami szkodliwymi. Dzieci i zwierzęta mogą się zatruci połykając olej lub jego związki. Wielokrotny i długotrwały kontakt ze użytym olejem prowadzi do raka skóry. Nawet krótkotrwały kontakt z olejem prowadzi do podrażnienia skóry.

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

WAŻNE:

Zużyty olej należy odpowiednio zutylizować.

- Ustaw motocykl na stojaku serwisowym w pozycji pionowej.
- Uruchom silnik na kilka minut, a następnie wyłącz go. Zaczekaj 5 minut.
- Odkręć śrubę pomiarową poziomu oleju (1). Sprawdź, czy olej wypływa przez otwór.



- Jeśli olej nie wypływa z otworu, odkręć korek wlewowy (2) i uzupełnij poziom olejem zgodnym ze specyfikacją. Dokręć korek wlewowy i śrubę kontrolną i skontroluj poziom oleju zgodnie z powyższą procedurą.



Olej przekładniowy

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

- Dokręć pewnie korek wlewu oleju, a śrubę kontrolną zgodnie z przewidzianym momentem.



Śruba kontrolna oleju

5.5 Nm

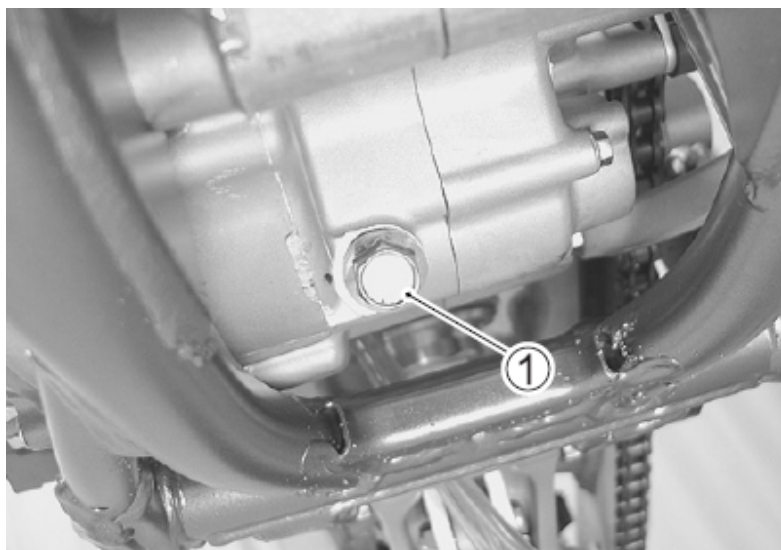
Wymiana oleju przekładniowego

- Rozgrzej silnik
- Ustaw motocykl na stojaku serwisowym i trzymaj go pionowo.
- Odkręć korek wlewu oleju i śrubę spustową (1). Spuść całkowicie olej.
- Dokręć pewnie śrubę spustową.



Śruba spustowa oleju

21.0 Nm



- Napełnij silnik specyfikowanym olejem SAE 10W – 40.



Wymiana oleju

750 ml

Przełukanie silnika

850 ml

- Dokręć korek wlewu oleju.
- Uruchom silnik na kilka minut i wyłącz go. Zaczekaj 5 minut.
- Sprawdź poziom oleju.

Płyn chłodzący

Kontrola poziomu płynu chłodzącego

OSTRZEŻENIE:

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

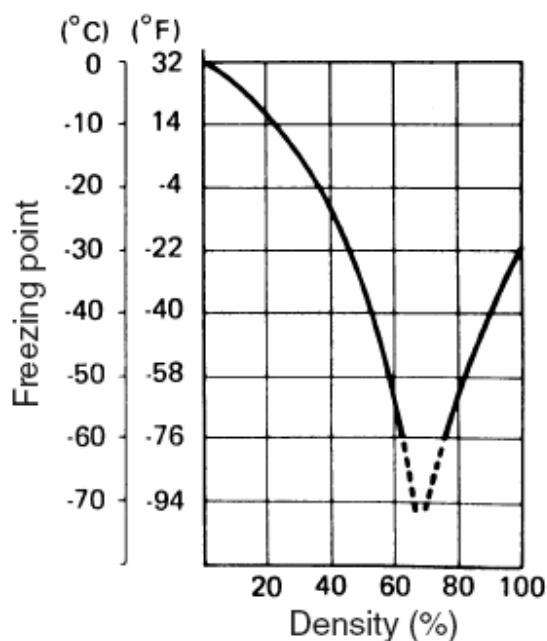
Nie odkręcaj korka chłodnicy, jeśli silnik jest gorący. Zaczekaj do ostygnięcia silnika.

- Odkręć korek chłodnicy.
- 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.



Rys: Krzywa zamarzania płynu chłodzącego w zależności od gęstości.

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%*

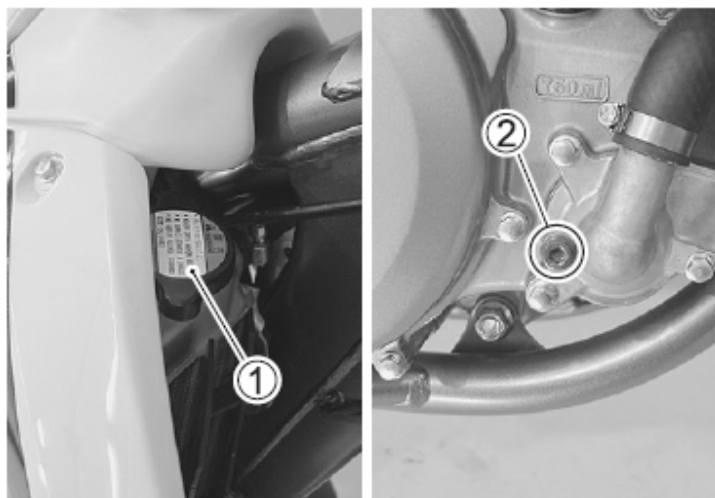
Zawartość płynu niezamarzającego	Punkt zamarzania
50%	-31°C
55%	-40°C
60%	-55°C

Wymiana płynu chłodzącego

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.

- Odkręć korek chłodnicy (1).
- Odkręć korek spustowy (2) i spuść płyn chłodzący.



- Dokręć ponownie korek spustowy (2) i napełnij układ płynem chłodzącym zgodnym ze specyfikacją.



**Śruba spustowa
chłodnicy**
**Pojemność układu
chłodzenia**

5.5 Nm

1100 ml

Stosuj płyn niezamarzający i letni przeznaczone do aluminiowych chłodnic 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.

- Odpowietrz układ chłodzenia.

Kontrola układu chłodzenia

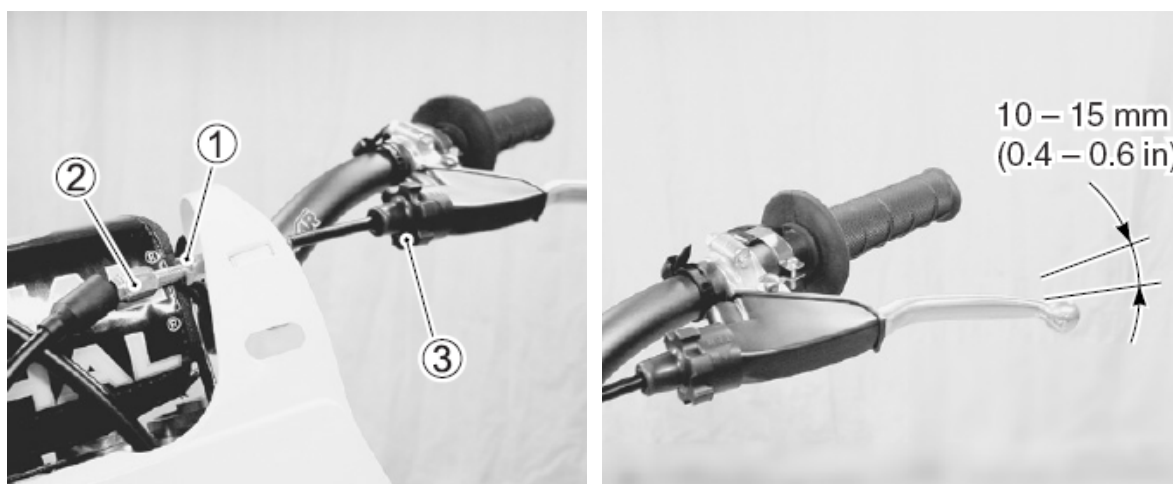
Kontroluj poniższe elementy przed treningiem i wyścigiem:

- 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 główna

- Poluzuj przeciwnakrętkę (1).
- Ustaw śrubę regulacyjną (2) tak, by luz dźwigni sprzęgła wynosił 10-15 mm, mierzony na końcu dźwigni sprzęgła, zanim poczujesz opór.
- Dokręć przeciwnakrętkę (1).



Luz dźwigni sprzęgła

A: 10 – 15 mm

Regulacja drobna

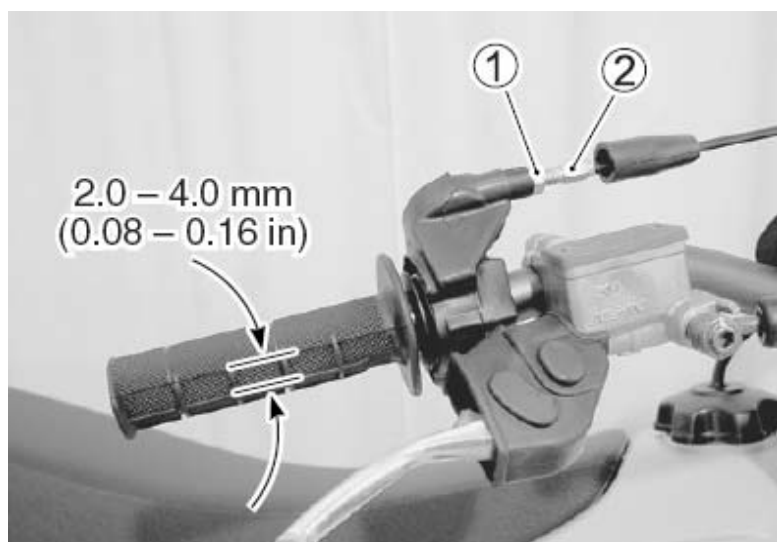
- Ustaw śrubę regulacyjną (3) tak, by luz dźwigni sprzęgła wynosił 10-15 mm, mierzony na końcu dźwigni sprzęgła, zanim poczujesz opór.

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 skręcie kierownicy i czy manetka gazu powraca samoczynnie i lekko.



Wyreguluj luz linki gazu następująco:

- Poluzuj przeciwnakrętkę (1).
- Śrubą regulacyjną (2) ustaw prawidłowy luz linki gazu wynoszący 2 – 4 mm.



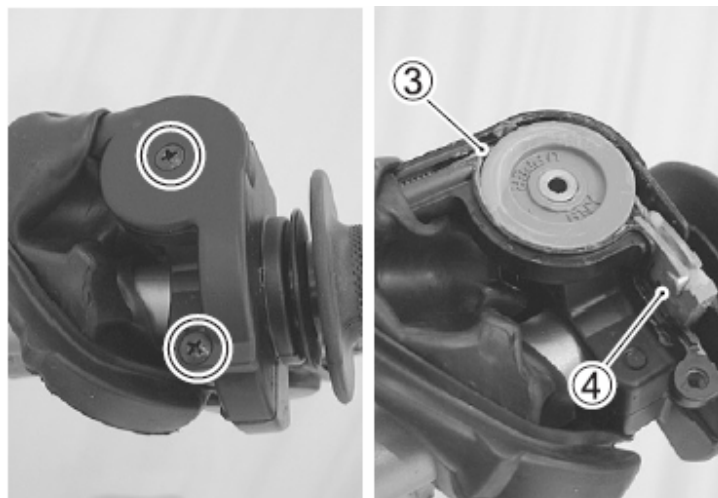
Luz linki gazu

2.0 – 4.0 mm

- Dokręć pewnie przeciwnakrętkę (1).

UWAGA:

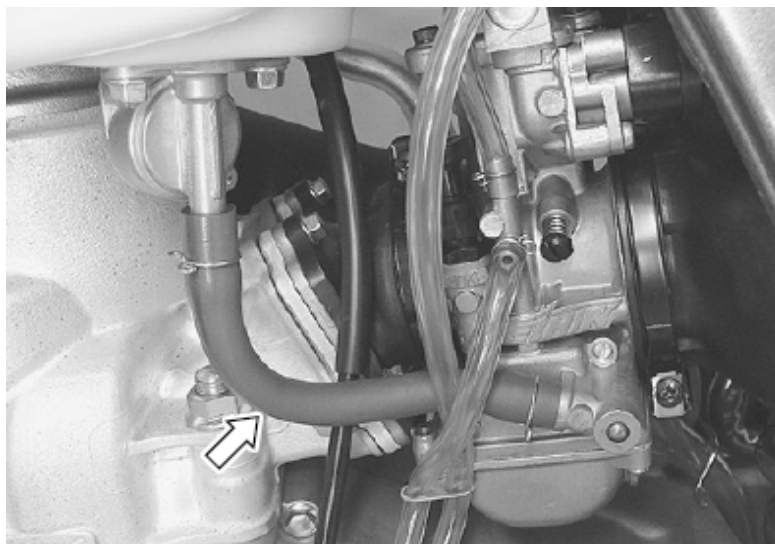
Po regulacji sprawdź, czy ruch kierownicy nie podnosi obrotów silnika oraz czy manetka powraca płynnie i samoczynnie.



- Odkręć obudowę manetki gazu.
- Nanieś olej na linkę gazu (3).
- Nasmaruj prowadnicę linki w manetce (4).

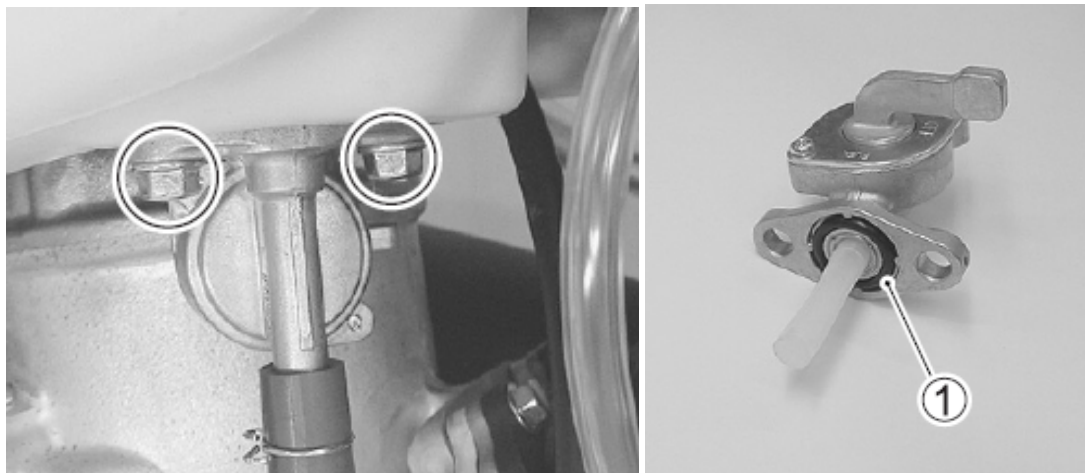
Przewód paliwowy

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



Kranik paliwa

- Spuść paliwo.
- Odkręć kranik paliwa.



OSTZEŻENIE:

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Benzyna jest łatwopalna i wybuchowa. Nie zbliżaj się z benzyną do źródeł ciepła, iskier i otwartego ognia.• Aby wyeliminować ryzyko wycieku paliwa o-ring (1) należy wymienić na nowy. |
|---|
- Jeśli na filtrze znajdują się osady paliwo nie będzie przepływało prawidłowo.
 - Wyczyść filtr sprężonym powietrzem.

Głowica cylindra, cylinder i tłok

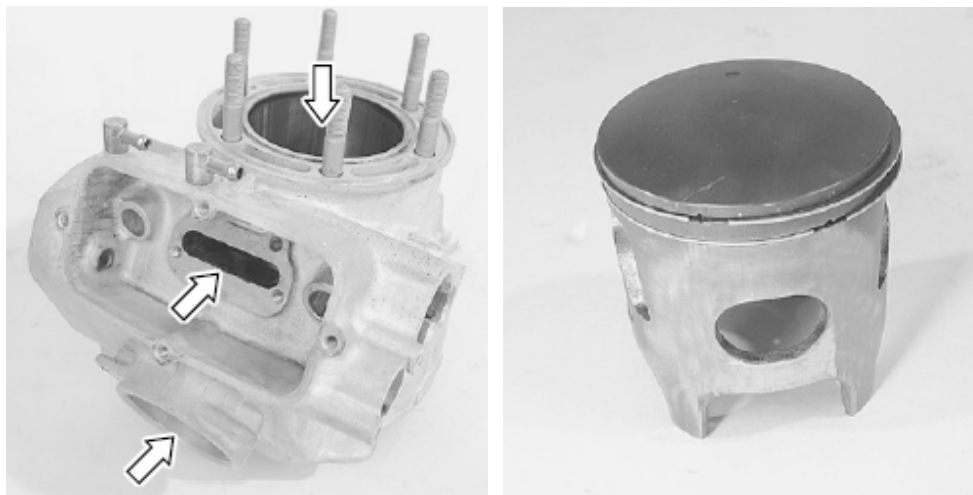
Głowica cylindra

- Zdemontuj głowicę cylindra.
- Wyczyść z nagaru komorę spalania.
- Skontroluj pod kątem wżerów, pęknięć i innych uszkodzeń.



Cylinder

- Zdemontuj cylinder.
- Wyczyść z nagaru kanał wylotowy i komorę zaworu wylotowego.
- Skontroluj gładź cylindra pod kątem rys, progów i innych uszkodzeń.

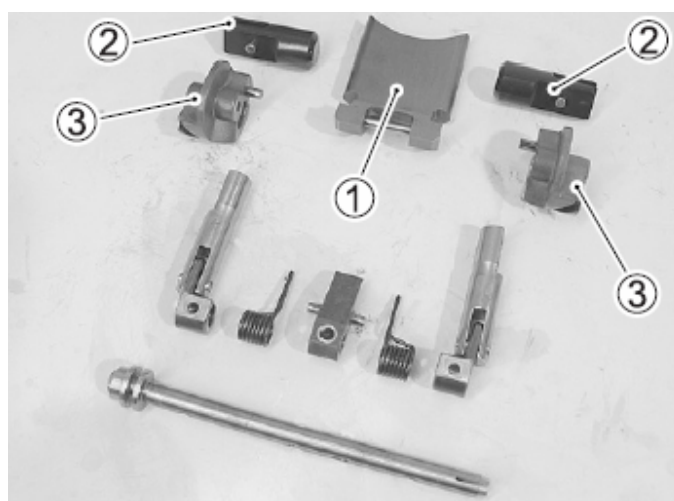


Tłok

- Zdemontuj tłok.
- Wyczyść z nagaru denko tłoka.
- Skontroluj tłok pod kątem rys i pęknięć.
- Przy użyciu papieru wodnego #1000 – 2000 usuń drobne rysy
- Sprawdź zużycie pierścieni tłokowych. Oczyszcz z nagaru rowki pierścieniowe.

Zawór wylotowy

- Zdemontuj zawór wylotowy.
- Wyczyść z nagaru zawór wylotowy (1), zawory boczne (2) oraz krzywki zaworów (3).



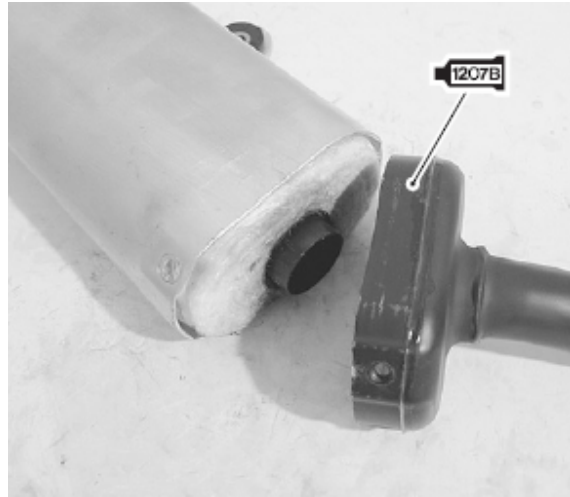
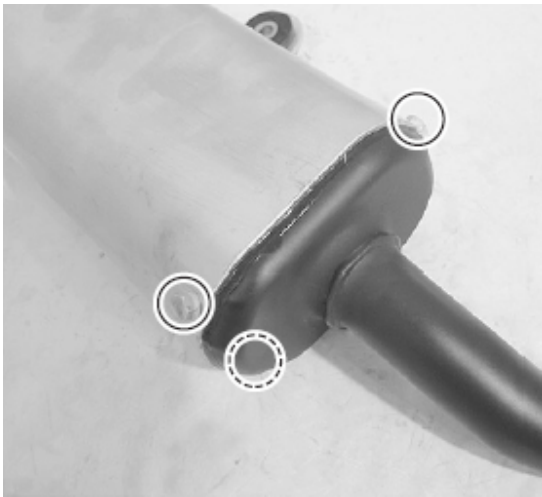
- Sprawdź elementy pod kątem zużycia i uszkodzeń.

WAŻNE:

Jeśli podczas parkowania motocykla smoła kapie z przewodu odpowietrzającego zaworu wylotowego zmień producenta oleju silnikowego. Niektóre oleje powodują akumulację smoły w komorze zaworu wylotowego.

Tłumik wydechu

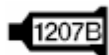
- Zdemontuj siedzisko i prawą osłonę ramy.
- Zdemontuj tłumik.
- Odkręć śruby i zdemontuj czarną, przednią część tłumika od aluminiowej obudowy.



- Skontroluj watę szklaną pod kątem nagromadzenia nagaru i smoły.
- Wymień watę szklaną, jeśli zajdzie taka potrzeba.

WAŻNE:

Aby uszczelnić przednią część tłumika z aluminiową obudową nanieś Suzuki Bond na powierzchnię styku przedniej części..



99000 – 31140

Suzuki Bond 1207B

Łańcuch napędowy i zębatki

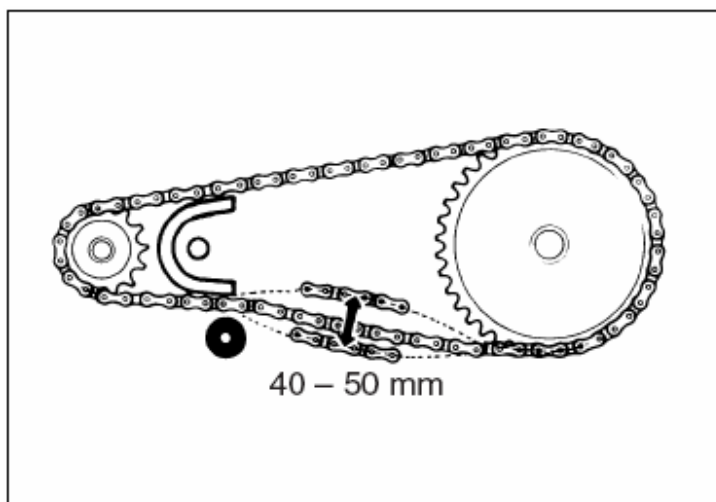
Zwis łańcucha napędowego

- Ustaw motocykl na podstawce bocznej.
- Sprawdź zwis łańcucha w środkowej jego części pomiędzy dolną rolką, a zębatką tylną.



Zwis łańcucha

40 – 50 mm



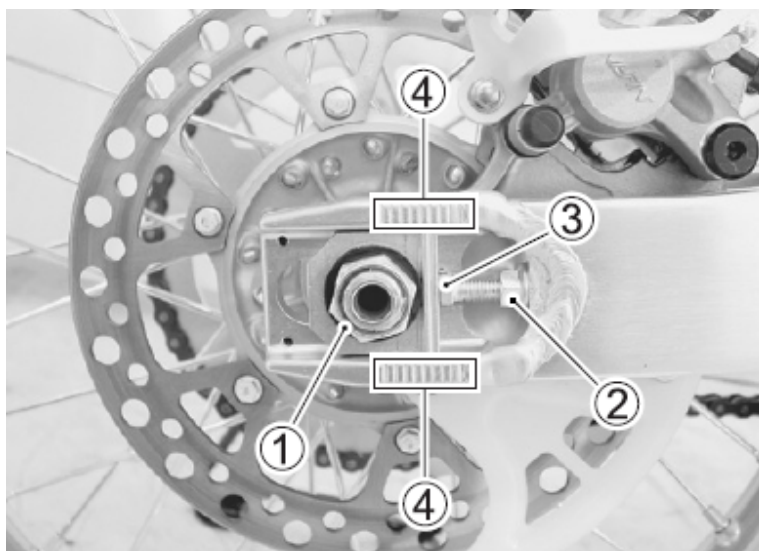
Regulacja naciągu łańcucha

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



Nakrętka osi koła

100 Nm



WAŻNE:

Naciągnij górną część łańcucha i zabezpiecz ją umieszczając pręt pomiędzy łańcuchem i zębatką tylną podczas dokręcania nakrętki osi. Dzięki temu wyeliminuje się ryzyko poluzowania śrub regulacyjnych.

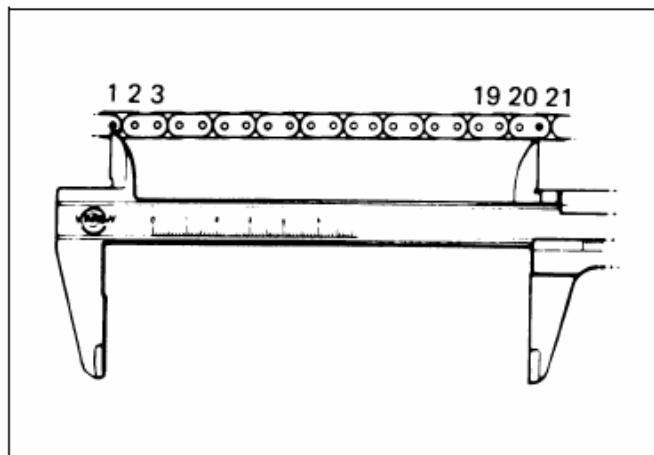
Długość 20 ogniw

- Naciągnij łańcuch i zmierz długość 20 kolejnych ogniw łańcucha.



Limit serwisowy

323.8 mm

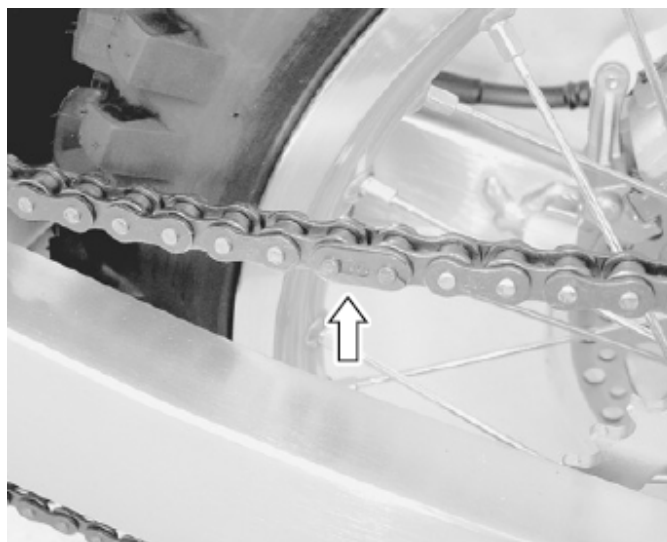


Smarowanie łańcucha napędowego

- Rozepnij spinkę łańcucha i zdemontuj łańcuch napędowy.

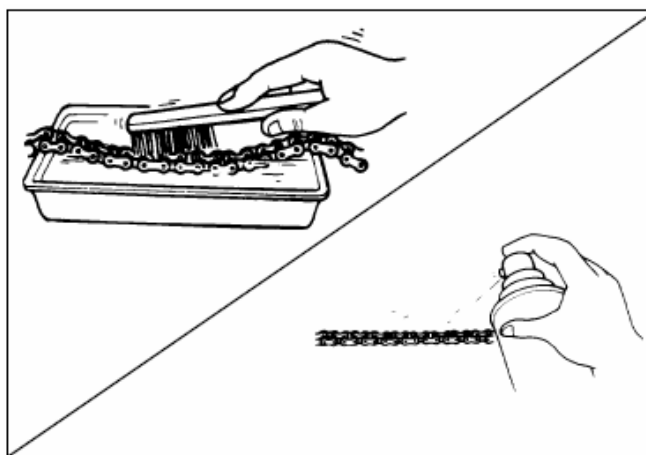
WAŻNE:

Postępuj ostrożnie by nie wygiąć spinki.



- Skontroluj łańcuch pod kątem zużycia i uszkodzeń. Wymień go, jeśli zajdzie taka potrzeba.
- Umyj łańcuch niepalnym roztworem.
- Nie stosuj benzyny do mycia łańcucha.
- Wysusz łańcuch.

- Nasmaruj ogniwa i rolki specjalnym środkiem do smarowania łańcuchów.

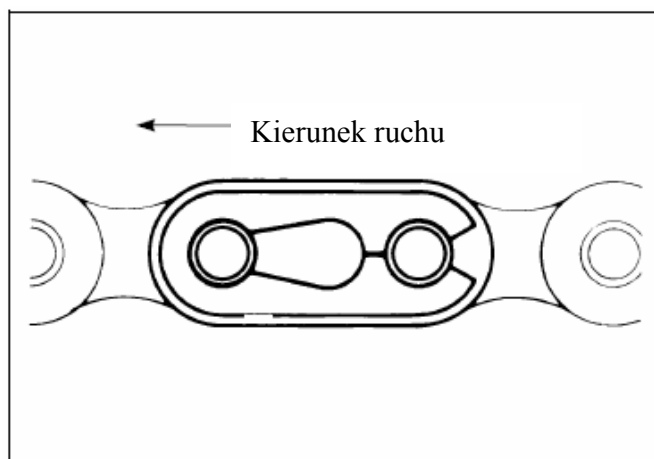


- Załóż ponownie łańcuch.

WAŻNE:

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

- Wyreguluj zwis łańcucha.

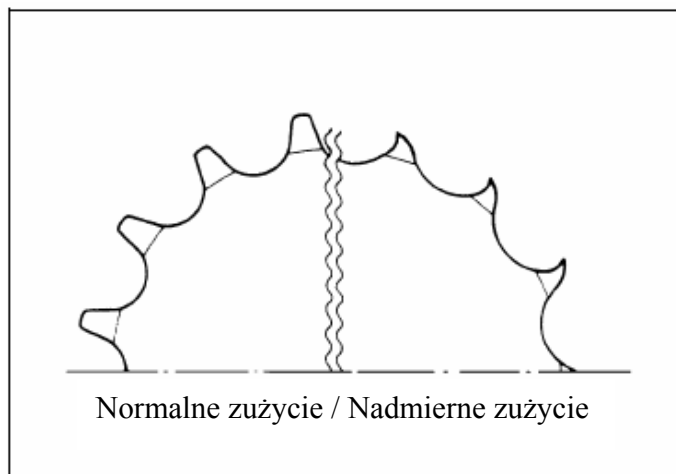


Kontrola zębatek

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

WAŻNE:

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



Prowadnica łańcucha, ślizg i rolki naciągowe

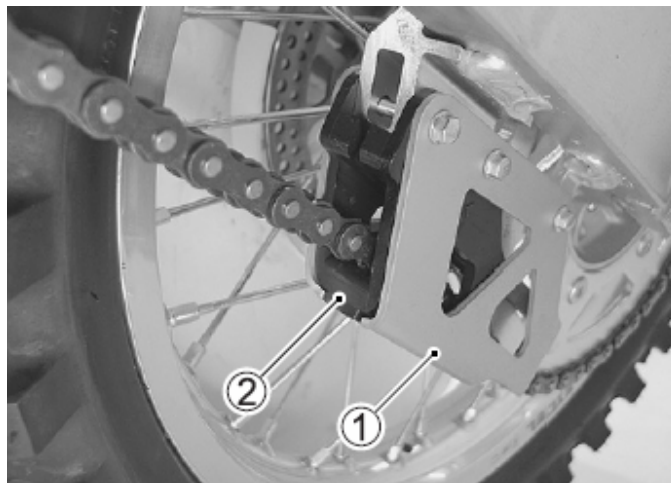
Prowadnica łańcucha

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

WAŻNE:

Łańcuch może uderzać w zgiętą prowadnicę powodując hałas i zużycie łańcucha.

- Skontroluj gumę prowadnicy (2) pod kątem zużycia.



Ślizg łańcucha napędowego

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

WAŻNE:

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



Rolki naciągające łańcucha napędowego

- Skontroluj rolki łańcucha (2) pod kątem zużycia.
- Skontroluj dokręcenie śrub rolek.



Śruby rolek łańcucha

31 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 „LOWER”, należy dolać płynu hamulcowego do górnego poziomu „UPPER”. 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.

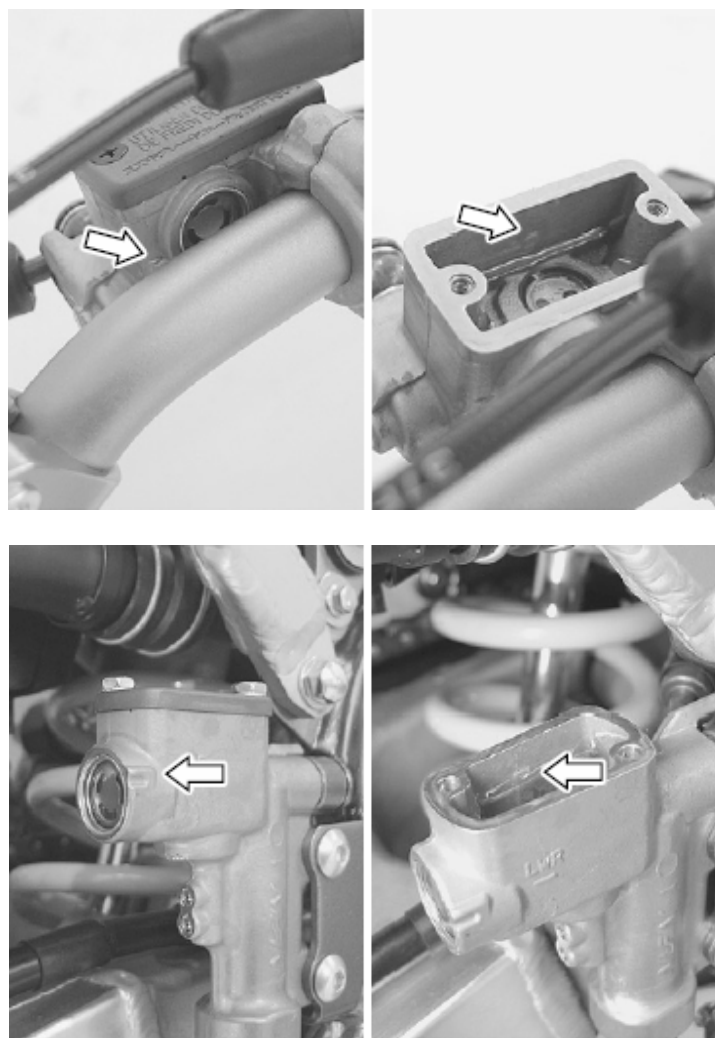
UWAGA:

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.

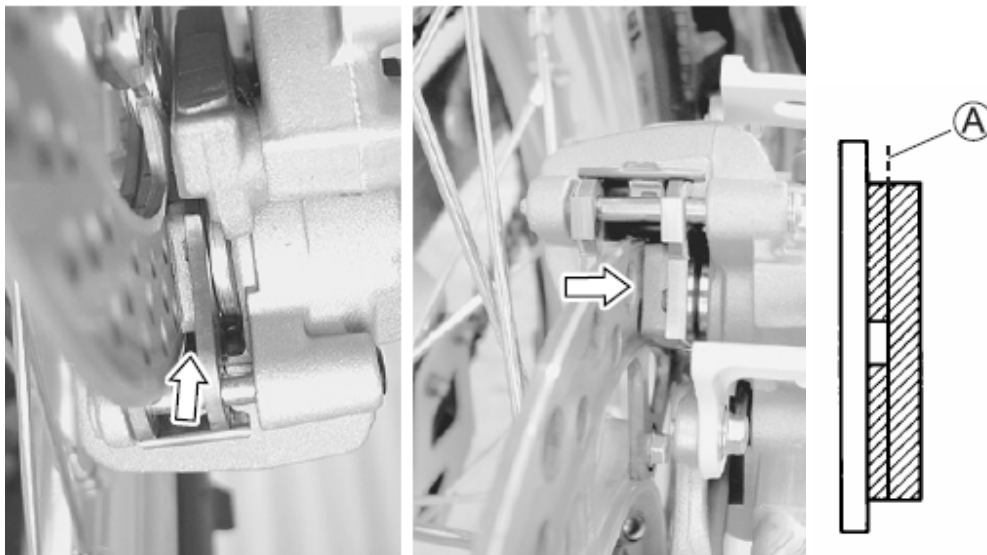
UWAGA:

Rozlany płyn hamulcowy może uszkodzić elementy lakierowane i z tworzyw sztucznych. Uważaj, by nie rozlać płynu hamulcowego podczas napelniania zbiorniczka. Rozlany płyn zetrzyj natychmiast.



Klocki hamulcowe

- Skontroluj klocki hamulcowe pod kątem zużycia. Jeśli klocki są zużyte do dopuszczalnej linii „A” wymień je na nowe.

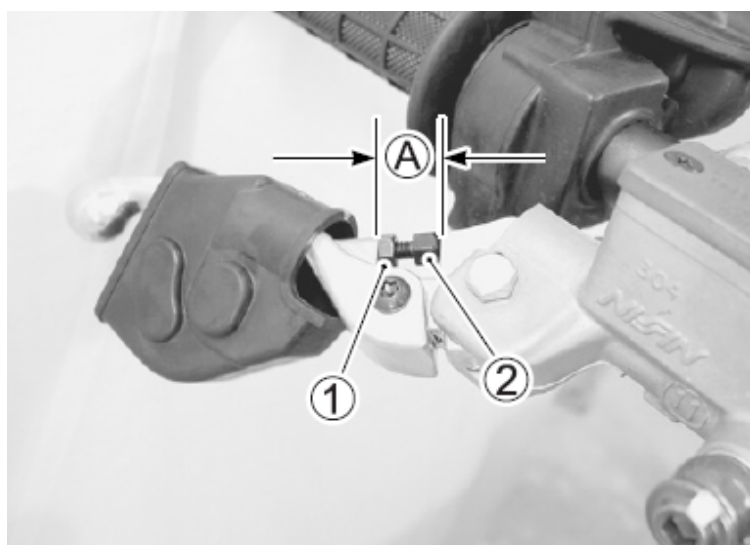


WAŻNE:

- Po wymianie klocków dopompuj kilkakrotnie dźwignią/pedalem 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 wynosi 11 – 15 mm.
- Dokręć przeciwnakrętkę (1).

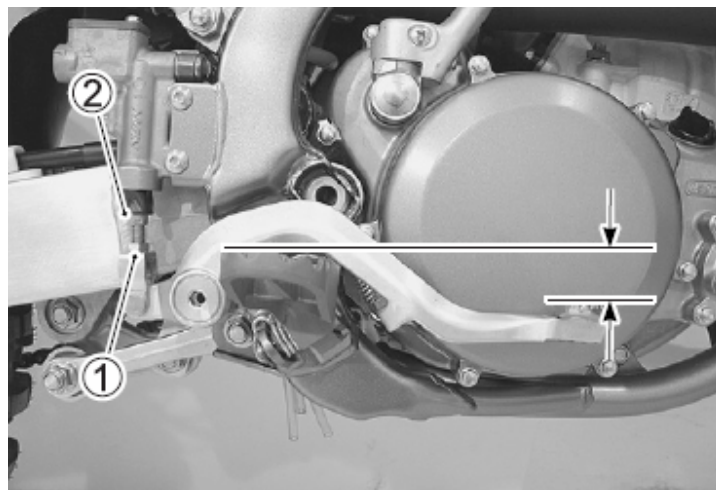


**Długość śruby
regulacyjnej**

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**

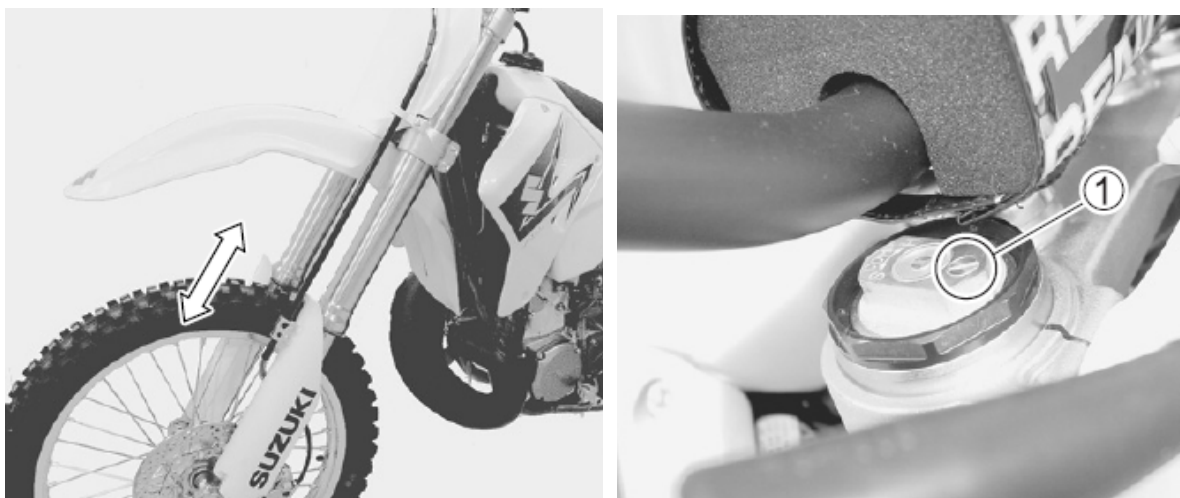
0 – 10 mm

Przednie zawieszenie

- Poruszając kilkukrotnie przednie zawieszenie na dół i do góry sprawdź jego płynne działanie.
- Skontroluj pod kątem uszkodzeń i wycieków oleju.
- Skontroluj dokręcenie śrub i nakrętek.

Regulacja ciśnienia powietrza

- Ustaw motocykl na podstawie, tak by koło przednie znalazło się w powietrzu.



- Odkręć śrubę odpowietrzającą przedniego zawieszenia (1) i wyrównaj ciśnienie w goleniach do atmosferycznego.
- Dokręć ponownie śruby odpowietrzające.

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.



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.
- Poruszając tylnym zawieszeniem do góry i do dołu oraz na boki sprawdź, czy nie ma ono luzów lub oporów.



Koła i opony

Ciśnienie w oponach

- Skontroluj ciśnienie w przedniej i tylnej oponie.

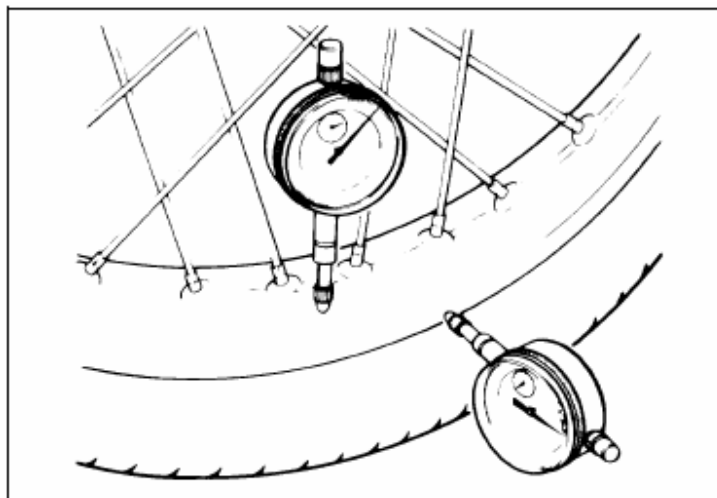


Ciśnienie w zimnych
oponach

70 – 110 kPa

Obwód koła

- Skontroluj koła i opony pod kątem uszkodzeń.
- Sprawdź łożyska kół pod kątem zużycia. Wymień je na nowe, jeśli zajdzie taka potrzeba.
- Przy pomocy czujnika zegarowego sprawdź bicie obręczy koła.



DATA

TOOL

**Dopuszczalne bicie
obręczy**

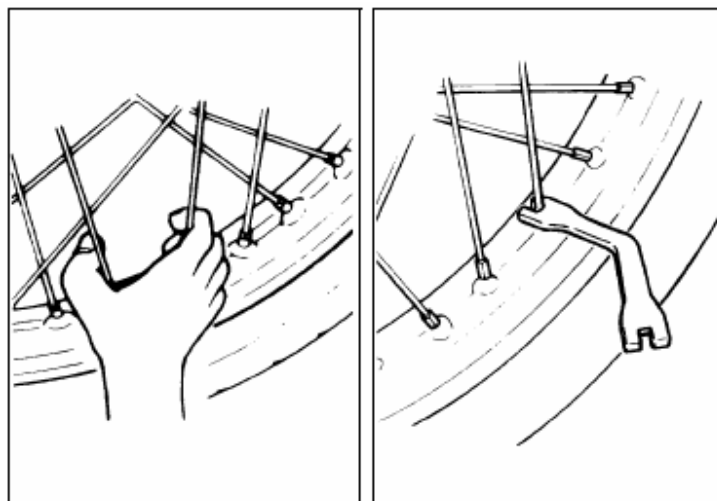
09900 – 20607

Osiowo i promieniowo: 2.0 mm

Czujnik zegarowy (1/100 mm)

Nyple szprych

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



Nyple szprych

4 Nm

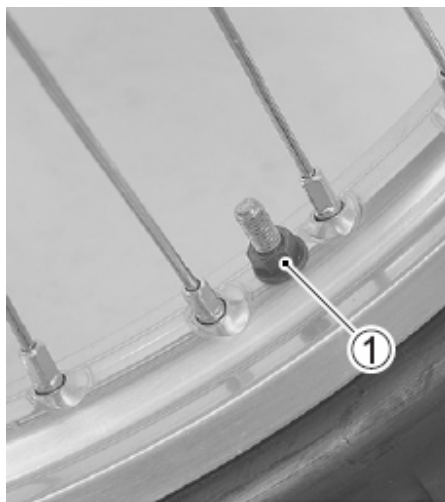
UWAGA:

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

Dodatkowo dokręć szprychy po dotarciu, aż do momentu, gdy pierwsze luzowanie się szprych zostanie wyeliminowane.

Przy dodatkowym dokręcaniu zwróć uwagę, by nypie szprych dokręcane były równomiernie, bez koncentrowania siły w jednym punkcie.

Trzymak opony



- Skontroluj dokręcenie, uszkodzenie i zgięcie trzymaka (1) opony.

Smarowanie

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

Nr	Element	Rodzaj	Częstotliwość	Komentarz
1	Końcówka wewnętrzna linek, dźwignia	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 wnętrze 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	Łańcuch napędowy	B	Przed biegiem i pomiędzy treningami	Utrzymuj łańcuch nasmarowany. Zawsze kontroluj zużycie i ustawienie.

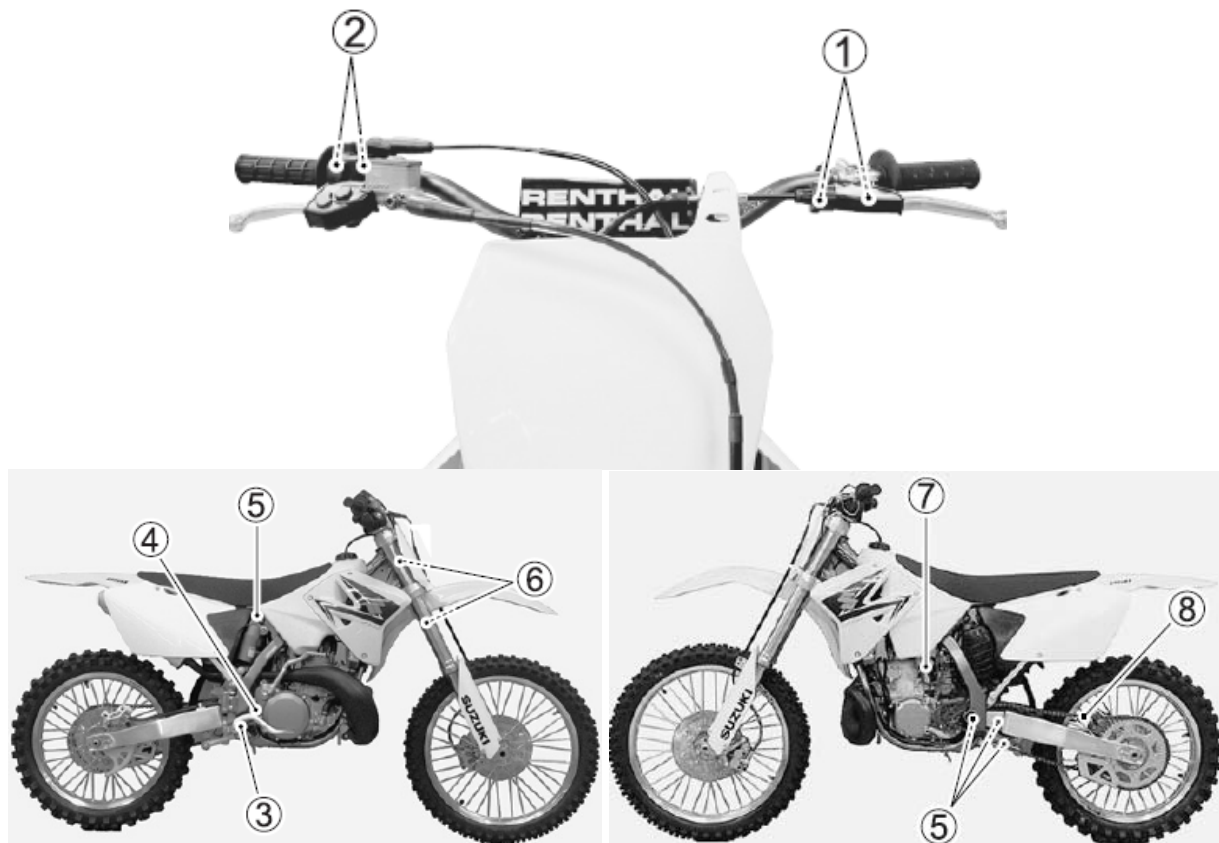
Niezbędne są następujące materiały:

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 grafikiem. 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.



Poradnik usuwania usterek

Trudny lub niemożliwy rozruch	Zużyte paliwo	Wymień
	Paliwo nie dopływa do gaźnika	
	<ul style="list-style-type: none"> Zatkany kranik paliwa 	Wyczyść
	<ul style="list-style-type: none"> Zatkany przewód paliwa 	Wyczyść lub wymień
	<ul style="list-style-type: none"> Zatkany przewód odpowietrzający korka paliwa 	Wyczyść
	<ul style="list-style-type: none"> Uszkodzony zaworek iglicowy 	Wymienić
	Kanał przelewowy gaźnika zatkany	Wyczyść
	Kanał odpowietrzający gaźnika zatkany	Wyczyść
	Za bogata mieszanka paliwowo/powietrzna w komorze spalania	Ustaw
	Brak iskry na świecy	Wymień
	Nieprawidłowy kąt wyprzedzenia zapłonu	Ustaw
	Niska kompresja	
	<ul style="list-style-type: none"> Zużyty cylinder 	Wymień
	<ul style="list-style-type: none"> Pierścienie tłokowe zużyte, słabe, pęknięte lub zapieczone 	Wymień
	<ul style="list-style-type: none"> Uszkodzona uszczelka pod głowicą 	Wymień
<ul style="list-style-type: none"> Uszkodzone uszczelniacze wału korbowego 	Wymień	
Silnik gaśnie	Zużyte paliwo	Wymień
	Uszkodzona świeca zapłonowa	Wyczyść lub wymień
	Zatkany przewód paliwowy	Wyczyść lub wymień
	Zatkany filtr powietrza	Wyczyść
	Zatkane dysze gaźnika	Wyczyść
	Niska kompresja	
	<ul style="list-style-type: none"> Zużyty cylinder 	Wymień
	<ul style="list-style-type: none"> Pierścienie tłokowe zużyte, słabe, pęknięte lub zapieczone 	Wymień
	<ul style="list-style-type: none"> Uszkodzona uszczelka pod głowicą 	Wymień
	<ul style="list-style-type: none"> Uszkodzone uszczelniacze wału korbowego 	Wymień
	Nieprawidłowy kąt wyprzedzenia zapłonu	Ustaw
Nieprawidłowy poziom paliwa	Ustaw	

Niewystarczająca moc silnika	Zużyte paliwo	Wymień
	„Ciagną” hamulce	Wyreguluj
	Rura wydechowa pęknięta lub zatkana nagarem	Wymień lub wyczyść
	Nieprawidłowe ustawienie zaworu wydechowego	Wyreguluj
	Nagar na zaworze wydechowym	Wyczyść
	Zatkany filtr powietrza	Wyczyść lub wymień
	Zatkany gaźnik	Wyczyść lub wymień
	Nieprawidłowy poziom paliwa w gaźniku	Wyreguluj
	Nieprawidłowa przerwa na elektrodach świecy	Wyreguluj lub wymień
	Cylinder lub pierścienie tłokowe zużyte	Wymień
	Uszkodzony zawór membranowy	Wymień
	Nieprawidłowy kąt wyprzedzenia zapłonu	Ustaw
Słabe osiągi w dolnym zakresie obrotów	Nieprawidłowe ustawienie zaworu wylotowego	Ustaw
	Zbyt duża przerwa na elektrodach świecy	Ustaw lub wymień
	Nieprawidłowe ustawienie składu mieszanki	Ustaw
	Nieprawidłowy poziom paliwa w gaźniku	Ustaw
	Nieprawidłowy rozmiar iglicy	Wymień
	Uszkodzony moduł zapłonowy	Wymień
	Nieprawidłowy kąt wyprzedzenia zapłonu	Ustaw
	Nieprawidłowe ustawienie czujnika położenia przepustnicy	Ustaw
	Zatkany przewód odpowietrzający zaworu wydechowego	Wyczyść
	Uszkodzona cewka zapłonowa	Wymień
	Uszkodzone magnesy koła zamachowego	Wymień
Słabe osiągi bądź ich brak na wysokich obrotach	Mała przerwa między elektrodami świecy	Ustaw lub wymień
	Nieprawidłowy poziom paliwa w gaźniku	Ustaw
	Nieprawidłowa dysza główna paliwowa	Ustaw

	Uszkodzenie zaworu dyszy pełnej mocy	Wymień
	Opóźniony zapłon	Ustaw
	Uszkodzony moduł zapłonowy	Wymień
	Zatkany filtr powietrza	Wyczyść lub wymień
	Uszkodzona cewka zapłonowa	Wymień
	Uszkodzone (zwarcie) magnesy koła zamachowego	Wymień
	Pęknięta rura wydechowa	Wymień
	Nieprawidłowe działanie zaworu wylotowego	Wyczyść, ustaw, wymień
	Zapieczone pierścienie tłokowe	Wymień
Nieprawidłowy spadek obrotów silnika	Za wysokie wolne obroty	Ustaw
Zawór wylotowy nie działa	Nagar na zaworze wylotowym	Wyczyść
	Uszkodzenie zaworu wylotowego	Wymień
	Uszkodzenie napędu zaworu	Wymień
	Uszkodzenie osi zaworu	Wymień
	Uszkodzenie sprężyny zaworu	Wymień
	Zatkany przewód odpowietrzający zaworu	Wyczyść
Brak iskry na świecy	Uszkodzona cewka zapłonowa	Wymień
	Uszkodzona świeca zapłonowa	Wymień
	Uszkodzone magneto	Wymień
	Uszkodzony moduł zapłonowy	Wymień
	Za duża przerwa na elektrodach świecy	Ustaw
	Nieprawidłowe działanie wyłącznika silnika	Napraw lub wymień
Nagar na elektrodach	Za bogata mieszanka paliwowo – powietrzna	Ustaw

	Za bogata mieszanka paliwowo – olejowa	Ustaw
	Niewłaściwa ciepłota świecy zapłonowej	Wymień
Uszkodzenie elektrod	Niewłaściwa ciepłota świecy	Wymień
	Przegrzewanie	Napraw
	Niewłaściwy kąt wyprzedzenia zapłonu	Ustaw
	Poluzowana świeca zapłonowa	Dokręć
	Za uboga mieszanka paliwowo – powietrzna	Ustaw
Przegrzewanie silnika	Nieprawidłowa ciepłota świecy zapłonowej	Wymień
	Za niski poziom płynu chłodzącego	Uzupełnij
	Wyciek płynu chłodzącego	Napraw
	Za uboga mieszanka paliwowo – powietrzna	Ustaw
	Nieprawidłowy kąt wyprzedzenia zapłonu	Ustaw
	Uszkodzenie pompy wodnej	Napraw lub wymień
	Nagar w komorze spalania	Wyczyść
	Nagar w rurze wydechowej	Wyczyść lub wymień
	Zużyte paliwo	Wymień
	Sprzęgło ślizga się	Ustaw lub wymień
	Odkręcony korek chłodnicy	Dokręć
Nadmierny ubytek płynu chłodzącego	Przewody chłodzące pęknięte lub uszkodzone	Wymień
	Luźne połączenie przewodów chłodnicy	Napraw
	Chłodnica pęknięta lub uszkodzona	Napraw lub wymień
	Uszkodzona powierzchnia uszczelniająca pompy wody	Wymień
	Pęknięta obudowa pompy wody	Wymień
	Uszkodzona uszczelka pompy wody	Wymień
	Uszkodzone lub zużyte uszczelnienie pompy wody	Wymień

	Niewłaściwe ciśnienie korka chłodnicy	Wymień
	Pęknięty cylinder lub głowica	Wymień
	Uszkodzone o-ringi cylindra lub głowicy	Wymień
Sprzęgło nie rozłącza się	Nieprawidłowy luz na dźwigni sprzęgła	Ustaw
	Uszkodzone sprężyny sprzęgłowe	Wymień
	Skrzywienie tarcz sprzęgłowych	Wymień
	Zużyty mechanizm wysprzęglający	Wymień
Ślizganie sprzęgła	Nieprawidłowo wyregulowana linka sprzęgła	Wyreguluj lub wymień
	Sprężyny sprzęgłowe słabe	Wymień
	Tarcze sprzęgła skrzywione lub zużyte	Wymień
	Zużyta tarcza dociskowa sprzęgła	Wymień
	Zużyty mechanizm wysprzęglający	Wymień
Nieemożliwe włączenie biegu	Przesuwki zgięte lub zatarte	Wymień
	Uszkodzony zmieniacz biegów	Wymień
	Uszkodzona kulisa	Wymień
Biegi wyskakują	Zużyte rowki w kołach zębatych	Wymień
	Zużyte lub zgięte przesuwki	Wymień
	Uszkodzony ogranicznik wybieraka	Wymień
	Kły kół zębatych uszkodzone	Wymień
Dźwignia zmiany biegów nie wraca	Słaba sprężyna powrotna	Wymień
	Zablokowana dźwignia zmiany biegów	Napraw lub wymień
Nadwozie		
Utrudniona kierowność	Zbyt mocno dokręcona nakrętka górnej półki	Ustaw
	Łożyska główki ramy uszkodzone lub zardzewiałe	Wymień
	Skrzywienie półek zawieszenia	Wymień
Bicie koła przedniego	Poluzowane nypły szprych	Ustaw
	Skrzywienie obręczy	Wymień
	Uszkodzenie łożysk koła przedniego	Wymień
	Nieprawidłowe dokręcenie osi koła	Dokręć

Bicie koła tylnego	Poluzowane nypły szprych	Ustaw
	Skrzywienie obręczy	Wymień
	Uszkodzenie łożysk koła tylnego	Wymień
	Uszkodzenie łożysk wahacza	Wymień
	Nieprawidłowe dokręcenie osi koła	Dokręć
	Nieprawidłowe dokręcenie wahacza	Dokręć
Miękkie przednie zawieszenie	Słabe sprężyny	Wymień
	Niski poziom oleju	Uzupełnij
	Niska lepkość oleju	Wymień
	Nieprawidłowo ustawiona siła tłumienia	Ustaw
	Nieprawidłowe działanie zaworu tłumiącego	Wymień
	Standardowa sprężyna zbyt miękka	Zastosuj opcjonalną
Twarde przednie zawieszenie	Wysoki poziom oleju	Ustaw
	Wysoka lepkość oleju	Wymień
	Nieprawidłowo ustawiona siła tłumienia	Ustaw
	Nieprawidłowe działanie zaworu tłumiącego	Wymień
	Skrzywienie rury wewnętrznej	Wymień
	Standardowa sprężyna zbyt twarda	Zastosuj opcjonalną
Miękkie przednie zawieszenie	Słaba sprężyna	Wymień
	Nieprawidłowo ustawiona siła tłumienia	Ustaw
	Niskie ciśnienie gazu	Ustaw
	Standardowa sprężyna zbyt miękka	Zastosuj opcjonalną
Twarde przednie zawieszenie	Nieprawidłowo ustawiona siła tłumienia	Ustaw
	Skrzywienie pręta tłoczyska	Wymień
	Osie tylnego zawieszenia nienasmarowane	Smaruj
	Standardowa sprężyna zbyt twarda	Zastosuj opcjonalną
Słabe hamulce	Zużyte klocki hamulcowe	Wymień
	Nieprawidłowe odpowietrzenie	Odpowietrz
	Brudne tarcze i klocki	Wyczyść
	Wycieki płynu hamulcowego	Napraw
Hałas hamulców	Zużyte klocki hamulcowe	Wymień
	Zużyte tarcze hamulcowe	Wymień
	Brudne tarcze i klocki	Wyczyść

DANE TECHNICZNE MOTOCYKLA SUZUKI RM-250K8
--

WYMIARY I CIĘŻAR

Długość całkowita	2170 mm
Szerokość całkowita	830 mm
Wysokość całkowita	1280 mm
Rozstaw kół	1465 mm
Prześwit	350 mm
Wysokość siedzenia	950 mm
Ciężar motocykla bez paliwa i oleju	96 kg

SILNIK

Typ	2-suwowy, chłodzony cieczą,
Ilość cylindrów	1
Średnica cylindra	66.4 mm
Skok tłoka	72.0 mm
Pojemność skokowa	249 cm ³
Stopień sprężania	8.6 : 1 Zawór wylotowy otwarty 10.4 : 1 Zawór wylotowy zamknięty
Gaźnik	1, Keihin PWK38S
Filtr powietrza	z wkładem z pianki poliuretanowej
System rozruchu	Nożny
System smarowania	Mieszanka benzyny i oleju 30:1

PRZENIESIENIE NAPĘDU

Sprzęgło	Wielotarczowe, w kąpielu olejowej
Skrzynia biegów	5-biegowa
Schemat zmiany biegów	1 w dół, 4 do góry
Przełożenie reduktora	3.000 (63/21)
Przełożenia biegów	1 1.800 (27/15)
	2 1.470 (25/17)
	3 1.210 (23/19)
	4 1.000 (21/21)
	5 0.869 (20/23)
Przekładnia główna	3.846 (50/13)
Łańcuch	DID 520DMA2, 114 ogniw

RAMA	
Przednie zawieszenie	Widelec teleskopowy, sprężyny spiralne, tłumienie olejowe
Tylne zawieszenie	wahacz wleczony, sprężyna spiralna, tłumienie olejowe
Kąt skrętu kierownicy	45° (w lewo i w prawo)
Kąt główki ramy	27°30'
Wybieg	115 mm
Promień zawracania	2.3 m.
Przedni hamulec	Tarczowy
Tylny hamulec	Tarczowy
Rozmiar opony przedniej	80/100-21 51M
Rozmiar opony tylnej	110/90 – 19 62M
Skok przedniego zawieszenia	310 mm
Skok tylnego zawieszenia	310 mm

WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE	
Zapłon	Elektroniczny (CDI)
Świeca zapłonowa	NGK BR8EG
Kąt wyprzedzenia zapłonu	4.5° przed GZP przy 1000 obr/min

POJEMNOŚCI	
Zbiornik paliwa wraz z rezerwą	8.0 l
Olej przekładniowy - wymiana	750 ml
Olej przekładniowy – przepłukanie	850 ml
Pojemność układu chłodzenia	1100 ml