

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.

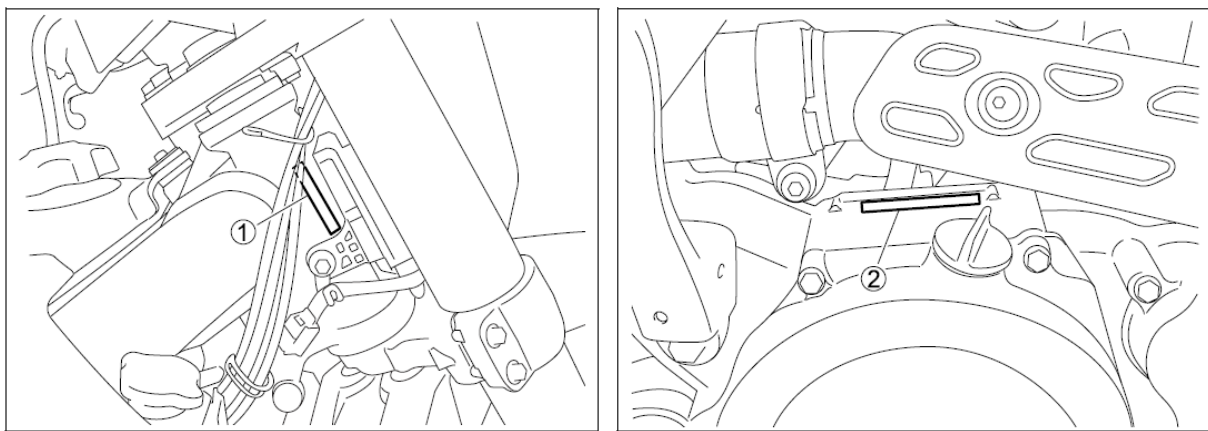
Bezpieczne uczestnictwo w zawodach wymaga, by twoje psychiczne możliwości stanowiły o predyspozycji do udziału w starcie. Nie powinieneś brać udziału w zawodach, zwłaszcza pojazdem dwukołowym jeśli jesteś zmęczony, pod wpływem lekarstw lub alkoholu. Wszystkie te elementy powodują utratę refleksu, koordynacji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

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 silnika</i>	41
<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

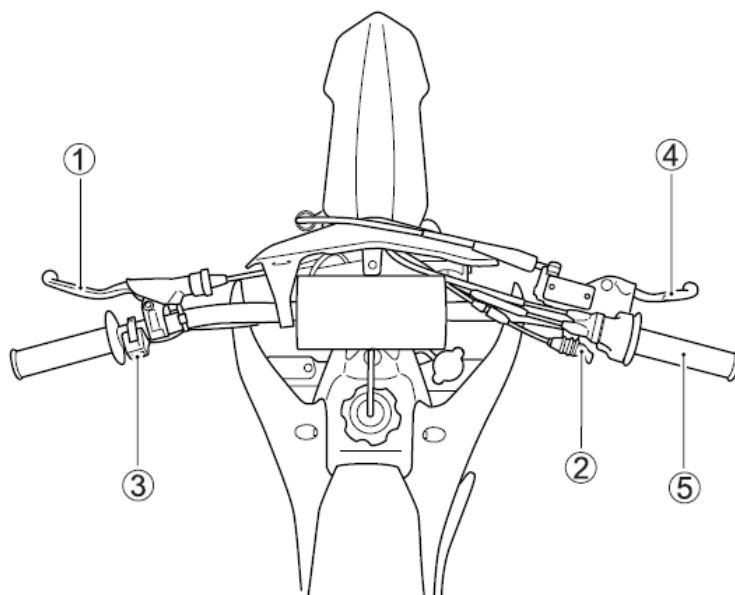
<i>Smarowanie łańcucha napędowego</i>	54
<i>Kontrola zębatek</i>	56
<i>Prowadnice, ślizg i rolki łańcucha napędowego</i>	56
<i>Prowadnica łańcucha napędowego</i>	56
<i>Ślizg i rolki łańcucha napędowego</i>	57
<i>Hamulce</i>	57
<i>Poziom płynu hamulcowego</i>	57
<i>Klocki hamulcowe</i>	59
<i>Regulacja 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>	66
<i>Poradnik usuwanie usterek</i>	69
<i>Dane techniczne</i>	79

Kraje i kody rynków

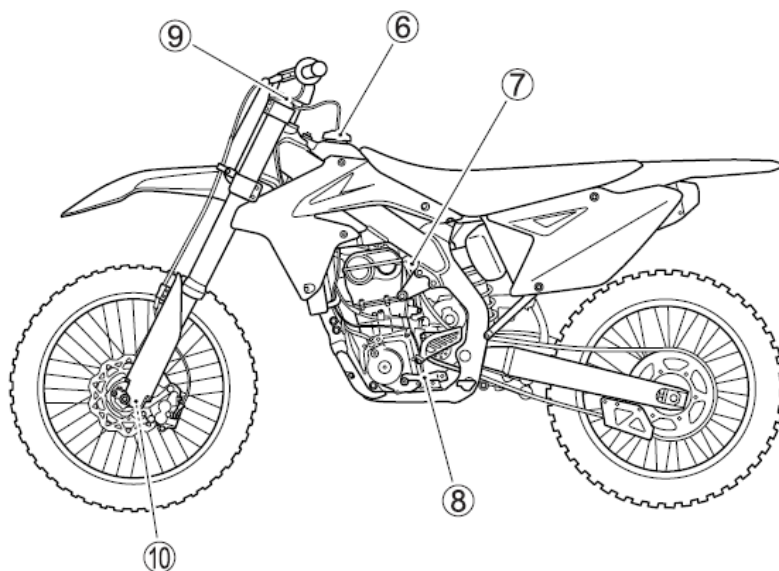
Następujące kody odpowiadają odpowiednim krajom i rynkom

Kod	Kraj lub rynek	Efektywny nr ramy
000	Japonia	JS1RL42A 000 503103 –
E-03	USA	JS1RL42C 92 100035 –
E-19	Europa	JS1RL42A 000 503098 –
E-28	Kanada	JS1RL42C 92 100037 –

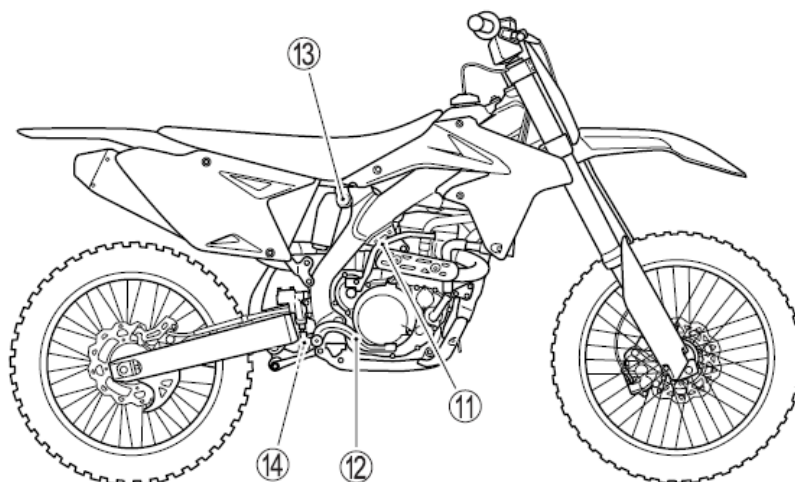
Rozmieszczenie elementów sterowania



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

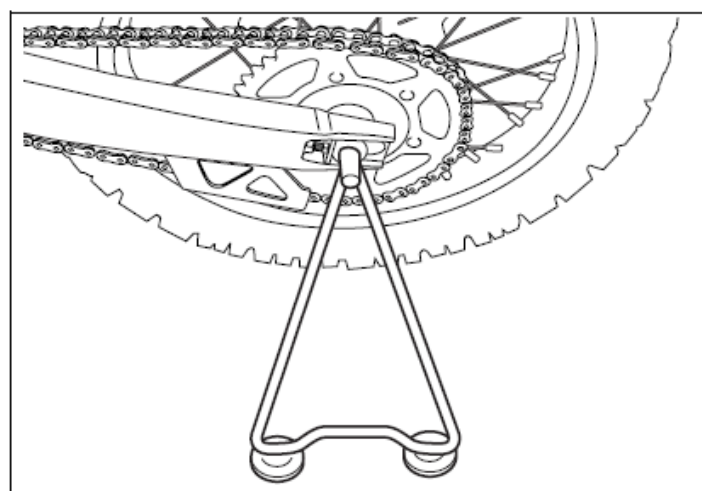


- 11. Dźwignia rozrusznika nożnego
- 12. Pedał hamulca tylnego
- 13. Śruba regulacyjna siły tłumienia przy ściskaniu
- 14. Śruba regulacyjna siły tłumienia przy rozciąganiu

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

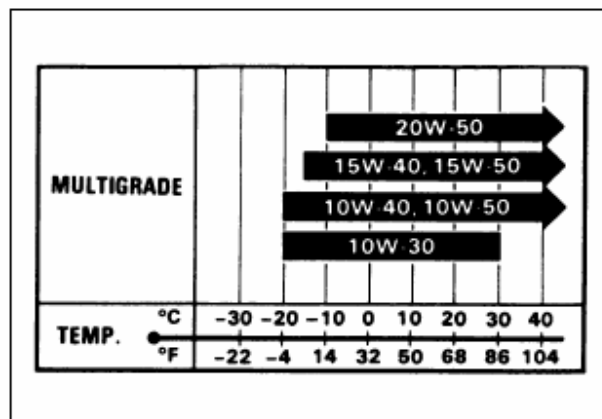
Benzyzna jest materiałem łatwopalnym. Przestrzegaj podczas tankowania zasad bezpieczeństwa. Zaniedbanie doprowadzić może do powstania pożaru. Upewnij się, że silnik jest wyłączony, w pobliżu nie ma źródeł ciepła o ognia. Unikaj wdychania oparów paliwa. Podczas tankowania dzieci i zwierzęta trzymaj z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

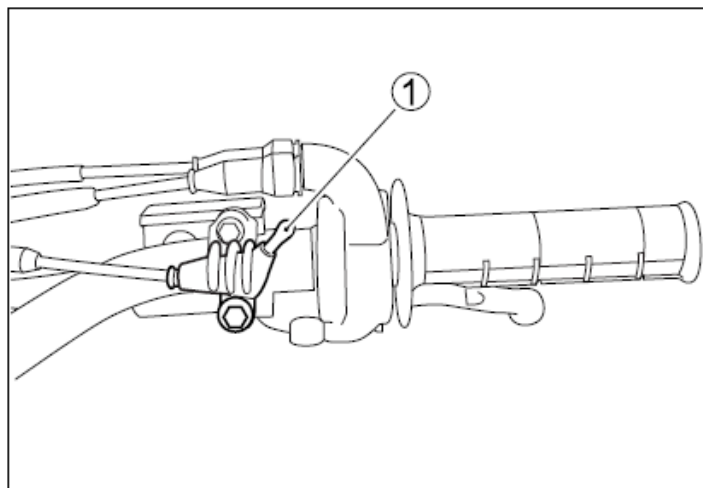
5. Wciśnij ponownie dźwignię ssania, jeśli obroty silnika ustabilizowały się.

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.

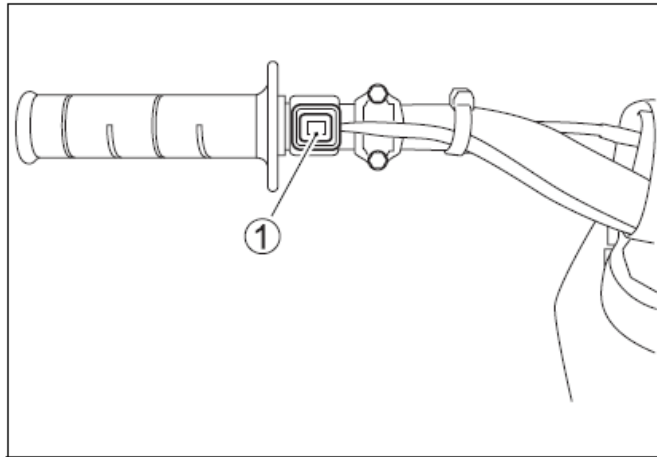
UWAGA:

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)

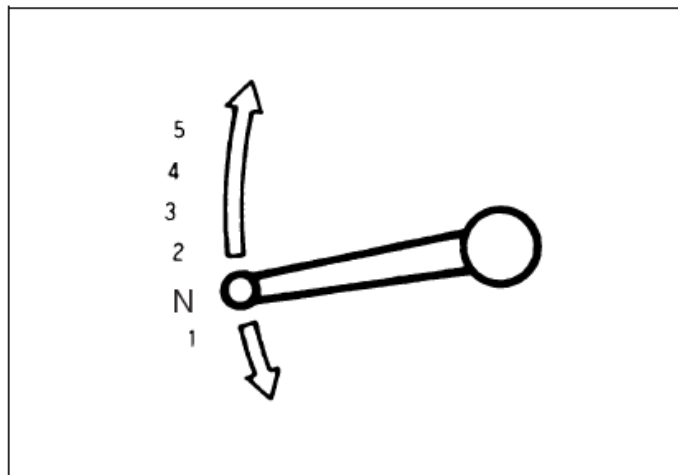
Wyłączenie silnika

1. Włącz bieg neutralny



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

Przekładnia



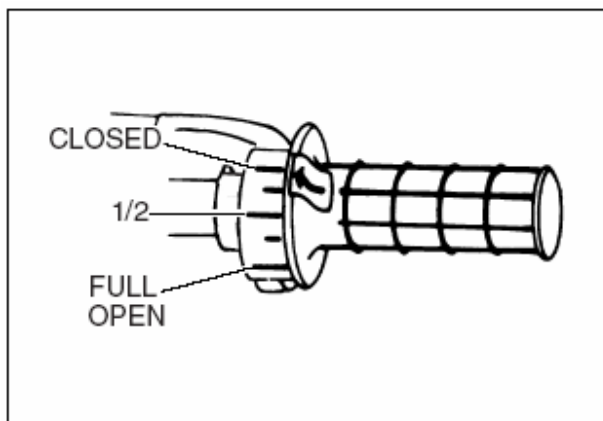
Motocykl ten jest wyposażony w 5-stopniową skrzynię biegów, której funkcjonowanie przedstawiono na rysunku. Pierwszy bieg zostaje wrzucony przez naciśnięcie do oporu w dół dźwigni z pozycji biegu jałowego.

Przełożenie na biegi wyższe następuje przez podciąganie 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

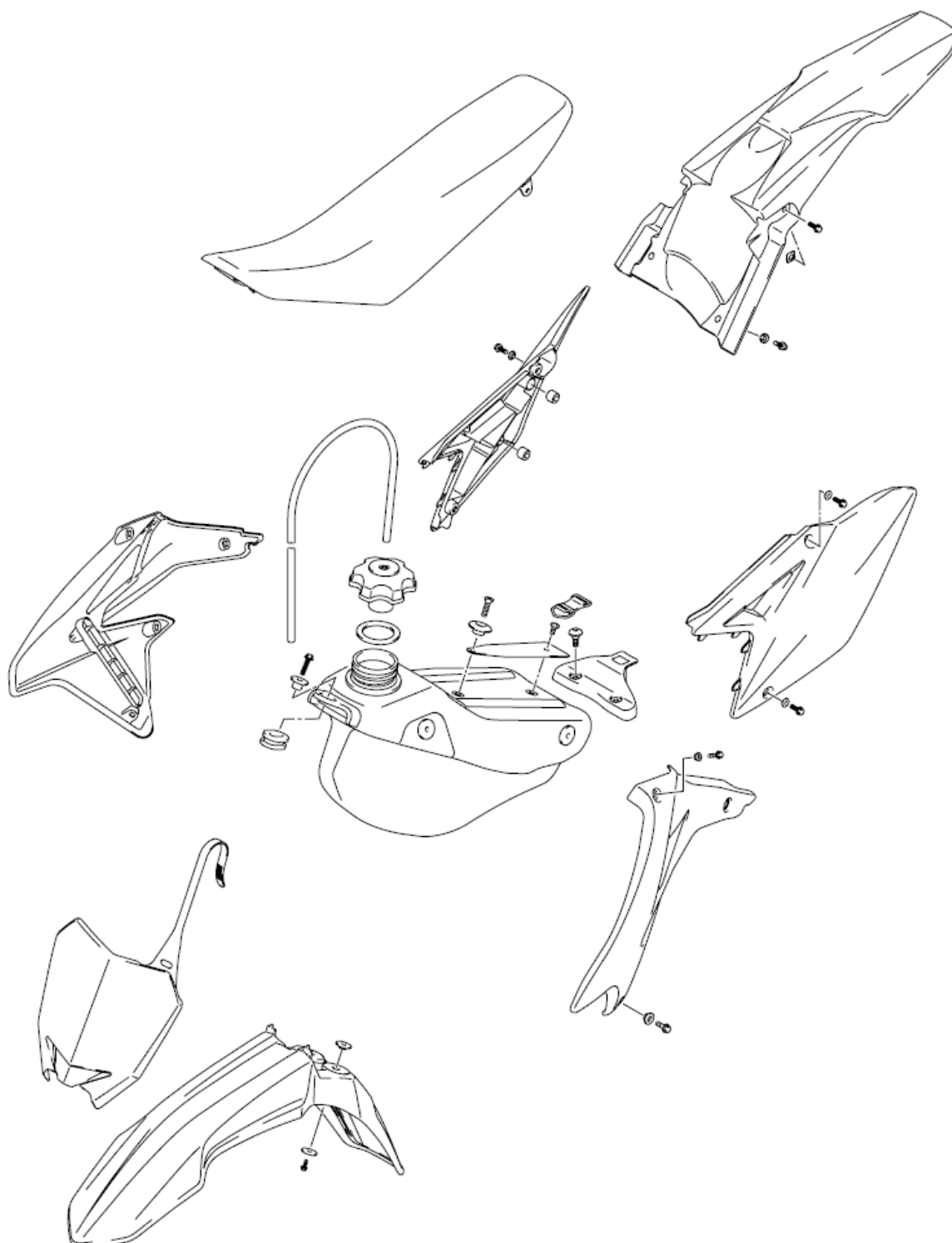
Pierwsze 60 minut	Poniżej 1/2 otwarcia przepustnicy
Drugie 60 minut	Poniżej 3/4 otwarcia przepustnicy

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

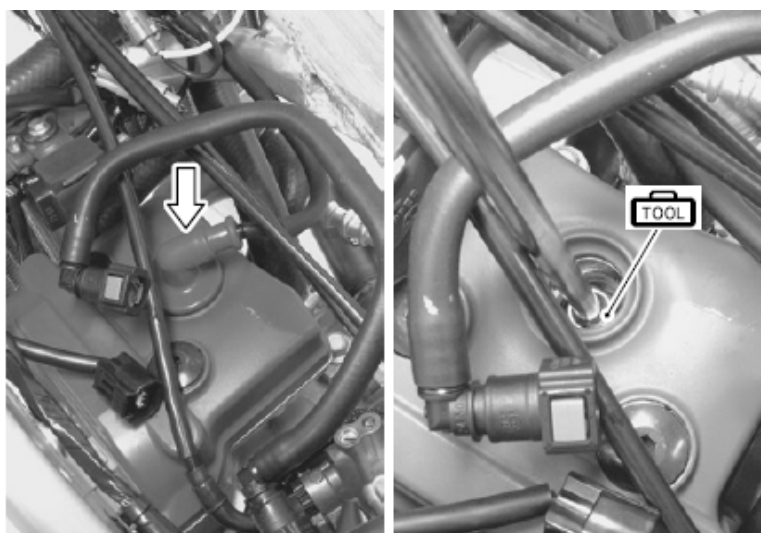
Bardzo ważne jest, aby pojazd kontrolowany był regularnie. Postępuj zgodnie z planem przeglądów. Żywotność części zależy od warunków użytkowania. Jeśli motocykl użytkowany jest w ciężkich warunkach przeprowadzaj przeglądy częściej niż podaje to plan przeglądów.

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
Ośłona 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.



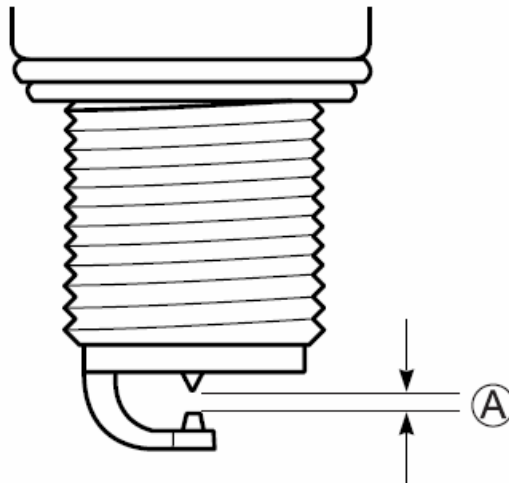
09930-10121

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



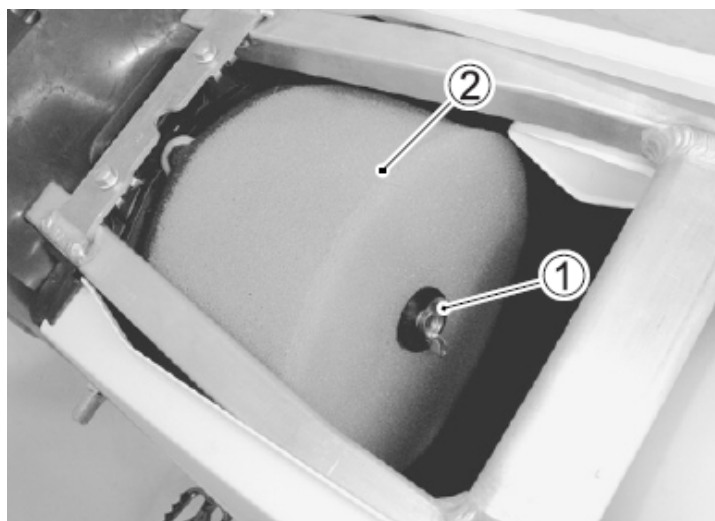
Świeca zapłonowa

11.0 Nm

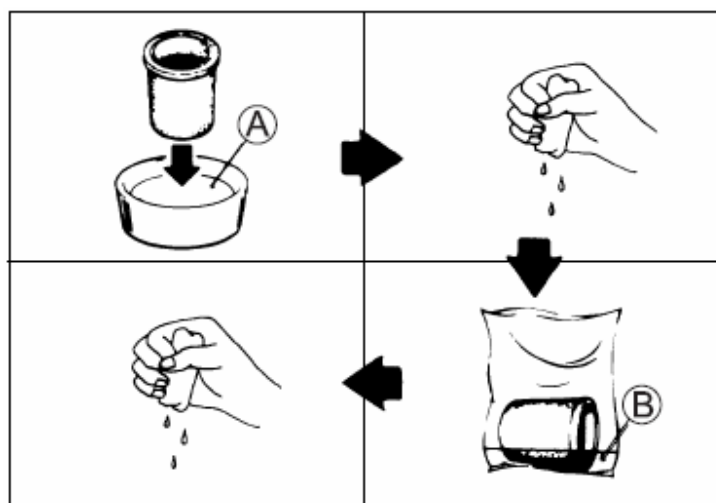
Filtr powietrza

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.

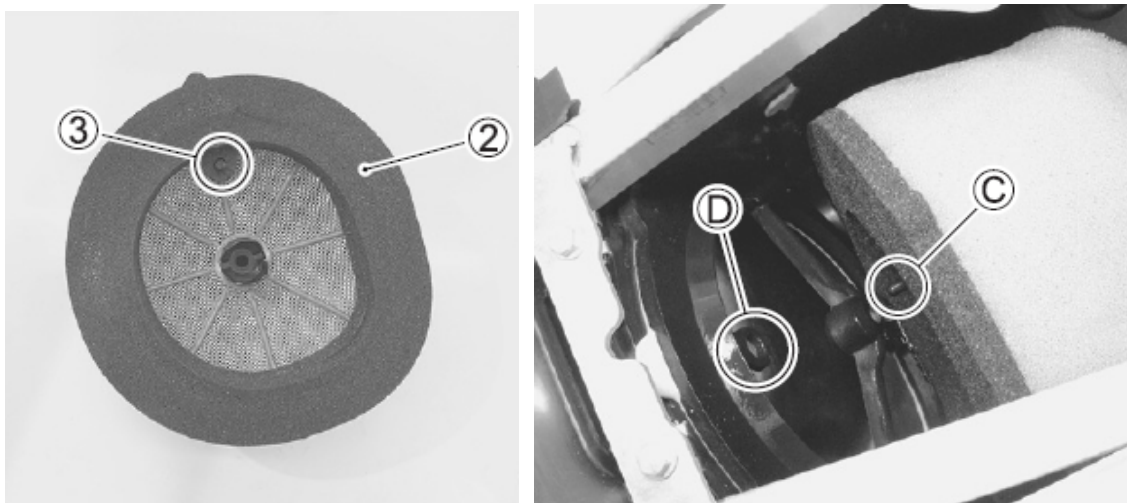
Montaż

- 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:

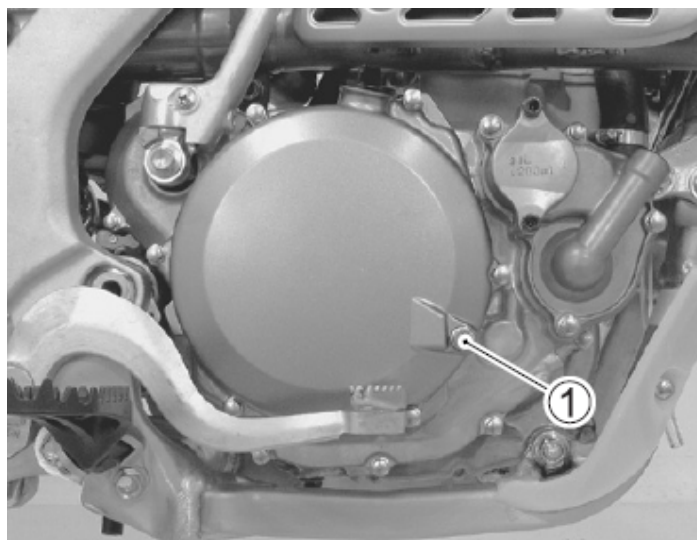
Pomiar poziomu oleju będzie błędny przy pochylonym motocyklu. Pomiar należy przeprowadzać przy motocyklu trzymanym prosto.

- 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:

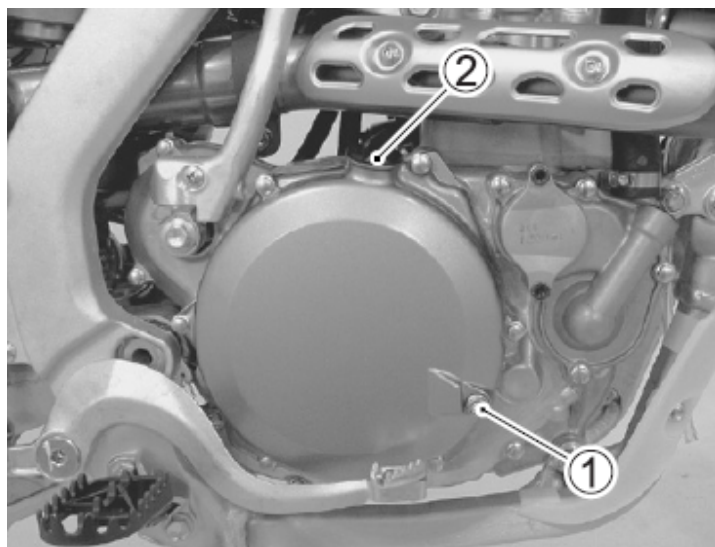
Pomiar poziomu oleju będzie błędny przy pochylonym motocyklu. Pomiar należy przeprowadzać przy motocyklu trzymanym prosto.

- 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.

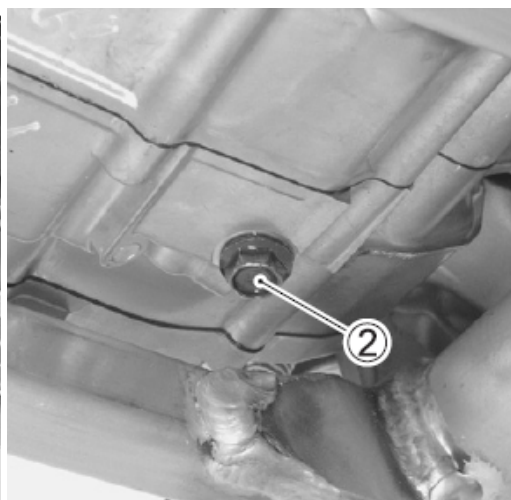
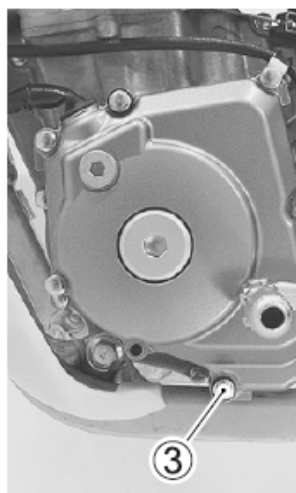
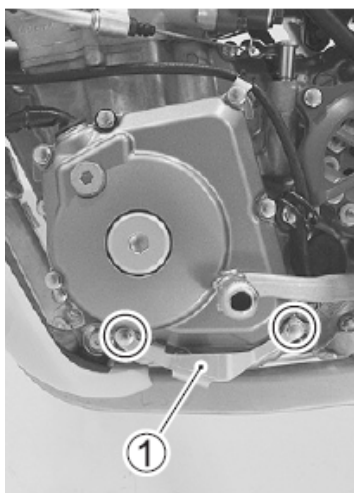


Śruba kontrolna oleju

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

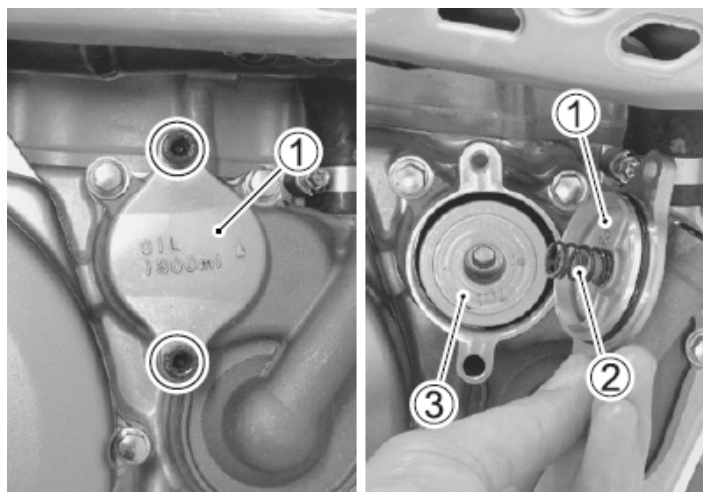
**Całkowita ilość w
silniku**

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)

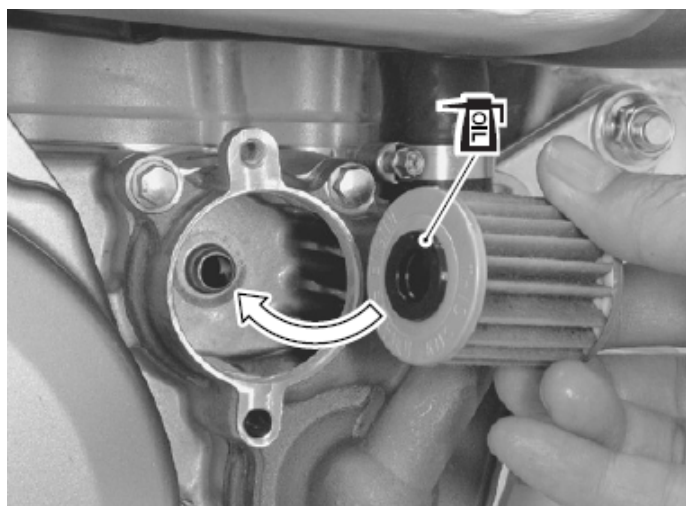


- Przed założeniem nowego filtra zwilż jego uszczelkę olejem.
- Załóż nowy filtr oleju.

UWAGA:

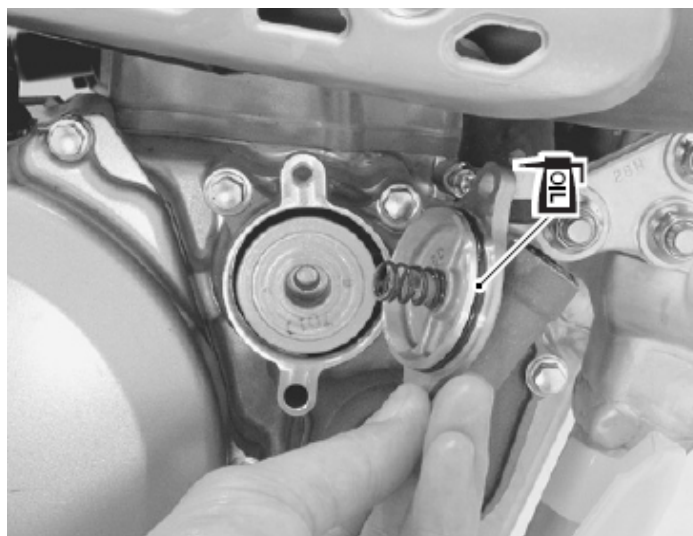
Upewnij się, że filtr został prawidłowo zamocowany. Niewłaściwy montaż filtra grozi uszkodzeniem silnika.

- 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

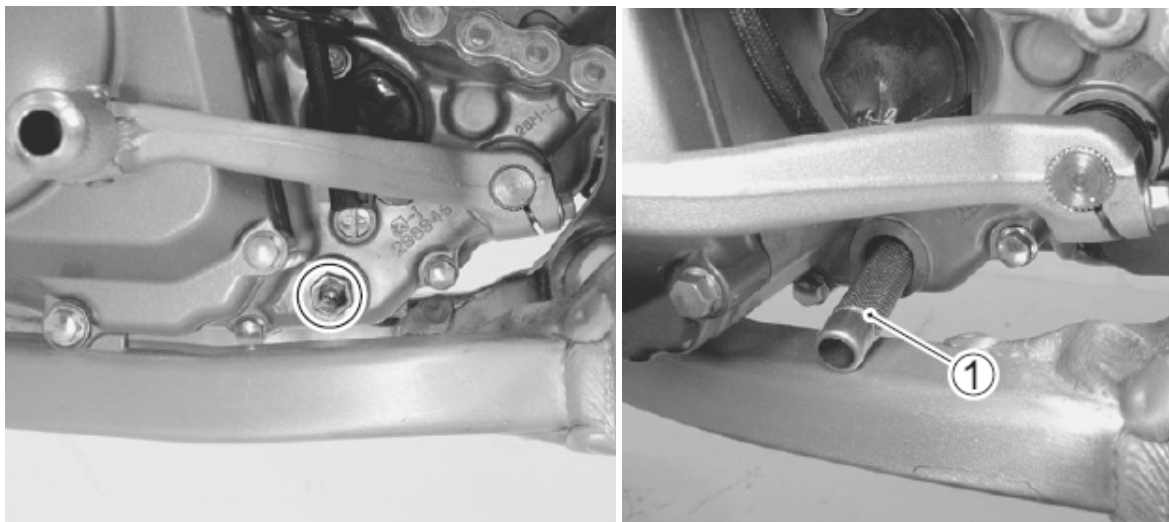
1100 ml

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:

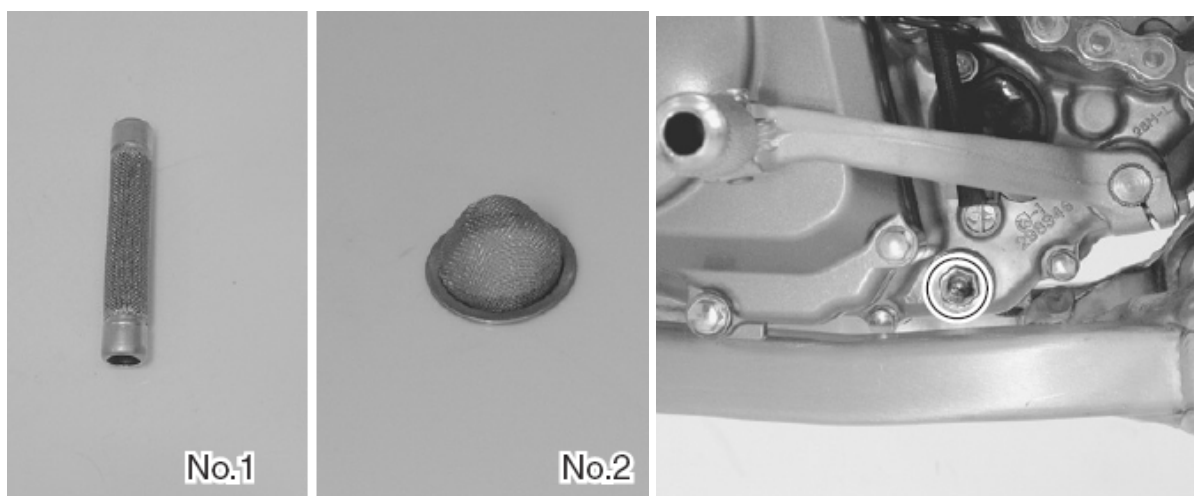
Zaleca się kontrolę filtra siatkowego po każdym biegu.

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.

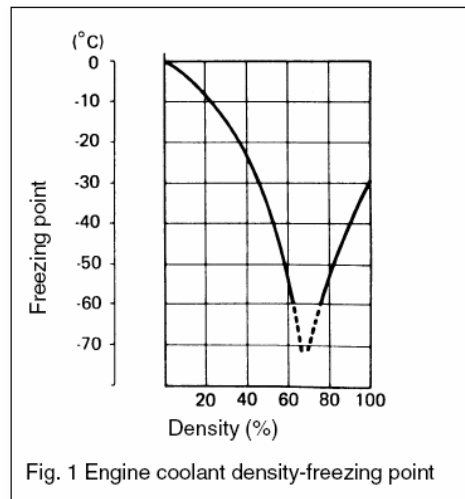
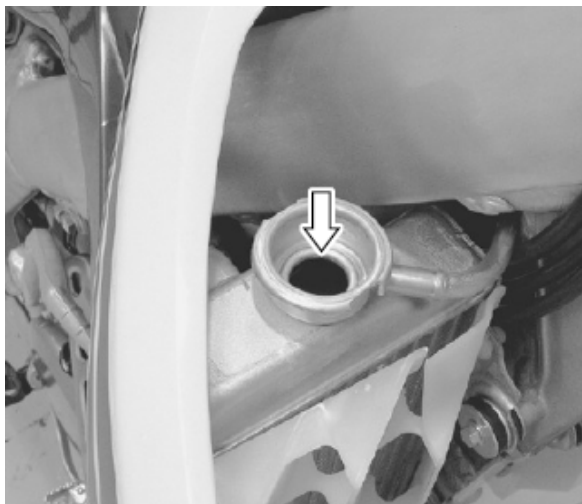
Nie odkręcaj korka chłodnicy, jeśli silnik jest gorący. Zaczekaj do ostygnięcia silnika.



- 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.

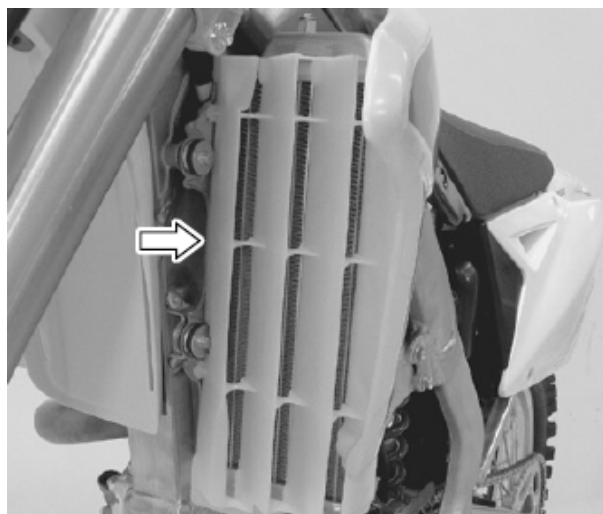
OSTRZEŻENIE:

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

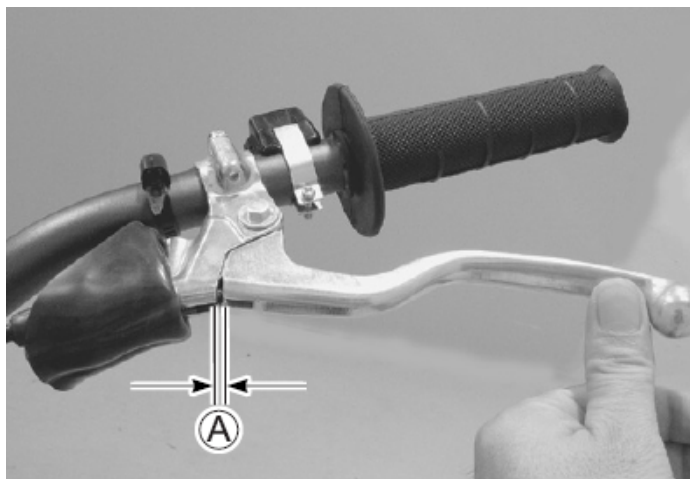
Kontroluj poniższe elementy przed treningiem i wyścigiem:

- 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).

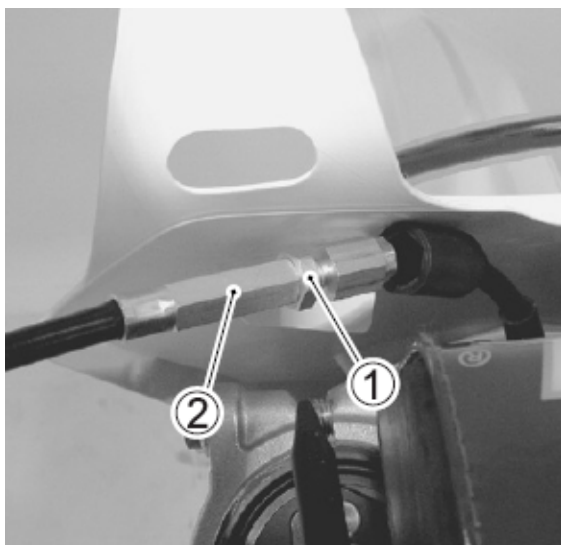
DATA



Luz dźwigni sprzęgła
Przeciwnakrętka śruby
regulacyjnej linki sprzęgła

A: 2 – 3 mm

2.2 Nm



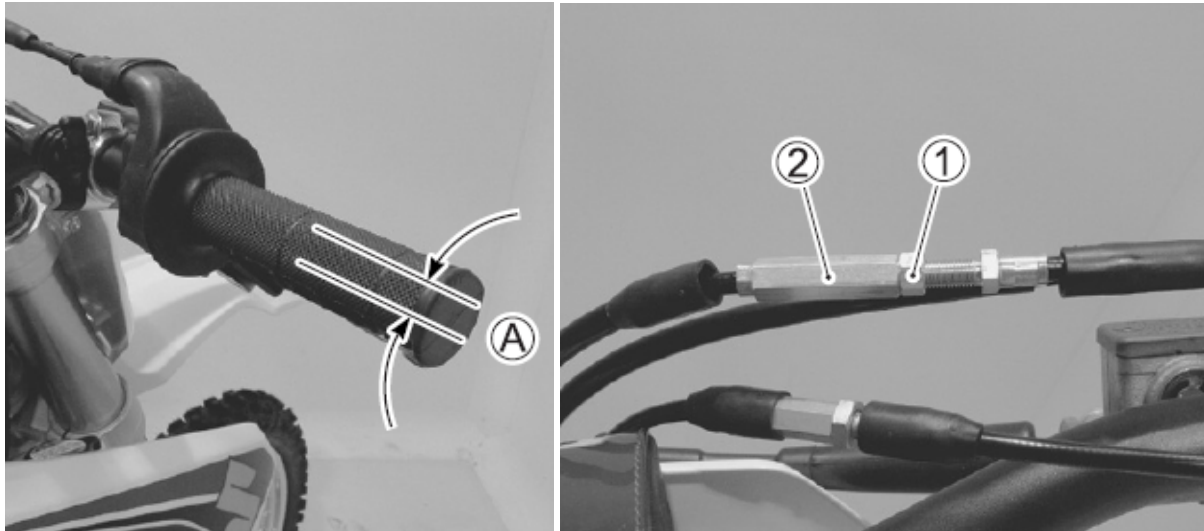
Regulacja drobna

- 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

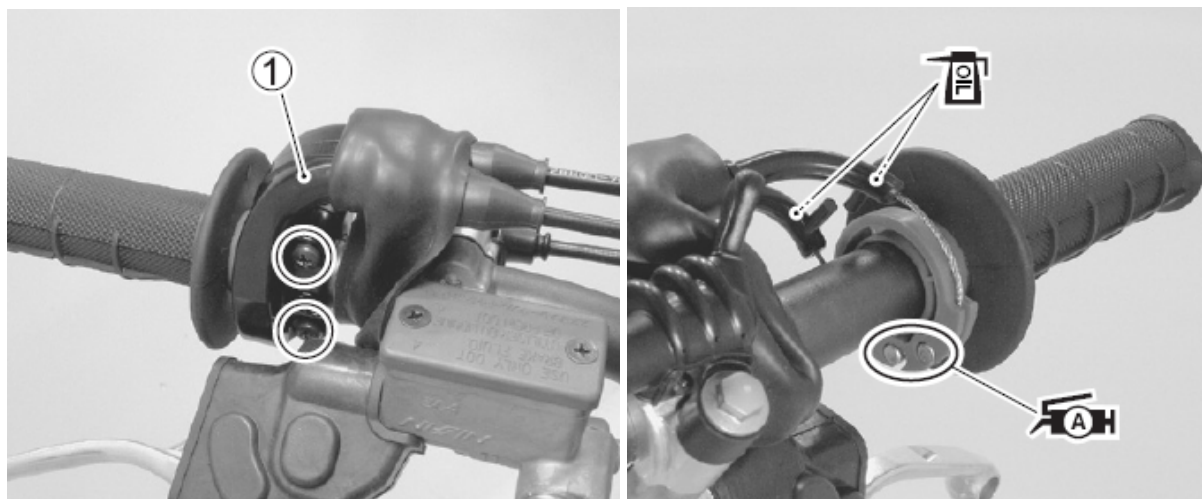
A: 2.0 – 4.0 mm

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.



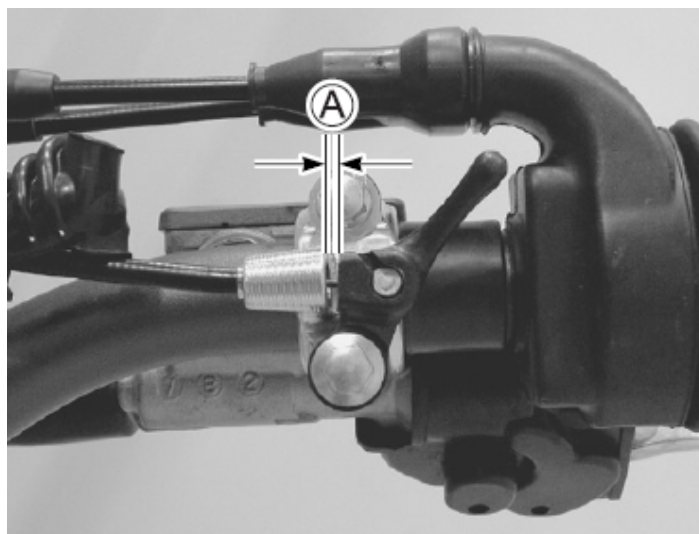
99000-25010

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.

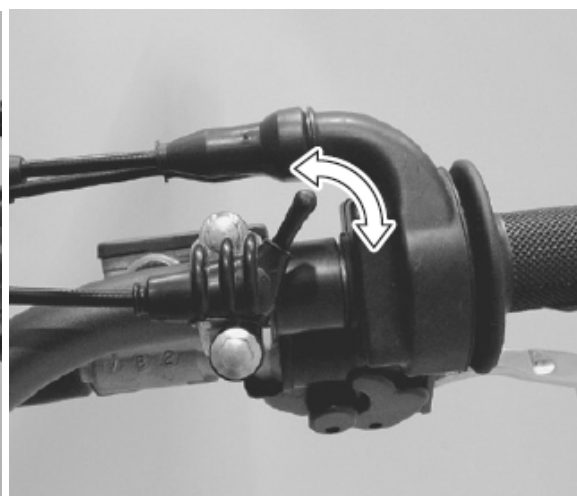
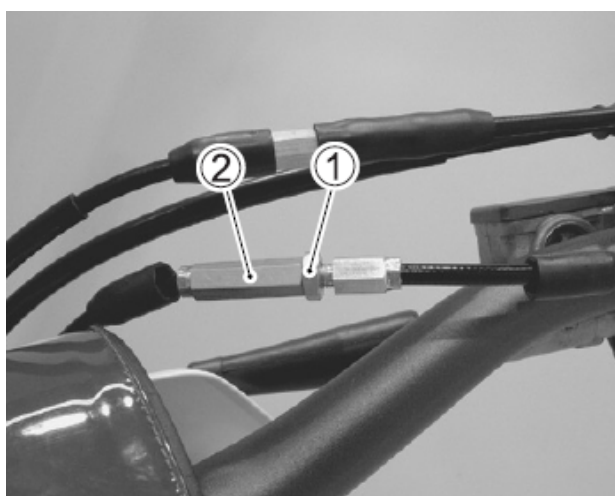


Luz dźwigni
Przeciwnakrętka śruby
regulacyjnej

A: 2 – 3 mm

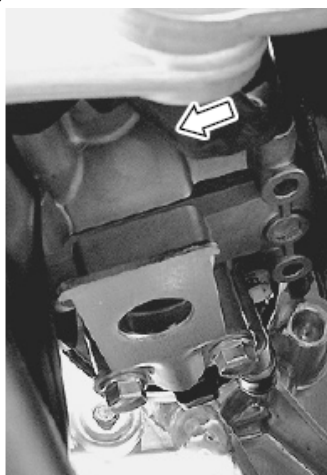
2.2 Nm

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



Zespół przepustnicy

- Zdemontuj zbiornik paliwa.
- Zdemontuj kondensator.
- Skontroluj obudowę przepustnicy pod kątem zabrudzeń lub zabloczenia. Zanieczyszczoną przepustnicę należy dokładnie wyczyścić.

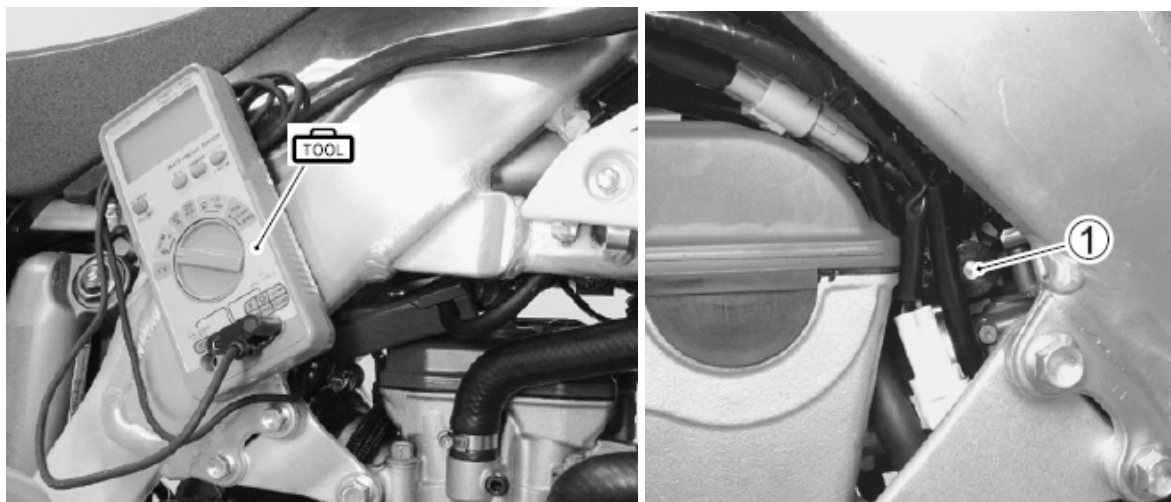


Wolne obroty silnika

- 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

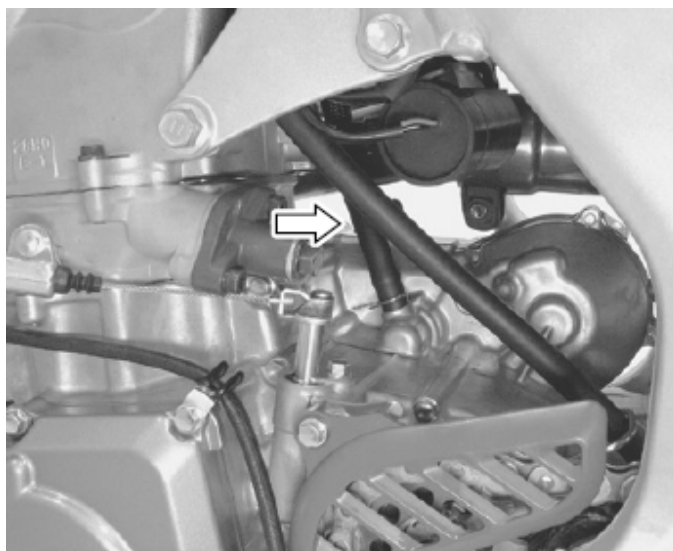
09900 – 25008

2000 ± 100 1/min

Miernik uniwersalny

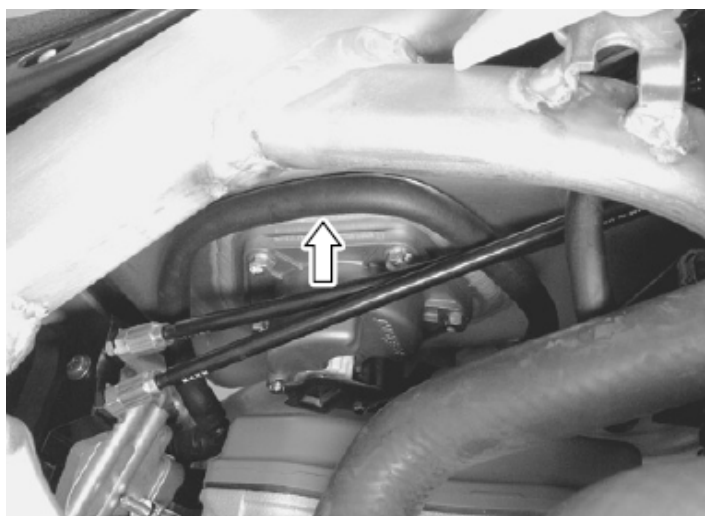
Przewód odpowietrzający skrzyni korbowej

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



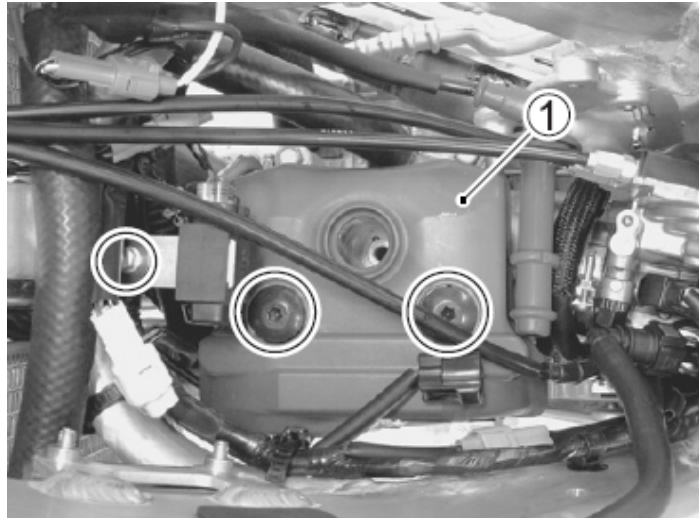
Przewód paliwowy

- 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.
- Wykręć świecę.
- Odkręć śrubę mocującą uchwytu czujnika pochyłu TO.

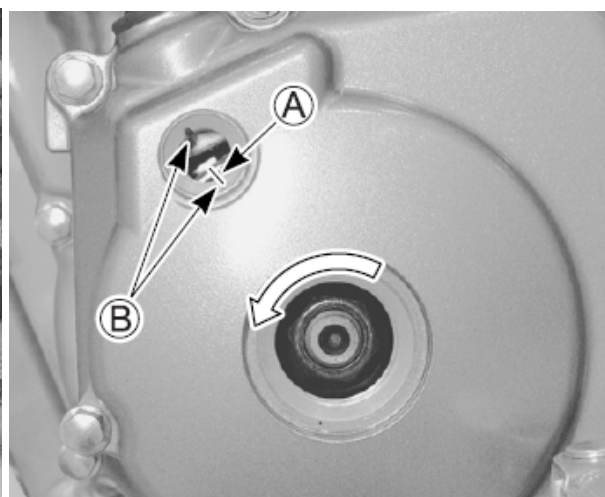
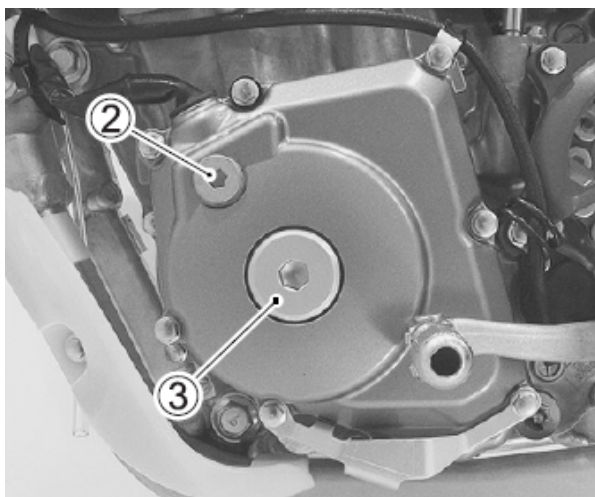


- Zdemontuj pokrywę głowicy (1) i jej uszczelkę.

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.
- 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



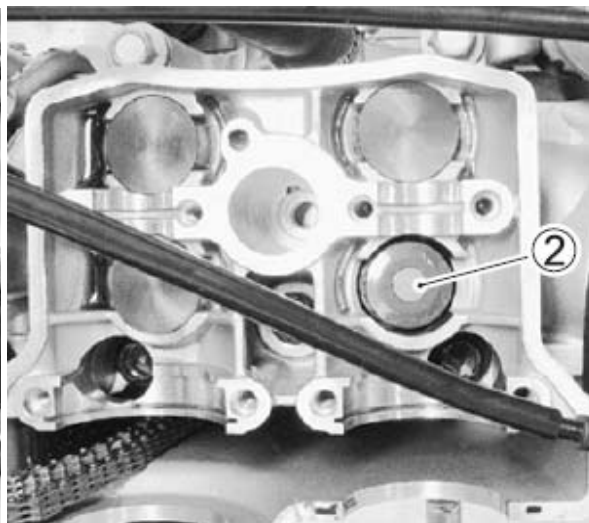
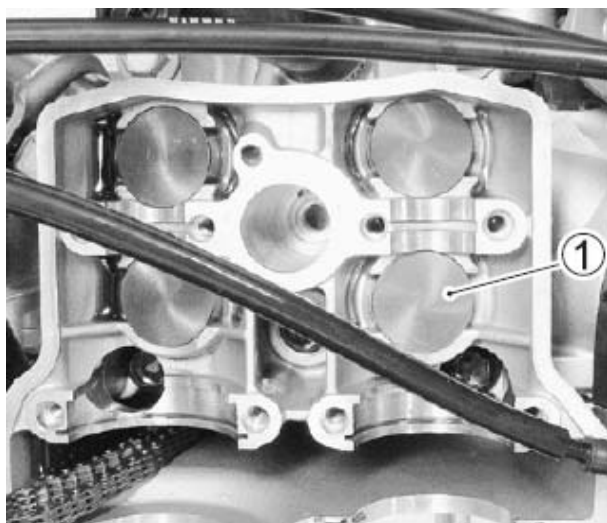
09900 – 20803

Szczelinomierz

Regulacja luzów zaworowych

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

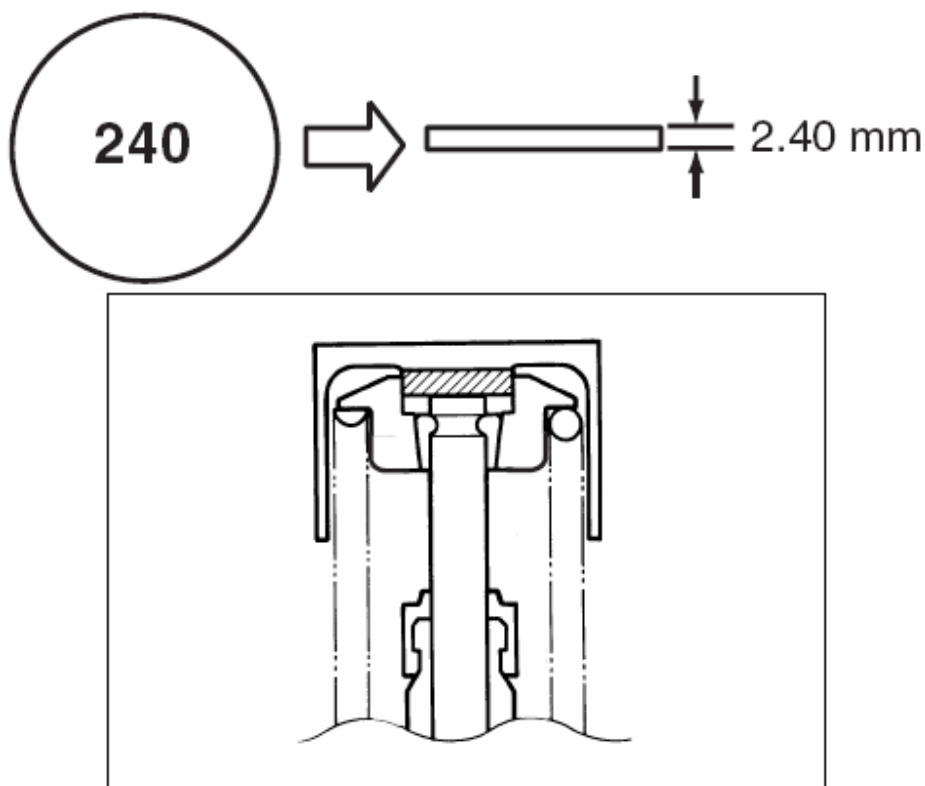
- Zdemontuj dolotowy i wylotowy wałek rozrządu.
- Palcami lub magnesem wyciągnij szklanekę (1) i płytkę zaworową (2).
- Sprawdź liczbę podaną na płytce. Oznacza ona jak pokazano to na rysunku grubość płytki.



- 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.

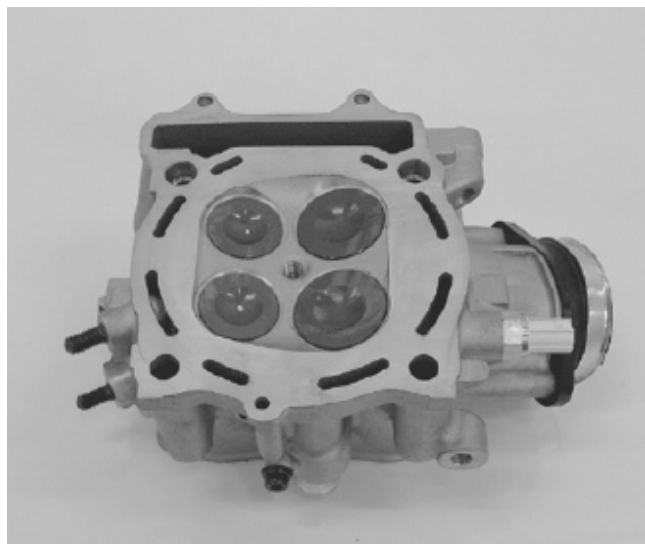


- Po montażu rozrządu obróć wałem silnika, tak by zawory zostały w pełni otworzone. Olej z okolic płytek zostanie wyciśnięty, dzięki czemu uniknie się błędu pomiarowego. Sprawdź ponownie luz zaworowy i upewnij się, że leży on w granicach specyfikacji.
- Po regulacji luzu zaworowego zamontuj ponownie 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.

Głowica cylindra, cylinder i tłok

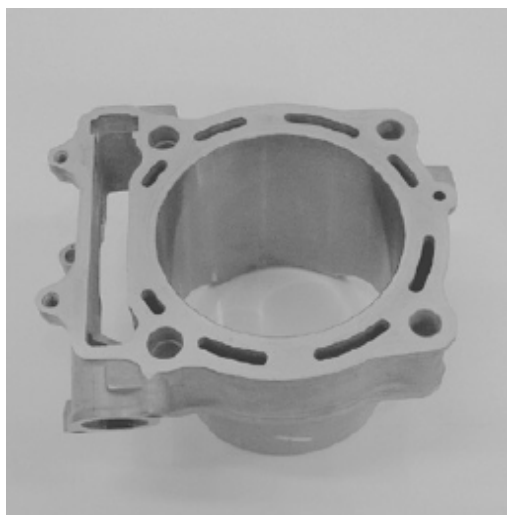
Głowica cylindra

- 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.



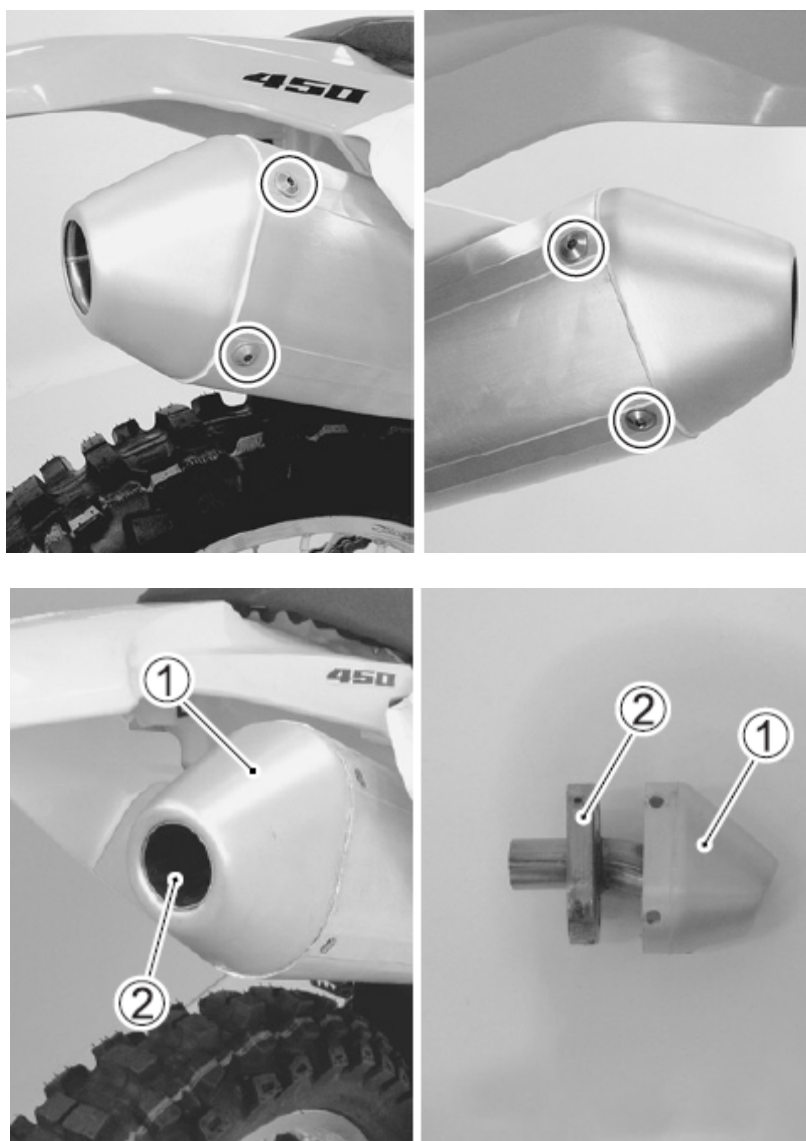
Tłok

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

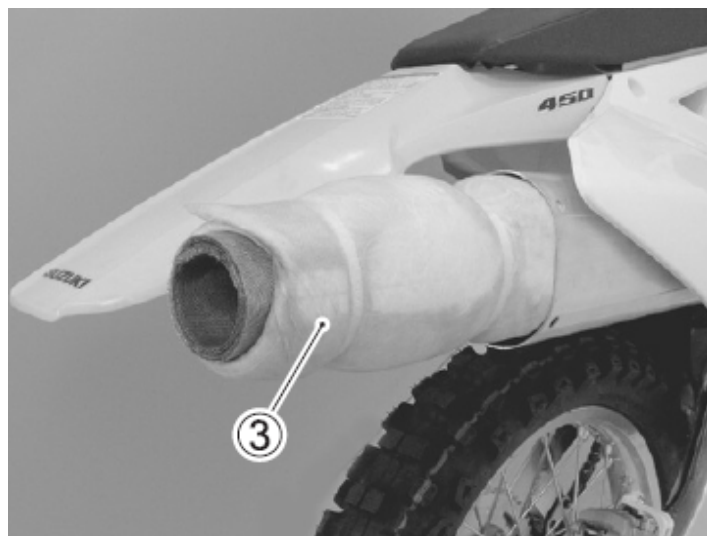
Tłumik wydechu

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

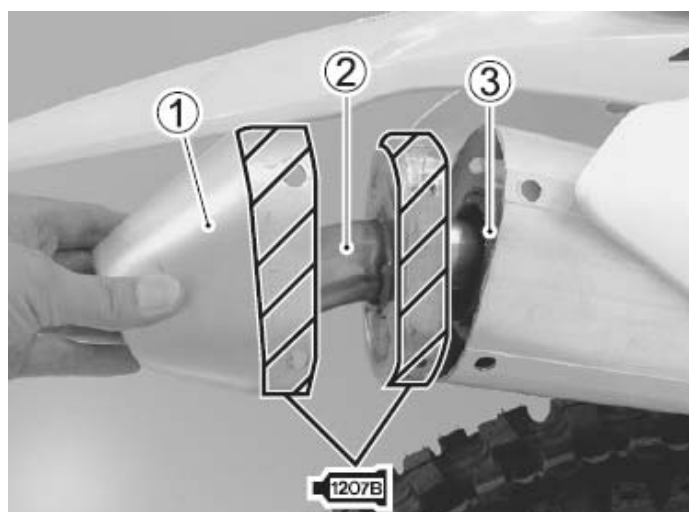
- Zamontuj element wewnętrzny tłumika (3).
- Nanieś Suzuki Bond na obwód końcówki (1) i płyty wewnętrznej (2).

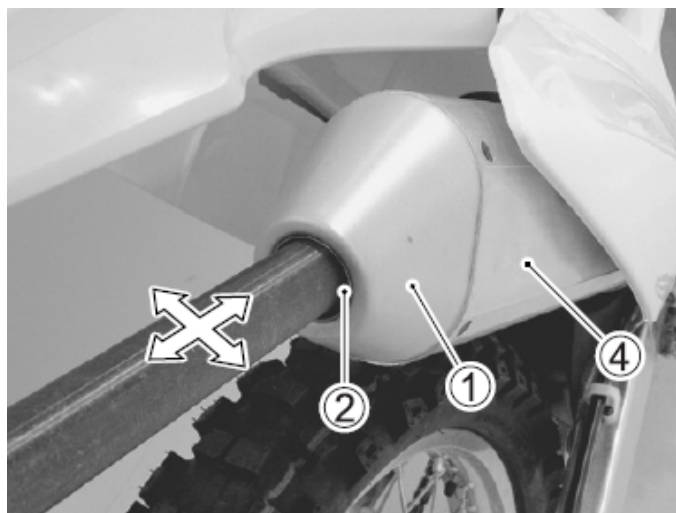


99000 – 31140

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

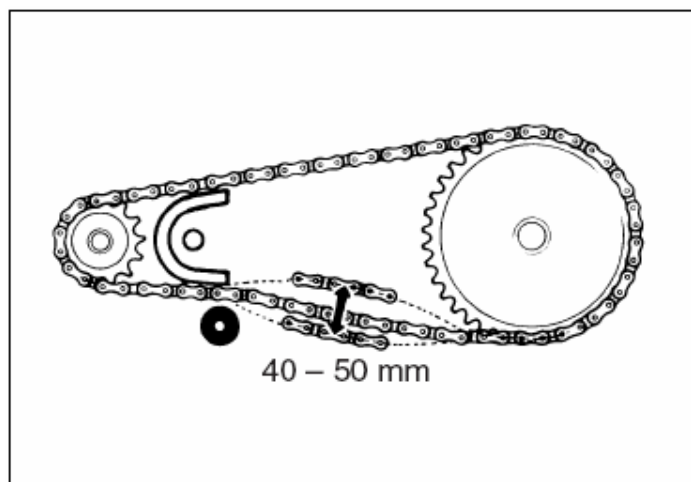
Zwis łańcucha napędowego

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



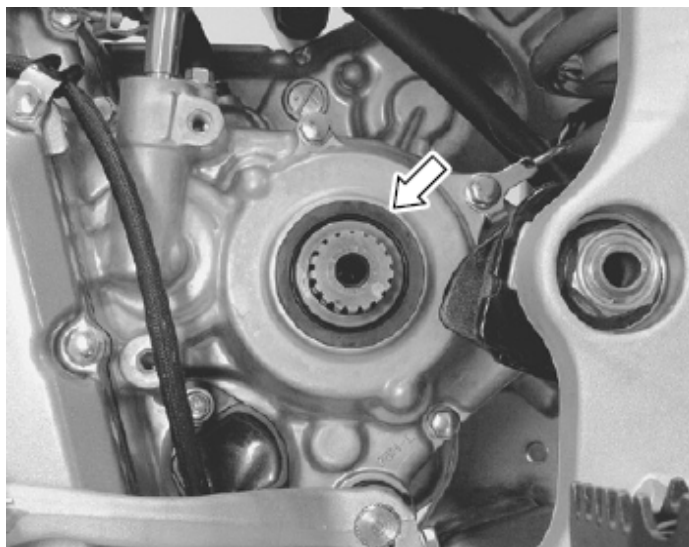
Zwis łańcucha

40 – 50 mm



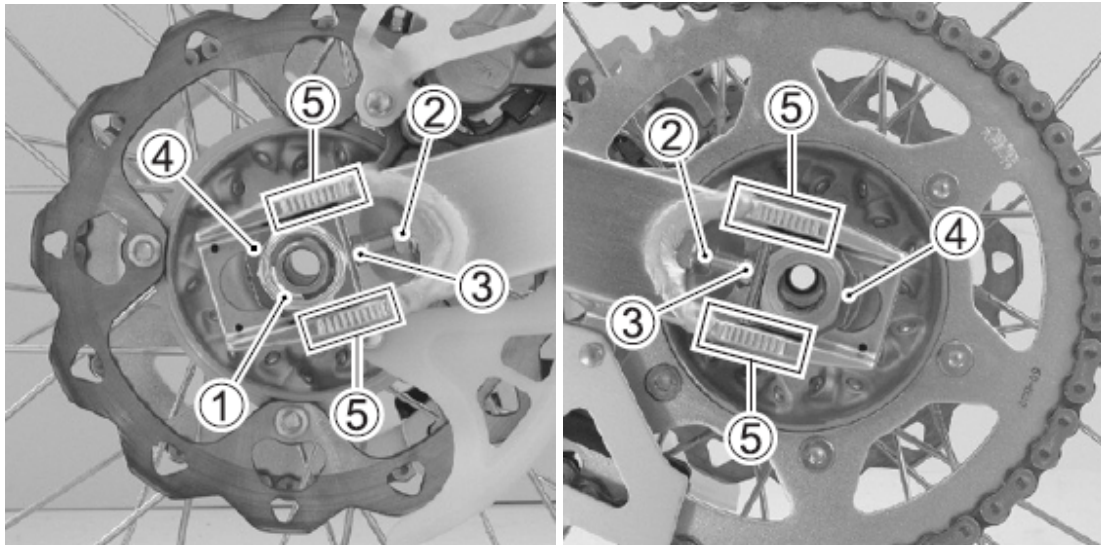
Uszczelniacz wałka zdawczego

- 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 zewnętrznej (B) i wewnętrznej (A) płytki ogniwa.
- Jeśli któryś w wymiarów wykracza poza limit serwisowy, wymień łańcuch na nowy.



Wysokość ogniw: limit serwisowy

Wewnętrzny „A”

12.75 mm

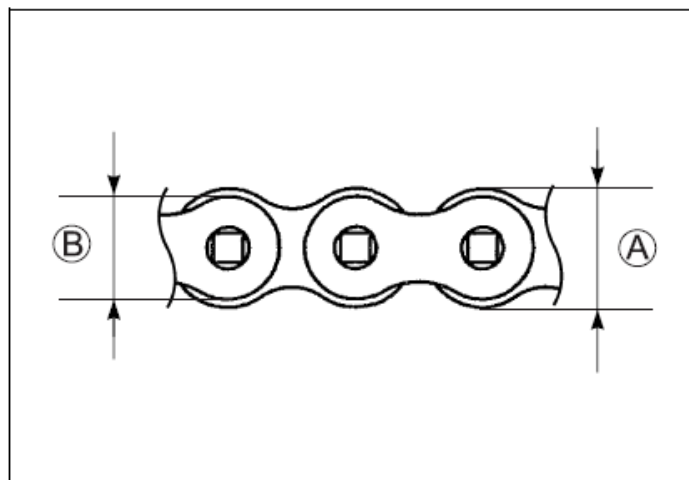
Zewnętrzny „B”

11.20 mm



09900-20101

Suwmiarka



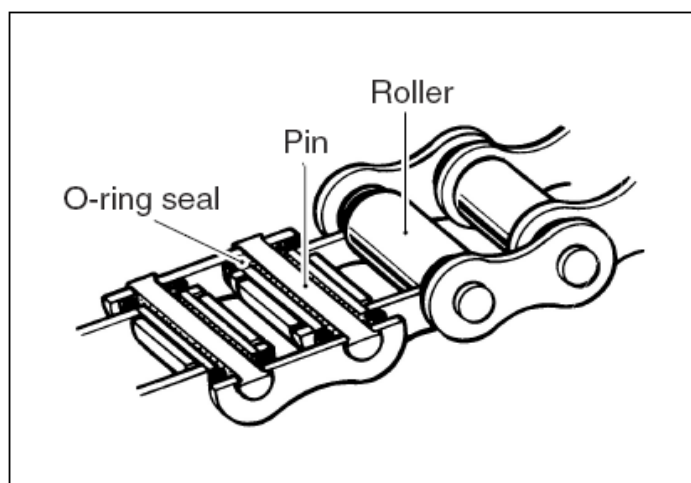
- Wizualnie sprawdź łańcuch pod kątem poniższych możliwych uszkodzeń:

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

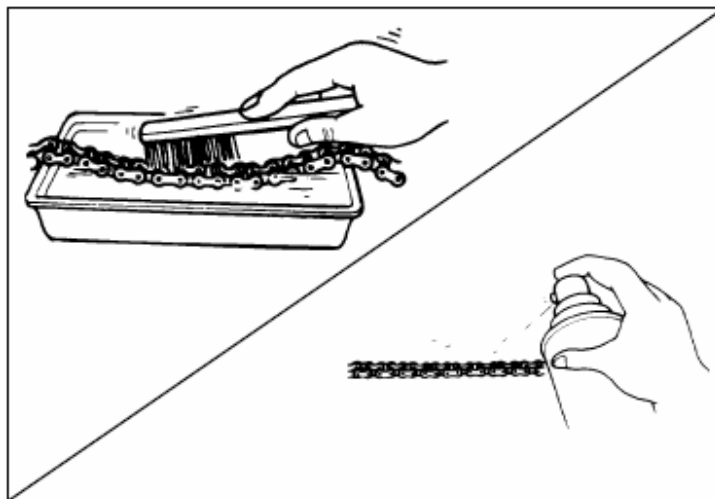
- Rozepnij spinkę łańcucha i zdemontuj łańcuch napędowy.
- Wyczyść łańcuch w nafcie.



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.



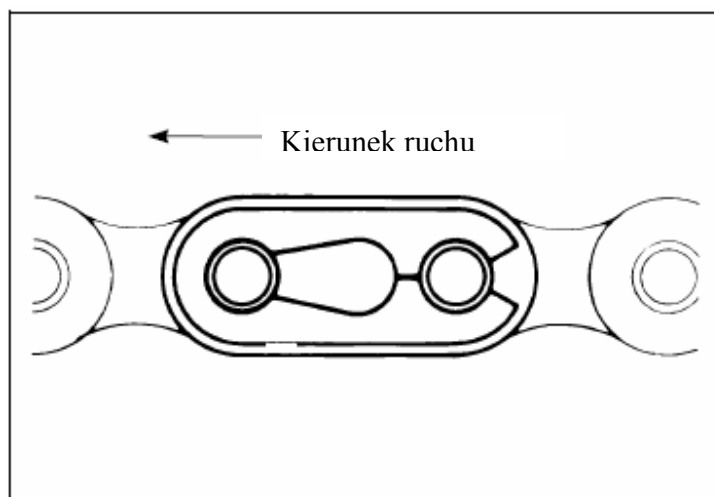
UWAGA:

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.

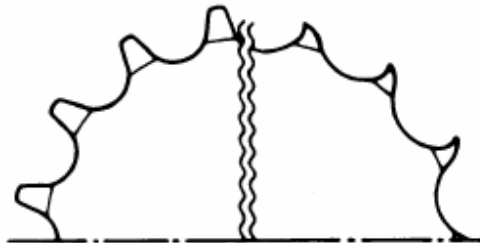
- Wyreguluj zwis łańcucha.

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

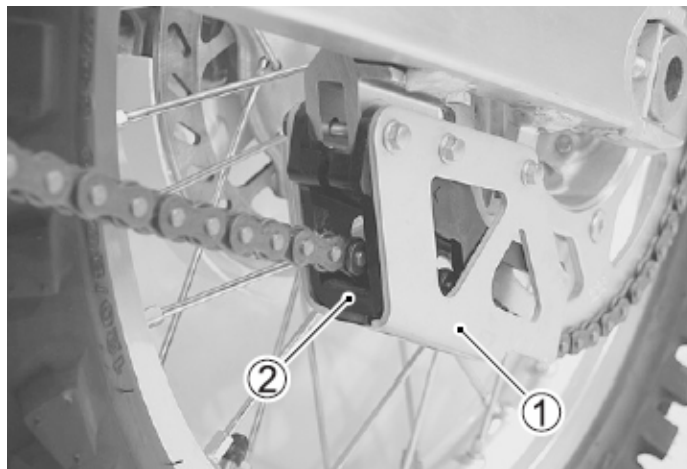
Prowadnica łańcucha

- 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.



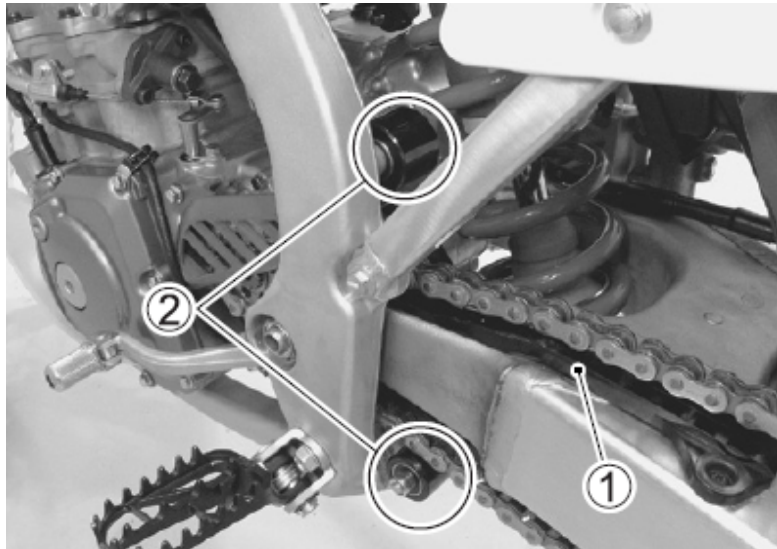
- Jeśli konieczne, zużyte części wymień na nowe.

Ślizg i rolki łańcucha napędowego

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

WAŻNE:

Zużyty ślizg spowoduje dotykание 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:

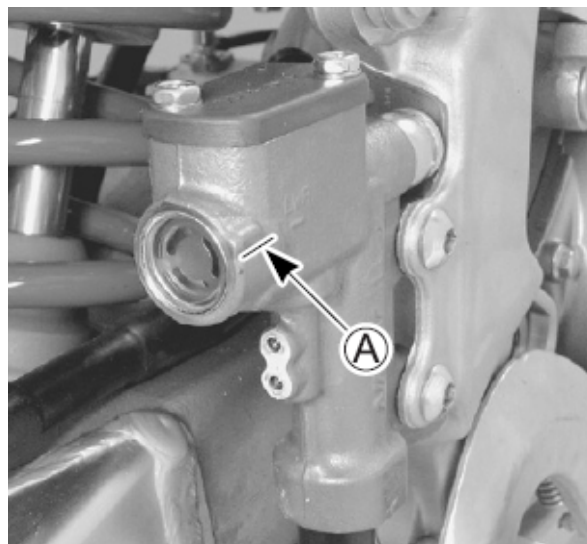
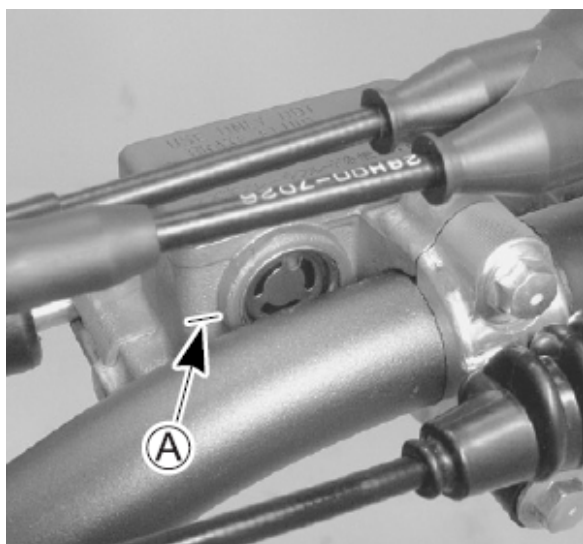
Zastosowanie płynu innego niż DOT 4 ze szczelnego pojemnika może uszkodzić układ hamulcowy i doprowadzić do wypadku.

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

UWAGA:

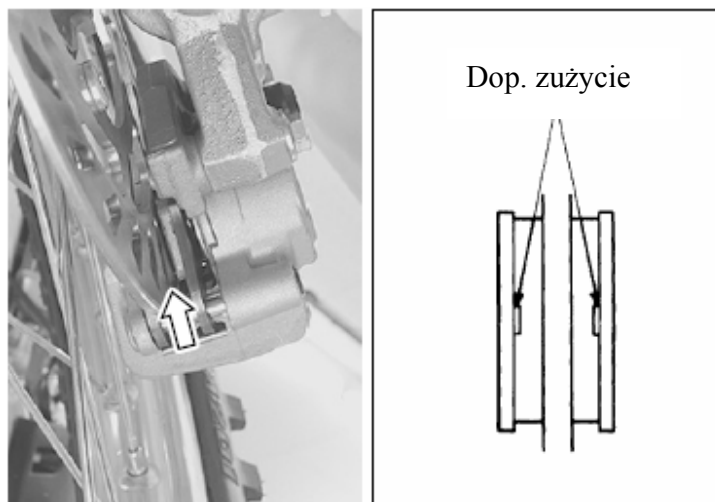
Rozlany płyn hamulcowy może uszkodzić elementy lakierowane i z tworzyw sztucznych.

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



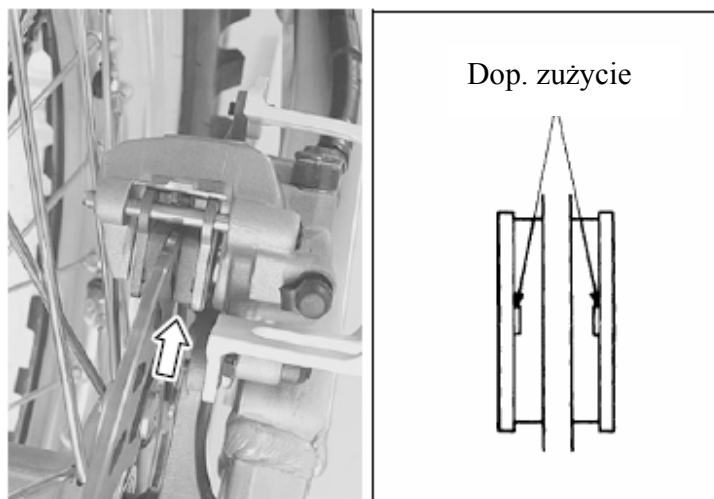
Klocki hamulcowe

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



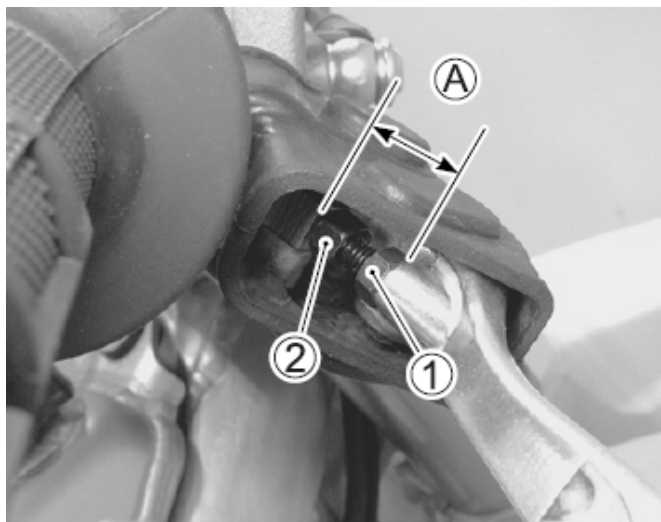
WAŻNE:

- 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).

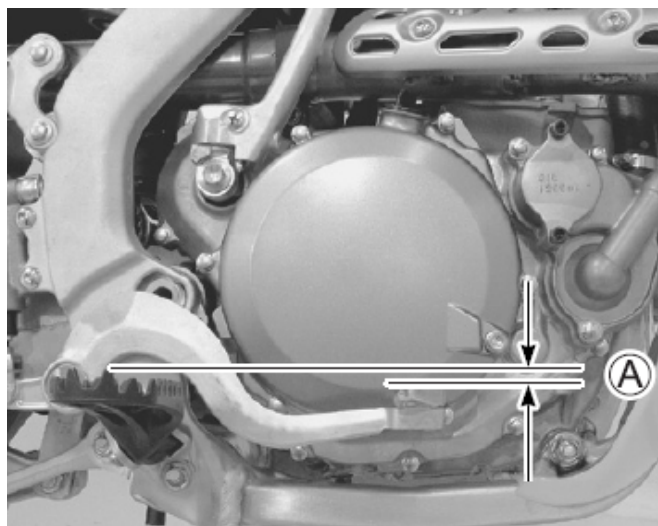
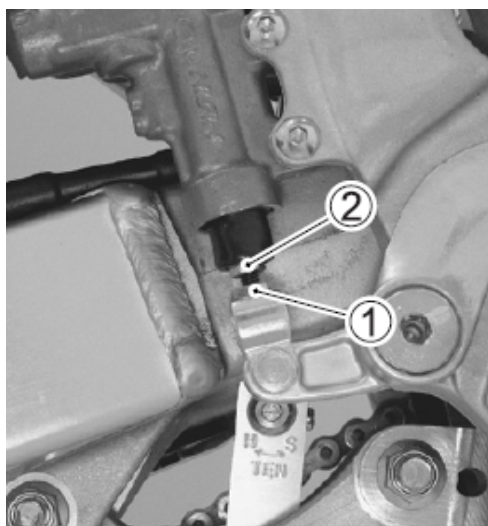


**Długość śruby
regulacyjnej „A”**

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



Przeciwnakrętka 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.



Śruba odpowietrzenia

1.3 Nm

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 zawieszaniu 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.

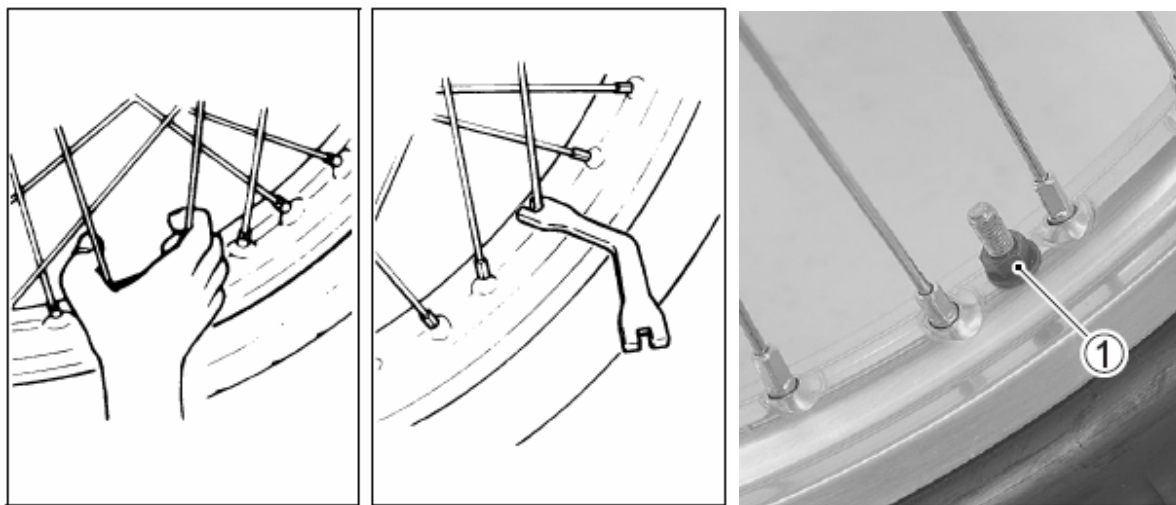


Nyple szprych

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.

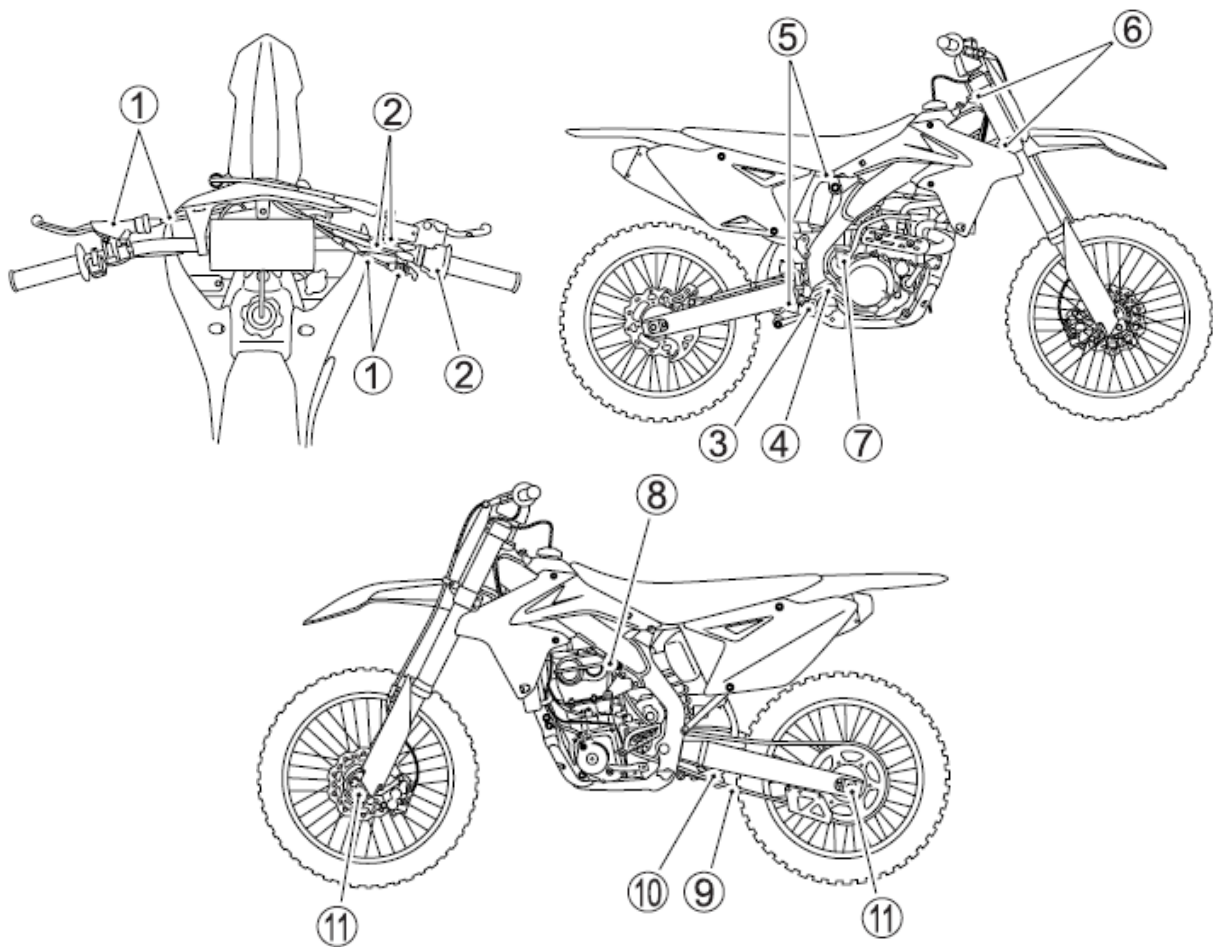
Niezbędne są następujące materiały:

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

09913 – 10750

Manometr

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.

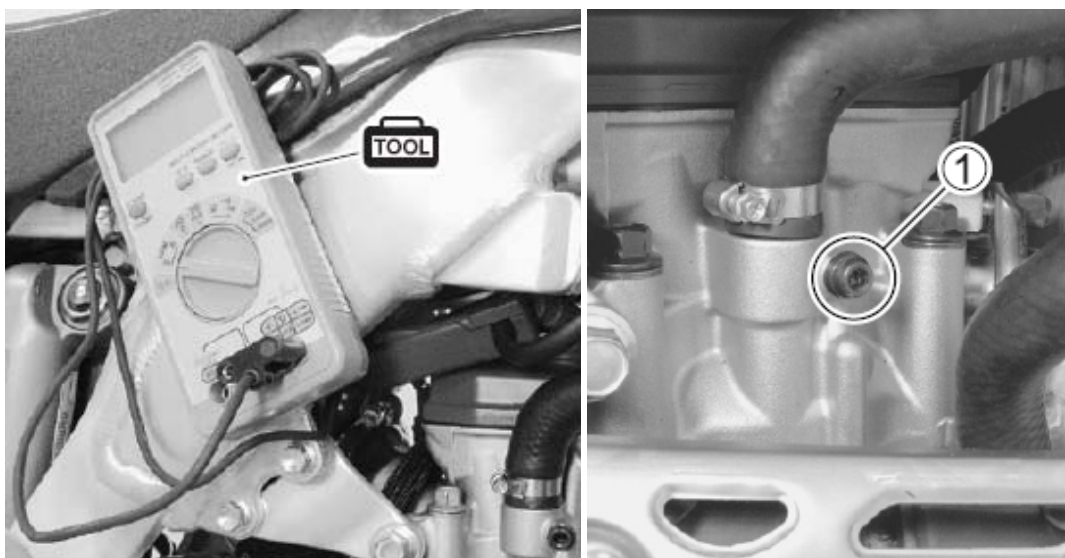
Procedura testu kontroli ciśnienia oleju

- Podłącz miernik uniwersalny do przewodu wysokiego napięcia.

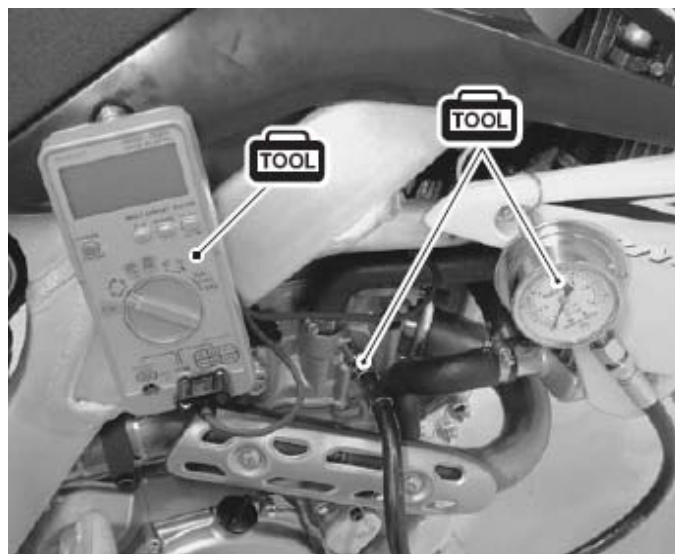


09900 – 25008

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**

10 Nm



09915 – 74511

Manometr

09940 – 40211

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 płytki 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
	Przegrzane lub spalone elektrody świecy	
	• Za gorąca świeca zapłonowa	Wymień
	• Przegrzewanie 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-Z450K9

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 gotowego do jazdy	112 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	Wymiana	1050 ml
	Z filtrem	1100 ml
	Przepłukanie	1200 ml
Pojemność układu chłodzenia		950 ml

OSTRZEŻENIE

Zaniechanie postępowanie zgodnego z poniższymi wskazówkami doprowadzić może do groźnych sytuacji lub odniesienia obrażeń:

- Zakładaj kask, gogle i pełen ubiór ochronny.
- Nie jeźdź po spożyciu alkoholu lub lekarstw.
- Instrukcja obsługi zawiera istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa. Przeczytaj ją uważnie.