

Suzuki Motor Poland Sp z o.o
Ul. Połczyńska 10
01-378 Warszawa

INSTRUKCJA OBSŁUGI

MOTOCYKLA

SUZUKI RM – Z250

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.

OSTRZEŻENIE, UWAGA, WAŻNE.

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

OSTRZEŻENIE

| |
|---|
| Sygnalizuje potencjalne ryzyko odniesienia obrażeń lub śmierci. |
|---|

UWAGA

Należy bezwzględnie przestrzegać podanych zasad w celu ochrony pojazdu.

WAŻNE

Zawiera specjalne informacje ułatwiające obsługę i pielęgnację maszyny.

PRZEDMOWA

Instrukcja niniejsza ma pomóc w zapewnieniu prawidłowego stanu technicznego twojego RM – Z250. Umiejętności i właściwa obsługa zapewnią wykorzystanie maksimum osiągniętych osiągów 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

Spis treści

| | |
|---|----|
| <i>Informacje dla użytkownika</i> | 5 |
| <i>Położenie numeru seryjnego</i> | 6 |
| <i>Ostrzeżenia przy serwisowaniu</i> | 7 |
| <i>Rozmieszczenie elementów sterowania</i> | 10 |
| <i>Akcesoryjna podstawka boczna</i> | 11 |
| <i>Zalecane rodzaje paliwa i oleju</i> | 12 |
| <i>Instrukcja użytkownika</i> | 13 |
| <i>Uruchamianie silnika</i> | 13 |
| <i>Wyłączanie silnika</i> | 14 |
| <i>Przekładnia</i> | 15 |
| <i>Docieranie</i> | 15 |
| <i>Przeglądy okresowe</i> | 17 |
| <i>Kontrola przed treningiem</i> | 17 |
| <i>Kontrola przed wyścigiem</i> | 18 |
| <i>Plan przeglądów</i> | 19 |
| <i>Świeca zapłonowa</i> | 20 |
| <i>Filtr powietrza</i> | 23 |
| <i>Olej silnikowy, filtr oleju</i> | 25 |
| <i>Kontrola poziomu oleju</i> | 27 |
| <i>Wymiana oleju</i> | 28 |
| <i>Wymiana filtra oleju</i> | 30 |
| <i>Filtry siatkowe</i> | 31 |
| <i>Płyn chłodzący</i> | 35 |
| <i>Kontrola poziomu płynu chłodzącego</i> | 35 |
| <i>Wymiana płynu chłodzącego</i> | 36 |
| <i>Kontrola układu chłodzenia</i> | 37 |
| <i>Linka sprzęgła</i> | 37 |
| <i>Linka gazu</i> | 38 |
| <i>Dźwignia gorącego rozruchu</i> | 40 |
| <i>Obudowa przepustnicy</i> | 41 |
| <i>Wolne obroty silnika</i> | 41 |
| <i>Przewód odpowietrzający skrzyni korbowej</i> | 42 |
| <i>Przewód paliwowy</i> | 43 |
| <i>Luz zaworowy</i> | 43 |
| <i>Regulacja luzów zaworowych</i> | 45 |
| <i>Głowica, cylinder i tłok</i> | 49 |
| <i>Głowica cylindra</i> | 49 |
| <i>Cylinder</i> | 49 |
| <i>Tłok i pierścienie</i> | 49 |
| <i>Łańcuch napędowy i zębatki</i> | 50 |
| <i>Zwis łańcucha napędowego</i> | 50 |
| <i>Regulacja naciągu łańcucha</i> | 51 |
| <i>Długość 20-tu ogniów</i> | 51 |
| <i>Smarowanie łańcucha</i> | 52 |

| | |
|---|----|
| <i>Kontrola zębatek</i> | 53 |
| <i>Prowadnice, ślizgi i rolki łańcucha napędowego</i> | 53 |
| <i>Kontrola prowadnicy łańcucha napędowego</i> | 53 |
| <i>Kontrola ślizgu łańcucha napędowego</i> | 54 |
| <i>Kontrola rolek łańcucha napędowego</i> | 54 |
| <i>Hamulce</i> | 55 |
| <i>Poziom płynu hamulcowego</i> | 55 |
| <i>Klocki hamulcowe</i> | 56 |
| <i>Regulacja dźwigni hamulca przedniego</i> | 57 |
| <i>Regulacja wysokości pedału hamulca</i> | 57 |
| <i>Przednie zawieszenie</i> | 58 |
| <i>Tylne zawieszenie</i> | 58 |
| <i>Koła i opony</i> | 59 |
| <i>Kontrola obręczy koła i opon</i> | 59 |
| <i>Nypły szprych i trzymak opony</i> | 59 |
| <i>Ciśnienie w oponach</i> | 60 |
| <i>Układ kierowniczy</i> | 60 |
| <i>Smarowanie</i> | 61 |
| <i>Wybór map ECM</i> | 62 |
| <i>Regulacja zawieszek</i> | 64 |
| <i>Lista części zamiennych i opcjonalnych</i> | 70 |
| <i>Dane techniczne</i> | 71 |

Kraje i kody rynków

Następujące kody odpowiadają odpowiednim krajom i rynkom

| Kod | Kraj lub rynek | Efektywny nr ramy |
|-------------|-----------------------|------------------------------|
| 000 | Japonia | JS1RJ42A 000 500001 – |
| E-03 | USA | JS1RJ42C A2 100001 – |
| E-19 | Europa | JS1RJ42A 000 500001 – |
| E-28 | Kanada | JS1RJ42C A2 100001 – |

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.

- **Należy sprawdzić 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.

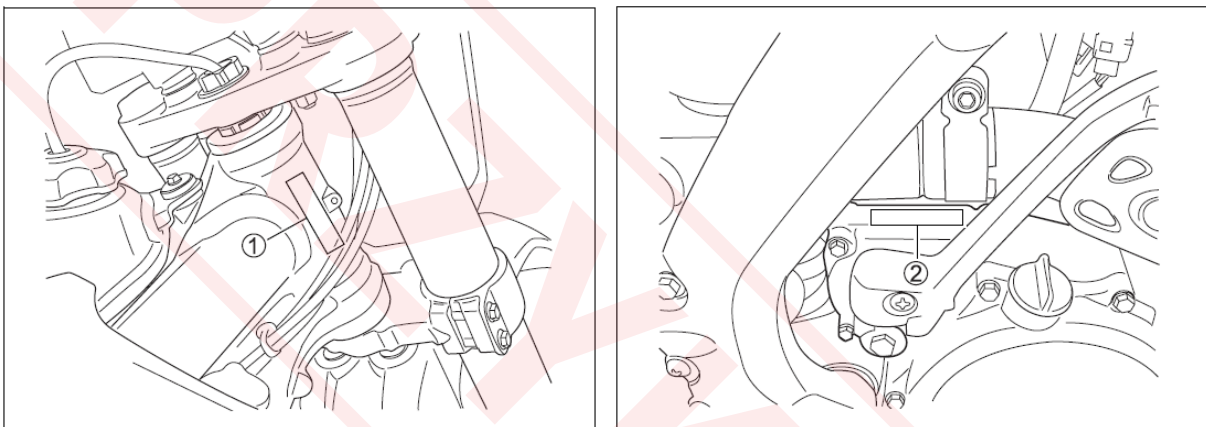
Bezpieczne uczestnictwo w zawodach wymaga, by twoje psychiczne możliwości stanowiły o predyspozycji do udziału w starcie. Nie powinieneś brać udziału w zawodach, zwłaszcza pojazdem dwukołowym jeśli jesteś zmęczony, pod wpływem lekarstw lub alkoholu. Wszystkie te elementy powodują utratę refleksu, koordynacji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

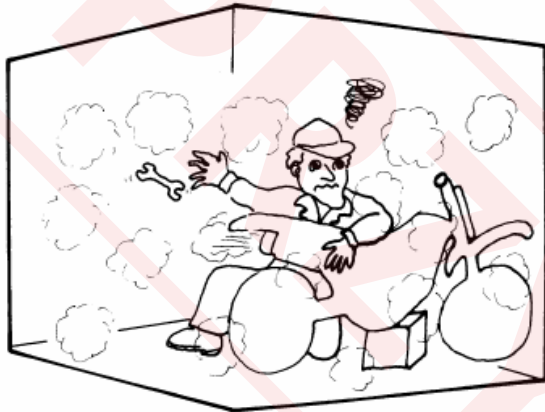
Wpisz poniżej numery seryjne:

| | |
|-------------|--|
| 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.

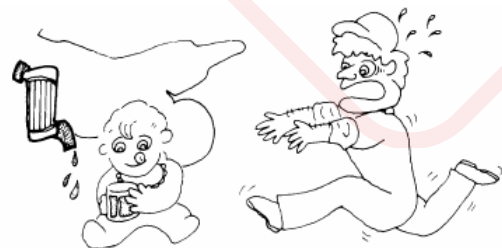


OSTRZEŻENIE

Gorący silnik i tłumik może oparzyć! Nawet jakiś czas po wyłączeniu silnika tłumik pozostaje nagrzany. Przed rozpoczęciem prac zczekaj aż silnik ostygnie.



Płyn hamulcowy i chłodzący są szkodliwe dla ludzi i zwierząt. Połknięte są szkodliwe lub trujące; szkodliwe jeśli dostana się do oczu lub na skórę. Płyn hamulcowy i chłodzący trzymaj z dala od dzieci. Przy połknięciu wywołaj wymioty i wezwij natychmiast lekarza. W przypadku, gdy płyn hamulcowy lub chłodzący dostanie się na skórę lub do oczu, umyj tę część ciała w dużej ilości wody.



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.

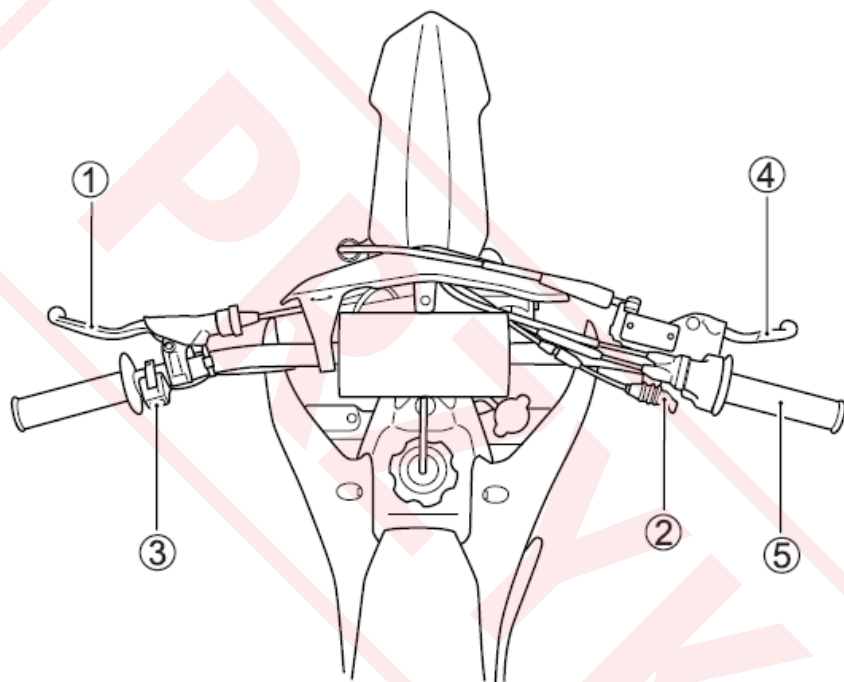
Symbole i stosowane materiały

| Oznaczenie | Materiał |
|---|---|
|  | Dokręć śrubę lub nakrętkę z przewidzianym momentem |
|  | Zastosuj olej silnikowy lub przekładniowy |
|  | Zastosuj 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 Suzuki Moly Paste (smar molibdenowy) 99000-25140 |
|  | 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 |

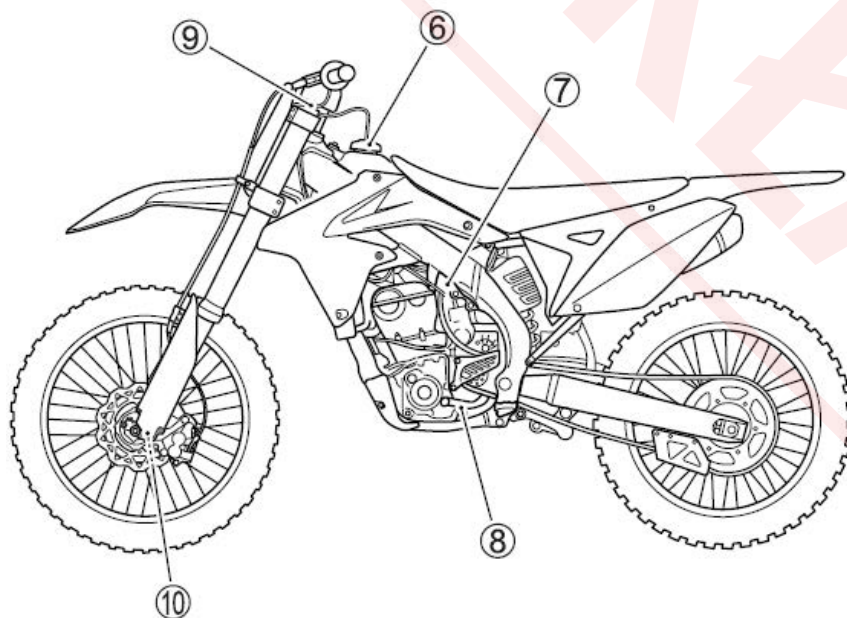


Przy ponownym montażu wymień część na nową

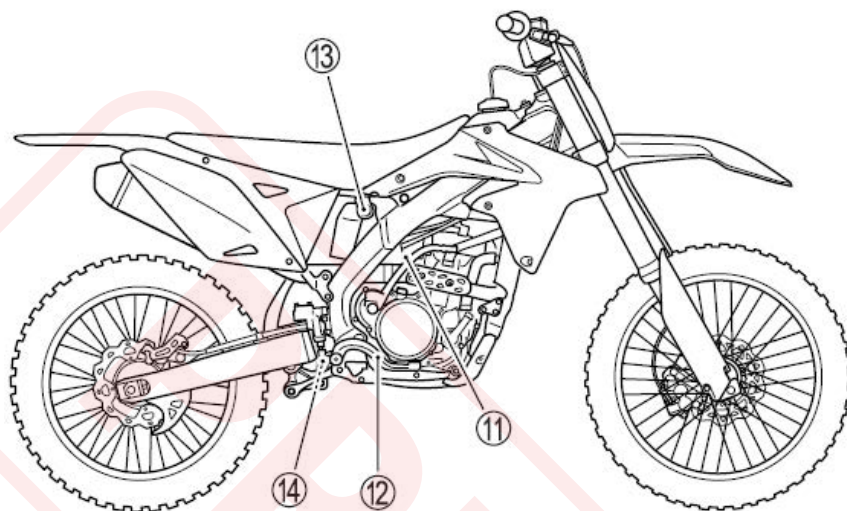
Rozmieszczenie elementów sterowania



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



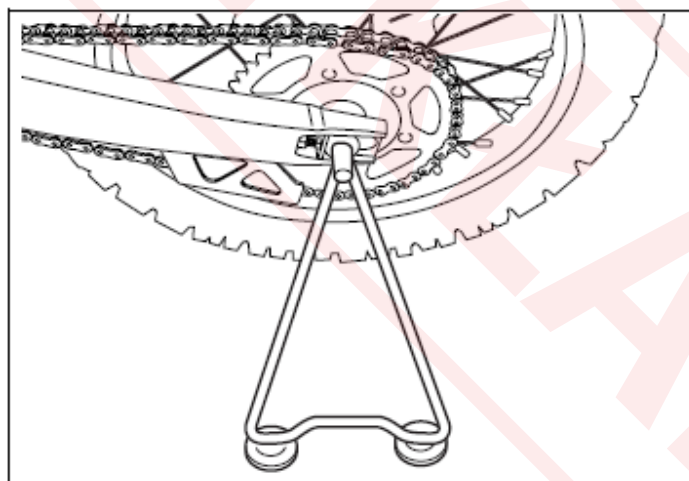
6. Korek wlewu paliwa
7. Dźwignia ssania/wolnych obrotów
8. Dźwignia zmiany biegów
9. Śruba regulacyjna siły tłumienia przy ściskaniu
10. Śruba regulacyjna siły tłumienia przy rozciąganiu



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

Aksesoryjna podstawa boczna

Motocykl ten wyposażony jest w podstawkę boczną. Aby oprzeć motocykl na krótki okres podeprzyj go dołączana 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

Benzyna

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.

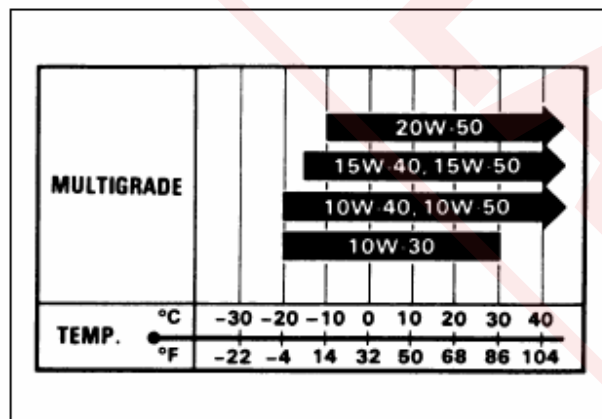
OSTRZEŻENIE

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.

Pojemność zbiornika paliwa wynosi 6.5 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 SG/SH/SJ/SL wg API z JASO MA/MA1/MA2, a jego lepkość wynosiła SAE 10W-40. Jeżeli olej silnikowy SAE 10W-40 nie jest dostępny, należy dobrać lepkość oleju według poniższej tabeli:



Instrukcja użytkowania: uruchamianie motocykla

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.

Uruchamianie silnika:

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

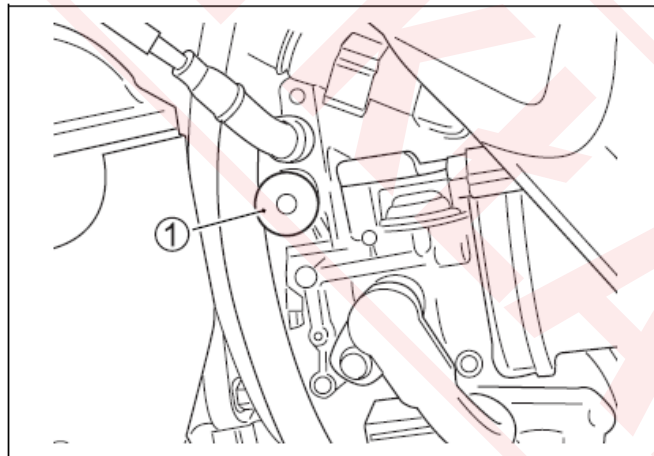
WAŻNE:

Upewnij się, że w zbiorniku jest wystarczająca ilość paliwa do jazdy treningowej lub wyścigu.

Kiedy silnik jest zimny:

1. Przekładnię ustaw na biegu neutralnym.
2. Wyciągnij dźwignię ssania / pokrętło wolnych obrotów (1)

WAŻNE: Wyciągając dźwignię ssania / pokrętło wolnych obrotów (1) nie przekręć 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.

WAŻNE:

Upewnij się, że do rozruchu zdemonstrowana została podstawka boczna.

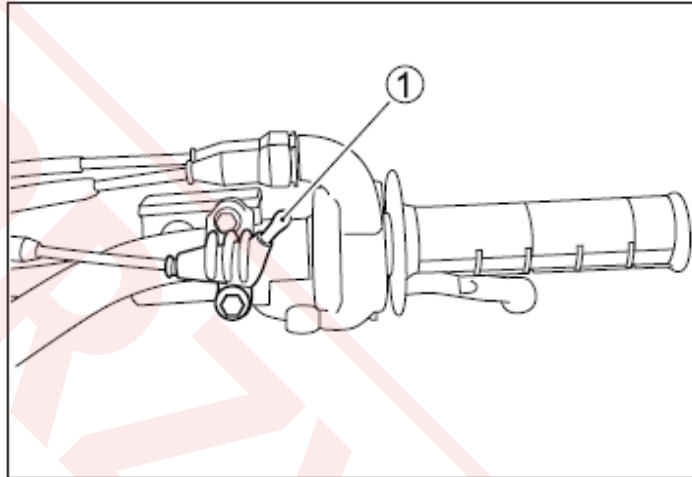
5. Wciśnij ponownie dźwignię ssania (1), jeśli obroty silnika ustabilizowały się.

WAŻNE:

Przy wciśniętym sprzęgle silnik można uruchomić na dowolnym biegu.

Kiedy silnik jest ciepły lub trzeba go ponownie uruchomić

1. Wyciągnij dźwignię gorącego rozruchu (1).



2. Bez użycia dźwigni ssania i z zamkniętym gazem kopnij energicznie dźwignię rozrusznika.
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.

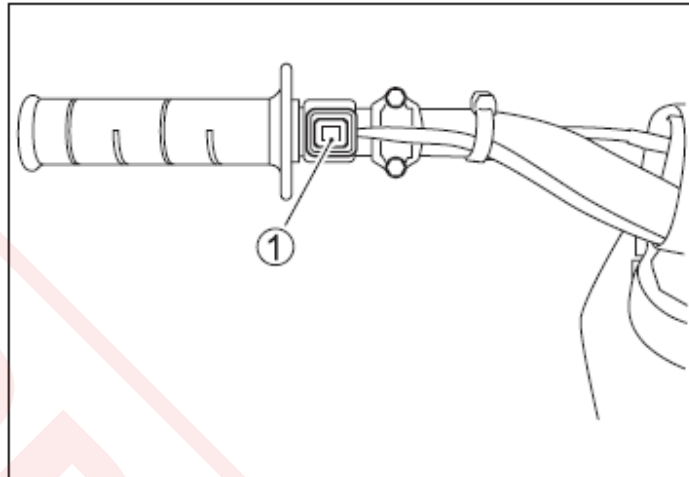
UWAGA:

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) |

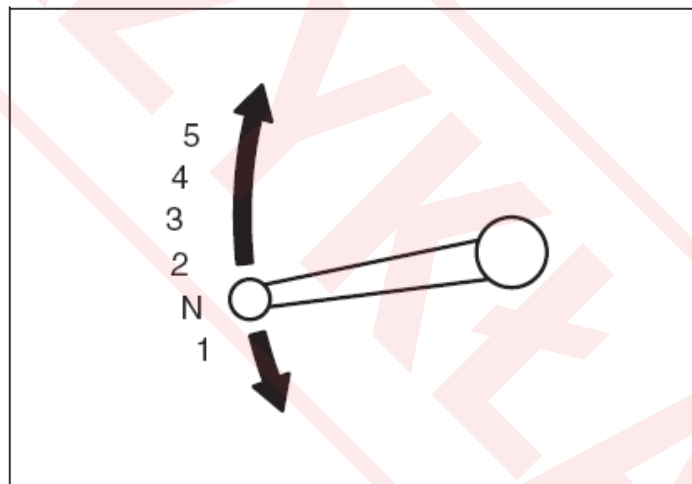
Wyłączenie silnika

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.

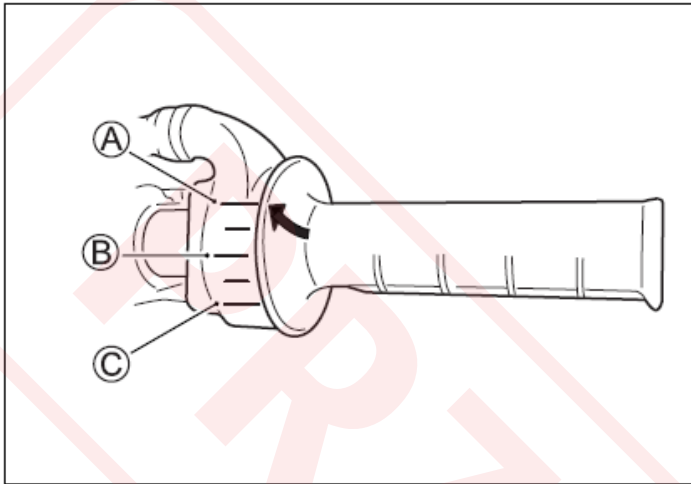
Przełożenie na biegi wyższe następuje przez podciąganie do góry dźwigni, zawsze o jeden bieg. Przy przeliczeniu z biegu pierwszego na drugi, bieg jałowy zostaje automatycznie opuszczony. Przy zatrzymaniu do wrzucenia biegu jałowego należy ustawić dźwignię zmiany biegów w środku, między pierwszym i drugim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

Docieranie

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

Kiedy silnik jest nowy:

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.



Przepustnica:
A: Zamknięta
B: 1/2
C: Całkowicie otwarta

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**Kontrola przed treningiem**

| PUNKTY DO SPRAWDZENIA | RODZAJ KONTROLI |
|---|---|
| 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 |
| 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 • Luz łożysk |
| 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 – Z250

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 |
|--|--------|-----------|--------------|---------------|--|
| | Godz. | Co 2 | Co 6 | Co12 | |
| Świeca zapłonowa | | I | - | - | |
| Filtr powietrza | | C | - | - | Wkład wymieniać, gdy zajdzie potrzeba |
| Olej silnikowy | | - | R | - | Wymień po dotarciu |
| Filtr oleju silnikowego | | - | - | R | |
| Filtry siatkowe oleju | | - | I | - | Kontrola po dotarciu |
| Układ chłodzenia | | I | - | - | Wymień przewody i płyn corocznie. Przepłucz przy wymianie i przechowyw. |
| Sprzęgło | | I | - | - | Wymieniać tarcze, gdy zajdzie potrzeba |
| Linka gazu i sprzęgła | | I&L | - | - | |
| Dźwignia gorącego rozruchu | | I | - | - | |
| Korpus przepustnicy | | I | - | - | |
| Przewód odpowietrzający skrzyni korbowej | | I | - | - | |
| Przewód paliwowy | | I | - | - | Wymień co 4 lata |
| Luz zaworowy | | - | - | I | |
| Tłok | | - | - | R | |
| Pierścienie tłokowe | | - | - | R | |
| Głowica i cylinder | | - | - | I | |
| Tłumik | | I | - | - | |
| Łańcuch napędowy | | I&L | R | - | Regulacja zwisu co 30 min |
| Zębatki łańcucha | | I | - | - | Kontroluj i dokręcaj śruby zębatki po pierwszych i kolejnych 10 min, a potem po każdym wyścigu |
| Prowadnica i ślizg łańcucha | | - | R | - | |
| Hamulce | | I | - | - | Przewody i płyn wymieniaj corocznie |
| Olej w przednim zawieszeniu | | - | R | - | Wymień po pierwszym docieraniu |
| Przednie zawieszenie | | I | - | - | Okresowo sprawdzaj rurę wewn. pod kątem nieprawidłowości. Kontroluj ciśnienie pow. |

| Przedział | Wyścig | Co wyścig | Co 3 wyścigi | Co 6 wyścigów | Uwagi |
|---------------------------------|--------|--------------|-----------------|------------------|--|
| | Godz. | Co 2 | Co 6 | Co 12 | |
| Tylne zawieszenie | | I | - | - | Okresowo sprawdzaj układ i smaruj część osi jeśli niezbędne |
| Opony | | I | - | - | |
| Nypły szprych | | I | - | - | Kontroluj, co 20 min do pierwszych 2 godz. i potem przed każdą jazdą |
| Układ kierowniczy | | I | - | - | |
| Dźwignia rozrusznika nożnego | | 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.
- Odkręć śruby pokrywy głowicy mocujące blachę zabezpieczającą (1) cewki zapłonowej.
- Odłącz kostkę połączeniową wiązki cewki zapłonowej.

UWAGA:

Nieprawidłowy demontaż kostki połączeniowej może doprowadzić do uszkodzenia połączenia.

Aby uniknąć uszkodzenia cewki rozłącz kostkę elektryczną przed demontażem cewki.

- Zdejmij cewkę zapłonową.

UWAGA:

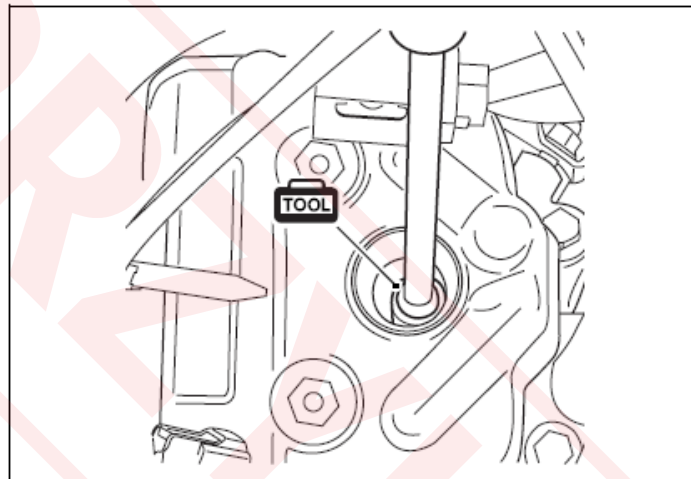
Aby uniknąć uszkodzenia cewki nie podważaj jej śrubokrętem ani prętym. Postępuj ostrożnie, nie upuść cewki, gdyż może to doprowadzić do zwarcia lub przerwy w uzwojeniach.

- Wykręć stosownym kluczem świecę zapłonową.



09930 – 10121

Klucz do świec



- 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.

- Jeśli świeca jest nadmiernie zużyta bądź spalona wymień ją na nową. Świecę wymień również w przypadku uszkodzenia podkładki uszczelniającej lub uszkodzenia gwintu.
- 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.
- Jeśli zmierzona wartość wykracza poza specyfikację, wymień świecę na nową.

UWAGA

Zastosowanie nieodpowiedniego typu świecy może doprowadzić do uszkodzenia silnika. Aby zabezpieczyć środkową, irydową elektrodę przed uszkodzeniem stosuj do pomiaru przerwy druciany typ szczelinomierza. Nie reguluj nigdy przerwy na elektrodach świecy.



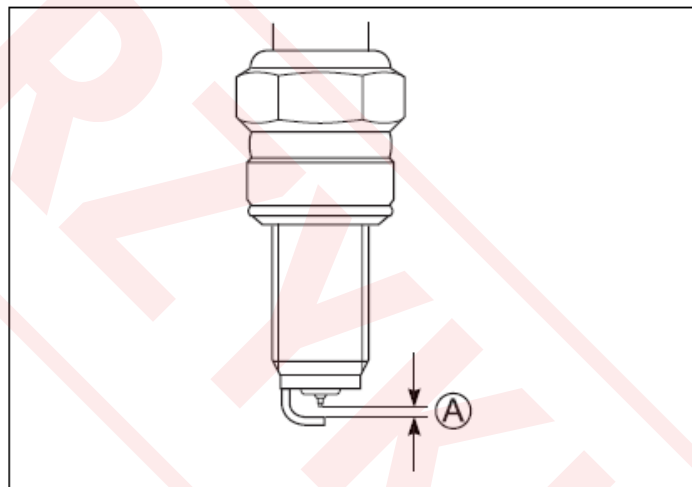
Przerwa między elektrodami

0.9 – 1.0 mm



Standardowa świeca

NGK CR8EIA - 10



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



09930 – 10121

Klucz do świec



Świeca zapłonowa

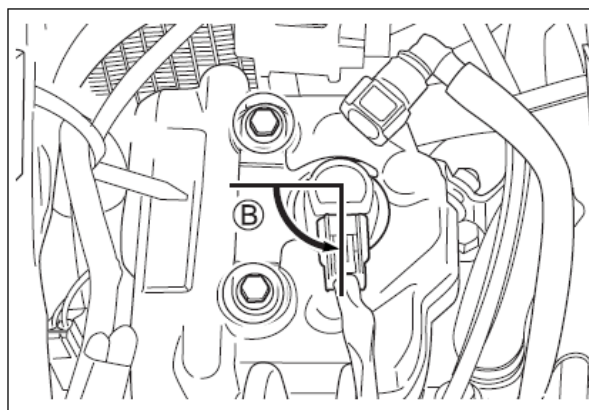
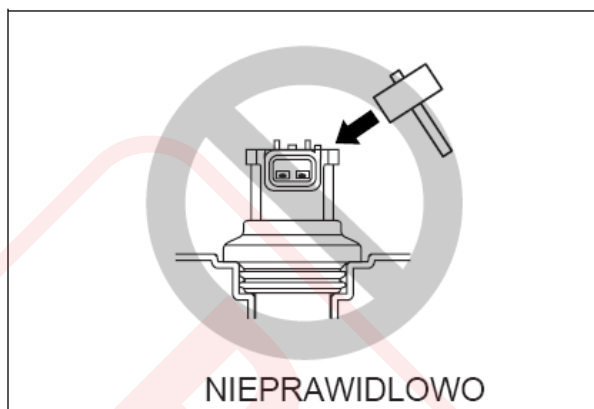
11.0 Nm

- Zamontuj cewkę zapłonową.

UWAGA:

Uderzanie pokrywy cewki plastikowym młotkiem może ją uszkodzić. Podczas montażu cewki nie zakładaj jej przy użyciu plastikowego młotka.

- Podłącz kostkę zasilającą zgodnie z poniższym rysunkiem.



B: 90° - 110°

WAŻNE:

Kostkę połączeniową wiązki cewki zapłonowej należy skierować do tyłu.

- Zamontuj ponownie blachę zabezpieczającą cewkę zapłonową.
- Dokręć śruby mocujące blachę z przewidzianym momentem.



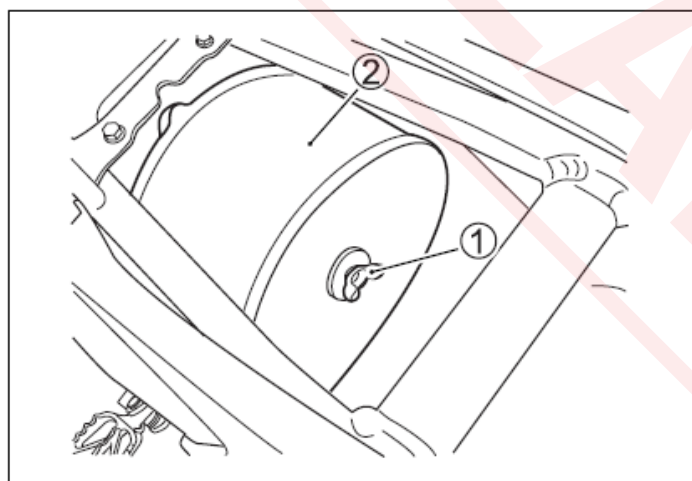
**Śruby blachy
zabezpieczającej cewki**

11.0 Nm

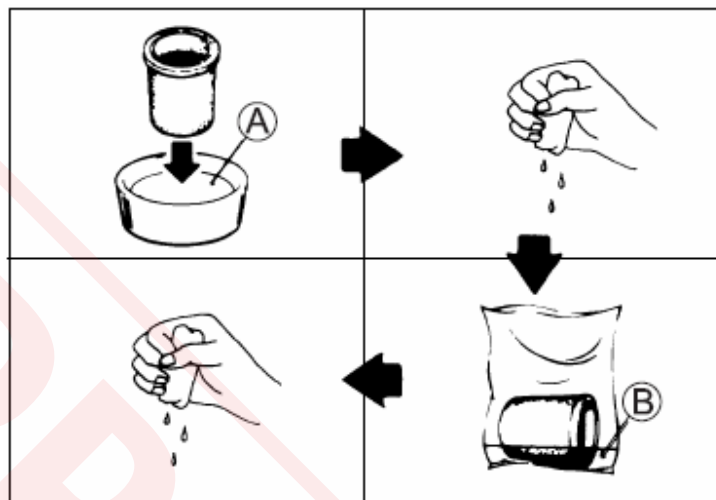
Filtr powietrza

Demontaż wkładu filtrującego

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



Czyszczenie filtra powietrza



- Napełnij odpowiedni pojemnik niepalnym związkiem czyszczącym (A), a następnie zanurz w nim wkład i przemyj.
(A) Motul – płyn do mycia filtrów lub odpowiednik.
- Wyciśnij wkład w rękach, lecz nie wykręcaj, gdyż jest on podatny na rozerwanie.
- Wysusz wkład.
- Włóż wkład do plastikowej torby, dolej nieco oleju (B) i wgnieć olej we wkład.
(B) Motul – olej do nasączania filtrów powietrza lub odpowiednik
- Ponownie wyciśnij wkład w celu usunięcia nadmiaru oleju.

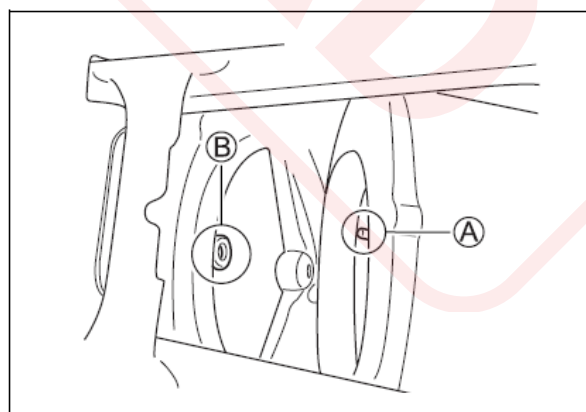
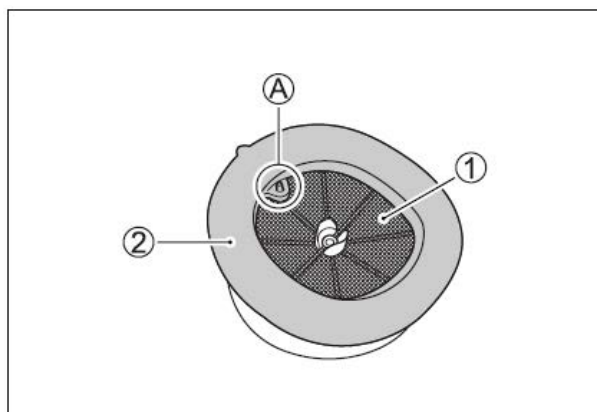
Montaż

- Nanieś smar na część wkładu stykającą się z obudową filtra powietrza.
- Zamontuj wkład (2) na ramkę (1).

WAŻNE:

Zgraj kołek ustalający na ramce (A) z otworem na wkład filtrujący (2).

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

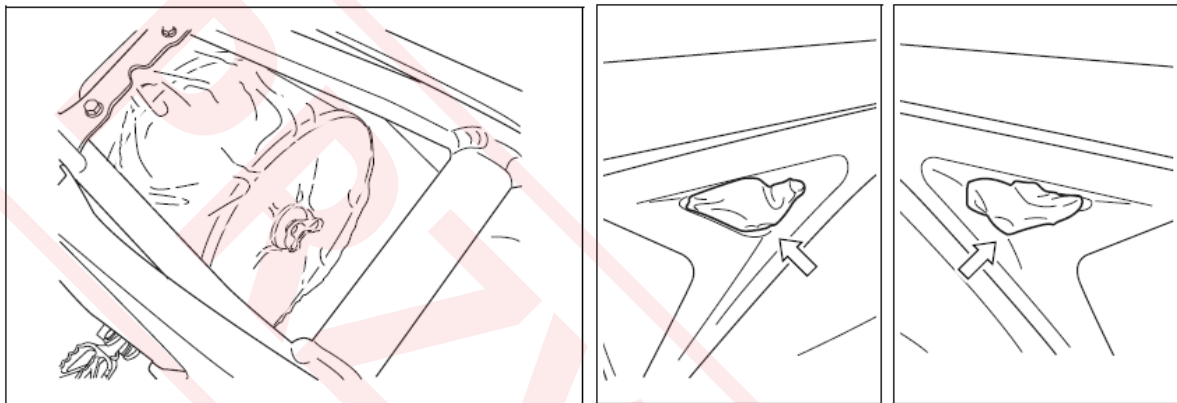


UWAGA

Nieprawidłowy montaż wkładu filtrującego umożliwi przedostanie się zanieczyszczeń do komory spalania. Doprowadzić to może do zużycia tłoka i cylindra. Upewnij się, że zamontowany wkład uszczelnił 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

Nieprawidłowe obchodzenie się z olejem silnikowym stwarza zagrożenie. Przed wymianą oleju przeczytaj informacje na opakowaniu oleju

UWAGA:

Nieprawidłowy dobór oleju powodować może poślizg sprzęgła. Nie stosuj oleju z dodatkami zmniejszającymi tarcie.

WAŻNE:

- *Nie mieszaj różnych olejów silnikowych. Stosuj wyłącznie olej dobrej jakości.*
- *Zachowaj ostrożność, by poprzez otwór filtra oleju do silnika nie przedostały się zanieczyszczenia.*
- *Zetrzyj rozlany olej.*
- *Nieprawidłowy poziom oleju może mieć wpływ na osiągi silnika.*

OSTRZEŻENIE

Olej silnikowy i rura wydechowa mogą być na tyle gorące, żeby oparzyć. Zaczekaj, aż śruba spustowa oleju i rura wydechowa na tyle się ostudzą, by przed spuszczeniem oleju można je było dotykać gołymi rękami.

OSTRZEŻENIE

Nowy i przepracowany olej są substancjami szkodliwymi. Dzieci i zwierzęta mogą się zatruć połykając olej lub jego związki. Wielokrotny i długotrwały kontakt ze zużytym olejem prowadzić może do raka skóry. 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.

Zawsze utrzymuj w silniku specyfikowaną ilość oleju.

WAŻNE:

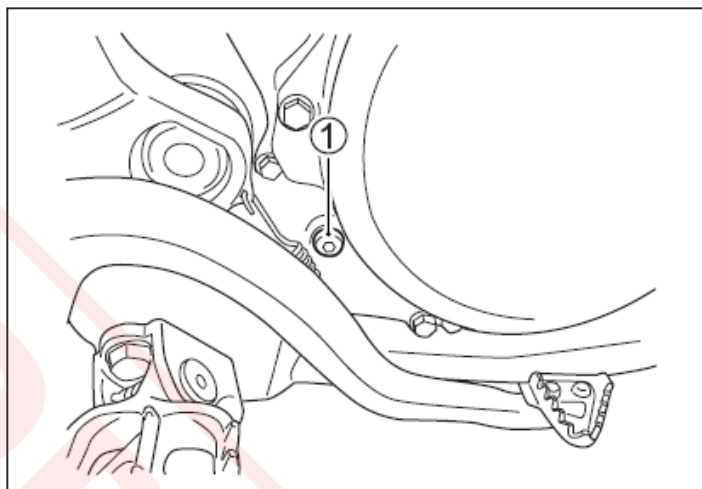
Pomiar poziomu oleju będzie błędny przy pochylonym motocyklu. Pomiar należy przeprowadzać przy motocyklu trzymanym prosto.

- Odkręć śrubę pomiarową poziomu oleju (1).
- Podczas pomiaru trzymaj motocykl prosto i sprawdź, czy olej wycieka przez otwór kontrolny.
- Dokręć śrubę pomiarową poziomu oleju (1).



Śruba kontrolna oleju

11.0 Nm



Kontrola poziomu oleju

- Podczas kontroli trzymaj motocykl pionowo na płaskim podłożu.

WAŻNE:

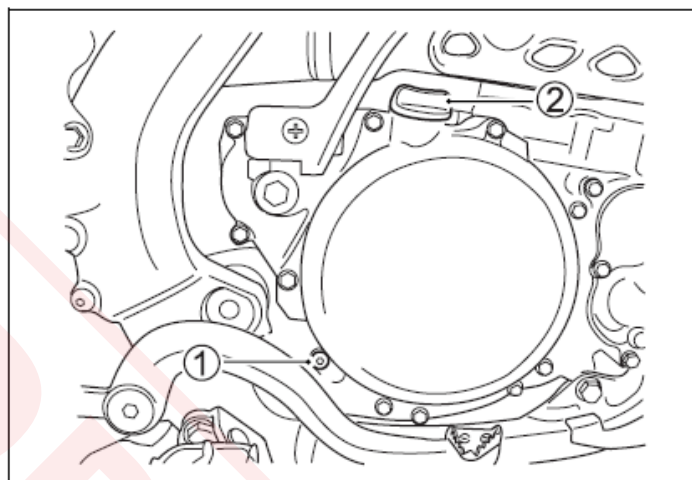
Pomiar poziomu oleju będzie błędny przy pochylonym motocyklu. Pomiar należy przeprowadzać przy motocyklu trzymanym prosto.

- 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.



OSTRZEŻENIE

Układ wydechowy może być na tyle gorący, żeby oparzyć. Nie dotknij układu wydechowego przy odkręceniu korka wlewu oleju.

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



Śruba kontrolna oleju

11.0 Nm

Wymiana oleju

- Podczas kontroli trzymaj motocykl pionowo na płaskim podłożu.
- Rozgrzej silnik.
- Odkręć korek wlewu oleju, korek GZP (1), śrubę spustową (2) oraz śrubę spustową nr 2 (3). Spuść całkowicie olej silnikowy.
- Wymień o-ring na nowy i dokręć korek GZP (1).



Korek GZP

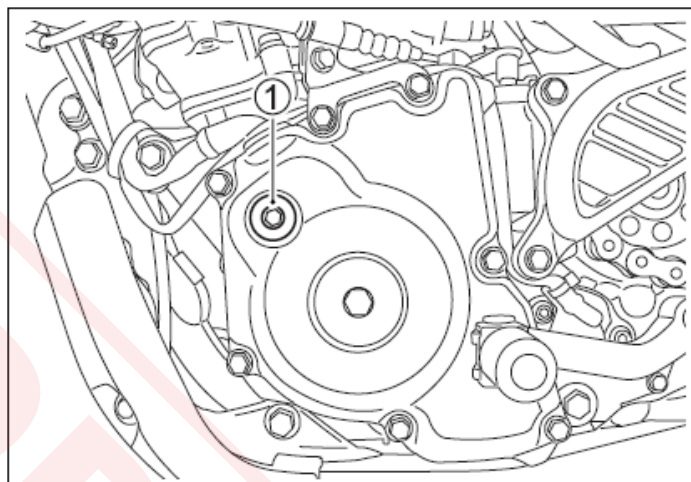
14.0 Nm

- Naciśnij dźwignię rozrusznika nożnego co najmniej 10 razy.

WAŻNE:

Aby uniknąć przypadkowego zapłonu naciskaj podczas ruchu rozrusznika nożnego wyłącznik silnika.

- Pochyl kilkakrotnie motocykl na prawo i na lewo. Spuść całkowicie zużyty olej silnikowy.
- Wymień podkładki i dokręć pewnie śruby spustowe.



Śruba spustowa oleju
Śruba spustowa oleju nr 2

21.0 Nm

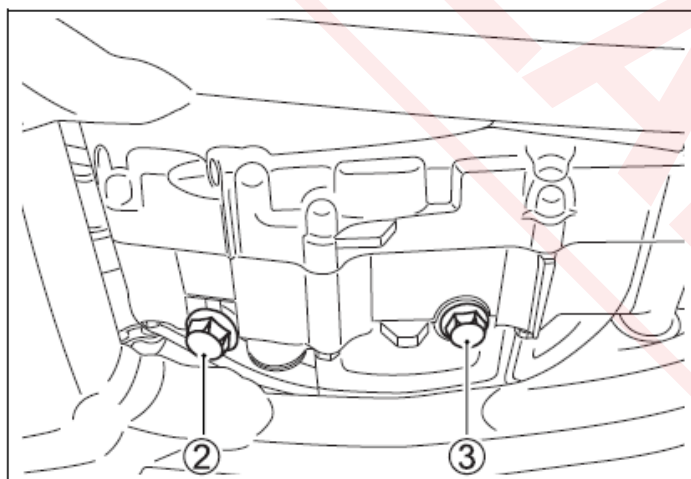
6.0 Nm

- Napełnij silnik specyfikowanym olejem SAE 10W – 40.



| | |
|-------------------------------|--|
| Olej silnikowy | SAE 10W-40, API SG/SH/SJ/SL z JASO MA/MA1/MA2 |
| Wymiana oleju | 850 ml |
| Wymiana wraz z filtrem | 900 ml |
| Ilość całkowita | 1000 ml |

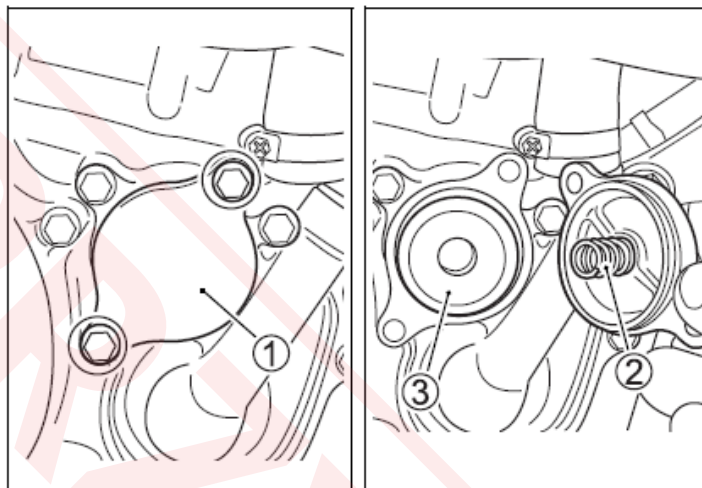
- Dokręć korek wlewu oleju



- 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).

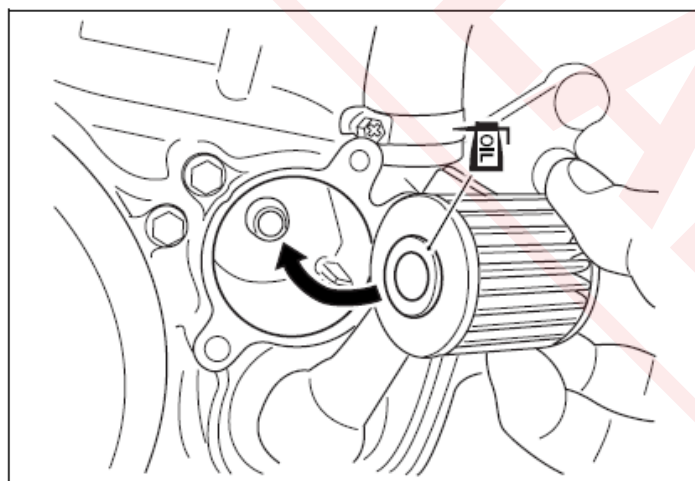


- Przed założeniem nowego filtra zwilż jego uszczelkę olejem.
- Załóż nowy filtr oleju.

UWAGA:

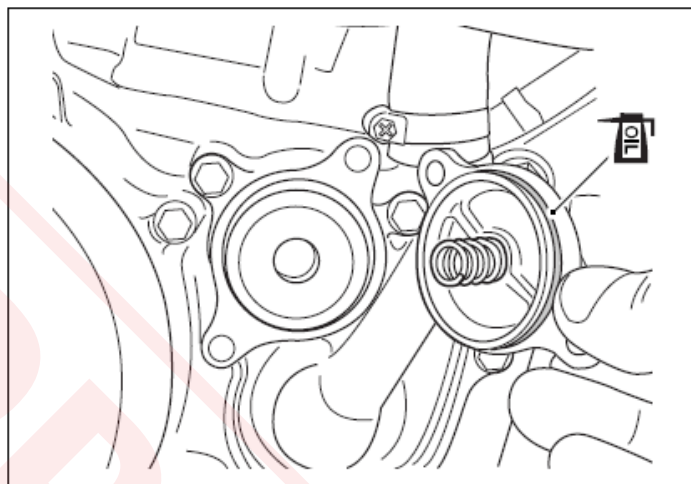
Upewnij się, że filtr został prawidłowo zamocowany. Niewłaściwy montaż filtra grozi uszkodzeniem silnika.

- Nanieś niewielką ilość oleju na nowy o-ring.



UWAGA:

Ponowne zastosowanie używanego o-ringa doprowadzić może do wycieku oleju. Aby uniknąć wycieku oleju zastosuj nowy o-ring.



- Zamontuj pokrywę filtra oleju i dokręć pewnie śruby mocujące.
- Nalej olej i sprawdź jego poziom jak opisano to uprzednio.



Śruby pokrywy filtra

11.0 Nm

Wymiana oleju

850 ml

**Wymiana wraz z
filtrem**

900 ml

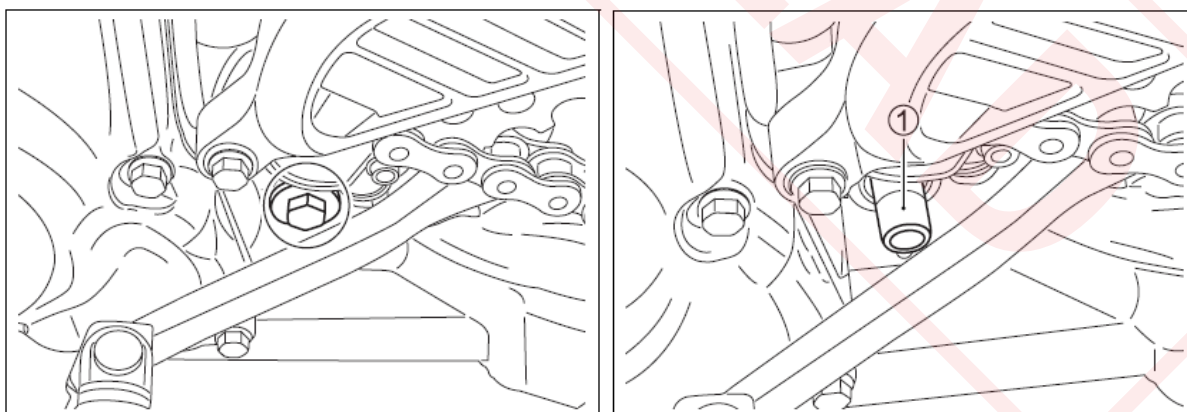
Ilość całkowita

1000 ml

Filtry siatkowe

Demontaż filtra siatkowego (nr 1) po stronie pompy zasilającej

- Spuść olej silnikowy.
- Odkręć pokrywę filtra siatkowego.



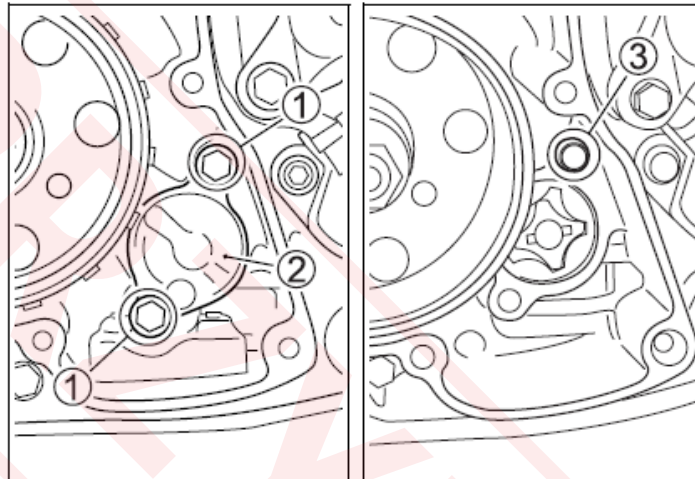
- Wyciągnij filtr siatkowy (1).

WAŻNE:

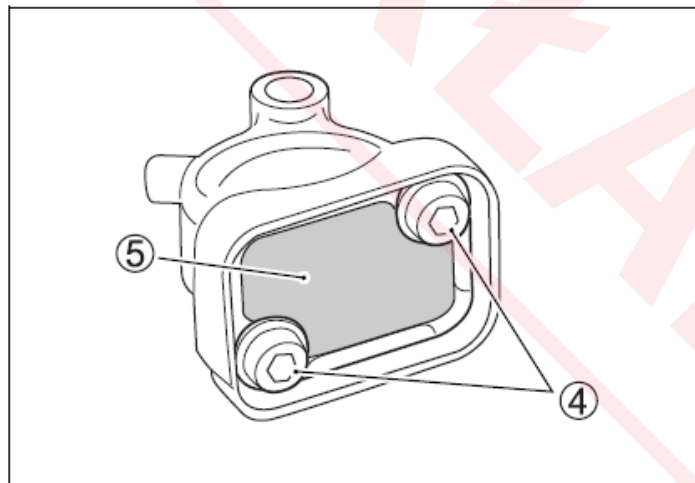
Zaleca się kontrolę filtra siatkowego pompy zasilającej (nr 1) po każdym biegu.

Demontaż filtra siatkowego (nr 2) po stronie pompy powrotnej

- Spuść olej silnikowy.
- Zdemontuj dźwignię zmiany biegów.
- Zdemontuj pokrywę koła zamachowego

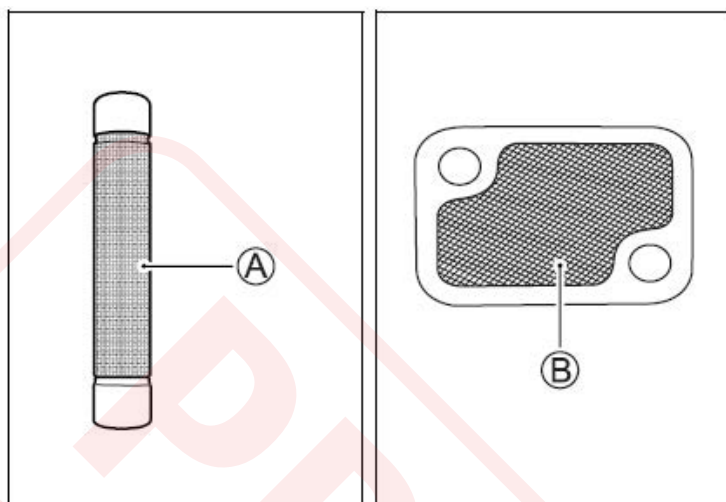


- Odkręć śruby (1) i zdemontuj pokrywę pompy nr 2 (2).
- Wyciągnij tulejkę ustalającą (3).
- Odkręć śruby (4) i wyciągnij filtr siatkowy nr 2 (5).



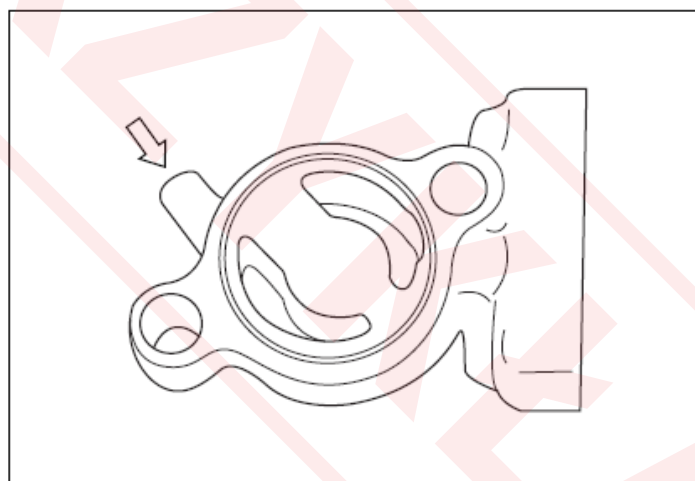
Kontrola filtrów siatkowych

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



A: Filtr siatkowy nr 1
B: Filtr siatkowy nr 2

- Sprężonym powietrzem wyczyść króciec olejowy na obudowie.



Montaż filtra siatkowego (nr 2) po stronie pompy powrotnej

- Zamontuj filtr siatkowy nr 2 (1) i dokręć śruby mocujące filtra siatkowego (2) z przewidzianym momentem.



Śruby filtra siatkowego nr 2

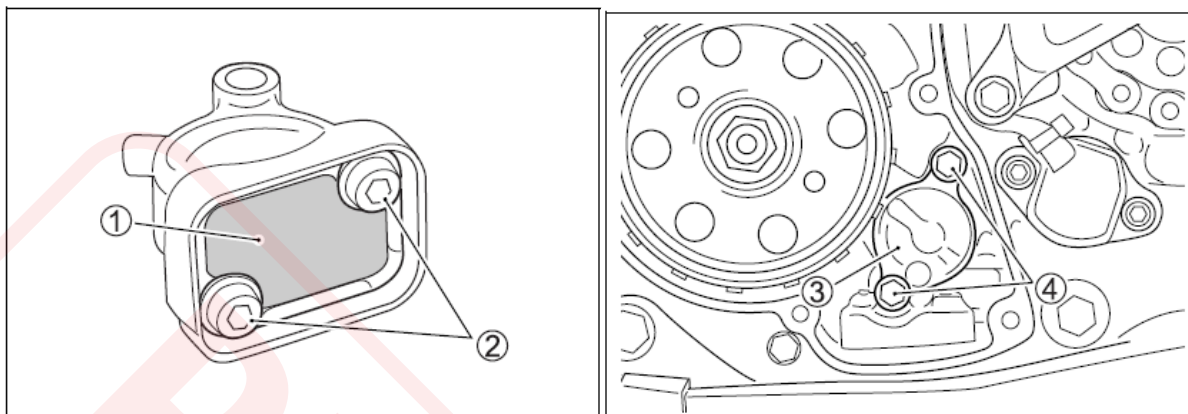
5.5 Nm

- Zamontuj pokrywę pompy oleju nr 2 (3) i dokręć śruby mocujące pompy (4) z przewidzianym momentem.



Śruby pompy oleju nr 2

11 Nm



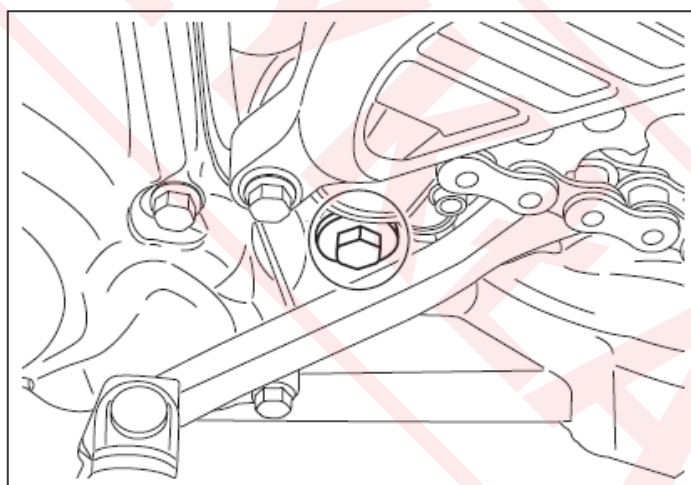
- Zamontuj ponownie pokrywę koła zamachowego.
- Zamontuj ponownie dźwignię zmiany biegów.

Kontrola po montażu

- Skontroluj poziom oleju silnikowego oraz brak wycieków oleju.

Montaż filtra siatkowego (nr 1) po stronie pompy zasilającej

- Zamontuj filtr i dokręć korek filtra z przewidzianym momentem.



UWAGA:

Ponowne zastosowanie używanego o-ringa doprowadzić może do wycieku oleju. Aby uniknąć wycieku oleju zastosuj nowy o-ring.



Korek filtra siatkowego

21.0 Nm

- Uzupelnij 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.

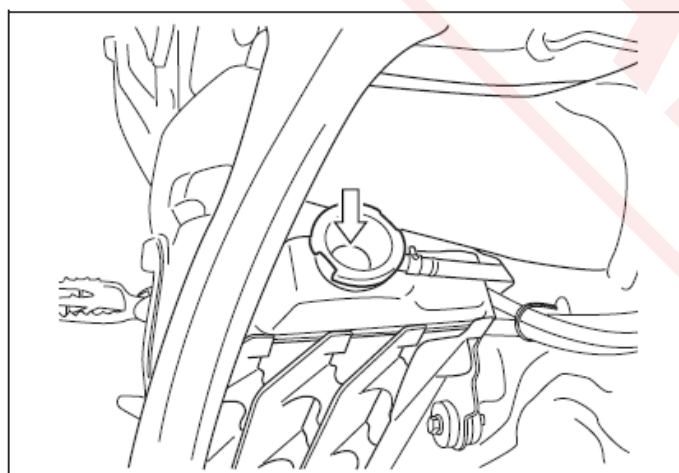
Nie odkręcaj korka chłodnicy, jeśli silnik jest gorący. Zaczekaj do ostygnięcia silnika.

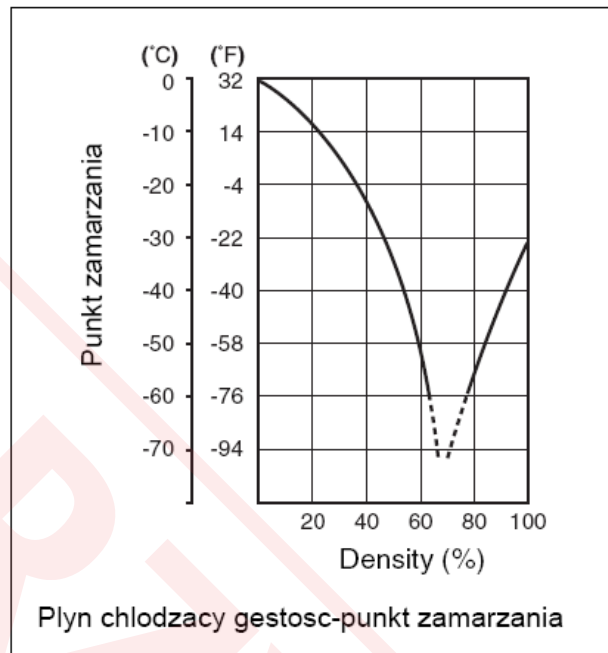


- Odkręć korek chłodnicy (1).
- Sprawdź, czy płyn chłodzący sięga dolnej krawędzi króćca wlewowego do chłodnicy. Jeśli nie, uzupełnij poziom płynem o odpowiedniej specyfikacji.
- Dokręć pewnie korek wlewowy.

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 powyższym wykresem 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 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 prowadzić może do korozji aluminium i zatkania kanałów układu chłodzenia.

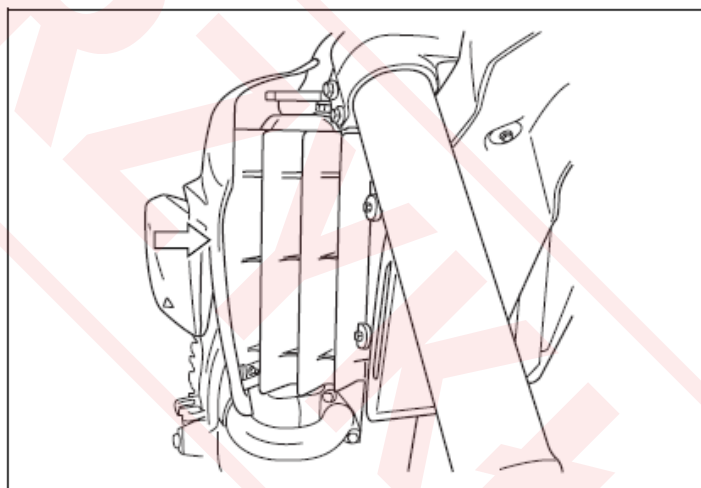
OSTRZEŻENIE:

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. 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.

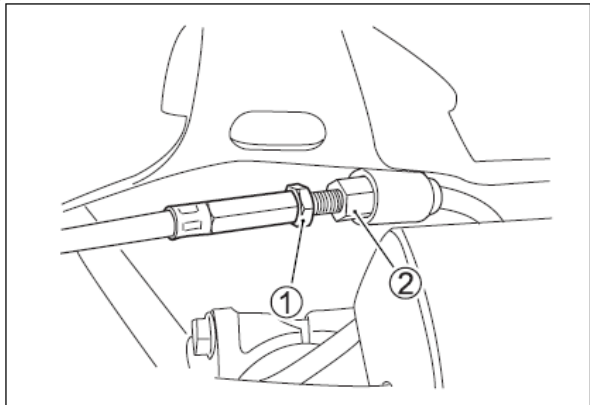
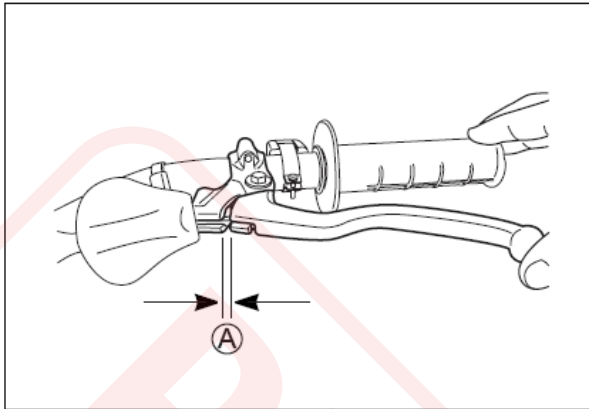


Linka sprzęgła

Wyreguluj linkę sprzęgła następująco:

Regulacja główna

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



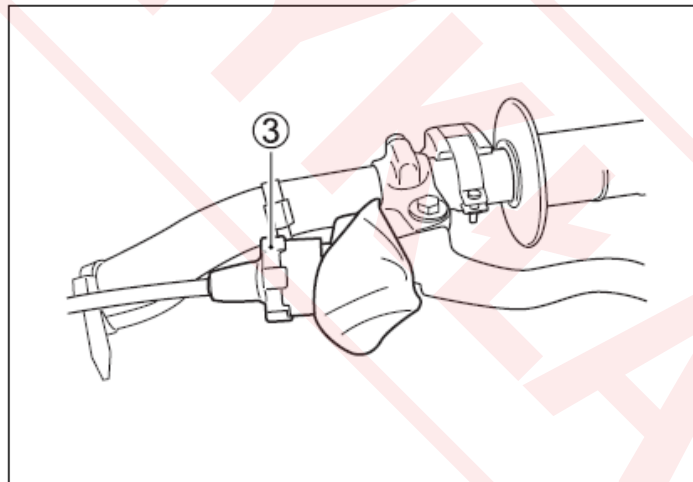
Luz dźwigni sprzęgła
Przeciwnakrętka śruby
regulacyjnej linki sprzęgła

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 wycucia oporu wynosił 2 - 3 mm.

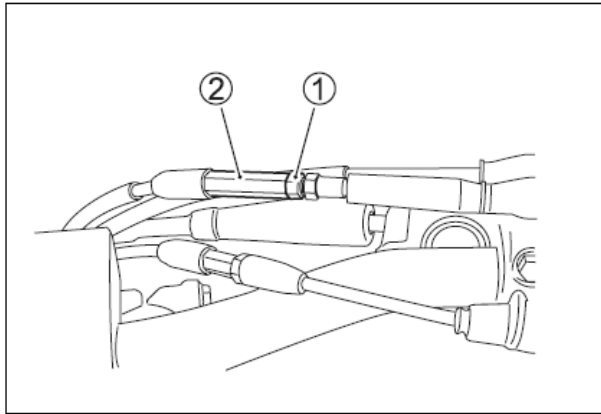
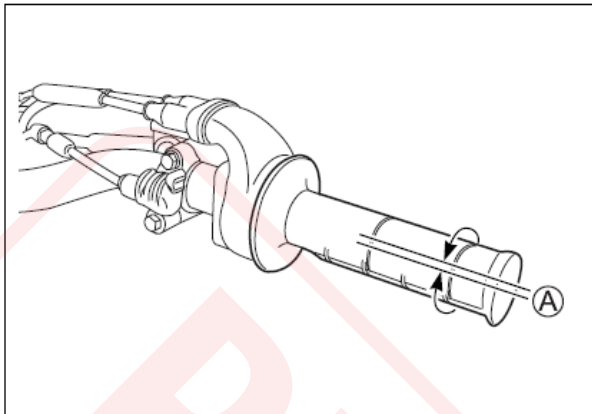


Linka gazu

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

A: 2.0 – 4.0 mm

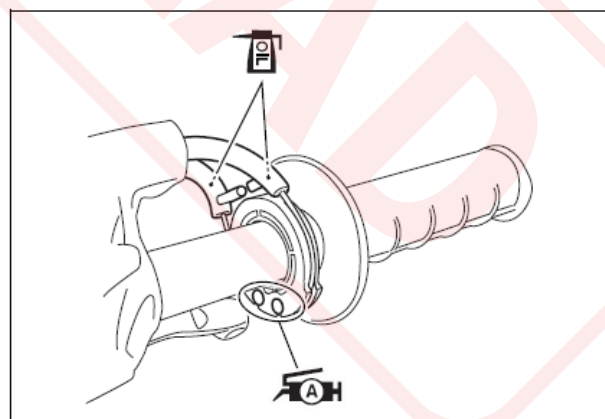
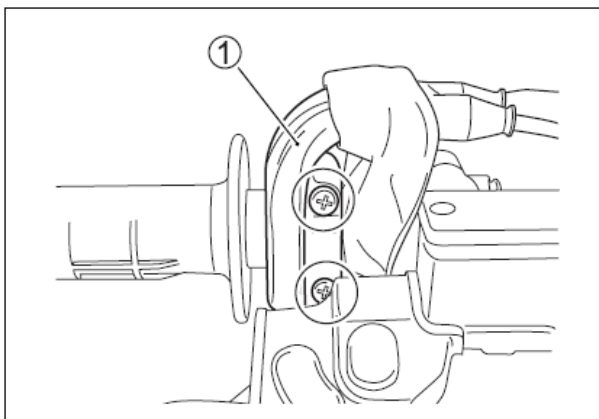
Przeciwnakrętka śruby regulacyjnej linki gazu

2.2 Nm

OSTRZEŻENIE:

Nieprawidłowa regulacja linki gazu może prowadzić do utraty kontroli nad pojazdem. Po regulacji sprawdź, czy ruch kierownicy nie podnosi obrotów silnika oraz czy manetka powraca płynnie i samoczynnie.

Smarowanie linki gazu



- Odkręć obudowę manetki gazu (1).
- Nanieś smar Suzuki Super Grease na linkę gazu.

- Nasmaruj prowadnicę linki w manetce.



99000-25010

Suzuki Super Grease lub równorzędny smar

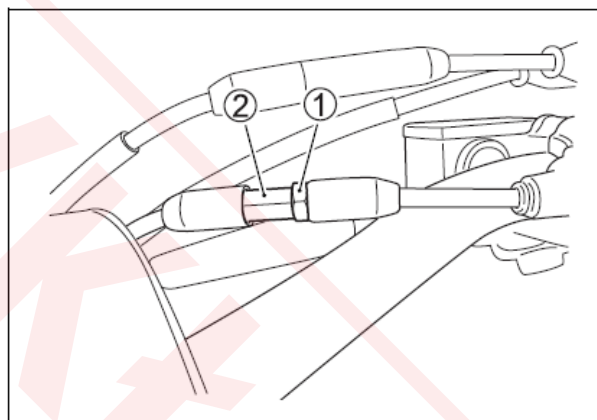
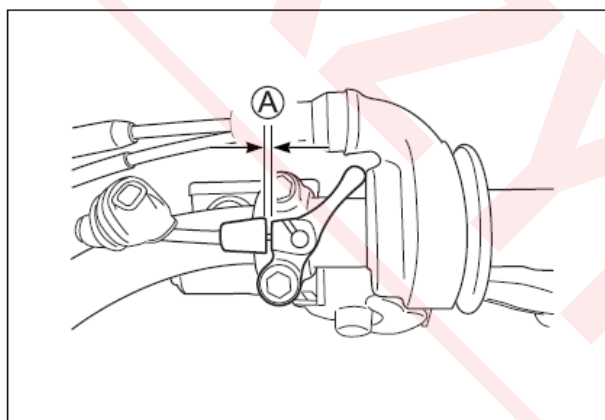
Dźwignia gorącego rozruchu

Luz linki gorącego rozruchu wyreguluj następująco:

WAŻNE:

Zachowaj ostrożność, by podczas montażu nie uszkodzić osłony dźwigni.

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



Luz linki

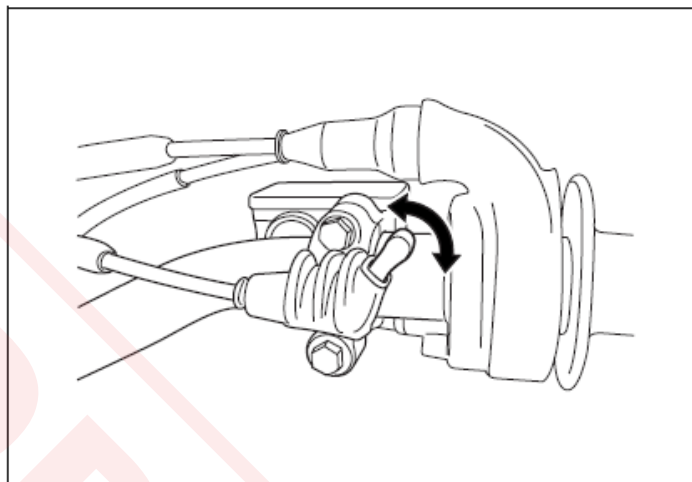
A: 2- 3 mm



Przeciwnakrętka śruby regulacyjnej linki

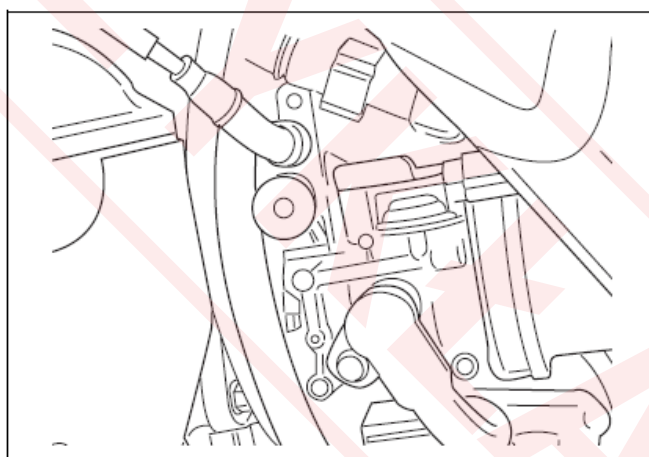
2.2 Nm

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



Obudowa przepustnicy

- Skontroluj obudowę przepustnicy pod kątem zabrudzenia lub zabloczenia. Jeśli stwierdzisz zanieczyszczenie korpusu przepustnicy wyczyść go.



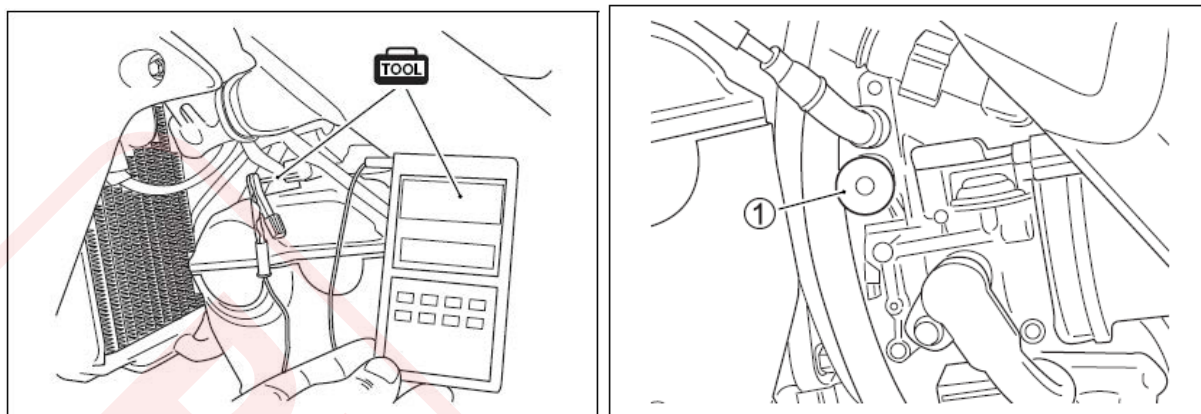
Wolne obroty silnika

- Ustaw luz linki gazu.
- Rozgrzej silnik.

WAŻNE:

Przeprowadź tę regulację przy ciepłym silniku.

- Podłącz miernik uniwersalny do kostki przewodu zasilającego (W/B1).



WAŻNE:

Aby uniknąć uszkodzenia gumowanych złączy w kostce elektrycznej użyj miernika z końcówkami igłowymi.

- Podłącz do miernika obrotomierz.



09900 – 25009

09900 – 26006

Miernik uniwersalny

Obrotomierz

- Uruchom silnik i śrubą regulacyjną (1) ustaw następująco obroty.

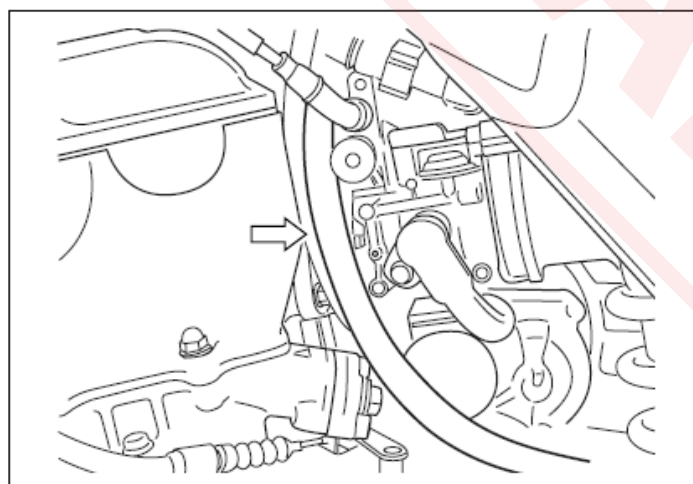


Wolne obroty

2100 ± 50 1/min

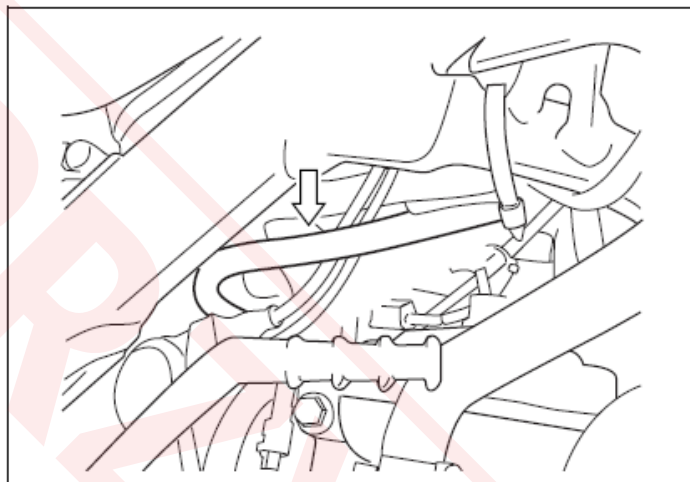
Przewód odpowietrzający skrzyni korbowej

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



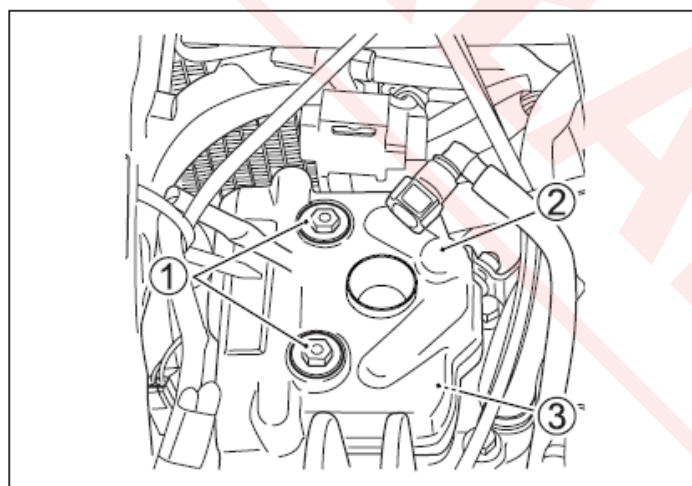
Przewód paliwowy

- 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.
- Zdemontuj blachę zabezpieczającą cewki zapłonowej, cewkę zapłonową i wykręć świecę zapłonową.

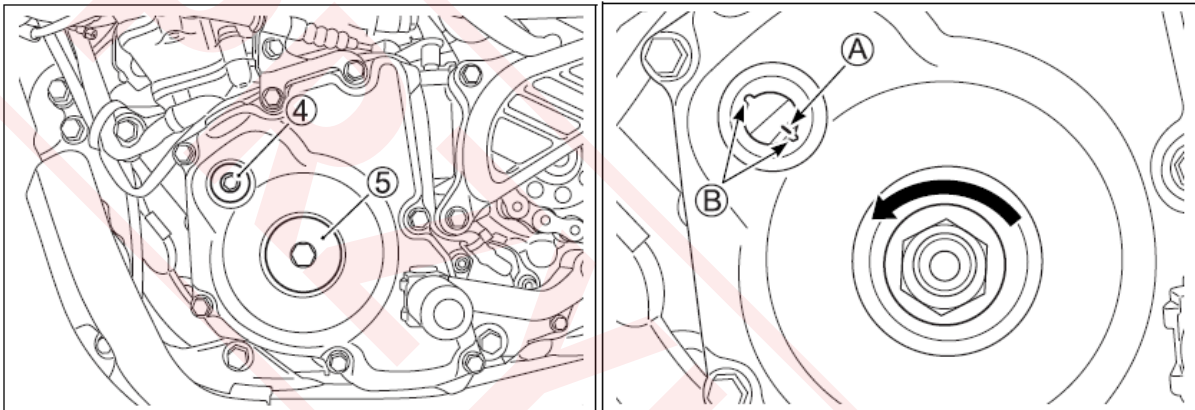


- Odkręć śruby (1) i zdemontuj pokrywę głowicy (2) i jej uszczelkę (3).

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 (4) i korek koła magnesowego (5)

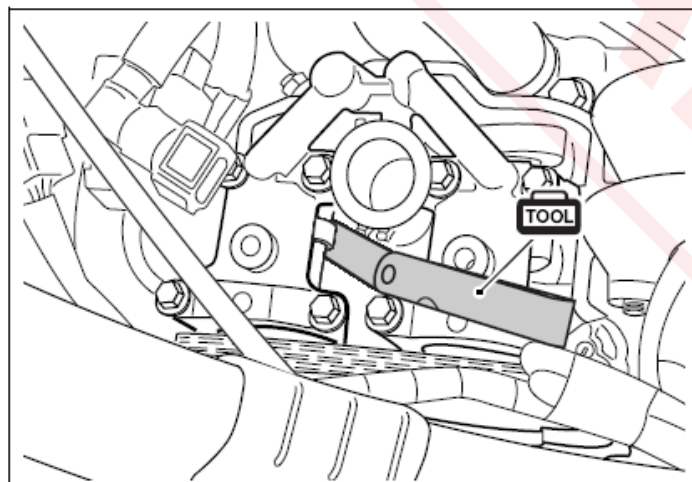


- Przy pomocy klucza przekręć wał korbowy w kierunku przeciwnym do wskazówek zegara, tak, by zgrać znak GZP „A” ze środkiem rowka „B” w otworze kontrolnym.

WAŻNE:

Tłok musi znajdować się w górnym zwrotnym położeniu suwu sprężania.

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





Luz zaworowy

Standard (na zimnym silniku)

Dolot (IN): 0.09 – 0.16 mm

Wylot (EX): 0.17 – 0.24 mm



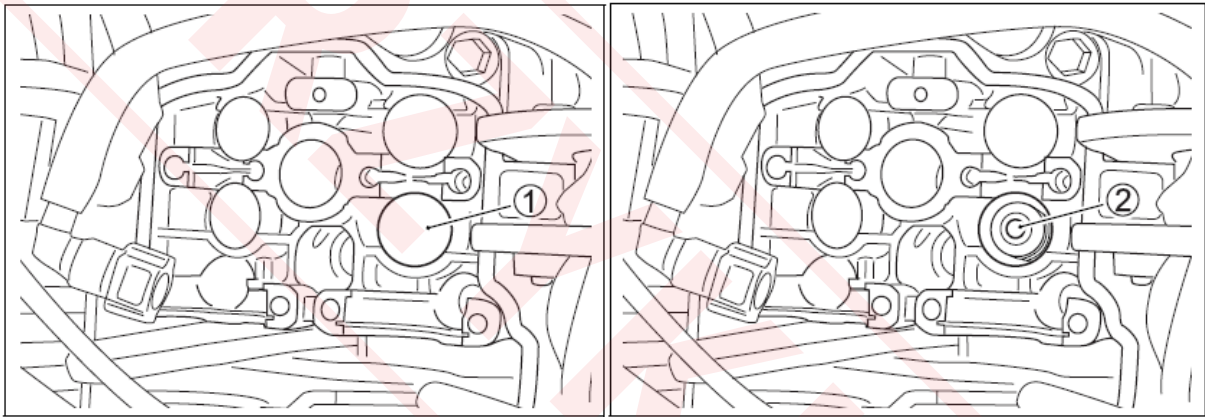
09900 – 20803

Szczelinomierz

Regulacja luzów zaworowych

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

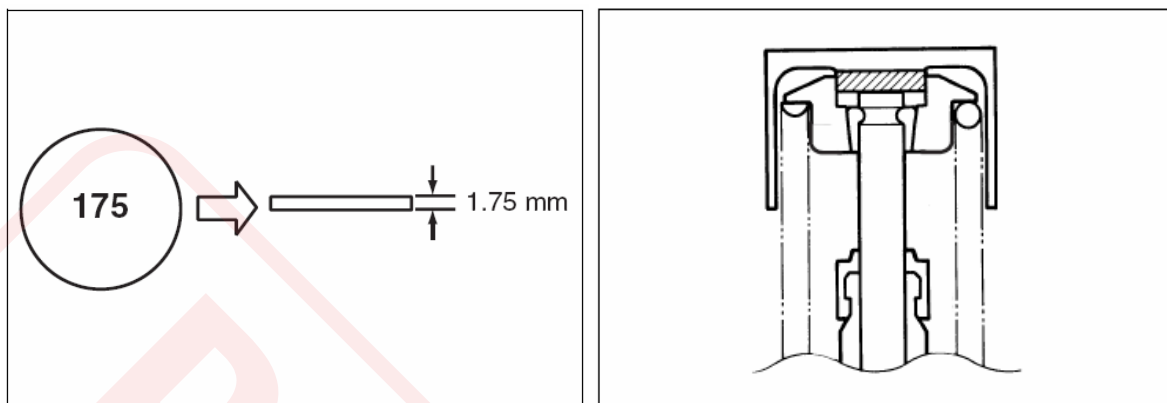
- Zdemontuj dolotowy i wylotowy wałek rozrządu.
- Palcami lub magnesem wyciągnij szklankę (1) i płytkę zaworową (2).
- Sprawdź liczbę podaną na płytce. Oznacza ona jak pokazano to na rysunku grubość płytki.



- Dobierz odpowiednią płytkę, tak by luz zaworowy mieścił się w specyfikacji. Na potrzeby tej regulacji dostępne są płytki o grubościach od 1.200 do 2.200 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 w poniżej podanej tabeli.

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.
- Świecę zapłonową, cewkę i blachę mocująca cewki.
- Osłony chłodnicy i zbiornik paliwa.
- Korek GZP oraz korek koła magnesowego.
- Siedzisko.
- Napełnij silnik olejem silnikowym zgodnie ze specyfikacją i sprawdź poziom oleju silnikowego.

**Tabela doboru płytek zaworowych
Dolot**

TAPPET SHIM SELECTION TABLE [INTAKE]
TAPPET SHIM NO. (12892-05C00-XXX)

TAPPET SHIM SET (12800-05850)

| PRESENT SHIM SIZE (mm) | SPECIFIED CLEARANCE/NO ADJUSTMENT REQUIRED | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| | 120 | 122 | 125 | 128 | 130 | 132 | 135 | 138 | 140 | 142 | 145 | 148 | 150 | 152 | 155 | 158 | 160 | 162 | 165 | 168 | 170 | 172 | 175 | 178 | 180 | 182 | 185 | 188 | 190 | 192 | 195 | 198 | 200 | 202 | 205 | 208 | 210 | 212 | 215 | 218 |
| 0.000 - 0.014 | 1.200 | 1.225 | 1.250 | 1.300 | 1.325 | 1.350 | 1.400 | 1.425 | 1.450 | 1.475 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | |
| 0.015 - 0.039 | 1.200 | 1.225 | 1.250 | 1.300 | 1.325 | 1.350 | 1.400 | 1.425 | 1.450 | 1.475 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | |
| 0.040 - 0.064 | 1.200 | 1.225 | 1.250 | 1.300 | 1.325 | 1.350 | 1.400 | 1.425 | 1.450 | 1.475 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | |
| 0.065 - 0.089 | 1.200 | 1.225 | 1.250 | 1.300 | 1.325 | 1.350 | 1.400 | 1.425 | 1.450 | 1.475 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | |
| 0.090 - 0.160 | 1.250 | 1.275 | 1.300 | 1.325 | 1.350 | 1.375 | 1.400 | 1.425 | 1.450 | 1.475 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | |
| 0.161 - 0.185 | 1.275 | 1.300 | 1.325 | 1.350 | 1.375 | 1.400 | 1.425 | 1.450 | 1.475 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | |
| 0.186 - 0.210 | 1.300 | 1.325 | 1.350 | 1.375 | 1.400 | 1.425 | 1.450 | 1.475 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | |
| 0.211 - 0.235 | 1.300 | 1.325 | 1.350 | 1.375 | 1.400 | 1.425 | 1.450 | 1.475 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | |
| 0.236 - 0.260 | 1.325 | 1.350 | 1.375 | 1.400 | 1.425 | 1.450 | 1.475 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | | |
| 0.261 - 0.285 | 1.350 | 1.375 | 1.400 | 1.425 | 1.450 | 1.475 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | | | |
| 0.286 - 0.310 | 1.375 | 1.400 | 1.425 | 1.450 | 1.475 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | | | | |
| 0.311 - 0.335 | 1.400 | 1.425 | 1.450 | 1.475 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | | | | | |
| 0.336 - 0.360 | 1.425 | 1.450 | 1.475 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | | | | | | |
| 0.361 - 0.385 | 1.450 | 1.475 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | | | | | | | |
| 0.386 - 0.410 | 1.475 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | | | | | | | | |
| 0.411 - 0.435 | 1.500 | 1.525 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | | | | | | | | | |
| 0.436 - 0.460 | 1.525 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | | | | | | | | | | |
| 0.461 - 0.485 | 1.550 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | | | | | | | | | | | |
| 0.486 - 0.510 | 1.575 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.511 - 0.535 | 1.600 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.536 - 0.560 | 1.625 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.602 - 0.626 | 1.650 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.627 - 0.651 | 1.675 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.652 - 0.676 | 1.700 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.677 - 0.701 | 1.725 | 1.750 | 1.775 | 1.800 | 1.825 | 1.850 | 1.875 | 1.900 | 1.925 | 1.950 | 1.975 | 2.000 | 2.025 | 2.050 | 2.075 | 2.100 | 2.125 | 2.150 | 2.175 | 2.200 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Użycie tabeli:
 I. Zmierz luz zaworowy na zimnym silniku.
 II. Zmierz aktualną grubość płytki.
 III. Zgraj luz z pionowej kolumny z aktualną płytką z poziomego wiersza.
 Przykład:
 Luz zaworowy jest: 0.180 mm
 Aktualna grubość płytki: 1.650 mm
 Wymagana grubość płytki: 1.700 mm

**Tabela doboru płytek zaworowych
Wwlot**

**TAPPET SHIM SELECTION TABLE [EXHAUST]
TAPPET SHIM NO. (12892-05C00-XXX)**

TAPPET SHIM SET (12800-05850)

| PRESENT SHIM SIZE (mm) | 120 | 122 | 125 | 128 | 130 | 132 | 135 | 138 | 140 | 142 | 145 | 148 | 150 | 152 | 155 | 158 | 160 | 162 | 165 | 168 | 170 | 172 | 175 | 178 | 180 | 182 | 185 | 188 | 190 | 192 | 195 | 198 | 200 | 202 | 205 | 208 | 210 | 212 | 215 | 218 | 220 | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 0.000 - 0.019 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.020 - 0.044 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.045 - 0.069 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.070 - 0.094 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.095 - 0.119 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.120 - 0.144 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.145 - 0.169 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.170 - 0.240 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.241 - 0.265 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.266 - 0.290 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.291 - 0.315 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.316 - 0.340 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.341 - 0.365 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.366 - 0.390 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.391 - 0.415 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.416 - 0.440 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.441 - 0.465 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.466 - 0.490 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.491 - 0.515 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.516 - 0.540 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.541 - 0.565 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.566 - 0.590 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.591 - 0.615 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.616 - 0.640 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.641 - 0.665 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

SPECIFIED CLEARANCE NO ADJUSTMENT REQUIRED

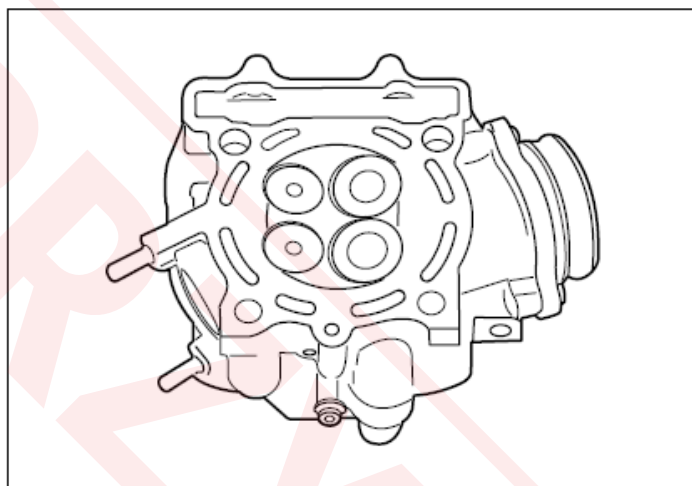
Użycie tabeli:

- I. Zmierz luz na zimnym silniku.
 - II. Zmierz aktualną grubość płytki.
 - III. Zgraj luz z pionowej kolumny z aktualną płytką z poziomego wiersza.
- Przykład:
 Luz zaworowy jest: 0.250 mm
 Aktualna grubość płytki: 1.650 mm
 Wymagana grubość płytki: 1.700 mm

Głowica cylindra, cylinder i tłok

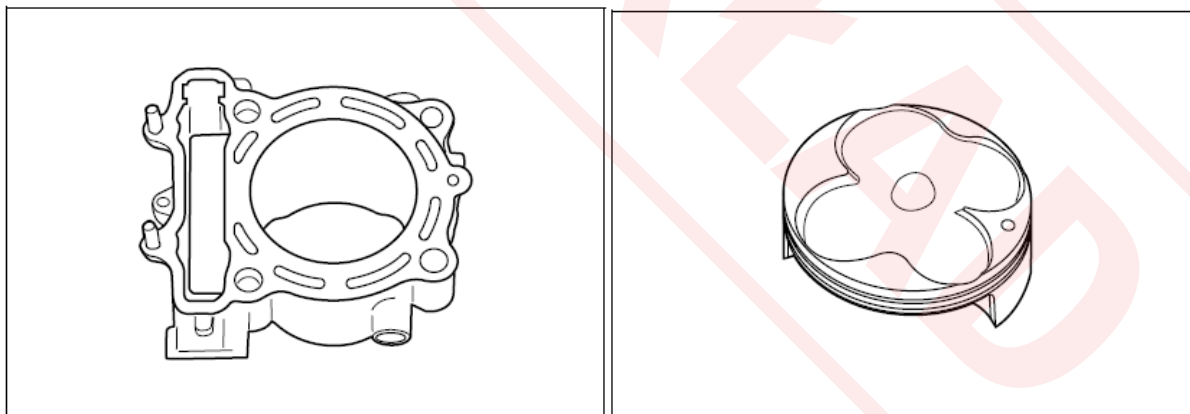
Głowica cylindra

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



Cylinder

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



Tłok

- Zdemontuj tłok.
- Wyczyść z nagaru denko tłoka.
- Oczyszcz z nagaru rowki pierścieniowe.
- Skontroluj tłok pod kątem rys i pęknięć.
- Sprawdź zużycie pierścieni tłokowych.

- Jeśli stwierdzisz uszkodzenia wymień tłok na nowy.
- Wymiana tłoka i pierścieni opisana jest szczegółowo w książce naprawczej (99011-49H50-01A)

Łańcuch napędowy i zębatki

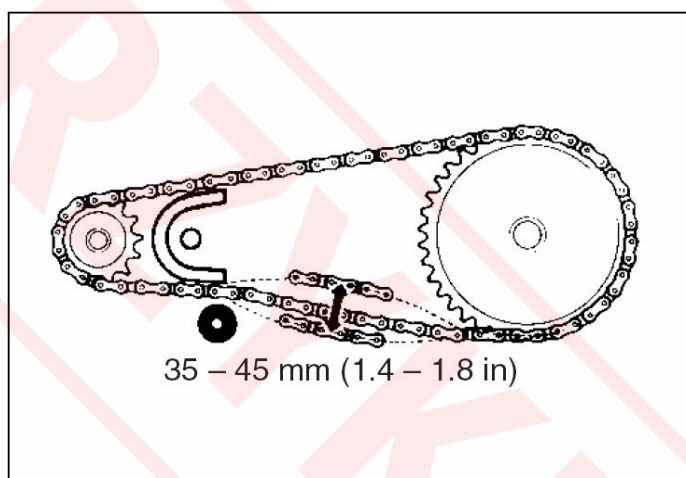
Zwis łańcucha napędowego

- Ustaw motocykl na podstawie serwisowej, tak by tylne koło znajdowało się w powietrzu.
- Sprawdź zwis łańcucha w środkowej jego części pomiędzy rolką prowadzącą, a tylną zębatką.



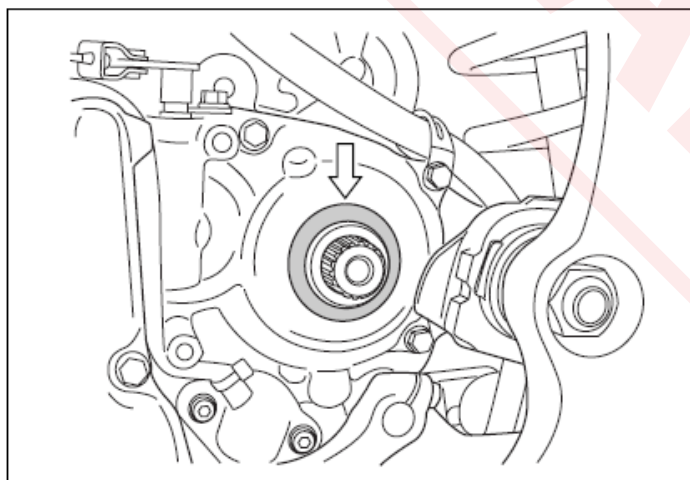
Zwis łańcucha

35 – 45 mm



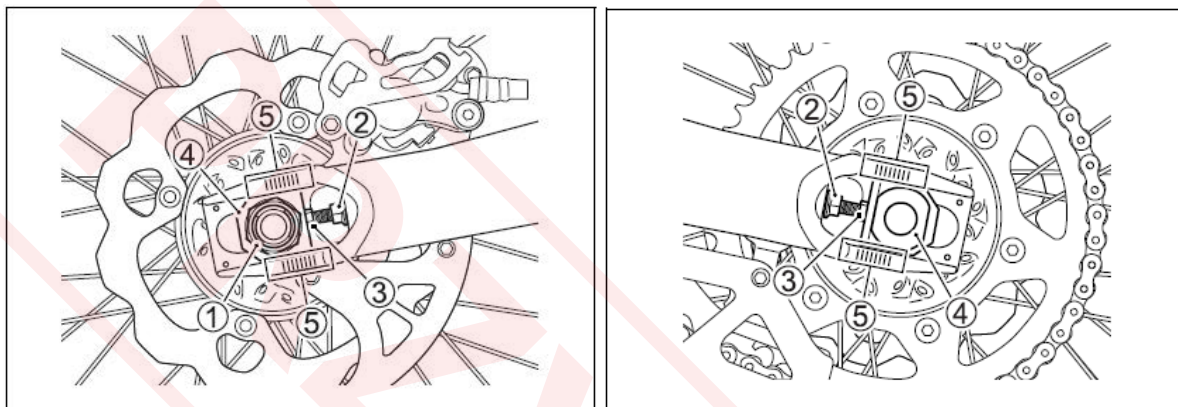
Uszczelniacz wałka zdawczego

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



Nakrętka osi koła

90 Nm

- Dokręć przeciwnakrętkę (2).

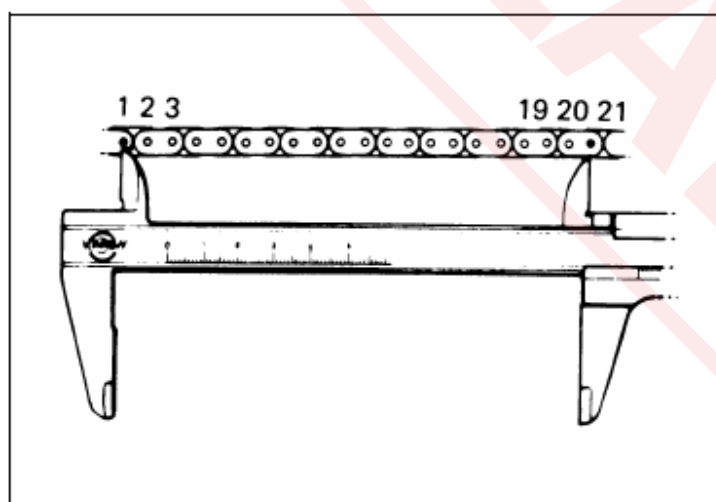
Długość 20 ogniw

- Naciągnij łańcuch i zmierz długość 20 kolejnych ogniw łańcucha.



Limit serwisowy

323.8 mm

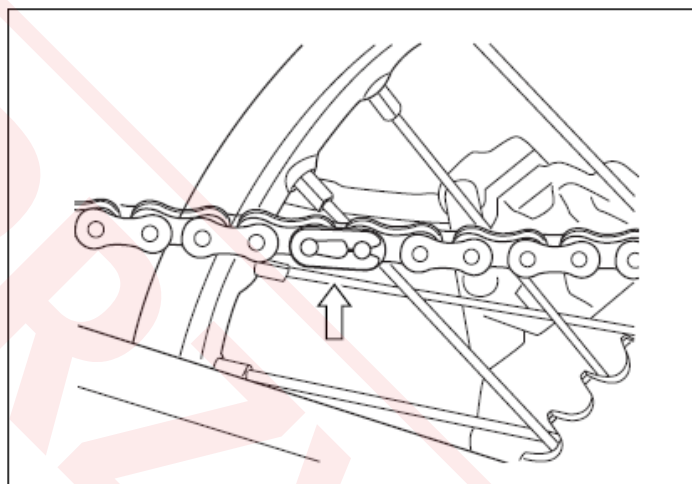


Smarowanie łańcucha napędowego

- Rozepnij spinę łańcucha i zdemontuj łańcuch napędowy.

WAŻNE:

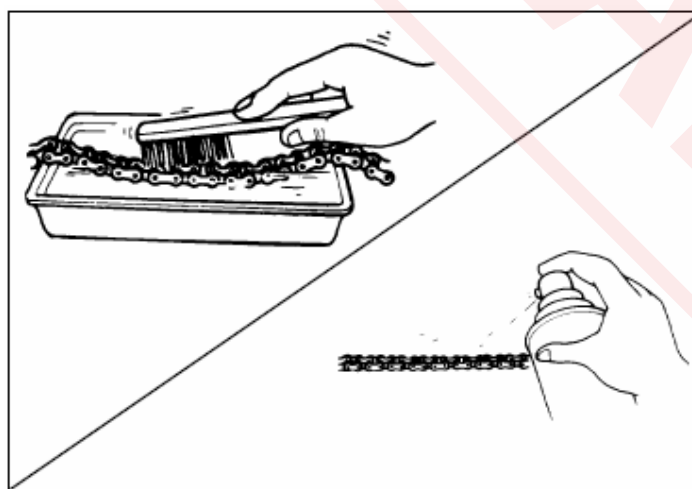
Postępuj ostrożnie by nie wygiąć spinki.



- 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.

UWAGA:

Mycie łańcucha benzyna doprowadzi do jego uszkodzenia. Nie stosuj benzyny do mycia łańcucha.

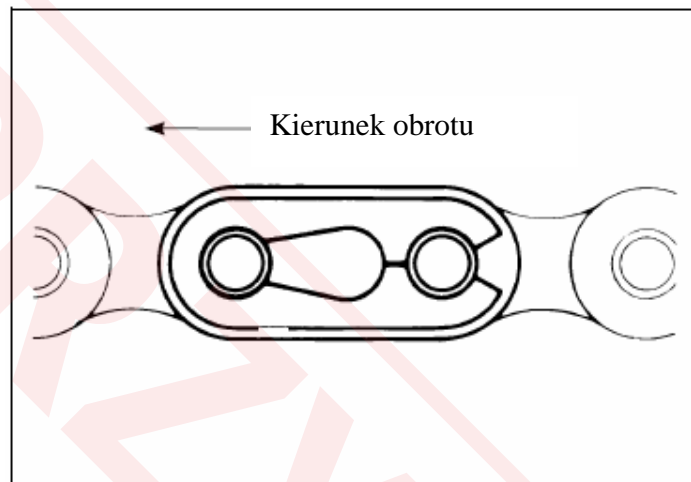


- Załóż ponownie łańcuch.

WAŻNE:

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

- Wyreguluj zwis łańcucha.



Kontrola zębatek

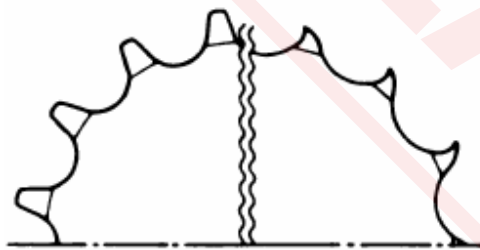
Zębatkę zdawczą i napędową skontroluj pod kątem zużycia i pęknięć. Jeśli zajdzie taka potrzeba wymień koła zębate na nowe.

WAŻNE:

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

Normalne zużycie

Nadmierne zużycie



Prowadnica łańcucha, ślizg i rolki prowadzące

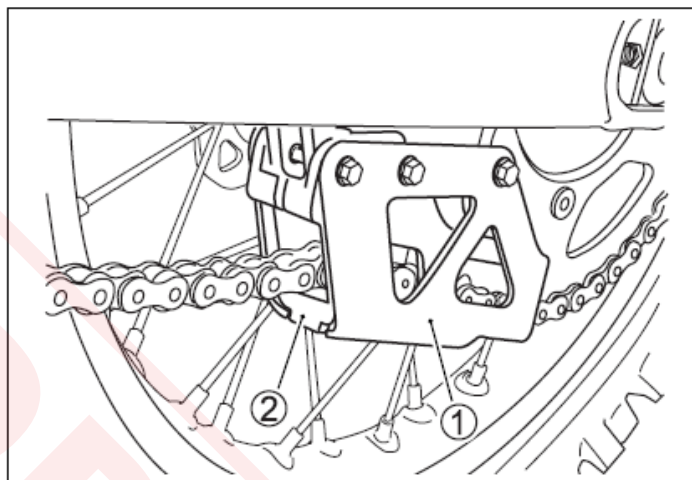
Kontrola prowadnicy łańcucha

- 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.



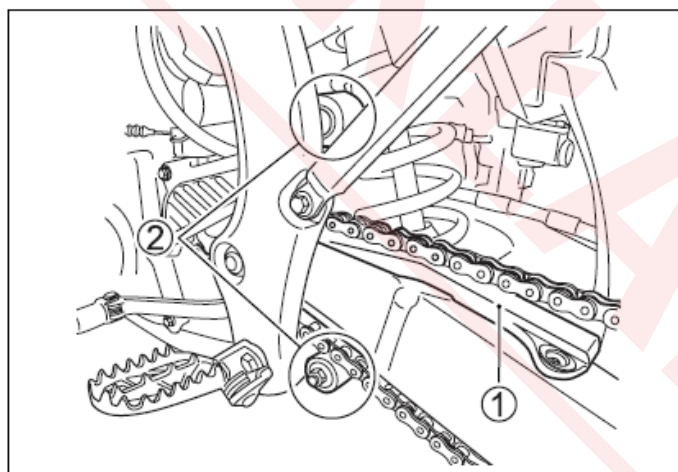
- Jeśli zajdzie taka konieczność wymień uszkodzone części na nowe.

Kontrola ślizg i rolek prowadzących łańcucha napędowego

- Skontroluj ślizg łańcucha (1) pod kątem zużycia i pęknięć.
- Skontroluj rolki łańcucha (2) pod kątem zużycia.
- Jeśli konieczne wymień zużyte lub uszkodzone części na nowe.

WAŻNE:

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



- Skontroluj dokręcenie śrub i nakrętek rolek.



Śruby rolek łańcucha

23 Nm

Hamulce

Poziom płynu hamulcowego

- Sprawdź poziom płynu hamulcowego w obu zbiorniczkach: przednim i tylnym. Jeżeli w którymś zbiorniczku poziom płynu hamulcowego jest poniżej zaznaczonej dolnej linii „A”, dolej płynu hamulcowego do górnej linii. Sprawdź stan zużycia klocków hamulcowych. Przy ubytkach płynu hamulcowego sprawdź również szczelność układu hamulcowego.



Płyn hamulcowy

DOT 4

OSTRZEŻENIE:

Płyn hamulcowy może być szkodliwy dla ludzi i zwierząt. Płyn hamulcowy jest szkodliwy lub trujący w przypadku połknięcia i szkodliwy, jeśli dostanie się na skórę lub do oczu. Trzymaj płyn hamulcowy z dala od dzieci. Jeżeli zostanie połknięty wezwij jak najszybciej lekarza i wywołaj wymioty. W przypadku, gdy płyn hamulcowy dostanie się on na skórę lub do oczu, wypłucz daną część ciała w dużej ilości wody.

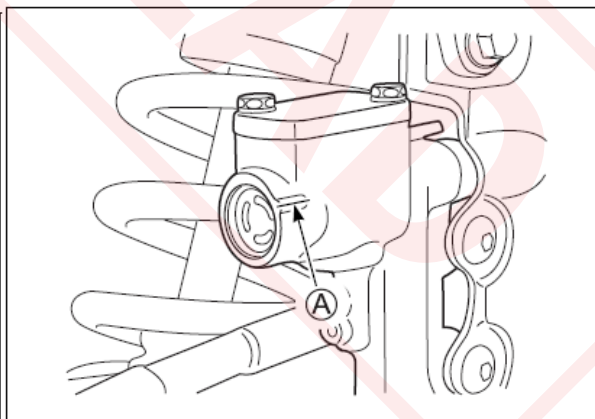
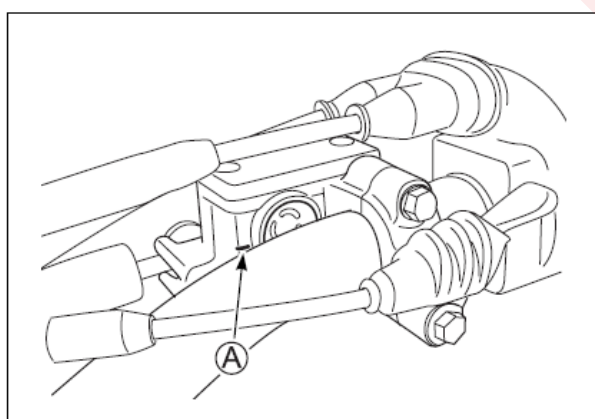
OSTRZEŻENIE:

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.

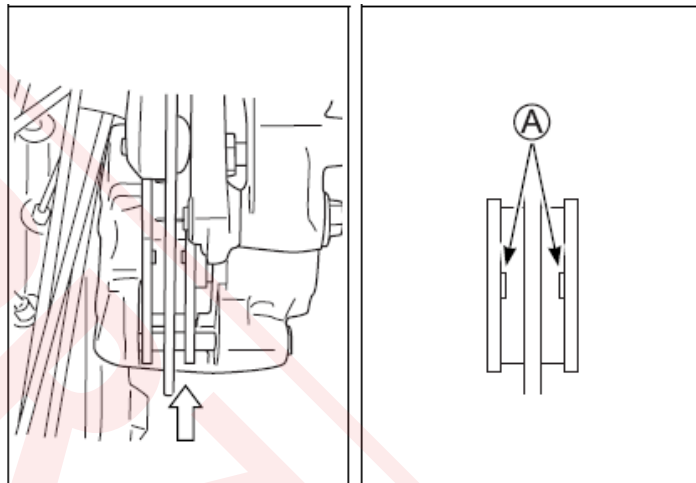
UWAGA:

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

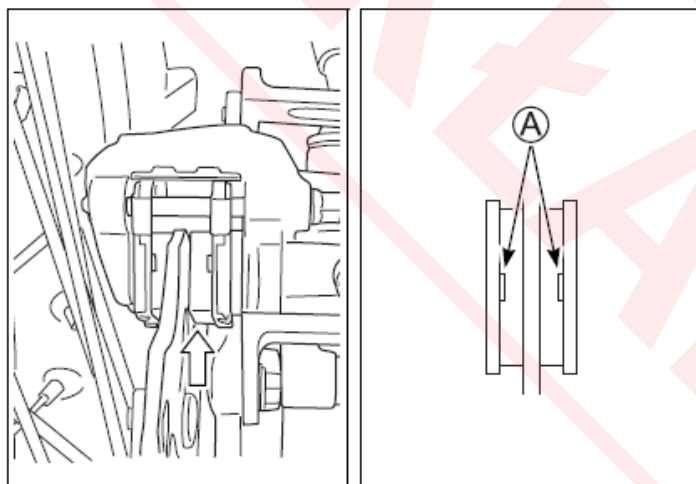
- Skontroluj klocki hamulcowe pod kątem zużycia. Jeśli klocki są zużyte wymień je na nowe.



„A”: Dopuszczalne zużycie klocków hamulcowych

WAŻNE:

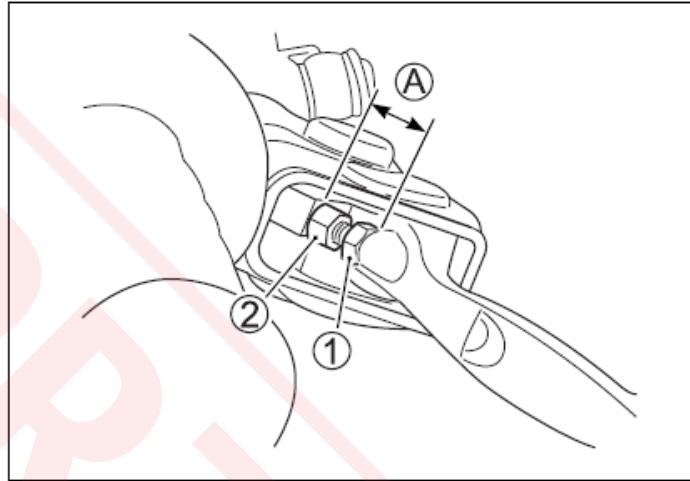
- *Po wymianie klocków naciśnij kilkakrotnie dźwignię/pedał hamulca, aby ustawić prawidłowe położenie klocków.*
- *Klocki hamulcowe należy wymieniać jako parę.*



„A”: Dopuszczalne zużycie klocków hamulcowych

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).

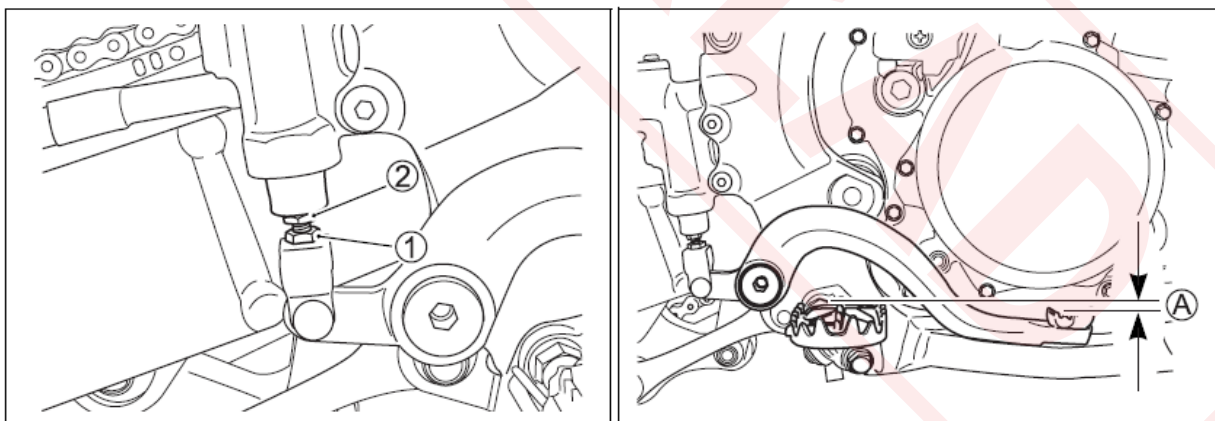


Długość śruby regulacyjnej „A”

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).

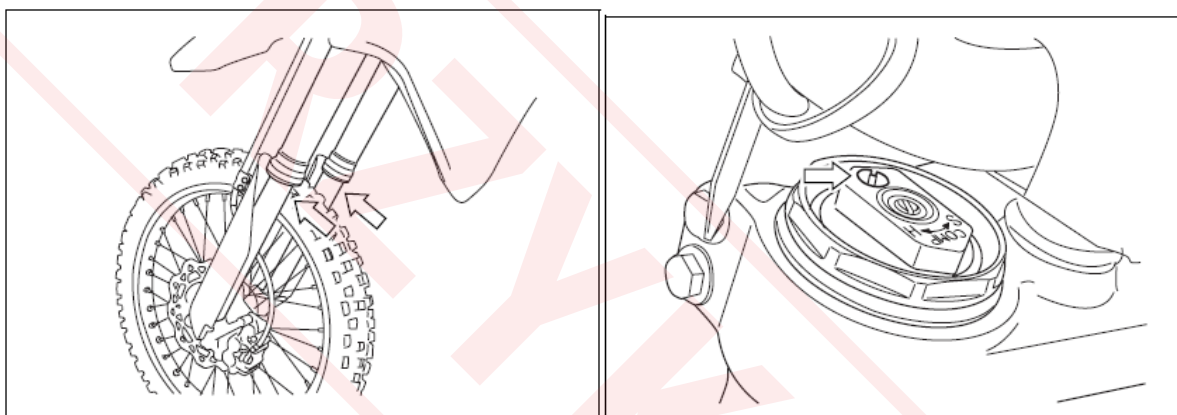


Wysokość pedału hamulca
Przeciwnakrętka pręta pompki hamulcowej

0 – 10 mm
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.
- Jeśli stwierdzisz nieprawidłowości wymień zawieszenie lub jego elementy na nowe.
- Ustaw motocykl na podstawie serwisowej, tak by koło przednie znalazło się w powietrzu.



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

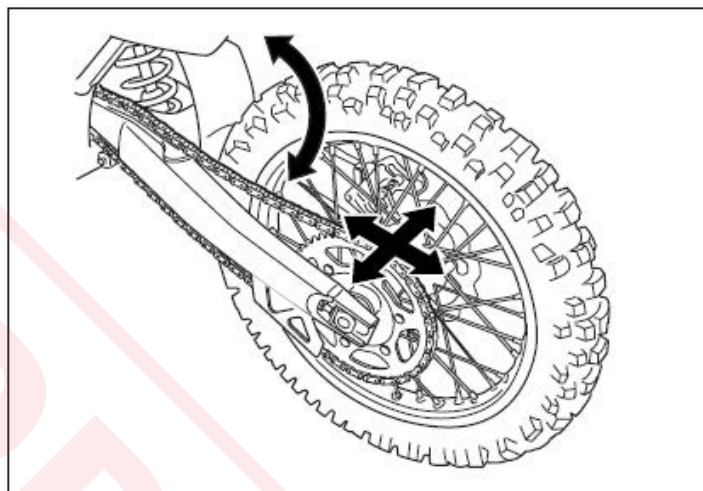


Zawór odpowietrzenia przedniej goleni

1.3 Nm

Tylne zawieszenie

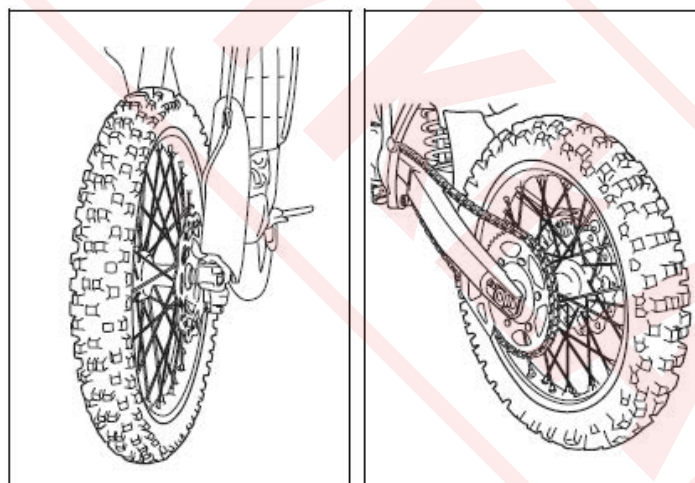
- Poruszając kilkakrotnie przednie zawieszenie na dół i do góry sprawdź jego płynne działanie.
- Skontroluj pod kątem uszkodzeń i wycieków oleju.
- Skontroluj dokręcenie śrub i nakrętek.
- Sprawdź brak luzów w zawieszeniu poruszając je kilkakrotnie w górę i dół oraz na boki.
- Jeśli stwierdzisz uszkodzone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



Koła i opony

Kontrola obręczy koła i opon

- Sprawdź łożyska kół pod kątem zużycia.
- Sprawdź łożyska kół pod kątem płynnego obrotu.
- Sprawdź bicie obręczy koła.
- Wymień uszkodzone elementy na nowe, jeśli zajdzie taka potrzeba.



Nyple szprych i trzymak opony

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

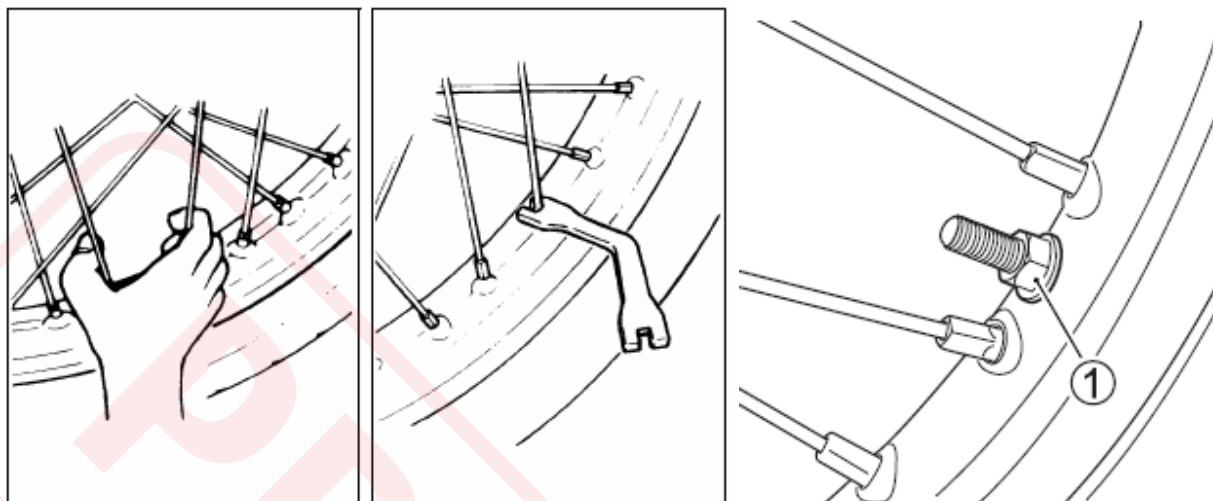


Nyple szprych


6 Nm

UWAGA:

Nieprawidłowe dokręcenie szprych może uszkodzić koło. Nie dokręcaj nypla jednorazowo więcej niż 1/2 obrotu. Sprawdź naciąg szprychy i dokręć ja ponownie.



- Skontroluj dokręcenie trzymaka (1) opony.

| | | |
|---|--|--------------|
|  | Nakrętka trzymaka przedniej opony | 13 Nm |
| | Nakrętka trzymaka tylnej opony | 17 Nm |

Ciśnienie w oponach

- Skontroluj ciśnienie w przedniej i tylnej oponie.

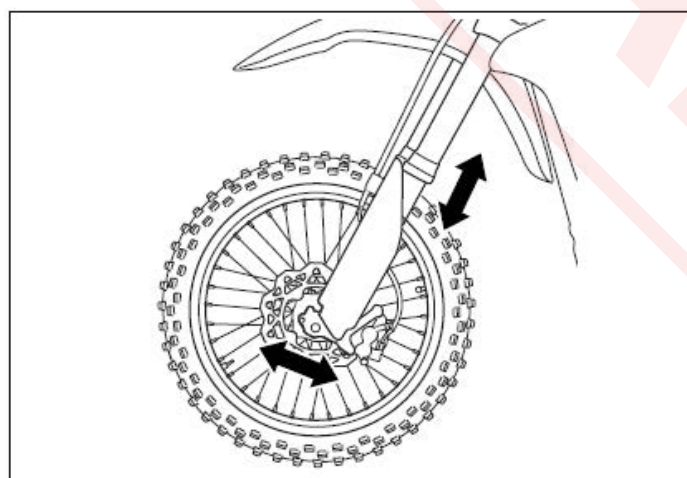


**Ciśnienie w zimnych
oponach**

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 | Rodzaj | Częstotliwość | Komentarz |
|----|---|--------|---|--|
| 1 | Linka sprzęgła, dźwignia, linka dźwigni gorącego rozruchu, 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 | 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. |

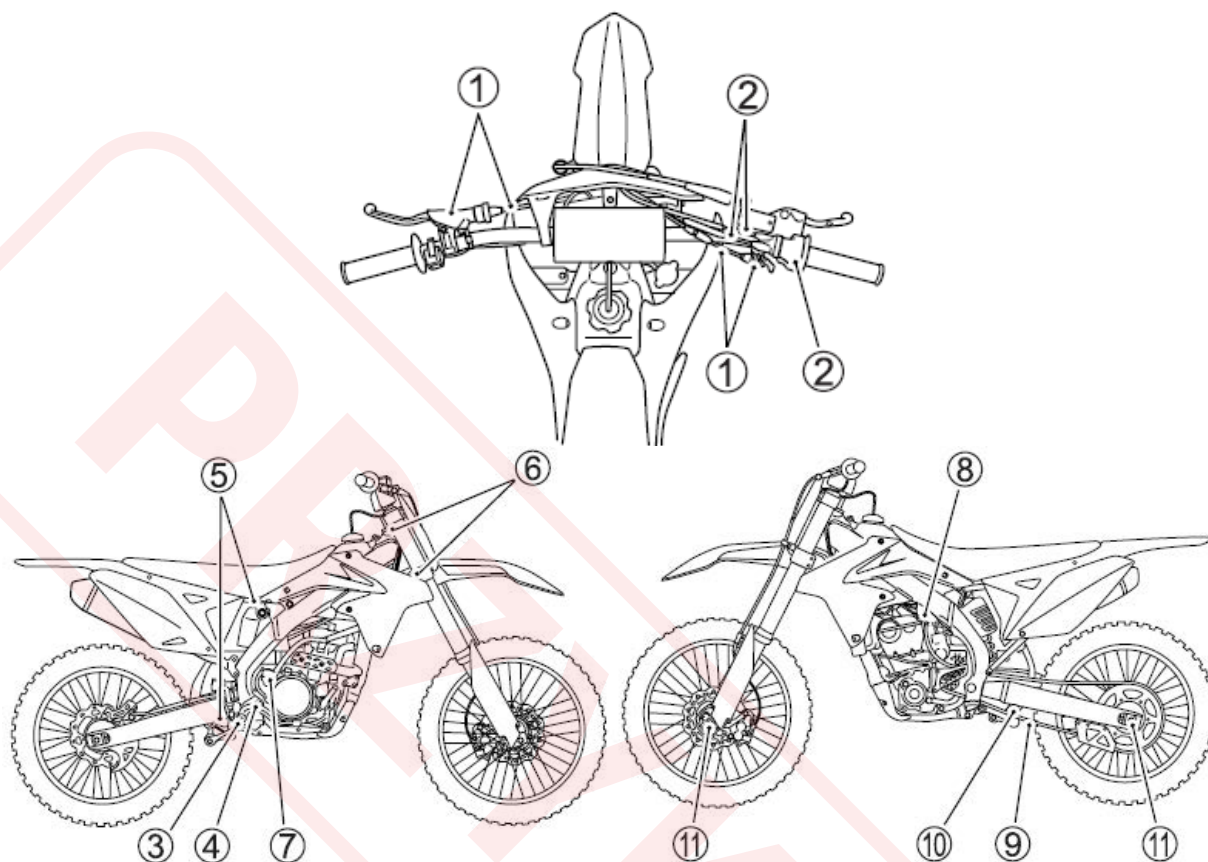
Niezbędne są następujące materiały:

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.

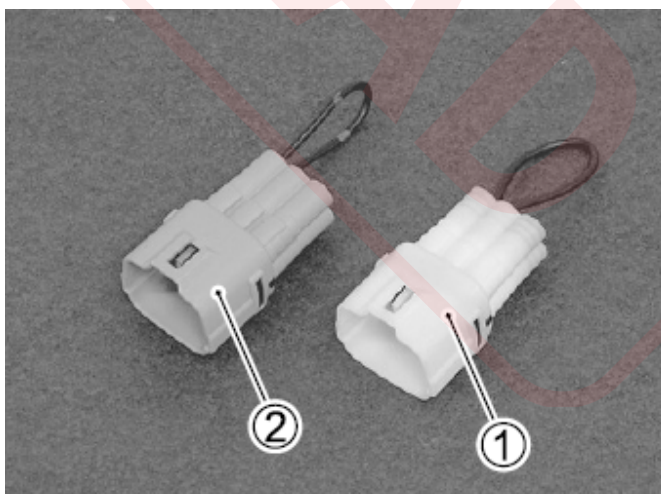
Postępuj zgodnie z grafikami. Rozbiórka niezbędna przy smarowaniu wielu elementów jest istotnym przeglądem prewencyjnym. Pozwala ona na kontrolę zużycia, zmęczenia, regulację i czyszczenie z np. piasku, który w innych okolicznościach pozostałby w motocyklu.



Wybór map ECM-u

ECM tego modelu zawiera trzy, różne mapy: mapę standardową i dwie zmodyfikowane (mapy wtrysku z nieco uboższą i nieco bogatszą mieszanką). Spośród dwóch, dostarczonych wraz z motocyklem kostek połączeniowych wybierz odpowiednią i połącz z gniazdem wyboru trybu pracy. Dzięki temu zmienione zostaną ustawienia ECM (na mapę z uboższą lub bogatszą mieszanką).

| | Kolor kostki | Mapa wtrysku |
|---|--------------|--------------|
| 1 | Biała | Uboga |
| 2 | Szara | Bogata |



WAŻNE:

Zmiana mapy następuje natychmiast po uruchomieniu silnika.

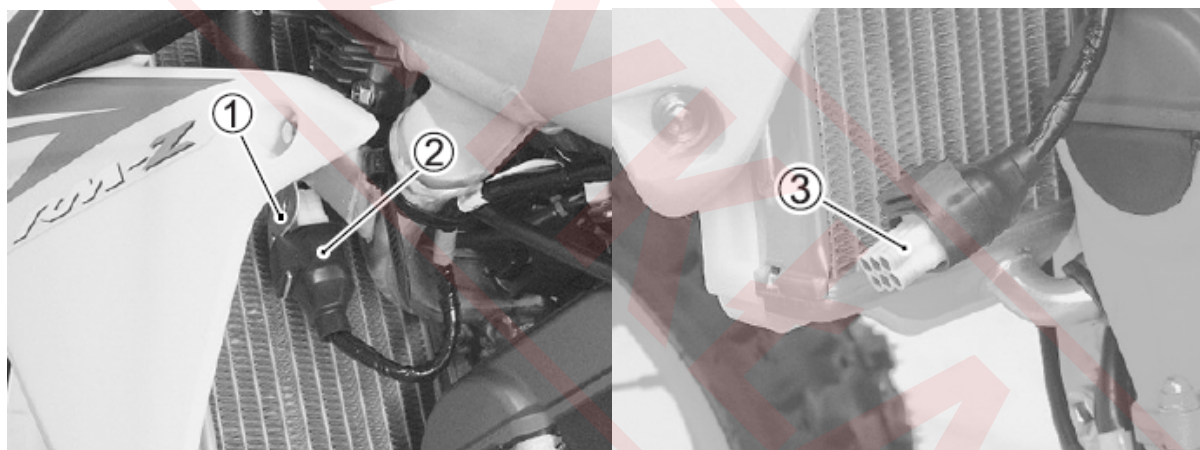
- Wybierz **BIAŁĄ** kostkę połączeniową (mapa z nieco uboższą mieszanką) kiedy:
 - Pada deszcz
 - Jest wysoka wilgotność powietrza
- Wybierz **SZARĄ** kostkę połączeniową (mapa z nieco bogatszą mieszanką) kiedy:
 - Jest niska wilgotność powietrza
 - Do dłuższej jazdy z wysoką prędkością

WAŻNE:

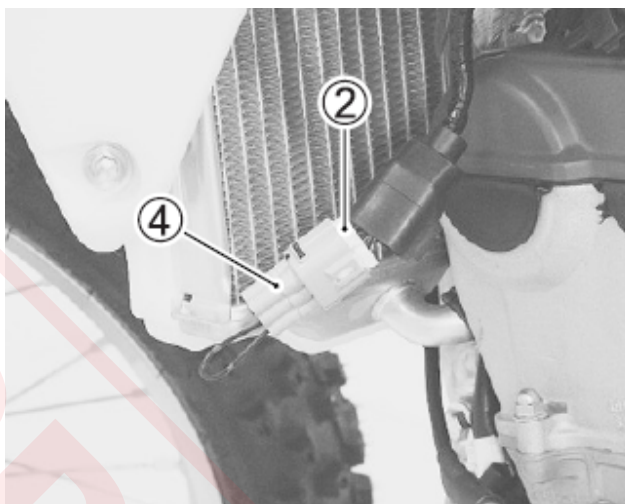
Powyższa informacja jest jedynie luźną rekomendacją. Aby prawidłowo określić konieczne ustawienia upewnij się co do warunków jazdy i stanu świecy zapłonowej.

Procedura zmiany mapy wtrysku

- Odłącz od uchwyty (1) gniazdo zmiany trybu (2).
- Zdejmij zatyczkę (3) z gniazda zmiany trybu.



- Podłącz wybraną kostkę mostkującą (4) do gniazda zmiany trybu (2).
- Zamocuj ponownie gniazdo zmiany trybu.



- Uruchom silnik.

UWAGA:

Nieprawidłowe użycie kostki mostkującej może uszkodzić system. Podłączana kostka i gniazdo powinny być suche.

Regulacja zawieszni

Przednie zawieszenie

W przednim zawieszeniu, w zależności od preferencji kierowcy, jego ciężaru i warunków toru regulacji podlega siła tłumienia na dobieciu, odbiciu oraz ilość oleju w goleni.

WAŻNE:

- Przed przystąpieniem do regulacji przeprowadź jazdę próbną.
- Upewnij się, że obydwie golenie zawieszenia są identycznie ustawione.
- Przed przystąpieniem do regulacji skontroluj poniższe elementy:
 - Regulacja ciśnienia powietrza w goleni.
 - Uszkodzenia i wycieki oleju z goleni.
 - Ciśnienie powietrza w oponach.
 - Uszkodzenia opon i obręczy kół.
 - Napięcie szprych i dokręcenie trzymaka opony.
 - Płynność działania układu kierowniczego.

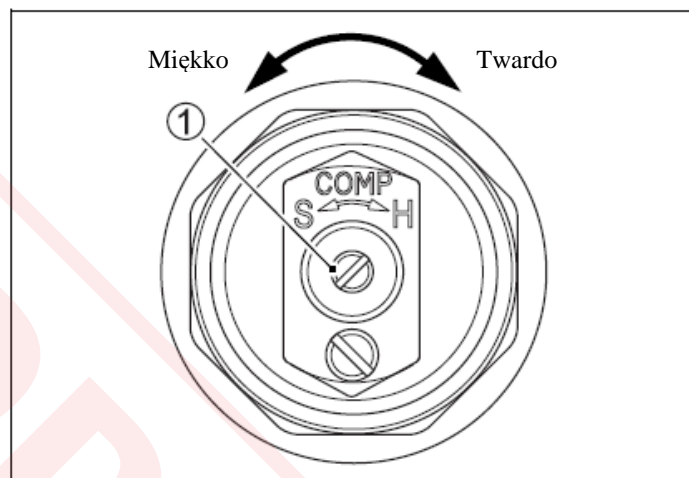
Regulacja siły tłumienia przy ściskaniu (dobiciu)

- Wkręć śrubę regulacyjną do oporu (najtwardsze położenie)

WAŻNE:

Aby wyregulować siłę tłumienia wkręć ostrożnie śrubę, aż do oporu, a następnie wykręć o pożądaną liczbę obrotów. Nie wkręcaj śruby na siłę, gdyż doprowadzi to do jej zniszczenia.

- Wykręcaj śrubę (1) (w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara) i ustaw ją w standardowym położeniu – 10 kliknięć.



**Regulacja siły tłumienia na
dobiciu. Położenie standardowe**

10 kliknięć wykręcając

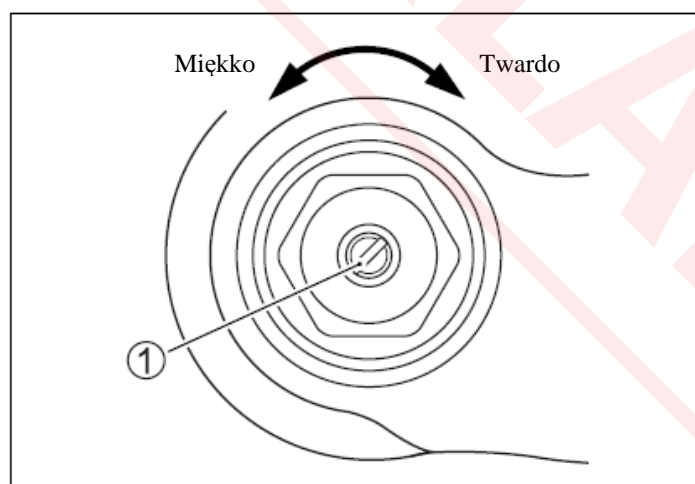
Regulacja siły tłumienia przy rozciąganiu (odbiciu)

- Wkręć śrubę regulacyjną do oporu (najtwardsze położenie)

WAŻNE:

*Aby wyregulować siłę tłumienia wkręć ostrożnie śrubę, aż do oporu, a następnie wykręć o
pożądaną liczbę obrotów. Nie wkręcaj śruby na siłę, gdyż doprowadzi to do jej zniszczenia.*

- Wykręcaj śrubę (1) (w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara) i ustaw ją w
standardowym położeniu – 9 kliknięć.



**Regulacja siły tłumienia na
odbiciu. Położenie standardowe**

9 kliknięć wykręcając

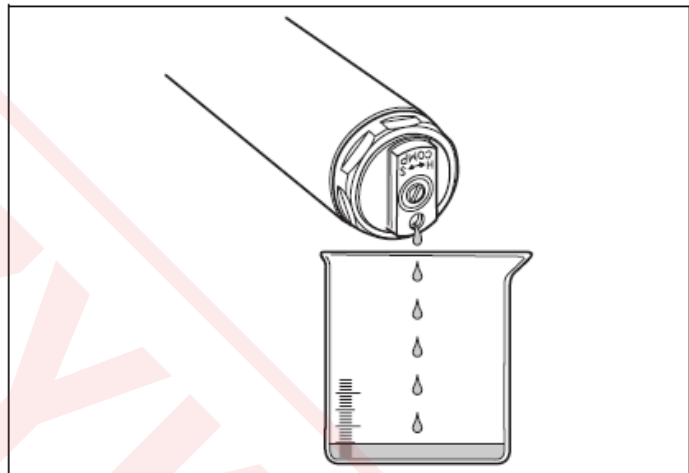
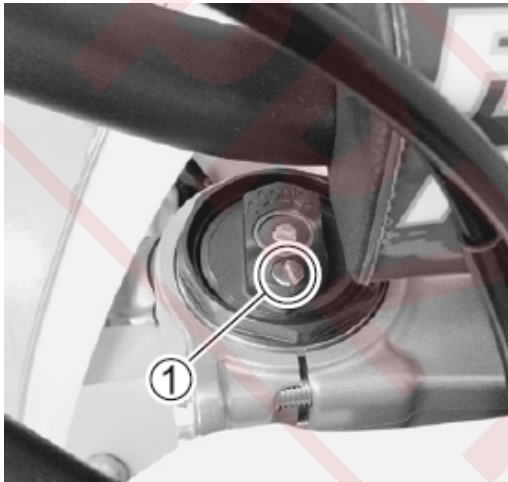
Regulacja ilości oleju w goleni zawieszenia

Zwiększenie ilości oleju w goleni

- Odkręć zawór odpowietrzenia zawieszenia (1).
- Strzykawką dolej odpowiednią ilość oleju do goleni.

Zmniejszenie ilości oleju w goleni

- Zdemontuj golenie zawieszenia.
- Odkręć zawór odpowietrzenia zawieszenia.
- Odwróć goleń i przez otwór odpowietrzający wylej do menzurki określoną ilość oleju.



UWAGA:

Jazda motocyklem z różną ilością oleju w goleniach może wpłynąć negatywnie na stabilność prowadzenia. Aby zapewnić prawidłowe prowadzenie się motocykla ilość oleju musi być identyczna w obydwu goleniach.



99000 – 99001 – SS5

Zawór odpowietrzenia
przedniego zawieszenia

Olej do zawieszek Suzuki SS – 05 lub równoważny

1.3 Nm

Tylne zawieszenie

W tylnym zawieszeniu, w zależności od preferencji kierowcy, jego ciężaru i warunków toru regulacji podlega siła tłumienia na dobiciu, odbiciu oraz napięcie wstępne sprężyny.

WAŻNE:

- Przed przystąpieniem do regulacji przeprowadź jazdę próbną.
- Przed przystąpieniem do regulacji skontroluj poniższe elementy:
 - Uszkodzenia i wycieki oleju z amortyzatora.
 - Dokręcenie elementów wahacza.
 - Ciśnienie powietrza w oponach.
 - Uszkodzenia opon i obręczy kół.
 - Napięcie szprych i dokręcenie trzymaka opony.

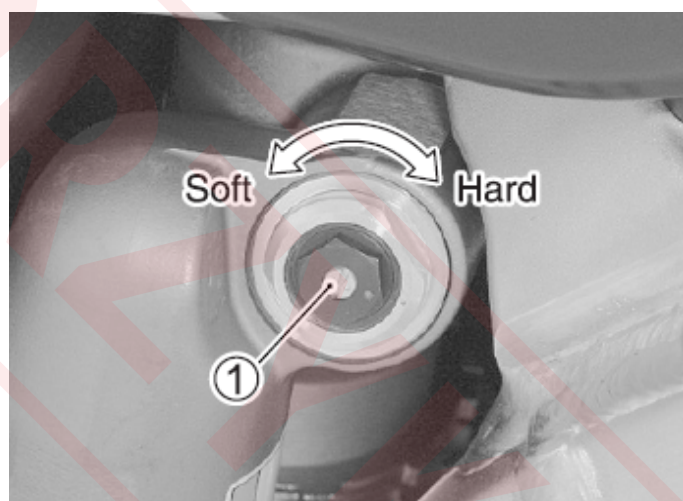
Regulacja siły tłumienia przy ściskaniu (dobiciu)

WAŻNE:

Aby wyregulować siłę tłumienia wkręć ostrożnie śrubę, aż do oporu, a następnie wykręć o pożądaną liczbę obrotów. Nie wkręcaj śruby na siłę, gdyż doprowadzi to do jej zniszczenia.

Regulacja niskiej prędkości

- Wkręć śrubę regulacyjną (1) do oporu (najtwardsze położenie)
- Wykręcaj śrubę (1) (w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara) i ustaw ją w standardowym położeniu – 12 kliknięć.

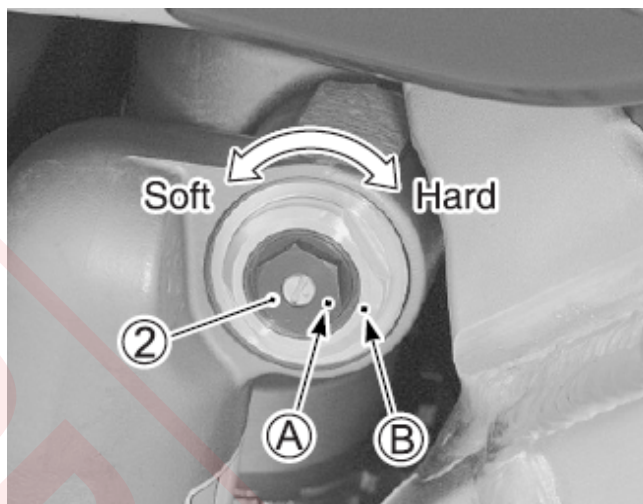


**Regulacja siły tłumienia na dobiciu.
Polożenie standardowe niskiej prędkości**

12 kliknięć wykręcając

Regulacja wysokiej prędkości

- Wkręć śrubę regulacyjną (2) do oporu (najtwardsze położenie)
- Wykręcaj śrubę (2) (w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara) i ustaw ją w standardowym położeniu – 2 obroty, aż do zgrania się wybitych oznaczeń (A) i (B).



Regulacja siły tłumienia na dobiciu. Położenie standardowe wysokiej prędkości

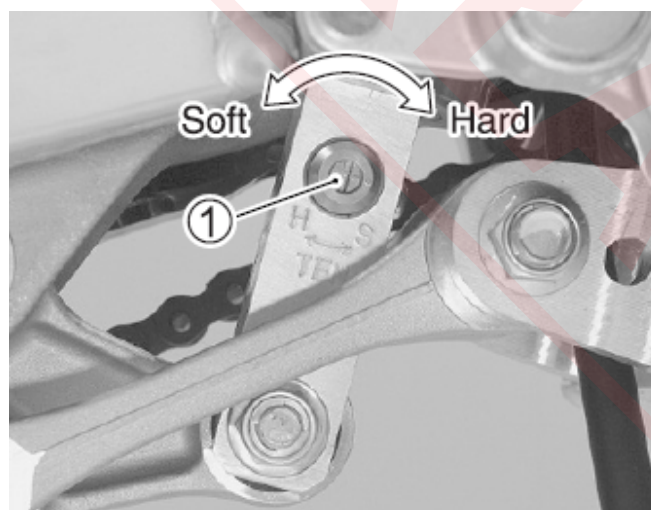
2 obroty wykręcając

Regulacja siły tłumienia przy rozciąganiu (odbiciu)

WAŻNE:

Aby wyregulować siłę tłumienia wkręć ostrożnie śrubę, aż do oporu, a następnie wykręć o pożądaną liczbę obrotów. Nie wkręcaj śruby na siłę, gdyż doprowadzi to do jej zniszczenia.

- Wkręć śrubę regulacyjną (1) do oporu (najtwardsze położenie).
- Wykręcaj śrubę (1) (w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara) i ustaw ją w standardowym położeniu – 14 kliknięć.

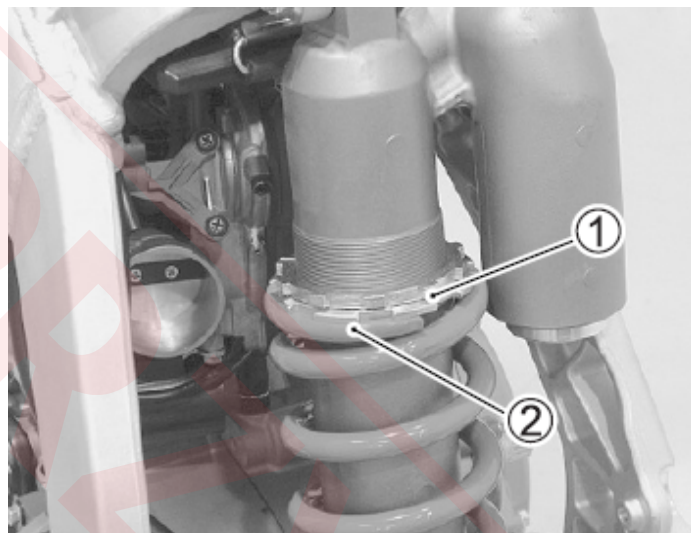


Regulacja siły tłumienia na odbiciu. Położenie standardowe

14 kliknięć wykręcając

Regulacja napięcia wstępnego sprężyny

- Umieść stojak pod ramą motocykla.
- Zdemontuj siedzisko i ramę pomocniczą.
- Poluzuj narzędziem specjalnym przeciwnakrętkę (1).



09910 – 60611

Uniwersalny klucz pazurkowy

- Pierścieniem regulacyjnym (2) ustaw pożądane napięcie wstępne sprężyny.
- Dokręć przeciwnakrętkę (1).



Standardowe napięcie sprężyny z położenia sprężyny swobodnej

4.2 mm

Zakres regulacji długości sprężyny (przy długości swobodnej:
265 mm)

247 – 263 mm



Przeciwnakrętka regulacji długości sprężyny

44 Nm

WAŻNE:

Próby obracania pierścienia regulacyjnego (2) bez zluźnienia przeciwnakrętki (1) doprowadzić mogą do uszkodzenia tylnego amortyzatora.

Lista części zamiennych

| L.p | Nazwa części | Numer katalogowy | Ilość |
|-----|--|------------------|-------|
| 1 | Zestaw części zamiennych | 19900 – 49H00 | 1 |
| 1 | Uszczelka, pokrywa magneta | 11483 – 49H00 | 1 |
| 2 | Uszczelka, pokrywa sprzęgła, zewnątrzna | 11484 – 10H00 | 1 |
| 3 | Uszczelka, rura wydechowa | 14181 – 49H00 | 1 |
| 4 | Łącznik tłumika | 14771 – 29F00 | 1 |
| 5 | Filtr oleju | 16510 – 35G00 | 1 |
| 6 | O-ring, obudowa pompy oleju | 17431 – 10H00 | 1 |
| 7 | Dźwignia hamulca | 57310 – 37F00 | 1 |
| 8 | Dźwignia sprzęgła | 57621 – 35G10 | 1 |
| 9 | O-ring, tulejka zębataki zdawczej | 09280 – 20006 | 2 |
| 10 | O-ring, pokrywa filtra oleju | 09280 – 39001 | 1 |

Części opcjonalne

| | Numer części | Liczba zębów | Uwaga |
|------------------------------------|---------------|--------------|-----------|
| Zębataka tylna | 64511 – 29F00 | 47 | 112 ogniw |
| | 64511 – 37E00 | 48 | 114 ogniw |
| | 64511 – 36E00 | 50 | 114 ogniw |
| | 64511 – 40261 | 51 | 116 ogniw |
| Kontrolka wtrysku paliwa | 36380 – 28H00 | | |
| Przewód zasilający akumulatora | 36890 – 28H00 | | |
| Osłona przedniej tarczy hamulcowej | 59231 – 36E30 | | |

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.
- Model ten służy wyłącznie do jazdy po zamkniętym terenie. Nie używaj RM-Z250 na drogach publicznych. Motocykl nie spełnia wymagań przepisów kodeksu ruchu drogowego.
- Motocykl nie jest przewidziany do przewozu pasażera.
- Zwolnij na śliskich nawierzchniach, w nieznanym terenie lub przy ograniczonej widoczności.
- Przeczytaj uważnie instrukcję obsługi.

DANE TECHNICZNE MOTOCYKLA SUZUKI RM-Z250L0

| WYMIARY I CIĘŻAR | |
|------------------------------------|---------|
| Długość całkowita | 2170 mm |
| Szerokość całkowita | 830 mm |
| Wysokość całkowita | 1270 mm |
| Rozstaw kół | 1475 mm |
| Prześwit | 345 mm |
| Wysokość siedzenia | 955 mm |
| Ciężar motocykla gotowego do jazdy | 105 kg |

| SILNIK | |
|-------------------|-----------------------------------|
| Typ | 4-suwowy, chłodzony cieczą, DOHC |
| Ilość cylindrów | 1 |
| Średnica cylindra | 77.0 mm |
| Skok tłoka | 53.6 mm |
| Pojemność skokowa | 249 cm ³ |
| Stopień sprężania | 13.5 : 1 |
| Układ zasilania | Wtrysk paliwa |
| Filtr powietrza | Z wkładem z pianki poliuretanowej |
| System rozruchu | Nożny |
| System smarowania | Półsucha misa olejowa |
| Wolne obroty | 2100 ± 50 1/min |

| PRZENIESIENIE NAPĘDU | |
|-----------------------------|----------------------------------|
| Sprzęgło | Wielotarczowe, w kąpeli olejowej |
| Skrzynia biegów | 5-biegowa |
| Schemat zmiany biegów | 1 w dół, 4 do góry |
| Przełożenie reduktora | 3.315 (63/19) |
| Przełożenia biegów | |
| 1 | 2.153 (28/13) |
| 2 | 1.764 (30/17) |
| 3 | 1.470 (25/17) |
| 4 | 1.238 (26/21) |
| 5 | 1.090 (24/22) |
| Przekładnia główna | 3.769 (49/13) |
| Łańcuch | DID520DMA2, 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 | 30°20' |
| Wybieg | 115 mm |
| Przedni hamulec | Tarczowy |
| Tylne hamulec | Tarczowy |
| Rozmiar opony przedniej | 90/100-21 51M, dętkowa |
| Rozmiar opony tylnej | 100/90 – 19 57M, dętkowa |

| WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE | |
|--------------------------------|------------------------------|
| Zapłon | Elektroniczny (CDI) |
| Świeca zapłonowa | NGK CR8EIA – 10 |
| Kąt wyprzedzenia zapłonu | 8° przed GZP przy 2100 1/min |

| POJEMNOŚCI | |
|-----------------------------|----------------------|
| Zbiornik paliwa | 6.5 l |
| Olej silnikowy | Wymiana 850 ml |
| | Z filtrem 900 ml |
| | Przeplukanie 1000 ml |
| Pojemność układu chłodzenia | 950 ml |