



Samurai

INSTRUKCJA OBSŁUGI

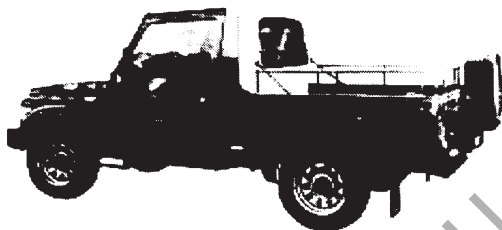
Należy ją zawsze przechowywać w samochodzie.
Zawiera ważne informacje dotyczące
bezpieczeństwa, eksploatacji i obsługi.

SUZUKI
Troska o klienta

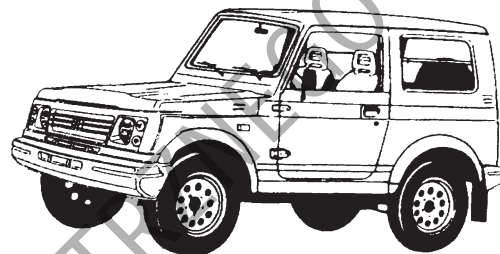
Edycja 01/2002

Niniejsza instrukcja obsługi obejmuje
następujące wersje modelu SAMURAI:

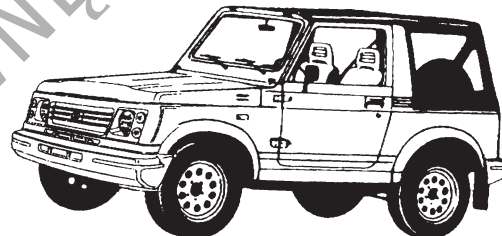
**SKRZYNIOWY
(Z ZAMKNIĘTĄ KABINĄ)**



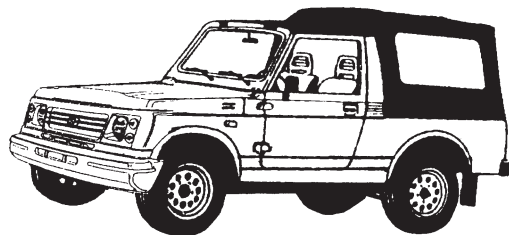
Z METALOWYM DACHEM



Z ELASTYCZNYM DACHEM



Z WYDŁUŻONYM NADWOZIEM



SPIS TREŚCI

INFORMACJE WSTĘPNE	0
PRZED ROZPOCZĘCIEM JAZDY	1
PRZYRZĄDY I WSKAŹNIKI	2
POZOSTAŁE URZĄDZENIA I WYPOSAŻENIE	3
UŻYTKOWANIE POJAZDU	4
PRZEGLĄDY I OBSŁUGA OKRESOWA	5
ZAPOBIEGANIE KOROZJI	6
PIELĘGNACJA POJAZDU	7
SYTUACJE AWARYJNE	8
HOLOWANIE	9
NUMERY IDENTYFIKACYJNE POJAZDU	10
INFORMACJE OGÓLNE	11
DANE TECHNICZNE	12

WPROWADZENIE

Niniejsza instrukcja obsługi jest ważnym elementem wyposażenia samochodu i powinna być w nim zawsze przechowywana. Prosimy o uważne jej przeczytanie i przeglądanie od czasu do czasu. Znajdują się tu ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa, eksploatacji oraz obsługi okresowej. Ponadto szczególnie ważne jest, aby w momencie odsprzedaży samochodu przekazać ten podręcznik następnemu właścicielowi, który również będzie potrzebował zawartych w nim informacji. Specjalna konstrukcja wielofunkcyjnego samochodu SUZUKI umożliwia jego eksploatację zarówno na drogach utwardzonych, jak i w terenie. Należy zatem pamiętać, że pojazd ten różni się od typowych samochodów osobowych zarówno pod względem budowy, jak i sposobu prowadzenia. Podobnie jak w przypadku innych pojazdów tego rodzaju, nieprawidłowa eksploatacja może zakończyć się utratą kontroli nad samochodem oraz wypadkiem. Należy dokładnie zapoznać się z podanymi w dalszej części zaleceniami dotyczącymi jazdy na drogach utwardzonych oraz jazdy terenowej. Przed rozpoczęciem jazdy należy opanować zasady prawidłowej eksploatacji tego samochodu. Podręcznik ten zawiera szczegółowe informacje zarówno na temat eksploatacji samochodu, jak i jego obsługi technicznej – codziennej i okresowej. Uważne zapoznanie się z jego treścią umożliwi prawidłowe wykorzystanie możliwości pojazdu i zapewni długotrwałą satysfakcję z jego użytkowania.

SUZUKI MOTOR POLAND Ltd.

Nie wolno dokonywać żadnych przeróbek tego pojazdu. Mogą one mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo, stateczność ruchu, osiągi i niezawodność, a także naruszyć obowiązujące przepisy. Ponadto uszkodzenia lub obniżenie osiągnięć pojazdu wynikające z dokonanych przeróbek mogą nie być objęte gwarancją. Wszystkie informacje zawarte w tej instrukcji są oparte na najnowszych danych dotyczących wyrobu, dostępnych w chwili druku. Ze względu na dokonywane ulepszenia oraz inne zmiany, mogą zaistnieć rozbieżności pomiędzy opisem w niniejszej instrukcji a pojazdem. Producent zastrzega sobie prawo do wprowadzania zmian w dowolnej chwili, bez uprzedniego powiadomiania.

Podręcznik ten nie może być ani w całości ani w części reprodukowany lub kopiowany bez zgody SUZUKI MOTOR POLAND Ltd. Instrukcja obsługi obejmuje wszystkie wersje modelu samochodu oraz dostępne rodzaje wyposażenia, łącznie z dodatkowym i montowanym opcjonalnie. Dlatego niektóre informacje mogą nie dotyczyć określonych rodzajów specyfikacji samochodu.

WAŻNE

Prosimy o dokładne przeczytanie niniejszej instrukcji obsługi samochodu i ścisłe przestrzeganie zawartych w niej zaleceń.

Dla podkreślenia szczególnie ważnych informacji, słowem OSTRZEŻENIE, ZALECENIE oraz UWAGA nadano specjalne znaczenia. Fragmenty oznaczone tymi nagłówkami wymagają szczególnej uwagi.

▲ OSTRZEŻENIE

Sygnalizuje potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa osób. Zignorowanie tych informacji grozi odniesieniem obrażeń lub śmiercią.

▲ ZALECENIE

Zawiera wskazówki lub przestrogi, których należy przestrzegać aby wyeliminować lub ograniczyć ryzyko uszkodzenia pojazdu.

UWAGA:

Specjalne informacje, mające na celu ułatwienie obsługi pojazdu lub objaśniające sposób postępowania.

OSTRZEŻENIE ODNOŚNIE SPALIN

⚠ OSTRZEŻENIE

Nie wolno wdychać spalin. Gazy spalinowe zawierają tlenek węgla, śmiertelnie trujący gaz, który jest bezbarwny i bezwonny. Ponieważ trudno jest samodzielnie stwierdzić obecność tlenku węgla, należy pamiętać o podjęciu niżej wymienionych środków ostrożności, pomagających uniknąć przedostawania się tlenku węgla do wnętrza pojazdu.

- Okresowo kontrolować układ wydechowy, czy nie występują w nim uszkodzenia lub nieszczelności. Wszelkie tego typu usterki powinny być natychmiast usuwane.
- Nie pozostawiać silnika pracującego w garażu lub w innych pomieszczeniach zamkniętych.
- Nie parkować przez dłuższy czas z pracującym silnikiem, nawet poza pomieszczeniami. W razie konieczności przebywania przez krótki czas w zaparkowanym samochodzie z pracującym silnikiem, należy uruchomić wentylację kabiny w trybie poboru powietrza świeżego i ustawić wysoką prędkość obrotową dmuchawy.
- Podczas jazdy z lekko uchylonymi oknami należy zawsze uruchomić wentylację kabiny w trybie poboru powietrza świeżego.

WAŻNE INFORMACJE
O DOPUSZCZALNYM
OBCIĄŻENIU SAMOCHODU

Samochód ten przewidziany jest do następujących maksymalnych obciążeń:

Dopuszczalna masa całkowita (GVWR)

- Maksymalna dopuszczalna masa pojazdu z uwzględnieniem kierowcy, pasażerów i ładunku.

Dopuszczalny nacisk osi (GAWR)
(przedniej i tylnej)

- Maksymalny dopuszczalny nacisk na każdą z osi samochodu.

Rzeczywista masa załadowanego pojazdu oraz rzeczywiste naciski przedniej i tylnej osi można ustalić jedynie przez zważenie samochodu. Jeżeli masa całkowita pojazdu lub nacisk którejkolwiek z osi przekracza te wartości, należy zmniejszyć obciążenie samochodu tak, aby nie przekraczać dopuszczalnych wartości.

⚠ OSTRZEŻENIE

Nie wolno przeciążać pojazdu. Całkowita masa pojazdu (suma masy załadowanego samochodu, kierowcy i pasażerów) nie może przekraczać dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu podanej w rozdziale „DANE TECHNICZNE”. Obciążenie samochodu należy tak rozłożyć, aby nie dopuścić do przekroczenia wartości dopuszczalnej nacisku przedniej lub tylnej osi.

⚠ OSTRZEŻENIE

Ładunek należy rozmieszczać równomiernie. W celu uniknięcia ryzyka obrażeń ciała lub uszkodzenia samochodu, ładunek należy zawsze zabezpieczyć przed przesunięciem przy gwałtownych manewrach samochodem; Cięższe przedmioty powinny być umieszczone na podłodze i jak najgłębiej w przestrzeni ładunkowej. Nie należy układać bagażu powyżej górnej krawędzi oparcia siedzeń.

PRZED ROZPOCZĘCIEM JAZDY

INFORMACJE PRZYPADNE PRZED ROZPOCZĘCIEM JAZDY

Samochód ten wyposażony jest w dwa komplety kluczyków. Komplet zapasowy należy przechowywać w bezpiecznym miejscu.

Kluczyk A przeznaczony jest do:

- Wyłącznika zapłonu
- Zamka pokrywy schowka w desce rozdzielczej
- Zamka pokrywy wlewu paliwa
- Zamków drzwi bocznych
- Zamka drzwi bagażnika

Kluczyki mają numer identyfikacyjny. Numer ten potrzebny jest przy ewentualnym zamawianiu dodatkowych kluczyków. Na wszelki wypadek dobrze jest wpisać numer kluczyka w poniższej ramce.

NUMER KLUCZYKA:

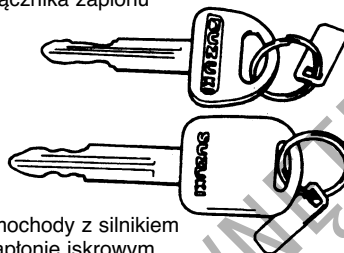
Kluczyk B przeznaczony jest do:

- Uruchamiania i wyłączania układu immobilizera, zabezpieczającego pojazd przed kradzieżą (funkcja zależna od wersji wyposażenia).

KLUCZYKI

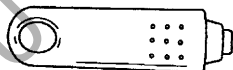
Zwykły kluczyk do
wyłącznika zapłonu

Kluczyk A



Samochody z silnikiem
o zapłonie iskrowym
wyposażone w immobilizer

Kluczyk B



(Samochody z silnikiem
o zapłonie samoczynnym
wyposażone w immobilizer)

IMMOBILIZER SILNIKA O ZAPŁONIE ISKROWYM (w niektórych modelach)

Układ ten, poprzez elektroniczną blokadę rozruchu silnika, uniemożliwia kradzież samochodu.

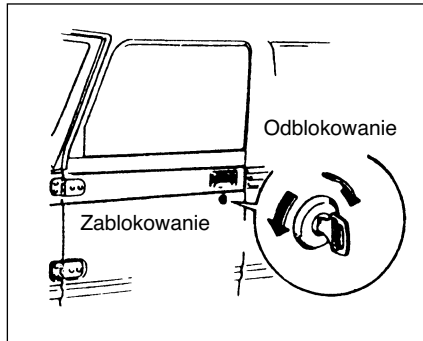
Silnik może zostać uruchomiony wyłącznie przy użyciu oryginalnego kluczyka do wyłącznika zapłonu z immobilizerem silnika, w którym jest zaprogramowany elektroniczny kod identyfikacyjny. Po obróceniu wyłącznika zapłonu do położenia „ON”, kluczyk wysyła kod identyfikacyjny. W przypadku konieczności wykonania zapasowych kluczyków należy skontaktować się z autoryzowaną stacją obsługi SUZUKI. Odpowiednie kody identyfikacyjne zapasowych kluczyków muszą zostać wprowadzone do pamięci modułu sterującego. Kluczyki wykonane przez zwykłego rzemieślnika nie będą funkcjonowały.

Jeżeli po obróceniu wyłącznika zapłonu do położenia „ON” zacznie błyskać lampka „CHECK ENGINE”, może to oznaczać nieprawidłowość związaną z kluczykiem lub układem immobilizera. Należy zlecić autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI sprawdzenie układu.

UWAGA:

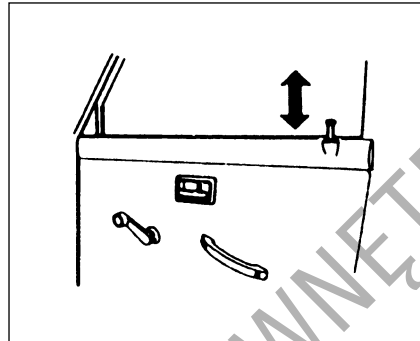
W przypadku posiadania innych kodowanych kluczyków do wyłącznika zapłonu z immobilizerem, przeznaczonych do innych samochodów, należy je trzymać z dala od wyłącznika zapłonu samochodu SUZUKI, ponieważ mogą zakłócić funkcjonowanie układu blokady rozruchu silnika.

ZAMKI DRZWI



Od zewnątrz

W celu zablokowania prawych drzwi z zewnątrz pojazdu, należy włożyć kluczyk do zamka i obrócić go zgodnie z ruchem wskazówek zegara. W celu odblokowania drzwi kluczyk należy obrócić w kierunku przeciwnym. W celu zablokowania lewych drzwi z zewnątrz pojazdu, należy włożyć kluczyk do zamka i obrócić go w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. W celu odblokowania drzwi kluczyk należy obrócić w kierunku przeciwnym. W celu zablokowania drzwi bez użycia kluczyka należy wcisnąć przycisk blokady i zatrzasknąć drzwi przytrzymując klamkę w położeniu podniesionym. Należy pamiętać o zabranianiu kluczyków z samochodu.



Od wewnątrz

W celu zablokowania drzwi od wewnątrz pojazdu należy wcisnąć przycisk blokady. Wyciągnięcie przycisku powoduje odblokowanie drzwi.

⚠ OSTRZEŻENIE

Podczas jazdy drzwi powinny być zablokowane. Zabezpieczy to przed ich przypadkowym otwarciem w wyniku poruszenia klamką wewnętrzną.

YH1 SJ413

Dotyczy układu immobilizera.

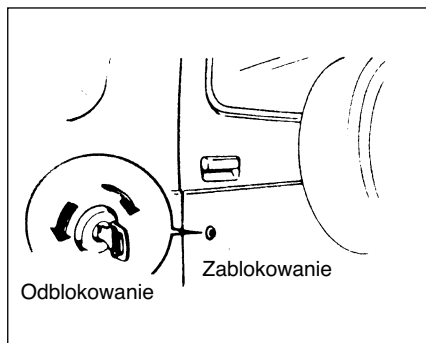
Immobilizer MDL I60G0 (Znak CE: 01220).

Urządzenie posiadające znak CE spełnia podstawowe wymagania oraz inne postanowienia Dyrektywy 1999/5/EC. Zamieszczone w niniejszej instrukcji Deklaracja Zgodności dotyczy tego urządzenia.

Deklaracja Zgodności nie dotyczy urządzenia nie posiadającego znaku CE, a jedynie świadectwo homologacji krajowej.

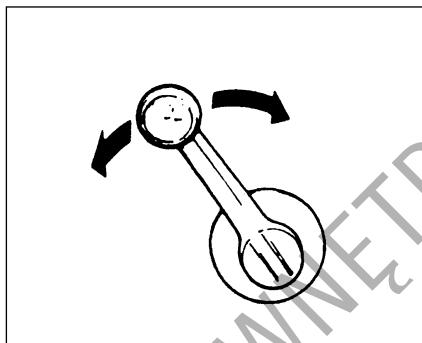
PRZED ROZPOCZĘCIEM JAZDY

ZAMEK DRZWI BAGAŻNIKA (Wersja z metalowym dachem)



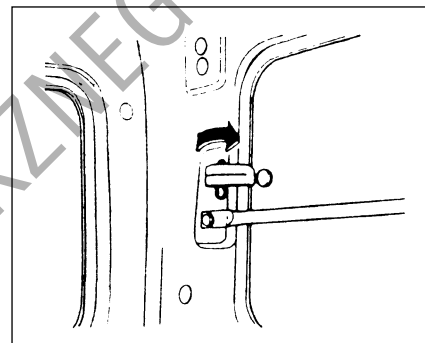
Drzwi bagażnika można zablokować przy użyciu kluczyka „A”, obracając go w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. W celu otwarcia zamka należy obrócić kluczyk w kierunku przeciwnym.

SZYBY



Szyby w drzwiach

Szyby w drzwiach bocznych opuszcza się obracając korbkę w lewo. W celu podniesienia szyby należy obrócić korbkę w kierunku przeciwnym.



Tylna boczna szyna (W wersji z metalowym dachem)

Okno uchyla się po odchyleniu dźwigni zaczepu do końca do przodu i na zewnątrz. W celu zamknięcia okna należy pociągnąć dźwignię do wewnątrz i do tyłu, aż nastąpi zatrzaśnięcie.

KOREK WLEWU PALIWA

**POJEMNOŚĆ
ZBIORNIKA PALIWA** 40 litrów

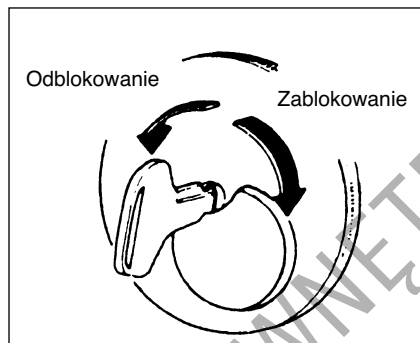
Korek wlewu paliwa umieszczony jest z tyłu pojazdu, po jego prawej stronie. Jest on zabezpieczony zamkiem, otwieranym kluczykiem „A”. W celu zablokowania korka należy obrócić kluczyk w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara i w tym położeniu wyjąć kluczyk. W celu odblokowania korka należy obrócić kluczyk w kierunku przeciwnym i odkręcić korek.

⚠ OSTRZEŻENIE

W celu uniknięcia wylania się paliwa w przypadku kolizji, korek wlewu paliwa musi być zawsze dobrze dokręcony.

⚠ ZALECENIE

W razie konieczności wymiany korka wlewu paliwa należy użyć wyłącznie korka przeznaczonego dla tego modelu samochodu. Odpowiedni korek można nabyć w autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI. Użycie nieprawidłowego korka może doprowadzić do poważnego defektu układu zasilania lub układu kontroli emisji.



⚠ OSTRZEŻENIE

Benzyna jest silnie łatwopalna. Podczas uzupełniania paliwa nie wolno palić ani używać otwartego płomienia.

**ZALECENIA DOTYCZĄCE PALIWA
Silnik o zapłonie iskrowym**

Należy stosować wyłącznie benzynę bezołowiową o liczbie oktanowej (RON) równej co najmniej 92. O konieczności stosowania benzyny bezołowiowej informuje naklejka o treści „UNLEADED FUEL ONLY”, umieszczona w pobliżu wlewu paliwa.

Mieszanki benzynowo-etanolowe

W niektórych krajach na rynku znajdują się mieszanki benzyny bezołowiowej i etanolu (alkoholu etylowego) zwane również „gazoholem”. Można używać tego rodzaju mieszanki, jeżeli nie zawierają więcej niż 10% etanolu. Mieszanka benzynowo-etanolowa musi mieć liczbę oktanową nie niższą od zalecanej dla benzyny.

Mieszanki benzynowo-metanolowe

W niektórych krajach na rynku znajdują się również mieszanki benzyny bezołowiowej i metanolu (spirytusu drzewnego). W żadnym wypadku **NIE NALEŻY STOSOWAĆ** paliw zawierających więcej niż 5% alkoholu metylowego. SUZUKI nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenia układu zasilania i spadek osiągniętych przez pojazd wyników z użytkowania takich paliw, nie obejmuje ich również gwarancja. Paliwa zawierające 5% lub mniej metanolu mogą być stosowane, o ile zawierają współroztwarzalniki i inhibitory korozji.

UWAGA:

Jeżeli w przypadku stosowania mieszanek benzynowo-alkoholowych osiągi samochodu lub poziom zużycia paliwa okażą się niezadowalające, należy powrócić do benzyny bezołowiowej bez domieszki alkoholu.

Silnik o zapłonie samoczynnym

Do silnika o zapłonie samoczynnym wolnośsącego i turbodoładowanego należy stosować olej napędowy.

Zalecany jest olej napędowy o liczbie cełtanowej 40.

O konieczności stosowania oleju napędowego informuje naklejka o treści „DIESEL”, umieszczona w pobliżu wlewu paliwa.

ZALECENIE

Należy uważać, aby podczas napełniania zbiornika nie rozlać paliwa. Paliwa zawierające alkohol mogą spowodować uszkodzenie lakieru.

ZALECENIE

Zbiornik paliwa posiada przestrzeń powietrzną umożliwiającą przyrost objętości paliwa w wysokiej temperaturze. W przypadku, gdy napełnianie zbiornika będzie kontynuowane po automatycznym odcięciu paliwa przez dystrybutor lub po tzw. „odbiciu”, wypełniona zostanie przestrzeń powietrzną. Wywołane wzrostem temperatury rozszerzenie się paliwa w tak napełnionym zbiorniku spowoduje wyciek. Aby zapobiec wyciekowi paliwa, należy zaprzestać napełniania zbiornika po automatycznym odcięciu paliwa przez dystrybutor lub po automatycznym odcięciu dozowania paliwa przez dystrybutor.

REAKTOR KATALITYCZNY (w niektórych modelach)

UWAGA:

Poniższe informacje dotyczą samochodów wyposażonych w katalizator spalin.

Zadaniem reaktora katalitycznego zainstalowanego w tym samochodzie jest minimalizacja zawartości szkodliwych związków w spalinach. Używanie paliwa ołowiowego w pojazdach wyposażonych w katalizator jest niedopuszczalne, ponieważ ołów dezaktywuje w układzie katalizatora związki redukujące niebezpieczne substancje.

Reaktor katalityczny nie wymaga żadnej obsługi okresowej. Jednak bardzo ważne jest zachowanie właściwej regulacji silnika. Wypadanie zapłonów, spowodowane niewłaściwą regulacją, może spowodować przegrzanie, a w następstwie trwałе uszkodzenie katalizatora oraz innych zespołów samochodu.

ZALECENIE

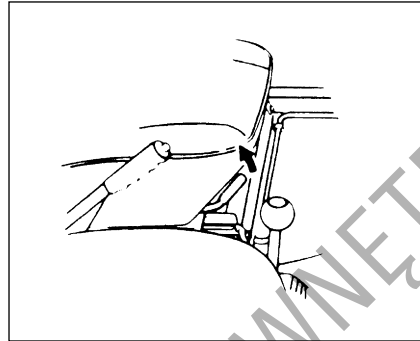
W celu ograniczenia do minimum możliwości uszkodzenia katalizatora oraz innych zespołów pojazdu, należy:

- Utrzymywać silnik we właściwym stanie technicznym.
- W przypadku usterki silnika, zwłaszcza związanej z wypadaniem zapłonów lub inną wyraźną utratą mocy, należy niezwłocznie dokonać naprawy.
- Nie wyłączać silnika ani nie przerywać zapłonu, gdy włączony jest bieg i pojazd porusza się.
- Nie wolno uruchamiać pojazdu przez pchanie, holowanie lub zjazd ze wzniesienia.
- Nie dopuszczać do pracy silnika na biegu jałowym z odłączonymi przewodami wysokiego napięcia (np. podczas badań diagnostycznych).
- Jeżeli praca silnika na biegu jałowym nie jest równomierna lub występują inne usterki, unikać dłuższej pracy na biegu jałowym.
- Nie dopuszczać do sytuacji, gdy zbiornik paliwa jest niemal pusty.

REGULACJA FOTELE

⚠ OSTRZEŻENIE

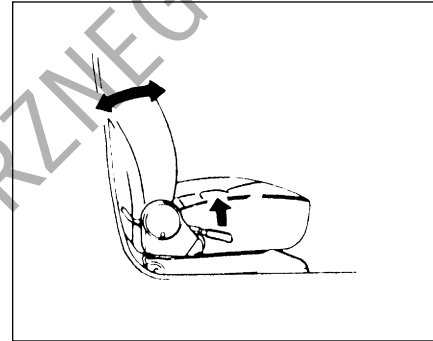
Podczas jazdy i na postoju należy zachować ostrożność, ponieważ reaktor katalityczny i inne elementy układu wydechowego mogą być bardzo gorące. Podobnie jak każdy inny pojazd, tak i ten nie powinien być zatrzymywany ani przejeżdżać przez takie miejsca, w których łatwopalne materiały, jak np. sucha trawa lub liście, mogą zetknąć się z gorącym układem wydechowym.



Fotel kierowcy może być przesuwany do przodu i do tyłu przy użyciu dźwigni regulacji położenia umieszczonej pod fotelem. Po podniesieniu dźwigni do góry można swobodnie przesunąć fotel w żądane położenie.

⚠ OSTRZEŻENIE

Nie wolno regulować fotela kierowcy podczas jazdy. Fotel może nagle przesunąć się w nieprzewidziany sposób do przodu lub do tyłu, powodując utratę panowania nad pojazdem.

**Pochylenie oparcia fotela**

Możliwe jest swobodne regulowanie kątów pochylenia oparcia foteli zgodnie z potrzebami użytkowników. W celu regulacji kąta pochylenia oparcia fotela należy pociągnąć do góry dźwignię umieszczoną z boku fotela, zwalniając blokadę oparcia. Po zwolnieniu dźwigni oparcie zostaje zablokowane w aktualnym położeniu. Oparcie można również złożyć do przodu.

⚠ OSTRZEŻENIE

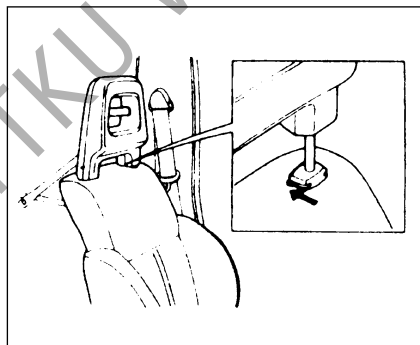
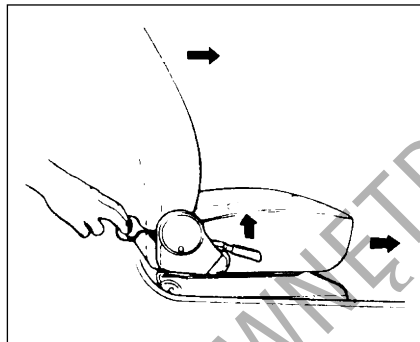
Podczas jazdy oparcia foteli nie powinny być nadmiernie odchylone. Pasy bezpieczeństwa najlepiej spełniają swoją funkcję przy całkowicie wyprostowanych oparciach.

⚠ OSTRZEŻENIE

Nie wolno regulować położenia fotela kierowcy lub jego oparcia podczas jazdy. Fotel lub jego oparcie może przemieścić się w nieprzewidziany sposób, powodując utratę panowania nad pojazdem. Przed rozpoczęciem jazdy należy upewnić się, że fotel kierowcy i jego oparcie są prawidłowo wyregulowane. Po regulacji należy spróbować przesunąć fotel do przodu i do tyłu w celu upewnienia się, czy jest dobrze zablokowany.

⚠ OSTRZEŻENIE

Aby uniknąć nadmiernego luzu pasów bezpieczeństwa zmniejszającego ich skuteczność, regulacji fotela kierowcy oraz przedniego fotela pasażera należy dokonać przed zapięciem pasów.



Mechanizm szybkiego składania fotela

Przedni fotel pasażera jest wyposażony w mechanizm szybkiego składania, ułatwiający dostęp do tylnych siedzeń. Będąc na zewnątrz pojazdu fotel można złożyć i przesunąć przez podniesienie dźwigni umieszczonej po bliższej drzwi stronie fotela. Z wnętrza pojazdu fotel można złożyć i przesunąć pociągając uchwyt pierścieniowy z tyłu fotela. Odblokowany w ten sposób fotel samoczynnie przesunie się do przodu i jednocześnie złoży się jego oparcie.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Przed przywróceniem normalnego położenia złożonego fotela należy upewnić się, czy na jego drodze nie pozostają stopy osoby na tylnym siedzeniu.
- Po przywróceniu normalnego położenia fotela należy sprawdzić, czy został dobrze zablokowany.

Zagłówki

Zagłówki nie mają regulacji wysokości. W celu wyjęcia zagłówka należy wcisnąć do tyłu przycisk blokady (w kierunku oznaczonym strzałką).

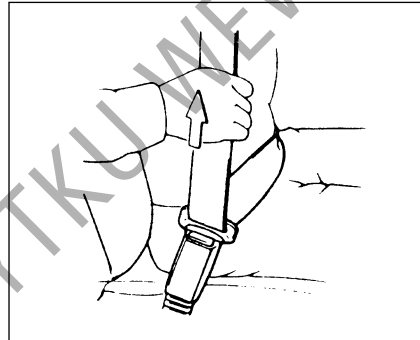
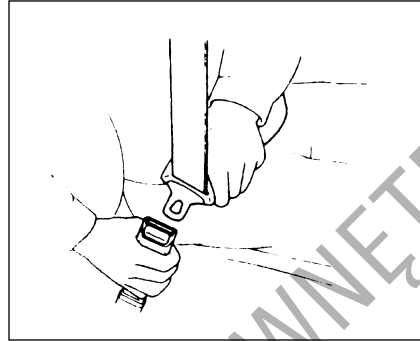
PASY BEZPIECZEŃSTWA

▲ ZALECENIE

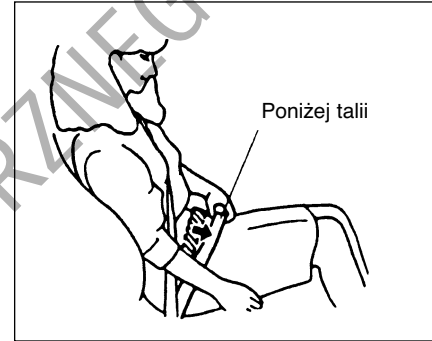
Zagłówki nie mają regulacji wysokości. Powinny być zawsze całkowicie wsunięte.

▲ OSTRZEŻENIE

Podczas jazdy zagłówki powinny być zawsze założone.



W samochodzie tym zamontowane są automatycznie zwijane (bezwładnościowe) 3-punktowe pasy bezpieczeństwa, dwa na przednich fotelach i dwa na tylnych siedzeniach.

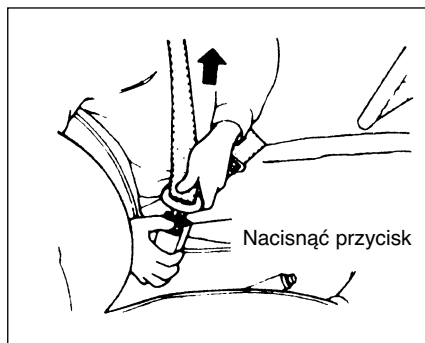


W celu zapięcia pasa należy przeciągnąć umocowaną do niego sprzączkę w poprzek ciała, a następnie wsunąć ją w zaczep po przeciwnej stronie ciała, aż rozlegnie się odgłos zatrzaskiwania.

W celu ograniczenia ryzyka wyślizgnięcia się spod pasa w razie zderzenia, należy ułożyć biodrową część pasa jak najniżej. Pas nie może być skręcony.

▲ OSTRZEŻENIE

Podczas jazdy należy zawsze mieć zapięte pasy bezpieczeństwa.



W celu rozpięcia pasa należy wcisnąć przycisk zwalniający w zaczepie pasa.

Regulacja długości pasa

- Pasy bezwładnościowe
Pociągnąć barkową część pasa poprzez sprzączkę ku górze.
Długość barkowej części pasa, przebiegającej skośnie przez pierś, dopasowuje się samoczynnie, zapewniając swobodę ruchów. Pas bezpieczeństwa posiada bezwładnościowy zwijacz, skonstruowany w ten sposób, by blokował się wyłącznie w momencie gwałtownego hamowania lub zderzenia.

⚠ OSTRZEŻENIE

Nie wolno dokonywać żadnych przeróbek lub modyfikacji pasa bezpieczeństwa, uniemożliwiających automatyczną lub ręczną regulację jego luzu.

⚠ OSTRZEŻENIE

Po każdym wypadku należy dokonać przeglądu pasów bezpieczeństwa. Pas używany podczas kolizji (z wyjątkiem drobnych stłuczek) powinien zostać wymieniony na nowy, nawet gdy uszkodzenia nie są widoczne. Pas nie używany podczas kolizji powinien być wymieniony w przypadku, gdy nie działa prawidłowo lub gdy jest w jakikolwiek sposób uszkodzony.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Pod żadnym pozorem nie należy pozwalać pasażerom na jazdę w przestrzeni bagażowej. W razie wypadku ryzyko obrażeń osób nie siedzących w fotelach z prawidłowo zapiętymi pasami bezpieczeństwa jest znacznie większe.
- Pasy bezpieczeństwa powinny być tak ułożone, aby ich część lędźwiowa przebiegała nisko, obejmując miednicę a nie brzuch. Część barkowa pasa powinna przebiegać nad barkiem od strony drzwi, nigdy pod pachą. Nie wolno zapinać skręconych pasów. Pasy powinny być wyregulowane tak ciasno, jak to możliwe przy zachowaniu wygody, co zapewni ich pełne działanie ochronne. Luźniejszy pas jest mniej skuteczny od ciasnego.



- Każda sprzączka powinna być wsunięta w odpowiedni zatrzask. Na tylnym siedzeniu możliwe jest pomieszczenie zatrzasków i sprzączek.
- Pas bezpieczeństwa nie powinien przylegać do twardych lub kruchych przedmiotów znajdujących się w kieszeniach lub na ubraniu. W razie wypadku, znajdujące się pod pasem przedmioty takie jak pióra czy okulary mogą spowodować dodatkowe obrażenia.
- Nigdy nie należy używać tego samego pasa dla więcej niż jednego pasażera. Nie wolno opasywać pasem dziecka trzymanego przez pasażera na kolanach. W razie wypadku drogowego grozi to bardzo poważnymi obrażeniami.
- Kobiety ciężarne mogą używać pasów bezpieczeństwa. Jednak szczegółowych zaleceń odnośnie ich stosowania powinien udzielić lekarz.
- Należy okresowo przeglądać pasy bezpieczeństwa, czy nie są nadmiernie zużyte lub uszkodzone. Jeżeli taśma uległa wystrzępieniu, zabrudzeniu lub została uszkodzona w inny sposób, pas powinien zostać wymieniony. Niezbędna jest wymiana kompletnego pasa bezpieczeństwa po jego użyciu w poważnej kolizji – nawet



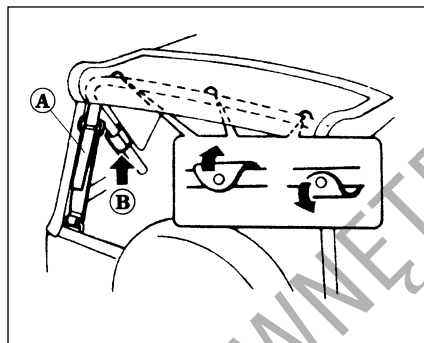
BREZENTOWY DACH

⚠ OSTRZEŻENIE



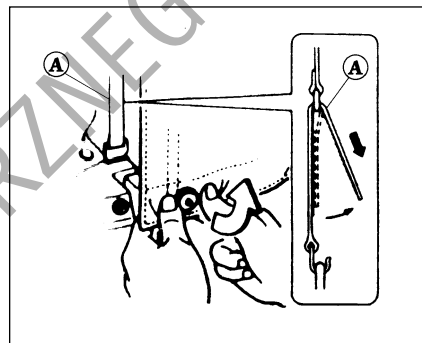
wtedy, gdy uszkodzenia nie są widoczne.

- Nie wolno przewozić niemowląt i małych dzieci bez prawidłowego ich zabezpieczenia. W sprzedaży są urządzenia do zabezpieczania niemowląt i dzieci. Należy sprawdzić, czy nabywane urządzenie spełnia odpowiednie normy bezpieczeństwa. Należy zapoznać się i stosować do wskazówek udzielanych przez producenta.
- Należy unikać zabrudzenia taśmy pasa środkami czyszczącymi, olejami, chemikaliami, a szczególnie kwasem akumulatorowym. Taśmy należy czyścić wodnym roztworem łagodnego mydła.
- Jeżeli pas podrażnia bark lub szyję jadącego dziecka, należy przesunąć je ku środkowi pojazdu.



⚠ OSTRZEŻENIE

- Brezentowy dach jest przewidziany wyłącznie do ochrony przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. Nie jest przeznaczony do utrzymania pasażerów wewnątrz pojazdu lub ich zabezpieczenia przed wniknięciem obcych ciał podczas wypadku. **NALEŻY ZAWSZE MIEĆ ZAPIĘTE PASY BEZPIECZEŃSTWA.**
- Jazda ze zwiniętym tylnym płatem brezentowego dachu dopuszczalna jest jedynie pod warunkiem całkowitego otwarcia obu bocznych okien. W innym przypadku do wnętrza pojazdu mogą przedostać się spaliny.



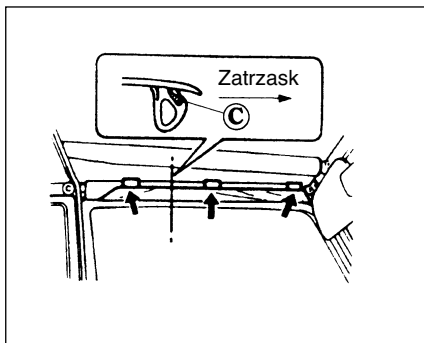
Zdejmowanie brezentowego dachu

W celu zdjęcia brezentowego dachu należy postępować zgodnie z podaną niżej procedurą.

⚠ ZALECENIE

Przed zwinięciem tylnego płata lub zdjęciem brezentowego dachu należy upewnić się czy są one czyste, aby tylne okno nie uległo porysowaniu przez brud. W przypadku zeszytnienia w niskiej temperaturze tylnego płata lub całego dachu i trudności z ich zwinięciem lub zdjęciem, należy pozostawić pojazd w ciepłym miejscu do czasu, aż materiał stanie się elastyczny.

- (1) Rozsunąć suwaki tylnego płata i rozpiąć wszystkie zatrzaski łączące tylny płat z nadwoziem.



W celu rozpięcia zatrasku należy pociągnąć za jego dolną część. Zawinąć tylny płat na dach, a następnie odpiąć paski napinające ⑤.

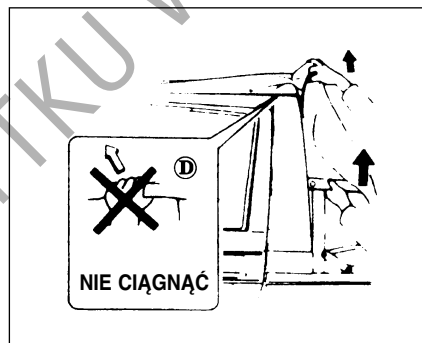
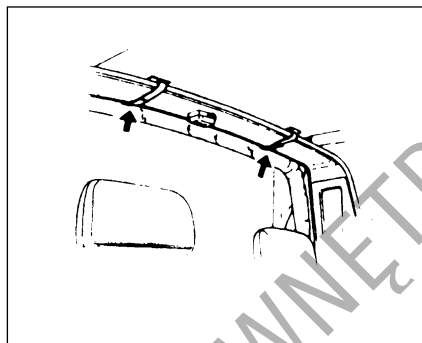
UWAGA:

Jeżeli materiał dachu jest zbyt mocno naciągnięty, uniemożliwiając łatwe zapięcie lub rozpięcie zatrasków, należy zmienić naciąg pasów napinających ⑤, jak pokazano na rysunku.

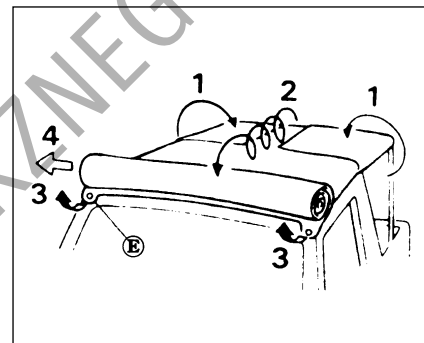
UWAGA:

W trakcie zakładania brezentowego dachu należy zwrócić uwagę, aby poduszka ③ znalazła się po stronie zewnętrznej.

- (2) Rozpiąć wszystkie zatraski mocujące brezentowy dach do obu stron nadwozia samochodu.
- (3) Zdjąć paski napinające ⑤ i schować je w odpowiednim miejscu w samochodzie, następnie rozpiąć zatraski mocujące górną część dachu do środkowego stelaża.



- (4) Rozpiąć paski mocujące dach do ram drzwi.

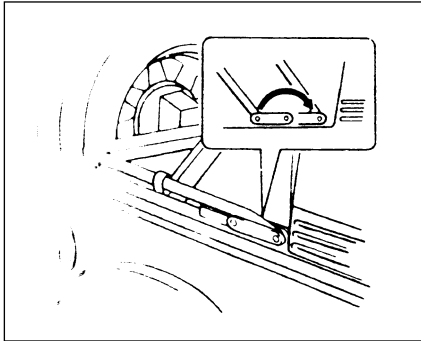


- (5) Rozpiąć paski mocujące górną część brezentowego dachu do szkieletu dachu.
- (6) Pociągnąć za górną część brezentowego dachu, jednocześnie wypychając do góry część dolną w celu wysunięcia jej z prowadnic w nadwoziu.

ZALECENIE

Nie wolno ciągnąć za przednią część ① brezentowego dachu. Może to spowodować rozdarcie materiału.

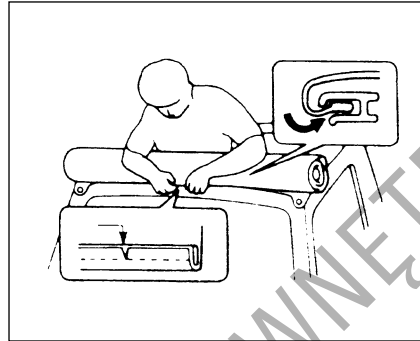
- (7) Złożyć boczne okna na górną część brezentowego dachu, a następnie zwinąć całość do przodu.
- (8) Rozpiąć paski mocujące górną część dachu do rogów ramy szyby przedniej. Następnie pociągając materiał w kierunku bocznym jednocześnie wypychać go w tym samym kierunku, w celu wysunięcia z prowadnicy w ramie szyby.



- (9) Złożyć pałąk w sposób pokazany na rysunku. Następnie umocować go paskami lub liną po obu stronach do nadwozia.

▲ ZALECENIE

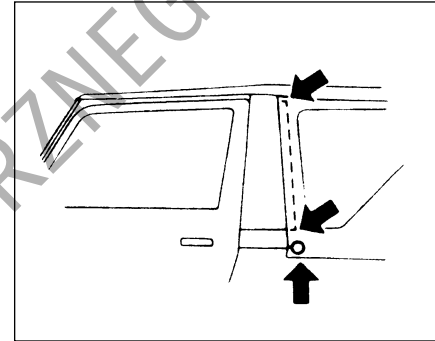
Podczas zdejmowania brezentowego dachu nie wolno silnie ciągnąć ani szarpać za wypustki zatrzasków **E, ponieważ grozi to uszkodzeniem materiału.**



Zakładanie brezentowego dachu

Należy wykonać w odwrotnej kolejności czynności procedury zdejmowania brezentowego dachu, zwracając uwagę na niżej wymienione punkty.

- (1) Przed wsunięciem brezentowego dachu w prowadnicę w ramie szyby przedniej należy umieścić wycięcie **F**, znajdujące się od spodu przedniej krawędzi brezentowego dachu, w centralnym punkcie prowadnicy. Następnie umieścić przednią krawędź brezentowego dachu **E** w prowadnicy, przesuwając ją tam i z powrotem w prowadnicy, od jej środka w kierunku obu krawędzi bocznych ramy okna. Dobrze umocować przednią krawędź brezentowego dachu w prowadnicy.



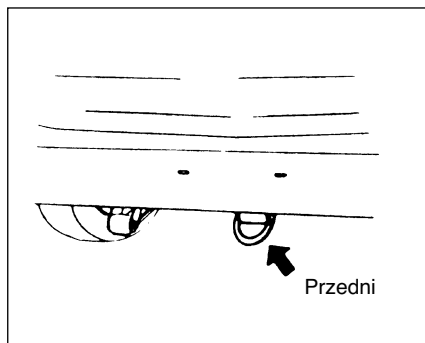
▲ ZALECENIE

Przy zakładaniu brezentowego dachu nie wolno ciągnąć za płat tylny, ponieważ może to spowodować uszkodzenie miejsca połączenia.

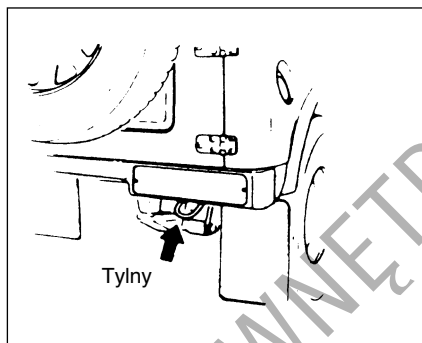
- (2) Boczne krawędzie brezentowego dachu muszą w całości wejść w prowadnice w nadwoziu. Następnie zapiąć zatrzaski przednich dolnych rogów okien bocznych do nadwozia pojazdu.

PRZED ROZPOCZĘCIEM JAZDY

ZACZEPY W RAMIE NADWOZIA



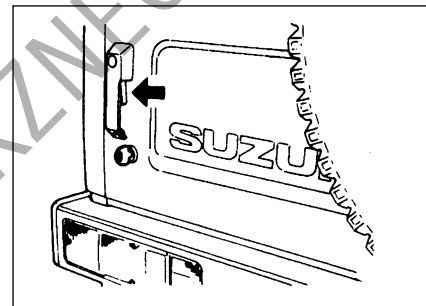
Z przodu i tyłu pojazdu znajdują się zaczepy przewidziane do użycia w sytuacjach awaryjnych. W przypadku konieczności holowania pojazdu na drodze lub autostradzie należy postępować zgodnie z instrukcjami podanymi pod hasłem „HOLOWANIE POJAZDU” w rozdziale „SYTUACJE AWARYJNE”



⚠ OSTRZEŻENIE

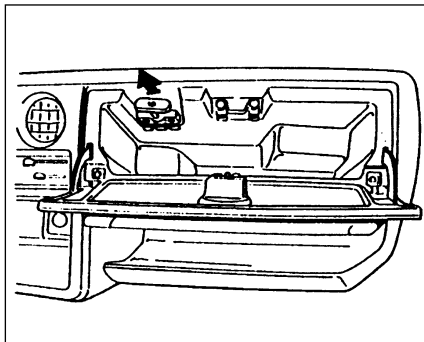
Nie należy stosować tych zaczepów do holowania innego (lub tego) pojazdu po drodze lub autostradzie w sytuacjach innych niż awaryjne.

DRZWI BAGAŻNIKA (Wersja z brezentowym dachem i przedłużonym nadwoziem)



Drzwi bagażnika otwiera się naciskając klamkę w lewo. Przy zamykaniu należy klamkę ustawić w pozycji wyjściowej i zatrzasknąć drzwi. Drzwi bagażnika można również otwierać od wewnątrz, przez pociągnięcie umieszczonej na ich wewnętrznej stronie dźwigni zwalniającej zamek.

POKRYWA SILNIKA



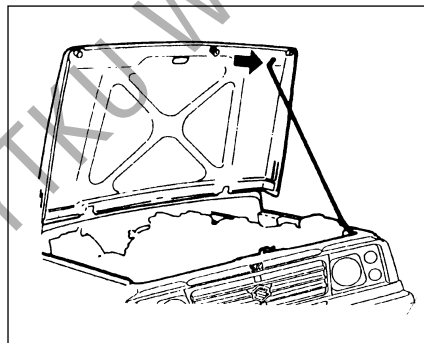
Zwalnianie zaczepu
pomocniczego
pokrywy silnika



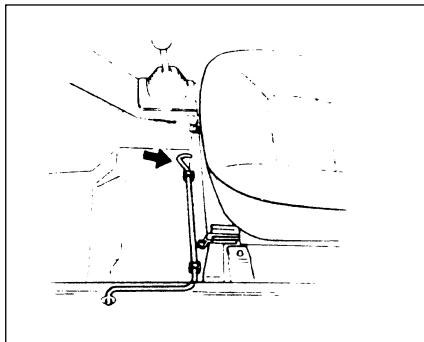
⚠ OSTRZEŻENIE

Przed jazdą należy upewnić się, czy pokrywa silnika jest dobrze zatrzaśnięta i zablokowana. W przeciwnym razie może się nagle podnieść podczas jazdy, ograniczając widoczność i stając się przyczyną wypadku.

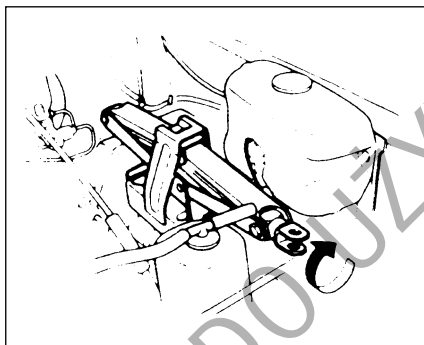
1. W celu otwarcia pokrywy silnika należy otworzyć schowek w desce rozdzielczej i pociągnąć umieszczoną wewnątrz gałkę zwalniania zamka pokrywy silnika. Spowoduje to zwolnienie zamka pokrywy silnika.
2. Następnie nacisnąć w bok dźwignię zaczepu pomocniczego, umieszczoną pod pokrywą silnika, jak pokazano na rysunku. Naciskając dźwignię unieść pokrywę.
3. Podnieść pokrywę silnika na wysokość umożliwiającą podparcie jej drążkiem.



PODNOŚNIK I KORBA PODNOŚNIKA



Podnośnik jest przechowywany po lewej stronie w komorze silnika, a jego korba pod siedzeniem kierowcy.

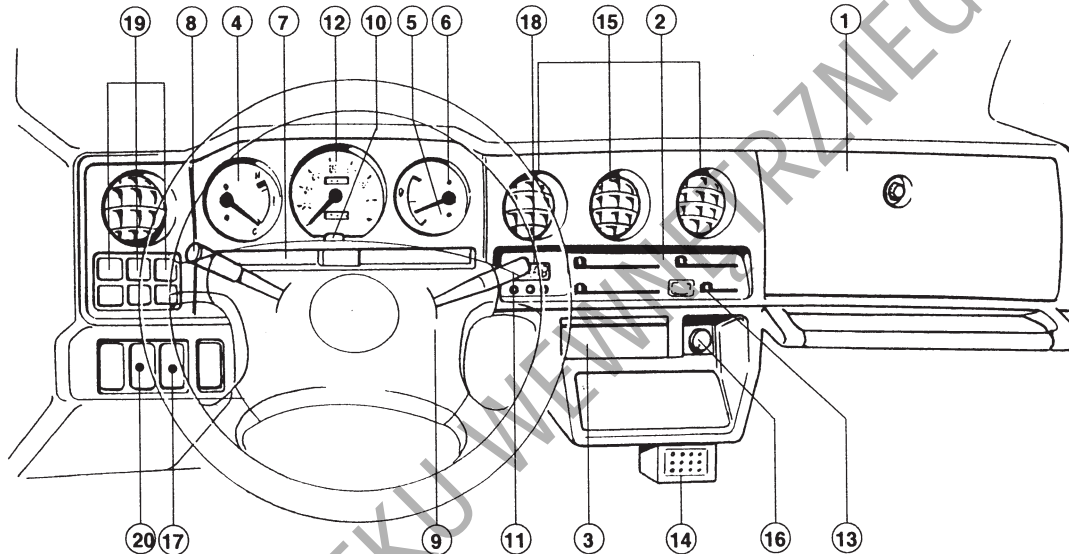


W celu wyjęcia podnośnika należy obrócić jego śrubę w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara i wyciągnąć go ze wspornika. Chowając podnośnik z powrotem należy umieścić go we wsporniku, a następnie obracać śrubę w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara tak długo, aż podnośnik zostanie zablokowany we wsporniku.

⚠ OSTRZEŻENIE

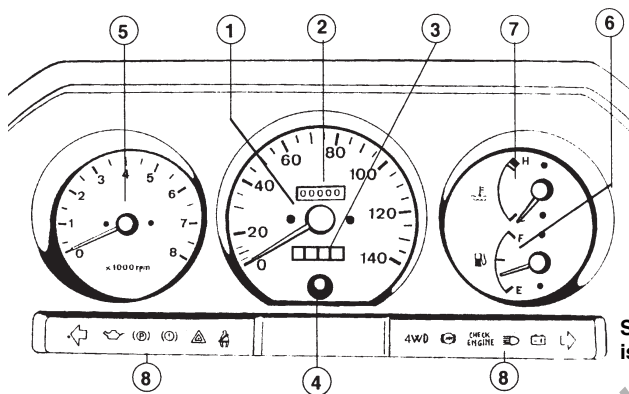
Podnośnik jest przeznaczony wyłącznie do zmiany kół. Przed użyciem podnośnika należy zaznajomić się ze wskazówkami podanymi na stronie 5-24.

DESKA ROZDZIELCZA

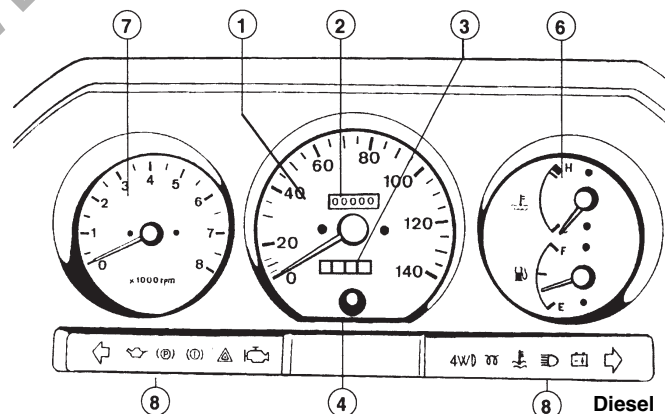
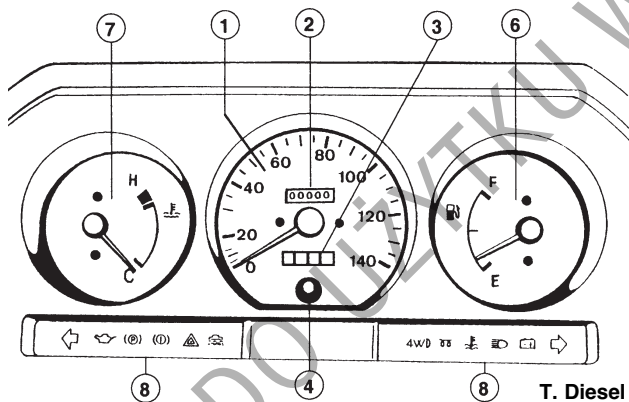


- | | | |
|---|---|---|
| 1 Schowek | 7 Lampki kontrolne i ostrzegawcze | 15 Wyloty nawiewu |
| 2 Panel sterowania wentylacji i ogrzewania | 8 Przełącznik świateł | 16 Zapalniczka |
| 3 Popielniczka | 9 Wyłącznik zapłonu | 17 Pokrętło poziomowania reflektorów |
| 4 Obrotomierz (opcj.) lub wskaźnik temperatury silnika | 10 Wyłącznik świateł awaryjnych | 18 Zegar (opcj.) |
| 5 Wskaźnik poziomu paliwa | 11 Przełącznik wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej | 19 Wyłącznik tylnego światła przeciwmgielnego, wyłącznik ogrzewania tylnej szyby i wyłącznik wycieraczki tylnej szyby (opcj.) |
| 6 Wskaźnik temperatury silnika (w zależności od wersji) | 12 Prędkościomierz | 20 Przycisk immobilizera (w zależności od wersji) |
| | 13 Przełącznik dmuchawy | |
| | 14 Klawiatura immobilizera (w zależności od wersji) | |

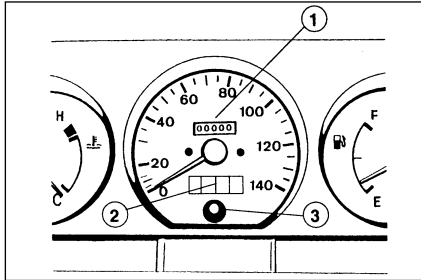
DESKA ROZDZIELCZA



- 1 Prędkościomierz
- 2 Licznik przebiegu całkowitego
- 3 Licznik przebiegu dziennego
- 4 Przycisk kasowania licznika przebiegu dziennego
- 5 Obrotomierz (opcj.)
- 6 Wskaźnik poziomu paliwa
- 7 Wskaźnik temperatury silnika
- 8 Lampki kontrolne i ostrzegawcze



PRĘDKOŚCIOMIERZ



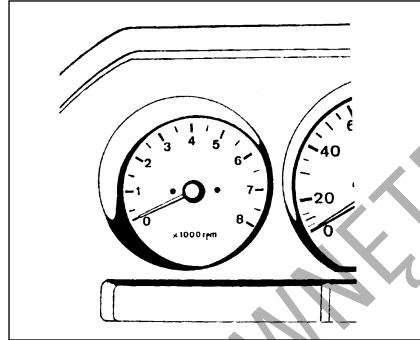
Prędkościomierz wskazuje prędkość pojazdu w kilometrach na godzinę (km/h). Licznik przebiegu całkowitego odnotowuje sumaryczną odległość przejechaną przez pojazd. Licznik przebiegu dziennego służy do mierzenia dystansu przebytego podczas podróży lub np. pomiędzy tankowaniami paliwa. Wskazanie licznika przebiegu można wyzerować naciskając przycisk kasowania.

▲ ZALECENIE

Należy obserwować wskazania licznika przebiegu całkowitego i regularnie sprawdzać w planie obsługi okresowej, jakie czynności serwisowe są niezbędne. Niewykonanie niezbędnej obsługi okresowej przy odpowiednim przebiegu może spowodować zwiększone zużycie bądź uszkodzenie niektórych części i podzespołów.

- ① Licznik przebiegu całkowitego
- ② Licznik przebiegu dziennego
- ③ Przycisk kasowania licznika przebiegu dziennego

OBROTOMIERZ (w niektórych wersjach)



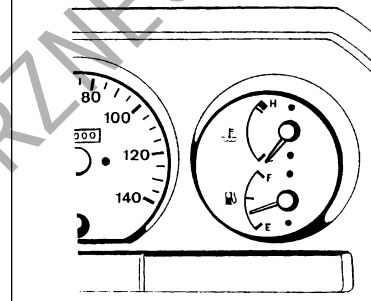
Obrotomierz wskazuje prędkość obrotową silnika w obrotach na minutę.

▲ ZALECENIE

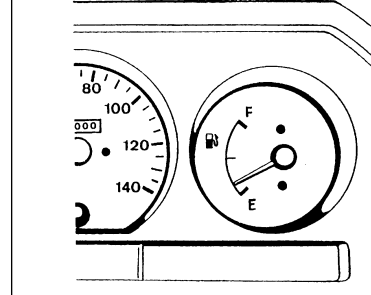
Nie wolno dopuszczać, aby wskazówka obrotomierza znalazła się w obszarze oznaczonym czerwonym kolorem, ponieważ może to doprowadzić do poważnego uszkodzenia silnika.

WSKAŹNIK POZIOMU PALIWA

Wersja z silnikiem o zapłonie iskrowym i wersja Diesel



Wersja T. Diesel

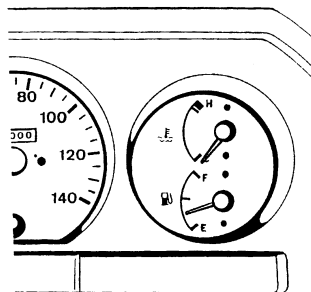


Wskaźnik ten podaje w przybliżeniu informację o ilości paliwa w zbiorniku. „F” oznacza pełny zbiornik, natomiast „E” – pusty.

PRZYRZĄDY I WSKAŹNIKI

WSKAŹNIK TEMPERATURY SILNIKA

Wersja z silnikiem o zapłonie iskrowym i wersja Diesel

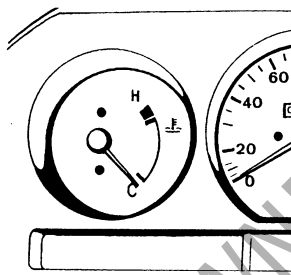


Kiedy zapłon jest włączony, wskaźnik ten pokazuje temperaturę płynu chłodzącego silnik. W normalnych warunkach eksploatacji wskazówka powinna znajdować się w zakresie prawidłowej, dopuszczalnej temperatury – pomiędzy kreskami „H” i „C”. Jeżeli wskazówka zbliża się do „H”, sygnalizuje to przegrzanie silnika.

ZALECENIE

Kontynuowanie jazdy z przegrzanym silnikiem może doprowadzić do jego poważnego uszkodzenia.

Wersja T. Diesel



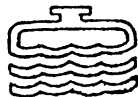
LAMPKI KONTROLNE I OSTRZEGAWCZE



TYLKO WERSJE DIESEL I T. DIESEL

Lampka ostrzegawcza temperatury cieczy chłodzącej (w niektórych wersjach)

Lampka zapala się po włączeniu zapłonu i gaśnie po uruchomieniu silnika. Gdy lampka zaświeci się, należy natychmiast zatrzymać samochód i pozostawić silnik na biegu jałowym przez jedną lub dwie minuty. Temperatura powinna obniżyć się i zgaśnie lampka ostrzegawcza. Jeżeli lampka nie zgaśnie, należy wyłączyć silnik i po odczekaniu aż ostygnie, sprawdzić poziom płynu w układzie chłodzenia oraz paski napędowe osprzętu silnika. W razie potrzeby zwrócić się do autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.



TYLKO WERSJA T. DIESEL

Lampka ostrzegawcza poziomu cieczy chłodzącej (w niektórych wersjach)

Lampka zapala się, gdy poziom płynu w układzie chłodzenia silnika spadnie poniżej niebezpiecznego minimum. Należy sprawdzić i uzupełnić poziom płynu (patrz fragment dotyczący płynu chłodzącego).

①



Lampka ostrzegawcza ciśnienia oleju ① : Lampka ta zapala się po włączeniu zapłonu i gaśnie po uruchomieniu silnika. Lampka zaświeci się i pozostanie zapalona w przypadku nieprawidłowości w układzie olejenia silnika. Należy wtedy niezwłocznie zlecić autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI sprawdzenie układu olejenia silnika.

▲ ZALECENIE

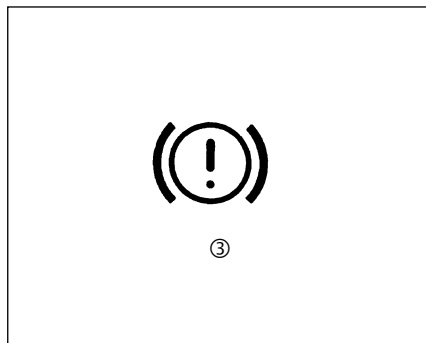
Praca silnika przy świecącej się lampce ostrzegawczej ciśnienia oleju może doprowadzić do jego poważnego uszkodzenia. Nie należy polegać na lampce ciśnienia oleju jako wskaźniku konieczności jego uzupełnienia. Poziom oleju powinien być regularnie sprawdzany.

②



Lampka ostrzegawcza braku ładowania akumulatora ②:

Lampka ta zapala się po włączeniu zapłonu i gaśnie po uruchomieniu silnika. Lampka zaświeci się i pozostanie zapalona w przypadku nieprawidłowości w układzie ładowania akumulatora. Należy wtedy niezwłocznie zlecić autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI sprawdzenie układu ładowania.



Lampka ostrzegawcza układu hamulcowego ③:

Lampka ta zapala się w następujących trzech sytuacjach:

- 1) Po włączeniu zapłonu
- 2) Gdy hamulec postojowy jest nieprawidłowo zaciągnięty
- 3) Gdy poziom płynu hamulcowego w zbiorniczku spadnie poniżej określonego minimum.

Jeżeli poziom płynu hamulcowego w zbiorniczku jest prawidłowy, po uruchomieniu silnika i zwolnieniu hamulca postojowego lampka powinna zgasnąć. Jeżeli lampka ostrzegawcza układu hamulcowego zaświeci się podczas jazdy, może to oznaczać nieprawidłowość w układzie hamulcowym. W takiej sytuacji należy:

- 1) Ostrożnie zjechać na pobocze i zatrzymać pojazd.

⚠ OSTRZEŻENIE

Należy pamiętać, że może się wydłużyć droga hamowania, może być konieczny silniejszy nacisk na pedał hamulca, a także może się wydłużyć jego skok.

- 2) Sprawdzić hamulce, ostrożnie ruszając i hamując na poboczu.
- 3) Jeżeli będzie to bezpieczne, należy ostrożnie udać się z małą prędkością do najbliższego warsztatu w celu dokonania naprawy.
- 4) W razie potrzeby zlecić holowanie do najbliższego warsztatu w celu dokonania naprawy.

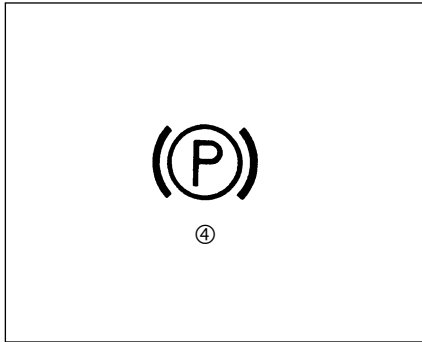
⚠ OSTRZEŻENIE

Gdy wystąpi którykolwiek z niżej wymienionych objawów, NALEŻY NIEZWŁOCZNIE ZLECIĆ KONTROLĘ UKŁADU HAMULCOWEGO AUTORYZOWANEJ STACJI OBSŁUGI SUZUKI:

- Jeżeli lampka ostrzegawcza układu hamulcowego nie zgaśnie po uruchomieniu silnika i całkowitym zwolnieniu hamulca postojowego.
- Jeżeli lampka ostrzegawcza układu hamulcowego nie zgaśnie po włączeniu zapłonu.
- Jeżeli lampka ostrzegawcza układu hamulcowego zaświeci się w jakimkolwiek momencie podczas jazdy.

UWAGA:

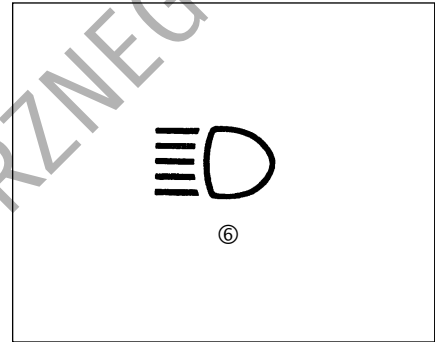
Ponieważ hamulce tarczowe są samonastawne, poziom płynu hamulcowego obniża się w miarę zużycia klocków hamulcowych. Uzupełnienie płynu hamulcowego należy do standardowych czynności obsługi okresowej.

**Lampka kontrolna hamulca postojowego ④:**

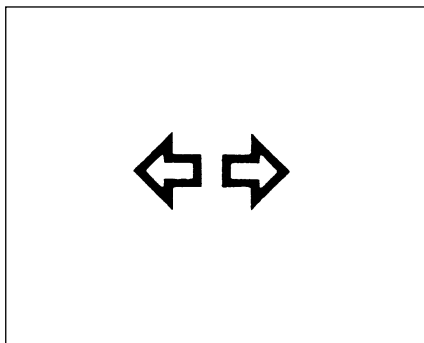
Lampka zapala się, gdy przy wyłączniku zapłonu w położeniu „ON” hamulec postojowy nie jest zwolniony.

**Lampka kontrolna „4WD” ⑤:**

Lampka ta zapala się po przełączeniu skrzynki rozdzielczej w jedno z położeń napędu na cztery koła, „4H” lub „4L”, gdy wyłącznik zapłonu jest w położeniu „ON”.

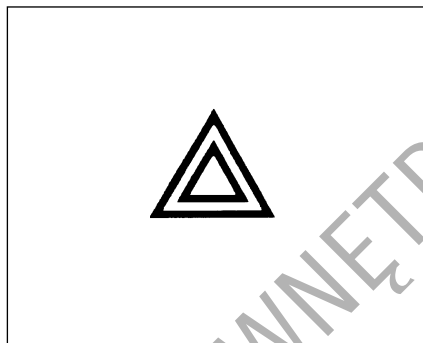
**Lampka kontrolna świateł drogowych ⑥:**

Lampka ta zapala się, gdy włączone są światła drogowe. Po przełączeniu na światła mijania lampka gaśnie.



Lampki kontrolne kierunkowskazów ⑦ i ⑧:

Po włączeniu prawego lub lewego kierunkowskazu, na tablicy przyrządów zaświeci się odpowiadająca mu kierunkiem zielona strzałka, ⑦ lub ⑧, błyskając w tym samym rytmie, co kierunkowskaz. Po włączeniu świateł awaryjnych wraz ze wszystkimi kierunkowskazami błyskają obie strzałki lampki kontrolnej kierunkowskazów ⑦ i ⑧.



Lampka kontrolna świateł awaryjnych ⑨:
Lampka ta, z symbolicznym trójkątem, świeci się wraz ze wszystkimi kierunkowskazami po włączeniu świateł awaryjnych.



Lampka kontrolna świec żarowych (w niektórych wersjach)

Lampka zapala się po obróceniu wyłącznika zapłonu do pozycji „ON”, sygnalizując działanie świec żarowych. Po zakończeniu podgrzewania lampka gaśnie i można uruchomić silnik. Uruchamianie silnika w samochodzie wyposażonym immobilizer – patrz rozdział „Użytkowanie pojazdu”.

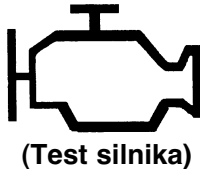
Jeżeli po włączeniu zapłonu lampka nie zaświeci się lub gdy po zgaśnięciu lampki wystąpią trudności z uruchomieniem silnika, należy zwrócić się do autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.

WYŁĄCZNIK ZAPŁONU

W ZALEŻNOŚCI OD WERSJI

**CHECK
ENGINE**
(Test silnika)

W ZALEŻNOŚCI OD WERSJI


**Lampka kontrolna testu silnika
(w zależności od wersji)**

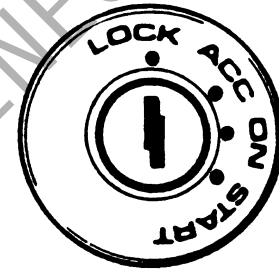
Lampka „CHECK ENGINE” na tablicy przyrządów zapala się po włączeniu zapłonu i gaśnie po uruchomieniu silnika. Jeżeli lampka ta zapali się podczas pracy silnika, sygnalizuje to awarię w układzie elektronicznego wtrysku paliwa i/lub w układzie kontroli emisji toksycznych składników spalin. Należy niezwłocznie zlecić autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI sprawdzenie tych układów.

▲ ZALECENIE

Kontynuowanie jazdy z zapaloną lampką „CHECK ENGINE” może spowodować trwałe uszkodzenie układu kontroli emisji oraz niekorzystnie wpłynąć na zużycie paliwa i własności trakcyjne samochodu.


**LAMPKA OSTRZEGAWCZA
IMMOBILIZERA**
**Lampka ostrzegawcza immobilizera
(w niektórych wersjach)**

Lampka ta zapala się po obróceniu wyłącznika zapłonu do położenia „ON”, umożliwiając stwierdzenie, czy żarówka jest sprawna. Jeżeli przy włączonym zapłonie lampka błyska, sygnalizuje to możliwość wystąpienia usterki w układzie immobilizera. Należy zlecić autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI naprawę tego układu.



Wyłącznik zapłonu ma cztery położenia:

LOCK

Jest to normalne położenie parkowania, jedyne w którym można wyjąć kluczyk. Osprzęt elektryczny silnika jest odłączony. Po wyjęciu kluczyka w tym położeniu zostaje zablokowany zapłon i kierownica. Jest to jedyne położenie, w którym można wyjąć kluczyk. W celu zwolnienia blokady kierownicy należy włożyć kluczyk do wyłącznika zapłonu, a następnie obrócić go do pozycji „ACC”. W razie trudności z obróceniem kluczyka należy równocześnie lekko poruszać kołem kierownicy.

ACC

Silnik pozostaje wyłączony, lecz akcesoria, takie jak radio, można włączyć.

ON

Jest to położenie, w którym wszystkie urządzenia elektryczne są pod napięciem, a silnik jest gotowy do rozruchu. W wersji z silnikiem o zapłonie samoczynnym zapala się lampka kontrolna świec żarowych, która przed włączeniem rozrusznika powinna zgasnąć.

START

W położeniu tym następuje rozruch silnika. Natychmiast po rozpoczęciu pracy przez silnik należy zwolnić nacisk na kluczyk, który samoczynnie powróci do pozycji „ON”.

⚠ OSTRZEŻENIE

Nie wolno wyjmować kluczyka z wyłącznika zapłonu gdy samochód jest w ruchu. Wyjęcie kluczyka spowoduje zablokowanie kierownicy i utratę możliwości kierowania pojazdem.

⚠ ZALECENIE

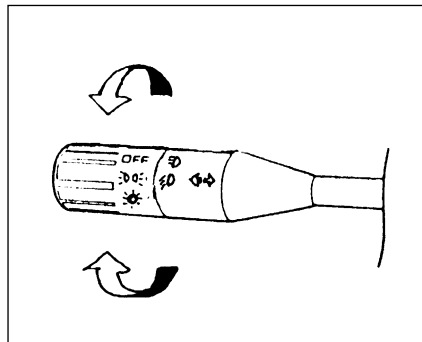
- 1) Rozrusznik nie powinien pracować jednorazowo dłużej niż 5 sekund (w przypadku silnika o zapłonie iskrowym) lub 15 sekund (w przypadku silnika o zapłonie samoczynnym). Jeżeli silnik nie zostanie uruchomiony, przed ponowną próbą należy odczekać pięć do dziesięciu sekund. Jeżeli po kilku próbach silnik nadal nie zostanie uruchomiony, należy sprawdzić układ zasilania i zapłonowy lub zwrócić się o pomoc do autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.
- 2) Gdy silnik nie pracuje, nie należy zbyt długo pozostawiać kluczyka w położeniu „ON”. Może to doprowadzić do rozładowania akumulatora.

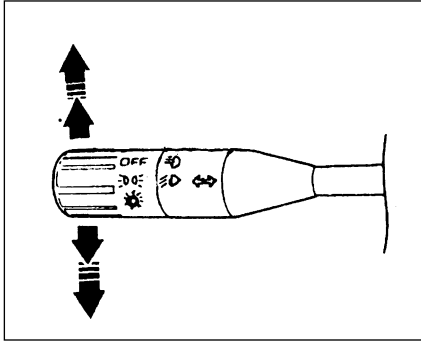
DŹWIGNIA PRZEŁĄCZNIKA ŚWIATEŁ

Włączanie świateł głównych

Przełącznik obrotowy ma trzy położenia. W położeniu „OFF” wyłączone są wszystkie światła. W położeniu środkowym włączone są światła pozycyjne przednie i tylne, oświetlenie tablicy rejestracyjnej oraz podświetlenie deski rozdzielczej. W trzecim położeniu włączone są światła mijania.

Dźwignia przełącznika świateł znajduje się po lewej stronie na kolumnie kierownicy. Poniżej opisano jej działanie:

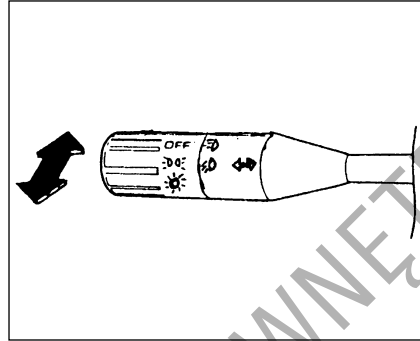




Włączanie kierunkowskazów

Przestawienie dźwigni przełącznika w górę lub w dół przy wyłączniku zapłonu w pozycji „ON” powoduje włączenie odpowiednio prawego lub lewego kierunkowskazu.

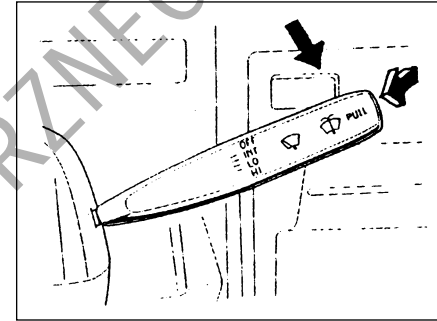
- **Normalna sygnalizacja skrętu** – Przesunięcie dźwigni przełącznika całkowicie do góry włącza sygnalizację skrętu w prawo, a przesunięcie dźwigni w dół sygnalizuje skręt w lewo. Po wykonaniu skrętu sygnalizacja wyłączy się samoczynnie i dźwignia powróci w swoje normalne położenie.
- **Sygnalizacja zmiany pasa ruchu** – W pewnych przypadkach, np. przy zmianie pasa ruchu, koło kierownicy nie jest obracane o kąt wystarczający do samoczynnego wyłączenia kierunkowskazu. Dla wygody użytkownika przewidziano możliwość włączania kierunkowskazu przez częściowe przesunięcie dźwigni i przytrzymanie jej w tym położeniu. Po zwolnieniu nacisku dźwignia powróci w swoje poprzednie położenie.



Przełączanie świateł długich i mijania oraz błyskanie światłami

Gdy światła mijania są włączone, odepchnięcie dźwigni do przodu powoduje włączenie świateł drogowych (równocześnie zapala się lampka kontrolna na tablicy przyrządów). Chwilowe włączenie świateł drogowych możliwe jest przez lekkie pociągnięcie do siebie znajdującej się w położeniu świateł mijania dźwigni i zwolnienie jej po daniu sygnału świetlnego.

DŹWIGNIA PRZEŁĄCZNIKA WYCIERACZEK I SPRYSKIWACZY SZYBY PRZEDNIEJ



- 1) W celu uruchomienia wycieraczek szyby przedniej należy dźwignię przełącznika wycieraczek i spryskiwaczy przestawić w jedno z trzech położeń pracy. W położeniu „INT” wycieraczki pracują w sposób przerywany. W położeniu „LO” wycieraczki pracują ze stałą, niską prędkością. W położeniu „HIGH” wycieraczki pracują z wysoką prędkością.
- 2) W celu uruchomienia spryskiwacza szyby należy pociągnąć dźwignię do siebie.

⚠ OSTRZEŻENIE

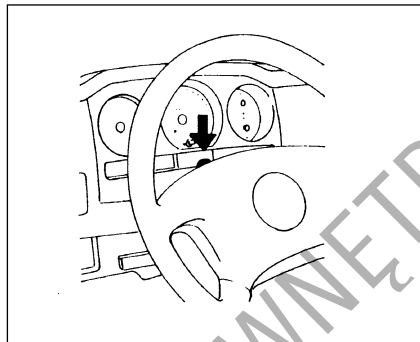
W celu uniknięcia obmarzania przedniej szyby przy niskiej temperaturze, należy przed użyciem spryskiwacza uruchomić jej ogrzewanie.

⚠ ZALECENIE

W celu uniknięcia uszkodzenia elementów układu wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej, należy przestrzegać następujących zaleceń:

- 1) Nie przytrzymywać dźwigni spryskiwacza, jeśli płyn przestał być natryskiwany. Uruchomienie spryskiwacza gdy w zbiorniku nie ma płynu może spowodować uszkodzenie silnika elektrycznego pompki spryskiwaczy.
- 2) Nie usuwać brudu z suchej szyby za pomocą wycieraczek, ponieważ powoduje to zarysowanie szyby i uszkodzenie piór wycieraczek. Przed użyciem wycieraczek należy zawsze zwilżyć szybę płynem zmywającym.

WYŁĄCZNIK ŚWIATEL AWARYJNYCH



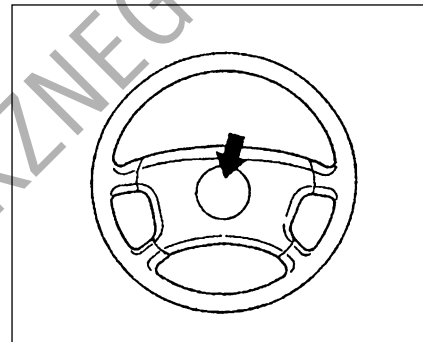
Wciśnięcie przycisku powoduje włączenie świateł awaryjnych. Wszystkie cztery światła kierunkowskazów oraz obie lampki kontrolne błyskają jednocześnie.

Świateł awaryjnych należy używać zawsze podczas awaryjnego postoju i kiedy pojazd może stanowić zagrożenie dla ruchu drogowego.

⚠ OSTRZEŻENIE

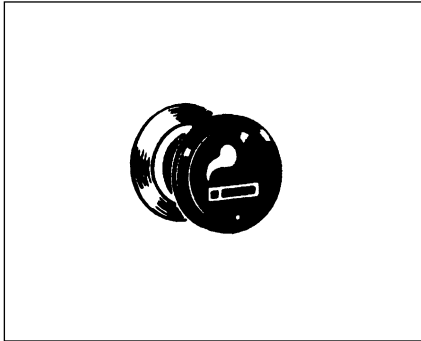
Nie należy używać tych świateł w sytuacjach innych niż awaryjne. Nie należy sięgać do przycisku przez kierownicę, ponieważ grozi to odniesieniem obrażeń.

SYGNAŁ DŹWIĘKOWY



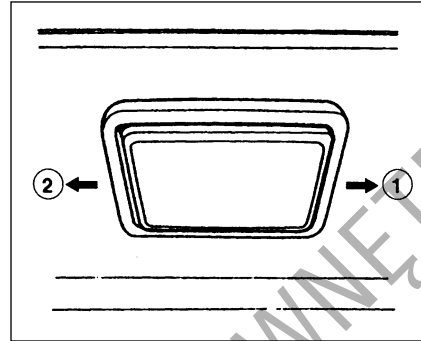
Naciśnięcie przycisku na kole kierownicy uruchamia sygnał dźwiękowy. Sygnał dźwiękowy działa w każdym położeniu wyłącznika zapłonu.

ZAPALNICZKA



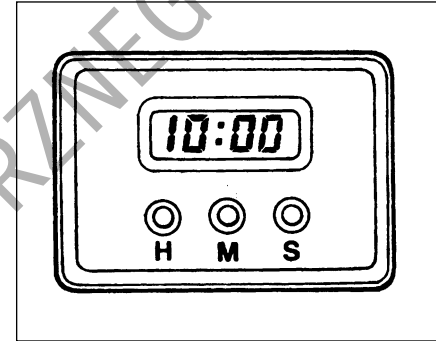
W celu użycia zapalniczki należy wcisnąć ją w głąb gniazdka i puścić. W położeniu tym pozostanie przez pięć do dziesięciu sekund. Po rozgrzaniu samoczynnie wyskoczy do normalnego położenia, gotowa do użytku.

PRZELĄCZNIK OŚWIETLENIA WNĘTRZA



- ① Oświetlenie jest włączone gdy drzwi kierowcy są otwarte.
- ② Oświetlenie jest włączone na stałe.

ZEGAR (w niektórych wersjach)



Zegar pracuje tylko wtedy, gdy akumulator jest podłączony i zasila układ. Wyświetlacz działa gdy wyłącznik zapłonu jest w pozycji „ACC” lub „ON”. Zegar nastawia się według poniższych wskazówek.

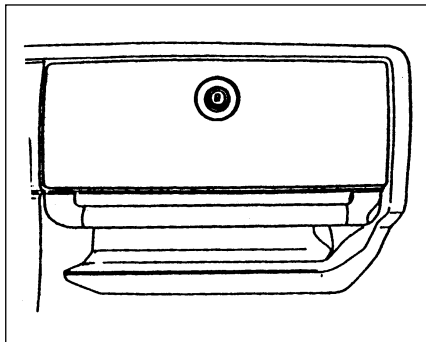
Nastawianie minut:

- Naciśnięcie przycisku „S” spowoduje wskazania minut do zera. Wskazania godzin mogą również przy tym ulec zmianie. Np. 1:01 może zmienić się na 1:00, a 1:58 na 2:00.
- Naciśnięcie przycisku „M” przesuwa wskazania minut do przodu.

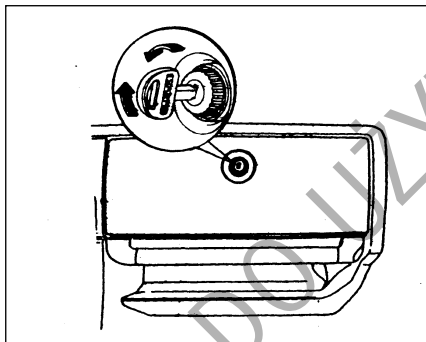
Nastawianie godzin:

Naciśnięcie przycisku „H” przesuwa wskazania godzin do przodu.

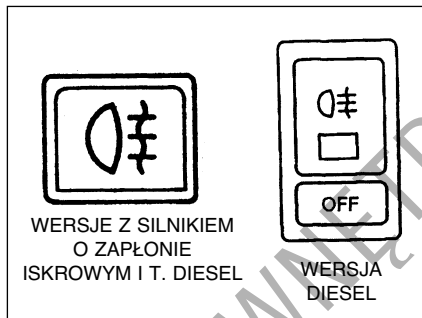
SCHOWEK W DESCE ROZDZIELCZEJ



Zamek schowka w desce rozdzielczej otwiera się i zamyka kluczykiem do wyłącznika zapłonu. W celu otwarcia należy obrócić kluczyk zgodnie z ruchem wskazówek zegara, a w celu zamknięcia – w kierunku przeciwnym.

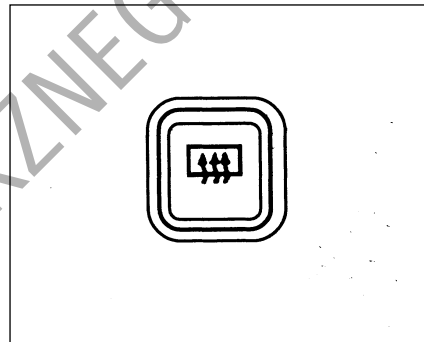


WYŁĄCZNIK TYLNEGO ŚWIATŁA PRZECIWMGIELNEGO (w niektórych wersjach)



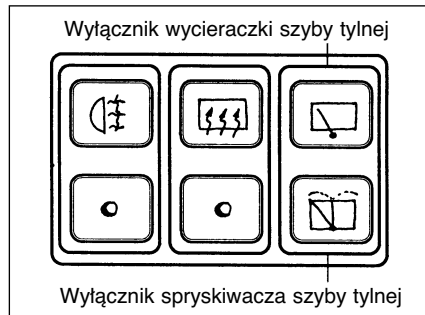
Światło przeciwmgielne zapala się po wciśnięciu wyłącznika, gdy włączone są światła mijania.

WYŁĄCZNIK OGRZEWANIA SZYBY TYLNEJ (w niektórych wersjach)



Ogrzewanie tylnej szyby uruchamiane jest po wciśnięciu przycisku wyłącznika. Gdy ogrzewanie szyby jest włączone, świeci się lampka kontrolna w dolnej części przycisku.

WYŁĄCZNIK WYCIERACZKI I SPRYSKIWACZA SZYBY TYLNEJ (w niektórych wersjach)

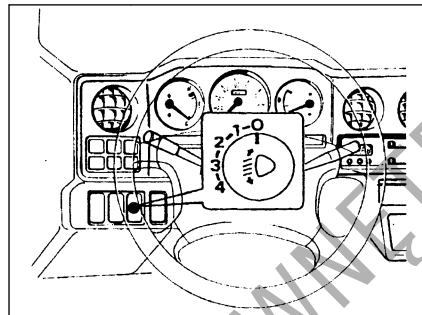


Wycieraczka tylnej szyby uruchamiana jest po wciśnięciu przycisku wyłącznika. Ponowne naciśnięcie przycisku przerywa pracę i wycieraczka powraca do położenia spoczynkowego.

Wyłącznik spryskiwacza szyby tylnej (w niektórych wersjach)

Gdy przycisk jest wciśnięty, na tylnej szybie w obszarze działania wycieraczki rozpylany jest płyn zmywający. Po zwolnieniu przycisku spryskiwanie szyby zostaje przerwane i wycieraczka powraca do położenia spoczynkowego.

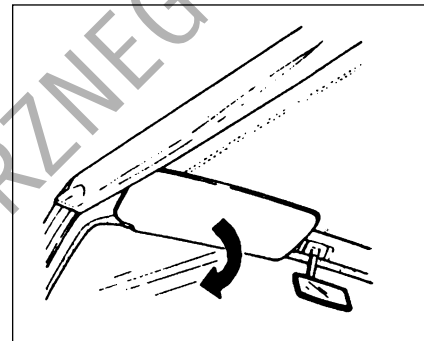
PRZEŁĄCZNIK POZIOMOWANIA REFLEKTORÓW (w niektórych wersjach)



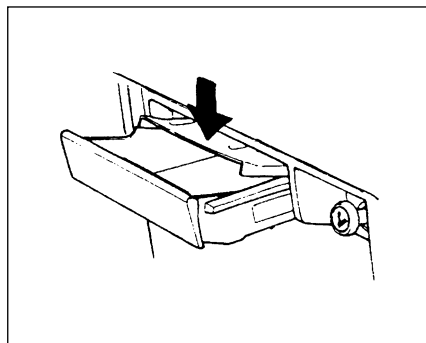
Stosownie do obciążenia pojazdu należy wyregulować wysokość wiązki światła reflektorów, odpowiednio obracając przełącznik. Poniższa tabela podaje pozycje przełącznika w zależności od obciążenia samochodu.

Obciążenie pojazdu	Pozycja przełącznika
Tylko kierowca	0
Kierowca + 1 pasażer (na przednim siedzeniu)	0
Kierowca + 3 pasażerów, bez bagażu	2
Kierowca + 3 pasażerów i bagaż	3

OSŁONY PRZECIWSŁONECZNE



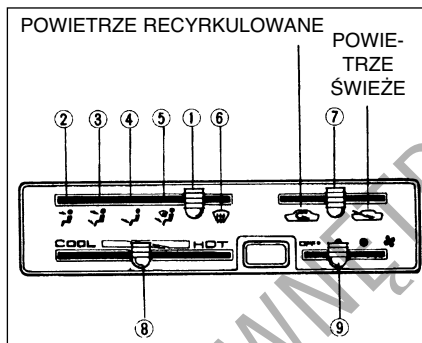
Osłony przeciwsłoneczne chronią przed blaskiem promieni słonecznych. Gdy światło słoneczne jest zbyt intensywne, można opuścić osłonę na dół.



W celu użycia popielniczki należy ją wyciągnąć. W celu opróżnienia należy nacisnąć płytkę sprężyny i wyciągnąć popielniczkę z oprawy.

⚠ OSTRZEŻENIE

Przed zamknięciem popielniczki należy upewnić się, że tytoń został całkowicie wygaszony. Nigdy nie należy wrzucać śmieci do popielniczki, ponieważ grozi to pożarem.



Dźwignia wyboru trybu nawiewu ①



WENTYLACJA ②: Powietrze o regulowanej temperaturze wypływa wylotami środkowymi i bocznymi.



NAWIEW DWUPOZIOMOWY ③: Powietrze wypływa wylotami środkowymi oraz wylotami przypodłogowymi (ogrzone).



OGRZEWANIE ④: Powietrze o regulowanej temperaturze doprowadzane jest przez wyloty przypodłogowe oraz w niewielkim stopniu przez wyloty boczne i wyloty nawiewu na przednią szybę.



OGRZEWANIE I USUWANIE ZAPAROWANIA SZYB ⑤: Powietrze o regulowanej temperaturze wypływa przez wyloty przypodłogowe i boczne oraz wyloty nawiewu na przednią szybę.



USUWANIE ZAPAROWANIA SZYB ⑥: Powietrze o regulowanej temperaturze kierowane jest na przednią szybę oraz wypływa wylotami bocznymi.

Dźwignia wyboru wlotu powietrza ⑦:

Dźwignia ta służy do wyboru pomiędzy zamkniętym obiegiem powietrza wewnątrz pojazdu, a jego doprowadzaniem z zewnątrz.

Dźwignia regulacji temperatury ⑧:

Służy do zmiany temperatury powietrza doprowadzanego wylotami nawiewu.

Przełącznik dmuchawy ⑨:

Służy do włączania dmuchawy i regulacji jej prędkości.

SPOSÓB POSŁUGIWANIA SIĘ UKŁADEM OGRZEWANIA WNĘTRZA

Wentylacja naturalna

Ustawić tryb nawiewu na „WENTYLACJA”, wlot powietrza na „POWIETRZE ŚWIEŻE”, dźwignię regulacji temperatury ustawić w pozycji „COOL”. Ustawić przełącznik dmuchawy w położenie „OFF” (wyłączona). Podczas jazdy przez wnętrze pojazdu będzie przepływało świeże powietrze.

Wentylacja wymuszona

Ustawienia takie same, jak przy wentylacji naturalnej, z tą jednak różnicą, że przełącznik dmuchawy ustawia się w położeniu innym niż „OFF”.

Ogrzewanie normalne (z wykorzystaniem powietrza zewnętrznego)

Ustawić tryb nawiewu na „OGRZEWANIE”, wlot powietrza na „POWIETRZE ŚWIEŻE”, dźwignią regulacji temperatury wybrać żadaną temperaturę oraz przełącznikiem dmuchawy ustalić intensywność nawiewu. Wyższa prędkość dmuchawy zwiększa wydajność ogrzewania.

Ogrzewanie szybkie (z wykorzystaniem recyrkulacji powietrza)

Ustawienia takie same, jak przy ogrzewaniu normalnym, z tym że dźwignię wlotu powietrza należy przesunąć w położenie „POWIETRZE RECYRKULOWANE”. Jeżeli używa się tego położenia przez dłuższy czas, powietrze zwiększy swą wilgotność i szyby zostaną rosić. Dlatego tego sposobu należy używać tylko dla szybkiego ogrzania wnętrza i jak najszybciej powracać do normalnego ogrzewania.

Chłodzenie twarzy i ogrzewanie stóp

Ustawić tryb nawiewu na „NAWIEW DWU-POZIOMOWY”, wlot powietrza na „POWIETRZE ŚWIEŻE”, temperaturę i prędkość dmuchawy – według potrzeby. Wylotami bocznymi i środkowymi kierowane będzie powietrze chłodniejsze, zaś wylotami przypodłogowymi powietrze ogrzane.

⚠ OSTRZEŻENIE

W celu uniknięcia oblodzenia przedniej szyby w mroźne dni, należy przed włączeniem spryskiwaczy oraz w trakcie ich pracy ustawić nawiew ciepłego powietrza na szybę.

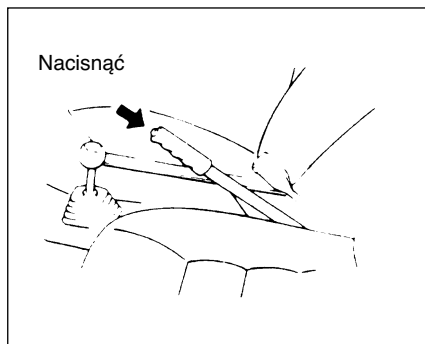
Usuwanie zaparowania lub oblodzenia szyby i ogrzewanie stóp

Ustawić tryb nawiewu na „OGRZEWANIE I USUWANIE ZAPAROWANIA SZYB”, wlot powietrza na „POWIETRZE ŚWIEŻE”, temperaturę według potrzeby, a dmuchawę na najwyższą prędkość. Kiedy szyba przednia stanie się przejrzysta, należy ustawić prędkość dmuchawy według życzenia.

Usuwanie zaparowania lub oblodzenia szyby

Ustawić tryb nawiewu na „USUWANIE ZAPAROWANIA SZYB”, wlot powietrza na „POWIETRZE ŚWIEŻE”, temperaturę według potrzeby, a dmuchawę na najwyższą prędkość. Gdy szyba przednia stanie się przejrzysta, należy ustawić niższą prędkość dmuchawy.

DŹWIGNIA HAMULCA POSTOJOWEGO



Dźwignia hamulca postojowego znajduje się pomiędzy przednimi fotelami. Aby zaciągnąć hamulec postojowy należy nacisnąć pedał hamulca i pociągnąć dźwignię hamulca postojowego do końca ku górze. W celu zwolnienia hamulca postojowego należy naciskać pedał hamulca lekko pociągnąć dźwignię ku górze, wcisnąć kciukiem przycisk na jej końcu i opuścić dźwignię w położenie spoczynkowe.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Nie wolno jechać z zaciągniętym hamulcem postojowym. Wskutek przegrzania może się zmniejszyć skuteczność hamulców kół tylnych, ich żywotność zostanie zmniejszona, a układ hamulcowy może ulec trwałemu uszkodzeniu.



- Jeżeli hamulec postojowy nie jest w stanie pewnie unieruchomić pojazdu lub nie zwalnia się całkowicie, należy jak najszybciej poddać samochód kontroli w autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.



wstęcznym. Niezależnie od pozostawienia skrzyni na biegu należy całkowicie zaciągnąć hamulec postojowy.

⚠ OSTRZEŻENIE

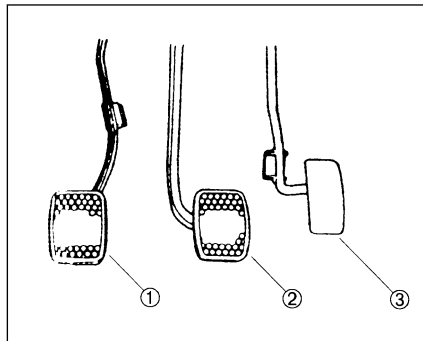
Podczas parkowania pojazdu przy bardzo niskiej temperaturze otoczenia należy przestrzegać następujących zasad:

- 1) Zaciągnąć hamulec postojowy.
 - 2) Włączyć wsteczny lub pierwszy bieg.
 - 3) Przy wyłączonym silniku należy wyjść z pojazdu i podłożyć kliny pod koła.
 - 4) Zwolnić hamulec postojowy.
- Po powrocie do pojazdu należy pamiętać o zaciągnięciu hamulca postojowego, a następnie o usunięciu klinów spod kół.

⚠ OSTRZEŻENIE

Przed opuszczeniem pojazdu należy zawsze **ZACIĄGNĄĆ HAMULEC POSTOJOWY**, inaczej pojazd może ruszyć i spowodować wypadek. Podczas parkowania należy pamiętać, aby pozostawić samochód na biegu pierwszym lub

PEDAŁY

**Pedał sprzęgła ①:**

Pedał sprzęgła służy do odłączania napędu od kół podczas rozruchu silnika, zatrzymywania, zmiany biegu lub przetaczania skrzynki rozdzielczej. Wciśnięcie pedału rozłącza sprzęgło.

▲ ZALECENIE

Nie należy jechać trzymając stopę na pedale sprzęgła. Może to spowodować nadmierne zużycie tarczy sprzęgła, uszkodzenie sprzęgła lub nieoczekiwaną utratę możliwości hamowania silnikiem.

Pedał hamulca ②:

Samochód ten wyposażony jest w hamulce tarczowe dla kół przednich i hamulce bębnowe dla kół tylnych. Naciśnięcie pedału uruchamia zarówno hamulce przednie jak i tylne. Uruchomieniu hamulców niekiedy towarzyszy piskliwy odgłos. Jest to normalne zjawisko spowodowane warunkami zewnętrznymi, takimi jak wilgoć, mróz, śnieg itp.

▲ OSTRZEŻENIE

Jeżeli pisk hamulców jest nadmierny i występuje przy każdym hamowaniu, należy sprawdzić hamulce w autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.

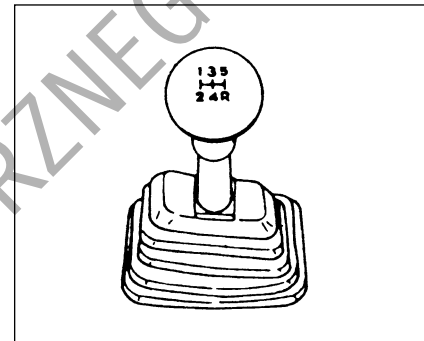
▲ OSTRZEŻENIE

Nie należy nadużywać hamulców przez ciągłe ich przyciskanie lub trzymanie stopy na pedale. Spowoduje to ich przegrzanie, mogące pociągnąć za sobą nieprzewidywalne działanie, wydłużenie drogi hamowania lub trwałe uszkodzenie układu hamulcowego.

Pedał przyspieszania ③:

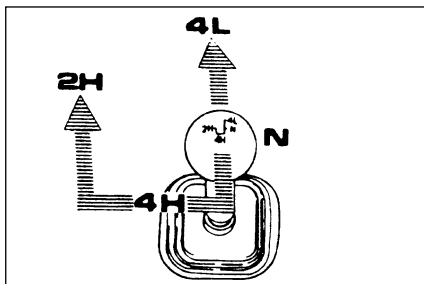
Pedał ten reguluje prędkość obrotową silnika. Wciskanie pedału przyspieszania zwiększa moc chwilową silnika oraz prędkość jazdy.

DŹWIGNIA ZMIANY BIEGÓW



Samochód ten jest wyposażony w 5-biegową mechaniczną skrzynię biegów. Na rysunku pokazane są położenia poszczególnych biegów.

DŹWIGNIA SKRZYNKI ROZDZIELCZEJ



Dźwignia skrzynki rozdzielczej pozwala przełączyć pomiędzy trybem zwiększonej i normalnej siły napędowej oraz wykorzystywać napęd na 2 osie, zgodnie ze schematem przełożeń przedstawionym na rysunku.

2H: Napęd na jedną oś, wysoki zakres (napędzana oś tylna)

Przełożenie to służy do normalnej jazdy po suchej, twardej nawierzchni.

4H: Napęd na obie osie, wysoki zakres (napęd na obie osie przy dużej prędkości jazdy)

Przełożenie to zapewnia lepsze własności trakcyjne niż napęd na jedną oś. Służy do jazdy po śliskich nawierzchniach (mokrych, zaśnieżonych, błotnistych, itd.) oraz do jazdy terenowej.

N: Położenie neutralne

Napęd nie jest przenoszony na koła.

4L: Napęd na obie osie, niski zakres (napęd na obie osie przy małej prędkości jazdy)

Przełożenie to służy do podjazdów lub zjazdów na stromych stokach oraz do jazdy terenowej.

Przy przestawianiu dźwigni skrzynki rozdzielczej należy wcisnąć sprzęgło. W przypadku trudności z przestawieniem dźwigni należy jeszcze wcisnąć sprzęgło lub przejechać krótki odcinek i ponownie spróbować zmienić zakres.

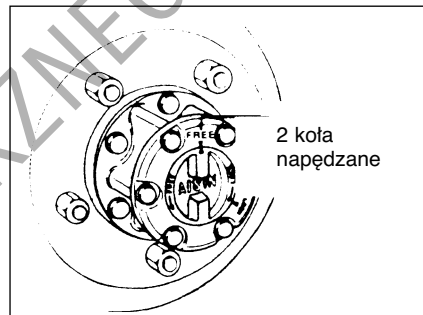
▲ ZALECENIE

- Przy przestawianiu dźwigni pomiędzy zakresami „4H” i „2L” **SAMOCHÓD POWINIEN BYĆ ZATRZYMANY.**
- **NIE WOLNO** jeździć w zakresie „4H” lub „4L” przy **ROZŁĄCZONYCH** piastach wolnobiegowych.
- Przełączanie pomiędzy „2H” i „4H” podczas jazdy dopuszczalne jest jedynie w sytuacji, gdy przednie koła skierowane są do jazdy na wprost i **PIASTY WOLNOBIEGOWE SĄ SPRZĘGNIĘTE.**
- Nie należy jeździć w zakresach „4H” i „4L” na suchych, twardych powierzchniach.
- Za każdym razem po przestawieniu dźwigni na „4H” lub „4L” należy sprawdzić, czy zapaliła się lampka kontrolna „4WD”, potwierdzając pełne przełączenie.

▲ OSTRZEŻENIE

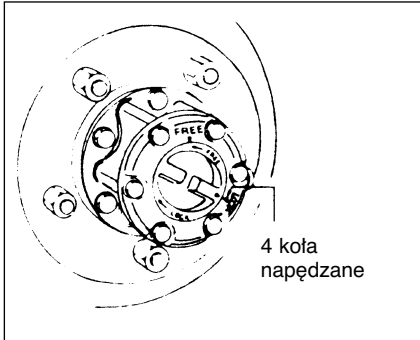
Dźwignia skrzynki rozdzielczej powinna być przestawiana dokładnie w odpowiednie położenie. W przypadku niepełnego przełączenia może wystąpić strata mocy lub uszkodzenie skrzynki rozdzielczej. Należy dobrze zaznaczyć się ze sposobem zmiany biegów.

RĘCZNIE STEROWANE SPRZĘGŁA PIAST WOLNOBIEGOWYCH (w niektórych wersjach)



Przy przełączaniu dźwigni skrzynki rozdzielczej w położenie „2H” należy przestawić sprzęgła obu piast wolnobiegowych w położenie „FREE”. Rozłączenie w ten sposób piast wolnobiegowych eliminuje obracanie się elementów przedniego mostu podczas jazdy z napędem na jedną oś. Zapewnia to zmniejszenie zużycia paliwa oraz ograniczenie hałasu i zużycia mechanicznego.

Przy przełączaniu dźwigni skrzynki rozdzielczej w położenie napędu na dwie osie („4H” lub „4L”) należy przestawić oba sprzęgła w położenie „LOCK”, sprzęgając piasty wolnobiegowe.



▲ OSTRZEŻENIE

Przy przestawianiu dźwigni skrzynki rozdzielczej w położenie napędu na dwie osie („4H” lub „4L”) oba sprzęgła piast wolnobiegowych powinny być w położeniu „LOCK”. Pozostawienie rozłączonych piast wolnobiegowych lub jednej sprzęgniętej i drugiej rozłączonej uniemożliwia włączenie napędu na dwie osie.

W związku z tym nie nastąpi spodziewana poprawa własności trakcyjnych na śliskich nawierzchniach, co może zakończyć się utratą panowania nad pojazdem.

▲ ZALECENIE

- Minimum raz na miesiąc należy przejechać kilka kilometrów ze sprzęgłami piast wolnobiegowych w położeniu „LOCK”. Zapewnia to płynne działanie sprzęgieł piast oraz odpowiednie przesmarowanie elementów przedniego mostu.
- Podczas sprzęgania oraz rozłączania piast wolnobiegowych należy sprzęgło piasty obracać do końca, aż zatrzyma się ze znakami (▲) ustawionymi w jednej linii. W przypadku ustawienia sprzęgła w położeniu pośrednim piasta może ulec uszkodzeniu podczas jazdy.
- Przy sprzęganiu i rozłączaniu piast wolnobiegowych należy zachować ostrożność. Piasty mogą być gorące i poparzyć palce.

AUTOMATYCZNE SPRZĘGŁA PIAST WOLNOBIEGOWYCH (w niektórych modelach)

Jeżeli samochód jest wyposażony w automatyczne sprzęgła wolnobiegowych piast kół, ich sprzęganie i rozłączanie dokonywane jest automatycznie, bez konieczności wysiadania z pojazdu.

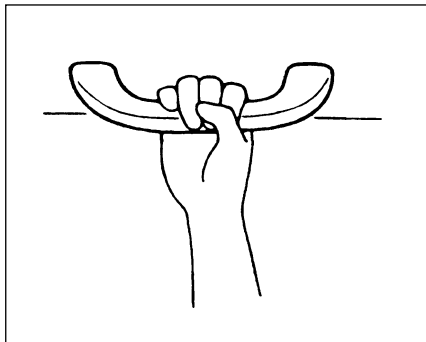
W celu sprzęgnięcia piast:

- 1) Zatrzymać pojazd.
 - 2) Wcisnąć pedał sprzęgła i przestawić dźwignię skrzynki rozdzielczej w jedno z położeń napędu na dwie osie („4H” lub „4L”).
 - 3) Powoli rozpocząć jazdę.
- Podczas jazdy nastąpi automatyczne sprzęgnięcie piast wolnobiegowych.

W celu rozłączenia piast:

- 1) Zatrzymać pojazd.
- 2) Wcisnąć pedał sprzęgła i przestawić dźwignię skrzynki rozdzielczej w położenie „2H”.
- 3) Przejechać półtora lub dwa metry w przeciwnym do dotychczasowego kierunku jazdy. Spowoduje to rozłączenie piast wolnobiegowych.
- 4) Rozpocząć jazdę z napędem na jedną oś. Gdy piasty wolnobiegowe z automatycznymi sprzęgłami są sprzęgnięte i koła przednie są w położeniu do jazdy na wprost, można przełączać pomiędzy napędem na jedną i dwie osie podczas jazdy, przestawiając dźwignię w położenie „2H” lub „4H”.

UCHWYTY ASEKURACYJNE (w niektórych wersjach)



Dla wygody pasażerów przewidziano uchwyty asekuracyjne.

⚠ OSTRZEŻENIE

Nie należy niczego wieszać na uchwytach asekuracyjnych. Przedmioty takie mogą ograniczyć widoczność i stać się przyczyną wypadku lub, w razie wypadku lub gwałtownego manewru, mogą przemieszczać się, stwarzając zagrożenie.

URUCHAMIANIE SILNIKA

▲ OSTRZEŻENIE

Przed próbą uruchomienia silnika należy sprawdzić, czy hamulec postojowy jest całkowicie zaciągnięty i dźwignia skrzyni biegów jest w położeniu „N” (neutralnym).

- 1) Mocno zaciągnąć hamulec postojowy.
- 2) Przetawić dźwignię skrzyni biegów w położenie neutralne.
- 3) Dokonać rozruchu silnika według zamieszczonych dalej wskazówek (stosownie do wersji silnika).

▲ ZALECENIE

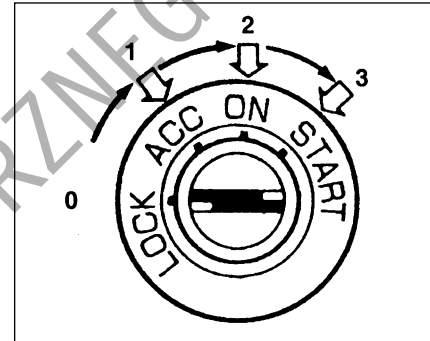
- Praca rozrusznika powinna być **przerwana natychmiast po uruchomieniu silnika, w przeciwnym razie układ rozruchowy może ulec uszkodzeniu.**
- Rozrusznik nie powinien pracować **jednorazowo dłużej niż 5 sekund (w przypadku silnika o zapłonie iskrowym) lub 15 sekund (w przypadku silnika o zapłonie samoczynnym).** Jeżeli silnik nie zostanie uruchomiony, przed ponowną próbą należy **odczekać pięć do dziesięciu sekund (umożliwiając częściowe zregenerowanie akumulatora).**

WERSJA Z SILNIKIEM O ZAPŁONIE ISKROWYM

Uruchamianie zimnego i ciepłego silnika

- Nie naciskając pedału przyspieszania włączyć rozrusznik, obracając kluczyk w wyłączniku zapłonu w położenie „START”. Gdy silnik rozpocznie pracę, kluczyk należy puścić.
- Po uruchomieniu silnika podwyższona początkowo prędkość obrotowa biegu jałowego w miarę rozgrzewania się silnika będzie stopniowo malała.
- Jeżeli silnik nie rozpocznie pracy po 3 sekundach pracy rozrusznika, należy odczekać kilka sekund i ponowić próbę rozruchu. Nawet przy drugiej i trzeciej próbie rozruchu nie ma potrzeby naciskania pedału przyspieszania. Trudności z uruchomieniem silnika mogą oznaczać, że został on zalany. Jeżeli silnik nie daje się uruchomić, należy zwrócić się do autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.

WERSJA DIESEL I T. DIESEL



Uruchamianie zimnego i ciepłego silnika

- 1) Jeżeli samochód wyposażony jest w immobilizer z wyłącznikiem przyciskowym, przed obróceniem wyłącznika zapłonu do pozycji ON należy zapoznać się z podanymi na stronie 4-3 informacjami związanymi z uruchamianiem silnika.
- 2) Włożyć kluczyk do wyłącznika zapłonu w pozycji 0.
- 3) Obrócić kluczyk w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara do pozycji 2. Włączy się podświetlenie deski rozdzielczej.
- 4) Jeżeli samochód wyposażony jest w immobilizer z wyłącznikiem klawiaturowym należy zapoznać się ze wskazówkami podanymi na stronie 4-4.



4

- 5) Odczekać aż zgaśnie lampka kontrolna podgrzewania wstępnego silnika 4.
- 6) Obrócić kluczyk do pozycji 3. Przytrzymać w tym położeniu aż silnik zacznie pracować, a następnie puścić kluczyk, który powróci do pozycji 2.

Rozruch silnika nie może trwać jednorazowo dłużej niż 15 sekund. Jeżeli nie zacznie pracować lub po chwili zgaśnie, należy cofnąć kluczyk do pozycji 0, a następnie obrócić do pozycji 2, odczekać aż zgaśnie lampka kontrolna podgrzewania wstępnego i ponownie włączyć rozrusznik.

Silnik powinien rozgrzewać się stopniowo. Dopóki nie osiągnie odpowiedniej temperatury, nie należy go maksymalnie obciążać. Przed ruszeniem należy odczekać 5 – 10 sekund.

Uruchamianie ciepłego silnika

Sposób postępowania jest identyczny jak w przypadku zimnego silnika (lampka kontrolna podgrzewania wstępnego szybciej zgaśnie).

UWAGA:

W przypadku zgaśnięcia silnika z powodu wyczerpania paliwa, po jego uzupełnieniu mogą, choć nie zawsze, wystąpić trudności z jego uruchomieniem. Należy wtedy użyć pompki zastrzykowej, postępując według wskazówek podanych na stronie 5-1.

⚠ OSTRZEŻENIE

Jeżeli ciśnienie oleju w silniku jest prawidłowe, nie powinna świecić się lampka ostrzegawcza. W razie stwierdzenia jakiegokolwiek nieprawidłowości należy natychmiast wyłączyć silnik, poszukać przyczyny lub zwrócić się do najbliższej autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.

Należy obserwować, czy nie świeci się czerwona lampka ostrzegawcza braku ładowania akumulatora.

ZATRZYMYWANIE

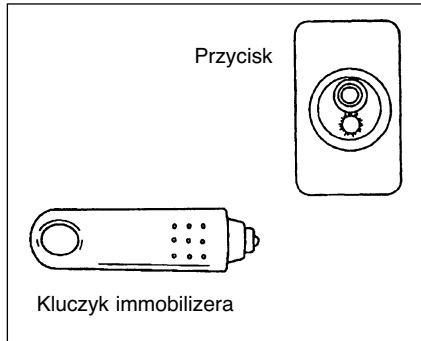
Wyłączyć silnik (wyłącznik zapłonu w pozycji 0) i wyjąć kluczyk. Powinno zgasnąć podświetlenie deski rozdzielczej.

⚠ ZALECENIE

Nie należy zbyt mocno przyspieszać, gdy silnik jest zimny. Nie wolno dopuszczać, by silnik pracował przy zbyt niskim poziomie oleju (gdy świeci się czerwona lampka ostrzegawcza ciśnienia oleju).

Nie wyłączać silnika natychmiast po okresie pracy z wysoką prędkością obrotową. Należy odczekać, aż silnik powróci do prędkości obrotowej biegu jałowego (co najmniej 5 sekund).

WERSJE Z IMMOBILIZEREM (TYP JEDNOPRZYCISKOWY)

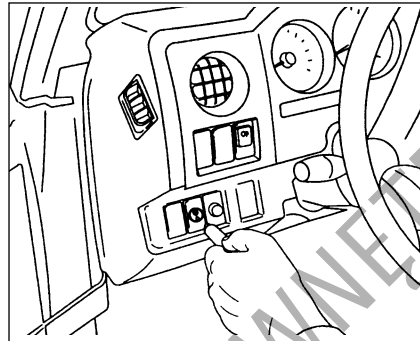


Urządzenie to jest elementem zabezpieczenia przeciwkradzieżowego blokującym układ wtrysku paliwa i umożliwiającym uruchomienie silnika jedynie po dotknięciu odpowiedniego przycisku specjalnym kluczykiem.

Uruchamianie silnika

Nacisnąć przycisk specjalnym kluczykiem, jak pokazano na rysunku. Błyszcząca lampka zgaśnie.

Następnie wykonać czynności procedury uruchamiania silnika dla wersji DIESEL i T, DIESEL, przedstawionej na stronach 4-2 i 4-3.



Zadaniem immobilizera jest uniemożliwienie kradzieży samochodu poprzez odłączenie układu rozruchowego silnika.

Silnik może zostać uruchomiony wyłącznie przy użyciu oryginalnego kluczyka do wyłącznika zapłonu z immobilizerem silnika, w którym jest fabrycznie zaprogramowany elektroniczny kod identyfikacyjny. Po zetknięciu z przyciskiem immobilizera kluczyk wysyła kod identyfikacyjny.

Jeżeli kilka sekund po obróceniu wyłącznika zapłonu do pozycji ON błyska lampka kontrolna podgrzewania wstępnego, należy sprawdzić, czy nie świeci się lampka kontrolna immobilizera i jeżeli objawy nie ustąpią, należy zlecić autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI sprawdzenie samochodu.

Należy pamiętać, że mimo iż działanie układu wydaje się być nieskomplikowane, jest on sterowany elektronicznie, przez co niemożliwe jest uruchomienie silnika tego samochodu przy użyciu kluczyka o identycznych właściwościach lecz przeznaczonego do innego samochodu.

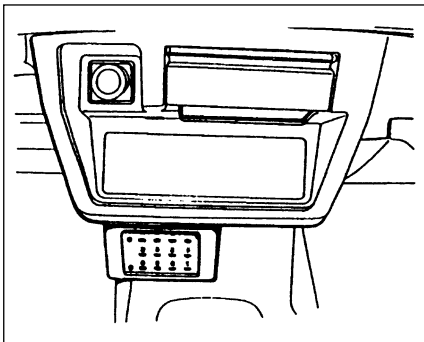
Jeżeli mimo naciśnięcia przycisku immobilizera specjalnym kluczykiem dioda kontrolna nadal błyska, należy zlecić autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI sprawdzenie samochodu.

UWAGA:

Po jednej minucie następuje automatyczne przełączenie wyłączonego immobilizera w stan aktywny i ponownie zaczyna błyskać lampka kontrolna w przycisku. Jeżeli przed upływem tego czasu silnik nie zostanie uruchomiony, konieczne będzie ponowne naciśnięcie przycisku immobilizera specjalnym kluczykiem w celu jego wyłączenia.

UŻYTKOWANIE POJAZDU

WERSJE Z IMMOBILIZEREM (TYP KŁAWIATUROWY)



Urządzenie to jest elementem zabezpieczenia przeciwkradzieżowego blokującym układ wtrysku paliwa i umożliwiającym uruchomienie silnika jedynie po wprowadzeniu specjalnego kodu.

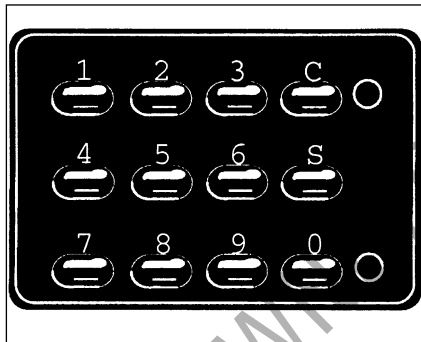
Uruchamianie silnika

Włączyć zapłon (obrócić kluczyk w wyłączniku zapłonu do pozycji „ON”).

Świeci się zielona lampka: rozruch silnika możliwy.

Świeci się czerwona lampka: włączone zabezpieczenie przeciwkradzieżowe.

W celu umożliwienia rozruchu silnika należy wprowadzić czterocyfrowy kod. Czerwona lampka zgaśnie i zaświeci się zielona. Wszystkie samochody mają fabrycznie ustalony kod **1111**. Jeżeli użytkownik nie chce używać innego kodu, może pozostać przy ustawieniu fabrycznym.



W razie pomyłki przy wprowadzaniu kodu konieczne jest powtórne wprowadzenie wszystkich czterech cyfr.

Przy każdym naciśnięciu przycisku rozlega się sygnał akustyczny.

W przypadku wprowadzenia błędnego kodu (lub przy zmianie kodu) operacja jest przerywana i rozlega się trwający dwie sekundy sygnał akustyczny. Przy próbie rozruchu silnika z nie wyłączonym immobilizerem rozlega się ciągły sygnał ostrzegawczy.

⚠ OSTRZEŻENIE

W przypadku wprowadzenia kolejno 3 nieprawidłowych kodów klawiatura zostaje zablokowana na 30 minut.

Pierwsze wprowadzenie indywidualnego kodu

- 1- Włączyć zapłon.
 - 2- Wprowadzić kod **1111**.
 - 3- Nacisnąć przycisk „C”.
 - 4- Wprowadzić czterocyfrowy indywidualny kod.
 - 5- Nacisnąć przycisk „C” w celu zatwierdzenia operacji.
- Dla potwierdzenia zielona lampka na klawiaturze błysnie cztery razy i rozlegną się cztery krótkie sygnały akustyczne.

Zmiana kodu

- 1- Włączyć zapłon.
 - 2- Wprowadzić kod (wprowadzony do pamięci).
 - 3- Nacisnąć przycisk „C”.
 - 4- Wprowadzić czterocyfrowy nowy kod.
 - 5- Nacisnąć przycisk „C” w celu wprowadzenia nowego kodu do pamięci.
- Dla potwierdzenia zielona lampka na klawiaturze błysnie cztery razy i rozlegną się cztery krótkie sygnały akustyczne.

Procedura bezpieczeństwa

Stary i nowy kod pozostają ważne dopóki jeden z nich nie zostanie użyty, powodując automatyczne wykasowanie drugiego.

W przypadku braku potwierdzenia należy wyjąć kluczyk, a następnie ponownie włączyć zapłon i powtórzyć cały proces wprowadzania kodu.

Jeżeli równocześnie świecą się obie lampki na klawiaturze (zielona i czerwona), sygnalizuje to niepoprawną obsługę lub wadliwe działanie układu. W takiej sytuacji należy

odczekać około 1 minuty, wyjąć kluczyk, a następnie ponownie włączyć zapłon. Jeżeli to nie pomoże, należy skontaktować się z autoryzowaną stacją obsługi Suzuki.

Tryb serwisowy

Uruchomienie trybu serwisowego pozwala udostępnić samochód innej osobie lub pozostawić go w warsztacie bez konieczności ujawniania kodu.

W trybie tym immobilizer wykorzystuje inny niż wprowadzony indywidualnie kod, z możliwością jego zmiany.

Włączyć zapłon:

- Wprowadzić indywidualny kod i nacisnąć „S”.
- Wprowadzić kod serwisowy i nacisnąć „S” (zalecane jest stosowanie kodu **1111**).

Dla potwierdzenia operacji sześć razy błysnie zielona lampka na klawiaturze i rozlegnie się sześć krótkich sygnałów akustycznych.

Wprowadzenie indywidualnego kodu automatycznie kasuje tryb serwisowy.

Po odebraniu samochodu wystarczy włączyć zapłon i wprowadzić indywidualny kod. Tym samym tryb serwisowy zostaje odwołany bez konieczności wykonywania procedury zmiany kodu.

Blokada rozruchu silnika

Wyjęcie kluczyka z wyłącznika zapłonu powoduje automatyczne uruchomienie blokady rozruchu silnika:

- po 30 sekundach od otwarcia i zamknięcia drzwi kierowcy lub
- (jeżeli drzwi nie zostaną otwarte i zamknięte) najpóźniej 10 minut od wyłączenia zapłonu.

Identyfikacja

Działanie immobilizera sygnalizowane jest

- czerwoną lampką na klawiaturze.

Lampka ta świeci się przez 10 sekund po uruchomieniu blokady silnika. Następnie lampka zaczyna błyskać aż do momentu kolejnego włączenia zapłonu.

ZALECENIA

Przy oddawaniu samochodu do warsztatu zalecane jest wprowadzenie kodu serwisowego **1111** (patrz „Tryb serwisowy”), aby nie ujawniać kodu indywidualnego.

Kod indywidualny jest zarejestrowany w pamięci urządzenia i może go zmienić wyłącznie osoba znająca ten kod.

Kod indywidualny pozostaje w pamięci również w przypadku usterki układu lub odłączenia akumulatora.

Do czyszczenia klawiatury należy używać wyłącznie alkoholu.

W razie zapomnienia indywidualnego kodu konieczne będzie przeprowadzenie kosztownej i skomplikowanej operacji serwisowej.

W RAZIE WYSTĄPIENIA USTERKI

Równoczesne zaświecenie się na klawiaturze obu lampek – zielonej i czerwonej – sygnalizuje niepoprawną obsługę lub wadliwe działanie układu. Należy wtedy:

- Odczekać około 1 minuty.
- Wyjąć kluczyk z wyłącznika zapłonu.
- Ponownie obrócić kluczyk do pozycji „ON”.
- Powtórzyć cały proces wprowadzania kodu.

Jeżeli to nie pomoże, należy skontaktować się z autoryzowaną stacją obsługi SUZUKI.

UŻYTKOWANIE POJAZDU

RUSZANIE Z MIEJSCA I JAZDA

Zakresy dopuszczalnych prędkości dla poszczególnych biegów (Skrzynka rozdzielcza w zakresie „2H” lub „4H”)

Bieg	Zakres prędkości
Pierwszy	0 – 30 km/h
Drugi	10 – 60 km/h
Trzeci	20 – 80 km/h
Czwarty	30 km/h –
Piąty	60 km/h –

Najpierw należy rozejrzeć się dookoła (do przodu, na boki i do tyłu) w celu sprawdzenia, czy nie nadjeżdża inny pojazd. Trzymając wciśnięte sprzęgło, włączyć pierwszy bieg. W przypadku trudności z włączeniem biegu, jeszcze raz wycisnąć sprzęgło i ponownie próbę włączenia biegu. Gdy pierwszy bieg zostanie włączony, zwolnić hamulec postojowy i powoli naciskać pedał przyspieszania, jednocześnie zwalniając sprzęgło. Przy operowaniu sprzęgłem dobrze jest wsłuchiwać się w odgłos pracy silnika, który przy stopniowym zwalnianiu sprzęgła zaczyna zmieniać się. Następuje to w momencie, kiedy należy nacisnąć pedał przyspieszania, nie przerywając dalszego zwalniania sprzęgła.

Zakresy dopuszczalnych prędkości dla poszczególnych biegów (Skrzynka rozdzielcza w zakresie „4L”)

Bieg	Zakres prędkości
Pierwszy	0 – 20 km/h
Drugi	10 – 35 km/h
Trzeci	15 – 50 km/h
Czwarty	20 – 70 km/h
Piąty	40 – 85 km/h

▲ ZALECENIE

Nie należy opierać stopy na pedale sprzęgła podczas jazdy, ani używać go do utrzymania pojazdu na stojaku, ponieważ może to doprowadzić do uszkodzenia sprzęgła. Przy zmianie biegu pedał sprzęgła należy wciskać do końca.

▲ OSTRZEŻENIE

Gdy silnik jest zimny, prędkość obrotowa na biegu jałowym jest wyższa niż normalnie. Dopóki silnik nie osiągnie właściwej temperatury roboczej, nie należy zbyt mocno przyspieszać.

UŻYWANIE SKRZYNI BIEGÓW

▲ ZALECENIE

Podczas zmiany biegów lub ruszania nie należy podwyższać nadmiernie prędkości obrotowej silnika. Zbyt wysoka prędkość obrotowa uniemożliwia płynną jazdę oraz skraca żywotność silnika.

Wszystkie biegi do przodu są zsynchronizowane, co umożliwia łatwe i ciche przełączanie. W celu zminimalizowania zużycia paliwa i wydłużenia trwałości tego samochodu należy zawsze utrzymywać prędkość obrotową silnika w odpowiednim zakresie, niezależnie od aktualnej prędkości jazdy. Najlepsze właściwości jezdne uzyskuje się przestrzegając przy zmianie biegów podanych w tabelach prędkości granicznych.

HAMOWANIE

Odległość potrzebna do zatrzymania pojazdu wzrasta wraz z jego prędkością. Na przykład droga hamowania przy 60 km/h jest około 4-krotnie dłuższa niż przy prędkości 20 km/h. Hamowanie należy rozpoczynać w miarę wcześnie, by zwalniać stopniowo.

⚠ OSTRZEŻENIE

Jeżeli woda dostanie się do bębnow hamulcowych, działanie hamulców może stać się słabe i nieprzewidywalne. Po przejechaniu przez wodę lub myciu podwozia, jadąc z małą prędkością należy sprawdzić hamulce, czy mają normalną skuteczność. Jeżeli hamulce są mniej skuteczne niż zazwyczaj, należy je osuszyć przez wielokrotne hamowanie podczas jazdy z małą prędkością, aż odzyskają swoją normalną sprawność.

Wspomaganie hamulców

Jeżeli urządzenie wspomagające hamulce przestanie działać z powodu zgaśnięcia silnika lub wystąpienia usterki, układ hamulcowy pozostaje nadal sprawny dzięki rezerwie wspomagania. Po wciśnięciu pedału hamulca rezerwa wspomagania zostaje częściowo zużyta i zmniejsza się za każdym następnym jego naciśnięciem. Na pedał należy wywierać równomierny nacisk. Nie naciskać pedału w sposób pulsacyjny.

⚠ OSTRZEŻENIE

Nawet bez rezerwy wspomagania w układzie hamulcowym można zatrzymać samochód, naciskając pedał hamulca silniej niż normalnie. Droga hamowania może się jednak wydłużyć.

DOCIERANIE SAMOCHODU (przez pierwsze 1000 km)

Skrzynka rozdzielcza w zakresie „2H” lub „4H”

	Bieg	Pierwsze 1000 km
Zalecane maksymalne prędkości	Pierwszy	15 km/h
	Drugi	30 km/h
	Trzeci	50 km/h
	Czwarty	70 km/h
	Piąty	90 km/h

Skrzynka rozdzielcza w zakresie „4L”

	Bieg	Pierwsze 1000 km
Zalecane maksymalne prędkości	Pierwszy	10 km/h
	Drugi	20 km/h
	Trzeci	31 km/h
	Czwarty	40 km/h
	Piąty	50 km/h

JAZDA W GÓRACH

ZALECENIE

Przyszłe osiągi i niezawodność silnika zależą od staranności i umiaru w początkowym okresie jego eksploatacji. Szczególnie ważne jest przestrzeganie poniższych zaleceń przez pierwsze 1000 km przebiegu samochodu.

- Po rozruchu silnika nie podwyższać gwałtownie prędkości obrotowej. Rozgrzewać silnik stopniowo.
- Unikać dłuższej jazdy ze stałą prędkością. Części ruchome dopasują się lepiej, gdy prędkość jazdy będzie zmienna.
- Nie przekraczać prędkości 90 km/h.
- Przez pierwsze 1000 km przebiegu samochodu nie holować przyczepy.
- Nie przekraczać zalecanych maksymalnych prędkości dla poszczególnych biegów, podanych w tabelach.

- Podczas jazdy pod stromą górę pojazd może zacząć tracić prędkość i wykazywać brak mocy. W takim przypadku należy zredukować bieg, aby silnik mógł pracować w swoim normalnym zakresie prędkości obrotowej. Biegi należy zmieniać szybko, by samochód nie wytracił pędu.
- Przy zjeździe z góry należy wykorzystywać siłę hamowania silnikiem, redukując bieg.

OSTRZEŻENIE

Przy zjeździe ze stromego lub długiego wzniesienia drogi należy unikać zbyt długiego naciskania pedału hamulca. Może to spowodować przegrzanie hamulców i zmniejszenie ich skuteczności. Niezastosowanie się do tego ostrzeżenia może w rezultacie spowodować utratę panowania nad samochodem.

ZASADY BEZPIECZNEJ JAZDY

OSTRZEŻENIE

Tego typu samochód wielofunkcyjny ma nieco inną charakterystykę trakcyjną niż zwykły samochód osobowy. Ze względu na bezpieczeństwo kierowcy i przewożonych osób, prosimy o bardzo uważne zapoznanie się z treścią tego rozdziału.

Pojazdy o charakterze wielofunkcyjnym, jakim jest ten samochód SUZUKI, posiadają większy prześwit podwozia i mniejszy rozstaw kół w porównaniu do zwykłych samochodów osobowych, co zapewnia im dobre własności w różnych warunkach terenowych. Nietypowa konstrukcja tych pojazdów daje w wyniku wyżej położony środek ciężkości niż w zwykłych samochodach. Zaletą wynikającą z większego prześwitu podwozia jest lepsza widoczność drogi, umożliwiającą uprzedzanie niebezpieczeństw. Samochody wielofunkcyjne nie są dostosowane do pokonywania zakrętów z taką samą prędkością jak zwykłe samochody, podobnie jak nisko zawieszone auta sportowe nie są dostosowane do jazdy w warunkach terenowych. W miarę możliwości należy unikać ostrych skrętów i gwałtownych manewrów. Podobnie jak w przypadku innych samochodów tego typu, niewłaściwa technika prowadzenia może być przyczyną utraty panowania nad pojazdem i jego wywrócenia.

ISTOTNE RÓŻNICE MIĘDZY SAMOCHODEM TERENOWYM A ZWYKŁYM SAMOCHODEM OSOBOWYM

• Większy prześwit podwozia

Zwiększony prześwit podwozia tego samochodu umożliwia pokonywanie przeszkód terenowych, takich jak kamienie czy pnie drzew, przez które zwykły samochód osobowy nie byłby w stanie przejechać. Nieuniknioną konsekwencją zwiększonego prześwitu podwozia jest wyższe położenie środka ciężkości. Z tego powodu pojazd będzie inaczej zachowywał się niż samochód z niżej położonym środkiem ciężkości.

• Krótszy rozstaw osi

Oprócz zwiększonego prześwitu, samochód ten, w porównaniu z typowym samochodem osobowym, ma skrócony rozstaw osi oraz krótszy zwis przedni i tylny. Połączenie tych cech umożliwia pokonywanie nierówności terenowych bez ryzyka utknięcia na nich pojazdu lub uszkodzenia ramy i elementów podwozia. Konsekwencją krótszego rozstawu osi jest również większa czułość układu kierowniczego, w porównaniu z samochodem o dłuższym rozstawie osi.

• Mniejsza szerokość nadwozia i rozstaw kół

Samochód ten jest węższy od przeciętnego samochodu osobowego, co umożliwia poruszanie się w ciasnych miejscach. Gdyby pojazd ten nie posiadał opisanych wyżej cech – zwiększonego prześwitu, krótszego rozstawu osi oraz węższego nadwozia i rozstawu kół – nie miałby tak znakomitych własności terenowych. Jednak konsekwencją tego jest fakt, że własności pojazdu, sposób prowadzenia oraz jego kierowność na drogach utwardzonych są nieco inne niż w przypadku zwykłego samochodu osobowego.

JAZDA PO DROGACH UTWARDZONYCH

Ponieważ samochód ten będzie często eksploatowany na drogach utwardzonych, należy zapoznać się z podanymi niżej zaleceniami.

• Dobrze poznać własności tego samochodu

Dobrze jest poświęcić trochę czasu na oswojenie się z nietypową charakterystyką trakcyjną tego samochodu, początkowo prowadząc go z dala od ruchu drogowego. Przecwiczyć manewr skręcania przy różnych prędkościach i w różnych kierunkach, oswoić się z większą niż w zwykłych samochodach osobowych czułością kierownicy.

• Zawsze zapinać pasy bezpieczeństwa

Kierowca i wszyscy pasażerowie powinni być zawsze prawidłowo zabezpieczeni pasami bezpieczeństwa. Zasady prawidłowego użycia pasów bezpieczeństwa zostały podane na stronie 1-9.

• Nie wykonywać ostrych skrętów

Jak poprzednio zostało opisane, małe pojazdy wielofunkcyjne mają określone cechy konstrukcyjne, pozwalające im radzić sobie w szerokim zakresie zastosowań terenowych. Cechy te jednak wpływają na odmienne zachowanie się pojazdu podczas pokonywania zakrętów, w porównaniu ze zwykłymi samochodami osobowymi. Należy pamiętać, że małe samochody wielofunkcyjne mają bardziej czuły układ kierowniczy oraz wyżej położony środek ciężkości, niż w przypadku typowych samochodów osobowych. Jeżeli jest to możliwe, należy unikać wykonywania gwałtownych skrętów.

- **Zwalniać przed zakretem**

Dobrze jest wyrobić sobie nawyk pokonywania zakrętów ostrożnie i z bezpieczną prędkością. Nie należy pokonywać zakrętów z prędkością taką samą jak w przypadku samochodu o niżej położonym środku ciężkości. Podobnie jak samochód sportowy nie nadaje się do jazdy po bezdrożach, tak i ten pojazd nie powinien pokonywać zakrętów w stylu samochodu sportowego.

- **Ograniczać prędkość przy bocznym wietrze**

Silne podmuchy bocznego wiatru zakłócają stabilność każdego samochodu. Szczególnie jednak dotyczy to małych samochodów terenowych, ze względu na wysoko położony środek ciężkości. W celu zminimalizowania oddziaływania podmuchów bocznego wiatru należy jechać wolniej.

- **Ograniczać prędkość i zachowywać ostrożność na śliskich drogach**

Ze względu na niebezpieczeństwo poślizgu podczas hamowania, na mokrej drodze należy jechać z prędkością niższą niż w przypadku nawierzchni suchej. Podczas jazdy po drogach oblodzonych, pokrytych śniegiem lub błotem należy ograniczyć prędkość i unikać gwałtownych przyspieszeń, ostrego hamowania i gwałtownych ruchów kierownicą. Dla uzyskania lepszych właściwości trakcyjnych wskazane jest stosowanie napędu na dwie osie w wysokim zakresie (4H).

JAZDA TERENOWA

Samochód ten wyróżniają określone cechy konstrukcyjne, umożliwiające jego zastosowanie do jazdy terenowej. Po zjechaniu z utwardzonej nawierzchni, na trasie jazdy można napotkać wszelkiego rodzaju nawierzchnie oraz zmieniające się warunki. W większości przypadków jazda terenowa wymaga zastosowania napędu na obie osie. Jazdy terenowa wymaga nieco odmiennych technik niż jazda po nawierzchniach utwardzonych.

- **Zachować ostrożność na stromych stokach**

Przed wjechaniem na stok należy zawsze go obejrzeć. Sprawdzić co się znajduje po drugiej stronie oraz zbadać możliwość powrotu. W razie jakichkolwiek wątpliwości odnośnie bezpieczeństwa, nie należy podejmować próby pokonania wzgórza. Nie wolno podjeżdżać pod bardzo strome wzniesienie. Zjechanie ze stromego stoku może być trudniejsze, niż podjazd. Należy utrzymywać kierunek jazdy prosto w dół i jechać na niskim biegu. Nie blokować hamulców. Jeżeli samochód zaczyna się ślizgać, zwiększyć nieco prędkość, aby zachować kierowność.

- **Nie jeździć w poprzek stoku**

Jazda w poprzek stoku może być bardzo ryzykowna. Większa część ciężaru pojazdu będzie przenoszona przez koła znajdujące niżej. Może to doprowadzić do przewrócenia się samochodu na bok. Jeżeli jest to możliwe, należy unikać tego typu

potencjalnego niebezpieczeństwa. Ponadto, jeżeli konieczne jest opuszczenie samochodu znajdującego się na stoku, należy zawsze wysiadać od strony wierzchołka.

- **Zawsze zapinać pasy bezpieczeństwa**

Podczas jazdy terenowej zarówno kierowca jak i pasażerowie powinni mieć zawsze zapięte pasy bezpieczeństwa. Zasady prawidłowego użycia pasów bezpieczeństwa zostały podane na stronie 1-9.

- **Unikać gwałtownych manewrów na błocie, lodzie i śniegu.**

Jazda w terenie o śliskiej nawierzchni wymaga zachowania szczególnej ostrożności. Należy ograniczyć prędkość i unikać gwałtownych manewrów. Jazda po głębokim śniegu lub błocie może łączyć się z utratą przyczepności kół i zwiększeniem oporów jazdy. Należy wykorzystywać napęd na dwie osie w zakresie przełożeń terenowych (4L) i utrzymywać stałą, umiarkowaną prędkość, unikając gwałtownych ruchów kierownicą i ostrego hamowania.

▲ OSTRZEŻENIE

Poza wymienionymi wyżej uwagami należy również przestrzegać następujących zasad bezpiecznej jazdy po drogach utwardzonych oraz jazdy terenowej:

- Kierowca i pasażerowie powinni mieć zawsze zapięte pasy bezpieczeństwa.
- Nie wolno zezwalać innym osobom na prowadzenie tego samochodu, jeżeli nie są zaznajomione z opisanymi w tym rozdziale różnicami we własnościach jezdnych i kierowności.
- Unikać pożyczania tego samochodu innym osobom, chyba że będzie się im towarzyszyć podczas jazdy.
- Nie jeździć na zużytym ogumieniu.
- Należy utrzymywać prawidłowe ciśnienie w oponach, podane na stronie 12-3.
- Nie należy używać opon innych niż zalecane przez SUZUKI. Na jednej osi nie wolno używać opon różnych typów lub rozmiarów. Informacje o zalecanych oponach podane są na stronie 5-25.
- Nie wolno stosować ogumienia o zwiększonych wymiarach ani specjalnych amortyzatorów lub sprężyn zwiększających prześwit podwozia. Spowodowałoby to podniesienie środka ciężkości pojazdu oraz zmianę jego charakterystyki prowadzenia na zakrętach.



- Po przejechaniu przez wodę, błoto lub piach hamulce mogą mieć mniejszą skuteczność. Dlatego natychmiast należy sprawdzić ich działanie. Jeżeli hamulce są mniej skuteczne niż zwykle, należy osuszyć je wykonując kilka hamowań jadąc z niewielką prędkością, aż odzyskają swoją zwykłą sprawność.
- Nie włączać napędu na dwie osie podczas zwykłej jazdy po drogach o suchej i utwardzonej nawierzchni.
- Nie wolno prowadzić samochodu będąc pod wpływem alkoholu bądź innych substancji o działaniu narkotycznym. Alkohol i narkotyki mogą poważnie ograniczyć zdolność bezpiecznego prowadzenia, znacznie zwiększając ryzyko dla kierowcy i innych użytkowników drogi. Należy również unikać prowadzenia samochodu w stanie zmęczenia, wystąpienia objawów choroby, rozdrażnienia lub stresu.

▲ ZALECENIE

- Nie wolno przeciążać silnika, ani przekraczać dopuszczalnych prędkości obrotowych.
- Po długiej jeździe w terenie błotnistym, piaszczystym lub przez wodę należy jak najszybciej zlecić autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI sprawdzenie układu hamulcowego.

Zastosowanie się do poniższych wskazówek pozwoli zmniejszyć zużycie paliwa.

Unikać niepotrzebnej pracy na biegu jałowym

Jeżeli konieczne jest czekanie na postoju dłużej niż minutę, należy wyłączyć silnik i uruchomić go później ponownie. Podczas rozgrzewania zimnego silnika należy pozwolić mu pracować na biegu jałowym do chwili, gdy wskazówka temperatury silnika osiągnie położenie „C” (jeżeli przepisy pozwalają na pozostawianie silnika na biegu jałowym). Wówczas silnik będzie wystarczająco rozgrzany aby jechać.

Unikać gwałtownego ruszania

Szybkie ruszanie spod świateł lub znaku „Stop” niepotrzebnie zużywa paliwo i skraca żywot silnika. Ruszać należy powoli.

Unikać niepotrzebnego hamowania

Unikać zbędnego zwalniania i zatrzymywania się. Należy starać się, kiedy tylko jest to możliwe, utrzymać stałą, nie za wysoką prędkość jazdy. Zwalnianie i późniejsze rozpędzanie zużywa dodatkowe ilości paliwa.

Utrzymywać równomierną prędkość jazdy

Utrzymywać równomierną prędkość jazdy w takim stopniu, na jaki pozwalają warunki drogowe.

Utrzymywać filtr powietrza w czystości

Zanieczyszczony filtr powietrza powoduje, że układ paliwowy dostarcza zbyt dużo paliwa w stosunku do powietrza. Wynikiem tego jest marnowanie paliwa wskutek niepełnego spalania.

Ograniczać masę pojazdu

Im większe obciążenie, tym wyższe zużycie paliwa.

Utrzymywać prawidłowe ciśnienie w oponach

Ze względu na zwiększone opory toczenia, zbyt niskie ciśnienie w oponach może powodować zwiększone zużycie paliwa. Należy utrzymywać ciśnienie zgodnie z wartościami podanymi na tabliczce na drzwiach lub słupku drzwiowym od strony kierowcy.

CZYNNOŚCI OBSŁUGI CODZIENNEJ

- 1) Sprawdzić, czy szyby, lusterka i światła są czyste i nieuszkodzone.
- 2) Sprawdzić opony.
- 3) Sprawdzić, czy nie występują wycieki płynów.
- 4) Zamknąć wszystkie drzwi.
- 5) Wyregulować położenie foteli i lusterek.
- 6) Upewnić się, czy wszyscy jadący mają prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa.
- 7) Sprawdzić, czy po obróceniu kluczyka w położenie „ON” zapalają się wszystkie lampki ostrzegawcze.
- 8) Sprawdzić stan wszystkich wskaźników.
- 9) Po zwolnieniu hamulca postojowego sprawdzić, czy zgasła lampka kontrolna hamulca postojowego.

Ponadto należy regularnie kontrolować:

- 1) Poziom płynu w zbiorniku spryskiwaczy szyby.
- 2) Poziom płynu chłodzącego silnik.
- 3) Poziom płynu hamulcowego.
- 4) Stan pasków napędowych w silniku.
- 5) Poziom oleju silnikowego.
- 6) Światła (światła mijania i drogowe, przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe, hamowania i cofania, kierunkowskazy).
- 7) Działanie kierownicy.
- 8) Wycieraczki szyby (działanie i stan piór).
- 9) Stan pasów bezpieczeństwa.
- 10) Układ wydechowy (czy nie ma pęknięć, dziur i poluzowanych elementów mocujących).

OBSŁUGA OKRESOWA

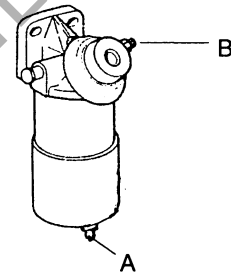
Na stronach 5-4 do 5-6 przedstawiony jest plan obsługi okresowej pojazdu. Podane jest tam w kilometrach i miesiącach, kiedy należy wykonać przegląd, regulację, smarowanie i inne czynności serwisowe. Odstępy międzyobsługowe powinny być skrócone, jeśli eksploatacja pojazdu odbywa się zazwyczaj w trudnych warunkach (patrz „Obsługa zalecana w trudnych warunkach eksploatacji”).

▲ ZALECENIE

Kiedykolwiek zajdzie potrzeba wymiany części w pojeździe, zaleca się użycie wyłącznie oryginalnych części zamiennych SUZUKI.

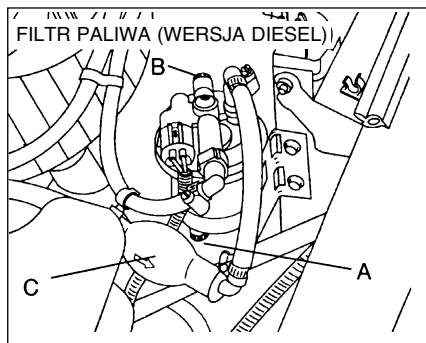
SPECJALNE CZYNNOŚCI OBSŁUGOWE DLA WERSJI DIESEL I T. DIESEL

FILTR PALIWA (WERSJA T. DIESEL)



Odpowietrzanie układu paliwowego (wersja T. Diesel)

- 1) Napełnić zbiornik paliwa.
- 2) Poluzować korek spustowy **B**.
- 3) Kilkakrotnie nacisnąć przycisk pompki zastrzykowej, aż w paliwie nie będzie pęcherzyków powietrza.
- 4) Dokręcić korek spustowy **B**.
- 5) Włączyć podgrzewanie wstępne świecami żarowymi i dokonać rozruchu silnika wciśnięciem pedału przyspieszania. Silnik powinien dać się normalnie uruchomić.



Odpowietrzanie układu paliwowego (wersja Diesel)

- 1) Napętnić zbiornik paliwa.
- 2) Poluzować korek spustowy **B**.
- 3) Kilkakrotnie ścisnąć gruszkę pompki zastrzykowej w przewodzie wlotowym filtra paliwa, aż w paliwie nie będzie pęcherzyków powietrza.
- 4) Dokręcić korek spustowy **B**.
- 5) Dokonać rozruchu silnika zgodnie ze wskazówkami podanymi na stronie 4-1, mocno wciskając pedał przyspieszania. Silnik powinien dać się normalnie uruchomić.

UWAGA:

Powyższe czynności należy wykonać w razie trudności z uruchomieniem silnika po napełnieniu całkowicie opróżnionego zbiornika paliwa.

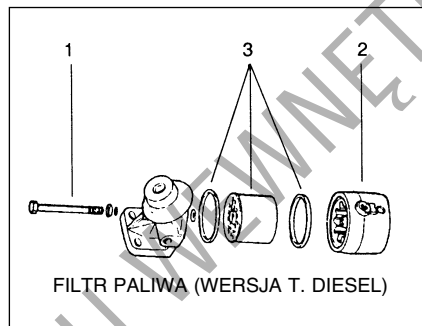
USUWANIE WODY I ODPOWIERZANIE FILTRA PALIWA W SILNIKU O ZAPŁONIE SAMOCZYNNYM

Usuwanie wody

Poluzować korek **A**. Po usunięciu wody dokręcić korek.

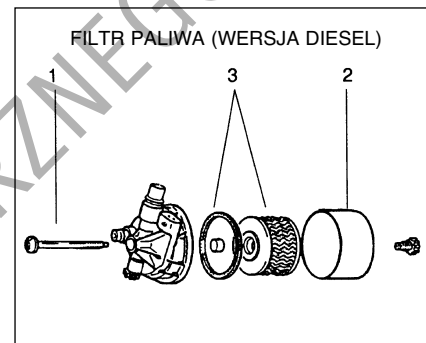
Odpowietrzanie

Patrz odpowietrzanie układu paliwowego.



Wymiana wkładu filtrującego (wersja T. Diesel)

- 1) Wykręcić śrubę 1.
- 2) Zdjąć obudowę 2, wyjąć wkład filtrujący wraz z uszczelkami 3 i przemyć obudowę olejem napędowym.
- 3) Włożyć nowy element filtrujący z nowymi uszczelkami.
- 4) Odpowietrzyć układ paliwowy.



Wymiana wkładu filtrującego (wersja Diesel)

Postępować zgodnie z procedurą wymiany wkładu filtrującego w wersji T. Diesel.

DODATKOWE ZALECENIA DOTYCZĄCE WERSJI DIESEL I T. DIESEL

Poniżej podane są użyteczne wskazówki dotyczące eksploatacji i obsługi okresowej istotnych elementów silników wersji Diesel i T. Diesel.

Docieranie

Początkowe godziny eksploatacji nowego silnika wymagają zachowania pewnej ostrożności. Przez pierwsze 20 godzin (lub 1500 km przebiegu), tj. do pierwszego przeglądu okresowego, nie należy przekraczać $\frac{3}{4}$ maksymalnej prędkości i nie jeździć z maksymalnymi prędkościami na poszczególnych biegach. Należy regularnie sprawdzać i w razie potrzeby uzupełniać w ZIMNYM silniku poziom oleju i cieczy chłodzącej.

NIE WOLNO WLEWAĆ OLEJU SILNIKOWEGO POWYŻEJ POZIOMU MAKSYMALNEGO. Nadmiar oleju zostanie niepotrzebnie spalony. Przed dokonaniem pomiaru poziomu po wleciu oleju należy odczekać co najmniej pół godziny, aby olej zdążył ścieknąć do skrzyni korbowej.

W okresie docierania nie ma sensu kontrolowanie zużycia oleju silnikowego, ponieważ jest ono dla każdego silnika inne. Po upływie okresu docierania zużycie oleju silnikowego stabilizuje się.

Uzupełnianie paliwa

Nie dopuszczać do dostania się wody lub benzyny do zbiornika paliwa, co mogłoby spowodować konieczność całkowitego opróżnienia i przepłukania układu paliwowego w celu uniknięcia uszkodzenia silnika i zatarcia wtryskiwaczy.

Należy kontrolować stan paliwa w zbiorniku: w razie wyczerpania paliwa konieczne jest odpowietrzenie układu paliwowego, zanim silnik zostanie ponownie uruchomiony.

Pompa wtryskowa

Pompa wtryskowa nie wymaga okresowej obsługi ani smarowania. Należy kontrolować mocowania przewodów paliwowych. Nieuszczelności i zasysanie fałszywego powietrza powodować będą nadmierne zużycie paliwa i nierównomierną pracę silnika.

Wtryskiwacze

W razie stwierdzenia nieprawidłowej lub hałaśliwej pracy wtryskiwaczy lub czarnego zabarwienia gazów spalinowych, należy zlecić autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI sprawdzenie wtryskiwaczy.

Przed zamontowaniem wtryskiwacza należy wymienić podkładkę z brązu oraz uszczelkę dyszy spryskiwacza.

PRZEGLĄDY I OBSŁUGA OKRESOWA

SAMURAI (SJ413) Versja europejska
(Silnik G13/Diesel/T. Diesel)

PLAN OBSŁUGI OKRESOWEJ OBSŁUGA OKRESOWA DLA NORMALNYCH WARUNKÓW EKSPLOATACJI

Termin:		Tabela podaje obsługi przewidziane w okresie do 90 000 km (54 000 mil) przebiegu. Dla przebiegów wyższych należy zachować taką samą okresowość obsługi.							
Termin przeglądu powinien być ustalany na podstawie odczytu z licznika przebiegu lub upływu czasu od poprzedniego przeglądu.		km (x1000)	15	30	45	60	75	90	
		mile (x1000)	9	18	27	36	45	54	
		miesiące	12	24	36	48	60	72	
SILNIK									
1-1. Pasek napędowy osprzętu		Pasek klinowy	P	W	P	W	P	W	
		Pasek wielorowkowy (płaski)	–	–	P	–	–	W	
1-2. Pasek napędowy rozrządu		Oprócz wersji Diesel i T. Diesel	Wymieniać co 100 000 km (60 000 mil)						
		Diesel i T. Diesel	Wymieniać co 80 000 km (50 000 mil)						
1-3. Luz zaworowy (oprócz wersji Diesel i T. Diesel)			–	P	–	P	–	P	
1-4. Olej silnikowy i filtr oleju		Oprócz wersji Diesel i T. Diesel (Olej API SG, SH lub SJ)	W	W	W	W	W	W	
		Oprócz wersji Diesel i T. Diesel (Olej API SE, SF) oraz Diesel i T. Diesel	Wymieniać co 10 000 km (6 000 mil) lub 8 miesięcy						
1-5. Płyn chłodzący			–	–	W	–	–	W	
1-6. Układ wydechowy (oprócz katalizatora)			–	P	–	P	–	P	
UKŁAD ZAPŁONOWY									
2-1. Świece zapłonowe			–	–	W	–	–	W	
2-2. Kopułka i rozdzielacz aparatu zapłonowego (jeżeli są)			–	–	P	–	–	P	
2-3. Świece żarowe (Diesel i T. Diesel)			–	–	–	–	P	–	
2-4. Kąt wyprzedzenia zapłonu (oprócz wersji Diesel i T. Diesel)			–	–	P	–	–	P	
UKŁAD PALIOWY									
3-1. Wkład filtra powietrza		Nawierzchnie utwardzone	Oprócz wersji Diesel i T. Diesel	P	P	W	P	P	W
			Diesel i T. Diesel	–	W	–	W	–	W
3-2. Przewody paliwowe i ich połączenia				–	P	–	P	–	P
3-3. Filtr paliwa		Oprócz wersji Diesel i T. Diesel	Wymieniać co 210 000 km (126 000 mil)						
		Diesel i T. Diesel	Wymienić po pierwszych 10 000 km (6 000 mil), a następnie co 20 000 km (12 000 mil)						
3-4. Usunięcie wody z filtra paliwa (tylko Diesel i T. Diesel)			Co 10 000 km (6 000 mil)						
3-5. Zbiornik paliwa			–	–	P	–	–	–	P
3-6. Korek wlewu paliwa			–	P	–	P	–	–	P

Termin: Termin przeglądu powinien być ustalany na podstawie odczytu z licznika przebiegu lub upływu czasu od poprzedniego przeglądu.	Tabela podaje obsługi przewidziane w okresie do 90 000 km (54 000 mil) przebiegu. Dla przebiegów wyższych należy zachować taką samą okresowość obsługi.						
	km (x1000)	15	30	45	60	75	90
	mile (x1000)	9	18	27	36	45	54
	miesiące	12	24	36	48	60	72
UKŁAD KONTROLI EMISJI							
4-1. Czujnik tlenu (oprócz wersji Diesel i T. Diesel)	—	—	—	—	—	—	W
4-2. Zawór PCV (oprócz wersji Diesel i T. Diesel)	—	—	—	—	—	—	P
4-3. Układ kontroli emisji par paliwa (oprócz wersji Diesel i T. Diesel)	—	—	—	—	—	—	P

UWAGI:

„W”: Wymiana

„P”: Przegląd i w razie potrzeby przesmarowanie, naprawa lub wymiana

Wszystkie czynności powinna wykonywać autoryzowana stacja obsługi Suzuki.

PRZEGLĄDY I OBSŁUGA OKRESOWA

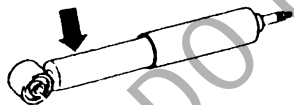
Termin: Termin przeglądu powinien być ustalany na podstawie odczytu z licznika przebiegu lub upływu czasu od poprzedniego przeglądu.		Tabela podaje obsługi przewidziane w okresie do 90 000 km (54 000 mil) przebiegu. Dla przebiegów wyższych należy zachować taką samą okresowość obsługi.					
km	(x1000)	15	30	45	60	75	90
mile	(x1000)	9	18	27	36	45	54
miesiące		12	24	36	48	60	72
PODWOZIE I NADWOZIE							
6-1. Sprzęgło		–	P	–	P	–	P
6-2. Tarcze i klocki hamulcowe (przód)		P	P	P	P	P	P
Bębny i szczęki hamulcowe (tył)		–	P	–	P	–	P
6-3. Przewody hamulcowe		–	P	–	P	–	P
6-4. Płyn hamulcowy		–	W	–	W	–	W
6-5. Dźwignia i linka hamulca postojowego		P	–	–	–	–	–
6-6. Opony		P	P	P	P	P	P
6-7. Tarcze kół i piasty wolnobiegowe (jeżeli są)		P	P	P	P	P	P
6-8. Układ zawieszenia		–	P	–	P	–	P
6-9. Olej w mechanicznej skrzyni biegów		P	–	W	P	–	W
6-10. Olej w skrzynce rozdzielczej		P	–	P	–	P	–
6-11. Olej w mechanizmie różnicowym (W: tylko po pierwszych 15 000 km)		W lub P	–	P	–	P	–
6-12. Układ kierowniczy		–	P	–	P	–	P
6-13. Układ wspomagania kierownicy		P	P	P	P	P	P
6-14. Wszystkie zatrzaski, zawiasy i zamki		–	P	–	P	–	P

UWAGI:

„W”: Wymiana

„P”: Przegląd i w razie potrzeby przesmarowanie, naprawa lub wymiana

Wszystkie czynności powinna wykonywać autoryzowana stacja obsługi Suzuki.



⚠ OSTRZEŻENIE

Amortyzatory tylne napełnione są sprężonym gazem. Nie wolno ich rozmontowywać ani wrzucać do ognia. Nie należy ich przetrzymywać w pobliżu źródeł ciepła. Przed ich złomowaniem należy w bezpieczny sposób uwolnić znajdujący się w nich gaz. Czynność tę należy powierzyć autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.

OBSŁUGA ZALECANA W TRUDNYCH WARUNKACH EKSPLOATACJI

Jeśli pojazd jest zwykle użytkowany w warunkach odpowiadających jednemu z poniższych kodów trudnych warunków, zalecane jest wykonywanie odpowiednich czynności obsługowych w okresach zgodnych z poniższą tabelą.

Kod trudnych warunków eksploatacji

A – Regularne krótkie przejazdy

B – Jazda po nierównych i/lub błotnistych drogach

C – Jazda po drogach pylistych

D – Jazda w bardzo niskich temperaturach
i/lub drogami posypanymi solą

E – Regularne krótkie przejazdy przy bardzo niskich temperaturach

F – – – –

G – (Tylko Diesel i T. Diesel): Eksploatacja w mieście / holowanie przyczepy / jazda z dużymi prędkościami / temperatury otoczenia powyżej 30°C / gorszej jakości paliwo lub środki smarne

H – Holowanie przyczepy

Kod trudnych warunków	Przedmiot obsługi	Czynność	Okresowość obsługi
- B C D - - - -	Pasek napędowy osprzętu (wielorowkowy)	P	Co 15 000 km (9 000 mil) lub 12 miesięcy
		W	Co 45 000 km (27 000 mil) lub 36 miesięcy
A - C D E - G -	Pasek rozrządu (tylko Diesel i T. Diesel)	W	Co 60 000 km (36 000 mil)
A - C D E F - H	Olej silnikowy i filtr oleju	W	Co 5 000 km (3 000 mil) lub 4 miesiące
- B - - - - -	Mocowania w układzie wydechowym	P	Co 15 000 km (9 000 mil) lub 12 miesięcy
- - C - - - -	Wkład filtra powietrza *1	P	Co 2 500 km (1 500 mil)
		W	Co 30 000 km (oprócz wersji Diesel i T. Diesel) Co 20 000 km (Diesel i T. Diesel)
- - C - - - G -	Filtr paliwa (tylko Diesel i T. Diesel)	W	Co 10 000 km (6 000 mil) lub 8 miesięcy
A B C - E F - H	Świece zapłonowe (oprócz wersji Diesel i T. Diesel)	W	Co 10 000 km (6 000 mil) lub 8 miesięcy
A B - D - - - H	Wały napędowe	P	Co 15 000 km (9 000 mil) lub 12 miesięcy

Kod trudnych warunków	Przedmiot obsługi	Czynność	Okresowość obsługi
- B - - E - - H	Olej w mechanicznej skrzyni biegów i skrzynce rozdzielczej	P	Co 15 000 km (9 000 mil) lub 12 miesięcy
		W	Co 30 000 km (18 000 mil) lub 24 miesiące
- B - - - - -	Śruby i nakrętki zawieszenia	W	Co 15 000 km (9 000 mil) lub 12 miesięcy
- B C D - - - H	Łożyska kół	W	Co 15 000 km (9 000 mil) lub 12 miesięcy
- B C D - - - -	Uszczelniacze zwrotnic	P	Co 15 000 km (9 000 mil) lub 12 miesięcy

UWAGA:

„P” : Przegląd i w razie potrzeby naprawa lub wymiana

„D” : Dociągnięcie odpowiednim momentem

„W” : Wymiana

*1 : W razie potrzeby przegląd lub wymianę wykonywać częściej.

Wszystkie czynności powinna wykonywać autoryzowana stacja obsługi Suzuki.

CZYNNOŚCI SERWISOWE

▲ OSTRZEŻENIE

Pracując przy samochodzie należy zachować jak największą ostrożność, aby zapobiec nieszczęśliwemu wypadkowi. Oto kilka zaleceń, których należy szczególnie przestrzegać:

- Kiedy silnik pracuje, należy trzymać ręce, ubranie, narzędzia itp. z dala od wentylatora i paska klinowego.
- Należy zachować ostrożność, aby nie dotknąć gorących elementów układu wydechowego, takich jak kolektor, rury wydechowe czy tłumiki.
- Nie dopuszczać do powstania iskier lub płomienia w pobliżu akumulatora. Występują tam palne gazy.
- Nie wolno wchodzić pod samochód, jeśli wsparty jest on tylko na podnośniku stanowiącym wyposażenie pojazdu.
- Należy uważać, aby przypadkowo nie zewrzeć biegunów akumulatora.

KONTROLA WSKAŹNIKÓW

Obrócić wyłącznik zapłonu do pozycji „ON”. Sprawdzić, czy zapaliły się lampki kontrolne i czy wskaźnik poziomu paliwa działa prawidłowo. Po uruchomieniu silnika sprawdzić lampkę ostrzegawczą braku ładowania akumulatora i wskaźnik temperatury silnika. W czasie jazdy sprawdzić działanie prędkościomierza.

SPRAWDZENIE ŚWIATEŁ

Włączyć i sprawdzić, czy zapaliły się światła pozycyjne, mijania i pozostałe. Naciśnąć hamulec i sprawdzić, czy zapalają się światła hamowania. Ustawić dzwignię zmiany biegów w pozycji R (bieg wsteczny) i sprawdzić, czy świecą się światła cofania. Na koniec nie należy zapomnieć o sprawdzeniu czy klosze lamp są czyste i nieuszkodzone.

SYGNAŁ DŹWIĘKOWY, KIERUNKOWSKAZY, WYCIERACZKI, SPRYSKIWACZE I OGRZEWANIE SZYBY

Sprawdzić prawidłowość działania sygnału dźwiękowego, kierunkowskazów, wycieraczek i ogrzewania szyby.

SPRAWDZENIE STANU PALIWA

Sprawdzić, czy jest wystarczająca ilość paliwa na zaplanowaną trasę.

SPRAWDZENIE BLOKADY DRZWI

Sprawdzić, czy blokada drzwi działa prawidłowo.

SPRAWDZENIE USTAWIENIA LUSTERKA WSTECZNEGO

Sprawdzić, czy z pozycji kierowcy jest dobra widoczność do tyłu.

SPRAWDZENIE OŚWIETLENIA TABLICY REJESTRACYJNEJ

Sprawdzić, czy światła nie są zabrudzone lub uszkodzone oraz czy tablica rejestracyjna jest pewnie umocowana i czytelna.

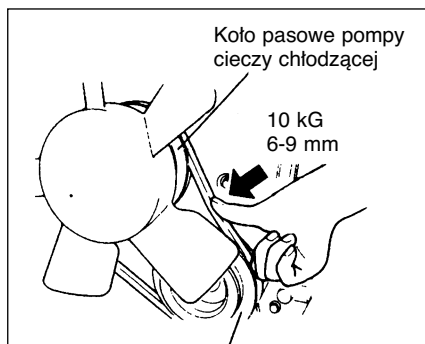
SPRAWDZENIE UKŁADU WYDECHOWEGO

Końcówka rury wydechowej nie powinna być ani zbyt biała, ani zbyt czarna. W takim przypadku należy zlecić autoryzowanej stacji SUZUKI sprawdzenie samochodu. Jednak w chłodniejsze dni gazy spalinowe mogą mieć białe zabarwienie. Jest to zjawisko prawidłowe, gdyż spaliny zawierają również parę wodną, która w zimnym układzie wydechowym skrapla się, tworząc mgłę.

▲ ZALECENIE

W razie zauważenia jakiegokolwiek nieprawidłowości w jednym z wyżej opisanych punktów przeglądu, a także w przypadku stwierdzenia usterki niepożądanej do usunięcia we własnym zakresie, należy oddać samochód do autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.

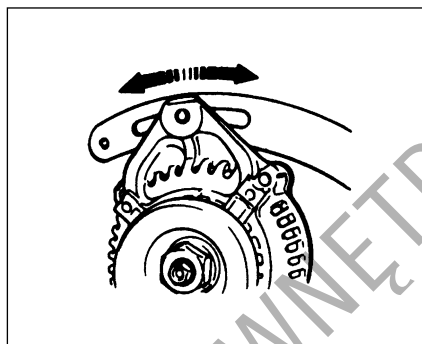
PASEK NAPĘDOWY WENTYLATORA (Silnik o zapłonie iskrowym)



▲ OSTRZEŻENIE

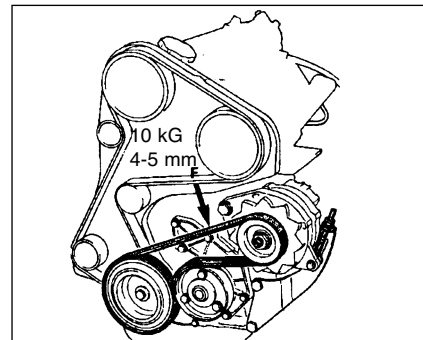
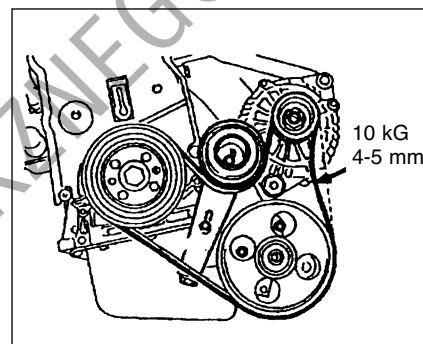
Kiedy silnik pracuje, należy ręce, ubranie, narzędzia itp. trzymać z dala od wentylatora chłodnicy i paska napędowego.

Pasek napędowy powinien mieć właściwy naciąg. Zbyt luźny pasek powoduje niedostateczne ładowanie akumulatora, przegrzewanie się silnika, a także szybciej się zużywa. Wielkość ugięcia paska naciśniętego kciukiem pośrodku odcinka pomiędzy kołami pasowymi z siłą 10 kG powinna wynosić 6 – 9 mm. Należy również sprawdzić stan paska – czy nie jest uszkodzony. Podczas wymiany lub regulacji naciągu paska należy wykonać następujące czynności:



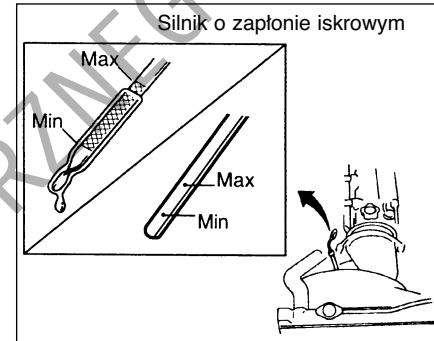
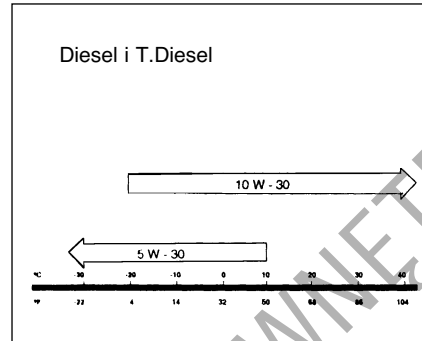
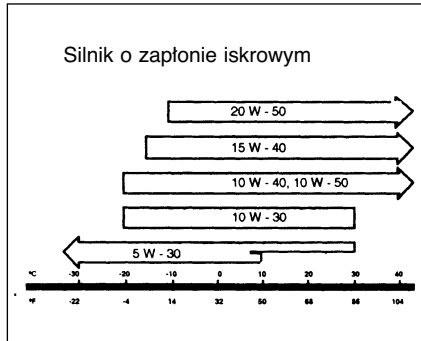
1. Poluzować trzy śruby mocujące alternator.
2. W celu wyregulowania naciągu paska należy alternator przesunąć i umocować śrubami w pozycji, dla której naciąg paska mieści się w podanych wyżej granicach.
3. W celu wymiany paska, należy przesunąć alternator (przy poluzowanych śrubach) w kierunku do wewnątrz i dokonać wymiany paska.

PASEK NAPĘDOWY WENTYLATORA (Wersja Diesel i T. Diesel)



Naciąg paska sprawdza się w taki sam sposób, jak w przypadku silnika o zapłonie iskrowym. Ugięcie paska pod naciskiem 10 kG przyłożonym w jego środkowej części powinno wynosić 4 – 5 mm. Wymianę paska należy zlecić autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.

OLEJ SILNIKOWY I FILTR OLEJU



Właściwy olej

(silnik o zapłonie iskrowym)

Gatunek oleju stosowanego do silnika powinien odpowiadać klasie jakości API SE, SF, SG, SH lub SJ. Odpowiednią lepkość oleju dobiera się według powyższej tabeli.

Właściwy olej

(silnik o zapłonie samoczynnym)

Gatunek oleju stosowanego do silnika powinien odpowiadać klasie jakości API CD, CE lub CF-4. Odpowiednią lepkość oleju dobiera się według powyższej tabeli.

Uzupełnianie oleju

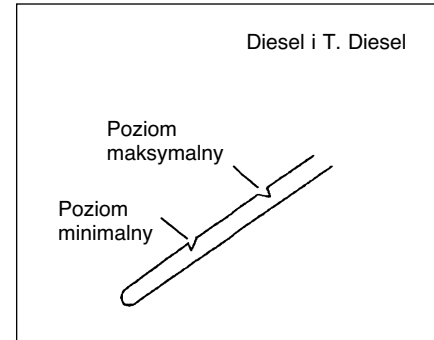
Zdjąć nakrętkę wlewu oleju i powoli wlewać olej przez otwór wlewowy, aż do osiągnięcia górnej kreski na miarce. Należy uważać, aby nie wlać zbyt dużo oleju, ponieważ jest to niemal równie szkodliwe jak jego niedobór. Następnie należy uruchomić silnik i pozostawić

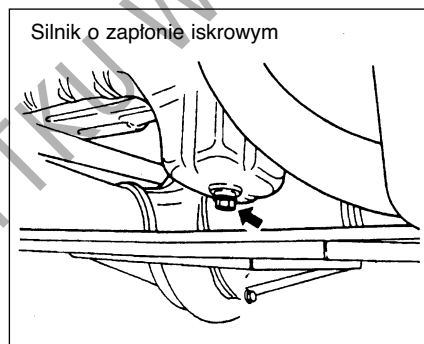
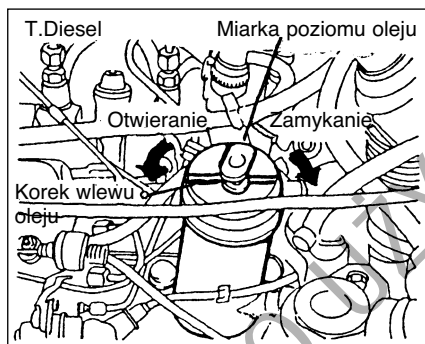
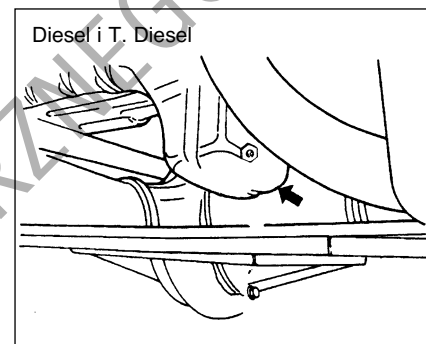
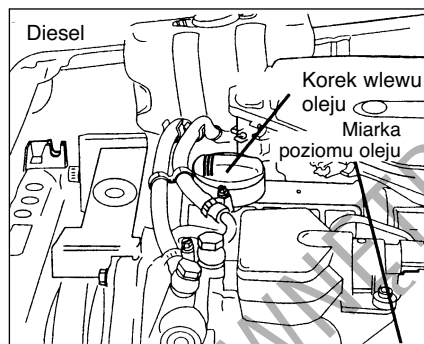
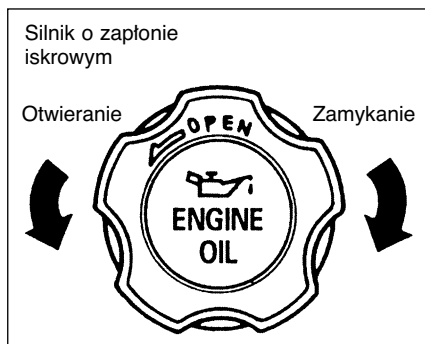
pracujący na biegu jałowym przez okres około minuty. Zatrzymać silnik, odczekać dwie do trzech minut i ponownie sprawdzić poziom oleju.

Sprawdzanie poziomu oleju

Poziom oleju należy sprawdzać w samochodzie zaparkowanym w poziomym miejscu. Pomiar w samochodzie stojącym na pochyłości może być niedokładny. Poziom oleju należy sprawdzać albo przed uruchomieniem silnika, albo co najmniej dwie do trzech minut po jego zatrzymaniu.

Wyciągnąć miarkę poziomu oleju, wytrzeć olej czystą szmatką, wsunąć miarkę do oporu do silnika i ponownie wyciągnąć. Olej powinien sięgać na miarce do miejsca pomiędzy zaznaczoną górną i dolną granicą. Jeśli poziom oleju jest bliski dolnej granicy, należy dodać oleju w takiej ilości, aby sięgnął górnej kreski.





WYMIANA OLEJU SILNIKOWEGO I FILTRA OLEJU

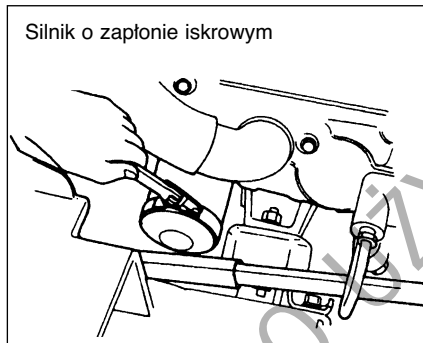
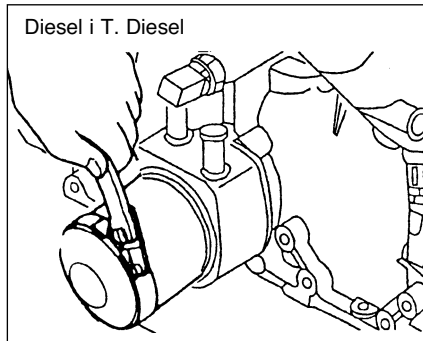
Spuścić olej i wkręcić korek spustowy.

- Zdjąć korek wlewu oleju.
- Umieścić pod korkiem spustowym oleju naczynie na zużyty olej.
- Odkręcić korek za pomocą klucza i spuścić olej, gdy silnik jest jeszcze gorący.

⚠ OSTRZEŻENIE

Temperatura oleju w silniku może być na tyle wysoka, że przy luzowaniu korka spustowego można poparzyć sobie palce. Należy odczekać, aż korek ostygnie na tyle, by móc go chwycić gołą ręką.

- Wkręcić korek spustowy wraz z uszczelką. Dokręcić przy użyciu klucza.

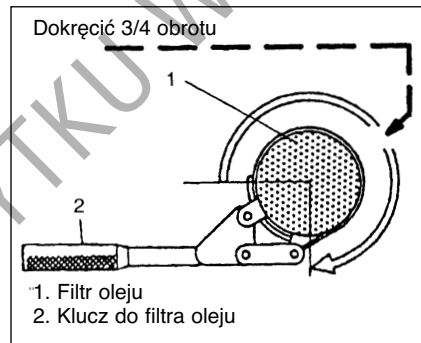


Wymienić filtr oleju.

- Przy użyciu klucza do filtrów wykręcić filtr, obracając przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, a następnie wyjąć go.
- Czystą szmatką wytrzeć powierzchnię silnika w okolicy gniazda filtra oleju.
- Nanieść niewielką ilość oleju silnikowego na uszczelkę nowego filtra oleju.
- Wkręcić nowy filtr ręką, aż do zetknięcia się uszczelki z powierzchnią silnika.

▲ ZALECENIE

Dla właściwego dokręcenia filtra oleju istotne jest dokładne ustalenie położenia, w którym uszczelka zetknie się z płaszczyzną przylegania.



- Dokręcić filtr przy użyciu klucza do filtrów o 3/4 obrotu od położenia zetknięcia z powierzchnią przylegania.

▲ ZALECENIE

Filtr należy dokręcić na tyle mocno, aby nie było wycieków oleju, lecz nie przekraczać zalecanej siły.

- Przez otwór wlewowy wlać olej i założyć korek wlewu.
- Uruchomić silnik i uważnie sprawdzić, czy nie ma wycieków spod filtra i korka spustowego. Przez co najmniej 5 minut utrzymywać silnik pracujący ze zmienną prędkością obrotową.
- Zatrzymać silnik i odczekać kilka minut. Sprawdzić poziom oleju i w razie potrzeby uzupełnić. Sprawdzić ponownie, czy nie ma wycieków.

▲ ZALECENIE

Wycieki oleju spod filtra oleju lub korka spustowego wskazują na nieprawidłowe zamontowanie filtra lub uszkodzenie uszczelki. Jeśli stwierdzony zostanie wyciek lub powstaną wątpliwości co do prawidłowości dociągnięcia filtra, należy zlecić autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI sprawdzenie samochodu.

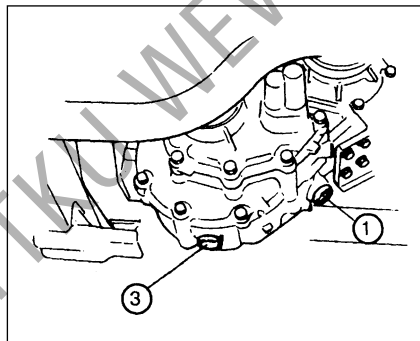
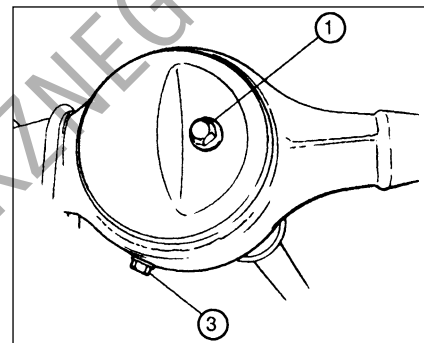
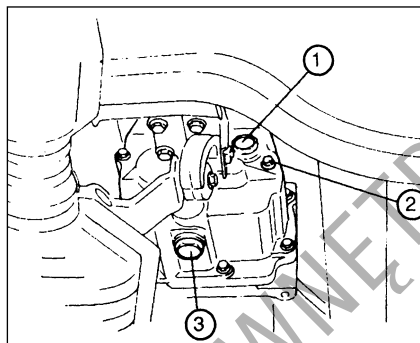
OLEJ PRZEKŁADNIOWY

▲ ZALECENIE

Przy wymianie filtra oleju zaleca się stosowanie oryginalnych filtrów SUZUKI. Decydując się na użycie filtrów innych producentów należy upewnić się, czy są odpowiedniej jakości i przestrzegać zaleceń producenta.

▲ ZALECENIE

Nieprzestrzeganie powyższych instrukcji grozi poważnym uszkodzeniem silnika.



- ① Korek wlewowy
- ② Korek kontroli poziomu
- ③ Korek spustowy

Sprawdzanie poziomu oleju przekładniowego

Mechaniczna skrzynia biegów, skrzynka rozdzielcza i mechanizmy różnicowe (przedni i tylny) smarowane są olejem przekładniowym. W celu sprawdzenia poziomu oleju przekładniowego w jednym z tych mechanizmów, należy wykonać następujące czynności:

- 1) Zaparkować pojazd w płaskim, poziomym miejscu i zaciągnąć hamulec postojowy. Wyłączyć silnik.
- 2) Wykręcić korek wlewowy ①. W przypadku skrzyni biegów wykręcić korek kontroli poziomu ②.
- 3) Jeśli poziom oleju dochodzi do dolnego brzegu otworu, ilość oleju jest właściwa i można wkręcić korek z powrotem.
- 4) Gdy poziom oleju jest zbyt niski, należy przez otwór wlewowy dolać oleju przekładniowego, aż jego poziom osiągnie dolny brzeg otworu. Następnie wkręcić korek.

PŁYN CHŁODZĄCY

Wymiana oleju przekładniowego

W celu wymiany oleju przekładniowego w mechanicznej skrzyni biegów, skrzynce rozdzielczej lub w mechanizmach różnicowych, należy wykonać następujące czynności:

- 1) Wykręcić korek wlewu oleju ①.
- 2) Wykręcić korek spustowy oleju ③ i spuścić olej, a następnie ponownie wkręcić korek.
- 3) Przez otwór wlewowy wlewać nowy olej o odpowiednim gatunku aż do chwili, kiedy jego poziom osiągnie dolny brzeg otworu wlewowego ①. W przypadku skrzyni biegów wlać olej do poziomu dolnego brzegu otworu kontrolnego ③.
- 4) Wkręcić korek wlewowy.

⚠ OSTRZEŻENIE

Po jeździe temperatura oleju przekładniowego może być bardzo wysoka. Przed przystąpieniem do kontroli poziomu lub wymiany oleju należy odczekać, aż korek wlewowy ostygnie na tyle, aby można go było dotknąć gołą ręką.

⚠ ZALECENIE

Wkręcając korek wlewowy i spustowy należy, w celu zabezpieczenia przed wyciekami, gwinty pokryć masą uszczelniającą „SUZUKI Bond No.1215” lub jej odpowiednikiem.

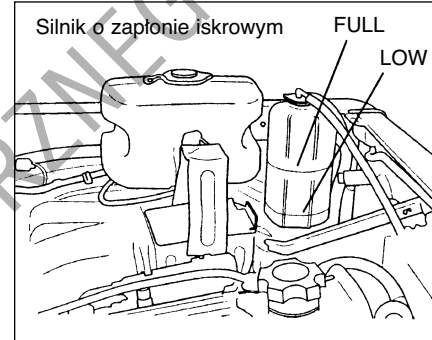
Przy uzupełnianiu lub wymianie należy zawsze stosować olej przekładniowy odpowiedniego gatunku i lepkości, dobrany zgodnie z poniższą tabelą.

		OLEJ	
		Rodzaj	Objętość
SKRZYNIA BIEGÓW		75W90 GL4 + LS	1.30 L
SKRZYNKA ROZDZIELCZA		75W90 GL4 + LS	0.80 L
MECHANIZM RÓŻNICOWY	PRZEDNI	80W90 GL5	1.35 L
	TYLNY	80W90 GL5	1.50 L

Silnik o zapłonie iskrowym

FULL

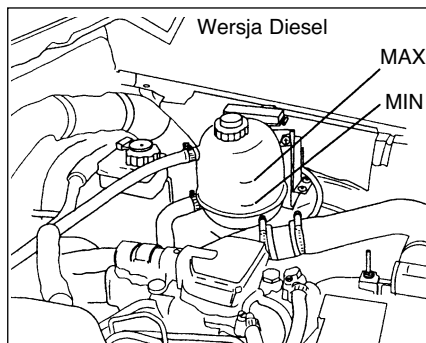
LOW



Sprawdzanie i uzupełnianie poziomu płynu w silniku o zapłonie iskrowym

Poziom płynu sprawdza się w zbiorniku wyrównawczym, a nie w chłodnicy. Gdy silnik jest zimny, poziom płynu powinien znajdować się pomiędzy znakami poziomu maksymalnego (FULL) i minimalnego (LOW).

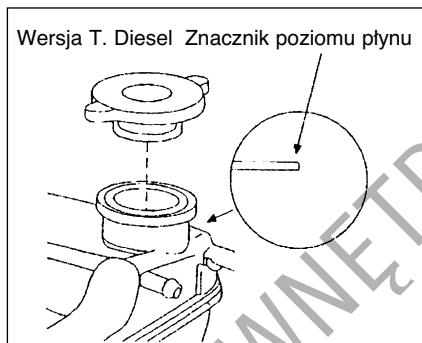
Jeśli poziom płynu jest poniżej znaku poziomu minimalnego, należy dolać płynu. W tym celu należy zdjąć pokrywę zbiornika wyrównawczego i dolać płynu, aż do osiągnięcia poziomu maksymalnego. Nigdy nie napełniać zbiornika powyżej znaku poziomu maksymalnego.



Sprawdzanie i uzupełnianie poziomu płynu w silniku wersji Diesel

Poziom płynu sprawdza się w zbiorniku wyrównawczym, a nie w chłodnicy. Gdy silnik jest zimny, poziom płynu powinien znajdować się pomiędzy znakami poziomu maksymalnego (MAX) i minimalnego (MIN).

Jeśli poziom płynu jest poniżej znaku poziomu minimalnego, należy dolać płynu. W tym celu należy zdjąć pokrywę zbiornika wyrównawczego i dolać płynu, aż do osiągnięcia poziomu maksymalnego. Nigdy nie napełniać zbiornika powyżej znaku poziomu maksymalnego.



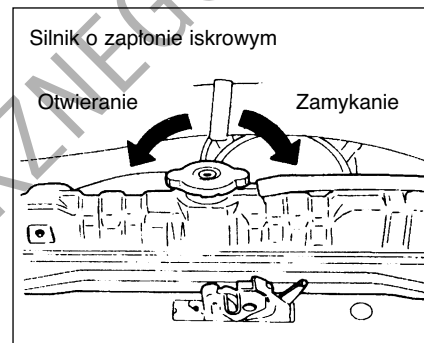
Sprawdzanie i uzupełnianie poziomu płynu w silniku wersji T. Diesel

Samochody te wyposażone są we wskaźnik poziomu płynu, umieszczony na tablicy przyrządów. Ewentualne uzupełnianie płynu powinno być wykonywane przez zbiornik wyrównawczy.

Korek zbiornika można zdejmować gdy silnik jest zimny. Maksymalny poziom płynu musi sięgać znacznika wewnątrz zbiornika wyrównawczego.

▲ ZALECENIE

Należy zawsze stosować płyn zalecany przez producenta samochodu.

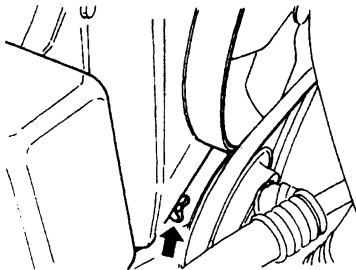


Wymiana płynu chłodzącego (wersja z silnikiem o zapłonie iskrowym)

1. Gdy silnik jest zimny, zdjęć zakrętkę chłodnicy, powoli obracając ją w lewo, aż do wycucia oporu. Przy obracaniu nie należy przyciskać zakrętki. Następnie odczekać na wyrównanie ciśnień, po czym przycisnąć zakrętkę i kontynuować obrót w tym samym kierunku.
2. Unieść i zdjąć zbiornik wyrównawczy, a następnie całkowicie opróżnić.
3. Otworzyć obwód nagrzewnicy w układzie ogrzewania kabiny.
4. Poluzować korek spustowy umieszczony u dołu chłodnicy i zlać całość płynu do odpowiedniego pojemnika.
5. Włożyć zbiornik wyrównawczy i napełnić go płynem chłodzącym do poziomu maksymalnego.
6. Wkręcić korek spustowy chłodnicy, napełnić chłodnicę płynem i umocować zakrętkę wlewu.

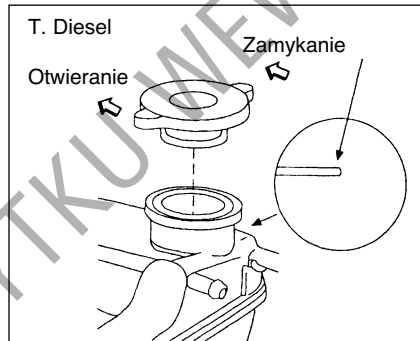
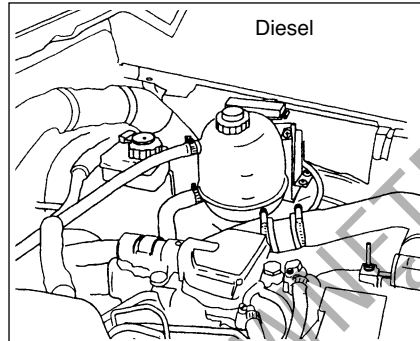
7. Po napełnieniu uruchomić silnik i pozostawić pracujący na biegu jałowym przez 2 – 3 minuty, aby usunąć powietrze z układu chłodzenia.
8. Wyłączyć silnik i sprawdzić ponownie poziom płynu w chłodnicy. Jeśli obniżył się, dolać płynu.

Korek spustowy chłodnicy



▲ ZALECENIE

Do uzupełniania lub wymiany płynu chłodzącego, należy używać mieszanki 50% koncentratu niskozamarzającego DINAGEL 9103 i 50% wody destylowanej. Taka proporcja zabezpiecza przed zamarzaniem do temperatury -38°C. Zalecane jest, aby czynności te wykonywała autoryzowana stacja obsługi SUZUKI. Nie wolno stosować koncentratu niskozamarzającego innego niż zalecany.



Wymiana płynu chłodzącego (wersja Diesel i T. Diesel)

1. Gdy silnik jest zimny, odkręcić korek wlewu zbiornika odpowietrzającego lub wyrównawczego.
2. Otworzyć obwód nagrzewnicy w układzie ogrzewania kabiny.

3. Poluzować korek spustowy umieszczony u dołu chłodnicy i zlać całość płynu do odpowiedniego pojemnika.
4. Wkręcić korek spustowy chłodnicy.
5. Napełnić układ chłodzenia, wlewając płyn przez otwór zbiornika odpowietrzającego lub wyrównawczego do poziomu maksymalnego.
6. Uruchomić silnik i dopóki w pełni nie rozgrzeje się stopniowo uzupełniać płyn w miarę jego obniżania się jego poziomu.
7. Wkręcić korek wlewu.

▲ ZALECENIE

Płyn w układzie chłodzenia silnika należy wymieniać w samochodzie zaparkowanym w poziomym miejscu.

▲ OSTRZEŻENIE

Kiedy temperatura płynu w układzie chłodzenia silnika wersji Diesel i T. Diesel jest wysoka, zdejmowanie zakrętki chłodnicy lub zbiornika odpowietrzającego jest niebezpieczne, ponieważ pod wpływem wysokiego ciśnienia może zostać wypchnięty parzący płyn i para. Przed zdjęciem zakrętki należy odczekać, aż temperatura płynu obniży się.

▲ ZALECENIE

Po wymianie lub uzupełnieniu poziomu płynu w układzie chłodzenia silnika należy dokładnie dokręcić korek wlewu.

FILTR POWIETRZA

Jeśli filtr powietrza jest zapchany pyłem, zwiększają się opory przepływu zasysanego powietrza, co powoduje spadek mocy silnika i zwiększenie zużycia paliwa.

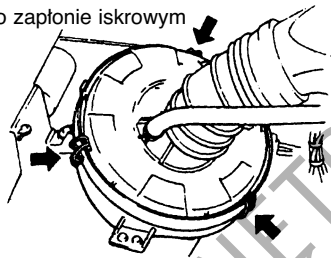
Zalecana częstotliwość czyszczenia wkładu filtrującego podana jest w planie obsługi okresowej samochodu (strony 5-4 i 5-7).

Czyszczenie i wymiana filtra powietrza (wersja z silnikiem o zapłonie iskrowym)

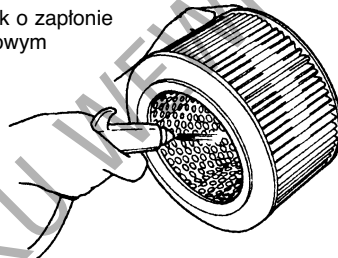
Filtr należy okresowo sprawdzać i czyścić, postępując zgodnie z poniższą procedurą:

1. Zwolnić zaciski, zdjąć pokrywę filtra powietrza i wyjąć wkład filtrujący z obudowy filtra.
2. Filtr ten jest typu suchego i wymaga okresowego oczyszczania w przedstawiony dalej sposób.
3. Przedmuchać wkład filtrujący sprężonym powietrzem od strony wewnętrznej.

Silnik o zapłonie iskrowym

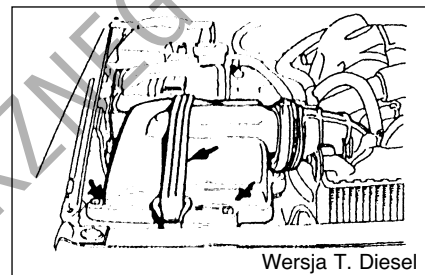


Silnik o zapłonie iskrowym



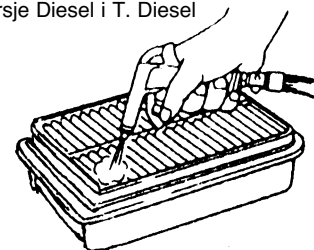
▲ ZALECENIE

Filtr powietrza należy wymieniać co 45 000 km (wersja z silnikiem o zapłonie iskrowym) lub co 30 000 km (wersje Diesel i T. Diesel). W przypadku eksploatacji samochodu w warunkach dużego zapylenia, konieczna jest częstsza wymiana.



Wersja T. Diesel

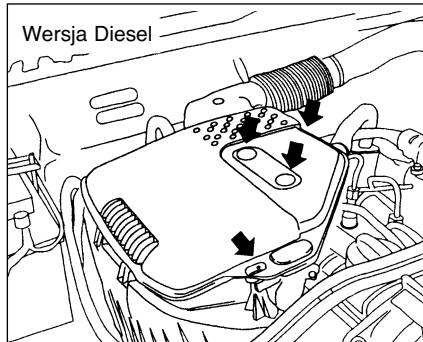
Wersje Diesel i T. Diesel



Czyszczenie i wymiana filtra powietrza (wersja T. Diesel)

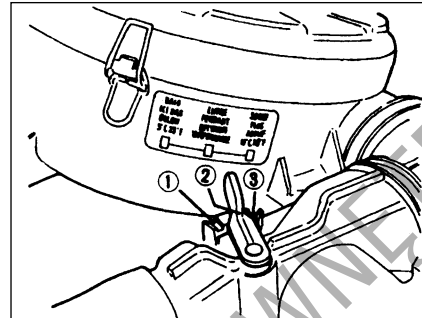
1. Zwolnić obejmę filtra powietrza.
2. Wykręcić 6 wkrętów mocujących pokrywę filtra i wyjąć wkład filtrujący.
3. Przedmuchać wkład filtrujący sprężonym powietrzem od strony wewnętrznej.

DŹWIGNIA STERUJĄCA POWIETRZA DOLOTOWEGO (w niektórych wersjach)



Czyszczenie i wymiana filtra powietrza (wersja Diesel)

1. Zwolnić cztery zaczepy mocujące pokrywę filtra powietrza.
2. Odłączyć dźwignię sterującą wlotu powietrza od obudowy filtra i wyjąć wkład filtrujący.
3. Przedmuchać wkład filtrujący sprężonym powietrzem od strony wewnętrznej.

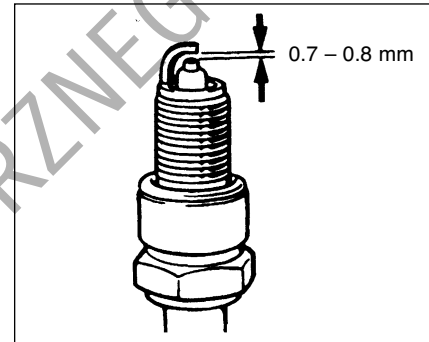


Stosownie do temperatury otoczenia, dźwignia sterująca powietrzem dołotowym powinna być ustawiona w pozycji ①, ② lub ③ według poniższej tabeli.

Temperatura otoczenia	Pozycja dźwigni
-5°C i niższa	①
-5°C do 15°C	②
15°C i wyższa	③

Gdy dźwignia znajduje się w pozycji ① lub ②, do kolektora dołotowego poprzez filtr powietrza jest doprowadzane powietrze ogrzane przez kolektor wydechowy. Zapewnia to wysoką sprawność silnika nawet przy niskich temperaturach otoczenia.

ŚWIECE ZAPŁONOWE

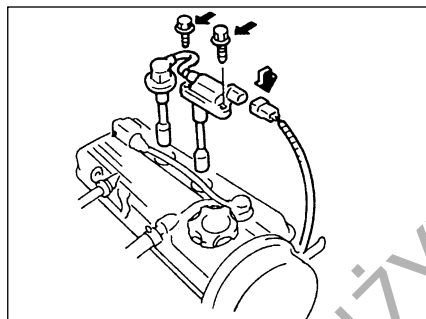
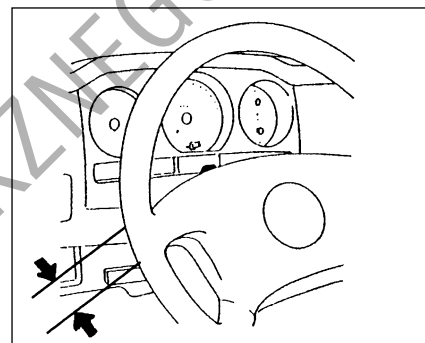
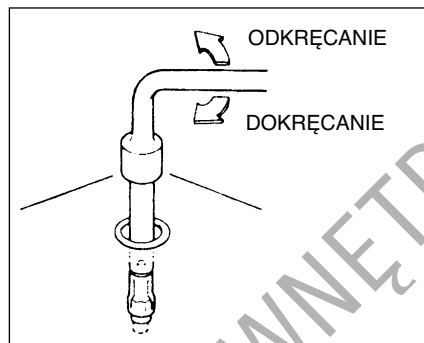
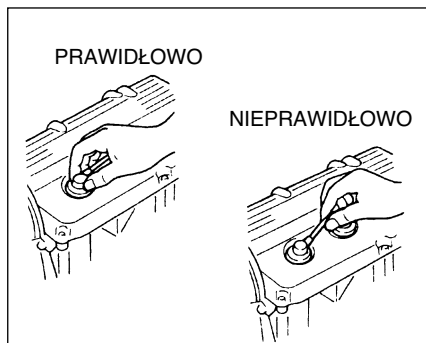


Samochód ten jest fabrycznie wyposażony w świece zapłonowe NGK BP5ES, NIPPON DENSO W20EPR-U lub BOSCH WR80DC. Świece zapłonowe wymagają okresowego sprawdzania, czy nie mają osadów węglowych. Jeśli na świecy osadzi się sadza, silna iskra nie może powstać. Osad węglowy (tzw. nagar) należy usunąć drutem lub szpilką, a następnie wyregulować odstęp elektrod do wartości 0.7 – 0.8 mm.

⚠ ZALECENIE

Ze względu na możliwość przegrzania silnika, nie należy przesuwania dźwigni sterującej powietrzem dołotowym do pozycji ① lub ②, gdy temperatura powietrza przekracza 15°C.

UKŁAD KIEROWNICZY



▲ ZALECENIE

Przy rozłączaniu przewodów wysokiego napięcia należy ciągnąć za osłony świec, a nie za przewody. Ciągnięcie za przewód może spowodować jego uszkodzenie.

▲ ZALECENIE

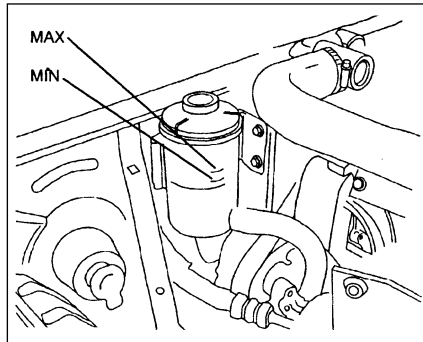
- Zakładając świece zapłonowe należy dla ochrony gwintu wkręcać je palcami, po czym dociągać kluczem dynamometrycznym momentem 25 – 35 Nm (2.5 – 3.5 kGm).
- Nie wolno stosować świec o niewłaściwym gwincie.

▲ ZALECENIE

Należy wyłącznie stosować świece zapłonowe zalecane przez SUZUKI.

Luz na kole kierownicy sprawdza się przez pomiar odległości pokonywanej przed wystąpieniem lekkiego oporu przy delikatnym obracaniu kierownicy w lewo i w prawo. Luz powinien mieścić się w zakresie 10 – 30 mm. Podczas powolnej jazdy na otwartej przestrzeni sprawdzić, czy kierownica obraca się lekko i płynnie, skręcając ją do końca w prawo i w lewo. Jeśli luz nie mieści się w podanym zakresie lub stwierdzona zostanie inna usterka, układ musi zostać sprawdzony przez autoryzowaną stację obsługi SUZUKI.

WSPOMAGANIE KIEROWNICY



Należy sprawdzić, czy nie występują nieszczelności lub uszkodzenia obudowy mechanizmu kierowniczego, pompy oraz przewodów łączących.

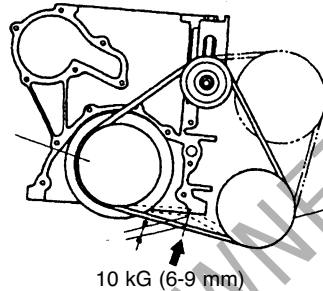
Płyn w układzie wspomagania kierownicy

Poziom płynu sprawdza się za pomocą miarki gdy płyn jest zimny (w przybliżeniu w temperaturze pokojowej), w następujący sposób:

- 1) Oczyszczyć korek wlewu oraz zbiornik płynu w okolicy korka.
- 2) Poziom płynu powinien być pomiędzy kreskami „MAX” i „MIN”.

Jeśli poziom będzie poniżej znaku „MIN”, uzupełnić do poziomu „MAX” płynem DONAX-TA-SHELL lub jego zamiennikiem. Nie wlewać zbyt dużo płynu.

Silnik o zapłonie iskrowym



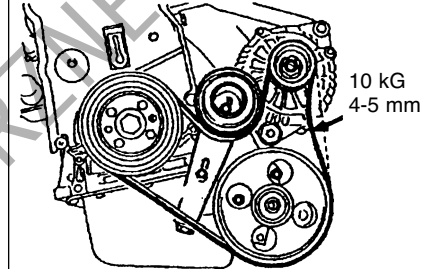
Pasek napędowy pompy wspomagania kierownicy (wersja z silnikiem o zapłonie iskrowym)

Naciąg paska powinien być taki, aby nacisk kciuka w połowie odległości między kołami pasowymi spowodował jego ugięcie w wyznaczonych granicach. Pasek powinien być także sprawdzony, czy nie występują na nim uszkodzenia. W razie potrzeby należy zlecić regulację naciągu lub wymianę paska autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.

Silnik o zapłonie iskrowym

Ugięcie: 6 – 9 mm przy nacisku 10 kG.

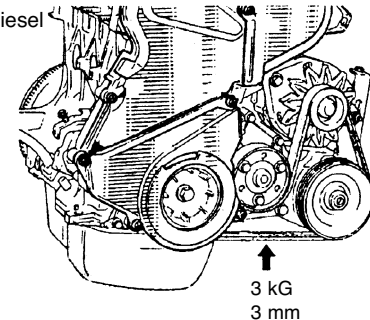
T. Diesel



Wersja T.Diesel

Ugięcie: 4 – 5 mm przy nacisku 10 kG.

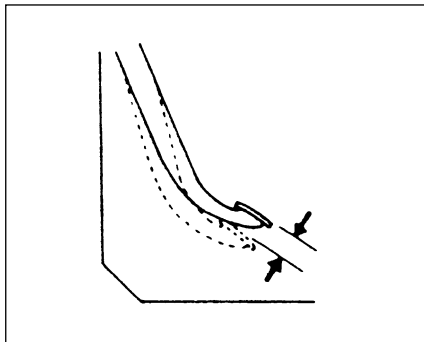
Diesel



Wersja Diesel

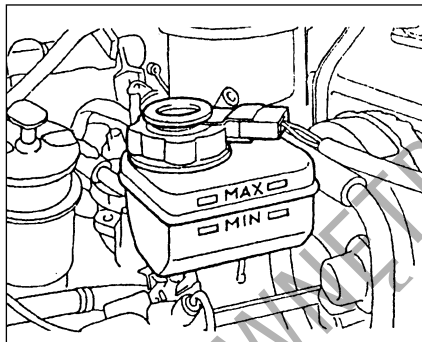
Ugięcie: 3 mm przy nacisku 3 kG.

PEDAŁ SPRZĘGŁA



Skok jałowy pedału sprzęgła powinien mieścić się w granicach 20 – 30 mm (wersja z silnikiem o zapłonie iskrowym) lub 10 – 15 mm (wersja T. Diesel). Jeśli luz jest większy albo mniejszy lub gdy występuje niepełne wyłączenie sprzęgła mimo całkowitego wciśnięcia pedału, sprzęgło powinno zostać sprawdzone przez autoryzowaną stację obsługi SUZUKI.

HAMULCE



Płyn hamulcowy

Poziom płynu hamulcowego sprawdza się przez obserwację zbiorniczka w komorze silnika. Poziom płynu powinien sięgać niemal do linii „MAX”. W razie potrzeby uzupełnić zalecanym płynem.

PLYN HAMULCOWY	ZALECANY DOT-4
-------------------	-------------------

▲ ZALECENIE

Płyn hamulcowy należy co dwa lata wymieniać.

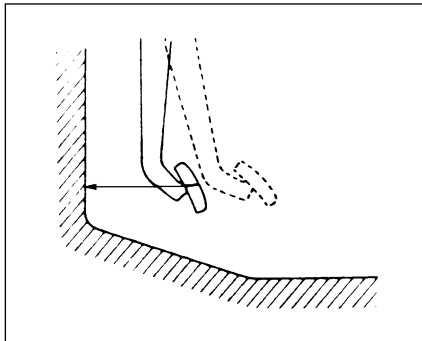
UWAGA:

W hamulcach tarczowych poziom płynu obniża się w miarę zużycia klocków hamulcowych.

▲ OSTRZEŻENIE

- Jeśli płyn hamulcowy w zbiorniczku opadnie poniżej pewnego poziomu, zapala się lampka ostrzegawcza na tablicy przyrządów (silnik musi pracować i hamulec postojowy musi być całkowicie złuzowany). Gdy lampka zapali się, należy natychmiast zwrócić się do autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.
- Szybka utrata płynu wskazuje na nieuszczelność w układzie hamulcowym, którą powinna natychmiast skontrolować autoryzowana stacja obsługi SUZUKI.
- Płyn hamulcowy jest szkodliwy dla oczu oraz uszkadza powierzchnie lakierowane. Przy dopełnianiu zbiorniczka należy zachować ostrożność.
- Nie należy używać innego płynu hamulcowego niż DOT-4. Nie używać płynu regenerowanego ani przechowywanego w starych lub otwartych pojemnikach. Szczególnie ważne jest, aby obce ciała ani inne ciecze nie dostały się do zbiorniczka płynu hamulcowego.

ZANIEDBANIE POWYŻSZYCH WSKAZÓWEK MOŻE SPOWODOWAĆ OBRAŻENIA CIAŁA LUB POWAŻNE USZKODZENIE UKŁADU HAMULCOWEGO.



Pedał hamulca

Podczas pracy silnika należy zmierzyć odległość naciśniętego siłą ok. 30 kG pedału hamulca od podłogi. Minimalna wymagana odległość wynosi 75 mm. Ponieważ układ hamulcowy jest samonastawny, nie zachodzi potrzeba regulacji. Jeśli zmierzona odległość pomiędzy pedałem a podłogą jest mniejsza niż wymagana, należy dokonać sprawdzenia pojazdu w autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.

UWAGA:

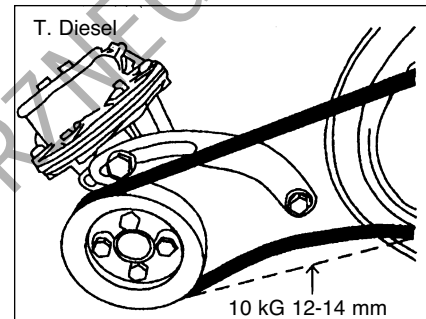
Przy pomiarze odległości pomiędzy pedałem a podłogą należy uwzględnić grubość wykładziny i dywaników gumowych.

⚠ OSTRZEŻENIE

W przypadku wystąpienia jednego z poniższych problemów w układzie hamulcowym, należy natychmiast dokonać jego przeglądu w autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.

1. Słaba skuteczność hamulców
2. Nierówne hamowanie (hamulce nie działają jednakowo na wszystkie koła)
3. Przyspieszone zużywanie się okładzin ciernych
4. Blokowanie się hamulców
5. Nadmierna hałaśliwość
6. Pulsacja pedału podczas naciskania.

PASEK NAPĘDOWY POMPY PODCIŚNIENIOWEJ (WERSJA T. DIESEL)

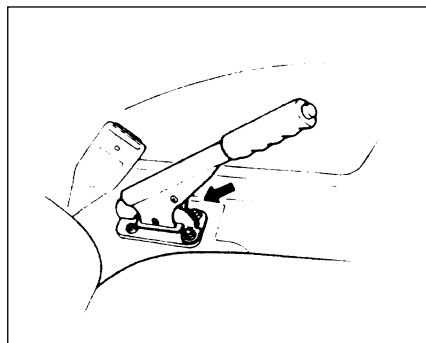


Stan paska

Sprawdzić, czy nie jest zużyty, uszkodzony i czy ma właściwy naciąg. Zmierzyć ugięcie pod naciskiem kciuka w równej odległości pomiędzy kołami pasowymi.

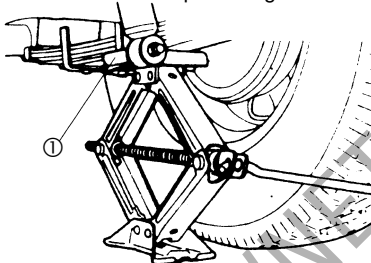
Naciąg paska: 12 do 14 mm przy nacisku siłą 10 kG.

Wymianę paska napędowego należy zlecić autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.



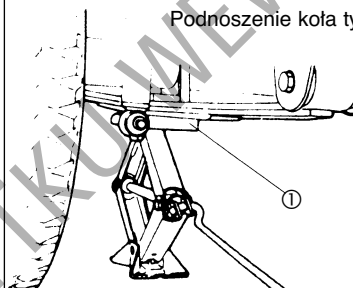
Prawidłową regulację hamulca postojowego sprawdza się, licząc szczyknięcia zapadki w czasie powolnego zaciągania hamulca, aż do jego pełnego zadziałania. Dźwignia hamulca powinna zatrzymać się pomiędzy 3 a 8 zębem zapadki, przy czym tylne koła powinny zostać unieruchomione. Jeśli hamulec nie jest prawidłowo wyregulowany lub nie zostaje całkowicie zwolniony mimo pełnego cofnięcia dźwigni, należy dokonać jego kontroli i/lub regulacji w autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.

Podnoszenie koła przedniego



1. Środkowy wspornik resoru

Podnoszenie koła tylnego



1. Środkowy wspornik resoru

- 1) Ustawić samochód na poziomym, twardym podłożu.
- 2) Mocno zaciągnąć hamulec postojowy. Podłożyć klocki przed i za kołem skośnie przeciwnym do podnoszonego.

- 3) Ustawić podnośnik pionowo i obracając rękojeść zgodnie z ruchem wskazówek zegara unosić go do chwili, gdy głowica podnośnika zetknie się ze wspornikiem resoru ①, jak pokazano na rysunku.
- 4) Powoli i płynnie unosić pojazd, aż do chwili, gdy opona oderwie się od podłoża. Nie unosić samochodu wyżej niż jest to konieczne.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Podnośnika należy używać tylko do zmiany koła.
- Nigdy nie podnosić pojazdu na pochyłości.
- Nie podnosić pojazdu podnośnikiem umieszczonym inaczej niż pod wspornikiem resoru w pobliżu zmienianego koła.
- Podnośnik musi być uniesiony przynajmniej o 50 mm, zanim zetknie się z podieranym elementem podwozia pojazdu.
- Samochód musi unosić się pionowo. Jeżeli podnośnik zacznie się pochylać, należy opuścić samochód i poprawić ustawienie podnośnika.
- Nie wolno wchodzić pod samochód wsparty na podnośniku.
- Nie uruchamiać silnika ani nie zezwalać pasażerom na pozostanie w podniesionym samochodzie.

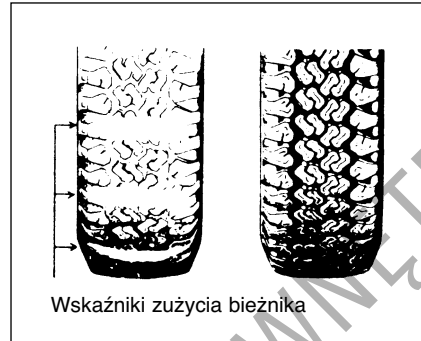
OPONY

Opony pojazdu należy sprawdzać okresowo, wykonując wyszczególnione poniżej czynności.

- 1) Zmierzyć ciśnienie manometrem do opon. W razie potrzeby doprowadzić do stanu prawidłowego. Właściwe ciśnienia w oponach podane są w rozdziale „DANE TECHNICZNE” na stronie 12-3.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Ciśnienie w ogumieniu powinno być sprawdzane gdy opony są zimne, inaczej wskazania będą nieprawidłowe.
- Nie należy jeździć, gdy ciśnienie w oponach jest zbyt niskie. Zbyt niskie ciśnienie może spowodować nienormalną charakterystykę sterowności lub przesunięcie obręczy względem krawędzi opony, co może stać się przyczyną wypadku albo uszkodzenia opony lub obręczy.
- Nie mniej niebezpieczne jest zbyt wysokie ciśnienie w oponach. Może spowodować rozerwanie opony.
- Ciśnienie w oponach należy regularnie sprawdzać i w razie potrzeby doprowadzać koła do nominalnej wartości ciśnienia.



- 2) Sprawdzić, czy głębokość rowka bieżnika przekracza 1,6 mm. Dla ułatwienia kontroli, opony mają wprasowane wskaźniki zużycia. Kiedy wskaźniki zużycia ukażą się na powierzchni bieżnika, pozostała głębokość bieżnika wynosi 1,6 mm lub mniej i oponę należy wymienić.
- 3) Poszukać śladów nienormalnego zużycia, pęknięć i uszkodzeń. Opony z pęknięciami lub innymi uszkodzeniami powinny być wymienione. Jeśli opona wykazuje nienormalne zużycie, należy dokonać jej kontroli w autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.
- 4) Sprawdzić, czy nakrętki kół nie są poluzowane.
- 5) Sprawdzić, czy w opony nie są wbite gwoździe, kamienie lub inne obiekty.

⚠ OSTRZEŻENIE

Uderzenia w krawężniki i jazda po kamieniach mogą uszkodzić opony oraz niekorzystnie wpłynąć na geometrię kół pojazdu. Opony i geometria pojazdu powinny być regularnie sprawdzane przez autoryzowaną stację obsługi SUZUKI.

⚠ OSTRZEŻENIE

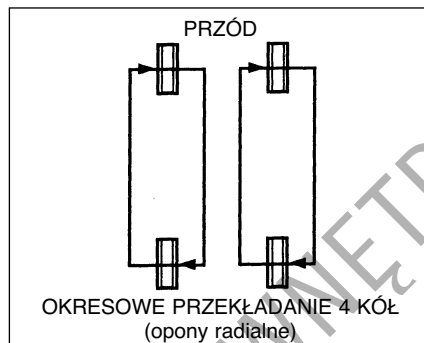
Zastąpienie oryginalnych kół i opon pojazdu niektórymi z dostępnych na rynku kół i opon może znacznie zmienić właściwości jezdne i sterowność samochodu. Należy zatem używać wyłącznie zestawień kół i opon zatwierdzonych przez SUZUKI jako standardowe lub opcjonalne wyposażenie tego pojazdu.

▲ ZALECENIE

Zastąpienie oryginalnych opon oponami o innym wymiarze może spowodować fałszywe odczyty szybkościomierza i licznika przebiegu. Przed zakupem ogumienia o innych wymiarach niż oryginalne opony, należy taką ewentualność sprawdzić w autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.

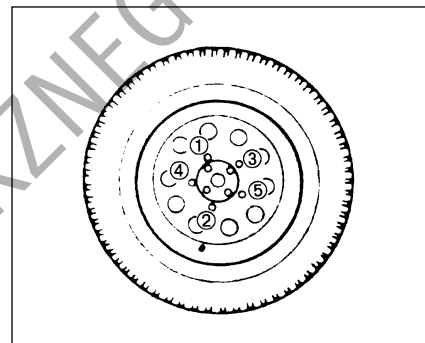
▲ OSTRZEŻENIE

Samochód ten jest fabrycznie wyposażony w opony jednakowego typu i rozmiaru. Jest to istotne dla zachowania właściwej kierowności i własności jezdnych pojazdu. Nigdy nie należy stosować opon różnych typów i wymiarów. Wymiary i typy stosowanych opon powinny być zgodne z zatwierdzonymi przez SUZUKI jako standardowe lub opcjonalne wyposażenie pojazdu.



Okresowe przekładanie kół

W celu uniknięcia nierównomiernego zużycia opon i wydłużenia ich trwałości, należy okresowo przekładać koła, jak pokazano na rysunku. Przekładanie kół powinno być wykonywane co 10 000 km. Po przełożeniu należy doprowadzić ciśnienie w kołach przednich i tylnych do wartości znamionowej.

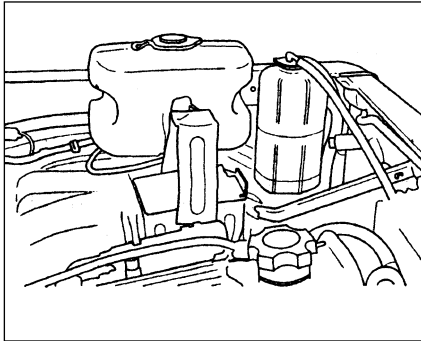


Zmiana koła

W celu zmiany koła należy postępować według następującej procedury:

- 1) Wyjąć z samochodu podnośnik, narzędzia i koło zapasowe.
- 2) Poluzować nakrętki kół, lecz nie zdejmować ich.
- 3) Podnieść samochód za pomocą podnośnika (zgodnie ze wskazówkami podanymi pod hasłem „Podnoszenie pojazdu” na stronie 5-24).
- 4) Zdjąć nakrętki i koło.
- 5) Założyć nowe koło oraz nakrętki, kierując je stroną stożkową do koła. Dokręcić każdą z nakrętek mocno ręką, aż koło osiądzie dokładnie na piaście.
- 6) Opuścić podnośnik i kluczem do nakrętek kół dociągnąć nakrętki w kolejności pokazanej na rysunku.

PŁYN DO SPRYSKIWACZY SZYB



Sprawdzić, czy w zbiorniku jest płyn zmywający. W razie potrzeby uzupełnić. Należy używać dobrej jakości płynu do zmywania szyb, rozcieńczając w razie potrzeby wodą.

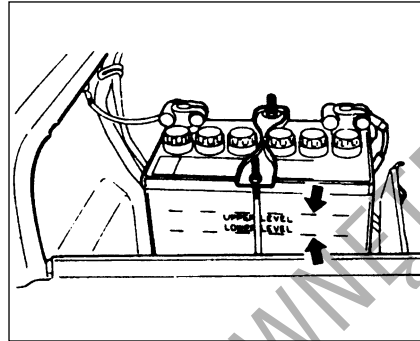
▲ ZALECENIE

Gdy w zbiorniku nie ma płynu, próba uruchomienia spryskiwaczy może spowodować uszkodzenie silnika elektrycznego pompki.

▲ OSTRZEŻENIE

Nie wolno używać roztworu płynu chłodzącego do spryskiwaczy szyb. Po rozpyleniu na szybie może spowodować ograniczenie widoczności. Ponadto może uszkodzić lakier.

AKUMULATOR



Poziom elektrolitu w akumulatorze musi być utrzymywany pomiędzy górną i dolną („UPPER” i „LOWER”) kreską. Jeśli poziom spadnie poniżej dolnej kreski, należy dołączyć wodę destylowaną do górnej kreski. Nie dolewać powyżej górnej kreski. Dobrze dokręcić korki wlewowe. Poluzowane lub skorodowane zaciski akumulatora powodują wadliwy kontakt elektryczny. Wykryte w okolicach zacisków ślady białego nalotu powinny być zmyte ciepłą wodą, a następnie zaciski należy pokryć warstwą smaru lub wazeliny, co zapobiegnie korozji.

▲ OSTRZEŻENIE

Akumulatory wytwarzają palny gaz – wodór. Płomień lub iskra w pobliżu akumulatora grozi wybuchem. Pracując w pobliżu akumulatora nie wolno palić.

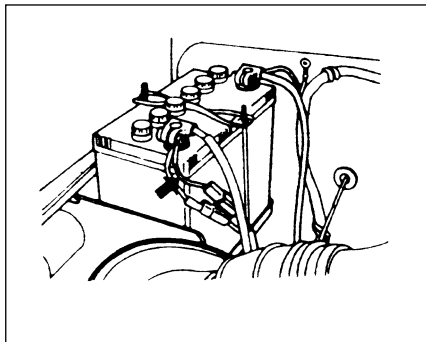
▲ OSTRZEŻENIE

Elektrolit jest trujący i silnie żrący. Dlatego należy uważać, aby nie dostał się do oczu, nie poplaść skóry, ubrania i powierzchni lakierowanych. W przypadku poplamienia tym płynem należy natychmiast zmyć miejsce dużą ilością wody. Gdy kwas dostanie się do oczu lub poplaści skórę, należy skonsultować się z lekarzem.

▲ OSTRZEŻENIE

Podczas sprawdzania lub obsługi akumulatora należy odłączyć przewód ujemny. Należy uważać, aby nie spowodować zwarcia przez jednoczesne zetknięcie metalowego przedmiotu z biegunem akumulatora i częścią samochodu.

BEZPIECZNIK GŁÓWNY (wersja z silnikiem o zapłonie iskrowym)

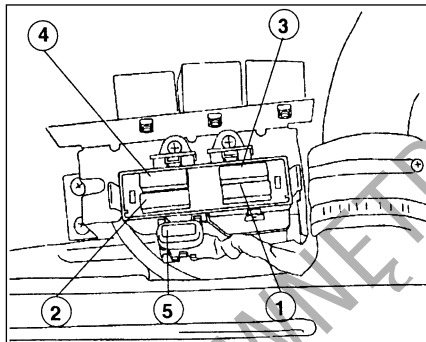


W samochodzie tym stosowane są dwa podstawowe rodzaje bezpieczników. Pierwszy to bezpiecznik główny (złącze topliwe), przez który przepływa prąd bezpośrednio od akumulatora. Drugi rodzaj to bezpieczniki chroniące poszczególne obwody elektryczne.

Bezpiecznik główny (złącze topliwe)

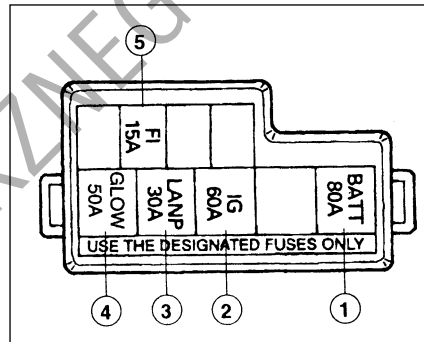
Jak już wyżej wspomniano, przez złącze topliwe płynie prąd bezpośrednio od akumulatora. Gdy złącze to zostanie przepalone, wszystkie urządzenia elektryczne przestaną działać. W takim przypadku należy sprawdzić złącze topliwe, które znajduje się przy dodatnim zacisku akumulatora. W przypadku wymiany złącza topliwego należy zastosować oryginalną część zamienną SUZUKI.

BEZPIECZNIK GŁÓWNY I BEZPIECZNIKI GRUPOWE (wersja Diesel)



- ① Bezpiecznik główny (80 A)
- ② Bezpiecznik wyłącznika zapłonu (60 A)
- ③ Przekaznik nagrzewnicy (70 A)
- ④ Bezpiecznik napędu wentylatora elektrycznego (50 A)
- ⑤ Przekaznik zasilania (30 A)

BEZPIECZNIK GRUPOWY	ZALEŻNE BEZPIECZNIKI INDYWIDUALNE
② IG 60 A	CIGAR/RADIO, I.G. COIL/METER, HEATER TURN/BACK WIPER/WASHER, REAR DEF TAIL/DOME, STOP/HORN, HAZARD, DOOR LOCK



- ① Bezpiecznik główny
- ② Bezpiecznik wyłącznika zapłonu
- ③ Bezpiecznik przełącznika zespolonego
- ④ Bezpiecznik napędu wentylatora elektrycznego
- ⑤ Bezpiecznik przekaznika wentylatora elektrycznego

Bezpiecznik główny – Bezpiecznik ten pobiera prąd bezpośrednio z akumulatora.

Bezpieczniki grupowe – Bezpieczniki te umieszczone są między bezpiecznikiem głównym a bezpiecznikami indywidualnymi poszczególnych obwodów elektrycznych.

Bezpiecznik główny i bezpieczniki grupowe umieszczone są w komorze silnikowa. W razie przepalenia się głównego bezpiecznika nie będzie działał żaden układ elektryczny.

BEZPIECZNIKI INDYWIDUALNE

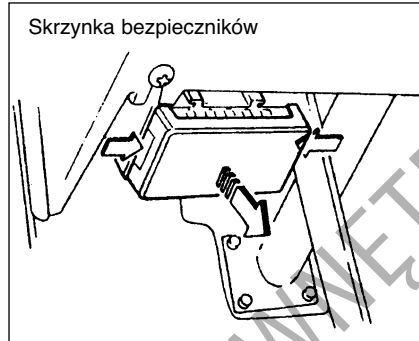
Jednak mimo przepalenia bezpiecznika głównego światła głównego samochodu nadal działają. Przepalenie się bezpiecznika grupowego uniemożliwi funkcjonowanie wszystkich urządzeń w danej grupie. Przy wymianie bezpiecznika głównego lub grupowego należy użyć oryginalnej części zamiennej SUZUKI.

OSTRZEŻENIE

W przypadku przepalenia się bezpiecznika głównego lub grupowego należy zlecić w autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI sprawdzenie pojazdu. Zawsze należy użyć oryginalnej części zamiennej SUZUKI. Nigdy nie należy stosować materiałów zastępczych, takich jak drut, nawet do naprawy tymczasowej, gdyż może to spowodować poważne uszkodzenie, a nawet pożar.

BEZPIECZNIK GRUPOWY	ZALEŻNE BEZPIECZNIKI INDYWIDUALNE
② IG 60 A	CIGAR/RADIO, I.G. COIL/METER, HEATER TURN/BACK WIPER/WASHER, REAR DEF
③ LAMP 30 A	TAIL/DOME, STOP/HORN, HAZARD, DOOR LOCK

Skrzynka bezpieczników



STOSOWAĆ ZALECANE BEZPIECZNIKI

10A	10A	10A	15A	15A	15A	20A
HEAD R - L	DOM	STOP	HA-	REAR	DEFG.	HEA-
		HORN	ZARD			TER
10A	10A	10A	20A	15A	10A	15A
LICEN-	TAIL	TAIL	CIGAR	IG-COIL/	TURN	WIPER
CE	R	L	RADIO	METEL	BACK	WASHER

Skrzynka bezpieczników

Skrzynka bezpieczników umieszczona jest pod deską rozdzielczą po stronie kierowcy. W celu wyjęcia bezpiecznika należy go wyciągnąć po zdjęciu pokrywy skrzynki. Na pokrywie skrzynki bezpieczników podana jest lokalizacja i prąd znamionowy dla każdego z bezpieczników.

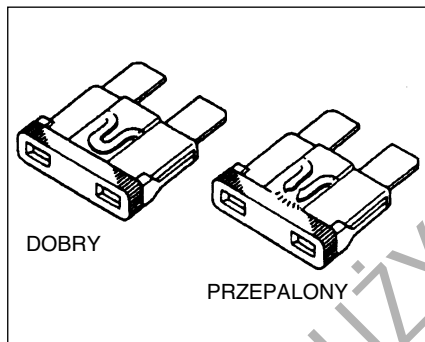
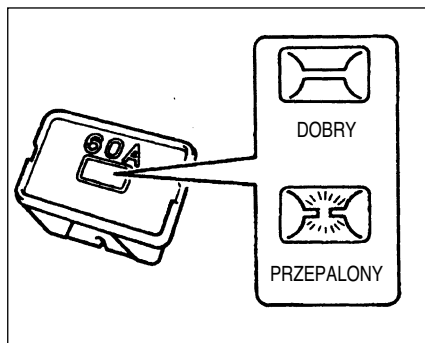
UWAGA:

W celu zdjęcia pokrywy skrzynki bezpieczników należy wcisnąć jej końce i ściągnąć pokrywę.

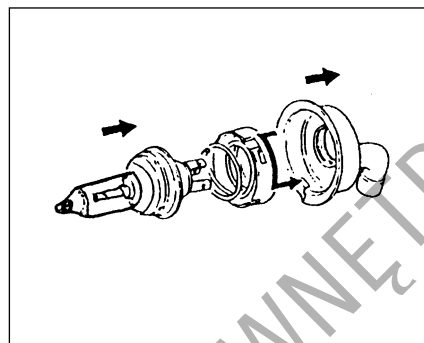
OSTRZEŻENIE

Przepalony bezpiecznik należy zawsze zastępować bezpiecznikiem o właściwej wartości znamionowej natężenia. Nigdy nie należy używać materiałów zastępczych takich jak folia aluminiowa czy drut. Jeśli wymieniony bezpiecznik w krótkim czasie przepali się, może to oznaczać poważniejszą awarię. Pojazd powinien niezwłocznie zostać sprawdzony w autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.

WYMIANA ŻARÓWEK

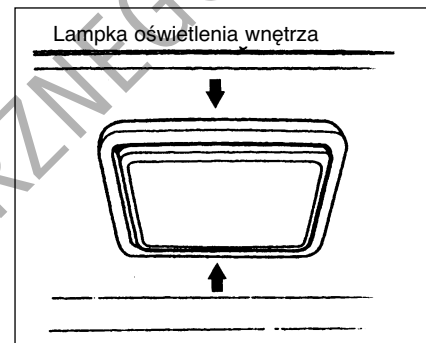


UWAGA:
Należy zawsze mieć zapasowe bezpieczniki
10 A i 15 A.



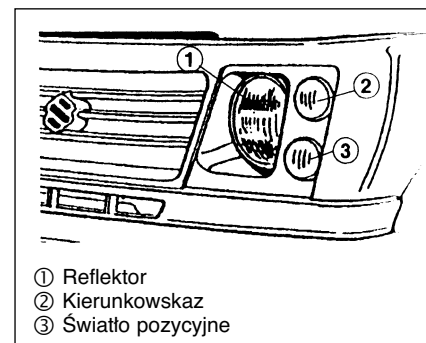
▲ ZALECENIE

Częsta wymiana żarówek wskazuje na potrzebę sprawdzenia układu elektrycznego. Powinno tego dokonać autoryzowana stacja obsługi SUZUKI.



Lampka oświetlenia wnętrza

Nacisnąć w miejscach wskazanych strzałkami i zdjąć klosz lampki. Wyciągnąć żarówkę z gniazda. Przy wstawianiu nowej żarówki zwrócić uwagę, aby sprężyna kontaktowa pewnie przytrzymała żarówkę.



- ① Reflektor
- ② Kierunkowskaz
- ③ Światło pozycyjne

Reflektory

Podnieść pokrywę silnika. Rozłączyć złącze elektryczne, zdjąć osłonę gumową i wyjąć oprawę żarówki. Następnie wymienić żarówkę.

UWAGA:

W wersji T. Diesel w celu wymiany żarówki prawego reflektora, kierunkowskazu lub światła pozycyjnego konieczne jest wyjęcie filtra powietrza.

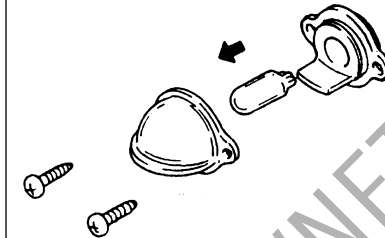
⚠ OSTRZEŻENIE

- Żarówki mogą być na tyle gorące, by spowodować oparzenia rąk. Dotyczy to szczególnie żarówek halogenowych w reflektorach. Żarówki należy wymieniać gdy są zimne.
- Żarówki reflektorów są wypełnione sprężonym gazem halogenowym. W przypadku ich upuszczenia lub podgrzania mogą rozerwać się i spowodować obrażenia ciała. Operując nimi należy zachować ostrożność.

Przednie światła pozycyjne i kierunkowskazy

Obrócić oprawę żarówki o 1/8 obrotu w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Po włożeniu żarówki obrócić w kierunku odwrotnym.

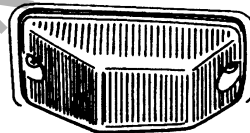
Oświetlenie tablicy rejestracyjnej



Oświetlenie tablicy rejestracyjnej

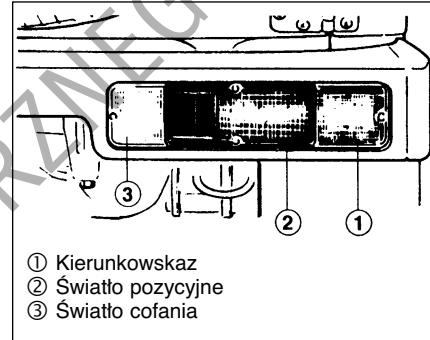
Wykręcić dwa wkręty mocujące klosz. Wyciągnąć żarówkę. Włożyć nową żarówkę i umocować klosz.

Kierunkowskaz boczny



Kierunkowskaz boczny

Zdjąć klosz, wykręcając dwa wkręty. Wymienić żarówkę i umocować klosz.



Tylny kierunkowskaz, światło pozycyjne i światło cofania

Zdjąć klosz, wykręcając dwa wkręty. Wcisnąć, obrócić w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara i wyciągnąć żarówkę. Włożyć nową żarówkę i powtórzyć powyższe czynności w odwrotnej kolejności.

Właściwa dbałość o samochód jest nieodzownym warunkiem jego ochrony przed korozją. Poniżej podane są wskazówki, jak należy dbać o samochód aby zapobiec jego korodowaniu. Prosimy zapoznać się z nimi i ściśle ich przestrzegać.

OSTRZEŻENIE

Nie należy nakładać dodatkowych powłok ochronnych ani pokryć antykorozyjnych na lub wokół elementów układu wydechowego, takich jak katalizator, rura wydechowa itp. Po rozgrzaniu tych części do normalnej temperatury roboczej może dojść do pożaru.

WAŻNE INFORMACJE O KOROZJI

Najczęstsze przyczyny korozji

1. Gromadzenie się soli, kurzu, wilgoci lub środków chemicznych w trudno dostępnych przestrzeniach podwozia.
2. Odpryski, zadrapania i inne uszkodzenia powlekanych lub lakierowanych powierzchni metalowych będące wynikiem drobnych stłuczek lub uderzeń kamyków i żwiru.

Warunki zewnętrzne przyspieszające proces korozji

1. Sól rozsypywana na drogach, związki chemiczne ograniczające pylenie nawierzchni, powietrze nadmorskie oraz zanieczyszczenia przemysłowe przyspieszają proces korozji metali.
2. Wysoka wilgotność powietrza przyspiesza korozję, zwłaszcza gdy temperatura jest nieco powyżej punktu zamarzania (około 0°C).
3. Utrzymująca się przez dłuższy czas wilgoć w niektórych miejscach pojazdu może powodować korozję, nawet gdy inne części pozostają całkowicie suche.
4. Wysoka temperatura przyspiesza proces korozji tych części pojazdu, które nie mają zapewnionego dobrego dostępu powietrza, umożliwiającego ich szybkie osuszenie.

Powyższe informacje ilustrują konieczność utrzymywania pojazdu (a zwłaszcza podwozia) w możliwie suchym i czystym stanie. Podobnie ważna jest bezzwłoczna naprawa wszelkich uszkodzeń powłok lakierniczych i ochronnych.

Mycie samochodu

Najlepszym sposobem konserwacji powłok zewnętrznych samochodu, pomocnym w walce z korozją, jest utrzymywanie ich w czystości poprzez częste mycie.

Pojazd należy umyć przynajmniej raz w czasie zimy i raz bezpośrednio po zimie. Samochód, a zwłaszcza podwozie, powinien być utrzymywany możliwie czysty i suchy.

Jeśli samochód często jeździ po drogach posypanych solą, powinien on być w czasie zimy myty przynajmniej raz w miesiącu i dodatkowo co najmniej raz na zakończenie sezonu zimowego.

Jeśli pojazd jest eksploatowany blisko wybrzeża morskiego, powinien być myty przynajmniej raz w miesiącu przez cały rok.

Samochód należy umyć bezpośrednio po jeździe terenowej. Wskazówki dotyczące mycia pojazdu można znaleźć w rozdziale „PIELĘGNACJA POJAZDU”.

Usuwanie zabrudzeń

Obce substancje, takie jak sole, chemikalia, smoła lub asfalt, żywice, ptasie odchody oraz opady przemysłowe, w przypadku pozostawania na lakierowanych powierzchniach mogą je uszkodzić. Tego rodzaju substancje należy usuwać możliwie najszybciej. Gdy są one trudne do usunięcia i zachodzi konieczność dodatkowego użycia zmywacza, należy upewnić się, czy nie jest on szkodliwy dla powierzchni lakierowanych i jest przeznaczony do zamierzonego celu. Używając specjalnych zmywaczy należy przestrzegać instrukcji producenta.

⚠ OSTRZEŻENIE

Pomiędzy zbiornikiem paliwa a jego płytą osłonową mogą gromadzić się zabrudzenia. Należy regularnie usuwać wszelkie zgromadzone w tym miejscu zanieczyszczenia, ponieważ mogą stwarzać ryzyko pożaru.

Naprawa uszkodzeń lakieru

Samochód należy uważnie przeglądać pod kątem uszkodzeń powłok lakierniczych. W razie stwierdzenia jakichkolwiek odprysków lub zadrapań lakieru, należy je niezwłocznie zamalowywać, aby uniemożliwić powstanie ogniska korozji. Jeśli odprysk lub zdrapanie sięga gołego metalu, naprawę należy powierzyć warsztatowi wyspecjalizowanemu w naprawach blacharskich.

Utrzymywanie w czystości kabiny i bagażnika

Wilgoć, kurz lub błoto mogą się gromadzić pod wykładziną podłogową, powodując korozję. Należy od czasu do czasu zaglądać pod wykładzinę, sprawdzając czy jest tam sucho i czysto. Gdy pojazd jest używany do jazdy terenowej lub przy złej pogodzie, kontroli takiej należy dokonywać częściej. Niektóre przewożone ładunki, takie jak chemikalia, nawozy, rozpuszczalniki, sole itp. są z samej swej natury silnie korozyjne. Wyroby takie powinny być przewożone w szczelnych pojemnikach. W razie ich wycieku lub rozlania, należy poplamione miejsce natychmiast oczyścić i osuszyć.

Zamontowanie nadkoli i osłon przeciwbłotnych

Zamontowane nadkola i osłony przeciwbłotne stanowią dodatkowe zabezpieczenie pojazdu, szczególnie gdy jeździ on często po żwirowych lub posypanych solą drogach. Najlepsze są pełnowymiarowe chlapacze, które sięgają możliwie blisko nawierzchni. Mocowania dla tego typu elementów również powinny być odporne na korozję. Bliższe informacje na temat nadkoli i chlapaczy można uzyskać w autoryzowanych stacjach obsługi SUZUKI.

Przetrzykiwanie pojazdu w suchym i dobrze wentylowanym miejscu

Nie należy parkować samochodu w podmokłym, źle przewietrzanym miejscu. Jeśli samochód jest często myty w garażu lub często wjeżdża do garażu mokry, pomieszczenie może ulec zawilgoceniu. Wysoka wilgotność utrzymująca się w garażu może wywołać lub przyspieszyć procesy korozji. Przy słabej wentylacji, nawet w ogrzewanym garażu pojazd koroduje szybko.

⚠ OSTRZEŻENIE

Do czyszczenia samochodu, czy to z zewnątrz, czy wewnątrz, NIE WOLNO UŻYWAĆ łatwopalnych rozpuszczalników, takich jak rozcieńczalnik do lakierów, benzyna, benzen, ani środków w rodzaju wybielaczy chlorkowych i silnych detergentów. Materiały takie mogą stanowić zagrożenie dla użytkownika lub pojazdu.

CZYSZCZENIE WNĘTRZA

Tapicerka z tworzywa

Przygotować roztwór mydła lub łagodnego detergentu w ciepłej wodzie. Nakładać na tapicerkę gąbką lub miękką szmatką i pozostawić na kilka minut, aby zmiękczyć brud. Wytrzeć powierzchnię czystą, wilgotną ścierką, usuwając brud i środek czyszczący. Jeśli brud utrzymuje się na powierzchni, czynności powtórzyć.

Tapicerka z tkaniny

Usunąć kurz i luźny brud odkurzaczem. Przetrzeć zabrudzone miejsca czystą szmatką, zwilżoną roztworem delikatnego mydła. W celu usunięcia mydła przetrzeć ponownie tkaniną nasączoną wodą. Powtarzać aż do usunięcia plamy. Wobec bardziej opornych zabrudzeń można stosować dostępne w handlu środki czyszczące. W takim przypadku należy ściśle przestrzegać zaleceń producenta.

Pasy bezpieczeństwa

Taśmy pasów bezpieczeństwa czyścić wodą z delikatnym mydłem. Nie używać środków wybielających ani barwiących. Mogą one osłabić tkaninę taśm.

Dywaniki gumowe

Zwykle zabrudzenia można usunąć z powierzchni wodą z delikatnym mydłem. Aby ułatwić usunięcie brudu, użyć szczotki. Po wyszorowaniu brudu, dokładnie spłukać dywanik wodą i wysuszyć w cieniu.

Wykładzina dywanowa

Jak najdokładniej usunąć brud i ziemię przy pomocy odkurzacza. Czystą szmatą, zwilżoną roztworem łagodnego mydła, przetrzeć zabrudzone miejsca. Aby usunąć mydło przetrzeć ponownie szmatą nasączoną wodą. Czynności te powtarzać aż do usunięcia plam. W przypadku bardziej trwałych plam można również użyć dostępnego w handlu środka do czyszczenia dywanów. Używając takiego środka należy przestrzegać instrukcji producenta.

CZYSZCZENIE ZEWNĘTRZNYCH POWIERZCHNI NADWOZIA

Utrzymywanie pojazdu w czystości jest bardzo ważne. Zaniedbanie utrzymywania samochodu w czystości może spowodować odbarwienie lakieru lub korozję w różnych miejscach nadwozia.

Mycie

Przy myciu samochodu należy przestrzegać następujących wskazówek:

1. Spłukać podwozie i wnęki kół wodą pod ciśnieniem, aby usunąć błoto i przywierające złoże. Używać dużej ilości wody.
2. Usunąć brud i błoto z powierzchni nadwozia bieżącą wodą. Można użyć miękkiej gąbki lub szczotki. Nie należy używać twardych materiałów, które mogą porysować lakier.
3. Umyć całe nadwozie łagodnym detergentem lub środkiem do mycia nadwozi przy użyciu gąbki lub miękkiej tkaniny. Gąbka lub tkanina powinna być często nasączana roztworem myjącym.
4. Gdy brud zostanie całkowicie usunięty, należy spłukać środek myjący bieżącą wodą.
5. Po opłukaniu wytrzeć nadwozie wilgotną irchą lub tkaniną i postawić samochód w cieniu do wyschnięcia.

▲ ZALECENIE

Stosując dostępne w handlu preparaty do mycia nadwozi samochodowych należy przestrzegać środków ostrożności podanych przez producenta. Nie wolno używać silnych detergentów ani ostrych mydeł.

6. Dokładnie sprawdzić, czy nie występują uszkodzenia powierzchni lakierowanych. Jeśli są, należy je usunąć zgodnie z poniższą procedurą:
- (1) Oczyszczyć starannie uszkodzone miejsca i pozostawić do wyschnięcia.
 - (2) Wymieszać lakier i zamałować miejscami uszkodzeń delikatnymi dotknięciami małego pędzelka.
 - (3) Zostawić „zaprawkę” do całkowitego wyschnięcia.

▲ OSTRZEŻENIE

Zamoczone hamulce mają zmniejszoną skuteczność. Po umyciu samochodu należy sprawdzić hamulce, jadąc z małą prędkością. Jeżeli hamulce są mniej skuteczne niż zazwyczaj, należy je osuszyć przez wielokrotne hamowanie podczas jazdy z małą prędkością.

Woskowanie

Po umyciu nadwozia zalecane jest jego nawoskowanie i wypolerowanie. Zabiegi te poprawiają wygląd i dodatkowo konserwują powłokę lakierową.

- Należy stosować jedynie dobrej jakości środki do woskowania i pasty polerskie.
- Przy stosowaniu wosków i past polerskich należy przestrzegać zaleceń podanych przez producenta.
- Części chromowane również należy nawoskować.

▲ ZALECENIE

- 1. Podczas mycia pojazdu należy unikać kierowania strumienia pary lub gorącej wody o temperaturze ponad 80°C na części z tworzywa sztucznego.**
- 2. Należy uważać, aby nie zachłapać elementów z tworzywa płynem hamulcowym, smarem lub olejem. W razie rozlania należy daną plamę wytrzeć szmatką zwilżoną spirytusem i zmyć wodą.**

Gdy nie działa rozrusznik

1. Obrócić wyłącznik zapłonu do położenia „START” przy włączonych światłach mijania, sprawdzając w ten sposób stan akumulatora. Jeśli światła mocno przygasają lub gasną całkowicie, zazwyczaj oznacza to, że akumulator jest rozładowany lub brak jest styku na jego zaciskach. W zależności od przyczyny, należy podłądować akumulator lub poprawić styk.
2. Jeśli światła nie przygasają, należy sprawdzić bezpieczniki. Jeżeli przyczyna niedziałania rozrusznika nie jest oczywista, może to oznaczać poważniejszą usterkę układu elektrycznego. Pojazd należy sprawdzić w autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI.

Uruchamianie silnika z obcego źródła prądu

⚠ OSTRZEŻENIE

Nigdy nie należy próbować uruchamiać silnika z obcego źródła prądu, gdy akumulator wygląda na zamrożony. Akumulatory w tym stanie mogą podczas próby rozruchu eksplodować lub pęknąć.

⚠ OSTRZEŻENIE

Podłączając przewody z obcego źródła należy uważać, aby ręce oraz przewody pozostawały z dala od kół pasowych, pasków napędowych i wentylatorów.

⚠ OSTRZEŻENIE

Akumulatory wytwarzają łatwopalny gaz – wodór. Nie należy dopuszczać do występowania płomienia lub isker w pobliżu akumulatora, gdyż grozi to wybuchem. Nigdy nie należy palić podczas pracy w pobliżu akumulatora.

⚠ OSTRZEŻENIE

Sprawdzając lub obsługując akumulator należy odłączyć przewód z bieguna ujemnego. Należy uważać, aby nie spowodować zwarcia przez przypadkowe zetknięcie się metalowego przedmiotu jednocześnie z biegunem akumulatora i pojazdem.

⚠ OSTRZEŻENIE

Jeśli akumulator systematycznie i bez wyraźnego powodu rozładowuje się, należy zlecić autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI sprawdzenie pojazdu.

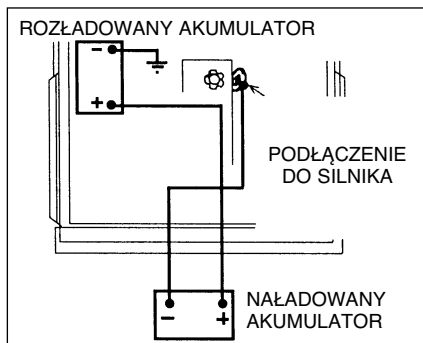
⚠ OSTRZEŻENIE

ABY UNIKNĄĆ OBRAŹEN CIAŁA ORAZ USZKODZENIA SAMOCHODU LUB AKUMULATORA, NALEŻY DOKŁADNIE I WE WŁAŚCIWEJ KOLEJNOŚCI WYKONAĆ OPISANE PONIŻEJ CZYNNOŚCI PROCEDURY ROZRUCHU Z OBCEGO ŹRÓDŁA PRĄDU. W RAZIE WĄTPLIWOŚCI NALEŻY ZWRÓCIĆ SIĘ DO SPECJALISTYCZNEJ POMOCY DROGOWEJ.

⚠ ZALECENIE

Samochód wyposażony w katalizator spalin nie powinien być uruchamiany przez pchanie lub holowanie. Taka metoda rozruchu może spowodować trwałe uszkodzenie katalizatora spalin. Pojazdy ze słabym lub rozładowanym akumulatorem należy uruchamiać z wykorzystaniem zewnętrznego źródła prądu.

1. Do rozruchu tego pojazdu należy używać wyłącznie akumulatorów o napięciu 12 V. Umieścić sprawny akumulator 12-woltowy tak blisko pojazdu, aby przewody rozruchowe sięgnęły obu akumulatorów. Jeśli używa się akumulatora zabudowanego w innym samochodzie, POJAZDY NIE MOGĄ SIĘ STYKAĆ. W obu pojazdach należy mocno zaciągnąć hamulce postojowe.



2. Wyłączyć wszelkie odbiorniki prądu elektrycznego, z wyjątkiem osprzętu niezbędnego ze względów bezpieczeństwa (np. światła pozycyjne lub awaryjne).
3. Podłączyć przewody w następujący sposób:
 - a) Jeden koniec pierwszego przewodu do bieguna dodatniego (+) rozładowanego akumulatora.
 - b) Drugi koniec tego przewodu do bieguna dodatniego (+) akumulatora wspomagającego.
 - c) Jeden koniec drugiego przewodu do bieguna ujemnego (-) akumulatora wspomagającego.
 - d) Wykonać ostateczne podłączenie do niemalowanej, dużej części metalowej silnika pojazdu z rozładowanym akumulatorem.

⚠ OSTRZEŻENIE

Nigdy nie należy podłączać przewodu rozruchowego bezpośrednio do bieguna ujemnego (-) rozładowanego akumulatora, ponieważ grozi to jego eksplozją.

4. Jeżeli akumulator wspomagający jest zabudowany w innym pojeździe, jego silnik należy uruchomić i utrzymywać umiarkowaną prędkość obrotową.
5. Uruchomić silnik pojazdu z rozładowanym akumulatorem.
6. Zdemontować przewody w kolejności odwrotnej do ich podłączenia.

Gdy silnik zostanie zalany (silnik o zapłonie iskrowym)

Gdy silnik jest zalany paliwem, jego rozruch może być utrudniony. W takim przypadku należy wcisnąć do oporu pedał przyspieszania i utrzymując w tym położeniu jednocześnie włączyć rozrusznik. (Nie należy włączać jednocześnie rozrusznika na okres dłuższy niż 5 sekund).

Gdy nastąpi przegrzanie silnika

Silnik może przegrzewać się chwilowo, w trudnych warunkach eksploatacji.

Jeśli wskaźnik temperatury płynu chłodzącego wskazuje na przegrzewanie się silnika podczas jazdy, należy:

- Wyłączyć klimatyzację, o ile jest.
- Zjechać pojazdem w bezpieczne miejsce i zatrzymać się.
- Pozostawić przez kilka minut silnik pracujący na biegu jałowym, aż wskazówka temperatury powróci w normalny zakres.

⚠ OSTRZEŻENIE

W razie dostrzeżenia lub usłyszenia objawów wyrzucania pary, należy zatrzymać pojazd w bezpiecznym miejscu i niezwłocznie wyłączyć silnik, pozwalając mu ostygnąć. Nie należy otwierać pokrywy silnika dopóki wydobywa się para.

Kiedy znikną objawy wyrzucania pary, można otworzyć pokrywę silnika i sprawdzić, czy płyn nadal wrze. Jeśli tak, należy odczekać z podjęciem dalszych działań, aż wrzenie ustanie.

Jeżeli wskaźnik nie powraca do normalnego zakresu temperatur, należy:

- Wyłączyć zapłon i sprawdzić naciąg i stan paska napędowego pompy cieczy chłodzącej, stan kół pasowych oraz sprawdzić, czy nie występuje poślizg. Usunąć wszelkie nieprawidłowości.

- Sprawdzić poziom płynu chłodzącego w zbiorniku wyrównawczym. W razie stwierdzenia, że jest on poniżej dolnej kreski, sprawdzić, czy nie ma wycieku z chłodnicy, pompy wodnej względnie przewodów łączących. W przypadku zauważenia wycieków, które mogłyby być przyczyną przegrzewania silnika, nie uruchamiać go, zanim nie zostaną usunięte.
- Jeśli wycieki nie zostaną znalezione, ostrożnie dolać płynu chłodzącego do zbiornika wyrównawczego i w razie potrzeby do chłodnicy. (właściwy płyn i proporcje mieszania – patrz „PŁYN CHŁODZĄCY” w rozdziale „PRZEGŁĄDY I OBSŁUGA OKRESOWA”).

OSTRZEŻENIE

Kiedy temperatura płynu jest wysoka, zdejmowanie zakrętki chłodnicy lub zbiornika odpowietrzającego jest niebezpieczne, ponieważ pod wpływem wysokiego ciśnienia może zostać wypchnięty parzący płyn i para. Przed zdjęciem zakrętki należy odczekać, aż płyn ostygnie do temperatury pokojowej.

Samochód ten jest przystosowany do holowania przyczepy o całkowitej masie nie przekraczającej niżej wyszczególnionych wartości.

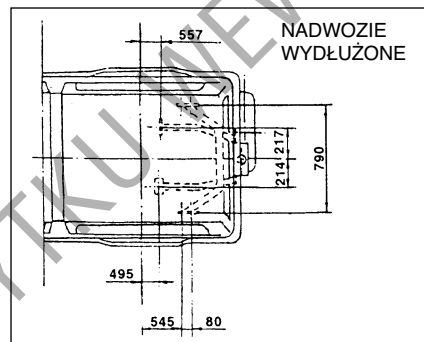
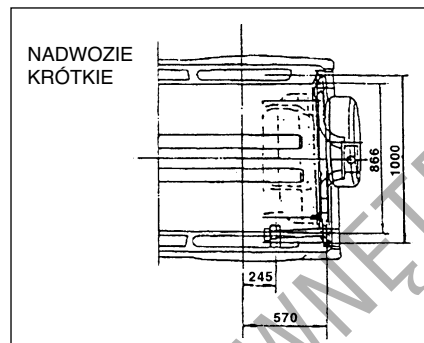
Dopuszczalna masa całkowita holowanej przyczepy

PRZYCZEPA Z HAMULCEM	
Nadwozie krótkie:	1000 kg
Nadwozie wydłużone:	1100 kg

PRZYCZEPA BEZ HAMULCA	
Nadwozie krótkie:	500 kg
Nadwozie wydłużone:	500 kg

W krajach, w których przepisy dopuszczają holowanie przyczepy o masie przekraczającej wartości wyżej wymienione, również należy stosować się do powyższych ograniczeń.

Jeżeli natomiast uregulowania prawne w danym kraju ograniczają masę holowanej przyczepy do wartości niższych niż wymienione, nie należy przekraczać wartości dopuszczalnej przepisami.



Rysunki przedstawiają schemat mocowania haka holowniczego. Maksymalny dopuszczalny nacisk pionowy na hak wynosi 70 daN (kg).

Maksymalny dopuszczalny tylny zwis haka: 730 mm (nadwozie krótkie) lub 896 mm (nadwozie wydłużone).

⚠ OSTRZEŻENIE

Aby uniknąć wypadku i uszkodzenia pojazdu podczas jego holowania, należy przestrzegać poniższych instrukcji. Ponadto należy stosować się do lokalnych i ogólnokrajowych przepisów dotyczących oświetlenia, oznakowania oraz haków holowniczych.

⚠ OSTRZEŻENIE

Gdy pojazd jest holowany, należy zawsze używać łańcucha zabezpieczającego.

HOLOWANIE SPRAWNEGO POJAZDU

Pojazdy wyposażone w ręcznie rozłączane sprzęgła piast kół mogą być holowane przodem – ze wszystkimi czterema kołami na jezdni, lub tyłem – przy tylnych kołach ustawionych na wózku holowniczym. Pojazdy wyposażone w automatyczne sprzęgła piast kół lub nie posiadające piast wolnobiegowych, powinny być holowane jedynie tyłem, z tylnymi kołami na wózku holowniczym. Należy zawsze stosować właściwy sprzęt przeznaczony do holowania pojazdów i nie przekraczać prędkości 90 km/h.

W pojeździe przeznaczonym do holowania z czterema kołami na jezdni należy:

1. Obrócić wyłącznik zapłonu do pozycji „ACC”, zwalniając blokadę kierownicy.
2. Zwolnić hamulec postojowy.
3. Dźwignię zmiany biegów ustawić w pozycji drugiego biegu.
4. Dźwignię skrzynki rozdzielczej ustawić w pozycji neutralnej.
5. Ręcznie sterowane piasty wolnobiegowe przełączyć w pozycję „FREE”.

Co 300 km należy przerwać holowanie. Przy włączonym drugim biegu i dźwigni sterowania skrzynką rozdzielczą w pozycji neutralnej, uruchomić silnik i przez kilka minut pozostawić pracujący przy włączonym sprzęgle, umożliwiając obieg oleju w skrzynce rozdzielczej.

W pojeździe przeznaczonym do holowania z tylnymi kołami na wózku holowniczym należy:

1. Obrócić wyłącznik zapłonu do pozycji „ACC”, zwalniając blokadę kierownicy.
2. Ustawić ręcznie sterowane sprzęgła wolnobiegowych piast kół w pozycji „FREE”. (Gdy pojazd ma automatyczne sprzęgła piast kół, należy je zwolnić).
3. Gdy pojazd nie jest wyposażony w piasty wolnobiegowe, należy: ① przesunąć dźwignię zmiany biegów do pozycji neutralnej, ② dźwignię skrzynki rozdzielczej ustawić w pozycji 2H i ③ nie holować pojazdu na dystansie dłuższym niż 160 km.

ZALECENIE

Blokada kolumny kierowniczej nie jest wystarczająco mocna aby wytrzymać obciążenia przenoszące się od przednich kół podczas holowania.

4. Ustawić przednie koła do jazdy na wprost i zabezpieczyć kierownicę przed obrotem przy pomocy specjalnego urządzenia blokującego, przeznaczonego dla holowanych pojazdów.

HOLOWANIE USZKODZONEGO POJAZDU

Gdy pojazd jest uszkodzony, lecz układ kierowniczy i przeniesienia napędu pozostają sprawne, pojazd może być holowany według wskazówek podanych w punkcie „HOLOWANIE SPRAWNEGO POJAZDU”. Ponadto pojazd może być holowany przez wóz holowniczy, jeśli przestrzegane są niżej podane instrukcje.

Uniesione przednie koła

Gdy pojazd jest wyposażony w ręcznie sterowane sprzęgła wolnobiegowych piast kół, może być holowany z uniesionymi przednimi kołami i tylnymi kołami na jezdni na dystansie nie dłuższym niż 80 km i pod warunkiem nie przekraczania prędkości 50 km/h. Przy tego rodzaju holowaniu należy:

1. Zwolnić hamulec postojowy.
2. Dźwignię zmiany biegów ustawić w pozycji drugiego biegu.
3. Dźwignię skrzynki rozdzielczej ustawić w pozycji neutralnej.
4. Ustawić ręcznie sterowane sprzęgła wolnobiegowych piast kół w pozycji „FREE”.

ZALECENIE

Holowanie pojazdu z uniesionymi przednimi kołami i tylnymi na jezdni nie może odbywać się na dystansie dłuższym niż 80 km, ani z prędkością większą niż 50 km/h, ponieważ grozi to poważnym uszkodzeniem układu przeniesienia napędu. Gdy zachodzi konieczność holowania pojazdu na dystansie dłuższym niż 80 km, lub z prędkością większą niż 50 km/h przy uniesionych przednich kołach, należy pod tylne koła wstawić wózek holowniczy.

Jeżeli pojazd jest wyposażony w automatyczne sprzęgła piast kół lub nie posiada piast wolnobiegowych, może być holowany z przednimi kołami uniesionymi, gdy pod tylnymi kołami będzie umieszczony wózek holowniczy.

Tylne koła uniesione

Pojazd ten może być holowany przez pomoc drogową przy uniesionych tylnych kołach i przednich spoczywających na jezdni. Prędkość holowania nie powinna przekraczać 90 km/h. Przy tego rodzaju holowaniu należy:

1. Ustawić ręcznie sterowane sprzęgła piast kół w pozycji „FREE”. (Gdy pojazd ma automatyczne sprzęgła piast kół, należy je zwolnić).

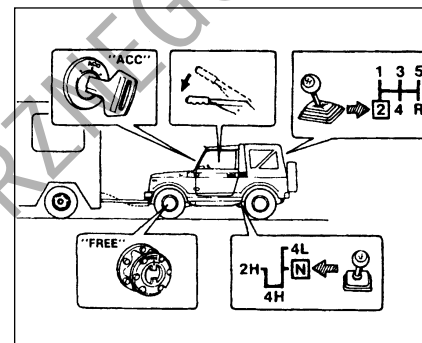
ZALECENIE

Gdy pojazd jest wyposażony w automatyczne sprzęgła piast wolnobiegowych i nie można ich zwolnić, należy pojazd holować przy uniesionych tylnych kołach ustawiając przednie koła na wózku.

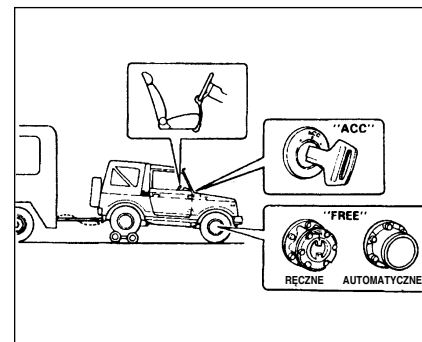
2. Jeżeli pojazd nie jest wyposażony w piasty wolnobiegowe, należy go holować z przednimi kołami umieszczonymi na wózku holowniczym. Gdy brak jest takiego wózka, można holować pojazd z przednimi kołami na jezdni przy zachowaniu następujących warunków: ① ustawić dźwignię zmiany biegów w pozycji neutralnej, ② ustawić dźwignię skrzynki rozdzielczej w pozycji 2H i ③ nie holować pojazdu na dystansie dłuższym niż 160 km.

3. Wyłącznik zapłonu ustawić w pozycji „ACC”, zwalniając blokadę kierownicy.
4. Ustawić przednie koła do jazdy na wprost i zabezpieczyć kierownicę przed obrotem przy pomocy specjalnego urządzenia blokującego, przeznaczonego dla holowanych pojazdów.

HOLOWANIE SPRAWNEGO POJAZDU (podsumowanie)



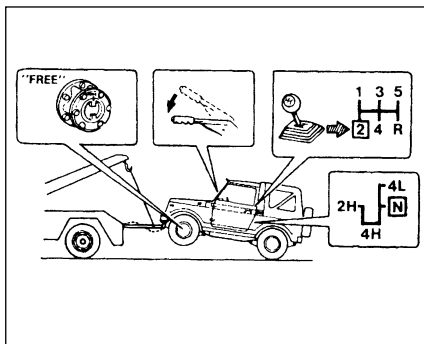
Z czterema kołami na jezdni



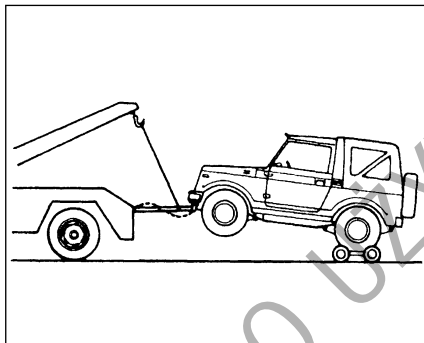
Z przednimi kołami na jezdni i tylnymi na wózku holowniczym

HOLOWANIE

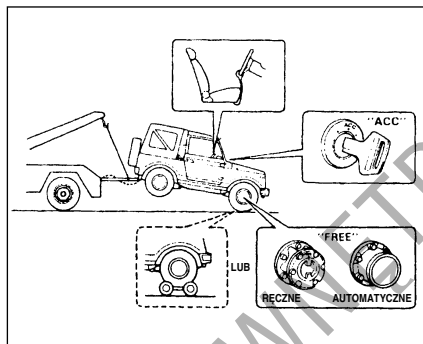
HOLOWANIE USZKODZONEGO POJAZDU (podsumowanie)



Przednie koła uniesione (pojazdy z ręcznie sterowanymi sprzęgłami piast wolnobiegowych)



Przednie koła uniesione (pojazdy z automatycznymi sprzęgłami piast wolnobiegowych lub bez piast wolnobiegowych)



Tylne koła uniesione

Samochód ten może holować lekką przyczepę, pod warunkiem przestrzegania podanych w tym rozdziale wymagań i zaleceń. Duże znaczenie ma dobór właściwej przyczepy i odpowiedniego wyposażenia do holowania. Autoryzowane stacje obsługi SUZUKI służą pomocą w tym względzie.

▲ ZALECENIE

Holowanie przyczepy dodatkowo obciąża silnik, układ przeniesienia napędu oraz hamulce. Nie wolno holować przyczepy podczas pierwszego 1000 km przebiegu pojazdu.

Haki holownicze

Jeżeli pojazd jest wyposażony w gniazdo do mocowania haka, należy zamontować w nim tylko taki hak, którego konstrukcja jest przystosowana do tego gniazda. Zalecane jest stosowanie oryginalnych haków SUZUKI.

▲ OSTRZEŻENIE

Nie należy używać haków holowniczych mocowanych do zderzaka lub tylnej osi.

Łańcuchy zabezpieczające

Pomiędzy przyczepą i pojazd należy zawsze zakładać łańcuchy zabezpieczające. Łańcuchy zabezpieczające należy przekładać na przemiał pod dyszlą przyczepy tak, aby zabezpieczyć go przed opadnięciem na drogę w przypadku wyczepienia przyczepy. Łańcuchy zabezpieczające należy mocować zgodnie z zaleceniami producenta. Należy pozostawić tyle luzu, aby możliwe było wykonanie pełnego skrętu. Nie wolno dopuścić, aby łańcuchy zabezpieczające były wleczone po drodze.

▲ OSTRZEŻENIE

Nie wolno mocować łańcucha zabezpieczającego do zderzaka samochodu. Połączenia należy tak zabezpieczyć, aby się nie zluźowały.

Oświetlenie przyczepy

Przed przystąpieniem do holowania zawsze należy sprawdzić poprawność działania wszystkich światel przyczepy.

⚠ OSTRZEŻENIE

Nie należy podłączać oświetlenia przyczepy bezpośrednio do układu elektrycznego pojazdu. Może to spowodować uszkodzenie instalacji elektrycznej.

Hamulce**⚠ OSTRZEŻENIE**

W przypadku użycia przyczepy z hamulcem należy postępować zgodnie z instrukcjami producenta. Nie wolno podłączać hamulców do układu hamulcowego pojazdu oraz nie należy bezpośrednio łączyć układu elektrycznego przyczepy z układem elektrycznym pojazdu.

Lusterka wsteczne

Należy sprawdzić, czy lusterka wsteczne pojazdu są zgodne z przepisami dotyczącymi lusterek wstecznych pojazdów przystosowanych do holowania przyczep. Jeżeli tak nie jest, przed przystąpieniem do holowania przyczepy należy zamontować lusterka odpowiadające przepisom.

Opony**⚠ OSTRZEŻENIE**

W przypadku holowania przyczepy bardzo ważne jest, aby w oponach było prawidłowe ciśnienie. Opony tego samochodu powinny być napompowane do ciśnień podanych na tabliczce informacyjnej. Jeżeli na tabliczce informacyjnej podane są ciśnienia dla pojazdu załadowanego, opony należy napompuwać do tych wartości. Opony przyczepy powinny być napompowane do ciśnienia przewidzianego przez producenta przyczepy.

Ładunek pojazdu i przyczepy

Prawidłowe załadowanie pojazdu i przyczepy wymaga znajomości sposobu pomiaru całkowitej masy przyczepy oraz nacisku na hak. Całkowita masa przyczepy jest sumą masy przyczepy i masy ładunku. Całkowitą masę przyczepy można zmierzyć przez umieszczenie całkowicie załadowanej przyczepy na wadze samochodowej.

Nacisk na hak jest to siła skierowana do dołu, przenoszona przez zaczep przyczepy na hak pojazdu, przy całkowicie załadowanej przyczepie oraz zaczepie znajdującym się na takiej wysokości, jak podczas holowania przyczepy.

Siła ta może zostać zmierzona przy użyciu wagi łazienkowej.

⚠ OSTRZEŻENIE

Nieprawidłowy rozkład ładunku na przyczepie może stać się przyczyną złych własności trakcyjnych pojazdu oraz kołysania przyczepy. Nacisk na hak powinien zawsze wynosić około 10% całkowitego ciężaru przyczepy, lecz nie może przekraczać maksymalnej dopuszczalnej wartości. Ładunek powinien być zawsze odpowiednio zamocowany. Niespełnienie tego wymogu może być przyczyną wypadku drogowego.

Nie wolno przeciążać pojazdu ani przyczepy. Całkowity ciężar przyczepy nie powinien przekraczać dopuszczalnego ciężaru przyczepy. Całkowita masa pojazdu (suma mas pojazdu, kierowcy, pasażerów, ładunku, haka i nacisku na hak) nie powinna przekraczać dopuszczalnej wartości, podanej w części dotyczącej danych technicznych. Również masy przypadające na przednią i tylną oś pojazdu nie mogą przekraczać wartości dopuszczalnych.

Zgodnie z normą Unii Europejskiej UNE 26-086-85, maksymalna ładowność pojazdu stanowi różnicę pomiędzy maksymalną dopuszczalną masą całkowitą pojazdu a masą pojazdu w stanie gotowym do drogi.

Dodatkowe przestrogi dotyczące holowania przyczepy

⚠ OSTRZEŻENIE

Przed holowaniem przyczepy należy zawsze podłączyć zasilanie oświetlenia przyczepy oraz łańcuchy zabezpieczające.

⚠ ZALECENIE

Ponieważ holowanie przyczepy dodatkowo obciąża pojazd, niezbędne jest przeprowadzanie przeglądów częściej niż w normalnych warunkach jazdy. Należy stosować się do planu przeglądów zalecanego w przypadku ciężkich warunków eksploatacji.

⚠ OSTRZEŻENIE

W przypadku holowania przyczepy pojazd ma zmienione własności trakcyjne. Dla bezpieczeństwa własnego oraz innych osób należy przestrzegać następujących środków ostrożności:

- Przed przystąpieniem do holowania przyczepy w ruchu drogowym należy przećwiczyć zakręcanie, zatrzymywanie się i cofanie. Nie należy holować przyczepy w ruchu ulicznym dopóki nie nabierze się pewności porażenia sobie z pojazdem i przyczepą.



- Nie przekraczać dozwolonej prędkości lub 80 km/h, jeżeli dozwolona prędkość jest większa. Nie jeździć z prędkością powodującą trzęsienie się lub kołysanie przyczepy. W przypadku zauważenia oznak trzęsienia się lub kołysania przyczepy należy zwolnić.
- Na mokrej, śliskiej lub nierównej drodze jechać z prędkością mniejszą niż na drodze suchej i gładkiej. Niedo stosowanie prędkości do złych warunkach drogowych może spowodować utratę panowania nad pojazdem.
- Podczas cofania należy korzystać z pomocy drugiej osoby.
- Przewidywać wystarczającą odległość niezbędną do zatrzymania samochodu. Na każde 16 km/h należy zwiększać odległość od pojazdu poprzedzającego o odcinek równy długości samochodu wraz z przyczepą. W przypadku nawierzchni śliskiej i mokrej powinna być przewidziana większa odległość.
- Jeżeli przyczepa ma hamulce najazdowe, hamować należy stopniowo, dla uniknięcia wypięcia sprzęgu wywołanego blokadą kół przyczepy.
- Zwalniać przed zakrętami oraz utrzymywać stałą prędkość podczas ich pokonywania. Zwalnianie i przyspieszanie na zakrętach może spowodować utratę panowania nad pojazdem.



Należy pamiętać, że niezbędny jest większy promień skrętu niż normalnie, ponieważ koła przyczepy będą jechały bliżej środka skrętu niż koła samochodu.

- Unikać gwałtownego przyspieszania lub hamowania pojazdu. Nie wykonywać nagłych manewrów jeżeli nie jest to konieczne.
- W przypadku poprzecznego wiatru należy zwolnić i być przygotowanym na działanie zawirowań od dużych pojazdów jadących z przeciwnika.
- Zachować ostrożność przy wyprzedzaniu innych pojazdów. Przed zmianą pasa należy upewnić się, czy jest wystarczająca ilość miejsca na przyczepę. Zmiana kierunku jazdy powinna być sygnalizowana z odpowiednim wyprzedzeniem.
- Przed zjazdem z długiego lub stromego stoku zwolnić i zredukować bieg. Redukcja biegu podczas zjazdu jest niezbędna.
- Nie nadużywać hamulców. Może to spowodować ich przegrzanie i utratę skuteczności. W maksymalnym stopniu wykorzystywać hamowanie silnikiem.
- Ze względu na dodatkowy ciężar przyczepy, w upalne dni podczas jazdy pod górę może przegrzać się silnik. Należy obserwować wskaźnik





temperatury płynu chłodzącego silnik. W przypadku przegrzania zjechać z drogi i zatrzymać się w bezpiecznym miejscu. Postępować zgodnie z zaleceniami podanymi pod hasłem „Przegrzanie silnika” na stronie 8-2.

⚠ OSTRZEŻENIE

Podczas parkowania pojazdu z przyczepą należy przestrzegać następującej procedury postępowania:

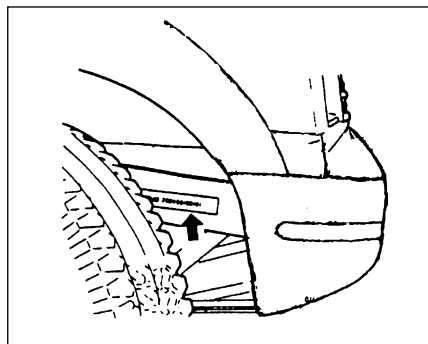
- 1) Nacisnąć mocno pedał hamulca.
- 2) Przy wciśniętym pedale hamulca druga osoba powinna podłożyć klocki pod koła przyczepy i samochodu.
- 3) Powoli zwolnić hamulec, aby klocki stopniowo przejęły obciążenie.
- 4) Całkowicie zaciągnąć hamulec postojowy
- 5) Włączyć pierwszy lub wsteczny bieg i wyłączyć silnik.

Ruszanie po postoju:

- 1) Wcisnąć pedał sprzęgła (jeżeli samochód go posiada) i uruchomić silnik.
- 2) Włączyć bieg, zwolnić hamulec postojowy i powoli zjechać z klocków.
- 3) Zatrzymać samochód, wcisnąć i przytrzymać wciśnięty pedał hamulca.
- 4) Druga osoba powinna usunąć klocki spod kół przyczepy i samochodu.

NUMERY IDENTYFIKACYJNE POJAZDU

NUMER SERYJNY PODWOZIA



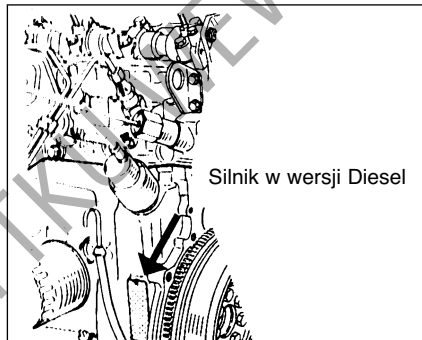
Numer seryjny podwozia jest wybity na ramie podwozia, w miejscu wskazanym na rysunku. Numery seryjne podwozia i/lub silnika służą do rejestracji pojazdu.

Są one także używane przy zamawianiu części zamiennych oraz przy odwoływaniu się do specjalnych informacji serwisowych. Przy każdorazowym zwracaniu się do autoryzowanej stacji obsługi SUZUKI należy identyfikować swój pojazd na podstawie tego numeru. Na wypadek trudności z jego odczytaniem, numer podwozia jest umieszczony także na tabliczce znamionowej.

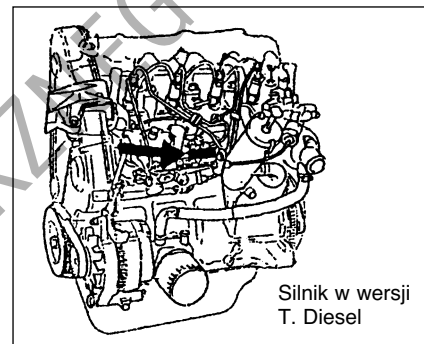
NUMER SERYJNY SILNIKA



Silnik o zapłonie iskrowym



Silnik w wersji Diesel



Silnik w wersji
T. Diesel

Numer seryjny silnika jest wybity na kadłubie silnika, w miejscu wskazanym na rysunku.

ZUŻYCIE PALIWA

(Według normy europejskiej 93/116EC)

WERSJA	CO ₂ (g/km)	Miasto (l/100 km)	Poza miastem (l/100 km)	Cykl mieszany (l/100 km)
SILNIK O ZAPŁONIE ISKROWYM (E.II/E.III)	205/169	10,1/8,8	7,6/6,1	8,5/7,1
T. DIESEL	230	11	7,6	8,8
DIESEL	180	8,3	5,9	6,8

	WERSJA DIESEL I T. DIESEL						SILNIK O ZAPŁONIE ISKROWYM					
	3-DRZWIOWY			WYDŁUŻONE NADWOZIE			3-DRZWIOWY			WYDŁUŻONE NADWOZIE		
	Dach bre- zentowy	Dach z tworzywa	Dach metalowy	Dach bre- zentowy	Dach z tworzywa	Dach metalowy	Dach bre- zentowy	Dach z tworzywa	Dach metalowy	Dach bre- zentowy	Dach z tworzywa	Dach metalowy
WYMIARY												
Długość całkowita (mm)	3470	3470	3470	4040	4040	4040	3470	3470	3470	4040	4040	4040
Szerokość całkowita (mm)	1 530	1530	1530	1530	1530	1530	1530	1530	1530	1530	1530	1530
Wysokość całkowita (mm)	1665	1675	1675	1815	1690	1675	1665	1675	1675	1815	1690	1675
Rozstaw osi (mm)	2030	2030	2030	2375	2375	2375	2030	2030	2030	2375	2375	2375
Rozstaw kół przednich (mm)	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300
Rozstaw kół tylnych (mm)	1310	1310	1310	1310	1310	1310	1310	1310	1310	1310	1310	1310
Prześwit podwozia (mm)	205	205	205	205	205	205	205	205	205	205	205	205
Promień skrętu (m)	5,4	5,4	5,4	6	6	6	5,4	5,4	5,4	6	6	6
Długość przestrzeni ładunkowej (mm) (2 pasażerów)	650	650	650	1220	1220	1420	650	650	650	1220	1220	1420
Długość przestrzeni ładunkowej (mm) (4 pasażerów)	210	210	210	790	790	–	210	210	210	790	790	–
Szerokość przestrzeni ładunkowej (mm)	1270	1215	1215	1270	1270	1270	1270	1215	1215	1270	1270	1270
Wysokość przestrzeni ładunkowej (mm)	1020	1045	1045	1140	1140	–	1020	1045	1045	1140	1140	–
MASY												
Masa pojazdu gotowego do drogi (kg)	1160	1190	1180	1205	1255	1195	1030	1060	1050	1075	1125	1065
Dopuszczalna masa całkowita (kg)	1470	1470	1470	1530	1530	1530	1340	1340	1340	1400	1400	1400
Dopuszczalny nacisk osi przedniej (kg)	650	650	650	680	680	680	600	600	600	630	630	630
Dopuszczalny nacisk osi tylnej (kg)	820	820	820	850	850	850	740	740	740	770	770	770
Liczba miejsc	2 lub 4	2 lub 4	2 lub 4	2 lub 4	2 lub 4	2	2 lub 4	2 lub 4	2 lub 4	2 lub 4	2 lub 4	2

POZYCJA	WERSJA T. DIESEL	WERSJA DIESEL	SILNIK O ZAPŁONIE ISKROWYM
SILNIK			
Typ	4-suwowy, chłodzony cieczą, OHC	←	←
Liczba i ustawienie cylindrów	4, rzędowy	←	←
Kolejność zapłonów	1 - 3 - 4 - 2	←	←
Układ olejenia	Z miską olejową	←	←
Średnica cylindra i skok tłoka	83 x 88 mm	80 x 93 mm	74 x 75,5 mm
Pojemność skokowa	1 905 cm³	1 870 cm³	1 298 cm³
Stopień sprężania	21,5 : 1	←	9,5 : 1
Układ zasilania	Pompa wtryskowa	Elektronicznie sterowana pompa wtryskowa	Elektronicznie sterowany wtrysk paliwa
Wkład filtra powietrza	Suchy	←	←
UKŁAD ELEKTRYCZNY			
Wyprowadzenie zapłonu (przy 850 obr/min)			E.II / E.III
Świece zapłonowe	Nippon Denso		8° przed GZP / 5° przed GZP
			NGK BPR 5ES / NGK BKR 6E
			W16 E x R-U / K20 PR-U
Rozrusznik	Z włącznikiem magnetycznym	←	←
Prądnica	Alternator	←	←
Akumulator	12V -60/70 Ah	←	12V 35Ah
Bezpiecznik główny	80A	←	50A
Skrzynka bezpieczników	Patrz „Przeglądy i obsługa okresowa”	←	←
Reflektory	12V 65/55W	←	←
Kierunkowskazy	12V 5W	←	←
Światła pozycyjne przednie	12V 5W	←	←
Światła pozycyjne tylne i hamowania	12V 5W	←	←
Dodatkowe światła hamowania	12V 5/21W	←	←
Oświetlenie tablicy rejestracyjnej	12V 5W	←	←
Światło cofania	12V 21W	←	←
Oświetlenie wnętrza	12V 5W	←	←
Oświetlenie wskaźników	12V 2W	←	←
Lampka ostrzegawcza układu hamulcowego	12V 2W	←	←
Lampka kontrolna hamulca postojowego	12V 2W	←	←
UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU			
Typ sprzęgła	Jednotarczowe, suche	←	←
Skrzynia biegów	5-biegowa, synchronizowana, plus bieg wsteczny	←	←
Skrzynka rozdzielcza	Przekładnia 2-zakresowa, stałe zazębiona	←	←
Przełożenie przekładni głównej	3,416	←	←
Przełożenia biegów: 1	3,400	←	3,652
2	1,813	←	1,947
3	1,325	←	1,423
4	1,000	←	←
5	0,805	←	0,864
Wsteczny	3,227	←	3,466
Przełożenia skrzynki rozdzielczej: zakres niski	1,409	←	←
zakres wysoki	2,268	←	←

DANE TECHNICZNE

POZYCJA	WERSJA T. DIESEL		WERSJA DIESEL		SILNIK O ZAPŁONIE ISKROWYM	
	3-DRZWIOWY	WYDŁUŻONE NADWOZIE	3-DRZWIOWY	WYDŁUŻONE NADWOZIE	3-DRZWIOWY	WYDŁUŻONE NADWOZIE
KOŁA Wymiar opon, przednich i tylnych Ciśnienie w oponach przednich Ciśnienie w oponach tylnych (przy maks. obciążeniu) Zawieszenie przednie Zawieszenie tylne	205/70 R15 95 Q 1,40 kg/cm², 20 psi 1,40 kg/cm², 20 psi 1,80 kg/cm², 26 psi Resory piórowe Resory piórowe	← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← ←
UKŁAD KIEROWNICZY Promień skrętu Przekładnia kierownicza Zbieżność kół Kąt pochylenia koła Kąt wyprzedzenia sworznia zwrotnicy Kąt pochylenia sworznia zwrotnicy	5,4 m Kulkowa od (-1) do (+3) mm 1° 00' 3° 30' 9° 00'	6 m ← ← ← ← ←	5,4 m ← ← ← ← ←	6 m ← ← ← ← ←	5,4 m ← ← ← ← ←	6 m ← ← ← ← ←
UKŁAD HAMULCOWY Rodzaj Hamulce przednie Hamulce tylne Hamulec postojowy	Układ hydrauliczny dla 4 kół Tarczowe (zacisk płytujący) Bębnowe (zwykłe, dwuszcękowe) Uruchamiany ręcznie, działa na oba koła tylne	← ← ← ←	← ← ← ←	← ← ← ←	← ← ← ←	← ← ← ←
POJEMNOŚCI Układ chłodzenia Zbiornik paliwa Olej silnikowy Olej w skrzyni biegów Olej w skrzynce rozdzielczej Olej w przednim mechanizmie różnicowym Olej w tylnym mechanizmie różnicowym	9,5 40,0 5,5 1,3 0,8 1,35 1,5	← ← ← ← ← ← ←	8,2 ← 4,3 ← ← ← ←	← ← ← ← ← ← ←	5,0 ← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← ← ←

DECLARATION OF CONFORMITY

We, the undersigned

Company	TRB Limited
Address, City	1 TRB Drive, St. Asaph Business Park, SL Asaph, Denbugshire, LL17 OJB
Country	United Kingdom

certify and declare under our sole responsibility that the following equipment:

Product description / Intended use	Immobilizer System/Anti-theft of the vehicles
EU / EFTA member states intended for use	EU: Austria, Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Ireland, Italy, Luxembourg, The Netherlands, Portugal, Spain, Sweden, United Kingdom.
Restrictive use	None
Manufacturer	Tokai Rika Co. Ltd.
Brand	Tokai Rika
Type	I60G0

is tested to and conforms with the essential requirement for protection of health and the safety of the user and any other person and Electromagnetic Compatibility, as included in following standards:

Standards	Issue date
72/245/ECC (last emended by 95/54/EC) EN 60950 under 73/23/EEC	June 1972 (October 1995) (1992), inci. A1(1993) A2(1993), A3(1995), A4(1997)

and is tested to and conforms with the essential radio test suiles so that it effectively uses the frequency spectrum allocated to terrestrial/space radio communication and orbital resources so to as to avoid harmful interference, as included in following standards:

Standard	Issue date
ETS 300 330	1994

and therefore complies with the essential requirements and provisions of the Directive 1999/5/EC of the European Parliament and of the council of 9 march 1999 on Radio Equipment and Telecommunications Terminal Equipment and the mutual recognition of their conformity and with the provisions of Annex IV (Conformity Assessment procedure referred to in article 10).

The following Notified Bodies have been consulted in the Conformity Assessment procedure:

Notified Body number	Name and address
0122	Nmi Certin B.V., POB 15, 9822 ZG Niekerk, The Netherlands

The technical documentation as required by the conformity Assessment procedure is kept at the following address:

Company	TRB Limited
Address, City	1 TRB Drive, St. Asaph Business Park, SL Asaph Denbugshire, LL 17 OJB
Country	United Kingdom

	<u>Important Notice:</u> This equipment is a 0.1342 MHz low power RF device intended for normal use in al EU member states, however operating on a non harmonized frequency band.
--	---

This immobilizer system, model I60G0 is in compliance with the essential requirements and other provisions of the Directive 1999/5/EC.

Note: This DoC is not applicable for immobilizers not bearing the R&TTE labeling: CE 0122 provided with National Type approval marking as before April 2001.

ZNACZENIE SYMBOLI OSTRZEGAWCZYCH NA AKUMULATORZE

	Nie palić, nie zbliżać się z otwartym ogniem, nie powodować iskrzenia		Kwas akumulatorowy
	Stosować ochronę oczu		Zapoznać się z instrukcją obsługi
	Chronić przed dostępem dzieci		Wybuchowy gaz

Publikacja przygotowana przez

SUZUKI MOTOR POLAND, Ltd.

Dział Serwisu

Styczeń 2002 r.

Printed in Poland

DO UŻYTKU WEWNĘTRZNEGO

SUZUKI MOTOR POLAND, Ltd.
DZIAŁ SERWISU