

SUZUKI MOTOR POLAND

INSTRUKCJA OBSŁUGI

MOTOCYKLA



SUZUKI DR – Z400S / E / SM

Powyższa instrukcja obsługi powinna być traktowana jako część motocykla i towarzyszyć mu zarówno podczas odsprzedaży, jak również wypożyczenia. Zawarte w instrukcji wskazówki dotyczące bezpieczeństwa, informacje o prawidłowym użytkowaniu motocykla oraz porady dotyczące eksploatacji powinny być przedmiotem wnikliwej lektury przed rozpoczęciem jazdy zakupionym motocyklem.

Ważna informacja

Instrukcja obejmuje trzy warianty: DR – Z400S, DR – Z400SM oraz DR – Z400E. Należy zwracać uwagę na odnośniki do poszczególnych modeli. Jako podstawowy model opisany został DR – Z400S

Ostrzeżenie dla właściciela DR-Z400E

Motocykl ten zaprojektowany został do określonego rodzaju użytkowania. Przeczytaj uważnie instrukcje i zapamiętaj następujące punkty:

- Motocykl ten przeznaczony jest do jazdy terenowej i nie powinien być używany na drogach publicznych.
- Zaprojektowany został dla jednej osoby i nie jest przystosowany do przewożenia pasażera.
- Przed użyciem pojazdu kierowca powinien zawsze przeprowadzić procedurę „Kontrola przed jazdą”
- Postępuj zgodnie z grafiką przeglądów okresowych.
- Motocyklista powinien zakładać do jazdy terenowej odpowiedni ubiór ochronny.
- Prowadź motocykl bezpiecznie, nie stwarzając zagrożenia dla innych.
- Przed rozpoczęciem jazdy przeczytaj rozdział „Reguły bezpiecznej jazdy”

Informacje o docieraniu motocykla.

Pierwsze 1.600km (**DR-Z400E – pierwsze 10 godzin**) jest najważniejsze dla trwałości Twojego motocykla. Pojazdy Suzuki produkowane są w oparciu o wysoko rozwiniętą technologię i przy wykorzystaniu materiałów najwyższej jakości. Prawidłowe dotarcie zapewnia optymalne wzajemne dopasowanie się współpracujących elementów, a co za tym idzie powoduje wydłużenie żywotności i bezawaryjności jednoślada.

Przy zachowaniu szczególnej ostrożności w okresie docierania motocykla, jego niezawodność i zdolności użytkowe pozostają nienaruszone. Szczególnie ważnym jest, aby silnik, podczas pracy w tym okresie, nie był zbyt przeciążany. Szczegółowe informacje o docieraniu pojazdu znajdziesz w rozdziale: **Docieranie**.

OSTRZEŻENIE, UWAGA, WAŻNE.

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

OSTRZEŻENIE

Sygnalizuje potencjalne ryzyko odniesienia obrażeń lub śmierci.

UWAGA

Należy bezwzględnie przestrzegać podanych zasad w celu ochrony pojazdu.

WAŻNE

Zawiera specjalne informacje ułatwiające obsługę i pielęgnację maszyny.

PRZEDMOWA

Motocyklizm jest jednym z najaktywniejszych sportów. Abyś mógł bezpiecznie korzystać z motocykla należy przed pierwszą jazdą zapoznać się dokładnie z tekstem niniejszej instrukcji.

Motocykl wymaga dbałości i odpowiedniej opieki serwisowej. Zasady prawidłowej eksploatacji i serwisowania opisane są w instrukcji. Postępując zgodnie z nimi zapewnisz sobie komfort jazdy, a motocyklowi długi okres bezawaryjnej eksploatacji. Autoryzowane serwisy Suzuki dysponują wyszkolonymi i doświadczonymi mechanikami, którzy przy użyciu odpowiednich narzędzi zagwarantują najlepszy serwis.

Wszystkie informacje, szkice, zdjęcia i dane, zamieszczone w tej książeczce, opierają się na informacjach dotyczących produktu, które były aktualne w momencie jej druku. Ulepszenia i inne zmiany mogą jednakże szybko doprowadzić do tego, że zawartość tego podręcznika nie będzie dokładnie odpowiadała produktowi.

Suzuki zastrzega sobie w każdej chwili prawo do zmian.

Proszę zauważyć, że podręcznik ten opisuje wszystkie wersje wyposażeniowe rozprowadzane we wszystkich regionach sprzedaży. Model, który nabyłeś może być seryjnie inaczej przygotowany i odbiegać od opisanego w niniejszym podręczniku.

SUZUKI MOTOR CORPORATION

Spis Treści

<i>Informacje dla użytkownika</i>	5
<i>Rozmieszczenie wskaźników, elementów sterowania i wyposażenia</i>	9
<i>Zalecane rodzaje paliwa, oleju i płynu chłodzącego</i>	44
<i>Docieranie i kontrola przed jazdą</i>	48
<i>Reguły bezpiecznej jazdy</i>	52
<i>Przeglądy okresowe</i>	58
<i>Usterki i ich usuwanie</i>	100
<i>Czyszczenie i przechowywanie motocykla</i>	103
<i>Dane Techniczne</i>	107
<i>Indeks</i>	111

Informacje dla użytkownika

<i>Korzystanie z akcesoriów i wskazówki dotyczące bezpieczeństwa</i>	6
<i>Zasady bezpiecznej jazdy dla motocyklistów</i>	7
<i>Położenie numeru seryjnego</i>	8

Informacje dla użytkownika

Korzystanie z akcesoriów i wskazówki dot. bezpieczeństwa

Istnieje bardzo wiele akcesoriów, które sprzedawane są posiadaczom motocykli SUZUKI. Firma SUZUKI nie ma żadnego wpływu na ich jakość i użyteczność. Korzystanie z nieodpowiednich akcesoriów może negatywnie wpływać na bezpieczeństwo jazdy. SUZUKI nie jest w stanie sprawdzić wszystkich dostępnych na rynku akcesoriów lub ich części. Państwa dealer może pomóc w wyborze odpowiednich akcesoriów i właściwie je zamontować.

Należy zachować szczególną ostrożność przy wyborze i montowaniu akcesoriów w motocyklu. Poniżej podajemy kilka ogólnych porad, które będą Państwu pomocne przy podejmowaniu decyzji dotyczących wyposażenia motocykla w akcesoria.

OSTRZEŻENIE

Używanie nieodpowiednich akcesoriów oraz dokonywanie jakichkolwiek modyfikacji może stać się przyczyną obniżenia bezpieczeństwa osób używających motocykla lub też doprowadzić do wypadku.

Nie należy montować niewłaściwych lub złej jakości akcesoriów. Należy dokładnie zapoznać się ze wskazówkami i instrukcjami dotyczącymi modyfikacji i akcesoriów, zawartymi w powyższej instrukcji. Zaleca się używanie wyłącznie oryginalnych akcesoriów Suzuki lub ich odpowiedników przetestowanych, zaprojektowanych do odpowiedniego typu motocykla. W przypadku wątpliwości, co do wyboru akcesoriów należy skontaktować się z autoryzowanym dealerem Suzuki, który pomoże w dobraniu odpowiednich akcesoriów.

- Jeżeli motocykl ma zostać załadowany, czy też mają być zamontowane dodatkowe akcesoria ujemnie wpływające na aerodynamikę motocykla, to zarówno ładunek jak i akcesoria powinny być umieszczone tak nisko, jak to jest możliwe. Wysoko położony środek ciężkości utrudnia prowadzenie motocykla. Stelaże i inne przystawki muszą być dobrze zamocowane. Ładunek powinien być rozłożony równomiernie na obydwie strony i dobrze przymocowany.
- Należy upewnić się, czy przy pokonywaniu zakrętów będzie istniał bezpieczny odstęp między bagażem, a ziemią.
- Akcesoria, które mocuje się na kierownicy lub widelcu koła przedniego również oznaczają dodatkową masę, która powoduje zmniejszenie sprawności układu. Dlatego też nie zaleca się mocowania zbędnych elementów na opisanej części motocykla.
- Stabilność motocykla może zostać zakłócona przy przeciwnym wietrze lub podczas wyprzedzania przez inne pojazdy. Źle zamocowane lub źle skonstruowane przystawki (bagażniki, uchwyty) mogą w takich sytuacjach spowodować istotne pogorszenie bezpieczeństwa jazdy. Dlatego też należy zachować szczególną staranność przy wyborze i montażu akcesoriów.

- Niektóre akcesoria wypierają prowadzącego z jego normalnej pozycji siedzącej i tym samym ograniczają swobodę ruchów.
- Akcesoria elektryczne oznaczają dodatkowe obciążenie dla systemu elektrycznego motocykla, a w szczególności dla wiązki elektrycznej. Należy sobie zdać sprawę z następstw i niebezpieczeństw nieoczekiwanej przerwy w dostawie prądu z powodu przeciążenia.

Jeżeli transportujesz na motocyklu także bagaż, to należy umieścić go tak płasko i tak szczelnie przy maszynie, jak tylko jest to możliwe. Niewłaściwie umocowany ładunek może zmienić właściwości jezdne pojazdu i zagrozić bezpieczeństwu ruchu. Wielkość ładunku może również zakłócić aerodynamikę i reakcje motocykla. Bagaż na motocyklu powinien być zawsze dobrze umocowany i równomiernie rozmieszczony.

Modyfikacje

Poprzez wymontowanie oryginalnych części lub przeprowadzenie innych zmian w motocyklu, mogą zostać naruszone przepisy ruchu drogowego, jak również może zmniejszyć się bezpieczeństwo jazdy. Mocuj na motocyklu akcesoria, które nie powodują modyfikacji ramy, a łączna masa ich i motocykla nie przekraczają dopuszczalnej masy całkowitej.

OSTRZEŻENIE

Nigdy nie należy modyfikować ramy (wiercić, spawać, itp.), gdyż spowoduje to jej osłabienie i może być przyczyną wypadku.

Zasady bezpiecznej jazdy dla motocyklistów

Jazda motocyklem jest olbrzymią przyjemnością. Ulica należy do Państwa - ale pod jednym warunkiem - należy być zawsze świadomym grozących nam niebezpieczeństw. W związku z tym należy zawsze przestrzegać kilku ważnych reguł.

Zawsze należy jeździć w kasku ochronnym.

Bezpieczna jazda zaczyna się od założenia kasku. Jest on nieodłącznym elementem jazdy motocyklem. Należy także używać osłon na oczy.

Należy się odpowiednio ubierać.

Szeroka, modna odzież może okazać się podczas jazdy motocyklem niewygodna, a nawet niebezpieczna. Przed wyruszeniem w drogę należy dobrać odpowiedni strój do jazdy motocyklem.

Należy sprawdzić motocykl przed jazdą.

Prosimy stosować się do zaleceń z rozdziału "Sprawdzanie przed jazdą" znajdującego się w niniejszym podręczniku. Nie powinni Państwo bagatelizować dokładnego sprawdzenia motocykla zarówno dla bezpieczeństwa własnego, jak i pasażera oraz innych użytkowników drogi.

Należy dokładnie zapoznać się z motocyklem.

Państwa zdolności i wiedza techniczna są podstawą bezpiecznej jazdy. Przede wszystkim należy dokładnie zapoznać się z maszyną i jej własnościami jezdnyimi.

Należy zawsze jeździć tak, aby nie przekroczyć granic własnych możliwości, co znacznie zmniejszy ryzyko wypadku.

Jazda motocyklem w dni deszczowe.

Mokre nawierzchnie są niebezpieczne i przy przyspieszaniu należy uważać, aby nie utracić przyczepności kół. Należy zachować wystarczający odstęp w stosunku do pojazdu jadącego przed Państwem. Trzeba pamiętać, że na mokrej nawierzchni droga hamowania wydłuża się. Należy zmniejszyć szybkość za każdym razem, gdy mają Państwo wątpliwości, co do stanu nawierzchni.

Pamiętaj o zasadzie ograniczonego zaufania

Jednym z najczęstszych wypadków motocyklowych jest zderzenia z samochodem wykonującym nagły manewr zawracania lub skrętu w lewo. Jedź ostrożnie! Stosuj strategię, iż jesteś niewidoczny dla innych użytkowników ruchu. Nawet w pogodne dni zakładaj odzież zawierającą elementy odblaskowe. Używaj również w dzień światel mijania. W czasie jazdy staraj się unikać przebywania w martwym punkcie innych pojazdów.

OSTRZEŻENIE (DR – Z400E)

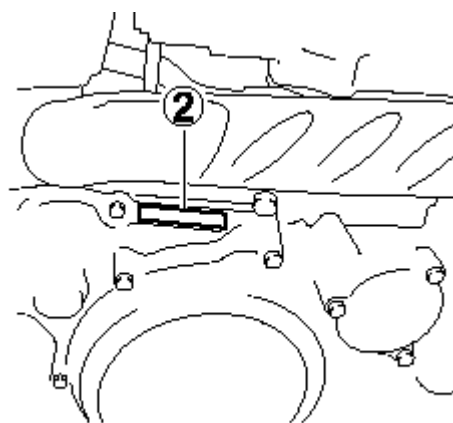
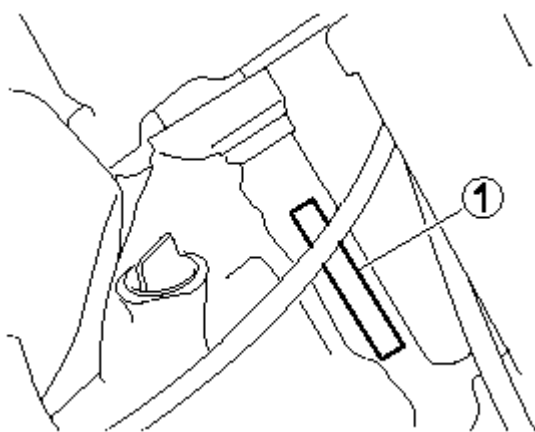
Model ten nie jest skonstruowany, ani odpowiednio wyposażony do przewożenia pasażera.

Położenie numeru seryjnego.

Numer seryjny ramy (1) jest wybity na główce ramy.

Numer seryjny silnika (2) znajduje się na obudowie skrzyni korbowej.

Numery te mają znaczenie przy rejestrowaniu maszyny i zamawianiu części zamiennych.



Proszę wpisać tutaj numery seryjne

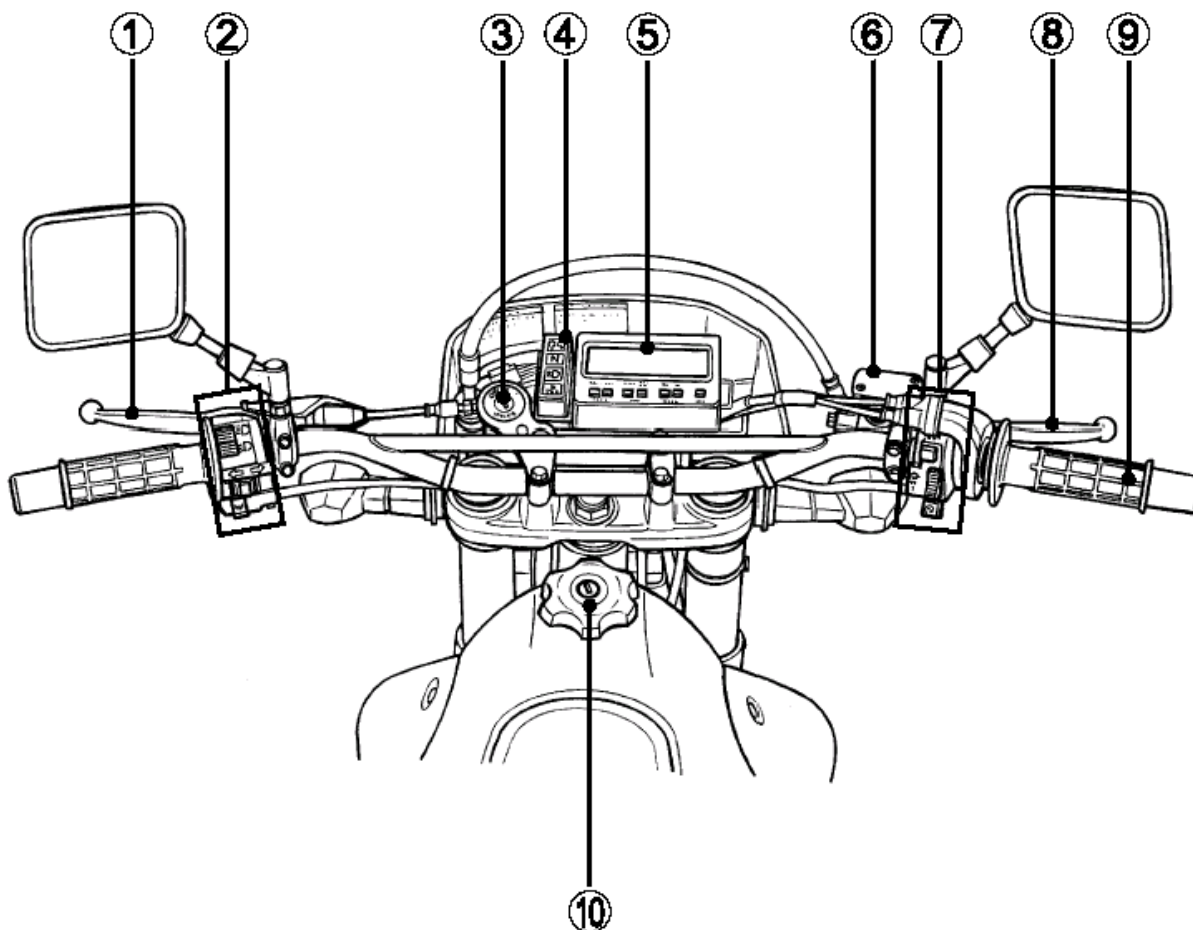
Nr ramy

Nr silnika

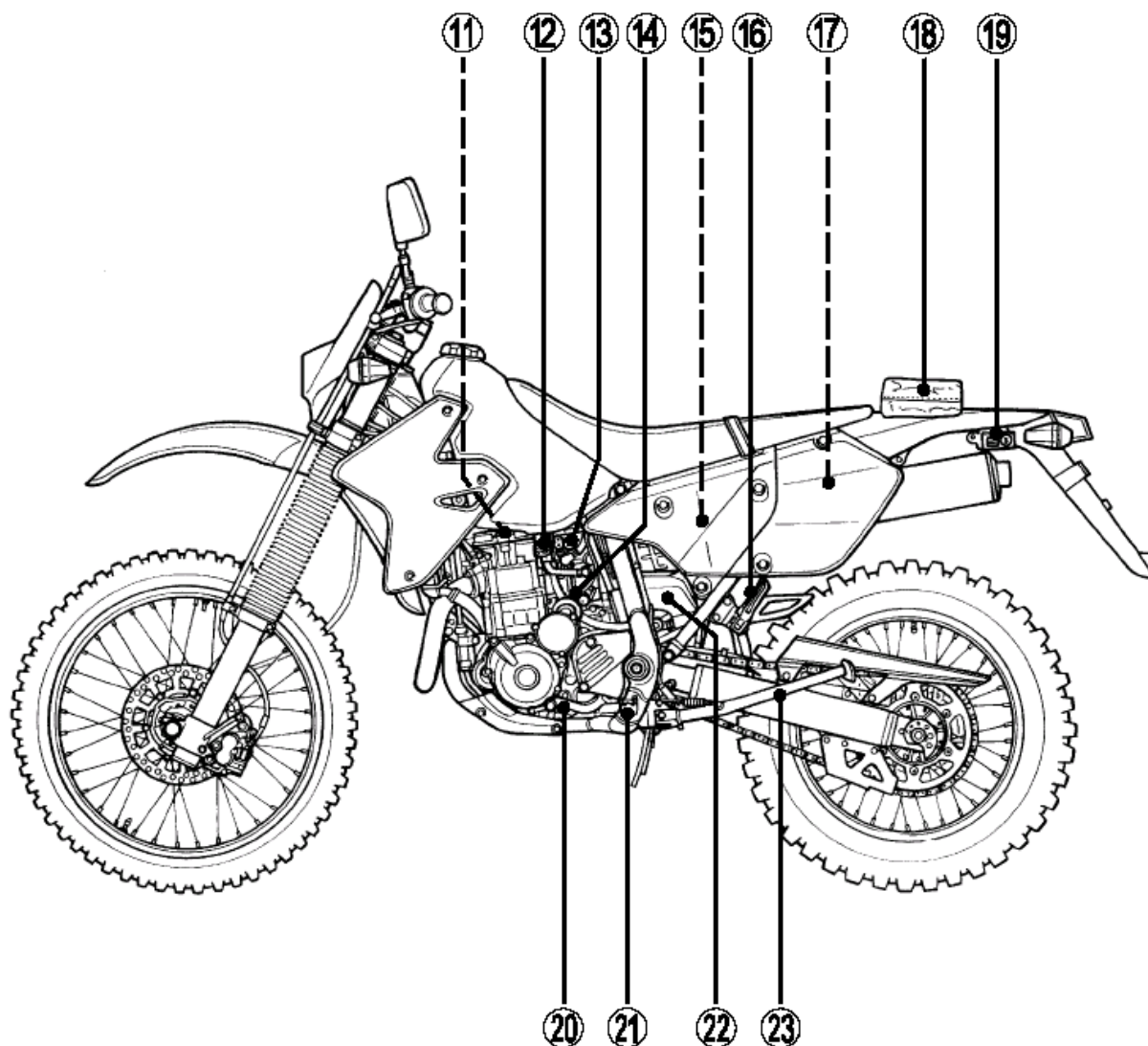
Rozmieszczenie wskaźników, elementów sterowania i wyposażenia

<i>Rozmieszczenie wskaźników, elementów sterowania i wyposażenia</i>	10
<i>Elementy obsługi</i>	16
<i>Kluczyki</i>	16
<i>Włącznik zapłonu</i>	16
<i>Prędkościomierz i kontrolki</i>	17
<i>Lewy uchwyt kierownicy</i>	27
<i>Prawy uchwyt kierownicy</i>	29
<i>Korek wlewu paliwa</i>	32
<i>Kranik</i>	33
<i>Układ zimnego rozruchu</i>	35
<i>Dźwignia zmiany biegów</i>	35
<i>Pedał hamulca tylnego</i>	36
<i>Uchwyt na kask</i>	37
<i>Nóżka boczna</i>	37
<i>Regulacja zawieszek</i>	39

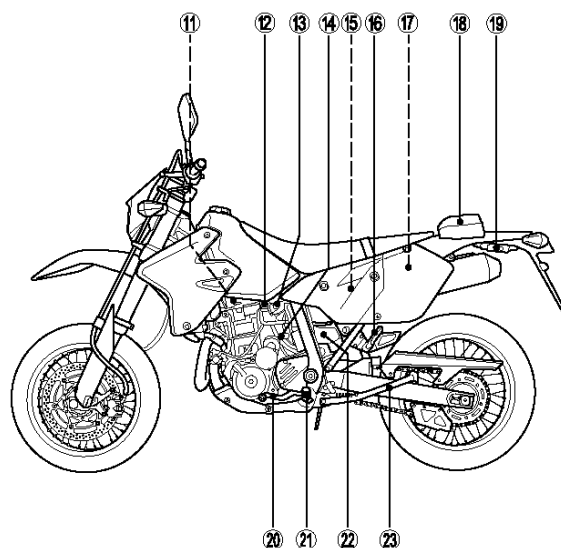
Rozmieszczenie wskaźników, elementów sterowania i wyposażenia DR – Z400S/SM



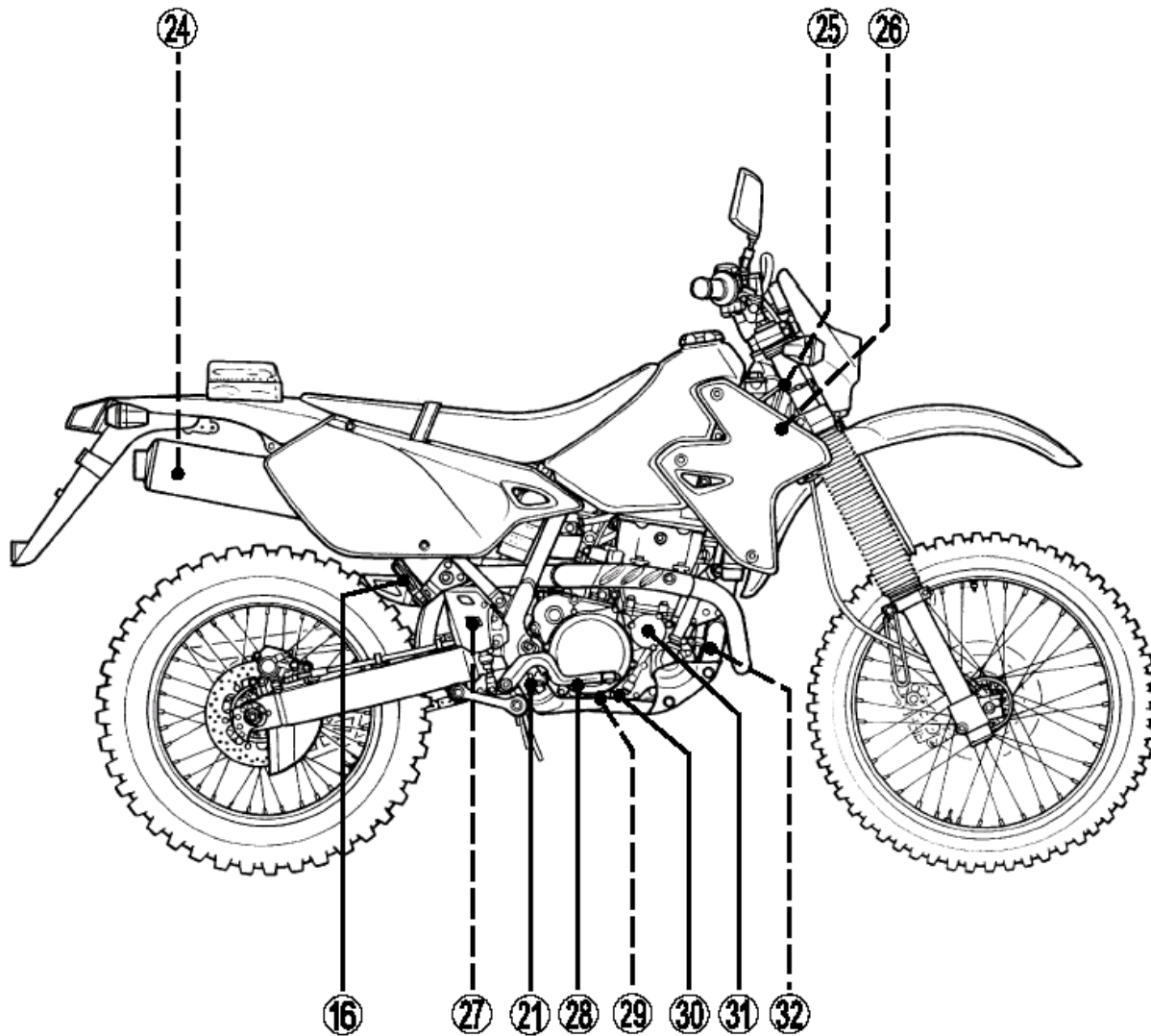
1. Dźwignia sprzęgła
2. Lewy przełącznik zespolony
3. Włącznik zapłonu (stacyjka)
4. Zestaw lampek kontrolnych
5. Zestaw zegarów
6. Zbiorniczek płynu hamulc. przedniego h-ca
7. Prawy przełącznik zespolony
8. Dźwignia hamulca przedniego
9. Manetka gazu
10. Korek wlewu paliwa



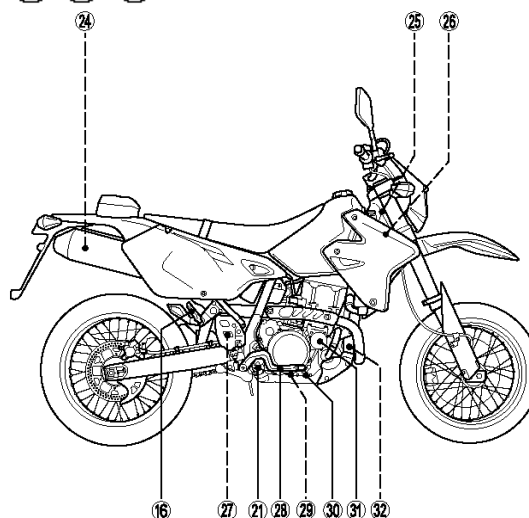
11. Świeca zapłonowa
12. Kranik paliwa
13. Włącznik ssania
14. Śruba regulacyjna biegu jałowego
15. Filtr powietrza
16. Podnóżki pasażera
17. Akumulator i bezpiecznik
18. Narzędzia
19. Uchwyt na kask
20. Dźwignia zmiany biegów
21. Podnóżek
22. Zbiornik wyrównawczy płynu chłodzącego
23. Nóżka boczna



DR – Z400SM

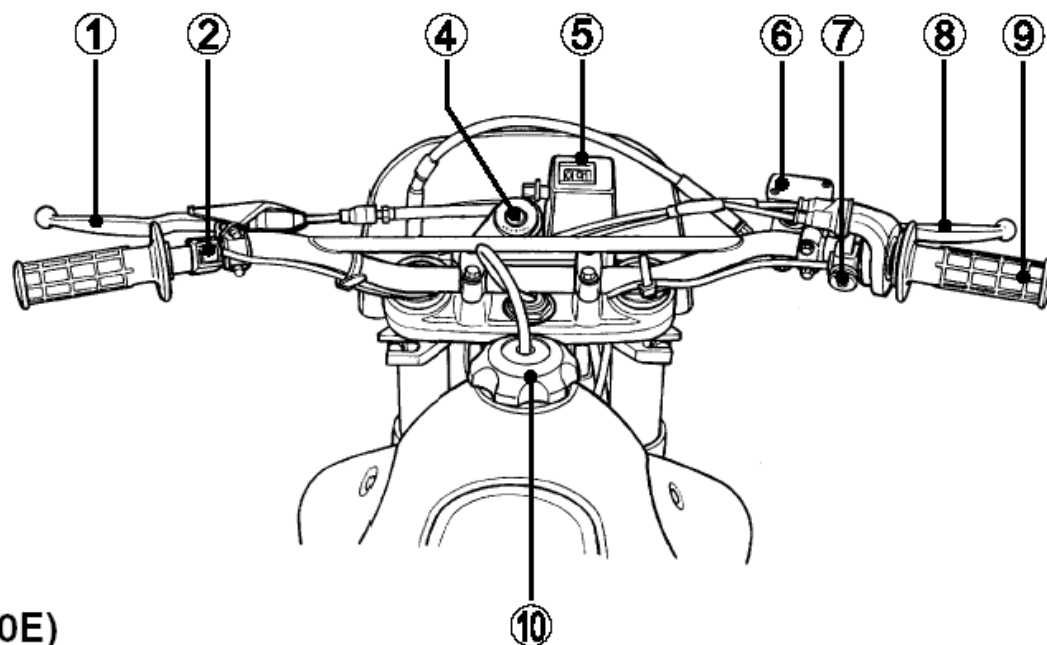


- 24. Osadnik sadzy (tylko dla Kanady)
- 25. Zamek kierownicy
- 26. Korek chłodnicy
- 27. Zbiorniczek płynu hamulc. tylnego h-ca
- 28. Pedał hamulca tylnego
- 29. Korek spustowy oleju ze skrzyni korbowej
- 30. Wziernik poziomu oleju w skrzyni korbowej
- 31. Filtr oleju
- 32. Korek spustowy oleju ze zbiornika w ramie



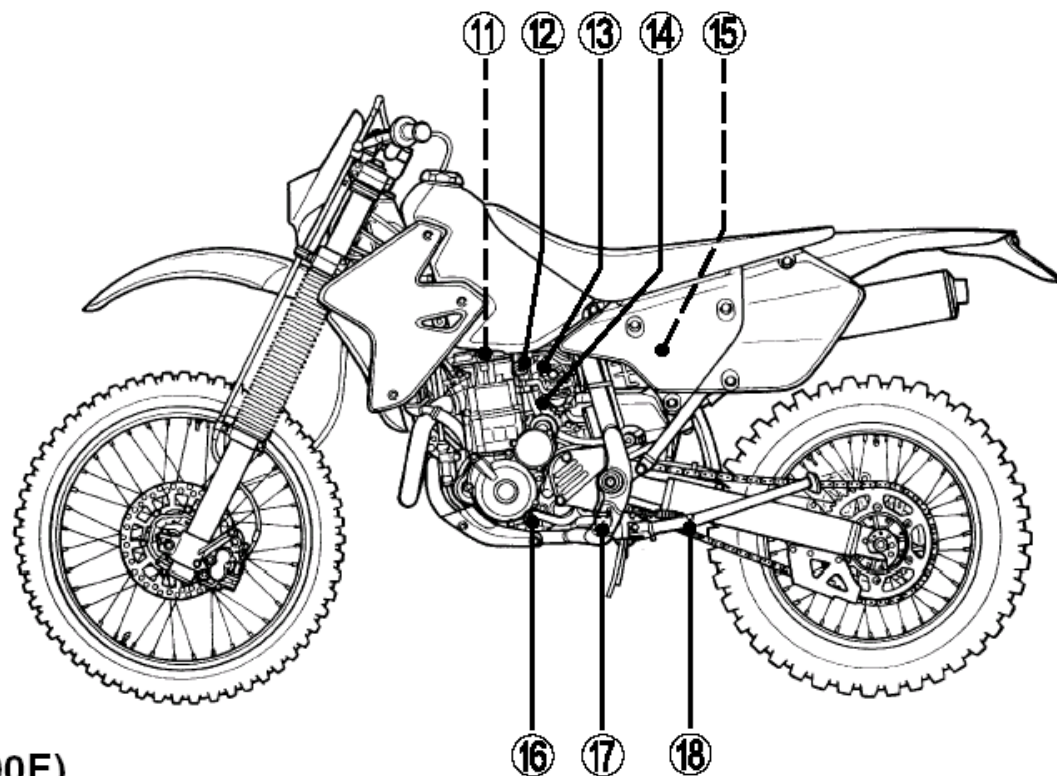
DR – Z400SM

Rozmieszczenie wskaźników, elementów sterowania i wyposażenia DR – Z400E



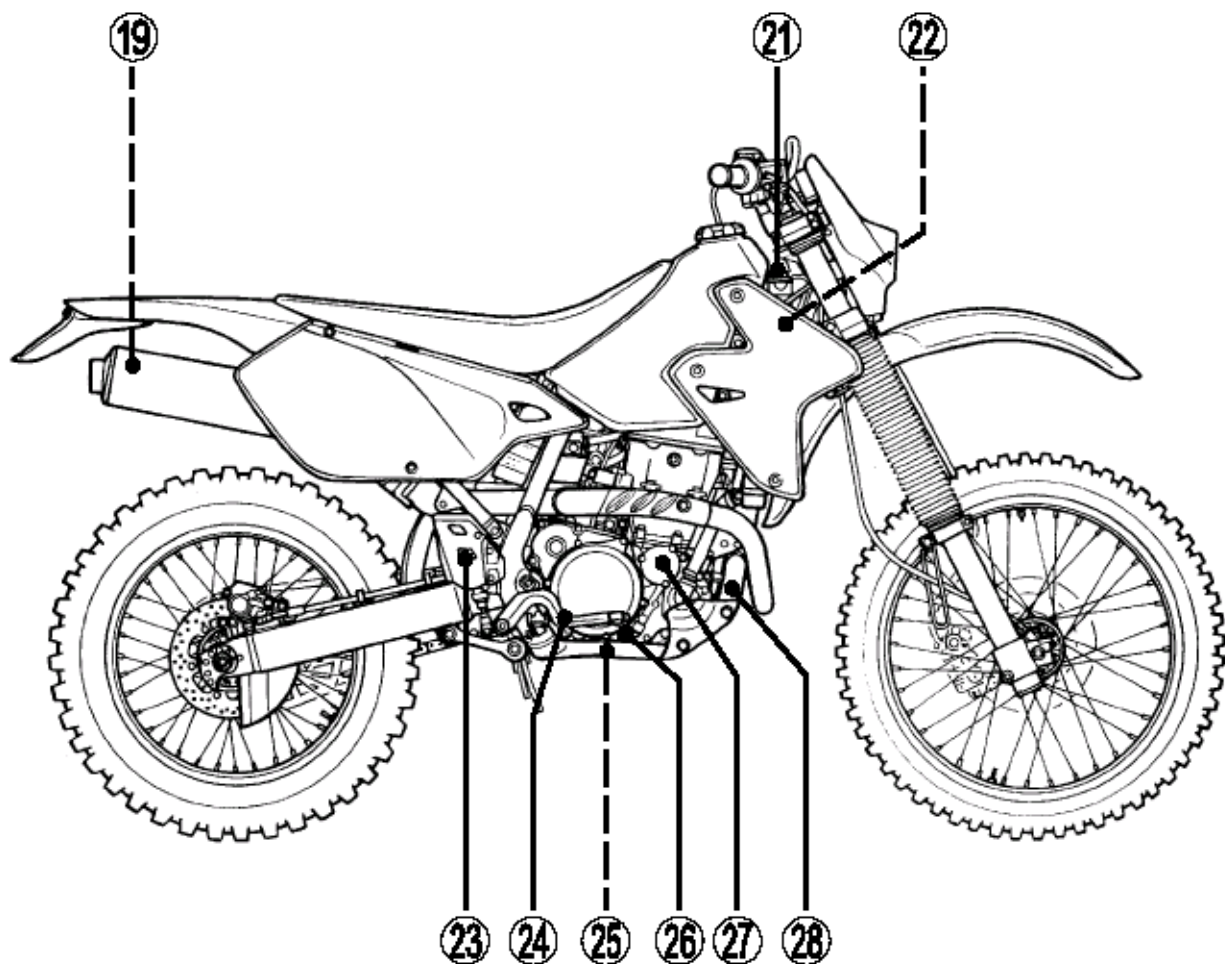
(DR-Z400E)

1. Dźwignia sprzęgła
2. Wyłącznik silnika
3. -
4. Stacyjka
5. Licznik przebiegu (trip meter)
6. Zbiorniczek płynu hamulc. przedniego h-ca
7. Włącznik rozrusznika elektrycznego
8. Dźwignia hamulca przedniego
9. Manetka gazu
10. Korek wlewu paliwa



(DR-Z400E)

- 11. Świeca zapłonowa
- 12. Kranik paliwa
- 13. Włącznik ssania
- 14. Śruba regulacyjna biegu jałowego
- 15. Filtr powietrza
- 16. Dźwignia zmiany biegów
- 17. Podnóżki
- 18. Nóżka boczna



- 19. Osadnik sadzy
- 20. -
- 21. Korek wlewu oleju i bagnet pomiarowy
- 22. Zbiorniczek wyrównawczy płynu chłodzącego płynu hamulc. tylnego h-ca
- 23. Zbiorniczek płynu hamulc. tylnego h-ca
- 24. Pedał hamulca tylnego
- 25. Korek spustowy oleju ze skrzyni korbowej
- 26. Wziernik poziomu oleju w skrzyni korbowej
- 27. Filtr oleju
- 28. Korek spustowy oleju ze zbiornika w ramie

Elementy obsługi

Kluczyki

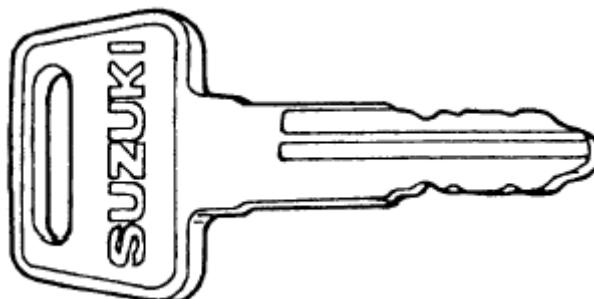
Motocykl ten jest zaopatrzony w dwie pary kluczy: kluczyk zapłonowy i kluczyk zamka kierownicy. Numer kluczyków wybity jest na załączonej płytce.



Numer kluczyków należy zanotować w poniższej tabelce. Ułatwi to zakupienie duplikatów w przypadku zagubienia oryginalnych kluczy.

Numer kluczyka:	stacyjka:
	blokada kierownicy:

DR – Z400E



Motocykl posiada dwa takie same kluczyki. Nr identyfikacyjny wybity jest na kluczyku.

Włącznik zapłonu (stacyjka)



Pozycja "OFF"

Wyłączone. Wszystkie obwody elektryczne są wyłączone.

- Pozycja "ON" Włączone. Obwód zapłonowy jest zamknięty i silnik może zostać uruchomiony. W tym położeniu kluczyk nie może zostać wyciągnięty.
- Pozycja "P" Parkowanie. Należy przekręcić kluczyk do pozycji "P" i wyciągnąć. W tym położeniu dodatkowo włączone są światła postojowe.

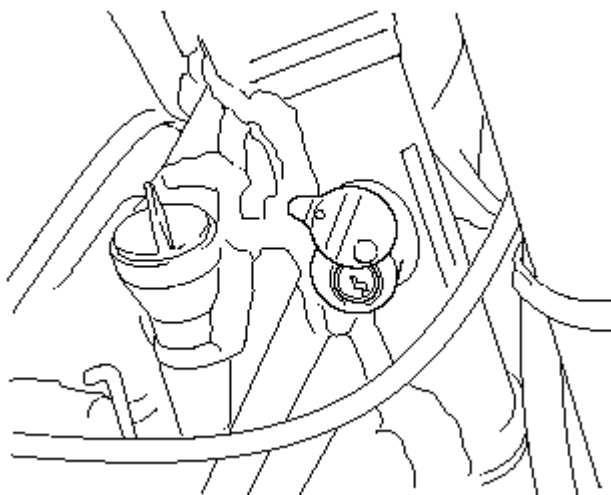
DR-Z400E

Motocykl nie posiada pozycji „P”.

WAŻNE:

Uruchom silnik niezwłocznie po włączeniu zapłonu. W przeciwnym razie uruchomiony reflektor rozładuje akumulator.

Blokada kierownicy (tylko DR – Z400S/SM)

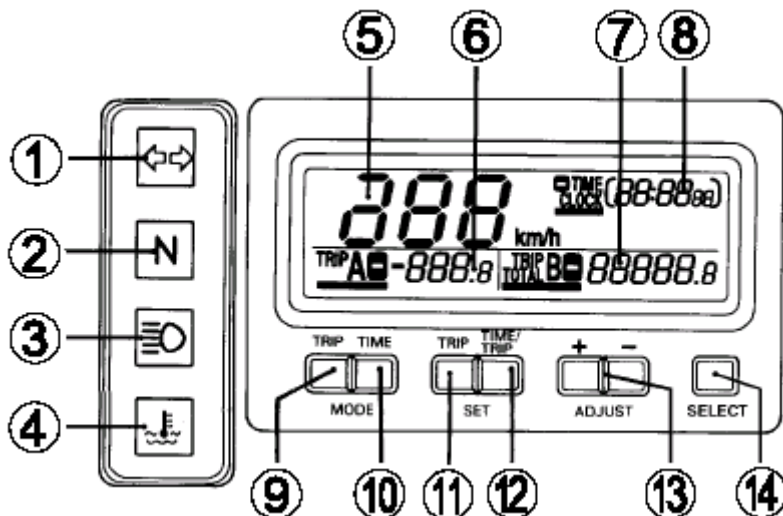


W celu zablokowania kierownicy należy przekręcić ją w lewo stronę do oporu. Kluczyk wsadzić do zamka i przekręcić w stronę przeciwną do ruchu wskazówek zegara, a następnie wcisnąć go do wewnątrz. Podczas, gdy jest on wciśnięty należy przekręcić go zgodnie z ruchem wskazówek zegara i wyciągnąć.

UWAGA:

- **chcąc zablokować kierownicę należy uprzednio zadbać o stabilne ustawienie pojazdu**
- **nie należy próbować pchać motocykla z zablokowaną kierownicą, gdyż grozi to utratą równowagi i przewróceniem.**

Zestaw zegarów DR – Z400S/SM



Kontrolka kierunkowskazów (1)

W przypadku uruchomienia świateł kierunkowskazów kontrolka zapala się i gaśnie wraz z nimi.

WAŻNE:

W razie, gdy jeden z kierunkowskazów nie funkcjonuje tak jak należy, ponieważ żarówka lub obwód elektryczny są uszkodzone, to kontrolka kierunkowskazów miga częściej niż normalnie, żeby poinformować prowadzącego o usterce.

Kontrolka biegu jałowego (2)

Lampka ta zapala się, jeżeli zostanie włączony bieg jałowy; gaśnie w momencie wrzucenia biegu.

Kontrolka świateł drogowych (3)

Niebieska lampka zapala się po włączeniu świateł drogowych.

Kontrolka temperatury płynu chłodzącego (4)

Zapala się, gdy temperatura płynu chłodzącego przekroczy dopuszczalną wartość.

UWAGA:

Jazda z zapaloną kontrolką temperatury płynu chłodzącego doprowadzić może do poważnego uszkodzenia silnika.

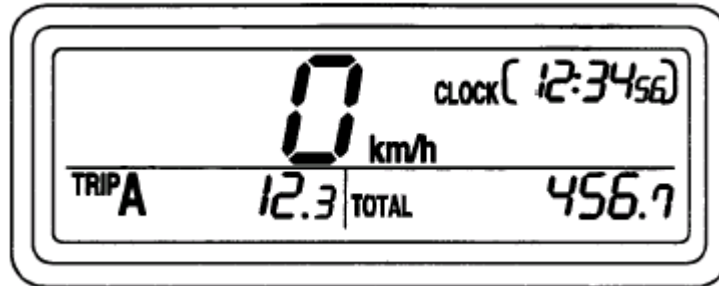
Nie należy uruchamiać silnika dopóki lampka nie zgaśnie.

Wyświetlacz

Wyświetlacz ciekłokrystaliczny posiada sześć funkcji:

- prędkościomierz
- licznik kilometrów
- licznik dzienny (A lub B)
- zegarek
- stoper
- timer

Po włączeniu stacyjki na wyświetlaczu pojawiają się funkcje pokazane poniżej. Po krótkiej chwili wyświetlenie zmieni się na zapamiętane uprzednio.



WAŻNE:

Po wyjęciu lub wymianie akumulatora lub bezpiecznika:

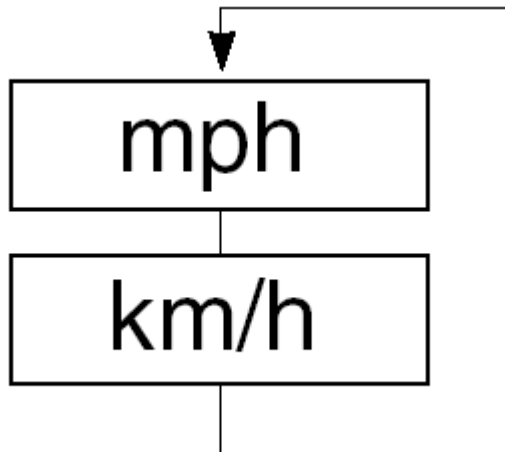
- należy ponownie ustawić zegar (wyświetli 1:00:00)
- nie ma potrzeby ustawiania licznika dziennego i funkcji z nim związanych, gdyż te są wprowadzone do pamięci.

OSTRZEŻENIE

Obsługiwanie wyświetlacza w czasie jazdy może okazać się bardzo niebezpieczne. Zdejmowanie ręki z uchwytu kierownicy zmniejszy kontrolę nad motocyklem. W czasie jazdy prowadzący powinien trzymać oba uchwyty kierownicy.

Prędkościomierz (5)

Wskazuje prędkość jazdy w kilometrach na godzinę lub w milach na godzinę. Aby wybrać właściwe wskazanie należy nacisnąć przycisk „SELECT” (14) na dłużej niż 3 sekundy. Wskazanie zmienia się wg poniższego systemu:



Licznik kilometrów / Licznik dziennego przebiegu (6) oraz (7)

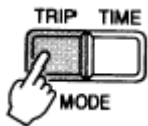
Licznik kilometrów wskazuje całkowitą długość drogi, którą przebył motocykl.

Liczniki dzienne A i B mogą rejestrować dwa różne dystansy w tym samym czasie. Posiadają one następujące funkcje:

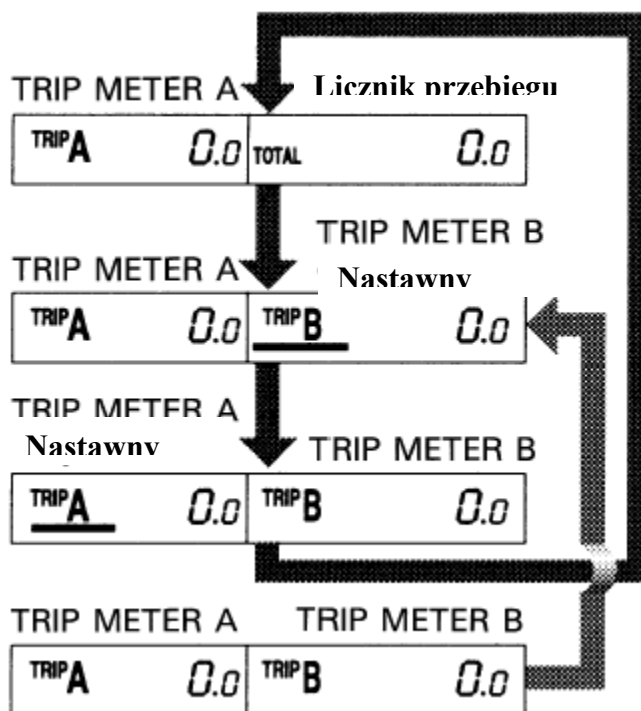
- Licznik dzienny posiada funkcję liczenia do przodu oraz liczenia do tyłu.

- Zarejestrowany przebieg może zostać zmieniony.
- Kilometry licznika dziennego można ustawić do aktualnej wielkości używając funkcji kompensacji.

Wybór wyświetlacza

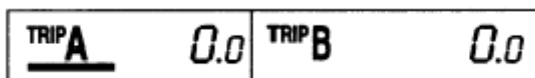
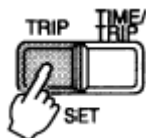


Aby zmienić rodzaj wyświetlenia naciśnij przycisk MODE-TRIP (9). Poniżej podane są kolejne wyświetlenia:



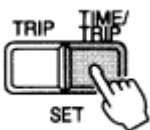
Podkreślony licznik dzienny jest aktualnie używanym. Możliwe jest wówczas ustawienie stanu kilometrów.

Ponowne ustawienie (wyzerowanie)

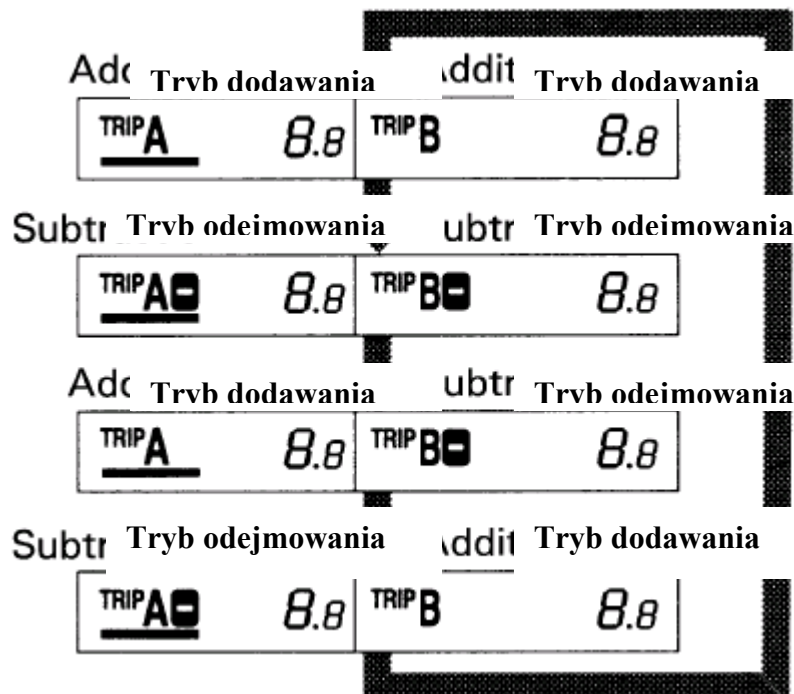



Aby wyzerować licznik dzienny naciśnij SET-TRIP (11); wyzerowany wówczas zostanie podkreślony licznik dzienny.

Wybór trybu dodawania / odejmowania kilometrów



Aby zmienić tryb liczenia / odejmowania kilometrów naciśnij przycisk SET-TIME/TRIP (12), podczas gdy podkreślony jest jeden z liczników dziennych. Wyświetlacz będzie pokazywał następujące wskazania:



Symbol  obok litery A lub B oznacza, iż ten licznik dzienny pracuje w funkcji odejmowania.

WAŻNE:

Zakres wskazań licznika dziennego jest od

-999.9 km do 999.9 km. Po przekroczeniu tych wartości licznik powróci do zera. Całkowity dystans wprowadzony jednak zostanie do pamięci.

Regulacja licznika dziennego



Aby zmienić wskazanie licznika dziennego przyciśnij (podczas gdy podkreślony jest licznik dzienny A lub B) przycisk ADJUST + lub ADJUST - (13).

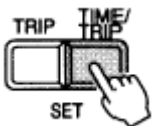
Jednorazowe naciśnięcie przycisku ADJUST zmienia wskazanie o 0.1 km. Przyciśnięcie na stałe ADJUST powoduje szybkie dodawanie lub odejmowanie kilometrów, aż do momentu puszczenia przycisku.

Kompensacja

Zwykle nie ma potrzeby korzystania z tej funkcji. Może ona znaleźć zastosowanie przy skalowaniu licznika dziennego, na potrzeby jazd terenowych.

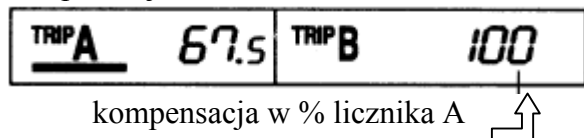
Kilometr przebyty przez motocykl (a dokładnie przez przednie koło) może być pomnożony przez wskaźnik kompensacyjny w zakresie od 70 – 130%

Procedura kompensacji jest następująca:



1. Przy podkreślonym jednym z liczników dziennych A lub B nacisnąć przycisk SET-TIME/TRIP (12) przez dwie sekundy. Wyświetlacz przejdzie do trybu kompensacji:

Kompensacja licznika A



Kompensacja licznika B



2. Ustawić kompensację w % naciskając przycisk ADJUST + lub ADJUST- (13)

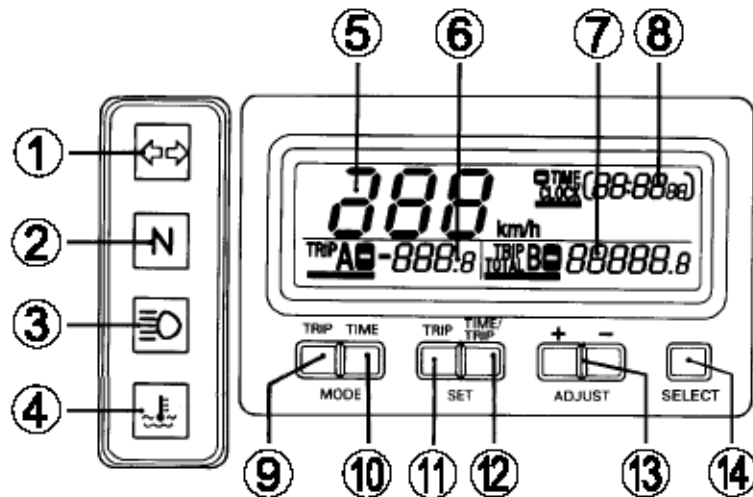
Jednorazowe naciśnięcie przycisku ADJUST zmienia wskazanie o 1%. Przyciśnięcie na stałe ADJUST powoduje szybkie dodawanie lub odejmowanie, aż do momentu puszczenia przycisku.



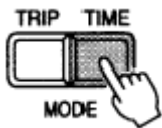
3. Nacisnąć SET-TIME/TRIP (12). Wyświetlacz powróci do normalnego trybu (licznik A lub B) i pokaże przemnożone wskazanie.

Zkompensowany przebieg = kilometry przebyte x wskaźnik kompensacyjny

Przykład: przejechane 100 km; kompensacja %: 90%; zkompensowany przebieg
 $100\text{km} \times 90\% = 90\text{km}$

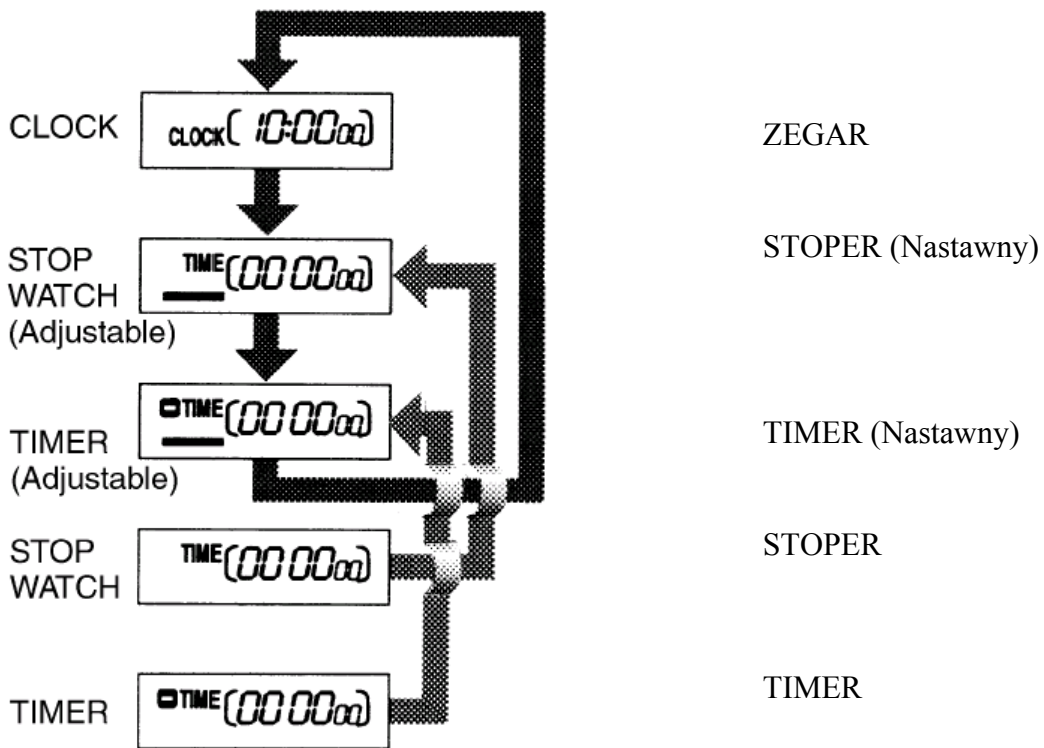


Zegar / stoper / timer (8)
Wybór funkcji



Aby zmienić funkcję wyświetlacza naciśnij przycisk MODE-TIME (10).

Wyświetlacz pokaże kolejno:



Podkreślenie pod TIME lub "☐ TIME" oznacza możliwość regulacji tego odczytu.

Zegar

Wskazania zegara są typu 24-ro godzinnego. Zmiana nastaw zegara przebiega następująco:



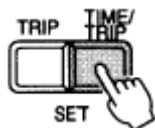
1. Przy wyświetleniu CLOCK naciśnij przycisk MODE-TIME na dwie sekundy. Pojawi się podkreślenia ozn. możliwość regulacji.

WAŻNE:

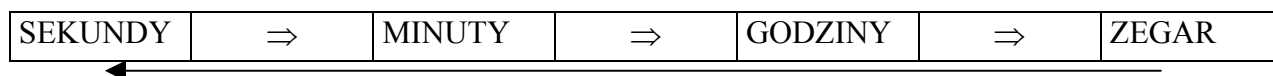
Podczas trybu zmiany nastawów zegara, zegar zatrzymuje się.



2. Naciśnąć SET-TIME/TRIP przycisk (12). Wskazanie sekund zacznie migać, umożliwiając regulację.

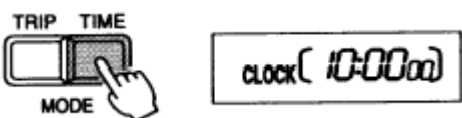


Następnie można zmienić ustawienie godzin lub minut naciskając przycisk SET-TIME/TRIP (12) w podanej poniżej kolejności:



3. Ustawić pożądaný czas używając przycisku ADJUST+ lub ADJUST- (13).

Jednorazowo naciśnięty przycisk ADJUST powoduje zmianę wyświetlenia odpowiednio o sekundę/minutę/godzinę. Przytrzymany w pozycji przyciśniętej zmienia nastaw w sposób ciągły, aż do momentu zwolnienia przycisku.



4. Po regulacji nacisnąć przycisk MODE-TIME (10). Podkreślenie zniknie, zegar zostanie włączony z ustawionym czasem.

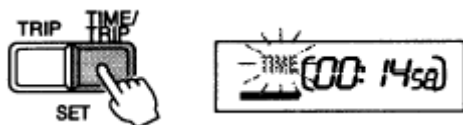
WAŻNE:

Zegar zasilany jest baterią motocykla. Jeśli motocykl będzie przechowywany dłużej niż dwa miesiące należy wymontować akumulator.

Stoper (liczący do przodu)

Stoper działa w zakresie 23 godzin 59 minut i 59 sekund. Po przekroczeniu 24 godzin stoper powraca do zera.

Przy wskazaniach krótszych od jednej godziny wyświetlacz pokazuje minuty, sekundy i 0.01 sekundy (bez dwukropka). Przy czasie dłuższym od jednej godziny wyświetlone zostają godziny, minuty i sekundy; wówczas widoczny jest dwukropek.



Aby uruchomić / zatrzymać stoper: podczas gdy podkreślony jest napis TIME naciśnij przycisk SET-TIME/TRIP (12). Podczas pracy stopera napis TIME pulsuje.

Zmiana wyświetlacza podczas pracy stopera nie przerywa jego działania. Również wyłączenie stacyjki nie wpływa na pracę stopera, który będzie działał do 24 godzin. Jednakże w takim wypadku nie zachowane zostanie wskazanie 1/100 sekundy.

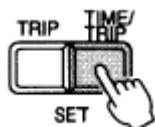


Aby wyzerować stoper naciśnij przycisk SET-TIME/TRIP (12) przez dwie sekundy (podkreślony musi być przy tym napis TIME)

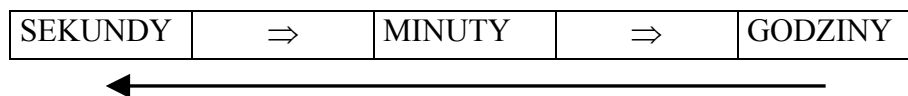
Czas rozpoczęcia pracy stopera jest nastawny. Aby ustawić początek pracy stopera należy:



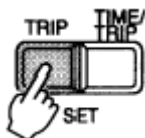
1. Przy podkreślonym trybie pracy stopera (TIME) nacisnąć przycisk SET-TRIP (11). Wyświetlenie sekund zacznie pulsować; możliwe jest ustawienie sekund.



Zmiana nastawienia przebiega po naciśnięciu przycisku SET-TIME/TRIP (12) wg schematu



2. Naciskając przycisk ADJUST+ lub ADJUST- (13) ustawić pożądany czas. Jednorazowo naciśnięty przycisk ADJUST powoduje zmianę wyświetlenia odpowiednio o sekundę/minutę/godzinę. Przytrzymany w pozycji przyciśniętej zmienia nastaw w sposób ciągły, aż do momentu zwolnienia przycisku.



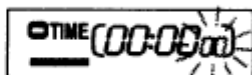
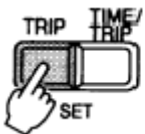
3. Aby zakończyć ustawienia naciśnij przycisk SET-TRIP (11).

TIMER (TIME) - liczenie czasu „do tyłu”

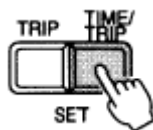
Ta funkcja stopera liczącego wstecz działa przez 23 godziny 59 minut i 59 sekund. Następnie timer zatrzymuje się i zostaje wyzerowany.

Przy wskazaniach krótszych od jednej godziny wyświetlacz pokazuje minuty, sekundy i 0.01 sekundy (bez dwukropka). Przy czasie dłuższym od jednej godziny wyświetlone zostają godziny, minuty i sekundy; wówczas widoczny jest dwukropek.

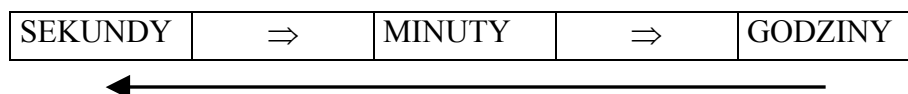
Uruchomienie timera przebiega następująco:



1. Przy podkreślonym trybie pracy timera (TIME) nacisnąć przycisk SET-TRIP (11). Wyświetlenie sekund zacznie pulsować; możliwe jest ustawienie sekund.

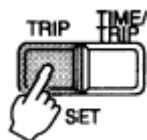


Zmiana nastawienia przebiega po naciśnięciu przycisku SET-TIME/TRIP (12) wg schematu



2. Naciskając przycisk ADJUST+ lub ADJUST- (13) ustawić pożądany czas.

Jednorazowo naciśnięty przycisk ADJUST powoduje zmianę wyświetlenia odpowiednio o sekundę/minutę/godzinę. Przytrzymany w pozycji przyciśniętej zmienia nastaw w sposób ciągły, aż do momentu zwolnienia przycisku.



3. Aby zakończyć ustawienia naciśnij przycisk SET-TRIP (11).



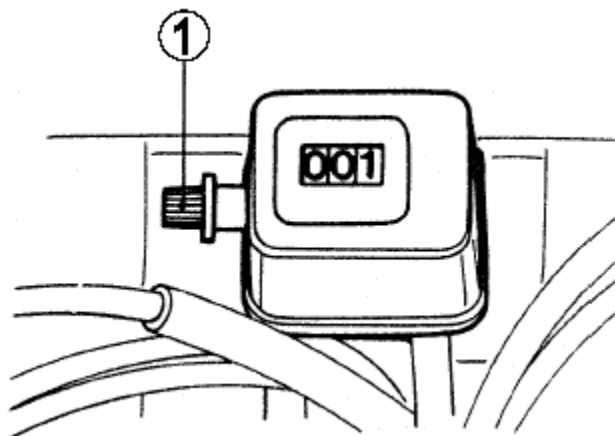
Aby uruchomić / zatrzymać timer należy: przy podkreślonym wyświetleniu timera nacisnąć przycisk SET-TIME/TRIP (12). Znak "TIME" będzie pulsował podczas pracy timera.

Zmiana wyświetlacza podczas pracy timera nie przerywa jego działania. Również wyłączenie stacyjki nie wpływa na pracę timera. Jednakże w takim wypadku nie zachowane zostanie wskazanie 1/100 sekundy.



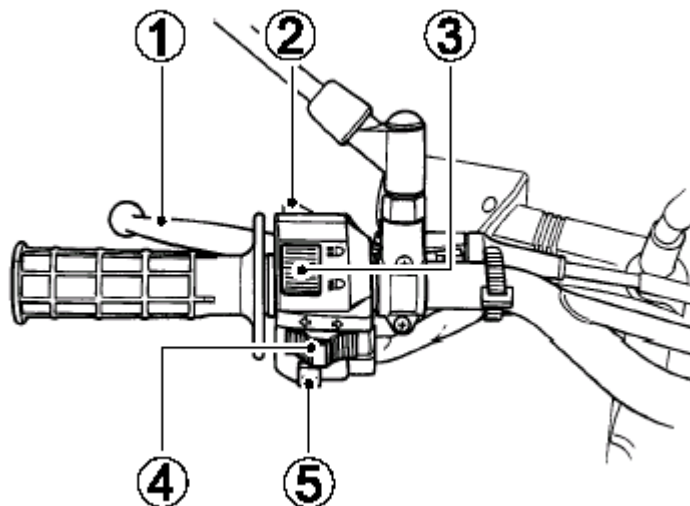
Aby wyzerować timer naciśnij przycisk SET-TIME/TRIP (12) przez dwie sekundy (podkreślony musi być przy tym znak timera)

Licznik przebiegu kilometrów (DR – Z400E)



Licznik (trip meter) wskazuje przebytą przez motocykl drogę. Ustawienie licznika może być zmienione w dowolny sposób, bądź wyzerowane. Aby zmienić ustawienie licznika należy wyciągnąć pokrętko (1) i obracając je w dowolnym kierunku odpowiednio ustawić przebieg licznika.

Lewy uchwyt kierownicy DR – Z400S/SM




Dźwignia sprzęgła (1)


Z dźwigni sprzęgła korzysta się przy zapalaniu lub zmianie biegów. Wysprężenie następuje poprzez pociągnięcie dźwigni.

Włącznik sygnału świetlnego (2)


Nacisnąć w celu krótkotrwałego włączenia reflektora


Przełącznik świateł (3)

Pozycja “” oznacza włączenie świateł mijania

Pozycja “” oznacza włączenie świateł drogowych. Jednocześnie świeci się niebieska kontrolka świateł drogowych.

Przełącznik kierunkowskazów (4)

Pozycja “” oznacza uruchomienie lewego kierunkowskazu i jednocześnie kontrolki lewego kierunkowskazu.


Pozycja “” oznacza uruchomienie prawego kierunkowskazu i jednocześnie kontrolki prawego kierunkowskazu.

Wyłączenie kierunkowskazów następuje przez wciśnięcie przełącznika.

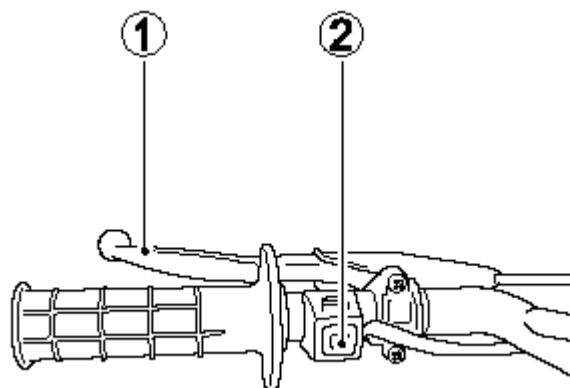
OSTRZEŻENIE

Brak sygnalizacji kierunkowskazem lub jazda z włączonym na stałe światłem kierunkowskazu, może zagrozić bezpieczeństwu ruchu. Inni użytkownicy drogi mogą źle ocenić zamiary prowadzącego, co może w rezultacie doprowadzić do wypadku.

Przy zmianie pasa ruchu lub skręcaniu należy zawsze używać kierunkowskazów. Po zakończeniu manewru należy wyłączyć kierunkowskaz.

Włącznik sygnału dźwiękowego  (5)
Nacisnąć przycisk sygnału w celu jego użycia.

Lewy uchwyt kierownicy DR – Z400E



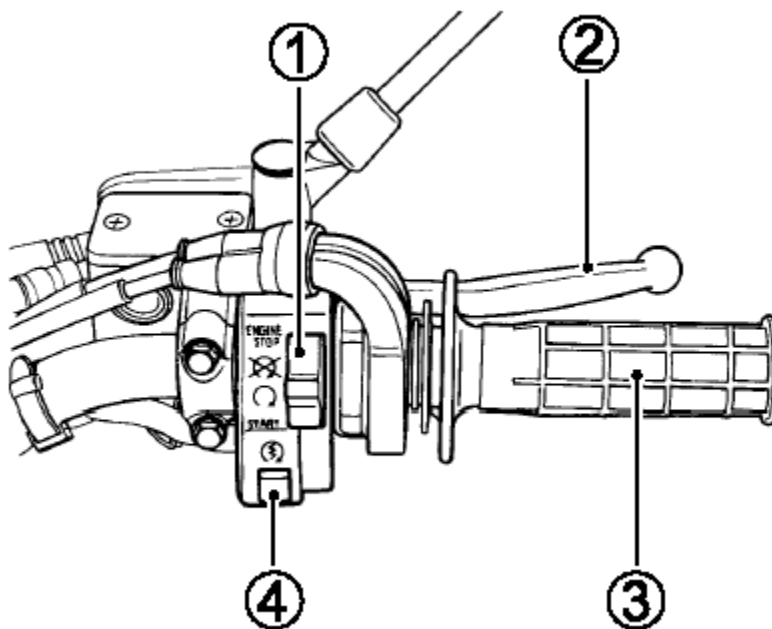
Dźwignia sprzęgła (1)

Z dźwigni sprzęgła korzysta się przy zapalaniu lub zmianie biegów. Wysprężenie następuje poprzez pociągnięcie dźwigni.


Wyłącznik silnika (1)

Aby wyłączyć silnik naciśnij przycisk i trzymaj wciśnięty do momentu wyłączenia silnika.


Prawy uchwyt kierownicy DR – Z400S/SM



Wyłącznik silnika (1)

Pozycja “”

Obwód zapłonowy jest przerwany. Silnik nie może zostać uruchomiony.

Pozycja “”

Obwód elektryczny jest zamknięty, silnik może pracować.


Dźwignia hamulca przedniego (2)

Hamulec przedni zostaje uruchomiony poprzez naciśnięcie dźwigni. Motocykl jest wyposażony w hamulce tarczowe i w związku z tym już lekkie naciśnięcie dźwigni hamulca powoduje skuteczne działanie. Światło stopu zapala się w momencie pociągnięcia dźwigni hamulca.

Manetka gazu (3)

Położenie manetki gazu determinuje prędkość obrotową silnika. Przekręcenie manetki do siebie powoduje zwiększenie obrotów.

Przycisk rozrusznika elektrycznego “” (4)

Kluczyk włącznika zapłonu/(stacyjki) należy przekręcić do pozycji "ON", wyłącznik silnika ustawić w pozycji “”, wrzucić bieg jałowy i wysprzęglić. Następnie, aby włączyć rozrusznik i uruchomić silnik należy przycisnąć guzik startera elektrycznego.

WAŻNE

Motocykl ten jest wyposażony w blokady przełączników: zapłonu i rozrusznika.

Uruchomienie silnika jest możliwe, jeżeli:

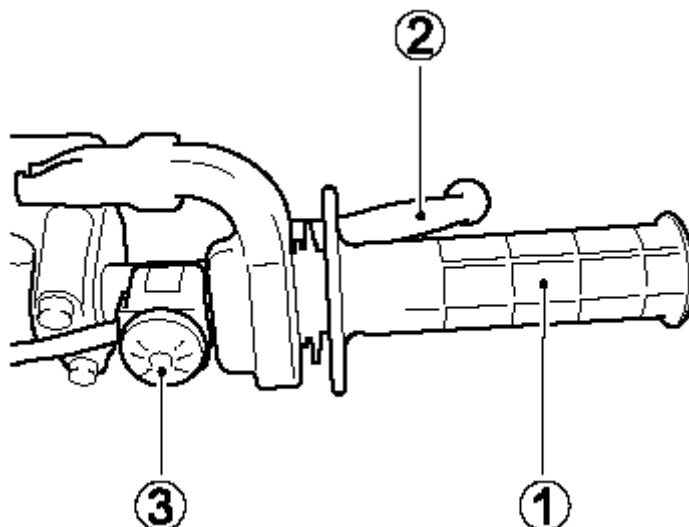
- 1) biegi są ustawione w pozycji biegu jałowego i sprzęgło jest wysprzęglone, lub*
- 2) bieg jest wrzucony, nóżka boczna całkowicie schowana, a sprzęgło jest wysprzęglone.*

UWAGA:

Rozrusznik nie powinien pracować ciągle dłużej niż 5 sekund. Może to spowodować zarówno przegrzanie się jego jak i przewodów elektrycznych.

Jeżeli silnik nie daje się uruchomić przy ponownych próbach, należy sprawdzić dopływ paliwa i układ zapłonowy (patrz rozdział "Szukanie usterek").

Prawy uchwyt kierownicy DR – Z400E



Manetka gazu (1)

Położenie manetki gazu determinuje prędkość obrotową silnika. Przekręcenie manetki do siebie powoduje zwiększenie obrotów.

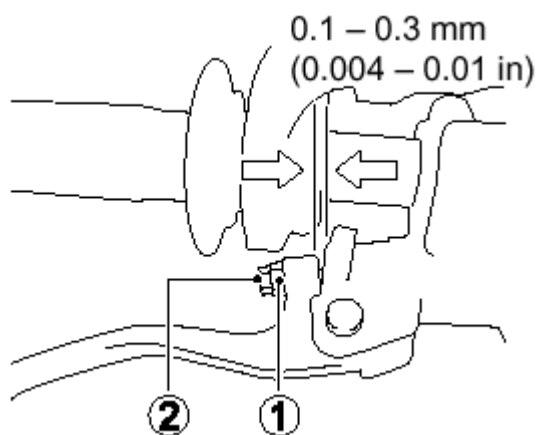
Dźwignia hamulca przedniego (2)

Hamulec przedni zostaje uruchomiony poprzez naciśnięcie dźwigni. Motocykl jest wyposażony w hamulce tarczowe i w związku z tym już lekkie naciśnięcie dźwigni hamulca powoduje skuteczne działanie. Światło stopu zapala się w momencie pociągnięcia dźwigni hamulca.

Przycisk rozrusznika elektrycznego (3)

Kluczyk włącznika zapłonu/(stacyjki) należy przekręcić do pozycji "ON", wrzucić bieg jałowy i wysprzęglić. Następnie, aby uruchomić silnik należy przycisnąć przycisk rozrusznika elektrycznego.

Ustawienie luzu dźwigni hamulca

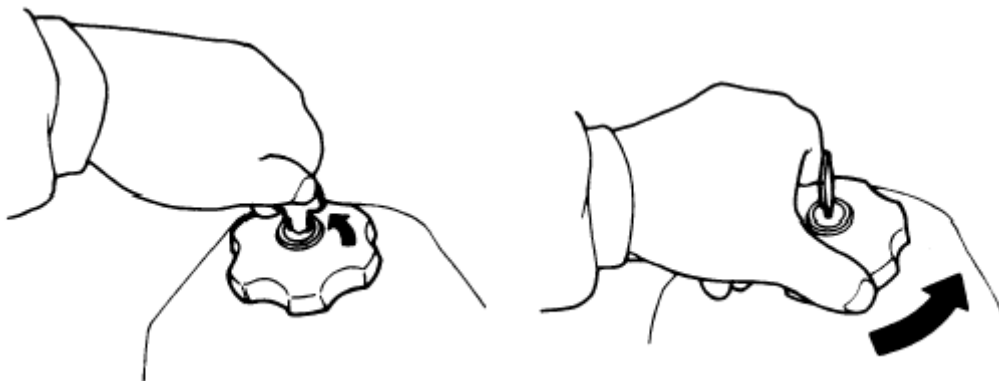


Luz dźwigni hamulca można ustawić w następujący sposób:

- 1) poluzować nakrętkę zabezpieczającą (1)

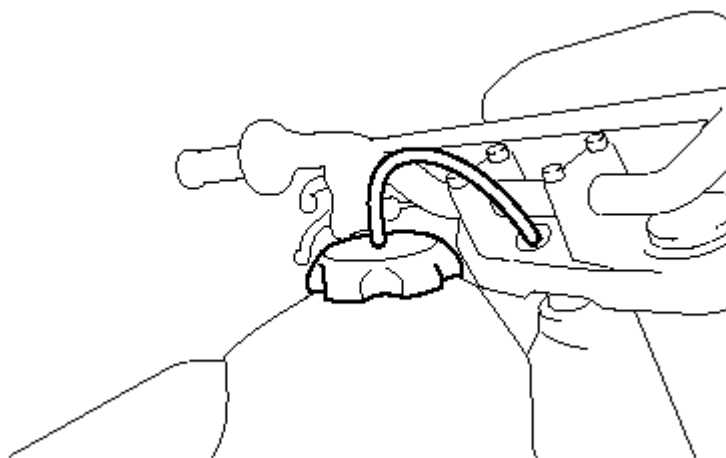
- 2) przekręcić śrubę regulacyjną zgodnie z ruchem wskazówek zegara lub w przeciwną stronę, tak, aby osiągnąć właściwy luz o wielkości 0.1-0.3 mm
- 3) ponownie dobrze dociągnąć nakrętkę zabezpieczającą

Korek wlewu paliwa



Aby otworzyć korek wlewu paliwa należy włożyć do niego kluczyk i przekręcić go przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, a następnie odkręcić sam korek przeciwnie do ruchu wskazówek zegara. Zamykanie odbywa się w odwrotnej kolejności, z włożonym uprzednio kluczykiem.

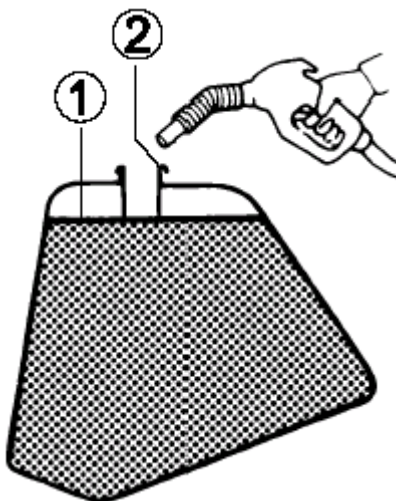
(DR – Z400E)



Aby otworzyć zbiornik paliwa zdejmij przewód odpowietrzający z korka i odkręć korek. Po zamknięciu korka upewnij się, że przewód odpowietrzający jest prawidłowo zamocowany.

OSTRZEŻENIE

- nie wolno przepelniać zbiornika paliwa. Należy uważać, żeby nie rozlać benzyny na gorący silnik. Nie należy napełniać baku paliwowego powyżej dolnej krawędzi króćca wlewowego - jak pokazano na rysunku - ponieważ, w przeciwnym razie, benzyna po rozgrzaniu się i zwiększeniu objętości, może się przelać.
- podczas tankowania silnik musi być wyłączony, a stacyjka ustawiona w pozycji "OFF". Nigdy nie należy tankować w pobliżu otwartego ognia.



1. Poziom paliwa

2. Króciec wlewowy

OSTRZEŻENIE

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

- zatrzymaj silnik i sprawdź, czy w pobliżu nie znajdują się jakieś źródła ognia czy ciepła
- paliwo uzupełniaj na dworze lub w dobrze wietrzonych pomieszczeniach
- nie pal tytoniu w czasie tankowania
- w przypadku rozlania się paliwa na motocykl, należy niezwłocznie wytrzeć zacieki, plamy powstałe poprzez rozlanie
- unikaj wdychania oparów paliwa
- w czasie tankowania, dzieci i zwierzęta domowe powinny znajdować się z dala od motocykla

Kranik paliwa

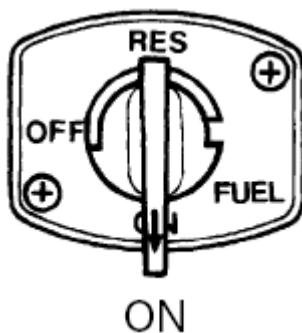
Motocykl ten posiada kranik paliwa o trzech pozycjach:

"ON" (otwarte)

"RESERVE" (rezerwa)

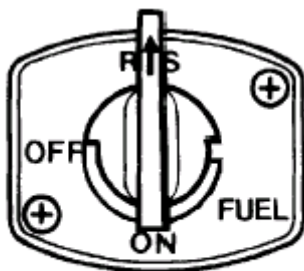
"OFF" (zamknięte)

Pozycja "ON"



Położenie normalne przy użytkowaniu motocykla.

Pozycja "RES"



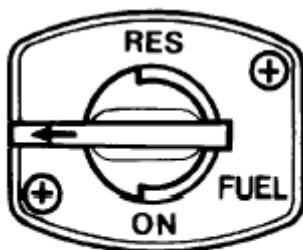
RES

Jeżeli w zbiorniku znajduje się zbyt mało paliwa, należy przestawić kranik paliwa do pozycji "RES". Dzięki tej czynności dysponujemy rezerwą w wysokości ok. 2,3 l.

WAŻNE:

Po przestawieniu kranika paliwa do pozycji "RES", należy zatankować na najbliższej stacji benzynowej. Po napełnieniu zbiornika trzeba pamiętać, żeby ponownie przestawić kranik paliwa do pozycji "ON".

Pozycja "OFF"



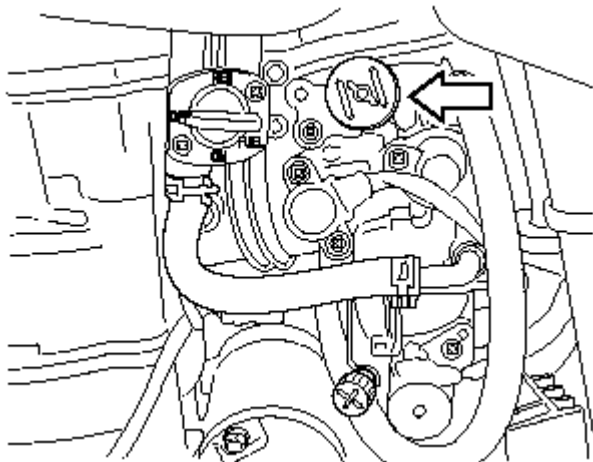
OFF

Jeżeli kranik znajduje się w pozycji "OFF", to silnik przestanie pracować po kilku minutach.

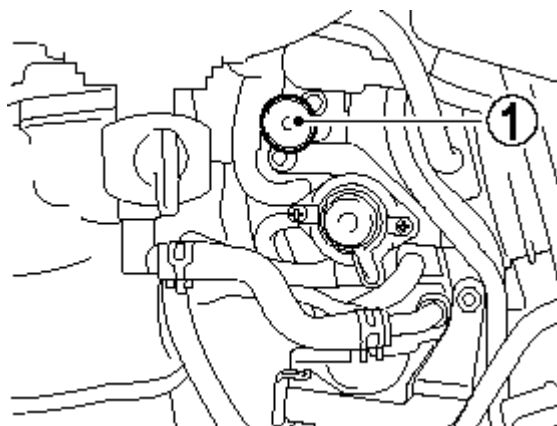
UWAGA:

Jeżeli pozostawisz kranik paliwa w pozycji "ON" lub "RES", to paliwo może przelać się do cylindrów. Może to wywołać znaczne uszkodzenia mechaniczne po uruchomieniu silnika. Zawsze po wyłączeniu silnika ustaw kranik w położeniu zamkniętym (OFF).

Układ zimnego rozruchu (dźwignia ssania)



DR – Z400S/SM



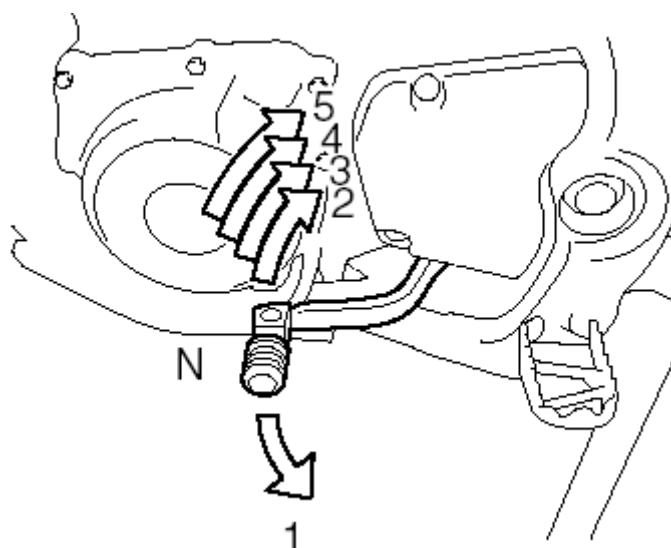
DR – Z400E

Gaźnik tego motocykla wyposażony jest w system zimnego rozruchu (ssania), który ułatwia uruchomienie silnika. W przypadku uruchamiania zimnego silnika należy pociągnąć do siebie dźwignę ssania. System ssania będzie działał tylko przy zamkniętej przepustnicy (zamkniętym gazie).

WAŻNE:

Przy uruchamianiu motocykla należy stosować się do uwag zawartych w rozdziale: "Reguły bezpiecznej jazdy".

Dźwignia zmiany biegów



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

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

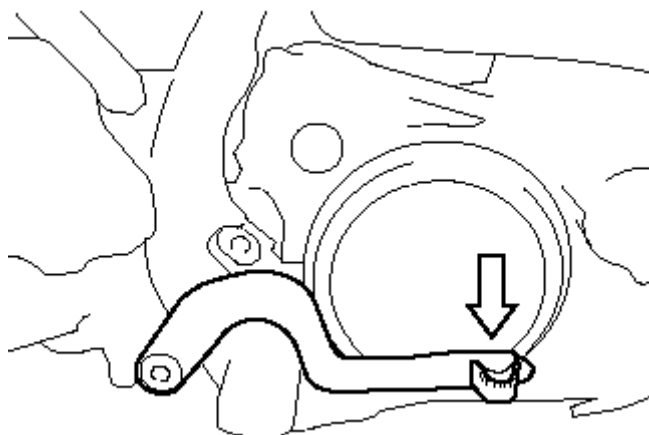
WAŻNE:

Po włączeniu biegu jałowego zapala się zielona lampka kontrolna. Pomimo tego zaleca się ostrożnie puszczać dźwignię sprzęgła.

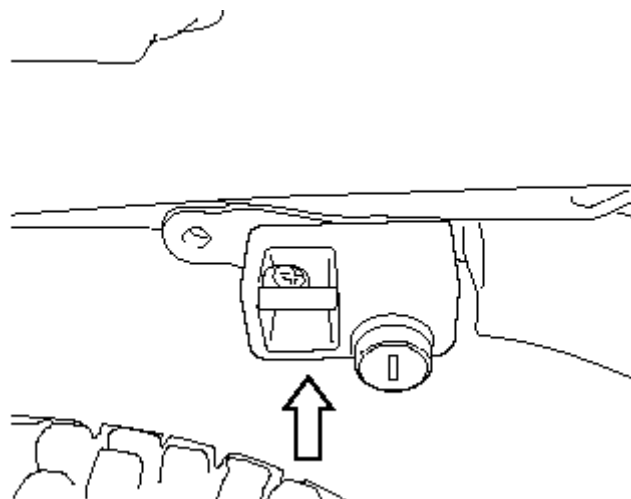
Przed zredukowaniem biegu należy najpierw odpowiednio dostosować prędkość jazdy. Zanim dźwignia sprzęgła zostanie puszczone, szybkość obrotowa silnika musi zostać zwiększona. Zabezpieczy to cały układ przeniesienia napędu przed niepotrzebnym zużyciem.

Pedał hamulca koła tylnego

Poprzez naciśnięcie pedału uruchamiany jest hamulec tylny i równocześnie zapala się światło "stopu".



Uchwyt na kask (tylko DR – Z400S/SM)

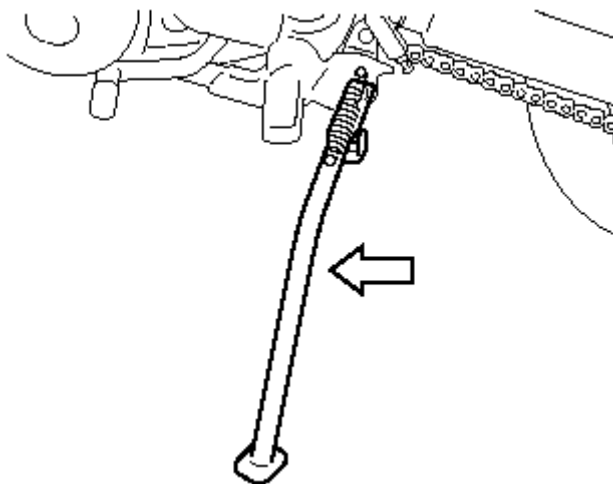


Uchwyt kasku otwiera się kluczykiem zapłonowym przekręcając go zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara.

OSTRZEŻENIE:

Nie wolno jechać motocyklem, jeśli kask jest zamocowany w uchwycie. Mogłoby to zagrozić bezpieczeństwu ruchu, ponieważ kask mógłby dostać się w obręb koła i kierowca straciłby kontrolę nad pojazdem.

Nóżka boczna



Chcąc postawić motocykl na nóżce bocznej, należy postawić stopę na końcu nóżki, naciskając zdecydowanie na dół aż do momentu, gdy ruch poruszającej się po łuku nóżki nie zostanie zatrzymany przez ogranicznik.

Jeżeli nóżka boczna jest rozłożona i nie jest wrzucony bieg jałowy, to wbudowane zabezpieczenie blokuje włącznik zapłonu.

Blokada zapłonu przy nóżce bocznej funkcjonuje następująco:

1. jeżeli nóżka boczna jest rozłożona i wrzucony jest jeden z biegów, to silnik nie może zostać uruchomiony,
2. jeżeli silnik pracuje i przy rozłożonej nóżce bocznej zostanie wrzucony bieg, to silnik automatycznie gaśnie,
3. jeżeli silnik pracuje i przy wrzuconym biegu zostanie rozłożona nóżka boczna, to silnik automatycznie zgaśnie.

OSTRZEŻENIE

Jeżdżenie motocyklem z niecałkowicie złożoną nóżką boczną może stać się przyczyną wypadku, zwłaszcza podczas skręcania w lewo.

- przed jazdą należy sprawdzić prawidłowe funkcjonowanie blokady zapłonu przy nóżce bocznej na podstawie zaleceń w odcinku "blokada zapłonu przy nóżce bocznej".
- przed rozpoczęciem jazdy zawsze należy sprawdzić, czy nóżka boczna jest całkowicie złożona

UWAGA

Motocykl należy parkować na twardym podłożu, aby zapobiec jego przewróceniu się. W przypadku, gdy zachodzi konieczność zaparkowania motocykla na pochyłym terenie, należy ustawić przód motocykla w kierunku szczytu wzniesienia i włączyć pierwszy bieg - w ten sposób zostanie ograniczona możliwość zsunięcia się motocykla z nóżki bocznej.

DR – Z400E nie posiada wyłącznika zapłonu przy nóżce bocznej

OSTRZEŻENIE:

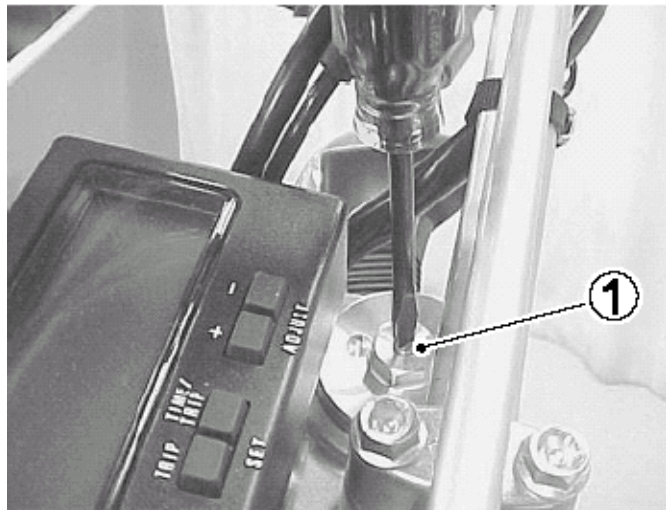
Przy użytkowaniu motocykla w warunkach terenowych należy pamiętać o regularnej konserwacji sworznia i wyłącznika przy nóżce bocznej.

Regulacja zawieszń

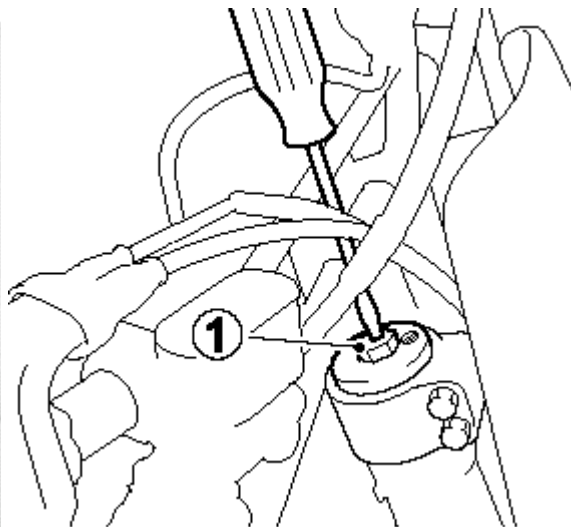
Zawieszenie przednie

Regulacja siły tłumienia

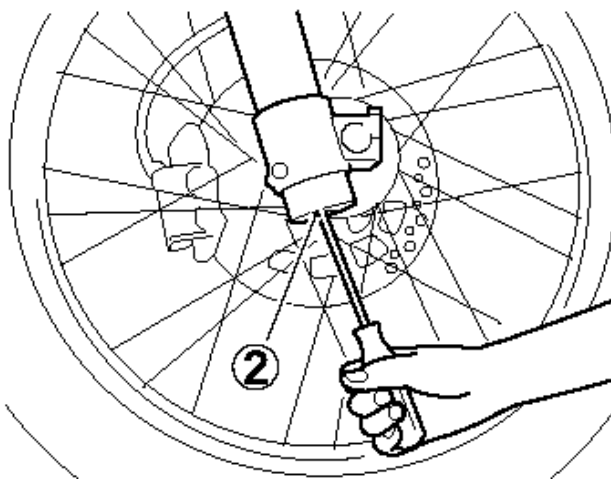
DR – Z400S/E



DR – Z400S



DR – Z400E



DR – Z400S/E

Siła tłumienia zawieszenia przy rozciąganiu i ściskaniu może być ustalana indywidualnie. Śruba regulacyjna siły tłumienia przedniego zawieszenia przy rozciąganiu (odbiciu) (1) jest umiejscowiona na samej górze przedniego widelca. Śruba regulacyjna siły tłumienia przedniego zawieszenia przy ściskaniu (dobiciu) (2) jest umieszczona na dole przedniego widelca.

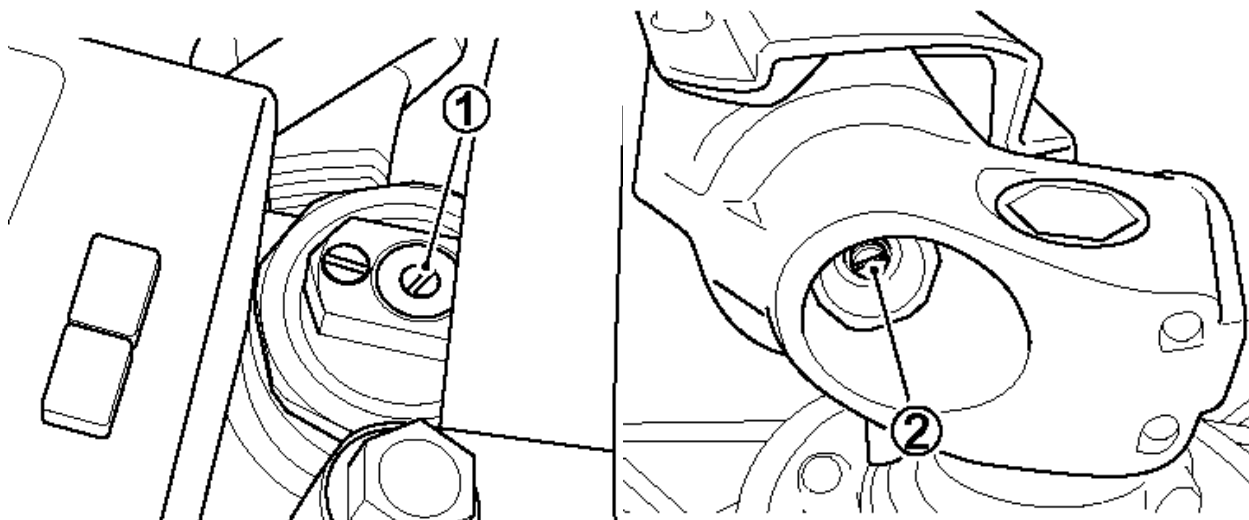
W celu ustawienia siły tłumienia w obydwu kierunkach należy regulatory wkręcić delikatnie do oporu, a następnie wykręcać. Całkowicie wkręcone śruby regulacyjne zapewniają największe tłumienie. Podczas obrotu regulatora wyczuwalne są kliknięcia. Należy je liczyć od pozycji wkręconej. Standardowe ustawienie tłumienia przy rozciąganiu (odbiciu) wynosi 16 kliknięć dla

wersji S (**DR – Z400E: 15 kliknięć**), zaś przy ściskaniu (dobicie) 13 kliknięć dla wersji S (**DR – Z400E: 12 kliknięć**).

W celu ustawienia większej siły tłumienia należy przekręcić regulator w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara

W celu ustawienia mniejszej siły tłumienia należy przekręcić regulator z pozycji standardowej w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Siła tłumienia powinna być ustawiana stopniowo, za każdym razem o jedno kliknięcie, tak, aby zawieszenie odpowiednio dopasowało się.

DR – Z400SM



Śruba regulacyjna siły tłumienia przedniego zawieszenia przy rozciąganiu (odbiciu) (2) jest umiejscowiona na samej górze przedniego widelca. Śruba regulacyjna siły tłumienia przedniego zawieszenia przy ściskaniu (dobiciu) (1) jest umieszczona na dole przedniego widelca.

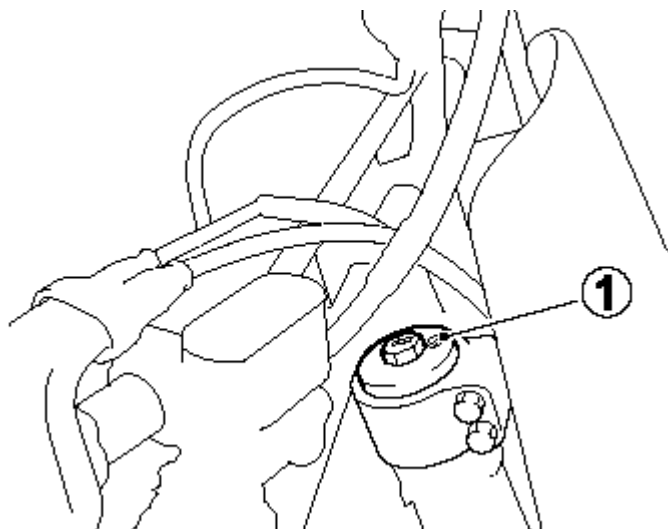
W celu ustawienia siły tłumienia w obydwu kierunkach należy regulatory wkręcić delikatnie do oporu, a następnie wykręcać. Całkowicie wkręcone śruby regulacyjne zapewniają największe tłumienie. Podczas obrotu regulatora wyczuwalne są kliknięcia. Należy je liczyć od pozycji wkręconej. Standardowe ustawienie tłumienia przy rozciąganiu (odbiciu) wynosi 17 kliknięć, zaś przy ściskaniu (dobicie) 13 kliknięć.

OSTRZEŻENIE

Należy zawsze upewnić się, że siła tłumienia została jednakowo ustawiona w obydwu goleniach widelca. Różne ustawienie na widelcu spowoduje utratę stabilności motocykla.

Regulacja ciśnienia powietrza

- 1) Unieść koło przednie i podłożyć pod rurę ramy klocek drewniany lub podnośnik.

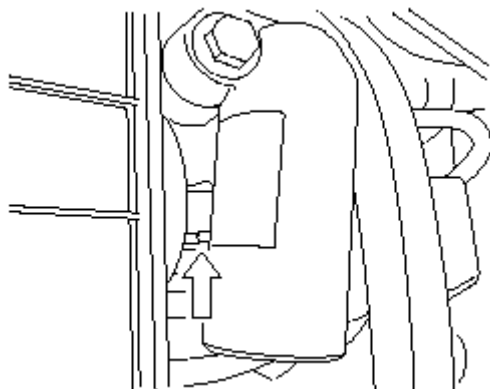


- 2) Odkręcić śrubę odpowietrzającą (1) i wyrównać ciśnienia w goleniach zawieszenia do atmosferycznego.
- 3) Zakręcić ponownie śrubę odpowietrzającą. Standardowe ciśnienie w przednim zawieszeniu wynosi: 0 kPa

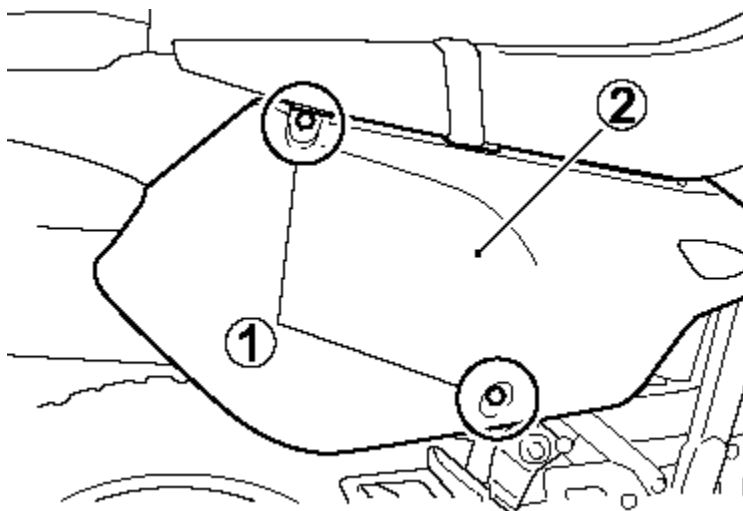
Zawieszenie tylne

Regulacja napięcia wstępnego sprężyn

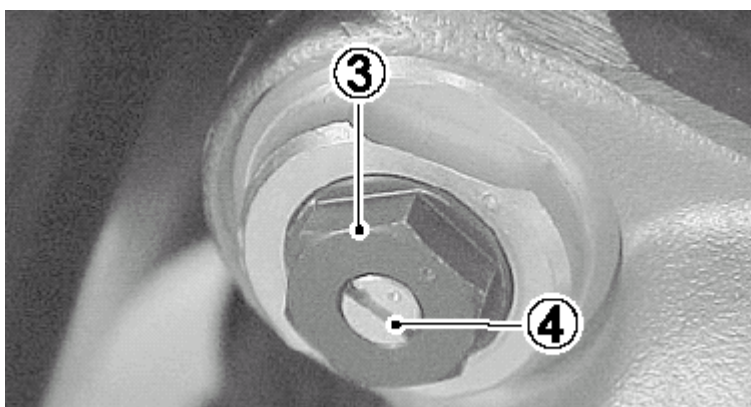
Przeprowadza się ją obracając pierścieniem regulacyjnym i przy użyciu narzędzi specjalistycznych. W związku z tym wskazane jest wykonanie tej pracy w autoryzowanym serwisie Suzuki.



Regulacja siły tłumienia przy ściskaniu (dobiciu)



1. Odkręć śruby (1) i zdemontuj prawą osłonę ramy



Siła tłumienia tylnego zawieszenia przy ściskaniu może być wyregulowana w dwóch zakresach: śrubą regulacyjną tłumienia wysokiej prędkości (3) oraz śrubą regulacyjną tłumienia niskiej prędkości (4).

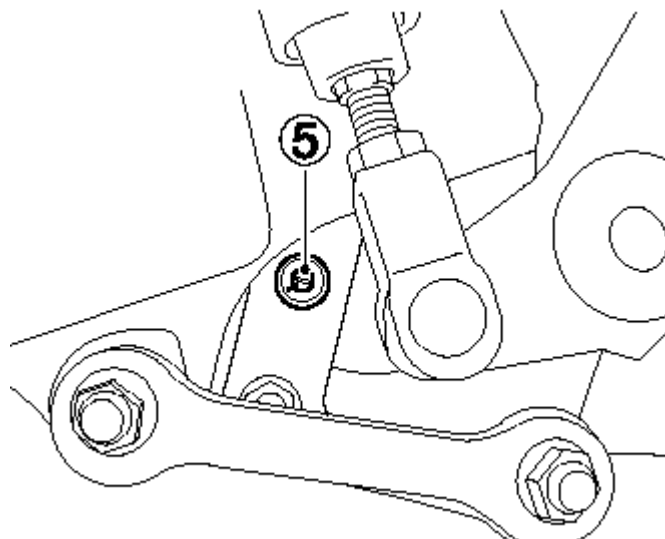
Śruba regulacyjna tłumienia wysokiej prędkości (3)

Aby wyregulować siłę tłumienia należy śrubę wkręcić całkowicie, a następnie wykręcić. Całkowicie wkręcona śruba regulacyjna zapewnia największe tłumienie; jej stopniowe wykręcanie zmniejszy odpowiednio tłumienie. Należy liczyć liczbę obrotów śruby od położenia wkręconego. Położenie fabryczne ustawione jest na 1 i ¼ obrotu.

Śruba regulacyjna tłumienia niskiej prędkości (4)

Aby wyregulować siłę tłumienia należy śrubę wkręcić całkowicie, a następnie wykręcić. Całkowicie wkręcona śruba regulacyjna zapewnia największe tłumienie; jej stopniowe wykręcanie zmniejszy odpowiednio tłumienie. Należy liczyć liczbę kliknięć śruby od położenia wkręconego. Położenie fabryczne ustawione jest na 10 kliknięć.

Regulacja siły tłumienia przy rozciąganiu (odbiciu)



Aby wyregulować siłę tłumienia na odbiciu należy śrubę wkręcić całkowicie, a następnie wykręcać. Całkowicie wkręcona śruba regulacyjna zapewnia największe tłumienie; jej stopniowe wykręcanie zmniejszy odpowiednio tłumienie. Należy liczyć liczbę obrotów śruby od położenia wkręconego. Położenie fabryczne ustawione jest na 13 obrotów (**DR – Z400SM: 14 kliknięć**).

OSTRZEŻENIE

Nieprawidłowa obsługa amortyzatora tylnego grozi wypadkiem. Amortyzator zawiera sprężony azot. Niewłaściwy demontaż bądź składowanie amortyzatora doprowadzić może do eksplozji. Obsługa bądź utylizacja amortyzatora powinna być przeprowadzona przez autoryzowany serwis.

Zalecane rodzaje paliwa, oleju i płynu chłodzącego

<i>Paliwo</i>	45
<i>Olej silnikowy</i>	45
<i>Płyn chłodzący</i>	46

DR – Z400SM

Należy stosować olej SF/SG lub SH/SJ z MA wg. JASO w klasyfikacji API (amerykańskiego instytutu nafty).

SAE	API	JASO
10W – 40	SF lub SG	-
10W – 40	SH lub SJ	MA

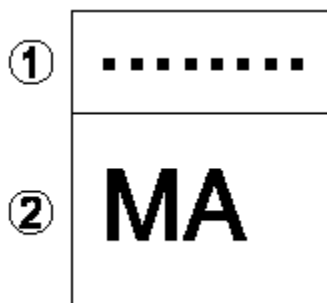
API: Amerykański Instytut Nafty

JASO: Japońska Organizacja Standardów Samochodowych

JASO T903

Standard JASO T903 jest indeksem oznaczającym olej silnikowy do 4 – suwowych motocykli i ATV. W pojazdach tych olej silnikowy smaruje sprzęgło i skrzynię biegów. JASO T503 określa wymagania dla sprzęgieł i przekładni.

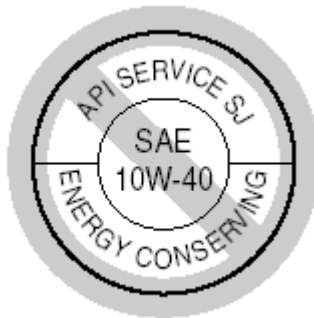
Istnieją dwa rodzaje oleju: MA oraz MB. Pojemnik z olejem zaopatrzone jest w dwa oznaczenia potwierdzające jego standard:



1. Kodowe oznaczenie koncernu sprzedającego olej
2. Klasyfikacja oleju

Energy Conserving

Suzuki nie zaleca stosowania olejów oznaczonych „Energy Conserving”. Niektóre oleje silnikowe o oznaczeniu wg API SH lub wyżej posiadają oznaczenie „Energy Conserving”. Ich stosowanie wpływa na żywotność silnika i sprzęgła.



Nie zalecane



Zalecane

Płyn chłodzący

Należy używać niezamarzającego płynu odpowiedniego do aluminiowej chłodnicy, wymieszanego z wodą destylowaną w stosunku 50 : 50. Zastosowanie innych proporcji

spowodować może zmniejszenie skuteczności chłodzenia lub powstanie korozji w układzie chłodzenia.

OSTRZEŻENIE

Płyn chłodzący jest bardzo szkodliwy. Należy unikać kontaktu ze skórą i oczami. Płyn ten należy przechowywać w bezpiecznym miejscu z dala od dzieci i zwierząt domowych. Nie pij płynu chłodzącego ani jego roztworów. W przypadku, gdy płyn chłodzący dostanie się do przewodu pokarmowego nie wywołaj wymiotów i wezwać natychmiast lekarza. Unikaj wdychania oparów płynu chłodzącego. Jeśli to nastąpi wyjdź na świeże powietrze. W przypadku, gdy płyn dostanie się do oczu lub na skórę należy niezwłocznie spłukać je wodą.

UWAGA

Rozlanie płynu chłodzącego na lakierowane części może spowodować uszkodzenie lakieru. Należy bardzo uważać przy wlewaniu płynu do chłodnicy. W przypadku rozlania - natychmiast wytrzeć.

Woda

Należy używać wyłącznie wody destylowanej. Używanie zwykłej wody może spowodować korozję i uszkodzenie chłodnicy.

Płyn niezamarzający

Płyn używany do chłodnicy powinien być odporny na zamarzanie i należy go używać nawet, gdy temperatura otoczenia jest wyższa niż 0^o C. W/w płyn zabezpiecza chłodnicę przed korozją i stanowi środek smarny dla pompy wodnej.

Zalecane proporcje łączenia płynu do chłodnicy z wodą. Maksymalna ilość roztworu: 1300 ml.

50 %	woda	650 ml
	płyn do chłodnicy	650 ml

WAŻNE

Tak przygotowany 50% roztwór zabezpieczy układ chłodzenia przed zarznięciem w temperaturze powyżej -31^o C. W przypadku, gdyby motocykl był użytkowany w temperaturze poniżej -31^o C ilość płynu chłodzącego w roztworze należy zwiększyć do 55%.

Docieranie i kontrola przed jazdą

<i>Docieranie</i>	49
<i>Zalecane obroty silnika</i>	49
<i>Kontrola przed jazdą</i>	50

Docieranie

Już na wstępie podkreślono wagę właściwego docierania dla przedłużenia żywotności i właściwości użytkowych Twojego motocykla SUZUKI. Dalej zostaną przedstawione zasady właściwego docierania.

Zalecane maksymalne ilości obrotów silnika .

Poniższa tabela zawiera zalecane maksymalne ilości obrotów podczas docierania:

DR – Z400S/SM

pierwsze 800 km	poniżej ½ otwarcia przepustnicy
do 1.600 km	poniżej ¾ otwarcia przepustnicy

DR – Z400E

pierwsze 10 godzin	poniżej ½ otwarcia przepustnicy
pierwsze 15 godzin	poniżej ¾ otwarcia przepustnicy

Zmiana obrotów silnika

W okresie docierania powinno się jeździć ze zmiennymi obrotami silnika (nie na stałym "gazie"), pozwala to na efektywniejsze dopasowanie się współpracujących części. Zmienne obciążenie silnika jest sprawą bardzo ważną, lecz nigdy nie należy go nadmiernie przeciążać.

Należy unikać stale niskiej liczby obrotów

Można przyspieszać motocyklem dowolnie na wszystkich biegach, ale uważając, żeby nie przekroczyć obrotów zalecanych.

Nie należy jednak jeździć podczas pierwszych 1.600 km na pełnym gazie

(DR – Z400E: Nie należy jednak jeździć podczas pierwszych 15 godzin na pełnym gazie)

Olej silnikowy powinien mieć możliwość cyrkulacji jeszcze przed jazdą

Po uruchomieniu ciepłego lub zimnego silnika, zanim się go obciąży, należy pozwolić mu przez pewien czas pracować na biegu jałowym. Poprzez ten zabieg olej dotrze do wszystkich miejsc wymagających smarowania.

Należy pamiętać o pierwszym i najważniejszym przeglądzie motocykla

Przegląd diagnostyczny po pierwszym 1.000 km jest najważniejszą inspekcją dla Twojego motocykla. W wyniku docierania pewne nastawy fabryczne mogły ulec zmianom, co wymaga obecnie fachowej korekty.

Punktualne dotrzymanie terminu przeglądu przy 1.000 km gwarantuje optymalną żywotność i pożądane efekty użytkowe silnika.

WAŻNE

Pierwsza diagnostyka, po przejechaniu 1.000 km, powinna zostać przeprowadzona na podstawie planu przeglądu zawartego w niniejszym podręczniku. Należy zwrócić szczególną uwagę na OSTRZEŻENIA, UWAGI i WAŻNE zawarte w tym rozdziale.

DR – Z400E

Należy pamiętać o pierwszym i najważniejszym przeglądzie motocykla

Przeгляд diagnostyczny po pierwszych 5 godzinach jest najważniejszą inspekcją dla Twojego motocykla. W wyniku docierania pewne nastawy fabryczne mogły ulec zmianom, co wymaga obecnie fachowej korekty.

Punktualne dotrzymanie terminu przeglądu po 5 godzinach gwarantuje optymalną żywotność i pożądane efekty użytkowe silnika.

WAŻNE

Pierwsza diagnostyka, po 5 godzinnym użytkowaniu powinna zostać przeprowadzona na podstawie planu przeglądu zawartego w niniejszym podręczniku. Należy zwrócić szczególną uwagę na OSTRZEŻENIA, UWAGI i WAŻNE zawarte w tym rozdziale.

Kontrola przed jazdą

OSTRZEŻENIE

Nie stosowanie się do wskazówek dotyczących prawidłowego dokonywania przeglądu i obsługi okresowej może zwiększyć ryzyko wypadku lub zniszczenia wyposażenia motocykla.

Przed każdą jazdą należy dokonywać przeglądu motocykla. Aby dokonać prawidłowego przeglądu należy odnieść się do tabeli zamieszczonej poniżej, a w celu uzyskania szczegółowych informacji należy zapoznać się z treścią rozdziału ‘Przeгляд i obsługa okresowa’.

OSTRZEŻENIE

Założenie używanych, źle napompowanych lub niewłaściwych opon zmniejszy stabilność motocykla i w rezultacie może doprowadzić do wypadku.

Przed jazdą należy upewnić się, czy zostały sprawdzone wszystkie elementy wymienione w tabeli poniżej. Nigdy nie należy lekceważyć procedury sprawdzania wszystkich elementów.

OSTRZEŻENIE

Dokonywanie przeglądu poszczególnych elementów gdy silnik pracuje może doprowadzić do powstania poważnych obrażeń ciała. W czasie pracy silnika należy zachować szczególną ostrożność, aby ręce i elementy ubrania nie zostały wciągnięte przez ruchome części silnika.

Przed dokonaniem przeglądu należy wyłączyć silnik, wyjątkiem jest sprawdzanie wyłącznika silnika i działania przepustnicy.

Przed jazdą motocyklem sprawdź punkty podane poniżej. Nie pomniejszaj znaczenia tej kontroli. Postępuj zgodnie z podanymi zaleceniami.

PUNKTY DO SPRAWDZENIA	RODZAJ SPRAWDZENIA
Układ kierowniczy	<ul style="list-style-type: none"> • łatwość poruszania • ewentualne zakłócenia w ruchu kierownicy • brak luzów, właściwe zamocowanie
Manetka gazu	<ul style="list-style-type: none"> • właściwy luz • równomierne przekręcanie manetki i powrót do pozycji zamkniętej po jej puszczeniu
Sprzęgło	<ul style="list-style-type: none"> • właściwy luz linki • równomierne działanie
Hamulce	<ul style="list-style-type: none"> • poziom płynu w zbiorniczku powyżej linii "LOWER" • właściwy luz pedału dźwigni hamulca • nie występuje efekt zapowietrzenia układu hamulc. • brak wycieków płynu
Zawieszenie	<ul style="list-style-type: none"> • płynne działanie
Paliwo	<ul style="list-style-type: none"> • wystarczająca ilość w zbiorniku
Łańcuch napędowy	<ul style="list-style-type: none"> • właściwe napięcie łańcucha • prawidłowa konserwacja
Opony	<ul style="list-style-type: none"> • właściwe ciśnienie • wystarczający profil • brak cięć i rys w oponach
Olej silnikowy	<ul style="list-style-type: none"> • właściwy poziom
Światła	<ul style="list-style-type: none"> • właściwe funkcjonowanie funkcjonowanie wszystkich świateł, kontrolki i wskaźników
Sygnal dźwiękowy	<ul style="list-style-type: none"> • właściwe funkcjonowanie
Wyłącznik silnika	<ul style="list-style-type: none"> • właściwe funkcjonowanie
Układ chłodzenia	<ul style="list-style-type: none"> • Prawidłowy poziom płynu chłodzącego • Szczelność układu
Nóżka boczna/blokada zapłonu (wyłącznie DR – Z400S/SM)	<ul style="list-style-type: none"> • właściwe funkcjonowanie


Reguły bezpiecznej jazdy

<i>Rozruch silnika</i>	53
<i>Ruszanie</i>	55
<i>Zmiana biegów</i>	55
<i>Jazda po wzniesieniach</i>	56
<i>Zatrzymanie i parkowanie</i>	56

Reguły bezpiecznej jazdy

Rozruch silnika

Zanim uruchomisz silnik upewnij się, że:

- ustawiony jest bieg jałowy
- kranik paliwa znajduje się w pozycji ‘‘ON’’
- wyłącznik silnika znajduje się w pozycji “” (dotyczy DR-Z400S/SM)

WAŻNE:

Motocykl jest wyposażony w wyłącznik blokujący obwodu elektrycznego zapłonu. Motocykl może zostać uruchomiony tylko wtedy, gdy:

- włączony jest bieg jałowy, a sprzęgło jest wciśnięte, lub
- bieg jest włączony, nóżka boczna jest całkowicie złożona i sprzęgło jest wciśnięte

Gdy silnika jest zimny:

Pociągnąć dźwignię ssania do oporu, w kierunku do siebie. Zamknąć całkowicie przepustnicę/manetkę gazu. Wcisnąć przycisk rozrusznika elektrycznego - silnik powinien zostać uruchomiony. Zaraz po tym, jak silnik zostanie uruchomiony cofnąć dźwignię ssania do połowy i poczekać, aż silnik rozgrzeje się (należy utrzymywać wówczas prędkość obrotową silnika ok. 1800 - 2000 obr/min). Po rozgrzaniu silnika wcisnąć do oporu dźwignię ssania, tak by znalazła się w pozycji wyłączonej (po około 30 sekundach). Jeśli temperatura jest bardzo niska możliwe jest dłuższe korzystanie z układu ssania.

Jeżeli silnik jest zimny i występują problemy z jego zapaleniem

- 1) Dźwignię ssania wyciągnąć całkowicie
- 2) Przy manetce otwartej na 1/4 - 1/8 nacisnąć przycisk rozrusznika
- 3) Bezpośrednio po rozruchu silnika należy cofnąć dźwignię o połowę i poczekać na rozgrzanie silnika
- 4) Dźwignię ssania przestawić do jej neutralnej pozycji (po rozgrzaniu silnika)

Gdy silnik jest ciepły:

- 1) Upewnij się, że ssanie jest wyłączone.
- 2) Nie otwierając przepustnicy naciśnij przycisk rozrusznika elektrycznego.

WAŻNE:

W przypadku, gdy silnik jest ciepły nie zachodzi konieczność użycia ssania.

Jeżeli silnik jest ciepły i występują problemy z jego zapaleniem

- 1) Upewnij się, że ssanie jest wyłączone.
- 2) Przy przepustnicy otwartej o 1/4 - 1/8 obrotu naciśnij przycisk rozrusznika

OSTRZEŻENIE

Ze względu na szkodliwość spalin nie należy uruchamiać silnika w zamkniętych pomieszczeniach, z niewystarczającą wentylacją. Spaliny zawierają tlenek węgla, który jest bezbarwny i bezwonny, a wdychanie go może spowodować śmierć lub poważne zatrucie. Silnik należy uruchamiać jedynie na zewnątrz, na świeżym powietrzu.

UWAGA:

Nie należy pozostawiać zbyt długo motocykla z pracującym silnikiem, ponieważ w ten sposób silnik może się przegrzać, jego wewnętrzne części mogą ulec uszkodzeniu, a rura wydechowa może się zabarwić.

DR – Z400E

Rozruch silnika

Zanim uruchomisz silnik upewnij się, że:

- ustawiony jest bieg jałowy
- kranik paliwa znajduje się w pozycji ‘‘ON’’

OSTRZEŻENIE

Jeśli włączony jest jeden z biegów motocykl ten może ruszyć zaraz po uruchomieniu silnika. Niespodziewane ruszenie doprowadzić może do utraty panowania nad pojazdem. Przed uruchomieniem silnika upewnij się, że włączony jest bieg neutralny i wciśnij sprzęgło.

WAŻNE:

Motocykl ten wyposażony jest w pompkę przyspieszającą w gaźniku. Przekręcenie manetki gazu powoduje dostarczenie dodatkowej dawki paliwa do silnika. Postępuj zgodnie z poniższą procedurą operowania manetką gazu.

Gdy silnik jest zimny:

Przy temperaturze poniżej 0°C

1. Otwórz gaz 3 do 5 razy, dostarczając do silnika dodatkową dawkę paliwa.
2. Wyciągnij dźwignię ssania do oporu.
3. Z zamkniętą całkowicie przepustnicą wciśnij sprzęgło i przycisk rozrusznika elektrycznego.
4. Rozgrzej silnik. Po rozgrzaniu silnika wciśnij do oporu dźwignię ssania.

Przy temperaturze pomiędzy 0°C i 25°C

1. Wyciągnij dźwignię ssania do oporu.
2. Z zamkniętą całkowicie przepustnicą wciśnij sprzęgło i przycisk rozrusznika elektrycznego.
3. Rozgrzej silnik. Po rozgrzaniu silnika wciśnij do oporu dźwignię ssania.

Przy temperaturze powyżej 25°C

1. Upewnij się, że ssanie jest wyłączone.
2. Z zamkniętą całkowicie przepustnicą wciśnij sprzęgło i przycisk rozrusznika elektrycznego.

3. Rozgrzej silnik.

Ruszanie

OSTRZEŻENIE

Jazda na motocyklu z nadmierną prędkością zwiększa szanse utraty kontroli nad motocyklem, a to może być przyczyną wypadku.

W czasie jazdy zawsze należy pamiętać, aby prędkość była dostosowana do własnych umiejętności, własności trakcyjnych motocykla oraz warunków zewnętrznych.

OSTRZEŻENIE

Zdejmowanie rąk z uchwytów kierownicy i nóg z podnóżków, w czasie jazdy jest bardzo niebezpieczne. Jeżeli zdejmiesz chociaż jedną rękę lub nogę, zmniejszysz w ten sposób zdolność kontrolowania motocykla w czasie jazdy.

Dlatego należy pamiętać, że w czasie jazdy trzeba zawsze trzymać oba uchwyty kierownicy, a nogi powinny być oparte o podnóżki.

OSTRZEŻENIE

Gwałtowne wiatry boczne, powstałe w momencie wymijania czy też wyprzedzania przez duże pojazdy, przy wyjazdach z tuneli lub powstające w terenach górzystych mogą również osłabić zdolność kontroli nad motocyklem.

Należy pamiętać o zredukowaniu prędkości i uważać na wiatry boczne.

1. Rozgrzej silnik
2. Wciśnij sprzęgło i naciskając dźwignię zmiany biegów włącz pierwszy bieg.
3. Zwiększaj płynnie obroty silnika, poprzez delikatne odkręcenie manetki gazu i puszczaj jednocześnie powoli i delikatnie dźwignię sprzęgła. Motocykl ruszy i wraz z dodawaniem gazu zacznie przyspieszać.
4. Po zwiększeniu prędkości zmień bieg na wyższy. Wciśnij ponownie sprzęgło z równoczesnym zamknięciem gazu i dźwignią zmiany biegów wybierz kolejne przełożenie. Puść ostrożnie sprzęgło i dodaj z wyczuciem gazu.

WAŻNE (dotyczy DR – Z400S/SM)

Motocykl ten wyposażony jest w wyłącznik zapłonu przy nóżce bocznej. Jeśli włączysz bieg z rozłożoną nóżką boczną silnik automatycznie zgaśnie.

Zmiana biegów

Układ zmiany biegów został zaprojektowany tak, aby zapewnić silnikowi prawidłowe funkcjonowanie w przewidzianych do tego celu zakresach prędkości obrotowych. Rozłożenie przełożeń zostało starannie dopasowane do właściwości i charakterystyki silnika motocykla. Kierowca powinien zawsze dobrać odpowiedni bieg do aktualnych warunków. Nie należy jeździć z częściowo wciśniętym, ślizgającym się sprzęgłem, gdyż przyspieszy to jego zużycie. Nie należy również częściowo wciskać sprzęgła w celu ograniczania prędkości poruszającego się motocykla, aby tego dokonać należy raczej zredukować bieg na niższy, co umożliwi pracę silnika w przewidzianych do tego zakresach prędkości obrotowych.

OSTRZEŻENIE

Redukcja biegu na niższy, podczas, gdy prędkość obrotowa silnika jest zbyt wysoka może spowodować, że:

- tylne koło zacznie się ślizgać i straci przyczepność na skutek intensywnego hamowania silnikiem, co może stać się przyczyną wypadku lub
- graniczna, dopuszczalna wartość prędkości obrotowej na niższym biegu zostanie przekroczona, co rezultacie doprowadzi do zniszczenia silnika

Należy zmniejszyć prędkość przed zredukowaniem biegu.

OSTRZEŻENIE

Redukowanie biegu w momencie, gdy motocykl wchodzi w zakręt może spowodować poślizg tylnego koła, a w konsekwencji utratę kontroli nad motocyklem.

Zawsze należy zmniejszyć prędkość i zredukować bieg przed wejściem w zakręt.

Jazda po wzniesieniach

- W czasie podjazdu pod górę motocykl może zacząć zwalniać i wykazywać brak mocy należy wtedy zredukować bieg na niższy, tak, aby silnik pracował w optymalnym zakresie. Zmiana biegów powinna nastąpić szybko, zanim motocykl wytraci prędkość.
- Przy długich zjazdach silnik może zostać użyty jako hamulec. Odbywa się to poprzez włączenie niższego biegu.
- Należy jednak wtedy uważać, żeby silnik nie przekroczył zalecanych obrotów; dodatkowo należy stosować hamulec ręczny i nożny.

Zatrzymanie i parkowanie:

1. zmniejszyć obroty silnika
2. użyć jednocześnie i równomiernie przedniego i tylnego hamulca
3. przy zmniejszeniu prędkości zredukować biegi
4. krótko przed zatrzymaniem motocykla wrzucić bieg jałowy. Poprawne wrzucenie biegu jałowego zostanie potwierdzone przez kontrolkę biegu jałowego.
5. zaparkować motocykl na twardej, płaskiej powierzchni tak, aby nie przewrócił się.

OSTRZEŻENIE

Niedoświadczeni kierowcy mają tendencję do nadmiernego używania tylnego hamulca, co powoduje wydłużenie drogi hamowania i może stać się bezpośrednią przyczyną kolizji. Korzystanie tylko z przedniego lub tylko tylnego hamulca jest niebezpieczne, ponieważ przez to motocykl może wpaść w poślizg, a kierowca może utracić nad nim kontrolę.

Należy używać obu hamulców jednocześnie.

OSTRZEŻENIE

Gwałtowne hamowanie w momencie zakręcania spowoduje poślizg i utratę kontroli nad motocyklem.
Należy zahamować przed rozpoczęciem zakręcania.

OSTRZEŻENIE

Na mokrej lub śliskiej nawierzchni oraz na zakrętach, hamulców należy używać ostrożnie. Nagłe hamowanie w tych warunkach jest szczególnie niebezpieczne.
Na śliskich i nieregularnych nawierzchniach należy zawsze hamować łagodnie i z wyczuciem.

OSTRZEŻENIE

Jazda za innym pojazdem w zbyt małej odległości może doprowadzić do kolizji. W miarę zwiększania się prędkości pojazdu wydłużeniu ulega również droga hamowania. Należy upewnić się, że zachowujemy bezpieczną odległość od pojazdu znajdującego się przed nami tzn, że droga hamowania jest krótsza niż dystans między pojazdami.

WAŻNE:

Jeżeli motocykl ma być zaparkowany na wzniesieniu i postawiony na nóżce bocznej, należy pamiętać, aby skierować przód motocykla w kierunku szczytu wzniesienia, gdyż w przeciwnym razie nóżka boczna jednoślada może się złożyć. Zaleca się pozostawianie pojazdu na I biegu (przed uruchomieniem silnika należy ponownie włączyć bieg jałowy)

6. przełączyć włącznik zapłonu/stacyjkę do pozycji "OFF"
7. wyjąć kluczyk ze stacyjki
8. kranik paliwa ustawić w położeniu OFF
9. dla modelu DR – Z400S/SM: skrócić kierownicę maksymalnie w lewo i zablokować

OSTRZEŻENIE

Gorący tłumik może stanowić zagrożenie-może poparzyć. Jeszcze jakiś czas po wyłączeniu silnika, tłumik jest wystarczająco gorący, aby spowodować oparzenie po dotknięciu. Miejsce parkowania motocykla powinno być tak wybrane, aby wykluczyć ewentualność kontaktu przechodniów i dzieci z gorącymi częściami motocykla.

Przeglądy okresowe

<i>Plan przeglądów</i>	60
<i>Zestaw narzędzi</i>	62
<i>Punkty smarowania</i>	62
<i>Akumulator</i>	63
<i>Filtr powietrza</i>	64
<i>Świeca zapłonowa</i>	67
<i>Przewody paliwowe</i>	72
<i>Olej silnikowy</i>	72
<i>Gaźnik</i>	76
<i>Sprzęgło</i>	77
<i>Łańcuch napędowy</i>	78
<i>Płyn chłodzący</i>	81
<i>Hamulce</i>	82
<i>Opony</i>	86
<i>Napięcie szprych</i>	89
<i>Nóżka boczna / wyłącznik silnika</i>	89
<i>Osadnik sadzy</i>	90
<i>Demontaż kół</i>	91
<i>Oświetlenie / wymiana żarówek</i>	94
<i>Bezpiecznik</i>	98

Przeglądy okresowe

Dalej zamieszczona tabela wskazuje odstępy między przeglądami w kilometrach i miesiącach (**DR – Z400E: w godzinach**). Należy dotrzymywać terminów wszystkich przeglądów czy smarowań, tak jak podano w tabeli.

Jeżeli motocykl jest używany w trudnych warunkach, czynności te powinny być przeprowadzane częściej. O tym, jak często w takich przypadkach należy przeprowadzać inspekcje motocykla, poinformuje Państwa indywidualnie autoryzowany dealer SUZUKI.

Przeglądy nie mogą być przeprowadzane połowicznie lub niedokładnie, gdyż kontrola np. układu kierowniczego bądź jezdnego jest bardzo ważna dla bezpieczeństwa ruchu.

Najlepszą gwarancją bezpieczeństwa będzie regularna kontrola u autoryzowanego dealera SUZUKI.

OSTRZEŻENIE

Nieprawidłowe lub niestaranne, czy też niezgodne z zalecanym schematem wykonanie przeglądu zwiększy ryzyko wypadku lub zniszczenia motocykla.

Zawsze należy postępować zgodnie z zasadami i harmonogramem przeglądów okresowych zawartym w tej instrukcji obsługi. Należy dołożyć wszelkich starań, aby przeglądy były przeprowadzane sumiennie.

Przeglądy oznaczone symbolem (*) powinny być dokonywane przez autoryzowany punkt serwisowy Suzuki. Inne prace, które nie są w ten sposób zaznaczone mogą być wykonywane przez osoby posiadające doświadczenie mechaniczne, na podstawie wskazówek zawartych w instrukcji obsługi. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości powstałych w czasie dokonywania przeglądu czy też obsługi okresowej, należy niezwłocznie skontaktować się z autoryzowanym punktem serwisowym Suzuki i zlecić mu wykonanie przeglądu/obsługi okresowej.

OSTRZEŻENIE

Uruchamianie silnika w zamkniętych pomieszczeniach, garażach jest niebezpieczne. Spaliny zawierają tlenek węgla - gaz, który jest bezbarwny i bezwonny, mogący spowodować zatrucie, a nawet śmierć.

Silnik należy uruchamiać na zewnątrz, gdzie istnieje przepływ świeżego powietrza.

WAŻNE

Plan przeglądów i obsługi okresowej określa minimalne wymagania dotyczące przeglądów. Jeżeli motocykl używany jest w ciężkich warunkach, przeglądy powinny być dokonywane częściej niż wynika to z planu przeglądów. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości co do terminów przeglądów i obsługi okresowej, należy skontaktować się z autoryzowanym punktem serwisowym Suzuki.

UWAGA:

Stosowanie niskiej jakości zamienników oryginalnych części zamiennych może przyspieszyć zużycie pojazdu i skrócić wydatnie jego żywotność.

Stosuj wyłącznie oryginalne części zamienne.

Plan przeglądów DR – Z400S/SM

Uwaga: Czynności te powinny być przeprowadzane według stanu licznika kilometrów lub też po upływie określonego czasu - w zależności od tego, co prędzej nastąpi.

Element	Przedział	1000	6000	12000	18000	24000
	km miesiące					
wkład filtra powietrza		-	I	I	R	I
*śruby i nakrętki układu wydechowego		T	-	T	-	T
*luz zaworowy		-	-	-	-	I
świece zapłonowe		-	I	R	I	R
przewód paliwowy		-	I	I	I	I
		* wymieniać co 4 lata				
olej silnikowy		R	R	R	R	R
filtr oleju silnikowego		R	-	-	R	-
Przewody olejowe		I	I	I	I	I
*płyn chłodzący		Wymieniać co 2 lata				
przewody układu chłodzenia		-	I	I	I	I
wolne obroty		I	I	I	I	I
luz linki gazu		I	I	I	I	I
sprzęgło		-	I	I	I	I
		I	I	I	I	I
łańcuch napędowy		czyścić i smarować co 1000 km				
*hamulce		I	I	I	I	I
przewód hamulcowy		-	I	I	I	I
		* wymieniać co 4 lata				
płyn hamulcowy		-	I	I	I	I
		* wymieniać co 2 lata				
opony		-	I	I	I	I
nypły szprych		I	I	I	I	I
*układ kierowniczy		I	-	I	-	I
*zawieszenie przednie		-	-	I	-	I
*zawieszenie tylne		-	-	I	-	I
System PAIR		-	-	I	-	I
*śruby konstrukcyjne ramy		T	T	T	T	T

Ważne: **I** - przegląd i czyszczenie, regulacja, wymiana lub smarowanie - w zależności od potrzeb;
R - wymiana; **T** - dociąganie, dokręcanie

Plan przeglądów DR – Z400E

Uwaga: Czynności te powinny być przeprowadzane po upływie określonego czasu.

Przedział	godziny	5h	co 30h	co 60h
Element				
wkład filtra powietrza		Kontrolować po każdej jeździe i czyścić jeśli zajdzie potrzeba		
*śruby i nakrętki układu wydechowego		T	T	T
*luz zaworowy		I	-	I
świece zapłonowe		-	I	R
przewód paliwowy		I	I	I
		Wymieniać co 4 lata		
osadnik sadzy		-	C	C
dźwignia dekompresatora (DR-Z400)		I	I	I
olej silnikowy i filtr oleju		R	-	R
*przewody olejowe		I	I	I
		-	I	I
płyn chłodzący		Wymieniać co 2 lata		
przewody układu chłodzenia		I	I	I
gaźnik		I	I	I
łańcuch napędowy		Czyścić, smarować i kontrolować po każdej jeździe		
sprzęgło		I	I	I
*hamulce		I	I	I
przewód hamulcowy		-	I	I
		*wymieniać co 4 lata		
płyn hamulcowy		-	I	I
		*wymieniać co 2 lata		
opony		Kontrolować ciśnienie i stan przed każdą jazdą		
nypie szprych		Kontrolować przed każdą jazdą		
*układ kierowniczy		I	-	I
*zawieszenie przednie		I	-	I
*zawieszenie tylne		I	-	I
*śruby konstrukcyjne ramy		T	T	T

Ważne: **I** - przegląd i czyszczenie, regulacja, wymiana lub smarowanie - w zależności od potrzeb; **R** - wymiana; **T** - dociąganie, dokręcanie; **C** - czyścić

Zestaw narzędzi (dotyczy DR – Z400S/SM)

W celu ułatwienia przeglądów okresowych motocykl posiada komplet narzędzi umieszczony pod siedzeniem.

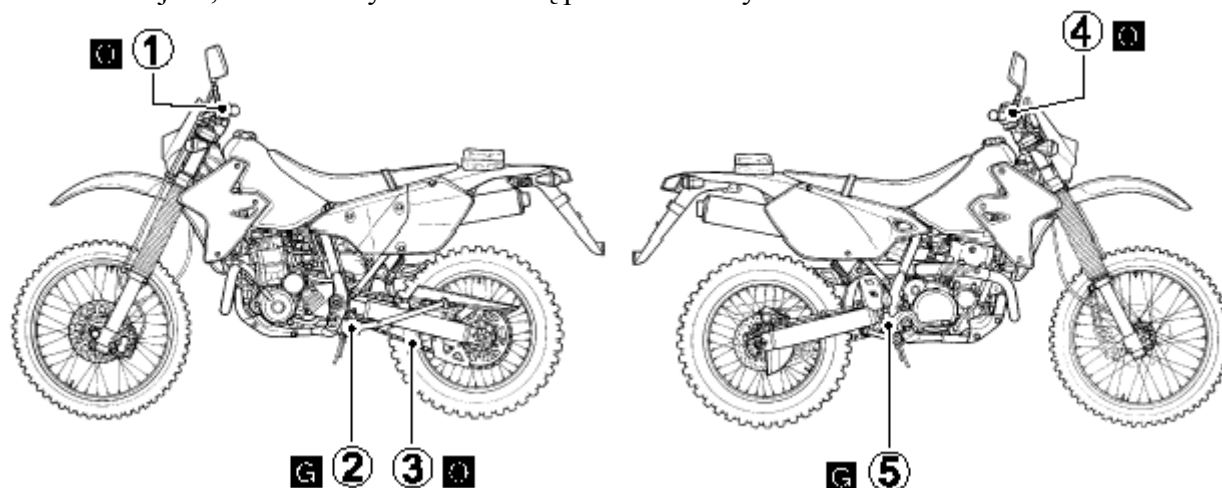


Punkty smarowania motocykla

Regularne smarowanie współpracujących części jest bardzo ważne dla zachowania prawidłowej eksploatacji oraz dla bezpiecznej jazdy.

Godne polecenia jest smarowanie motocykla po jeździe w deszczu, po długiej podróży, czy po myciu wodą.

Główne miejsca, które należy smarować są pokazane na rysunku.



O – olej silnikowy

G - smar

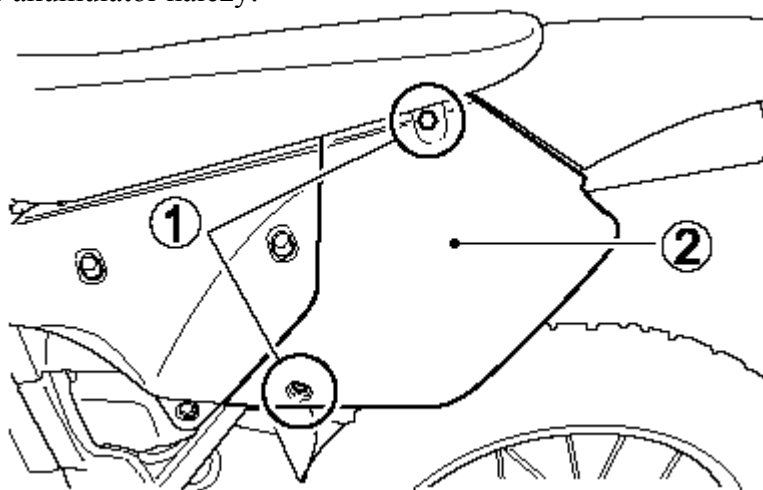
- 1) uchwyt dźwigni sprzęgła
- 2) przegub nóżki bocznej i punkty mocowania sprężyny
- 3) łańcuch napędowy
- 4) uchwyt dźwigni hamulca
- 5) uchwyt pedału hamulca

DR – Z400E: dodatkowo linka licznika kilometrów

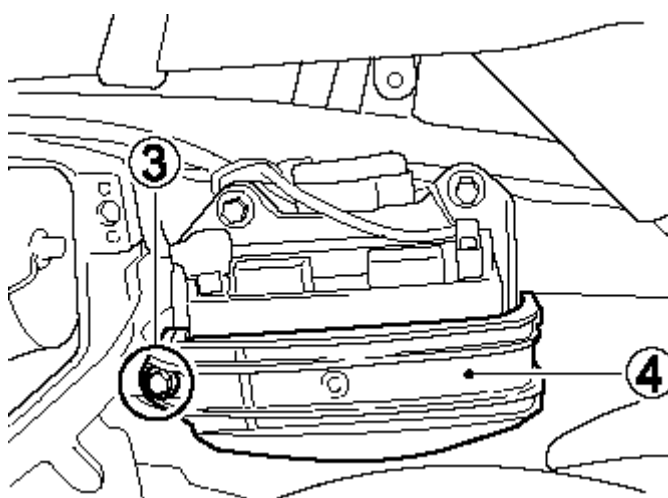
Akumulator

W opisywanym motocyklu zastosowany został model bezobsługowy. Jednakże należy, co pewien czas, skontrolować stan jego naładowania w Autoryzowanej Stacji Obsługi.

Aby zdemontować akumulator należy:



1. odkręcić śruby (1) i zdjąć osłonę ramy (2).



2. odkręcić śrubę (3) i zdjąć uchwyt akumulatora (4).

Standardowy prąd ładowania akumulatora to: 0.7A przez 5 do 10 h. Nigdy nie wolno przekraczać podanej powyżej wartości prądu ładowania akumulatora.

OSTRZEŻENIE

Z akumulatora wydziela się wodór, który może eksplodować w zetknięciu z ogniem lub iskrą. Wszelkiego rodzaju źródła ognia, iskier itp. Powinny znajdować się z dala od akumulatora. Pracując w bliskiej odległości od akumulatora nie wolno palić!

UWAGA

Użycie większego niż to zostało podane, maksymalnego prądu ładowania akumulatora spowoduje skrócenie jego żywotności. Nigdy nie należy przekraczać maksymalnej wartości prądu ładowania akumulatora.

UWAGA

Kabel akumulatora należy podłączyć poprzez zaciski do właściwych biegunów. Czerwone łącze dochodzi do zacisku plus (+), a czarne łącze (lub czarne z białymi paskami) do zacisku minus (-). Jeżeli zamieni się te połączenia, to akumulator i system ładowania zostaną uszkodzone.

Filtr powietrza

Jeżeli jest on zanieczyszczony i zmniejsza się jego przepuszczalność, to automatycznie pogarszają się osiągi pojazdu (spadek mocy, wzrost zużycia paliwa). Wkład filtra należy sprawdzić i czyścić regularnie. W przypadkach, gdy motocykl jest eksploatowany w ciężkich warunkach – (np.: jazda w kurzu) czyszczenie lub wymiana wkładu filtra powietrza powinna być dokonywana częściej niż to wynika z harmonogramu przeglądów. Należy sprawdzać i czyścić wkład filtra regularnie, zgodnie z opisaną poniżej procedurą.

OSTRZEŻENIE

Uruchamianie silnika, gdy wkład filtra powietrza nie znajduje się na swoim miejscu może spowodować dostanie się zanieczyszczeń do silnika, a w pewnych okolicznościach pracy silnika może dojść również do cofnięcia się płomienia z silnika i w konsekwencji do zapalenia się motocykla.

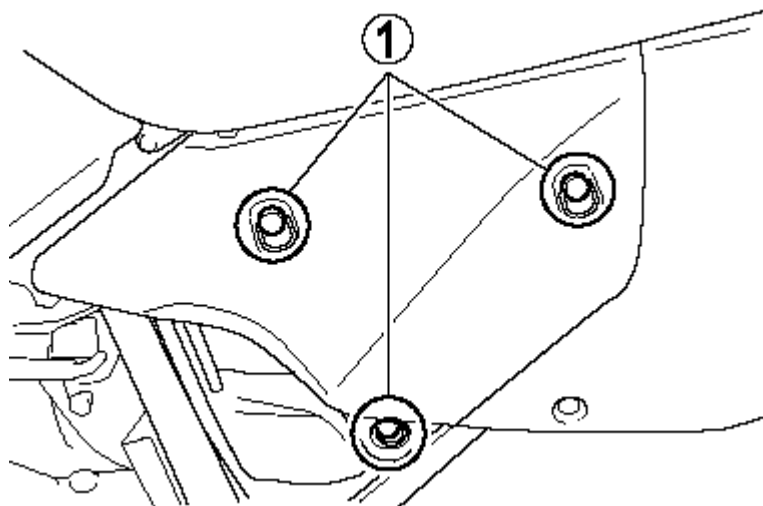
Nigdy nie należy uruchamiać silnika, gdy wkład filtra powietrza nie jest poprawnie zainstalowany.

UWAGA

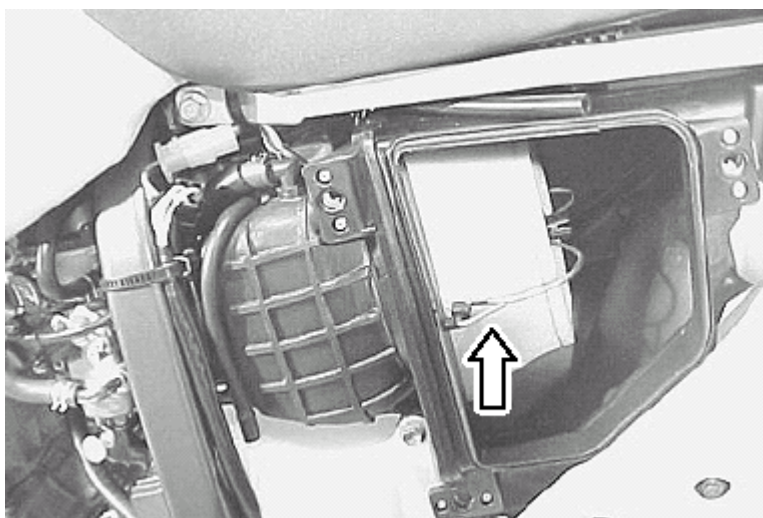
Jeżeli motocykl jest eksploatowany w ciężkich warunkach: kurz, błoto, mokra nawierzchnia, to wkład filtra powietrza powinien być często czyszczony lub wymieniany. Eksploatowanie motocykla w opisanych powyżej warunkach spowoduje zanieczyszczenie (zmniejsza się wtedy jego przepuszczalność), a w konsekwencji zapchanie się wkładu filtra w wyniku czego pogorszą się osiągi motocykla, wzrośnie zużycia paliwa i może nastąpić uszkodzenie silnika. Obudowę i wkład filtra należy wyczyścić niezwłocznie po tym, jak woda dostanie się do wnętrza obudowy.

Demontaż filtra

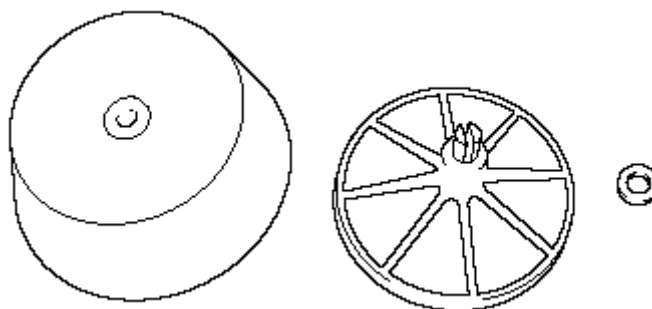
Aby wyjąć wkład filtra powietrza należy:



1. Odpiąć zapinki (1) i zdjąć lewą osłonę ramy.
2. Odpiąć zaczep mocujący wkład filtrujący i wyjąć wkład.



3. Zdemontować wkład piankowy z ramki



Czyszczenie filtra powietrza



- (1) napełnić odpowiedni pojemnik niepalnym związkem czyszczącym (A), a następnie zanurzyć w nim wkład i przemyć
- (2) wycisnąć wkład w rękach, lecz nie wykręcać, gdyż jest on podatny na rozerwanie
- (3) wysuszyć wkład
- (4) włożyć wkład do plastikowej torby, dolać trochę oleju (B) i wgnieść olej we wkład
- (5) ponownie wycisnąć wkład w celu usunięcia nadmiaru oleju

UWAGA:

- **przed i podczas mycia zawsze dokładnie sprawdzać, czy nie występują jakieś uszkodzenia. Naddarty wkład filtra powietrza należy zastąpić nowym.**
- **nigdy nie należy włączać silnika bez założonego filtra powietrza. Praca silnika w takich warunkach powoduje szybsze jego zużycie. Sprawdzić, czy wkład filtra jest w dobrym stanie. Żywotność silnika zależy w dużym stopniu od tej stosunkowo prostej części.**

OSTRZEŻENIE

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

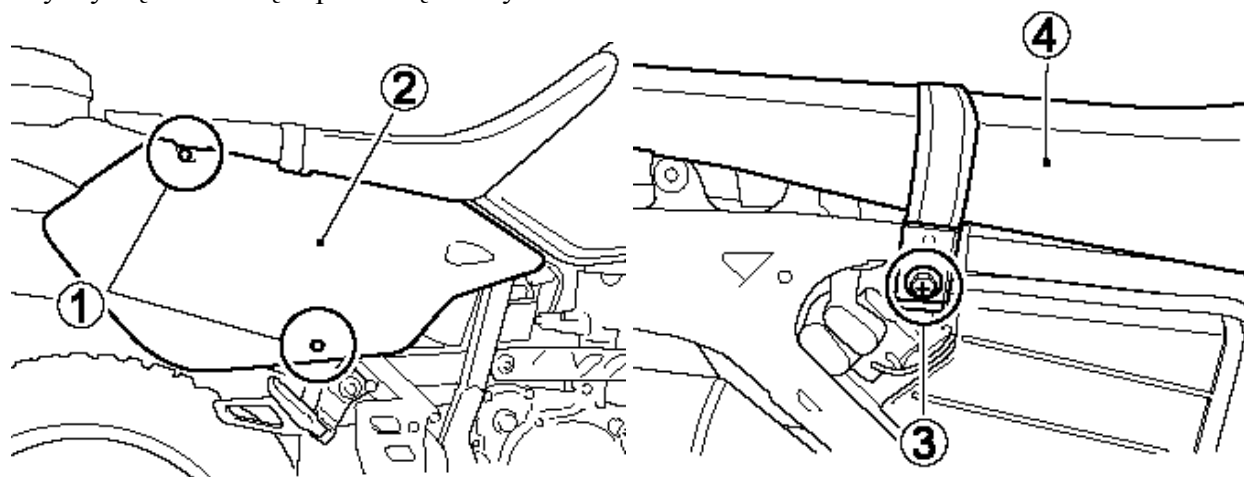
- 1) Oleje należy trzymać z dala od dzieci i zwierząt
- 2) Przy wymianie oleju należy stosować ubranie ochronne
- 3) Miejsca na ciele zabrudzone olejem należy dokładnie umyć mydłem

WAŻNE:

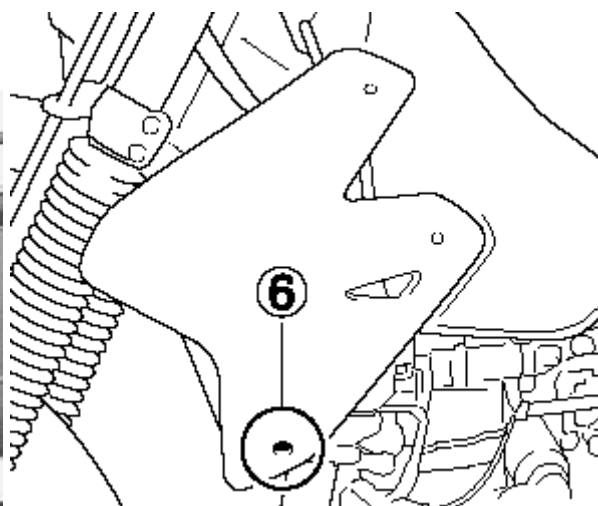
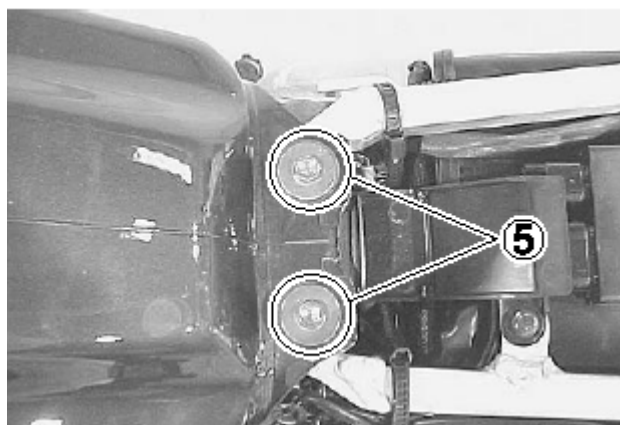
Zużyty olej należy odpowiednio zutylizować.

Świeca zapłonowa

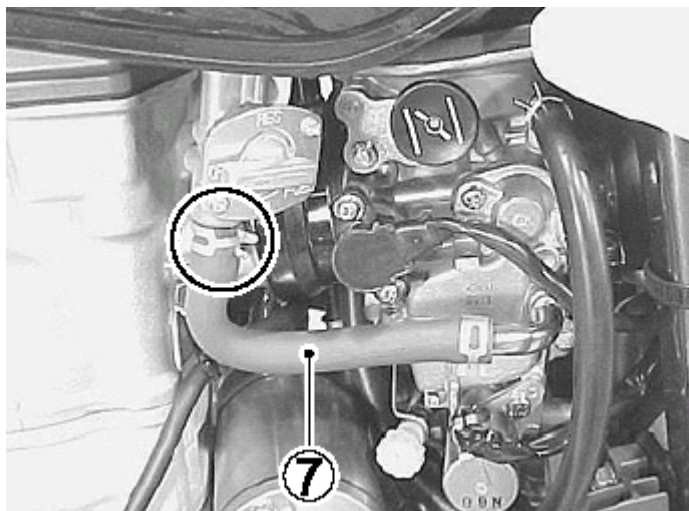
Aby wykrecić świecę zapłonową należy:



1. Odkręcić śruby (1) i zdjąć prawą osłonę ramy.
2. Odkręcić śrubę (3) i zdjąć siedzenie (4).



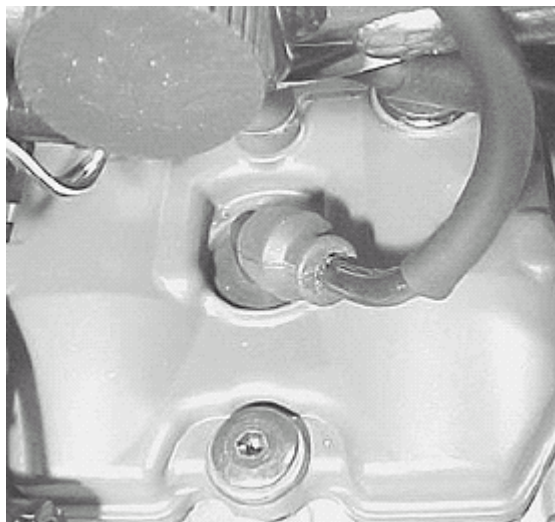
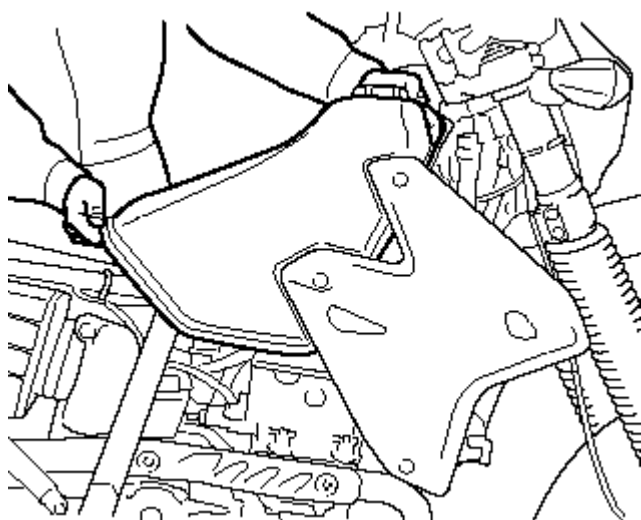
3. Odkręcić śruby (5).
4. Odkręcić śruby (6) – prawą i lewą.



5. Przesunąć kranik paliwa do pozycji OFF.
6. Zdjąć przewód paliwowy (7).

OSTRZEŻENIE:

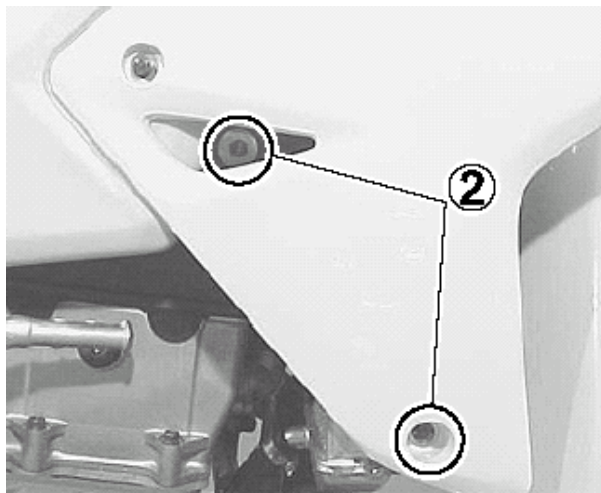
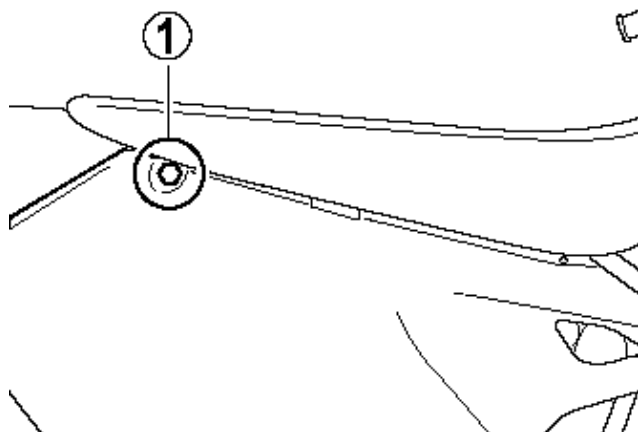
Benzyna jest materiałem łatwopalnym. Rozlanie benzyny może spowodować pożar. Wyłącz silnik przed rozłączeniem przewodu paliwowego. Należy trzymać paliwo z dala od ognia, źródeł ciepła itp. Przechowywać paliwo można jedynie w przewidzianych do tego pojemnikach.



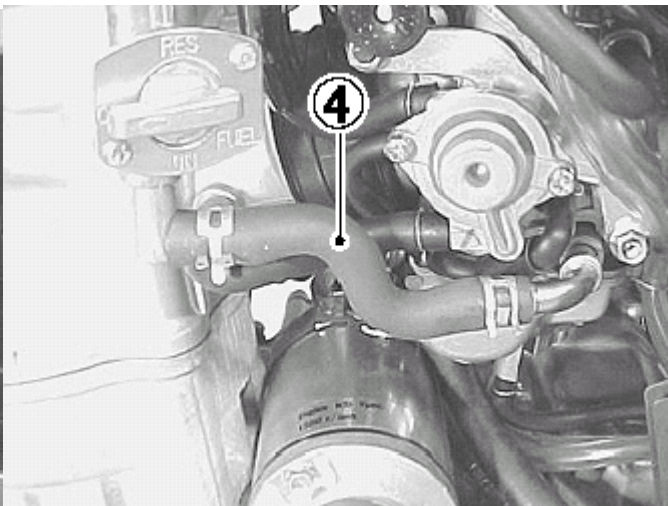
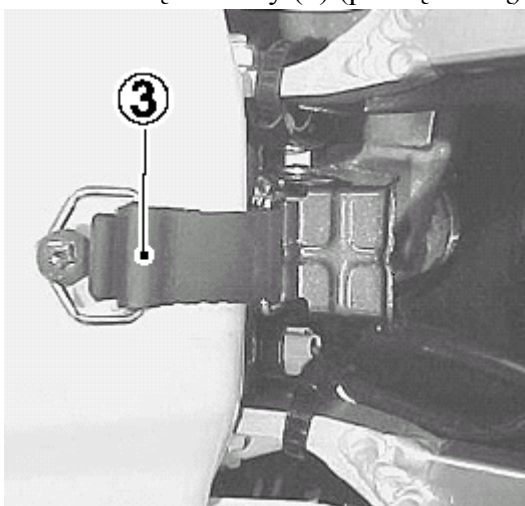
7. Przesuwając do tyłu zdjąć zbiornik paliwa.
8. Zdjąć nasadkę świecy zapłonowej
9. Odkręcić świecę przy pomocy klucza znajdującego się w komplecie narzędzi

DR – Z400E

Aby wykręcić świecę zapłonową należy:



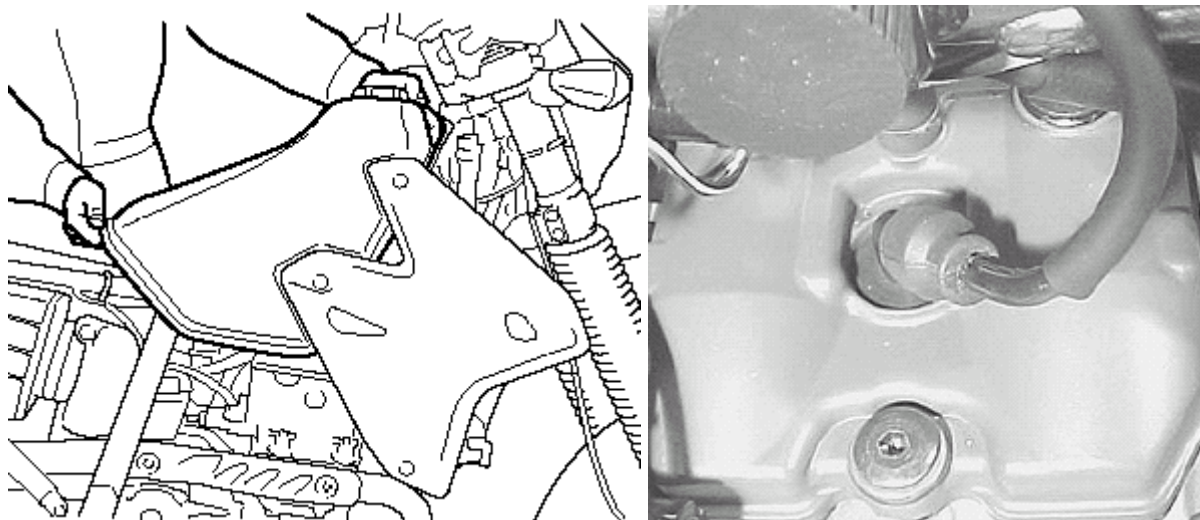
1. Odkręcić śruby (1) (prawą i lewą) i zdjąć siedzisko.
2. Odkręcić śruby (2) (prawą i lewą).



3. Odpiąć zacpek zbiornika (3)
4. Przetawić kranik paliwa do pozycji OFF.
5. Zdjąć przewód paliwowy (4).

OSTRZEŻENIE:

Benzyna jest materiałem łatwopalnym. Rozlanie benzyny może spowodować pożar. Wyłącz silnik przed rozłączeniem przewodu paliwowego.
Należy trzymać paliwo z dala od ognia, źródeł ciepła itp. Przechowywać paliwo można jedynie w przewidzianych do tego pojemnikach.



6. Przesuwając do tyłu zdjąć zbiornik paliwa.
7. Zdjąć nasadkę świecy zapłonowej
8. Odkręcić świecę przy pomocy klucza znajdującego się w komplecie narzędzi

Zanim osad zostanie usunięty należy dokładnie przyjrzeć się zabarwieniu świecy. Rodzaj zabarwienia świadczy o przydatności świecy do danych warunków pracy. Normalna świeca powinna mieć kolor jasnobrązowy. Jeśli elektrody mają bardzo jasne zabarwienie lub są nadtopione świecę należy wymienić na „zimniejszą”. Zasady doboru świec podano w tabeli poniżej.

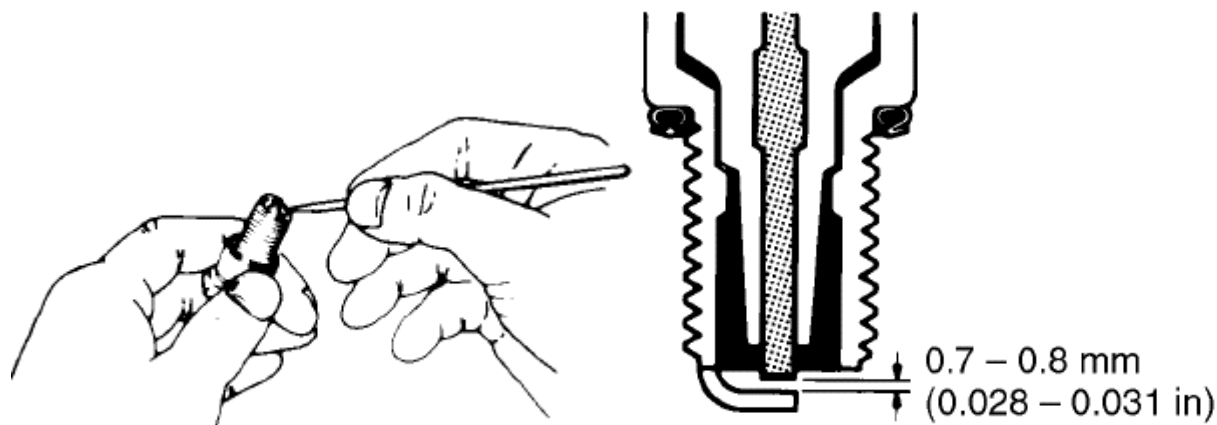
Zasady wymiany świec zapłonowych

NGK	NIPPONDENSO	UWAGI
CR7E	U22ESR-N	jeżeli standardowa świeca jest mokra należy wymienić ją na tę świecę
CR8E	U24ESR-N	normalna
CR9E	U27ESR-N	jeżeli świeca standardowa ma tendencję do przegrzewania się należy wymienić ją na tę świecę

UWAGA:

Przez otwory po wykręconych świecach do silnika mogą przedostać się zanieczyszczenia. Po wykręceniu świec należy zawsze zabezpieczyć otwory przy użyciu np. czystej szmatki.

Świecę zapłonową należy czyścić za pomocą szczotki drucianej. Odstęp elektrod należy ustawić za pomocą szczelinomierza na 0,7 - 0,8 mm.



WAŻNE:

Aby wyeliminować możliwość zakłóceń w pracy urządzeń elektronicznych motocykl ten wyposażony jest w świece zapłonowe z rezystorem. Zastosowanie innych świec spowodować może nieprawidłową pracę elektronicznych komponentów pojazdu oraz spadek osiągnięć. Należy używać wyłącznie rekomendowanych świec zapłonowych.

Montaż świec

UWAGA:

Świece zapłonowe należy dokręcać z wyczuciem. Zbyt mocne dokręcenie grozi uszkodzeniem aluminiowego gwintu głowicy cylindra.

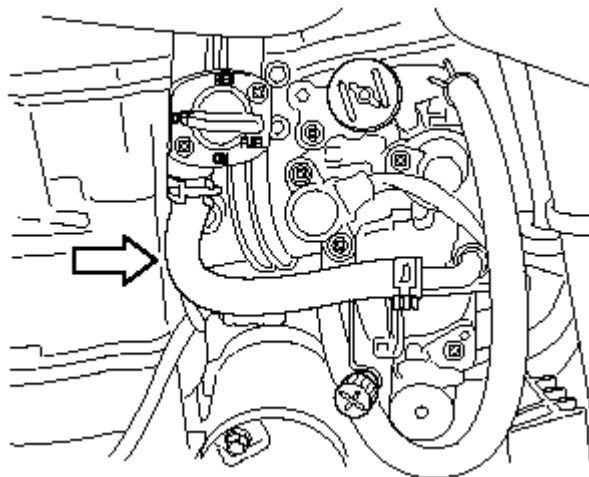
Najpierw należy ostrożnie wkręcać świecę ręcznie do momentu, gdy natrafisz na opór. Następnie należy dokręcić świecę za pomocą klucza o: 1/2 obrotu w przypadku świecy nowej lub o 1/8 obrotu - w przypadku świecy, która po oczyszczeniu jest użyta ponownie.

UWAGA

Zastosowanie nieodpowiedniego typu świecy wpłynie niekorzystnie na pracę silnika, wręcz może doprowadzić do zniszczenia silnika. W tym przypadku uszkodzenie nie będzie objęte gwarancją.

Suzuki zaleca stosowanie podanych powyżej typów świec zapłonowych lub ich odpowiedników. W przypadku, gdy występują wątpliwości, co do rodzaju i przeznaczenia świecy zapłonowej, należy skonsultować się autoryzowanym dealerem motocykli Suzuki lub autoryzowanym serwisem.

Przewód paliwowy



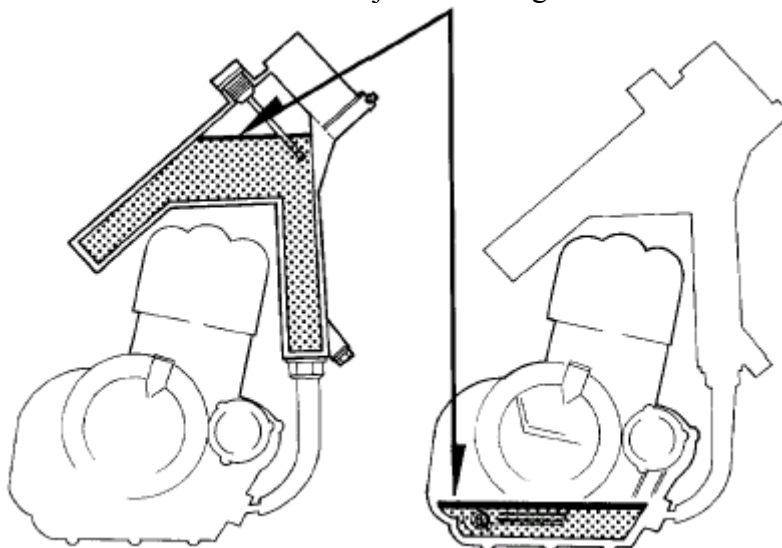
Przewody paliwowe należy kontrolować pod kątem szczelności i uszkodzeń. Przy stwierdzeniu jakiegokolwiek nieprawidłowości przewód należy wymienić na nowy.

Olej silnikowy

Żywotność silnika zależy także w dużej mierze od jakości i regularnej wymiany oleju silnikowego. Codzienna kontrola poziomu oleju i regularna wymiana należą do najważniejszych prac przeglądowych.

Kontrola poziomu oleju silnikowego

Poziom oleju silnikowego

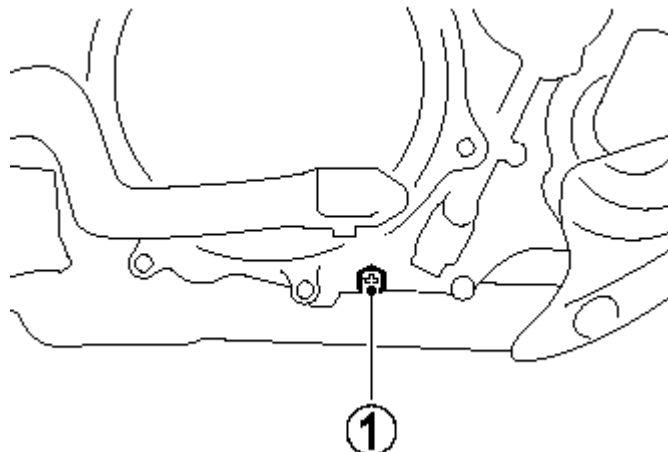


Gdy silnik pracował przed chwilą

Gdy silnik nie pracował przez tydzień

Przy pracującym silniku olej przepompowywany jest do zbiornika oleju, który znajduje się w górnej części ramy. Jeżeli silnik jest zimny większość oleju zbiera się w skrzyni korbowej. Aby prawidłowo zmierzyć poziom oleju należy postępować w następujący sposób:

1) motocykl ustawić na nóżce bocznej



2) jeśli motocykl nie był używany przez co najmniej tydzień należy upewnić się, czy w skrzyni korbowej znajduje się wystarczająca ilość oleju. Wykręcić śrubę kontrolną (1) - olej powinien kapać. Jeżeli poziom oleju jest niższy od dolnej krawędzi otworu kontrolnego (gdy pojazd ustawiony jest prosto), to należy sprawdzić szczelność silnika w Autoryzowanej Stacji Obsługi.

WAŻNE:

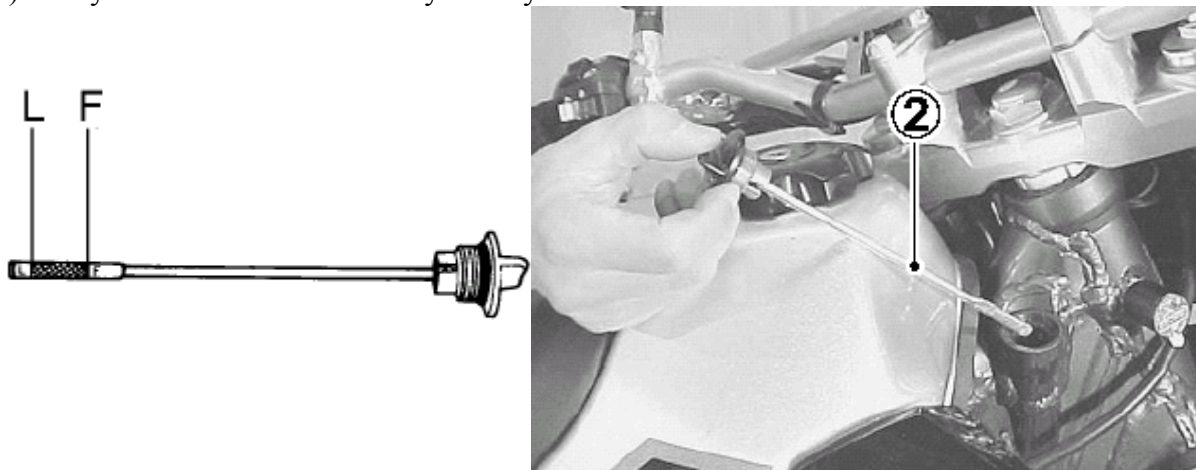
Jeśli jesteś pewien ilości oleju w silniku powyższa kontrola nie jest konieczna.

3) uruchomić silnik i pozostawić przez 3 minuty na biegu jałowym

OSTRZEŻENIE:

Przy uruchamianiu silnika należy stosować się do wskazówek **OSTRZEŻENIE** i **UWAGA** zawartych w rozdziale "Uruchamianie silnika".

4) zatrzymać silnik i odczekać trzy minuty



5) odkręcić korek wlewu oleju wraz z bagnetem pomiarowym (2)

- 6) wytrzeć bagnet czystą szmatką
- 7) motocykl należy trzymać w pozycji pionowej, ponownie wsadzić bagnet, aż gwint korka dotknie krańca otworu wlewowego
- 8) wyciągnąć bagnet i sprawdzić poziom oleju, który powinien znajdować się między oznaczeniem "L" (niski) i "F" (pełny). Jeżeli poziom oleju znajduje się poniżej oznaczenia "L", to należy dolać oleju, aż do osiągnięcia stanu "F".

UWAGA:

Nigdy nie włączać silnika, jeżeli poziom oleju silnikowego znajduje się poniżej linii "L" na bagnecie. Nie należy również przekraczać maksymalnego poziomu ("F").

Kontroluj poziom oleju silnikowego przez okienko pomiarowe przed każdą jazdą motocyklem.

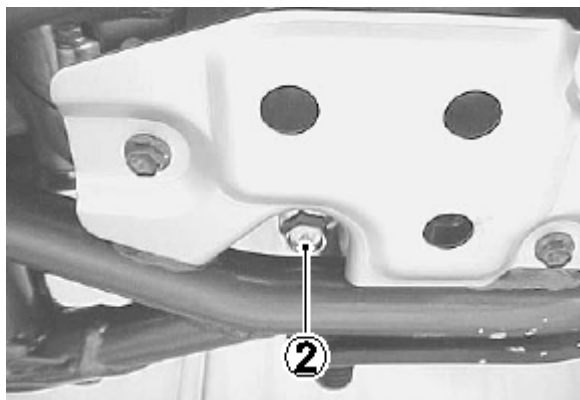
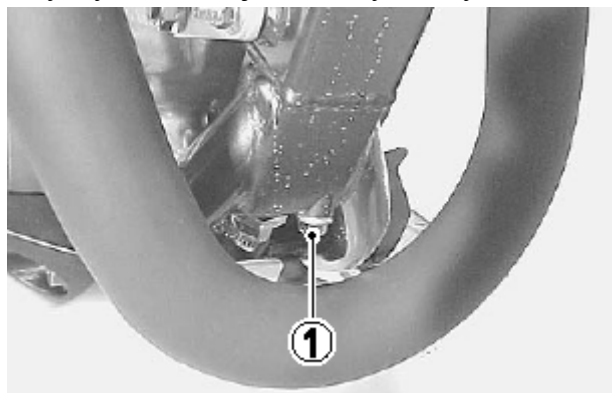
WAŻNE:

Olej ulega rozszerzalności cieplnej wraz ze wzrostem temperatury. Nie należy kontrolować poziomu oleju przy bardzo gorącym silniku.

Wymiana oleju silnikowego i filtra oleju

Olej silnikowy powinien zawsze być zmieniany przy ciepłym silniku, dzięki czemu całkowicie spłynie z silnika.

Aby wymienić olej silnikowy należy:



(1) śruba spustowa oleju ze zbiornika w ramie (2) śruba spustowa oleju w skrzyni korbowej

- 1) ustawić motocykl na nóżce bocznej
- 2) odkręcić korek wlewu oleju
- 3) ustawić pojemniki na zużyty olej pod króćcem odpływowym przy zbiorniku ramowym (1) i korkiem spustowym przy skrzyni korbowej (2)
- 4) spuścić olej silnikowy ze zbiornika znajdującego się w ramie
- 5) spuścić olej silnikowy ze skrzyni korbowej

OSTRZEŻENIE

- olej silnikowy może być bardzo gorący, tak, że mógłbyś poparzyć sobie palce przy odkręcaniu śruby spustowej. Należy poczekać, aż śruba ta na tyle się ostudzi, by można ją było dotykać gołymi rękami.
- należy uważać, żeby nie dotknąć gorącej rury wydechowej, ponieważ grozi to oparzeniem.

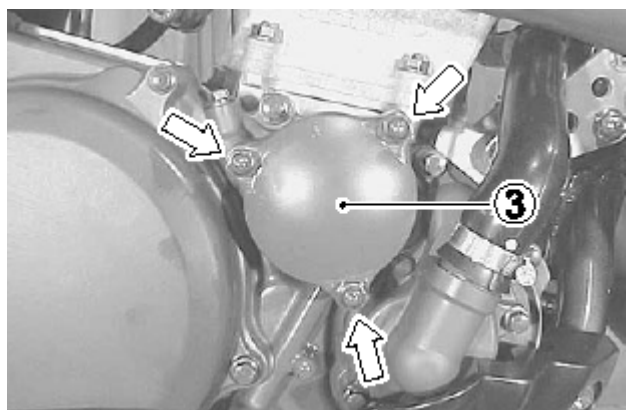
WAŻNE:

Zużyty olej należy odpowiednio zutylizować

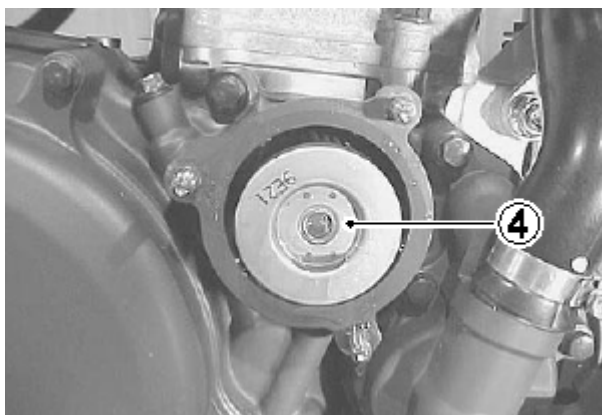
OSTRZEŻENIE

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

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



(3) pokrywa filtra oleju



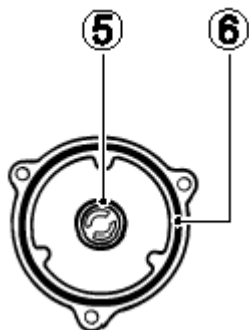
(4) filtr oleju

6) wykręcić trzy śruby przytrzymujące pokrywę filtra oleju

7) zdjąć pokrywę filtra (3), wyciągnąć wkład filtra (4) i zastąpić nowym

UWAGA:

Filtr należy wsadzić otwartym końcem do silnika i sprawdzić jego prawidłowe położenie.



8) zanim pokrywa zostanie ponownie zamocowana, należy się upewnić, że sprężyna filtra (5) i o-ring (6) są właściwie osadzone

UWAGA:

O-ring należy zmieniać przy każdej wymianie filtra oleju.

9) zamontować pokrywę filtra oleju i z wyczuciem dociągnąć śruby mocujące.

10) ponownie wkręcić króciec odpływowy i dobrze dociągnąć. Napełnić zbiornik nowym olejem w ilości ok. 1800 ml.

WAŻNE:

Przy zmianie oleju bez wymiany filtra oleju niezbędne jest ok. 1700 ml środka smarującego.

UWAGA:

Należy zawsze używać właściwego oleju silnikowego, jak opisano w rozdziale "Rodzaje paliwa i oleju".

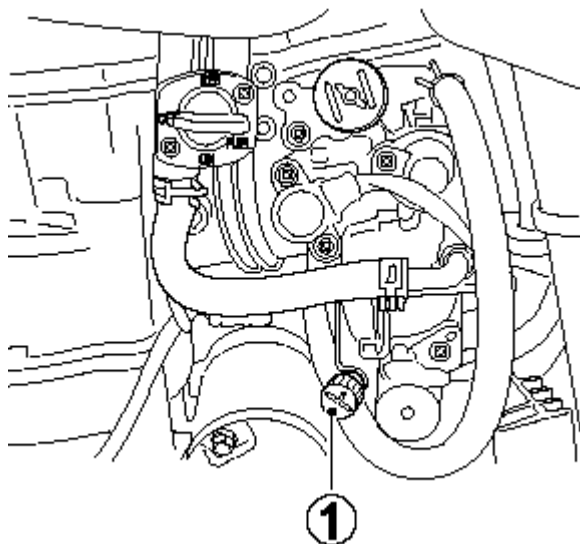
11) uruchomić silnik i przez kilka minut pozostawić włączony na biegu jałowym. Upewnić się, że olej nie przecieka przez pokrywę filtra.

12) sprawdzić poziom oleju, w sposób, w jaki opisano tę czynność w rozdziale "Sprawdzanie poziomu oleju".

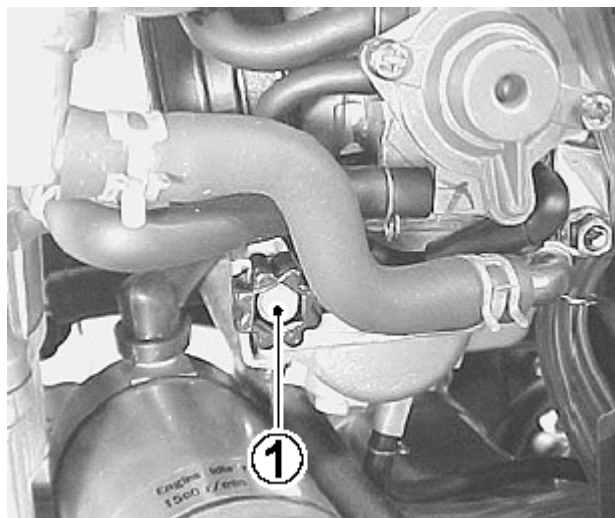
Gaźnik

Gaźniki są fabrycznie nastawione; w związku z tym ustawienie gaźnika nie powinno być zmieniane. Jednak dwie inne regulacje mogą być przeprowadzone samemu przez posiadacza motocykla, a mianowicie regulacja prędkości obrotowej biegu jałowego i luzu linki gazu.

Regulacja wolnych obrotów



DR – Z400S/SM



DR – Z400E

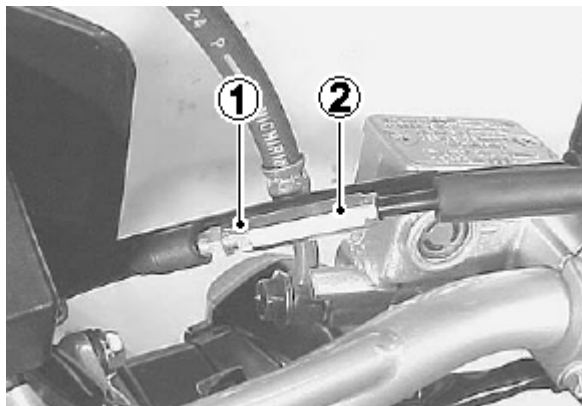
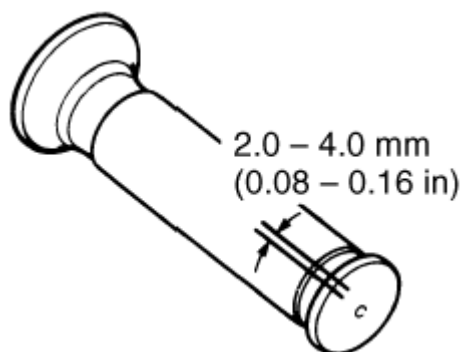
1) uruchomić silnik i pozostawić do rozgrzania

2) po rozgrzaniu silnika odpowiednio wkręcać lub wykręcać śrubę regulacyjną biegu jałowego, tak, aby silnik pracował z prędkością:

DR – Z400S: 1400 - 1600 obrotów na minutę

DR – Z400E: 1700 - 1900 obrotów na minutę

Regulacja luzu linki gazu



Luz linki gazu mierzony na manetce powinien wynosić od 2.0 do 4.0 mm.

Regulacja przebiega następująco:

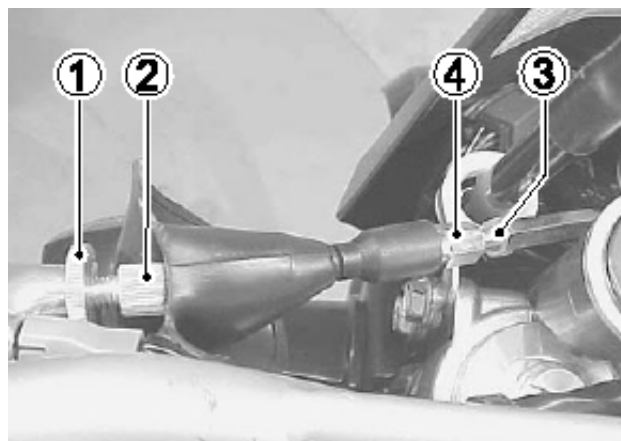
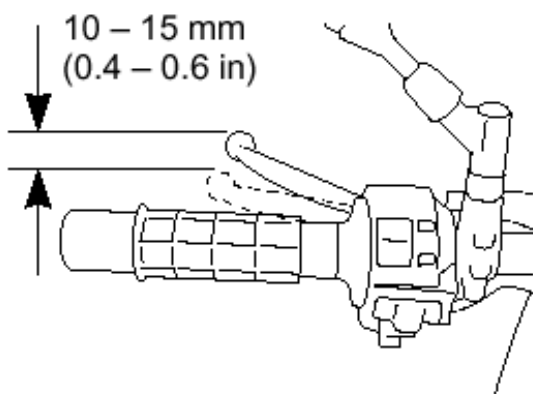
- 1) poluzować nakrętkę zabezpieczającą (1)
- 2) luz linki ustawić za pomocą śruby regulacyjnej (2)
- 3) po nastawieniu dociągnąć nakrętkę zabezpieczającą (1)

OSTRZEŻENIE

Niewłaściwy luz linki gazu doprowadzić może do niekontrolowanego zwiększenia obrotów silnika, a w rezultacie do utraty panowania nad pojazdem.

Po regulacji linki gazu należy sprawdzić, czy prędkość obrotowa silnika nie podnosi się przy skręceniu kierownicy i czy manetka gazu powraca samoczynnie i lekko.

Sprzęgło



Luz dźwigni sprzęgła powinien wynosić 10-15 mm, mierzony na końcu dźwigni sprzęgła.

W przypadku innego luzu niż wymagany regulacja jest następująca;

- 1) nakrętkę (1) poluzować i śrubę regulacyjną (2) wkręcić do oporu
- 2) poluzować nakrętkę (3) i regulatorem (4) ustawić właściwy luz
- 3) drobniejsze regulacje przeprowadzać za pomocą śruby regulacyjnej (2)
- 4) nakrętki (1) i (3) dociągnąć

Łańcuch napędowy

Motocykl ten jest wyposażony w specjalny łańcuch napędowy, nie posiadający spinki.

W przypadku zużycia polecamy wymienić łańcuch w warsztacie autoryzowanego dealera Suzuki. Łańcuch napędowy jest ponadto wykonany ze specjalnych materiałów i posiada uszczelki pierścieniowe, które utrzymują stale smar w wałkach łańcucha (tzw. łańcuch z o-ringami), przez co zwiększa się jego trwałość.

OSTRZEŻENIE

Przed jazdą należy sprawdzić stan łańcucha. Jazda z łańcuchem, którego stan budzi zastrzeżenia lub jest źle nastawiony, może doprowadzić do wypadku.

Kontroluj, reguluj i smaruj łańcuch prawidłowo i przed każdą jazdą zgodnie ze wskazówkami podanymi poniżej.

Podczas regularnych przeglądów trzeba sprawdzać łańcuch ze względu na:

1. poluzowanie naciągów (przy wahaczu)
2. uszkodzenia sworzni
3. wysuszenie lub pordzewienie ogniw
4. zgniecenie lub zatarcie się ogniw
5. nadmierne zużycie
6. nieprawidłowe naciągnięcie łańcucha

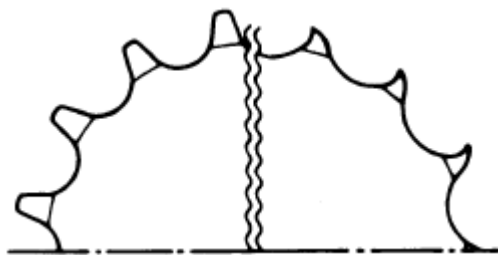
W przypadku wystąpienia jakichkolwiek nieprawidłowości w działaniu łańcucha napędowego należy niezwłocznie (w przypadku, gdy wiesz jak to zrobić) usunąć usterkę.

Jeżeli masz wątpliwości - należy skonsultować się z autoryzowanym serwisem Suzuki.

Jeżeli któraś z opisanych tu usterek występuje w łańcuchu Twojego motocykla, to zachodzi także prawdopodobieństwo, że uszkodzone są również koła zębate.

W tym wypadku należy sprawdzić koła zębate pod względem:

1. nadmiernego zużycia zębów
2. wyłamania lub uszkodzenia zębów
3. poluzowania śrub zębatek



Stan dobry

Zużyta

WAŻNE:

Przy zakładaniu nowego łańcucha należy sprawdzić także obydwie koła łańcuchowe pod względem zużycia i w razie konieczności wymienić.

Czyszczenie i smarowanie łańcucha napędowego

Łańcuch należy czyścić i smarować cyklicznie w następujący sposób:

1) zaleca się obmyć łańcuch naftą świetlną

Jeżeli łańcuch szybko rdzewieje, to należy go czyścić w krótszych odstępach. Nafta świetlna jest produktem o lekko smarującym i dobrze czyszczącym działaniu.

OSTRZEŻENIE

Nafta może być niebezpieczna. Jest łatwopalna. Należy zachować ostrożność, tak, aby dzieci i zwierzęta domowe nie miały bezpośredniego kontaktu z naftą.

Naftę należy przechowywać z dala od wszelkiego rodzaju źródeł ognia. Naftę należy przechowywać w bezpiecznym miejscu, poza zasięgiem dzieci i zwierząt domowych. W razie połknięcia, nie należy wywoływać wymiotów. Należy natychmiast wezwać lekarza.

Zużyta nafta powinna być w odpowiedni sposób zutylizowana.

UWAGA:

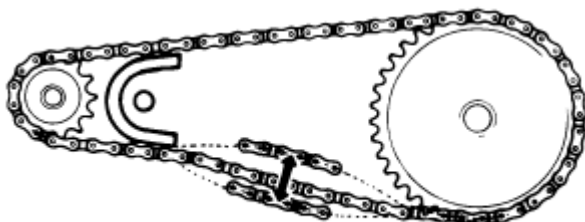
Do czyszczenia łańcucha nie należy stosować benzyny lub znajdujących się w handlu innych środków czyszczących. Tego rodzaju płyny czyszczące są żrące w działaniu i mogą przez to zaatakować pierścienie łańcucha. Łańcuch należy czyścić naftą.

2) po starannym umyciu i wysuszeniu łańcucha nasmarować jego ogniwa ciężkim olejem silnikowym lub odpowiednim spray'em do łańcuchów motocyklowych.

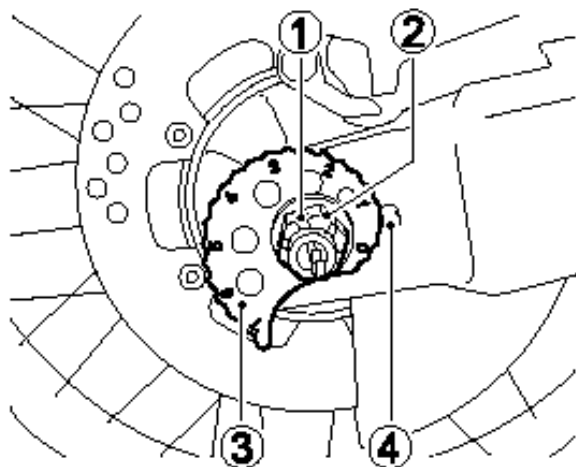
UWAGA:

Należy używać środków smarujących przeznaczonych do łańcuchów z o-ringami. Zastosowanie niewłaściwego środka smarującego może spowodować uszkodzenie o-ringów łańcucha napędowego.

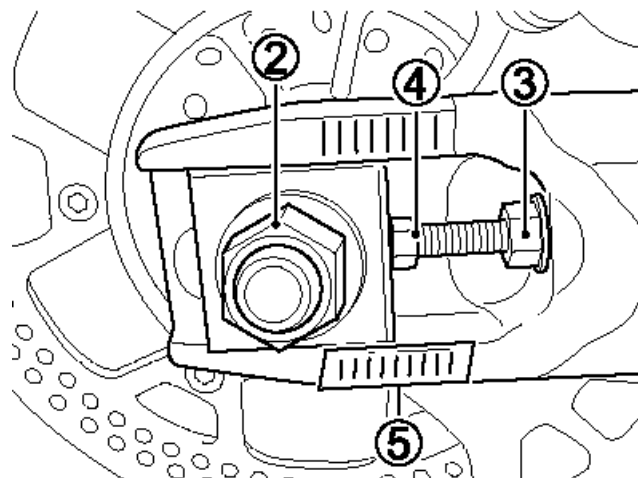
Regulacja luzu łańcucha napędowego



40 – 50 mm



DR – Z400S/E



DR – Z400SM

Należy zmierzyć luz łańcucha w środku pomiędzy dwoma zębatkami. Istnieje konieczność częstszych regulacji łańcucha, niż tylko w terminach przewidzianych planem regularnych przeglądów.

OSTRZEŻENIE:

Nadmierny luz łańcucha mógłby spowodować jego spadnięcie, a w następstwie wypadek lub poważne uszkodzenie motocykla.
Łańcuch napędowy należy sprawdzać przed każdą jazdą.

Luz łańcucha powinien wynosić w środku między dwoma zębatkami 40 – 50 mm.

Regulacja DR – Z400S/E

- 1) ustawić motocykl na nóżce bocznej
- 2) poluzować nakrętkę osi (2)
- 3) naciągi łańcucha (3) przekręcić tak, aby otrzymać prawidłowy luz. Podczas regulacji naciągu łańcucha zębatka zdawcza przy silniku musi być w jednej osi z zębatką tylnego koła. Dla ułatwienia tego na naciągach łańcucha zrobione są oznaczenia, które powinny być użyte jako punkty odniesienia. W tym celu na wahaczu zamontowane są ograniczniki (4) ustalające położenie naciągów. Obydwie strony muszą zostać ustawione identycznie.
- 4) nakrętkę osi dobrze dokręcić
- 5) po skończonej operacji należy sprawdzić ponownie luz łańcucha i w razie potrzeby wyregulować.

Regulacja DR – Z400SM

1. Motocykl ustawić na nóżce bocznej
2. Poluzować nakrętkę osi (2).

OSTRZEŻENIE

Jeżeli motocykl był wcześniej używany należy uważać na rozgrzane elementy układu wydechowego, których dotknięcie grozi poparzeniem.

3. Poluzować nakrętki kontrolujące (3) – prawą i lewą
4. Ustawić właściwy luz za pomocą śrub naciagowych (4). Podczas regulacji naciągu łańcucha zębatka zdawcza przy silniku musi być w jednej osi z zębatką tylnego koła. Dla ułatwienia tego na wahaczu i naciągach łańcucha zrobione są oznaczenia (5), które powinny być użyte jako punkty odniesienia. Obydwie strony muszą zostać ustawione identycznie.
5. Po ustawieniu właściwego luzu dociągnąć nakrętki zabezpieczające (3).
6. Dociągnąć nakrętkę osi (2).
7. Po skończonej operacji należy sprawdzić ponownie luz łańcucha i w razie potrzeby wyregulować.

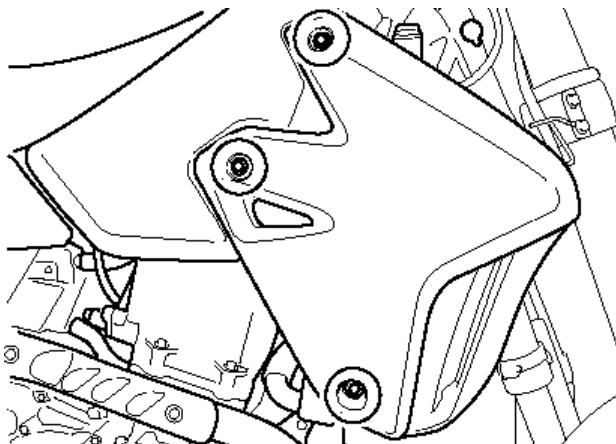
Moment dociągnięcia nakrętki tylnej osi:

[110 N-m.; 11 Kg-m.]

WAŻNE:

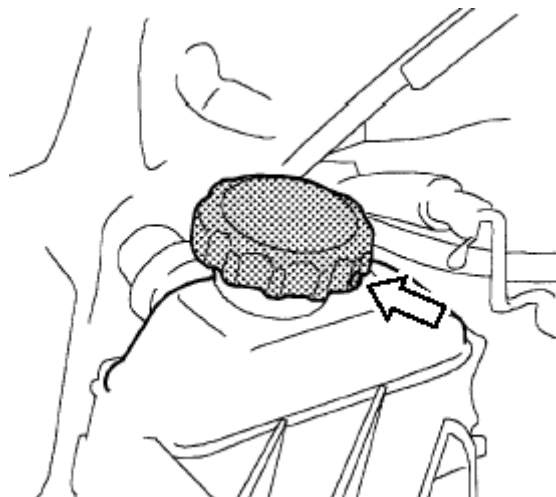
Łańcuch ten jest łańcuchem typu niekończącego się, bez spinki. W celu jego zmiany trzeba zdjąć wahacz. Praca ta musi zostać zlecona Autoryzowanej Stacji Obsługi. Nie należy stosować łańcucha ze spinką.

Płyn chłodzący



Przy przegrzaniu silnika nadmiar płynu chłodzącego przepłynie do zbiorniczka wyrównawczego. Po ostudzeniu silnika płyn powróci do chłodnicy. Jeśli płyn pozostanie w zbiorniczku wyrównawczym należy uzupełnić poziom w chłodnicy.

1. Odkręcić śruby i pokrywę chłodnicy.



2. Odkręcić korek chłodnicy.
3. Uzpełnić poziom płynu chłodzącego zgodnie ze wskazówkami zawartymi w rozdziale: „Zalecane rodzaje...”. Poziom płynu powinien sięgać dolnej krawędzi otworu wlewowego.
4. Dokręcić korek chłodnicy.

OSTRZEŻENIE

Otwierając korek gorącej chłodnicy możesz zostać poważnie oparzony przez płyn chłodzący lub jego rozgrzane opary.
Nie odkręcaj korka chłodnicy, jeśli silnik jest gorący. Zaczekaj do ostygnięcia silnika.

Hamulce

Motocykl ten jest wyposażony z przodu i z tyłu w hamulce tarczowe. Niezawodnie funkcjonujące hamulce są główną przesłanką bezpiecznej jazdy. Nie wolno zapominać o regularnych kontrolach hamulców przeprowadzanych wg. zaleceń tej książki.

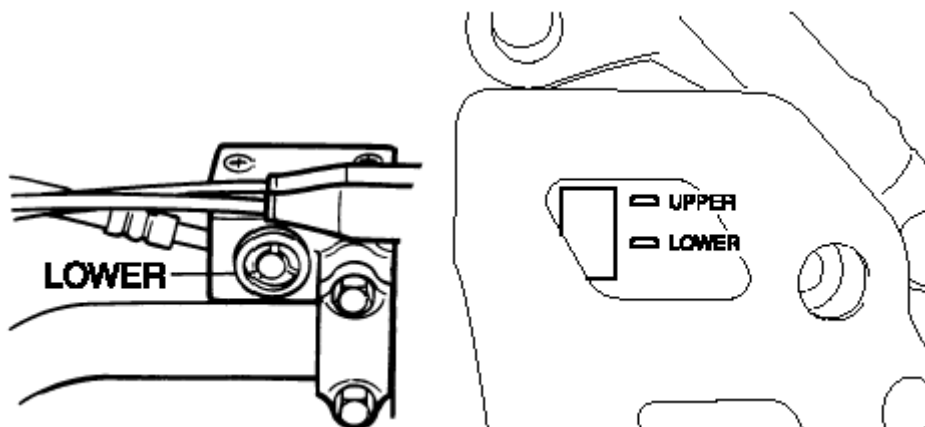
OSTRZEŻENIE

Zaniedbanie kontroli lub obsługi układu hamulcowego zwiększa ryzyko wypadku. Sprawdź układ hamulcowy przed każdą jazdą zgodnie ze wskazówkami zawartymi w tabeli: „Sprawdzenie przed jazdą”. Postępuj zgodnie z grafikiem przeglądów.

Przed każdym wyjazdem należy sprawdzić następujące elementy układu hamulcowego:

- 1) skontrolować stan płynu hamulcowego w zbiorniczku
- 2) sprawdzić hamulce z przodu i z tyłu pod względem nieszczelności i wycieków
- 3) sprawdzić wąż hamulcowy pod względem nieszczelności i pęknięć
- 4) dźwignia i pedał hamulca powinny zawsze mieć właściwy skok i być w sposób bezpieczny zamontowane
- 5) sprawdzić zużycie klocków hamulcowych

Płyn hamulcowy



OSTRZEŻENIE

Płyn hamulcowy jest szkodliwy. Jeżeli zostanie połknięty nie wywoływać wymiotów. Należy wówczas jak najszybciej skomunikować się z lekarzem. W przypadku, gdy płyn hamulcowy dostanie się on na skórę lub do oczu, należy je wypłukać w dużej ilości wody. Zaleca się wówczas skorzystanie z opieki medycznej. Roztwór płynu hamulcowego będzie szkodliwy dla zwierząt. Płyn należy trzymać z dala od dzieci i zwierząt.

Należy sprawdzić poziom płynu hamulcowego w obu zbiorniczkach: przednim i tylnym. Jeżeli w którymś zbiorniczku poziom płynu hamulcowego jest poniżej zaznaczonej dolnej wartości, należy dodać płynu hamulcowego DOT4, sprawdzić stan zużycia klocków hamulcowych jak również ewentualne wycieki płynu.

OSTRZEŻENIE

Jeżeli zbiorniczek płynu hamulcowego napełniony zostanie niewłaściwym płynem hamulcowym lub w niewłaściwej ilości to działanie hamulców będzie nieprawidłowe. Doprowadzić to może do wypadku.

Poziom płynu hamulcowego należy kontrolować przed każdą jazdą i uzupełniać w razie potrzeby wyłącznie płynem DOT 4.

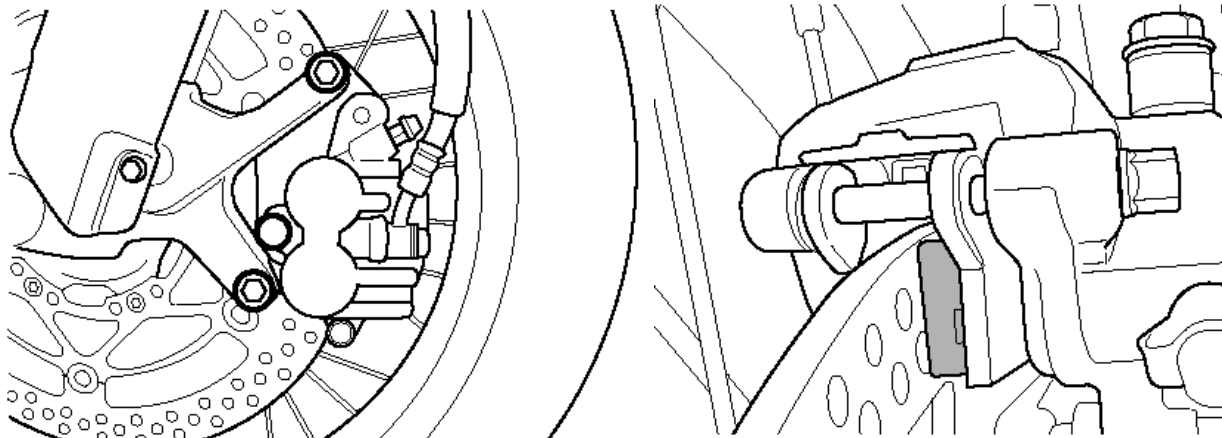
UWAGA

- **nigdy nie należy używać płynu hamulcowego, który był przechowywany w używanym lub nieszczelnym pojemniku. Nie należy także używać płynu hamulcowego, który pozostał z wcześniejszych prac diagnostycznych, ponieważ w międzyczasie została przez niego wchłonięta wilgoć z powietrza**
- **należy używać wyłącznie płynu hamulcowego DOT-4**
- **należy unikać uzupełniania płynu hamulcowego w obrębie powierzchni lakierowanych lub części z tworzywa sztucznego, ponieważ aktywny chemicznie płyn może je uszkodzić.**

Wraz ze wzrostem zużycia klocków hamulcowych spada także poziom płynu hamulcowego, aby zrekompensować nową pozycję klocków. Napełnianie zbiorniczka płynem hamulcowym należy do regularnych prac diagnostycznych.

Klocki hamulcowe

Przy kontroli klocków hamulcowych należy sprawdzić, czy zużycie nie osiągnęło granicznej linii zużycia. Po osiągnięciu tej linii, należy wymienić klocki w autoryzowanym serwisie Suzuki, bądź u wyszkolonego fachowo mechanika.



WAŻNE:

Przy wymontowanych klockach hamulcowych nie należy naciskać pedału hamulca, gdyż wysunięty tłok zacisku trudno będzie ponownie ustawić we właściwej pozycji. Ponadto grozi to wyciekami płynu hamulcowego.

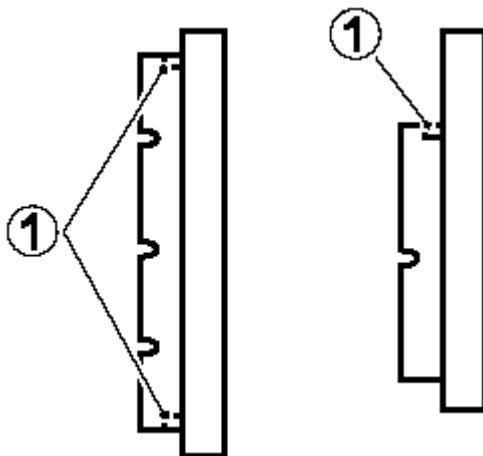
OSTRZEŻENIE

Po wymianie klocków hamulcowych jazdę można rozpocząć dopiero po kilkukrotnym naciśnięciu dźwigni i pedału hamulca. Dopiero prawidłowe ułożenie się klocków zapewni właściwy skok dźwigni i pedału hamulca, a co za tym idzie prawidłowe działanie układu hamulcowego.

OSTRZEŻENIE

Jazda ze zużytymi klockami hamulcowymi pogarsza skuteczność hamowania oraz doprowadzić może do zniszczenia elementów układu hamulcowego. Zużyty układ hamulcowy zwiększa ryzyko wypadku.

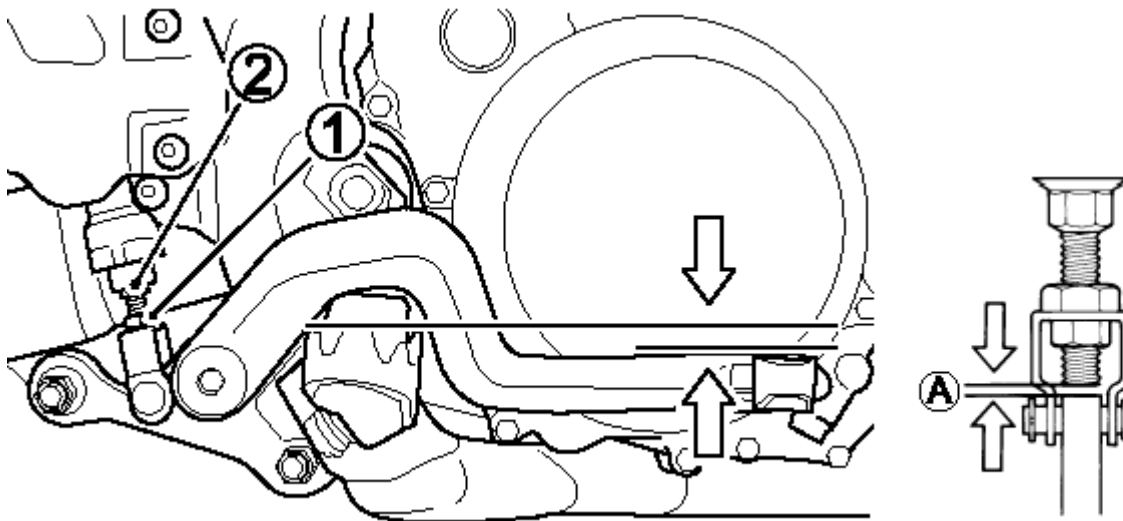
Kontroluj układ hamulcowy przed każdą jazdą. Zlecaj wymianę klocków hamulcowych autoryzowanemu serwisowi.



1. Rowek oznaczający dopuszczalne zużycie

Regulacja pedału hamulca

Położenie pedału hamulca musi być zawsze właściwie ustawione. Niewłaściwe położenie pedału spowoduje przyspieszone zużycie klocków i tarczy hamulcowej. Ustawienie to można skorygować w następujący sposób:



- 1) poluzować przeciwnakrętkę (1)
- 2) śrubą regulacyjną (2) ustawić właściwe położenie pedału hamulca, odniesione do górnej płaszczyzny podnóżka, wynoszące 5 mm poniżej krawędzi podnóżka.
- 3) sprawdzić czy odstęp (A) wynosi co najmniej 0,5 mm
- 4) dokręcić przeciwnakrętkę (1)

UWAGA

Nieprawidłowe ustawienie pedału hamulca koła tylnego może być przyczyną stałego ocierania się klocków hamulcowych o tarczę hamulca, co w rezultacie doprowadzi do zniszczenia tarczy oraz klocków hamulcowych.

Postępuj zgodnie z podaną procedurą regulacji położenia pedału hamulca.

Opony

OSTRZEŻENIE

Rodzaj opon, ich ciśnienie, stan, prawidłowe obciążenie motocykla to czynności wpływające na bezpieczeństwo jazdy. Aby jeździć bezpiecznie należy spełnić poniższe warunki:

- stan i ciśnienie opon należy sprawdzać regularnie i przy zimnych oponach – dane zawarte są w tabeli poniżej
- nie należy przeciążać opon. Po osiągnięciu dopuszczalnego zużycia opony należy wymienić
- podane granice zużycia zostaną osiągnięte zanim oznaczenia zużycia umieszczone na oponie wejdą w bezpośredni kontakt z podłożem
- opony należy wymienić w przypadku zauważenia rys lub pęknięć.
- po założeniu nowej opony należy wyważyć koło
- Przeczytaj uważnie tę część instrukcji

Ciśnienie w oponach i obciążenie

Właściwe ciśnienie i obciążenie opon jest istotnym czynnikiem wpływającym na prowadzenie motocykla. Przeciążenie opon doprowadzić może do ich uszkodzenia i utraty panowania nad pojazdem. Ciśnienie powietrza w oponach należy sprawdzać każdego dnia przed jazdą (wg podanej poniżej tabeli). Ciśnienie należy sprawdzać wyłącznie przed jazdą. Po jeździe nagrzane opony zafalszowywać będą odczyt.

Ciśnienie powietrza zimnych oponach DR – Z400S

Opony	Obciążenie	Solo	Z pasażerem
Przód		1,25 kg/cm ² 18 psi 125 kPa	1,25 kg/cm ² 18 psi 125 kPa
Tył		1,50 kg/cm ² 22 psi 150 kPa	1,75 kg/cm ² 25 psi 175 kPa

Ciśnienie powietrza zimnych oponach DR – Z400SM

Opony	Obciążenie	Solo	Z pasażerem
Przód		1,75 kg/cm ² 25 psi 175 kPa	1,75 kg/cm ² 25 psi 175 kPa
Tył		2,00 kg/cm ² 29 psi 200 kPa	2,25 kg/cm ² 33 psi 225 kPa

Ciśnienie powietrza w zimnych oponach DR – Z400E

Opony	Ciśnienie
Przód	1,0 kg/cm ² 14 psi 100 kPa
Tył	1,0 kg/cm ² 14 psi 100 kPa

Ciśnienie w oponach należy sprawdzać i regulować wyłącznie przed jazdą, kiedy opony motocykla są zimne.

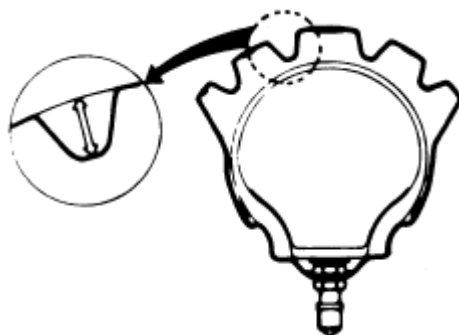
Zbyt niskie ciśnienie opon wpływa negatywnie na właściwości jezdne, szczególnie na zakrętach, jak również na trwałość ogumienia.

Zbyt wysokie ciśnienie powietrza w oponie sprawia, iż tylko część bieżnika styka się z podłożem i zarazem zmniejsza się przyczepność pojazdów. Ponadto opona zużywa się nieprawidłowo.

Stan bieżników

Użytkowanie nadmiernie zużytych opon zwiększa zdecydowanie niebezpieczeństwo wypadku. Zalecana jest wymiana opon, gdy wysokość bieżnika jest mniejsza niż:

	Przód	Tył
DR – Z400SM	1,6	2,0
DR – Z400S	4,0	4,0
DR – Z400E	4,0	4,0



WAŻNE:

Opona osiąga dopuszczalne zużycie zanim wyznaczniki zużycia opony nadlane w bieżniku wejdą w kontakt z podłożem

Przy wymianie opony należy stosować się do typu i rozmiaru podanego poniżej. Zastosowanie opony innego typu lub rozmiaru doprowadzić może do pogorszenia własności jezdnych motocykla i do utraty panowania nad pojazdem.

DR – Z400SM

	Przód	Tył
Rozmiar	120/70 R17 M/C 58H	140/70 R17 M/C 66H
Typ	Dunlop D208F SM	Dunlop D208 SM

DR – Z400S

	Przód	Tył
Rozmiar	80/100 – 21 M/C 51P	120/90 – 18 M/C 65P
Typ	Bridgestone Stone Trail Wing 41	Bridgestone Stone Trail Wing 42

DR – Z400E

	Przód	Tył
Rozmiar	80/100 – 21 51M lub	110/100 – 18 64M

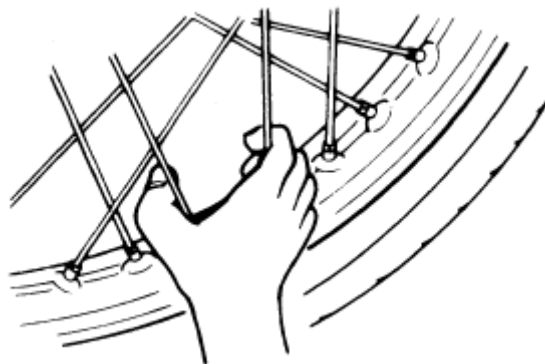
Po każdej naprawie czy też wymianie opony należy wyważyć koło. Właściwe wyważenie koła ma bardzo duże znaczenie. Przy źle wyważonym kole kontakt opony z powierzchnią drogi nie jest stabilny, następuje również szybsze zużycie opony.

OSTRZEŻENIE

Użycie źle naprawionej, zainstalowanej lub wyważonej opony może przyczynić się do utraty kontroli nad motocyklem i nadmiernego zużycia opony.

- w wypadku naprawy, wymiany opony czy też wyważania koła Suzuki zaleca, aby prace te zostały wykonane przez autoryzowany serwis Suzuki, którego pracownicy dysponują specjalistycznym sprzętem i doświadczeniem
- Muszą być zawsze montowane zgodnie z kierunkiem wskazanym przez strzałkę na powłoce opony

Napięcie szprych



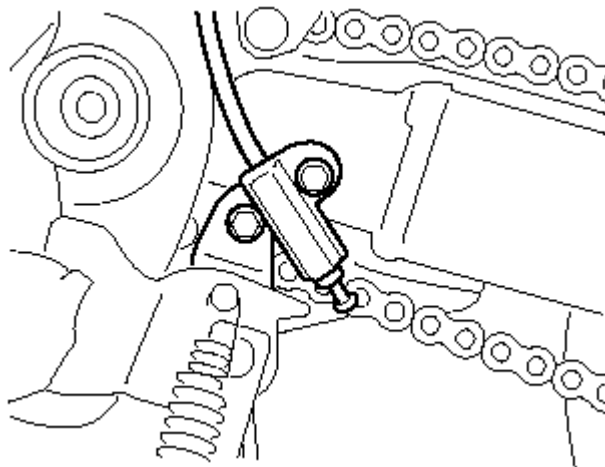
Szprychy należy regularnie dociągać razem z połączeniami gwintowymi i śrubami nadwozia. Należy stosować się do zaleceń planu przeglądów.

Napięcie szprych można skontrolować ściskając palcami dwie sąsiednie szprychy ku sobie. Jeżeli szprycha jest prawidłowo dociągnięta to wygnie się ona tylko lekko i sprężycie.

Napięcie szprych można również sprawdzić przy pomocy metalowego pręta uderzając nim lekko w szprychę - powinna ona odezwać się głucho.

Szprychy należy dociągać równomiernie i z wyczuciem. Zbyt mocno dociągnięte mogą zdeformować obręcz. Z tego właśnie powodu najlepiej prace te zlecić dealerowi Suzuki.

Włacznik blokady zapłonu nóżki bocznej (DR – Z400S)



Prawidłowe funkcjonowanie tego włącznika należy sprawdzić w sposób następujący:

- 1) usiąść w normalnej pozycji do jazdy na motocyklu ze złożonym podnóżkiem
- 2) włączyć pierwszy bieg, przytrzymać dźwignię sprzęgła w pozycji wysprzęglonej i uruchomić silnik
- 3) w stanie wysprzęglonym wystawić nóżkę boczną jak do podparcia

Jeśli silnik przy rozłożonej nóżce zgaśnie, to znaczy, że włącznik blokady zapłonu nóżki bocznej funkcjonuje w sposób prawidłowy.

Dalsza praca silnika świadczy o nieprawidłowym działaniu opisywanego włącznika. W takiej sytuacji należy zwrócić się do serwisu Suzuki, bądź wyszkolonego mechanika w celu usunięcia usterki.

OSTRZEŻENIE

Przed jazdą należy upewnić się o prawidłowym działaniu włącznika blokady zapłonu nóżki bocznej. Przy jego uszkodzeniu i pozostawieniu rozłożonej nóżki bocznej może dojść przy skręcie w lewo do utraty kontroli nad pojazdem.

Przed jazdą należy sprawdzić działanie włącznika blokady zapłonu nóżki bocznej. Zanim zaczniesz jazdę należy również sprawdzić, czy nóżka boczna została całkowicie złożona.

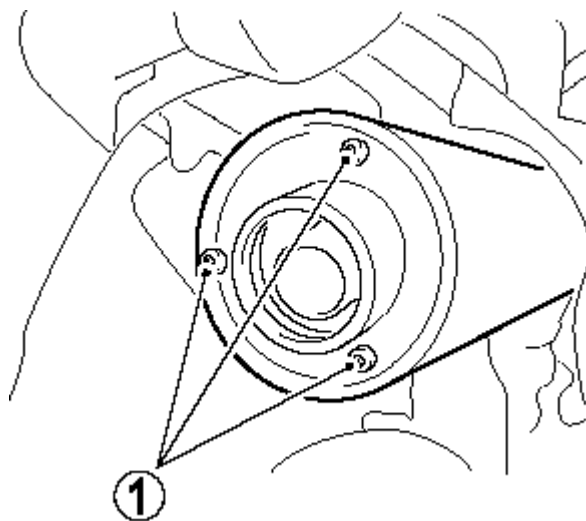
Osadnik sadzy

(dla Kanady)

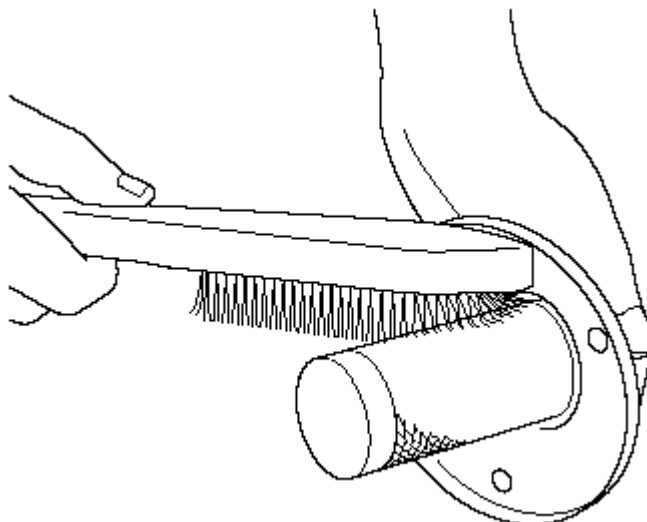
Aby zapewnić prawidłową pracę układu wydechowego należy okresowo czyścić osadnik sadzy usytuowany w tłumiku. Osadnik należy czyścić zgodnie z grafiką przeglądów okresowych.

OSTRZEŻENIE

Jeszcze jakiś czas po wyłączeniu silnika tłumik jest wystarczająco gorący, aby spowodować oparzenie po dotknięciu. Zaczekaj z pracami przy motocyklu do momentu, aż tłumik ostygnie.



1. Odkręć trzy śruby i zdemontuj osadnik sadzy.

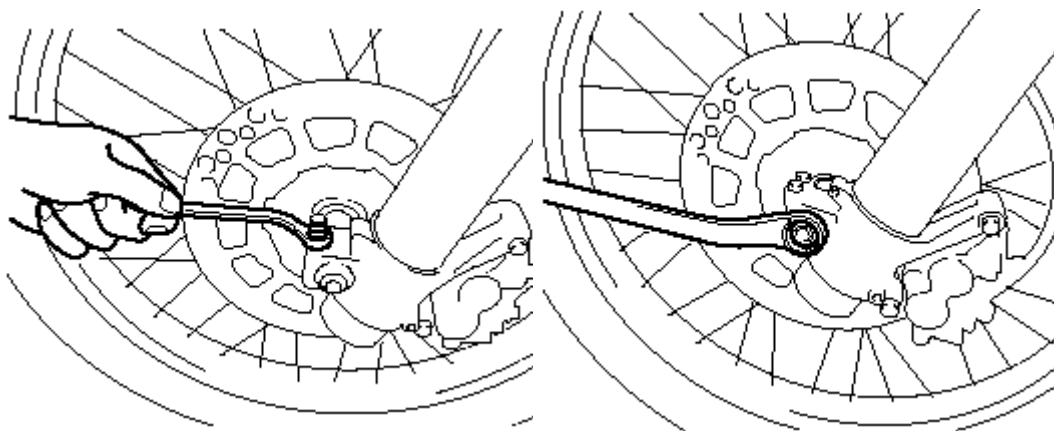


2. Przy pomocy szczotki drucianej usuń sadzę z siatki osadnika. Należy zachować ostrożność by nie uszkodzić siatki. Sprawdź siatkę osadnika pod kątem dziur i nadtopień. Uszkodzony wymień na nowy.

Demontaż kół

Demontaż przedniego koła

- 1) Motocykl należy ustawić na nóżce bocznej



- 2) Poluzować śruby zaciskające oś przednią

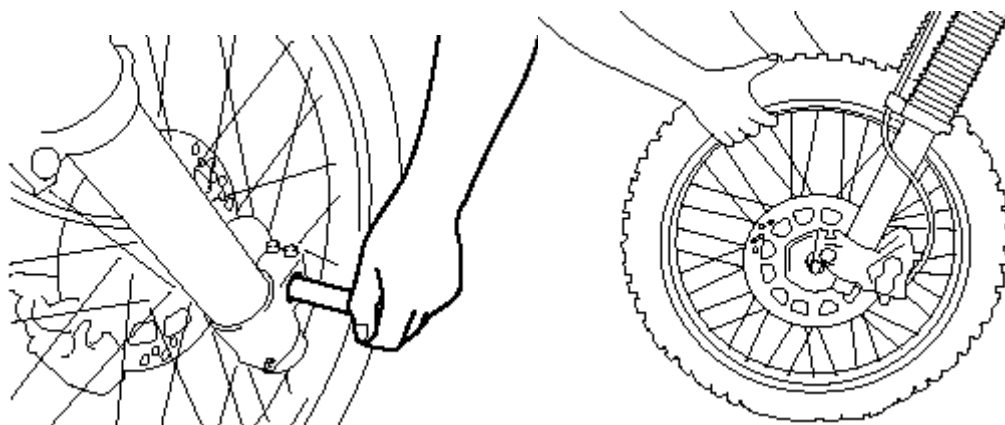
WAŻNE:

Nie należy uruchamiać hamulców, jeżeli klocki hamulcowe nie są zamontowane.

Ponowne wciśnięcie tłoków jest wówczas trudne, jak również może dojść do wycieku płynu hamulcowego.

- 3) Odkręcić nakrętkę osi koła

- 4) Podnieść przód motocykla i podstawić pod silnik lub ramę podnośnik samochodowy, ewentualnie drewniany klocek



- 5) Wyciągnąć oś
- 6) Wyciągnąć koło do przodu
- 7) Przy montowaniu koła należy działać odwrotnie do kolejności jego zdejmowania.
- 8) Po ponownym zamontowaniu koła, aby klocki przyjęły prawidłową pozycję i dźwignia uzyskała prawidłowy skok, nacisnąć kilkakrotnie hamulec

OSTRZEŻENIE

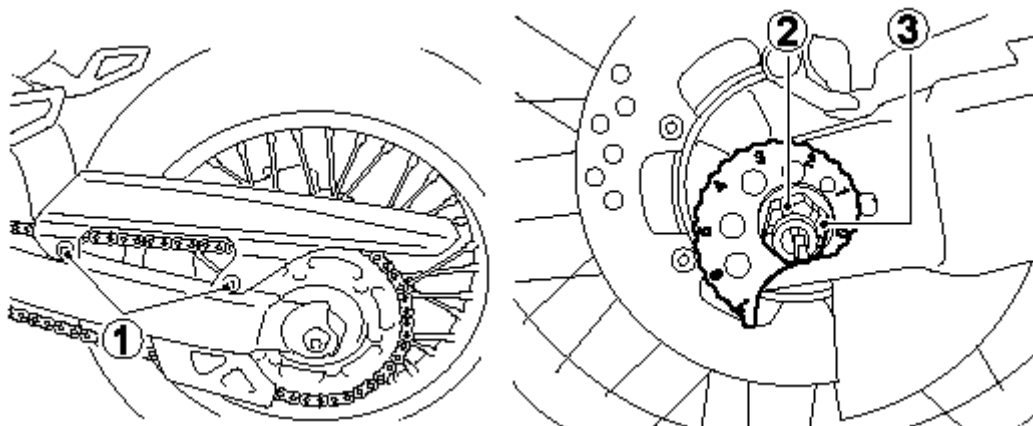
- Jazdę motocyklem można rozpocząć po kilkakrotnym naciśnięciu dźwigni hamulca, co spowoduje prawidłowe ułożenie się klocków hamulcowych i odpowiedni luz dźwigni
- Należy też sprawdzić czy koło obraca się swobodnie
- Po uprzednim demontażu koła ważne jest dociągnięcie poluzowanych śrub kluczem dynamometrycznym z odpowiednim momentem. Zaleca się wykonanie tej pracy u autoryzowanego dealera Suzuki.

Moment dokręcenia nakrętki przedniej osi:
[39 N-m.; 3.9 Kg-m.]

Moment dokręcenia śrub zaciskowych osi:
[18 N-m.; 1.8 Kg-m.]

Demontaż tylnego koła

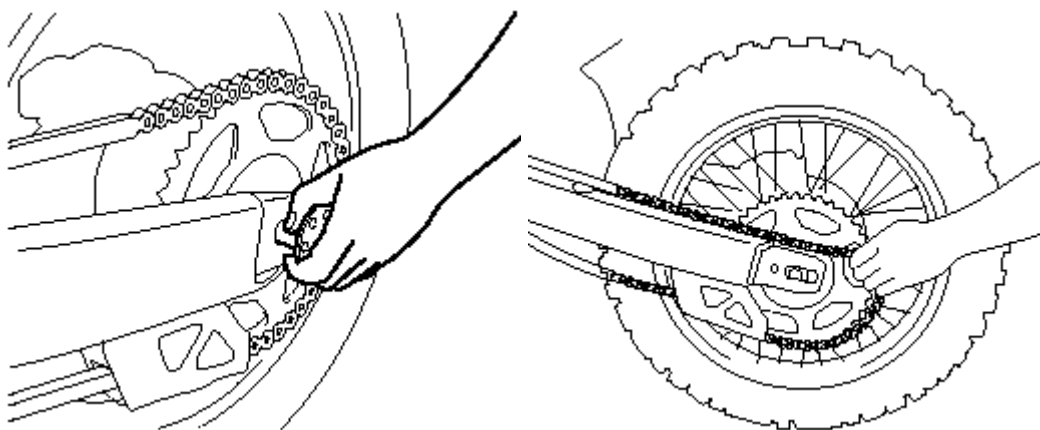
- 1) Ustawić motocykl na nóżce bocznej



- 2) (**DR – Z400S**) Odkręcić śruby (1) i zdjąć osłonę łańcucha
- 3) Odkręcić nakrętkę osi (3)
- 4) Motocykl podnieść z tyłu i podeprzeć go na bloku silnika bądź na ramie

OSTRZEŻENIE

Nie dotykać gorącego układu wydechowego. Kontakt z nim grozi oparzeniem.
Zaczekaj, aż układ wydechowy ostygnie.



- 5) wyciągnąć oś
- 6) koło przesunąć do przodu i zdjąć łańcuch z zębátky
- 7) wyciągnąć koło do tyłu

WAŻNE:

Nie należy naciskać pedału hamulca przy wymontowanym tylnym kole, gdyż bardzo utrudnione będzie ponowne prawidłowe ustawienie klocków hamulcowych.

- 8) przy montażu koła należy postępować odwrotnie do kolejności jego demontażu.
- 9) po montażu koła należy nacisnąć kilkakrotnie pedał hamulca i sprawdzić, czy koło obraca się swobodnie.

OSTRZEŻENIE

- po uprzednim demontażu koła jest ważne dokręcenie poluzowanych śrub z odpowiednim momentem. Zaleca się wykonanie tych prac w autoryzowanym serwisie Suzuki
- jazdę motocyklem można rozpocząć po kilkakrotnym naciśnięciu pedału hamulca, co spowoduje prawidłowe ułożenie się klocków i odpowiedni luz pedału. Jeżeli czynność ta nie zostanie wykonana, wtedy zostanie znacznie obniżona skuteczność układu hamulcowego, a to z kolei może być przyczyną wypadku
- po zamontowaniu tylnego koła należy wyregulować naciąg łańcucha napędowego zgodnie z zaleceniami zawartymi w sekcji „Regulacja naciągu łańcucha napędowego”

Moment dokręcenia nakrętki tylnej osi:
[110 N-m.; 11 Kg-m.]

Oświetlenie

Wymiana żarówek

Moc każdej żarówki jest opisana. Wymiana przepalonej żarówki na podobną (lecz nie taką samą) jest niewskazana. Stosowane żarówki muszą odpowiadać przepisom. Poniżej zamieszczone jest zestawienie żarówek stosowanych w Państwa motocyklu:

UWAGA:

Zastosowanie żarówek o niewłaściwej mocy może spowodować uszkodzenie instalacji elektrycznej bądź skrócić żywotność żarówki.

Należy zawsze stosować wyłącznie zalecane żarówki.

DR – Z400S/SM

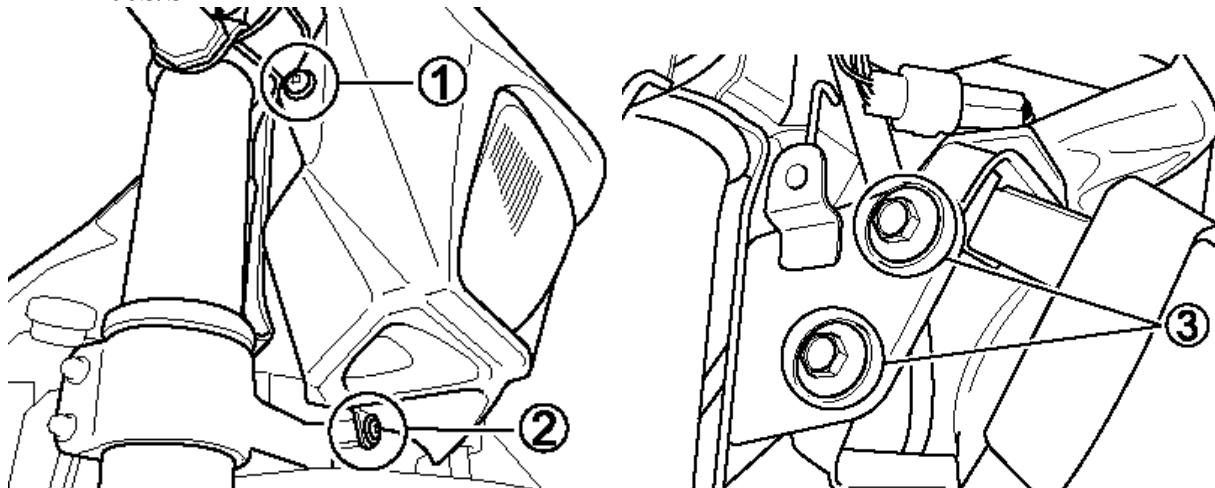
Reflektor	12 V 60/55 W
Światło tylne / hamowania	12 V 5/21 W
Światło kierunkowskazów	12 V 21 W

DR – Z400E

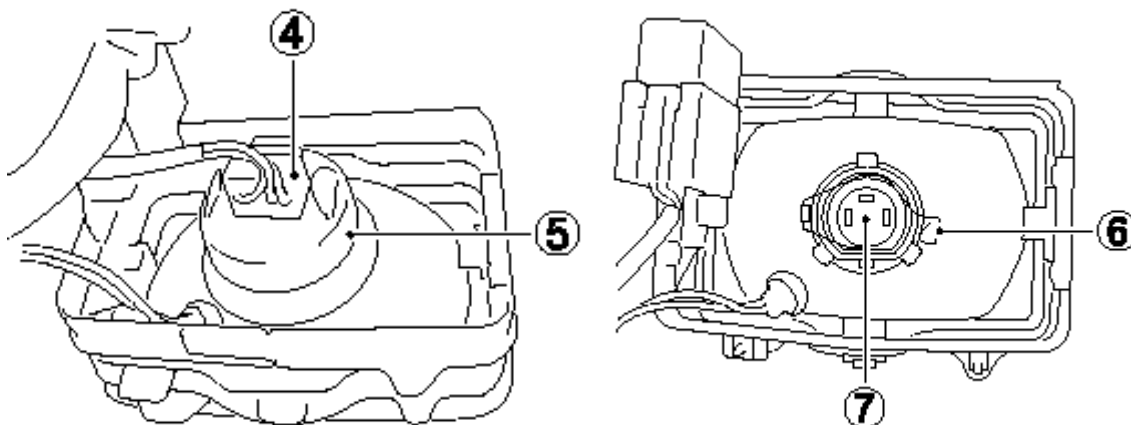
Reflektor	12 V 35 W
-----------	-----------

W celu wymiany żarówki reflektora należy:

DR – Z400S/SM



- 1) odkręcić śruby (1) i (2) mocujące osłonę reflektora
- 2) odkręcić cztery śruby (3) mocujące reflektor

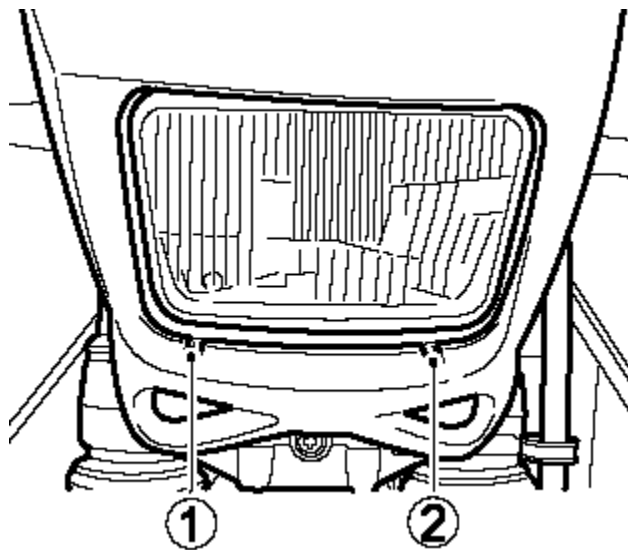


- 3) zdjąć kostkę elektryczną (4) z żarówki
- 4) zdjąć gumowy kaptur (5)
- 5) odpiąć sprężynę mocującą żarówkę (6) i wyjąć żarówkę (7)

UWAGA:

Motocykl ten jest wyposażony w reflektor halogenowy. Przy wymianie żarówek należy uważać, żeby nie dotykać części szklanej gołymi rękoma, ponieważ prowadzi to do skrócenia ich żywotności.

Ustawienie promienia reflektora



W razie konieczności, promień reflektora może zostać przestawiony zarówno w pionie, jak i w poziomie.

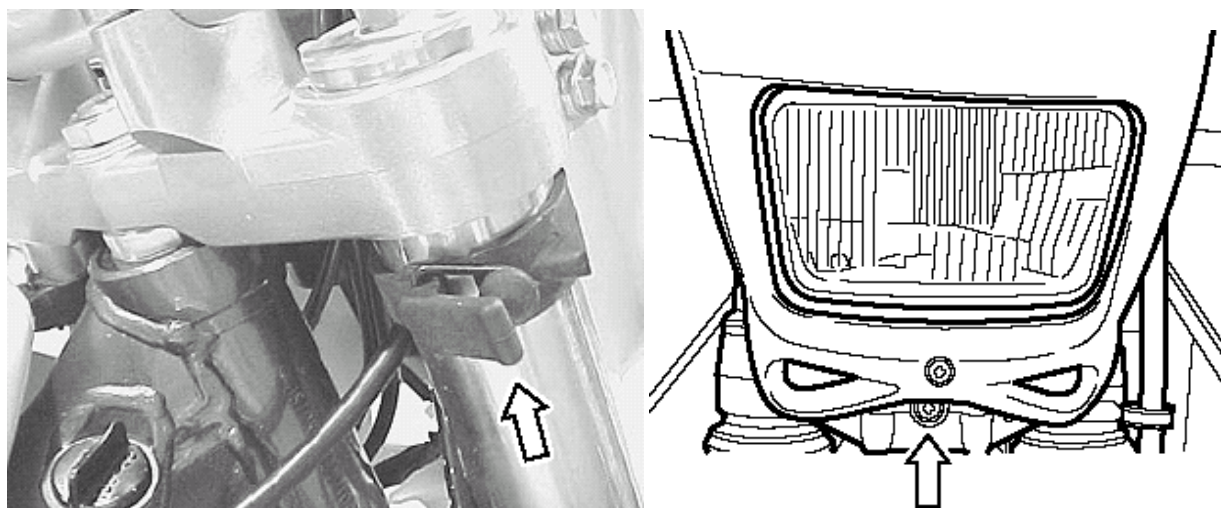
Ustawienie poziome:

Śrubę regulacyjną (1) pokręcić zgodnie lub przeciwnie do ruchu wskazówek zegara.

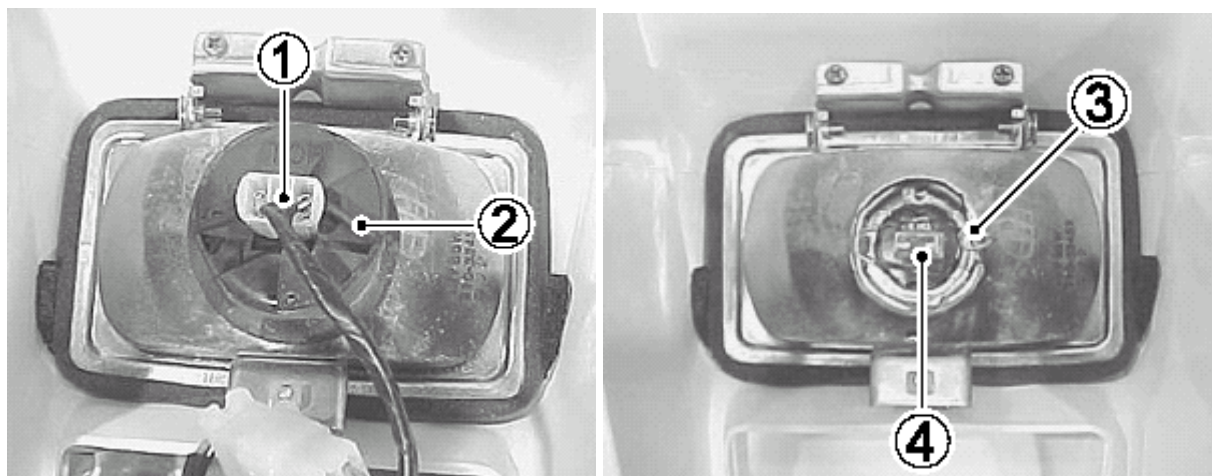
Ustawienie pionowe:

Śrubę regulacyjną (2) pokręcić zgodnie lub przeciwnie do ruchu wskazówek zegara.

DR – Z400E



1. Odepnij dwa haczyki mocujące reflektor (prawy i lewy zaczep) oraz odkręć śrubę ozn. strzałką.



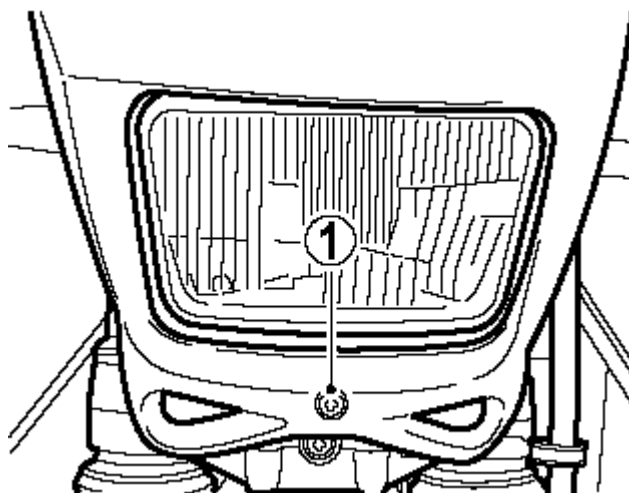
2. Zdejmij kostkę elektryczną (1) i gumowy kaptur (2)
3. Odepnij sprężynę mocującą żarówkę (3) i wyjmij żarówkę (4)

UWAGA:

Motocykl ten jest wyposażony w reflektor halogenowy. Przy wymianie żarówek należy uważać, żeby nie dotykać części szklanej gołymi rękoma, ponieważ prowadzi to do skrócenia ich żywotności.

Ustawienie promienia reflektora

W razie konieczności, promień reflektora może zostać przestawiony w pionie.

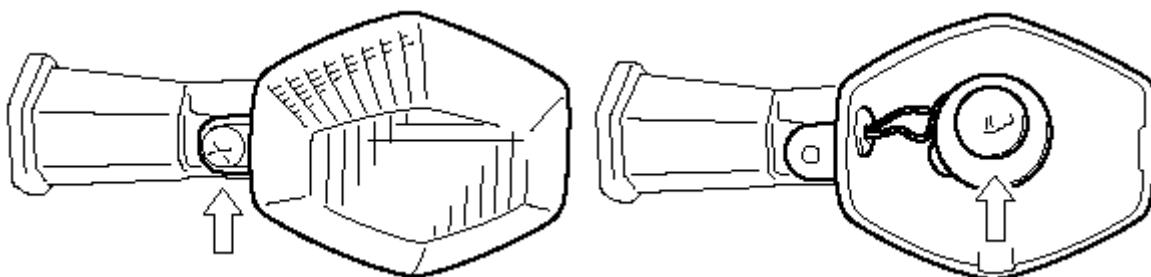


Ustawienie pionowe:

Śrubę regulacyjną (1) przekręcić zgodnie lub przeciwnie do ruchu wskazówek zegara.

Kierunkowskazy (o ile występują)

W celu wymiany żarówek należy:



- 1) odkręcić śrubę mocującą i zdjąć klosz lampy
- 2) żarówkę wcisnąć, przekręcić w lewo i wyciągnąć
- 3) nową żarówkę należy włożyć do oprawki, nacisnąć i przekręcić w prawo naciskając

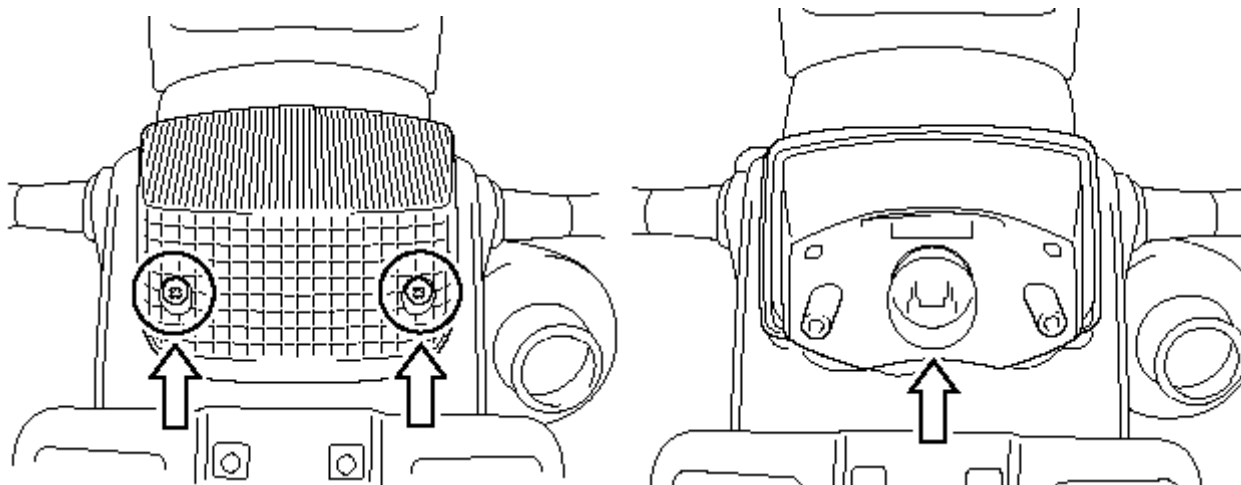
UWAGA

Zbyt mocne dociągnięcie śrub może spowodować zniszczenie kloszy.

W momencie napotkania wyczuwalnego oporu należy przestać dokręcać śruby.

Światło tylne / "stop" (DR – Z400S/SM)

W celu wymiany żarówki należy:



- 1) wykręcić obydwie śruby i zdjąć klosz
- 2) nacisnąć żarówkę, przekręcić w lewo i wyjąć
- 3) wcisnąć żarówkę zastępczą i przekręcić ją w prawo

UWAGA:

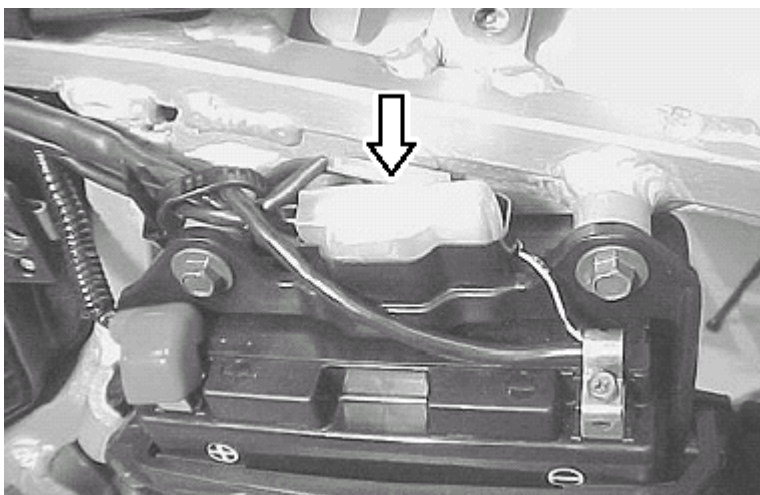
Przy montażu klosza należy przykręcić go z wyczuciem, gdyż zbyt mocne dokręcenie może go uszkodzić.

Bezpiecznik

Bezpiecznik przepala się, jeżeli w obwodzie elektrycznym jeden z odcinków jest przeciążony. Jeżeli któryś z systemów elektrycznych przestaje działać, to należy sprawdzić bezpiecznik. Uszkodzony bezpiecznik należy wymienić na nowy. Motocykl wyposażony jest w jeden zapasowy bezpiecznik.

DR – Z400S/SM: bezpiecznik 20A,

DR – Z400E: bezpiecznik 10A



UWAGA:

- **nigdy nie używać bezpieczników innych niż rekomendowane**
- **nigdy nie używać drutu czy folii aluminiowej zamiast bezpieczników**
- **przy wymianie przepalonego bezpiecznika należy pamiętać, aby nowy posiadał właściwą liczbę Amper. Nigdy nie wolno stosować środków pomocniczych np. folii aluminiowej lub kawałka drutu jako zastępstwa dla przepalonego bezpiecznika**
- **jeżeli wymieniony bezpiecznik przepala się po krótkim czasie, to możliwe jest, iż nastąpiło poważniejsze uszkodzenie w obwodzie elektrycznym. W tym wypadku należy zwrócić się do autoryzowanego serwisu Suzuki**

Usterki i ich usuwanie

<i>Kontrola układu paliwowego</i>	<i>101</i>
<i>Kontrola układu zapłonowego</i>	<i>102</i>
<i>Gaśnięcie silnika</i>	<i>102</i>

Usterki i ich usuwanie

Radzimy poradzić się autoryzowanego dealera Suzuki, zanim przystąpisz do samodzielnego diagnozowania usterek.

Poniższe informacje mogą być pomocne przy weryfikowaniu prostych usterek.

UWAGA

Samodzielne diagnozowanie i usuwanie usterek niezgodne z procedurami opisanymi w powyższej sekcji może doprowadzić do uszkodzenia motocykla zamiast do usunięcia usterki. Taka szkoda nie będzie objęta gwarancją.

W przypadku jakichkolwiek wątpliwości, co do metody postępowania czy też diagnozowania usterki, należy niezwłocznie skontaktować się z autoryzowanym serwisem lub dealerem Suzuki.

W przypadku, gdy nie będzie można uruchomić silnika, należy zastosować następującą procedurę w celu określenia przyczyny:

Kontrola układu paliwowego

- 1) należy upewnić się czy jest odpowiednia ilość paliwa w zbiorniku
- 2) sprawdzić przepływ paliwa ze zbiornika do gaźnika.
 - a) ustawić kranik paliwa w pozycji OFF
 - b) odkręcić śrubę spustową z gaźnika (umieszczoną pod gaźnikiem) i spuścić paliwo do przygotowanego uprzednio pojemnika

OSTRZEŻENIE

Benzyna i jej opary są wysoce łatwopalne i toksyczne. Mając do czynienia z benzyną możesz ulec poparzeniu lub zatruciu.

W czasie spuszczenia paliwa z gaźnika:

- wyłączyć silnik i trzymać z dala wszelkiego rodzaju źródła ognia i ciepła
- spuszczać paliwo jedynie na zewnątrz lub w dobrze wentylowanych pomieszczeniach
- nie palić tytoniu
- wycierać od razu wszystkie zacieki
- unikać wdychania oparów
- trzymać z dala dzieci i zwierzęta domowe
- we właściwy sposób zutylizować wypuszczone z gaźnika paliwo

- c) dokręcić śrubę spustową
 - d) ustawić kranik paliwa w pozycji „ON” (lub „RES”, jeżeli w zbiorniku jest mała ilość paliwa)
 - e) kilka sekund później ustawić kranik paliwa w pozycji „OFF”
 - f) poluzować śrubę spustową i sprawdzić, czy paliwo dotarło do gaźnika
- 3) jeżeli okazało się, że paliwo dopływa do gaźnika w dalszej kolejności, należy sprawdzić układ zapłonowy.

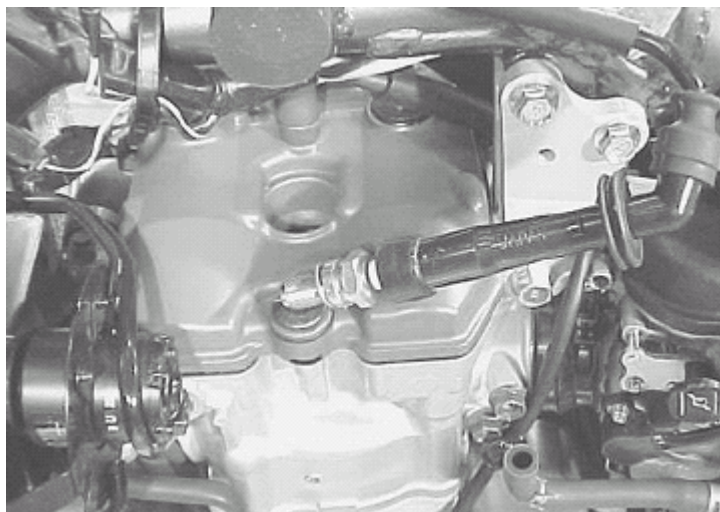
Kontrola układu zapłonowego

- 1) wykręcić świecę zapłonową i połączyć ją z „fajką”
- 2) świecę zapłonową trzymać mocno przyciśniętą do silnika i jednocześnie przekręcić stacyjkę do pozycji „ON”, wyłącznik silnika przestawić do pozycji “↻”, wrzucić bieg jałowy i wysprzęglić. Jeżeli urządzenie zapłonowe właściwie funkcjonuje, to podczas rozruchu między elektrodami przeskoczy niebieska iskra. Jeżeli tak się nie stanie, to należy zwrócić się do autoryzowanego dealera Suzuki.

OSTRZEŻENIE

Nieprawidłowe przeprowadzenie tej próby grozi porażeniem prądem.

Świecę należy trzymać za pośrednictwem materiału izolacyjnego. Testu tego nie powinny wykonywać osoby chore na serce, bądź posiadające stymulator serca. Nie należy trzymać świecy zbyt blisko otworu głowicy cylindra, ponieważ grozi to zapaleniem się oparów paliwa w cylindrze.



Gaśnięcie silnika

W tym przypadku należy:

- 1) sprawdzić stan paliwa w zbiorniku
- 2) skontrolować przerwę między elektrodami świecy zapłonowej i jakość iskry
- 3) sprawdzić prędkość obrotową silnika na biegu jałowym

Czyszczenie i przechowywanie pojazdu

<i>Czyszczenie pojazdu</i>	104
<i>Przechowywanie pojazdu</i>	105
<i>Obsługa podczas przechowywania</i>	106
<i>Przygotowanie do jazdy po dłuższym postoju</i>	106

Czyszczenie motocykla

Mycie motocykla

- 1) Usuń pod bieżącą wodą brud i błoto. Użyj miękkiej gąbki lub szczotki. Nie stosuj do mycia twardych przedmiotów, które mogłyby porysować lakier.
- 2) Umyj cały motocykl z użyciem łagodnego środka (detergentu) lub szamponu samochodowego i miękkiej gąbki lub szczotki. Pojazd obficie spłukiwać wodą.

UWAGA:

Nie czyścić chłodnicy wodą pod wysokim ciśnieniem, gdyż może to doprowadzić do uszkodzenia jej żeberek.

WAŻNE

Nie polewać obficie wodą następujących miejsc:

- * stacyjka
- * świeca zapłonowa
- * gaźnik
- * korek wlewu paliwa
- * pompa hamulcowa

- 3) Po całkowitym usunięciu brudu spłucz dokładnie motocykl.
- 4) Po spłukaniu wytrzeć motocykl wilgotną szmatką, a następnie zostawić w cieniu do wyschnięcia.
- 5) Sprawdzić motocykl pod kątem uszkodzeń lakieru,

W przypadku konieczności wykonania zaprawek należy postępować następująco:

- a) uszkodzone miejsca dokładnie wyczyścić i odtłuścić (np. benzyną ekstrakcyjną)
- b) lakier dobrze rozmieszać i uszkodzone miejsce pomalować małym pędzelkiem
- c) lakier dobrze wysuszyć

Woskowanie motocykla

Po umyciu motocykla dobrze jest go nawoskować i wypolerować w celu ochrony lakieru

- używać tylko wosków i środków polerujących wysokiej jakości
- przy woskowaniu i polerowaniu stosować się do zaleceń producentów tych środków.

Sprawdzanie po myciu

W celu zachowania długiej żywotności motocykla lub jego części należy go właściwie i regularnie smarować według zaleceń z rozdziału „Smarowanie”.

Przed kolejnym użyciem motocykla postępuj zgodnie z instrukcjami zawartymi w rozdziale: „Kontrola przed jazdą”

OSTRZEŻENIE

Jazda motocyklem bezpośrednio po umyciu musi być bezwzględnie poprzedzona kontrolą hamulców. Mokre tarcze hamulcowe zmniejszają znacznie skuteczność hamulców. Jadąc powoli należy kilkakrotnie łagodnie uruchomić hamulce w celu wysuszenia tarcz.

Przechowywanie motocykla

Jeżeli motocykl przez dłuższy czas nie będzie używany np. w okresie zimy lub z innych powodów, to należy go do tego w sposób szczególny przygotować. Ponieważ wymaga to zastosowania specjalnych środków, narzędzi, etc. zaleca się zwrócenie po pomoc do autoryzowanego serwisu Suzuki. Jeśli chcesz przygotować samodzielnie motocykl do dłuższego postoju należy postępować wg. podanych poniżej zasad:

- motocykl należy ustawić na nóżce bocznej i umyć dokładnie całą maszynę

Paliwo

- zbiornik paliwa napełnić po brzegi
- kranik paliwa przestawić do pozycji OFF i spuścić paliwo z komory pływakowej gaźnika

OSTRZEŻENIE

Paliwo i jego opary są łatwopalne i toksyczne. Źle obchodząc się z paliwem możesz ulec podpaleniu bądź zatruciu.

Spuszczając paliwo z gaźnika należy:

- Wyłączyć silnik, trzymać źródła ognia, iskier i ciepła z daleka.
- Spuść paliwo na zewnątrz bądź w dobrze przewietrzonym pomieszczeniu.
- Nie pal tytoniu.
- Rozlane paliwo zetrzyj natychmiast.
- Unikaj wdychania oparów paliwa.
- Zabezpiecz paliwo tak, by dzieci i zwierzęta nie miały z nim kontaktu.
- Zabezpiecz prawidłowo spuszczone paliwo.

Silnik

- wlać jedną łyżeczkę oleju silnikowego do otworu świec zapłonowych. Świece ponownie wkręcić i przekręcić kilkakrotnie silnik bez zapłonu
- olej silnikowy starannie i całkowicie spuścić oraz wymontować filtr oleju. Nie wymaga się umieszczenia nowego filtra oleju. Silnik napełnić świeżym olejem, aż do otworu wlewowego.

Akumulator

- wymontować akumulator z motocykla

WAŻNE:

Najpierw należy zdjąć ujemny zacisk (masa), a dopiero później dodatni.

- akumulator dokładnie wymyć łagodnym środkiem czyszczącym. Korozję - jeśli wystąpiła należy całkowicie usunąć z połączeń akumulatora i wiązki kablowej
- akumulator magazynować w ogrzewanym pomieszczeniu

Opony

- opony należy napompować do ich normalnego ciśnienia

Części zewnętrzne

- wszystkie części z tworzywa sztucznego i gumowe należy zakonserwować środkiem do pielęgnacji gumy
- wszystkie nielakierowane części zakonserwować środkiem antykorozyjnym
- powierzchnie lakierowane zakonserwować środkami do pielęgnacji i polerowania lakierów samochodowych

Obsługa podczas przechowywania motocykla

- raz w miesiącu należy doładowywać akumulator. Prąd ładowania należy ustawić na 1/10 pojemności akumulatora (Ah).

Przygotowanie do jazdy po dłuższym postoju

- umyj cały motocykl
- ponownie zamontuj akumulator

WAŻNE:

Zawsze należy najpierw założyć dodatni, a dopiero potem ujemny zacisk.

- wymontuj świecę zapłonową. Włącz najwyższy bieg i obróć kilkakrotnie tylnym kołem, obracając tym samym wałem korbowym silnika. Wkręcić ponownie świecę zapłonową.
- całkowicie spuść olej silnikowy. Zamontuj nowy filtr oleju i napełnij silnik olejem w ilości podanej w danych technicznych.
- sprawdź ciśnienie powietrza w oponach, tak jak opisano w rozdziale „Opony”
- nasmaruj wszystkie miejsca, które tego wymagają, w sposób, w jaki opisano to powyżej
- przeprowadź „Sprawdzenie przed jazdą” wg procedury opisanej w niniejszej instrukcji.

DANE TECHNICZNE MOTOCYKLA SUZUKI DR-Z400S (DR – Z400E)

WYMIARY I CIĘŻAR	
Długość całkowita	2310 (2235) mm
Szerokość całkowita	875 (825) mm
Wysokość całkowita	1230 (1235) mm
Rozstaw kół	1485 (1475) mm
Prześwit	300 (325)mm
Wysokość siedzenia	935 (945) mm
Ciężar motocykla bez paliwa i oleju	132 (119) kg

SILNIK	
Typ	4-suwowy, chłodzony cieczą, DOHC
Ilość cylindrów	1
Średnica cylindra	90.0 mm
Skok tłoka	62.6 mm
Pojemność skokowa	398 cm ³
Stopień sprężania	11.3 : 1 (12.2 : 1)
Gaźnik	1, Mikuni BSR36 (Keihin FCR39)
Filtr powietrza	z wkładem z pianki poliuretanowej
System rozruchu	Elektryczny
System smarowania	Sucha misa olejowa

PRZENIESIENIE NAPĘDU	
Sprzęgło	Wielotarczowe, w kąpielu olejowej
Skrzynia biegów	5-biegowa
Schemat zmiany biegów	1 w dół, 4 do góry
Przełożenie reduktora	2.960 (74/25)
Przełożenia biegów 1	2.285 (32/14)
2	1.733 (26/15)
3	1.375 (22/16)
4	1.090 (24/22)
5	0.863 (19/22)
Przekładnia główna	2.933 (44/15) (3.357 (47/14))
Łańcuch	RK520KZO, 112 ogniw

RAMA	
Przednie zawieszenie	widelec teleskopowy, sprężyny spiralne, tłumienie olejowe
Tylne zawieszenie	wahacz wleczony, sprężyna spiralna, tłumienie olejowe
Kąt skrętu kierownicy	45° (w lewo i w prawo)
Kąt główki ramy	27°10' (27°20')
Wybieg	107 (112) mm
Promień zawracania	2.2 m.
Przedni hamulec	tarczowy
Tylny hamulec	tarczowy
Rozmiar opony przedniej	80/100-21 51P (80/100-21 51M) dętkowa
Rozmiar opony tylnej	120/90-18 65P (110/100 – 18 64M) dętkowa

WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE	
Zapłon	Elektroniczny (CDI)
Świeca zapłonowa	NGK CR8E lub DENSO U24ESR-N
Akumulator	12V 21.6 kC (6.0 Ah)/10 HR
Generator	3-fazowy generator prądu zmiennego
Bezpiecznik	20A (10A)
Reflektor	12V 60/55W (12V 35W)
DR – Z400S	
Światło pozycyjne	12V 4W
Światło tylne hamowania	12V 21/5W
Światła kierunkowskazów	12V 21W
Oświetlenie szybkościomierza	LED
Kontrolka biegu jałowego	LED
Kontrolka świateł długich	LED
Kontrolka kierunkowskazów	LED
Kontrolka temperatury cieczy chłodzącej	LED
DR – Z400E	
Światło tylne	LED

POJEMNOŚCI	
Zbiornik paliwa wraz z rezerwą	10.0 l
rezerwa	2.3 l
Ilość oleju do napełnienia bez zmiany filtra	1700 ml
ze zmianą filtra	1800 ml
Pojemność układu chłodzenia	1.30 l



DANE TECHNICZNE MOTOCYKLA SUZUKI DR-Z400SM

WYMIARY I CIĘŻAR	
Długość całkowita	2225 mm
Szerokość całkowita	870 mm
Wysokość całkowita	1185 mm
Rozstaw kół	1460 mm
Prześwit	260 mm
Wysokość siedzenia	890 mm
Ciężar motocykla bez paliwa i oleju	135 kg

SILNIK	
Typ	4-suwowy, chłodzony cieczą, DOHC
Ilość cylindrów	1
Średnica cylindra	90.0 mm
Skok tłoka	62.6 mm
Pojemność skokowa	398 cm ³
Stopień sprężania	11.3 : 1
Gaźnik	1, Mikuni BSR36
Filtr powietrza	z wkładem z pianki poliuretanowej
System rozruchu	Elektryczny
System smarowania	Sucha misa olejowa

PRZENIESIENIE NAPĘDU	
Sprzęgło	Wielotarczowe, w kąpielii olejowej
Skrzynia biegów	5-biegowa
Schemat zmiany biegów	1 w dół, 4 do góry
Przełożenie reduktora	2.960 (74/25)
Przełożenia biegów 1	2.285 (32/14)
2	1.733 (26/15)
3	1.375 (22/16)
4	1.090 (24/22)
5	0.863 (19/22)
Przekładnia główna	2.733 (41/15)
Łańcuch	RK520KDO, 110 ogniów

RAMA	
Przednie zawieszenie	widelec teleskopowy odwrócony, sprężyny spiralne, tłumienie olejowe
Tylne zawieszenie	Wahacz wleczony, sprężyna spiralna, tłumienie olejowe
Kąt skrętu kierownicy	45° (w lewo i w prawo)
Kąt główki ramy	26°15'
Wybieg	94 mm
Promień zawracania	2.6 m.
Przedni hamulec	tarczowy
Tylny hamulec	tarczowy
Rozmiar opony przedniej	120/70 R17 M/C 58H , bezdętkowa
Rozmiar opony tylnej	140/70 R17 M/C 66H, bezdętkowa

WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE	
Zapłon	Elektroniczny (CDI)
Świeca zapłonowa	NGK CR8E lub DENSO U24ESR-N
Akumulator	12V 21.6 kC (6.0 Ah)/10 HR
Generator	3-fazowy generator prądu zmiennego
Bezpiecznik	20A
Reflektor	12V 60/55W
Światło pozycyjne	12V 4W
Światło tylne hamowania	12V 21/5W
Światła kierunkowskazów	12V 21W
Oświetlenie szybkościomierza	LED
Kontrolka biegu jałowego	LED
Kontrolka świateł długich	LED
Kontrolka kierunkowskazów	LED
Kontrolka temperatury cieczy chłodzącej	LED

POJEMNOŚCI	
Zbiornik paliwa wraz z rezerwą	10.0 l
rezerwa	2.3 l
Ilość oleju do napełnienia bez zmiany filtra	1700 ml
ze zmianą filtra	1800 ml
Pojemność układu chłodzenia	1.3 l



Indeks alfabetyczny

A

Akumulator 63

B

Bezpiecznik 98

Blokada kierownicy 17

C

Czyszczenie motocykla 104

D

Dane techniczne 107

Demontaż kół 91

Docieranie 49

Dźwignia zmiany biegów 35

F

Filtr powietrza 64

G

Gaśnięcie silnika 102

Gaźnik 76

H

Hamulce 82

J

Jazda po wzniesieniach 56

K

Kluczyki 16

Kontrola przed jazdą 50

Kontrola układu paliwowego 101

Kontrola układu zapłonowego 102

Korek wlewu paliwa 32

Korzystanie z akcesoriów i wskazówki dot. bezpieczeństwa 6

Kranik paliwa 33

L

Lewy uchwyt kierownicy 28

L

Łańcuch napędowy 78

M

Mycie motocykla 104

N

Napięcie szprych 89

Nóżka boczna 37

O

Olej silnikowy 45, 72

Opony 86

Osadnik sadzy 90

Oświetlenie 94

P

Paliwo 45

Pedał hamulca tylnego 36

Plan przeglądów 60

Płyn chłodzący 46, 81

Położenie numeru seryjnego 8

Prawy uchwyt kierownicy 29

Przechowywanie motocykla 105

Przewód paliwowy 72

Punkty smarowania 62

R

Reguły bezpiecznej jazdy 53

Regulacja linki gazu 77

Regulacja zawieszek 38

Rozmieszczenie elementów sterowania 10

Rozruch silnika 53

Ruszanie 55

S

Sprzęgło 77

Ś

Świeca zapłonowa 67

U

<i>Uchwyt na kask</i>	37
<i>Układ zimnego rozruchu</i>	35
<i>Usterki i ich usuwanie</i>	101

W

<i>Włącznik zapłonu</i>	16
<i>Wyłącznik zapłonu przy nóżce bocznej</i>	89
<i>Wymiana oleju silnikowego i filtra</i>	74
<i>Wymiana żarówek</i>	94

Z

<i>Zalecane obroty silnika</i>	49
<i>Zatrzymanie i parkowanie</i>	56
<i>Zestaw narzędzi</i>	62
<i>Zestaw zegarów</i>	18
<i>Zmiana biegów</i>	55

Wykonano na podstawie:
Suzuki owner's manual
DR – Z400SK5
DR – Z400SMK5
DR – Z400EK5
SUZUKI MOTOR POLAND
Styczeń 2005