

SUZUKI MOTOR POLAND

INSTRUKCJA OBSŁUGI

MOTOCYKLA

SUZUKI RM-Z250

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

OSTRZEŻENIE, UWAGA, WAŻNE.

Prosimy o dokładne przeczytanie tej instrukcji i 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.

OSTRZEŻENIE

Nie przestrzeganie zaleceń dotyczących własnego bezpieczeństwa zwiększa ryzyko poniesienia obrażeń: Bezwzględnie zakładaj kask ochronny, okulary i odpowiedni strój do jazdy motocyklem. Nie rozpoczynaj jazdy po użyciu alkoholu lub środków farmakologicznych. Pojazd ten przeznaczony jest do jazdy wyłącznie po zamkniętym terenie. Nie używaj go na drogach publicznych. Motocykl nie spełnia wymogów kodeksu ruchu drogowego ani nie nadaje się do rekreacyjnej jazdy terenowej. Dorośli powinni nadzorować jego użytkowanie. Zwolnij zawsze na śliskiej nawierzchni, w nieznanym terenie lub w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza. Nie dotykaj poruszających się elementów i rozgrzanych części pojazdu. Przeczytaj uważnie instrukcję obsługi.

GWARANCJA PRODUCENTA

Motocykl ten sprzedany został jako wyczynowy i nie jest on objęty żadną gwarancją. Należy być świadomym, że jakikolwiek wypadek lub/i uszkodzenie spowodowane zmianą standardowej specyfikacji (tuning lub modyfikacje) leży wyłącznie w odpowiedzialności właściciela pojazdu. Zapis ten nie narusza ustawowych praw nabywcy.

Motocyklizm off – roadowy jest pięknym sportem i mamy nadzieję, iż w pełni tego doświadczysz. Jednakże nieprawidłowe korzystanie z takiego motocykla prowadzić może do konfliktu z otoczeniem i innymi ludźmi. Odpowiedzialne użytkowanie motocykla terenowego zapewni, iż problemy takie nie zaistnieją. Aby chronić przyszłość sportu, który praktykujesz upewnij się, że używasz motocykla legalnie, dbaj o środowisko i przestrzegaj zasad współżycia społecznego.

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.

RM-Z250 jest precyzyjną maszyną wyczynową przeznaczoną do udziału w zawodach. Jak dla każdego urządzenia mechanicznego niezbędna jest prawidłowa obsługa techniczna zapewniająca bezawaryjną eksploatację. Instrukcja niniejsza podaje informacje niezbędne do utrzymania RM-Z250 w prawidłowym stanie technicznym.

SUZUKI MOTOR CORPORATION

SPIS TREŚCI

Dane techniczne	5
Informacje podstawowe	
<i>Rozmieszczenie elementów sterowania</i>	7
<i>Nóżka boczna</i>	10
<i>Paliwo</i>	10
<i>Rozruch silnika</i>	12
<i>Zmiana biegów</i>	14
<i>Zatrzymanie motocykla</i>	15
<i>Wyłączenie silnika</i>	15
<i>Docieranie</i>	16
<i>Codzienna kontrola przed jazdą</i>	17
<i>Kontrola po jeździe</i>	18
<i>Przeglądy i regulacje</i>	19
<i>Plan przeglądów okresowych</i>	19
<i>Olej silnikowy</i>	21
<i>Układ chłodzenia</i>	25
<i>Świeca zapłonowa</i>	29
<i>Filtr powietrza</i>	30
<i>Linka gazu</i>	36
<i>Regulacja wolnych obrotów</i>	37
<i>Demontaż gaźnika</i>	39
<i>Sprzęgło</i>	43
<i>Linka gorącego rozruchu</i>	48
<i>Luz zaworowy</i>	49
<i>Układ wylotowy</i>	55
<i>Łańcuch napędowy</i>	56
<i>Kierownica</i>	64
<i>Hamulce</i>	66
<i>Układ kierowniczy</i>	70
<i>Przednie zawieszenie</i>	73
<i>Tylne zawieszenie (UNI-TRAK®)</i>	83
<i>Koła</i>	89
<i>Momenty dokręcenia śrub i nakrętek</i>	94
<i>Czyszczenie motocykla</i>	97
<i>Smarowanie</i>	99
Poradnik usuwania usterek	103
Kontrola przed wyścigiem i obsługa po wyścigu	113
Przechowywanie motocykla	115
Ochrona środowiska	116
Schemat instalacji elektrycznej	117

DANE TECHNICZNE MOTOCYKLA SUZUKI RM-Z250

WYMIARY I CIĘŻAR	
Długość całkowita	2170 mm
Szerokość całkowita	840 mm
Wysokość całkowita	1270 mm
Rozstaw kół	1475 mm
Prześwit	340 mm
Ciężar motocykla bez paliwa i oleju	92,5 kg
Pojemność zbiornika paliwa	7,5 l

SILNIK	
Typ	DOHC, jednocylindrowy, 4-suwowy, chłodzony cieczą, o 4 zaworach
Średnica cylindra x skok tłoka	77.0 x 53.6 mm
Pojemność skokowa	249 cm ³
Stopień sprężania	12.6 : 1
Ukł. zasilania	Gaźnik KEIHIN FCR37
Ukł. zapłonowy	CDI
System rozruchu	Nożny
Kąt wyprzedzenia zapłonu	8° przed GZP / 2000 1/min
Świece zapłonowe	NGK CR8EB
System smarowania	Smarowanie pod ciśnieniem

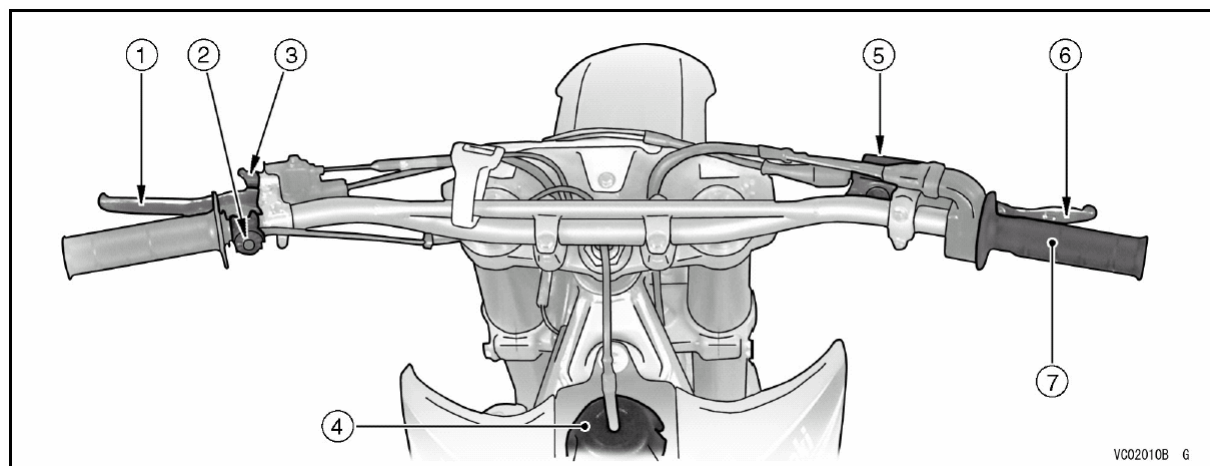
PEZENIESIENIE NAPĘDU	
Sprzęgło	Wielotarczowe, w kąpieli olejowej
Skrzynia biegów	5-biegowa, o stałym zazębieniu
Przeniesienie napędu	Łańcuchem
Przełożenie reduktora	3.350 (67/20)
Przełożenie przekładni głównej	3.692 (48/13)
Przełożenie całkowite	13.020 (na najwyższym biegu)
Przełożenia biegów	
1	2.142 (30/14)
2	1.785 (25/14)
3	1.444 (26/18)
4	1.200 (24/20)
5	1.052 (20/19)
Olej silnikowy	API SH lub SJ, JASO MA SAE 10W-30, 10W-40, 10W-50

RAMA	
Typ ramy	Rurowa, w dolnej części podwójna , kołyskowa
Kąt główki ramy	26,5°
Wyprzedzenie	110 mm
Kąt skrętu kierownicy	42°
Rozmiar opony przedniej	80/100-21 51M, Bridgestone M201
Rozmiar opony tylnej	100/90 57M, Bridgestone M202
Zawieszenie przednie	Teleskopowe, odwrócone
Zawieszenie tylne	Wahacz z systemem Uni-trak®
Skok przedniego zawieszenia	300 mm
Skok tylnego zawieszenia	310 mm
Olej w przednim zawieszeniu	Suzuki Fork Oil LO1 lub SAE 5W
Ilość oleju w jednej goleni	571 – 579 ml
Poziom (zawieszenie ściśnięte, sprężyna wyjęta)	95 mm

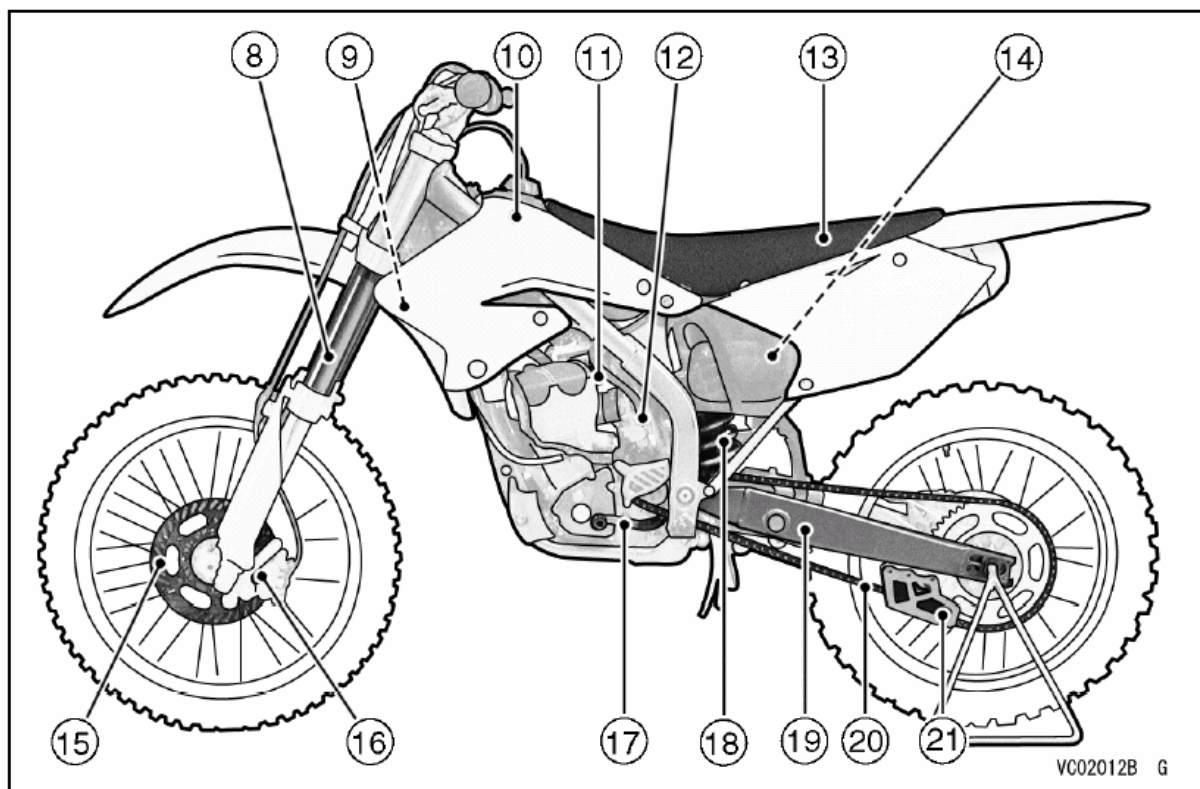
HAMULCE	
Typ (przód i tył)	Tarczowe
Średnica tarczy przedniej	225 mm
Średnica tarczy tylnej	215 mm

Producent zastrzega sobie prawo do zmian danych technicznych bez powiadomienia. Dane te mogą różnić się w zależności od specyfikacji.

Rozmieszczenie elementów sterowania i wyposażenia

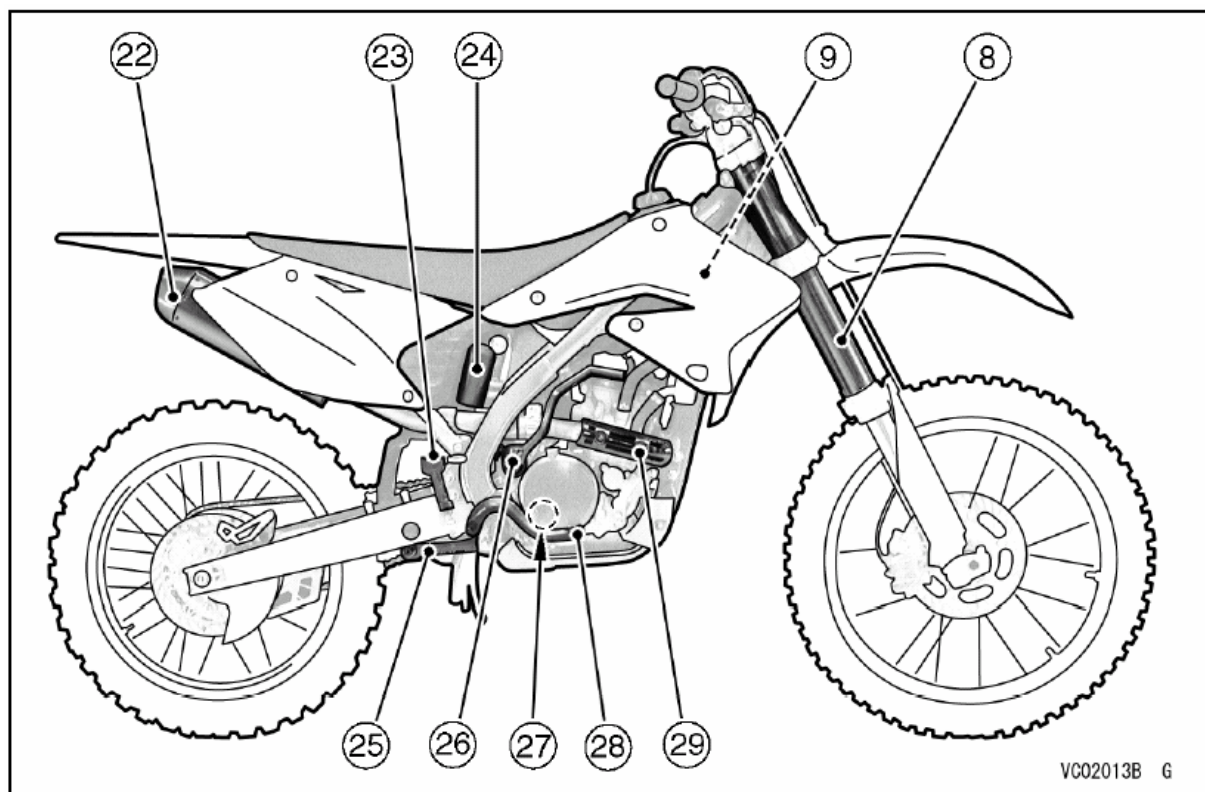


- | | |
|-------------------------------|--|
| 1. Dźwignia sprzęgła | 5. Zbiorniczek płynu hamulcowego h-ca przedniego |
| 2. Wyłącznik silnika | 6. Dźwignia hamulca przedniego |
| 3. Dźwignia gorącego rozruchu | 7. Manetka gazu |
| 4. Korek wlewu paliwa | |



- 8. Zawieszenie przednie
- 9. Chłodnica
- 10. Zbiornik paliwa
- 11. Kranik paliwa
- 12. Gaźnik
- 13. Siedzisko
- 14. Filtr powietrza

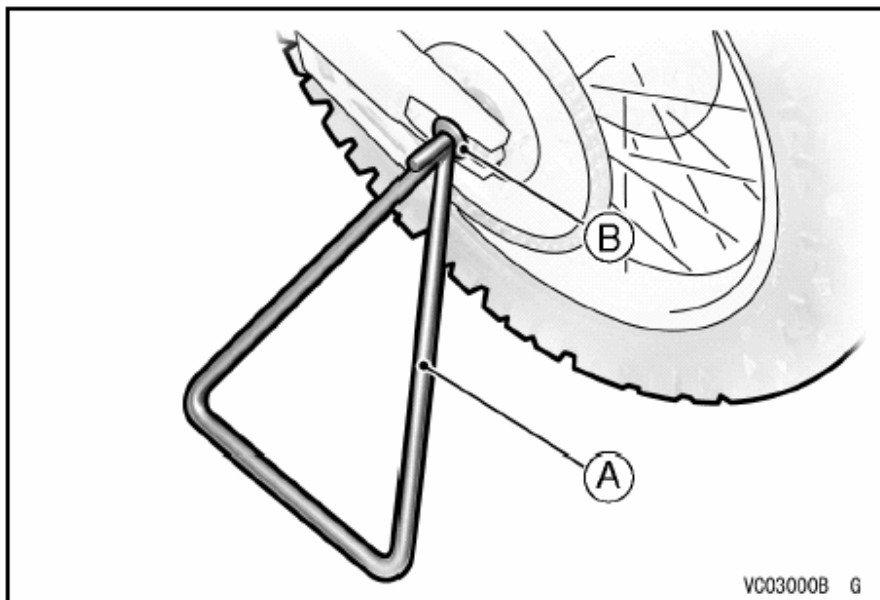
- 15. Tarcza hamulcowa
- 16. Zacisk hamulca
- 17. Dźwignia zmiany biegów
- 18. Amortyzator tylny
- 19. Wahacz
- 20. Łańcuch napędowy
- 21. Ślizg łańcucha



- | | |
|--|-------------------------------------|
| 22. Tłumik | 26. Rozrusznik nożny |
| 23. Zbiornik płynu h-cowego tylnego hamulca | 27. Okienko kontrolne poziomu oleju |
| 24. Zbiorniczek wyrównawczy amortyzatora tylnego | 28. Pedal hamulca tylnego |
| 25. Układ dźwigni amortyzatora tylnego | 29. Rura wylotowa |

Nóżka boczna

Aby zamocować nóżkę boczną wsuń jej trzpień w otwór osi tylnego koła tak, jak pokazano na rysunku.



A Nóżka boczna

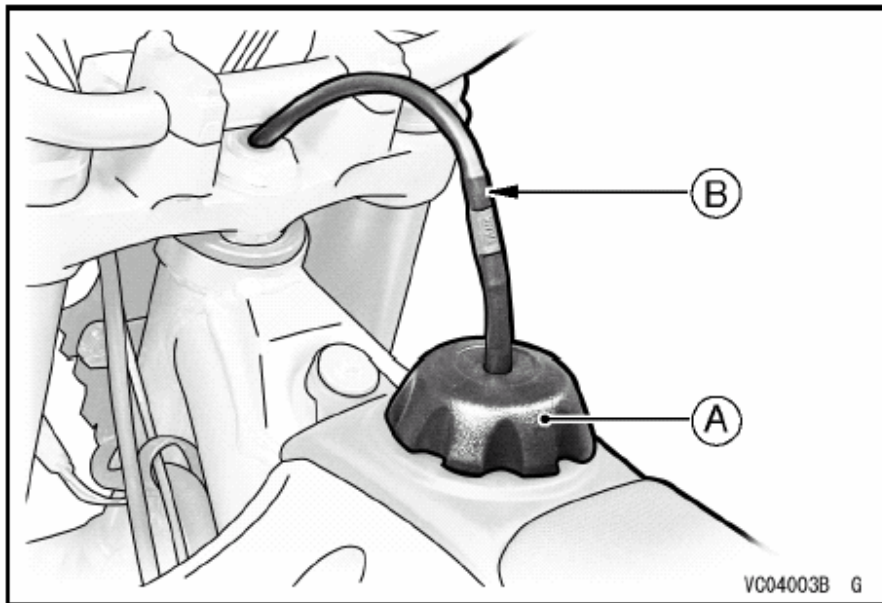
B Oś koła tylnego

WAŻNE:

- Nie próbuj uruchamiać silnika bądź jechać, jeśli nóżka jest zamocowana.

Paliwo

Czterosuwowy silnik RM-Z250 wymaga stosowania benzyny bezołowiowej. Pojemność zbiornika paliwa wynosi 7.5 l. Aby otworzyć zbiornik wyjmij koniec przewodu odpowietrzającego z otworu w górnej półce i odkręć korek w kierunku przeciwnym do wskazówek zegara.



A Korek wlewu paliwa

B Przewód odpowietrzający

UWAGA

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 zewnątrz 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

Zalecane rodzaje benzyny

Silnik tego motocykla wymaga stosowania wyłącznie bezołowiowej benzyny o minimalnej liczbie oktanowej 95 (RON)

Liczba oktanowa

Liczba oktanowa benzyny określa jej odporność na spalanie detonacyjne („stukowe”).

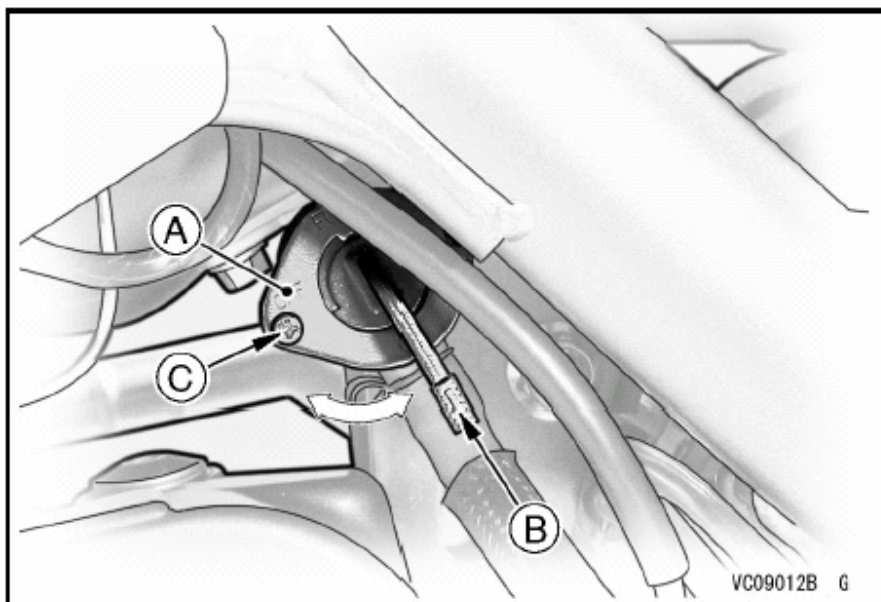
Powszechnie stosowaną metodą jej określania jest metoda badawcza (RON). Używaj zawsze benzyny o liczbie oktanowej RON równej lub większej niż 95.

WAŻNE:

- Jeśli zaobserwujesz zjawisko spalania stukowego zmień dostawcę bądź liczbę oktanową paliwa.

Uruchamianie silnika

- Włącz bieg luzem
- Ustaw kranik paliwa w położeniu „ON”



A: Kranik paliwa

B: Położenie kranika OFF – zamknięte

C: Położenie kranika ON - otwarte

WAŻNE

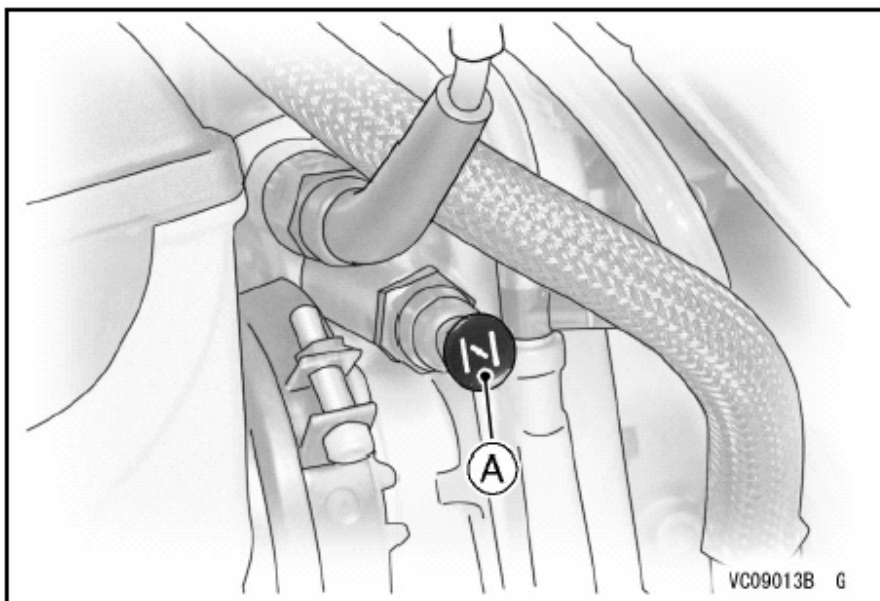
- *Nie powtarzaj wielokrotnie procedury rozruchu, wyłączenia silnika i pracy na wolnych obrotach. Pompka przyspieszająca może doprowadzić do uszkodzenia świecy zapłonowej zalewając ją nieustannie paliwem.*

Jeśli silnik jest zimny

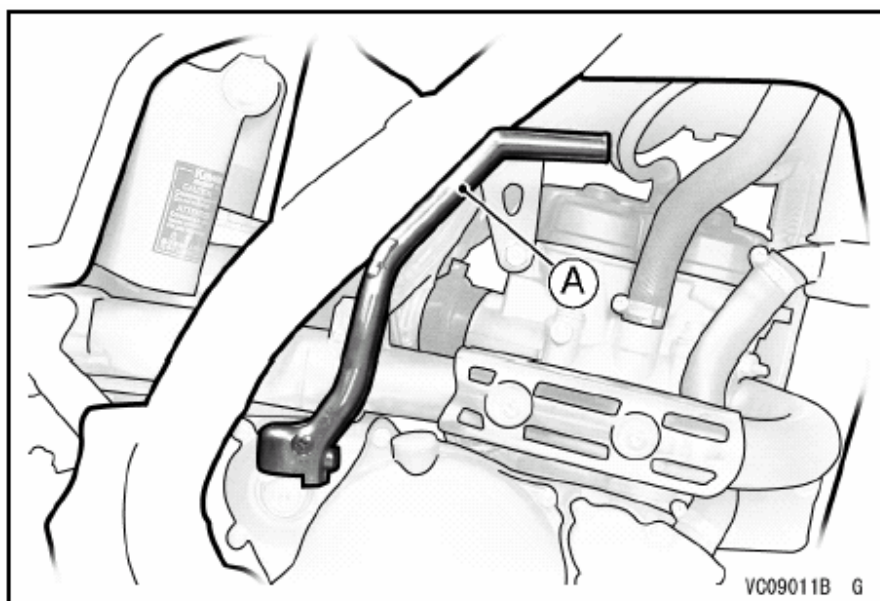
- Wyciągnij dźwignię ssania.
- Poruszając powoli rozrusznikiem nożnym znajdź górne położenie tłoka.
- Trzymając zamkniętą przepustnicę energicznie naciśnij rozrusznik.

WAŻNE

- *Po wciśnięciu sprzęgła silnik można uruchomić na każdym biegu.*



A: Dźwignia ssania

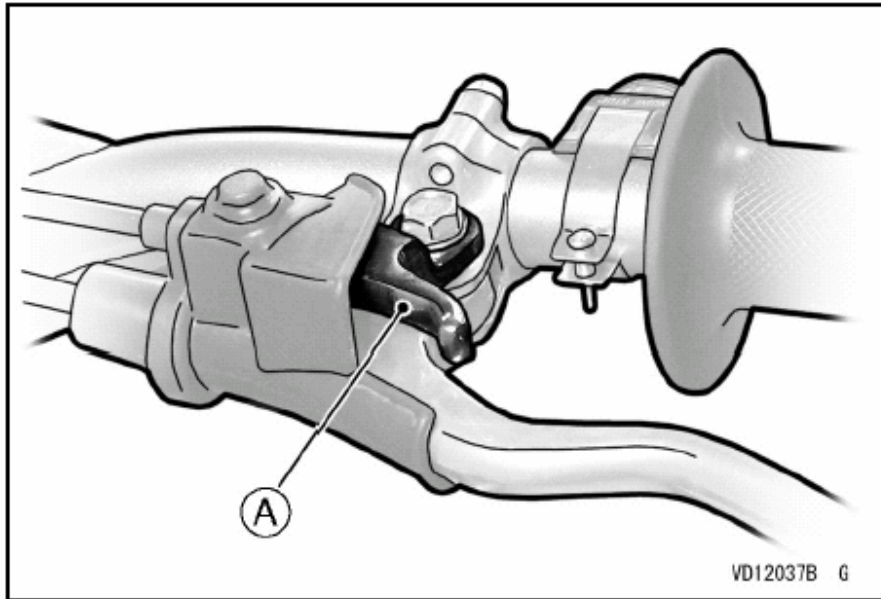


A: Rozrusznik nożny

- Po uruchomieniu silnika nie wciskaj od razu dźwigni ssania. Ssanie wyłącz po rozgrzaniu silnika

Kiedy silnik jest ciepły bądź ponownie uruchamiany

- Naciśnij dźwignię gorącego rozruchu
- Uruchom silnik energicznym kopnięciem rozrusznika nożnego. Przepustnicę trzymaj zamkniętą. Nie używaj ssania.
- Niezwłocznie po rozruchu silnika wyłącz układ gorącego rozruchu.



A: Dźwignia gorącego rozruchu

WAŻNE:

- Jeśli silnik nie zapala otwórz całkowicie przepustnicę i spokojnie „przekop” silnik 4 – 5 razy. Nagromadzona zbyt bogata mieszanka zostanie w ten sposób usunięta z cylindra. Następnie, z zamkniętą przepustnicą uruchom energicznie rozrusznik nożny.
- Dźwignię gorącego rozruchu bądź ssania należy używać wg następującego schematu:

Warunki	Dźwignia gorącego rozruchu	Dźwignia ssania
Ciepły silnik	Naciśnięta (włączona)	Wciśnięta (wyłączone)
Rozruch po zgaśnięciu	Naciśnięta (włączona)	Wciśnięta (wyłączone)
Zimny silnik	- (wyłączona)	Wyciągnięta (włączone)

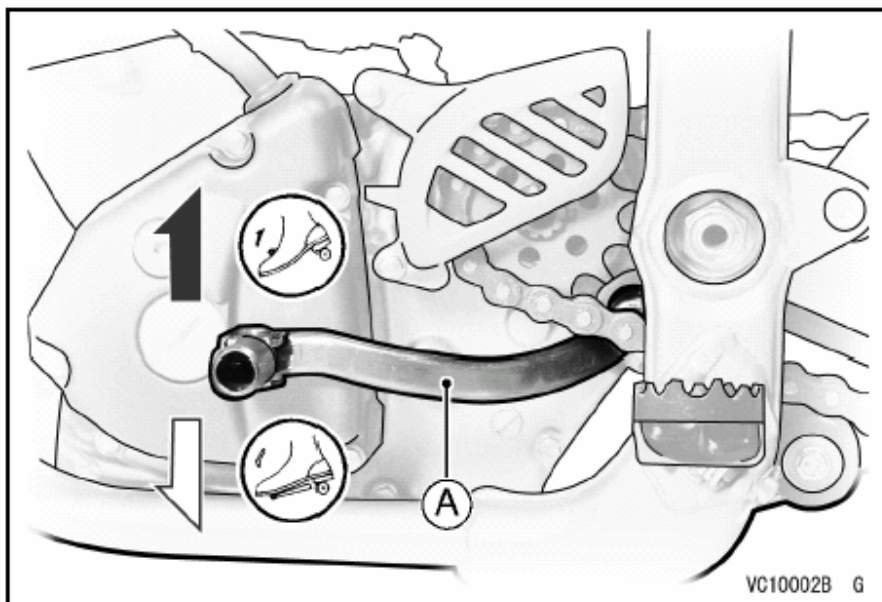
Zmiana biegów

Motocykl wyposażony jest w pięciostopniową, sekwencyjną skrzynię biegów. Bieg luzem znajduje się pomiędzy pierwszym i drugim biegiem. „Sekwencyjna” oznacza, iż nie jest możliwe „przeskoczenie” któregoś z biegów. Przełączanie w obydwu kierunkach następuje wybierając kolejny bieg.

- Aby włączyć pierwszy bieg z położenia neutralnego należy wcisnąć sprzęgło i dźwignię zmiany biegów nacisnąć w dół, do oporu. Następnie powoli puszczaj sprzęgło.
- Aby zmienić bieg na wyższy naciśnij sprzęgło i unieś do oporu dźwignię zmiany biegów. Następnie powoli puszczaj sprzęgło.
- Aby zmienić bieg na niższy naciśnij sprzęgło i naciśnij do oporu dźwignię zmiany biegów. Następnie powoli puszczaj sprzęgło.

OSTRZEŻENIE

Podczas zmiany biegów, aby zapewnić prawidłowe przełączenie naciskaj pewnie dźwignię zmiany biegów. Nieprawidłowe, nie całkowite włączanie biegów doprowadzić może do wyskoczenia biegu i w rezultacie do zniszczenia silnika.



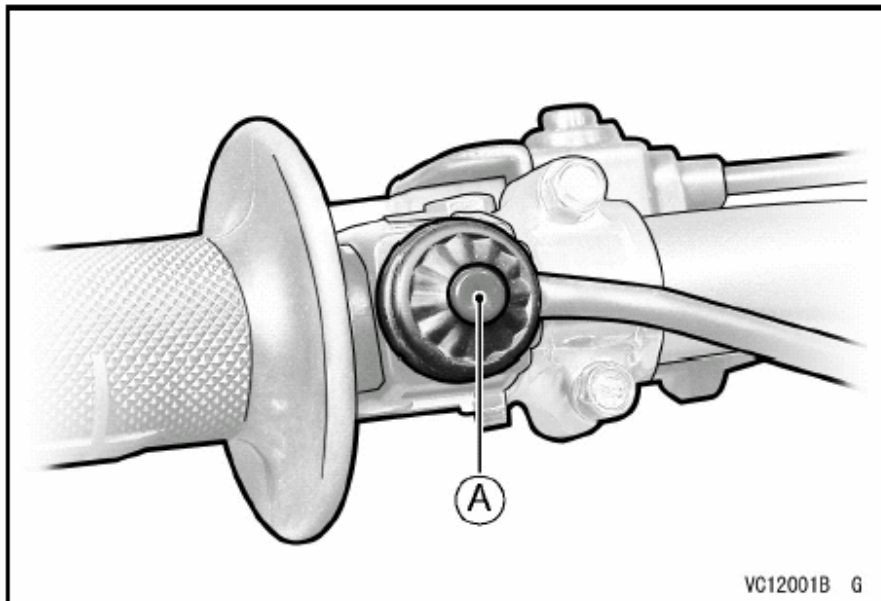
A: Dźwignia zmiany biegów

Zatrzymanie motocykla

Aby maksymalnie zwolnić zamknij przepustnicę i uruchom obydwa hamulce. Blisko zatrzymania motocykla wciśnij sprzęgło. Niezależne używanie przedniego lub tylnego hamulca może mieć zalety w pewnych warunkach. Redukuj odpowiednio biegi, tak by zapewnić właściwą elastyczność silnika przy każdej prędkości.

Wyłączanie silnika

- Włącz bieg luzem.
- Zamknij przepustnicę i naciśnij przycisk wyłączania silnika.
- Kranik paliwa ustaw w położeniu OFF.



A: Przycisk wyłączania silnika

Docieranie

Krótkie docieranie motocykla niezbędne jest by uzyskać prawidłowe dopasowanie się współpracujących elementów silnika i skrzyni biegów. Dzięki temu motocykl uzyska optymalne osiągi.

OSTRZEŻENIE

W trakcie pierwszej godziny lub 20 km silnik powinien pracować z niskimi i zmiennymi obrotami. Szczegóły poniżej.

Docieraj silnik następująco:

1. Uruchom silnik i pozostaw na biegu jałowym do rozgrzania
2. Przez około 20 minut jeździj motocyklem z otwarciem przepustnicy do połowy.
3. Wyłącz silnik i pozostaw do schłodzenia. Sprawdź dokręcenie śrub i nakrętek, szczelność silnika i inne możliwe nieprawidłowości.
4. Uruchom silnik i jeździj przez 40 minut z otwarciem przepustnicy w $\frac{3}{4}$.
5. Wyłącz silnik i pozostaw do schłodzenia. Sprawdź dokręcenie śrub i nakrętek, szczelność silnika i inne możliwe nieprawidłowości. Zwróć szczególną uwagę na prawidłowe ułożenie linek, luz dźwigni i pedału hamulca, zwis łańcucha oraz napięcie szprych.
6. Wymień olej silnikowy oraz filtr oleju.
7. Po tak przeprowadzonej operacji docierania motocykl jest gotowy do regularnego używania. Stosując prawidłową technikę jazdy i unikając przeciążania silnika zapewni się bezproblemową jego eksploatację.

OSTRZEŻENIE

Jeśli którykolwiek z poniższych elementów motocykla został wymieniony należy przeprowadzić powyższą godziną lub 20 km operację docierania:

Cylinder, tłok, sworzeń tłokowy, pierścienie tłokowe, zawór, szklanka popychacza, wałek rozrządu, wał korbowy, koła zębate przekładni.

Codzienna kontrola przed jazdą

Sprawdź zawsze przed jazdą poniższe podzespoły motocykla. Nakład czasu niezbędny do przeprowadzenia kontroli jest minimalny. Codzienne przeprowadzenie tej czynności zapewni bezpieczną i komfortową jazdę motocyklem. Jeśli stwierdzisz jakiegokolwiek nieprawidłowości odnieś się do odpowiedniego rozdziału instrukcji (dot. czynności przeglądowych) bądź skontaktuj się z autoryzowanym serwisem Suzuki. Przed jazdą przeprowadź niezbędne operacje tak, by motocykl spełniał poniższe kryteria bezpiecznej jazdy.

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.

PUNKTY DO SPRAWDZENIA	RODZAJ SPRAWDZENIA
Silnik	
Olej silnikowy	• Właściwy poziom, brak wycieków
Płyn chłodzący	• Prawidłowy poziom płynu chłodzącego • Brak wycieków
Korek chłodnicy	• Prawidłowo dokręcony
Świeca zapłonowa	• Prawidłowo dokręcona
Pokrywa głowicy	• Prawidłowo dokręcona
Sprzęgło	• Prawidłowe funkcjonowanie
Gaźnik	• Prawidłowo wyregulowany
Filtr powietrza	• Czysty, natłuszczony, prawidłowo zamocowany
Tłumik	• Brak uszkodzeń
Zębatka zdawcza silnika	• Brak zużycia i uszkodzeń
Rama	
Opony	• Wystarczający profil • Dokręć kapturki na zaworach • Brak przecięć i pęknięć w oponach • Ciśnienie w zimnych oponach
Szprychy	• Prawidłowy naciąg
Łańcuch napędowy	• Ogólna, dobra kondycja, prawidłowy naciąg, smarowanie
Przedni i tylny hamulec	• Prawidłowy poziom płynu hamulcowego • Właściwy luz pedału i dźwigni hamulca • Nie występuje efekt zapowietrzenia układu hamulc. • Brak wycieków płynu
Przepustnica	• Właściwy luz manetki • Równomierne przekręcanie manetki i powrót do pozycji

	zamkniętej po jej puszczeniu
Układ kierowniczy	• Łatwość poruszania • Brak poskręcanych przewodów • Brak luzów, właściwe zamocowanie
Przednie zawieszenie	• Prawidłowe funkcjonowanie • Brak wycieków oleju
Amortyzator tylny	• Prawidłowe funkcjonowanie • Brak wycieków oleju
Zbiornik paliwa	• Prawidłowo zamocowany • Brak wycieków
Tylne koło zębate	• Brak oznak zużycia
Wyłącznik silnika	• Prawidłowe działanie
Nakrętki, śruby, spinki	• Prawidłowe dokręcenie

Kontrola po wyścigu (lub jeździe)

Po jeździe motocyklem należy najpierw dokładnie umyć motocykl, a następnie skontrolować cały motocykl ze zwróceniem szczególnej uwagi na filtr powietrza, gaźnik, hamulce, itd. Przeprowadź smarowanie pojazdu (zgodnie z odpowiednim rozdziałem) i przeprowadź niezbędne regulacje.

Przeglądy i regulacje

Plan przeglądów okresowych

Przeglądy i regulacje podane poniżej są łatwe do przeprowadzenia i powinny zostać wykonane zgodnie z planem przeglądów. Zapewni to utrzymanie motocykla w prawidłowym stanie technicznym.

Kontrola		Skontroluj co ... wyścigów (lub godzin)				
		Co każdy (2,5 h)	3 (7,5h)	6 (15h)	12 (30h)	Zgodnie z wymaganiem
SILNIK	Linka gorącego rozruchu – regulacja	■				
	Linka gazu – regulacja	■				
	Luzy zaworowe – kontrola			■		
	Tarcze sprzęgła cierne i przekładki – kontrola +		■	R		
	Świeca zapłonowa – czyszczenie +	■				
	Sprzęgło – regulacja	■				
	Filtr powietrza – czyszczenie	■				
	Wkład filtra powietrza – wymiana	Jeśli uszkodzony				
	Gaźnik – kontrola i regulacja	■				
	Olej silnikowy – wymiana			■		
	Filtr oleju – wymiana			■		
	*Tłok i pierścienie tłokowe – wymiana+			■		
SILNIK	*Swożeń tłokowy – wymiana				■	
	*Cylinder, głowica cylindra- kontrola			■		
	*Wał korbowy – kontrola			■		
	Tłumik – czyszczenie i kontrola +	■				
	Wkład tłumika – wymiana			■		
	Rozrusznik nożny i dźwignia zmiany biegów – czyszczenie	■				
	Zębatka zdawcza – kontrola +	■				
	Płyn chłodzący – kontrola +	■				
	*Siatkowy filtr oleju – czyszczenie			■		
	Przewody odpowietrzające silnika – kontrola	■				
	Przewody i połączenia układu chłodzenia – kontrola +	■				

		Skontroluj co ... wyścigów				
Kontrola		Co każdy (2,5 h)	3 (7,5h)	6 (15h)	12 (30h)	Zgodnie z wymaganiem
NADWOZIE	Regulacja hamulców – kontrola +	■				
	Zużycie klocków hamulcowych – kontrola +	■				
	Poziom płynu hamulcowego – kontrola +	■				
	*Płyn hamulcowy – wymiana +	Co 2 lata				
	Naciąg szprych i bicie obręczy – kontrola +	■				
	Zużycie łańcucha napędowego – kontrola +	■				
	Przednie zawieszenie – kontrola i czyszczenie	■				
	*Olej w przednim zawieszeniu – wymiana			■		
	*Przewody hamulcowe – wymiana	Co 4 lata				
	*Przewody paliwowe – wymiana	Co 4 lata				
	*Tłoczek i uszczelniaacz pompy hamulcowej – wymiana	Co 2 lata				
	*Tłoczek i uszczelniaacz zacisku hamulcowego – wymiana	Co 2 lata				
	Nakrętki, śruby, zapinki – kontrola +	■				
	Przewody paliwowe, połączenia – kontrola +	■				
	Przewody hamulcowe, połączenia – kontrola +	■				
	Luz układu kierowniczego – kontrola+	■				

	Kontrola	Skontroluj co ... wyścigów				
		Co każdy (2,5 h)	3 (7,5h)	6 (15h)	12 (30h)	Zgodnie z wymaganiem
NADWOZIE	*Łożyska główki ramy – smarowanie			■		
	Zębatka tylna – kontrola +	■				
	*Łożyska kół – kontrola +	■				
	*Osie i śruby wahacza i układu UNI - TRAK – kontrola +		■			
	*Osie i śruby wahacza i układu UNI - TRAK – smarowanie		■			
	*Olej w tylnym amortyzatorze – wymiana			■		
	Rama – kontrola	■				
	Koła / opony – kontrola	■				
	Amortyzator tylny – kontrola	■				
	Linki – kontrola	■				

+ - przegląd i czyszczenie, regulacja, wymiana lub smarowanie - w zależności od potrzeb

* - czynność należy zlecić autoryzowanemu serwisowi Suzuki

R - wymiana

Olej silnikowy

Prawidłowe funkcjonowanie silnika, skrzyni biegów i sprzęgła wymaga regularnej kontroli poziomu oraz wymiany oleju, zgodnie z planem przeglądów. Należy pamiętać, że olej nie tylko wypłukuje zanieczyszczenia, ale również wraz z upływem czasu traci swoje właściwości smarujące. Stąd konieczność jego okresowej wymiany.

OSTRZEŻENIE

Jazda motocyklem z niewłaściwą ilością oleju silnikowego, olejem zużytym, bądź zanieczyszczonym doprowadzić może do zatarcia silnika lub skrzyni oraz do wypadku.

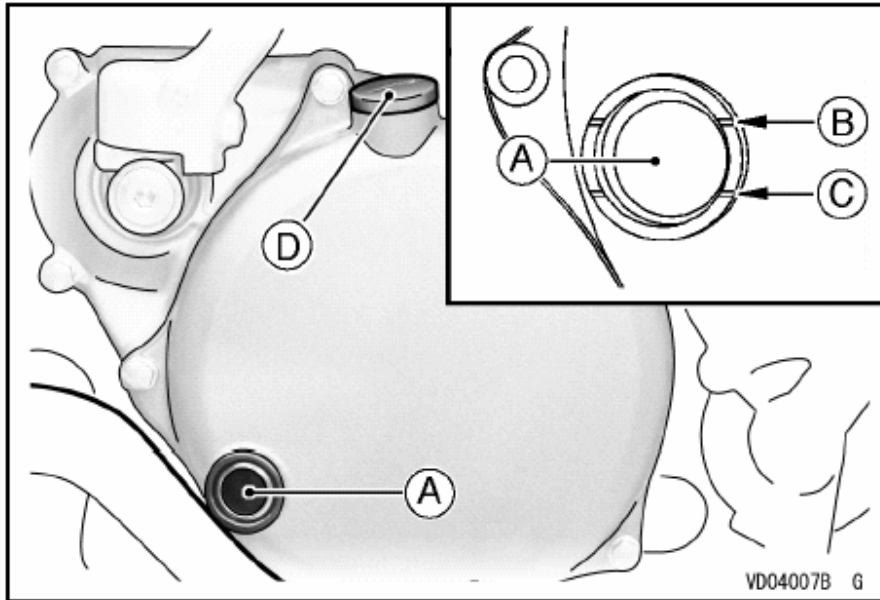
Kontrola poziomu oleju

- Ustaw motocykl prosto w stosunku do podłoża.
- Jeśli olej był właśnie wymieniony uruchom silnik i zostaw pracujący z wolnymi obrotami przez kilka minut. Olej m.in. napelni wówczas filtr oleju. Wyłącz silnik i odczekaj kilka minut niezbędnych do ustalenia się poziomu oleju.

UWAGA

Nadmierne zwiększanie obrotów silnika zanim olej dotrze do wszystkich elementów układu smarowania doprowadzić może do zatarcia silnika.

- Jeśli motocykl był właśnie używany zaczekaj kilka minut niezbędnych do ustalenia się poziomu oleju.
- Skontroluj poziom oleju w okienku kontrolnym znajdującym się z prawej strony silnika. Powinien on zawierać się pomiędzy oznaczeniami B (wysoki) oraz C (niski).



A: Okienko kontrolne poziomu oleju

B: – wysoki poziom oleju

C: – niski poziom oleju

D: Korek wlewu oleju

- Jeśli poziom oleju jest za wysoki odkręć korek wlewu i wyciągnij nadmiar za pośrednictwem np. strzykawki.
- Jeśli poziom jest za niski uzupełnij go przy użyciu tego samego typu i marki oleju, jaki jest już w silniku.

Wymiana oleju i filtra oleju

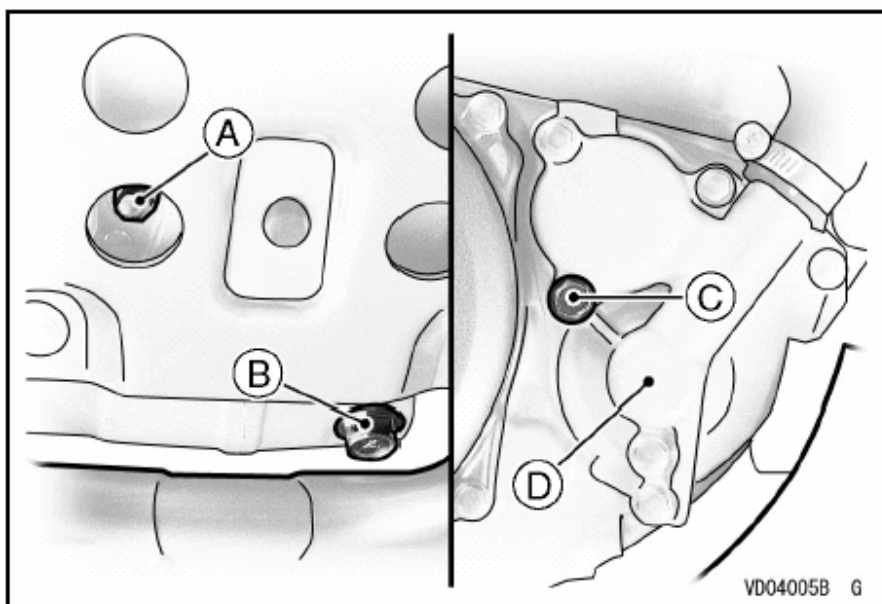
Olej silnikowy wraz z filtrem powinien być regularnie wymieniany. Zapewni to odpowiednią żywotność silnika

- Uruchom i zagrzej silnik, a następnie wyłącz go
- Podstaw pod korek spustowy oleju odpowiedniej wielkości pojemnik na olej
- Odkręć korek wlewu oleju silnikowego
- Odkręć korek spustowy oleju silnikowego, ustaw pionowo motocykl i spuść olej.

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
- 4) Zużyty olej należy odpowiednio zutylizować



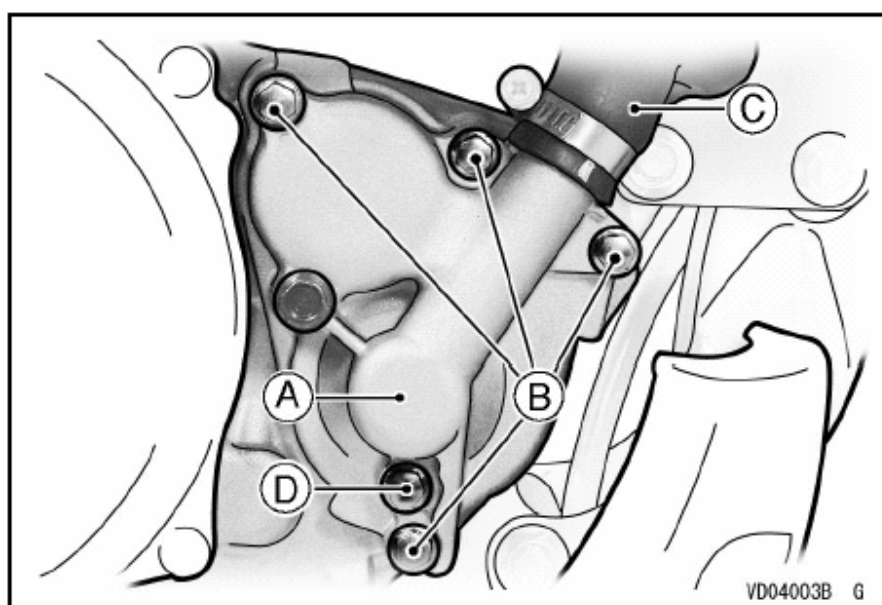
A: Korek spustowy oleju (przód)

B: Korek spustowy oleju (M10)

C: Korek spustowy oleju (pokrywa pompy wody)

D: Pokrywa pompy wody

- Jeśli filtr oleju ma zostać wymieniony należy odkręcić pokrywę pompy wodnej i spuścić płyn chłodzący z układu (patrz: Układ chłodzenia).
- Poluzuj opaskę zaciskową i rozłącz przewód wodny.
- Odkręć śruby mocujące pokrywę pompy wodnej i zdemonstuj pokrywę wraz z o-ringiem.



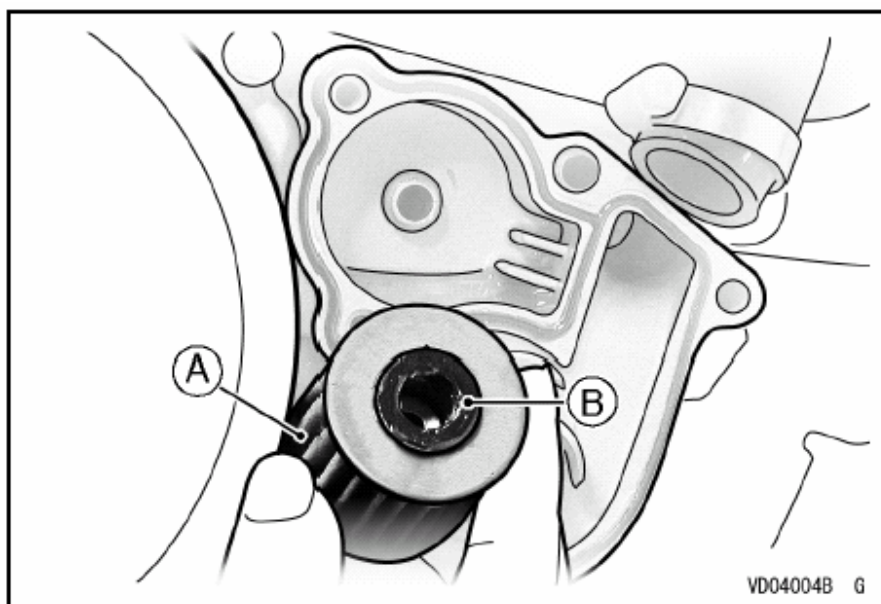
A: Pokrywa pompy wody

B: Śruby

C: Przewód

D: Śruba spustowa płynu chłodzącego

- Wymień filtr oleju na nowy.



A: Wkład filtra oleju

B: Pierścień

- Nanieś niewielką ilość oleju na pierścień przelotowy.
- Zamontuj nowy filtr oleju z pierścieniem skierowanym do silnika.

OSTRZEŻENIE

Odwrotny montaż filtra oleju uniemożliwi przepływ oleju i doprowadzi do zatarcia silnika.

- Zamontuj pokrywę pompy wody wraz z nowym o-ringiem. Dokręć śruby mocujące z przewidzianym momentem.
- Po spuszczeniu oleju przykręć ponownie śruby spustowe. Zastosuj nowe uszczelki. Momenty dokręcenia śrub podaje poniższa tabela:

Momenty dokręcenia śrub spustowych oleju silnikowego

Śruba spustowa (przednia)	7.0 Nm
Śruba spustowa (M10)	15 Nm
Śruba spustowa (pokrywa pompy wody)	9.8 Nm

WAŻNE:

- Uszczelki i o-ringi należy wymienić na nowe.
- Napełnij silnik dobrej jakości olejem (zgodnie ze specyfikacją) do górnego stanu.
- Uruchom silnik
- Sprawdź poziom oleju i szczelność połączeń.

Zalecany olej silnikowy

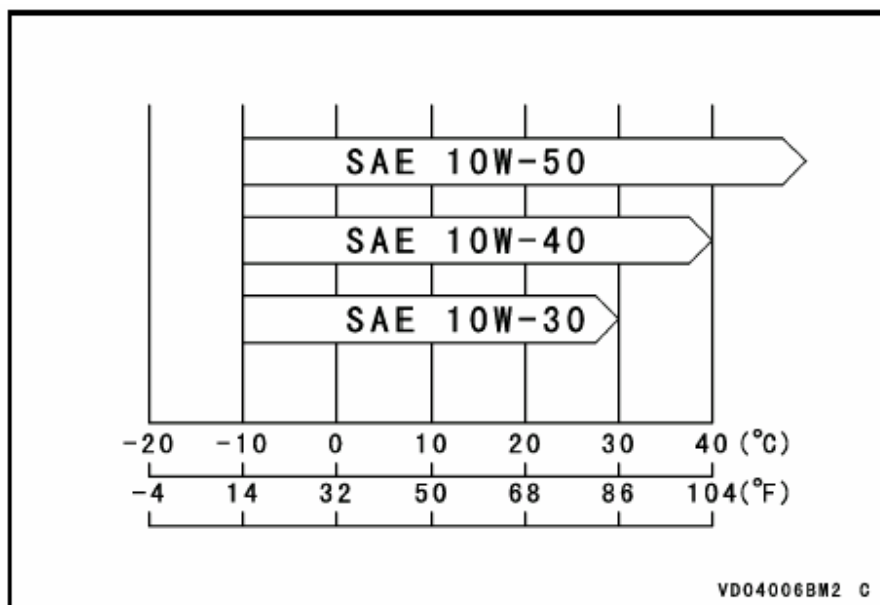
Typ: API SE, SF, SG

Lepkość: SAE 5W-40

Ilość oleju: 1.3 L (bez wymiany filtra oleju)
1.35L (wraz z wymianą filtra oleju)
1.50 L (całkowicie suchy silnik)

WAŻNE:

Wprowadzie zalecany jest olej o dosyć uniwersalnej lepkości 5W-40, jednakże w zależności od strefy klimatycznej lub warunków użytkowania lepkość zastosowanego oleju może zostać zmieniona wg poniższej tabeli.



Układ chłodzenia

Przewody układu chłodzenia

Zgodnie z grafikiem przeglądów sprawdź przewody pod kątem nieszczelności, pęknięć lub zużycia.

Chłodnica

Sprawdź żeberka chłodnicy pod kątem zanieczyszczenia błotem lub insektami. Wyczyść, jeśli konieczne przy użyciu szmatki i wody pod niskim ciśnieniem.

UWAGA

Mycie chłodnicy wodą pod ciśnieniem może uszkodzić żeberka chłodnicy i doprowadzić do pogorszenia wydajności układu chłodzenia. Montaż deflektorów, spoilerów i innych elementów zmieniających przepływ powietrza przed lub za chłodnicą może wpłynąć negatywnie na wydajność układu i doprowadzić do przegrzania i zniszczenia silnika.

Płyn chłodzący

Absorbuje on nadmiar ciepła z silnika i przekazuje go za pośrednictwem chłodnicy do otoczenia. Jeśli poziom płynu będzie zbyt niski silnik może ulec przegrzaniu i uszkodzeniu. Kontroluj poziom płynu chłodzącego każdego dnia przed jazdą i uzupełnij, jeśli to konieczne. Płyn należy wymieniać okresowo, zgodnie z grafikiem przeglądów.

UWAGA

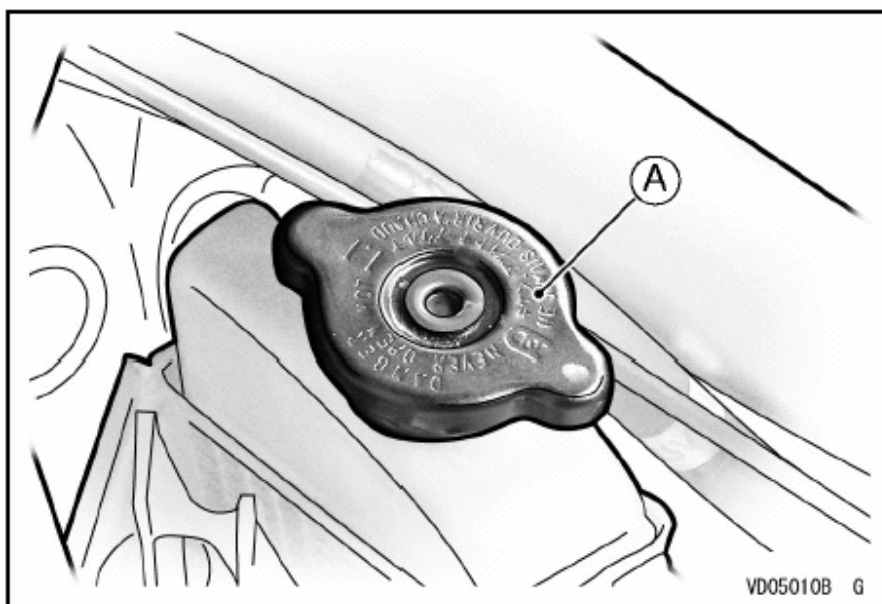
Aby uniknąć ryzyka oparzenia nie odkręcaj korka chłodnicy ani nie wymieniaj płynu chłodzącego przy gorącym silniku. Zaczekaj aż silnik ostygnie.

WAŻNE:

- *Fabrycznie układ chłodzenia motocykla zalany jest trwałym płynem niezamarzającym. Zabarwiony na zielono płyn wykonany jest na bazie glikolu etylenowego. Rozmieszany został w 50% i jego temperatura zamarzania wynosi -35°C .*

Kontrola poziomu płynu chłodzącego

- Ustaw motocykl pionowo.
- Odkręć w dwu krokach korek chłodnicy.
- Najpierw przekręć korek w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara aż do pierwszego momentu zatrzymania się. Odczekaj kilka sekund.
- Następnie naciśnij korek i odkręć dalej w tym samym kierunku, aż do zdjęcia go z chłodnicy.

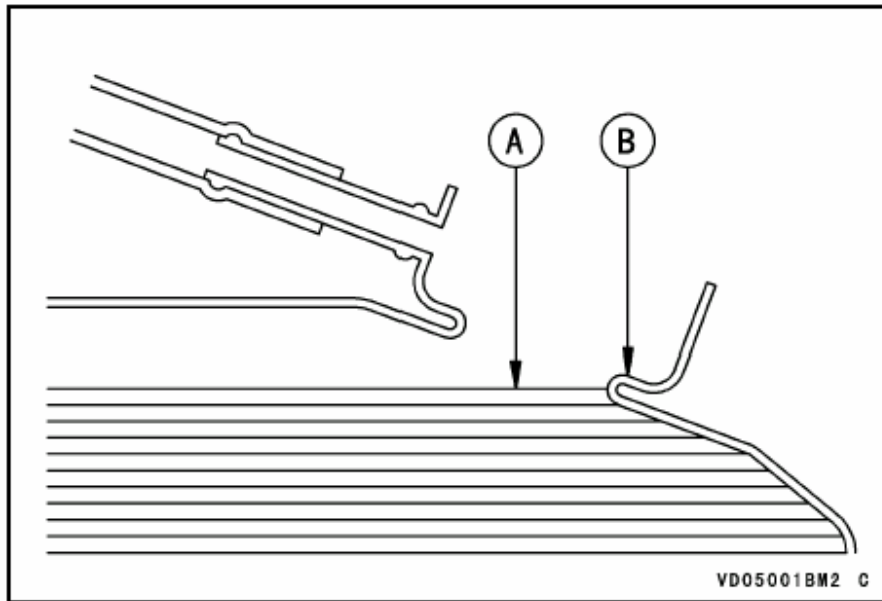


A: Korek chłodnicy

- Sprawdź poziom płynu chłodzącego w chłodnicy. Powinien on sięgać do dolnej krawędzi króćca wlewowego.

WAŻNE:

- *Poziom płynu chłodzącego sprawdzaj, kiedy silnik jest zimny (w temperaturze pokojowej, bądź otoczenia).*



A: Poziom płynu chłodzącego

B: Króciec wlewowy

- Jeśli poziom płynu jest za niski należy go uzupełnić przez otwór wlewowy chłodnicy, aż do dolnej krawędzi.

Zalecane proporcje mieszania wody i płynu niezamarzającego
1:1 (woda: płyn niezamarzający)

Zalecany płyn niezamarzający

Stosować należy wyłącznie płyny przewidziane do aluminiowych silników i chłodnic zawierające inhibitory korozji. Używanie innego płynu spowoduje gromadzenie się z upływem czasu rdzy i zanieczyszczeń w układzie chłodzenia, które mogą zatkać kanały układu chłodzenia pogarszając bądź eliminując jego działanie.

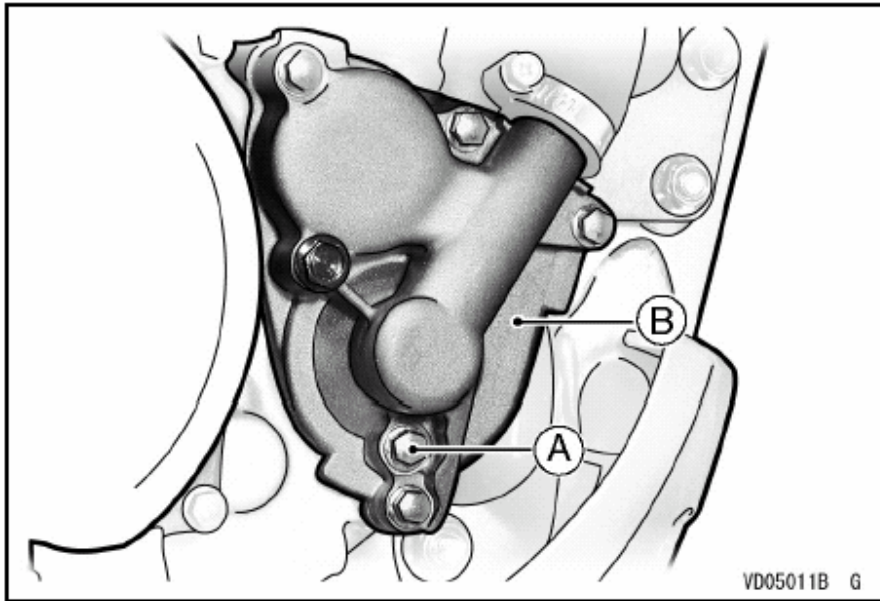
Pojemność układu chłodzenia
1.20 L

- Dokręć ponownie korek chłodnicy.

Wymiana płynu chłodzącego

Aby zapewnić długotrwałą i bezawaryjną pracę silnika, jeśli to konieczne należy wymieniać płyn chłodzący.

- Zaczekaj, aż silnik całkowicie ostygnie.
- Ustaw motocykl pionowo.
- Odkręć w dwu krokach korek chłodnicy (patrz: Kontrola poziomu płynu chłodzącego).
- W następujący sposób spuść płyn chłodzący z silnika i chłodnicy.
- Podstaw odpowiedni pojemnik pod śrubę spustową na pokrywie pompy wody i odkręć śrubę spustową.



A: Śruba spustowa płynu chłodzącego

B: Pokrywa pompy wody

OSTRZEŻENIE

Rozlany na silnik, ramę czy koła płyn chłodzący należy natychmiast zmyć pod wodą.

UWAGA

Zabrudzoną płynem chłodzącym oponę należy umyć wodą. Właściwości płynu powodują, iż guma staje się śliska, co z kolei doprowadzić może do wypadku i obrażeń.

- Sprawdź wizualnie stary płyn chłodzący.
- Jeśli zaobserwujesz w płynie drobiny podobne do nitek bawełny oznacza to, iż elementy aluminiowe układu chłodzenia korodują i układ musi zostać przepłukany.
- Jeśli płyn jest brązowy oznacza to korodowanie stalowych elementów układu chłodzenia; układ musi zostać przepłukany.
- Sprawdź układ chłodzenia pod kątem uszkodzeń, słabych połączeń i nieszczelności.
- Dokręć korek spustowy wraz z nową uszczelką. Użyj prawidłowego momentu dokręcenia.

WAŻNE:

- *Uszczelki należy zawsze wymieniać na nowe.*

Śruba spustowa (pokrywa pompy wody):	7.0 Nm
--------------------------------------	--------

- Napełnij układ płynem chłodzącym, aż do dolnej krawędzi króćca wlewowego.

OSTRZEŻENIE

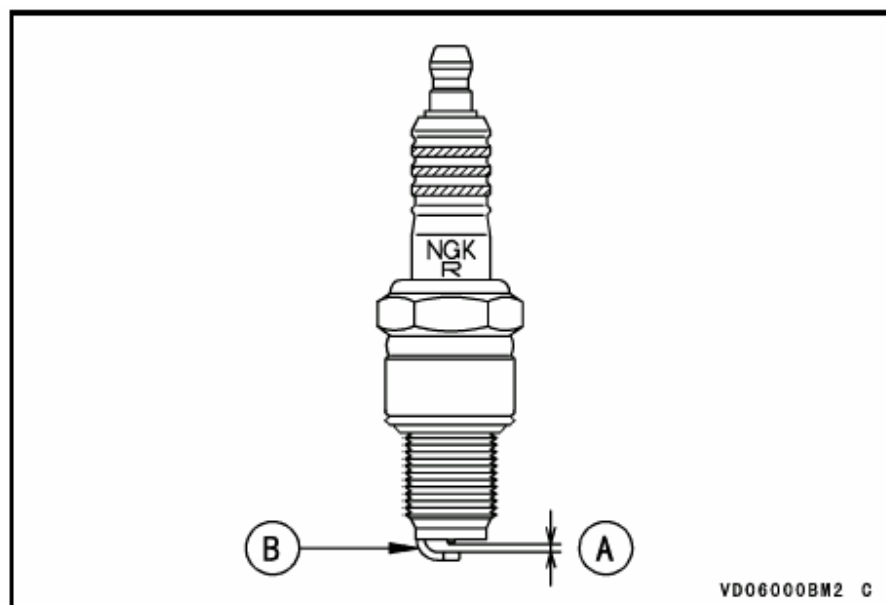
Używaj wyłącznie płynu chłodzącego zawierającego inhibitory korozji, przeznaczonego do silników i chłodnic aluminiowych. Postępuj zgodnie z instrukcją producenta płynu. Wraz z płynem niezamarzającym należy używać wyłącznie wody destylowanej. Używanie innej wody może spowodować korozję i uszkodzenie się chłodnicy. Używanie twardej wody w układzie chłodzenia spowoduje powstawanie osadów w kanałach wodnych i zmniejszy wydajność układu. Pamiętaj, że jest to środek chemiczny szkodliwy dla ludzkiego ciała. Należy unikać kontaktu ze skórą i oczami.

Płyn ten należy przechowywać w bezpiecznym miejscu z dala od dzieci i zwierząt domowych. W przypadku, gdy płyn chłodzący dostanie się do przewodu pokarmowego nie wywołać wymiotów i wezwać natychmiast lekarza. W przypadku, gdy płyn dostanie się do oczu lub na skórę należy niezwłocznie spłukać je wodą.

WAŻNE:

- *Napełniaj układ powoli, tak by powietrze z układu mogło wydostawać się na zewnątrz.*
- Dokręć korek chłodnicy.
- Sprawdź szczelność układu chłodzenia.
- Uruchom silnik, rozgrzej, a następnie wyłącz.
- Po ostudzeniu silnika sprawdź poziom płynu chłodzącego. Powinien on sięgać dolnej krawędzi króćca wlewowego.
- Jeśli poziom jest niższy uzupełnij go do odpowiedniego poziomu.
- Dokręć ponownie korek chłodnicy.
- Sprawdź szczelność układu chłodzenia.

Świeca zapłonowa



A: Przerwa

B: Zewnętrzna elektroda

Świecę zapłonową należy zgodnie z grafikiem przeglądów wykręcać i kontrolować. Kontroluj przerwę między elektrodami świecy. Jeśli leży ona poza tolerancją odegnij odpowiednio zewnętrzną elektrodę i ustaw specyfikowaną przerwę.

Przerwa pomiędzy elektrodami świecy zapłonowej

CR8EB	0.7 – 0.8 mm
CR9EB	

Jeśli świeca jest zaolejona lub posiada nagar na elektrodach należy ją wyczyścić przy użyciu np. papieru ściernego. Świecę można czyścić przy użyciu rozpuszczalnika i szczotki drucianej lub innego podobnego narzędzia. Jeśli elektrody są skorodowane lub uszkodzone, porcelana pęknięta należy świecę wymienić na nową. Użyj standardowej świecy.

Standardowa świeca zapłonowa

NGK CR8EB

Aby sprawdzić prawidłową ciepłotę świecy skontroluj kolor elektrod. Jeśli kolor wokół środkowej elektrody jest jasno brązowy świeca dobrana została prawidłowo. Jeśli zaś kolor elektrod jest bardzo jasny świecę należy wymienić na zimniejszą.

Opcjonalna świeca zapłonowa

NGK CR9EB

WAŻNE:

- Jeśli wyczujesz pogorszenie osiągnięć silnika wymień świecę na zimniejszą.

Demontaż i montaż świecy zapłonowej

- Przed demontażem świecy ściągnij nasadkę ze świecy.
- Do odkręcenia świecy zastosuj odpowiedni klucz.
- Poluzuj i odkręć świecę.
- Montując ponownie świecę dokręć ją z przewidzianym momentem.

Moment dokręcenia świecy

13 Nm (1.3 kGm)

Filtr powietrza

Jeżeli jest on zanieczyszczony i zmniejsza się jego przepuszczalność, to automatycznie pogarszają się osiągi pojazdu (spadek mocy, wzrost zużycia paliwa). Przed każdym wyścigiem lub treningiem kontroluj układ dolotowy, który składa się z filtra powietrza, kanału dolotowego do gaźnika, opasek zaciskowych i gaźnika.

UWAGA

Jeżeli zanieczyszczenia bądź kurz przedostaną się do silnika, spowodują jego przedwczesne zużycie oraz zwiększą prawdopodobieństwo uszkodzenia silnika. Regularnie kontroluj układ dolotowy pod kątem szczelności. Jeśli stwierdzisz jakiegokolwiek zanieczyszczenia wyczyść niezwłocznie cały system.

OSTRZEŻENIE

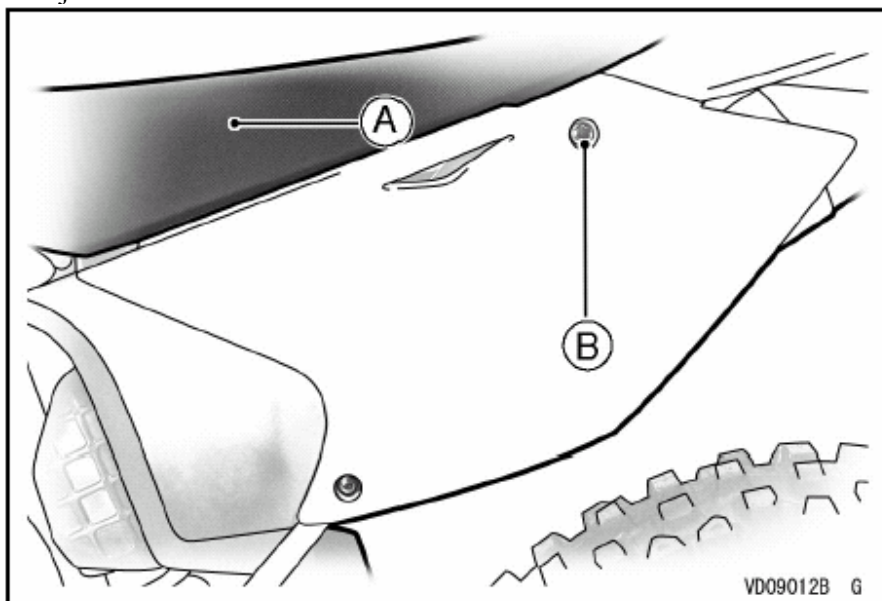
Zatkany filtr powietrza spowoduje nadmierne wzbogacenie mieszanki paliwowej, spadek mocy silnika i uszkodzenie świecy zapłonowej.

WAŻNE:

- 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.
- Po jeździe w deszczu lub błotnistych drogach element filtrujący należy wyczyścić natychmiast.

Demontaż i kontrola filtra

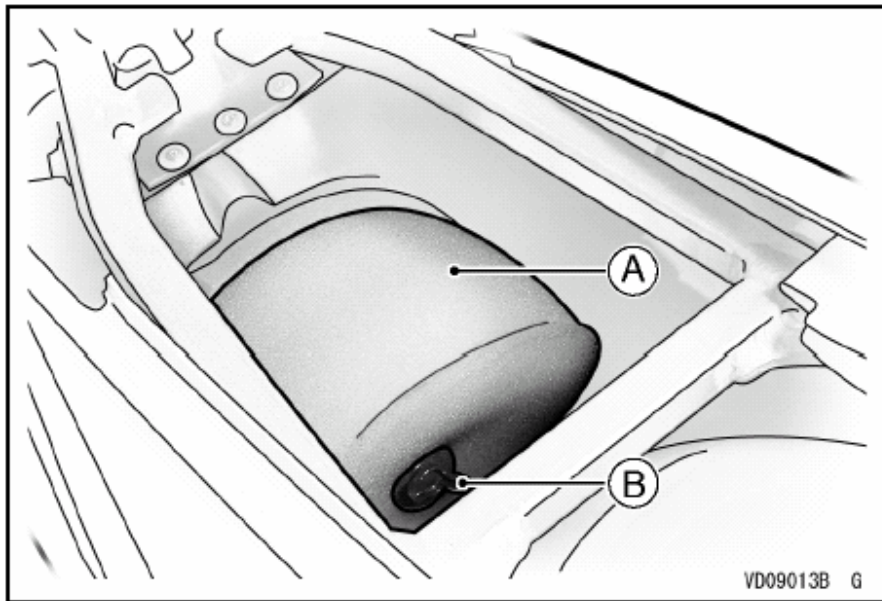
- Zdemontuj siedzisko.



A: Siedzisko

B: Śruba mocująca

- Wykręć śrubę motylkową i wyjmij wkład filtrujący.



A: Wkład filtra powietrza

B: Śruba motylkowa

- Sprawdź czystość gaźnika i kanału dolotowego. Jeśli to konieczne wyczyść wymienione uprzednio elementy.
- Czystą szmatką zatkaj gardziel gaźnika zabezpieczając ją przed zanieczyszczeniami.
- Wyczyść szmatką wnętrze obudowy filtra powietrza.
- Zdejmij element filtrujący z ramki.

OSTRZEŻENIE

Nie wykręcaj elementu filtrującego, gdyż może on łatwo ulec uszkodzeniu.

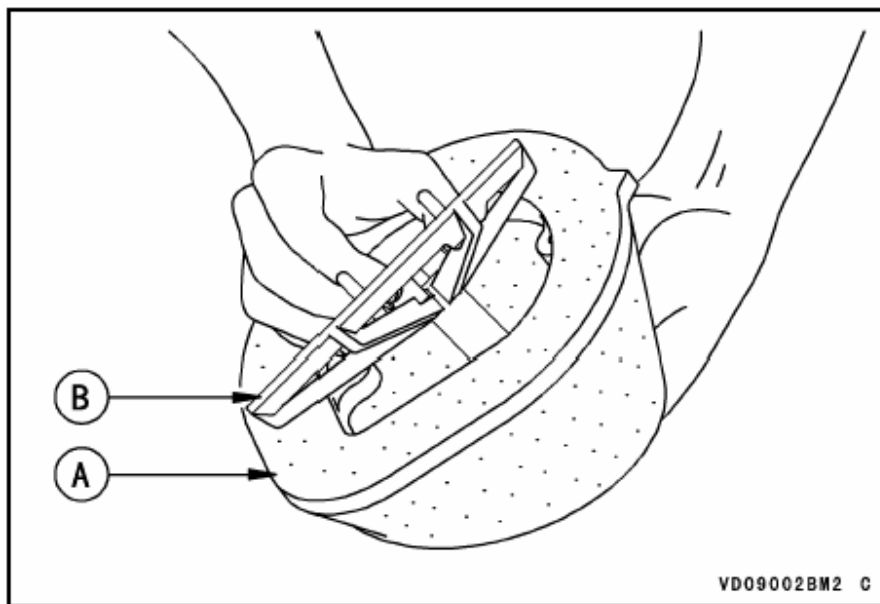
- Skontroluj wkład filtrujący. Jeśli jest brudny należy go wyczyścić. Sprawdź, czy pianka filtrująca nie jest porwana. Jeśli stwierdzisz uszkodzenia należy wymienić ją na nową. W przeciwnym razie zanieczyszczenia łatwo przenikną do gaźnika.

UWAGA

Brudny bądź uszkodzony filtr powietrza może przepuszczać zanieczyszczenia do gaźnika, co z kolei doprowadzić może do zablokowania przepustnicy, wypadku i obrażeń ciała.

OSTRZEŻENIE

Brudny bądź uszkodzony filtr powietrza może przepuszczać zanieczyszczenia do silnika, co z kolei doprowadzić może do przedwczesnego jego zużycia lub uszkodzenia.



A: Element filtrujący

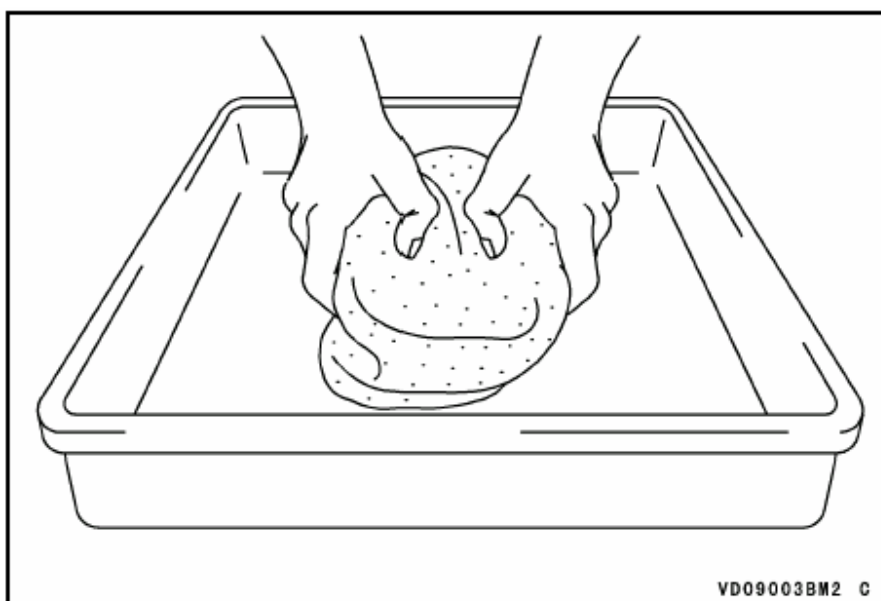
B: Ramka

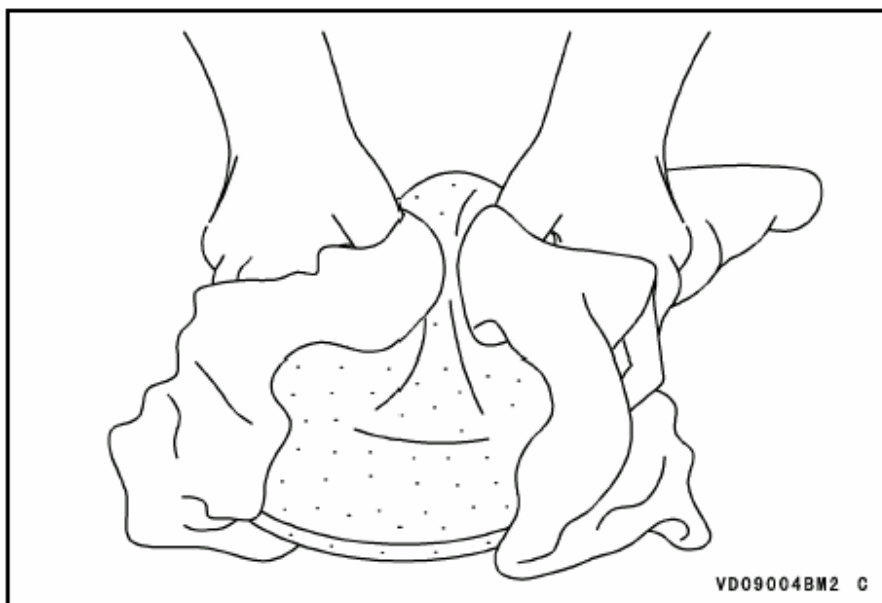
Czyszczenie i montaż elementu filtrującego

- Umyj wkład filtrujący w niepalnym roztworze lub wodą z mydłem. Wyplucz go następnie w wodzie, tak by zniknęły wszystkie ślady roztworu czyszczącego.
- Wyciśnij piankę filtra w ręcznik.

OSTRZEŻENIE

Elementu filtrującego nie należy wykręcać, przedmuchiwać i wyżyłać gdyż może on łatwo ulec uszkodzeniu.

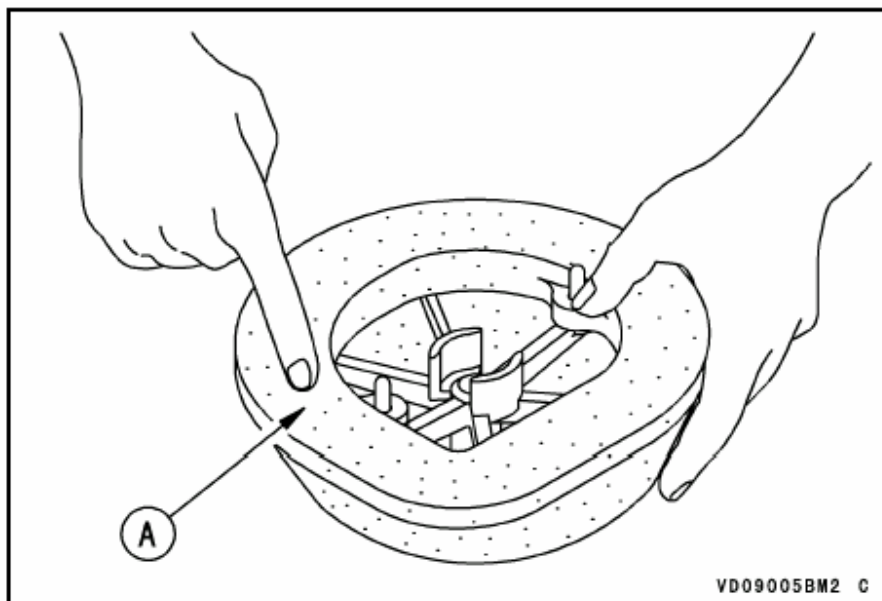




UWAGA

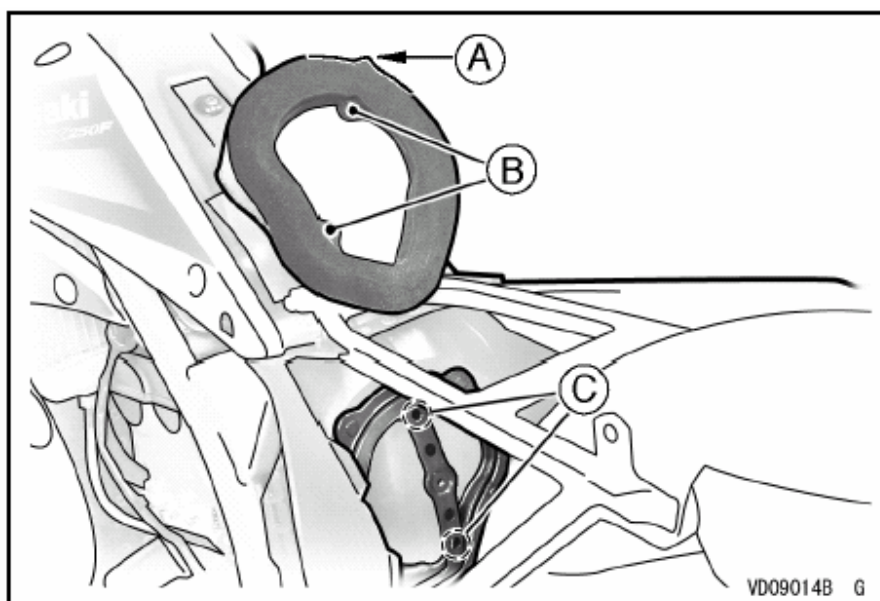
Filtr należy czyścić w dobrze wentylowanych pomieszczeniach. Upewnij się, że w pobliżu nie ma źródeł ognia lub ciepła. Uwaga ta dotyczy również zapalniczek. Aby uniknąć eksplozji nie stosuj do czyszczenia filtra benzyny lub innych łatwopalnych środków.
--

- Wyczyszczony filtr pozostaw do wyschnięcia. Następnie nasącz wkład wysokiej jakości olejem do filtrów powietrza. Wkład nasącz na wylot. Nadmiar oleju należy wycisnąć, jednakże nie wykręcając pianki, gdyż spowoduje to jej rozerwanie. W takim przypadku nadmiar oleju jest lepszy niż jego brak. Ostatecznie przetrzyj szmatką wnętrze wkładu filtrującego usuwając nadmiar oleju.
- Przed montażem skontroluj wkład pod kątem rozerwania, stwardnienia i pomarszczeń. Uszkodzony filtr wymień na nowy.
- Nanieś smar na wszystkie płaszczyzny przylegania i otwór śruby w obudowie filtra oraz kanale dolotowym.
- Wyjmij ręcznik zatykający gardziel gaźnika.
- Zamontuj wkład na ramkę filtra. Aby zapewnić prawidłowe uszczelnienie posmaruj krawędź przylegającą wkładu niewielką ilością smaru uniwersalnego.



A: Nanieś smar

- Wkład filtra powietrza zamontuj tak, by wypustka pokazana na rysunku skierowana była do góry, zaś występy (B) pokrywały się z otworami w obudowie.



A: Wypustka

B: Występ

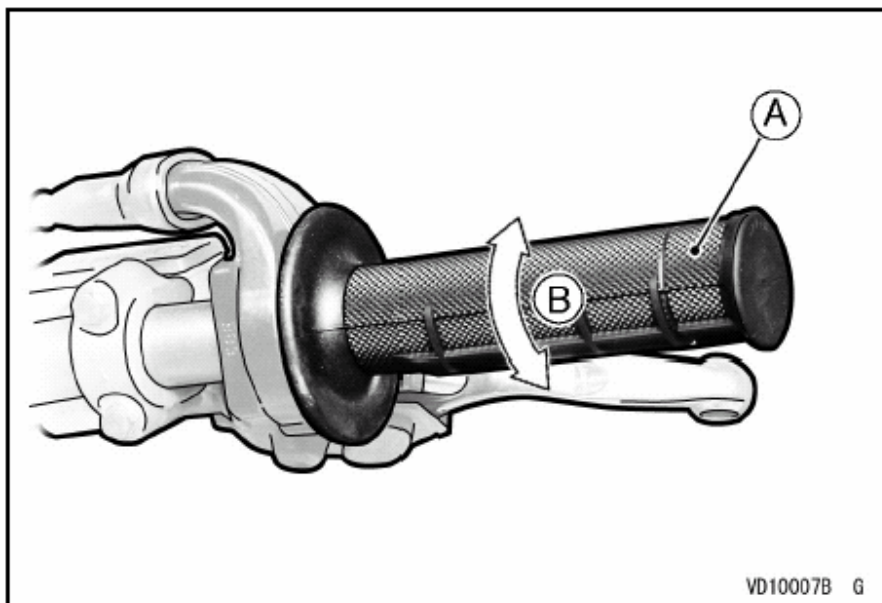
C: Otwory ustalające

- Zamontuj siedzisko.

Linka gazu

Skontroluj manetkę gazu pod kątem płynnego działania w całym zakresie pracy. Zgodnie z planem przeglądów sprawdź i wyreguluj linkę gazu.

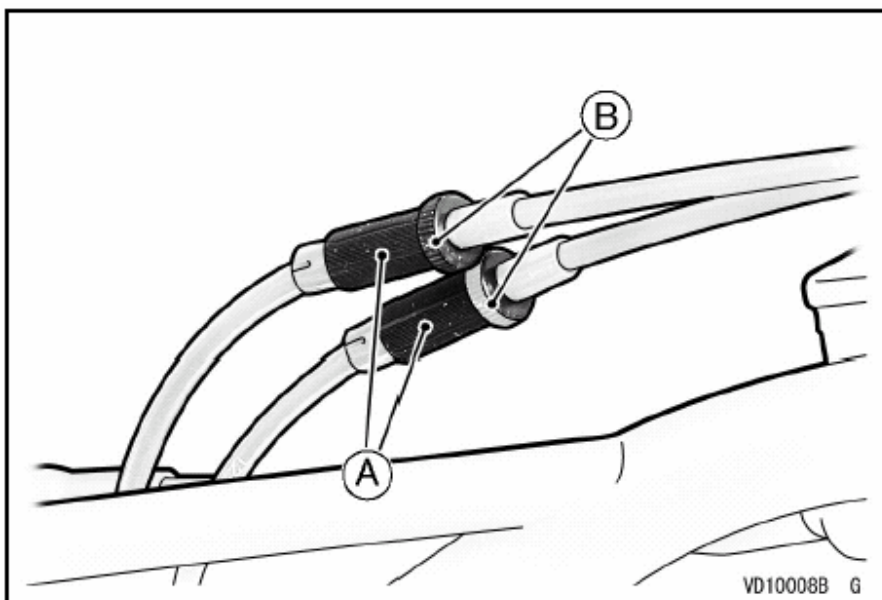
- Obracając manetkę sprawdź czy istnieje 2 – 3 mm luzu.



A: Manetka gazu

B: Luz 2 – 3mm

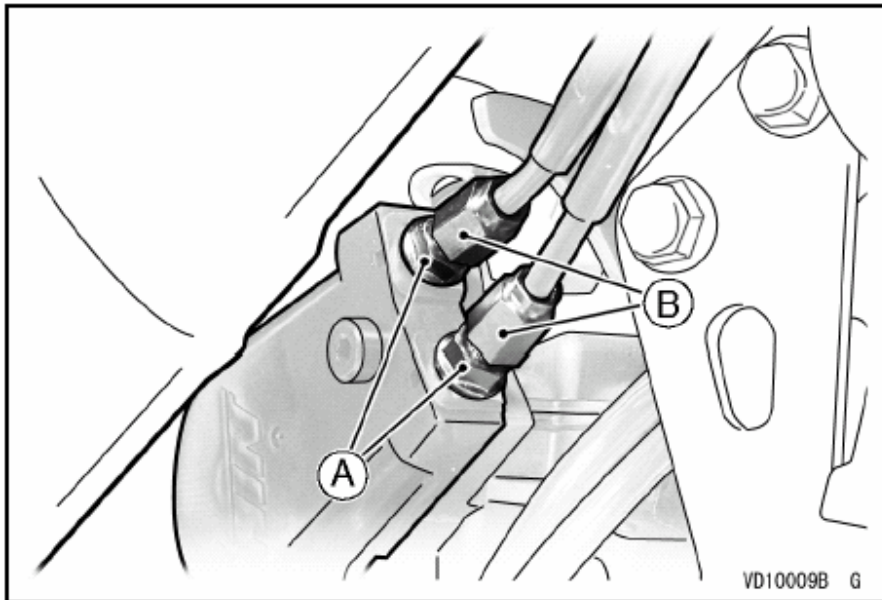
- Jeśli luz jest nieprawidłowy poluzuj przeciwnakrętkę na górnym końcu linki gazu i śrubą regulacyjną ustaw specyfikowany luz linki. Następnie dokręć przeciwnakrętkę.



A: Śruby regulacyjne

B: Przeciwnakrętki

- Jeśli prawidłowa regulacja przy użyciu górnych śrub regulacyjnych jest niemożliwa przeprowadź ją śrubami regulacyjnymi na dolnym końcu linek. Dokręć następnie przeciwnakrętki.



A: Przeciwnakrętka

B: Śruba regulacyjna

- Na zapalonym silniku przekręć kierownicą do oporu w lewo i w prawo i sprawdź, czy ruch kierownicy nie powoduje zmiany obrotów silnika. Jeśli nastąpi zmiana obrotów silnika świadczyć to będzie o nieprawidłowej regulacji linek gazu, ich złym ułożeniu lub uszkodzeniu. Jeśli wystąpią powyższe niedomagania upewnij się, że zostały usunięte przed jazdą.

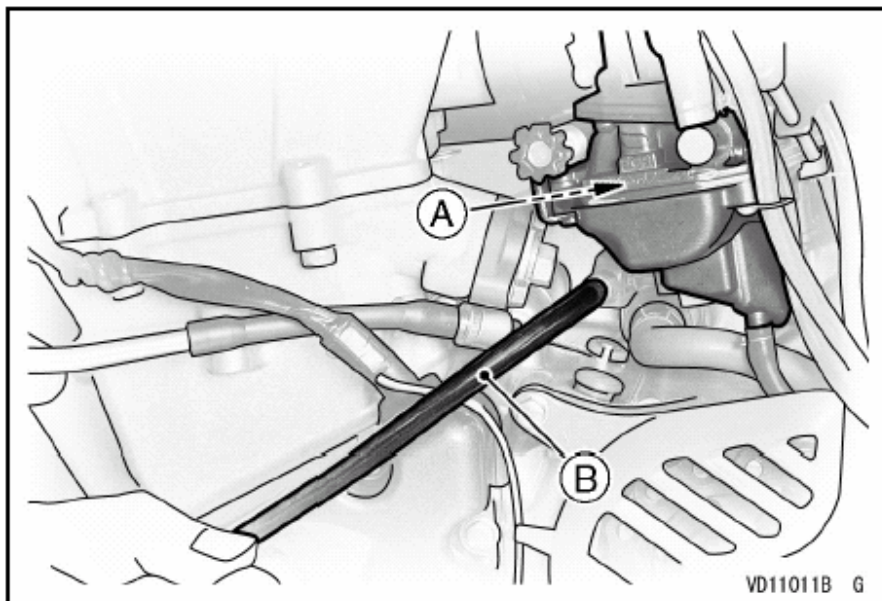
UWAGA

Jazda z niewłaściwie wyregulowanymi, uszkodzonymi, bądź nieprawidłowo ułożonymi linkami gazu doprowadzić może do niekontrolowanego zwiększenia obrotów silnika, a w rezultacie do utraty panowania nad pojazdem.

Regulacja wolnych obrotów

Regulację obrotów biegu jałowego przeprowadza się przy pomocy śruby regulacyjnej składu mieszanki i śruby regulacyjnej wolnych obrotów.

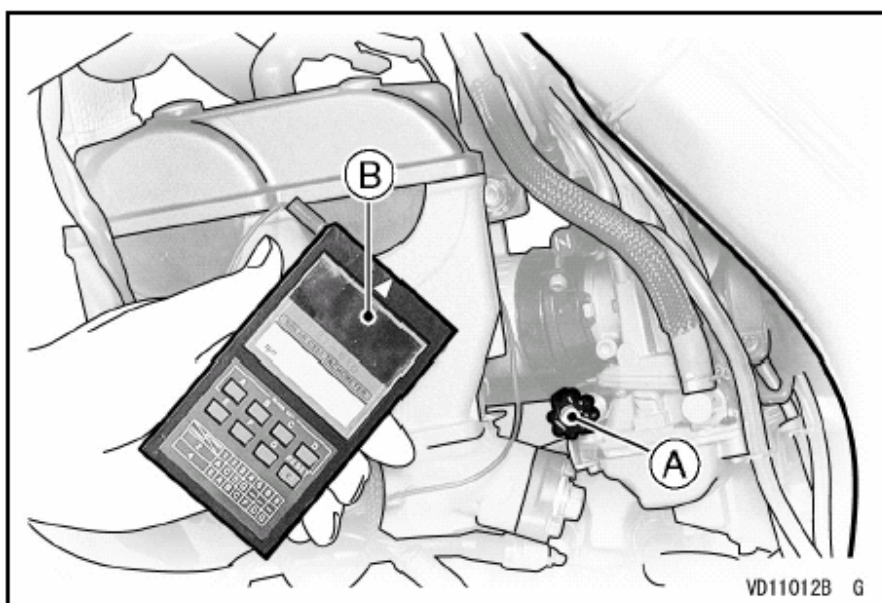
- Przy użyciu narzędzia specjalnego wkręć śrubę regulacyjną składu mieszanki, aż do wyczucia lekkiego oporu, a następnie wykręć o $2 \frac{1}{4}$ obrotu.



A: Śruba składu mieszanki

B: Narzędzie specjalne (09913-10130)

- Uruchom i rozgrzej silnik
- Przy pomocy śruby regulacyjnej i elektronicznego obrotomierza ustaw wolne obroty w zakresie 1950 – 2050 obr/min.



A: Śruba regulacyjna wolnych obrotów

B: Tester

- Kilukrotnie otwórz i zamknij przepustnicę, aby upewnić się, że wolne obroty pozostają niezmienione. Jeśli konieczne powtórz regulację.
- Z silnikiem pracującym na wolnych obrotach skręć kierownicą w obydwie strony. Jeśli ruch kierownicy zmienia obroty silnika oznacza to niewłaściwą regulację, nieprawidłowe

ułożenie linek, bądź ich uszkodzenie. Zanim rozpoczniesz jazdę upewnij się, że żadna z powyższych usterek nie ma miejsca.

UWAGA

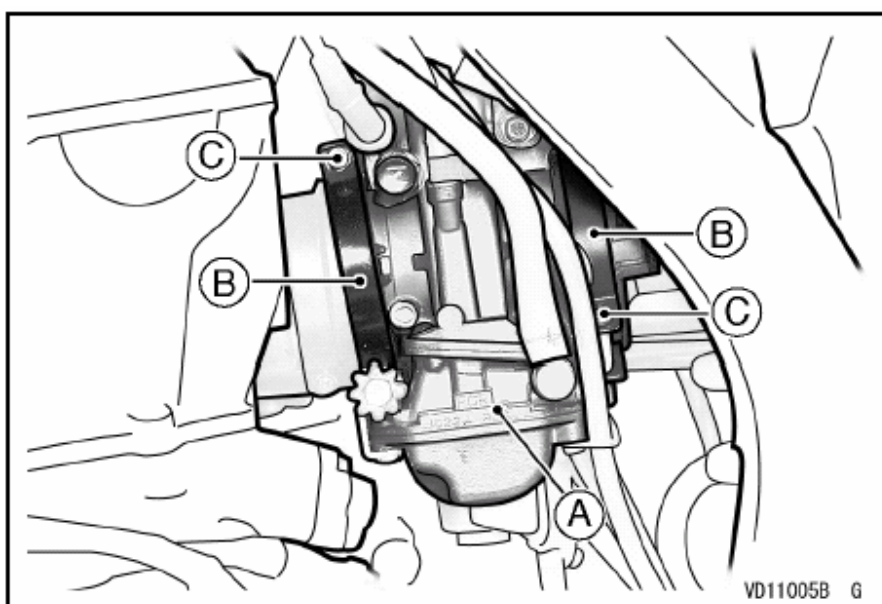
Jazda z uszkodzoną linką gazu stwarzać może zagrożenie podczas jazdy motocyklem.

Demontaż gaźnika

UWAGA

Benzyna jest materiałem łatwopalnym, a w określonych okolicznościach wybuchowym. Przy jakichkolwiek pracach przy motocyklu zawsze wyłącz silnik. Nie pal w pobliżu motocykla. Upewnij się, że pomieszczenie jest dobrze wentylowane, a w pobliżu nie ma źródeł ognia i ciepła. Dotyczy to również płomienia zapalniczki.

- Kranik paliwa ustaw w położeniu „OFF” i rozłącz przewód paliwowy przy kraniku.
- Poluzuj śruby opasek zaciskowych przy kanale dolotowym i filtrze powietrza.

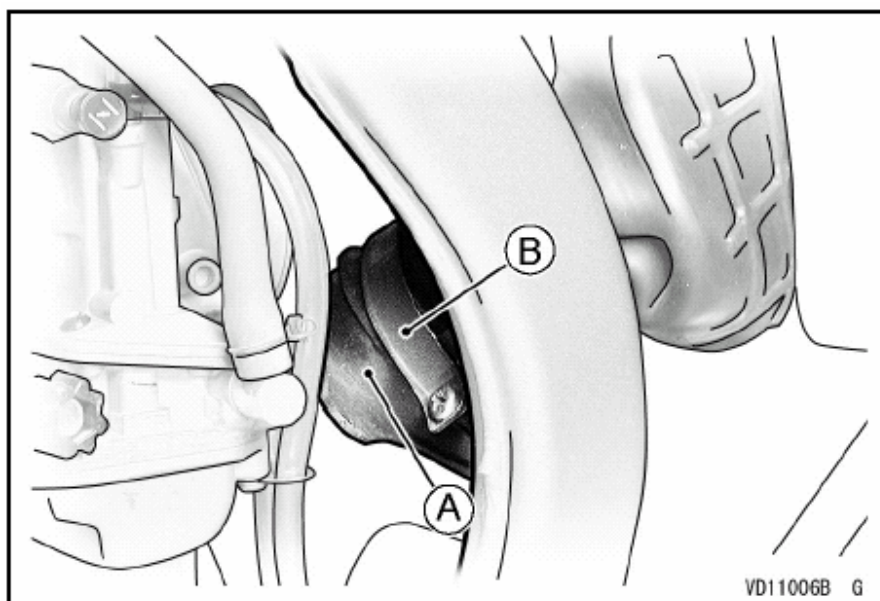


A: Gaźnik

B: Opaska

C: Śruba

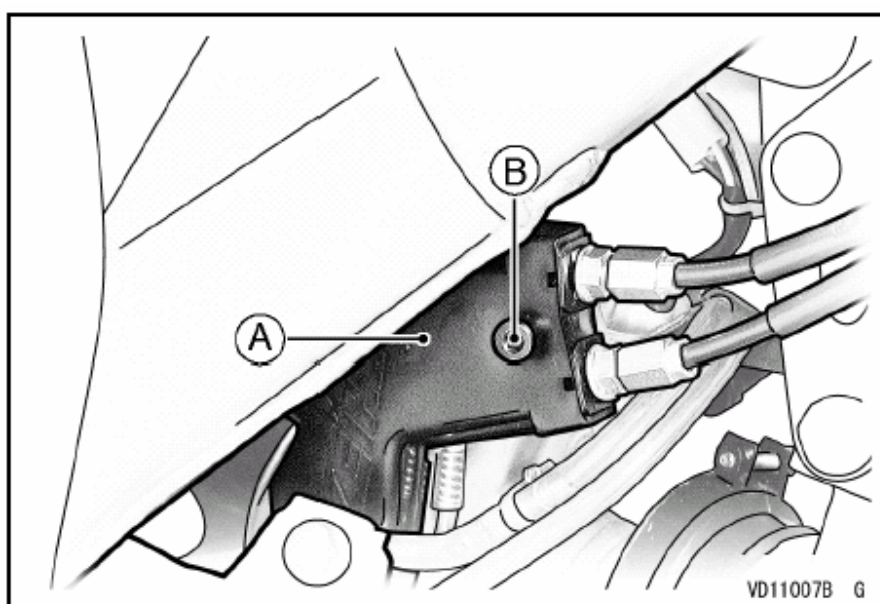
- Przesuń opaskę z przewodu dolotowego filtra powietrza do obudowy filtra i odłącz gaźnik od przewodu.



A: Przewód dolotowy filtra

B: Opaska

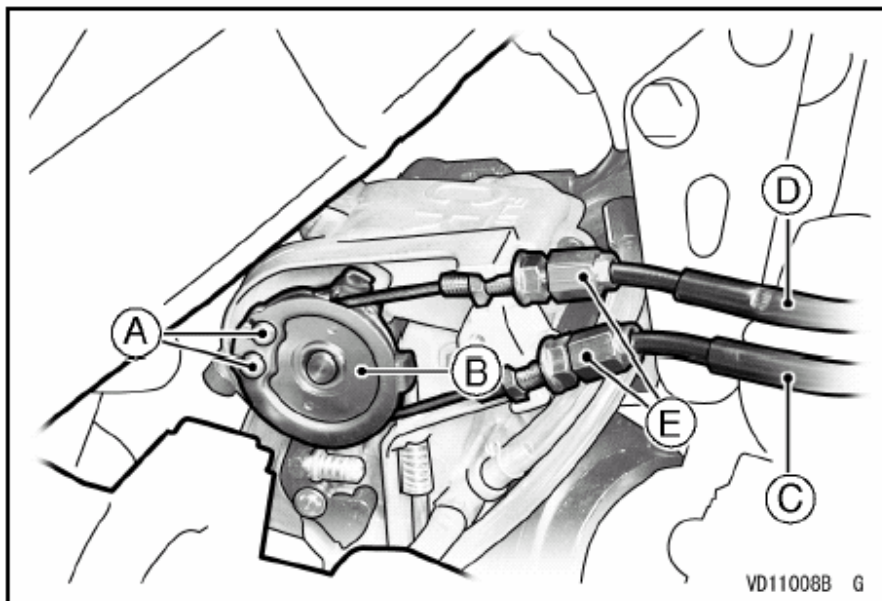
- Odłącz gaźnik od kanału dolotowego.
- Odkręć śrubę mocującą osłonę linek przy gaźniku.



A: Osłona linek

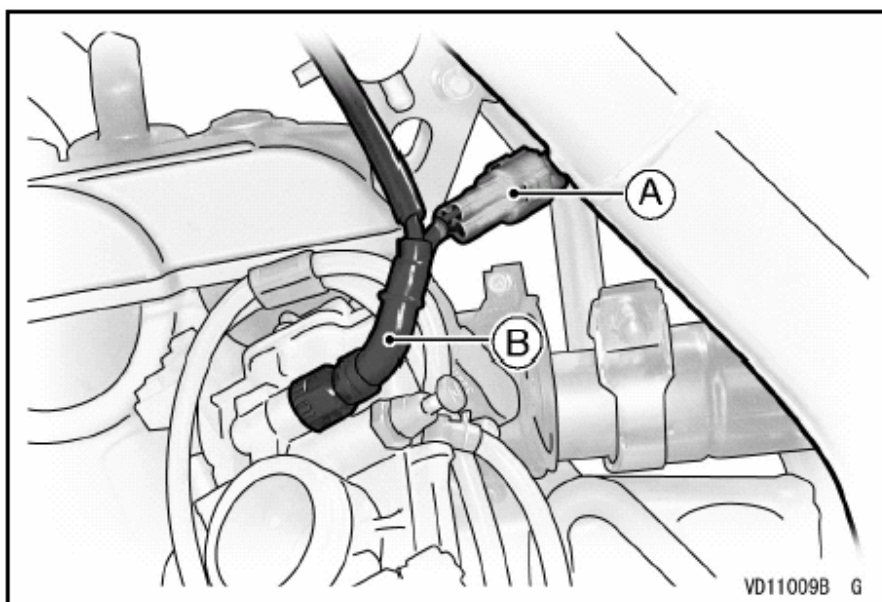
B: Śruba

- Poluzuj śruby regulacyjne linek i zdemontuj dolne ich końce z rolki przy gaźniku.



- A: Dolne końce linek
B: Rolka gaźnika
C: Linka otwierająca przepustnicę
D: Linka zamykająca przepustnicę
E: Śruba regulacyjna

- Rozłącz kostkę połączeniową przewodów czujnika przepustnicy oraz linkę do „gorącego” rozruchu.



- A: Kostka czujnika położenia przepustnicy
B: Linka „gorącego” rozruchu

- Po zdemontowaniu gaźnika zabezpiecz go przed zanieczyszczeniami i zatkaj obydwie jego gardziele czystą szmatką. Pamiętaj by materiał nie był strzępiący się.

UWAGA

Przedostanie się zanieczyszczeń lub kurzu do gaźnika spowodować może zablokowanie przepustnicy. Doprowadzić to może do utraty panowania nad pojazdem i wypadku.

OSTRZEŻENIE

Przedostanie się zanieczyszczeń lub kurzu do gaźnika doprowadzić może do przedwczesnego zużycia i zniszczenia silnika.

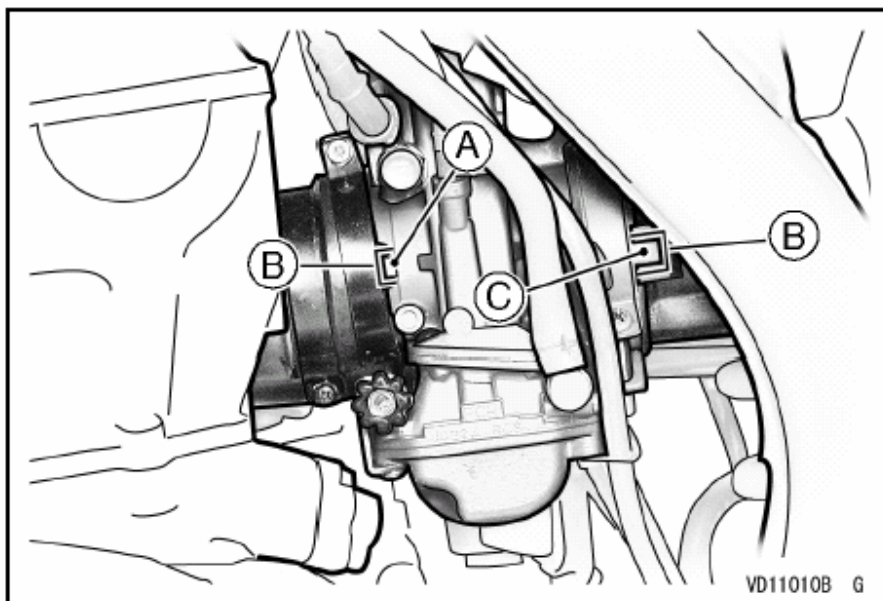
Montaż gaźnika

- Połącz ponownie kostkę czujnika położenia przepustnicy i linkę „gorącego” rozruchu.
- Nasmaruj dolne końce linek gazu.
- Zamontuj linki i ich osłonę.

UWAGA

Jazda z niewłaściwie wyregulowanymi, uszkodzonymi, bądź nieprawidłowo ułożonymi linkami gazu doprowadzić może do utraty panowania nad pojazdem.

- Montując gaźnik pomiędzy kanał dolotowy i przewód filtra powietrza zgraj występ na korpusie gaźnika z rowkiem na kanale dolotowym oraz wypustkę opaski filtra z rowkiem na przewodzie filtra.



A: Występ na obudowie gaźnika

B: Rowek

C: Wypustka

- Dokręć pewnie śruby opasek.
- Poprowadź prawidłowo przewody odpowietrzenia i przelewu gaźnika.
- Połącz przewód paliwowy z kranikiem.
- Ustaw kranik w położeniu „ON” i skontroluj gaźnik pod kątem wycieków.

UWAGA

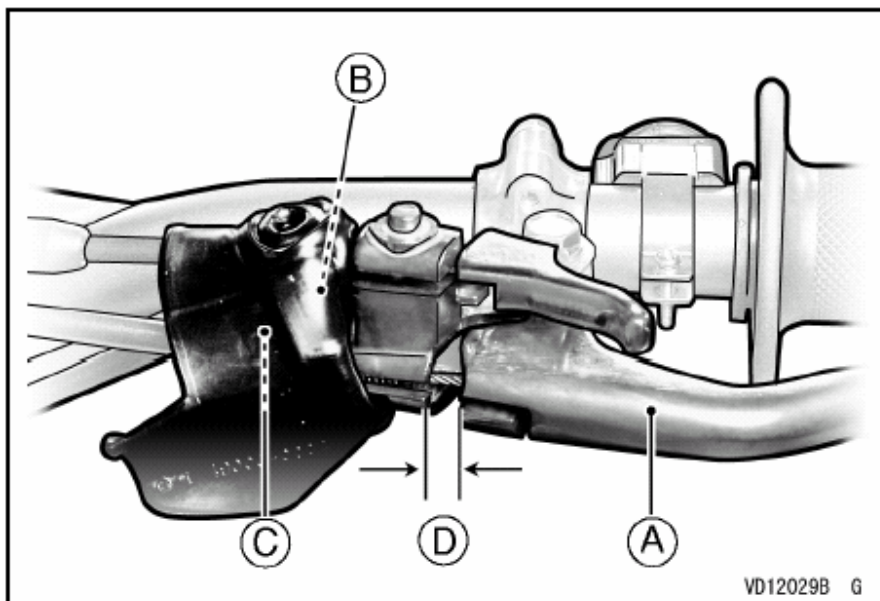
Benzyna jest materiałem łatwopalnym, a w określonych okolicznościach wybuchowym. Przy jakichkolwiek pracach przy motocyklu zawsze wyłącz silnik. Nie pal w pobliżu motocykla. Upewnij się, że pomieszczenie jest dobrze wentylowane, a w pobliżu nie ma źródeł ognia i ciepła. Dotyczy to również płomienia zapalniczki.

- Kilukrotnie otwórz i zamknij przepustnicę sprawdzając płynne działanie przepustnicy.
- Wyreguluj linki gazu i wolne obroty.

Sprzęgło

Prawidłowy luz pomiędzy dźwignią sprzęgła a jej uchwytem wynosi 2 – 3 mm. Luz ten zwiększa się w miarę rozciągania się linki sprzęgła i zużycia tarcz sprzęgłowych i podlega okresowej kontroli. Jeżeli luz dźwigni sprzęgła leży poza specyfikacją najpierw należy przeprowadzić następującą regulację przy dźwigni.

- Przesuń do tyłu osłonę dźwigni.
- Poluzuj przeciwnakrętkę, śrubą regulacyjną ustaw prawidłowy luz i dokręć ponownie przeciwnakrętkę.



A: Dźwignia sprzęgła
C: Śruba regulacyjna

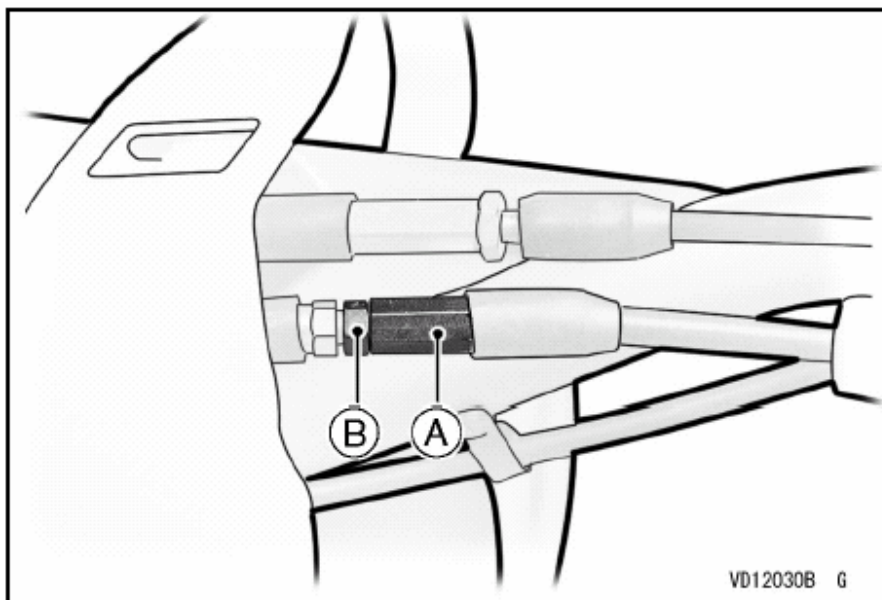
B: Przeciwnakrętka
D: Luz 2 – 3 mm

- Nasuń ponownie osłonę dźwigni sprzęgła.

Jeśli powyższa regulacja nie może zostać przeprowadzona śrubą przy dźwigni sprzęgła należy wykonać ją dolną śrubą regulacyjną.

- Poluzuj przeciwnakrętkę przy dźwigni sprzęgła.
- Wkręć całkowicie górną śrubę regulacyjną i dokręć przeciwnakrętkę.

- Poluzuj przeciwnakrętkę w środku długości linki i nakrętką regulacyjną ustaw 2 – 3 mm luzu na dźwigni sprzęgła.



A: Nakrętka regulacyjna

B: Przeciwnakrętka

- Dokręć ponownie przeciwnakrętkę.
- Nasuń gumową osłonę na swoje miejsce.

UWAGA

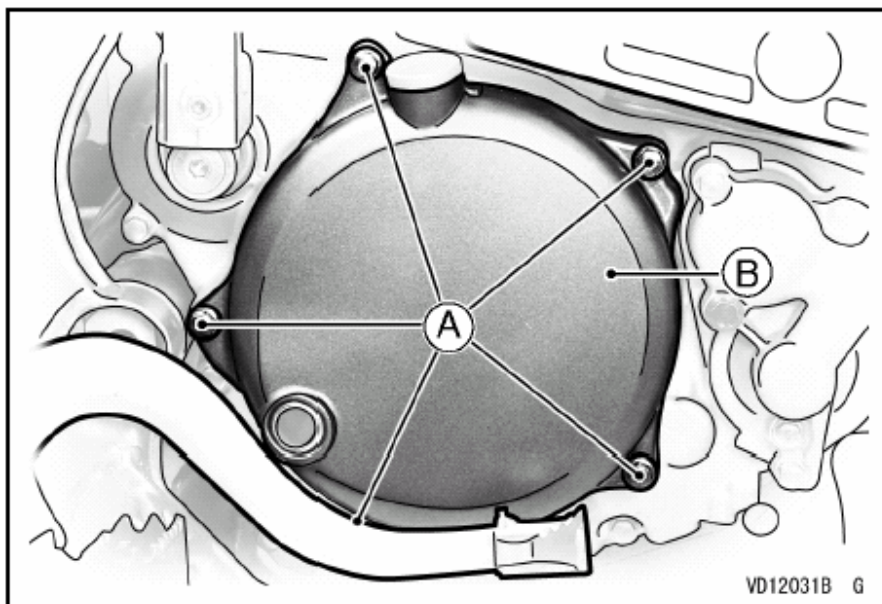
Upewnij się, że pancerz linki sprzęgła jest prawidłowo osadzony w swoim gnieździe. W przeciwnym razie może on w trakcie jazdy wskoczyć w swoje prawidłowe położenie montażowe i spowodować nadmierny luz linki sprzęgła. Niemożliwe będzie wówczas całkowite rozłączenie sprzęgła. Doprowadzić to może do zagrożenia podczas jazdy.

WAŻNE:

- *Po przeprowadzeniu w/w regulacji uruchom silnik i sprawdź czy sprzęgło nie ślizga się oraz czy pracuje prawidłowo.*

Demontaż tarcz ciernych

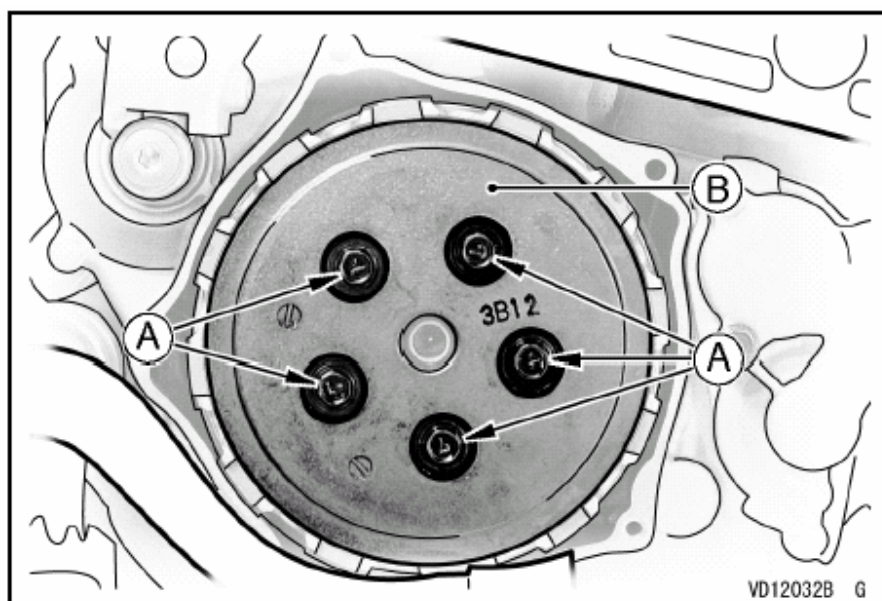
- Spuść olej silnikowy (patrz rozdział: „Olej silnikowy”).
- Odkręć śruby mocujące pokrywę sprzęgła.



A: Śruby

B: Pokrywa sprzęgła

- Zdemontuj pokrywę sprzęgła wraz z uszczelką.
- Zdemontuj śruby sprzęgłowe, docisk oraz sprężyny.



A: Śruby sprzęgłowe

B: Docisk sprzęgła

- Zdemontuj tarcze cierne i przekładki.

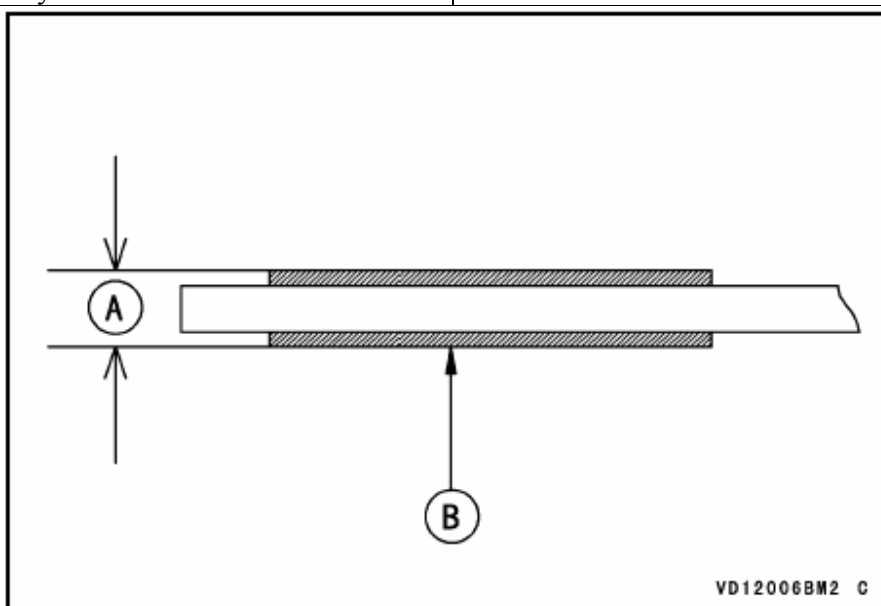
Kontrola zużycia / uszkodzenia tarcz ciernych i przekładek

- Wizualnie skontroluj tarcze cierne i przekładki pod kątem oznak zatarcia lub nierównomiernego zużycia.

- Jeśli którakolwiek z tarcz wykazuje objawy zużycia wymien zestaw tarcz ciernych i przekładek na nowy.
- Zmierz grubość tarcz ciernych i przekładek.
- Tarcza zużyta ponad limit serwisowy powinna zostać wymieniona na nową.

Grubość tarcz ciernych sprzęgła	
Standard	2.72 – 2.88 mm
Limit serwisowy	2.6 mm

Grubość przekładek sprzęgła	
Standard	1.5 – 1.7 mm
Limit serwisowy	1.4 mm



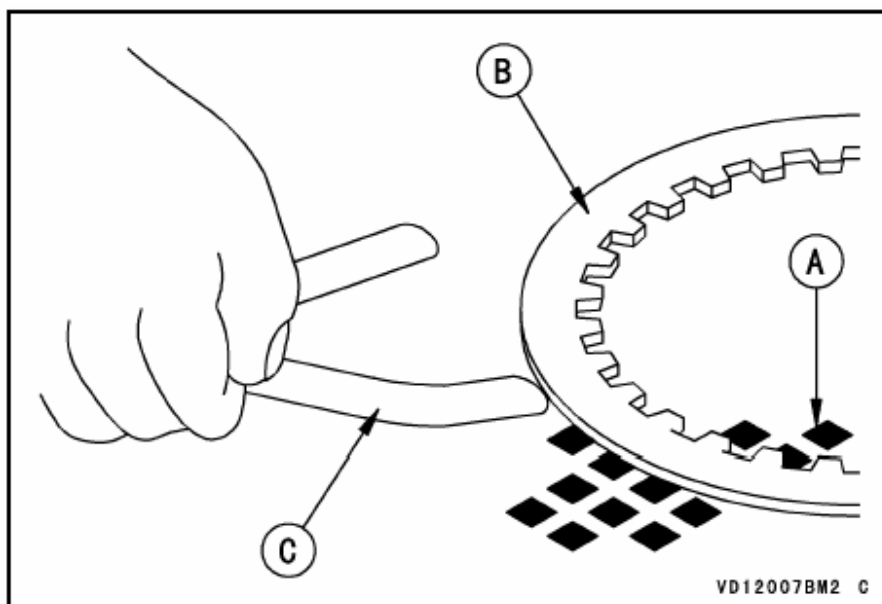
A: Grubość tarczy

B: Tarcza cierna

Kontrola wypaczenia się tarcz ciernych i przekładek

- Każdą tarczę cierną i przekładkę należy umieścić na płaskiej stalowej płycie (zalecana płyta traserska) i przy pomocy szczelinomierza zmierzyć jej wypaczenie (tzn. szczelinę pomiędzy płytą, a tarczą).
- Jeśli którakolwiek z tarcz jest wypaczona powyżej limitu serwisowego należy wymienić ją na nową.

Wypaczenie tarcz ciernych i przekładek sprzęgła		
Tarcze cierne	Standard	Maksimum 0.15 mm
	Limit serwisowy	0.3 mm
Przekładki	Standard	Maksimum 0.2 mm
	Limit serwisowy	0.3 mm

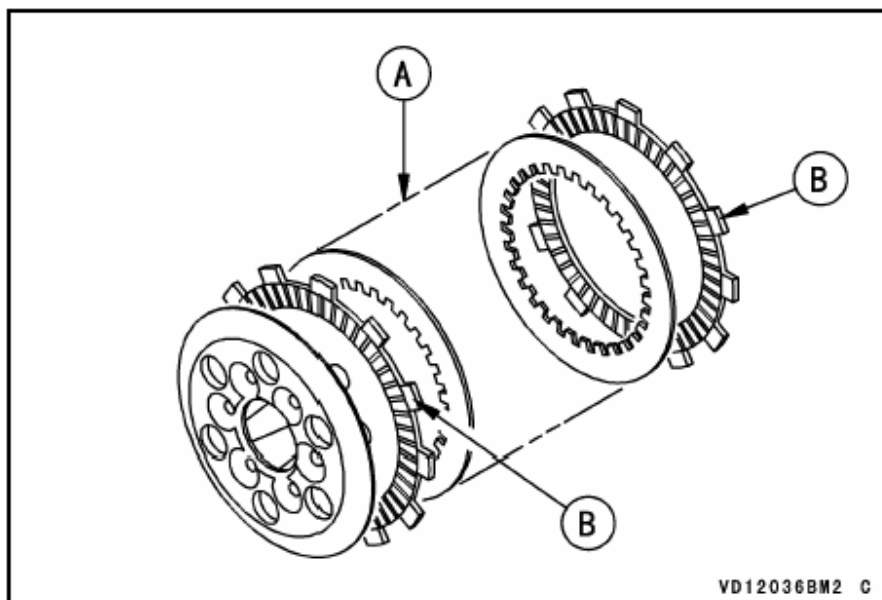


A: Płyta stalowa
C: Szczelinomierz

B: Tarcza cierna lub przekładka

Montaż tarcz ciernych i przekładek

- Wszystkie elementy zamontuj w odwrotnej kolejności.
- Zamontuj na przemian tarcze cierne i przekładki. Upewnij się, że pierwsza i ostatnia jest tarcza cierna.
- Na pierwszej i ostatniej tarczy cierniej na wypustkach umieszczone zostały białe oznaczenia.



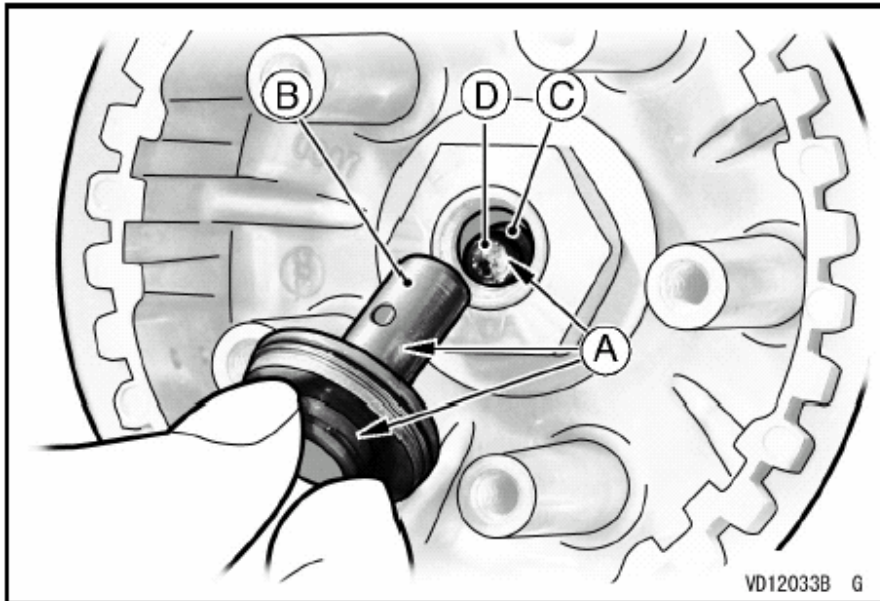
A: Tarcze cierne i przekładki

B: Białe oznaczenie

OSTRZEŻENIE

Jeśli zamontowane zostaną suche tarcze cierne lub przekładki nanieś na każdą z nich olej silnikowy. W przeciwnym razie tarcze ulec mogą zatarciu.

- Na powierzchnię prowadzącą końcówki wycisku nanieś niewielką ilość smaru molibdenowego.
- Zamontuj końcówkę wycisku wraz ze stalową kulką.



A: Smar molibdenowy
C: Pręt wycisku sprzęgła

B: Końcówka wycisku sprzęgła
D: Kulka stalowa

- Zamontuj tarczę dociskową sprzęgła i sprężyny.
- Dokręć śruby sprzęgłowe z przewidzianym momentem.

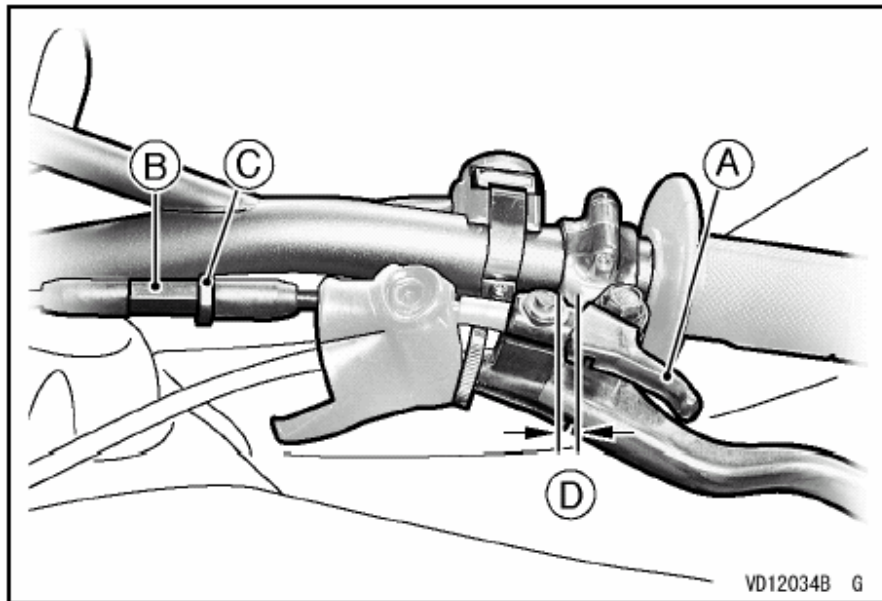
Moment dokręcenia śrub sprzęgłowych	9 Nm (0.9 kGm)
--	----------------

- Nową uszczelkę pokrywy sprzęgła natłuść smarem, a następnie zamontuj pokrywę.
- Zamontuj części odkręcone uprzednio.
- Sprawdź poziom oleju silnikowego.

Linka „gorącego” rozruchu

Prawidłowy luz pomiędzy dźwignią „gorącego” rozruchu i jej uchwytem wynosi 0.5 – 1.0 mm. Luz dźwigni zwiększa się wraz z rozciągnięciem się linki i wymaga okresowej kontroli.

- Przesuń do tyłu gumową osłonę dźwigni.
- Sprawdź luz dźwigni pociągając ją lekko. Jeśli luz jest poza specyfikacją należy przeprowadzić regulację.
- Poluzuj przeciwnakrętkę, śrubą regulacyjną ustaw właściwy luz i dokręć ponownie przeciwnakrętkę.



A: Dźwignia „gorącego” rozruchu
C: Przeciwnakrętka

B: Śruba regulacyjna
D: Luz 0.5 – 1.0 mm

Luz zaworowy

Zużycie zaworów i gniazd zaworowych zmniejsza luz zaworowy, zmieniając zarazem fazy rozrządu.

OSTRZEŻENIE

Pozostawienie nieprawidłowo ustawionych luzów zaworowych spowodować może częściowe otwarcie zaworu, co doprowadzi do wypalenia zaworu, jego gniazda i spowodować może poważne uszkodzenie silnika

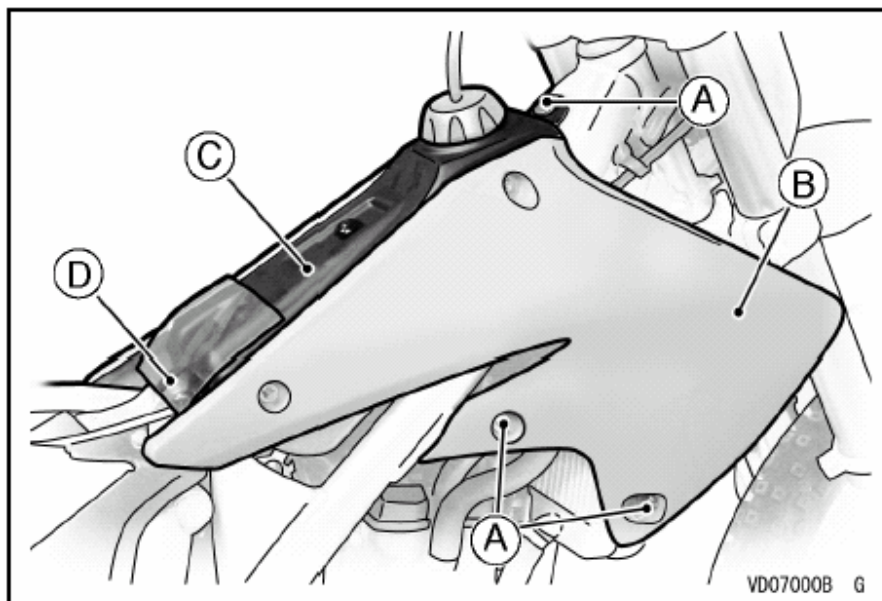
Luz zaworowy każdego zaworu należy sprawdzać i regulować zgodnie z planem przeglądów.

WAŻNE:

- *Jeśli silnik jest rozgrzany należy poczekać aż ostygnie całkowicie. Luzy zaworowe należy kontrolować na zimnym silniku (w temperaturze pokojowej).*

Kontrola luzów zaworowych

- Kranik paliwa ustaw w położeniu „OFF”.
- Zdemontuj siedzisko oraz prawą i lewą osłonę boczną.
- Odkręć śruby mocujące zbiornika paliwa oraz śruby prawej i lewej osłony chłodnicy.
- Odczep gumowy pasek i zdejmij przewód paliwowy z kranika.
- Zdejmij zbiornik paliwa wraz z obydwoma osłonami chłodnicy.



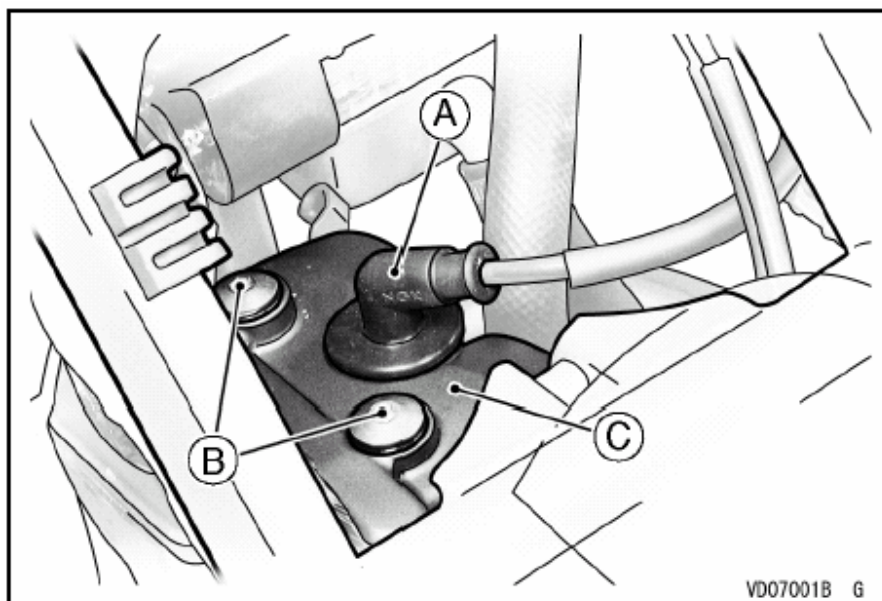
A: Śruba

C: Zbiornik paliwa

B: Osłona chłodnicy

D: Pasek gumowy

- Zdemontuj nasadkę świecy, odkręć śruby pokrywy głowicy i zdejmij pokrywę głowicy.

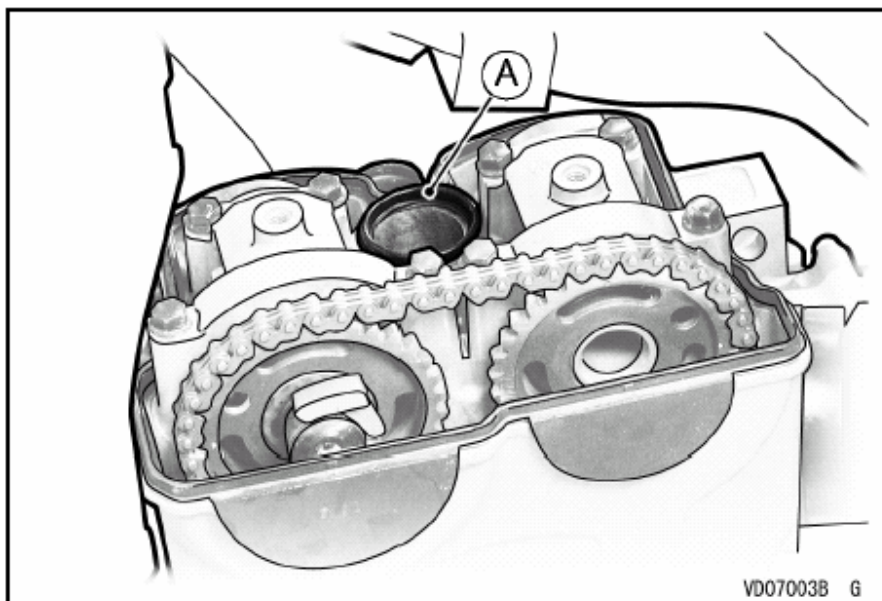


A: Nasadka świecy

C: Pokrywa głowicy

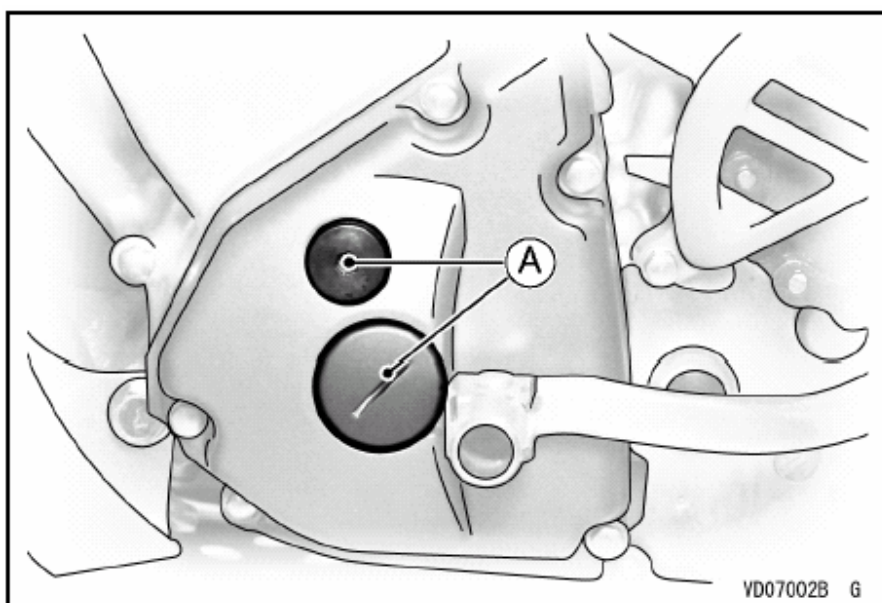
B: Śruby pokrywy głowicy

- Zdejmij uszczelkę pokrywy głowicy.



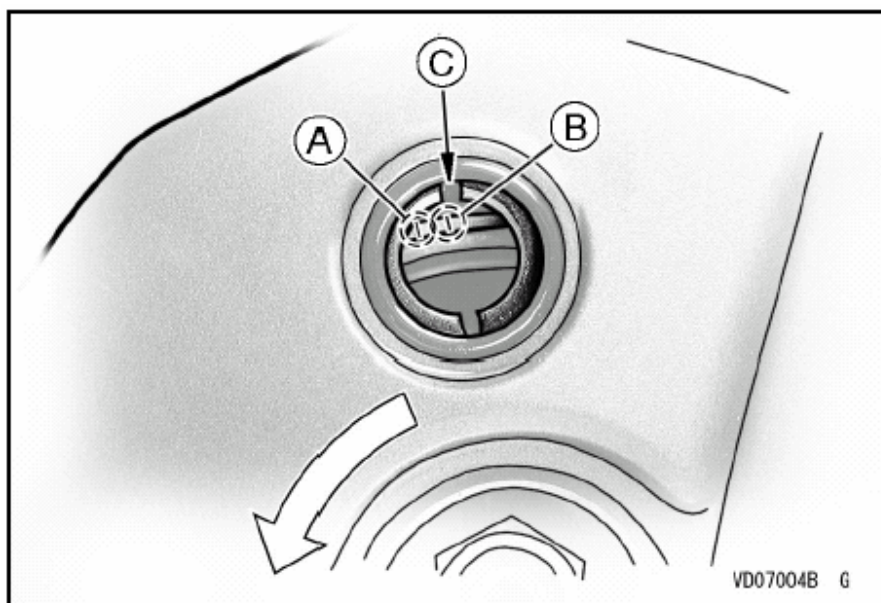
A: Uszczelka pokrywy głowicy

- Odkręć dwie śruby (zatyczki) w pokrywie generatora.



A: Śruby

- Aby sprawdzić luzы zaworowe ustaw tłok w górnym zwrotnym położeniu (GZP) suwu sprężania(położenie tłoka na końcu suwu sprężania). Obróć śrubę koła zamachowego w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara aż do zgrania się wybitego oznaczenia na wirniku i rowka na pokrywie generatora.

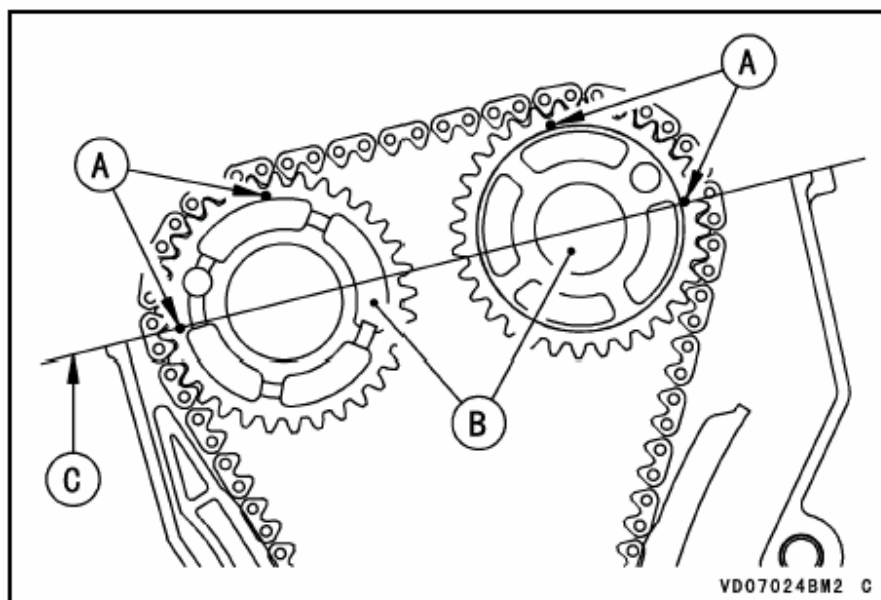


A: Znak kąta wyprzedzenia zapłonu
C: Rowek na pokrywie generatora

B: Znak GZP
D: Kierunek obrotu wału korbowego

WAŻNE:

- Nie pomył oznaczeń dotyczących zapłonu z oznaczeniem GZP.
- Przy takim położeniu oznaczenia na kołach wałków rozrządu powinny być zgrane z linią podziałową głowicy cylindra, tak jak pokazano to na rysunku.

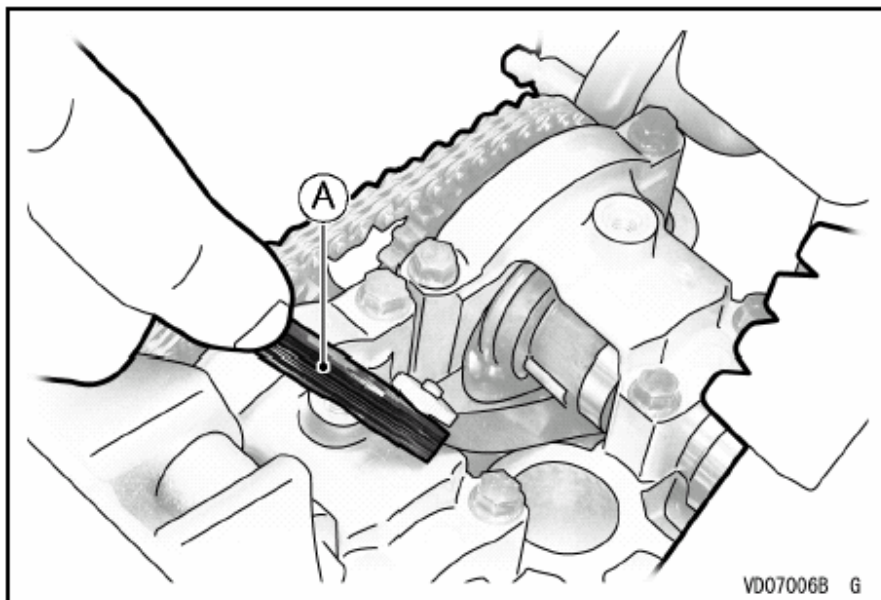


A: Oznaczenia ustawienia rozrządu
C: Linia podziałowa głowicy cylindra

B: Koła wałków rozrządu

WAŻNE:

- Zapisz zmierzone luzy zaworowe.



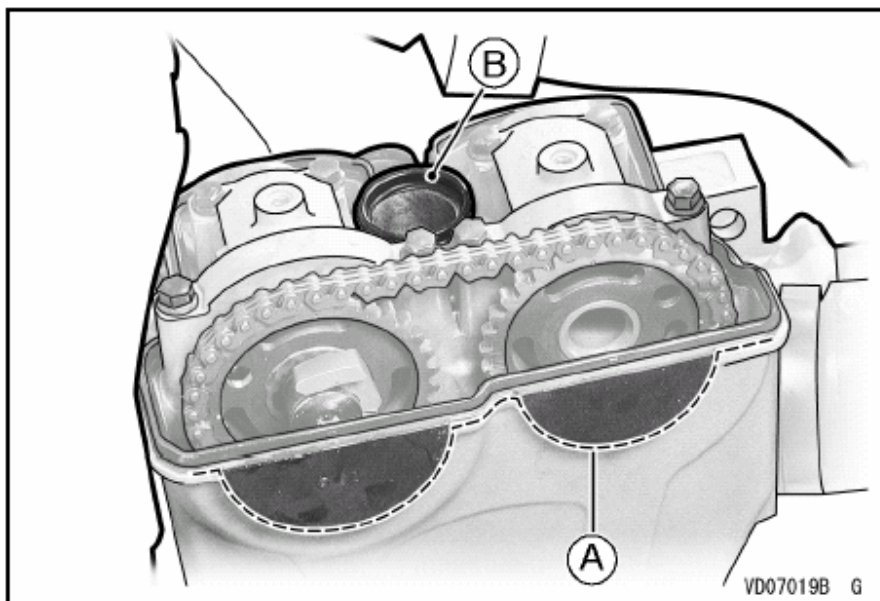
A: Szczelinomierz

Standardowy luz zaworowy (pomiędzy krzywką i szklanką zaworową)	
Wylot	0.17 – 0.22 mm
Dolot	0.10 – 0.15 mm

- Jeśli luz zaworowy wykracza poza limit serwisowy należy zgodnie z książką serwisową przeprowadzić odpowiednią regulację w autoryzowanej stacji obsługi Suzuki.

Montaż pokrywy głowicy

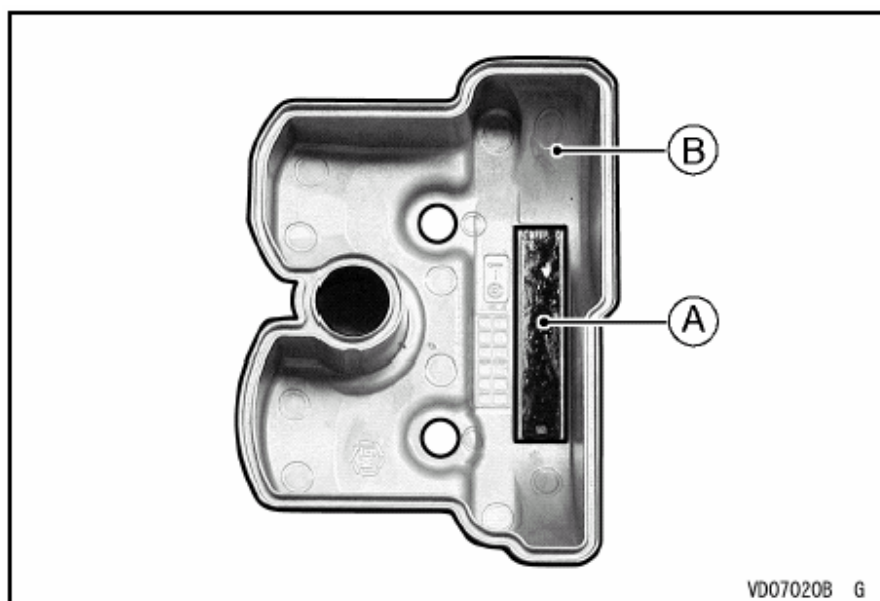
- Nanieś uszczelniacz silikonowy na nową uszczelkę głowicy (jak pokazano to na rysunku) i zamontuj uszczelkę na głowicy.



A: Nanieś uszczelniacz silikonowy

B: Uszczelka pokrywy zaworów

- Upewnij się, że górny ślizg łańcucha rozrządu jest prawidłowo umieszczony w pokrywie głowicy.



A: Górny ślizg łańcucha rozrządu

• B: Pokrywa głowicy

OSTRZEŻENIE

Dopóki górny ślizg łańcucha rozrządu jest opuszczony łańcuch podnosi pokrywę zaworów powodując jej nieszczelność i prowadząc do wycieku oleju.

- Zamontuj pokrywę zaworów.

- Załóż podkładkę do pokrywy i dokręć śruby z przewidzianym momentem.

Moment dokręcenia śrub pokrywy głowicy	9.8 Nm (1.0 kGm)
---	-------------------------

- Przykręć ponownie śruby pokrywy generatora.
- Zamontuj nasadkę świecy i pozostałe zdemontowane uprzednio części.

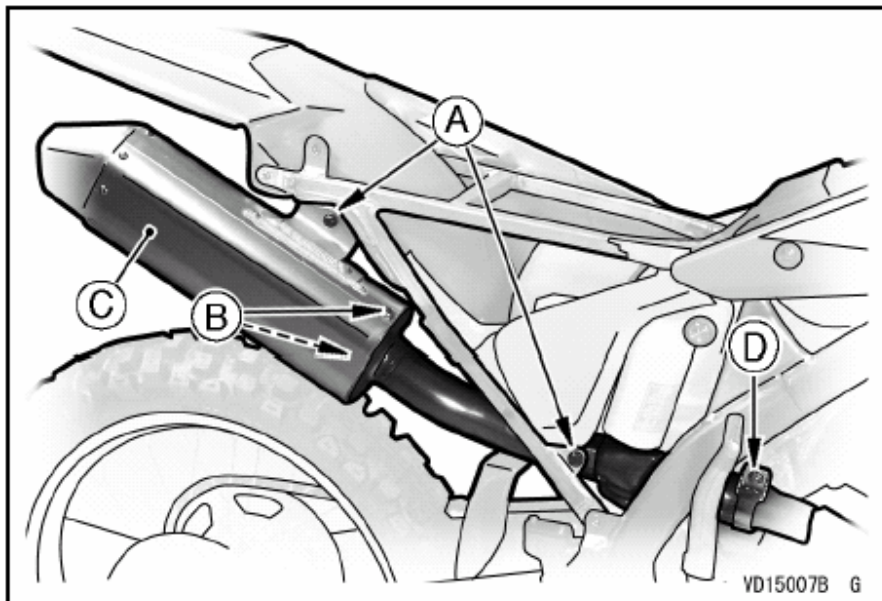
Układ wylotowy

Układ wylotowy, a w szczególności tłumik zaprojektowane zostały w celu redukcji hałasu, wyprowadzenia spalin z dala od kierowcy zachowując przy tym minimalne straty mocy. Osadzanie się nagaru wewnątrz tłumika zmniejsza wydajność układu wydechowego i pogarsza zarazem osiągi silnika.

W przypadku uszkodzenia, zgniecenia, pęknięcia czy korozji tłumika należy wymienić go na nowy. Jeśli układ wydechowy jest zbyt głośny lub spadną osiągi silnika wymień wkład tłumika.

Wymiana wkładu tłumika

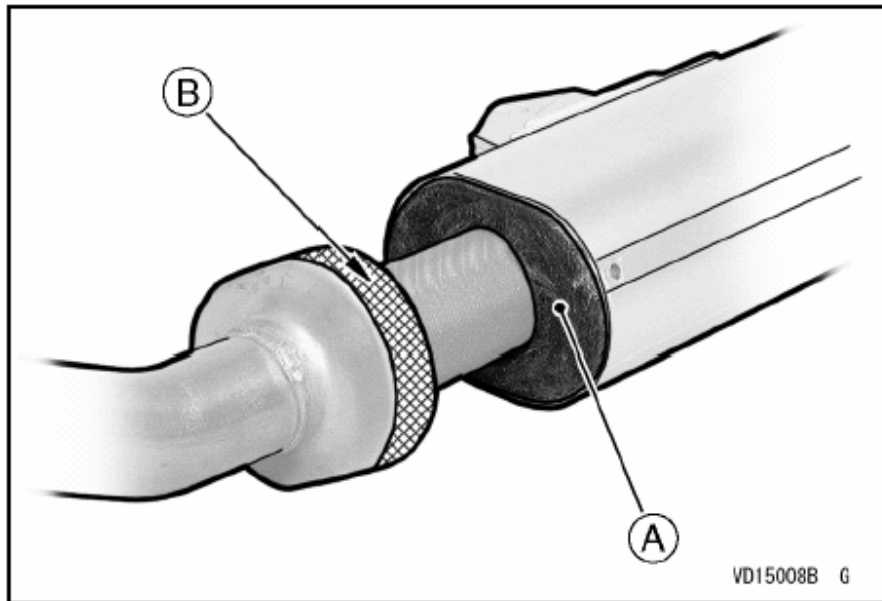
- Zdemonstuj prawą osłonę boczną.
- Odkręć śruby tłumika i poluzuj opaskę zaciskową.
- Wyciągnij rurę tłumika z rury wylotowej.
- Odkręć śruby płaszcza tłumika i wyciągnij rurę tłumika.



A: Śruby
C: Tłumik

B: Śruby płaszcza tłumika
D: Opaska zaciskowa

- Wyciągnij stary wkład tłumiący i zamontuj w jego miejsce nowy.
- Nanieś uszczelniacz silikonowy wokół wewnętrznej krawędzi tłumika.



A: Wkład tłumiący

B: Uszczelniaacz silikonowy

- Zamontuj rurę tłumika w jego płaszczu i dokręć śruby płaszcza z przewidzianym momentem.

Moment dokręcenia śrub płaszcza tłumika	12 Nm (1.2 kGm)
--	-----------------

- Dokręć śruby tłumika z przewidzianym momentem.

Moment dokręcenia śrub tłumika	21 Nm (2.1 kGm)
---------------------------------------	-----------------

- Zamontuj ponownie prawą osłonę.

Łańcuch napędowy

Dla własnego bezpieczeństwa i w celu zabezpieczenia łańcucha przed nadmiernym zużyciem należy go sprawdzać, regulować i smarować przed jazdą. Łańcuch zużyty lub źle naciągnięty (zbyt luźny lub zbyt napięty) może zeskoczyć z koła zębatego lub zerwać się.

UWAGA

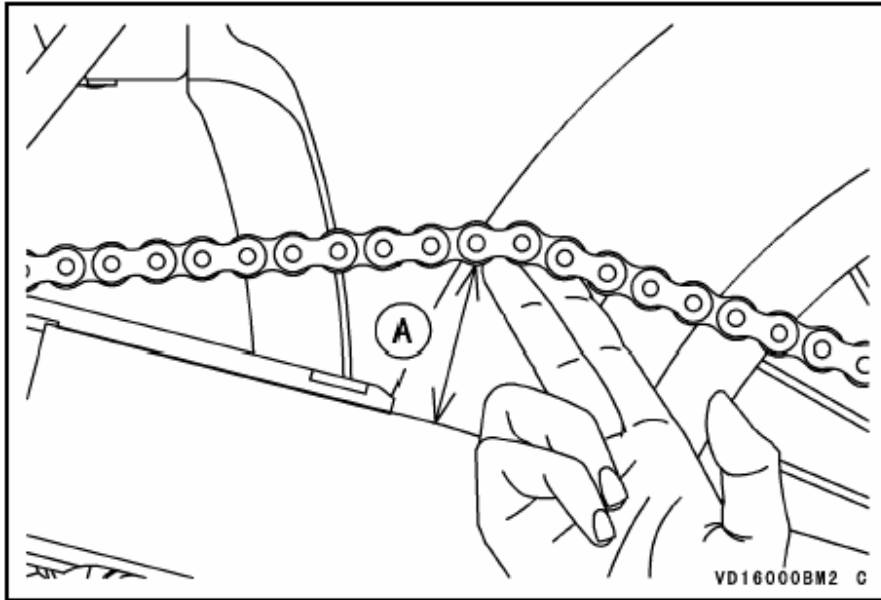
Zerwanie bądź zeskoczenie łańcucha z koła zębatego spowodować może jego zawinięcie się na zębatce i zablokowanie tylnego koła. Grozi to poważnym uszkodzeniem motocykla i utratą panowania nad kierownicą

Kontrola łańcucha napędowego

- Unieś tylne koło motocykla, obróć nim i znajdź miejsce, w którym łańcuch jest najbardziej naciągnięty (ze względu na nierównomierne zużycie).
- Zmierz zwis łańcucha nad wahaczem unosząc jego środkową część. Odległość pomiędzy łańcuchem, a wahaczem (na końcu ślizgu łańcucha) powinna zawierać się w limicie serwisowym.

Luz łańcucha napędowego	Standard: 52 – 58 mm
--------------------------------	----------------------

- Jeśli zmierzony luz łańcucha leży poza specyfikacją przeprowadź niezbędną regulację.



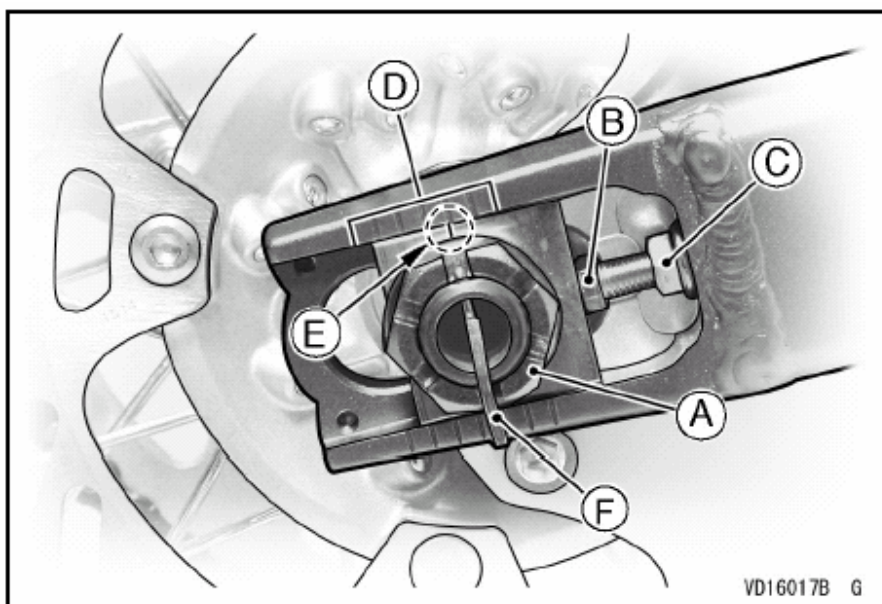
A: Luz łańcucha

- Oprócz kontroli luzu łańcucha obracając tylnym kołem sprawdź łańcuch pod kątem zużycia rolek, sworzni i ogniów. Skontroluj także obydwa koła zębate pod względem nierównomiernego lub nadmiernego zużycia oraz ew. uszkodzeń zębów.
- Jeśli stwierdzisz którekolwiek z w/w uszkodzeń wymień łańcuch napędowy i/lub koła zębate.

Regulacja zwisu łańcucha

- Wyjmij zawleczkę z nakrętki osi koła tylnego.
- Poluzuj nakrętkę osi i obydwie nakrętki naciągów łańcucha.
- Śrubami regulacyjnymi ustaw prawidłowy luz łańcucha (mierzony pomiędzy łańcuchem i wahaczem). Aby zapewnić prawidłowe ustawienie koła na wahaczu i prowadnicy osi wykonane są nacięcia, który należy ustawić identycznie z obydwu stron.

Luz łańcucha napędowego	Standard: 52 – 58 mm
--------------------------------	----------------------



A: Nakrętka osi

C: Przeciwnakrętka

E: Nacięcie na prowadnicy

B: Śruba regulacyjna

D: Oznaczenie na wahaczu

F: Zawleczka

UWAGA:

- Ustawienie koła można także sprawdzić przy pomocy przymiaru.

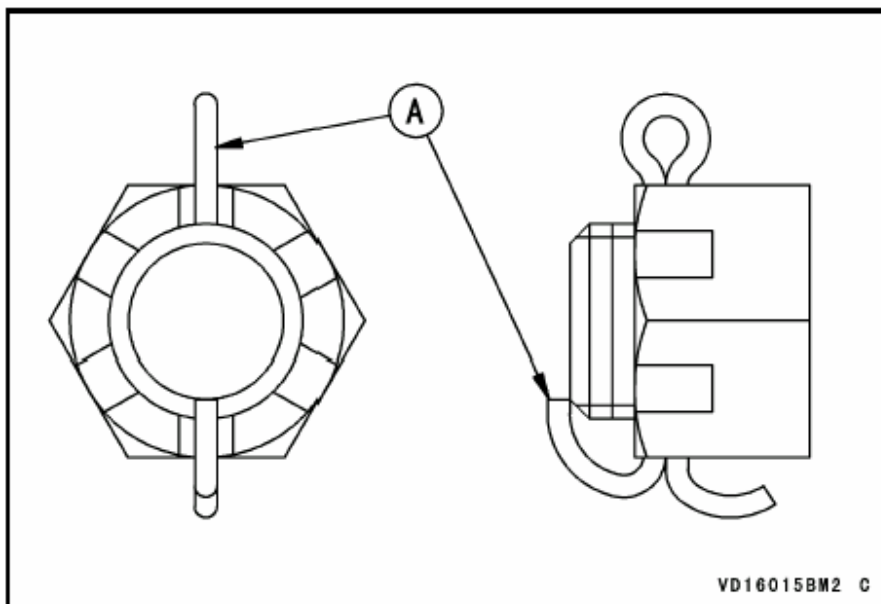
UWAGA

Nieprawidłowe ustawienie koła skutkować będzie przedwczesnym zużyciem i zagrożeniem bezpieczeństwa jazdy.

- Dokręć obydwie przeciwnakrętki śrub regulacyjnych.
- Dokręć nakrętkę osi tylnej z przewidzianym momentem.

Moment dokręcenia nakrętki osi tylnej	110 Nm (11 kGm)
--	-----------------

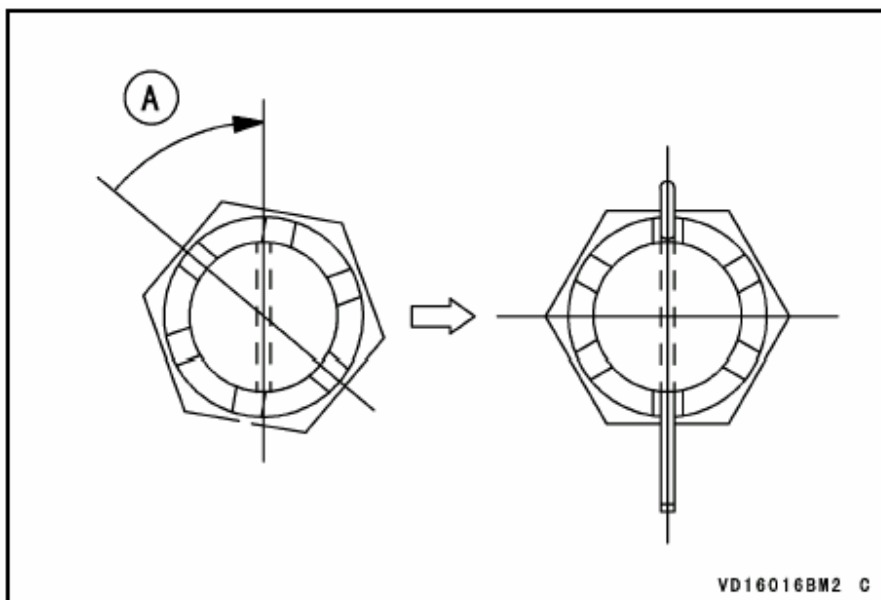
- Obróć kołem i sprawdź ponownie zwis łańcucha w najbardziej napiętym położeniu. Wyreguluj raz jeszcze jeśli to konieczne.
- Zamontuj nową zawleczkę w nakrętce tylnej osi i odegnij odpowiednio jej zakończenia.



A: Zawleczka

WAŻNE:

- Jeśli podczas montażu nowej zawlecзки otwory w osi i nakrętce nie pokrywają się przekręć nakrętkę zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara, aż do najbliższego otworu.



A: Przekręć nakrętkę zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara

UWAGA

Nieprawidłowe dokręcenie nakrętki osi koła tylnego, bądź brak zabezpieczenia zawleczką doprowadzić może do niebezpiecznej sytuacji podczas jazdy.

- Sprawdź działanie hamulca tylnego.

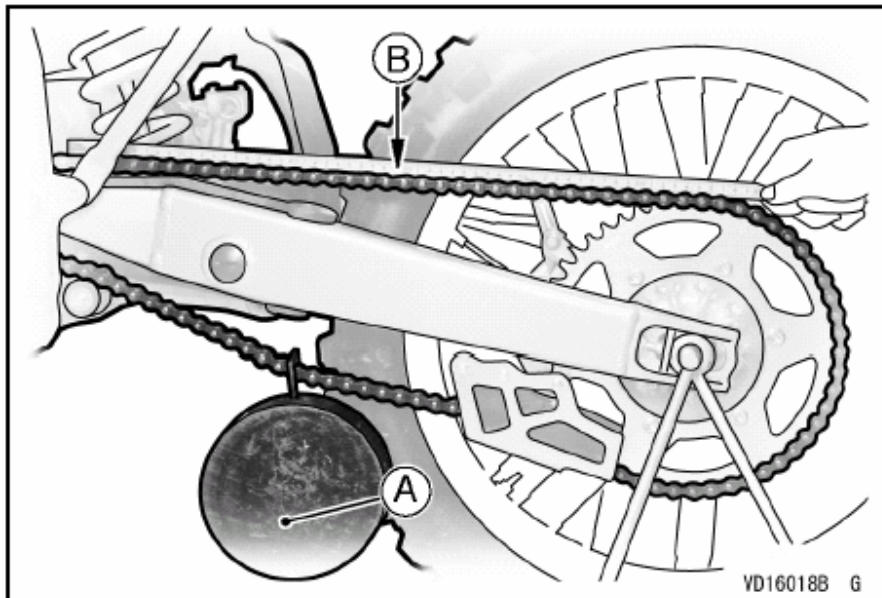
WAŻNE:

- Podczas jazdy po mokrych, błotnistych nawierzchniach błoto zapycha łańcuch o koła zębate powodując efekt większego naciągu, co doprowadzić może do zerwania łańcucha. Aby wyeliminować taką możliwość ustaw zwis łańcucha (mierzony pomiędzy łańcuchem i wahaczem) w wysokości 62 – 68 mm.

Kontrola zużycia łańcucha

Kiedy łańcuch osiągnie dopuszczalną granicę zużycia (tzn rozciągnie się o 2% jego pierwotnej długości) nie będzie dłużej zapewniał bezpiecznego użytkowania i powinien zostać wymieniony na nowy. Ponieważ pomiar długości całego łańcucha jest niepraktyczny stopień jego zużycia kontroluje się przez zmierzenie jedynie 20 ogniw.

- Naciągnij łańcuch przy pomocy śrub regulacyjnych, bądź wieszając na nim 10 kg odważnik.
- Zmierz prosty odcinek 20 ogniw łańcucha, począwszy od sworznia pierwszego ogniwa, aż do sworznia 21 ogniwa. Jeśli zmierzona wielkość wykracza poza limit serwisowy łańcuch należy wymienić. Sprawdź również obydwa koła zębate, gdyż pozostawienie nadmiernie zużytych zębatek spowoduje przyspieszone zużycie nowego łańcucha. Wymień koła zębate, jeśli stwierdzisz ich zużycie.



A: Odważnik

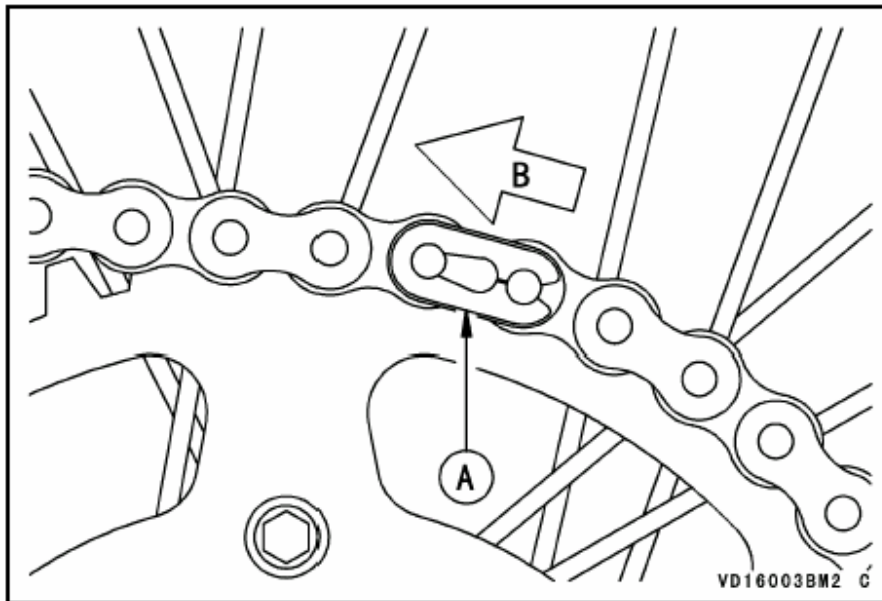
B: Pomiar długości

Długość 20 ogniw łańcucha

Standardowa długość	317,5 mm
Granica zużycia	323 mm

WAŻNE:

- Układ napędowy zaprojektowany został z wykorzystaniem łańcucha DAIDO D.I.D 520DMA2 o 114 ogniwach. Dla zapewnienia odpowiedniej odporności na wyciąganie i bezpieczeństwa użytkowania wymieniaj łańcuch wyłącznie na oryginalny.
- Aby zminimalizować ryzyko rozpięcia się spinki łańcucha jej zamknięty koniec w kształcie litery „U” wskazywać powinien kierunek obrotu łańcucha.

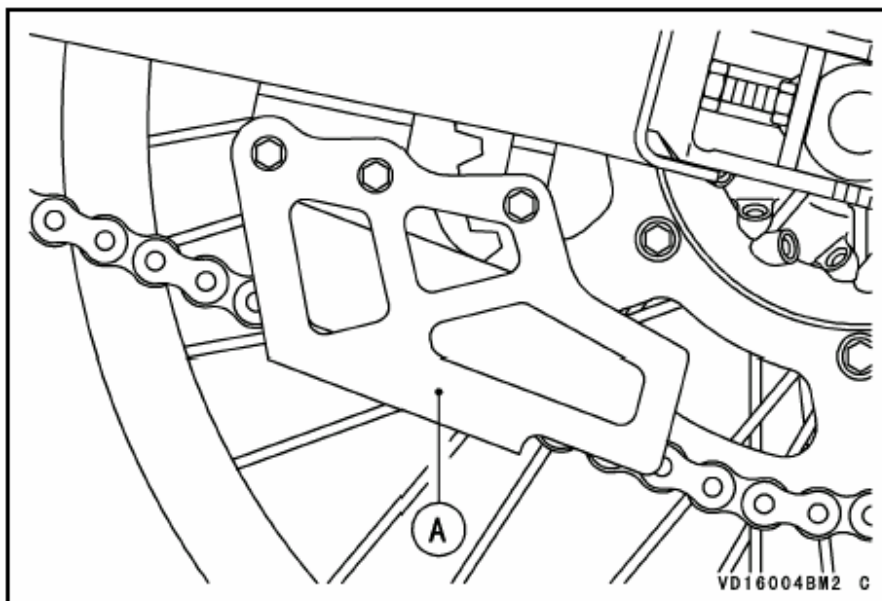


A: Spinka łańcucha

B: Kierunek obrotu

Kontrola zużycia prowadnicy łańcucha

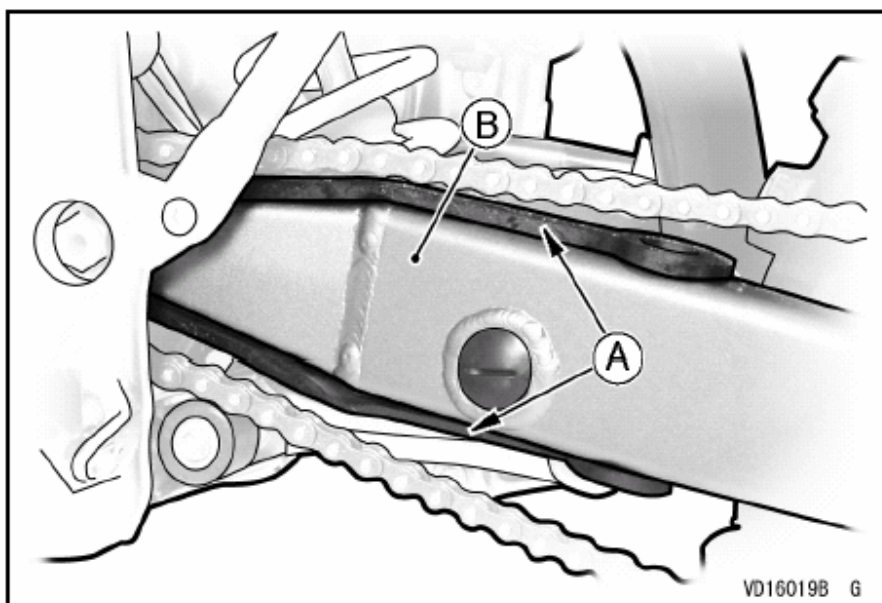
- Sprawdź wizualnie stopień zużycia prowadnicy i wymień ją, jeśli jest nadmiernie zużyta lub uszkodzona.



A: Prowadnica łańcucha

Kontrola zużycia ślizgu łańcucha

- Sprawdź wizualnie stopień zużycia górnego i dolnego ślizgu na wahaczu i wymień je, jeśli są nadmiernie zużyte lub uszkodzone.



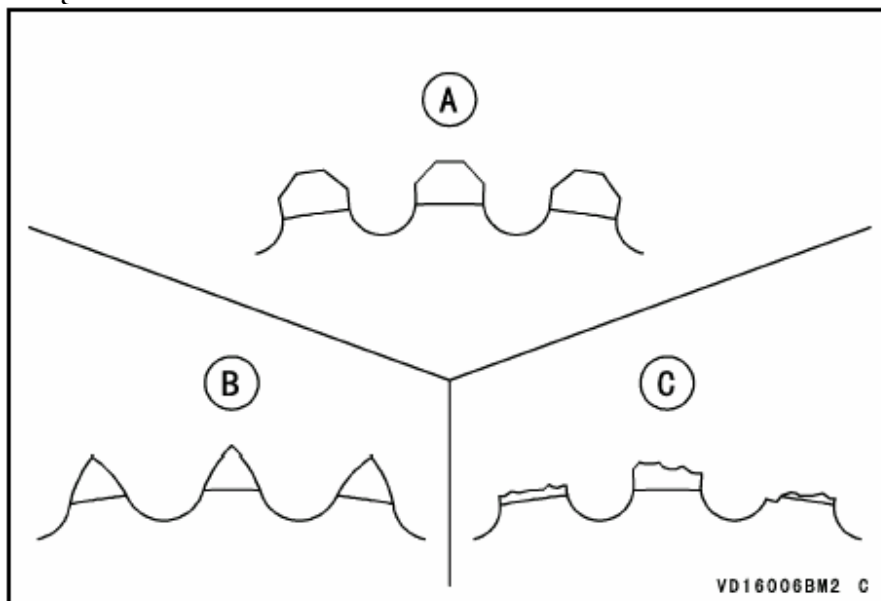
A: Ślizg łańcucha

B: Wahacz

Kontrola zużycia kół zębatach

- Sprawdź wizualnie stopień zużycia zębów kół zębatach i wymień je, jeśli są nadmiernie zużyte lub uszkodzone.

Zużycie zębów zębatek łańcucha



A: Prawidłowy kształt zęba

B: Zużyty ząb

C: Uszkodzony ząb

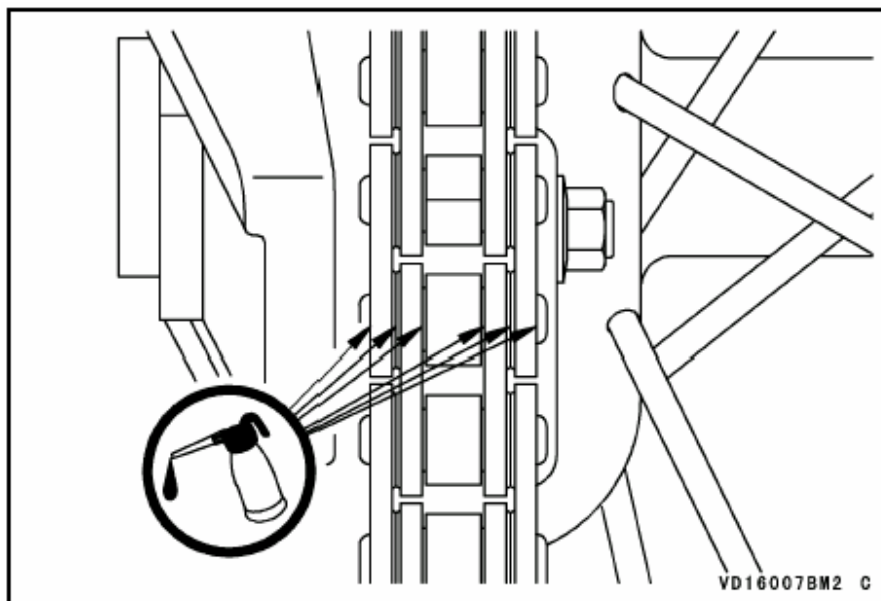
WAŻNE:

- Zużycie zębów na rysunku powyżej pokazane zostało z przesadą.

Smarowanie łańcucha

Smarowanie łańcucha konieczne jest po jeździe w deszczu lub błocie oraz zawsze, gdy łańcuch wydaje się być suchy. Do smarowania zalecany jest gęstszy olej, taki jak SAE90, gdyż pozostaje on dłużej na ogniwach łańcucha zapewniając lepsze smarowanie.

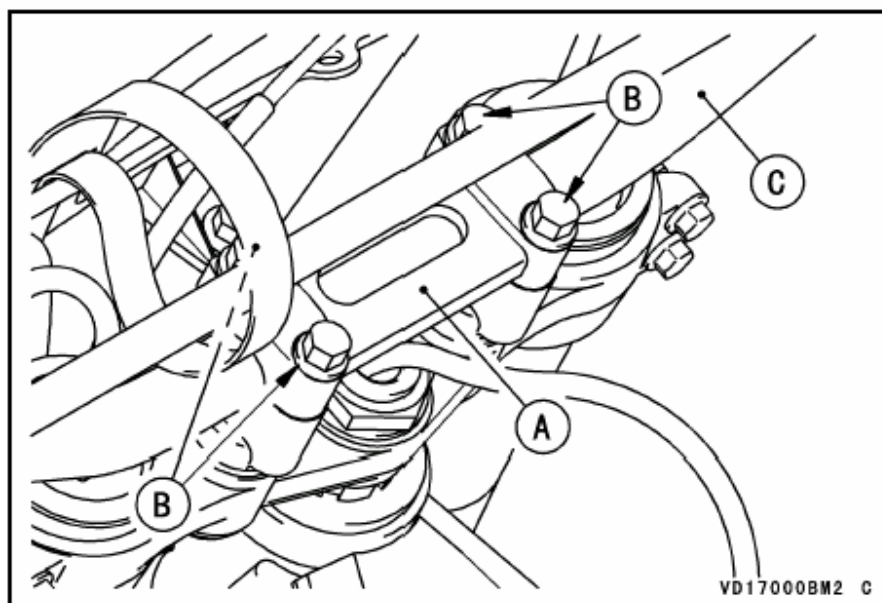
- Nanieś olej na boki ogniw, tak by mógł on spenetrować rolki i tulejki.
- Zetrzyj nadmiar oleju.



Kierownica

Aby zapewnić różne pozycje do jazdy kierownicę można odpowiednio ustawiać obracając jej uchwyty.

- Odkręć śruby mocujące kierownicę, zdemontuj górny uchwyt i kierownicę.

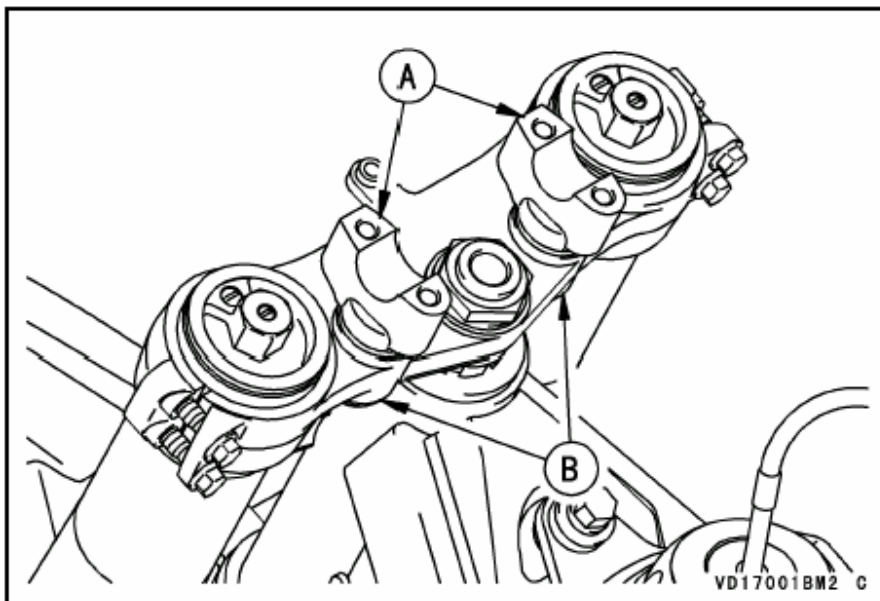


A: Uchwyt kierownicy

B: Śruby

C: Kierownica

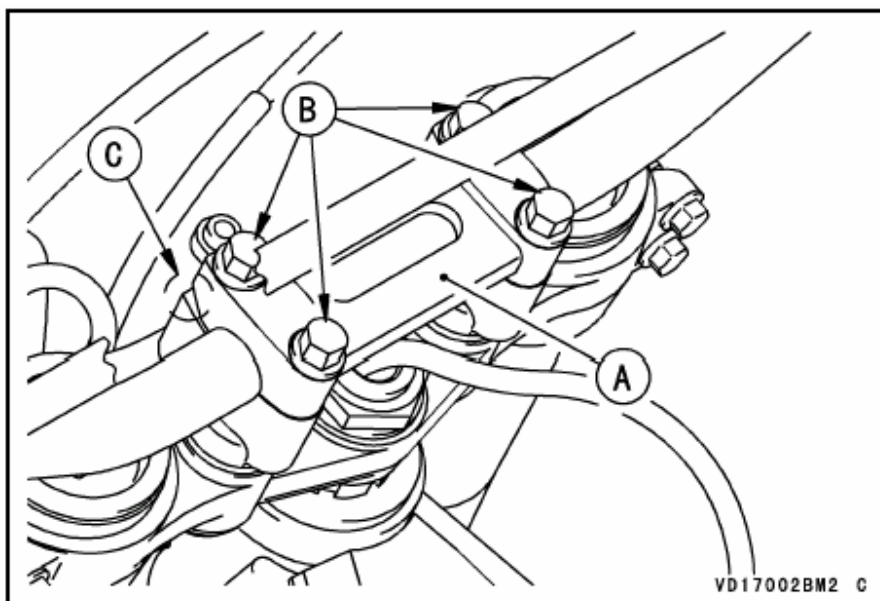
- Poluzuj nakrętki mocujące uchwyt kierownicy, obróć uchwyty o 180° i dokręć pewnie nakrętki.



A: Uchwyty kierownicy

B: Nakrętki mocujące uchwyty

- Umieść ponownie kierownicę w uchwytach.
- Zamontuj górne uchwyty kierownicy, tak by ich podcięta strona skierowana była do przodu.



A: Górne uchwyty kierownicy

B: Śruby mocujące

C: Podcięcie uchwytu

- Dokręć śruby uchwytów z przewidzianym momentem, najpierw tylne, a następnie przednie. Jeśli uchwyty zostały prawidłowo zamocowane to po dokręceniu śrub tylne nie będą posiadały szpary, przednie zaś będą miały równy odstęp.

Moment dokręcenia śrub mocujących kierownicę	25 Nm (2,5 kGm)
---	------------------------

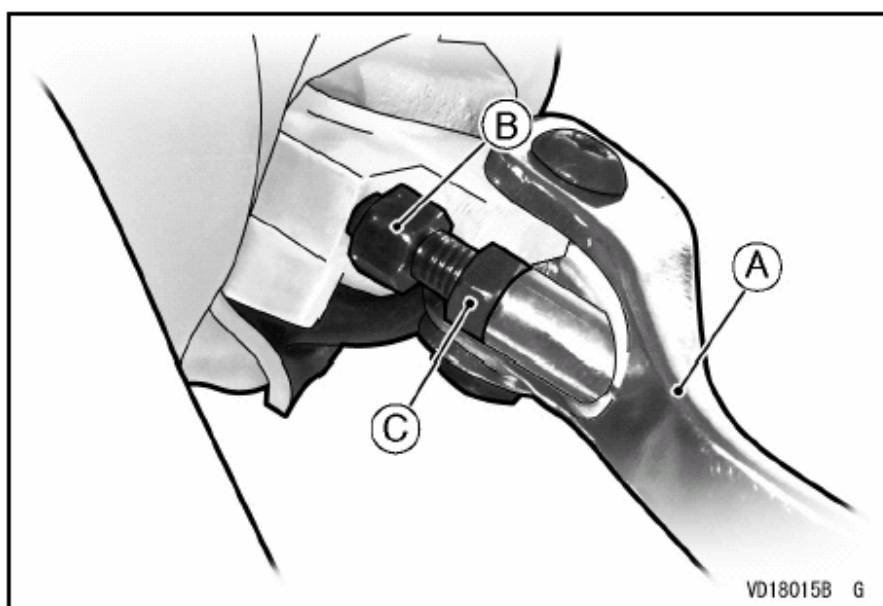
Hamulce

Zużycie tarczy i klocków jest automatycznie kompensowane i nie ma wpływa na działanie dźwigni lub pedału hamulca. Żadna z części układu hamulcowego oprócz położenia dźwigni nie wymaga regulacji.

Położenie dźwigni hamulca

Położenie dźwigni może być regulowane stosownie do preferencji kierującego.

- Aby ustawić położenie dźwigni poluzuj przeciwnakrętkę i śrubą regulacyjną ustaw pożądane położenie.
- Po regulacji dokręć pewnie przeciwnakrętkę.



A: Dźwignia hamulca
C: Przeciwnakrętką

B: Śruba regulacyjna

- Sprawdź skuteczność hamulców i skontroluj czy zwolniony hamulec nie blokuje kola.

UWAGA

Jeśli dźwignia lub pedał hamulca sprawiają wrażenie „gąbczastości” podczas hamowania może to oznaczać, iż w przewodach hamulcowych jest powietrze lub hamulce są uszkodzone. Ponieważ jest to usterka związana z bezpieczeństwem hamulce należy sprawdzić natychmiast.

Płyn hamulcowy

Płyn hamulcowy w przednim i tylnym zbiorniczku należy kontrolować i wymieniać zgodnie z grafiką przeglądów. Płyn hamulcowy należy również wymieniać, jeśli zawiera zanieczyszczenia lub wodę.

Stosować należy wyłącznie następujący płyn hamulcowy:

Hamulec przedni: DOT 3 lub DOT 4

Hamulec tylny: DOT 4

WAŻNE:

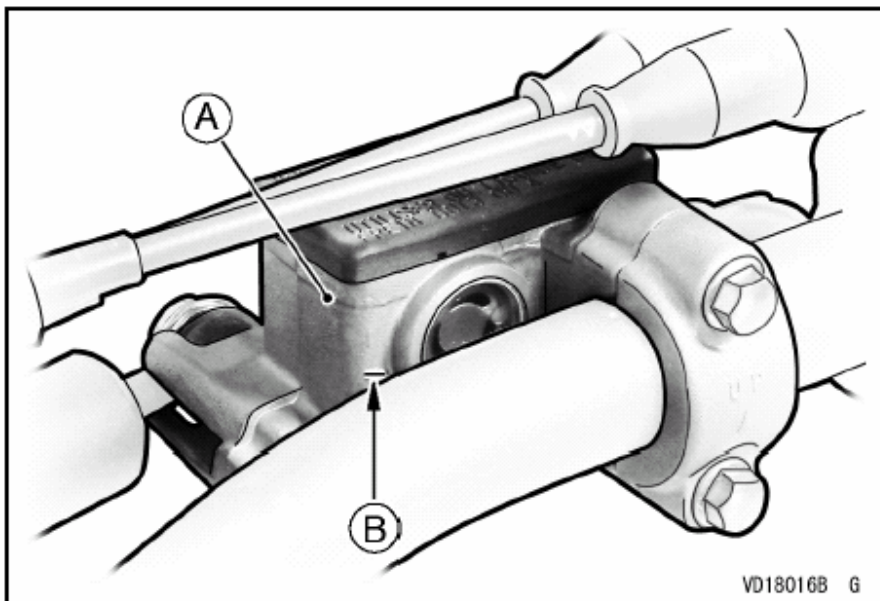
- *Motocykl fabrycznie wyposażony jest w płyn hamulcowy DOT 4*

OSTRZEŻENIE

Nie rozlej płynu hamulcowego na lakierowane powierzchnie. Nie używaj płynu hamulcowego z nieszczelnego, otwartego przez dłuższy czas pojemnika. Sprawdź połączenia układu hamulcowego pod kątem nieszczelności. Sprawdź przewody hamulcowe pod kątem uszkodzeń.

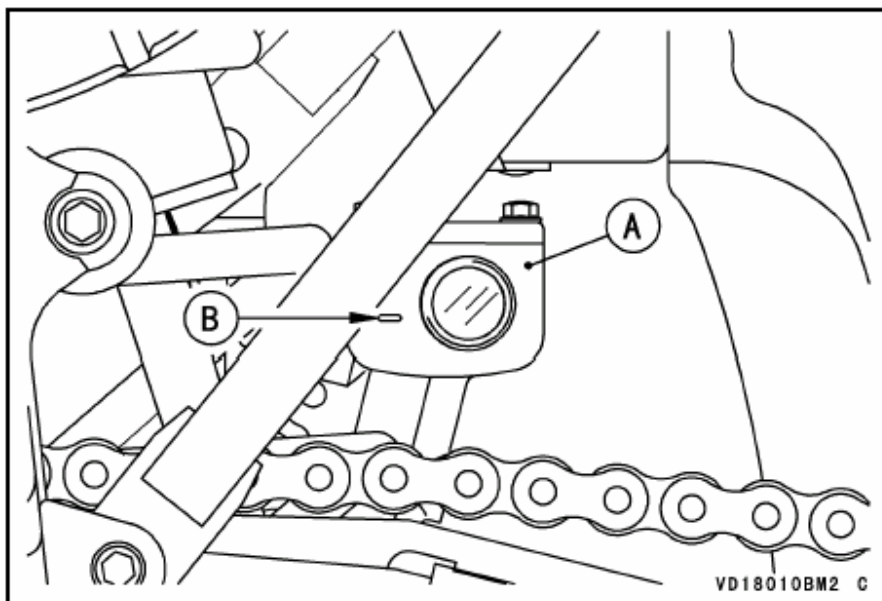
Kontrola poziomu płynu hamulcowego (przedni i tylny zbiorniczek)

Przy zbiorniczkach usytuowanych poziomo płyn hamulcowy musi sięgać powyżej linii „minimum”.



A: Przedni zbiorniczek

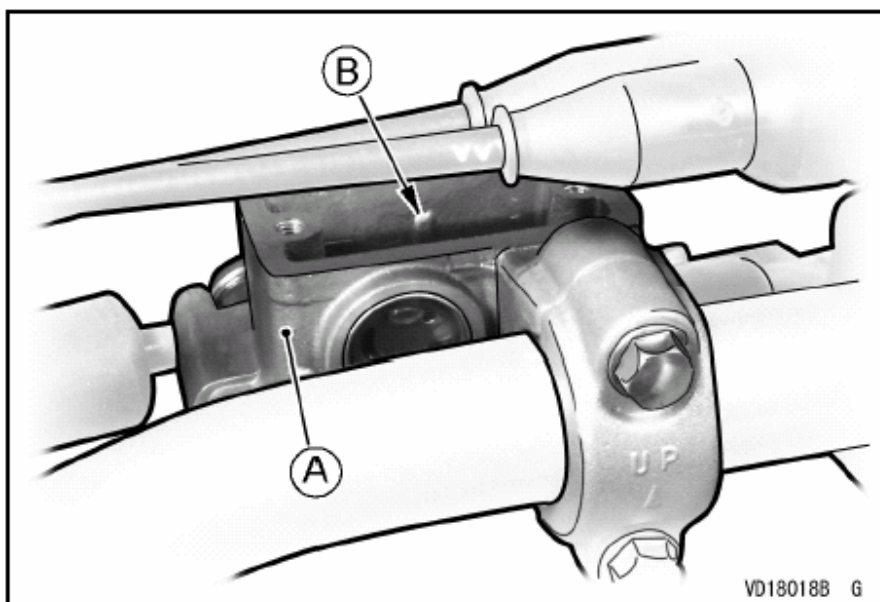
B: Linia minimum



A: Zbiorniczek tylny

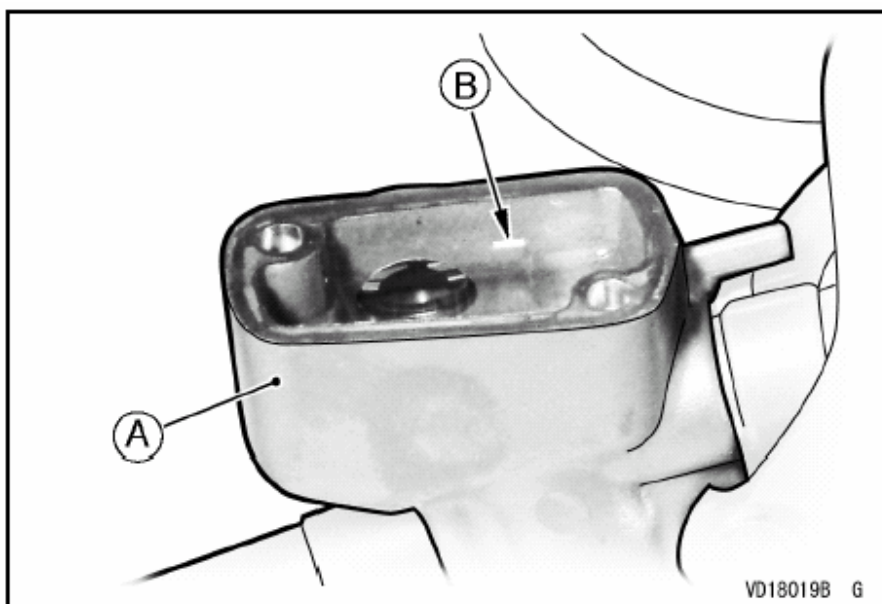
B: Linia minimum

- Jeśli poziom płynu hamulcowego w przednim lub tylnym zbiorniczku jest poniżej linii minimum sprawdź szczelność połączeń układu oraz uzupełnij poziom płynu do górnej linii. Wewnątrz zbiornika przedniego hamulca znajduje się górna linia odniesienia, do której należy uzupełnić poziom płynu.



A: Zbiorniczek płynu hamulcowego – przedni

B: Górna linia odniesienia - maksimum



A: Zbiorniczek płynu hamulcowego – tylny

B: Górna linia odniesienia - maksimum

OSTRZEŻENIE

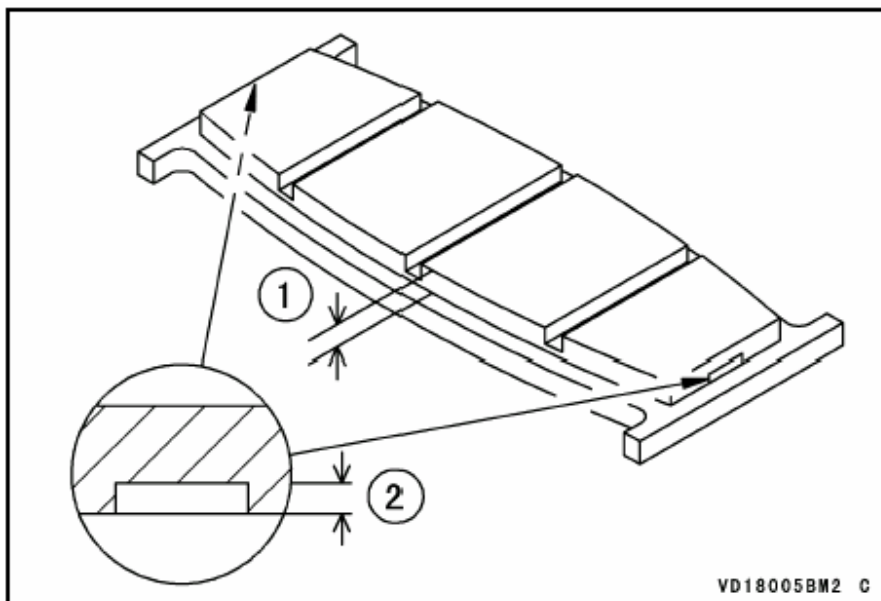
Nie należy mieszać płynów hamulcowych pochodzących od różnych producentów. Jeśli nie jesteś pewien typu i producenta płynu uprzednio zastosowanego w motocyklu, a musisz uzupełnić poziom, wymień płyn hamulcowy całkowicie.

Kontrola zużycia klocków hamulcowych

Stan zużycia klocków hamulcowych kontrolować należy zgodnie z grafiką przeglądów. Jeśli grubość okładziny ciernej klocka jest mniejsza niż 1 mm należy je wymienić jako zestaw.

Wymianę klocków hamulcowych należy przeprowadzić w autoryzowanym serwisie Suzuki.

Zakres stosowania klocka



1. Grubość okładziny

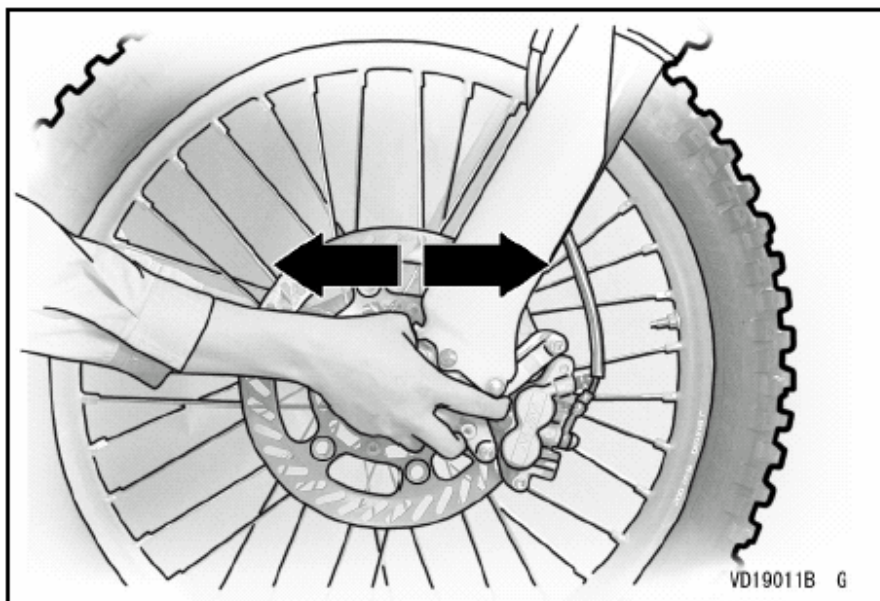
2. Minimalna grubość 1 mm

Układ kierowniczy

Układ kierowniczy powinien być zawsze tak wyregulowany, żeby kierownica skręcała się swobodnie, lecz nie był wyczuwalny luz.

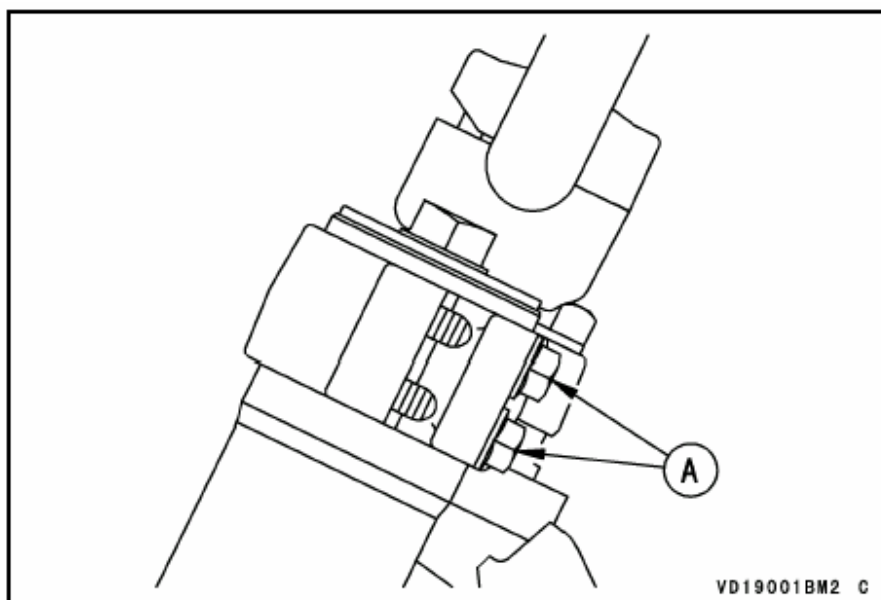
Kontrola układu kierowniczego

- Aby sprawdzić regulację układu kierowniczego należy stosując podnośnik unieść przednią część motocykla.
- Skręć kierownicę lekko w obydwie strony. Jeśli kierownica będzie poruszać się dzięki własnej bezwładności układ nie jest skręcony zbyt mocno.
- Złap dolną część goleni i spróbuj poruszyć do przodu i do tyłu. Jeśli wyczujesz luz oznacza to, iż zawieszenie skręcone jest ze zbyt dużym luzem i wymaga regulacji.



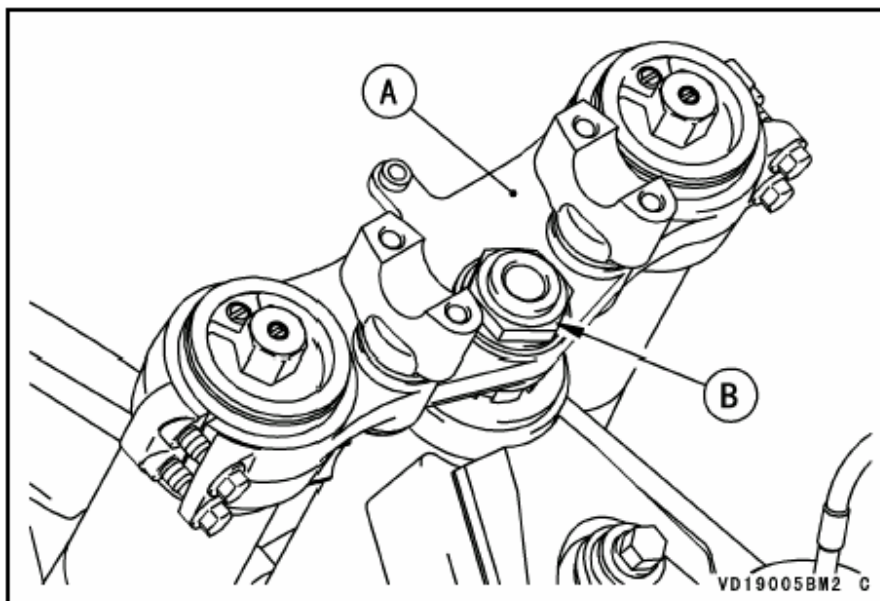
Regulacja układu kierowniczego

- Przy pomocy podnośnika unieś przednie koło motocykla.
- Zdemontuj tablicę startową.
- Zdemontuj kierownicę.
- Poluzuj górne śruby mocujące goleń zawieszenia.



A: Górne śruby mocujące goleń zawieszenia

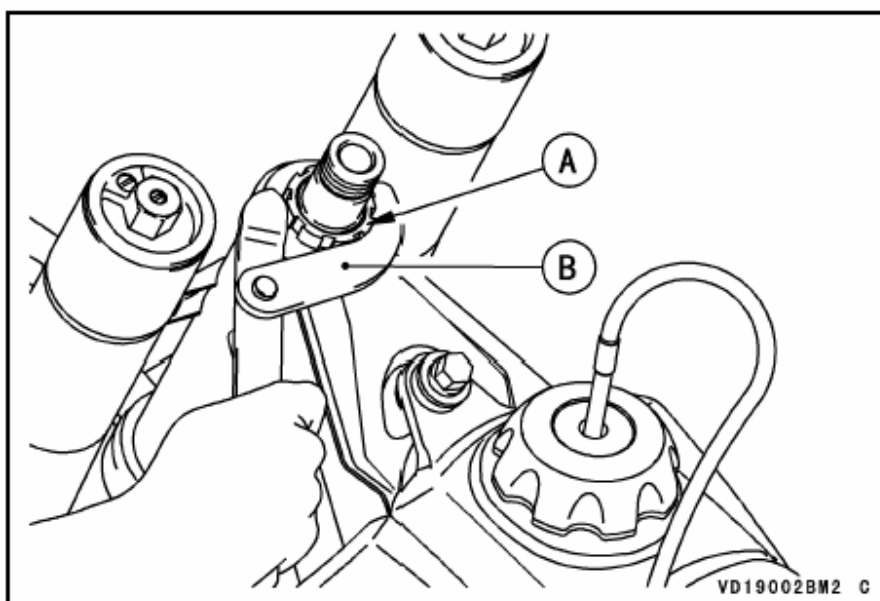
- Odkręć nakrętkę górnej półki i zdejmij górną półkę.



A: Górna półka zawieszenia

B: Nakrętka górnej półki

- Przy pomocy specjalnego klucza ustaw nakrętką regulacyjną prawidłowy luz w łożyskach główki ramy.



A: Nakrętka regulacyjna dolnej półki

B: Klucz specjalny (nr części: K5700-11100)

- Zamontuj ponownie górną półkę.
- Dokręć z przewidzianym momentem nakrętkę górnej półki oraz górne śruby goleni.

Moment dokręcenia nakrętki górnej półki	79 Nm (7.9 kGm)
Moment dokręcenia górnych śrub goleni	20 Nm (2.0 kGm)

WAŻNE:

- *Dwie śruby goleni dokręcaj na przemian w dwóch przejściach, tak by zapewnić równomierne dokręcenie.*
- Zamontuj kierownicę i sprawdź ponownie układ kierowniczy. Wyreguluj raz jeszcze, jeśli to konieczne.

Przednie zawieszenie

Każda z poniżej opisanych regulacji przedniego zawieszenia powinna zostać przeprowadzona w stosunku do ciężaru kierowcy i warunków toru. Istnieje sześć różnych regulacji przedniego zawieszenia, które możesz przeprowadzić.

- Ciśnienie powietrza

Ciśnienie powietrza działa jak progresywna sprężyna w całym zakresie działania zawieszenia. Ponieważ w trakcie działania zawieszenia ciśnienie powietrza w goleni wzrasta działanie zawieszenia w trakcie wyścigu będzie coraz twardsze. Zatem nie zaleca się dodatkowego zwiększanie ciśnienia jako metody utwardzenia zawieszenia. Przednie zawieszenie RM-Z250 zostało skonstruowane bez możliwości zwiększania ciśnienia w goleni.

- Regulacja tłumienia przy rozciąganiu (odbiciu)

Regulacja ta odzwierciedla szybkość powrotu zawieszenia do położenia spoczynkowego. W zależności od modelu regulator siły tłumienia ma minimum 16 pozycji. Pozycja całkowicie wkręcona oznacza najtwardsze ustawienie. Wykręcenie śruby regulacyjnej o 12 kliknięć z położenia całkowicie wkręconego ustanawia położenie standardowe. Wykręcenie śruby o 16 lub więcej (w zależności od modelu) kliknięć stanowi najmiększe ustawienie.

- Regulacja tłumienia przy ściskaniu (dobiciu)

Regulacja ta odzwierciedla szybkość ściskania zawieszenia. W zależności od modelu regulator siły tłumienia ma minimum 16 pozycji. Pozycja całkowicie wkręcona oznacza najtwardsze ustawienie. Wykręcenie śruby regulacyjnej o 11 kliknięć z położenia całkowicie wkręconego ustanawia położenie standardowe. Wykręcenie śruby o 16 lub więcej (w zależności od modelu) kliknięć stanowi najmiększe ustawienie.

- Poziom amortyzatorowego oleju w goleni

Poziom oleju ma wpływ jedynie na ostatnie 100 mm ruchu amortyzatora. Wyższy poziom oleju przyspiesza odbicie zawieszenia. Niższy poziom oleju spowalnia odbicie amortyzatora.

- Sprężyny amortyzatorów

Dostępne są opcjonalne sprężyny miększe lub twardsze od standardowych.

- Położenie goleni

Układ kierowniczy zależy w znacznej mierze od położenia goleni w półkach (wysunięcie goleni ponad krawędź górnej półki). Im mniejsze jest wysunięcie goleni tym lżejszy staje się koniec zawieszenia, a większa skłonność do podsterowności. Zwiększanie wysunięcia ma odwrotne działanie. Upewnij się, że przednia opona nie dotyka błotnika przy pełnym ściśnięciu amortyzatorów. Regulacje przeprowadzaj co 10 mm.

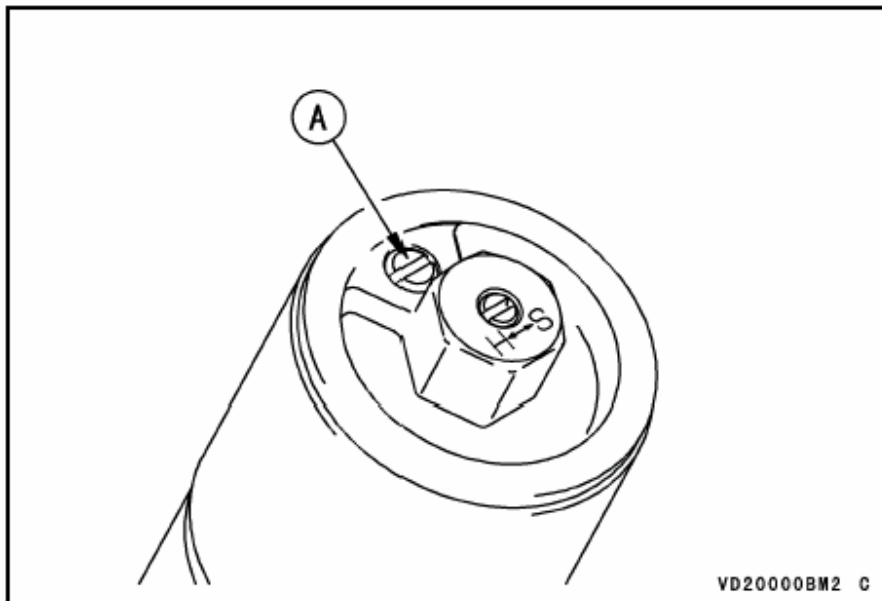
WAŻNE:

- *Obydwa golenie należy ustawić identycznie.*

Regulacja ciśnienia powietrza

Standardowe ciśnienie powietrza w amortyzatorach jest równe ciśnieniu atmosferycznemu (0 kPa). Ciśnienie powietrza w amortyzatorach wzrasta podczas jazdy, utwardzając zawieszenie. Przed każdym biegiem należy zmniejszać ciśnienie w goleniach za pośrednictwem śruby upustowej usytuowanej na szczycie każdej goleni. Przed odkręceniem zaworu upustowego upewnij się, że przednie koło nie styka się z podłożem, a amortyzatory są całkowicie rozciągnięte.

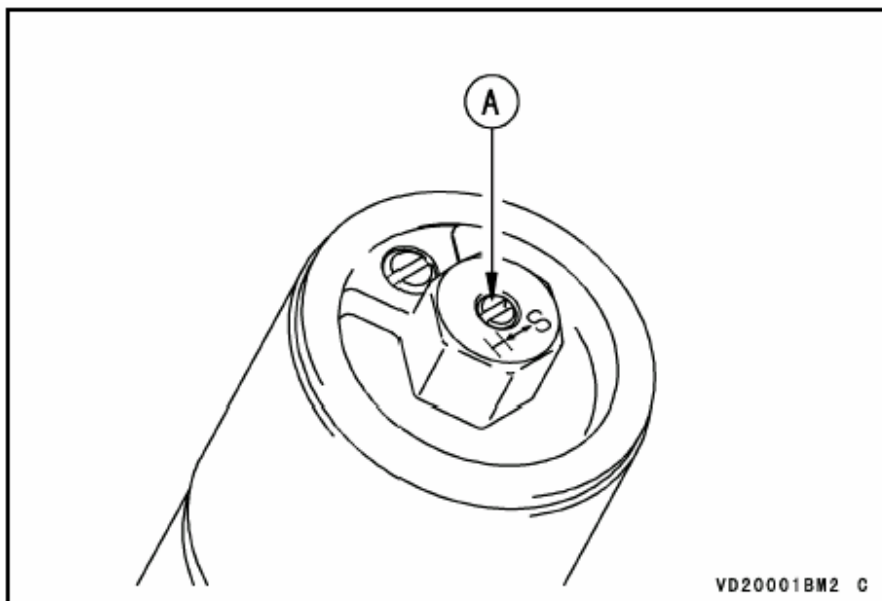
- Za pomocą dźwigu unieś przednie koło motocykla.
- Aby wyrównać ciśnienie odkręć śruby upustowe na obydwu górnych zakrętkach goleni. Następnie dokręć ponownie śruby.



A: Śruba upustowa

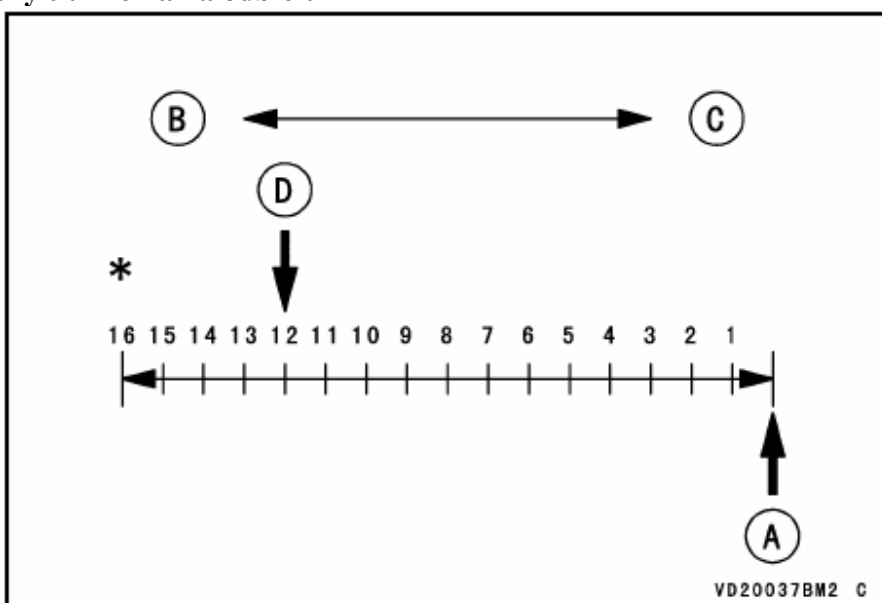
Regulacja siły tłumienia na odbiciu

- Regulację siły tłumienia na odbiciu ustawia się przy użyciu płaskiego śrubokręta. W zależności od preferencji kierowcy i określonych warunków należy przekręcić odpowiednio śrubę regulacyjną.



A: Śruba regulacyjna siły tłumienia na odbiciu

Ustawienia siły tłumienia na odbiciu



A: Regulator całkowicie wkręcony

B: Nastaw miękniejszy (przeciwnie do wskazówek)

C: Nastaw twardszy (zgodnie ze wskazówkami)

D: Ustawienie standardowe

*: Zakres regulacyjny przy wykręcaniu; w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara: 16 kliknięć lub więcej

Standardowe ustawienie tłumienia na odbiciu	12 kliknięć*
--	--------------

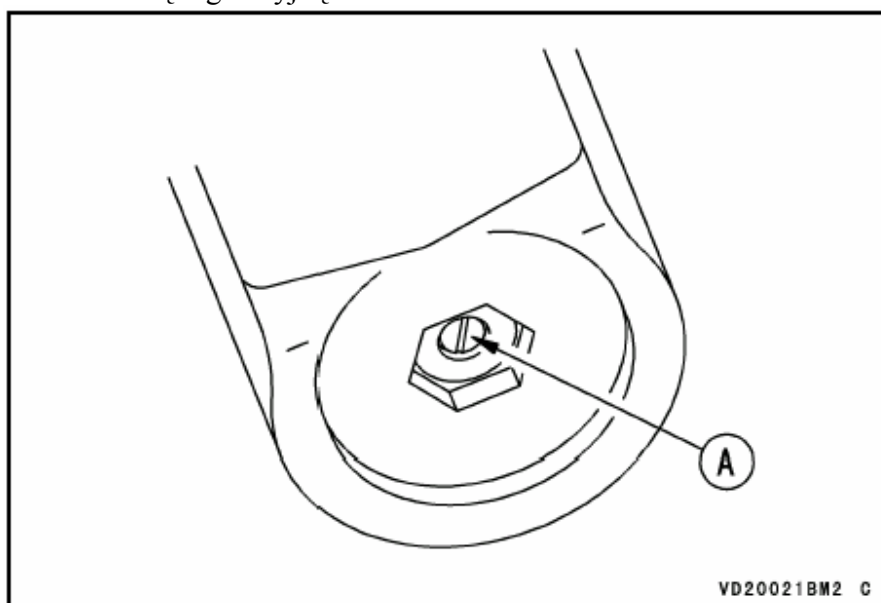
* w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, z położenia całkowicie wkręconego.

WAŻNE:

- Obydwie golenie zawieszenia należy ustawić identycznie.

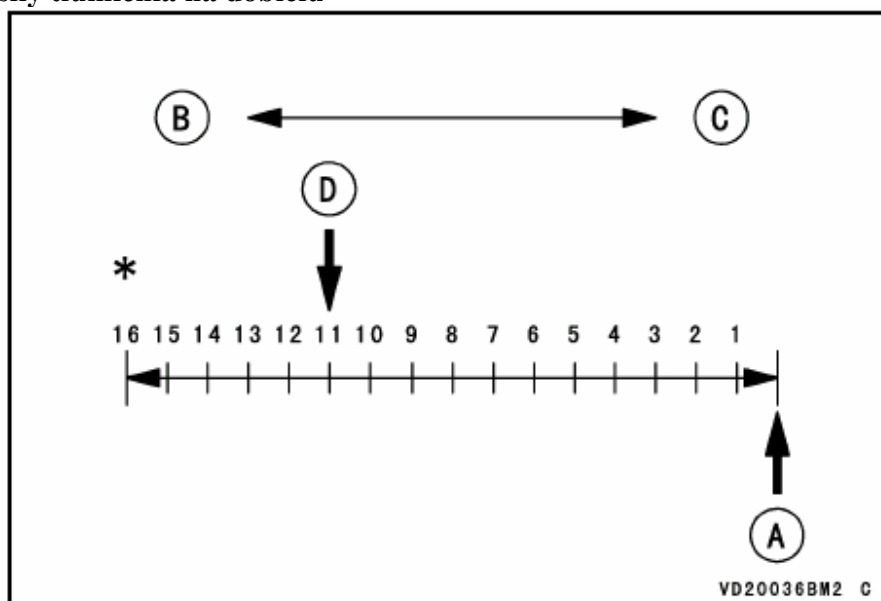
Regulacja siły tłumienia przy dobieciu

- Wyczyścić dolną część amortyzatora przedniego.
- Zdejmij kapturek z dołu goleni.
- Regulację siły tłumienia na dobieciu ustawia się przy użyciu płaskiego śrubokręta. W zależności od preferencji kierowcy i określonych warunków należy przekręcić odpowiednio śrubę regulacyjną.



A: Śruba regulacyjna siły tłumienia na dobieciu

Ustawienia siły tłumienia na dobieciu



A: Regulator całkowicie wkręcony B: Nastaw miękki (przeciwnie do wskazówek)
C: Nastaw twardszy (zgodnie ze wskazówkami) D: Ustawienie standardowe

*: Zakres regulacyjny przy wykręcaniu; w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara: 16 kliknięć lub więcej

Standardowe ustawienie tłumienia na odbiciu	11 kliknięć*
--	--------------

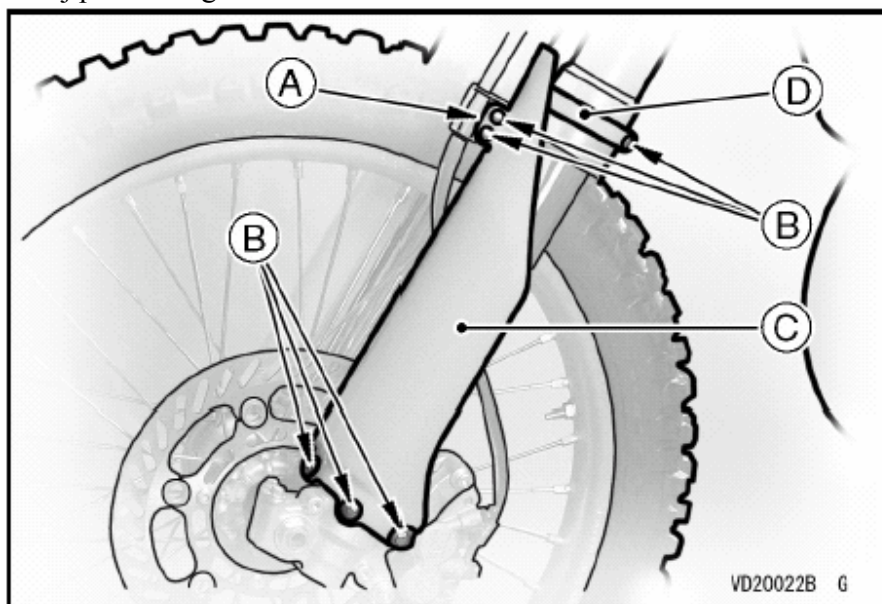
* w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, z położenia całkowicie wkręconego.

WAŻNE:

- Obydwa golenie zawieszenia należy ustawić identycznie.
- Zamontuj kapturki na doły goleni.

Regulacja poziomu oleju w goleniach

- Przy użyciu podnośnika unieś przednie koło motocykla.
- Zdemontuj tablicę startową.
- Zdemontuj prowadnicę protektora goleni zawieszenia.
- Zdemontuj uchwyt przewodu hamulcowego.
- Zdemontuj protektor goleni zawieszenia.

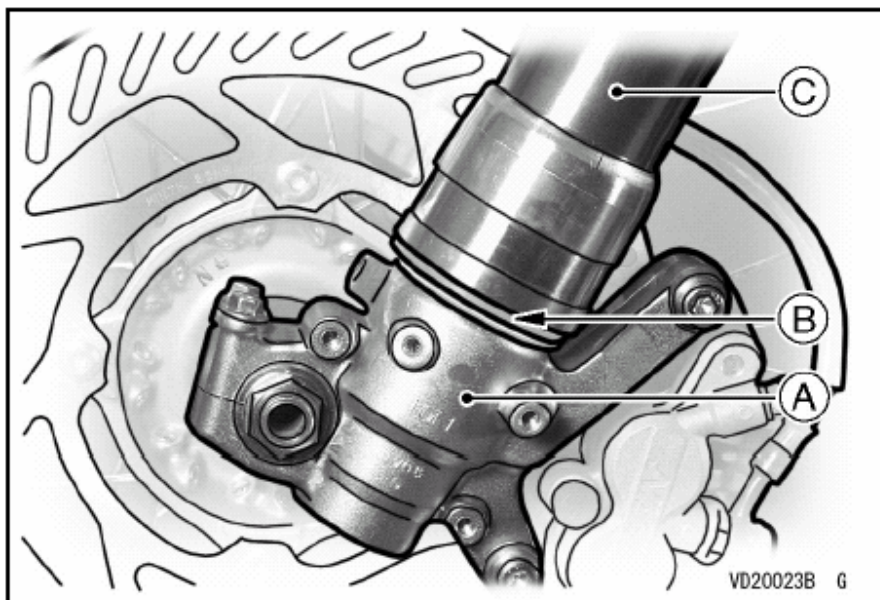


A: Uchwyt przewodu hamulcowego
C: Protektor goleni

B: Śruby
D: Prowadnica protektora

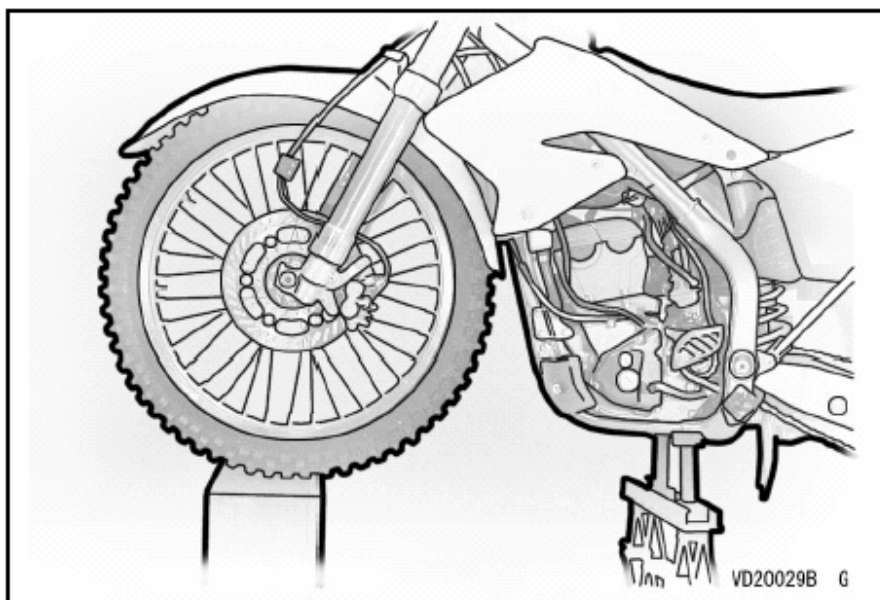
- Odkręć śruby mocujące kierownicy i zdejmij kierownicę.
- Poluzuj górne śruby mocowania goleni.
- Wykręć całkowicie śrubę regulacyjną tłumienia na odbiciu.
- Wykręć zakrętki goleni przedniego zawieszenia.

- Powoli ściśnij zawieszenie unosząc wewnętrzną rurę amortyzatora aż do zetknięcia się dolnej części zawieszenia z uszczelniaczem rury zewnętrznej.
- Ustaw podstawkę lub inne przydatne narzędzie pod przednie koło.

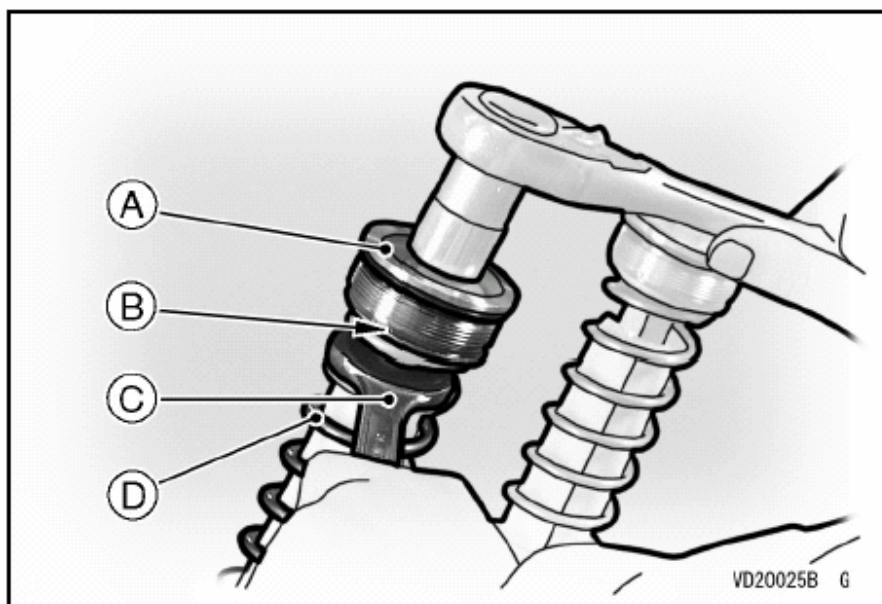


A: Dolna część rury wewnętrznej
C: Rura zewnętrzna

B: Uszczelniacz



- Trzymając nakrętkę tłoczyska kluczem 19 poluzuj i odkręć zakrętkę górną zawieszenia.



A: Zakrętka górna

B: Gniazdo sprężyny

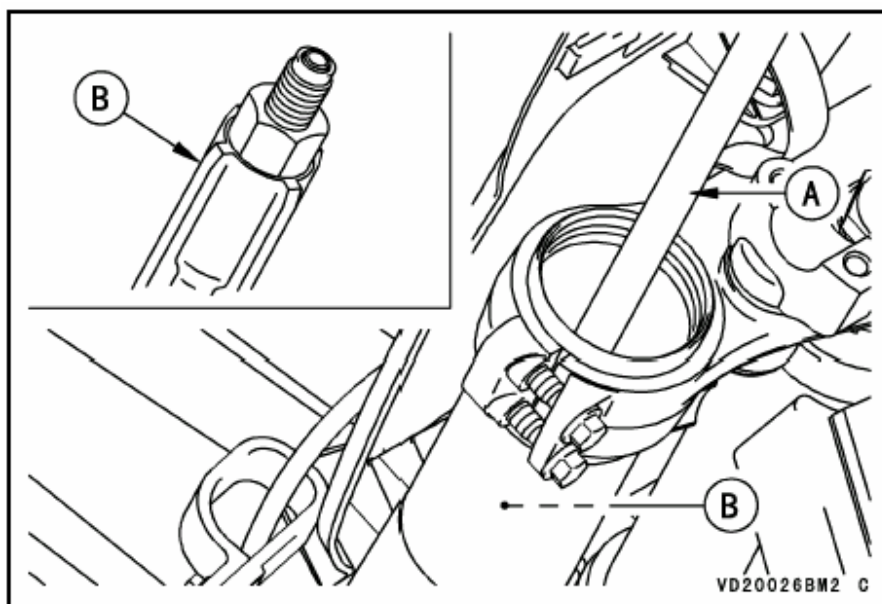
C: Klucz 19 mm

D: Sprężyna

- Zdemontuj gniazdo sprężyny i sprężynę zawieszenia.
- Zdemontuj drugą sprężynę zawieszenia w analogiczny sposób.
- Napełnij specyfikowanym olejem wewnętrzną rurę zawieszenia aż do górnej jej krawędzi.

Zalecany olej do przedniego zawieszenia	Suzuki Fork Oil LO1 lub SAE5W
--	-------------------------------

- W przypadku trudności z wyjęciem tłoczyska dostępne jest narzędzie specjalne umożliwiające jego wyciągnięcie.



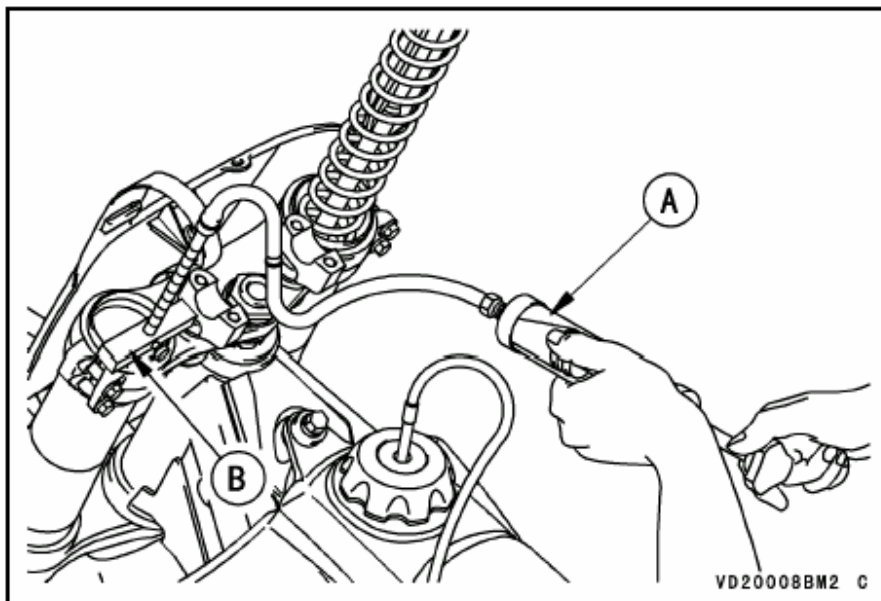
A: Narzędzie specjalne do tłoczyska
(nr części: 09940-50120)

B: Tłoczysko

- Napełnij wnętrze rury zawieszenia olejem poprzez delikatne, pięciokrotne przesunięcie tłoczyska do góry i na dół.
- Napełnij olejem przestrzeń pomiędzy rurą wewnętrzną, a zewnętrzną pięciokrotnie poruszając rurę zewnętrzną w górę i w dół.
- Ustaw poziom oleju w zakresie regulacyjnym, zgodnie z preferencjami kierowcy. Nadmiar oleju usuń przez górny otwór rury zawieszenia stosując w tym celu strzykawkę lub przyrząd specjalny.

Poziom oleju w przednim zawieszeniu

Poziom standardowy	95 mm
Zakres regulacji	70 – 120 mm

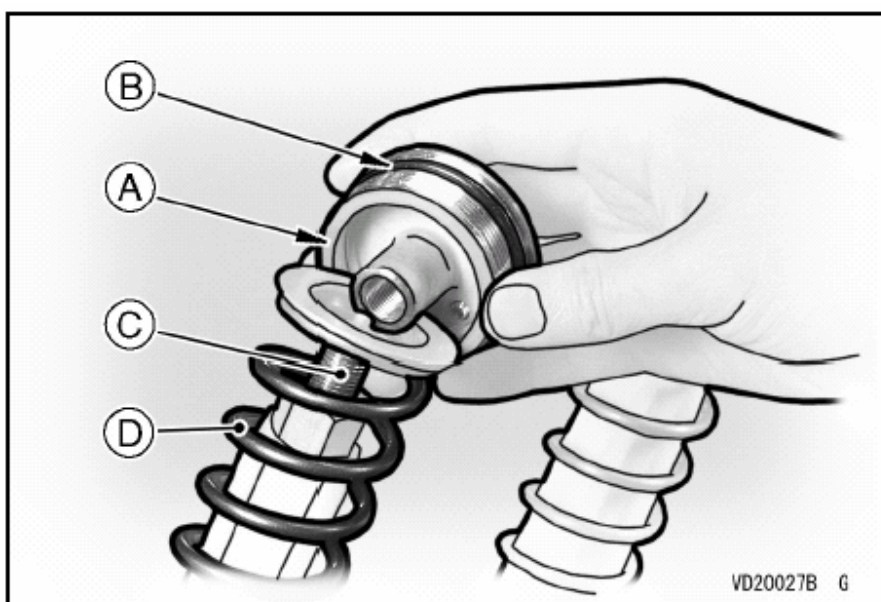


A: Przyrząd do regulacji poziomu oleju

B: Ogranicznik

Nr części:09943-74111

- Wyciągnij tłoczysko.
- Przytrzymaj ręką tłoczysko u góry.
- Jeśli stosowałeś przyrząd do wyciągania tłoczyska zdemontuj go.
- Włóż sprężynę zawieszenia oraz nałóż na nią jej gniazdo.
- Skontroluj stan o-ringów na obydwu zakrętkach zawieszenia. Jeśli stwierdzisz jego zużycie bądź uszkodzenie wymień o-ring na nowy.



A: Zakrętka zawieszenia

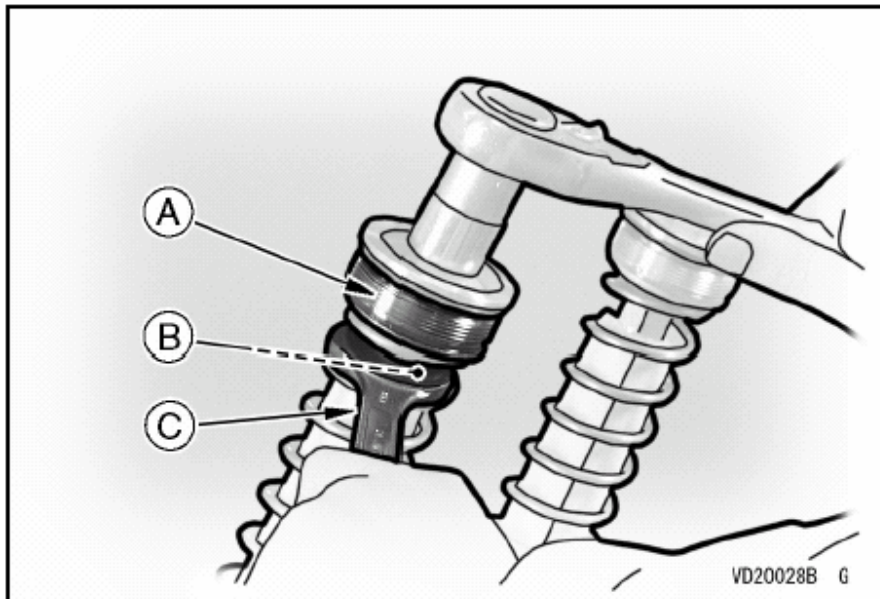
B: O-ring

C: Tłoczysko

D: Sprężyna

- Sprawdź położenie nakrętki na dole gwintu tłoczyska i nakręć zakrętkę goleni na w/w gwint.
- Przytrzymując przy pomocy klucza na 19 nakrętkę dokręć zakrętkę goleni z przewidzianym momentem.

Moment dokręcenia zakrętki goleni	28 Nm (2.8 kGm)
--	-----------------



A: Zakrętka zawieszenia	B: Nakrętka tłoczyska
C: Klucz „19”	

- Dokręć z przewidzianym momentem zakrętkę goleni.

Moment dokręcenia zakrętki goleni na rurze zawieszenia	29 Nm (2.9 kGm)
---	-----------------

- Drugą goleń zawieszenia złoż w analogiczny sposób.
- Śruby zaciskowe górnej półki dokręć z przewidzianym momentem.

Moment dokręcenia śrub zaciskowych górnej półki	20 Nm (2.0 kGm)
--	-----------------

WAŻNE:

- Śruby górnej półki dokręcaj zamiennie. Zapewni to ich równomierne dokręcenie.
- Przykręć zdemontowane uprzednio elementy.
- Ustaw siłę tłumienia na odbiciu.

Opcjonalne sprężyny zawieszenia

Aby zapewnić prawidłową pracę przedniego zawieszenia w zależności od wagi kierowcy i rodzaju toru dostępne są opcjonalne sprężyny.

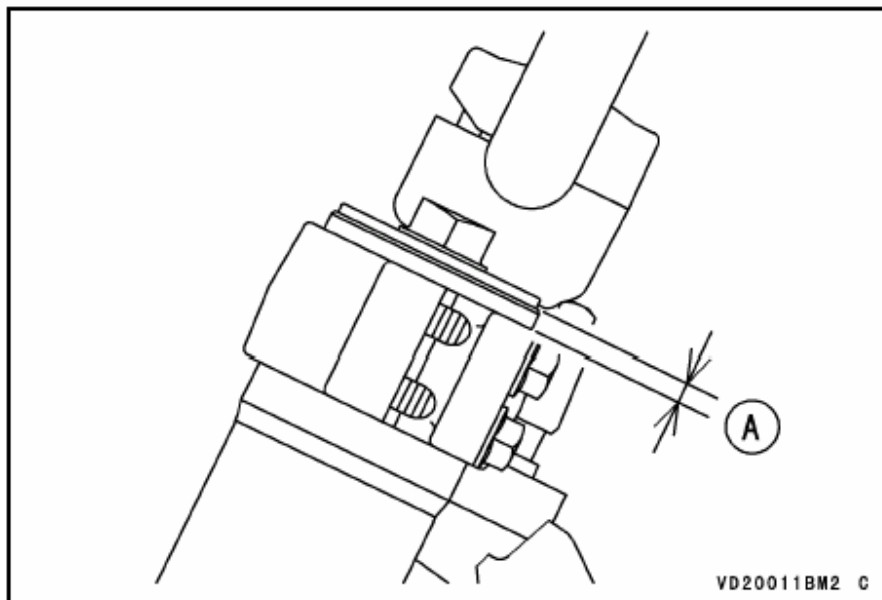
Twardsze sprężyny usztywniają zawieszenie i przyspieszają pracę amortyzatorów na odbiciu. Miększe sprężyny zmiękczej pracę zawieszenia i spowalniają tłumienie na odbiciu.

Regulacja położenia górnej półki

Układ kierowniczy zależy w znacznej mierze od położenia goleni w półkach (wysunięcie goleni ponad krawędź górnej półki). Im mniejsze jest wysunięcie goleni tym lżejszy staje się koniec zawieszenia, a większa skłonność do podsterowności. Zwiększanie wysunięcia ma odwrotne działanie. Upewnij się, że przednia opona nie dotyka błotnika przy pełnym ściśnięciu amortyzatorów. Regulację przeprowadzaj co 10 mm.

WAŻNE:

- Obydwie golenie należy ustawić identycznie.



A: Standardowe położenie górnej półki

Standardowe położenie górnej półki: 8 mm*

* - poniżej krawędzi zakrętki goleni

WAŻNE:

- Śruby górnej półki dokręcaj zamiennie. Zapewni to ich równomierne dokręcenie.

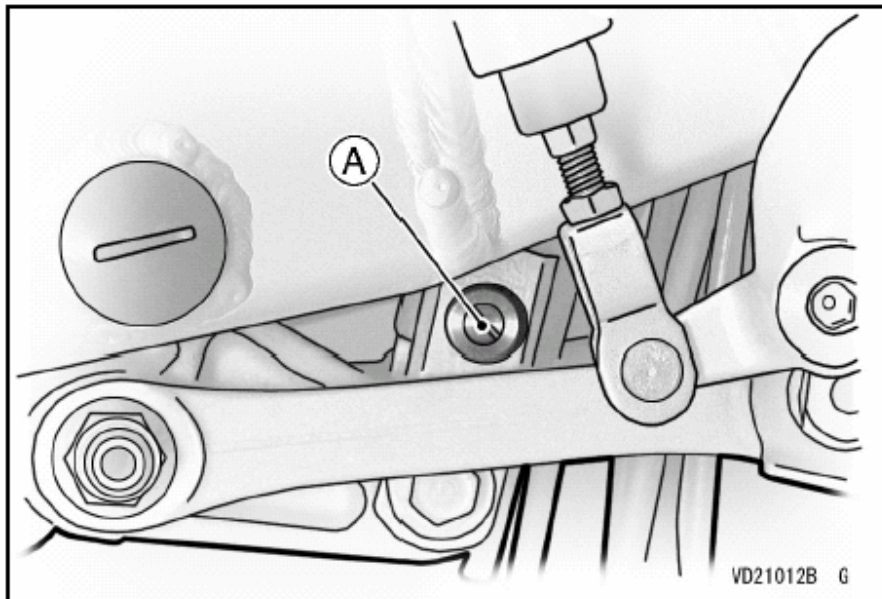
Tylne zawieszenie (UNI-TRAK®)

Zawieszenie tylne tego motocykla nazywane jest UNI-TRAK® i składa się z amortyzatora tylnego, wahacza, dwóch ramion pośredniczących i dźwigni. Działanie zawieszenia UNI-TRAK® zbliżone jest to amortyzatorów przednich. Jednakże zastosowanie układu dźwigni zapewnić ma progresywną charakterystykę sprężyny. Aby dostosować pracę zawieszenia do

potrzeb toru napięcie wstępne sprężyny podlega regulacji lub też cała sprężyna zastąpiona może być elementem opcjonalnym. Dodatkowo łatwo reguluje się siłę tłumienia eliminując konieczność zmiany lepkości oleju w amortyzatorze.

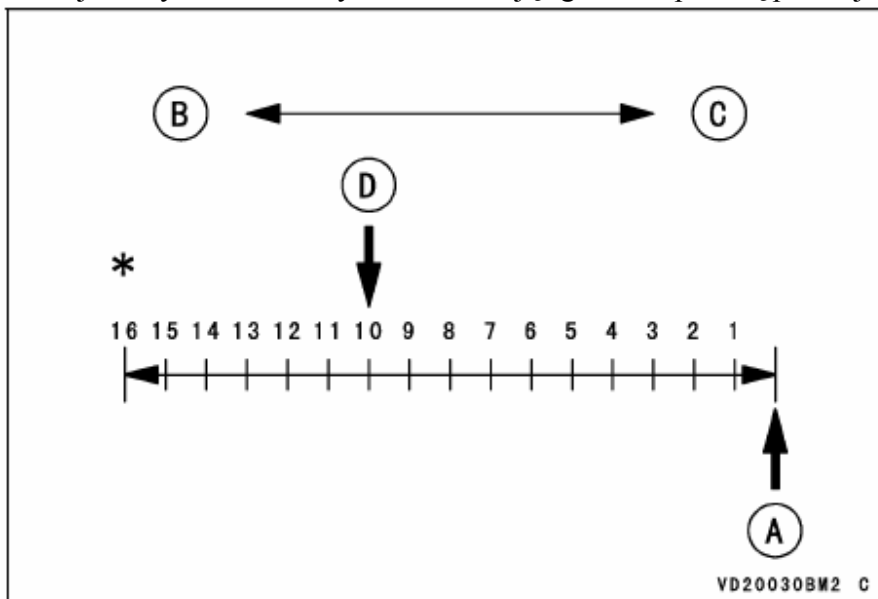
Regulacja siły tłumienia na odbiciu

Aby ustawić siłę tłumienia na odbiciu należy za pośrednictwem płaskiego śrubokręta przekręcić regulator umieszczony w dolnej części amortyzatora do pożądanego położenia.



A: Regulator siły tłumienia na odbiciu

Jeśli siła tłumienia jest zbyt mała lub zbyt duża ustaw ją zgodnie z podaną poniżej tabelą.



A: Regulator całkowicie wkręcony

B: Nastaw miękniejszy (przeciwnie do wskazówek)

C: Nastaw twardszy (zgodnie ze wskazówkami) D: Ustawienie standardowe

*: Zakres regulacyjny przy wykręcaniu; w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara: 16 kliknięć lub więcej

Standardowe ustawienie tłumienia na odbiciu	10 kliknięć*
--	--------------

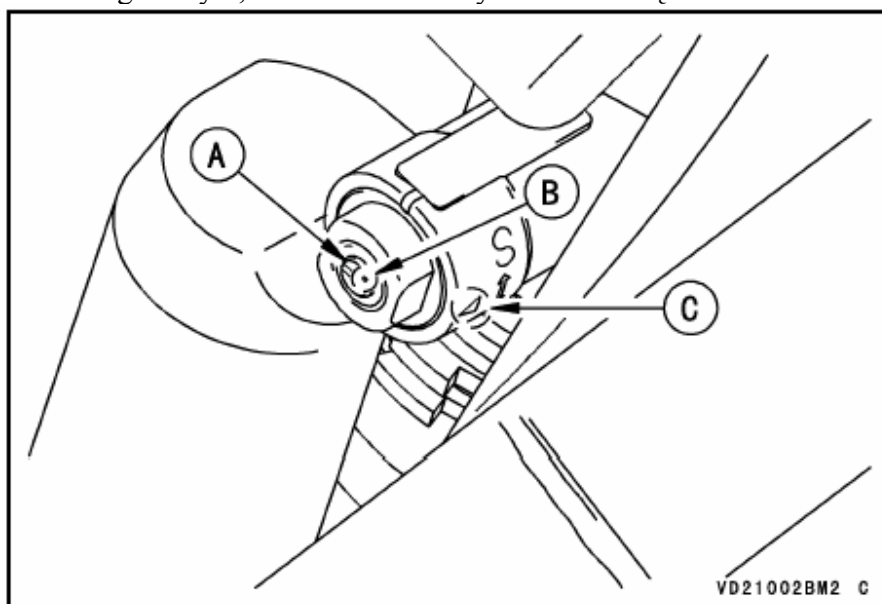
* w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, z położenia całkowicie wkręconego.

WAŻNE:

- *Regulacja siły tłumienia na odbiciu w tylnym zawieszeniu w niewielkim stopniu będzie miała wpływ na siłę tłumienia na dobieciu. Regulacje siły tłumienia przeprowadzaj zawsze małymi krokami i sprawdzaj ich efekt przed startem w zawodach.*

Regulacja siły tłumienia przy dobieciu (zbiornik gazowy)

Aby ustawić siłę tłumienia na dobieciu należy za pośrednictwem płaskiego śrubokręta przekręcić regulator w zbiorniku gazowym, aż do momentu wyczucia kliknięcia.

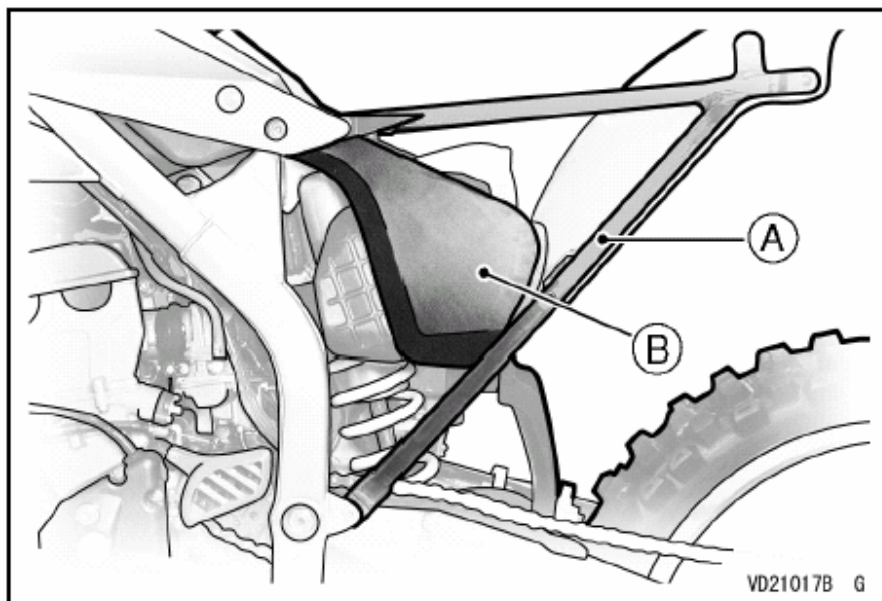


A: Regulator siły tłumienia na dobieciu

B: Wybite oznaczenie

C: Oznaczenie strzałką

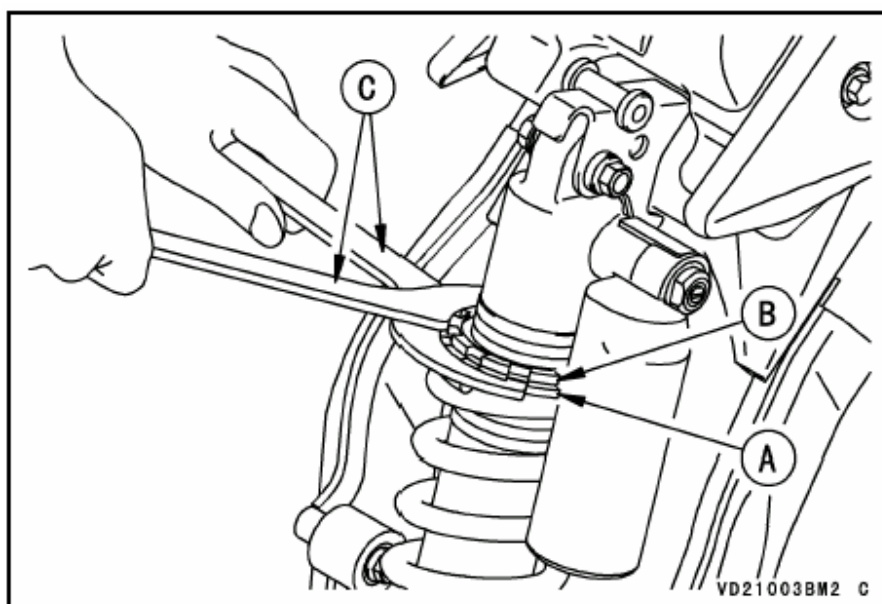
Jeśli siła tłumienia jest zbyt mała lub zbyt duża ustaw ją zgodnie z podaną poniżej tabelą.



A: Część tylna ramy

B: Obudowa filtra powietrza

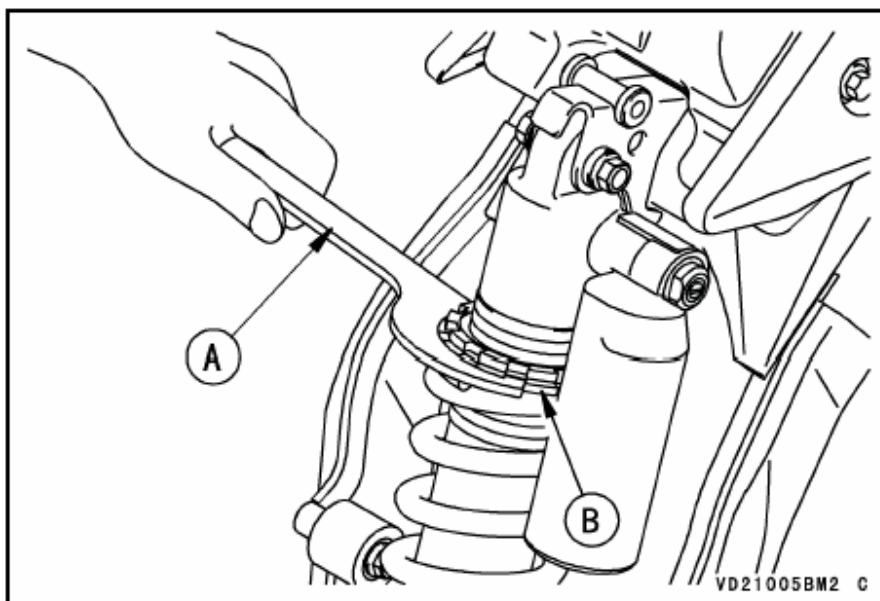
- Przy pomocy podnośnika unieś tylne koło motocykla.
- Przy pomocy specjalnego klucza ząbkowego poluzuj przeciwnakrętkę na tylnym amortyzatorze.



A: Nakrętka do regulacji napięcia sprężyny
C: Klucz ząbkowy (Nr części: K5700-11101)

B: Przeciwnakrętka

- Przy pomocy klucza ząbkowego (narzędzie specjalne) przekręć nakrętkę regulacyjną zgodnie z potrzebą. Przekręcanie jej w dół zwiększa napięcie wstępne sprężyny.

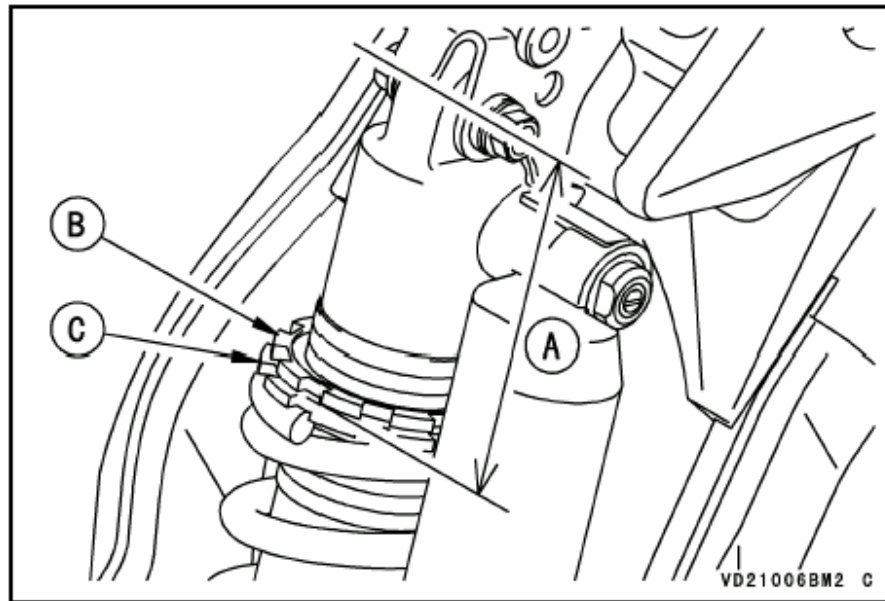


A: Klucz ząbkowy (Nr części: K5700-11101) B: Nakrętka do regulacji napięcia sprężyny

- Standardowa pozycja regulacyjna od środka górnego mocowania amortyzatora wynosi 113 mm.
- Zakres regulacji sprężyny podaje poniższa tabela

Sprężyna Amortyzatora	Zakres regulacji
K = 52 N·mm	109 ~ 129.5 mm (4.3 ~ 5.1 in.)
K = 48 N·mm	109 ~ 127.5 mm (4.3 ~ 5.0 in.)
K = 50 N·mm*	109 ~ 129.5 mm (4.3 ~ 5.1 in.)

*-standard



A: Położenie nakrętki regulacyjnej
B: Przeciwnakrętka
C: Nakrętka regulacyjna napięcia sprężyny

- Dokręć pewnie przeciwnakrętkę.
- Po regulacji rusz sprężynę do góry i na dół sprawdzając jej prawidłowe ułożenie.
- Przykręć uprzednio zdemontowane części.

Opcjonalne sprężyny amortyzatora tylnego

Aby zapewnić prawidłową pracę tylnego zawieszenia w zależności od wagi kierowcy i rodzaju toru dostępne są opcjonalne sprężyny.

Twardsze sprężyny usztywniają zawieszenie i przyspieszają pracę amortyzatora na odbiciu. Miększe sprężyny zmiękczają pracę zawieszenia i spowalniają tłumienie na odbiciu.

UWAGA

Nieprawidłowy montaż lub demontaż sprężyny może spowodować wyskoczenie jej lub/i związanych z nią części z dużą prędkością. Podczas prac przy amortyzatorze zakładaj zawsze okulary oraz ubiór ochronny. Demontaż tylnego amortyzatora powinien być przeprowadzany przez autoryzowany serwis Suzuki.

Koła

Ciśnienie powietrza w oponach

Właściwe ciśnienie i obciążenie opon jest istotnym czynnikiem wpływającym na prowadzenie motocykla, poręczność oraz żywotność opony. Reguluj ciśnienie powietrza dostosowując motocykl do preferencji kierowcy oraz warunków na torze, nie wykraczając poza zalecany przez producenta zakres.

- Aby sprawdzić ciśnienie w oponie odkręć kapturek z zaworka powietrznego. Pamiętaj o jego ponownym prawidłowym dokręceniu po przeprowadzeniu kontroli.
- Podczas jazdy po mokrych, śliskich, błotnych lub piaszczystych nawierzchniach zmniejsz ciśnienie w oponach.

- Podczas jazdy po wyboistym lub twardym terenie, aby zminimalizować ryzyko uszkodzenia lub przebicia opony zwiększ ciśnienie w ogumieniu (opona będzie łatwiej przeskakiwać).

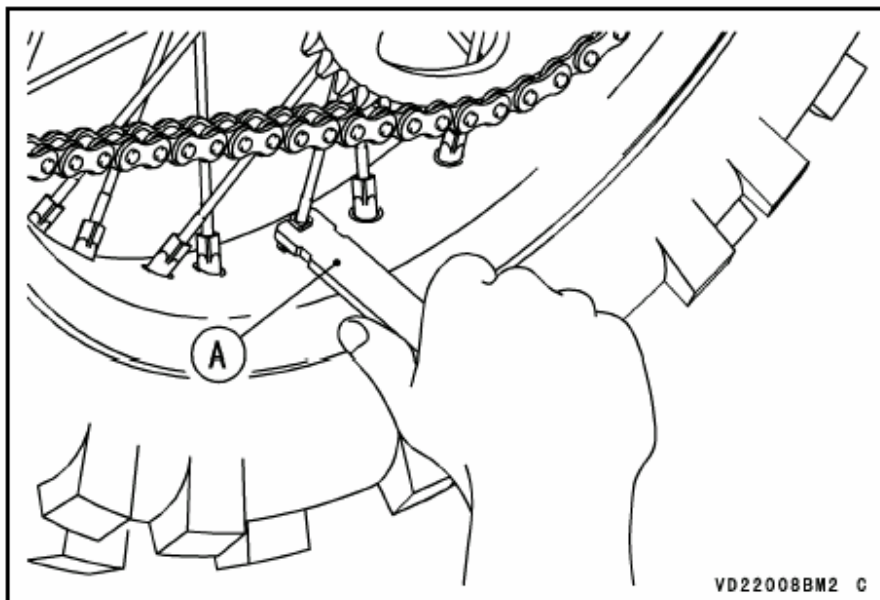
Zakres regulacji ciśnienia w oponach	80 kPa (0.8 kg/cm²) – 100 kPa (1.0 kg/cm²)
---	---

WAŻNE:

- Kontrolę ciśnienia powietrza w oponach należy przeprowadzać na zimnej oponie, przed jazdą motocyklem.

Szprychy i obręcze

Szprychy w obydwu kołach muszą być pewnie dokręcone i nie powinny samoczynnie poluzować się. Nierównomiernie dokręcone lub luźne szprychy spowodują wygięcie obręczy, przyspieszone zużycie nypłi i szprych oraz pękanie samych szprych.

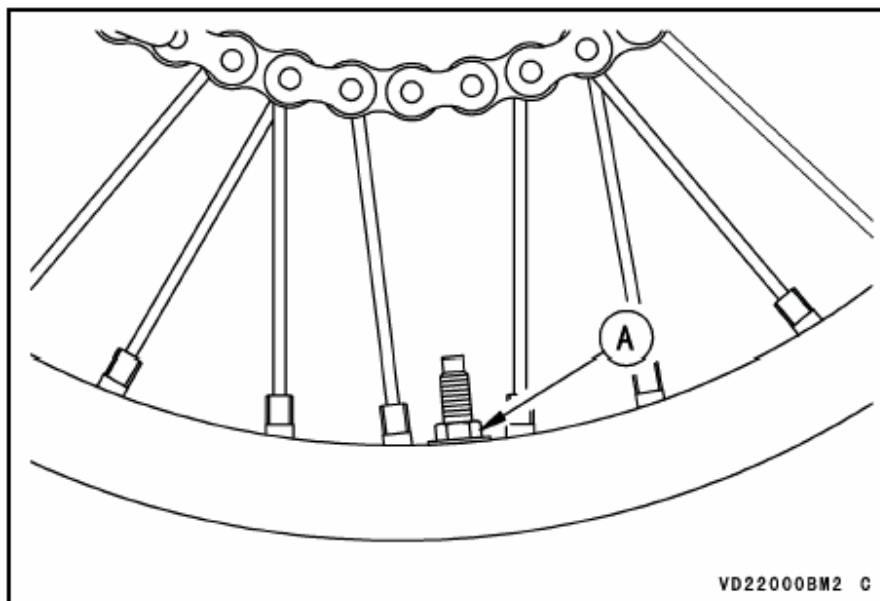


A: Klucz do szprych i świecy

Trzymak opony

Obydwa koła wyposażone są w trzymaki uniemożliwiające obrócenie się opony i dętki względem obręczy. Spowodowałoby to urwanie zaworu dętki i w konsekwencji konieczność jej wymiany.

Aby zapewnić prawidłowe doleganie opony do obręczy należy przed jazdą kontrolować dokręcenie nakrętki trzymaka i w razie konieczności dokręcić ją. Nakrętkę trzymaka należy dokręcać jedynie ręką.



A: Trzymak

Bicie obręczy

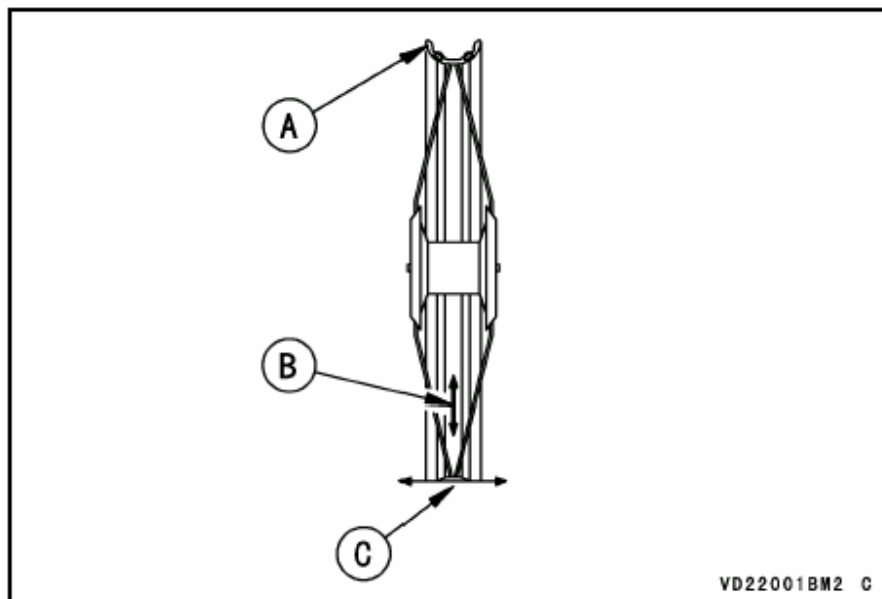
Ustaw czujnik zegarowy z boku obręczy, obróć kołem i sprawdź bicie obręczy. Różnica pomiędzy minimalnym i maksymalnym wychyleniem jest biciem obręczy.

- Ustaw czujnik zegarowy do dolnej krawędzi obręczy, obróć kołem i sprawdź jej bicie promieniowe. Różnica pomiędzy minimalnym i maksymalnym wychyleniem jest biciem obręczy.
- Skrzywioną w pewnym stopniu obręcz można centrować. Tzn luzując niektóre szprychy i dokręcając inne zmienia się położenie obręczy. Nadmiernie podbitą obręcz należy jednakże wymienić.

WAŻNE:

- Szew spawalniczy na obręczy wskazywać może nadmierne jej bicie. Zignoruj ten fakt podczas pomiaru.

Bicie obręczy



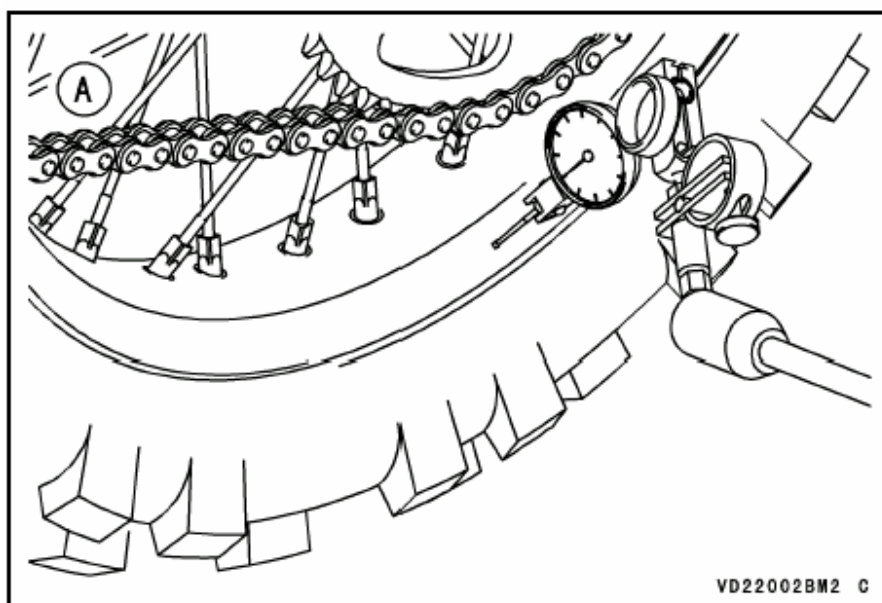
A: Obręcz

B: Bicie promieniowe

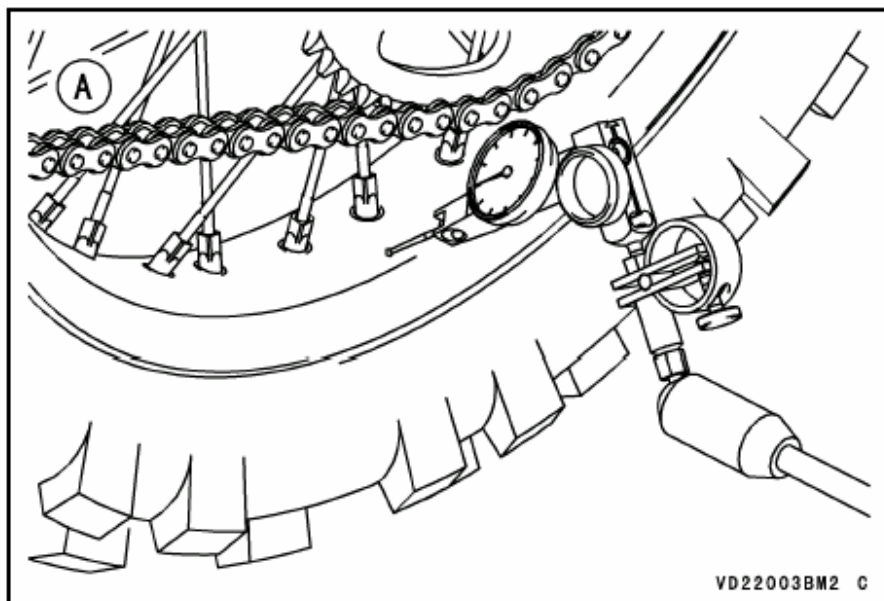
C: Bicie osiowe

Maksymalne bicie obręczy

Osiowe	2.0 mm
Promieniowe	



A: Pomiar bicia osiowego obręczy

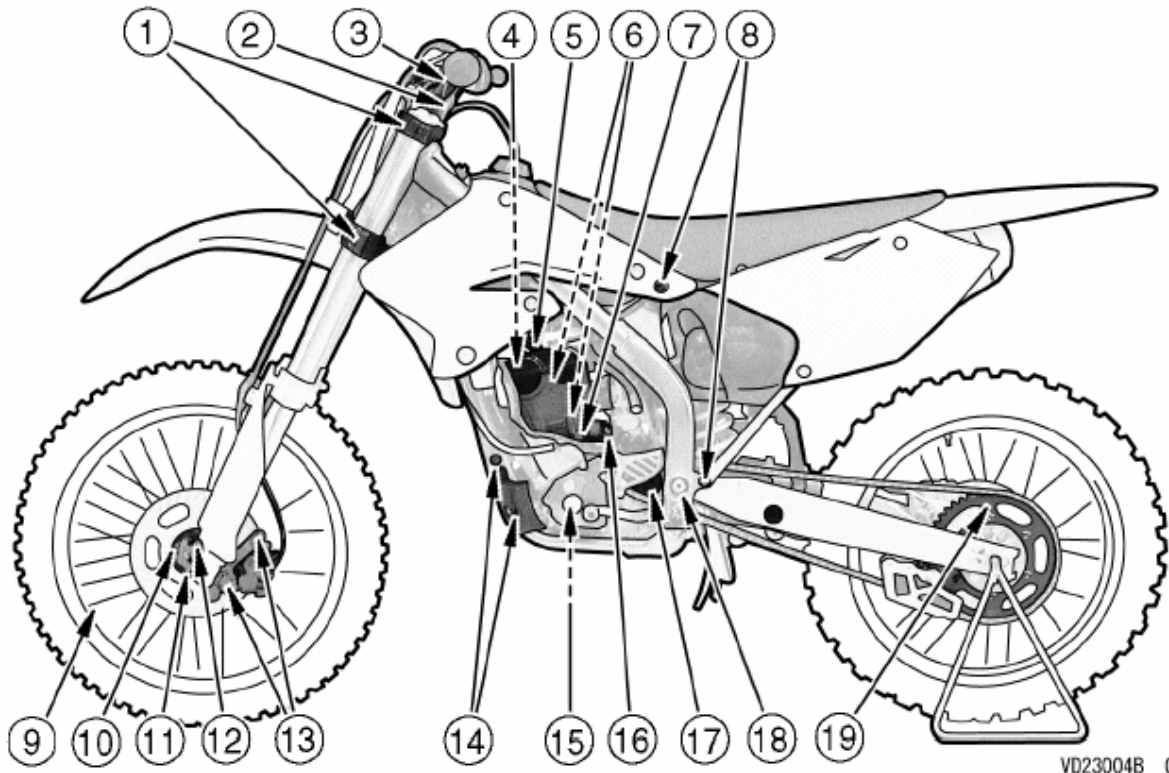


A: Pomiar bicia promieniowego obręczy

Momenty dokręcania nakrętek i śrub

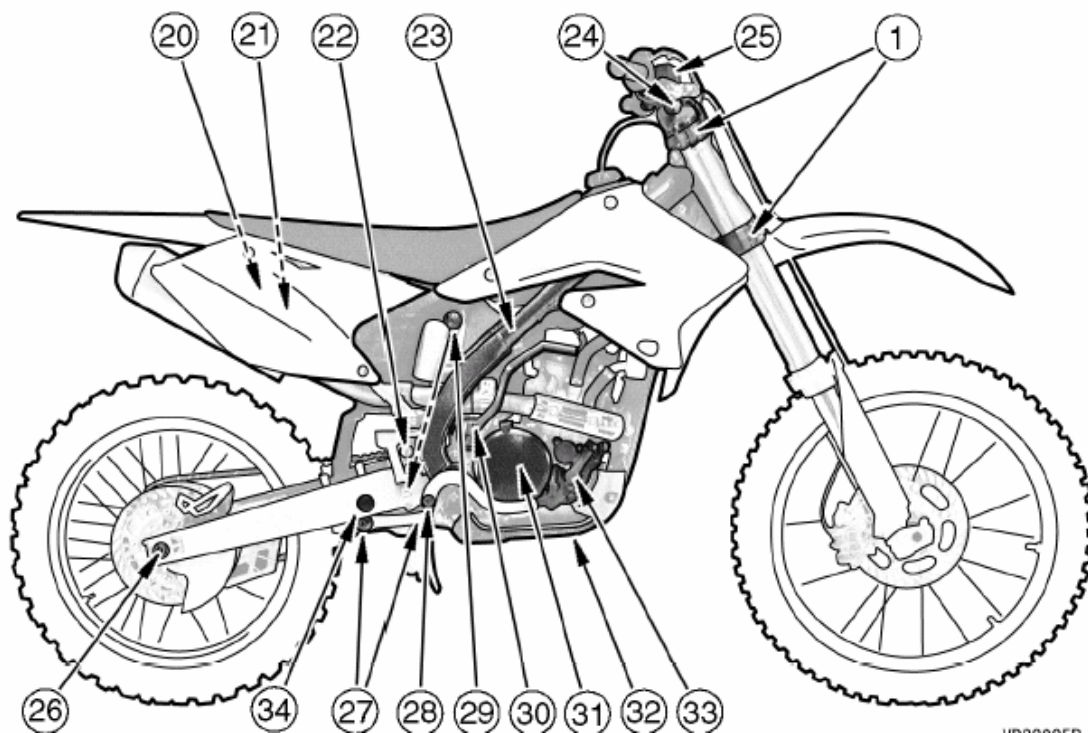
Rozmieszczenie nakrętek i śrub

Każdego dnia przed pierwszą jazdą sprawdź dokręcenie nakrętek i śrub zgodnie z tabelą podaną poniżej. Sprawdź także stan i zamocowanie wszystkich zawleczek.



VD23004B G

1	Śruby pólki zawieszenia	11	Nakrętka osi przedniej
2	Śruby uchwytów kierownicy	12	Śruby uchwytu osi przedniej
3	Śruba uchwytu dźwigni sprzęgła	13	Śruby zacisku hamulcowego
4	Świeca zapłonowa	14	Śruby i nakrętki mocujące silnik
5	Śruby pokrywy zaworów	15	Nakrętka wirnika
6	Śruby głowicy cylindra	16	Śruby napinacza łańcucha rozrządu
7	Śruby cylindra	17	Śruby pedału zmiany biegów
8	Śruby tyłu ramy	18	Nakrętka osi wahacza
9	Szprychy	19	Nakrętki zębatego tylnej
10	Śruby mocujące tarczy hamulcowej		



VD23005B G

20	Śruby tłumika	28	Śruba osi pedału hamulca tylnego
21	Śruby osłony tłumika	29	Śruby i nakrętki amortyzatora przedniego
22	Śruby pompy hamulcowej tylnej	30	Śruba osi pedału rozrusznika nożnego
23	Nakrętka uchwytu głowicy cylindra	31	Śruby pokrywy sprzęgła
24	Nakrętka główki ramy	32	Śruby spustowe oleju silnikowego
25	Śruby pompy hamulcowej przedniej	33	Śruby Osłony pompy wody
26	Nakrętka tylnej osi	34	Śruby ramienia Uni-trak
27	Śruba ramienia dźwigni UNI-TRAK®		

Tabela momentów dokręcenia śrub i nakrętek

Nazwa części		Nm	kGm
SILNIK	Śruby pokrywy zaworów	9.8	1.0
	Śruby głowicy cylindra M10	50	5.0
	M6	12	1.2
	Śruby ślizgu łańcucha rozrządu	9.8	1.0
	Śruby cylindra (M6)	12	1.2
	Śruby pokryw wałków rozrządu	12	1.2
	Śruba spustowa oleju silnikowego (przednia)	7.0	0.7
	Śruba spustowa oleju silnikowego (M10)	15	1.5
	Śruba spustowa oleju silnikowego (Pokrywa pompy wody)	9.8	1.0
	Śruba osi rozrusznika nożnego	25	2.5
	Nakrętka wirnika	49	5.0
	Śruba pedału zmiany biegów	9.8	1.0
	Świeca zapłonowa	13	1.3
	Śruba spustowa płynu chłodzącego	9.8	1.0
	Śruby pokrywy sprzęgła	9.8	1.0
	Śruby sprężyn sprzęgłowych	9	0.9
	Śruby pokrywy generatora	9.8	1.0

Nazwa części		Nm	kGm
NADWOZIE	Śruby zacisku (Przód i tył)	25	2.5
	Śruby tarczy hamulcowej (Przód)	9.8	1.0
	Śruby tarczy hamulcowej (Tył)	23	2.3
	Nakrętka uchwytu głowicy cylindra M8	29	3.0
	Nakrętka uchwytu głowicy cylindra M10	49	5.0
	Śruby mocujące silnik	49	5.0
	Nakrętka osi przedniego koła	79	8.0
	Śruby zaciskowe osi przedniego zawieszenia	20	2.0
	Śruby zaciskowe goleni zawieszenia	20	2.0
	Śruby tłumika	21	2.1
	Śruby pokrywy tłumika	12	1.2
	Zakrętka górna goleni zawieszenia	29	3.0
	Śruby mocujące kierownicy	25	2.5
	Nakrętka osi wahacza	98	10.0
	Nakrętka osi koła tylnego	110	11.0
	Śruba osi pedału hamulca	25	2.5
	Śruby ramy pomocniczej	34	3.5
	Górna śruba amortyzatora tylnego	39	4.0
	Dolna śruba amortyzatora tylnego	34	3.5
	Szprychy	3	0.3
	Nakrętka główki ramy	79	8.0
	Przeciwnakrętka główki ramy	4.9	0.5
	Śruby ramienia UNI-TRAK®	83	8.5

	Śruby pręta UNI-TRAK®	83	8.5
	Nakrętki tylnej zębatki	34	3.5
	Śruby mocujące pompki hamulca przedniego	8.8	0.9
	Śruby mocujące pompki hamulca tylnego	9.8	1.0

Czyszczenie motocykla

Zalecania ogólne

Regularna i prawidłowa troska o motocykl zapewni jego prawidłowy wygląd, osiągi oraz wydłuży jego żywotność. Stosowanie wysokiej jakości, oddychającej plandeki uchroni pojazd przed szkodliwym promieniowaniem UV, opadami chemicznymi i atmosferycznymi. Zmniejszy ilość kurzu osiadającego na motocyklu.

- Upewnij się przed myciem, że silnik i układ wydechowy są odpowiednio wystudzone.
- Unikaj zanieczyszczenia odtłuszczaczem opon, uszczelniaczy i klocków hamulcowych.
- Używaj wyłącznie łagodnego mleczka do polerowania, bez elementów ściernych.
- Unikaj stosowania ostrych środków chemicznych do czyszczenia (rozpuszczalników, detergentów, domowych środków do czyszczenia szyb).
- Benzyna, płyn hamulcowy i chłodzący działają niszcząco na elementy lakierowane oraz wykonane z tworzyw sztucznych. Zabrudzone należy niezwłocznie umyć.
- Unikaj stosowania szczotek drucianych, stalowych czyścików i innych elementów ściernych.
- Zachowaj ostrożność przy czyszczeniu reflektora i elementów z tworzywa. Można je łatwo zarysować.
- Unikaj mycia pod ciśnieniem. Woda może dostać się do uszczelnień i połączeń elektrycznych powodując uszkodzenie motocykla.
- Unikaj zalewania wodą miejsc szczególnych takich jak wlot powietrza, układ paliwowy, hamulcowy, elementy instalacji elektrycznej, wylot z tłumika i korek zbiornika paliwa.

Mycie motocykla

- Aby usunąć luźne zanieczyszczenia spłucz motocykl zimną wodą przy użyciu węża ogrodniczego.
- Do mycia motocykla należy używać łagodnych środków czyszczących (np. szamponów samochodowych) oraz gąbki lub miękkiej szczotki. Jeśli konieczne użyj łagodnego odtłuszczacza, aby usunąć tłuste plamy i zanieczyszczenia.
- Pojazd obficie spłukiwać wodą. Usunąć pozostałości detergentów, które mogą uszkodzić pewne części motocykla.
- Po spłukaniu wytrzeć motocykl suchą szmatką, a następnie sprawdzić pod kątem uszkodzeń lakieru (odpryski, zarysowania). Woda nie powinna w nich samoczynnie wysychać, gdyż może to uszkodzić powierzchnię lakierowaną.
- Uruchom silnik i pozostaw na kilka minut na wolnych obrotach. Ciepło od silnika pozwoli szybciej wysuszyć wilgotne miejsca.
- Ostrożnie rusz motocyklem i przy niewielkiej prędkości uruchom kilkakrotnie hamulce. Zostaną one dzięki temu zabiegowi wysuszone; przywrócona zostanie również ich prawidłowa skuteczność.
- Aby uniknąć korozji łańcucha napędowego nasmaruj go prawidłowo.

WAŻNE:

- *Jeśli motocykl użytkowany był w rejonie wysokiego zasolenia lub blisko morza, oceanu należy niezwłocznie umyć motocykl w zimnej wodzie. Nie używaj do mycia ciepłej wody, gdyż przyspiesza ona chemiczne reakcje z solą. Po myciu zabezpiecz wszystkie elementy metalowe i chromowane specjalną powłoką antykorozyjną.*

Powierzchnie lakierowane

Po umyciu motocykla wszystkie elementy lakierowane, metalowe i z tworzyw sztucznych należy nawoskować. Woskowanie należy przeprowadzać przy użyciu dostępnych w handlu środków raz na trzy miesiące lub, jeśli to konieczne. Nie używaj wosków i środków polerujących na matowych powierzchniach. Ich zastosowanie zmieni wygląd w/w elementów. Używaj tylko wosków i środków polerujących wysokiej jakości, bez elementów ściernych. Przy woskowaniu i polerowaniu stosuj się do zaleceń producentów tych środków.

Elementy z tworzyw sztucznych

Po umyciu motocykla osusz je miękką szmatką. Wyschnięte zabezpiecz odpowiednim środkiem do plastiku.

UWAGA

Elementy z tworzyw sztucznych mogą ulec uszkodzeniu, jeśli zostaną zanieczyszczone aktywnymi środkami chemicznymi takimi jak benzyna, domowe środki czyszczące, płyn hamulcowy, płyn do czyszczenia szyb. Zabrudzony element należy niezwłocznie umyć wodą z dodatkiem łagodnego detergentu, a następnie sprawdzić pod kątem uszkodzeń. Unikaj czyszczenia elementów z tworzyw środkami ściernymi, gdyż uszkodzą one wykończenie części plastikowych.

Elementy chromowane i aluminiowe

Części chromowane i nielakierowane aluminiowe należy zabezpieczyć łagodnym środkiem do polerowania chromu / aluminium. Lakierowane części aluminiowe umyj wodą z dodatkiem łagodnego detergentu i zabezpiecz odpowiednim środkiem w rozpylaczu. Aluminiowe koła lakierowane i nielakierowane można czyścić za pomocą bezkwasowego środka w rozpylaczu.

Skóra, winyl i guma

Jeśli motocykl posiada skórzane akcesoria, wymagają one specjalnej troski. Do czyszczenia i konserwacji używaj specjalnych środków do skóry. Czyszczenie elementów skórzanych wodą z detergentem uszkodzi je i skróci ich żywotność. Elementy winylowe należy umyć wraz z całym motocyklem i zakonserwować środkiem do winylu.

Boki opon i inne części gumowe należy konserwować środkami do gumy, przedłużającymi ich żywotność.

OSTRZEŻENIE

Podczas konserwacji opony należy uważać, by konserwant nie dostał się na bieżnikowaną część opony. Zmniejszy to jej przyczepność i może doprowadzić do utraty panowania nad pojazdem i wypadku.

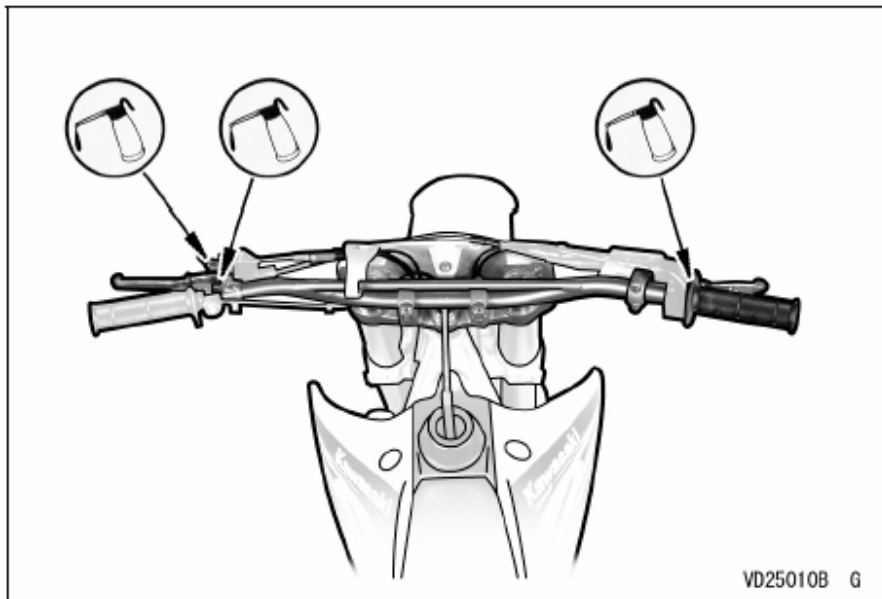
Smarowanie motocykla

Elementy pokazane na rysunkach przesmaruj przy użyciu oleju silnikowego lub smaru. Smarowanie należy przeprowadzić po każdym biegu bądź po jeździe w mokrych, deszczowych warunkach oraz po myciu pojazdu. Przed smarowaniem należy smarowaną część odpowiednio przygotować: oczyścić z rdzy, starego smaru, oleju czy brudu.

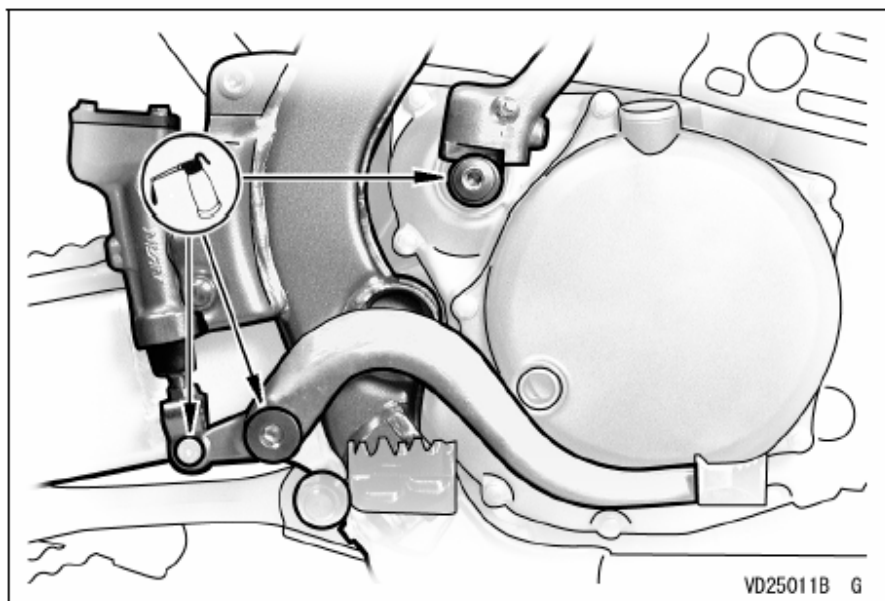
Smarowanie ogólne:

Nanieś olej silnikowy na poniższe osie:

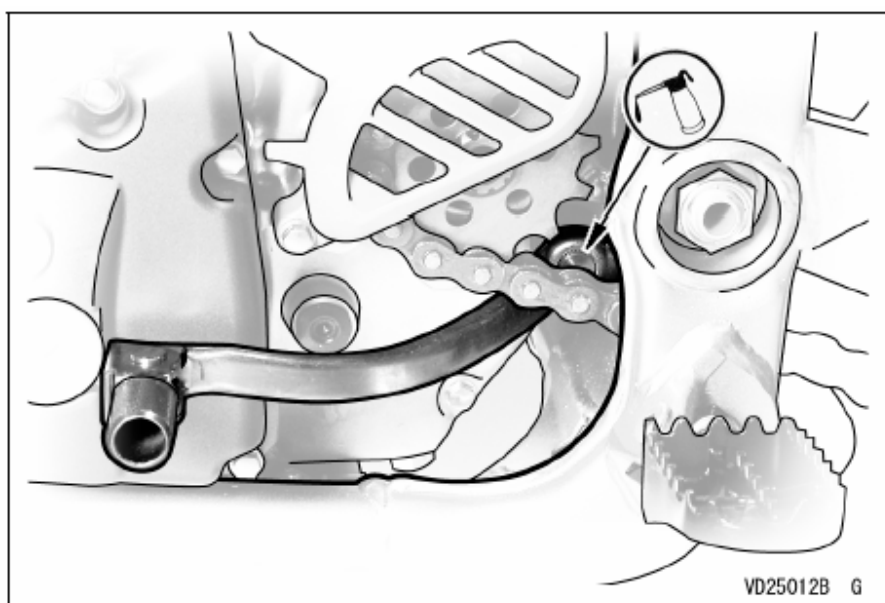
- Dźwignia sprzęgła
- Dźwignia hamulca przedniego
- Dźwignia gorącego rozruchu



- Pedał hamulca tylnego
- Przeguby pręta sterującego hamulca tylnego
- Rozrusznik nożny
- Podnóżki



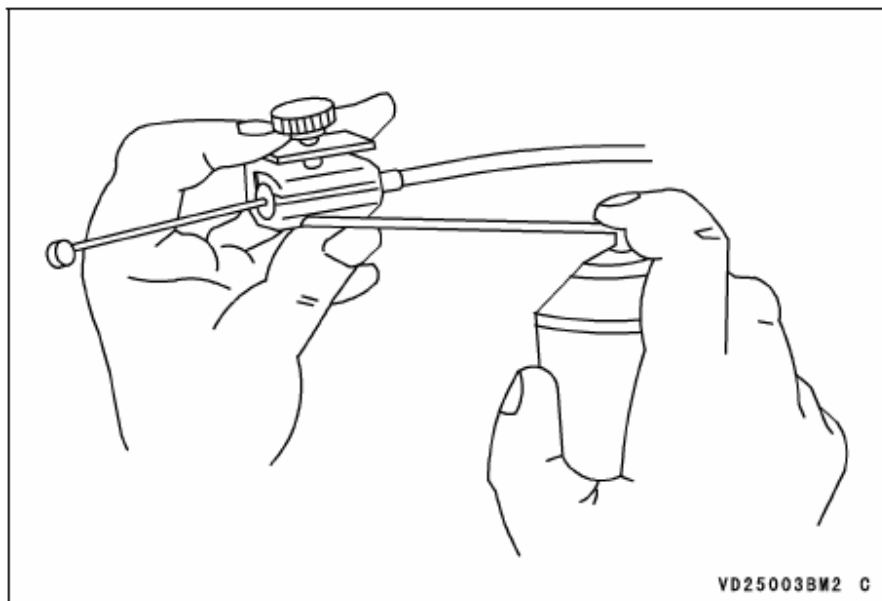
- Dźwignia zmiany biegów



Nasmaruj smarem w aerozolu wszystkie linki:

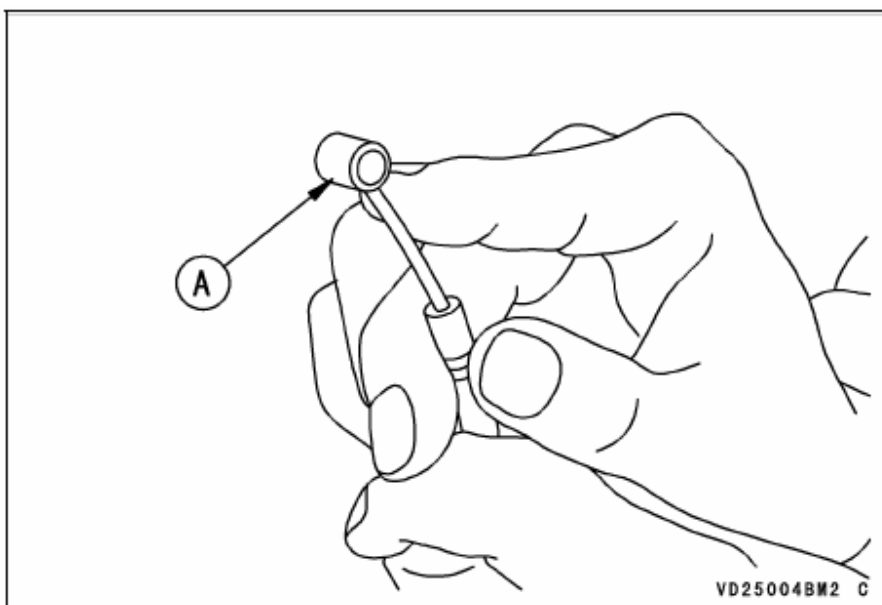
- Linkę sprzęgła
- Linkę gazu
- Linkę gorącego rozruchu

Smarowanie linek



Nanieś smar na następujące miejsca:

- Górną końcówkę linki sprzęgła
- Górną końcówkę linki gazu
- Górną końcówkę linki gorącego rozruchu

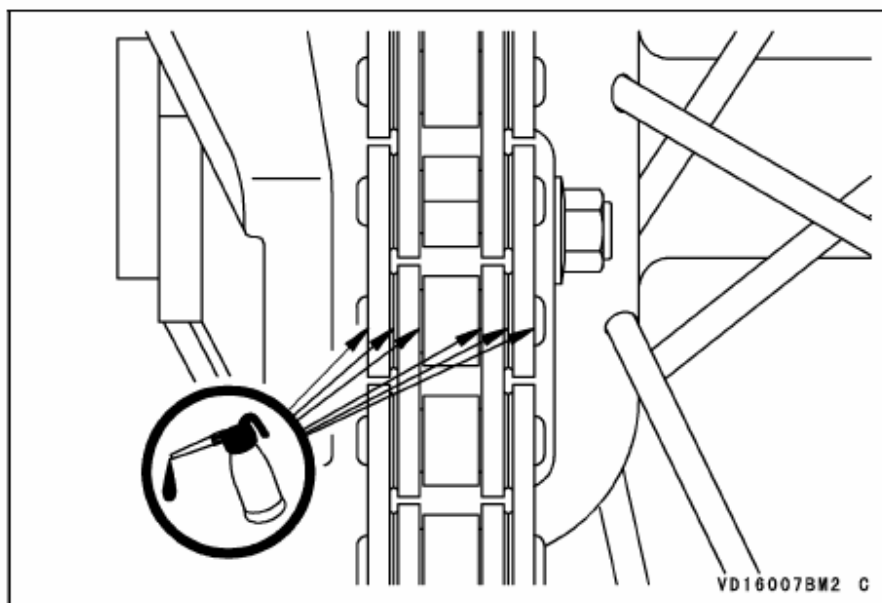


A. Smar

Smarowanie łańcucha napędowego

Smaruj łańcuch po jeździe w deszczu lub mokrym torze lub za każdym razem, gdy łańcuch jest suchy. Ciężki olej taki jak SAE90 jest korzystniejszy, gdyż dłużej pozostanie na łańcuchu zapewniając lepsze smarowanie.

- Nanieś olej na boki ogniw, tak, by penetrował rolki i tulejki.
- Zetrzyj nadmiar oleju.



Poradnik usuwania usterek

WAŻNE

- *Poradnik ten nie jest w pełni wyczerpujący i nie podaje wszystkich możliwych przyczyn powstania usterki. Rozumiany jest jako proste wskazówki pomocne przy lokalizowaniu ogólnie znanych usterek.*

Trudny lub niemożliwy rozruch

Silnik nie obraca się

- Zatarty zawór
- Zatarta szklanka zaworu
- Cylinder lub tłok zatarty
- Zatarty wał korbowy
- Zatarta główka korbowodu
- Zatarty wałek rozrządu
- Zatarłe koło zębate lub łożysko skrzyni biegów
- Pęknięta sprężyna powrotna osi rozrusznika
- Koło zapadkowe rozrusznika nie zazębia się

Paliwo nie dopływa

- Brak paliwa
- Kranik paliwa zakręcony
- Zatkany zaworek w korku wlewu paliwa
- Zatkany kranik paliwa
- Zatkany przewód paliwowy
- Zatkany zaworek iglicowy

Silnik zalany

- Za wysoki poziom paliwa
- Zaworek iglicowy zużyty lub zawieszony
- Nieprawidłowa technika rozruchu (jeśli silnik jest zalany, kopnij dźwignię rozrusznika z zamkniętą przepustnicą i dźwignię gorącego rozruchu wciśniętą)

Słaba iskra bądź jej brak

- Świeca zapłonowa brudna, uszkodzona lub z nieprawidłową przerwą między elektrodami
- Uszkodzona fajka lub przewód wysokiego napięcia
- Nieprawidłowy kontakt fajki ze świecą
- Nieprawidłowy typ świecy zapłonowej
- Uszkodzony czujnik położenia wału korbowego
- Uszkodzony moduł zapłonowy
- Uszkodzona cewka zapłonowa
- Uszkodzony obwód wyłączania silnika
- Uszkodzony lub odłączony opornik cewki zapłonowej
- Uszkodzone magnesy koła zamachowego

- Uszkodzony czujnik biegu luzem
- Zwarcie bądź przerwa w instalacji elektrycznej

Nieprawidłowy skład mieszanki paliwowo – powietrznej

- Nieprawidłowe ustawienie śrub wolnych obrotów bądź składu mieszanki
- Zatkana dysza wolnych obrotów bądź kanał powietrzny
- Wkład filtra powietrza zatkany, niewłaściwie uszczelniony lub nie zainstalowany.
- Zatkana dysza rozruchowa

Niska kompresja

- Poluzowana świeca zapłonowa
- Niewystarczająco dokręcona głowica
- Poluzowane śruby cylindra
- Zużyty cylinder lub tłok
- Brak luzów zaworowych
- Nieszczelny uszczelniacz wału korbowego
- Zużyta bądź pęknięta sprężyna zaworowa
- Nieprawidłowo osadzony zawór (zawór zgięty, zużyty lub z dużym osadem nagaru na przylgni)
- Pierścienie tłokowe zużyte, słabe, pęknięte lub zapieczone
- Nadmierny luz pierścienia w rowku
- Uszkodzona uszczelka pod głowicą
- Skrzywiona głowica cylindra
- Uszkodzona uszczelka cylindra

Słabe osiągi w dolnym zakresie obrotów

Słaba iskra

- Świeca zapłonowa brudna, uszkodzona lub z nieprawidłową przerwą między elektrodami
- Uszkodzona fajka lub przewód wysokiego napięcia
- Nieprawidłowy kontakt fajki ze świecą lub zwarcie w fajce
- Nieprawidłowy typ świecy zapłonowej
- Uszkodzony moduł zapłonowy
- Uszkodzona cewka zapłonowa
- Uszkodzone magnesy koła zamachowego
- Słaby kontakt w kostkach połączeniowych instalacji

Nieprawidłowy skład mieszanki paliwowo – powietrznej

- Nieprawidłowe ustawienie śrub wolnych obrotów bądź składu mieszanki
- Zatkana dysza wolnych obrotów bądź kanał powietrzny
- Wkład filtra powietrza zatkany, niewłaściwie uszczelniony lub nie zainstalowany.
- Zawieszony w położeniu otwartym nurnik układu rozruchowego
- Poziom paliwa w gaźniku zbyt wysoki lub zbyt niski
- Poluzowane mocowanie gaźnika
- Poluzowane przewód dolotowy

- Układ gorącego rozruchu zawieszony w położeniu otwartym
- Zatkany kranik paliwowy

Niska kompresja

- Poluzowana świeca zapłonowa
- Niewystarczająco dokręcona głowica
- Poluzowane śruby cylindra
- Zużyty cylinder lub tłok
- Brak luzów zaworowych
- Zużyta bądź pęknięta sprężyna zaworowa
- Nieprawidłowo osadzony zawór (zawór zgięty, zużyty lub z dużym osadem nagaru na przylgni)
- Pierścienie tłokowe zużyte, słabe, pęknięte lub zapieczone
- Nadmierny luz pierścienia w rowku
- Uszkodzona uszczelka pod głowicą
- Skrzywiona głowica cylindra
- Uszkodzona uszczelka cylindra
- Uszkodzenie w układzie dekompresatora

Inne

- Zbyt duża lepkość oleju
- „Ciągące” hamulce
- Nieprawidłowy kąt wyprzedzenia zapłonu
- Zbyt wysoki poziom oleju silnikowego
- Uszkodzony moduł zapłonowy
- Problem z łańcuchem napędowym
- Przegrzanie silnika
- Ślizganie sprzęgła

Słabe osiągi bądź ich brak na wysokich obrotach

Nieprawidłowy zapłon

- Świeca zapłonowa brudna, uszkodzona lub z nieprawidłową przerwą między elektrodami
- Uszkodzona fajka lub przewód wysokiego napięcia
- Nieprawidłowy kontakt fajki ze świecą lub zwarcie w fajce
- Nieprawidłowy typ świecy zapłonowej
- Uszkodzony moduł zapłonowy
- Uszkodzona cewka zapłonowa
- Uszkodzony czujnik położenia wału korbowego
- Uszkodzone magnesy koła zamachowego
- Słaby kontakt w kostkach połączeniowych instalacji

Nieprawidłowy skład mieszanki paliwowo – powietrznej

- Dysza główna zatkana lub o nieprawidłowym rozmiarze
- Zużyta iglica lub rozpylacz

- Nieprawidłowa pozycja zapinki iglicy
- Poziom paliwa w gaźniku zbyt wysoki lub zbyt niski
- Zatkana dysza powietrzna lub kanał powietrzny
- Wkład filtra powietrza zatkany, niewłaściwie uszczelniony lub nie zainstalowany.
- Zawieszony w położeniu otwartym nurnik układu rozruchowego
- Niewystarczający dopływ paliwa do gaźnika
- Paliwo zawiera wodę lub inne zanieczyszczenia
- Poluzowane mocowanie gaźnika
- Poluzowany przewód dolotowy
- Zatkany kranik paliwowy
- Zatkany przewód paliwowy
- Układ gorącego rozruchu zawieszony w położeniu otwartym
- Zatkany rozpylacz lub przewód powietrzny

Niska kompresja

- Poluzowana świeca zapłonowa
- Niewystarczająco dokręcona głowica
- Poluzowane śruby cylindra
- Zużyty cylinder lub tłok
- Pierścienie tłokowe zużyte, słabe, pęknięte lub zapieczone
- Nadmierny luz pierścienia w rowku
- Uszkodzona uszczelka pod głowicą
- Skrzywiona głowica cylindra
- Brak luzów zaworowych
- Zużyta bądź pęknięta sprężyna zaworowa
- Nieprawidłowo osadzony zawór (zawór zgięty, zużyty lub z dużym osadem nagaru na przylgni)
- Uszkodzona uszczelka cylindra
- Uszkodzenie w układzie dekompresatora

Nieprawidłowe przyspieszenie

- Układ gorącego rozruchu zawieszony w położeniu otwartym
- Poziom paliwa w gaźniku zbyt wysoki lub zbyt niski
- Dysza główna zatkana
- Przepustnica nie otwiera się całkowicie
- Zatkany wkład filtra powietrza
- Zatkany tłumik
- Paliwo zawiera wodę lub inne zanieczyszczenia
- „Ciągące” hamulce
- Ślizganie sprzęgła
- Przegrzanie silnika
- Zbyt wysoki poziom oleju silnikowego
- Zbyt duża lepkość oleju
- Łożyska wału korbowego zużyte bądź uszkodzone

- Nieprawidłowy kąt wyprzedzenia zapłonu
- Uszkodzony czujnik położenia wału korbowego
- Układ gorącego rozruchu zawieszony w położeniu otwartym

Stuk z silnika

- Osad nagaru w komorze spalania
- Niska lub nieprawidłowa jakość paliwa
- Nieprawidłowy typ świecy zapłonowej
- Uszkodzony moduł zapłonowy

Przegrzewanie silnika

Nieprawidłowy zapłon

- Świeca zapłonowa brudna, uszkodzona lub z nieprawidłową przerwą między elektrodami
- Nieprawidłowy typ świecy zapłonowej
- Uszkodzony moduł zapłonowy

Nieprawidłowy skład mieszanki paliwowo – powietrznej

- Dysza główna zatkana lub o nieprawidłowym rozmiarze
- Poziom paliwa w gaźniku zbyt niski
- Poluzowane mocowanie gaźnika
- Wkład filtra powietrza zatkany, niewłaściwie uszczelniony lub nie zainstalowany.
- Przewód dolotowy nieprawidłowo uszczelniony
- Układ gorącego rozruchu zawieszony w położeniu otwartym

Wysokie sprężanie

- Osad nagaru w komorze spalania

Silnik przeciążony

- „Ciągące” hamulce
- Ślizganie sprzęgła
- Zbyt wysoki poziom oleju silnikowego
- Zbyt duża lepkość oleju
- Problem z łańcuchem napędowym

Niewystarczające smarowanie

- Poziom oleju zbyt niski
- Niewłaściwa jakość lub typ oleju silnikowego

Niewłaściwy płyn chłodzący

- Poziom płynu chłodzącego za niski
- Zużyty płyn chłodzący

Uszkodzone komponenty układu chłodzenia

- Zatkana chłodnica
- Uszkodzony korek chłodnicy
- Pompa wody nie obraca się

Nieprawidłowe działanie sprzęgła

Ślizganie sprzęgła

- Brak luzu dźwigni sprzęgła
- Nieprawidłowo wyregulowana linka sprzęgła
- Uszkodzona linka sprzęgła
- Tarcze sprzęgła skrzywione lub zużyte
- Sprężyny sprzęgłowe słabe lub pęknięte
- Uszkodzony mechanizm wycisku sprzęgła
- Nierównomiernie zużyty kosz lub piasta sprzęgła

Sprzęgło nie rozłącza się prawidłowo

- Nadmierny luz dźwigni sprzęgła
- Tarcze sprzęgła skrzywione lub chropowate
- Nierówne napięcie sprężyn sprzęgłowych
- Zużyty olej silnikowy
- Zbyt wysoka lepkość oleju silnikowego
- Zbyt wysoki poziom oleju silnikowego
- Kosz sprzęgła przymarzył do wałka zdawczego
- Uszkodzony mechanizm wysprzęglający
- Poluzowana nakrętka piasty sprzęgła
- Wielowypust piasty sprzęgła uszkodzony

Nieprawidłowa zmiana biegów

Nieemożliwe włączenie biegu / pedał zmiany biegu nie wraca

- Sprzęgło nie rozłącza się
- Przesuwki zgięte lub zatarte
- Koło zębate zawieszone na wałku
- Złamana dźwignia zmiany
- Uszkodzona płytka mechanizmu wybieraka
- Sprężyna powrotna zmieniacza słaba lub pęknięta
- Luźny sworzeń sprężyny powrotnej
- Uszkodzony zmieniacz biegów
- Napięcie sprężyny zmieniacza zbyt małe
- Uszkodzona kulisa

Biegi wyskakują

- Zużyte przesuwki
- Zużyte rowki w kołach zębatych
- Zużyte kły i rowki kłów

- Zużyte rowki kulisy
- Słaba lub pęknięta sprężyna dźwigni ustalającej
- Zużyta tulejka przesuwki

Niemożliwość wyboru biegu

- Słaba lub pęknięta sprężyna dźwigni ustalającej
- Zużyta płytka wybierająca

Nienormalny dźwięk silnika

Stuki

- Uszkodzony moduł zapłonowy
- Osad nagaru w komorze spalania
- Niska lub nieprawidłowa jakość paliwa
- Nieprawidłowy typ świecy zapłonowej
- Przegrzanie silnika

Stuk tłoka

- Nadmierny luz tłoka
- Zużyty cylinder lub tłok
- Zgięty korbówód
- Zużyty sworzeń lub otwór sworznia w tłoku

Hałas od zaworów

- Nieprawidłowy luz zaworowy
- Sprężyna zaworowa pęknięta lub słaba
- Zużyte łożysko wałka rozrządu lub krzywki
- Zużyte szklanki popychaczy

Inny hałas

- Nadmierne zużycie głowki korbowodu
- Nadmierne zużycie stopy korbowodu
- Pierścienie tłokowe zużyte, pęknięte lub zapieczone
- Tłok zatarty lub uszkodzony
- Nieszczelna uszczelka pod głowicą
- Nieszczelna rura wydechowa przy głowicy
- Nadmierne bicie wału korbowego
- Poluzowane mocowanie silnika
- Zużyte łożyska wału korbowego
- Uszkodzone lub ukruszone koło zębate reduktora
- Problem z napinaczem łańcucha rozrządu
- Zużyte koła rozrządu, łańcuch i ślizg
- Pęknięta sprężyna dekompresatora
- Poluzowane koło zamachowe

Nienormalny dźwięk z układu przeniesienia napędu

Hałas ze sprzęgła

- Nadmierny luz pomiędzy koszem sprzęgła i tarczami ciernymi
- Nadmierny luz koła zębatego kosza sprzęgła
- Metalowe drobiny wpadły w zęby koła kosza sprzęgła

Hałas z przekładni

- Uszkodzone lub zużyte łożyska skrzyni korbowej
- Uszkodzone lub ukruszone koła zębate
- Metalowe drobiny wpadły pomiędzy zęby kół
- Olej silnikowy o zbyt niskiej lepkości lub zbyt mało
- Koło zapadkowe rozrusznika nie rozłączyło się
- Koło pośrednie wałka zdawczego zużyte bądź uszkodzone

Hałas od łańcucha napędowego

- Nieprawidłowy luz łańcucha napędowego
- Zużyty łańcuch napędowy
- Zużyte koło zębate łańcuchowe i / lub zębata zdawcza
- Łańcuch napędowy niewystarczająco nasmarowany
- Nieprawidłowo ustawione koło tylne

Nieprawidłowy dźwięk z nadwozia

Hałas z przedniego zawieszenia

- Poziom oleju lub lepkość za niskie
- Sprężyna słaba lub pęknięta
- Wysokie ciśnienie powietrza w zawieszeniu

Hałas z amortyzatora tylnego

- Uszkodzony amortyzator

Hałas z tarcz hamulcowych

- Nieprawidłowo zamontowane klocki
- Nadpalone powierzchnie robocze
- Skrzywione tarcze hamulcowe
- Uszkodzony zacisk
- Uszkodzona pompka hamulcowa

Inny hałas

- Uchwyt, nakrętka, śruba, itd. Nieprawidłowo zamontowana lub dokręcona

Dymienie z silnika

Nadmiernie białe

- Zużyty pierścień olejowy
- Zużyty cylinder

- Uszkodzony uszczelniacz zaworu
- Zużyta prowadnica zaworu
- Za wysoki poziom oleju silnikowego

Czarny dym

- Zatkany wkład filtra powietrza
- Dysza główna za duża lub wypadła
- Nurnik układu rozruchowego zablokowany w położeniu otwartym
- Za wysoki poziom paliwa w gaźniku

Brązowy dym

- Dysza główna za mała
- Poziom paliwa w gaźniku za niski
- Poluzowany kanał dolotowy
- Uszkodzony o-ring filtra powietrza
- Filtr powietrza nieprawidłowo uszczelniony bądź brak wkładu

Niewłaściwa poręczność i / lub stabilność

Opór ruchu kierownicy

- Linki sterujące nieprawidłowo ułożone
- Wiązka elektryczna nieprawidłowo ułożona
- Zbyt mocno dokręcona przeciwnakrętka główki ramy
- Uszkodzone łożyska główki ramy
- Niewystarczająco nasmarowane łożyskowanie główki ramy
- Skrzywiona główka ramy
- Za niskie ciśnienie w oponach

Wstrząsy i wibracje kierownicy

- Zużyte opony
- Uszkodzone łożyskowanie wahacza
- Obręcz skrzywiona lub niewyważona
- Oś przednia i / lub tylna skrzywiona
- Zużyte łożyska kół
- Poluzowane mocowanie kierownicy
- Poluzowana nakrętka główki ramy

Kierownica ściąga w jedną stronę

- Skrzywiona rama
- Nieprawidłowo ustawione koło
- Wahacz skrzywiony lub skręcony
- Nadmierne bicie osi wahacza
- Nieprawidłowo ustawiony układ kierowniczy
- Skrzywiona główka ramy
- Skrzywiona goleń przedniego zawieszenia

- Nierówny poziom oleju w goleniach

Niesatysfakcjonujące pochłanianie nierówności (zawieszenie zbyt twarde)

- Za wysoki poziom oleju w goleni
- Lepkość oleju zbyt duża
- Skrzywiona goleń przedniego zawieszenia
- Za wysokie ciśnienie powietrza w zawieszeniu
- Za wysokie ciśnienie w przedniej oponie
- Tylne amortyzatory niewłaściwie ustawione

Niesatysfakcjonujące pochłanianie nierówności (zawieszenie zbyt miękkie)

- Niewystarczający poziom oleju w zawieszeniu i / lub wycieki oleju z zawieszenia
- Lepkość oleju zbyt niska
- Sprężyny zawieszenia przedniego i / lub tylnego za słabe
- Amortyzator tylny traci gaz
- Amortyzator tylny nieprawidłowo ustawiony

Słaba skuteczność hamulców

- Zapowietrzony hamulec
- Zużyte klocki lub tarcze hamulcowe
- Wycieki płynu hamulcowego
- Skrzywiona tarcza hamulcowa
- Zanieczyszczone klocki hamulcowe
- Zużyty płyn hamulcowy
- Uszkodzone tłoczki pompki hamulcowej
- Zarysowana pompka hamulcowa
- Nieprawidłowo wyregulowany hamulec (nadmierny luz dźwigni lub pedału)

Kontrola przed biegiem i po wyścigu

Kontrola przed biegiem

- Dokręcenie nakrętki osi lub nakrętki zacisku osi
- Dokręcenie śrub zaciskowych goleni
- Dokręcenie śrub mocujących kierownicę
- Dokręcenie śruby manetki gazu
- Działanie manetki gazu
- Montaż przewodów hamulca przedniego i tylnego
- Montaż tarcz i zacisków hamulca przedniego i tylnego
- Działanie hamulca przedniego i tylnego
- Montaż zbiornika paliwa
- Ułożenie linek sterujących
- Prawidłowe dokręcenie śrub mocujących silnik
- Montaż zębatego zdawcy
- Prawidłowe dokręcenie śruby dźwigni zmiany biegów
- Poziom oleju silnikowego
- Dokręcenie obejm mocujących gaźnik
- Dokręcenie górnej pokrywy gaźnika
- Prawidłowe dokręcanie śrub dźwigni układu UNI-TRAK®
- Prawidłowe dokręcenie śruby amortyzatora tylnego
- Prawidłowe dokręcenie nakrętki osi wahacza
- Prawidłowe dokręcenie nakrętki osi koła tylnego
- Prawidłowe dokręcenie śrub lub nakrętek tylnego koła zębatego
- Działanie pedału hamulca
- Montaż siedziska
- Dokręcenie szprych kół jezdnych
- Ciśnienie w przedniej i tylnej oponie
- Ciśnienie powietrza w przednim zawieszeniu
- Zwis łańcucha napędowego
- Poziom płynu chłodzącego

Obsługa po pierwszym wyścigu

- Wyczyścić wkład filtra powietrza
- Ustaw naciąg łańcucha napędowego
- Dokręć nakrętki tylnego koła zębatego
- Dokręć szprychy
- Sprawdź ciśnienie w przedniej i tylnej oponie
- Dokręć nakrętkę osi wahacza
- Dokręć śruby i nakrętki układu wydechowego
- Dokręć śruby i nakrętki błotników
- Dokręć śruby i nakrętki zbiornika paliwa i siedziska
- Sprawdź działanie przedniego i tylnego hamulca
- Sprawdź luz układu kierowniczego
- Napełnij paliwem zbiornik paliwa

- Sprawdź poziom płynu chłodzącego

Obsługa po wyścigu na torze o nawierzchni kurzącej się

Jeśli kurz lub zanieczyszczenia przedostaną się do silnika, cylindra, tłoka i łożysk wału korbowego doprowadzi to do zniszczenia silnika. Po jeździe sprawdź wykorbienia wału korbowego. Jeśli zużycie czopów wykracza poza limit serwisowy wymień wał korbowy na nowy.

Obsługa po wyścigu na torze o nawierzchni błotnistej lub po wyścigu w deszczu

- Nasmaruj osie wahacza i osi tylnego koła
- Sprawdź tylne koło łańcuchowe i łańcuch
- Wyczyść wkład filtra powietrza
- Sprawdź cylinder i czopy wału korbowego
- Nasmaruj manetkę gazu i linki sterujące

Zalecane części zamienne

- Przednie i tylne koło
- Pedał hamulca i zmiany biegów
- Dźwignia hamulca, sprzęgła i uchwyt
- Linki sprzęgła i gazu
- Kierownica
- Przedni i tylny błotnik, osłony boczne i tablica startowa
- Chłodnica, osłona chłodnicy i węże wodne
- Manetka gazu
- Dysze gaźnika
- Wkład filtra powietrza
- Tłumik, rura wydechowa i powiązane części
- Prowadnica łańcucha napędowego
- Sprężyny zawieszenia przedniego (dla regulacji zwieszenia)
- Sprężyna amortyzatora tylnego (dla regulacji zwieszenia)
- Koło zębate tylne wraz ze śrubami, nakrętkami i spinkami
- Części elektryczne
- Świece zapłonowe
- Sprzęgło kompletne i tarcze cierne
- Uszczelki
- Przednie i tylne opony (o różnym rodzaju bieżników, w zależności o podłoża toru i warunków wyścigu)
- Przednie zawieszenie kompletne
- Tłok i pierścienie tłokowe
- Osłony opon, śruby, nakrętki, o-ringi, podkładki, pierścienie zabezpieczające, przewody elektryczne, taśma izolacyjna, taśma winylowa i papier ścierny #400 i #600

Przechowywanie motocykla

Przygotowanie do przechowywania

- Wyczyść dokładnie cały motocykl
- Uruchom silnik na około 5 minut tak, by olej silnikowy zagrzał się. Następnie wyłącz silnik i spuść olej silnikowy.

OSTRZEŻENIE

Olej silnikowy jest substancją toksyczną. Olej należy odpowiednio zutylizować.

- Dokręć ponownie korek spustowy i napełnij silnik nowym olejem.
- Opróżnij zbiornik paliwa i komorę pływakową (paliwo zestarzeje się, jeśli zostawisz je na czas dłuższy).

OSTRZEŻENIE

Benzyna jest łatwopalna i w określonych warunkach może eksplodować. Wyłącz zawsze silnik i nie pal tytoniu, jeśli masz do czynienia z paliwem. Upewnij się, że pomieszczenie jest dobrze wentylowane i w pobliżu nie ma źródeł ognia lub iskier. Benzyna jest substancją toksyczną. Upewnij się, że została prawidłowo zutylizowana.

- Wykręć świecę i rozpyl do cylindra nieco oleju. Naciśnij następnie dźwignię rozrusznika, tak by poruszający się tłok rozprowadził olej na ściankach cylindrów. Wkręć ponownie świecę zapłonową.
- Nasmaruj łańcuch napędowy i wszystkie linki.
- Nanieś olej na wszystkie nielakierowane metalowe powierzchnie, tak by zabezpieczyć je przed rdzą. Unikaj zaolejenia elementów gumowych i układu hamulcowego.
- Ustaw motocykl na podnośniku lub stelażu, tak by obydwa koła pozostawały w powietrzu (jeśli to niemożliwe, podłóż pod obydwie opony deski, które odizolują opony od wilgoci).
- Załóż na końcówkę układu wydechowego plastikową torebkę, eliminując dostawanie się wilgoci do układu wydechowego.
- Przykryj motocykl plandeką, chroniąc go przed kurzem.

Ponowne przygotowanie do jazdy

- Zdejmij plastikową torebkę z tłumika.
- Sprawdź dokręcenie świecy zapłonowej.

WAŻNE:

- *Założ ostrożnie fajkę na świecę i naciśnij ją lekko, aby upewnić się, że została prawidłowo zamocowana.*
- Napełnij zbiornik paliwem.
- Sprawdź wszystkie elementy podlegające kontroli przed jazdą.
- Przeprowadź ogólne smarowanie motocykla.

Ochrona środowiska

Pamiętając o ochronie środowiska naturalnego należy odpowiednio utylizować zużyte akumulatory, opony, olej silnikowy lub inne komponenty motocykla podlegające recyklingowi i utylizacji. Skonsultuj się z autoryzowanym przedstawicielem Suzuki w sprawie prawidłowej utylizacji odpadów.

Schemat instalacji elektrycznej

