

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.

PRZEDMOWA

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

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

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

Suzuki zastrzega sobie w każdej chwili prawo do zmian.

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

Suzuki Motor Corporation popiera ochronę dóbr naturalnych ziemi. Z tego powodu zaleca, by każdy właściciel motocykla zadbał o prawidłową utylizację zużytych olejów, płynów chłodzących, opon i innych odpadów powstających przy eksploatacji pojazdu.

UWAGA:

Niniejsza instrukcja nie opisuje wszystkich czynności de/montażu podzespołów podczas przeglądów okresowych. Czynności te powinny być przeprowadzane przez autoryzowany serwis Suzuki.

SUZUKI MOTOR POLAND

OSTRZEŻENIE, UWAGA, WAŻNE.

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

OSTRZEŻENIE

Sygnalizuje potencjalne ryzyko odniesienia obrażeń lub śmierci.

UWAGA

Należy bezwzględnie przestrzegać podanych zasad w celu ochrony pojazdu.

WAŻNE

Zawiera specjalne informacje ułatwiające obsługę i pielęgnację maszyny.

Spis treści

<i>Informacje dla użytkownika</i>	5
<i>Położenie numeru seryjnego</i>	6
<i>Ostrzeżenia przy serwisowaniu</i>	7
<i>Rozmieszczenie elementów sterowania</i>	9
<i>Elementy obsługi</i>	10
<i>Zalecane rodzaje paliwa i oleju</i>	11
<i>Uruchamianie silnika</i>	12
<i>Wylączanie silnika</i>	14
<i>Przekładnia</i>	15
<i>Docieranie</i>	15
<i>Elementy zewnętrzne</i>	17
<i>Przeglądy okresowe</i>	18
<i>Kontrola przed treningiem</i>	18
<i>Kontrola przed wyścigiem</i>	19
<i>Plan przeglądów</i>	20
<i>Świeca zapłonowa</i>	21
<i>Filtr powietrza</i>	24
<i>Olej silnikowy, filtr oleju</i>	26
<i>Kontrola poziomu oleju</i>	28
<i>Wymiana oleju</i>	29
<i>Wymiana filtra oleju</i>	30
<i>Filtry siatkowe</i>	32
<i>Płyn chłodzący</i>	33
<i>Kontrola poziomu płynu chłodzącego</i>	33
<i>Wymiana płynu chłodzącego</i>	35
<i>Kontrola układu chłodzenia</i>	35
<i>Linka sprzęgła</i>	36
<i>Linka gazu</i>	37
<i>Dźwignia gorącego rozruchu</i>	38
<i>Wolne obroty</i>	39
<i>Przewód odpowietrzający skrzyni korbowej</i>	40
<i>Przewód paliwowy</i>	41
<i>Filtr paliwa</i>	41
<i>Luz zaworowy</i>	42
<i>Regulacja luzów zaworowych</i>	44
<i>Głowica, cylinder i tłok</i>	48
<i>Głowica cylindra</i>	48
<i>Cylinder</i>	48
<i>Tłok</i>	49
<i>Thumik wydechu</i>	49
<i>Kontrola i wymiana thumika</i>	49
<i>Montaż thumika</i>	50
<i>Łańcuch napędowy i zębatki</i>	51
<i>Zwis łańcucha napędowego</i>	51

<i>Regulacja naciągu łańcucha</i>	51
<i>Długość 20-tu ogniw</i>	52
<i>Smarowanie łańcucha</i>	52
<i>Kontrola zębatek</i>	54
<i>Prowadnice, ślizgi i rolki łańcucha napędowego</i>	54
<i>Prowadnica łańcucha napędowego</i>	54
<i>Ślizg łańcucha napędowego</i>	55
<i>Rolki łańcucha napędowego</i>	55
<i>Hamulce</i>	56
<i>Poziom płynu hamulcowego</i>	56
<i>Klocki hamulcowe</i>	57
<i>Regulacja dźwigni hamulca przedniego</i>	58
<i>Regulacja wysokości pedału hamulca</i>	59
<i>Przednie zawieszenie</i>	59
<i>Tylne zawieszenie</i>	60
<i>Koła i opony</i>	61
<i>Obręcz koła</i>	61
<i>Nypły szprych i trzymak opony</i>	61
<i>Ciśnienie w oponach</i>	62
<i>Układ kierowniczy</i>	62
<i>Smarowanie</i>	63
<i>Kontrola ciśnienia sprężania</i>	64
<i>Kontrola ciśnienia oleju</i>	65
<i>Poradnik usuwanie usterek</i>	68
<i>Dane techniczne</i>	79

Kraje i kody rynków

Następujące kody odpowiadają odpowiednim krajom i rynkom

Kod	Kraj lub rynek	Efektywny nr ramy
000	Japonia	JS1RJ41A000500001 –
E-03	USA	JS1RJ41C000100001 –
E-19	Europa	JS1RJ41C000500001 –
E-28	Kanada	JS1RJ41C72100001 –

Informacje dla użytkownika

- **Ubieraj hełm i gogle.**

Hełm motocyklowy jest najważniejszym elementem ubioru motocyklisty. Nie redukuje on widoczności i słyszalności. W przypadku wywrotki zapewni on ochronę twojej głowy przed urazami. Hełm motocyklowy oprócz czaszki jest kolejnym elementem chroniącym twój mózg, twoją pamięć, osobowość i twoje życie.

Twoja zdolność widzenia jest równie ważna. Zakładając gogle zachowasz odpowiednią widoczność. Uchronisz oczy przed gałęziami i wyrzuconymi spod kół fragmentami podłoża. Hełm i gogle należy zakładać do każdej jazdy motocyklem.

- **Należy zakładać odzież ochronną.**

Przed jazdą motocyklem należy założyć prawidłową odzież ochronną. Unikaj szerokiej odzieży, która może dostać się w obręb ruchomych części pojazdu. Uszkodzenia ciała można zminimalizować ubierając odzież ochronną włączając w to rękawice, wysokie obuwie powyżej kostki, długie spodnie oraz koszule lub kurtki z długim rękawem. Doświadczeni motocykliści zakładają również pasy nerkowe i pancerze chroniące tułów.

- **Należy sprawdzić motocykl przed jazdą.**

Przed każdą jazdą należy przeprowadzić kontrolę wg zaleceń rozdziału „Kontrola okresowa”.

- **Jazda bez pasażera.**

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

- **Ćwiczenia przed jazdą**

Przed rozpoczęciem jazdy powinieneś znaleźć odpowiedni, płaski teren, tak by przećwiczyć podstawowe manewry.

Upewnij się, że poruszanie się po tym terenie jest legalne i nie stwarza żadnych zagrożeń dla otoczenia.

Jeździj tak by nie niszczyć środowiska naturalnego. Dzięki temu będziesz mógł korzystać z tego obszaru również w przyszłości.

Przed jazdą sprawdź rozmieszczenie wszystkich elementów sterowania pojazdem, tak byś nie musiał na nie spoglądać. W czasie jazdy nie będzie to możliwe.

- **Znaj swoje możliwości**

Należy zawsze jeździć tak, aby nie przekroczyć granic własnych możliwości, co znacznie zmniejszy ryzyko wypadku. Uczestnicz tylko w zawodach zgodnych z twoimi umiejętnościami.

Bezpieczne uczestnictwo w zawodach wymaga, by twoje psychiczne możliwości stanowiły o predyspozycji do udziału w starcie. Nie powinieneś brać udziału w zawodach, zwłaszcza pojazdem dwukołowym jeśli jesteś zmęczony, pod wpływem lekarstw lub alkoholu. Wszystkie te elementy powodują utratę refleksu, koordynacji ruchów i równowagi. Zmniejszają zdolności prawidłowego oceniania niebezpieczeństwa. Zatem jeśli jesteś zmęczony lub pod wpływem środków farmakologicznych lub alkoholu nie startuj w zawodach.

- **Konkluzja**

Reakcje innych motocyklistów są nieprzewidywalne. Stan twojego motocykla może się zmienić. Czynniki te powodują, iż powinieneś jeździć w pełni skoncentrowany. Okoliczności, na które nie masz wpływu prowadzić mogą do wypadku. Powinieneś być przygotowany na tą nieprzewidywalność zakładając hełm, ubiór ochronny i ćwicząc technikę bezpiecznej jazdy. Dzięki temu zminimalizujesz potencjalne uszkodzenia pojazdu i obrażenia, które możesz ponieść.

Życzymy, aby wszystkie jazdy twoim nowym Suzuki były zwycięskie!

Położenie numeru seryjnego.



Numer seryjny ramy (1) jest wybity na główce ramy jak pokazano to na rysunku. Numer seryjny silnika (2) znajduje się na prawej obudowie skrzyni korbowej.

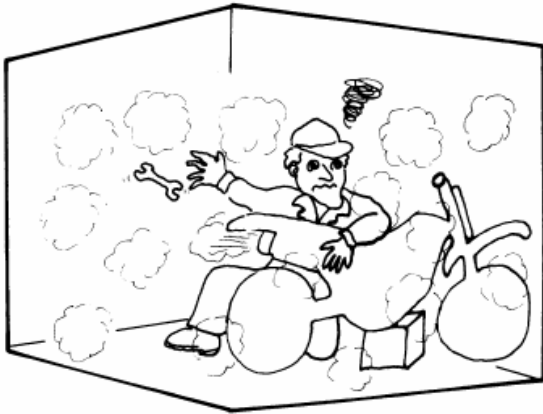
Wpisz poniżej numery seryjne:

Nr. ramy	
Nr. silnika	

Ostrzeżenia przy serwisowaniu

OSTRZEŻENIE

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



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

- Sprawdź, czy w pobliżu nie znajdują się jakieś źródła ognia czy ciepła.
- Nie pal tytoniu w czasie tankowania.



OSTRZEŻENIE

Gorący tłumik może oparzyć!

Nawet jakiś czas po wyłączeniu silnika tłumik pozostaje nagrany. Należy poczekać aż do momentu wystygnięcia tłumika.



Płyn hamulcowy jest szkodliwy, jeżeli dostanie się do przewodu pokarmowego, na skórę lub do oczu. W takim przypadku należy niezwłocznie poradzić się lekarza.

Gdy płyn hamulcowy dostanie się do przewodu pokarmowego nie wywołać wymiotów. Natychmiast skontaktuj się z lekarzem. W przypadku, gdy dostanie się on na skórę lub do oczu, należy je wypłukać w dużej ilości wody i skonsultować się z najbliższą pomocą medyczną. Roztwór płynu hamulcowego jest trujący dla zwierząt. Płyn hamulcowy trzymaj z dala od dzieci i zwierząt.



OSTRZEŻENIE

Obsługa motocykla z pracującym silnikiem stwarza zagrożenie. Ruchome części pojazdu takie jak łańcuch, zębatki mogą wciągnąć elementy garderoby, bądź palce. Pamiętaj o wyłączeniu silnika przed podjęciem jakichkolwiek prac.



Obsługa motocykla bez odpowiedniego ubioru stwarza zagrożenie. Jeśli nie zastosujesz odpowiedniego stroju ochronnego możesz podczas wykonywania przeglądu zostać poraniony. Upewnij się, że posiadasz odpowiedni ubiór, obuwie, okulary i rękawice ochronne niezbędne do przeprowadzenia prac serwisowych.



Zalecenia do obsługi okresowej

- Uszczelki, pierścienie zabezpieczające, o-ringi i zawleczki wymień na nowe.
- Podczas montażu pierścienia zabezpieczającego nie rozciągaj do nadmiernie, a jedynie tyle, by możliwe było jego przesunięcie po wałku.
- Stosuj niezbędne narzędzia specjalne.
- Stosuj oryginalne części zamienne i zalecany olej.
- Jeśli dwie lub więcej osób pracują razem pamiętaj o przestrzeganiu wzajemnego bezpieczeństwa.
- Po rozbiórce elementów przeprowadź prawidłową weryfikację części.

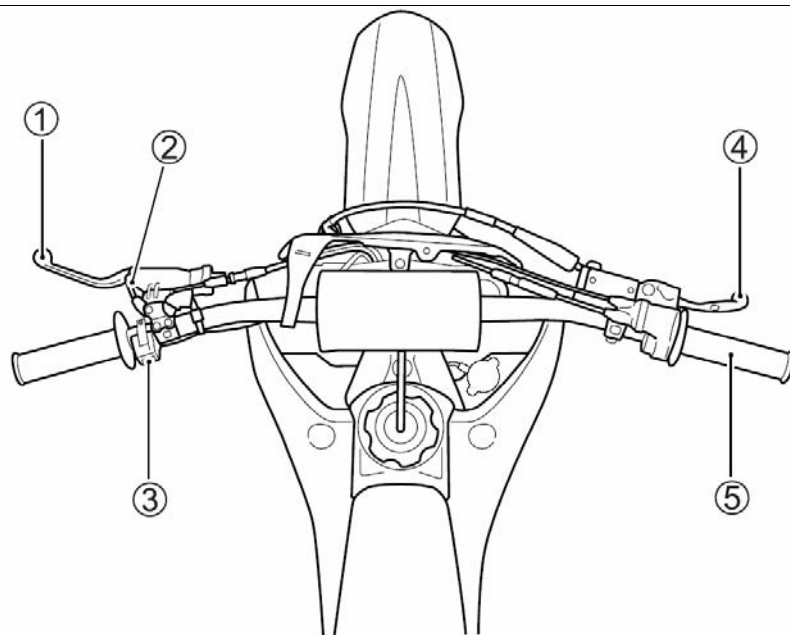
Części zamienne

Stosuj wyłącznie oryginalne części zamienne bądź im równoważne. Oryginalne części zamienne posiadają wysoką jakość i zostały zaprojektowane i wykonane specjalnie do pojazdów Suzuki.

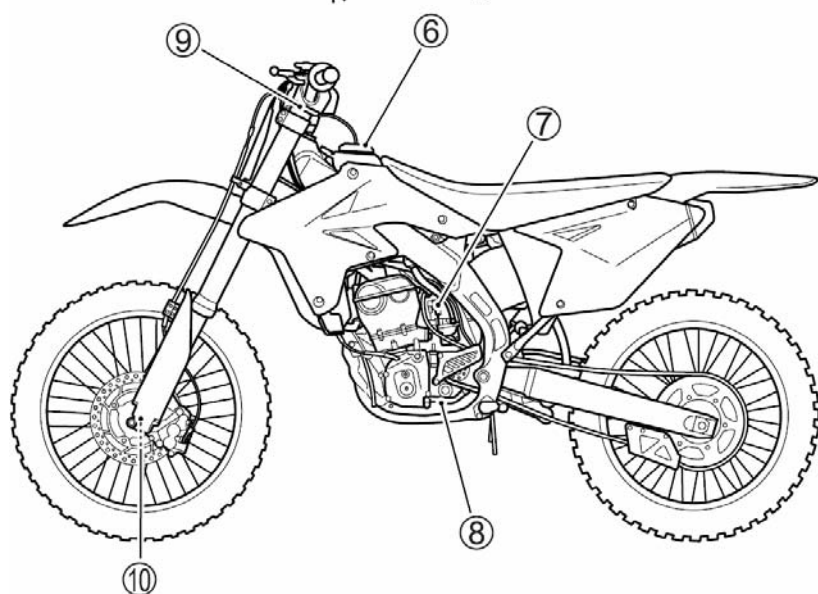
WAŻNE:

Zastosowanie zamienników nie równoważnych oryginalnym częściom zamiennym doprowadzić może do obniżenia osiągnięć i uszkodzenia pojazdu.

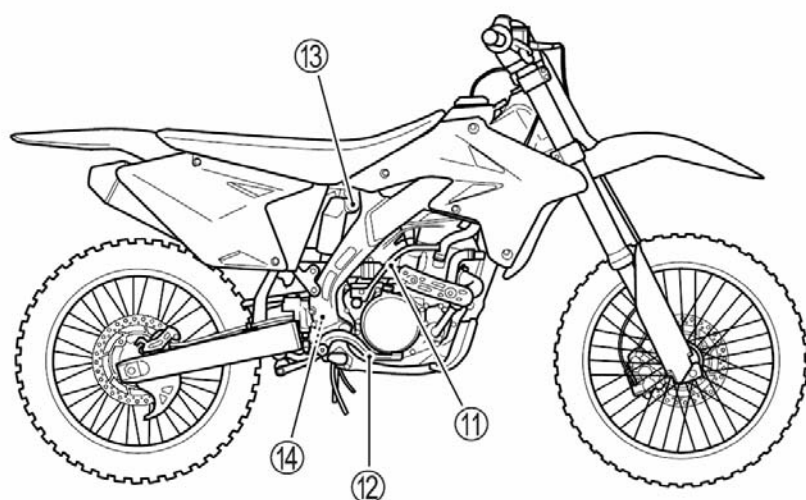
Rozmieszczenie elementów sterowania



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



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



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

Elementy obsługi

Akcesoryjna podstawka boczna

Motocykl ten wyposażony jest w podstawkę boczną. Aby oprzeć motocykl na krótki okres podeprzyj go dołączaną do pojazdu podstawką. Podczas wykonywania obsługi okresowej stosować należy specjalny stojak serwisowy, który podkładany jest pod silnik motocykla. Jeśli chcesz rozpocząć jazdę upewnij się, że podstawka została odłączona od motocykla.



Zalecane rodzaje paliwa, oleju i płynu chłodzącego

Paliwo

Należy używać benzyny bezołowiowej o liczbie oktanowej 95 lub więcej (metoda doświadczalna). Benzyna bezołowiowa może przedłużyć żywotność świec zapłonowych i części układu wydechowego.

UWAGA

Rozlanie benzyny zawierającej alkohol może spowodować uszkodzenia motocykla. Alkohol może zniszczyć lakierowane powierzchnie.

Należy zachować ostrożność przy napełnianiu zbiornika paliwa i zapobiegać rozlaniu się paliwa. W przypadku rozlania się paliwa należy niezwłocznie wytrzeć powierzchnię zacieku.

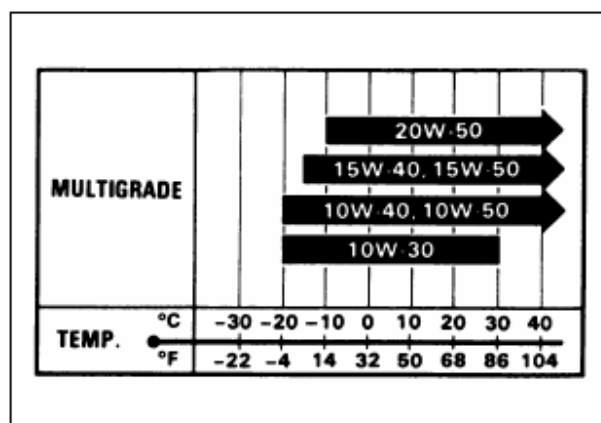
OSTRZEŻENIE

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

Pojemność zbiornika paliwa wynosi 7.0 l.

Olej silnikowy

Używanie wysokiej jakości oleju silnikowego do 4-suwów przedłuży żywotność motocykla. Należy zwracać uwagę, żeby użyty olej odpowiadał w klasyfikacji API klasie SF/SG lub SH/SJ wg API z JASO MA, a jego lepkość wynosiła SAE 10W-40. Jeżeli olej silnikowy SAE 10W-40 nie jest dostępny, należy dobrać lepkość oleju według poniższej tabeli:



Uruchamianie silnika

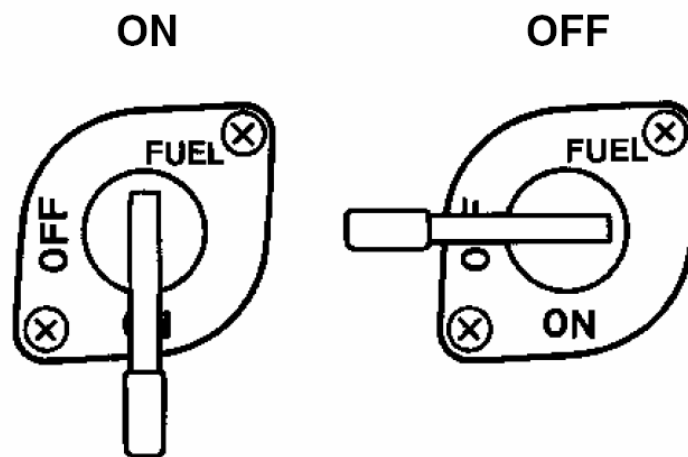
UWAGA:

Pozostawienie motocykla po jeździe z uruchomionym, pracującym na wolnych obrotach silnikiem doprowadzi do jego przegrzania. Ten wyczynowy motocykl nie posiada wentylatora chłodnicy i zbiorniczka wyrównawczego. Jazda w trudnych warunkach takich jak błotnisty lub piaszczysty teren, przy wysokiej temperaturze otoczenia może zmniejszyć czas do przegrzania. Po jeździe nie pozostawiaj silnika na wolnych obrotach. Przed treningiem i biegiem kontroluj poziom płynu chłodzącego w chłodnicy.

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

Kiedy silnik jest zimny:

1. Ustaw kranik paliwa w położeniu ON.

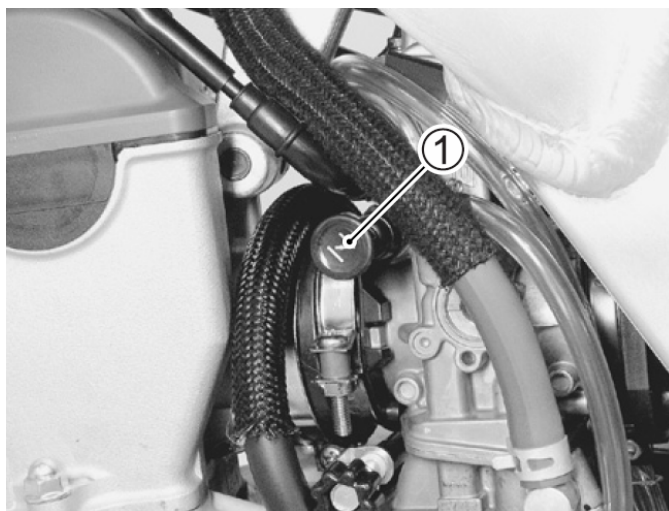


2. Przekładnię ustaw na biegu neutralnym

WAŻNE:

Nie otwieraj bez potrzeby przepustnicy przy silniku uruchamianym, gaszonym i na biegu jałowym. Nadmierna ilość paliwa podawana przez pompkę przyspieszającą może uszkodzić świecę zapłonową.

3. Wyciągnij dźwignię ssania (1)



4. Ustaw rozrusznik nożny w okolicy GZP, tak by wyczuwalny był opór przy wolnym naciśnięciu dźwigni rozrusznika.
5. Kopnij energicznie dźwignię, trzymając przy tym zamknięty gaz.

UWAGA:

Upewnij się, że do rozruchu zdemonstrowana została podstawka boczna.

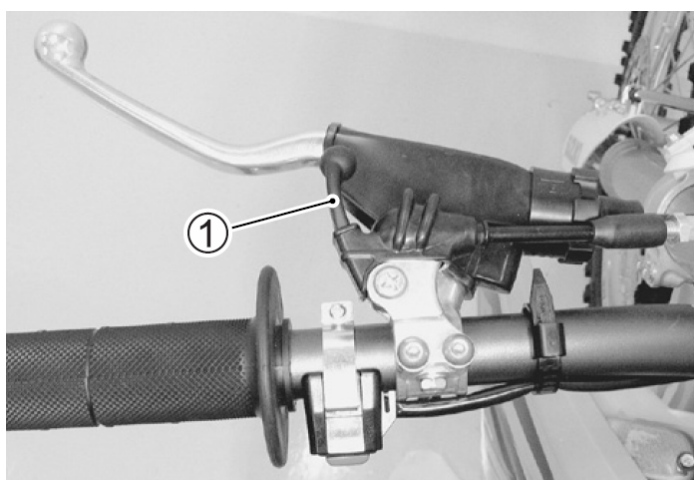
6. Wciśnij ponownie dźwignię ssania, jeśli obroty silnika ustabilizowały się.

WAŻNE:

Przy wciśniętym sprzęgle silnik można uruchomić na dowolnym biegu.

Kiedy silnik jest ciepły lub trzeba go ponownie uruchomić

1. Wyciągnij dźwignię gorącego rozruchu (1).



2. Kopnij energicznie dźwignię rozrusznika, trzymając zamknięty gaz i z wyłączonym ssaniem.

3. Zaraz po rozruchu silnika wyłącz układ gorącego rozruchu.

WAŻNE:

Jeśli silnik nie zapali, otwórz całkowicie gaz i wolno kopnij dźwignię rozrusznika 4 – 5 razy, tak, by oczyścić komorę spalania z nadmiernej ilości paliwa. Następnie z zamkniętym gazem i wciśniętą dźwignią gorącego rozruchu energicznie naciśnij przycisk rozrusznika nożnego.

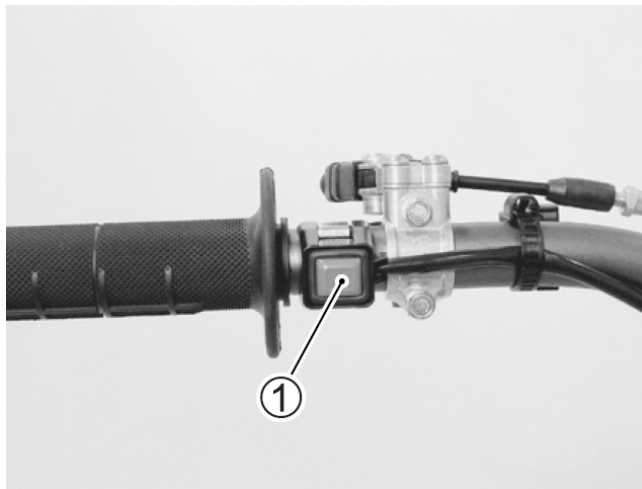
UWAGA:

Przegazowywanie silnika na biegu neutralnym spowoduje przekroczenie dopuszczalnych obrotów silnika. To z kolei doprowadzić może do uszkodzenia ruchomych części motocykla. Aby uniknąć zniszczenia jednostki napędowej nie zwiększaj nadmiernie obrotów nieobciążonego silnika.

Warunki użycia dźwigni ssania lub gorącego rozruchu		
Silnik	Dźwignia gorącego rozruchu	Dźwignia ssania
Już ciepły	Wyciągnięta (ON)	Wciśnięta (OFF)
Rozruch po upadku	Wyciągnięta (ON)	Wciśnięta (OFF)
Zimny	Nie używana (OFF)	Używana (ON)

Wyłączenie silnika

1. Włącz bieg neutralny.
2. Ustaw kranik w położeniu „OFF”.



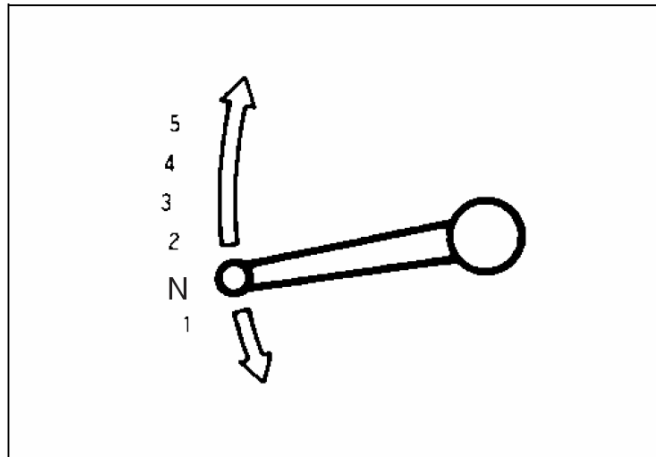
3. Aby wyłączyć silnik naciśnij przycisk wyłącznika silnika (1).

OSTRZEŻENIE

Pozostawienie kranika w położeniu „ON” spowodować może przelanie się paliwa do silnika. Skutkować to może pożarem bądź poważnym uszkodzeniem silnika przy próbie jego uruchomienia.

Jeśli nie przewidujesz uruchomienia silnika zawsze ustawiaj kranik w położeniu zamkniętym.

Przekładnia



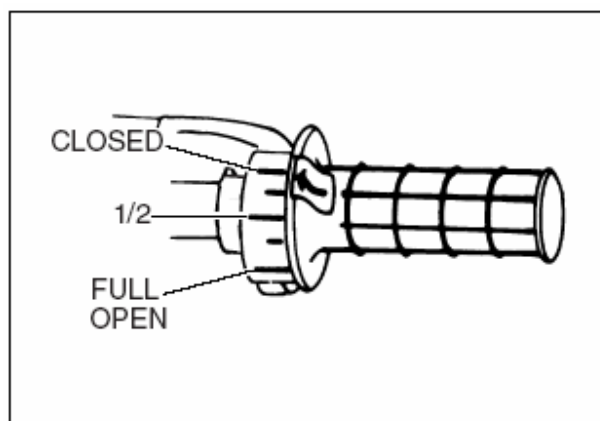
Motocykl ten jest wyposażony w 5-stopniową skrzynię biegów, której funkcjonowanie przedstawiono na rysunku. Pierwszy bieg zostaje wrzucony przez naciśnięcie do oporu w dół dźwigni z pozycji biegu jałowego.

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

Docieranie

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

1. Przed ruszeniem rozgrzej prawidłowo silnik.
2. Jeździj przez 60 minut z otwarciem przepustnicy mniejszym niż 1/2.
3. Jeździj przez 60 minut z otwarciem przepustnicy mniejszym niż 3/4.



WAŻNE:

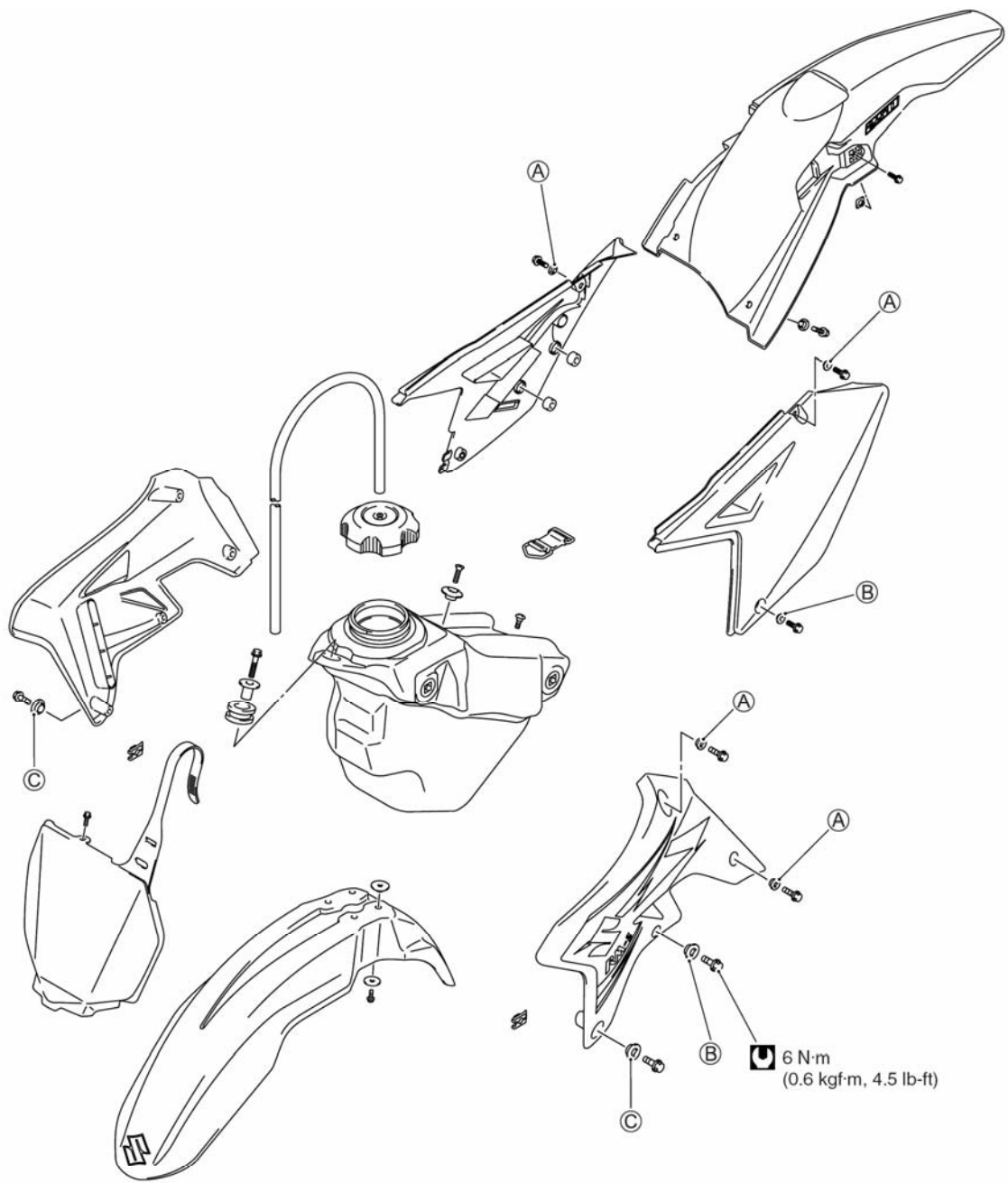
- *Docieranie jest okresem największego zużycia.*
- *Śruby i nakrętki nowego motocykla mogą poluzować się bardzo szybko. Pamiętaj o dokręceniu śrub i nakrętek podczas docierania.*

Kiedy elementy silnika zostaną wymienione

Procedurę docierania należy powtórzyć, jeśli wymienione zostaną którekolwiek z poniższych elementów:

- Tłok
- Pierścienie tłokowe
- Cylinder
- Wał korbowy
- Łożyska wału korbowego

Elementy zewnętrzne



A	B	C
4.4 mm (0.17 in) φ 15 mm (0.59 in) φ 9 mm (0.35 in)	4.4 mm (0.17 in) φ 16 mm (0.63 in) φ 11 mm (0.43 in)	6 mm (0.24 in) φ 16 mm (0.63 in) φ 10 mm (0.39 in)

Przeglądy okresowe**Kontrola przed treningiem**

PUNKTY DO SPRAWDZENIA	RODZAJ KONTROLI
Świeca zapłonowa	• Ciepłota, uszkodzone elektrody, dokręcenie
Wkład filtra powietrza	• Kurz • Smarowanie
Olej silnikowy	• Właściwy poziom
Płyn chłodzący	• Poziom płynu
Układ chłodzenia	• Uszkodzenie przewodów chłodzących • Szczelność układu
Sprzęgło	• Właściwy luz linki • Równomierne działanie
Manetka gazu	• Właściwy luz • Równomierne przekręcanie manetki i powrót do pozycji zamkniętej po jej puszczeniu
Przewody odpowietrzające skrzyni korbowej	• Zatkane bądź załamane przewody
Wolne obroty	• Prawidłowe wolne obroty
Płyn hamulcowy	• Poziom płynu
Hamulce	• Położenie dźwigni hamulca • Wysokość pedału hamulca • Działanie
Łańcuch napędowy	• Właściwy luz łańcucha • Prawidłowe nasmarowanie • Stan spinki
Prowadnica i ślizg łańcucha	• Zużycie i uszkodzenia
Zawieszenie	• Płynne działanie • Ciśnienie powietrza w przednim zawieszeniu
Koła	• Napięcie szprych • Dokręcenie i stan trzymaka opony
Opony	• Właściwe ciśnienie
Układ kierowniczy	• Płynność poruszania • Zakłócenia w ruchu kierownicy
Rura wydechowa i tłumik	• Szczelność układu • Dokręcenie
Śruby i nakrętki	• Moment dokręcenia

Kontrola przed wyścigiem

(Wszystkie czynności podane powyżej oraz dodatkowo)

PUNKTY DO SPRAWDZENIA	RODZAJ SPRAWDZENIA
Sprzęgło	• Zużycie i odkształcenie tarcz sprzęgłowych
Klocki hamulcowe	• Zużycie
Zębatki łańcucha	• Zużycie • Nasmarowanie
Zbiornik paliwa	• Wycieki
Przewód paliwowy	• Uszkodzenia • Prawidłowe połączenie
Filtr paliwa	• Zatkanie i uszkodzenie filtra
Głowica cylindra	• Nagar w komorze spalania
Tłok i pierścienie	• Nagar w komorze spalania • Nagar na denku tłoka • Zużycie tłoka i gładzi cylindra
Filtr powietrza	• Uszkodzenie • Luźny przewód wylotowy

Plan przeglądów RM – Z250

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

Przedział	Wyścig	Co wyścig	Co 3 wyścigi	Co 6 wyścigów	Uwagi
Element	Godziny	Co 2	Co 6	Co 12	
Świeca zapłonowa		I	-	-	
Filtr powietrza		C	-	-	Wkład wymieniać, gdy zajdzie potrzeba
Olej silnikowy		-	R	-	Wymień po dotarciu
Filtr oleju silnikowego		-	-	R	
Filtry siatkowe oleju		-	-	I	
Układ chłodzenia		I	-	-	Wymień przewody i płyn corocznie. Przełucz przy wymianie i przechowyw.
Sprzęgło		I	-	-	Wymieniać tarcze, gdy zajdzie potrzeba
Linka gazu i sprzęgła		I&L	-	-	
Gaźnik		I	-	-	Wymień przewód dolotowy co 5 biegów (10godz.)
Przewód paliwowy		I	-	-	Wymień co 4 lata
Tłok		-	-	R	
Pierścienie tłokowe		-	-	R	
Głowica i cylinder		-	-	I	
Tłumik		I	-	-	
Łańcuch napędowy		I&L	R	-	Regulacja zwisu co 30 min
Zębatki łańcucha		I	-	-	Kontroluj i dokręcaj śruby zębatki po pierwszych i kolejnych 10 min, a potem po każdym wyścigu
Prowadnica i ślizg łańcucha		-	R	-	
Dźwignia rozrusznika		I&L	-	-	
Hamulce		I	-	-	Przewody i płyn wymieniaj corocznie
Olej w przednim zawieszeniu		-	R	-	Wymień po pierwszym docieraniu
Przednie zawieszenie		I	-	-	Okresowo sprawdzaj rurę wewn. pod kątem nieprawidłowości. Kontroluj ciśnienie pow.

Przedział Element	Wyścig	Co wyścig	Co 3 wyścigi	Co 6 wyścigów	Uwagi
	Godziny	Co 2	Co 6	Co 12	
Tylne zawieszenie		I	-	-	Okresowo sprawdzaj układ i smaruj część osi jeśli niezbędne
Opony		I	-	-	
Nypie szprych		I	-	-	Kontroluj, co 20 min do pierwszych 2 godz. i potem przed każdą jazdą
Układ kierowniczy		I	-	-	
Śruby i nakrętki		T	-	-	Dokręcaj co godzinę
Przewody odpowietrzające skrzyni korbowej		I	-	-	
Luz zaworowy		-	-	I	
Tłumik końcowy		I	-	R	
Układ gorącego rozruchu		I	-	-	

Ważne: I - przegląd i czyszczenie, regulacja, wymiana lub smarowanie - w zależności od potrzeb; R - wymiana; T - dokręcanie; C – czyścić, I&L – czyścić i smarować

Świeca zapłonowa



- Zdemontuj siedzisko.
- Zdemontuj osłony chłodnicy i zbiornik paliwa.
- Zdejmij cewkę zapłonową.

UWAGA:

Aby uniknąć uszkodzenia cewki rozłącz kostkę elektryczną przed demontażem cewki.

- Wykręć świecę zapłonową.

UWAGA:

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



09930 – 10121

Klucz do świec



- Po zdemontowaniu świecy sprawdź stan świecy, kolor elektrod, osad nagaru, przerwę na elektrodach i uszkodzenie uszczelki.

WAŻNE:

Oczyść miejsce wokół świecy, tak, by po jej wykręceniu do cylindra nie przedostały się żadne zanieczyszczenia.

- Sprawdź kolor porcelanki.

Kolor porcelany	Przyczyna
Biała (przegrzana)	• Gorąca świeca • Przyspieszony zapłon • Uboga mieszanka • Stare paliwo
Czarna (uszkodzona)	• Zimna świeca • Opóźniony zapłon • Bogata mieszanka • Za dużo oleju w paliwie

- Przy pomocy szczelinomierza sprawdź przerwę (A) na elektrodzie świecy.



09900 – 20803

Szczelinomierz



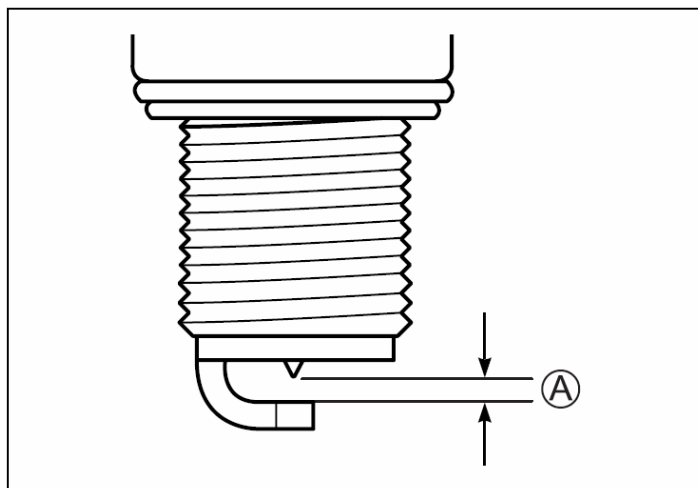
**Przerwa między
elektrodami**

0.9 – 1.0 mm



Standardowa świeca

NGK CR8EIA - 10



UWAGA

Zastosowanie nieodpowiedniego typu świecy wpłynie niekorzystnie na pracę silnika, wręcz może doprowadzić do zniszczenia silnika. Świecę należy dobierać dopiero po ustawieniu gaźnika.

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



09930 – 10121

Klucz do świec



Świeca zapłonowa

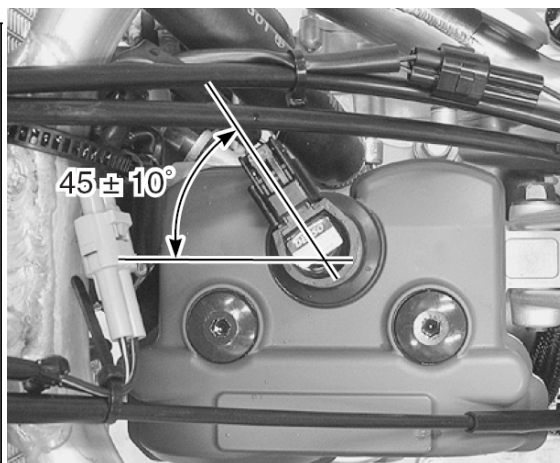
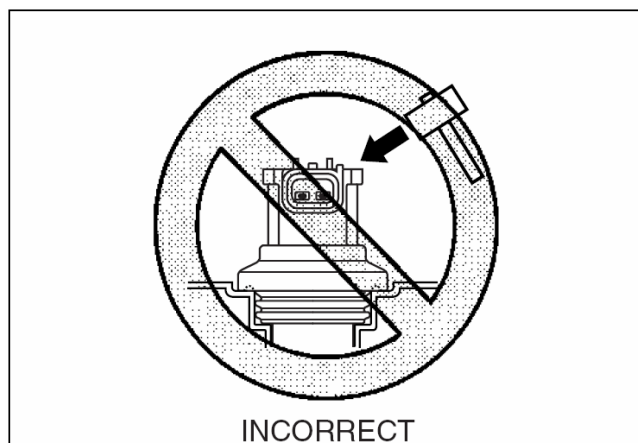
11.0 Nm

- Zamontuj cewkę zapłonową.

UWAGA:

Podczas montażu cewki nie zakładaj jej przy użyciu gumowego młotka.

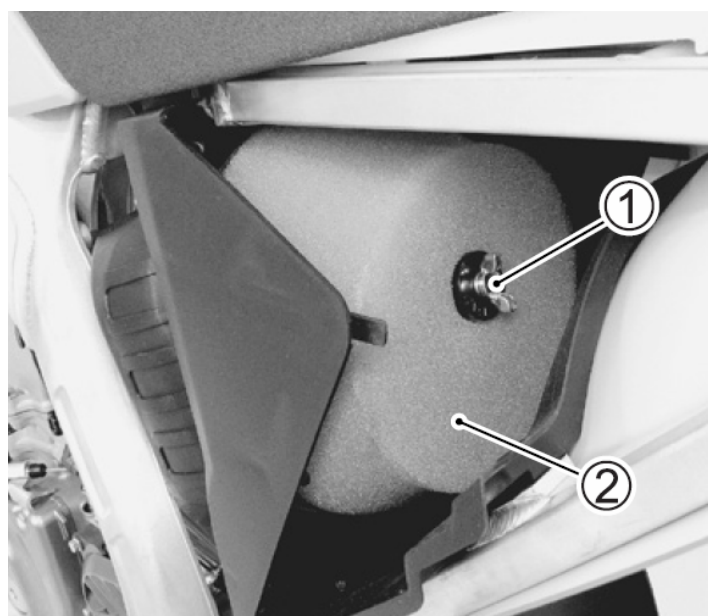
- Podłącz kostkę zasilającą.



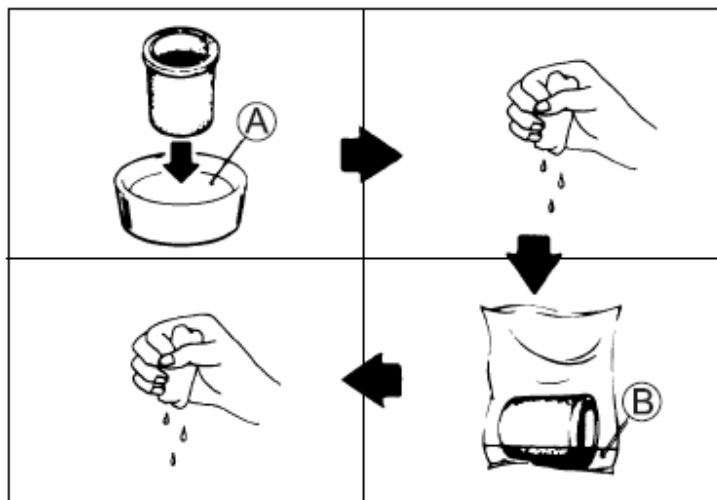
Filtr powietrza

Demontaż wkładu filtrującego

- Zdejmij lewą osłonę ramy.
- Odkręć nakrętkę motylkową (1).
- Zdejmij element filtrujący (2) z ramki.



Czyszczenie filtra powietrza



- Napelnić odpowiedni pojemnik niepalnym związkiem czyszczącym (A), a następnie zanurzyć w nim wkład i przemyć.
(A) Motul – płyn do mycia filtrów lub odpowiednik.
- Wycisnąć wkład w rękach, lecz nie wykręcać, gdyż jest on podatny na rozerwanie.
- Wysuszyć wkład.
- Włożyć wkład do plastikowej torby, dolać trochę oleju (B) i wgnieść olej we wkład.
(B) Motul – olej do nasączania filtrów powietrza lub odpowiednik
- Ponownie wycisnąć wkład w celu usunięcia nadmiaru oleju.

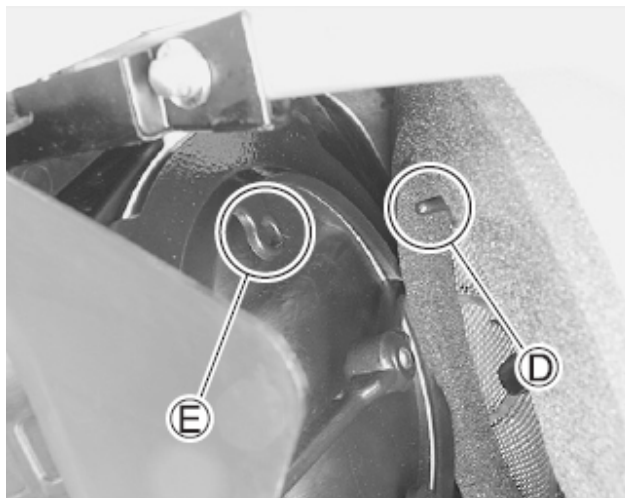
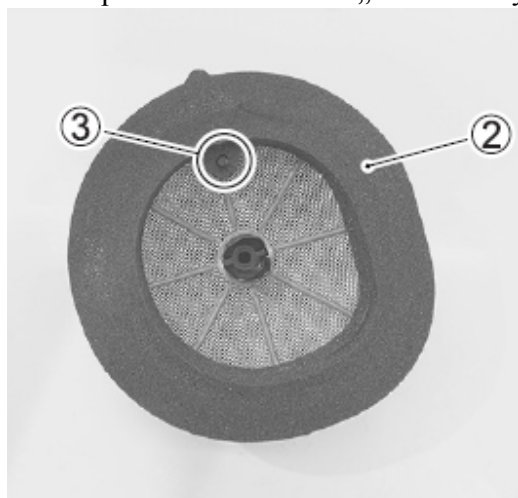
Montaż

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

WAŻNE:

Zgraj kołek ustalający na ramce (3) z otworem na podstawie (2).

- Zamontuj wkład do obudowy filtra tak, by kołek ustalający „D” wkładu umieścić w odpowiednim otworze „E” obudowy.

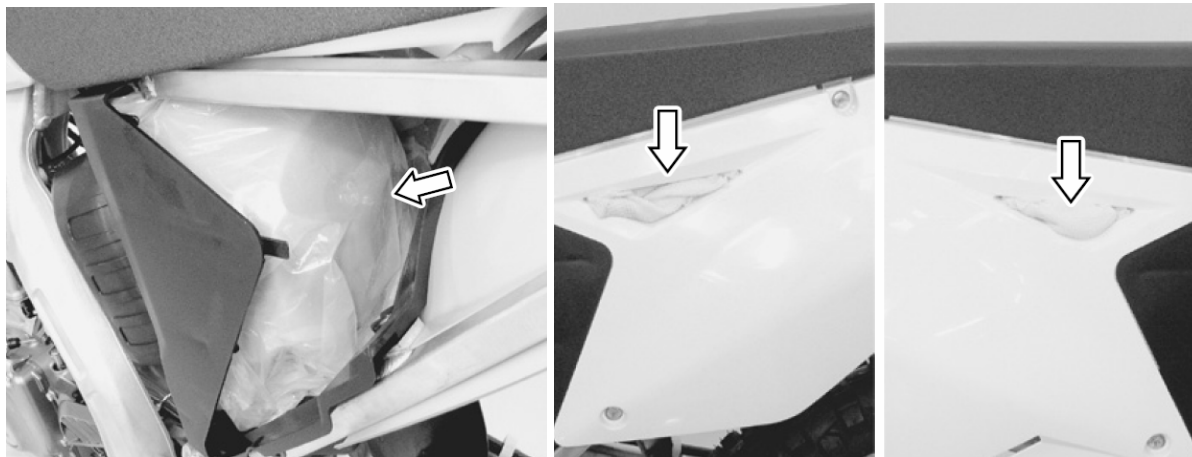


UWAGA

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

WAŻNE:

Aby zabezpieczyć wkład filtra powietrza przed zamoknięciem podczas czyszczenia motocykla, postępuj zgodnie z poniższymi instrukcjami.



- Osłoń wkład winylową torebką.
- Zamontuj lewą osłonę ramy.
- Zakryj wlot powietrza w osłonie ramy, aby zabezpieczyć filtr przed wodą.
- Nie polewaj osłony filtra wodą pod ciśnieniem.

Olej silnikowy, filtr oleju

OSTRZEŻENIE

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

OSTRZEŻENIE

Oleje silnikowe i ich pochodne są substancjami szkodliwymi. Dzieci i zwierzęta mogą się zatruć połykając olej lub jego związki. Wielokrotny i długotrwały kontakt ze użytym olejem prowadzić może do raka skóry. Nawet krótkotrwały kontakt z olejem prowadzić może do podrażnienia skóry.

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

WAŻNE:

Zużyty olej należy odpowiednio zutylizować.

Wstępna kontrola ilości oleju przed podstawowym pomiarem.

- Przed uruchomieniem silnika sprawdź czy w silniku jest wystarczająca ilość oleju.

UWAGA:

Uruchomienie silnika z niewystarczającą ilością oleju doprowadzi do uszkodzenia elementów składowych silnika.

WAŻNE:

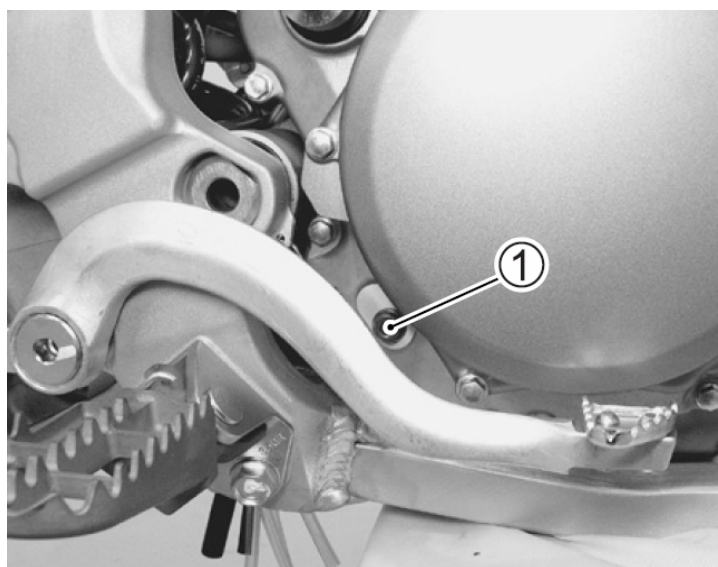
Pomiar poziomu oleju będzie błędny przy pochylonym motocyklu. Pomiar należy przeprowadzać przy motocyklu trzymanym prosto.

- Podczas pomiaru trzymaj motocykl prosto.
- Odkręć śrubę pomiarową poziomu oleju (1). Jeśli olej wycieka przez otwór przejdź do procedury „kontroli poziomu oleju”.



Śruba kontrolna oleju

6.0 Nm



Kontrola poziomu oleju

- Podczas kontroli trzymaj motocykl pionowo na płaskim podłożu.

WAŻNE:

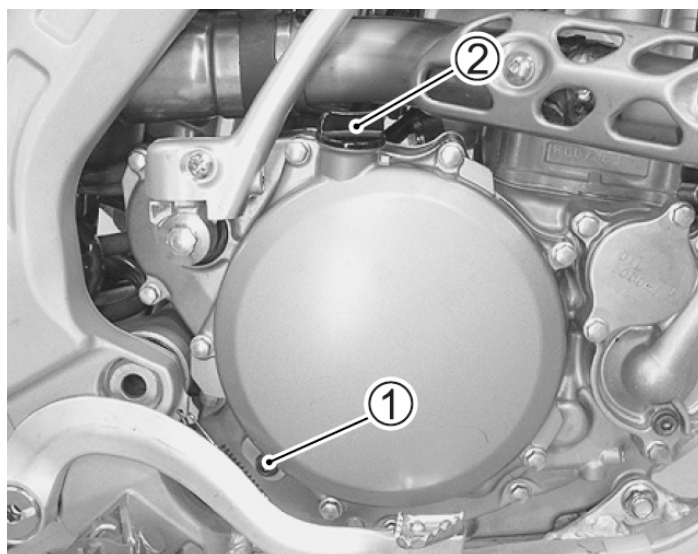
Pomiar poziomu oleju będzie błędny przy pochylonym motocyklu. Pomiar należy przeprowadzać przy motocyklu trzymanym prosto.

- Uruchom i pozostaw silnik pracujący na wolnych obrotach przez trzy minuty.

WAŻNE:

Nie zwiększaj obrotów silnika. Może to zakłócić przeprowadzany pomiar poziomu oleju.

- Wyłącz silnik i odczekaj dwie minuty. Jeśli po wykręceniu śruby pomiarowej (1) olej wypłynie przez otwór po niej, poziom oleju jest prawidłowy.
- Jeśli poziom oleju jest za wysoki, pozwól nadmiarowi wypłynąć.
- Jeśli olej nie wypływa przez otwór pomiarowy, odkręć korek wlewowy oleju (2) i uzupełnij poziom odpowiednim olejem.



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

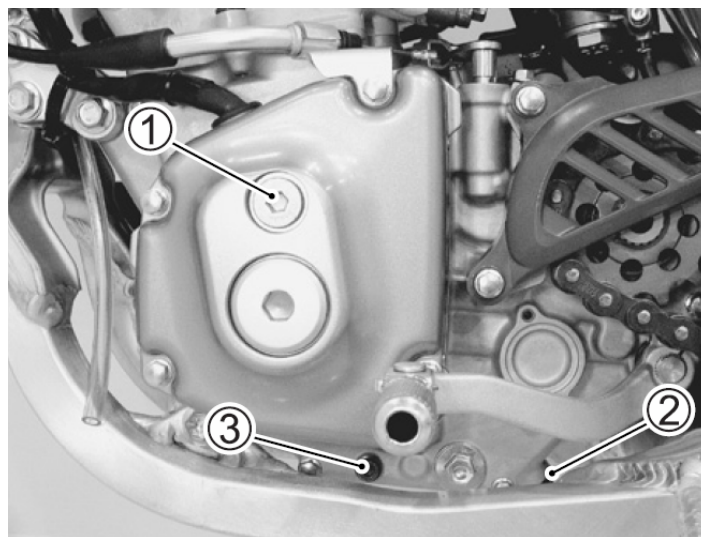


Śruba kontrolna oleju

6.0 Nm

Wymiana oleju

- Podczas kontroli trzymaj motocykl pionowo na płaskim podłożu.
- Rozgrzej silnik.
- Odkręć korek wlewu oleju, korek GZP (1) i śrubę spustową (2). Spuść całkowicie olej.
- Wymień podkładki i dokręć pewnie śrubę spustową.



Śruba spustowa oleju

21.0 Nm

**Śruba spustowa oleju
nr 2**

6.0 Nm

- Napełnij silnik specyfikowanym olejem SAE 10W – 40.



Olej silnikowy

SAE 10W-40, API SF/SG lub SH/SJ z JASO MA

Wymiana oleju

900 ml

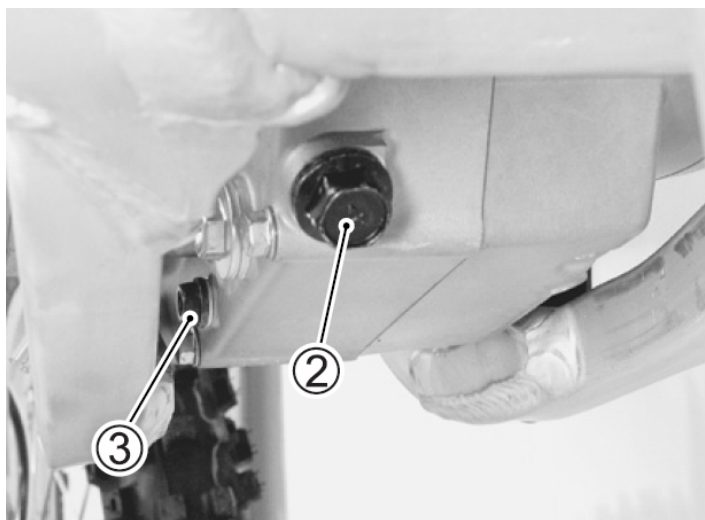
**Wymiana wraz z
filtrem**

950 ml

Przepłukanie silnika

1000 ml

- Wymień o-ring i dokręć korek GZP (1).
- Dokręć korek wlewu oleju



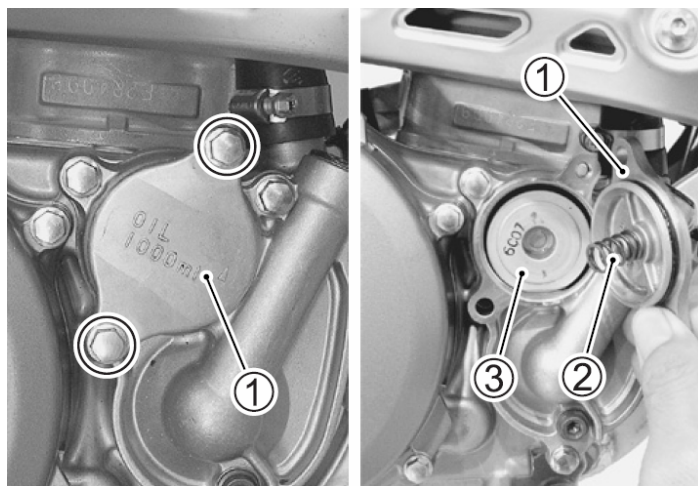
Korek GZP

14.0 Nm

- Uruchom silnik na kilka minut i wyłącz go. Zaczekaj kilka minut.
- Sprawdź poziom oleju.

Wymiana filtra oleju

- Spuść olej jak opisano to uprzednio.
- Odkręć pokrywę filtra oleju (1), zdemontuj sprężynę (2) i filtr oleju (3)

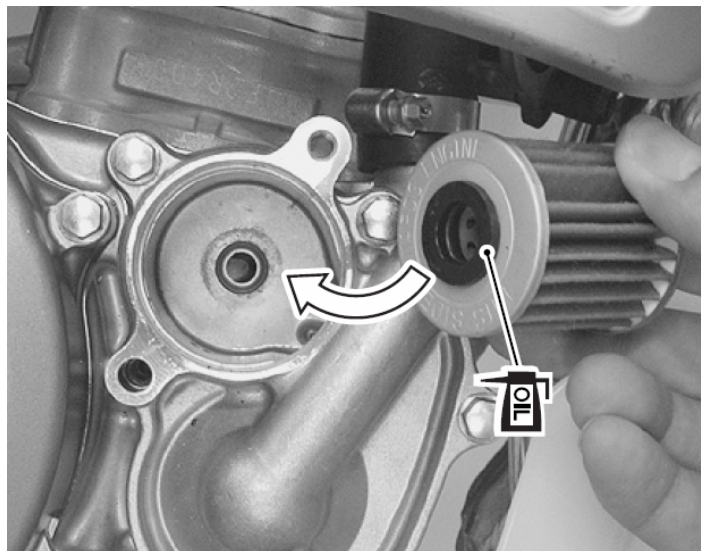


- Przed założeniem nowego filtra zwilż jego uszczelkę olejem.
- Załóż nowy filtr oleju.

UWAGA:

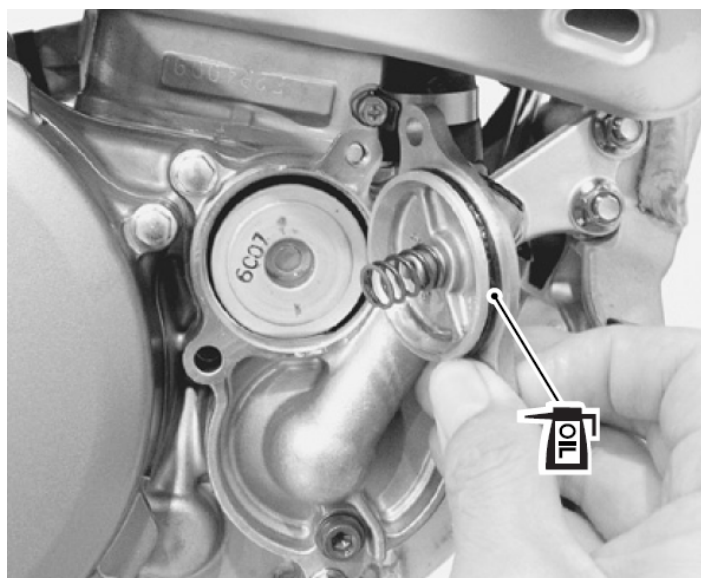
Upewnij się, że filtr został prawidłowo zamocowany. Niewłaściwy montaż filtra grozi uszkodzeniem silnika.

- Nanieś niewielką ilość oleju na nowy o-ring.



UWAGA:

Aby uniknąć wycieku oleju zastosuj nowy o-ring.



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



Śruby pokrywy filtra

11.0 Nm

Wymiana oleju

900 ml

Wymiana wraz z
filtrem

950 ml

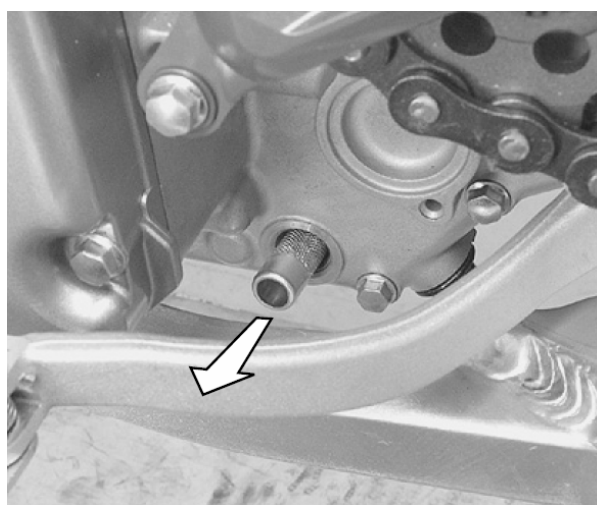
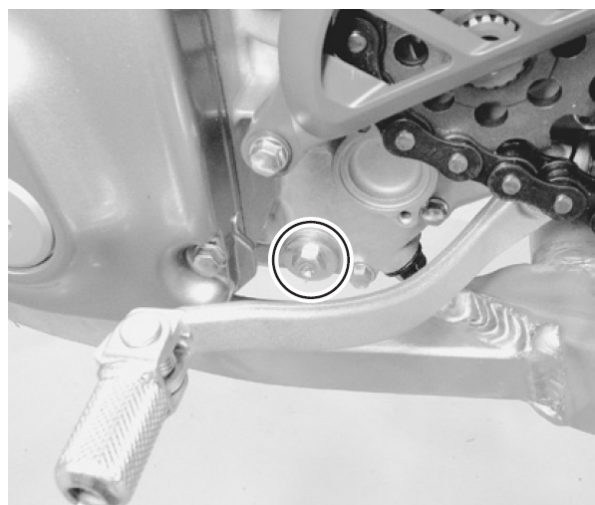
Przeplukanie silnika

1000 ml

Filtry siatkowe

Demontaż filtra siatkowego po stronie pompy zasilającej

- Spuść olej silnikowy.
- Odkręć pokrywę filtra siatkowego.



UWAGA:

Nie kładź motocykla, gdyż zużyty olej z filtra wpłynie do magistrali olejowej (po stronie pompy zasilającej).

- Wyciągnij filtr siatkowy.

WAŻNE:

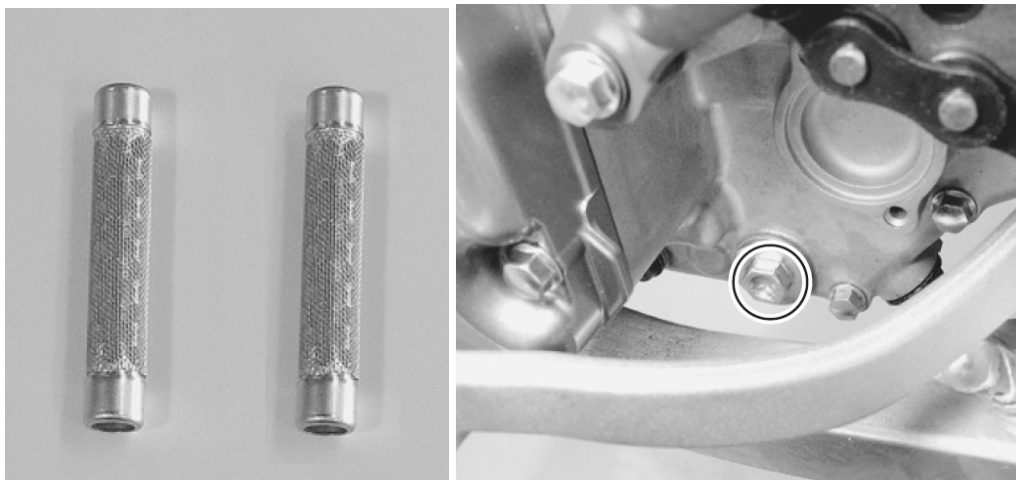
Zaleca się kontrolę filtra siatkowego po każdym biegu.

Demontaż filtra siatkowego po stronie pompy powrotnej

- Do wyjęcia filtra siatkowego niezbędne jest rozpołowienie silnika. Zwróć się do autoryzowanego serwisu Suzuki o wykonanie tej czynności.

Kontrola filtrów siatkowych

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



Montaż filtra siatkowego po stronie pompy powrotnej

- Po zamontowaniu filtra siatkowego niezbędne jest ponowne złożenie silnika. Zwróć się do autoryzowanego serwisu Suzuki o wykonanie tej czynności.

Montaż filtra siatkowego po stronie pompy zasilającej

- Zamontuj filtr i dokręć korek filtra z przewidzianym momentem.

UWAGA:

O-ring korka filtra siatkowego wymienić na nowy



Korek filtra siatkowego

21.0 Nm

- Uzupełnij poziom oleju i sprawdź jego poziom.

Płyn chłodzący

Kontrola poziomu płynu chłodzącego

OSTRZEŻENIE:

Otwierając korek gorącej chłodnicy możesz zostać poważnie oparzony przez płyn chłodzący lub jego rozgrzane opary.

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



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

UWAGA:

Nieprawidłowe dokręcenie korka chłodnicy uniemożliwi uzyskanie przed układ chłodzący odpowiedniego ciśnienia i spowoduje wycieki płynu chłodzącego. Dokręcaj korek do momentu pewnego jego zabezpieczenia.

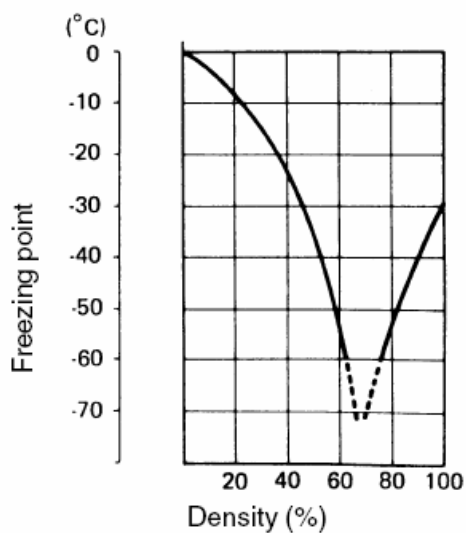
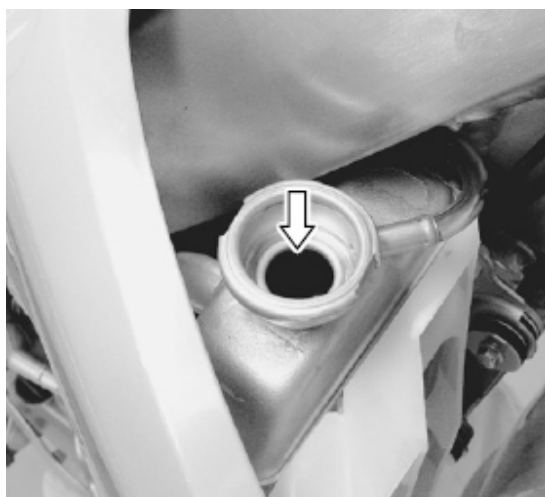


Fig. 1 Engine coolant density-freezing point

WAŻNE:

- *Motocykl ten nie posiada zbiornika wyrównawczego umieszczonego na końcu przewodu odpowietrzającego. W związku z tym poziom płynu chłodzącego może się podczas jazdy zmniejszyć. Kontroluj poziom płynu chłodzącego przed każdą jazdą.*
- *Do uzupełniania poziomu płynu chłodzącego używaj płynu zmieszanego z wodą destylowaną w stosunku 50:50. Dolewanie jedynie wody spowoduje rozcieńczenie płynu i pogorszenie jego własności.*
- *Jeśli motocykl będzie przebywał w temperaturze poniżej -31°C należy, zgodnie z fig.1 zwiększyć stosunek płynu niezamarzającego do 55% lub 60%*

Zawartość płynu niezamarzającego	Punkt zamarzania
50%	-31°C
55%	-40°C
60%	-55°C

Wymiana płynu chłodzącego

- Stosuj płyn niezamarzający i letni przeznaczone do aluminiowych chłodnic zmieszane z wodą destylowaną w stosunku 50:50.

WAŻNE:

Chłodnica, cylinder i głowica cylindra wykonane są ze stopu aluminium. Zastosowanie nie rekomendowanego płynu chłodzącego prowadzić może do korozji aluminium i zatkania kanałów układu chłodzenia.

OSTRZEŻENIE:

Płyn chłodzący jest szkodliwy, jeśli zostanie połknięty lub dostanie się na skórę, czy do oczu. Należy wówczas jak najszybciej skomunikować się z lekarzem i wywołać wymioty. W przypadku, gdy płyn chłodzący dostanie się on na skórę lub do oczu, należy je wypłukać w dużej ilości wody. Zaleca się wówczas skorzystanie z opieki medycznej. Płyn należy trzymać z dala od dzieci i zwierząt.

Kontrola układu chłodzenia

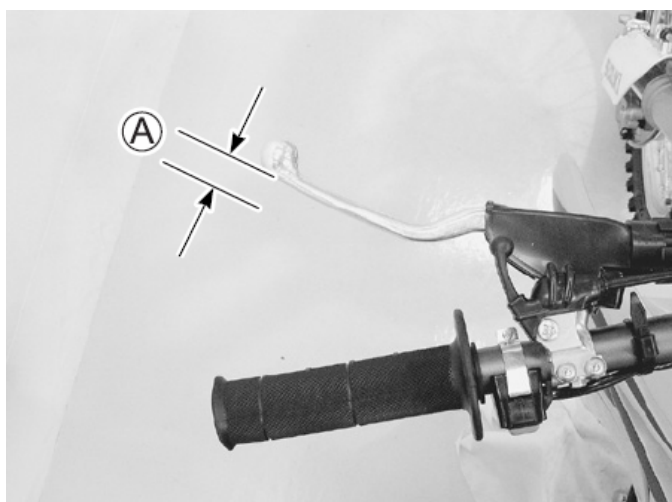
Kontroluj poniższe elementy przed treningiem i wyścigiem:

- Szczelność układu chłodzenia.
- Zużycie lub pęknięcie przewodów ukł. Chłodzenia.
- Zamocowanie chłodnicy.
- Stan przewodu odpowietrzającego chłodnicy.
- Stan żeberek chłodnicy.



Linka sprzęgła

Wyreguluj linkę sprzęgła następująco:



Regulacja zgrubna

- Poluzuj przeciwnakrętkę (1).
- Ustaw śrubę regulacyjną (2) tak, by luz dźwigni sprzęgła wynosił 10-15 mm, mierzony na końcu dźwigni sprzęgła, zanim poczujesz opór.
- Dokręć przeciwnakrętkę (1) ze specyfikowanym momentem.



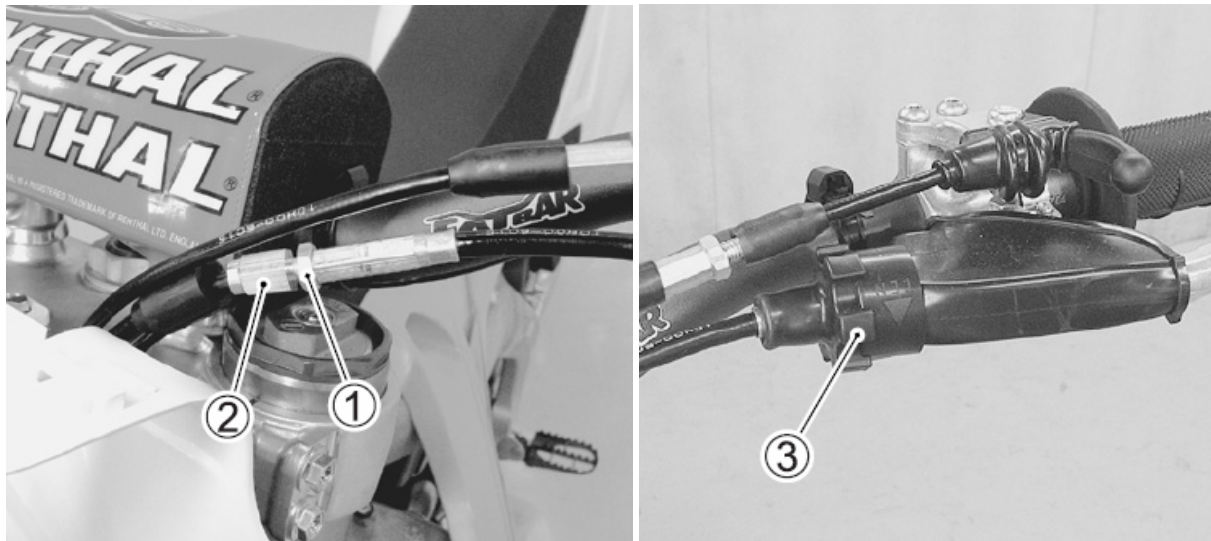
Luz dźwigni sprzęgła

A: 10 – 15 mm



**Przeciwnakrętka śruby
regulacyjnej linki
sprzęgła**

2.2 Nm



Regulacja drobna

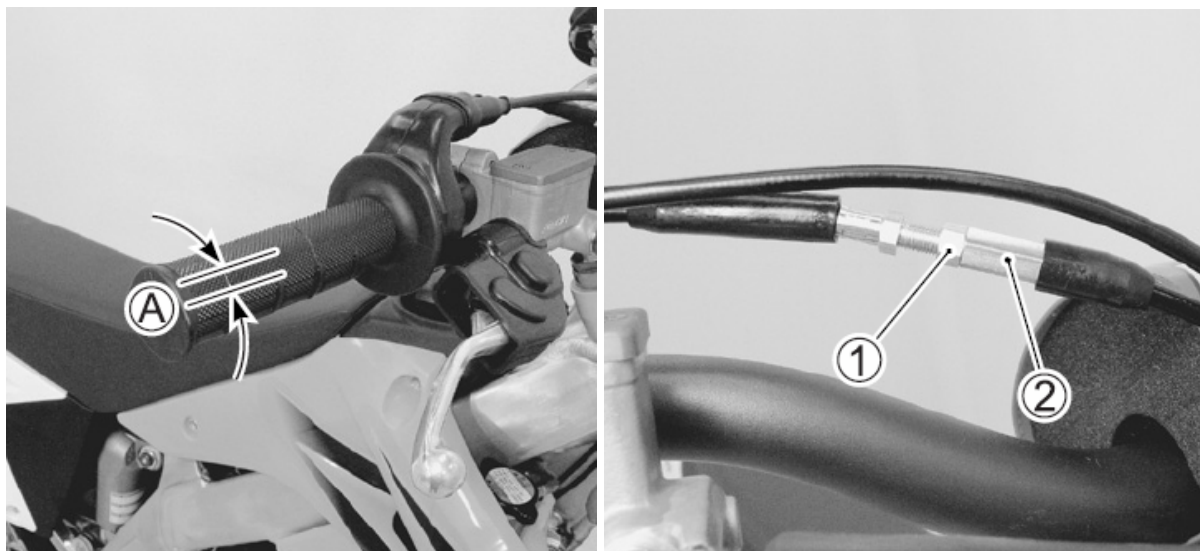
- Ustaw śrubę regulacyjną (3) tak, by luz dźwigni sprzęgła wynosił 10-15 mm, mierzony na końcu dźwigni sprzęgła, zanim poczujesz opór.

Linka gazu

OSTRZEŻENIE:

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

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



Wyreguluj luz linki gazu (A) następująco:

- Poluzuj przeciwnakrętkę (1).
- Śrubą regulacyjną (2) ustaw luz linki w zakresie „A” 2.0 – 4.0 mm, mierzony na manetce gazu.
- Dokręć przeciwnakrętkę (1) z przewidzianym momentem.



Luz linki gazu
Przeciwnakrętka śruby
regulacyjnej linki gazu

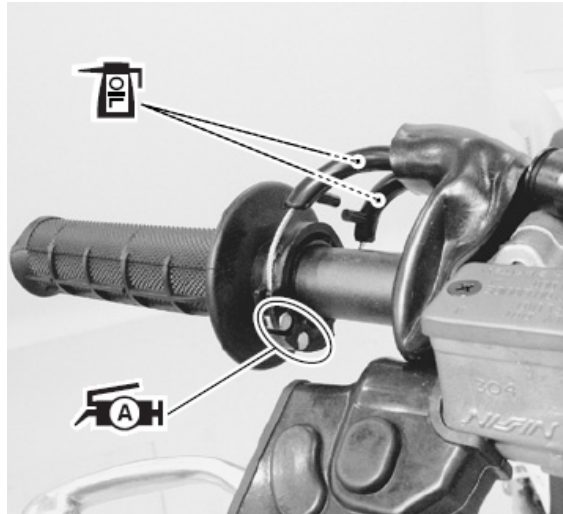
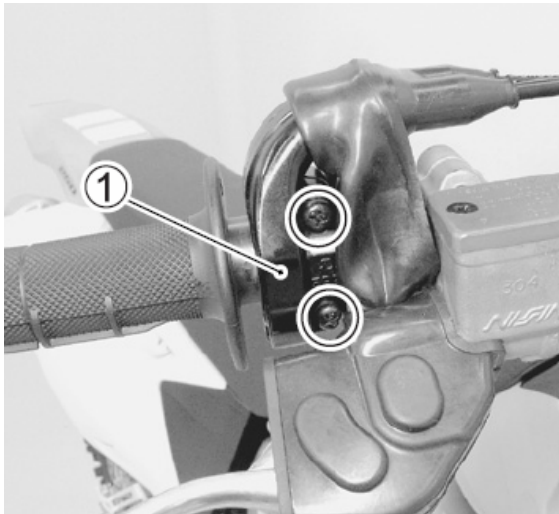
A: 2.0 – 4.0 mm

2.2 Nm

UWAGA:

Po regulacji sprawdź, czy ruch kierownicy nie podnosi obrotów silnika oraz czy manetka powraca płynnie i samoczynnie.

Smarowanie linki gazu



- Odkręć obudowę manetki gazu (1).
- Nanieś smar Suzuki Super Grease na linkę gazu.
- Nasmaruj prowadnicę linki w manetce.



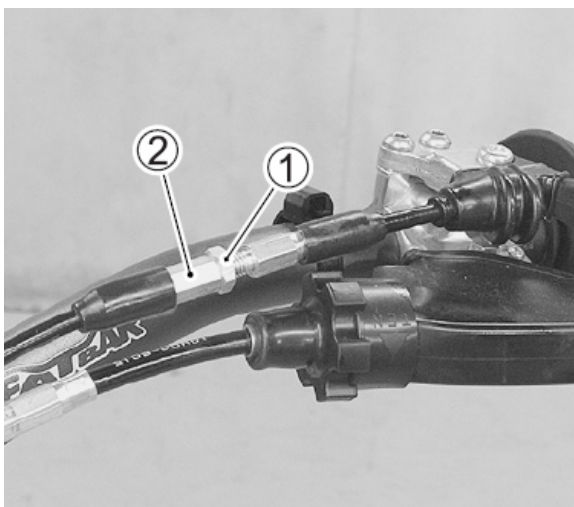
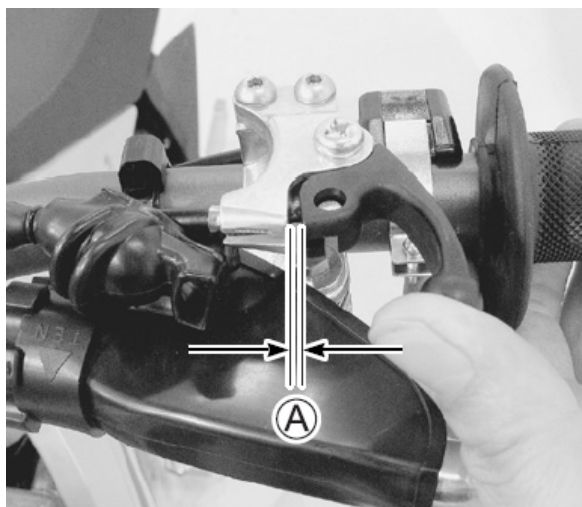
99000-25010

Suzuki Super Grease lub równorzędny smar

Dźwignia gorącego rozruchu

Luz linki gorącego rozruchu wyreguluj następująco:

- Poluzuj przeciwnakrętkę (1).
- Śrubą regulacyjną (2) ustaw luz dźwigni „A” wynoszący ok. 3.0 mm, mierzony przy pociągnięciu dźwigni, do wyczucia delikatnego oporu.
- Dokręć przeciwnakrętkę (1) z przewidzianym momentem.

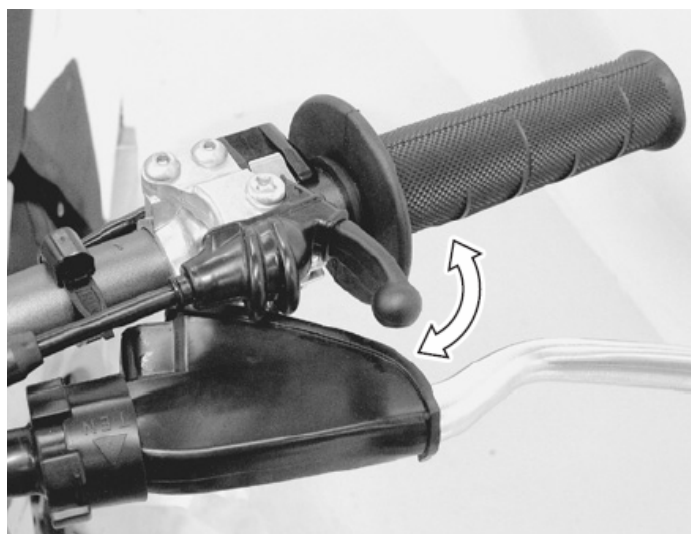


Luz linki
Przeciwnakrętka śruby
regulacyjnej linki

A: ok 3.0 mm

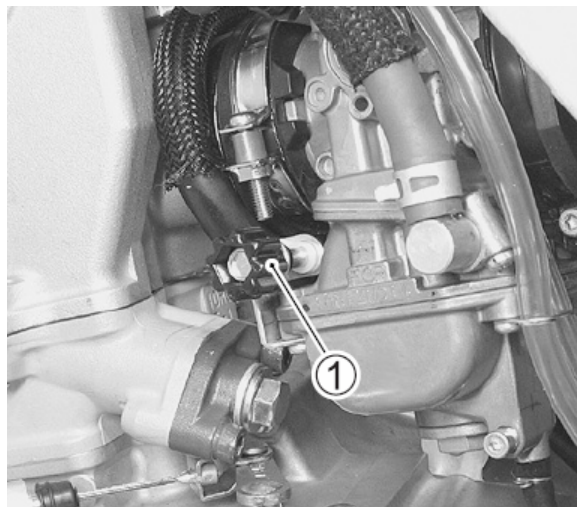
2.2 Nm

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



Wolne obroty silnika

- Ustaw luz linki gazu.
- Rozgrzej silnik.
- Podłącz miernik uniwersalny do przewodu wysokiego napięcia.



- Uruchom silnik i śrubą regulacyjną (1) ustaw następująco obroty.
- Ustaw wolne obroty zgodnie ze specyfikacją.



Wolne obroty

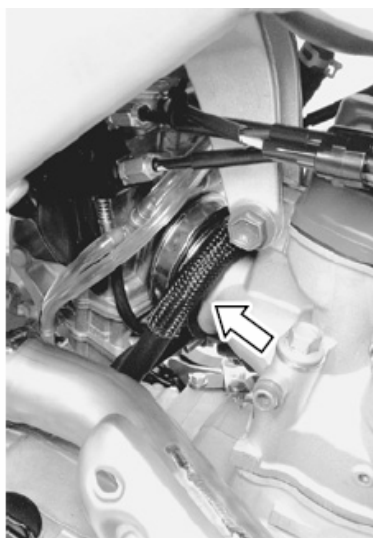
09900 – 25008

2100 ± 50 1/min

Miernik uniwersalny

Przewód odpowietrzający skrzyni korbowej

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



Przewód paliwowy

- Sprawdź przewód paliwowy pod kątem uszkodzeń i wycieków paliwa. Jeśli stwierdzisz jakiś defekt wymień przewód na nowy.
- Przewód paliwowy należy wymieniać co 4 lata.

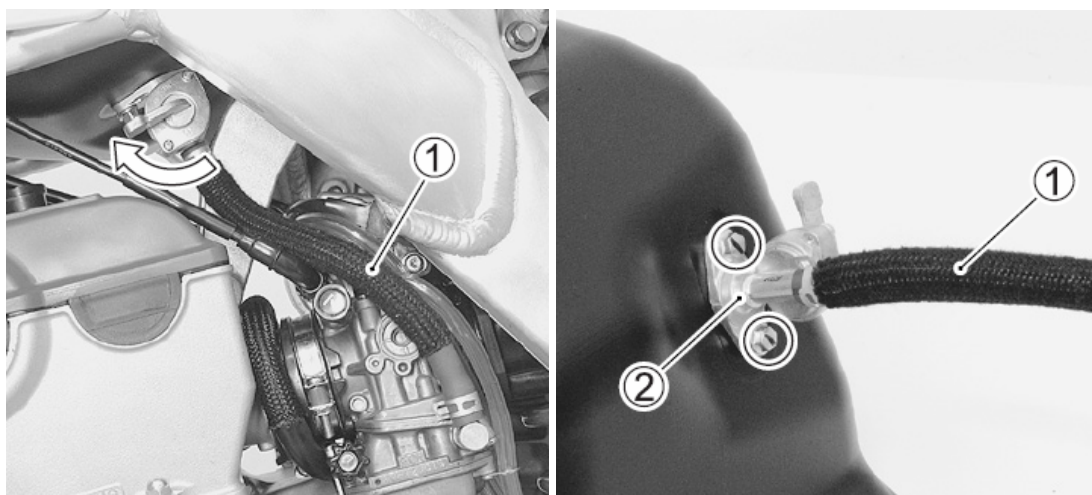


Filtr paliwa

OSTRZEŻENIE:

Benzyna jest łatwopalna i wybuchowa. Nie zbliżaj się z benzyną do źródeł ciepła, isker i otwartego ognia.

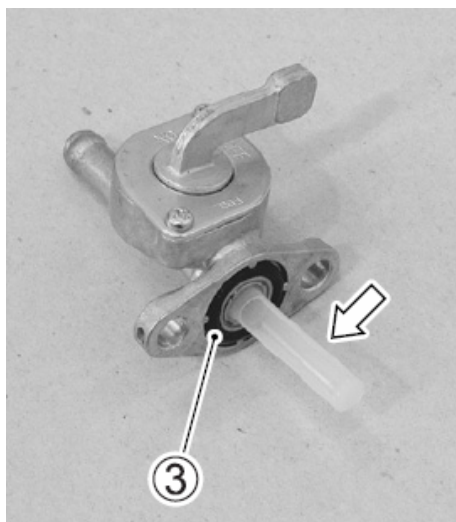
- Spuść paliwo ze zbiornika.
- Zdemontuj siedzisko i osłony chłodnicy.
- Kranik paliwa ustaw w położeniu zamkniętym (OFF).
- Rozłącz przewód paliwowy (1) i zdemontuj zbiornik paliwa.



- Zdemontuj przewód paliwa (1) i kranik paliwa (2).
- Jeśli na filtrze znajdują się osady paliwo nie będzie przepływało prawidłowo.
- Wyczyść filtr sprężonym powietrzem.

UWAGA:

Aby wyeliminować ryzyko wycieku paliwa o-ring (3) należy wymienić na nowy.



Luz zaworowy

- Zdemontuj siedzisko.
- Zdemontuj osłony chłodnicy i zbiornik paliwa.
- Rozłącz cewkę ze świecy zapłonowej.
- Wykręć świecę

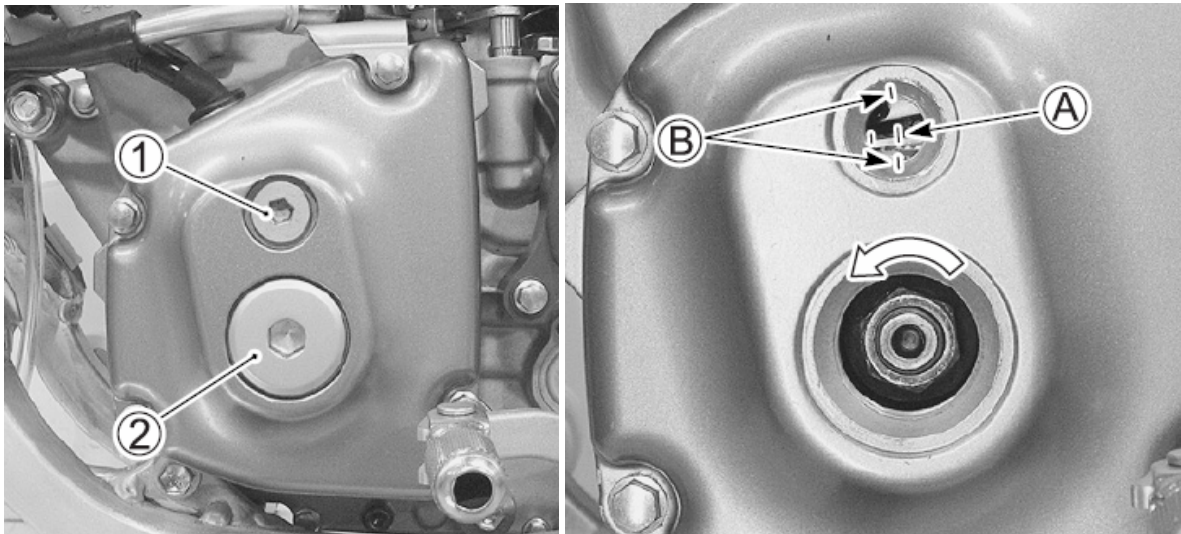


- Zdemontuj pokrywę głowicy i jej uszczelkę.

Luz zaworowy dla zaworów dolotowych i wylotowych jest różny. Kontrola i regulacja luzów zaworowych musi być przeprowadzona: 1) podczas przeglądu okresowego, 2) przy naprawie rozrządu, 3) przy demontażu wałków rozrządu.

WAŻNE:

- Aby sprawdzić luz zaworowy tłok musi znajdować się w GZP suwu sprężania.
- Luz należy kontrolować przy zimnym silniku.
- Odkręć korek GZP (1) i korek koła magnesowego (2)

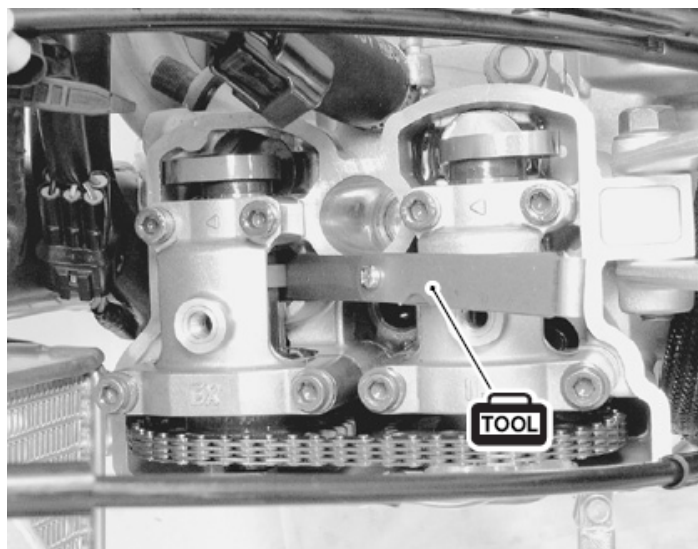


- Przy pomocy klucza przekręć wał korbowy w kierunku przeciwnym do wskazówek zegara, tak, by zgrać znak GZP „A” ze środkiem rowka „B” w otworze kontrolnym.

WAŻNE:

Tłok musi znajdować się w górnym zwrotnym położeniu suwu sprężania.

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



Luz zaworowy

Standard (na zimnym silniku)

Dolot (IN): 0.09 – 0.16 mm

Wylot (EX): 0.17 – 0.24 mm



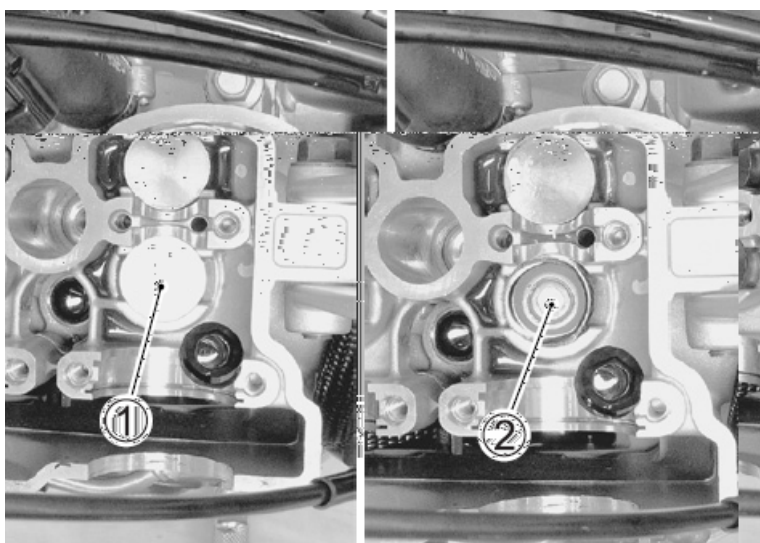
09900 – 20803

Szczelinomierz

Regulacja luzów zaworowych

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

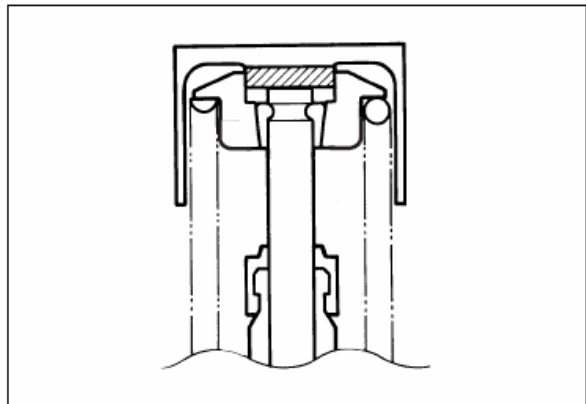
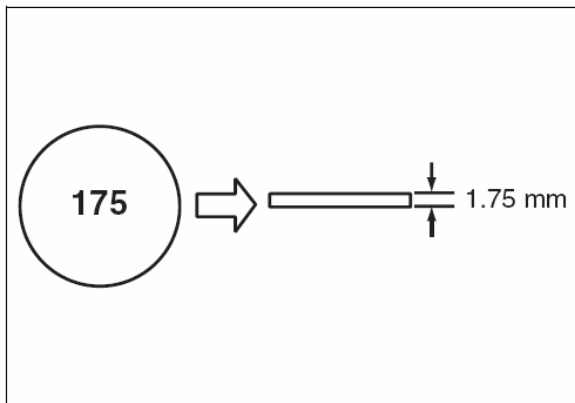
- Zdemontuj dolotowy i wylotowy wałek rozrządu.
- Palcami lub magnesem wyciągnij szklankę (1) i płytkę zaworową (2).
- Sprawdź liczbę podaną na płytce. Oznacza ona jak pokazano to na rysunku grubość płytki.



- Dobierz odpowiednią płytkę, tak by luz zaworowy mieścił się w specyfikacji. Na potrzeby tej regulacji dostępne są płytki o grubościach od 1.200 do 2.200 mm w odstępach co 0.025 mm. Zamontuj wybraną płytkę w górnej części talerzyka zaworowego tak, by oznaczenie skierowane było do szklanki. Aby upewnić się o prawidłowym rozmiarze płytki zmierz jej grubość przy pomocy mikrometru. Tabela doboru płytek znajduje się w poniżej podanej tabeli.

WAŻNE:

- *Nanieś nieco oleju na boczne i górną powierzchnię płytki zaworowej.*
- *Upewnij się, że założona płytką skierowana została numerem do szklanki.*
- *Upewnij się, że wałki rozrządu zostały prawidłowo złożone.*



- Po montażu rozrządu obróć wałem silnika, tak by zawory zostały w pełni otworzone. Olej z okolic płytek zostanie wyciśnięty, dzięki czemu uniknie się błędu pomiarowego. Sprawdź ponownie luz zaworowy i upewnij się, że leży on w granicach specyfikacji.
- Po regulacji luzu zaworowego zamontuj ponownie następujące elementy:
- Pokrywę głowicy.
- Świecę zapłonową i cewkę.
- Osłony chłodnicy i zbiornik paliwa.
- Siedzisko.
- Korek GZP oraz korek koła magnesowego.

Tabela doboru płytek zaworowych Dolot

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

TAPPET SHIM SET (12800-05850)

PRESENT SHIM SIZE (mm)	SUFFIX NO.																																								
	120	122	125	128	130	132	135	138	140	142	145	148	150	152	155	158	160	162	165	168	170	172	175	178	180	182	185	188	190	192	195	198	200	202	205	208	210	212	215	218	220
MEASURED VALVE CLEARANCE (mm)	1.200	1.225	1.250	1.275	1.300	1.325	1.350	1.375	1.400	1.425	1.450	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200
0.000 - 0.014	1.200	1.225	1.250	1.275	1.300	1.325	1.350	1.375	1.400	1.425	1.450	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200
0.015 - 0.039	1.200	1.225	1.250	1.275	1.300	1.325	1.350	1.375	1.400	1.425	1.450	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200
0.040 - 0.064	1.200	1.225	1.250	1.275	1.300	1.325	1.350	1.375	1.400	1.425	1.450	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200
0.065 - 0.089	1.200	1.225	1.250	1.275	1.300	1.325	1.350	1.375	1.400	1.425	1.450	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200
0.090 - 0.160	1.250	1.275	1.300	1.325	1.350	1.375	1.400	1.425	1.450	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200		
0.161 - 0.185	1.275	1.300	1.325	1.350	1.375	1.400	1.425	1.450	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200			
0.186 - 0.210	1.275	1.300	1.325	1.350	1.375	1.400	1.425	1.450	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200			
0.211 - 0.235	1.300	1.325	1.350	1.375	1.400	1.425	1.450	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200				
0.236 - 0.260	1.325	1.350	1.375	1.400	1.425	1.450	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200					
0.261 - 0.285	1.350	1.375	1.400	1.425	1.450	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200						
0.286 - 0.310	1.375	1.400	1.425	1.450	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200							
0.311 - 0.335	1.400	1.425	1.450	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200								
0.336 - 0.360	1.425	1.450	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200									
0.361 - 0.385	1.450	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200										
0.386 - 0.410	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200											
0.411 - 0.435	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200												
0.436 - 0.460	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200													
0.461 - 0.485	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200														
0.486 - 0.510	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200															
0.511 - 0.535	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200																
0.536 - 0.560	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200																	
0.602 - 0.626	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200																		
0.627 - 0.651	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200																			
0.652 - 0.676	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200																				
0.677 - 0.701	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825	1.850	1.875	1.900	1.925	1.950	1.975	2.000	2.025	2.050	2.075	2.100	2.125	2.150	2.175	2.200																					

Uzycie tabeli:

I. Zmierz luz zaworowy na zimnym silniku.

II. Zmierz aktualna grubosc plytki.

III. Zgraj luz z pionowej kolumny z aktualna plytką z poziomego wiersza.

Przyklad:

Luz zaworowy jest: 0.180 mm

Użycie tabeli:

- I. Zmierz luz zavorowy na zinnym silniku.
- II. Zmierz aktualną grubość płytki.
- III. Zgraj luz z pionowej kolumny z aktualną płytką z poziomego wiersza.

Przykład:

Luz zaworowy jest: 0.180 mm
Aktualna grubość płytki: 1.650 mm
Wymagana grubość płytki: 1.700 mm

Tabela doboru płytek zaworowych Wvlot

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

TAPPET SHIM SET (12800-05850)

PRESENT SHIM SIZE (mm)																								
	120	122	125	128	130	132	135	138	140	142	145	148	150	152	155	158	160	162	165	168	170	172	175	178
SUFFIX NO.	120	122	125	128	130	132	135	138	140	142	145	148	150	152	155	158	160	162	165	168	170	172	175	178
MEASURED VALVE CLEARANCE (mm)	120	122	125	128	130	132	135	138	140	142	145	148	150	152	155	158	160	162	165	168	170	172	175	178
0.000 - 0.019	1.200	1.225	1.250	1.275	1.300	1.325	1.350	1.375	1.400	1.425	1.450	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775
0.020 - 0.044																								
0.045 - 0.069																								
0.070 - 0.094																								
0.095 - 0.119																								
0.120 - 0.144																								
0.145 - 0.169																								
0.170 - 0.240																								
SPECIFIED CLEARANCE NO. ADJUSTMENT REQUIRED																								
0.241 - 0.265	1.250	1.275	1.300	1.325	1.350	1.375	1.400	1.425	1.450	1.475	1.500	1.525	1.550	1.575	1.600	1.625	1.650	1.675	1.700	1.725	1.750	1.775	1.800	1.825
0.266 - 0.290																								
0.291 - 0.315																								
0.316 - 0.340																								
0.341 - 0.365																								
0.366 - 0.390																								
0.391 - 0.415																								
0.416 - 0.440																								
0.441 - 0.465																								
0.466 - 0.490																								
0.491 - 0.515																								
0.516 - 0.540																								
0.541 - 0.565																								
0.566 - 0.590																								
0.591 - 0.615																								
0.616 - 0.640																								
0.641 - 0.665																								

Użycie tabeli:

- Zmierz luz na zimnym silniku.
- Zmierz aktualną grubość płytki.
- Zgraj luz z pionowej kolumny z aktualną płytką z poziomego wiersza.

Przykład:

Luz zaworowy jest: 0.250 mm

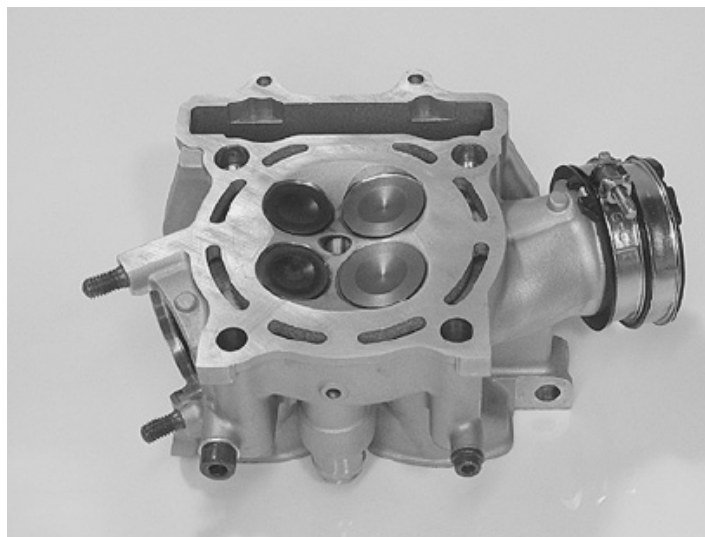
Aktualna grubość płytki: 1.650 mm

Wymagana grubość płytki: 1.700 mm

Głowica cylindra, cylinder i tłok

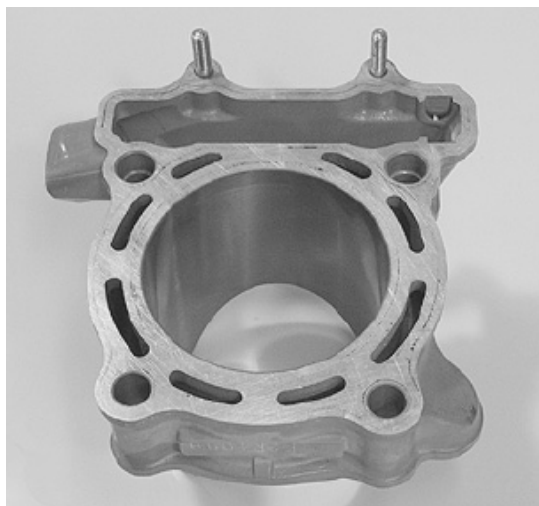
Głowica cylindra

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



Cylinder

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



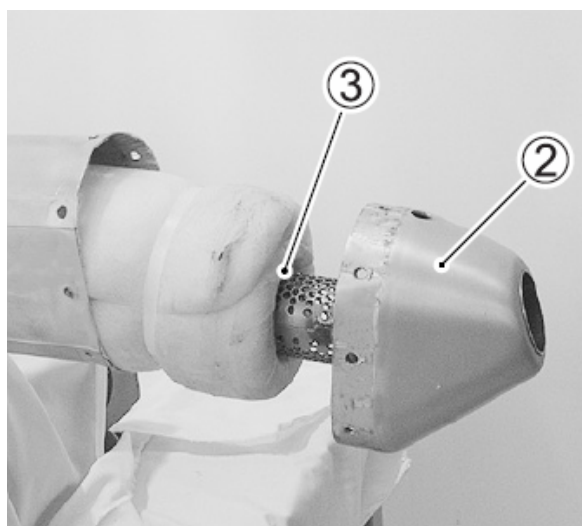
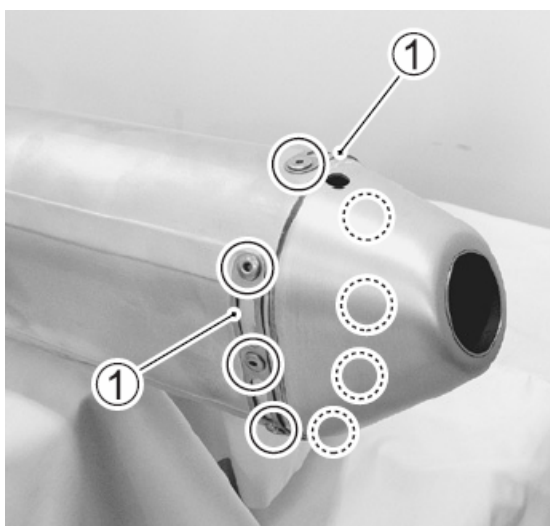
Tłok

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

Tłumik wydechu

Kontrola i wymiana tłumika

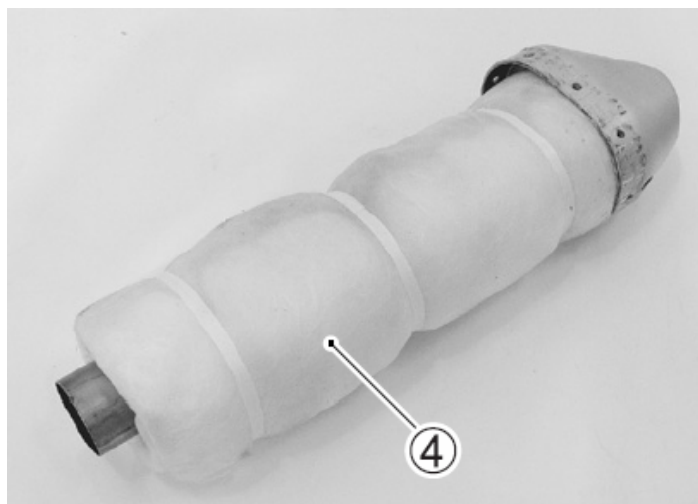
- Zdemontuj tłumik
- Przy wykorzystaniu wiertła 5 mm usuń opaski (1) i nity.



WAŻNE:

Zachowaj ostrożność by nie uszkodzić tłumika, jego końcówki i wnętrza tłumika.

- Zdemontuj końcówkę (2) i rurę wewnętrzną (3) z tłumika.



- Skontroluj watę szklaną (4) pod kątem nagromadzenia nagaru i smoły.
- Wymień watę szklaną (4) jeśli zajdzie taka potrzeba.

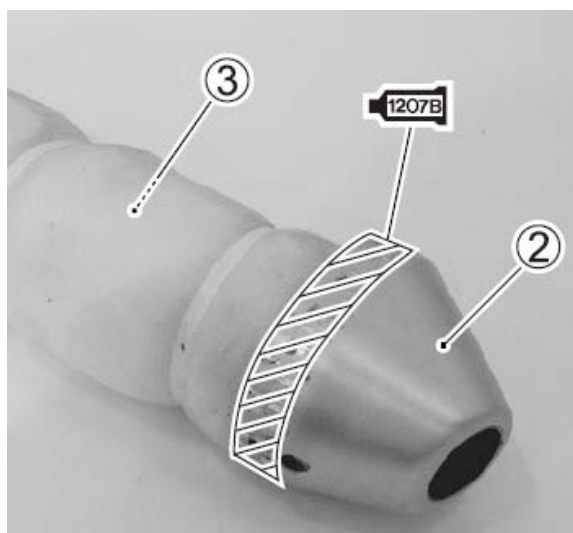
Montaż tłumika

- Nanieś Suzuki Bond na obwód końcówki tłumika (2).
- Wsuń końcówkę tłumika (2) wraz z jego rurą wewnętrzną do korpusu tłumika (3).
- Zamontuj opaski i nity.



99000 – 31140

Suzuki Bond 1207B



- Zamontuj tłumik .

Łańcuch napędowy i zębaki

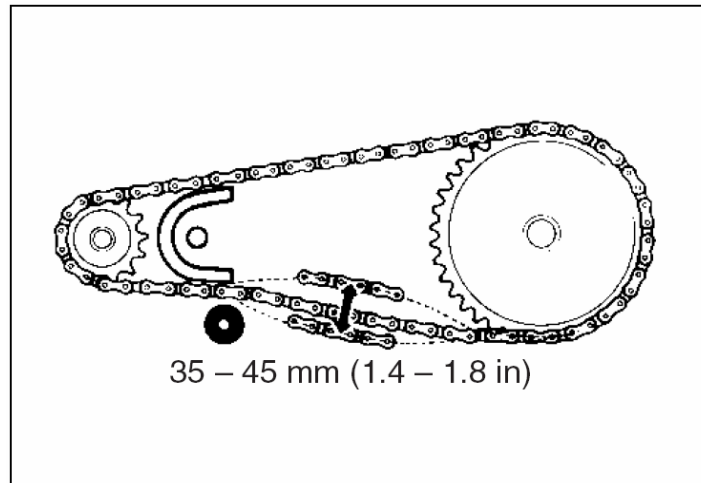
Zwis łańcucha napędowego

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



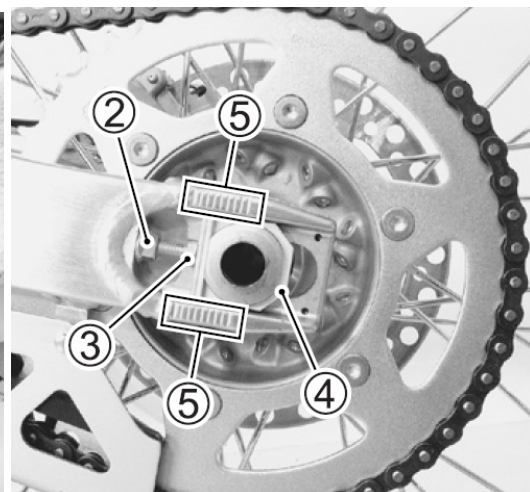
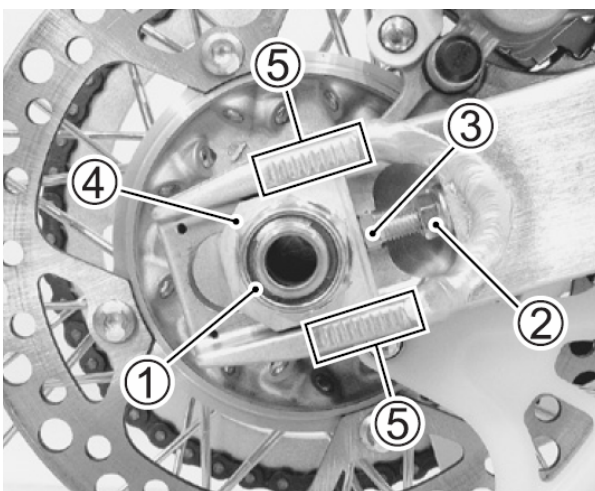
Zwis łańcucha

35 – 45 mm



Regulacja naciągu łańcucha

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





Nakrętka osi koła

90 Nm

- Dokręć nakrętkę (2).

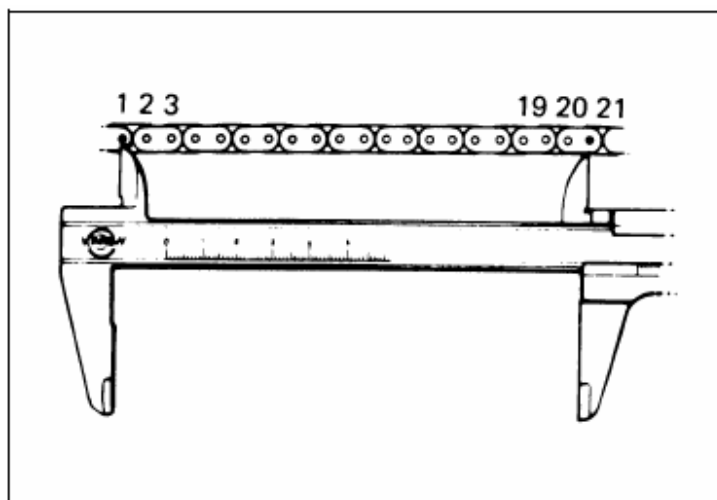
Długość 20 ogniw

- Naciągnij łańcuch i zmierz długość 20 kolejnych ogniw łańcucha.



Limit serwisowy

323.8 mm

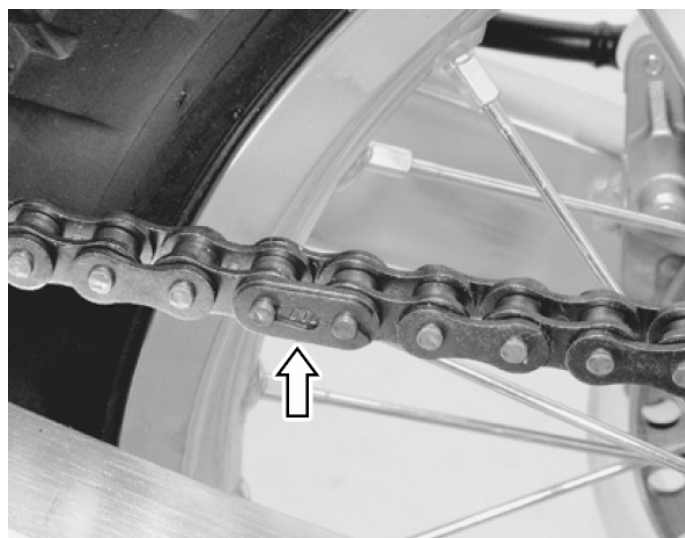


Smarowanie łańcucha napędowego

- Rozepnij spinę łańcucha i zdemontuj łańcuch napędowy.

WAŻNE:

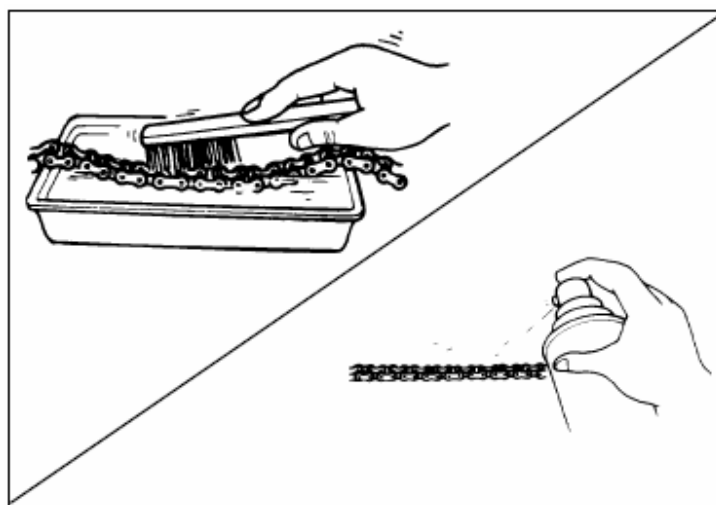
Postępuj ostrożnie by nie wygiąć spin.



- Skontroluj łańcuch pod kątem zużycia i uszkodzeń. Wymień go, jeśli zajdzie taka potrzeba.
- Umyj łańcuch niepalnym roztworem.
- Nie stosuj benzyny do mycia łańcucha.
- Wysusz łańcuch.
- Nasmaruj ogniwa i rolki specjalnym środkiem do smarowania łańcuchów.

UWAGA:

Nie stosuj benzyny do mycia łańcucha

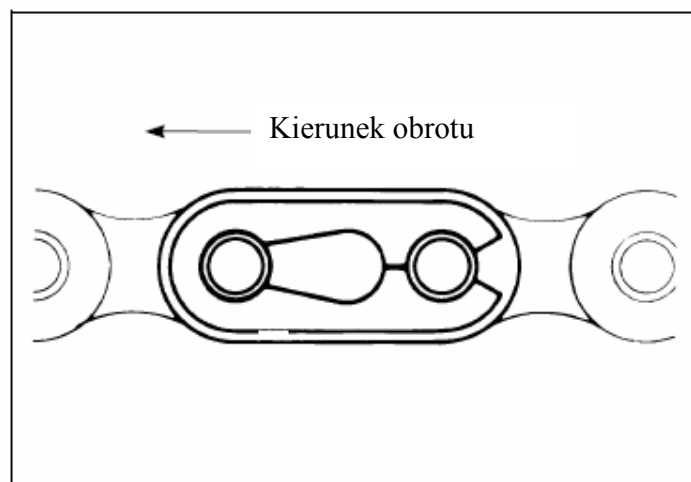


- Załóż ponownie łańcuch.

WAŻNE:

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

- Wyreguluj zwis łańcucha.



Kontrola zębatek

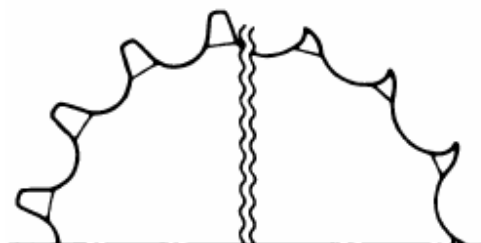
- Zębatkę zdawczą i napędową skontroluj pod kątem zużycia i pęknięć. Wymień, jeśli to konieczne.

WAŻNE:

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

Normalne zużycie

Nadmierne zużycie



Prowadnica łańcucha, ślizg i rolki prowadzące

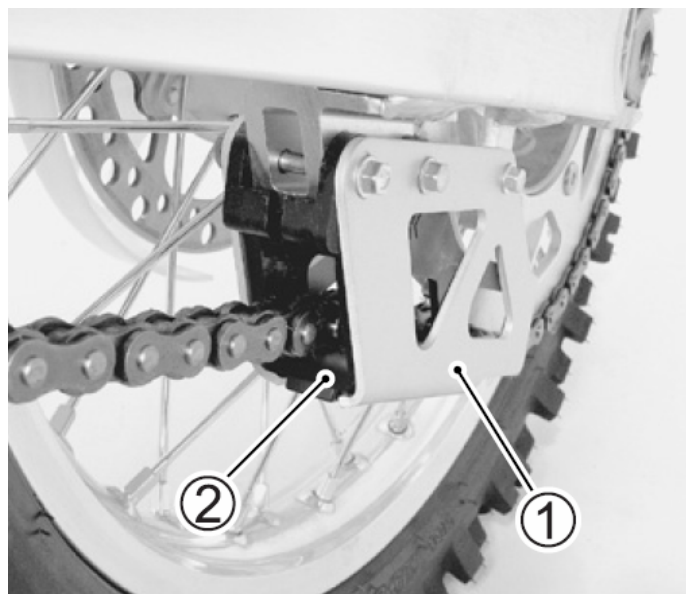
Prowadnica łańcucha

- Skontroluj prowadnicę (1) pod kątem skrzywienia i uszkodzeń.

WAŻNE:

Łańcuch uderza w prowadnicę powodując hałas i zużycie łańcucha.

- Skontroluj gumę prowadnicy (2) pod kątem zużycia.

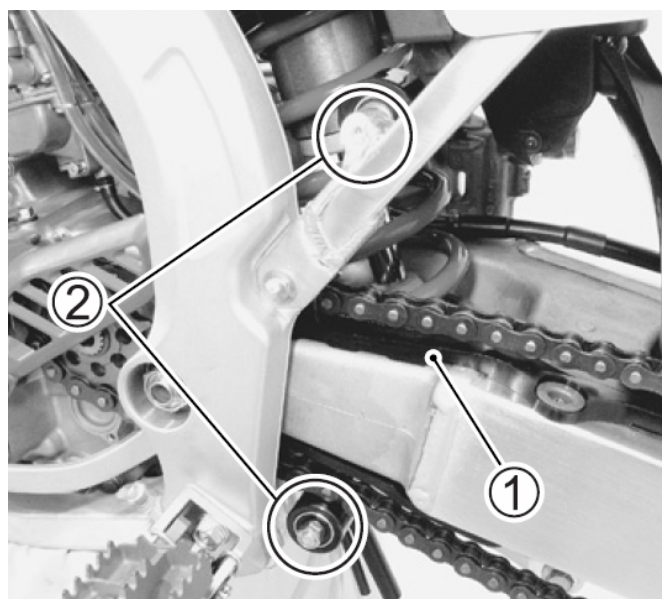


Ślizg i rolki prowadzące łańcucha napędowego

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

WAŻNE:

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



- Skontroluj dokręcenie śrub i nakrętek rolek.



Śruby rolek łańcucha

22 Nm

Hamulce

Poziom płynu hamulcowego

- Należy sprawdzić poziom płynu hamulcowego w obu zbiorniczkach: przednim i tylnym. Jeżeli w którymś zbiorniczku poziom płynu hamulcowego jest poniżej zaznaczonej dolnej linii „A”, należy dolać płynu hamulcowego do górnego poziomu. Sprawdź stan zużycia klocków hamulcowych jak również przy ubytkach płynu szczelność układu hamulcowego.



Płyn hamulcowy

DOT 4

OSTRZEŻENIE:

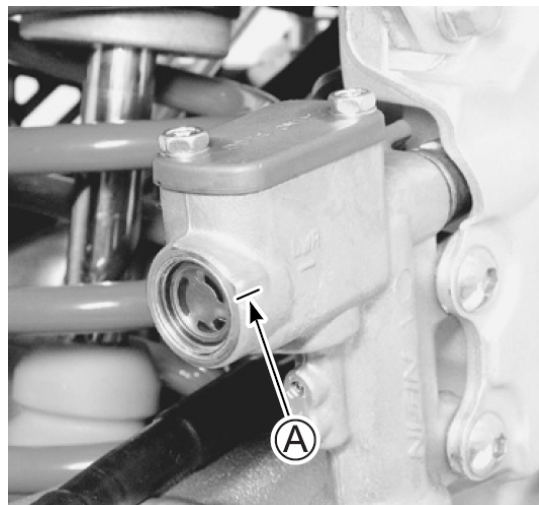
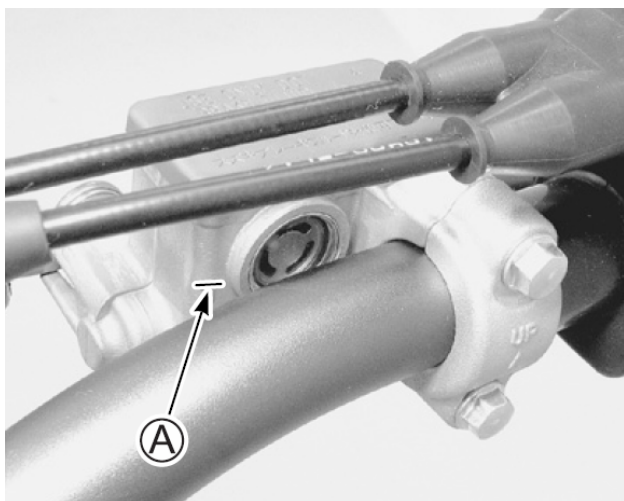
Płyn hamulcowy jest szkodliwy. Jeżeli zostanie połknięty nie wywoływać wymiotów. Należy wówczas jak najszybciej skomunikować się z lekarzem. W przypadku, gdy płyn hamulcowy dostanie się on na skórę lub do oczu, należy je wypłukać w dużej ilości wody. Zaleca się wówczas skorzystanie z opieki medycznej.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

OSTRZEŻENIE:

Zastosowanie płynu innego niż DOT 4 ze szczelnego pojemnika może uszkodzić układ hamulcowy i doprowadzić do wypadku.
Używaj wyłącznie płynu hamulcowego DOT4 przechowywanego w szczelnym pojemniku. Nigdy nie mieszaj z innym płynem.

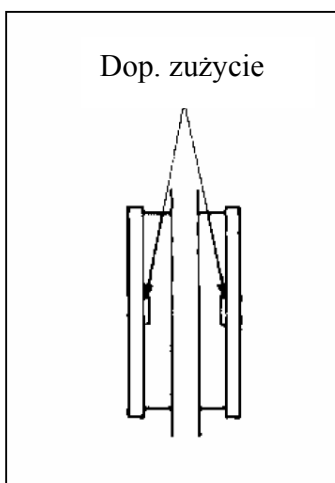
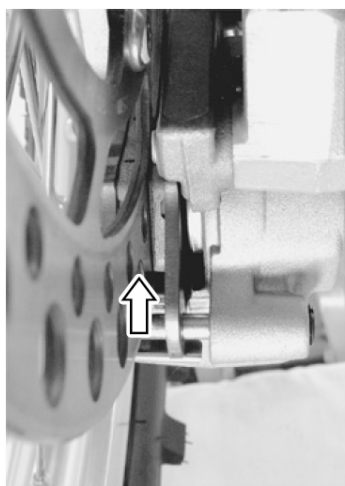
UWAGA:

Rozlany płyn hamulcowy może uszkodzić elementy lakierowane i z tworzyw sztucznych. Uważaj, by nie rozlać płynu hamulcowego podczas napełniania zbiorniczka. Rozlany płyn zetrzyj natychmiast.



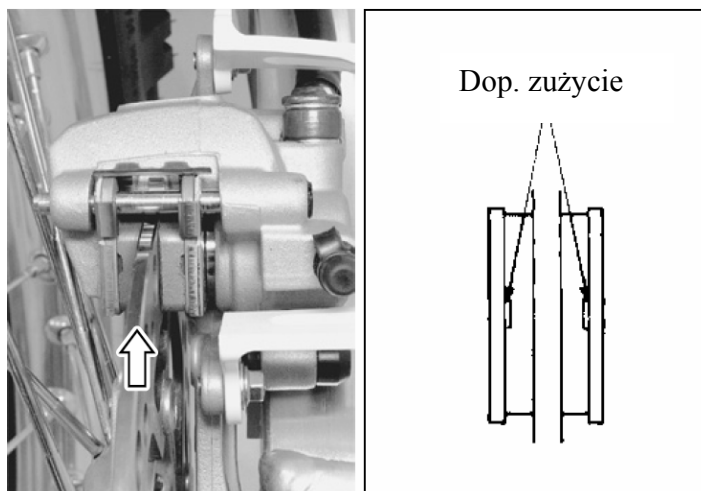
Klocki hamulcowe

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



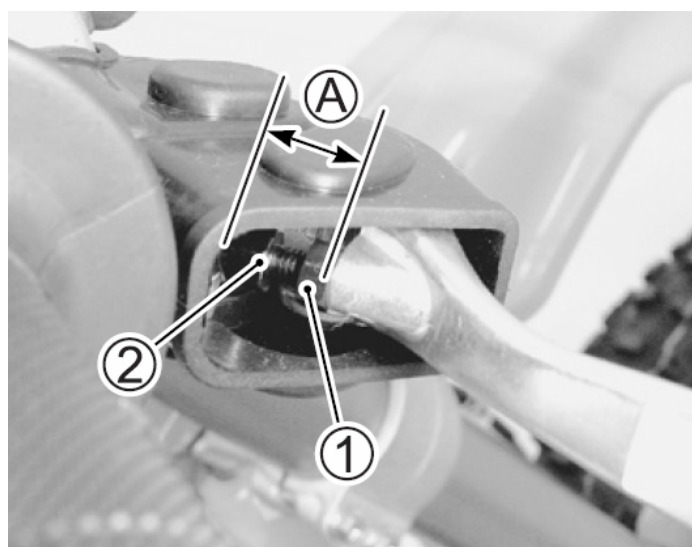
WAŻNE:

- Po wymianie klocków dopompuj kilkakrotnie dźwignią/pedałem hamulca, aby ustawić prawidłowe położenie klocków.
- Klocki hamulcowe należy wymieniać jako parę.



Regulacja położenia dźwigni hamulca przedniego

Położenie dźwigni ustaw następująco:



- Poluzuj przeciwnakrętkę (1).
- Właściwe położenie dźwigni ustaw śrubą (2).
- Standardowa długość śruby regulacyjnej „A” wynosi 11 – 15 mm.
- Dokręć przeciwnakrętkę (1).

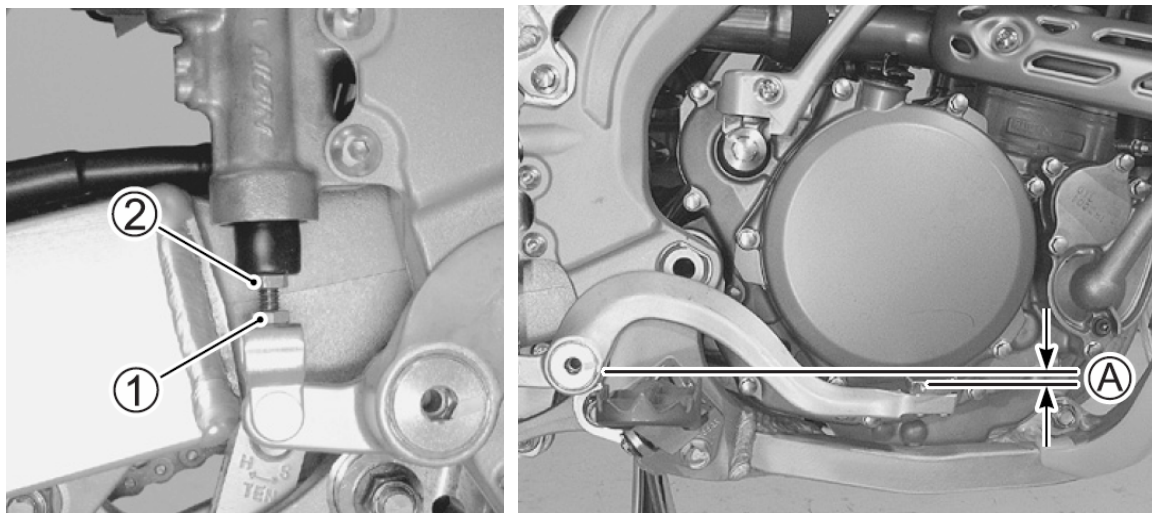


**Długość śruby
regulacyjnej „A”**

11 – 15 mm

Regulacja wysokości pedału hamulca

Położenie pedału ustaw następująco:



- Poluzuj przeciwnakrętkę (1).
- Właściwe położenie pedału „A” ustaw śrubą (2) tak, by znajdował się on 0 – 10 mm poniżej górnej krawędzi podnóżka.
- Dokręć przeciwnakrętkę (1).



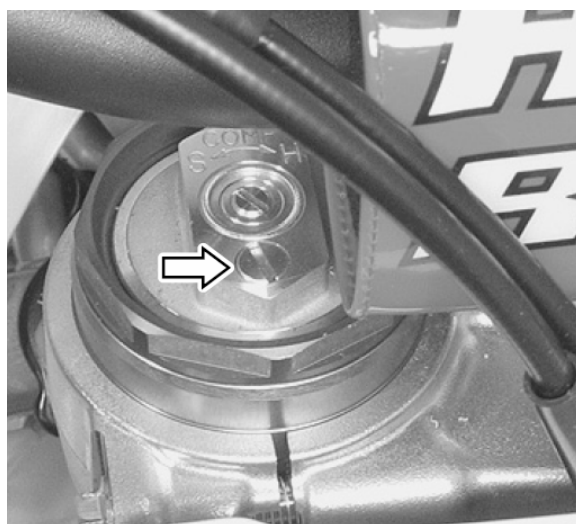
Wysokość pedału hamulca
Przeciwnakrętką pręta
pompki hamulcowej

0 – 10 mm

6 Nm

Przednie zawieszenie

- Poruszając kilkakrotnie przednie zawieszenie na dół i do góry sprawdź jego płynne działanie.
- Skontroluj pod kątem uszkodzeń i wycieków oleju.
- Skontroluj dokręcenie śrub i nakrętek.
- Jeśli stwierdzisz nieprawidłowości wymień zawieszenie lub jego elementy na nowe.
- Ustaw motocykl na podstawie serwisowej, tak by koło przednie znalazło się w powietrzu.



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

Tylne zawieszenie

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



Koła i opony

Obręcz koła

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



Nypie szprych i trzymak opony

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

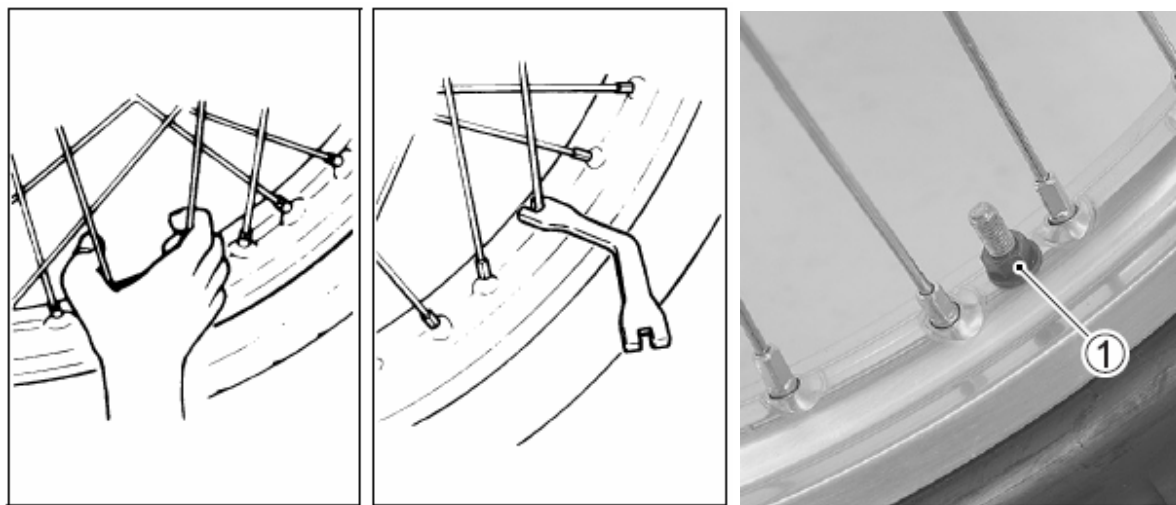


Nypie szprych

6 Nm

UWAGA:

Nieprawidłowe dokręcenie szprych może uszkodzić koło. Nie dokręcaj nypla jednorazowo więcej niż ½ obrotu. Sprawdź naciąg szprychy i dokręć ja ponownie.



- Skontroluj dokręcenie trzymaka (1) opony.

Ciśnienie w oponach

- Skontroluj ciśnienie w przedniej i tylnej oponie.



Ciśnienie w zimnych
oponach

70 – 110 kPa (0.7 – 1.1 kg/cm²)

Układ kierowniczy

- Skontroluj układ kierowniczy poruszając przednie zawieszenie do przodu i do tyłu oraz w prawo i w lewo. Jeśli zawieszenie będzie miało luz lub będzie pracowało z oporem należy skontrolować dokręcenie górnej półki i łożyska główki ramy.



Smarowanie

Aby zwiększyć trwałość i chronić przed zużyciem nasmaruj smarem lub olejem części ruchome.

Nr	Element	Rodzaj	Częstotliwość	Komentarz
1	Końcówki linek, dźwignie, linka dźwigni gorącego rozruchu	A	Przed biegiem i pomiędzy biegami	Wlej olej do pancerza linki, aż do wypłynięcia dolnym końcem. Nasmaruj końcówki linek
2	Manetka gazu, obudowa, linka	A	Przed biegiem	Nasmaruj delikatnie wnętrze obudowy. Utrzymuj w czystości.
3	Pedał hamulca tylnego	C	Przed biegiem	Nasmaruj os pedału.
4	Wahacz	C	Co trzy biegi / Częściej w zależności od warunków	Czyść i smaruj łożyska. Uszczelniacze utrzymuj w czystości. Smaruj uszczelniacze.
5	Osie obrotu dźwigni tylnego zawieszenia	C	Co jeden bieg / Częściej w zależności od warunków	Czyść i smaruj łożyska. Uszczelniacze utrzymuj w czystości. Smaruj uszczelniacze
6	Łożyska główek ramy	C	Co 5 biegów / Częściej w zależności od warunków	Czyść i smaruj łożyska. Uszczelniacze utrzymuj w czystości.
7	Oś rozrusznika	A	Przed biegiem	Delikatnie nasmaruj oś olejem.
8	Oś dźwigni ssania	A	Przed biegiem	Delikatnie nasmaruj oś olejem.
9	Łańcuch napędowy	B	Przed biegiem i pomiędzy biegami	Utrzymuj łańcuch nasmarowany. Zawsze kontroluj zużycie i ustawienie.
10	Uszczelnienia dźwigni wahacza	A	Przed biegiem	Nasmaruj uszczelniacze.
11	Przednie i tylne koła	A	Przed biegiem	Nasmaruj łożyska i uszczelniacze.

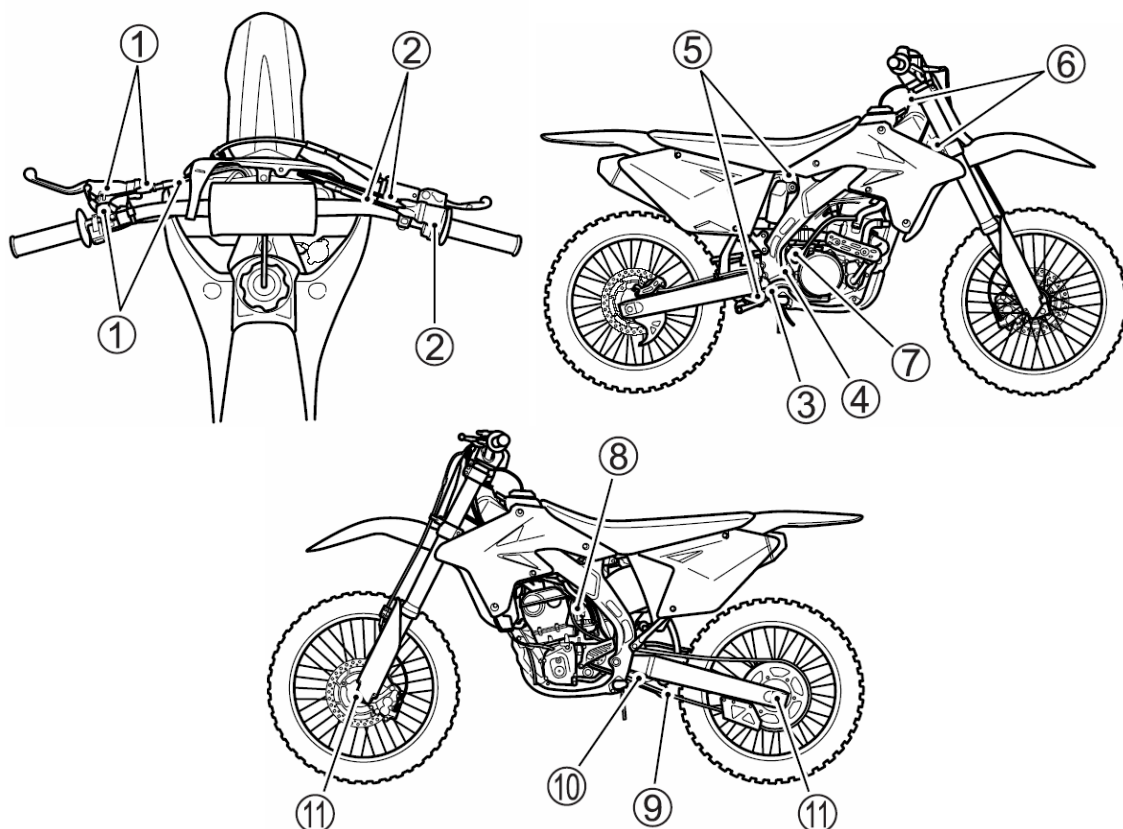
Niezbędne są następujące materiały:

A: Lekki olej jak: WD 40 lub inny np. penetrujący.

B: Smar w aerozolu

C: Suzuki Super Grease „A” lub wodoodporny smar do łożysk kół.

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



Kontrola ciśnienia sprężania

Kontrola ciśnienia sprężania jest dobrym wskaźnikiem stanu wewnętrznych elementów silnika. Decyzja o naprawie cylindra podejmowana jest często na bazie tego pomiaru.

Specyfikacja ciśnienia sprężania (z uruchomionym dekompresatorem automatycznym)



ciśnienia sprężania

Standard 400 – 800 kPa

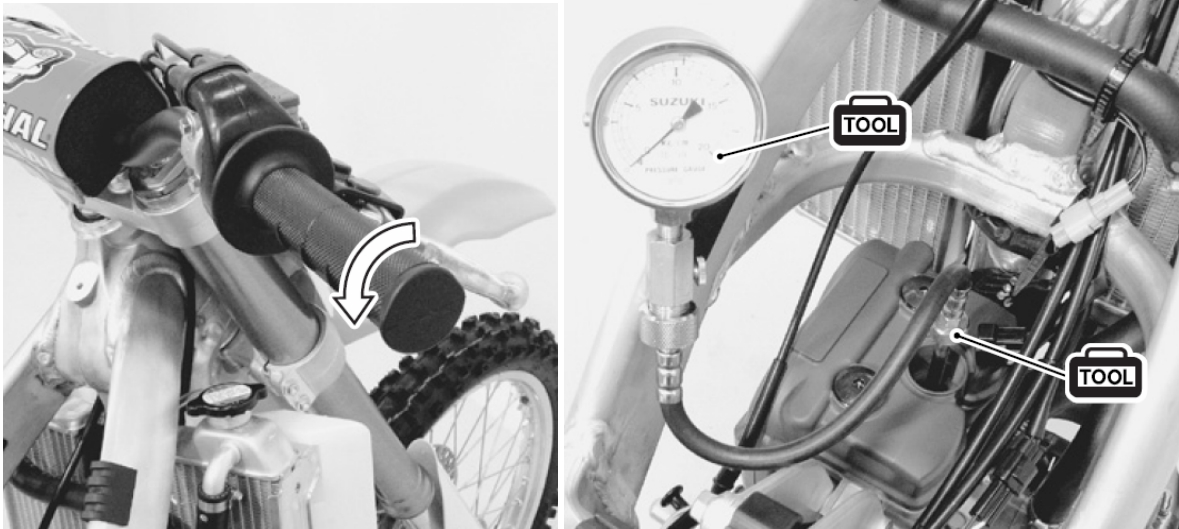
Niskie ciśnienie sprężania może wskazywać na jedną z poniższych usterek:

- Nadmierne zużycie gładzi cylindrowej.
- Zużyty tłok i pierścienie tłokowe.
- Pierścień tłokowy zapieczony w rowku.
- Nieprawidłowe gniazdo zaworowe.
- Nieprawidłowe luzy zaworowe
- Zużyta lub uszkodzona uszczelka pod głowicą.
- Uszkodzony układ dekompresyjny.

Procedura testu kontroli sprężania

WAŻNE:

- *Przed rozpoczęciem testu upewnij się, że nakrętki głowicy dokręcone są prawidłowo, a luz zaworowy mieści się w specyfikacji.*
- *Rozgrzej silnik przed testem.*



Zdemontuj odpowiednie elementy i przeprowadź pomiar w następujący sposób:

- Zdemontuj siedzisko.
- Zdemontuj zbiornik paliwa.
- Wykręć świecę zapłonową.
- Zamontuj manometr wraz z odpowiednią końcówką w otworze po świecy. Upewnij się, że adapter został prawidłowo dokręcony.
- Trzymaj przepustnice w całkowicie otwartym położeniu.
- Energicznie kopnij ok. 5 razy dźwignię rozrusznika nożnego.
- Zanotuj najwyższy odczyt manometru jako ciśnienie sprężania w cylindrze.



09915 – 64512

Manometr

09913 – 10750

Adapter

- Zamontuj ponownie świecę zapłonową, zbiornik paliwa i siedzisko.

Kontrola ciśnienia oleju

Kontroluj okresowo ciśnienie oleju. Pomiar taki da świadectwo o stanie ruchomych części silnika.



Ciśnienie oleju

20 kPa przy 6000 obr/min, temp. oleju 50°C

Niskie lub wysokie ciśnienie może wskazywać następujące przyczyny:

Niskie ciśnienie:

- Zatkany filtr oleju.
- Wyciek oleju z kanału olejowego.
- Uszkodzony uszczelniacz
- Uszkodzona pompa oleju.
- Kombinacja powyższych usterek.

Wysokie ciśnienie oleju

- Zbyt wysoka lepkość oleju.
- Zatkane kanały olejowe.
- Kombinacja powyższych usterek.

Procedura kontroli ciśnienia oleju

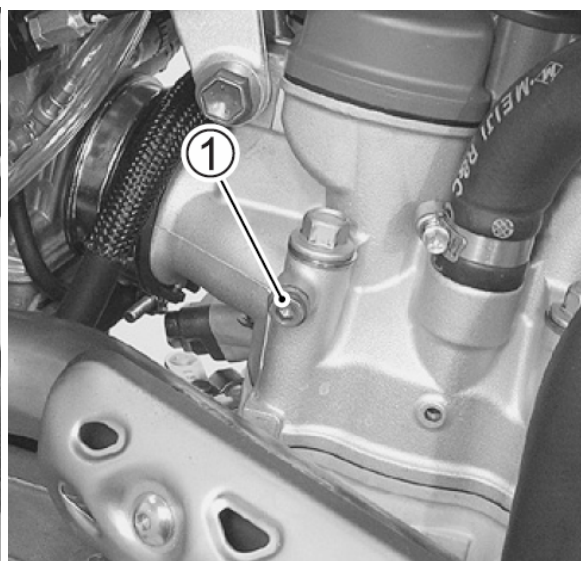
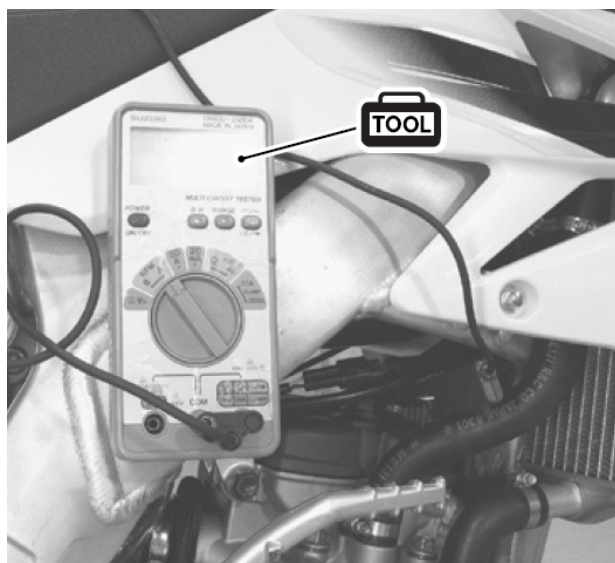
- Podłącz miernik uniwersalny do przewodu wysokiego napięcia.



09900 – 25008

Miernik uniwersalny

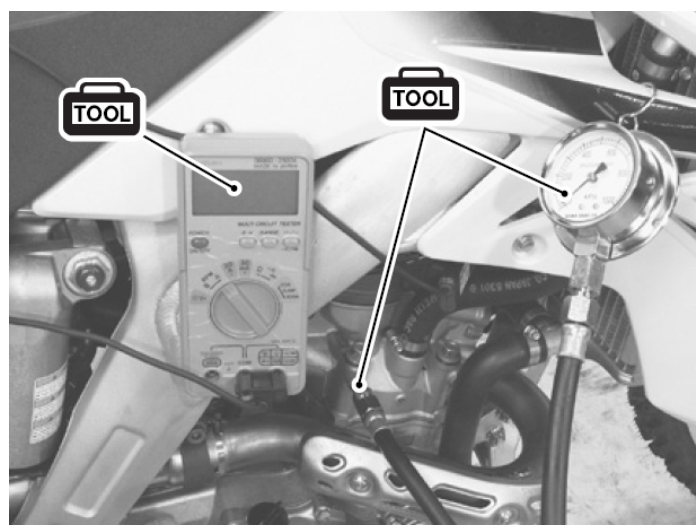
- Odkręć śrubę głównego kanału olejowego (1).
- Zamontuj adapter o manometr do głównego kanału olejowego.



- Rozgrzej silnik.
- Po rozgrzaniu silnika zwiększ obroty silnika do 6000 obr/min (obserwuj obrotomierz) i odczytaj wskazanie manometru.

OSTRZEŻENIE:

Nie odkręcaj manometru, gdy silnik jest gorący. Zaczekaj aż silnik ostygnie.
--



- Przykręć ponownie śrubę (1).



Śruba gł. kanału
olejowego

09915 – 74511

09915 – 40211

4.5 Nm

Manometr

Adapter

Poradnik usuwania usterek

Trudny lub niemożliwy rozruch	Silnik nie obraca się	
	• Zatarty zawór	Wymienić
	• Zatarta szklanka zaworu	Wymienić
	• Cylinder lub tłok zatarty	Wymienić
	• Zatarty wał korbowy	Wymienić
	• Zatarta główka lub stopa korbowodu	Wymienić
	• Zatarte koło zębate lub łożysko skrzyni biegów	Wymienić
	• Zatarty wałek rozrządu	Wymienić
	• Pęknięta sprężyna powrotna osi rozrusznika	Wymienić
	• Koło zapadkowe rozrusznika nie zazębia się	Wyregulować lub wymienić
	Paliwo nie dopływa	
	• Zatkany przewód odpowietrzający	Wyczyść lub wymień
	• Zatkany zaworek w korku wlewu paliwa	Wyczyść lub wymień
	• Zatkany lub uszkodzony kranik paliwa	Wyczyść lub wymień
	• Kranik paliwa zakręcony	Otwórz kranik
	• Zatkany przewód paliwowy	Wyczyść lub wymień
	• Uszkodzony zaworek iglicowy	Wyczyść lub wymień
	Silnik zalany	
	• Za wysoki poziom paliwa	Wyreguluj
	• Zaworek iglicowy zużyty lub zawieszony	Wyczyść lub wymień
	Nieprawidłowy skład mieszanki paliwowo – powietrznej	
	• Nieprawidłowa technika rozruchu (jeśli silnik jest zalany, kopnij dźwignię rozrusznika z otwartym układem gorącego rozruchu, aby dostarczyć więcej powietrza)	Spróbuj później, po skontrolowaniu
	• Nieprawidłowe ustawienie śrub wolnych obrotów bądź składu mieszanki	Wyreguluj
	• Zatkana dysza wolnych obrotów bądź kanał powietrzny	Wyczyść lub wymień
	• Wkład filtra powietrza zatkany, niewłaściwie uszczelniony lub nie zainstalowany.	Wyczyść lub wymień
	• Zatkana dysza rozruchowa	Wyczyść lub wymień
	Słaba iskra bądź jej brak	
	• Świeca zapłonowa brudna, uszkodzona lub z nieprawidłową przerwą między elektrodami	Wyczyść, wyreguluj, wymień
	• Nieprawidłowy typ świecy zapłonowej	Wymień
	• Uszkodzony moduł zapłonowy	Wymień
	• Uszkodzony czujnik położenia wału korbowego	Wymień
	• Uszkodzona cewka zapłonowa	Wymień
	• Zwarcie w obwodzie wyłączania silnika	Wymień
	• Zwarcie bądź przerwa w instalacji elektrycznej	Wymień lub napraw
	• Uszkodzone magnesy koła zamachowego	Wymień

	Niska kompresja	
	• Poluzowana świeca zapłonowa	Dokręć
	• Źle ustawiony rozrząd	Ustaw
	• Niewystarczająco dokręcona głowica	Dokręć
	• Za mały luz zaworowy	Wyreguluj
	• Zużyty cylinder	Wymień
	• Złamany, pęknięty lub uszkodzony tłok	Wymień
	• Pierścienie tłokowe zużyte, słabe, pęknięte lub zapieczone	Wymień
	• Nadmierny luz pierścienia w rowku	Wymień
	• Uszkodzona uszczelka pod głowicą	Wymień
	• Skrzywiona głowica cylindra	Wymień
	• Sprężyna zaworowa pęknięta lub słaba	Wymień
	• Zużyte prowadnice lub gniazda zaworowe	Wymień
	• Problem z układem dekompresatora	Wyczyść lub wymień
Nieprawidłowe wolne obroty	• Luz zaworowy poza specyfikacją	Ustaw
	• Nieprawidłowo ustawiony rozrząd	Ustaw
	• Zużyte gniazda zaworowe	Napraw lub wymień
	• Zużyte prowadnice zaworowe	Wymień
	• Zużyte wałki rozrządu	Wymień
	• Nieprawidłowy odstęp pomiędzy elektrodami świecy	Ustaw
	• Uszkodzona cewka zapłonowa	Wymień
	• Uszkodzony moduł zapłonowy	Wymień
	• Uszkodzone magneto	Wymień
	• Uszkodzony czujnik położenia przepustnicy	Ustaw lub wymień
	• Zasysanie fałszywego powietrza z dolotu	Dokręć lub wymień
	• Niewłaściwy luz linki gazu	Ustaw
Silnik gaśnie	• Brudna świeca zapłonowa	Wymień
	• Uszkodzony układ zapłonowy	Wymień
	• Zatkany przewód paliwowy	Wyczyść
	• Luzy zaworowe poza specyfikacją	Ustaw

Słabe osiągi w dolnym zakresie obrotów	Słaba iskra	
	• Świeca zapłonowa brudna, uszkodzona lub z nieprawidłową przerwą między elektrodami	Wyczyść, wyreguluj, wymień
	• Uszkodzona fajka lub przewód wysokiego napięcia	Wymień
	• Nieprawidłowy kontakt fajki ze świecą lub zwarcie w fajce	Wymień
	• Nieprawidłowy typ świecy zapłonowej	Wymień
	• Uszkodzony moduł zapłonowy	Wymień
	• Uszkodzony czujnik położenia wału korbowego	Wymień
	• Uszkodzona cewka zapłonowa	Wymień
	• Uszkodzone magnesy koła zamachowego	Wymień
	• Słaby kontakt w kostkach połączeniowych instalacji	Napraw lub wymień
	Nieprawidłowy skład mieszanki paliwowo – powietrznej	
	• Nieprawidłowe ustawienie śrub wolnych obrotów	Wyreguluj
	• Zatkana dysza wolnych obrotów bądź kanał powietrzny	Wyczyść lub wymień
	• Zatkany rozpylacz lub kanał powietrzny	Wyczyść lub wymień
	• Wkład filtra powietrza zatkany, niewłaściwie uszczelniony lub nie zainstalowany.	Wyczyść lub wymień
	• Zawieszony w położeniu otwartym nurnik układu rozruchowego	Zamknij
	• Układ gorącego rozruchu zawieszony w położeniu otwartym	Zamknij
	• Poziom paliwa w gaźniku zbyt wysoki lub zbyt niski	Wyreguluj
	• Zatkany wężyk zaworka w korku wlewu paliwa	Wyczyść lub wymień
	• Zatkany kranik paliwowy	Wyczyść lub wymień
	• Poluzowane mocowanie gaźnika	Dokręć
	• Poluzowane przewód dolotowy	Dokręć
	Niska kompresja	
	• Poluzowana świeca zapłonowa	Dokręć
	• Niewystarczająco dokręcona głowica	Dokręć
	• Brak luzów zaworowych	Wyreguluj
	• Zużyty cylinder lub tłok	Wymień
	• Pierścienie tłokowe zużyte, słabe, pęknięte lub zapieczone	Wymień
	• Nadmierny luz pierścienia w rowku	Wymień
	• Uszkodzona uszczelka pod głowicą	Wymień
	• Skrzywiona głowica cylindra	Wymień
	• Zużyta bądź pęknięta sprężyna zaworowa	Wymień
	• Nieprawidłowo osadzony zawór (zawór zgięty, zużyty lub z dużym osadem nagaru na przyłgni)	Wymień
	• Uszkodzenie w układzie dekompresatora	Wyczyść lub wymień
	Inne	
	• Uszkodzony moduł zapłonowy	Wymień
	• „Ciągące” hamulce	Napraw lub wymień
	• Problem z przeniesieniem napędu	Napraw lub wymień
	• Ślizganie sprzęgło	Napraw lub wymień

Słabe osiągi bądź ich brak na wysokich obrotach	Nieprawidłowy zapłon	
	• Świeca zapłonowa brudna, uszkodzona lub z nieprawidłową przerwą między elektrodami	Wyczyść, wyreguluj, wymień
	• Nieprawidłowy typ świecy zapłonowej	Wymień
	• Uszkodzony moduł zapłonowy	Wymień
	• Uszkodzony czujnik położenia wału korbowego	Wymień
	• Uszkodzona cewka zapłonowa	Wymień
	• Uszkodzone magnesy koła zamachowego	Wymień
	• Słaby kontakt w kostkach połączeniowych instalacji	Napraw lub wymień
	Nieprawidłowy skład mieszanki paliwowo – powietrznej	
	• Zawieszony w położeniu otwartym nurnik układu rozruchowego	Zamknij
	• Układ gorącego rozruchu zawieszony w położeniu otwartym	Zamknij
	• Dysza główna zatkana lub o nieprawidłowym rozmiarze	Wyczyść lub wymień
	• Zużyta iglica lub rozpylacz	Wymień
	• Zatkana dysza powietrzna lub kanał powietrzny	Wyczyść lub wymień
	• Poziom paliwa w gaźniku zbyt wysoki lub zbyt niski	Wyreguluj
	• Zatkany rozpylacz lub przewód powietrzny	Wyczyść lub wymień
	• Wkład filtra powietrza zatkany, niewłaściwie uszczelniony lub nie zainstalowany	Wyczyść lub popraw
	• Poluzowany przewód dolotowy	Dokręć
	• Paliwo zawiera wodę lub inne zanieczyszczenia	Wymień
	• Poluzowane mocowanie gaźnika	Dokręć
	• Zatkany wężyk zaworka w korku wlewu paliwa	Wyczyść lub wymień
	• Zatkany kranik paliwowy	Wyczyść lub wymień
	• Zatkany przewód paliwowy	Wyczyść lub wymień
	Niska kompresja	
	• Poluzowana świeca zapłonowa	Dokręć
	• Niewystarczająco dokręcona głowica	Dokręć
	• Brak luzów zaworowych	Wyreguluj
	• Zużyty cylinder lub tłok	Wymień
	• Pierścienie tłokowe zużyte, słabe, pęknięte lub zapieczone	Wymień
	• Nadmierny luz pierścienia w rowku	Wymień
	• Uszkodzona uszczelka pod głowicą	Wymień
	• Skrzywiona głowica cylindra	Wymień
	• Zużyta bądź pęknięta sprężyna zaworowa	Wymień
	• Nieprawidłowo osadzony zawór (zawór zgięty, zużyty lub z dużym osadem nagaru na przyłgni)	Wymień
	• Uszkodzenie w układzie dekompresatora	Wyczyść lub wymień
	Stuk z silnika	
	• Osad nagaru w komorze spalania	Wyczyść
	• Niska lub nieprawidłowa jakość paliwa	Wymień
	• Nieprawidłowy typ świecy zapłonowej	Wymień

	Uszkodzony moduł zapłonowy	Wymień
	Inne	
Przegrzewanie silnika	Przepustnica nie otwiera się całkowicie	Wymień
	Zużyte krzywki wałka rozrządu	Wymień
	Zatkany wkład filtra powietrza	Wyczyść lub wymień
	„Ciągące” hamulce	Napraw lub wymień
	Ślizganie sprzęgła	Napraw lub wymień
	Problem z układem przeniesienia napędu	Napraw lub wymień
	Paliwo zawiera wodę lub inne zanieczyszczenia	Wymień
	Łożyska wału korbowego zużyte bądź uszkodzone	Wymień
	Nieprawidłowy zapłon	
	Świeca zapłonowa brudna, uszkodzona lub z nieprawidłową przerwą między elektrodami	Wyczyść, wyreguluj, wymień
	Nieprawidłowy typ świecy zapłonowej	Wymień
	Uszkodzony moduł zapłonowy	Wymień
	Nieprawidłowy skład mieszanki paliwowo – powietrznej	
	Mieszanka paliwowo – powietrzna zbyt bogata	Ustaw
	Poziom paliwa w gaźniku zbyt niski	Ustaw
	Poluzowane mocowanie gaźnika	Dokręć
	Wkład filtra powietrza zatkany, niewłaściwie uszczelniony lub nie zainstalowany.	Wyczyść lub popraw
	Zasysanie fałszywego powietrza lub przewód dolotowy poluzowany	Dokręć
	Układ gorącego rozruchu zawieszony w położeniu otwartym	Zamknij
	Wysokie sprężanie	
	Osad nagaru w komorze spalania	Wyczyść
	Silnik przeciążony	
	Ślizganie sprzęgła	Napraw lub wymień
	Zbyt wysoki poziom oleju silnikowego	Ustaw
	Zbyt duża lepkość oleju	Wymień
	„Ciągące” hamulce	Napraw lub wymień
	Za mocno naciągnięty łańcuch napędowy	Ustaw
	Niewystarczające smarowanie	
	Poziom oleju zbyt niski	Uzupełnij
	Uszkodzona pompa oleju lub zatkana magistrala olejowa	Wymień
	Niewłaściwa jakość lub typ oleju silnikowego	Wymień
	Niewłaściwy płyn chłodzący	
	Poziom płynu chłodzącego za niski	Uzupełnij
	Zużyty płyn chłodzący	Wymień
	Uszkodzone komponenty układu chłodzenia	
	Zatkana chłodnica	Wyczyść lub wymień
	Uszkodzony korek chłodnicy	Wymień
	Pompa wody nie obraca się	Wymień

Nieprawidłowe działanie sprzęgła	Ślizganie sprzęgła	
	• Brak luzu dźwigni sprzęgła	Wyreguluj
	• Nieprawidłowo wyregulowana linka sprzęgła	Wyreguluj lub wymień
	• Uszkodzona linka sprzęgła	Wymień
	• Tarcze cierne sprzęgła skrzywione lub zużyte	Wymień
	• Tarcze metalowe (przekładki) sprzęgła skrzywione lub zużyte	Wymień
	• Sprężyny sprzęgłowe słabe lub pęknięte	Wymień
	• Uszkodzony mechanizm wycisku sprzęgła	Wymień
	• Nierównomiernie zużyty kosz lub piasta sprzęgła	Wyczyść lub wymień
	Sprzęgło nie rozłącza się prawidłowo	
	• Nadmierny luz dźwigni sprzęgła	Wyreguluj
	• Nierówne napięcie sprężyn sprzęgłowych	Wyreguluj
	• Kosz sprzęgła zatarł się	Wymień
	• Wielowypust piasty sprzęgła uszkodzony	Wymień
	• Uszkodzony mechanizm wysprzęglający	Wymień
	• Poluzowana nakrętka piasty sprzęgła	Dokręć
	• Tarcze sprzęgła skrzywione lub chropowate	Wymień
Nieprawidłowa zmiana biegów	Niemożliwe włączenie biegu / pedał zmiany biegu nie wraca	
	• Sprzęgło nie rozłącza się	Wyreguluj lub wymień
	• Przesuwki zgięte lub zatarte	Wymień
	• Koło zębate zatarte	Wymień
	• Skrzywiona dźwignia zmiany	Wymień
	• Luźny sworzeń sprężyny powrotnej	Wymień
	• Sprężyna powrotna zmieniacza słaba lub pęknięta	Wymień
	• Uszkodzona płytka mechanizmu wybieraka	Wymień
	• Uszkodzony zmieniacz biegów	Wymień
	• Napięcie sprężyny zmieniacza zbyt małe	Wymień
	• Uszkodzona kulisa	Wymień
	Biegi wyskakują	
	• Zużyte lub zgęte przesuwki	Wymień
	• Zużyte rowki w kołach zębatych	Wymień
	• Zużyte kły i rowki kłów	Wymień
	• Zużyte rowki kulisy	Wymień
	• Słaba lub pęknięta sprężyna dźwigni ustalającej	Wymień
	• Zużyta tulejka przesuwki	Wymień
	• Wałek sprzęgłowy, główny, wielowypusty zużyte	Wymień
	Niemożliwość wyboru biegu	
	• Słaba lub pęknięta sprężyna dźwigni ustalającej	Wymień
	• Zużyta płytka wybierająca	Wymień

Nienormalny dźwięk silnika	Stuki	
	• Uszkodzony moduł zapłonowy	Wymień
	• Osad nagaru w komorze spalania	Wyczyść
	• Niska lub nieprawidłowa jakość paliwa	Wymień
	• Nieprawidłowy typ świecy zapłonowej	Wymień
	Stuk tłoka	
	• Nadmierny luz tłoka	Wymień
	• Zużyty cylinder lub tłok	Wymień
	• Zgięty korbówód	Wymień
	• Zużyty sworzeń lub otwór sworznia w tłoku	Wymień
	Hałas od zaworów	
	• Nieprawidłowy luz zaworowy	Wyreguluj
	• Sprężyna zaworowa pęknięta lub słaba	Wymień
	• Zużyta szklanka lub krzywka wałka rozrządu	Wymień
	• Zużyte łożysko wałka rozrządu lub krzywki	Wymień
	Inny hałas	
	• Nadmierne zużycie głowki lub stopy korbowodu	Wymień
	• Pierścienie tłokowe zużyte, pęknięte lub zapieczone	Wymień
	• Tłok zatarty lub uszkodzony	Wymień
	• Nieszczelna uszczelka pod głowicą	Wymień
	• Nieszczelna rura wydechowa przy głowicy	Dokręć lub wymień
	• Nadmierne bicie wału korbowego	Wymień
	• Poluzowane mocowanie silnika	Dokręć
	• Zużyte łożyska wału korbowego	Wymień
	• Problem z napinaczem łańcucha rozrządu	Wymień
	• Zużyte koła rozrządu, łańcuch i ślizg	Wymień
	• Uszkodzone lub ukruszone koło zębate reduktora	Wymień
	• Pęknięta sprężyna dekompresatora	Wymień
	• Poluzowane koło zamachowe	Dokręć
	Hałas z pompy wody	
	• Uszkodzona oś wirnika pompy	Wymień
	• Zużyty lub uszkodzony uszczelniaacz pompy	Wymień
	• Kontakt obudowy pompy z wirnikiem	Wymień

Nienormalny dźwięk z układu przeniesienia napędu	Hałas ze sprzęgła	
	• Nadmierny luz pomiędzy koszem sprzęgła i tarczami ciernymi	Wymień
	• Zużyte wielowypusty tarcz sprzęgła	Wymień
	• Skrzywione tarcze sprzęgłowe	Wymień
	• Zużyte łożysko wyciskowe sprzęgła	Wymień
	Hałas z przekładni	
	• Uszkodzone lub zużyte łożyska	Wymień
	• Uszkodzone lub ukruszone koła zębate	Wymień
	• Uszkodzone wielowypusty	Wymień
	• Olej silnikowy o zbyt niskiej lepkości lub zbyt mało	Napełnij lub wymień
	Hałas od łańcucha napędowego	
	• Nieprawidłowy luz łańcucha napędowego	Wyreguluj
	• Zużyty łańcuch napędowy	Wymień
	• Zużyte koło zębate łańcuchowe i / lub zębatka zdawcza	Wymień
	• Łańcuch napędowy niewystarczająco nasmarowany	Nasmaruj
	• Nieprawidłowo ustawione koło tylne	Wyreguluj
Nieprawidłowy dźwięk z nadwozia	Hałas z przedniego zawieszenia	
	• Poziom oleju lub lepkość za niskie	Uzupełnij lub wymień
	• Sprężyna słaba lub pęknięta	Wymień
	• Wysokie ciśnienie powietrza w zawieszeniu	Wyreguluj
	Hałas z amortyzatora tylnego	
	• Uszkodzony amortyzator	Wymień
	• Sprężyna słaba lub pęknięta	Wymień
	Hałas z tarcz hamulcowych	
	• Skrzywione tarcze hamulcowe	Wymień
	• Uszkodzony zacisk	Wymień
	• Nieprawidłowo zamontowane klocki	Popraw
	Piszczenie hamulców	
	• Osad węglowy na powierzchni klocka	Przetrzyj papierem ściernym
	• Skrzywione klocki	Wymień
	• Zużyte klocki	Wymień
	• Uszkodzona łożyska kół	Wymień
	• Poluzowana oś koła	Dokręć
	• Zanieczyszczony płyn hamulcowy	Wymień
	• Zatkany kanał powrotny w pompie hamulcowej	Rozbierz i wyczyść lub wymień
	Inny hałas	
	• Uchwyt, nakrętka, śruba, itd. Nieprawidłowo zamontowana lub dokręcona	Dokręć

Dymienie z silnika	Nadmiernie białe	
	• Zużyty pierścień olejowy	Wymień
	• Zużyty cylinder	Wymień
	• Uszkodzony uszczelniacz zaworu	Wymień
	• Zużyta prowadnica zaworu	Wymień
	• Za wysoki poziom oleju silnikowego	Wyreguluj
	Czarny dym	
	• Zatkany wkład filtra powietrza	Wyczyść lub wymień
	• Dysza główna za duża lub wypadła	Wymień
	• Nurnik układu rozruchowego zablokowany w położeniu otwartym	Zamknij
	• Za wysoki poziom paliwa w gaźniku	Wyreguluj
	Brazowy dym	
	• Dysza główna za mała	Wymień
	• Poziom paliwa w gaźniku za niski	Wyreguluj
	• Poluzowany kanał dolotowy	Dokręć
	• Filtr powietrza nieprawidłowo uszczelniony bądź brak wkładu	Popraw
Niewłaściwa poręczność i / lub stabilność	Nadwozie	
	Opór ruchu kierownicy	
	• Linki, węże, przewody nieprawidłowo ułożone	Popraw
	• Zbyt mocno dokręcona przeciwnakrętka główki ramy	Popraw
	• Uszkodzone łożyska główki ramy	Wymień
	• Niewystarczająco nasmarowane łożyskowanie główki ramy	Nasmaruj
	• Skrzywiona główka ramy	Wymień
	• Za niskie ciśnienie w oponach	Wyreguluj
	Wstrząsy i vibracje kierownicy	
	• Zużyte opony	Wymień
	• Uszkodzone łożyskowanie wahacza	Wymień
	• Obręcz skrzywiona lub niewyważona	Wyreguluj lub wymień
	• Poluzowane szprychy	Dokręć
	• Zużyte łożyska kół	Wymień
	• Poluzowane mocowanie kierownicy	Dokręć
	• Poluzowana nakrętka główki ramy	Dokręć
	• Oś przednia i / lub tylna skrzywiona	Wymień
	Kierownica ściąga w jedną stronę	
	• Skrzywiona rama	Wymień
	• Nieprawidłowo ustawione koło tylne	Wyreguluj lub wymień
	• Wahacz skrzywiony lub skręcony	Wymień
	• Nadmierne bicie osi wahacza	Wymień
	• Nieprawidłowo ustawiony układ kierowniczy	Wyreguluj

Niewłaściwa poręczność i / lub stabilność	• Skrzywiona główka ramy	Wymień
	• Skrzywiona goleń przedniego zawieszenia	Wymień
	• Nierówny poziom oleju w goleniach	Wyreguluj
	Niesatysfakcjonujące pochłanianie nierówności (zawieszenie zbyt twarde)	
	• Za wysokie ciśnienie w oponach	Wyreguluj
	• Za wysoki poziom oleju w goleni	Wyreguluj
	• Lepkość oleju zbyt duża	Wymień
	• Tylne amortyzatory niewłaściwie ustawione (zbyt twardo)	Wyreguluj
	• Skrzywiona goleń przedniego zawieszenia	Wymień
	• Za wysokie ciśnienie powietrza w zawieszeniu	Wyreguluj
	Niesatysfakcjonujące pochłanianie nierówności (zawieszenie zbyt miękkie)	
	• Za niskie ciśnienie w oponach	Wyreguluj
	• Niewystarczający poziom oleju w zawieszeniu i / lub wycieki oleju z zawieszenia	Wyreguluj lub wymień
	• Lepkość oleju zbyt niska	Wymień
	• Amortyzator tylny nieprawidłowo ustawiony (zbyt międko)	Wyreguluj
	• Sprężyny zawieszenia przedniego i / lub tylnego za słabe	Wymień
	• Wyciek oleju z przedniego zawieszenia	Napraw lub wymień
	• Amortyzator tylny traci olej lub gaz	Napraw lub wymień
	Słaba skuteczność hamulców	
	• Zapowietrzony hamulec	Odpowietrz
	• Zużyte klocki lub tarcze hamulcowe	Wymień
	• Wycieki płynu hamulcowego	Napraw lub wymień
	• Zanieczyszczone klocki hamulcowe	Wyczyść lub wymień
	• Zużyty płyn hamulcowy	Wymień
	• Uszkodzone tłoczki pompki hamulcowej	Wymień
	• Zarysowana powierzchnia robocza pompki hamulcowej	Wymień
	• Skrzywiona tarcza hamulcowa	Wymień

Hamulce	Nieskuteczne hamulce	
	• Wyciek płynu hamulcowego	Napraw lub wymień
	• Zużyte klocki hamulcowe	Wymień
	• Klocki zanieczyszczone olejem	Wymień
	• Zużyte tarcze hamulcowe	Wymień
	• Zapowietrzony hamulec	Odpowietrz
	• Niewystarczająca ilość płynu hamulcowego	Uzupełnij
	Nadmierny skok dźwigni hamulca	
	• Zapowietrzony hamulec	Odpowietrz
	• Niewystarczająca ilość płynu hamulcowego	Uzupełnij
	• Niewłaściwa jakość płynu hamulcowego	Wymień

	Wycieki płynu hamulcowego	
	• Niewłaściwie dokręcone śruby połączeniowe	Dokręć
	• Pęknięte przewody hamulcowe	Wymień
	• Zużyty tłoczek lub uszczelnienie	Wymień
	• Zużyty cylinder pompki lub tłoczek	Wymień
	Hamulce „ciągną”	
	• Zardzewiałe elementy	Oczyść i nasmaruj
	• Niewystarczające smarowanie dźwigni hamulca lub osi pedału hamulca	Nasmaruj

DANE TECHNICZNE MOTOCYKLA SUZUKI RM-Z250K7

WYMIARY I CIĘŻAR	
Długość całkowita	2165 mm
Szerokość całkowita	830 mm
Wysokość całkowita	1260 mm
Rozstaw kół	1465 mm
Prześwit	350 mm
Wysokość siedzenia	955 mm
Ciężar motocykla bez paliwa i oleju	92 kg

SILNIK	
Typ	4-suwowy, chłodzony cieczą, DOHC
Ilość cylindrów	1
Średnica cylindra	77.0 mm
Skok tłoka	53.6 mm
Pojemność skokowa	249 cm ³
Stopień sprężania	13.4 : 1
Gaźnik	1, Keihin FCR37MX
Filtr powietrza	Z wkładem z pianki poliuretanowej
System rozruchu	Nożny
System smarowania	Półsucha misa olejowa
Wolne obroty	2100 ± 50 1/min

PRZENIESIENIE NAPĘDU	
Sprzęgło	Wielotarczowe, w kąpieli olejowej
Skrzynia biegów	5-biegowa
Schemat zmiany biegów	1 w dół, 4 do góry
Przełożenie reduktora	3.210 (61/19)
Przełożenia biegów	
1	2.153 (28/13)
2	1.764 (30/17)
3	1.470 (25/17)
4	1.238 (26/21)
5	1.090 (24/22)
Przekładnia główna	4.000 (48/12)
Łańcuch	DID520DMA2, 112 ogniw

RAMA	
Przednie zawieszenie	Widelec teleskopowy, sprężyny spiralne, tłumienie olejowe
Tylne zawieszenie	Wahacz wleczony, sprężyna spiralna, tłumienie olejowe
Skok przedniego zawieszenia	310 mm
Skok koła tylnego	310 mm
Kąt skrętu kierownicy	45° (w lewo i w prawo)
Kąt główki ramy	27.17°
Wybieg	115 mm
Przedni hamulec	Tarczowy
Tylne hamulec	Tarczowy
Rozmiar opony przedniej	80/100-21 57M, dętkowa
Rozmiar opony tylnej	100/90 – 19 57M, dętkowa

WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE	
Zapłon	Elektroniczny (CDI)
Świeca zapłonowa	NGK CR8EIA – 10
Kąt wyprzedzenia zapłonu	18° przed GZP przy 2100 1/min

POJEMNOŚCI		
Zbiornik paliwa		7.0 l
Olej silnikowy	Wymiana	900 ml
	Z filtrem	950 ml
	Przeplukanie	1000 ml
Pojemność układu chłodzenia		950 ml