

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

INSTRUKCJA OBSŁUGI

MOTOCYKLA

SUZUKI RM – Z250

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

OSTRZEŻENIE, PRZESTROGA, UWAGA, WSKAZÓWKA.

Prosimy przeczytać ten podręcznik i stosować się do zawartych w nim zaleceń. W niniejszej książeczce wyrażenia: OSTRZEŻENIE, PRZESTROGA, UWAGA, WSKAZÓWKA.

będą używane w następujący sposób.

OSTRZEŻENIE

Wskazuje potencjalne zagrożenie, które doprowadzić może do śmierci lub poważnych obrażeń.

PRZESTROGA

Wskazuje potencjalne zagrożenie, które doprowadzić może do mniejszych lub umiarkowanych obrażeń.

UWAGA

Wskazuje potencjalne zagrożenie, które doprowadzić może do uszkodzenia pojazdu lub wyposażenia.

WSKAZÓWKA

Wskazuje informacje ułatwiające obsługę lub zrozumienie instrukcji.

PRZEDMOWA

Instrukcja niniejsza ma pomóc w zapewnieniu prawidłowego stanu technicznego twojego RM – Z250. Umiejętności i właściwa obsługa zapewnią wykorzystanie maksimum osiągnięć motocykla w każdych warunkach. Życzymy tobie i twojemu motocyklowi owocnego partnerstwa w ciągu wielu lat jazdy.

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

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

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

UWAGA:

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

SUZUKI MOTOR POLAND

Spis treści

<i>Informacje dla użytkownika</i>	5
<i>Położenie numeru seryjnego</i>	6
<i>Ostrzeżenia przy serwisowaniu</i>	7
<i>Rozmieszczenie elementów sterowania</i>	11
<i>Aksesoryjna podstawka boczna</i>	12
<i>Zalecane rodzaje paliwa i oleju</i>	13
<i>Instrukcja użytkownika</i>	14
<i>Uruchamianie silnika</i>	14
<i>Wyłączanie silnika</i>	17
<i>Przekładnia</i>	18
<i>Docieranie</i>	18
<i>Przeglądy okresowe</i>	19
<i>Kontrola przed treningiem</i>	19
<i>Kontrola przed wyścigiem</i>	20
<i>Plan przeglądów</i>	21
<i>Procedura odczytu czasu pracy silnika</i>	22
<i>Świeca zapłonowa</i>	24
<i>Filtr powietrza</i>	27
<i>Olej silnikowy, filtr oleju</i>	29
<i>Kontrola poziomu oleju</i>	31
<i>Wymiana oleju</i>	32
<i>Wymiana filtra oleju</i>	33
<i>Filtry siatkowe</i>	35
<i>Płyn chłodzący</i>	40
<i>Kontrola poziomu płynu chłodzącego</i>	40
<i>Wymiana płynu chłodzącego</i>	41
<i>Kontrola układu chłodzenia</i>	42
<i>Linka sprzęgła</i>	42
<i>Linka gazu</i>	43
<i>Dźwignia gorącego rozruchu</i>	45
<i>Obudowa przepustnicy</i>	46
<i>Czujnik położenia przepustnicy</i>	46
<i>Wolne obroty silnika</i>	47
<i>Przewód odpowietrzający skrzyni korbowej</i>	48
<i>Przewód paliwowy</i>	49
<i>Luz zaworowy</i>	49
<i>Regulacja luzów zaworowych</i>	51
<i>Głowica, cylinder i tłok</i>	55
<i>Głowica cylindra</i>	55

<i>Cylinder</i>	55
<i>Tłok i pierścienie</i>	55
<i>Thumik wydechu</i>	56
<i>Łańcuch napędowy i zębaki</i>	58
<i>Zwis łańcucha napędowego</i>	58
<i>Regulacja naciągu łańcucha</i>	59
<i>Długość 20-tu ogniw</i>	59
<i>Smarowanie łańcucha</i>	60
<i>Kontrola zębatek</i>	60
<i>Prowadnice, ślizgi i rolki łańcucha napędowego</i>	61
<i>Kontrola prowadnicy łańcucha napędowego</i>	61
<i>Kontrola ślizgu łańcucha napędowego</i>	61
<i>Kontrola rolek łańcucha napędowego</i>	61
<i>Hamulce</i>	62
<i>Poziom płynu hamulcowego</i>	62
<i>Klocki hamulcowe</i>	63
<i>Regulacja dźwigni hamulca przedniego</i>	64
<i>Regulacja wysokości pedału hamulca</i>	64
<i>Przednie zawieszenie</i>	65
<i>Tylne zawieszenie</i>	66
<i>Koła i opony</i>	66
<i>Kontrola obręczy koła i opon</i>	66
<i>Nypły szprych i trzymak opony</i>	67
<i>Ciśnienie w oponach</i>	68
<i>Układ kierowniczy</i>	68
<i>Rama</i>	68
<i>Wahacz</i>	68
<i>Zbiornik paliwa</i>	69
<i>Smarowanie</i>	69
<i>Wybór map ECM</i>	71
<i>Regulacja zawieszek</i>	72
<i>Lista części zamiennych i opcjonalnych</i>	80
<i>Dane techniczne</i>	81

Kraje i kody rynków

Następujące kody odpowiadają odpowiednim krajom i rynkom

Kod	Kraj lub rynek	Efektywny nr ramy
000	Japonia	JS1RJ42A 000 500001 –
E-03	USA	JS1RJ42C D2 100001 –
E-19	Europa	JS1RJ42A 000 500001 –
E-28	Kanada	JS1RJ42C D2 100001 –

Informacje dla użytkownika

- **Ubieraj hełm i gogle.**

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

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

- **Zakładaj odzież ochronną.**

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

- **Należy sprawdzić motocykl przed jazdą.**

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

- **Jazda bez pasażera.**

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

- **Ćwiczenia przed jazdą**

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

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

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

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

- **Znaj swoje możliwości**

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

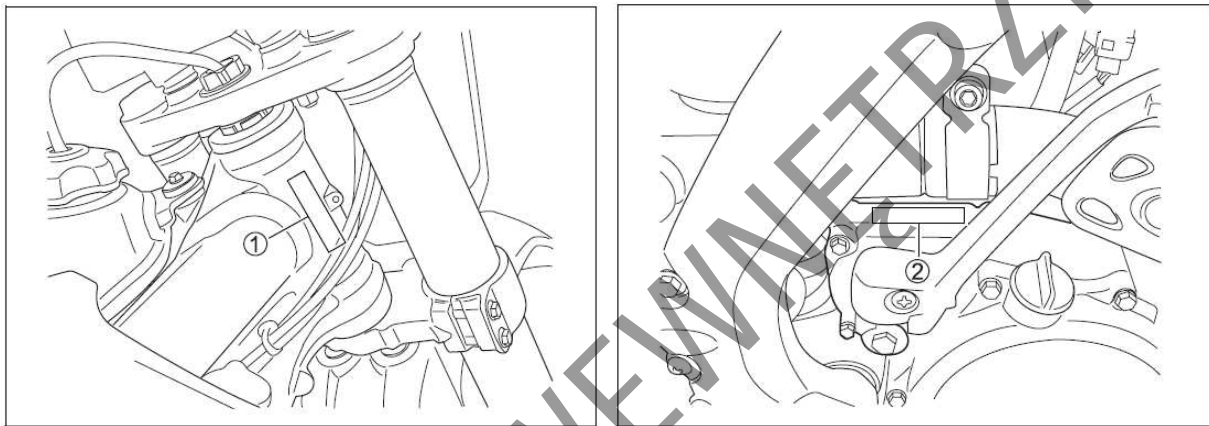
Bezpieczne uczestnictwo w zawodach wymaga, by twoje psychiczne możliwości stanowiły o predyspozycji do udziału w starcie. Nie powinieneś brać udziału w zawodach, zwłaszcza pojazdem dwukołowym jeśli jesteś zmęczony, pod wpływem lekarstw lub alkoholu. Wszystkie te elementy powodują utratę refleksu, koordynacji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

- **Konkluzja**

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

Życzymy, aby wszystkie jazdy twoim nowym Suzuki były zwycięskie!

Położenie numeru seryjnego.



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

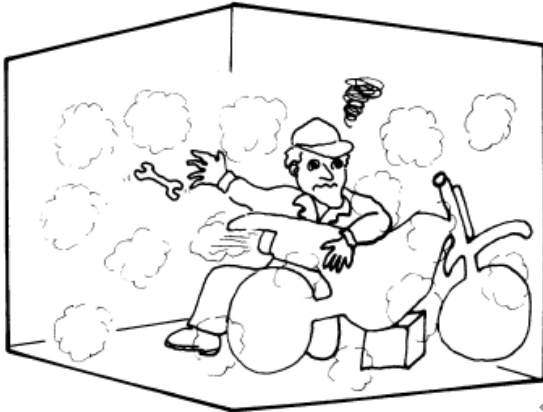
Wpisz poniżej numery seryjne:

Nr. ramy	
Nr. silnika	

Ostrzeżenia przy serwisowaniu

OSTRZEŻENIE

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



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

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



PRZESTROGA

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



OSTRZEŻENIE

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



OSTRZEŻENIE

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



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



OSTRZEŻENIE

Filtr siatkowy wyposażony jest w bardzo mocny magnes. Jego działanie może zakłócić pracę rozrusznika serce. Nie wykonuj prac przeglądowych jeśli posiadasz rozrusznik serce, gdyż zastosowany w filtrze magnes posiada dużą siłę magnetyczną.

UWAGA

Nieprawidłowo wykonany przegląd może prowadzić do uszkodzenia części lub motocykla. Aby uniknąć uszkodzenia części lub motocykla zastosuj się do następujących wskazówek:

- 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.

UWAGA

Myjki wysokociśnieniowe takie, jak na samoobsługowych myjniach mają wystarczające ciśnienie, by uszkodzić elementy motocykla. Ich wykorzystanie może doprowadzić do rdzy, korozji i przyspieszonego zużycia. Środki chemiczne do czyszczenia także niszczą elementy motocykla.

Nie używaj myjek wysokociśnieniowych do czyszczenia motocykla. Nie stosuj chemicznych środków do czyszczenia części do korpusu przepustnicy i czujników układu wtryskowego.

WSKAZÓWKA

- *Przed serwisowaniem motocykla wyczyść go z kurzu i brudu.*
- *Nie polewaj obficie wodą następujących miejsc:*
 - * *świeca zapłonowa*
 - * *korpus przepustnicy*
 - * *układ wtryskowy*
 - * *korek wlewu paliwa*
 - * *pompa hamulcowa*
 - * *wlot filtra powietrza*
- *Upewnij się, że motocykl został wysuszony po myciu. Jeśli zaistnieje konieczność demontażu części – przedmuchaaj je sprężonym powietrzem.*








Części zamienne












WSKAZÓWKA

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

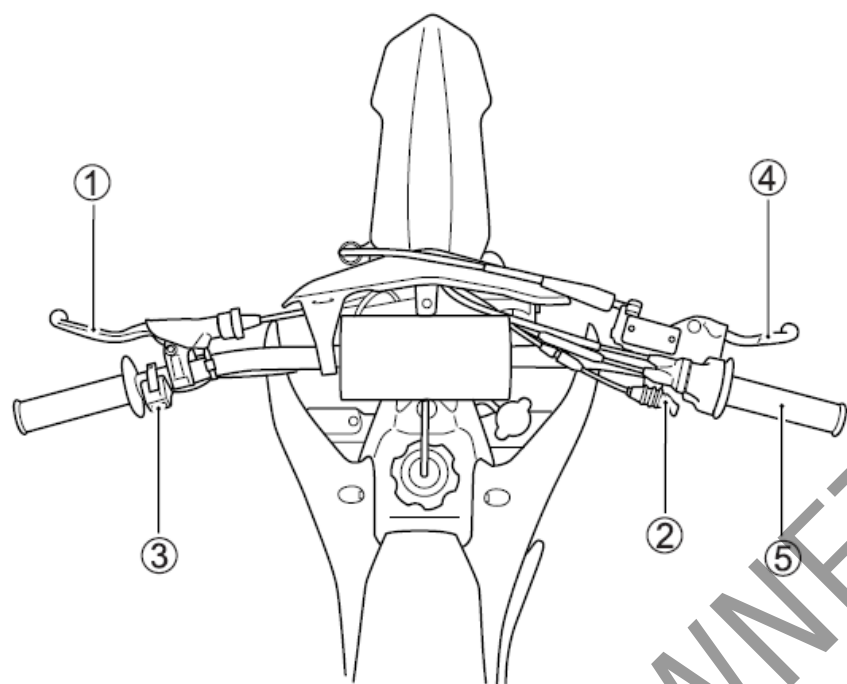
Stosuj wyłącznie oryginalne części zamienne bądź im równoważne. Oryginalne części zamienne posiadają wysoką jakość i zostały zaprojektowane i wykonane specjalnie do pojazdów Suzuki.

Symbole i stosowane materiały

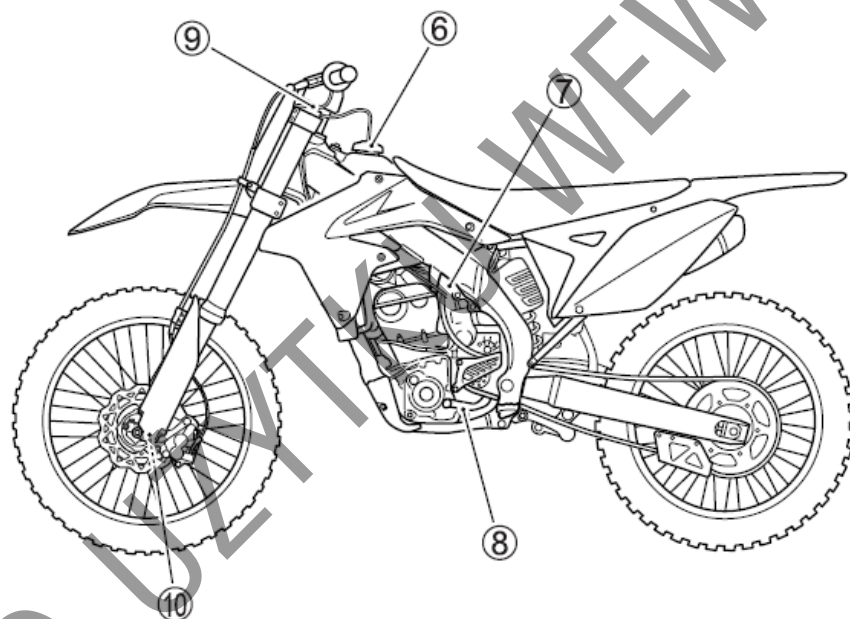
Oznaczenie	Materiał
	Dokręć śrubę lub nakrętkę z przewidzianym momentem
	Zastosuj olej silnikowy lub przekładniowy
	Zastosuj roztwór molibdenowy (mieszanka oleju silnikowego i SUZUKI MOLY PASTE w stosunku 1:1)
	Zastosuj Suzuki Super Grease (smar) „A” 99000-25010
	Zastosuj Suzuki Silicone Grease (smar silikonowy) 99000-25100
	Zastosuj Suzuki Moly Paste (smar molibdenowy) 99000-25140
	Zastosuj płynny uszczelniacz Suzuki Bond „1215” 99000-31110

	Zastosuj płynny uszczelniacz Suzuki Bond 99000-31140
	Zastosuj klej do gwintów „1303” 99000-32030
	Zastosuj klej do gwintów „1322” 99000-32110
	Zastosuj klej do gwintów „1342” 99000-32050
	Zastosuj klej do gwintów „1360” 99000-32130
	Zastosuj płyn hamulcowy DOT4
	Zastosuj Showa Suspension Fluid SS19 lub równoważny
	Zastosuj Showa Suspension Fluid SS25 lub równoważny
	Zastosuj Suzuki Super Long Life Coolant (niebieski) 99000-99032-20X
	Zastosuj Suzuki Long Life Coolant (zielony) 99000-99032-12X
	Zmierz woltomierzem
	Zmierz omomierzem
	Zmierz w zakresie kontroli diod
	Zastosuj narzędzie specjalne
	Wskazanie danych serwisowych
	Przy ponownym montażu wymień część na nową

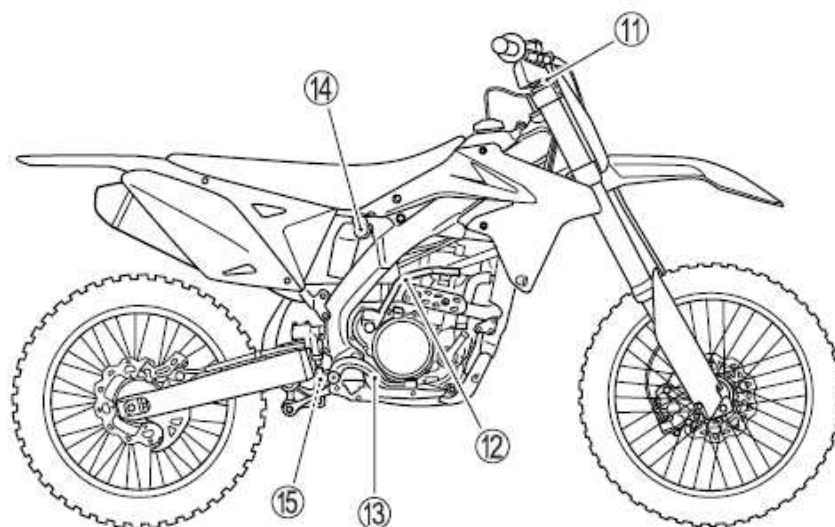
Rozmieszczenie elementów sterowania



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



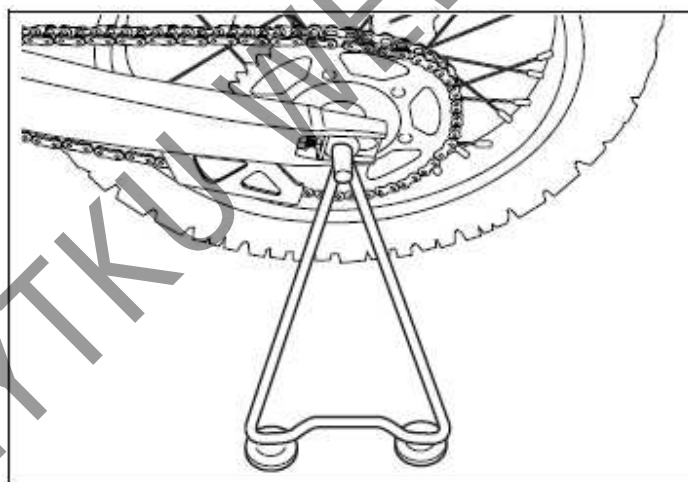
6. Korek wlewu paliwa
7. Dźwignia ssania/wolnych obrotów
8. Dźwignia zmiany biegów
9. Śruba regulacyjna siły tłumienia przy ściskaniu
10. Śruba regulacyjna siły tłumienia przy rozciąganiu



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

Aksesoryjna podstawa boczna

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



Zalecane rodzaje paliwa i oleju

Benzyna

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

UWAGA

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

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

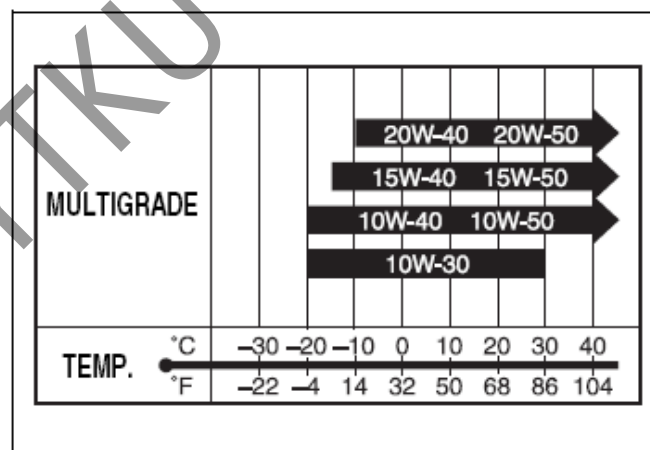
OSTRZEŻENIE

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

Pojemność zbiornika paliwa wynosi 6.5 l.

Olej silnikowy

Używanie wysokiej jakości oleju silnikowego do 4-suwów przedłuży żywotność motocykla. Należy zwracać uwagę, żeby użyty olej odpowiadał w klasyfikacji API klasie SG/SH/SJ/SL wg API z JASO MA/MA1/MA2, a jego lepkość wynosiła SAE 10W-40. Jeżeli olej silnikowy SAE 10W-40 nie jest dostępny, należy dobrać lepkość oleju według poniższej tabeli:



Energy Conserving

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

API SG lub wyższa



Zalecane

API od SH do SM



Niezalecane

API SN lub wyższa



Instrukcja użytkowania: uruchamianie motocykla

UWAGA:

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

Uruchamianie silnika:

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

WSKAZÓWKA

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

WSKAZÓWKA

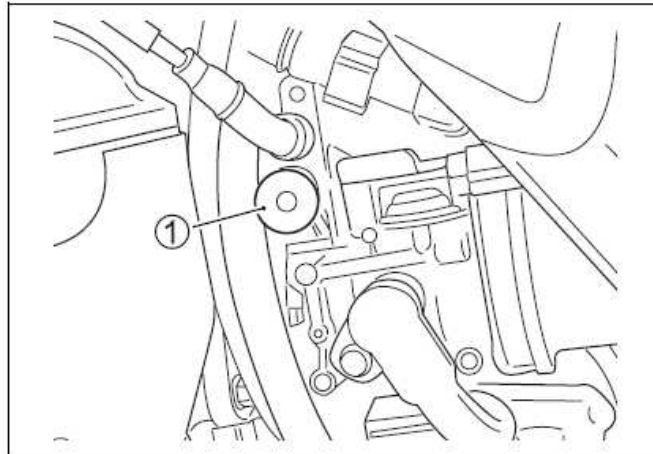
Przegazowywanie silnika na biegu neutralnym spowoduje przekroczenie dopuszczalnych obrotów silnika. Przekraczanie dopuszczalnych obrotów silnika skraca jego trwałość. Nie wprowadzaj silnika na wysokie obroty bez obciążenia.

Kiedy silnik jest zimny (bez względu na temperaturę otoczenia):

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

WSKAZÓWKA

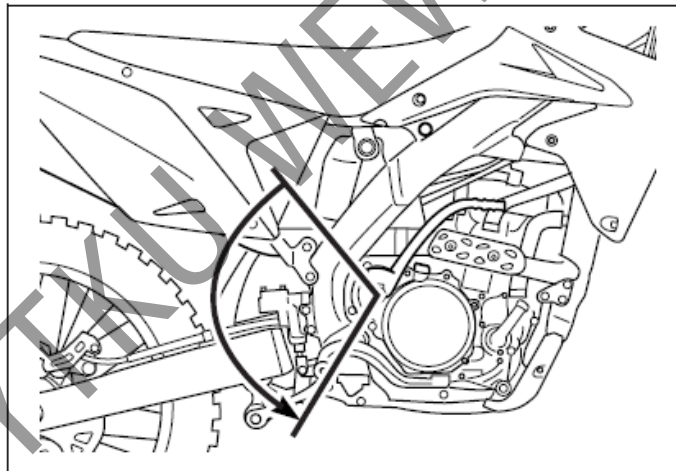
Wyciągając dźwignię ssania / pokrętko wolnych obrotów (1) nie przekreć jej.



3. Dźwignię rozrusznika nożnego naciśnij powoli z górnego położenia, aż do wycucia oporu sprężania. Zwolnij rozrusznik nożny i pozwól mu powrócić do górnego położenia. Z zamkniętym gazem kopnij energicznie aż do ogranicznika dźwignię rozrusznika nożnego. Podczas rozruchu nigdy nie otwieraj gazu.

WSKAZÓWKA

Do rozruchu silnika demontuj podstawkę boczną.



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

WSKAZÓWKA

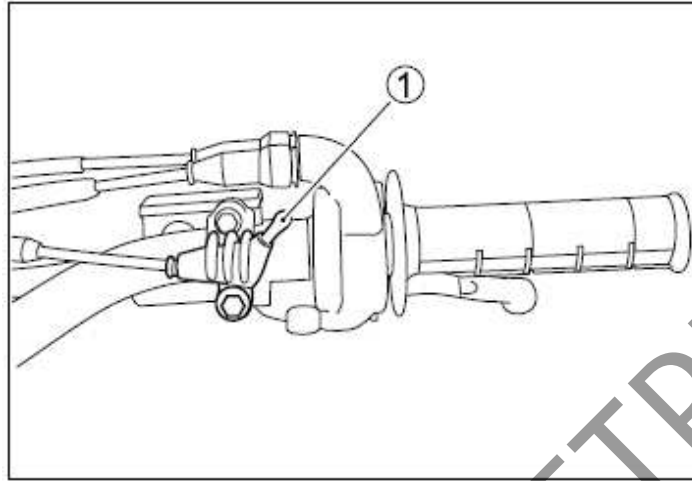
Obrót dźwigni ssania (1) w kierunku ruchu wskazówek zegara zmniejszy prędkość obrotową silnika. Obrót w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara zwiększy prędkość obrotową silnika. Standardowe położenie dźwigni wynosi 5 – 6 obrotów z całkowicie wkręconej pozycji.

WSKAZÓWKA

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. Dźwignię rozrusznika nożnego naciśnij powoli z górnego położenia, aż do wycucia oporu sprężania. Zwolnij rozrusznik nożny i pozwól mu powrócić do górnego położenia. Z zamkniętym gazem i bez użycia ssania kopnij energicznie aż do ogranicznika dźwignię rozrusznika nożnego. Podczas rozruchu nigdy nie otwieraj gazu.
3. Zaraz po rozruchu silnika wyłącz układ gorącego rozruchu.

WSKAZÓWKA

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.

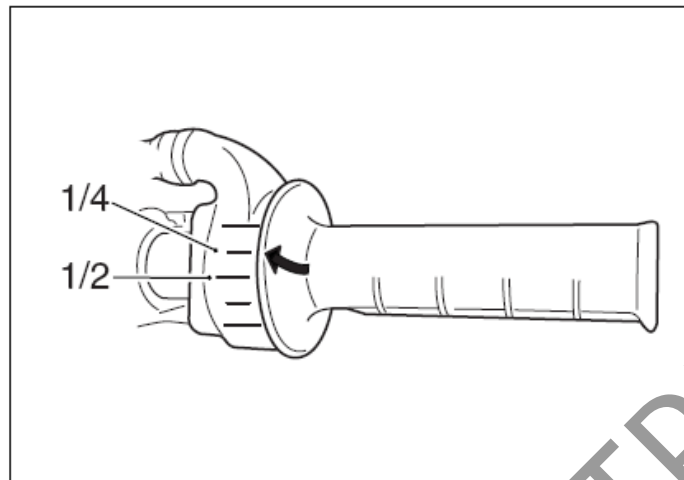
Warunki użycia dźwigni ssania lub gorącego rozruchu		
Silnik	Dźwignia gorącego rozruchu	Dźwignia ssania
Ciepły	Wyciągnięta (ON)	Wciśnięta (OFF)
Zimny	Nie używana (OFF)	Używana (ON)

Jeśli motocykl nie jest używany przez dłuższy czas

W związku ze starzeniem się paliwa pozostałego w układzie zasilania wystąpić mogą trudności z uruchomieniem silnika, aż do momentu usunięcia starego paliwa z przewodu paliwowego. Kilukrotne uruchomienie rozrusznika nożnego jest niezbędne, by przepłukać przewód paliwowy ze starego paliwa/

1. Napełnij zbiornik paliwa powyżej połowy.
2. Włącz bieg neutralny

3. Trzymając manetkę gazu otworzoną w ok. $\frac{1}{4}$ powtórz 30 – 40 krotnie manewr naciśnięcia kopnika.



WSKAZÓWKA

Dawka paliwa kontrolowana jest kątem otwarcie przepustnicy. Nie otwieraj jednakże więcej niż pół gazu, gdyż wtrysk paliwa dla dużych otwarć przepustnicy podczas rozruchu zostaje odłączony.

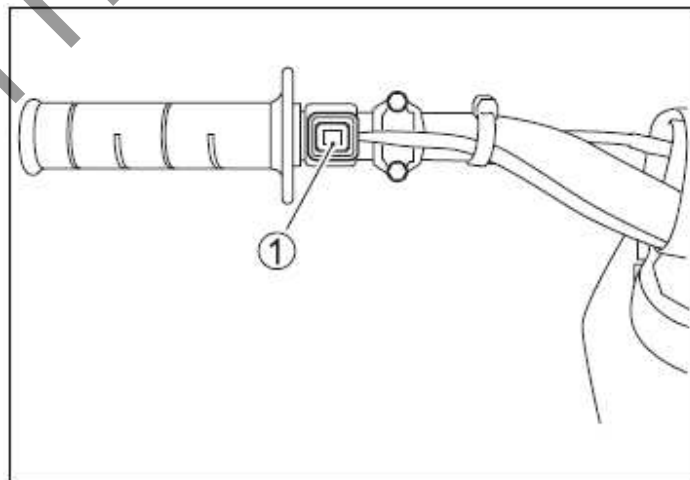
4. Uruchom silnik wg procedury rozruchu dla zimnego silnika.

WSKAZÓWKA

Jeśli nie uruchomisz silnika po kilku próbach może to oznaczać zalanie świecy. Wówczas, aby przesuszyć świecę zapłonową należy 4 – 5 razy „przekopać” silnik z pełnym otwarciem przepustnicy. Podczas prób rozruchu z pełnym otwarciem gazu wtrysk paliwa nie następuje.

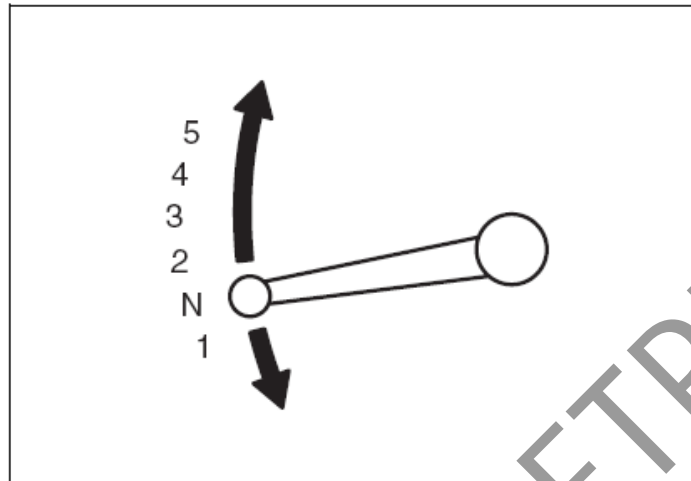
Wyłączenie silnika

1. Włącz bieg neutralny.



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

Przekładnia



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

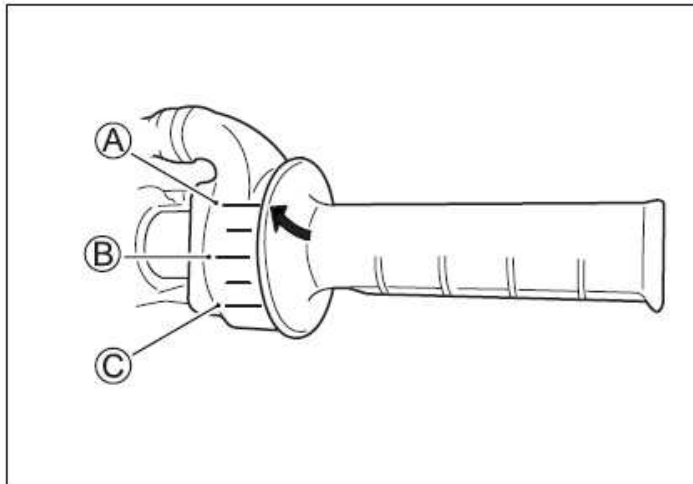
Przełożenie na biegi wyższe następuje przez podciąganie do góry dźwigni, zawsze o jeden bieg. Przy przerzucaniu z biegu pierwszego na drugi, bieg jałowy zostaje automatycznie opuszczony. Przy zatrzymaniu do wrzucenia biegu jałowego należy ustawić dźwignię zmiany biegów w środku, między pierwszym i drugim 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.

Kiedy silnik jest nowy:

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.



Przepustnica:
 A: Zamknięta
 B: ½
 C: Całkowicie otwarta

WSKAZÓWKA

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

Kiedy elementy silnika zostaną wymienione

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

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

Przeglądy okresowe

Kontrola przed treningiem

PUNKTY DO SPRAWDZENIA	RODZAJ KONTROLI
Świeca zapłonowa	<ul style="list-style-type: none"> • Ciepłota, uszkodzone elektrody, dokręcenie • Luźny przewód wysokiego napięcia
Wkład filtra powietrza	<ul style="list-style-type: none"> • Kurz • Smarowanie
Olej silnikowy	<ul style="list-style-type: none"> • Właściwy poziom
Płyn chłodzący	<ul style="list-style-type: none"> • Poziom płynu
Układ chłodzenia	<ul style="list-style-type: none"> • Uszkodzenie przewodów chłodzących • Szczelność układu
Sprzęgło	<ul style="list-style-type: none"> • Właściwy luz linki • Równomierne działanie
Manetka gazu	<ul style="list-style-type: none"> • Właściwy luz • Równomierne przekręcanie manetki i powrót do

	pozycji zamkniętej po jej puszczeniu
Przewody odpowietrzające skrzyni korbowej	<ul style="list-style-type: none"> • Zatkane bądź załamane przewody
Wolne obroty	<ul style="list-style-type: none"> • Prawidłowe wolne obroty
Płyn hamulcowy	<ul style="list-style-type: none"> • Poziom płynu
Hamulce	<ul style="list-style-type: none"> • Położenie dźwigni hamulca • Wysokość pedału hamulca • Działanie
Łańcuch napędowy i zębatka napędowa	<ul style="list-style-type: none"> • Właściwy luz łańcucha, nasmarowanie, zużycie • Dokręcenie śrub
Prowadnica i ślizg łańcucha	<ul style="list-style-type: none"> • Zużycie i uszkodzenia
Zawieszenie	<ul style="list-style-type: none"> • Płynne działanie • Ciśnienie powietrza w przednim zawieszeniu
Koła	<ul style="list-style-type: none"> • Napięcie szprych • Dokręcenie i stan trzymaka opony
Opony	<ul style="list-style-type: none"> • Właściwe ciśnienie
Układ kierowniczy	<ul style="list-style-type: none"> • Płynność poruszania • Luz łożysk
Rura wydechowa i tłumik	<ul style="list-style-type: none"> • Szczelność układu • Dokręcenie
Śruby i nakrętki	<ul style="list-style-type: none"> • Moment dokręcenia

Kontrola przed wyścigiem

(Wszystkie czynności podane powyżej oraz dodatkowo)

PUNKTY DO SPRAWDZENIA	RODZAJ SPRAWDZENIA
Sprzęgło	<ul style="list-style-type: none"> • Zużycie i odkształcenie tarcz sprzęgłowych
Klocki hamulcowe	<ul style="list-style-type: none"> • Zużycie
Zębatki łańcucha	<ul style="list-style-type: none"> • Zużycie • Nasmarowanie
Zbiornik paliwa	<ul style="list-style-type: none"> • Wycieki
Przewód paliwowy	<ul style="list-style-type: none"> • Uszkodzenia • Prawidłowe połączenie
Rura wydechowa i tłumik	<ul style="list-style-type: none"> • Uszkodzenia
Głowica cylindra	<ul style="list-style-type: none"> • Nagar w komorze spalania
Tłok i pierścienie	<ul style="list-style-type: none"> • Nagar w komorze spalania • Nagar na denku tłoka • Zużycie tłoka i gładzi cylindra
Filtr powietrza	<ul style="list-style-type: none"> • Uszkodzenie • Luźny przewód wylotowy • Rozwarstwianie się wkładu

Plan przeglądów RM – Z250

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

Przedział	Wyścig	Co wyścig	Co 3 wyścigi	Co 6 wyścigów	Uwagi
	Godz.	Co 2	Co 6	Co12	
Świeca zapłonowa		I	-	-	
Filtr powietrza		C	-	-	Wkład wymieniać, gdy zajdzie potrzeba
Olej silnikowy		-	R	-	Wymień po dotarciu
Filtr oleju silnikowego		-	-	R	
Filtry siatkowe oleju		-	I	-	Kontrola po dotarciu
Układ chłodzenia		I	-	-	Wymień przewody i płyn corocznie. Przepłucz przy wymianie i przechowyw.
Sprzęgło		I	-	-	Wymieniać tarcze, gdy zajdzie potrzeba
Linka gazu i sprzęgła		I&L	-	-	
Dźwignia gorącego rozruchu		I	-	-	
Korpus przepustnicy		I	-	-	
Czujnik położenia przepustnicy		I	-	-	
Przewód odpowietrzający skrzyni korbowej		I	-	-	
Przewód paliwowy		I	-	-	Wymień co 4 lata
Luz zaworowy		-	-	I	
Tłok		-	-	R	
Pierścienie tłokowe		-	-	R	
Głowica i cylinder		-	-	I	
Tłumik		I	-	-	
Wkład tłumiący		I	-	R	Wymieniaj po wyścigu w piachu
Dźwignia rozrusznika		I&L	-	-	
Łańcuch napędowy		I&L	R	-	Regulacja zwisu co 30 min
Uszczelniacz zębataki zdawczej		I	-	-	Kontroluj uszczelniacz regularnie pod kątem nieprawidłowości (kurz, kamienie, ciała obce). Jeśli trzeba wymień na nowy.
Zębataki łańcucha		I	-	-	Dokręcaj śrubę zębataki po każdym wyścigu.
Prowadnica i ślizg łańcucha		-	R	-	

Hamulce	I	-	-	Przewody i płyn wymieniaj corocznie
Olej w przednim zawieszeniu	-	R	-	Wymień po pierwszym docieraniu
Przednie zawieszenie	I	-	-	Okresowo sprawdzaj rurę wewn. pod kątem nieprawidłowości. Kontroluj ciśnienie pow.
Tylne zawieszenie	I	-	-	Okresowo sprawdzaj układ i smaruj część osi jeśli niezbędne
Opony	I	-	-	
Nyple szprych	I	-	-	Kontroluj, co 20 min do pierwszych 2 godz. i potem przed każdą jazdą
Rama	I	-	-	
Wahacz	I	-	-	
Zbiornik paliwa	I	-	-	
Układ kierowniczy	I	-	-	
Dźwignia rozrusznika nożnego	I&L	-	-	
Śruby i nakrętki	T	-	-	Dokręcaj co godzinę

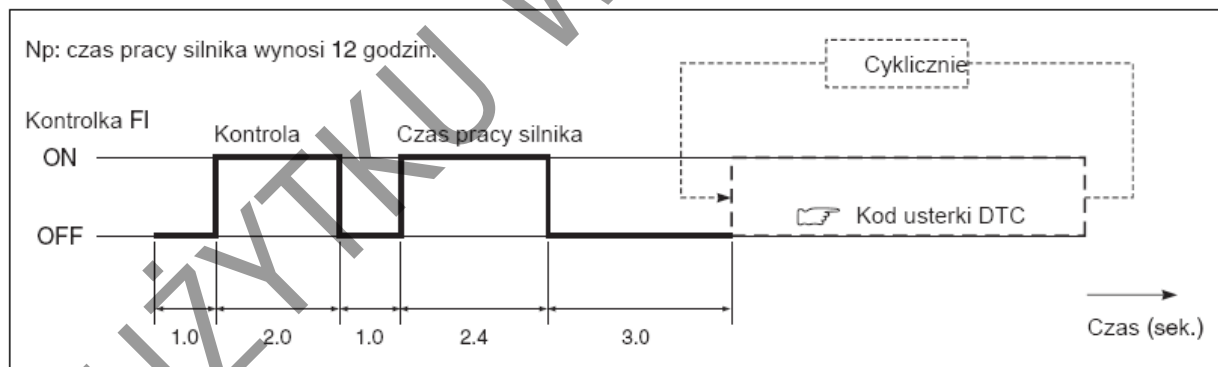
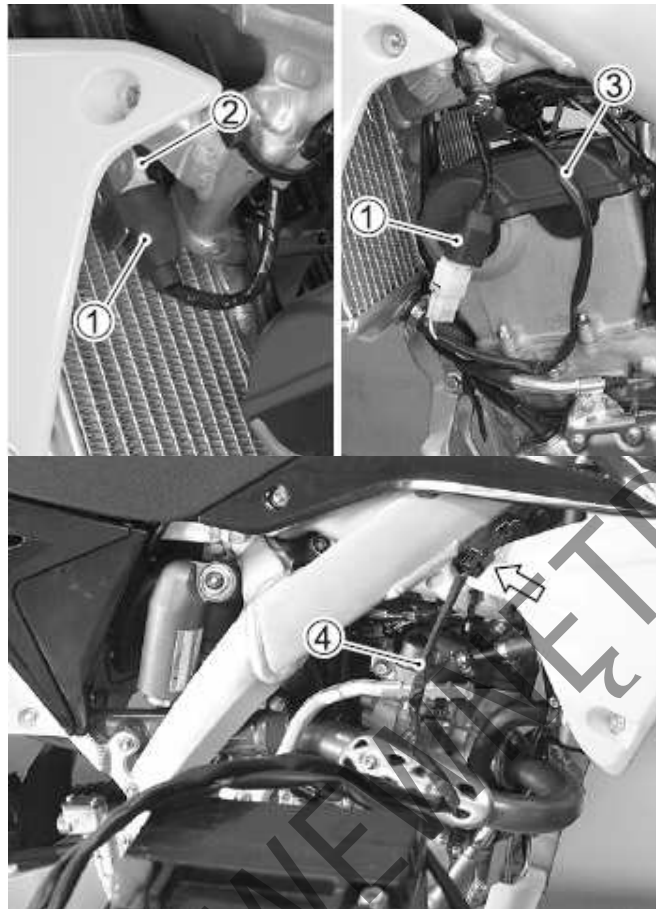
Ważne: I - przegląd i czyszczenie, regulacja, wymiana lub smarowanie - w zależności od potrzeb; R - wymiana; T - dokręcanie; C - czyścić, I&L - czyścić i smarować

Procedura odczytu czasu pracy silnika

1. Podłącz lampkę kontrolną układu wtryskowego do kostki wyboru trybu pracy usytuowanej w wiązce.
2. Przy pomocy wiązki do akumulatora podłącz do kostki serwisowej akumulator 12V.
3. Po 2 sekundowym uruchomieniu kontrolki FI (kontrola lampki), wykorzystując tryb zapalania się kontrolki podany zostanie czas pracy silnika.
36380 – 28H00: Kontrolka układu wtryskowego (opcja)
36890 – 28H00: Wiązka do podłączenia akumulatora (opcja)

WSKAZÓWKA

- Kontrola lampki i wyświetlenie czasu pracy podawane są tylko raz. Jeśli w układzie pojawi się kod usterki DTC będzie on wyświetlany cyklicznie.
- Kontrolka FI zapala się na 0,2 sekundy dla każdej godziny pracy silnika. Całkowity mierzony czas ograniczony jest do 100 godzin (kontrolka zapalona przez 20 sekund).



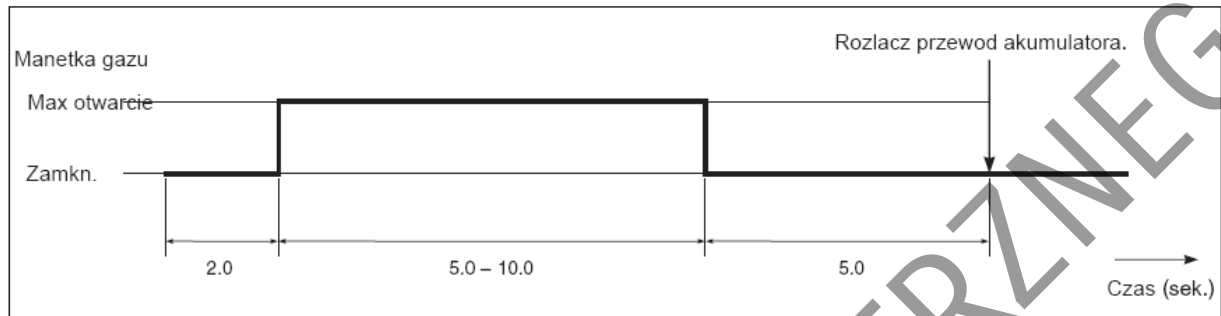
Procedura resetowania czasu pracy silnika

1. Podłącz lampkę kontrolną układu wtryskowego do kostki wyboru trybu pracy usytuowanej w wiązce.
 2. Przy pomocy wiązki do akumulatora podłącz do kostki serwisowej akumulator 12V.
 3. Po podłączeniu akumulatora, w ciągu dwóch sekund otwórz całkowicie manetkę gazu i trzymaj w tym położeniu przez 5 do 10 sekund.
 4. Zamknij całkowicie przepustnicę na więcej niż 5 sekund.
 5. Rozłącz wiązkę akumulatora.
- 36380 – 28H00: Kontrolka układu wtryskowego (opcja)

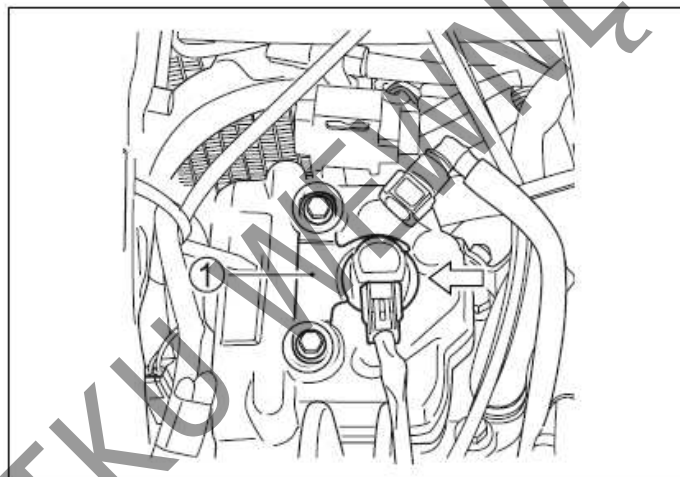
36890 – 28H00: Wiązka do podłączenia akumulatora (opcja)

WSKAZÓWKA

W przypadku usterki czujnika położenia przepustnicy resetowanie czasu pracy silnika nie jest możliwe.



Świeca zapłonowa



- Zdemontuj siedzisko.
- Zdemontuj osłony chłodnicy i zbiornik paliwa.
- Odkręć śruby pokrywy głowicy mocujące blachę zabezpieczającą (1) cewki zapłonowej.
- Odłącz kostkę połączeniową wiązki cewki zapłonowej.

UWAGA:

Nieprawidłowy demontaż kostki połączeniowej może doprowadzić do uszkodzenia połączenia. Aby uniknąć uszkodzenia cewki rozłącz kostkę elektryczną przed demontażem cewki.

- Zdejmij cewkę zapłonową.

UWAGA:

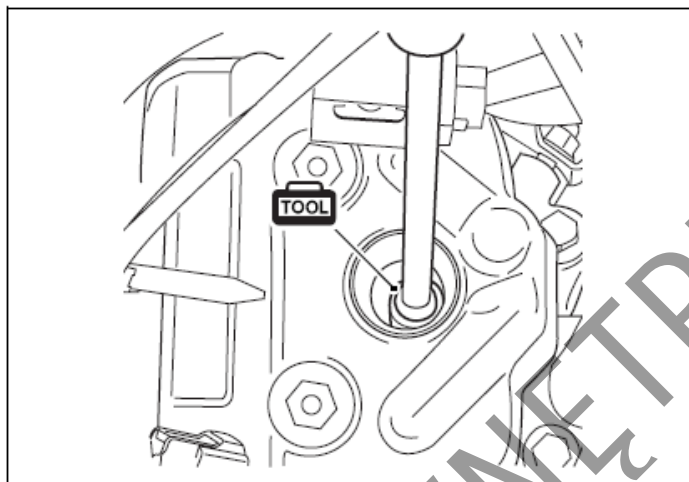
Aby uniknąć uszkodzenia cewki nie podważaj jej śrubokrętem ani prętym. Postępuj ostrożnie, nie upuść cewki, gdyż może to doprowadzić do zwarcia lub przerwy w uzwojeniach.

- Wyczyścić cewkę i otwór wokół świecy zapłonowej.
- Wykręć stosownym kluczem świecę zapłonową.



09930 – 10121

Klucz do świec



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

WSKAZÓWKA

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

- Jeśli świeca jest nadmiernie zużyta bądź spalona wymień ją na nową. Świecę wymień również w przypadku uszkodzenia podkładki uszczelniającej lub uszkodzenia gwintu.
- Sprawdź kolor porcelanki.

Kolor porcelany	Przyczyna
Biała (przeegrzana)	<ul style="list-style-type: none">• Gorąca świeca• Przyspieszony zapłon• Uboga mieszanka• Stare paliwo
Czarna (uszkodzona)	<ul style="list-style-type: none">• Zimna świeca• Opóźniony zapłon• Bogata mieszanka• Za dużo oleju w paliwie

- Przy pomocy szczelinomierza sprawdź przerwę (A) na elektrodzie świecy.
- Jeśli zmierzona wartość wykracza poza specyfikację, wymień świecę na nową.

WSKAZÓWKA

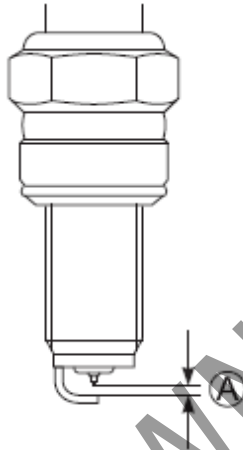
Aby zabezpieczyć środkową, irydową elektrodę przed uszkodzeniem stosuj do pomiaru przerwy druciany typ szczelinomierza. Nie reguluj nigdy przerwy na elektrodach świecy.



**Przerwa między
elektrodami**
Standardowa świeca

0.9 – 1.0 mm

NGK CR8EIB - 10



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



09930 – 10121

Klucz do świec

Świeca zapłonowa

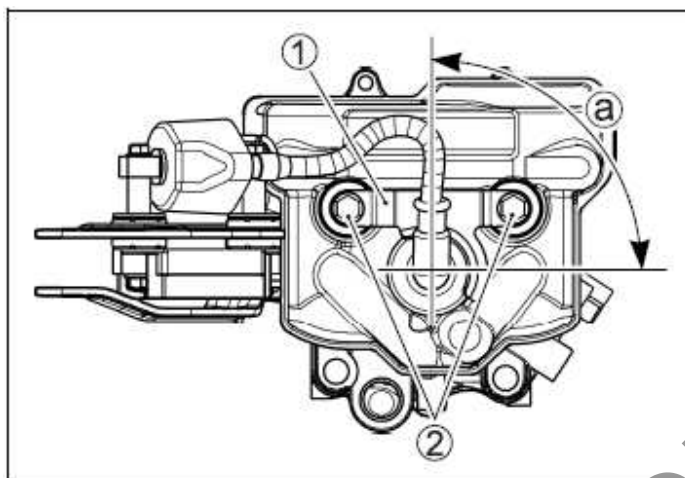
11.0 Nm

- Zamontuj cewkę zapłonową.
- Zamontuj prawidłowo blachę zabezpieczającą nasadkę świecy (1).
- Dokręć śruby mocujące (2) blachy zabezpieczającej z przewidzianym momentem.



**Śruby blachu
ustalającej nasadki
świecy zapłonowej**

11.0 Nm



a: $90 \pm 20^\circ$

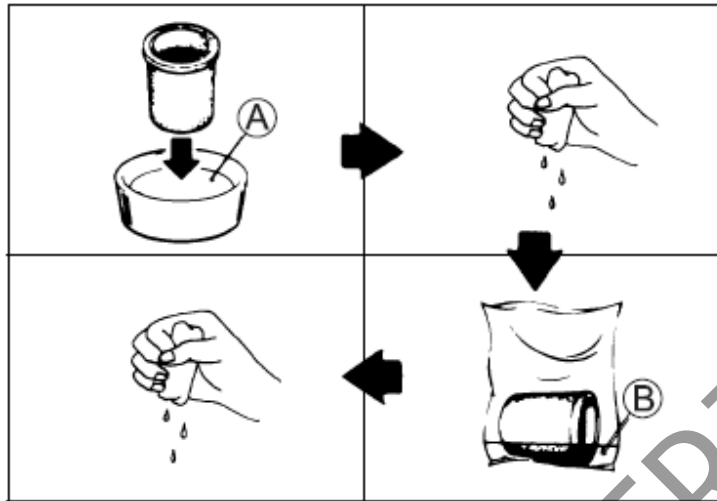
Filtr powietrza

Demontaż wkładu filtrującego

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



Czyszczenie filtra powietrza



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

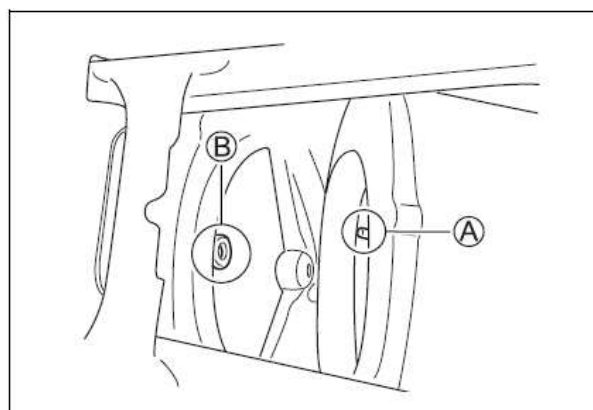
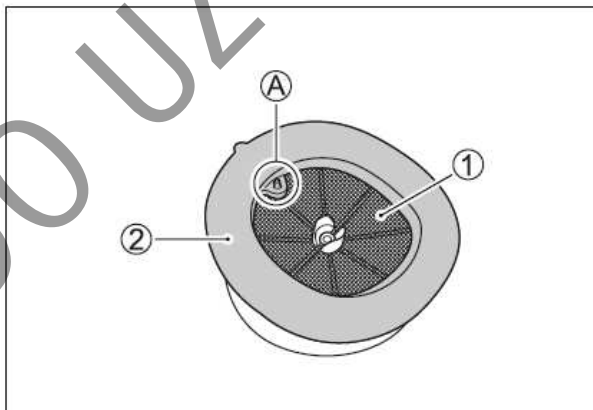
Montaż

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

WSKAZÓWKA

Zgraj kołek ustalający na ramce (A) z otworem na wkładu filtrującego (2).

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

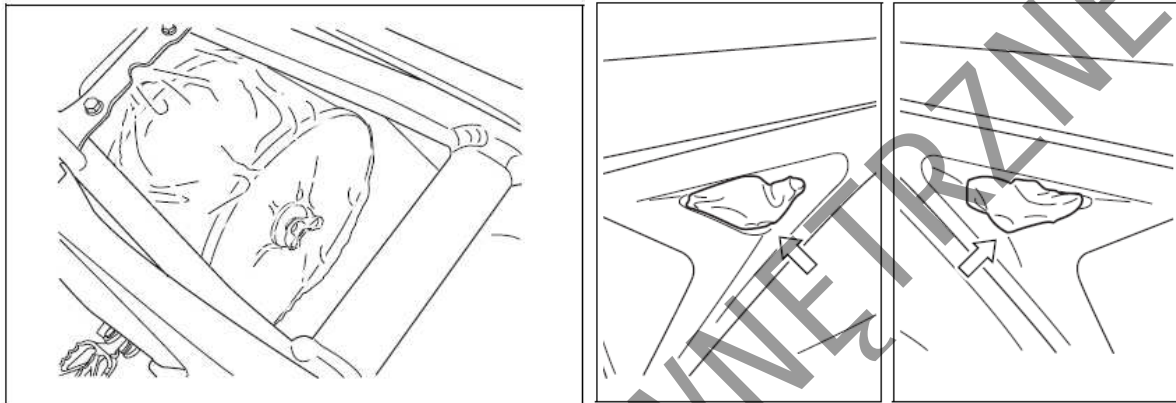


UWAGA

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

WSKAZÓWKA

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



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

Olej silnikowy, filtr oleju

OSTRZEŻENIE

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

UWAGA:

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

WSKAZÓWKA

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

PRZESTROGA

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

OSTRZEŻENIE

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 z długim rękawem i wodoodporne rękawice (np. do zmywania naczyń)
- Miejsca na ciele zabrudzone olejem należy dokładnie umyć mydłem
- Zużyty olej oraz filtr oleju należy prawidłowo zutylizować.

WSKAZÓWKA

Zużyty olej należy odpowiednio zutylizować.

Wstępna kontrola ilości oleju przed podstawowym pomiarem.

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

UWAGA:

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

Zawsze utrzymuj w silniku specyfikowaną ilość oleju.

WSKAZÓWKA

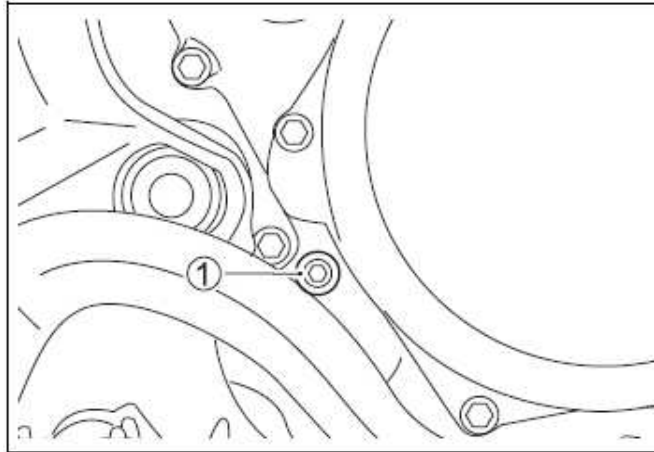
Pomiar poziomu oleju będzie błędny przy pochylonym motocyklu. Pomiar należy przeprowadzać przy motocyklu trzymanym prosto.

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



Śruba kontrolna oleju

11.0 Nm



Kontrola poziomu oleju

- Podczas kontroli trzymaj motocykl pionowo na płaskim podłożu.

WSKAZÓWKA

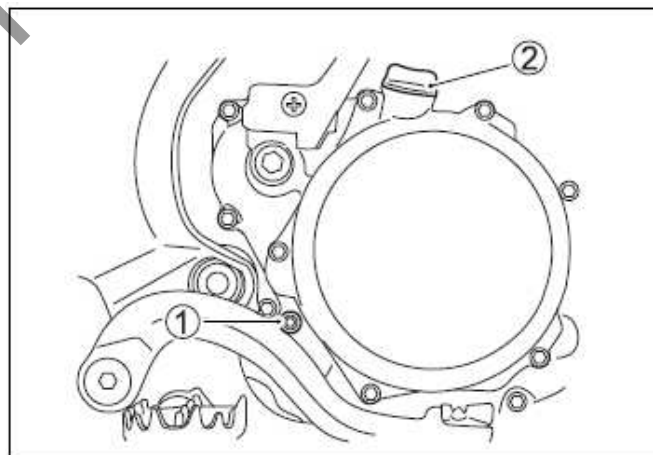
Pomiar poziomu oleju będzie błędny przy pochylonym motocyklu. Pomiar należy przeprowadzać przy motocyklu trzymany prosto.

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

WSKAZÓWKA

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.



PRZESTROGA

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

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



Śruba kontrolna oleju

11.0 Nm

Wymiana oleju

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



Korek GZP

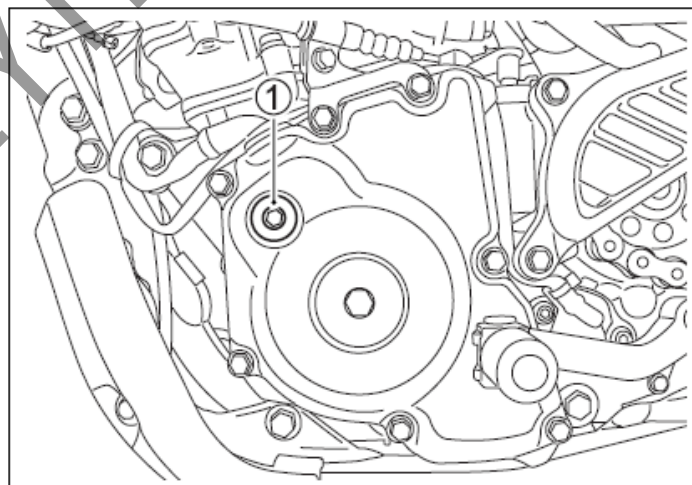
14.0 Nm

- Naciśnij dźwignię rozrusznika nożnego co najmniej 10 razy.

WSKAZÓWKA

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

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





Śruba spustowa oleju
Śruba spustowa oleju nr 2

21.0 Nm

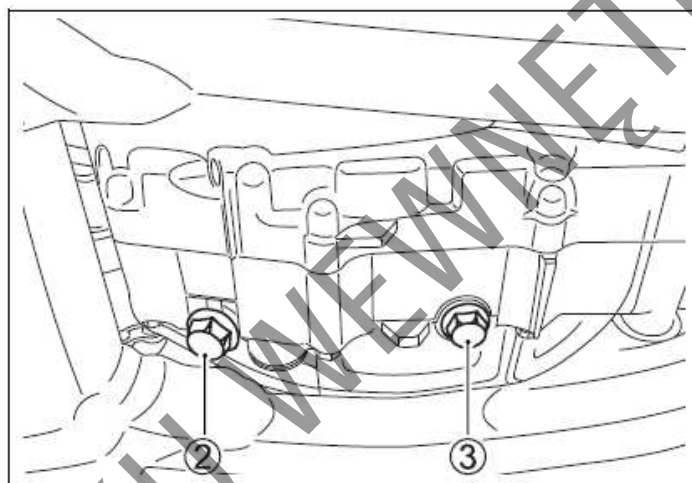
6.0 Nm

- Napełnij silnik specyfikowanym olejem SAE 10W – 40.



Olej silnikowy SAE 10W-40, API SG/SH/SJ/SL z JASO MA/MA1/MA2
Wymiana oleju 950 ml
Wymiana wraz z filtrem 1000 ml
Ilość całkowita 1100 ml

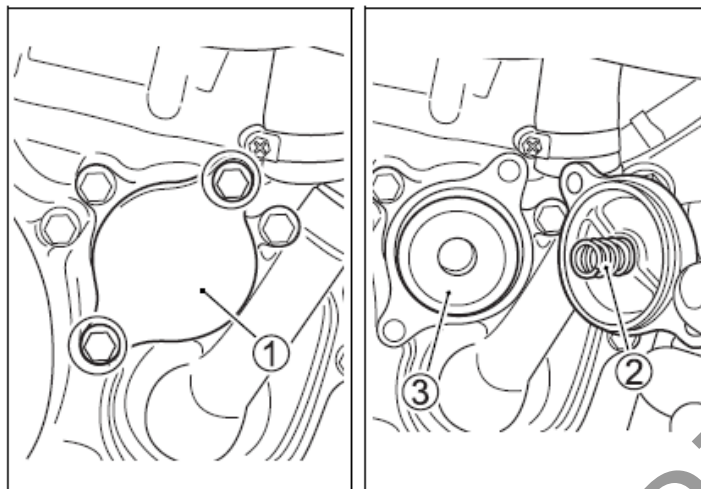
- Dokręć korek wlewu oleju



- Uruchom silnik na trzy minuty i wyłącz go. Zaczekaj dwie minuty.
- Sprawdź poziom oleju.

Wymiana filtra oleju

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

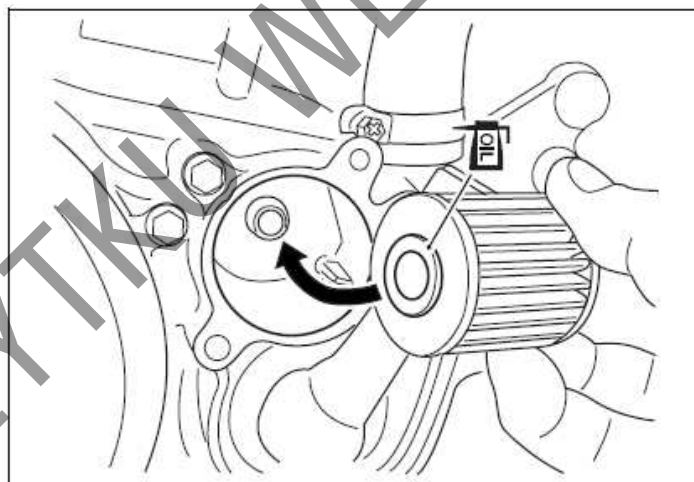


- Przed założeniem nowego filtra zwilż jego uszczelkę olejem.
- Załóż nowy filtr oleju.

UWAGA:

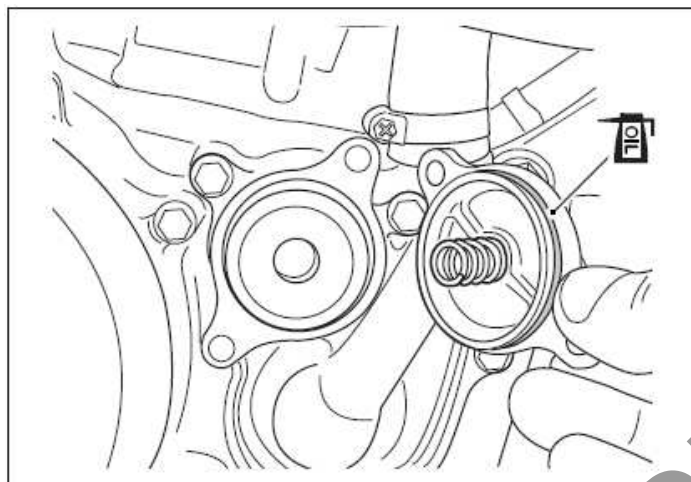
Upewnij się, że filtr został prawidłowo zamocowany. Niewłaściwy montaż filtra grozi uszkodzeniem silnika.

- Nanieś niewielką ilość oleju na nowy o-ring.



UWAGA:

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



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



Śruby pokrywy filtra

11.0 Nm

Wymiana oleju

950 ml

**Wymiana wraz z
filtrem**

1000 ml

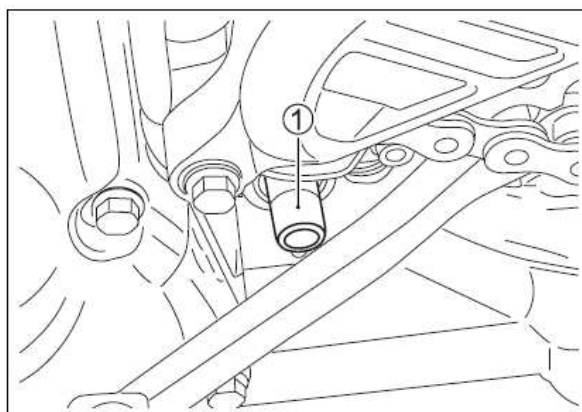
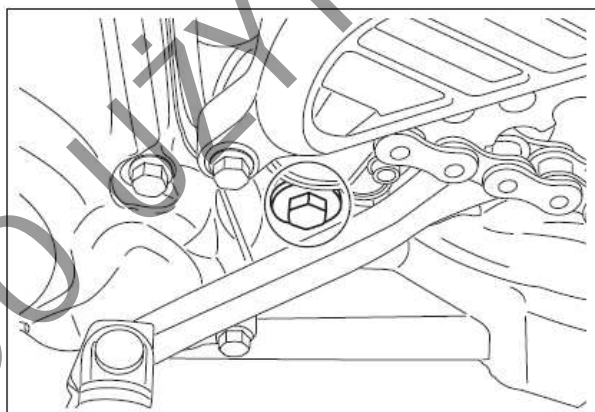
Ilość całkowita

1100 ml

Filtry siatkowe

Demontaż filtra siatkowego (nr 1)

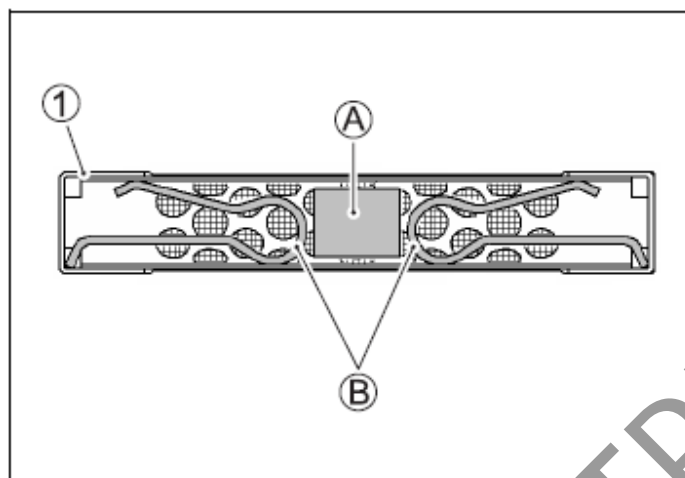
- Ustaw motocykl prosto.
- W celu zapewnienia prawidłowej obsługi wyczyść silnik.
- Spuść olej silnikowy.
- Odkręć pokrywę filtra siatkowego.



WSKAZÓWKA

Podczas wymiany filtra siatkowego motocykl powinien stać prosto.

- Wyciągnij filtr siatkowy (1).



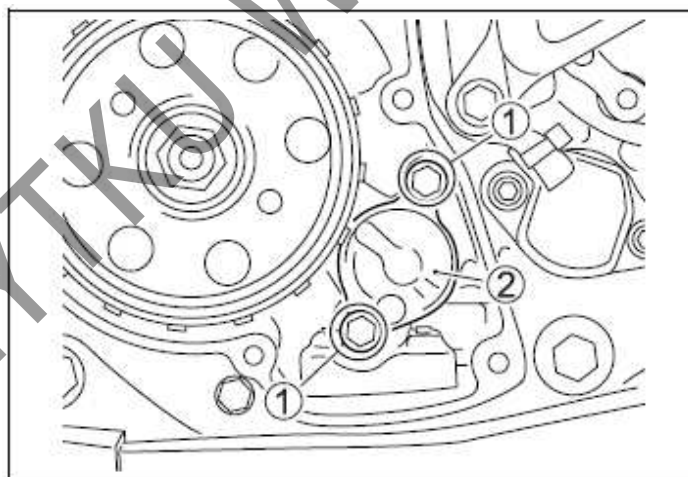
(A) – Magnez; (B) – Pierścień zabezpieczający

WSKAZÓWKA

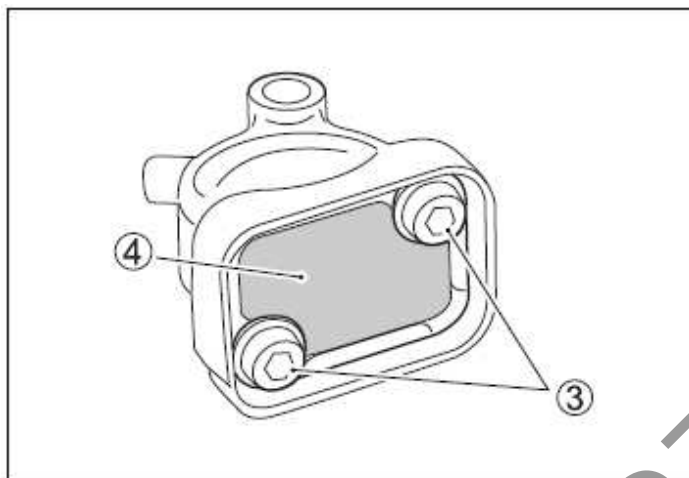
Zaleca się kontrolę filtra siatkowego pompy zasilającej (nr 1) przy każdej wymianie oleju.

Demontaż filtra siatkowego (nr 2) po stronie pompy powrotnej

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



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



Kontrola i czyszczenie filtrów siatkowych

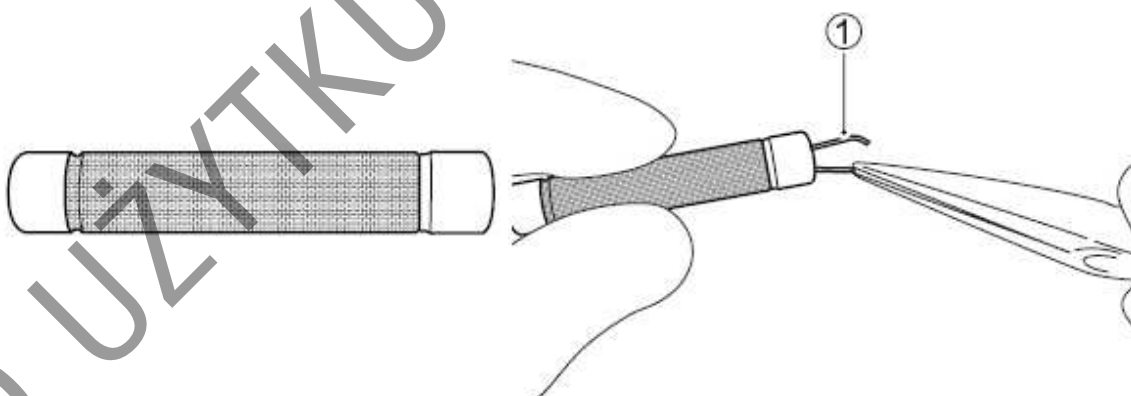
Filtr siatkowy nr1

- Sprawdź filtr pod kątem zużycia i zatkania.
- Jeśli filtr jest uszkodzony wymień filtr na nowy.
- Jeśli filtr jest zatkany wyczyść go zgodnie z poniższą procedurą.

WSKAZÓWKA

Pierwsze 2-3 razy wyczyść filtr bardzo dokładnie, gdyż może on wyłapać drobiny metalowe z nowego silnika.

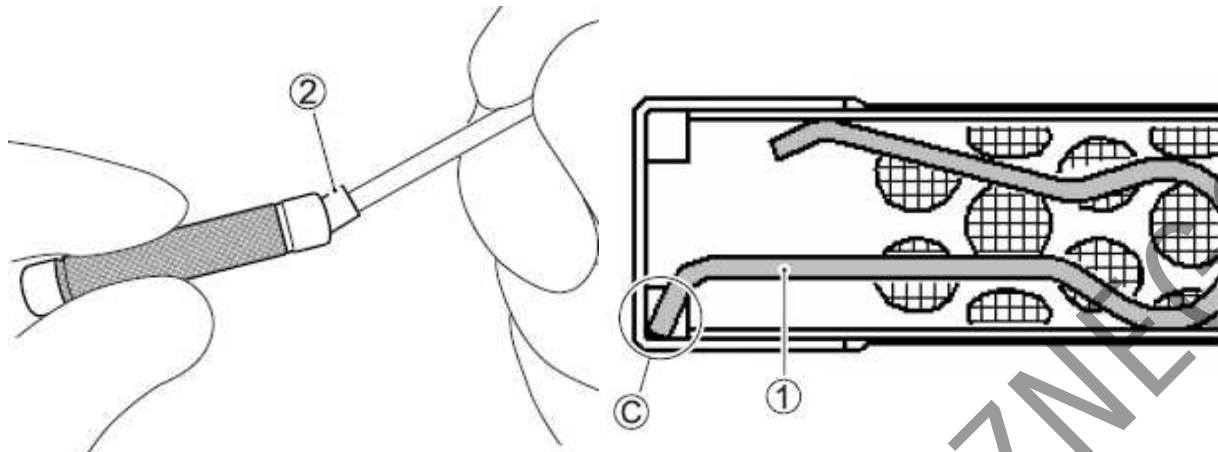
- Zdemontuj pierścień zabezpieczający (1).



PRZESTROGA

Ostre krawędzie stalowych elementów wokół filtra mogą pokaleczyć Twoje palce. Do czyszczenia filtra siatkowego załóż rękawice ochronne.

- Przy pomocy odpowiedniego pręta wyciągnij z filtra magnes (2).



OSTRZEŻENIE

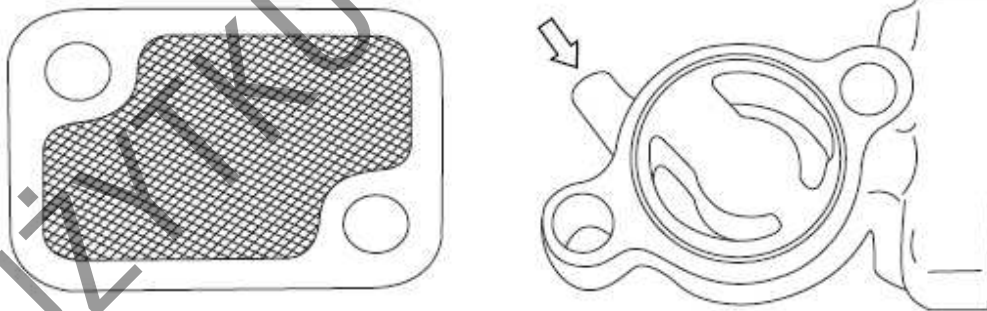
Połknięty magnez jest szkodliwy. W przypadku połknięcia magnezu skontaktuj się natychmiast z lekarzem.

WSKAZÓWKA

Nie zbliżaj magnezu do kart magnetycznych, telefonów komórkowych, zegarków, itd. Zastosowany magnez ma bardzo dużą siłę magnetyczną.

- Wyczyść magnez i filtr siatkowy.
- Zamontuj ponownie w filtrze magnez i pierścien. Pierścien (1) zaczeć w rowku (C).

Filtr siatkowy Nr 2



- Sprawdź filtr pod kątem zużycia i zatkania.
- Jeśli filtr jest zatkany wyczyść go przy pomocy sprężonego powietrza.
- Kanał olejowy wyczyść przy pomocy sprężonego powietrza.

Montaż filtra siatkowego (nr 2) po stronie pompy powrotnej

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



Śruby filtra siatkowego nr 2

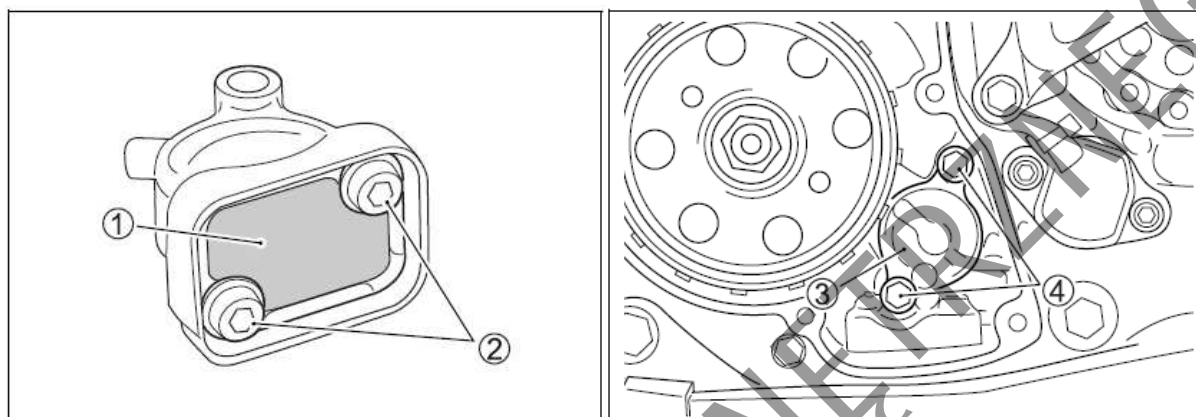
5.5 Nm

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



Śruby pompy oleju nr 2

11 Nm



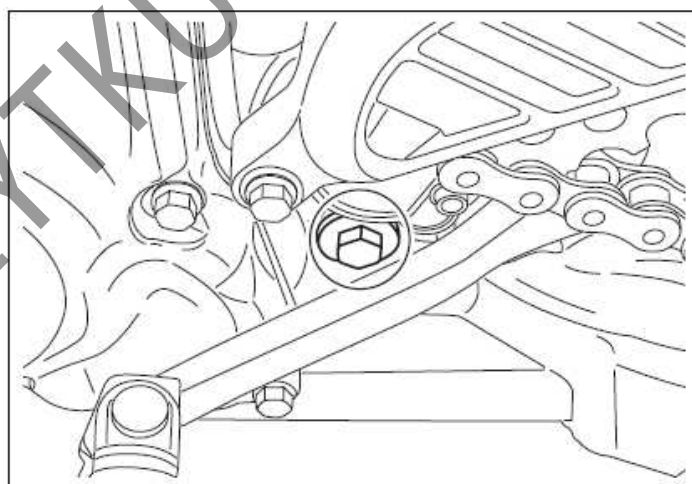
- Zamontuj ponownie pokrywę koła zamachowego.
- Zamontuj ponownie dźwignię zmiany biegów.

Kontrola po montażu

- Skontroluj poziom oleju silnikowego oraz brak wycieków oleju.

Montaż filtra siatkowego (nr 1) po stronie pompy zasilającej

- Zamontuj filtr i dokręć korek filtra z przewidzianym momentem.



WSKAZÓWKA

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



Korek filtra siatkowego

21.0 Nm

- Uzupełnij poziom oleju i sprawdź jego poziom.

Płyn chłodzący

Kontrola poziomu płynu chłodzącego

OSTRZEŻENIE:

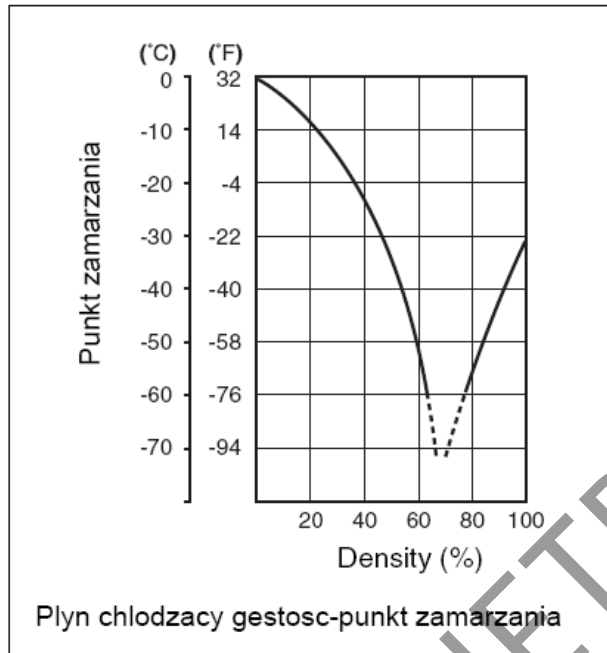
Otwierając korek gorącej chłodnicy możesz zostać poważnie oparzony przez płyn chłodzący lub jego rozgrzane opary.
Nie odkręcaj korka chłodnicy, jeśli silnik jest gorący. Zaczekaj do ostygnięcia silnika.



- 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 chłodnicy (1).

UWAGA:

Nieprawidłowe dokręcenie korka chłodnicy uniemożliwi uzyskanie przed układ chłodzący odpowiedniego ciśnienia i spowoduje przegrzewanie. Dokręć korek do momentu pewnego jego zabezpieczenia.



WSKAZÓWKA

- *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 Suzuki Long Life Coolant używaj płynu zmieszanego z wodą destylowaną w stosunku 50:50. Dolewanie jedynie wody spowoduje rozcieńczenie płynu i pogorszenie jego własności.*
- *Jeśli motocykl będzie przebywał w temperaturze poniżej -31°C należy, zgodnie z powyższym wykresem zwiększyć stosunek płynu niezamarzającego do 55% lub 60%*

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

- *Suzuki super long life coolant jest gotowym do użycia i od razu prawidłowo wymieszanym płynem do chłodnicy. W przypadku niskiego poziomu płynu chłodzącego uzupełniaj jedynie tym samym płynem. Przy wymianie płynu nie ma potrzeby rozcieńczania Suzuki super long life coolant.*

Wymiana płynu chłodzącego

- Stosuj do układu chłodzenia „Suzuki super long life coolant” lub „Suzuki long life coolant”.

WSKAZÓWKA

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

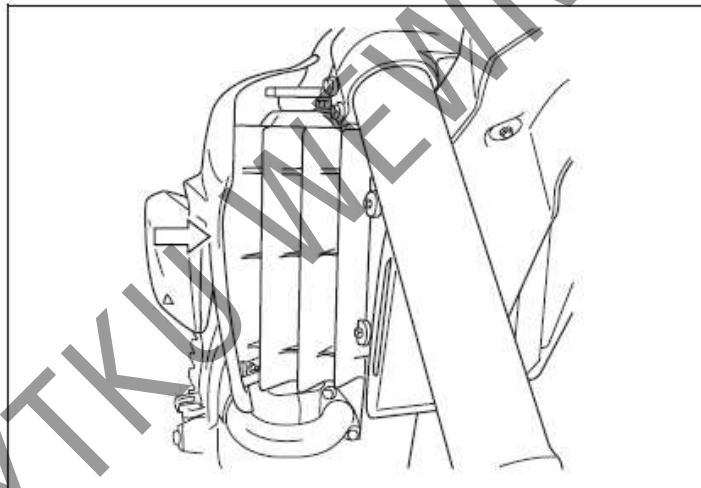
OSTRZEŻENIE:

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

Kontrola układu chłodzenia

Kontroluj poniższe elementy przed treningiem i wyścigiem:

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

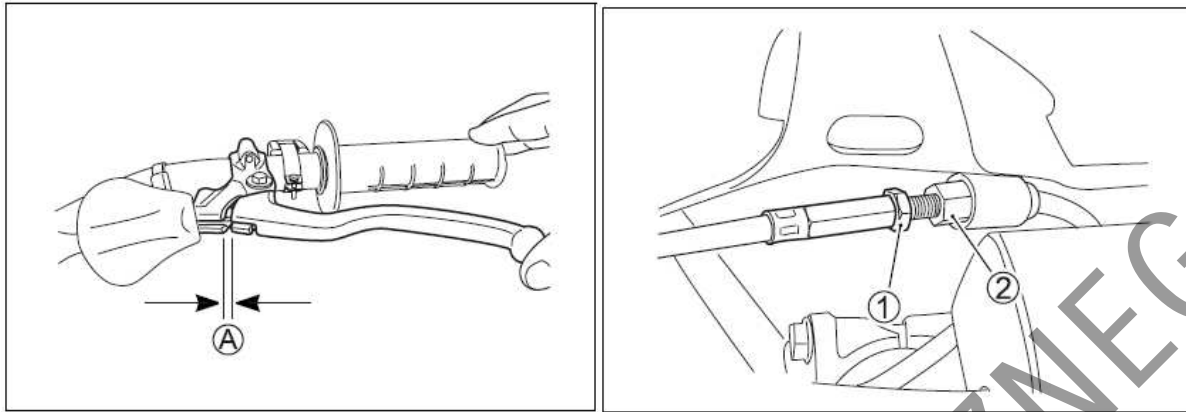


Linka sprzęgła

Wyreguluj linkę sprzęgła następująco:

Regulacja główna

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

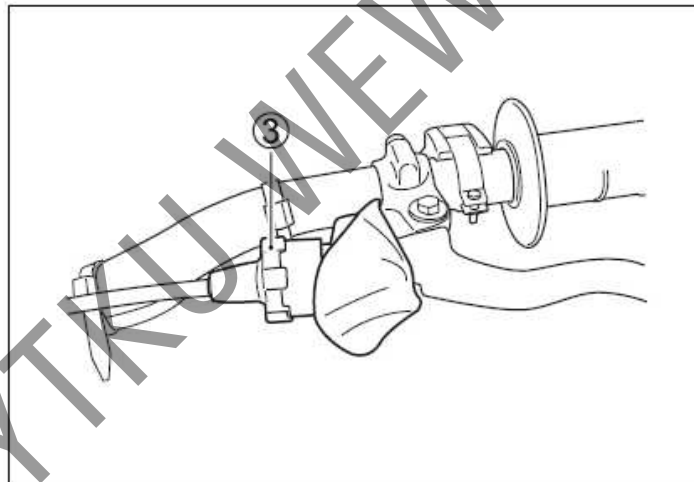


Luz dźwigni sprzęgła
Przeciwnakrętka śruby
regulacyjnej linki sprzęgła

A: 2 – 3 mm
4.5 Nm

Regulacja drobna

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

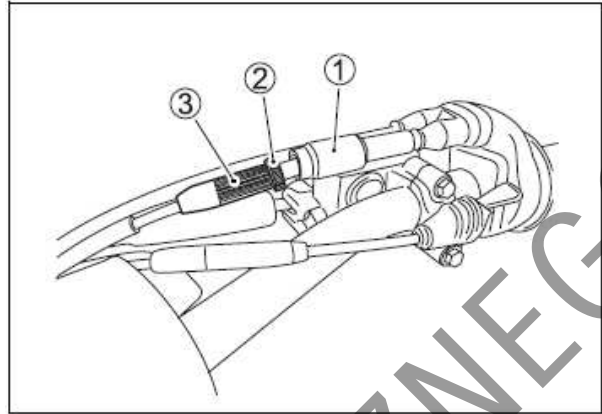
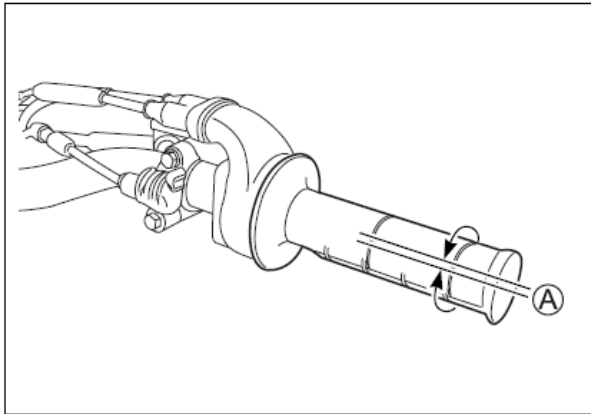


Linka gazu

OSTRZEŻENIE

Nieprawidłowy luz linki gazu może powodować nieoczekiwany wzrost obrotów silnika przy skręceniu kierownicy. Może to doprowadzić do utraty panowania i wypadku.

Wyreguluj luz linki gazu tak, by ruch kierownicy nie miał wpływu na obroty silnika.



Wyreguluj luz linki gazu (A) następująco:

- Zsuń gumowy kapturek (1).
- Poluzuj przeciwnakrętkę (2).
- Śrubą regulacyjną (3) ustaw luz linki w zakresie „A” 2,0 – 4,0 mm, mierzony na manetce gazu.
- Dokręć przeciwnakrętkę (2).
- Nasuń ponownie gumową osłonę (1).



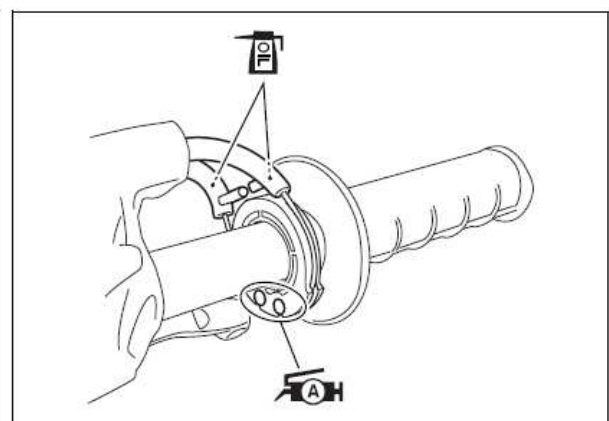
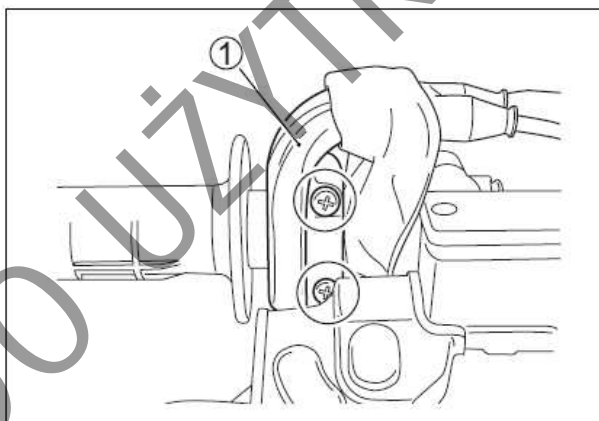
Luz linki gazu

A: 2.0 – 4.0 mm

OSTRZEŻENIE:

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

Smarowanie linki gazu



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

- Nasmaruj prowadnicę linki w manetce.



99000-25010

Suzuki Super Grease lub równorzędny smar

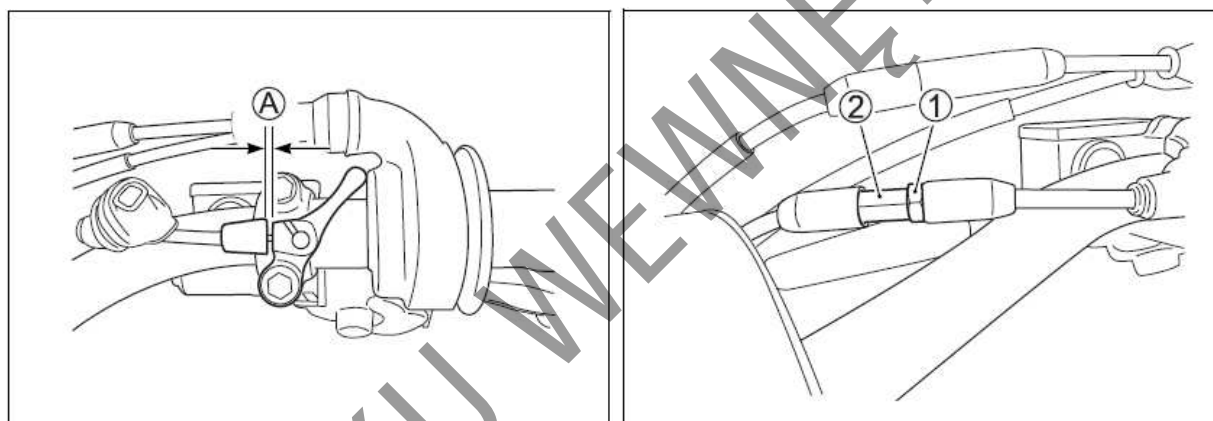
Dźwignia gorącego rozruchu

Luz linki gorącego rozruchu wyreguluj następująco:

WSKAZÓWKA

Zachowaj ostrożność, by podczas montażu nie uszkodzić osłony dźwigni.

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



Luz linki

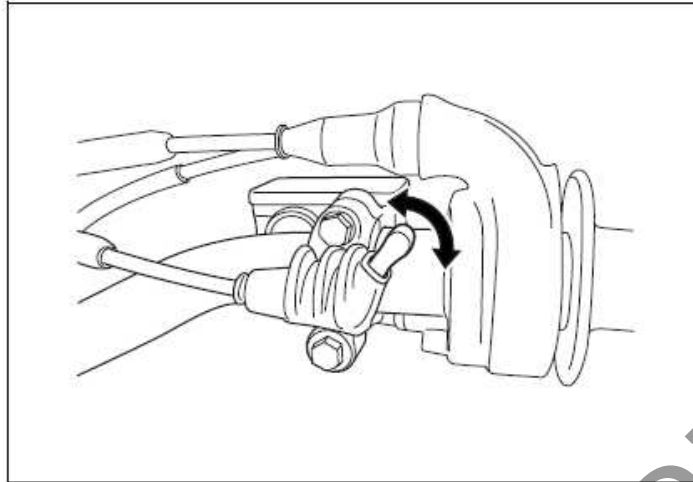
A: 2- 3 mm



Przeciwnakrętką śruby regulacyjnej linki

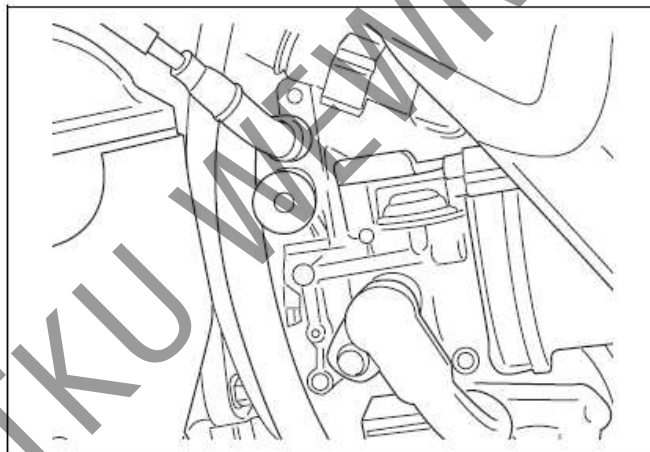
4.5 Nm

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



Obudowa przepustnicy

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



WSKAZÓWKA

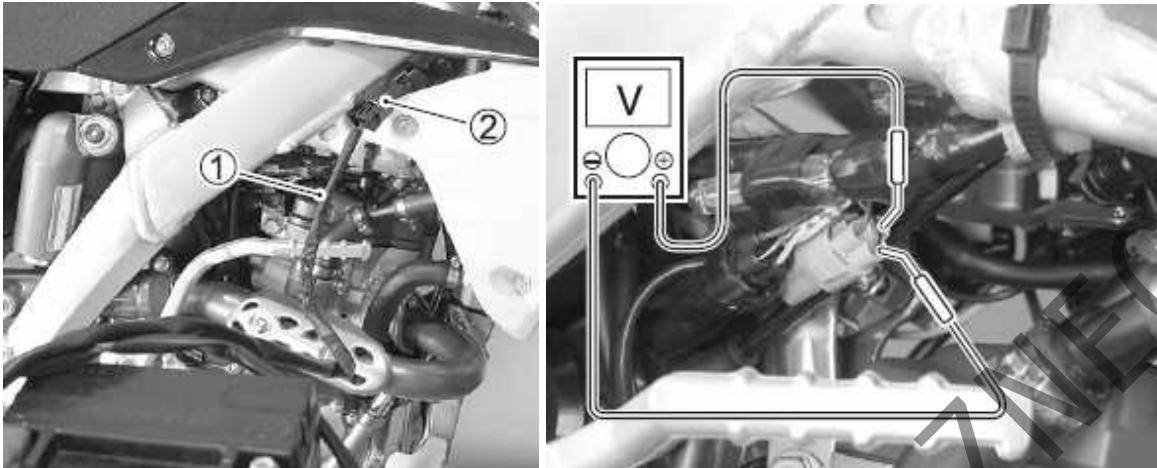
Nie myj obudowy przepustnicy wodą pod ciśnieniem, gdyż może ona przedostać się do wnętrza obudowy.

Czujnik położenia przepustnicy (TP Sensor)

- Zdemontuj zbiornik paliwa.
- Za pośrednictwem wiązki do akumulatora podłącz 12V akumulator do kostki serwisowej.

36890 – 28H00: Wiązka do podłączenia akumulatora (opcja)

- Podłącz sondy woltomierza do przewodów kostki czujnika położenia przepustnicy.



- Zmierz napięcie wyjściowe na stykach kostki czujnika TP (pomiędzy „+” żółtym, a „-”, czarno – brązowym przewodem). Jeśli konieczne zwróć się do dealera Suzuki w sprawie regulacji czujnika TP.



**Napięcie wyjściowe
czujnika TP**

Przepustnica zamknięta

0.58 – 0.62 V

Przepustnica otwarta

3.60 – 4.00 V



09900 – 25008

Miernik uniwersalny

09900 – 25009

Woltomierz

- Sprawdź prawidłowy rozruch oraz wolne obroty silnika.

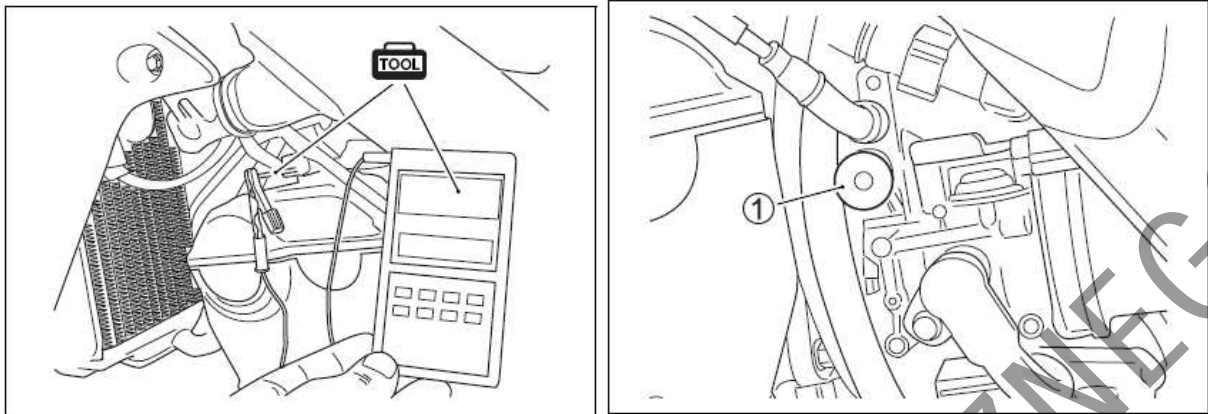
Wolne obroty silnika

- Ustaw luz linki gazu.
- Rozgrzej silnik.

WSKAZÓWKA

Przeprowadź tę regulację przy ciepłym silniku.

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



WSKAZÓWKA

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

- Podłącz do miernika obrotomierz.



09900 – 25009

Miernik uniwersalny

09900 – 26006

Obrotomierz

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



Wolne obroty

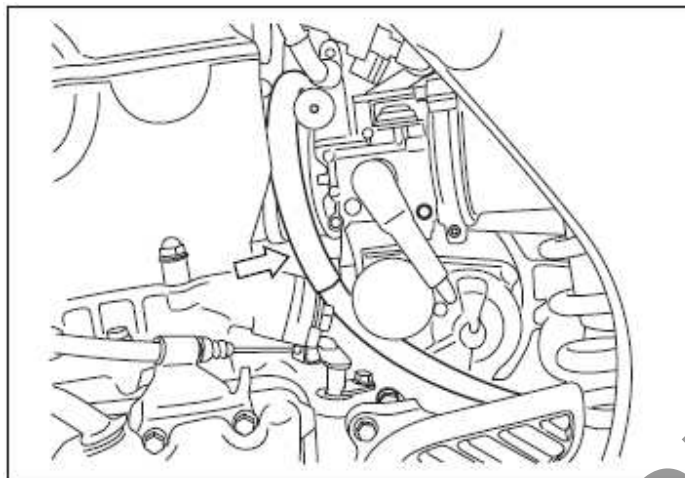
2100 ± 50 1/min

Dźwignia ssania / śruba regulacyjna (1)

Kierunek obrotu	Obroty silnika
Zgodnie z ruchem wskazówek	Zmniejszenie
Przeciwnie do ruchu wskazówek	Zwiększenie

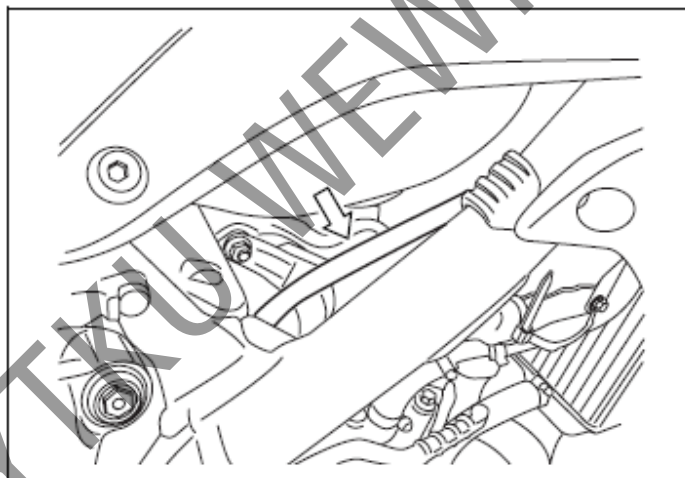
Przewód odpowietrzający skrzyni korbowej

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



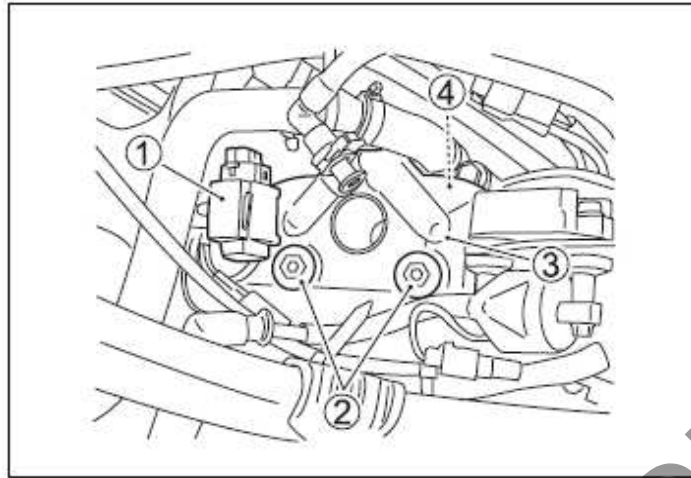
Przewód paliwowy

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



Luz zaworowy

- Zdemontuj siedzisko.
- Zdemontuj osłony chłodnicy i zbiornik paliwa.
- Zdemontuj cewkę zapłonową i wykręć świecę zapłonową.
- Zdemontuj z uchwyty czujnik pochyłu TO (1).

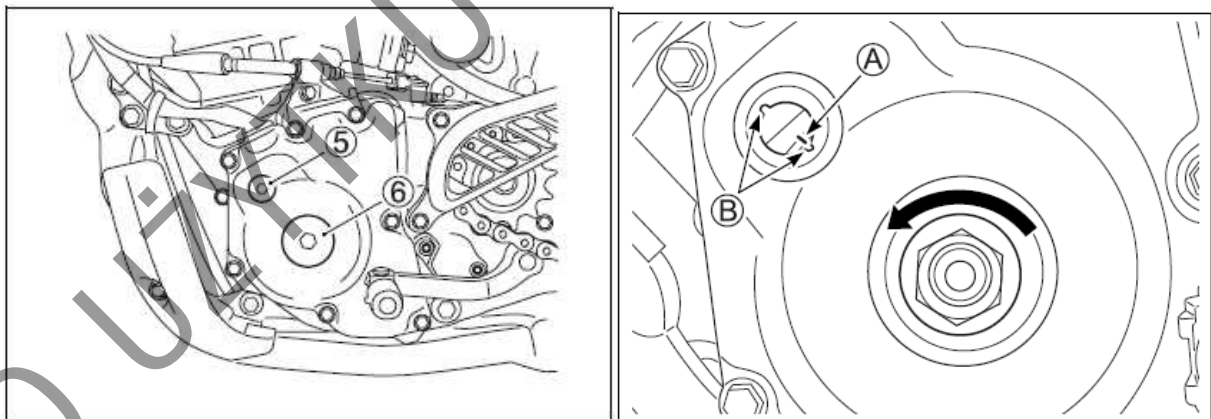


- Odkręć śruby (2) i zdemontuj pokrywę głowicy (3) i jej uszczelkę (4).

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.

WSKAZÓWKA

- Aby sprawdzić luz zaworowy tłok musi znajdować się w GZP suwu sprężania.
- Luz należy kontrolować przy zimnym silniku.
- Spuść olej silnikowy.
- Odkręć korek GZP (5) i korek koła magnesy (6)

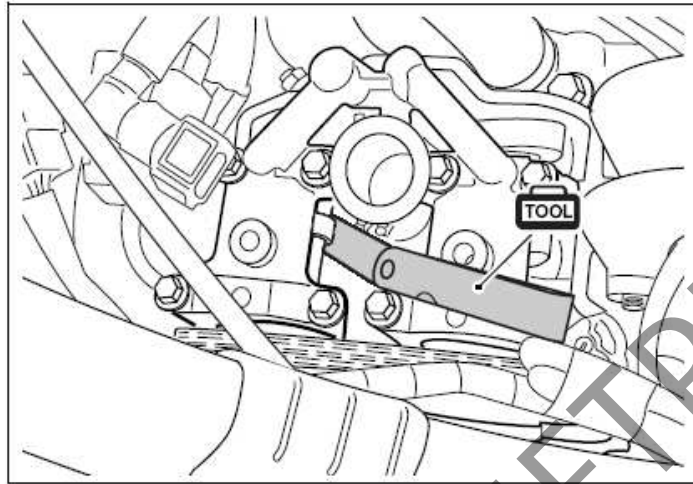


- Przy pomocy klucza przekręć wał korbowy w kierunku przeciwnym do wskazówek zegara, tak, by zgrać znak GZP „A” ze środkiem rowka „B” w otworze kontrolnym.

WSKAZÓWKA

Tłok musi znajdować się w górnym zwrotnym położeniu suwu sprężania.

- Wsuń szczelinomierz pomiędzy szklanę 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



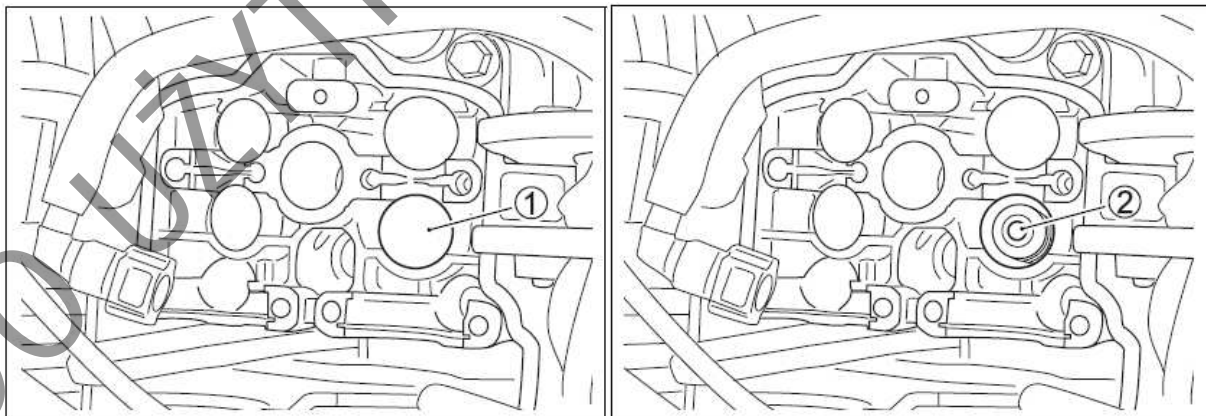
09900 – 20803

Szczelinomierz

Regulacja luzów zaworowych

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

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

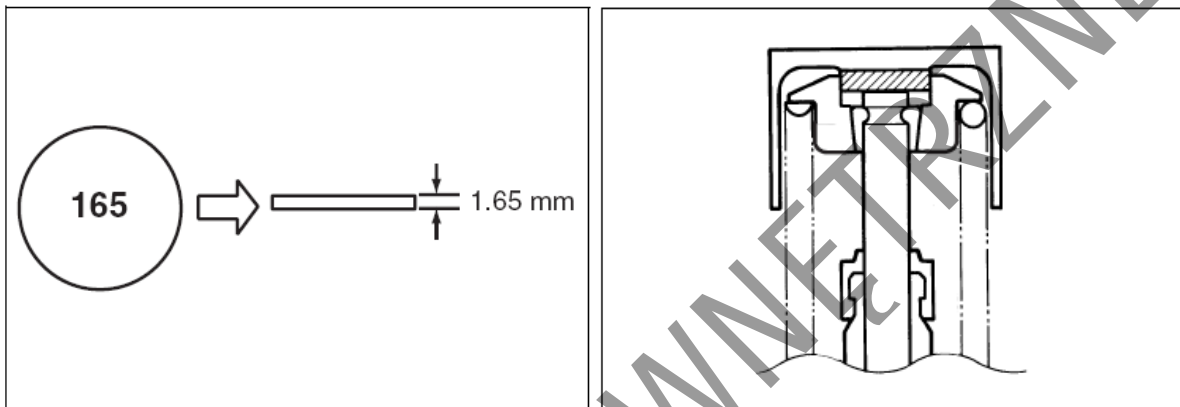


- Dobierz odpowiednią płytkę, tak by luz zaworowy mieścił się w specyfikacji. Na potrzeby tej regulacji dostępne są płytki o grubościach od 1.200 do 2.200 mm w odstępach co 0.025

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.

WSKAZÓWKA

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



- Po montażu rozrządu obróć wałem silnika, tak by zawory zostały w pełni otworzone. Olej z okolic płytek zostanie wyciśnięty, dzięki czemu uniknie się błędów pomiarowych. Sprawdź ponownie luz zaworowy i upewnij się, że leży on w granicach specyfikacji.

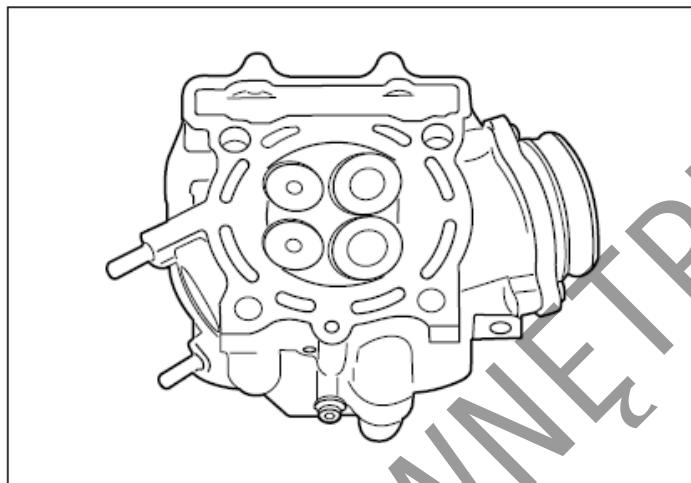
Po regulacji luzu zaworowego zamontuj ponownie następujące elementy:

- Pokrywę głowicy.
- Świecę zapłonową i cewkę zapłonową.
- Osłony chłodnicy i zbiornik paliwa.
- Korek GZP oraz korek koła magnesowego.
- Siedzisko.
- Napelnij silnik olejem silnikowym zgodnie ze specyfikacją i sprawdź poziom oleju silnikowego.

Głowica cylindra, cylinder i tłok

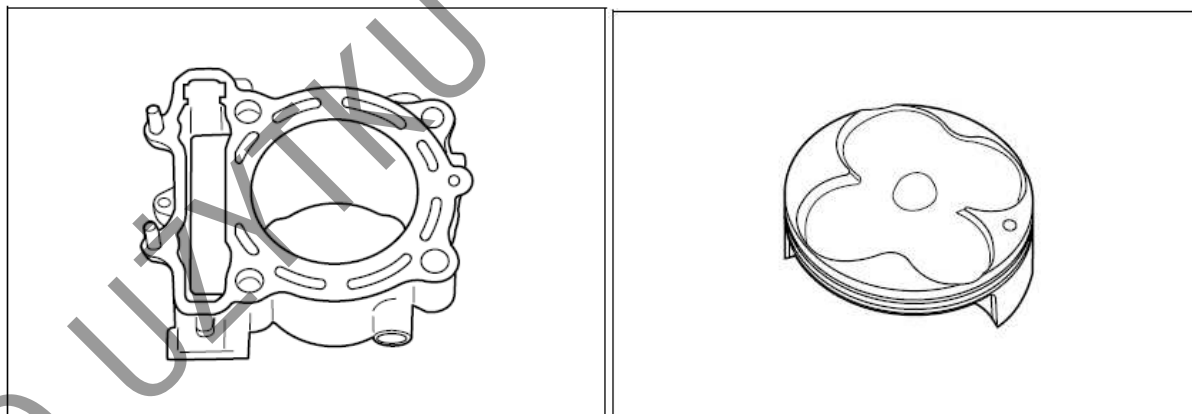
Głowica cylindra

- 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

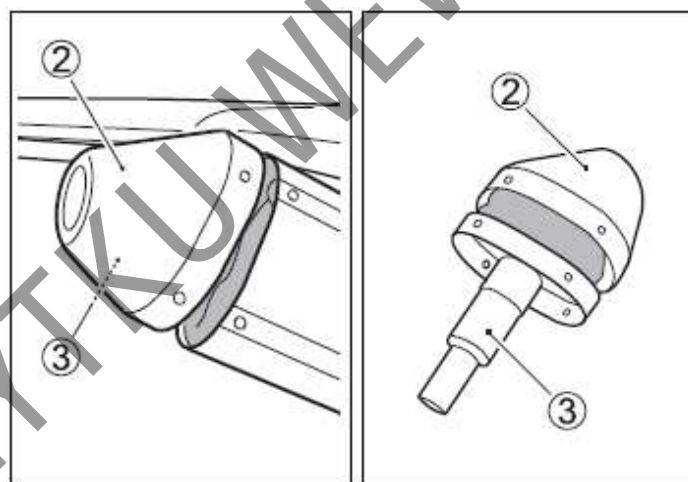
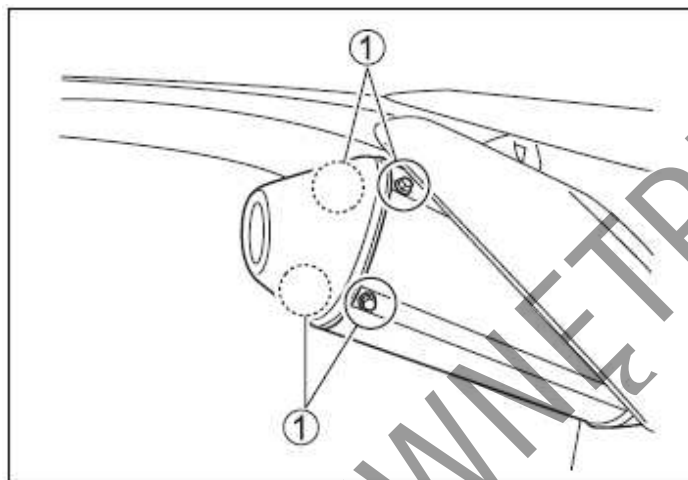
- Zdemontuj tłok.
- Wyczyść z nagaru denko tłoka.
- Oczyść z nagaru rowki pierścieniowe.
- Skontroluj tłok pod kątem rys i pęknięć.
- Sprawdź zużycie pierścieni tłokowych.

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

Tłumik wydechu

Kontrola i wymiana tłumika

- Odkręć śruby mocujące tylnej części tłumika (1).

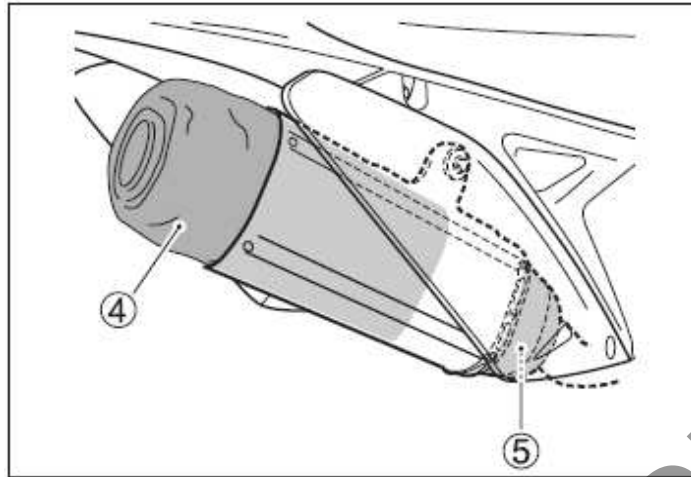


- Zdemontuj końcówkę tłumika (2) i rurę końcówki (3).

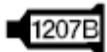
WSKAZÓWKA

Zachowaj ostrożność, by nie uszkodzić końcówki tłumika (2) oraz rury końcówki (3).

- Zdemontuj wkład tłumiący (4), (5) oraz (6).

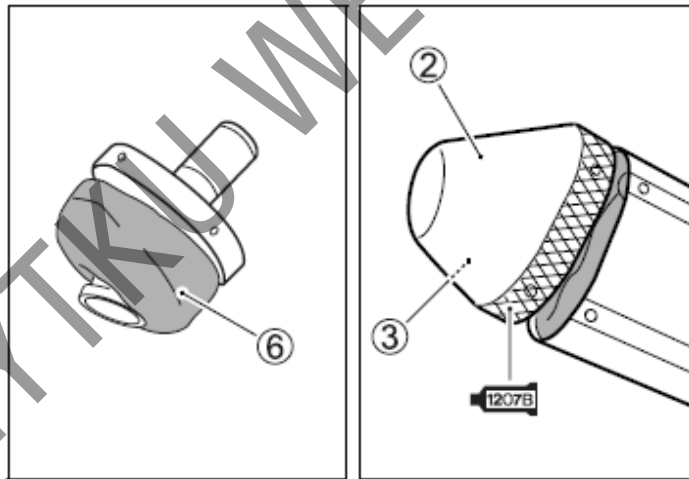


- Skontroluj elementy wewnętrzne tłumika (4), (5) i (6) pod kątem nagromadzenia nagaru i smoły.
- Wymień watę szklaną jeśli zajdzie taka potrzeba.
- Zamontuj wkład tłumiący tłumika (4), (5) oraz (6).
- Nanieś Suzuki Bond na obwód końcówki (2).



99000 – 31140

Suzuki Bond 1207B



- Zamontuj końcówkę (2) wraz z rurą końcówki (3) w korpusie tłumika. Zgraj otwory do zamocowania.
- Śruby mocujące dokręć z przewidzianym momentem.



Śruby mocujące
końcówki tłumika

10.0 Nm

WSKAZÓWKA

Po zamontowaniu tłumika sprawdź jego szczelność.

Łańcuch napędowy i zębatki

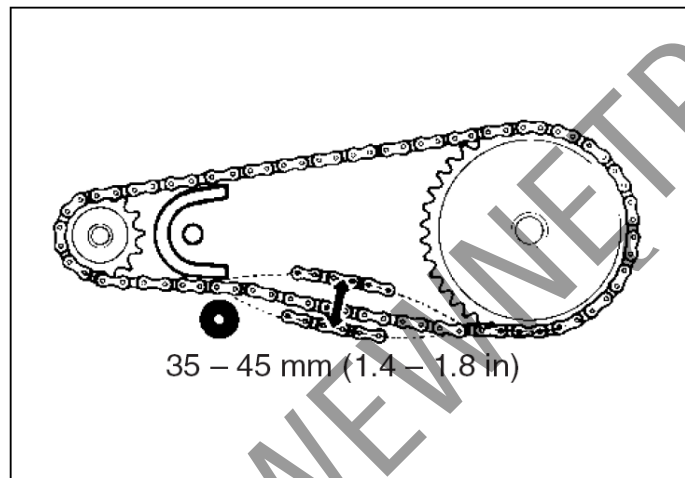
Zwis łańcucha napędowego

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



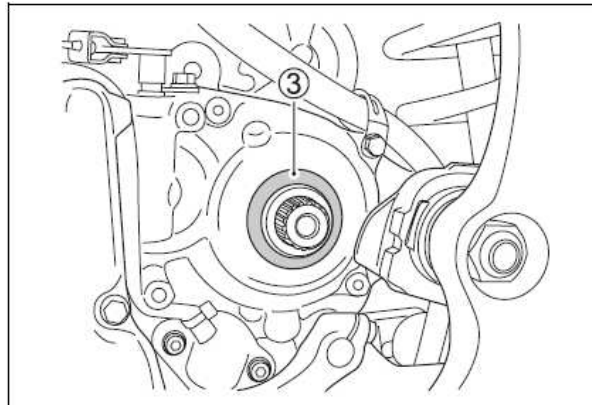
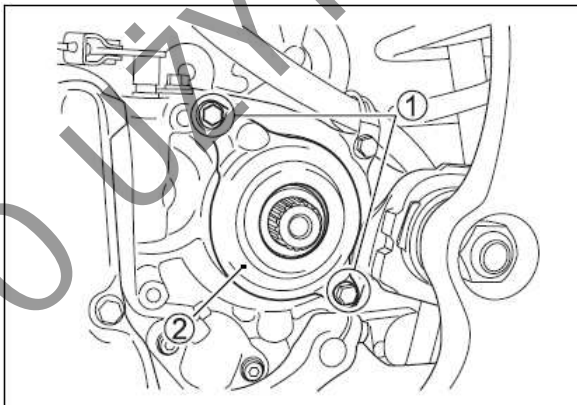
Zwis łańcucha

35 – 45 mm



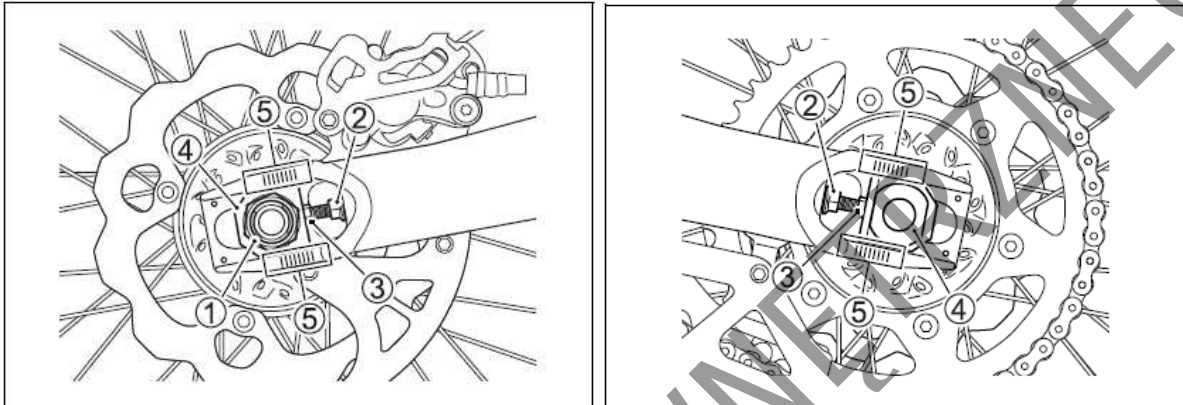
Uszczelniacz wałka zdawczego

- Zdemontuj zębatkę zdawczą.
- Odkręć śruby (1) i blachę oporową uszczelniacza (2).
- Skontroluj uszczelniacz (3) pod kątem nieprawidłowości (kurz, kamienie, obce ciała).
- Jeśli konieczne, wymień uszczelniacz na nowy.



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 regulacyjna (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 dokręć nakrętkę osi (1).



Nakrętka osi koła

100 Nm

- Dokręć przeciwnakrętkę (2).

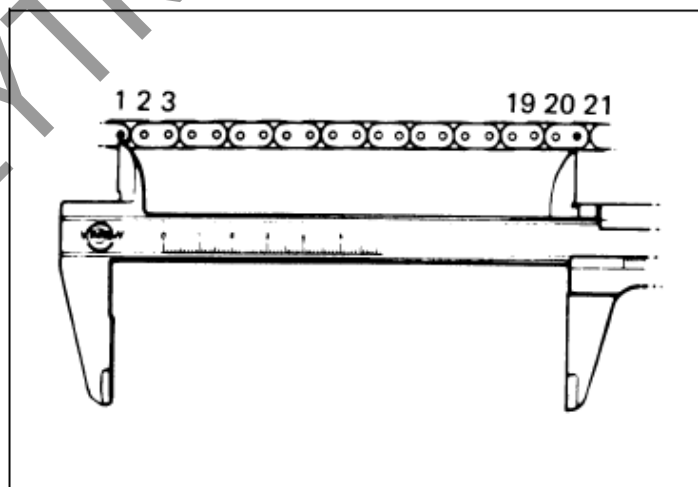
Długość 20 ogniw

- Naciągnij łańcuch i zmierz długość 20 kolejnych ogniw łańcucha.



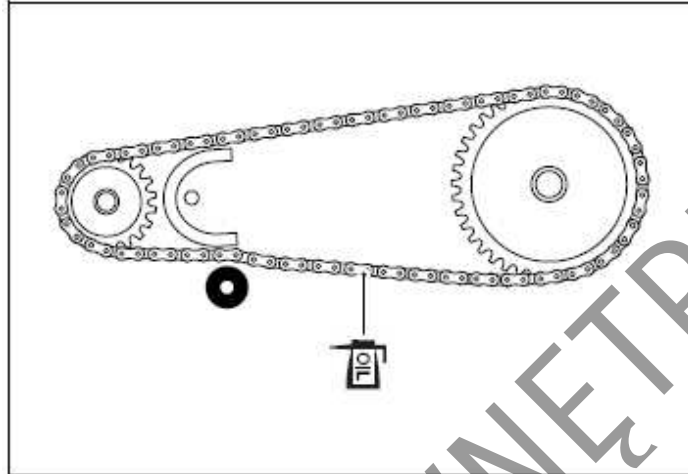
Limit serwisowy

323.8 mm



Smarowanie łańcucha napędowego

- Usuń z łańcucha wszelkie zanieczyszczenia. Uważaj, by nie uszkodzić pierścieni uszczelniających.
- Wyczyść łańcuch środkiem do czyszczenia łańcuchów lub wodą z neutralnym detergentem.



UWAGA

Nieprawidłowe czyszczenie łańcucha doprowadzić może do uszkodzenia pierścieni uszczelniających i zniszczenia łańcucha.

- Nie używaj lotnych rozpuszczalników takich jak rozcieńczalniki do lakieru, nafta, benzyna.
- Nie używaj myjek ciśnieniowych do mycia łańcucha.
- Nie używaj szczotki drucianej do czyszczenia łańcucha.
- Do czyszczenia łańcucha użyj miękkiej szczotki.
- Wytrzyj łańcuch po czyszczeniu.
- Do smarowania użyj sprayu do łańcuchów lub oleju o wysokiej lepkości.

Kontrola zębatek

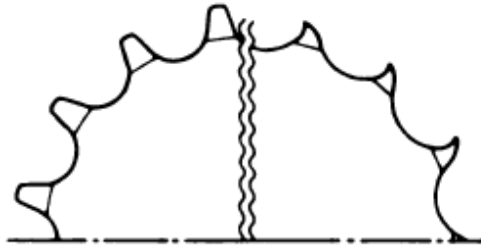
Zębatkę zdawczą i napędową skontroluj pod kątem zużycia i pęknięć. Jeśli zajdzie taka potrzeba wymień koła zębate na nowe.

WSKAZÓWKA

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

Normalne zużycie

Nadmierne zużycie



Prowadnica łańcucha, ślizg i rolki prowadzące

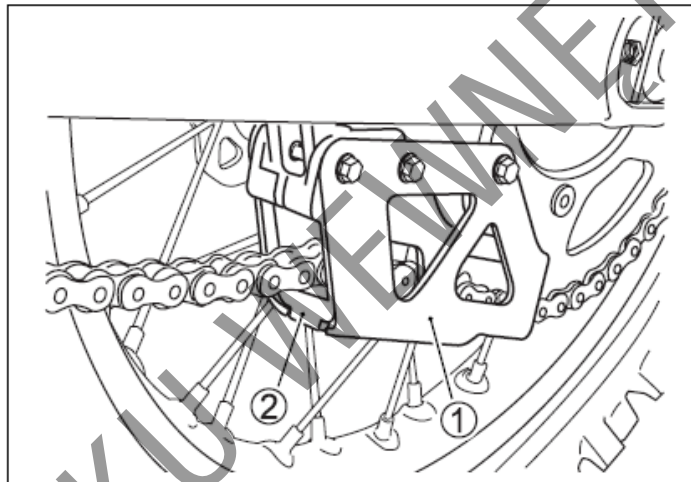
Kontrola prowadnicy łańcucha

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

WSKAZÓWKA

Łańcuch uderza w prowadnicę powodując hałas i zużycie łańcucha.

- Skontroluj gumę prowadnicy (2) pod kątem zużycia.



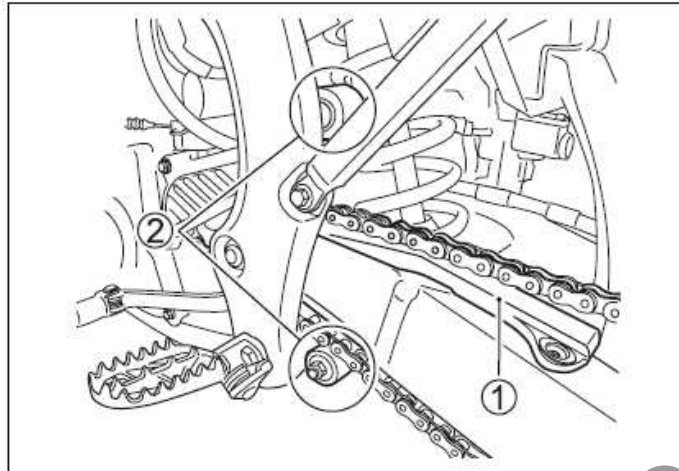
- Jeśli zajdzie taka konieczność wymień uszkodzone części na nowe.

Kontrola ślizgu i rolek prowadzących łańcucha napędowego

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

WSKAZÓWKA

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



- Skontroluj dokręcenie śrub i nakrętek rolek.



Śruby rolek łańcucha

23 Nm

Hamulce

Poziom płynu hamulcowego

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



Płyn hamulcowy

DOT 4

OSTRZEŻENIE:

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

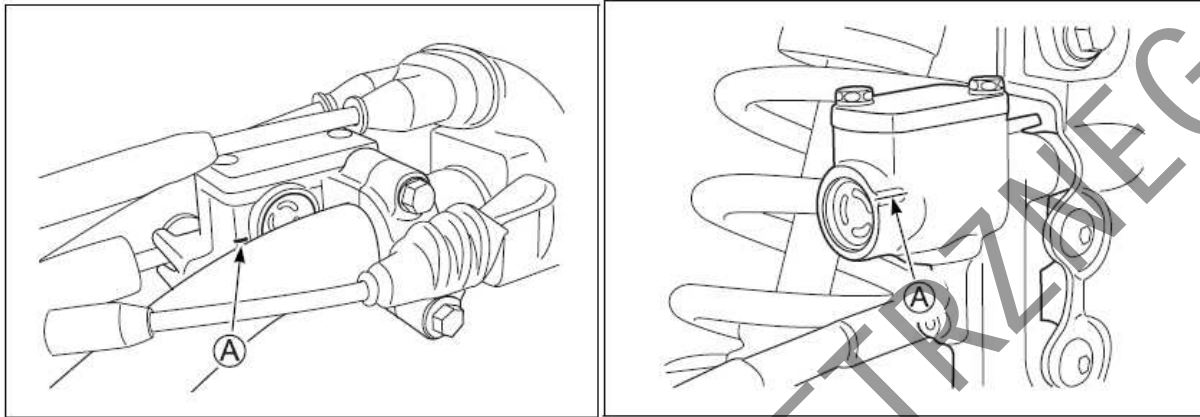
OSTRZEŻENIE

Zastosowanie innego niż DOT4 płynu hamulcowego, lub płynu nalanego z nieszczelnego pojemnika może doprowadzić do uszkodzenia układu hamulcowego i wypadku. Przed odkręceniem wyczyść pokrywę zbiorniczka płynu hamulcowego.

Stosuj wyłącznie płyn hamulcowy DOT4 uzupełniany jedynie ze szczelnego pojemnika. Nigdy nie stosuj innego płynu i nie mieszaj innego płynu z DOT4.

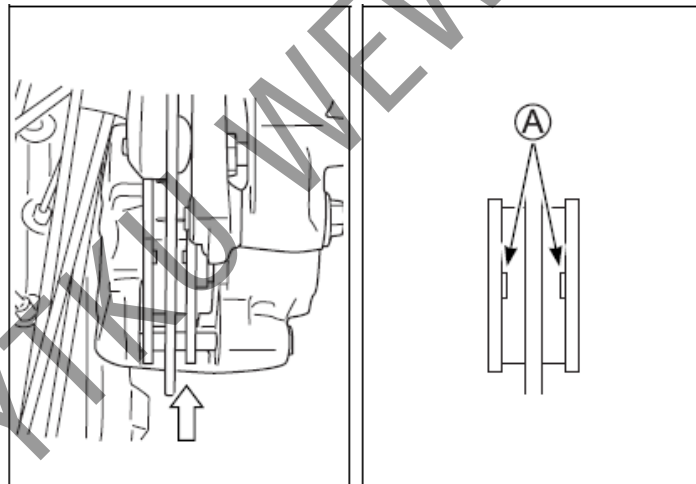
UWAGA:

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



Klocki hamulcowe

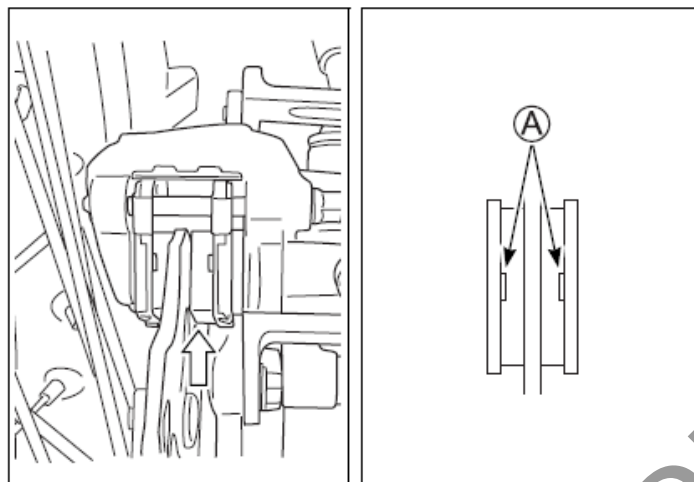
- Skontroluj klocki hamulcowe pod kątem zużycia. Jeśli klocki są zużyte wymień je na nowe.



„A”: Dopuszczalne zużycie klocków hamulcowych

WSKAZÓWKA

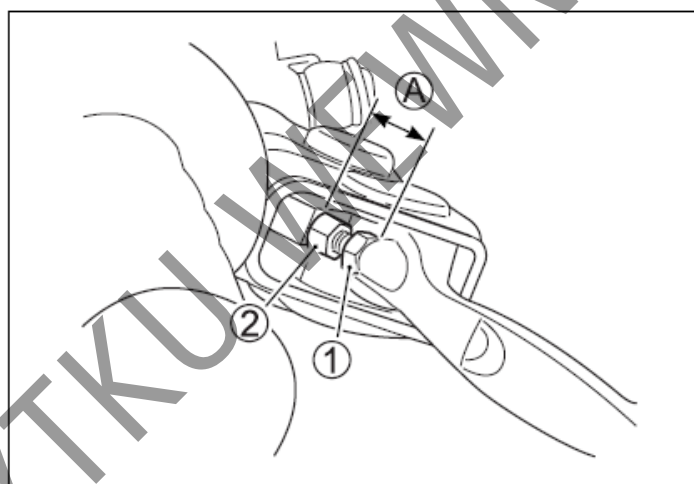
- Po wymianie klocków naciśnij kilkakrotnie dźwignię/pedał hamulca, aby ustawić prawidłowe położenie klocków.
- Klocki hamulcowe należy wymieniać jako parę.



„A”: Dopuszczalne zużycie klocków hamulcowych

Regulacja położenia dźwigni hamulca przedniego

Położenie dźwigni ustaw następująco:



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

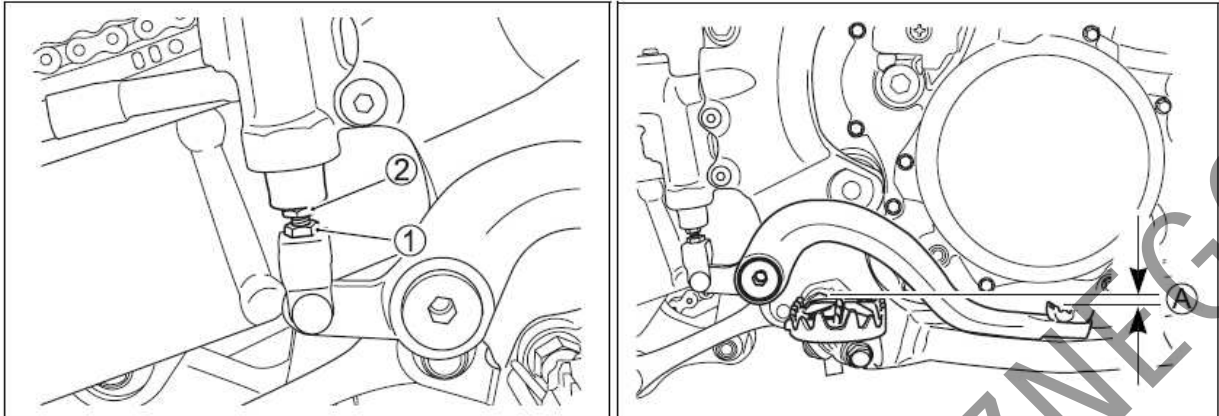


Długość śruby regulacyjnej „A”

11 – 15 mm

Regulacja wysokości pedału hamulca

Położenie pedału ustaw następująco:



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



Wysokość pedału hamulca

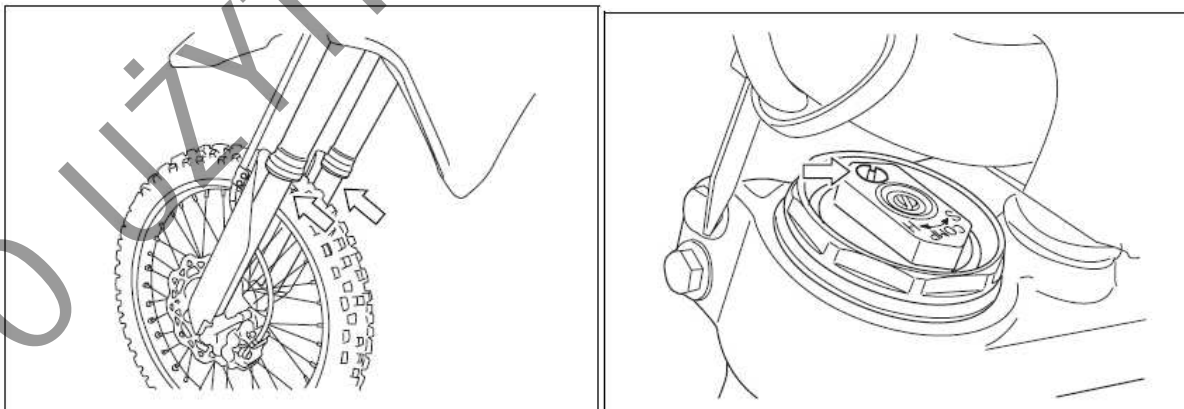
0 – 10 mm

Przeciwnakrętka pręta pompki hamulcowej

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 podstawce serwisowej, tak by koło przednie znalazło się w powietrzu.



- Odkręć śrubę odpowietrzającą przedniego zawieszenia i wyrównaj ciśnienie w goleniach do atmosferycznego.

- Dokręć ponownie śruby odpowietrzające.

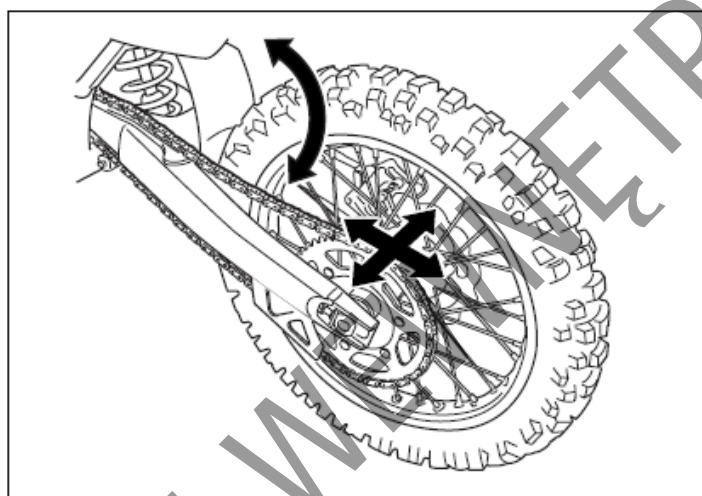


Zawór odpowietrzenia przedniej goleni

1.3 Nm

Tylne zawieszenie

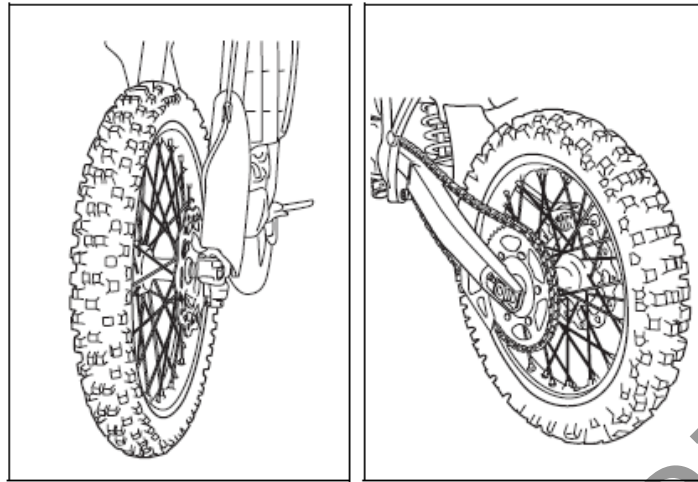
- Poruszając kilkakrotnie przednie zawieszenie na dół i do góry sprawdź jego płynne działanie.
- Skontroluj pod kątem uszkodzeń i wycieków oleju.
- Skontroluj dokręcenie śrub i nakrętek.
- Sprawdź brak luzów w zawieszeniu poruszając je kilkakrotnie w górę i dół oraz na boki.
- Jeśli stwierdzisz uszkodzone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



Koła i opony

Kontrola obręczy koła i opon

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



Nyple szprych i trzymak opony

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

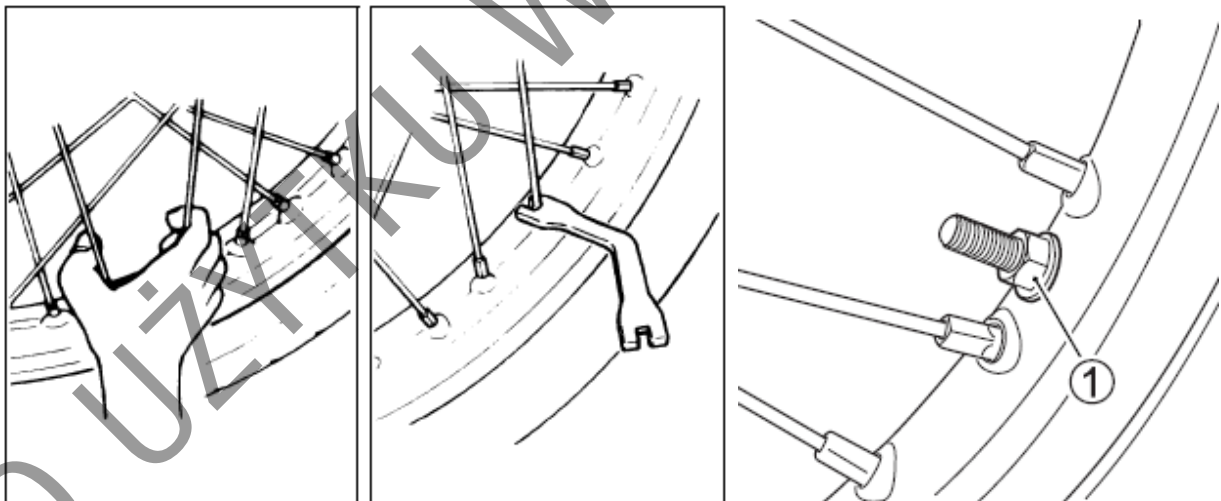


Nyple szprych

6 Nm

UWAGA:

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



- Skontroluj dokręcenie trzymaka (1) opony.



Nakrętka trzymaka przedniej opony 14 Nm

Nakrętka trzymaka tylnej opony 17 Nm

Ciśnienie w oponach

- Skontroluj ciśnienie w przedniej i tylnej oponie.

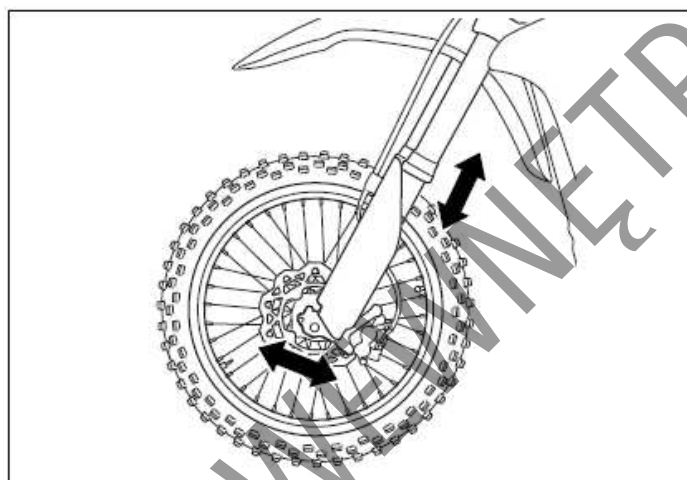


Ciśnienie w zimnych
oponach

70 – 110 kPa (0.7 – 1.1 kg/cm²)

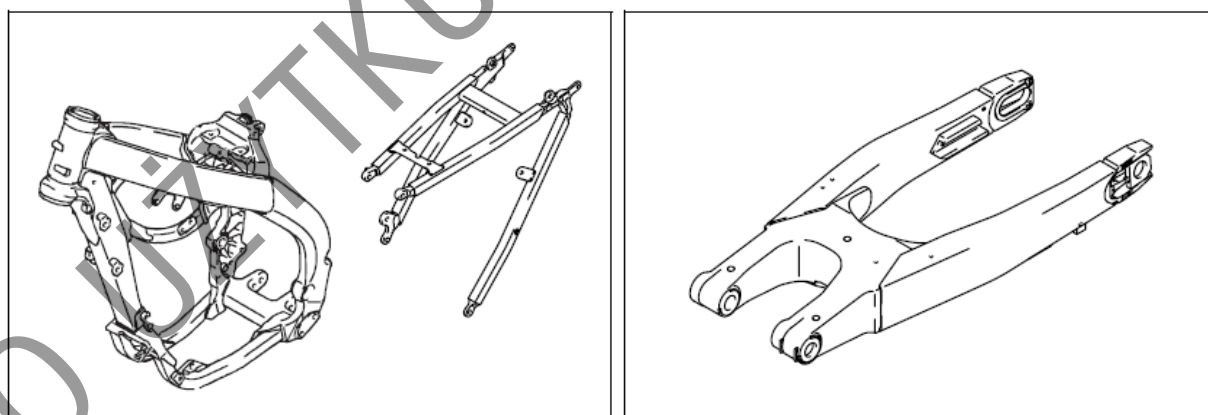
Układ kierowniczy

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



Rama

- Kontroluj ramę okresowo.



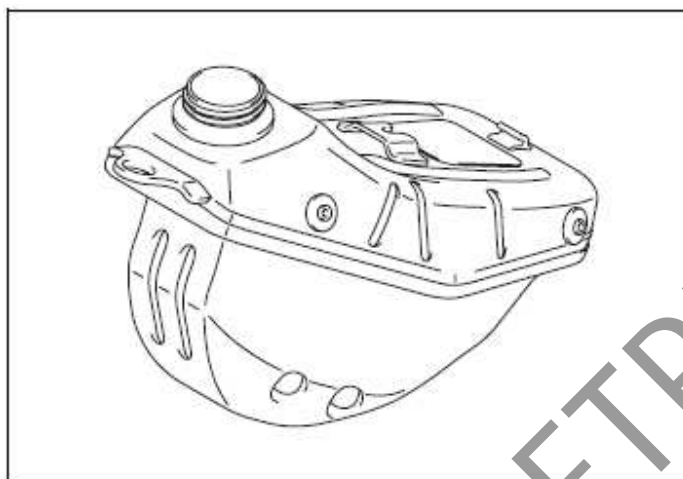
Wahacz

- Kontroluj wahacz okresowo

Zbiornik paliwa

Kontrola zbiornika paliwa.

- Skontroluj zbiornik pod kątem wycieków paliwa, zwłaszcza w obszarze spawów.



Smarowanie

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

Nr	Element	Rodzaj	Częstotliwość	Komentarz
1	Linka sprzęgła, dźwignia, linka dźwigni gorącego rozruchu, dźwignia	A	Przed biegiem i pomiędzy biegami	Wlej olej do 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	Co jeden bieg / Częściej w zależności od warunków	Nasmaruj os pedału.
4	Wahacz	C	Co trzy biegi / Częściej w zależności od warunków	Czyść i smaruj łożyska. Uszczelniacze utrzymuj w czystości. Smaruj uszczelniacze.
5	Osie obrotu dźwigni tylnego zawieszenia	C	Co jeden bieg / Częściej w zależności od warunków	Czyść i smaruj łożyska. Uszczelniacze utrzymuj w czystości. Smaruj uszczelniacze
6	Łożyska główki ramy	C	Co 5 biegów / Częściej w zależności od warunków	Czyść i smaruj łożyska. Uszczelniacze utrzymuj w czystości.
7	Oś rozrusznika	A	Przed biegiem	Delikatnie nasmaruj oś olejem.

8	Oś dźwigni ssania	A	Przed biegiem	Delikatnie nasmaruj oś olejem.
9	Łańcuch napędowy	B	Przed biegiem i pomiędzy biegami	Utrzymuj łańcuch nasmarowany. Zawsze kontroluj zużycie i ustawienie.
10	Uszczelnienia dźwigni wahacza	A	Co jeden bieg / Częściej w zależności od warunków	Nasmaruj uszczelniacze.
11	Przednie i tylne koła	A	Co jeden bieg / Częściej w zależności od warunków	Nasmaruj łożyska i uszczelniacze.

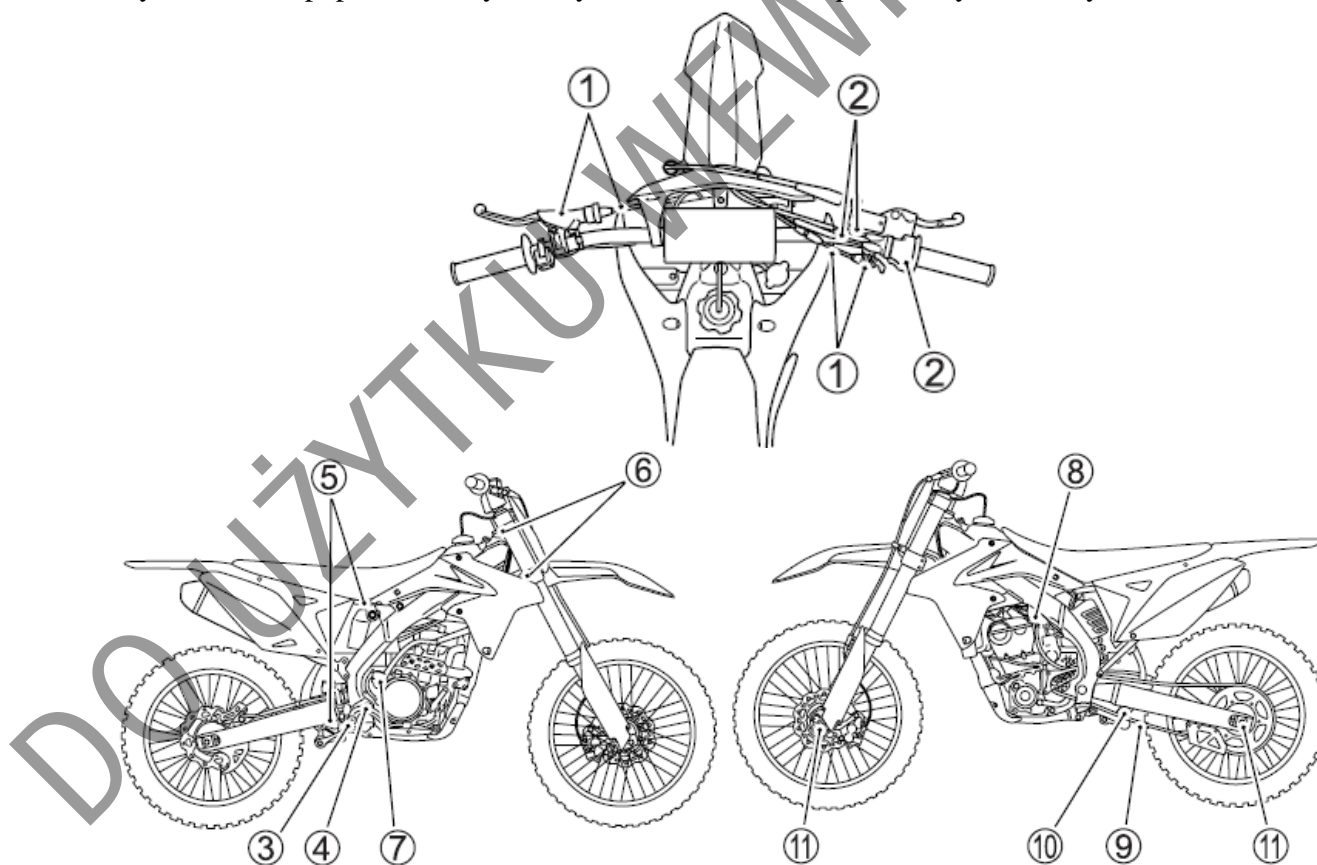
Niezbędne są następujące materiały:

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.

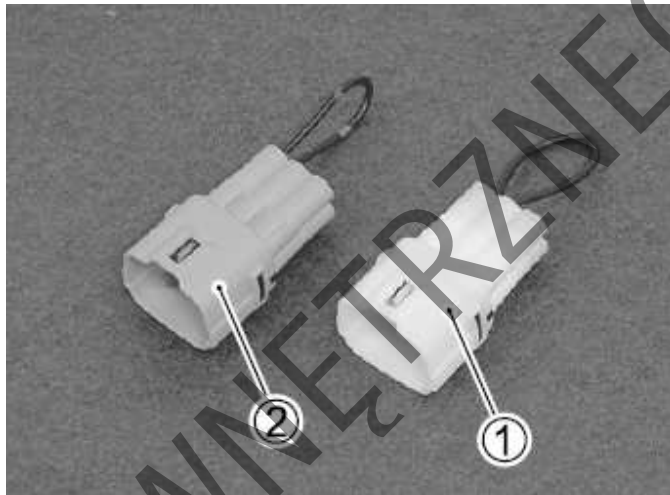
Postępuj zgodnie z grafikiem. Rozbiórka niezbędna przy smarowaniu wielu elementów jest istotnym przeglądem prewencyjnym. Pozwala ona na kontrolę zużycia, zmęczenia, regulację i czyszczenie z np. piasku, który w innych okolicznościach pozostałby w motocyklu.



Wybór map ECM-u

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

	Kolor kostki	Mapa wtrysku
1	Biała	Uboga
2	Szara	Bogata



WSKAZÓWKA

Zmiana mapy następuje natychmiast po uruchomieniu silnika.

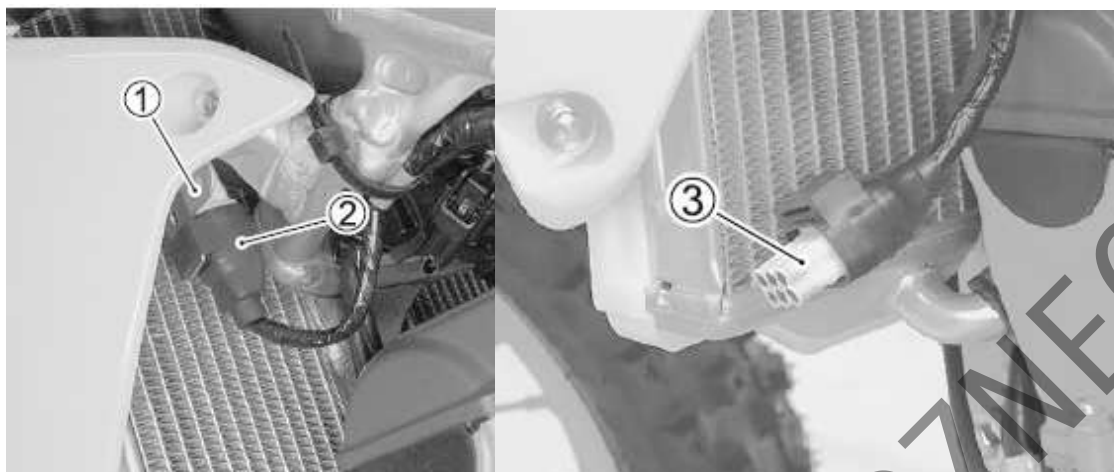
- Wybierz **BIAŁĄ** kostkę połączeniową (mapa z nieco uboższą mieszanką) kiedy:
 - Pada deszcz
 - Jest wysoka wilgotność powietrza
- Wybierz **SZARĄ** kostkę połączeniową (mapa z nieco bogatszą mieszanką) kiedy:
 - Jest niska wilgotność powietrza
 - Do dłuższej jazdy z wysoką prędkością

WSKAZÓWKA

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

Procedura zmiany mapy wtrysku

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



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



- Uruchom silnik.

WSKAZÓWKA

Podłączana kostka i gniazdo powinny być suche.

Regulacja zawiesznień

Przednie zawieszenie

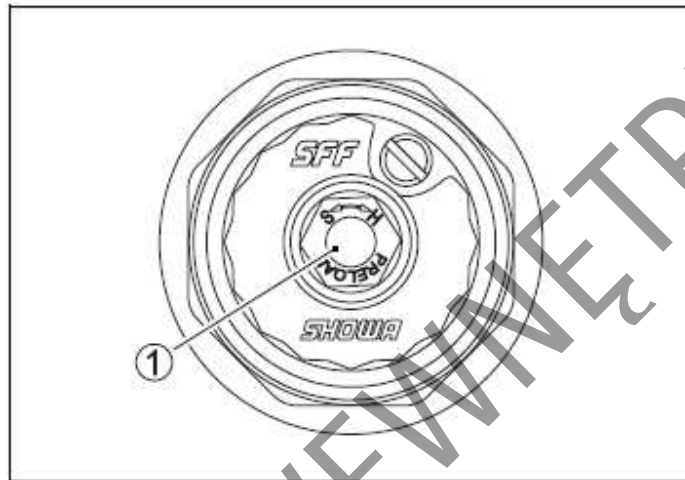
W przednim zawieszeniu, w zależności od preferencji kierowcy, jego ciężaru i warunków toru regulacji podlega napięcie wstępne sprężyny, siła tłumienia na dobieciu, odbiciu oraz ilość oleju w goleni.

WSKAZÓWKA

- Przed przystąpieniem do regulacji przeprowadź jazdę próbną.
- Upewnij się, że obydwie golenie zawieszenia są identycznie ustawione.

- Przed przystąpieniem do regulacji skontroluj poniższe elementy:
 - Regulacja ciśnienia powietrza w goleni.
 - Uszkodzenia i wycieki oleju z goleni.
 - Ciśnienie powietrza w oponach.
 - Uszkodzenia opon i obręczy kół.
 - Napięcie szprych i dokręcenie trzymaka opony.
 - Płynność działania układu kierowniczego.

Regulacja napięcia wstępnego sprężyny (na prawej goleni)



- Śrubę regulacyjną (1) wykręć do oporu (położenie najbardziej miękkie)

WSKAZÓWKA

Aby prawidłowo ustawić położenie śruby regulacyjnej (1) należy wykręcić ją, aż się zatrzyma, a następnie wkręcić o zalecaną liczbę kliknięć.

- Śrubę regulacyjną (1) wkręcaj w celu zwiększenia twardości sprężyny. Szóste kliknięcie jest standardową pozycją.



**Regulacja napięcia sprężyny.
Położenie standardowe**

6 kliknięć wkręcając

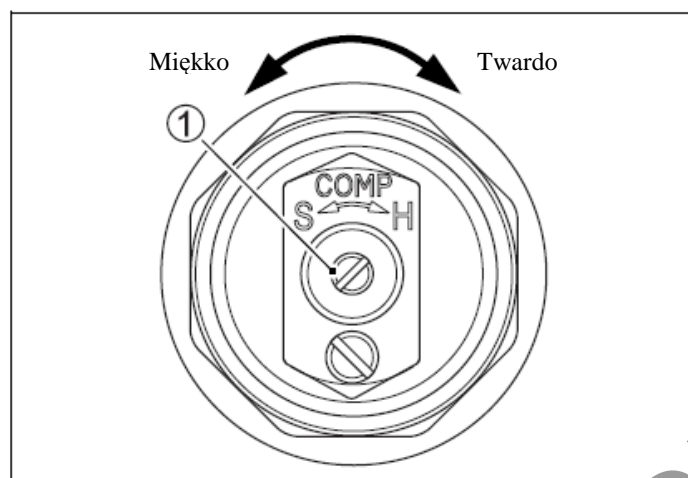
Regulacja siły tłumienia przy ściskaniu (dobiciu) na lewej goleni

- Wkręć śrubę regulacyjną (1) do oporu (najtwardsze położenie).

WSKAZÓWKA

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

- Wykręcaj śrubę (1) (w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara) i ustaw ją w standardowym położeniu – 11 kliknięć.



Regulacja siły tłumienia na odbiciu. Położenie standardowe

11 kliknięć wykręcając

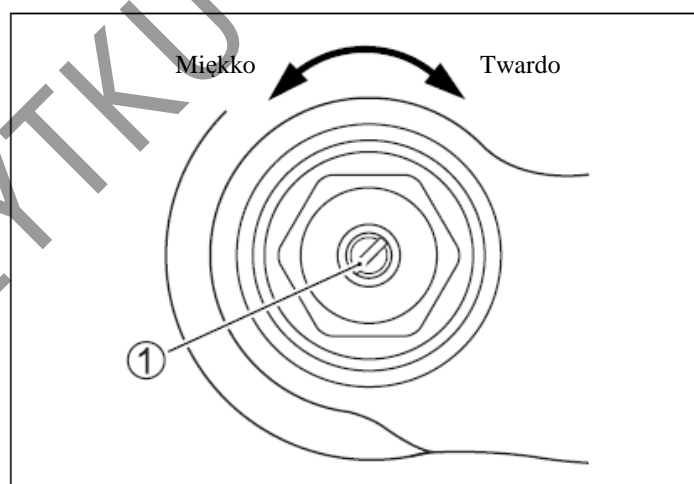
Regulacja siły tłumienia przy rozciąganiu (odbiciu) na lewej goleni

- Wkręć śrubę regulacyjną (1) do oporu (najtwardsze położenie).

WSKAZÓWKA

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

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



Regulacja siły tłumienia na odbiciu. Położenie standardowe

9 kliknięć wykręcając

Regulacja ilości oleju w goleni zawieszania

Zwiększenie ilości oleju w goleni

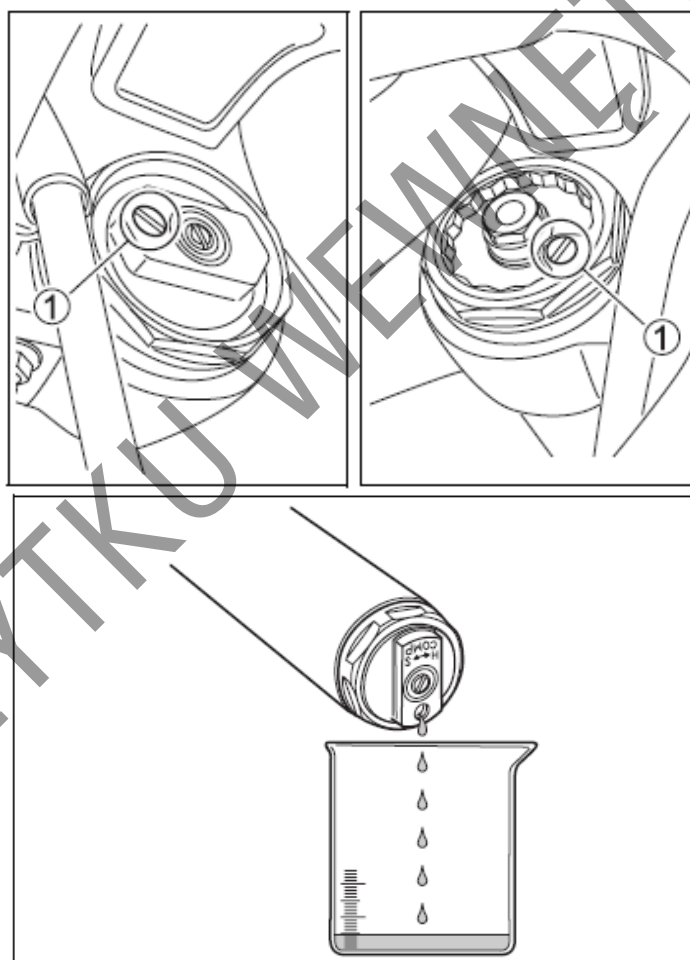
- Odkręć zawór odpowietrzenia zawieszania (1).
- Strzykawką dolej odpowiednią ilość oleju do goleni.

UWAGA

Zmieszanie różnych rodzajów oleju spowodować może zajście reakcji chemicznych i doprowadzić do przyspieszonego zużycia oleju. Nigdy nie mieszaj różnych typów oleju do zawieszek.

Zmniejszenie ilości oleju w goleni

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



UWAGA:

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



**Zawór odpowietrzenia
przedniego zawieszenia**

Olej do zawiesznień SHOWA SS – 19 lub równoważny

1.3 Nm

Tylne zawieszenie

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

WSKAZÓWKA

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

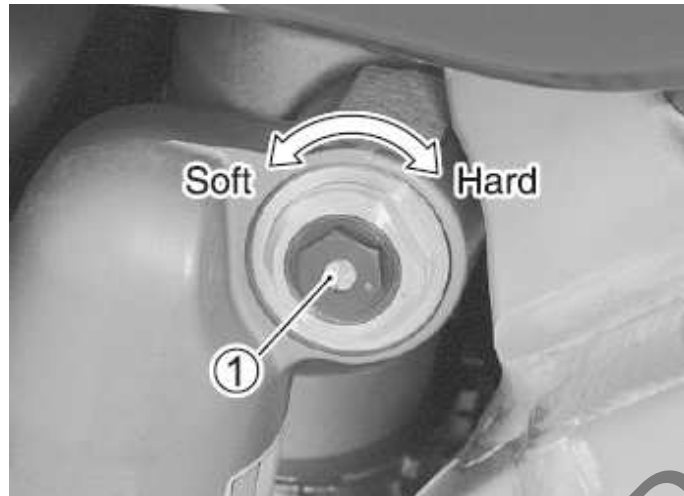
Regulacja siły tłumienia przy ściskaniu (dobiciu)

WSKAZÓWKA

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

Regulacja niskiej prędkości

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

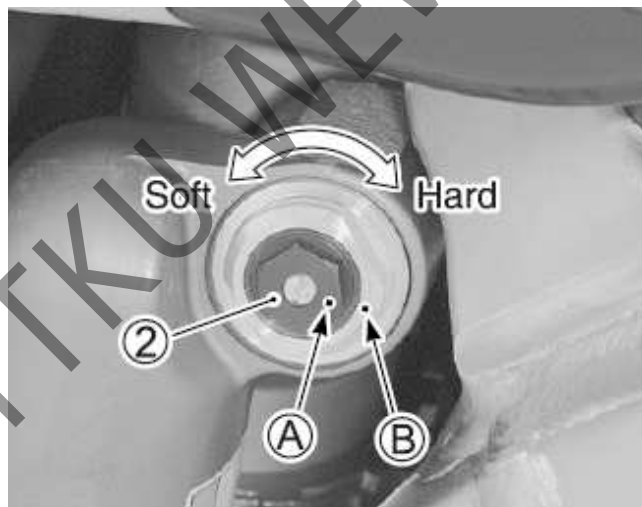


**Regulacja siły tłumienia na dobieciu.
Położenie standardowe niskiej prędkości**

14 kliknięć wykręcając

Regulacja wysokiej prędkości

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



**Regulacja siły tłumienia na dobieciu. Położenie
standardowe wysokiej prędkości**

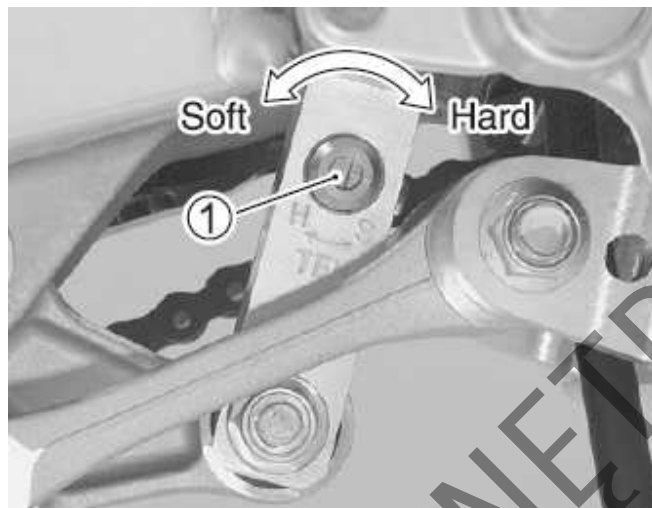
2 obroty wykręcając

Regulacja siły tłumienia przy rozciąganiu (odbiciu)

WSKAZÓWKA

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

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

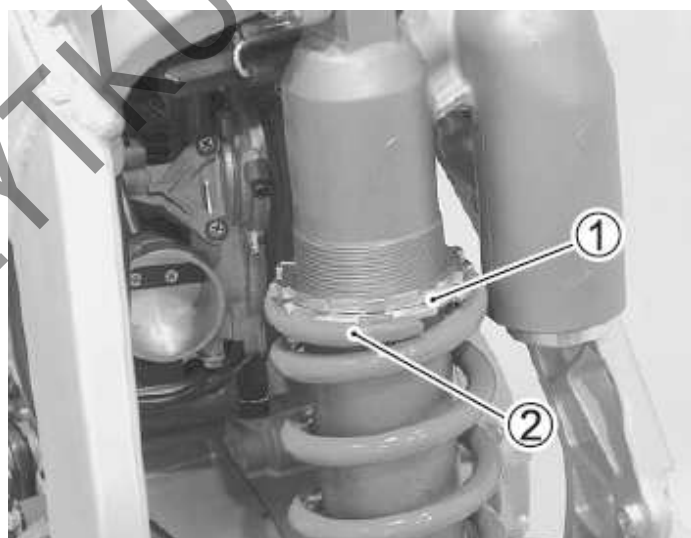


Regulacja siły tłumienia na odbiciu. Położenie standardowe

14 kliknięć wykręcając

Regulacja napięcia wstępnego sprężyny

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



09910 – 60611

Uniwersalny klucz pazurkowy

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



Standardowe napięcie sprężyny z położenia sprężyny swobodnej

5.0 mm

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

247 – 262 mm



Przeciwnakrętka regulacji długości sprężyny

70 Nm

WSKAZÓWKA

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

Lista części zamiennych

L.p	Nazwa części	Numer katalogowy	Ilość
1	Zestaw części zamiennych	19900 – 49H10	1
1	Uszczelka, pokrywa magneta	11483 – 49H00	1
2	Uszczelka, pokrywa sprzęgła, zewnątrzna	11484 – 10H00	1
3	Uszczelka, rura wydechowa	14181 – 49H00	1
4	Łącznik tłumika	14771 – 29F00	1
5	Filtr oleju	16510 – 35G00	1
6	O-ring, obudowa pompy wody	17431 – 10H00	1
7	Dźwignia hamulca	57310 – 37F00	1
8	Dźwignia sprzęgła	57621 – 35G10	1
9	D-ring, tulejka zębataki zdawczej	27515 – 49H00	1
10	O-ring, pokrywa filtra oleju	09280 – 39001	1

Części opcjonalne

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

OSTRZEŻENIE

Zaniechanie postępowanie zgodnego z poniższymi wskazówkami doprowadzić może do groźnych sytuacji lub odniesienia obrażeń:

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

DANE TECHNICZNE MOTOCYKLA SUZUKI RM-Z250L3

WYMIARY I CIĘŻAR	
Długość całkowita	2170 mm
Szerokość całkowita	830 mm
Wysokość całkowita	1270 mm
Rozstaw kół	1475 mm
Prześwit	345 mm
Wysokość siedzenia	955 mm
Ciężar motocykla gotowego do jazdy	106,5 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
Stożek sprężania	13.5 : 1
Układ zasilania	Wtrysk paliwa
Filtr powietrza	Z wkładem z pianki poliuretanowej
System rozruchu	Nożny
System smarowania	Półsucha misa olejowa
Wolne obroty	2100 ± 50 1/min

PRZENIESIENIE NAPEŁDU	
Sprzęgło	Wielotarczowe, w kąpielii olejowej
Skrzynia biegów	5-biegowa
Schemat zmiany biegów	1 w dół, 4 do góry
Przełożenie reduktora	3.315 (63/19)
Przełożenia biegów	
1	2.153 (28/13)
2	1.764 (30/17)
3	1.470 (25/17)
4	1.238 (26/21)
5	1.090 (24/22)
Przekładnia główna	3.769 (49/13)
Łańcuch	DID520DMA4, 114 ogniw

RAMA	
Przednie zawieszenie	Widelec teleskopowy, sprężyny spiralne, tłumienie olejowe
Tylne zawieszenie	Wahacz wleczony, sprężyna spiralna, tłumienie olejowe
Skok przedniego zawieszenia	310 mm
Skok koła tylnego	310 mm
Kąt skrętu kierownicy	45° (w lewo i w prawo)
Kąt główki ramy	29°20'
Wybieg	130 mm
Przedni hamulec	Tarczowy
Tylne hamulec	Tarczowy
Rozmiar opony przedniej	80/100-21 51M, dętkowa
Rozmiar opony tylnej	100/90 - 19 57M, dętkowa

WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE	
Zapłon	Elektroniczny (CDI)
Świeca zapłonowa	NGK CR8EIB - 10
Kąt wyprzedzenia zapłonu	12° przed GZP przy 2100 1/min

POJEMNOŚCI	
Zbiornik paliwa	6.5 l
Olej silnikowy	Wymiana 950 ml
	Z filtrem 1000 ml
	Przeplukanie 1100 ml
Pojemność układu chłodzenia	950 ml