

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>Akcesoryjna 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>                              | 17 |
| <i>Wybór map ECM-u</i>                          | 18 |
| <i>Docieranie</i>                               | 23 |
| <i>Przeglądy okresowe</i>                       | 24 |
| <i>Kontrola przed treningiem</i>                | 24 |
| <i>Kontrola przed wyścigiem</i>                 | 25 |
| <i>Plan przeglądów</i>                          | 26 |
| <i>Procedura odczytu czasu pracy silnika</i>    | 27 |
| <i>Świeca zapłonowa</i>                         | 29 |
| <i>Filtr powietrza</i>                          | 31 |
| <i>Olej silnikowy, filtr oleju</i>              | 34 |
| <i>Kontrola poziomu oleju</i>                   | 35 |
| <i>Wymiana oleju</i>                            | 36 |
| <i>Wymiana filtra oleju</i>                     | 38 |
| <i>Filtry siatkowe</i>                          | 40 |
| <i>Płyn chłodzący</i>                           | 44 |
| <i>Kontrola poziomu płynu chłodzącego</i>       | 44 |
| <i>Wymiana płynu chłodzącego</i>                | 46 |
| <i>Kontrola układu chłodzenia</i>               | 46 |
| <i>Linka sprzęgła</i>                           | 47 |
| <i>Linka gazu</i>                               | 48 |
| <i>Obudowa przepustnicy</i>                     | 49 |
| <i>Czujnik położenia przepustnicy</i>           | 49 |
| <i>Wolne obroty silnika</i>                     | 50 |
| <i>Przewód odpowietrzający skrzyni korbowej</i> | 51 |
| <i>Przewód paliwowy</i>                         | 52 |
| <i>Luz zaworowy</i>                             | 52 |
| <i>Regulacja luzów zaworowych</i>               | 54 |
| <i>Głowica, cylinder i tłok</i>                 | 58 |
| <i>Głowica cylindra</i>                         | 58 |

|   |    |
|---|----|
| <i>Cylinder</i>                                       | 58 |
| <i>Tłok</i>   | 58 |
| <i>Thumik wydechu</i>                                 | 59 |
| <i>Łańcuch napędowy i zębaki</i>                      | 61 |
| <i>Zwis łańcucha napędowego</i>                       | 61 |
| <i>Regulacja naciągu łańcucha</i>                     | 62 |
| <i>Długość 20-tu ogniw</i>                            | 62 |
| <i>Smarowanie łańcucha</i>                            | 63 |
| <i>Kontrola zębatek</i>                               | 63 |
| <i>Prowadnice, ślizgi i rolki łańcucha napędowego</i> | 64 |
| <i>Kontrola prowadnicy łańcucha napędowego</i>        | 64 |
| <i>Kontrola ślizgu i rolek łańcucha napędowego</i>    | 64 |
| <i>Hamulce</i>  | 65 |
| <i>Poziom płynu hamulcowego</i>                       | 65 |
| <i>Klocki hamulcowe</i>                               | 66 |
| <i>Regulacja dźwigni hamulca przedniego</i>           | 67 |
| <i>Regulacja wysokości pedału hamulca</i>             | 68 |
| <i>Przednie zawieszenie</i>                           | 68 |
| <i>Tylne zawieszenie</i>                              | 70 |
| <i>Koła i opony</i>                                   | 70 |
| <i>Kontrola obręczy koła i opon</i>                   | 70 |
| <i>Nypie szprych i trzymak opony</i>                  | 71 |
| <i>Ciśnienie w oponach</i>                            | 71 |
| <i>Układ kierowniczy</i>                              | 71 |
| <i>Rama</i>   | 72 |
| <i>Wahacz</i>   | 72 |
| <i>Zbiornik paliwa</i>                                | 72 |
| <i>Smarowanie</i>                                     | 73 |
| <i>Regulacja zawiesznień</i>                          | 74 |
| <i>Lista części zamiennych i opcjonalnych</i>         | 84 |
| <i>Dane techniczne</i>                                | 85 |

### **Kraje i kody rynków**

Następujące kody odpowiadają odpowiednim krajom i rynkom

| <b>Kod</b>  | <b>Kraj lub rynek</b> | <b>Efektywny nr ramy</b>     |
|-------------|-----------------------|------------------------------|
| <b>000</b>  | <b>Japonia</b>        | <b>JS1RJ42A 0H0 500001 –</b> |
| <b>E-03</b> | <b>USA</b>            | <b>JS1RJ42C H2 100001 –</b>  |
| <b>E-19</b> | <b>Europa</b>         | <b>JS1RJ42A 0H0 500001 –</b> |
| <b>E-28</b> | <b>Kanada</b>         | <b>JS1RJ42C H2 100001 –</b>  |

## **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.

- **Sprawdź 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.

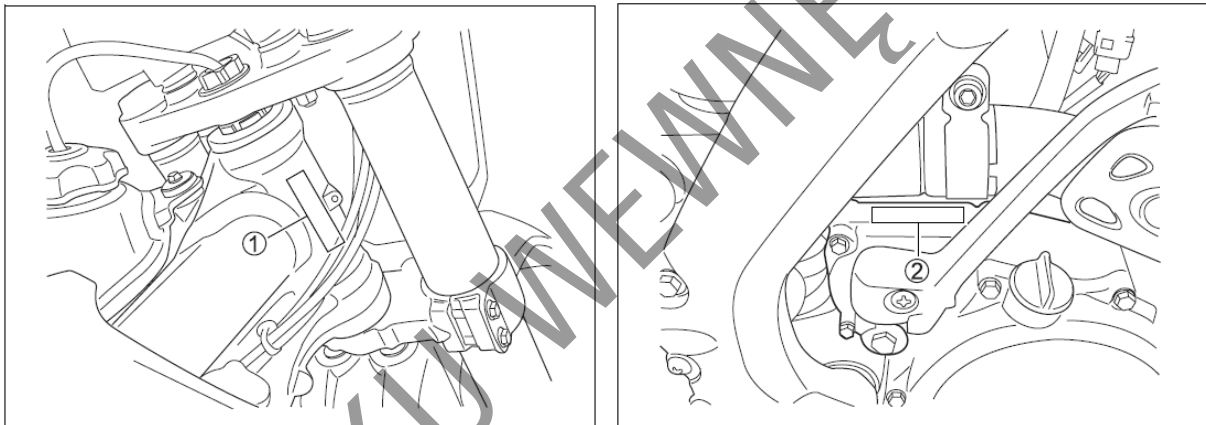
Życzymy, aby wszystkie jazdy twoim nowym Suzuki były zwycięskie!

**Naklejki ostrzegawcze**

Przeczytaj i postępuj zgodnie z informacjami podanymi na naklejkach ostrzegawczych umieszczonych na motocyklu. Upewnij się, że rozumiesz treść naklejek. Nie usuwaj ich z motocykla.

**Położenie numeru seryjnego.**

---



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

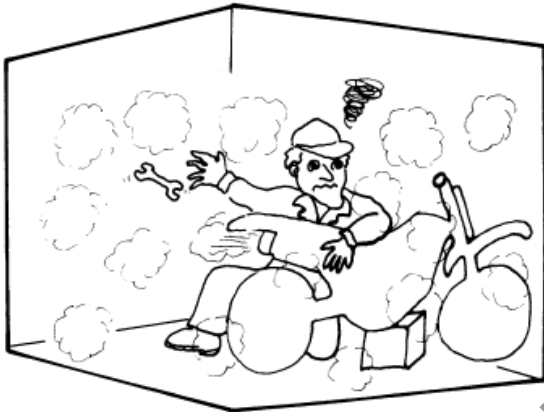
Wpisz poniżej numery seryjne:

|             |  |
|-------------|--|
| 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*
  - \* *gumowe osłony linki gazu*
- *Upewnij się, że motocykl został wysuszony po myciu. Jeśli zaistnieje konieczność demontażu części – przedmuchać je sprężonym powietrzem.*

## UWAGA:

Czyszczenie motocykla benzyną, alkoholem i innymi środkami lotnymi można doprowadzić do uszkodzenia jego części. Czyść motocykl przy użyciu miękkiej szmatki i ciepłej wody z łagodnym detergentem.





## Części zamienne

### WSKAZÓWKA

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

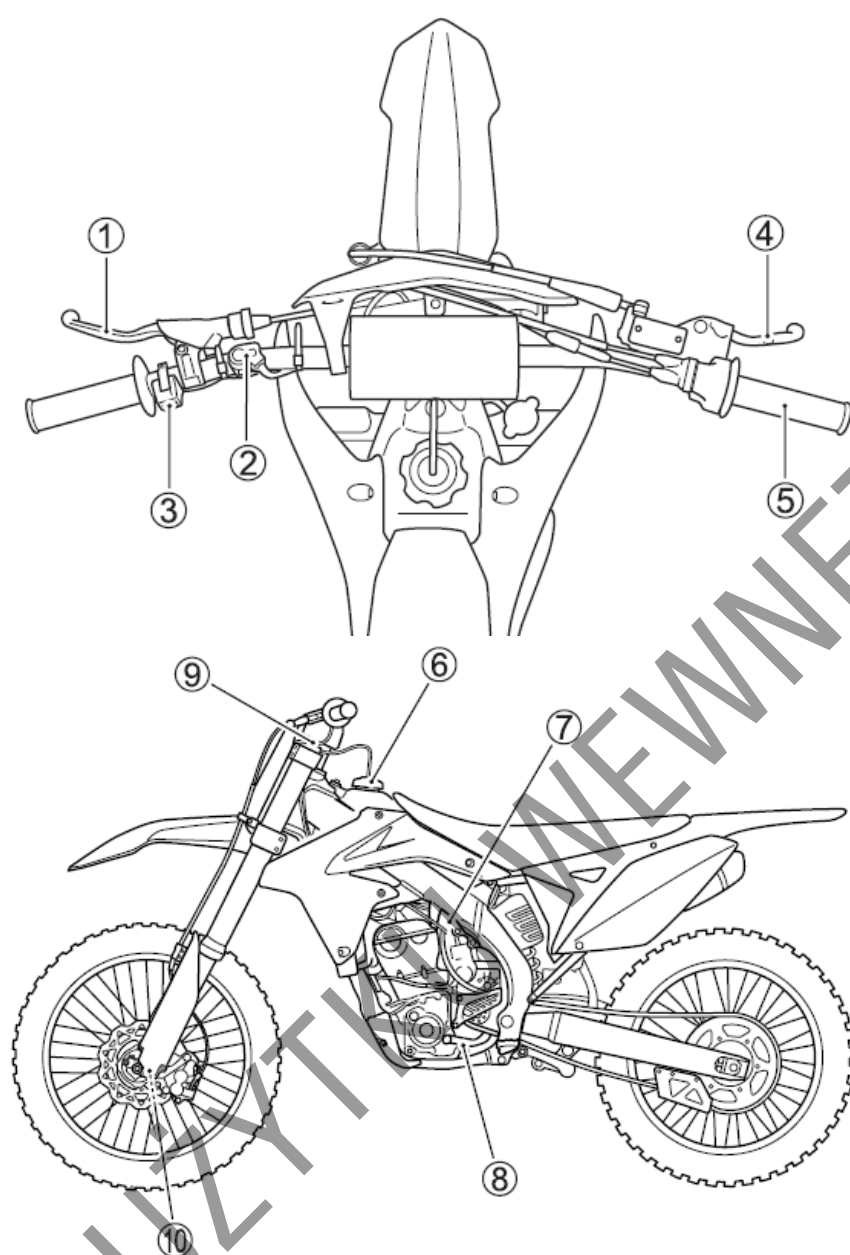
Stosuj wyłącznie oryginalne części zamienne bądź im równoważne. Oryginalne części zamienne posiadają wysoką jakość i zostały zaprojektowane i wykonane specjalnie do pojazdów Suzuki.

## 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   |

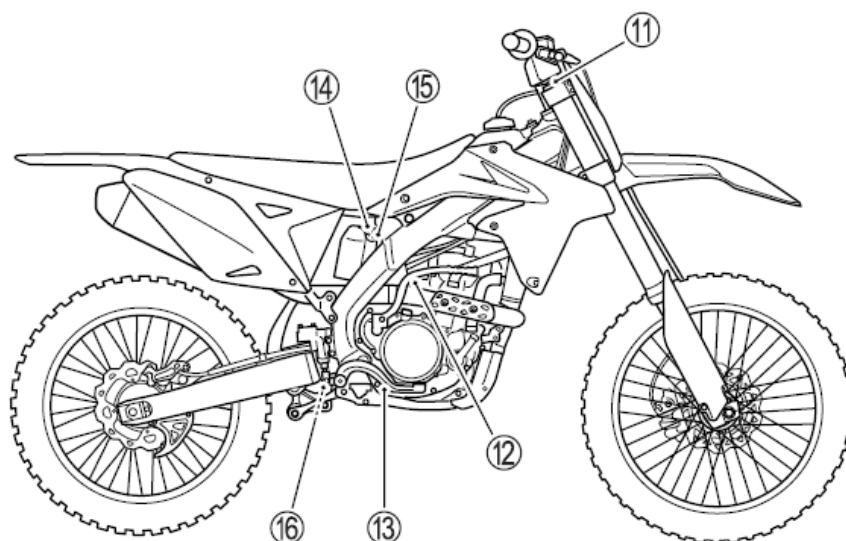
|   |   |
|---|---|
|    | Zastosuj Suzuki Silicone Grease (smar silikonowy) 99000-25100       |
|    | Zastosuj Suzuki Moly Paste (smar molibdenowy) 99000-25140           |
|    | Zastosuj smar wodoodporny Suzuki EP2 99000-25350                    |
|    | Zastosuj płynny uszczelniacz Suzuki Bond „1215” 99000-31110         |
|    | Zastosuj płynny uszczelniacz Suzuki Bond 99000-31140                |
|    | Zastosuj klej do gwintów „1303B” 99000-32030                        |
|    | Zastosuj klej do gwintów „1322D” 99000-32110                        |
|    | Zastosuj klej do gwintów „1342” 99000-32050                         |
|    | Zastosuj klej do gwintów „1360” 99000-32130                         |
|   | Zastosuj płyn hamulcowy DOT4  |
|  | Zastosuj KYB Suspension oil KHV10-K2C 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. Włącznik S-HAC
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 rozciąganiu
10. Śruba regulacyjna siły tłumienia przy ścisnaniu

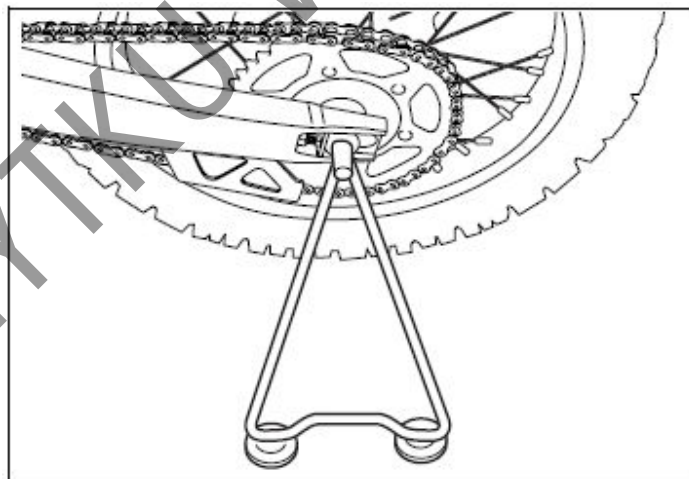


- 11. Zawór odpowietrzający przedniego
- 12. Dźwignia rozrusznika nożnego
- 13. Pedał hamulca tylnego
- 14. Śruba regulacyjna siły tłumienia przy ściskaniu
- 15. Śruba regulacyjna siły tłumienia przy rozciąganiu (niskiej prędkości)
- 16. Śruba regulacyjna siły tłumienia przy rozciąganiu (wysokiej prędkości)

### 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.

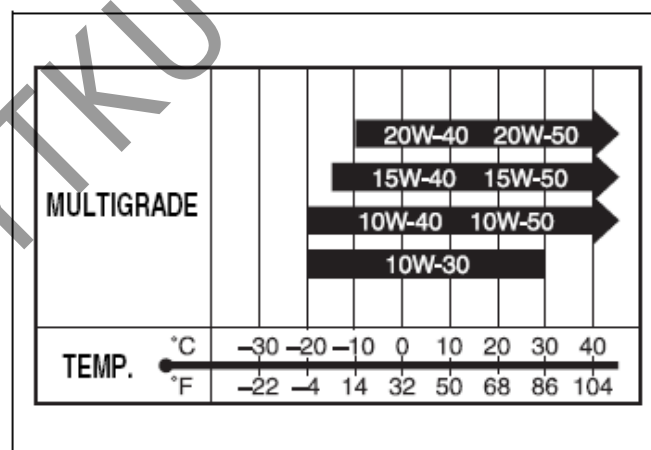
### OSTRZEŻENIE

**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, SJ, SL posiadają oznaczenie „Energy Conserving” lub „Resource Conserving”. Ich stosowanie może wpłynąć na żywotność silnika i działanie sprzęgła.

API SG, SH, SJ, SL



Zalecane

API od SH do SL



Niezalecane

---

### 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,
- Upewnij się, że w zbiorniku jest wystarczająca ilość paliwa do jazdy treningowej lub wyścigu.
- Przekładnię ustaw na biegu neutralnym

#### WSKAZÓWKA

*Przy wciśniętym sprzęgle silnik można uruchomić na dowolnym biegu.*

#### WSKAZÓWKA

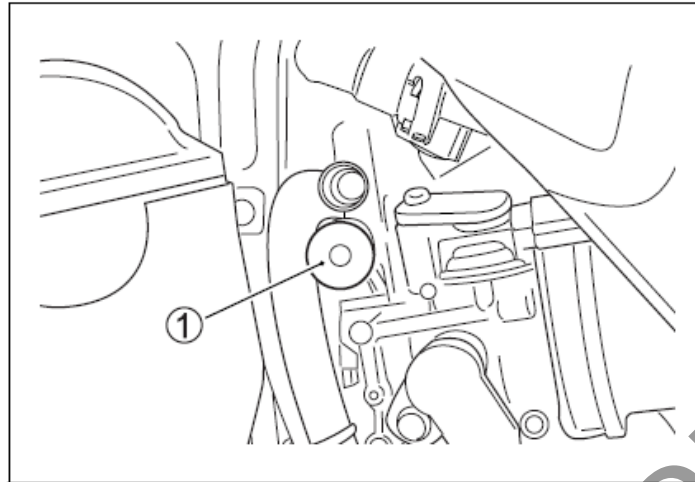
*Przegazowywanie silnika na biegu neutralnym spowoduje przekroczenie dopuszczalnych obrotów silnika. Przekraczanie dopuszczalnych obrotów silnika skraca jego trwałość. Nie wprowadzaj silnika na wysokie obroty bez obciążenia.*

#### Kiedy silnik jest zimny:

1. Wyciągnij dźwignię ssania / pokrętko wolnych obrotów (1)

#### WSKAZÓWKA

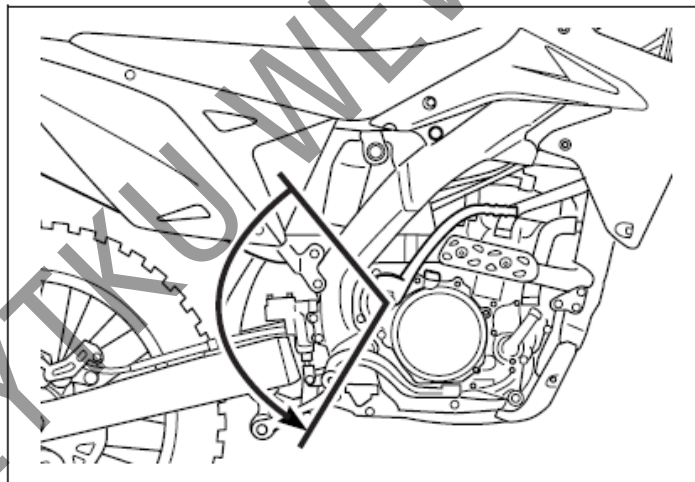
*Wyciągając dźwignię ssania / pokrętko wolnych obrotów (1) nie przekręć jej.*



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 kopnij energicznie aż do ogranicznika dźwignię rozrusznika nożnego. Podczas rozruchu nigdy nie otwieraj gazu.

**WSKAZÓWKA**

*Do rozruchu silnika demontuj podstawkę boczną.*



3. 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.*

### Kiedy silnik jest ciepły lub trzeba go ponownie uruchomić

Dźwignię rozrusznika nożnego naciśnij powoli z górnego położenia, aż do wyczucia 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.

#### 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.

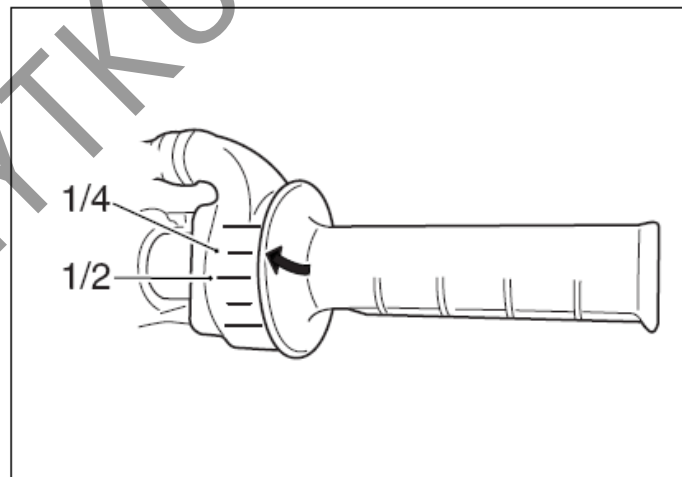
\*1 Jeśli przy użyciu powyższej procedury uruchomienie silnika nie powiedzie się wyciągnij dźwignię ssania / pokrętkę wolnych obrotów. Po rozruchu silnika wciśnij ją natychmiast z powrotem.

| Warunki użycia dźwigni ssania |                    |
|-------------------------------|--------------------|
| Silnik                        | Dźwignia ssania    |
| Ciepły                        | Wciśnięta (OFF) *1 |
| Zimny                         | Wyciągnięta (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. Kilkakrotne uruchomienie rozrusznika nożnego jest niezbędne, by przepłukać przewód paliwowy ze starego paliwa/

1. Napelnij 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.



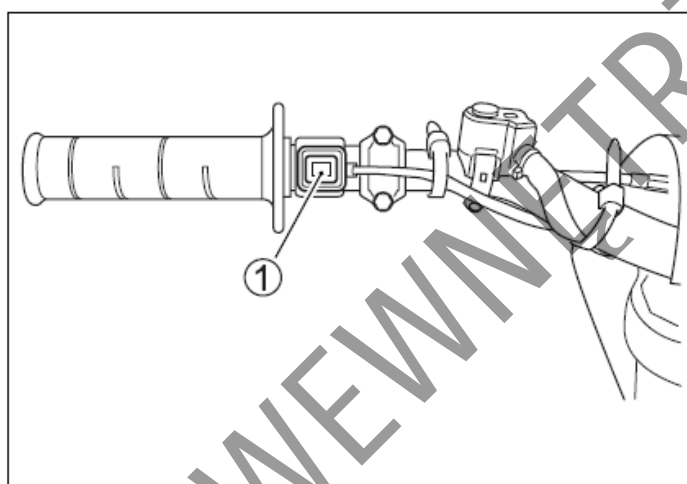
4. Uruchom silnik wg procedury rozruchu dla zimnego silnika.

**WSKAZÓWKA**

*Jeśli nie uruchomisz silnika po kilku próbach może to oznaczać nieoptymalną mieszankę paliwowo – powietrzną w komorze spalania. Wówczas, aby wydmuchać nadmiar paliwa z cylindra należy 4 – 5 razy „przekopać” silnik z pełnym otwarciem przepustnicy. Podczas prób rozruchu z pełnym otwarciem gazu wtrysk paliwa nie następuje.*

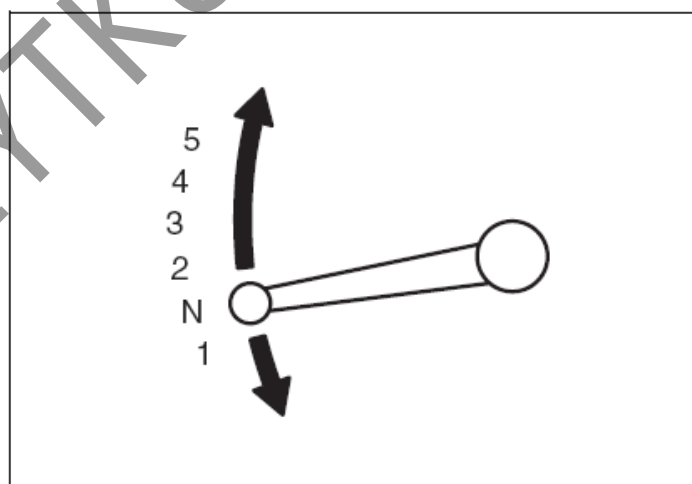
**Wyłączenie silnika**

1. Włącz bieg neutralny.



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

**Przekładnia**



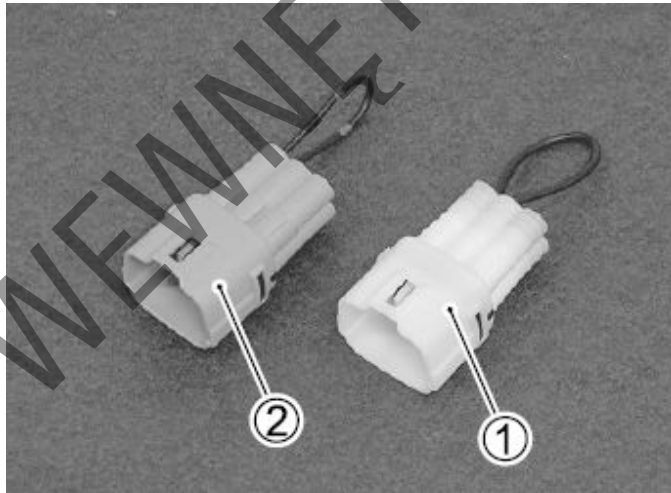
Motocykl ten jest wyposażony w 5-stopniową skrzynię biegów, której funkcjonowanie przedstawiono na rysunku. Pierwszy bieg zostaje wrzucony przez naciśnięcie do oporu w dół dźwigni z pozycji biegu jałowego.

Przełożenie na biegi wyższe następuje przez podciągnięcie 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.

### 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.

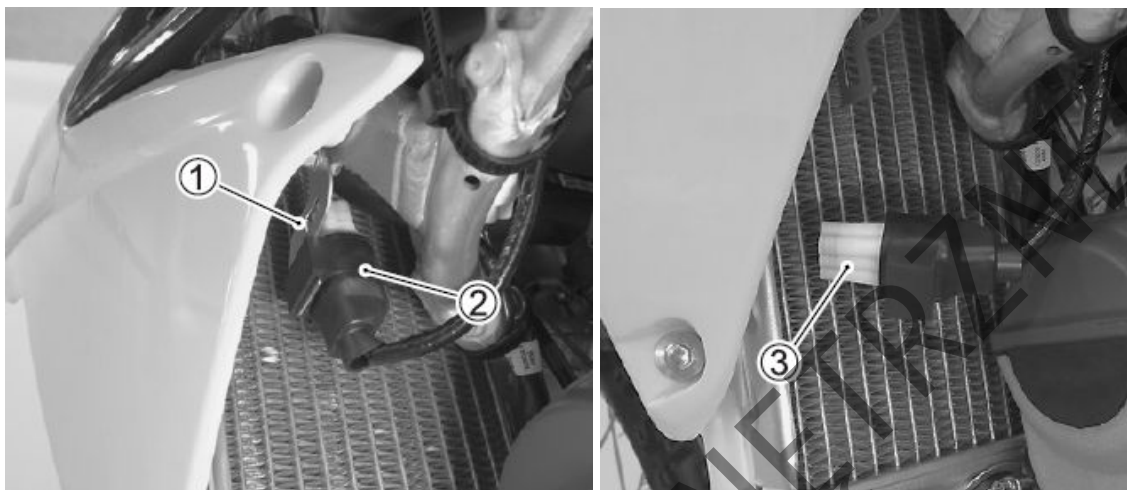
- Wybierz **BIĄŁĄ** kostkę połączeniową (mapa z nieco uboższą mieszanką) kiedy:
  - Pada deszcz
  - Jest wysoka wilgotność powietrza
- Wybierz **SZARĄ** kostkę połączeniową (mapa z nieco bogatszą mieszanką) kiedy:
  - Jest niska wilgotność powietrza
  - Do dłuższej jazdy z wysoką prędkością

### 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.

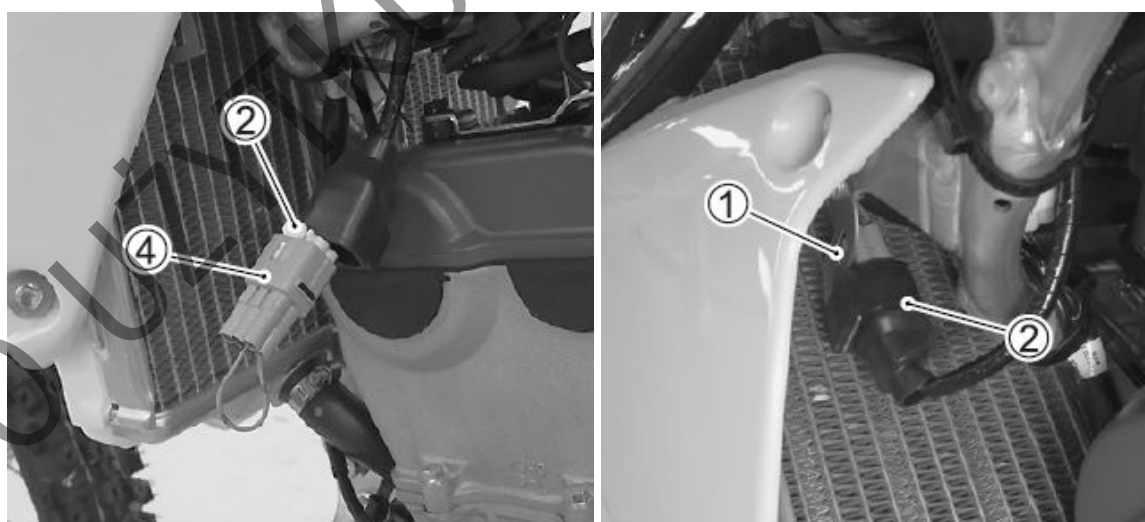


- Podłącz wybraną kostkę mostkującą (4) do gniazda zmiany trybu (2).

#### UWAGA

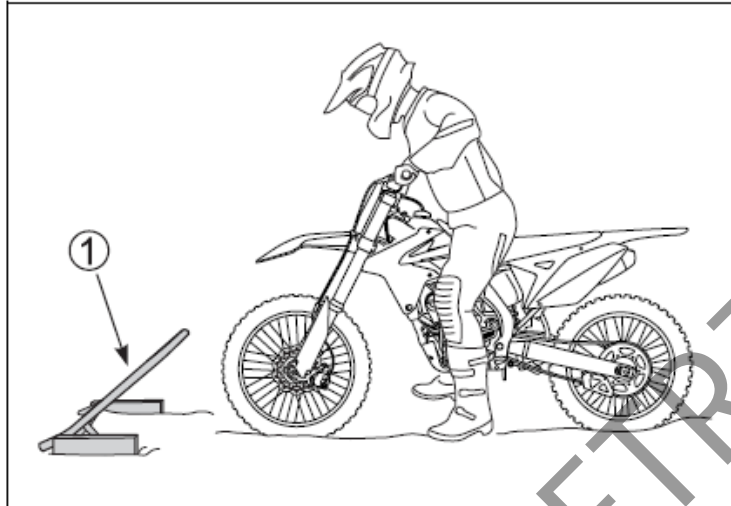
Nieprawidłowe wpięcie kostki wyboru mapy może uszkodzić system.  
Podłączana kostka i gniazdo powinny być suche.

- Zamocuj ponownie do uchwyty (1) gniazdo zmiany trybu (2).
- Uruchom silnik.



### Wybór mapy S-HAC (Suzuki Holeshot Assist Control)

Jest to system wspomagający w trakcie zawodów szybki start z bramek startowych (1).



Do sterowania pracą silnika wybrać można jeden z trzech dostępnych trybów (map).

#### WSKAZÓWKA

System S-HAC przewidziany jest do kontroli pracy silnika przy starcie z bramek startowych. Nie używaj tego systemu przy innym rodzaju startu.

#### Mapy S-HAC

| Rodzaj pracy kontrolki S-HAC | Wykorzystanie                 |
|------------------------------|-------------------------------|
| Standardowa mapa (wyłączona) | -                             |
| Mapa A – miga wolno          | Twarde & suche podłoże, beton |
| Mapa B – miga szybko         | Normalne podłoże              |

#### Warunki wyłączenia systemu

| Wybrana mapa | Warunki wyłączenia systemu   |
|--------------|--|
| Mapa A lub B | 6 sekund po starcie  |
|              | Zamknięcie przepustnicy po starcie                                 |
|              | Po włączeniu 4-go biegu  |
|              | Start nie nastąpił w ciągu 180 sekund po wyborze mapy A lub B      |
|              | Wybrana została mapa B   |
|              | Po naciśnięciu włącznika S-HAC, aż do wyłączenia kontrolki systemu |

Po osiągnięciu jednego z powyższych warunków aktywna mapa zostaje wyłączona. Układ przechodzi na standardową mapę.

#### WSKAZÓWKA

- Za start (ruszenie) motocykla rozumie się puszczenie dźwigni sprzęgła.

- Start bez większego otwarcia przepustnicy (1/8 lub mniej) lub z obniżaniem obrotów silnika przez pół wysprzęglanie może zostać zinterpretowane przez system jako brak startu. W takich warunkach nie korzystaj z systemu S-HAC.

### Wybór trybu A

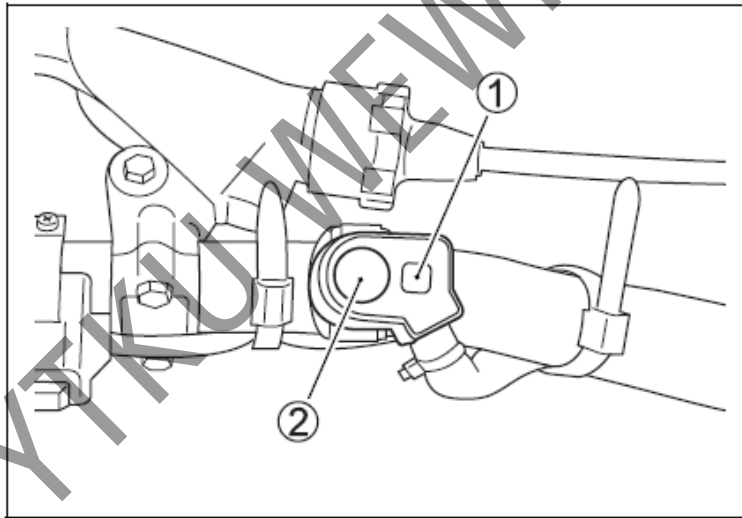
- Uruchom silnik i ustaw na biegu: N, 1 lub 2. Następnie wyreguluj obroty silnika tak, by nie przekraczały 3500 obr/min.

### WSKAZÓWKA

Jeśli wyświetlany jest kod usterki (DTC) niemożliwe jest wybranie mapy A lub B systemu S-HAC.

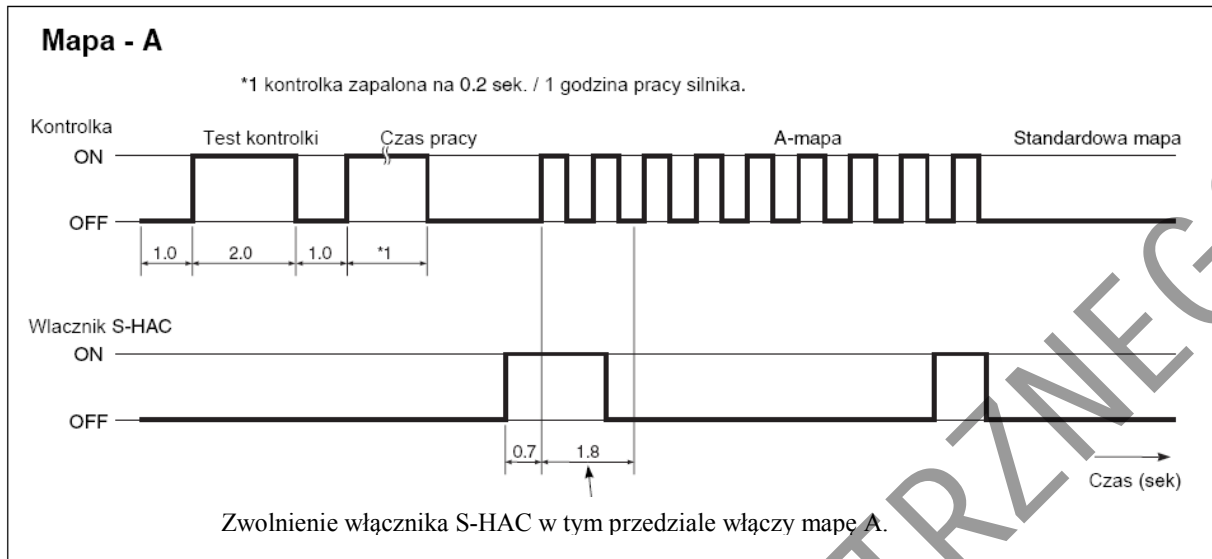
### Mapa A

- Kontrolka (1) zapali się celem samokontroli na 2 sekundy, a następnie przejdzie w tryb wskaźnika czasu pracy. Pamiętaj jednakże, iż nawet w tym trybie przyciśnięcie włącznika S-HAC (2) na więcej niż 0,7 sekundy spowoduje uruchomienie trybu wolnego migania kontrolki (1) (trybu A).
- Aby wybrać mapę A w czasie wolnego migania kontrolki zwolnij przycisk S-HAC (2) (na około 1,8 sekundy).
- Wybór mapy A spowoduje dalsze wolne miganie kontrolki (1).



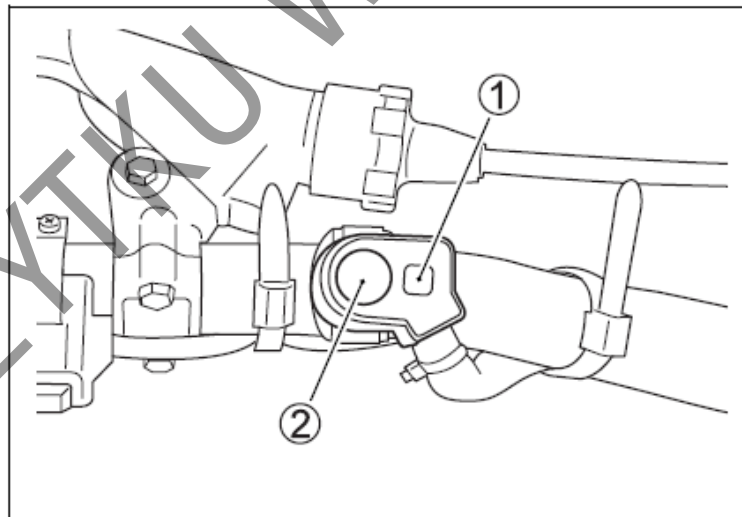
### WSKAZÓWKA

- Aby powrócić do standardowej mapy naciśnij przycisk S-HAC (2), aż kontrolka zgaśnie.
- Aby zmienić mapę z A na B powróć najpierw do standardowej mapy, a następnie uruchom mapę B.



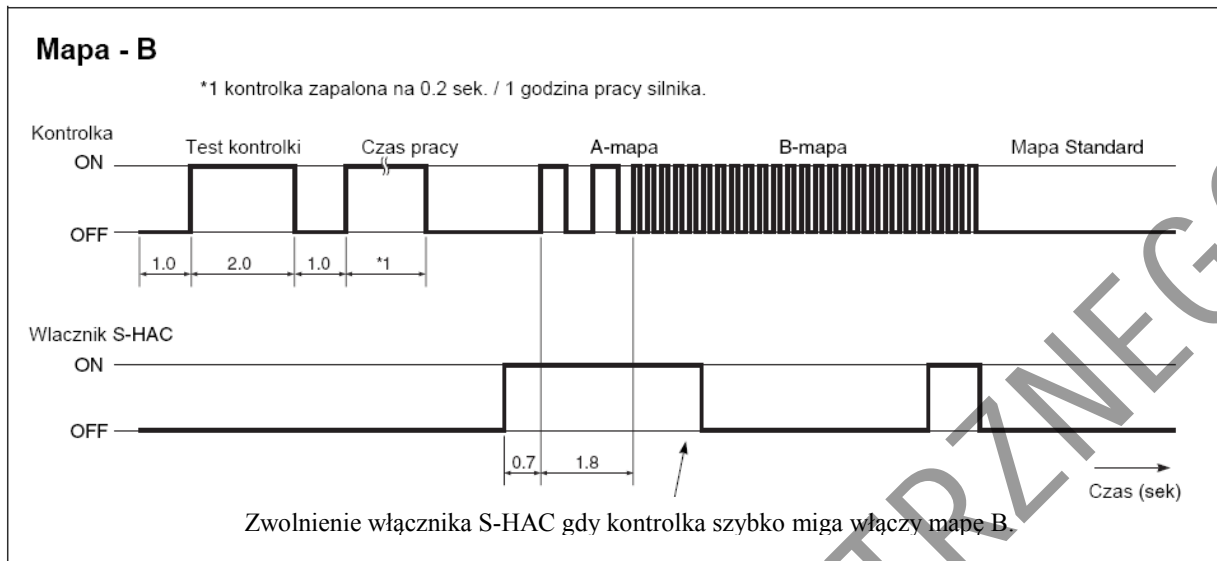
### Mapa B

- Kontrolka (1) zapali się celem samokontroli na 2 sekundy, a następnie przejdzie w tryb wskaźnika czasu pracy. Pamiętaj jednakże, iż nawet w tym trybie przyciśnięcie włącznika S-HAC (2) na więcej niż 0,7 sekundy spowoduje uruchomienie trybu wolnego migania kontrolki (1) (trybu A). Przyciśnięcie włącznika S-HAC (2) na więcej niż 1,8 sekundy spowoduje uruchomienie trybu szybkiego migania kontrolki (1) (trybu B).
- Zwolnienie włącznika S-HAC (2) i wybór mapy B spowoduje dalsze szybkie miganie kontrolki (1).



### WSKAZÓWKA

- Dalsze naciskanie włącznika S-HAC w celu zmiany mapy z A (wolne miganie) na B (szybkie miganie) spowoduje jedynie powrót do mapy standardowej.
- Aby zmienić mapę z B na A powrót najpierw do standardowej mapy, a następnie uruchom mapę A.
- Aby powrócić do standardowej mapy naciśnij przycisk S-HAC (2), aż kontrolka zgaśnie.

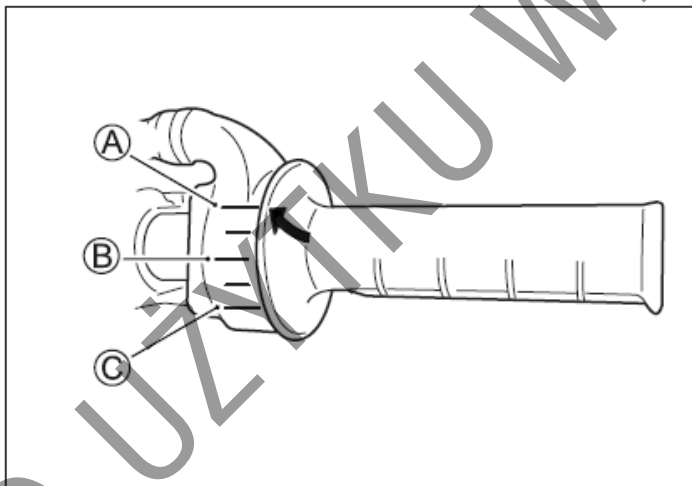


### Docieranie

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

Kiedy silnik jest nowy:

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



Przepustnica:

A: Zamknięta

B: 1/2

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"> <li>• Ciepłota, uszkodzone elektrody, dokręcenie</li> <li>• Luźny przewód wysokiego napięcia</li> </ul>                    |
| Wkład filtra powietrza                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurz</li> <li>• Smarowanie</li> </ul>  |
| Olej silnikowy                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Właściwy poziom</li> </ul>   |
| Płyn chłodzący                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poziom płynu</li> </ul>  |
| Układ chłodzenia                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uszkodzenie przewodów chłodzących</li> <li>• Szczelność układu</li> </ul>  |
| Sprzęgło                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Właściwy luz linki</li> <li>• Równomierne działanie</li> </ul>   |
| Manetka gazu                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Właściwy luz</li> <li>• Równomierne przekręcanie manetki i powrót do pozycji zamkniętej po jej puszczeniu</li> </ul> |
| Przewody odpowietrzające skrzyni korbowej | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zatkane bądź załamane przewody</li> </ul>  |
| Wolne obroty                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prawidłowe wolne obroty</li> </ul>   |
| Płyn hamulcowy                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poziom płynu</li> </ul>  |
| Hamulce                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Położenie dźwigni hamulca</li> <li>• Wysokość pedału hamulca</li> <li>• Działanie</li> </ul>                         |
| Łańcuch napędowy i zębatka napędowa       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Właściwy luz łańcucha, nasmarowanie, zużycie</li> <li>• Dokręcenie śrub</li> </ul>                                   |
| Prowadnica i ślizg łańcucha               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zużycie i uszkodzenia</li> </ul>   |
| Zawieszenie                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Płynne działanie</li> <li>• Ciśnienie powietrza w przednim zawieszeniu</li> </ul>                                    |
| Koła                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Napięcie szprych</li> <li>• Dokręcenie i stan trzymaka opony</li> </ul>  |
| Opony                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Właściwe ciśnienie</li> </ul>  |
| Układ kierowniczy                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Płynność poruszania</li> <li>• Luz łożysk</li> </ul>   |



|                         |   |
|-------------------------|---|
| Rura wydechowa i tłumik | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Szczelność układu</li> <li>• Dokręcenie</li> </ul> |
| Śruby i nakrętki        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moment dokręcenia</li> </ul>                       |

**Kontrola przed wyścigiem**  
(Wszystkie czynności podane powyżej oraz dodatkowo)

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

**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         | 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            | -             | 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       | -            | -             |   |
| 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. |
| Zębataka zdawcza silnika                 |        | I         | -            | -             | Dokręcaj śrubę zębataki po każdym wyścigu.  |
| Tylna zębataka                           |        | I         | -            | -             | Sprawdź i dokręć śruby zębataki po dotarciu i kolejnych 10 min. jazdy, a następnie po każdym biegu                      |

|                              |     |   |   |  |
|------------------------------|-----|---|---|--|
| Prowadnica i ślizg łańcucha  | -   | R | - |  |
| Hamulce                      | I   | - | - | Przewody i płyn wymieniaj corocznie  |
| Śruba zacisku przedniego     | -   | I | - |  |
| 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*

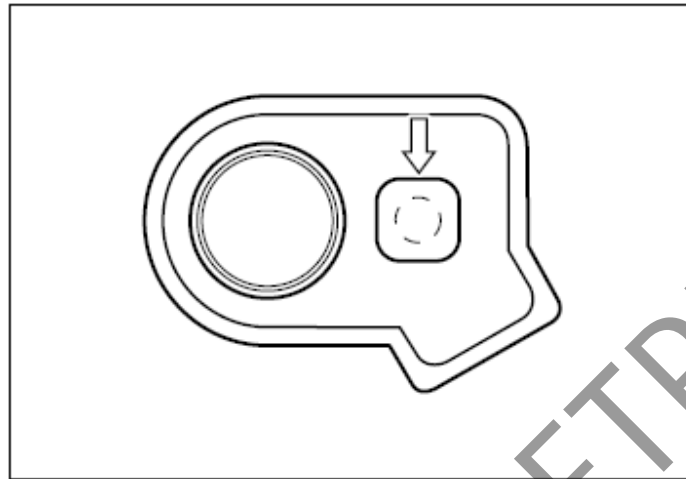
#### Procedura odczytu czasu pracy silnika

1. Przy pomocy wiązki do akumulatora podłącz do kostki serwisowej akumulator 12V.



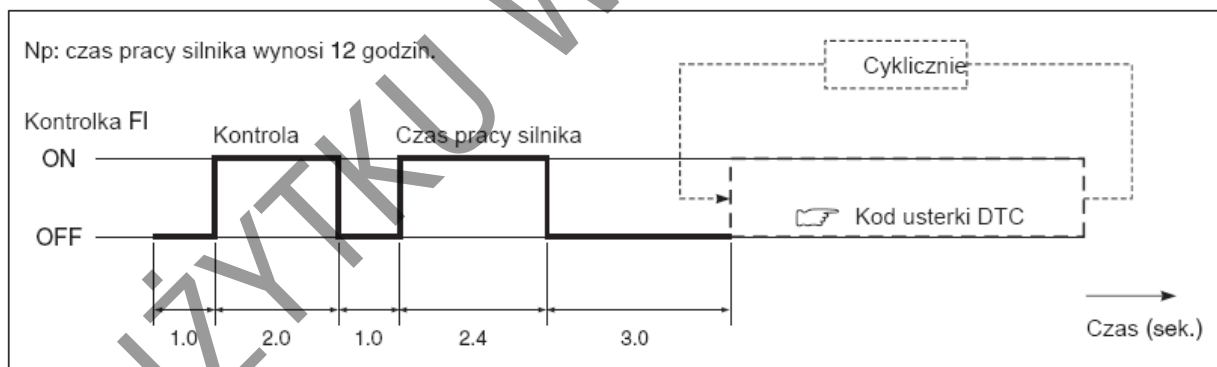
2. Po 2 sekundowym uruchomieniu kontrolki FI (kontrola lampki), wykorzystując tryb zapalania się kontrolki podany zostanie czas pracy silnika.

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 zapala się na 0,2 sekundy dla każdej godziny pracy silnika. Całkowity mierzony czas ograniczony jest do 100 godzin (kontrolka zapalona przez 20 sekund).
- Przeprowadzaj tę operację przed rozruchem silnika.



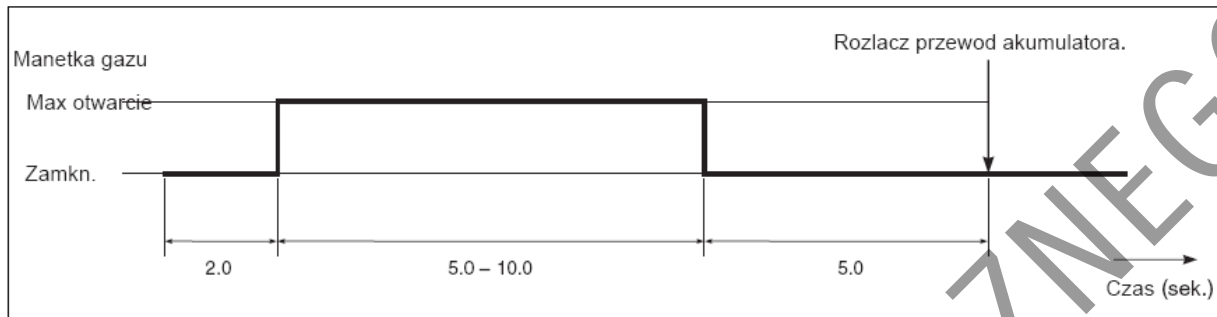
#### Procedura resetowania czasu pracy silnika

1. Przy pomocy wiązki do akumulatora podłącz do kostki serwisowej akumulator 12V.
2. Po podłączeniu akumulatora, w ciągu dwóch sekund otwórz całkowicie manetkę gazu i trzymaj w tym położeniu przez 5 do 10 sekund.
3. Zamknij całkowicie przepustnicę na więcej niż 5 sekund.
5. Rozłącz wiązkę akumulatora.

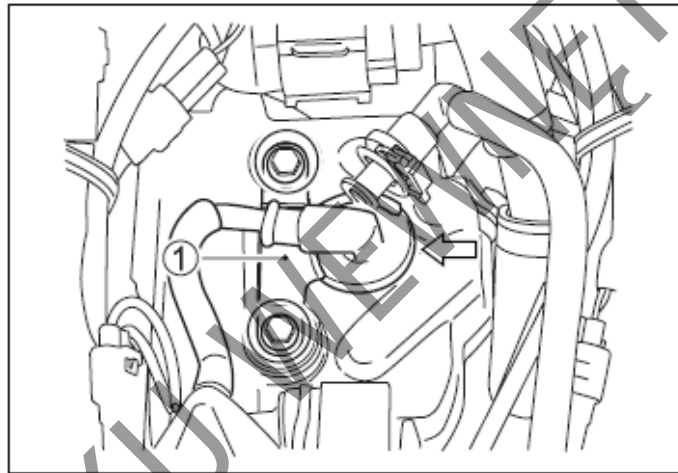
36890 – 28H00: Wiązka do podłączenia akumulatora (opcja)

### WSKAZÓWKA

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



### Świeca zapłonowa



- Zdemontuj siedzisko.
- Zdemontuj osłony chłodnicy i zbiornik paliwa.
- Nie odkręcaj śrub pokrywy głowicy.
- Odkręć śruby mocujące blachę zabezpieczającą (1) fajkę świecy zapłonowej.
- Zdejmij fajkę świecy zapłonowej.
- Wyczyść fajkę i otwór wokół świecy zapłonowej.
- Wykręć stosownym kluczem świecę zapłonową.

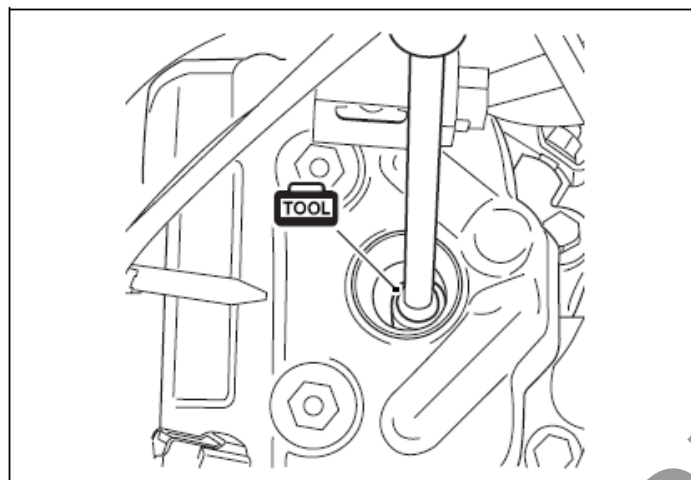


09930 – 10121

Klucz do świec

### WSKAZÓWKA

Oczyszczenie miejsce wokół świecy przed jej wykręceniem wyeliminuje ryzyko przedostania się zanieczyszczeń do cylindra.



- Po zdemontowaniu świecy sprawdź stan świecy, kolor elektrod, osad nagaru, przerwę na elektrodach i uszkodzenie uszczelki.
- 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 (przegrzana)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gorąca świeca</li> <li>• Przyspieszony zapłon</li> <li>• Uboga mieszanka</li> <li>• Stare paliwo</li> </ul>        |
| Czarna (uszkodzona) | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zimna świeca</li> <li>• Opóźniony zapłon</li> <li>• Bogata mieszanka</li> <li>• Za dużo oleju w paliwie</li> </ul> |

- 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.



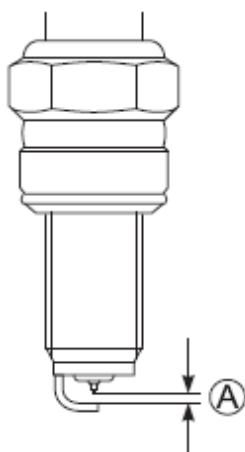
**Przerwa między elektrodami**

**0.9 – 1.0 mm**



**Standardowa świeca**

**NGK CR8EIB - 10**



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



**09930 – 10121**

**Klucz do świec**



**Świeca zapłonowa**

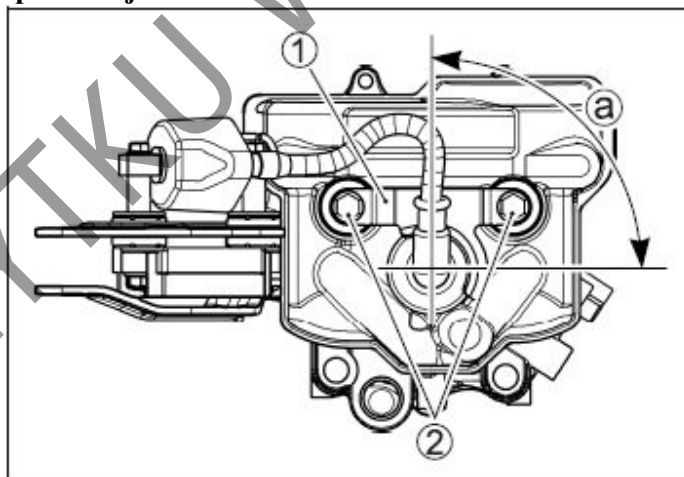
**11.0 Nm**

- Zamontuj fajkę świecy zapłonowej.
- Zamontuj prawidłowo blachę zabezpieczającą fajkę świecy (1).
- Dokręć śruby mocujące (2) blachy zabezpieczającej z przewidzianym momentem.



**Śruby blachy  
ustalającej fajki świecy  
zapłonowej**

**11.0 Nm**



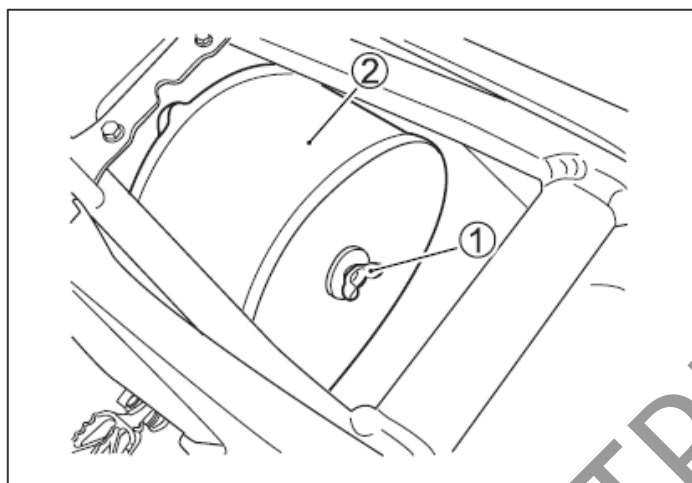
a:  $90 \pm 20^\circ$

### **Filtr powietrza**

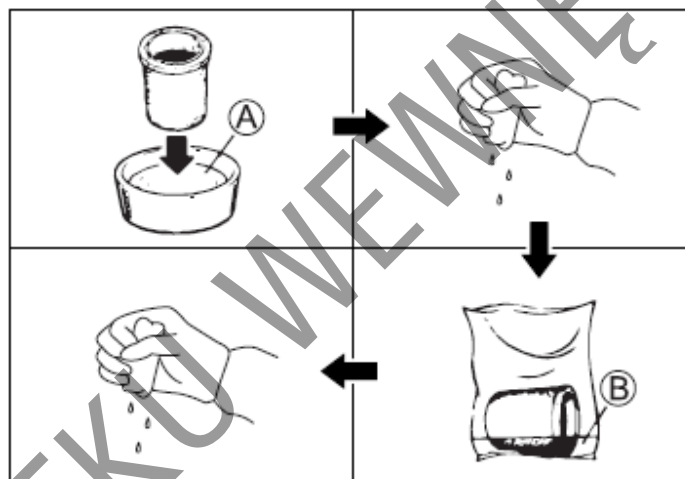
Demontaż wkładu filtrującego

- 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

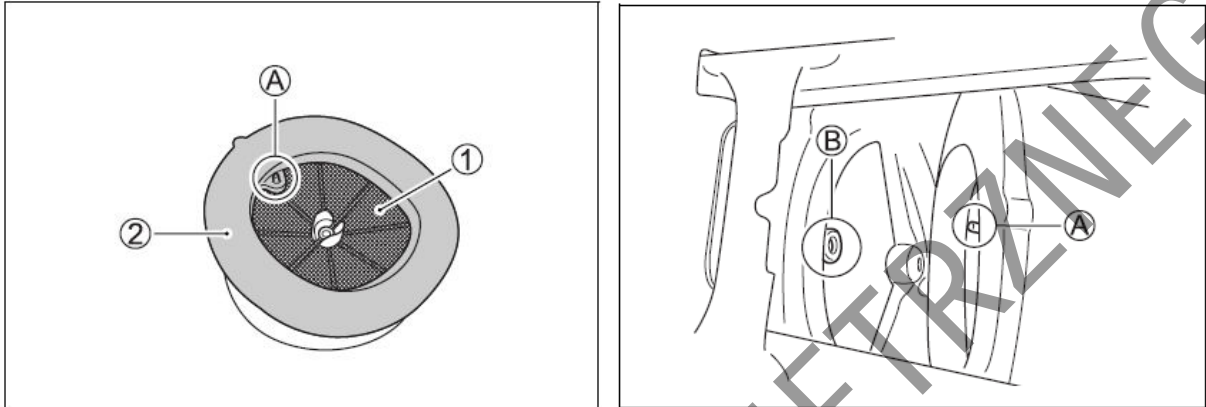
- Nanieś smar na część wkładu stykającą się z obudową filtra powietrza.
- Zamontuj wkład (2) na ramkę (1).



**WSKAZÓWKA**

Zgraj kołek ustalający na ramce (A) z otworem na wkład filtrujący (2).

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

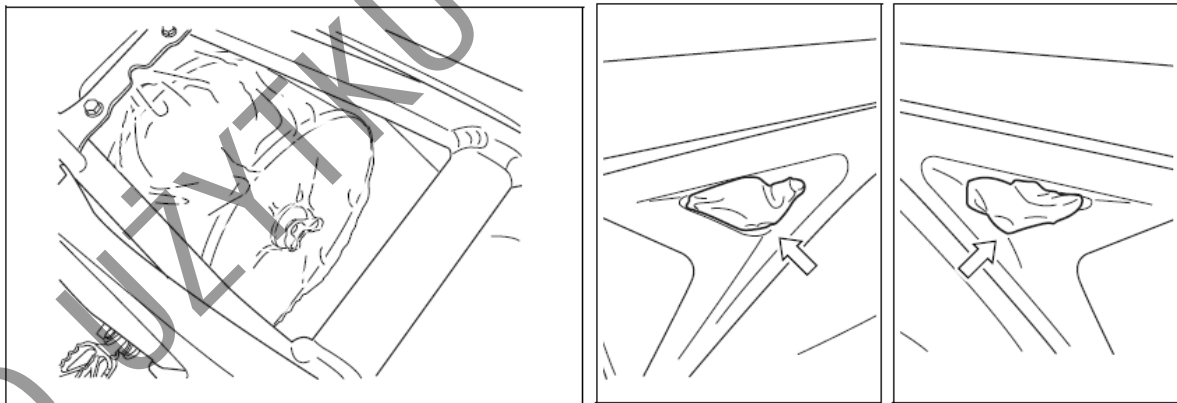


**UWAGA**

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 zamknięciem 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 polykając 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.

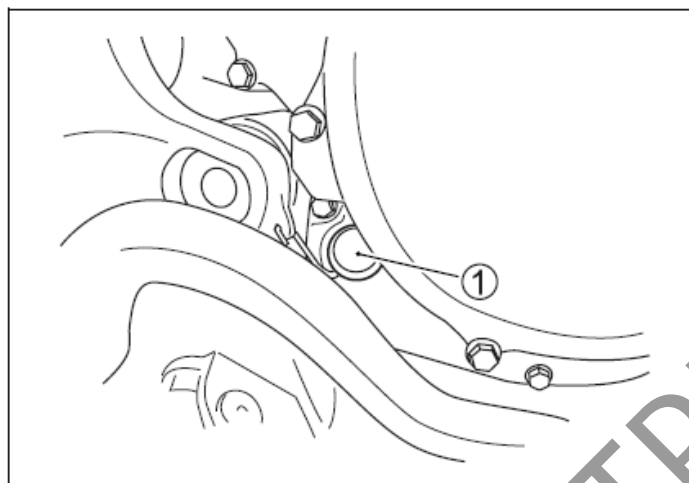
### Wstępna kontrola ilości oleju przed podstawowym pomiarem.

- 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.

- Trzymaj motocykl prosto i sprawdź poziom oleju w okienku kontrolnym (1).



### Kontrola poziomu oleju

- Podczas kontroli trzymaj motocykl pionowo na płaskim podłożu.

#### WSKAZÓWKA

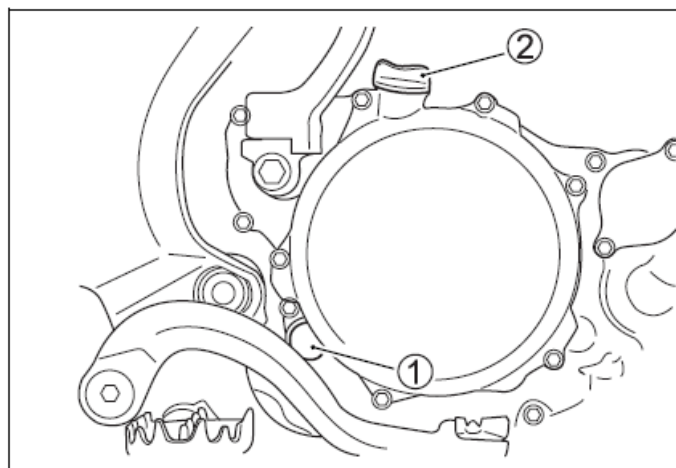
*Pomiar poziomu oleju będzie błędny przy pochylonym motocyklu. Pomiar należy przeprowadzać przy motocyklu trzymanym prosto.*

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

#### WSKAZÓWKA

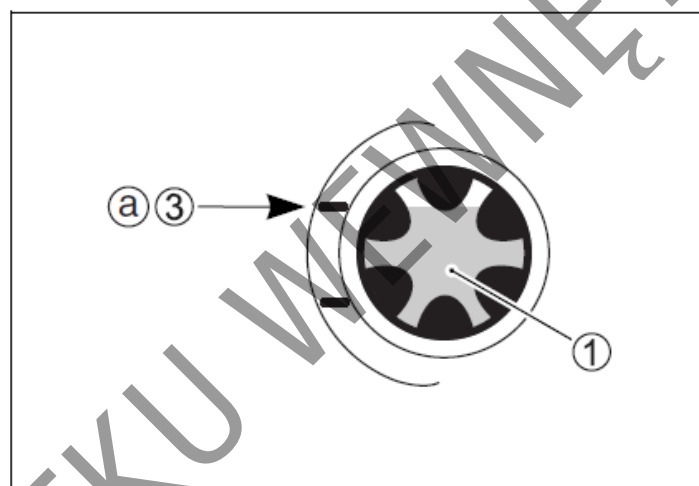
*Nie zwiększaj obrotów silnika. Może to zakłócić przeprowadzany pomiar poziomu oleju.*

- Wyłącz silnik i odczekaj dwie minuty. Sprawdź poziom oleju w okienku kontrolnym (1).
- Jeśli poziom oleju jest poniżej górnej linii (3) w okienku kontrolnym odkręć korek wlewu oleju (2) i dolej odpowiednią ilość zalecanego oleju.
- Jeśli poziom oleju jest powyżej górnej linii (3) w okienku kontrolnym spuść nadmiar oleju, aż do osiągnięcia górnej linii pomiarowej.



### PRZESTROGA

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



a – Prawidłowy poziom oleju

### 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

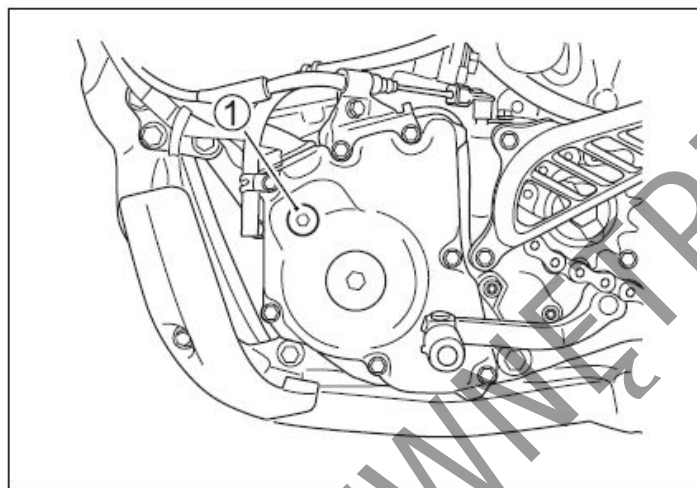
14.0 Nm

- 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**

**850 ml**

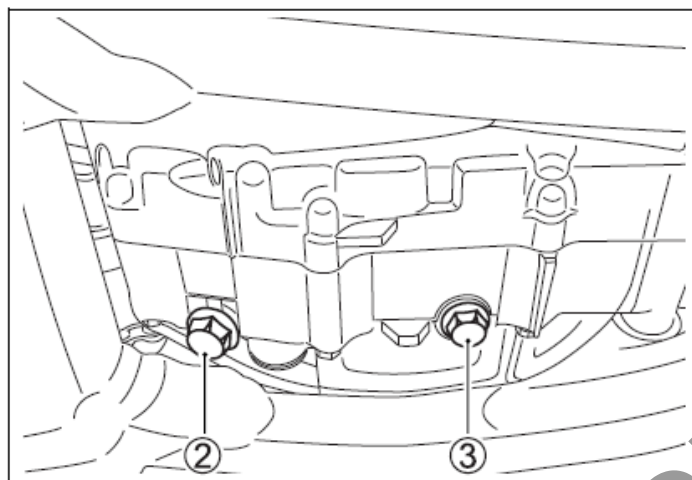
**Wymiana wraz z  
filtrem**

**900 ml**

**Ilość całkowita**

**1000 ml**

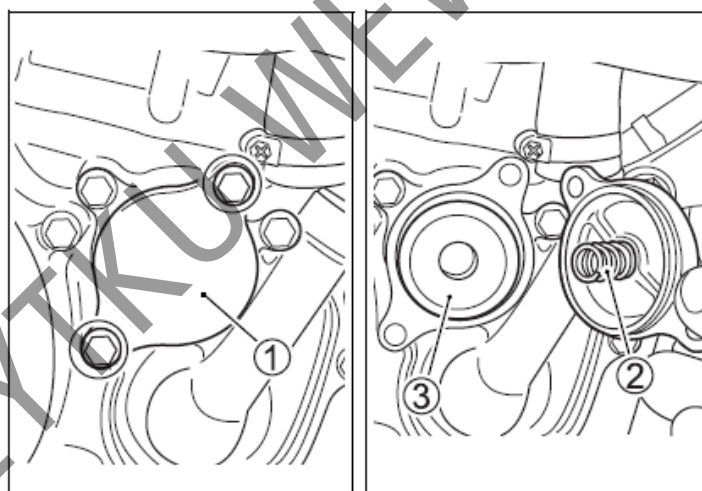
- Dokręć korek wlewu oleju



- 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).

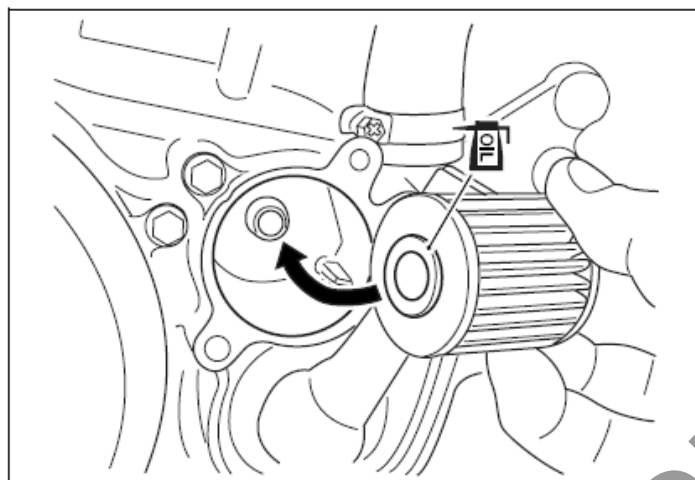


- Przed założeniem nowego filtra zwilż jego uszczelkę olejem.
- Załóż nowy filtr oleju.

### UWAGA:

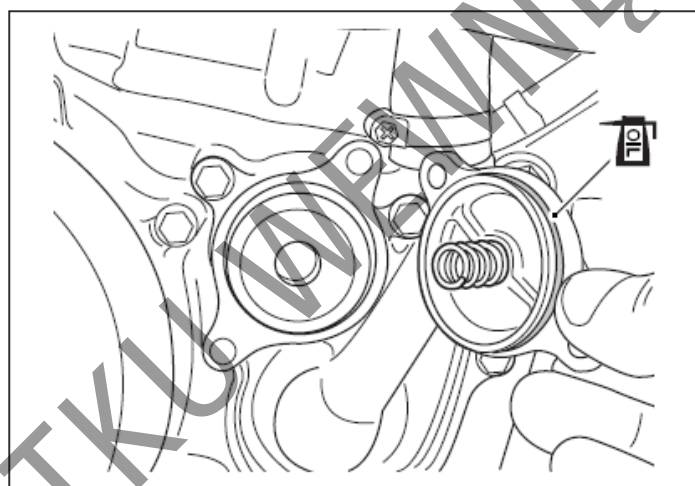
Upewnij się, że filtr został prawidłowo zamocowany. Niewłaściwy montaż filtra grozi uszkodzeniem silnika.

- 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

850 ml

Wymiana wraz z  
filtrem

900 ml

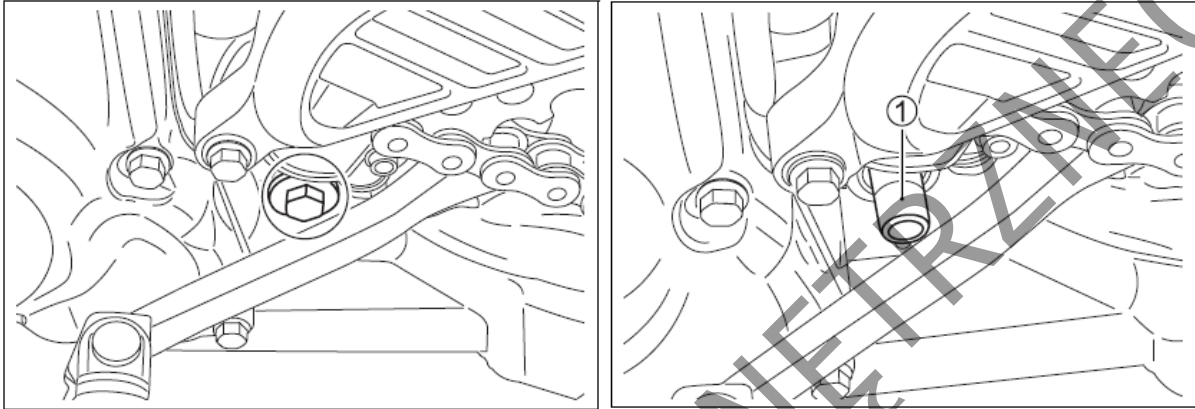
Ilość całkowita

1000 ml

## Filtry siatkowe

### Demontaż filtra siatkowego (nr 1)

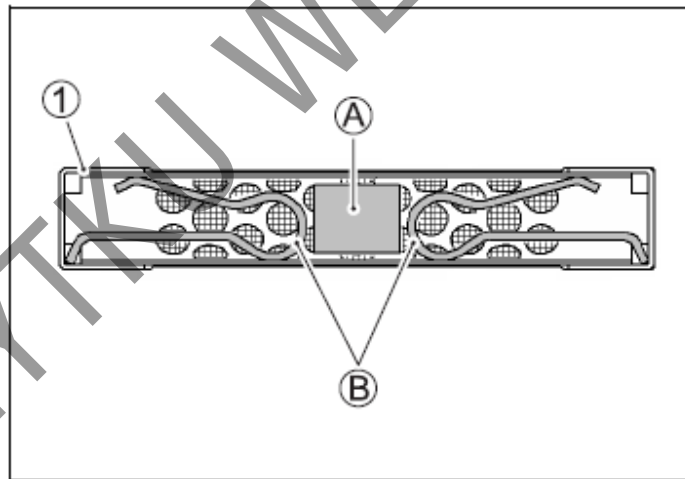
- Ustaw motocykl prosto.
- W celu zapewnienia prawidłowej obsługi wyczyść silnik.
- Spuść olej silnikowy.
- Odkręć pokrywę filtra siatkowego.



### WSKAZÓWKA

Podczas wymiany filtra siatkowego motocykl powinien stać prosto.

- Wyciągnij filtr siatkowy (1).



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

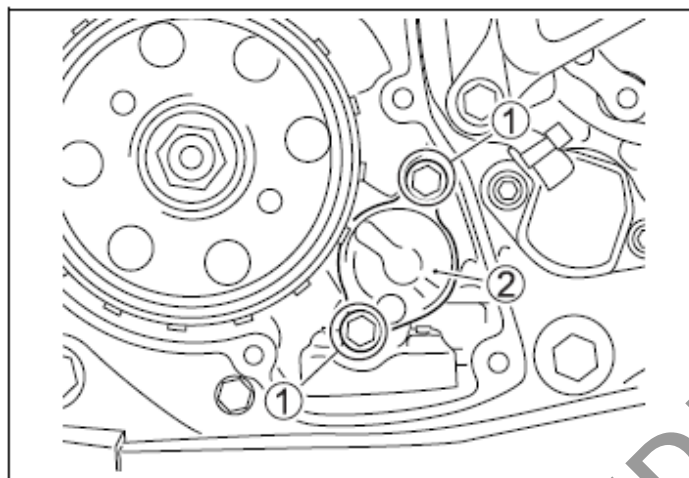
### WSKAZÓWKA

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

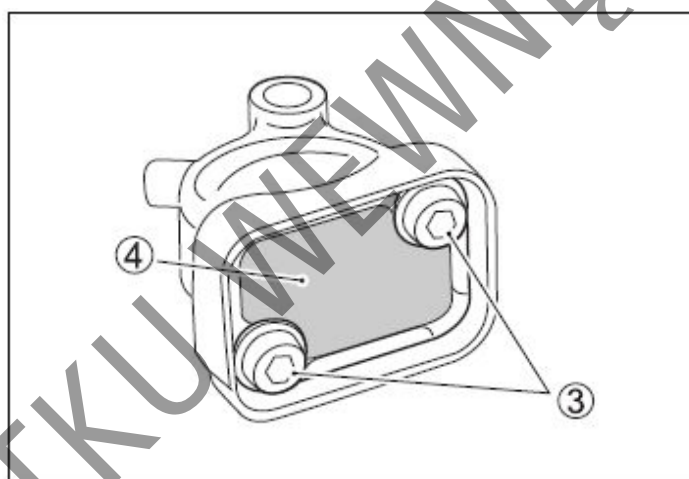
### Demontaż filtra siatkowego (nr 2) po stronie pompy powrotnej

- 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

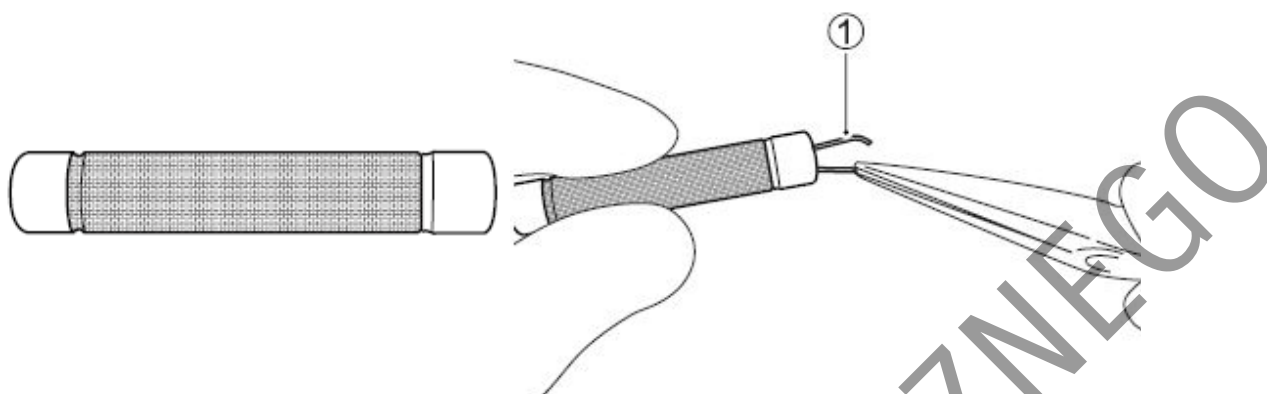
#### Filtr siatkowy nr1

- 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 wylapać drobiny metalowe z nowego silnika.

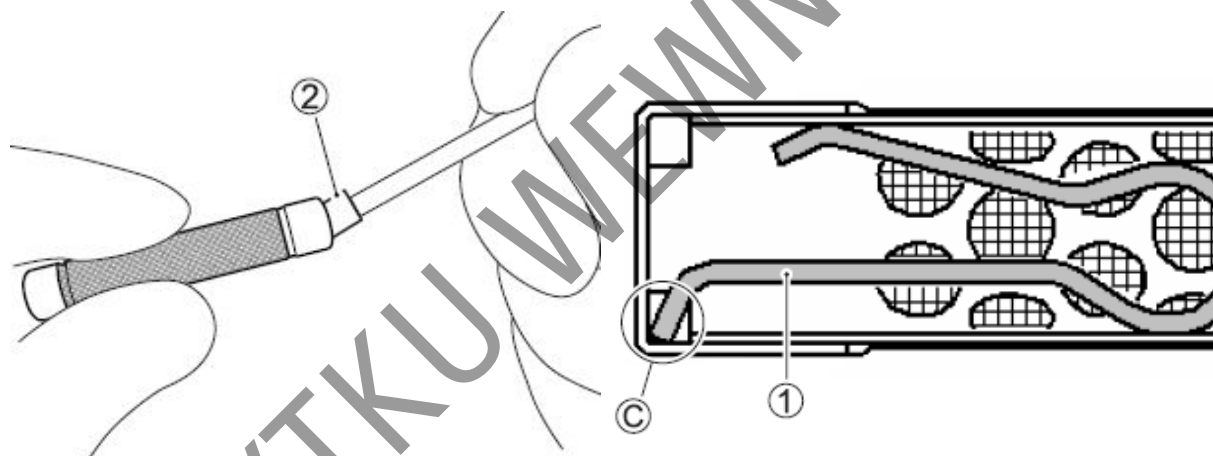
- Zdemontuj pierścień zabezpieczający (1).



### 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 magnez (2).



### OSTRZEŻENIE

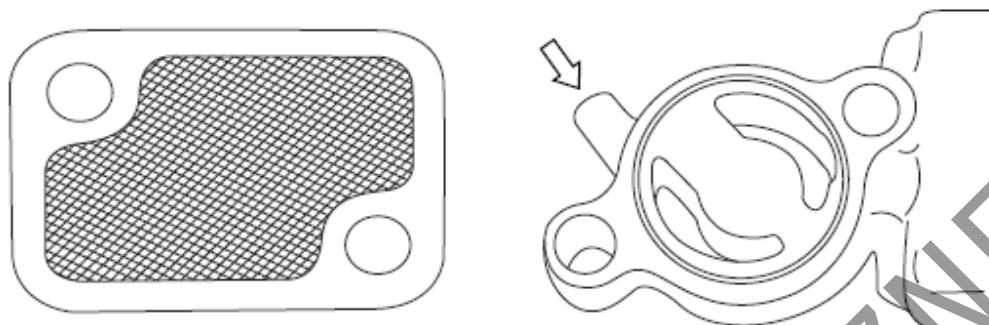
Połknięty magnez jest szkodliwy. W przypadku połknięcia magnezu skontaktuj się natychmiast z lekarzem.

### WSKAZÓWKA

Nie zbliżaj magnezu do 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 pierścień. Pierścień (1) zaczepek 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

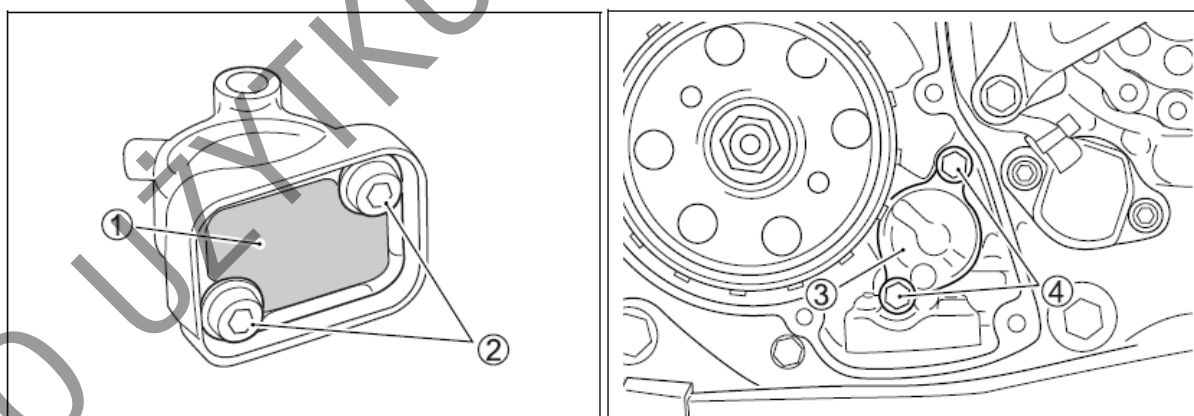
5.5 Nm

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



Śruby pompy oleju nr 2

11 Nm



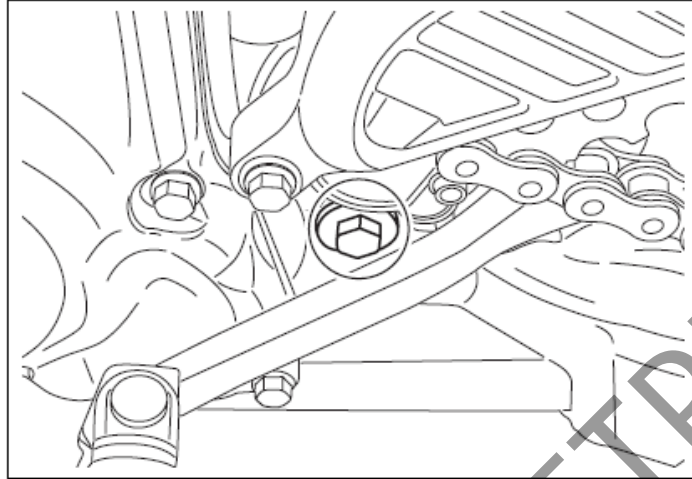
- Zamontuj ponownie pokrywę koła zamachowego.
- Zamontuj ponownie dźwignię zmiany biegów.

### 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

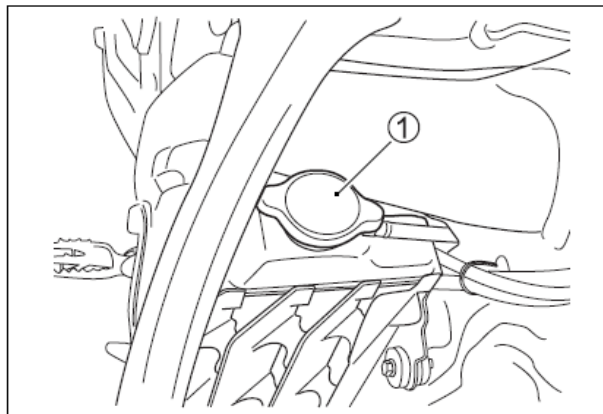
#### Kontrola poziomu płynu chłodzącego

---

#### OSTRZEŻENIE:

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

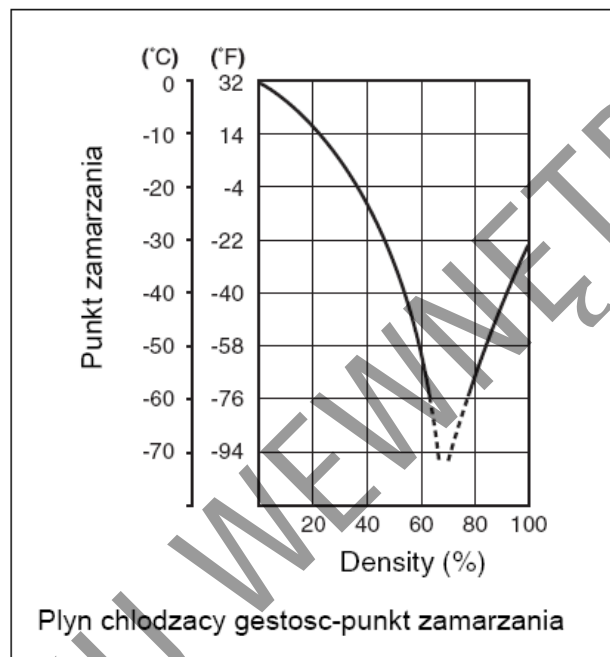
**Nie odkręcaj korka chłodnicy, jeśli silnik jest gorący. Zaczekaj do ostygnięcia silnika.**



- 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 uzupełnij*

*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 ukl. Chłodzenia.
- Zamocowanie chłodnicy.
- Stan przewodu odpowietrzającego chłodnicy.
- Stan żeberek chłodnicy.

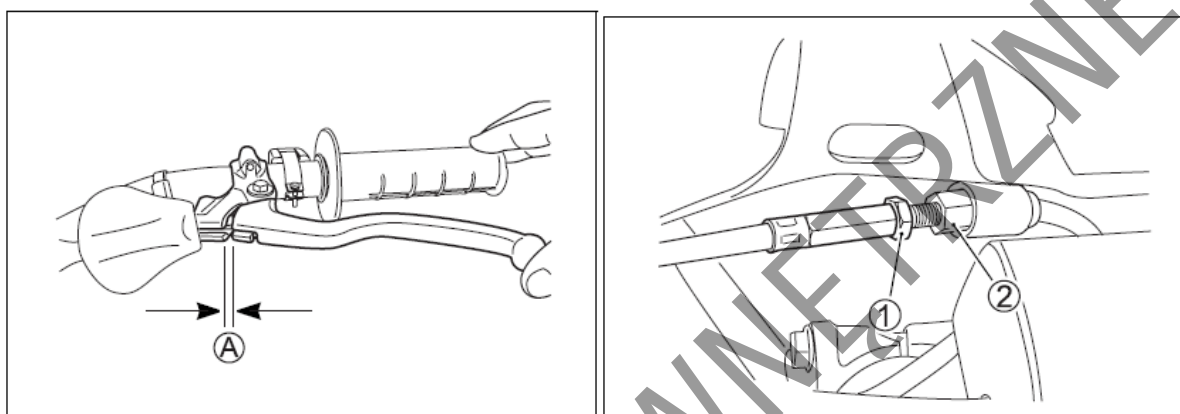


## Linka sprzęgła

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 wyczucia oporu wynosił 2 - 3 mm.
- Dokręć przeciwnakrętkę (1).



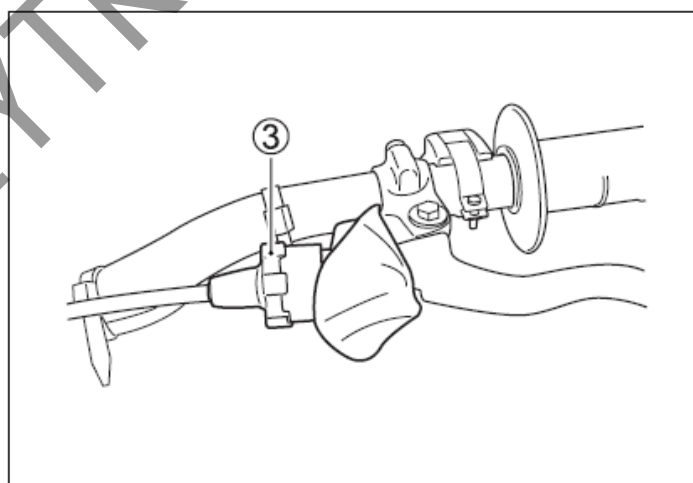
Luz dźwigni sprzęgła  
Przeciwnakrętka śruby  
regulacyjnej linki sprzęgła

A: 2 – 3 mm

4.5 Nm

### Regulacja drobna

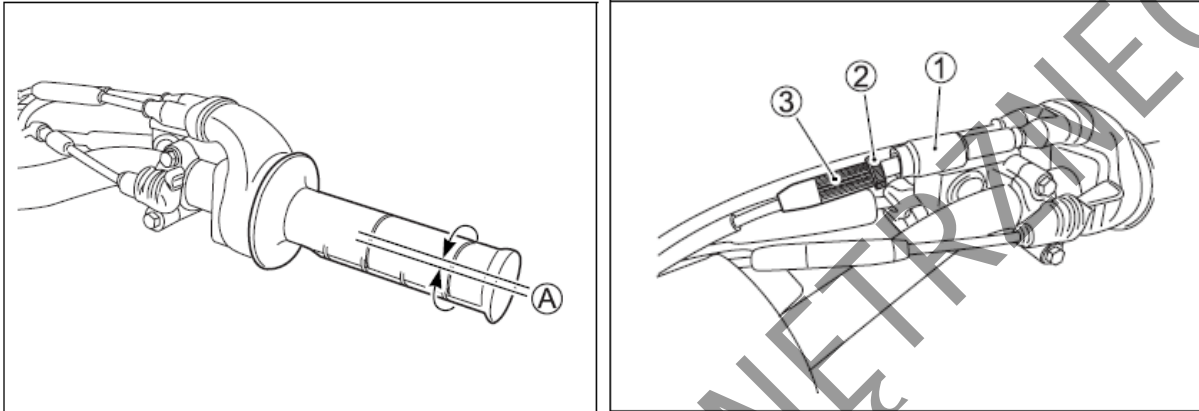
- Ustaw śrubę regulacyjną (3) tak, by luz „A” dźwigni sprzęgła mierzony przy uchwycie, przy jej naciśnięciu i do momentu wyczucia oporu wynosił 2 - 3 mm.



## 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:

#### Regulacja linki gazu

- 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.

#### WSKAZÓWKA

Linka gazu posiada gumowe kapturki. Sprawdź, czy są one prawidłowo założone. Podczas mycia nie polewaj kapturków wodą. Brudne osłony gumowe przetrzyj mokrą szmatką.

#### Smarowanie linki gazu

- Przed demontażem obudowy manetki zaznacz farbą lub markerem położenie połówek obudowy względem kierownicy.
- Odkręć obudowę manetki gazu (1).

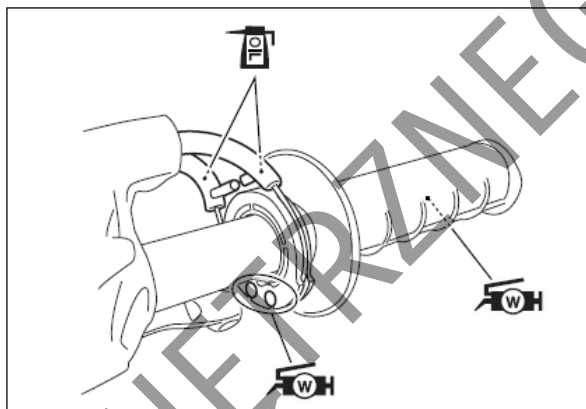
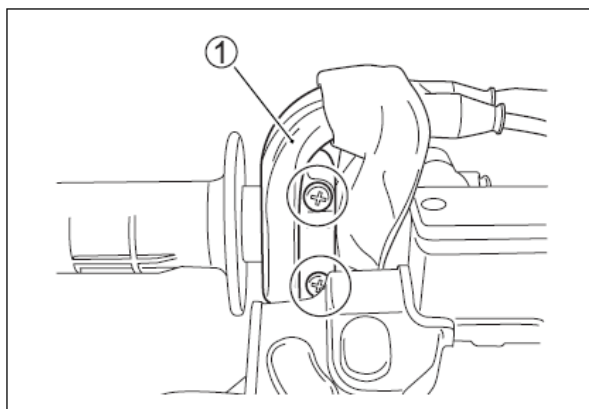


- Nasmaruj olejem linki gazu.
- Nasmaruj obszar współpracy manetki z kierownicą
- Nasmaruj prowadnicę linki w manetce.



99000-25350

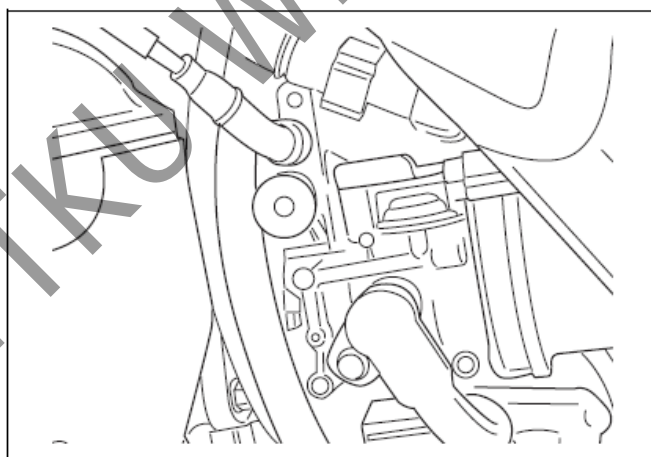
Smar wodoodporny Suzuki FP2 lub równorzędny smar



### Obudowa przepustnicy

---

- Skontroluj obudowę przepustnicy pod kątem zabrudzenia lub zabłocenia. Jeśli stwierdzisz zanieczyszczenie korpusu przepustnicy wyczyść ją.



#### WSKAZÓWKA

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

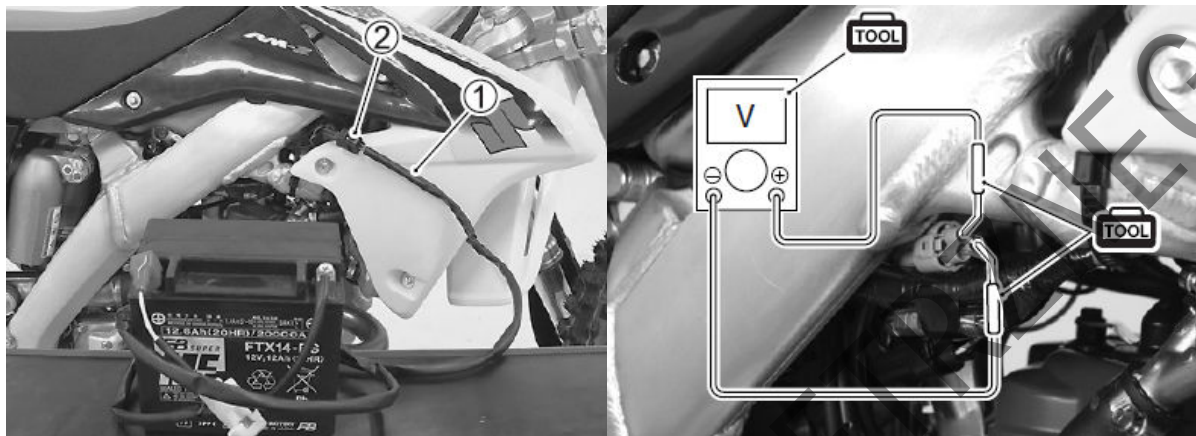
### Czujnik położenia przepustnicy (TP Sensor)

---

- Za pośrednictwem wiązki do akumulatora (1) podłącz 12V akumulator do kostki serwisowej (2).

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  
Przepustnica otwarta

**0.60 – 0.64 V**  
**3.60 – 4.00 V**



**09900 – 25008**  
**09900 – 25009**

**Miernik uniwersalny**  
**Woltomierz**

- Sprawdź prawidłowy rozruch oraz wolne obroty silnika.

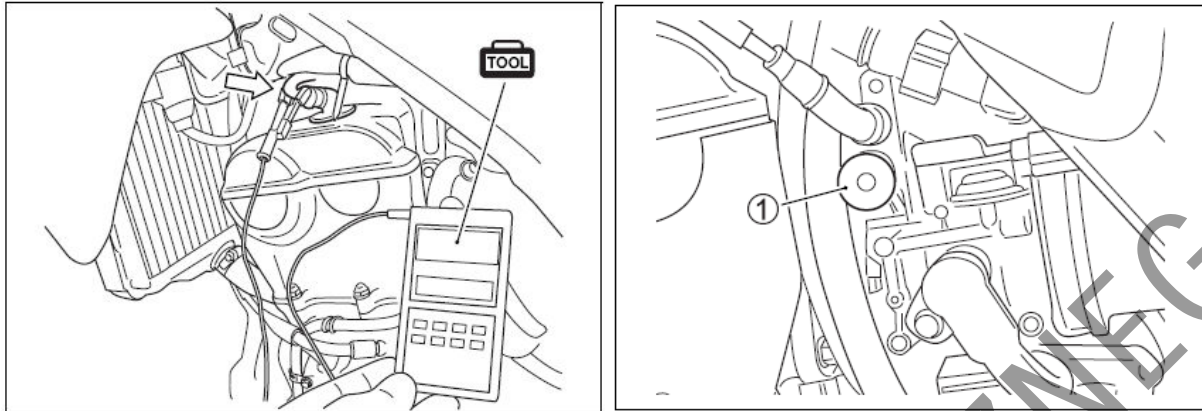
### Wolne obroty silnika

- Ustaw luz linki gazu.
- Rozgrzej silnik.

### WSKAZÓWKA

Przeprowadź tę regulację przy ciepłym silniku.

- Podłącz obrotomierz do przewodu wysokiego napięcia.



09900 – 26006

**Obrotomierz**

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



**Wolne obroty**

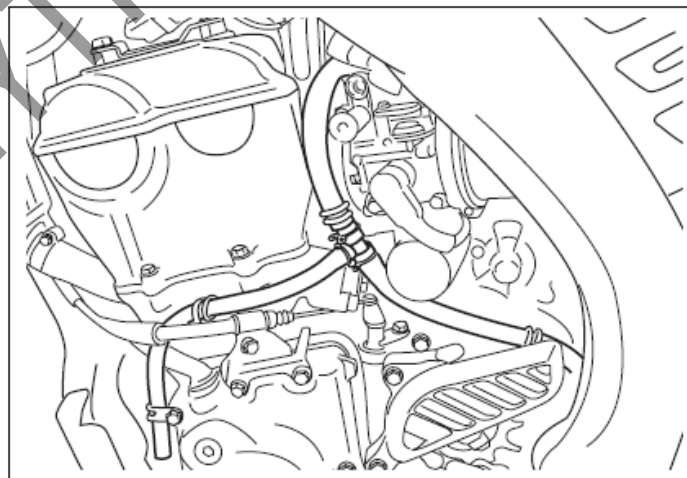
**2200 ± 50 1/min**

Dźwignia ssania / śruba regulacyjna (1)

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

### **Przewód odpowietrzający skrzyni korbowej**

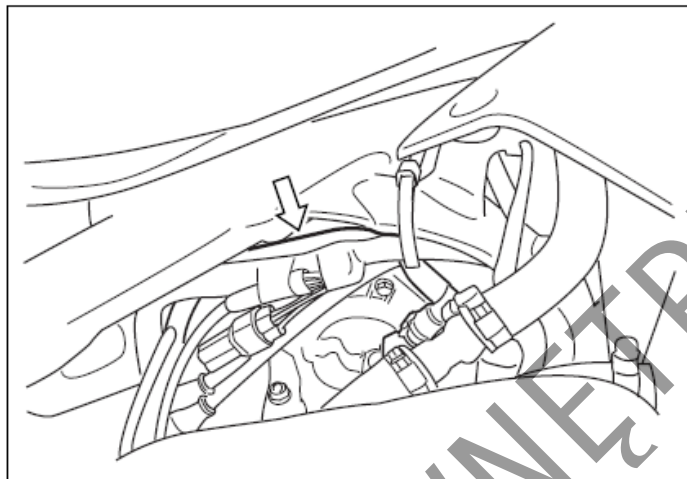
- Sprawdź przewód odpowietrzający pod kątem uszkodzeń, zatkania i zagięcia. Jeśli stwierdzisz jakiś defekt wymień przewód na nowy.



### Przewód paliwowy

---

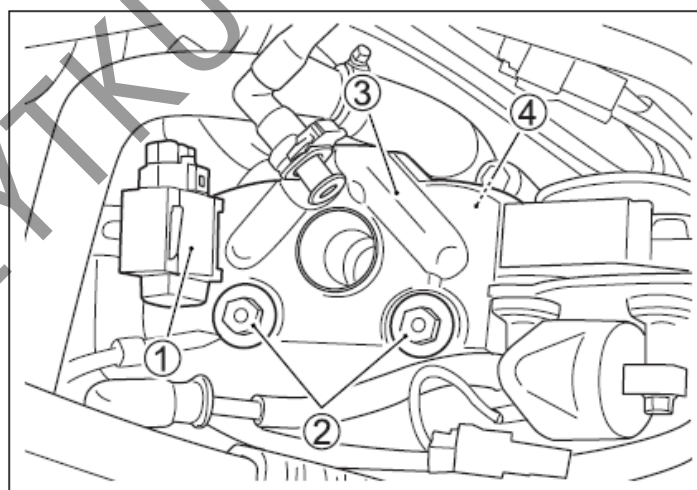
- Sprawdź przewód paliwowy pod kątem uszkodzeń i wycieków paliwa. Jeśli stwierdzisz jakiś defekt wymień przewód na nowy.
- Przewód paliwowy należy wymieniać co 4 lata.



### Luz zaworowy

---

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

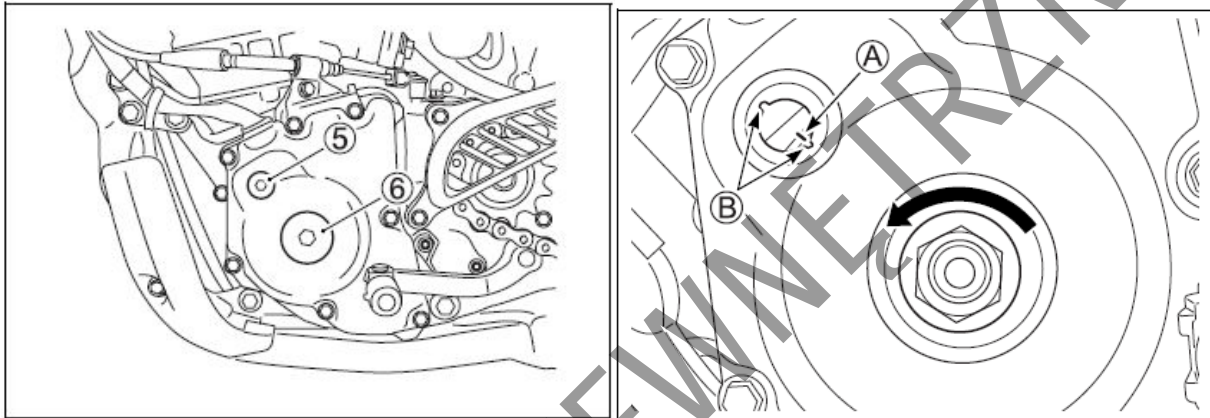


- Odkręć śruby (2) i zdemontuj pokrywę głowicy (3) i jej uszczelkę (4).

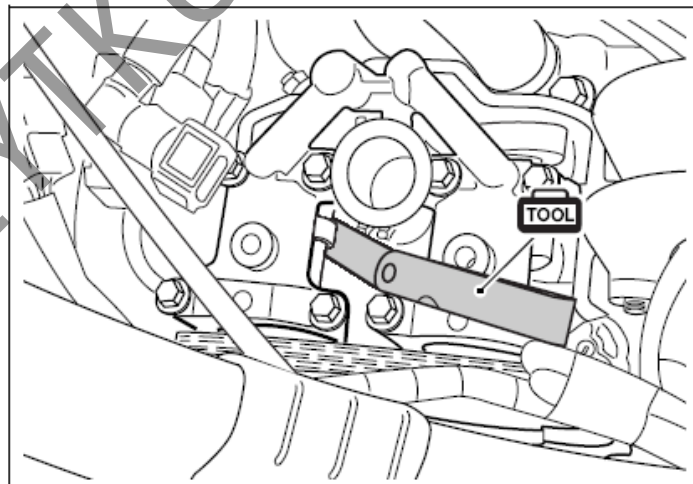
Luz zaworowy dla zaworów dolotowych i wylotowych jest różny. Kontrola i regulacja luzów zaworowych musi być przeprowadzona: 1) podczas przeglądu okresowego, 2) przy naprawie rozrządu, 3) przy demontażu wałków rozrządu.

#### 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 magnesyowego (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.
- 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



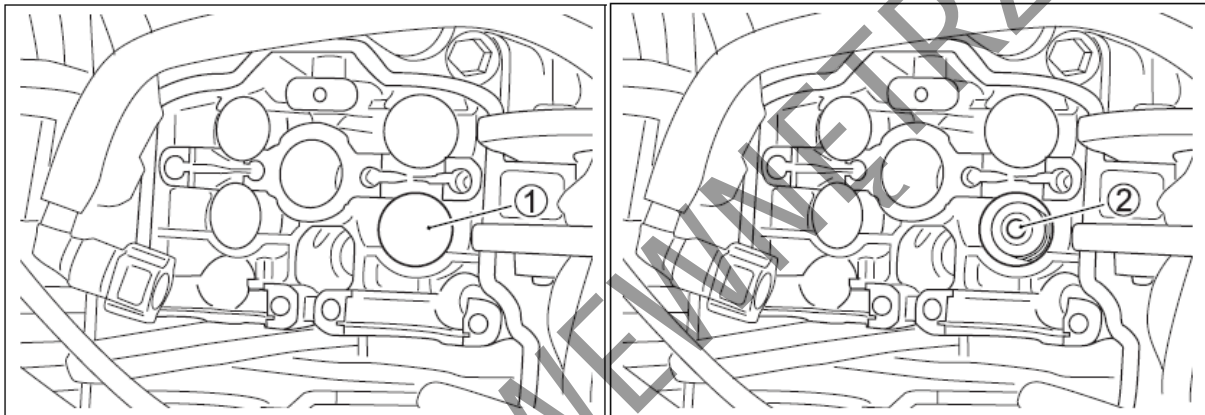
09900 – 20803

Szczelinomierz

### Regulacja luzów zaworowych

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

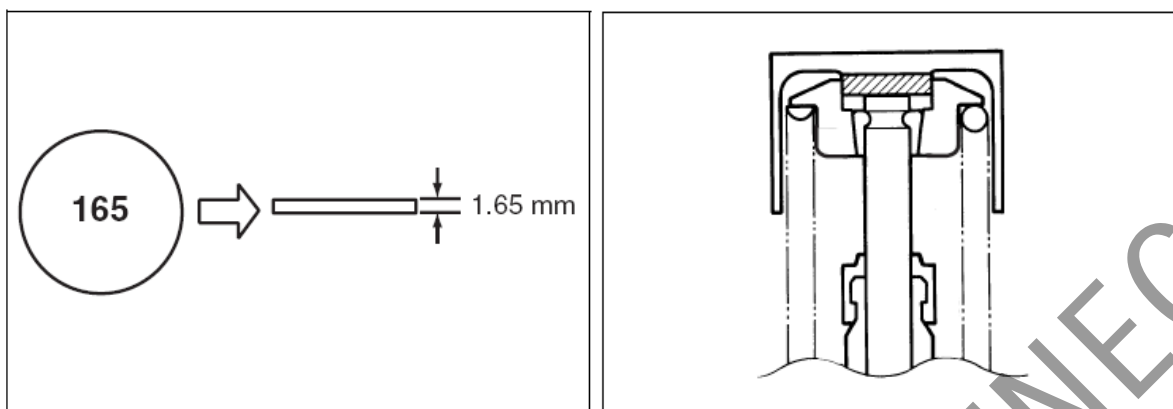
- Zdemontuj dolotowy i wylotowy wałek rozrządu.
- Palcami lub magnesem wyciągnij szklankę (1) i płytkę zaworową (2).
- Sprawdź liczbę podaną na płytce. Oznacza ona jak pokazano to na rysunku grubość płytki.



- 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.

#### 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.*



- W określony sposób zamontuj ponownie wałki rozrządu.
- 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, czujnik pochyłu.
- Świecę zapłonową i fajkę zapłonową.
- Osłony chłodnicy i zbiornik paliwa.
- Korek GZP oraz korek koła magnesowego.
- Siedzisko.
  
- Napełnij silnik olejem silnikowym zgodnie ze specyfikacją i sprawdź poziom oleju silnikowego.





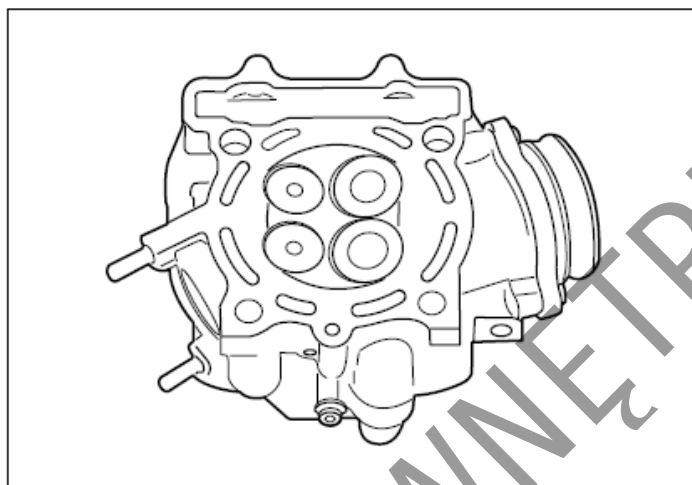


## Głowica cylindra, cylinder i tłok

---

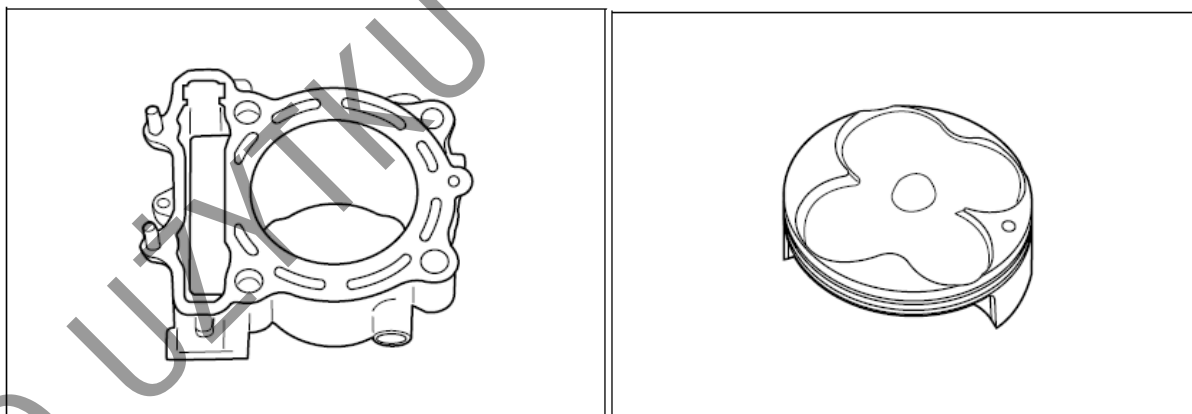
### Głowica cylindra

- 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

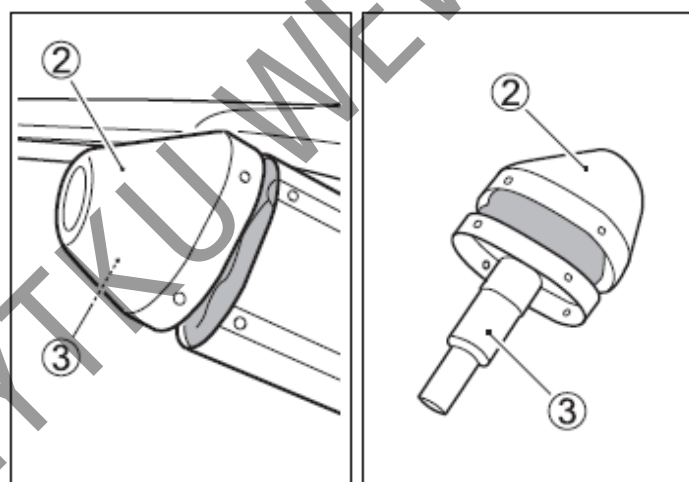
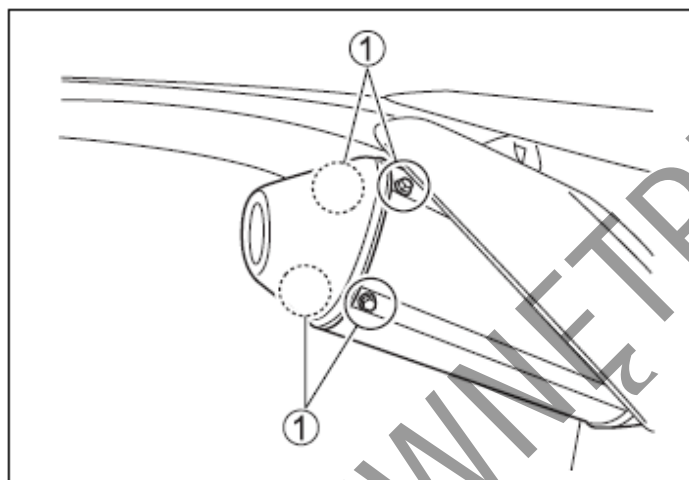
- Zdemontuj tłok.
- Wyczyść z nagaru denko tłoka.
- Oczyszcz z nagaru rowki pierścieniowe.
- Skontroluj tłok pod kątem rys i pęknięć.
- Sprawdź zużycie pierścieni tłokowych.

- 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).

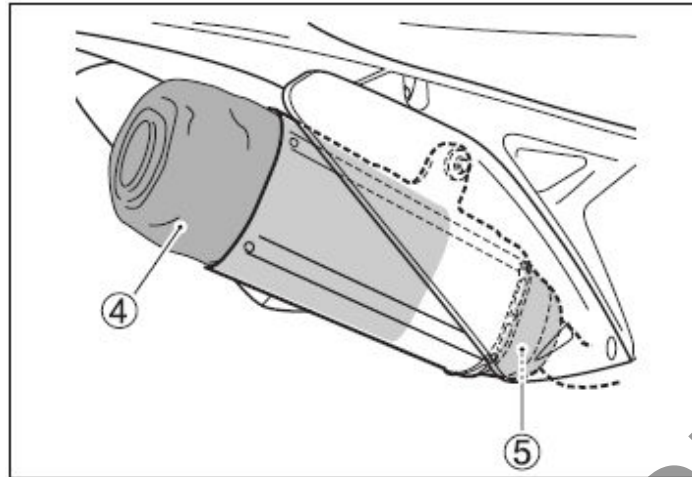


- Zdemontuj końcówkę tłumika (2) i rurę końcówki (3).

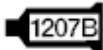
### WSKAZÓWKA

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

- Zdemontuj wkład tłumiący (4), oraz wkłady z włókna szklanego (5) oraz (6).

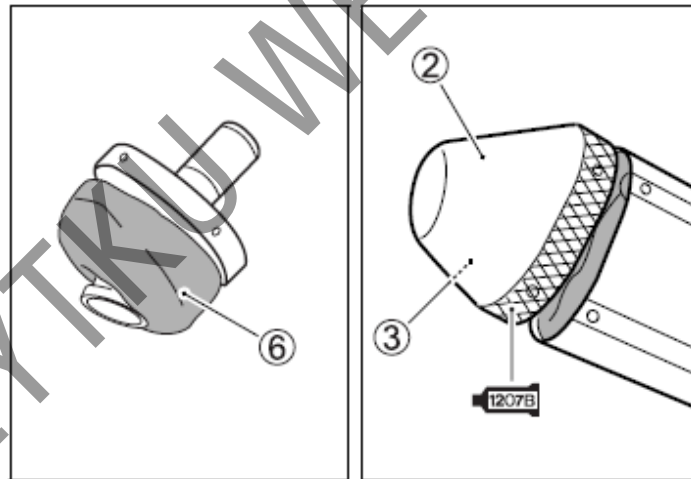


- Skontroluj elementy wewnętrzne tłumika (4), (5) i (6) pod kątem nagromadzenia nagaru i smoły.
- Wymień włókno szklane jeśli zajdzie taka potrzeba.
- Zamontuj wkład tłumiący tłumika (4), (5) oraz (6).
- Nanieś Suzuki Bond na obwód końcówki (2).



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

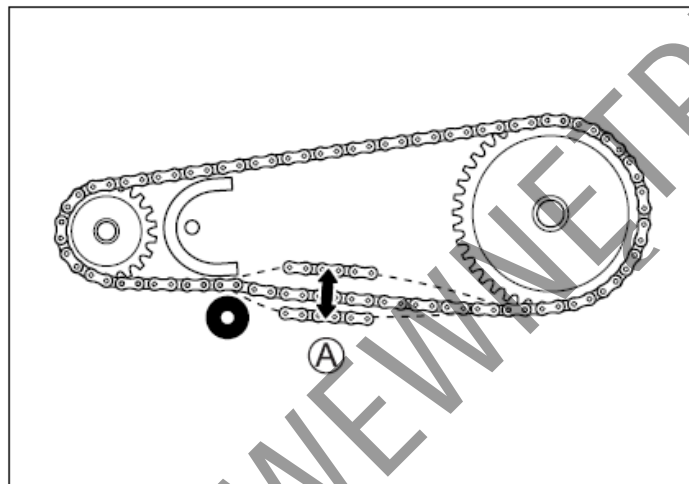
#### Zwis łańcucha napędowego

- 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.



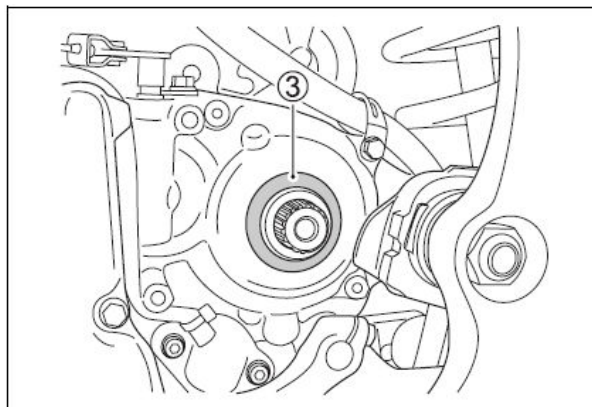
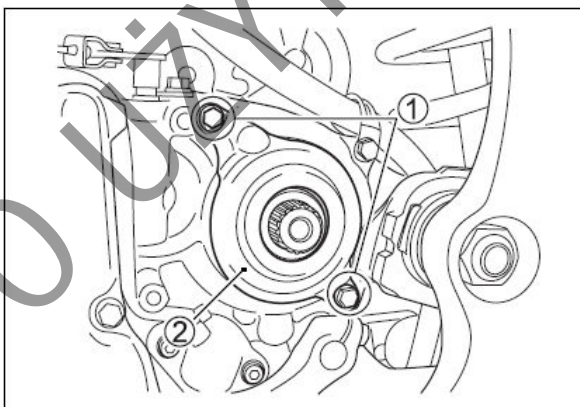
Zwis łańcucha

35 – 45 mm



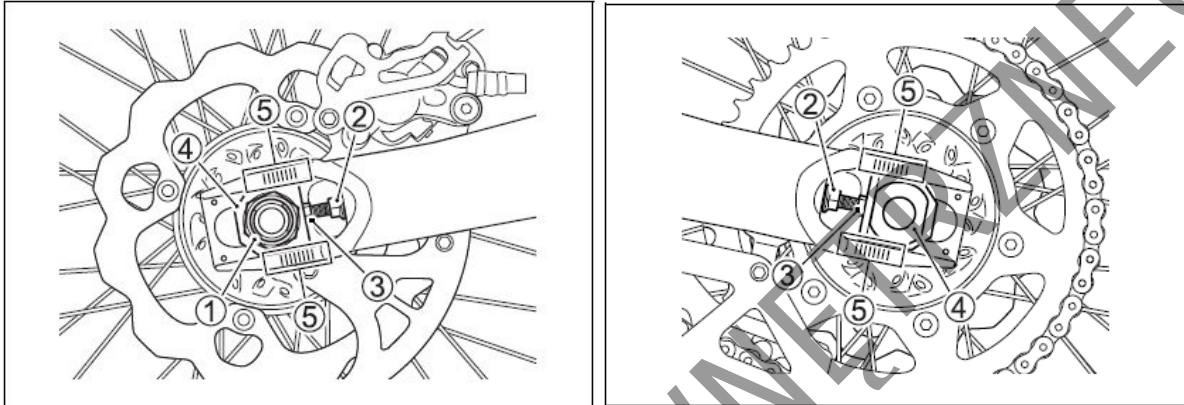
#### Uszczelniacz wałka zdawczego

- 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 naciągowych (3). Upewnij się, że prawa i lewa płytki regulacyjna (4) ustawione są identycznie w stosunku do skali (5).
- Trzymając nieruchomo śruby naciągowe (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).

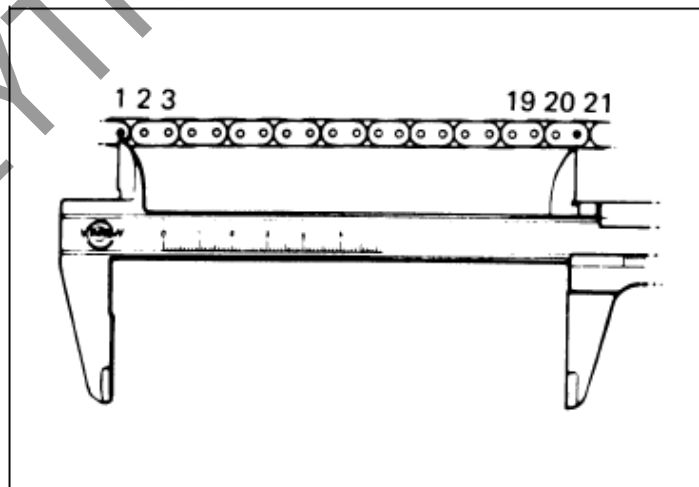
### Długość 20 ogniw

- Naciągnij łańcuch i zmierz długość 20 kolejnych ogniw łańcucha.



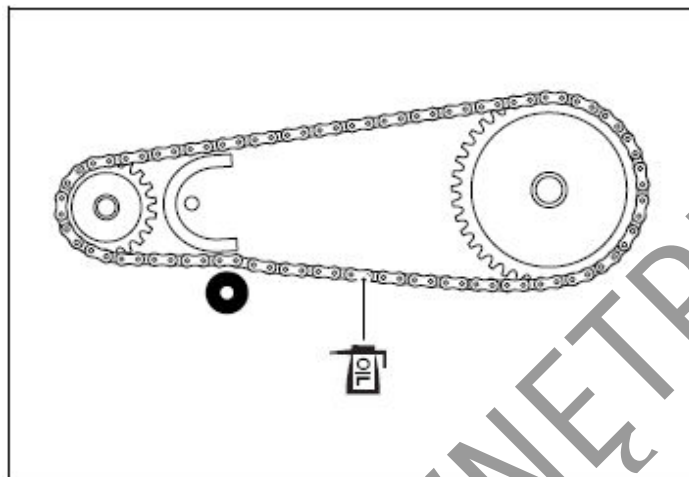
**Limit serwisowy**

**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 znajdzie taka potrzeba wymień koła zębate na nowe.

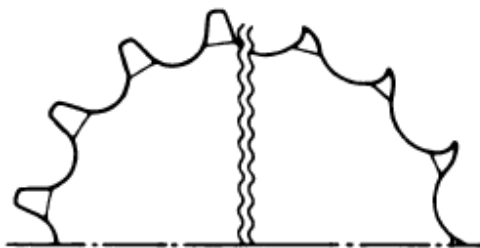
### WSKAZÓWKA

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

- Sprawdź prawidłowe dokręcenie zębatki zdawczej. Jeśli znajdzie taka konieczność dokręć ją.

Normalne zużycie

Nadmierne zużycie



### **Prowadnica łańcucha, ślizg i rolki prowadzące**

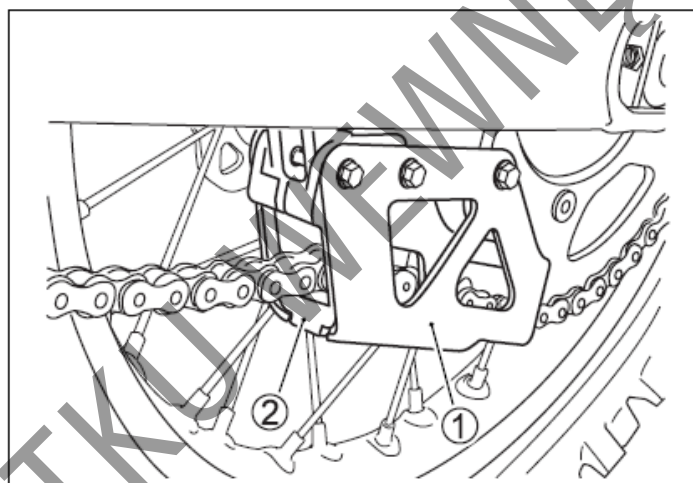
#### **Kontrola prowadnicy łańcucha**

- 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**

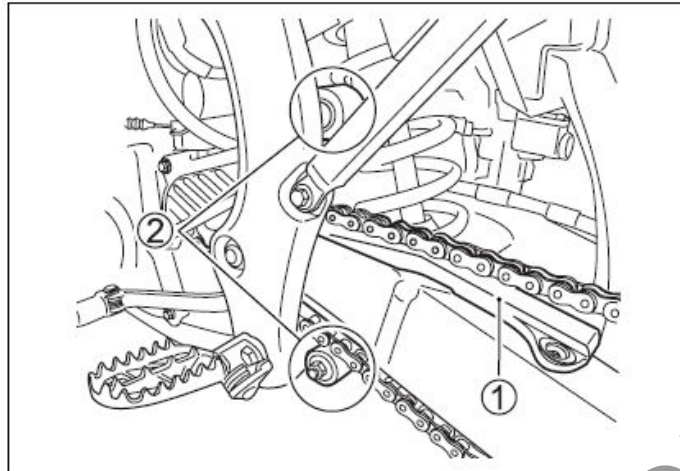
- Skontroluj ślizg łańcucha (1) pod kątem zużycia i pęknięć.
- Skontroluj rolki łańcucha (2) pod kątem zużycia.
- Jeśli konieczne wymień zużyte lub uszkodzone części na nowe.

#### *WSKAZÓWKA*

*Zużyty ślizg spowoduje dotykanie 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.

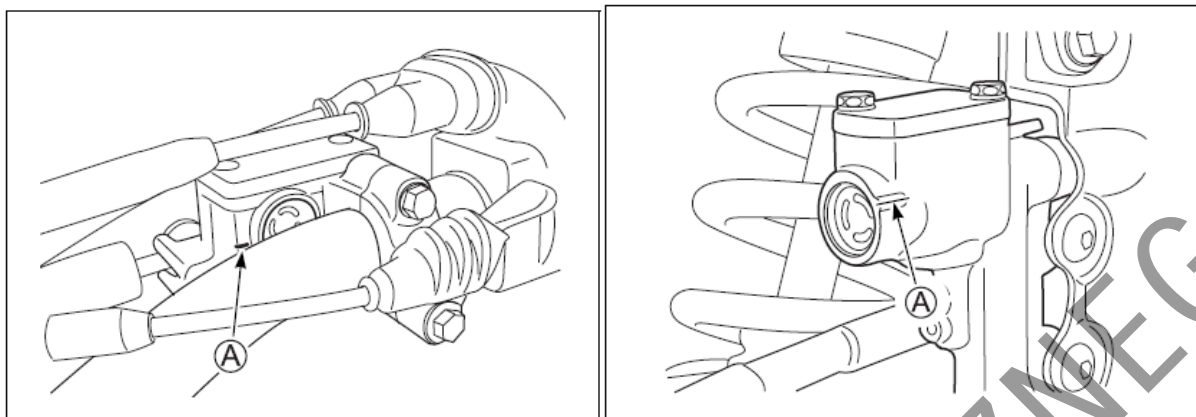
### OSTRZEŻENIE

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.

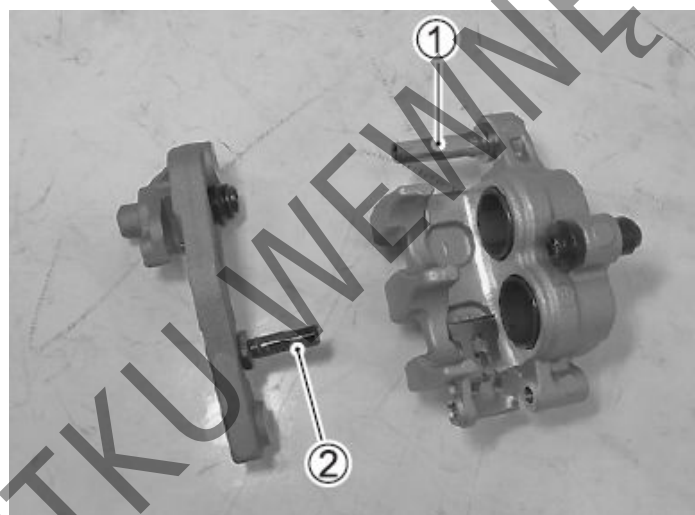
### UWAGA:

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



### Osie zacisku przedniego

- Zdemontuj zacisk przedni.
- Skontroluj prawidłowe dokręcenie osi zacisku (zacisk (1), uchwyt zacisku (2)). Jeśli są luźne dokręć je z przewidzianym momentem.



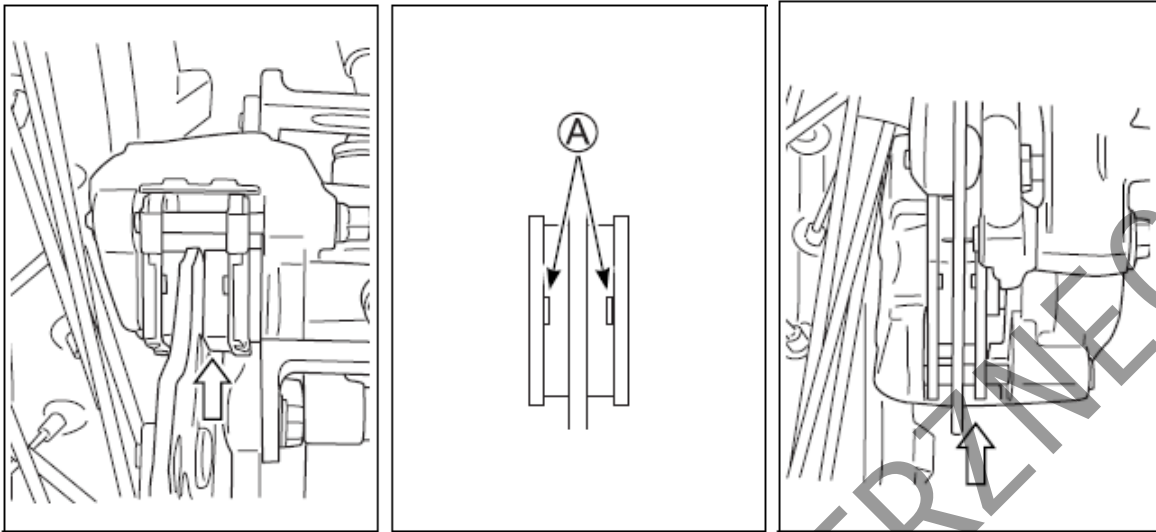
### Osie zacisku przedniego

**Zacisk 25 Nm**  
**Uchwyt zacisku 28 Nm**

- Zamontuj ponownie zacisk przedni.
- Uzupełnij poziom płynu hamulcowego i odpowietrz układ hamulcowy.

### Klocki hamulcowe

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



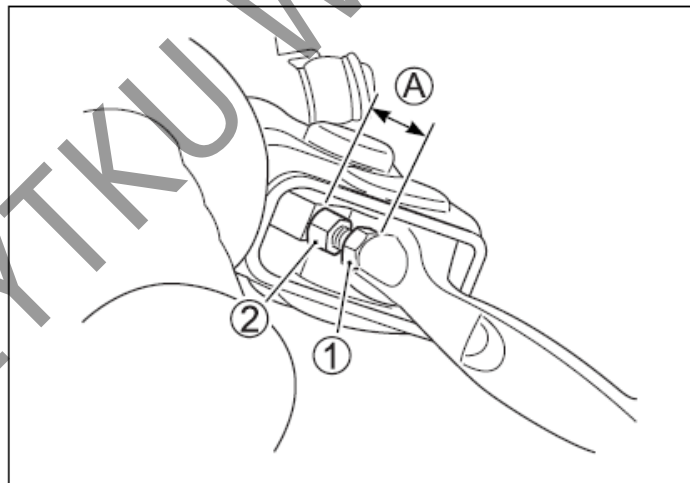
„A”: Dopuszczalne zużycie klocków hamulcowych

#### WSKAZÓWKA

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

#### 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).

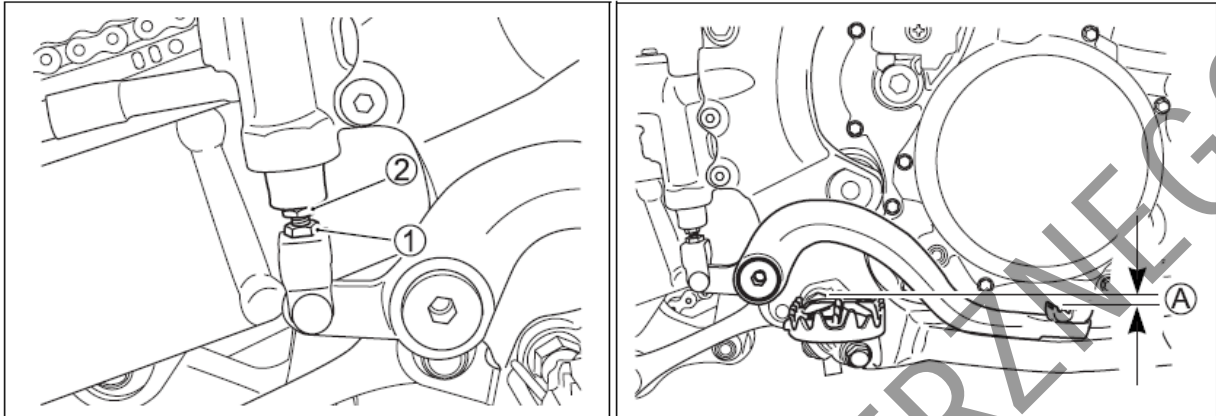


Długość śruby regulacyjnej „A”

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

Przeciwnakrętką pręta pompki hamulcowej

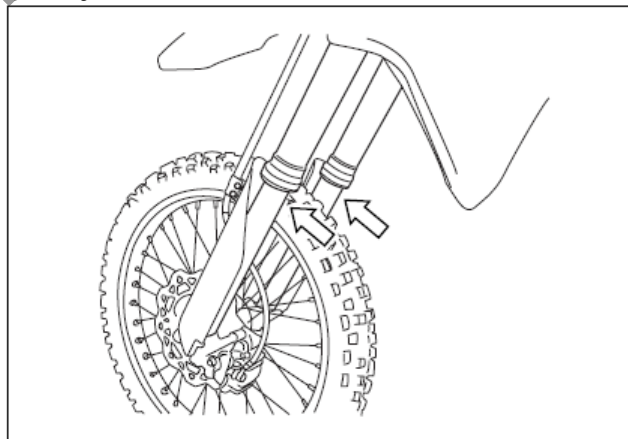
6 Nm

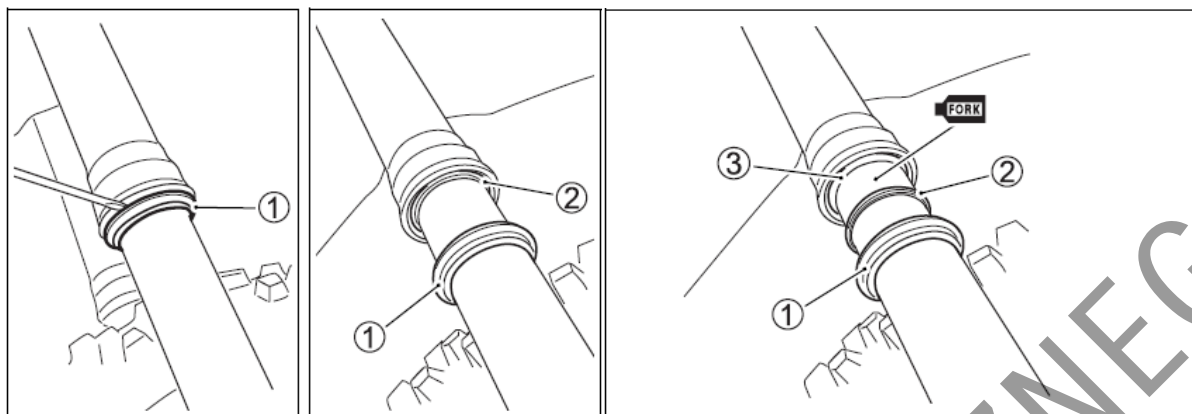
## Przednie zawieszenie

- Skontroluj wewnętrzną rurę zawieszenia pod kątem zanieczyszczeń i w razie konieczności wyczyść.
- Zdemontuj protektory przedniego zawieszenia.
- Zdemontuj osłonę przeciwkurzową (1) oraz zgarniacz (3).

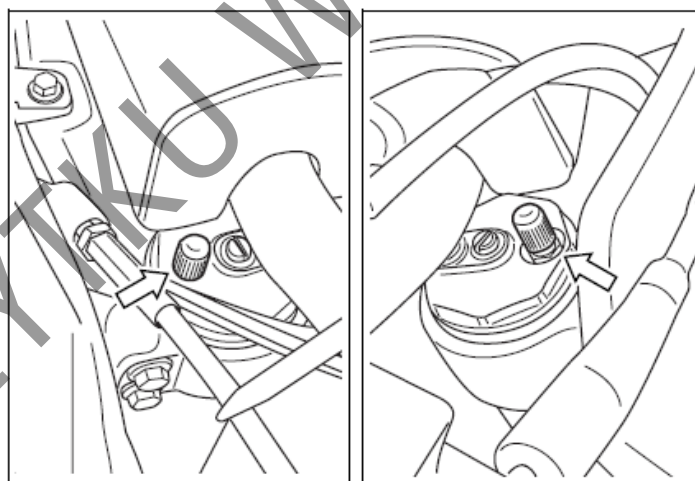
### UWAGA

Zarysowanie rury wewnętrznej może doprowadzić do wycieków oleju. Unikaj porysowania powierzchni rury wewnętrznej.





- Wyczyść zanieczyszczenia pomiędzy osłoną przeciwkurzową (2), a uszczelniaczem (3).
- Posmaruj powierzchnię rury wewnętrznej olejem do zawiesz.
- Zamontuj ponownie zgarniacz (3), osłonę przeciwkurzową (2) oraz protektory.
- Poruszając kilkakrotnie przednie zawieszenie na dół i do góry sprawdź jego płynne działanie.
- Skontroluj pod kątem uszkodzeń i wycieków oleju.
- Jeśli stwierdzisz nieprawidłowości wymień elementy zawieszenia na nowe.
- Skontroluj dokręcenie śrub i nakrętek.
- Ustaw motocykl na podstawce serwisowej, tak by koło przednie znalazło się w powietrzu.

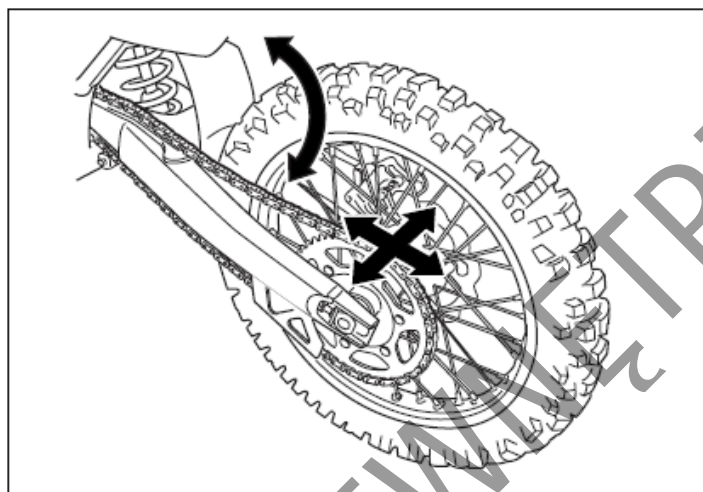


- Odkręć śrubę odpowietrzającą przedniego zawieszenia i wyreguluj ciśnienie w goleniach.
- Dokręć ponownie śruby odpowietrzające.

### Tylne zawieszenie

---

- Poruszając kilkukrotnie 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 kilkukrotnie w górę i dół oraz na boki.
- Jeśli stwierdzisz uszkodzone elementy, wymień je na nowe.

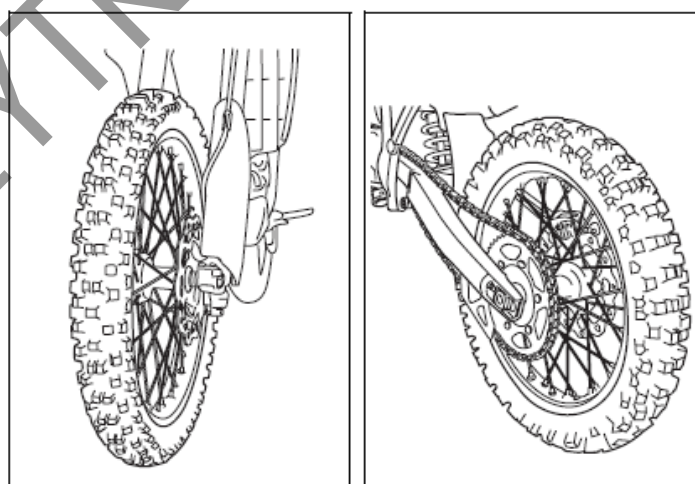


### Koła i opony

---

#### 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.

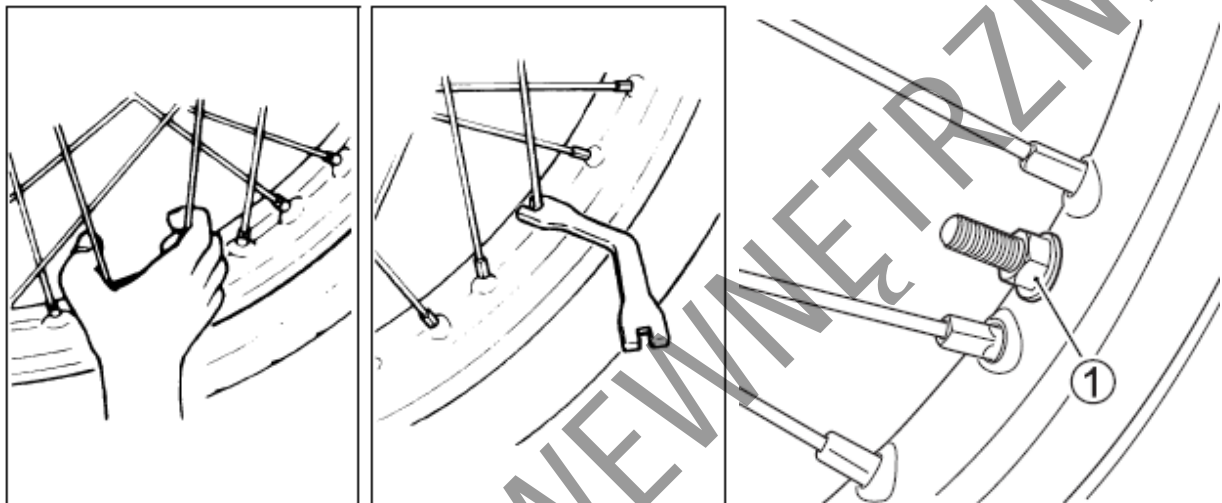


Nyple szprych

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.



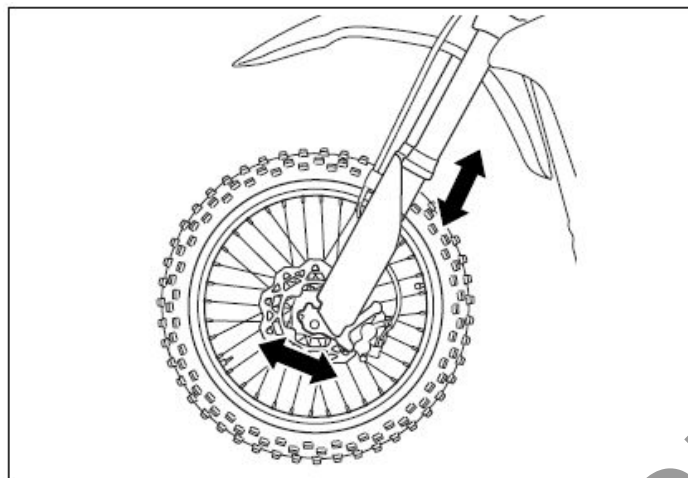
Ciśnienie w zimnych  
oponach

70 – 110 kPa (0.7 – 1.1 kg/cm<sup>2</sup>)

#### Układ kierowniczy

---

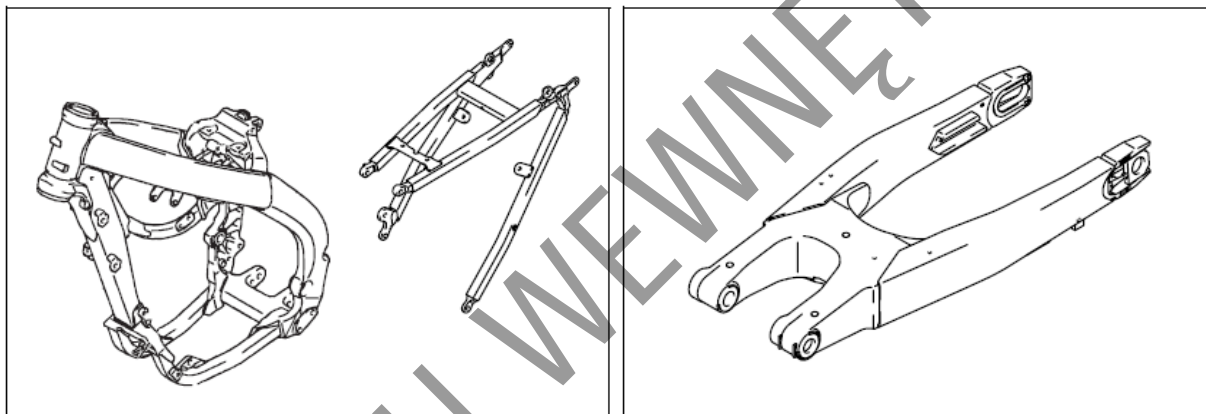
- Skontroluj układ kierowniczy poruszając przednie zawieszenie do przodu i do tyłu oraz w prawo i w lewo. Jeśli zawieszenie będzie miało luz lub będzie pracowało z oporem należy skontrolować dokręcenie górnej półki i łożyska główki ramy.



### Rama

---

- Kontroluj ramę okresowo.



### Wahacz

---

- Kontroluj wahacz okresowo

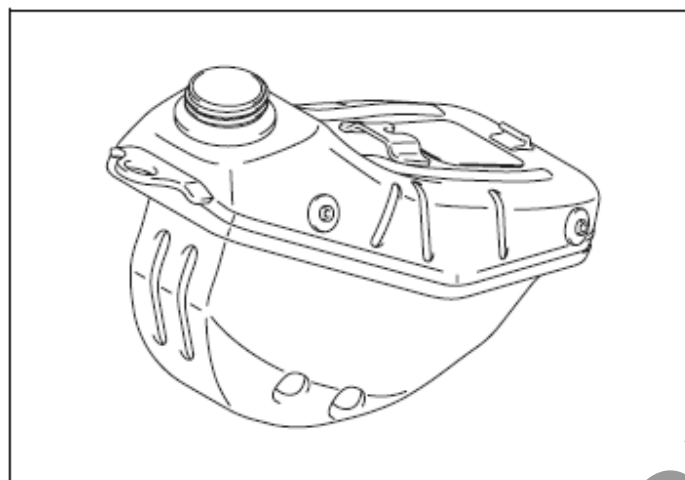
### Zbiornik paliwa

---

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,<br>dźwignia                   | A      | Przed biegiem i<br>pomiędzy biegami                     | Wlej olej do pancerza linki, aż do<br>wypłynięcia dolnym końcem.<br>Nasmaruj końcówki linek |
| 2  | Manetka gazu,<br>obudowa                      | C      | Przed biegiem   | Nasmaruj delikatnie wnętrze<br>obudowy. Utrzymuj w czystości.                               |
|    | Linka gazu                                    | A      |   |   |
| 3  | Pedał hamulca<br>tylnego                      | C      | Co jeden bieg /<br>Częściej w zależności<br>od warunków | Nasmaruj os pedału.   |
| 4  | Wahacz  | C      | Co trzy biegi /<br>Częściej w zależności<br>od warunków | Czyść i smaruj łożyska. Uszczelniacze<br>utrzymuj w czystości. Smaruj<br>uszczelniacze.     |
| 5  | Osie obrotu<br>dźwigni tylnego<br>zawieszenia | C      | Co jeden bieg /<br>Częściej w zależności<br>od warunków | Czyść i smaruj łożyska. Uszczelniacze<br>utrzymuj w czystości. Smaruj<br>uszczelniacze      |
| 6  | Łożyska główki<br>ramy                        | C      | Co 5 biegów /<br>Częściej w zależności<br>od warunków   | Czyść i smaruj łożyska. Uszczelniacze<br>utrzymuj w czystości.                              |
| 7  | Oś rozrusznika                                | A      | Przed biegiem   | Delikatnie nasmaruj oś olejem.  |
| 8  | Oś dźwigni<br>ssania                          | A      | Przed biegiem   | Delikatnie nasmaruj oś olejem.  |
| 9  | Łańcuch<br>napędowy                           | B      | Przed biegiem i<br>pomiędzy biegami                     | Utrzymuj łańcuch nasmarowany.<br>Zawsze kontroluj zużycie i<br>ustawienie.                  |
| 10 | Uszczelnienia<br>dźwigni wahacza              | C      | Co jeden bieg /<br>Częściej w zależności                | Nasmaruj uszczelniacze i łożyska.   |

|    |                       |   |   |                                   |
|----|-----------------------|---|---|-----------------------------------|
|    |                       |   | od warunków   |                                   |
| 11 | Przednie i tylne koła | C | Co jeden bieg /<br>Częściej w zależności<br>od warunków | Nasmaruj łożyska i uszczelniacze. |

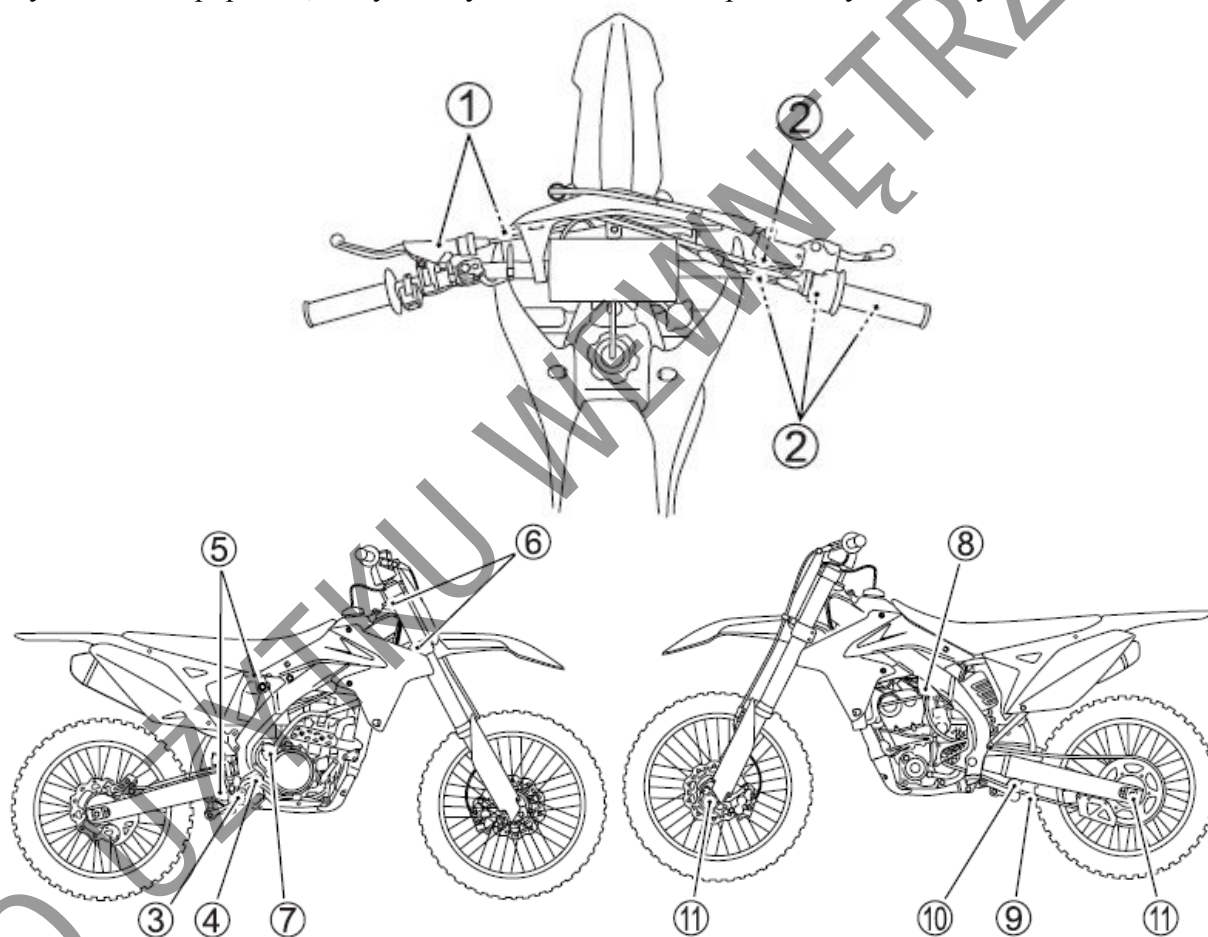
Niezbędne są następujące materiały:

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

B: Smar w aerozolu

C: Suzuki Super Grease „A” lub wodoodporny smar Suzuki EP2 lub odpowiednik.

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.



## Regulacja zawiesznień

### Przednie zawieszenie

W przednim zawieszeniu RM-Z250, w zależności od preferencji kierowcy, jego ciężaru i warunków toru regulacji podlega napięcie wstępne sprężyny powietrznej, siła tłumienia na dobieciu i odbiciu.

Zalecenia dotyczące specjalnej pompki do zawiesznień.

#### UWAGA

Przyłożenie powietrza pod ciśnieniem np. z kompresora może uszkodzić zawieszenie. Stosuj wyłącznie ręczną pompkę do zawiesznień.

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| Zakres pomiarowy                                 | 220 – 270 kPa (31 – 38 psi) |
| Skala pompki                                     | 10 kPa (1.4 psi)            |
| Pompka ręczna do zawiesznień                     |                             |
| Pompka wyposażona w zawór do regulacji ciśnienia |                             |

Aby zapewnić prawidłową regulację, przed jej rozpoczęciem skontroluj poniższe elementy zawieszania:

- 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.

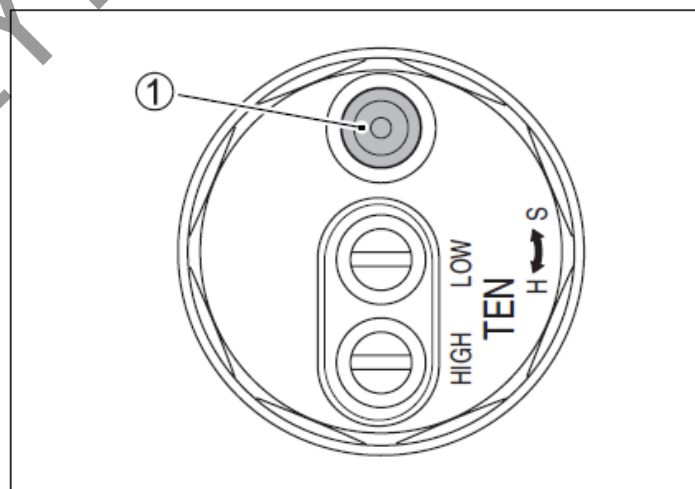
#### WSKAZÓWKA

- Upewnij się, że obydwie golenie zawieszania ustawione są jednakowo.
- Regulację przeprowadź na podstawie odczuć po jeździe na standardowym ustawieniu zawieszania.
- Jeśli z jakiegoś powodu stracisz wyczucie wprowadzanych zmian, wróć do ustawień standardowych i rozpocznij regulację od nowa.

#### Regulacja ciśnienia powietrza

#### WSKAZÓWKA

Ciśnienie powietrza sprawdź przed jazdą.



- Przed regulacją wyczyść dokładnie zawieszenie.

#### UWAGA

Zarysowania i inne uszkodzenia rury wewnętrznej lub uszczelnacza spowodować mogą wyciek oleju i utratę ciśnienia powietrza.

Unikaj ryzyka uszkodzenia rury zawieszenia i uszczelnacza. Stosuj łagodne detergenty lub szampon samochodowy, gąbkę i dużą ilość wody do mycia zawieszenia.

- Ustaw motocykl na podstawie, tak by koło przednie było w powietrzu.

#### WSKAZÓWKA

- Pamiętaj, by zastosować ręczną pompkę do zawiesznień.
- Mierz ciśnienie w goleni przy całkowicie wysuniętym zawieszeniu.
- Odkręć korek zaworu powietrznego (1).



#### WSKAZÓWKA

- Zabezpiecz zawór powietrzny przed ewentualnymi zanieczyszczeniami.
- Regulacji dokonuj z kołem uniesionym w powietrzu.
- Ciśnienie w goleni zmienia się w zależności od ciśnienia atmosferycznego i/lub temperatury.

#### OSTRZEŻENIE

**Ciśnienie powietrza wykraczające poza specyfikowany zakres ciśnień spowodować może działanie zawieszania w sposób odwrotny do zamierzonego.**

- Przy pomocy ręcznej pompki wyreguluj ciśnienie powietrza w goleni.

**WSKAZÓWKA**

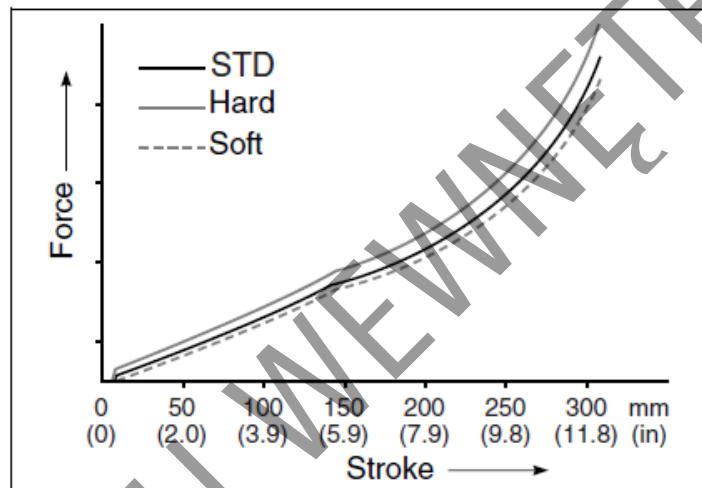
*Wzrost ciśnienia powietrza zwiększa siłę działania zawieszenia. Zmniejszenie ciśnienia powietrza zmniejsza siłę działania zawieszenia.*



**Ciśnienie powietrza**  
**Wartość standardowa przy**  
**poziomie oleju w goleni 115 mm**

**240 kPa (34.1 psi)**

|                  | Ciśnienie powietrza             |
|------------------|---------------------------------|
| Miękkie          | 220 kPa (31.3 psi)              |
| Standardowe      | 240 kPa (34.1 psi)              |
| Twarde           | 270 kPa (38.4 psi)              |
| Zakres regulacji | 220 – 270 kPa (31.3 – 38.4 psi) |



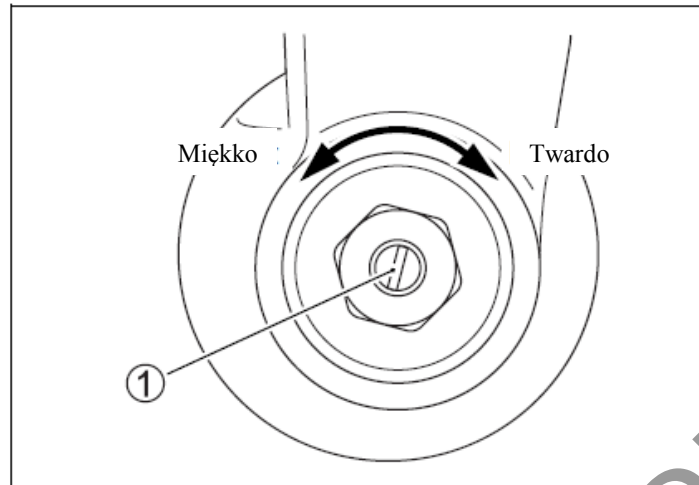
**Regulacja siły tłumienia przy ściskaniu (dobiciu)**

- 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 – 7 kliknięcie.



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

**7 kliknięć wykręcając**

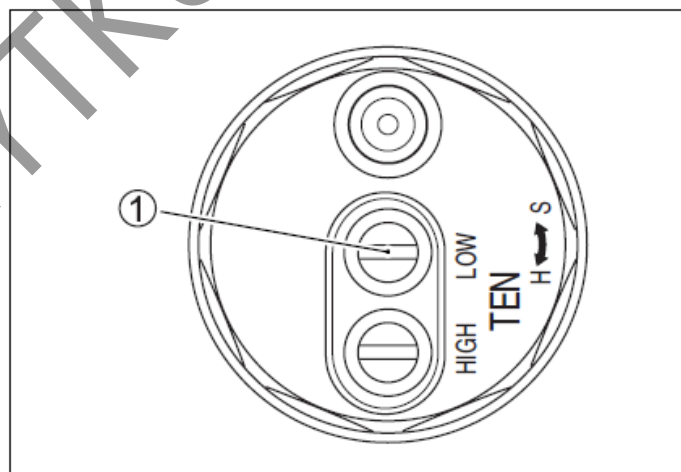
### **Regulacja siły tłumienia przy rozciąganiu (odbiciu)**

#### *WSKAZÓWKA*

*Aby wyregulować siłę tłumienia wkręć ostrożnie śrubę (1) lub (2) aż do oporu, a następnie wykręć o pożądaną liczbę obrotów. Nie wkręcaj śrub na siłę, gdyż doprowadzi to do ich zniszczenia.*

#### **Niska prędkość (LOW)**

- Wkręć śrubę regulacyjną (1) do oporu (najtwardsze położenie).
- Wykręcaj śrubę (1) (w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara) i ustaw ją w standardowym położeniu – 15 kliknięć.

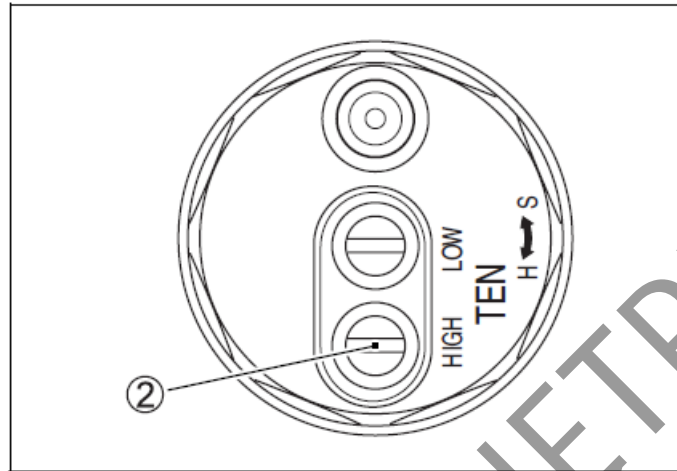


**Regulacja niskiej prędkości siły tłumienia na odbiciu.**

**Położenie standardowe 15 kliknięć wykręcając**

### Wysoka prędkość (HIGH)

- Wkręć śrubę regulacyjną (2) do oporu (najtwardsze położenie).
- Wykręcaj śrubę (2) (w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara) i ustaw ją w standardowym położeniu – 16 kliknięć.




Regulacja niskiej prędkości siły tłumienia na odbiciu.

Położenie standardowe 16 kliknięć wykręcając

### Tylne zawieszenie

#### Naklejka ostrzegawcza tylnego zawieszenia

**⚠ OSTRZEŻENIE**



Urządzenie to zawiera sprężony pod ciśnieniem azot.  
Nieprawidłowe używanie grozi eksplozją.

- Trzymaj z dala od źródeł ciepła i ognia.
- Po więcej informacji sięgnij do instrukcji obsługi.

#### WSKAZÓWKA

Przy konieczności zezłomowania amortyzatora tylnego zwróć się po pomoc do twojego dealera Suzuki.

W tylnym zawieszeniu RM-Z250, w zależności od preferencji kierowcy, jego ciężaru i warunków toru regulacji podlega siła tłumienia na dobieciu i odbiciu. Aby zapewnić prawidłową regulację, przed jej rozpoczęciem skontroluj poniższe elementy zawieszenia:

- Uszkodzenia i wycieki oleju z amortyzatora.
- Dokręcenie elementów wahacza.
- Ciśnienie powietrza w oponach.
- Uszkodzenia opon i obręczy kół.
- Napięcie szprych i dokręcenie trzymaka opony.

#### WSKAZÓWKA

- Regulację przeprowadź na podstawie odczuć po jeździe na standardowym ustawieniu zawieszenia.
- Jeśli z jakiegoś powodu stracisz wyczucie wprowadzanych zmian, wróć do ustawień standardowych i rozpocznij regulację od nowa.

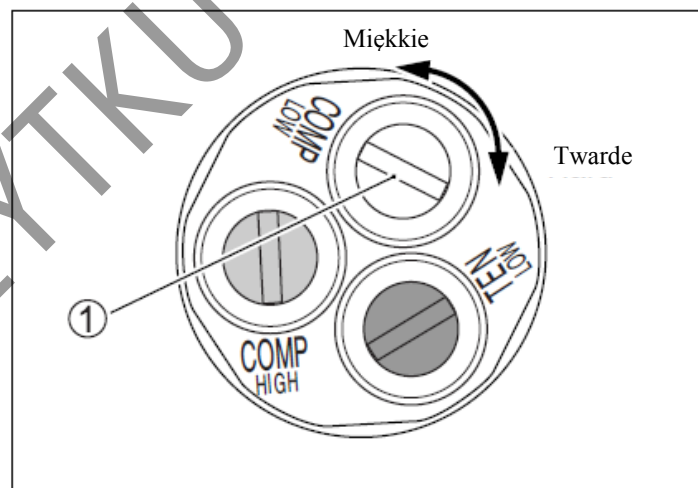
#### Regulacja siły tłumienia przy ściskaniu (dobieciu)

##### WSKAZÓWKA

Aby wyregulować siłę tłumienia wkręć ostrożnie śrubę regulacyjną (1) lub (2) aż do oporu, a następnie wykręć o pożądaną liczbę obrotów. Nie wkręcaj śrub na siłę, gdyż doprowadzi to do ich 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 – 10 kliknięć.



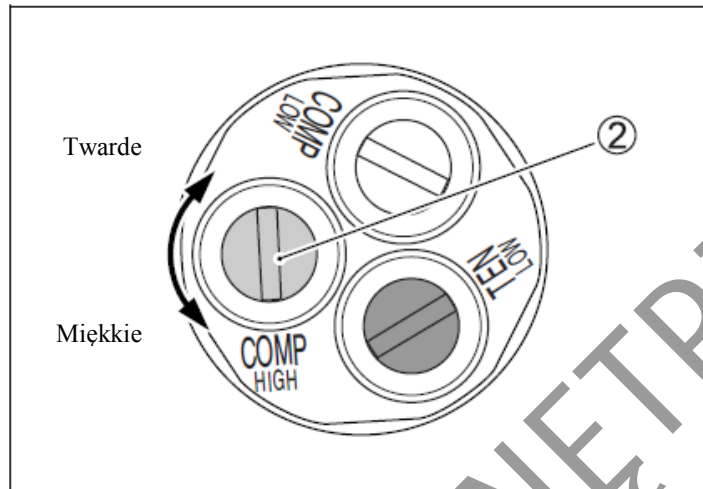
**Regulacja siły tłumienia na dobieciu.  
Położenie standardowe niskiej prędkości**

**10 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 – 9 kliknięć.



Regulacja siły tłumienia na dobiciu. Położenie standardowe wysokiej prędkości

9 kliknięć wykręcając

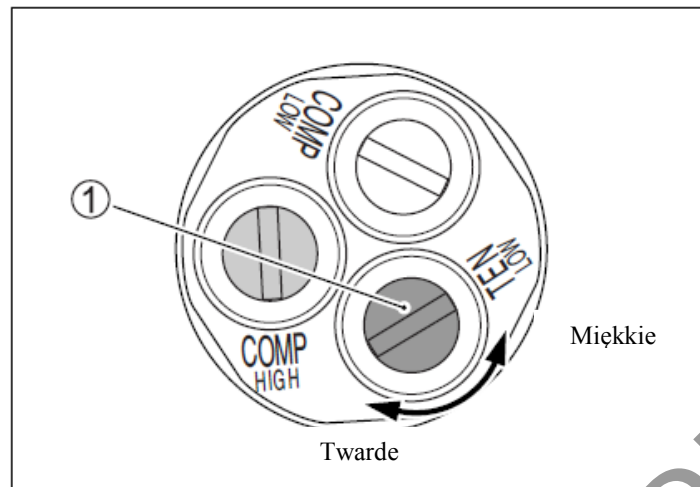
### Regulacja siły tłumienia przy rozciąganiu (odbiciu)

#### WSKAZÓWKA

Aby wyregulować siłę tłumienia wkręć ostrożnie śrubę regulacyjną (1) lub (2) aż do oporu, a następnie wykręć o pożądaną liczbę obrotów. Nie wkręcaj śrub na siłę, gdyż doprowadzi to do ich 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 – 11 kliknięć.

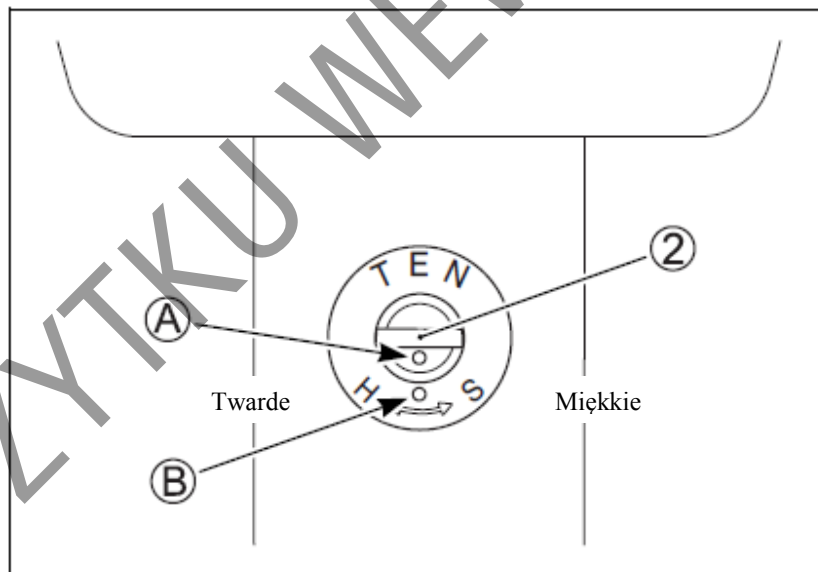


**Regulacja siły tłumienia na odbiciu.  
Polozenie standardowe niskiej prędkości**

**11 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 – 17 kliknięć, aż zgrają się dwa wybite punkty (A) oraz (B).



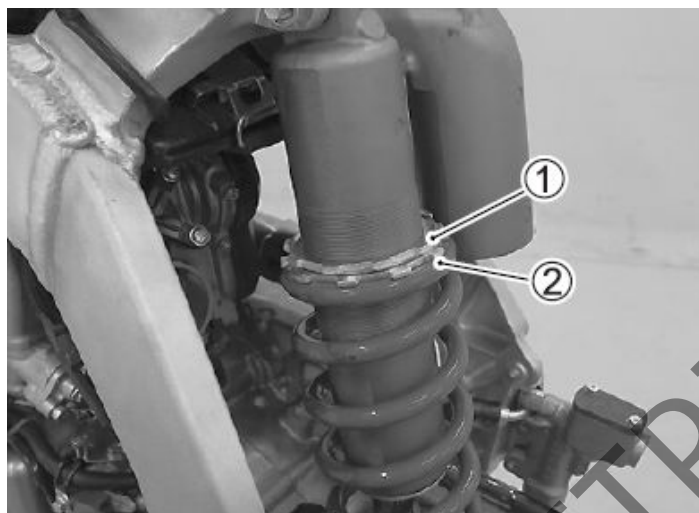
**Regulacja siły tłumienia na odbiciu.  
Polozenie standardowe wysokiej prędkości**

**11 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

6.0 mm

Zakres regulacji długości sprężyny (przy długości swobodnej:  
255 mm)

239 – 252 mm



Przeciwnakrętka regulacji długości sprężyny

30 Nm

#### UWAGA

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

Regulacji dokonuj po poluzowaniu przeciwnakrętki (1).

**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,<br>zewnątrzna | 11484 – 10H00    | 1     |
| 3   | Uszczelka, rura wydechowa                  | 14181 – 49H00    | 1     |
| 4   | Łącznik tłumika                            | 14771 – 31G00    | 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 |
| Przewód zasilający akumulatora     | 36890 – 28H00 |              |           |
| Osłona 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-Z250L7**

| <b>WYMIARY I CIĘŻAR</b>            |         |
|------------------------------------|---------|
| 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 kg  |

| <b>SILNIK</b>     |                                   |
|-------------------|-----------------------------------|
| Typ               | 4-suwowy, chłodzony cieczą, DOHC  |
| Ilość cylindrów   | 1                                 |
| Średnica cylindra | 77.0 mm                           |
| Skok tłoka        | 53.6 mm                           |
| Pojemność skokowa | 249 cm <sup>3</sup>               |
| Stożek sprężania  | 13.75 : 1                         |
| Układ zasilania   | Wtrysk paliwa                     |
| Filtr powietrza   | Z wkładem z pianki poliuretanowej |
| System rozruchu   | Nożny                             |
| System smarowania | Półsucha misa olejowa             |
| Wolne obroty      | 2200 ± 50 1/min                   |

| <b>PRZENIESIENIE NAPIĘDZU</b> |                                   |
|-------------------------------|-----------------------------------|
| Sprzęgło                      | Wielotarczowe, w kąpielu 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             |

| <b>RAMA</b>                 |   |
|-----------------------------|---|
| 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  |
| Tylny hamulec               | Tarczowy  |
| Rozmiar opony przedniej     | 80/100-21 51M, dętkowa                                    |
| Rozmiar opony tylnej        | 100/90 - 19 57M, dętkowa                                  |

| <b>WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE</b> |                              |
|--------------------------------|------------------------------|
| Zapłon                         | Elektroniczny (CDI)          |
| Świeca zapłonowa               | NGK CR8EIB - 10              |
| Kąt wyprzedzenia zapłonu       | 6° przed GZP przy 2200 1/min |

| <b>POJEMNOŚCI</b>           |                      |
|-----------------------------|----------------------|
| Zbiornik paliwa             | 6.5 l                |
| Olej silnikowy              | Wymiana 850 ml       |
|                             | Z filtrem 900 ml     |
|                             | Przeplukanie 1000 ml |
| Pojemność układu chłodzenia | 950 ml               |